

事業計画書(案)

I. 事業目的

中間市の東部に位置する中間南校区は、隣接する北九州市のベッドタウンとして、昭和 30 年代に山を切り開いて筑豊電気鉄道の沿線に宅地開発を行った地区であります。そのため、地形的に高低差があり、また、高齢化率が 35%を超えるなど、高齢者や障がい者の方にとりましては、非常に移動が困難な地域であることから、地区内の 12 の全自治会より、地区内を循環して買い物・病院への通院に気軽に利用できる移動手段の確保について、要請がありました。

このような地域の現状を踏まえ、新しい地域公共交通を検討する基本方針を定め、今後、社会全体が少子高齢化に向かう中で、地域の活力を維持し、地域が活性化するよう、気軽に外出できる移動手段の環境整備を行うものであります。

○新しい地域公共交通を検討する基本方針

1. 既存の公共交通機関の利用促進
2. 継続性・経済性・安全性の確保
3. 高所地区・交通不便地区住民の移動の足の確保
4. 地域住民からの要望

II. 運行方法の概要

- | | |
|----------|------------------|
| 1. 運行の態様 | 路線定期運行 |
| 2. 営業区域 | 中間南校区から中間市立病院まで |
| 3. 運営主体 | 中間市 |
| 4. 運行主体 | 市内に営業所があるタクシー事業者 |

【運行主体の選定方法】

今回の新しい地域公共交通は、大型輸送を行う幹線バス路線とドア・ツー・ドアのきめ細かい運行を行うタクシー事業の中間に位置する移動手段です。

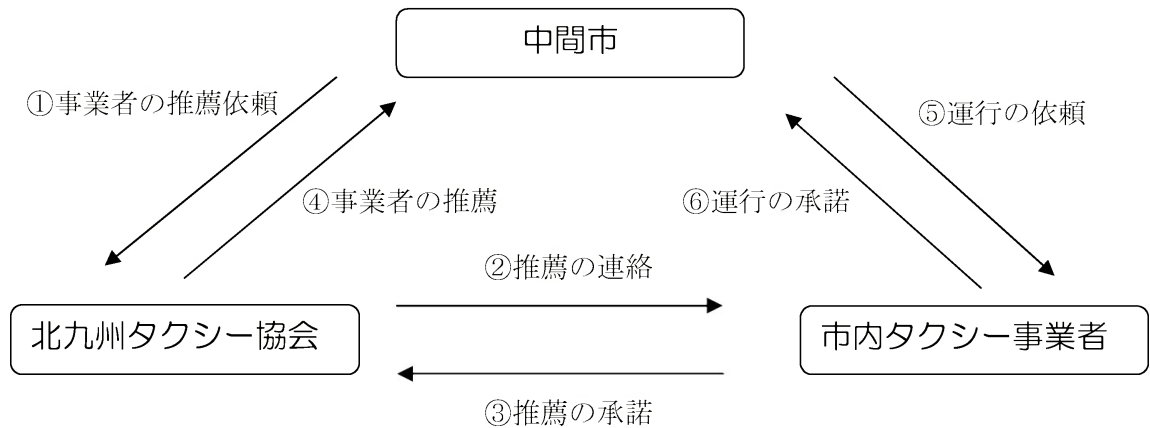
幹線バス路線から住宅団地内の幅員約 6m の道路を運行するため、使用車両は 10 人以下（セダンタイプを含む）に限られます。

そのことから、運行主体としては、住宅団地内の有償旅客運送のノウハウがあり、乗り残しなどの対応が迅速に対応できる、市内に営業所が立地するタクシー事業者が、今回の事業計画・運行計画案にもっとも適した事業者であると考えます。

新しい地域公共交通は、幹線バス路線である西鉄バス中間線に接続し、高速バスなかま号や筑豊電気鉄道との乗換時刻などを調整することで、相乗効果による利用促進が期待できます。

