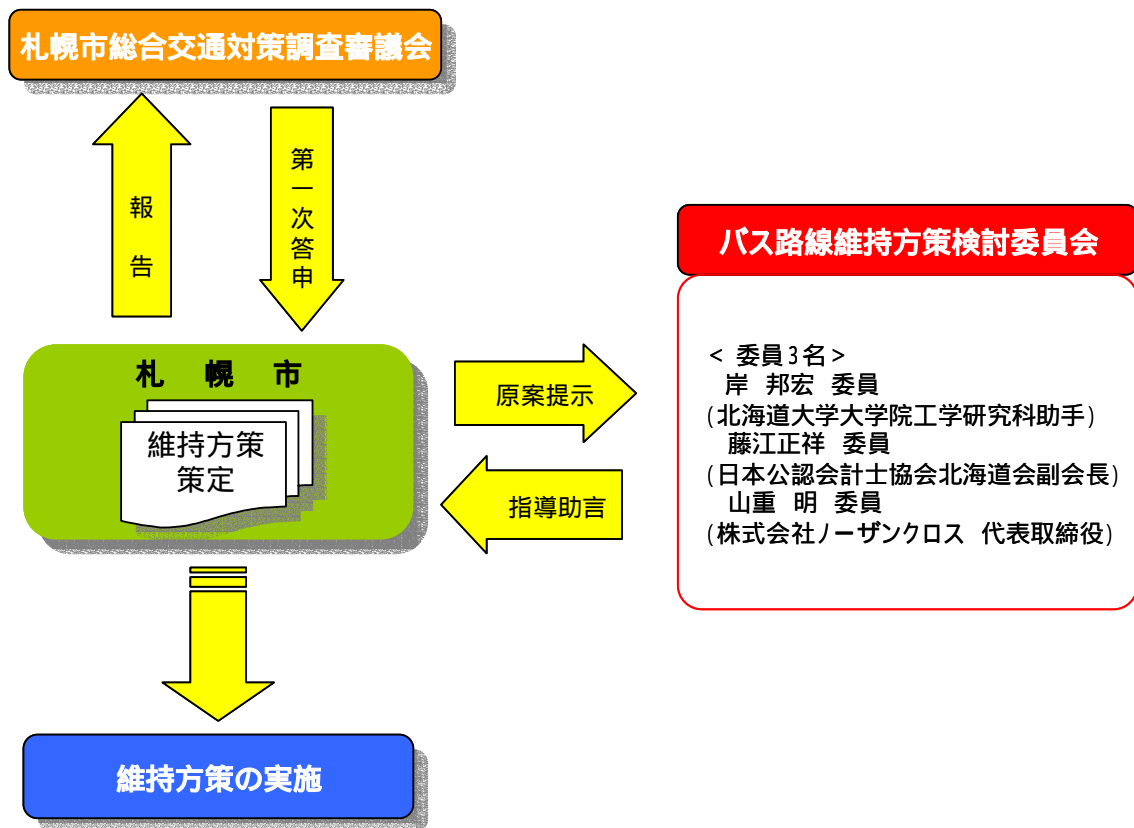


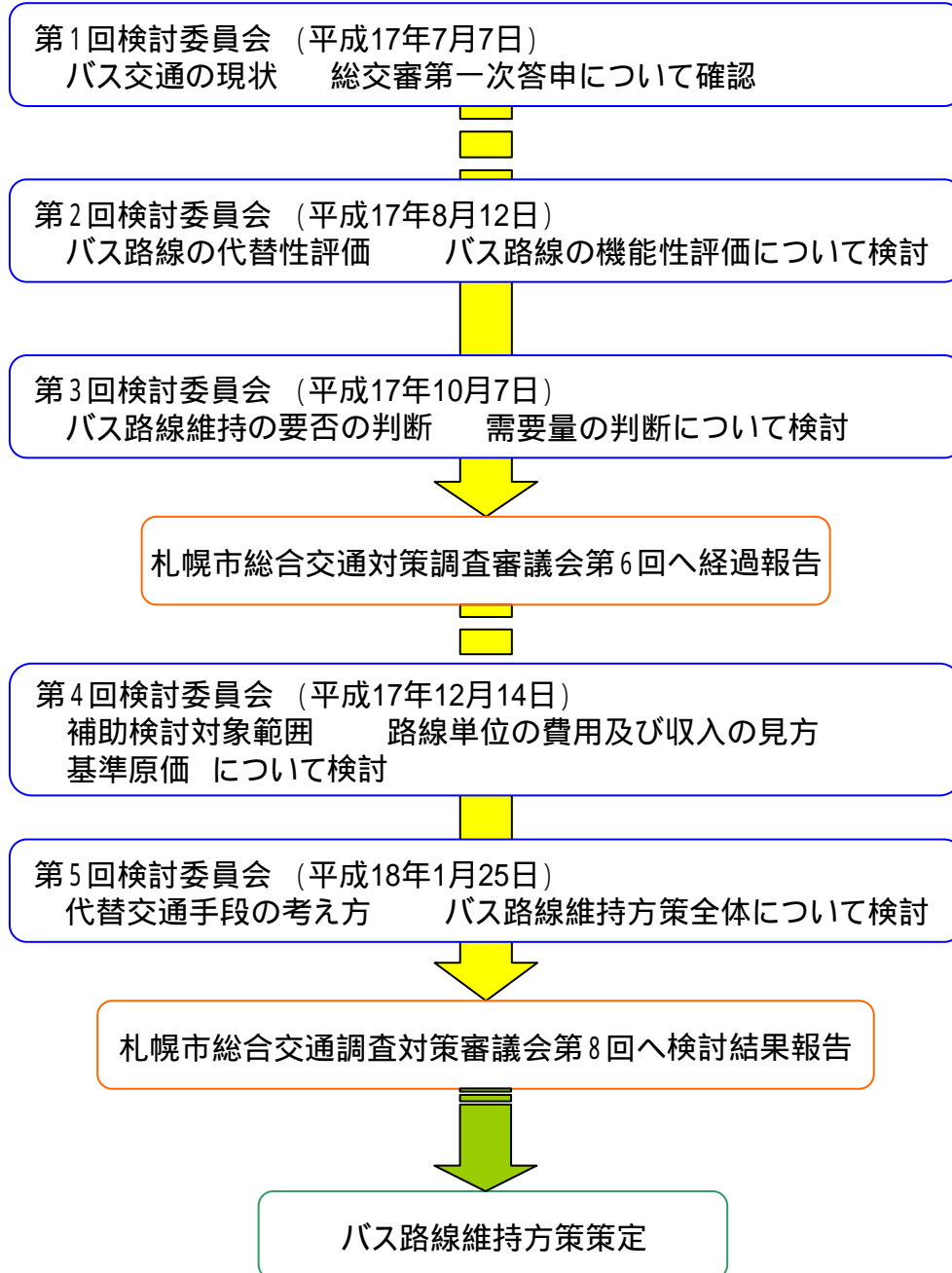
5. バス路線維持方策の概要

5-1 バス路線維持方策検討委員会

札幌市総合交通対策調査審議会第一次答申を踏まえ、札幌市ではバス路線維持方策を構築するにあたり、専門的な知識・経験から市に対し指導、助言を行う組織「バス路線維持方策検討委員会」を設置し、維持方策の検討を進めた。

