

今後の対応方針(案)

1. コミュニティバス導入基本方針

本市は導入検討から実証実験を主体的に実施することにより、新たなコミュニティバスネットワークの可能性とその事業採算性について検証する

事業採算性が検証された場合、本格運行時には路線バス事業者による単独採算事業とする
本格運行後に路線バス事業者において運行が困難となった場合でも、運行が継続できるよう「生活バス路線に対する補助」の適用が可能となる運行距離とする

事業採算性が検証されなかった場合、その要因を分析し必要に応じて計画を見直すなど、導入の可能性について再調査を検討する

上記 ～ を勘案し、コミュニティバス運行ルートの選定やサービス水準の検討等においては、以下の事項に配慮した検討を行う

- ✓ 事業採算性が良く将来にわたり運行が見込める
- ✓ 主要交通施設(モノレール駅)と結節する
- ✓ 運行キロ程が 10km 以上とする(生活バス路線に対する補助の条件)
- ✓ 公共交通不便地域を解消する
- ✓ 主要公共施設(学校を含む)を経由する
- ✓ 主要商業地域・施設を経由する
- ✓ その他地域の利便性向上や活性化が期待できる

2. 浦添市コミュニティバス導入検討調査フロー（平成 22 年度）

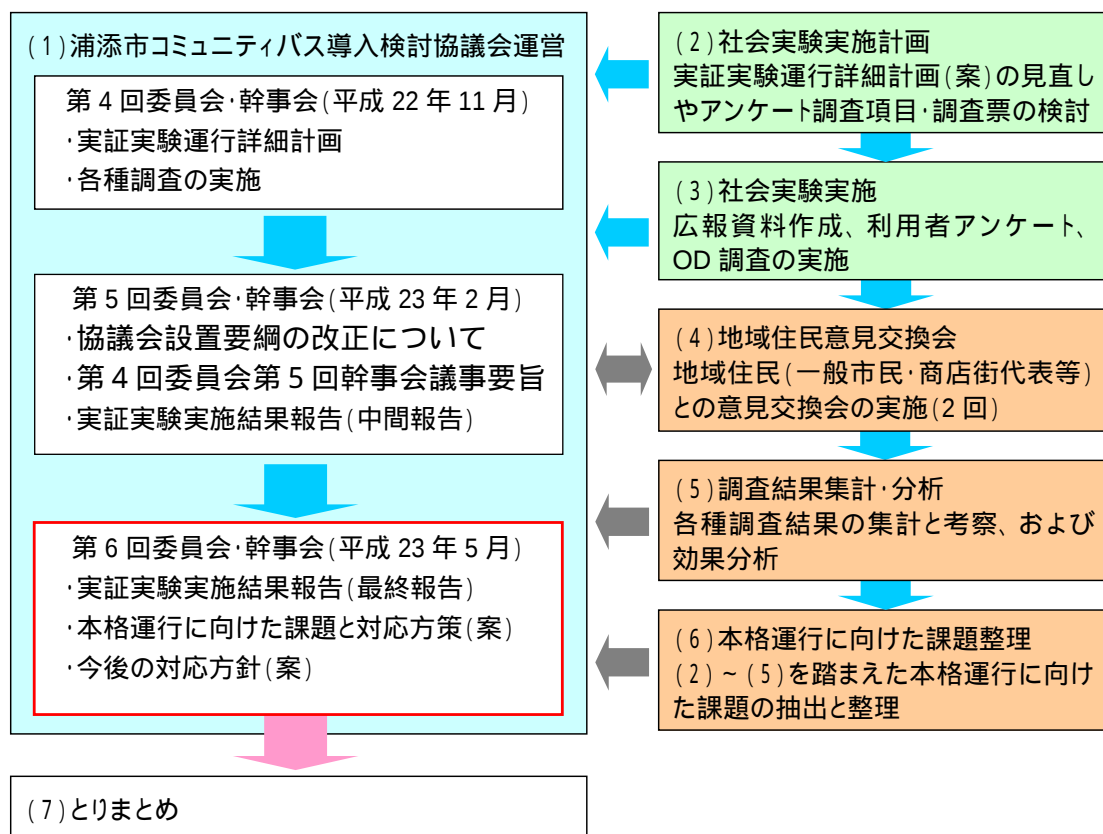
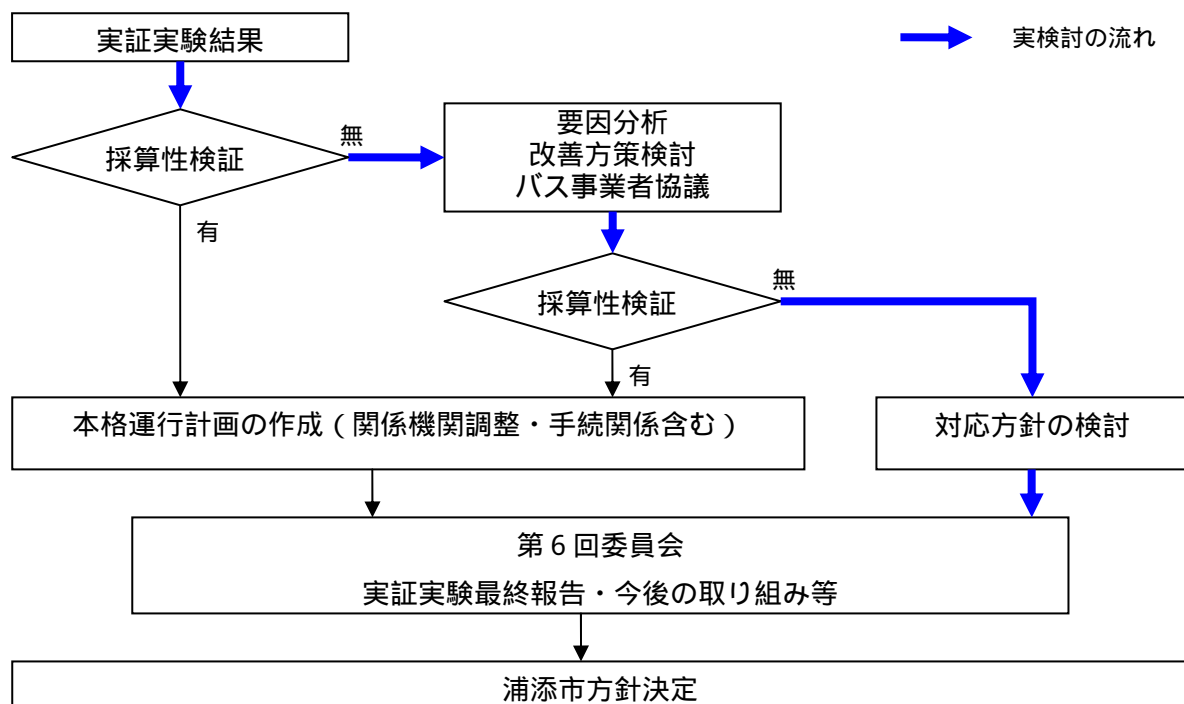


