# 第3回コミュニティ交通部会

日時:平成24年11月15日(木)10:00~

場所:熊本市役所 11 階会議室

# 会議次第

- 1 開会
- 2 部会長挨拶
- 3 議事及び報告

コミュニティ交通導入について (案)

ゆうゆうバスについて

- 4 その他
- 5 閉会

### 配布資料

部会委員名簿、配席図

資料1:コミュニティ交通導入について(案)(概要版)

資料 2: コミュニティ交通制度の修正部分について

資料3:コミュニティ交通導入について(案)(詳細版)

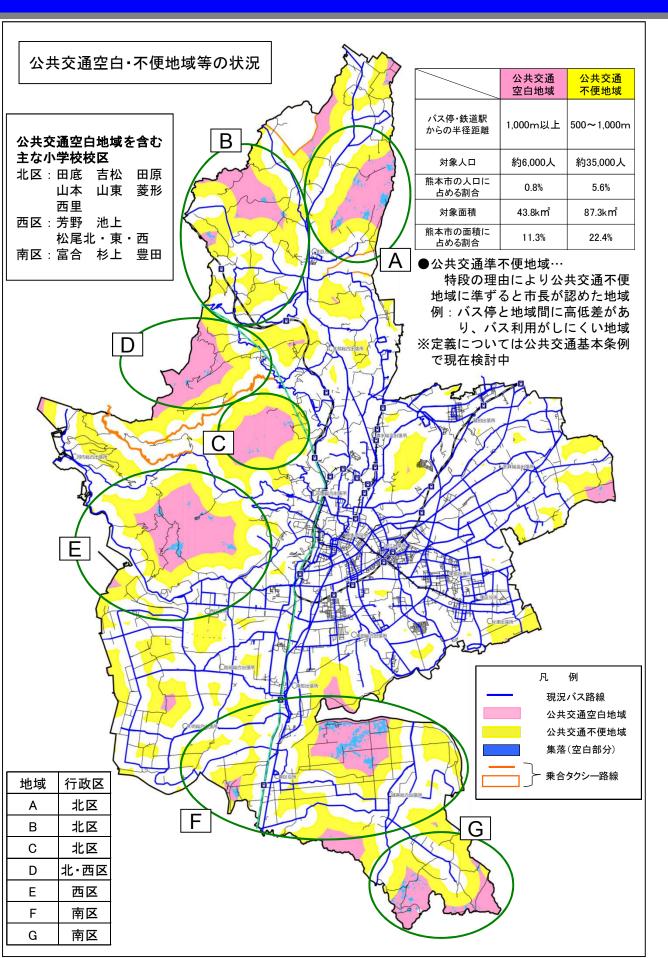
資料4:コミュニティ交通関係スケジュール

資料5:ゆうゆうバスについて

参考資料1:第2回コミュニティ交通部会議事録

# 公共交通空白・不便地域等に対応したコミュニティ交通導入について(案)(1)

資料1



# 1. コミュニティ交通とは

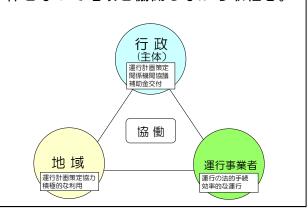
コミュニティ交通とは、既存の公共交通の利用ができない、もしくは不便な公共交通空白・不便地域等に対して導入する、新たな公共交通の形態である。

対象地域は人口が少なく、赤字運行となるため行政からの補助が必要となる。運行車両をバスではなく小型化したり、利用時のみ運行するデマンド運行方式など経費を抑えながら、地域・運行事業者と協働して導入に取組む。

# 2. 導入の目的と協働体制

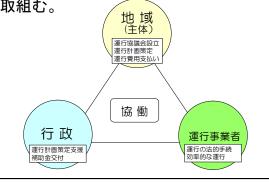
### (1) 公共交通空白地域

通院や買い物など、日常生活に必要な最 低限度の移動手段の確保を図ることを目 的とする。導入にあたっては、行政が主 体となって地域と協働しながら取組む。



# (2)公共交通不便地域等

日常生活に必要な最低限度の移動手段が 確保されている中で、さらなる移動利便 性向上を地域自身で確保することを目的 とする。導入にあたっては、地域が主体 となって、行政が支援する協働体制によ り取組む。



# 3. コミュニティ交通導入における市の体制

	公共交通空白地域	公共交通不便地域等
区役所 総務企画課	・地域の意向把握や意見の集約 ・地域との協議・調整	・地域が意見集約を行う際の支援 ・地域との協議・調整 ・運行計画策定支援
交通政策総室	・路線やダイヤなど運行計画策定 ・関係各機関との協議	・運行計画策定支援 ・区役所総務企画課に対し支援 ・関係各機関との協議

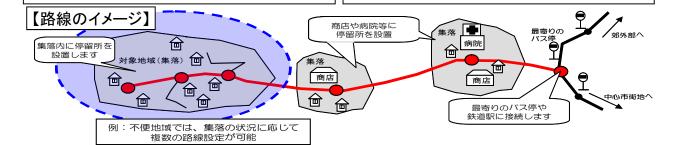
# 4. 路線設定の考え方

# (1)公共交通空白地域

- ①運行路線は定路線とする
- ②最寄りのバス停・鉄道駅に接続する
- ③病院・商業施設等への経由を考慮

### (2) 公共交通不便地域等

公共交通空白地域の考え方を基本とし 地域のニーズや状況に応じて弾力的運用 を図る



# 公共交通空白・不便地域等に対応したコミュニティ交通導入について(案)(2)

# 5. 運行協議会の役割

町内自治会等を中心として、運行協議会を構成する

# (1) 公共交通空白地域

運行計画策定に対する地域の意見集約など、行政に対する地域側の窓口

# (2) 公共交通不便地域等

運行計画策定、運行事業者の選定契約、 運行費用の支払、地域における収入確保、 補助申請・受領等の業務を行う

# 6. 運行の内容

## (1)公共交通空白地域

- ①運行形態:デマンド方式
- ②運行事業者:タクシー事業者
- ③運行車両:小型タクシー ④運行日:毎日運行可能
- ⑤便数:1日最大4往復8便
- ⑥運行ダイヤ:接続するバス・鉄道の発

着ダイヤに合わせて設定

## (2) 公共交通不便地域等

- (1)のデマンド方式による運行内容と下記の事項を含め、地域が選択する
- ①運行形態:定時運行、過疎地有償運送 ②運行事業者:交通事業者、NPO法人等
- ③運行車両:マイクロ、ワゴン、普通車
- ④運行日:隔日運行等地域が選択
- ⑤運行ダイヤ:地域が選択

# 7. 運行に必要な地域における収入の確保(利用料金等)と補助制度

### (1)公共交通空白地域

①補助制度

行政が運行事業者に対し、補助を行う

- (7)初期投資費用:全額補助
- (イ)運行費用:欠損額を全額補助
- ②地域における収入の確保
- (ア)利用時に利用料金を支払う均一料金制度 (みかん・オレンジタクシーの事例 1乗車大人200円、小学生以上100円)
- ※上記の運行内容以上を希望する場合は、(2)公共 交通不便地域等を適用して、地域主体でコミュニ ティ交通を導入することができる。なお、その際は 地域において収入の確保を行うものとする

# 8. スケジュール

区分	H 24	H 25		H 26		H 27	
	下半期	上半期	下半期	上半期	下半期	以降	
公共交通空白地域	検討	検討	導入・運行				
公共交通不便地域等	検討	検討	導,	入・運行			

