資料３

匝瑳市地域公共交通
利便増進実施計画

【 案 】

令和４年３月

匝瑳市地域公共交通活性化協議会

【　目　次　】

頁

１　計画策定の目的 …… **1**

２　地域公共交通利便増進事業の内容・実施主体 …… **3**

２－１　公共交通の新しい運行形態の考え方 …… 3

２－２　市内循環バスの再編 …… 4

２－３　デマンド型交通の導入 …… 22

２－４　地域交通利用料助成事業 …… 26

３　再編後の公共交通ネットワーク …… **28**

４　匝瑳市による支援の内容 …… **29**

５　実施予定期間 …… **29**

６　事業実施に必要な資金の額・調達方法 …… **30**

７　事業の効果 …… **31**

８　地域公共交通利便増進事業に関連して実施する事業 …… **33**

９　その他 …… **34**

付録　用語集 …… **35**

1　計画策定の目的

（1）計画策定の目的

匝瑳市は、望ましい公共交通網のすがたを明らかにし、輸送資源の総動員により、地域旅客運送サービスの持続可能な提供を確保するため、「匝瑳市地域公共交通計画」を令和３年３月に策定した。

この計画では、実施事業の一つとして掲げた「市内循環バスの再編」の実現のため、「利便増進実施計画」の策定を進めていくものとしている。

本計画は、地域公共交通計画で掲げた基本方針及び計画の目標に基づき、関係事業者の合意の基に、市内循環バスの再編を実施していくため、事業の内容、実施主体等を取りまとめたものである。

（2）実施区域

本計画の実施区域は、匝瑳市全域とする。ただし、地域公共交通利便増進事業の対象路線である「飯高・豊和循環」及び「椿海循環」については、香取市及び旭市と十分な調整・連携を図る。

■匝瑳市地域公共交通計画における基本方針及び計画の目標

【地域公共交通の基本方針】	【計画の目標】
基本方針１ **：広域アクセスやまちづくりとの連携を図った利便性の高い公共交通網の構築を目指す**	**目標①** **：拠点間及び地域間の連携強化に資する公共交通網の形成** 市内循環バス、新たな交通システムなど公共交通システム（生活交通）や福祉交通施策との組合せにより、拠点間及び地域間の連携強化を目指す。
	目標② **：広域アクセスの強化** 東京圏や近隣自治体へのアクセス強化のため、ＪＲ総武本線や高速バス、路線バスの利便性向上により、匝瑳市と市外を結ぶ広域交通網の利用促進を目指す。
基本方針２ **：各公共交通機関同士の相互連携や、誰もが利用しやすい環境整備による利便性向上を目指す**	**目標③** **：利用しやすい公共交通環境の整備** 各公共交通機関同士の連携に資するよう、交通結節点での乗継環境の向上を目指す。 また、高齢者の移動支援の充実や誰もが安心・安全に移動できる環境の創出を目指す。
	目標④ **：利用者目線に立った分かりやすい運行情報の提供** 市民や来訪者に分かりやすいように、公共交通の情報提供を充実させ、利用しやすい公共交通を目指す。 また、新たな技術革新の動向を見据えつつ、利用者目線に立ったシームレスな移動環境を目指す。
基本方針３ **：多様な主体との連携によるまちづくりと一体となった持続可能な公共交通を目指す**	**目標⑤** **：地域全体で支える公共交通の構築** 多様な主体との連携により、公共交通の維持・確保に関する市民意識の醸成や、路線バス・タクシーのサービスを維持する上で必要不可欠な新たな人材の確保を目指す。 また、これら上記の目標を達成するため、持続可能な仕組みづくりの構築を目指す。

２　地域公共交通利便増進事業の内容・実施主体

本計画に位置付ける事業の内容、実施主体は、匝瑳市地域公共交通計画に記載されている「【事業１】市内循環バスの再編」とする。

項目	市内循環バスの再編
事業内容	市内循環バスについては、利便性向上と効率的な運行となるよう、地域交通利用料助成事業との役割分担を図りながら、現行の運行方式（定時定路線型、バス車両）だけでなく、乗合タクシー（ワンボックス車両など）やデマンド型交通など新たな交通手段との組合せを視野に入れた再編を検討する。 また、市民の目的地が集中する中心部・東西方向（国道 126 号沿線）の強化を支援する新たな交通手段の可能性を検討する。 検討に当たっては、待ち時間の少ない円滑な乗継環境を提供するため、鉄道（JR 総武本線）や路線バス・多古本線のダイヤに合わせた市内循環バスの発着時間の調整を行う。
実施主体	匝瑳市、バス事業者、地域

２－１　公共交通の新しい運行形態の考え方

○市内循環バスはルート変更、路線の統廃合により、再編する。路線により車両の小型化（ワンボックスカー）も検討する。

○市内循環バスのルート縮小に伴い、新たに交通不便地域が生じることや、停留所まで歩くことの難しい高齢者等への対応として、デマンド型交通を導入する。また、毎年利用状況や収支状況を匝瑳市地域公共交通活性化協議会に報告し、見直し（改善）を行う。

○特に地域交通利用料助成事業の対象者は、75 歳以上の市内循環バスの利用が困難で、自動車やバイクの運転免許証を持たない方で、移動手段がなく、交付枚数が限定されていることから、デマンド型交通に利用が集中する可能性もある。一方で、デマンド型交通は運行日や、運行時間帯（便数）、運行エリアが限定されることから、地域交通利用料助成事業を併用し運用する。

○公共交通（市内循環バス、デマンド型交通）は、主に地域内の移動と交通不便地域の解消を担う役割を、福祉交通施策（地域交通利用料助成事業）は、ドア・ツー・ドアで個別のニーズに機動的で柔軟に対応する役割を担い、市民や来訪者の移動手段を確保する。

２－２　市内循環バスの再編

（１）導入方針

市内循環バスの再編は、「匝瑳市地域公共交通計画」で掲げられた公共交通再編の基本的な考え方を踏まえ、次の観点から検討する。

【公共交通再編の基本的な考え方（市内循環バスの再編に関連する内容のみ）】

①現行の運行方式（定時定路線型、バス車両）だけでなく、乗合タクシー（ワンボックス車両など）やデマンド型交通など新たな交通手段との組合せを視野に入れた再編を検討する。

②利用が少ない区間・便の見直しなどにより、現状よりも所要時間の短縮するルートとする。

③市民の目的地が集中する中心部・東西方向（国道 126 号沿線）の強化を支援する新たな交通手段の可能性を検討する。

④地域交通利用料助成事業との役割分担を図りながら、再編を検討する。

⑤隣接自治体で運行中の公共交通同士の接続強化を検討する。

【市内循環バス再編の導入方針】

①JR 総武本線より北側エリアを２路線、南側エリアを３路線で再編を検討する。

②利用が少ない見込みの路線は車両の小型化を検討する。

③利用が少ない、全くないバス停は廃止を検討する。

④運行時間帯の見直しを検討する。

⑤周辺自治体で運行中のコミュニティバスとの接続に留意し、ルートを検討する。

⑥観光資源（ふれあいパーク八日市場、飯高寺（飯高檀林跡）等）へのアクセスを検討する。

【市内循環バス再編の導入方針】

①JR 総武本線より北側エリアを２路線、南側エリアを３路線で再編を検討する。

ダイヤ別１便平均利用者数を見ると、JR 総武本線より南側エリアを運行する野田・栄循環や平和・共興循環で利用が多いため、北側エリアを２路線、南側エリアを３路線で再編を検討する。

なお、バス停別利用状況を考慮しつつ、各コースの組み合わせによりカバーすることを検討する。

②利用が少ない見込みの路線は車両の小型化を検討する。

ダイヤ別１便平均利用者数（最大）を見ると、豊栄・吉田循環や飯高・豊和循環等でワンボックスカーの乗車定員（11 人乗りあるいは 14 人乗り（中型免許））を下回っていることや、バス事業者から狭い区間や危険な箇所の多さが指摘されているため、路線により車両の小型化（ワンボックスカー）を検討する。

■ダイヤ別１便平均利用者数（最大）（単位：人/便）

	豊栄・吉田	飯高・豊和	椿海	平和・共興	野田・栄	須賀
令和元年度	6.8	6.7	8.8	11.0	11.9	3.9
令和２年度	5.5	4.6	7.5	10.2	10.2	3.3

③利用が少ない、全くないバス停は廃止を検討する。

バス停別乗降者数（令和３年５月６日～５月 25 日（17 日間））を見ると、利用が少ない（全バス停 232 箇所中、１日平均乗降者数１人未満 123 箇所）、あるいは利用が全くないバス停（39 箇所）が存在しているため、これら区間の廃止やルート変更、路線の統廃合により、廃止を検討する。

④運行時間帯の見直しを検討する。

ダイヤ別１便平均利用者数を見ると、６路線のうち、４路線で始発ダイヤと最終ダイヤの利用が少ない等、ダイヤにより利用の偏りが見受けられる。

路線別に利用状況を見ると、平和・共興循環は朝時間帯で特別支援学校への通学利用が多い等、路線により異なる利用者像や利用目的を明らかにした上で、運行時間帯の見直しを検討する。

⑤周辺自治体で運行中のコミュニティバスとの接続に留意し、ルートを検討する。

現在、市内循環バスは干潟駅で旭市コミュニティバスと接続しており、周辺自治体と協議・調整を図りながら、引き続き接続を検討する。

⑥観光資源（ふれあいパーク八日市場、飯高寺（飯高檀林跡）等）へのアクセスを検討する。

観光客の足を確保するため、市内に立地するふれあいパーク八日市場、飯高寺（飯高檀林跡）等の観光資源へのアクセスを検討する。

（２）市内循環バス運行概要とルート設定の考え方

【（仮称）豊栄・吉田・飯高・匝瑳循環　運行概要】

項目	内容	
運行のねらい	公共交通空白地域の解消、高齢者等交通弱者支援のため運行する。	
運行事業者	千葉交通株式会社	
事業の種類	一般乗合旅客自動車運送事業	
運行の形態	路線定期運行	
	旧	新
車両	３７人乗り バス１台	１４人乗り ワンボックス１台
運行時間帯	６時～18 時台	６時～18 時台
運行回数	６回／日	６回／日
運行日	月曜日から土曜日（12 月 29 日～1 月 3 日を除く。）国民の祝日は運休。	

＜旧ルート（豊栄・吉田循環）＞

右回り	**系統①**	**起点**	飯倉駅	**左回り**	**系統③**	**起点**	八日市場駅
		主な経由地	市民病院			**主な経由地**	市民病院、飯倉駅、市役所
		終点	八日市場駅			**終点**	八日市場駅
		キロ程	23.45 ㎞			**キロ程**	32.20 ㎞
	系統②	**起点**	市役所		**系統④**	**起点**	観光物産センター
		主な経由地	八日市場駅、市民病院、飯倉駅			**主な経由地**	八日市場駅、市民病院、飯倉駅、市役所
		終点	観光物産センター			**終点**	観光物産センター
		キロ程	32.09 ㎞			**キロ程**	32.66 ㎞
					系統⑤	**起点**	八日市場駅
						主な経由地	市民病院
						終点	飯倉駅
						キロ程	23.15 ㎞

＜旧ルート（飯高・豊和循環）＞

右回り	**系統①**	**起点**	生尾	**左回り**	**系統③**	**起点**	八日市場駅
		主な経由地	市役所、八日市場駅			**主な経由地**	市役所、市民病院
		終点	市民病院			**終点**	八日市場駅
		キロ程	28.55 ㎞			**キロ程**	38.10 ㎞
	系統②	**起点**	市役所		**系統④**	**起点**	観光物産センター
		主な経由地	八日市場駅、市民病院、市役所			**主な経由地**	八日市場駅、市役所
		終点	観光物産センター			**終点**	市民病院
		キロ程	38.19 ㎞			**キロ程**	27.78 ㎞
					系統⑤	**起点**	市民病院
						主な経由地	八日市場駅、市役所
						終点	境橋
						キロ程	24.05 ㎞

