

路線バス休止申出にかかる実証運行の概要について

全但バス株式会社より申出のあった路線バス休止への対応策について、市の基本的な考え方に基づき実証運行計画(案)を策定しましたので、その概要について説明いたします。

1. 対応策検討に関する市の基本的な考え方

- (1) 「市民の足は確保する」を基本に検討する
- (2) 地域の需要特性に応じた対応策を路線ごとに検討する
- (3) 地域で支え合う生活交通を模索する
- (4) 事業の評価と見直しの仕組みを検討する

2. 運行計画の概要

別紙「運行計画(案)バス路線の概要」

3. 運賃の基本的な考え方

わかりやすい料金とするため、対キロ制を改め、対キロ区間制を導入することとした。

最初の2.5kmまでは100円。以後2.5kmごとに100円を加算した運賃とし、1回あたりの運賃の上限を400円とした。

(「参考1」参照)

4. 実証運行期間について

実証運行期間は最低1年とし、本格運行後も当分の間は、毎年路線を評価する。

5. 路線評価について

路線ごとに以下の項目について評価し、運行計画の見直しや廃止を検討する。

- ①最低需要基準 … 1便あたり1人を超える乗客があること。

(「参考2」参照)

(参考) 国県補助路線 平均乗車密度5人以上

 縣市補助路線 平均乗車密度2人以上

※平均乗車密度：ある系統のバス1便あたりの平均利用者数で、始点から終点まで平均して常時バスに乗っている人数のこと。

- ②負担限度額 … 市は運賃収入の3倍を限度として負担する。ただし、初回評価時は必要経費と運賃収入の差額全額を市が負担する。

(運行経費に占める運賃収入の割合を25%以上とする。)

(参考) 国県補助路線 収支率 55%以上

 縣市補助路線 収支率 45%以上(平成21年度より)

- ③最低運行回数 … 市として支援すべき路線は最低3往復以上の路線を基本とする。

- ④需要の種類 … 利用の状況が特定の需要のみ、例えばほとんどが小中学校の通学利用であれば、スクールバスに転換する。

6. 各主体の適切な役割分担

持続可能な地域公共交通とするため、地域住民、運行事業者、行政それぞれが当事者となり、適切な役割分担のもとで主体的かつ積極的に関与していくとともに、各主体が連携し、協働により一体的に取り組んでいく必要がある。

【運行事業者】

安全・安心なサービスの提供、運行経費の削減、利用者の視点に立ったサービス提供など

【行政（市）】

情報提供、地域住民の支援、運賃の3倍までの運行経費を負担するなど

※初回評価時は必要経費と運賃収入の差額全額を負担。

【地域住民】

積極的な公共交通の利用、マイバス意識の醸成、地域全体で支える意識の高揚など

7. 運行方法

今回の実証運行は、道路運送法78条（市町村有償運送）により行う。

【市町村有償運送とは】

乗合路線バスの廃止に伴い、交通空白地帯における地域住民の生活交通を確保するため、市が主体となり有償運送を行うもの。

8. 運行事業者について

① 運行事業者の募集は、7月に予定している。

道路運送法第4条の規定による許可を得ている事業者を想定している。

（乗合バス事業者、貸切バス事業者、タクシー事業者）

② 業者選定には経費のみならず、安全運行管理や社員教育に対する取組など、総合的に判断する。

9. 使用車両について

スクールバス車両等既存の市所有車両を転用することを基本とする。

（「参考3」参照）

10. 実証運行の経費について

平成20年10月から来年3月末までの運行経費として約5000万円見込んでいる。

バス車両購入費等で約3000万円を見込んでいる。

（「参考4」参照）

11. 今後のスケジュール

4月下旬～5月中旬	市民説明会 地域公共交通会議	運行計画(案)の説明 路線(案)、運賃(案)の協議
6月	6月定例議会	条例(案)の審議、運行経費の予算審議など
6月～9月	県地域交通協議会 運行事業者の選定 運行に係る届出許可手続 代替手段の周知広報	
10月～	代替手段による運行	

