

# コミュニティバス等地域公共交通の 導入ガイドライン

平成 27 年 10 月

姫 路 市

# 1 地域公共交通の現状とガイドラインの目的

## ◆ 地域公共交通の現状と課題

自動車の普及に伴い、公共交通の利用者数は長期的な減少傾向が続いています。利用者数の減少は、路線バスの減便、路線の休止、ローカル鉄道の廃線など公共交通利用者にとって深刻な事態を招きます。

また近年は、地域コミュニティが衰退傾向にあり、自動車を運転されない方を近所で支えあうことが少なくなるなど、地域の交通手段をいかに確保するかが社会的な課題となっています。これらを背景に、全国各地でコミュニティバス等地域公共交通の導入・検討が進んでいます。

## ◆ 本市の現況

本市では郊外部を中心に、徒歩で最寄りの駅やバス停にアクセスすることが難しい地域（公共交通空白地域）や公共交通の運行頻度が極めて少なく利用しにくい地域（公共交通不便地域）が点在しています。

特に郊外の農山村部、島しょ部は市街地と異なり、人口密度が低く集落が点在、高齢化の進展も著しく、自動車だけに頼らない地域の交通を持続的に確保することが重要であり、喫緊の課題となっています。

## ◆ 姫路市の取り組み

姫路市においては、平成22年4月から香寺地域と家島地域において市内初の社会実験運行を行い、その後、飾東地域、坊勢地域で社会実験運行を行いました。

家島、坊勢地域においては、公共交通が全く無かったことや地域の方々が自ら運転手を務める事業手法を用いたことなどにより、地域住民の理解が深まり、目標利用者数を上回る結果が得られています。一方、香寺、飾東地域では、高い自動車普及率や拡散した人口分布などにより、目標を大きく下回る結果となっています。

### < 4地域における社会実験の結果概要 >

地域	車両数	ルート数	人口	目標値	実績値	備考
香寺	2両	3~5	約20,000人	130人/日	33人/日	実験後休止
家島	2両	2	約4,000人	60人/日	65人/日	本格運行へ移行
飾東	2両	2~4	約8,000人	70人/日	8人/日	実験後休止
坊勢	1両	1	約2,500人	25人/日	32人/日	本格運行へ移行

## ◆ 本ガイドラインの目的

これまで実施した4地域の社会実験を経て、地域の方々に利用され地域の活性化に資するコミュニティバス等地域公共交通を実現するためには、詳しい交通行動の分析に加え、地域の合意形成、地域の主体的な取り組み、「自助・共助・公助」のバランス、需要規模・ニーズに合った運行計画など様々な要素が必要であることが分かってきました。

本ガイドラインは、社会実験での経験やノウハウを生かし、持続性の高いコミュニティバス等地域公共交通を実現するために、導入検討手順を明確化し、身の丈にあった運行計画立案の指針となることを目的として作成しました。

## 2 地域公共交通導入検討のながれ

ステップ		概要	役割（実施主体◎、協力○）			標準スケジュール	
			地域	姫路市	運行事業者		
A 発案	A 1	発案	◎	—	—	↑ 約1~2 年間 ↓	
	A 2	申請書の作成	◎				
B 需要の確認	B 1	アンケート調査票の設計	○	◎			
	B 2	アンケート調査の実施	◎				
	B 3	交通行動の分析		◎			
C 運行計画案の作成	C 1	運行計画案の作成	◎	○			
	C 2	地域公共交通会議地区部会の設置		◎			
	C 3	運行計画案のとりまとめ	◎	○			
D 社会実験運行	D 1	地域公共交通会議の協議		◎			↑ 約6ヶ月 ↓
	D 2	運行事業者の選定		◎			
	D 3	国土交通省等への申請		○	◎		
	D 4	広報、周知	◎	○	○		
	D 5	社会実験運行	○	○	◎	標準3ヶ月	
E 事業の評価と 本格運行の判断	E 1	事業の評価	○	◎			
	E 2	本格運行の判断	○	◎	○		

### 3 導入検討ステップの詳細

#### A 発案

##### A 1) 発案

###### 【対象地域】

発案が可能な地域は、原則として『公共交通を中心とした姫路市総合交通計画』に示されている検討対象の10地域です。

なお、公共交通のサービス水準が大きく変化した場合（減便、路線の休止等）は検討対象地域を見直すことがあります。

＜公共交通を中心とした姫路市総合交通計画に示す検討対象地域＞（別添資料1）

安富地域（旧安富町）、鹿谷地域（前之庄小学校区）、菅野地域（苜野、上菅、菅生小学校区）、林田地域（林田、伊勢小学校区）、香寺地域（旧香寺町）、船津・山田・豊富地域（船津、山田、豊富小学校区）、四郷・糸引地域（四郷、糸引小学校区）、花田・飾東地域（花田、谷外、谷内小学校区）、御国野・別所地域（御国野、別所小学校区）、家島地域（旧家島町）

