

北谷町コミュニティバス 運行計画検討調査

【第2回 北谷町地域公共交通会議資料】

平成27年11月19日

【 目 次 】

頁

序章 業務の背景と目的	1
序-1 業務の背景と目的	1
序-2 コミュニティバスの定義	1
序-3 業務フロー	1
第1章 運行実施計画（案）の作成	2
1-1 運行形態の検討	3
1-2 運行ルート・バス停の検討	6
1-3 サービス水準の検討	13
1-4 運営方式の検討	20
第2章 事業収支の試算	21
2-1 事業収支の試算	21
2-2 補助制度の適用可能性の検討	25
第3章 広報、利用促進策、利用サービス向上策の検討	26
3-1 事業内容の検討	26
3-2 実施スケジュールの検討	32
第4章 事業評価の検討	33
4-1 事業評価方法	33
4-2 事業評価スケジュール	37

序章 業務の背景と目的

序-1 業務の背景と目的

北谷町は、西海岸地域を中心に多くの観光客が訪れる県内有数の観光商業地域であり、今後も魅力あるリゾート地の形成に向け、観光関連施設の整備が次々に予定されている。一方で、観光交通に関しては町内の観光資源や観光関連施設を結ぶ公共交通ネットワークが構築されておらず、観光客が町内を手軽に周遊できないことが、観光振興上の課題の一つとなっている。

また、自動車を利用できない交通弱者にとって、公共交通は日常生活を送る上で重要な役割を果たしており、高齢化が進む中、公共交通の維持・確保の重要性は一層高まっている。しかしながら、公共交通を利用することが困難な地域や不便な地域が存在するなど、本町の公共交通の環境は未だ十分ではない。

このように本町においては、移動手段の確保や移動利便性の向上が課題となっており、本業務は本町の特性に即した持続的なコミュニティバスの導入に向け、関係機関等との協議の下で運行実施計画（案）を作成することを目的とする。

序-2 コミュニティバスの定義

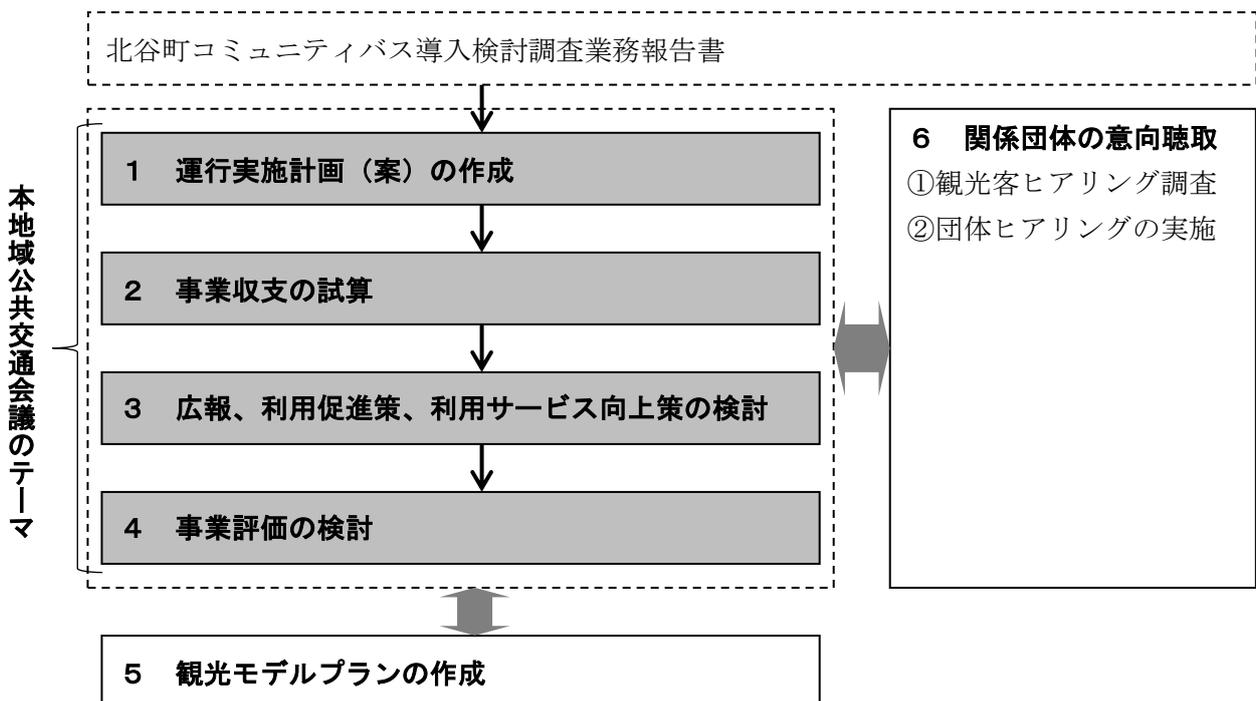
「コミュニティバス」の明確な定義はないが、一般的に「住民福祉の向上及び地域活性化を目的として、地方公共団体自らが主体的に運行を確保するバス」と解されており、地域のニーズや事情にあわせて柔軟な運行が見られる。

本業務で「コミュニティバス」とは、交通空白地区及び不便地区の解消並びに公共公益施設等への移動手段の確保を図るため、自治体が主体的に計画し、運行する交通機関をいう。

序-3 業務フロー

本業務の調査フローは以下に示す通りである。

■業務フロー



第1章 運行実施計画（案）の作成

運行実施計画（案）を作成するに当たっては、導入による地域活性化や多岐分野に波及する事業効果向上及び新たな連携事業の創出を推進する「コミュニティバス導入の基本方針」を踏まえ、検討を行うものとする。

【コミュニティバス導入の基本方針】

1 コミュニティバスの導入目的

- (1) 交通弱者等の生活の質の維持・向上
- (2) 公共交通空白地域の改善・解消
- (3) 観光客の移動の利便性・回遊性向上
- (4) 公共交通全体の活性化

2 コミュニティバスの導入のあり方

- (1) 本格運行に向けた実証運行を実施する
- (2) 必要最小限（スモール）からスタートし、随時必要な改善を行う
- (3) 既存の公共交通機関と役割分担し、共存・連携を図る
- (4) 地域全体で連携・協働した運行に取り組む

3 コミュニティバスの運行条件

- (1) 利便性・快適性、効率性及び採算性を考慮したサービス水準を設定する
- (2) 主要な商業施設、観光施設、医療機関及び公共公益施設を経由する
- (3) 路線バスと可能な限り重複しないルートを運行する
- (4) 公共交通のネットワークを形成するため路線バスと接続する
- (5) 利用者の信頼を損ねないよう定時性を確保する

4 コミュニティバスの運行によって期待される波及効果

- (1) 高齢者の健康増進及び生きがいづくりへの貢献
- (2) 観光地としての魅力の向上への貢献
- (3) 地域間交流の促進への貢献
- (4) 町内の交通安全への貢献

1-1 運行形態の検討

(1) 一般乗合旅客自動車運送事業の運行形態

一般乗合旅客自動車運送事業は、同法の施行規則により、①路線定期運行、②路線不定期運行、③区域運行の3種類に区分され、次のように整理されている。

■旅客自動車運送事業の形態

- ①路線定期運行…特定の経路を特定の時間に運行する。
- ②路線不定期運行…路線を定めて運行するものであって、起点または終点の時刻の設定が不定である運行形態
- ③区域運行…デマンド型交通。運行する区域を定めて、時刻表や経路を設定せず運行する

そのうち、コミュニティバスに広く採用されている定時定路線型とデマンド型の特徴について以下に整理する。

①定時定路線型

定時定路線型とは、所定の運行ルートやダイヤに基づき運行される形態で、コミュニティバスにおいては車両規模により「バス型（定員11人以上の車両）」と「乗合タクシー（定員11人未満の車両）」に分類され、それぞれ次の特性がある。

■定時定路線型交通システムの種類と主な特性

種類	特性	運営主体	運行主体	利点	欠点
コミュニティバス (バス型)	<ul style="list-style-type: none"> ・小型バス等（車両定員11人以上）の利用 ・所定のルート、ダイヤは一般の路線バスと変わらないが、市町村等が公共交通空白地域の解消等を目的に乗合サービスを提供 	市町村、地元協議会等	バス事業者等	<ul style="list-style-type: none"> ・小型バスの場合、路線バスと比較して道路の狭い地域へも入り込みやすい。 ・運営主体（市町村等）がバス事業者や関係機関等との協議・調整の上で運賃や経路等を設定できる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・既存の路線バスとの関係が考慮されないと、既存の路線バス利用者が減少するおそれがある。 ・行政の財政負担が大きくなるケースが多い。
コミュニティバス (乗合タクシー)	<ul style="list-style-type: none"> ・車両定員11人未満の車両（ワンボックスカーやセダン型車両） 	タクシー事業者、市町村、地元協議会等	タクシー事業者等	<ul style="list-style-type: none"> ・バス車両の通れない地域へも入り込みやすく、自宅近くに停留所の設置やドア・ツー・ドアの運行も可能。 ・車両コスト・燃料費等直接的経費は低い。 	<ul style="list-style-type: none"> ・車両が小さいことから一度に乗車できる人員が制限される。 ・定員が少ないので収入が限られ、採算を取りにくい。

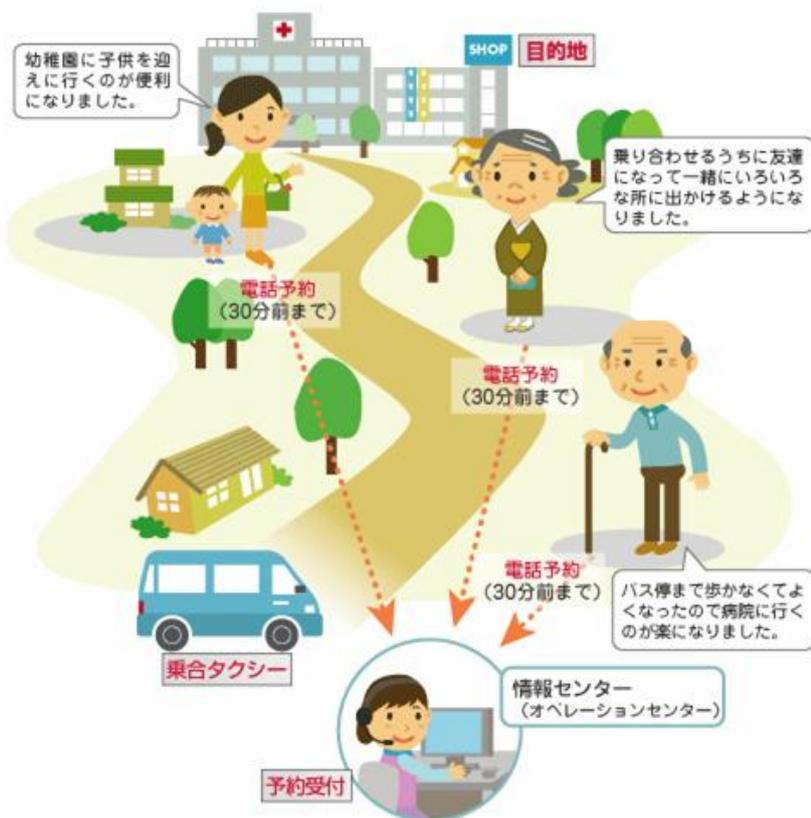
②デマンド型交通

デマンド型交通システムとは、利用者からの要請（デマンド）に応じて、運行ルート、時間、乗降場所等を柔軟に対応させて運行する形態で、ルートやダイヤの設定の形態によって、「定路線型」、「迂回ルート型」、「区域運行型」の3つに分類される。

■デマンド型交通システムの種類と主な特性

種類	特性	運営主体	運行主体	利点	欠点
定路線型	・運行ルートを定めて運行。利用する場合はルート上の停留所等で乗降	バス・タクシー事業者、市町村等	バス・タクシー事業者	<ul style="list-style-type: none"> ・予約が入った停車地のみを経由するため、需要を面的にカバーできる。 ・需要がない場合、運行を休止することが可能で、運行経費の削減に寄与する可能性がある。 	<ul style="list-style-type: none"> ・乗降地の異なる利用者を乗合で輸送することから、停車地の到達時刻が変化することもある。 ・利用に際して事前予約が必要で、利用者にとって抵抗感がある。 ・一般タクシーと競合し、乗客を奪う可能性がある。
迂回ルート型	・路線の一部がデマンドルート。予約を受けた場合に限りデマンドルートに迂回運行				
区域運行型	・運行ルートを定めず区域内で運行。乗降ポイントと目的地を連絡				

■デマンド型交通システムの運行イメージ



資料：全国デマンド交通システム導入機関連絡協会議会ホームページ

(2) 運行形態の評価・設定

運行形態は、昨年度成果のコミュニティバス導入の方向性で掲げた「町民や観光客の移動目的に対応した運行を行うために、利用ニーズの高い商業施設、観光施設、医療機関及び公共公益施設等を可能な限り経由する」を踏まえ、定時定路線型とする。

