

佐野市新モビリティサービス事業計画（案）

令和8（2026）年3月

栃木県佐野市

はじめに

市長あいさつ

令和8年(2026)3月

写真

佐野市長 金子 裕

目次

第1章 計画の概要	1
1.1 背景と目的	1
1.2 計画の位置付け	3
1.3 新モビリティサービス事業計画にて取り組む課題	4
1.4 実施区域	5
1.5 計画期間	5
1.6 新モビリティサービス事業計画の構成	5
第2章 地域特性と移動実態	6
2.1 地域特性	6
2.2 公共交通等の現状	8
2.3 移動に関するニーズ	14
第3章 移動に関する課題と改善の方向性	20
第4章 新モビリティサービス取組方針	21
4.1 新モビリティサービス取組方針	21
4.2 新モビリティサービス事業の選定の視点	21
4.3 本計画において取り組む事業	21
第5章 各事業の概要	23
5.1 事業①:最新のデマンド交通システムへの入れ替え	23
5.2 事業②:デジタル技術によるOD情報の取得	24
5.3 事業③:マイナンバーカードを活用した助成制度のデジタル化・高度化	25
第6章 事業実施に必要なデータ連携に係る事項	27
第7章 事業実施に必要な資金の調達	28
第8章 将来目指すべき新モビリティサービス	29
第9章 事業の進捗管理	34
資料編	35
参考資料	35
用語集	40
計画の策定体制・策定経過	42

第1章 計画の概要

1.1 背景と目的

本市では、公共交通として地域間交通を担う鉄道、高速バス、地域内交通を担う路線バス、デマンド交通、タクシーなどが運行され、市民移動の足を確保しています。

しかし、公共交通へのアクセスが不便となっている地域が存在するほか、公共交通に対する満足度の低下、運転手等の担い手不足など、公共交通サービスの利便性向上だけでなくサービスの維持や効率化・省人化が求められています。

このような状況の中、誰もが移動しやすい持続可能な公共交通の実現を目指し、公共交通の利便性向上・効率化・省人化に資する新モビリティサービスの実現に向け、地域活性化再生法第36条の2（新モビリティサービスに関する計画）※に基づく「佐野市新モビリティサービス事業計画」を立案します。

なお、新モビリティ分野に関する技術は、日進月歩で進展し続けていくと考えられることから、適宜見直しを行うこととします。

※本計画の法的根拠（地域活性化再生法第36条の2）に関する詳細は、参考資料（p.35）に示します。



■新モビリティサービスとは

本計画における新モビリティサービスとは、情報通信技術等の先端技術を活用して交通機関の利用者の利便を増進するため、新たなモビリティの導入や既存のサービスの更なる高度化（MaaS等）を図り、地域が抱える公共交通に関する課題を解決するためのサービスと位置付けられています。

表 1-1 新モビリティサービスについて

新たなモビリティの導入		
ラストワンマイルや交通空白地域の移動手段確保を目的として、自動運転やAI オンデマンド交通等の新技术を活用したモビリティの導入を図ります。		
		
自動運転	AI オンデマンド交通	グリーンスローモビリティ
		
電動シェアサイクル	マイクロモビリティ （超小型モビリティ）	カーシェア
出典：国土交通省 HP		

既存サービスの高度化

リアルタイム経路検索、マイナンバーカード等と連携した割引、キャッシュレス決済への対応等のサービスを提供し、移動の利便性向上、効率化・省人化を図ります。



1.2 計画の位置付け

本計画は、本市の上位・関連計画と整合・連携し、持続可能な交通体系の確立とコンパクト・プラス・ネットワークの推進につながる新モビリティサービスの導入を進めます。

関連計画の中で、「第2次佐野市地域公共交通計画」は、地域全体の公共交通に関する方針・目標・事業を取りまとめたものであり、本市の公共交通の取組の推進を図るうえでも、両計画が連携していくことが求められます。

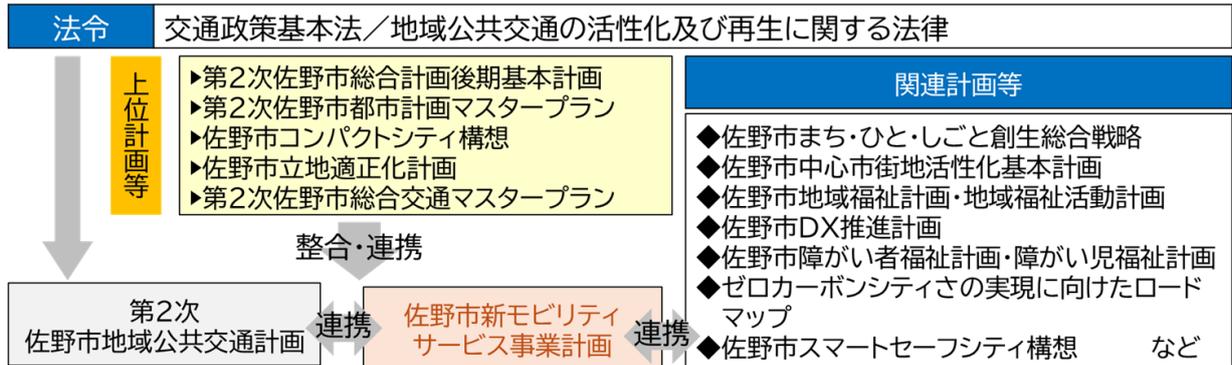


図 1-1 本市の上位・関連計画



1.3 新モビリティサービス事業計画にて取り組む課題

本計画では、第2次佐野市地域公共交通計画において整理された課題のうち、情報通信技術等の先端技術を活用して、利用者の利便性向上、効率化、省人化を実現できる課題について取り組みを進めます。

本市における地域公共交通の課題

表 1-2 本市における地域公共交通の課題

分類	個別課題 (POINT)
全体	【重点課題】南北方向の移動では、鉄道と生活路線バスの2つの手段があり、ニーズに応じて鉄道と路線バスを効果的に活用できる交通ネットワークの検討が必要
	【重点課題】スクールバスや送迎輸送などの様々な移動手段の利用状況やニーズを踏まえ、市全体の移動手段の最適化が必要
	【重点課題】交通空白解消に向けてデマンド交通・タクシーなどの面的な移動手段の活用による空白地の利便性の向上が必要
	【重点課題】交通モード間の乗り継ぎ利便性の向上、運行情報の案内強化、キャッシュレス決済の促進などのサービス強化が課題
	市内外問わず、通勤・通学者が不便なく移動できるように移動手段の維持・確保が必要
	立地適正化計画との連携し、コンパクトなまちづくりを実現するために地域公共交通ネットワークの維持・強化が重要
	将来的なドライバー不足や、運行記録・配車に係る人員の省人化などへの対応が必要
	観光における公共交通の周遊性および利便性向上や利用促進に向けた情報提供の充実化が必要
路線バス	幅広い年代の主な移動手段が自動車であり、地域公共交通の利用促進のための意識醸成が必要
	通勤や通学において、移動ニーズの高いエリアでの地域公共交通の維持が必要
	【重点課題】佐野市生活路線バスと民間路線バスの佐野新都市線は利用料金体系の差が生じているため運行体系に関する事業者との連携・調整が必要
デマンド交通	運行経路やバス停の位置など、利用者の理解を深めるための積極的な情報発信が必要
	運行本数や運行時間など、多様なニーズに対応するための改善が必要
鉄道	【重点課題】特定の利用者に利用が集中しているため、利用頻度の低い利用者の定着化および新規利用者の獲得が必要
タクシー	利用方法に関する情報発信および運行時間や運行日などのニーズへの対応が必要
鉄道	運行本数や他の交通との乗り継ぎなど、利用者ニーズへの対応が必要
タクシー	運賃および運行時間や運行日などのニーズへの対応が必要

出典：第2次佐野市地域公共交通計画

新モビリティサービス事業計画にて取り組む課題

本市の公共交通の課題の中で、情報通信技術等の先端技術を活用して、利用者の利便性向上、効率化、省人化を実現できる課題について、本計画で整理する。



1.4 実施区域

本計画の対象区域は、市全域とします。

1.5 計画期間

本計画の実施期間は、関連計画である「第2次佐野市地域公共交通計画」に合わせて、令和8（2026）年度から令和12（2030）年度までの5年間とします。

1.6 新モビリティサービス事業計画の構成

本計画では、本市の公共交通における地域特性や移動実態を整理するとともに、市民の移動に対するニーズ等を踏まえた移動に関する課題と改善の方向性を整理する。その後、新モビリティサービス取組方針を設定し、取組方針に合致する新モビリティサービス事業を選定する。選定した事業は、本計画の新モビリティサービス事業として位置付け、各事業の概要について整理する。

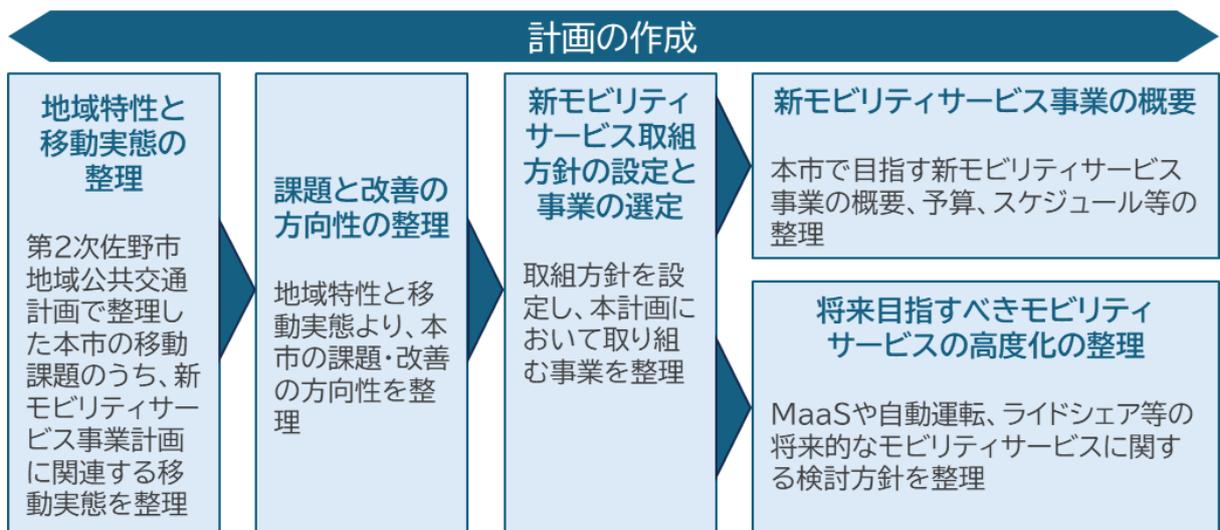


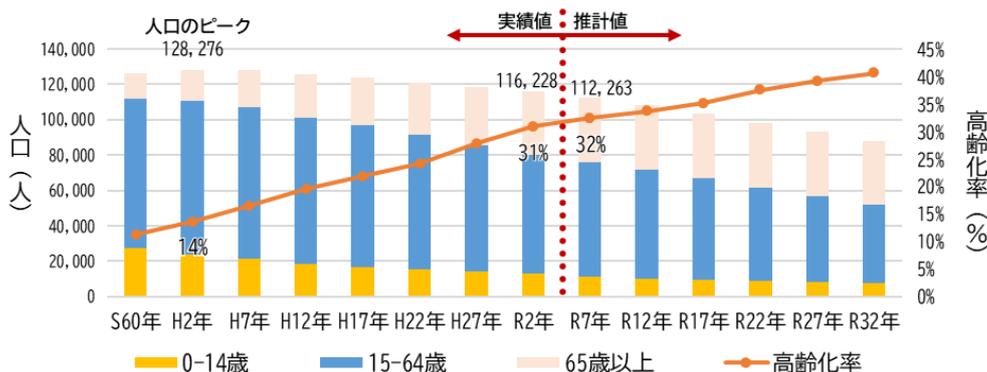
図 1-2 新モビリティサービス事業計画の構成

第2章 地域特性と移動実態

2.1 地域特性

2.1.1 人口推移

本市の人口は、平成 2(1990)年のピーク以降、減少しています。推計値では、令和 7(2025)年～令和 32(2050)年の 25 年間で約 2 万 4 千人(佐野市人口の 22%)が減少する見込みであり、ピーク時の平成 2(1990)年と比較すると約 4 万人(佐野市人口の 31%)の減少が見込まれます。一方で、65 歳以上の高齢者人口は増加しており、令和 32(2050)年には高齢化率が 40%を超えることが見込まれます。



出典：国勢調査(昭和 55(1980)年～令和 2(2020)年)、国立社会保障人口問題研究所の将来予測(令和 7(2025)年～令和 32(2050)年)

図 2-1 人口・高齢化率の推移 (現況と将来)

2.1.2 公共交通の利用状況

新型コロナウイルス感染症拡大の影響により減少した公共交通の利用者数は、令和 3(2021)年度以降で増加傾向に転じていますが、令和 6(2024)年度時点でコロナ禍前の利用者数までは回復していません。



※鉄道は、JR 佐野駅、東武佐野線の合計値を年度利用者数に換算 (1 日平均乗車人員×365)
 ※JR 佐野駅：佐野駅の 1 日平均乗車人員を 2 倍した数値
 ※東武佐野線：田島駅～葛生駅間 (8 駅) の利用者数の合計
 ※デマンド交通は、令和 2(2020)年度より運行

出典：東日本旅客鉄道(株)、東武鉄道(株)HP、佐野市集計データ

図 2-2 公共交通利用者数推移

2.1.3 移動手段の現状

全国における一人当たり自家用乗用車保有台数ランキングで本市は6位と上位に位置しており、日常的な移動は公共交通ではなく、自家用車に依存していることが伺えます。

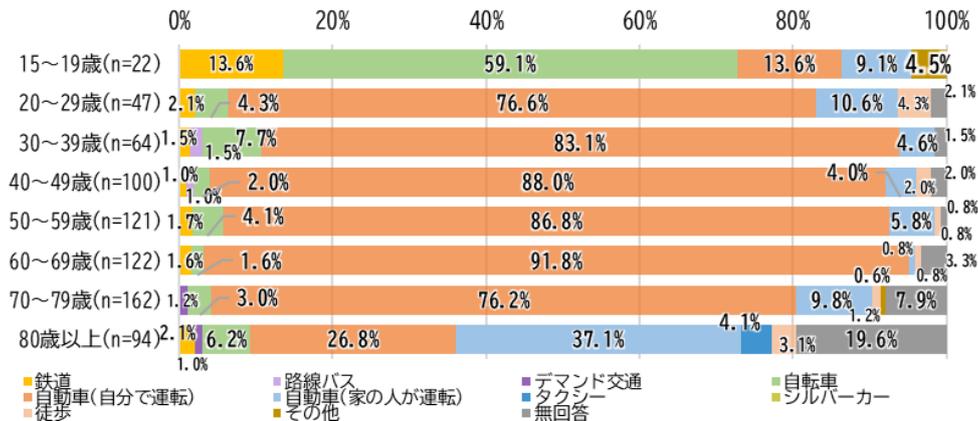
表 2-1 都市別の一人当たり自家用乗用車保有台数

順位	都市		1人当たり保有台数(台)
1	茨城県	筑西市	0.761
2	茨城県	神栖市	0.760
3	群馬県	伊勢崎市	0.749
4	栃木県	那須塩原市	0.744
5	群馬県	太田市	0.744
6	栃木県	佐野市	0.735

※自家用乗用車の保有台数が多い全国上位 200 都市での順位（令和 6（2024）年 3 月 31 日時点）
※登録車、小型二輪車、軽自動車（二輪車を除く）の合計

