

## 四街道市

グリーンスローモビリティを活用した

実証実験について（案）

— 地域公共交通の課題解決に向けて —

令和3年 月

四街道市経営企画部政策推進課

## 目次

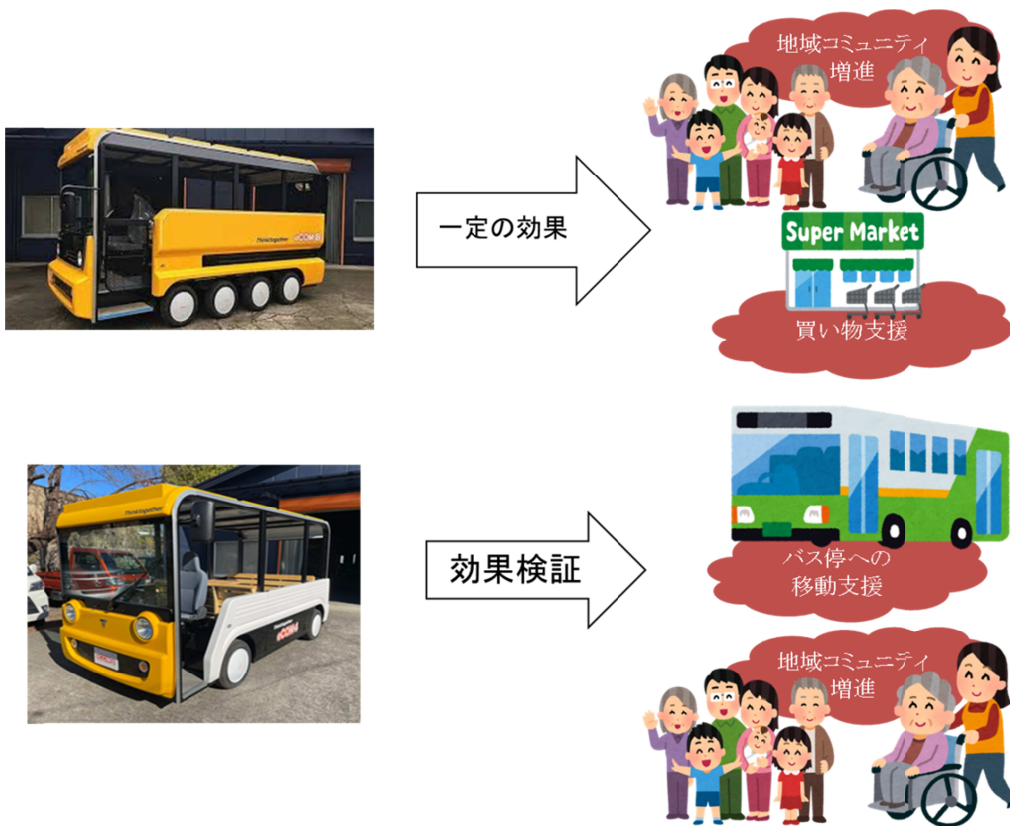
1. 目的 .....	1
2. 運行体制 .....	2
3. 検証内容 .....	6
4. 実証実験の基本的な考え方 .....	6
5. 実証実験の仕組み .....	7
6. 実証実験期間 .....	8
7. 実証実験の内容（予定） .....	9

## 1. 目的

本市では、令和2年度に国土交通省の「グリーンスローモビリティの活用検討に向けた実証調査支援事業」を実施し、環境負荷の少ない「グリーンスローモビリティ」を活用した路線バスの利用者減少等の地域公共交通の課題解決と地域のコミュニティ増進への効果を検証した。

この検証結果では、買い物支援や地域のコミュニティ増進に一定の効果が認められたものの、路線バスの利用者増加については、実証実験期間が短かったこともあり、期待する結果は得られなかった。

このため、今回の実証実験では、1年半の長期間を設け、さらに、デマンド型乗合交通による運行としたうえで、千代田地区における地域公共交通の課題解決のため、路線バスへの補完を主目的とし、併せて地域のコミュニティ増進等への効果も検証する。



<参考>

◎国土交通省の実証調査支援事業

令和2年11月30日から12月11日まで「実証調査地域」として、千代田地区にて実証調査支援事業を行い、利用者へのアンケートを行った。さらに、令和2年12月から令和3年1月には、自治会や運転手にも意見を聴取した。

これらの結果については、令和3年2月には、自治会や国、地域公共交通会議に報告し、意見を聴取した。

## 2. 運行体制

- **システム等運用事業者**とは、デマンド型乗合交通を実現する予約オペレーションや運行システムを運用し、その他利便性及び収益性を考慮しながら、市と共に事業を主体的に行う事業者である。
- **運行事業者**とは、デマンド型乗合交通の運行システムを活用し、実際に市所有の車両を使用して、運行する事業者である。システム等運用事業者と同一になることもある。



