

第9章. 実証実験に向けた運行計画書の作成

9-1. 実証実験の主な目的

1) 実証実験による課題の抽出

地域公共交通を本格運行する前に、地域のニーズや運行体制および安全対策などの確認のため、期間を限定して実証実験を行うことが望まれる。運行計画がまちづくりの目的に貢献し、沿線住民から支持される内容かどうかを実証実験によって確認することが求められる。また、実証実験を通じて、計画内容が適切な内容であったか検証し、改善すべき点が見つければ、実証実験終了後に計画内容を見直すことになる。

< 実証実験の主要な役割 >

- ・利用者の安全面での確認(利用者の安全を損なうことはないかどうか)
- ・まちづくりへの貢献に関する確認(まちづくりの目的達成に貢献しているかどうか)
- ・沿線住民の利用状況の確認(予想どおりに利用されているか、住民は満足しているかどうか)
- ・運行状況の確認(円滑な運行が実現できているかどうか、定時性が確保できているかどうか)
- ・運行体制の確認(乗務員の休息、ローテーションなどに無理はないかどうか)
- ・経営面の確認(収入、支出は計画通りに進んでいるかどうか)
- ・非利用者等の意向の確認(利用しない要因はどのようなものか)
- ・その他不満、不十分な事項の確認(利用者の不満、計画の不十分な点はどのようなものか)

9-2. コミュニティバスの実証実験

1) 基本的な考え方

地域の交通ネットワークの整備にあたっては、路線定期運行を基本としつつ、当該地域の特性に応じたその他のサービスを組み合わせることによって、全体として整合性のとれたネットワークを構築することが重要であり、その導入にあたっては、路線、区域、運行時刻等において路線バスとの整合性を図るよう十分留意する必要がある。

主なフェーズ	主な内容
①地域ニーズの把握	<p>地域は地域組織を設立し、導入に向け地域の課題・ニーズ等を把握</p> <ul style="list-style-type: none"> ① 公共交通不便地域に該当するか確認 ② 地域住民による地域組織の形成 ③ 地域によるニーズ把握
②運行計画案の作成	<p>ルートや停留所設置場所等を検討し、運行計画案を作成・提出</p> <ul style="list-style-type: none"> ① 希望ルートの作成 ② 交通安全の確認 ③ 停留所設置場所の検討 ④ サービス水準の検討 ⑤ 希望ルート沿線地域における合意形成 ⑥ 「コミュニティバス運行計画書（案）」の作成・提出
③需要調査の実施	<p>地域は、行政が実施する需要調査に協力</p> <ul style="list-style-type: none"> ① 希望ルート沿線住民への需要調査 ② 経費及び収入の試算 ③ 実証運行の実施要件を 満たしているか確認（収支率など）
④運行計画の作成	<p>地域は、行政の運行計画書作成に協力</p> <ul style="list-style-type: none"> ① 「コミュニティバス運行計画書」の作成 ② 公共交通会議における協議・承認
⑤実証運行の準備	<p>利用環境の向上や 運行開始の周知に係る取組を実施</p> <ul style="list-style-type: none"> ① 交通事業者の選定 ② 事業許可申請書の作成・提出・許可 ③ バス車両の調達 ④ 利用環境向上に向けた取組 ⑤ 実証運行開始の周知 ⑥ 停留所の設置 <div style="text-align: right;"> <p>停留所 停留所へのベンチ・上屋の設置 等</p>  </div>

<p>⑥実証運行の実施</p>	<p>本格運行実施を目指し、利用促進に取り組み、実態調査等に協力</p> <ul style="list-style-type: none"> ① 実証運行の実施（原則2年間） ② 利用促進活動の実施 ③ 運行実績の確認 ④ 利用者への実態調査 ⑤ 本格運行への移行、実証運行延長・終了の判断 <p>（案）</p> <ul style="list-style-type: none"> ◇収支率（前半1年間）が基準を満たしている場合 ⇒ 本格運行への移行を検討 ◇収支率（前半1年間）が基準を満たしていない場合 ⇒ 原則2年間で実証運行終了 ◇利用者が増加傾向にある場合 ⇒ 後半1年以内の収支率次第で、本格運行への移行を検討 ◇運行内容（ルートやダイヤ等）の見直しで、収支率向上が見込める場合 ⇒ 延長（1年間）を検討
<p>⑦本格運行の準備</p>	<p>本格運行開始の周知を行い、さらなる利用促進に向けた取組を実施</p> <ul style="list-style-type: none"> ① 本格運行開始の周知 ② 停留所の設置
<p>⑧本格運行の実施</p>	<p>本格運行開始の周知を行い、さらなる利用促進に向けた取組を実施</p> <ul style="list-style-type: none"> ① 利用促進活動の実施 ② 運行実績の確認 ③ 本格運行継続・終了の判断 ◇収支率が基準を満たしている場合 ⇒ 本格運行を継続 ◇収支率が基準を満たしていない場合 ⇒ 本格運行終了 <p>※地域組織に改善の意思があり、収支率の向上が見込める場合は運行内容の見直しを検討</p>

