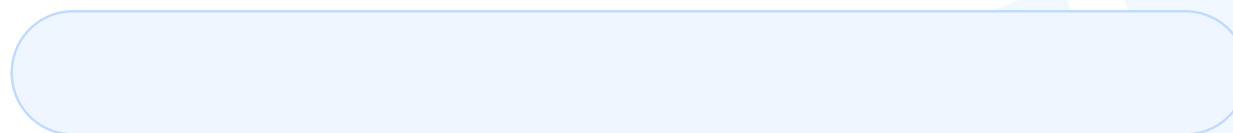




# デマンドバスの基礎知識

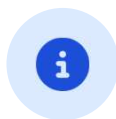


令和8年2月4日

小城市 都市計画課

# 本資料の趣旨

OGI CITY PUBLIC TRANSPORT



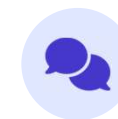
## 情報提供

導入の可否を決定するのではなく、判断のための**客観的な材料**を提供します。



## 客観性

メリットだけでなく、**デメリット**やリスクも含めて公平に整理しています。



## 議論促進

委員の皆様による、小城市の実情に即した**建設的な議論**を支援します。



## データ比較

小城市の現状データと、他自治体の**成功・失敗事例**を比較・分析します。



## 共存重視

既存のタクシー事業者等との**協調・共存**を最優先事項として位置づけます。



## 検討材料

導入を前提とするのではなく、**フラットな視点**での検討材料提示に留めます。

※本資料は、次期地域公共交通計画策定に向けた基礎資料として作成しています。



# デマンドバスとは

OGI CITY PUBLIC TRANSPORT

## 利用者の予約に応じて運行する乗合型の交通サービス



### 予約制

利用者の予約があった時のみ運行します。  
予約がない場合は運行しないため、無駄な走行を削減できます。

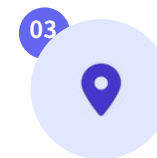
事前予約で効率的運行



### 乗合型

複数の利用者が1台の車両に乗り合わせて移動します。  
タクシーよりも安価に利用できるのが特徴です。

路線バスとタクシーの間



### 柔軟性

決まった路線だけでなく、予約に応じてルート柔軟に変更。  
地域の実情に合わせたきめ細かな運行が可能です。

地域の実情に合わせた運行



電話予約



配車調整



運行（ドア・ツー・ドア等）



# デマンドバスのメリット

OGI CITY PUBLIC TRANSPORT



## コスト削減

空車走行を減らし、運行を効率化。  
燃料費等の経費を削減可能。



## 補助活用

国の補助制度等を活用可能。  
自治体の財政負担を軽減。



## 自宅近接

自宅や目的地の近くで乗降可能。  
バス停までの移動負担を解消。



## 空白解消

路線バスが入らない狭隘道路や  
交通空白地域もカバー可能。



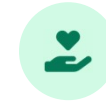
## 高齢者支援

免許返納後の移動手段を確保。  
通院・買い物などの外出を支援。



## 柔軟設計

需要に応じてエリアや時間を設定。  
段階的な導入や見直しが容易。



## 見守り効果

オペレータとの会話や定期利用で  
高齢者の安否確認・社会参加促進。

地域の実情に合わせ、効率性と利便性を両立できるシステム



# デマンドバスのデメリット

OGI CITY PUBLIC TRANSPORT



## 運賃上昇

輸送コストの増加に伴い、利用者負担が増える懸念あり。



## 初期投資

予約システムの導入費や専用車両の購入等のコスト大。



## 予約負担

都度の予約が必要であり、高齢者にはハードルが高い。



## 認知不足

仕組みが複雑になりがちで、継続的なPR・周知が不可欠。



## 運用複雑

配車計画の作成やオペレータ配置など、運用管理が煩雑。



## ジレンマ

「コスト削減」と「利便性向上」の両立が難しくバランスが必要。



## 民業圧迫

既存タクシー事業者との競合。経営圧迫による廃業リスク。

