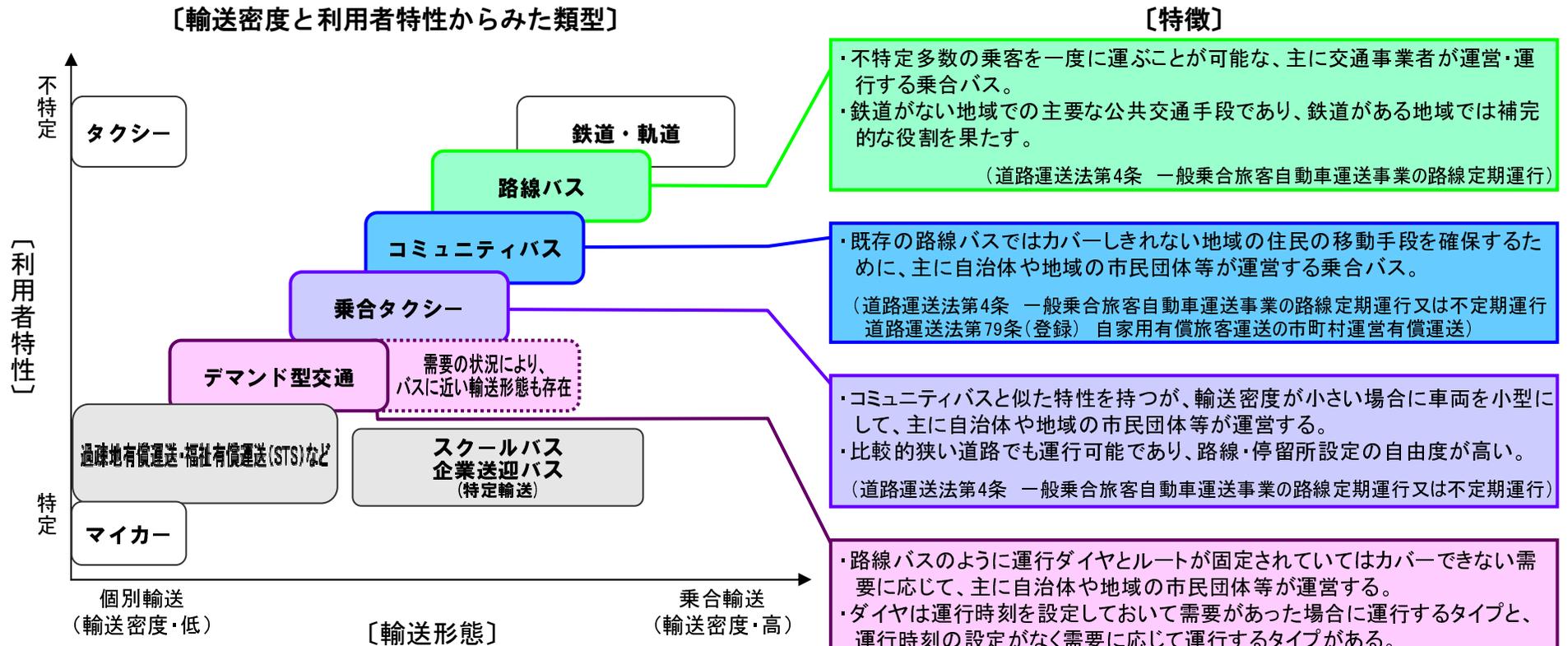


3 様々な交通サービスの類型と特徴



(1) 類型と特徴



【特徴】

- ・不特定多数の乗客を一度に運ぶことが可能な、主に交通事業者が運営・運行する乗合バス。
- ・鉄道がない地域での主要な公共交通手段であり、鉄道がある地域では補完的な役割を果たす。

(道路運送法第4条 一般乗合旅客自動車運送事業の路線定期運行)

・既存の路線バスではカバーしきれない地域の住民の移動手段を確保するために、主に自治体や地域の市民団体等が運営する乗合バス。

(道路運送法第4条 一般乗合旅客自動車運送事業の路線定期運行又は不定期運行 道路運送法第79条(登録) 自家用有償旅客運送の市町村運営有償運送)

・コミュニティバスと似た特性を持つが、輸送密度が小さい場合に車両を小型にして、主に自治体や地域の市民団体等が運営する。

・比較的狭い道路でも運行可能であり、路線・停留所設定の自由度が高い。

(道路運送法第4条 一般乗合旅客自動車運送事業の路線定期運行又は不定期運行)

・路線バスのように運行ダイヤとルートが固定されている必要に応じて、主に自治体や地域の市民団体等が運営する。

・ダイヤは運行時刻を設定しておいて需要があった場合に運行するタイプと、運行時刻の設定がなく需要に応じて運行するタイプがある。

・ルートは、バス停を固定するタイプ、固定しているが需要に応じて迂回するタイプ、バス停を設定せずに一定区域内で需要に応じて運行するタイプがある。

・ルートとダイヤを組み合わせ、以下のようなタイプがある

- ダイヤ定時・ルートデマンド(迂回型含む)
- ダイヤデマンド・ルート固定
- ダイヤ・ルートともデマンド

(道路運送法第4条 一般乗合旅客自動車運送事業の路線不定期運行又は区域運行)

過疎地有償運送・福祉有償運送: 道路運送法第79条(登録) 自家用有償旅客運送
 スクールバス、企業送迎バス: 道路運送法第43条 特定旅客自動車運送事業

道路運送法 第二章 旅客自動車運送事業 (抜粋)
 (種類)

第三条 旅客自動車運送事業の種類は、次に掲げるものとする。

- 一 一般旅客自動車運送事業(特定旅客自動車運送事業以外の旅客自動車運送事業)
- イ 一般乗合旅客自動車運送事業(乗合旅客を運送する一般旅客自動車運送事業)
- ロ 一般貸切旅客自動車運送事業(一個の契約により国土交通省令で定める乗車定員以上の自動車を貸し切つて旅客を運送する一般旅客自動車運送事業)
- ハ 一般乗用旅客自動車運送事業(一個の契約によりロの国土交通省令で定める乗車定員未満の自動車を貸し切つて旅客を運送する一般旅客自動車運送事業)
- ニ 特定旅客自動車運送事業(特定の者の需要に応じ、一定の範囲の旅客を運送する旅客自動車運送事業)

(一般旅客自動車運送事業の許可)