2) 実証実験の運行計画及び運行サービス（案）

①運行計画及び運行サービスの体系（案）

項目	運行方式及びサービス選択および検討（案）
目的	八重瀬町役場などへのアクセスの確保や公共交通空白地域の解消を図り、学生の通学や日中の通院や買い物などの移動に対する生活交通としての利便性を高める。
法令上の位置づけ	一般乗合旅客自動車運送事業
運行システム	コミュニティバス
運行形態	定時定路線型
運行エリア	町内全域
運行方式	乗降ポイント方式（既存のバス停を活用しつつ新たに追加を検討）
運行コース	八重瀬町内3路線（全路線が中心部を巡回する） ・東風平廻り（区間距離：約17.17km） ・具志頭西廻り（区間距離：約15.42km） ・具志頭東廻り（区間距離：約14.24km）
運行日	毎日、慰霊の日、年末年始運休12/28-1/3
運行日数	年間357日
運行時間帯	平日：概ね午前7時から午後7時まで 土曜日：同上（通勤・通学時間帯は減便） 土曜日：同上（通勤・通学時間帯は減便）
運行ダイヤ	平日：高頻度（概ね90分間隔） 土曜日：中頻度（概ね90分間隔） 土曜日：中頻度（概ね90分間隔）
利用料金	受益者負担の観点、民間路線バス利用者への影響及びコミュニティバス事業の継続性等を踏まえて有料が基本と考えられる
運賃形態	固定運賃
基本運賃	一般利用者は200円程度（均一）、高齢者や障害者手帳所持者・介助者は100円程度、小学生以下は100円程度あるいは無料とすることが考えられる。
利用対象者	制限なし
利用者登録	利用者登録なし
予約受付方法	定刻時間の停留所より乗車可能
運行車両	ワンボックス型車両
車両台数	3台（プラス予備車両1台）
待機場所	運行車両の駐車スペースや運転者の休息環境及び配車までの移動時間を考慮して待機場所（夜間の保管場所）を設定する

運営主体	まちづくりの各種施策との連携を図るとともに、地域の実情やニーズに合わせた地域公共交通を実現し、地域住民との協働による取組みを推進するため八重瀬町とすることが考えられる。
運行事業者 ・ 事業者へ委託 ・ 新たな申請	<ul style="list-style-type: none"> ・ 道路運送法第 4 条の規定に基づく「一般旅客自動車運送事業」の経営許可を得た事業者への委託 ・ 道路運送法第 79 条の規定に基づく「自家用有償旅客運送」の申請 ・ 法定基準を満たした新たな新規参入事業者など
バス停の位置・間隔	バス停までの距離は、高齢者が無理なく歩ける距離（坂道を考慮しておよそ 200m）を基準としているが、一部の地域では 200m を超える地域も存在する。またバス停間の距離は、住宅密集地が点在しているため、その区間距離に応じてバス停を配置している。
地域との連携	バス停留所の待合環境として公民館の活用を検討する
運転手の確保	町在住の定年退職者などから再雇用する（第二種中型免許保持者）
配車システム	※デマンドバス運行時に必要となる運行管理(配車)システム
予約センターの設置	※デマンドバス運行時に必要となる予約受付オペレーターの設置

9-3. 運行計画等の申請、運行準備等

1) 運行計画時の主な申請内容

一台の自動車に複数の旅客が乗り合わせる「乗合運送」を行うためには、道路運送法第4条の規定に基づく許可が必要です。一般乗合旅客自動車運送事業の許可を受けるためには、道路運送法及び同法施行規則に基づき、許可基準その他の基準を満たすことができることを示す申請書を提出する必要があります。

また、許可後も継続して許可基準その他の遵守事項を遵守する必要があります。なお、最低車両数や運賃などのいくつかの基準については、地域の公共交通を維持し、発展させていくために開催される地域公共交通会議において合意がなされた乗合運送を行う場合であって、地域公共交通会議において適当と認められた場合に限り、緩和することが可能となっている。

◎一般乗合旅客自動車運送事業（路線定期運行）

- ・ 経営許可申請書
- ・ 事業計画変更（路線延長など）認可申請書

◎一般乗合旅客自動車運送事業（路線不定期運行）

- ・ 経営許可申請書
- ・ 事業計画変更（路線延長など）認可申請書

◎区域運行

- ・ 経営許可申請書
- ・ 事業計画変更（営業区域拡大など）認可申請書

○運賃料金設定届出書

申請に際して、設定しようとする路線・営業区域において適用しようとする運賃を設定する必要があります。通常の申請では原価計算の基とした運賃の算定方法及び適用方法の認可を受ける必要がありますが、地域公共交通会議において合意を得ている運賃を適用する場合には、その運賃を届出ることとなっています。