12. 市民説明会日程等

日時	地区	対象路線	場所	
4月21日（月）	19：30～	三方地区（日高）	金谷線・知見線	三方基幹集落センター

4月22日(火)	19:30~	八代地区(日高)	八代線	八代ふれあいセンター
4月23日(水)	19:30~	合橋地区(但東)	天谷佐々木線 但東バス	但東総合支所
4月24日(木)	19:30~	高橋地区(但東)	河野辺線 但東バス	高橋小学校
4月25日(金)	19:30~	竹野南地区(竹野)	竹野バス	竹野南地区公民館
4月28日(月)	19:30~	竹野地区(竹野)	城崎竹野線 香住竹野線	竹野総合支所
5月1日(木)	19:30~	資母地区(但東)	但東バス	資母地区公民館
5月8日(木)	19:30~	小野地区(出石)	奥小野線	袴狭公民館
5月9日(金)	19:30~	奥山地区(出石)	奥山線	福住交流センター
5月12日(月)	19:30~	田鶴野地区(豊岡)	赤石線	田鶴野地区公民館
5月13日(火)	19:30~	港東地区(豊岡)	気比三原線	港地区公民館

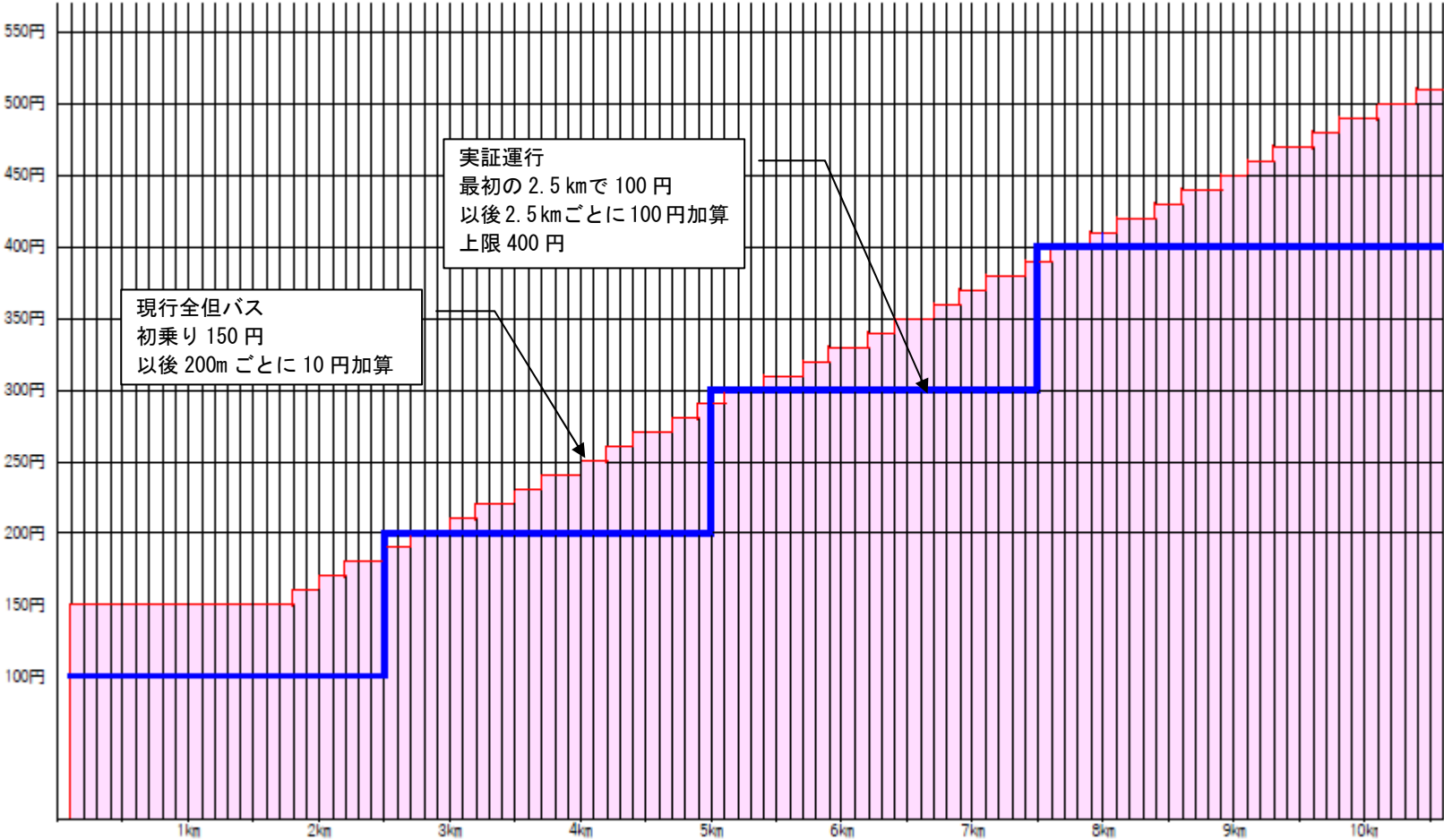
12. 留意事項

なお、この運行計画(案)は、今後6月定例議会での議論や、国土交通省近畿運輸局との協議及び運行業者との調整等により変更される場合があります。

13. 問合せ先

豊岡市都市整備課交通政策係 担当：大岸、谷口、宇野
〒668-8666 豊岡市中央町2番4号
TEL (0796) 23-1111(代) 内線 2493・2494
