

鴨川市コミュニティバス再編検討基礎資料作成業務

報 告 書（抜粋）

平成24年3月

鴨 川 市

～ 目 次 ～

	Page
1. 検討概要	1
1.1. 目的	1
2. 先進事例の整理	1
2.1. 調査対象事例の抽出	1
(1) 調査対象事例の抽出について	1
(2) 対象事例	2
2.2. 先進事例の整理	2
(1) 事例整理の項目について	2
(2) コミュニティバスに関する先進的な取り組み事例	3
1) 住民と行政の連携による検討など	5
① 山口県山口市	5
② 栃木県佐野市	7
③ 北海道当別町	9
2) 住民・沿線施設等による運行経費負担	11
① 三重県松阪市	11
② 青森県弘前市	13
(3) デマンド型交通システムに関する先進的な取り組み事例	15
1) 運用の工夫による経費削減や行政支援の有効活用	17
① 新潟県三条市	17
② 新潟県胎内市	19
2) 予約システム	21
① 茨城県阿見町	21
② 千葉県酒々井町	23
③ 群馬県前橋市	25

1.検討概要

1.1.目的

鴨川市では公共交通の不便な地域を中心に、日常的な交通手段の確保、公共施設等へのアクセス性を高めるため、廃止路線代替バスを3路線・6系統に再編し、平成20年11月からコミュニティバスの実証運行を開始し、平成21年11月からは本格運行に移行した。

しかしながら、運行開始以来3年余りが経過しても、なお利用率が低迷していることから、本年度に新たな地域公共交通会議を立上げ、コミュニティバスの運行全般に亘る見直しに着手した处である。

本業務は、公共交通に関する先進的な取組み事例を全国的に調査・収集し、同会議においてコミュニティバスをはじめとした地域公共交通を多角的に検討するための有効な基礎資料を作成することを目的とする。

2.先進事例の整理

2.1.調査対象事例の抽出

(1) 調査対象事例の抽出について

調査対象とするモードは、既存のコミュニティバスを再編するという視点から、他都市におけるコミュニティバスを対象とすることを基本とする。

コミュニティバスの再編・見直し以外に新たに公共交通システムを導入することもあるため、近年他都市で導入されているデマンド型交通システムも調査の対象とする。

(2) 対象事例

事例の抽出は、利用者数の変化や収支状況、経費構造などというよりは、今後コミュニティバスの見直し・再編やデマンド型交通システムを導入する際にどんな取り組みを行ったほうが良いかといったことに着眼して、下表の5事例を対象とする。

なお、事例の整理にあたっては、コミュニティバスの見直し・再編の場合、他地域における利用者数、経費といった項目のほかに、如何にして事業を持続可能としていくかという点についても着目し整理する。

表 事例整理の視点

分類	視点	事例
コミュニティバス	住民と行政の連携による検討など →地域住民が主体となった計画作りなど	山口市（山口県） 佐野市（栃木県） 当別町（北海道）
	住民・沿線施設等による運行経費負担 →地域が経済的な支援をする仕組み	松阪市（三重県） 弘前市（青森県）
デマンド型交通システム	運用の工夫による経費削減や財政支援の有効活用 →利用方法の工夫による経費削減、財政支援の有効活用	三条市（新潟県） 胎内市（新潟県）
	予約・運行管理システム →システムの内容・コストの紹介	阿見町（茨城県） 酒々井町（千葉県） 前橋市（群馬県）

2.2.先進事例の整理

(1) 事例整理の項目について

地域公共交通会議において、地域公共交通を多角的に検討するための有用な基礎資料とするため、調査項目は以下のとおりとした。

表 整理項目

整理項目（案）	
①地域概況（人口、面積など）	⑦利用者数の推移
②導入経緯、目的	⑧経費構造（初期投資、ランニングコスト）
③運行形態、導入時期	⑨行政支援の有無、運行補助金額
④事例の特徴、ポイント	⑩課題など
⑤システムの概要（運行形態、路線数、車両、料金など）	⑪連絡先
⑥取り組みによる効果整理	⑫出典

次ページ以降に上表の項目に基づき、調査対象 10 事例の一覧表および各事例について整理する。

(2) コミュニティバスに関する先進的な取り組み事例

		住民と行政の連携による検討など			住民・沿線施設等による運行経費負担	
		山口市（山口県）	佐野市（栃木県）	当別町（北海道）	松阪市（三重県）	弘前市（青森県）
事業のポイント		補助金の拠出基準(本格運行基準)を設定している。 ●平均乗車率:30%以上 1 便あたりの乗車人数÷使用車両の定員) ●平均収支率 30%以上 （(年間乗車人数×正規運賃＋協賛金)÷運行委託費）	栃木県生活路線バスの補助対象基準を基に、見直し基準を設定している。 ●路線の平均乗車密度が 1 人/km 以下になった場合、下記のとおり、順次、運行の見直しを行う。 1.ダイヤ見直し、デマンド運行の導入 2.乗合タクシーの導入など 3.廃止の検討	・大学・病院・福祉バスの一元化による官民共同運行コミュニティバス ・一般家庭等から廃食用油を回収し、バイオディーゼル燃料(BDF)に精製し、燃料として利用することでコストを削減	・地域参画型バスとして、企業と市民の協賛を受けて運行。なお、企業については、下記の措置が講じられる。 車内、車体及び停留所のほか、共通回数券や運行時刻表への企業名の掲出。	・延伸地区の全ての世帯が毎月 1 千円の回数券を購入することにより、自治体補助を合せて民間事業者のバス路線を延伸し、公共交通空白地帯を解消。
運行形態・導入時期	事業主体	地域運営組織(自治会・区長会等)	佐野市【バス事業特別会計】	当別町地域公共交通活性化協議会	松阪市	弘南バス
	運行会社	地元タクシー事業者	大新東(株)、両毛自動車、 ※但し、平成 23 年 10 月からは大新東(株)の 1 社のみ	(有) 下段モータース	松阪市(商工政策課、飯南地域振興局地域振興課)、三重交通松阪営業所、三重名鉄タクシー、三交タクシー松阪営業所、青木バス、名鉄・三交・近鉄各タクシー	弘南バス
	準拠法	((旧)道路運送法 21 条 ※実証運行時)	道路運送法 78 条	道路運送法4条	道路運送法 78 条 ・鈴の音バス、飯南コミュニティバス、宇気郷線 上記路線以外:道路運送法 4 条	道路運送法第 4 条
	導入時期	H19 年 12 月～(H20 年より本格運行)	H20 年 10 月～(実証運行) H23 年 4 月～(本格運行)	H18 年 4 月～(実証運行) H22 年 12 月～(本格運行)	H17 年～(本格運行)	H8年 2 月～(本格運行)
システムの概要	運行形態	定時定路線 or デマンド ※地区により異なる	定時定路線 or デマンド →基幹線と支線に乗継する運行方式の他、自由乗車・デマンド運行	定時定路線	定時定路線	定時定路線
	路線数	8路線(うち1路線は実証運行中)	7路線 9 系統	3路線7系統	11 路線 12 系統	1路線
	運行回数	60便・循環	・大釜～市営バス車庫～金沢小室フルデマンド 12 便/日 ・佐野駅～赤見地区循環線 10 便/日 ・その他 5 路線:31.5 往復	・市街地循環線:平日 6 往復 ・あいの里金沢線: 平日 19 往復、土日祝日 11 往復 ・みどり野青山線 平日 8 往復、土日祝日 3 往復	・鈴の音線(市街地循環線 平日:左回り9便、右回り8便 土日祝日:左回り8便、右回り8便 ・空港アクセス線 全日:7往復・14 便 などをはじめ、多様な運行体系による	・弘前～ロマンピア～相馬～藍内 1 日 3 往復(6 便)
	車両	9人乗りワゴン or 4人乗りセダン ※地区により異なる	小型バス:29 人乗り 3 台、35 人乗り 2 台 ワゴン車:15 人乗り 4 台、10 人乗り1台 マイクロバス:29 人乗り1台	小型1台、中型3台 〔日野ポンチョロング 34 人乗り:1 台 日野リエッセ 38 人乗り:2 台 トヨタハイエース 15 人乗り:1 台〕	小型低床バス: 鈴の音バス、空港アクセス線、三雲松阪線) ハイエース:上記路線以外	29～40 人乗り(運行時間により変更) ※弘南バス所有
	料金	200 円 or 300 円(福祉優待バス乗車証を持つ高齢者・障害者は 100 円)	300 円、乗継 100 円、1 日券 600 円	200 円 ※参加事業者の施設利用者(通院、通学生徒)は無料 (無料チケットが配布される)	100 円	対キロ区間制 ※(弘前から藍内までの場合、所要時間 1時間で 760 円)
事例の特徴・ポイント		・住民が主体となり、行政と地域住民の協働による地域勉強会を開催 ・行政から補助を受けるための基準(乗車率、収支率)を設定	・路線の平均乗車密度が 1 人/km 以下になった場合は廃止も含め見直し ・佐野市バス・エコ・サポーターズクラブを創設	・公共交通課題解消のために、町内で自目的に運行していた官民7事業者におけるバス事業の一般旅客利用へ向け検討を行い、町を含めた4事業者による一般旅客利用に対応した「当別コミュニティバス」を運行することとした。	・コミュニティバスの運行経費の一部に企業や個人に協賛金を募集。 ・協賛企業名はバスの車体・車内・バス停留所に掲出。協賛数は 62 企業、3 団体、199 個人(平成 19 年)。 協賛金額は年間 48 千円～240 千円。このほか、共通回数券や運行時刻表への掲出もある。 協賛金額は年間 20 千円～40 千円。	・バス路線のない山間の交通不便地域において、住民自らが回数券を購入し、自治体も補助金を出すことで、従来のバス路線を延長

		住民と行政の連携による検討など			住民・沿線施設等による運行経費負担	
		山口市（山口県）	佐野市（栃木県）	当別町（北海道）	松阪市（三重県）	弘前市（青森県）
取り組みによる効果		・買い物・通院手段として日常生活の質的向上に寄与している。 ・地域住民組織が検討会（年 50 回以上）を適宜開催し、地域のまちづくりが活性化	・H20 年度の実証運行ではバス利用者の減少に歯止めがかけられた。 ・新規路線の検討では、無住民とのワークショップを継続的に実施したことで、ニーズを的確に把握できた。	・これまで是一般乗合バス路線が皆無に等しかったにも関わらず、平均して月1 万人以上の利用があった。青山線利用者の比較では平成 17 年度 9,333 人（3.2 人／便）が平成 18 年度 16,896 人（6.11 人／便）となった。・平成 18 年度においては、利用者が当初見込みより多かったため、当初予算の約 12％の財政負担を削減できた。 ・バイオディーゼル燃料の使用により燃料費が約 1,300 千円（H22）節減	・地域ぐるみで運行するという意識の向上が図られた。	・高校生の通学、高齢者の通院・買い物に利用され、特に雨、雪の日の利用に役立っている。 ・住民自らが運行経費を負担したことで公共交通の意識向上に繋がった
利用者数の推移		利用人員は増加傾向	【H21 年度】85,192 人 【H22 年度】99,755 人 【H23 年度】99,483 人	【H20 年度】133,820 人 【H21 年度】140,178 人 【H22 年度】139,979 人	H17 年度:59, 235 人、H18 年度:80, 135 人、H19 年度:90, 217 人	【H21 年度】41,471 人 【H22 年度】37,966 人 【H23 年度】31,828 人
経費構造	初期投資	初期投資なし	・28,000 千円（小型バス（35 人乗り）2 台の購入 ・5,000 千円（バス停留所整備費）	初期投資なし	初期投資なし	初期投資なし
	運行経費	37,488 千円/年（H22 年度）	104,027 千円/年（H23 年度）	46,415 千円/年（H22 年度）	8,688 千円/年（H20 年度）	11,511 千円/年（H23 年度）
	運賃収入等	11,855 千円/年（H22 年度） ・運賃収入:7,860 千円 ・協賛金 :3,940 千円	21,769 千円/年（H23 年度）	45,228 千円/年（H22 年度） ・運賃収入 :10,428 千円 ・参加事業者負担金:34,800 千円	8,567 千円/年（H20 年度）	11,083 千円/年（H23 年度）
	財政負担	25,633 千円	【H21 年度】56,000 千円 【H22 年度】52,000 千円 【H23 年度】67,258 千円	1,187 千円/年（H22 年度） ＊国庫補助金を充当	121 千円/年（H20 年度）	428 千円/年
行政支援の有無、運行補助金	行政支援	・乗車率および収支率が一定基準を達成した場合のみ市が行政支援	・一般会計からバス事業特別会計へ運行経費から運行収入及び平成 23 年度地域公共交通確保維持事業補助金 15,000 千円を差し引いた額を繰入。	参加事業者の負担金 34,800 千円 ※統合後における運行経費をシュミレーションし、経費のキロ単価 200 円を統合前に各々の事業者が運行していたバス路線の実車走行距離を乗じて算出している。	・運行収入と運行経費の差を負担	428 千円（H23 年度） ・平成 13～22 年度までは、負担が生じなかったが、平成 23 年度においては赤字路線に転落したため、上記補助金を支出した。
	運行補助額	・H22 年度の利用者 1 人当たり自治体負担額は 0.88 千円/年			121 千円/年（H20 年度）	
課題など		・本格運行の基準は、各地域とも運行改善により短期的には概ね達成する見込みであるが、長期間における持続性の高い仕組みへ向けて継続的な改善が必要。 ・協賛金の募集により、収益改善を図っているが、昨今の経済情勢の悪化に影響されない安定した収益体質を構築する必要がある。	・デマンド運行は、予約方法やキャンセル時の対応を含めた住民への周知を徹底する必要がある。 ・バス事業への補填額は、今後増加する見込みとなっている。	・行政主導でなく地域住民の手で「バスを維持」という意識啓発 ・行政主導ではなく地域住民の手で維持するという意識啓発 ・当別コミュニティバスでカバーできない交通空白地帯への対応 ・現在の路線の安定した運行の継続	・利用者数が減少傾向にあるため、通勤客の利用に合せたダイヤの見直し ・地域によって意識の偏りが生じている。	・導入時において、住民負担を伴う地域公共交通活性化策を実施するにあたり、十分な合意形成を行える場を提供することが必要であり、特に、全世帯が回数券を購入することについて、マイカー利用世帯からの合意を得ることに苦労した。
連絡先		山口市 地域振興部 交通政策課 電話:083-934-2729 URL: http://www.city.yamaguchi.lg.jp	佐野市 交通生活課 電話:0283-61-1159 URL: koutuseikatsu@city.sano.lg.jp	当別町企画部企画課 電話:0133-23-3042 URL: http://www.town.tobetsu.hokkaido.jp/kikaku-bus01.htm	松阪市まちづくり交流部商工政策課 電話:0598-53-4184 URL: Syok.div@city.matsusaka.mie.jp	弘前市 都市整備部 都市計画課 電話:0172-35-1124 URL: http://www.city.hirosaki.aomori.jp

