

## 川東・若松地域コミュニティバスの今後の方向性

1. コミュニティバスと路線バスの比較

	コミュニティバス	路線バス（若松線）H23 実績
運行日数	111日	364日
運行便数	平日9便、土日祝日8便 延べ963便	平日9便、土日祝日8便 延べ3,156便
延べ乗車人数 （うち高齢者等）	3,739人 （2,675人）	7,514人 （3,639人）
1日平均乗車数	33.7人	20.6人
1便平均乗車数	3.88人	2.38人
走行距離数	11,655km	28,011.2km
1日平均走行距離数	105km	77km
経常費用単価	253.71円	253.71円
経常費用	2,956,990円	7,106,720円
経常収益（高齢者無料バス収 入・運送雑収入他除く）	214,290円	771,208円
損益（市負担分）	△2,742,700円	△6,335,512円
1日当たりの経常費用	26,639円	19,524円
1日当たりの経常収益	1,930円	2,118円

2. 本格運行を行う場合の市負担額の試算（年間）

	コミュニティバス	路線バス（若松線）H23 実績
年間経常費用	9,696,596円 （@1日 26,639円×364日）	7,106,720円
年間経常収益	702,520円 （@1日 1,930円×364日）	771,208円
損益（市負担分）	△8,994,076円 国庫補助4,497,000円 <u>市負担額4,497,076円</u> ※地域内フィーダー系統確保維持 事業（国庫補助事業）	<u>△6,335,512円</u>

### 3. まとめ

- ① 路線バスが走っていなかった地域にバスを走らせることで、交通空白地の解消が図られ、実証運行期間中の1日平均乗車数及び1便平均乗車数は増加となったものの、1日当たりの運行距離数が伸びたことにより経常費用についても増加となった。
- ② 路線バスと比較して乗車人数は増加しているものの、1日当たりの経常収益については減少となった。  
これは、高齢者等無料バス乗車証による支払いが多かったためであり、交通弱者である高齢者の足の確保対策として一定の成果があったものと考えられる。
- ③ アンケート結果では、運行時間等において改善の要望があるものの、「コミュニティバスを3月末でなくさないでほしい」、「年間通して運行してほしい」との自由意見が多かった一方、デマンド区間においては、以前の運行方法が利用しやすいと回答した人が多かった。  
これは、スキー場利用者の回答者が多かったことによるもので、川東住宅地を回ることにより運行時間が長くなったことによるものと、デマンド区間については予約が必要となったためだと推察される。
- ④ 年間運行経費の損益（市負担分）を試算すると路線バスと比較して増額となるものの、地域内フィーダー系統確保維持事業（国庫補助事業）に該当し、国庫補助金が充当されるため市負担額は減額となる。

### 4. 今後の方針

今回の実証運行の結果、路線バスと比較して一定の平均乗車人数が確保され、経費についても市の負担額が減額となることが確認された。

また、実証運行をきっかけとして地域において公共交通に対する関心が高まりつつあることから平成25年10月1日から本格運行に移行し、引き続き地域の利便性の向上を図り、高齢者をはじめとする車等の移動手段を持たない方などの移動手段の確保を図っていきたい。

### 5. 今後のスケジュール

5月中旬	本格運行に向けて地域住民との検討会の開催
6月上旬	本格運行計画（案）及び地域内フィーダー計画（案）の策定
6月中旬	北見市地域公共交通会議の開催 （本格運行計画及び地域内フィーダー計画の承認）
6月下旬	本格運行経費等6月補正提案予定
6月下旬	各種申請・手続き（4条申請等）
8月下旬	住民説明会などの開催・PR
10月上旬	本格運行
随時	見直し改善