

2025年度 第1回 ITS Japanコミュニティプラザ

「地方におけるライドシェアを考える」

2025年4月18日
Oneness Link株式会社
代表取締役
砂川 章雄



1. 自己紹介：砂川 章雄(いさがわ あきお)

2

兵庫県神戸市生まれ。

東京大学教育学部を卒業後、パナソニック、PayPayで25年間勤める中で、総務省情報通信政策局への出向も含めた中央省庁への渉外活動や、自治体(東京都)に対するシステム営業責任者として公共施設・道路・上下水道の情報通信システム提案・受注・販売活動、営業戦略構築、組織づくりに従事してきた。

2023年からコンサルタントとして独立し、Oneness Link株式会社を設立。民間企業と行政とがもっと密に連携してこそ地域課題の解決につながり、日本の底力が発揮できるとの信念から、コンサルタントとして丁寧・熱心なコミュニケーションを心がけている。



2. Oneness Link株式会社について

3

「企業と行政が手を取り地域を共創できる社会へ」

○ 社名：**Oneness Link株式会社**

○ 事業目的：

1. 中小企業等に対する経営コンサルティング事業

2. 中央省庁、地方公共団体等に対する政策関連コンサルティング事業

○ 本社所在地：神戸市中央区御幸通8-1-6 神戸国際会館22F

○ 事業年度：毎年1月1日から12月31日

○ 資本金額：金300万円（300株、発行可能株式数：5,000株）

○ 設立年月日：令和5年1月6日 ○登録番号：T1140001128692

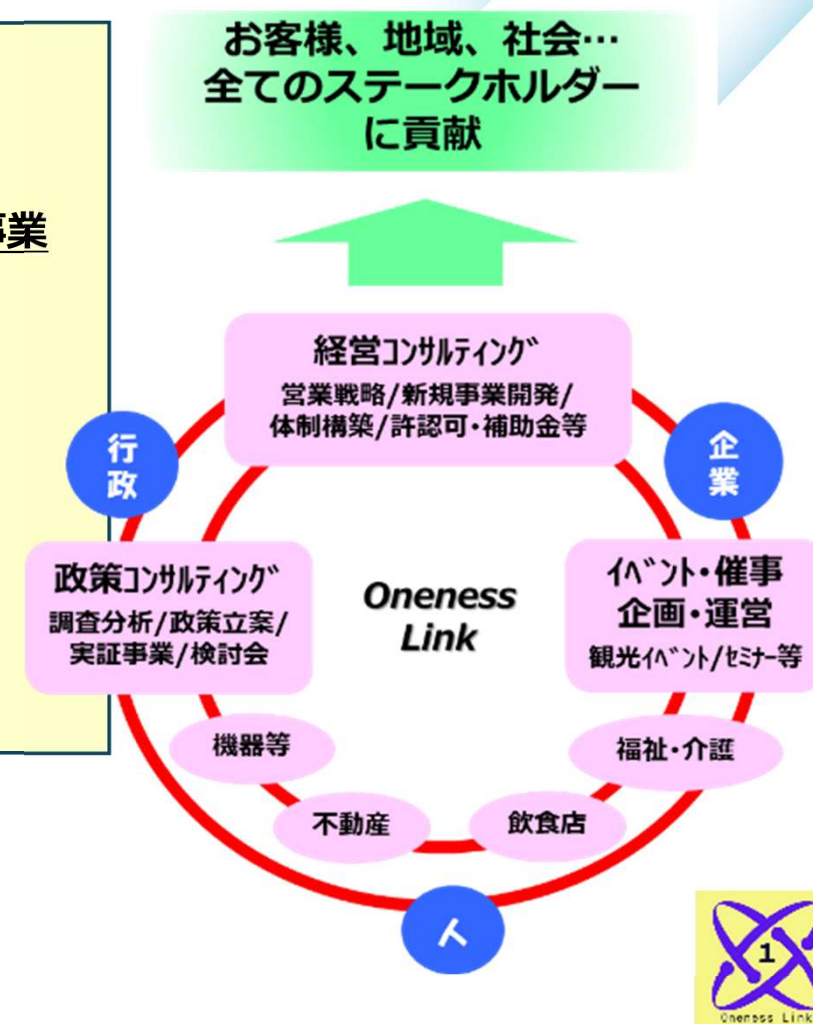
○ 神戸商工会議所会員 会員No.595278

○ 府省庁共通 統一参加資格 業者コード0000222081

○ 神戸市物品等請負競争入札参加資格 業者番号04978

○ 古物営業許可：兵庫県公安委員会 第631202400012号

○ 認定経営革新等支援機関：2025年4月22日第91号認定予定



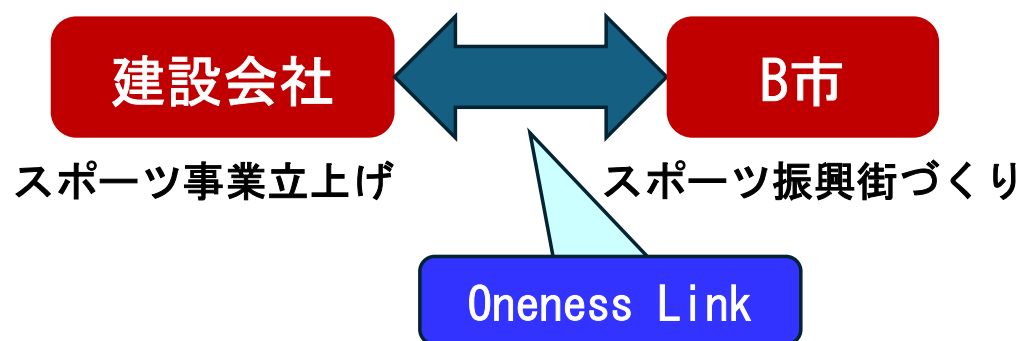
3. モビリティ・交通分野とのこれまでの接点

- **総務省** 79GHz帯レーダーシステムの高度化に関する研究開発
(2011年～2013年)
- **内閣府** SIP（戦略的イノベーション創造プログラム）自動走行システム
(2014年～2016年)
- **国土交通省** 「自動運転の普及拡大に向けた道路との連携に関する 共同研究」
(2021年)
- **通信事業者グループ会社**に対して、自動運転に係る省庁・団体の動きに関しスポットアドバイザリ
(2023年)
- **外資系スタートアップ企業**に対して、自治体へのAIデマンド交通サービス提案に関するアドバイザリ
(2023年)
- **大手総合建設会社**に対して、モビリティ分野の新規事業立上げにおけるアドバイザリ
(2024年)

