

# 1 北谷町コミュニティバス実証運行事業の現状報告

## 1-1 事業目的

### (1) 事業の背景

この事業では、北谷町の観光振興上の課題の一つとなっている、観光資源の周遊性の向上や、自動車を利用できない交通弱者の移動手段である公共交通の維持・確保など、北谷町における移動利便性の向上のため、コミュニティバスの実証運行を実施し、町の実態に即した公共交通について検討を行うものである。

### (2) コミュニティバス導入の基本方針

#### ①交通弱者等の生活の質の維持・向上

- ・自家用車を運転できない交通弱者や、運転に不安がある方の日常生活及び社会生活に必要な移動手段を確保することで、生活の質の維持・向上を目指す。

#### ②公共交通空白地域の改善・解消

- ・どの地域に住む町民でも公共交通を通して外出できるよう、公共交通空白地域の改善・解消を図りつつ、町民生活に密着した施設へのアクセスの充実を目指す。

#### ③観光客の移動の利便性・回遊性向上

- ・便利で利用しやすい公共交通は、観光振興の基盤として重要であり、観光資源をつなぐコミュニティバスの導入によって観光客の移動の利便性・快適性の向上を目指す。

#### ④公共交通全体の活性化

- ・コミュニティバスと路線バスとの共存・連携と役割分担により、面的な公共交通ネットワークを形成し、町内の公共交通全体の活性化を促すことを目指す。

## 1-2 実証運行

### (1) 運行計画の策定に向けての取組

① 町民・観光客・町内団体・関係機関アンケートの実施 [H26]

② コミュニティバス導入の基本方針の決定 [H26]

③ 運行条件の設定 [H26]

- ・ 利便性・快適性、効率性及び採算性を重視したサービス水準を設定
- ・ 主要な商業施設、観光施設、医療機関及び公共公益施設を經由
- ・ 路線バスと可能な限り重複しないルートを実行
- ・ 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
- ・ 利用者の信頼を損ねないよう定時性を確保

### (2) 事業評価基準の設定 [H27]

実証運行から本格運行へ移行する際の判断基準として定めたもの。収支率（※1）を観点とした量の評価と、外出機会の増加等を観点とした質の評価の二段階で評価を行う。

#### 〈第一段階・量の評価〉

- ・ 1年間の収支率25%以上

（※平成29年度：7.3%、平成30年度：6.0%、令和元年度：8.1%）

#### 〈第二段階・質の評価〉

- ・ 高齢者の健康増進及び生きがいがいづくり効果（外出回数の増加、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（運行サービス満足度、公共交通利用者数等）

### (3) 見直し基準 [H30]

事業評価基準の達成に向け、効率的な運行を行うため、利用状況に応じたルートの再編等を行う必要があることから設定・公表した基準のこと。

運行ダイヤ及びバス停の2つの観点で設定。

① 1便平均利用者数が2人未満のダイヤは廃止（対象）する。

② 1日平均乗降者数が1人未満のバス停は廃止（対象）する。ただし、路線通過するバス停は維持する。

### (4) 運賃設定

- ・ 一般利用者 200円
- ・ 割引対象者 100円
- ・ 小学生未満 無料（ただし、保護者同乗に限る）

#### 割引対象者

- ① 障害者手帳所持者（身体・精神）療育手帳所持者
- ② 65歳以上の高齢者
- ③ 上記①、②の介助者
- ④ 運転免許自主返納者
- ⑤ 小学生

## (5) 実証期間の変遷

### ①平成 27 年度時点

- ・平成 29 年度～令和 3 年度まで（5 年間）の実証運行を予定し、事業を進める。

### ②平成 28 年度時点

- ・財源となる一括交付金の調整の際に内閣府から実証期間の長さに対し指摘があり、平成 29 年度～平成 31 年度まで〔3 年間〕の実証として、実証運行を開始。

### ③平成 30 年度時点

- ・平成 30 年 5 月 1 日から、南北両コースの走路であった桑江 17 号線が道路工事により通行できず、迂回ルートを余儀なくされたことから、「本格運行の可否等を判断するためのデータ収集が不十分である」と判断し、令和 3 年度までの実証延長及び交付金活用に向けた調整を行う。

### ④実証期間〔最新時点〕

- ・平成 29 年度～令和 3 年度〔5 年間〕

## (6) 実証運行にかかる財源

実証期間中の財源として、沖縄振興特別推進交付金（一括交付金）を活用し、実証運行を行っている。

年度	事業費	交付金充当額	町負担額
H26	8,331,570 円	6,200,000 円	2,131,570 円
H27	5,968,000 円	4,700,000 円	1,268,000 円
H28	3,598,180 円	2,800,000 円	798,180 円
H29	34,668,160 円	26,300,000 円	8,368,160 円
H30	35,487,640 円	26,500,000 円	8,987,640 円
R1 (H31)	33,061,960 円	24,696,000 円	8,365,960 円

## (7) 実証運行の経緯・概要

- 北谷町コミュニティバス「C-BUS」は、平成 29 年 6 月から交通弱者等の生活の質の維持・向上、公共交通空白地域の改善・解消、観光客の移動の利便性・回遊性向上及び公共交通全体の活性化を目的に、運行している。
- 運行事業者は実証運行開始当初から株式会社琉球バス交通が行っている。
- 運行開始以降、利用者の更なる利便性を図るため、平成 30 年 5 月 1 日に見直し第 1 弾、令和元年 6 月 1 日に見直し第 2 弾と 2 回のルート再編や、運賃体系の見直し等を行っている。
- 令和元年 6 月 1 日から北谷町コミュニティバスの現在位置情報等をスマホで確認できるバス予報（バスロケーションシステム）を運用している。

## (8) 利用促進に向けた取組

### ①回数券・無料乗継券の導入 [H30]

- 平成 30 年 5 月 1 日のルート・ダイヤ変更時に回数券を導入。11 枚綴りを 10 枚の価格で販売。  
(※平成 30 年度販売実績：28 人・135,000 円、令和元年度販売実績：46 人・268,000 円)
- 平成 30 年 5 月 1 日のルート・ダイヤ変更時に無料乗継券を導入。令和元年度のルート・ダイヤ変更時に乗継箇所を 1 カ所から 3 カ所へ増設。(北谷町観光情報センター前、北谷町役場、ちやたんニライセンター)  
(※南→北実績 平成 30 年度：100 回、令和元年度：74 回、  
北→南実績 平成 30 年度：86 回、令和元年度：66 回)

### ②見直し基準の導入 [H30]

- 1 日平均乗降者数が 1 人未満のバス停は廃止(対象)する。ただし、路線通過するバス停は維持する。
- 1 便平均利用者数が 2 人未満のダイヤは廃止(対象)する。

### ③バスロケーションシステム(バス予報)の導入 [R1]

- 平成 31 年 4 月 1 日よりバスロケーションシステムを導入。リーフレットやバス停時刻表へ QR コードを掲載。
- インバウンドを含めた観光客の利用促進のため、令和元年 5 月 1 日より GTFSS サービス導入。

### ④利用促進策の実施 [R1]

- 上勢区老人クラブの定例会にて、高齢者マイ時刻表ワークショップを実施。
- 北谷町生涯学習まつりにブースを出展し、子供向け塗り絵コーナーを実施。塗り絵は車内展示中。



