

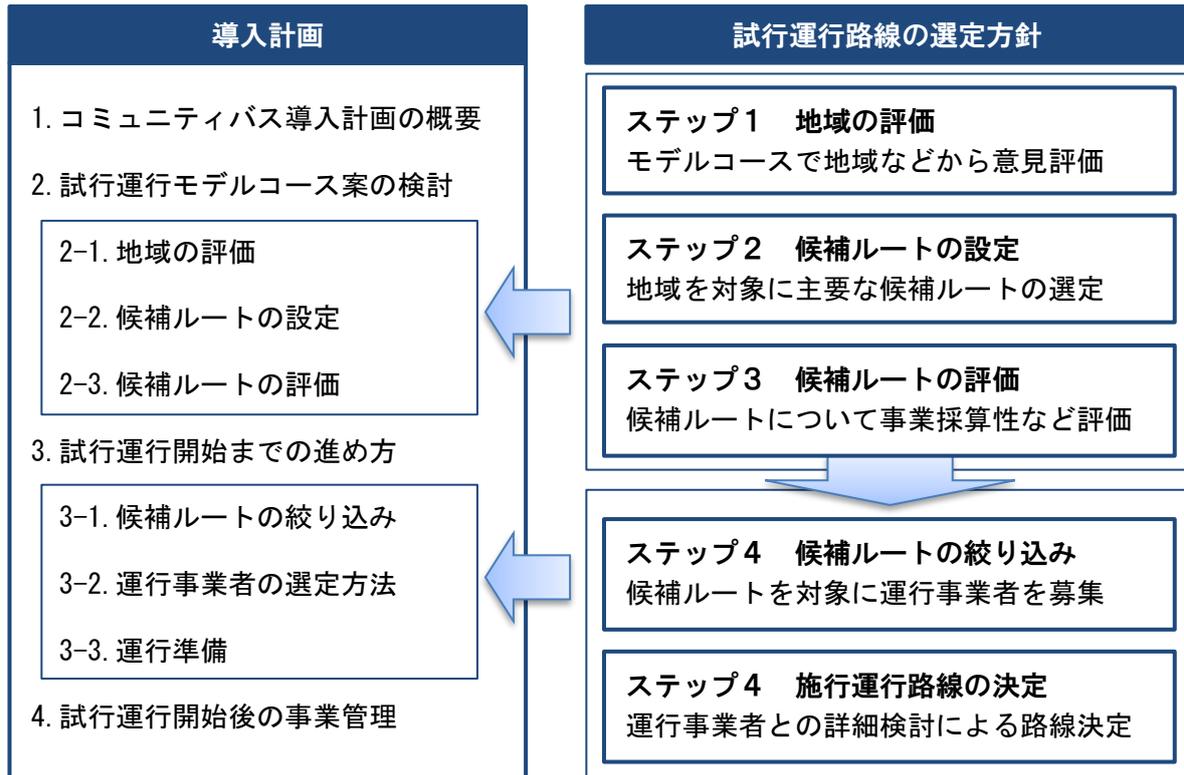
## 第7章. 運営計画案の策定

### 7-1. 計画の位置づけ

#### 1) 導入計画の目的

本計画は、第4章「コミュニティバスの導入方針」に基づき、コミュニティバス導入にあたって作成する計画である。

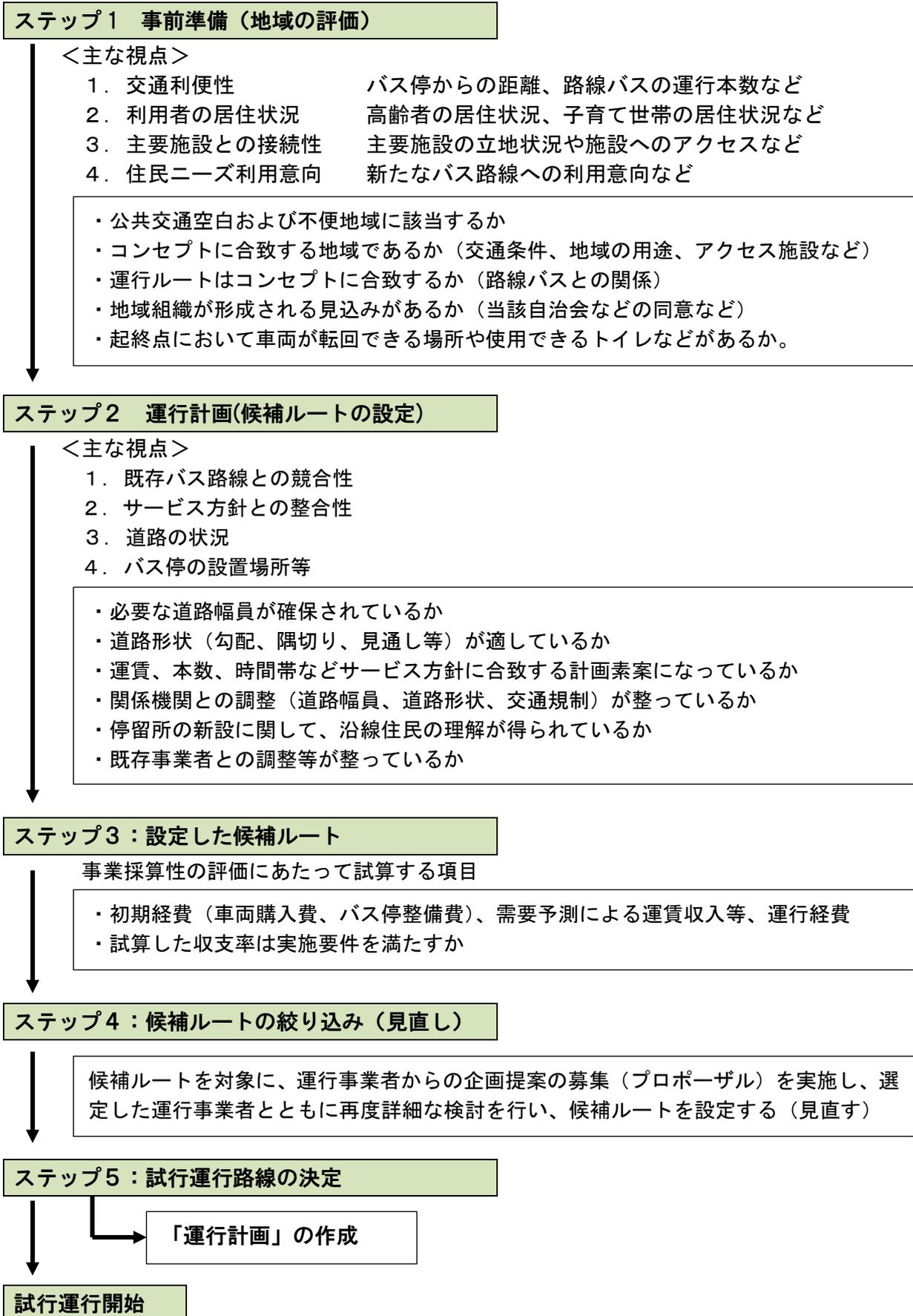
#### 2) 導入計画の構成



1) 基本的な流れと検討内容

基本的な流れ	役割分担		
	市民	行政	事業者
<b>ステップ1 事前準備</b> <b>地域の評価</b>  (1) 地域によるニーズ把握 (2) 行政との相談 (3) 地域組織の設立	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域のニーズ把握</li> <li>検討の発議</li> <li>導入検討地域の設定や条件整理</li> </ul> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;">地域組織の立ち上げ</div>	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域の方々との検討や要望および発議を受けて、適宜アドバイス</li> </ul> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;">地域ニーズや要望を事業者に報告</div>	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;">町から報告された地域ニーズを確認</div>
<b>ステップ2 運行計画</b> <b>候補ルートの設定</b>  (1) 運行ルート案の検討 (2) 行政への申請 (3) 運行計画素案の作成 (4) 需要調査の実施・分析 (5) 事業採算性の検討 (6) 運行計画書の作成 (7) 公共交通会議で協議	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;">運行ルートおよび計画案をもとに協議</div> <ul style="list-style-type: none"> <li>運行ルート修正案</li> <li>道路状況などの確認</li> <li>運行ルート上の自治会との合意形成</li> <li>希望運行ルート修正案を行政へ申請</li> <li>需要調査への協力</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域から申請された運行ルート修正案および地域組織の体制等を協議</li> <li>道路状況確認に対する支援</li> <li>運行計画素案作成に対する技術的支援</li> <li>需要調査の実施・分析</li> <li>収支を試算し確認</li> <li>「運行計画書」の作成</li> </ul> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;">運行計画内容を事業者に情報提供</div>	<ul style="list-style-type: none"> <li>「運行計画書」作成に対する支援</li> </ul> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;">運行計画内容を確認し自主運行の可否を判断</div>
<b>ステップ3 実証運行</b> <b>本格運行へ移行・継続・終了</b>  (1) 実証運行の準備 (2) 実証運行の実施 (3) 実証運行中の調査分析 (4) 公共交通会議で協議 (5) 本格運行の準備	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;">実証運行中の調査協力や利用促進</div> <ul style="list-style-type: none"> <li>実証運行の周知</li> <li>実証運行中の調査への協力</li> <li>利用状況の確認と協議</li> <li>利用促進の取組</li> </ul>	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;">運行計画書に沿って実証運行を事業者に依頼</div> <ul style="list-style-type: none"> <li>関係者との調整</li> <li>実証運行の実施</li> <li>実証運行中の調査分析</li> <li>実証運行の収支実績を確認</li> <li>本格運行を事業者に依頼または選定、関係者との調整</li> </ul>	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;">実証運行の事業計画の認可申請</div> <ul style="list-style-type: none"> <li>実証運行の実施</li> <li>利用者数等を適宜行政に報告</li> <li>本格運行の事業計画の認可申請</li> </ul>
<b>ステップ4 本格運行</b> <b>継続・改善・廃止</b>  (1) 本格運行の実施 (2) 運行継続に向けた調査 (3) 公共交通会議で協議 (4) 本格運行後の利用促進	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;">実証運行中の調査協力や利用促進</div> <ul style="list-style-type: none"> <li>本格運行の周知</li> <li>利用状況を確認と協議</li> <li>利用促進の取組を継続</li> </ul>	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;">運行継続に向けた調査や利用促進</div> <ul style="list-style-type: none"> <li>本格運行中の利用状況、収支実績を確認</li> <li>利用促進の取組を継続支援</li> </ul>	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;">本格運行の実施利用者促進</div> <ul style="list-style-type: none"> <li>本格運行の実施</li> <li>利用者数等を適宜行政に報告</li> <li>利用促進の取組を継続支援</li> </ul>

