

資料2

区バスの導入について（案）

平成23年6月

熊 本 市

目 次

I 基本的な考え方

- 1 導入の経緯・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・1
- 2 区バス導入の目的と手段・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・1
- 3 区バス設置の考え方・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・2
- 参考資料 区バス運行形態について・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・4～5

II 区バスの制度設計

- 1 基本方針・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・6
- 2 導入手順・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・6
- 3 行政・交通事業者・地域住民の役割分担・・・・・・・・・・・・・9
- 4 区バスの運行基準・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・10
- 5 路線の設定・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・11
- 6 運行手法・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・14
- 7 運行継続基準と見直し期間・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・18
- 8 補助制度・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・22

- 全体スケジュール・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・26

I 基本的な考え方

1 経緯

本市では、平成21年3月、市民にとって利便性の高いバス利用環境を構築するため、「熊本市地域公共交通総合連携計画」を策定し、バス路線網の再編や利用促進を進めている。

本計画においては、バス路線網の再編の中で、採算性や効率性の問題から既存のバス路線ではカバーできない、公共交通不便地域を解消するため、既存バス路線を補完するコミュニティバス等※1のサービスを充実していく必要があるとしている。

このような中、本市は近隣3町との合併により人口73万人となり、平成24年4月の政令指定都市移行に向けた準備を進めており、平成22年5月31日には、熊本市政令指定都市推進本部において、移行後は市域を5つの行政区に区画することとし、その際、「行政区設置に当たって実現すべき事項」として、平成24年4月から行政が主体となって「区バス」の運営ができるよう取り組みを進めることとされた。

そこで、本市では、政令指定都市の移行にあわせ、区役所をはじめとした行政施設へのアクセス強化を図るとともに、「熊本市地域公共交通総合連携計画」に基づく、公共交通不便地域の解消に向けたコミュニティ路線等、「区バス」導入に向けた調査検討を始めることとしたものである。

2 区バス導入の目的と手法

(1) 導入の目的

区バスの導入に当たっては、区割り後も、殆どの行政サービスは従前と変わらず市役所で受けられることができるが、区役所で行う特定の業務については市民の利便性を確保する必要がある。また、既存バス路線ではカバーできない公共交通不便地域を解消することにより、高齢者の外出促進や地域のコミュニティ形成、活性化に貢献することができる。

※1 コミュニティバス等…熊本市地域公共交通総合連携計画のコミュニティバス等の導入方針に定めるもの。

このようなことから、区バスの導入の目的として、以下の2つを掲げる。

- ①住民の区役所等※2へのアクセスの確保
- ②公共交通不便地域の解消

(2) 手法

実際の路線の設定においては、より使い勝手のよい路線とするために、住民の意見を取り入れながら、地域の実情にも配慮し、利便性の高い区バス路線を設定する。加えて、路線の維持、費用対効果等を踏まえ、「区バス」については、既存バス路線の活用を基本とし、それを補完するものとしてコミュニティ路線を新設する。

なお、中央区については、熊本市内交通の拠点である交通センターを擁し、中央区役所にもなる市役所へのアクセスは十分確保されていることから、区バスの検討は行わない。

3 区バス設置の考え方

(1) 既存バス路線の活用

一般系統※3、運行依頼系統※4の2つとし、系統の見直し（ルート変更、延伸）により、区役所等へのアクセスを改善する。

既存バス路線が区役所等へアクセスしていない場合、新たにコミュニティ路線を新設して運行するより効率化が図られる場合は、既存バス路線の新系統を設定する。

(2) コミュニティ路線

「熊本市地域公共交通総合連携計画」において、バス路線網とは別に検討するとした地域の実情に併せた路線として新設する。

運行形態は、「路線定期運行方式」を基本とし、既存バス路線と競合区間がない場合のみ、「路線不定期運行（デマンド型）方式」を選択することも可能とする。なお、平成23年度に計画するコミュニティ路線は、基本的に行政バスとして位置づけ、その後の運行状況によって行政バスから住民バスへの転換など、必要な見直しを行う。

※2 区役所等…区役所及び、区役所機能の殆どを成す事が可能な総合出張所

※3 一般系統…事業者が自主的に運行している系統で、市が一定の基準に基づき赤字補填するもの。

※4 運行依頼系統…本市が運行を依頼した系統で、赤字全額を補填するもの。（廃止路線代替など）

(3) 行政バス及び住民バス設置の考え方

①行政バス

ア 行政バスは、行政が計画主体として設置する。

イ 行政バスを設置する際は、「熊本市地域公共交通総合連携計画」に定めるバス路線網再編案につなげるため、路線については区役所等へ直接アクセスするもの、又は、鉄軌道ネットワーク等を踏まえた最寄りの乗継拠点（鉄軌道駅等）とアクセスするものとする。

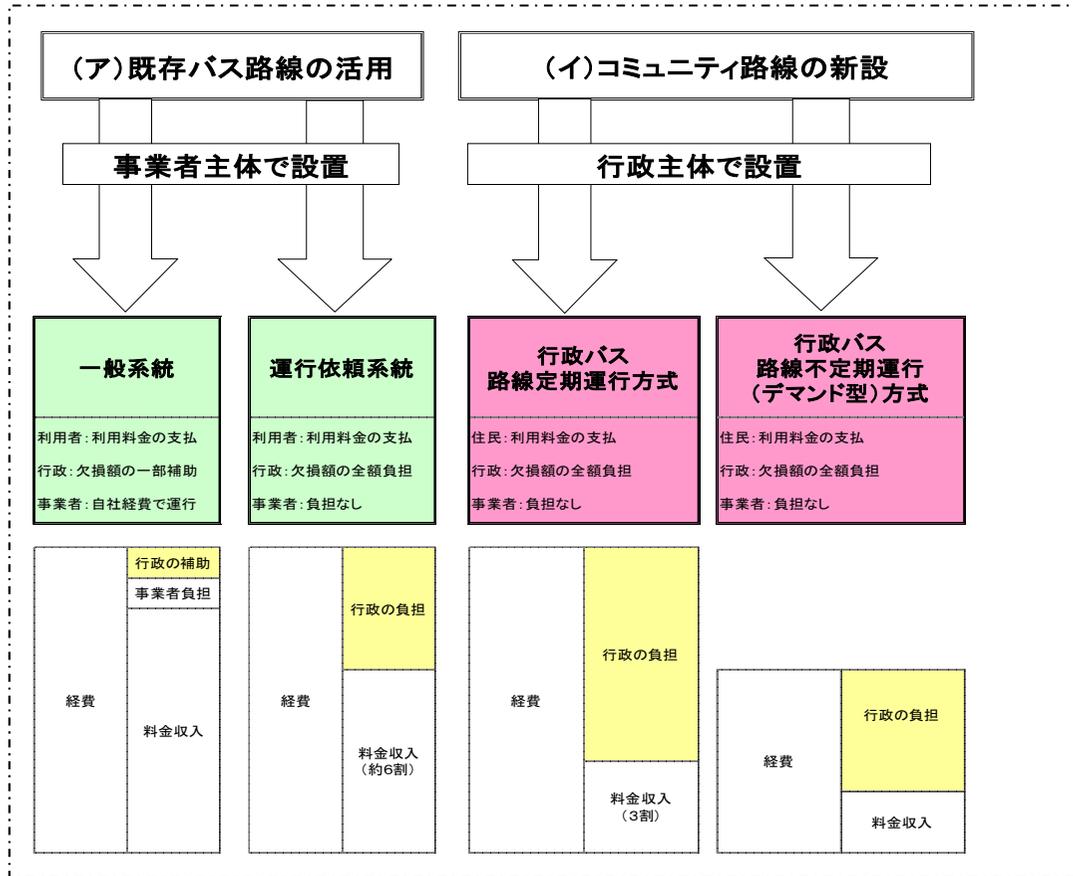
ウ 別途定める行政バスの運行継続基準（P17～20参照）を満たさず、見直し期間を経ても改善されない場合は、当該路線を行政バスとしては廃止するものとする。