導入にはコスト、利便性、そして既存交通との調整が不可欠

# 小城市の現状（令和6年度）

OGI CITY PUBLIC TRANSPORT

## 利用実績



年間総利用者数

10,600 人

前年比微増



1便あたり平均

1.5 人

低迷・効率性課題



## 収支状況



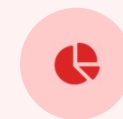
運行費用（支出）

2,856 万円



料金収入

119 万円



収支率

4.2%

要改善水準

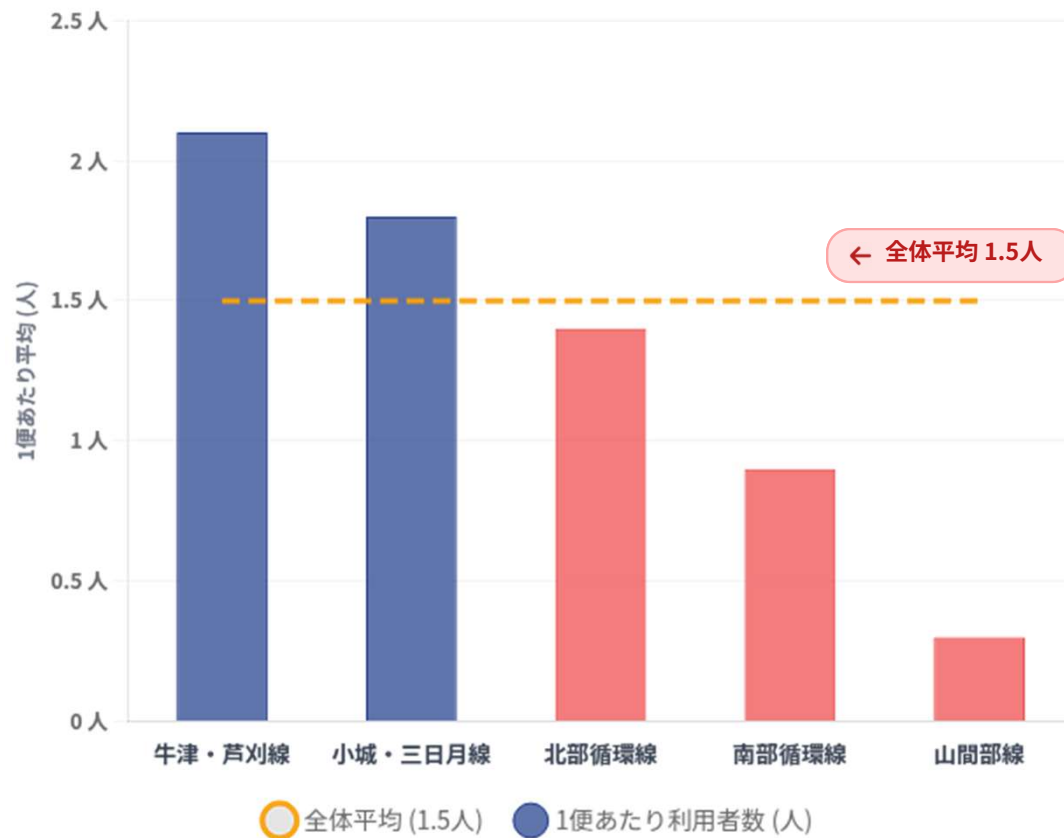


多額の公費負担に対して、利用効率が低い現状が浮き彫り



# 路線別利用状況

## 1便あたり利用者数の比較



## 詳細データ

(単位：人、便)

路線名	便数	利用者数	平均
牛津・芦刈線	2,000	4,200	2.1
小城・三日月線	1,800	3,240	1.8
北部循環線	1,500	2,100	1.4
南部循環線	1,200	1,080	0.9
山間部線	800	240	0.3

## 現状の課題

- 1 路線間の格差が大きい  
主要幹線は一定の利用がある一方、山間部等は極めて低い水準。
- 2 非効率な運行  
平均1人未満の路線（赤色部分）は、定時定路線バスとしての維持が限界に近い状況。

→デマンド化等の代替手段検討が必要



# 小城市の成功事例

OGI CITY PUBLIC TRANSPORT

## CASE 01 三日月南回り → 三日月小学校線への改編

定時定路線による改善

改善前



旧三日月南回り

0.2人 / 便

廃止寸前の低迷



定時定路線へ再編

改善後



三日月小学校線

利用者が大幅に増加

好調に推移

## CASE 02 芦刈乗合タクシー

定時定路線で成功

### 運行形態の特徴

デマンド化せず、**定時定路線**での運行を継続。  
分かりやすいダイヤ設定が奏功。

令和6年度 利用者数

1,088人



前年比

+166%



### 重要な示唆

必ずしも「デマンド化」だけが正解ではありません。  
**定時定路線の見直し**によっても、十分な改善効果が得られることが実証されています。



## 民業圧迫のリスク【重要】

OGI CITY PUBLIC TRANSPORT



### 既存のタクシー事業者への深刻な影響

公的補助による低料金デマンドバスの導入は、地域の民間交通事業者の経営を直撃します。



#### 収入減少

公的補助による低料金が競合し、  
既存タクシーの利用者が激減。  
**売上的大幅ダウン**に直結。



#### 廃業リスク

経営体力が奪われ、  
事業継続が困難な状況に。  
**タクシー会社の存続危機**



#### 緊急時移動手段消失

タクシー会社がなくなれば、  
夜間や緊急時の移動手段が消滅。  
**地域全体のセーフティネット崩壊**

#### 📍 小城市の現状構造

現在バスを運行する事業者2社は、  
いずれも**タクシー事業が本業**

デマンドバス導入によるタクシー需要の減少は、地域の交通を支える事業者の本業を直撃します。

結論

**民業圧迫のリスクが  
極めて高い**

慎重な配慮が不可欠



# ⚠ 民業圧迫の実例

## 📍 デマンド交通導入後にタクシー事業者が廃業した主な自治体

<b>岡山県 備前市</b> CASE 01 2社廃業 (7社中)	<b>奈良県 田原本町</b> 1社廃業	<b>愛知県 弥富市</b> 1社廃業	<b>群馬県 前橋市</b> 複数廃業
---	-------------------------	------------------------	------------------------