2) 本町における検討





## 7-2. 各地域区分別の評価基準

## 1) 東風平ルート地区の評価基準と設定理由

評価項目	評価内容と設定理由
①運行ルート	<input checked="" type="checkbox"/> 運行方針に沿っているか 運行方針に沿っている。
②交通利便性	<input checked="" type="checkbox"/> 公共交通空白および不便地域に該当するか 那覇方面から国道507号沿線を通じて、東風平までの区間では路線バスが充実しているが、沿線以外の地域では運行される路線バスの1日の本数が少なく地域があるが、本計画により解消される。
③利用者の居住状況	<input checked="" type="checkbox"/> コンセプトに合致する地域であるか 最も人口が集中している「東風平・屋宜原・伊覇」の地域は、都市機能が充実する地域と重なっており、また、本地域内には、高齢者率が40%を超える「大倉ハイツ」「屋宜原団地」があり、同内の「白川ハイツ」「友寄東ハイツ」「第一団地」でも高齢化率は30%を超える地域がある。
④主要施設との接続性	<input checked="" type="checkbox"/> 運行ルートは主要な施設にアクセスできるか 八重瀬町役場や町立図書館などの主要な行政施設では運行する路線バスがないが、本計画により解消される。また、主要なスーパーなどへのアクセスが可能で、路線バスとの結節点も設定される。
⑤住民ニーズ利用意向	<input checked="" type="checkbox"/> 地域組織が形成される見込みがあるか 運行計画案をもとに意見などを収集し需要ニーズ（利用意向）を確認し、高いニーズがある場合には地域組織の形成を図る
⑥既存バス路線との競争性	<input checked="" type="checkbox"/> 路線バスとの競争を避けられるか 一部の地域で競争する通路があるが、代替ルートがない状況がある。
⑦サービス方針との整合性	<input checked="" type="checkbox"/> 運賃、本数、時間帯などサービス方針に合致する 運行ルート案をもとに、自治会や地域住民から意見や要望および実証実験時における乗降実績などに基づいて改善を要する場合もある。
⑧道路の状況	<input checked="" type="checkbox"/> 道路幅員や道路形状などが適しているか 一部の地域で団地やハイツおよび集落内を通行するルートがあり、また一部の地域で農業地域を通行するルートがある。道路幅員や道路形状に適合する車両の選定などを検討する。
⑨バス停の設置場所等	<input checked="" type="checkbox"/> 停留所の新設に関して、沿線住民の理解が得られるか 新設するバス停は、ルート案では25か所あり、内訳として施設7、公民館9、集落や団地9となっている。特に集落内においては、地域住民の合意をもとに変更し改善を要する場合もある。全31カ所
⑩収支率の見込み	<input checked="" type="checkbox"/> 需要や利用者増の見込みはあるか 本地区は、団地やハイツなど高齢化率の高い地域が集積していることから地域と連携し利用者増の対策を図る必要がある

## 2) 具志頭西ルート地区の評価基準と設定理由

評価項目	評価内容と設定理由
①運行ルート	<input checked="" type="checkbox"/> 運行方針に沿っているか 運行方針に沿っている。
②交通利便性	<input checked="" type="checkbox"/> 公共交通空白および不便地域に該当するか 運行ルート案上にある「仲座、与座、安里、玻名城」は、特に町内中心部とつなぐ路線バスの運行本数が少なく、また空白地域や不便地域が点在する。同様に富盛、世名城、高良も同様の状況にある
③利用者の居住状況	<input checked="" type="checkbox"/> コンセプトに合致する地域であるか 具志頭地区は、東風平地区に比べて人口分布数が少なく、高齢者数は比較的少ない地域として見られるが、公共機関や医療機関および買い物先などの面において、東風平地域の中心部に依存しており、生活の移動や高齢者の移動の面において公共交通の不便地域として顕著な地域である。
④主要施設との接続性	<input checked="" type="checkbox"/> 運行ルートは主要な施設にアクセスできるか 八重瀬町役場や町立図書館などの主要な行政施設に直接つなぐ路線バスがないが、本計画により解消される。また、主要なスーパーなどへのアクセスが可能で、路線バスとの結節点も設定される。
⑤住民ニーズ利用意向	<input checked="" type="checkbox"/> 地域組織が形成される見込みがあるか 運行計画案をもとに意見などを収集し需要ニーズ（利用意向）を確認し、高いニーズがある場合には地域組織の形成を図る
⑥既存バス路線との競合性	<input checked="" type="checkbox"/> 路線バスとの競合を避けられるか 一部の地域で競合する通路があるが、代替ルートがない状況がある。
⑦サービス方針との整合性	<input checked="" type="checkbox"/> 運賃、本数、時間帯などサービス方針に合致する 運行ルート案をもとに、自治会や地域住民から意見や要望および実証実験時における乗降実績などに基づいて改善を要する場合もある。
⑧道路の状況	<input checked="" type="checkbox"/> 道路幅員や道路形状などが適しているか 一部の地域で団地やハイツおよび集落内を通行するルートがあり、また一部の地域で農業地域を通行するルートがある。道路幅員や道路形状に適合する車両の選定などを検討する。
⑨バス停の設置場所等	<input checked="" type="checkbox"/> 停留所の新設に関して、沿線住民の理解が得られるか 新設するバス停は、ルート案では20か所あり、内訳として施設7、公民館8、集落や団地5となっている。特に集落内においては、地域住民の合意をもとに変更し改善を要する場合もある。全26カ所
⑩収支率は見込み	<input checked="" type="checkbox"/> 需要や利用者増の見込みはあるか 本地区は、路線バスが運行しているものの本数が少なく不便地域であり、広く公共交通空白地域が分布している。集落が点在しており、需要や利用者の掘り起こし、地域と連携し利用者増の対策を図る必要がある

## 3) 具志頭東ルート地区の評価基準と設定理由

評価項目	評価内容と設定理由
①運行ルート	<input checked="" type="checkbox"/> 運行方針に沿っているか 運行方針に沿っている。
②交通利便性	<input checked="" type="checkbox"/> 公共交通空白および不便地域に該当するか 運行ルート案上にある「具志頭、港川、長毛」は、特に町内中心部とつなぐ路線バスの運行本数が少なく、また空白地域や不便地域が点在する。同様に大頓、新城、後原も同様の状況にある
③利用者の居住状況	<input checked="" type="checkbox"/> コンセプトに合致する地域であるか 具志頭地区は、東風平地区に比べて人口分布数が少なく、高齢者数は比較的少ない地域として見られるが、公共機関や医療機関および買い物先などの面において、東風平地域の中心部に依存しており、生活の移動や高齢者の移動の面において公共交通の不便地域として顕著な地域である。
④主要施設との接続性	<input checked="" type="checkbox"/> 運行ルートは主要な施設にアクセスできるか 八重瀬町役場や町立図書館などの主要な行政施設に直接つなぐ路線バスがないが、本計画により解消される。また、主要なスーパーなどへのアクセスが可能で、路線バスとの結節点も設定される。
⑤住民ニーズ利用意向	<input checked="" type="checkbox"/> 地域組織が形成される見込みがあるか 運行計画案をもとに意見などを収集し需要ニーズ（利用意向）を確認し、高いニーズがある場合には地域組織の形成を図る
⑥既存バス路線との競合性	<input checked="" type="checkbox"/> 路線バスとの競合を避けられるか 一部の地域で競合する通路があるが、代替ルートがない状況がある。
⑦サービス方針との整合性	<input checked="" type="checkbox"/> 運賃、本数、時間帯などサービス方針に合致する 運行ルート案をもとに、自治会や地域住民から意見や要望および実証実験時における乗降実績などに基づいて改善を要する場合もある。
⑧道路の状況	<input checked="" type="checkbox"/> 道路幅員や道路形状などが適しているか 一部の地域で団地やハイツおよび集落内を通行するルートがあり、また一部の地域で農業地域を通行するルートがある。道路幅員や道路形状に適合する車両の選定などを検討する。
⑨バス停の設置場所等	<input checked="" type="checkbox"/> 停留所の新設に関して、沿線住民の理解が得られるか 新設するバス停は、ルート案では18か所あり、内訳として施設9、公民館6、集落や団地3となっている。特に集落内においては、地域住民の合意をもとに変更し改善を要する場合もある。全28カ所
⑩収支率は見込み	<input checked="" type="checkbox"/> 需要や利用者増の見込みはあるか 本地区は、路線バスが運行しているものの本数が少なく不便地域であり、広く公共交通空白地域が分布している。集落が点在しており、需要や利用者の掘り起こし、地域と連携し利用者増の対策を図る必要がある

## ②各地域のサービス評価基準

項目	モデルコースをもとにサービス基準の評価	
運行ルート	基準1) 運行ルートを見直せば利用者の数は増えるのではないか	
	東風平	高齢化率の高い団地やハイツを巡回している
	具志頭西 具志頭東	各住宅密集地を巡回し公共交通の空白地域や不便地域を巡回している
運行日	基準2) 採算性を考えるならば平日のみでよいのではないか	
	東風平	利用状況にあわせて運休日(曜日)を設定するなど改善点として検討する
	具志頭西	
具志頭東		
運行時間帯	基準3) 通学利用が見込めるのであれば、朝は早いほうがよい	
	東風平	東風平中学校への通学利用の状況によって改善点として検討する
	具志頭西	具志頭中学校への通学利用の状況によって改善点として検討する
	具志頭東	
	基準4) 病院や買い物利用が中心であれば、朝は早くなくてもよい	
	東風平	町内の医療機関が東風平地域に集中しており予約時間や診察時間が個々に違うため、利便性を高めるには時間帯が広く必要になる。また町外との路線バスとの乗り継ぎなど改善点として検討する
具志頭西		
具志頭東		
運行間隔	基準5) 決まった時間で覚えやすい時間に設定してもらったほうが利用しやすい	
	東風平	規則的な時間帯を設定することで、覚えやすく、運行上効率のよい運行間隔を設定するが、目的地への出発および帰りの便において逆コースを設定し、その利便性について改善点として検討する
	具志頭西	
具志頭東		
運行本数	基準6) 平日と土休日は運行本数を変えてもよいのではないか	
	東風平	土日は、通学の利用もなく公共機関や医療機関などが休館日となることから、早朝便などを削減し便数を減らすなどの対策を図るなど改善点として検討する
	具志頭西	
具志頭東		
バス停の間隔	基準7) バス停の間隔は利用者増と合致しているか	
	東風平	団地やハイツ内及び集落内のバス停の間隔を改善点として検討する
	具志頭西 具志頭東	集落が点在し、公民館やバス停から通い地域などについてバス停の間隔を改善点として検討する

