

C-1 路線バスの新たな公的支援制度

(1) 確保・維持の基本的考え方

青梅市の公共交通の確保・維持に対する基本的考え方は、次のように考える。

○ PDCA*による継続的な改善が可能なスキーム

→ 持続可能な青梅市の公共交通体系を構築するため、PDCAサイクル（3年間）を活用して、より効率的な公共交通網の改善を図る。

なお、原則として、この3年間については、事業者は路線を維持していく。（本制度を活用しない場合も選択できる）

○ 透明性・公平性を備えた公的支援ルールによる公共交通網の維持・確保

→ 公的財源を活用するため、透明性、公平性を備えた公的支援のルールが求められる。そのため、各事業者が国等に提出している共通の資料を基に算定を行うとともに、各事業者間での公平性を考慮した支援ルールを作成し支援額を算定する。

○ 各主体の役割の明確化とインセンティブ*を備えた公的支援ルールの構築

→ PDCAサイクルによるより効率的な運行を実現するために、各主体（事業者、行政、利用者）のPDCAにおける役割を明確にするとともに、改善等に対してインセンティブが働く公的支援ルールを構築する。

○ これまでの公共負担額を大きく上回らない公的支援

→ 青梅市の公共交通機関に対する公共負担額は、都内で最も多くなっており、持続可能な公共交通体系を構築するためには、これまで並みの公共負担額を上限として考えていくことが必要である。

(2) 個別系統の評価の考え方

個別系統の評価は、以下の3つの視点から行う。

① 採算性

持続可能な公共交通を検討する上で最も重要な視点であり、これを基本に考える。

指標としては、収支率（＝運送収入／想定運行経費）とし、また、公平性の観点から、事業者ごとの運行原価は考慮せず、同一の原価により算出する。

② 市民生活への影響度

系統の大幅な減便や廃止等による市民生活への影響度を考慮する。

指標としては、平均乗車密度を用いる。

③ 各主体の意向

系統の維持・継続に対する各主体の意向について把握し、十分に考慮する。

* PDCA サイクル: Plan(計画)→Do(実行)→Check(評価)→Act(改善)を繰り返すことによって、継続的に公的支援やバス路線網の問題点を改善していく考え方のこと。