###### 【発案主体】

コミュニティバス等地域公共交通の導入には、地域の交通の問題やニーズを最もよく知っている地域の総力をあげた取り組みが必要です。このため、発案主体は、地域の総意を汲み取れる組織（例えば、自治会やNPOなど）であるべきです。

アンケート調査や広報・周知などを行うためには自治会の協力が不可欠であるため、発案主体には自治会の関係者を必ず入れて下さい。

また、検討対象地域の最小単位は300人程度として（小学校区が望ましい）、病院や商業地など主たる目的地が含まれる圏域を検討対象地域として設定して下さい。

- 発案主体には自治会の参画が必要
- 検討対象地域は最小で300人程度の規模、できれば小学校区

##### A 2) 申請書の作成

発案主体で十分に検討した上で申請書（様式は4ページ）を作成し、姫路市に提出して下さい。なお、申請書を作成する際、コミュニティバス等地域公共交通の基礎知識や情報等が必要であれば、姫路市よりご説明に伺います。

「運行計画素案」は、その後の需要予測や関係機関等との調整結果を踏まえ、変更が生じる場合があります。なお、運行ルートは最寄りの鉄道駅やバス停留所等への接続が基本であり、既存の公共交通と競合するような案は原則として認められません。競合するかどうか不明な場合は事前にご相談下さい。

また、本当に移動に困っている方々の真のニーズや需要規模を掴むため、利用希望者の一覧を作成し、添付してください。

- まずは申請書を作成
- 既存公共交通と競合するような運行計画は原則不可
- 実際の利用希望者のリストを添付（事前の需要規模・ニーズの把握が目的）

申請様式

平成 年 月 日

コミュニティバス等地域公共交通導入検討申請書

検討組織	地域検討組織名称	
	検討対象地域	
	代表者	(氏名) (住所) 〒 (電話番号)
	構成員	
課題	地域の交通課題	
	導入効果	
運行計画素案	運行図	
	便数	
	想定利用者数	
チェックリスト	<input type="checkbox"/> 自治会と連携がとれて <input type="checkbox"/> 検討対象地域は小学校 <input type="checkbox"/> 既存公共交通との競合	

コミュニティバス等地域公共交通の利用希望者一覧

〔現在移動手段の確保が困難なためコミュニティバス等地域公共交通が運行した場合に、実際に利用する方々の人数や主な目的地を把握し、適切な運行計画を立てることが目的です。〕

	氏名	住所	年齢	性別	目的地	利用時間帯	
						行き	帰り
1			歳				
2			歳				
3			歳				
4			歳				
5			歳				
6			歳				
7			歳				
8			歳				
9			歳				
10			歳				

## B 需要の確認

### B 1) アンケート調査票の設計

運行計画素案を実際のニーズに合わせてより良いものにするためには、地域住民の詳細な交通行動を把握する必要があります。そのため、地域の実情に合わせてアンケート調査の対象や調査項目を検討します。

アンケート調査票の実施例は右のページに示しています。姫路市と検討組織で検討の上、調査票の作成・印刷は姫路市が行います。

- 交通行動の把握するためのアンケート調査を検討
- 対象は、全世帯を対象とする方法や一定の条件の方だけを対象とする方法もある

### B 2) アンケート調査の配布回収

姫路市より検討組織代表者へ調査票を届けます。

地域の方々（調査対象者）への調査票の配布・回収は、地域検討組織が実施します。その際、個人情報の保護について十分に配慮して下さい。

- 調査票の配布・回収は地域検討組織が実施
- 個人情報の取り扱いに十分配慮

### B 3) 交通行動の分析

姫路市は調査結果を整理し、詳細な分析を行った上で需要を予測します。

なお、分析結果・需要予測を踏まえ、姫路市より運行計画素案の修正案を提案する場合があります。

需要が極端に少ない場合や、コミュニティバス等地域公共交通の導入について否定的な意見が多い場合は、根本的な見直しが必要です。

- 交通行動を分析し、需要(利用者)を予測
- 需要が極端に少ない場合等は根本的に見直す



## C 運行計画案の作成

### C 1) 運行計画案の作成

運行計画素案と需要予測結果を踏まえ、運行ルート、便数、運行時間帯、運行日、車両の規格・台数、料金\*など、地域が中心となって運行計画案をまとめます。

さらに事業手法\*、運行経費の算出、目標値の設定\*など必要な事項について検討を行います。

※…右ページ参照

- 需要予測を踏まえて運行計画を作成・修正
- 事業手法、事業費、料金、目標値等についても検討

### C 2) 姫路市地域公共交通会議地区部会の設置

コミュニティバス等地域公共交通の運行に係る許可・認可を受けるためには、バス事業者、タクシー事業者、道路管理者、交通管理者などとの調整が求められます。姫路市では、調整の場として「姫路市地域公共交通会議地区部会（以下「部会」という）」を設置することとしています。

