



令和8年度広島県移動支援研修会 事例紹介
呉市下蒲刈町における公共ライドシェア
「ノッカル下蒲刈」について

令和8年9月3日

広島県地域政策局公共交通政策課

主任 中和 恵一

◆ 本日本日お伝えしたいこと

下蒲刈町で実施している公共ライドシェア（モデル事業）を通じて得られた成果と課題

現状（これまでの経緯）

- ・ 地域公共交通を取り巻く状況は厳しい
- ・ 県は、広島県地域公共交通ビジョンを策定し地域公共交通の持続可能性を向上させていくための取組を推進中
- ・ 10年先を見据え、利便性と持続可能性を兼ね備えた新たな移動サービスの社会実装に向けたモデル事業を開始（R6～）
- ・ 呉市下蒲刈町で、マイカーを活用した公共ライドシェアの試験運行を実施（R7.7～R8.1）

成果と課題（今後の方向性）

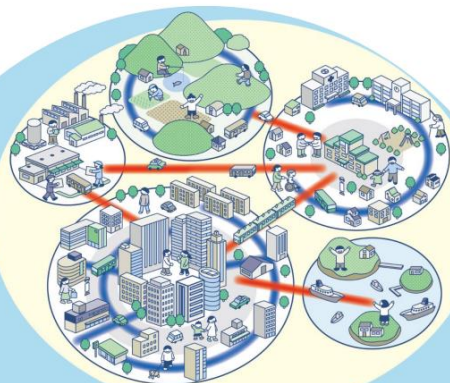
- ・ 単独で移動手段を持たない高齢者を中心に、じわじわと利用が拡大しており、浸透に手応え
- ・ 一方で、
 - ① ドライバー確保（運賃と報酬の適切な設定）
 - ② 主な利用者である高齢者にやさしい予約の仕組み
 - ③ 「通院」以外の目的づくり の3点が継続課題
- ・ R8.2～呉市に引き継ぎ試験運行継続中
- ・ 引き続き、ドライバー・利用者双方にとってちょうどいいサービスの在り方を模索していく

県交通行政における目指す姿とその実現に向けて

県交通行政が目指すこと ～広島県地域公共交通ビジョン

広島県地域公共交通ビジョン

県民の暮らしと、地域・経済の共創を支え、ひろしまの価値を高める
社会基盤としての地域公共交通の実現



令和6年3月

令和7年3月一部更新



目指す姿

県民の暮らしと、地域・経済の共創を支え、

ひろしまの価値を高める

社会基盤としての地域公共交通の実現

ことば	ことばの意味・込めた思い
県民の暮らし	通勤、通学、買い物、通院等、 守るべき県民の日常生活
地域・経済	交通×まちづくり、交通×ビジネス、交通×医療 など、 分野の垣根をこえた地域公共交通のデザイン
共創	事業者・利用者・行政等、交通に関わる 全ての関係者による、地域公共交通の再構築
ひろしまの 価値を高める	豊かな暮らしやイノベーション に地域公共交通が 貢献することで、広島県の価値を高める
社会基盤	地域公共交通を ベーシックインフラ としてしっかり 支えていく

