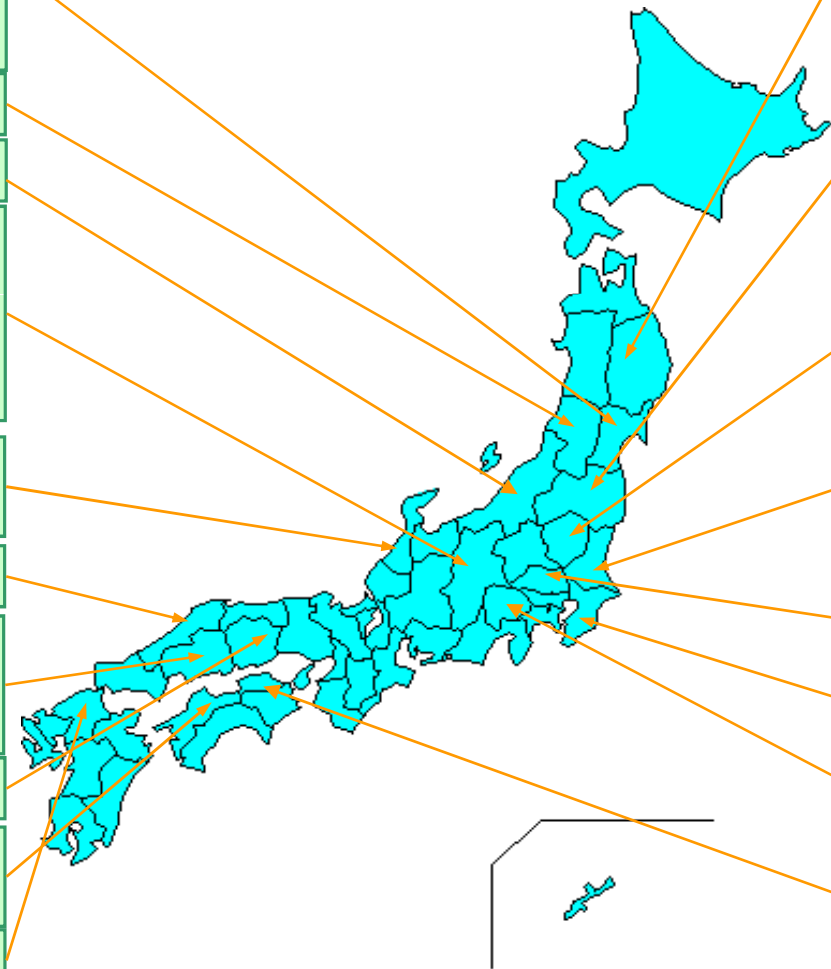


# デマンド交通システムの導入

福島県小高町(全国初)から始まり、現在では全国50地域に導入

- 宮城県 栗原市(旧一迫町)  
女川町  
角田市  
丸森町  
東松島市
- 山形県 飯豊町
- 新潟県 胎内市
- 長野県 富士見町  
上田市(旧武石村)  
東御市  
佐久穂町  
安曇野市
- 石川県 宝達志水町  
(旧志雄町、旧押水町)
- 島根県 雲南市(旧掛合町)
- 広島県 三原市(旧大和町)  
世羅町  
安芸高田市
- 岡山県 和気町
- 愛媛県 四国中央市  
伊方町
- 福岡県 八女市



- 岩手県 奥州市(旧前沢町)  
一戸町
- 福島県 南相馬市(小高区)  
伊達市(保原町)  
浪江町 双葉町  
大熊町 新地町  
中島村 本宮市  
田村市(船引町)  
只見町 会津美里町
- 栃木県 芳賀町
- 茨城県 東海村 城里町  
石岡市(旧石岡市、八郷町)  
筑西市 笠間市  
桜川市 古河市  
常陸大宮市 常総市
- 埼玉県 騎西町
- 千葉県 酒々井町  
いすみ市(旧夷隅町)
- 山梨県 身延町  
増穂町
- 香川県 まんのう町

