

鋸南町告示第 1 1 号

鋸南町地域公共交通会議設置要綱

(設置)

第 1 条 鋸南町地域公共交通会議（以下「交通会議」という。）は、道路運送法（昭和 26 年法律第 183 号）の規定に基づき、地域における需要に応じた住民の生活に必要なバス等の旅客運送の確保その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項を協議するため設置する。

(協議事項)

第 2 条 交通会議は、次の各号に掲げる事項について協議するものとする。

- (1) 地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様及び運賃、料金等に関する事項
- (2) 自家用有償旅客運送の必要性及び旅客から収受する対価に関する事項
- (3) 交通会議の運営方法その他交通会議が必要と認める事項

(組織)

第 3 条 委員は、次の各号に掲げる者とする。

- (1) 鋸南町長又はその指名する者
- (2) 一般旅客自動車運送事業者
- (3) 一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体の代表者
- (4) 一般社団法人千葉県バス協会及び千葉県タクシー協会の代表者
- (5) 地域住民の代表者又は輸送サービスの利用者
- (6) 国土交通省関東運輸局千葉運輸支局長の指名する者
- (7) 地域福祉推進に携わる者

2 前項第 2 号から第 7 号に掲げる委員については、町長が委嘱する。

(任期)

第 4 条 委員の任期は、委嘱の日から 2 年とし、再任を防げない。ただし、委員が欠けた場合における補欠委員の任期は、前任者の残任期間とする。

(会長及び副会長)

第5条 交通会議に、次の各号に掲げる役員を置く。

- (1) 会長 1人
 - (2) 副会長 1人
- 2 会長は、町長又はその指名する者をもって充てる。
 - 3 副会長は、委員のうちから会長が指名する。
 - 4 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるときは、会長の職務を代理する。

(会議)

第6条 交通会議の会議（以下「会議」という。）は、必要に応じて会長が招集し、会長が議長となる。

- 2 会議は、委員の半数以上が出席しなければ開くことができない。
- 3 委員は、事故その他やむを得ない理由により会議に出席できないときは、代理人を出席させることができる。
- 4 会議の議事は、出席した委員の過半数で決し、可否同数のときは、議長の決するところによる。
- 5 会長は、必要と認めるときは、委員以外の者を会議に出席させ、説明又は意見を聴くことができる。

(書面開催)

第7条 会長は、軽微な事案又は緊急の決定を要する事案その他必要と認める場合については、全ての委員に対し書面により賛否を求め、その結果をもって会議の議決とすることができる。

- 2 前項に規定する場合においては、委員の代理はこれを認めない。
- 3 第1項に規定する場合においては、委員の過半数からの書面による回答が得られなければ会議の議決とすることができない。
- 4 第1項に規定する議決の方法については、前条第4項の規定に準用する。この場合において、前条第4項中「出席」とあるのは、「書面により回答した」と読み替えるものとする。
- 5 第1項に規定する議決をおこなった場合、会長はその結果を書面により速やかに委員に報告するとともに、次の会議において報告するものとする。

(協議結果の取扱い)

第8条 会議において協議が調った事項について、委員及び関係者は、その

結果を尊重し、当該事項の誠実な実施を努めるものとする。

(事務局)

第9条 交通会議の事務を処理するため、鋸南町総務企画課に事務局を置く。

(その他)

第10条 この告示に定めるもののほか、交通会議の運営に必要な事項は、会長が交通会議に諮って定める。

附 則

(施行期日)