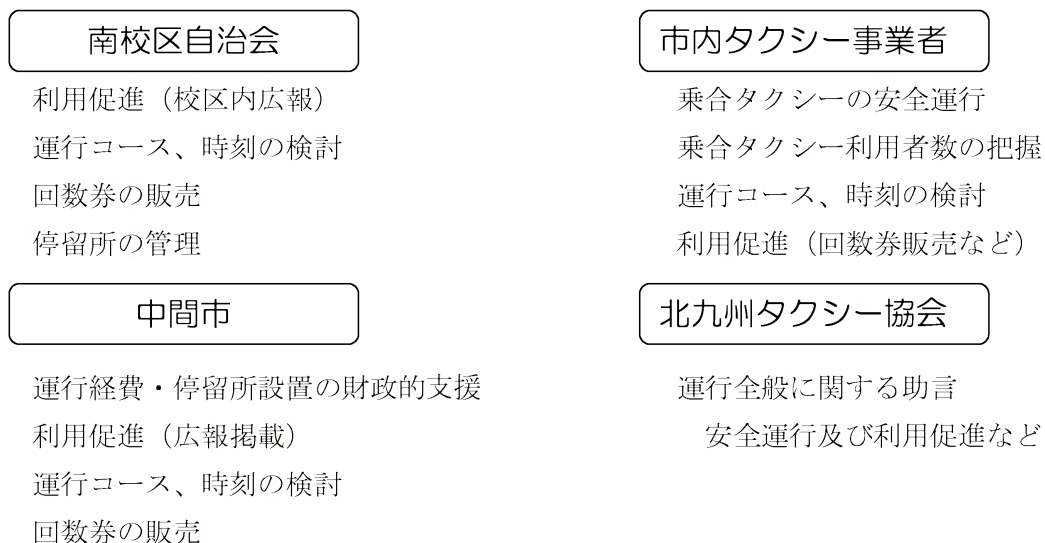
(1) 市内タクシー事業者からの選定方法

→中間市から北九州タクシー協会へ運行主体となり継続的な事業が実施できるタクシー事業者（1社以上）の推薦を依頼する。



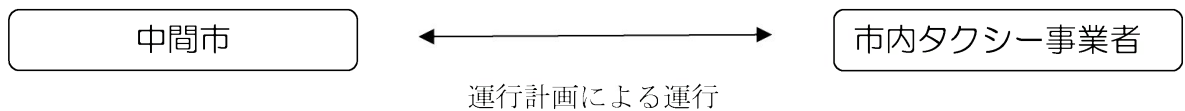
(2) 運行協定：(仮称) 中間南校区乗合タクシー事業の実施に伴う協定書（案）

→継続的な安全運行による交通弱者の移動手段を確保するため、関係機関の相互協力及び役割分担を明確にした取り決めを行う。また、運行計画の見直し及び廃止についても明確な基準を定める。



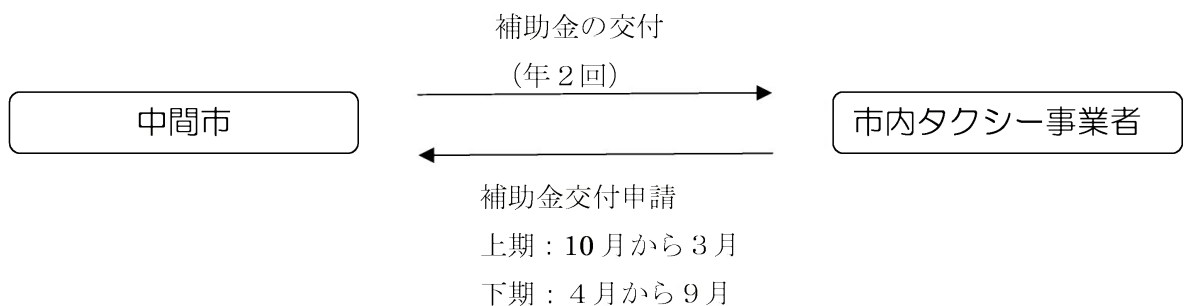
(3) 運行委託：(仮称) 中間南校区乗合タクシー運行業務委託契約書 (案)

→地域住民の日常生活を支える移動手段として、継続的な安全運行並びに、既存の公共交通機関との相乗効果による利用促進を図りながら、地域公共交通の維持・確保を行うため、運営主体である市と運行主体である一般旅客自動車運送事業者との間で、運行計画に基づく委託契約を行う。



(4) 運行補助：(仮称) 中間市コミュニティバス等路線運行維持費補助金交付要綱 (案)

→補助金の額は、予算の範囲内において、運行経費から運行収入を控除して得た額以内の額とし、半期ごとに収支を取りまとめ、補助金交付申請書を提出する。



5. 運行予定日 平成 27 年 10 月上旬

6. 路線に関する事項

1	起 点	通谷団地口		
	終 点	中間市立病院		
	キロ程	往路 5.3km、復路 5.3km		
	主たる経由地	通谷電停		
	道路管理者	中間市		
2	起 点	中間南小学校前		
	終 点	中間市立病院		
	キロ程	往路 5.7km、復路 5.9km		
	主たる経由地	通谷電停		
	道路管理者	中間市		
計		路線合計	2 区間	路線キロ計 22.2km

7. 停留所の名称及び位置並びに停留所間のキロ程

(1) 系統名：通谷団地口～通谷電停～太賀団地～中間市立病院前

No.	停留所名称	料 程	停留所名称	料 程	摘 要
1	①通谷団地口	↓往路	①通谷団地口	↑復路	新設
		0.335		0.321	
2	②通谷一丁目		②通谷一丁目		新設
		0.162		0.211	
3	③通谷第二配水池前		③通谷第二配水池前		新設
		0.263		0.233	
4	④通谷二区公民館前		④通谷二区公民館前		新設
		0.262		0.263	
5	⑤朝霧		⑤朝霧		新設
		0.162		0.137	
6	⑥朝霧公民館前		⑥朝霧公民館前		新設
		0.216		0.226	
7	⑦鍋山公民館前		⑦鍋山公民館前		新設
		0.194		0.185	
8	⑧鍋山町		⑧鍋山町		新設
		0.231		0.221	
9	⑨鍋山町商店街前		⑨鍋山町商店街前		新設
		0.289		0.353	
10	⑩通谷電停		⑩通谷電停		新設
		0.316		0.515	
11	⑪太賀一丁目		⑬太賀団地ポンプ室		新設
		0.222		0.265	
12	⑫太賀二丁目		⑮太賀三丁目		新設
		0.226		0.644	
13	⑬太賀二区公民館前		⑭太賀三区児童遊園		新設
		0.307		0.307	
14	⑭太賀三区児童遊園		⑬太賀二区公民館前		新設
		0.644		0.226	
15	⑮太賀三丁目		⑫太賀二丁目		新設
		0.265		0.222	
16	⑯太賀団地ポンプ室		⑪太賀一丁目		新設
		1.206		0.971	
17	⑰中間市立病院		⑰中間市立病院		新設
		計 5.3km		計 5.3km	