＜新ルート（（仮称）豊栄・吉田・飯高・匝瑳循環）＞

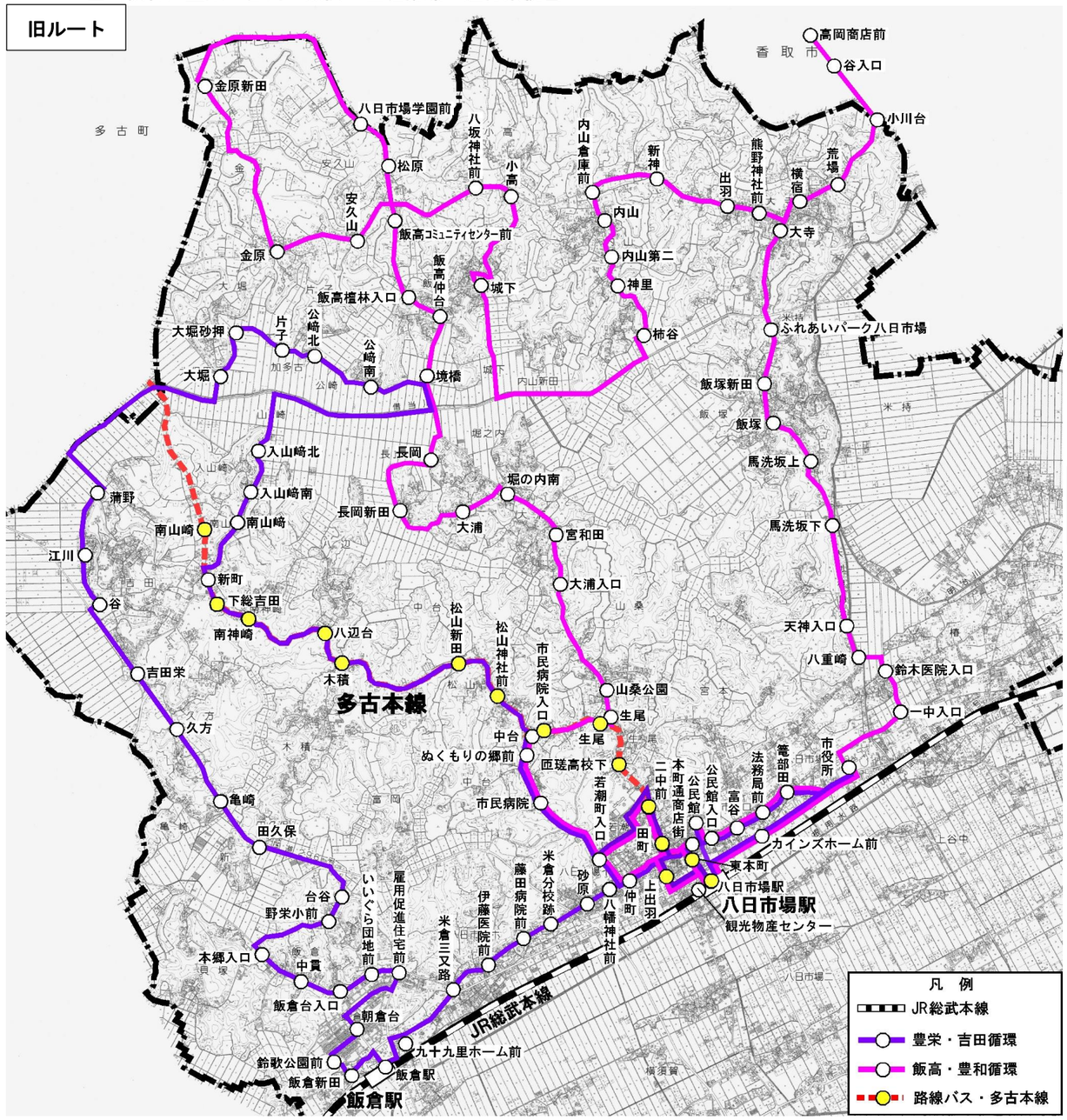
右回り	系統①	起点	飯倉駅	左回り	系統③	起点	八日市場駅
		主な経由地	市民病院			主な経由地	市民病院、飯倉駅、市役所
		終点	八日市場駅			終点	八日市場駅
		キロ程	18.10 km			キロ程	26.85 km
	系統②	起点	市役所		系統④	起点	観光物産センター
		主な経由地	八日市場駅、市民病院、飯倉駅			主な経由地	八日市場駅、市民病院、飯倉駅、市役所
		終点	観光物産センター			終点	観光物産センター
		キロ程	26.74 km			キロ程	27.31 km
					系統⑤	起点	八日市場駅
						主な経由地	市民病院
						終点	飯倉駅
						キロ程	17.80 km

【ルート設定の考え方】

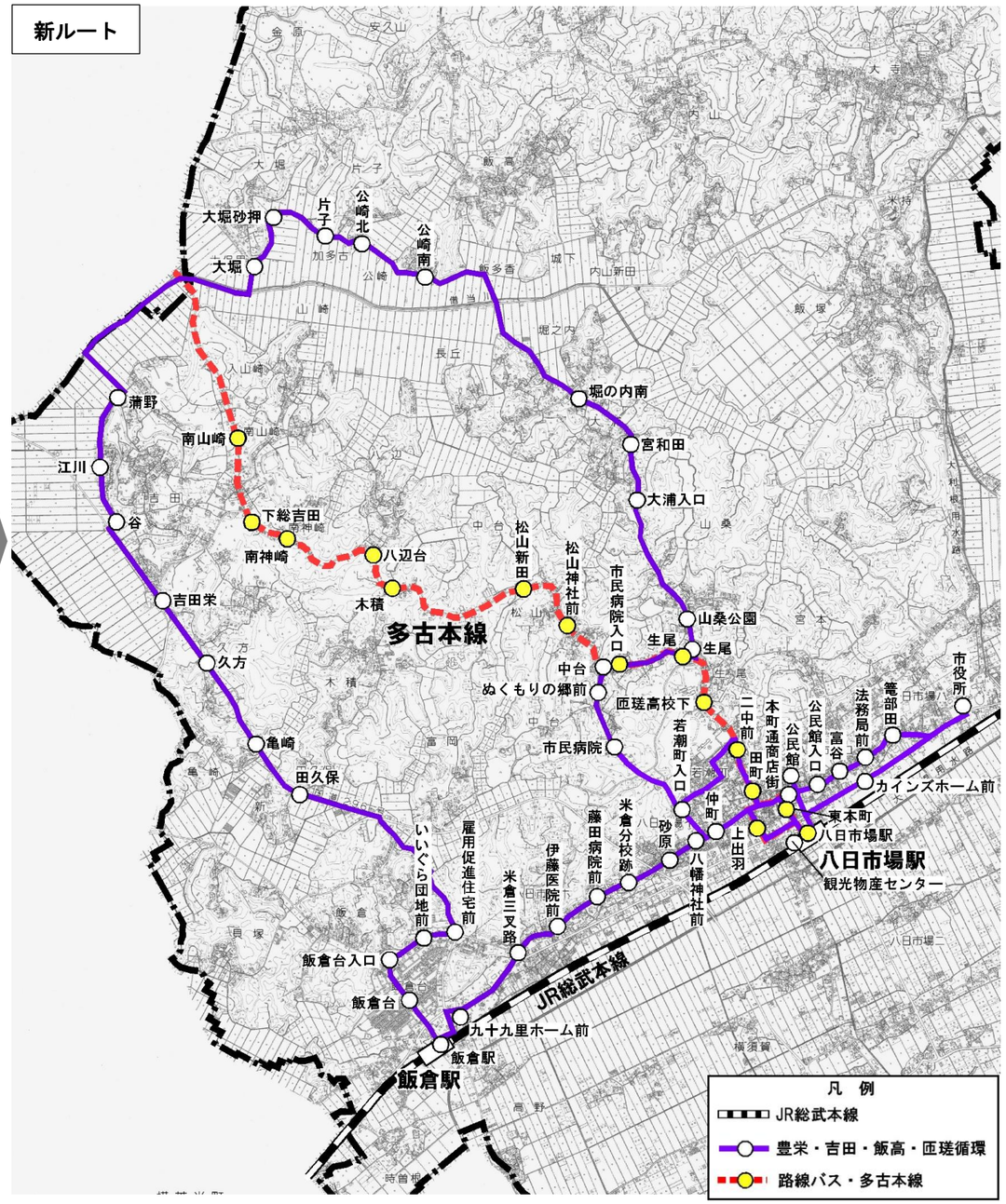
○運行ルートの豊栄・吉田循環と飯高・豊和循環の運行エリアをカバーするように運行する。
○路線バス・多古本線との路線重複を解消するように設定する。
【一周の運行にかかる平均所要時間】
71 分　⇒　58 分（-13 分）
【運行頻度維持】
１日６便運行

■（仮称）豊栄・吉田・飯高・匝瑳循環　運行系統図

旧ルート



新ルート



【（仮称）椿海・豊和・飯高循環　運行概要】

項目	内容	
運行のねらい	公共交通空白地域の解消、高齢者等交通弱者支援のため運行する。	
運行事業者	千葉交通株式会社	
事業の種類	一般乗合旅客自動車運送事業	
運行の形態	路線定期運行	
	旧	新
車両	３４人乗り バス１台	１４人乗り ワンボックス１台
運行時間帯	6時～18時台	6時～18時台
運行回数	6回／日	6回／日
運行日	月曜日から土曜日（12月29日～1月3日を除く。）国民の祝日は運休。	

＜旧ルート（椿海循環）＞

右回り	**系統①**	**起点**	市役所	**左回り**	**系統④**	**起点**	八日市場駅
		主な経由地	干潟駅、八日市場駅			**主な経由地**	市役所、干潟駅、市民病院
		終点	市民病院			**終点**	市役所
		キロ程	19.75㎞			**キロ程**	30.50㎞
	系統②	**起点**	市役所		**系統⑤**	**起点**	観光物産センター
		主な経由地	八日市場駅、市民病院、干潟駅			**主な経由地**	八日市場駅、市役所、干潟駅、市民病院
		終点	観光物産センター			**終点**	市役所
		キロ程	30.99㎞			**キロ程**	25.39㎞
	系統③	**起点**	市役所		**系統⑥**	**起点**	八日市場駅
		主な経由地	八日市場駅、干潟駅			**主な経由地**	市役所、干潟駅
		終点	観光物産センター			**終点**	八日市場駅
		キロ程	27.74㎞			**キロ程**	19.45㎞

＜旧ルート（飯高・豊和循環）＞

右回り	**系統①**	**起点**	生尾	**左回り**	**系統③**	**起点**	八日市場駅
		主な経由地	市役所、八日市場駅			**主な経由地**	市役所、市民病院
		終点	市民病院			**終点**	八日市場駅
		キロ程	28.55㎞			**キロ程**	38.10㎞
	系統②	**起点**	市役所		**系統④**	**起点**	観光物産センター
		主な経由地	八日市場駅、市民病院、市役所			**主な経由地**	八日市場駅、市役所
		終点	観光物産センター			**終点**	市民病院
		キロ程	38.19㎞			**キロ程**	27.78㎞
					系統⑤	**起点**	市民病院
						主な経由地	八日市場駅、市役所
						終点	境橋
						キロ程	24.05㎞

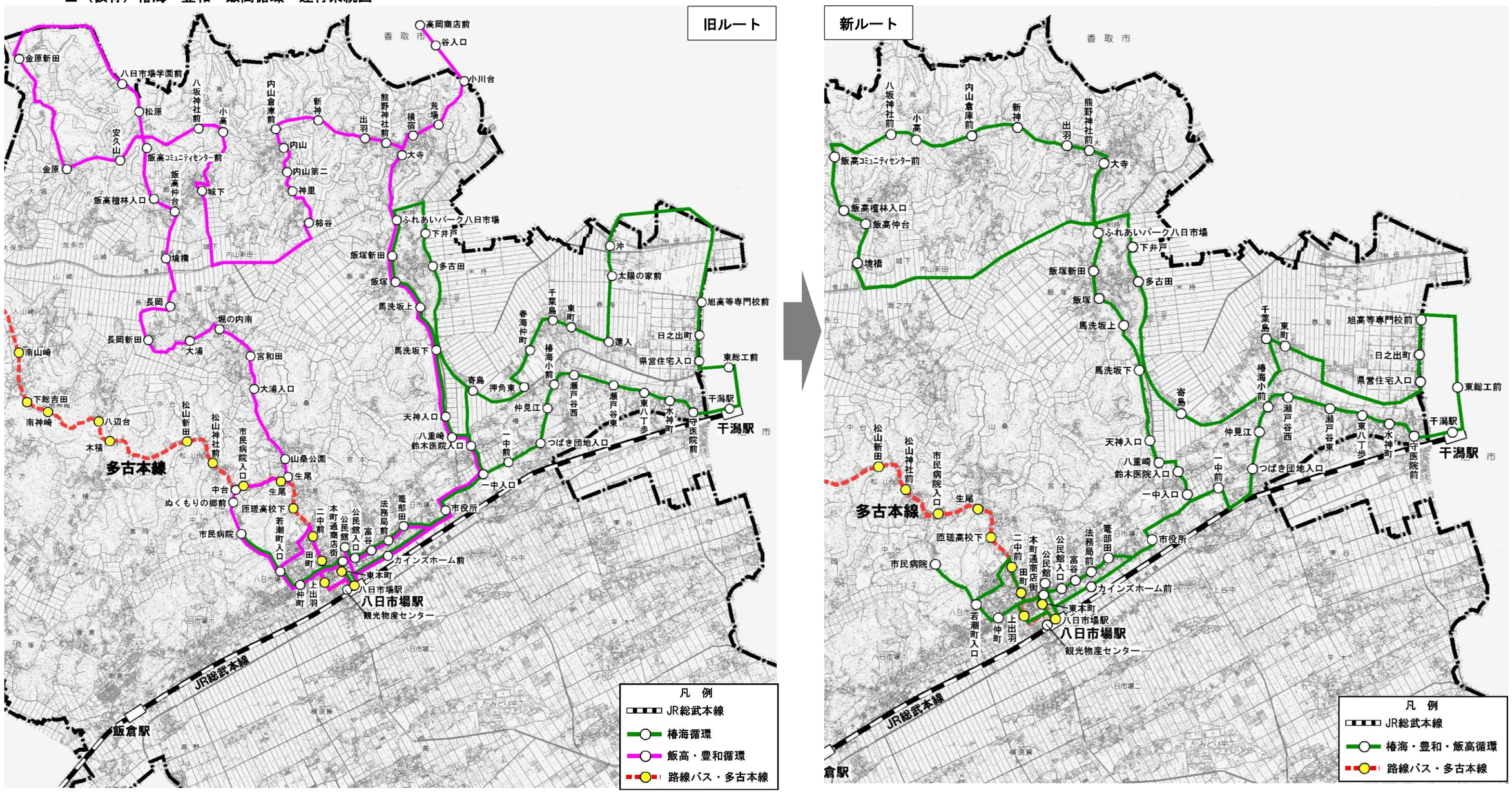
＜新ルート（（仮称）椿海・豊和・飯高循環）＞

右回り	系統①	起点	境橋	左回り	系統④	起点	八日市場駅
		主な経由地	干潟駅、八日市場駅			主な経由地	市役所、干潟駅、八日市場駅
		終点	市民病院			終点	市民病院
		キロ程	25.05 ㎞			キロ程	34.81 ㎞
	系統②	起点	市役所		系統⑤	起点	観光物産センター
		主な経由地	八日市場駅、市民病院、干潟駅			主な経由地	八日市場駅、市役所、干潟駅
		終点	観光物産センター			終点	市民病院
		キロ程	37.84 ㎞			キロ程	35.09 ㎞
	系統③	起点	市役所		系統⑥	起点	市民病院
		主な経由地	八日市場駅、干潟駅			主な経由地	八日市場駅、市役所、干潟駅
		終点	観光物産センター			終点	境橋
		キロ程	34.59 ㎞			キロ程	25.35 ㎞