## NTT東日本 デマンド交通システム導入実績

No	導入地域	サービス開始時期	人口(高齢化率)	面積	運行車両台数	運行主体
1	福島県 南相馬市(小高区)	平成14年1月	・1万4千人(25.7%)	92km <sup>2</sup>	・運行車両4台	商工会
2	島根県 雲南市	平成14年3月	・4千人(34.5%)	110km <sup>2</sup>	・運行車両2台	自治体
3	福島県 伊達市(保原町)	平成15年3月	・2万5千人(21.0%)	42km <sup>2</sup>	・運行車両5台	商工会
4	石川県 宝達志水町	平成15年3月	・7千3百人(24.7%)	58km <sup>2</sup>	・運行車両5台	自治体
5	福島県 浪江町	平成15年6月	・2万3千人(22.7%)	223km <sup>2</sup>	・運行車両4台	商工会
6	福島県 双葉町	平成15年11月	・7千6百人(23.0%)	52km <sup>2</sup>	・運行車両4台	商工会
7	広島県 三原市	平成15年12月	・7千4百人(32.6%)	122km <sup>2</sup>	・運行車両3台	商工会
8	福島県 大熊町	平成16年1月	・1万1千人(18.3%)	79km <sup>2</sup>	・運行車両4台	商工会
9	長野県 富士見町	平成16年3月	・1万6千人(26.3%)	145km <sup>2</sup>	・運行車両3台	商工会
10	千葉県 酒々井町	平成16年3月	・2万1千人(14.6%)	19km <sup>2</sup>	・運行車両4台	社会福祉協議会
11	宮城県 栗原市	平成16年10月	・9千4百人(31.8%)	88km <sup>2</sup>	・運行車両4台	商工会
12	福島県 新地町	平成16年10月	・8千9百人(24.4%)	46km <sup>2</sup>	・運行車両4台	商工会
13	千葉県 いすみ市	平成16年12月	・7千9百人(29.1%)	44km <sup>2</sup>	・運行車両2台	商工会
14	福島県 中島村	平成17年3月	・5千4百人(20.3%)	19km <sup>2</sup>	・運行車両1台	商工会
15	福島県 本宮市(旧白沢村)	平成17年4月	・9千4百人(22.8%)	48km <sup>2</sup>	・運行車両3台	商工会
	福島県 本宮市(行政合併)	平成21年4月	・3万2千人(22.6%)	88km <sup>2</sup>	・運行車両5台	商工会
16	栃木県 芳賀町	平成17年7月	・1万7千人(22.9%)	70km <sup>2</sup>	・運行車両3台	商工会
17	岩手県 奥州市	平成17年7月	・1万5千人(28.2%)	72km <sup>2</sup>	・運行車両3台	商工会
18	山形県 飯豊町	平成17年12月	・8千9百人(30.6%)	329km <sup>2</sup>	・運行車両4台	社会福祉協議会
19	茨城県 東海村	平成17年12月	・3万5千人(15.9%)	37km <sup>2</sup>	・運行車両5台	社会福祉協議会
20	福島県 田村市	平成18年1月	・2万3千人(25.5%)	161km <sup>2</sup>	・運行車両5台	商工会
21	長野県 上田市	平成18年2月	・4千人(23.5%)	87km <sup>2</sup>	・運行車両4台	商工会
22	埼玉県 騎西町	平成18年6月	・2万3千人(17.6%)	28km <sup>2</sup>	・運行車両2台	商工会
23	広島県 世羅町	平成18年8月	・2万5千人(33.9%)	278km <sup>2</sup>	・運行車両5台	商工会
24	長野県 東御市	平成18年10月	・3万1千人(22.5%)	112km <sup>2</sup>	・運行車両5台	商工会