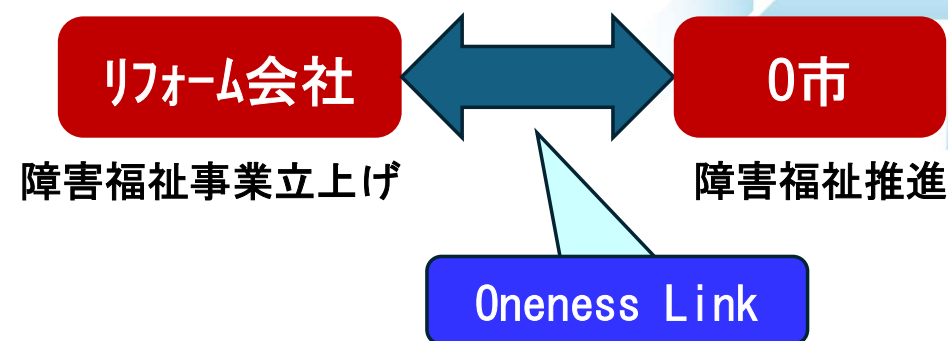


4. 事例紹介 :自治体との間をつなぐプロジェクト支援

5



- スポーツ振興での街づくり提案書作成
(B市「まち・ひと・しごと創生総合戦略」に
準拠したスポーツ振興提案)
- スポーツイベントでの協力体制作り
(スポーツ連携協定締結、
B市後援申請・記者発表連携)
- スポーツ施設指定管理提案推進



- 就労継続支援A型 O市指定申請・指定取得
- 利用者募集・事務所改装も含めた全体の
プロジェクトマネジメント
(週次定例会議の運営、進捗管理)
- 各種規程類の整備
(運営規定、就業規則、キャリアパス規程他)
- 日常運営支援
(O市通達への対応管理、苦情処理他)

※ 活動から派生して、Park-PFI事業の提案も推進中（現在一次サウンディング中）

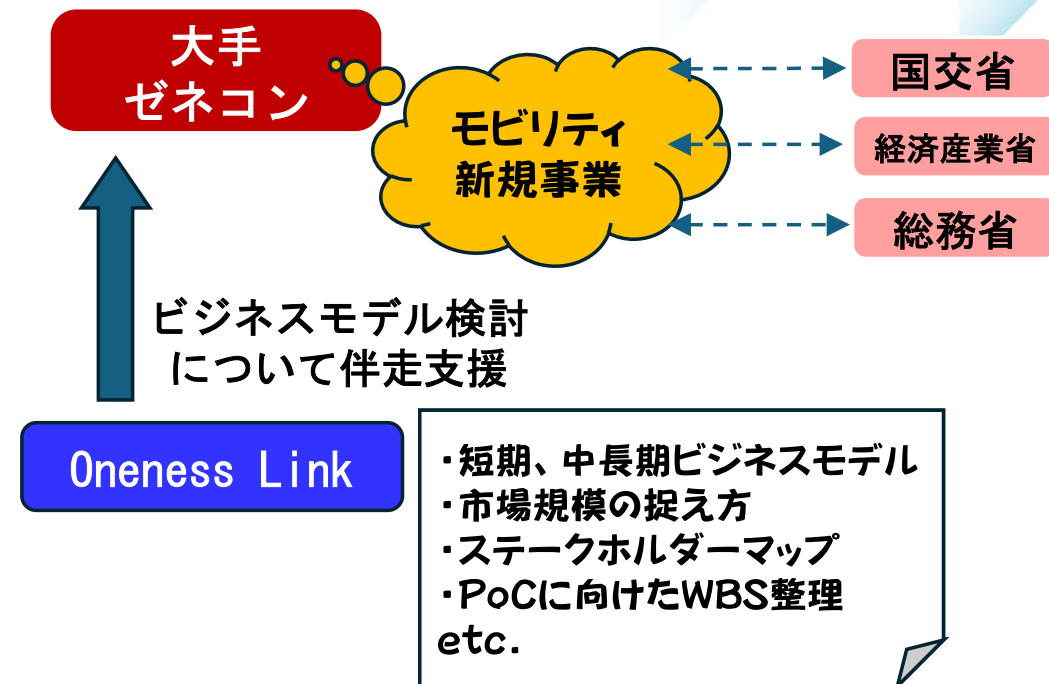
4. 事例紹介 : 国・自治体との連携を伴走支援(メンタリング)