部会は、自治会、婦人会、老人クラブ、道路管理者、交通管理者、交通事業者などで構成します。部会の人選は検討組織と姫路市が協働で行い、部会の事務局は姫路市が務めます。部会にて運行計画案を協議・調整し、合意形成を図ります。

- 部会を設置し、運行計画案について協議を行い、関係者との調整を図る

### C 3) 運行計画案のとりまとめ

部会での協議と並行し、必要に応じて、バス事業者・タクシー事業者との個別調整や地域住民の意見収集を行い、最終的な運行計画案をとりまとめます。

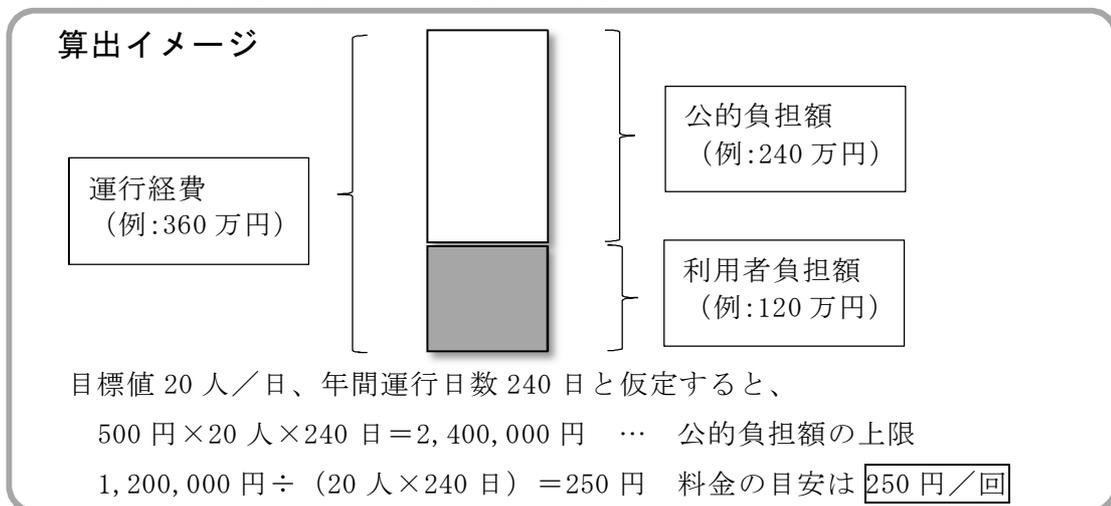
- バス事業者、タクシー事業者との調整
- 地域住民の意見を踏まえた運行計画案をとりまとめる

## ◆ 目標値

- 目標値は一日あたりの平均乗車人員数を用います。
- 需要予測（アンケート調査）を基に「これくらいは利用されるであろう」「これくらい利用がなければ地域の交通課題の解決に繋がらない」という数値を検討します。
- なお目標値は、検討対象地域で運行経路上の夜間人口の1%（例；夜間人口2千人の場合は20人／日）以上を目安に定めます。
- 需要が少ない場合には、曜日を限定した運行や運行時間を半日にするなど利用を束ねる工夫により、1日あたりの平均乗車人員を高めることができます。

## ◆ 公的負担と料金負担の考え方

- 公的負担額は 1乗車あたり500円 を上限とします。ただし、過疎地等の需要見込みの少ない地域では補正を行います。（P16参照）
- 利用者負担：公的負担の 比率は1：2以内 とします。
- 運行経費から公的負担額を差し引いた金額が、利用者の料金によって賄われるべき金額（＝利用者負担額）となります。
- この額を年間利用者数（目標値×年間運行日数）で割った数値が、1回あたりの料金の目安になります。
- 市町村運営有償運送の事業手法で地域が運行の担い手となり、労力として負う負担も利用者負担（地域負担）として加算します。



## ◆ 事業手法

- 大きく分けて、①バス事業者やタクシー事業者に運行してもらう事業手法（一般乗合旅客自動車運送）、②地域の方々に運転業務を担って頂く事業手法（市町村運営有償運送）の2つがあります。
- それぞれに長所短所があり、適用できる条件も異なるので、検討組織と姫路市で協議し、最良な手法を検討します。（P11参照）

## D 社会実験運行

### D 1) 姫路市地域公共交通会議の協議

姫路市地域公共交通会議とは、全市的な観点からコミュニティバス等地域公共交通や既存公共交通に関する協議・調整を行う会議です。

地区部会での協議を踏まえとりまとめた運行計画案について、姫路市地域公共交通会議にて運行計画案の良否等を協議し、協議が整えば社会実験に進めます。

- 全市的な観点から運行計画案を協議・調整、合意を諮る
- 運行の良否を協議し、協議が整えば社会実験が可能

### D 2) 運行事業者の選定・発掘

事業手法に応じた運行事業者を選定します。選定に際しては、運行経費だけで判断せず、安全面など総合的な観点から選定を行います。

バス事業者だけでなくタクシー事業者や一部地域では自治会・NPO等の団体が運行を担うことも可能です。

### D 3) 国土交通省等への申請

バス事業者やタクシー事業者が運行する事業手法（一般乗合旅客自動車運送）の場合は、運行事業者が申請を行います。

地域の方々が運転業務を担う事業手法（市町村運営有償運送）の場合は、姫路市が申請を行います。

### D 4) 広報、周知

運行開始直後から利用して頂くためには、運行開始までに広く、分かりやすい周知を行うことが重要です。運行ルート・ダイヤを記したチラシは姫路市が作成・印刷します。地域住民への広報・周知活動は検討組織が中心となって実施して下さい。