1) 住民と行政の連携による検討など

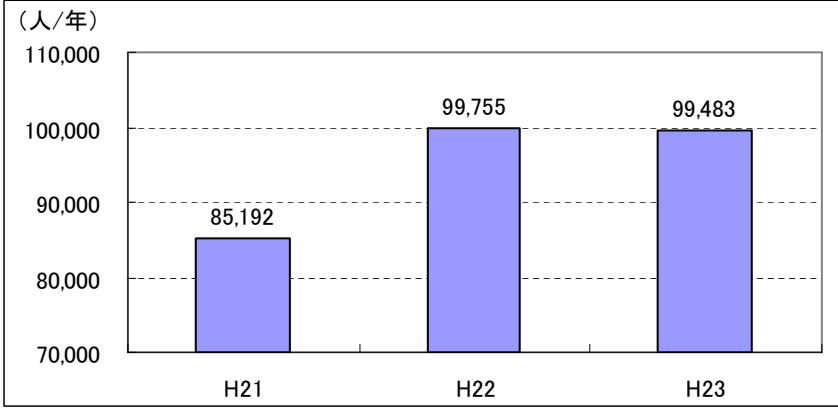
①山口県山口市

事業のポイント		『行政と住民の協働による検討・実運行』、『補助金の拠出ルール』	
1. 地域概況	人口	196,318 人（H24.3.1 現在）	
	面積	1,023 k m ²	
	人口密度	191.90 人/ k m ²	
2. 導入経緯・目的	導入経緯	・市町村合併に伴い、新市の交通計画を策定した。策定過程で開催した地域の検討会の中でコミュニティ交通は住民主体で整えるという市の考え方が理解され、行政と住民による勉強会での検討を経て、コミュニティタクシーの運行が開始した。	
	目的	・地域の公共交通不便地域の解消のため	
3. 運行形態・導入時期	事業主体	地域運営組織（自治会・区長会等）	
	運行会社	地元タクシー事業者	
	準拠法	（（旧）道路運送法 21 条 ※実証運行時）	
	導入時期	H19 年 12 月（H20 年より本格運行）※本格運行の前に 1 年間実証運行を実施	
4. 事例の特徴・ポイント	・住民が主体となって開催された地域勉強会（年間 50 回以上開催）など、行政と地域住民の協働による路線の検討 ・市からの補助を受けるためには下記の基準を 3 年以内に達成することが必要であり、住民は主体的にコミュニティタクシーの利用促進に取り組んでいる ✓ 平均乗車率 30%以上（1 便あたりの乗車人数÷使用車両の定員） ✓ 平均収支率 30%以上※（（年間乗車人数×正規運賃＋協賛金）÷運行委託費） ※運行地域内に生鮮食料品を扱う商店または日常生活でかかりつけることのできる医療機関がない場合は、収支率を 5 %緩和 ・地元企業、地元住民から協賛金を拠出		
5. システムの概要	運行形態	定時定路線 or デマンド ※地区により異なる	
	路線数	8 路線（うち 1 路線は実証運行中）	
	運行回数	60 便・循環	
	車両	9 人乗りワゴン、4 人乗りセダン ※地区により異なる	
	料金	運賃：200 円 or 300 円※地区により異なる	
		（福祉優待バス乗車証を持つ高齢者・障害者は 100 円）	
宮野地域：宮野コミタク 【H20.2.1 運行開始】 沿線人口/世帯数 2156人/855世帯 運行の形態 定時定路線 運行車両 9人乗りジャンボ車両 運行日 月、水、金 運行便数 6便/日 小郡地域：サルビア号 【H19.12.25 運行開始】 沿線人口/世帯数 3778人/1489世帯 運行の形態 定時定路線 運行車両 9人乗りジャンボ車両 運行日 月～金 運行便数 8便/日 阿知須地域：あじす☆きららコミタク 【H20.10.1 運行開始】 沿線人口/世帯数 9316人/3605世帯 運行の形態 定時定路線（一部デマンド） 運行車両 4人乗りセダン車両 運行日 月～金 運行便数 2系統13便/日 佐山地域：ふれあい号 【H20.10.1 運行開始】 沿線人口/世帯数 2942人/1124世帯 運行の形態 定時定路線 運行車両 4人乗りセダン車両 運行日 月、水、金 運行便数 2系統12便/日 島地域：藤木おたっしや号 【H22.4.1 運行開始】 沿線人口/世帯数 400人/170世帯 運行の形態 区域（デマンド） 運行車両 9人乗りジャンボ車両 運行日 月～金 運行便数 6便/日 小鯖地域：小鯖コミタク 【H20.2.25 運行開始】 沿線人口/世帯数 894人/375世帯 運行の形態 定時定路線 運行車両 5人乗りセダン車両 運行日 月、水、金 運行便数 4便/日 秋穂地域：菜の花号 【H20.2.26 運行開始】 沿線人口/世帯数 2836人/1077世帯 運行の形態 定時定路線 運行車両 9人乗りジャンボ車両 運行日 月、水、金 運行便数 2系統2便/日 嘉川地域：みんなてGO！ 【H20.1.26 運行開始】 沿線人口/世帯数 583人/220世帯 運行の形態 定時定路線 運行車両 4人乗りセダン車両 運行日 月、水、金 運行便数 7便/日			

6. 取り組みによる効果	・全ての地域において、買い物・通院手段として好評を得ており、日常生活の質的向上に寄与している。 ・地域住民組織が検討会（年 50 回以上）を適宜開催し、地域特性に合った運行改善や利用促進策に積極的に取り組んでおり、地域の連帯感・コミュニティの形成に大きく寄与するとともに、地域のまちづくりが活性化している。 ■地域の取り組み <利用促進> ・敬老会や選挙当日に臨時便を運行 ・コミタクニュースを作成して地域全世帯に配布 ・高齢者向けに、コミュニティタクシーと路線バス・鉄道を利用して観光や買い物へ行く「お出かけツアー」を年に2回実施 ・本格運行記念に、演歌ライブを開催し、その収益を運営経費に充填 <収支率向上> ・利用が少ない便は、ヒアリング調査を実施し、時間変更や減便を迅速に実施 ・収支率向上のため、地元企業から時刻表や停留所等の広告を募集 ・地域によっては、1世帯あたり千円等の住民協賛金を拠出 ・卓上カレンダーや絵葉書を作成して販売し、その収益を運営経費に充填 ・地域のお祭りの景品として、コミュニティタクシーの回数券を活用																											
7. 利用者数の推移	・利用人員は増加傾向 表 利用人員の推移（実証運行期間と平成22年度の1ヶ月あたりの利用状況） <table><tr><th></th><th>実証運行期間</th><th>平成22年度</th></tr><tr><td>小鯖</td><td>136人（1.9人/便）</td><td>⇒ 100人（1.5人/便）</td></tr><tr><td>宮野</td><td>130人（1.3人/便）</td><td>⇒ 207人（2.8人/便）</td></tr><tr><td>嘉川</td><td>211人（1.9人/便）</td><td>⇒ 240人（2.8人/便）</td></tr><tr><td>小郡</td><td>718人（4.5人/便）</td><td>⇒ 938人（5.7人/便）</td></tr><tr><td>秋穂</td><td>187人（2.5人/便）</td><td>⇒ 202人（4.1人/便）</td></tr><tr><td>佐山</td><td>187人（1.0人/便）</td><td>⇒ 231人（1.6人/便）</td></tr><tr><td>阿知須</td><td>576人（1.9人/便）</td><td>⇒ 779人（2.9人/便）</td></tr><tr><td>藤木</td><td>273人（2.8人/便）</td><td>※藤木地区は実証運行期間中</td></tr></table>		実証運行期間	平成22年度	小鯖	136人（1.9人/便）	⇒ 100人（1.5人/便）	宮野	130人（1.3人/便）	⇒ 207人（2.8人/便）	嘉川	211人（1.9人/便）	⇒ 240人（2.8人/便）	小郡	718人（4.5人/便）	⇒ 938人（5.7人/便）	秋穂	187人（2.5人/便）	⇒ 202人（4.1人/便）	佐山	187人（1.0人/便）	⇒ 231人（1.6人/便）	阿知須	576人（1.9人/便）	⇒ 779人（2.9人/便）	藤木	273人（2.8人/便）	※藤木地区は実証運行期間中
	実証運行期間	平成22年度																										
小鯖	136人（1.9人/便）	⇒ 100人（1.5人/便）																										
宮野	130人（1.3人/便）	⇒ 207人（2.8人/便）																										
嘉川	211人（1.9人/便）	⇒ 240人（2.8人/便）																										
小郡	718人（4.5人/便）	⇒ 938人（5.7人/便）																										
秋穂	187人（2.5人/便）	⇒ 202人（4.1人/便）																										
佐山	187人（1.0人/便）	⇒ 231人（1.6人/便）																										
阿知須	576人（1.9人/便）	⇒ 779人（2.9人/便）																										
藤木	273人（2.8人/便）	※藤木地区は実証運行期間中																										
8. 経費構造	<table><tr><td>初期投資</td><td>初期投資なし</td></tr><tr><td>運行経費</td><td>37,488 千円/年（H22 年度、以下、同様）</td></tr><tr><td>運賃収入等</td><td>※運行費用は、運賃・企業協賛金・住民協賛金等の収入に加え、行政の補助で賄っている。総額 11,855 千円 ・運賃収入：7,860 千円 ・協賛金：3,940 千円 ・その他：55 千円</td></tr><tr><td>財政負担</td><td>25,633 千円</td></tr></table>	初期投資	初期投資なし	運行経費	37,488 千円/年（H22 年度、以下、同様）	運賃収入等	※運行費用は、運賃・企業協賛金・住民協賛金等の収入に加え、行政の補助で賄っている。総額 11,855 千円 ・運賃収入：7,860 千円 ・協賛金：3,940 千円 ・その他：55 千円	財政負担	25,633 千円																			
初期投資	初期投資なし																											
運行経費	37,488 千円/年（H22 年度、以下、同様）																											
運賃収入等	※運行費用は、運賃・企業協賛金・住民協賛金等の収入に加え、行政の補助で賄っている。総額 11,855 千円 ・運賃収入：7,860 千円 ・協賛金：3,940 千円 ・その他：55 千円																											
財政負担	25,633 千円																											
9. 行政支援の有無、運行補助金	<table><tr><td>行政支援</td><td>・4. に記載したとおり、乗車率および収支率が一定基準を達成した場合のみ市が行政支援を行っている</td></tr><tr><td>運行補助額</td><td>・H22 年度の利用者1人当たり自治体負担額は0.88 千円/年</td></tr></table>	行政支援	・4. に記載したとおり、乗車率および収支率が一定基準を達成した場合のみ市が行政支援を行っている	運行補助額	・H22 年度の利用者1人当たり自治体負担額は0.88 千円/年																							
行政支援	・4. に記載したとおり、乗車率および収支率が一定基準を達成した場合のみ市が行政支援を行っている																											
運行補助額	・H22 年度の利用者1人当たり自治体負担額は0.88 千円/年																											
10. 課題など	・本格運行の基準は、各地域とも運行改善により短期的には概ね基準を達成する見込みであるが、長期間における持続性の高い仕組みへ向けて継続的な改善が必要。 ・協賛金の募集により、収益改善を図っているが、昨今の経済情勢の悪化に影響されない安定した収益体質を構築する必要がある。																											
11. 連絡先	山口市地域振興部 交通政策課 電話：083-934-2729 URL:http://www.city.yamaguchi.lg.jp																											
12. 出典	http://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/soukou/soukou-magazine/1102yamaguchi.pdf http://www.its-jp.org/wp-content/uploads/2011/12/1350f56ddf693eacd861ccb5f4540572.pdf																											

