

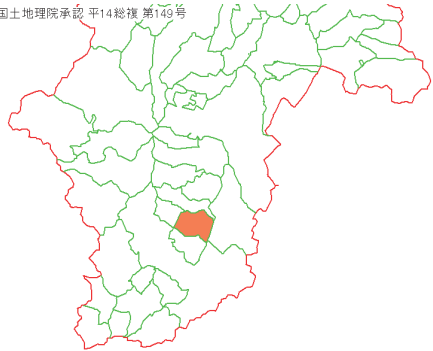
長野県豊丘村

利用者が初乗り分のみ負担する新しいアイデア

—福祉タクシー—



(1) 対象地域の属する自治体の概要

自治体名	長野県豊丘村	位置図 <small>国土地理院承認 平14総複 第149号</small> 
人口	6,819人 (平成22年国勢調査)	
面積	76.85 km ²	
分野	福祉タクシー	
キーワード	利用者が初乗り分のみ負担、タクシー券制度の課題	
地域特性 長野県豊丘村は、長野県の南部、飯田市の北東に位置し、天竜川が形成した河岸段丘の中心に位置している。伊那山脈最高峰の鬼面山(標高1,889m)を頂点に西向きの河岸段丘を形成しており、天竜川沿岸の下段地帯は水田を中心とした農業が発展し、役場庁舎、小中学校などの主要施設や工場等が集中する。中段地帯は果樹の生産地帯として農業の中核をなし、上段地帯は小集落が点在し農地造成により集団化農業が行われている。上段地帯から伊那山脈にかけての森林地帯は急峻で、森林育成が行われている。 (出典：豊丘村 Web サイト)		

(2) 事業年表

年	月	内容
平成元年	4月	・タクシー券制度を導入 その後、住民から多数の要望が寄せられる
平成11年		・村議会においてタクシー券制度の見直しを議論
平成12年	4月	・福祉タクシー制度導入 負担金（利用者の自己負担分）は500円
平成13年		・福祉タクシーの負担金を600円に値上げ
平成18年		・セダン特区を導入（後に中止）
平成20年		・福祉タクシーの負担金を700円に値上げ
平成23年		・車いす対応タクシーの介助料金（500円）を村負担に

1 事業の経緯

(1) 事業の背景

①タクシー券制度の実施と課題

他の多くの自治体と同様、豊丘村でも平成元年4月からタクシー券制度を実施してきた。しかし、この制度には住民から多くの要望が寄せられ、その結果、平成11年の村議会において見直しが行われた。これは、タクシー券の枚数や利用可能回数の制約、あるいは所得制限がなく年齢のみの制限であったことなどに対し住民の不公平感がつり、一方でタクシー券が金券のように認識されるなどの弊害も目立ってきていたためであった。そして、後述するが、平成12年4月からは利用回数に制限はないものの利用者が料金の一部を負担する「福祉タクシー利用者証」制度がスタートしたのであった。



豊丘村住民課長・片桐章久氏

②乗合タクシー（セダン特区）の実施と課題

一方、セダン特区についても、豊丘村では平成18年4月から導入されており、社会福祉法人「信濃こぶし会」が事業を行っていたが、現在は継続していない。社会福祉協議会は、前述の福祉タクシー利用者証制度がすでに存在していたため、セダン特区については活用しなかった。



セダン特区とは？

平成 16 年に厚生労働省と国土交通省の連名で通達されたガイドラインによれば、福祉輸送において使用する車両は「福祉車両」に限定されており、セダン型の一般車両の使用は、構造改革特別区域の認定を受けた場合に認めるとされている。「セダン特区」とは、この構造改革特別区域の通称である。

高齢者等の移動を支援する福祉目的かつ非営利ベースの運送サービスとしては、従来より「移動サービス」が全国で取り組まれてきた。特に、平成 12 年の介護保険法の施行により、高齢者の通院等を中心とする移動ニーズが顕在化し、導入の容易さや乗り心地のよさ等の理由から、いわゆるセダン型の一般車両を使用した移動サービスが増加してきた。これらの多くは、ボランティアが所有する車両を持ち込んだものであった。