# (2) 公共交通不便地域等

①補助制度

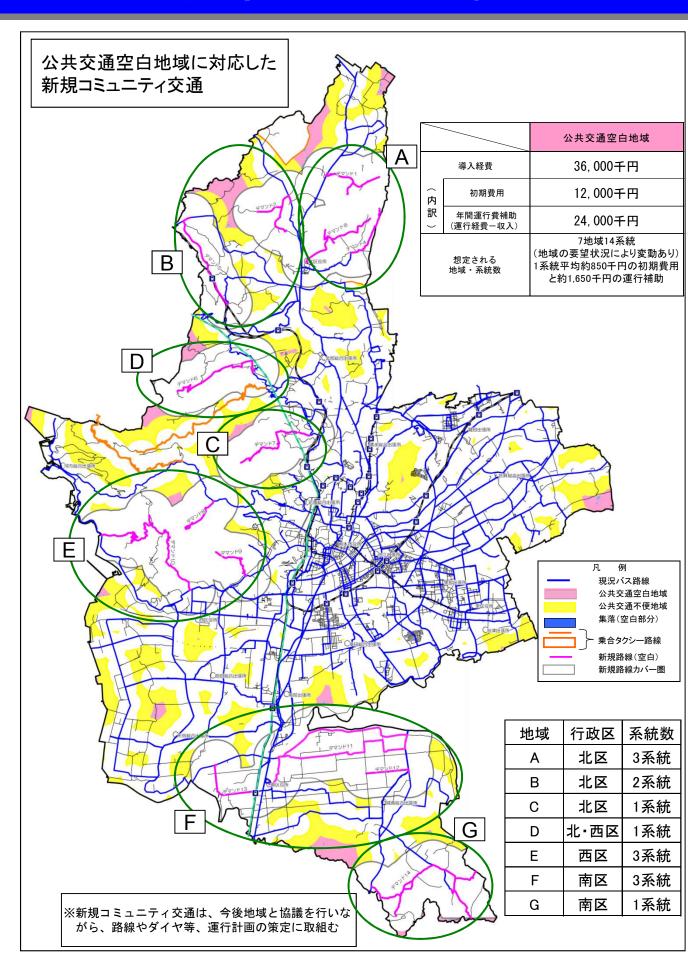
行政が地域に対し、補助を行う

- (7)初期投資費用:全額補助
- (イ)運行費用:目標額を設定し、欠損補助を行う。ただし、1~3年目で目標を下回った場合は、翌年運行見直しを条件に補助を行い、それでも目標を下回った場合は翌々年の補助は行わない。
- ②地域における収入の確保

運行経費の30%以上を、利用料金等(地域の拠出や協賛金も含む)で捻出することを目標とするが、地域における収入確保の経過措置として運行1年目10%以上、2年目20%以上を設定し3年目以降は30%以上確保できるように目指すこととする。

	目標の収入	補助上限額	(少ない万)	
1年目	10%以上	90%まで	380万円まで	
2年目	20%以上	80%まで	340万円まで	
3年目以降	30%以上	70%まで	300万円まで	

	運行	1年目	運行2年目		運行3年目		運行4年目以降	
	6ヶ月	6ヶ月	6ヶ月	6ヶ月	6ヶ月	6ヶ月	6ヶ月	6ヶ月
30%以上				<u> </u>				
30%以工					4	<u>=1</u>		
20~30%			1	判		運行計画の	変更運行	年末で補助終了
未満					B	見直し検討	及文座门	補助終了
10~20%				運行計画の	変更運行	年末で		
未満				見直し検討	及史座1.1 <b>L</b>	補助終了		
10%未満	+ E		変更運行	年末で 補助終了				



# コミュニティ交通制度の修正部分について

第2回コミュニティ交通部会で、コミュニティ交通制度の素案を示し、部会で審議を行った。その結果を踏まえて、今回のコミュニティ交通制度の案で修正をおこなった。

修正した部分の説明は次のとおりである。

# 1 コミュニティ交通における市の体制の部分

公共交通不便地域における地域の主体的な取組みに対する熊本市の支援体制で、区役所総務企画課が地域をバックアップし、交通政策総室は、区役所総務企画課の取組みに対して支援していくとしていた。

区役所の総務企画課は、かなり幅広い業務を行っており、コミュニティ交通に 関して対応可能なのかという意見があったことを踏まえ、地域が行う運行計画策 定支援については、区役所総務企画課だけでなく交通政策総室も一緒になって取 組むこととした。

# 素案

	公共交通空白地域	公共交通不便地域	
区役所 総務企画課	・地域の意向把握や意見の集約 ・地域との協議・調整	<ul><li>・地域が意見集約を行う際の支援</li><li>・地域との協議・調整</li><li>・運行計画策定支援</li></ul>	
交通政策総室	・路線やダイヤなど運行計画策定 ・関係各機関との協議	・区役所総務企画課に対し支援 ・関係各機関との協議	



	公共交通空白地域	公共交通不便地域等	
区役所 総務企画課	・地域の意向把握や意見の集約 ・地域との協議・調整	・地域が意見集約を行う際の支援 ・地域との協議・調整 ・運行計画策定支援	
交通政策総室	・路線やダイヤなど運行計画策定 ・関係各機関との協議	・運行計画策定支援 ・区役所総務企画課に対し支援 ・関係各機関との協議	

# 2 路線設定の考え方の部分

コミュニティ交通の路線設定については、公共交通空白地域と不便地域等の どちらも、地域の実情に応じて路線設定を行うものである。

公共交通空白地域では、日常生活に必要な最低限度の移動手段を確保する観点から路線設定を行うが、公共交通不便地域では、地域が一定以上の運行費用を負担しながら、地域内の移動利便性を向上させるものであり、地域内のニーズを充分に反映させた路線設定が必要となる。

公共交通不便地域に対しては、路線設定の自由度を与えないと移動の利便性 向上につながらないのではないかという意見があったことを踏まえ、公共交通 不便地域での路線設定は、公共交通空白地域で導入する路線の考え方を基本的 に、地域のニーズや状況に応じて弾力的運用ができるように修正を行った。

### 素案

地域の実情に応じ、次の考え方に基づいて、公共交通空白地域は行政が、公 共交通不便地域は地域が設定する

- ①運行路線と停留所は固定とする
- ②最寄りのバス停・鉄道駅に接続する
- ③公共施設・病院・商業施設等への経由を考慮する



### 案

地域の実情に応じて、次の考え方に基づいて設定する

### (1)公共交通空白地域

- ①運行路線は定路線とする
- ②最寄りのバス停・鉄道駅に接続する
- ③病院・商業施設等への経由を考慮

### (2)公共交通不便地域等

公共交通空白地域の考え方を基本とし 地域のニーズや状況に応じて弾力的運用 を図る

#### 【路線のイメージ】 商店や病院等に 集落 最寄りの バス停 停留所を設置 命 病院 ・ 集落内に停留所を 命 設置します 地域(集落) 🕣 🕽 商店 商店 中心市街地へ 亩 命 最寄りのバス停や 鉄道駅に接続します 例:不便地域では、集落の状況に応じて 複数の路線設定が可能

# 3 地域における収入の確保(利用料金等)と補助制度

公共交通不便地域等に導入するコミュニティ交通の地域における収入の確保 について、素案では地域が年間運行費用の 30%以上を利用料金や地域拠出金、 協賛金でまかなうとしていた。