- 実証実験における運行に係る経費は全額、市が負担する。その額は、市及びシステム等運用事業者、運行事業者との委託契約により決定する。

### 〈実証実験における運行に係る経費（抜粋）〉

オペレーション関係	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 運行システムの使用料</li> <li>・ 運行システムの運用に係る経費（人件費等） 会員登録、予約受付、配車等</li> </ul>
運行関係	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 運転手人件費</li> </ul>
その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 車両管理に係る経費 保管（駐車場）、充電の電気料</li> <li>・ 乗降者数の報告に係る経費 データ作成料</li> </ul>

実証実験における運行は、市及びシステム等運用事業者、運行事業者の三者がそれぞれの役割を担うことにより行われる。運行に係る必要事項については、市及びシステム等運用事業者、運行事業者の三者（この他、必要に応じて二者）により協定を結び、実証実験における運行を連携して実施するものとする。

また、その他の交通事業者、自治会、企業等の協力を得て、実証実験後においても、安定的かつ継続的に運行が行われることを目指す（※）。

※本事業は利用者の外出支援の効果もあることから、市内企業の利用（購買・利用）の増加も見込まれる。それらの企業による、本事業とのタイアップ企画（企業利用者への運賃補助・乗車された方への商品等の割引券配布）やイベントの実施、また、本事業に対する協賛金の拠出や企業版ふるさと納税等、協力を得られる企業と連携することは、安定的かつ継続的に運行が行われることにつながることから、本運行に向け、協力していただける企業の獲得策を検討していく。

<運行での役割>

区 分	役 割
市	<ul style="list-style-type: none"> <li>・制度全般管理、関係機関との調整。</li> <li>・事業者等関係者との連携、運行に係る経費の負担。</li> <li>・実証実験で使用する車両を用意する。</li> <li>・停留所を設置する場所について（案）を作成する。</li> <li>・停留所案内看板の設置場所に関する関係機関（地元区・自治会を含む）との協議及び設置する。</li> <li>・警察、運輸支局、タクシー協会等との協議・調整。</li> <li>・実際に運行する事業者を選定し、運行開始に間に合うように手配。</li> <li>・制度及び運行内容等の周知啓発を行う。</li> <li>利用者等からの苦情、意見、質問等に誠意をもって対応する。</li> <li>・本格運行に向けて、協賛事業者の獲得準備活動を行う。</li> <li>・ふるさと納税を受け付ける。</li> </ul>
システム等運用事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・停留所看板を作成する。</li> <li>・乗降場所案内看板の設置場所に関する関係機関（地元区・自治会を含む）との協議及び設置する。</li> <li>・停留所看板の作成及び使用許可申請に要する費用、設置場所の使用料は、受託事業者が負担する。</li> <li>・制度及び運行内容等の周知啓発を行う。</li> <li>・利用希望者の募集及び会員登録、会員情報の管理を行う。</li> <li>・会員に対し、会員証等を発行する。</li> <li>・登録が完了した利用希望者からの電話による予約受け付け。</li> <li>・予約内容に沿った最適なルートを作成可能なシステム（株式会社アイシンが所有するチョイソコの乗合予約システム）を用いて、運行プランを作成するとともに、運行プランを運転者に伝達する。</li> <li>・運行業務の監督、運転手の教育を行う。</li> <li>・本業務を履行する運転手の位置情報と運行状況を把握する。</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運行中の事故などの不測の事態が生じる場合に備え、運行事業者と連携し、交代の運転手を手配させるなど、本業務に支障が来すことのないようにする。</li> <li>・運行中の事故などの不測の事態が生じた場合、運行事業者と連携し、利用者の安全確保を最優先して当該処理にあたり、直ちに市に報告するとともに、早期の運行再開に努めるものとする。</li> <li>・天災や不測の事態等やむを得ない事情により、予定していた運行を中止又は遅延する場合は、速やかに市に報告する。</li> <li>・利用者及び第三者に対し、損害を与えた場合は、市及び運行事業者と協力し、誠意をもって対応する。</li> <li>・駐車場借用契約を行う。</li> <li>・車両を適切に管理し、運行に支障がないよう充電を行う。</li> <li>・車両の点検、調整及び清掃を実施する。</li> <li>・駐車場使用料及び充電設備設置（分電盤工事、200Vコンセント設置、メーター設置等）に要する費用、電気料金、セッティング費はシステム等運用事業者が負担する。</li> <li>・利用者等からの苦情、意見、質問等には、誠意をもって対応する。</li> <li>・利用者や運行に関する分析が可能な統計データ等の報告については、毎月、事故に関する報告書、苦情処理に関する報告については、その都度作成し、速やかに市へ提出する。内容については、別途市と協議する。</li> <li>・利用者及び住民、市民に対し、運行やイベント等の周知を遅延なく行う。</li> <li>・本格運行に向けて、協賛事業者の獲得準備活動を行う。</li> <li>・利用促進及び利便性向上策として、ホームページ及びパンフレットによる周知、停留所マップの作成、配布を行う。</li> <li>・出発式・イベント他それを実現するための取り組みを行う。</li> </ul>
<p style="text-align: center;">運行事業者</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・チョイソコのシステムやオペレーターの指示に従い、安全に会員の運送を行う。</li> <li>・法令を遵守し交通安全に万全を期すとともに、利用者に対して誠意をもって対応する。</li> <li>・利用者の乗降の際は、常に安全に注意し、適宜適切な誘導を行う。</li> <li>・利用者に対しての挨拶や言葉遣いに注意し、不快感を与えない。</li> <li>・乗務員は、本業務に従事している間は常に身分証明書を携帯若しくは掲示する。</li> <li>・運行開始前及び定期的に乗務員の研修及び訓練を行う。</li> <li>・本業務中の待機、休憩、交代場所は、原則指定された駐車場、</li> </ul>