### 🔍 詳細分析：備前市のケース（完全競合による経営圧迫） WARNING

圧倒的な価格差による顧客流出

 一般タクシー 初乗り運賃 <b>700円</b>	<b>VS</b>	 デマンドバス 1回あたり <b>200円</b> マイナカード提示で無料 <small>公的補助</small>
---	-----------	---

👤 利用状況  
全10小学校区に車両配置  
月間約**1,000人**が利用

↓  
📉 結果  
完全競合により  
市内7社中**2社が廃業**

“ デマンド交通の導入で廃業したタクシー会社もある

(名古屋大学教授 コメントより)

# 民業圧迫の悪循環



**!** 一度失った民間事業者は戻りません。安易なデマンド導入は、将来的に地域の移動手段をすべて失うリスクがあります。



# 小城市固有の論点

## 01 本業構造



運行事業者2社の実態

現在バスを運行する2社は  
タクシー事業が本業

バス事業だけで成立しているわけではなく、タクシー事業との兼業で維持されている構造。

## 02 高リスク



民業圧迫の影響度

デマンド導入による影響が  
極めて大きい

競合による売上減が、即座に事業者の存続危機（地域交通の崩壊）に直結する脆弱な構造。

## 03 変動費不可



契約形態の課題

予約ベースの変動費契約は  
困難

車両維持やドライバー確保のため、予約がなくても発生する固定費の補填が必要不可欠。

## 04 共存優先



今後の対応方針

事業者との協議継続と  
段階的導入

いきなりの全面移行ではなく、試験運用などで影響を見極めながら慎重に進める必要がある。



# 全国の失敗事例から学ぶ

OGI CITY PUBLIC TRANSPORT

他自治体の事例を分析すると、導入の失敗には共通するパターンがあります。これらの教訓を事前に計画へ反映させることが重要です。

## 失敗要因（課題）

## 解決策・教訓



失敗パターン01  
認知度不足



説明会・体験乗車・広報活動

継続的な周知で利用定着を図る



失敗パターン02  
予約の煩雑さ



電話以外の予約手段の整備

アプリ・Web予約で利便性向上



失敗パターン03  
民業圧迫



地元タクシーへの委託・協力

共存共栄のモデルを構築する



失敗パターン04  
コスト増大



段階導入・需要予測の精緻化

スモールスタートでリスクを抑制



失敗パターン05  
計画不足



事前アンケート・棲み分け

地域の真のニーズと既存交通を考慮

# 来年度検討の視点① 民業圧迫回避

04



## 料金設定

タクシー初乗りの

**70~80%目安**

設定例

**500円前後**

※安すぎない設定で完全競争を回避



## 棲み分け

役割の明確化

**乗合型 (デマンド)**  
幹線・生活拠点間移動

VS

**個別対応 (タクシー)**  
ドアtoドア・急ぎの移動



## 委託・契約

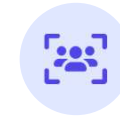
地元事業者の活用

**地元タクシーへの運行委託**

契約方式

**固定費契約を検討**

予約数に関わらず安定収入を保証



## 継続協議

影響モニタリング

**定期的な影響調査**

- ✓ 売上への影響確認
- ✓ 役割分担の見直し
- ✓ 3ヶ月毎の検証会議



## 来年度検討の視点② 使いやすさ

OGI CITY PUBLIC TRANSPORT

✓ 住民の不安を解消し、利用を促進するための具体的施策



### 予約簡素化

電話中心 + アプリ/Web

高齢者には慣れ親しんだ電話予約を残しつつ、現役世代向けに24時間可能なWeb予約を導入し、利便性を向上。



### 住民説明会

分かりやすい資料とQ&A

専門用語を避けた視覚的な資料を使用。想定される質問への回答集（Q&A）を事前に配布し、疑問を解消。



### 体験乗車

不安解消の実地体験

実際の車両を用いた予約から乗車までのデモンストレーションを実施。「乗ってみたら簡単だった」という実感を醸成。



### PR活動

継続的な広報

広報誌、回覧板、SNSなど多媒体を活用。一度きりではなく、利用者の声を交えた継続的な情報発信を実施。



### 高齢者配慮


わかりやすい案内

文字を大きく、写真を多用した「利用ガイド」を作成。オペレーターによる丁寧な電話対応体制を構築。

# 来年度検討の視点③ 選択肢比較

デマンド化だけが解決策ではありません。地域の実情に応じた最適な手法の選択が必要です。

Option 01



## デマンド化

全面的な予約制乗合バスへの移行

特徴 (メリット)