- 運行開始前の周知が重要
- 検討組織が中心となって地域住民へ周知

### D 5) 社会実験運行

3ヶ月を基本として最短1ヶ月～最長6ヶ月の期間で社会実験運行を実施します。利用状況について、できるだけ詳しいデータを収集します。試したい運行パターンが2種類ある場合は、当初より期間を分割（3ヶ月と3ヶ月など）しておいた上で、分かりやすい周知を心がけて下さい。

社会実験期間終了時には結果にかかわらず一旦休止し、検証・分析を行います。

- 社会実験期間は3ヶ月が基本（最短1ヶ月・最長6ヶ月）
- 結果にかかわらず期間終了後は一旦休止し、検証・分析を行う

## E 事業の評価と本格運行の判断

### E 1) 事業の評価

目標の達成度は、社会実験期間全体の利用実績値を用いて判断します。社会実験期間中の乗車人員と運行日数より一日あたりの乗車人員を算出し、目標日乗車人員と比較します。

また、既存公共交通やタクシー事業への影響の分析、利用者アンケートを実施し、利用者の意向を調査・分析します。

- 利用実績を目標値と比較する
- 利用者アンケート調査等も踏まえ、総合的に事業を評価

### E 2) 本格運行の判断

#### ①実績値が目標値を上回っている場合

本格運行へ移行します。

本格運行に向けては、利用傾向やアンケート調査等を踏まえ、必要に応じて運行計画を改善します。また、2年後の目標値と利用促進策を改めて検討し設定します。併せて「この水準を下回った場合、休止を含めた見直しを行う」といった基準についてもあらかじめ設定しておきます。

なお、本格運行であっても、公的資金による赤字補てんで成立していることを忘れず、常に利用者増と利便性向上に向けた取り組みを継続して下さい。

#### ②実績値が目標値を下回っている場合

社会実験期間終了をもって運行を休止します。

需要予測や目標値と実績値が乖離した原因を分析し、利用者・地域の方々へ丁寧に説明します。

# さまざまな



## “運行スタイル”と“事業手法”

### 運行スタイル

地域の公共交通を担う運行方法には大きく分けて、あらかじめ決まった時刻・ルートで運行する「定時定路線運行」と、事前予約に応じて運行する「デマンド型運行」の2つの運行スタイルがあります。需要の大きさや人口分布などに応じて、それぞれの地域に合った運行スタイルを選択する必要があります。

## 1 定時定路線運行

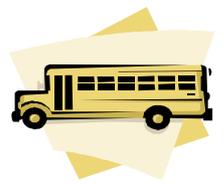
概要・特徴	運行イメージ	車両タイプ
<p>【概要】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 決まった時刻・ルートで運行</li> <li>◆ 通常の路線バスと同じ仕組み</li> </ul> <p>【特徴】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 路線バスと同様の仕組みのため分かりやすい</li> <li>◆ 迂回の少ない効率的な運行が可能</li> <li>◆ 利用者が少ない場合、空気を運ぶバスとなることがある</li> <li>◆ 運賃が比較的安い</li> </ul>	<p>一般の路線バスと同様に、決まった時刻に決まったルートを運行</p>	<p>小型バス・ワゴン車</p>
		<p><b>適した地域</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・人口密度が高いなど、ある程度まとまった需要のある地域や区間など</li> <li>・約20人/台・日以上の利用が見込める場合</li> </ul>

## 2 デマンド型運行

概要・特徴	運行イメージ	車両タイプ
<p>【概要】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 事前の予約に応じて運行</li> <li>◆ ①路線を定める方法や、②区域を定めるドアtoドアの方法など様々なパターンがある</li> </ul> <p>【特徴】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 予約に応じて運行するため無駄な運行がなくなる</li> <li>◆ 迂回が生じる場合がある</li> <li>◆ 予約することへの抵抗感がある</li> <li>◆ 運賃が比較的高い</li> </ul>	<p>①路線不定期運行</p> <p>②区域運行</p> <p>※区域運行は、市町村運営有償運送では実施できない</p>	<p>(ワゴン車・乗用車)</p>
		<p><b>適した地域</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・人口密度が低いなど、需要が分散する郊外部や山間部</li> <li>・約10人/台・日未満の利用見込みの場合</li> </ul>