出典：一般財団法人自動車検査登録情報協会
「都市別の自家用乗用車の普及状況（軽自動車を含む）」

年齢階層別に日常で最もよく利用する移動手段、20～70 歳代において自動車の割合が最も高いです。



出典：令和 6（2024）年度佐野市新モビリティサービス事業計画策定業務委託
「市民の移動に関するアンケート」調査結果

図 2-3 年齢別・日常で最もよく利用する移動手段

Point

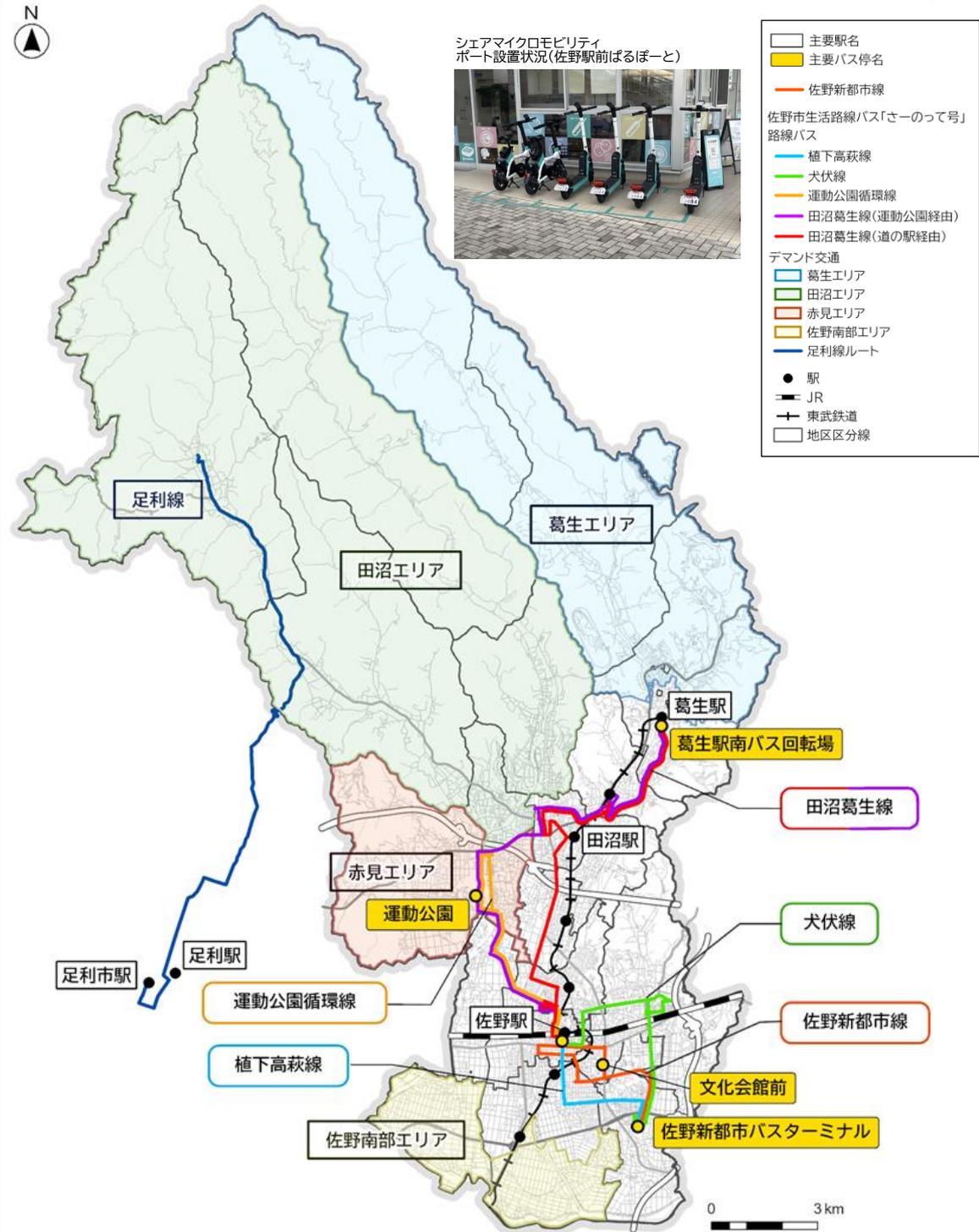
- 自動車への依存度が高く、公共交通の利用者が少ない



2.2 公共交通等の現状

2.2.1 公共交通の運行状況

鉄道をはじめ路線バス、デマンド交通により、地域公共交通ネットワークが形成されています。その他、佐野駅前にはシェアマイクロモビリティのポートが設置されています。



出典：国土数値情報データを加工して作成

図 2-4 公共交通の運行状況

2.2.2 公共交通等に関する助成制度

(1) 公共交通に関する助成制度の概要と利用状況

本市における公共交通の助成制度は、生活路線バス・デマンド交通、タクシー等を利用しやすくするため、利用者に対して運賃助成を行う制度です。これにより、高齢者・障がい者等の移動負担を軽減し、公共交通による外出機会の創出を目的としています。

表 2-2 公共交通に関する助成制度の概要と利用状況

【事業名】・概要	助成内容	利用状況																
【高齢者生活路線バス 運賃助成事業】 70歳以上の方が生活路線バスを利用する場合に助成(後期高齢者医療資格確認書、運賃助成利用者証の提示が必要)	150円助成	<table border="1"> <tr><th>年度</th><td>H30(2018)</td><td>R1(2019)</td><td>R2(2020)</td><td>R3(2021)</td><td>R4(2022)</td><td>R5(2023)</td><td>R6(2024)</td></tr> <tr><th>利用者数(百人)</th><td>198</td><td>197</td><td>119</td><td>175</td><td>192</td><td>219</td><td>222</td></tr> </table>	年度	H30(2018)	R1(2019)	R2(2020)	R3(2021)	R4(2022)	R5(2023)	R6(2024)	利用者数(百人)	198	197	119	175	192	219	222
年度	H30(2018)	R1(2019)	R2(2020)	R3(2021)	R4(2022)	R5(2023)	R6(2024)											
利用者数(百人)	198	197	119	175	192	219	222											
【高齢者福祉タクシー 運賃助成事業】 75歳以上の高齢者及び70歳以上の高齢者世帯の方が、タクシーを利用して医療機関、商業施設、公共施設等へ行く場合に助成(後期高齢者医療資格確認書、運賃助成利用者証の提示が必要)	運賃の3割助成(上限額1,500円)	<table border="1"> <tr><th>年度</th><td>H30(2018)</td><td>R1(2019)</td><td>R2(2020)</td><td>R3(2021)</td><td>R4(2022)</td><td>R5(2023)</td><td>R6(2024)</td></tr> <tr><th>利用者数(百人)</th><td>454</td><td>440</td><td>380</td><td>386</td><td>413</td><td>424</td><td>409</td></tr> </table>	年度	H30(2018)	R1(2019)	R2(2020)	R3(2021)	R4(2022)	R5(2023)	R6(2024)	利用者数(百人)	454	440	380	386	413	424	409
年度	H30(2018)	R1(2019)	R2(2020)	R3(2021)	R4(2022)	R5(2023)	R6(2024)											
利用者数(百人)	454	440	380	386	413	424	409											
【高齢者外出支援事業】 車いすを利用している高齢者及び一般の公共交通機関の利用が困難な高齢者が通院する際に、リフト付福祉車両による無料送迎を行う(利用登録証の提示が必要)	無料送迎(リフト付福祉車両)	<table border="1"> <tr><th>年度</th><td>H30(2018)</td><td>R1(2019)</td><td>R2(2020)</td><td>R3(2021)</td><td>R4(2022)</td><td>R5(2023)</td><td>R6(2024)</td></tr> <tr><th>利用回数(回)</th><td>304</td><td>252</td><td>144</td><td>196</td><td>201</td><td>126</td><td>112</td></tr> </table>	年度	H30(2018)	R1(2019)	R2(2020)	R3(2021)	R4(2022)	R5(2023)	R6(2024)	利用回数(回)	304	252	144	196	201	126	112
年度	H30(2018)	R1(2019)	R2(2020)	R3(2021)	R4(2022)	R5(2023)	R6(2024)											
利用回数(回)	304	252	144	196	201	126	112											
【障がい者福祉タクシー券 給付事業】 身体障害者手帳、療育手帳または精神障害者保健福祉手帳(重度の等級に限る)の交付を受けている方がタクシーを利用する際に助成※高齢者福祉タクシーとの併給は不可	タクシー券1枚につき初乗り運賃相当額を助成	<table border="1"> <tr><th>年度</th><td>H30(2018)</td><td>R1(2019)</td><td>R2(2020)</td><td>R3(2021)</td><td>R4(2022)</td><td>R5(2023)</td><td>R6(2024)</td></tr> <tr><th>利用枚数(百枚)</th><td>103</td><td>98</td><td>74</td><td>61</td><td>48</td><td>40</td><td>37</td></tr> </table>	年度	H30(2018)	R1(2019)	R2(2020)	R3(2021)	R4(2022)	R5(2023)	R6(2024)	利用枚数(百枚)	103	98	74	61	48	40	37
年度	H30(2018)	R1(2019)	R2(2020)	R3(2021)	R4(2022)	R5(2023)	R6(2024)											
利用枚数(百枚)	103	98	74	61	48	40	37											

出典：佐野市集計データ

(2) 公共交通に関する助成制度の運用方法

助成制度の運用においては、令和7(2025)年8月以降、後期高齢者保険証の廃止に伴う資格確認方法の見直しが必要であるほか、利用者の窓口来訪負担、運行事業者における記録・申請・支払い等の事務負担、さらに助成制度の利用者状況を把握できないなど、運用上の課題が複数存在しています。

出典：令和6(2024)佐野市新モビリティサービス事業計画策定業務委託 ヒアリング調査結果 佐野市、運行事業者へのヒアリング

Point

- 助成制度の運用にあたっては、利用者・運行事業者・行政職員それぞれに手続きや事務処理などの負担が生じている。



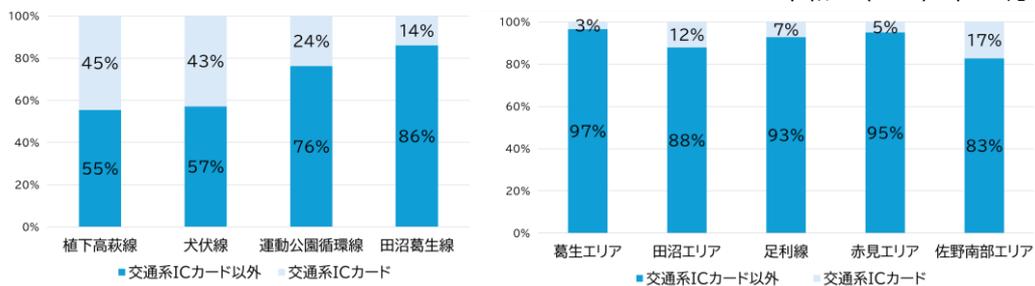
2.2.3 公共交通の利用環境

(1) キャッシュレス決済の状況

本市の公共交通では、各交通手段において下記のキャッシュレス決済が導入されています。現状では、交通手段別に対応する決済種類が異なるとともに、キャッシュレス決済の利用率は、路線バスは半数以下、デマンド交通は10%未満と低い状況となっています。

交通手段		現金	キャッシュレス		
			交通系 IC カード	クレジットカード	QRコード決済
鉄道	JR 両毛線	○	○	×	×
	東武佐野線	○	○	×	×
路線バス	生活路線バス	○	○	×	×
	佐野新都市線	○	○	×	×
デマンド交通	生活路線バス	○	○	×	×
タクシー		○	×	○	○

※令和 7 (2025) 年 10 月時点



※令和 6 (2024) 年度実績
出典：佐野市集計データ

図 2-5 キャッシュレス決済の状況 (左：路線バス、右：デマンド交通)

Point

- キャッシュレス決済の導入状況が異なるうえ、利用割合が低い。

(2) バスロケーションシステムの導入

令和 7 (2025) 年 4 月より生活路線バスではバスロケーションシステムが導入されており、路線バスの運行状況や時刻表、バスの所要時間の情報を提供しています。(デマンド交通は未対応)



出典：BusGO！バスロケーションシステム

図 2-6 バスロケーションシステムの概要図



(3) GTFS データの整備

本市の路線バスでは、運行系統や運行時刻等について、国土交通省が定める標準的なバス情報フォーマットであるGTFS（General Transit Feed Specification）を整備しており、各種経路検索サービスに対応しています。



出典：全国バス停・路線マップHP

出典：国土地理院地図を加工して作成

図 2-7 GTFS データの表示例（左：停留所・運行ダイヤ、右：経路検索）

(4) 公共交通利用データの取得

デマンド交通を除いて、利用データ（乗降場所、人数等）は、運転手はその都度手書きで記録しています。路線バスにおいては、停留所ごとの乗降人数しか把握できず、利用者ごとの乗降場所（OD 情報）が取得できない上、データ蓄積のための事務作業が生じています。



・利用状況は、ドライバーが**手書きで記録**しています。また、利用状況の集計は、手書きの記録を**事務所にてデータ化**しています。
 ・毎日全便で記録しており、紙が多く管理が大変なため、**バス停ごとの乗降人数を自動観測**できたら良いと感じています。

出典：令和6（2024）年度佐野市新モビリティサービス事業計画策定業務委託 ヒアリング調査結果
 バス事業者へのヒアリング

Point

- ドライバーが乗降時に利用状況を手書きで記録している。
- 公共交通利用データ蓄積のための事務処理に負担が生じている。



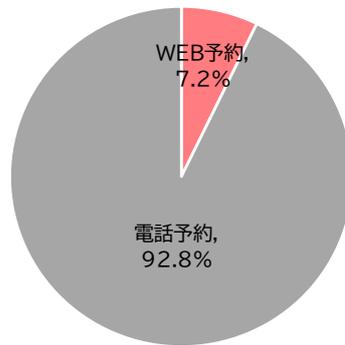
(5) デマンド交通運行管理システム

現状のシステム配車では、状況に応じてオペレーターが修正する必要があるほか、WEB予約では自宅を乗降場所として設定できない（電話予約は可能）という制約があります。



- ・システムによる配車計画では運行できないケースもあり、**オペレーターによる修正が必要**となります。
- ・電話予約では自宅を乗降場所として設定できますが、**WEB予約では設定できません**。
- ・**WEB予約が少なく、利便性の向上が必要**と感じています。

出典：令和6（2024）年度佐野市新モビリティサービス事業計画策定業務委託 ヒアリング調査結果
オペレーションセンターへのヒアリング



N=19,703

※令和6（2024）年度のデマンド交通利用実績より
出典：佐野市集計データ

図 2-8 予約手段の割合（WEB予約・電話予約）

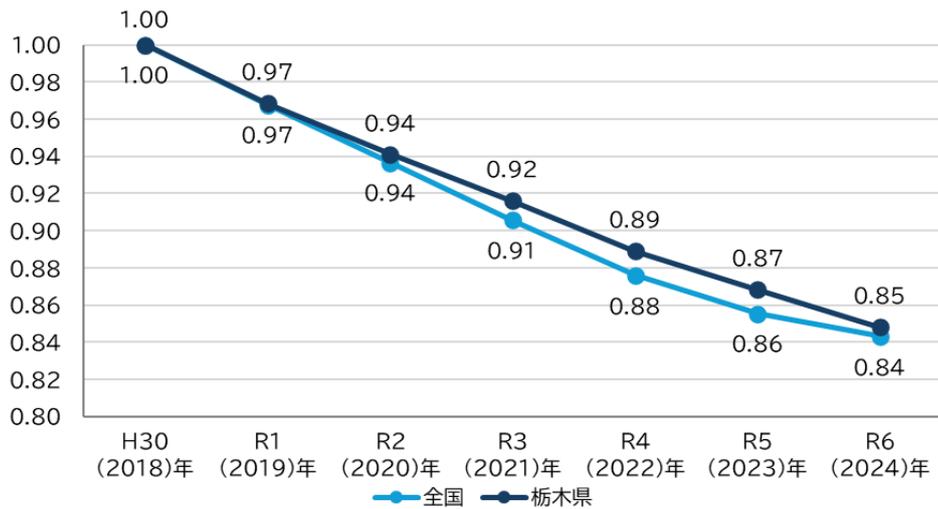
Point

- 現状のシステムによる配車では、オペレーターのノウハウに頼る部分がある。
- WEB予約では自宅を停留所として指定できず、電話予約に比べて利用割合が少ない。
（WEB予約 約7%、電話予約：約93%）

2.2.4 公共交通の運行体制

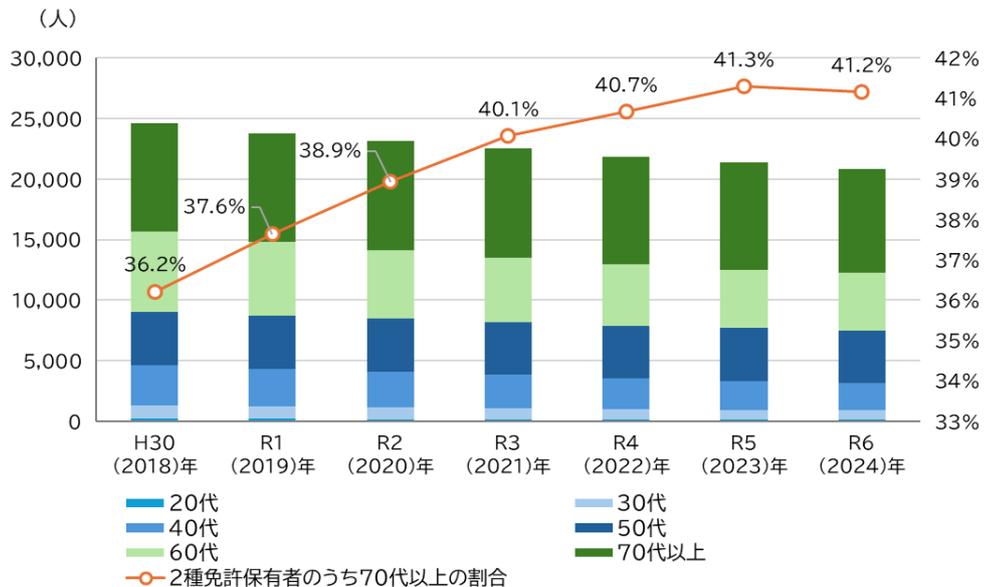
本市では、路線バス事業者 2 社、デマンド交通とタクシーを兼業している事業者 4 社が地域内交通を担っています。