## (9) 過去実績一覧表

	H 2 9 年度	H 3 0 年度	R 1 年度	R 2 年度
距離	81,100.9km 北 : 21.2km 南 : 22.1km	107,343.2km 5/1~ 北 : 25.0km 南 : 27.8km	95,037.3km 6/1~ 北 : 22.5km 南 : 22.8km	92,593.2km 北 : 22.5km 南 : 22.8km
便数	平日 : 7 便 休日 : 6 便	5/1~ 平日 : 6 便 休日 : 5 便	6/1~ 平日 : 6 便 休日 : 5 便	平日 : 6 便 休日 : 5 便
時間帯	7:00~19:50	5/1~ 7:40~20:50	6/1~ 8:00~17:48	8:00~17:48
停留所数	北 : 42 南 : 48	5/1~ 北 : 52 南 : 52	6/1~ 北 : 58 南 : 53	北 : 58 南 : 53
主な変更 内容		5/1~ ・17号工事に伴い迂 回ルートへ ・起終点の変更	6/1~ ・17号開通に伴いルー ト変更 ・起終点を当初へ戻す	
改善点		回数券の販売 無料乗継箇所の設定 (1カ所)	無料乗継箇所の増設 (3カ所) バスロケシステム運用	
運行日数	280日 (台風により1日運休)	359日 (台風により1日運休)	360日 (台風により1日運休)	359日 (台風により1日運休)
委託料	23,109,840円 (6/19~3/31)	31,158,000円	28,431,920円	22,234,300円 (4/1~3/15)
運賃	200円 (割引対象者100円)			
収支率	7.28%	5.97%	8.07%	9.05% (10/31時点)
利用者	12,819人	14,237人	18,206人	8,931人 (10/31時点)

# 1-3 利用状況等実績報告 [運行開始(H29.6.19)～現在(R2.10.31)]

## (1) 利用実績

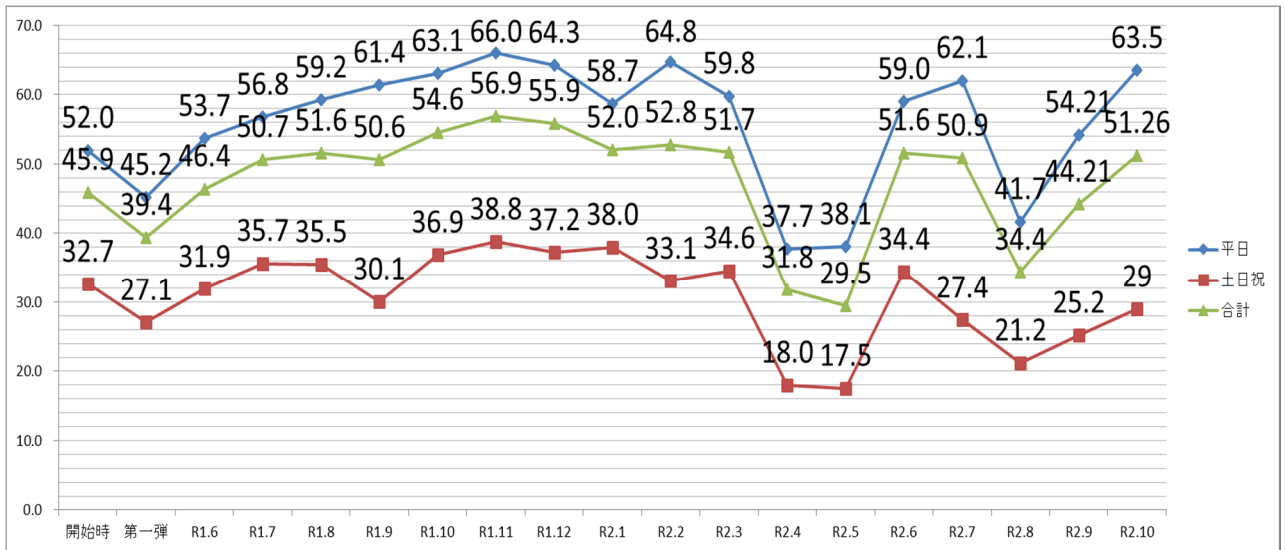
### ①延利用者数及び日平均利用者数

○北谷町コミュニティバス（G-BUS）の延利用者数は54,189人（北コース：26,793人、南コース：27,396人）で、日平均利用者数は運行開始時が45.9人/日、見直し第1弾が39.4人/日、見直し第2弾が48.0人/日と、運行本数は運行開始時と比較して減便したものの、令和元年6月以降の見直し第2弾が最も多く、運行の効率化が図られている。

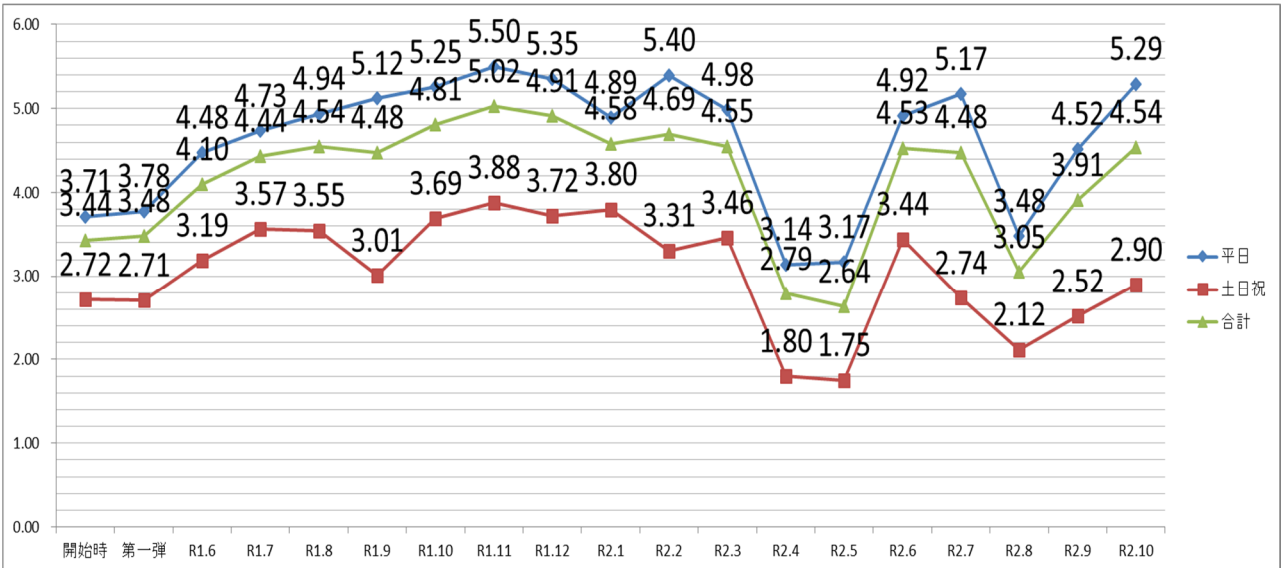
○1便平均利用者数（＝乗車人数÷総運行回数）は平日、土日祝ともに運行開始時、見直し第1弾と比べ、見直し弾2弾で増加しており、見直し第2弾では平日が5.34人/便、土日祝が3.48人/便と平日の方が多い。

○新型コロナウイルスによる影響により、令和2年4月・5月および8月の乗車実績は激減したものの、日平均利用者数31.9人/日、便平均利用者数平日3.26人/便、休日1.89人/便であり、緊急事態宣言下でも継続した利用者があることがわかる。