計画期間

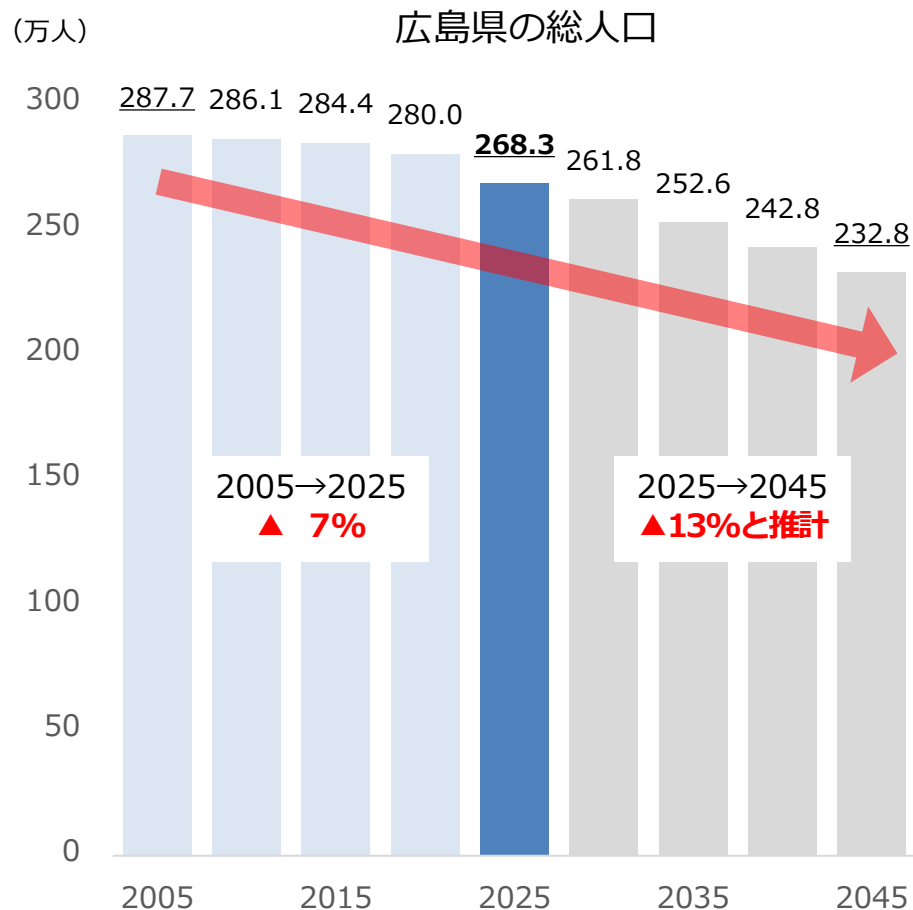
令和6(2024)～令和10(2028)年

ビジョン策定の背景にある地域公共交通を取り巻く厳しい状況（1）

人口減少・少子高齢化の進行

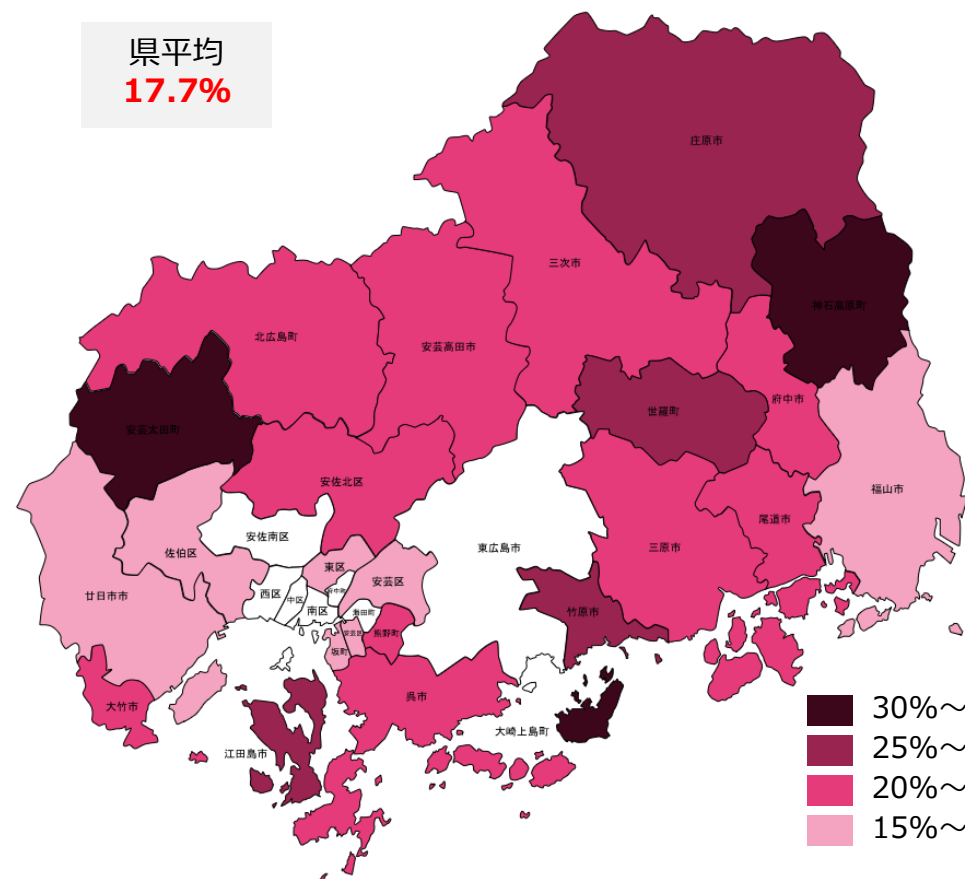
モータリゼーションの進展

暮らし方・働き方の変化（多様化）



(出典) ～2025：国勢調査 2030～：社人研R5推計

広島県内の75歳以上高齢化率



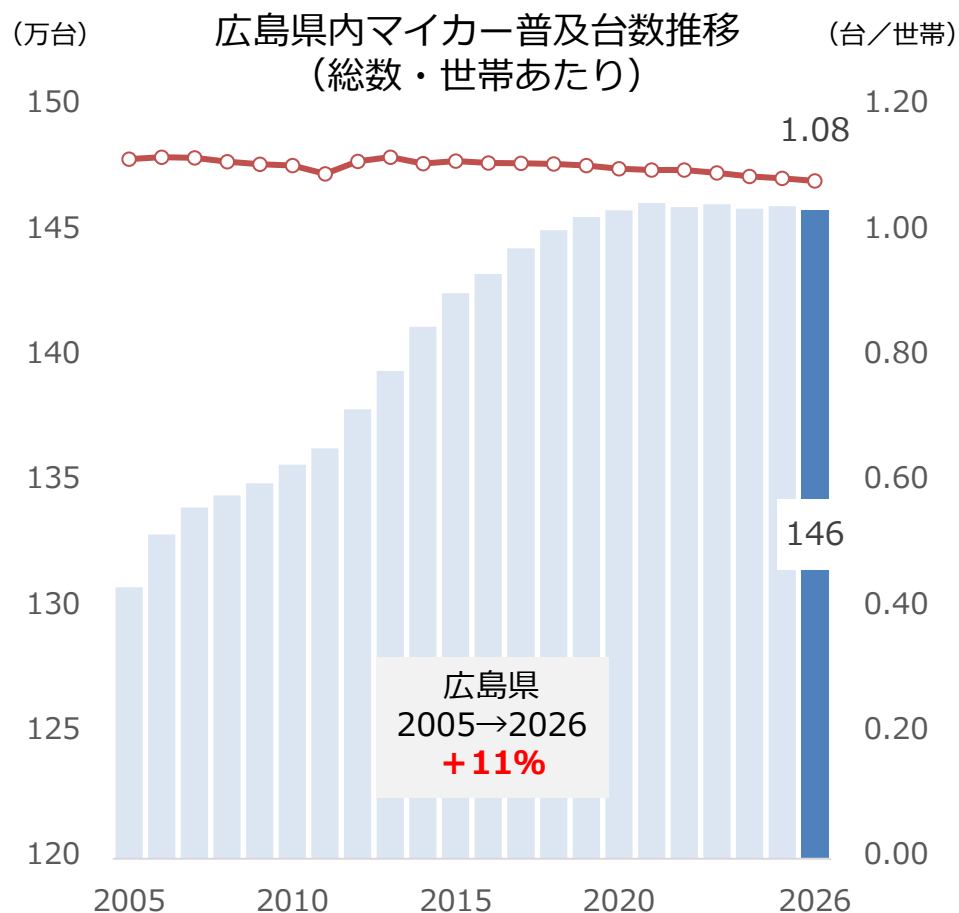
(出典) 広島県・広島市HP

ビジョン策定の背景にある地域公共交通を取り巻く厳しい状況（2）

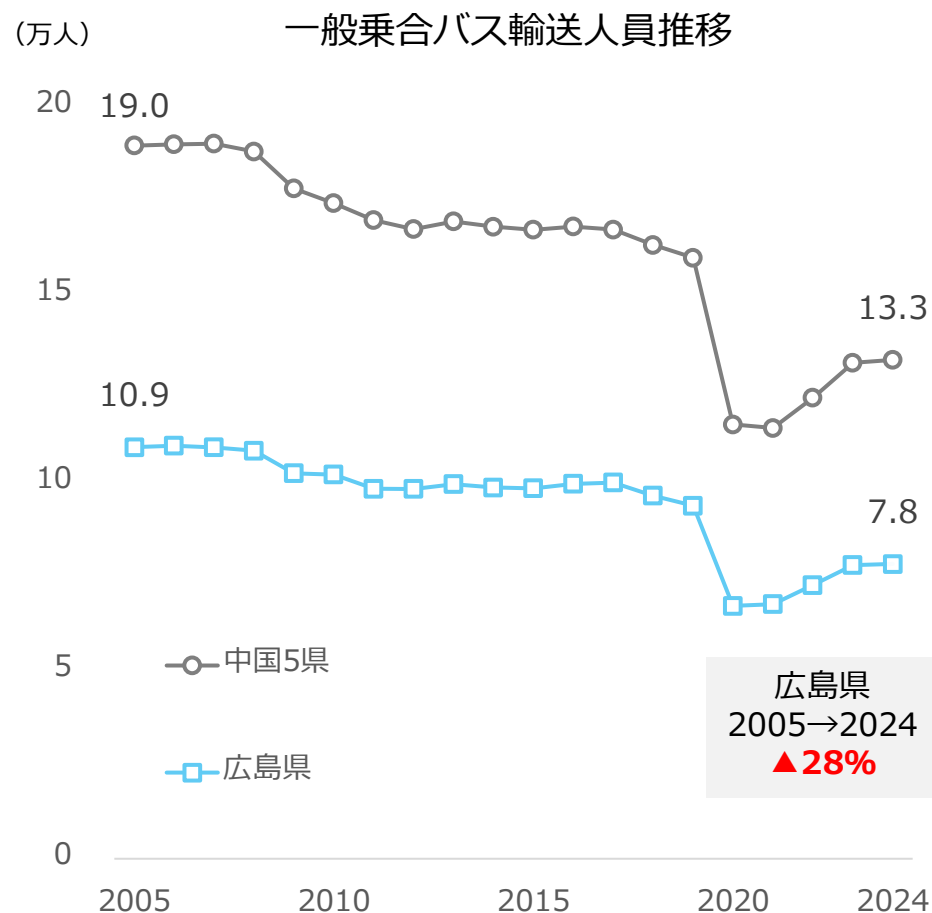
人口減少・少子高齢化の進行

モータリゼーションの進展

暮らし方・働き方の変化（多様化）



(出典) 一般社団法人 自動車検査登録情報協会



(出典) 中国運輸局 運輸要覧

ビジョン策定の背景にある地域公共交通を取り巻く厳しい状況（3）

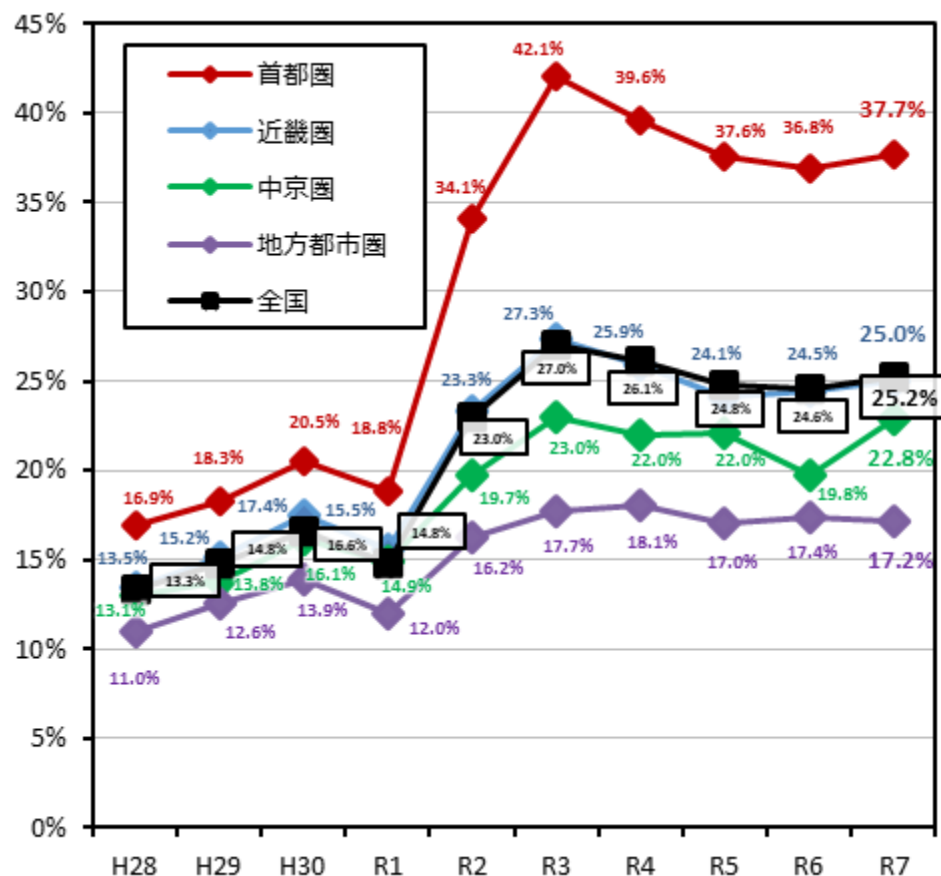
人口減少・少子高齢化の進行

モータリゼーションの進展

暮らし方・働き方の変化（多様化）