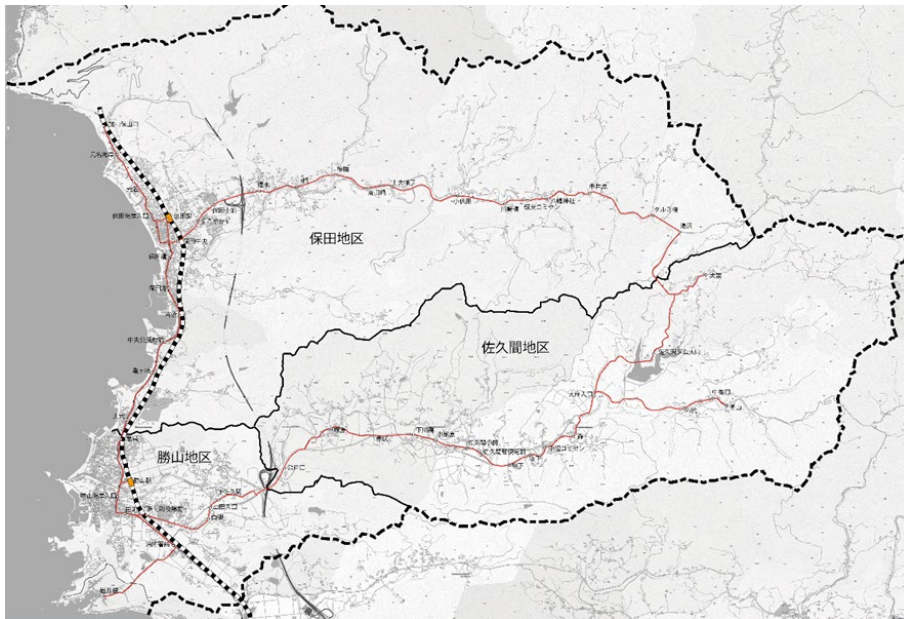
この告示は、公示の日から施行する。

1. 本町の公共交通について～現状や問題点～

①交通弱者の移動が限定的である。

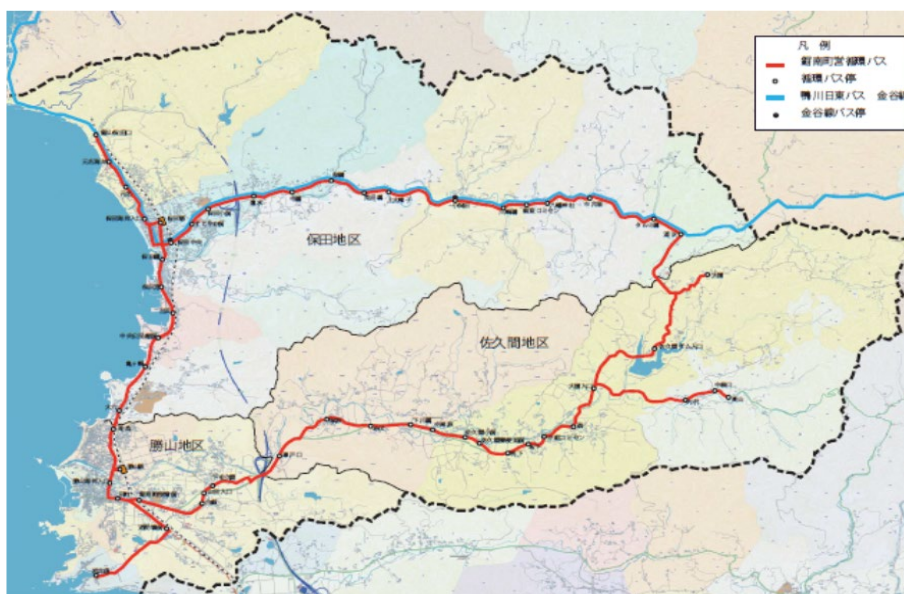
本町の公共交通は、鉄道1路線（JR 内房線 安房勝山駅/保田駅）、町が運行する町営循環バスが2ルート、民間路線バス（金谷線）1ルート、スクールバス、鋸南町社会福祉協議会が運行する福祉有償運送（カーぼら）、タクシーが運行されている。

しかしながら、町内には交通空白地（公共交通機関を利用しにくいエリア）が見られ、運行頻度等も十分でないことから、交通弱者の移動が限定的である。



▲鋸南町の鉄道

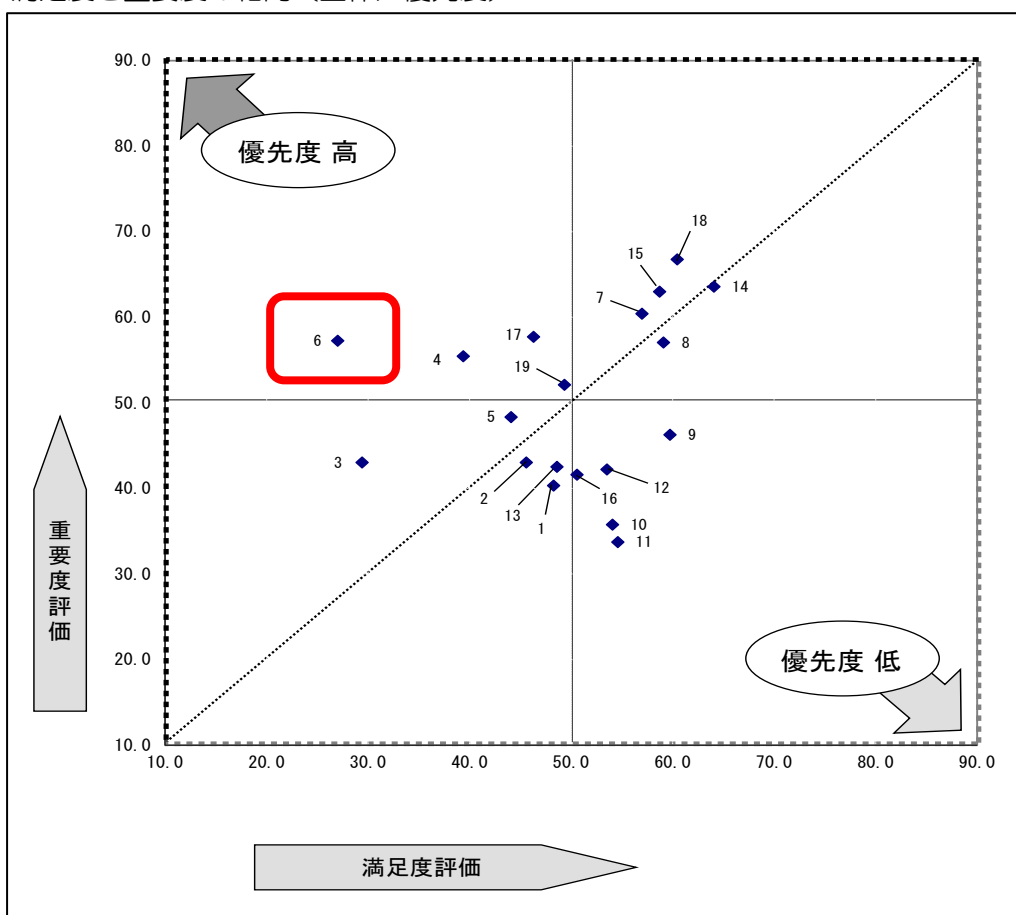
▼鋸南町のバス路線



② 住民から交通基盤の充実が求められている。

「鋸南町まちづくりアンケート調査結果報告書（令和2年3月）」によると、満足度と重要度の相関からみた優先度が最も高い項目として「交通基盤の充実」が挙げられており、他を大きく引き離して第1位である。