②住民バス

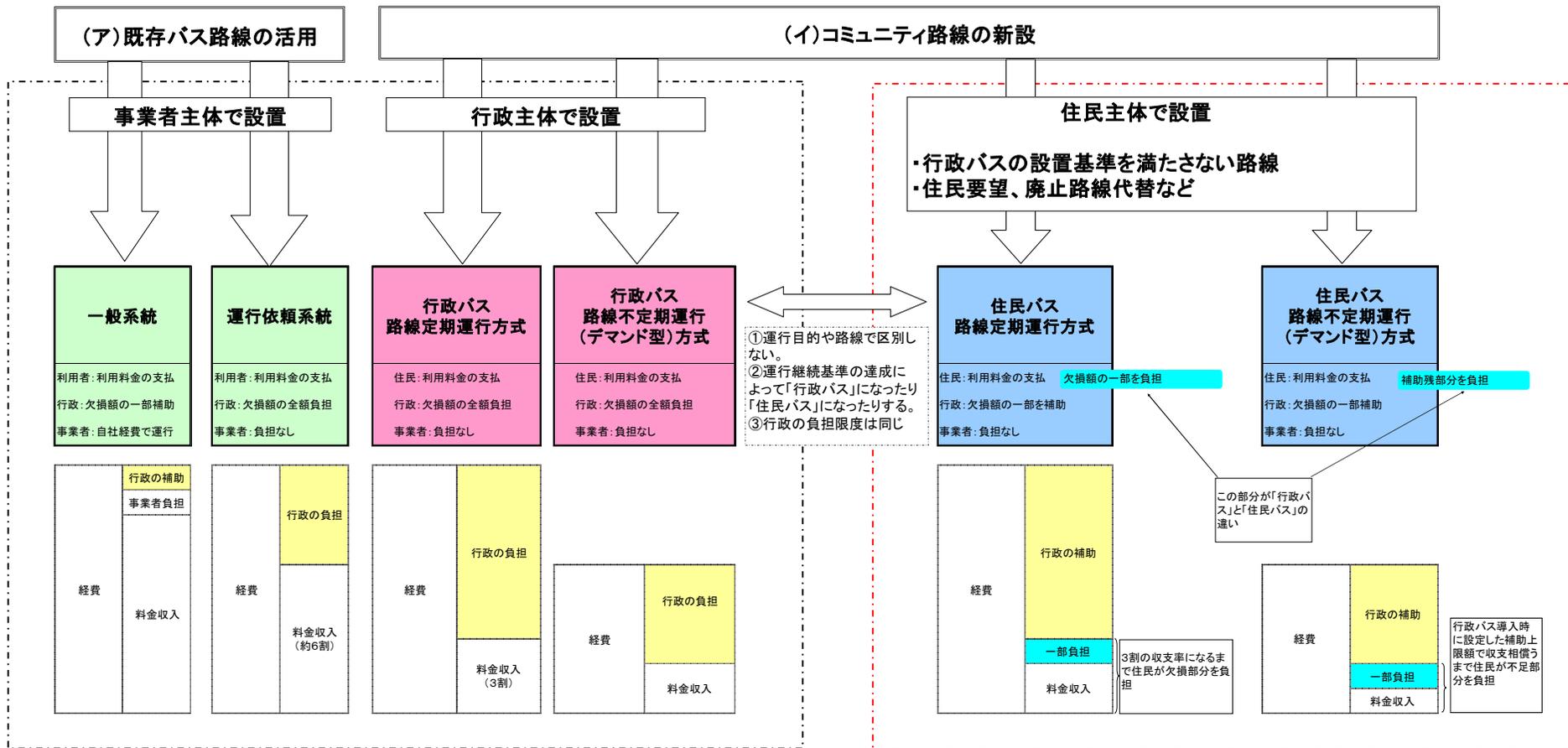
「①行政バス ウ」に該当し、廃止を検討せざるを得ない行政バスの路線について、住民からの運行継続の要望があり、かつ、運行にかかる経常費用の不足分を地域住民が受益者として負担する場合、住民バスとして運行する。

バスの運行形態について

区バス(政令指定都市移行時)



区バス(運行検証後)



Ⅱ 区バスの制度設計

1 基本方針

区バスの運行は、既存バス路線の活用及びコミュニティ路線（行政バス、住民バス）の設置とするが、既存バス路線を活用するものについては、これまでもバス事業者による自主運行や、本市が事業者へ運行を依頼する運行依頼システムとして運用されてきたところであり、制度の継続性から、今後ともこれまでの基準である平均乗車密度による補助廃止基準による運用を図る。

新たに設置するコミュニティ路線は、地域の意向を十分に反映させた路線とし、広く市民に利用される路線とするため、地域住民と行政の協働の取り組みが重要であり、運賃やルートの設定はもとより、運行事業者の見直しを含め利用者増に向けて、継続して見直しを行う。

この見直しにあたっては、より簡潔でわかりやすい運行継続基準を設置するとともに、運行見直しの期間を設定する。また、利用料金（運賃）についても、市民にとって利用しやすい料金体系の設定を検討する。