■北谷町コミュニティバス（G-BUS）の1日平均利用者数の推移



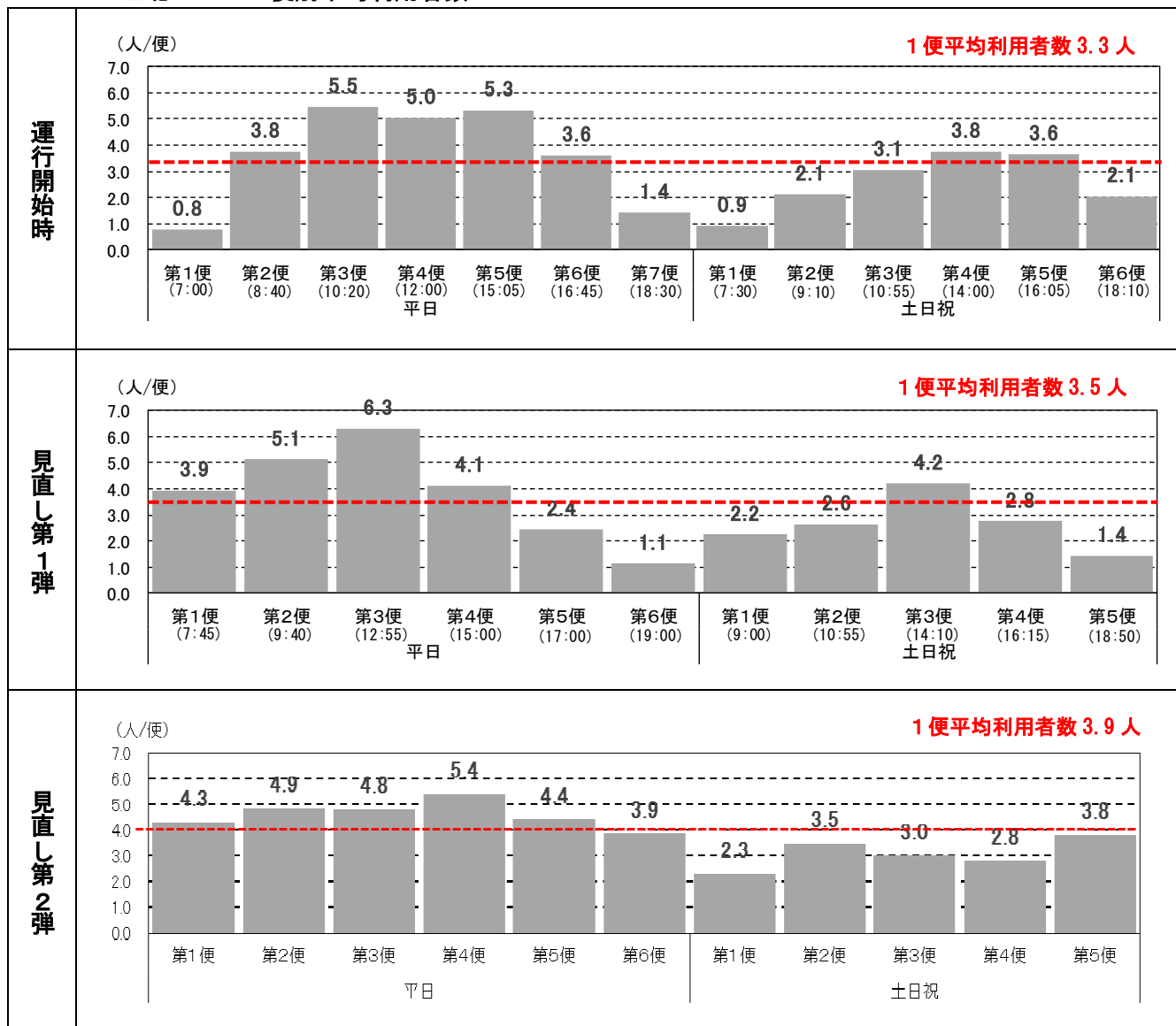
■北谷町コミュニティバス（G-BUS）の1便平均利用者数の推移



## ②便別平均利用者数

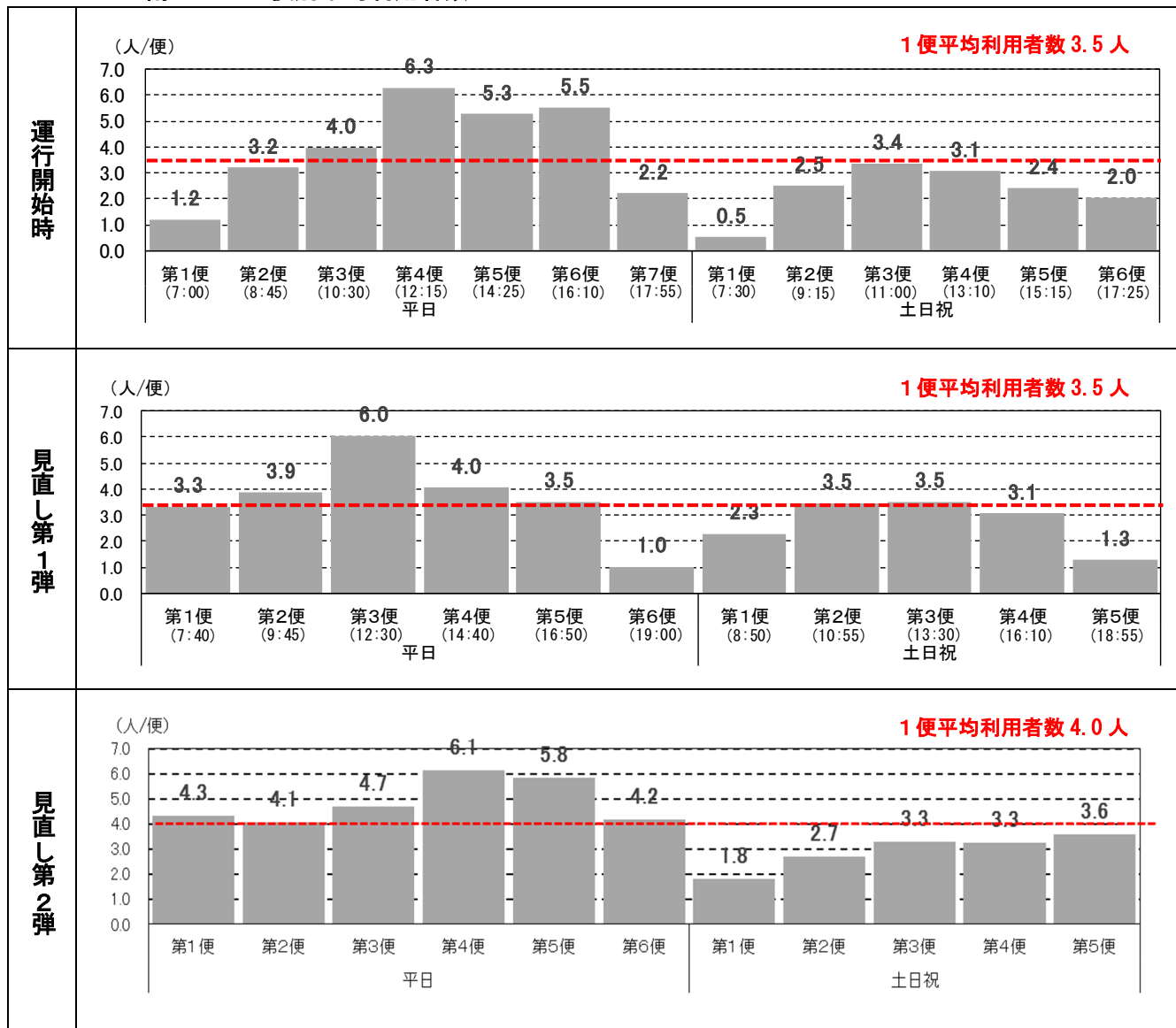
○北コースの便別平均利用者数は、運行開始時が 3.3 人/便、見直し第 1 弾が 3.5 人/便、見直し第 2 弾が 3.9 人/便と増加傾向となっており、見直し第 2 弾では全てのダイヤで見直し基準（2 人未満のダイヤは廃止）を上回っている。