運賃	基準8) 運賃は有料でも利用するのではないか	
	東風平	本格的な運行を検討するうえで、運賃は路線バスの運賃とのバランスに考慮し、地域公共交通として利便性を損なわない運賃の設定を検討する。
	具志頭西	
	具志頭東	
運行車両	基準9) 見込まれる利用者像に見合う車両を選定できるか	
	東風平	過剰な車両規模とならず、利用者像に合致される車両となるよう、実証段階において、利用実績や乗車状況などによって改善点として検討する
	具志頭西	
	具志頭東	

※本条件は候補ルートの評価のために設定した内容であり、運行事業者の選定時に、本条件と異なる提案を妨げるものではない。

### ③各地域のサービス評価方法

実証実験時の乗車実績やアンケートおよび自治会や関係する協力団体などからの意見をもとに、サービスの実態状況を把握し、改善が求められることについて改善点を評価し、協議会を通じて運行計画の見直しを実施する。

項目	評価方法
運行ルート	運行ルートやバス停ごとの乗降実績によって評価する。また、一定以上の利用が見込まれない場合によってルート変更などについても検討する
運行日	乗降実績やアンケートなどから運休日などを検討する
運行時間帯	乗降実績やアンケートなどから運行時間帯などを検討する
運行間隔	乗降実績やアンケートなどから運行間隔などを検討する
バス停間隔	乗降実績やアンケートなどからバス停の間隔や位置などを検討する
運賃	乗降実績やアンケートなどから運賃設定などを検討する
運行車両	乗降実績やアンケートなどから運行車両などを検討する

### 7-3. 事業化計画の策定

コミュニティバスの多くは公共交通空白地帯の解消という目的で導入されるため、もともと採算を確保することが難しい場合が多いと考えられます。また、運行委託費の積算についても、具体的な方法や基準などが定まっておらず、その金額の適正な水準の判断は難しいため、今後のコミュニティバスを導入する際の採用方法の判断にあたり検証が必要である。また、行政が関わる事業の評価としては、単純にバスの運行収支だけでなく、住民の交通利便性の向上や地域とのつながりや、にぎわいの創出など、運行によって生じる効果にも期待できる。今回の試算で設定した各種数値には幅が存在するため更なる検証が必要。

#### 1) 運行主体及び運行事業者について

##### ①事業主体の分類

運営主体は、地域の実情やニーズに合わせた運行方式を検討する。

運行方式	方法	メリット	デメリット
直営方式	役場が直接運営	コストが抑えられる	役場の負担大
業者委託方式	運送業者へ直接委託	役場の負担小	業者の能力次第
NPO等委託方式	NPOや社会福祉法人等に委託	役場の負担小 運送業者の資質	実施できる法人の存在や余分コスト発生

##### ②運行事業者

新たな公共交通の導入に向けた基本方針を定め、町民を主たる利用者とし、事業の採算性から有償運行が想定されることから、導入する新たな公共交通の事業者は、道路運送法上の位置づけは、「一般乗合旅客自動車運送事業」とする。

また、一般乗合旅客自動車運送事業は、道路運送法において原則的には「一般乗合旅客自動車運送事業者」が運行することとされていることから、本町から、一般乗合旅客自動車運送事業者へ運行を委託することも検討する。

一般乗合旅客 自動車運送事業	路線バスや乗合タクシー等のことで、個々の旅客の依頼に応じて運賃を収受し自動車で乗合旅客を運送する事業者をいう
市町村運営有償運送	市町村自らが運送（交通空白輸送：地域の住民等を輸送） 指定管理者制度による運行など

## ③運営方式の分類

コミュニティバスの運営方式は大きく分類して次の3つに分類される。

費用負担方式	定義
民間委託方式 (行政完全主導型)	行政側で計画策定や施設等の整備を行い、運営を民間に業務委託として発注する方式
行政支援方式 (民間事業者への支援型)	計画策定や施設等の整備の一部は行政側で行い、運営は民間事業者が担い、その運行経費の一部を行政が負担する方式
民間自主運行方式 (民間完全主導型)	民間事業者が計画策定や施設等の整備を行い、民間ビジネスとして進められる方式

## ④運営方式のメリットとデメリット

	民間委託方式 (行政完全主導型)	行政支援方式 (民間事業者への支援型)	民間自主運行方式 (民間完全主導型)
運行計画の主体	行政	行政 (民間事業者と協議)	民間事業者 (交通会議の方針など)
運行主体	行政 (民間事業者に委託)	民間事業者	民間事業者
施設整備	行政	行政・民間事業者	民間事業者
車両所有	行政	行政・民間事業者	民間事業者
運行経費の負担	行政	民間事業者 (一部を行政が負担 (支援))	民間事業者
道路運送法での事業種別	自家用自動車による有償の旅客運送 (法 78 条)	一般乗合旅客自動車運送事業 (法 4 条)	一般乗合旅客自動車運送事業 (法 4 条)
想定される行政のメリット	行政主導のため、導入目的など行政の意図を反映できるとともに管理がしやすい	<ul style="list-style-type: none"> <li>管理運営の効率化やサービス改善等に民間事業者の専門的なノウハウが反映されやすい</li> <li>導入目的など行政の意図を反映しやすくなる。</li> <li>民間の事業として運営するため運営意欲向上も期待できる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>民間事業者の専門的なノウハウが活用できる。</li> <li>行政の負担なく、住民サービスの提供が行える</li> </ul>
想定される行政のデメリット	行政の負担は初期から継続的に発生し、費用的にも人的にも負担が大きくなる可能性がある	<ul style="list-style-type: none"> <li>行政の負担が発生する</li> <li>行政と事業者との目標設定に違いが生じる可能性がある。</li> <li>事業者の撤退により住民サービスに影響がでる可能性がある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>導入目的など行政の意図が反映されにくい。</li> <li>採算性の関係で事業として成立しない場合、事業者が撤退する可能性が高い。</li> </ul>

## 2) 運行事業者の選定方法

運行事業者の選定方法には、一般的に「競争入札方式」と「企画提案方式」があるが、入札方式の場合には価格競争のため、安全面などに問題が生じることが懸念されることから、競争入札方式ではなく、収益の拡大策や利用者の利便性及び緊急時の対応などの観点から総合的に評価することができる「企画提案方式（公募型プロポーザル）」とする。なお、運行事業者の要件は、次の通りとすることが考えられる。

- 道路運送法第4条の一般乗合旅客自動車運送事業を行っている法人、あるいは同事業の許可を取得する見込みがある法人
- 八重瀬町または隣接する自治体に営業所を有している法人

選定方法の比較

方式	メリット	デメリット
競争入札方式	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 選定方法が簡便</li> <li>・ 運行経費が低くなる可能性がある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 安全面など業務遂行能力の面で問題が生じる懸念がある</li> </ul>
企画提案方式	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 価格面だけでなく、安全性や利用者の利便性及び体制等総合的な評価により選定が可能</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 選定方法など手続き等が複雑で時間を要する</li> </ul>
<p>入札方式の場合、価格競争により安全性などに問題が生じることが懸念されるため、運行経費の多寡のみを基準とすることなく、収益拡大策、利用者の利便性及び緊急時の対応能力等の観点から、総合的に評価されることが重要である</p>		

### 3) 運行事業者の選定基準

運行主体の選定に当たっては、「地域住民の生活交通を確保するための輸送サービスの運行主体の選定に関する国土交通省としての考え方について(ガイドライン)」も参照しつつ、適切な運用が望まれる。

企画提案方式による事業者選定項目（案）

項目	内容
会社情報	事業者の概要、運行実績、環境に対する取り組み
運行の安全性	事故・違反および行政処分状況、安全に配慮した取り組み、事業受託後の組織体制、運行者の勤務計画、事故や災害などの緊急時の体制など
利用者の利便性	運転者の教育に対する取り組み、苦情への対応体制、利用者の利便性向上に対する取り組み（情報提供等広報活動等）
運行経費	能率的で安全運行のための適切な運行経費

参照：国土交通省「コミュニティバスの導入に関するガイドライン」を参考

#### ④ 補助額・委託額を出来るだけ抑制する取組み

「地方自治体における地域公共交通支援状況に関するアンケート調査」により、約3割の自治体で「補助額・委託額を出来るだけ抑制する取組み」を実施していることが確認された。その取組みとしては、「利用促進策」をあげる自治体が多くなっている。

分類	説明
事業評価等	事業完了時の検査・事業評価・モニタリング等により補助額の査定を実施
複数年契約	複数年契約を結ぶことにより、単年あたりの契約額を抑えている
利用促進策	利用促進に取り組むことで、利用者の増加による負担の軽減を図っている
効率化促進策	車両の小型化など経費削減につながる取り組みを、自治体事業者一体となって実施

出典：公共交通における官民連携の取組み事例集 <https://www.tb.mlit.go.jp/chugoku/content/000044603.pdf>

## ⑤運行管理内容の概要

## □運行主体別の区分

	運送主体	運転手	車両	対価
旅客自動車運送事業（許可）	バス・タクシー事業者	2種免許 運行管理者の選任 乗務管理・健康管理	事業用自動車（緑） 整備管理者の選任 車検1年毎	適正原価・適正利潤の範囲
自家用有償旅客運送（登録）	市町村、非営利団体等	1種免許+講習 責任者の選任・点呼	自家用自動車（白） 責任者の選任 車検2年毎	実費の範囲内（人件費・事務所経費等を含む）
許可・登録不要	団体、個人	1種免許	自家用自動車（白） 車検2年毎	ガソリン代・道路通行料・駐車場料金の範囲内+任意の謝礼