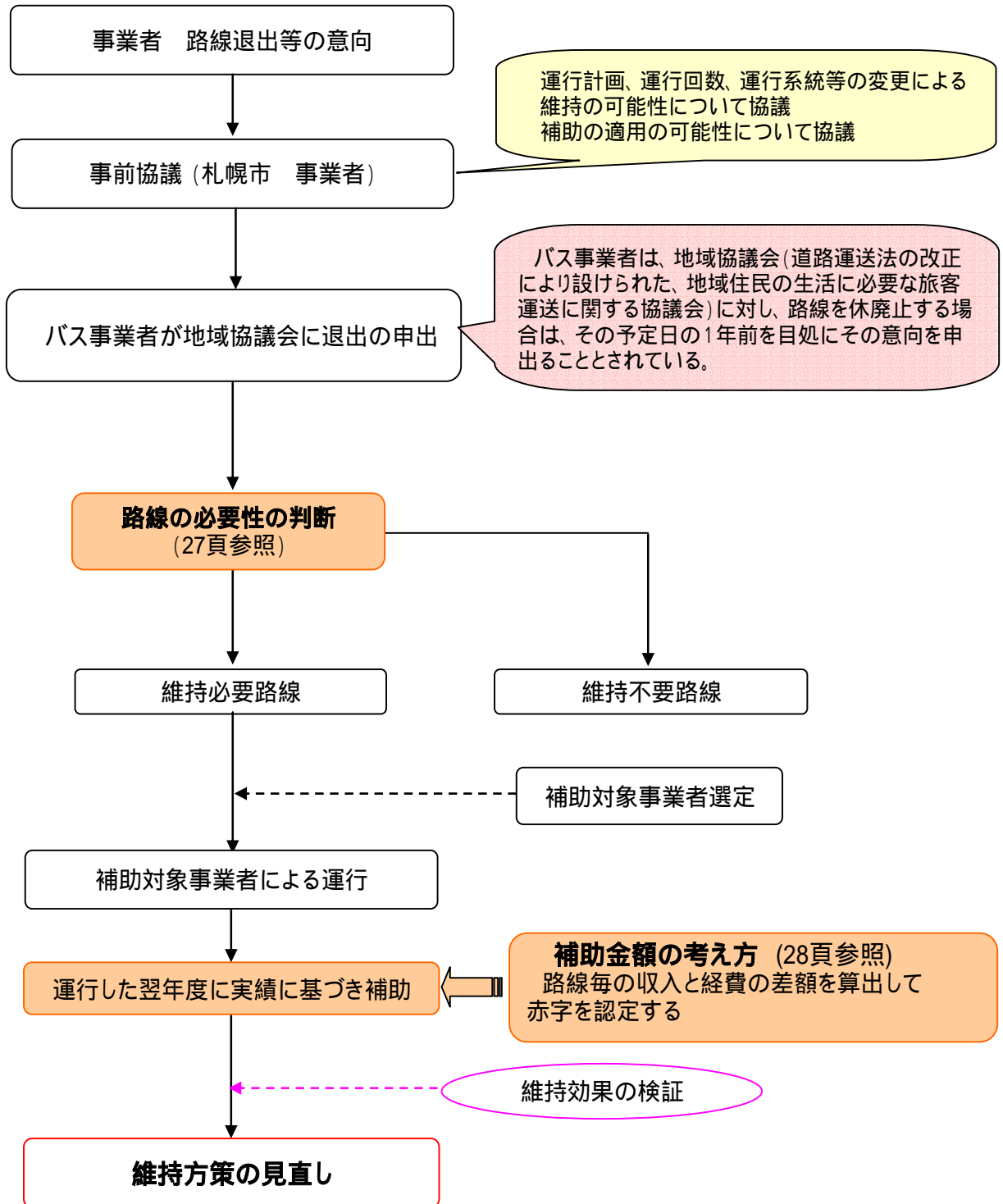


5-2 検討経過等

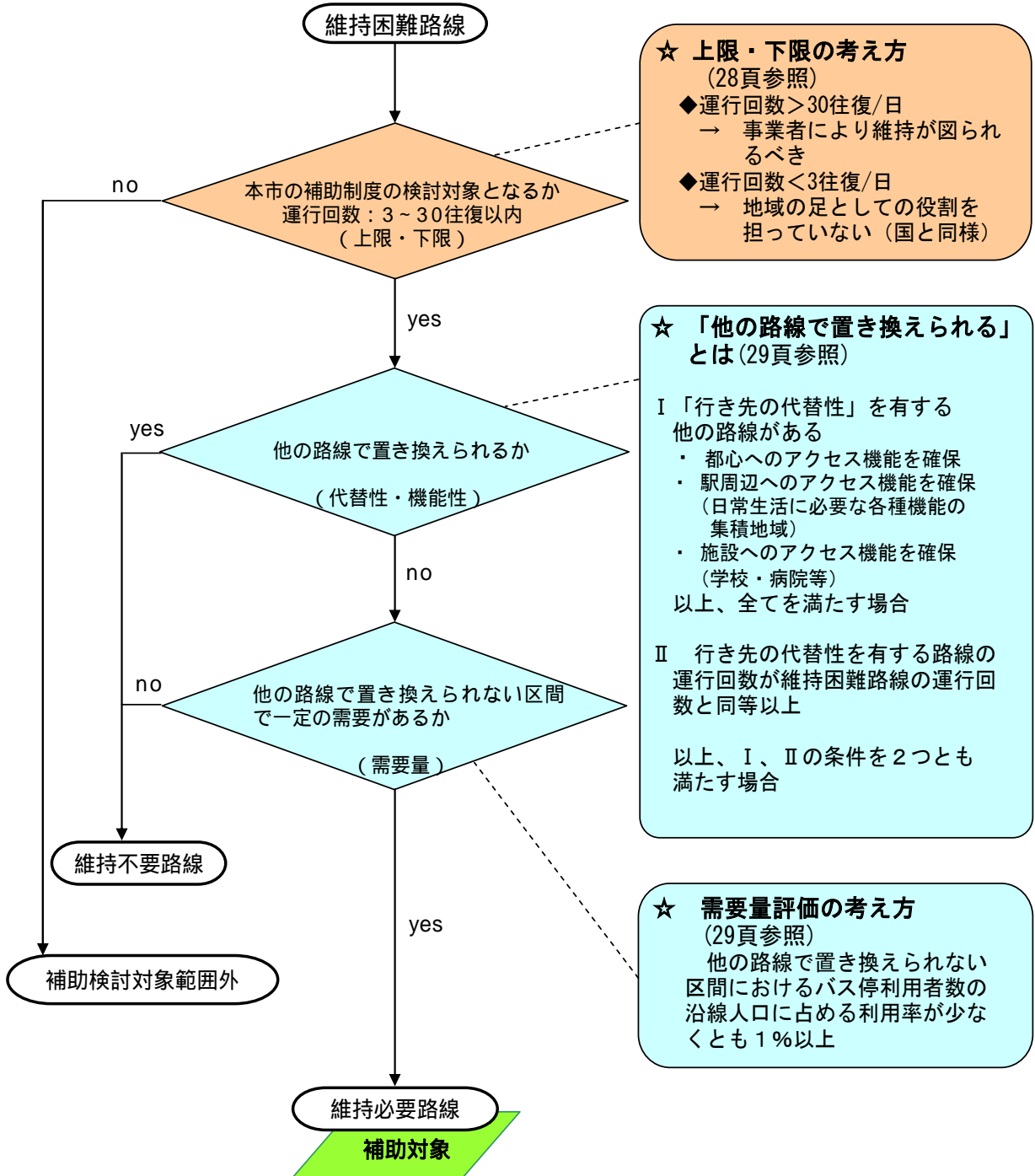


5-3 バス路線維持方策の全体の流れ

バス路線維持方策の全体の流れ



バス路線の必要性判断の流れ



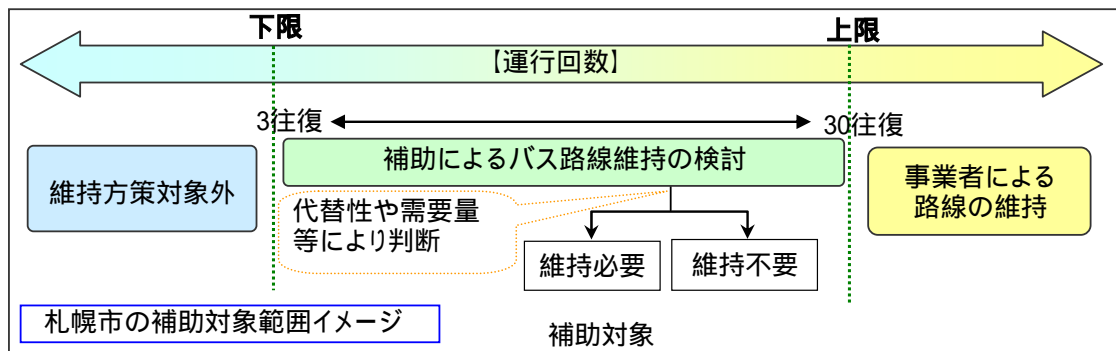
補助対象範囲(上限・下限)の考え方

上限(維持方策適用の上限): 30往復/日

- ・運行回数が1日30往復を超える路線は相応の収入が見込まれ、運行回数の変更といった効率化などによって改善が期待できる。

下限(維持方策適用の下限): 3往復/日

- ・市内では、運行回数が1日3往復未満の路線は曜日限定便など特殊な路線であり、地域の足としての役割を担っていない路線。
- ・国においても生活に必要なバス路線の運行回数を1日3往復以上と定めている。