コミュニティ交通部会で、地域における収入の確保部分をゆうゆうバスで採用した継続運行基準のように、経過措置を導入したらどうかという意見があったことを踏まえ、地域における収入の確保部分については、運行開始後一定の期間は、地域の負担を引き下げる経過措置を導入した。

### 素案

### (2)公共交通不便地域

①利用料金等

年間運行費用の30%以上を利用料金で捻出し、30%に満たない場合は不足分を地域拠出金、協賛金等でまかなう(デマンド方式でも同じ取扱いとする)

②補助制度

行政が地域に対し、補助を行う

- (ア)初期投資費用:必要な費用を補助
- (イ)運行費用:欠損額分をA)・B)のうち 少ない額を補助額の上限として補助する
  - A)年間の運行費用の70%
  - B) 300万円



#### 案

### (2) 公共交通不便地域等

①補助制度

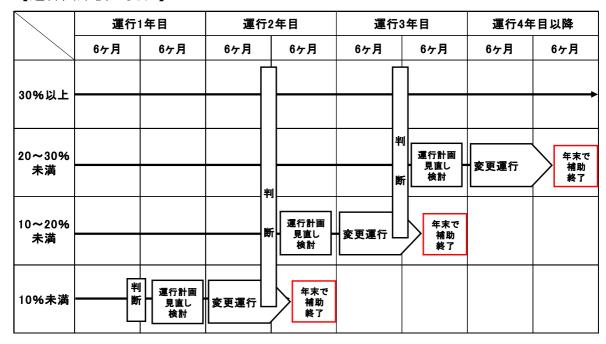
行政が地域に対し、補助を行う

- (7)初期投資費用:全額補助
- (イ)運行費用:目標額を設定し、欠損補助を行う。ただし、1~3年目で目標を下回った場合は、翌年運行見直しを条件に補助を行い、それでも目標を下回った場合は翌々年の補助は行わない。
- ②地域における収入の確保

運行経費の30%以上を、利用料金等(地域の拠出や協賛金も含む)で捻出することを目標とするが、地域における収入確保の経過措置として運行1年目10%以上、2年目20%以上を設定し3年目以降は30%以上確保できるように目指すこととする。

	目標の収入	補助上限額	(少ない方)		
1年目	10%以上	90%まで	380万円まで		
2年目	20%以上	80%まで	340万円まで		
3年目以降	30%以上	70%まで	300万円まで		
3					

# 【運行開始後の流れ】



# 公共交通空白・不便地域等に対応した コミュニティ交通導入について(案) (詳細版)

平成24年11月

熊本市

# 目 次

1	基本的な考え万
	1 コミュニティ交通導入の経緯・ ・・・・・・・・・・1
	2 コミュニティ交通導入の目的・・・・・・・・・・・1
	3 コミュニティ交通導入の考え方・・・・・・・・・・1
Π	コミュニティ交通の制度設計
	1 公共交通空白地域
	(1)行政・交通事業者・地域住民の役割分担・・・・・・・2
	(2) コミュニティ交通導入手順・・・・・・・・・・・2
	(3) 運行協議会の構成と役割・・・・・・・・・・・・4
	(4) 運行する路線の考え方・・・・・・・・・・・・4
	(5) 運行の形態・・・・・・・・・・・・・・・・4
	(6) 運行事業者・・・・・・・・・・・・・・・・4
	(7) 使用車両・・・・・・・・・・・・・・・・・5
	(8) 運行日、運行時間帯、運行ダイヤ、運行本数・・・・・・5
	(9) 利用料金・・・・・・・・・・・・・・・・5
	(10) 補助制度・・・・・・・・・・・・・・・・5

# 2 公共交通不便地域等

(1)行政・交通事業者・地域住民の役割分担・・・・・・・・
(2)コミュニティ交通導入手順・・・・・・・・・・・7
(3) 運行協議会の構成と役割・・・・・・・・・・・・9
(4) 運行する路線の考え方・・・・・・・・・・・・9
(5) 運行の形態・・・・・・・・・・・・・・・9
(6) 運行事業者・・・・・・・・・・・・・・10
(7) 使用車両・・・・・・・・・・・・・・・10
(8) 運行日、運行時間帯、運行ダイヤ、運行本数・・・・・10
(9) 運行に必要な地域における収入の確保(利用料金等)・・10
(10) 利用料金・・・・・・・・・・・・・・11
(11)補助制度・・・・・・・・・・・・・・12
参考1 熊本市における乗合タクシー及びゆうゆうバスの事例一覧14
参考2 コミュニティ交通導入手段一覧・・・・・・・・・15

# I 基本的な考え方

### 1 コミュニティ交通導入の経緯

本市では、平成24年3月、超高齢社会を迎えるにあたり、誰もが利用しやすい公共交通を目指し、概ね10年後にむけての公共交通ネットワークの確立と、そのための公共交通政策を示した「公共交通グランドデザイン」を策定した。

本デザインでは、新たな公共交通ネットワークを確立した上で、(1)基幹公共交通の強化、(2)日常生活を支えるバス路線網の再編、(3)公共交通空白・不便地域等への対応の、3つの基本的施策を掲げ、具体化に向けて今後検討を進めていくとしており、(3)については、地域と協働で公共交通空白・不便地域等に対応した「コミュニティ交通」を導入し、公共交通空白・不便地域等の解消を目指すとしている。

さらに、本市では円滑に移動可能な地域社会の実現を目指すために(仮称)公共交通基本条例制定の検討を平成24年度より開始した。本条例では、基本理念や市、市民、公共交通事業者の役割と責務、基本的施策、公共交通空白・不便地域の定義などについて、検討を行っている。

このようなことから、本市では、公共交通空白・不便地域等に対応した「コミュニティ交通」の制度について検討を行うこととした。なお、公共交通空白・不便地域等については、前段でも述べた(仮称)公共交通基本条例において定義する。

#### 2 コミュニティ交通導入の目的

公共交通の利用ができない、もしくは不便である公共交通空白・不便地域等にコミュニティ交通を導入することにより、地域住民の通院や買い物など、日常生活での移動利便性が向上すると考えられる。また、利用する高齢者の外出促進や、外出によって身体を動かすことによる健康増進、地域とのつながり(高齢者の見守り)、地域のまちづくりなどへの寄与が期待できる。

このようなことから、導入の目的を次のとおりとする。

(1) 公共交通空白地域

通院や買い物など、日常生活に必要な最低限度の移動手段の確保を図る。

(2) 公共交通不便地域等

通院や買い物など、日常生活に必要な最低限度の移動手段が確保されている中で、さらなる移動利便性向上を図る。

### 3 コミュニティ交通導入の考え方

コミュニティ交通導入の考え方は、次のとおりとする。

(1) 公共交通空户地域

通院や買い物など、日常生活で必要な最低限度の移動手段を、行政が主体となって地域と協働しながら確保する。地域はコミュニティ交通を利用した場合は、利用者負担として料金を支払い、行政は欠損額を補助する。

なお、地域が自分たちの力で他の移動手段を計画し、地域が主体的にコミュニティ交通を導入する場合には、(2)公共交通不便地域等の考え方を適用する。

#### (2) 公共交通不便地域等

通院や買い物など日常生活で必要な移動手段を向上させるために、地域が主体的に利便性の高いコミュニティ交通を導入し、行政は地域を積極的に支援する。

コミュニティ交通の運行に関する経費は、地域が負担するものとし、行政は一定部分を補助する。

#### コミュニティ交通の制度設計 П

#### 公共交通空白地域

#### (1) 行政・交通事業者・地域住民の役割分担

公共交通空白地域に対応したコミュニティ交通導入にあたって、行政、地域、交通事業者の役割分 担を下図のとおり定める。

#### 行 政(主体)

- ・対象地域へコミュニティ交通導入の提案 ・運行計画策定(ルート、ダイヤ等)
- 関係各機関との調整
- ・ 運行事業者の選定、運行協定締結
- ・運行に必要な費用及び運行費用欠損分の 補助
- ・利用者・沿線住民のニーズ調査
- ・ 運行計画見直しの策定