■各運行形態の特徴（長所を○、短所を×で表記）

		定時定路線型		デマンド型交通 (区域運行型)
		コミュニティバス (バス車両)	乗合タクシー (定員 11 人未満の車両)	
利用者の利便性	自宅から目的地までのアクセス性	×幅員の広い道路しか運行できないため、乗降場所（バス停）設定の自由度が低い。 ×自宅からバス停まで徒歩移動等が必要のため、傾斜地や徒歩移動が困難な方の利用が不便。 ×降車地のバス停から目的地まで離れていると移動が不便。	○バス車両の通れない狭隘道路を運行できるため、乗降場所（バス停）設定の自由度が高い。 ×自宅からバス停まで徒歩移動等が必要のため、傾斜地や徒歩移動が困難な方の利用が不便。 ×降車地のバス停から目的地まで離れていると移動が不便。	○自宅から目的地までドア・ツー・ドアで輸送が可能。 ○導入区域内では居住地にかかわらず公平な利用機会を提供できる。
	利用の分かり易さ	○路線バスと同じ利用方法であり、運行経路やバス停の位置、運行時刻が決まっているため分かり易い。	○路線バスと同じ利用方法であり、運行経路やバス停の位置、運行時刻が決まっているため分かり易い。	×利用者は事前に利用者登録や乗車予約が必要で、利用の煩わしさが発生。
	運賃	○一般的にデマンド型交通よりも低料金。	○一般的にデマンド型交通よりも低料金。	×一般的に定時定路線型よりも運賃が高い。
事業性	交通事業者への影響	○路線バスとルート面で競合しても、行き先からの影響は少ない。 ○路線バスとの結節点を作ることができる。	○路線設定の自由度が左記より大きいため、路線バスへの影響はより少ない。 ○路線バスとの結節点を作ることができる。	×タクシー事業者と運行サービスの面で競合する可能性が高い。
	初期投資	×車両費等の初期投資がかかる。	○左記と比べ初期投資が少ない。	×車両費に加え配車システムの導入費用がかかる。
	運行経費	×利用者の有無にかかわらず運行するため、運行に必要な経費がかかる。	○左記同様、利用の有無にかかわらず運行するため、運行に必要な経費がかかるが、左記よりも運行経費が少ない。	○需要（予約）がない時は運休するため運行経費の削減が可能。 ×予約受付係の人員費や配車システムの維持費が運行経費とは別途かかる。 ○時間で借上げる方法と、走行した分に応じて費用を支払う方法があり、運行事業者との調整により、経費が抑えられる場合がある。
	運行の効率性	○一定の利用がある地域では大量輸送が可能。	×左記よりも輸送力で劣る。	○利用者のいない運行が行われない。
	採算性	○全国的にデマンド型交通より利用者が多く、その場合の利用者 1 人に投じる費用はデマンド型交通より割安となる場合が多い。	○左記同様。但し、コミュニティバスより車両が小さいため、一度に乗車できる人員が制限される。	×全国的に定時定路線型より利用者が少なく、その場合の利用者 1 人に投じる費用は定時定路線型より割高となる場合が多い。

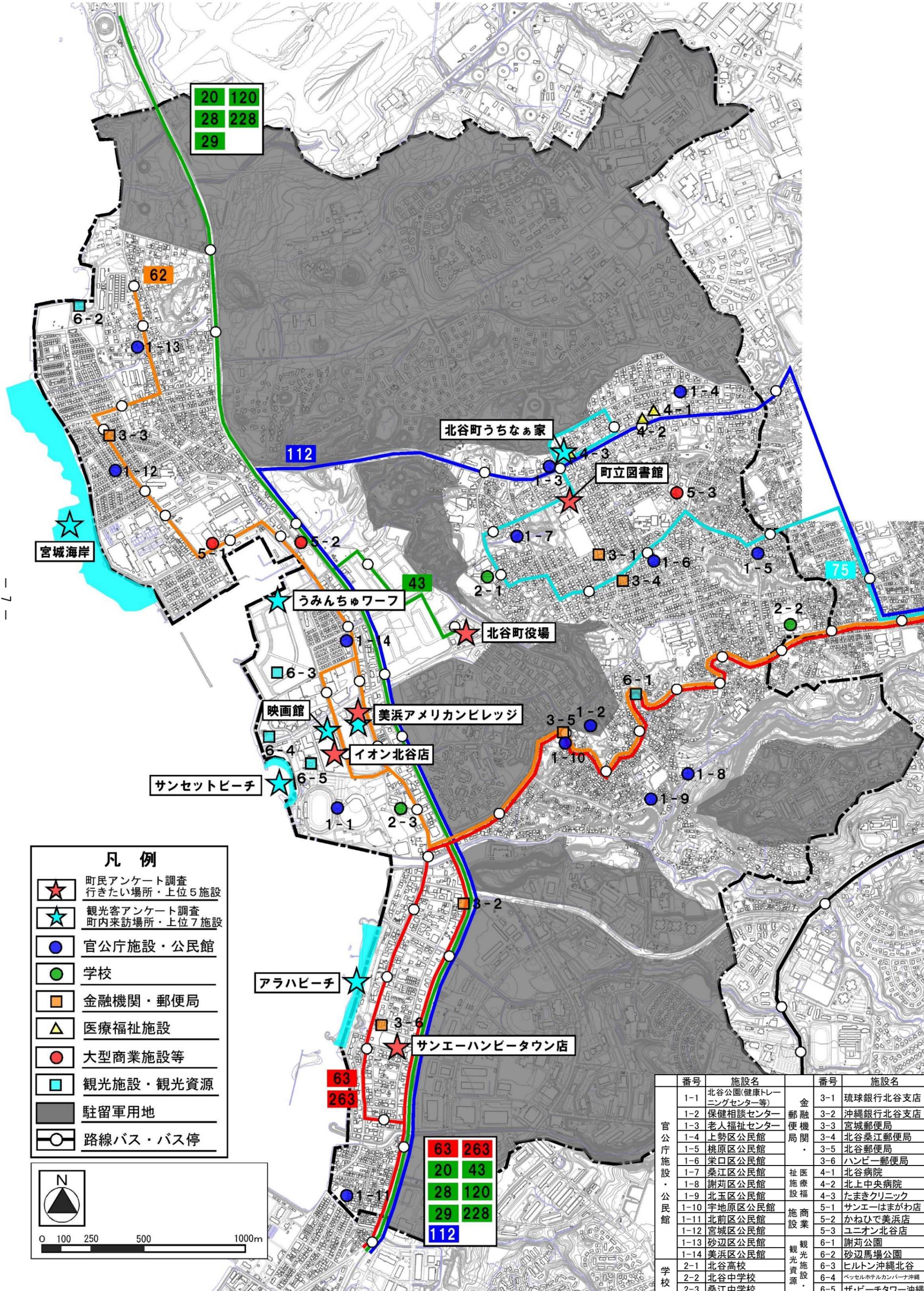
1-2 運行ルート・バス停の検討

(1) 運行ルートの設定の際に考慮する要素

コミュニティバス導入の基本方針や町民アンケート調査結果等を踏まえ、運行ルートの設定に当たって考慮することが必要と思われる要素を以下に整理する。

- 主要な商業施設、観光施設、医療機関及び公共公益施設（図1）。
- 路線バス経路との重複の回避（図1）。
- 路線バスとの接続（図1）。
- 高齢化率が高い行政区（栄口区、桑江区、北玉区、宇地原区）（図2）
- 高齢者数が多い行政区（上勢区、栄口区、桑江区、宮城区）（図3）
- 町民アンケート調査で、交通手段が無くて困っている方（「困ることがよくある」＋「困ることがたまにある」）の割合が高い行政区（宇地原区、北前区、宮城区）（図4）
- 町民アンケート調査で、コミュニティバスの利用意向（「是非利用したい」＋「条件が合えば利用したい」）が高い行政区を運行（栄口区、北前区）（図5）

■「主要な商業施設や観光施設、医療機関及び公共公益施設」＋「路線バス経路との重複の回避」＋「路線バスとの接続」(図1)

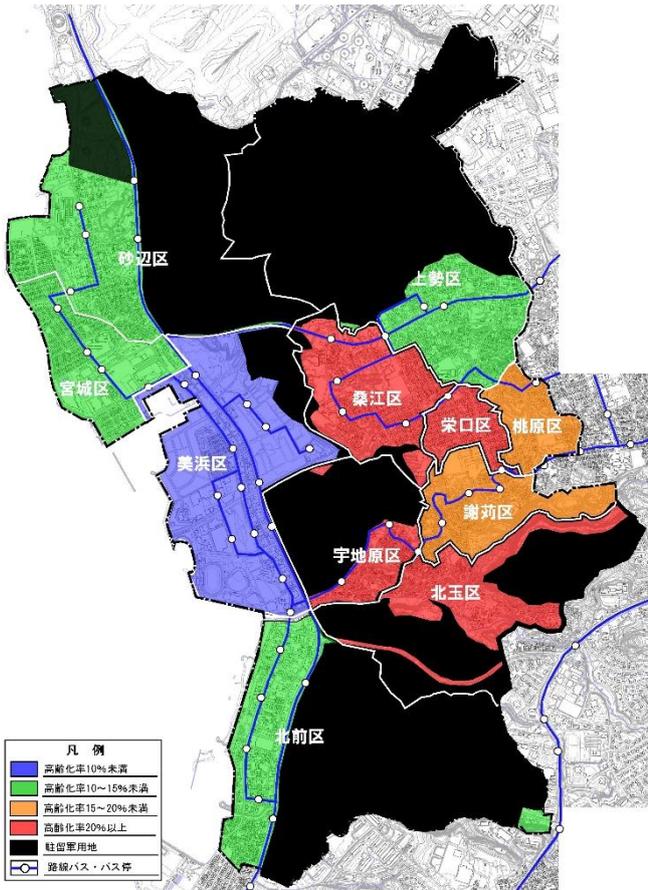


- 凡例**
- ★ 町民アンケート調査
行きたい場所・上位5施設
 - ★ 観光客アンケート調査
町内来訪場所・上位7施設
 - 官公庁施設・公民館
 - 学校
 - 金融機関・郵便局
 - ▲ 医療福祉施設
 - 大型商業施設等
 - 観光施設・観光資源
 - 駐留軍用地
 - 路線バス・バス停

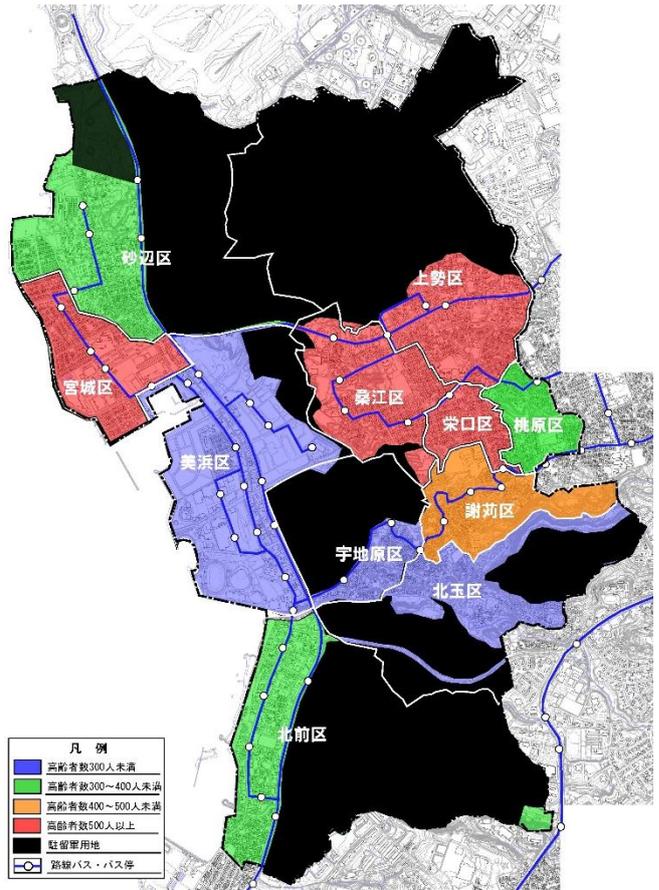
	番号	施設名	番号	施設名
官公庁施設・公民館	1-1	北谷公園(健康トレーニングセンター等)	3-1	琉球銀行北谷支店
	1-2	保健相談センター	3-2	沖縄銀行北谷支店
	1-3	老人福祉センター	3-3	宮城郵便局
	1-4	上勢区公民館	3-4	北谷桑江郵便局
	1-5	桃原区公民館	3-5	北谷郵便局
	1-6	栄口区公民館	3-6	ハンビー郵便局
	1-7	桑江区公民館	4-1	北谷病院
	1-8	謝苅区公民館	4-2	北上中央病院
	1-9	北玉区公民館	4-3	たまきクリニック
	1-10	宇地区公民館	5-1	サンエーはまがわ店
	1-11	北前区公民館	5-2	かねひで美浜店
	1-12	宮城区公民館	5-3	ユニオン北谷店
	1-13	砂辺区公民館	6-1	謝苅公園
	1-14	美浜区公民館	6-2	砂辺馬場公園
学校	2-1	北谷高校	6-3	ヒルトン沖縄北谷
	2-2	北谷中学校	6-4	ベッセルホテルカンパニー沖縄
	2-3	桑江中学校	6-5	ザ・ビーチタワー沖縄