【ルート設定の考え方】

○椿海循環を基本に、一部飯高・豊和循環の運行エリアをカバーするように運行する。
○利用の少ないバス停や運行の安全性を考慮し、一部を廃止する。
○飯高地区を運行することにより、八日市場第二中学校へ通学する生徒の登下校に配慮する。
【一周の運行にかかる平均所要時間】
66 分　⇒　71 分（+5 分）
【運行頻度維持】
1 日 6 便運行

■（仮称）椿海・豊和・飯高循環　運行系統図



【（仮称）平和・共興循環　運行概要】

項目	内容	
運行のねらい	公共交通空白地域の解消、高齢者等交通弱者支援のため運行する。	
運行事業者	千葉交通株式会社	
事業の種類	一般乗合旅客自動車運送事業	
運行の形態	路線定期運行	
	旧	新
車両	２７人乗り バス１台	２９人乗り バス１台
運行時間帯	６時～18 時台	６時～18 時台
運行回数	６回／日	６回／日
運行日	月曜日から土曜日（12 月 29 日～1 月 3 日を除く。）国民の祝日は運休。	

＜旧ルート（平和・共興循環）＞

右回り	**系統①**	**起点**	八日市場駅	**左回り**	**系統④**	**起点**	すみれ団地前
		主な経由地	市役所、特別支援学校前			**主な経由地**	特別支援学校前、市役所、八日市場駅
		終点	市民病院			**終点**	市民病院
		キロ程	28.80 ㎞			**キロ程**	24.85 ㎞
	系統②	**起点**	市民病院		**系統⑤**	**起点**	市民病院
		主な経由地	八日市場駅、市役所、特別支援学校前			**主な経由地**	市役所、八日市場駅、特別支援学校前
		終点	観光物産センター			**終点**	市民病院
		キロ程	28.74 ㎞			**キロ程**	32.72 ㎞
	系統③	**起点**	八日市場駅		**系統⑥**	**起点**	公民館
		主な経由地	市役所、特別支援学校前			**主な経由地**	市役所、八日市場駅、特別支援学校前
		終点	上谷			**終点**	観光物産センター
		キロ程	24.50 ㎞			**キロ程**	27.49 ㎞

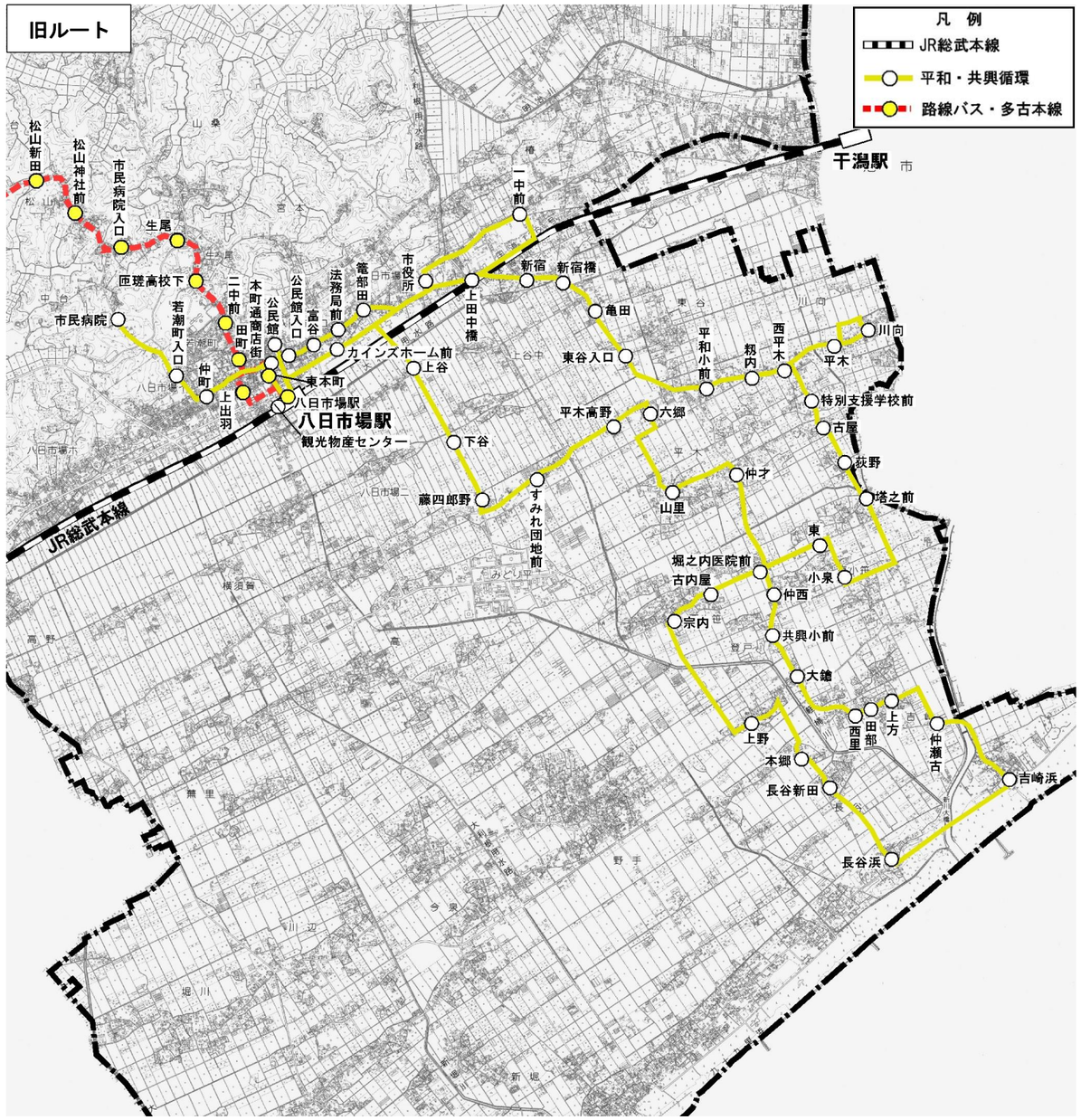
＜新ルート（（仮称）平和・共興循環）＞

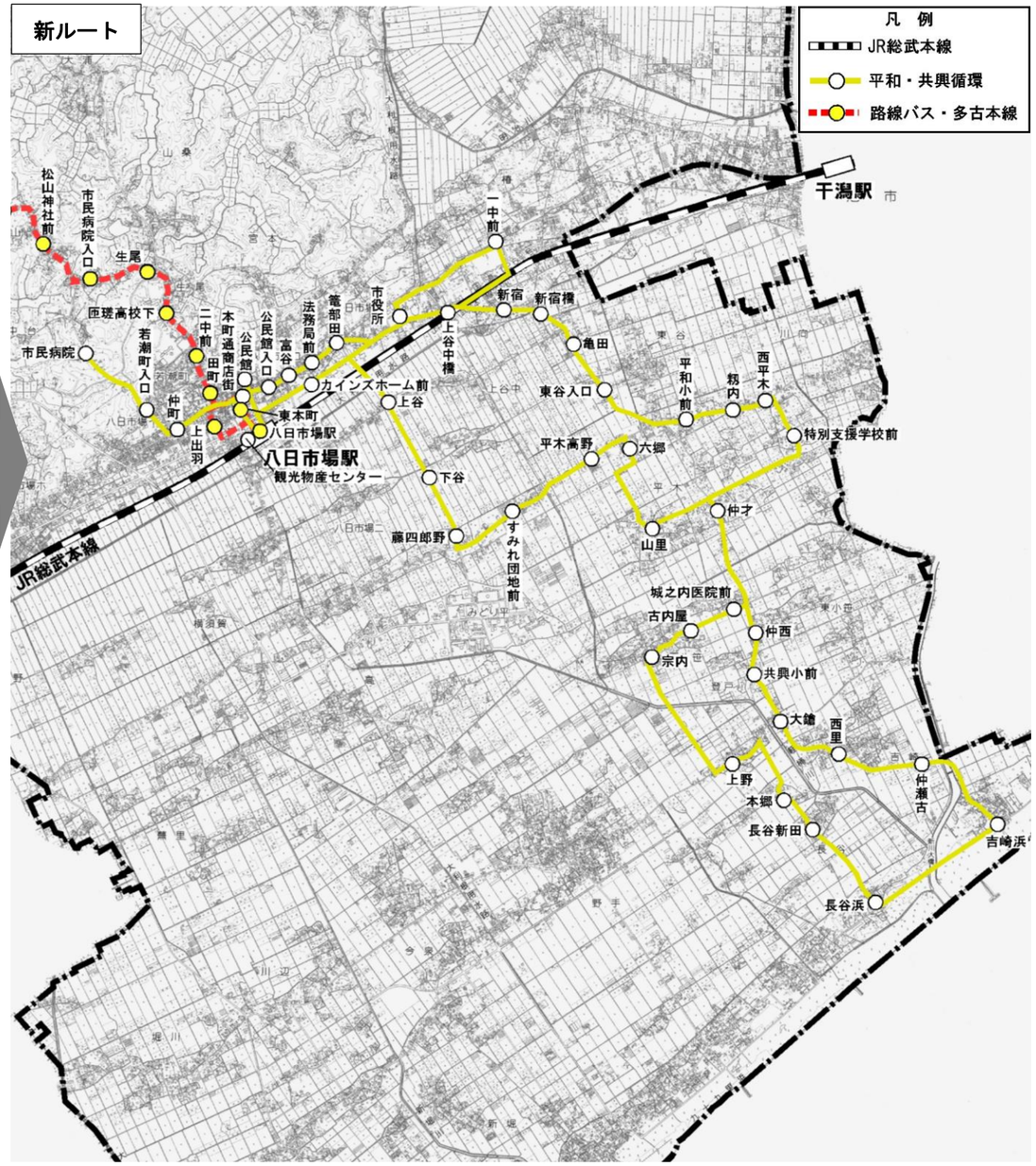
右回り	**系統①**	**起点**	八日市場駅	**左回り**	**系統④**	**起点**	すみれ団地前
		主な経由地	市役所、特別支援学校前			**主な経由地**	特別支援学校前、市役所、八日市場駅
		終点	市民病院			**終点**	市民病院
		キロ程	26.35 ㎞			**キロ程**	23.65 ㎞
	系統②	**起点**	市民病院		**系統⑤**	**起点**	市民病院
		主な経由地	八日市場駅、市役所、特別支援学校前			**主な経由地**	市役所、八日市場駅、特別支援学校前
		終点	観光物産センター			**終点**	市民病院
		キロ程	26.29 ㎞			**キロ程**	30.27 ㎞
	系統③	**起点**	八日市場駅		**系統⑥**	**起点**	公民館
		主な経由地	市役所、特別支援学校前			**主な経由地**	市役所、八日市場駅、特別支援学校前
		終点	八日市場駅			**終点**	観光物産センター
		キロ程	24.85 ㎞			**キロ程**	26.29 ㎞

【ルート設定の考え方】

○平和・共興循環を基本に、利用が少ないバス停の一部を廃止する。
○利用が多い特別支援学校生徒の登下校に配慮する。
【一周の運行にかかる平均所要時間】
76 分　⇒　69 分（－7 分）
【運行頻度維持】
1 日 6 便運行

■（仮称）平和・共興循環　運行系統図





【（仮称）野田・栄循環　運行概要】

項目	内容	
運行のねらい	公共交通空白地域の解消、高齢者等交通弱者支援のため運行する。	
運行事業者	ジェイアールバス関東株式会社	
事業の種類	一般乗合旅客自動車運送事業	
運行の形態	路線定期運行	
	旧	新
車両	３４人乗り バス１台	２９人乗り バス１台
運行時間帯	６時～18 時台	６時～18 時台
運行回数	８回／日	６回／日
運行日	月曜日から土曜日（12 月 29 日～1 月 3 日を除く。）国民の祝日は運休。	