## □運転免許証の区分

区分	最大積載量	車両総重量	乗車定員
普通	2t未満	3.5t未満	10人以下
準中型	4.5t未満	7.5t未満	
中型	6.5t未満	11t未満	29人以下
大型	6.5t以上	11t以上	30人以上

※有償運行時はそれぞれ第二種免許が必要

## □運行方式が、コミュニティバス実証運行業務委託の場合は、運行事業者により実施

費目	
運行管理者	安全管理、運行記録、乗務記録、運転手に対する管理、労働管理、事故対応及び発生記録等
運転手 *交替運転手を含む	<ul style="list-style-type: none"> <li>・1週間当たりの拘束時間は原則として65時間以内</li> <li>・1日の運転時間は、2日を平均し1日当たり9時間、4週を平均した1週間当たりの運転時間は40時間以内</li> <li>・連続運転時間は、4時間以内（4時間前後に30分以上の休憩）</li> </ul>
運行管理補助	補助者は、運行管理者の履行補助を行う者であって、代理業務を行える者ではない。

※バス運行管理者の業務（旅客自動車運送事業運輸規則第48条）近畿運輸局  
<https://www.tb.mlit.go.jp/kinki/content/000035291.pdf>

### 運行管理者

自動車運送事業の種別に応じ、旅客の「運行管理者資格者証」（以下、「資格者証」という。）の交付を受けることが必要。

（試験による方法）

- ・資格者証の交付を受けようとする事業の種類と同じ種類の運行管理者試験に合格する。
- （受験資格） 次のいずれかの要件を満たしていること。
- ・運行管理に関して1年以上の実務経験を有する。
  - ・基礎講習を修了している。

（実務経験などによる方法）

- ・事業用自動車の運行の安全の確保に関する業務について、国で定めた一定の実務の経験その他の要件を備える。（一般貸切旅客自動車運送事業を除く。）

### 補助者の選任（運輸規則第47条の9第3項）、届出（第68条）

1. 運行管理者の業務を補助させるため、運行管理者資格者証を有する者又は、国土交通大臣が認定する基礎講習（旅客）を修了した者の中から補助者を選任することができる。ただし、道路運送法第23条の2第2項第1号に該当する者は、補助者に選任することができない。
2. 補助者を選任した場合（一般貸切旅客自動車運送事業者に限る。）には、営業所の所在地を管轄する運輸監理部長又は運輸支局長に届け出なければならない。

## ⑤ 運行経費や安全対策などの評価基準の例

総合的に評価する際の評価項目及び評価要素の例で、評価にあたっての各項目の比重については、運行経費に偏ることのないようにすべきで、中でも運行の安全性には十分な配慮が必要。

評価要素	評価要素項目の例
① 運行経費	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 能率的な運営を前提としていること</li> <li>・ 安全運行のために必要な経費等の確保</li> <li>・ 経費の適正な見積もり</li> </ul>
② 収益拡大策	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 利用者増に向けた対応（利便性向上、利用者促進など）</li> <li>・ 事業収益に増加に向けた対応（協賛広告やネーミングライツなど）</li> </ul>
③ 運行の安全性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 旅客運送事業の実績</li> <li>・ 国土交通省による処分の状況</li> <li>・ 重大事故の発生の状況</li> </ul> <p>※重大事故とは「自動車事故報告規則第2条」の事故をいう。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 運輸安全マネジメントの導入状況</li> <li>・ 運行管理体制</li> <li>・ 整備管理体制</li> <li>・ 営業所と車庫との距離</li> <li>・ 適切な乗務割、労働時間を前提とした運転者の選任計画</li> <li>・ 休憩、仮眠又は睡眠のための施設の設置状況</li> </ul>
④ 利用者の利便性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 高齢者、障害者への配慮（バリアフリー車両の導入等）</li> <li>・ 運転者の教育体制</li> <li>・ 利用者に対する情報提供の体制</li> <li>・ 苦情対応体制</li> <li>・ 他の交通機関とのネットワーク構築に向けた取り組み</li> </ul>
⑤ 環境への配慮	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 低公害車の導入状況</li> <li>・ 省エネルギーへの取り組み状況</li> <li>・ 交通エコロジー・モビリティ財団のグリーン経営認証又は ISO14001 の取得の有無</li> </ul>
⑥ 緊急時の対応能力	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 事故時の処理体制</li> <li>・ 事故時の損害賠償能力</li> <li>・ 災害発生時等緊急時の対応能力</li> <li>・ 予備車両の状況</li> </ul>

#### 4) 運行事業の算出方法

バス事業については、「キロ単価」という概念が用いられている。これは国や県の補助金を取得する際に用いられる基準で、運行にかかる実費だけでなく、バス事業者の会社全体としての費用も含めた経常費用を実車走行キロで割り戻した値で、地域ブロック別に設定されている。この単価はもちろん、意味のある数字ではあるが、運行条件によっても大きく異なり、とくに過疎地域などの場合には、市街地と比べて交通の流れがよく、1台の車両が1日で長い距離を走れるため、キロ単価で見積もると割高になる可能性があることも否めない。したがって、市町村側として実態にあわせた積算基準をもっておき、路線別あるいは事業別に算定できるようにしておくことが望ましい。

これは委託に出す場合だけでなく、市町村自らが運行する場合でも同じように必要である。路線距離や運行本数などは定期的に改編されるほか、昨今は燃料費の変動も大きいいため、精度の高い予算編成を行い、効率よく運行するうえで有用な仕組みとなっている。

方式	内容
キロ単価方式	キロ単価方式を用いると、本来走行距離には比例しない人件費などに由来する部分も走行距離に比例して算出する方式
見積額の算出方式	交通事業者からの見積もりを参考に金額を算出する方式

##### ①キロ単価方式

定時定路線運行では、運行距離や運行時間は一定で、人件費（乗務員）や車両減価償却費・維持管理費、燃料代、その他諸経費を算出することができる。運行事業者を入札で決定している自治体では、自治体が提示する運行計画をもとに、応札する事業者が金額を算定し、費用（委託料）を定めている。

自治体の運行計画にもとづいて運行することが可能な運行事業者が限られており、実質的に随意契約となっている路線では、国土交通省自動車局が公表している「ブロック別実車走行キロ当たりの収入・原価」を参考に、キロ当たりの運送原価を定めて委託費を決めている自治体もある。

##### キロ当たり標準経常費用

令和3年度 地域公共交通確保維持改善事業費補助金（地域間幹線系統確保維持費国庫補助金）計画認定申請に係る地域キロ当たり標準経常費用

地域区分	※28年度	※29年度	※30年度	路線型運行	
				一般乗合旅客運送事業	
				地域キロ当たり標準経常費用 ((A+B+C)/3)	(前年度単価)
沖縄	221.81	225.55	240.28	229.21	(221.98)

出典：令和3年度における地域公共交通確保維持改善事業費補助金の補助ブロックごとに定める標準経常費用について  
<https://www.tb.mlit.go.jp/chubu/tsukuro/shien/pdf/hyojyunkejyohiyoR3.pdf>

## ②見積額の算出方式

## 地域公共交通の計画・運営に掛かる費用の目安（参考例）

項目	内容	費用目安
調査計画費	資料文献調査、アンケート調査、聞き取り調査、計画策定、会議運営支援、事業実施支援、委員謝金等 コンサルタント委託費一式	500～800万円程度
車両費	大型バス(全長12m/立席含め70人乗)	2000～3000万円/台
	中型バス(全長9m/立席含め50人乗)	1500～2500万円/台
	低床型マイクロバス(全長7m/30人乗程度) (※バリアフリー法対応)	約2000万円/台
	マイクロバス(全長7m/30人乗程度)	800～1500万円/台
	ワゴン車(10人乗り)	200～400万円/台
	セダン(5人乗り)	150～250万円/台
人件費	ドライバーの給与など	約195円/km(※1)
燃料油脂費	燃料・オイルの費用など	約29円/km(※1)
車両修繕費	車検や故障時の修理費用など	約28円/km(※1)
車両償却費	車両に係る固定資産税など	約21円/km(※1)
諸経費	諸設備や事務所の維持管理費用	約72円/km(※1)
バス停本体	台座、支柱、バス停名看板 時刻表掲示パネル込み	3～5万円/本
時刻表印刷	24pカラー中綴じ製本 制作デザイン費用込み 1万部印刷として	60～100円/冊
デマンド予約 配車システム	導入時費用	100～1000万円
	年次運用費用	10～200万円/年
	受付係人件費	200～300万円/年

出典:(※1について)バス月報 No.633  
他は市販価格、事例などから収集

## ③事業費の内訳

定時定路線運行であるコミュニティバスの場合、運行経費の多少が収支率の決定要因であり、財政状況の厳しいなか、運行持続性の確保にとって重要な要素となる一方で、運行事業者に負担を強いる運行経費で委託運行することは、安全性の確保や経営面での運送事業の持続性に問題が生じることから、適切な方法で運行経費を算定することが重要である。