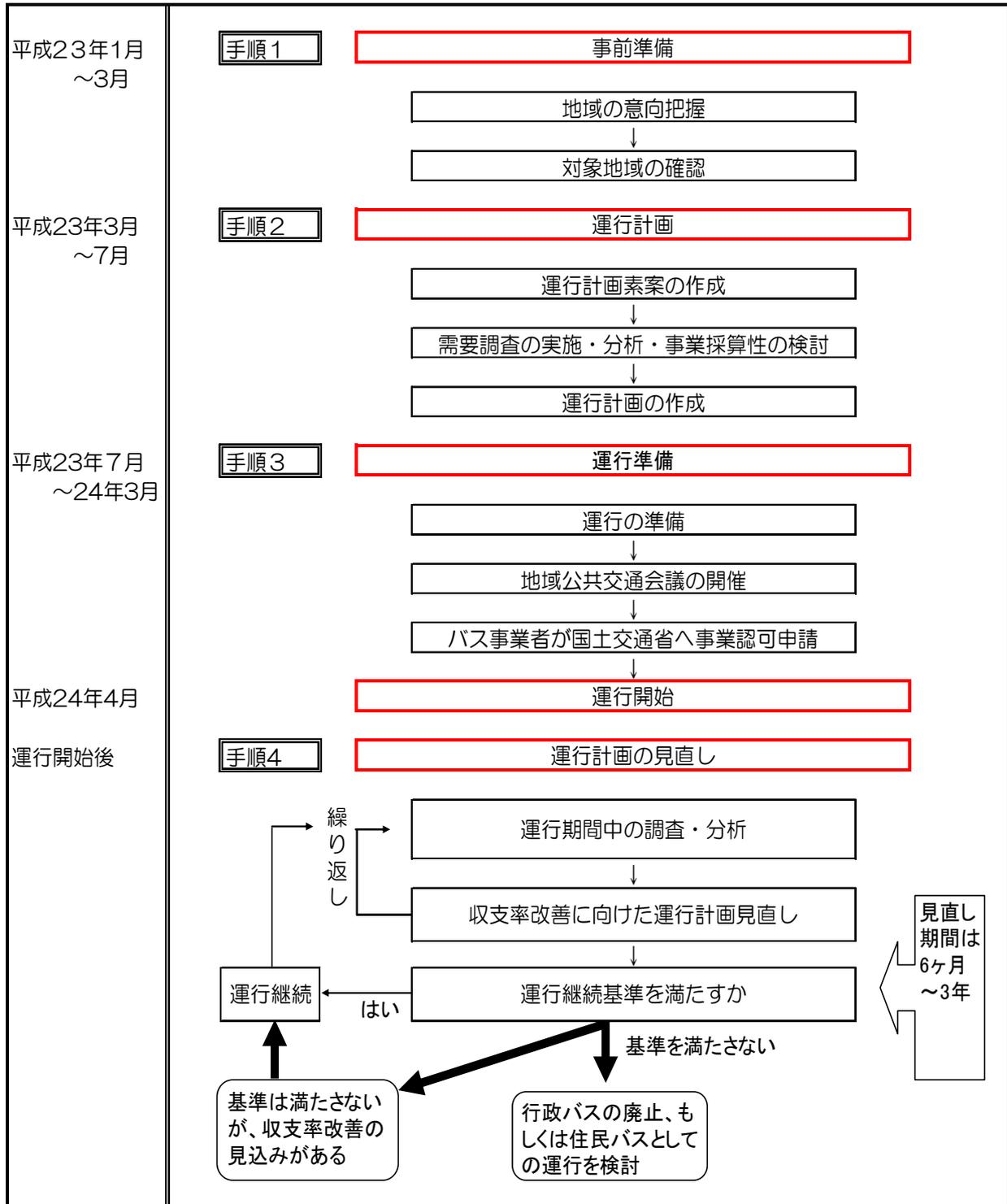
2 導入手順

区バスの導入にあたっては、以下のとおり導入の手順を示し、行政、市民、事業者の役割、運行する事業者、対象となる地域、ルート、運行計画、運行継続基準である収支率及び見直し期間を規定する。なお、既存バス路線の活用については、事業者への補助基準をはじめ、現行の枠組みでの導入を図ることとする。

(1) 行政バス

行政バスの導入は、以下の手順にのっとり、行政が主体となって計画し、地域住民と協働して取り組むものとする。

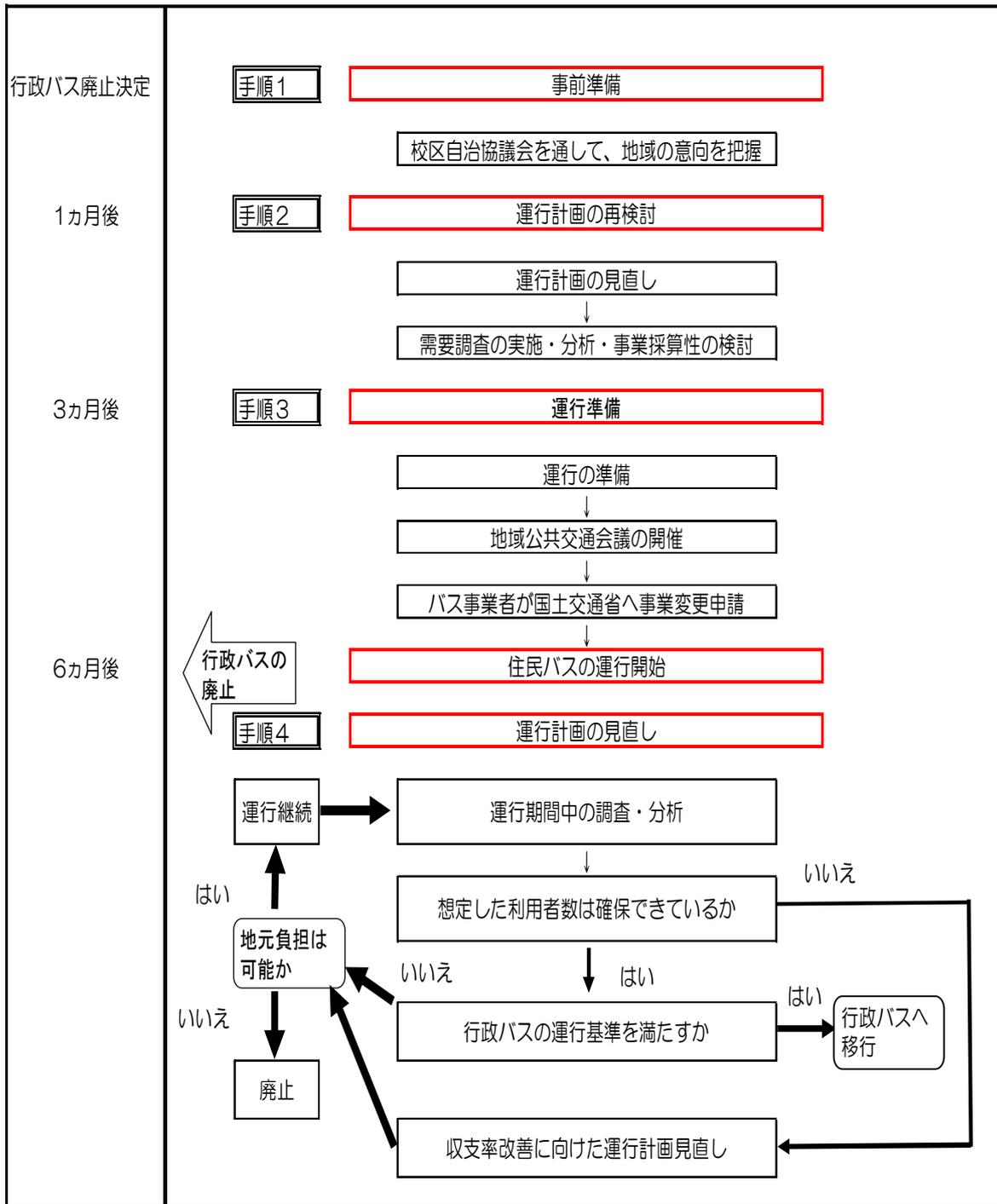
【行政バスの導入手順】



(2) 住民バス

住民バスの導入は、校区自治協議会等を通じ、地域住民が主体となって取り組むものとする。
 なお、住民バスの運行経費については、料金収入、基準に基づく行政の負担で賄えない部分を、地域住民が受益者として負担する。

【住民バスの導入手順】



3 行政・交通事業者・地域住民の役割分担

区バス導入に向けた。行政、交通事業者、地域住民の役割分担を下表のとおり定める。

(1) 行政バス

行政バス導入の流れ	役割分担		
	行政	交通事業者	地域住民
手順1：事前準備 ・地域の意向把握(住民意見) ・対象地域の確認	・地域の意向把握 ・対象地域の確認		・検討の発議 ・地域からの要望
手順2：運行計画 ・運行計画素案の作成 ・需要調査の実施・分析・事業・採算性の検討 ・運行計画の作成	・運行計画素案の作成 ・需要調査の実施 ・事業採算性の検討 ・関係機関との調整 ・運行計画の作成	・運行計画へのアドバイス ・運行にあたっての調整	・運行ルート案の検討 ・需要調査等への協力 ・地域の意向把握
手順3：運行準備 ・運行の準備 ・周知活動	・関係機関との調整 ・地域公共交通会議の開催 ・利用促進活動	・事業認可申請 ・利用促進活動	・利用促進活動
運 行 開 始			
手順4：運行計画の見直し ・利用向上に向けた取組み ・運行期間中の調査・分析 ・需要調査の実施・分析・事業採算性の検討 ・運行計画見直し案の作成	・利用促進活動 ・運行期間中の調査・分析 ・需要調査の実施 ・運行計画見直し案の作成 ・事業採算性の検討 ・関係機関との調整	・利用促進活動 ・運行コスト削減の努力 ・運行計画見直しへのアドバイス	・利用促進活動 ・積極的な利用 ・需要調査等への協力 ・地域の意向把握