第四条 一般旅客自動車運送事業を経営しようとする者は、国土交通大臣の許可を受けなければならない。

2 一般旅客自動車運送事業の許可は、一般旅客自動車運送事業の種類(前条第一号イからハまでに掲げる一般旅客自動車運送事業の別をいう。以下同じ。)について行う。

(2) 様々な交通サービスの取組事例

① 他都道府県における取組事例

分類	名称	運行地域	運営主体 (運行計画 の策定等)	運行主体 (運行実施者)	運行目的(問題点)	運行内容 (経路・バス停・運賃など)	工夫した点/運行方法	道路 運送法	運行形態
1.市町村 による運営	1.金沢ふらっとバス	石川県 金沢市	金沢市	北陸鉄道(株) 西日本JRバス (株)	・放射状の道路のため、中心 部で交通渋滞 ・細街路が多く、大型路線バ スが通れないバス空白地域 が存在	・4ルート ・15分間隔の運行 ・200m間隔の停留所 ・ 1回100円	・リタイアした運転手の再雇用で地域事 情に詳しく高齢者の気持ちが分かる運 転手が多い ・ 既存バス路線とのルートの重複を配慮	第4条	定時 路線固定
	2.コミュニティバス まほろば号	福岡県 太宰府市	太宰府市	西日本鉄道(株)	・公共施設や最寄の駅を結 ぶバス路線の新設を望む市 民の声	・6ルート ・ 1回100円	・駅をターミナル化し、各路線を独立 ・ 既存路線の一部重複区間を 100円に値下げ	第4条	定時 路線固定
	3.ムーバス	東京都 武蔵野市	武蔵野市	関東バス(株) 小田急バス(株)	・市内において交通空白・不 便地域が1/2程度存在 ・高齢化の進展	・7路線9ルート ・等間隔のパターンダイヤ ・200m間隔の停留所 ・ 1回100円	・地域によって運行時間を変えるなどして 、ニーズに柔軟に対応 ・ 既存バス路線とのルートの重複を配慮	第4条	定時 路線固定
	4.熊野市 自主運行バス	三重県 熊野市、 御浜町	熊野市、 御浜町	三交南紀交通 (株)	・旧紀和町(現:熊野市)及 び御浜町から熊野市にある 高校に通学するための公共 交通機関確保	・運賃は対距離制 ・2路線	・運行経費負担割合は、運行前のニー ズ調査などにより予想された各市町の 利用者数の割合に応じて、協議の上 決定	第4条	定時 路線固定
	5.わいわいバス	兵庫県 養父市	養父市	全但バス(株)	・バス1台では運行本数の増 便が困難	・運賃は対距離制 ・2路線運行、火・木は1路 線の登校時間の便のみ	・ 福祉バス、2校のスクールバスを統合し、 運行本数を増加	第4条	定時 路線固定
	6.当別 ふれあいバス	北海道 当別町	当別町	(有)下段 モータース	・同様の時間帯、路線を運 行していたバスの効率化、 サービスレベル向上	・1回200円 ・3路線	・ 医療大学送迎バス等、既存の4種類の バスを統合	第4条	定時 路線固定
	7.デマンドバス	山梨県 甲州市	甲州市	市タクシー 協議会	・路線バスにかかる多額の費 用、伸びない利用者	・1回300円 ・利用者は会員登録し、事 前予約 ・乗降するバス停を指定	・ ICTを活用したデマンド型交通システム	第4条	デマンド (ダイヤ・路線 とも定めない) *バス停は固定
	8.過疎地有償運 (ボランティア運行)	青森県 佐井村	佐井村	佐井村社会 福祉協議会	・点在する集落の移動手段 の確保	・会員登録し、事前予約 ・自宅と目的地の間を送迎 ・運賃はゾーン制で、タクシ ーの半分程度	・ 佐井村社会福祉協議会が過疎地有 償運送による運行	第79条	デマンド (ダイヤ・路線 とも定めない)
	9.元気バス ※実証実験中	三重県 玉城町	玉城町	玉城町社会 福祉協議会	・福祉バスの少ない利用者 数	・無料(実験中) ・利用者は会員登録し、事 前予約 ・乗降するバス停を指定	・ ICTを活用したデマンド型交通システム	-	デマンド (ダイヤ・路線 とも定めない) *バス停は固定

分類	名称	運行地域	運営主体 (運行計画の 策定等)	運行主体 (運行実施者)	運行目的(問題点)	運行内容 (経路・バス停・運賃など)	工夫した点/運行方法	道路 運送法	運行形態
1.市町村による運営	10.多野藤岡 広域路線バス かんながわ号	群馬県 藤岡市、 上野村、 神流町	多野藤岡広域 市町村圏振興 整備組合 (一部事務組合)	日本中央バス(株)	・路線バスの撤退	・運賃は対距離制 ・1路線	・運営赤字補助分の 負担は実車走行距 離比で分担	第4条	定時 路線固定
	11.自主運行バス	京都府 舞鶴市	各地区のバス運行 協議会	同左	・路線バスの撤退で住民の移 動確保が困難	・運賃は対距離制	・自治区毎が組織した バス運行協議会が運 営主体	第79条	定時 路線固定
	12.おでかけ北設	愛知県 設楽町、 豊根村、 東栄町	北設楽郡公共交 通活性化協議会 (設楽町、豊根村、 東栄町)	日本総合サービス (株)(設楽町)、 豊根村、 東栄タクシー(有) (東栄町)、 豊鉄バス	・3町村営バス及び民営バスが パラパラに運行、通学・通院 に乘換が必要	・基幹バス、基幹バスに接続する 支線バスが運行 (支線バスの一部は予約制) ・運賃は、基幹バスは対距離制 ・支線バスは設楽町は対距離制、 豊根村は1回200円、東栄町は1 回100円 ・基幹バスは7路線、支線バスは設 楽町2路線、豊根町3路線、東 栄町2路線	・基幹バスでは町村営 バスが相互乗り入れ することで町村間直 通便が運行、運賃 体系やサービスが一 体化	第4条、 第79条 *豊根村 は直営	定時 路線固定 一部デマンド (ダイヤ・路線 とも定めない) *バス停は固定
2.民間団体による運営	1.生活バス よっかいち (S-BUS)	三重県 四日市 市	NPO法人 生活バス 四日市	三重交通(株)	・路線バスの撤退で住民の買い 物・病院へのアクセスが困難	・1回100円 ・1路線	・運行開始の際に NPO法人生活バス 四日市設立	第4条	定時 路線固定
	2.コミュニティバス まいどはや	富山県 富山市	(株)まちづくりとやま	富山地方鉄道(株)	・商工会議所のコミュニティバス 試験運行が契機	・2ルート ・20分間隔で運行 ・1回100円	・中小企業等により出 資設立された(株)まちづ くりとやまによる運営 ・バス停を重複しないよ うに配慮	第4条	定時 路線固定
	3.コミュニティバス すまいる	福井県 福井市	まちづくり 福井(株)	京福バス(株)	・大型店舗の郊外進出等によ る、中心市街地の空洞化が 大きな課題 ・商店街にとっては集客力の強 化を図ることが急務	・4ルート ・1回100円 ・200～300m間隔の停留所	・中小企業等により出 資設立されたまちづ くり福井(株)による運営	第4条	定時 路線固定
	4.100円循環バス	山形県 山形市	山形商工 会議所	山交バス(株)	・山形市郊外にイオン山形南 店が進出した影響もあり、中 心市街地での客足減少 ・あわせて売り上げが落ち込み	・1回100円 ・10分間隔で運行	・山形商工会議所によ る運営	第4条	定時 路線固定

