

総務財政常任委員会報告書

令和2年6月11日第2回定例会における議決に基づき、当委員会の所管について調査した結果を下記のとおり報告する。

令和2年12月1日

七飯町議会議長 木下 敏 様

総務財政常任委員会
委員長 池田 誠悦

記

【所管事務調査事項】

地域公共交通について

令和2年6月17日、7月1日、27日、8月18日、27日、9月1日、10月9日、11月17日、12月1日の9日間、委員会を開催し、総務部長、政策推進課長の出席を求め、提出資料に基づいた説明の聴取を行った。

また、令和2年11月10日に松前郡福島町及び上磯郡知内町へ事務調査のため、委員の派遣を行った。

1 調査の目的

地域公共交通のこれまでの経過や現在の取組状況、今後の予定等を把握するため、調査を行った。

2 調査の方法

地域公共交通に関する取組の経過、プロジェクトチーム事務局が作成した素案に

関する資料等の提出を求めたほか、総務部長、政策推進課長への聴取を行った。

また、既にデマンドバスを運行している松前郡福島町及び上磯郡知内町を先進地として訪問し、調査を行った。

3 地域公共交通のこれまでの取組について

(1) コミュニティバス導入の検討開始から導入の見合わせを行った経過

高齢化に対応した活力のあるまちづくりの重点施策の1つとして、平成19年度にコミュニティバス（町内循環バス）の導入を検討するため、コミュニティバス検討委員会を立ち上げ、計4回委員会を開催している。

その後、平成19年10月に施行された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の規定に基づいて、国の支援を受けた検討を行うため、平成20年3月5日に法定協議会である七飯町地域公共交通活性化協議会（以下「法定協議会」という。）に移行している。

コミュニティバス検討委員会においては、各地域の導入事例について検討・協議を行い、平成19年に1回目の住民アンケートを実施している。

法定協議会においては、実際の運行に係る費用やルートをシミュレーションするため、平成20年に2回目のアンケート調査を行い、平成21年3月30日に法定協議会の承認を得て、翌31日付けで「七飯町地域公共交通総合連携計画」を策定している。

しかし、策定に至るまでの過程において、コミュニティバスは多額の運行費用がかかり、支出に対する収入の確保が非常に困難であることが想定され、バス以外にもさまざまな地域公共交通確保の手法があることから、コミュニティバス等の実証運行については法定協議会として早急に結論を出すのではなく、住民の足を確保するための方策については町民、議会及び関係団体の合意の下で慎重に検討し、進めていくこととしている。

そのため、平成21年度については、計画に基づいてコミュニティバス、地域等による交通サービス自主運行及び乗合タクシー等を含めた検討を進めるため、今までのアンケート結果等をもとに地域住民や各関係団体と意見交換を実施している。

以上の経過を踏まえ、地域住民との意見交換を行ってきた結果、「コミュニティバス（町内循環バス）の導入」については、地域住民からの時期尚早であるとの意見が多数であったことから、実証運行については当面見合わせ、引き続き検討課題として慎重に検討することとした。

(2) 平成22年度以降の取組状況について

コミュニティバス（町内循環バス）の導入を見合わせてからは、平成25年2月に法定協議会を一時的に休止し、必要に応じて会議を招集する体制で存続をしたが、平成29年2月に法定協議会を廃止し、道路運送法の規定による「七飯町地域公共交通会議」を町内の2次交通の充実・活用について地域で協議するための会議として設置した。また、平成25年と平成27年に公立はこだて未来大学による知的バス停システムを利用したデマンド交通実験を実施している。

平成30年10月からは、高齢化率が30パーセントを超え、もう一度地域公共交通を見直す必要があると判断し、担当課内だけではない横断的な検討委員会を設置することとなり、「七飯町地域公共交通プロジェクトチーム」を設置し、これまで検討を重ねてきている。プロジェクトチームにおいて、ポイントツーポイント、ドアツードア、交通支援助成の3つの案を挙げている。このうち、ポイントツーポイント又はドアツードアとした場合には、地域内フィーダー系統確保維持国庫補助金を活用する予定である。プロジェクトチームで示した3案の詳細については、別表のとおりであり、その他の取組については、表1のとおりである。

