

総務産業常任委員会

令和7年10月2日
委員会室

1 開 会

2 協議事項

(1) 行政視察を振り返って

(2) その他

行政視察報告書

「公共ライドシェアの取組について」

令和7年10月2日

西脇市議会
総務産業常任委員会

1 視察実施日及び視察先

令和7年7月30日(水)

京都府舞鶴市

2 視察事項

公共ライドシェアの取組について

3 参加者

総務産業常任委員会

委員長 村井 正信

副委員長 藤原 秀樹

委員 藤原 哲也 藤原 桂造 吉井 敏恭

村岡 栄紀 東野 敏弘 林 晴信

事務局 小谷 健悟(随行)

4 視察内容

(1) 公共ライドシェアの取組経過

- ・舞鶴市においても、人口減少やクルマ社会の定着に伴い、公共交通利用者数14%まで減少している。
- ・第7次総合計画の中で、「持続可能で利便性の高い公共交通ネットワークの在り方の検討」が指摘され、「共生型MaaS(Mobility as a Service)の導入による交通システムの構築に向けた取組」を進めることになった。
※MaaS…地域住民の移動ニーズに対応して、移動サービスを組み合わせて、検索予約、決済などを一括で行うサービス
- ・2019年(R1) オムロン株式会社と包括連携協定を締結(市にとっては課題解決であり、企業には事業創造となる)。実際の取組においては、日本交通株式会社が加わる。
- ・2020年(R2) スマートフォンを使った住民同士の送迎の実証実験を高野地区で実施
 - R2～R3年度 実証実験(各年度3か月間、無償)
 - R4～R5年度 通年での実証実験(無償)
 - R6年度～ 住民主体の運行を開始
- ・2024(R6)年4月、高野地域協議会設立により、地域での運営に移行
- ・高野地区がmeemo継続実施の要望書を市に提出し、市とオムロン、日本交通と協議を行い、住民同士の送迎サービス「meemo」を実施することを決定
- ・舞鶴市は西地区と東地区に分かれており、西地区内に高野地区があり、数十年前にバス路線が撤退して以降、利用できる公共交通はタクシーのみという現状であった。
- ・舞鶴市人口 74,503人(R7.7.1現在)、西地区人口 24,933人(R6.10.1現在)、高野地域(地域内に9つの町(自治会)がある)人口2,591人(R7.4.1現在)

5 事業内容

(1) 実施内容

- ・スマートフォンアプリ「meemo」や電話予約を活用し、住民同士の送迎サービス
- ・高野地区を出発地、又は目的地として西地区内の移動とする。
- ・運営組織は、高野地域協議会
- ・運送形態は、自家用有償旅客運送（交通空白地有償運送）

(2) meemo運行条件

- ・旅客の範囲は、高野地域住民と高野地域来訪者（協議会規約に同意したもの）
- ・第二種運転免許を有する者、第一種運転免許取得後3年経過し、資格講習を受講している者
- ・ドライバー数は15人（平均年齢66歳）
- ・ドライバー報酬：令和2年度は1回 300円であったが、令和7年度より1回 600円
- ・運賃は1回の送迎につき 700円（乗車券1枚）遠距離の送迎は 1,400円
- ・乗車券は郵便局で販売（5枚綴り 3,000円）
- ・運行日は、月曜から金曜の平日
- ・送迎時間帯は午前8時45分～午後5時00分

(3) 住民説明会

- ・令和2年度 58回
- ・令和3年度 28回
- ・令和4年度 66回
- ・令和5年度 16回

(4) 実施結果

- ・令和2年度（実証実験3か月間） 依頼回数 215回 成立回数 142回
電話予約とアプリ利用を並行して実施
- ・令和3年度（実証実験3か月間） 依頼回数 121回 成立回数 105回
アプリ利用のみとした
- ・令和4年度（本格運用） 依頼回数 285回 成立回数 228回
年度当初は月10回程度から年度後半には月30回程度に増えている。
利用ユーザーが数人で、特定の人のためのサービスになっている。
- ・令和5年度 依頼回数 764回（アプリ 251回、電話 513回）
成立回数 727回（アプリ 226回、電話 501回）
8月から電話予約を導入すると、利用回数が大幅に増加（4月～7月はアプリのみ）
- ・令和6年度 依頼回数 850回 成立回数 841回
受付は電話のみとして利用者は増加したが、事務員の作業量は増加
- ・令和7年3月の利用者数は 105人で、実利用者数は19人