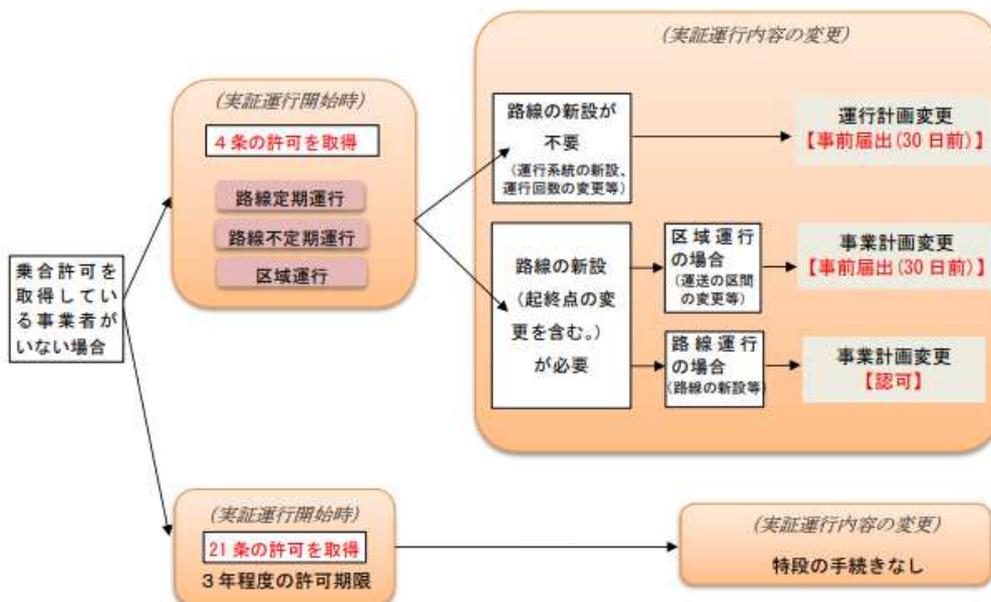
①運行計画時の主な運行準備

運行事業者の選定	コミュニティバスの運行を委託する事業者（一般乗合旅客自動車運送事業者）を選定する
道路使用許可申請	バス停の設置に伴う道路使用許可の管轄は「糸満警察署」 道路以外にバス停を設置する場合には、設置する土地の所有者や使用者から承諾を得る必要がある。
道路占用許可申請	国道については、内閣府沖縄総合事務局南部国道事務所 県道については、沖縄県中部土木事務所 町道については、八重瀬町土木建設課が管轄
事業許可申請	実証運行計画が決定した後、運行事業者から沖縄総合事務局に対し、事業許可申請を行う

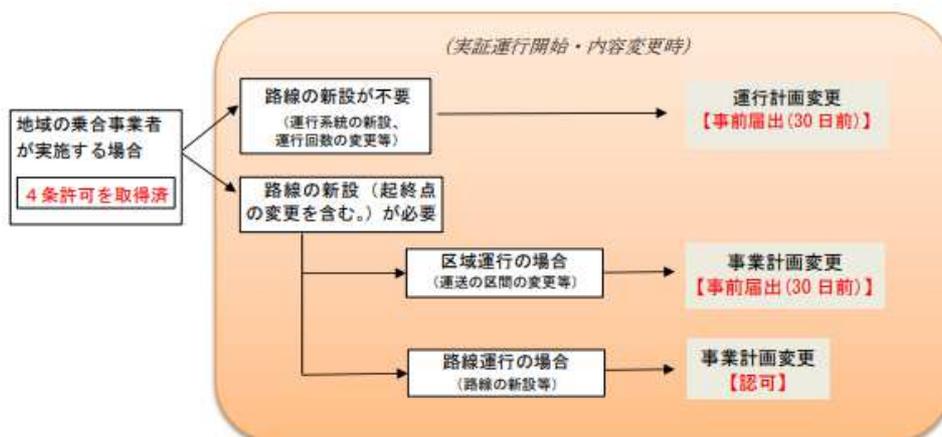
※車両確保	手法1. 町が購入し運行事業者に貸与する方式 手法2. 町がリースし運行事業者に貸与する方式 手法3. 運行事業者が所有する車両を使用する方式 が想定され、車両確保に要する費用や実証運行の期間等を考慮する
車両デザイン	利用者が識別しやすく、車両自体が事業や地域のPRになるよう実施
バス停作製と設置	道路使用許可及び道路占用許可が得られた後、バス停標識を作製・設置する(既存の停留所を活用する場合には使用許可を申請) ※道路関連法令に基づくバス停の設置構造(要件整理) 国道沿いのバス停:内閣府沖縄総合事務局南部国道事務所 県道沿いのバス停:一般社団法人沖縄県バス協会

2) 実証実験を行う場合の主な手続フロー

(地域に乗合事業者がない場合)