＜旧ルート（野田・栄循環（西ルート））＞

系統①	**起点**	カジヤ	**系統③**	**起点**	観光物産センター
	主な経由地	野栄総合支所		**主な経由地**	八日市場駅、飯倉駅、野栄総合支所
	終点	飯倉駅		**終点**	観光物産センター
	キロ程	22.70 ㎞		**キロ程**	35.16 ㎞
系統②	**起点**	飯倉駅			
	主な経由地	野栄総合支所、八日市場駅			
	終点	市民病院			
	キロ程	33.21 ㎞			

＜旧ルート（野田・栄循環（東ルート））＞

右回り	**系統④**	**起点**	桃の内	**左回り**	**系統⑦**	**起点**	市民病院
		主な経由地	野栄総合支所、八日市場駅			**主な経由地**	八日市場駅、野栄総合支所
		終点	市民病院			**終点**	市役所
		キロ程	26.75 ㎞			**キロ程**	36.19 ㎞
	系統⑤	**起点**	八日市場駅		**系統⑧**	**起点**	市役所
		主な経由地	野栄総合支所、市役所			**主な経由地**	八日市場駅、野栄総合支所
		終点	市民病院			**終点**	観光物産センター
		キロ程	33.80 ㎞			**キロ程**	30.56 ㎞
	系統⑥	**起点**	八日市場駅				
		主な経由地	野栄総合支所				
		終点	桃の内				
		キロ程	24.80 ㎞				

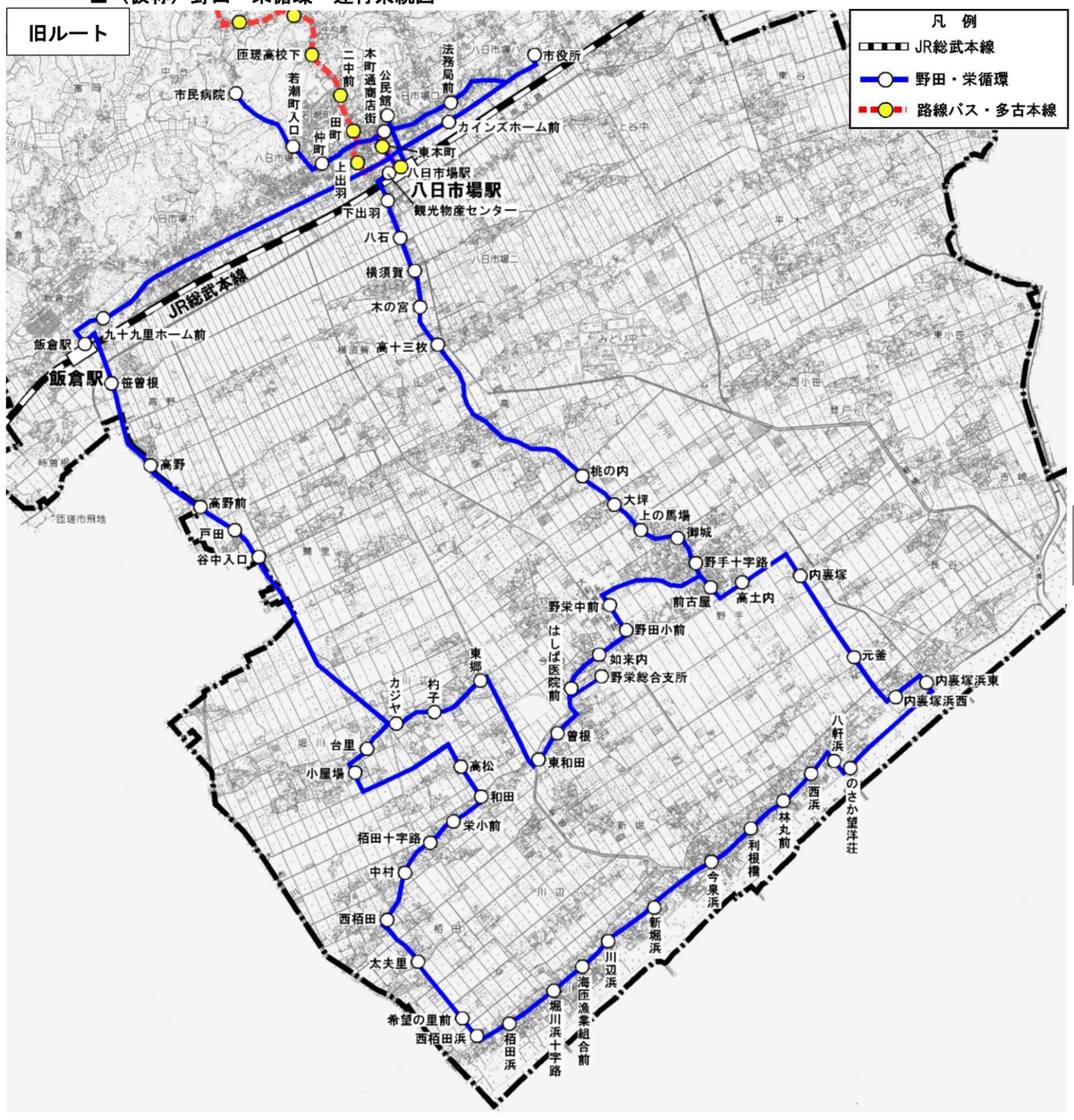
＜新ルート（（仮称）野田・栄循環）＞

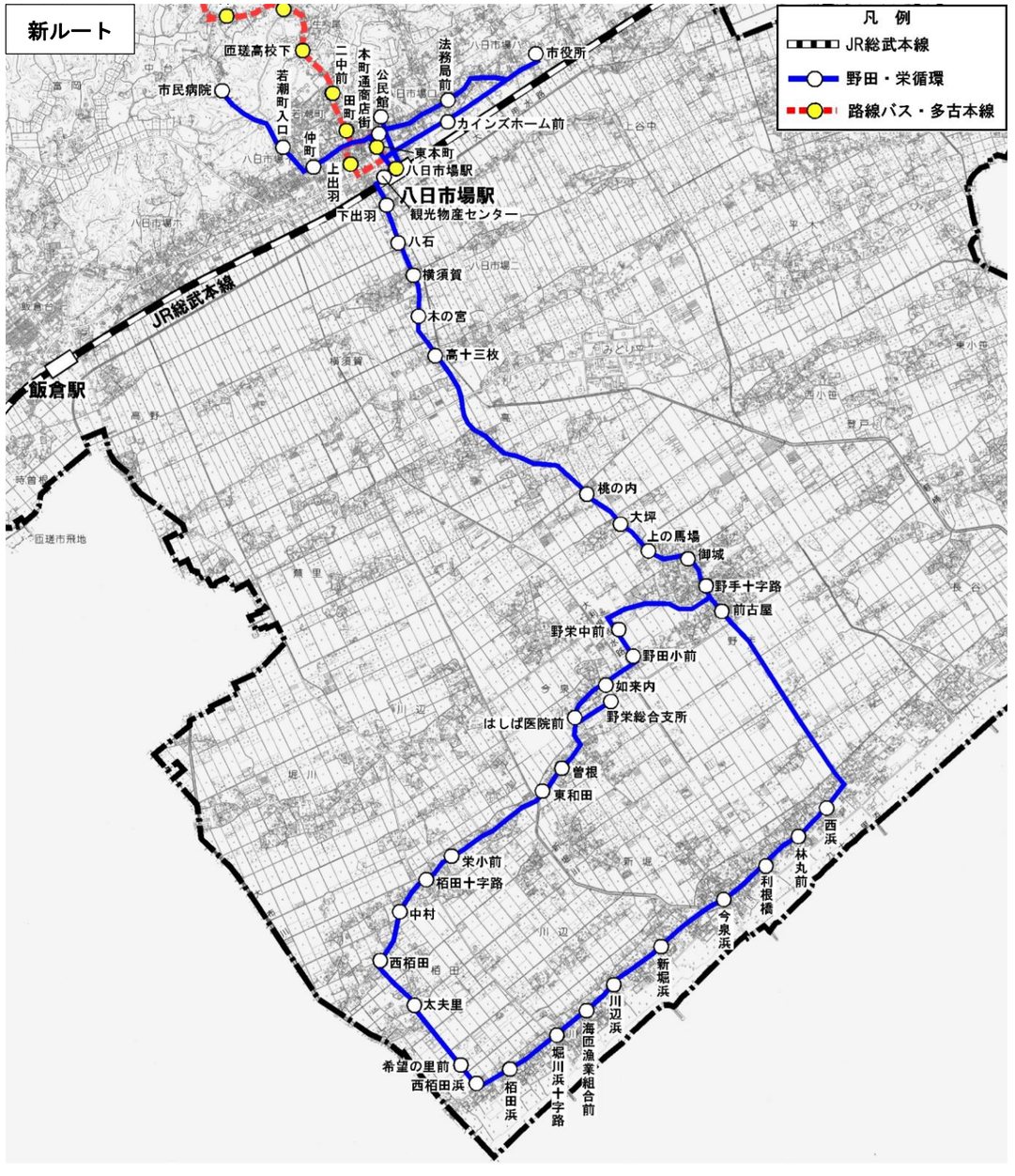
右回り	系統①	起点	桃の内	左回り	系統④	起点	市民病院
		主な経由地	野栄総合支所、八日市場駅			主な経由地	八日市場駅、野栄総合支所
		終点	市民病院			終点	市役所
		キロ程	21.00 ㎞			キロ程	29.89 ㎞
	系統②	起点	八日市場駅		系統⑤	起点	市役所
		主な経由地	野栄総合支所、市役所			主な経由地	八日市場駅、野栄総合支所
		終点	市民病院			終点	観光物産センター
		キロ程	27.70 ㎞			キロ程	24.46 ㎞
	系統③	起点	八日市場駅				
		主な経由地	野栄総合支所				
		終点	八日市場駅				
		キロ程	22.40 ㎞				

【ルート設定の考え方】

○野田・栄循環の東ルートを基本に、一部を須賀・栄循環でカバーして路線を短縮するように運行する。
○野田・栄循環の西ルートは、須賀・栄循環でカバーするよう運行する。
○野栄総合支所での須賀・栄循環との接続に配慮した運行ダイヤとする。
【一周の運行にかかる平均所要時間】
73 分　⇒　59 分（-14 分）
【運行頻度維持】
1 日 6 便運行

■（仮称）野田・栄循環　運行系統図





【（仮称）須賀・栄循環　運行概要】

項目	内容	
運行のねらい	公共交通空白地域の解消、高齢者等交通弱者支援のため運行する。	
運行事業者	ジェイアールバス関東株式会社	
事業の種類	一般乗合旅客自動車運送事業	
運行の形態	路線定期運行	
	旧	新
車両	３７人乗り バス１台	１４人乗り ワンボックス１台
運行時間帯	7時～17時台	6時～18時台
運行回数	6回／日	6回／日
運行日	月曜日から土曜日（12月29日～1月3日を除く。）国民の祝日は運休。	

＜旧ルート（須賀循環）＞

右回り	**系統①**	**起点**	八日市場駅	**左回り**	**系統④**	**起点**	飯倉駅
		主な経由地	飯倉駅、市民病院、市役所			**主な経由地**	八日市場駅
		終点	八日市場駅			**終点**	市民病院
		キロ程	20.95㎞			**キロ程**	14.30㎞
	系統②	**起点**	観光物産センター		**系統⑤**	**起点**	市民病院
		主な経由地	八日市場駅、飯倉駅、市民病院、市役所			**主な経由地**	市役所、八日市場駅、飯倉駅
		終点	観光物産センター			**終点**	市民病院
		キロ程	21.36㎞			**キロ程**	24.02㎞
	系統③	**起点**	市民病院		**系統⑥**	**起点**	市民病院
		主な経由地	八日市場駅			**主な経由地**	市役所、八日市場駅、飯倉駅
		終点	飯倉駅			**終点**	観光センター
		キロ程	14.60㎞			**キロ程**	21.44㎞

＜旧ルート（野田・栄循環（西ルート））＞

系統①	**起点**	カジヤ	**系統③**	**起点**	観光物産センター
	主な経由地	野栄総合支所		**主な経由地**	八日市場駅、飯倉駅、野栄総合支所
	終点	飯倉駅		**終点**	観光物産センター
	キロ程	22.70㎞		**キロ程**	35.16㎞
系統②	**起点**	飯倉駅			
	主な経由地	野栄総合支所、八日市場駅			
	終点	市民病院			
	キロ程	33.21㎞			

＜旧ルート（野田・栄循環（東ルート））＞

右回り	系統④	起点	桃の内	左回り	系統⑦	起点	市民病院
		主な経由地	野栄総合支所、八日市場駅			主な経由地	八日市場駅、野栄総合支所
		終点	市民病院			終点	市役所
		キロ程	26.75 km			キロ程	36.19 km
	系統⑤	起点	八日市場駅		系統⑧	起点	市役所
		主な経由地	野栄総合支所、市役所			主な経由地	八日市場駅、野栄総合支所
		終点	市民病院			終点	観光物産センター
		キロ程	33.80 km			キロ程	30.56 km
	系統⑥	起点	八日市場駅				
		主な経由地	野栄総合支所				
		終点	桃の内				
		キロ程	24.80 km				