AIデマンド交通のスタートアップ企業支援



日本展開ではまだ実績が多くないスタートアップ企業に対し、自治体営業のノウハウを定例ミーティングでアドバイス・支援いたしました。

大手建設会社の新規事業立上げ支援

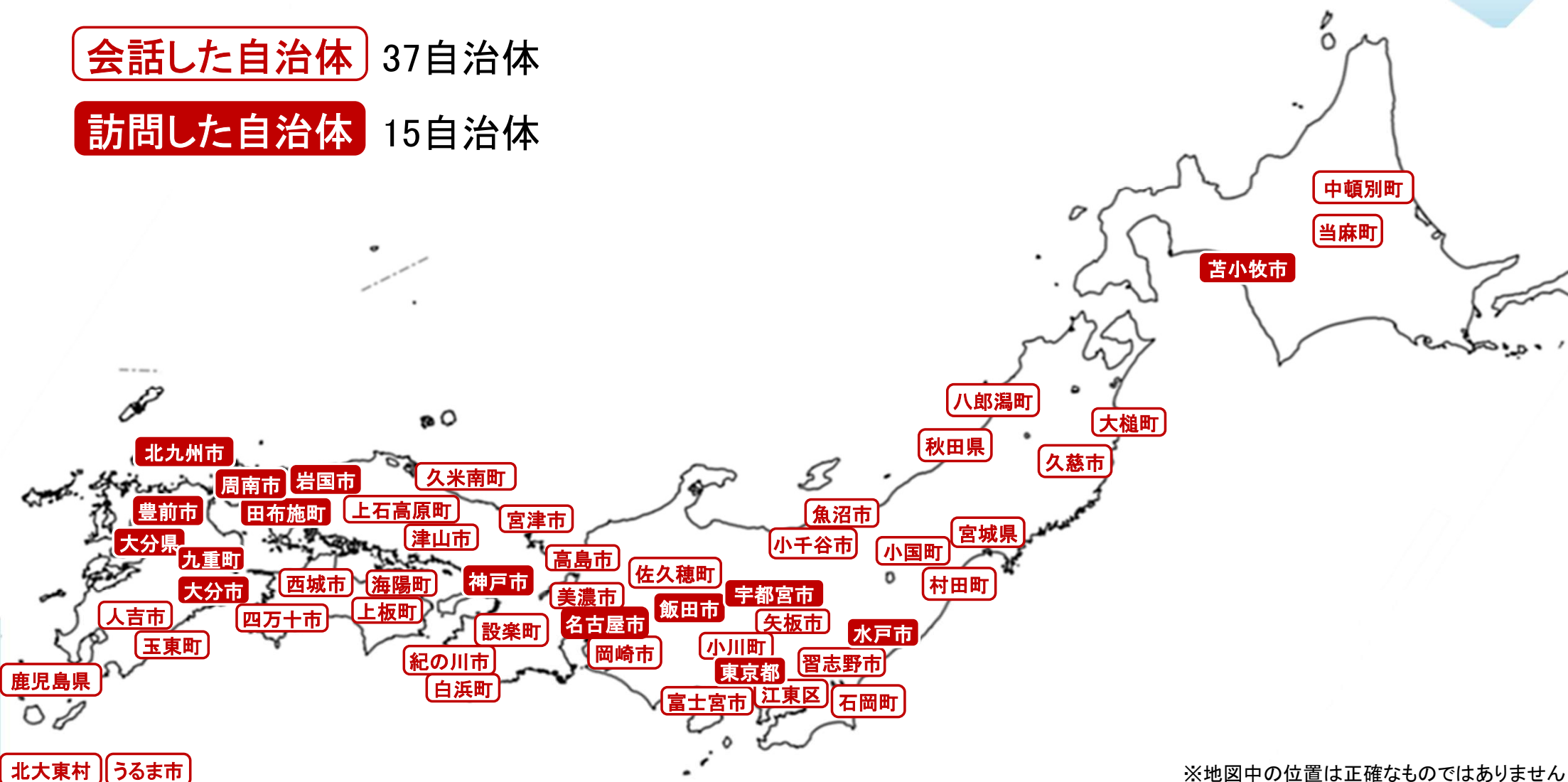


大手ゼネコンのモビリティ新規事業検討に対して定例ミーティングを通じて、ビジネスモデル整理から官公庁等のステークホルダーとの関係作り、実証実験の内容検討などをアドバイス・支援いたしました。

5. この2年間で会話した自治体、訪問した自治体

会話した自治体 37自治体

訪問した自治体 15自治体



※地図中の位置は正確なものではありません

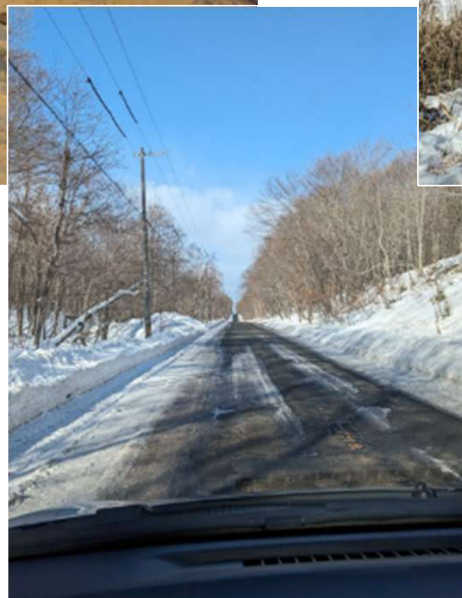
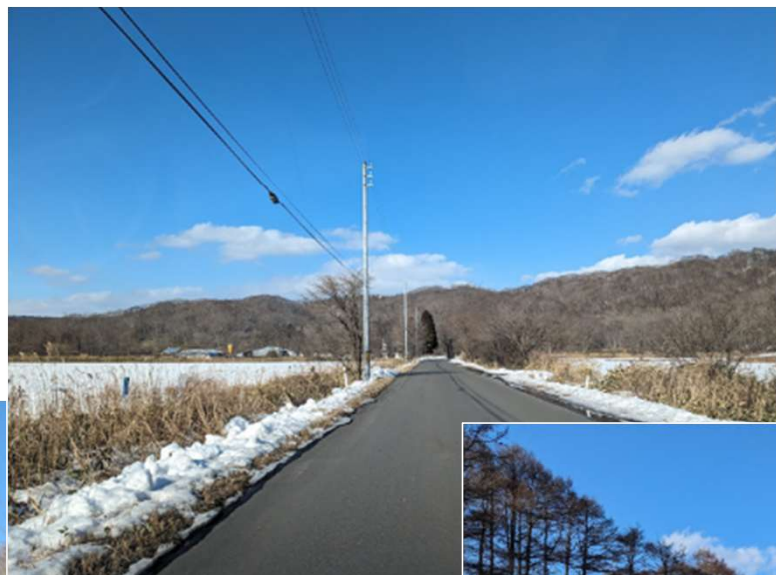
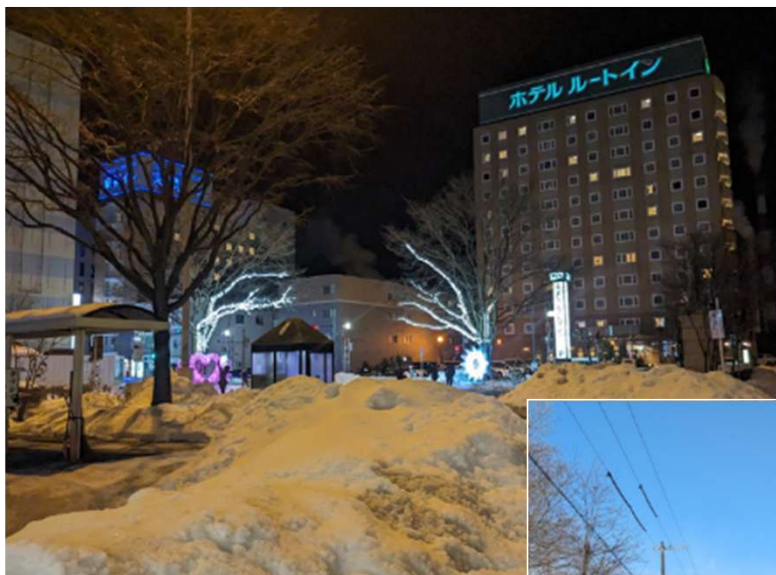
6. 地方の自治体の様子①