FAX (0796) 22-1839
E-mail toshi@city.toyooka.lg.jp

運賃体系の比較



運賃上限額設定により上限額に達する区間一覧

【気比三原線】

区 間	キロ程	現行運賃	改定運賃
城崎温泉駅～畑上、三原	7.5km～10.1km	420円～490円	400円

【金谷・知見線】

区 間	キロ程	現行運賃	改定運賃
金谷、河畑、羽尻～日高医療センター、江原駅西口	10.4km～12.3km	420円～500円	400円
殿、殿新町～江原駅西口	10.3km～11.3km	420円	400円

【八代線】

区 間	キロ程	現行運賃	改定運賃
小河江～江原駅西口、日高医療センター	9.0km～10.3km	440円～450円	400円
河江～日高医療センター	10.1km	410円	400円

【奥小野線】

区 間	キロ程	現行運賃	改定運賃
奥小野、歌野、滝地～出石福祉ゾーン	7.0km～8.3km	420円～460円	400円

【奥山線】

区 間	キロ程	現行運賃	改定運賃
奥山～出石農協前	9.2km	430円	400円

【河野辺線】

区 間	キロ程	現行運賃	改定運賃
薬王寺、河野辺～出合	10.7km～12.1km	510円～560円	400円
大河内～出合	11.7km	550円	400円
小坂、東中、後～出合	9.4km～11km	490円～520円	400円
久畑、高橋小学校前～出合	8.6km～8.8km	440円	400円

