第１回コミュニティ交通部会

日時：平成２４年７月６日（金）14：00～
場所：桜の馬場　城彩苑２Ｆ　多目的交流施設

会　議　次　第

１　開会

２　部会長挨拶

３　議事及び報告

（１）熊本市の社会情勢及び公共交通の現状について（資料１）

（２）熊本市におけるコミュニティ交通の基本的な考え方について
（資料２、参考資料１～５）

（３）今後のスケジュールについて（資料３）

４　その他

５　閉会

配布資料

部会委員名簿、配席図
資料１：熊本市の社会情勢及び公共交通の現状
資料２：熊本市におけるコミュニティ交通の基本的な考え方
資料３：コミュニティ交通制度関係スケジュール
参考資料１：一般的な公共交通の分類と長所・短所
参考資料２：コミュニティ交通導入の手段一覧
参考資料３：熊本市における事例、地域の力で運行する場合の費用項目一覧
参考資料４：地域が主体となって運行委託する他都市の事例
参考資料５：地域自らが運行を行う他都市の事例

熊本市の社会情勢及び公共交通の現状

2012年6月25日

熊本市 都市建設局 交通政策総室

資料1

熊本市の社会情勢の変化

社会情勢の変化（都市構造の変化）

■人口増加、市街地は北東部（菊陽町・合志市方面）へ拡大
■大型の集客施設（浜線ゆめタウン・嘉島クレア・光の森ゆめタウン）の立地　　⇒人口・商業の郊外化

■熊本県の人口推移

■熊本市と周辺市町村の人口推移

資料）H22国勢調査

■熊本市の人口推移

■DID地区の拡大と大規模集客施設の新規立地箇所

社会情勢の変化（都市構造の変化）

■熊本市北東部での人口集中地区の拡大　　⇒都市の郊外化

■人口集中地区のエリアの広がり

■熊本市のDIDの推移

資料）国勢調査

社会情勢の変化（都市構造の変化）

■熊本市北東部での建物用地の拡大　⇒都市の郊外化

■土地利用の変化

注）市街化区域は現時点

資料）土地利用3次メッシュデータ

社会情勢の変化（将来人口の動向）

■熊本市の人口は2010年をピークに減少し、2035年には91％まで低下【実際は微増】
⇒低密度な市街地、投資余力の減少
■周辺市町村においては、北東部は増加傾向、他は減少傾向

◆熊本市の将来人口推計

資料）国立社会保障・人口問題研究所（H20.12推計）

2010.4　728,332人
2011.4　733,012人
2012.4　734,361人

←政令市効果等により現在まで微増

◆周辺市町村の将来人口推計

資料）国立社会保障・人口問題研究所（H20.12推計）

社会情勢の変化（少子高齢社会）

年少人口（0～14歳）比率　14.9%（H17）→ 12.4%（H42）
高齢化率（65歳以上）　17.0%（H17）→ 28.8%（H42）⇒超高齢社会（高齢化率21%以上）へ突入

■熊本市の人口ピラミッド

資料）第6次総合計画（総務省統計局「国勢調査」（平成17年）、平成42年は独自推計）

平成17（2005）年

平成42（2030）年

■高齢化率の推移（熊本市）

資料）国勢調査

■高齢化率の推移（全国）

資料）平成23年版厚生労働白書

社会情勢の変化（環境問題）

■熊本市の平均気温もこの30年間で大幅に上昇傾向
■自動車保有台数も増加傾向
■公共交通機関は、自家用乗用車に比べてCO2排出原単位は少ない（バス1/3、鉄道1/9）⇒ 公共交通への転換