※表番号は図の番号と対応

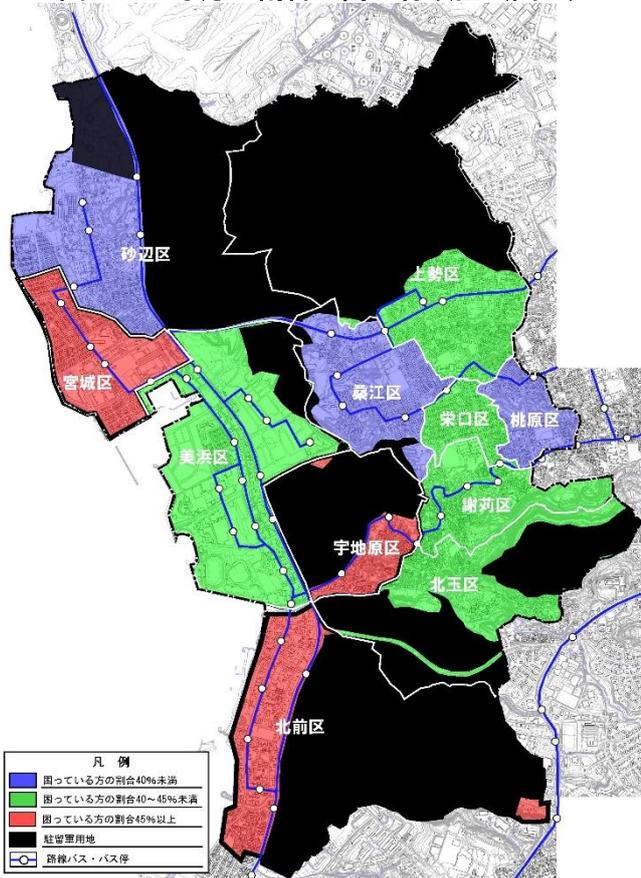
■高齢化率が高い行政区（図2）



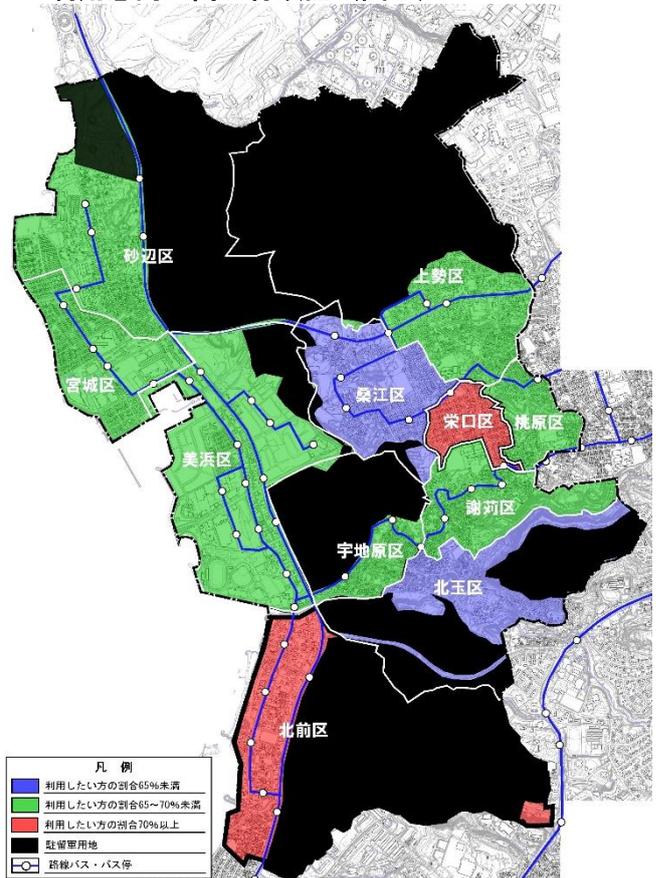
■高齢者数が多い行政区（図3）



■町民アンケート調査で、交通手段が無くて困っている方の割合が高い行政区（図4）



■町民アンケート調査で、コミュニティバスの利用意向が高い行政区（図5）



(2) 運行ルート（案）の設定

前頁での運行ルートの設定に際に考慮する要素を踏まえつつ、運行ルート（案）は次の基本的な考え方を基に設定する。

【運行ルート設定に当たっての基本的な考え方】

- 公平性の観点から、全ての行政区（11区）をカバーするように運行する。
- 運行の効率性や採算性等を考慮し、運行ルート数は2ルート、運行車両数は2台（各ルート1台）とする。
- 高齢者等の利用ニーズが高い「北谷町役場」「ちやたんニライセンター」「老人福祉センター」「イオン北谷店・北谷公園」の4施設へは2ルートともアクセスする。
- 町外への移動利便性を高めるため、路線バスの運行本数が多い国道58号上のバス停や、拠点となり得る「イオン北谷店」「北谷町役場」での接続に配慮する。

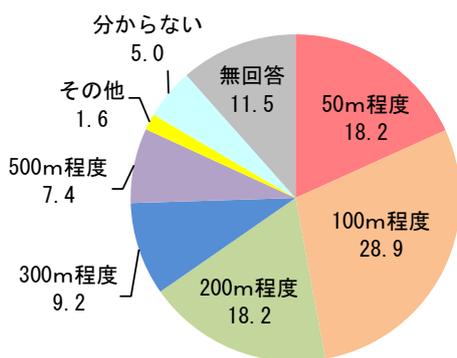
※所要時間＝路線長÷表定速度 15.0 km/h（浦添市 12.0 km/h、北中城村 20.0 km/h の中間）

(3) バス停の位置・間隔

バス停の設置場所は、道路条件や停車時の他車通行への影響、立ち寄り施設へのアクセス性、設置場所の分かりやすさ、路線バスとの乗継、周辺住民の意見、待合環境等を考慮し、公共公益施設や商業施設、医療施設、観光施設等の付近に設置する。なお、施設関係者の協力が得られれば、高齢者等の移動に配慮し、施設内（玄関先）への乗入れの可能性についても検討する。

また、バス停の間隔は、町民アンケート調査でバス停まで短い距離を望む意向が多かったことや、主な利用者として想定される高齢者が無理なく歩ける距離（100m）、坂道が町の東側エリアで多いこと、運行の速達性の確保などを考慮して、可能な限り **200m間隔** を基本とする。

■ 自宅からバス停までの距離（町全体）



出典：町民アンケート調査

■ 抵抗を感じない距離

条件	一般的な人 歩行速度 80m/分	高齢者等 歩行速度 40m/分
90%の人が抵抗感なし（約3.5分）	300m	100m
大きな荷物がある（約2分）	150m	80m

出典：バスサービスハンドブック（土木学会）

■コミュニティバス運行ルート（案）

【①コース（路線長 17.5 km、所要時間 70 分）】

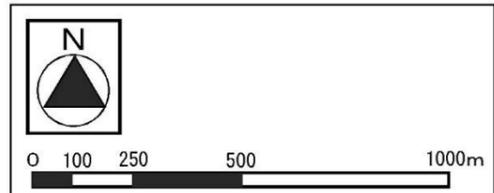
…砂辺区公民館→うみんちゅワーフ→北谷公園→イオン北谷店→北谷町役場→ちやたんニライセンター→老人福祉センター→上勢区公民館→桃原区公民館→老人福祉センター→北谷町役場→イオン北谷店→北谷公園→うみんちゅワーフ→砂辺区公民館

【②コース（路線長 18.6 km、所要時間 74 分）】

…北前区公民館→サンエーハンビータウン店→北谷公園→イオン北谷店→北谷町役場→ちやたんニライセンター→老人福祉センター→北玉区公民館→宇地原区公民館→北玉区公民館→ちやたんニライセンター→老人福祉センター→北谷町役場→美浜区公民館→イオン北谷店→サンエーハンビータウン店→北前区公民館

10

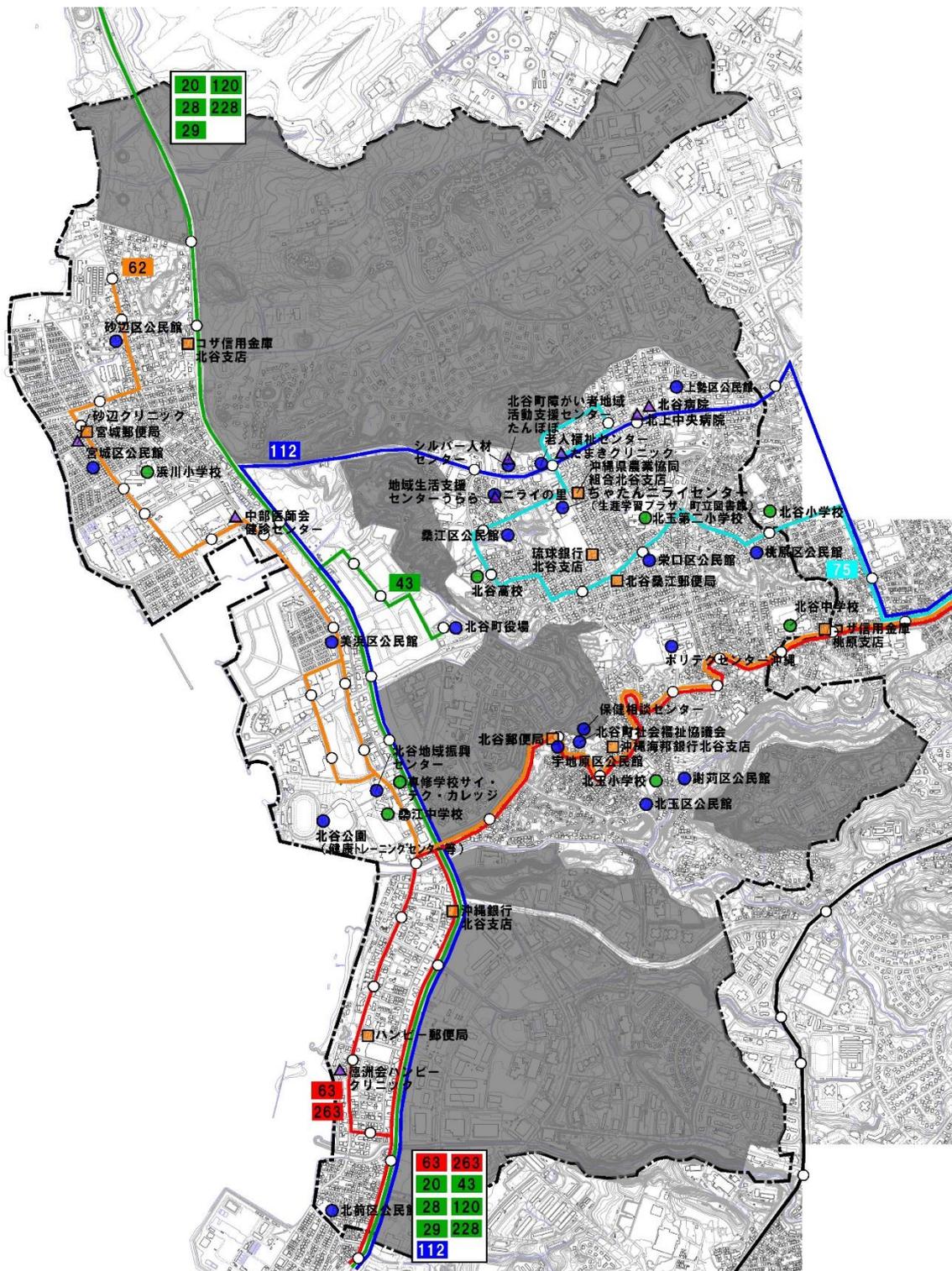
凡例	
★	アクセスを重視する施設
●	官公庁施設・公民館
●	学校
■	金融機関・郵便局
△	医療福祉施設
●	大型商業施設等
■	観光施設・観光資源
○	コミュニティバス・バス停
○	路線バス利用圏域
○	路線バス・バス停
■	駐留軍用地



番号	施設名	番号	施設名
1-1	北谷公園(健康トレーニングセンター)	4-1	北谷病院
1-2	保健相談センター	4-2	北上中央病院
1-3	老人福祉センター	4-3	たまきクリニック
1-4	上勢区公民館	5-1	サンエーはまがわ店
1-5	桃原区公民館	5-2	かねひで美浜店
1-6	栄口区公民館	5-3	ユニオン北谷店
1-7	桑江区公民館	5-4	イオン北谷店
1-8	謝苅区公民館	5-5	美浜アメリカンビレッジ
1-9	北玉区公民館	5-6	サンエーハンビータウン店
1-10	宇地原区公民館	6-1	謝苅公園
1-11	北前区公民館	6-2	砂辺馬場公園
1-12	宮城区公民館	6-3	ヒルトン沖縄北谷
1-13	砂辺区公民館	6-4	ベッセルホテルカンパニー沖縄
1-14	美浜区公民館	6-5	ザ・ビーチタワー沖縄
2-1	北谷高校	6-6	宮城海岸
2-2	北谷中学校	6-7	サンセットビーチ
2-3	桑江中学校	6-8	アラハビーチ
3-1	琉球銀行北谷支店	6-9	北谷町うちなあ家
3-2	沖縄銀行北谷支店	6-10	うみんちゅワーフ
3-3	宮城郵便局	6-11	美浜アメリカンビレッジ
3-4	北谷桑江郵便局		
3-5	北谷郵便局		
3-6	ハンビー郵便局		

