

STEP2 住民が守り続けるコミュニティタクシー

1 コミュニティタクシー事業の経緯

(1) コミュニティタクシーの誕生

コミュニティタクシーの実証運行にあたり、当初、市は3地域をモデル地域として設定する予定だった。しかし、平成19年5月にいざ募集を実施してみると、前出の小郡地域をはじめ、小鯖、嘉川、宮野、秋穂の計5地域が手を挙げた。予定通り3地域に絞ることも考えられたが、頑張っている地域、また交通問題に対する意識の高い地域を応援する意味合いもあり、検討の結果、平成19年8月には5地域すべてをモデル地域として認定した。

当時、コミュニティバスやコミュニティタクシーは、既存の基幹交通の隙間を埋める存在であるため、地域のタクシー事業者にとっては「死活問題」といえるほど影響が大きいと考えられており、反対の声も大きかった。モデル地域の選定委員会には、先述のコミュニティバスの反省から、複数のタクシー事業者も選定委員として参加していたが、各地域の代表者によるプレゼンテーションに込められた住民の熱意と努力に感銘を受け、「もろ手を挙げて賛成」とまではいかないものの、地域の一員としてコミュニティタクシーの運営に参画していこうと意を新たにしたいという。

モデル地域が決定した後は、住民の動きは速かった。事業主体となる組織を発足させ、運行ルートや停留所の位置から、運行ダイヤ（時刻表）、資金調達の方法に至るまで、あらゆることを住民主導で決定していった。市は、各地域に1名の担当職員を配置して、関係機関との調整や外部との諸調整をサポートした。

特に、先述の通り住民主導で地域へのコミュニティバスの導入を模索していた小郡地域の動きは最も速く、第一回の地域勉強会から1か月後の平成18年11月の段階で、すでに全戸アンケートを実施して、需要調査を行っている。その後も月1回のペースで勉強会を開催し、市がモデル地域を募集した平成19年5月には、早くも住民組織「サルビア号を育てる会」を発足させ、モデル地域応募の早期段階から、運行ルートやダイヤ、資金面の検討まで詳細を協議していた。このような努力が実り、平成19年12月には、他の4地域に先駆けて、山口市初のコミュニティタクシー「サルビア号」が小郡地域を走り始めたのである。次いで、これに遅れること1か月、



コミュニティタクシー第一号となった小郡地域の「サルビア号」運行開始式

翌平成 20 年 1 月には、嘉川地域でも実証運行が開始されている。こちらは、当初反対派の急先鋒だったタクシー会社が存在する地域である。同地域の運行開始がスムーズに進んだことは、たとえ当初は反対派であっても、誠意を尽くして粘り強く説得することで、強力なサポーターへと変わり得ることを示す事例といえるのではないだろうか。その後、他の 3 地域でも同年 2 月までには実証運行が開始されている。

(2) 他地域への展開と本格運行への移行

年度が変わった平成 20 年 10 月には、佐山・阿知須の 2 地域でコミュニティタクシーの実証運行が開始された。これらは、従来のコミュニティバスや自主運行バスを切り替えたものであった。その際、阿知須地域では、地勢的な条件に合わせ、一部でデマンド方式を取り入れたが、これも住民主導で地域の需要を検討し、自らの要望を取り入れた結果である。さらに平成 22 年には、旧徳地町の生活バスを切り替える形で、島地地域でコミュニティタクシーの実証運行が開始された。こちらも、需給の関係から一部でデマンド方式を採用している。

一方、コミュニティタクシーの実証運行は 1 年間（延長なし）と定められていることから、最初に実証運行を開始した地域から順に、本格運行への移行が進められた。これについては次項で述べるが、各地域ともコミュニティタクシーを取り巻く環境は厳しいものの、現在のところ運行を断念した地域は存在しない。



現在のところ最新の路線となる
島地地域の「藤木おたっし号」運行開始式



デマンド方式とは何か

オンデマンド対応型交通（Demand Responsive Transport : DRT）とも呼ばれ、簡単にいえば、乗客からの要請があるときだけ運行する方式である。利用者があるときだけ路線の一部で迂回区間を運行する方式（迂回型）や、運行そのものを利用者からの予約等に応じて行う方式（エリア型）があり、後者は「フルデマンド方式」と呼ばれることもある。利用者は、あらかじめ電話や FAX、専用端末、インターネットなどを通じて事業者を利用を要請する。