6 予算措置状況

別紙参照

7 総務産業常任委員会としての意見

地域交通は、人口減少社会において大きな課題となっている過疎化対策や、地域のまちづくりなどに貢献するものであり、西脇市においても今後対策を充実していく重要な課題である。舞鶴市では、住民同士が送迎し合う共助型ライドシェアがあるが、西脇市においては、乗合タクシー「むすブン」がすでに運行されており、それを補完するものとして公共ライドシェアが考えられる。西脇市での新たな移動手段として、公共ライドシェアの課題について、今後調査・研究する必要がある。

8 各委員の意見

村井 正信

私は自分の住んでいる地域（比延地区）を考えた時、「コミセン」が地域の人に集ってもらえる場所として存在しているが、実際としては近くの人か自動車移動できる人に限られている。

公共交通（おりひめバス）は、西脇東中学校生の通学時間帯が中心で、住吉町の札場発西脇方面行が午前7時25分発と午後4時50分発、そして午後6時35分発の3本で、逆方向のルートでの西脇東中学校前発札場行は午前7時2分発、午後4時22分発、そして午後6時12分の3本のみである。たしかに乗客は少ないため、採算ベースには乗らないかもしれない。地域の人が、コミセンの行事に日常的に参加でき、そのことにより交流を深め、生きがいを感じていくことは大変重要なことと考えている。

舞鶴市人口ビジョンを見ると「1. はじめに」の中で、『誰もが快適で心豊かに暮らせる「心が通う便利な田舎暮らしができるまち」を目指し、各種施策を展開しております』と記載されており、その実践として「公共ライドシェアの取組」があります。

舞鶴市はコンパクトシティによる中央集中的な考えだけでなく、「便利な田舎暮らしができるまち」のための政策として、住民同士の送迎サービス「meemo」を実施している。比延地区内にこの制度を導入することができれば、コミセンにおいての朝10時頃からの事業や、午後からの様々な事業に地域内の多くの人々が参加できるようになる。

現在までの高野地区での取組の課題として、

- ・ 特定の人のためのサービスになっている。
- ・ 電話予約を導入すると、利用回数が大幅に増加
- ・ 電話受付で利用者は増加したが、事務員の作業量は増加などが上げられていた。

西脇市でこの制度を導入すると仮定した場合

- ・ 現在のむすブンとの整合性の問題
- ・ 公共交通空白地の問題
- ・ 舞鶴市における「オムロン」や「日本交通」に該当する企業との連携
- ・ 補助金等を含む財源の確保

など課題は多いが、地域の人々が地域に集まるためには非常に有効な制度である。

藤原 秀樹

今回の視察の舞鶴市は人口約7万4千人、高齢化率34%で西脇市と同じく人口減少・経済活動減少・少子高齢化が進んでおり、市民・地域・企業・自治体などが協力しながら、まちづくりや地域の維持が必要となっている。地域の皆様の積極的な参加による社会により、公共交通の維持を図っていく取組として、西脇市では、公共交通として、むすブン・めぐリン・おりひめバス・路線バス・鉄道がありますが、まだまだ、歩いて暮らせる生活は難しく、自動車がないと生活が不便です。このままだと、ドライバーの不足や公共交通の充実している都市部への流出などが進み、ますます人口が減り、不便になる可能性が高く、未来を見据えた対策が必要と思いました。

西脇市では、コンパクトシティ&ネットワークのネットワークが重要であり、地域の中の交通ネットワークと中心部につなぐネットワークが必要で、地域の中の交通ネットワークとして、共助型ライドシェアの共生型「meemo」（ミーモ）の考え方やシステムが有効だと思いました。将来を考え、新たな技術を導入した未来型のスマート社会のために、並行して行っていく必要性を感じました。アナログかデジタルどちらかではなく、アナログをやりつつ、デジタルもやりながら、デジタルを改善しつつ、開発していく必要性を感じました。

共助はボランティアだけではなかなか維持は難しく、ある程度の報酬などが必要で、やりがいが必要と思いました。

地域交通は人口、空き家、地域まちづくりなどにつながる問題を、将来を見据えて考えていく必要性を今のうちからしっかり考え、対策をしていく必要があります。

将来の地域交通を考え、共助型ライドシェアや自動運転バスなどの調査研究の継続の必要性を感じました。

藤原 哲也

京都府舞鶴市では、自治体主導型ライドシェアサービス「meemo（ミーモ）」が2024年4月1日から本格的に運用を開始しました。このサービスは、公共交通が不足している高野地区の住民の移動手段を確保することを主な目的としています。