■熊本市の日平均気温の推移

（資料）熊本地方気象台の観測データ

■熊本市の自動車保有台数と二酸化窒素濃度の推移

図 1-1-8 自動車保有台数と二酸化窒素濃度の推移

（資料）熊本市環境調査等報告書（H22）

■輸送機関別の二酸化炭素排出原単位

公共交通の現状について

公共交通の現状（市域図）

JR九州（市内駅）
1日 27,300人

熊本電鉄
1日 4,600人

熊本市電
1日 26,100人

市営バス
1日 18,700人

九州産交バス
1日 39,000人

電鉄バス
1日 14,900人

熊本バス
1日 8,900人

都市バス
1日 6,100人

鉄軌道合計 1日 58,000人
（年間2,120万人）

バス合計 1日87,600人
（年間3,200万人）

交通手段構成の特性

※：地方中枢都市圏の中心都市（H17）　札幌市、仙台市、広島市、北九州市、福岡市

■熊本都市圏の自動車交通の割合は約6割
→市電を有する九州の他の都市圏と比較して高い

⇒車への依存度が高い
自転車利用者も多い

公共交通利用者数の推移

■バス利用者はピークの約３割と<u>大幅な落ち込み</u>

■他の公共交通（軌道）は、減少傾向ではあるが概ね横ばい（限定される利用者）

⇒バス利用者の大幅な減少

公共交通のグランドデザイン

基幹公共交通(鉄道、市電、幹線バス)の強化

中心市街地と15の地域拠点を結ぶ8軸を「基幹公共交通軸」と位置づけ、輸送力、速達性、定時性の強化を図る。

▲超低床電車　熊本市交通局

▲連節バス(岐阜バス)

日常生活を支えるバス路線網の再編

基幹公共交通を補うバス路線網を再編し、わかりやすく効率的な運行体制を確立する。

▲バス専用レーン(国道3号)

公共交通空白・不便地域への対応

地域と協働で「コミュニティ交通」の導入を進め、公共交通の空白・不便地域の解消を目指す。

▲乗合タクシー

【地域拠点15箇所】
- 北区役所周辺地区
- 北部総合出張所周辺地区
- 楠・武蔵ヶ丘地区
- 堀川・亀井駅周辺地区
- 子飼地区
- 長嶺地区
- 水前寺・九品寺地区
- 健軍地区
- 上熊本地区
- 平成・南熊本駅周辺地区
- 島町・上ノ郷地区
- 城山地区
- 川尻地区
- 南区役所周辺地区
- 城南総合出張所周辺地区

凡　例
- 中心市街地
- 地域拠点
- 基幹公共交通軸
- 幹線バス
- 環状線バス
- その他の路線バス等
- 支線バス
- コミュニティバス
- メインターミナル 交通センター
- サブターミナル 熊本駅
- 乗継ポイント
- 公共交通空白・不便地域
- 新幹線
- ＪＲ
- 熊本電鉄
- 市電

資料2

熊本市におけるコミュニティ交通の基本的な考え方

1　これまでの経緯について

(1) 公共交通グランドデザイン

(2) （仮称）公共交通基本条例の経緯、今後の予定

- 本年度末の条例制定を目指している（仮称）公共交通基本条例について公共交通基本条例部会を中心に検討を行う
- 部会では、条例に盛り込む内容として公共交通に対する基本理念や、市民、交通事業者、行政の役割や責務、基本的な施策等について議論を行う
- その中で、公共交通の利用が不便な公共交通空白・不便地域等の定義づけについても議論を行う

2　コミュニティ交通部会での議論

コミュニティ交通の制度設計
- 導入の考え方
- コミュニティ交通の形態、手法、基準
- 導入までの手順

３　熊本市域内における公共交通カバー状況（集落あり）

※赤丸の区域は、バス停・鉄道駅から１ｋｍ以上離れた地域を含んでいる

４　コミュニティ交通導入の基本的な考え方

（１）公共交通空白地域

対象となる地域の考え方

・最寄りの公共交通までの距離が遠く、利用が非常に困難な地域
　例：バス停・鉄道駅から半径１ｋｍ以上離れた地域等

⇒現在、（仮称）公共交通基本条例の中で、空白地域の定義について検討中

基本的な考え方

公共交通空白地域では、行政が地域住民の買い物や通院など、日常生活での移動手段を移動権の理念を踏まえ、行政が主体となって地域と協働し確保する

形　態

・デマンド方式の一般乗合旅客自動車運送
・定時定路線（固定ダイヤで予約があったときのみ運行、停留所で乗降する固定路線）
・バス停・鉄道駅に接続
・１日４往復８便程度の運行
・交通事業者に依頼して運行