日本では、昭和 47 年に阪急バスが大阪府能勢町で運行したのが最初である。最近では、過疎地域における公共交通の維持を目的に導入されるケースが目立つが、大都市圏を含む都市部においても導入事例がある。路線バス的一种であ

る「デマンドバス」だけでなく、最近ではコミュニティバスやコミュニティタクシーでも導入が進んでおり、運行形態も多様化している。

デマンド方式のメリットは、利用者のない停留所を経由せず直通できることから、運行の効率化が図れる点にある。他方、所要時間が便によって異なり、目的地までの到達時間が読めない点がデメリットである。また、事業者から見ると、予約受付に使用する設備・システム費用や、オペレーター人件費等が必要となり、コスト高となる点が課題である。また、地勢的に適合しない地域に導入した結果、かえって運行が非効率になる場合もあることが指摘されている。

2 コミュニティタクシー事業の内容

(1) 事業主体

先述の通り、山口市におけるコミュニティタクシーの特徴の一つは、事業主体が各地域の住民組織となっていることだ。現在、市内でコミュニティタクシーを運行している8地域では、次のような住民組織が事業主体となっている。ここでは、運行主体となっているタクシー事業者を併せて挙げておく。

地域	住民組織の名称	主な構成	運行事業者
小郡	サルビア号を育てる会	自治会（8組織）	エフ第一交通 湯田都タクシー
嘉川	江崎東コミュニティタクシー 推進協議会	自治会（4組織）	嘉川タクシー
宮野	宮野地区コミタク運行協議会	町内会（単独）	大隅タクシー
秋穂	コミュニティタクシーあいお 運営協議会	自治会（8組織）	秋穂タクシー
小鯖	小鯖コミュニティタクシー 推進協議会	秋穂区域区長会 社会福祉協議会 県央商工会 婦人会	山口交通 山野タクシー
佐山	佐山地区自治連合会	自治連合会	嘉川タクシー
阿知須	阿知須コミュニティ交通協議会	自治会連合会	中央交通 宇部相互タクシー （※路線別）
島地	藤木おたっしゃ号運営協議会	自治会（7組織）	島地タクシー

前表にある通り、事業主体は複数の住民自治組織が合同で協議会を形成しているケースが多い。ただし、宮野地域は熊坂町内会が単独で協議会を運営しており、また佐山地域は自治連合会そのものがコミュニティタクシーの事業主体を兼ねている。こうした差異は地域の地理的要因や人口分布によるところが大きく、基本的には、住民自治組織が母体となって運行のための協議会を形成していると考えてよい。

特徴的なのは小鯖地域で、ここでは住民自治組織である区長会、婦人会のほかに、社会福祉協議会や商工会も加わっている。このことで、コミュニティタクシーの運行により幅広い層の意見が反映されていると考えられるが、この点についてはなお検証の余地がある。ここでは、興味深い逸話を一つ紹介しておきたい。

小鯖地域にある県央商工会の交通部会の代表は、自動車ディーラーの経営者であり、また山口市交通まちづくり委員会の委員でもあった。本来であれば、タクシー事業者と同様、コミュニティタクシーとは利害が対立する立場であるが、この人物は、委員会を通じて「公共交通を活用して、車は本当に必要な時だけ使いましょう」と提唱したのだという。確かに、直近の利害だけを見れば、コミュニティタクシーが充実すれば車が売れなくなる、という見方もあるだろう。しかし、商業者もまた地域の一員であり、地域全体を考える視点を持てば、「車が運転できるうちはいいが、高齢になって運転できなくなった途端、住民が移動手段を失ってしまう」という危機感を共有することができるのである。また、これは偶然ではあるが、この人物は、コミュニティタクシーに強硬に反対していたタクシー事業者の社長と先輩・後輩の間柄であった。こうした事情も、事業をスムーズに開始するための助けとなったとのことである。このように、特に地方においては、形式的な立場だけでなく、地域を思う気持ちや、地域の間人関係が事業の成功に好影響を及ぼすケースがあることも、心に留めておいてよいかもしれない。