種類	設定
ドライバー人件費	当該路線や当該事業のために雇用しなければならない人数×人件費(年額) 人件費は、職員の平均的な賃金で設定し、所定の給与額ではなく、残業代、賞与、社会保険なども含めた雇用事業者側での年間の負担額とすることが必要。コミュニティバスなどは朝夕だけの勤務などの形態もあるため、必要に応じて、人件費の年額を時給換算することが必要な場合もある。 (例：給与、手当、賞与、退職金、厚生福利費など)
車両費 (減価償却費)	バス車両の購入費用に基づき、償却期間を設定した年割りで設定。市町村が保有する車両については新車で購入するケースが多いが、中古車を充当する場合には、その費用で算定する。
燃料費	使用車両にあわせた油種単価と燃費を設定。(年間走行距離/燃費)×燃料単価で算定する。走行距離には営業距離だけでなく、回送距離も含めることが必要。
消耗品費	タイヤ、エンジンオイルなどの単価を設定し、それぞれ一定の走行距離が繰り上がるごとに加算されるような仕組みとしておく。
修繕費	点検整備、修理費用などを過年度の実績などをベースとして一定額見込んでおく。車両が古くなるほどに修繕費がかかる傾向を考慮する。 (例：タイヤ交換、バッテリー交換など) (例：待合所やバス停留所の修繕など)
保険料	自賠責保険、任意保険について、過年度の実績をベースとして見込んでおく。 (例：自動車関係諸税(自動車重量税、自動車税) 各種保険料)
リース料	事業用自動車及びその付属品に係わるリース料 (メンテナンスリースの場合の整備料を含む)
一般管理費	委託とする場合は、運行経費以外の事務所経費が一定額必要。運行規模に応じるものとみなして、上記総額に対する〇〇%などと設定しておく。 ・事務費、管理者の人件費等 (例：給与、手当、賞与、退職金、厚生福利費など) (例：被服費、水道光熱費、通信運搬費等)
その他	音声合成データ作成費 バスロケーションシステム導入費

## ④運行事業者への支払い

運行経費として委託契約した金額から運賃収入分を除いた金額を支払っている自治体もあるが、一部の自治体では運賃収入は運行事業者の取り分として、運行事業者のサービス向上を促すインセンティブとしている事例もある。また、事前に運行費用を算定することなく、運行終了時（または支払い時）に前年度の赤字分を運行事業者が算定し、自治体が赤字分を補填して運行を維持している路線もみられる。その主な方法（タイプ）は次の通り。

タイプ	各タイプの内容
事前算定	事前に補助額・委託額の算出を行い、計画通り運行した場合には事前の算出額を支払うこととしている事例
黒字分配	利益が発生した場合に、黒字のいくらかを事業者の取り分としている事例
上乗せ	利用者一人当たりの上乗せや、予定利用者数を上回った場合の上乗せなど、利用状況に応じて委託料の増額をしている事例
複数年契約	複数年契約を結ぶことにより、交通事業者に安定した運営を保証しつつ、単年あたりの契約額を抑えている事例
モニタリング	事業完了時の検査・事業評価・モニタリングなどにより、適正な補助額の算定を実施している事例
運行効率化	路線再編や車両の小型化など、経費削減につながる取組みを自治体と交通事業者が一体となって行っている事例
環境整備	運行に係る走行空間やバス停の整備、時刻表・マップの作成など、公共交通の利用環境の改善を自治体の負担により実施している事例
利用促進	上記の環境整備のほか、自治体が乗継割引の補填分を支援しているなど、利用促進策を行い、利用者の増加により自治体・交通事業者の負担の軽減を図っている事例
その他	上記の分類以外のもの

出典：公共交通における官民連携の取組み事例集 <https://www.tb.mlit.go.jp/chugoku/content/000044603.pdf>

## ③公共交通における官民連携の取組み事例から見た対応策

タイプ	例示
金額決定方式	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 毎年自治体と事業者による協議の下、事前算定を行い、期間終了後に再度実際の経費に基づいて精算をしている。</li> <li>・ 国の基準を用いて運行経費を事前算定し、自治体と協議して適正利潤（運行経費の10%）を含めた額で契約している。</li> <li>・ 運行実績ベースで欠損補助を行っている。</li> <li>・ 市街地巡回ルートは、交通事業者参加による指名競争入札により金額決定。</li> <li>・ 前年度実績より人件費、車両経費等をキロあたり単価で算出し、見直し後の年間計画キロで積算している。</li> <li>・ 前年度実績や運行内容などを加味した委託額の算出式を独自に定めている。</li> <li>・ 契約金額については毎年度算定し、年度協定書を取り交わしている。</li> <li>・ 契約金額は事業者からの見積りを参考に算定し、運行実績に基づき年度末に利用実績に基づく契約金額の見直しを行い契約変更を行っている。</li> <li>・ 選定に際して行われる事業者プレゼンで提示された経費を基本としつつ、燃料費などについては、実績により、補助金額を決定している。</li> <li>・ 前年度実績から設計書を作成し、交通事業者の見積りを参考に契約金額を調整。委託金額は、人件費・車両費・燃料費・諸経費を積上げて算定（運賃収入は町に入るため未考慮）。</li> </ul>
黒字分の取扱	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 現在の運賃設定では黒字化が見込めないため、取り扱いを定めていない。</li> <li>・ 事前算定時よりも料金収入が上回った場合は黒字分として事業者の取り分。</li> <li>・ 毎月の委託料から売り上げを差引し町が支払う。</li> <li>・ 運行収入の5%をインセンティブとしている。</li> <li>・ 収支状況に関わらず、運賃収入は事業者収入としている。</li> <li>・ 市街地巡回ルートについては、運賃収入は全て市に納入される</li> <li>・ 黒字は全て運行協議会の取り分とし、利便性の向上や広報等の経費に活用</li> <li>・ 月750人を超える利用があった場合の増加分は受託事業者の収益</li> <li>・ 運賃収入は事業者の収入としており、事業者の経営努力による経費節減や増収によって黒字が生じた場合は、全て事業者の取り分となる。</li> <li>・ 定額委託料を導入しているため、黒字は全て事業者の取り分としている</li> </ul>
官民の役割分担	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 車両を自治体が保有し、運行事業者に貸し出している。</li> <li>・ 事業の広報等周知事業は、自治体が行う。</li> <li>・ 年に数回自治体と事業者で、運行の改善に関する協議を行っている。</li> <li>・ 事業者は、運行業務を行っている。</li> <li>・ 自治体は、バスマップの作成や一部停留所の整備、また、所有している車両を事業者へ貸出している。</li> <li>・ 事業者は、運行事業及び車両メンテナンスを行っている。</li> <li>・ 自治体は、リース車両の維持管理費（法定点検及び管理諸経費、修理費など）、運行管理システム経費（システム改修、機器及び通信設備の購入費）、利用実態調査に関する費用を負担している。事業者は、運行業務を行っている。</li> </ul>
補助金以外の支援	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 利用や運行に関する広報を自治体側で実施している。</li> <li>・ 市が車両の貸与、ハード面の対応（乗降場所へのベンチの設置等）を実施。</li> <li>・ 毎月の実運賃収入（回数券・定期券販売収入含む）の5%を事業者の収益としている。</li> </ul>

## 7-4. 需要予測（利用者数の見込み）

## 1) 高校の利用者数予測（推計値）

## ①マイカー送迎からバス通学への転換を促進するための手法に関する調査（参考）

高校生の通学の実態を調査した内容によると「マイカー送迎は恒常化しているが、バス利用も一定数存在」し、登校時のマイカー送迎は半数近く（47.2%）を占めるが下校時は15.6%に減少する。バス利用は登校時23.1%にとどまるが、下校時は39.6%に増加する。バスを選択する要因として、生徒・保護者とも「所要時間」「乗継の手間が少ない」など時間を最重視し、生徒は「友人利用」「家族都合に左右されない」「歩く距離の短さ」「家族負担の少なさ」で選択する傾向がある。

また、バス利用転換への意識として、生徒の50.6%が利用意向を示しており、登下校ともマイカー送迎層でも47.3%が受容性示す結果となった。

	登校時	下校時
ほぼ毎日マイカー送迎	47.2%	15.6%
バス利用	23.1%	39.6%
バス利用転換への意識	生徒の50.6%、マイカー送迎層でも47.3%	

出典：マイカー送迎からバス通学への転換を促進するための手法に関する調査検討業務報告書  
内閣府沖縄総合事務局 運輸部企画室（2015年3月）

## ②高校生アンケート調査

町内3校に通う高校生1079名を対象に、各学校ごとに得られた回答のうち、通学時と下校時の移動手段の実態調査から得られた「マイカー送迎者」と「バス利用者」を次の通りとした。

## 南部商業高校

	登校時	下校時
ほぼ毎日マイカー送迎	58.5%	46.0%
バス利用	27.6%	30.6%
バス利用転換への意識	生徒の50.6%、マイカー送迎層でも47.3%	

## 南部工業高校

	登校時	下校時
ほぼ毎日マイカー送迎	53.8%	47.1%
バス利用	12.0%	13.5%
バス利用転換への意識	生徒の50.6%、マイカー送迎層でも47.3%	

## 向陽高校

	登校時	下校時
ほぼ毎日マイカー送迎	75.1%	68.9%
バス利用	9.0%	14.9%
バス利用転換への意識	生徒の50.6%、マイカー送迎層でも47.3%	

出典：八重瀬町地域公共交通導入基礎調査業務（八重瀬町：令和2年3月）

## ③ 高校生の対象者（町内3校）

学校名	生徒数	登校区域				
		町内			町外	不明
		東風平地区	具志頭地区	合計	計	計
南部商業高校	369名	50	19	69名	246名	54名
南部工業高校	230名	20	11	31名	160名	39名
向陽高校	480名	52	66	118名	325名	37名
合計	1079名	122	96	218名	731名	130名

公共交通の路線や利便性など地域差があると思われるが、上記の調査結果に基づいて推計した

## ④ 需要調査から想定される利用者数の推計

マイカー送迎からバス通学への転換を促進するための手法に関する調査（沖縄総合事務局）をもとに、町内の高校の在学数から、バス利用率とコミュニティバスの導入時に期待できる利用増加分を、コミュニティバスの利用数の最大値として算出した。

アンケート調査結果				推定値	
学校	町内 在住者	バス利用率		コミュニティバスの利用数	
		区分	設定値	利用増加分	換算値（最大値）
南部商業高校	69人	登校時	27.6%	23.0%	16人/日
		下校時	30.6%	20.0%	14人/日
南部工業高校	31人	登校時	12.0%	38.6%	12人/日
		下校時	13.5%	37.1%	12人/日
向陽高校	118人	登校時	9.0%	41.6%	49人/日
		下校時	14.9%	35.7%	42人/日
合計	218人	—	—	—	145人/日

## ⑤ 高校生の利用者数の予測（推定値）

- ・ 県立南部商業高校の利用数を予測すると、30人/日（往復）となる。  
年間登校日数を190日と仮定すると、**通学による年間利用数は、約5,700人/年**となる。
- ・ 県立南部工業高校の利用数を予測すると、24人/日（往復）となる。  
年間登校日数を190日と仮定すると、**通学による年間利用数は、約4,560人/年**となる。
- ・ 県立向陽高校の利用数を予測すると、91人/日（往復）となる。  
年間登校日数を190日と仮定すると、**通学による年間利用数は、約17,290人/年**となる。