【表1】平成22年度以降の主な取組の状況

年月日	内容
平成23年12月20日	○七飯町地域公共交通活性化協議会第7回全体会議開催 ・規約の改正について ・交通サービスの自主運行の事例について ・事例として、ボランティアバス「おかいものバス」の運行について説明された。
平成25年2月8日	○七飯町地域公共交通活性化協議会の今後について(町長決裁) 協議会の今後の方針として、2次交通に関する地元説明や情報提供の場として、また、バス及びタクシー事業者が新規事業や事業変更を行う場合には、協議会が存続した方が良いものと推察されることより、解散ではなく一時的に休止することとし、必要に応じて会議等を招集する体制で存続することとした。
平成25年9月15日	○公立はこだて未来大学による知的バス停システムを利用したデマンド交通実験を実施 ・実施期間：9月15日から9月21日まで ・実施区域：アップル温泉と函館バス大中山バス停の間 ・利用料金：無料
平成27年9月17日	○公立はこだて未来大学による知的バス停システムを利用したデマンド交通実験を実施 ・実施期間：9月17日から9月22日まで ・実施区域：アップル温泉と函館バス大中山バス停の間 ・利用料金：無料

年月日	内容
平成 29 年 2 月 1 日	<p>○七飯町地域公共交通会議の設置について（町長決裁）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・休止している「七飯町地域公共交通活性化協議会」を廃止し、道路運送法の規定による「七飯町地域公共交通会議」を設置することとした。 ・なお、「地域公共交通会議」は、町内のバス・タクシーの交通施策について話し合う場であり、北海道新幹線開業による町内の2次交通の充実・活用について地域で協議するための会議として設置した。
平成 29 年 3 月 24 日	<p>○平成 28 年度第 1 回七飯町地域公共交通会議開催</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ I C カードの利用について ・ 深夜乗合タクシー運行区域の変更及び料金改定について
平成 30 年 2 月 28 日	<p>○平成 29 年度第 1 回七飯町地域公共交通会議開催</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 交通系 I C カード「ICAS nimoca」の利用状況等について ・ 道の駅「なないろ・ななえ」へのバスの乗り入れについて
平成 30 年 10 月 17 日	<p>○七飯町地域公共交通プロジェクトチームの設置について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 高齢化率が 30 パーセントを超え、平成 19 年度にコミュニティバス導入の検討が始められたときから、もう一度地域公共交通を見直す必要があると判断し、担当課内だけでない横断的な検討委員会を設置することとなり、「七飯町地域公共交通プロジェクトチーム」を設置した。 ・ 七飯町地域公共交通プロジェクトチーム設置規約制定 ・ 構成職員：総務部政策推進課長、政策推進課地域活性係長、民生部福祉課長、福祉課地域福祉係長、福祉課地域包括支援係長、民生部住民課長、住民課交通防犯係長、経済部都市住宅課長、都市住宅課都市計画係長、教育委員会生涯教育課長、生涯教育課社会教育係長 ・ 事務局：総務部政策推進課地域活性係
平成 30 年 10 月 25 日	<p>○七飯町地域公共交通プロジェクトチーム平成 30 年度第 1 回検討会議開催</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ これまでの経緯について・近隣市町村の状況について
平成 30 年 11 月 28 日	<p>○七飯町地域公共交通プロジェクトチーム平成 30 年度第 1 回福祉部会開催</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 第 2 回検討会議に向けて、道路運送法関係法令における運行形態及び手続の確認と福祉関係の移送サービスの状況について確認した。
平成 31 年 2 月 25 日	<p>○平成 30 年度第 1 回七飯町地域公共交通会議開催</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 地域公共交通に関する状況等について
平成 31 年 3 月 27 日	<p>○七飯町地域公共交通プロジェクトチーム平成 30 年度第 2 回福祉部会開催</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 当町の交通政策事業と、七飯町地域公共交通会議と七飯町福祉有償運送運営協議会との関係性について確認した。