最後に、運行事業者について少し述べておくと、小郡、小鯖、阿知須の各地域では、複数のタクシー事業者が運行に携わっている。このうち、小郡と小鯖は日にちを決めた交代制、阿知須は路線ごとの担当制である。住民側から見ると、複数の事業者が参入することによって、連絡や交渉がそれぞれ必要になり、事務的な手続も煩雑になるデメリットがある。そのためもあって、他の5地域では単一の事業者が運行主体となっている。しかし、複数事業者が参入している地域では、例えば「A社よりB社の方が接客がよい」といった住民の声に対応して、全体として接客サービスのレベルが向上した例もあるという。このように、単独事業者、複数事業者でメリットが異なるため、実際に運行を委託する際には、事業主体の交渉能力や事務処理能力も勘案した上で、事業者の参入形態を検討する必要があるだろう。

(2) 事業の具体的内容

①路線の現状

各地域におけるコミュニティタクシーの運行状況を次表にまとめておく。

地域		距離	運行日	便数	運行形態	運賃
小郡		10.6km	月～土	4往復	定時定路線	200円
嘉川		9.2km	月水金	4往復	定時定路線	300円
宮野		6.4km	月水金	3往復	定時定路線	200円
秋穂	小浜線	7.6km	月水金	1往復	定時定路線	200円
	宮之旦線	5.3km		1往復		
小鯖	右回り循環	12.3km	月水金	2便	定時定路線	300円
	左回り循環	12.3km		2便		
佐山	新地線	4.0km	月水金	2.5往復	定時定路線(※1)	200円
	由良循環	9.8km		8便	定時定路線	
阿知須	北東武循環線	14.0km	月～金	6便	定時定路線(一部 区間デマンド)	300円
	南部東西往復線	15.3km		3.5往復		
島地	定時定路線	10.0km	月～土	最大6便	定時定路線/デ マンド(※2)	300円
	区域運行	18.4km				

※1 佐山地域新地線のうち1.5往復はデマンド運行

※2 島地地域は、定時定路線3便(スクールバス兼用)、区域運行デマンド3便

山口市に限らずコミュニティタクシー全般にいえることだが、高齢者の通院や買い物を主目的とする一方、運行経費との兼ね合いにも配慮が必要となるため、運行日は必ずしも毎日とは限らない。山口市の場合、月・水・金曜日の運行という地域が最多である。従って、毎日運行の地域については、輸送人員その他の条件に恵まれているか、あるいは島地地域のようにスクールバスを兼ねているなどの事情があると考えられる。また、日曜・祝日は運休とするのが全国的に見ても一般的である。

次に運行形態について見てみると、都市部をはじめ人口密度の高い地域の多い山口市では、定時定路線方式が多く採用されていることが読み取れる。ただし、中山間地域に属する島地地域ではデマンド方式を併用して、需要に併せた柔軟なダイヤ編成を行っているほか、他の地域でも必要に応じて一部にデマンド方式を取り入れている。なお、いずれの地域もフリー乗降区間を設定しており、当該区間内では停留所以外の場所でも乗降が可能となっている。

運賃は、山口市の場合、地域によって200円または300円である。運賃は採算面も考慮の上、各地域で決定することとなっているが、実際には路線バス等、他の交通機関の運賃との兼ね合いや、利用者の負担感などを基に決定されているとみることもできるだろう。また、運賃収入を補い、所定の収支率を満たすための協賛金等のしくみについては、各地域で独自の取り組みが見られ一定ではない。これについては後述する。なお、いずれの地域も市が発行する福祉優待パスの利用が可能である。

②本格運行基準

先述の通り、山口市ではコミュニティタクシーの実証運行期間を1年間とし、延長を認めない方針をとった。従って、平成20年12月の小郡地域を皮切りに、現在はすべての地域が本格運行となっている。本格運行には、平成20年7月に制定された（後に一部改訂）次のような実施基準が設けられており、原則として、定量的基準、定性的基準の双方を達成していることが求められる。そして、基準が不達成の場合には、3年以内に基準を達成するよう改善する必要がある。