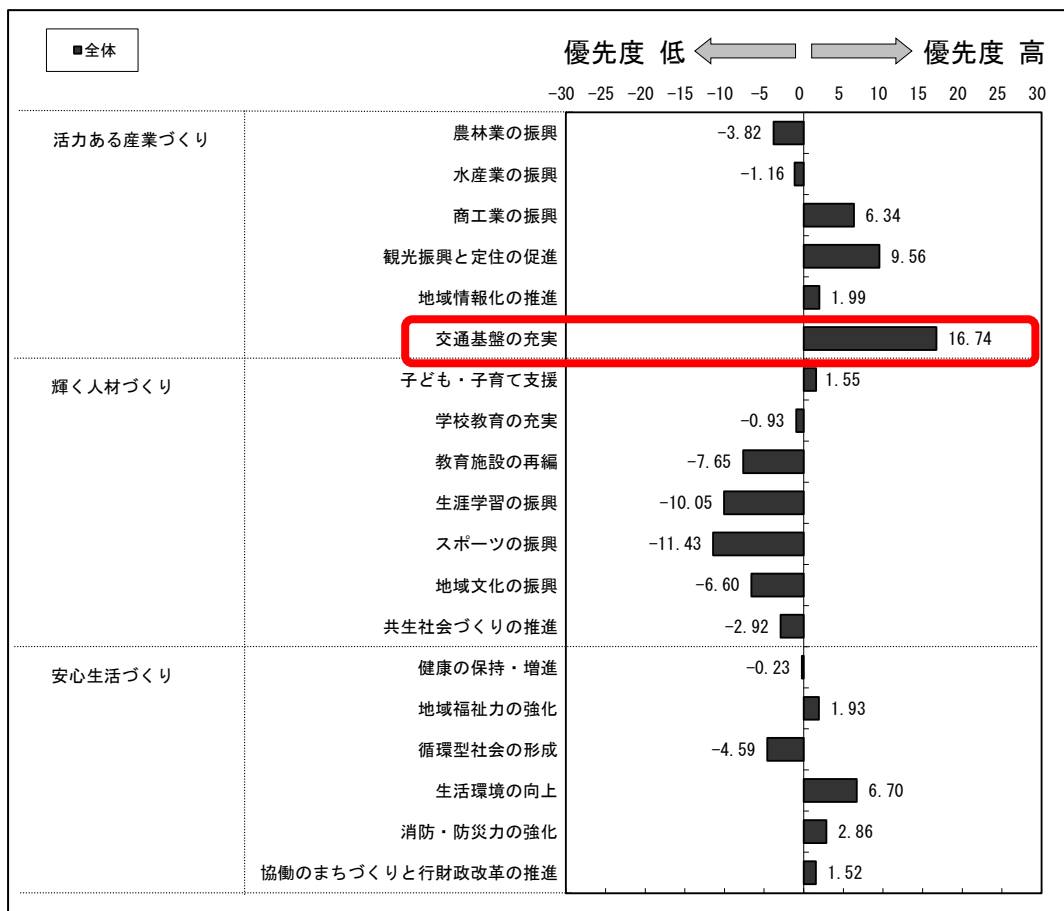
満足度と重要度の相関（全体／優先度）



優先度高い	優先度低い
6 交通基盤の充実	11 スポーツの振興
4 観光振興と定住の促進	10 生涯学習の振興
17 生活環境の向上	9 教育施設の再編
3 商工業の振興	12 地域文化の振興
18 消防・防災力の強化	16 循環型社会の形成
5 地域情報化の推進	1 農林業の振興
15 地域福祉力の強化	13 共生社会づくりの推進
7 子ども・子育て支援	2 水産業の振興
19 協働のまちづくりと行財政改革の推進	8 学校教育の充実
	14 健康の保持・増進

満足度と重要度の相関（全体／優先度）

（単位：評価点）



公共の交通機関を利用しているか

普段、できるだけ公共の交通機関を利用していますか。

- “利用しない” が 67.0%、 “利用する” が 19.8%。

公共の交通機関を利用しているかどうかについては、「ほとんど利用しない」(35.0%)と答えた人が最も多く、これと「あまり利用しない」(32.0%)をあわせた“利用しない”は67.0%となっています。一方、“利用する”(「まあまあ利用する」(12.8%)と「よく利用する」(7.0%)の合計)は19.8%となっています。なお、「どちらともいえない」は10.2%となっています。

[図表1参照]

図表1 公共の交通機関を利用しているか(全体・性別・年齢・居住地区)

	よく利用 する	まあまあ利 用する	どちらとも いえない	あまり利用 しない	ほとんど利 用しない	無回答	n	
全体	7.0	12.8	10.2	32.0	35.0	3.0	1573	
性別	男性	7.0	12.2	11.5	33.0	33.5	2.9	789
	女性	7.1	13.5	9.0	31.4	36.5	2.6	765
年齢	10・20歳代	15.4	15.4	38.5	30.8	0.0	13	
	30歳代	6.1	21.2	66.7	0.0	0.0	33	
	40歳代	8.6	7.6	27.6	52.4	0.0	105	
	50歳代	5.6	8.8	13.5	25.6	46.0	0.5	215
	60歳代	5.3	11.8	10.4	37.0	34.0	1.4	432
	70歳以上	8.7	15.6	10.0	32.3	28.6	4.7	758
居住地区	勝山地区	8.2	15.0	9.4	33.2	31.4	2.8	647
	保田地区	6.6	12.0	12.5	31.7	34.9	2.3	656
	佐久間地区	5.3	9.3	7.3	30.9	44.3	2.8	246