(2) 住民バス

住民バス導入の流れ	役割分担		
	行政	交通事業者	地域住民
手順1：事前準備 ・地域の意向把握(住民意見)	・行政バス運行データを基に分析		・検討の発議 ・地域の意向把握
手順2：運行計画の再検討 ・運行計画の見直し ・需要調査の実施・分析・事業採算性の検討	・運行ルート案検討への協力 ・需要調査の実施 ・事業採算性の検討 ・運行見直し案作成の協力 ・関係機関との調整	・運行計画へのアドバイス	・運行ルート案の検討 ・需要調査等への協力 ・運行計画見直し案の作成 ・地域の地元負担に対する意向把握
手順3：運行準備 ・運行の準備 ・周知活動	・関係機関との調整 ・地域公共交通会議の開催 ・利用促進活動	・事業認可申請 ・利用促進活動	・運行事業者と地元負担分の契約 ・利用促進活動
運 行 開 始			
手順4：運行計画の見直し ・利用向上に向けた取組み ・運行期間中の調査・分析 ・需要調査の実施・分析・事業採算性の検討 ・運行計画見直し案の作成	・利用促進活動 ・運行期間中の調査・分析 ・需要調査の実施 ・運行計画見直し案の作成 ・事業採算性の検討 ・関係機関との調整	・利用促進活動 ・運行コスト削減の努力 ・運行計画見直しへのアドバイス	・利用促進活動 ・積極的な利用 ・需要調査等への協力 ・地域の地元負担に対する意向把握

4 区バスの運行基準

今回設置する区バスの運行基準は、下表のとおりとする。

区バスの運行基準一覧

	(ア) 既存路線バスの活用		(イ) コミュニティ路線の新設			
			行政バス		住民バス	
制度	一般系統	運行系統依頼	路線定期運行方式	路線不定期運行（デマンド型）方式	路線定期運行方式	路線不定期運行（デマンド型）方式
道路運送法の位置づけ	道路運送法第4条許可による一般乗合旅客自動車運送事業					
対象地域	バス路線網の一部として、受益が市域の広範におよぶもの		下記の（1）又は（2）のいずれかを満たす (1)「住民の区役所等へのアクセスの確保」における地域選定 ①区役所への利便性が悪い地域 ②総合出張所への利便性が悪い地域 (2)公共交通不便地域の解消における地域選定①バスの利用が不便な地域の抽出 ②日常生活において不便と感じている地域の抽出 ③高齢者の割合が高い地域の抽出			
運行ルート	既存バス路線の延伸、新規路線の設置		①区役所等だけでなく、地域の公共施設や商業施設、病院を経由する ②最寄の既存の駅やバス停等の乗継地点に結節する ③想定される運行ルート上に、公共交通不便地域がある場合は、十分な配慮を行いながら、ルートの検討を行なう。 ④コミュニティ路線の路線定期運行方式の設置については、既存バス路線との競合はできるだけ避けて、既存バス路線を補完する ⑤コミュニティ路線の路線不定期運行（デマンド型）方式の設置については、既存バス路線と競合がないルートとする			
使用するバス	現在使用している車両と同等		小型バス以下での運行を基本			
運行日	既存バス路線の運行日を基に検討		平日			
運行本数	既存バス路線の運行本数を基に見直し		運行本数は1日4～8往復（1～2時間に1本の割合）とする。			
料金	対キロ運賃制		対キロ運賃制又は均一料金制	均一料金制	均一料金制	均一料金制
運行継続の基準	2年連続して平均乗車密度が1.0人未満の場合、その年度から3年は補助し、4年目以降は補助しない	2年連続して、平均乗車密度が1.5人未満又は、1日の輸送量1.5人未満の場合、次年度中に廃止	収支率を基準とする。運行開始後、1年目で10%以上、2年目で20%以上、3年目以降は30%以上を達成しなければ、原則廃止とする	1年間の補助金上限額の範囲内で運行できれば継続 74円28銭×1年間の実車走行キロ程(km)	地域住民が、経常費用から経常収益、補助金を差し引いた不足分を、バス会社と協定を結び、負担すれば運行継続	地域住民が、経常費用から経常収益、補助金を差し引いた不足分を、バス会社と協定を結び、負担すれば、運行継続
バス運行のための初期投資費用	①バス停設置費用（系統の見直し、新系統設置により発生する路線部分のみ） ②車両改善費用（方向幕・音声テープ等、運行する本数に相当する車両分のみ） ③車両購入費（熊本市地方バス運行等特別対策（車両購入費）補助金交付要項を適用）		①バス停設置費用 ②車両改善費用（方向幕、音声テープ等） ③車両購入費（熊本市地方バス運行等特別対策（車両購入費）補助金交付要項を適用） ※熊本都市バスの場合は車両購入費の残額も補助する			
運行費用の補助	熊本市地方バス運行等特別対策（一般系統に係る運行費）補助金交付要項	熊本市地方バス運行等特別対策（運行依頼に係る運行費）補助金交付要項	①最大3年目までは欠損額を全額補填 補助金額＝経常費用－経常収益 ②見直し期間の経過後、4年目以降は補助上限額を経常費用の70%とする 補助金額 ≤ 経常費用 × 0.7	一般系統依頼の補助金算定式から補助上限額を算定する 補助金額 ≤ 74円28銭 × 1年間の実車走行キロ程(km)	補助金上限額を経常費用の70%とする 補助金額 ≤ 経常費用 × 0.7 経常費用の不足分は、利用料金と別に地域住民が、バス会社と協定を結んで負担する	一般系統依頼の補助金算定式から補助上限額を算定する 補助金額 ≤ 74円28銭 × 1年間の実車走行キロ程(km) 経常費用の不足分は、利用料金と別に地域住民が、バス会社と協定を結んで負担する

5 路線の設定

区バスの導入においては、住民の区役所等へのアクセスの確保と公共交通不便地域の解消を目的としていることから、下記(1)・(2)のいずれかに該当する地域を検討の対象とする。

なお、地域での特徴を見出すために、地域でのまとまりを考慮し、地域を抽出する単位として小学校区域を用いる。

(1)住民の区役所等へのアクセスの確保における地域選定について

これまで大半の業務を行ってきた市役所本庁は、熊本市中心部に立地し、市内各地からバスで乗換なしに訪れることができる。しかし、政令指定都市移行に伴い設置される区役所や総合出張所へは、バスで数回乗換しなければ行くことができない地域が発生することから、区役所や総合出張所へのアクセス改善を目的として、検討地域を選定する。

なお、検討地域は、下記の①・②のいずれかに該当する地域とする。

①区役所への利便性が悪い地域

居住区の区役所しかできない特定の業務があることから、居住区の区役所にバスで移動する際、乗換が2回以上発生する地域又は区役所へのアクセスルート上で、バスの本数が1日4往復未満の区間を含む地域を対象とする。