## 事業手法

事業手法には、運行の担い手として、プロの交通事業者（緑ナンバー）による運行方法と、地域住民等による自家用車両（白ナンバー）で運行する方法があります。



### 1 バス事業者などが運行する一般旅客自動車運送（路線バス方式）

概要・特徴	おおまかな運行費用	車両タイプ
<p>【概要】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 交通事業者が運行する</li> </ul> <p>【特徴】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◆ プロが運行するため、安全な運行が確保される</li> <li>◆ 運行費用が大きい</li> <li>◆ 緑ナンバー（事業用）の車両</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 小型バスで年間平日 240 日運行の場合 【約 850 万円／台・年】</li> <li>▶ ワゴン車で年間平日 240 日運行の場合 【約 700 万円／台・年】</li> </ul> <p>※地域公共交通づくりハンドブック及び市実績より 隔日運行による方法など、費用の抑制も可能</p>	 <p>小型バス</p>  <p>ワゴン車</p>

### 2 地域住民などが運行する市町村運営有償運送（自主運行バス方式）

概要・特徴	おおまかな運行費用	車両タイプ
<p>【概要】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 市が運送主体、地域住民等が運行を担う</li> </ul> <p>【特徴】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 事故等のリスクを市が負う</li> <li>◆ 運行費用が小さい</li> <li>◆ 地域ニーズに細かく対応しやすい</li> <li>◆ 中長期的にみた運転員の確保が必要</li> <li>◆ 白ナンバー（自家用）の車両</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 年間 240 日運行・ワゴン車の場合 【約 350 万円／台・年】</li> </ul> <p>※市実績より 隔日運行による方法など、費用の抑制も可能</p>	 <p>ワゴン車</p>
		<p><b>適用地域</b></p>
		<p>交通空白地域のみ実施可能</p>

#### 【その他の事業手法】 上記以外にも様々な運行手法があります。

ほかにも過疎地において NPO 等<sup>※注1</sup>が運行する「過疎地有償運送」など、様々な事業手法があります。その地域の交通に関する課題を解決するために最適な事業手法を検討することが重要です。

※注1：NPO 等とは、「特定非営利活動法人・一般社団法人または一般財団法人・認可地縁団体・農協・消費生活協同組合・医療法人・社会福祉法人・商工会議所・商工会」

## コミュニティバス等の地域公共交通を

# 地域で“つくり”・“まもり”・“そだてる”

ためのポイント！

### 地域をあげた取り組みの大切さ！



#### ✦ 計画（つくる）段階から地域みんなで考えましょう！

なぜなら運行する地域のことを一番知っているのは地域のみなさんだからです。

課題や地域特性、ニーズなど、地域を一番知っているみなさんが中心となって積極的に地域交通のビジョンを検討しましょう！

#### ✦ 地域公共交通を利用するのは地域のみなさんです！ 利用者が少なければ運行を続けることはできません。自動車の利用を控え積極的にコミュニティバス等の地域公共交通を利用し、地域みんなでまもっていきましょう！

#### ✦ 運行が開始されてからがスタートです！ いつまでも運行が継続できるよう、利用状況やライフスタイルに合わせて、より利用しやすくなるよう見直しや改善を行ないながら、地域みんなでそだてていきましょう！



### コラム：自治会が先頭に立った積極的な取り組み！

#### □ 地域の課題ときっかけ…

これまで私達の地域、坊勢島にはまったく公共交通機関がなく、高齢者やクルマの運転免許を持っていない島民は、移動ひとつとっても徒歩や家族、親戚にお願いするしかなく、我慢するしかありませんでした。

そんな地域の課題を抱えつつ、同じ悩みを抱えるお隣の家島でコミバスが運行することとなり、自分たちの坊勢島でも、地域が運行を担うことで実現が可能ではないか、との思いから検討を開始しました。



運行の担い手である坊勢区会の池田区長

#### □ 検討にあたって…

具体の検討段階では「そもそも利用者があるのか」、「どんな方法が良いのか」のほか、「山の上まで運行を…」との声や「車両のサイズは…」、「停留所の位置は…」などなど、意見が飛び交い苦労しましたが、なにより安全確実にお客さんを輸送すること、狭隘な島にあった車両、そして効率的な運行ルートを念頭に地域で運行計画を立案しました。