8



港から20分ほどの離島、20人程度が居住されている、夏場はキャンプ場に3,000人の来訪者あり

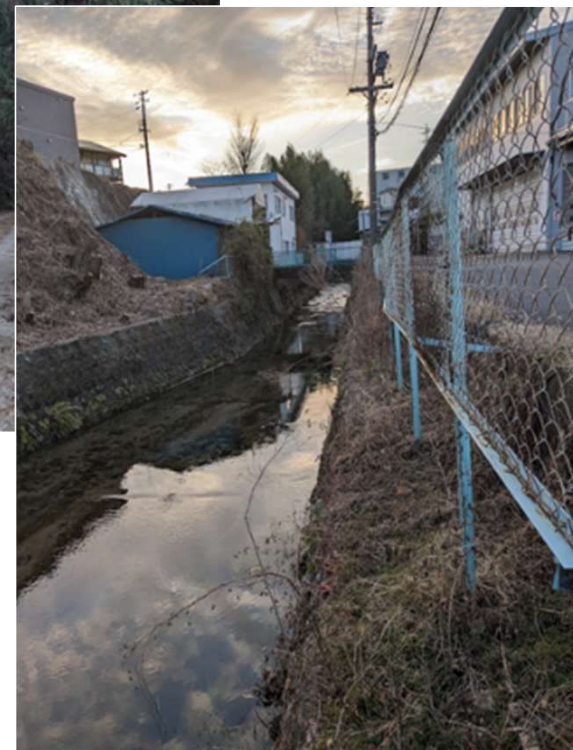
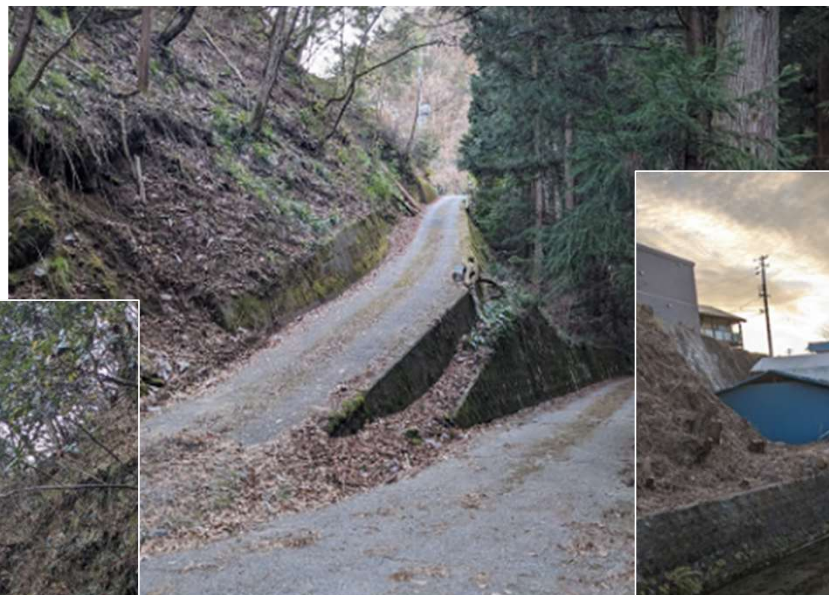
6. 地方の自治体の様子②



雪道を行った先に、ゴルフ場、養豚場、キャンプ場などがある

6. 地方の自治体の様子③

10



県道から山道を登った先に一軒家

市内を網の目のようにめぐる井水

7. 地方の自治体は・・・ 民間企業は・・・

11

< 地方自治体は・・・ >

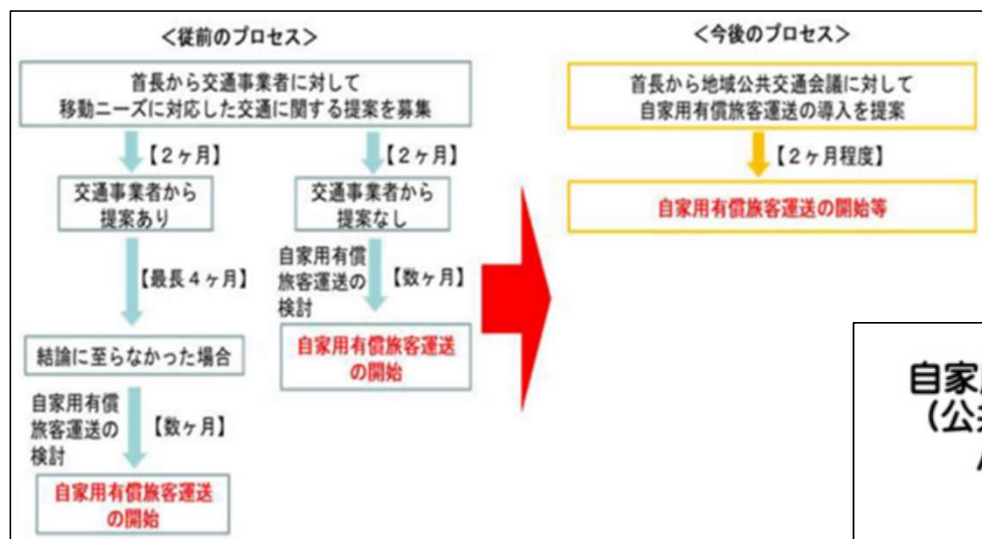
- 本当に地域に根差して、地域住民とよくコミュニケーションしている！
- 意外と忙しい・・・現場があるから
- 国の動きは意外と知らない
 - どんな情報がどこにあるのか？
 - 何をどこまで自主裁量で進めてよいのか？
- 「知識不足、スキル不足」 （大学と連携した人材育成の取り組みも...）

