

概念

電話予約など利用者のニーズに応じて柔軟な運行を行う公共交通の一形態

交通手段の選択

まとまった需要がある場合

需要が分散している場合

定時定路線のバスが適する

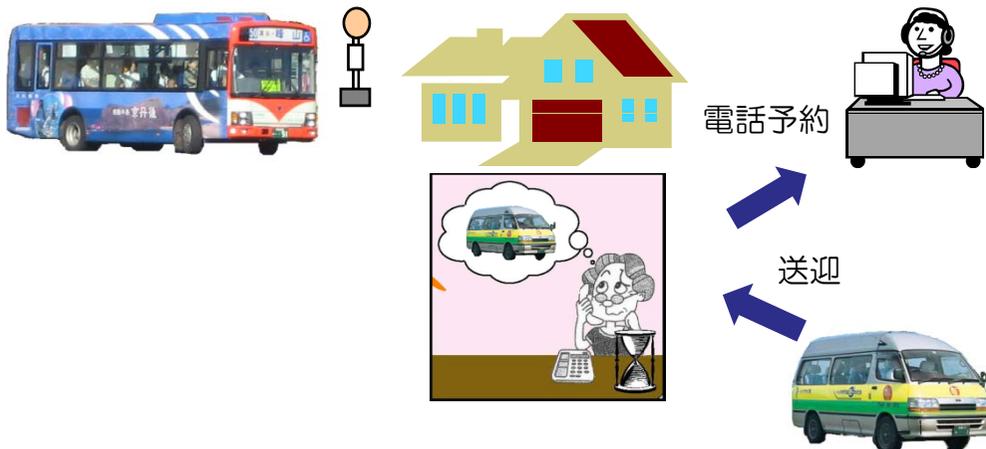
デマンド交通が適する

◆ 路線バス・コミュニティバス

決まった時刻にバス停に行けばバスに乗れる

◆ デマンド交通

需要に応じた運行が可能だが予約が必要



デマンド交通システムの選定

IT活用型※

PCでデータ管理、配車情報通信、運行計画作成などを実施

非IT型

PCを活用せず、タクシー無線での配車等を実施