*インセンティブ:改善努力を評価し、改善を促すための動機付け、報奨制度のこと。

(3)公共交通の確保維持スキームのイメージ

上記の基本的考え方を踏まえて、青梅市における公共交通の確保維持スキームは次のように考えたい。

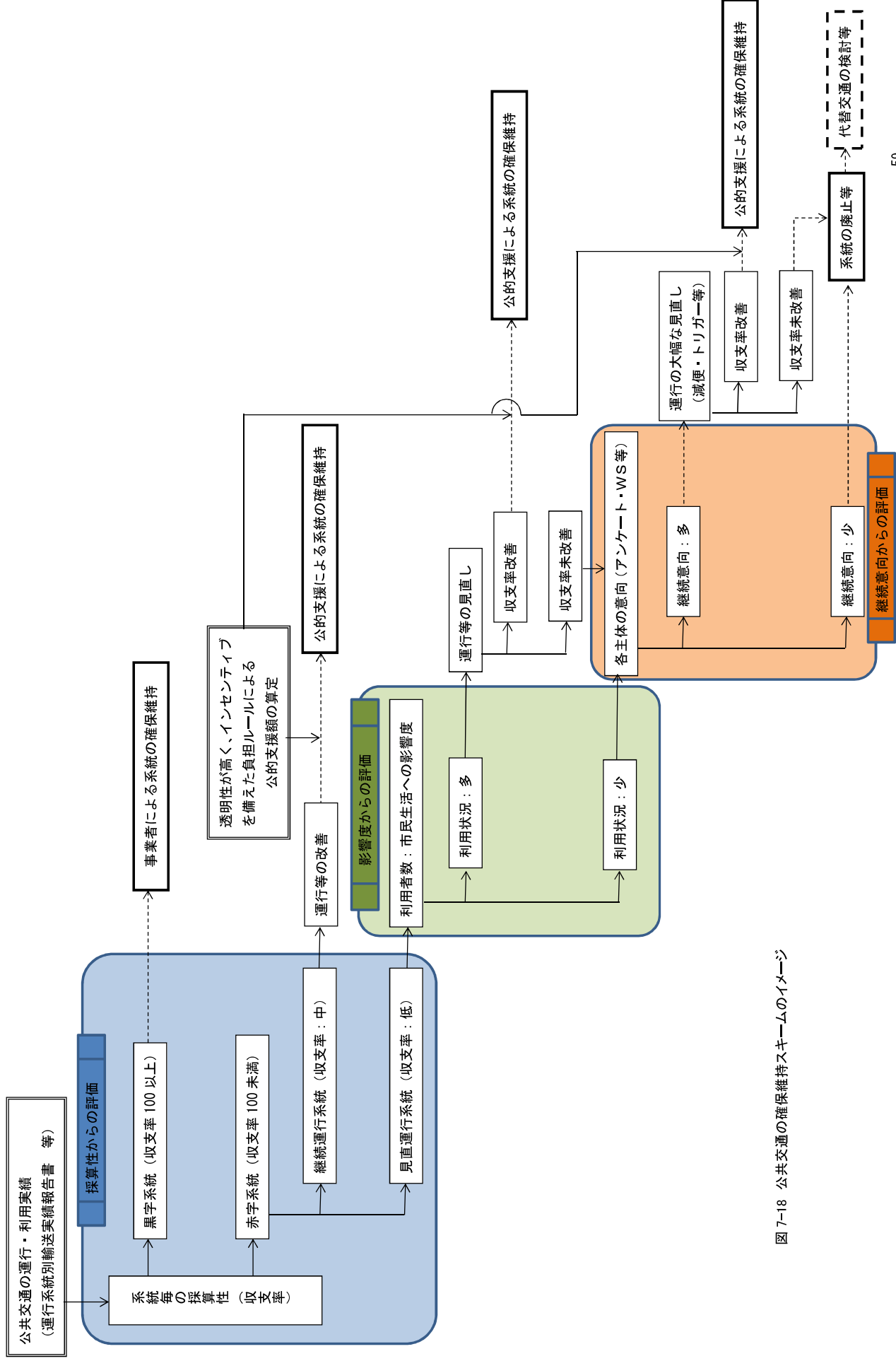


図 7-18 公共交通の確保維持スキームのイメージ

(4)実施手順

以下に公共交通の確保維持スキームの実施手順を示す。

なお、以下の具体的な条件については、今後の関係主体間の協議・調整により変更もあり得る。

① PDCAサイクルの考え方

公的支援制度のPDCAサイクルとしては、以下のような3年間のサイクルを考える。

- 公的支援制度は、平成 26 年度からスタートして、3年ごとに見直し検討を実施する。
- 公的支援の割合及び支援額は3年間固定とする。
- 収支率の評価も、3年ごとに実施する。
- 本制度の対象とする路線は、毎年受け付ける。
- また、あわせて計画目標の進展評価を実施する。

【PDCAの各ステップの内容】

P : Plan(計画).....運行計画作成

D : Do(実施).....運行実施

C : Check(評価)・・・3年ごとの収支率の評価

C : Check(評価)・・・1年ごとの収支率の経過チェック

A : Act(改善).....利便性向上や収支率向上に向けた改善検討

表 7-5 PDCAサイクルのイメージ

時期		公的支援制度	PDCA サイクルの運用
1 年 目	第1四半期	1回目サイクル	C → A ・ P ・ D
	第2四半期	3年間固定	
	第3四半期		
	第4四半期		
2 年 目	第1四半期		C →軽微な A ・ P ・ D
	第2四半期		
	第3四半期		
	第4四半期		
3 年 目	第1四半期		C →軽微な A ・ P ・ D
	第2四半期		
	第3四半期	見直し検討	
	第4四半期	↓	
1 年 目	第1四半期	2回目サイクル	C → A ・ P ・ D
	第2四半期	3年間固定	
	第3四半期		
	第4四半期		