	<p>公園、停留所が設置されている敷地内で安全に待機、休憩、交代が可能な場所で行う。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・運行時間外の車両は、原則甲が指定した駐車場にて駐車する。</li> <li>・安定して行われるよう、安全な運転が可能な運転手を確保する。</li> <li>・運転前に、運転手のアルコールチェックや体調を管理する。</li> <li>・常に清潔を心掛け綺麗な状態にするため、清掃を行うとともに、感染症対策のために車内設備等の定期的な消毒及び換気を行う。</li> <li>・月毎に、利用者数及び走行距離等の運行に関し、報告すること。</li> <li>・事故に関する報告書、苦情処理に関する報告については、その都度作成し、速やかに市へ提出する。</li> <li>・利用者等からの苦情、意見、質問等には、市及びシステム等運用事業者と連携し、誠意をもって対応すること。</li> </ul>
<p>関係機関</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・停留所確保に協力する</li> </ul>

### 3. 検証内容

実証実験期間では、交通課題解決に向けて、利用者へのアンケートを実施し、利用状況（行先、利用目的）を確認するとともに、効果的かつ持続可能な運行方法を検討する。

また、検討に当たっては、持続可能な運行に向けた創意工夫、地域公共交通の課題解決に関して、市及びシステム等運用事業者、運行事業者による定期的な意見交換会等を実施しながら検証するものとする。

＜検証項目＞

- 路線バスへの補完に向けた課題整理
- 制度全般（デマンドシステム・車両・予約方法等）の整理（意見・要望）
- 事業の継続性、運行全般の整理

### 4. 実証実験の基本的な考え方

令和2年度の実証実験は、商業施設までの運行について、評価が高かった一方で、千代田地区を網羅したルート設定や増便、ダイヤ変更などの運行方法についての意見をいただいた。また、車両が目立つことで、多くの利用があり、商業施設などで乗り切れない事案も生じるなど、利用者に配慮した運行方法が課題となった。

このため、今回の実証実験では、令和2年の実証実験の結果を踏まえ、利用者の利便性に配慮したデマンド型乗合交通による実証実験を行うこととする。

なお、他の公共交通への影響を考慮しながら、実証実験を行うこととする。

また、この実証実験の中で、デマンド型乗合交通による市全体の公共交通空白地域等への対応についても、その可能性を思案するものとする。

＜令和2年度と令和3年度の違い＞

	令和2年度	令和3年度
実証実験の目的	地域公共交通の課題解決と併せて地域コミュニティの推進	路線バスへの補完を主目的とする
運行方法等	定期定路線運行 千代田地区～商業施設等	デマンド運行 区域：千代田地区
車両	eCOM-8（定員10名）	eCOM-4（定員7名）
運転手	無償ボランティア	交通事業者
期間	12日間	1年半



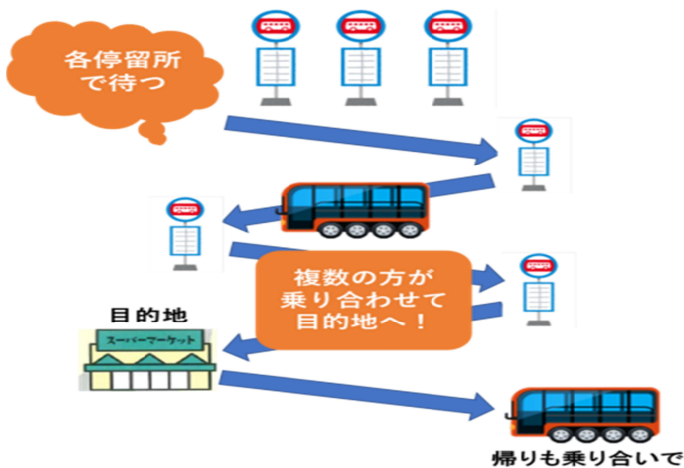
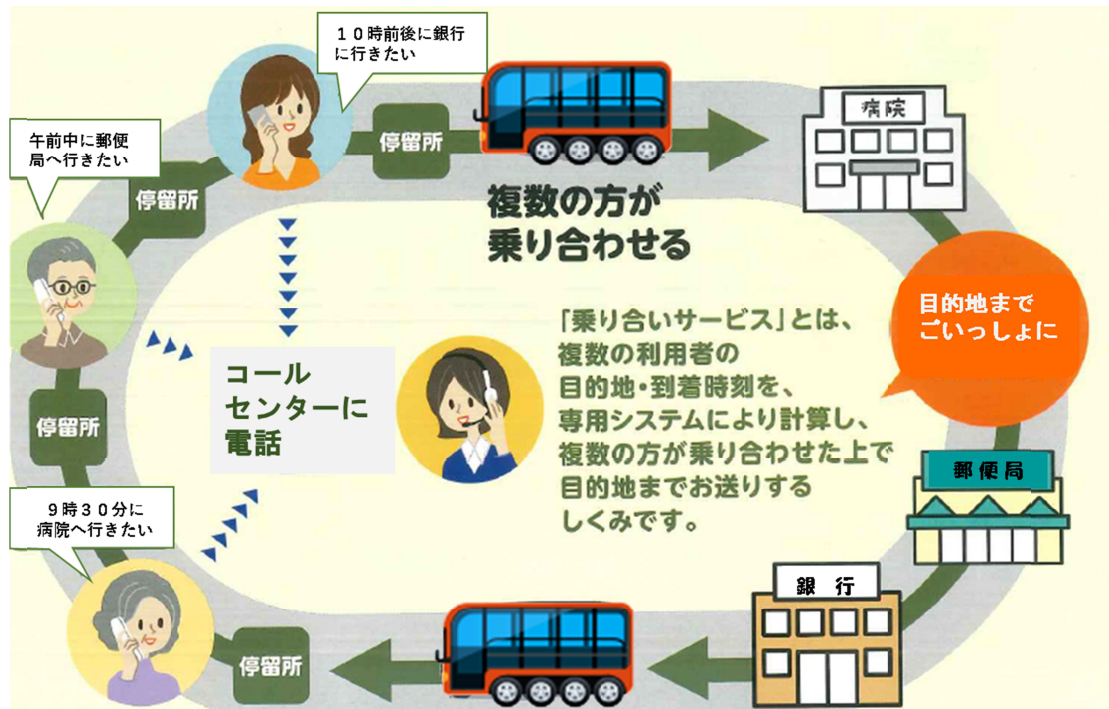
## 5. 実証実験の仕組み