(地域に乗合事業者がいる場合)



引用：地方公共団体等が行うコミュニティバス等の実証実験の手続について

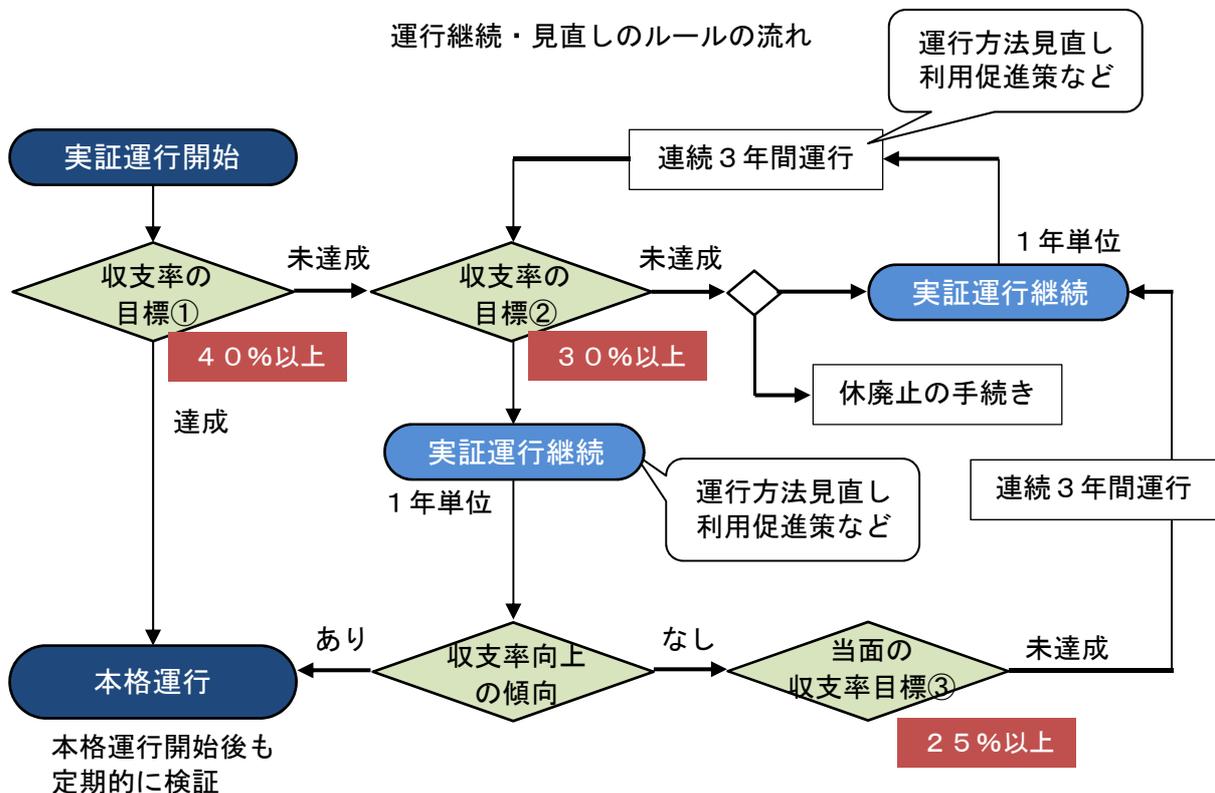
3) 一般乗合旅客自動車運送事業に係る手続き

様態	事業計画等の変更等		当該条項		申請・届出等 (標準処理期間)
			法	施行規則	
路線定期運行	路線	路線の新設	15条 I	14条	認可(3ヶ月:協議2ヶ月)
		路線の延長	15条 I	14条	認可(2ヶ月:協議1ヶ月)
		路線の休止・廃止	15条の2I	15条の5	事前届出(6ヶ月前)
		路線の休止・廃止 (旅客利便を阻害しない)	15条の2I	15条の5	事前届出(30日前)
	主たる事務所・営業所	名称・位置の変更	15条IV	15条の2	事後届出
		事業用自動車の数の変更	15条III	15条	事前届出
		最大値(長さ、幅、高さ、総重量)の変更	15条 I	14条	認可(2ヶ月:協議1ヶ月)
	自動車車庫	車庫の位置及び収容能力の変更	15条 I	14条	認可(2ヶ月:協議1ヶ月)
		停留所	新設・廃止(運賃変更を伴わない)	15条IV	15条の2
	位置の変更(運賃変更を伴わない)		15条IV	15条の2	事後届出
	停留所間のキロ程の変更 (運賃変更を伴わない)		15条IV	15条の2	事後届出
	運行系統	運行系統の新設(ルート変更等)	15条の3II	15条の13	事前届出(30日前)
		運行系統の廃止 (路線廃止を伴わない)	15条の3II	15条の13	事前届出(30日前)
		運行回数	運行回数の変更 (運輸局長が指定する範囲内)	15条の3III	15条の14
	運行回数の変更 (運輸局長が指定する範囲外)		15条の3II	15条の13	事前届出(30日前)
	運行時刻	始発・終発の時刻の変更	15条の3III	15条の14	事後届出
		運行時刻の変更 (運行回数の変更を伴わない)	15条の3III	15条の14	事後届出
	運賃	上限運賃の変更	9条 I	8条	認可(3ヶ月)
			9条 I	8条	認可(2ヶ月)
		実施運賃の変更	9条III	9条	事前届出(30日前)
協議運賃の設定・変更		9条IV	9条	事前届出(30日前)	
軽微運賃の設定・変更		9条V	10条	事前届出	
路線不定期運行	路線	路線の新設	15条 I	14条	認可(3ヶ月:協議2ヶ月)
		路線の延長・廃止	15条 I	14条	認可(2ヶ月:協議1ヶ月)
	主たる事務所・営業所	名称・位置の変更	15条IV	15条の2	事後届出
		事業用自動車の数の変更	15条III	15条	事前届出
	事業用自動車 ・定員11人未満の別	最大値(長さ、幅、高さ、総重量)の変更	15条 I	14条	認可(2ヶ月:協議1ヶ月)
		自動車車庫	車庫の位置及び収容能力の変更	15条 I	14条
	運行系統	運行系統の新設(ルート変更等)	15条III	15条	事前届出