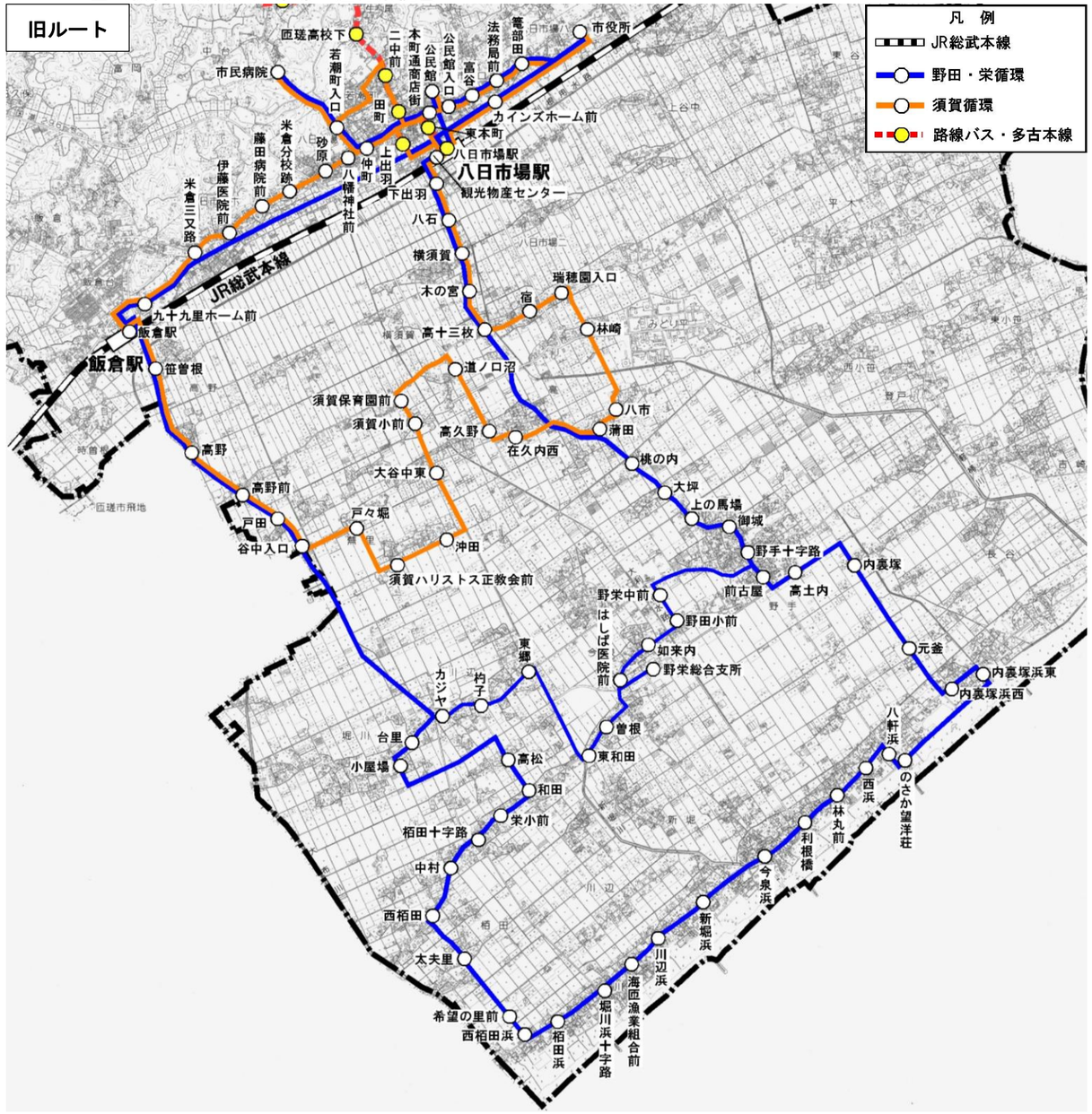
＜新ルート（（仮称）須賀・栄循環）＞

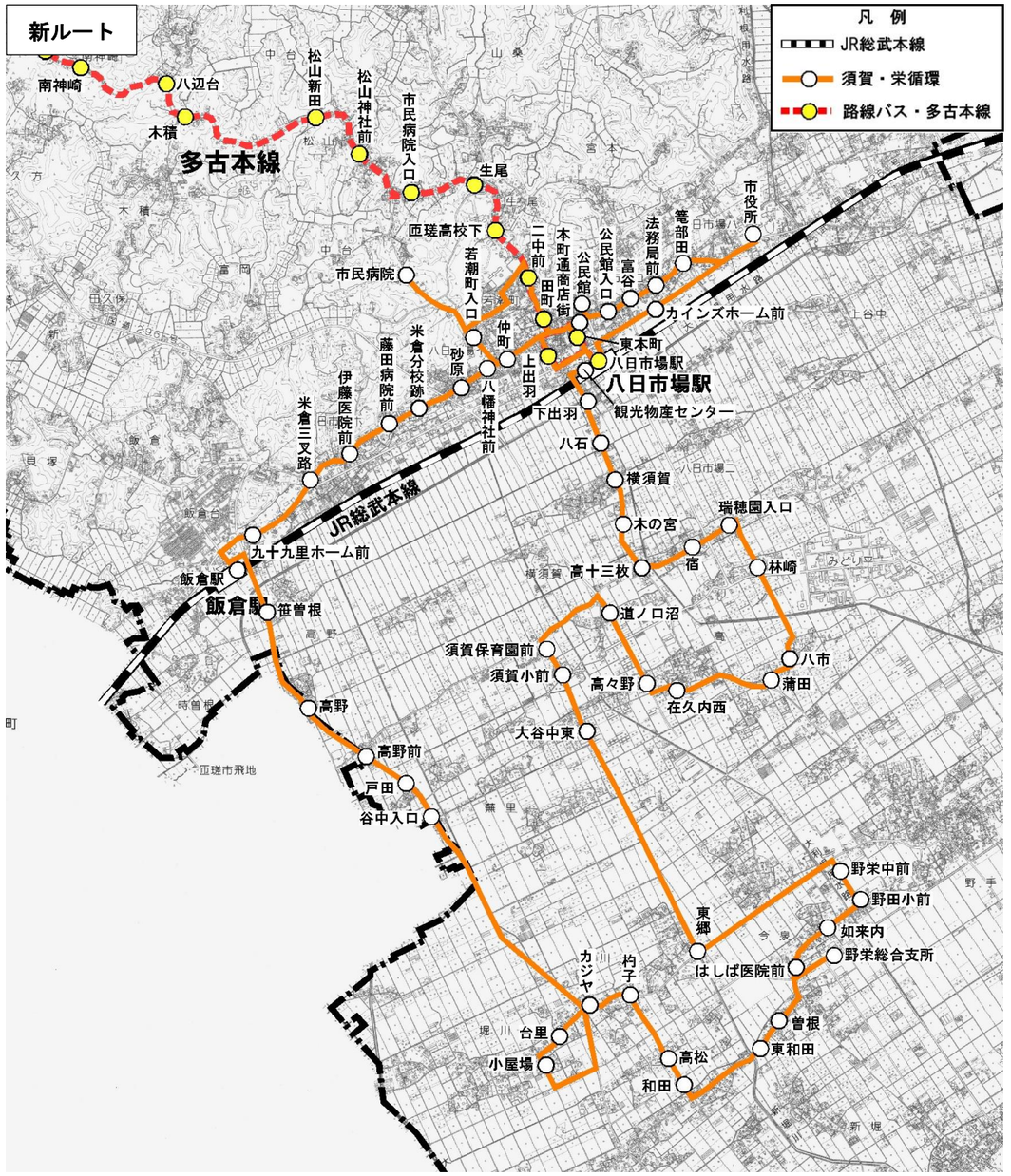
右回り	系統①	起点	八日市場駅	左回り	系統④	起点	飯倉駅
		主な経由地	野栄総合支所、飯倉駅、市民病院、市役所			主な経由地	野栄総合支所、八日市場駅
		終点	八日市場駅			終点	市民病院
		キロ程	28.55 km			キロ程	21.90 km
	系統②	起点	観光物産センター		系統⑤	起点	市民病院
		主な経由地	八日市場駅、野栄総合支所、飯倉駅、市民病院、市役所			主な経由地	市役所、八日市場駅、飯倉駅、野栄総合支所
		終点	観光物産センター			終点	市民病院
		キロ程	29.01 km			キロ程	31.62 km
	系統③	起点	市民病院		系統⑥	起点	市民病院
		主な経由地	八日市場駅、野栄総合支所			主な経由地	市役所、八日市場駅、飯倉駅、野栄総合支所
		終点	飯倉駅			終点	観光センター
		キロ程	22.20 km			キロ程	29.04 km

【ルート設定の考え方】

○須賀循環と野田・栄循環（西ルート）の運行エリアをカバーするように運行する。
○野栄総合支所での野田・栄循環との接続に配慮した運行ダイヤとする。
【一周の運行にかかる平均所要時間】
59 分　⇒　65 分（+６分）
【運行頻度維持】
１日６便運行

■（仮称）須賀・栄循環　運行系統図





（３）運賃

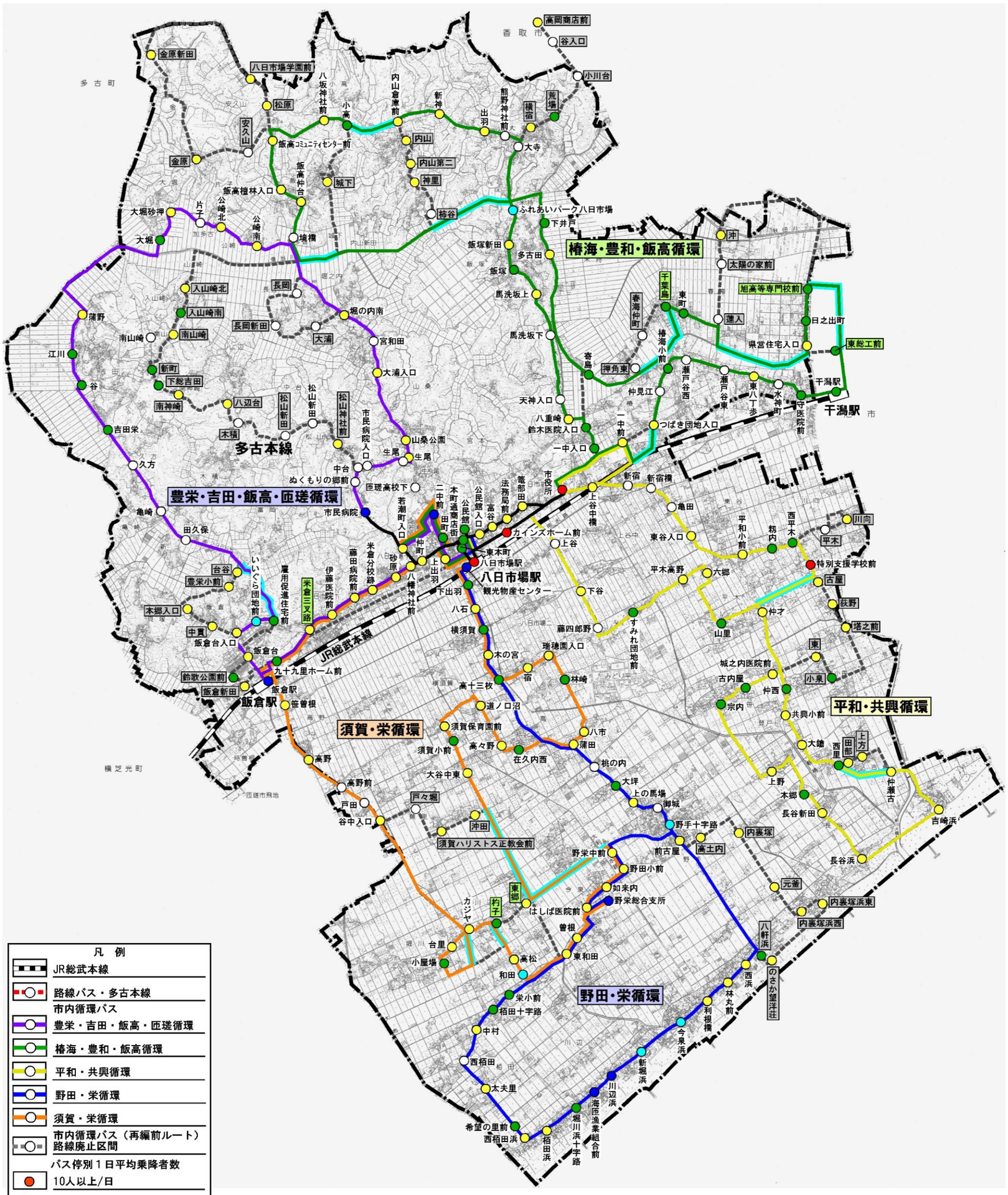
【再編前】

基本運賃	200 円　※小学生・中学生、運転経歴証明書等を持っている方等 100 円
一日自由乗車券	400 円　割引運賃が適用される方は 200 円
回数乗車券	2,000 円（全路線共通 200 円券×11 枚）
定期乗車券	・普通定期券（１路線）：6,400 円（1 か月）、18,200 円（3 か月）、34,500 円（6 か月） ・普通定期券（全路線）：9,600 円（1 か月）、27,300 円（3 か月）、51,700 円（6 か月） ・通学定期券（１路線）：4,000 円（1 か月）、11,400 円（3 か月）、21,600 円（6 か月）