高野地区では、かつて運行されていたバス路線が数十年前に撤退して以来、公共交通機関はタクシーのみでした。この交通空白地帯という課題を解決するため、舞鶴市は地域住民が互いに送迎し合う、地域共助型の交通サービスである「meemo」に着目しました。

舞鶴市、オムロンソーシアルソリューションズ株式会社（OSS）、日本交通株式会社が連携して実証実験を実施。その後、住民からの継続を望む声を受け、2020年2月に高野地域協議会が設立されました。この協議会が舞鶴市から運営を引き継ぎ、2022年6月には正式にサービスが開始され、地域住民の重要な移動手段として定着しました。

さらに、2023年12月の道路運送法第78条第2項に基づく、自家用有償旅客運送制度の改正により、自治体により柔軟に制度を運用できるようになったことを受け、2024年4月1日から「meemo」は有償化されました。

このサービスには、以下の3つの大きな特徴があります。

- ①安価な運賃設定：1回の送迎が700円とタクシーに比べて安価で、複数人での利用でも運賃は変わらないため、利用者の利便性が非常に高い。
- ②地域共助の仕組み：住民同士が送迎し合うことで、地域のつながりを強化し、持続可能な移動手段を確保するモデルとなっている。
- ③有償化による持続可能性：運賃を設けることで、サービスの安定的な運営と、ドライバーへの適切な報酬支払いを両立させている。

一方で、現在のドライバー数は15人（平均年齢66歳）であり、マッチング率99%を維持するためには、ドライバーの確保が課題となっているようです。

今回の自治体主導型ライドシェアの取組を視察して、他の自治体の事例も継続して研究し、西脇市独自の共助型ライドシェアを構築していくべきだと強く感じました。

藤原 桂造

自家用車を地域の足として利用する、非常に画期的かつ斬新な取組に特に驚きました。ドライバーと利用者がほぼ同一地区で、顔見知り同士の安心感もあるので、利用率も高くなっていると思います。ただ、現場で利用状況を見ることができなかったのが残念です。

昨年8月の利用は、100人近い数字になっていますが、同じ利用者が重複しているためこのような数字になっているという説明がありました。言い返せば、利用習慣が身についてくれば、利用者数も増えてくると思います。病院・買い物・電車利用・サークル仲間・外出などの利用目的が聞けなかったのが残念でした。運転する人と利用する人のマッチングアプリの使用と、電話での申込みを併用していることにより負担が増えるものの、利用者を増やすための改善策がとられていると思います。（電話対応するオペレーターが必要となってくる）ドライバー報酬は1回につき300円から600円と以前の倍額になっています。予算措置においては、アプリの使用はデジタル田園都市国家構想の後押しもあり、交付金が183万円があったとのことでした。

このような内容から、私個人としては、地域ドライバーのシフトを町内に置き換え、シフトを狭めて町内ライドシェアとして提案します。

60歳代後半から70歳代まで、まだまだ元気に運転をなさる方がいらっしゃいます。先ほどのライドシェアに置き換えるものとしての地域から町内ライドシェアの取組として、もちろん提案段階ではございますが、行きから帰りまでの町内ドライバーの方が、月2回程度（2世帯以上、4人ほどの乗車）お出かけ日を作ってもらおう。行き先は、病院・電車利用・飲食店・サークル活動（カラオケ、グラウンドゴルフなど）で、これに関して行政としては、ガソリン補助（全額試みる）を設けて、もちろん資格講座は必要だと思いますが、原則顔見知り同士の運行でありますので、大きな問題が生じないと思います。

吉井 敏恭

西脇市では、コミュニティバスとして市街地内をワゴン車2台で循環運行する「めぐりん」、比延地区と市街地を結ぶ「おりひめバス」を運行しています。また、乗車したい日時

と場所、目的地を事前に予約することで、目的地まで送迎するデマンド型交通の乗合タクシー「むすブン」を運行しています。乗合タクシー「むすブン」は、令和3年4月に5台で運行を開始しました。予約断り件数を抑制し、市民サービス向上のため、令和5年4月には1台増車し6台での運行となりました。しかし、市民には1台増車の認識も低く、議会報告会「議会と語ろう会」では、常に帰りの便の不安が話題に上がります。移動手段の確保は、地域生活の活性化を図るためには重要な課題であり、高齢化による移動手段に困窮する者の増加は目に見えています。「めぐリン」、「むすブン」に続く新たな移動手段を考える必要があります。