(1) 定量的基準

平均乗車率	30%以上
収支率（※）	30%以上

※ 収支率＝（年間乗車人数×運賃（正規料金）＋協賛金）÷年間運行委託費

実際には、年間を通じて収支率30%を維持するのは厳しく、各地域とも達成に向けてさまざまな努力を続けている。特に、人口が減少傾向にあるために生活関連施設の撤退が生じた地域を中心に、基準が厳しすぎるとの意見が出されたため、平成23年には次のような改訂を行った。

- ・地域事情により、次の項目のいずれかに該当する場合は、収支率の基準を5%引き下げ「25%」とする。
 - ①生鮮食料品を購入できる商業施設がない
 - ②日常かかりつけることのできる診療所がない
- ・収支率の基準超過分の金額については、翌年度の収支率算定の際に繰り越して算定できることとする

(2) 定性的基準

- ・公共交通までの最長距離がおおむね1.0km以上の地域、または地形的に公共交通までの移動が困難な地域
- ・運営の全般が地域主体で行われていること
- ・地域の協賛企業・協賛団体の協力が得られていること
- ・利用促進活動が恒常的に行われていること

本格運行にあたり、**定量的基準・定性的基準**を設けたのは、コミュニティバスの反省から、コミュニティタクシーが安易に既得権益化するのを防ぐ狙いもある。定量的基準を達成するためにも、各地域の協議会では路線のPRや協賛金集めなどの努力や工夫を続けている。市では、こうした継続的な取り組みこそが、大切な地域交通を守ることに繋がると考えている。もちろん、種々の取り組みを通じて、住民の間に「自分たちの交通機関」という意識が共有されていく効果も見逃せない。

そして、3年以内に上記(1)(2)の基準を達成できなかった場合は、翌年の補助額は、各地域の上限である70%または75%までとすることが定められている。この場

合は、コミュニティタクシーが本当に地域に最適な移動手段であるか、次章で述べるグループタクシー制度等も視野に入れ、再度検討することとなっている。



基準は厳しすぎないか？

ここに挙げたしくみは一見厳しいようにも見えるが、実は「3年以内」という表現の中身に工夫がある。例えば、1年目に(1)(2)の基準が達成された場合、翌年を「1年目」として扱う決まりがある。また、例えば1年目に基準が達成できず、2年目に達成できた場合にも、その翌年は「1年目」として扱われる。分かりにくいかもしれないが、簡単にいうと「3年目までに二つの基準を達成すればよい」というしくみなのだ。

これは、そもそもこの本格運行基準が、地域をふるい落とすことではなく、住民の自助努力を引き出すことに重きを置いたしくみだからである。従って、残念ながら3年連続で基準を達成できなかった場合も、4年目に努力して二つの基準を達成すれば、翌年はまた「1年目」として扱われることになっている。

③補助基準

山口市のコミュニティタクシーにおける行政（市）の補助基準は次の通りである。

(1) 補助対象金額

費目	金額
運行委託料（※）	収支率（25%または30%）を基準として、それを超える部分の金額を補助
停留所整備費用 消耗品費 印刷製本費 等	全額

※ 運行委託料は、前年度の8か月分の実績に基づく予算（概算）を作成の上、算出する

(2) 協賛金の取り扱い

収支率 25%または 30%を満たした場合は、協賛金の余剰部分をコミュニティタクシー関連事業に支出できることとする（地域交付金も協賛金として扱う）。

この協賛金の取り扱い規定があることで、例えば、協賛金に余剰が出た場合、それを基に普通乗用車をジャンボタクシーに切り替えるなどの事業支出を行うことも可能となっている。