<需要>

◆ IT活用型が適する

需要(利用人数)が多い場合

◆ 非IT型が適する

需要(利用人数)が少ない場合

<登録者数>

◆ IT活用型が適する

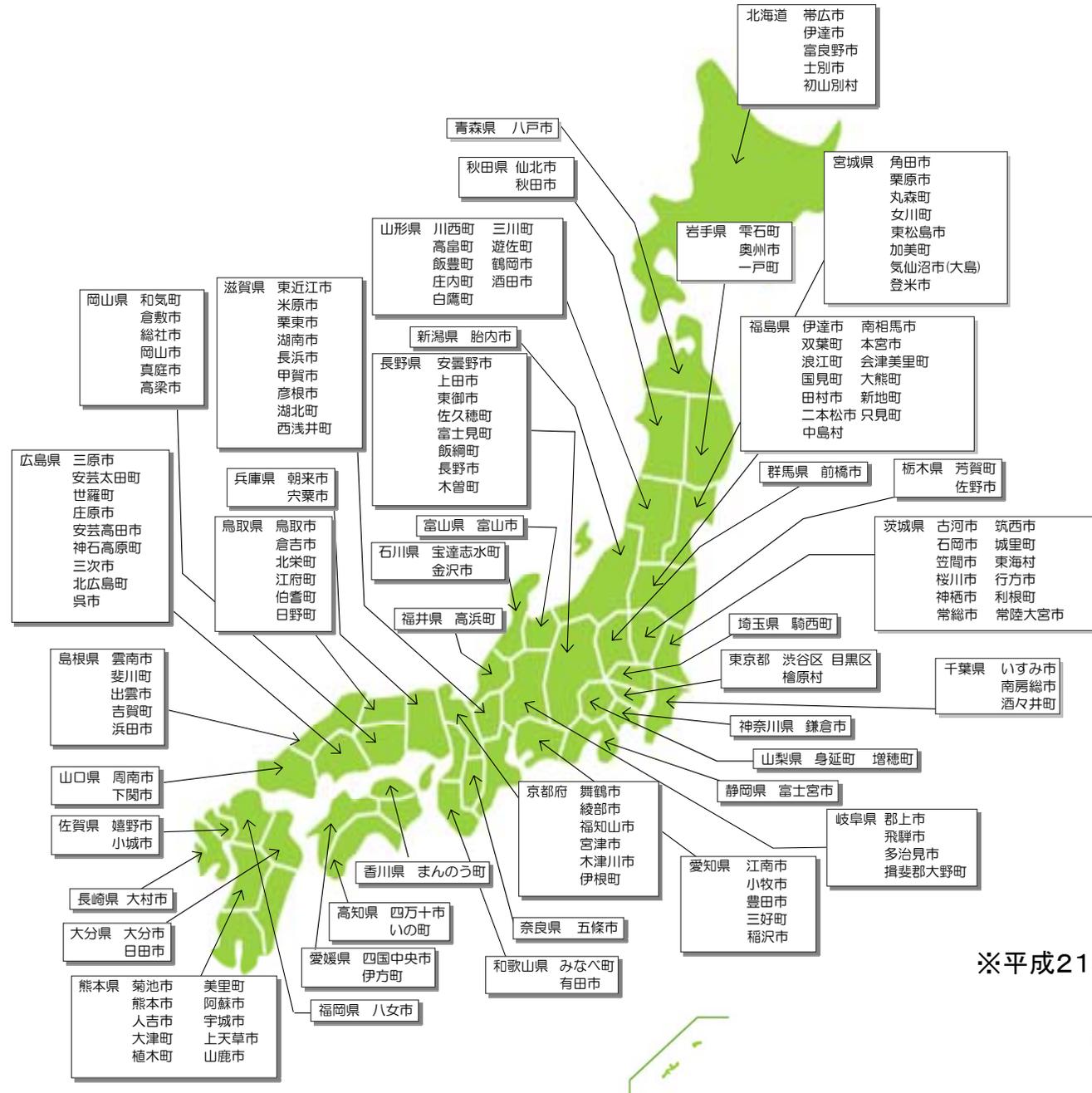
登録者数が多い場合

◆ 非IT型が適する

利用者登録を必要としない、あるいは登録者数が少ない場合

※ IT活用型は、車両とオペレータセンターとの間の通信の有無や個別サーバーか共用サーバーか等によってさらに分類される。

デマンド交通の導入実態



※平成21年12月時点で158地域

(出典:国土交通省資料)