地域は買い物や通院に便利か

住んでいる地域は買い物や通院に便利だと思いますか。

- “そう思わない” が 64.1%、 “そう思う” が 14.5%。

地域は買い物や通院に便利かどうかについては、「あまりそう思わない」(33.1%)と答えた人が最も多く、次いで「そう思わない」(31.0%)が続き、これらをあわせた“そう思わない”は64.1%となっています。一方、“そう思う”(12.5%)と「そう思う」(2.0%)の合計は14.5%となっています。なお、「どちらともいえない」は15.8%となっています。

[図表2参照]

図表2 地域は買い物や通院に便利か（全体・性別・年齢・居住地区）

		そう思う	まあそう思う	どちらともいえない	あまりそう思わない	そう思わない	無回答	n
		(%)						
性別	全体	12.5	15.8	33.1	31.0	5.5		1573
	男性	13.8	16.5	34.6	28.0	5.2		789
	女性	11.5	15.4	31.9	33.5	5.5		765
年齢	10・20歳代	15.4	23.1	23.1	38.5			13
	30歳代	12.1	6.1	27.3	54.5			33
	40歳代	10.5	13.3	31.4	41.9			105
	50歳代	11.2	10.2	34.0	39.5			215
	60歳代	12.7	16.9	37.3	28.9			432
	70歳以上	13.3	17.5	31.4	26.9	8.4		758
居住地区	勝山地区	13.8	14.2	34.6	30.4	5.1		647
	保田地区	13.9	19.1	33.4	26.5			656
	佐久間地区	6.5	12.2	29.7	43.5	5.7		246

地域の公共交通は便利か

住んでいる地域の公共交通は便利だと思いますか。

- “そう思わない” が 66.8%、 “そう思う” が 7.1%。

地域の公共交通は便利かどうかについては、「そう思わない」（34.8%）と答えた人が最も多く、次いで「あまりそう思わない」（32.0%）が続き、これらをあわせた“そう思わない”は66.8%となっています。一方、“そう思う”（「まあそう思う」（6.0%）と「そう思う」（1.1%）の合計）は7.1%となっています。なお、「どちらともいえない」は19.9%となっています。

[図表3参照]

図表3 地域の公共交通は便利か（全体・性別・年齢・居住地区）

	そう思う	まあそう思う	どちらともいえない	あまりそう思わない	そう思わない	無回答	n
全体	7.1	6.0	19.9	32.0	34.8	6.3	1573
性別							
男性	7.6	6.5	21.4	34.3	31.3	6.0	789
女性	6.6	5.5	18.3	30.2	38.0	6.3	765
年齢							
10・20歳代	7.7	7.7	30.8	53.8	0.0	0.0	13
30歳代	0.0	0.0	33.3	63.6	0.0	0.0	33
40歳代	2.9	5.7	12.4	31.4	47.6	0.0	105
50歳代	0.9	17.7	33.5	42.3	3.3	0.0	215
60歳代	0.2	5.1	24.1	34.5	33.1	3.0	432
70歳以上	1.5	7.9	19.9	30.7	30.2	9.8	758
居住地区							
勝山地区	1.1	5.3	18.7	34.6	34.0	6.3	647
保田地区	0.6	6.6	22.0	32.3	33.1	5.5	656
佐久間地区	2.4	6.9	17.9	25.6	41.5	5.7	246

自由意見

年齢	居住地区	意見
70 歳以上	保田地区	私はこの町に来て 18 年たちますが、障害者の私は交通の不便なことが困ります。マイクロバスでも有れば自分で買物にも行けますし、体の悪い主人に送り迎えしてもらわなくてもいいと思います。
50 歳代	勝山地区	循環バスも上手に活用できていない→乗り合いタクシーの様な制度を導入して欲しい（今、〇〇等でやっているデマンドタクシーの様なもの）。そういうものがあれば高齢者の免許証返納も進むのではと考える。人口減少はこの先も続く。
50 歳代	勝山地区	中央公民館又は保田小でイベントがあっても、年寄り車など確保できないと行くことも出来ず、残念がっています。町のバスなどをそういう時などに率先して出してもらえるようならありがたいです。
70 歳以上	佐久間地区	免許証返納を推進するならば、高齢者の人の移動に力を入れて欲しい。
70 歳以上	保田地区	一人暮らしの老人のため、買物や病院への交通手段を考えて頂きたい。
70 歳以上	勝山地区	老後の買物に不安を感じます（バスが少なすぎるので）。
70 歳以上	勝山地区	町には、老人会、遺族会等いろいろな団体があります。そこで会員や役員になっても町中央公民館、保田小学校（道の駅）、すこやか、佐久間の老人センター等で会議や催しものもあっても、そこまで行く交通手段が無く困っています。良い対応策はありませんか。（理由）高齢者の多くが足や膝が悪く歩行困難の人が多い 高齢者が年々免許証を返納し、仲間うちで車を運転する人が居なくなっている。
60 歳代	保田地区	スーパーが少ない。店が遠く老人や足の悪い人は買い物難民である。
70 歳以上	勝山地区	町営バスをもっと細かく運行していただきたいです。
70 歳以上	保田地区	公共の交通機関を利用したくても、数が少なく利用できない。
70 歳以上	佐久間地区	車の免許証を返上した後、交通の便が悪いので買い物や通院が大変になる。バスは町内だけ走るのではなく、隣の町のバス停まで運行できるようになったら便利。
50 歳代	佐久間地区	高齢者が免許返納しても、その後の生活（交通手段）が不安。
50 歳代	保田地区	年をとってからは交通事業や病院やスーパーマーケット全てに関して住みづらい気がする。買物に行くにも足がなければいけない。病院に関してもしかり。若い人が一緒に住んでいないと年寄りだけではとても生活するには不便だらけだと思う。
-	保田地区	難しいとは思いますが交通機関をもう少し充実させてほしい。
70 歳以上	勝山地区	<ul style="list-style-type: none"> ・買物、病院等へ行くのに移動手段を考えて下さい。 ・運転免許証を返したらどうしたら良いの。
70 歳以上	勝山地区	将来、免許もなくなり病院や生活はどうなるのかと不安を抱いています。多くの方が免許を取り、活動したことにより路線バスも廃止され、町村間を繋ぐ交通手段もなくなり、高齢者は増え、手助けしてもらえる若者も無く、どうなるのでしょうか。