熊本市での事例

【野出・太郎迫オレンジタクシー】
・バス路線の廃止代替で導入
・事前予約制によるデマンド方式
・運行路線・停留所は、廃止前のバス路線・停留所を活用
・太郎迫バス停まで運行し、バス路線と接続
・１日４往復８便の毎日運行
・小型タクシー車両を使用
・タクシー事業者が運行
・運賃は大人200円、小人100円

行政、地域、事業者の役割

行　政（主体）
・対象地域へコミュニティ交通導入の提案
・運行計画策定（ルート、ダイヤ等）
・関係各機関との調整
・運行事業者の選定
・運行費用欠損分の補助
・利用者・沿線住民のニーズ調査
・運行計画見直しの策定

協　働

地　域
・運行協議会の立上げ
・運行計画策定への要望
・積極的な利用と利用促進活動
・2人以上の利用など、運行費用削減の努力
・ニーズ調査への協力
・運行計画見直しの要望

交通事業者
・運行計画策定のアドバイス
・事業認可申請
・運行コスト削減の努力
・利用促進活動
・ニーズ調査への協力
・運行計画見直しのアドバイス

（２）公共交通不便地域等

対象となる地域の考え方

・最低限度の公共交通での移動環境が確保されているものの、最寄りの公共交通までの距離が公共交通空白地域ほどではないが遠く、利用しにくい地域

例：バス停・鉄道駅から半径500m以上離れた地域
最寄りのバス停・鉄道駅までの高低差がある地域等

⇒現在（仮称）公共交通基本条例の中で、不便地域等の定義について検討中

基本的な考え方

公共交通不便地域等において、地域での公共交通の移動利便性向上の意向が高まり、地域自らが主体的にコミュニティ交通の導入に取り組み解決を図る場合において、行政は地域を積極的に支援する

基　準

・定時定路線
・バス停・鉄道駅に接続
・地域が運行費用の一定割合を負担する
・活用するコミュニティ交通の形態は、地域や交通事業者、関係各機関との協議の中で、地域の特性に応じて検討する

コミュニティ交通の主な形態

①一般乗合旅客自動車運送（定時運行、デマンド）
地域が交通事業者に依頼し運行
②過疎地有償運送
運行に必要な人材（運行管理者、運転手）、車両等を地域が調達し法人格を持った団体が運行
※使用車両は、マイクロ・ワゴン・普通車等
※詳細は、参考資料２～５を参照

行政、地域、事業者の役割

地　域（主体）
・運行協議会の立上げ
・運行計画策定（手段、ルート、ダイヤ等）
・運行事業者選定・契約
・積極的な利用と利用促進活動
・利用者・沿線ニーズ調査
・運行計画の見直し策定

協　働

行　政
・運行計画策定の支援
・関係各機関との調整
・運行費用欠損分の補助
・ニーズ調査への支援
・運行計画見直しの支援

交通事業者
・運行計画策定のアドバイス
・事業認可申請
・運行コスト削減の努力
・利用促進活動
・ニーズ調査への協力
・運行計画見直しのアドバイス

資料3

コミュニティ交通制度関係スケジュール

	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3
交通政策総室			制度素案作成		制度案作成 オープンハウス実施			運行計画策定のために必要なアンケート作成や結果の分析、関係各機関との調整など、運行計画策定を行う際の支援を行う シンポジウム開催			
市議会					9月議会 制度の素案提示			12月議会 制度案提示			3月議会 制度報告
公共交通協議会			第1回 専門部会 ・制度の方向性	第2回 専門部会 ・制度素案について協議			第3回 専門部会 ・制度案につい			公共交通協議会 第2回全体会 ・制度報告	
各区役所			連絡会議 コミュニティ交通制度に関係する各区役所と事前調整 総務企画、まちづくり、福祉関係					該当する地域よりコミュニティ交通導入の要望が上がった場合は、運行協議会立ち上げ及び運営の支援、運行計画策定のためのアンケート調査、導入に向けた話し合いなど、地域住民と協働で行う			
庁内オーソライズ						制度協議	政策調整会議 経営戦略会議				