#### 協 働

#### 地 域

- ・運行及び運行計画への要望
- 運行協議会の設立
- 積極的な利用と利用促進活動
- ・1便あたり2人以上の相乗り利用など運 行費用削減の努力
- ーズ調査への協力
- ・ 運行計画見直しの要望

#### 交通事業者

- 事業認可申請
- ・ 運行コスト削減の努力
- 利用促進活動
- 一ズ調査への協力
- 運行計画見直しのアドバイス

# (2) コミュニティ交通導入手順

公共交通空白地域に対応したコミュニティ交通の導入は、行政が主体となって、地域・交通事業 者と協働して取り組むものとする。また、コミュニティ交通の運行開始後も、地域の利用状況や二 ーズを確認し、利便性の高いコミュニティ交通の運行を目指す。

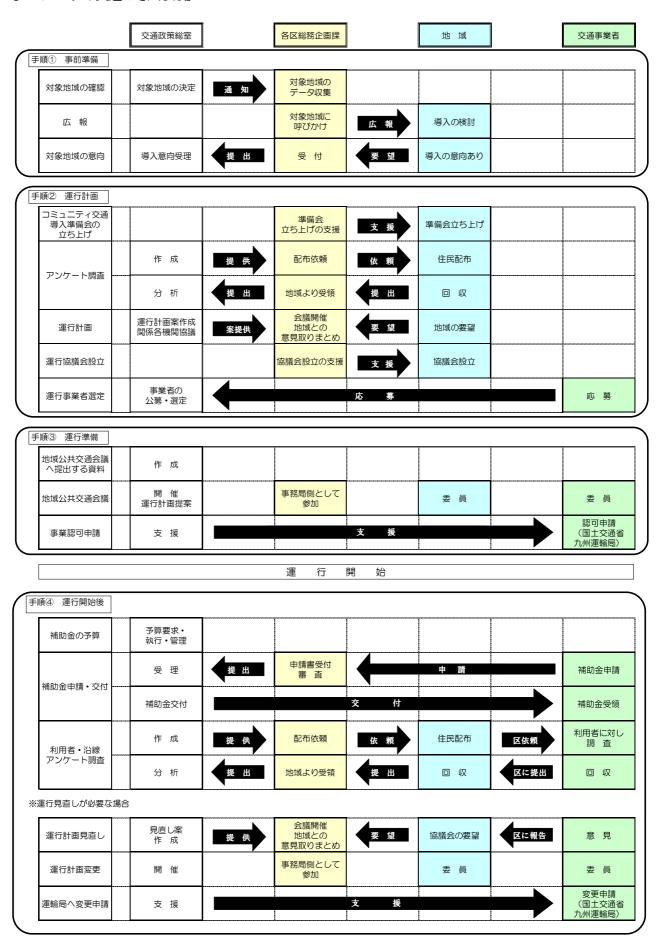
なお行政においては、交通政策総室と各区役所総務企画課が連携して取組むものとする。役割と して、交通政策総室は路線設定や運行ダイヤなどの運行計画策定や、関係各機関との協議等を行う。 また、各区役所総務企画課は地域のコミュニティ交通導入に関する意向把握や、意見の集約、地域 との協議・調整等を行う。

コミュニティ交通の導入手順については、次頁に示す。

#### 【区役所総務企画課と交通政策総室の役割】

	公共交通空白地域		
区役所 総務企画課	・地域の意向把握や意見の集約 ・地域との協議・調整		
交通政策総室	<ul><li>路線やダイヤなど運行計画策定</li><li>関係各機関との協議</li></ul>		

### 【コミュニティ交通の導入手順】



#### (3) 運行協議会の構成と役割

公共交通空白地域に対応したコミュニティ交通を導入する際には、運行協議会の設立が要件となる。 この運行協議会の構成としては、地域におけるまとまりで住民同士の結びつきが強い、町内自治会等 を中心とし、効率的で利便性の高いコミュニティ交通の導入が図られる場合は、町内自治会等同士が 共同で協議会を構成する。

この運行協議会は、コミュニティ交通の運行計画策定に対する地域の意見集約など、行政に対する地域の窓口となる。

#### 【熊本市における町内自治会の状況】

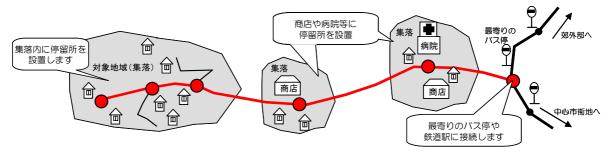
年	度	小学校区数	町内 自治会数	加入世帯数	総世帯数	1自治会あたり 平均加入 世帯数	加入率 (%)
2	23	対象88校区 (市全体92校区)	841	255,892	293,092	304	87.31

# (4) 運行する路線の考え方

路線や停留所の設定は、次の考え方に基づいて行う。

- ①運行路線と停留所は固定とする。
- ②運行路線はコミュニティ交通を導入する地域から、最寄りのバス停・鉄道駅に接続することを基本とする。
- ③設置する停留所の位置は、地域の公民館・コミュニティセンターなどの公共施設や病院、商業施設等がコミュニティ交通を計画する路線上の近くにある場合には、地域との協議を踏まえ、行政が決定する。
- ④停留所は、接続するバス停・鉄道駅、公共施設、病院、商業施設を除き、原則公共交通空白地域の みに設置するが、運行協議会を設立した地域に公共交通不便地域等が含まれる場合は、その地域に も停留所を設置することができる。

#### 【路線のイメージ】



#### (5) 運行の形態

運行の形態については、路線と停留所は固定、運行ダイヤも固定だが事前予約があったときのみ運行を行うデマンド方式とする。

#### 【補足説明】

デマンド方式の運行の場合、運行路線と停留所を定めず、自宅から目的地まで運行する方法(区域運行)で運行する場合もあるが、この方法で運行すると、タクシーと同じ様な運行形態となってしまう。よって、上記の運行形態としている。

#### (6) 運行事業者

運行する事業者は、一般乗合旅客運送事業を営むことができるタクシー事業者とする。なお、行政

が運行事業者の公募を行い、選定された運行事業者と行政で、コミュニティ交通の運行に関する協定書を締結する。

#### 【補足説明】

熊本市内においては、タクシー事業者が複数存在している。公募を行うことによって、事業参入に対する公平な機会を提供するだけでなく、複数のタクシー事業者が応募した場合、審査時に独自のサービス展開を提案するなど、コミュニティ交通の利便性が向上する可能性がある。よって、公募による選定としている。

#### (7)使用車両

使用する車両は、小型タクシー車両(4人乗車可能)での運行とする。 【公共交通空白地域の状況(第1回公共交通基本条例部会資料より)】

	公共交通空白地域
バス停・鉄道駅からの半径距離(例)	1,000m以上の地域
対象人口	6,000人
熊本市の人口に占める割合	0.8%
対象面積	43.8km²
熊本市の面積に占める割合	11.3%