#### □ 地域にあたえた影響！

社会実験開始当初から、島の狭い道路を縫うように走るコミバスに道を譲ってくれるなど、地域全体が協力的で、守って支える風土がありました。

利用者も順調に伸び始め、「コミバスがなくなったら困るので積極的に利用している」との声も寄せられ、また地元の運転手も利用者に寄り添うなど好循環が生まれました。

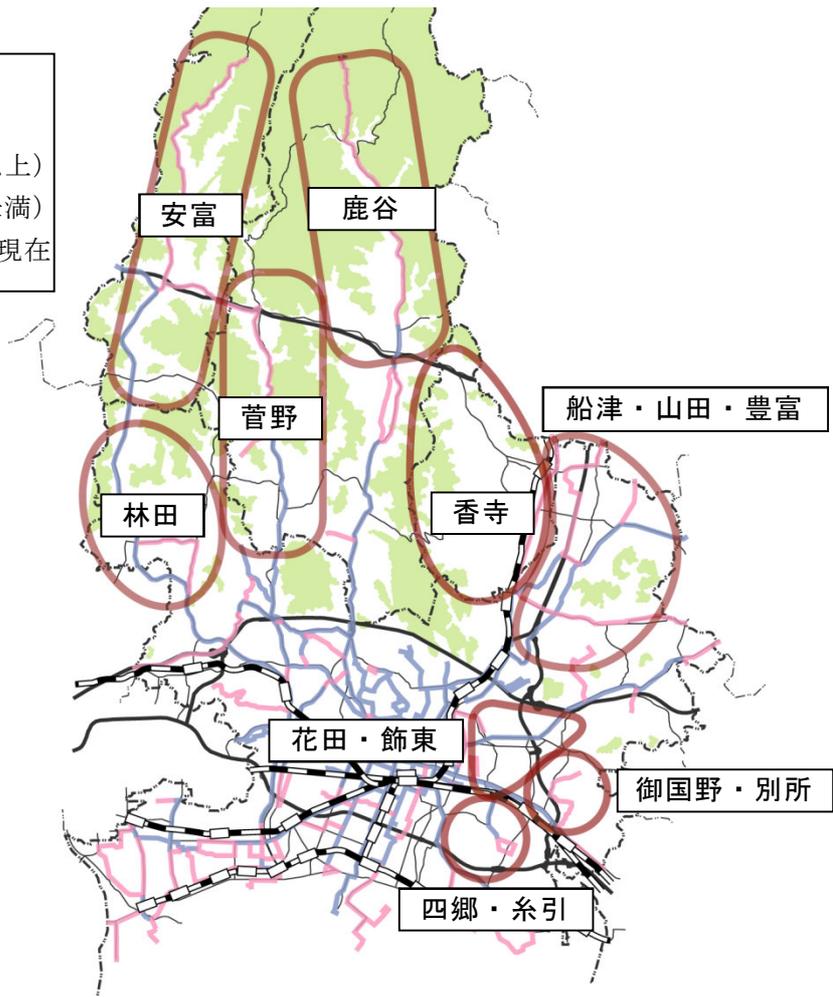
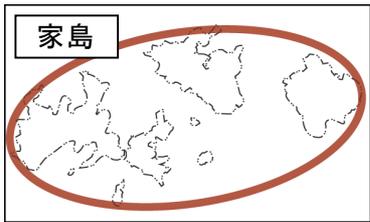
本格運行に移行し、定着してきていますが、安全運行を最優先に島の足として、これからもずっと地域みんなで守り育てていきたいと思っています。

＜姫路市における公共交通空白・不便地域＞

凡 例

- …バス路線 (15 往復/日以上)
- …バス路線 (15 往復/日未満)