参考資料1

一般的な公共交通の分類と長所・短所

需要と輸送力に着目した一般的な公共交通の分類

それぞれの公共交通の分類における一般的な長所と短所

交通モード	長　所	短　所
①路線バス	・一度に大量の乗客（40人以上）を運ぶことが出来る ・市域内における公共交通移動の中核を担う ・高齢者にわかりやすい	・経費がかかり、かなりの人口密度がないと、赤字運行になる ・道路幅員が狭い地域での運行が出来ず、広い道路での運行が多い
②定時運行のコミュニティバス	・路線バスよりもやや狭い道路幅員（5.5m）でも運行が可能 ・路線バスより劣るものの最大30人前後の乗客を運ぶことができ、積み残しが避けられる ・車いすのまま乗車できるなど、バリアフリーに対応している ・定時運行のため、わかりやすい ・事前予約なしに乗車できる	・路線バスでは採算が取れない地域を運行するため、赤字運行になりやすい ・乗合タクシーより経費がかかる ・道路幅員5.5m未満では運行が難しいため、きめ細かい路線設定が出来ない ・路線バスと運行ルートが重複していると、乗客を奪う可能性がある
③定時運行の乗合タクシー	・コミュニティバスより車両が小さく、運営経費が少ない ・既存のタクシー車両を活用できる ・タクシー車両のため、狭い道路（5.5m未満）でも運行可能であり、路線・停留所設定の自由度が高い ・バス路線では採算が取れないような集落でも導入が可能 定時運行のため、わかりやすい ・事前予約なしに乗車できる	・最大でも8人（ジャンボタクシー）までしか乗れないため一度に利用者数が殺到すると積み残しが発生する。 ・車内が狭く荷物を持ち込みにくい ・車いすのままでは乗車できない ・一般のタクシー車両と同じ車両のため、判別しづらい ・路線バスと運行ルートが重複していると、乗客を奪う可能性がある
④デマンド運行の乗合タクシー	・必要なときのみ運行するため、定時運行の乗合タクシーより運営経費が少ない ・タクシー車両のため、狭い道路（5.5m未満）でも運行可能であり、路線・停留所設定の自由度が高い ・小さな集落が点在し、需要が少なくても導入が可能 ・一度に利用者が殺到しても、運行台数を増やすことにより対応可能	・対象人口が多いと、運行便数が増えて経費が定時運行よりもかさむ可能性がある ・利用するためには事前予約が必要なため、手間がかかる ・車内が狭く荷物を持ち込みにくい ・車いすのままでは乗車できない ・一般のタクシー車両と同じ車両のため、判別しづらい ・一般のタクシーから乗客を奪う可能性がある