そこで、新たな移動手段の一つとして共生型ライドシェア「meemo（ミーモ）」について、京都府舞鶴市を視察しました。

共生型ライドシェア「meemo（ミーモ）」を運営されている高野地域協議会は9自治会からなっています。送迎範囲は、発着地のいずれかを高野地域とする、西地区内への移動に限定され、利用者は高野地区住民（2,591人）及び来訪者のうち、規約に同意し会員登録した者と限定されております。また、使用する車（軽トラでも可）とともに登録されたドライバー数は現在15人で、平均年齢は66歳であります。サービス提供は、月曜から金曜の平日、午前8時45分から午後5時に限られ、令和6年の利用実績は1日3回（841回÷12月÷22日）、実利用者数は19人／月であります。電話でのマッチング成立率は、ほぼ100%であり、アプリ利用も推進中であります。

西脇市での運用を考えると、いかなる地域で、いかなる自治協議会もしくは団体が運用（運営）するのか、すでにある乗合タクシー「むすブン」との共存について、ドライバーの確保や高齢者の苦手なスマホ操作に至るまで、検討課題は山積しています。京都府舞鶴市においても、今のところは高野地域協議会の取組に続く地域はないとのことであります。

新たな移動手段の確保のため、今回は公共ライドシェアの取組を視察しましたが、継続して他の先進地における「新たな移動手段」の取組の視察等を重ね、利用者の利便や運用費用（費用対効果）等、多面的な検討が必要であります。

村岡 栄紀

西脇市議会は、市民の皆さんの声を議会活動に反映するために、通年開催で「議会と語ろう会」を開催しておりますが、どこの自治会に行っても必ずといって市民の皆さんから上がってくるご意見として、乗り合いタクシー「むすブン」の予約に関することがあります。

「むすブン」は、西脇市が運行する乗合タクシーで、利用者は事前に電話予約をすることで、自宅付近などの指定場所から目的地までを送迎してもらうことができ、導入以来すこぶる評判が良く、利用者数は令和3年度が29,151人、令和4年度が36,200人、令和5年度が39,136人というふうに、多くの市民の皆さんに利用いただいております。価格も65歳以上の高齢者は200円と非常にリーズナブルなところも魅力です。

しかし、利用される皆さんの声として特に多いのが、病院等へ行くのにむすブンを利用しているのだが、行きは予約できるのだが、診察等が終わって家に帰るのに予約がなかな

か取れないといった声です。病院が終わる時間が読みにくいのもあり、終わってすぐに電話を入れても、なかなか予約が取れないのが現状のようです。

この現状を受けて、西脇市議会から、むすブンの台数を1台増やすことを求め、それが実現することによって、ある程度状況は改善しましたが、それでもまだ予約が取りにくい状況であることに変わりないようです。

今回、舞鶴市が導入された共助型ライドシェアである『共生型Ma a S「meemo」』の導入・取組経過と現状をお聞きして、“新たな技術を導入した未来型のスマートなまち”“多様な連携のもと、持てる資源を効果的に活用するまち”といった将来のまちの姿の観点から、非常に有効で素晴らしいものであると感じるとともに、このシステムを利用して、むすブンをはじめとした、本市の公共交通と上手くコラボできないだろうかと思いを巡らせました。

舞鶴市は共助型ライドシェアのシステムを、交通空白地において実施されていますが、本市においては、例えば8地区ごとに利用者とドライバー登録をするというのはどうでしょうか。そして、高齢者の方がむすブンで病院等に行き、帰りに予約が取りにくい時には、舞鶴市の単価で行くと700円と、むすブンよりは500円高いけれど、ライドシェアを利用するといったシステムができないものか。地区の高齢者を地区の皆さんがドライバーとして共助する、これこそ優しい地域コミュニティの構築ではないでしょうか。

さて、舞鶴市の現在のシステムは電話予約が中心で、電話があると一人の担当者がドライバーをラインで探すといったものようですが、やはり最終的には高齢者が簡単に使いこなせるアプリが中心にならなければならないと感じましたし、実際にその方向で進まれているようです。今後スマートフォンアプリ「meemo」がどのように進化していくのか進捗を見守りたいと思います。