- ✓ 運行の効率化
- ✓ 空車走行の削減

民業圧迫リスク **▲ 高 (High)**

既存タクシーとの競合が激化し、地域交通崩壊の恐れあり

Option 02 **推奨**



## 定時定路線

既存路線の見直し・最適化

特徴 (メリット)

- ✓ 利用者にわかりやすい
- ✓ 予約不要で気軽に乗車

民業圧迫リスク **● 低 (Low)**

従来のバス停方式のため、タクシーとの役割分担が明確。

Option 03



## ハイブリッド

幹線バス + 支線デマンド

特徴 (メリット)

- ✓ 効率と利便性の両立
- ✓ 地域特性に柔軟に対応

民業圧迫リスク **⚖ 中 (Medium)**

設計次第で調整可能だが、エリア分けの明確化が必要。



小城市での実績：定時定路線でも成功しています

三日月小学校線：定時定路線への改編で利用者が大幅増

芦刈乗合タクシー：定時定路線で前年比+166%



# 委員の皆様へのお願い

OGI CITY PUBLIC TRANSPORT

**i** 持続可能な地域交通の実現に向けて、多角的な視点からのご議論をお願いいたします。

01



## 双方の理解

メリット・デメリット

導入による利点だけでなく、コストやリスク等の課題も含めた全体像の理解をお願いします。

02



## 適合性

小城市への適合性

他市の事例をそのまま当てはめるのではなく、小城市の地理や人口分布に合うかを検証してください。

03



## リスク対応

民業圧迫と対応策

既存交通事業者との共存は必須条件です。民業圧迫を回避する具体的な方策についてご意見ください。

04



## 使いやすさ

高齢者への配慮

デジタル機器に不慣れな高齢者でも無理なく利用できる仕組みづくりへの視点をお願いします。

05



## 比較検討

定時定路線との比較

デマンド一択ではなく、定時定路線の見直しやハイブリッド型など、代替案との比較をお願いします。

06



## 建設的な提案

未来志向の議論

課題を指摘するだけでなく、より良い地域交通を実現するための建設的なご提案をお待ちしています。

## 01 デマンド交通は万能ではない 基本認識

地域特性の見極めが重要（向き・不向きがある）



## 02 小城市では民業圧迫のリスクが高いことを認識 重要

既存事業者の経営基盤への影響を考慮する必要あり



## 03 タクシー事業者との共存設計が前提

競争ではなく、棲み分け・協調による持続可能な体制づくり



## 04 定時定路線の見直しも有効な選択肢

三日月小学校線等の成功事例を踏まえ、既存路線の最適化も検討



## 05 段階的導入・試験運用で影響を見極める

一斉導入のリスクを避け、スモールスタートで検証する



## 06 継続的な協議・PR活動・認知度向上が不可欠

住民と事業者、行政が一体となった取り組みが必要



## 07 来年度の計画見直しで慎重かつ建設的な議論を

地域の未来のために、皆様のご協力をお願いいたします





# 参考資料・データ出典

OGI CITY PUBLIC TRANSPORT

本資料の作成にあたり、以下のデータおよび公開資料を参照いたしました。



## 小城市 市内データ

令和6年度 地域公共交通運行実績報告書  
(利用者数、運行便数、収支率等の基礎数値)

路線別利用状況調査データ  
(各路線の乗降データおよび停留所別利用状況)

過去の運行協議会議事録  
(これまでの経緯と議論の整理)



## 全国自治体事例（報道・公開資料）

岡山県備前市：公共交通再編計画および議会答弁資料

奈良県田原本町：地域公共交通計画（デマンド交通導入の影響）

愛知県弥富市：コミュニティバス再編に伴うパブリックコメント

群馬県前橋市：地域公共交通網形成計画および関連報道



## 国の指針・ガイドライン

国土交通省：「地域公共交通活性化再生法」関連資料

国土交通省：「グリーンスローモビリティ導入ガイドライン」

国土交通省：「持続可能な地域公共交通の実現に向けた手引き」



## 学術・専門家の見解

名古屋大学 加藤博和教授：  
「デマンド交通の導入と地域タクシー事業への影響に関する研究」

日本交通政策研究会：  
「地域モビリティの確保と持続可能性に関する提言」

各専門誌におけるデマンド交通導入事例の検証記事

※ 本資料に掲載されている他自治体の情報は、公開されている資料に基づき作成しています。