(2) 系統名：中間南小学校前～通谷電停～中間市立病院前

No.	停留所名称	料 程	停留所名称	料 程	摘 要
1	①中間南小学校前	↓往路	①中間南小学校前	↑復路	新設
		0.203		0.356	
2	②通谷四区第1児童遊園		②通谷四区第1児童遊園		新設
		0.386		0.438	
3	③塔野口バス停そば		③塔野口バス停そば		新設
		0.463		0.637	
4	④通谷五区第1児童遊園		④通谷五区第1児童遊園		新設
		0.351		0.177	
5	⑤桜台公民館そば		⑤桜台公民館そば		新設
		0.317		0.278	
6	⑥桜台二丁目		⑥桜台二丁目		新設
		0.392		0.416	
7	⑦桜台一丁目		⑦桜台一丁目		新設
		0.255		0.287	
8	⑧桜台一丁目入口		⑧桜台一丁目入口		新設
		0.098		0.115	
9	⑨星ヶ丘団地		⑨星ヶ丘団地		新設
		0.238		0.208	
10	⑩星ヶ丘児童遊園		⑩星ヶ丘児童遊園		新設
		0.378		0.366	
11	⑪通谷二区第1児童遊園側		⑪通谷二区第1児童遊園側		新設
		0.233		0.226	
12	⑫通谷二区公民館前		⑫通谷二区公民館前		新設
		0.233		0.263	
13	⑬通谷第二配水池前		⑬通谷第二配水池前		新設
		0.211		0.162	
14	⑭通谷一丁目		⑭通谷一丁目		新設
		0.321		0.335	
15	⑮通谷団地口		⑮通谷団地口		新設
		0.739		0.775	
16	⑯通谷電停		⑯通谷電停		新設
		0.882		0.861	
17	⑰中間市立病院	計 5.7km	⑰中間市立病院	計 5.9km	新設

※起点・終点には、埋め込み型のバス停を設置。その他のバス停は、据え置き型及び壁張りにて設置。

運 行 計 画 (案)

1. 運行系統及び系統図：2 系統

(1) 系統名【通谷団地口～通谷電停～太賀団地～中間市立病院前】10.6 km (往 5.3 km、復 5.3m)

起点：通谷団地口

主な経過地：通谷電停

終点：中間市立病院

(2) 系統名【中間南小学校前～通谷電停～中間市立病院前】11.6 km (往 5.7 km、復 5.9 km)

起点：中間南小学校前

主な経過地：通谷電停

終点：中間市立病院

※系統図については、12 ページを参照ください。

2. 運行回数・運行時刻【検討1】

検討資料：中間南校区新しい地域公共交通の導入に向けたアンケート調査結果報告書より

◆主な外出先

単位：％

	サンプル数	職場	学校	買い物	病院	趣味習い事	その他
全体	5,495	41.3%	4.4%	58.9%	41.4%	17.8%	10.2%
男性計	2,454	51.9%	4.2%	44.1%	36.8%	15.4%	11.4%
女性計	3,041	32.8%	4.6%	70.9%	45.1%	19.8%	9.2%

※報告書P10より抜粋

◆外出先別の外出頻度

単位：％

	サンプル数	職場	学校	買い物	病院	趣味習い事	その他
週5回以上	3,127	67.9%	7.2%	49.0%	24.7%	17.5%	11.0%
週3～4回	1,291	10.5%	1.2%	81.6%	61.5%	26.3%	10.6%
週1～2回	771	3.6%	1.2%	79.6%	64.6%	11.3%	6.0%
月に1回～2回	233	5.6%	0.0%	30.0%	81.5%	5.2%	6.4%
ほとんど外出しない	75	2.7%	2.7%	14.7%	48.0%	2.7%	29.3%

※居住地不明を含む。

※報告書P13より抜粋

◆乗車時間帯別

単位：％

		午前					
自治会名	サンプル数	7 時～8 時	8 時～9 時	9 時～10 時	10 時～11 時	11 時～12 時	
校区全体	2, 816	18. 4%	28. 3%	38. 4%	42. 9%	19. 9%	
		午後					
自治会名		12 時～13 時	13 時～14 時	14 時～15 時	15 時～16 時	16 時～17 時	17 時～18 時
校区全体	16. 2%	34. 6%	25. 0%	23. 2%	16. 4%	15. 6%	