※表番号は図の番号と対応

■路線バス系統図

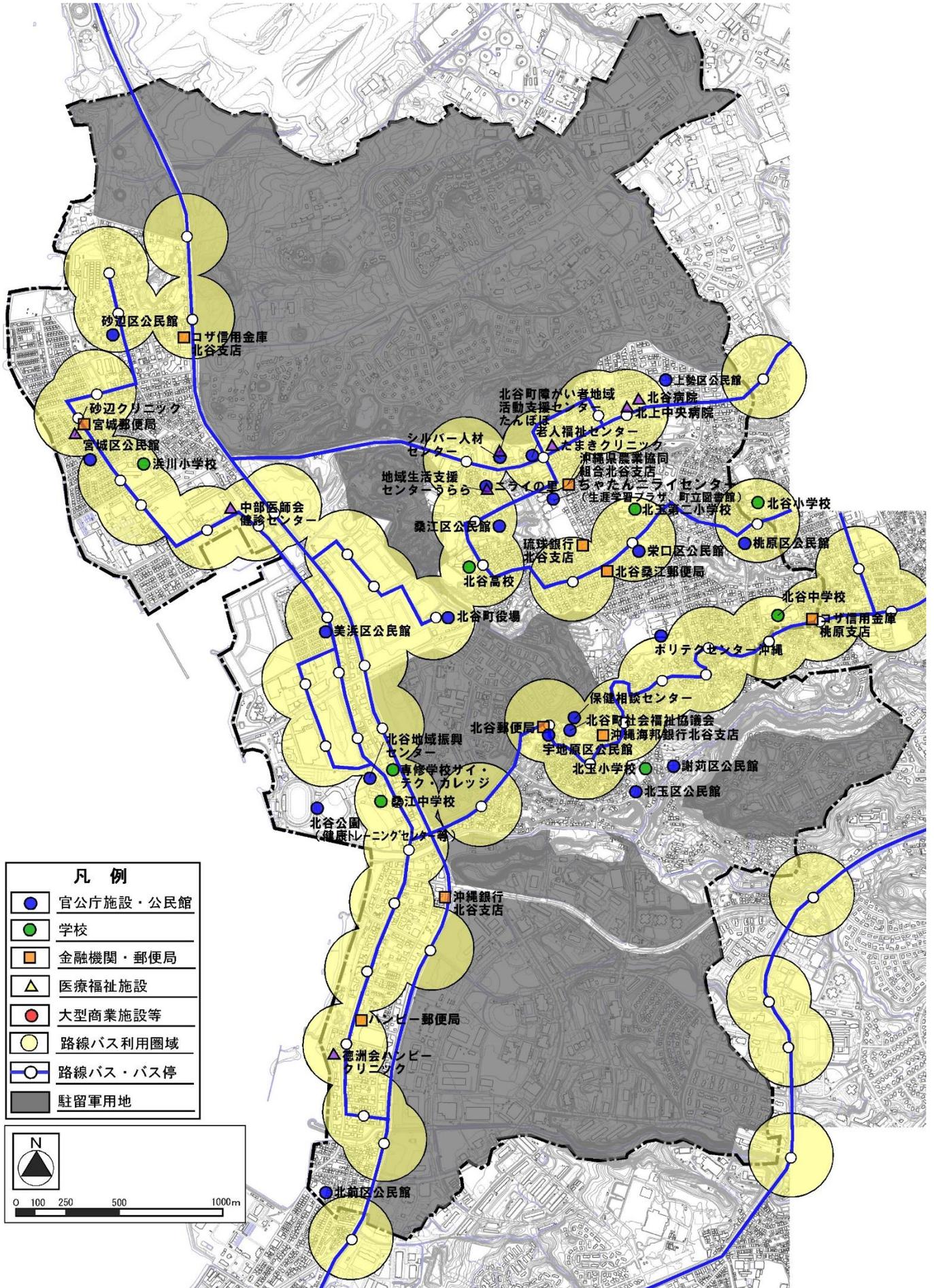


■路線バス系統別運行概要

系統番号	系統名	起終点	事業者	運行本数	
				平日	土日祝
20	名護西線	那覇BT⇔名護BT	琉球バス交通・沖縄バス	6.0	6.0
28	読谷（楚辺）線	那覇BT⇔読谷BT	琉球バス交通・沖縄バス	54.0	34.0
29	読谷（喜名）線	那覇BT⇔読谷BT	琉球バス交通・沖縄バス	6.0	4.0
43	北谷線	那覇BT⇔北谷町役場	沖縄バス	10.0	8.0
62	中部線	読谷BT⇔砂辺駐車場	琉球バス交通	36.0	26.0
63	謝苅線	具志川BT⇔那覇BT	琉球バス交通	16.0	16.0
75	石川北谷線	東山駐車場⇔老人福祉センター前	琉球バス交通	13.0	8.0
112	国体道路線	那覇BT⇔具志川BT	琉球バス交通	14.0	—
120	名護西空港線	那覇空港⇔名護BT	琉球バス交通・沖縄バス	26.0	26.0
228	読谷おもろまち線	おもろまち駅前広場⇔読谷BT	琉球バス交通・沖縄バス	12.0	10.0
263	謝苅おもろまち線	おもろまち駅前広場⇔具志川BT	琉球バス交通	2.0	2.0

出典：バス運行時刻表（平成26年9月 一般社団法人沖縄県バス協会）

■公共交通空白地域（バス停より半径 200m以遠）



1-3 サービス水準の検討

(1) 運行日

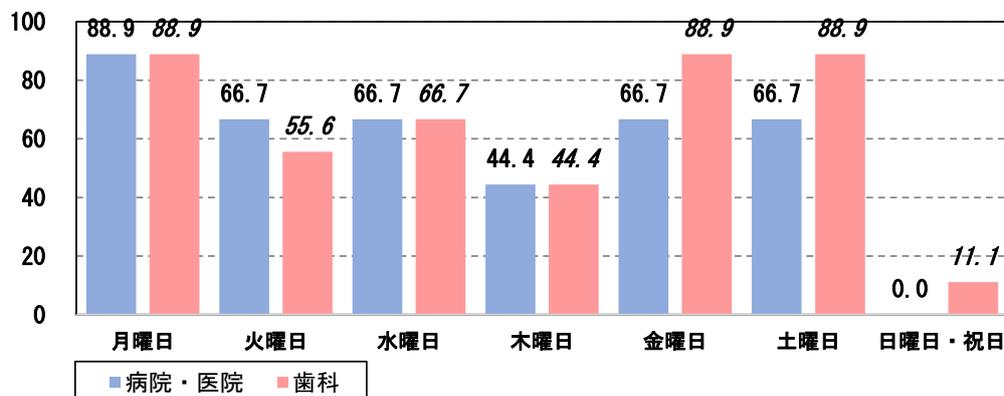
運行日は、町民生活に密着した施設（官公庁施設、医療福祉施設、商業施設（観光施設））の開庁・営業時間や、休日の観光客利用を考慮し、毎日（年末年始 12/29～1/3 を除く）とする。

■主要施設の開庁・営業時間

	施設名	主な開庁・営業日	開庁・営業時間	備考
官公庁施設・公民館	北谷公園（健康トレーニングセンター等）	火～金曜日、土曜日、祝祭日	8：30～22：00	
	北谷町役場	月～金曜日	8：30～12：00、 13：00～17：15	
	保健相談センター	月～金曜日	8：30～12：00、 13：00～17：15	
	老人福祉センター	月～金曜日、土曜日	9：00～22：00	
	ちやたんニライセンター	毎日	9：00～22：00	
	各公民館	毎日	9：00～22：00	
金融機関・郵便局	琉球銀行北谷支店	月～金曜日	9：00～16：00	
	沖縄銀行北谷支店	月～金曜日	9：00～15：00	
	各郵便局	月～金曜日	9：00～17：00	
医療福祉施設	北谷病院	月～金曜日	9：00～17：00	木曜日は9：00～12：00
	北上中央病院	月～金曜日、土曜日	9：00～12：00、 14：00～17：00	診療科により診療日、診療時間帯が異なる
	たまきクリニック	月～金曜日、土曜日	9：00～12：30、 14：00～17：30	木曜日の午前は12：00まで、土曜日の午後は17：00まで
商業施設	サンエーはまがわ店	毎日	9：00～24：00	
	かねひで美浜店	毎日	9：00～24：00	
	ユニオン北谷店	毎日	24時間	
	イオン北谷店	毎日	10：00～24：00	

※学校、観光施設・観光資源は除く

■患者の利用が多い日（医療機関アンケート調査）



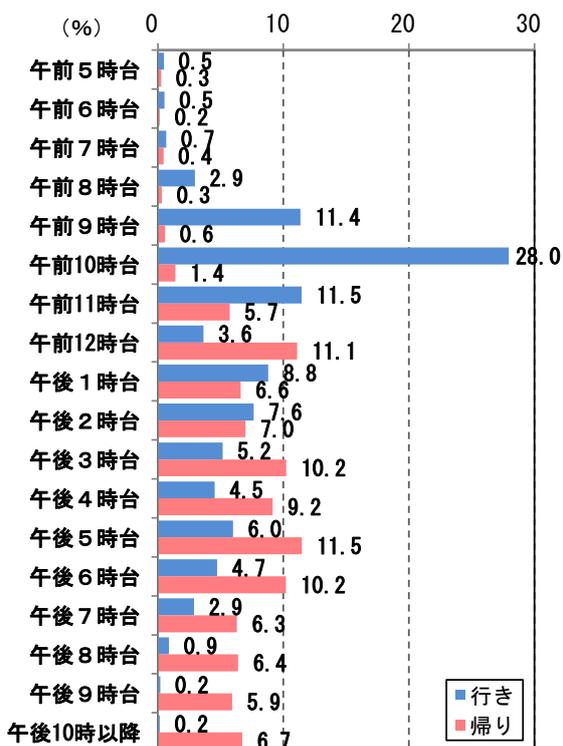
(2) 運行時間帯

運行時間帯は、主要施設の開庁・営業時間や町民アンケート調査によるコミュニティバスの利用時間帯、通勤・通学利用などを考慮し、平日と土曜日については概ね午前7時から午後7時までとする。日曜日と祝日については、通勤・通学利用の減少が見込まれることを考慮し、概ね午前9時から午後7時までとするなど朝の時間帯を短縮する。

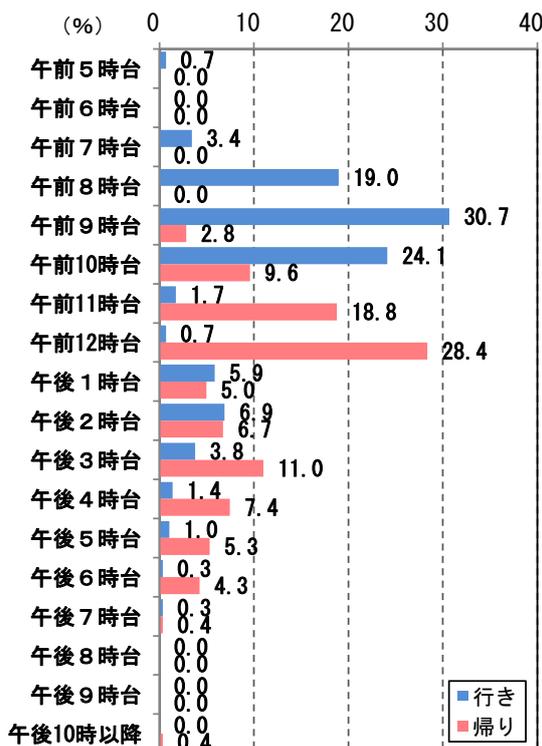
※医療機関アンケート調査では午前中（9～12時頃）と夕方（16～17時頃）の利用意向が高い

■コミュニティバスの利用時間帯（町民アンケート調査）

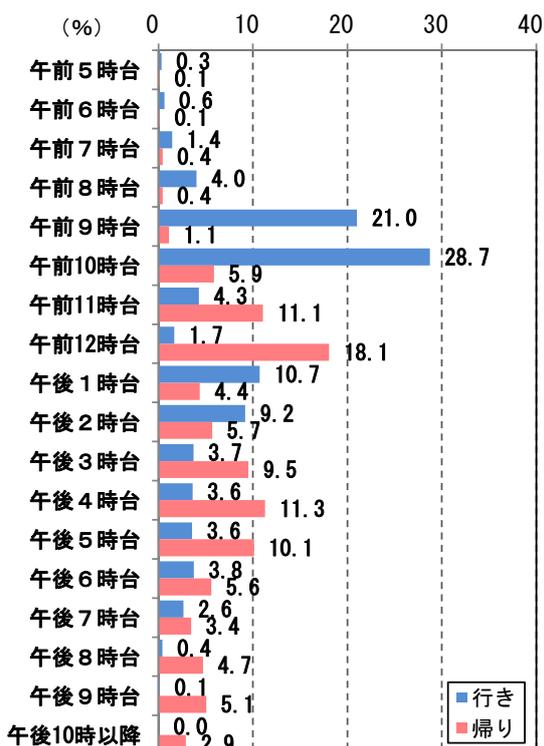
【商業施設の利用時間帯】



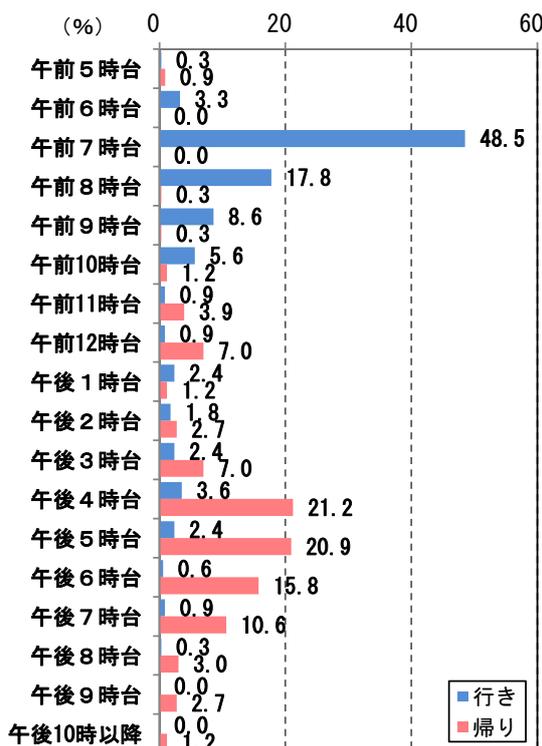
【医療施設の利用時間帯】



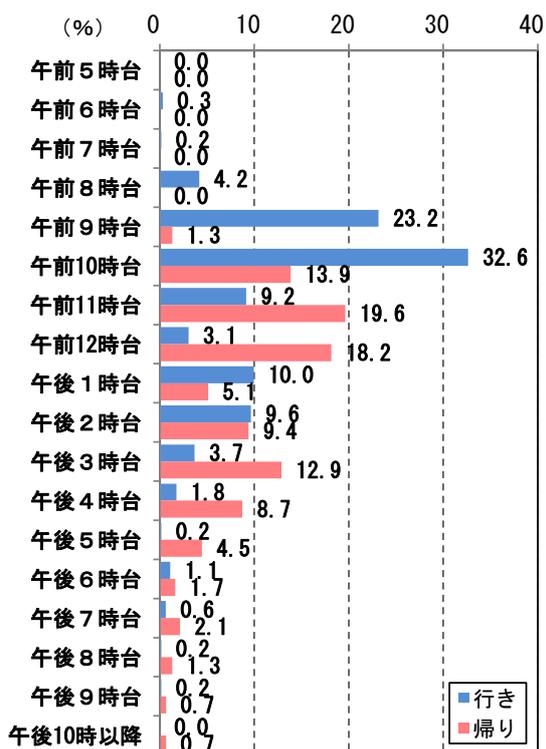
【公共施設の利用時間帯】



【通勤・通学施設（学校・職場）の利用時間帯】



【金融機関・郵便局の利用時間帯】



【施設のカテゴリー分類】

- 商業施設…サンエーハンビータウン店、サンエーはまがわ店、ユニオン北谷店、かねひで美浜店、イオン北谷店、美浜アメリカンビレッジ、その他の店舗
- 医療施設…北谷病院、北上中央病院、たまきクリニック、その他の病院等
- 公共施設…北谷町役場、ちやたんニライセンター、町立図書館、公民館、老人福祉センター、ちゅらーゆ、ちやとれ（北谷町健康トレーニングセンター）、その他の公共施設
- 通勤・通学施設…北谷小学校、北谷第二小学校、北玉小学校、浜川小学校、北谷中学校、桑江中学校、北谷高校、サイ・テク・カレッジ、ポリテクセンター沖縄、職場
- 金融機関・郵便局…郵便局、沖縄銀行、琉球銀行、沖縄海邦銀行、コザ信用金庫、沖縄県農業協同組合