一方、自家用乗用車を用いる有償運送は、いわゆる「白タク行為」として、道路運送法によって原則禁じられている。従来、NPO 等による福祉目的の移動サービスは事実上「黙認」されていたが、前出のガイドラインにより「公共の福祉を確保するためやむを得ない場合であって国土交通大臣の許可を受けたとき」に自家用自動車の有償運送を認めることとなったのである。

③デマンドシステムの検討とその後の転換

乗合タクシーは、利用人数や予約などの面で制約が多いことから、自由に使えないという意見が多く、住民の間では不評であった。ちょうどこの時期、デマンドシステムが全国的に注目を集めていたことから、豊丘村でもデマンドシステムの導入を検討し、実際に視察まで行った。

しかしその後、鈴木氏らの協力を得てシミュレーションを実施した結果、豊丘村の地勢的条件下ではデマンドシステムの長所を生かすににくいという結論に達し、採用には至らなかった。

(2)「初乗りのみ利用者負担」というアイデアの展開

デマンドシステムの採用を見送った豊丘村では、その代わりに、「タクシーの初乗り料金のみ利用者が負担し、超過分は行政が負担する」という「福祉タクシー制度」を生み出した。制度の詳細は後述するが、このしくみは住民間の不公平感を軽減することに大きく貢献した。

2 事業の内容

(1) 事業主体

福祉タクシー制度の実施主体は、豊丘村である。制度を利用した実際の運輸事業は、地元タクシー会社に委託して行われている（制度が利用できるタクシー会社は、現状では北部タクシー有限会社1社である）。

(2) 事業の具体的内容

① 運賃負担のしくみ

先述の通り、福祉タクシー制度は、タクシーに乗車する際、利用者証を示した上で、**初乗り料金のみ（現行では700円）**を支払うというものである。タクシーは、前述の北部タクシーの車両を利用する。利用可能範囲は豊丘村内全域と隣接町村の一部、それから特定施設（医療・公共施設）である。

基本的な利用方法は通常のタクシー利用時と同じであり、予約、迎車等も同様である。ただし、迎車料金が無料になるポイント（いわゆるタクシー待機場所：自治体施設や病院等）を村内に7か所設置している。



一般のタクシーを活用した福祉タクシー



運賃はどのように決めたのか

当初、初乗りが630円だった時代には、負担金は500円であった。しかし、制度開始後2～3年で村予算をオーバーしてしまい、その年度はタクシー事業者の負担で乗り切らざるを得なかった。そのため、次年度からは負担額を600円に値上げし、さらに平成20年度からは700円に値上げして現在に至っている。

一方、対象年齢については、福祉タクシー制度は高齢者の移動支援に不可欠との考え方から、開始時から順次、拡大して今日に至っている。住民の間からは「たえもっと料金が高くても、制度を継続してほしい」という要望が寄せられている。

②利用のしくみ

前述した通り、福祉タクシーの利用方法は通常のタクシーと同様であるが、利用エリアが豊丘村内に限定されているため、いくつかの制約事項が生じる。例えば、豊丘村には鉄道駅がなく、隣接する高森町にある JR 飯田線の市田駅が最寄りとなる。また、住民の多くが利用する下伊那厚生病院も高森町にある。ただし、どちらも町村境から数百メートル以内のため、福祉タクシーの「待機場所」として設定することで利用を可能にしている。

一方、豊丘村は飯田市の生活圏内であり、住民間には飯田市への移動についての需要が多い。飯田市には大型のショッピングセンターや病院があることから、これは当然の要求であるが、豊丘村から飯田市までは片道 10km の距離があり、これの利用を認めると財政的にも無理があることから、現状では福祉タクシーは村内を中心とする利用に特化させることとして割り切っている。



域外へ出入りする利用は？

福祉タクシー制度では、村内のみの利用を「内運行」、村内から村外（域外）への運行を「内→外運行」、村外から村内への利用を「外→内運行」と呼んでいる。この取り扱いは、現場の乗務員にとって悩ましい問題を秘めている。