2008 年現在



出典：公共交通を中心とした姫路市総合交通計画実施計画編

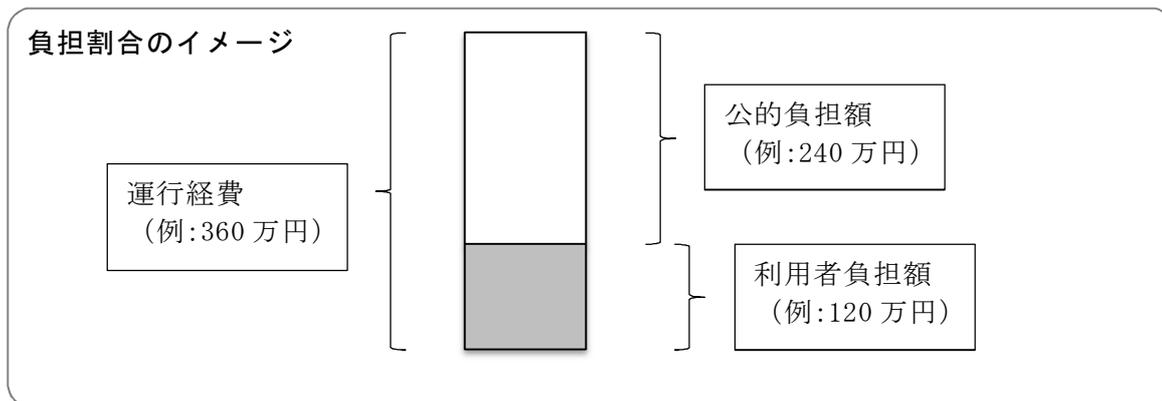
## 公的負担と利用者負担の考え方について

### 1 基本的な考え方

【原則 1】 公的負担額は 1 乗車あたり上限 500 円

【原則 2】 利用者負担額：公的負担額の比率は 1：2 以内

運行経費は公的負担と利用者負担で賄う（イメージは下図）



### 2 公的負担額の算出方法

$$\text{公的負担額（年間）} = \text{公的負担単価}^{\ast 1} \times \text{年間乗車人員}^{\ast 2}$$

#### ※ 1 公的負担単価

原則 1 のとおり上限を 500 円とする。

公的負担単価 500 円の根拠

- 1) 過去 4 地域の社会実験の公的負担単価は、概ね 300～500 円であった。
- 2) 兵庫県内のコミュニティバス実施 27 市町の利用者一人あたりの公的負担額 (H25 実績)  
 平均値：973 円／人      中間値：841 円／人
- 3) 導入検討地域と類似近隣地域での利用者一人あたりの公的負担額 (H25 実績)  
 北播磨平均 (6 市町)：1,310 円／人      中播磨平均 (4 市町)：1,037 円／人  
 西播磨平均 (4 市町)：1,030 円／人
- 4) 道路の費用対効果 (B/C) を算出する考え方を引用し、地域公共交通の導入による時間短縮を 20 分 (徒歩なら 30 分、地域公共交通で 10 分) と仮定した場合  
 社会的便益は 577 円／人

#### ※ 2 年間乗車人員

アンケート調査等に基づく「需要予測」と「夜間人口×1.0%」のいずれか大きい数値を採用する。

### 参考 過去の社会実験の公的負担単価

過去の4例では、目標収支率を定めた上で、欠損予定額を行政が補填する考えであった。欠損予定額を「公的負担額」として置き換え、利用者一人あたりの額を算出すると、以下のとおり概ね約300～500円となる。

	香寺	家島	飾東	坊勢
公的負担額（欠損予定額）	11,320千円	4,160千円	9,400千円	2,810千円
目標年間利用者数※	31,200人	14,400人	18,000人	6,000人
利用者一人あたりの公的負担単価	363円	289円	522円	468円