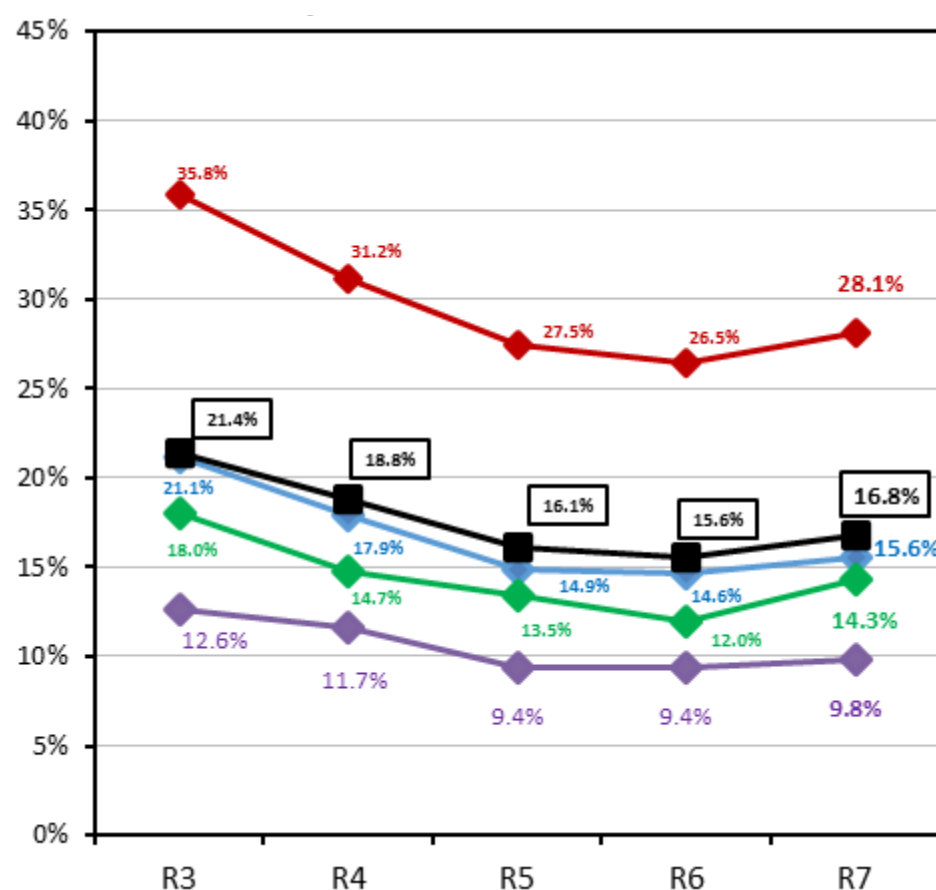
雇用型テレワーカーの割合

地方都市圏においても、コロナ禍以降**およそ6人に1人**
はテレワーク経験あり



直近1年間のテレワーク実施率

地方都市圏においても**およそ10人に1人**が直近1年で
テレワークを実施



10年先を見据えて持続可能な地域公共交通となるようリ・デザイン

利用需要の縮小やそれに伴う**交通事業者の収支悪化**に加え、**運転士不足**をはじめとする供給面の課題など、**地域公共交通を取り巻く状況は一層深刻さを増している**



こうした中、国において、第2次交通政策基本計画（R3～）において、「地域が自らデザインする、持続可能で、多様かつ質の高いモビリティの実現」を目標の一つとして掲げ、地域公共交通の維持・確保・再構築に取り組む自治体を支援



また近年では、バスや駅への距離といった客観的数値に限定せず、**地域でなんらかのお困りごとを抱えている状況を「交通空白」と捉え、その解消に向けて国全体で注力（R7～）**



本県では、国の動きに先駆けて、
「交通空白」地域における交通の利便性と持続可能性を兼ね備えた新たな移動サービス
について、社会実装に向けた取組を開始（R6～）

道路運送法の事業区分

