

AIデマンドバスの課題と対応策について ～これまでの経過と運賃改定～



経過① 八束町での導入

【導入と成果】

- ・令和5年4月、八束地区にて導入
- ・全国初、鳥取県境港市との県境をまたぐ運行
- ・乗降場所を17か所から78か所へ大幅増
- ・「乗りたい時に乗れる」タクシーに近い利便性で、利用者は導入前の1.8倍に増加し利用者の移動手段として定着

（課題）

- ・運行台数を1台→2台とし運行委託料増
- ・システム費等で定時定路線より高額な運行経費
- ・運賃は導入前の200円に据え置きでスタート

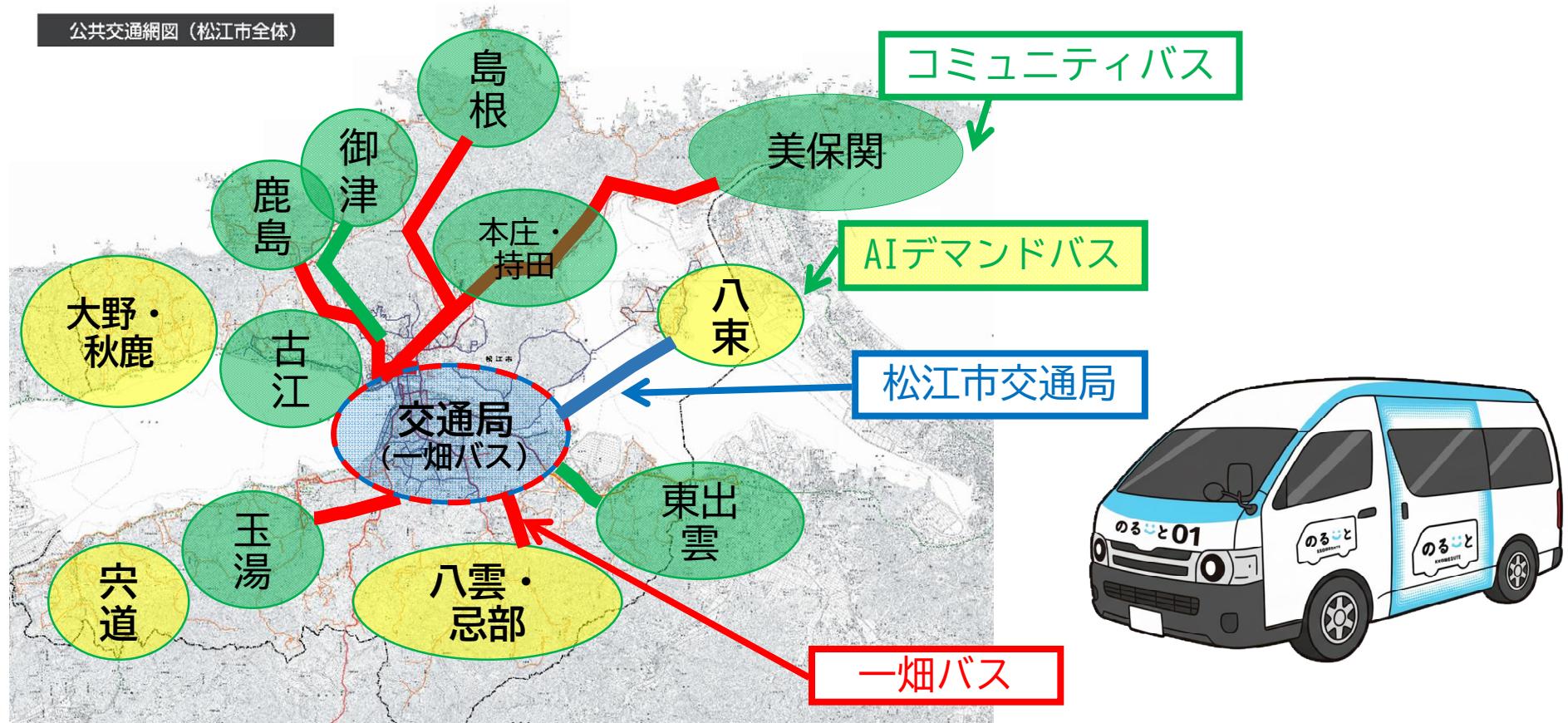


【経過②】運行地区の拡大

【運行地区拡大の経緯】

計画：大野・秋鹿、八雲・忌部、宍道地区への導入拡大

対応：大野・秋鹿地区は令和6年4月、八雲・忌部、宍道地区は令和6年10月より運行
(運行開始時は200円とするが、一定期間経過後の運賃改定を想定)