※報告書P21より抜粋

★運行回数、運行時間について

【案 1】

運行回数 6本／日（往復を1本）を週5日（月・火・水・木・金曜日）運行。

運行時間 （午前）8時台～12時まで 6便 （午後）13時台～17時台まで 6便

【案 2】

運行回数 6本／日（往復を1本）を週4日（月・火・水・金曜日）運行。

※市内にある多くの病院が休診となる木曜日は運休。

運行時間 （午前）8時台～12時まで 6便 （午後）13時台～17時台まで 6便

【案 3】

運行回数 4本／日（往復を1本）を週5日（月・火・水・木・金曜日）運行。

運行時間 （午前）8時台～12時まで 4便 （午後）13時台～16時台まで 4便

【案 4】

運行回数 4本／日（往復を1本）を週4日（月・火・水・金曜日）運行。

※市内にある多くの病院が休診となる木曜日は運休。

運行時間 （午前）8時台～12時まで 4便 （午後）13時台～16時台まで 4便

※【案 1～4】どの案でも、平日が祝日でも運行。ただし、年末年始（12月29日から1月3日まで）及びお盆（8月13日から8月15日まで）は運休。

3. 使用車両【検討 2】

使用車両	10人乗りワゴンタイプ	5人乗りセダンタイプ
規格	【参考】トヨタハイエース 全長 4,840 mm 全幅 1,880 mm 全高 2,105 mm ホイールベース 2,570 mm 車両重量 2,470 kg 最小回転半径 5.2m 燃料消費率（カタログ数値）8.6 km/L ※ガソリン車での数値を掲載	【参考】トヨタカローラアクシオ 全長 4,360 mm 全幅 1,695 mm 全高 1,460 mm ホイールベース 2,600 mm 車両重量 1,090 kg 最小回転半径 4.9m 燃料消費率（カタログ数値）20.0 km/L ※ガソリン車での数値を掲載
定員	9人（運転手を除く）	4人（運転手を除く）
特徴	① 車両の設備投資が必要 ② 代替え車両の必要性 ③ 住宅団地の狭隘な道路は運行困難 ④ 運行経費がセダンタイプに比べ割高（燃料費、整備費など） ⑤ 車高が高いため、乗り降りが困難 ⑥ 乗客の乗り残しの可能性が低い ⑦ 車内空間が広い ⑧ 車両のラッピングにより、既存の公共交通と判別が容易	① 車両の設備投資が不要 ② 既存のタクシー車両の活用が可能 ③ 住宅団地の狭隘な道路も運行可能 ④ 運行経費がワゴンタイプに比べ割安（燃料費、整備費など） ⑤ 車高が低いため、乗り降りが容易 ⑥ 乗客の乗り残しの可能性が高い ⑦ 車内空間が狭い ⑧ 既存のタクシーとの判別が困難

◆新しい地域公共交通を利用するまたは利用しない世帯（記入者）の現在の外出頻度 単位；％

校区全体	サンプル数	週 5 回以上	週 3～4 回	週 1～2 回	月に 1～2 回	ほとんど外出をしない
利用する	1,169	38.1%	32.2%	20.7%	5.3%	0.8%
利用しない	1,217	61.1%	22.1%	11.2%	2.1%	0.5%

※居住地不明を除く。

※報告書 P 15 より抜粋

◆新しい地域公共交通を利用する世帯の乗車時間帯別

単位：％

		午前				
自治会名	サンプル数	7 時～8 時	8 時～9 時	9 時～10 時	10 時～11 時	11 時～12 時
校区全体	1,169	18.5%	38.2%	52.0%	55.9%	24.9%

		午後				
自治会名	12 時～13 時	13 時～14 時	14 時～15 時	15 時～16 時	16 時～17 時	17 時～18 時
校区全体	21.8%	47.9%	33.4%	29.5%	17.8%	14.4%

※居住地不明を含む。

※報告書 P 22 より抜粋

【需要予測】

- ① 利用すると回答した世帯 1,169 世帯（※便宜上、1169 人が利用すると仮定）
- ② 1,169 人のうち、週 3～4 回外出している方は、約 3 割。1,169 人×0.3≒350 人（350／日）
週 5 回以上外出されている方のほとんどが、職場への通勤そして自家用車使用。
買い物、病院への通院の方を対象とするのであれば、週 3～4 回外出の方が該当。
- ③ 350 人のうち、1 日の最大の乗車時間帯は、10 時～11 時の約 55%。350 人×0.55≒190 人
- ④ 必要な方、あればいい方のうち、必要な方は、約 1 割と仮定。190 人×0.1≒19 人
→1 便あたりの最大の利用者数は、19 人と推定。

車両については、10 人乗りワゴン車はもちろんであるが、5 人乗りセダンタイプの既存のタクシー車両であっても、市内に営業所がある利点から追走による予備車両の導入で需要を満たすことが可能である。