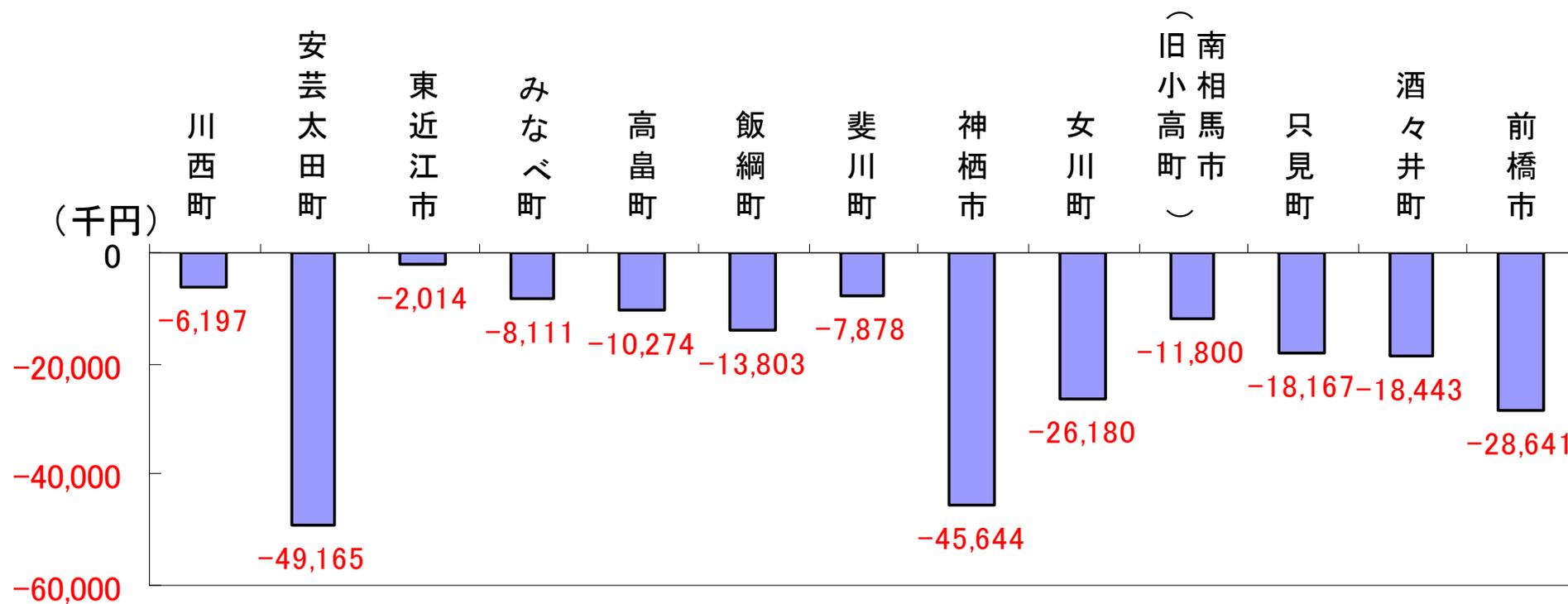
デマンド交通の具体例

導入地域	システム方式	開発・販売元	運営主体			基本ダイヤ		基本路線 ▲：目的地限定 ■：迂回型		運行エリア		車両サイズ			車両台数	運賃		対象者		利用者登録		
			自治体	商工会	社会福祉協議会	あり	なし	あり	なし	全域	一部	中型or小型バス	ジャンボタクシー	セダン型タクシー		均一制	ゾーン制	制限なし	自治体住民限定	65歳以上限定	必要	
1 山形県川西町	配車シート手渡方式	—	●			●			▲	●			●	●	3				●	●		
2 広島県安芸太田町			●			●			■		●			●		8	●			●	●	
3 滋賀県東近江市	タクシー無線活用方式	—	●			●			■		●			●	4	●		●				
4 和歌山県みなべ町			●			●			■		●			●	●	2	●		●			
5 山形県高畠町	配車シート手渡方式	A社		●		●			●	●			●		3		●		●	●		
6 長野県飯綱町		B社	●			●			●	●			●		4	●		●		●		
7 島根県斐川町		C社	●			●			●	●			●		4		●			●	●	
8 茨城県神栖市				●		●				▲	●			●	9	●			●		●	
9 宮城県女川町	配車情報通信方式	D社		●		●			●	●		●		●	5		●		●	●	●	
10 福島県南相馬市				●		●			●		●			●	●	4		●	●		●	●
11 福島県只見町				●		●			●	●	●			●	●	4		●	●			●
12 千葉県酒々井町						●		●		●	●		●	●		4		●	●			●
13 群馬県前橋市 (大胡・宮城・粕川地区)				E社	●			●		●		●		●		4	●		●			

(出典:国土交通省資料)