「平均乗車密度」と豊岡市の「最低需要基準（1人超/便）」の関係について

「平均乗車密度」とは、ある系統のバス1便あたりの平均利用者数で、始点から終点まで平均して常時バスに乗っている人数のことで、次式によって算出された数値である。

$$\text{平均乗車密度} = \text{運送収入} \div \text{平均賃率} \div \text{実車走行キロ}$$

※ 平均賃率：路線の1km当たり運賃
 停留所相互間総運賃額 ÷ 停留所相互間総キロ

国庫補助は基本的に平均乗車密度が5人以上、県補助は平均乗車密度が2人以上などが補助要件となっている。

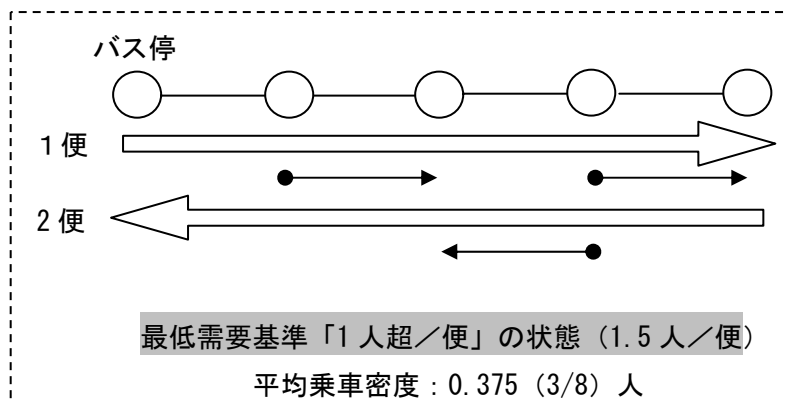
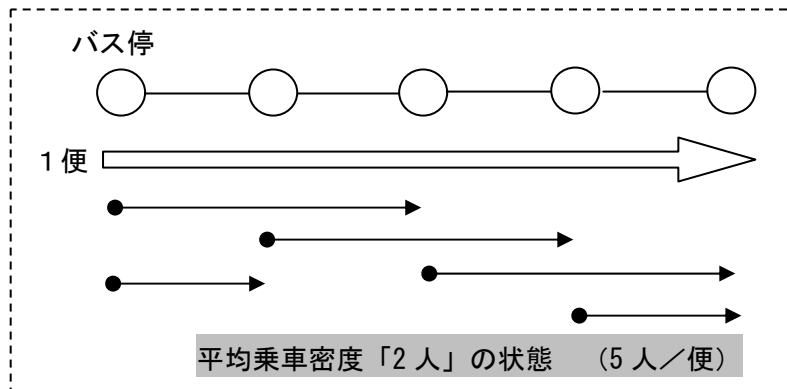
これに対し、豊岡市の「最低需要基準」では、1日3往復（6便）を最低運行回数として、

$$\text{乗客数} \div \text{便数}$$

を指標とし、「1人超/便」を基準としているが、これは乗客のOD（乗車停留所・降車停留所）の如何にかかわらず、少しの区間でも乗車した人数をカウントし、便数で割った数値をみるもので、「1人/便」の場合を平均乗車密度 x でいえば $0 < x \leq 1$ の範囲にあり、「1人超/便」はそれを少しでも上回ることを指す。

これは、便ごとに乗車した人が（乗車区間がたとえ重なっていても）1人を超えていれば「乗合い」が成立し、「公共的」利用がされていると考えるものである。

<例>



●————▶ : ある乗客のOD（乗降点）

路線のバス停が5箇所、バス停区間が同一と仮定

使用予定車両一覧

	路線名	車両区分	使用予定車両の現況	年式	新規購入
①	気比線	マイクロバス	竹野南小スクールバス	H9	
②	赤石線	ワゴン			●
③	城崎竹野線②	セダン	運行事業者車両		
④	城崎竹野線① 香住竹野線	マイクロバス	竹野小スクールバス	H10	
⑤	竹野バス(三原線)	マイクロバス	現有車両	H18	
⑥	竹野バス(床瀬線)	マイクロバス	現有車両	H5	
⑦	金谷線・知見線	ワゴン	公用車 140 号	H12	
⑧	八代線				●
⑨	奥小野線	ワゴン	公用車 190 号車	H5	
⑩	奥山線				
⑪	天谷佐々木線	マイクロバス	公用車 155 号車	H6	
⑫	河野辺線	マイクロバス	但東バス(大)	H8	
⑬		マイクロバス			●
⑭	但東バス	セダン	公用車	H8	
⑮	予備車	マイクロバス	竹野バス予備車	H1	
⑯	予備車	ワゴン	但東バス(小)	H8	

※使用車両(予備車を含む)

	マイクロバス	ワゴン車	セダン	計
総数	8 台	5 台	2 台	15 台
新規購入	1 台	2 台		3 台
公用車を転用	1 台	2 台	1 台	4 台
スクールバスを転用	2 台			2 台
運行事業者所有車両を想定			1 台	1 台
竹野バス、但東バス車両	4 台	1 台		5 台

実証運行にかかる初期経費及び運行経費等について

<運行経費>

	実証運行 (H20.10~H21.3)	平成19年度実績 (半年)	差引額
計画運行経費	50,000千円	—	—
推計運賃収入	10,000千円	—	—
市負担額	40,000千円	25,000千円	15,000千円

※実証運行における市負担分の1/2は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」による補助を想定している。

<初期経費>

区分	数量	経費	国庫補助	市負担額
車両購入費	マイクロバス	1台	22,000千円	11,000千円
	ワゴン車	2台		
車両改造費	マイクロバス	1台	4,400千円	—
	スクールバス	2台		
	ワゴン車	2台		
その他 準備経費	バス停	170箇所	3,600千円	1,800千円
	その他			
合計		30,000千円	12,800千円	17,200千円

※国庫補助は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」による補助を想定している。