### (8) 運行日、運行時間帯、運行ダイヤ、運行本数

基本的な運行日、運行時間帯、運行ダイヤ、運行本数は、次のとおりとする。

- ①運行日は、毎日運行とする。
- ②運行時間帯及び運行ダイヤについては、地域の要望を踏まえ、接続を行うバス・鉄道の発着ダイヤに合わせて設定する。
- ③運行できる最大の便数は、1日4往復8便とする。

なお、上記の運行内容以上を希望する場合には、後述する公共交通不便地域等に対応したコミュニティ交通制度を適用し、地域主体によりコミュニティ交通を導入する。

#### (9) 利用料金

利用料金は、均一料金とする。

※みかん・オレンジタクシーは、1乗車あたり大人200円・小学生以上100円の均一料金

#### (10)補助制度

補助金制度を新設するものとし、行政とコミュニティ交通の運行に関する協定書を締結した運行事業者に対し、補助を行う。

①補助制度は次のとおりとする。

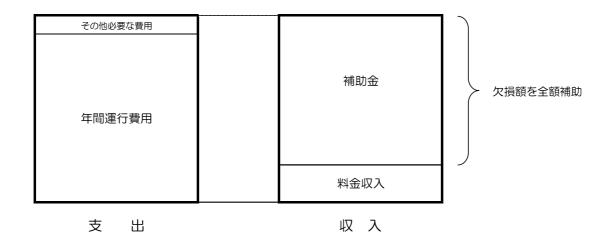
公共交通空白地域に対応したコミュニティ交通は、運行開始までに必要な費用は全額補助する。 運行費用については、利用料金を除いた年間の欠損額を全額補助する。なお、補助金額は次の式により算定を行う。

補助金額 = 欠損額

= 年間の運行費用 - 年間の料金収入

- ②補助の対象となる費用は次のとおりとする。
  - (ア)運行開始までに必要な費用
    - aバス停設置費用
    - b 広報費用(運行周知チラシ等)
    - c時刻表作成費用
    - d その他必要と認める費用(事業認可申請に係る事務費等)
  - (1)運行開始後に必要な費用
    - a 運行に要した費用から利用料金を差し引いた、運行欠損の全額
    - b その他必要と認める費用(ダイヤ改正に伴なう事務費等)

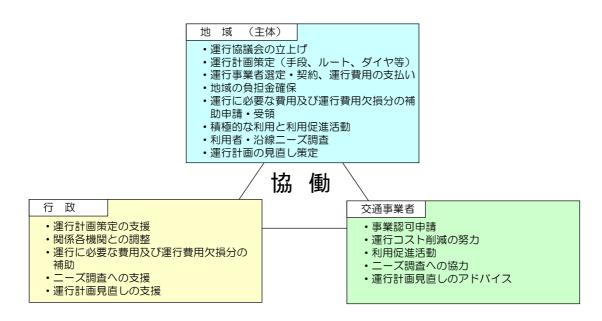
# 【運行費用と利用料金、補助金の関係】



### 2 公共交通不便地域等

#### (1) 行政・交通事業者・地域住民の役割分担

公共交通不便地域等に対応したコミュニティ交通導入にあたって、地域、行政、交通事業者の役割分担を下図のとおり定める。



#### (2) コミュニティ交通導入手順

公共交通不便地域に対応したコミュニティ交通の導入は、地域の主体的な取り組みに対して、行政は積極的に支援し、交通事業者もあわせた3者で協働していくものとする。また、コミュニティ交通の運行開始後も地域が主体となって、利便性向上のために運行内容の見直しを図る。

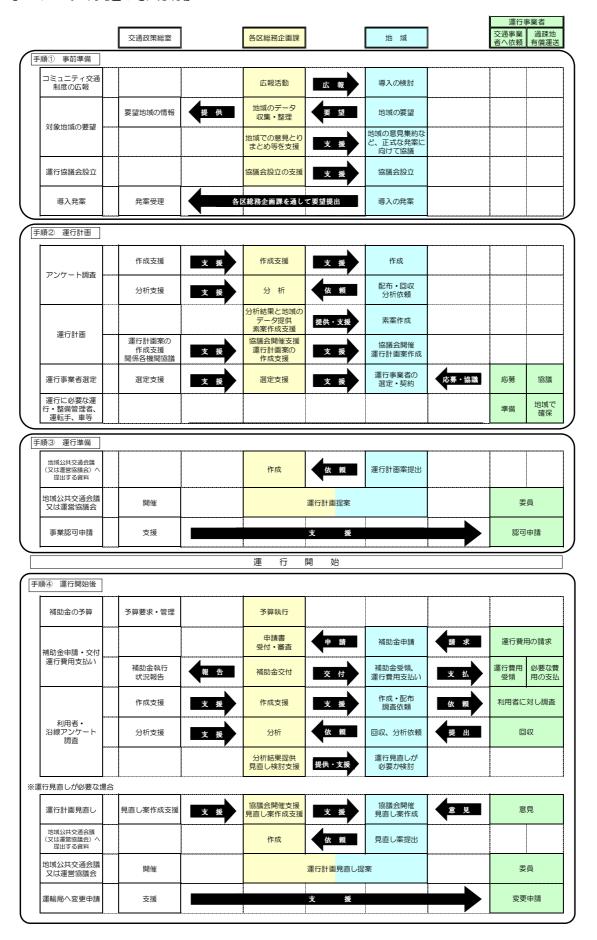
なお行政においては、交通政策総室と各区役所総務企画課が連携して取組むものとする。役割として、各区役所総務企画課は地域が意見集約を行う際の支援や、地域との協議・調整、地域が行う運行計画策定の支援等、地域がコミュニティ交通を導入するための取組みに対して、全面的なサポートを行う。また交通政策総室は、各区役所総務企画課が行う取組みに対する支援や、地域が行う運行計画策定支援の取り組みに対し各区役所総務企画課と共同して支援、関係各機関との協議等を行う。

コミュニティ交通の導入手順については、次頁に示す。

#### 【区役所総務企画課と交通政策総室の役割】

	公共交通不便地域
区役所 総務企画課	<ul><li>・地域が意見集約を行う際の支援</li><li>・地域との協議・調整</li><li>・運行計画策定支援</li></ul>
交通政策総室	<ul><li>運行計画策定支援</li><li>区役所総務企画課に対し支援</li><li>関係各機関との協議</li></ul>

### 【コミュニティ交通の導入手順】



#### (3) 運行協議会の構成と役割

公共交通不便地域に対応したコミュニティ交通を導入する際には、運行協議会の設立が要件となる。 この運行協議会の構成としては、地域におけるまとまりで住民同士の結びつきが強い、町内自治会等 を中心とし、効率的で利便性の高いコミュニティ交通の導入が図られる場合は、町内自治会等同士が 共同で協議会を構成する。

この運行協議会は、地域が運行計画を策定するだけでなく、運行事業者の選定・契約や運行費用の支払い、地域の負担金確保、行政に対する補助申請・受領、利便性の高い運行を目指した運行計画見直しへの取組みなど、コミュニティ交通を運行する組織として、必要な業務を主体的に行うこととなる。

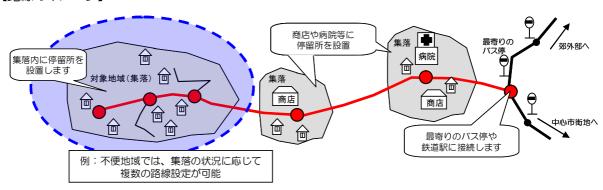
#### (4) 運行する路線の考え方

路線や停留所、地域の公民館・コミュニティセンターなどの公共施設・病院・商業施設等への経由は、公共交通空白地域の考え方を基本にしながら、地域のニーズや状況に応じて、地域自身が弾力的な運用を図る。