区 分	種 類	種 別	運行の態様別	代表的な運行形態
旅客自動車運送事業 (法2条)	一般旅客自動車運送事業 (法3条)	一般乗合旅客自動車運送事業 (法4条)	路線定期運行 (省3条の3)	・路線バス ・コミュニティバス ・乗合タクシー
			路線不定期運行 (省3条の3)	・コミュニティバス ・乗合タクシー
			区域運行 (省3条の3)	・ <u>デマンド型交通</u>
		一般貸切旅客自動車運送事業 (法4条)		・貸切バス
		一般乗用旅客自動車運送事業 (法4条)		・タクシー ・ハイヤー(和歌山該当なし)
	特定旅客自動車運送事業 (法43条)			・工場等の従業員の送迎バス ・学校の生徒等の送迎バス
国土交通大臣の許可を受けた場合等における、貸切バス事業者、タクシー事業者による乗合旅客の運送 (法21条)				・鉄道代行バス ・イベント送迎シャトルバス
自家用自動車による有償の旅客運送 (法78条)	自家用有償旅客運送 (法79条) (公共ライドシェア)	交通空白地有償運送 (省51条)		・自治体バス ・ <u>交通空白地有償運送</u>
		福祉有償運送 (省51条)		・福祉有償運送
	国土交通大臣の許可を受けて行う運送 (法78条)			・幼稚園バス ・自家用車活用事業 (日本版ライドシェア)
	災害のため緊急を要するときに行う運送 (法78条)			