【再編後】

基本運賃	200 円　※小学生・中学生、運転経歴証明書等を持っている方等 100 円
一日自由乗車券	400 円　割引運賃が適用される方は 200 円
回数乗車券	2,000 円（全路線共通 200 円券×11 枚）
定期乗車券	・普通定期券（全路線）：6,400 円（1 か月）、18,200 円（3 か月）、34,500 円（6 か月） ・通学定期券（全路線）：4,000 円（1 か月）、11,400 円（3 か月）、21,600 円（6 か月）

■市内循環バス再編ルート　※ルート名は仮称



※令和３年度・バス停別１日平均乗降者数

２－３　デマンド型交通の導入

（１）運行エリア

運行エリアは、市全域で運行する場合と特定エリアで運行する場合があるが、市内各地に点在する交通不便地域の解消及びサービスの公平性等の観点から**市全域**とする。

（２）エリア区分

市全域運行では市の面積が広く、移動距離が長くなり、需要が多い場合、少ない車両台数では対応できない場合があることから、エリア区分は、タクシー事業者の営業所が国道126号沿線に立地するため、国道126号を境に南北に分割する。運行車両はそれぞれのエリアを運行する。

【運行事業者】

㈲八日市場タクシー
㈲干潟タクシー
㈲ササモト

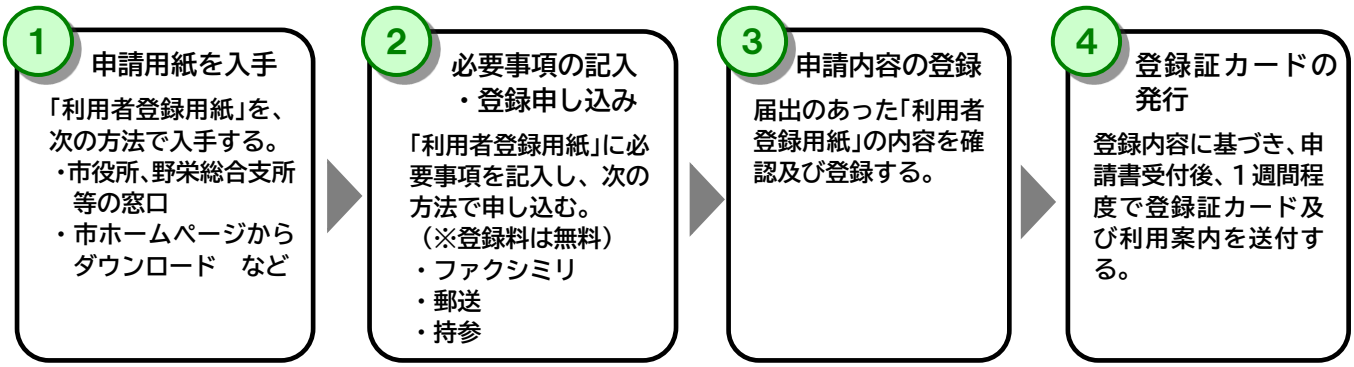
（参考）エリア別人口（住民基本台帳、令和４年２月28日現在）

北部エリア	中央地区5,538人　豊栄地区3,738人　匝瑳地区1,238人　豊和地区1,586人 吉田地区939人　飯高地区1,014人　椿海地区3,891人 合計：17,944人
南部エリア	須賀地区3,152人　共興地区2,165人　平和地区3,676人　野田地区4,700人 栄地区　3,155人 合計：16,848人

（３）利用対象者

利用対象者は匝瑳市に居住し、かつ住民基本台帳に記録されている者で、**事前登録制**とする。

■利用者登録のイメージ図



（４）運行タイプ

デマンド型交通の運行タイプは、集落が分散していることや道路や地理的条件等を考慮し、運行ルートを定めず区域内で運行を行い、乗降ポイント（自宅含む）を結ぶ**区域運行型**とする。

（５）乗降方式

乗降方式は、一般タクシーとの役割分担を図ることが可能で、乗合率や運行効率を高めることができる**乗降ポイントを設ける方式（自宅含む）**とする。

乗降ポイントは、利用者（登録者）の自宅と、運行エリア内の鉄道駅、バス停（高速バス・多古本線・市内循環バス）、公共施設、商業施設、医療機関及び金融機関等とする。

【運行エリア別の乗降ポイント】

エリア名	施設種別	乗降ポイント
北部エリア	交通機関	鉄道駅、バス停（高速バス、路線バス・多古本線、市内循環バス）
	公共施設	匝瑳市役所、市民ふれあいセンター、八日市場ドーム、保健センター、八日市場公民館、八日市場図書館、ふれあいパーク八日市場、そうさ観光物産センター匝りの里
	商業施設	食品スーパー、ドラッグストア、ホームセンター、コンビニエンスストア
	医療機関	病院、歯科、整骨院
	金融機関	銀行、信用金庫、商工信用組合、農協、郵便局
南部エリア	交通機関	鉄道駅、バス停（高速バス、路線バス・多古本線、市内循環バス）
	公共施設	野栄総合支所、のさか図書館、生涯学習センター、のさかアリーナ、パークゴルフそうさ
	商業施設	食品スーパー、ドラッグストア、ホームセンター、コンビニエンスストア
	医療機関	病院、歯科、整骨院
	金融機関	農協、郵便局

※鉄道駅には、運行エリア外の干潟駅を含める。

【共通乗降ポイント】

①上記表の中で国道 126 号沿いにある乗降ポイントは、どちら側の運行エリアからも利用可能

②病院・歯科は、どちら側の運行エリアからも利用可能

※乗降ポイントは現時点（令和４年３月）の見込みであり、運行開始までの間に変更となる可能性がある。

（６）配車システム

配車システムは、運行エリアが市全域と広範囲かつ需要が広く分散している場合に有効で、また、利用状況に関するデータを詳細に把握することができ、運行の見直し等に活用することが可能な**ＩＴ型**を基本にタクシー事業者と協議・調整を図りながら検討する。

■近隣自治体で運行中のデマンド型交通の配車システム

	システム	自治体（太字は実証運行スタート）
ＩＴ型	コンビニクル（東大システム）	旭市、横芝光町
	孝行デマンドバス（コガソフトウェア株式会社）	**成田市**、芝山町

※実証運行スタートの県内自治体…東金市、鴨川市、四街道市、柏市、袖ヶ浦市、大網白里市

（７）運行車両

タクシー事業者の既存車両を活用することを基本に、狭隘道路が多い地域特性や道路状況等を考慮し、**セダン型車両又はワンボックス車両**とする。

車両数は、各運行エリアに１台ずつ配置し、合計２台とする。

なお、事故や故障、車両点検の場合等に対応できるよう予備車両の確保を検討する。

（８）運行日

運行日は、**月曜日から土曜日まで**とし、日祝日及び年末年始は運休とする。

（９）運行時間帯（便数）

運行時間帯は、主な目的として通院や買物、公共施設利用等に対応出来るよう、**午前８時（タクシー事業所を出発）から午後５時（タクシー事業所に到着）まで**を基本に検討する。

一般タクシーとの違いがわかり、また、主に昼間時間帯の通院や買物、公共施設等の利用を想定して、乗合率、運行効率の向上が図られるよう運行ダイヤを設定しての運行（定時運行）を基本に検討する。

運行便数は、運行エリア内における移動に要する１回当たりの所要時間や運行車両数等を考慮し、**８便/日**とし、予約があった場合のみ運行する。

【運行ダイヤ】

：８時便、９時便、10 時便、11 時便、13 時便、14 時便、15 時便、16 時便

（12～13 時は運転手の昼休憩時間とする）

(10) 運賃

運賃は、市内循環バス（基本運賃 200 円）及び路線バス・多古本線（市域境から八日市場駅までの運賃 370 円）よりも高く、タクシーよりも安い運賃で、かつ分かりやすく、運転手の負担等を考慮することが必要で、近隣自治体で運行中のデマンド型交通の運賃を参考に、**１回乗車ごとに 500 円**とする。

■路線バス・多古本線の運賃

路線名	区間	運賃
多古本線	南山崎　⇒　八日市場駅	370 円

※市域境から八日市場駅までの運賃

（11）予約方法

予約方法は、電話連絡による事前予約制とし、予約受付場所を設ける。

予約は利用予定日の１週間前から当日の利用予定時刻の１時間前とする。朝の第１便のみ前日までの予約とする。

予約受付時間は、**月曜日から土曜日の午前８時から午後５時まで**とする。

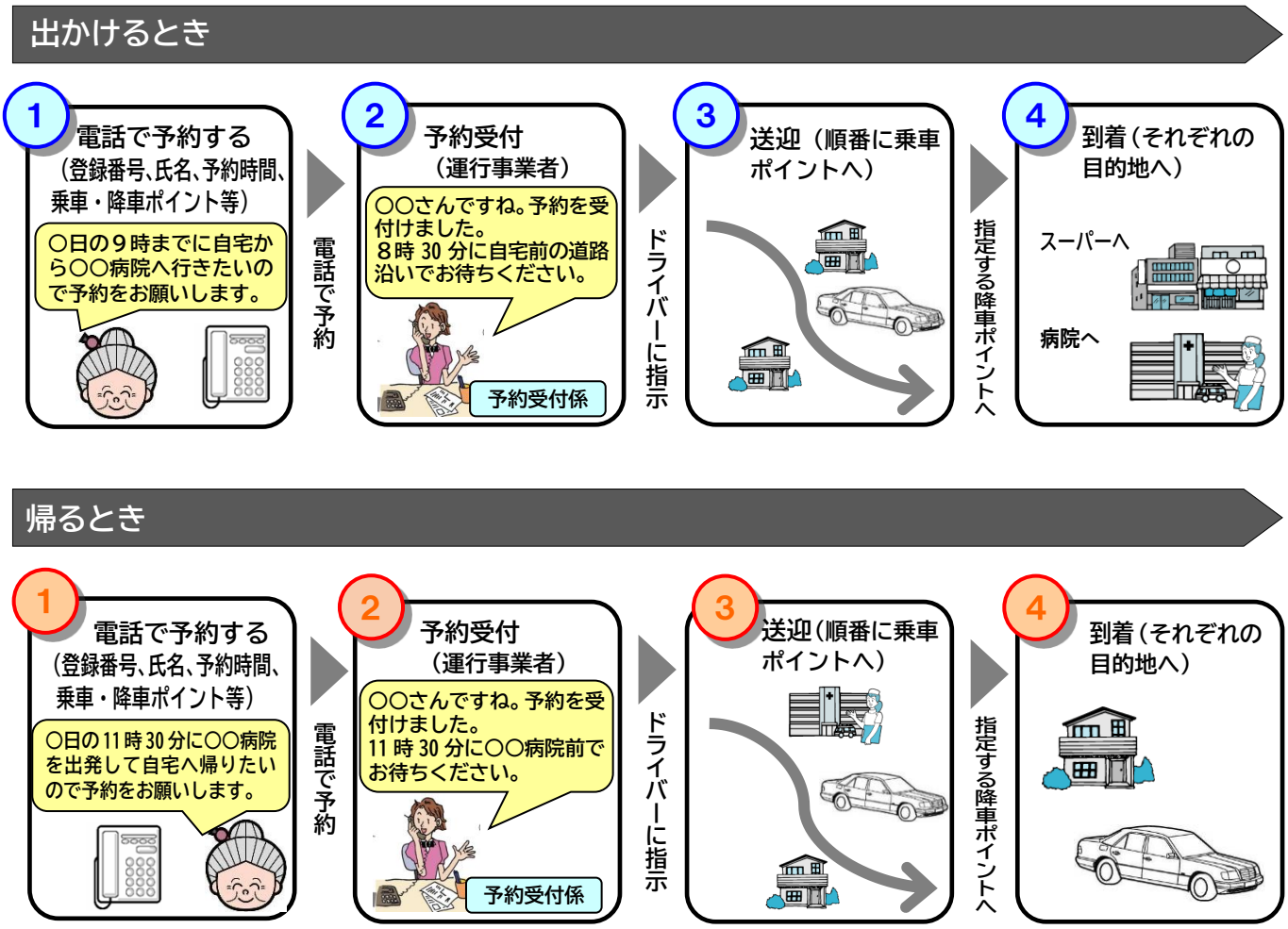
また、特定利用者に利用が集中しないで、予約不成立が発生しないよう、予約上限件数の設定についても検討する。

（参考）旭市デマンド交通

・１週間当たりの予約上限は６件（片道で１件）

・６件予約を入れている場合、１件予約を消化するまで次の予約は出来ない

■利用イメージ図　※行きと帰りの予約を一度にすることができます



２－４　地域交通利用料助成事業

地域交通利用料助成事業の内容については、現行通りとする。

■地域交通利用料助成事業の概要

対象者	市内循環バスの利用が困難で、自動車やバイクの運転免許証を持たない 75 歳以上の高齢者
利用券が使えるタクシー会社	㈲八日市場タクシー、㈲干潟タクシー、㈲ササモト
交付枚数	１ヶ月につき３枚（１枚 500 円）
利用方法	・乗車場所と降車場所の両方が匝瑳市、旭市、香取市、多古町及び横芝光町の区域内である場合のみ利用可能 ・利用券は１乗車につき複数枚使用可能