【参考 公共交通空白地域に対応したコミュニティ交通での路線の考え方】

- ①運行路線と停留所は固定とする。
- ②運行路線は、コミュニティ交通を導入する地域から、最寄りのバス停・鉄道駅に接続することを 基本とする。
- ③設置する停留所の位置は、地域の公民館・コミュニティセンターなどの公共施設や病院、商業施設等がコミュニティ交通を計画する路線上の近くにある場合には、地域との協議を踏まえ、行政が決定する。
- ④停留所は、接続するバス停・鉄道駅、公共施設、病院、商業施設を除き、原則公共交通空白地域のみに設置するが、運行協議会を設立した地域に公共交通不便地域等が含まれる場合は、その地域にも停留所を設置することができる。

#### 【路線のイメージ】



#### (5) 運行の形態

運行の形態については、地域の特性に応じて、地域が次の中から選ぶものとする。

- ①一般乗合旅客自動車運送(定時運行、事前予約が必要なデマンド方式運行、どちらも選択可能)
- ②過疎地有償運送

過疎地有償運送は、行政が主宰する運営協議会で、過疎地域に類すると認められた場合にのみ、 運行することができる。

※運営協議会・・・過疎地有償運送を行う場合は、この協議会での協議・合意が必要。構成員は、 タクシー事業者及び運転手の労働組合、住民、運輸局、管轄地域で過疎地有償運送を行う団体等、 その他運営上必要と認められる者。(道路運送法施行規則第51条の8)

#### (6) 運行事業者

運行事業者は次のとおりとする。

- ①一般乗合旅客自動車運送を行う場合は、その運送事業を営むことができるバス・タクシー事業者とする。なお、運行事業者の選定にあたっては地域が行い、地域と運行事業者がコミュニティ交通の運行や運行費用支払い等に関する契約を締結する。
- 2過疎地有償運送を行う場合は、その運送ができる団体等を事業者とする。
  - ※過疎地有償運送を行う団体等・・・NPO法人(地域が設立したものも含む)、認可地縁団体、 農協、生協、医療法人、社会福祉法人、商工会、商工会議所

### (7)使用車両

使用する車両は、地域が決定する。使用できる車両は、マイクロバス、ワゴン車、普通車とする。

#### (8) 運行日、運行時間帯、運行ダイヤ、運行本数

基本的な運行日、運行時間帯、運行ダイヤ、運行本数は次のとおりとする。

- ①運行日は、毎日運行や平日のみ運行、隔日運行など地域が選択する。
- ②運行時間帯は、地域が必要な時間帯とする。
- ③運行ダイヤ及び運行本数は、地域が決定する。

#### (9) 運行に必要な地域における収入の確保(利用料金等)

コミュニティ交通の運行に必要な地域における収入の確保を次のとおりとし、行政は地域の取組みに対し、補助を行う。

年間運行費用に対する収入部分について、地域は30%以上を利用料金等で確保するものとし、行政は収入部分を差し引いた不足部分に対して、年間運行費用の70%までか補助上限額300万円のいずれか少ない金額の範囲内で補助を行う。その際、年間運行費用から地域が確保した収入部分と、行政からの補助を差し引いても、なお不足する部分については、地域が確保する。

ただし、地域が特続的に収入部分を確保できるための経過措置として、地域における収入確保を1年目は10%以上、2年目は20%以上とする。この期間中に、地域はコミュニティ交通の路線や形態、内容などを見直し・改善を図りながら、収入を確保できるように取組む。

【年間運行費用に対する収入部分・補助金の割合と補助上限額について】

	目標の収入	補助上限額	i(少ない方)
1年目	10%以上	90%まで	380万円まで
2年目	20%以上	80%まで	340万円まで
3年目以降	30%以上	70%まで	300万円まで

なお、運行開始 1~3年目の間で、地域における収入の確保分の目標を下回った場合には、確保できなかった部分の不足額について補助を行い、運行の見直しを条件に翌年も補助対象とするが、運行見直しを行ったにもかかわらず、翌年も引き続き目標を下回った場合には、翌年分の運行費用の補助は行うが、翌々年の運行では行政からの補助は行わない。

また、公共交通空白地域に対応したコミュニティ交通の形態(事前予約が必要なデマンド方式による運行)を導入した場合においても、地域が運行費用に対する収入部分を確保することとする。

運行1年目 運行2年目 運行3年目 運行4年目以降 6ヶ月 6ヶ月 6ヶ月 6ヶ月 6ヶ月 6ヶ月 6ヶ月 6ヶ月 30%以上 判 運行計画 20~30% 年末で 見直し 変更運行 補助終了 未満 検討 断 判 運行計画 10~20% 年末で 断 変更運行 見直し 補助 未満 検討 終了 判 運行計画 年末で 10%未満 断 見直し 変更運行 検討

【コミュニティ交通の運行開始後のスケジュール】

【参考 地域が収入部分を確保する方法の例】

- ①利用料金
- ②地域からの拠出金
- ③企業や商店の協賛金、広告料
- ④その他、個人からの寄付金等

#### 【補足説明 補助金の上限額を年間300万円とした理由について】

コミュニティ交通の導入に向けて、地域の主体的な取り組みに対し、行政が積極的な支援として 金銭補助を行うものであるが、その補助は地域が取り組む事業に対して無制限に行うのではなく、 地域の移動利便性向上が見込めると判断できる費用に対してす行うべきものである。このことから、 最低限度の移動手段の確保を行うことを目的とした、公共交通空白地域に対応したコミュニティ交通での年間最大運行費用を、公共交通不便地域等に対応したコミュニティ交通で導入できる費用の 補助対象額として、補助の上限額を設定する。

今回、公共交通空白地域に対応したコミュニティ交通で必要な運行費用の算定を行った。公共交通空白地域内で想定できるコミュニティ交通は7地域14系統、運行条件として1日4往復8便の全便を毎日運行、運行費用は小型タクシー料金として運行費用の算定を行ったところ、年間の運行費用の平均は約430万円となった。この金額に行政からの補助金の割合70%をあてはめたところ、約300万円となったことから、この金額を補助上限額として設定した。