④運行実績

②項の本格運用基準に対する、各路線の運行実績は次の通りである。

地域	算定	平均乗車率 (%)	収支率 (%)	年間経費 (内運行委託費) (千円)	年間収入 (内協賛金) (千円)
小郡	1年目	61 (+31)	33 (+3)	10,253 (10,013)	3,236 (703)
嘉川	1年目	55 (+25)	31 (+1)	3,610 (3,213)	995 (224)
宮野	2年目	31 (+1)	38 (+8)	2,879 (2,439)	898 (438)
秋穂	1年目	49 (+19)	44 (+14)	2,037 (1,557)	720 (182)
小鯖	1年目	28 (△2)	24 (△1) ※	2,622 (2,204)	554 (297)
佐山	2年目	43 (+13)	25 (±0) ※	4,434 (3,635)	921 (430)
阿知須	3年目	65 (+35)	31 (+1)	12,428 (11,263)	3,464 (979)
島地	1年目	40 (+10)	27 (+2) ※	4,758 (3,203)	842 (50)

・算定年度は平成24年度状況、平均乗車率・収支率は平成24年4月末現在実績、年間経費・年間収入は平成23年度実績を示す。

・()内の数値は、本格運行基準に対する達成状況を示す。

※ 小鯖、佐山、島地地域は本格運行基準25%、他は同30%である。

上表から、まず多くの地域が算定「1年目」となっていることが読み取れる。すなわち、これらの地域は前々年度において平均乗車率、収支率ともに基準を達成していたことを意味している。本年度実績を見ると、佐山地域のみが基準に対しマイナスとなっているが、その度合いはごく小さく、年度内の挽回は十分可能と考えられる。また、算定2年目、3年目の地域でも、現状ではすべての地域で基準を達成しており、平均乗車率、収支率ともに順調に推移していることがうかがえる。

年間収入に占める協賛金の割合を算出してみると、最小の島地地域(5.9%)から最大の小鯖地域(53.6%)まで幅がある。協賛金の調達方法は、地域によって、各戸で一定額を負担するケースや、企業から協賛金を集めるケース、また自治会が回数券を購入しているケースなどがあり、こうした取り組み内容の違いによっても差異が生じるものと考えられる。ただ、いずれの地域を見ても収支率が基準達成に不足のない範囲に収まっていることを考えると、現在のところ、各地域の取り組みは相応の成果を上げているということができよう。

3 コミュニティタクシー事業の効果

(1) 社会的効果

①交通空白地域の解消

コミュニティタクシーの運行が開始された地域では、交通空白地域の解消が大きく進んでいる。無論、現状では市内すべての地域で交通問題が解決したわけではないが、今後、コミュニティタクシーの活用が他の地域にも広がっていけば、需要に応じた市内の交通体系が確立し、多くの住民の移動手段が確保され得ると考えられる。ここでは、3地域の実例を挙げて紹介していく。

(a) 小郡地域「サルビア号」の事例

この地域は、昭和40年代以降に山を切り開いて造成された住宅地である。かつては路線バスが1日2便運行されていたが、平成17年4月に廃止され、交通問題が顕在化した。

住民層は、住宅購入の中心だった当時の働き盛り世代が高齢化し、子ども世代の独立後も住み続ける世帯が多く、地域全体の高齢化が進んでいる。新幹線が停車する新山口駅（旧小郡駅）からの距離は1.5～7km程度と、必ずしも遠くないエリアも含まれるが、地形的な特性として坂道が多く、高齢者の移動は困難である。



高台の住宅地を走る「サルビア号」

旧小郡町時代には、コミュニティバスやデマンド型タクシーの導入も検討され、アンケートによる需要調査も行ったが、当時は「時期尚早」として見送られた。合併直前には、旧山口市に対し、既存のコミュニティバス路線の延長を要望したこともあったが、これも実現はしなかった。

このような経緯があったため、先述の通り、コミュニティタクシーの導入に向けた動きは速く、市内の導入事例第一号となった。本格運行の開始後も、新たな地区からの要請に応えたルート延伸や、アンケート結果を受けた土曜日運行の開始など、積極的な改善に取り組んでおり、平均乗車率や収支率も優秀な成績を収めている。

(b) 宮野地域「宮野コミタク」の事例

宮野地域は、旧市街の近郊に広がる農業地域である。近年、従来走っていた路線バスが廃止されたことから、高齢者の移動に困難が生じるようになった。最寄りの路線バス停留所または鉄道駅までは1.5～2.5km程度であり、こちらも必ずしも遠くはないが、山沿いには傾斜地も含まれており、高齢者の移動が困難な点は小郡地域と同様である。