		運行系統の廃止 (路線廃止を伴わない)	15条III	15条	事前届出
	乗降地点	新設・廃止(運賃変更を伴わない)	15条IV	15条の2	事後届出
		位置の変更(運賃変更を伴わない)	15条IV	15条の2	事後届出
乗降地点間のキロ程の変更(運賃変更を伴わない)		15条IV	15条の2	事後届出	
運行時刻	発地の発車時刻・着地の到着時刻の変更	15条III	15条	事前届出	
運賃	協議運賃の設定・変更	9条IV	9条	事前届出(30日前)	
	軽微運賃の設定・変更	9条V	10条	事前届出	
区域運行	営業区域	営業区域の新設・廃止	15条 I	14条	認可(2ヶ月:協議1ヶ月)
		主たる事務所	名称・位置の変更	15条IV	15条の2
	営業所		名称	15条IV	15条の2
		新設・位置の変更(営業区域内)	15条IV	15条の2	事後届出
	新設・位置の変更(営業区域外)	15条 I	14条	認可(2ヶ月:協議1ヶ月)	
	事業用自動車 ・定員11人未満の別	事業用自動車の数の変更	15条III	15条	事前届出
		自動車車庫	車庫の位置及び収容能力の変更	15条 I	14条
	運送の区間	運送の区間の変更	15条IV	15条の2	事前届出
	運行時刻	発地の発車時刻・着地の到着時刻の変更	15条III	15条	事前届出
		運行間隔時間の変更	15条III	15条	事前届出
運賃	協議運賃の設定・変更	9条IV	9条	事前届出(30日前)	
	軽微運賃の設定・変更	9条V	10条	事前届出	

9-4. 実証運行実施から本格運行までの流れ

1) 運行継続条件 (案)

運行継続・見直し等については、「目標」を設定し、その達成状況によって判断し、目標については、「収支率」を主に指標としている。ただし、試算に基づく収支率には誤差やコースによりひらきがあるため、この点は留意する必要がある。



[運行継続の判断ポイント]

- ・ 運行を継続するか、見直すか（休廃止を含む）
- ・ 継続の場合、実証運行のままか、本格運行とするか
- ・ 何らかの方策を講じるか、そのままの状態での利用に委ねるか

- 新規のコミュニティバスは、まず実証運行として導入する。
(収支率の目標は 30%以上、当面の目標は 25%以上)
- 実証運行で、目標 (30%) を達成した場合は、本格運行に移行する。
- 実証運行で、目標を達成できなかった場合でも、当面の目標 (25%) をクリアしている場合は、運行方法の見直しや利用促進策を講じながら、実証運行を継続する。
その結果、収支率向上の傾向が見られた場合は、本格運行に移行する。
- 実証運行で、当面の目標 (25%) をクリアできず、運行方法の見直しや利用促進策を講じてもクリアできない状況が、連続 3 年間を超過した場合は、休廃止の手続きを検討する。
- 本格運行に移行した場合でも、定期的に検証を行う。