輸送実態に
応じた最適化

車両小型化
路線定期⇒区域
運行形態転換
など

既存交通と
共存・補完
する新たな
サービスの
導入

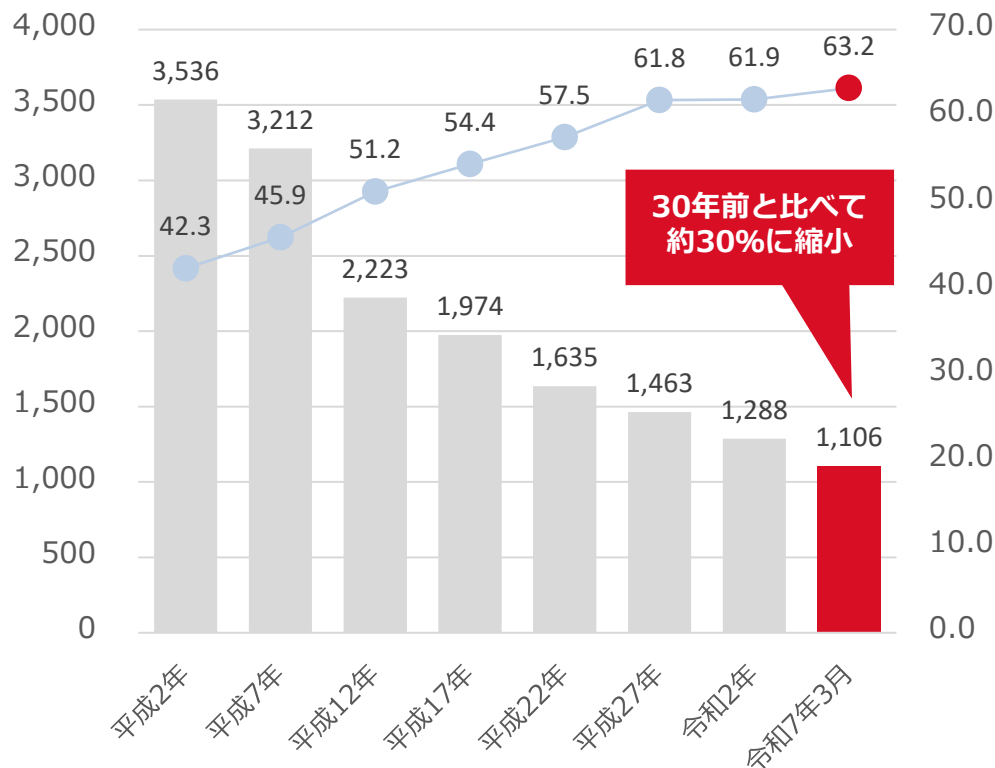
呉市下蒲刈町公共ライドシェア「ノッカル下蒲刈」について

下蒲刈町の概況

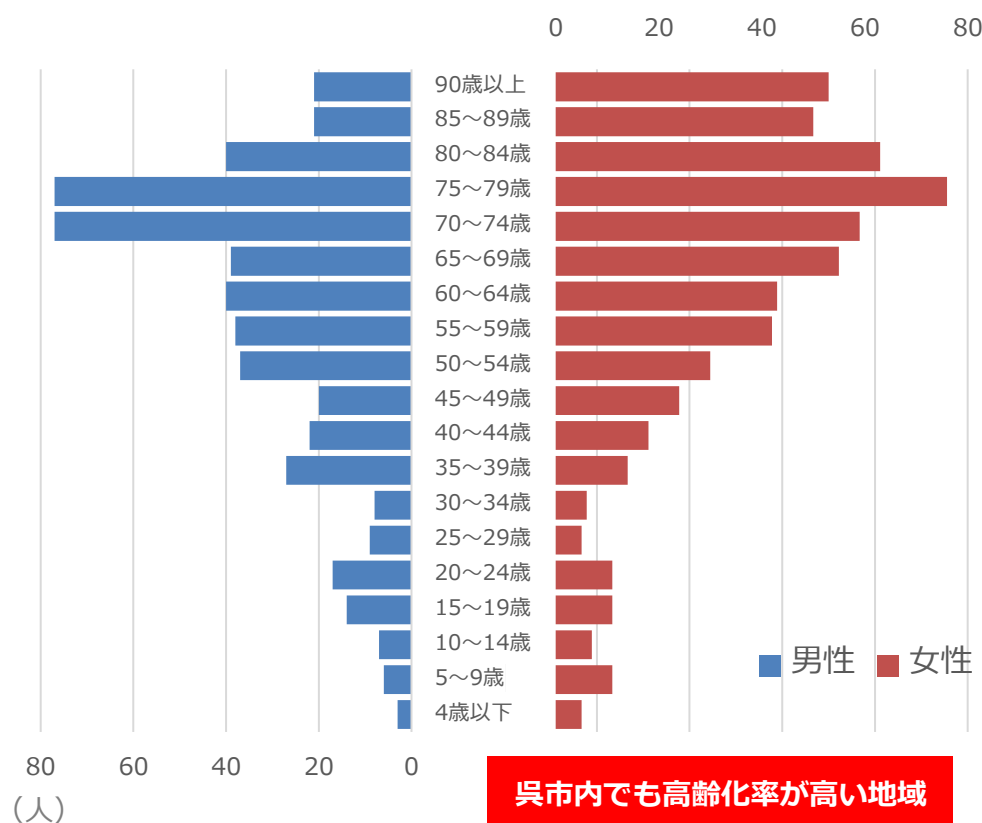
- 安芸灘とびしま海道の玄関口で、
歴史を辿ると朝鮮通信使や参勤交代大名の寄港地として栄える



(人) 下蒲刈地域の人口・平均年齢の推移



下蒲刈地域の年齢別人口構成 (R7.3月)



下蒲刈町をモデル地区とした経緯

- 民間路線バス・市運行の生活バスが存在するものの、空間的・時間的な空白が存在
- 町内3自治会の会長が、10年先を見据えた地域内の移動の在り方検討にリーダーシップを発揮・牽引

【下蒲刈地区生活バス路線図】



	平日概ね運行本数		平日運行時間帯(上り)		平日運行時間帯(下り)	
	上り	下り	始発	終発	始発	終発
鉄道駅						
民間路線バス						
瀬戸内産交(沖友天満宮～中国労災病院線)	1本/時	1本/時	5時台	19時台	6時台	21時台
呉市生活バス						
下蒲刈地区生活バス	1本/時	1本/時	6時台	16時台	6時台	17時台
タクシー(営業所等)						
福祉タクシー1者						
航路						