年齢	居住地区	意見
70 歳以上	勝山地区	医療機関が良い所がなく、病院の通院、買い物等の足がない。町営バスは便利だが、本数が少なすぎる。商店が少なく、日常の買物に不便と感ずる。
70 歳以上	勝山地区	高齢者になっても、安心して生活出来る町ー交通の便、医療関係、買物の便等ーをめざしてほしい。
70 歳以上	勝山地区	交通手段を何とかもう少し良くしてほしいです。
70 歳以上	保田地区	高齢社会の世の中ですが、80 才以上で家で生活しています。これからが不安です。福祉の充実、病院に行く時の交通手段も大変です。
70 歳以上	保田地区	循環バスの存在はかなり有難い。それだけに電車とのつながりがもう少し良ければなど…。とても難しい事だが。
60 歳代	保田地区	将来を考えると移動手段が一番の問題、通院買い物… e t c。現在は自力で解決できているが、あと5年 10 年後には無理になる(昔)。自分達が子どもの頃のように移動販売車が必要になるのでしょうか?現在は生協も利用していますが、いつまで続けられるか心配です。
70 歳以上	勝山地区	高齢者(車の免許返納後)移動手段(特に通院)。
70 歳以上	保田地区	年寄り交通等も不便で、病院買物が不便です。
50 歳代	保田地区	この先、車の運転が出来なくなった時、買物や病院等元の足が無く不安だし、赤、青バスの利用も出来ない地区でもあり、利用出来る方との差別につながると思う。
40 歳代	保田地区	どう考えても、高齢者の多くなる町だと思えます。普通の生活で車での移動はなくてはならないですが、車の運転に対する不安は大きくなるばかり、大きい道路に面している地区は町の循環バスがありますが、細い道しかない地区はたくさんあり、バスの進入が無理。そういう地区の公共の移動手段を考えてほしい。
50 歳代	勝山地区	高齢者が多いのに買い物をする場所が少なく、移動にもひとり暮らしの方は車がないと動きづらいと感じる。私が車の免許をもっていないため、社協の送迎サービスを利用しようにも予約が取れなくて、JRを利用して亀田クリニックまで通院を2か月続けたが、公共交通機関も1時間に1本しかいないため、1日使う状態で不便さを痛感した。今後スーパーと協力して移動販売をする、ライドシェアで通院のお手伝いをする等、考えないといけないのではないかな?
70 歳以上	勝山地区	近くのスーパーが閉店してしまったので、買物難民が多く出ています。町の方で考えて下さい。
70 歳以上	保田地区	何をするにも交通の便が悪く買物、病院など、これからどうするか、考えれば不安ばかりである。
50 歳代	勝山地区	高齢者の移動手段の確保、改善に力を入れてほしいと考えております。(赤バス、青バスの増便、相乗りワゴン車等)お買い物、通院に利用できる移動手段があれば、免許返上したいと思っていられる方は多いと思います。