★使用車両について

【案 1】10 人乗りワゴン車

事業に必要な常用車両 1 台（10 人乗りワゴン車）

追走車両及び故障対応のための予備車両 3 台（5 人乗りセダンタイプ）

計 4 台

【案 2】5 人乗りセダンタイプ

事業に必要な常用車両 1 台（5 人乗りセダンタイプ）

追走車両及び故障対応のための予備車両 4 台（5 人乗りセダンタイプ）

計 5 台

4. 運賃【検討3】

◆買い物

自治会名	運賃	週1回	週2回	週3回	週4回	週5回以上	利用しない
校区全体	150 円	13.3%	28.0%	27.7%	8.2%	7.5%	15.5%
	200 円	15.9%	28.4%	18.0%	3.7%	3.4%	30.6%
	250 円	20.0%	16.3%	6.1%	1.3%	1.4%	55.0%
	300 円	19.7%	11.7%	3.1%	0.8%	1.4%	63.3%

※無回答を除く

◆病院

自治会名	運賃	週1回	週2回	週3回	週4回	週5回以上	利用しない
校区全体	150 円	34.6%	21.9%	13.6%	3.9%	4.4%	21.6%
	200 円	31.7%	19.3%	9.1%	2.4%	2.4%	35.1%
	250 円	27.9%	10.4%	3.4%	1.4%	1.3%	55.7%
	300 円	28.2%	6.1%	2.1%	1.1%	1.1%	61.3%

※無回答を除く

※報告書P16より抜粋

250 円、300 円では、利用すると回答した世帯でも、利用しないが5割を超えている。

複数回の利用をしていただくためにも、200 円以下が望ましい。

近隣の実施状況では、定額 200 円の自治体が多く、障がい者や小人の方への運賃割引や回数券を設けることで利用促進を図っている。

※近隣市町のコミュニティバスの運賃状況について 10 ページをご覧ください。

★運賃について

- 【案1】 定額 200 円（中学生以上）、100 円（障がい者・小学生）、無料（6 歳以下）
回数券（100 円×11 枚綴り）1,000 円
- 【案2】 定額 150 円（中学生以上）、50 円（障がい者・小学生）、無料（6 歳以下）
回数券（100 円×7 枚と 50 円×8 枚綴り）1,000 円
- 【案3】 定額 200 円のみ
回数券（100 円×11 枚綴り）1,000 円
- 【案4】 定額 150 円のみ
回数券（100 円×7 枚と 50 円×8 枚綴り）1,000 円

4. 中間南校区新しい地域公共交通検討案一覧及び運行経費概算について

※11 ページをご覧ください。

◎近隣市町のコミュニティバスの運賃の状況について

項 目	北九州市 (木屋瀬・楠橋・星ヶ丘)	直方市	岡垣町	遠賀町	芦屋町	鞍手町	
1、設立年月日	平成15年	平成16年	平成17年	平成17年	平成17年	平成18年	平成23年
2、運行主体	交通事業者	交通事業者	交通事業者	市町村運営有償運送 (遠賀町)	市町村運営有償運送 (芦屋町)	交通事業者	
3、バス保有台数・定員	1台 (9人乗ジャンボタクシー)	3台(定員10名)	2台(定員27名) 3台(定員13名)	3台(定員31名)	3台(定員31名) 2台(定員29名)	1台(29名) 1台(18名)	小型(予約状況により対応)
4、路線数	1路線	3路線	4路線	6路線	2路線	3路線	2路線
5、運行時間と本数	平日8時～17時台 平日9便	午前7時台～午後6時台 平日61便、土61便 日祝52便	午前6時台～午後7時台 平日68便 土54便 日祝54便	午前6時台～午後7時台 平日40便 土34便 日祝34便	午前5時台～午後9時台 平日68便 土40便 日祝40便	午前6時台～午後8時 平日33便、土27便 日祝27便	午前6時台分～午後8時台 平日36便、土32便 日祝32便
6、運賃	200円(小学生以上)	200円～250円区間設定 100円～150円(小人) ※小学生未満は2人まで無料	150円 80円(障がい者、小人 ※身体障害者手帳や療育手帳の 交付を受けた人 ※未就学児は保護者同伴の場 合、2人まで無料	200円(中学生以上) 100円 (小学生・60歳以上・障がい者) 無料(0歳～6歳)	170円～310円区間設定	200円 100円(6歳以上12歳未満、障害者手帳) 無料(小学生未満)	
7、運行形態	定時定路線	定時定路線	定時定路線	定時定路線	定時定路線	定時定路線	予約型区域内運行
8、定期・割引サービスなどの有無	●回数券 ・2,000円 200円券×11枚綴り	特になし	●回数券 ・2,000円 150円券×14枚と50円券×2枚 ・1,000円 80円券×13枚と30円券×2枚 ●定期券(一般・障害者・通学) ・1ヶ月(一般の場合)6,750円 ・3ヶ月(一般の場合)19,240円 ・6ヶ月(一般の場合)38,270円	●回数券 ・1,600円 200円券×10枚綴り ●定期券 ・通勤定期券 1ヶ月 7,200円 3ヶ月 20,700円 ・通学定期券 1ヶ月 6,000円 ・学期定期 19,000円～30,600円など	●回数券 ・1,700円 170円券×11枚綴り ・3,400円 170円券×23枚綴り ・2,200円 220円券×11枚綴り ・4,400円 220円券×23枚綴り ・2,500円 250円券×11枚綴り ・5,000円 250円券×23枚綴り ●定期券(通勤・通学) ・通勤の場合 1ヶ月7,650円～13,950円 3ヶ月21,800円～39,760円 6ヶ月41,310円～75,330円 ●乗継割引乗車券 (北九州市営バスとの乗り継ぎ の場合のみ。)	●回数券 ・1,000円 100円券×12枚綴り	