年月日	内容
令和元年 8 月 1 日	<p>○七飯町地域公共交通プロジェクトチーム令和元年度第 1 回検討会議開催</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成 3 0 年度第 1 回検討会議及び福祉部会の報告 ・先進地視察について
令和元年 10 月 18 日	<p>○近隣市町先進事例視察（知内町及び鹿部町）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・プロジェクトチーム事務局の担当職員が、事前に知内町及び鹿部町にメールにて情報照会の上訪問し、それぞれの町の取組事例について、担当職員から説明を受けた。
令和元年 11 月 6 日	<p>○七飯町地域公共交通プロジェクトチーム令和元年度第 2 回検討会議開催</p> <ul style="list-style-type: none"> ・プロジェクトチーム令和元年度第 1 回検討会議後の報告 ・令和 2 年度に向けて
令和 2 年 1 月 9 日	<p>○七飯町地域公共交通プロジェクトチーム令和元年度第 1 回福祉部会開催</p> <ul style="list-style-type: none"> ・プロジェクトチーム令和元年度第 2 回検討会議の議論を受け、2 次交通を確保するための実証運行について事務局で検討した内容を協議した。
令和 2 年 3 月 2 日	<p>○七飯町地域公共交通プロジェクトチーム令和元年度第 3 回検討会議開催</p> <ul style="list-style-type: none"> ・プロジェクトチーム令和元年度第 2 回検討会議後の報告 ・令和 2 年度に向けて ・事務局が作成した 3 つの案（A：ポイントツーポイント、B：ドアツードア、C：利用者への交通助成補助）について、資料を示して説明し意見を出し合い、3 パターンの内容を再考することとなった。

（3）地域公共交通を取り巻く現在の状況について

令和 2 年通常国会において、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部改正が可決され、令和 2 年 6 月 3 日に公布された。この改正により、これまで市町村が作成することができることとされていた「地域公共交通網形成計画」の名称が「地域公共交通計画」に改められ、市町村は当該計画を作成するよう努めなければならないと規定された。

また、「地域公共交通計画」を作成した市町村は毎年度、当該地域公共交通計画の区域における地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生に関する施策の実施の状況についての調査、分析及び評価を行うよう努めることとなった。

4 事務調査のため委員の派遣を行った。

- ・派遣日 令和2年11月10日
- ・派遣先 松前郡福島町、上磯郡知内町

(1) 福島町の地域公共交通の取組について

① 福島町のデマンドバス運行の経緯

福島町は、平成22年度に福島町地域公共交通確保維持改善協議会を設立し、翌年度には全町民を対象としたアンケート調査を実施している。実証運行については、平成24年度に39日間、平成25年度に130日間実施し、併せて利用者アンケート等を行うなどの取組を経て、平成26年度には地域内フィーダー系統確保維持計画認定申請を行い、平成26年10月1日からデマンドバスを運行し、1乗車当たりの運賃は300円となっている。

福島町デマンドバスの運行については、地域公共交通確保維持改善事業費補助金（国庫補助金）を活用しながら実施しており、補助対象事業者は、福島町内のハイヤー会社となっている。運行に係る事業費の財源としては、運賃収入、国庫補助金及び町補助金となっており、総事業費から運賃収入及び国庫補助金を差し引いた残りを町が全額補助しているが、この費用には過疎対策事業債（過疎地域自立促進特別措置法により過疎地域に指定された市町村が、過疎地域自立促進市町村計画に基づいて行う事業の財源として特別に発行が認められた地方債）が充当されているため7割が地方交付税として措置されているとのことである。

② 本格運行後の取組について

本格運行を行った平成26年10月以降の利用者数の推移については、表2のとおりである。

平成30年からは購入額1,500円に対して1,800円利用が可能となる回数券を導入し、令和2年10月からは1日に2乗車以上利用した場合に、2乗車目以降の利用料金が150円となる往復割引制度を導入している。

【表2】利用者数の推移

年月	前期計	年月	後期計	合計
H26.10～H27.3	1,350人	H27.4～H27.9	1,336人	2,686人
H27.10～H28.3	1,596人	H28.4～H28.9	1,313人	2,909人
H28.10～H29.3	1,757人	H29.4～H29.9	1,614人	3,371人
H29.10～H30.3	1,500人	H30.4～H30.9	1,260人	2,760人
H30.10～H31.3	1,565人	H31.4～R01.9	1,434人	2,999人
R01.10～R02.3	1,356人	R02.4～R02.9	1,099人	2,455人