実際には「内→外運行」の場合は、境界点で一度料金を算出し、最終目的地で再度料金を算出して、それぞれ出力した領収証を元に差額を計算して運賃を算出している。「外→内運行」の場合も基本的には同様であるが、この場合、乗車地点から境界点までが初乗り区間（1.5km）に含まれるかどうかで運賃が変わることになり複雑である。

この対策として、タクシー事業者では乗車場所のデータを細かく収集し、特に利用の多いところは村と協議の上、待機場所として登録するなどの対策をとっている。こうした努力により、より利用実態に即した制度へと常に改善が続けられているのである。

③予算上の位置づけ

現状の予算額は、福祉タクシー制度と村営バスを合わせて年間約 2,700 万円以下である。この金額は、予算総額が約 35 億円なので、1%未満の数字である。村では「できれば 1%以下で維持したい」と考えているという。現状の予算額と事業の好評ぶりを対比すれば、施策としては大いに成功であるといえるだろう。

一方で、村内の交通全体を考えた場合、既存の村営バスを拡充することで村内のかなりのエリアをカバーできることから、高齢者・障害者以外の移動については「ある程度の自助も必要」という考え方を採り、デマンドではなく福祉タクシーを導入した

経緯がある。このため、現行の予算枠に関しては、議会も含め理解を得られていると考えられる。



予算額と施策効果

本文で述べた通り、福祉タクシーの現状の予算額は村営バスと合わせて年間2,700万円である。これに対し、デマンドシステムを導入した場合、ハード・ソフト（人件費およびシステム構築費）を含めて予算額は約4,000万円にふくらむと試算されている。

先述の通り、豊丘村のような地勢的条件下では、デマンドシステムの長所を生かし切れないというシミュレーション結果が出ている。これに対し、福祉タクシーシステムでは、相対的に低い予算で、住民に大変好評な施策を実現している。これは、全国でも有数の、費用対効果の高い施策と評価できるであろう。

3 事業の効果

(1) 社会的効果

①住民間の不公平感の緩和

福祉タクシー制度をタクシー券制度と比較した場合、最大の特徴は「住民間の不公平感が極めて低い」ということである。豊丘村は、河岸段丘地形で、「下段（しただん）」と山間部の「上段（うわだん）」とに地域が分かれているが、特に上段地域の住民にとっては「負担が1,000円でも構わないから続けてほしい」というほど好評である。

これは、住民が村内のどこに住んでいようと負担額が変わらないという、公平感が担保されていることに起因している。従来のタクシー券では、利用枚数の制約等により、中心部から遠い地域に住む住民は、結局より多くの負担を求められてきた。福祉タクシー制度では、そのような不公平は制度上、生じないのである。



行政コストの視点から

福祉タクシーシステムは、住民間の不公平感の解消には大きく寄与する施策である。しかし、行政コストの視点から見ると、どうであろうか。

対象となる住民一人あたりの行政コストは、当然であるが、利用距離の長い住民の方がかかっていることになる。住民の不公平感の解消と、行政コストで見た「住民1人当たりのコストが均等である」ということは別の問題なのであり、どちらをどの程度優先するかは、自治体ごとの判断と、住民による十分な理解を得ることが必要であろう。

②必要に応じた利用をサポート

タクシー券の場合には、枚数や利用可能回数の制約などにより、特に中心部から遠い地域の住民にとっては「必要なときに、必要なだけ」利用できるしくみではなかった。一方で、先述の通り、一部ではタクシー券が金券に近い形で認識される弊害もあったが、これも、需給のミスマッチが根底にあると考えられる。

これに対し、福祉タクシーでは利用に関する制限が特にない。このため、居住地域に関係なく「必要なときに、必要なだけ」利用できることが担保されている。また、制度上当然であるが、タクシー券のように単独で流通してしまう恐れもない。

③コミュニティ作りへの貢献

他の事例とも共通するが、前項の通り利用に制限がなく、高齢者が好きなときに移動できるということは、それだけでコミュニティの活性化に資する面があると考えられ、制度の大きな効果といえるのである。