②奈良県内における取組事例

分類	名称	運行地域	運営主体 (運行計画 の策定等)	運行主体 (運行実施者)	運行目的(問題点)	運行内容 (経路・バス停・運賃など)	工夫した点/運行方法	道路 運送法	運行形態
1.市町村 による運営	1.コミュニティバス ふるさと号	奈良県 東吉野村	東吉野村	相互 タクシー(株)	・通院や買い物など日常生活に 必要な活動の機会を確保 ・登山客や、週末に外出機会を 確保することへの村民の要望	・1回100円 ・6路線	・隣接市町のコミュニティ バス等と接続	第4条	定時・路線 固定 一部デマンド (ダイヤ・路線 ・バス停を固 定)
	2.予約制乗合 タクシー	奈良県 三郷町	三郷町	(株)竜田 タクシー	・町民のニーズに合った利用しや すい地域公共交通システム	・1回300円 ・会員登録し事前予約 ・乗客定員4名のタクシー 車両で運行	・ICTを活用したデマンド型 交通システム	第4条	デマンド (ダイヤ・路線 とも定めない)
	3.山添村 コミュニティバス	奈良県 山添村	山添村	東豊地域 コミュニティバス 運行協議会	・東豊地域から名張市への交 通空白地域を解消し、通学、 通勤及び買い物のための交 通手段	・1回200円 ・2路線	・地域住民が作る「東豊 地域コミュニティバス運行 協議会」に運行委託	第79条	定時 路線固定
2.県による 運営	1.奈良公園 ぐるっとバス	奈良県 奈良市	奈良県	奈良交通(株)	・奈良公園内の周遊観光促進	・1回100円 ・1路線	・木簡型一日フリー乗車 券が利用可能 ・バス停位置を配慮	第4条	定時 路線固定
	2.奈良観光 周遊バス	奈良県 奈良市	奈良県 (奈良中心市街地公共交通 活性化協議会)	奈良交通(株)	・奈良中心市街地の周遊観光 促進	・1回200円→100円 ・3路線	・木簡型一日フリー乗車 券が利用可能 ・バス停位置を配慮	第4条	定時 路線固定
3.県と市町村 による運営	1.広域通院 ライン	奈良県 五條市、 十津川村	奈良県、五條市 十津川村 (五條市地域公共交通会議、 野迫川村・十津川村 地域公共交通活性化協議会)	奈良交通(株)	・公共交通による通院の利便 性を図り、広域的な移動を含 めた通院行動を支援	・運賃は対距離制 ・1路線	・奈良県、五條市、十津 川村が連携	第4条	定時 路線固定

(3) 様々な交通サービスの取組事例(カルテ)

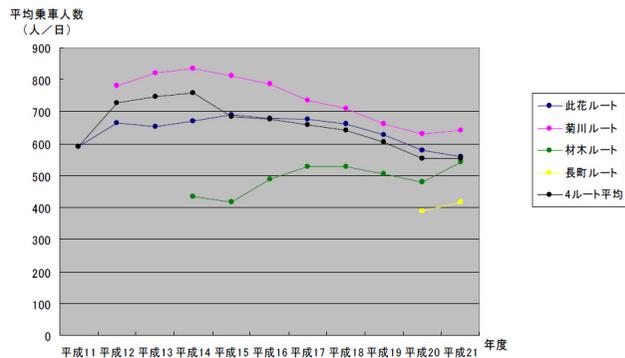
① 他都道府県における取組事例

1. 市町村による運営

1. 金沢ふらっとバス(石川県金沢市)

項目	内容
運営主体	金沢市
運行主体	北陸鉄道(株)、西日本JRバス(株)
背景・問題	<ul style="list-style-type: none"> 放射状の道路のため、中心部で交通渋滞 細街路が多く、大型路線バスが通れないバス空白地域が存在 バス利用者数は減少傾向で、利便性の高いサービス提供が困難 交通手段を持たない高齢者や障害者、主婦や子どもたちが不便
実施内容	<ul style="list-style-type: none"> ◆運行開始 <ul style="list-style-type: none"> 平成11年3月 金沢駅前を起終点とする「此花ルート」運行開始 ◆運行サービス <ul style="list-style-type: none"> 此花、菊川、材木、長町の4ルート 15分間隔の運行ダイヤ 200m間隔の停留所 1回100円の均一運賃 細街路などを運行することで結果的に速度を抑えた優しい運転 リタイアした運転手の再雇用で地域事情に詳しく高齢者の気持ちが分かる運転手が多い 既存バス路線とのルートの重複を配慮
効果	<ul style="list-style-type: none"> 交通不便地域を概ね解消 沿線住民アンケートより、高齢者、主婦層の買い物等日常生活の足として定着 観光客にも利用され、地域活性化に貢献
道路運送法	第4条
運行形態	定時路線固定