② 収支率の算定方法

1) 収支率の算定式

採算性の検討に用いる収支率は、下式によって算定する。

$$\text{収支率(\%)} = \text{年間運送収入(円)} \div \text{年間想定運行経費(円)}$$

- ・年間運送収入:前年度の「運行系統別輸送実績報告書(第二号様式第二表)」の運送収入
- ・年間想定運行経費

乗合バス:前年度の「ブロック別実車走行キロ当たりの原価」(毎年9~10月頃公表)

×「運行系統別輸送実績報告書(第二号様式第二表)」の実車走行キロ

乗合タクシー等:実際の運行委託費等

(運行委託契約の内容や委託形態等により原価が大きく異なるため)

※系統別に分割されていない場合は、事業者が手持ちデータ等により、系統別に按分した数値を提出する。(今回の検討では、平成23年度に実施した利用状況調査結果を用いて按分した。)

2) 乗合バスの実車走行キロ当たりの原価

乗合バスの運行経費の算定にあたっては、下表に示すように民営と公営では約1.6倍と大きな原価の差がみられるものの(武蔵・相模の民営:497.80円/kmに対して、京浜の公営は792.43円/km)、その内訳をみてみると、人件費での乖離が大きく(約1.8倍)なっており、そのため人件費を除いた場合には1.29倍と乖離は小さくなる。

また、国の地域公共交通確保維持事業の補助金算定においても、事業者の実車走行キロ当たり経常費用が地域のキロ当たり標準経常費用を上回る場合は、地域キロ当たり標準経常費用を適用している。

以上のことから、各系統の採算性(収支率)の算定にあたっては、事業者間の公平性の観点から、青梅市(バス系統)が存する武蔵・相模ブロックの標準原価を適用する。

表 7-6 武蔵・相模及び京浜ブロックの実車走行キロ当たりの原価(平成22年度)

		人件費	燃料油脂費	車両修繕費	車両償却費	利子	諸経費	計	除く人件費
武蔵・相模	民営	284.20	37.79	17.29	42.82	2.81	112.89	497.80	213.60
	公営	—	—	—	—	—	—	—	—
	計	284.20	37.79	17.29	42.82	2.81	112.89	497.80	213.60
京浜	民営	360.47	40.12	16.63	46.26	2.22	149.40	615.10	254.63
	公営	517.48	40.25	14.61	51.46	4.93	163.70	792.43	274.95
	計	419.02	40.17	15.88	48.2	3.23	154.73	681.23	262.21
京浜:公/武相:民		1.82	1.07	0.84	1.20	1.75	1.45	1.59	1.29

③ 収支率による路線の仕分け基準

算定された収支率より、路線を以下の3つに仕分けする。

- ・黒字系統:収支率が 100%以上 の路線
 - 事業者により、今後も系統の維持を行い、公的支援の対象外とする系統
- ・継続運行系統:収支率が 40%以上 (青梅市内の路線バスの平均は63.7%) の赤字路線
 - 運行計画などの改善を図るとともに、公的支援により維持していく系統。
- ・見直運行系統:収支率が 40%未満 の赤字路線
 - 大幅な運行計画の見直しを行い、住民の意向や利用状況を監視しながら、改善が見られない場合には、廃止等を検討することが必要な系統。

なお、特に公共交通がなければ自立した生活維持が困難となることが懸念される地域(人口密度が低く高齢化率が高い公共交通の採算確保が著しく困難と考えられる公共交通空白地域)の交通システムについては、上記の収支率を確保することは困難であり、シビルミニマムの観点から、地域特性に対応した方策(タクシー券配布等)を別途検討する。

各系統の仕分け結果を以下に示す。

表 7-7 各系統の収支率による仕分け結果

	系統
黒字系統	河 13、御 10
継続運行系統	梅 70、梅 76 丙、梅 77 乙、入市 32、飯 41、青 20、小 05、河 10、河 11、河 14、小 02・03
見直運行系統	梅 74 甲・乙、梅 76 甲・乙、梅 77 甲、梅 77 甲折返、梅 77 丙、梅 77 丁

④ 公的支援額の算定ルール(案)