道路運送法の事業区分（再掲）

区 分	種 類	種 別	運行の態様別	代表的な運行形態
旅客自動車運送事業 (法2条)	一般旅客自動車運送事業（法3条）	一般乗合旅客自動車運送事業（法4条）	路線定期運行（省3条の3）	・路線バス ・コミュニティバス ・乗合タクシー
			路線不定期運行（省3条の3）	・コミュニティバス ・乗合タクシー ・デマンド型交通
			区域運行（省3条の3）	
		一般貸切旅客自動車運送事業（法4条）		・貸切バス
		一般乗用旅客自動車運送事業（法4条）		・タクシー ・ハイヤー(和歌山該当なし)
	特定旅客自動車運送事業（法43条）			・工場等の従業員の送迎バス ・学校の生徒等の送迎バス
国土交通大臣の許可を受けた場合等における、貸切バス事業者、タクシー事業者による乗合旅客の運送（法21条）				・鉄道代行バス ・イベント送迎シャトルバス
自家用自動車による有償の旅客運送 (法78条)	自家用有償旅客運送（法79条） (公共ライドシェア)	交通空白地有償運送（省51条）		・自治体バス ・ <u>交通空白地有償運送</u>
		福祉有償運送（省51条）		・福祉有償運送
	国土交通大臣の許可を受けて行う運送（法78条）			・幼稚園バス ・自家用車活用事業（日本版ライドシェア）
	災害のため緊急を要するときに行う運送（法78条）			

既存交通と
共存・補完
する新たな
サービスの
導入

道路運送法第78条について

自家用自動車を使用した有償運送としては、従前より道路運送法第78条第2号に基づく「自家用有償旅客運送（交通空白地有償運送／福祉有償運送）」がありましたが、地域交通の「担い手」や「移動の足不足」といった深刻な社会問題に対応するため、「デジタル行財政改革 中間とりまとめ」（令和5年12月20日デジタル行財政改革会議決定）において、現状のタクシー事業では不足している移動の足を、タクシー事業者の管理の下で、地域の自家用車や一般ドライバーを活用することで補う新たな仕組みを創設することが決定されました。

（道路運送法）

第七十八条 自家用自動車（事業用自動車以外の自動車をいう。以下同じ。）は、次に掲げる場合を除き、有償で運送の用に供してはならない。

一 災害のため緊急を要するとき。

二 市町村（特別区を含む。）、特定非営利活動促進法（平成十年法律第七号）第二条第二項に規定する特定非営利活動法人その他国土交通省令で定める者が、次条の規定により地域住民又は観光旅客その他の当該地域を来訪する者の運送その他の国土交通省令で定める旅客の運送（以下「自家用有償旅客運送」という。）を行うとき。

三 公共の福祉を確保するためやむを得ない場合において、国土交通大臣の許可を受けて地域又は期間を限定して運送の用に供するとき。

自家用有償旅客運送 （道路運送法第78条第2号）

- ◆ 地方公共団体の主宰する「地域公共交通会議」等で、関係者間で協議が調った場合に導入。
- ◆ 市町村、NPO法人等が実施。（タクシー事業者も実施に協力可能）
- ◆ 交通空白地有償運送は乗車定員規定なし。福祉有償運送は乗車定員10人以下。

自家用車活用事業 （道路運送法第78条第3号）

- ◆ 国土交通省が指定する、『タクシーが不足する地域、時期及び時間帯』で導入。
- ◆ 法人タクシー事業者（一般乗用旅客自動車運送事業の許可を受けている者）が地域の自家用車や一般ドライバーを活用して実施。
- ◆ 乗車定員10人以下。

自家用有償旅客運送は2種類

自家用有償旅客運送（道路運送法第78条第2号関係）

自家用有償旅客運送は、道路運送法に基づき、地域住民等の生活に必要な旅客輸送を確保するため、一般旅客自動車運送事業者によることが困難であり、地域の関係者が必要であるとして協議が調った場合に、一定の要件を満たした市町村や特定非営利活動法人等による自家用自動車を使用した有償（※）旅客運送を登録制度の下で可能とし、輸送の安全及び旅客の利便の確保を図ること等を目的とするものです。

（※）実費の範囲内であり、営利とは認められない範囲。

○実費の範囲

区域を定めて行う自家用有償旅客運送の対価は、近隣のタクシー運賃の約8割を目安とすることとされている。

- ・旅客の運送に要する燃料費や人件費等の実費の範囲内であると認められること。
- ・合理的な方法により定められ、かつ、旅客にとって明確であること。

交通空白地有償運送

（住民等のための「自家用有償旅客運送」）

バス・タクシー事業者のサービス提供が困難な地域において、地域住民、観光旅客その他の来訪者の運送を行うもの

- 「路線」又は「区域」を設定
- 乗車定員規定なし



福祉有償運送

（身体障害者等のための「自家用有償旅客運送」）

タクシーその他の公共交通機関を利用することが困難な身体障害者等であって、市町村に会員登録を行った者等の輸送を行うもの

- 原則としてドア・ツー・ドアの個別輸送サービス（「区域」を設定）
- 乗車定員11人未満



自家用有償旅客運送の登録の流れ

自家用有償旅客運送の登録は、以下の①②の流れで進めます。

①地域における関係者 (※)の協議

【地域公共交通会議（旧「運営協議会」を含む）】

- ・ 自家用有償旅客運送の必要性、運送の区域、旅客から収受する対価に関する事項
- ・ 事業者協力型自家用有償旅客運送を行うか否かに関する事項
- ・ その他自家用有償旅客運送に関し必要となる事項

※関係者：関係地方公共団体の長、バス・タクシー事業者及びその組織する団体、住民又は旅客、バス・タクシーの運転者が組織する団体、その他当該市町村において協議を調える必要があると判断する者