実証実験では、あらかじめ運行区域、停留所を市が設定するとともに、運行日を定めて、システム等運用事業者がコールセンターを設置し、予約を受け付ける。利用者から予約があった場合のみ、利用者相互に最大6名の乗合をしながら運行するものである。※新型コロナウイルス感染症予防のため、最大利用人数を4名に減らして運行する場合がある。

運行は、運行区域内（千代田地区）の停留所から同区内の希望する停留所までとし、停留所以外の乗降は不可とする。

実証実験の主目的が路線バスへの補完であることから、停留所は、市が指定する箇所（民間バス事業者が設置しているバス停付近等）とする。このため、令和2年度の実証実験において停留所とした三徳四街道店付近、もねの里モールについては、停留所を設置せず、その必要性を検討することとする。

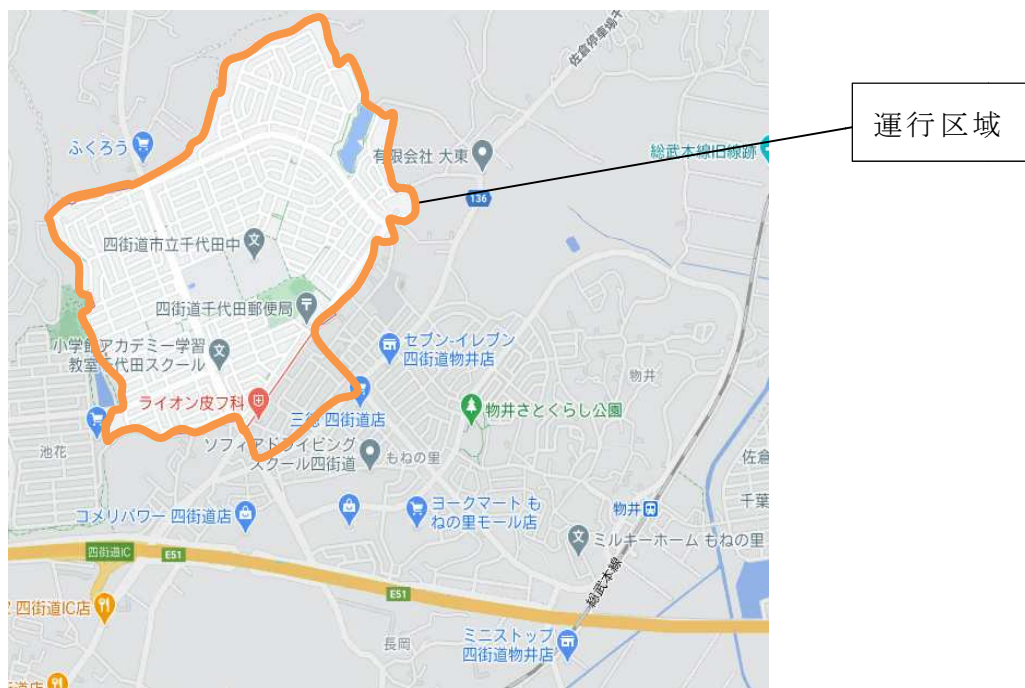
（停留所の場所等は別添のとおりとし、各停留所には案内表示等を行う）



## < 運行区域 >

運行区域は、下記の範囲とする。

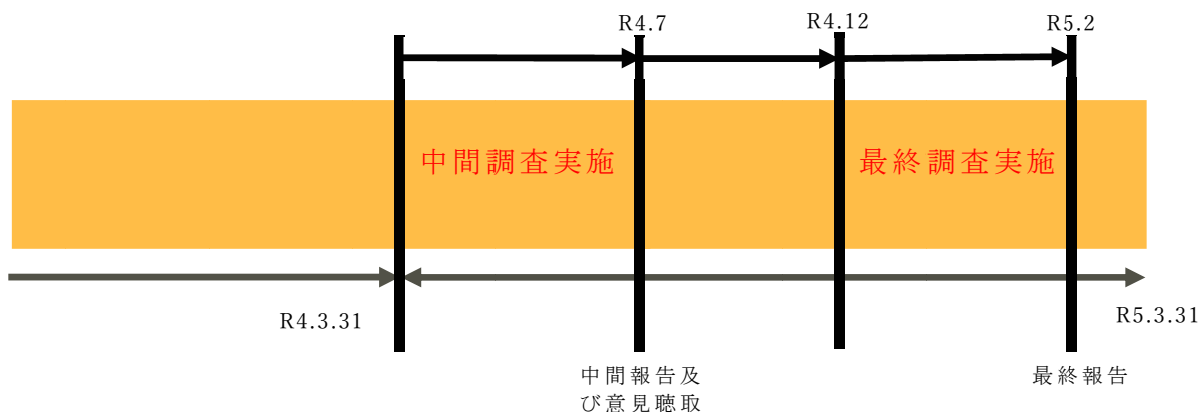
また、車両の通行が多い幹線道路は、避けて運行を行う。



## 6. 実証実験期間

実証実験期間は、令和5年3月31日（予定）までとし、令和4年3月31日までの期間の実績について、中間報告を行うものとする。中間報告等は、利用状況や利用者へのアンケート結果について取りまとめ、「四街道市地域公共交通会議」に報告し、意見を聴取するものとする。

- ・ 運行期間：令和3年10月から令和5年3月31日（予定）まで  
※通算で1年半を予定



## 7. 実証実験の内容（案）

※この内容は、システム等運用事業者及び運行事業者、関係機関との協議を行い、変更する場合がある。

※今後の運行内容についても、関係機関の意見を聞き、変更となる場合があります。

### ① 実証実験の名称

「グリーンスローモビリティを活用した実証実験  
— 地域公共交通の課題解決に向けて — 」とする。

### ② 運行地域

千代田1～5丁目、もねの里2丁目とする。

### ③ 運行期間

運行期間は、令和3年10月から令和5年3月31日（予定）までとする。ただし、運行内容については、利用状況等を見ながら、地域公共交通会議に報告したうえで、意見を参考に決定する。