25	宮城県 女川町	平成18年10月	・1万1千人(29.3%)	66km <sup>2</sup>	・運行車両5台	商工会
26	福島県 只見町	平成18年10月	・5千人(39.3%)	747km <sup>2</sup>	・運行車両5台	商工会
27	茨城県 石岡市	平成18年10月	・8万4千人(20.6%)	213km <sup>2</sup>	・運行車両9台	TMO(まちづくり会社)
28	茨城県 城里町	平成19年2月	・2万3千人(23.6%)	161km <sup>2</sup>	・運行車両4台	商工会
29	宮城県 角田市	平成19年2月	・3万4千人(24.3%)	147km <sup>2</sup>	・運行車両5台	商工会
30	岡山県 和気町	平成19年3月	・1万6千人(28.4%)	144km <sup>2</sup>	・運行車両3台	商工会
31	長野県 佐久穂町	平成19年3月	・1万3千人(28.4%)	188km <sup>2</sup>	・運行車両4台	商工会
32	長野県 安曇野市	平成19年9月	・9万9千人(23.1%)	332km <sup>2</sup>	・運行車両14台	社会福祉協議会
33	福島県 会津美里町	平成19年10月	・2万5千人(30.2%)	276km <sup>2</sup>	・運行車両5台	商工会
34	茨城県 筑西市	平成19年10月	・11万1千人(21.2%)	205km <sup>2</sup>	・運行車両10台	TMO(まちづくり会社)
35	愛媛県 四国中央市	平成20年1月	・9万2千人(23.9%)	420km <sup>2</sup>	・運行車両2台	自治体
36	茨城県 笠間市	平成20年2月	・8万1千人(21.6%)	240km <sup>2</sup>	・運行車両10台	自治体
37	愛媛県 伊方町	平成20年3月	・1万1千人(23.4%)	94km <sup>2</sup>	・運行車両5台	商工会
38	宮城県 丸森町	平成20年3月	・1万6千人(32.0%)	273km <sup>2</sup>	・運行車両6台	商工会
39	茨城県 桜川市	平成20年4月	・4万7千人(23.5%)	179km <sup>2</sup>	・運行車両6台	商工会
40	茨城県 古河市	平成20年7月	・14万4千人(16.6%)	123km <sup>2</sup>	・運行車両6台	商工会
41	山梨県 身延町	平成20年9月	・1万6千人(36.6%)	304km <sup>2</sup>	・運行車両2台	商工会
42	岩手県 一戸町	平成20年12月	・1万5千人(31.7%)	300km <sup>2</sup>	・運行車両4台	LLP(まちづくり会社)
43	新潟県 胎内市	平成21年3月	・3万3千人(25.4%)	265km <sup>2</sup>	・運行車両6台	商工会
44	宮城県 東松島市	平成21年7月	・4万2千人(20.4%)	101km <sup>2</sup>	・運行車両6台	商工会
45	山梨県 増穂町	平成21年7月	・1万2千人(24.9%)	65km <sup>2</sup>	・運行車両2台	自治体
46	茨城県 常陸大宮市	平成21年10月	・4万6千人(27.1%)	348km <sup>2</sup>	・運行車両3台	社会福祉協議会
47	広島県 安芸高田市	平成21年10月	・3万1千人(33.1%)	537km <sup>2</sup>	・運行車両4台	事業団体
48	茨城県 常総市	平成21年10月	・6万5千人(21.6%)	123km <sup>2</sup>	・運行車両6台	社会福祉協議会
49	香川県 まんのう町	平成21年11月	・1万9千人(30.1%)	194km <sup>2</sup>	・運行車両3台	商工会
50	福岡県 八女市	平成22年2月予定	・4千人(23.7%)	98km <sup>2</sup>	・運行車両3台	商工会予定

