

コミュニティバスの一般路線化イメージ

1 コミュニティバスを取巻く状況の変化と今後の対応

(1) 導入時

コミュニティバスは、路線バスが不採算によって撤退を余儀なくされていた地域又は路線が通っていなかった地域に、路線バスの役割を補完し、交通不便地域の解消を目的として運行を開始した。

(2) 現況

コミュニティバスの一部路線については、乗車人数が増加し、100円でも採算が取れつつある。

(3) 問題提起

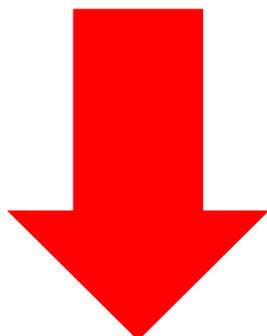
一部のコミュニティバス路線が、路線バスとして自主運行できる路線に成長してきたと認められる場合、コミュニティバス路線を路線バスとして移管してよいのではないかと。

(4) 提案

採算の取れつつあるコミュニティバス路線については、バス事業者との協議が調った場合に移譲するべきではないかと。

2 コミュニティバス移譲交渉の要件を定める（案）

- (1) 一定程度の採算性が認められること
- (2) 移譲後5年間は、現在の路線を維持すること
- (3) 運賃及び運行サービスは他の路線バスと同等にすること
- (4) 移譲する前の利便性を維持し、その向上に努めること



仮に、この案でコミュニティバスを維持した場合と民間事業者に移譲した場合を比較すると

3 コミュニティバスと路線バスの比較

		コミュニティバス として維持	路線バス として移管
路線		現状維持（原則）	現状維持（5年間）
運賃		100円 （変更の可能性あり）	180円～260円 （対キロ制の導入）
利用者	良い点	・長期的・安定的に現状のサービスを利用できる。	・シルバーパス・モットクパス（定期）等、路線バスと同等のサービスが受けられる。 ・始発終発時間の拡充や需要に合わせたダイヤ改正の可能性がある。 ・土地価格が上がる可能性がある。
	悪い点	・路線バスに比べ、受けられるサービスが限定される。	・採算性を重視した路線変更などが行われる可能性がある。
市	良い点	・収益分を他の赤字路線に充当できるので、補助金額が減る。	・路線バスの補完的役割としてのコミュニティバスのあるべき姿に沿う。 ・バス保有台数が減るため管理費の減少が見込まれる。 ・輸送能力が向上し、市内の活性化が期待できる。
	悪い点	・路線バスの補完的役割としてのコミュニティバスのあるべき姿に沿わない。	・収益分を他の赤字路線に充当できないため、補助金が増える可能性がある。
事業者	良い点	・不採算路線になったとしても、市から補助金が受けられる。	・路線再編の柔軟な対応が可能となる。 ・事業者の知名度を上げられる。 ・積極的なコマースができる。
	悪い点	・路線バスとコミュニティバスの競合している状況が解消しない。 ・市の作成したプランで運行し、収益を出しても会社の利益がない。	・不採算路線になったとしても、市から補助金を受けられない。

