

AIデマンドバスの運行について



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

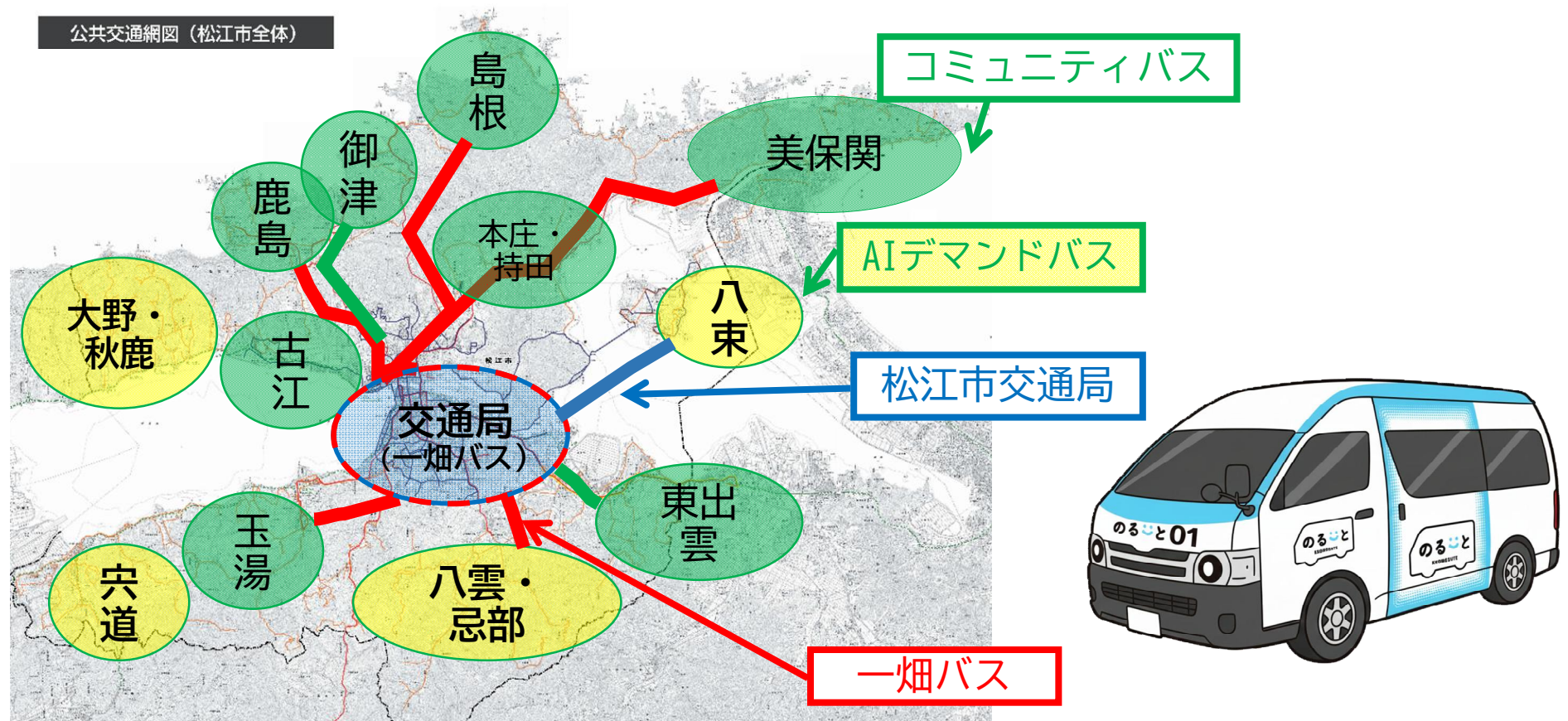


【経過②】 運行地区の拡大

【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

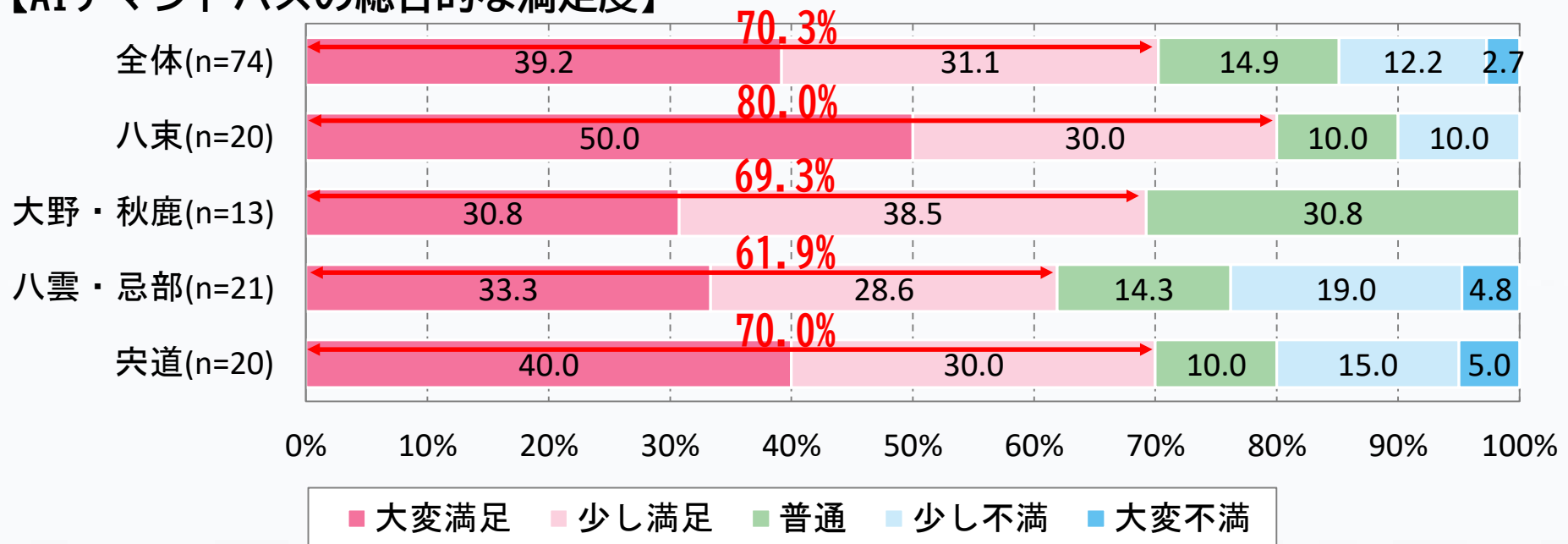
○乗降場所（MP）の増加、時刻表によらず必要な時に予約が可能など、
利用者の利便性が向上（ドア・ツー・ドアに準じるサービス）

【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穴道 (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 (令和4年4月～令和5年3月)	16.6人/日 (令和5年4月～令和6年3月)	81.5人/日 (令和5年10月～令和6年9月)	46.0人/日 (令和5年10月～令和6年9月)
	導入後	25.5人/日（184.8%） (令和5年4月～令和6年3月)	25.9人/日（156.0%） (令和6年4月～令和7年3月)	86.5人/日（106.1%） (令和6年10月～令和7年9月)	50.7人/日（110.2%） (令和6年10月～令和7年9月)

※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(令和7年度)：

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

	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円	77,799,000円
延べ利用人数	145,731人	28,703人
1人当たり経費	1,659円	2,710円
運賃（各算定時）	200円	200円
運賃収入	19,381,000円	4,068,000円
市の財政支出額	222,451,000円	73,731,000円
1人当たり財政支出	1,526円	2,569円

※令和6年度はシステム費12,704千円、コールセンター費4,239千円を算入
（八雲・忌部、宍道が令和6年10月の年度中途導入であるための金額）

○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）【令和7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。