福島県内におけるデマンド交通取組状況と課題 【平成21年6月27日開催「デマンド交通システム推進研究会」資料より】

商工会名	商工会		オペレーター		
	現況	課題	現況	課題	
小高商工会	平成20年9月より、「運転免許証返納支援制度」をスタンプ会と共同で行っている。 (乗車券5,000円分の贈呈・スタンプ会加盟店での買い物の際ポイント2倍サービス)	平成18年を境に利用者が減少している。 (H18年 124.5人/日 平成19年 123.4人/日 平成20年 114.3人/日)	・利用者が亡くなったり、施設等の入所によって利用者が減少傾向にあるが、新規の利用者が増えない ・利用者の高齢化が進み、乗り降りの時間がかかる人が多くなった。予約の際、小型車を指定する方も増えている。	運転手との協力による利用しやすい環境づくり (例:荷物を運ぶ・乗降の際ステップを出す。)	オペレーターの視点から見た提案(意見交換したい内容) 耳の遠い方が増えてきているが、大きな声で話をするとうるさく感じているように利用者が思ってしまう困る。上手に伝わる話し方があれば教えてほしい。
保原商工会	利用者の実人数が年々減少傾向にある。乗車実績については、一人当たりの利用回数が増え、横ばいの状況が続いている。19年度は無料お試し券を利用されていない高齢者に配り81名の方の利用があった。	高齢社会を迎え地域住民よりデマンドタクシーの期待と支持が高まっており、前期高齢者にとって自家用車が無くても安心して暮らせる生活の提案を伝えていくことが課題と考えている。		パソコン、通信機器、カ・ナビ等の老朽化にとともに、故障が以前より多くなっている。新機種へのスムーズな移行を望んでいる。	高齢者で利用されない方(自分で運転される方)へ免許返納を薦めるためにも何か特典があると良い
浪江町商工会	商工会館にポスターを掲示し、利用促進を促している。また、タクシー券販売所を42ヶ所設置(商店等)しており販促と利用促進を喚起している。	利用者の80%以上が高齢者であるため、利用者の自然減が現実的な問題となっており、今後利用者の増加を図っていく事が課題となっている。利用促進のPRを積極的に行うと共に、利用者の利便性や信用を確保する事で口コミによる利用者の増加を図っていく方針である。	町の広報やポスター等でPRを図ると共に、利用者への対応サービス向上を徹底し、口コミにて利用者増強を図っている。	利用者は年寄りが多く耳が遠いので、会話がかみ合わない。また電話でのやり取りなので、言った言わないの水掛け論になるケースもたまにある。オペレーターは中継ぎなので、乗車依頼(今乗りたい)と運転手の都合(ルート上難しい)を合わせるのが難しい。	お客さんに対する電話の対応について
双葉町商工会	運行開始の記念日11/4には、タクシーの利用者へ粗品を進呈したり、11月中のみ10%プレミアム付の利用券を販売している。	町行政からの運営補助金が減額され、今年4月より利用料を各エリア一律100円値上げをして財源を確保している。しかし、値上げをしたことで利用客が減少するのではないかと懸念される。今後も補助金が減額されるようであれば、商工会での運営自体を検討せざるおえないので、町行政への理解を求めていきたい。常にタクシーを利用いただいているお客様に還元されるようなサービスを検討していきたい。	受付機関と商店街の休憩所を併設。月替りのギャラリーとしても利用されており、お茶のサービスもしている。	商店街の各店舗ともしっかりと密着し、お互いのサービスに活かしていきたい。	雇用形態について ・3人という少人数で、3人とも欠勤になると運行できなくなる。 ・オペレーターの仕事を、急遽代行できるような人材を確保しているのか。
大熊町商工会	・利用者はH18の一日平均84.7をピークにH19が79.4、H20が78.3と減少 ・年に一度、敬老会(9月)開催時にまちタクシー申込等を配布しているが、登録者数はあまり増加していない。	・ヘビーユーザーの減少が利用者減の大きな要因となっている。今後、高齢者の普通免許所有率が高くなり、使用者の増加は大変厳しいと思われる。新サービスの検討を関係諸団体と協議していきたい。	別掲	別掲	別掲
新地町商工会	・利用者が減少傾向にある。登録者数の自然減により減少や運転免許証を取得している年代の割合が多くなってきている。 ・デマンド運行:新地町内と町外(他市にある公立病院等への利用)への運行を実施している。 ・定期路線運行:定期バス路線の廃止に伴い、のりあいタクシーとして定期路線を運行しており、通勤、通学者への利用を図っている。 ・「しんちゃんGO待合所」の看板を作成し、各商店へベンチ設置などの協力を依頼している。 ・車外の広告を地元事業者に依頼している。	・高齢者の足の確保としては福祉的に十分な役割を果たしているが、商工業者への効果的な活用方法が必要である。 ・乗車チケットの販促(現金で乗車する利用者が多く、チケット取扱店舗での販売促進策が必要である) ・ドライバー、オペレーターの接遇等の資質向上 ・運行開始以来5年程度経過し、乗車人数等の実績以外の部分の検証、評価が必要である。	・利用者が高齢の為か、減少している。	・利用者が気持ちよく利用して頂く為には、どうしたら良いか。 ・利用範囲を多くして欲しい(降り場) ・利用していない人を利用して頂く為には、どうしたら良いか。	・運転手とのコミュニケーションをどの様にとっているのか。 ・町外者の人は利用しているのか。 ・タクシー業者は何社入っているのか。(一社の為サービスが悪い) ・パソコンの調子はどうか
中島村商工会	デマンド村内路線は低迷しているが村外路線は順調に伸びている。定期定時路線は高校生送迎を主に実施し、一般住民も混乗を可能としている。デマンド路線は前年比15%、定期定時路線は21%の利用増となった。デマンド路線については敬老会でチラシ持参により個別に説明を行っている。また年4回程度会報を発行している。定期定時路線は中学校卒業式にチラシを配布し高校入学に伴う通学定期(往復・片道)の利用推進を行っている。	システム機器の更新が迫っており、予算対応が厳しい状況にある。 土日祝祭日の運行並びに運行時間の延長 新4条許可取得に伴う行政書士委託料の予算確保が困難な場合、商工会で申請書類の作成代行は可能か!	利用者が乗り合いタクシーの意味が理解できない。また利用時間帯の申込み方法についても充分理解されていない。	やもうえず現金乗車を認めたところ、現金乗車が主流となってしまったので、利用券乗車の徹底を図る。	新規登録者並びに新しい利用者をどのように増やしているかお聞きしたい。(説明会の開催・チラシ配布等) 乗り合いタクシーの利用方法並びに利用時間帯をどのように説明しているかお聞きしたい。