コミュニティ交通導入の手段一覧

参考資料2

区　分	ケース①	ケース②	ケース③	ケース④	ケース⑤
	定時運行の 乗合タクシー	デマンドタイプの 乗合タクシー	市町村運営有償運送 （交通空白輸送）	福祉有償運送	過疎地有償運送
道路運送法	4条（一般乗合旅客自動車運送）		79条の2（自家用旅客有償運送）		
運行事業者	乗合運行が出来る事業者		市町村	NPO法人、認可地縁団体、農協・生協・医療法人・社会福祉法人・商工会・商工会議所、市町村	
運行形態	路線固定、定時運行	路線は固定と路線を定めない区域運行（自宅から目的地まで等）、ダイヤは固定だが予約時のみ運行	路線固定、ダイヤは固定（予約時のみ運行も可能）	路線を定めない区域運行（自宅から目的地まで等）	路線は固定と路線を定めない区域運行（自宅から目的地まで等）、ダイヤは固定だが予約時のみ運行も可能
運行車両	マイクロ、ワゴン（ジャンボタクシー）、小型タクシー		マイクロ、ワゴン、普通車	乗車定員11人未満の自動車（貨物除く）、福祉対応の自動車	マイクロ、ワゴン、普通車
行政の支援ができる方法	補助		直営・委託	補助、直営・委託（市町村のみ可能） 運転手・運行管理者・車両備者の確保が必須	
車両保有	自社保有か使用権原を有する		市町村（リース可能）	使用権（運行時間中のみの貸し出し）でも可能	
運行責任者	運行事業者と同じ		市町村職員か委託先社員	運行事業者と同じ	
運転手の資格	2種免許が必要		2種免許か1種免許で講習を受けた者		
要件	特に要件なし		バス交通では確保できない	－	タクシー交通では十分な輸送ができない
導入地域	公共交通空白・不便地域		過疎地域、一部の都市地域などの空白地帯	運営協議会で調った区域（市町村をまたがることも可能）	過疎地域その他これに類し、運営協議会で認められた地域
地域公共交通会議	協議・合意が必要			運営協議会での協議・合意	
利用者	限定しない			身体障害者、要介護認定者のうち会員登録をした者	登録した会員のみ
利用料金	バス運賃を参考			営利に至らない範囲、タクシー料金の1/2を参考にできる	営利に至らない範囲、タクシー料金の1/2又はバス運賃を参考にできる
長所	・既存のタクシー車両を活用可能 ・事前予約なしに乗車できる ・路線バスよりは安価に運行	・小さな集落が点在し、需要が少なくても導入可能 ・利用時のみ運行するため、ケース①より安価に運行できる	・公用車を活用可能 ・運行事業者がいない場合でも、直営で運行可能	・会員となった方々の移動手段が確保できる ・移動に必要な利用者負担の軽減になる	・地域住民や各種団体が所有している車を活用可能 ・地域自らでの運行が可能 ・地域の課題を地域で解決できる
短所	・路線バスのように定期運行の判別がしづらい ・路線バスより定員が少ないため、積み残しが発生する ・路線バスと路線・停留所が重複しているとバス利用客を奪う可能性	・予約なしには乗車できない ・区域運行だと、タクシーのような運行形態になるため、タクシー利用客を奪う可能性	・直営だと、路線バスやケース①よりも運行費用がかさむ ・委託だと、ケース①と同じくらい費用がかかる	・会員以外は利用できない ・所有台数が少ない事業者が多く、新規会員の加入利用対応が難しい	・過疎地域に類する地域に該当するのか ・運行に必要な人材の確保が課題 ・運行中の事故に対する対応 ・区域運行だとタクシーのような運行形態になるため、タクシー利用客を奪う可能性

※過疎地域・・・ 過疎地域自立促進特別措置法で定められた地域

※地域公共交通会議・・・地方公共団体が主宰。構成員はバス・タクシー事業者及び運転手の労働組合、住民、運輸局、その他道路管理者や警察など運営上必要と認められる者

※運営協議会・・・ 地方公共団体が主宰。構成員はタクシー事業者及び運転手の労働組合、住民、運輸局、管轄区域で過疎地有償運送を行っているNPO法人等、その他運営上必要と認められる者