それと、上手いなど思ったのが700円という運賃設定です。私が以前民間企業にいた時に、カテゴリーキラーと称して、徹底的にマーケティングの指導を受けたコンサルタントの先生がいて、その人が価格設定の時によく口にしていたのが、「4・8・12の法則」です。この法則は、一般的に広く知られているものではありません。しかし、これらの数字は数学や物理学、あるいは他の分野で、特定の意味を持つ場合があると聞きました。

彼の理論によると、値段が上がったと感じるのは4の倍数によるものであり、例えば1～3、4～7、8～11は同じ金額に感じるというものです。つまり100円から300円までは同じ価格帯だが、400円になると高いと感じる。そして400円から700円までは同じ価格帯だが、800円になると高いと感じる。800円から1100円は同じ価格帯だが、1200円になると高いと感じるといったものです。むすブンを利用する人から見ると、500円（ワンコイン分）高くなるわけですが、利便性でそちらを選択される人もいれば、500円を高いと思う人は、少し時間がかかってもむすブンを予約するなどの、選択肢が広がる点では大きなメリットになると考えます。

今回、思いつくままに所感を書いており、おそらく乗り越えなくてはならない課題も多く存在すると思いますが、共助型ライドシェアに関しては今後の大きなテーマとして、調査研究を続けていければと思っています。

東野 敏弘

舞鶴市では、「住み続けたいまちを支える生活基盤づくり」を行うため、持続可能で利便性の高い公共交通ネットワークに取り組んでいる。令和2年度から、舞鶴市・日本交通・オムロンソーシャルソリューションズの連携により、『meemo（ミーモ）』を運行することになった。

ミーモの運行は、高齢化が進む高野地域（人口 2,591人）で実施された。高野地域は、数十年前にバス路線が撤退して以降、利用できる公共交通はタクシーのみであった。内容は、オムロンが開発したスマートフォンアプリ「meemo」や電話予約を活用し、住民同士の送迎サービスを実施。実施エリアは、高野地域を出発地または目的地。利用者は、高野地域住民及び訪問者。ドライバーは第2種運転免許を有する者か国土交通大臣認定のドライバー認定資格講習の受講者で原則75歳以下の者。運賃は1回の送迎につき700円（乗車券1枚）。運航日は月曜日～金曜日の平日のみで午前8時45分～午後5時（電話予約による）。

令和6年度の依頼回数850回のうち、成立回数は841回。高野地域協議会と住民ドライバーの頑張りによりマッチング率99%を維持。当初、スマートフォンアプリを活用していたが、現在は電話予約のみ。電話予約により依頼回数が増加している。ミーモの利用者の多くが高齢者であるため、スマホの操作ができにくいため、電話予約が良いようである。

令和7年度の事業費では、国の補助「交通空白解消緊急対策事業」360万円、舞鶴市補助300万円の計660万円。支出は高野地域協議会運営への補助300万円、OSSアプリ使用料360万円。高野地域協議会は常駐1人とサポート住民4人により運営している。

西脇市では、現在、市街地循環バス「めぐリン」とデマンド型乗合タクシー「むすブン」、「おりひめバス」を運行し、一定の成果を上げている。しかし、「むすブン」の要望が高く、市民の不満も多い状況である。そのため、黒田庄地区・日野地区・芳田地区・比延地区等、市街地から離れている地域において、ミーモの運行ができればと考える。まず、住民組織がしっかりしている地域で試行してみればどうかと考える。

林 晴信

実は舞鶴市に移動支援の問題で視察に来るのは2回目。前回は10年くらい前で、自主運行バスの取組を視察させてもらった。

今回は「公共（共助型）ライドシェア」だが、タクシー会社に一般人が登録して白タク営業を行う「日本型ライドシェア」というのもあるので、混同している人もいたかもしれない。

共助型は文字通り「助け合い」の意味が強いライドシェア。日本は業界保護の規制が厳しく障壁が高いので、なかなかアメリカのようなライドシェア（ウーバーとか有名）が根付かない。

舞鶴市の共助型ライドシェア「meemo（ミーモ）」を実施しているのは、舞鶴市の中でも高野地区のみ、これはタクシー会社が営業していないエリアということもあるのだろう。

高野地域協議会が運営し、住民の皆さんがドライバー登録して、住民（登録が必要）が「ここに行きたいです」と目的地を設定すると、そのドライバーが自家用車で送迎してくれるというシステムである。

オムロンが開発した専用アプリで、登録、設定、コール（呼び出し）、マッチング、支払い（キャッシュレス）まで完結する予定だったようだが、現在は電話受付が主流になっている。高齢者の利用が多いというのと、アプリ自体も使い勝手が悪いということがあったそうだ（iPhoneしか使えないとか）。