近郊の農業地域を走る「宮野コミタク」

この地域も、市の募集に最初に名乗りを上げた5地域のうちの一つであり、小郡地域に遅れることわずか3か月で実証運行を開始している。現在、新たな地区へのルート延伸をはじめ、地域内にあるスポーツの森で開催される体操教室に合わせた特定曜日の延伸運行について検討が進められている。これらはすべて住民主導で進められ、ルート案や時刻表案はもちろんのこと、ルート変更に伴う停留所の統合や、車両の待機場所の確保、さらには協賛金の確保などの難しい問題に至るまで、市の支援を受けながらも、基本的には住民自身の話し合いによって準備が進んでいる。

なお、先述の本格運行基準の算定は現在「2年目」であるが、路線が延伸となる区間については、1年間の実証運行（乗車率、収支率に関係なく運行経費を全額補助）からスタートし、その後、本格運行「1年目」として算定が開始される予定である。このように、路線の延伸等の積極的な取り組みが不利にならない配慮がなされていることも、行政の支援のあり方として、注目すべき点と思われる。

(c) 島地地域「藤木おたっしゃ号」の事例

島地地域は、平成17年に山口市と合併した旧徳地町に含まれる中山間地域であり、山口市の旧市街からは約20km離れている。旧徳地町では「生活バス」と呼ばれるコミュニティバスを運行しており、合併後しばらくは市がこれを引き継いで運行していた。しかし、沿線人口が減少傾向にあり、小型とはいえバスを運行するだけの需要が望めないことから、平成22年4月にコミュニティタクシーへの転換を図ったものである。



中山間地域をゆく「藤木おたっしゃ号」

この地域の特徴は、人口の少ない地域で効率のよい運行を行うため、デマンド方式を大幅に取り入れている点にある。具体的な運行形態は次の通りである。なお、スクールバスを兼ねている関係もあり、運転日は月曜～土曜の週6日となっている。

便名	時間帯	デマンド		備考
1 便	7 時台	一部区間 予約運行	一部区間 区域運行※	スクールバス兼用
2～4 便	10～15 時台	予約運行	区域運行※	
5～6 便	16～18 時台	一部区間 予約運行		スクールバス兼用(中学校の下校時間に合わせて運行)

※ 区域運行とは、ルートを定めず、運行区域内で予約があった場所のみを回る運行形態
区域運行以外の区間は、定時定路線で運行

合併前の旧町に属する地域では、現在も旧町が運行していたコミュニティバスを運行している地域が残る。もともと人口が多くない地域の交通機関だけに、これらのコミュニティバスは運営が厳しく、市の財政的な課題ともなっている。しかし、一気に廃止へと踏み出してしまえば、たちまち住民の足が途絶するという問題もある。今後、島地地域の運行が長期的にも軌道に乗り、成功が確信できる状況となれば、同様の課題を抱える市内の他の地域にも、効果が波及していくと考えられる。

②住民コミュニティの再構築

事業主体の項で述べた通り、山口市のコミュニティタクシーはすべて各地域の住民組織が運営している。現在のところ、その母体となっているのは地域の自治会等が主である。例えば、宮野地域の場合、単独の自治会がコミタク協議会を運営しているが、地域交通という「公」の課題を扱うことにより、住民の自治意識が高まり、コミュニティが活性化するという効果は極めて大きいように思われる。