参考資料3

熊本市における事例

運行路線名	河内・天水地域みかんタクシー	太郎迫・野出オレンジタクシー	山本号	こまち号	ゆうゆうバス
目的	バス路線の廃止に伴い、地域住民の移動手段を確保するため				区役所へのアクセス確保と交通不便地域の解消
運行地域	西区河内町・玉名市天水町	西区河内町野出・北区太郎迫町	北区植木町清水・内（清水区・内区の一部と植木町中心部・北区役所周辺・山鹿市市街地	北区植木町広住・石川（小道区・草葉区・石川区の一部）と植木町中心部・北区役所周辺	北・東・南区（6路線・9系統）
補助制度	欠損額を全額補助、熊本市が1/3、玉名市が2/3負担	欠損額を全額補助			
運行継続基準	1週間の利用者数が40人以上	なし			収支率30%以上
協議会	天水・河内みかんタクシー運行協議会	オレンジタクシー運行協議会	なし		特になし
運行会社	タクシー事業者				バス事業者
世帯数	約350世帯	約430世帯	約330世帯	約110世帯	
運行形態	路線固定、ダイヤ固定で予約時のみ運行、運行する道路上なら乗降可能	路線固定、ダイヤ固定で予約時のみ運行、停留所のみ乗降可能	区域運行、清水区エリアは自宅での乗降可。内区は公民館等での乗降。植木町中心部・北区役所周辺・山鹿市市街地については、降車はエリア内で自由、乗車は指定された場所から乗車 各便時間帯指定で予約時のみ運行	区域運行、小道区等エリアは乗降可。植木町中心部・北区役所周辺については、降車はエリア内で自由、乗車は指定された場所から乗車 各便時間帯指定で予約時のみ運行	路線固定、定時運行、停留所のみ乗降可能
運行便数／運行日	1日4往復8便／毎日運行		1日4往復8便／月～土曜運行（祝祭日及び年末年始除く）	1日2往復4便／月～土曜運行（祝祭日及び年末年始除く）	1日4～6往復8～12便／週5日（平日）運行
運行距離	約18km	約8.3km	北区役所まで約6km、山鹿市街地まで約10km	約5km	約11.3km 6路線9系統の平均
使用車両	小型タクシー(4人)				小型バス（約30人）
運賃	大人200円、小人100円、小学生未満無料		大人200円～500円、小人半額、小学生未満無料。身体障害者手帳（1種）・療育手帳所持者およびその介護人、身障者手帳（2種）所持者、精神障害者保健福祉手帳所持者は半額。	大人200円、小人100円、小学生未満無料	距離制運賃（130円～390円）、小人半額、小学生未満無料
年間利用者数／1便あたり利用者数	2,393人／1.7人（H23）	1,657人／1.7人（H23）	259人／1.05人（H23）	0人／0人（H23）	4,896人／2.1人（H24.4～5月有料運行分）
運行稼働率（H23）	48.2%	32.2%	10.5%	運行実績なし	―
収支率	－	－	－	－	平均7.1%（1.2～19.4%、4月有料運行分）
収入（運賃収入、H23）	477千円	313千円	105千円	0円	―
運行経費（H23）	2,868千円	2,011千円	565千円	0円	―
補助金額（H23）	837千円（熊本市分のみ）	1,698千円	461千円	0円	―

地域の力で運行する場合（過疎地有償運送）の費用項目一覧

初期費用	運行費用
運行・整備管理者育成費用	運転手報酬
車両の調達費	燃料代
停留所設置費用	任意保険料
時刻表・チラシ作成費用	車両維持費（整備含む）

地域が主体となって運行委託する他都市の事例

参考資料4

	宇都宮市 （栃木県）	山口市 （山口県）	四日市市 （三重県）
名　称	地域内交通	コミュニティタクシー	生活バス
目　的	公共交通空白地域等において，地域住民と連携し，地域の実情に応じた利用しやすい地域内交通の確保を図る	交通不便地域の交通弱者の移動手段を確保する	廃止されたバス路線の沿線において、単に車を使えない、あるいは使いにくい住民の生活が充実するだけでなく、地域の新たな公共交通のニーズを開拓する
運行地域・路線数	6地域・路線	8地域・路線	2地域1路線
運行主体	地域が設立した協議会		NPO法人
補助制度	地域・NPO法人が交通事業者に運行依頼し、赤字額の負担。行政は、地域・NPO法人に対し、補助金を交付している		
補助継続基準	収入を運賃と地域負担金として、収支率30%以上	運営を主体となって行う 1便あたりの乗車人数割合が年間を通して30%以上 協賛金も含めた収支率が30%（一部25%）以上	継続基準はない
補助金額	欠損分を全額補助	欠損分を全額補助	月額30万円か、欠損額の1／2のいずれか少ないほうを補助しているが、実際は欠損額が大きいため上限額月30万円で補助。
運行路線状況（代表路線を抜粋）			
運行路線名	清原さきがけ号	みんなでGO！	S-BUS （生活バスよっかいち）
運営主体	きよはら地域内公共交通運営協議会	江崎東コミュニティタクシー推進協議会	NPO法人 生活バス四日市
運行会社	タクシー会社	タクシー会社	バス会社
世帯数	約2,300世帯 （7自治会）	約220世帯 （4自治会約580人）	人口約16,000人
運行形態	定時運行、固定路線	定時運行、固定路線	定時運行、固定路線
運行便数／運行日	1日8便（循環）／ 毎日運行	1日3.5往復／ 週3日（月水金）運行	1日4.5往復／ 週5日（平日）運行
運行距離	約20km	9.2km	9.5km
使用車両	ジャンボタクシー（9人）	小型タクシー(4人）	小型バス（約30人）
運賃	150円	300円	100円
年間利用者数／ 1便あたり利用者数	11,371人／ 3.7人（H22）	2,340人／ 2.3人（H22）	20,441人／ 1日79人（H23）
収支率	37%（H22）	46%（H22）	65%（H20）
収入	2,452千円	918千円	7,060千円
収入内訳	運賃802千円、 自治会支援金720千円、 企業協賛1020千円	運賃716千円、 協賛金200千円	運賃1,300千円、 企業協賛金5,760千円
運行経費	6,807千円	3,525千円	10,800千円
補助金額	4,265千円	2,607千円	3,600千円
地域負担金の積算	1自治会年間10万円（1世帯あたり約300円）	－	－

