

福井市地域コミュニティバス運行支援事業実施要領

この要領は、福井市地域コミュニティバス運行支援事業補助金交付要綱（平成25年4月1日決裁。以下「要綱」という。）のほか、福井市地域コミュニティバス運行支援事業の実施に関し、必要な事項を定める。

第1 勉強会について

- (1) 地域の公共交通問題の解消を目的として地域コミュニティバスの新規導入を検討しようとする地域は、住民等の機運醸成及び合意形成を図るため、別に定めるところにより地域交通まちづくり検討組織（以下「検討組織」という。）を設置し、勉強会を開催するものとする。
- (2) 市は、検討組織の活動に対して助言等を行うとともに、福井市まちづくりと連携した地域公共交通活性化支援事業補助金交付要綱（平成24年6月1日決裁）に基づき、予算の範囲内において活動費を補助するものとする。

第2 運行協議会について

- (1) 検討組織は、地域コミュニティバスの運行に関する地域の合意形成が図られ、今後の活動に必要な組織体制が整った後速やかに、別に定めるところにより地域コミュニティバスの運行及び利用促進を目的とした運行協議会（以下「運行協議会」という。）に移行するものとする。
- (2) 運行協議会は、下記の事項について調査及び検討を行うものとする。
 - ア. 地域住民の利用ニーズに関すること。
 - イ. 地域特性にふさわしい運行構想に関すること。
 - ウ. 地域コミュニティバスの利用促進に関すること。
 - エ. その他、地域コミュニティバスの導入に当たり必要と認められる事項
- (3) 市は、運行協議会の活動に対して助言等を行うとともに、福井市まちづくりと連携した地域公共交通活性化支援事業補助金交付要綱（平成24年6月1日決裁）に基づき、予算の範囲内において活動費を補助するものとする。

第3 運行事業者の選定について

- (1) 運行協議会は、地域コミュニティバスを運行する者（以下「運行事業者」という。）を、道路運送法（昭和26年法律第183号。以下「法」という。）第3条第1号イの一般乗合旅客自動車運送事業、同号ロの一般貸切旅客自動車運送事業又は同号ハの一般乗用旅客自動車運送事業を営業者を対象に公募して決定するものとする。
- (2) 公募の手続きは、第2（2）イの地域特性にふさわしい運行構想その他について福井市地域生活交通活性化会議検討会において協議が調い次第行うものとする。
- (3) 運行協議会が運行事業者を決定しようとするときは、下記の委員で構成する地域コミュニティバス運行事業者選定会議を設置するものとする。
 - ア. 地域住民の代表：3名
 - イ. 学識経験者：1名

ウ. 福井市職員 : 1名

第4 事業計画の策定について

- (1) 地域コミュニティバス事業計画は、運行協議会と運行事業者が共同で策定するものとする。
- (2) 事業計画には、次の事項を定めるものとする。
 - ア. 運行事業者に関すること。
 - イ. 運行経路及び停留所に関すること。
 - ウ. ダイヤ及び運行日に関すること。
 - エ. 運行車両に関すること。
 - オ. 運賃に関すること。
 - カ. 利用目標及び利用促進活動に関すること。
 - キ. 収支計画に関すること。
 - ク. その他市長が必要と認める事項

第5 試行運行について

- (1) 運行事業者は、地域コミュニティバスを新たに運行しようとするときは、あらかじめ試行運行を行うものとする。
- (2) 試行運行の期間は、原則として、当該運行を開始した日から2年を経過した日が属する年度の9月末日までとする。ただし、市長が特に認めるときは、1年間延長することができる。

第6 本格運行への移行の可否について

- (1) 市長は、試行運行を開始した日から1年を経過した日の属する年度の4月から3月末日までの期間の利用実績を別に定める基準に照らし、試行運行から本格運行への移行を認めるかどうかについて、決定するものとする。
- (2) 市長は、前5(2)ただし書きの規定により試行運行を1年間延長した場合は、当該延長に係る期間の利用実績を別に定める基準に照らし、試行運行から本格運行への移行を認めるかどうかについて、決定するものとする。

第7 本格運行について

- (1) 本格運行に係る期間は、試行運行の期間が終了する年度の10月1日から3年間とする。
- (2) 市長は、本格運行を開始した日から2年を経過した日の属する年度の4月から3月末日までの期間の利用実績を別に定める基準に照らし、本格運行の継続を認めるかどうかについて、決定するものとする。

第8 利用促進等について

- (1) 運行協議会は、地域コミュニティバスの利用増に積極的に取組むとともに、利用実績等を適切に把握及び分析した上で、適時、事業計画を改善するものとする。

- (2) 市長は、利用実績が別に定める基準を下回ることが予想される場合は、運行協議会に対し、利用促進活動の実施や事業計画の改善等の勧告を行うものとする。

第9 事業計画の変更手続について

- (1) 運行協議会は、事業計画を変更しようとするときは、要綱第5条第2項に定めるところにより、あらかじめ変更認定を受けるものとする。
- (2) 運行協議会は、次に掲げる軽微な事項に関する事業計画の変更をしようとするときは、あらかじめ市長に届け出るものとする。
- ア. バス停の名称
 - イ. ルートの変更を伴わないバス停の新設又は位置変更
 - ウ. 始発及び終発時刻の変更を伴わない運行時刻の修正
 - エ. その他市長が認める軽微な変更