※ 水巻町については、福祉バスのみでコミュニティバスは現在走っていません。

参照資料：平成26年度コミュニティバス検討部会初任者研修会資料及び、各市町ホームページより

◎中間南校区新しい地域公共交通検討案一覧及び運行経費概算について

[検討 1]

★運行回数・運行時間について

【案 1】

運行回数 6本／日（往復を1本）を週5日（月・火・水・木・金曜日）運行。
運行時間 （午前）8時台～12時まで 6便 （午後）13時台～17時台まで 6便

【案 2】

運行回数 6本／日（往復を1本）を週4日（月・火・水・金曜日）運行。
※市内にある多くの病院が休診となる木曜日は運休。
運行時間 （午前）8時台～12時まで 6便 （午後）13時台～17時台まで 6便

【案 3】

運行回数 4本／日（往復を1本）を週5日（月・火・水・木・金曜日）運行。
運行時間 （午前）8時台～12時まで 4便 （午後）13時台～16時台まで 4便

【案 4】

運行回数 4本／日（往復を1本）を週4日（月・火・水・金曜日）運行。
※市内にある多くの病院が休診となる木曜日は運休。
運行時間 （午前）8時台～12時まで 4便 （午後）13時台～16時台まで 4便

※【案1～4】どの案でも、平日が祝日でも運行。ただし、年末年始（12月29日から1月3日まで）及びお盆（8月13日から8月15日まで）は運休。

[検討 4]

★運行経費概算について

	【案W1】	【案W2】	【案W3】	【案W4】	【案S1】	【案S2】	【案S3】	【案S4】
	10人乗りワゴンタイプ	10人乗りワゴンタイプ	10人乗りワゴンタイプ	10人乗りワゴンタイプ	5人乗りセダンタイプ	5人乗りセダンタイプ	5人乗りセダンタイプ	5人乗りセダンタイプ
運行頻度（1つのバス停にバスが来る回数）	12便/日	12便/日	8便/日	8便/日	12便/日	12便/日	8便/日	8便/日
本数（全体の運行本数）	6本/日、週5日（257日）	6本/日、週4日（205日）	4本/日、週5日（257日）	4本/日、週4日（205日）	6本/日、週5日（257日）	6本/日、週4日（205日）	4本/日、週5日（257日）	4本/日、週4日（205日）
運行系統キロ程	約5.8km（往復11.6km）	約5.8km（往復11.6km）	約5.8km（往復11.6km）	約5.8km（往復11.6km）	約5.8km（往復11.6km）	約5.8km（往復11.6km）	約5.8km（往復11.6km）	約5.8km（往復11.6km）
運行条件								
10人乗りワゴンタイプ車両運行台数	1台	1台	1台	1台				
10人乗りワゴンタイプ車両予備台数	セダン車両3台	セダン車両3台	セダン車両3台	セダン車両3台	台	台	台	台
10人乗りワゴンタイプ車両年間走行キロ	17,887km/台	14,268km/台	11,925km/台	9,512km/台				
5人乗りセダンタイプ車両運行台数					1台	1台	1台	1台
5人乗りセダンタイプ車両予備台数					4台	4台	4台	4台
5人乗りセダンタイプ車両年間走行キロ					17,887km/台	14,268km/台	11,925km/台	9,512km/台
乗務員雇用者数	1人	1人	1人	1人	1人	1人	1人	1人
乗務員数	1仕業	1仕業	1仕業	1仕業	1仕業	1仕業	1仕業	1仕業
停留所新設数（往復で46個）	28箇所	28箇所	28箇所	28箇所	28箇所	28箇所	28箇所	28箇所
初期投資（概算）								
車両購入費〔10人以下車両〕	4,000千円	4,000千円	4,000千円	4,000千円				
停留所設置費用	5,000千円	5,000千円	5,000千円	5,000千円	5,000千円	5,000千円	5,000千円	5,000千円
小計	9,000千円	9,000千円	9,000千円	9,000千円	5,000千円	5,000千円	5,000千円	5,000千円

運行経費（概算）※公定幅運賃より試算

運行経費	6,939千円	5,535千円	4,626千円	3,690千円	4,981千円	3,973千円	3,320千円	2,649千円
追走経費	1,542千円	1,230千円	1,028千円	820千円	1,542千円	1,230千円	1,028千円	820千円
小計	8,481千円	6,765千円	5,654千円	4,510千円	6,523千円	5,203千円	4,348千円	3,469千円