②総合出張所への利便性が悪い地域

市民センターの機能を拡充する総合出張所においては、行政サービスの大半の申請等が可能となることから、総合出張所にバスで移動する際、乗換が2回以上発生する地域又は総合出張所へのアクセスルート上で、バスの本数が1日4往復未満の区間を含む地域を対象とする。

※各校区での乗換回数は、小学校から最も近いバス停を基準に算出する。

※熊本市地域公共交通総合連携計画にあるように、熊本市内のバスは乗換1回で広範囲に移動できることから、今回は乗換2回以上を検討の対象とする。

(2) 公共交通不便地域の解消における地域選定について

熊本市地域公共交通総合連携計画では、公共交通不便地域の解消のためにコミュニティバス等の導入を掲げており、その中で「コミュニティバス等の導入方針」を示している。ここでは、その方針に基づいた指標を用い、検討地域を選定する。

①バスの利用が不便な地域

バス路線が少ない地域や住民のニーズに合っていない地域を抽出するため、次の3項目を指標とする。

ア 人口密度

イ バス停から300m圏外に住んでいる市民の割合

(熊本市地域公共交通総合連携計画では、路線バスの人口カバー率を算出する際にバス停から300m以内の人口を使用しているため、その基準を用いる)

ウ 地域における公共交通の改善要望の割合(アンケート調査より)

②日常生活において不便と感じている地域

移動手段を確保することで、地域の暮らしやすさが高まることから、日常生活が不便であると感じている地域を抽出するため、次の4項目を指標とする。(アンケート調査より)

ア 日常利用する買物施設関連

イ 医療施設関連

ウ 行政施設関連

エ 文化施設関連

③高齢者の割合が高い地域

高齢者においては、公共交通が重要な移動手段となることから、高齢者が多く住んでいる地区を抽出するため、次の3項目を指標とする。

ア 高齢者数

イ 高齢者密度

ウ 高齢化率

※「第2次熊本市都市マスタープラン地域別構想に伴う基礎調査業務委託」のアンケート調査（旧熊本市 平成21年度実施 植木、城南地区 平成22年度実施）

第2次熊本市都市マスタープランを策定するにあたり、市民の生活実態や地域ニーズを把握するために、アンケート調査を実施した。方法は民生委員による訪問調査で行っている。

(3) 運行ルート設定の考え方

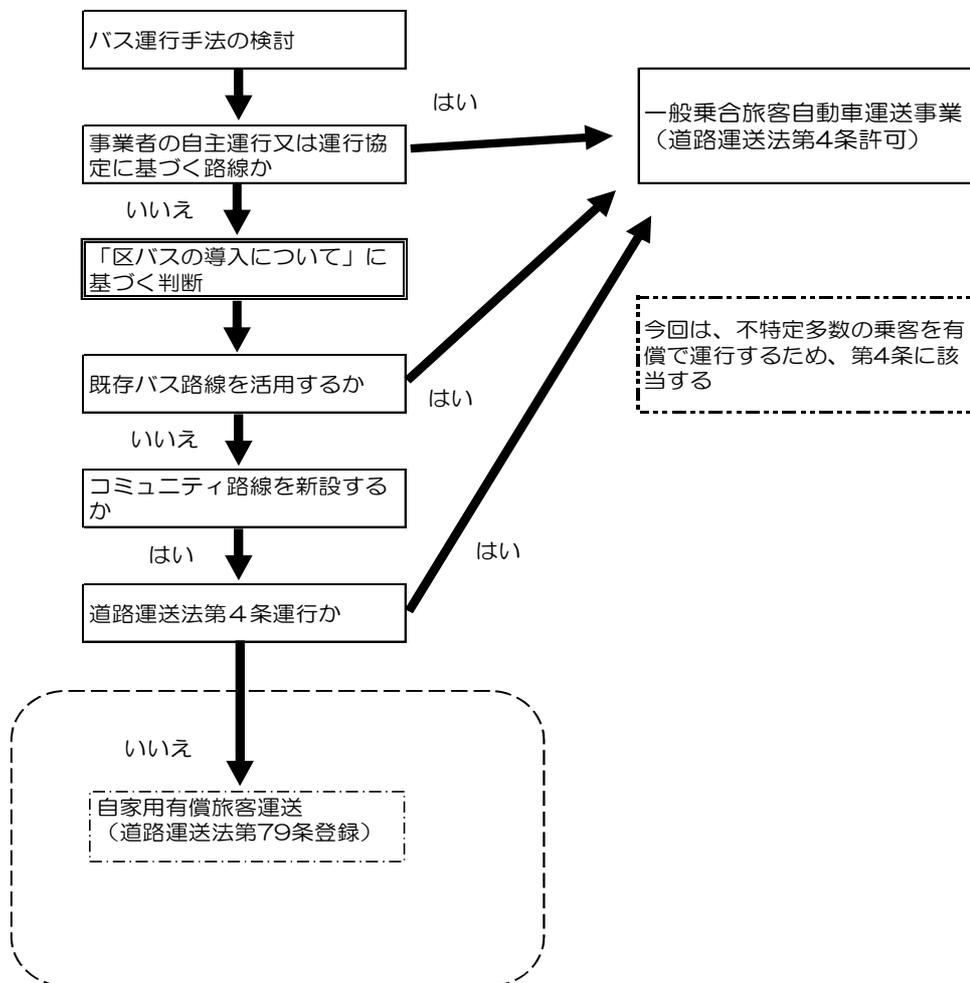
運行ルートの設定は、次の考え方に基づいて行う。

- ①区役所等だけでなく、地域の公共施設や商業施設、病院を經由する。
- ②最寄の既存の駅やバス停等の乗継拠点に結節する。
- ③想定される運行ルート上に、公共交通不便地域がある場合は、十分な配慮を行いながら、ルートの検討を行なう。
- ④コミュニティ路線の路線定期運行方式の設置については、既存バス路線との競合はできるだけ避けて、既存バス路線を補完する。
- ⑤コミュニティ路線の路線不定期運行（デマンド型）方式の設置については、既存バス路線と競合がないルートとする。