全国でもドライバー不足や高齢化が進んでいる中、栃木県においても 2 種免許保有者数は減少傾向にあり、さらに 70 代以上の割合が増加しており、ドライバーの不足と高齢化が進んでいます。加えて、改善基準告示「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準(令和 4 (2022) 年 12 月改正・令和 6 (2024) 年 4 月適用)」の施行により、拘束時間の上限や休息期間などが定められたことから、深刻なドライバー不足が懸念されます。



※平成 30 (2018) 年を 1.00 とする
出典：運転免許統計 (警察庁)

図 2-9 2 種免許保有者数の推移 (全国・栃木県)



出典：運転免許統計 (警察庁)

図 2-10 2 種免許保有者の年代別内訳および高齢化率の推移 (栃木県)

Point

- 2 種免許保有者の減少と高齢化により、将来におけるドライバー不足が懸念される。



2.3 移動に関するニーズ

2.3.1 公共交通の満足度・ニーズ

表 2-3 市民の移動に関するアンケートの実施概要

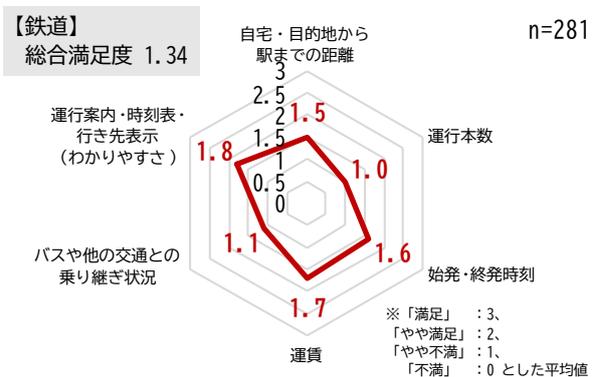
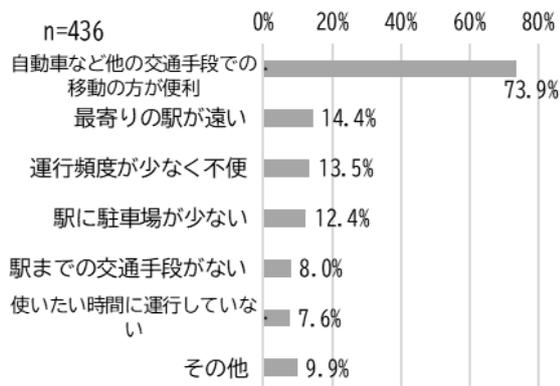
調査	期間	調査概要
市民の移動に関するアンケート調査	令和6(2024)年 11月29日(金) ~12月16日(月)	【調査目的】 本市における移動の課題、望ましい移動環境などの把握 【対象者】 16歳以上の市民から無作為に抽出した2,000人

※本アンケートにおいて各公共交通を利用しない一番の理由が「自動車など他の交通手段での移動の方が便利」であったため、この選択肢を除外し、他の理由から利用者の課題分析を行います。

(1) 鉄道

鉄道を利用しない理由は、「最寄り駅が遠い」とする回答の割合が最も多く、交通結節点までのアクセスに課題があります。その他には「運行頻度が少なく不便」「駅に駐車場が少ない」といった回答が多くみられました。

また、利用者の満足度は、「運行本数」や「バスや他の交通との乗り継ぎ状況」に対する評価が低い傾向にあります。



※利用しない理由は複数回答

出典：令和6(2024)年度佐野市新モビリティサービス事業計画策定業務委託「市民の移動に関するアンケート」

図 2-11 鉄道を利用しない理由 (左) と満足度 (右)

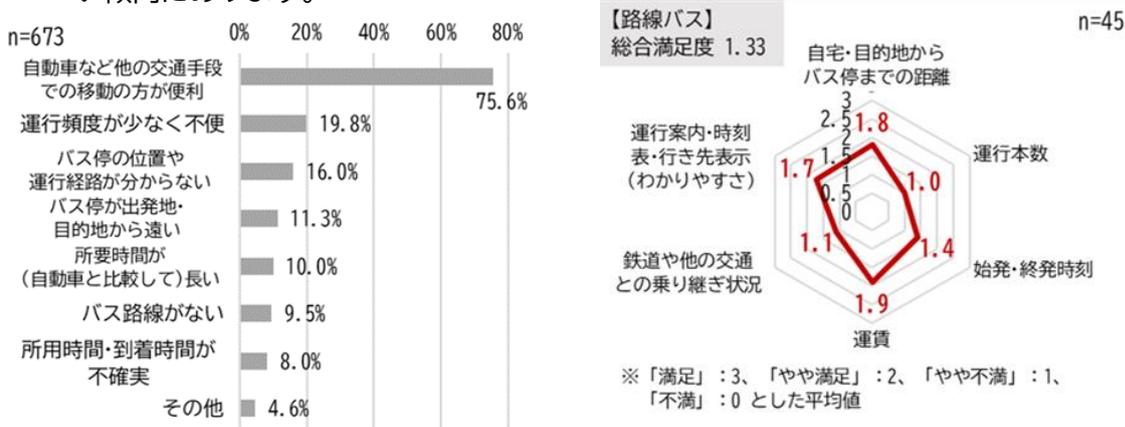
Point

- 鉄道は運行本数や他の交通との乗り継ぎなど、利用者ニーズへの対応が必要。

(2) 路線バス

路線バスを利用しない理由は、「運行頻度が少なく不便」とする回答の割合が最も多く、運行本数に課題があります。その他には「バス停の位置や運行経路がわからない」「バス停が出発地・目的地から遠い」といった回答が多くみられました。

また、利用者の満足度は、「運行本数」「乗り継ぎ」「始発・終発時間」に対する評価が低い傾向にあります。



※利用しない理由は複数回答
 出典：令和6(2024)年度佐野市新モビリティサービス事業計画策定業務委託「市民の移動に関するアンケート」

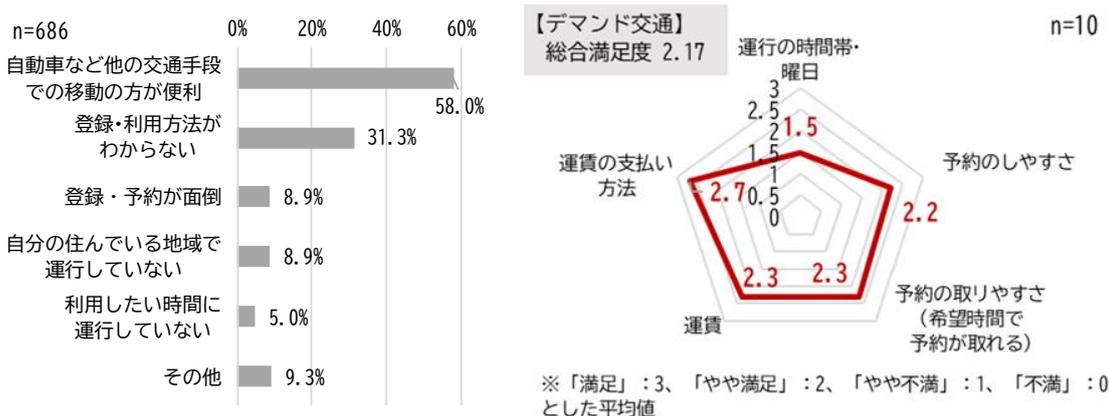
図 2-12 路線バスを利用しない理由(左)と満足度(右)

Point

- 路線バスは運行経路やバス停の位置など、利用者の理解を深めるための積極的な情報発信が必要。

(3) デマンド交通

デマンド交通を利用しない理由は、「登録・利用方法がわからない」との回答が高い割合を占めています。また、満足度は、「運行の時間帯・曜日」の満足度が低い状況にあります。



※利用しない理由は複数回答
 出典：令和6(2024)年度佐野市新モビリティサービス事業計画策定業務委託「市民の移動に関するアンケート」

図 2-13 デマンド交通を利用しない理由(左)と満足度(右)

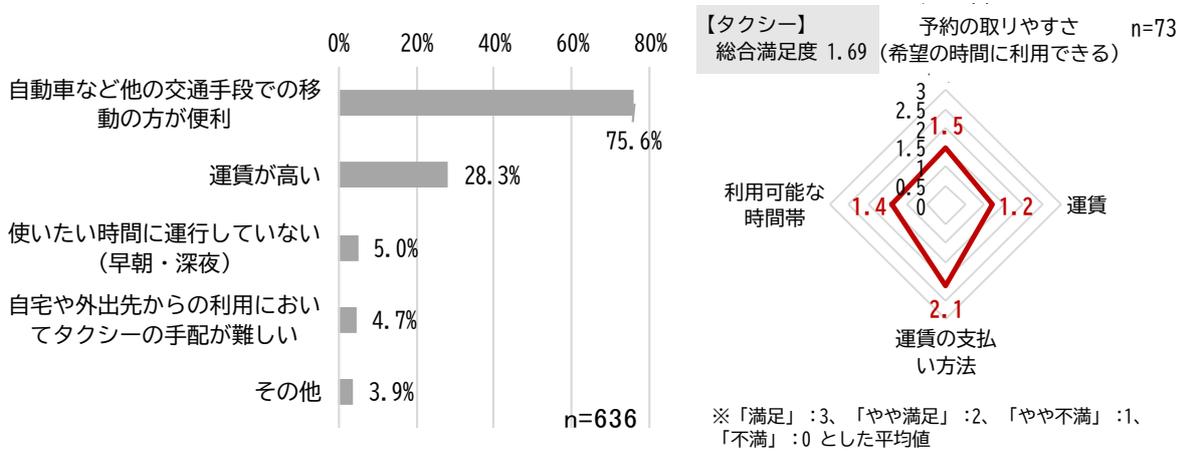
Point

- デマンド交通は利用方法に関する情報発信および運行時間や運行日などのニーズへの対応が必要。



(4) タクシー

タクシーを利用しない理由は、「運賃が高い」との回答が高い割合を占めています。また、満足度は「運賃」「利用可能な時間帯」「予約のとりやすさ」に対する満足度が低い状況にあります。



※利用しない理由は複数回答
出典：令和6（2024）年度佐野市新モビリティサービス事業計画策定業務委託「市民の移動に関するアンケート」

図 2-14 タクシーを利用しない理由（左）と満足度（右）

Point

- タクシーは運賃および運行時間や運行日などのニーズへの対応が必要。

2.3.2 観光移動

表 2-4 観光客の移動に関するアンケートの実施概要

調査	期間	調査概要
観光客の移動に関するアンケート調査	令和6(2024)年12月16日(月)~12月17日(火)	【調査目的】観光・レジャーで訪れた方の佐野市内での移動状況、利用交通手段、課題の把握 【対象者】直近2年以内に観光・レジャー目的で来訪した方200人

(1) 公共交通利用者の観光動向

本市を訪れる観光客の多くは佐野プレミアムアウトレットに来訪する一方、公共交通で来訪する観光客の6割以上は佐野駅を基点に、駅から半径3km圏内の観光施設への周遊が多く見られます。そのため、佐野駅周辺の公共交通を活用した周遊性の向上が求められています。

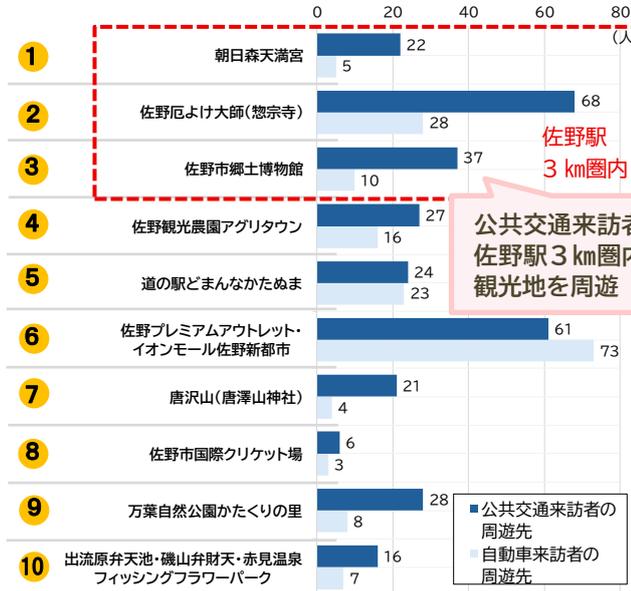
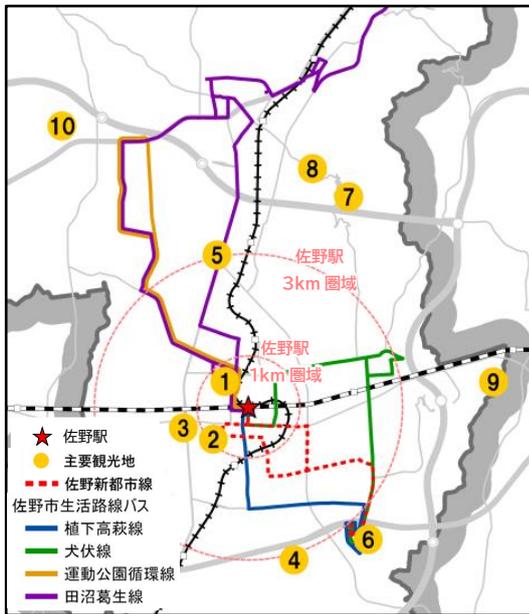
表 2-5 観光客が利用する駅・停留所

		佐野駅	田島駅	佐野市駅	堀米駅	吉水駅	田沼駅	多田駅	葛生駅	高速バス停留所「佐野新都市バスターミナル」	その他
佐野市に行くときに利用した駅・停留所	回答数	59	5	13	1	1	0	0	2	9	1
	割合	65%	5%	14%	1%	1%	0%	0%	2%	10%	1%
佐野市から帰るときに利用した駅・停留所	回答数	57	6	14	2	3	0	0	1	7	0
	割合	63%	7%	16%	2%	3%	0%	0%	1%	8%	0%

※公共交通により佐野市を訪れた方の回答 N=103 (無回答あり)

出典：令和6(2024)年度佐野市新モビリティサービス事業計画策定業務委託「観光客 web アンケート」

公共交通で来訪する6割以上の観光客が佐野駅を基点に移動



公共交通来訪者は佐野駅3km圏内の観光地を周遊

出典：令和6(2024)年度佐野市新モビリティサービス事業計画策定業務委託「観光客 web アンケート」

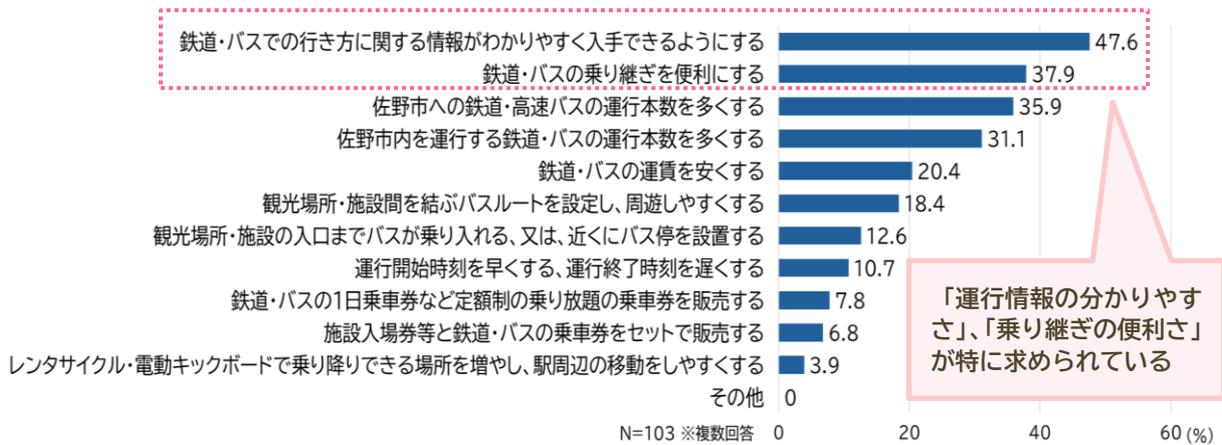
図 2-15 主要観光地の位置(左)と主要観光地別来訪者数(右)