出典：町民アンケート調査

(3) 運行本数（間隔）

運行本数は、運行時間帯や運行1回当たりの所要時間、運行車両数等を考慮し、①コースは平日・土曜日が 9便/日、休日が 8便/日、②コースは平日・土曜日が 9便/日、休日が 7便/日とする。

なお、運行ダイヤの設定に当たっては、分かり易さや利用促進などの観点からパターンダイヤ（起点の出発時間が00分又は30分など）の導入について検討する。

【①コース・運行本数】

- 平日・土：(60分×12時間) ÷ {(17.5 km ÷ 15 km/h × 60分) + 10分*} = 9便/日
- 日・祝日：(60分×10時間) ÷ {(17.5 km ÷ 15 km/h × 60分) + 10分*} = 8便/日

【②コース・運行本数】

- 平日・土：(60分×12時間) ÷ {(18.6 km ÷ 15 km/h × 60分) + 10分*} = 9便/日
- 日・祝日：(60分×10時間) ÷ {(18.6 km ÷ 15 km/h × 60分) + 10分*} = 7便/日

※乗務員の休憩等余裕時間

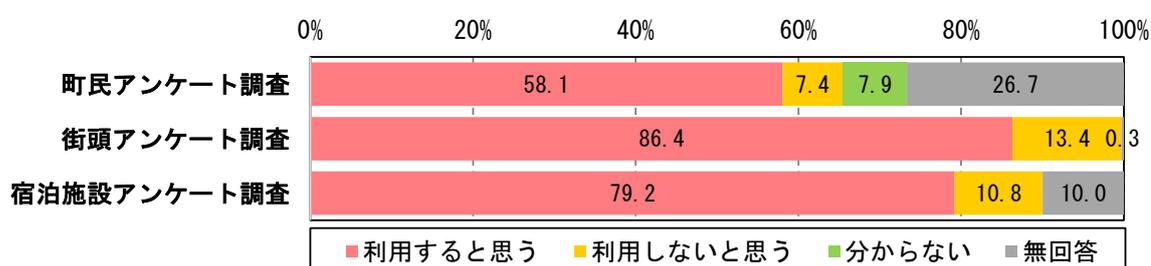
(4) 運賃

運賃は、各種アンケート調査において有料化した場合でも利用意向が高いことや、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、**有料**を基本とする。

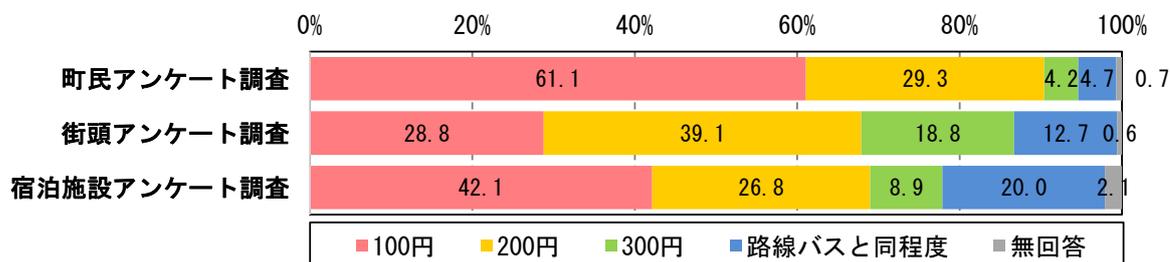
具体的な金額は、路線バスの運賃（初乗り運賃 160 円）とのバランスや、県内コミュニティバスの事例及び各種アンケート調査による運賃限度額等を踏まえ、**大人（中学生（12 歳）以上）は 200 円（均一）、高齢者や障害者手帳所持者・介助者は 100 円、小学生は 100 円、未就学児は無料**とする。

なお、割引運賃の適用については、「第 3 章 広報、利用促進策、利用サービス向上策の検討」で検討を行うものとする。

■コミュニティバスを有料化した場合の利用意向



■コミュニティバスの運賃限度額



(5) 運行車両

①運行車両及び車両数

運行車両は、運行ルート of 道路条件（幅員、傾斜）や需要（ピーク時の乗客数）、燃費及び費用面等を考慮し、ワンボックス車両とする。仮に満員になった場合は、続行車を運行しないものとする。

車両数は、運行便数や運行1回当たりの所要時間等を考慮し、2台（各コース1台）とする。なお、事故や故障、車両点検の場合に対応できる予備車両1台を確保する。

■想定される運行車両の一例

車種	日野自動車・ポンチョ (ショート1ドア)	トヨタ・ハイエース (ロング・ミドルルーフ)	トヨタ・ハイエース (福祉タクシー仕様車)
写真			
乗車定員	29人(座席10人+立席18人+乗務員1人)	10人(座席9人+乗務員1人)	・10人(座席9人+乗務員1人) ・9人(座席7人+乗務員1人+車椅子1人)
車両寸法	幅2,080mm×長さ6,290mm ×高さ3,100mm	幅1,880mm×長さ4,840mm ×高さ2,105mm	幅1,880mm×長さ5,380mm ×高さ2,280mm
車両本体価格	約1,600万円	約250万円	約480万円
車種	日産・NV350キャラバン (ロングボディ)	日産・ライフケアビークル (福祉車両)	
写真			
乗車定員	10人(座席9人+乗務員1人)	・10人(座席8人+乗務員1人+車椅子1人)	
車両寸法	幅1,695mm×長さ4,695mm ×高さ1,990mm	幅1,695mm×長さ5,080mm ×高さ2,285mm	
車両本体価格	約290万円	約370万円	

【ワンボックス車両の導入事例】



▲埼玉県加須市



▲神奈川県秦野市



▲東京都国立市



②車両の確保方法

車両の確保には、町が購入し運行事業者に貸与する方式、町がリースし運行事業者に貸与する方式、運行事業者が所有する車両を使用する方式が想定されるが、国などの補助制度を活用することを基本に、町が購入（あるいはリース）し運行事業者に貸与する方式とする。

■車両の確保方式の比較

	メリット	デメリット
町が購入し運行事業者に貸与する方式	○事業者変更時の車両手当てリスクが回避可能（年度より変更）。	○予算手当てが必要。
町がリースし運行事業者に貸与する方式	○初期負担の軽減が可能。	—
運行事業者が所有する車両を使用する方式	—	○事業者にとって初期負担が大きい。 ○減価償却期間中は事業者の変更が出来ない。

(参考) 県内コミュニティバス導入事例

No	事業主体	目的	利用者	運行形態	運行日・運行便数	運賃	車両	運行事業者	法令上の位置づけ
1	読谷村	・役場（村民センター地区）へのアクセスの確保 ・読谷補助飛行場返還に伴う跡地利用・開発の進展 ・交通弱者への対応 ・公共交通空白地域の解消 ・タクシーチケット助成事業の高騰	一般	定時 定路線型	・運行日 ・東西・南ルート（正、逆）：平日のみ ・北ルート：平日のみ ・休日南北ルート：土日祝のみ ・運行便数 ・東西・南ルート（正）：7便/日 ・東西・南ルート（逆）：8便/日 ・北ルート：11便/日 ・休日南北ルート：4便/日	・一般：200円 ・小中学生、高齢者、障がい者：100円	小型バス（ポンチョ）	沖縄バス（株）	一般乗合旅客自動車運送事業
2	沖縄市	中心市街地における回遊性、生活利便性の向上を図り、バスの利用により賑わいを創出し、中心市街地の活性化を推進する。	一般	定時 定路線型	・運行日：毎日（1/1～1/3 除く） ・運行便数 ・胡屋ルート：13便/日 ・コザルート：14便/日	・一般：100円 ・小学生以下、障害者：無料 ※ルート間の乗り換え無料	小型バス（ポンチョ）	・胡屋ルート：（株）琉球バス交通 ・コザルート：東陽バス（株）	一般乗合旅客自動車運送事業
3	南城市（実証運行） ※おでかけなんじい	市町村合併に伴う市民の移動範囲の拡大や既存バスの不便性が観光振興の妨げとなっていることから、新たな公共交通システムの導入に向けて実証実験を実施する。	【H26年12月8日まで】 市民（65歳以上及び久高島住民のみ）、観光客 【H26年12月10日以降】 一般	デマンド型 （ドア to ドア）	・予約に応じて運行 ・運行日：毎日（12/31～1/3 除く） ・運行時間：8：00～21：00（1時間間隔の13便）	・H26年12月8日まで：無料 ・H26年12月10日以降：300円	ワゴン車	【H26年12月8日まで】 ・受付・配送：南城市シルバー人材センター 【H26年12月10日以降】 ・受付：南城市シルバー人材センター ・配送：一般乗合旅客自動車運送事業者	一般乗合旅客自動車運送事業 （H26年12月10日以降）
4	中城村	学生の通学や日中の通院や買物などの利用と、生活交通の利便性をより高める。	一般	・定時 定路線型 ・デマンド型	定時定路線型 ・運行日：毎日 ・運行便数：朝各路線2便/日、夕方各路線1便/日、日中各路線2便/日 デマンド型 ・運行日：毎日 ・運行時間 ・平日：7：00～17：00（11便） ・土日祝日：9：00～17：00（9便）	定時定路線型 ・一般200円 ・中学生・65歳以上・障がい者100円 ・小学生：50円 ※ルート間の乗換無料 デマンド型 ：300円（一律）	定時定路線型：小型バス（ポンチョ） デマンド型：セダン型	定時定路線型：一般乗合旅客運送事業者 デマンド型：一般乗用旅客運送事業者（タクシー会社）	定時定路線型：一般乗合旅客自動車運送事業 デマンド型：一般乗用旅客運送事業（21条）
5	糸満市（実証運行）	滞在者の利便性向上や糸満市の活性化を高める（H27年6月15日～12月31日）。	一般	・定時 定路線型 ・デマンド型	定時定路線型 ・運行日：毎日 ・運行便数：12便/日 デマンド型 ・運行日：毎日 ・運行時間：7：00～20：00（14便）	定時定路線型 ・大人：対キロ運賃 ・小人・免許返納者・障がい者：半額 デマンド型 ・大人：初乗り300円（半径3km以内）、以降3km毎に100円加算 ・小人・免許返納者・障がい者：半額	定時定路線型：中型バス デマンド型：ワゴン車	定時定路線型：（株）琉球バス交通 デマンド型：タクシー会社	一般乗合旅客自動車運送事業
（参考）	那覇市 ※ H 27. 8. 31より運行休止	観光周遊バスを走らせることにより、観光施設への交通利便性を高め、受入体制を整備することにより、市内滞在型観光の増加につなげる。	一般	定時 定路線型	・運行日：毎日 ・運行便数：18便/日	・大人：230円 ・小児：120円 ※身体障がい者：大人120円、小児60円	中型バス	那覇市観光協会（那覇バス（株）が運送）	一般乗合旅客自動車運送事業

1-4 運営方式の検討

(1) 運営方法

①事業主体

運営主体は、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、北谷町とする。

②運行事業者

コミュニティバス導入の基本方針において町民や観光客を主たる利用者としていることや、事業の採算性から有償運行が想定されることを踏まえると、導入するコミュニティバスの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。

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が基本とする。

(2) 運行事業者の選定方法

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。

運行事業者の選定方法は、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、価格競争のため、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とされており、「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
- 北谷町又は隣接自治体に営業所を有している法人

■運行事業者の選定方法

	メリット	デメリット
競争入札方式	○選定方法が簡便。 ○運行経費が低くなる可能性がある。	×安全性など業務遂行能力の面で問題が生じる懸念。
企画提案方式 (プロポーザル)	○価格だけでなく、安全性や利用者の利便性、体制等総合的な評価により選定が可能。	×選定方法など手続き等が複雑で、時間を要する。

■事業者選定項目（案） ※企画提案方式

評価項目	詳細
会社に関する情報	事業者の概要、運行実績、環境に対する取組み
運行の安全性	事故・違反及び行政処分の状況、安全に配慮した取組み、事業受託後の組織体制、運行者の勤務計画、事故や災害等緊急時の体制
利用者の利便性	運転者の教育に対する取組み、苦情への対応体制、利用者の利便性向上に対する取組み（情報提供等広報活動等）
運行経費	能率的で、安全運行のために適切な運行経費

※上記選定項目は国土交通省「コミュニティバスの導入に関するガイドライン」を参考に、設定。

第2章 事業収支の試算

2-1 事業収支の試算

(1) 収入の試算

①需要予測

コミュニティバスの需要は町民だけでなく、観光客も見込むものとする。

ア 町民

コミュニティバスの日利用者数（町民）は小・中学生及び65歳以上人口に、町民アンケート調査による自動車等の所有状況、コミュニティバスの利用意向、コミュニティバスの利用目的、有料化した場合の利用意向、運賃の限度額、日利用頻度補正及び行政区別利用圏域割合を乗じると、コミュニティバスの日利用者数としては、①コースが **84人/日**、②コースが **53人/日**と試算される。

町民・日利用者数（町全体） = 交通弱者人口 × 自動車等の所有状況 × コミュニティバスの利用意向 × コミュニティバスの利用目的 × 有料化した場合の利用意向 × 運賃の限度額 × 日利用頻度補正 × 2（往復） × 行政区別利用圏域割合