■北コース・便別平均利用者数



○南コースの便別平均利用者数は、運行開始時が 3.5 人/便、見直し第 1 弾が 3.5 人/便、見直し第 2 弾が 4.0 人/便と増加傾向となっており、見直し第 2 弾では土日祝の第一便のみ見直し基準を下回っている。

■南コース・便別平均利用者数



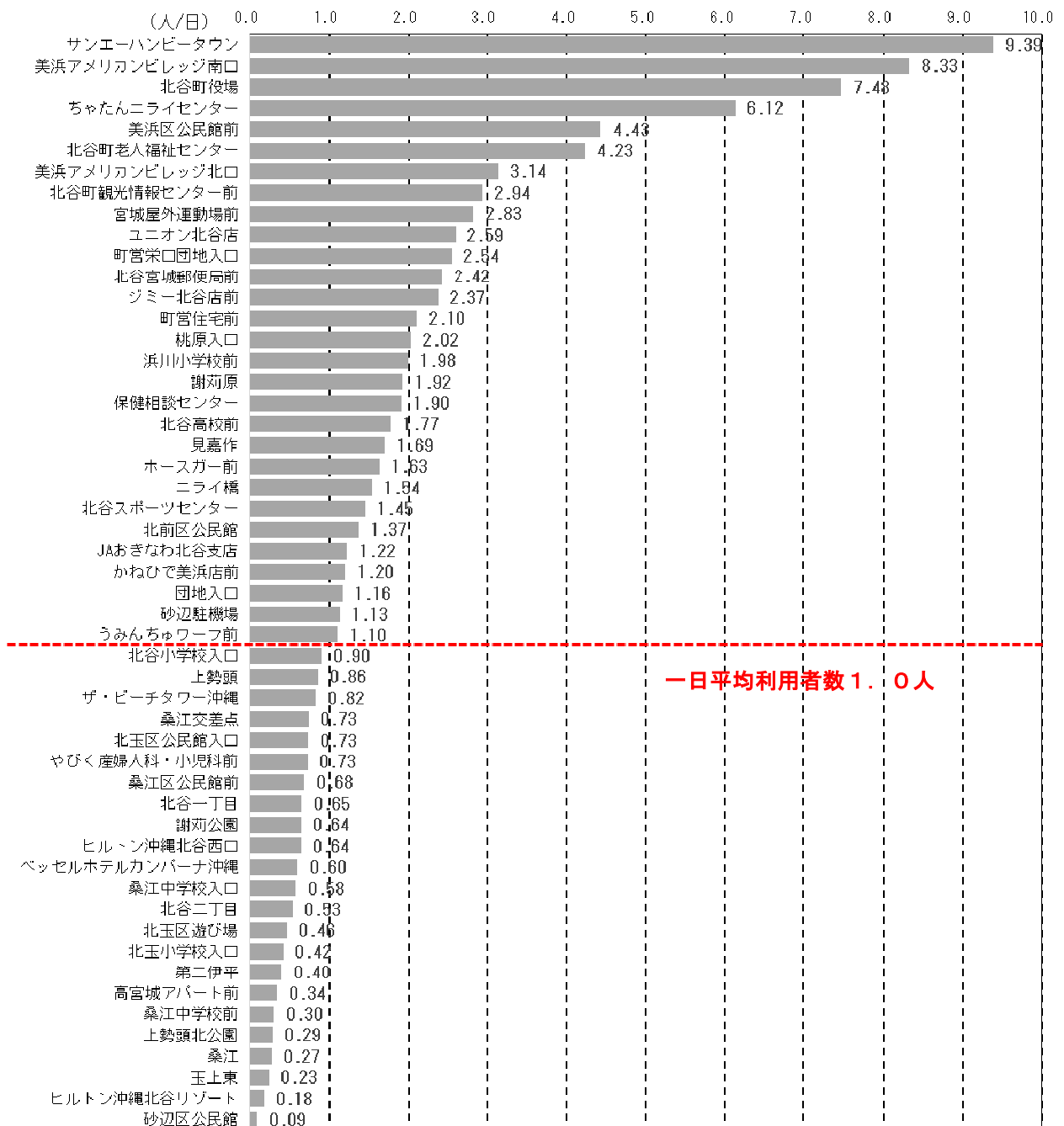


### ③バス停別 1日平均乗降者数

○見直し第2弾以降(令和元年6月～)のバス停別1日平均乗降者数は、サンエーハンビータウン、美浜アメリカンビレッジ南口、北谷町役場、ちゃたんニライセンター、美浜区公民館前及び北谷町老人福祉センターの順に多い。

○1日平均乗降者数は全バス停(52箇所)のうち、23箇所で見直し基準(1日平均乗降者数が1人未満のバス停は廃止)を下回っており、令和2年2月時点より3カ所(上勢頭、北谷小学校入口、ザ・ビーチタワー入口)増加している。

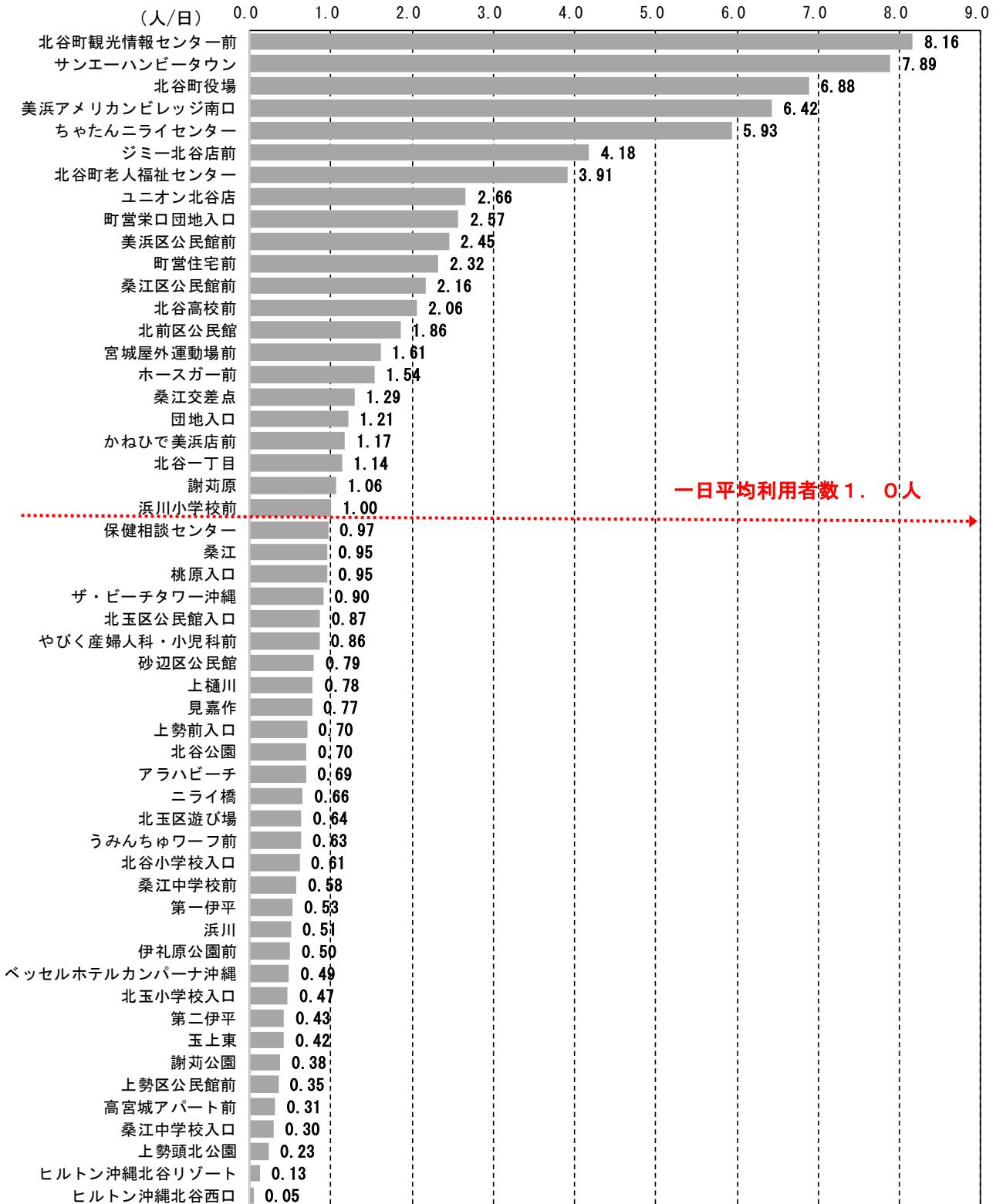
■バス停別 1日平均乗降者数(令和元年6月～令和2年10月分の17ヶ月平均)