デマンド交通の実績（平成19年度） ～収支バランス～

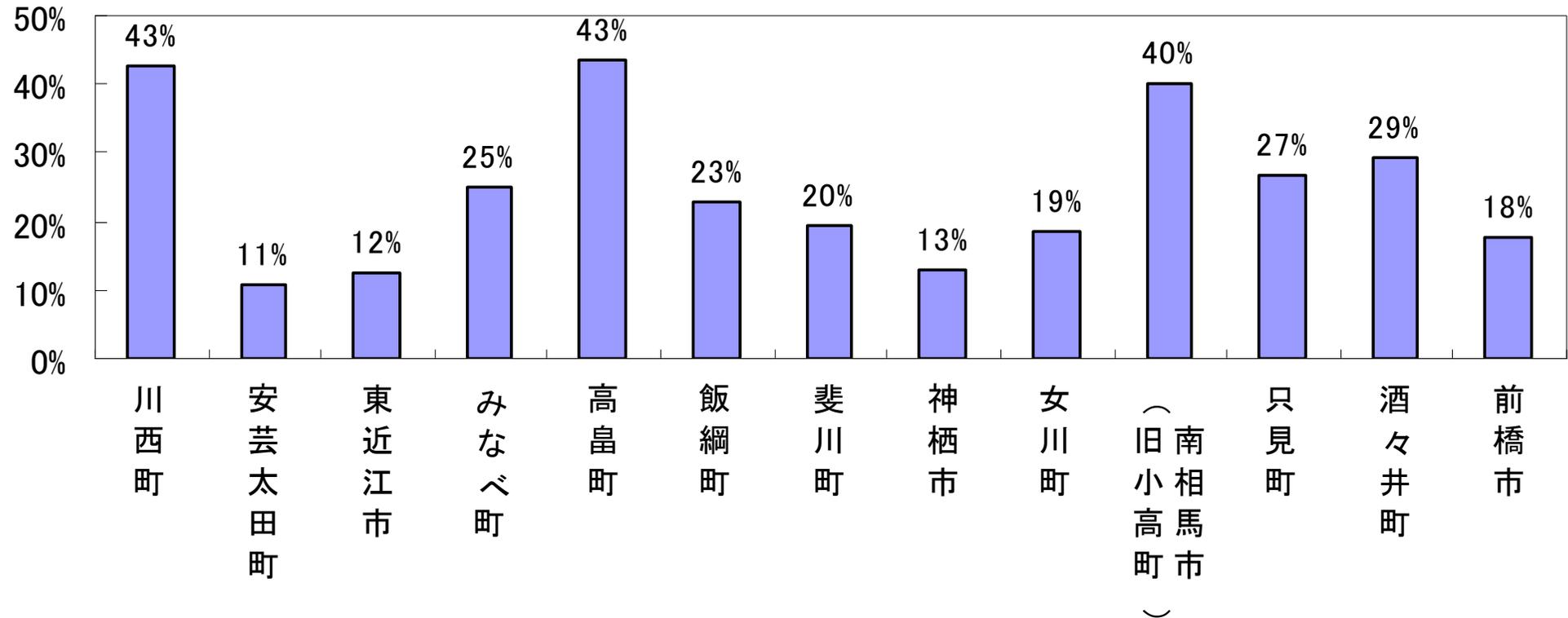
収支バランス(事業収入－事業支出)



- ※ 事業収入: 運賃収入、広告収入等
- 事業支出: 運行経費、オペレーター人件費、システム関連費用等
- ※ システム構築等関連投資及びこれに伴う減価償却分は含んでいない