※国庫補助金を活用しながら運行しており、国庫補助金が10月から9月までの事業年度となっている。

(2) 知内町の地域公共交通の取組について

① 知内町のデマンドバス運行の経緯

知内町は、平成27年11月に持続可能な交通体系構築に向けた町民へのアンケート調査を実施、翌年5月には知内町地域公共交通会議を設置している。

実証運行については、平成28年10月から2か月間、平成29年2月から2か月間、平成29年9月から6か月間実施している。当初は、平成30年10月から本格運行を予定していたが、令和元年7月に大型商業施設の進出が決定したことから、本格運行の開始を令和元年5月に延期している。

知内町デマンドバスの運行については、町が実施主体となり運行業務を函館バスへ委託して実施し、1乗車当たりの運賃は200円となっている。また、特徴的な取組としては、交通系ICカード（鉄道会社が発行している電子マネーの一種で、公共交通機関の乗車券として使えるカード）であるイカすニモカの利用が可能であり、函館バスと乗り継ぐことによって乗継割引が適用される。

また、知内町においても、デマンドバスの運行には地域公共交通確保維持改善事業費補助金（国庫補助金）を活用しており、実施主体である町が補助対象事業者となり、運行に係る事業費の財源は、運賃収入、国庫補助金及び町単独事業費となっている。

② 本格運行後の取組について

令和元年5月28日の運行開始から令和2年3月31日までの利用状況は、計265人で、そのうちの8割の利用者が午前中に集中している。

令和2年4月には、予約受付時間が前日の午後5時までであったものを当日の午前8時までに変更している。同年5月にはデマンドバス利用者をはじめとする対象者約100名にアンケート調査を実施し、利用実績やアンケート調査を踏まえて、同年8月10日からダイヤ改正を実施している。

ダイヤ改正により、各方面週1回2往復から週3回1往復の運行に変更、利用の少ない2系統を統合し4系統を2系統に変更、アンケート調査で希望の多かった町内の歯科医院を目的地に加えるなどの変更を行っている。

【表3】 知内町ダイヤ改正の効果

区分	R02.10月実績	R02.9月実績	R02.8月実績
運行期間	10/1~10/31	9/1~9/30	8/1~8/31
運行予定日	22日(19日)	22日(17日)	19日(12日)
実運行日	21日(6日)	18日(4日)	14日(5日)
乗車人員	150名(27名)	120名(18名)	40名(20名)

※ () は昨年同月実績

【表 4】福島町及び知内町の主な取組等の比較

項目	福島町	知内町
人口 高齢化率	3,881人（令和2年9月末） 高齢化率 49.28%	4,201人（令和2年9月末） 高齢化率 40.20%
運行方式	予約運行（デマンド）型	予約運行（デマンド）型
運行開始時期	平成26年10月1日	令和元年5月28日
運賃	片道 300 円、障がい者 150 円 （小学生以下無料） ・往復割引あり（2 回目以降半額） ・回数券 1,500 円（利用可能額 1,800 円）	片道 200 円 子ども・障がい者 100 円
支払方法	現金又は回数券	現金又は交通系 I C カード
予約方法	電話での事前予約 ・運行開始 1 時間前まで(1~8 便) ・運行日午後 1 時まで(9,10 便)	電話での事前予約 （利用日当日の午前 8 時まで）
主な利用目的	買い物、病院等	買い物、病院等
運行日	月曜日から金曜日	月曜日から金曜日 （各方面週 3 回 1 往復）
運行便数	1 日 10 便	・地区①：月、水、木 各 2 便 ・地区②：月、水、木 各 2 便 ・地区③：火、金 午前各 2 便 木 午後 2 便
本格運行までの スケジュール	H22 福島町地域公共交通確保維持 改善協議会設立 H23 地域生活交通確保維持改善計 画策定、町民へのアンケート 調査の実施 H24 実証運行の実施(39 日間) 利用者アンケート実施 H25 実証運行の実施(130 日間) 利用者アンケート実施 H26 地域内フィーダー系統確保維 持計画認定申請、一般乗合旅 客自動車運用事業経営許可申 請、本格運行(10/1~)	H27 町民へのアンケート調査 H28 知内町地域公共交通会議設立 ①デマンドバス実証運行 (2 か月)(H28.10~) ②デマンドバス実証運行 (2 か月)(H29.2~) H29 デマンドバス実証運行 (6 か月)(H29.9~) H30 本格運行開始時期を延期、計 画見直し R01 本格運行(5/28~)

5 当町の今後の取組について

(1) 法定協議会への移行について

令和 2 年第 4 回定例会において、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく協議会を設置するため、法定協議会への補助金の予算計上を予定している。