※計画時の数値

### 3 需要が小さい場合の公的負担単価の補正について

過疎地等の需要見込の少ない地域では公的負担額が非常に少なく算出されることから、事業の実施が困難となるため、次のとおり補正を行う。

① 1,200人／年以下の場合

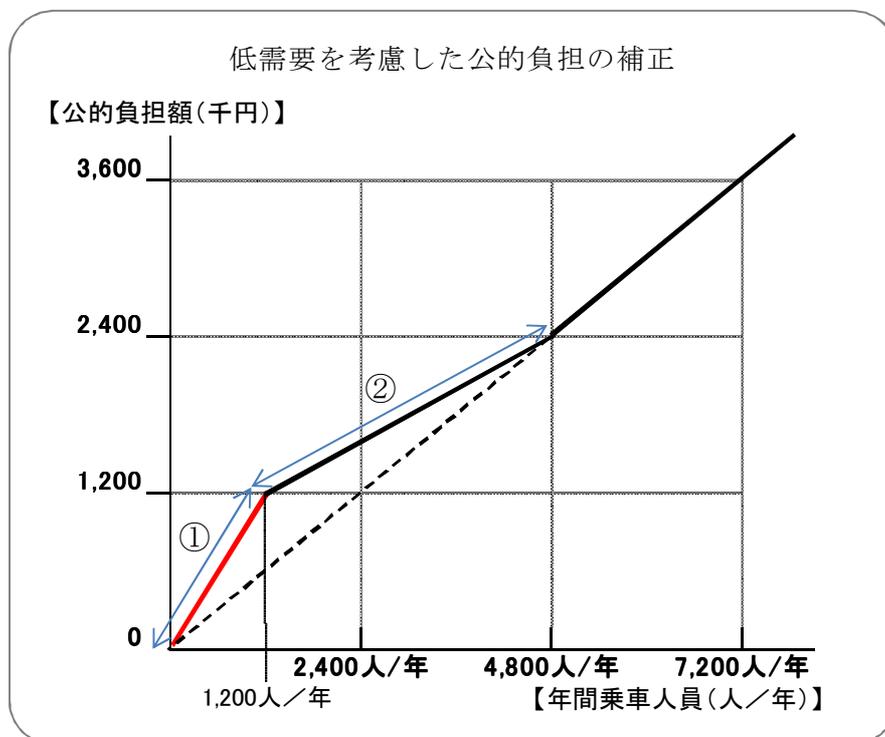
公的負担単価は2倍の1,000円を上限

※公的負担1,000円の場合、利用者負担は500円（比率1:2は維持）

② 1,200～4,800人／年以下の場合

公的負担単価は500～1,000円を上限

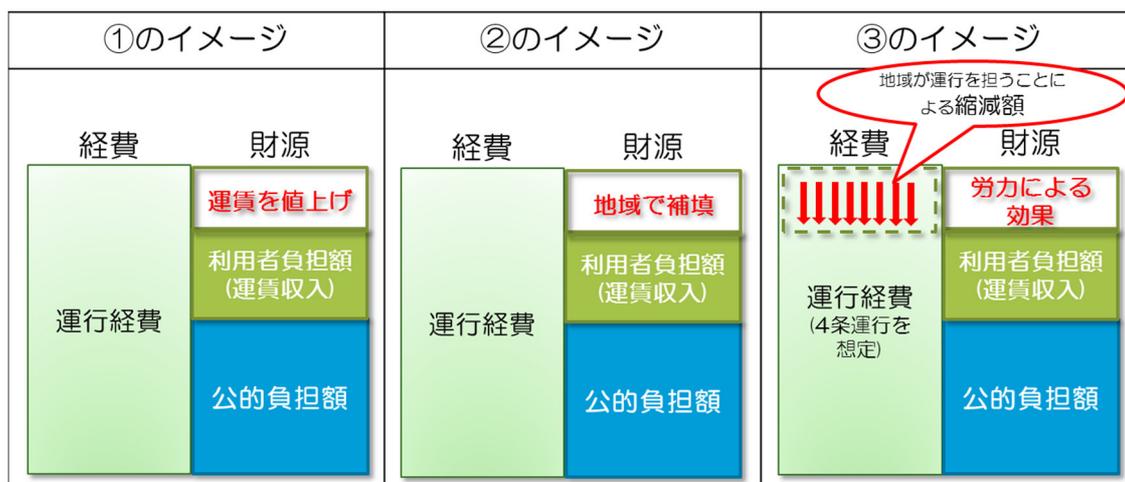
※公的負担500～1,000円の場合、利用者負担は250～500円（比率1:2は維持）



#### 4 利用者負担の考え方

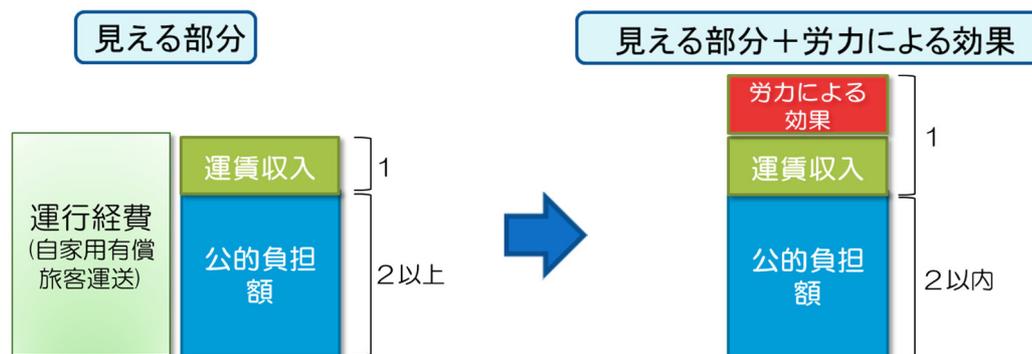
運行経費に対し、公的負担と運賃収入で財源が不足する場合には、以下の3つの方策がある。

- ① 利用者が運賃として支払う【基本】
- ② 地域が金銭的な負担（補填）を負う
- ③ 地域が運行の担い手となり、労力として負担を負う（家島方式）※
  - ・自家用有償旅客運送という手法で地域が運行の担い手となることができる
  - ・交通事業者による運送と比較して低コストであり、間接的に金銭的負担を負っているとみなすことができる
  - ・法的な制約により、公共交通空白地など実施できる地域が限られる



※自家用有償旅客運送での利用者負担の考え方（上記③について）

自家用有償旅客運送（市町村運営有償運送）で運行している家島地域及び坊勢地域においては、運賃収入と運行経費の比が1：2以上となっているが、地域で運行を担う労力による効果を利用者負担として評価し、加算すると1：2以内となる。



	運賃収入 (千円)	公的負担 (千円)	負担比 利用者：公的
家島	1,440	4,160	1:2.9
坊勢	600	2,810	1:4.7

	運賃収入 (千円)	公的負担 (千円)	負担比 利用者：公的
家島	4,512	4,160	1:0.9
坊勢	2,136	2,810	1:1.3

申請様式

平成 年 月 日

コミュニティバス等地域公共交通導入検討申請書

検討組織	地域検討組織名称	
	検討対象地域	
	代表者	(氏名) (住所) 〒 (電話番号)
	構成員	
課題	地域の交通課題	
	導入効果	
運行計画素案	運行図	
	便数	
	想定利用者数	
チェックリスト	<input type="checkbox"/> 自治会と連携がとれているか？ <input type="checkbox"/> 検討対象地域は小学校単位となっているか？ <input type="checkbox"/> 既存公共交通との競合が生じていないか？	

## コミュニティバス等地域公共交通の利用希望者一覧

現在移動手段の確保が困難なためコミュニティバス等地域公共交通が運行した場合に、実際に利用する方々の人数や主な目的地を把握し、適切な運行計画を立てることが目的

	氏名	住所	年齢	性別	目的地	利用時間帯	
						行き	帰り
1			歳				
2			歳				
3			歳				
4			歳				
5			歳				
6			歳				
7			歳				
8			歳				
9			歳				
10			歳				