※運行経費（10人乗りワゴンタイプの場合）：810円/1.6km 90円/245mの公定幅運賃にて試算（4,500円/11.6km）

※運行経費（5人乗りセダンタイプの場合）：670円/1.6km 80円/322mの公定幅運賃にて試算（3,230円/11.6km）、時間制運賃 2,000円/30分

※追走経費について、運行日数の1/2をセダンタイプ車両 1台にて追走する場合を想定し、1日6本運行する場合は3時間、4本運行する場合は、2時間追走を行うとする。

運行収入

150円の場合	462千円	369千円	308千円	246千円	462千円	369千円	308千円	246千円
200円の場合	616千円	492千円	411千円	328千円	616千円	492千円	411千円	328千円

※運賃収入については、1本あたり平均利用者数を2人と想定

運行経費収支差（※収支差＝運行経費-運行収入）

150円の場合	8,019千円	6,396千円	5,346千円	4,264千円	6,061千円	4,834千円	4,040千円	3,223千円
200円の場合	7,865千円	6,273千円	5,243千円	4,182千円	5,907千円	4,711千円	3,937千円	3,141千円

キロ当たり運行経費

追走ありの場合	474.1円/km	474.1円/km	474.1円/km	474.1円/km	364.7円/km	364.7円/km	364.6円/km	364.7円/km
追走なしの場合	387.9円/km	387.9円/km	387.9円/km	387.9円/km	278.5円/km	278.4円/km	278.4円/km	278.4円/km

[検討 2]

★使用車両について

【案 1】10人乗りワゴン車

事業に必要な常用車両 1台（10人乗りワゴン者）
追走車両及び故障対応のための予備車両 3台（5人乗りセダンタイプ） 計 4台

【案 2】5人乗りセダンタイプ

事業に必要な常用車両 1台（5人乗りセダンタイプ）
追走車両及び故障対応のための予備車両 4台（5人乗りセダンタイプ） 計 5台

[検討 3]

★運賃について

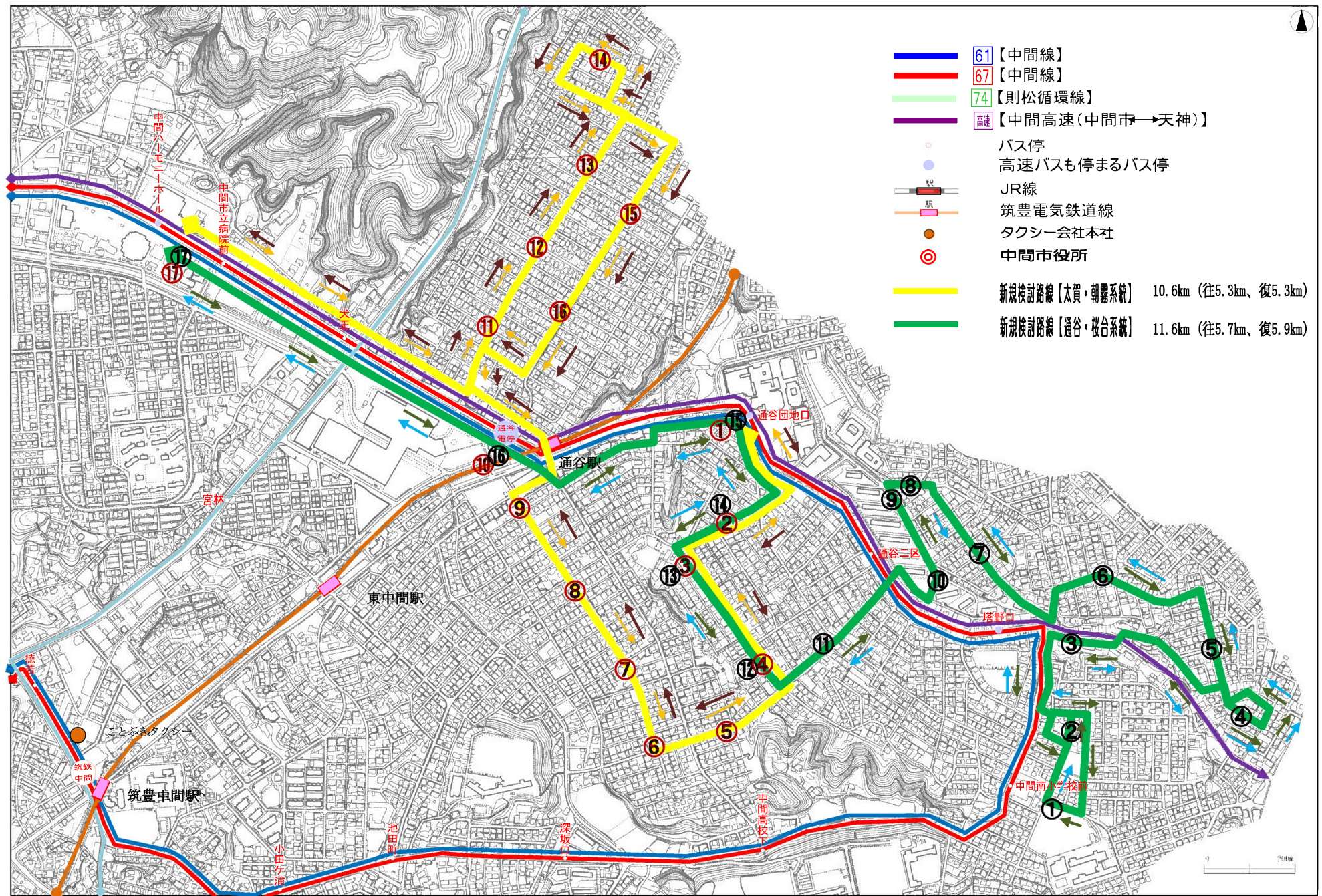
【案 1】 定額200円（中学生以上）、100円（障がい者・小学生）、無料（6歳以下）
回数券（100円×11枚綴り）1,000円