### ④ 運行日時

運行日は、週3日とし火曜日、木曜日、金曜日に運行する。（土日、祝日、年末年始は除く。）

運行時間は、10時から16時とする。なお、運転手の休憩時間を1時間設ける。

荒天時等による運休は、予約者に対し、コールセンターより連絡する他、市のHPに掲載するものとする。

### ⑤ 運賃の有無

実証実験中は、無賃。

### ⑥ 利用者

利用者は、千代田地区に在住する中学生以上の者が、会員登録を行うこととする。

利用者は、会員以外の者（原則千代田地区の中学生未満及び千代田地区外の者）を同乗させることができる。

車いすの利用については、介助者の同伴を利用の条件とする。（乗車のためのスロープや車いすを固定する器具有）なお、車いすの利用があった場合は、乗合を不可とする。

### ⑦ 会員登録

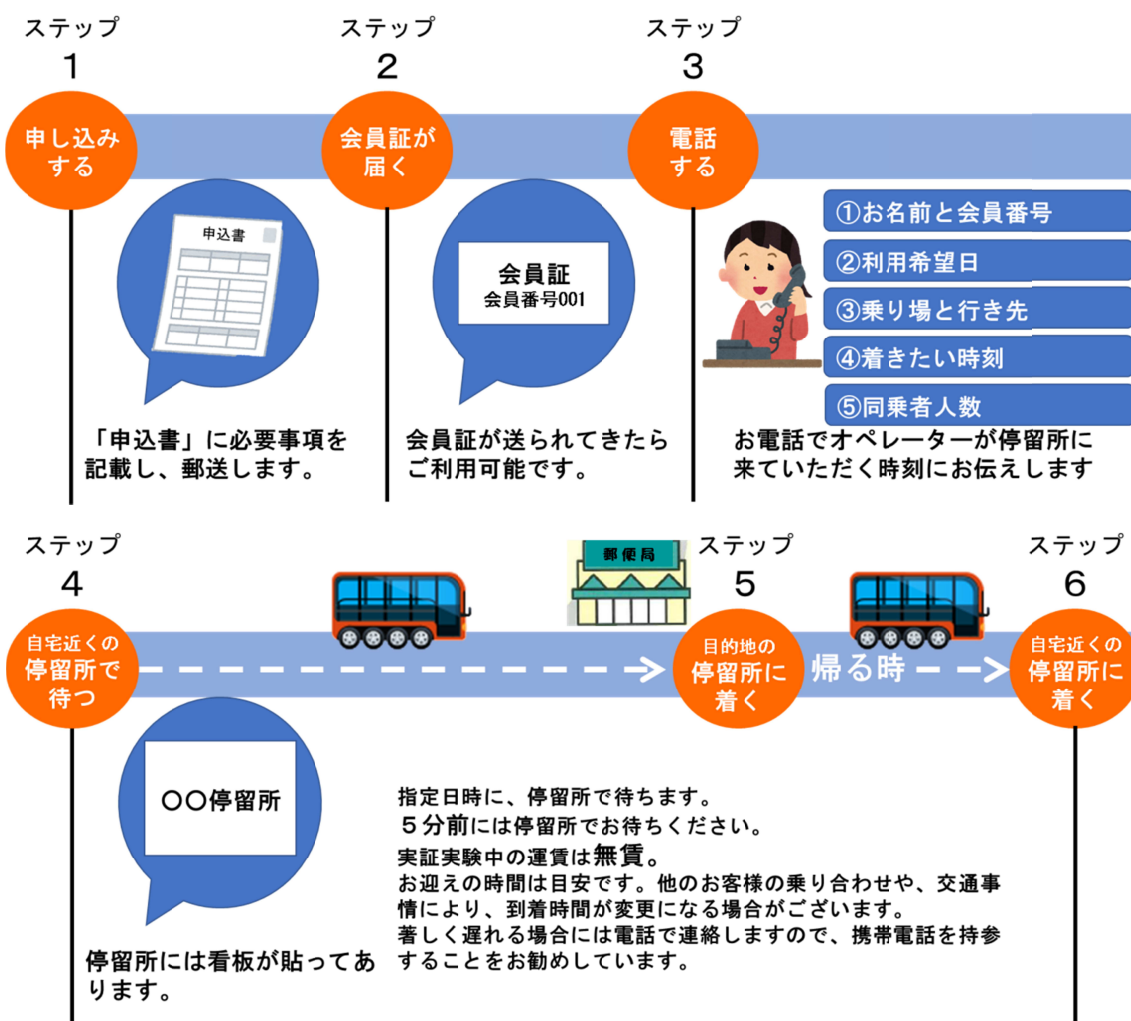
利用希望者は、会員規約を確認のうえ、会員登録申込書に必要事項を記入し、システム等運用事業者へ郵送する。なお、四街道市政策推進課では、自治会が取りまとめした申込書を受け付ける。