■コミュニティバスの日利用者数

	人口※1				自動車等の所有状況※2	コミュニティバスの利用意向※3	コミュニティバスの利用目的※4	有料とした場合の利用意向※5	運賃の限度額※6	日利用頻度補正※7	日利用者数（行政区全体）	利用圏域		圏域内利用者数	
	小学生	中学生	65歳以上	計								①コース	②コース	①コース	②コース
上勢区	370	185	654	1,209	28.4%	46.3%	84.4%	75.8%	65.3%	0.20	27	70%	10%	19	3
桃原区	149	112	338	599	30.9%	48.8%	91.6%	74.5%	66.5%	0.19	15	80%	0%	12	0
栄口区	178	120	595	893	29.4%	50.5%	90.2%	76.1%	58.6%	0.19	21	90%	30%	19	6
桑江区	215	135	714	1,064	25.3%	46.7%	89.4%	74.7%	51.6%	0.21	18	70%	50%	13	9
謝苅区	152	81	442	675	33.6%	44.6%	91.1%	76.2%	65.6%	0.14	13	30%	40%	4	5
北玉区	81	37	246	364	26.8%	44.6%	86.2%	73.5%	61.3%	0.21	7	0%	70%	0	5
宇地原区	83	41	278	402	37.4%	51.0%	90.3%	69.2%	55.6%	0.21	11	0%	50%	0	6
北前区	195	90	353	638	29.8%	54.9%	88.3%	75.0%	68.1%	0.19	18	0%	80%	0	14
宮城区	296	151	717	1,164	29.4%	49.7%	88.3%	72.4%	58.0%	0.19	24	30%	0%	7	0
砂辺区	245	102	390	737	31.6%	49.2%	87.3%	62.5%	70.8%	0.21	18	30%	0%	5	0
美浜区	163	75	196	434	30.0%	47.5%	84.7%	66.9%	72.2%	0.22	11	50%	50%	5	5
町全体	2,127	1,129	4,923	8,179	29.2%	48.3%	88.2%	72.7%	61.5%	0.20	183			84	53

※1：平成27年4月末現在、住民基本台帳

※2：自分で自由に使える自動車・バイク・原付の所有状況で「持っていない」と回答した割合

※3：コミュニティバスの利用意向で「是非利用したいと思う」＋「条件が合えば利用したいと思う」の1/2と回答した割合

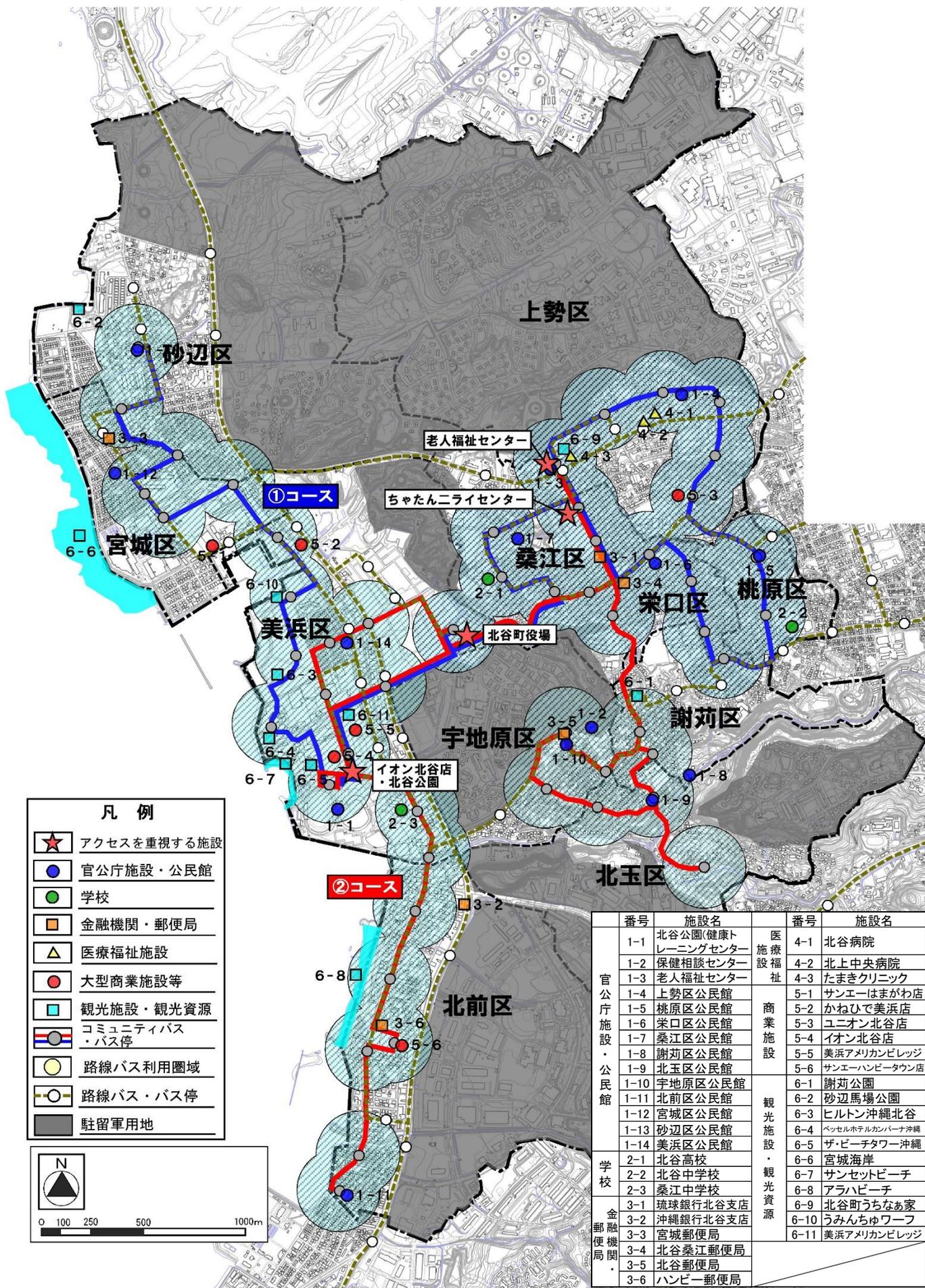
※4：コミュニティバスの利用目的で「買物」「通院」「公共施設利用」「塾・習い事」「遊び・趣味」「金融機関利用」と回答した割合

※5：有料化した場合の利用意向で「利用すると思う」と回答した割合

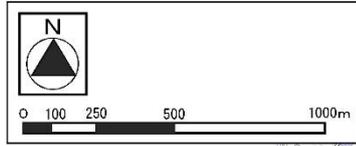
※6：運賃の限度額で「100円」と回答した割合

※7：5/7×週に5日以上割合＋3.5/7×週に3～4日割合＋1.5/7×週に1～2日割合＋2.5/30×月に2～3日割合＋1/30×月に1日割合＋6/365×年に数回割合

■コミュニティバス利用圏域（バス停より半径 200m以内）



- 凡例**
- ★ アクセスを重視する施設
 - 官公庁施設・公民館
 - 学校
 - 金融機関・郵便局
 - ▲ 医療福祉施設
 - 大型商業施設等
 - 観光施設・観光資源
 - コミュニティバス・バス停
 - 路線バス利用圏域
 - 路線バス・バス停
 - 駐留軍用地



番号	施設名	番号	施設名
1-1	北谷公園(健康トレーニングセンター)	4-1	北谷病院
1-2	保健相談センター	4-2	北上中央病院
1-3	老人福祉センター	4-3	たまきクリニック
1-4	上勢区公民館	5-1	サンエーはまがわ店
1-5	桃原区公民館	5-2	かねひで美浜店
1-6	栄口区公民館	5-3	ユニオン北谷店
1-7	桑江区公民館	5-4	イオン北谷店
1-8	謝苺区公民館	5-5	美浜アメリカンビレッジ
1-9	北玉区公民館	5-6	サンエーハンビータウン店
1-10	宇地原区公民館	6-1	謝苺公園
1-11	北前区公民館	6-2	砂辺馬場公園
1-12	宮城区公民館	6-3	ヒルトン沖縄北谷
1-13	砂辺区公民館	6-4	ペッセルホテルカンパニー沖縄
1-14	美浜区公民館	6-5	ザ・ビーチャタワー沖縄
2-1	北谷高校	6-6	宮城海岸
2-2	北谷中学校	6-7	サンセットビーチ
2-3	桑江中学校	6-8	アラハビーチ
3-1	琉球銀行北谷支店	6-9	北谷町うちな家
3-2	沖縄銀行北谷支店	6-10	うみんちゅワーフ
3-3	宮城郵便局	6-11	美浜アメリカンビレッジ
3-4	北谷桑江郵便局		
3-5	北谷郵便局		
3-6	ハンビー郵便局		

※表番号は図の番号と対応

イ 観光客

コミュニティバスの日利用者数（観光客）は宿泊施設収容人員に、客室稼働率、県内の来訪場所までの交通手段、コミュニティバスの利用意向、有料化とした場合の利用意向及び運賃の限度額を乗じると、が約 14 人/日と試算される。

観光客・日利用者数＝宿泊施設収容人員 2,153 人^{※1}×県平均・客室稼働率（利用客室数/総客室数）57.0%^{※1}×県内の来訪場所までの交通手段（観光バス）2.7%^{※2}
×コミュニティバスの利用意向 45.0%^{※2}×有料化した場合の利用意向 79.2%^{※2}×運賃の限度額×55.7%^{※2}×2（往復）≒14 人/日

※1 平成 25 年度版観光要覧（平成 26 年 10 月、沖縄県）
※2 宿泊施設アンケート調査

ウ 合計

①コース	日平均利用者数	91 人/日	=町民 84 人+観光客 7 人
	年間利用者数	約 32,700 人/年	=91 人/日×359 日
②コース	日平均利用者数	61 人/日	=町民 53 人+観光客 7 人
	年間利用者数	約 21,900 人/年	=61 人/日×359 日

※観光客は①コース、②コースそれぞれ 50%と想定

②収入

コミュニティバスの運賃収入は日利用者数に年換算日数、運賃を乗じると、①コースが約 340 万円/年、②コースが約 230 万円/年と試算される。

- ①コース＝日利用者数 84 人/日×年換算日数 359 日×運賃 100 円＋7 人/日×359 日×200 円
≒約 350 万円/年
- ②コース＝日利用者数 53 人/日×年換算日数 359 日×運賃 100 円＋7 人/日×359 日×200 円
≒約 240 万円/年

(2) 支出の試算

①初期投資費

初期投資費として、車両購入費とバス停製作費を見込み、1,860～2,550万円と試算される。

○車両購入費…車両本体価格約 250～480 万円＋その他約 200 万円※ 1 × 3 台

=1,350～2,040 万円

※ 乗合仕様（手すり、押しブザー、運賃箱）や税金（重量税、自動車税）など

○バス停製作費…51 箇所× 2（上下）× 5 万円/基=510 万円

○合計…車両購入費 1,350～2,040 万円＋バス停製作費 510 万円=1,860～2,550 万円

②運行経費（年間維持管理費）

運行経費は、年間走行台キロに実車走行キロ当たり輸送原価（乗合バス事業者）を乗じると、2 コース合計で約 2,120 万円/年と試算される。なお、輸送原価はタクシー事業者が運行した場合、より安価になる可能性がある。

■年間運行経費（乗合バス事業者が運行した場合）

	年間走行 キロ	実車走行キロ当たり輸送原価（円/km）				合計 （万円）
		人件費	燃料油脂費	車両修繕費	諸経費	
		114.75	43.55	14.89	22.71	
①コース	53,944	619	235	80	123	1,057
②コース	54,345	624	237	81	123	1,065
合計						2,121

※実車走行キロ当たり輸送原価は「平成 26 年版・日本のバス事業（公益社団法人 日本バス協会）」での沖縄ブロック。

(参考) コミュニティバス・乗合タクシーの年間運行経費※年間運行経費はほぼ毎日運行する場合

		車両購入費	年間運行経費
コミュニティバス	大型・中型バス	1,500～3,000万円/台	1,300～1,500万円/台
	小型バス	1,400～2,000万円/台	1,200～1,300万円/台
乗合タクシー（ジャンボタクシー）		200～400万円/台	500～900万円/台

出典：地域公共交通づくりハンドブック（国土交通省自動車交通局旅客課）

(3) 運行収支の試算

運行収支は、運賃収入より運行経費（年間維持管理費）を差し引いて算出すると、2 コース合計で約 1,530 万円/年の赤字と試算される。

■運行収支

	運賃収入	運行経費	運行収支	収支率
①コース	350 万円/年	1,060 万円/年	▲710 万円/年	33.0%
②コース	240 万円/年	1,060 万円/年	▲820 万円/年	22.6%
合計	590 万円/年	2,120 万円/年	▲1,530 万円/年	27.8%

2-2 補助制度の適用可能性の検討

地域公共交通に係る補助制度としては、国土交通省・地域公共交通確保維持改善事業や、防衛省・特定防衛施設周辺整備調整交付金及び沖縄県・沖縄振興特別推進交付金があるため、これら制度の適用可能性について国・県と協議・調整を図りつつ、検討を進めていく。

■地域公共交通確保維持改善事業の補助制度概要（本実証実験に関与する部分のみ）

	事業メニュー	補助対象事業者	補助内容	補助率
地域公共交通確保維持事業	地域内フィーダー系統の運行費	乗合バス事業者、自家用有償運送者又は法定協議会	補助対象系統の運行費に対して補助	1/2
	車両減価に係る補助	上記補助対象事業者	上記系統の運行に供する補助対象購入車両減価償却費及び当該購入に係る金融機関の合計額 ※補助対象経費の限度額 ・ノンステップ型車両：1,500万円 ・ワンステップ型車両：1,300万円 ・小型車両（7m以下かつ定員29人以下の車両）：1,200万円	1/2
	公有民営方式における車両購入	地方公共団体又は法定協議会	上記系統の運行に供する新規導入車両を地方公共団体が保有し、運行事業者に貸付ける場合に、購入費を2ヶ年に分割し補助	1/2
地域公共交通バリア解消促進等事業	バリアフリー（バス・タクシー車両の移動円滑化）	乗合バス事業者、タクシー事業者、リース事業者	ノンステップバス、リフト付バス、福祉タクシー（リフト付、スロープ付）の導入・改造に対して補助	1/3 ※
	バリアフリー（待合・乗継環境の向上）	上記各事業者	バリア解消に資する待合施設、情報提供案内板、ホームページ制作等に対して補助	1/3
	利用促進改善促進（ICカードシステム導入等）	乗合バス事業者、タクシー事業者等	バスICカードシステム、バスロケーションシステム、デマンドシステムの導入その他ITシステム等の高度化に対して補助	1/3