< 民間企業は・・・ >

- 将来の地域、街の姿を描けていない
- 国が打ち出した方向性にはおおむね従う（大企業）
- 国や自治体のことはほとんど見ていない（中小企業）
- 新しい、小さなビジネスチャンスを拾い上げるスタートアップは出てきた

8. 私が「いいな」と思う国の取り組み①

12



自家用有償旅客運送 (公共ライドシェア) ハンドブック

令和6年10月

国土交通省物流・自動車局旅客課

行政手続きの見える化

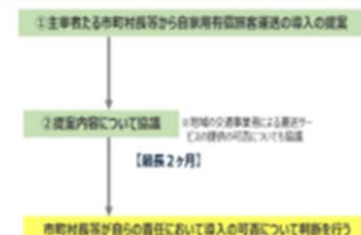
II. 地域における関係者の協議

○「検討プロセス」の活用

- 「地域公共交通会議の設置並びに運営に関するガイドライン」において、関係者間で協議する方法の一つとして、「検討プロセス」が示されています。
- この検討プロセスでは、次の考え方が示されています。会議の設置要綱に盛り込み、関係者が円滑に協議を行うために活用することができます。

○ 市町村長等から、自家用有償旅客運送(公共ライドシェア)の導入が提案された場合

- 地域の交通事業者による運送サービスの提供の可否についても協議
- 最長2ヶ月程度の協議で結論に至らなかった場合には、市町村長等が自らの責任において導入の判断を行う



○ 交通の確保の方法が決まっていない場合

- 交通事業者に対し、地域の移動ニーズに対応した交通サービス(乗合タクシー等)の導入について提案を求める
- バス・タクシー事業者からの具体的な提案に対して、最長4ヶ月協議を行い、協議が調わない場合や、最長2ヶ月間で具体的な提案がなされなかった場合には、バス・タクシー事業者によることが困難であることについて、協議が調ったものとみなすこと



9

8. 私が「いいな」と思う国の取り組み②

13

(参考3-①)【地域の足】方針決定等における事例について

北海道弟子屈町

- 町内の9つの交通空白地から市街地までは、運賃が高額となり、住民が利用しにくい状況。
- 解決策として公共ライドシェアの導入に向けた準備を開始予定。
- 当該地域住民のニーズを把握し、実証運行に向けた調整を行う。

秋田県鹿角市

- 市街地から離れた十和田八幡平国立公園やその周辺観光地へのアクセス確保が課題。
- 観光関係団体を母体とするNPO法人が主体となり、鉄道駅までの路線バスと接続し、バス停と観光地を結ぶ路線での、完全予約型の公共ライドシェアを8月に運行開始。



(参考3-②)【地域の足】方針決定における事例について

群馬県東村

- タクシー助成を実施しているが、村内には福祉タクシー事業者のみ。路線バスはあるが本数が少ない。
- 隣接地域のタクシー事業者が、村役場にタクシー乗り場を設置し、隣接地域のタクシー事業者のタクシー1台の常駐開始(8/21~試行開始)。
- 加えて、村が7/31に「公共交通対策検討委員会」を立ち上げ、2号・3号を含めた今後の地域公共交通の検討を実施。



長野県駒ヶ根市

- 観光需要や夜間時間への対応に課題感。
- タクシーを補完するものとして公共ライドシェアの実証実験を実施する予定(年度内メド)。
- 地域公共交通協議会での協議に向けて、事業者等と調整を行う。

京都府亀岡市

- 市内郊外部で、自治会等によるボランティアの運送(許可・登録を要しない運送)を実施中。
- 今後、より持続性の高い公共ライドシェアへの移行について、検討開始。

群馬県桐生市

(参考3-③)【地域の足】方針決定における事例について

愛知県岡崎市

- 既存交通とコミュニティバス等が連携し市域全体をカバーしているが、人口減少等により、「将来に亘って持続可能な移動手段の確保」が必要。
- 「共創」×「共創」による持続可能な移動手段の確保に向けて、額田地区等の地縁団体による公共ライドシェア導入について、フェーズ別調査を実施予定。
- 近々、関係者間で近隣事例の視察を計画中。



広島県東広島市

- JR西条駅に発着する路線バスをはじめとして、バスの減便や最終便の繰り上げにより利便性が悪化するなど、移動の足の確保が重要な課題。



- タクシー事業者の申出により、タクシーが不足する時間帯に日本版ライドシェアを導入し、今年秋頃に運行開始予定。

愛知県西尾市

(参考3-④)【地域の足】方針決定における事例について

香川県高松市

- 「共創・MaaS 実証プロジェクト」を活用し、タクシーの需要や供給を計る仕組みとして、配車システム及び配車アプリの導入を検討。
- 配車アプリの導入に合わせて日本版ライドシェアが開始できるよう、申出予定。



徳島県牟岐町

- 町内にタクシーが3台のため、対応が難しい地区が存在。
- 令和8年度に町役場の移転を予定しており、新庁舎から距離がある東部において、公共ライドシェアを実施予定。



鹿児島県伊佐市

- 市内にタクシー会社が2社あるが、乗合タクシーの運行時間帯(特に平日午前中)など、時間帯によりタクシー不足。
- 市内にて日本版ライドシェアを導入予定(市から鹿児島運輸支局に対し、本年8月に日本版ライドシェア実施を申し出)。



熊本県天草市

- 市内新和地域では、定時定路線型のコミュニティバスについて、バス停までの移動困難、便数が少ない等の声あり。
- また、当該地域内にはタクシー営業所がなく、ドアツードアの移動手段の確保が課題。
- 定時定路線型のコミュニティバスからAIオンデマンド型乗合タクシーへの移行を予定(12月に実施予定)。



沖縄県石垣市

- クルーズ船入港時、夕方から夜間の時間帯に交通空白が生じている。
- 日本版ライドシェアを金、土曜の午後4時から翌朝5時台までの時間帯に運行。
- 8/16から許可事業者の一部で運行開始。