## 2) 高齢者の利用者数予測 (推計値)

### ① 高齢者の対象者

#### 路線バスの利用者率

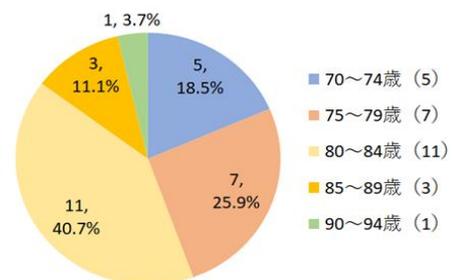
町民アンケート 253 名を対象に、65 歳以上の高齢者から得られた回答のうち、日々の移動手段として「マイカー送迎者」と「バス利用者」を次の通りとした。

	65 歳以上
ほぼ毎日マイカー使用	70.5% 車の保有率 74.3%
バスの利用者率	7.2%
バス利用転換への意識	71.7%
コミュニティバスの利用増加分	64.5%

#### 運転免許証の保有率は 65 歳以上では 87.0%

「65 歳以上」を対象に、運転免許証の保有状況を見ると、回答を得た 253 名のうち、運転免許証を「持っている」と答えたのは 220 名で全体の 87.0%、次いで「過去に持っていた」が 14 名 (同比 5.5%) となった。また、運転免許証の自主返納を考える年齢では、「80～84 歳」が最も多く全体の 40.7% を占めた。

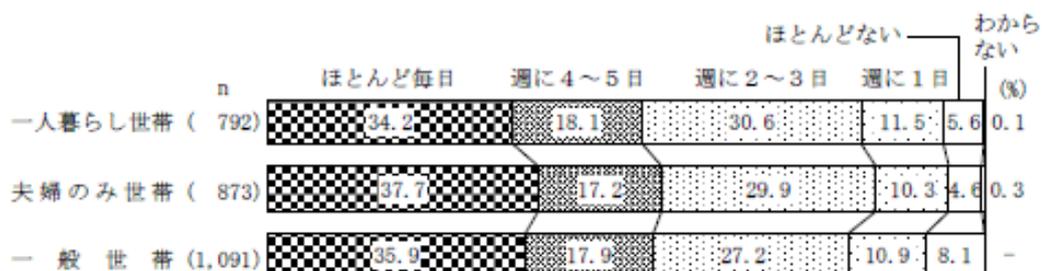
#### 「自主返納を考える」年齢分布



#### 参考) 外出に関する事項

内閣府の「高齢者の生活実態等に関する意識調査 (平成 17 年度)」で、外出に関する事項で、年齢別にみると、「ほとんど毎日」は後期高齢者 (31.3%) よりも前期高齢者 (37.3%) で割合が高くなっている。一方、「週に 1 日」(前期高齢者 9.0%、後期高齢者 13.9%)、「ほとんどない」(前期高齢者 3.3%、後期高齢者 7.7%) は後期高齢者でやや高くなっている。

出典：世帯類型に応じた高齢者の生活実態等に関する意識調査結果  
[https://www8.cao.go.jp/kourei/ishiki/h17\\_kenkyu/index2.html](https://www8.cao.go.jp/kourei/ishiki/h17_kenkyu/index2.html)



出典：八重瀬町地域公共交通導入基礎調査 (八重瀬町：令和 2 年 3 月)

## ② 65歳以上の対象者

令和3年2月末町データでは、八重瀬町の総人口 31,847 人（内訳:東風平地区 22,664 名、具志頭地区 9,183 名）のうち、65 歳以上の人口は 6,989 人で、総人口に占める割合は 21.9%となった。また、70 代および 80 代については、2015 年の国勢調査データで総人口に占める割合から算出した。

区分	合計	割合	東風平地区	具志頭地区
65 歳以上	6,989	21.9%	4,627	2,362
70 歳以上	4,426	13.9%	3,150	1,276
80 歳以上	2,070	6.5%	1,473	596

## ③ 需要調査から想定される利用者数の推計

町内アンケートによる 70 歳以上の高齢者の実態調査から、バスの利用率や運転免許証の保有率の高さから、バスへの依存度は低い状況にあるが、運転免許証の自主返納を考える年齢として、70 代からが多いことから、コミュニティバスの導入時に期待できる対象者を 70 代以上と仮定した場合のコミュニティバスの利用数の最大値として算出した。

アンケート調査結果				推定値	
地区	70 以上の人口数	バス利用率		コミュニティバスの対象者	
		区分	設定値	利用増加分	換算値（最大値）
東風平地区	3,150 人	バス利用者	7.2%	64.5%	2031 人
具志頭地区	1,276 人	バス利用者	7.2%	64.5%	823 人
合計	4,426 人	バス利用者	7.2%	—	2,854 人

ただし、70 歳以上の高齢者を対象とした場合に、外出の頻度は決して多くはないと推測できることから内閣府の「高齢者の生活実態等に関する意識調査」に基づいて、ほとんど毎日外出する高齢者の割合をもとに、コミュニティバスの利用者数を算出した。

地区	対象者数	利用者（見込み数）	
	換算値（最大値）	バスの利用頻度	換算値（最大値）
東風平地区	2031 人/日	7.2%	146 人/日
具志頭地区	823 人/日	7.2%	60 人/日
合計	2854 人/日	—	206 人/日

- ・ 70 歳以上の高齢者で、コミュニティバスを利用する対象者の最大値を予測すると、東風平地区で 146 人/日で、具志頭地区では 60 人/日となる。  
運行日数を 357 日と仮定すると、年間利用数は、東風平地区で 52,122 人、具志頭地区で 21,420 人となる。

## 7-5. 事業予測（利用者数・事業費）

### 1) 初期経費の試算

- 初期経費として、コミュニティバスの車両購入費とバス停整備費を試算する。
- 車両は、トヨタハイエースの新車とし、1台あたりの価格は3,290千円とする。
- 必要車両台数は、事故や故障、点検の場合に対応できるよう、予備車両を1台確保する。
- バス停の整備費は、1基あたり30千円の設定とする。
- 必要バス停数は、モデルコース（案）で算出したバス停数（既存バス停を除く）を設定する。
- 東風平コースには「南部商業高校」、具志頭西コースには「南部工業高校」、具志頭東コースには「向陽高校」があり、それぞれ町内通学者を対象に算出した。
- 町内の65歳以上の高齢者の運転免許証および自動車保有率が高い傾向にあるが、70代から運転免許証の自主返納の意識が高まることから、利用者層を70歳以上を対象に算出した。
- 車両は、集落内の狭隘な道路も安全に通行でき、手荷物の混載も可能なタイプを選定した。

#### ①車両購入費

<b>車両：トヨタハイエース スーパーロング（ハイルーフ）39</b>	
車両タイプ：ワゴンランドキャビン（2WD） 乗車定員：10人（4ドア） 燃費（WLTC）：8.8km/ℓガソリン 車両価格：370万円（税込） 車両寸法：全長5380×全幅1880×全高2285 車両総重量：2590kg	

トヨタ諸元 [https://toyota.jp/pages/contents/request/webcatalog/hiacecommuter/hiace\\_main\\_202108.pdf](https://toyota.jp/pages/contents/request/webcatalog/hiacecommuter/hiace_main_202108.pdf)

#### ②モデルコース案の概要（再掲）

項目	東風平コース	具志頭西コース	具志頭東コース
コース特性	循環型	ピストン型	ピストン型
起点 駐車場（待機所）	八重瀬町役場	八重瀬町役場 南の駅やえせ	八重瀬町役場 南の駅やえせ
区間距離（km）	17.17 km	15.42 km	14.24 km
所要時間	48分	43分	42分
バス停数	29	26	28
新設するバス停	25	19	16
運行本数	7本/日	7本/日	7本/日
運行時間	7時始発	7時始発	7時始発
運行時間帯	7:00～17:48 (10時間48分)	7:00～18:43 (11時間43分)	7:00～18:42 (11時間42分)
対象区域（行政区）	(7地域)	(8地域)	(5地域)

## ③車両購入費

ルート案	路線延長 (km)	所要時間 (分)	必要台数 (台)	車両単価 (千円)	車両購入費 (円)
東風平ルート	17.2km	48分	1	3290千円	3,290,000円
具志頭西ルート	15.4km	43分	1	3290千円	3,290,000円
具志頭東ルート	14.2km	42分	1	3290千円	3,290,000円
予備車両	-	-	-	3290千円	3,290,000円
合計					13,160,000円

## ④バス停整備費

ルート案	路線延長 (km)	必要なバス停数 (箇所)	整備費単価 (円)	バス停整備費 (円)
東風平ルート	17.2km	25	30,000	750,000円
具志頭西ルート	15.4km	20	30,000	600,000円
具志頭東ルート	14.2km	18	30,000	540,000円
合計				1,890,000円

## ⑤初期導入費（車両およびバス停整備費）

ルート案	路線延長 (km)	車両購入費 (千円)	バス停整備費 (千円)	初期経費 (千円)
東風平ルート	17.2km	3290千円	3,290,000円	750,000円
具志頭西ルート	15.4km	3290千円	3,290,000円	600,000円
具志頭東ルート	14.2km	3290千円	3,290,000円	540,000円
予備車両	-	3290千円	3,290,000円	-
合計			13,160,000円	1,890,000円
総合計				15,050,000円

## 2) 運行収支の試算

## ①需要予測と運賃収入の試算

需要予測（利用者数の見込み数）は、利用意向をアンケートでの利用意向有無から利用率を算出し、予測人数として、利用意向人数をもとに対象利用者数に利用意向を掛け合わせたデータをつかって算出した。前項を参照