※ノンステップバス、リフト付バスについては、1/4又は補助対象経費と通常車両価格の差額の1/2のいずれか低い方

第3章 広報・利用促進策・利用サービス向上策の検討

持続的な運行に向けて、他地域での取組事例や関係機関等への意向聴取結果等を参考に、広報及び利用促進、利用サービス向上に関する事業メニューや取組み方針等の実施主体及び実施スケジュール等について検討する。

3-1 事業内容の検討

① 広報活動【北谷町、交通事業者】

実証実験の開始に合わせて、幅広く町民や来訪者、観光客への周知を図るため、次の媒体により広報活動を行っていく。

- ▶ 広報ちやたんや町・交通事業者の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（役場等の公共施設、アメリカンビレッジ、イオン北谷店など商業施設、医療機関など）
- ▶ コミュニティバスチラシの作成・配布 ※日本語版だけでなく、外国語（英語、中国語、韓国語）対応についても検討
- ▶ 路線バス車内への掲示

【事例】津市・公共交通マップ

鉄道や民間路線バスやコミュニティバス等の運行ルート・サービス、時刻表、乗り継ぎ可能なバス停等を総合的に表示したマップを作成し、全戸配布（約11万6千戸、広報誌への折込）している。



②愛称募集や車体等への外装デザイン等の工夫【北谷町、交通事業者】

- ・華やかな車両デザインは利用者が識別しやすく、車両自体が事業や地域のPRになるため、車両に外装デザイン（愛称含む）について工夫し表示する。
- ・愛称及び車両デザインについては、今年度検討中の町制施行35周年記念・町イメージキャラクターの活用を検討する。
- ・なお、「地域公共交通会議」や「庁内検討委員会」とは別にデザイン選定会議を設けるなど、募集方法や選定方法などについて検討する。



▲鳳バス（読谷村）



▲中心市街地循環バス（沖縄市）



▲いとちゃんバス（糸満市）

【事例】糸満市（那覇空港直行バス）・いとちゃんバス

○愛称募集

- ・募集方法等：小中学校・高校への配布、主要施設の留置き及び新聞購読者への折込、広報誌や専用WEBサイトへの掲載
- ・募集結果：募集枚数758枚、応募総人数658人、応募総件数1,535件
- ・愛称決定方法：実証実験検討幹事会にて選定

○車両デザイン

- ・募集方法：県内芸術大学・高校（デザイン系）及びデザイン系専門学校への配布、主要施設の留置き、新聞副読紙や専用WEBサイトへの掲載
- ・募集結果：127件



③多様な割引運賃制度やお試し乗車券の導入【北谷町、交通事業者】

- ・基本運賃以外に、利用者の利便性向上や負担軽減などの観点から無料乗継券（コミュニティバス同士）、回数券、1日乗車券及び路線バスとの乗継割引制度などの割引運賃制度の導入を検討する。
- ・コミュニティバスの初回利用に当たっての心理的ハードルを下げ、利用を促すため、実証運行開始に合わせて、お試し乗車券（1回無料等）の導入について検討する。

【事例】富士市・乗継割引券の導入

富士市では、バスをより利用しやすくするために、コミュニティ交通（コミュニティバス、デマンドタクシー）⇔路線バス、コミュニティ交通⇔コミュニティ交通の乗継割引券（1回当たり50円割引（小学生・障害者手帳所持者は30円割引）を導入（通常1乗車200～500円）。販売場所は車内及び各事業者の営業所窓口。



(参考) 路線バス事業者における運賃割引サービス

事業者	名称	金額	概要
那覇バス	1日乗り放題バスポート	660円	那覇バスの那覇市内区間が1日乗り放題。
	バスモノパス	1,000円	那覇バスの那覇市内区間とモノレール全線が1日乗り放題。
	かりゆし得パス65	6,900円	沖縄県内在住の満65歳以上の方は、那覇バスの那覇市内区間が1ヶ月間乗り放題。
那覇バス・琉球バス交通	土日祝1日限定フリー乗車券	2,000円	土・日・祝日に限り、那覇バス、琉球バス交通が全線乗り放題(111番高速バスを除く)。琉球バス交通と沖縄バスが共同運行している路線では、沖縄バスの便も利用可能。利用日の1ヶ月前より購入。
那覇バス 琉球バス交通 沖縄バス 東洋バス	日祝ファミリー割引	—	沖縄本島の系統番号のついた路線(111番高速バスを除く)は、日曜日・祝日に大人と小学生以下のこどもと一緒にバスに乗り、運賃を現金で支払う場合、大人1人につきこども3人まで、こども運賃が無料
	ゴールデンウィークフリー乗車券	1,000円	例年、ゴールデンウィークと秋のバスの日(9月20日)頃限定で、沖縄本島の系統番号のついたバス路線(111番高速バスを除く)が2~3日間、全線乗り放題のチケットが発売。
	バスの日フリー乗車券	2,000円	

④ 商業施設等と連携した特典サービスの導入【企業、北谷町、交通事業者】

- ・ 商業施設等へ路線バスで移動しやすい環境を創出し、自動車から路線バスへの転換を促す。
- ・ 商業施設等と連携し、公共交通利用者に対し割引などのサービスを行う。(帰りの路線バスきっぷを進呈する。公共交通利用者へのポイントサービスなど)

【事例】遠鉄バス「お帰りきっぷ(無料乗車券)」サービス

遠鉄バスでは百貨店、ショッピングセンター、温泉施設等と連携し、買物金額等に応じて「お帰りきっぷ(無料乗車券)」を発券している。



⑤ 乗継拠点(町役場など)の整備【北谷町、交通事業者】

- ・ 民間路線バス及びコミュニティバスを連絡する乗継拠点(町役場など)については、バス停の統一化と、共通の時刻表・路線図を掲載するなど分かり易い情報提供について検討する。
- ・ また、運行ダイヤの接続や、ユニバーサルデザインに配慮した待合空間の整備(上屋やベンチの設置など)、運行情報案内(乗り場等)の設置など利便性・快適性の向上と乗り継ぎの円滑化を図るよう検討する。

【事例】八戸市・共通時刻表

中心街のバス停での「路線ナンバリング(方面別記号)や共通路線図の掲出に合わせて、中心街の主要停留所を「屋根のないバスターミナル」として位置づけ、中心街に乗り入れているバス事業者3者合同で、バス停5箇所の名称を「八戸中心街ターミナル〇番乗り場」として統一した交通サインシステムを整備した。



⑥運賃収入以外の収入確保方策の導入【北谷町、交通事業者、企業等】

- ・コミュニティバスの持続可能な運営のためには、利用者を安定的に確保するとともに、運賃以外の収入確保についても工夫していくことが重要なため、車体やチラシ等への広告掲載、沿線企業からの協賛金やネーミングライツ制度などにより、様々な方法により収入を得ることについて検討する。

【事例】富士宮市（宮バス）・バス停オーナー制度及びサポーター制度

○バス停オーナー制度

市では、安定的な運賃と地域と共に公共交通を守り育てることを目的に、バス停オーナー制度を設置。市はバス停オーナーに対し、バス停への掲出や市が発行するチラシ・ポスター等への名前の掲出、ホームページへの掲載、車内放送での名称アナウンス及びPR放送を実施。協力金はバス停一基当たり年額60,000～180,000円（公益事業所は19,200～60,000円）。4ルートで41事業者が支援。



○宮バスサポーター制度

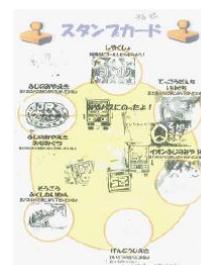
市内の事業者や団体から、回数券の印刷やのりもの祭の際の景品提供など様々な形で協力を募り、宮バスを支える仕組みを導入（12事業者が参画）。

⑦イベントとの連携によるコミュニティバスの活用【北谷町、企業】

- ・町役場など公共施設で実施するイベントを行う際、実施主体や各種施設運営者に対し、チラシやホームページなどにコミュニティバスの利用案内を掲載するなど、利用促進活動の検討を行う。
- ※乳幼児健診やイベント等のお知らせ文を送付する際、その通知文に交通アクセス及び、そのイベント等の開催に丁度良い時間帯の時刻表等を掲載。

【事例】富士宮市・のりもの祭でのイベント等の開催

富士宮市では、産業フェア時にのりもの祭を開催し、車両展示や、写真入りカレンダーの作製、公共交通にちなんだクイズ（宮バスの回数券などを景品）、スタンプラリー等を実施。



⑧バスの乗り方教室の開催や車内展示【北谷町、交通事業者、町民】

- ・将来のバス利用者である児童や一般町民を対象に、民間路線バスやコミュニティバス等の存在や必要性を認識してもらうとともに、マイバス意識の醸成や利用促進を図る上で、児童・保護者等を対象にしたバスの乗り方教室や、広報活動など地域住民と一体となった取組みを実施する。
- ・また、町内の児童作品をコミュニティバス車内で展示するなど、マイバス意識の醸成や利用促進を図る。

【事例】沖縄バス(株)・バスの乗り方教室

沖縄バス(株)では、子供たちを対象にバスの乗車方法や車内でのマナー、車椅子による体験乗車などを学び、公共交通を身近な乗り物として理解を深めるための啓発活動を実施。



【事例】江若交通（滋賀県大津市）・ギャラリーバス

バス車内に幼稚園・保育園、小学校の園児・児童の作品を展示する「ギャラリーバス」を運行中（掲出期間：2～4週間、掲出料：無料）。展示して頂いた園児には粗品（クレヨン）を贈呈。



（参考1）昨年度・町内団体ヒアリング調査によるコミュニティバスと連携した取組みや事業の可能性、コミュニティバスの利用を促進するための取組み

北谷町商工会	<p>【コミュニティバスと連携した取組みや事業の可能性】</p> <p>○バス停設置の際に、待合環境を考慮して商業施設等の付近に設置するのであれば、事業所への協力依頼など商工会としてもできる範囲で協力する。</p>
北谷町観光協会	<p>【コミュニティバスと連携した取組みや事業の可能性】</p> <p>○広報活動は積極的に協力したい。</p> <p>○1日乗車券を販売する場合は観光協会に販売させて欲しい。</p> <p>【コミュニティバスの利用を促進するための取組】</p> <p>○アメリカンビレッジ内や各ホテル・商業施設へのチラシ棚置きやポスター掲示、ホテルへの配布などの広報活動</p> <p>○外国語対応（韓国語・中国語・英語は必要）</p> <p>○観光情報を載せた観光ルートマップの作成</p> <p>○観光施設や観光客への1日乗車券の販売</p> <p>○各種キャンペーン（一定人数利用時の無料サービス、スタンプカード、バースデー特典等）</p>

(参考2) 昨年度・医療福祉施設アンケート調査によるコミュニティバスへの協力可能性

医療機関（医科） ※配布 15 事業所、回収 11 事業所	○施設内へのパンフレットやポスター等の設置・掲示について「協力してもよいと思う」が 10 件、「分からない」が 1 件となっている。
医療機関（歯科） ※配布 14 事業所、回収 9 事業所	○施設内へのパンフレットやポスター等の設置・掲示について「協力してもよいと思う」が 7 件（78%）、「分からない」が 2 件（22%）となっている。

3-2 実施スケジュールの検討

前項で掲げた利用促進策について、施策実施に要する期間や費用面などを考慮し、段階的に実施する。

なお、実証運行の期間は、上位計画である「第五次北谷町総合計画基本構想（平成25年9月）」や「第五次北谷町総合計画 基本構想・前期基本計画（平成26年8月）」の計画期間や、車両の減価償却期間などを考慮し、平成28年度（平成29年1月～）から平成33年度までの5年程度とする。

■実施スケジュール

	H28	H29	H30	H31	H32	H33	H34～	
実施スケジュール		実証運行期間(H29.1～)						本格運行
①広報活動								
・広報ちゃんや町・交通事業者のホームページへの掲載	←→							
・ポスターの作成・掲示	←→							
・チラシの作成・配布	←→							
・路線バス車内への掲載	←→							
②愛称募集や車体等への外装デザイン等の工夫								
・愛称募集	←→							
・車体等への外装デザイン	←→							
・車内展示		←調整→	←実施・検討→					
③多様な割引運賃制度やお試し乗車券の導入								
・多様な割引運賃制度の導入	←調整→	←実施・検討→						
・お試し乗車券の導入	←→							
④商業施設等と連携した特典サービスの導入	←調整→	←実施・検討→						
⑤乗継拠点(町役場など)の整備		←協議・調整→					←実施・検討→	
⑥運賃収入以外の収入確保方策の導入	←調整→	←実施・検討→						
⑦イベントとの連携によるコミュニティバスの活用	←調整→	←実施・検討→						
⑧バスの乗り方教室の開催や車内展示	←調整→	←実施・検討→						