今年度においては、法定協議会の委員の任命を行い、来年度からは、本格的な議論を行うため、年 6 回程度の会議の開催を予定している。

委員の構成としては、道路運送法に基づく地域公共交通会議では、7団体・7名の委員を任命してきたが、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく協議会においては、新たに6団体からの委員を加え、15団体・15名の委員を予定している。新たに加える6団体には、地域の意見を反映させるという考えから、町内の七飯町社会福祉協議会、七飯町商工会、七飯町老人クラブ連合会を予定している。

また、移行前の地域公共交通会議においては七飯町町内会連合会の会長1名を任命していたが、地域ごとの意見、ニーズを把握するため、本町、大中山、大沼の各地区町内会連合会の会長を任命する予定である。

なお、移行前の七飯町地域公共交通会議の委員名簿及び移行後の七飯町地域公共交通活性化協議会委員名簿（案）は、表5のとおりである。

【表5】七飯町地域公共交通活性化協議会委員名簿（案）

七飯町地域公共交通会議
（移行前）

No.	所属及び役職
1	七飯町総務部長
2	北海道渡島総合振興局地域創生部地域政策課新幹線推進室長
3	函館地区バス協会 会長
4	一般社団法人函館地区ハイヤー協会 会長
5	北海道運輸局函館運輸支局首席運輸企画専門官
6	函館地区交通運輸産業労働組合協議会 議長
7	七飯町町内会連合会 会長



七飯町地域公共交通活性化協議会
（移行後）

No.	所属及び役職
1	七飯町副町長
2	北海道渡島総合振興局地域創生部地域政策課新幹線推進室長
3	函館地区バス協会 会長
4	一般社団法人函館地区ハイヤー協会 会長
5	北海道運輸局函館運輸支局首席運輸企画専門官
6	函館地区交通運輸産業労働組合協議会 議長
7	七飯町本町地区町内会連合会会長
8	七飯町大中山連合町内会会長
9	七飯町大沼地区連合町内会会長
10	北海道開発局函館開発建設部
11	北海道旅客鉄道株式会社函館支社
12	函館中央警察署
13	七飯町社会福祉協議会
14	七飯町商工会
15	七飯町老人クラブ連合会

(2) 今後のスケジュールについて

現段階におけるスケジュールとして、町は、来年の秋から冬の間の実証運行を行っていきたい考えを示していた。実証運行の時期を来年の秋から冬に実施することについては、当町は坂町であることから、冬期間に実証運行を行ったほうが、より住民のニーズ把握ができることを理由として挙げていた。

今後、法定協議会において協議していくこととなるが、現段階では、デマンド型での運行を念頭に検討を重ねている。

6 まとめ

地域公共交通について調査を行った結果、法改正によって市町村は、地域公共交通計画を策定するよう努めなければならないと規定された。当該計画の作成及び実施に向けて、法定協議会を設置する必要があることから、令和2年第4回定例会に法定協議会への移行に必要な補正予算を計上することとなり、本年度中には法定協議会を開催する予定などの今後の方針等についても示していた。

既にデマンドバスを運行している福島町及び知内町においては、本格運行の開始までに、利用者のニーズを十分に調査しており、当町でも実証運行の際や、本格運行に至るまでには、きめ細かな住民ニーズの把握に努めていただきたい。

昨今の厳しい財政状況を踏まえると、実証運行、本格運行に向けては、国庫補助金などの特定財源の確保を行った上で実施することを強く望むものである。

いずれにしても、委員会の中では今後の予定についても示していたことから、法定協議会の設置後は、本格運行に向けたスケジュールを明確にし、速やかに議論を重ねていき、来年の秋又は冬には実証運行ができるよう、スピード感を持って進めていただくことを望み、委員会報告とする。