■地域交通利用料助成事業の交付状況　　＊平成 27 年７月～平成 28 年３月

	平成 27 年度	平成 28 年度	平成 29 年度	平成 30 年度	令和元年度	令和２年度
交付者数	394 名	491 名	587 名	713 名	821 名	773 名
交付枚数	6, 220 枚	10, 182 枚	12, 710 枚	22, 989 枚	29, 640 枚	25, 818 枚
助成金額	217 万円＊	400 万円	483 万円	787 万円	914 万円	839 万円
使用率	47. 7%	53. 9%	52. 1%	68. 4%	67. 9%	65. 0%

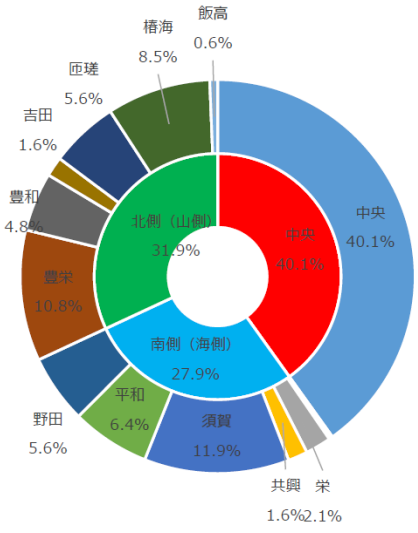
（参考）地域公共交通利用料助成事業（令和３年６月分）　　出典：日本大学交通環境研究室

・令和３年６月分の利用回数は、中央地区が 250 回（40. 1%）と最も多く、次いで中央地区に近い須賀地区が 74 回（11. 9%）、豊栄地区が 67 回（10. 8%）となっている。

・使用枚数ごとの利用回数は２枚が 267 回（42. 9%）と最も多く、２枚以内（1, 000 円以内）が 56. 2%と近距離移動が多い。

■利用者住所ごとの利用回数

地区	利用回数（回）
中央	250
豊栄	67
豊和	30
栄	13
吉田	10
共興	10
須賀	74
匝瑳	35
椿海	53
飯高	4
平和	40
野田	37
合計	**623**



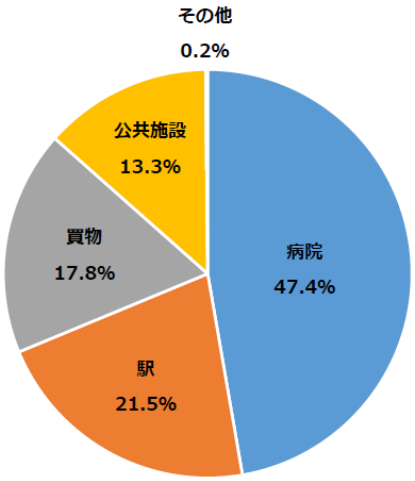
■使用枚数ごとの利用回数

使用枚数	回数（回）
1枚	83
2枚	267
3枚	99
4枚	78
5枚	43
6枚	29
7枚	7
8枚	7
9枚	5
10枚	2
11枚	1
12枚	0
13枚	1
14枚	1

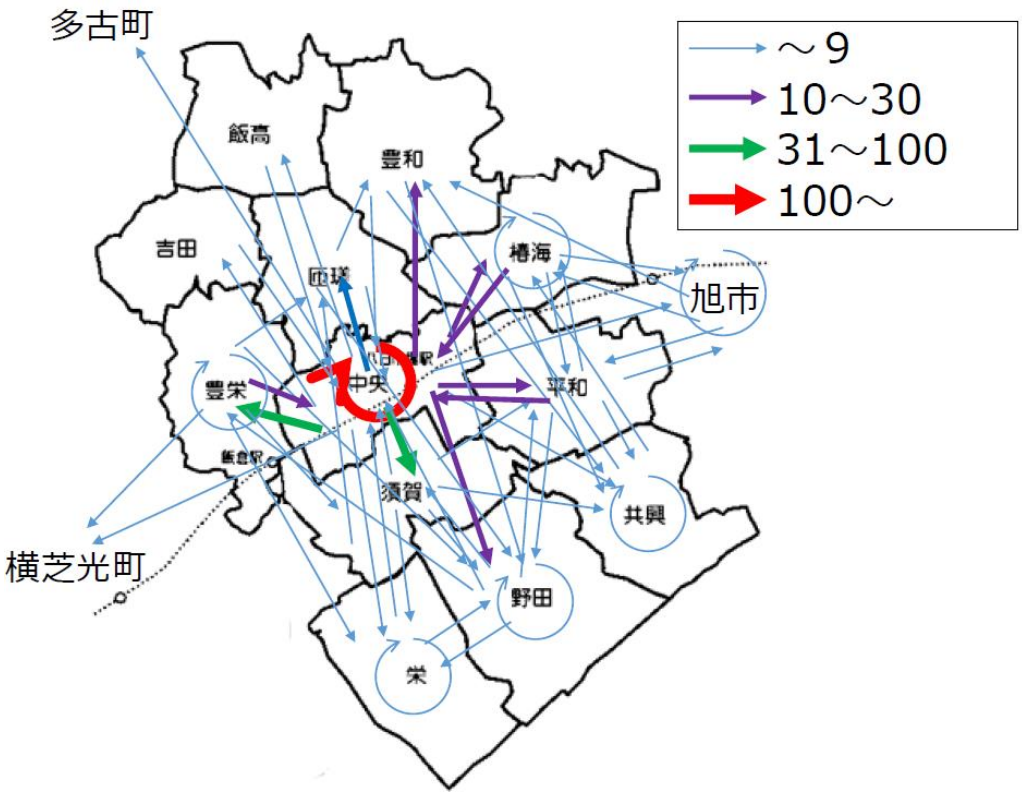
・利用目的ごとの利用回数は、病院が 295 回（47.4%）、駅が 134 回（21.5%）、買物が 111 回（17.8%）、公共施設が 83 回（13.3%）、その他が 1 回（0.2%）の順で多い。
・利用ＯＤは中央地区での地区内での利用や、中央地区→須賀・豊栄地区など各地区と中央地区を結ぶ移動が多い。

■利用目的ごとの利用回数

	病院	駅	買物	公共施設	その他
中央	100	68	40	42	0
豊栄	47	11	3	6	0
豊和	19	4	4	3	0
栄	7	3	1	2	0
吉田	5	0	2	3	0
共興	6	1	3	0	0
須賀	41	15	8	10	0
匝瑳	19	5	5	6	0
椿海	20	9	19	5	0
飯高	1	1	1	1	0
平和	11	7	20	3	0
野田	19	10	5	2	1
合計	295	134	111	83	1

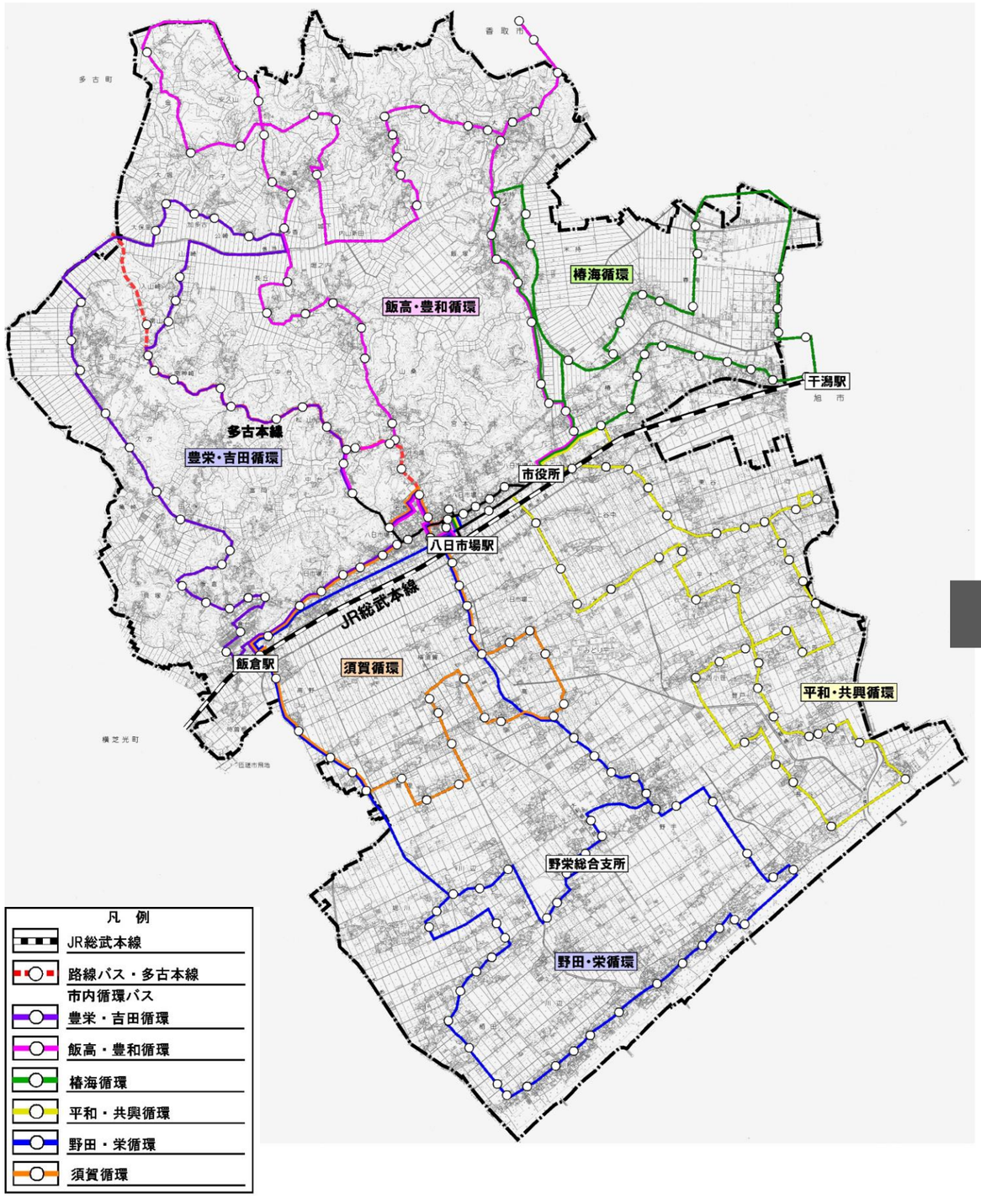


■利用ＯＤ

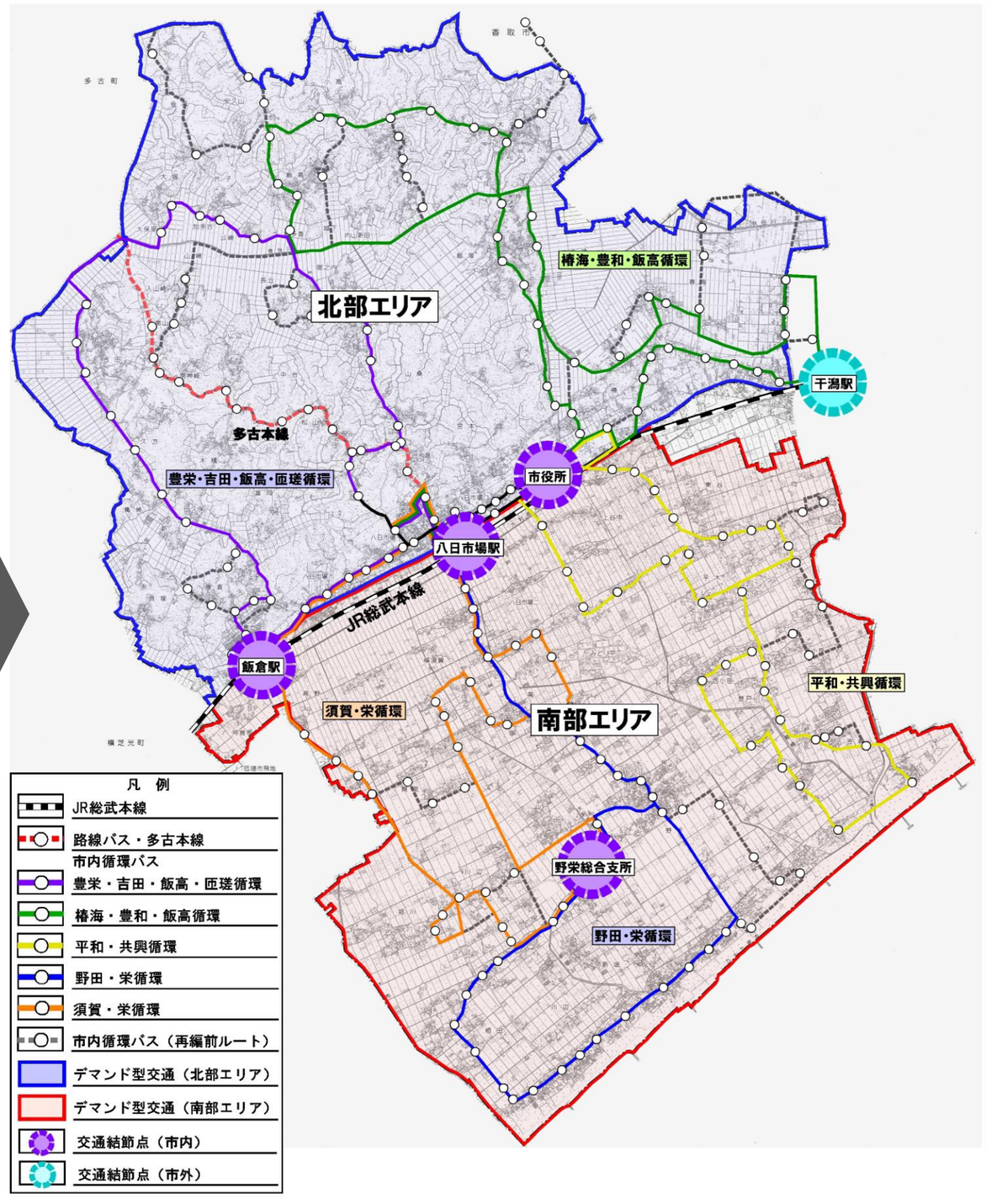


3　再編後の公共交通ネットワーク

再編前の公共交通ネットワーク



再編後の公共交通ネットワーク



４　匝瑳市による支援の内容

○市内循環バスの運行については、基本輸送費用から運賃収入を差し引いた運行経費の赤字相当分について市が負担する。デマンド型交通についても、運行経費の赤字相当分について市が負担することとする。