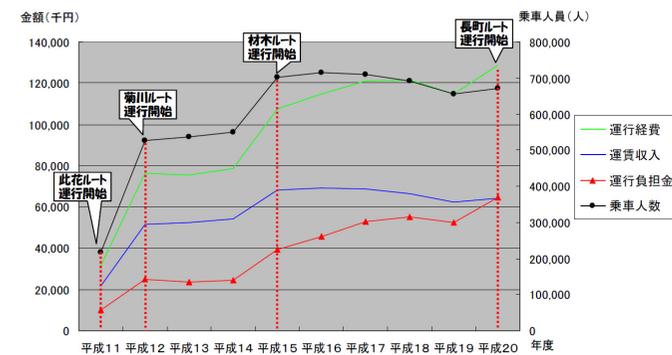
《平均乗車人数の推移》



《バス路線図》



《乗車人数・運行負担金の推移》



出典: ふらっとバスHP、国土交通省HP 地域公共交通の活性化・再生への事例集

一般財団法人運輸政策研究機構 公共交通支援センターHP 公共交通活性化事例

1.市町村による運営

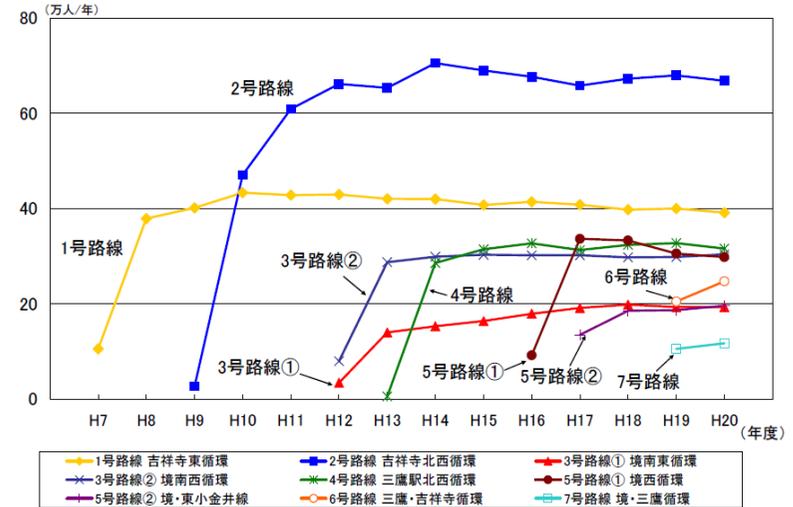
3.ムーバス(東京都武蔵野市)

項目	内容
運営主体	武蔵野市
運営主体	関東バス(株)、小田急バス(株)
背景・問題	・市内において交通空白・不便地域が1/2程度存在 ・高齢化の進展(市内の高齢化率 H11:11.7%、H21:19.8%)
実施内容	<p>◆運行開始</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成7年11月「吉祥寺東循環線(1号路線)」運行開始 <p>◆運行サービス</p> <ul style="list-style-type: none"> 7路線9ルート 等間隔のパターンダイヤ 200m間隔の停留所 ・1回100円の均一運賃 ・車内コミュニティボードの設置 ・吉祥寺パーク&ライド加盟店で、一定金額の買い物をすると駐車場無料券 ・地域によって運行時間を変えるなど、昼間時間帯の高齢者や幼児連れの移動から通勤通学時の駐輪対策まで、地域・時間帯によってニーズに柔軟に対応 ・既存バス路線とのルートの重複を配慮
効果	<ul style="list-style-type: none"> ・交通空白・不便地域を解消 ・平成24年7月に累計乗車人員3,000万人突破 ・一律100円の明朗快活なシステム、細街路の住宅地を運行する形態など、コミュニティバスに関する様々な概念を全国的に広めるきっかけとなった。
道路運送法	第4条
運行形態	定時路線固定

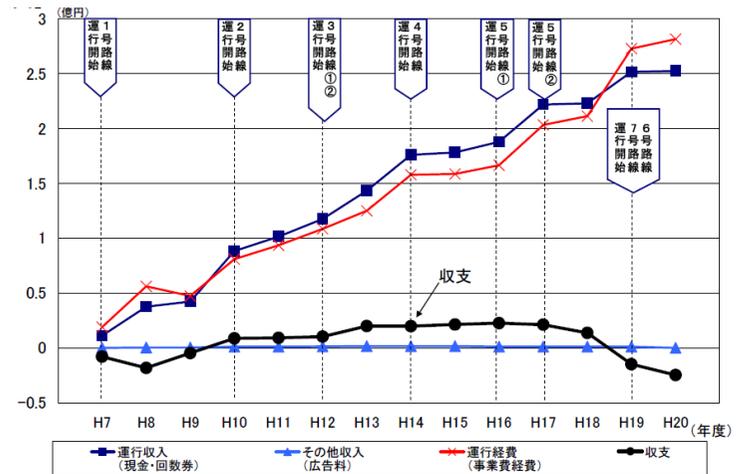
《バス路線図》



《利用者数の推移》



《運行収支》

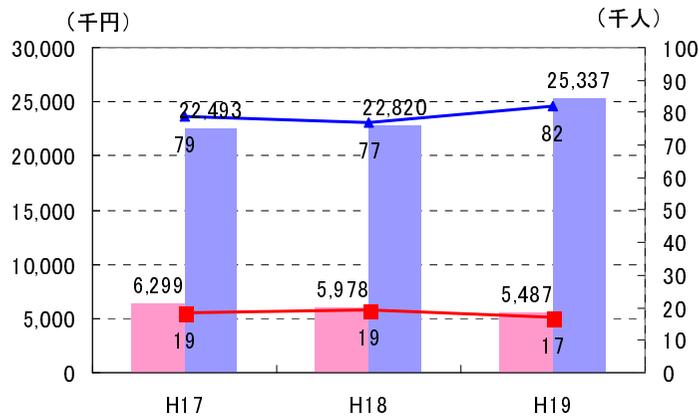


1.市町村による運営

4.熊野市自主運行バス(三重県熊野市、御浜町)