②道路運送法に基づく 登録

【登録申請先】当該地域を管轄する運輸支局等

（市町村又は都道府県に権限が移譲（※）されている場合は、当該市町村又は都道府県）

【有効期間】2年（重大事故を起こしていない場合等は3年、事業者協力型を行う場合等は5年）



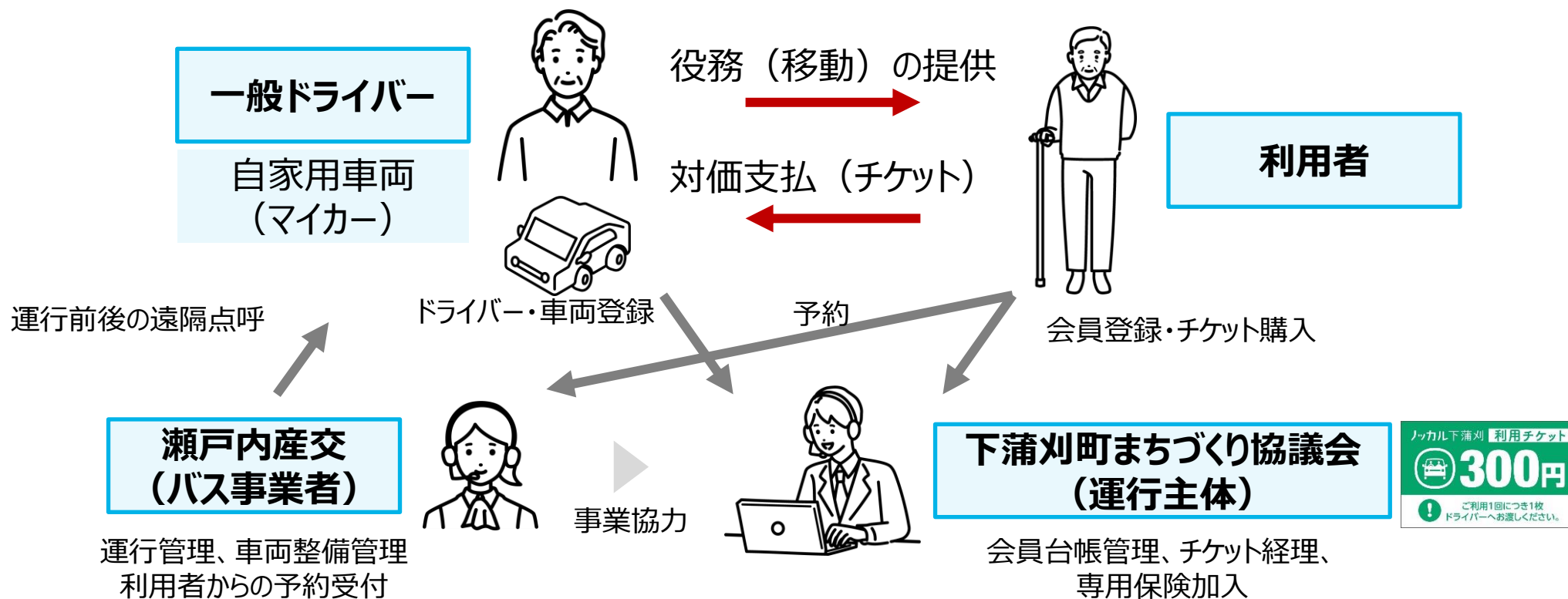
ノッカル下蒲刈の概要

小回りの利くサービスを、柔軟に改善しながら提供可能



元気、
美味しい、
暮らしやすい
ENERGY OF PEACE
ひろしま

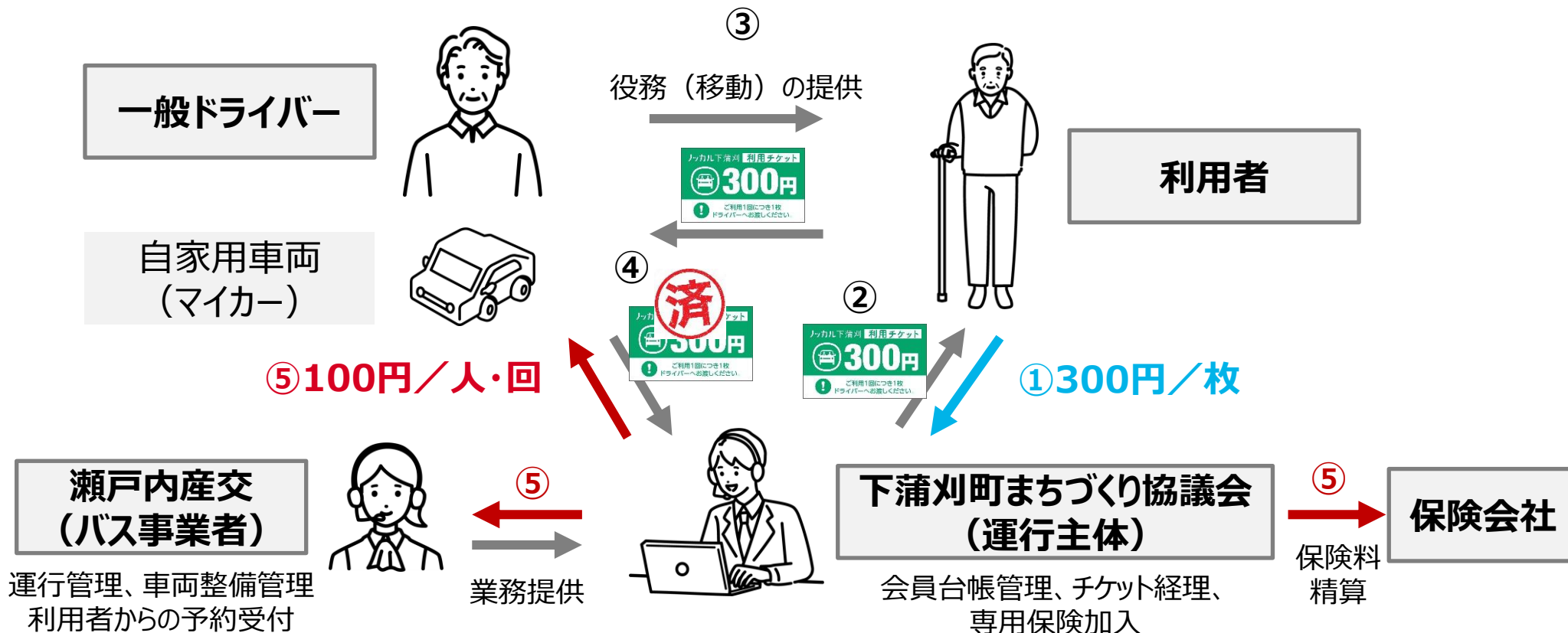
- 道路運送法上は「自家用有償旅客運送（事業者協力型交通空白地有償運送）」（道路運送法第79条）
- **地域住民等の一般ドライバーが自家用車の座席をシェア（相乗り）**しながら、**運賃を受け取って運送**する仕組み
- 生活バスの運行しない時間を補完しつつ、路線バスとの接続を考慮しサービスレベルを設定（最大平日10便、土日祝14便）
- 県は導入に至るまでの実態調査や、制度設計・具体化など**全過程に、市交通政策課・事業パートナーと参画**