赤字系統への公的支援額の算定ルールは、次のように考える。

○ 基本公的支援額

- 本制度の実施に当たり、当初の基本的な公的支援額については、現状の公共負担額を大きく上回らないことを前提に公的支援割合を算定した結果、各系統の想定赤字額の概ね4割程度を基本として、今後公的支援額を検討していく。
- 公的支援額の算定基準となる想定赤字額は、「年間運送収入(円)－年間想定運行経費(円)」とし、また、青梅市外も運行する路線については、想定赤字額に青梅市内の実車走行キロの割合を乗じた額とする。
- また上記以外で、本ルールを活用し路線維持を行っていたものの、事業者都合などにより、廃止となる路線が生じた場合、それを引き継ぐ代替交通システムについては、初期費用負担を軽減し代替参入を促すため、収支率に応じた公的支援割合の割り増しを行う。

表 7-8 廃止路線に対応した公共負担率割り増しのイメージ

収支率	引継路線の 公的支援割合	既存路線の 公的支援割合
40%以上 50%未満	50%	40%
50%以上 60%未満	60%	
60%以上 70%未満	70%	
70%以上 80%未満	80%	
80%以上 90%未満	90%	
90%以上 100%未満	100%	

表 7-9 運行経費 2 千万円の場合の割り増し例

運行経費	収支率	赤字額	公的支援割合	公的支援額	事業者負担額
2,000	45%	1,100	50%	550	550
2,000	55%	900	60%	540	360
2,000	65%	700	70%	490	210
2,000	75%	500	80%	400	100
2,000	85%	300	90%	270	30
2,000	95%	100	100%	100	0

○ インセンティブ

- 事業者、自治体等による利用促進策等へのインセンティブとして、人口減少(シルバーパス対象外で運賃を支払う6～69歳の人口)に伴う収支率の低下を考慮して、前回評価時(3年前)の収支率からの青梅市の人口減少率を引いた収支率を基本とし、それより収支率が上昇した場合は、その上昇分の半分を公的支援割合に加算して公的支援額を算定する。
- また、収支率が低下した場合には、低下分の半分を公的支援割合から減算した数値を公的支援額として算定する。