#### (10) 利用料金

利用料金は、地域の特性に応じ、地域が決定する。なお、利用料金の徴収方法として、均一料金や対キロ運賃、年会費、回数券等がある。

#### (11) 補助制度

補助金制度を新設するものとし、行政は運行事業者とコミュニティ交通運行の契約を行った地域に対し、補助を行う。

(1)補助制度は次のとおりとする。

公共交通不便地域等に対応したコミュニティ交通の補助金は、運行開始までに必要な費用については全額補助する。

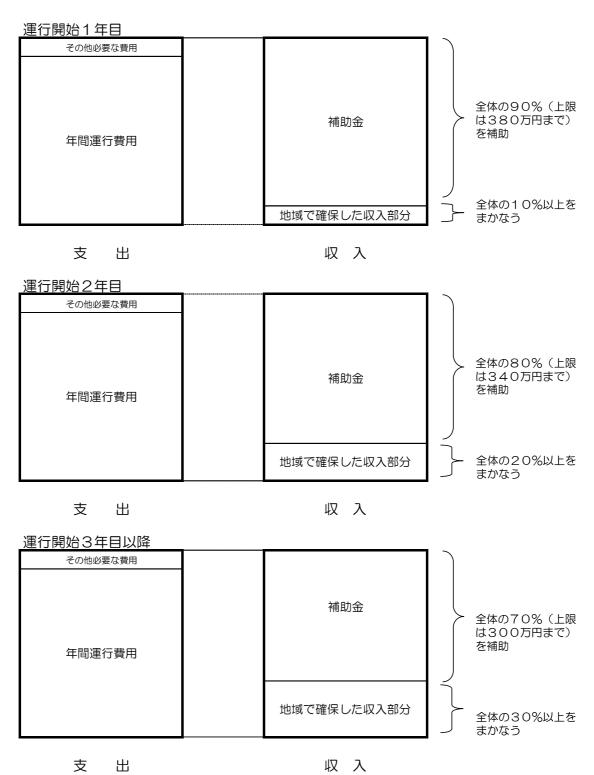
運行費用については、次に示す額を補助額の上限として、年間運行費用から地域が確保した収入部分を差し引いた金額(欠損額)を補助上限額の範囲内で補助する。

- (ア)補助上限額は、運行開始1年目は380万円、2年目は340万円、3年目以降は300万円
- (1)補助金額 = 年間の運行費用  $\times$  年ごとの割合(運行開始1年目は90%、2年目は80%、3年月以降は70%)
  - ※運行開始1~3年目で、地域における収入の確保が目標を下回ったものの、翌年の運行見直しを行い運行継続とする場合には、場合は次のとおりとする。

補助金額 = 年間の運行費用 × {(年間の運行費用 - 地域における収入の確保分) ÷ 年間の運行費用}

- ②補助の対象となる費用は次のとおりとする。
- (ア)運行開始までに必要な費用
  - a バス停設置費用
  - b運行チラシ作成費用
  - c時刻表作成費用
  - d その他必要と認める費用(事業認可申請に係る事務費、車両のラッピング費用等)
  - ※e 以降は、過疎地有償運送を行う場合に対象とする。
  - e 運行•整備管理者育成費用
  - f1種免許所持の運転手に対する講習費用
- (イ)運行開始後に必要な費用
  - g年間に必要な運行費用
  - h その他必要と認める費用(ダイヤ改正に伴なう事務費等)

# 【運行費用と利用料金、補助金の関係】



【参考1 熊本市における乗合タクシー及びゆうゆうバスの事例一覧】

		•	•		,
運行 路線名	河内・天水 みかんタクシー	野出・太郎迫 オレンジタクシー 山本号 こまち号		こまち号	ゆうゆうバス
目的	バス路	区役所へのアクセ ス確保と交通不便地 域の解消			
運行地域	西区河内町• 玉名市天水町	西区河内町野出• 北区太郎迫町	北区植木町清水・ 内(清水区・内区の 一部と植木町中心 部・北区役所周辺・ 山鹿市市街地	北区植木町広住・ 石川(小道区・草葉 区・石川区の一部) と植木町中心部・ 北区役所周辺	北・東・南区 (6路線・9系統)
補助制度	欠損額を全額補助、熊本市が1/3、 玉名市が2/3負担		欠損額を	全額補助	
運行継続 基準	1週間の利用者数が 40人以上		なし		収支率30%以上
協議会	天水・河内 みかんタクシー 運行協議会	オレンジタクシー 運行協議会	な	:U	特になし
運行会社		タクシー	−事業者		バス事業者
世帯数	約350世帯	約430世帯	約330世帯	約110世帯	
運行形態	路線固定、ダイヤ 固定で予約時のみ運 行、運行する道路上 なら乗降可能 路線固定、ダイヤ 固定で予約時のみ運 行、停留所のみ乗降 可能		区域運行、清水区 エリアは自宅での乗 降可。内区は公本を 等での乗降。植木町 中心・山鹿市市街地に フルフ内でされた場所 の乗車 と便時間帯指定で 予約時のみ運行	区域運行、小道区 等エリアは乗降可。 植木町中心部・北区 役所周辺について は、降車はエリア内 で自由、乗車は指定 された場所から乗車 各便時間帯指定で 予約時のみ運行	路線固定 定時運行 停留所のみ乗降可能
運行便数 /運行日		注復8便 3運行	1日4往復8便 /月〜土曜運行 (祝祭日及び年末年 始除く)	1日2往復4便 /月〜土曜運行 (祝祭日及び年末年 始除く)	1日4~6往復 6~12便 /週5日(平日) 運行
運行距離	約18km 約8.3km		北区役所まで 約6km 山鹿市街地まで 約10km	約5km	約11.3km 6路線9系統の平均
使用車両		小型タクシ	ソー(4人)		小型バス(約30 人)
運賃	小人1	200円 00円 未満無料	大人200円~ 500円、小人半額、 小学生未満無料。身 体障害者手帳(1 種)・療育手帳所持 者およびその介護 人、身障者手帳(2 種)所持者、精神障 害者保健福祉手帳所 持者は半額	大人200円 小人100円 小学生未満無料	距離制運賃 (130円 ~390円) 小人半額 小学生未満無料

【参考2 コミュニティ交通導入手段一覧】

	定時運行の 乗合タクシー	デマンドタイプの 乗合タクシー	過疎地有償運送
道路運送法	4条(一般乗合於	《客自動車運送)	79条の2 (自家用旅客有償運送)
運行事業者	乗合運行がと	出来る事業者	NPO法人、 認可地緣団体、 農協、生協、医療法人、 社会福祉法人、 商工会、商工会議所
運行形態	路線固定、定時運行	路線は固定、ダイヤ は固定だが 予約時のみ運行	路線は固定、ダイヤは 固定だが 予約時のみ運行も可能
運行車両	マイクロ、ワゴン(シ 小型タ		マイクロ、ワゴン、 普通車
車両保有	自社保有か使用	使用権(運行時間中のみの貸し出し)でも可能	
運行責任者	運行事業	運行事業者と同じ	
運転手の資格	2種免記	午が必要	2種免許か1種免許所持 で講習を受けた者
要件	特に要	件なし	タクシー交通では 十分な輸送ができない
導入地域	公共交通空E	過疎地域その他これに類し、 運営協議会で認められた地域	
コミュニティ 交通導入の 協議・合意	地域公共交通会議で	運営協議会での 協議・合意	
利用者	限定し	登録した会員のみ	
利用料金	バス運賃	営利に至らない範囲、タ クシー料金の1/2又はバ ス運賃を参考にできる	

# コミュニティ交通制度関係スケジュール

		平成24年度							平成2	5年度
月	8	9	10	11	12	1	2	3	4~9月(上半期)	10~3月(下半期)
市議会		9月議会制度の素案説明			12月議会制度案説明			3月議会制度報告		
公共交通 協議会	第2回 専門部会 ・制度素案について協議		第3[ 専門 ・制] で協	l部会 度案につい			公共交ì 第2回全 ·制度報	重協議会 :体会 :告		
交通政策総 室	制度素案作成	制度落	<b>客作成</b>		制度(公	ブリックコメントの まに関する地域 な共交通基本条 明会にて同時記	説明会 例の		・該当地域を対象とした広報だい該当地域と協働して、コミュニ・道路管理者や運輸局など、間・運行事業者の選定 ・地域公共交通会議での合意	ニティ交通運行計画の策定 関係する各機関との協議
各区役所 総務企画課 ▲						該当する地域より二た場合は、該当地域とし合いなど、地域住	: : : : : : : : : : : : : : : : : : :	D要望が上がっ 導入に向けた話	→早ければ、平成25年10月以 順次運行を開始する	



