資料 5

立川市くるりんバス　運行継続基準と運賃・サービスの考え方（案）

【参考】平成 28 年度再編計画における運行継続基準と運賃の考え方

◇運行サービス水準について

・基本運賃

　大人 180 円、小人 90 円と設定する。

■運賃の考え方

・持続可能な地域公共交通としていくために収支率の予測を勘案する。

・再編ルートには、路線バスの補完・持続性の確保等のコンセプトから、路線バスの初乗り運賃とする。

・ルートによって運賃を変えることは、利用者のわかりにくさ、地域の不公平が生じるため全ルート共通とする。

◇運行継続基準について

・今回（平成28年度の再編）の再編では、運行継続基準を定めて、PDCA サイクルによる、継続的な運行の見直しを検討していく。

・今回の再編では、「収支率」を運行継続基準として設定する。

・今回の再編においては、収支率が 30%を上回る場合は運行を継続するものとする。

・ルート再編にあたっては、実証運行を行いながら各ルートの「収支率」を継続基準として、本格運行に移行することとする。

・本格運行後についても、毎年各ルートの「収支率」を継続基準として、本格運行路線を継続するかを判断する。

・PDCA サイクルによって改善を図っても、最長で2年連続で継続基準を満たさないルートについては、廃止することとする。

・第4次長期総合計画の基本計画において収支率の目標値を 40%としているため、今後5年間の間に収支率が 40%となることを目標として取り組むこととする。

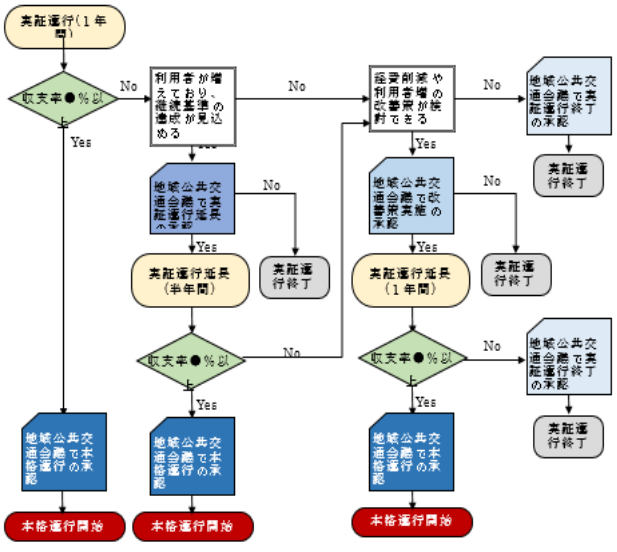


図　実証運行から本格運行への流れ

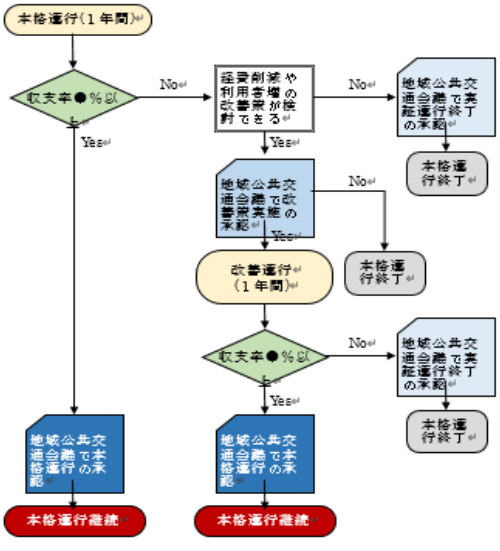


図　本格運行後の流れ

第1章　新運行継続基準

■新運行継続基準を定める背景

・くるりんバスは地域公共交通計画にて公共交通ネットワークの「幹」に位置付けられたため、計画期間中は、少なくともショートコースは原則運行を継続する。
・一方で、幹に位置付けただけでは、計画期間中に維持が困難な事態が発生した際に対応が遅れ、運行サービスを停止せざるを得ない状況に陥る可能性がある。
・ルートの見直しと併せて、運賃の考え方や運行継続基準の考え方を見直すこととしている。
（地域公共交通計画）

★【新】運行継続基準（案）

・くるりんバスは立川市の公共交通ネットワークの「幹」に位置付けられているため、計画期間中（令和９～11 年度）は原則新ルートでの運行を継続することとするが、**以下の①②に該当する場合は運行の見直しを行うこととする。**

① サービスの効率性・公平性の点から運行継続が困難な水準になる場合

計画期間中に利用者数の減少、収支率の悪化などにより**くるりんバスのサービスの事業効率性や利用者と負担者の公平性の点から運行サービスを提供することが困難な水準に該当した場合は、運賃の見直しの検討を開始する。**

②サービスの供給力（運転手等）等からくるりんバスを「幹」とすることが困難になる場合

計画期間中に運転手不足やルート周辺の路線バスの大幅な減便・廃便など、サービスの供給力、事業の効果等の点から、くるりんバスにより**公共交通ネットワークを支えることが困難となる事象が発生した場合は、運行ルート、運行本数などの見直しの検討を開始する。**

地域公共交通活性化協議会（運賃協議部会※等）における議論

※資料６にて説明

運賃の考え方（第２章）により対応

サービス見直しの考え方（第３章）により対応

★協議事項

運行継続基準の考え方の方向性は妥当か？

★協議事項

（サービスの見直しについて）ショートコースとロングコースの基準は同じでよいか？（両コース合算で考えるか）

① サービスの効率性・公平性の点から運行継続が困難な水準になる場合
運賃は移送サービスの対価であることを前提として、事業効率性と利用者と負担者のサービスの公平性の点から持続可能な公共交通サービスの提供が困難な水準に該当する場合の**運賃を見直す新たな市の方針として、従来の「運賃の考え方」を見直す。**