各地域で、具体的な事例により触れることのできる機会作りを！

46

8. 私が「いいな」と思う国の取り組み③

14



デジタルで地域課題解決に取り組み、
地方公共団体・各種団体のみなさまへ

あなたの町の課題解決を支援します 《地域情報化アドバイザー》

スマートシティ
デジタル田園都市
オープンデータ

派遣にかかる費用負担ゼロ！
累計2,000名以上

学校のICT化を支える人材支援制度

ICT活用教育アドバイザー

＜令和2年度予算額：「新時代の学びにおける先端技術導入実証研究事業」＞
＜令和3年度予算額：「GIGAスクールにおける学びの充実」＞（4億円）

＜事業の流れ＞
各アドバイザーを各教育委員会等に対し、派遣やオンラインで遠隔支援やICTを活用した指導方法など、教育の情報化に関する全般的な助言・支援を行う
※アドバイザー：大学教員や先進自治体職員など、教育の情報化の知見を有する者

＜主な業務内容＞
ICT環境整備の計画、端末・ネットワーク等の調達方法、セキュリティ対策、ICT活用（遠隔教育含む）に関する助言 等

GIGAスクールサポーター

＜令和2年度予算額：105億円（自治体に対し、国が1/2補助）＞
＜令和3年度予算額：10億円（自治体に対し、国が1/2補助）＞

＜事業の流れ＞
各教育委員会等が国の補助金等を活用して、サポーターを募集・配置し、学校におけるICT環境整備の促進対応を行う
※サポーター：ICT関係企業OBなど、ICT環境整備等の知見を有する者

＜主な業務内容＞
オンライン学習時のシステムサポート、ヘルプデスクによる遠隔支援、通信環境の確保、端末等の使用マニュアル・ルール作成 等

ICT支援員

＜4校に1人分、地方財政措置＞

＜事業の流れ＞
各教育委員会等が地方財政措置を活用して支援員を募集・配置し、日常的な教員のICT活用を支援を行う
※支援員：業務に及びて必要な知見を有する者

＜主な業務内容＞
授業計画の作成支援、ICT機器の準備・操作支援、校務システムの活用支援、メンテナンス支援、研修支援 等

専門人材派遣で地域を支援する取り組み！
（シニアOB、兼業・副業で支え合う）

地方創生

政策 | 事例・分析 | 報道 | 検索 | お問い合わせ

「地方創生伴走支援制度」の創設について — 国の職員による自治体伴走支援

事業概要

- 各府省庁の本省職員が、これまでの職務経験等を活かして副業的に地方創生に携わり、課題を抱える中小規模の自治体に寄り添った「伴走支援」を実施。
※本省での業務に加え、伴走支援業務に従事する（内閣官房・内閣府の併任）
- 自治体の問題意識を踏まえ、内閣官房（府）において、各府省庁の公募職員（若手～シニア）をマッチングし、「伴走支援チーム」を編成。「定期的なオンライン会議＋現地へ足を運ぶ」ことにより、「顔が見え、熱が伝わる」実効性ある支援を展開。

支援イメージ

伴走支援チーム

- 各府省庁公募職員（2～3名）で1チームを編成
- 職員は内閣官房・内閣府に併任する。任期は1年。
- 定期的なオンライン会議と現地訪問により、以下を実施。
 - 課題の整理、見える化
 - 課題解決に向けた視点の提示、ゴールの設定
 - 関連施策や支援制度、窓口・担当者の紹介
 - 各地の好事例、優良企業や有識者の紹介 等

内閣官房（府）による後方支援

- 支援自治体の公募、問題意識の整理・分析
- 伴走支援チームの編成、自治体とのマッチング
- 伴走支援チームに対する事前研修
- 伴走支援内容に関連する府省庁への連絡、情報共有
- 伴走支援チーム同士の情報や課題の共有

※伴走支援チームの支援状況は都道府県・各府省・地方支分部局に情報共有

市町村

顔が見え、熱が伝わる支援

4月中旬に伴走支援を開始

課題の提示、

種々の策を講じたが、農業や観光、まちなか再生など、効果的な対策が分らない。

集落が点在し、住民の移動手段の確保が課題。日常の買い物も困難になってきているが、どこから手を付けたらいいか

地方創生

政策 | 事例・分析 | 報道 | 検索 | お問い合わせ

先導的人材マッチング事業

事業概要

「先導的人材マッチング事業」は、「デジタル田園都市国家構想総合戦略（2023改訂版）」（令和5年12月26日閣議決定）において盛り込まれた「デジタル人材地域連携戦略パッケージ」の一環として、日常的に地域企業と関わり、その経営課題を明らかにする主体である地域金融機関等が地域企業の人材ニーズを調査・分析し、職業紹介事業者等と連携するなどしてハイレベルな経営人材等のマッチングを行う取組に対して支援を行うものです。これにより、マッチングビジネスの早期市場化・安定化を図るとともに、地域企業の経営幹部や経営課題解決に必要な専門人材の確保を通じて、地域企業の成長・生産性向上の実現を目指します。