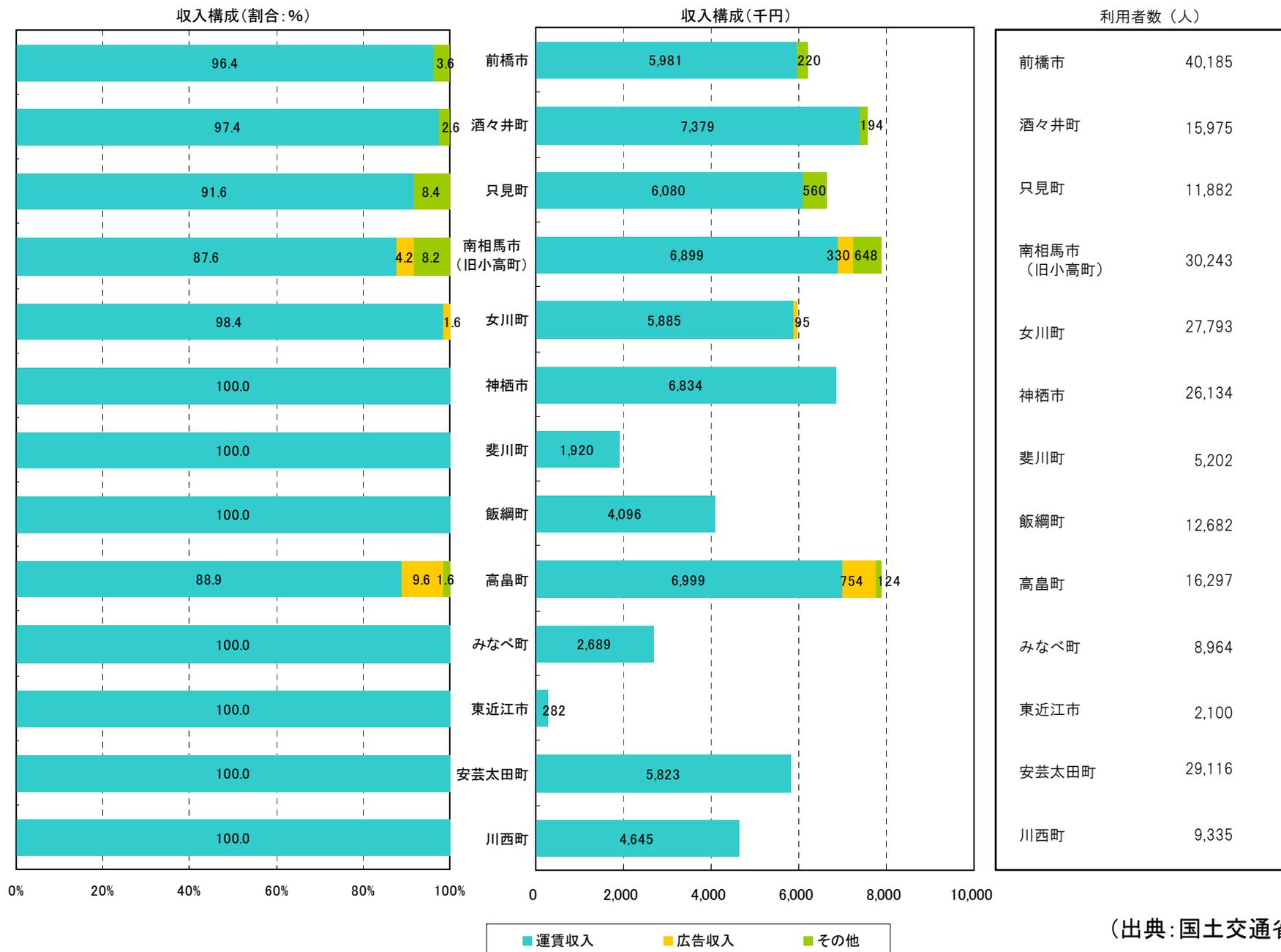
デマンド交通の実績（平成19年度） ～収支率～

収支率(事業収入／事業支出)



- ※ 事業収入: 運賃収入、広告収入等
- 事業支出: 運行経費、オペレーター人件費、システム関連費用等
- ※ システム構築等関連投資及びこれに伴う減価償却分は含んでいない

デマンド交通の実績（平成19年度） ～収入構成～



(出典:国土交通省資料)