★【新】運賃の考え方（案）

①収支率　②一人当たり補助金額　③路線バスとの運賃格差　の3つの視点から新たに基準を設定し、その基準に該当した場合に、運賃改定の検討を行う。

【運賃の考え方（基準）（案）】

①「収支率」
運賃に対する運行経費の割合（利用者と市補助額の負担割合）

②「一人当たり補助金額」
利用者一人に対する市財政の負担額（財政の健全性・将来負担との公平性）

③「路線バスとの運賃格差」
近傍路線バスとの運賃格差（重複する公共交通ネットワークの持続可能性の確保）

いずれかの基準に該当する場合、地域公共交通活性化協議会で**運賃改定の検討を開始**する
※「運賃」自体は運賃協議部会で議論する（議題（6）で説明）。

★協議事項

・基準項目としてその他適するものはあるか？

・運賃の考え方自体は必要か？（現行の運賃の考え方の維持でよいか？）

・それぞれの項目は運賃改定の検討を開始する基準として妥当か？

・検討を開始するのは「いずれかの」基準に該当した場合でよいか？それとも「すべての」基準に該当した場合とするか？

②サービスの供給力（運転手等）等からくるりんバスを「幹」とすることが困難になる場合

運転手不足により、くるりんバスの運行が困難になる場合や、路線バスの大幅な減便・廃便など、ルート周辺の公共交通ネットワークに支障が発生する事態となる場合のほか、くるりんバスの利用者が大幅に減少し「幹」としての需要がなくなった場合、（ロングコースの需要が想定より低い場合）等、くるりんバスを効果的に運行することが困難となる事象が発生した場合は**運行ルート、運行本数などの見直しを行う、「サービス見直しの考え方」を新たに設ける。**

★【新】サービス見直しの考え方

①供給力　②公共交通ネットワークの状況　③サービスの効果の3つの視点から新たに基準を設定し、その基準に該当した場合に、サービスの見直しの検討を行う。

【サービスの考え方の視点（基準）（案）】

①「供給力」
くるりんバスの運転手の確保状況

②「公共交通ネットワークの状況」
近接路線バスの減便・廃便状況

③「サービスの効果」
一日当たり利用客数の最低基準（幹（、枝葉）にふさわしい利用客数）

いずれかの基準に該当する場合、地域公共交通活性化協議会で**サービス見直し（ルート見直し等）の検討を開始**する

★協議事項

・基準項目としてその他適するものはあるか？

・それぞれの項目はサービス見直しの検討を開始する基準として妥当か？

・検討を開始するのは「いずれかの」基準に該当した場合でよいか？それとも「すべての」基準に該当した場合とするか？

第4章　運賃の割引の考え方

第1節　前提となる考え方

・前提として、本市における移動支援・サービスにおける公共交通施策とそれ以外の施策における考え方の違いを以下にまとめる。

	公共交通施策	その他施策（福祉的移動支援等）
前提の考え方	公共交通ネットワークの考え方に基づく。	施策目的となる法令の考え方に基づく。
対象の範囲	「地域」が原則。特定の個人、集団や年齢、属性を対象としない。	「個人・集団」が原則。特定の地域だけを対象にしない。
支援の目的	誰でも利用できるが、高齢者等の日常生活（移動）支援につながっている。	資格を満たした対象のみの日常生活の移動支援を行う。

第2節　割引の考え方の整理

- 原則サービスの対価として運賃を設定する。割引とはその政策の目的ごとに判断し、**運賃の考え方とは区別して決定する。**

★割引の考え方

- 交通施策の割引の導入は、**公共交通の利用促進を目的**に、導入の効果、費用対効果を踏まえて、地域公共交通活性化協議会での協議を踏まえて検討する。

- 上記以外の割引の導入は（福祉等）は**政策目的ごとに、各行政計画等の中で検討**する。

（参考）立川市地域公共交通計画　第6章　第1節　計画指標と数値目標より抜粋

表 6-1 評価指標と目標値

評価指標		関連する施策	基準値		目標値
			値	出典	
指標1	地域公共交通の利用者数（路線バス等）	1、2、3、4、5、7	43,699 人/日（令和5年度）	統計年報	43,699人/日 ⇒現状維持（令和12年度）
指標2	路線バス・くるりんバスの一便あたりの利用者数	1、2	19人/便（令和5年度）	統計年報、各バス事業者 HP	19人/便 ⇒現状維持（令和12年度）
指標3	くるりんバスの収支率	1、2	全体 36%（令和6年度）	利用実績データ	全体36% ⇒現状維持（令和12年度）
指標4	くるりんバスの一人当たり運行コスト	1、2	429 円/人（令和6年度）	利用実績データ	429 円/人 ⇒現状維持（令和12年度）
指標5	高齢者の外出率（週に3日以上外出している割合）	3、4	78.9%（令和6年度）	地域公共交通に関する市民アンケート	78.9%以上 ⇒現状維持（令和12年度）
指標6	公共交通機関の利便性が高いと思う割合	2、5	79.9%（令和2年～令和6年度の平均値）	市政に関するアンケート	79.9%以上（令和8年～令和12年度の平均値）
指標7	主要な鉄道駅の乗降客数	2、4、5	384,358 人/日（令和6年度）	統計年報 各事業者 HP	400,000 人/日（令和12年度）
指標8	公共交通に関する市民協働による取組件数	3、6	—	—	5件/5 年（令和8年～令和12年度の合計）