会員登録申込書の入手方法は、自治会による回覧や配布場所（四街道市政策推進課、千代田集会場、公民館、商業施設等）、ホームページ、システム等運用事業者又は四街道市政策推進課に連絡により、入手する。

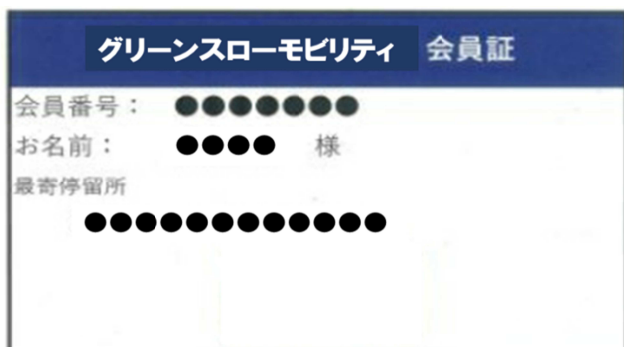
会員登録申込書の提出後、システム等運用事業者が会員証（IDカード）を発行する。（発行までに10日から2週間要する。）

利用者は、乗車の際に会員証を携行し、必ず会員証を提示するものとする。

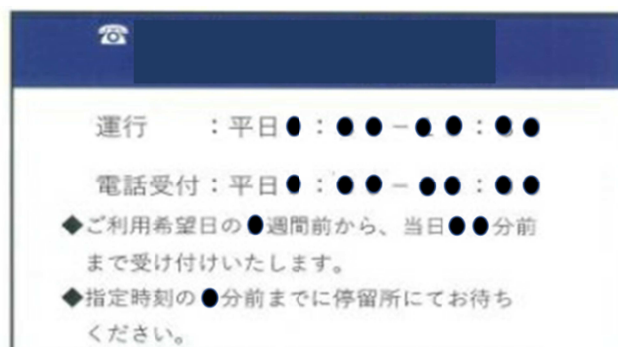
停留所に利用者がいない場合は、コールセンターより会員登録の際に申し出た電話番号に連絡することとするが、原則予約時間を5分過ぎた場合は、出発することとする。



会員証のイメージ（表（仮））



会員証のイメージ（裏（仮））



実証実験中は、会員証の有効期限を設けない。転居等あった場合は、利用者から返還する。（実証実験後は、1年程度の有効期限設定を検討する。）



## ⑧ 会員名簿

会員名簿は、特に個人情報保護の重要性から、市の個人情報保護条例に従い、適切に管理する。また、市及びシステム等運用事業者、運行事業者三者の協定締結時に、個人情報取扱に対し適正に管理するための事項を設ける。