高齢者移動支援とコミュニティ活性化

高齢者が移動すればコミュニティが活性化することは、他の事例でも見てきた通りである。外出機会が増加することは、それ自体が地域のコミュニティを活性化させることに直結しているのである。

(2) 経済的効果

①村予算の1%以下で効果の高い施策を実現

先述の通り、福祉タクシー制度は、村予算の1%以下で実現されている。ただし、これは村営バス事業が別にあり、村内をある程度広範にカバーしていることが前提となっている。従って、他地域で同様のしくみを導入しようとする場合には、既存の交通機関や他の施策との相互補完について、十分に検討する必要があると思われる。

とはいえ、村営バスレベルの交通機関からこぼれ落ちてしまう地域や住民に対して、低予算で補完施策を実施できる本制度のメリットは、大いに注目されてよいであろう。もちろん「これさえ導入すればすべて解決」といった過度の期待は禁物であるが、同様の地勢的特性や人口分布を持つ自治体にとって、検討するメリットは大きいと考えられる。

②タクシー券に比べ高い利用率

豊丘村のタクシー券制度においては、実際に利用されていたのは1/4程度で、残り3/4は配布したものの実際には使われずに失効していた。これに対し、福祉タクシー利用証の交付率（対象人口比）は70%台で推移しており、このことから、実効性の高い施策であると考えられるのである。

③地域の公共交通の維持

本制度を受託している事業者は、現状では高森町の北部タクシー1社である。当地に限らず、地方における公共交通機関の衰退は著しく、地域によってはタクシー事業者の撤退による交通空白が生じるなど、深刻な事態も現出している。

一部の民間企業に業務を委託することには異論もあろうが、一方で、地方における永続的な公共交通の確保を考えた場合、地元企業が存続しうる形の施策を実施することは、必ずしも誤りではないといえるのではないだろうか。



福祉タクシー制度を支える北部タクシー有限会社

4 事業の成功要因

(1) 周囲の環境による成功要因

①不公平感を解消した逆転の発想

本事例で特徴的な点は、通常なら「初乗り料金のみ行政が負担」と考えがちなところを、「初乗り料金のみ住民が負担」と逆転の発想をしたところであろう。

先述の通り、これは行政コストの視点からは必ずしも均等ではないが、住民間の不公平感を解消し、「誰もが自由に移動できる」ための前提条件を整備したという点において、画期的ともいえる発想といえる。

これも繰り返しになるが、豊丘村の場合、地勢的な条件が合致したために本施策が適合したのであり、必ずしもあらゆる地域に向く施策とは限らないが、同様の課題を抱える自治体においては、この「逆転の発想」を生かすことも一案であろう。

②慎重な検討経過

豊丘村がデマンドシステムを導入しなかった経緯は先に述べた。デマンドシステムは、条件が適合する地域では大きな効果を発揮するが、一方で安易に形式だけを導入してしまうと、必ずしも成功に至らない可能性も残る。

豊丘村の場合、当時、多くの自治体で成功が語られていたデマンドシステムの導入にあたり、専門家によるシミュレーションまで行って、慎重に検討を進めた。その結果、村内ではデマンドシステムの強みが十分に発揮できないという結論に至り、福祉タクシーの導入へと舵を切ったのである。このように、交通問題の検討・解決にあたっては、正しい調査・分析に基づく慎重な検討が求められるのであり、他地域の成功に安易に「右へ倣え」をすることは危険なのである。

(2) 資金面での成功要因

①財政を圧迫せず持続可能な運営コスト

福祉タクシー制度は村予算の1%以下で実現されており、村営バス等の補完施策を低コストで実施できる点は先述の通りである。この点について詳しくは、別掲資料を参照して頂きたい。さらに平成23年度から車いす対応のタクシーの介助料金(500円)も、村で負担するようになり、年間利用料金は約40万円であるが、この経費を含めても予算内に収まっている。

②タクシー事業者に負担を強くないしくみ

本事業の特徴の一つに、タクシー事業者に過大な負担を求めないという点がある。もちろん、先述の通り乗務員はサービス向上の視点からさまざまな創意工夫をしているのであり、それが制度を助けている面もあるが、少なくとも経営上は、特段の負担なく通常通りに事業を継続できるのである。