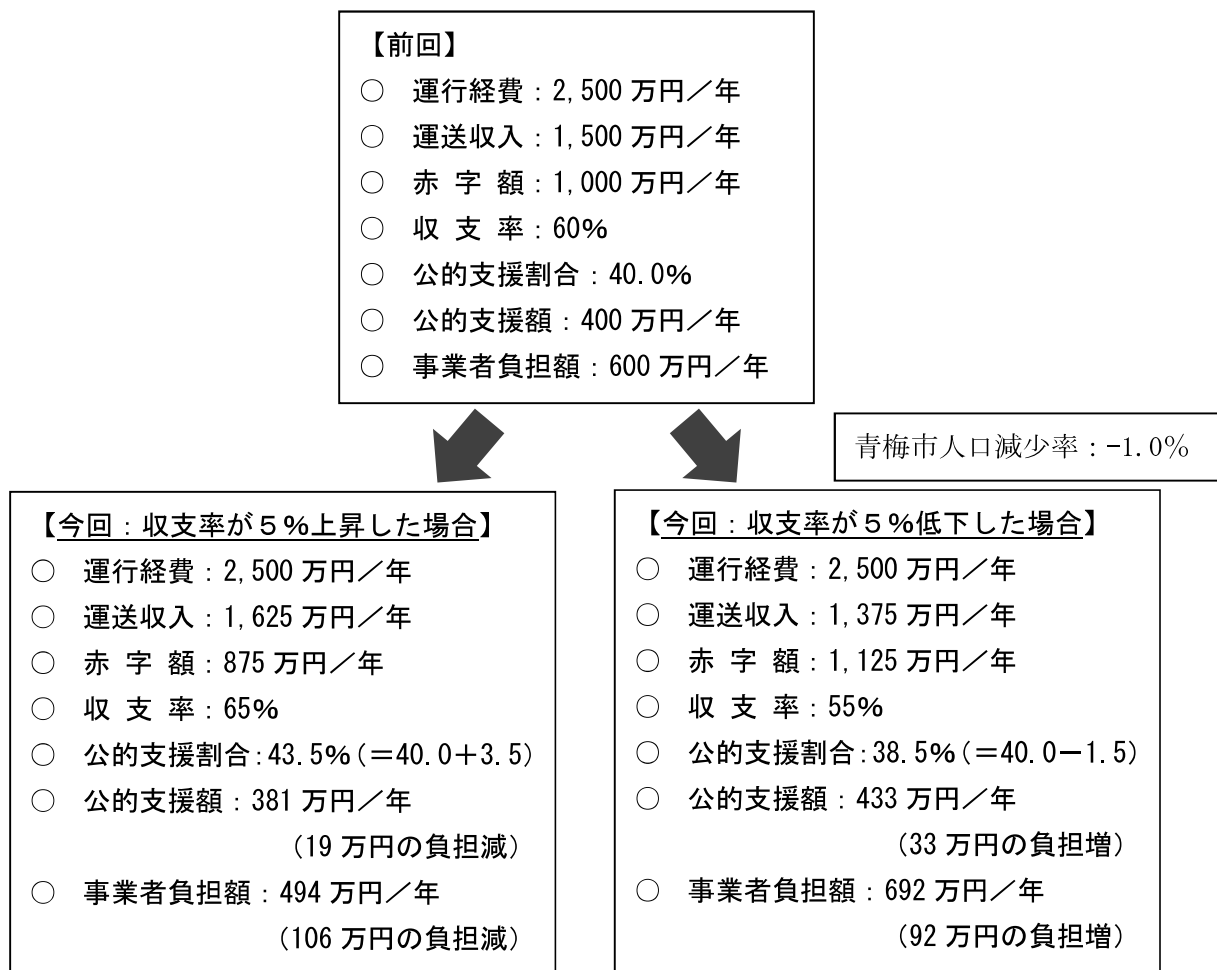


図 7-19 インセンティブのイメージ

以下に、事業者別の公的支援額の算定結果を示す。

表 7-10 事業者別公的支援額の試算結果

	現行公共負担額 (平成23年度)	試算結果
都営バス	139,886 千円/年	107,191 千円/年
西武バス	0 千円/年	9,837 千円/年
西東京バス	15,100 千円/年	30,893 千円/年
合計	154,986 千円/年	147,921 千円/年

※本試算については、路線実態等にかかわらず検討対象としたすべての路線を一定の基準に従い算出したものであり、補助対象として定まったものではない。

⑤ 見直し運行システムの対応について

収支率が40%未満となる見直し運行システムの対応については、次のように考える。

1) 市民生活への影響度による仕分け

システムの廃止による市民生活への影響度を考慮して、次のように考える。

○ 運行改善システム

- ・平均乗車密度が3人以上の系統(最大乗車人員10人以上/乗合タクシー等では対応不可)
 - 大幅な運行計画の見直し(経路変更、減便等)を行い収支率の向上を図り、その効果を3年間監視する。3年後に収支率が改善しない場合は、廃止候補系統とする。

○ 廃止候補システム

- ・平均乗車密度が3人未満の系統(最大乗車人員10人未満/乗合タクシー等で対応可)
 - アンケート調査、ワークショップ、意見交換会等を実施することにより、沿線住民の系統継続への意向を把握するとともに、継続意向が強い場合には、トリガー方式などを導入し、系統継続に対して沿線住民の利用義務を課すなどして、利用促進を図る。
 - なお、3年後に収支率の改善が見られないようであれば、当該システムについては、廃止を前提に検討を進め、より運行経費の少ない代替交通手段等への転換等について検討する。

⑥ 本制度の今後の見直しについて

今後、人口動向や経済情勢など路線バスを取り巻く状況により、バス利用者数や収支率、赤字額なども変化していくことが想定される。

このため、現状をベースとする本制度についても、3年サイクルの期が変わる最後の年に、当該3年間の利用者数や運送収入、赤字額、収支率をチェックして、大きな変化がみられる場合は、次期3年間の公的支援割合等の制度見直しを検討する。