## ⑨ 予約について

予約する場合は、利用希望日の2週間前から当日利用希望時間の30分前（但し、予約受付時間は9時から15時までとする。）までの受付とし、予約専用のコールセンター（050-8892-6510）に直接電話して予約する。予約時には、名前及び会員番号、利用希望日、乗降停留所、到着希望時刻、同乗者人数を伝える。予約内容の案内は、コールセンターで行うこととし、バスの時刻表と連動した案内も検討する。

なお、車両は1台で運行することから、利用者は最大6名までとし、12歳未満の小児又は幼児は、2/3名と計算する。

また、中学生未満は、保護者が同伴することを、利用の条件とする。

例 大人1名、小児3名 → 大人3名と計算する。

大人4名、小児4名 → 計算上、大人6名を超えている（6名と2/3名）おり、利用不可。

また、バッテリー容量（1日40km程度）を超える予約があった場合は、運行時間前に予約受付終了となる場合がある。

## ⑩ 車両

使用車両については、市所有のグリーンスローモビリティ1台（株式会社シンクトゥギャザー製 eCOM-4、乗車定員7人）を使用する。

株式会社シンクトゥギャザー製の車両は、窓がなく風通しが良い構造となっている。また、対面式の座席であり、利用者のコミュニケーションが取りやすい。

eCOM-4は、以前の実証実験にて使用したeCOM-8よりも小型で、乗車定員は少ないものの、車体が軽さから、操作性が良くなっている。

新型コロナウイルス感染症予防のための設備も設置する。



## ⑪ システム等運用事業者における創意工夫

- 路線バスへの利用促進を図るため、乗換案内チラシや停留所マップを作成し、会員に配布する。
- 利用率の向上を図るため、システム等運用事業者でイベント等を企画するとともに、利用案内チラシやパンフレット等を作成し周知を図る。

## 市内公共交通の状況について

### J R 駅別 1 日平均乗車人員

年次	総数	四街道駅	物井駅
平成 2 1 年	26, 045	21, 937	4, 108
2 2 年	25, 814	21, 776	4, 038
2 3 年	25, 648	21, 680	3, 968
2 4 年	25, 767	21, 817	3, 950
2 5 年	26, 247	22, 224	4, 023
2 6 年	25, 672	21, 808	3, 864
2 7 年	25, 965	22, 121	3, 844
2 8 年	25, 950	22, 132	3, 818
2 9 年	25, 919	22, 053	3, 866
3 0 年	26, 303	22, 262	4, 041
令和 元年	26, 138	21, 975	4, 163
2 年	20, 090	16, 972	3, 118

### 令和 3 年度要望予定事項

#### ①物井駅への通勤快速停車

H16. 10. 16 から物井駅に快速が停車するようになった。通勤快速も停車してほしい。

#### ②千葉駅発普通最終列車時刻の繰り下げ

0 : 05 千葉駅発以降の最終列車の増発。

#### ③東京発 23:06 快速千葉行き以降の千葉駅止まり快速列車の千葉駅以東への延伸

東京駅 22 : 57 発快速佐倉行きより後の千葉駅止まり快速列車の千葉駅以東への延伸。

#### ④ホームドアの設置

県立盲学校、視覚障害者総合支援センターがあるので早期設置してほしい。

※①～④については、千葉県 J R 線複線化等促進期成同盟を通じて要望予定。

千葉県 J R 線複線化等促進期成同盟は、千葉県をはじめ、県内 5 1 の自治体等で構成し、各路線のダイヤ改正や施設設備等の利便性向上に関する要望内容を検討、決定し、J R に対し要望活動を行っている団体です。

路線バス利用状況

(単位：人/日)

年次	千代田団地線	物井池花線	みそら団地線	四勝線	パードヒル池花線	千葉・四街道線	亀崎線、中台線、 吉岡線、 総合公園線	つくし座線	長沼線	市内循環線 「ヨッピー」	めいわ線	若松四街道線	臼井線	大日線	下志津線	羽田空港線 (高速バス)	東京線 (高速バス)
平成26年度	1,433	303	1,849	337	462	1,784	196	331	840	166	574	42	2,315	635	—	—	—
27	1,425	274	1,849	605	484	1,874	216	335	867	182	628	44	2,300	627	—	—	—
28	1,424	276	1,869	707	452	2,177	225	333	876	184	669	46	2,405	656	—	312	284
29	1,411	278	1,867	903	385	1,931	250	325	877	191	718	47	2,293	580	—	322	273
30	1,352	282	1,901	1,061	365	1,899	202	331	913	204	725	49	2,393	583	—	332	266
令和元年度	1,098	283	1,942	1,219	325	1,990	200	324	902	204	735	51	2,224	547	—	330	225
2	683	203	1,378	1,126	233	1,519	91	232	743	137	521	41	1,621	156	671	156	140

資料：千葉内陸バス(株)、平和交通(株)、ちばグリーンバス(株)、東京空港交通(株)