福島県内におけるデマンド交通取組状況と課題 【平成21年6月27日開催「デマンド交通システム推進研究会」資料より】

商工会名	商工会		オペレーター		
	現況	課題	現況	課題	オペレーターの視点から見た提案(意見交換したい内容)
本宮市商工会	<p>本宮市白沢地区(旧白沢村)で平成17年に導入した本システムを、本年4月から旧本宮町大字地区に拡大して運行を開始した。今回の運行地域拡大により新たに1,979人の新規登録があり、従来の登録者と併せて7,706人の登録者数となった。</p> <p>従前の白沢地区での利用者は1日平均98.6人となっておりほぼ定着しているが、今回、地域を拡大した本宮地区のみの利用者数は1日平均9.7人と当初想定を下回っている。これは導入後2ヶ月を経過したばかりであることや、市内全域をカバーしたデマンド体系になっていないことなどから、住民の理解度、認知度が低いと考慮しており、そのため、今後の利用促進策として次のような事項を実施している。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・利用説明会の実施(新たに導入した地域での集会所単位での説明会、老人クラブ単位での各種会合時での説明会)</li> <li>・広報活動の実施(行政防災無線による利用促進広報、乗降場所としている医療機関等でのポスター掲示、チラシ留置き)</li> <li>・利用者登録カードと利用方法送付に併せた無料試乗券(1回/世帯)の送付</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・新たに運行を拡大した地域の利用促進(導入後2ヶ月を経過したばかりであるが、利用促進のためのPR・啓蒙が必要。)</li> <li>・乗降場所として指定した医療機関以外の医療機関の取扱い(2医院から乗降場所として指定されたいとの強い要望がある。)</li> </ul>	<p>本宮市白沢地区(旧白沢村)で導入した本システムを、本年4月から旧本宮町大字地区に拡大して運行を開始したが、本宮地区の利用者が増えない。こういったことから、利用者登録カードと使用期限付きの無料利用券1枚を同封し送付した。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本年4月からタクシーを3台から5台に増車したが、本宮地区の利用者がなかなか増えない。</li> <li>・本宮市本宮地区の大字地域を除く市街地は、巡回バス(4路線)が運行しておりデマンドタクシー料金の半額の200円で利用できる。このため、巡回バスの1路線の利用者が非常に少ない。</li> <li>・市街地での停留所は12箇所のみとしている(駅、病院、郵便局等)。</li> <li>・予約の電話が入るが、『足が悪いので、目的地まででないと利用できない。』と断られる。</li> <li>・タクシーは、4月から本宮の大字地区と市街地内停留所(12箇所)間を運行しているが、大字地区内の移動がしたいとの声がある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ドライバーは、どこまで介助しているのか?</li> <li>・1人で乗れないお客様の対応はどうしているのか?(予約を取るか、断るか?)</li> </ul>
船引町商工会	<p>(現況)運行から4年目を迎え、乗車人数は年々、徐々にではあるが増加している。また、乗車収入も乗車収入に比例して、徐々にではあるが増加している。</p> <p>(利用促進)各種会合(老人会総会・役員会等)への出張説明会。幟旗の掲示、ご利用案内等のチラシ配布</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・システム保守に係るもの・・・特に車載器の修理(保守に含まれない部品の交換等費用)</li> <li>・地元商店への誘客策・・・待合室(場所)等の設置については、実施しているものその他に誘客策がない。</li> </ul>	<p>(現況)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・隣接する市町村(町境)の方の利用が増えている</li> <li>・農繁期の利用者減少(利用促進)</li> <li>・気持ちの良い電話対応をする。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・列車(電車時間)に乗る場合の時間の約束について</li> <li>・地元商店への誘客及び活性化について</li> <li>・土曜、日曜の運行及び時刻表等の見直しについて</li> <li>・隣接する市町村(町境)の方の利用について</li> <li>・利用者集中時の電話対応等について</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・エリアが広い所の予約の取り方</li> <li>・なるべく待たせないで、乗車できるようにするための方法</li> <li>・ドライバーとの連絡方法</li> <li>・子供の対応</li> <li>・列車(電車)を利用する方の対応方法</li> </ul>