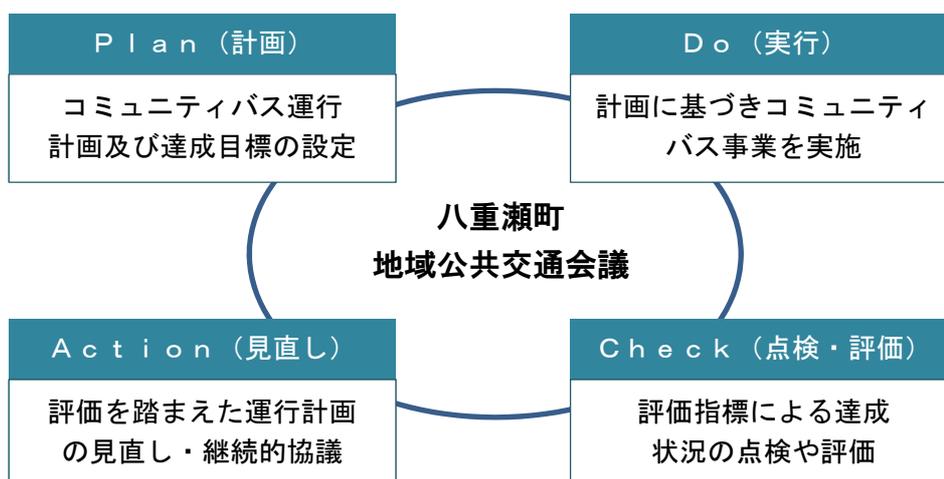
2) 事業評価の進め方

①八重瀬町地域公共交通会議を設置して、計画案を検証し実施する

本町のコミュニティバスは、実証運行開始後も逐次評価し、事業継続の判断や利用者ニーズに応じた見直し・改善等を行うため、地域公共交通会議が主体となり、PDCA（計画・実行・検証・見直し）サイクルを実施していく。

持続可能なコミュニティバスを構築するに当たっては、交通事業者や行政だけでなく、地域の関係者と協働・連携し確保・維持に向けた様々な取組みを行うことが必要で、行政と交通事業者、地域がそれぞれ担うべき役割分担を図りながら実証運行を実施する。

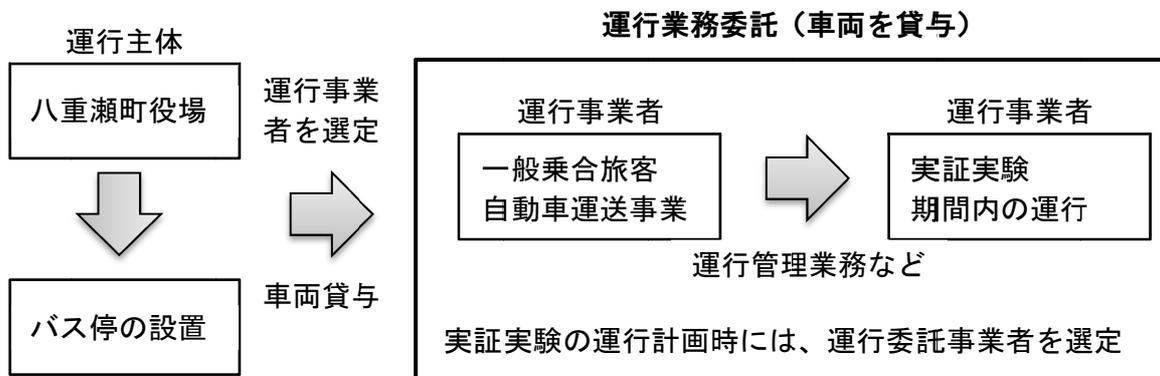
事業の達成目標を地域公共交通会議のメンバーの共通理解のもとで設定（Plan）し、事業理念を踏まえた上で交通事業者によりバスを運行（Do）し、事前に設定した評価指標を用いてバス事業を評価（Check）し、評価結果をふまえた運行内容の見直し（Action）を行う。



9-5. 実証実験による運行費用

1) 実証実験スキーム (案)

[全体像]



④ 実証実験のスケジュール (案)

本運行計画は、約 6 か月間の実証運行に係る計画を想定し、本格運行については、本運行計画をベースに利用実績や利用者ニーズ等を踏まえ 修正・見直しを図っていく。

実証実験のスケジュールの主なスケジュール (案)

	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3
実証運行の準備	←→											
地域公共交通会議		←→			←→							
運行事業者公募			←→									
実証実験の準備				←→	←→							
実証実験期間						←→	←→	←→	←→	←→	←→	←→
実証実験後の検証											←→	←→

2)初期導入費用と運行費用の内訳

1)車両導入費(車両本体)

費目	細目
車両本体	選択する車両と台数および購入又はリースなどを検討
各種オプション	安全装置など設置(車載カメラ)など
各種税金	自動車税・重量税など(購入の場合)

2)バス停作製・設置計画

費目	細目
バス停の作製	新たな公共交通の導入に伴うバス停設置台数
バス停の設置	台座などの設置、時刻表の掲示など
バス停の設置要件の確認	バス停の設置基準や管理方法、住民同意、道路交通法関連の確認など

3)運行計画と運行実施(運行に伴う経費など)