②栃木県佐野市

事業のポイント	・栃木県の生活路線バスの補助対象基準を基に、見直し基準を設定している。 ・住民とのワークショップでニーズを把握し、半年ごとに見直し	
1. 地域概況	人口	123,772 人
	面積	356.07 k m ²
	人口密度	347.6 人/k m ²
2. 導入経緯 ・目的	導入経緯	・市町村合併に伴い、交通空白地域に新規バス路線を設定するなど、バス路線を全面的に再編した。その中で、基幹線と支線に役割を分担、デマンド運行の導入などを行った。 ・なお、旧佐野市には自治体運営バスが運行されていなかったが、この再編に伴い住民ニーズに応じた路線の運行を開始した。 【検討経緯】 ・H17 年度：町内会議において市内バス交通を検討 ・H18 年度：市民・行政・専門家による委員会で検討 ・H19 年度：「地域公共交通会議」（法定協議会）を設置
	目的	・交通空白地域の解消など
3. 運行形態 ・導入時期	事業主体	佐野市【バス事業特別会計】
	運行会社	大新東㈱、両毛自動車※但し平成 23 年 10 月からは大新東㈱の 1 社のみ
	準拠法	道路運送法 78 条
	導入時期	H20 年 10 月～（実証運行） H23 年 4 月～（本格運行）
4. 事例の 特徴・ポイント	・路線の維持のために、半年に一度見直しを行っている。なお、路線の平均乗車密度が 1 人/km 以下になった場合は廃止も含め見直すこととしている。 【ステップ 1】路線・運行頻度の見直し →ダイヤ見直し、デマンド運行の導入など 【ステップ 2】路線・運行頻度の見直しのほか。使用車両の小型化なども検討 →乗合タクシーの導入など 【ステップ 3】見直し実施後も基準を下回った場合、廃止も含めて地域住民と検討 →平均乗車密度による定量的な基準のみならず、「地域住民の足」や「まちの活性化」などの定性的な評価も含めた総合的評価を「佐野市公共交通会議」で協議 ・佐野市バス・エコ・サポーターズクラブを創設した。年会費は、個人会員 5 千円、法人会員 1 万円（何口でも可）、こども会員 3 千円としている。 ・運賃を従来の対距離運賃から、高齢者等に対するわかりやすさを考慮して、一律 1 回 300 円、乗継 100 円とした。	
5. システム の概要	運行形態	基幹線と支線に乗継する運行方式の他、自由乗車・デマンド運行
	路線数	7 路線 9 系統
	運行回数	・大釜～市営バス車庫～金沢小室：フルデマンド 12 便/日 ・佐野駅～赤見地区：循環線 10 便/日 ・その他 5 路線：31.5 往復
	車両	小型バス：29 人乗り 3 台、35 人乗り 2 台 ワゴン車：15 人乗り 4 台 10 人乗り 1 台 マイクロバス：29 人乗り 1 台
	料金	1 回 300 円（乗継 100 円）、1 日乗車券 600 円 ※小学校 6 年生までの小人は半額 ※障害者手帳等の交付を受けた方は半額。また同乗する介助者、引率者も乗車運賃が半額

6. 取り組みによる効果	・実験運行を実施したH20 年 10 月からH21 年 3 月までの利用者数は 33, 327 人。H 17 年度からH19 年度まで前年比 5 ～ 6 %減であった利用者が、H20 年度には 57, 938 人となり、前年比 16%増となっている。 ・また、新規路線の検討では、住民とのワークショップを継続的に実施したことで、ニーズをうまく把握できた。									
7. 利用者数の推移	(人/年) <table><thead><tr><th>年度</th><th>利用者数</th></tr></thead><tbody><tr><td>H21</td><td>85,192</td></tr><tr><td>H22</td><td>99,755</td></tr><tr><td>H23</td><td>99,483</td></tr></tbody></table>		年度	利用者数	H21	85,192	H22	99,755	H23	99,483
年度	利用者数									
H21	85,192									
H22	99,755									
H23	99,483									
8. 経費構造	初期投資	33, 000 千円 【内訳】 ・ 28, 000 千円（小型バス（35 人乗り）2 台の購入） ・ 5, 000 千円（バス停留所整備費）								
	運行経費	104, 027 千円/年（H23 年度）								
	運賃収入等	21, 769 千円/年（H23 年度）								
	財政負担	82, 258 千円/年（H23 年度）								
9. 行政支援の有無、運行補助金	行政支援	【H23 年度】 67, 258 千円								
	運行補助額	※一般会計からバス事業特別会計へ運行経費から運行収入及び平成 23 年度地域公共交通確保維持事業補助金 15, 000 千円を差し引いた額を繰入。 【参考】 【H22 年度】 約 52, 000 千円 【H21 年度】 約 56, 000 千円								
10. 課題など	・デマンド運行は、予約方法やキャンセル時の対応を含めた住民への周知を徹底する必要がある。 ・バス事業への補填額は、今後増加する見込みである。									
11. 連絡先	佐野市 交通生活課 電話：0283-61-1159 URL:koutuseikatsu@city.sano.lg.jp									
12. 出典	http://www.city.sano.lg.jp/gyousei/project/chiikikoutuu/01.pdf など									

③当別町（北海道）

事業のポイント	大学・病院・福祉バスの一元化による官民共同運行コミュニティバス	
1. 地域概況	人口	19,982 人
	面積	422.71 k m ²
	人口密度	47.27 人/ k m ²
2. 導入経緯 ・目的	導入経緯	・当別町は南北に細長い地域であり、2つの市街地の回りに広大な農地と住宅が点在している。 ・町内を運行していた乗り合いバスは2路線のみで、地域住民のための総合的なバス路線は存在していなかったため、地域公共交通会議を設立し、北海道運輸局にコミュニティバスの実証運行事業を申請し、地域の公共交通課題解消のため当別コミュニティバスの運行を開始した。 ◆平成17年度 調査検討 ・識者（北海道大学大学院教授）を座長に迎え、バス交通体系調査検討実施バス通信を発刊し、検討内容等を啓発したほか住民の主体的関与を促す ・官民一体のバス実現に向け、町内の交通関係者を集め、参加事業者を募る ◆平成18年度 実証運行1年目 ・検討結果をもとに7路線のバス体系を構築 ・運賃1回1路線200円 定期券は一般1ヶ月1,500円 1年12,000円 ・国土交通省の公共交通活性化総合プログラムを活用した運行改善策の調査、利用促進策の模索・実施 ◆平成19年度 実証運行2年目 ・平成18年度の活プロの結果などをもとに、7路線のバス体系を継続して実証運行実施当別町地域公共交通会議の設置 ・国土交通省の「公共交通活性化総合プログラム」、「かしこいクルマの使い方プログラム」の他、実証実験データを基に運行改善・利用促進策等の実施
	目的	・地域住民のための総合的なバス路線の運行による地域住民の利便性向上
3. 運行形態 ・導入時期	事業主体	当別町地域公共交通活性化協議会
	運行会社	(有) 下段モータース
	準拠法	道路運送法（旧）21条
	導入時期	H18年4月～（実証運行）H22年12月～（本格運行）
4. 事例の特徴・ポイント	・公共交通課題解消のために、町内で独自目的に運行していた官民7事業者におけるバス事業の統合を検討した結果、町を含めた4事業者による一般旅客利用に対応した全国的にも例が無い「官民共同運行バス」が誕生した。 ・統合は、各事業者が行っていたサービス維持を条件としていたため、統合時の時間調整や路線の調整に苦慮した。 ・飲食店や一般家庭から出る使用済みの天ぷら油を回収し、バイオディーゼル燃料(BDF)を精製し、燃料として使用している。燃料をBDF化することにより、1台あたりの燃料費が年間5,000千円程度から2,000千円程度まで縮減。	
5. システムの概要	運行形態	定時定路線
	路線数	3路線7系統
	運行回数	・市街地循環線(昇順 11.9km、降順 12.0km): 平日6往復 ・あいの里金沢線(あいの里金沢線 22.5km、西当別線 12.0km、金沢線 4.0km) : 平日 19 往復、土日祝日 11 往復 ・みどり野青山線(みどり野線 9.0km、青山線 15.5km) : 平日 8 往復、土日祝日 3 往復
	車両	小型1台、中型3台 普通燃料車 : 日野ポンチョロング 34人乗（協議会所有車）: 1台、 BDF燃料車: 日野リエッセ 38人乗: 2台（うち1台は協議会所有車）、 トヨタハイエース 15人乗: 1台
	料金	1回100円

6. 取り組みによる効果	・これまでは一般乗合バス路線が皆無に等しかったにも関わらず、平均して月1万人以上の利用があった。青山線利用者の比較では平成17年度9,333人(3.2人/便)が平成18年度16,896人(6.11人/便)となった。 ・平成18年度においては、利用者が当初見込みより多かったため、当初予算の約12%の財政負担を削減できた。 ■地域の取り組みく利用促進> ◆平成18年度 ・①利用感謝ツアーの実施(利用スタンプ5個でツアー抽選)、②老人クラブ会員への利用、お試し券の配布を行った。 ◆平成19年度 ・「コミバス応援券」の名称で、定期券を月額2,500円で販売し、収入アップに繋げた。 ・「お買い物ふれバス」として市街地を運行する2系統の買い物専用バスを導入しており、乗客が買い物をしている間、30分間待機させ、バス待ち時間を解消した。 ◆平成20年度 ・1回1路線あたりの運賃は変更せず定期券は一般1ヶ月2,500円、6ヶ月12,000円に値上 ・市街地循環性を見直し、買い物に特化したバス路線の構築。 ・回数券(12枚綴2,000円)の導入。 ・パンフや路線図、時刻表を作成し、MM及びエコドライブの啓発・ ・町の広報誌やホームページで情報提供し、地域の足は町民が守る意識を醸成している。																			
7. 利用者数の推移	運行収入と利用者数の推移 <table><thead><tr><th></th><th>H18</th><th>H19</th><th>H20</th><th>H21</th><th>H22</th></tr></thead><tbody><tr><td>収入</td><td>8,404,290</td><td>9,752,000</td><td>10,698,500</td><td>10,311,800</td><td>10,428,400</td></tr><tr><td>利用者</td><td>135,407</td><td>130,301</td><td>133,820</td><td>140,178</td><td>139,979</td></tr></tbody></table>			H18	H19	H20	H21	H22	収入	8,404,290	9,752,000	10,698,500	10,311,800	10,428,400	利用者	135,407	130,301	133,820	140,178	139,979
	H18	H19	H20	H21	H22															
収入	8,404,290	9,752,000	10,698,500	10,311,800	10,428,400															
利用者	135,407	130,301	133,820	140,178	139,979															
8. 経費構造	初期投資	初期投資なし																		
	運行経費	46,415千円/年【H22年度】																		
	運賃収入等	45,228千円/年【H22年度】 (内訳)・運賃収入:10,428千円・参加事業者負担金:34,800千円																		
	財政負担	1,187千円/年【H22年度】																		
9. 行政支援の有無、運行補助金	参加事業者別負担割合	・北海道医療大学、当別町、スウェーデンハウス及びとうべつ整形外科の負担割合であるが、統合後の運行経費をシュミレーションし、経費のキロ単価200円を統合前に各々の事業者が運行していたバス路線の実車走行距離を乗じて算出している。 ・なお、負担金額や路線・ダイヤの決定については、当時設置されていたバス交通体系調査検討委員会で決定した。																		
10. 課題など	・統合前の使用車両については、廃棄や現有など各々の事業者の判断に委ねている。 ・行政主導ではなく地域住民の手で「バスを維持」という意識の啓発 ・コミュニティバスでカバーできない交通空白地帯はデマンドバスなどの検討が必要 ・また、現在の路線については、安定した運行を継続するために、利用者を増加させるため住民が利用し易いダイヤ・路線の更なる検討が必要である。																			
11. 連絡先	当別町企画部企画課 電話:0133-23-3042 URL: http://www.town.tobetsu.hokkaido.jp/kikaku-bus01.htm																			
12. 出典	http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/pdf/003_tobetsu.pdf http://ipt.jterc.or.jp/koukyou_shien/case/pdf/01tobetsu_fureaibus.pdf http://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/soukou/soukou-magazine/tobetsu-hokkaido0807.pdf																			