只見町商工会	<p>帰路の途中で買物等をした場合、そこから自宅までの利用料が通常500円のところ100円になる割引サービスを実施中。また、現在発行しているプレミアム商品券で利用券の購入を可能にしている。</p>	<p>他の先行事例でも耳にしていたが、高齢のヘビーユーザーが諸事情で利用できなくなってしまうことによる利用者の頭打ちがはじめてきた。それに関連し、身体が不自由(一人で乗降できない)になって“しまった”方の受入れの可否について苦労している。予約段階では判断し難くドライバーの情報が基になるが、その線引きも非常に難しい。現在、身体的理由でデマンド交通を利用できない町民を対象にした補完的交通手段について行政と協議中。</p>	<p>業務時間外での営業活動(町民への日常的な声掛け)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・予約締め切り時間を設けているが、地域がら、実際は時間でできちりと締め切ることがしづらい(その結果、配車に苦労する)</li> <li>・また、システムを理解しきれていない乗客が多い</li> <li>・高齢化が進行し、デマンド交通では対応しきれない乗客が増えてきた。その線引きが難しい</li> <li>・一部のヘビーユーザーが車両を独占してしまうことがある(わがままになってくる)</li> </ul>	<p>パソコン等のハードに障害が発生したときの対応について</p>
会津美里町商工会	<p>運転免許自主返納制度 20年度実績 112名</p> <p>1周年記念事業(3万人目当てクイズ、利用券プレミアム販売等)</p>	<p>タクシー借り上げ料金</p> <p>システム料金及び保守料金が低い</p> <p>NPO法人等別組織への移行</p> <p>商店街等の商業振興策への取り組み</p> <p>公共性の維持(介護者、冬期間運行)</p>	<p>会員登録促進 非会員の利用者(家族含む)に対し会員登録をお願いしている</p>	<p>システムの理解が不十分である 個人タクシーと同じように思っている</p> <p>介護タクシーではないことを理解してもらう</p> <p>通信障害による弊害 通信がスムーズにできない時が多々あり、運行が遅れることがある</p>	<p>冬期間の運行について 積雪の多い地域では、30分間隔での往復は難しい、冬時刻の設定も必要か</p> <p>システム理解について 送迎時間の早遅への理解など、広報・回覧板などで利用方法及び注意点の再掲</p> <p>利便性の向上 利用券販売所の拡大</p>
国見町商工会	<ul style="list-style-type: none"> <li>・藤田病院等に利用推進をお願いしている。</li> <li>・乗車券(10枚)プレミア分(1枚)負担する団体がない。</li> <li>・利用促進広報予算等が少ない。</li> <li>・運行委員会、事務局体制での利用促進は限界がある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・時間外運行で利用者がいないのに時間契約支払が生じる。</li> <li>・町補助金が2年目になり初期投資補助金がなくなり、また乗車数増20名で積算(努力目標)されているので、町補助金が減額になり、収入増を図る方法が無い。不足金が生じる事態になる。</li> <li>・商店街乗降者数が少ない。</li> </ul>	<p>運行開始から1年になり、当初から見ると利用件数は増えているが以後それ程の伸びはない。</p>	<p>時間帯について1時間に1本の配車につき、待ち時間が長すぎると言う声もあり、時間割間隔についての検討課題。</p>	<p>課題について、他商工会の対応についてお伺いしたい。まちなかエリアについて、午前中のみ随時運行は可能か?</p>
伊達市商工会	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市広報、市地区広報等による制度PR</li> <li>・利用券(チケット)の取り扱い。(10枚単位購入は1枚サービス)</li> <li>・無料利用券(片道)の全戸配布。(1回配布)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・利用者拡大の方法</li> <li>・利用者の運行時刻表の遵守の徹底方法(現況:タクシー状態)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・H20.10.1試験運行開始から8ヶ月経過。利用者のほとんどがリピーター。</li> <li>・利用者がタクシー感覚で利用。運行時刻表とおりの運行が出来ていない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・利用者拡大のため、各種会合へ出向いての説明会の実施。</li> <li>・運行時刻表遵守の徹底。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・乗車料金は現金払い9割、チケット払い1割と現金扱いがほとんどです。他の地域の状況は。</li> </ul>