Point

- 佐野駅周辺の公共交通の周遊性向上が求められている。

(2) 観光移動に関するニーズ

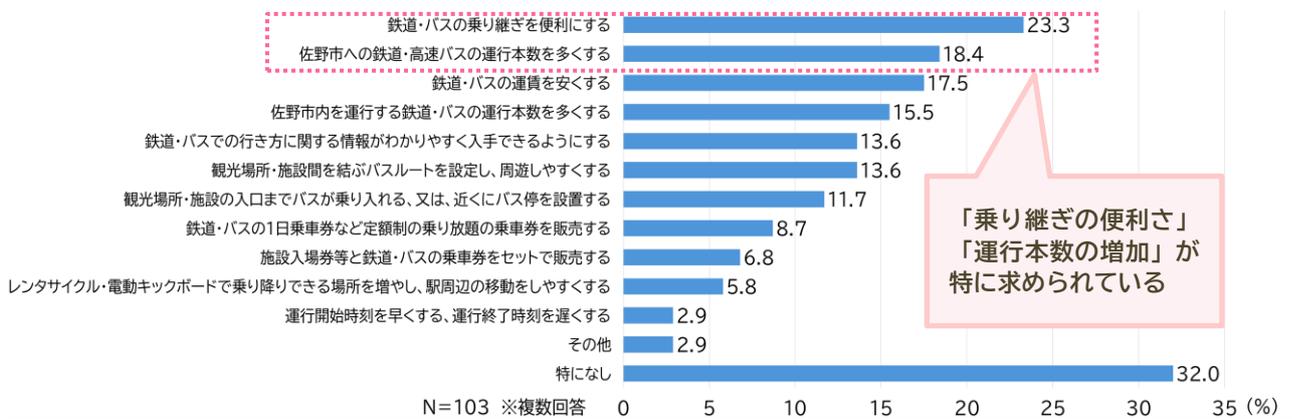
公共交通来訪者の観光移動に関するニーズを見ると、「鉄道・バスでの行き方に関する情報がわかりやすく入手できるようにする」回答が最も多く、次いで「鉄道・バス乗り継ぎの便利さ」が多いことから、情報提供の充実や移動の利便性向上が求められています。



出典：令和6（2024）年度佐野市新モビリティサービス事業計画策定業務委託「観光客 web アンケート」

図 2-16 公共交通来訪者の更なる公共交通利用促進に向けた施策

自動車来訪者の公共交通利用に関するニーズを見ると、「鉄道・バスの乗り継ぎの便利さ」の回答が最も多く、次いで「鉄道・高速バスの運行本数の増加」、「運賃の安さ」などの順に回答が多くなっています。



出典：令和6（2024）年度佐野市新モビリティサービス事業計画策定業務委託「観光客 web アンケート」

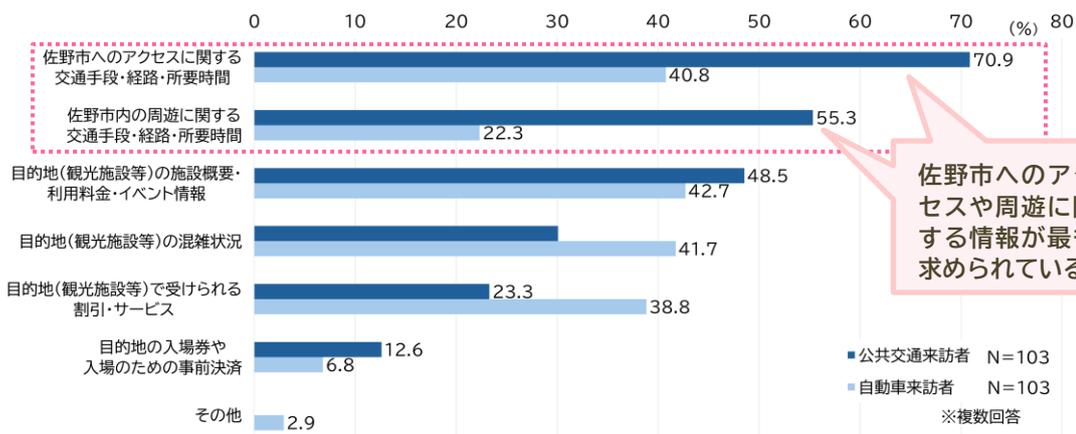
図 2-17 自動車来訪者の公共交通利用に向けた施策

Point

- 観光における公共交通の周遊性および利便性向上や利用促進に向けた情報提供の充実が求められている。



事前に入手したい観光情報を見ると、「佐野市へのアクセスに関する情報」の回答が最も多く、次いで「周遊に関する情報」などの順に回答が多くなっています。



佐野市へのアクセスや周遊に関する情報が最も求められている

出典：令和6（2024）年度佐野市新モビリティサービス事業計画策定業務委託「観光客 web アンケート」

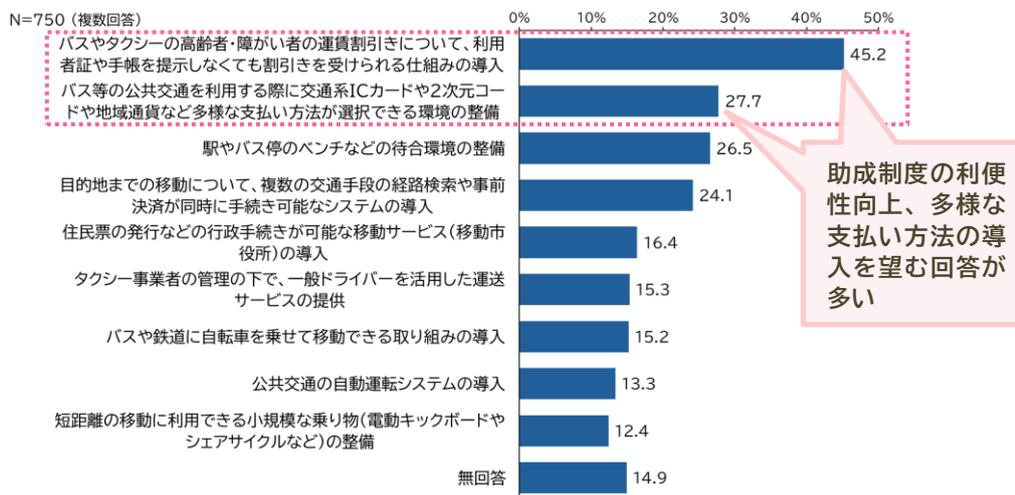
図 2-18 事前に入手したい観光情報

Point

- 佐野市へのアクセスや周遊に関する情報提供の充実が求められている。

2.3.3 移動環境全般に関するニーズ

移動環境全般に関するニーズを見ると、「利用者証や手帳の提示なしでの運賃割引」の回答が最も多く、次いで「IC カード、2次元バーコード等の多様な支払いができる環境」の順に回答が多くなっています。



助成制度の利便性向上、多様な支払い方法の導入を望む回答が多い

出典：令和6（2024）年度佐野市新モビリティサービス事業計画策定業務委託「市民の移動に関するアンケート」

図 2-19 移動環境として望む施策

Point

- 助成制度を便利にしてほしいというニーズが高い。
- 2次元バーコード決済等の多様な支払い方法の導入を求める意見が多い。



第3章 移動に関する課題と改善の方向性

第2章で整理した移動実態を踏まえ、公共交通・移動シーン・施策の観点から本計画で取り組む本市の移動に関する課題・改善の方向性について、以下のとおり整理しました。

表 3-1 佐野市の移動実態・課題・改善の方向性

移動実態		課題	改善の方向性
公共交通	全体	○自動車への依存度が高く公共交通の利用者が少ない ○公共交通機関の市民満足度が低い	公共交通利用に関する付加価値の付与 ・通院・買物・飲食・観光などの他サービスとの連携 ・交通モードを統合した検索・決済のデジタル化
	バス	○バス停位置や運行経路の案内、待合環境改善に関する意見がある	バス利用者数の増加 ・運行情報のわかりやすさ向上
	デマンド	○登録、利用方法がわからないなどの意見が多い ○現状、システムが導入されているが配車計画はオペレーターのノウハウに依存	デマンド交通の利便性の向上（利用者数の増加） ・予約手段の簡素化など利用者の利便性向上 ・オペレーターのノウハウに依存しない持続可能な運営体制の構築
	タクシー	○早朝・夜間時間帯における移動手段確保に関するニーズがある	早朝・夜間の移動手段の確保 ・バス運行時間外の移動手段の確保（ライドシェアの活用）
	決済	○2次元バーコード決済等の多様な支払方法の導入を望む声が多い	キャッシュレス化 ・多様な決済手段の導入（2次元バーコード決済等） ・キャッシュレス決済の利用機会増加
	データ活用	○公共交通の利用者データが自動で蓄積されない ○ドライバーが乗務時に日報を手書きしている	利用状況等の情報収集・活用 ・運行内容の見直しのための利用者データの取得・活用 ・利用者データの取得支援による運転手の負担軽減
	運行体制	○将来のドライバー不足が懸念される	ドライバー不足への対応 ・自動運転技術の活用、ライドシェアの活用
移動シーン	観光移動 ○駅から観光施設までの移動手段が不足している	観光移動の利便性の向上 ・小型モビリティの拡充、新規モビリティの導入による移動周遊性の向上 ・観光の移動手段に関する情報提供の高度化	
施策	運賃助成制度 ○助成制度を便利にしてほしいというニーズが高い ○利用申請時や利用時に負担がある ○運行事業者において事務処理の負担が生じている ○助成対象者の抽出、連絡、利用状況の確認等において行政職員の負担が生じている	助成制度のデジタル化・高度化 ・申請・利用に関する助成利用者の利便性の向上 ・対象者への通知、利用状況把握に関する行政・運行事業者の負担軽減	



第4章 新モビリティサービス取組方針

第1章で示した本計画の立案目的である、誰もが移動しやすい持続可能な公共交通の実現、また、公共交通の利便性向上・効率化・省人化に資する新モビリティサービスの実現に向け、第3章で示した本市の移動に関する課題と改善の方向性を踏まえ、本市の新モビリティサービスに対する取組方針を以下のとおり定めます。

4.1 新モビリティサービス取組方針

新モビリティサービス事業の方針は、以下の3つとします。

- 方針1** 市内の公共交通の移動に係る課題の改善により、公共交通の利便性向上による利用促進および新たな利用者の拡大を図ります
- 方針2** 既存の公共交通だけでなく、他分野との連携も含め、本市の課題改善の方向性を実現する個々の新モビリティサービスを検討するとともに、それらの組合せについて検討します
- 方針3** 将来的なモビリティサービスの高度化(MaaSや自動運転等)は、本市単独で解決できるものでなく、社会課題や国の動向等を考慮しながら、将来的な導入スキーム等を段階的に検討していきます

4.2 新モビリティサービス事業の選定の視点

本計画において取り組む新モビリティサービス事業の選定については、以下の2つの視点に基づき行います。

- 視点1** 事業費(導入経費及び維持経費)と期待される効果を検証し、効率的な整備により最大限の効果が発揮できるもの
- 視点2** 本市の移動実態に応じて事業計画期間中に実装が想定されるもの

4.3 本計画において取り組む事業

本計画において取り組む新モビリティサービス事業の選定の流れは以下のとおりです。

方針3に関連する事業については、将来的に目指すべきモビリティサービスと位置付け、第8章において整理します。

また、現時点で4.2項に示した事業選定の視点に合致しなかった事業については、今後の情報通信技術の進展、市内公共交通体系の再編、社会情勢の変化、民間活力活用の可能性等の状況変化に応じて、事業実施を検討することとします。



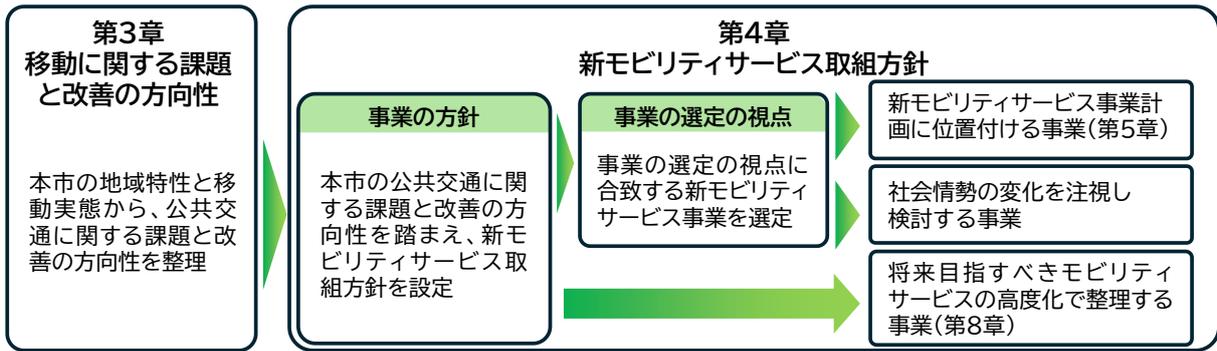


図 4-1 事業選定の流れ

表 4-1 取組方針と選定の視点による整理

区分	課題	改善の方向性	取組方針と選定の視点による整理
1	公共交通利用に関する付加価値の付与	・通院・買物・飲食・観光などの他サービスとの連携 ・交通モードを統合した検索・決済のデジタル化	方針3により第8章にて整理
2	バス利用者数の増加	・運行情報のわかりやすさ向上	社会情勢の変化を注視し検討
3	デマンド交通の利便性の向上(利用者数の増加)	・予約手段の簡素化など利用者の利便性向上 ・オペレーターへのノウハウに依存しない持続可能な運営体制の構築	「最新のデマンド交通システムへの入れ替え」を事業計画に位置付ける
4	夜間の移動手段の確保	・バス・タクシー運行終了後の移動手段の確保(ライドシェアの活用)	方針3により第8章にて整理
5	キャッシュレス化	・多様な決済手段の導入(QRコード決済等)	社会情勢の変化を注視し検討
6	利用状況等の情報収集・活用	・運行内容の見直しのための利用者データの取得・活用 ・利用者データの取得支援による運転手の負担軽減	「デジタル技術によるOD情報の取得」を事業計画に位置付ける
7	ドライバー不足への対応	・自動運転技術の活用、ライドシェアの活用	方針3により第8章にて整理
8	来訪者移動の利便性の向上	・小型モビリティの拡充、新規モビリティの導入による移動周遊性の向上 ・観光の移動手段に関する情報提供の高度化	社会情勢の変化を注視し検討
9	助成制度のデジタル化・高度化	・申請・利用に関する助成利用者の利便性の向上 ・対象者への通知、利用状況把握に関する行政・運行事業者の負担軽減	「マイナンバーカードを活用した助成制度のデジタル化・高度化」を事業計画に位置付ける

※ の事業の概要について、次章で説明

第5章 各事業の概要

5.1 事業①：最新のデマンド交通システムへの入れ替え

背景・課題	本市ではデマンド交通の利用者数が少なく、乗合率が低いことが課題となっています。デマンド交通を利用しない理由では、デマンド交通の利便性が低いこと、認知度が低いことが挙げられ、予約・配車システムを導入していますが、配車計画立案においては、オペレーターのノウハウに依存しています。					
事業の内容	<p>既存のシステムのアップデートにより利用者の利便性向上を図るため、最新のデマンド交通システムへの入れ替えを実施します。これにより、デマンド交通利用者数を増加させるとともに、オペレーター業務の効率化を図ることができます。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: 45%;"> <p style="text-align: center;">利用者の利便性向上</p> <p>◆WEBにて自宅を乗降箇所に設定可能</p>  <p>◆車両到着時刻の通知、車両位置の表示</p>   </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: 45%;"> <p style="text-align: center;">オペレーター業務の効率化</p>  <p>予約受付 → オペレーターが電話予約の受け付けのみ配車はシステムで実施</p> </div> </div>					
期待される効果	利用者	●システムの予約・案内サービス等のアップデートによる利便性向上				
	行政	●利便性向上によるデマンド交通利用者数の増加 ●キャッシュレス決済や MaaS 連携など将来の DX 施策の対応が可能				
	運行事業者	●配車業務をシステム化することによるオペレーターの負担軽減 ●オペレーターのノウハウに依存しない対応が可能				
事業の目標	評価指標	現況(R6)	目標値(R12)			
	WEBでの予約割合	7%	27%			
	オペレーターの負担軽減(負担軽減が図られたと回答したオペレーターの割合)	—	75%			
必要な資金(税抜き)	導入経費(R7.9時点)	600万円(400万円:システム構築費、200万円:タブレット・PC等の準備費)				
	維持経費(R7.9時点)	300万円/年(230万円:システム利用費、70万円:通信費)				
実施主体		<ul style="list-style-type: none"> ・佐野市 ・運行事業者【デマンド交通】 				
予定スケジュール(※)	実施内容	令和8 (2026) 年度	令和9 (2027) 年度	令和10 (2028) 年度	令和11 (2029) 年度	令和12 (2030) 年度
システム構築・設計	移動実態を踏まえた運行形態等の整理	▶				
	システム設定事項の整理	▶				
協議・調整	システム設定事項(運行形態等)の調整	▶				
	実装に伴う調整(システム利用説明等)			▶		
	実装に向けた準備				▶	
	実装					▶