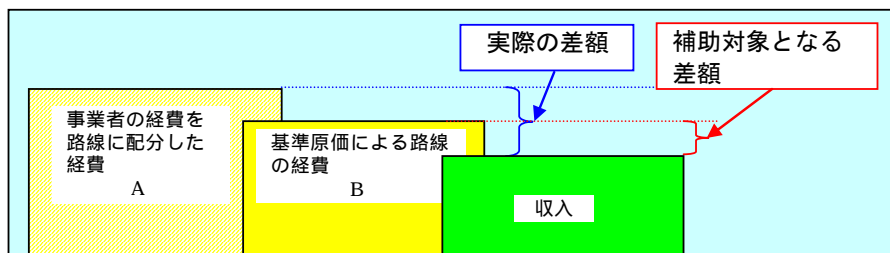
補助金の認定について

- ・路線毎に収支をみる補助制度(国、道と同様)
- ・路線毎の収入と経費を比較して赤字となる場合に補助する
- ・経費は事業者や路線毎に異なるため、基準となる費用(基準原価)を採用

A: 一定のルールに従ってバス路線毎に配分した経費

B: 基準原価による配分経費

$$\text{補助金額} = (A, B \text{ の経費の低い方}) - \text{当該路線の収入}$$

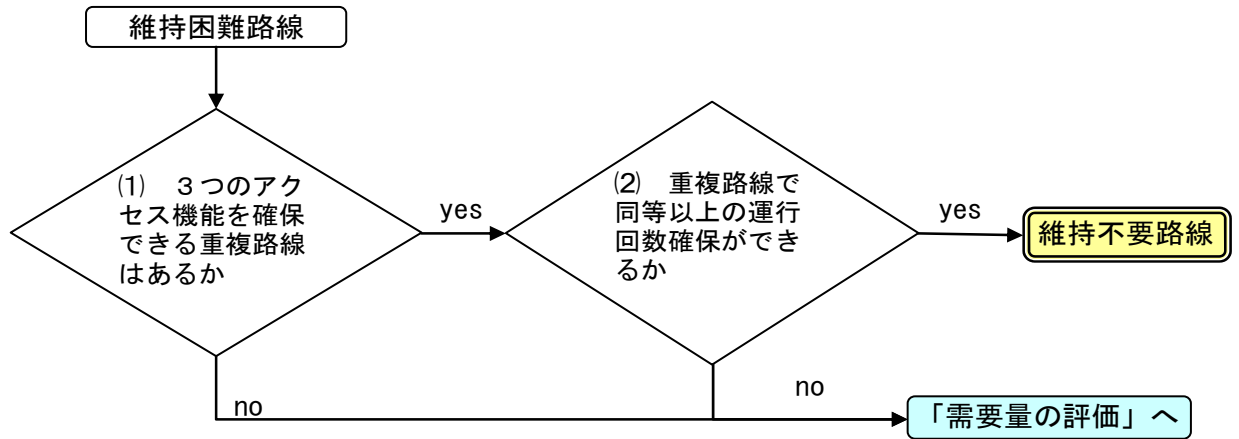


市の基準原価の考え方

国の制度は、複数市町村にまたがる幹線路線を対象とした基準原価であり、北海道は、南北海道地域と北北海道地域にそれぞれ基準単価が設定されている。しかし、札幌市内のバス路線は、市街地型や郊外型など運行効率が大きく異なる路線が混在しているため、地域一律ではなく、各路線の特性を反映するように路線毎に「基準原価」を設定する。