一日平均利用者数 1.0人

※1日平均乗降者数は乗車数と降車数の合計

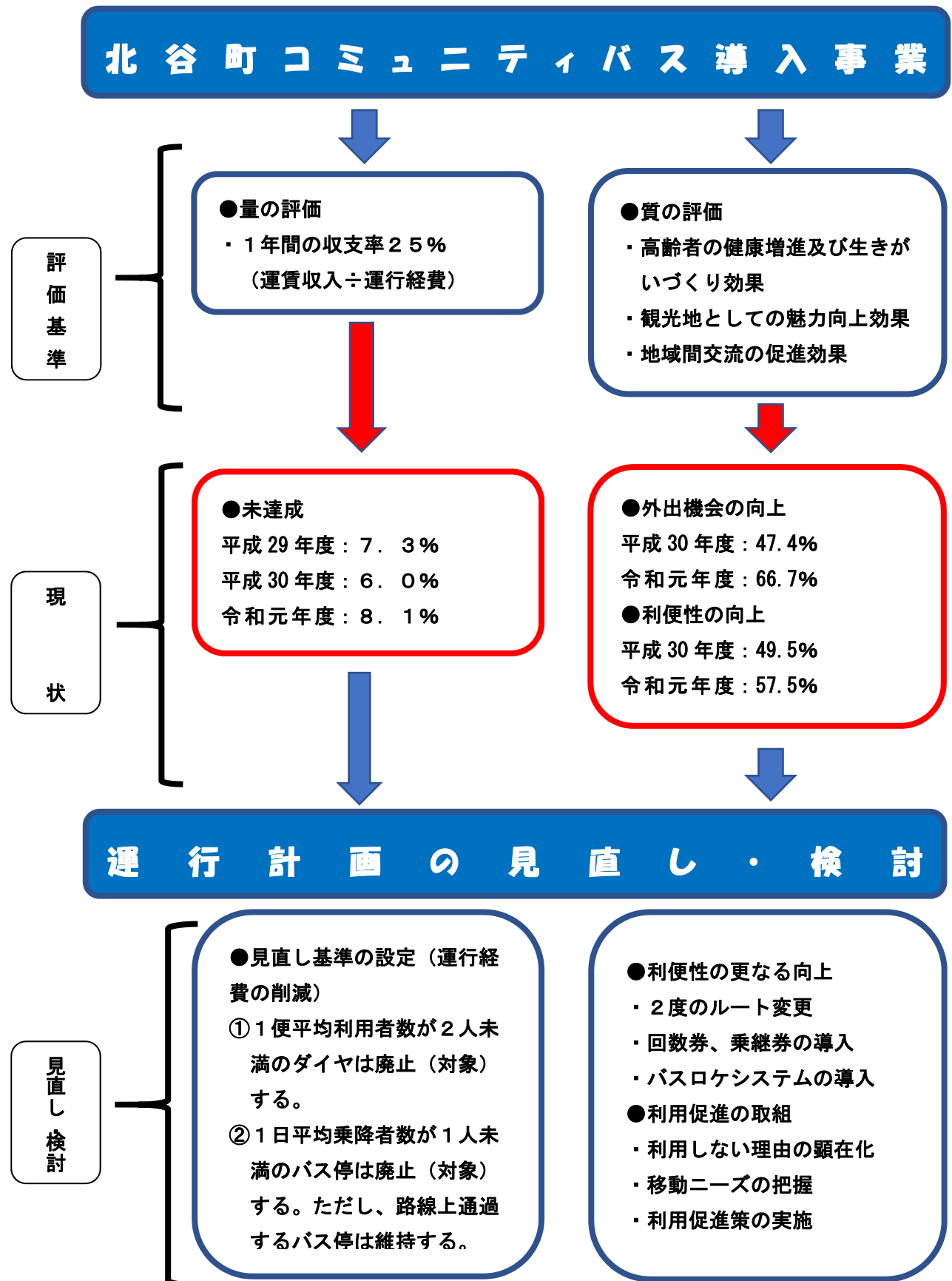
(参考) バス停別 1日平均乗降者数 (平成 29 年 6 月 19 日～令和元年 5 月 31 日)