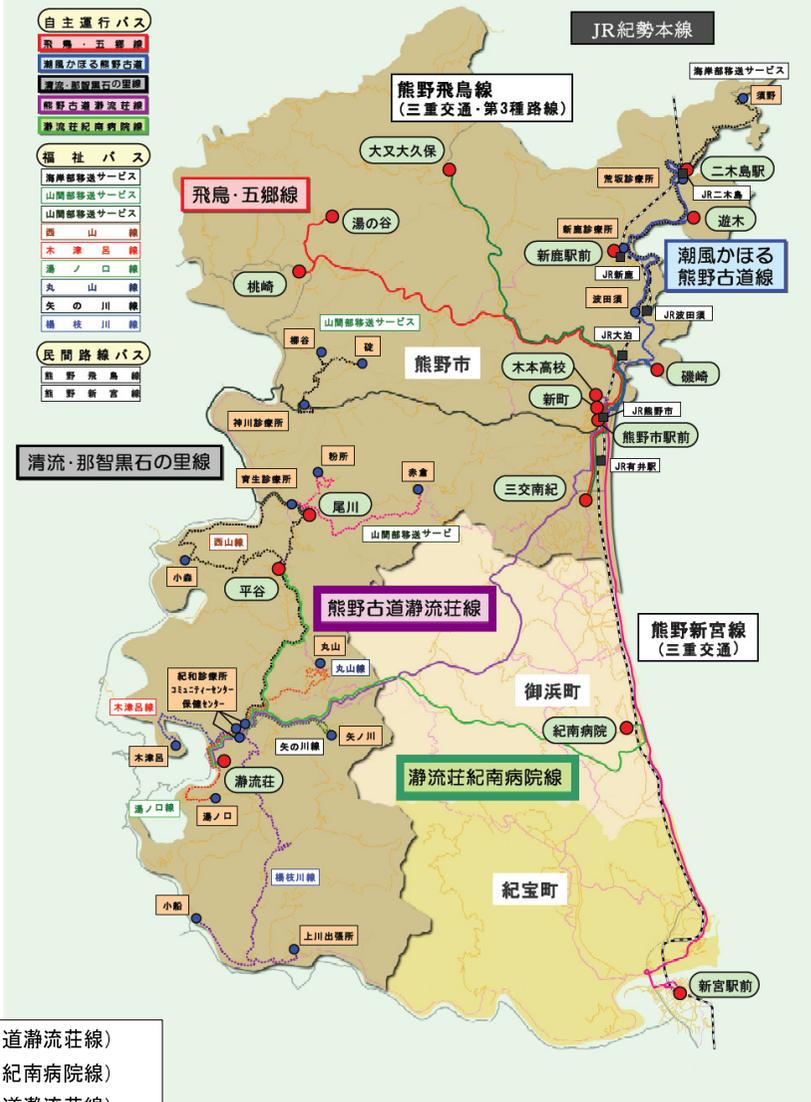
項目	内容
運営主体	熊野市、御浜町
運行主体	三交南紀交通株
背景・問題	<ul style="list-style-type: none"> 平成17年紀和町との合併や、利用者減によりバス事業者の路線撤退 旧紀和町、御浜町では熊野市の高校に通学するための公共交通が確保されず、送迎もしくは入寮の必要
実施内容	<ul style="list-style-type: none"> ◆運行開始 <ul style="list-style-type: none"> 平成15年4月 漣流荘紀南病院線が運行開始 平成15年7月 熊野古道漣流荘線が運行開始 ◆運行サービス <ul style="list-style-type: none"> 熊野市、御浜町を跨ぐ運行 熊野市の自主運行バスのうち、御浜町との共同運行は2路線 ※運行経費の負担割合は運行前のニーズ調査などにより予想された各市町の利用者数の割合に応じて、協議の上決定 熊野市：御浜町＝2：1 運賃は対距離制(200～600円) 終点の漣流荘で入浴できる入浴券とセットとなった「湯ったり切符」も販売
効果	<ul style="list-style-type: none"> 熊野古道漣流荘線の運行ルート周辺はこれまで公共交通のなかった地域も多く、過疎地住民の公共交通の移動手段としての役割も有している 沿線の世界遺産熊野古道や観光資源(丸山千枚田など)への公共交通手段も確保された
道路運送法	第4条
運行形態	定時路線固定

《利用者数・運賃収入の推移》



《バス路線図》

熊野市公共交通路線図

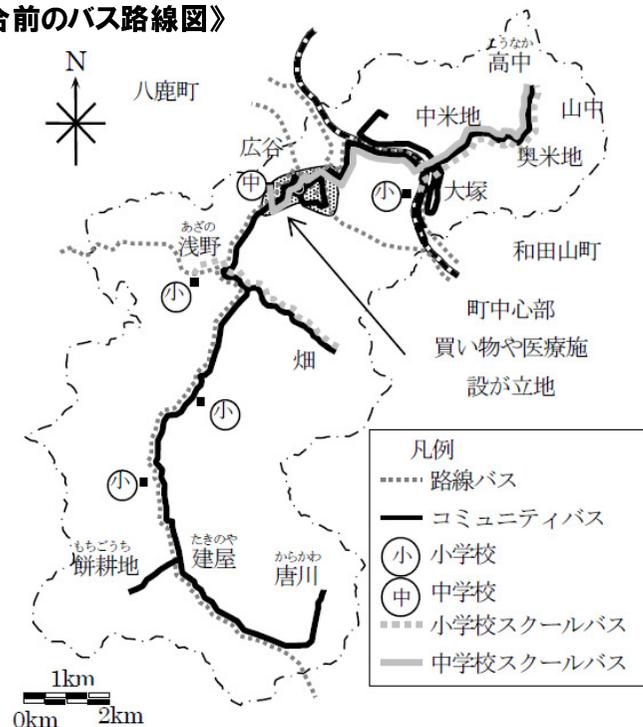


1.市町村による運営

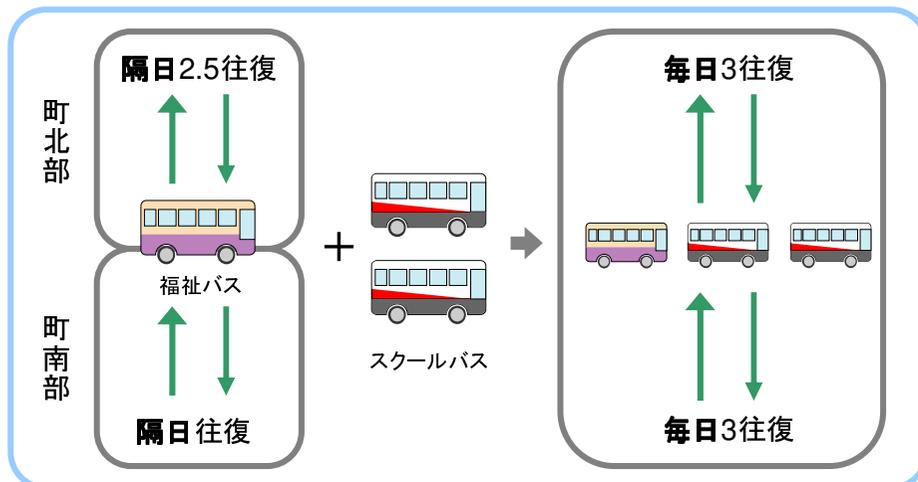
5.わいわいバス(兵庫県養父市)