■ 鈴木アドバイザーの視点 ■

豊丘村の福祉タクシー制度の特徴は、集約が難しい需要に対して新たなシステムを導入することなく、普通にタクシーを利用してもらい、そこに支援をすることでカバーする仕組みであることである。すなわち、村もタクシー事業者も新たな投資や仕組みづくりを行うことなく、従前の仕組みの中で住民の移動手段を確保し、タクシー事業者にとっても通常のタクシー営業をする中で地域交通の一端を担うことができる。

もともと豊丘村でも採用されていた福祉タクシー券という制度は、各地に事例もあり、福祉施策としても、また交通確保の手段としてもポピュラーなものであろう。しかし豊丘村でも課題となったように、とかくばら撒きだと批判されたり、金券として流通したり、本来の目的に合わないようなケースが出てくるものである。かといって、乗合交通の形にこだわって乗合タクシーを新たに走らせたり、デマンドの仕組みを構築したりしても、新たな負担が必要になるだけで住民の移動ニーズはカバーできないことも多い。そんなとき、豊丘村の方式は非常に簡便かつ分かりやすくして利便性の高い手法である。

利用登録をした一定条件を満たす村民は、普通にタクシーを呼んで利用すればよい。乗車時に福祉タクシー証を見せれば、指定エリア（村内全域と隣接町の病院・駅・スーパー等）内を普通にタクシーでドア to ドアの移動ができ、降りるときに初乗り運賃相当額（現行 700 円）を 1 乗車ごとに支払えばよい。初乗り運賃を超えた金額（700 円とメーター料金の差額）を村がタクシー会社に支払う仕組みであるから、タクシー事業者にとっても村にとってもわかりやすい。

利用者サイドにも生活の知恵が生まれる。タクシー運賃は 1 個の契約に対して発生するため、複数人で利用すれば 1 人の負担は半減以下となることから、知人同士が誘い合って相乗りするケースが増えた。じつはそれによる相乗り率は 20% を超え、一般的なデマンド交通の乗合率と同程度にまでなっている。このことは村の負担減にもつながり、結果論ではあるが、利用者の支払額と村の負担額はほぼ半々というある程度理想的な負担割合となっている。もちろん 1 回 700 円という負担は高いのではないかという議論はある。しかし主に割高だと思っているのは利用対象外の人達で、実際の利用者はむしろ「700 円でいつでも移動できることが有難い」との思いが強い傾向にある。乗合タクシーの実証実験、デマンド交通導入検討もしたが福祉タクシー制度に代わりうる事業ではないとの村の判断は非常に的確であったと考えられる。

福祉タクシーはその経緯から福祉サイドの制度として行っており、位置づけとしては交通政策ではないが、広い視野で眺めれば、非常に優れた地域の実態と身の丈に合った交通政策であることがわかる。タクシー事業者にとっても通常の認可運賃の収受により利益を得ることができ、地元でのタクシー利用が増え、一定の仕事が確保されるので、タクシー事業所の撤退を防ぐことができる。さらに雇用確保につながる可能性もある。タクシーは最後の交通手段である。地域からタクシーを撤退させてはいけない。その意味でも普通のタクシーを活用する手法を編み出したこの事例は評価されるであろう。