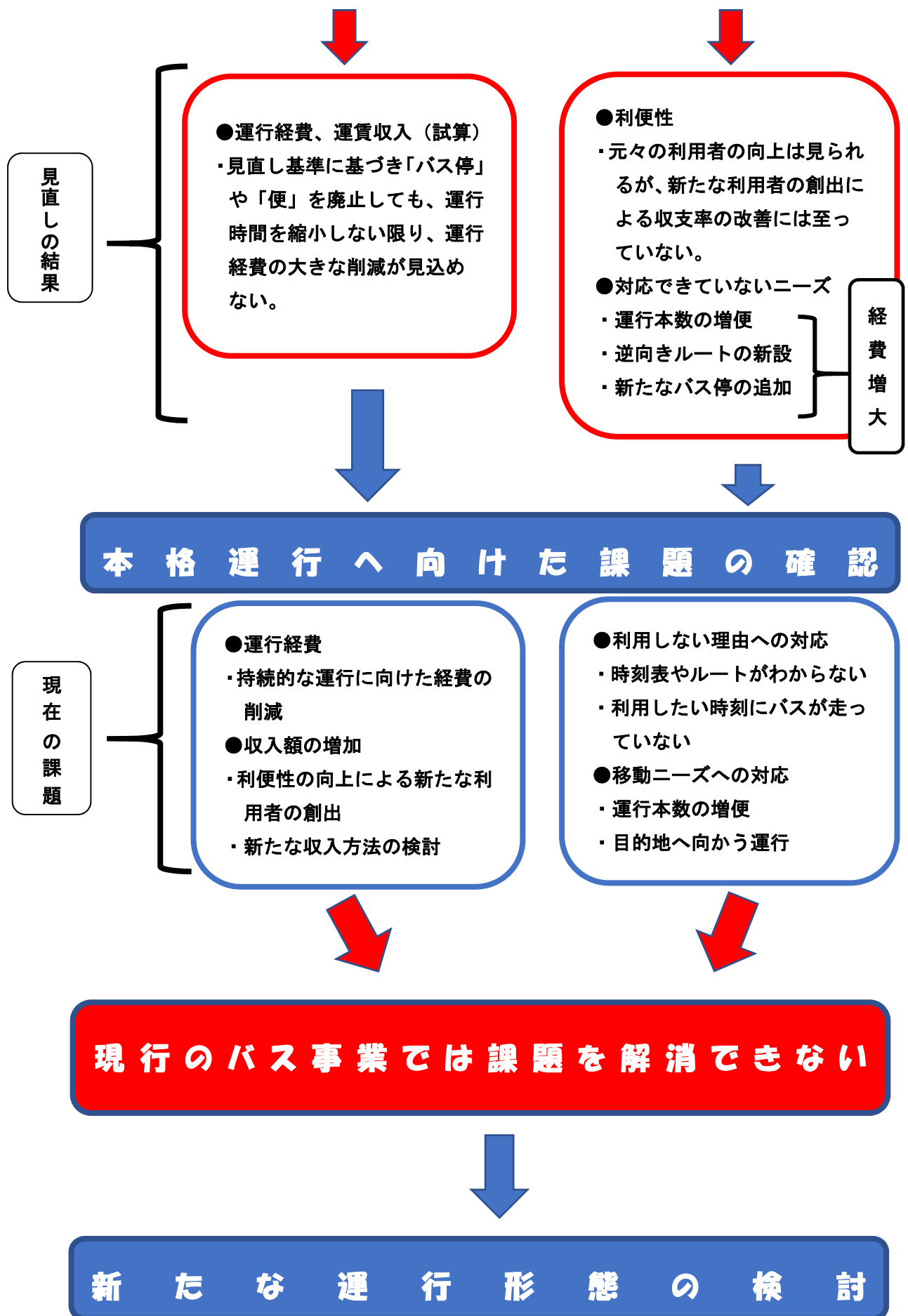




## 2 本格運行に向けた公共交通施策の検討

### 本格運行に向けた検討の考え方





	法律上の呼び方	条件								概要と典型例		
		運送料	ナンバー	運送対象	実施主体		車両定員	運転免許				
					運営主体	運行主体						
通常の有償運送	バスやタクシー	一般旅客自動車運送事業	路線定期運行	有償 (原価+利益)	緑	不特定	バス・タクシー事業者、市町村、地域組織など	バス・タクシー事業者など	規制なし	普通2種免許 ※使用車両によっては中型2種免許	路線バス(民営・公営)事業者を実施主体として運行	コミュニティバス 市町村が企画運営しバス会社に運行委託
			路線不定期運行								運行路線は固定し、運行ダイヤを不定期または需要のあったタイミングのみ運行	
			区域運行								デマンド交通 小型車両による乗合運行などの乗合タクシー	
			一般貸切旅客自動車運送事業								観光バス等の貸切バス	
		一般乗用旅客自動車運送事業	タクシー									
		特定旅客自動車運送事業			限定 (社員等)			規制なし	普通2種免許 ※使用車両の定員による	スクールバス、企業の送迎バス 同じ目的地に行く一定の範囲の人だけを乗せる		
特例での有償運送	対象地域が交通空白地のみ	自家用有償旅客運送	市町村運営有償運送・交通空白輸送	有償 (原価程度)	白	不特定	市町村	市町村、バス・タクシー事業者、NPO等も可	規制なし	1種免許でも可 (要認定講習)	市町村運営有償運送 白ナンバーのコミュニティバス・乗合ワゴン・個別輸送	
			公共交通空白地有償運送				NPO等	NPO等		1種免許でも可 (要認定講習)	NPO等による住民の送迎サービス 相乗り・個別輸送、路線・路線無しなど様々	
			市町村運営有償運送・市町村福祉輸送				市町村	市町村、バス・タクシー事業者、NPO等も可		1種免許でも可 (要認定講習)	自治体による障害者や要介護者の送迎サービス 福祉車両や一般車両を使用し相乗りも可、社会福祉協議会への委託が多い	
			福祉有償運送				NPO等	NPO等		1種免許でも可 (要認定講習)	NPO等による障がい者や高齢者等の送迎サービス 福祉車両や一般車両を使用し、基本は個別輸送	
	災害のため緊急を要するときのみ	—	—	有償	定め無し	定め無し	定め無し	1種免許でも可	被災地で送迎した団体等に対し、市町村が費用補てんする場合などの許可			
	公共の福祉を確保するためやむを得ない場合	—	—	有償	限定	介護事業所、学校等	介護事業所、学校等。運行委託も可	1種免許でも可	ヘルパーによる通院等の送迎、スクールバス			
無償	許可・登録等が不要	—	—	無償 (燃料等実費可)(謝礼可)	白	不特定	誰でも	誰でも	規制なし	1種免許でも可	無償バス 事業者・市町村等が行う無料(シャトル)バス等	
自走	許可・登録等が不要	運送ではない(自分で運転)									レンタカー・カーシェアリングで自走または同乗	
											マイカー・カーシェアリングで自走または同乗	



コミュニティバス

## ○概要

現行のコミュニティバス事業のこと。正式には「一般乗合旅客自動車運送事業」。

## ○根拠法令

道路運送法第4条

## ○必要な措置・手続き

地域公共交通会議での合意により、運行可能。

## ○参考経費（令和元年度はうるう年）

## ●運行経費

平成29年度（6月19日～3月31日）：23,109,840円（随契）（82,241円/日）

平成30年度（4月1日～3月31日）：31,158,000円（随契）（86,550円/日）

令和元年度（4月1日～3月31日）：28,431,920円（随契）（78,758円/日）

令和2年度（4月1日～3月15日）：22,234,300円（入札）（64,634円/日）

## ●運賃収入

平成29年度（6月19日～3月31日）：1,683,588円（7.3%）（5,991円/日）

平成30年度（4月1日～3月31日）：1,859,830円（6.9%）（5,166円/日）

令和元年度（4月1日～3月31日）：2,294,577円（8.1%）（6,356円/日）

令和2年度（4月1日～8月31日）：805,408円（8.7%）（5,264円/日）

## ●日毎収支額

平成29年度（6月19日～3月31日）：△76,250円/日

平成30年度（4月1日～3月31日）：△81,384円/日

令和元年度（4月1日～3月31日）：△72,402円/日

令和2年度（4月1日～8月31日）：△59,370円/日

## ●その他必要経費

車両リース契約（5年リース）：19,731,600円

リーフレット印刷業務（過去3回実施 平均）：1,060,020円

バス停移設業務（5カ所）：87,480円



### ○メリット

- 現状のコミュニティバス事業の維持であるため、利用者への影響は全くない。
- 実績データから、利用者が増加傾向であり、住民生活への定着が見られることから、今後の運賃収益増が考えられる。
- 車内・外広告や協賛金等、運賃以外の収入に制限が無いため、取り組み次第では収益増による収支率の改善が考えられる。
- 質の評価の観点から、住民生活の質の向上に寄与しており、収支率とは別の経済効果が考えられる。

### ○デメリット

- 収支率が低く、評価基準を満たしていないため、本格運行とするための説明が必要である。
- 運行にかかるランニングコストが高額である。
- いずれルートへの延伸やダイヤの増便が求められることが予想されるため、運行経費が増大する恐れがある。