2) 住民・沿線施設等による運行経費負担

①三重県松坂市（鈴の音バス）

事業のポイント	地域ぐるみで運行するバスとして、3 路線を企業と市民の協賛を受けて運行（鈴の音バス、空港アクセス線、三雲松阪線）				
1. 地域概況	人口	168,973 人			
	面積	623.80 k m ²			
	人口密度	270.9 人/ k m ²			
2. 導入経緯・目的	導入経緯	・松坂市では、モータリゼーションの進展により、市民の交通手段に占める自動車利用の比重が高まっているが、一方で車を持たない市民が自由に移動できる環境整備が求められていた。 ・このため、松坂市では「地域ぐるみで運行するバス」という考え方により、運行経費の一部を企業や市民の協賛金で負担する路線バスを検討、導入した。			
	目的	・交通弱者の利便性確保			
3. 運行形態・導入時期	事業主体	松坂市			
	運行会社	松阪市（商工政策課、飯南地域振興局地域振興課）、三重交通松阪営業所、三重名鉄タクシー、三交タクシー松阪営業所、青木バス、名鉄・三交・近鉄各タクシー			
	準拠法	道路運送法 78 条 ・鈴の音バス、飯南コミュニティバス、宇気郷線 上記路線以外：道路運送法 4 条			
	導入時期	H17 年～（本格運行）			
4. 事例の特徴・ポイント	・コミュニティバスの運行経費の一部に企業や個人に協賛金を募集。 ・協賛企業名はバスの車体・車内・バス停留所に掲出。協賛数は 62 企業、3 団体、199 個人（平成 19 年）。				
5. システムの概要	運行形態	定時定路線			
	路線数	1	鈴の音線	平日 土・日・祝日	左回り:9便、右回り:8便 左回り:8便、右回り:8便
		2	空港アクセス線	全日	7往復・14便
		3	三雲松阪線	全日	3往復・6便
		4	黒部東コミュニティバス	平日のみ	5往復・10便
		5	機殿・朝見コミュニティバス	平日のみ	5往復・10便
		6	飯南コミュニティバス	月～水、金曜日 木曜日	4循環 2循環
	運行回数	7	宇気郷コミュニティバス	月～木曜日 金～土曜日、祝日	1往復・2便 1.5往復・3便
			1) 飯福田・柚原線	全日	2往復・4便
			2) 与原・深長線	全日	2往復・4便
		8	飯高波瀬森コミュニティバス	平日のみ	3往復・6便
		9	嬉野線	月～土曜日	3往復・6便
		10	宇気郷線	平日 土・日・祝日	3.5往復・7便 3往復・6便
		11	阿坂小野線	全日	4.5往復・9便
	車両	小型低床バス：鈴の音バス、空港アクセス線、三雲松阪線） ハイエース：上記路線以外			
	料金	100 円			

6. 取り組みによる効果	・ 地域ぐるみで運行するという意識の向上が図られた。																																																																																					
7. 利用者数の推移	年間利用者数 (単位：人) <table><thead><tr><th></th><th>H17年度</th><th>H18年度</th><th>H19年度</th><th>H20年度</th><th>H21年度</th></tr></thead><tbody><tr><td>4月</td><td>1,912</td><td>5,544</td><td>6,837</td><td>7,252</td><td>6,683</td></tr><tr><td>5月</td><td>5,263</td><td>5,726</td><td>7,098</td><td>7,757</td><td>6,478</td></tr><tr><td>6月</td><td>5,088</td><td>6,220</td><td>7,216</td><td>7,518</td><td>6,697</td></tr><tr><td>7月</td><td>5,584</td><td>7,737</td><td>8,332</td><td>8,105</td><td>7,651</td></tr><tr><td>8月</td><td>5,462</td><td>7,866</td><td>8,147</td><td>7,711</td><td>7,257</td></tr><tr><td>9月</td><td>5,139</td><td>7,036</td><td>7,449</td><td>7,349</td><td>6,817</td></tr><tr><td>10月</td><td>5,573</td><td>7,580</td><td>7,926</td><td>7,893</td><td>6,999</td></tr><tr><td>11月</td><td>5,259</td><td>6,880</td><td>8,042</td><td>6,998</td><td>6,286</td></tr><tr><td>12月</td><td>5,086</td><td>7,097</td><td>7,598</td><td>6,909</td><td>6,360</td></tr><tr><td>1月</td><td>4,531</td><td>5,675</td><td>6,962</td><td>6,069</td><td>5,890</td></tr><tr><td>2月</td><td>4,586</td><td>6,000</td><td>7,043</td><td>6,059</td><td>6,098</td></tr><tr><td>3月</td><td>5,752</td><td>6,774</td><td>7,567</td><td>6,992</td><td>7,253</td></tr><tr><td>計</td><td>59,235</td><td>80,135</td><td>90,217</td><td>86,612</td><td>80,469</td></tr></tbody></table> 4月 5月 6月 7月 8月 9月 10月 11月 12月 1月 2月 3月 ■H17年度 ■H18年度 ■H19年度 ■H20年度 ■H21年度			H17年度	H18年度	H19年度	H20年度	H21年度	4月	1,912	5,544	6,837	7,252	6,683	5月	5,263	5,726	7,098	7,757	6,478	6月	5,088	6,220	7,216	7,518	6,697	7月	5,584	7,737	8,332	8,105	7,651	8月	5,462	7,866	8,147	7,711	7,257	9月	5,139	7,036	7,449	7,349	6,817	10月	5,573	7,580	7,926	7,893	6,999	11月	5,259	6,880	8,042	6,998	6,286	12月	5,086	7,097	7,598	6,909	6,360	1月	4,531	5,675	6,962	6,069	5,890	2月	4,586	6,000	7,043	6,059	6,098	3月	5,752	6,774	7,567	6,992	7,253	計	59,235	80,135	90,217	86,612	80,469
	H17年度	H18年度	H19年度	H20年度	H21年度																																																																																	
4月	1,912	5,544	6,837	7,252	6,683																																																																																	
5月	5,263	5,726	7,098	7,757	6,478																																																																																	
6月	5,088	6,220	7,216	7,518	6,697																																																																																	
7月	5,584	7,737	8,332	8,105	7,651																																																																																	
8月	5,462	7,866	8,147	7,711	7,257																																																																																	
9月	5,139	7,036	7,449	7,349	6,817																																																																																	
10月	5,573	7,580	7,926	7,893	6,999																																																																																	
11月	5,259	6,880	8,042	6,998	6,286																																																																																	
12月	5,086	7,097	7,598	6,909	6,360																																																																																	
1月	4,531	5,675	6,962	6,069	5,890																																																																																	
2月	4,586	6,000	7,043	6,059	6,098																																																																																	
3月	5,752	6,774	7,567	6,992	7,253																																																																																	
計	59,235	80,135	90,217	86,612	80,469																																																																																	
8. 経費構造	初期投資	初期投資なし																																																																																				
	運行経費	8,688 千円/年 (H20 年度)																																																																																				
	運賃収入等	8,567 千円/年 (H20 年度)																																																																																				
	財政負担	121 千円/年 (H20 年度)																																																																																				
9. 行政支援の有無、運行補助金	行政支援	・ 運行収入と運行経費の差を負担																																																																																				
	運行補助額	121 千円/年 (H20 年度)																																																																																				
10. 課題など	・ 平成19年度が9万人、20年度が8万6千人、21年度が8万人と2年連続で乗客数が減少することとなった。平日、休日とも大きく減少しており19年度より約1万人の減少となっている。21年度実施した評価に基づき、通勤客の利用が見込める朝の便と夜の便の改善を検討する必要がある。 ・ 地域によって意識の偏りが生じている。																																																																																					
11. 連絡先	松阪市まちづくり交流部商工政策課 電話：0598-53-4184 URL:syok.div@city.matsusaka.mie.jp																																																																																					
12. 出典	http://matsusaka-comibus.com/img/20chiikihoukoku.pdf など																																																																																					

②青森県弘前市

事業のポイント	住民の回数券購入と自治体補助を合せて民間事業者のバス路線を延伸																																																																																																																																																	
1. 地域概況	人口	189, 043 人																																																																																																																																																
	面積	523. 60 k m ²																																																																																																																																																
	人口密度	361. 0 人/ k m ²																																																																																																																																																
2. 導入経緯・目的	導入経緯	・ 桐ノ沢地区・藍内地区は山間地であり人口減少が続いているが、両地区には元々バス路線がない交通不便地区であったため、公共施設や広域圏の中心部である弘前市に行くためには、自動車もしくは藍内地区から 5 k m 先にある相馬地区内のバス停まで歩かなければならなかった。 ・ このため行政および住民、弘南バスによる路線バス検討を行い、住民負担によるバス路線の区間延長を実現した。																																																																																																																																																
	目的	・ 交通不便地区の解消																																																																																																																																																
3. 運行形態・導入時期	事業主体	弘南バス																																																																																																																																																
	運行会社	弘南バス																																																																																																																																																
	準拠法	道路運送法 4 条																																																																																																																																																
	導入時期	H8 年 2 月～（本格運行）																																																																																																																																																
4. 事例の特徴・ポイント	・ バス路線のない山間の交通不便地域において、住民自らが回数券を購入し、自治体も補助金を出すことで、従来のバス路線の延長が実現した。 ・ 延長区間の年間収支推計を 1, 521 千円の赤字と見込み、住民の負担は、一戸あたり毎月 1 千円（回数券購入）、年間 12 千円×57 世帯＝684 千円。自治体は 1, 521 千円－684 千円＝837 千円を負担することで運行を開始した。																																																																																																																																																	
5. システムの概要	運行形態	定時定路線																																																																																																																																																
	路線数	1 路線																																																																																																																																																
	運行回数	3 往復・6 便																																																																																																																																																
	車両	29～40 人乗り（運行時間帯により変更） ※弘南バス所有																																																																																																																																																
	料金	対キロ区間制																																																																																																																																																
		（弘前から藍内までの場合、所要時間 1 時間で 760 円）																																																																																																																																																
■ 主な停留所と世帯数・人口（H19 年時点）																																																																																																																																																		
弘前市中心部 （バスターミナル・駅前） 約 13km 相馬 57 世帯 201 人 1. 3km 桐ノ沢 28 世帯 130 人 4. 0km 藍内 29 世帯 101 人 弘前～ロマンシア（水木在家）・相馬・藍内線 35 バスターミナル－弘前駅前－中土手町②－大学病院前－市役所前－寛仙町 茂森新町－恵戸－湯口－五所局前－相馬中学校前－藤沢－相馬－立石－富田－藍内 ／桜井－ロマンシア <table><tr><th>バスターミナル発</th><th>下土手町②発</th><th>桜井発</th><th>ロマンシア前着</th><th>相馬着</th><th>藍内着</th><th>藍内発</th><th>相馬発</th><th>ロマンシア前発</th><th>桜井発</th><th>弘前駅前着(中央口)</th></tr><tr><td>日祝運休</td><td>6:05</td><td>6:10</td><td>6:40</td><td>7:00</td><td></td><td>6:55</td><td>7:03</td><td>7:10</td><td>7:25</td><td>7:50</td></tr><tr><td></td><td>7:40</td><td>7:49</td><td>8:05</td><td>8:20</td><td>8:45</td><td></td><td>8:50</td><td>9:05</td><td>9:15</td><td>9:50</td></tr><tr><td></td><td>9:05</td><td>9:14</td><td>9:45</td><td>10:05</td><td></td><td></td><td>10:10</td><td>10:25</td><td>10:50</td><td>11:10</td></tr><tr><td>日祝運休</td><td>10:10</td><td>10:19</td><td></td><td>11:00</td><td></td><td></td><td>11:10</td><td>11:20</td><td>11:50</td><td>12:00</td></tr><tr><td></td><td>11:10</td><td>11:19</td><td></td><td>12:00</td><td></td><td></td><td>12:10</td><td>12:20</td><td>12:50</td><td>13:10</td></tr><tr><td></td><td>12:30</td><td>12:39</td><td></td><td>13:20</td><td></td><td></td><td>13:30</td><td>13:40</td><td>14:10</td><td>14:15</td></tr><tr><td></td><td>13:45</td><td>13:54</td><td></td><td>14:25</td><td>14:50</td><td></td><td>15:00</td><td>15:10</td><td>15:40</td><td>15:55</td></tr><tr><td></td><td>15:20</td><td>15:29</td><td></td><td>16:10</td><td></td><td></td><td>16:20</td><td>16:30</td><td>17:00</td><td>17:10</td></tr><tr><td></td><td>16:05</td><td>16:14</td><td>16:45</td><td>17:05</td><td></td><td></td><td>17:10</td><td>17:20</td><td>17:50</td><td>18:10</td></tr><tr><td></td><td>16:40</td><td>16:49</td><td></td><td>17:35</td><td></td><td></td><td>17:40</td><td>17:50</td><td>18:20</td><td>18:30</td></tr><tr><td>日祝運休</td><td>17:50</td><td>17:59</td><td></td><td>18:45</td><td></td><td></td><td>18:50</td><td>19:00</td><td>19:30</td><td></td></tr><tr><td></td><td>18:40</td><td>18:49</td><td></td><td>19:20</td><td>19:40</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr></table> 図. 藍内線時刻表（○は延長された部分） 出典：弘南バス				バスターミナル発	下土手町②発	桜井発	ロマンシア前着	相馬着	藍内着	藍内発	相馬発	ロマンシア前発	桜井発	弘前駅前着(中央口)	日祝運休	6:05	6:10	6:40	7:00		6:55	7:03	7:10	7:25	7:50		7:40	7:49	8:05	8:20	8:45		8:50	9:05	9:15	9:50		9:05	9:14	9:45	10:05			10:10	10:25	10:50	11:10	日祝運休	10:10	10:19		11:00			11:10	11:20	11:50	12:00		11:10	11:19		12:00			12:10	12:20	12:50	13:10		12:30	12:39		13:20			13:30	13:40	14:10	14:15		13:45	13:54		14:25	14:50		15:00	15:10	15:40	15:55		15:20	15:29		16:10			16:20	16:30	17:00	17:10		16:05	16:14	16:45	17:05			17:10	17:20	17:50	18:10		16:40	16:49		17:35			17:40	17:50	18:20	18:30	日祝運休	17:50	17:59		18:45			18:50	19:00	19:30			18:40	18:49		19:20	19:40					
バスターミナル発	下土手町②発	桜井発	ロマンシア前着	相馬着	藍内着	藍内発	相馬発	ロマンシア前発	桜井発	弘前駅前着(中央口)																																																																																																																																								
日祝運休	6:05	6:10	6:40	7:00		6:55	7:03	7:10	7:25	7:50																																																																																																																																								
	7:40	7:49	8:05	8:20	8:45		8:50	9:05	9:15	9:50																																																																																																																																								
	9:05	9:14	9:45	10:05			10:10	10:25	10:50	11:10																																																																																																																																								
日祝運休	10:10	10:19		11:00			11:10	11:20	11:50	12:00																																																																																																																																								
	11:10	11:19		12:00			12:10	12:20	12:50	13:10																																																																																																																																								
	12:30	12:39		13:20			13:30	13:40	14:10	14:15																																																																																																																																								
	13:45	13:54		14:25	14:50		15:00	15:10	15:40	15:55																																																																																																																																								
	15:20	15:29		16:10			16:20	16:30	17:00	17:10																																																																																																																																								
	16:05	16:14	16:45	17:05			17:10	17:20	17:50	18:10																																																																																																																																								
	16:40	16:49		17:35			17:40	17:50	18:20	18:30																																																																																																																																								
日祝運休	17:50	17:59		18:45			18:50	19:00	19:30																																																																																																																																									
	18:40	18:49		19:20	19:40																																																																																																																																													