地域自らが運行を行う他都市の事例

参考資料5

区　分	氷見市 （富山県）	倉吉市 （鳥取県）
名　称	NPOバス　ますがた	NPOタクシー
目　的	バス路線撤退後、中学校のスクールバスを活用した過疎地有償運送を運行し、地域の移動手段を確保する 　また、副次的な効果として高齢者の外出機会の増加、車内での交流・情報交換、運転手による地域や高齢者の見守りがある	地域内のバスが運行しない地区から地区内を運行する路線バスまでをつなぎ、バス停から自宅までの移動を支援する
運行地域	富山県氷見市八代地域	倉吉市高城地区
運行事業者	NPO法人八代地域活性化協議会	NPO法人たかしろ
補助制度	NPOが運行する過疎地バス事業補助（市と県が協調して半分ずつ） スクールバス運行に対する補助(委託金）	運行開始時の車両に関する費用、運転手の講習受講料、運行費用は福祉協議会などの福祉団体から補助を受けている
補助交付基準	運行収入が運行経費の40%(一部50%）以上	―
補助金額	補助対象経費（人件費は5割、その他の経費は8割まで）、運行経費の60%(一部50%）、5,000千円（一部4,150千円）のうちいずれか低い額 スクールバスの補助を除く 車両購入補助として新規取得は全額、2回目以降は取得価格の50％	運行開始時は、公用車3台を無償譲渡。車検代250千円を補助。運転手の講習代を補助
対象世帯数	約300世帯と離接地区	
運行形態	定時運行、固定路線	定時運行、バス停は固定、集落側は自宅まで
運行便数／運行日	1日5往復10便(土日祝は3往復）、うち朝1便、夕2便はスクールバスとの混乗／ 毎日運行	昼間の時間帯に市街地から到着する下りの4便に合わせて運行(月水金）、月曜日の朝のみ自宅からバス停までの便あり
運行距離	26km	区域運行のため算出できない
使用車両／ 所有者	マイクロ（ローザ）、ワゴン（ハイエース）／ NPO法人所有	ワゴン車1台、普通車1台／ NPO法人所有
利用料	会員制、NPO法人年会費5千円と居住エリアに応じて20千円、15千円、5千円をバス利用の年会費	会員制、入会金10千円、運送対価として2km以上200円、2km未満は100円
会員数／年間利用者数	約700人／22,000人（H18）	153人／597人（H22）
収支率	―	―
収入	4,640千円（会費、H18）	1,194千円（運送対価、助成金など）
補助金額	4,560千円	運行補助金はなし
補助内訳	スクールバス補助2,760千円、 NPOバス補助1,800千円	―
運行経費	7,460千円、その他車両積立1,000千円、 繰越金740千円（H18）	約871千円、繰越金323千円
運転手／雇用形態	地域に居住する元バス運転手／ 通常の雇用形態と同じく給料制	会員のボランティア運転手25人、2種保有7人、1種講習受講者18人／ 無償ボランティア