### ○その他

#### 他市町村における経費／収入／収支率

##### ●沖縄市

平成28年度	： 3, 506万円／	627万円／	17.9%
平成29年度	： 3, 955万円／	651万円／	16.5%
平成30年度	： 4, 088万円／	604万円／	14.8%
令和元年度	： 4, 154万円／	1, 387万円／	33.9%

##### ●読谷村

平成29年度	： 2, 050万円／	268万円／	13.1%
平成30年度	： 2, 050万円／	324万円／	15.8%
令和元年度	： 2, 100万円／	325万円／	15.5%

## デマンド交通

### ○概要

事前予約制乗合タクシー（バス）のこと。事前予約によって、利用者及び乗降地点を登録し、より効率的なルートで運行する。  
必要経費については、現時点で想定される運行制度を基に試算。想定される運行制度は以下の通り。

#### 1、予約方法

##### ○電話による予約のみを想定。

専用回線を開設し、電話のみで事前予約を受け付ける。電話による予約のため、専用オペレーターが必要となり人件費がかかる。

なお、オペレーターは電話受付時に、別途導入する専用システムへ利用希望時間・乗車場所・降車場所の入力までを行い、運行ルートはシステムにより決定する。

#### 2、利用者登録の有無

##### ○予約の前に、名前・性別・年齢・住所等の登録を必要とする。

ただし、観光客の利用を促進するため、観光客については利用者登録を不要とする。（南城市と同様）

利用者登録を必要にすることで、効果検証や利用者属性の分析、実利用者数の把握ができ、効果検証等が容易となり、得られた情報を分析・活用することで他の事業に活用できる。

#### 3、乗降地点の制限

##### ○停留所での乗降を基本とする。

定められた停留所での乗降のみとなるが、一般的には路線バス事業よりも短い間隔で停留所を設置している。（設置数について、糸満市は164カ所、三重県玉城町は194カ所）

ドア to ドアでの運行を行っている市町村も多いが、車両が通れないような幅員の狭い場所もあり、利便性は高いが、停留所の場合よりも運行時間が増大することがある。

#### 4、出発ダイヤについて

##### ○予約が入り次第運行する非固定ダイヤとする。

ダイヤを固定せず、「〇時頃乗車したい」という予約に応じ運行する。タクシーとの差異化として、事前予約により運行ルートや利用者を事前に確定させる。先着順に予約を受け付け、乗合が可能な場合は予約が決定し、難しい場合は次に乗車可能な時間を希望者へ知らせる。

出発時刻が固定されており、「第〇便に乗る」という乗車便を予約する固定ダイヤという方法もあるが、乗車時間、到着時間は指定できない。

##### ※県内導入事例

固 定：南城市（運行中）、中城村（廃止）

非固定：真和志地域（運行中）、糸満市（運行中）、三重県玉城町（運行中）

#### 5、運賃について

##### ○乗降をどちらも町内に制限したエリア内統一運賃とする。

一回当たりの利用に対し運賃を200円としたい。県内事例だとほとんどが300円。南城市は500円。

糸満市は乗降間の距離で運賃設定しており、300円～600円。

○根拠法令

道路運送法第4条 または 道路運送法第21条（実証運行の場合のみ）

○必要な措置・手続き

地域公共交通会議の合意の上、事業計画変更の手続きが必要となる。  
事業者選定の際には、タクシー会社またはバス事業者を中心にプロポーザル選定が好ましいと  
考えられる。（オペレーターの配置、実績、運行ノウハウ等）  
導入時は制度理解のため、メインの利用者への説明方法を十分に検討する必要がある。

○参考経費

**南城市**（8時～20時、セダン4台、ドア to ドア、固定ダイヤ、統一運賃）

●初期費用

**28,590,000円**

車両購入費：2,914,000（ワゴン車3台）

予約システム導入費：8,033,000円

その他経費：17,643,000円

●継続経費

**43,007,631円（収支率見込み：16.7%）**

①回線使用料：480,000円

②車載器システム使用料：79,200円

③運行业務：32,305,199円

④オペレーター業務：8,386,752円

⑤システム保守：832,480円

⑥クラウドシステム使用料：924,000円

※運賃見込み：7,200,000円

※運賃見込み額を差し引いた35,807,631円で契約

●運行事業者選定方法

運賃無料実証中はシルバー人材センターがオペレート業務から運行まで受託。

有料化の際に、プロポーザルにて現在の鏡原第一交通（タクシー会社）を選定。

**中城村**（7時～17時、タクシー車両2台、ドア to ドア、固定ダイヤ、統一運賃300円）

●初期費用

無し。（システム導入せず。車両もタクシー車両使用）

●継続経費

**11,603,000円**

※運賃収入を差し引き済み

運行委託：11,603,000円

●運賃収入（参考値）

H27.8～12：690,000円

H28.4～H29.3：1,471,000円

**A社試算**（8時～18時、車両定員10人以下3台、停留所、固定ダイヤ、統一運賃）

●継続経費

**68,500,800円**

- ①ドライバー人件費（2名）：62,380,800円  
（ジャンボタクシー貸切料金 86,640円/台・日×2台×360日）
- ②オペレーター費用：6,120,000円  
（オペレーター費 17,000円/人・日×360日×1人）

**B社試算**（8時～18時、車両定員10人以下3台、停留所、固定ダイヤ、統一運賃）

●継続経費

**30,983,517円**

- ①直接人件費：21,842,462円  
（乗務員4名、運行管理者2名、整備管理者1名、オペレーター3名）
- ②運送費：3,763,750円  
（燃料費、保険料、車両清掃費、車庫占用料）
- ③一般管理費：2,560,621円
- ④消費税：2,816,683円

**システム費用（一者の見積）**

●初期導入費

**1,100,000円**

- ①システム環境構築：約500,000円
- ②初期操作説明派遣：約500,000円
- ③消費税：100,000

●継続費用

**1,008,480円**

- ①システム使用料：576,000円（48,000円/月×12月）  
（システム使用料、保守料）
- ②ハードウェア費用：340,800円  
（車載タブレット本機10,200円/月×12月×2機、予備機8,000円/月×12月×1機）
- ③消費税：91,680円

**車両にかかる費用**

●車両買取費用（琉球リース）（12月でリース終了し買い取ると仮定）

**6,244,560円**

（2,081,520/台×3台）

●車両改造費用：琉球日産（ディーラー）へ見積もり依頼中。

**(※参考)**

**現行車両を使用せず、タクシー会社の車両を使用した場合の試算**

**A社試算** (8時～18時、車両定員10人以下3台、停留所、固定ダイヤ、統一運賃)

●継続経費

**40,334,400円**

- ①ドライバー人件費(2名): 34,214,400円  
(ジャンボタクシー貸切料金 47,520円/台・日×2台×360日)
- ②オペレーター費用: 6,120,000円  
(オペレーター費 17,000円/人・日×360日×1人)

**B社試算** (8時～18時、車両定員10人以下3台、停留所、固定ダイヤ、統一運賃)

●継続経費

**49,128,979円**

- ①送迎費: 32,400,000円  
(乗務員4名、燃料費、保険料)
- ②人件費: 8,202,462円  
(運行管理者2名、整備管理者1名、配車オペレーター3名)
- ③一般管理費: 4,060,246円
- ④消費税: 4,466,271円

**C社試算** (8時～18時、車両定員10人以下3台、停留所、固定ダイヤ、統一運賃)

●継続経費

**23,889,600円**

- ①ドライバー人件費: 17,064,000円  
(2人貸切 23,700円/台・日×2台×360日)
- ②ドライバー交通費: 165,600円  
(回送費 82,800円×2人)
- ③オペレーター人件費: 2,880,000円  
(オペレーター 8,000円/日×360日)
- ④運行管理費: 3,780,000円  
(運行管理者人件費: 10,500円/日×360日)