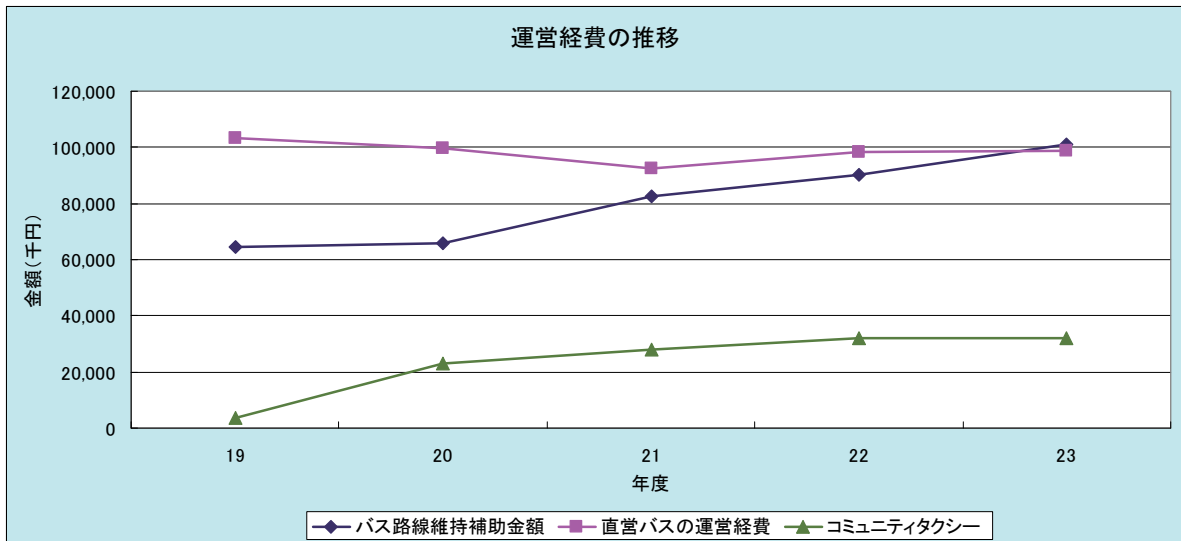
また、例えば小郡地域では8つの自治会、嘉川地域では4つの自治会というように、複数の自治会が協議会を形成している地域も多く、自治(会)連合会が協議会の母体になっている地域も複数ある。こうした自治会どうしの「横のつながり」ができることによって、より広い範囲に及ぶ人的交流も生まれ、地域コミュニティの一層の活性化につながっていることは想像に難くない。

さらに、これも既出であるが、小鯖地域においては、住民自治組織である区長会、婦人会のほかに、社会福祉協議会や商工会もコミュニティタクシーの協議会に加わっている。このことが運営面にどのような影響を与えているかは未検証であるが、少なくとも、地域コミュニティの活性化という観点で考えれば、好ましい効果を生んでいることは間違いのないであろう。

今後、運行地域の増加に伴って、コミュニティタクシーの運営主体がどのように構成されていくかは、現在のところ未知数である。しかし、どのような形態を採るにせよ「自らが主体となって運行に取り組む地域を支援する」という市の方針がある限り、住民コミュニティの再構築や活性化に果たす役割は小さくないといえるのである。

(2) 経済的効果

山口市において、コミュニティタクシーの実証運行が開始された平成19年度から、平成23年度までの交通関係の運営経費の推移を下図に示す。



これによれば、山口市のバス路線維持補助金額は平成19年度以来、増加傾向にある。これは、利用者の減少という根本的な問題に加え、基幹交通を強化する方針に基づく路線の新設、さらに平成21年度の阿東町との合併といった事情による。

次に、直営バス（コミュニティバス）の運営経費を見てみると、利用者の減少という基本的な事情は路線バスと変わらないにも関わらず、ほぼ横ばいか微減傾向で推移している。もう少し細かく見ると、平成19年度から21年度にかけて、コミュニティタクシーの運行開始に従って（それに伴う路線整理などを通じ）いったん減少した後、平成21年度の阿東町合併により再びやや増加に転じるという経過をたどっている。

最後にコミュニティタクシーであるが、本格運行路線の増加に伴って金額は年々増加しているが、現在の路線が出そろった平成22年度以降は、年間3,200万円程度で推移している。

これらのことから、コミュニティタクシーの運行は、路線バスの維持補助金を減少させるまでには至らないが、少なくとも直営バス（コミュニティバス）の運行経費を一定程度減少させる効果はあるといえそうである。ルート削減を進めているとはいえ、合併等の事情もあって直営バスの運行経費は依然、年間1億円近くで推移している。今後、コミュニティタクシーへの移行により、これを少しでも削減していくことができれば、市の財政面への貢献度はより高まっていくと考えられる。