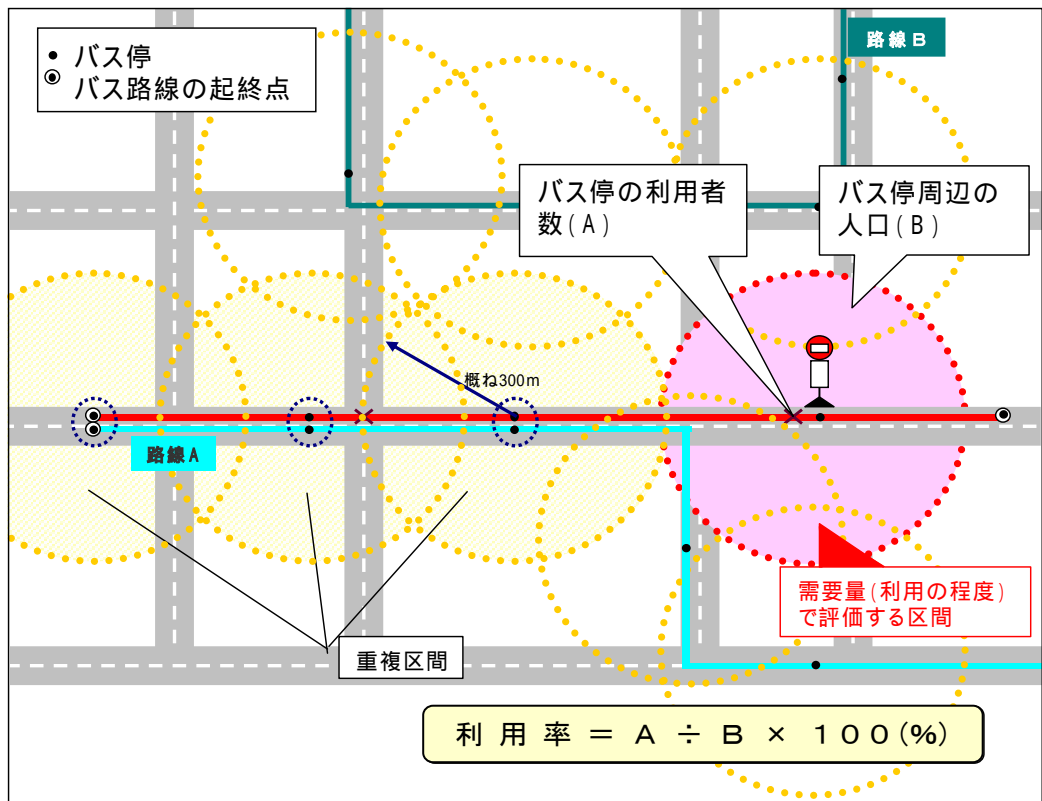
代替性の評価

- ・維持困難路線が有している機能を、それと重複している路線や近傍の路線、他の公共交通機関等（以下、「重複路線」という。）で代替可能かどうか。
 - ・重複路線が、維持困難路線と同等以上の運行回数を確保できるか。
- 以上の2点を満たす場合、維持不要路線と判断する。



需要量の評価

- ・重複路線で代替できないバス停について、周辺住民の利用の程度により評価することとし、その需要量は、周辺人口に占める利用者数の割合で評価する。
- ・利用率1%以上は維持必要、1%未満は維持不要と判断す。



札幌市の補助制度と国・道の補助制度の比較（参考）

項目	国	北海道	札幌市
補助の主体	国・道	道単独	札幌市単独
補助対象路線の基本的な考え	地域住民の生活に必要なバス路線の維持		地域の足の確保と都市機能へのアクセス確保
	市町村が維持必要かどうかの判断を行う		
補助対象要件	路線形態	複数市町村にまたがる路線	
	運行回数	1日3往復以上	1日2往復以上
	路線長	10km以上	10km以上
	輸送量※	15～150人	10～150人
	代替性		
	機能性		
需要量			
補助金額の考え方	下記の経費の上限と実績経費とを比較し、いずれか少ない方の額と収入との差額とする。		
経費の上限	基準原価の設定により補助対象経費の上限を定める		
	地域ブロック毎に設定した標準費用により算出（基準原価）	各路線毎に設定した基準原価により算出	
制度の見直し	これまで毎年改正している		運用しながら見直す
補助対象期間	10月～翌年9月の運行		4月～翌年3月の運行

（「項目」の は総交審から意見した項目、「札幌市」の は総交審第6回において報告、
 は総交審第8回において報告）

おおむね1日1km当たりの輸送人員を表す

審議会の意見・指摘事項等

すべて市場原理に委ねることは、適切ではなく、必要な路線は、市が主体的に維持方策を実施することが必要

市内の赤字路線は、輸送量のみが赤字の要因となっていない。赤字額と輸送量の間単純な比例関係はない

札幌市においては、不採算路線の赤字要因は複雑で分析が必要

維持の必要性を検討するにあたっては、代替性、機能性、需要量について総合的に判断していくことが必要

基準原価については、市内一律の設定ではなく、地域別の設定という考え方も必要

今後、社会情勢の変化などに対応して制度や基準は絶えず見直ししていくことが必要