## 参考資料

# 各地の現状と課題、要望

各地の取組事例

取り組み内容	実施地域
<b>円滑・安心・安全な運行に関する施策</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・休憩室を併設しオペレータと利用者のふれあい空間を設置</li> <li>・乗り降りの電動アシストステップ</li> <li>・女性ドライバーの採用</li> <li>・定期運行委員会の開催</li> <li>・役場窓口での予約代行サービス</li> <li>・予約代行協力店舗の募集</li> <li>・路線バスとのセット券</li> <li>・アンケート調査実施</li> </ul>	双葉町、佐久穂町 大熊町、騎西町 只見町 武石村 騎西町 騎西町 石岡市 飯豊町
<b>利用者増加に関する施策</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・広報への情報掲載</li> <li>・スクール便として運行</li> <li>・公共施設、医療機関、金融機関、敬老会でのチラシ・ポスター配布</li> <li>・運転免許返納などの制度との連携により利用券、ポイント進呈</li> <li>・(大型総合病院への)市町村界を超えた運行</li> <li>・看板の設置</li> <li>・日帰り温泉旅行の実施</li> <li>・各種団体への出張説明</li> <li>・年間利用回数上位者への利用券進呈</li> <li>・記念イベントの実施、イベントへの出展</li> <li>・時刻表の配布</li> <li>・祭りなど各種行事での運行、シャトルバス運行</li> <li>・ダイレクトメールの送付</li> <li>・土日・祝日の運行</li> <li>・PR誌の定期発行</li> <li>・定期券精算の実施</li> <li>・地域放送によるPR</li> <li>・ブログ運用</li> <li>・廃油回収サービス</li> </ul>	保原町、浪江町、中島村、船引町、宝達志水町、富士見町、芳賀町、飯豊町、武石村、世羅町、東御市、女川町、石岡市、和気町 南相馬市、保原町、新地町、中島村、武石村、騎西町、女川町、石岡市、和気町 大熊町、中島村、船引町、会津美里町、騎西町、世羅町 南相馬市、保原町、会津美里町、騎西町 新地町 新地町 中島村、飯豊町、騎西町 船引町、石岡市 只見町 会津美里町、騎西町、東御市、飯豊町 宝達志水町 大和町、騎西町、佐久穂町 安曇野市 芳賀町 奥州市、飯豊町 飯豊町 武石村 東御市 女川町
<b>副収入に関する施策</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・車内及び車外公告による収入</li> <li>・視察研修の受け入れによる収入</li> <li>・協賛金による収入</li> <li>・特別賦課金による収入</li> <li>・温泉バック商品の販売</li> </ul>	南相馬市、保原町、双葉町、新地町、本宮市、会津美里町、富士見町、芳賀町、東御市、女川町、飯豊町 南相馬市、保原町、浪江町、船引町、会津美里町、騎西町、築西市、飯豊町 浪江町 浪江町 飯豊町