6. 取り組みによる効果	・ 高校生の通学、高齢者の通院・買い物に利用され、特に雨、雪の日の利用に役立っており、1日平均11人の利用となっている。 ・ 住民自らが運行経費を負担したことで公共交通の意識向上に繋がった	
7. 利用者数の推移	● 藍内線全体での利用者数（弘前バスターミナル～藍内） - H21 年度：41,471 人 - H22 年度：37,966 人 - H23 年度：31,828 人 ・ 1日平均11人	
8. 経費構造	初期投資	初期投資なし
	運行経費	11,511,340 円（H23 年度・藍内線全体）
	運賃収入等	11,082,988 円（H23 年度・藍内線全体）
	財政負担	428,352 円（H23 年度・藍内線全体）
9. 行政支援の有無、運行補助金	行政支援	・ 平成13年から平成22年度までは、バス運行対策費補助制度の改正により国庫補助対象路線に認定されたことから、国及び県の補助により維持しており、弘前市の負担は生じていない。 ・ 平成23年度については、赤字路線に転落したため、下記補助金を支出している。
	運行補助額	428,352 円（H23 年度・藍内線全体）
10. 課題など	・ 導入時において、住民負担を伴う地域公共交通活性化策を実施するにあたり、十分な合意形成を行える場を提供することが必要であり、特に、全世帯が回数券を購入することについて、マイカー利用世帯からの合意を得ることに苦労した。	
11. 連絡先	弘前市 都市整備部 都市計画課 電話：0172-35-1124 URL： http://www.city.hirosaki.aomori.jp	
12. 出典	http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/pdf/005_hirosaki.pdf	

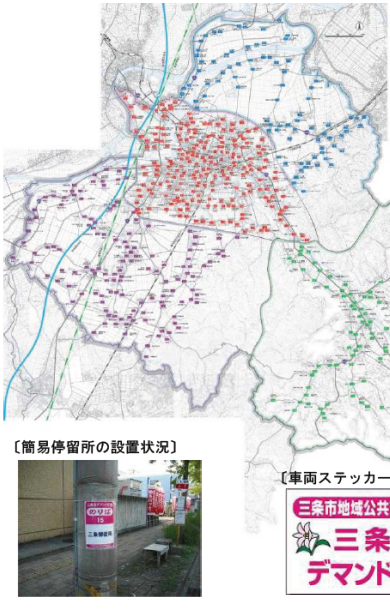
(3) デマンド型交通システムに関する先進的な取り組み事例

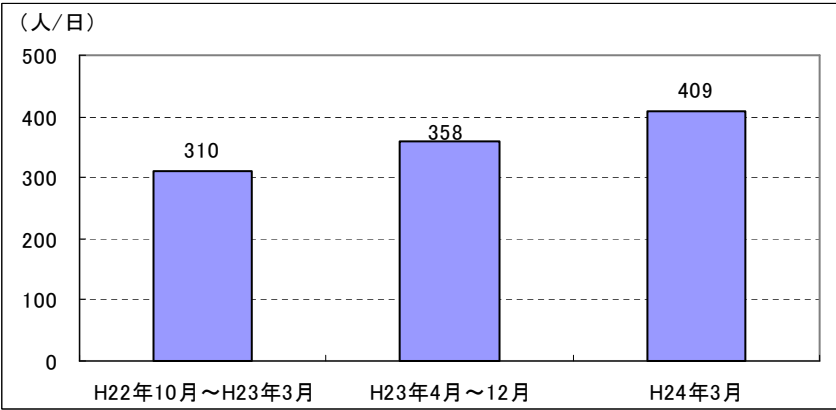
		運用の工夫による経費削減や財政支援の有効活用		予約システム		
		三条市（新潟県）	胎内市（新潟県）	阿見町（茨城県）	酒々井町（千葉県）	前橋市（群馬県）
事業のポイント		・運行経費を抑えるため、乗り合い利用時の料金割引制度を導入。	・路線バスの運行補助の代替として、デマンドタクシーを導入するとともに、IT活用型システムとしてNTTデマンドシステムを採用。	・路線バスの廃止等に伴い、デマンドタクシーを導入するとともに、IT活用型システムとして東大オンデマンド交通システムを採用。	・多様な情報端末を利用した乗車予約や利用者サービスの提供。 ・住民ニーズに対応し、町域を超えた運行エリアの設定。	・NTTデマンドシステムや東大オンデマンド交通システム以外のIT活用型システムの採用。
運行形態・導入時期	事業主体	三条市地域公共交通会議	胎内市公共交通協議会	阿見町地域公共交通活性化協議会	酒々井町社会福祉協議会	前橋市
	運行会社	市内タクシー事業者5社	胎内市ハイヤー・タクシー協会	日本貿易運輸㈱、(有)新町タクシー	ちばグリーンバス、潤間乗用自動車、佐倉交通	赤城タクシー
	準拠法	道路運送法第4条	道路運送法第4条	道路運送法第4条	道路運送法第4条	道路運送法第4条
	導入時期	本格運行:平成23年6月～ (社会実験:平成22年10月～)	H21年4月～	H23年2月～(実証運行)	H16年3月～	H18年7月～(H18年は試行運行)
システムの概要	運行形態	停留所型フルデマンド方式 ※ 事前の利用者登録は不要 【システム】 東大オンデマンド交通システム	デマンド(ドア・ツー・ドア) ※ デマンド予約は事前登録が必要 【システム】 NTT東日本デマンドシステム	デマンド(ドア・ツー・ドア) ※ 事前の利用者登録が必要 【システム】 東大オンデマンド交通システム	循環・デマンド複合型(ドア・ツー・ドア) ※ デマンド予約は事前登録が必要 【システム】 NTT東日本デマンドシステム	停留所型デマンド ※ 事前の利用者登録は不要 【システム】 エイブイプランニングセンター社
	路線数	市内全域(4エリア)	3エリア(路線ではなく区域運行)	町内全域	町内全域(さくら斎場)及び成田赤十字病院と印旛日医大北総病院	3エリア(路線ではなく定められたバス停留所間を運行)
	運行回数	平日 8:00～18:00 (下田エリア:7:00～18:00)	7:00～18:00(平日) 8:00～16:45(土曜日)	9本/日(土日祝日・年末年始は運休) 8:00～17:00	・平日(土日祝日・年末年始は運休) 8:00～17:00	・年中無休で8:30～19:00で運行
	車両	タクシー車両 (小型・中型・ジャンボタクシー)	ワゴン車両(9人乗り)6台	ワゴン車両(2台)	ジャンボタクシー(10人乗り)2台 小型バス(15人乗り)2台	ワゴン車両(10人乗り)4台
	料金	・1人乗車の場合:距離に応じ、300～3,000円 ・複数乗車の場合:移動するエリアに応じ、1人300円または600円	1回の乗車につき、大人300円、小中学生150円、未就学児無料 (胎内市全域・坂町病院(村上市)・JR坂町駅(村上市)・佐野医院(村上市)・JR金塚駅(新発田市)・上荒沢停留所(新発田市))	大人400円、小児:200円 (障害や介護・介助を要する方は半額)	・町内(さくら斎場:佐倉市)の移動300円 ・町外への移動500円	200円
事例の特徴・ポイント		・スマートウェルネス三条(市民の誰もが生涯にわたり「明るく、楽しく、元気よく」健康で幸せに暮らし続けるために、自然と「歩く」生活を基本にした街づくりの推進)との連携 →具体的には、自宅～停留所及び停留所～目的地間を歩いてもらう交通体系とした。 ・市内610箇所の停留所を設置し、タクシーの空き車両を活用して運行。 ・複数乗車の利用により、利用者がお得になる料金体系 ・タクシー事業者との住み分け	・赤字補填している路線バス7路線を4路線に再編し、代替としてデマンドタクシーを導入するとともに、日曜・祝日・年末年始のみ運行する市内観光周遊バスを運行するなど、経費の節減を図った。 ・高齢者をはじめとした利用者の懇談会や関係者などによる運行委員会の開催	・町内全域が運行区域 ・予約受付から配車・運行管理まで完全自動で運用する専用システムを導入	・路線バスの廃止に伴うデマンドタクシーの導入 ・スクールバス機能を併せ持つ複合型デマンド交通システム ・デマンド型乗合タクシーの予約は、電話の他、パソコン、I-mode、L-modeによる予約も可能なシステムを採用している。また、現在の車両の運行状況をパソコン、I-modeからも確認出来る他、車両が遅れる場合等に利用者に音声メッセージを流す機能も採用している。	・専属のオペレーターが電話で予約を受け付け、予約情報を登録することで、システムが空き車両の検索、運行ルート の計算を行い、運行計画を作成する方式。 ・事前の利用者登録を行っておらず、利用者は予約時に乗降バス停と利用者人数を伝えるだけで済む。 ・配車指示は、システムに登録された運行計画情報(配車情報)を携帯電話の通信機能を利用してシステムから車載器へ送信する。 ・オペレータは車載器のGPSと通信機能により、車両位置をシステム画面上でリアルタイムに把握することができる。

		運用の工夫による経費削減や財政支援の有効活用		予約システム		
		三条市（新潟県）	胎内市（新潟県）	阿見町（茨城県）	酒々井町（千葉県）	前橋市（群馬県）
取り組みによる効果		・鉄道、バスを補完する新たな移動手段の確保 ・高齢者を中心とした利便性の向上	・高齢者の利便性向上 ・行政の財政負担削減 ・タクシー事業者の収入維持・雇用の確立 ・商店街の活性化	・高齢者の外出機会の創出 ・居住密度の高い地区を中心とした近距離移動手段の提供	・利用者の８割が60歳以上であり、高齢者の外出機会の創出に寄与。 ・町外の医療機関まで運行することで、利用者ニーズに的確に対応	・利用者のうち３割は、デマンドバスの運行により外出機会が増加
利用者数の推移		H22年10月 ～H23年3月:310.0人/日 H23年4月～12月:358.3人/日 H24年3月:408.5人/日	H21年度:27,894人/年 H22年度:44,103人/年 H23年度:48,780人/年	10,656人/年 (H23.2.1～H24.4.30までの1年間の乗車人数)	・導入当初のH16年は12,531人/年であったが、H18年度は15,430人/年の23%増と高い伸びを示している。	H18年度:19,148人/年(73.6人/日) H19年度:40,185人/年(109.8人/日)
経費構造	初期投資	初期投資なし	33,238,359円(システム導入17,587,500円 その他設置工事等15,650,859円)	・デマンドシステム費3,360千円 ・車両購入費(2台)6,209千円	・デマンドシステム費19,890千円	・デマンドシステム費6,857千円
	運行経費	79,820千円 (H23.4～H23.12)までの9ヶ月分	運行委託料(車両借上代) 38,368,076円【H22年度】 運営経費(オペレーター予約業務) 9,262,573円【H22年度】 計47,630,649円【H22年度】	16,373千円(H23実績) 【内訳】 ・運行委託料:10,105千円 ・予約センター委託料:2,862千円 ・その他経費:3,406千円	26,673千円(H18) 【内訳】 ・タクシー借上料:21,626千円 ・オペレーター人件費:2,587千円 ・その他経費:2,460千円	38,802千円 【内訳】 ・運行費:34,602千円 ・システム費:4,200千円
	運賃収入等	30,820千円 (H23.4～H23.12)までの9ヶ月分	13,758,969円【H22年度】	2,882千円(H23実績)	7,301千円/年(H18) うち運賃収入は5,404,600円	6,201千円/年(H19)
	財政負担	49,000千円 (H23.4～H23.12)までの9ヶ月分		13,598千円(H23実績)	19,372千円/年(H18)	28,041千円/年(H19)
行政支援の有無、運行補助金	行政支援	運行負担金として、運行収入と運行経費の差額を負担	【H18】48,046千円(路線バス赤字補填のみ) 【H19】51,382千円(〃) 【H20】82,684千円(路線バス+デマンドタクシー) 【H21】69,255千円(〃) 【H22】67,614千円(〃) 【H23】50,668千円(〃)	・町負担金:5,398千円 ・国庫補助金:8,200千円 ・その他の支援 協議会事務局運営、運行車両提供、国庫補助の取付け	運行収入と運行経費の差を負担 【内訳】 ・ふれ愛タクシー運行委託料 11,698千円 ・スクールバス運行業務委託料 7,674千円	・運行収入と運行経費の差を負担
	運行補助額	49,000千円 (H23.4～H23.12)までの9ヶ月分	35,236千円【H22年度】*市営路線バス2路線の補助分も含む。	町負担金8,200千円、国庫補助金5,398千円(H23実績)	19,372千円/年(H18)	28,041千円/年(H19)
課題など		・「乗り合い」を敬遠する利用者が多く、これが運行経費を増大させる要因となっていることから、効率的な運行のための複数乗車の促進。 ・利用者数の増加による行政負担額の増大。	・乗継に時間がかかる(平均10分程度)、乗り場での雨除けの上屋・ベンチがなく不便、日曜日が運休など、利用者の不満の解消。 ・予約センター「のれんす処」を、利用者だけでなく、誰もが気軽に立ち寄れる交流の場として有効活用を図る。 ・商店や企業、医師会等へ協力を依頼し、国庫補助金や協議会からの負担金以外の財源確保。	・町外の駅への乗り入れ、増車、低位の乗合発生率	・導入時におけるタクシー事業者との調整が困難を極めた。 ・運行時間の延長や土日祝日の運行を望む声があるが、上記の理由などから見直しが容易でない。 ・スクールバスを兼用しているため、当該運行時間帯においては、児童の乗車を優先させるため、乗車拒否や到着時間が遅れるなど一般利用客に支障を来す場合がある。	・予約管理システムを一括購入する場合の導入費用の総額が22,930千円と工学であったため、5年間のリース契約となっている。 ・利用者登録を行っていないため、システムで運行実績の記録・管理は行っているものの、個々の利用者の利用実績は管理できない。
連絡先		三条市 市民部 環境課 電話:0256-34-5511 URL: Kankyo-anzen@city.sanjo.niigata.jp	胎内市 総合政策課 電話:0254-43-6111 URL: kikaku@city.tainai.lg.jp	阿見町 企画財政課 電話:029-888-1111 URL: http://ami.civil.ibaraki.ac.jp	酒々井町 社会福祉協議会 電話:043-496-6635 URL: http://www.town.shisui.chiba.jp	前橋市 政策部 交通政策課 電話:027-898-6263 URL: http://www.city.maebashi.gunma.jp