※運行事業者との調整や資金調達が予定通り進められた場合



5.2 事業②：デジタル技術によるOD情報の取得

背景・課題	<p>本市では、公共交通の運行内容の見直し等に活用する利用者データの取得について、運転手の手作業による乗降データを取得しており負担軽減が課題としてあります。このような課題の解決策として、AIカメラ等のデジタル技術を用いて、利用者のODデータ（乗車バス停、降車バス停）を取得します。ODデータを自動取得することで、詳細な利用状況の把握・分析が可能となります。</p>		<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>運転手による乗降データの記録</p>  <p>手書きで停留所別の乗降人数を記録</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>AIによるOD情報の自動取得</p>  <p>車内カメラで観測し、AIでODを分析クラウド上に蓄積され、いつでも閲覧可</p> </div> </div>						
	事業の内容	<p>車内にカメラを設置し、撮影した映像データをAIで解析することで、利用者別の乗車バス停および降車バス停といったODデータを取得します。取得したデータは自動的にサーバーに蓄積され、運行事業者や行政がリアルタイムで閲覧できます。</p>		 <p style="text-align: right;">出典：NAGOYA EVOLVES HP</p>					
期待される効果	行政	● 公共交通の運行内容の見直し等に活用するOD情報の取得が可能							
	運行事業者	● 利用者データの取得における運転手の負担軽減							
事業の目標	評価指標		現況(R6)	目標値(R12)					
	運転手および事務員の負担軽減（負担軽減が図られたと回答した運転手、事務員の割合）		—	90%					
必要な資金(税抜き)	導入経費(R7.9時点)	520万円（490万円：システム・機器導入費、30万円：路線データ等の登録費） ※路線バス7台分							
	維持経費(R7.9時点)	240万円/年（システム利用費、通信費）							
実施主体		<ul style="list-style-type: none"> ・佐野市 ・運行事業者【路線バス】 							
予定スケジュール(※)	システム構築・設計		令和8(2026)年度	令和9(2027)年度	令和10(2028)年度	令和11(2029)年度	令和12(2030)年度		
			機能要件の整理		[Progress bar from FY26 to FY28]				
	実証運行の実施		[Progress bar from FY28 to FY29]						
	協議・調整		システム設定事項の調整(路線、車両登録等)		[Progress bar from FY26 to FY28]				
			実装に伴う調整(システム利用説明等)		[Progress bar from FY28 to FY29]				
	実装に向けた準備		[Progress bar from FY29 to FY30]						
実装		[Progress bar from FY30 onwards]							

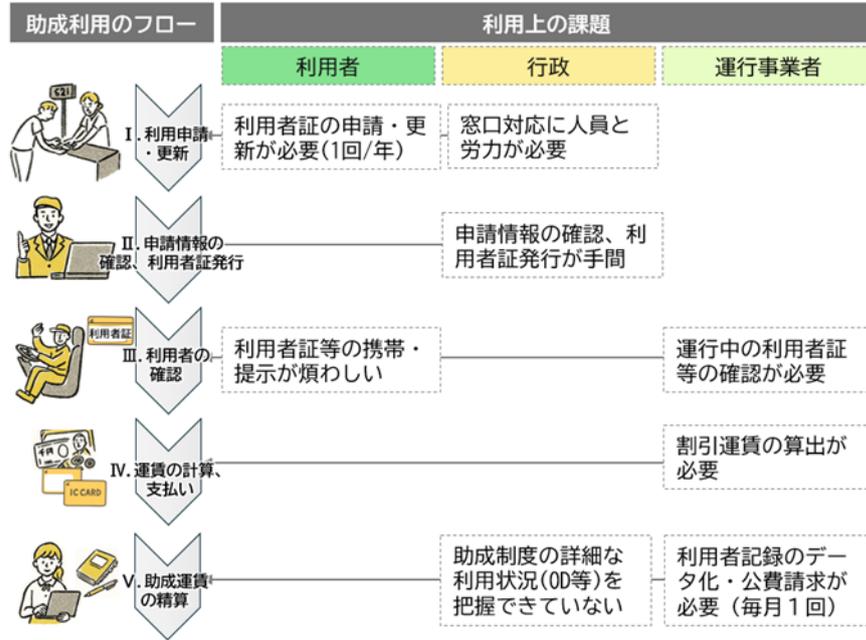
※運行事業者との調整や資金調達が予定通り進められた場合

5.3 事業③：マイナンバーカードを活用した助成制度のデジタル化・高度化

本市の公共交通に関する助成制度では、「利用者」、「行政」、「運行事業者」それぞれにおいて、利用申請や資格確認、制度運用等に様々な課題が存在します。

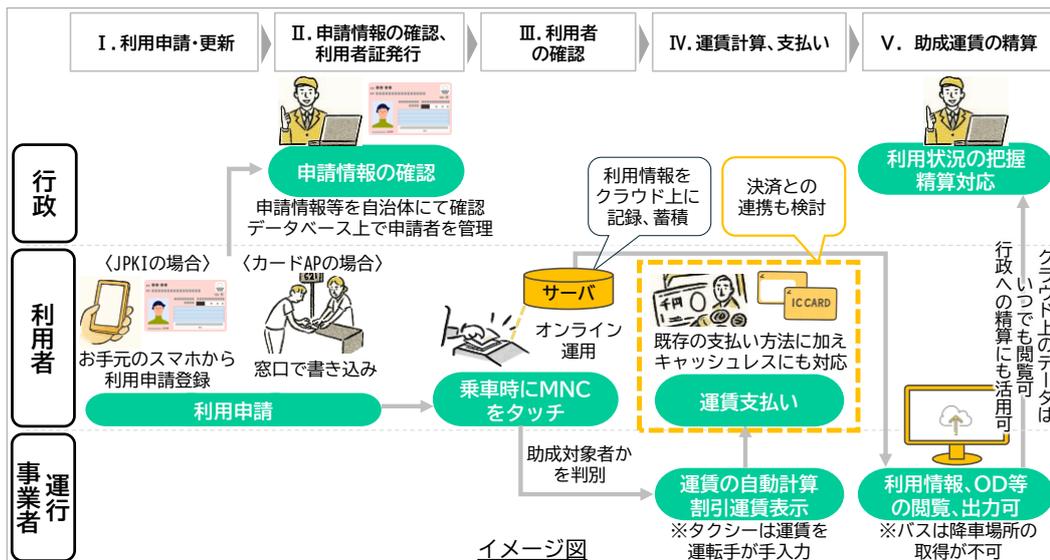
利用者の利便性向上のほか、助成制度に携わる行政・運行事業者の負担軽減が求められています。

背景・課題



マイナンバーカードによる認証技術を活用し、助成制度の対象者（高齢者、障がい者）を自動で判断し、割引運賃を考慮した運賃計算の自動化を実施します。また、決済連携に向けた検討を進めます。マイナンバーカードを活用した助成制度の利用イメージは以下のとおりです。

事業の内容



今後、マイナンバーカードの資格認証技術を活用した他サービスとの連携について検討を進めます。

※他サービスとの連携事例については、参考資料（p.36）に掲載しています。

期待される効果	利用者	<ul style="list-style-type: none"> 利用者証の申請、更新における利用者の負担が軽減 マイナンバーカードで資格認証が実施され、助成制度の利便性が向上 					
	行政	<ul style="list-style-type: none"> 紙の利用者証の発行が不要となり、窓口対応等による事務負担が軽減 助成制度の詳細な利用状況が把握でき、公共交通施策の見直し等に活用可能 					
	運行事業者	<ul style="list-style-type: none"> 利用者証の確認、割引運賃の算出が不要となり、運転手の負担が軽減 助成制度の利用実績が自動的に集計されるため、精算における事務負担が軽減 					
事業の目標		評価指標	現況(R6)	目標値(R12)			
		助成制度の利用回数の増加	66,851回/年	69,800回/年			
		システム登録者数の増加	—	4,200人			
		行政や運行事業者の負担軽減 (負担軽減が図られたと回答した行政、事業者の割合)	—	90%			
必要な資金 (税抜き)	導入経費 (R7.8時点)	2,100万円(1,800万円:システム開発・構築費、300万円:端末等の準備費) ※車載端末 60台分					
	維持経費 (R7.8時点)	600万円/年(100万円:通信費、500万円:システム利用料)					
実施主体		<ul style="list-style-type: none"> 佐野市 運行事業者【生活路線バス(路線バス・デマンド)、タクシー】 					
予定スケジュール(※)	実施内容		令和8 (2026) 年度	令和9 (2027) 年度	令和10 (2028) 年度	令和11 (2029) 年度	令和12 (2030) 年度
	システム構築・設計	実証実験の課題を踏まえた検討、設計	→				
		キャッシュレス決済との連携に関する検討	→				
	協議・調整	システム・機能要件の協議・調整	→				
		運用方法、実装に伴う調整		→			
	実装に向けた準備			→			
	実装	高齢者・障がい者の資格認証			→		
キャッシュレス決済との連携				→			

※運行事業者との調整や資金調達が予定通り進められた場合

第6章 事業実施に必要なデータ連携に係る事項

各事業で取得されるデータの概要とデータの活用イメージを以下に示します。各事業で取得されるデータについて、適切な個人情報の処理等を実施し、公共交通の再編や関連施策の検討に活用していきます。

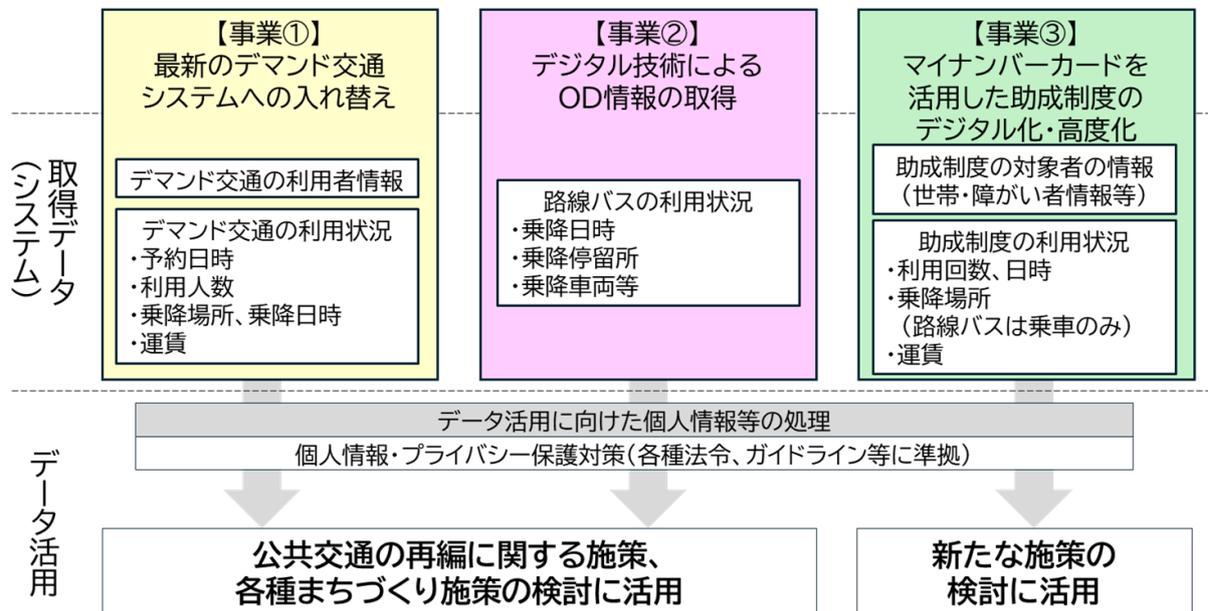


図 6-1 各事業で取得されるデータの概要およびデータ活用イメージ

第7章 事業実施に必要な資金の調達

事業実施に必要な資金の調達方法としては、公共交通に関する国の補助金の活用を予定しています。現時点で活用が考えられる種補助金の概要は、以下のとおりです。なお各事業実施時には最新の情報を収集し、補助要件を満たす補助金の活用を検討します。

※補助金の概要：公共交通に関する支援メニュー集（関東運輸局 令和7年7月）より抜粋

◆新しい地方経済・生活環境創生交付金（デジタル実装型）【事業①、事業②、事業③】

補助対象者：地方公共団体、その他

補助率：1/2～3/4※（※取り組み内容により補助率、上限額が変動。）

概要	事業の要件	対象経費
デジタル技術を活用し、地方の活性化や行政・公的サービスの高度化・効率化を推進するため、デジタル実装に必要な取り組みを支援	<ul style="list-style-type: none"> デジタルを活用して地域の課題解決や魅力向上に関する事業であること 地域内外の関係者と連携し、事業を実効的・継続的に推進するための体制を確立すること 	デジタルを活用した地域の課題解決や魅力向上に向けて、地域の個性を生かしたサービスを地域・暮らしに実装する事業の立ち上げに要する経費

◆地域公共交通確保維持改善事業費補助金（共創モデル実証運行事業）【事業②】

補助対象者：協議会、地方公共団体、交通事業者、その他

補助率：1/3～2/3※（※地域区分により補助率、上限額が変動。）

概要	事業の要件	対象経費
交通を地域のくらしと一体として捉え、その維持・活性化を目的として、地域における複数の関係者の「共創」（連携・協働）による取組や「共創」を支える仕組みを構築する事業を対象に「共創」による取組を支援	<ul style="list-style-type: none"> 協議会が「交通空白」解消・官民連携プラットフォームに加入 地方公共団体から推薦を受けている事業 地方運輸局との事前協議 交通サービスの実証事業 	事業実施のための、データ収集・分析、協議会の開催、システム構築、車両購入・改造、実証事業に要する経費

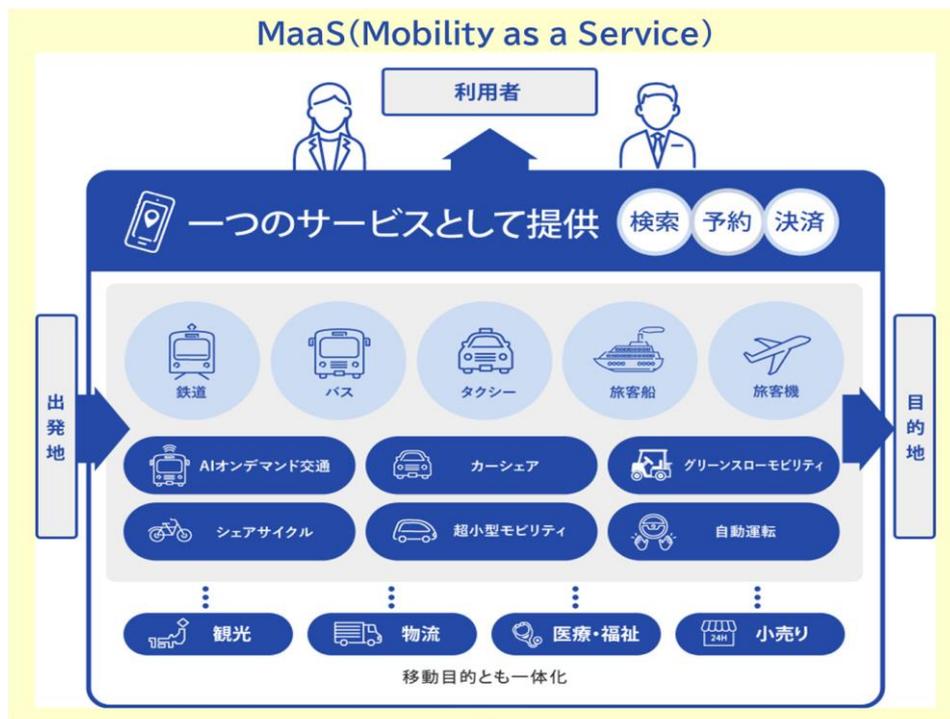
第8章 将来目指すべき新モビリティサービス

近年、情報通信技術の進展等を背景に、MaaS（Mobility as a Service）の取組が国内外で広がっています。MaaSは、複数の交通手段を一体的に連携させ、検索・予約・決済などを一元化することで、利用者の利便性向上や地域交通の効率的な運営を実現する仕組みです。