費目	細目
人件費	運行管理者、運転手など人件費、法定福利費など
運送費	燃料油脂費、車両修繕費、車両減価償却費(又は車両リース料)、自動車関係諸税、保険料、バス停修繕費、その他運送費
一般管理費	法定整備、安全点検、運転手への健康管理など
情報管理費	問合せ対応、苦情対応、事故時の対応など

4)実証運行中の調査・分析(OD・満足度調査及び検証)

費目	細目
利用者アンケート調査	交通行動がどのように変化したかを把握する
満足度調査	利用者アンケートによりコミュニティバスの満足度を把握する
調査・データの分析	実証実験期間中の乗降実績と時間帯別・バス停別・乗降別・利用者数を把握する

5)バスの愛称募集

費目	細目
愛称の募集	募集チラシ等作成、事務局運営、選定業務、受賞者報奨など

6) 周知・広報及びマーケティング

費目	細目
広報戦略の策定	紙媒体、IT活用、効果測定など
広報ツールの制作	<ul style="list-style-type: none"> ・コミュニティバス便利帳(バスマップ、時刻表、運行表など) ・ホームページへの掲載 ・コミュニティバスポスターの作成・掲示(主要な施設) ・コミュニティバスチラシの作成・配布 ※外国語(英語、中国語、韓国語)対応についても検討が必要 ・路線バス車内への掲示 ・外装デザイン(車両ボディペイント)の工夫 ・イベントの実施主体や各種施設運営者への働きかけ
車体ラッピングデザイン	コミュニティバスの運行車体への車体ボディのラッピング

7) 支援業務(地域公共交通会議の開催など)

費目	細目
実証運行の準備	町民への実証運行の周知、事業者に依頼または選定、関係者との調整、各種の許可申請など
検証データの分析	本格導入に向けた各種データの検証と分析
運行計画の検証	運行計画の見直し、本格運行の事業計画認可の取得 運行・収支状況の把握・評価、改善検討地域などへの検討など
改善計画の作成	「改善計画書」の作成や申請、事業採算性の検討など
本格運行の準備	本格運行実施のための道路運送法の事業許可、利用促進策の検討
地域公共交通会議の開催	協議の場による合意の確認、本格運行実施の判断など

3) コミュニティバス 実証実験費用等のシミュレーション (案)

【前提条件】

- ・車両タイプ：ワゴンタイプ（10人乗り） 6ヶ月間レンタカーで供給
- ・バス停設置：必要な場所を30ヶ所と仮定（他. 既存のバス停を活用）
- ・運行期間：6カ月（毎日運行：180日換算）
- ・運行本数：1日各コース7便（総数21便）
- ・運行コース：八重瀬町内3路線（全路線が中心部を巡回する）
 - ・東風平廻り（区間距離：約17.17km：1日に距離：120.19km）
 - ・具志頭西廻り（区間距離：約15.42km：1日に距離：107.94km）
 - ・具志頭東廻り（区間距離：約14.24km）：1日に距離：99.68km）
- ※コース詳細は、第5章「モデルコース案」を参照
- ・運行ダイヤ：各コース1日7便（7:00～19:00）
- ・運行距離：1日の総距離 327.81km
- ・燃料単価：1リットルあたり170円（燃費効率 8km/ℓ）

※運行ルートはあくまでも案であり、事業費の算出のために、基準となるコースを設定し、想定される導入コストや運用コストを算出したものとなります。また、実際に運行する際には「公共交通会議」を通じて、既存の路線バス事業者との調整が必要です。

①コミュニティバス導入コスト（概算）

費目	算出額	算出内容
1) 車両導入費（車両レンタル）	3,456,000円	約192,000×3台×6ヶ月 （ハイエース3台）
2) バス停作製・設置費用	1,890,000円	30,000円/本×63本と仮定
3) 運行業務委託	12,000,000円	1ヶ月200万×6ヶ月 （申請業務含む）
小計①	17,346,000円	
4) 周知・広報及びマーケティング	2,000,000円	各種広報ツールの作成・配布
5) 本格運行検討調査業務委託	5,350,000円	実証運行の支援、会議の支援、 利用調査業務等
6) 地域公共交通会議委員報酬	181,500円	委員長4,500*1名*3回 委員4,000*14名*3回
小計②	7,531,500円	
合計（①+②）	24,877,500円	

※消費税および各種保険などは含まれておりません。

※車両の予備台数は含まれていません

※アンケートの実施費用や利用促進策に伴う各種実費などは含まれておりません。

②コミュニティバス運行コスト（参考）

項目	詳細	実証実験コスト
人件費	月額 200 万円に含む	12,000,000 円
ガソリン代	7,000 円/日×営業日数 180 日	1,260,000 円
車両修繕費（点検等）	定期点検や車検など	500,000 円
車両償却費	耐用年数 5 年の場合	600,000 円
諸経費	諸税や保険、募集経費、安全対策費	500,000 円
合計金額		14,860,000 円
1日あたりの運行経費（合計金額÷180日）		約 82,500 円