○地域交通利用料助成事業については、利用者が使用した地域交通利用券相当額を助成する。

○地域公共交通利便増進事業の実施に当たっては、市内循環バス、デマンド型交通及び地域交通利用料助成事業について、市広報紙・ホームページ等を活用した利用啓発のＰＲ等を実施する。また、各公共交通機関のダイヤ、運賃等を網羅的に掲載した公共交通マップを作成・配布し、利用促進を図る。

５　実施予定期間

○事業開始予定年月日：令和　５年　４月　１日

○事業終了予定年月日：令和１０年　３月３１日

6　事業実施に必要な資金の額・調達方法

実施事業に必要な資金の額と調達方法は、以下のとおりである。

項目	総事業費	内訳	調達方法			実施年度
			調達主体	（補助金等）		
市内循環バスの再編	424,025 千円	令和５年度				令和５年度～令和９年度
		84,805 千円	匝瑳市	66,529 千円	委託料	
			千葉交通㈱	3,929 千円	運賃収入	
			JR バス関東㈱	2,928 千円	運賃収入	
			国	11,419 千円	地域内ﾌｨｰﾀﾞｰ補助	
		令和６年度～令和９年度				
		339,220 千円	匝瑳市	266,116 千円	委託料	
			千葉交通㈱	15,716 千円	運賃収入	
			JR バス関東㈱	11,712 千円	運賃収入	
			国	45,676 千円	地域内ﾌｨｰﾀﾞｰ補助	
デマンド型交通の導入	86,388 千円	令和５年度				令和５年度～令和９年度
		17,884 千円	匝瑳市	11,950 千円	委託料	
			タクシー事業者	2,344 千円	運賃収入	
			国	3,590 千円	地域内ﾌｨｰﾀﾞｰ補助	
		令和６年度～令和９年度				
		68,504 千円	匝瑳市	44,768 千円	委託料	
			タクシー事業者	9,376 千円	運賃収入	
			国	14,360 千円	地域内ﾌｨｰﾀﾞｰ補助	
地域交通利用料助成事業	41,935 千円	令和５年度				
		8,387 千円	匝瑳市	8,387 千円	利用助成費	令和５年度～令和９年度
		令和６年度～令和９年度				
		33,548 千円	匝瑳市	33,548 千円	利用助成費	

※本表の補助金等の額については、現時点の見込み額であり、記載の通り調達がなされない場合があり得る

7　事業の効果

（1）事業の効果

実施事業による事業の効果は、以下のとおりである。

項目	事業の効果	地域公共交通計画での目標における位置付け
①市内循環バスの再編	**○１運行当りの所要時間の短縮（一部）による旅客の利便性向上** ５ルートのうち、豊栄・吉田・飯高・匝瑳循環、野田・栄循環、平和・共興循環の３ルートで１運行当りの所要時間が短縮となり、各地から利用が多い八日市場駅、カインズホーム、市役所、市民病院等への所要時間の短縮が可能。 豊栄・吉田・飯高・匝瑳循環 13 分、野田・栄循環 14 分、平和・共興循環 7 分それぞれ短縮。 **○実車走行台キロの削減** 利用が少ないバス停の廃止により、現行の運行頻度を維持しつつ、１日の実車走行台キロが再編前の 1,051 ㎞に対し、再編後 817 ㎞と削減が可能。 **○路線バス・多古本線と市内循環バスとの重複区間の削減** 路線バス・多古本線との重複区間が再編前 6.6 ㎞に対し、再編後 2.9 ㎞と解消される。	目標① ：拠点間及び地域間の連携強化に資する公共交通網の形成
②デマンド型交通の導入	**○公共交通空白地域の解消** 野田地区や栄地区など南側エリアの一部地域で存在していた公共交通空白地域が解消される。 **○地域交通利用料助成事業とデマンド型交通との併用による選択肢の拡大** 地域交通利用料助成事業の対象者は利用の範囲や予約受付状況、費用負担等の状況によりデマンド型交通との選択が可能となり、高齢者の外出機会の増大に寄与する。 **○中心部から離れた地域で経済的負担の軽減** 中心部から離れた市内循環バスの利用が困難な地域は、デマンド型交通の利用が可能となり、利便性の向上が図られ、経済的負担が軽減される。	目標① ：拠点間及び地域間の連携強化に資する公共交通網の形成
③地域交通利用料助成事業	**○75 歳以上の自動車やバイクの運転免許証を持たない方の移動支援による外出機会の増大に寄与**	目標① ：拠点間及び地域間の連携強化に資する公共交通網の形成

（２）匝瑳市地域公共交通計画の目標に対する地域公共交通利便増進事業の位置付け

匝瑳市地域公共交通計画の目標及び評価指標に対する地域公共交通利便増進事業の位置付けは、以下のとおりである。

項目	地域公共交通計画での目標における位置付け	評価指標	現状値	目標値	備考
①市内循環バスの再編	目標① ：拠点間及び地域間の連携強化に資する公共交通網の形成	市内循環バス利用者数 ※現状値：令和元年度	51,549 人	46,394 人	※１
		公共交通サービス全般の利用者満足度 ※現状値：令和２年８月	36.6%	39.2%	※２
		市内循環バス利用者満足度 ※現状値：令和２年８月	74.1%	79.3%	※３
②デマンド型交通の導入	目標① ：拠点間及び地域間の連携強化に資する公共交通網の形成	公共交通サービス全般の利用者満足度 ※現状値：令和２年８月	36.6%	39.2%	※２
③地域交通利用料助成事業	目標① ：拠点間及び地域間の連携強化に資する公共交通網の形成	地域交通利用料助成事業利用者数 ※現状値：令和元年度	821 人	979 人	※４

※１　令和元年度利用者数×令和２年度利用者減少率見込み 10%を維持
※２　市民アンケート調査による鉄道、路線バス・市内循環バス、高速バス及びタクシーの運行サービス満足度（利用者）のうち、各項目における「満足」＋「やや満足」の割合を年に１%のペースで向上
※３　市内循環バス利用者アンケート調査による運行サービスに対する満足度のうち、「満足」＋「やや満足」の割合を年に１%のペースで向上
※４　900 人＋｛（900 人－821 人）÷４年間×４｝注）900 人：第２次匝瑳市総合計画・令和５年度目標値

8　地域公共交通利便増進事業に関連して実施する事業

地域公共交通計画に記載されている事業のうち、地域公共交通利便増進事業に関連する以下の事業について、実施を図っていく。

事業名	事業概要	実施主体	実施時期
交通結節点の機能強化	交通結節点である八日市場駅、飯倉駅、匝瑳市役所及び野栄総合支所は、乗り場での行き先表示の情報提供の改善や、各交通機関の乗継案内、待合空間の整備について充実を図るとともに、乗継抵抗の軽減に資するよう、乗継時間や運賃負担などについて検討する。 特に匝瑳市の玄関口である八日市場駅は、乗換案内看板の設置など交通結節機能の強化を図る。なお、乗継ダイヤについては、通学や通院、買い物などの実態に即したダイヤとなるよう、バス事業者と協議・調整を行う。	匝瑳市 交通事業者	令和３～９年度 ：整備内容検討、協議・調整、実施
サイクル＆バスライドの導入	特に平坦地域が多いJR総武本線から南側地域を中心に、サイクル＆バスライドの導入を検討する。駐輪場を整備する箇所については、関係機関と協議・調整を図りながら検討する。	匝瑳市 バス事業者	令和３～９年度 ：整備箇所検討、協議・調整、実施
運行情報提供の充実	市民や来訪者へ公共交通の運行内容を分かりやすく伝えて利用促進を図るため、各公共交通機関のダイヤ、運賃などを網羅的に掲載した「公共交通マップ」を作成し、配布する。	匝瑳市 交通事業者	令和３～４年度 ：情報検討、マップ作成・配布 令和５年度～：周知ＰＲ
商業施設などとの連携サービスの導入	商業施設などと連携し、公共交通の利用に付加価値を付けた割引サービスや企画切符などを検討する（帰りの路線バスきっぷの進呈、公共交通利用者へのポイントサービスなど）。 さらに、公共交通を利用した「おでかけモデルプラン」を作成し、市ホームページへの掲載などにより需要の掘り起こしを図る。	匝瑳市 交通事業者 企業	○割引サービス・企画切符などの導入 令和３～５年度 ：企画内容検討 令和６年度～：実施 ○おでかけモデルプランの作成 令和３～４年度 ：検討・作成 令和５年度～：周知ＰＲ

事業名	事業概要	実施主体	実施時期
意識啓発を促す利用促進活動の展開	将来的な利用者となる小学生や高齢者を対象に、市内循環バス車両を使用した乗車マナーやルール、車内の転倒事故防止の安全確保などを学習する乗り方教室を開催する。また、公共交通ニュースの発行など多様な情報媒体を活用し、モビリティマネジメント活動を展開する。 なお、安心して公共交通を利用していただくよう、鉄道・バス・タクシー事業者で実施中の新型コロナウイルス感染症対策の情報を周知する。	交通事業者 匝瑳市 地域	○市内循環バスの乗り方教室の開催 令和３～４年度 ：検討・準備 令和５年度～：実施 ○公共交通ニュースの発行 令和３～４年度 ：検討・準備 令和５年度～ ：作成・周知
運転手の確保	バスやタクシー運転手に特化した就職イベントの開催など、多様な主体が連携し公共交通事業の魅力や社会的な重要性を周知するための確保対策について検討する。	交通事業者 バス協会 タクシー協会 匝瑳市 ハローワーク	令和３～４年度 ：検討・準備 令和５年度～：実施

９　その他

匝瑳市地域公共交通計画に記載されている市内循環バスの評価手順及び運行継続条件の検討については、利用者の移行期間が必要なことから、事業開始後の利用状況や収支状況を把握した上で作成する。

付録　用語集

	用語	説明
あ行	一般乗合旅客自動車運送事業	乗合バス（路線バスともいう）は、他人の需要に応じ、有償で、自動車を使用して旅客を運送する事業のうち、不特定多数の乗り合った旅客を運送する事業のことをいう。路線バス、高速バス、コミュニティバス、乗合タクシーなどが該当する。
	運転経歴証明書	理由があって自動車運転免許を自主的に返納された方や自動車運転免許の有効期限が切れてから５年以内の方の申請により、運転経歴証明書が交付される制度。
か行	コミュニティバス	一般的に、交通事業者以外の市町村や自治会などが主体となり、地域住民の利便性向上などのため一定地域内を運行するバスで、車両仕様、運賃、ダイヤ、バス停位置などを工夫したバス。法令で明確に定義されている運行形態ではなく、民営の路線バス（乗合バス）と同様、道路運送法などの規定に従う。
さ行	サイクル＆バスライド	バス交通の利便性向上や利用促進を図るため、バス停付近に設置された自転車駐輪場に自転車を停め、バスに乗り換えて目的地に向かうこと。
た行	デマンド型交通	正式にはDRT（Demand Responsive Transport:需要応答型交通システム）と呼ばれ、事前予約により運行する。路線バスのように固定のダイヤ、固定の経路を予約があった時だけ運行する形態や、タクシーのように利用者を迎えに行き、目的地まで輸送する運行形態など、方式やダイヤ設定、さらには発着地の自由度の組み合わせにより、多様な運行方式が存在する。
な行	乗合タクシー	一般的に 11 人未満の車両で、個人又は団体が車両を貸しきって利用する一般的なタクシー（一般乗用旅客自動車運送事業）と異なり、運行する時間と経路をあらかじめ定め、不特定多数の人を輸送する運行形態（一般乗合旅客自動車運送事業。バスと同じ事業区分）。運行時間、経路の定め方には、定時定路線型（バスと同じ）、区域運行・デマンド型（定められた地域内で事前予約した人に応じて時間、経路を決定）などの形態がある。
ま行	モビリティマネジメント	地域や都市を「過度に自動車に頼る状態」から、「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に（＝かしこく）利用する状態」へと少しずつ変えていく一連の取組。 環境や健康などに配慮した交通行動を、大規模、かつ、個別的に呼びかけていくコミュニケーション施策を中心として、住民や職場組織などに働きかけ、自発的な行動の転換を促していく点が特徴。
ら行	路線定期運行	路線を定めて運行するものであって、設定しようとする運行系統の起終点及び停留所の時刻設定が定時である運行の形態。