6 運行手法

(1) 検討手順

区バスの運行は、一般乗合旅客自動車運送事業（道路運送法第4条許可）での運行とするし、手法検討の手順は以下のとおりとする。



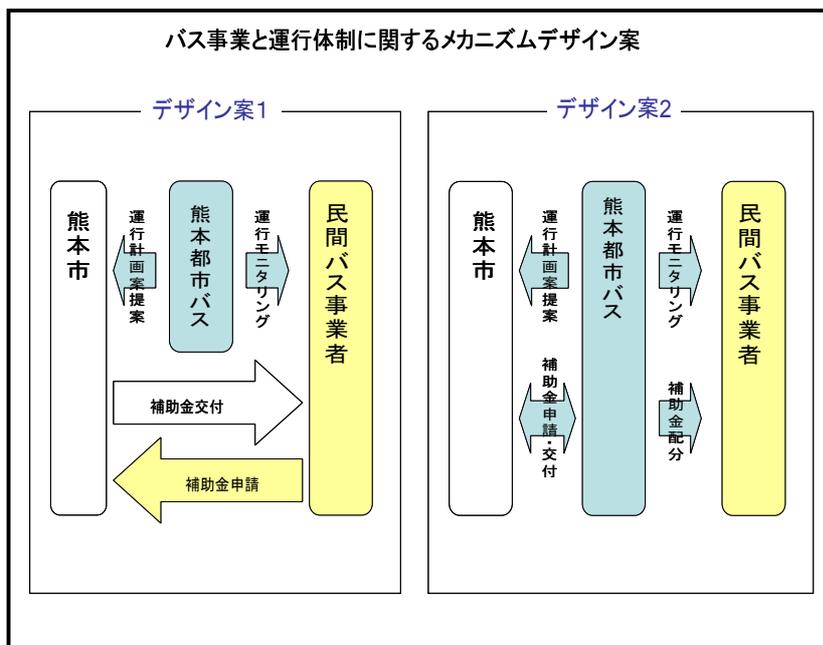
(2) 運行事業者

熊本市は、平成21年3月に策定した「熊本市地域公共交通総合連携計画」に基づき、利便性の高いバス交通体系を確立するために、熊本市営バスの路線移譲を含めた、バス路線網の再編を進めているが、その際には、市営バス路線移譲の受け皿として、民間バス事業者3社が共同出資して設立された熊本都市バス株式会社が、バス路線再編の中心的な役割を担うとされているところである。

そこで、今回の「区バス」の種類ごとの運行事業者は、以下のとおりとする。

- ①既存バス路線の活用のうち、系統の見直しに該当する路線は、原則現在運行しているバス事業者とする。
- ②既存バス路線の活用のうち、新系統設置に該当する路線は、近隣の既存バス路線を運行しているバス事業者を基本として、調整を行う。
- ③行政・住民バスの路線定期運行方式の運行事業者は、熊本都市バス株式会社とする。
- ④行政・住民バスの路線不定期運行（デマンド）方式の運行事業者はタクシー事業者とする。

参考 平成22年5月17日熊本市におけるバス交通のあり方検討協議会最終答申「熊本市におけるバス事業再編に関する意見書（答申）」における、バス運行体制に関するデザイン案



参考 路線定期運行方式と路線不定期運行方式の比較

	長所	短所
路線定期運行方式	沿線人口が多い地域では、効率よく利用者を移動させることができる	運行経費が割高
路線不定期運行（デマンド型）方式	利用があるときのみの運行となるため、運行経費の削減が可能	沿線人口の多い地域では、定員を超える予約者が発生し、希望するバスの利用ができない可能性がある

(2) 使用車両

既存バス路線の活用では現在使用している車両と同等とし、コミュニティ路線では、運行本数 1 日 8 往復（16 便）で利用者数の試算を行った結果が下表のとおりであるため、各路線の輸送人員を踏まえ、小型バス以下での運行を基本とする。

【熊本市におけるコミュニティバスの予測利用者数試算結果】

（1 日当たりの運行本数 8 往復/日と仮定した試算値）

エリア	1便当たりの予測利用者数
植木駅周辺～区役所方面	4～5人/便
西里駅周辺～北部総合支所～北部東地区	2～3人/便
楠・龍田地区	3～4人/便
江津団地～セイラタウン～区役所	10～13人/便
桜木・花立地区	7～8人/便
託麻・長嶺地区	6～9人/便
富合・城南地区	1～4人/便
飽田・天明地区	7～8人/便

※1 便当たりの予想利用者数は、平成 21・22 年度に行った、「第 2 次熊本市都市マスタープラン地域別構想に伴う基礎調査業務委託」のアンケート調査結果から求めた、目的別のバス利用率（回/（日・人））と、沿線人口（バス停から 300m 圏の人口）から、1 日当たりの予想利用者を算出し、運行本数の 8 往復（16 本）で除したものである。実際には、便（時間帯）、区間、曜日などによって利用のばらつきが発生する。

(3) 運行計画

区バスは、区役所等へのアクセスとともに、公共交通不便地域の解消が目的であるため、開庁時間である平日の午前 9 時台から午後 4 時台に運行することとする。なお、地域の要望や利用者の需要が見込めれば、運行時間帯の延長も検討する。

また、運行本数については、平成 21 年 8 月に市民課が実施した、「窓口施設における利用者の交通手段等に関する調査」によると、市民センター・総合支所での滞在時間 1 時間未満が 6 割以上となっていることから、市民の利便性向上に向け、1 時間に 1 本の割合のサービス水準を確保する。しかしながら、路線によっては利用率が低く、運行基準を達成できない可能性

もあることから、地域ごとの実情に応じた運行本数とする。

そこで、基本的な運行計画については、以下のとおりとする。

- ①運行日は、地域の実情を踏まえた上で検討を行う。
- ②運行時間帯は、既存バス路線の活用では、既存バス路線の運行状況を基に検討する。またコミュニティ路線の新設は、地域の実情を踏まえた上で決定する。
- ③運行本数は、既存バス路線の活用では現在の運行本数を基に検討し、コミュニティ路線の新設では、1日4～8往復（1～2時間に1本の割合）とする。

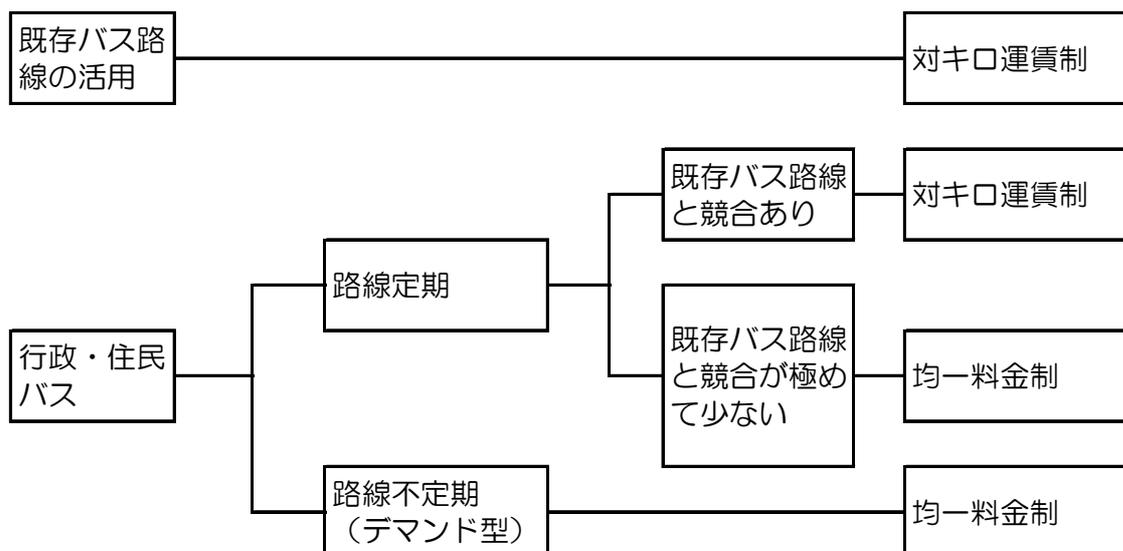
(4) 利用料金(運賃)

利用料金(運賃)については、行政・住民バスの運行路線が、既存バス路線と競合する区間が存在する場合、均一料金では既存バス路線よりも安価になる可能性が高いため、既存バス路線の利用者減少の影響がある。そのため、既存バス路線と競合する区間が存在する行政・住民バスの路線定期運行方式では、既存バス路線と同様に、利用料金は「対キロ運賃制」とする。