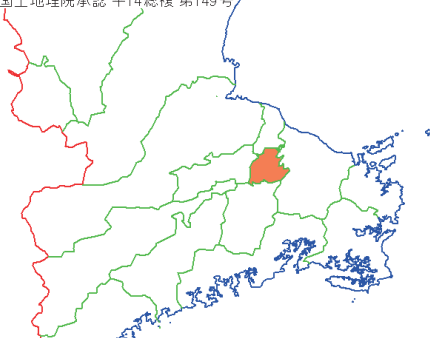
三重県玉城町

低コストで実現した「遅れないデマンドバス」

—玉城町元気バス—



(1) 対象地域の属する自治体の概要

自治体名	三重県玉城町	位置図 <small>国土地理院承認 平14総複 第149号</small> 
人口	15,297人 (平成22年国勢調査)	
面積	40.94 km ²	
分野	デマンドバス	
キーワード	路線代替バスの利用率低下、デマンドバスのコスト	
地域特性 三重県玉城町は、皇大神宮(こうたいじんぐう)の祢宜(ねぎ)であった荒木田氏によって開拓された農業のまちである。伊勢平野の南部にあつて、東は伊勢市、西は多気町に境し、南は国東山系(くづか)をへだてて度会町に、北は明和町に接している。中心地の田丸は古来陸上交通の要地で、田辺(たぬい)の丘を通過して大和を結ぶ初瀬街道と、外城田の丘を通る熊野街道(世界遺産熊野古道出立の地)が合して伊勢に通じていた。現在は、JR 参宮線田丸駅が町の中央にあり、縦横の県基幹道とともに、南方を伊勢自動車道が走っている。 (出典：玉城町 Web サイト)		

(2) 事業年表

年	月	内容
平成9年	3月 4月	・町内を走る民間路線バスが大幅縮小 ・29人乗マイクロバスによる「福祉バス」運行開始 車両2台、バス停53か所
平成21年	11月	・元気バス運行開始 車両1台、バス停83か所、住民のみ65歳以上利用可
平成22年	4月 8月 11月	・利用者の年齢制限を撤廃 ・バス停を115か所に拡大 ・インターネット、携帯電話予約システム運用開始 ・土日運行開始 ・福祉バス一部路線を廃止（19路線→10路線） ・車両を2台に増備 ・バス停を127か所に拡大 ・車両を3台に増備 ・バス停を139か所に拡大
平成23年	1月	・福祉バスの町内路線を廃止、元気バスに完全移行 ・バス停を152か所に拡大

1 事業の経緯

(1) 事業の背景

①路線バスの大幅縮小と代替福祉バスの運行

平成8年度末、玉城町内を運行していた三重交通の路線バスが大幅に縮小された。これを受けて、玉城町では代替事業として「福祉バス」の運行を開始した。

これは、29人乗マイクロバス2台を使用し、路線バスが縮小された地域を中心に、19路線を設定して町内を巡回するものであり、利用料金は当初から無料であった。

当時のバス停数は53か所、運営時間は8時から17時30分まで、運休は温泉施設の定休日に合わせて水曜日と

した。また、町外の一部施設に乗り入れたことから、町民以外の利用も可能であった。



利用が伸びなかった福祉バス

②福祉バスの課題

福祉バスは、もともと利用者の少ない民間路線バスを引き継いだため、平均乗車人員が4.5人/便という状態で、町民の間からも「からバス」「空気バス」とニックネームを付けられることもあった。

当時、利用率改善には路線再編を含めたサービス向上が必須という認識はあったが、大幅な予算増は望めない状態であった。そうした中、玉城町では、インターネットで調べた「東大方式」のデマンドバスに活路を見いだしたのである。

(2) 導入の経緯

①東京大学の協力

玉城町では、当時の生活福祉課長と社会福祉協議会局長の2名でインターネットを検索し、東京大学大学院の大和裕幸研究室で研究されていたデマンドシステムに着目した。最初に着目した理由としては、東大のシステムが他と比較して圧倒的に低価格で実現できることがあった。

早速、東大に連絡を取ると、学生が説明に訪れた。当時の東大側によれば「自治体から照会があったのは初めて」であったという。そして、説明を受けるうちに、玉城町は「これしかない」という判断を下すこととなる。主な理由は次の通りである。