図 1 浦添市コミュニティバス導入検討調査フロー（平成 22 年度）

3．今後の対応方針（案）

第 5 回委員会以降、浦添市では実証実験結果のとりまとめを行うと同時に、以下フロー図に基づきコミュニティバスの採算性や改善方策等について検討を行ってきた。



結果、これまでに検討してきた単純なコスト縮減や利便性向上方策のみでは、本格運行開始直後から一般路線バスとして採算性が見込める様な結果は得られなかった。

しかし、本コミュニティバスの実験結果では利用者の約 20%を「65 歳以上の高齢者」が、平日 4%・休日 17%を「身障者」と「小学生以下の子供」が占めており、加えて全利用者の約 70%が女性であることから、日常的に多くの移動手段を持ってないと考えられる方々に多く利用されていた。さらに、沿線住民に対するアンケート調査の結果では、回答した世帯の 54%が「必要であれば行政負担をしてでも本格運行して欲しい」としており、「行政負担は必要ないが本格運行を望む」と回答した 20%の世帯を加えると、全回答世帯の 74%が本格運行を望んでいるなど住民の期待は大きい。

また、実験期間中は一貫して乗客数が増加傾向にあり、3 ヶ月間の実験運行終了間際においても日平均の乗客数は日々増加していたことから、まだまだ多くの潜在的な需要が残されていると考える事ができる。

一方、今年度より国が実施する「地域公共交通確保維持改善事業（陸上交通）」や沖縄県の実施する「沖縄県バス運行対策費補助金」による補助制度等が活用できれば、市財政に大きな負担をかけずに採算性が得られるまでの間、運行を支援できる可能性もある。（次頁表 1 参照）

表 1 各運行計画における年収支予測と補助金額(試算) 単位: 千円 / 年

運賃設定	大人 200 円均一				区間運賃制		
運行回数	平日 40 便 休日 34 便	平日 34 便 休日 28 便			平日 34 便 休日 28 便		
運行ルート	実験ルート	実験ルート	ルート案 C	ルート案 D	実験ルート	ルート案 C	ルート案 D
年間運行コスト	54,950	46,290	39,680	37,480	46,290	39,680	37,480
年間運賃収入	33,850	32,800	33,140	28,510	35,160	35,490	30,510
年間収支(-)	-21,100	-13,490	-6,540	-8,970	-11,130	-4,190	-6,970
収入割合(/) 55%以上が補助対象	61.6%	70.9%	83.5%	76.1%	76.0%	89.4%	81.4%
補助金交付要綱に 基づく補助対象経費額	12,180 (57.7%)	8,830 (65.5%)	5,090 (77.8%)	6,420 (71.6%)	7,280 (65.4%)	3,260 (77.8%)	4,990 (71.6%)
国庫補助(/2)	6,090	4,415	2,545	3,210	3,640	1,630	2,495
都道府県負担額 (/2)	6,090	4,415	2,545	3,210	3,640	1,630	2,495
その他負担額 国・県補助超過分	8,920	4,660	1,450	2,550	3,850	930	1,980

については実証実験における 2 月の日平均乗客数を基に各計画の日平均乗客数を予測し、さらに既存路線バスの月変動率を用いて年換算した年間乗客数と平均運賃により求めた。

また、仮に国が実施する補助制度が活用できない場合や、上記表 1 に示す その他負担額の取り扱いについては、一般路線バスとしての将来性を踏まえつつ、浦添市とバス事業者間において表 2 に示す分担方法の可能性について協議する必要がある。

表 2 考えられるその他負担額の分担方法

	バス事業者負担割合	浦添市負担割合
ケース 1	100%	0%
ケース 2	50%	50%
ケース 3	0%	100%
ケース 4	0%	100% ただし利益が出た場合には過去に負担した金額を上限に回収

今後は、国や沖縄県の補助制度活用可能性について関係機関と調整を図るとともに、バス事業者との本格運行に向けた協議を重ねていく。