	Aパターン (ポイントツーポイント)	Bパターン (ドアツードア)	Cパターン (交通支援助成)
概要	<ul style="list-style-type: none"> 自宅から歩いてポイント（バス停等）へ 運行は交通事業者へ委託 デマンド（予約）型 オペレーターが必要 一次交通（鉄道及び地域間幹線バス）へ繋がる二次交通の役割 利用者に制限なし。 運賃は一律1回200円 本町地区に限定し、1日8便（9時～17時）運行 	<ul style="list-style-type: none"> 北海道伊達市をモデルに案作成 自宅から直接町内の目的地へ フリー乗降が可能 運行は交通事業者へ委託 デマンド（予約）型 オペレーターが必要 一次交通（鉄道及び地域間幹線バス）へ繋がる二次交通の役割 利用者は60歳以上 入会登録制とし、登録時1,000円徴収 町を5つの地区（大沼、藤城、本町、鳴川、大中山） 通常便（8時～18時）と需要が多い午前の定期便（3便、8時半～10時半）を設定 運賃は通常便は1回500円～2,000円、定期便は1律500円 	<ul style="list-style-type: none"> 高齢者、障害者、妊産婦等が登録申請し、年間分の助成券を配布 入会登録制とし、登録時1,000円徴収 1年度につき1人上限13,000円 助成券1枚500円券×26枚綴り1冊分 町内に営業所を有するタクシーへ利用できる。 1乗車につき1枚利用する。 町内から乗車するものに限る。
費用	<ul style="list-style-type: none"> 毎日運行 30,586,400円 月～土まで運行 26,073,280円 平日のみ運行 22,570,560円 隔日（月・水・金）運行 15,834,560円 週1回運行 9,502,720円 ※上記は本町地区のみの費用積算のため、町全体の費用積算は大沼、藤城、大中山の3地区分上記同金額へ上乗せ	<ul style="list-style-type: none"> 毎日運行 47,215,800円 月～土まで運行 39,650,160円 平日のみ運行 33,778,320円 隔日（月・水・金）運行 22,486,320円 週1回運行 11,871,840円 ※伊達市は市から商工会へ負担金支出（1,700万程度）し、商工会がタクシー会社2社へ委託、国補助ではなく市単費	<ul style="list-style-type: none"> 60歳以上 45,682,000円 65歳以上 39,806,000円 70歳以上 32,526,000円 75歳以上 25,649,000円 80歳以上 20,423,000円
メリット	<ul style="list-style-type: none"> 誰でも利用することができる 時刻表に定められている時刻で乗れる 交通事業者の補完 予約が無ければ、運行を休止することが可能で、運行経費の削減ができる 市街地等の密集地であればあるほど、効率的な運行ができる。 誰でも利用ができるので、登録申請等必要なし。 利用が低迷した場合などにタクシー助成に転換することは比較的容易 一定の要件を満たせば、国補助及び特交適用の可能性有 	<ul style="list-style-type: none"> 家から直接目的地へ行ける 路線が決まってないため、自由な場所で乗降できる 交通事業者の補完 予約が無ければ、運行を休止することが可能で、運行経費の削減ができる 集落地等であれば、需要に応じて、効率的な運行ができる。 利用が低迷した場合などにタクシー助成に転換することは比較的容易 一定の要件を満たせば、国補助及び特交適用の可能性有 	<ul style="list-style-type: none"> 通常のタクシー同様のドアツードアで、利用者の利便性が比較的高い 個別ニーズへの対応が可能 移動支援の必要性などに応じて、対象者の要件（年齢等）や助成内容等を柔軟に設定することが可能 投入された資金が全て直接的に住民、交通事業者の移動のための費用に充当される
デメリット	<ul style="list-style-type: none"> 利用者の個別ニーズにきめ細かく対応することが困難（利用者が公共交通にあわせて行動することが必要） 特定の場所でしか乗降できない 交通事業者と競合の恐れあり 事前予約が必要で、利用者にとって抵抗感がある 集落地等であれば、効率的な運行は難しい 国補助の要件に縛られ、運行等の変更が容易にできない場合がある 	<ul style="list-style-type: none"> 乗合が発生しない場合には運行効率が低下する 予約が多くなれば、運行ルートが複雑になる 交通事業者と競合の恐れあり 事前予約が必要で、利用者にとって抵抗感がある 市街地等の密集地では、効率的な運行は難しい 利用者に制限があり、事前登録申請が必要 国補助の要件に縛られ、変更が容易にできない場合がある 	<ul style="list-style-type: none"> 一度導入するとA,Bのような公共交通政策への転換は困難 A,Bの公共交通政策に比べて利用者の自己負担が大きくなる可能性 利用者の増加が財政負担の増加に直結 現状では国補助等の支援策が無いいため、町単費