- ①植木ルート 6便
- ②北部ルート 6往復12便
- ③楠・武蔵ルート右回り6便 左回り6便
- ④託麻ルート 左回り8便
- ⑤江津桜木ルート

4往復8便

中の瀬桜木ルート

4往復8便

⑥海路口城山ルート

4往復8便

海路口川尻ルート

4往復8便

城山川尻ルート

4往復8便

# 2 利用状況

(1)収支率(平成24年度上半期実績) 収支率の状況

20%以上…植木

10%以上20%未満…江津桜木

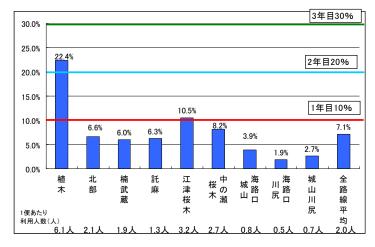
10%未満…北部、託麻、中の瀬桜木

海路口•城山•川尻

<運行継続基準>1年目10%以上

2年目20%以上

3年目以降30%以上



# (2)曜日別の利用実態 (平成24年度上半期実績)

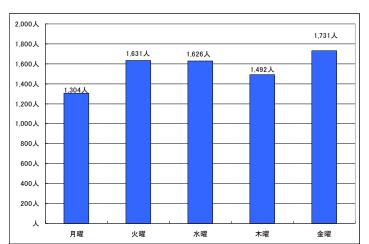
1位 金曜日

2位 火曜日

3位 水曜日

4位 木曜日

5位 月曜日



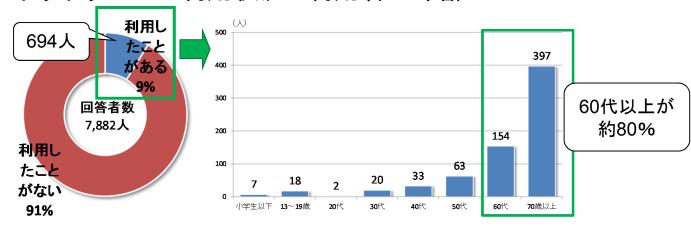
# ゆうゆうバスについて(2)

# 3 ゆうゆうバス沿線住民アンケート調査

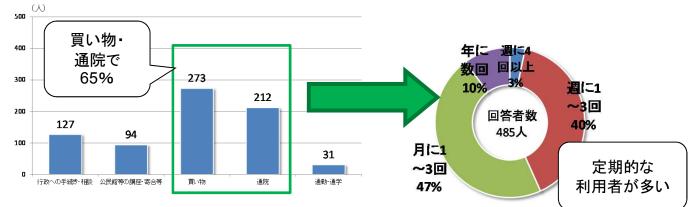
9月から10月にかけて、ゆうゆうバス沿線の各町内自治会の協力により、アンケート調査 を実施

配布数	回収数	回収率(%)
13,949	8,279	59.3

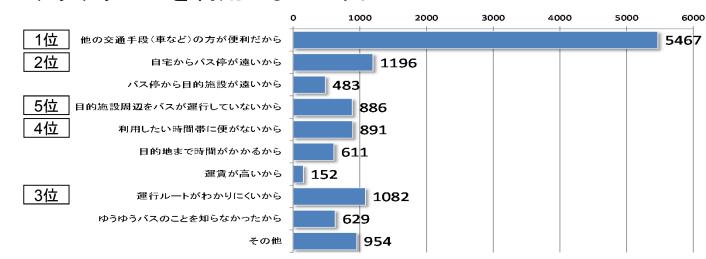
# 4 ゆうゆうバスの利用状況と利用者の年齢



# 5 ゆうゆうバス利用者の利用目的と利用頻度

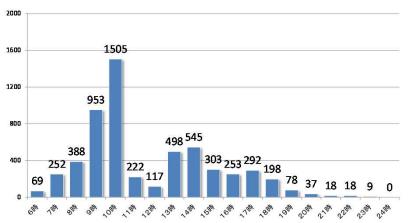


# 6 ゆうゆうバスを利用しない理由



# ゆうゆうバスについて(3)

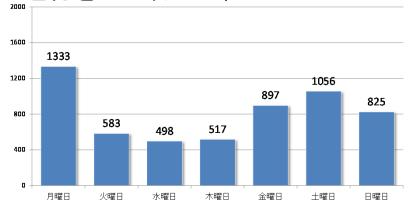
# 7 運行して欲しい時間帯



希望が多い時間帯

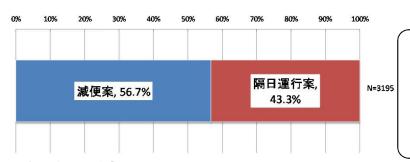
・午前は9、10時台が一番多 く、次いで午後は13、14時 台が多い

# 8 運行をして欲しい曜日



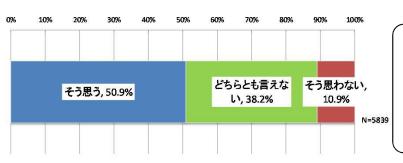
- ・現在運行している平日では 月、金曜日が多い
- ・現在運行を行っていない土、 日曜日の希望も多い

# 9 今後運行内容を縮小する方法への意向



若干減便案が多いものの、 意見は均衡

# 10 路線短縮に対する意向



利用が少ない区間を短縮す することについて、約半数が そう思うと回答

# ゆうゆうバスについて(4)

# 運行継続基準と見直しのスケジュール

	H24(10%以上)		H25(20%以上)		H26(30	%以上)	H27(30	H28以降	
	上半期	下半期	上半期	下半期	上半期	下半期	上半期	下半期	(30%以上)
30%以上	<b>*</b>		運行	継続	運行 判		運行 半	<b>市</b> 在市列	運行
20~30% 未満	出	継続	運行	折りが幅見直し	変更運行	大幅見直し	変更運行	年度末運行中止	
10~20% 未満		小幅見直し	変更運行	大幅見直し	変更運行	年度末運行中止			
10%未満		大幅見直し	変更運行	年度末運行中止					

# 12 「ゆうゆうバス」運行内容を 13 今後のスケジュール

# (1)見直し区分

見直す方向性 1)大幅見直し路線:北部、楠・武蔵、託麻、

海路口・城山・川尻の各ルート

2)小幅見直し路線: 江津桜木、中の瀬桜木

3)運行継続路線 :植木

# (2)見直し方法

1)利用者増の方策

アンケート調査やバス停ごとの乗降調 査の結果を踏まえた運行曜日とダイヤの 設定

- 2)経費削減の方策
  - ①減便(1日あたり運行便数減)
    - ⇒燃料費用分の経費削減効果
  - ②減日(平日運行から減)
    - ⇒現状5日/週運行から、3日/週運行 の削減効果は約3割
  - ③減車(2台運行から1台へ減等)
    - ⇒経費削減効果は約5割
  - ※経費削減効果は、減車>減日>減便

ער טו 	るのスプラユール	
11月	・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	
12月	道路管理者など関係する 各機関と協議	•••••••
1月	・地域公共交通会議を開催し 運行内容変更の合意 ・運行内容変更の申請 ・(運行事業者実施)	
2月	1	
3月	・ 運行内容変更の周知活動 ・チラシの作成、沿線で配布 ・時刻表の変更	•••••••
4月 以降	ゆうゆうバス運行の変更	