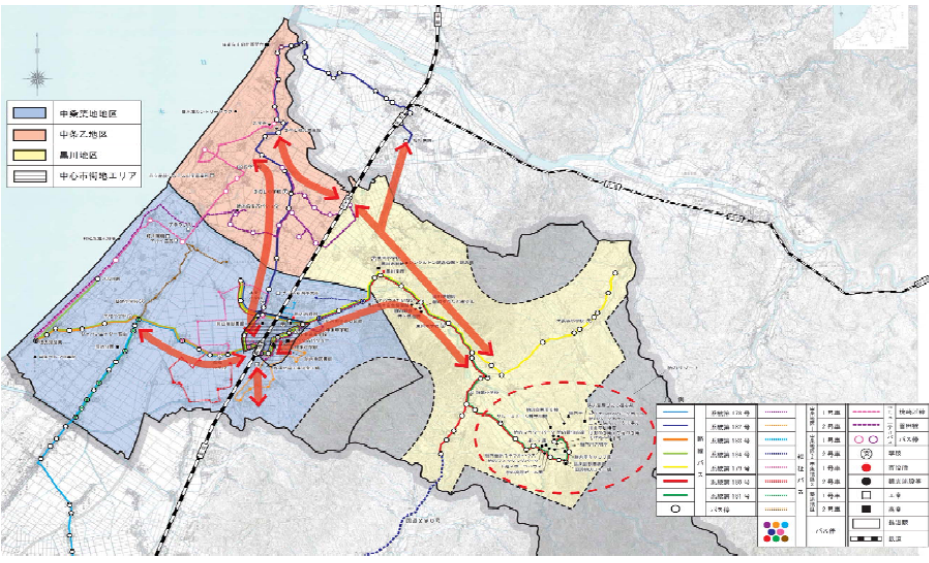
1) 運用の工夫による経費削減や財政支援の有効活用

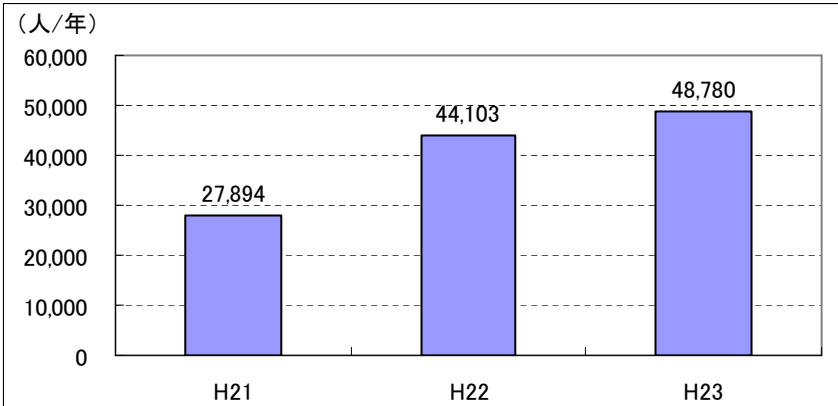
①新潟県三条市

事業のポイント	運行経費を抑えるため、乗り合い利用時の料金割引制度を導入。		
1. 地域概況	人口	104,749 人	
	面積	432.01 k m ²	
	人口密度	242.7 人/k m ²	
2. 導入経緯・目的	導入経緯	・「路線バスの運行補助金（年間 60,000 千円以上）を有効活用する」という市長の考えの下、路線バスよりも利便性の高い乗り合いタクシーを導入した。	
	目的	・自治体の補助金の有効活用による市民の移動の利便性向上	
3. 運行形態・導入時期	事業主体	三条市地域公共交通会議	
	運行会社	市内タクシー事業者 5 社	
	準拠法	道路運送法第 4 条	
	導入時期	本格運行：平成 23 年 6 月～（社会実験：平成 22 年 10 月～）	
4. 事例の特徴・ポイント	・スマートウエルネス三条（市民の誰もが生涯にわたり「明るく、楽しく、元気よく」健康で幸せに暮らし続けるために、自然と「歩く」生活を基本にした街づくりの推進）との連携 →具体的には、自宅～停留所及び停留所～目的地間を歩いてもらう交通体系とした。 ・市内 610 箇所の停留所を設置し、タクシーの空き車両を活用して運行。 ・複数乗車の利用により、利用者がお得になる料金体系		
5. システムの概要	運行形態	停留所型フルデマンド方式（事前の利用者登録は不要） 【システム】東大オンデマンド交通システム	
	路線数	市内全域（4 エリア）	
	運行回数	平日 8：00～18：00（下田エリア：7：00～18：00）	
	車両	タクシー車両（小型・中型・ジャンボタクシー）	
	料金	・1 人乗車の場合：距離に応じ、300～3,000 円	
		・複数乗車の場合：移動するエリアに応じ、1 人 300 円または 600 円	
 ●運行方式 ・停留所設置型フルデマンド形式（市街地デマンド交通と同じ） ・停留所は、概ね半径300m以内の区域をカバー出来るよう設定 ⇒ 598箇所設置 ・登録不要（誰でも利用可能） ●運行日時 平日毎日 午前8時～午後6時（下田地区は午前7時～午後6時） ●運行委託先 市内タクシー事業者5社 ●利用料金および1運行当たりの行政負担額 次ページのとおり 〔簡易停留所の設置状況〕  〔車両ステッカー〕  〔三条総合病院における利用状況〕 			

6. 取り組みによる効果	・ 鉄道、バスを補完する新たな移動手段の確保 ・ 高齢者を中心とした利便性の向上																																								
7. 利用者数の推移	H22 年 10 月～H23 年 3 月：310.0 人/日 H23 年 4 月～12 月：358.3 人/日 H24 年 3 月：408.5 人/日 																																								
8. 経費構造	初期投資	初期投資なし																																							
	運行経費	79,820 千円（H23.4～H23.12）までの 9 ヶ月分																																							
	運賃収入等	30,820 千円（H23.4～H23.12）までの 9 ヶ月分																																							
	財政負担	49,000 千円（H23.4～H23.12）までの 9 ヶ月分																																							
9. 行政支援の有無、運行補助金	行政支援	運行負担金として、運行収入と運行経費の差額を負担																																							
	運行補助額	49,000 千円（H23.4～H23.12）までの 9 ヶ月分																																							
10. 課題など	・ 「乗り合い」を敬遠する利用者が多く、これが運行経費を増大させる要因となっていることから、効率的な運行のための複数乗車推進策・利用者数の増加による行政負担額の増大 【参考】利用料金体系 <table><tr><th>乗車人数</th><th>適用範囲</th><th>料金 (1人あたり)</th></tr><tr><td rowspan="9">1人乗車</td><td>～ 2km未満</td><td>300円</td></tr><tr><td>2km以上 ～ 3km未満</td><td>400円</td></tr><tr><td>3km以上 ～ 5km未満</td><td>500円</td></tr><tr><td>5km以上 ～ 7km未満</td><td>700円</td></tr><tr><td>7km以上 ～ 10km未満</td><td>800円</td></tr><tr><td>10km以上 ～ 15km未満</td><td>1,000円</td></tr><tr><td>15km以上 ～ 20km未満</td><td>1,500円</td></tr><tr><td>20km以上 ～ 30km未満</td><td>2,500円</td></tr><tr><td>30km以上 ～</td><td>3,000円</td></tr></table> ※小学生以下は半額 <table><tr><th>乗車人数</th><th>区分</th><th>適用範囲</th><th>料金 (1人あたり)</th></tr><tr><td rowspan="6">乗り合い乗車 (複数乗車)</td><td rowspan="3">料金 A</td><td>同じエリア内での移動</td><td rowspan="3">300円</td></tr><tr><td>市街地エリア⇄北エリア</td></tr><tr><td>市街地エリア⇄南エリア</td></tr><tr><td rowspan="4">料金 B</td><td>下田エリア⇄市街地エリア</td><td rowspan="4">600円</td></tr><tr><td>下田エリア⇄北エリア</td></tr><tr><td>下田エリア⇄南エリア</td></tr><tr><td>北エリア⇄南エリア</td></tr></table> ※小学生以下は半額			乗車人数	適用範囲	料金 (1人あたり)	1人乗車	～ 2km未満	300円	2km以上 ～ 3km未満	400円	3km以上 ～ 5km未満	500円	5km以上 ～ 7km未満	700円	7km以上 ～ 10km未満	800円	10km以上 ～ 15km未満	1,000円	15km以上 ～ 20km未満	1,500円	20km以上 ～ 30km未満	2,500円	30km以上 ～	3,000円	乗車人数	区分	適用範囲	料金 (1人あたり)	乗り合い乗車 (複数乗車)	料金 A	同じエリア内での移動	300円	市街地エリア⇄北エリア	市街地エリア⇄南エリア	料金 B	下田エリア⇄市街地エリア	600円	下田エリア⇄北エリア	下田エリア⇄南エリア	北エリア⇄南エリア
乗車人数	適用範囲	料金 (1人あたり)																																							
1人乗車	～ 2km未満	300円																																							
	2km以上 ～ 3km未満	400円																																							
	3km以上 ～ 5km未満	500円																																							
	5km以上 ～ 7km未満	700円																																							
	7km以上 ～ 10km未満	800円																																							
	10km以上 ～ 15km未満	1,000円																																							
	15km以上 ～ 20km未満	1,500円																																							
	20km以上 ～ 30km未満	2,500円																																							
	30km以上 ～	3,000円																																							
乗車人数	区分	適用範囲	料金 (1人あたり)																																						
乗り合い乗車 (複数乗車)	料金 A	同じエリア内での移動	300円																																						
		市街地エリア⇄北エリア																																							
		市街地エリア⇄南エリア																																							
	料金 B	下田エリア⇄市街地エリア	600円																																						
		下田エリア⇄北エリア																																							
		下田エリア⇄南エリア																																							
北エリア⇄南エリア																																									
11. 連絡先	三条市 市民部 環境課 電話：0256-34-5511 URL:Kankyo-anzen@city.sanjo.niigata.jp																																								
12. 出典	http://www.mlit.go.jp/common/000049059.pdf など																																								