項目	内容
運営主体	養父市
運行主体	全但バス株
背景・問題	・地域住民の利便性向上 ・路線バスのバス停から1km以上離れた地域と町の諸施設の接続 ・福祉バス1台での運行本数増便が困難
実施内容	◆運行開始 平成14年4月に 福祉バス1台、スクールバス2台を統合したコミュニティバス開始 ◆運行サービス ・畑～上野・Yタウン線、高中～上野・Yタウン線の2路線 ・月・水・金曜日の運行(土・日・祝及び年末年始は全便運休) ・火・木曜日は登校時間の高中～上野・Yタウン線のみ ・下校時間帯はスクールバス専用として運行 ・運賃は対距離制(150～470円)
効果	・一体運営により、効果的・効率的な運行 ・子どもの安全確保に貢献 ・生徒と大人と一緒に乗ることで、会話や挨拶が交わされ車内に活気をもたらした
道路運送法	第4条
運行形態	定時路線固定

《統合前のバス路線図》



《バス機能の統合による運行本数の変化》



《バス路線図》

下校時間はスクールバス専用



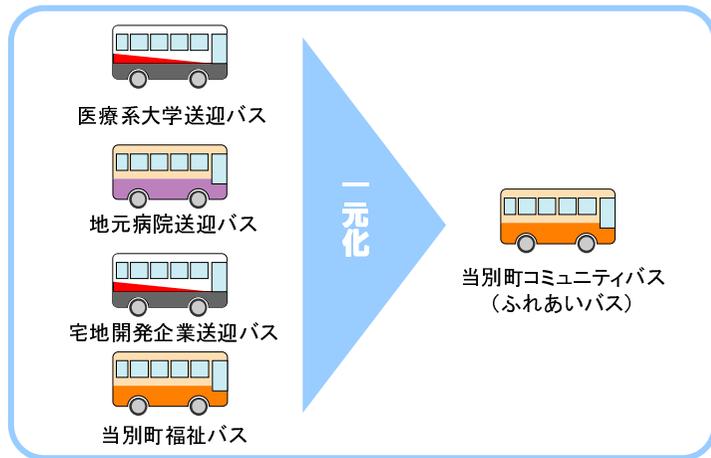
出典: 養父市HP、平成15年度版 兵庫県立福祉のまちづくり工学研究所報告集 国内におけるスクールバス活用状況等調査報告(平成20年3月文部科学省)

1.市町村による運営

6.当別町ふれあいバス(北海道当別町)

項目	内容
運営主体	当別町
運行主体	(有)下段モータース
背景・問題	・南北に細長い地形で2つの市街地の周りに広大な農地と住宅が点在しているため、生活手段として何らかの手段を講じる必要があった ・同様の時間帯・路線を福祉バスや大学・病院の送迎バスが運行していた
実施内容	<p>◆運行開始</p> <p>・医療大学送迎バス、地元病院送迎バス、掘野住宅地域送迎バス、当別町福祉バスを一元化</p> <p>・平成18年度より実証運行</p> <p>・平成23年度より本運行</p> <p>◆運行サービス</p> <p>・市街地循環線、あいの里金沢線、青山線の3路線</p> <p>・1回200円の均一料金</p> <p>・従来から実施していた病院送迎等の「無料バス」はその目的に限り無料チケットを配布</p>
効果	・一元化前の民間バスの利用目的の制限がなくなり、運行本数も増加
道路運送法	第4条
運行形態	定時路線固定

《バス一元化のイメージ》



《バス路線図》



1.市町村による運営

7.デマンドバス(山梨県甲州市)

項目	内容
運営主体	甲州市
運行主体	市タクシー協議会
背景・問題	・路線バスに年間1億円の費用をかけていたが、沿線に住むお年寄りからは便数が少ない、バス停が遠いという声が多く、利用者数は伸び悩んだ
実施内容	<p>◆運行開始</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成23年11月 旧塩山市を5地域に分け運行開始 ※市タクシー協議会に委託 <p>※ICTを活用したデマンド型交通システム</p> <p>◆運行サービス</p> <ul style="list-style-type: none"> ・運賃は1回300円 ・フリーバス券 1年 3,000円(60歳未満は10,000円) 半年 1,500円(60歳未満は5,000円) ・利用者は会員登録した上で、当日1時間前までに予約(電話にて予約) ・乗降するバス停を指定 ・乗車定員9人の運行バス(ワゴン) ・路線バス時のおよそ5倍の454箇所にバス停を設置 ・自宅から200メートル以内に必ずバス停があるように配置
効果	<ul style="list-style-type: none"> ・登録者数1,626人(平成23年12月時点) ・1ヶ月の平均利用者数は延べ2,300人(平成23年12月時点)
道路運送法	第4条
運行形態	デマンド(ダイヤ・路線とも定めない) *バス停は固定

《デマンドバス停留所》



《デマンドバス》



1.市町村による運営

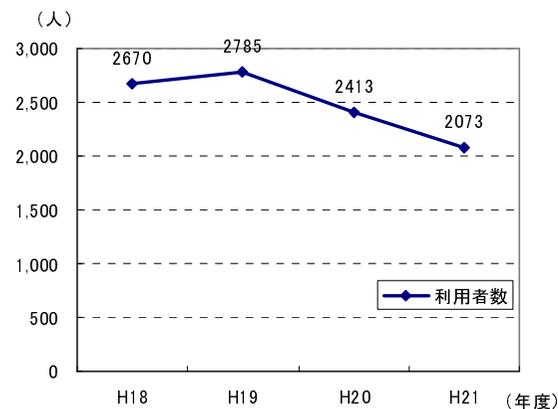
8.過疎地有償運送(青森県佐井村)

項目	内容
運営主体	佐井村
運行主体	佐井村社会福祉協議会
背景・問題	<ul style="list-style-type: none"> ・人口減少、少子高齢化の進む過疎地域 ・海岸線に8つの集落と山間部に1集落が点在しているため移動手段の確保が必要 ・自家用車のない高齢者が最寄りの都市へ出ることにより多額の費用と時間が必要
実施内容	<ul style="list-style-type: none"> ◆運行開始 <ul style="list-style-type: none"> ・平成17年11月からボランティアの運転協力がマイカーで住民を有償運送する実証実験開始 ・平成18年度から本格運行開始 ◆運行サービス <ul style="list-style-type: none"> ・佐井村社会福祉協議会が過疎地有償運送による運行 ・会員登録制で前日までに要予約 ・予約に応じて自宅～目的地間の送迎を行う ・運賃はゾーン制で、タクシー利用時の半分程度 ・同一ゾーン内400円～一番遠いゾーン間4,000円(2人以上で利用する場合は、1台当りの運賃の設定) ・協議会の職員と住民合わせて18名の運転協力者
効果	・通院や買い物、バス停までの送迎等に利用され生活移動手段の確保に寄与した
道路運送法	第79条
運行形態	デマンド(ダイヤ・路線とも定めない)