第10 事業の評価等について

- (1) 市は、運行協議会及び運行事業者と協力して、毎年度、事業の実施状況の確認、評価を行い、その結果について福井市地域生活交通活性化会議（以下「会議」という。）に報告するものとする。
- (2) 運行協議会は、前（1）の評価の結果及び会議の意見を踏まえ、市及び運行事業者と協議して、事業計画を改善するものとする。

第11 事業の中止について

- (1) 次のいずれかに該当する場合は、市長は、福井市地域生活交通活性化会議検討会の了承を得た上で、運行協議会及び運行事業者に対し、事業の中止を命じるものとする。
- ア. 試行運行1年目の利用実績が、運行協議会が定める基準を下回った場合であり、かつ、運行協議会が当該利用実績を踏まえた適正なサービス水準となるよう事業計画を修正しないとき。
 - イ. 試行運行2年目の利用実績が、別に定める基準を下回った場合であり、かつ、定性的基準を満たしていないとき。ただし、運行協議会が、定時定路線型運行の事業計画をデマンド型運行の事業計画に変更したときは、この限りでない。
 - ウ. 第5（2）ただし書きの規定により試行運行期間を1年間延長した場合において、当該期間の利用実績が別に定める基準を下回ったとき。
 - エ. 本格運行移行後の利用実績が、別に定める基準を著しく下回った場合であり、かつ、運行協議会が当該利用実績を踏まえた適正なサービス水準となるよう事業計画を修正しないとき。

附 則

この要領は、平成25年4月1日から施行する。

別表1 定時定路線型運行に係る定量的運行継続基準（第6及び第7関係）

定時定路線型運行に係る本格運行の実施又は継続は、運行地域の区分に応じて次の(1)から(3)までの全ての要件を満たした場合とする。

- (1) 年間の運行1回あたりの平均乗車人員が、次の表に定める数値以上であること。
- (2) 年間の収支率が、次の表に定める数値以上であること。
- (3) 年間の欠損額が、次の表に定める金額以下であること。

地域区分	運行1回あたりの平均乗車人員	収支率	欠損額
周辺市街地	5人	25%	800万円
農山漁村地域	3人	20%	
中山間地域	2人	15%	

※要綱第16条第2項の規定により車両減価償却費相当額を限度額に加算することとした場合の欠損額は、次式によって算定するものとする。

$$(\text{補助対象経常費用} - \text{補助対象減価償却費} \times 95\%) - \text{運賃等収入}$$

別表2 定時定路線型運行に係る収支率の算出方法

収支率の算出方法	
1. 別表1(2)に掲げる年間の収支率は、次式によって算出する。 (本格運行の実施を判断する場合及び地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金の交付を受けない系統において本格運行の継続を判断する場合)	$\left[\frac{\text{運賃等収入}}{\text{補助対象経常費用} - \text{基準運行回数相当額}} \right] \times 100$
(車両減価償却費補助の特例措置を受ける場合(※1))	$\left[\frac{\text{運賃等収入}}{\text{補助対象経常費用} - (\text{基準運行回数相当額} + \text{補助対象減価償却費} \times 95\%)} \right] \times 100$
2. 基準運行回数相当額は、次式によって算出する額のうち、いずれか少ない方の額とする。	
ア. 主系統(※2)の運行1回あたりのキロ程 × 3回 × 運行日数 × 当該補助対象系統の実車走行キロ当たり経常費用	
イ. 補助対象経常費用 × 9 / 20	
※1. 車両減価償却費補助の特例措置を受ける場合とは、要綱第16条第2項の規定に基づき車両減価償却費相当額を限度額に加算することとした場合をいう。	
※2. 主系統とは、補助対象系統を構成する運行系統群のうち、最も運行回数が多いもの(運行回数が同数の運行系統が複数ある場合は、交通不便地域に係るキロ程が最も長いもの)をいう。	

別表3 デマンド型運行に係る定量的運行継続基準（第6及び第7関係）

デマンド型運行に係る本格運行の実施又は継続は、次の（1）から（3）までの全ての要件を満たした場合とする。

- （1） 年間の運行1便あたりの平均乗車人員が、次の表に定める数値以上であること。
- （2） 年間の固定経費率が、次の表に定める数値以下であること。
- （3） 年間の欠損額が、次の表に定める金額以下であること。

地域区分	運行1便あたりの平均乗車人員	固定経費率	欠損額
農山漁村地域 中山間地域	1.5人	45%	600万円

別表4 デマンド型運行に係る固定経費率算定式

固定経費率の算出方法
<p>1. 別表3（2）に掲げる年間の固定経費率は、次式によって算出する。 $(\text{補助対象固定経費} \div \text{補助対象経常費用}) \times 100$</p> <p>2. 補助対象固定経費は、補助対象経常費用のうち次のアからエの合計額とする。</p> <ul style="list-style-type: none"> ア. 予約の受付及び配車に係る人件費 イ. 維持費、保険料、車両減価償却費 ウ. その他当該系統に係る事業に直接要する経費 エ. 一般管理費

別表5 定性的運行継続基準（第11関係）

定性的運行継続基準
<ul style="list-style-type: none"> 1. 交通不便地域等における交通弱者の移動手段として有効に機能していること。 2. 公共交通ネットワークの一翼を担う路線として有効に機能していること。 3. 高齢者等の交通安全や環境保全、地域のまちづくりの推進等に寄与していること。