各地の課題

課題内容	実施地域
利用者高齢化、死亡による利用者の自然減	南相馬市、浪江町、大熊町、新地町、中島村、大和町、奥州市、佐久穂町
システム更改費用の負担	南相馬市、保原町、富士見町、飯豊町
保守費用の負担	南相馬市、飯豊町
新4条許可申請手数料	南相馬市
エリア拡大要望への対応	保原町
幼稚園、保育園の児童送迎	浪江町
補助金の減額による利用料金値上げ	双葉町
ドライバー及びオペレーター接遇等スキルアップ、育成	新地町、東海村、女川町
利用時間帯の集中化による時刻表見直し	船引町
運行時間延長ニーズへの対応	船引町
商業者、商店街との地域連携	会津美里町、武石村、騎西町
エリア拡大による財政圧迫	宝達志水町
エリア外(町外)への対応	佐久穂町
乗り残し発生	上田市(旧武石村)
電話が不通に対するシステム改善	安曇野市、筑西市
高齢者向けの不可価値創造サービスとの連携	飯豊町
交通弱者増加への対策・対応	東御市
BDF燃料精製所への製油純度の向上	女川町
利用者の固定化	和気町
町内統一ダイヤの検討	和気町
新規利用者の開拓	東御市
利用率の向上	東御市
通学手段としての利用を複合的に運行していくことによる利便性の低下	石岡市
定時性の確保に向けた取組み	石岡市

他地域への質問事項など

他地域への質問事項	実施地域
新規利用者獲得に対する方策	南相馬市、双葉町、新地町、東御市
システムの更新時における財源等をどのように行っているか	保原町、船引町、只見町
利用者減少対策としての新たなサービスについて	浪江町
利用料金アップした場合の利用者の反応、及び利用率について	双葉町
ランニングコストの削減方法	大熊町
乗車チケットの販促方法	新地町
車両借上に関する契約について	船引町
副収入の確保について	船引町、石岡市
商業振興への方策など取り組みの事例やアドバイス	会津美里町
交通弱者への対策及び対応方法	東御市
ハードウェアのメンテナンスについて	東御市
1時間当たり運行単価をお聞きたい	上田市(旧武石村)
会員が情報を共有し意見交換が出来る場の構築を要請中	安曇野市
社会福祉法人の税務として、利用料や雑収入に係る消費税納税についてどのように対応しているか	飯豊町
アンケート調査の方法についてですが、高齢者や障害者にも回答しやすい効果的な調査を実施するため工夫	飯豊町
予約センター内のシステム機材更新に際して低コストに努めるために車両交信を無線に切り替えたり工夫している事例はありますか	飯豊町
福祉有償や過疎地有償輸送等を取り入れデマンドと両輪で交通弱者を支えているところはどれ位ありますか	飯豊町
有効なPR方法等	和気町
多目的運用への取組	石岡市

国、県への要望について

国、県への要望内容	実施地域
システム更改に対する補助・支援	小高町、保原町、双葉町、中島村、只見町、会津美里町、富士見町、芳賀町、奥州市、飯豊町、東御市、和気
車両購入に対する補助・支援	保原町、浪江町、新地町、会津美里町、芳賀町
交通弱者への救済に対する支援	大熊町
交通空白地帯の解消に対する支援	大熊町
地域公共交通活性化・再生総合事業(国交省)の補助率増	安曇野市
事業運用に対する補助・支援	世羅町、佐久穂町