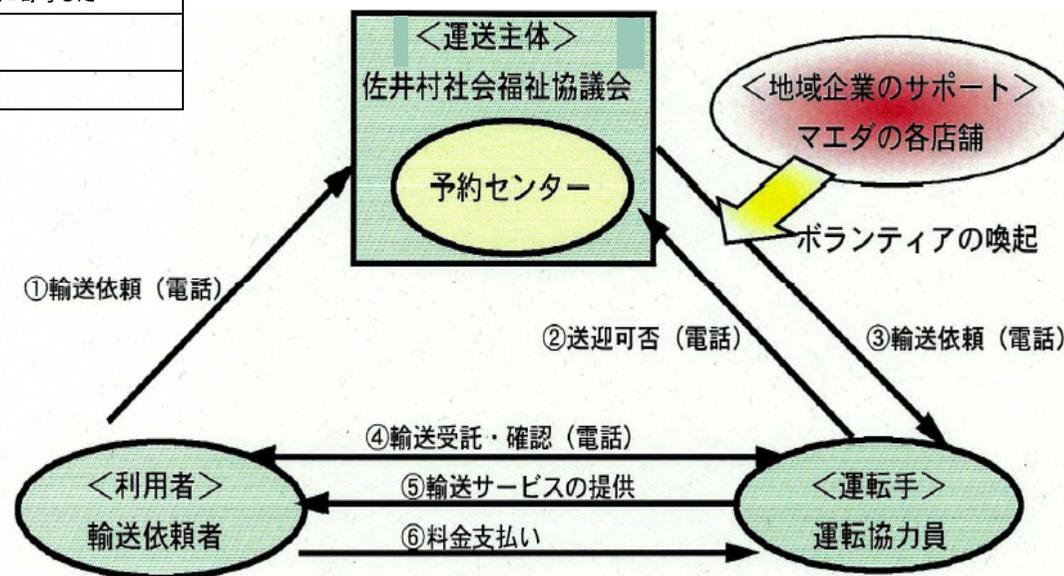
《利用者数の推移》

年度	平成17年度	平成19年度	平成22年7月時点
登録者数	197人	471人	431人

《登録者数の推移》



《運行システムの概要》



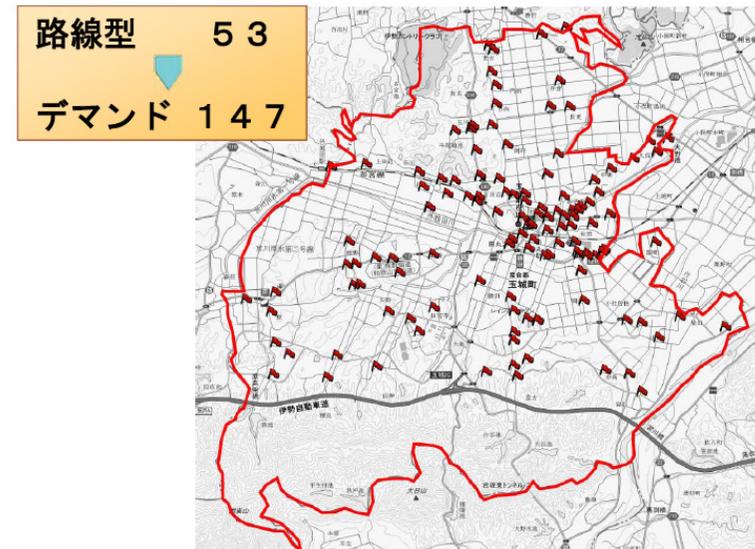
出典:自治あおもり101号、買い物弱者を支えていくために(平成22年 経済産業省)

1.市町村による運営

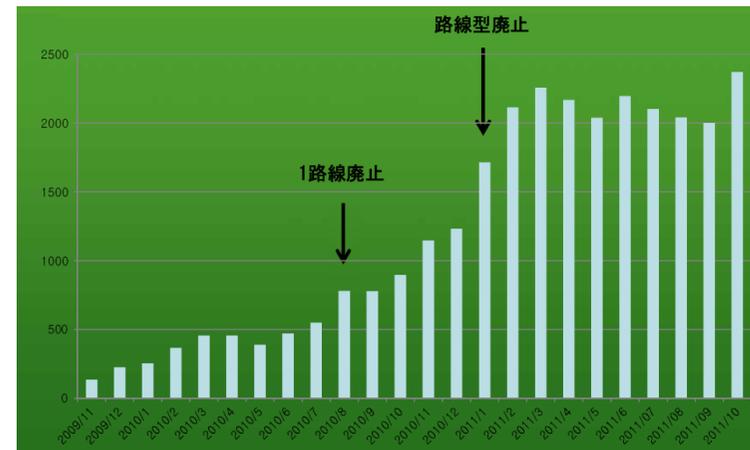
9.元気バス(三重県玉城町)

項目	内容
運営主体	玉城町
運行主体	玉城町社会福祉協議会
背景・問題	・民間路線バスの大幅縮小 ・マイクロバス2台で福祉バスを運行開始するが、予算がかけられずサービスが向上できず、利用対象者も限られていたため、利用が普及しない状態
実施内容	<p>◆運行開始</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成21年11月から実証実験開始 平成22年8月から元気バス2台体制(福祉バス1台廃止) 平成22年11月から元気バス3台体制(平成22年いっぱい福祉バス廃止) <p>※ICTを活用したデマンド型交通システム</p> <p>◆運行サービス</p> <ul style="list-style-type: none"> 実験中は料金無料 利用者は会員登録した上で、当日30分前までに予約 乗降するバス停を指定 町民150名に携帯型簡易予約端末を配布 町内44箇所にタッチパネル型簡易予約端末を設置
効果	・登録者数は当初の2.8倍の865名(平成23年3月)
道路運送法	—
運行形態	デマンド(ダイヤ・路線とも定めない) *バス停は固定