## □高校生（町内からの通学者が対象：町内在住者）

ルート案	対象者 町内 在住者	運賃 (円)	1日あたりの 乗車人数 (人)	年間の利用 者数の予測 (人)	年間運賃収入 (円)	1便あたりの 平均乗車人員
		A	登校時と帰宅 時の換算値 B	登校日数を 190日仮定 C	D=A×C	対象便3便
東風平 (循環型)	南部商 業高校	100	30	5,700	570,000 ①	10
		150			855,000	
		200			1,140,000	
具志頭西 (往復型)	南部工 業高校	100	24	4,560	456,000	8
		150			684,000	
		200			912,000	
具志頭東 (往復型)	向陽高 校	100	91	17,290	1,729,000	30
		150			2,593,500	
		200			3,458,000	
合計			145	27,550	-	48

・高校生の利用者見込み数は、前項で算出した南部商業高校の町内在住69名、南部工業高校の町内在住31名、向陽高校の町内在住118名をもとにした。

## □70歳以上の高齢者（運転免許証の自主返納を考える年齢を基準とした）

ルート案	対象者 町内 在住者	運賃 (円)	1日あたりの 乗車人数 (人)	年間の利用 者数の予測 (人)	年間運賃収入 (円)	1便あたりの 平均乗車人員
		A	換算値 B	357日仮定 C	D=A×C	対象便7便
東風平 (循環型)	70歳 以上	100	146	52,122	5,212,200 ②	21
		150			7,818,300	
		200			10,424,400	
具志頭西 (往復型)	70歳 以上	100	30	10,710	1,071,000	4
		150			1,606,500	
		200			2,142,000	
具志頭東 (往復型)	70歳 以上	100	30	10,710	1,071,000	4
		150			1,606,500	
		200			2,142,000	
合計			206	73,542	-	29

・高齢者の利用者見込み数は、前項で算出した65歳以上の人口を、東風平地区4,627人、具志頭地区2,362人を具志頭西コースおよび東コースに1/2分した。

### 3) 運行経費の試算

○運行経費は、運行距離に 1km あたりの運行経費を乗じて算出する。

○1 日あたりの運行距離は、路線延長に 1 日あたりの便数を乗じて求める。

○1km あたり運行経費は、国土交通省が公表している「令和3年度 地域公共交通確保維持改善事業費補助金（地域間幹線系統確保維持費国庫補助金）計画認定申請に係る地域キロ当たり標準経常費用」をもとに、沖縄県の平均値の 229 円/km（令和3年度値）を引用する。

路線型運行	
一般乗合旅客運送事業	
地域キロ当たり標準経常費用 ((A+B+C)/3)	(前年度単価)
<b>229.21</b>	(221.98)

出典：令和3年度における地域公共交通確保維持改善事業費補助金の補助ブロックごとに定める標準経常費用について  
<https://www.tb.mlit.go.jp/chubu/tsukuro/shien/pdf/hyojyunkejyohiyor3.pdf>

#### ①需要予測と運賃収入

ルート案	路線延長 (km) a	1日あたりの便数 (便) b	1kmあたりの運行経費 (円) c	1日あたりの運行経費 (円) $d = a \times b \times c$	年間運行経費 (円) $e = d \times 357$
東風平ルート	17.2km	7	229	27,572	9,843,061
具志頭西ルート	15.4km	7	229	24,686	8,812,973
具志頭東ルート	14.2km	7	229	22,763	8,126,248
年間運行経費の合計					26,782,282

※1日あたりの便数はモデルコース案で算出した1日の運行ダイヤをもとに算出した

※年間の運行日数は、毎日、慰霊の日、年末年始運休 12/28-1/3 を除き 357 日とした

※年間運行経費額の内訳は、前述で示した国土交通省が公表している「令和3年度 地域公共交通確保維持改善事業費補助金計画認定申請に係る地域キロ当たり標準経常費用」では、内訳が公表されていないため、実際の運行計画時には、想定される含まれない費用を加算するなどの検討が必要である。

## ②運行収支の試算（運行収入－運行経費）

○年間の運賃収入と運行経費を比較し、年間運行収支を算出する。

ルート案		年間運行収支		
		運賃 100 円の場合	運賃 150 円の場合	運賃 200 円の場合
東風平ルート	収入	5,782,200 年間運賃収入①+②	8,673,300	11,564,400
	支出	9,843,061	9,843,061	9,843,061
	利益	-4,060,861	-1,169,761	1,721,339
	収支率	58.7%	88.1%	117.5%
具志頭西ルート	収入	1,527,000	2,290,500	3,054,000
	支出	8,812,973	8,812,973	8,812,973
	利益	-7,285,973	-6,522,473	-5,758,973
	収支率	17.3%	26.0%	34.7%
具志頭東ルート	収入	2,800,000	4,200,000	5,600,000
	支出	8,126,248	8,126,248	8,126,248
	利益	-5,326,248	-3,926,248	-2,526,248
	収支率	34.5%	51.7%	68.9%

[合計値]

3ルートの合計	収入	10,109,200	15,163,800	20,218,400
	支出	26,782,282	26,782,282	26,782,282
	利益	-16,673,082	-11,618,482	-6,563,882
	収支率	37.7%	56.6%	75.5%

[備考]

- ・収入見込み額は、前項「需要予測と運賃収入の試算」より算出した額
- ・料金設定が100円の場合と200円の場合では、相対的に200円の場合には利用見込み数は減少することも考えられるが、運賃設定3段階ともに利用者数を同数として算出した。

#### 4) 事業採算性の評価

- 単独事業としては、すべてのルートにおいて赤字の試算となり、事業採算性の面からは、採算割れの事業という評価となった。
- ただし、行政が関わる事業の評価としては、単純にバスの運行収支だけでなく、住民の交通便利性の向上や地域のつながり、にぎわいの創出、コミュニティバスを活用したプロモーションによる町のイメージアップなど、運行によって生じる効果にも着目して行うこととする。
- また、今回の試算で設定した各種の数値には幅が存在するため注意が必要である。

#### 主な留意点

項目	検証内容				
試算に含まれない主な要素	費用の算出では、「地域公共交通確保維持改善事業費補助金の補助ブロックごとに定める標準経常費用」をもとに算出しているが、個別により変動する費用などは含まれていないものと仮定する。 [試算に含まれていない費用] ・車両の改造費 ・車両のラッピング費用 ・バリアフリー化費用 ・広報や宣伝費用 ・運行事業者の委託費 ・公共交通会議などのマネジメント費など			<b>主な費用</b> ドライバー人件費 車両費（減価償却費） 燃料費 消耗品費 修繕費 保険料 リース料 一般管理費 その他	
	1日の運行便数を7便から6便にすると収支状況は改善される				
便数を6便に変更			運賃 100 円 の場合	運賃 150 円 の場合	運賃 200 円 の場合
	東風平 ルート	収入	5,782,200	8,673,300	11,564,400
		支出	8,436,910	8,436,910	8,436,910
		利益	-2,654,710	236,390	3,127,490
		収支率	69%	103%	137%
	具志頭 西ルー ト	収入	1,527,000	2,290,500	3,054,000
		支出	7,553,977	7,553,977	7,553,977
		利益	-6,026,977	-5,263,477	-4,499,977
		収支率	20%	30%	40%
	具志頭 東ルー ト	収入	2,800,000	4,200,000	5,600,000
		支出	6,965,356	6,965,356	6,965,356
		利益	-4,165,356	-2,765,356	-1,365,356
収支率		40%	60%	80%	

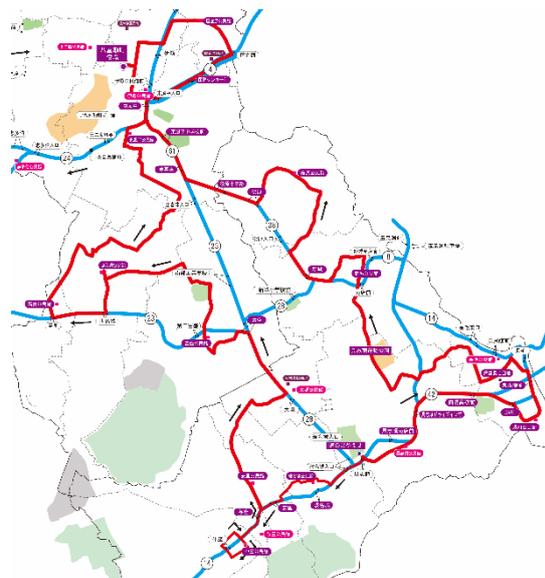
具志頭ルート 統合	東西の2つのルートを一つに統合すると収支状況は改善される				
		運賃 100 円 の場合	運賃 150 円 の場合	運賃 200 円 の場合	
	具志頭 ルート	収入	4,327,000	10,914,061	16,542,773
		支出	14,936,273	14,936,273	14,936,273
		利益	-10,609,273	-4,022,212	1,606,500
収支率		29%	73%	111%	
具志頭ルートの 統合と便数変更	東西の2つのルート統合し、6便に変更すると収支状況は改善される				
		運賃 100 円 の場合	運賃 150 円 の場合	運賃 200 円 の場合	
	具志頭 ルート	収入	4,327,000	9,507,910	14,409,020
		支出	12,802,520	12,802,520	12,802,520
		利益	-8,475,520	-3,294,610	1,606,500
収支率		34%	74%	113%	
その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 1日の便数を増やしても、利用者数の増加が見込まれなければ増収にはつながらない。</li> <li>・ 総距離が長くなると相対的に収益率が減少傾向になる。</li> <li>・ 運行事業者などへの委託費用などを抑えることで、総コストは減少する。</li> <li>・ 1日の利用見込み数と車両タイプによる乗車定員数に乖離がある場合は車両タイプを再検討する必要がある。</li> <li>・ 低燃費車やEVタイプの車両を選択するなどコスト減少の対応は別途必要がある。</li> </ul>				

参考) 具志頭ルート統合図

具志頭ルートの統合(案)

具志頭西コースと東コースを統合した場合

項目	具志頭コース
運行距離 (km)	26.16 km



## 7-6. 利用促進策

### 1) 利用促進策の取り組み（案）

#### ① サポーター制度の導入検討（例示）

資金の調達のため1口1,000円のサポーターを募集

年会費1,000円を支払うことによって、コミュニティバスの乗車券を割引料金で利用できる特典があるサポーター会員制度を導入しマイレール意識の向上と利用促進を図る。公共交通の車両デザインをより注目を集めるものに改善し改装にかかる費用を捻出するなどの活用を図る