AIデマンドバス導入の効果（導入4地区）①

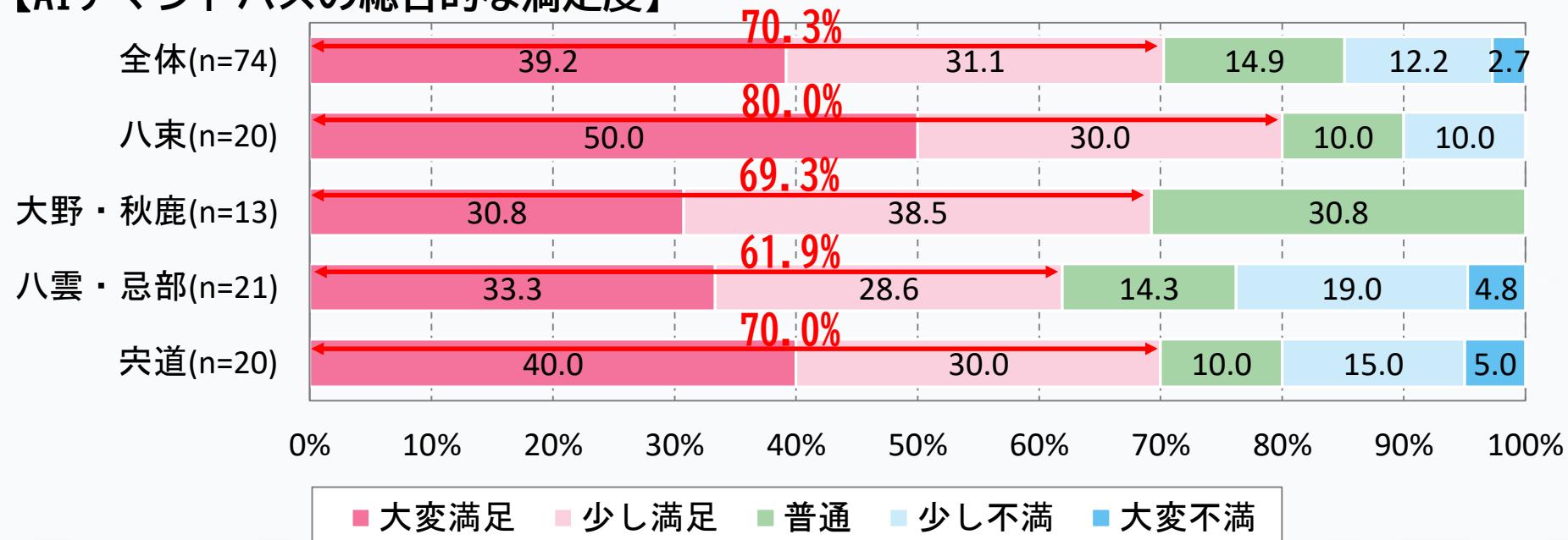
○乗降場所（MP）の増加、時刻表によらず必要な時に予約が可能など、利用者の利便性が向上（ドア・ツー・ドアに準じるサービス）

【乗降場所数】

地区	①八束 (R5.4導入)	②大野・秋鹿 (R6.4導入)	③八雲・忌部 (R6.10導入)	④宍道 (R6.10導入)
導入前	17か所	106か所	78か所	69か所
導入後	78か所(+61)	147か所(+41)	161か所(+83)	150か所(+81)