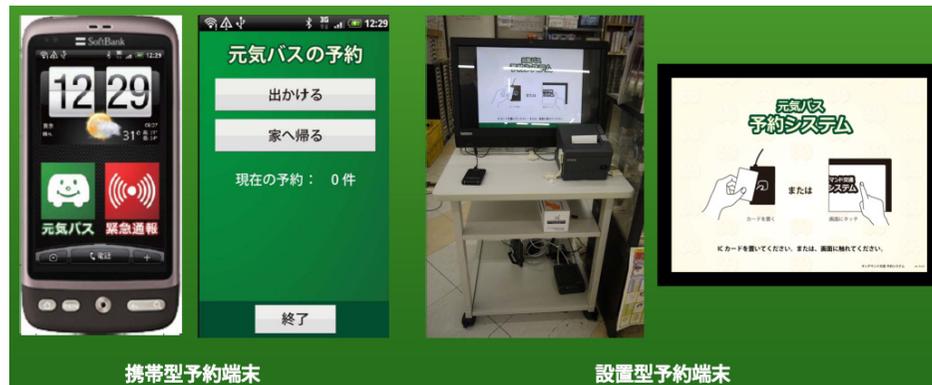
《バス停位置》



《利用者数の推移》



《予約端末のイメージ》



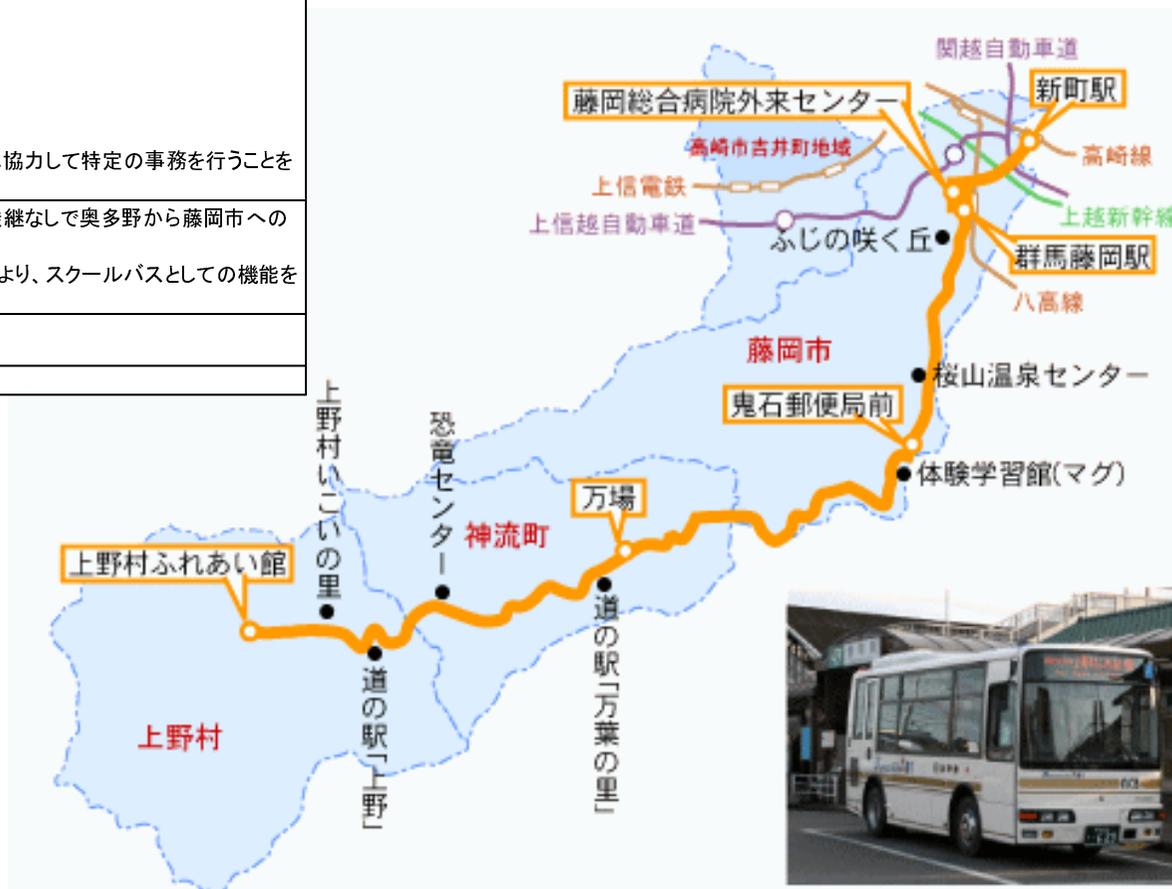
出典:玉城町HP、乗り合い型交通システム コンビニクルHP(東京大学) テレビ局ディレクターの取材記録HP「ちいきのきずな」

1.市町村による運営

10.多野藤岡広域路線バスかながわ号(群馬県藤岡市、上野村、神流町)

項目	内容
運営主体	多野藤岡広域市町村圏振興整備組合(一部事務組合)
運行主体	日本中央バス㈱
背景・問題	・事業者から路線バス廃止の申し入れ
実施内容	<ul style="list-style-type: none"> ◆運行開始 <ul style="list-style-type: none"> ・平成9年運行開始 ◆運行サービス <ul style="list-style-type: none"> ・日本中央バス運行の奥多野線1路線 ・藤岡市、上野村、神流町を跨ぐ運行 ・運賃は対距離制(100~1830円) ・一日フリー乗車券1,500円、二日間フリー乗車券2,500円 ・普通バスと急行バスあり ◆運営主体 <ul style="list-style-type: none"> ・多野藤岡広域市町村圏振興整備組合による運営 ※多野藤岡広域市町村圏振興整備組合 藤岡市、高崎市、神流町、上野村の2市1町1村が互いに協力して特定の事務を行うことを目的に、昭和47年に設立された一部事務組合
効果	<ul style="list-style-type: none"> ・交通手段の確保のみならず、急行バスの導入により、乗継なしで奥多野から藤岡市への通学が可能となった ・普通バスは小中学生の通学時間にあったダイヤ設定により、スクールバスとしての機能を強化できた
道路運送法	第4条
運行形態	定時路線固定

《バス路線図》



出典：多野藤岡広域市町村圏振興整備組合HP、PPG vol.5 中山間地域における小都市と周辺地域を結ぶ交通施策(国土交通省)