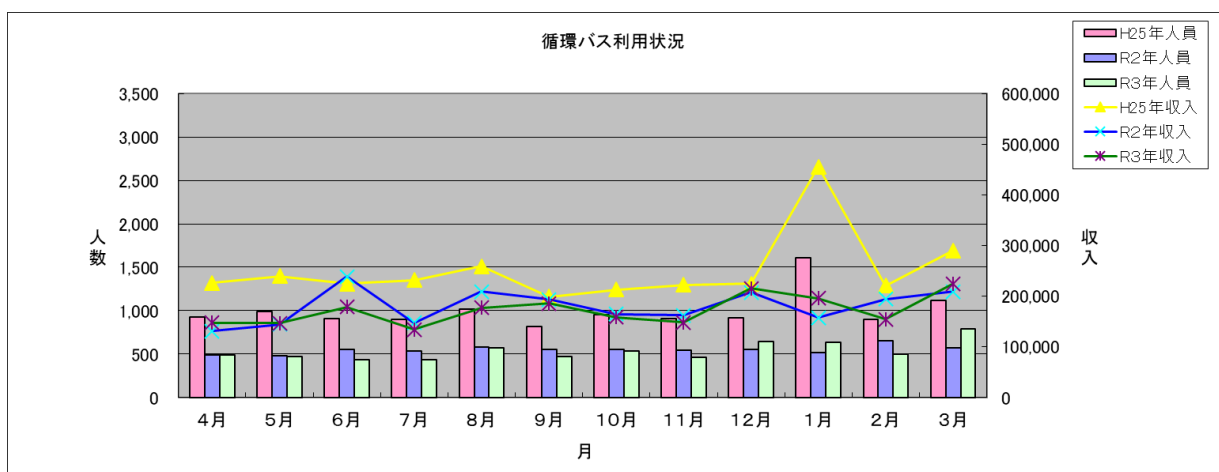
③町営循環バスの利用者が減少し、運行にかかる財政負担（維持費）が増加している。

町営循環バス（赤バス/青バス）は、平成13年1月より平日5便ずつ/土休日3便ずつ運行している。

利用者数は、平成25年度の11,969人から令和3年度では6,445人と約半減している。令和3年度における1日あたりの利用者数は17人程度であり、利用者減に伴い運賃収入も減少している。

一方で、運行に係る維持費（町負担）は増化傾向にあるため、今後は運行の是非を含めた見直しが必要。

循環バス利用状況															
項目	年度	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	合計	運行委託費 (千円)
人員 (人)	H25年人員	927	989	910	897	1,017	820	957	906	921	1,610	901	1,114	11,969	
	R2年人員	493	482	553	538	584	552	556	546	558	517	656	575	6,610	
	R3年人員	493	469	438	435	568	477	532	467	641	636	496	793	6,445	
収入 (千円)	H25年収入	227	240	224	232	259	199	213	223	225	455	221	290	3,008	17,120
	R2年収入	131	144	239	147	209	193	165	163	207	158	194	209	2,159	20,599
	R3年収入	148	147	179	134	177	185	159	148	215	196	155	225	2,068	20,715

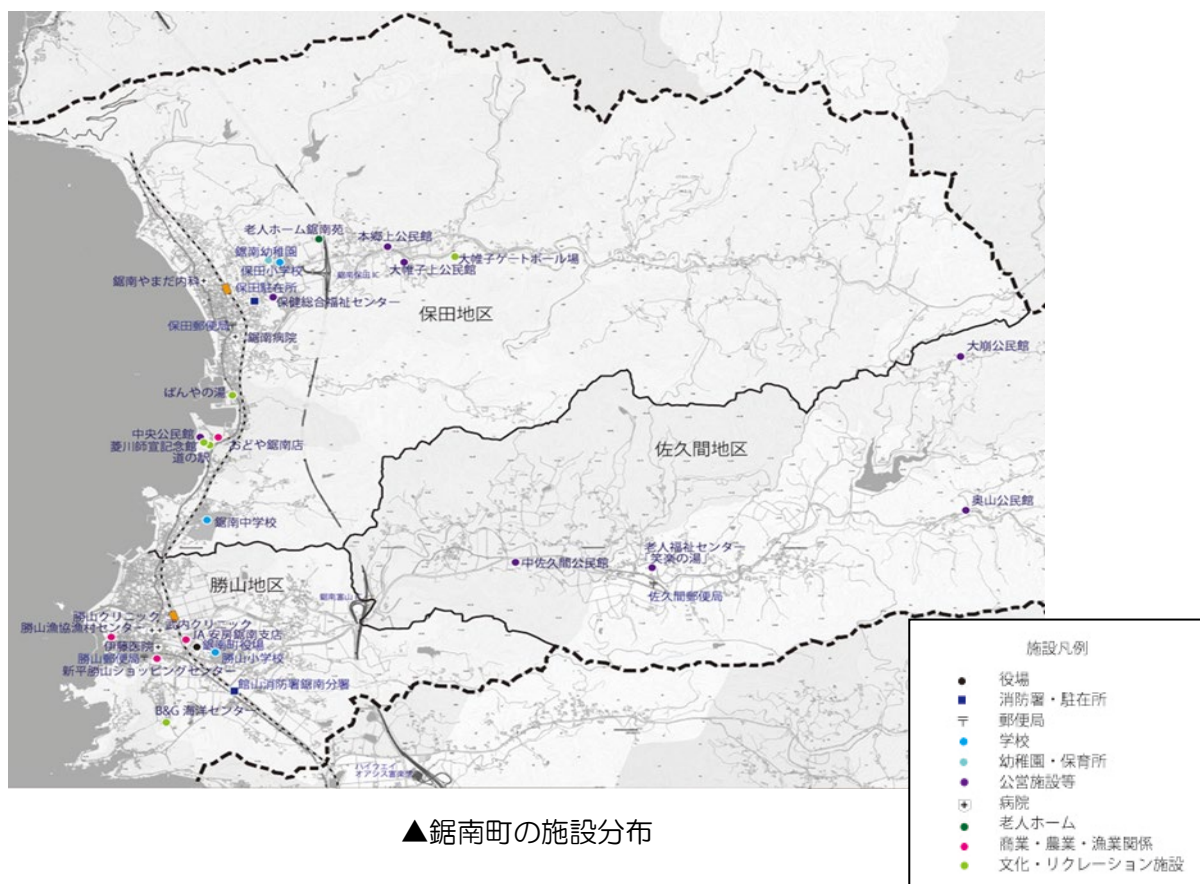


④スーパー等の廃業及び高齢化率の上昇に伴う免許返納者数の増加

令和元年台風の影響によるスーパー等の廃業に伴い、町内においても買い物をする際には車が必要な地域が存在する。

また、町の高齢化率は、平成25年1月1日現在の39.0%から令和5年1月1日現在では、49.3%にまで上昇している。

これに伴い、館山警察署管内（2市1町）の高齢者免許返納件数も平成30年の352人から令和3年には471人と増加傾向にあり、自家用車を持たない移動困難者/買い物難民の更なる増加が見込まれる。