ノッカル下蒲刈の概要

運送の区域	下蒲刈町全域
停留所	55カ所 の停留所（バス停18カ所・新設37カ所）の中から選択 （利用例：20番で乗る・2番で降りる）
運行時間	住民ドライバーが運行できる範囲内で 最大平日10便、土日祝14便 ※R7試験運行時点 ※ドライバーがいる便のみ予約可能
予約方法・期限	前日17時まで に、 電話 または LINE で事前予約
運賃・支払方法	お1人1回あたり 300円分のチケット でドライバーに支払う （チケット事前購入制） 相乗りの場合も、お1人1回あたり300円分ずつ支払う
利用者	要会員登録・ 町内外不問

ノッカル下蒲刈の概要（お金の流れ）



運賃収入300円を、ドライバー報酬、予約受付業務※実績連動分、専用保険料に分配

※R8.1月時点

下蒲刈町での試験運行実績

区分	指標	単位	R7.7.5 (試験運行開始時点)	R7.7月	R7.8月	R7.9月	R7.10月	R7.11月	R7.12月	R8.1月	累計
利用者	会員登録数	人	46	+29	+5	+1	+2	+4	+2	+6	95
	チケット販売枚数	枚	30	+143	+84	+50	+10	+30	+20	+22	389
ドライバー	認定講習実施回数	回	3	+1	+0	+0	+0	+0	+0	+0	4
	ドライバー登録数	人	22	+7	+0	+0	+0	+0	+0	+0	29
	うち1回以上運行	人	—	+10	+3	+1	+2	+0	+0	+0	16
運行	延べ運行回数	回	—	+20	+13	+8	+6	+11	+12	+7	77
	延べ利用人数	人	—	+29	+15	+8	+7	+13	+14	+8	94
	うちリピートユニークユーザー (2回以上利用)	人	—	+2	+3	+0	+1	+1	+2	+0	9

試験運行に至るまでのプロセス

令和 6 年度	令和 7 年度
- モデル地域決定（10月） - 地元関係者と関係性構築（月 1 回ペースで自治会の集まりに参加、情報提供や意見吸い上げ） - 地域交通利用状況の分析（11月） - 住民アンケートによる移動実態把握（1月） - GPS移動データの収集・分析（1月） - サービス案及び実証運行計画とりまとめ（3月）	- 地域公共交通会議、運輸支局との実施に向けた手続き（4～6月） - 地域住民向け説明会（延べ6回）（6月） - ドライバー講習会（延べ3回）（6月、7月） - 試験運行実施 （7月～翌年 1 月）  第 1 便出発前の記念撮影（大地蔵集会所前にて） - 新規利用者獲得キャンペーン（随時） - 使い勝手を向上させるためのサービス改善（10月） ※2月～呉市に引き継ぎ試験運行継続中

6. 下蒲刈町での成果と課題

成 果

- 単独で移動手段を持たない高齢者を中心に、じわじわと利用が拡大しており、サービスの浸透に手応え（主に町内にある下蒲刈病院への通院）
- 地域の役員やまちづくり協議会を中心に、サービスの定着に向けた建設的な意見（使いやすい時間や乗降ポイントの設定）や行動が現れている

課 題

- 持続可能な形にしていくためのドライバー確保（運賃と報酬の適切な設定）
- 主な利用者である高齢者にやさしい予約の仕組み
- 「通院」以外の移動目的づくり

ノッカル下蒲刈に関する令和8年度の動き

◆ 試験運行は次の段階へ

- ・ 4月から生活バスを試験的に運休し、公共ライドシェアで地域の移動需要に応えられるか検証中（～9月）

◆ 予約なしで乗車可能な便の設定

- ・ 従来は前日17時までに予約し、マッチングした場合のみ運行だったところ、平日朝夕に、決まった時間・決まった路線を運行するタイプを設定
- ・ 予約に応じて自宅付近から運行／決まった時間にバスのように運行する2つの方法を時間帯で使い分け、効率的に移動需要に応える方法を模索中

◆ チケット券種の拡充

- ・ 従来の1回券に加えて、小児、障害者、70歳以上高齢者といった各種区分を追加
- ・ 定期券（乗り放題券）の設定

<下蒲刈町まちづくり協議会HP>

<https://www.city.kure.lg.jp/soshiki/41/machikyou-shimokama.html>



ご清聴ありがとうございました。



元気、
美味しい、
暮らしやすい
ENERGY OF PEACE
ひろしま

<https://www.pref.hiroshima.lg.jp/>