○利用者アンケートでは、6割以上が「大変満足・少し満足」と回答

【AIデマンドバスの総合的な満足度】



AIデマンドバス導入の効果（導入4地区）②

○一日当たり利用者数は、導入前後で4地区とも増加

【地区別利用者数（導入前後の比較）】

地区		①八束 (R5.4導入)	②大野・秋鹿 (R6.4導入)	③八雲・忌部 (R6.10導入)	④宍道 (R6.10導入)
運行方式	導入前	定時定路線 【1両】	予約型運行 【2両（大野1、秋鹿1）】	定時定路線 【八雲4両、忌部1両】	定時定路線 【3両】
	導入後	AIデマンド 【2両】	AIデマンド 【2両】	(朝・夕)定時定路線 AIデマンド併用【5両】	AIデマンド 【3両】
運行日	導入前	月～土	大野：月～日 秋鹿：月～金	八雲：月～日 忌部：月～土	月～土
	導入後	月～金（祝含）	月～金（祝含）	月～金	月～金
利用者数	導入前	13.8人/日	16.6人/日	81.5人/日	46.0人/日
	導入後	25.5人/日（184.8%）	25.9人/日（156.0%）	86.5人/日（106.1%）	50.7人/日（110.2%）

※利用者数は、導入前後1年間の比較

AIデマンドバスにかかる経費

○運行経費：システム費（18,898千円/年）、コールセンター費（5,285千円/年）などが定時定路線に加え必要となるなど経費が嵩

定時定路とAIデマンドの比較 (単位：円)

	コミュニティバス (定時定路線)	コミュニティバス (AIデマンド)
	【令和6年度実績】	【令和6年度実績】
運行経費	241,832,000	77,799,000
延べ利用人数	145,731	28,703
1人当たり経費	1,659	2,710
運賃（各算定時）	200	200
運賃収入	19,381,000	4,068,000
市の財政支出額	222,451,000	73,731,000
1人当たり財政支出	1,526	2,569

○運行の継続にあたって明らかとなった以下の4点について
課題と認識

①利用者の利便性

②安定的運行（冬季対応）

③他の交通機関との役割分担

④将来への持続可能性

① 利用者の利便性

● 向上した点

- 4地区とも導入前に比べ利用者が増加
- 地域の不可欠な移動手段として定着（「通院・買い物に便利」との声多数）

● 今後の更なる満足度向上のための課題

- 時間の不確実性（特に通勤・通学ピーク時）
→他交通機関との特性に応じた使い分けが必要
- 都度予約操作への負担感（特に高齢者）
- 利用者要望による乗降場所の継続的な追加・見直し必要

● 今後の展開（解決策）

- 松江市公式LINE予約サービス開始（予約ハードル低減）【今年10月先行導入】
- 利用者要望をもとに乗降場所の新設・移転を協議

✓ 結果：高い利便性を確保
(AIシステム管理費や事務経費の増嵩を伴う)

＊ ② 安定的運行（冬季対応）

● 課題

- 悪天候時の運行可否の判断が困難（ルートの変動）
- 安全確保と安定運行継続の両立

● 対策と実績

- 運行困難箇所の事前特定と判断基準を確立
- 利用者への迅速かつ的確なアナウンスを実施

● 今後の対策（持続的な投資）

- 中山間地を有する地区に4輪駆動車を必須条件として導入
→走破性を活かし、運行再開判断の柔軟性を向上

✓ 結果：冬季も大きな支障なく、運行継続が可能
(車両の導入・維持費、運行管理体制の強化による経費の増嵩)



③ 他の交通機関との役割分担

● 課題

- 地元交通事業者との調整が不可欠
 - ・AIデマンドバスのサービス類似性と現行運賃200円の運賃差

● 適切な役割分担のための措置

- 運賃体系の適正化
 - 基本運賃を300円に改定し、類似サービスとの公平性を図る
- 運行エリア
 - 現行の運行エリアにおける、定着・安定化が最優先



結果：運賃適正化とエリア方針の明確化により、
地域交通における共存関係の構築を図る

④ 将来への持続可能性

● コスト構造の課題

- 運行経費が大幅に増嵩（AIシステム費、4WD化、事務費等）
- 現行200円運賃では赤字が拡大し、運行維持が不可能

● 利用者の声と判断

- 利用者：負担増は厳しいが、「廃止は回避してほしい」と存続を切望
- 地元事業者：300円の運賃で「致し方ない」と合意

● 解決策と結果

- 運賃を300円に改定し、増加経費を補填（収益の確保）
- 現行の運行エリアにおけるサービスの定着・安定化を図る

✓ 結果：運賃体系の適正化により、事業継続（運行存続）を確実に

300円
改定後の運賃

一定の利用者負担を設定

一定の利用者負担をいただく形での「300円」に改定。
住民（高齢者：4地区とも60代以上の利用が過半数を占める）の生活支援とサービスの定着を優先した価格設定。