ただ、色んな使い勝手を改善したアプリが近々使えるようになるとかで、今後は電話とアプリの併用で行っていくとのことだった。そもそももっと使い勝手の良いシステムを使えばいいと思うのだが、色々と事情もあるのだろう。ちなみに全国的にはウーバーやi-Chan等色々ある。

西脇市では、むすブン（予約型デマンドタクシー）とめぐリン（市街地巡回バス）が公共移動支援の主流で、あと中山間地域（住吉&中畑）から西脇市駅を結ぶ市営バスのおりひめがある。むすブンは6台でタクシー会社に委託しての運営ですが、「予約が取れない！」との声が未だに強い。一時ほどではないが、現在でも一日に平均5～6人のお断り事例があるようだ。めぐリンは平均乗車率も1便あたり4.5人とまずまず好調だが、市街化区域をループするバス（12人乗り）なので、市街化区域以外の人を利用しづらい面がある。そんなことからむすブンに対しては「もっと増便を」という声や、めぐリンに対しては「うちの地域にも来てほしい」という声が地域での意見交換会での定番となっている。むすブンやめぐリンのニッチを埋める移動支援の一つとして共助型ライドシェアが使えないかと思っている。

公助に共助を加えて支援するという考え方だ。

一番の問題になるのは担い手問題で、初期はやる気に溢れ、担い手も多いが、だんだんと少なくなって持続可能性が…というのがこういうシステムの課題点でもある。かつて地域運行されていた「つくしバス」もそこが難点だった。舞鶴市でもドライバーの皆さんに1回600円という収入もあるが、自家用車を使って燃料費も自腹ということなので、ボランティアの性格が強いものになっている（日に10回も20回もあるというものでもない）。この解消への取組の一つとして、黒部市で始まっているコミュニティドライブプロジェクトにも注目している。

<https://note.com/nikken/n/n8b429e8db85d>

令和6年11月の富山県黒部市への視察報告書でも触れている。

市の負担としてはアプリ使用料や、協議会への補助金として年間600万円程度かかっている。実施地区が増えてくれば、アプリ使用料もアタマ割できるので薄まってくると思うが、600万円という金額だけでみると、むすブンをもう1台増便するのとそんなに変わらないかなと思う（運転手不足の問題はある）。

まだ一つの事例を調査しただけなので、引き続き、他の事例も調査していきたいと思っている。

meemo 予算措置状況

年度	金額	内容		財源
R2 (決算)	2,660,071円	OSS運営委託料	2,660,071円	(国) 地方創生推進交付金 1,330,035円 (寄附金) 1,300,000円 (市) 一般財源 30,036円
R3 (決算)	10,464,884円	ガソリン代、保険料	63,770円	(国) 地方創生推進交付金 861,042円 (国) 新型コロナウイルス感染症対応 地方創生臨時交付金 8,700,000円 (市) 一般財源 903,842円
		OSS運営委託料	1,493,314円	
		日本交通委託料	110,000円	
		イベント委託料	55,000円	
		データ分析業務委託料	4,342,800円	
		OSSアプリ使用料	4,400,000円	
R4 (決算)	9,304,264円	ガソリン代、保険料	46,040円	(国) デジタル田園都市国家構想 交付金 2,383,407円 (国) 新型コロナウイルス感染症対応 地方創生臨時交付金 4,500,000円 (寄附金) 2,400,000円 (市) 一般財源20,857円
		消耗品費	2,178円	
		OSS運営委託料	4,278,546円	
		日本交通委託料	440,000円	
		OSSアプリ使用料	4,537,500円	
R5 (決算)	10,824,333円	ガソリン代、保険料	99,410円	(国) デジタル田園都市国家構想 交付金 2,937,166円 (市) 一般財源7,887,167円
		OSS運営委託料	5,334,923円	
		日本交通委託料	440,000円	
		OSSアプリ使用料	4,950,000円	
R6 (予算)	3,660,000円	高野地域協議会運営補助	3,000,000円	(国) デジタル田園都市国家構想 交付金 1,830,000円 (寄附金) 1,800,000円 (市) 一般財源30,000円
		OSS伴走支援委託料	660,000円	
R7 (予算)	6,600,000円	高野地域協議会運営補助	3,000,000円	(国) 「交通空白」解消緊急対策事業 3,600,000円(未定) (市) 一般財源3,000,000円
		OSSアプリ使用料	3,600,000円	