第4章 事業評価の検討

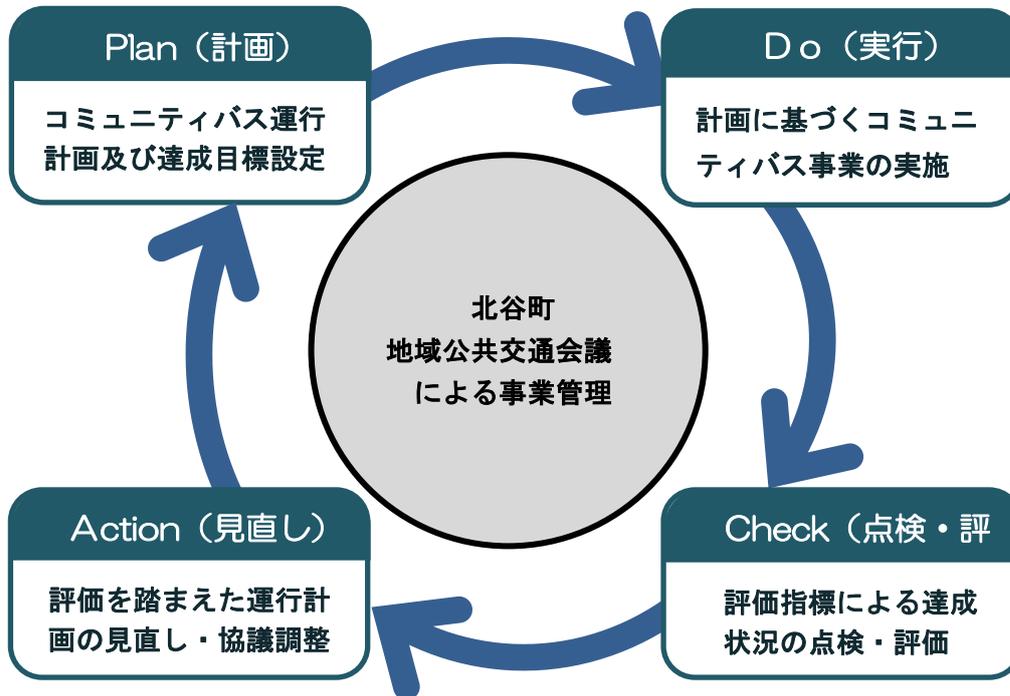
4-1 事業評価方法

(1) 事業評価の進め方

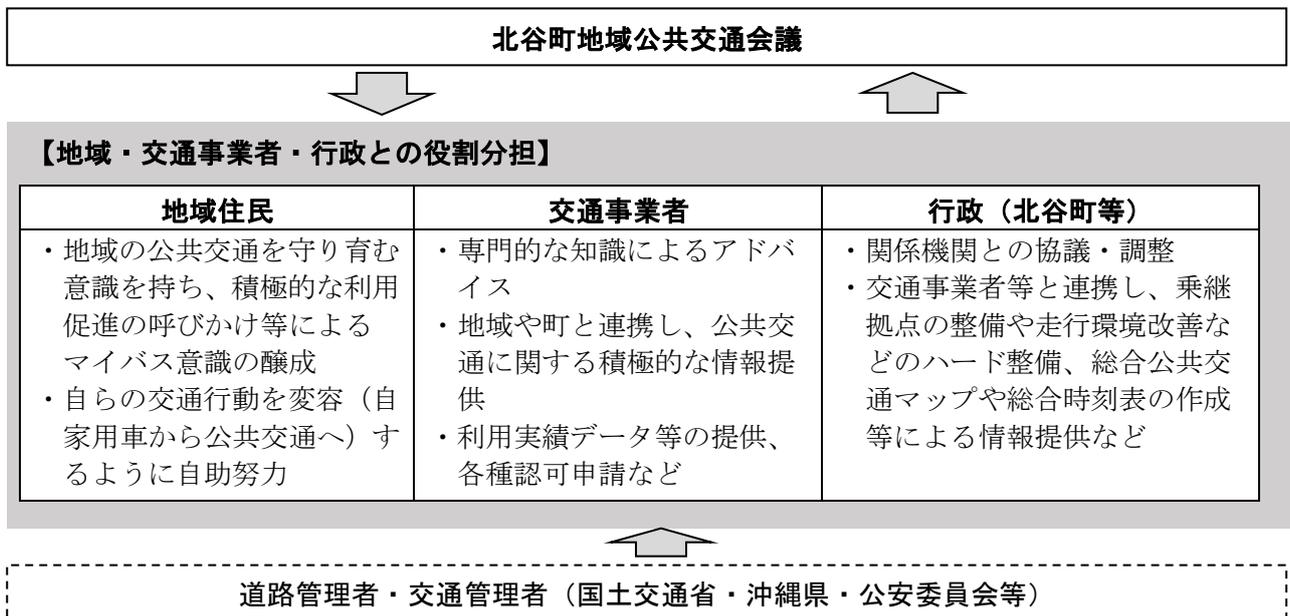
北谷町コミュニティバスは、実証運行開始後も逐次評価し、事業継続の判断や利用者ニーズに応じた見直し・改善等を行うため、北谷町地域公共交通会議が主体となり、PDCA（計画・実行・検証・見直し）サイクルを実施していく。

持続可能な北谷町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り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。

■PDCAサイクルの概念



■実施体制

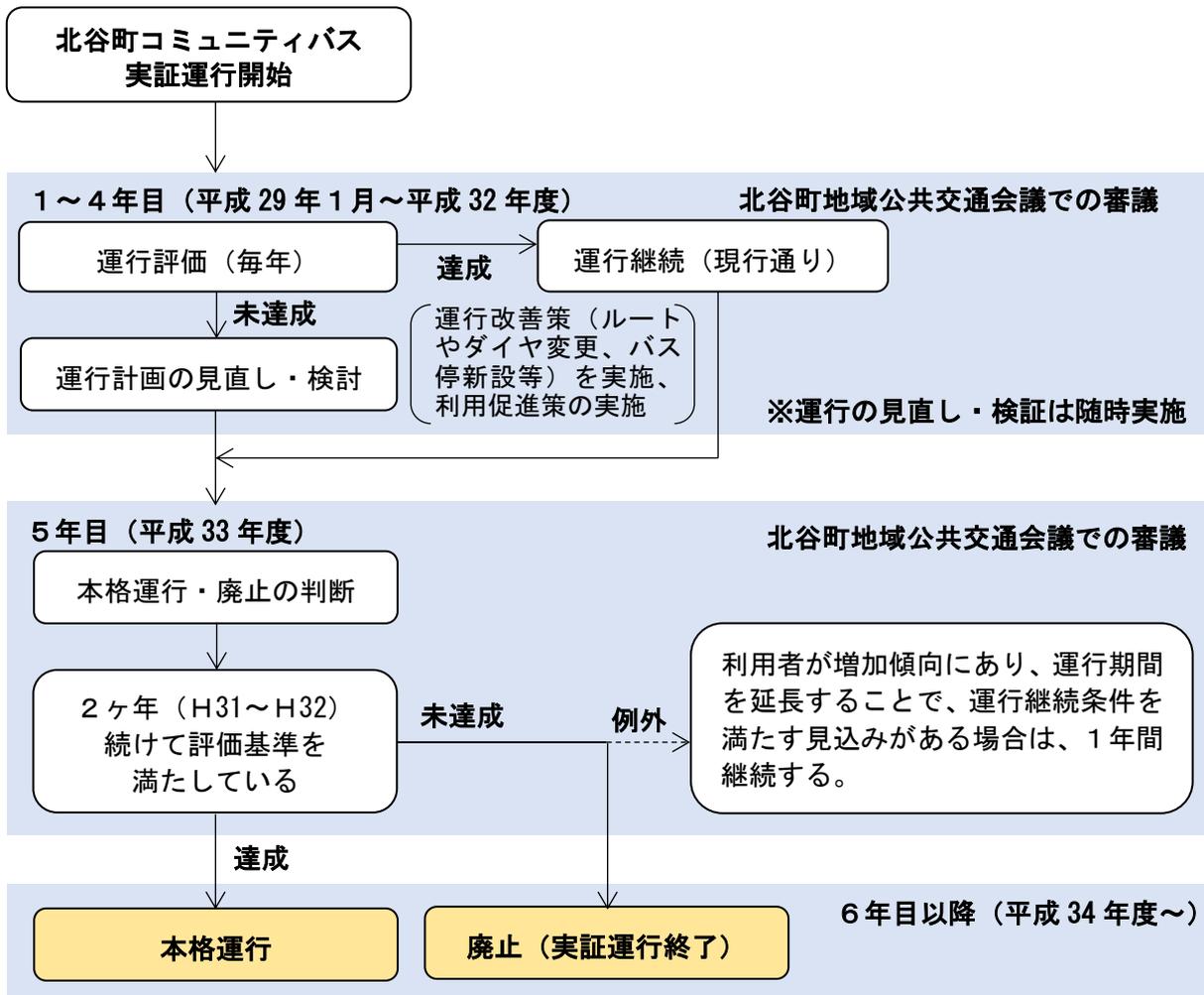


(2) 運行評価（本格運行・運行改善・廃止）の手順

北谷町コミュニティバスは、実証運行開始（平成 29 年 1 月（予定））から平成 32 年度まで毎年利用状況や収支状況、各種調査結果等を確認した上で、北谷町地域公共交通会議に報告し、運行の見直し・検証を随時実施する。評価基準を満たさない場合は、地域や行政、交通事業者、所轄警察などの関係機関と協議し、運行改善策（運行ルート、ダイヤ等）の見直し案の作成や利用促進策について検討するとともに、北谷町地域公共交通会議で協議し、実施の可否を判断する。

実証運行期間の最終年度（平成 33 年度）には、これまでの評価・検証結果等を精査し、本格運行への移行や実証運行の終了（廃止）などを北谷町地域公共交通会議で協議し、判断する。

■運行評価の手順



(3) 評価指標の設定

他自治体での評価基準を見ると、実証運行継続や本格運行へ移行するための判断基準として収支率を「ものさし」に定めている自治体が多い。

北谷町コミュニティバスの評価基準の第1段階として、次の通り定め、基準を満たしていない場合は、原則見直しを行うものとする。さらに、第2段階として、基準の可否に関らず、北谷町コミュニティバスの運行により、期待される波及効果が発揮できているかどうか効果検証を行い、総合的に判断し、見直しを検討・実施する。

【評価基準】

○第1段階：1年間の収支率が25%以上満たす場合

※収支率＝運賃収入÷運行経費（初期導入費を含まない経常経費）

○第2段階

- ・高齢者の健康増進及び生きがいづくり効果（高齢者等の外出回数の増加、老人福祉センター等への社会活動への行き易さ等）
- ・観光地としての魅力向上効果（観光客数、観光施設等への回遊性等）
- ・地域間交流の促進効果（コミュニティバスに対する運行サービス満足度、公共交通利用者数（路線バス＋コミュニティバス）等）
- ・交通安全効果（高齢者の交通事故発生率等）

■他自治体での評価基準事例

自治体名	評価基準の考え方	評価基準（運行継続条件）
神奈川県 海老名市	2ヶ年続けて運行継続条件を満たしていない場合、本格運行へ移行せず、運行を終了する。但し、利用者が増加傾向にあり、運行期間を延長することで、運行継続条件を満たす見込みがある場合は、継続する。なお、運行を廃止する場合には、代替措置を検討する。	○公費負担率：60%未満 ※公費負担率＝（運行経費－運賃収入等）÷運行経費×100
神奈川県 川崎市	2ヶ年続けて運行継続条件を満たしていない場合、本格運行へ移行せず、運行を終了する。本格運行開始後も、1年間の実績が運行継続条件を満たさず、運行内容の見直しを行っても運行の継続が困難な場合は、廃止する。	○1便当り利用者数：10人以上 ○収支率50%以上 ※収支率＝運賃収入÷運行経費（初期導入費を含まない経常経費）
千葉県 市川市	半年間の実証実験を行い、本格運行への移行基準を満たさない場合には移行しない。	○収支率：30%以上 ※収支率＝収入÷運行に必要なランニングコスト（車両減価償却等の初期費用を除く） ○沿線住民アンケート調査の回収率が35%以上で、かつ「すでに利用している方」と「利用していないが今後利用意向のある方の合計が65%以上
東京都 東村山市	実証運行開始から半年間の移行要件を満たす場合、本格運行へ移行する。但し、移行要件を満たさない場合でも、利用が順調に伸びており、残りの半年間で満たすことが期待できると、地域公共交通会議で認められた場合は、半年間延長し、半年後の収支率を確認する。 本格運行へ移行後も、1年ごとに運行継続の可否を判断し、収支率が40%以上（目標は50%以上）満たす場合は継続する。2年間続けて要件を満たさない場合は、廃止を検討する。	○収支率：40%以上 ※収支率＝運賃収入÷運行経費（初期導入費を含まない経常経費）
兵庫県 明石市	1年ごとに見直し基準を評価し、目標を達成できないと判断される場合、路線の見直しあるいは廃止とする。	○収支率 ・コミュニティバス：50%以上 ・乗合タクシー：20%以上

資料：各自治体ホームページ

4-2 事業評価スケジュール

北谷町コミュニティバスの事業評価については、実証運行期間を念頭に、運行評価の手順等を踏まえ、次のように設定する。

利用実績や収支率については、年間を通じて交通事業者からのデータ提供を基に、整理・分析するとともに、利用者アンケート調査は実験期間中の中間年度（平成 30 年度）と最終年度（平成 33 年度）に、町民アンケート調査は最終年度に行い、評価・検証する。さらに、アンケート調査を補足する形で、交通事業者や老人クラブ等関係者へのヒアリングを定期的に行い、見直しを検討する上での基礎資料として活用する。

■評価スケジュール

		H28	H29	H30	H31	H32	H33	H34～	
実施スケジュール		実証運行期間						本格運行・廃止	
評価方法	利用実績(事業者提供)	○	○	○	○	○	○	○	
	収支率(財政負担額)		○	○	○	○	○	○	
	利用者アンケート調査			○			○		
	町民アンケート調査						○		
	関係者ヒアリング(事業者、老人クラブ等)	●	→						
事業評価・見直し		毎年実施						総合評価	毎年実施 本格運行する場合
北谷町地域公共交通会議開催		○	○	○	○	○	○	○	

■関連調査概要(案)

	調査方法等	主な調査項目
利用者アンケート調査	<ul style="list-style-type: none"> 対象者：コミュニティバス利用者 調査日時：平休日各1日、全便（始発から終発） 調査方法：調査員が車内に乗車し、直接ヒアリング（あるいは手渡し配布、郵送回収） 	<ul style="list-style-type: none"> 利用者属性（性別、年齢、居住地） 利用特性（利用目的、利用頻度） 運行サービスに対する満足度（行き先、運行本数、運行時間帯、運賃、定時性等） コミュニティバス同士、路線バスとの乗継有無や条件 より一層利用を高めるために必要なサービス
町民アンケート調査	<ul style="list-style-type: none"> 対象者：全町民（小学生以上） 調査方法：調査員によるポスティング（あるいは郵送配布）、郵送回収 	<ul style="list-style-type: none"> 世帯属性、回答者属性（性別、年齢、職業等） コミュニティバスの利用状況（利用有無、利用目的、利用頻度、運行サービスに対する満足度、利用しない理由等） コミュニティバスの維持・確保のあり方（取組みの方向性等）