

## 各案比較表

		現行	A 案 ・コミバス（全域） ・タクシー補助券	B 案 ・デマンド（全域） ・スクールバス	C 案 ・デマンド（北部） ・コミバス（中南部） ・スクールバス	D 案 ・コミバス（一部短縮） ・デマンド（端末）
運営			・タクシー補助券の利用者制限について検討必要。	・デマンド運行が可能かどうか、交通事業者との調整が必要。		
年間経費（千円）	運行経費					
	コミバス	30,700	30,700	-	21,428	26,700
	デマンド	308 〔利用者 262〕 〔地元 354〕	-	53,649	25,461	28,170
	スクール	14,300	14,300	14,300	14,300	14,300
	タクシー券		2,376	-	-	-
	収入	8,000	8,000	19,800	14,614	9,195
収支	37,308	47,376	48,149	46,575	59,975	
現行との経費比較			10,068	10,841	9,267	22,667
運行方法			<p>【コミュニティバス】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現行通り運行。（利用状況により、一部見直し）</li> </ul> <p>【タクシー券】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通空白地域の多い 6 地区に配布。（日吉、明世、釜戸、大湫、稲津、陶）</li> <li>・補助額 600 円（基本料金）</li> <li>・配布枚数 年間 48 枚（月 2 往復）</li> </ul>	<p>【デマンド交通】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・予約がある場合のみ運行。</li> <li>・バス停までしか運行しない。</li> <li>・1 日 4 往復（8 便）を想定。</li> <li>・料金 400 円（現行コミュニティバス最大料金）</li> <li>・タクシー業者に委託。（個別タクシー業者 or タクシー業者の協働組織）</li> </ul> <p>【スクールバス】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現行コミュニティバスの通学に利用される路線のみ運行 or 貸切による専用スクールバスの導入</li> </ul>	<p>【コミュニティバス】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・需要が多い部分のみに短縮。</li> <li>・陶線は廃止。（デマンド交通に切替）</li> <li>・通学に利用される路線は現行通り運行。</li> </ul> <p>【デマンド交通】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域内のみ運行。</li> <li>・予約がある場合のみ運行。</li> <li>・予約のあるバス停までしか運行しない。</li> <li>・料金 200 円</li> <li>・タクシー業者に委託。（個別タクシー業者 or タクシー業者の協働組織）</li> </ul>	

	A案 ・コミバス（全域） ・タクシー補助券	B案 ・デマンド（全域） ・スクールバス	C案 ・デマンド（北部） ・コミバス（中南部） ・スクールバス	D案 ・コミバス（一部短縮） ・デマンド（端末）
メリット	<ul style="list-style-type: none"> <li>・コミュニティバスが無い部分をカバーできる。</li> <li>・タクシーを利用しやすくなり、利便性向上。</li> <li>・バスとタクシーの乗継により、相互の利用増加が期待。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・全域的に交通空白地域をカバーできる</li> <li>・全域的に便数が増加し、利便性向上。</li> <li>・コミュニティバスと比較し、利用の増加が期待。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・日吉・釜戸の一部は昼中にタクシー以外の公共交通が無いため、利便性が向上。</li> <li>・北部の交通空白地域をカバーできる。</li> <li>・北部の便数増加。 (中南部地域は変化なし)</li> <li>・コミュニティバスのみと比較し、利用の増加が期待。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・全域的に交通空白地域をカバーできる</li> <li>・全域的に便数増加</li> <li>・デマンド地域、コミュニティバス路線地域ともに、便数が増加し利便性向上。</li> <li>・コミュニティバスのみと比較し、利用の増加が期待。</li> </ul>
デメリット 課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>・タクシー補助券の枚数、補助額によっては、効果が少ない。</li> <li>・中心部は配布を行わないため、辺地とのバランスの問題がある。</li> <li>・乗継を行わず、周辺地から直接市街地へ利用する可能性が高い。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・東鉄バス利用者吸収の可能性はある。</li> <li>・タクシー利用者吸収の可能性はある。</li> <li>・デマンド交通を利用する場合、事前予約が必要で、利用の煩わしさが発生。</li> <li>・スクールバス（貸切）とした場合、経費が増大する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域により異なる運行方式となるため、住民の合意形成で時間を要する。</li> <li>・利用の煩わしさ。</li> <li>・中南部の一部では、公共交通空白地域が残る。</li> <li>・スクールバス（貸切）とした場合、経費が増大する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・デマンド地域では、乗車方法、費用負担がコミュニティバス路線地域と異なり、調整に時間を要する。</li> <li>・デマンドは予約状況により到着時刻が変わるため、スムーズな乗継が困難な可能性がある。</li> <li>・一部地域では、直接市街地へ出られていた状況から、乗り継ぎが必要な状況となる。</li> </ul>