②新潟県胎内市（のれんす号）

事業のポイント	路線バスの運行補助の代替として、デマンドタクシーを導入するとともに、I T活用型システムとしてN T Tデマンドシステムを採用。	
1. 地域概況	人口	32,813 人
	面積	265.18 k m ²
	人口密度	123.7 人/ k m ²
2. 導入経緯・目的	導入経緯	- 平成 19 年「全国都市再生モデル調査」を採択し、公共交通システムと交通拠点整備による都市再生とコンパクトシティへの誘導調査を実施。 - 平成 20 年度「胎内市地域公共交通総合連携計画」を策定し、その中で利便性の高いデマンドバス等の導入について、胎内市全域を対象とした路線バスに替わる公共交通として、デマンドバスの運行について検討した。
	目的	・高齢者等の足の確保、交通空白地帯の解消、中心市街地の活性化
3. 運行形態・導入時期	事業主体	胎内市公共交通協議会
	運行会社	胎内市ハイヤー・タクシー協会
	準拠法	道路運送法第 4 条
	導入時期	H21 年 4 月～
4. 事例の特徴・ポイント	- 赤字補填している路線バス 7 路線を 4 路線に再編し、代替としてデマンドタクシーを導入するとともに、日曜・祝日・年末年始のみ運行する市内観光周遊バスを運行するなど、経費の節減を図った。 - 高齢者をはじめとした利用者の懇談会や関係者などによる運行委員会の開催	
5. システムの概要	運行形態	デマンド（ドア・ツー・ドア） ※デマンド予約は事前登録が必要 【システム】N T T 東日本デマンドシステム
	路線数	3 エリア（路線ではなく区域運行）
	運行回数	7:00～18:00（平日） 8:00～16:45（土曜日）
	車両	ワゴン車両（9 人乗り） 6 台
	料金	1 回の乗車につき、大人 300 円、小中学生 150 円、未就学児無料 （胎内市全域・坂町病院（村上市）・J R 坂町駅（村上市）・佐野医院（村上市）・J R 金塚駅（新発田市）・上荒沢停留所（新発田市））
		

6. 取り組みによる効果	・高齢者の利便性向上および生きがいの創出 ・高齢者の外出頻度向上に伴う商店街の活性化 ・行政の財政負担削減 ・タクシー事業者の収入維持・雇用の確立									
7. 利用者数の推移	・利用者数は、運行が始まった H21 年より順調に増加している。 (人/年) <table><thead><tr><th>年度</th><th>利用者数 (人/年)</th></tr></thead><tbody><tr><td>H21</td><td>27,894</td></tr><tr><td>H22</td><td>44,103</td></tr><tr><td>H23</td><td>48,780</td></tr></tbody></table>		年度	利用者数 (人/年)	H21	27,894	H22	44,103	H23	48,780
年度	利用者数 (人/年)									
H21	27,894									
H22	44,103									
H23	48,780									
8. 経費構造	初期投資	33,238,359 円 (システム導入 17,587,500 円　その他設置工事等 15,650,859 円)								
	運行経費	運行委託料（車両借上代） 38,368,076 円【H22 年度】 運営経費（オペレーター予約業務） 7,603,573 円【H22 年度】 計 45,971,649 円【H22 年度】								
	運賃収入等	13,758,969 円【H22 年度】								
	財政負担	32,212,680 円【H22 年度】								
9. 行政支援の有無、運行補助金	行政支援	【H18】 48,046 千円(路線バス赤字補填のみ) 【H19】 51,382 千円(〃) 【H20】 82,684 千円(路線バス+デマンドタクシー) 【H21】 69,255 千円(〃) 【H22】 67,614 千円(〃) 【H23】 50,668 千円(〃)								
	運行補助額	35,236,000 円【H22 年度】＊市営路線バス 2 路線の補助分も含む。								
10. 課題など	・乗継に時間がかかる(平均 10 分程度)ことや乗り場での雨除けの上屋・ベンチがなく不便であることや、日曜日が運休であることなどに対する利用者の不満がある。 ・予約センター「のれんす処」を、利用者だけでなく、誰もが気軽に立ち寄れる交流の場として有効活用を図る。 ・商店や企業、医師会等へ協力を依頼し、国庫補助金や協議会からの負担金以外の財源確保									
11. 連絡先	胎内市 総合政策課 電話：0254-43-6111　URL:kikaku@city.tainai.lg.jp									
12. 出典	http://www.tb.mlit.go.jp/hokushin/hrt54/com_policy/hprenew/h20%20sougou/01tyousa%20tainai%20gaiyou.pdf http://www.mlit.go.jp/common/000055841.pdf									

2) 予約システム

①茨城県阿見町

事業のポイント	路線バスの廃止等に伴い、デマンドタクシーを導入するとともに、IT活用型システムとして東大オンデマンド交通システムを採用。		
1. 地域概況	人口	47,994 人	
	面積	71.39 k m ²	
	人口密度	672.3 人/ k m ²	
2. 導入経緯・目的	導入経緯	・H14年の道路運送法の改正以降、町内を運行する路線バスの廃止が相次いだため、高齢者等の移動手段の確保、町の活性化促進のために町内の公共交通体系改善を検討し、デマンド交通を運行することとなった。	
	目的	・高齢者等の移動手段の確保、町の活性化を促進	
3. 運行形態・導入時期	事業主体	阿見町地域公共交通活性化協議会	
	運行会社	日本貿易運輸(株)、(有)新町タクシー	
	準拠法	道路運送法第4条	
	導入時期	H23年2月～(実証運行)	
4. 事例の特徴・ポイント	・予約受付から配車・運行管理まで完全自動で運用する専用システムを導入		
5. システムの概要	運行形態	デマンド(ドア・ツー・ドア) ※事前の利用者登録が必要 【システム】東大オンデマンド交通システム	
	路線数	町内全域	
	運行回数	8時～17時(土・日・祝祭日、12/29～1/3は運休)	
	車両	ワゴン車2台	
	料金	大人：400円、小児(小学生)・障がい者：200円 (障害や介護・介助を要する方は半額)	

【阿見町民】

- ・事前に利用登録申請(予約時確認の簡素化)
- ・回数券購入(役場又は車内販売)
- ・事前予約(利用日、時間、行き先)
- ・配車(利用)

↑ ↓

【協議会】

- 導入準備
 - ・実態調査、計画策定
 - ・導入方針
 - ・需要予測
- 導入計画(案)
 - (料金、エリア、台数)
- 運行事業者との調整
- 地域公共交通活性化協議会の開催
- 導入・運行経費等の予算化
- 予約システム導入
- 運行事業者、予約センターとの業務委託契約締結
- 町民への周知及び利用者登録募集
 - ・広報紙、HP掲載
 - ・登録募集等
 - ・回数券、横断幕、運行に係る各要綱等の検討
- 実証運行管理運営
 - ・予約保守
 - ・運行経費
 - ・各種印刷経費
 - ・回数券販売(協議会収入とする)
 - ・事前登録受付、入力
 - ・日報整理(総括)
 - ・その他

●町長大
【予約・配車システム】
・東大オンデマンドシステム

○予約システム運営管理業務委託(委託内容)

- ・システム利用及び保守
- ・データ集計
- ・その他

○予約センター業務委託(委託内容)

- ・オペレーター賃金
- ・一般事務経費
- ・その他

○運行業務委託(協定)(委託内容)

- ・協定書に基づいた運行を行い、毎月実費分の経費を支払う
- ・車両は町所有のものを無償で貸与する(各社1台)
- ・その他

【予約センター運営体制】

- ・予約センター内にオペレーター4名配置
- ・町シルバー人材センターに予約業務を委託(午前2名、午後2名の2交代制)

●シルバー人材センター(業務内容)

- ・電話予約
- ・システム操作
- ・運行事業者への配車手配(ネット配信)
- ・オペレーターの勤務、賃金支払等の管理
- ・回数券車内販売、日報の整理(各タクシー事業所)及び協議会への報告

(準備関係)

- ・オペレーター場所確保
- ・オペレーターの募集
- ・オペレーター研修

・送迎報告
・連絡調整
・日報等報告

↑ ↓

【運行事業者】

- 町内タクシー事業者(2社)
- ・協定書に基づいた運行を行う
- ・車載器の操作
- ・回数券の車内販売
- ・協議会、予約センターへの調整報告

・配車指示
・連絡調整
・日報等收受

6. 取り組みによる効果	・ 高齢者の外出機会の創出 ・ 居住密度の高い地区を中心とした近距離移動手段の提供				
7. 利用者数の推移	10,656 人/年（H23. 2. 1～H24. 4. 30 までの 1 年間の乗車人数） ●登録者数：1,298 人（平成 24 年 4 月末現在）				
	男女別	利用者登録数		うち障害者手帳等所持者	
		人数	割合	人数	割合
	男性	425 人	32.7%	123 人	9.5%
	女性	873 人	67.3%	145 人	11.2%
	合計	1,298 人	100.0%	268 人	20.6%
	年代別	利用者登録数		うち障害者手帳等所持者	
		人数	割合	人数	割合
	00-19歳	80 人	6.2%	16 人	1.2%
	20-39歳	77 人	5.9%	15 人	1.2%
40-59歳	115 人	8.9%	27 人	2.1%	
60-79歳	656 人	50.5%	105 人	8.1%	
80-99歳	370 人	28.5%	105 人	8.1%	
合計	1,298 人	100.0%	268 人	20.6%	
8. 経費構造	初期投資	9,569 千円 【内訳】・デマンドシステム費 3,360 千円 ・車両購入費（2 台） 6,209 千円			
	運行経費	16,373 千円（H23 実績） 【内訳】・予約システム等運営管理委託料 1,785 千円 ・予約受付センター委託料 2,862 千円 ・デマンドタクシー運行委託料 10,105 千円 ・受託研究委託料（HP 運営管理含む） 1,094 千円 ・回数券印刷等、諸雑費 527 千円			
	運賃収入等	2,882 千円（H23 実績）			
	財政負担	13,598 千円 【内訳】・町負担金 8,200 千円 ・国庫補助金 5,398 千円			
9. 行政支援の有無、運行補助金	行政支援	協議会事務局運営、運行車両提供、負担金、国庫補助申請手続き等			
	運行補助額	町負担金 8,200 千円、国庫補助金 5,398 千円（H23 実績）			
10. 課題など	・ 町外の駅への乗り入れ、増車、低位の乗合発生率				
11. 連絡先	阿見町 企画財政課 電話：029-888-1111 URL:http://ami.civil.ibaraki.ac.jp				
12. 出典	※阿見町デマンドバス 見学会資料など				

②千葉県酒々井町（しすいふれ愛タクシー）

事業のポイント	・多様な情報端末を利用した乗車予約や利用者サービスの提供。 ・住民ニーズに対応し、町域を超えた運行エリアの設定。		
1. 地域概況	人口	21,385 人	
	面積	19.02 k m ²	
	人口密度	1,124.3 人/k m ²	
2. 導入経緯・目的	導入経緯	・少子高齢化の中、路線バスの一部撤退に伴い、新たな公共交通システムの導入を町内検討委員会で調査・検討し、小学生の送迎用のスクールバス機能を併せ持つ「循環・デマンド複合型新総合交通システム」の導入に至った。	
	目的	・交通弱者の移動の利便性確保、公共交通空白地帯の解消など	
3. 運行形態・導入時期	事業主体	酒々井町社会福祉協議会	
	運行会社	ちばグリーンバス、潤間乗用自動車、佐倉交通	
	準拠法	道路運送法第4条	
	導入時期	H16年3月	
4. 事例の特徴・ポイント	・路線バスの廃止に伴うデマンドタクシーの導入。 ・運行エリアが限定ではあるが、隣接する自治体に及んでいる。 ●日本医科大学 千葉北総病院（印西市）、●成田赤十字病院（成田市） ●さくら斎場（佐倉市）※近隣自治体との公営施設（※H20年度から運行） ・国土交通省のモデル事業「公共交通不便地域における情報通信技術を活用したデマンド型タクシー事業」を活用。 ・予約システムでは、酒々井町は、他の地域と比較し高齢化率が低い特徴をもっているため、デマンド型乗合タクシーの予約は、電話の他、パソコン、I-mode、L-mode による予約も可能なシステムを採用している。また、現在の車両の運行状況をパソコン、I-mode から確認出来る他、車両が遅れる場合等に利用者に音声メッセージを流す機能も採用している。		
5. システムの概要	運行形態	デマンド（ドア・ツー・ドア）※デマンド予約は事前登録が必要 【システム】NTT東日本デマンドシステム	
	路線数	町内全域及びさくら斎場、成田赤十字病院、印旛日医大北総病院行き	
	運行回数	・平日8～17時（土日祝日・年末年始は運休） 但し、下記時間帯はスクールバスとして児童の利用を優先。	
		月・木曜日	15：00 ～ 15：30
		火・水・金曜日	15：00 ～ 15：30 15：45 ～ 16：15
	車両	ジャンボタクシー10人乗2台、小型バス15人乗2台の計4台 （※H18年度時点は10人乗り2台で運行）	
料金	町内（さくら斎場を含む）の移動300円 町外への移動500円		
	行き先	各地域エリア～成田赤病院と 印旛日医大北総病院	各地域エリア～各地域エリア
	時間	8:00 から 17:00 まで 概ね1時間に1便ずつ運行	8:00 から 17:00 まで 概ね30分間隔で運行