タクシーの利用状況

年次	*実働車両数 (1日当)	利用人数 (1日当)	利用人数 (1日1両当)	利用回数 (1日1両当)	収入 (1日1両当)	実車 km (1日1両当)	実車 km (1回当)	収入 (1回当)
平成22年度	71.9両	1662.0人	23.1人	18.0回	27,250円	68.1 km	3.8 km	1,514円
23	74.3両	1751.4人	23.6人	18.3回	27,013円	67.2 km	3.7 km	1,476円
24	69.3両	1740.2人	25.1人	19.4回	28,290円	70.0 km	3.6 km	1,458円
25	61.9両	1610.6人	26.0人	20.3回	29,230円	72.0 km	3.5 km	1,440円
26	60.4両	1546.4人	25.6人	20.0回	29,073円	69.5 km	3.5 km	1,454円
27	58.4両	1526.0人	26.1人	20.4回	29,917円	71.9 km	3.5 km	1,467円
28	56.7両	1496.3人	26.4人	20.6回	29,871円	71.8 km	3.5 km	1,450円
29	53.4両	1476.6人	27.7人	21.3回	30,903円	74.5 km	3.5 km	1,451円
30	47.4両	1400.7人	29.6人	23.0回	33,248円	80.5 km	3.5 km	1,446円
令和元年度	43.5両	1271.6人	29.2人	22.8回	33,633円	79.0 km	3.5 km	1,475円
2	27.6両	673.9人	24.4人	19.7回	30,838円	59.6 km	3.0 km	1,565円

\*旅客輸送のため走行した車両数

資料：千葉県タクシー協会「都市別集計表」

## 市内循環バス「ヨッピー」の利用状況等について（2年度実績）

### 利用者数（無料利用者含む）

（単位：人）

区分	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	年間利用者合計
元年度	7,497	7,242	7,653	8,244	7,786	6,868	7,059	7,260	7,536	6,970	6,047	5,112	85,274
2年度	3,265	3,310	5,242	5,897	5,008	5,828	5,975	5,231	4,886	4,143	4,162	5,219	58,166
対元年度比	43.6%	45.7%	68.5%	71.5%	64.3%	84.9%	84.6%	72.1%	64.8%	59.4%	68.8%	102.1%	68.2%

元年度との差  
▲27,108人

※利用者数は運転手の日々の人員調査票に基づき算出。

※元年度、2月よりコロナウィルスによる影響で利用者減少。

### 有料・無料等別利用者数

（単位：人）

区分	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	年間利用者合計
元年度	7,497	7,242	7,653	8,244	7,786	6,868	7,059	7,260	7,536	6,970	6,047	5,112	85,274
有料	6,094	5,883	6,300	6,916	6,529	5,621	5,761	5,777	6,538	5,656	4,903	4,178	70,156
無料等	1,403	1,359	1,353	1,328	1,257	1,247	1,298	1,483	998	1,314	1,144	934	15,118
無料等割合	18.7%	18.8%	17.7%	16.1%	16.1%	18.2%	18.4%	20.4%	13.2%	18.9%	18.9%	18.3%	17.7%
2年度	3,265	3,310	5,242	5,897	5,008	5,828	5,975	5,231	4,886	4,143	4,162	5,219	58,166
有料	2,587	2,586	4,161	4,792	3,905	4,634	4,717	4,020	4,122	3,267	3,243	4,019	46,053
無料等	678	724	1,081	1,105	1,103	1,194	1,258	1,211	764	876	919	1,200	12,113
無料等割合	20.8%	21.9%	20.6%	18.7%	22.0%	20.5%	21.1%	23.2%	15.6%	21.1%	22.1%	23.0%	20.8%

元年度との差 対元年度比  
▲27,108人 68.2%  
▲24,103人 65.6%  
▲3,005人 80.1%

※有料利用者は、「路線別収入・利用人員リスト」による。 ※無料等利用者は、ダイヤモンド65、ダイヤモンドバス(70歳以上)、学生専用年間通学定期券アスパ、通勤・通学定期券の利用者を含む。

### 運賃収入

（単位：円）

区分	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	収入合計	実運賃収入
元年度	1,009,959	976,088	1,049,369	1,144,339	1,079,797	931,321	970,359	975,467	1,017,657	941,103	815,241	698,454	11,609,154	10,101,120
2年度	435,222	436,875	701,923	807,066	654,799	781,604	793,050	676,603	692,491	551,893	542,027	674,661	7,748,214	6,722,059
対元年度比	43.1%	44.8%	66.9%	70.5%	60.6%	83.9%	81.7%	69.4%	68.0%	58.6%	66.5%	96.6%	66.7%	66.5%

※実運賃収入は、収入合計からIC割引分、消費税相当額を差し引いて算出される。 ※実運賃収入には、定期券収入を含む。

### 市補助金

（単位：円）

区分	運行経費	市補助金	実運賃収入	収支率
元年度	25,175,735	15,074,615	10,101,120	40.1%
2年度	21,897,016	15,174,957	6,722,059	30.7%

※元年度の運行経費にはイニシャルコスト3,274,920円(車両原価償却費2,000,000円、無線機・ドライブレコーダー178,920円、運賃箱1,000,000円、知らせるバス利用料96,000円)を含む。

※2年度の運行経費にはイニシャルコスト1,061,076円(運賃箱965,076円、知らせるバス利用料96,000円)を含む。