※ただし、金土・祝日の前日は17時までの運行となる。

## ○メリット

- これまで満足度が低かった運行本数・運行時間帯・運行ルートが改善され、利便性の向上が見込まれる。
- 事前予約に応じ需要のあるルートを運行するため、本格運行へ向けた課題（利用したい時刻にバスが走っていない、運行本数の増便、目的地へ向かう運行）へ対応できる。
- 個別の需要に応じた運行ができるため、運行満足度は高くなると考えられる。

## ○デメリット

- 現在よりも運行経費が高くなりやすく、収支率25%を達成するためには、仮に運賃を200円とした場合、B社の経費で試算した場合、年間39,000人（累計）の利用が必要となる。

（一日あたり） $39,000 \div 360 \text{日} = 109 \text{人}$

（一便あたり） $109 \text{人} \div 18 \text{便} = 6.1 \text{人}$ （2台、一日9便）

※運賃を300円とした場合

（必要利用数）25,900人

（一日あたり） $25,900 \div 360 \text{日} = 72 \text{人}$

（一便あたり） $72 \text{人} \div 18 \text{便} = 4.0 \text{人}$

- 目的地に直行するわけではなく、他の利用者の目的地を経由しながら最短経路を運行するため、到着時刻を指定できない。（タクシーとの差異化のためでもある）

## ○その他

- 導入時はデマンド交通の概要を理解してもらうための説明会やチラシ等の配布が必要となる。
- 実証運行の場合、貸切事業者（観光バス、タクシー）も運行可能である（道路運送法第21条）が、本格運行の場合、乗合事業であるため乗合事業者（路線バス）へ委託するか、貸切事業者（観光バス、タクシー）に乗合事業認可を取得してもらう必要がある。



## 市町村運営有償運送

### ○概要

自家用車（白ナンバー）で行う路線バス事業。法的に認められた白タクのバス版。運行主体も、NPO法人、一般社団法人、社会福祉法人、商工会など多く認められる。その他の点はコミュニティバスとほぼ同様。実際に運行する際には、車両定員を10人以下に改造し、普通免許で運行できるようにしなければメリットがほとんど無い。

### ○根拠法令

道路運送法第78条。ただし乗合事業者及び貸切事業者が対応できない場合に限る。

### ○必要な措置・手続き

地域公共交通会議での合意を得た上で、大臣認可（認可機関：沖縄総合事務局）が必要。認可は3年ごとに更新の必要がある。車両の改造を行う場合は、陸運事務所へ改造申請を行い、「定員10人・自家用」の車検証を新たに発行してもらう必要がある。

### ○参考経費（車両定員を10人以下に改造し、普通免許で運行できるとした場合）

#### ●D社試算（8時～18時、車両定員10人以下3台）

※現行車両2台での運行

※国道から西側は南北に路線バス、東側はデマンド交通

**21,933,450円：想定収支率11.8%**

人件費：16,800,000円

（乗務員3人、管理権代務者1人）

予約受付業務：2,190,000円

（オペレーター業務人件費等）

一般管理費：949,500円

（5%で算定）

消費税額：1,993,950円

※燃料費、保険料、車両整備費については、別途町負担。

#### 車両にかかる費用

●車両買取費用（琉球リース）（12月でリース終了し買い取ると仮定）

**6,244,560円**

（2,081,520/台×3台）

●車両改造費用：琉球日産（ディーラー）へ見積もり依頼中



### ○メリット

- 現在のコミュニティバスとほとんど運行形態が変わらないため、利用者への影響がほとんど無い。
- 乗車定員10人以下であれば大型免許が不要となり、路線バス事業者に限らず、タクシー事業者も運行ができるため、現在よりも委託先が広がることから、運行委託費が減少する可能性がある。なお、業者選定の際には、プロポーザルが適していると考えられる。
- コミュニティバス同様、車内・外広告や協賛金等、運賃以外の収入に制限が無いため、取り組み次第では収益増による収支率の改善が考えられる。
- 今後、需要が増えた際は、車両を変更することで輸送量を上げることができる。ただし、中型免許以上が必要となる。

### ○デメリット

- 車両定員を10以下にしなければメリットがほとんどないため、車両の改造が必要となる。
- 現在のコミュニティバスの運行とほとんど差が無いため、人件費以外の経費削減が見込めない。
- 運行主体が運行責任を負うため、事故対応後のトラブル発生時の対応は委託できない。
- 乗合事業者以外へ委託しなければ、自家用有償運送を行うメリットが無い。

### ○その他

- 交通事業者では町の求める公共交通施策に対応できない、という状況下で無ければ検討できない。
- 本島内で定期路線型の自家用有償運送を行っているケースが無いため、参考となる先事例が少ない。
- 路線バス事業との差異は「大型免許が不要」であることのみなので、人件費の縮小が難しい場合、現在のコミュニティバスとの差がほとんど無い。
- 地域公共交通会議にて、交通事業者からの合意を得る必要がある。

## 無償バス

### ○概要

運賃を取らず、住民福祉を目的に運行する路線バス事業。そのため、道路運送法の規制対象外となる。

運転手の必要資格から二種免許が除外されるため、交通事業者以外にも委託が可能となる。車両定員を10人以下にすれば、普通免許のみで運転できる。

### ○根拠法令

特になし。

### ○必要な措置・手続き

地域公共交通会議にて、交通事業者からの合意を取った上で、一般乗合旅客運送事業としての路線廃止の手続きを行う必要がある。

法的な規制は無いが、既存事業者への影響を考慮し、理解を得るべきである。

### ○参考経費

運行形態は現行と変わらないため、参入事業者が多くなることから競争による経費削減が見込まれる。

#### ●コミュニティバス実績

平成30年度（4月1日～3月31日）：31,158,000円（随契）（86,791円/日）

令和元年度（4月1日～3月31日）：28,431,920円（随契）（78,758円/日）

令和2年度（4月1日～3月15日）：22,234,300円（入札）（63,708円/日）

#### ●E社

4月1日～3月31日（365日）：27,622,980円（75,679円/日）

#### ●F社

7月1日～3月15日（253日）：10,839,960円（42,845円/日）

4月1日～3月31日（365日）：18,622,538円（51,020円/日）

#### ○メリット

- 道路運送法の規制から外れるため、運行方法や運行形態等について、市町村の自由に決定することができる。ただし、既存事業者への影響を考慮し、理解を得るべきである。
- 路線バス事業者以外にも運行委託が可能となるため、観光バス事業者への委託や、タクシー会社（車両定員10人以下の場合）への委託も可能となることから、競争による経費削減が考えられる。
- 公共交通利用における費用負担軽減から利用促進に繋がりやすく、公共交通の活性化が図られる。

#### ○デメリット

- 現行の運行形態から変わらないため、質の評価における課題への対応ができないことから、質の改善に繋がらない。
- 運行経費に充当されるような収入方法を作ってはならないため、広告収入や協賛金等を得ることができない。
- 需要が増加した場合の増便やルート拡大等の対応が全て公費負担となるため、増加費用は町一般会計の負担となる。
- 受益者負担が0となるため、非利用者への説明が必要となる。
- 法律上の車両整備に関する規制は無いものの、市町村が運営するバスとして「輸送の安全や利用者の保護のための措置が確保されているとの期待感を利用者一般が有している」と考え、車両整備を行った方が良い。

#### ○その他

- 町内各種祭りの際のルート変更やダイヤ増便など、柔軟に対応を行うことができる。