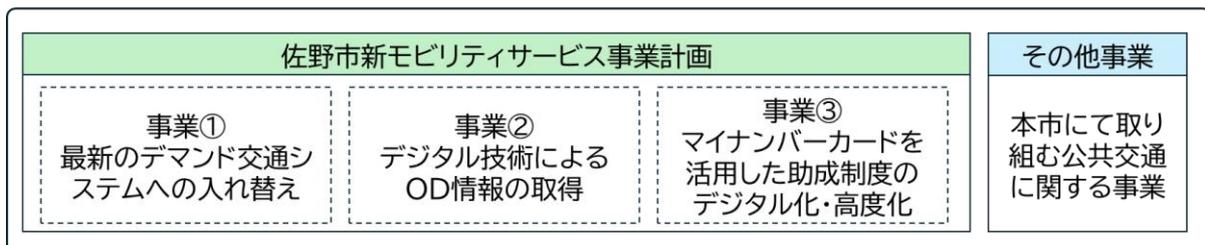
本市においては「新モビリティサービス事業計画」で実施する3つの事業とその他の公共交通に関する取組を連携させながら、地域の移動利便性の向上と持続可能な交通体系の構築を図るとともに、将来的なMaaSの実現を目指していきます。

また、自動運転や新たな技術を活用したライドシェアなどの先進的なモビリティサービスの高度化も進展しており、公共交通への活用が期待されています。しかし、多くの地域では実証段階にとどまっており、関連法令の整備や技術面での検討が進められている状況です。

今後は、これらの社会的動向や技術の進展、県内外の先行事例を踏まえながら、MaaSをはじめとする先進モビリティ技術の導入可能性について、将来的な実装に向けた検討を進めていきます。



将来的なMaaSの実現を目指し、新モビリティサービスの連携を進める



出典：日本版 MaaS の推進 HP の画像を一部加工して作成

図 8-1 MaaS の実現に向けた取組

■MaaSの導入事例



出典：群馬県 GunMaas HP



出典：愛媛県南予地域 観光型 MaaS HP

鉄道・バス・タクシー・シェアサイクルなど多様な交通手段を連携し、スマートフォン上で経路検索や乗車券購入、タクシー手配までを一括で行える移動サービスを導入し、住民や観光客の移動利便性向上を図る。

鉄道・バス・レンタカーなど複数の交通手段を統合し、交通情報と観光情報を一元化することで、観光地間の周遊を円滑化し、経路検索や予約・決済を一括で行える観光型 MaaS として、地域回遊性向上と観光消費拡大を図る。

図 8-2 MaaSの導入事例（左：群馬県 GunMaas、右：愛媛県南予地域 観光型 MaaS）



子育て世帯の送迎負担の軽減、子どもの体験機会の拡大、安全・安心な移動の確保を目的とした子ども専用の送迎シェアサービスを導入し、保護者の負担軽減と地域における新たな移動を支援する。

出典：hab HP

図 8-3 MaaSの先行事例（神奈川県横浜市 hab）

【MaaSの導入上の課題】

- ・統一的なデータ運用体制の整備

MaaSの実現に向けて、事業者間でデータを共有・連携できる仕組みづくりが求められる。

- ・データ連携の推進体制の構築

各事業者が保有するデータの形式や更新頻度が異なることから、相互に活用可能な形で統一するためのルール策定や、連携を推進するための調整組織の設置が必要となる。

- ・広域的なシステム導入

より利便性の高い実用的なシステムとするためには、広域的な移動ニーズをカバーするシステム導入が求められる。

■自動運転の取り組み(栃木県)

栃木県では公共交通機関への自動運転システム導入促進を目的とした「栃木県無人自動運転移動サービス推進協議会」を設立。

自動運転の導入に向けた課題整理等を目的とする「栃木県 ABC プロジェクト」では、これまで 9 地域での実証実験を実施。



出典：RoAD to the L4 HP

【自動運転の導入上の課題】

・法制度、規制面での対応

既存の交通関連法規との整合性が十分に整備されていないため、制度面・規制面での明確な運用ルールの策定や関係機関との調整が必要となる。

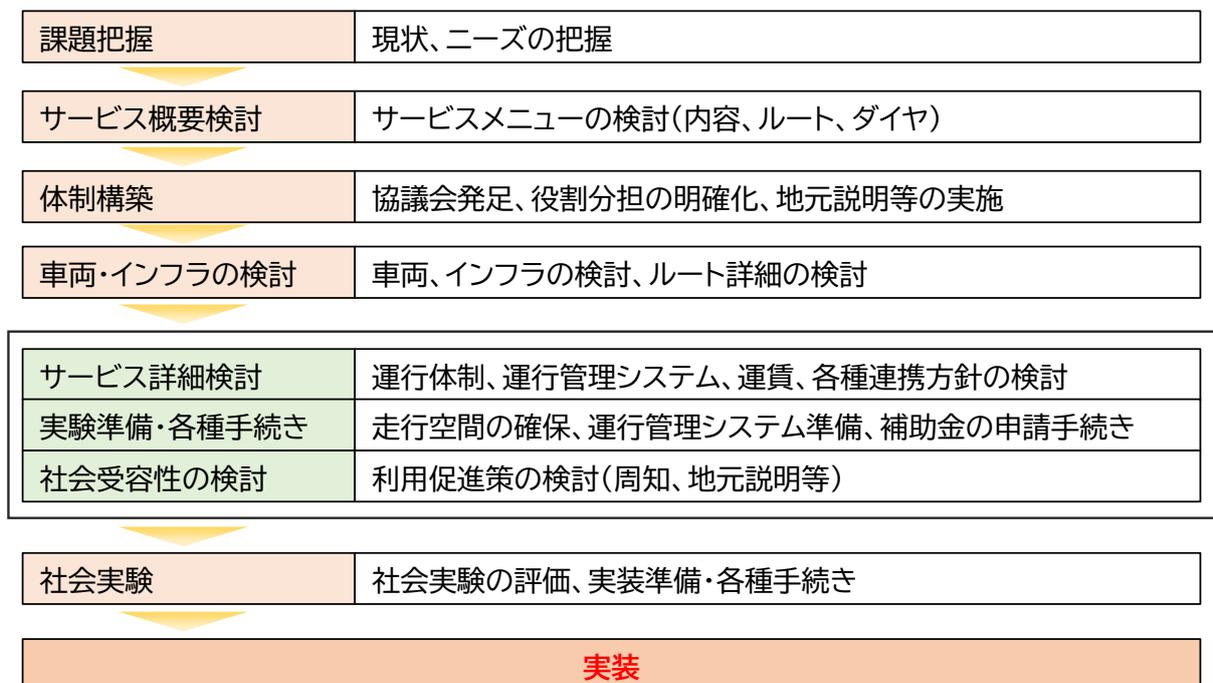
・技術検証・運用ルールの確立

安全性を確保するための技術検証や改良、運行条件に応じた運用ルールの確立が求められる。

表 8-1 栃木県における自動運転の取り組み（実証実験の概要等）

NO.	自治体名	地域分類	自動運転レベル	最高速度	乗客定員	運行日数	乗車人数
1	茂木町	中山間地域	レベル2	40km/h	9人	13日間	897人
2	小山市	市街地	レベル2	40km/h	11人	10日間	797人
3	壬生町	観光地	レベル2	18km/h	5人	7日間	238人
4	那須塩原市	観光地	レベル2	19km/h	9人	12日間	1,008人
5	那須町	中山間地域	レベル2	18km/h	9人	10日間	684人
6	宇都宮市	観光地	レベル2	40km/h	19人	13日間	3,419人
7	足利市	市街地	レベル2	18km/h	7人	10日間	736人
8	日光市	観光地	レベル2	35km/h	15人	12日間	830人
9	下野市	市街地	レベル2	35km/h	55人	34日間	2,404人

出典：栃木県無人自動運転移動サービス推進協議会資料を基に作成



出典：一般社団法人道路新産業開発機構 HP の情報を基に作成

図 8-4 自動運転の基本的な導入の流れ



■新たな技術を活用したライドシェアの取り組み

アプリでの予約やリアルタイムの車両マッチングなど新たな技術を活用したライドシェアが進展。国内におけるライドシェアは「公共ライドシェア」と「日本版ライドシェア」の2種類が存在。栃木県内では、宇都宮市において令和6年12月から県内初の日本版ライドシェアを開始。

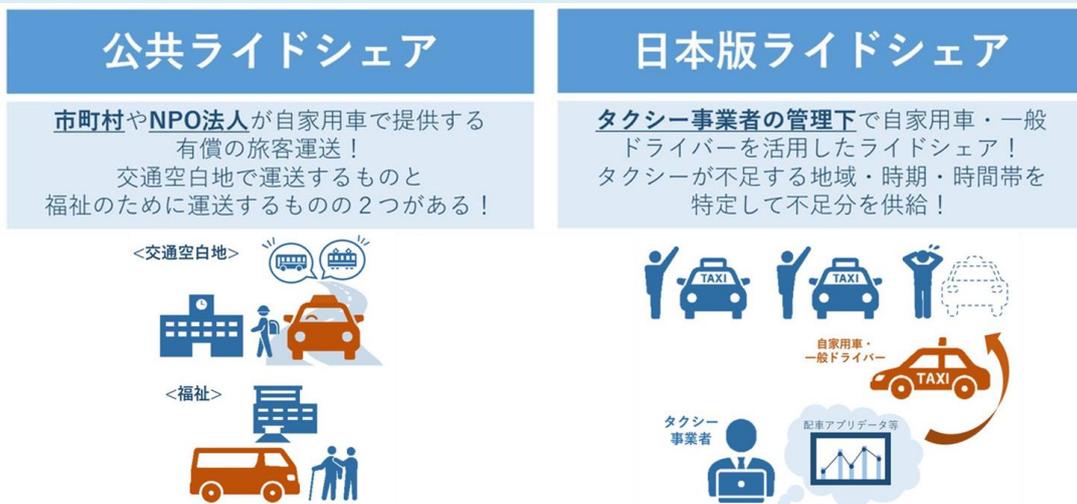
【ライドシェアの導入上の課題】

・運営体制の構築

収益性の面で事業の継続が困難となるおそれがある。そのため、安定した財源の確保や、需要に応じた効率的な運営体制の構築が求められる。

・運行管理体制の整備

ドライバーの資格要件や運行管理体制の整備、車両の安全点検など、安全かつ適正な運行を確保するための管理体制づくりが求められる。



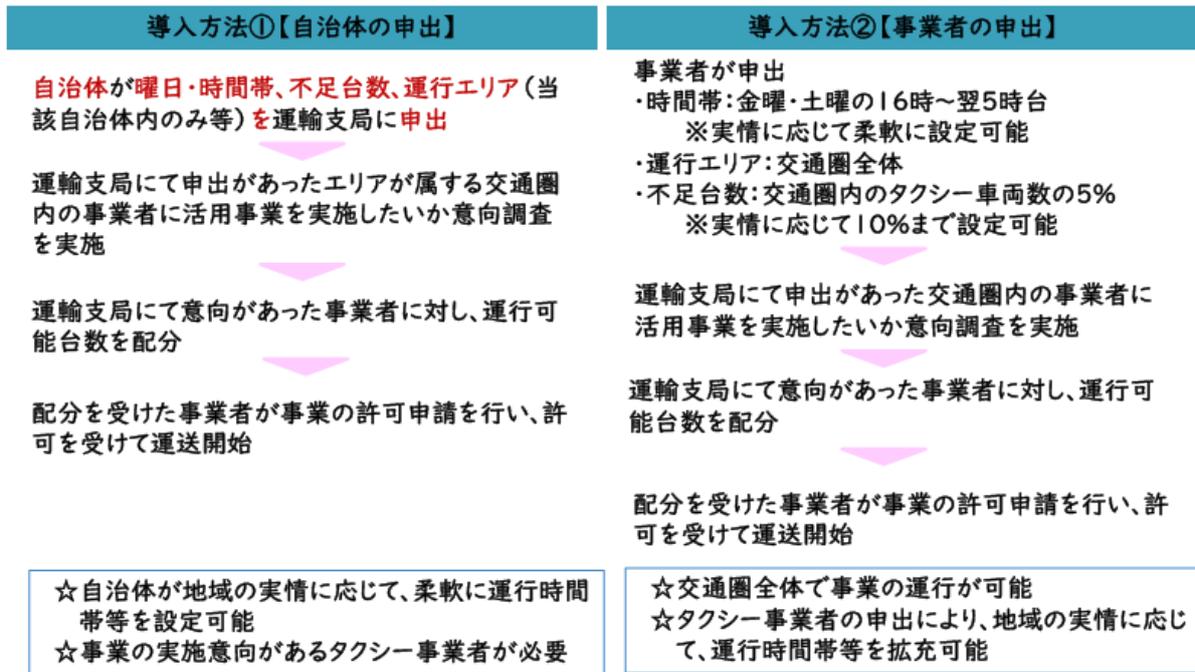
出典：国土交通省 HP の画像を一部加工して作成

図 8-5 ライドシェアの概要



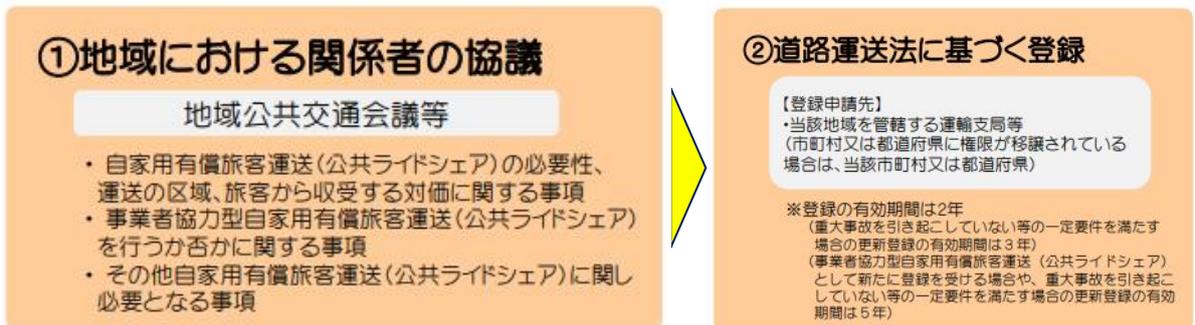
出典：タクシーGO HP

図 8-6 宇都宮での日本版ライドシェアの概要



出典：国土交通省 (<https://www.tb.mlit.go.jp/kanto/content/000334295.pdf>)

図 8-7 日本版ライドシェアの基本的な導入の流れ



出典：自家用有償旅客運送(公共ライドシェア)ハンドブック

図 8-8 公共ライドシェアの基本的な導入の流れ



第9章 事業の進捗管理

事業の進捗については、第2次佐野市地域公共交通計画と連携を図りながら、PDCAサイクルに基づき、設定した指標や事業の進捗状況を定期的に評価・検証します。また、地域の実情や社会情勢の変化に応じて、必要に応じて計画の見直しを行うこととします。

本市は、関係機関との役割分担のもと、一体となって事業の推進に取り組みます。

資料編

参考資料

地域活性化再生法第36条の2(新モビリティサービスに関する計画)

本計画は、地域活性化再生法第36条の2に定める新モビリティサービス事業計画の記載項目を参考に作成しています。ただし、本計画においては大臣認定を受けることを目的としておらず、認定手続は実施しない方針としています。

3.1 新モビリティサービス事業の概要

新型コロナウイルス感染症への対応や、移動の利便性向上、既存の公共交通機関の維持・活性化、高齢者の外出機会の創出や地域活性化、スマートシティの実現などに向けて、個々の利用者の移動ニーズに対して、情報通信技術などの先端技術を活用して利用者の利便を増進する、MaaSをはじめとした新たなモビリティサービスの創出が求められています。

MaaSなどの新たなモビリティサービスを実施しようとする事業者は、新モビリティサービス事業の実施に係る事業計画(新モビリティサービス事業計画)を作成し、国土交通大臣の認定を受けることができます。認定された事業計画に基づく事業については、交通事業者の運賃・料金の届出手続きが簡素化され、MaaSの円滑な実施が可能となります。