※「1日あたりの運行経費」を「1便あたりの運行経費（全 21 便）」に換算すると 3,930 円

③コミュニティバス損益シミュレーション

□運行収支の試算（運行収入－運行経費）

○各ルート別の運行収入の内訳は、「第7章.運行計画案の策定の「運行収支の試算」を参照
を参照しており、年間算出額を実証実験期間5か月に換算して算出した

○各ルート別の運行支出額は、前項の実証実験コストの合計金額を3コースで除した。

[実証実験における運行収支]

ルート案		実証実験期間の運行収支		
		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	2,409,250	3,613,875	4,818,500
	支出	4,953,000	4,953,000	4,953,000
	利益	▲2,543,750	▲1,339,125	▲134,500
	収支率	48.6%	73.0%	97.3%
具志頭西ルート	収入	636,250	954,375	1,272,500
	支出	4,953,000	4,953,000	4,953,000
	利益	▲4,316,750	▲3,998,625	▲3,680,500
	収支率	12.8%	19.3%	25.7%
具志頭東ルート	収入	1,166,667	1,750,000	2,333,333
	支出	4,953,000	4,953,000	4,953,000
	利益	▲3,786,333	▲3,203,000	▲2,619,667
	収支率	23.6%	35.3%	47.1%

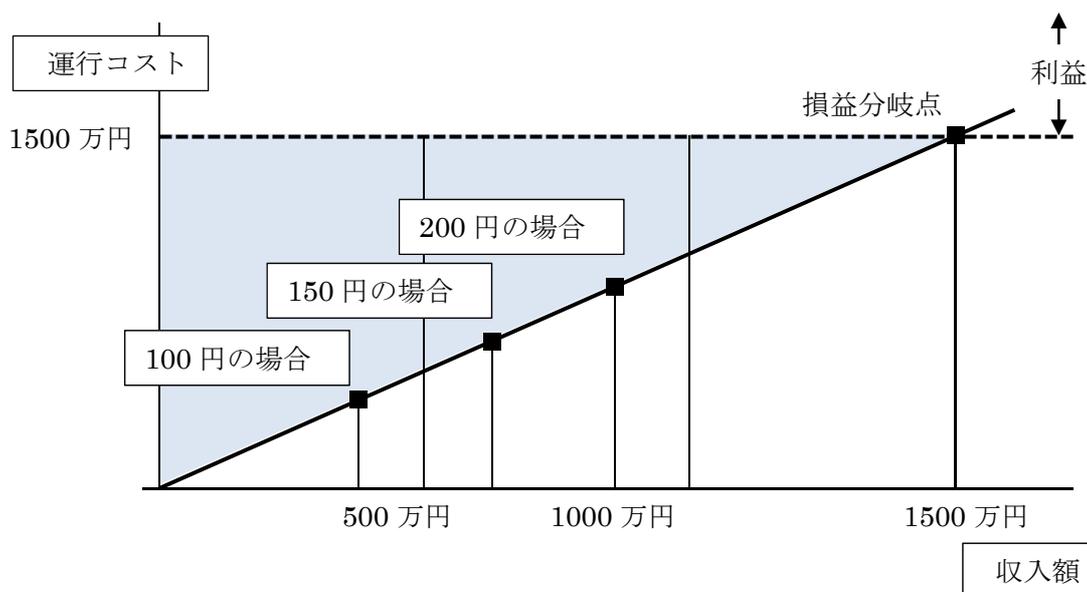
[合計額]

3ルートの合計	収入	4,212,167	6,318,250	8,424,333
	支出	14,859,000	14,859,000	14,859,000
	利益	-10,646,833	-8,540,750	-6,434,667
	収支率	28.3%	42.5%	56.7%

④採算ラインの試算

料金設定	1日あたり採算人数 (運行経費/設定金額)	1日あたりの乗車人数 (見込み数)
100 円の場合	39.3 名(1日 825 名)	3コースの合計 351 名 (1便平均/16.7 名)
150 円の場合	26.2 名(1日 550 名)	
200 円の場合	19.6 名(1日 412 名)	

※ 1日あたりの乗車人数は、第7章. 運行計画案の策定「需要予測」の項を参照



コミュニティバスは、事業の採算性については「黒字化」を目的に運行されるわけではないが財政負担の軽減や持続的な運行を図る上でも、運賃収入を検討することが想定される。また、財政負担を軽減するためにも、次のような取り組みによって軽減化を検討する必要がある。

⑤利用促進策（財政負担の軽減策）の検討および実施

考えられる対応方策	概要
広告利用の促進	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
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
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
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
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
バス停オーナー制度	バス停のオーナーに協力金として負担してもらい特典を付加
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
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
待合環境の整備	待合環境（屋根やベンチなど）の整備に向けた対策など
移動手段の転換	マイカーからコミュニティバスへの利用転換
イベント時などの運行	イベント時などの運行によって利用者数を増加を見込む