デマンド交通の実績（平成19年度）

～支出構成（システム等関連費用以外）～

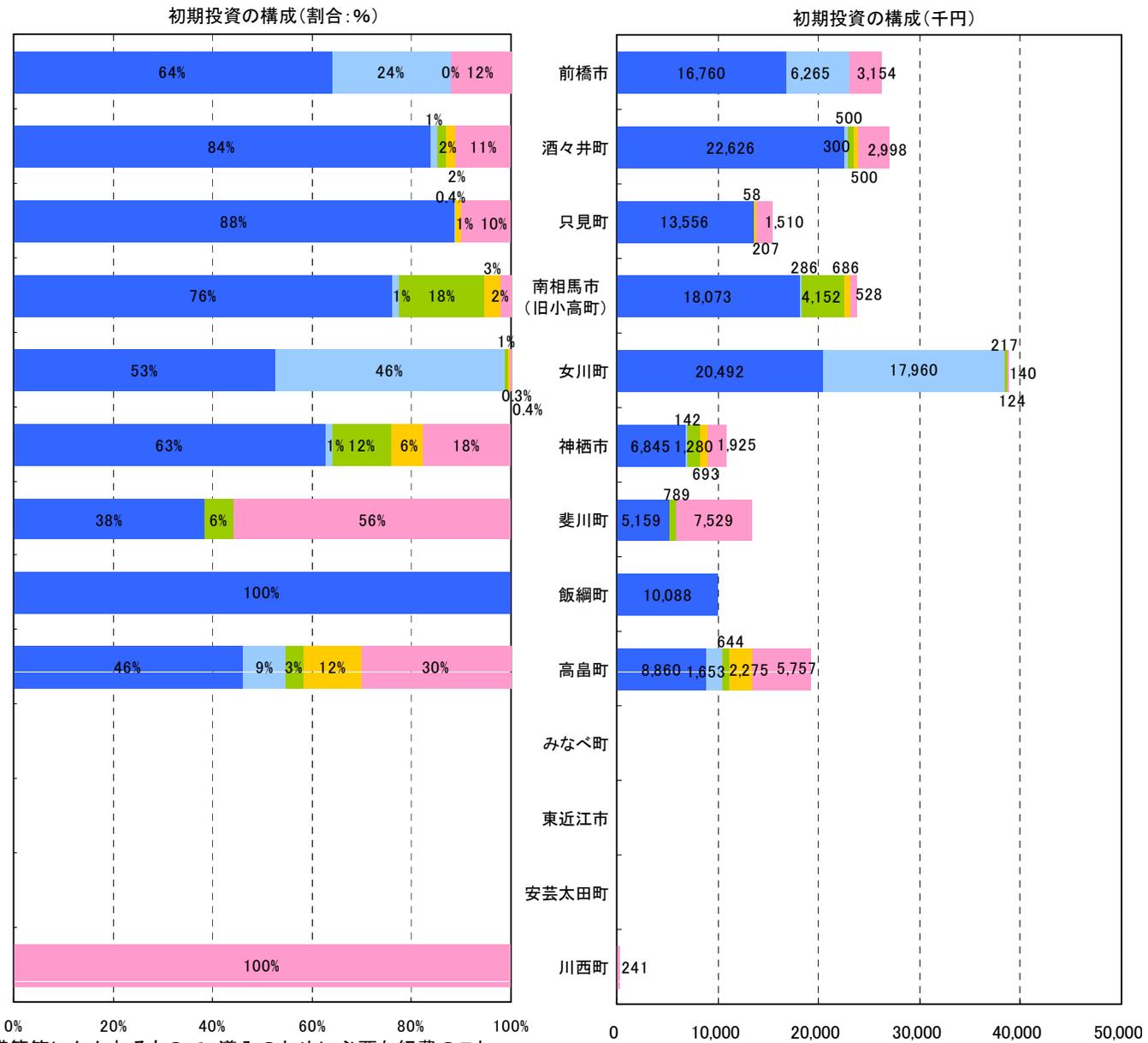


※ システム構築等関連投資及びこれに伴う減価償却分は含んでいない

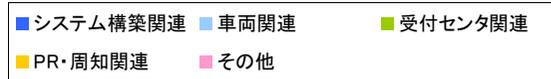


(出典:国土交通省資料)

デマンド交通の実績 ～システム等関連投資～



※ システム等関連投資とは、システム構築等にかかわるもので、導入のために必要な経費のこと
 (リース契約の場合はリース期間を5年と想定して、システム等関連投資として計上)
 ※ 5年毎にシステムの更新が必要となるものが多い



(出典:国土交通省資料)