#### ② 協賛金による連携

事業者等へ広告利用の周知図り、広告収入の増加を見込む

地域の企業や団体および個人などから協賛を得られる効果として、企業の認知拡大や企業イメージの向上および商品サービスの売上への貢献などを期待して協賛金を募り、公共交通の維持や改善に要する費用を捻出するなどの活用を図る。

#### ③ パートナー企業

車両整備や燃料、広報など協力する企業グループの形成を図る

コミュニティバスを運行するにあたって、車両整備や燃料などを提供する企業とパートナー企業として連携することで、運用コストの平準化や物価高騰などに対策および、地域の協賛（協力）パートナーとして利用促進に向けた協力体制を構築するなど形成を図る。

#### ④ 企業版ふるさと納税

企業版ふるさと納税制度を活用して企業からの寄付金を募る

企業が地域再生法の認定地方公共団体が実施する「まち・ひと・しごと創生寄附活用事業」に対して寄附を行った場合に、税制上の優遇措置を受けられる仕組みで、本町において「新しいひとの流れをつくり、都市と集落の共存するまちづくり事業」に関連した取り組みを図る。

#### ⑤ 補助金等による支援

国・県・市町村による補助金制度を活用し赤字補填を行う

「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年10月施行）によって、コミュニティバスや乗合タクシー等の多様な事業に創意工夫をもって取り組む協議会に対し、パッケージで一括支援する「地域公共交通活性化・再生総合事業」などの活用を図る。

出典：地域公共交通活性化・再生総合事業（国土交通省）<https://www.mlit.go.jp/common/000014612.pdf>

#### ⑥ ネーミングライツ

車両名やバス停名に企業へのネーミングライツを図る

公共施設の名前を付与する命名権と、付帯する諸権利のことを指すネーミングライツにより、車両名やバス停名に企業名を付与することで、その命名権によって得られた収益をもとに、公共交通の維持や改善に要する費用を捻出するなどの活用を図る。

### ⑦自治会との連携

自治会の公民館を待合所として活用。運転手の確保など

新たな公共交通の導入にあたって、コース上に設定された地域の自治会（公民館など）を待合所として活用するなど検討を図る。自治会では地域住民の自治会への参加や加入促進などとも連携するなど、地域参加や利用促進などの意識向上につなげる。

### ⑧客貨混載の適用

少量貨物などの移動における二次的な収益を導入する

新たな公共交通の導入にあたって、町内の一部の地域では、農業区域や農業振興地域を通過するコース上の地域において、空席利用を念頭に、少量の貨物輸送も可能な二次的な収益柱の導入を検討する。

### ⑨75歳以上の自動車運転免許証の更新制度の変更

令和4年5月13日から導入される運転技能検査

現在の75歳以上の免許更新は、「認知機能検査→高齢者講習→免許更新」となっているが、制度変更により新たに「運転技能検査」が加わり「運転技能検査→認知機能検査→高齢者講習→免許更新」となることにより、75歳以上の方には、新たな公共交通の利用促進に向けたポイントの告知対応を図る。

※運転技能検査は一定の違反歴のある人が対象（スピード超過や信号無視など11の技能検査で過去3年間に1つでも違反していたら受検が必要）

※自動車運転免許証はこれまで自主返納であったが、令和4年5月13日からは、運転技能検査に合格しなければ免許更新ができなくなる。

## 3) 広報活動の検討

広報活動	主な活動内容
広報誌やチラシ、HP、回覧板、SNSなどによる情報提供	アナログ系媒体およびデジタル系媒体が相互に連携したハイブリットな広報を展開する
無料試乗会の開催や無料乗車券の配布などによる体験乗車	公民館や地域イベントなどの集まりを活用して、乗車体験を行うことで身近に便利な利用法を案内する
園児・児童等がボディペイントした車両の運行	地域に根付く新たな公共交通として愛着をもって大切にされるような車両のボディペイントを実施する
地域の行事などの際の利用の働きかけ	年間を通じて、各地域で実施される行事やイベント時に体験乗車や運行案内などを実施する
学校教育や地域の生涯学習等のプログラムへの取組み	中高校生の通学時の町内移動や中央公民館や総合運動公園などで実施される生涯学習などで案内を実施する。
需要（ニーズ）に応じた効率的な乗合旅客輸送サービスの提供	需要によって変化する収支率を、地域住民に認知されることによって、コース変更などの柔軟性を確保する
退職者の再雇用による人件費の削減	運転手やサポート要員など、退職者などの再雇用またはボランティア参加によって維持費の軽減を図る
応援団・サポーターなどの支援組織・団体の立ち上げ	地域の各種団体とも連携し、横断的な利用促進と維持継続に向けた支援団体やグループを形成する
地域による運行にかかる赤字額への一部負担	行政からの全面的な財政依存を念頭にすることなく、利用を促し、赤字負担の軽減も踏まえて検討する
継続的な各種調査やモビリティ・マネジメントの実施	常に運行計画の実態や課題を把握し、課題解決に向けたモビリティマネジメントを実施する

#### 4) 利用促進策の検討

新たな公共交通を検討するうえで、既存の公共交通である路線バスの利用促進や、相互利用による利便性の向上などもあわせて検討し、その取り組みについては、全体の公共交通の利用促進策を検討する必要がある。低迷する路線バスの利用者には、「情報不足」や「利用方法」などがなく、「知っていれば利用する」などの隠れた利用者の再発掘も求められる。また、普段バスを利用するものにとっての、公共交通への要望や課題などに着目し、その改善を図ることで、総合的な地域公共交通の利便性を高める取り組みを検討する。

##### ①公共交通に乗り慣れていない方

公共交通（路線バス）の利用方法がわかりにくくなっていたり、公共交通の情報が届いていないおそれがあるため、公共交通の利用促進に向けては、公共交通の利用に関する情報を日頃使い慣れていない方にとってもわかりやすい形で提供し、公共交通のサービス内容や乗り方などを理解してもらうことが重要である。

取組	具体例
バスマップを作製	町内のバス路線をわかりやすく1枚にまとめた「バスマップ」を作成し、町内を運行する2事業者の路線を網羅し、1日の本数や運行時間および運賃などをビジュアルに示し、利用の抵抗感を軽減する
町広報誌を活用	町内の全世帯に毎月送付される町広報誌を活用して、毎月欠かさず情報提供を行うことで、多くの方へのバスの認知度を向上させる
乗継ぎが便利なダイヤ設定と情報提供	バス同士の乗換がスムーズになるよう、ダイヤの設定については工夫し、どこで乗り換えたら便利なのか、所要時間はどれくらいなのか等が、簡単にわかると便利

### ②バス停の環境を改善する

既存の路線バスや新たに導入が検討される公共交通にとって、利用者が求める要望や改善にはバス停の待合環境の改善がある。また、乗り継ぎや移動時間の短縮など、相互利用において求められる運行計画への対応についても継続して改善を図る。

取組	具体例
地域住民によるバス停の環境改善	地域のボランティアが最寄りのバス停留所の定期的に清掃するなどして、地域団体や学校等によるバス支援活動を実施するなど
既存施設を待合施設として活用	中心部のバス停において、隣接する建物内をバスの待合スペースとして活用するなど、互いに連携してバス停の環境改善を実施するなど
バス停を快適にする	バス停に屋根や風よけ、椅子などを設置することで、待ち空間の環境を改善するなど
乗り継ぎの抵抗を軽減する	コミュニティバスの運行時には、路線バスと同じ場所で乗り継ぎができるようにすることで、乗り継ぎ移動がないようにするなど
運行ダイヤをそろえる	コミュニティバスの運行時には、路線バスとの発着時間を揃えて、待ち時間を短縮し、公共交通利用の利便性を高めるなど

### ③自動車の代替手段として位置づけを確立する

生活の移動手段として自動車による移動が多い状況の中でも、高齢化などが進展すると、自動車の運転を控えたり、運転免許証の自主返納を検討するにいたっても、代替手段としての生活移動を確保しなければ、公共交通への切り替えは難しい面もある。しかし、時とともに到来する代替手段への必要性が増加することから、その代替手段として位置づけを確立する。

取組	具体例
免許更新時の講習を活用	例えば住民が70歳となったときなどに受講する「免許更新時講習」の機会を活用して、公共交通の利用についての情報を提供するなど
地域組織との連携	自治会や老人クラブ、婦人会等の協力をえて、公共交通に関する情報の個人への伝達などを行うなど
スーパーと連携した“バス待ち環境の改善”	施設の入口付近や施設内にバス停を設けることができれば、利用者の不便さや不快感を和らぐことができ、店側にとってもバス待ちの時間がちょっとした買い物の時間になれば、売上増が期待できる。

## 5) モビリティ・マネジメントとは

モビリティ・マネジメントとは、多様な交通施策を活用し、個人や組織・地域のモビリティ（移動状況）が社会にも個人にも望ましい方向へ自発的に変化することを促す取組みのことをいう。具体的には、一般の人々や各種の組織を対象としたコミュニケーション施策を中心に、さまざまな運用施策やシステムの導入や改善、実施主体となる組織の改変や新設などを持続的に展開し、それらを通じて、一般の人々や各種の組織が、渋滞や環境問題、あるいは個人の健康といった問題に配慮しつつ、過度に自動車に頼る状態から公共交通機関や自転車などを「かしこく」使う方向へと自発的に転換していくことを促す取組みのこと。

### 1) 住民を対象としたモビリティ・マネジメントの事例

事例	主な内容
家庭訪問形式による住民を対象とした調査	各地域団体とも連携し、個別訪問などを行う訪問員による公共交通について直接の声を聴く体制を講ずる
郵送配布形式による住民を対象とした調査	公共交通の空白地域や不便地域などにおける公共交通の需要の増減に対して、地域住民を対象として調査を講ずる
人の動きを調べるパーソントリップと併せた調査	交通行動の起点（出発地）と終点（到着地）や移動目的、利用手段、行動時間帯など1日の詳細な交通データを得ることで、運行計画の改善の活用を講ずる
地域連携によるコミュニティバスの導入に併せた調査	地域団体とも連携し、コミュニティバスの導入が、単に移動の代替手段のみに留まらず、地域の交流やお出かけ支援、高齢者の健康行動の高まりなどもあわせて、その効果を検証することを講ずる。