▲鋸南町の施設分布

⑤ドライバーの高齢化に伴う持続可能な交通サービス検討の必要性

交通事業者における運転手の高齢化が進んでいることから、持続可能な公共交通サービス検討の必要性がある。具体的には、利用者ニーズに合わせた運行ルートや予約制の運行による空車状態での運行削減などが挙げられる。

▼参考：日東交通（株）における運転者人数及び平均年齢推移

	運転者人数	前年度比較	平均年齢
令和3年2月	370名	-	55歳3ヶ月
令和4年2月	359名	-11	55歳5ヶ月
令和5年2月	350名	-9	55歳9ヶ月

2. 上位・関連計画 鋸南町総合計画(前期基本計画 令和3年度～7年度)

将来像 みんなでつくる 三ツ星のふるさと・鋸南

【基本目標】

1. 支え合い安心育む福祉のまち
2. 学びの意欲湧く教育のまち
3. 活気あふれる産業のまち
4. 利便性の高い生活しやすいまち ←公共交通について記載
5. 豊かな自然を守る環境のまち
6. 創意工夫の住民主役のまち

【公共交通の位置づけ】

“子供から高齢者まで快適に利用できる公共交通網を整備します。”

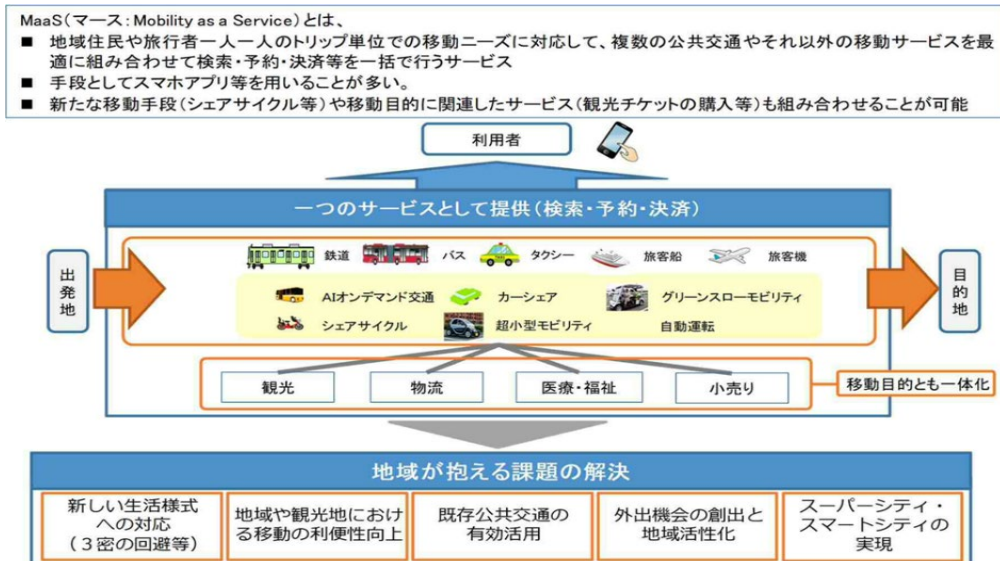
現況と課題

- ・公共交通機関の利用者減少、運行の維持
- ・二次交通の不足

主要な施策・取組

- ・公共交通の利用促進
- ・二次交通の充実

きめ細やかな公共交通を提供するために、カーシェアや自動運転、グリーンスローモビリティなどを活用した MaaS の導入を模索します。



参考：国土交通省ホームページ

3. 課題解決のための実証運行～AI オンデマンド交通実証運行について～

(1) AI オンデマンド交通とは

現状の循環バスとは抜本的に異なり、AI 等の最新技術を活用し町内全域をオンデマンド化し、乗降ポイントと乗降時間を事前予約することで利用者ニーズに応じたオンデマンドモビリティサービスを実現するもの。

具体的には、スマートフォンアプリまたはコールセンターのオペレーターが電話にて利用者からの配車予約を受け付け、AI が乗合車両を配車。ドライバーは、車載端末へ出された配車指示を基に最適な経路での運行を行う。



▲AI オンデマンド交通のイメージ 参考：国土交通省ホームページ

AI オンデマンド交通のメリット・デメリット

	利用者の視点	行政・事業者の視点
メリット	<ul style="list-style-type: none"> ・循環バスでカバーできなかった移動ニーズに対応できる。 ・自宅から乗車できるようになる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・予約に応じて運行するため、定時定路線に比べて経費が削減できる。 ・AI システムを活用することで、利用状況等のデータ収集が可能となり、交通の見える化が図られる。
デメリット	<ul style="list-style-type: none"> ・利用には事前予約が必要となる。 ・予約が混雑している場合、利用できない場合がある。 	<ul style="list-style-type: none"> ・予約が混雑している場合は、配車できない可能性がある。 ・既存公共交通の利用機会を奪ってしまう可能性がある。 ・大量輸送には向かない