6. 取り組みによる効果	・利用者の8割が60歳以上であり、高齢者の外出機会の創出に寄与している。 ・町外の医療機関まで運行することで、利用者ニーズに的確に対応。																																																
7. 利用者数の推移	・導入当初のH16年は12,531人/年であったが、H18年度は15,430人/年の23%増と高い伸びを示している。																																																
8. 経費構造	初期投資	・デマンドシステム費 20,500 千円																																															
		<table><tr><th>項 目</th><th>費用（円）</th></tr><tr><td>1 基本設計</td><td>1,535,000</td></tr><tr><td>2 システム開発設計費</td><td>1,300,000</td></tr><tr><td>3 実験環境構築 データ投入費 研修費（運転手・オペレータ）</td><td>1,700,000</td></tr><tr><td>4 センター装置設置 WWWサーバ1台、パソコン2台、パソコン周辺機器一式 FAX電話1台、プリンタ1台、通信機器一式 他</td><td>3,215,000</td></tr><tr><td>5 センター装置（予備機） 周辺機器（CTIボード、MOドライブ 他）</td><td>534,000</td></tr><tr><td>6 車載装置 カーナビ4台、携帯電話4台</td><td>1,176,000</td></tr><tr><td>7 車載装置（予備機） カーナビ1台</td><td>260,000</td></tr><tr><td>8 センター装置および車載装置設置費</td><td>700,000</td></tr><tr><td>9 ソフトウェア 編集・DBソフト(3)、WWWサーバソフト 地図ソフト(10ライセンス)、ウイルス対策ソフト</td><td>980,000</td></tr><tr><td>10 デマンドシステムソフトウェア 必須パッケージ、地図データ作成費 デマンド&ロケーションシステム 到着確認通知システム</td><td>9,100,000</td></tr><tr><td>合 計</td><td>20,500,000</td></tr></table>				項 目	費用（円）	1 基本設計	1,535,000	2 システム開発設計費	1,300,000	3 実験環境構築 データ投入費 研修費（運転手・オペレータ）	1,700,000	4 センター装置設置 WWWサーバ1台、パソコン2台、パソコン周辺機器一式 FAX電話1台、プリンタ1台、通信機器一式 他	3,215,000	5 センター装置（予備機） 周辺機器（CTIボード、MOドライブ 他）	534,000	6 車載装置 カーナビ4台、携帯電話4台	1,176,000	7 車載装置（予備機） カーナビ1台	260,000	8 センター装置および車載装置設置費	700,000	9 ソフトウェア 編集・DBソフト(3)、WWWサーバソフト 地図ソフト(10ライセンス)、ウイルス対策ソフト	980,000	10 デマンドシステムソフトウェア 必須パッケージ、地図データ作成費 デマンド&ロケーションシステム 到着確認通知システム	9,100,000	合 計	20,500,000																				
	項 目	費用（円）																																															
	1 基本設計	1,535,000																																															
	2 システム開発設計費	1,300,000																																															
	3 実験環境構築 データ投入費 研修費（運転手・オペレータ）	1,700,000																																															
	4 センター装置設置 WWWサーバ1台、パソコン2台、パソコン周辺機器一式 FAX電話1台、プリンタ1台、通信機器一式 他	3,215,000																																															
	5 センター装置（予備機） 周辺機器（CTIボード、MOドライブ 他）	534,000																																															
	6 車載装置 カーナビ4台、携帯電話4台	1,176,000																																															
	7 車載装置（予備機） カーナビ1台	260,000																																															
	8 センター装置および車載装置設置費	700,000																																															
	9 ソフトウェア 編集・DBソフト(3)、WWWサーバソフト 地図ソフト(10ライセンス)、ウイルス対策ソフト	980,000																																															
10 デマンドシステムソフトウェア 必須パッケージ、地図データ作成費 デマンド&ロケーションシステム 到着確認通知システム	9,100,000																																																
合 計	20,500,000																																																
運行経費	26,673 千円/年（H18）																																																
運賃収入等	7,301 千円/年（H18）																																																
財政負担	19,372 千円/年（H18）																																																
	<table><tr><th colspan="5">表 2－1 4 システム運用費及び運行経費の内訳</th></tr><tr><th colspan="5">(単位:千円)</th></tr><tr><th>項 目</th><th>平成 16 年度</th><th>平成 17 年度</th><th>平成 18 年度</th><th>平成 19 年度</th></tr><tr><td>タクシー借上げ料</td><td>20,449</td><td>21,610</td><td>21,626</td><td>21,632</td></tr><tr><td>オペレータ人件費</td><td>2,567</td><td>2,569</td><td>2,587</td><td>2,758</td></tr><tr><td>通信費</td><td>909</td><td>908</td><td>930</td><td>903</td></tr><tr><td>システム保守料</td><td>1,050</td><td>1,050</td><td>1,050</td><td>1,050</td></tr><tr><td>その他</td><td>225</td><td>476</td><td>480</td><td>645</td></tr><tr><td>合 計</td><td>25,200</td><td>26,613</td><td>26,673</td><td>26,988</td></tr></table>				表 2－1 4 システム運用費及び運行経費の内訳					(単位:千円)					項 目	平成 16 年度	平成 17 年度	平成 18 年度	平成 19 年度	タクシー借上げ料	20,449	21,610	21,626	21,632	オペレータ人件費	2,567	2,569	2,587	2,758	通信費	909	908	930	903	システム保守料	1,050	1,050	1,050	1,050	その他	225	476	480	645	合 計	25,200	26,613	26,673	26,988
表 2－1 4 システム運用費及び運行経費の内訳																																																	
(単位:千円)																																																	
項 目	平成 16 年度	平成 17 年度	平成 18 年度	平成 19 年度																																													
タクシー借上げ料	20,449	21,610	21,626	21,632																																													
オペレータ人件費	2,567	2,569	2,587	2,758																																													
通信費	909	908	930	903																																													
システム保守料	1,050	1,050	1,050	1,050																																													
その他	225	476	480	645																																													
合 計	25,200	26,613	26,673	26,988																																													
9. 行政支援の有無、運行補助金	行政支援	・ ふれ愛タクシー運行委託料 : 11,698 千円 ・ スクールバス運行業務委託料: 7,674 千円																																															
	運行補助額	19,372 千円/年（H18）																																															
10. 課題など	・ 導入時におけるタクシー事業者との調整が困難を極めた。現在、運行時間の延長や土日祝日の運行を望む声があるが、見直しが容易に行うことが困難。 ・ スクールバスを兼用しているため、当該時間帯の一般利用に支障を来す場合がある。																																																
11. 連絡先	酒々井町 社会福祉協議会 電話：043-496-6635URL:http://www.town.shisui.chiba.jp																																																
12. 出典	http://www.tb.mlit.go.jp/tohoku/kk/demand/demand2_09.pdf http://www.mlit.go.jp/common/000049061.pdf																																																

③群馬県前橋市

事業のポイント	N T T デマンドシステムや東大オンデマンド交通システム以外の I T 活用型システムの採用。	
1. 地域概況	人口	318,584 人
	面積	405.3 k m ²
	人口密度	786.0 人/k m ²
2. 導入経緯・目的	導入経緯	・市内の交通空白地区の解消のため、H18 年デマンド交通システムの導入推進委員会を設立し、同委員会は計 5 回開催され、導入に至った。
	目的	高齢者の移動手段の確保、公共交通空白地帯の解消、商店街の活性化
3. 運行形態・導入時期	事業主体	前橋市
	運行会社	赤城タクシー
	準拠法	道路運送法第 4 条
	導入時期	H18 年 7 月～（H18 年は試行運行）
4. 事例の特徴・ポイント	・デマンド交通システムの導入に際して国・県等からの補助はなく、市単独で導入・運営を行っている。	
5. システムの概要	運行形態	停留所型デマンド ※事前の利用者登録は不要 （バス間隔は 400m 以上とし計 206 箇所のバス停を設置（H20 時点） 【システム】エイブイプランニングセンター社
	路線数	3 エリア（路線ではなく定められたバス停留所間を運行）
	運行回数	・年中無休で 8：30～19：00 で運行
	車両	ワゴン車両（10 人乗り）4 台
	料金	200 円
	【システムの種類：配車情報通信・運行計画自動作成方式】 ・専属のオペレーターが電話で予約を受け付け、予約情報を登録することで、システムが空き車両の検索、運行ルート計算を行い、運行計画を作成する方式。 ・事前の利用者登録を行っておらず、利用者は予約時に乗降バス停と利用者人数を伝えるだけで済む。・配車指示は、システムに登録された運行計画情報（配車情報）を携帯電話の通信機能を利用してシステムから車載器へ送信する。 ・オペレーターは車載器の GPS と通信機能により、車両位置をシステム画面上でリアルタイムに把握することができる。	

6. 取り組みによる効果	・利用者のうち3割は、デマンドバスの運行により外出機会が増加																				
7. 利用者数の推移	＜単位：人・日・千円＞ <table><tr><th>年度</th><th>利用者数</th><th>運行日数</th><th>1日平均乗車数</th><th>乗車収入</th><th>行政負担※2</th></tr><tr><td>18年度※1</td><td>19,148</td><td>260</td><td>73.6</td><td>2,541</td><td>18,698</td></tr><tr><td>19年度</td><td>40,185</td><td>366</td><td>109.8</td><td>6,201</td><td>28,041</td></tr></table> ※1 平成18年7月15日～12月31日は実証実験期間、本格運行は平成19年1月1日より ※2 実証実験期間中の行政負担には、バス停設置等の初期費用を含む		年度	利用者数	運行日数	1日平均乗車数	乗車収入	行政負担※2	18年度※1	19,148	260	73.6	2,541	18,698	19年度	40,185	366	109.8	6,201	28,041	
年度	利用者数	運行日数	1日平均乗車数	乗車収入	行政負担※2																
18年度※1	19,148	260	73.6	2,541	18,698																
19年度	40,185	366	109.8	6,201	28,041																
8. 経費構造	初期投資	・予約管理システムを5年間のリース契約で導入しているため、デマンド交通システム導入年次(平成18年7月15日～12月31日)のシステム費用は、初期投資費用(事前調査・データ作成・システム管理等)＋レンタル費・工事費で約686万円であり、内訳は以下のとおり。 ・なお、同様のシステムを一括購入した場合のシステム導入費用は、システム構築費用(約2,293万円)＋初期投資費(約212万円)で約2,500万円である。 <table><tr><th>項目</th><th>費用(円)</th></tr><tr><td>初期投資(事前調査、データ作成、システム管理等)</td><td>2,116,799</td></tr><tr><td>レンタル費、工事費</td><td>4,739,701</td></tr><tr><td>合計</td><td>6,856,500</td></tr></table> ※出典：前橋市資料	項目	費用(円)	初期投資(事前調査、データ作成、システム管理等)	2,116,799	レンタル費、工事費	4,739,701	合計	6,856,500											
	項目	費用(円)																			
	初期投資(事前調査、データ作成、システム管理等)	2,116,799																			
レンタル費、工事費	4,739,701																				
合計	6,856,500																				
運行経費	・システム運用費用として、システムリース費(システム保守費、通信費含む)は年間420万円である。 ・デマンド運行経費は、タクシー運行費用、オペレータ人件費、その他(施設使用料、一般管理費等)で年間約3,460万円である。 (単位：円) <table><tr><th colspan="2">項目</th><th>平成19年度</th></tr><tr><td rowspan="4">運行費用</td><td>タクシー運行費用</td><td>25,557,600</td></tr><tr><td>オペレータ人件費</td><td>2,220,000</td></tr><tr><td>その他</td><td>6,824,241</td></tr><tr><td>小計</td><td>34,601,841</td></tr><tr><td rowspan="2">システム費用</td><td>システムリース費(システム保守費、メンテナンス費含む)</td><td>4,200,000</td></tr><tr><td>小計</td><td>4,200,000</td></tr><tr><td colspan="2">合計</td><td>38,801,841</td></tr></table> ※出典：前橋市資料	項目		平成19年度	運行費用	タクシー運行費用	25,557,600	オペレータ人件費	2,220,000	その他	6,824,241	小計	34,601,841	システム費用	システムリース費(システム保守費、メンテナンス費含む)	4,200,000	小計	4,200,000	合計		38,801,841
項目		平成19年度																			
運行費用	タクシー運行費用	25,557,600																			
	オペレータ人件費	2,220,000																			
	その他	6,824,241																			
	小計	34,601,841																			
システム費用	システムリース費(システム保守費、メンテナンス費含む)	4,200,000																			
	小計	4,200,000																			
合計		38,801,841																			
運賃収入等	6,201千円/年(H19)																				
財政負担	・H18年度：18,698千円/年、H19年度：28,041千円/年 <table><tr><th>年度</th><th>運行収入(千円)</th><th>行政負担(千円)</th><th>年間利用者数(人/年)</th></tr><tr><td>18</td><td>2,541</td><td>18,698</td><td>19,148</td></tr><tr><td>19</td><td>6,201</td><td>28,041</td><td>40,185</td></tr></table>		年度	運行収入(千円)	行政負担(千円)	年間利用者数(人/年)	18	2,541	18,698	19,148	19	6,201	28,041	40,185							
年度	運行収入(千円)	行政負担(千円)	年間利用者数(人/年)																		
18	2,541	18,698	19,148																		
19	6,201	28,041	40,185																		
9. 行政支援の有無、運行補助金	行政支援	・運行収入と運行経費の差を負担																			
	運行補助額	28,041千円/年																			
10. 課題など	・管理サーバーを設置する必要がある。 ・利用者登録を行っていないため、システムで運行実績の記録・管理は行っているものの、個々の利用者の利用実績は管理できない。																				
11. 連絡先	前橋市 政策部 交通政策課 電話：027-898-6263 URL: http://www.city.maebashi.gunma.jp																				
12. 出典	http://www.mlit.go.jp/common/000049061.pdf																				