パネルディスカッション

<テーマ0. 地域モビリティの課題>

○ 母、83歳、運転免許なし。週に2度ほど自転車で買い物へ。

…重い荷物を後ろに括り付けて、ふらふらしながら帰ってくる…危なっかしい！
ライドシェアとかあると便利なんだけど。。

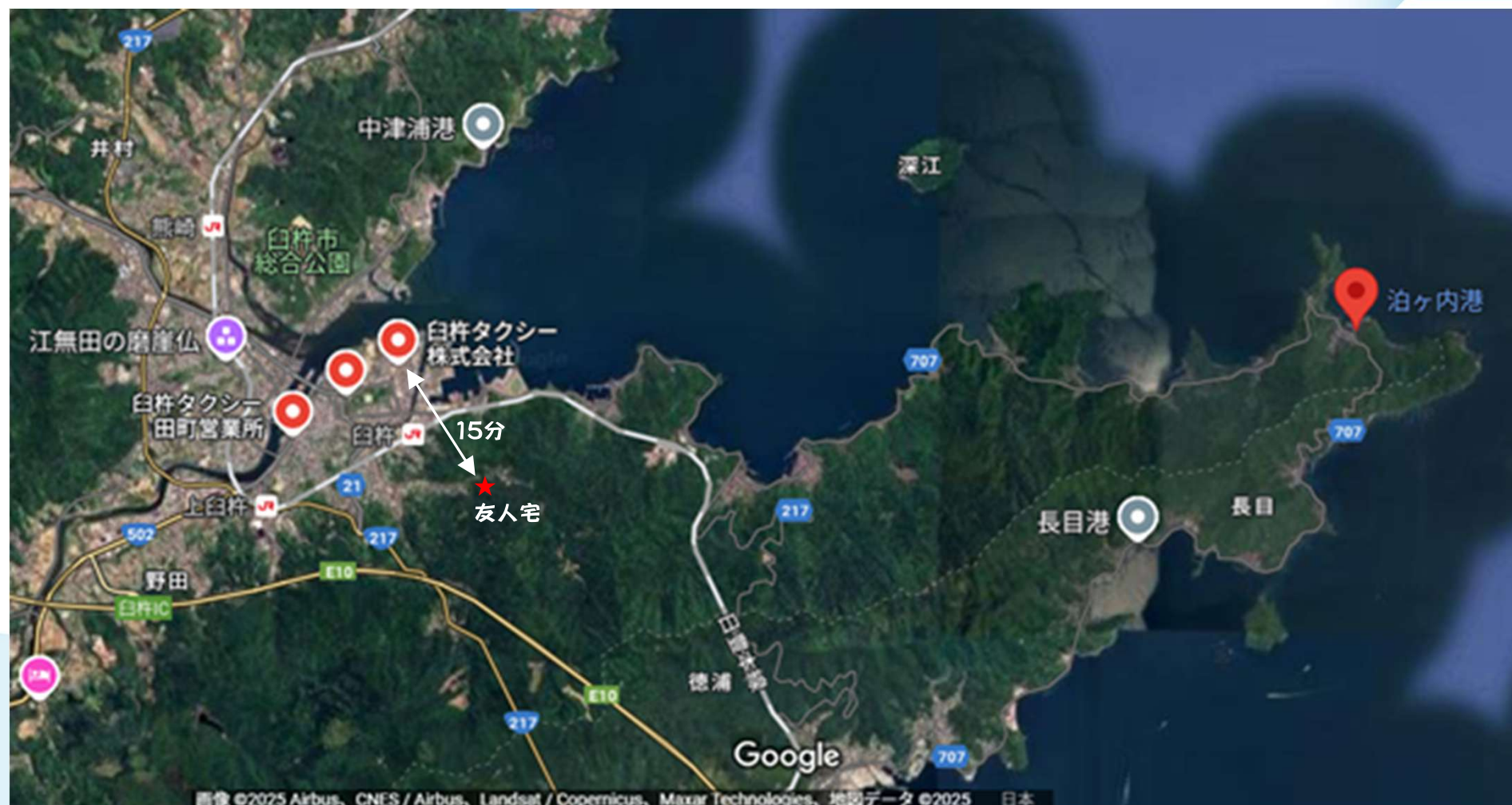
○ 私がよく行く九州・大分県、完全に車社会。

大分市の中心地はバス・タクシーもあるけど
少し離れた友人宅は…



<テーマ0. 地域モビリティの課題>

17



<テーマ1. ライドシェア/デマンド交通への期待(と注意点)>

○ ライドシェア/デマンド交通に対する期待はかなり大きい！

(総務省の調査結果ご紹介)

○ 地域で動いてくれる企業がいたりところでは話が進むが。。

○ ライドシェア？

デマンド交通??

自動運転???



山口県周南市の
自動運転バス
(レベル2)

通信事業者が支援

(参考) 地域の交通課題と通信インフラ課題

区分(人口)	用途	課題の概要 (主に特定用途・地域ニーズへの対応)
市 (9.8万人)	防災	- 高齢化する農業従事者や井水管理者に代わり、急激な雨量変化に対し水位計を設置し、門扉の開放・閉鎖を遠隔制御したい。 - 地形(谷合地形での電波到達性等)、用途拡張(映像伝送等)に応じて、LPWA・LTE・地域BWAなど組み合わせる必要あり。
市 (1.7万人)	自動運転・観光	- 公共交通の運転手不足、民間バス路線(枝線)廃止が増えており、観光・生活基盤としての交通確保の課題あり。 - 観光客向けのグリーンスローモビリティ実証実験を実施中で、将来的には自動運転にも繋げていきたいが、山間部など光ファイバ未整備地域もあるため通信環境の確保が課題。
町村 (1.5万人)	観光	- 夏場を中心に年間3,000人以上が訪れる観光地だが、離島ではADSL撤去後、光ファイバ網が未整備。 - 全キャリア対応のWi-Fiルータを町が契約、希望者に貸出しているが、LTEでは速度が出ない場所が多い(キャンプ場等)。
町村 (4.2千人)	交通・生活	- 高齢化と商店不足に対応するためデマンドバスを導入。デマンドバスにて、地域キャッシュレスカードの利用拡大を目指すも、LTEの不感地帯では支障があり、課題となっている。 - 高度無線環境整備推進事業を通じて鉄塔設置を検討するも、採算性等の問題で事業者が参加せず。

調査対象約40自治体のうち、約3割程度が地域交通課題へのICT活用を意識

区分 (人口/規模)	用途	課題の概要
自治体/町 (0.9万人)	農業 物流	- ドローンに力を入れている。幅広いエリアにドローンを飛ばすには、回線が途中で切れることがないようにしないといけない。山間地に入ると届かないようだ運用上課題となる。 (猟犬代わりに)イノシシ駆除にドローン活用という話もある。 - 物流関係でも実証実験が始まっているが、不感地エリアを避けてドローンを飛ばす必要が生じている。 - スマートシティMaaSでも、繋がらないエリアがあるとそこを回避したルートにしないといけなくなる。
バス会社 (中小)	運輸	- 位置情報やタイヤのセンサーデータの活用、AIデマンドバスの導入などデジタル化を推進。 - 山間部等キャリアの電波が届かないエリアで配車ができず、またバスと事務所間の通信ができず利用面・業務面で支障。
配車 サービス (中小)	配送	- ドローンによる遠隔地や過疎地への配送サービス等を検討しているが、移動経路の電波環境が悪く提供できない。 - MaaSとして全住民に対して不平等にならないようにサービスを提供する場合には、通信環境が整備されていない状況も想定した、オフラインでも利用できるアプリケーションが必要。
自治体/ 市 (13万人)	交通	- 東名と第二東名において2回、予防的な通行止めあり。県道回路に車が大量に押し寄せたが、山間部でTV放送波が届かず、車載TVで渋滞情報を取れない事態が発生。 - 議員からも要望があり、また今後も予防的な通行止めが増えるのではという懸念。