(2) 実証運行の目的について

①目的

- AI オンデマンド交通の実証運行をすることで、当町における AI オンデマンド交通の導入可能性及び持続可能性を検証し、今後の公共交通体系について検討する。
- 併せて、定時定路線型の循環バスとは異なるモビリティを提供することで、町営循環バスへの評価を行う。

②調査方法

実証運行にあたり、次により利用状況等を調査する。

- 公共交通機関利用者数（乗降）調査
- 利用者アンケートの実施
- AI オンデマンドシステムに蓄積される運行基礎データの活用

③検証項目

- 利用実態/利便性からの評価
 - 会員登録者数、総利用者数、利用者属性
 - 利用頻度
 - 運賃/割引
 - 乗降場所/数
 - 車両の形態/台数
 - 運行時間帯/曜日
 - 乗降場所までの移動時間/待ち時間
- 事業性としての評価
 - 事業収支等の継続性（運賃収入/運行経費）
 - 行政コスト

④運行概要（案）

1. 対象者	鋸南町民（事前に会員登録をした 16 歳以上 ） 16 歳未満は、保護者同伴の場合に利用可能 ※登録料は無料
2. 運行形態	区域運行方式 予約制の乗合により、共通乗降場所⇄自宅間のみを最短距離で運行 共通乗降場所： 主要施設等（予め町で決定する）と自宅に限定
3. 運行区域	町内全域を対象とする。
4. 実証運行期間	令和5年 10月1日～令和6年3月31日
5. 運行日時等	月～金曜日 午前9時～午後4時 ※上記日時のうち、予約のある便のみの運行とする。
6. 車両・台数	ハイエース（乗客定員 10 名程度）1 台を基本とする 予備車を 1 台配備
7. 運行事業者	旅客自動車運送事業者 1 社
8. 運賃	大人（16歳以上） 片道 500 円 身体障害者/療育/精神障害者保健福祉手帳の所持者 片道 250 円 16歳未満（保護者同伴の場合） 無 料
9. 道路運送法許可	道路運送法第 21 条許可による
10. 予約方法	電話または Web 予約受付～配車指示は、委託業者にて実施
11. 予約受付時間	月～金曜日 午前8時30分～午後4時
12. その他	実証運行期間中も、循環バスは通常運行する

⑤町内既存公共交通との比較

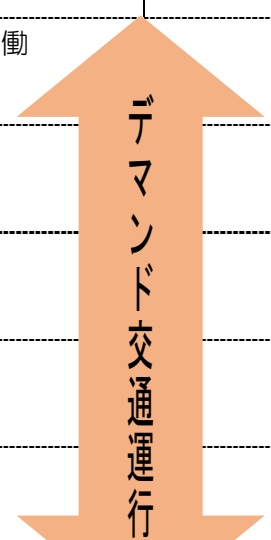
	循環バス	タクシー	鋸南町福祉有償運送
運賃	200-300円 (子供/障害者半額)	初乗 1.27 km 460円 加算 272m 90円	年会費 1,000円 ①運賃： 500円(2 km) + 70円/km ②待料金： 30分 150円
運行日	年中無休 平日 5便 土日祝 3便	年中無休	月～土
運行時間	7-16時(平日) 9-17時(土日祝)	8-20時	8時30分-17時
大崩バス停⇔ 鋸南病院/役場 (8.5 km)	片道 300円	片道 3,000円前後	片道 1,000円前後
備考			買い物のみ：町内限定 上記以外： 館山/鴨川/南房総 富津/君津/木更津 他 予約： 1か月前～7日前まで

⑥近隣市の AI オンデマンド交通実証運行について


	南房総市	館山市	鴨川市	袖ヶ浦市
対象者	利用登録者		利用登録者 (長狭地域住民)	利用登録者 (長浦地区住民 小学生以上)
利用料金	2市運行エリア内： 300円 エリア外目的地： 500円(WEB) 700円(電話)		長狭地域間： 300円 長狭地域⇔鴨川地域： 600円	長浦地区間： 300円 長浦地区⇔地区外： 500円
運行範囲	南房総市/館山市エリア内		長狭地域/鴨川地域内	長浦地区
運行日	月火木金土		月～金	月～金
利用時間	9：00～15：00		8：00～16：00	9：00～16：00
予約方法・受付時間	電話：毎日 8：30～14：30 WEB：24時間(毎日) 1週間前～30分前まで		電話：月～金 8：30～16：00 WEB：年中無休 1か月前～30分前まで	電話：月～金 8：30～16：00 WEB：年中無休 1か月前～30分前まで

⑦事業全体のスケジュール

	AIオンデマンド交通運行			
	準備等	AIオンデマンドシステム 導入・運営業務委託	デマンド交通 運行業務委託	検証等
～5月	公共交通会議開催 停留所検討	業者選定	業者選定	
6月		契約締結 システム構築	契約締結	
7月	↓ 運輸局 許可申請	↓		事前 周知
8月				↓
9月	↓ 停留所 設置 許可	↓		↓
10月		システム稼働		利用者 アンケート
11月				↓
12月	次年度以降の 運行検討			
1月	↓			
2月				
3月	↓			↓



 デマンド交通運行



 事業の評価・今後の課題整理