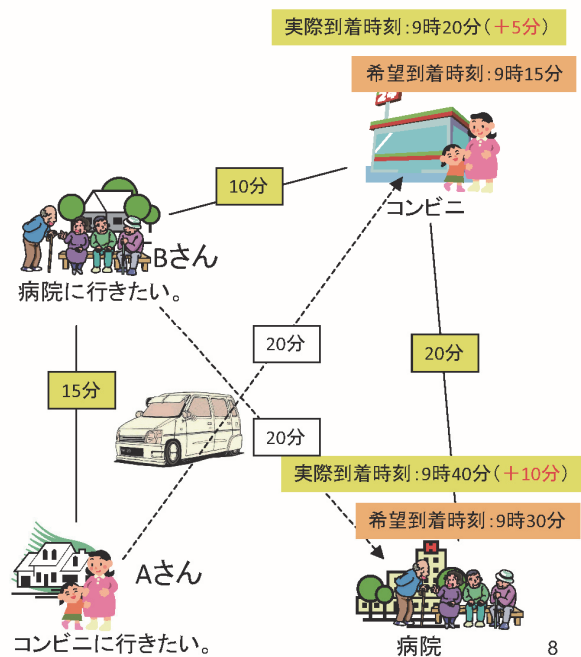
玉城町生活福祉課主事
中西 司氏

- ・ 東大が開発したという信頼度の高さ
- ・ 経路作成を行うオペレーターが不要
- ・ すべてコンピューターで管理可能
- ・ ログ解析によるサービスへの反映が可能
- ・ 圧倒的な低価格

②デマンドシステムの課題

従来のデマンドシステムでは、オペレーターが予約を受け、経路を作り、配車する、というのが一般的な流れであった。そのため、オペレーターには運行地域についての土地勘や、高度な経路生成能力が要求され、これらが満たされていないとただちに遅延に結びつくという弱点があった。

デマンド交通が遅れるのは、道路混雑等の外的要因によるものと、スケジュール上の限界、すなわち、出発地と目的地がばらばらで、しかも本来の最短ルート同士がクロスするような場合（右図参照）、どちらの利用者にとっても大回りとなるルートを行わざるを得ないため、どうしても到着時刻が遅れてしまうのである。



デマンドシステムで遅延が発生する理由

こうした特性のため、これまでデマンドシステムは通勤通学、会議、待ち合わせなどの定時性を求められる用途には使えないものとされてきた。また、特に自治体などで採用する場合には、経路生成能力を持ったオペレーターの確保や、それに伴う人件費の発生などが課題として残されていたのである。

③東大方式デマンドシステムの特徴

玉城町が採用した東大方式のデマンドシステムは、前項に挙げたデマンドシステムの弱点を極力解消したシステムで、その特徴は以下の通りである。

- ・独自のアルゴリズム（※1）を採用し、好きな時間を指定でき、予定到着時間に遅れず、乗り合いを誘発（＝運行を効率化）することが可能（大規模な問題でも数十マイクロ秒で計算可能な高速計算アルゴリズム）
- ・多様な利用者・用途に向けたインターフェイス（※2）に対応可能
- ・GPS で位置管理を行うための使いやすい車載器を採用
- ・データベースにログ（※3）が蓄積され、サービスへの反映等、有効活用が可能
- ・過去の利用履歴から個人の行動を推測するなど、自治体における見守りサービスなどへの応用が可能
- ・クラウド形式（※4）で導入できるため、維持コストを低減可能

※1 アルゴリズム：特定の問題を解くための計算手順や処理手順。

※2 インターフェイス：ここでは、予約画面のデザインや使い勝手を指す。

※3 ログ：コンピューターの操作記録。

※4 クラウド形式：パソコン等の端末ではなく、ネットワーク上にシステムを置いて利用する方式。

④価格メリットの評価

システムの良否は価格だけで決まるものではないが、本システムは、実用に耐える高機能なシステムを低価格で構築できる点が大きな特徴であるため、ここでその内容を述べておく。

例えば、本システムではサーバー利用料が 63,000 円／月と、他のシステムには見られない圧倒的な低価格である。これは、限られた予算の中でデマンドシステム等の交通施策を実現しなければならない自治体にとって、極めて大きな優位点といえるだろう。

初期投資についても、システム構築の実務を担当する順風路（じゅんぷうじ）株式会社の Web サイトによれば、運用準備や講師派遣等を含めても百万円前後から導入が可能（オプション別途）とされており、他のデマンドシステムに比べて極めて安価に構築できることが分かる。

このように、システムの優位性、価格メリット等を検討した結果、玉城町では東大方式を採用することに決定し、平成 21 年 11 月、まずは車両 1 台の態勢で「玉城町元気バス」の運行が始まったのである。