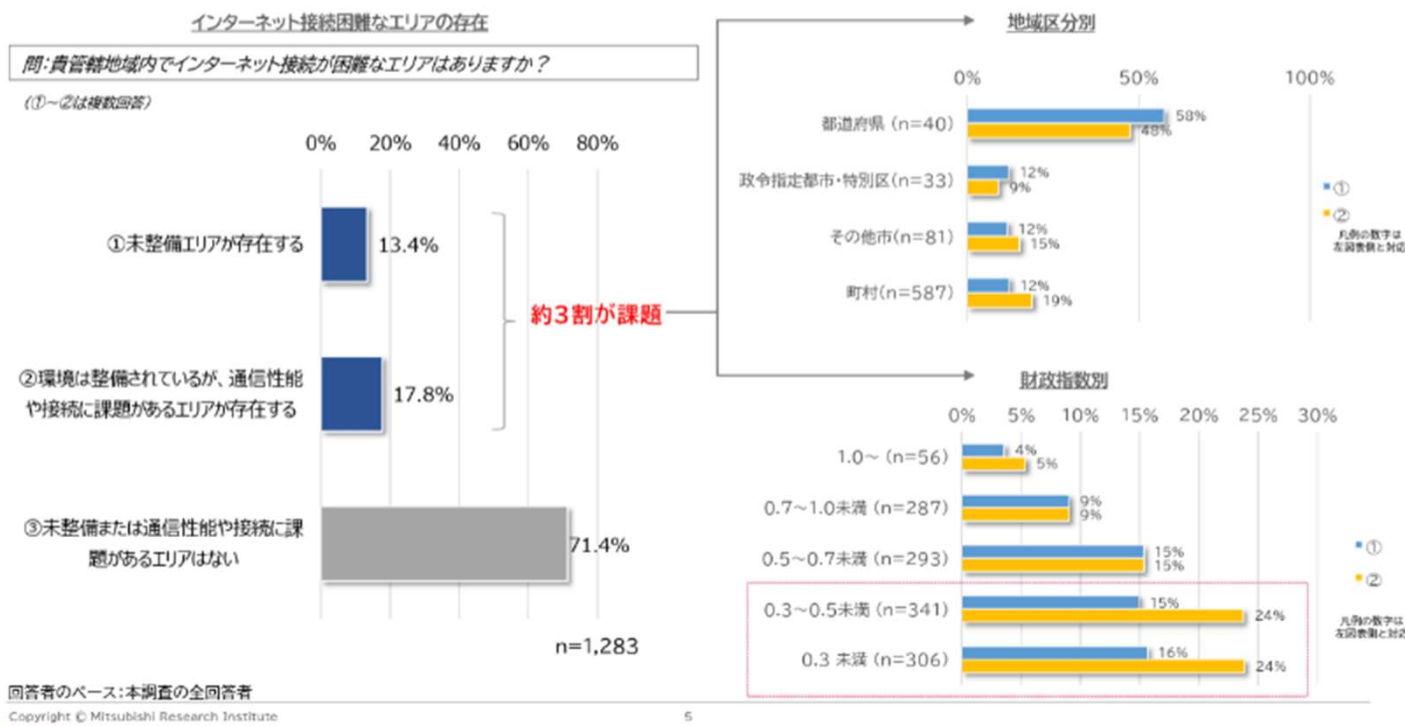
(参考) 地域の交通課題と通信インフラ課題

20

2. 地域内のインターネット接続環境

MRI

- 全体の約3割が、「未整備エリア」または「通信性能や接続に課題があるエリア」が存在すると回答。
- 地域区分別では大きな差は見られないが、財政指数が低い団体ほど、「通信性能や接続に課題があるエリア」が存在すると回答した割合が高い。



一方で、約3割の自治体が
通信インフラの課題を認識

<テーマ2. 生活圏で考える必要、基礎自治体単位でいいのか>

21

○ **生活圏で考える必要はアリ!**

(市町村合併の影響もあり...)

「山を越えて市の中心地に行くより隣市に行く方が便利」)

○ **ただし自治体にとってはハードルが高いかも! ? (特にボトムアップだと)**

・B市の例

・首長方針

<テーマ3. データ活用の可能性>

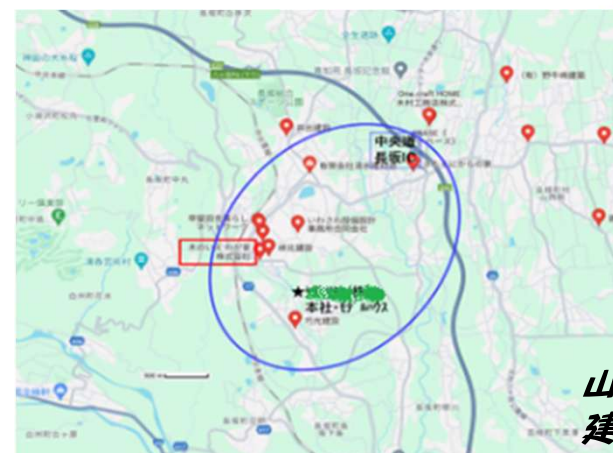
22

- データがなくても、自治体側はかなり正確に「生活圏」を把握しているかも！？
 - 「移動データを主体的に活用しなさい」と言われるとかなりハードルが高いかも？
 - 大学や企業がデータ活用して提供してくれるのは非常にwelcome！
- もちろん、感度の高い自治体は活用を考える
(特に効果測定には有効か！？)

<テーマ4. ITS、AIオンデマンド交通、自動運転、ITS Japanへの期待

23

- 移動・交通は生活のかなめ！
あらゆる経済活動のかなめ！
(=あらゆる事業計画に影響)



山梨県北杜市の
建設会社の商圏分析

- 10年後・20年後の移動・交通の姿をまだ誰も描き切れていない！
→ グリーンスローモビリティ、ロボット等も含めて、地域の街の将来像を！



トヨタ「e-Palette」



IKEAの未来研究部門
SPACE10の研究



「Nomadic House (遊牧型住宅)」
MITや欧州の建築系大学が研究



竹中工務店設計部
Mobility as Interfaceより