なお、新モビリティサービス事業計画は、地域公共交通計画とは別の計画ですが、それぞれの地域における取組の一体性を担保する観点から、必要に応じて、地域公共交通計画と新モビリティサービス事業計画の両計画を相互に踏まえた内容とするなど、両計画が連動していることが期待されます。

新モビリティサービス事業計画

事業者が作成

<記載事項>(法第36条の2、施行規則第44条の2)

- ① 実施区域
- ② 事業の目標
- ③ 事業の内容
- ④ 実施予定時期
- ⑤ 事業実施に必要な資金の額・調達方法
- ⑥ 事業実施に必要なデータ連携に係る事項
- ⑦ 新モビリティサービス事業と連携して実施される事業がある場合には、当該事業に関する事項
- ⑧ その他新モビリティサービス事業の運営に重大な関係を有する事項がある場合には、その他事項

大臣認定

運賃・料金に係る行政手続きのワンストップ化

出典：地域公共交通計画等の作成と運用の手引き（別冊） 国土交通省 HP

図 資料編-1 新モビリティサービス事業計画の概要

新モビリティサービス事業と連携して実施される事業

本計画に基づき実施する「事業③：マイナンバーカードを活用した助成制度のデジタル化・高度化」では、助成制度適用に関し、マイナンバーカードを用いた個人認証を想定しています。マイナンバーカードを用いた個人認証については、当該事業だけでなく、他分野の施策にも展開可能です。

現時点で新モビリティサービス事業と連携して実施する事業は予定していませんが、本計画における新モビリティサービス事業との連携により利便性・効率性が期待される事業については、他分野の事業も含め連携を検討していきます。

親子健康情報サービス（群馬県前橋市）

- ・マイナンバーカードを活用して本人確認をすることで、自治体からのお知らせをはじめ、自治体が保有する健康診断や予防接種などの情報をデータで提供。
- ・外部連携により、妊娠週数、月齢に適した読み物情報等も提供。

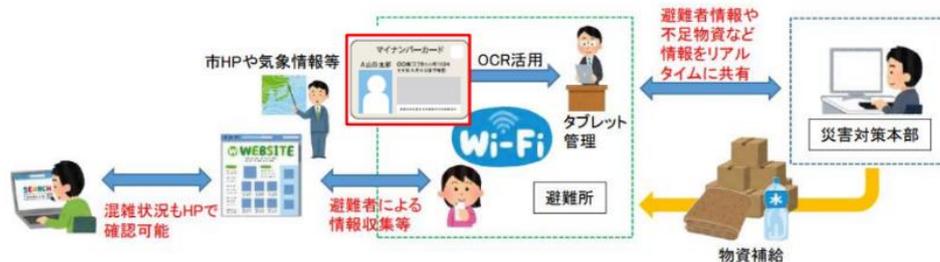


出典：TOPIC HP

デジタルケア避難所（宮崎県都城市）

- ・避難所に入所の際は、受付の記入に時間がかかることや、記入された情報を避難所従事者が本部に連絡するなど避難者、職員の負担が大きかった。
- ・マイナンバーカードの IC チップから必要な個人情報を読み取り、名簿等の記載なく避難所に入所可能(OCR による読み取りも可)。

- ・避難者情報を災害対策本部にリアルタイムに共有
- ・避難所の混雑状況をリアルタイムに住民に可視化
- ・在庫情報の共有及び今後の需要予測と国のシステムへのデータ連携を意識した仕様
- ・避難人数等を定点観測できるようにし、マスコミ等への情報提供労力を省力化



出典：都城市 HP

図 資料編-2 マイナンバーカードを活用したサービスの事例

実証運行の概要・結果

本計画に基づき実施する「事業③：マイナンバーカードを活用した助成制度のデジタル化・高度化」については、導入に伴う課題を把握するため、本市にて実証運行を実施しました。

今後は、実証運行によって洗い出された課題を踏まえ、実装に向けた各種検討・調整を進めるとともに、キャッシュレス決済との連携に向けた検討も合わせて進めていきます。

■実証運行の概要

- ・バス・タクシーにおける高齢者助成制度において、マイナンバーカードの JPKI 認証を活用して本人確認をデジタル化し、利用利便性の向上を目指すとともに、利用者・運行事業者・行政それぞれの負担の軽減を図る。
- ・実証運行で実施した内容が、公共交通の利用促進や外出機会の創出に寄与するかを把握した。

■実証運行内容

○実証運行期間

2025年8月4日(月)～2025年10月3日(金)

○実証運行対象とする公共交通と特典

- ・佐野市生活路線バス（路線バス、デマンド交通）

【特典】乗車運賃が実証運行期間中無料

- ・一般タクシー

【特典】500円チケット1万円分 ※使用条件あり

○モニター募集人数

- ・100名

○モニター募集の条件設定

- ・佐野市民であること
- ・マイナンバーカードを保有していること
- ・ワークショップへの参加、アンケートへの回答が可能であること

○実証運行の効果検証

- ・実証運行の実施による効果を把握するためのアンケート回答、ヒアリング調査を実施

○実証運行後の展望

- ・実証運行によって洗い出された課題等を踏まえ、次年度以降の実装に向けた検討を実施

モニター参加特典

- ①佐野市生活路線バス（路線バス・デマンド交通）が約2か月 無料！
- ②市内一般タクシーで使える500円チケット 1万円分（使用条件あり）

実証運行期間 令和7年8月4日から10月3日(予定)
「バス・タクシーの助成制度のデジタル化」実証運行

市民モニターを募集します！

公共交通の助成制度のデジタル化に向けて、マイナンバーカードを活用した実証運行を行います。モニターの皆様へお願いすること

①ワークショップへ参加
事前説明
✓モニター登録作業
✓意見交換を実施

②バスやタクシー乗車時にマイナンバーカードをタッチ
モニターです
バスは無料で乗車
タクシーは降車時に支払い

③実証運行後
感想やご意見を
お聞かせください

モニターであることを伝え
マイナンバーカードを準備
読み取り機
にタッチ！

募集内容

募集期間 令和7年6月27日(金)～7月16日(水)必着
定員 100名（予定内訳…16～69歳:50名, 70～74歳:25名, 75歳以上:25名）
参加条件 ①16歳以上の佐野市民で、マイナンバーカード(※)を有している方
※本人確認方法を確認または目録照会に限定した、顔認証等の設定が利用可能なマイナンバーカードでは参加できません。
②実証運行期間中、定期的に佐野市生活路線バスまたはタクシーを利用できる方
③ワークショップにご参加いただける方
④実証運行後にアンケートにご回答いただける方

参加特典
特典① 佐野市生活路線バス（路線バス・デマンド交通）の運賃が無料（モニター全員）
特典② 市内一般タクシーで使える500円チケット1万円分（高齢者タクシー助成対象者に限る）

ワークショップ	予定日時	会場
・実証運行についての事前説明、モニター登録作業、公共交通に関する意見交換を実施します。 ・右表①～④のうち、いずれか1回ご参加ください。なお各回1時間30分程度を予定しています。	7/31(木)	① 9:30～ 佐野市役所 ② 10:00～ 田沼行政センター
	8/1(金)	③ 14:30～ 葛生地区公民館
	8/3(日)	④ 9:30～ ⑤ 13:00～ 佐野市役所 ⑥ 15:00～ ⑦ 17:00～

※ワークショップ参加日と詳細な定員は7/25(水)までに当番者へお知らせします
<特典使用条件> (1)特典は実証運行期間中、バスまたはタクシー乗車時にマイナンバーカードによりモニターであることが確認できた場合のみご使用いただけます。(2)佐野新都市線、福祉送迎規定のタクシーは実証運行の対象外のため、特典はご使用いただけません。(3)特典は高齢者福祉タクシー運賃助成を利用し、割引後の支払額が500円以上の場合に、1乗車につき1回500円分使用できます。(おつりは出ません。)(4)システムエラー等により一時的に使用できない場合がありますのであらかじめご了承ください。なおその場合の払い戻し等の対応はいたしかねます。

図 資料編-3 モニター募集チラシ

■実証運行時の公共交通利用の流れ



図 資料編-4 各手段別利用の流れ

■実証運行により把握する内容

実証運行目的の検証内容（検証・評価項目）		検証方法・検証データ	調査対象
1	マイナンバー認証での利用状況	運行実績データ分析	—
2	利用者 A) マイナンバーカードを持ちあるくことの意識変化 B) タッチ認証のスムーズさ（読取時間、タッチ回数） C) タッチ認証で乗車できることの利便さ	モニターアンケート調査	モニター全員（100人）
3	運行事業者 A) カード読取機の画面表示・操作の満足度 ※タクシーはメーター料金入力画面・操作を含む B) タッチ認証のスムーズさ（読取時間、タッチ回数） C) 読取システムの不具合の発生状況 D) 日報記入の負担軽減効果 E) タッチ認証で乗車できることの利便さ	運転手アンケート調査	バス(1社)運転手、デマンド交通(4社)運転手※、タクシー(4社)運転手※ ※：兼務の場合は両方調査
	運行事業者 A) 精算システムの使いやすさ B) システム不具合の発生状況 C) 実績整理や請求処理作業等の負担軽減効果	運行事業者ヒアリング	バス(1社)、デマンド交通(4社)*、タクシー(4社)* *: タクシー事業者は両方調査
4	公共交通利用の意識や外出頻度の変化等（実証運行の効果）	モニターアンケート調査	上記参照
5	助成制度の処理をマイナンバーカードに変えることに対する意識（紙券ではなくカードへ、窓口申請ではなくWEB申請へ等）		
6	マイナンバーカード等を活用した新たな助成制度に関する意識（交通系ICカードと連携した運賃支払い等）		

■調査結果の総括

登録者数 利用者数 (R7.8.4~10.3)	登録者 100 人 利用者数：路線バス 1,157 人、デマンド交通 797 人、タクシー 19 人 合計 1,973 人
-------------------------------	---

回答者	カード読取機・精算システムの使い勝手	カード認証による効果	公共交通の利用促進等の効果
利用者 (モニター回答者 83 人)	<ul style="list-style-type: none"> ●読取機の操作性 ・「難しかった」との回答は少なかった。 ・難しかった主な理由は、読み取り機の反応が悪い、機械が小さいなど。 	<ul style="list-style-type: none"> ●紙の利用者証での認証との比較 ・「マイナンバーカード認証の方が簡単」との回答が多かった。(7割) 	<ul style="list-style-type: none"> ●意識・行動の変化(利用時の運賃特典を付与) ・7割が「利用意識が高まった」と回答。 ・6割が「外出回数が1回/週以上増加した」と回答。
運転手	<ul style="list-style-type: none"> ●読み取り機の画面表示 ・「不満」との回答は少なかった。 ●画面操作 ・「不満」との回答は少なかった。 	<ul style="list-style-type: none"> ●紙の利用者証での認証との比較 ・各手段とも、「紙の利用者証の方が簡単」との回答は2割~3割程度。 ・路線バスやデマンド交通は「マイナンバーカード認証の方が簡単」との回答が多かった。 ●日報記入の負担 ・各手段とも、「軽減する」との回答が多かった。 ・ただしタクシーは「増加する」との回答もみられた。 	—
運行事業者	<ul style="list-style-type: none"> ●運賃精算システムの使いやすさ ・「使いづらかった」との回答はなかった。 ・1社は「使いやすかった」と回答。 	<ul style="list-style-type: none"> ●事務処理作業の負担 ・「増加する」との回答はなかった。 ・1社は「軽減する」と回答。 	—

■実証運行の検証・評価を受けた今後の取り組み課題

- ・読み取り機については「反応が悪い」などの課題もあり、最新の技術的動向を注視し対応を検討していくことが求められる。
- ・マイナンバーカードを活用した新たな枠組みでの助成制度等について検討し、高度化を進めていくことが考えられる。

あ

AI（エーアイ）カメラ

車内や停留所などに設置し、乗降人数や利用パターンを自動で取得できる装置です。映像をAIが解析して、個人を特定せずに統計的なODデータを取得します。

OD（オーディー）情報

人の移動における出発地と目的地を示す情報です。

か

カードAP（エーピー）

マイナンバーカード内に搭載された複数のアプリケーションのことです。マイナンバーカードの空き領域に搭載することにより様々なサービスを利用者に提供することができます。

キャッシュレス決済

お札や小銭などの現金を使用せずにお金を払うことで、その手段には、クレジットカード、デビットカード、電子マネー（プリペイド）やスマートフォン決済などがあります。

グリーンスローモビリティ

時速 20km 未満で公道を走ることができる電動車を活用した移動サービスです。

公共ライドシェア（自家用有償旅客運送）

自家用有償旅客運送バス・タクシー事業が成り立たない場合で、地域における輸送手段の確保が必要な場合に、市町村や NPO 法人などが、自家用車を用いて提供する運送サービスです。

交通モード

拠点間の移動手段（輸送機関）のことであり、移動手段には鉄道、バス、自動車、自転車、徒歩などがあります。

コンパクト・プラス・ネットワーク

住宅や商業施設、医療・福祉施設などの生活サービス施設がまとまって立地し、住民が公共交通や徒歩などにより、これらの施設に容易にアクセスできるまちづくりの考え方です。

さ

GX（ジーエックス）

グリーントランスフォーメーションの略です。化石燃料中心の産業構造をクリーンエネルギー中心に転換する取組です。

GTFS（ジーティエフエス）

公共交通に関する世界標準のデータフォーマットです。経路探索サービスや地図サービスへの情報提供を目的としています。

GTFS-RT（ジーティエフエス-アールティー）

GTFS フォーマットのうち、公共交通の当日の運行状況や乗車人数など、時間によって変化する動的情報を表現します。

GTFS-JP（ジーティエフエス-ジェーピー）

GTFS フォーマットのうち、公共交通の停留所名や位置の情報、運賃情報、定刻のダイヤ情報などを表現します。

シェアサイクル

都市内に設置された複数のサイクルポートで自転車を自由に貸出・返却することができるサービスです。

JPKI（ジェーピーケーアイ）認証

公的個人認証サービスのことで、マイナンバーカードの IC チップに搭載された電子証明書を利用して、オンラインで本人確認を行うためのサービスです。

自動運転

運転者ではなくシステムが、運転操作に関わる認知、予測、判断、操作の全てを代替して行い、車両を自動で走らせる技術のことです。

自動運転レベル

自動運転システムの形態を分類した指標です。レベル 0～レベル 5 の 6 段階に分類されません。

新モビリティサービス事業

利用者の移動ニーズに対して、情報通信技術などの先端技術を活用して利用者の利便を増進する、MaaS をはじめとした新たなモビリティサービスを活用した事業のことです。

た

DX（ディーエックス）

デジタルトランスフォーメーションの略です。将来の成長、競争力強化のために新たなデジタル技術を活用して新たなビジネスモデルを創出・柔軟に改変することです。

デマンド交通

デマンド交通とは、予約に応じて運行する方式の交通システムです。従来のバスとは異なり、運行ダイヤや運行ルートは決まっておらず、予約があったときのみ、事前に設定した乗降ポイント間を運行します。

な

日本版ライドシェア

タクシー事業者の管理のもと、一般ドライバーが自家用車を使って有償で送迎を行う仕組みで、都市部などにおける移動需要の補完や利便性向上を目的とした運送サービスです。

は

バスロケーションシステム

バスの位置情報をGPSなどにより収集し、バスの現在位置や遅延情報を可視化するシステムです。

ま

MaaS（マース）

マース（Mobility as a Service）の略です。地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせ、検索・予約・決済などを一括で行うサービスであり、観光や医療などの目的地における交通以外のサービスなどとの連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となるものです。

マイクロモビリティ（超小型モビリティ）

自動車よりコンパクトで小回りが利き、環境性能に優れ、地域の手軽な移動の足となる1人～2人乗り程度の車両のことです。

マイナ連携

マイナポータルは、政府が運営するオンラインサービスです。マイナポータル連携は、マイナンバーカードを使って行政手続きや民間サービスなどで本人確認や情報連携を安全に行う仕組みです。

モビリティ

移動を支える仕組みやサービスです。

ら

ラストワンマイル

最寄り駅やバス停と自宅や目的地の間までの区間です。



計画の策定体制・策定経過

佐野市新モビリティサービス事業計画共創策定委員会設置要綱

令和6年7月31日 告示第236号

(設置)

第1条 佐野市新モビリティサービス事業計画(以下「事業計画」という。)の策定又はその変更を佐野市地域公共交通協議会と共創で行うため、佐野市新モビリティサービス事業計画共創策定委員会(以下「委員会」という。)を設置する。

(所掌事務)