既存バス路線と競合する区間が極めて少ない行政バスの路線定期運行方式、路線不定期運行(デマンド型)方式、住民バスの路線不定期運行(デマンド型)方式では、利用者の利便性を考慮し、「均一料金」とする。なお、利用料金の上限設定などについては、区割り前の市役所までのバス運賃を考慮するとともに、今後バス事業者と協議しながら運賃設定を行う必要がある。

そこで、利用料金は下記を基本とし、地域住民と、運行経費の削減や利用者増への工夫など、効率的な運行を行うための協議を進めるなかで、収支バランス等に配慮し利用しやすい利用料金体系とする。

【利用料金の体系】



【参考：武蔵ヶ丘中央バス停から市役所及び北区役所への運賃及び所要時間の比較】

	運賃	所要時間
現況（市役所前まで）	360 円	約 35 分
ルート 1（市役所前で 1 回乗換）	790 円	約 85 分
ルート 2（子飼橋・京町本丁で各 1 回乗換）	820 円	約 97 分

7 運行継続基準と見直し期間

(1) 運行継続基準

運行継続基準は、次のとおりとする。なお、運行継続基準の達成に向けて、不断に運行計画の見直しを図る。

① 既存バス路線の活用

ア 一般系統は、熊本市地方バス運行等特別対策（一般系統に係る運行費）補助金交付要項を適用する。2 年連続して平均乗車密度が 1.0 人未満の場合、最初の 1.0 人未満になった年度から 3 年は補助し、4 年目以降は補助しない。

イ 運行依頼系統は、熊本市地方バス運行等特別対策（運行依頼系統に係る運行費）補助金

交付要項を適用する。2年連続して、平均乗車密度が1.5人未満又は、1日の輸送量1.5人未満の場合、次年度中に補助を廃止する。

ウ 運行継続基準を満たさない路線は廃止するが、住民の要望により運行を継続させる場合は、コミュニティ路線としての運行を検討する。

【既存バス路線の収支率一覧】

	国庫補助対象系統 生活交通路線 (国補助)	一般系統補助路線 (市補助)	運行依頼系統路線	熊本都市バス 株式会社	東バイパス ライナー
系統数	26	123	22	20	2
収支率 (%)	68.4	78.9	56.9	57.2	37.5

※熊本都市バス株式会社は平成21年度、東バイパスライナーは平成22年4～9月、その他は平成22年度

②行政バス（路線定期運行方式）

今回行政バスのモデル路線を設定し、運行依頼系統（既存バス路線の活用）の廃止基準である平均乗車密度1.5人の場合で算出した収支率31.5%を踏まえ、収支率30%を運行継続の基準とする。（＜表2＞参照）

なお、利用促進策や運行見直しを行って収支率が上昇した東バイパスライナーの事例（＜表3＞参照）を基に、運行継続のため一定の猶予期間を設けることとし、運行開始後、1年で10%以上、2年で20%以上、見直し期間最終年3年及び4年目以降は、30%以上を達成しなければ、運行継続について判断し、行政バスとしては廃止する。

そこで、運行継続の基準をまとめると以下のとおり（＜表1＞参照）となる。なお、見直し期間は6ヶ月から3年の間とする。

<表1 運行継続の基準表>

	運行開始後			
	1年目	2年目	3年目	4年目
収支率				
30%以上	→			
20%以上30%未満			協見運 議直行し	収支率改善に 向けた取組み → 判断 → 廃止
10%以上20%未満		協見運 議直行し	収支率改善に 向けた取組み	判断 → 廃止
10%未満	協見運 議直行し	収支率改善に 向けた取組み	判断	廃止

<表2 行政バスのモデル路線から算定した収支率>

運行キロ数	運行日数	運行本数	バス1台あたりのキロ単価(5社平均)	平均支払運賃(運行依頼系統の平均)	収支率	平均乗車密度
9km	245日	1日8往復(16便)	262.55円	148円	31.5%	1.5人

<表3 東バイパスライナーにおける月別収支率の推移>

	平成21年度(実証運行)									平成22年度(本格運行)
	9	10	11	12	9~12月平均	1	2	3	1~3月平均	4~9月
収支率(%)	15.4	19.0	16.4	16.6	16.9	22.1	22.1	25.3	23.2	37.5

※運行期間中、運行計画の見直し(平成21年12月に1日24往復48便→15往復30便)や、わかりやすいダイヤ設定(日中は毎時同じ時刻に発着)、沿線住民への利用促進活動を行っている

参考資料 【他政令指定都市のコミュニティバス等の運行継続の基準】

	運行継続の基準	収支状況(実績値)
新潟市(区バス)	収支率30%以上	平成22年度42%、平成21年度29%、平成20年度18%
新潟市(住民バス)	収支率が30%未満の場合は運行経費の地元負担が発生	14~28%
さいたま市	収支率が50%以上、ただし当面は40%以上 ※現在、実績を踏まえガイドライン作成中	平成20年度実績値平均21%
川崎市	利用特性や採算性などの評価項目から目標値を設定(平均乗車密度・利用者数、利用者満足度等)	宮前区有馬・東有馬地区44%
相模原市	輸送人員10人/便以上かつ収支率が50%以上	せせらぎ号59%
浜松市	20%以上(今年度決定予定)	路線により幅が大きい

※収支率の実績値 千葉市(35~55% 目標50%) 静岡市(20%程度) 堺市(11%) 福岡市(81%)

※新潟市については、路線数の変動がある。

平成20年度13路線、平成21年度10路線、平成22年度8路線

③行政バス（路線不定期運行（デマンド型）方式）

この方式は、住民の運行の予約に基づき、必要に応じて運行する方式であり、運行回数が増加すれば、経費の増加を招く。そのため、現在熊本市がバス路線に対して補助金交付を行っている、熊本市地方バス運行等特別対策（一般系統に係る運行費）補助金交付要項第6条(2)に基づき、補助金の算定を行い、行政の補助上限はその額の範囲内とする。

なお、補助上限額を超えた場合は行政バスの廃止、又は住民の負担による住民バスへの移行を検討する。

運行継続の基準	補助金額 ≤ 74円28銭 × 1年間の実車走行キロ程 (km)
---------	----------------------------------

参考図 行政バス（路線不定期運行（デマンド型）方式）



④住民バス（路線定期運行方式、路線不定期運行（デマンド型）方式）

住民バスとは、行政バスの運行基準を満たさずに、地域住民の要望により導入するコミュニティ路線であり、運行にかかる経常費用の不足分を地域住民が負担する制度である。運行事業者と協定を結んで、不足分を負担する。

そこで、地域住民の合意が形成され、運行事業者との協定の下、経常費用から経常収益、補助金を差し引いた不足分を、地域住民自ら負担することで運行継続とする。

8 補助制度

今回の区バス導入にかかる補助の対象は次の通りとする。

(1) 初期投資費用

初期投資費用として、下記について補助金を交付するものとする。

①既存バス路線活用

- ・バス停設置費用（系統の見直し、新系統設置により発生する路線部分のみ）
- ・車両改善費用（方向幕・音声テープ等、運行する本数に相当する車両分のみ）
- ・車両購入費（熊本市地方バス運行等特別対策（車両購入費）補助金交付要項を適用）

