

# 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

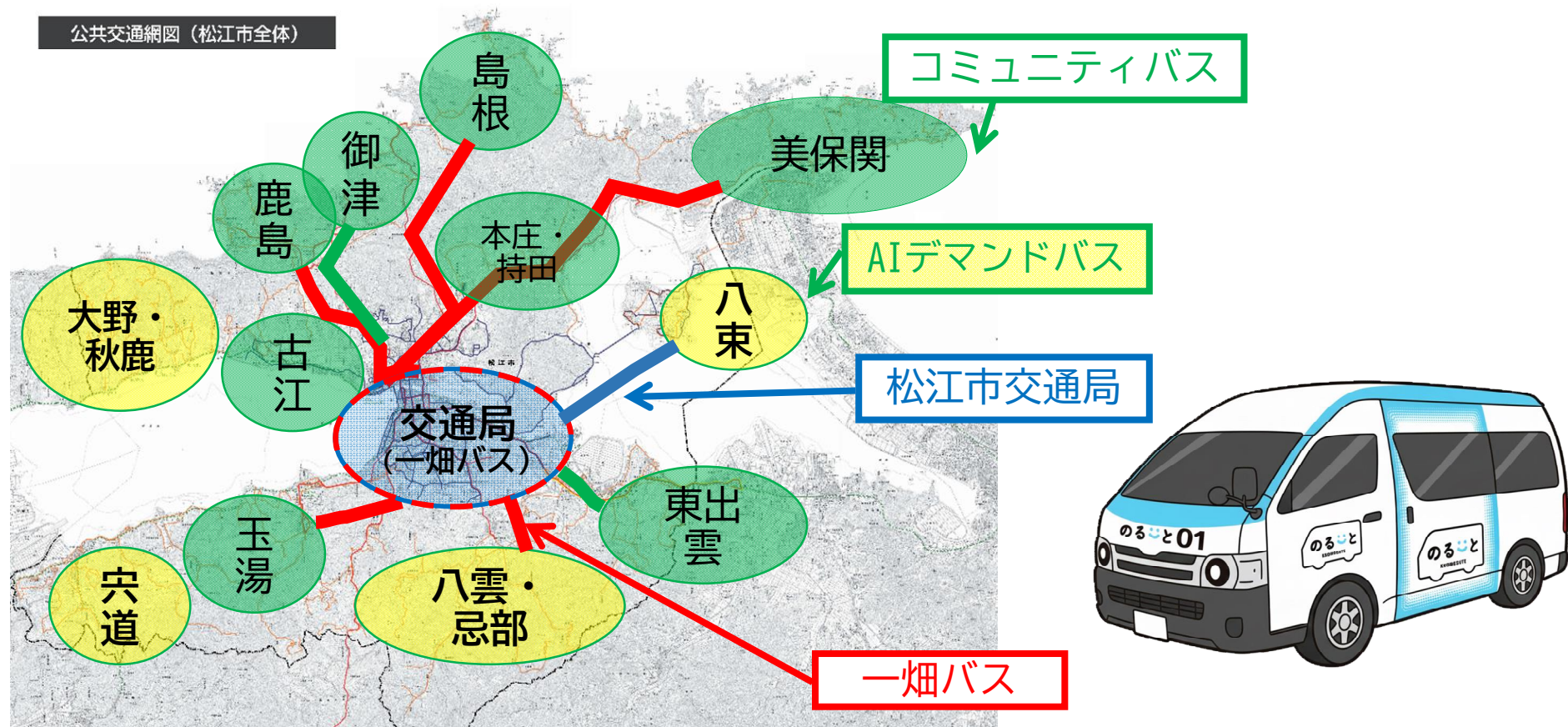


## 【経過②】運行地区の拡大

### 【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

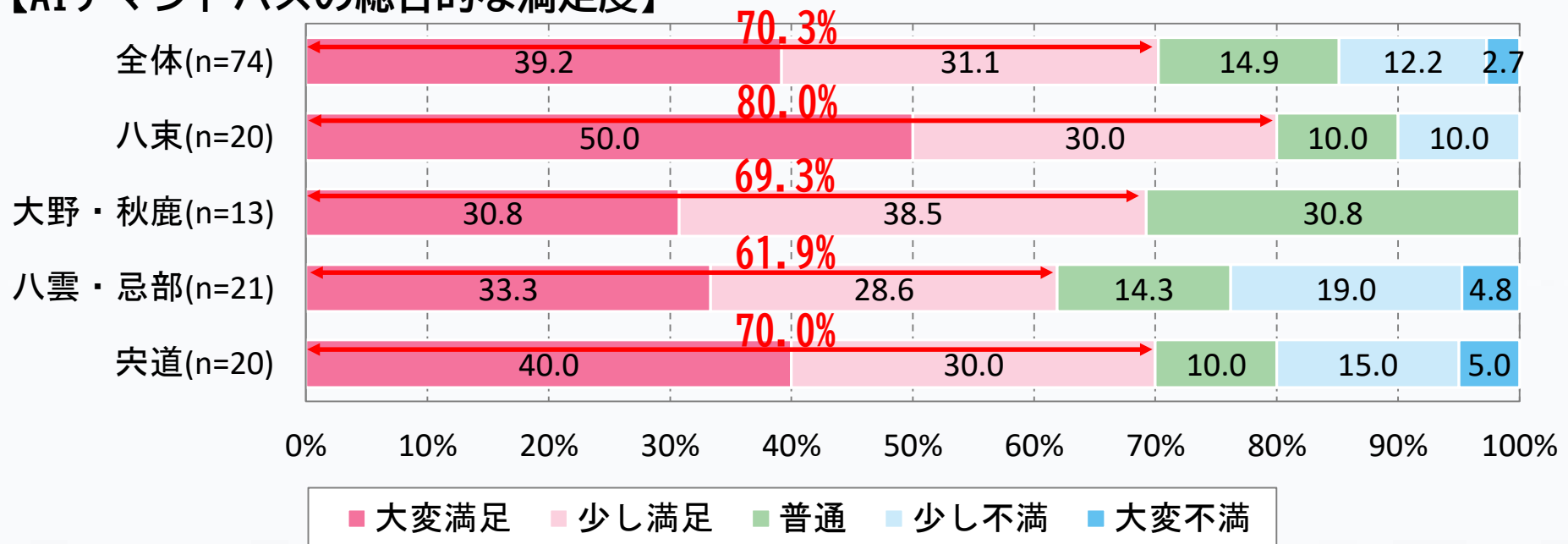
○乗降場所（MP）の増加、時刻表によらず必要な時に予約が可能など、  
利用者の利便性が向上（ドア・ツー・ドアに準じるサービス）

## 【乗降場所数】

| 地区  | ①八束<br>(R5.4導入) | ②大野・秋鹿<br>(R6.4導入) | ③八雲・忌部<br>(R6.10導入) | ④宍道<br>(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<br>(R5.4導入) | ②大野・秋鹿<br>(R6.4導入)     | ③八雲・忌部<br>(R6.10導入)        | ④穴道<br>(R6.10導入) |
|------|-----|-----------------|------------------------|----------------------------|------------------|
| 運行方式 | 導入前 | 定時定路線<br>【1両】   | 予約型運行<br>【2両（大野1、秋鹿1）】 | 定時定路線<br>【八雲4両、忌部1両】       | 定時定路線<br>【3両】    |
|      | 導入後 | AIデマンド<br>【2両】  | AIデマンド<br>【2両】         | (朝・夕)定時定路線<br>AIデマンド併用【5両】 | AIデマンド<br>【3両】   |
| 運行日  | 導入前 | 月～土             | 大野：月～日<br>秋鹿：月～金       | 八雲：月～日<br>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増嵩

定時定路とAIデマンドの比較

（単位：円）

|                | コミュニティバス<br>（定時定路線） | コミュニティバス<br>（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               |
| <b>1人当たり経費</b> | <b>1,659</b>        | <b>2,710</b>         |
| 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。