第2条 委員会は、次に掲げる事務をつかさどる。

- (1) 事業計画の策定又はその変更に係る原案を作成し、市長に報告すること。
- (2) 前号に掲げるもののほか、事業計画の策定又はその変更に関し必要があると認める事務

(組織)

第3条 委員会は、委員15人以内をもって組織する。

2 委員会の委員は、佐野市地域公共交通協議会新モビリティサービス共創検討分科会(以下「分科会」という。)の構成員のうちから、市長が委嘱し、又は任命する。

(任期)

第4条 委員の任期は、事業計画が策定され、又は変更される日までとする。

2 市長は、委員が分科会の構成員でなくなったときは、当該委員を解嘱することができる。

(委員長及び副委員長)

第5条 委員会に委員長及び副委員長を置き、委員長は分科会の分科会長を、副委員長は分科会の副分科会長をもって充てる。

2 委員長は、会務を総理し、委員会を代表する。

3 副委員長は、委員長を補佐し、委員長に事故があるとき、又は委員長が欠けたときは、その職務を代理する。

(会議)

第6条 委員会の会議は、委員長が招集し、委員長が議長となる。

2 委員会は、委員の過半数が出席しなければ会議を開くことができない。

3 委員会は、必要があると認めるときは、会議に委員以外の者の出席を求めて、その意見又は説明を聴くことができる。

(作業部会)

第7条 委員会は、事業計画の策定又はその変更に係る素案を作成するため、作業部会を置く。

2 作業部会は、次に掲げる事務を所掌する。

- (1) 事業計画の策定又はその変更に係る素案を作成し、これを委員会に提出すること。
- (2) 前号に掲げるもののほか、事業計画の策定又はその変更に関し、委員会が指定する事務を行い、その結果を委員会に報告すること。

3 作業部会は、部会長、副部会長及び部会員をもって組織する。

4 部会長は交通政策課長を、副部会長は都市計画課長を、部会員は別表に掲げる者をもって充てる。

5 部会長は、作業部会の事務を掌理し、副部会長は、部会長を補佐する。

6 前条の規定は、作業部会について準用する。この場合において、「委員会」とあるのは「作業部会」

と、「委員長」とあるのは「部会長」と、「委員」とあるのは「部会員」と読み替えるものとする。

(庶務)

第8条 委員会の庶務は、都市建設部交通政策課において処理する。

(その他)

第9条 この告示に定めるもののほか、委員会の運営に関し必要な事項は、委員長が委員会に諮って定める。

附 則

(施行期日)

1 この告示は、告示の日から施行する。

(会議の招集の特例)

2 この告示の施行の日以後最初に開かれる委員会の会議は、第6条第1項の規定にかかわらず、市長が招集する。

別表(第7条関係)

政策調整課長、デジタル推進課長、行政経営課長、障がい福祉課長、いきいき高齢課長、産業政策課長、観光推進課長、教育総務課長



令和6(2024)年度 佐野市新モビリティサービス事業計画共創策定委員 兼 新モビリティサービス共創検討分科会員

区分	氏名	所属
	藤岡 孝二	ジェイアールバス関東株式会社 佐野支店 支店長
	福島 崇文	関東自動車株式会社 路線バス部 部長
	駒場 賢一	佐野地区タクシー協議会 事務局長
	岡崎 真弓	東日本旅客鉄道株式会社 足利駅 駅長
	三枝 雅一	東武鉄道株式会社 佐野駅 駅長
委員長	長田 哲平	宇都宮大学学術院 准教授
	菅井 規	国土交通省 関東運輸局 栃木運輸支局 首席運輸企画専門官
	石崎 浩	栃木県 県土整備部 交通政策課 課長
	山菅 昭浩	佐野市 健康医療部 部長
	赤阪 英明	佐野市 教育部 部長
副委員長	岡部 悦郎	佐野市 都市建設部 部長

令和7(2025)年度 佐野市新モビリティサービス事業計画共創策定委員 兼 新モビリティサービス共創検討分科会員

区分	氏名	所属
	三輪 政史	ジェイアールバス関東株式会社 佐野支店 支店長
	福島 崇文	関東自動車株式会社 路線バス部 部長
	駒場 賢一	佐野地区タクシー協議会 事務局長
	栗原 正範	東日本旅客鉄道株式会社 前橋統括センター 副所長
	三枝 雅一	東武鉄道株式会社 佐野駅 駅長
委員長	長田 哲平	宇都宮大学学術院 准教授
	諏訪 和義	国土交通省 関東運輸局 栃木運輸支局 首席運輸企画専門官
	橋本 達雄	栃木県 県土整備部 交通政策課 課長
	福島 英樹	佐野市 健康医療部 部長
	川村 大	佐野市 教育部 部長
副委員長	店網 亨	佐野市 都市建設部 部長

佐野市地域公共交通協議会規約

(目的)

第1条 佐野市地域公共交通協議会(以下「協議会」という。)は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成19年法律第59号。以下「法」という。)の規定に基づく地域公共交通計画(以下「計画」という。)の策定及び計画の実施に関し必要な協議並びに道路運送法(昭和26年法律第183号)の規定に基づき、地域における需要に応じた住民の生活に必要なバス等の旅客運送の確保その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項の協議を行うために設置する。

(事務所)

第2条 協議会は、事務所を栃木県佐野市高砂町1番地(佐野市役所内)に置く。

(事業)

第3条 協議会は、第1条の目的を達成するため、次の業務を行う。

- (1) 計画の策定及び変更に係る協議に関すること。
- (2) 計画の実施に係る協議に関すること。
- (3) 計画に位置付けられた事業の実施に関すること。
- (4) 地域公共交通確保維持改善事業に係る協議に関すること。
- (5) 地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様等に係る協議に関すること。
- (6) 市運営有償運送の必要性及び旅客から収受する対価に係る協議に関すること。
- (7) 前各号に掲げるもののほか、協議会の目的を達成するために必要な事項

(組織)

第4条 協議会の委員(以下「委員」という。)は、次に掲げる者をもって組織する。

- (1) 佐野市副市長及び佐野市職員のうち佐野市長の指名する者
 - (2) 佐野市民又は公共交通の利用者の代表者
 - (3) 一般乗合旅客自動車運送事業者及びその組織する団体の代表者
 - (4) 一般乗用旅客自動車運送事業者及びその組織する団体の代表者
 - (5) 鉄道事業に従事する者
 - (6) 関係行政機関の代表者
 - (7) 一般乗合旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転手が組織する団体の代表者
 - (8) 学識経験者
 - (9) その他必要と認める者
- 2 委員の任期は、2年とし、再任を妨げない。ただし、補欠委員の任期は、前任者の残任期間とする。
- 3 委員のうち行政機関の職員及び団体の役員については、その職にある期間とする。

(会長、副会長及び監査員)

第5条 協議会に、会長、副会長を各1名、監査員を2名置く。

- 2 会長は佐野市副市長をもって充て、副会長及び監査員は会長が委員の中から指名する。
- 3 会長は、協議会を代表し、その会務を総理する。
- 4 副会長は、会長を補佐して協議会の業務を掌理し、会長に事故があるとき又は会長が欠けたときは、会長の職務を代理する。



- 5 監査員は、協議会の会計監査を行い、会計監査の結果を協議会の会議(以下「会議」という。)において報告する。
- 6 会長、副会長及び監査員は相互に兼ねることはできない。
(会議)

第6条 会議は、会長が招集し、会長が議長となる。

- 2 会議は、委員の過半数が出席しなければ会議を開くことができない。
- 3 会議の議決方法は、出席した委員の過半数をもって決し、可否同数のときは、議長の決するところによる。
- 4 委員は、やむを得ず会議を欠席する場合は、その属する団体から代理の者を出席させることができるものとする。この場合においては、あらかじめ、会長に代理の者の氏名等を報告するものとする。
- 5 会議は原則として公開とする。ただし、会議を公開することにより公正かつ円滑な議事運営に支障が生じると認められる場合は、非公開とすることができる。
- 6 協議会は、必要があると認めるときは、委員以外の者に対して、会議への出席及び資料の提出を求めることができる。
- 7 前各項に定めるもののほか、会議の運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。
(協議結果の取扱い)

第7条 協議会で協議が整った事項について、当該事項を実施することを業務とする立場にある委員の属する事業者等は、その協議結果を尊重し、当該事項の誠実な実施に努めなければならない。

(分科会)

第8条 第3条各号に掲げる事項について専門的な調査及び検討を行うため、必要に応じ、協議会に分科会を置くことができる。

- 2 分科会は、委員その他の協議会が必要と認める者をもって構成する。
- 3 分科会は、必要があると認めるときは、分科会の委員以外の者に対して、分科会への出席及び資料の提出を求めることができる。
- 4 分科会の運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。
(運賃に関する協議)

第9条 乗合旅客運送事業の運賃及び料金に関する事項は、第4条に定める委員の内、次に掲げる者にて組織する運賃協議部会にて協議を行う。

- (1) 佐野市都市建設部長
- (2) 当該運賃に関わる乗合旅客運送事業者
- (3) 国土交通省関東運輸局栃木運輸支局長
- (4) 佐野市長が住民の意見を代表する者として指名する者

- 2 運賃協議部会の委員(以下「部会委員」という。)の任期は、協議会の委員の任期と同じとする。
- 3 運賃協議部会の会長(以下「部会長」という。)は佐野市都市建設部長とし、会議の招集及び議事の進行を行う。
- 4 運賃協議部会は、第1項各号に定める者がそれぞれ1名以上出席しなければ、会議を開くことができない。
- 5 会議の議決方法は、出席した部会委員の過半数をもって決し、可否同数のときは、部会長の決す

るところによる。

6 運賃協議部会にて協議が調った事項は、直近の協議会にて報告を行う。

(秘密の保持)

第10条 委員及び分科会の委員、部会委員は、協議会の運営上知り得た秘密を他に漏らしてはならない。その職を退いた後も同様とする。

(事務局)

第11条 協議会の業務を処理するため、協議会に事務局を置く。

2 事務局は、佐野市都市建設部交通政策課に置く。

3 事務局に事務局長その他の職員を置く。

4 事務局長は、佐野市都市建設部交通政策課長の職にある者をもって充てる。

5 事務局の運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(財務)

第12条 協議会の会計年度は、毎年4月1日に始まり、翌年3月31日に終わるものとする。

2 各会計年度における歳出は、その年度の歳入をもって、これに充てなければならない。

3 前各項に定めるもののほか、協議会の予算の編成及び現金の出納その他財務に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(規約の変更)

第13条 この規約を変更する場合は、協議会の承認を得なければならない。ただし、緊急を要する場合及び軽微な変更にあたっては会長の決するところとし、その後の協議会においてこれを報告するものとする。

(委任)

第14条 この規約に定めるもののほか、協議会の運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。

附 則

この規約は、平成29年4月1日から施行する。

附 則

この規約は、令和2年6月19日から施行する。

附 則

この規約は、令和3年6月17日から施行する。

附 則

この規約は、令和5年5月22日から施行する。

附 則

この規約は、令和6年1月22日から施行する



佐野市地域公共交通協議会委員

区分	氏名	所属
会長	飯塚 久	佐野市 副市長
	三輪 政史	ジェイアールバス関東株式会社 佐野支店 支店長
	福島 崇文	関東自動車株式会社 路線バス部 部長
	小矢島 応行	一般社団法人 栃木県バス協会 専務理事
	小菅 康夫	一般社団法人 栃木県タクシー協会 専務理事
	駒場 賢一	佐野地区タクシー協議会 事務局長
	栗原 正範	東日本旅客鉄道株式会社 前橋統括センター 副所長
	三枝 雅一	東武鉄道株式会社 佐野駅 駅長
	中山 大介	国土交通省 宇都宮国道事務所 建設専門官
	佐野 友紀	栃木県 安足土木事務所 所長
	秋澤 利和	佐野警察署 交通課 課長
	坂井 正巳	佐野市町会長連合会 副会長
	尾崎 始	佐野市町会長連合会 副会長
	相良 周作	佐野市町会長連合会 理事
	石澤 和枝	男女共同参画ネットワークさの
	新井 清司	佐野シニアクラブ連合会 会長
	石倉 大	佐野市PTA連合会 副会長
	長田 哲平	宇都宮大学学術院 准教授
	諏訪 和義	国土交通省 関東運輸局 栃木運輸支局 首席運輸企画専門官
	橋本 達雄	栃木県 県土整備部 交通政策課 課長
	堀越 一洋	足利市 都市政策課 課長
	塚原 剛	栃木県交通運輸産業労働組合協議会 幹事
	須藤 功一	佐野交通株式会社 代表取締役
	白井 雅夫	佐野合同自動車株式会社 代表取締役
	鈴木 明子	赤見タクシー有限会社 代表取締役
	津久居 郁之	旭タクシー株式会社 代表取締役
	福嶋 英樹	佐野市 健康医療部 部長
	川村 大	佐野市 教育部 部長
副会長	店網 亨	佐野市 都市建設部 部長

新モビリティサービス共創検討分科会規程

(趣旨)

第1条 この規程は、佐野市地域公共交通協議会規約(以下「規約」という。)第8条第4項の規定により、同条第1項の規定に基づき設置する新モビリティサービス共創検討分科会(以下「分科会」という。)の運営に関し必要な事項を定めるものとする。

(所掌事務)

第2条 分科会は、次に掲げる事務を所掌する。

- (1) 佐野市にあった新モビリティサービスについて調査及び検討を行い、その結果を佐野市地域公共交通協議会(以下「協議会」という。)に報告すること。
- (2) 前号に掲げるもののほか、協議会が必要と認める事務

(組織)

第3条 分科会は、分科会長、副分科会長及び分科会員13人以内をもって組織する。

(分科会長及び副分科会長)

第4条 分科会長及び副分科会長は、分科会員の互選によりこれらを定める。

- 2 分科会長は、会務を総理し、分科会を代表する。
- 3 副分科会長は、分科会長を補佐し、分科会長に事故があるとき、又は分科会長が欠けたときは、その職務を代理する。

(会議)

第5条 分科会の会議は、分科会長が招集し、分科会長が議長となる。

- 2 分科会は、分科会員の過半数が出席しなければ会議を開くことができない。
- 3 会議の議決方法は、出席した分科会員の過半数をもって決し、可否同数のときは、議長の決するところによる。
- 4 分科会員は、やむを得ず会議を欠席する場合は、その属する団体から代理の者を出席させることができるものとする。

(庶務)

第6条 分科会の庶務は、協議会事務局において処理する。

附 則

(施行期日)

- 1 この規程は、令和6年7月29日から施行する。

(会議の招集の特例)

- 2 この規程の施行の日以後最初に開かれる分科会の会議は、第5条第1項の規定にかかわらず、佐野市地域公共交通協議会長が招集する。



策定経過

時期	会議名	備考
令和6年5月20日	令和6年度第1回佐野市地域公共交通協議会	
// 7月11日	令和6年度第2回佐野市地域公共交通協議会	書面開催
// 11月19日	第1回佐野市新モビリティサービス策定委員会 兼 分科会	
// 11月25日	第1回佐野市新モビリティサービス共創策定委員会作業部会	
令和7年1月27日	第2回佐野市新モビリティサービス共創策定委員会作業部会	
// 2月7日	第2回佐野市新モビリティサービス策定委員会 兼 分科会	
// 4月24日	第3回佐野市新モビリティサービス共創策定委員会作業部会	書面開催
// 5月2日	第3回佐野市新モビリティサービス策定委員会 兼 分科会	書面開催
// 5月19日	令和7年度第1回佐野市地域公共交通協議会	
// 7月17日	第4回佐野市新モビリティサービス共創策定委員会作業部会	
// 7月29日	第4回佐野市新モビリティサービス策定委員会 兼 分科会	
// 9月1日	令和7年度第2回佐野市地域公共交通協議会	書面開催
// 9月17日	第5回佐野市新モビリティサービス共創策定委員会作業部会	書面開催
// 10月1日	第5回佐野市新モビリティサービス策定委員会 兼 分科会	
// 10月21日	第6回佐野市新モビリティサービス共創策定委員会作業部会	
// 10月27日	第6回佐野市新モビリティサービス策定委員会 兼 分科会	
// 11月13日	令和7年度第3回佐野市地域公共交通協議会	
令和8年●月●日～▲月▲日	パブリック・コメント	

佐野市新モビリティサービス事業計画
令和8（2026）年3月

発行 佐野市

編集 佐野市 都市建設部 交通政策課

〒327-0851 栃木県佐野市高砂町1番地

T E L 0283-85-7303

F A X 0283-20-3035

E-mail koutu@city.sano.lg.jp

U R L <https://www.city.sano.lg.jp>