②コミュニティ路線（行政バス、住民バス）

- ・バス停設置費用
- ・車両改善費用（方向幕、音声テープ等）
- ・車両購入費（熊本市地方バス運行等特別対策（車両購入費）補助金交付要項を適用）

※熊本都市バス株式会社の場合、車両購入費の残額については、初期投資費用の負担金もしくは、熊本都市バス株式会社運行補助金交付要綱に定める運行費用として補助する。

※住民バスについては、行政バスで既に初期投資費用として補助している分を除く。

(2) 運行期間中の費用

運行期間中の費用として、下記について補助金を交付するものとする。

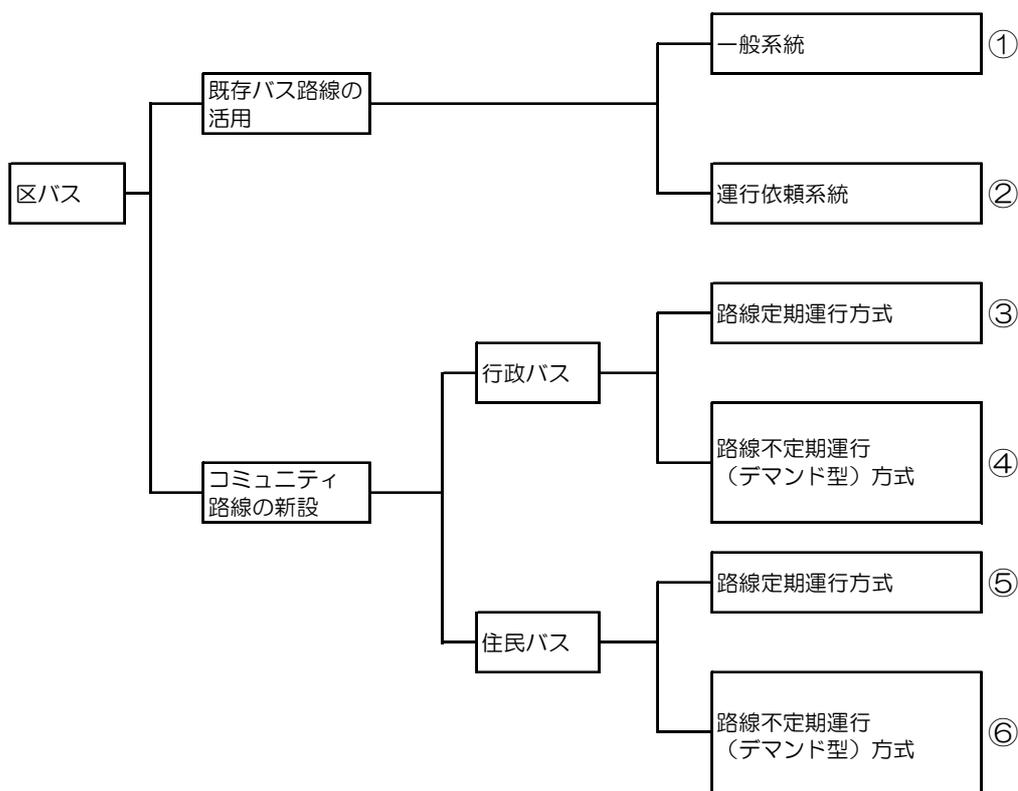
- ・人件費（時間外手当は除く）
- ・車両整備費（修繕費用も含む）
- ・燃料油脂費
- ・自動車取得税、自動車重量税及び自動車税、自動車自賠責・損害保険料
- ・施設使用料、施設賦課税
- ・一般管理費
- ・その他必要と認める費用

【経常収益と経常費用の内訳】

熊本市からの補助金 経常収益		運送収益	経常費用	人件費
		運送雑収入		燃料油脂費
		営業外収入		修繕費
運送費	保険料			
	施設使用料			
	施設賦課税			
	その他の経費			
一般管理費	人件費			
	その他経費			
	バスの一般管理費用			
			営業外費用	

(3) 路線ごとの補助制度

区バスは、路線によって既存のバス路線を活用するもの、新たに設置するコミュニティ路線（行政バス、住民バス）となる。さらにコミュニティ路線については、「路線定期運行方式」又は「路線不定期運行（デマンド型）方式」の2方式で運行することから、それぞれに対応した補助制度を次のとおり定める。



①一般系統（既存バス路線を活用）

一般系統を活用する路線は、熊本市地方バス運行等特別対策（一般系統に係る運行費）補助金交付要項の規定により補助する。

②運行依頼系統（既存バス路線を活用）

運行依頼系統を活用する路線は、熊本市地方バス運行等特別対策（運行依頼に係る運行費）補助金交付要項の規定により補助する。

③行政バス（路線定期運行方式）

行政バスは、見直し期間中である最長3年間、熊本市が経常費用の欠損額を全額補填する。

なお、補助金額は次の式により算定を行なう。

ア 最大3年目までは欠損額を全額補填

$$\text{補助金額} = \text{経常費用} - \text{経常収益}$$

イ 見直し期間の経過後の4年目以降は補助上限額を経常費用の70%とする。

$$\text{補助金額} \leq \text{経常費用} \times 0.7$$

ウ 運行開始後、4年目以降も運行継続となったが、運行継続基準の収支率30%未満となり廃止が決定した場合には、廃止日までを補助金交付の対象期間とし、熊本市が欠損額を全額補填する。

④行政バス（路線不定期運行（デマンド型）方式）

熊本市地方バス運行等特別対策（一般系統に係る運行費）補助金交付要項第6条（2）で規定されている補助金算定式から補助上限額を算定する。

$$\text{補助金額} \leq 74 \text{円} 28 \text{銭} \times 1 \text{年間の実車走行キロ程 (km)}$$

⑤住民バス（路線定期運行方式）

住民バスの路線定期運行方式は、補助上限額を経常費用の70%とし、残りの欠損分は地域住民が負担する。

ア 補助金の交付額は、次の式により算定を行なう。

$$\text{補助金額} \leq \text{経常費用} \times 0.7$$

イ 経常費用の不足分は、利用料金と別に地域住民がバス事業者と協定を結び負担する。

ウ 地域住民から住民バス運行廃止の届出が提出された場合の補助金は、廃止日までを補助金交付の対象期間とする。

⑥住民バス（路線不定期運行（デマンド型）方式）

熊本市地方バス運行等特別対策（一般系統に係る運行費）補助金交付要項第6条（2）で規定されている補助金算定式から補助上限額を算定する。残りの欠損分は地域住民が負担する。

ア 補助金の交付額は、次の式により算定を行なう。

$$\text{補助金額} \leq 74 \text{ 円 } 28 \text{ 銭} \times 1 \text{ 年間の実車走行キロ程 (km)}$$

イ 経常費用の不足分は利用料金と別に地域住民がタクシー事業者と協定を結んで負担する。

ウ 地域住民から住民バス運行廃止の届出が提出された場合の補助金は、廃止日までを補助金交付の対象期間とする。

【全体スケジュール】

実施内容		実施時期																							
		平成22年度			平成23年度												平成24年度								
		1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月						
			あり方協議会	市民説明会 2/8~2/18 説明会	3月議会				あり方協議会(素案)	6月議会	市民説明会			あり方協議会(修正案)	9月議会			地域公共交通会議	12月議会			3月議会			
制度	運行基準案(運行欠損補助)の策定																								
	導入スキーム案(運行形態、契約方式等)の策定																								
路線協議	運行計画案(運行路線、停留所、便数等)の策定																								
	地元との意見交換																								
	既存バス事業者・道路管理者・警察との事前協議																								
予算	補正予算 初期投資費用(バス車両など)																								
	当初予算 経常費用(運行費用、バス停など)																								
運行準備	広報(ガイドブック、チラシなど)運行準備(バス停など)																								
	運行手続き(運行事業者決定、認可申請など)																								