【案 2】 定額150円（中学生以上）、50円（障がい者・小学生）、無料（6歳以下）
回数券（100円×7枚と50円×8枚綴り）1,000円

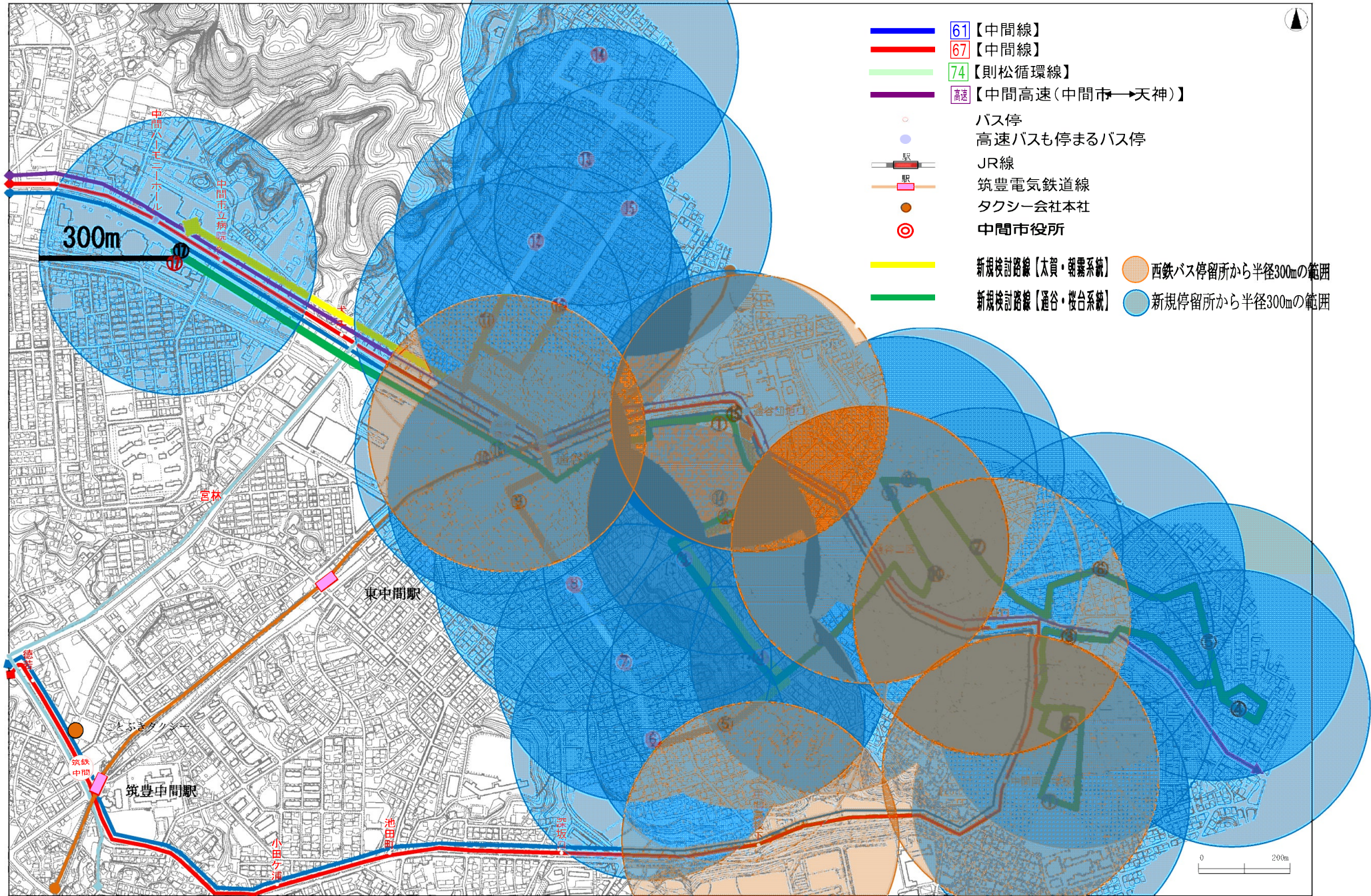
【案 3】 定額200円のみ
回数券（100円×11枚綴り）1,000円

【案 4】 定額150円のみ
回数券（100円×7枚と50円×8枚綴り）1,000円

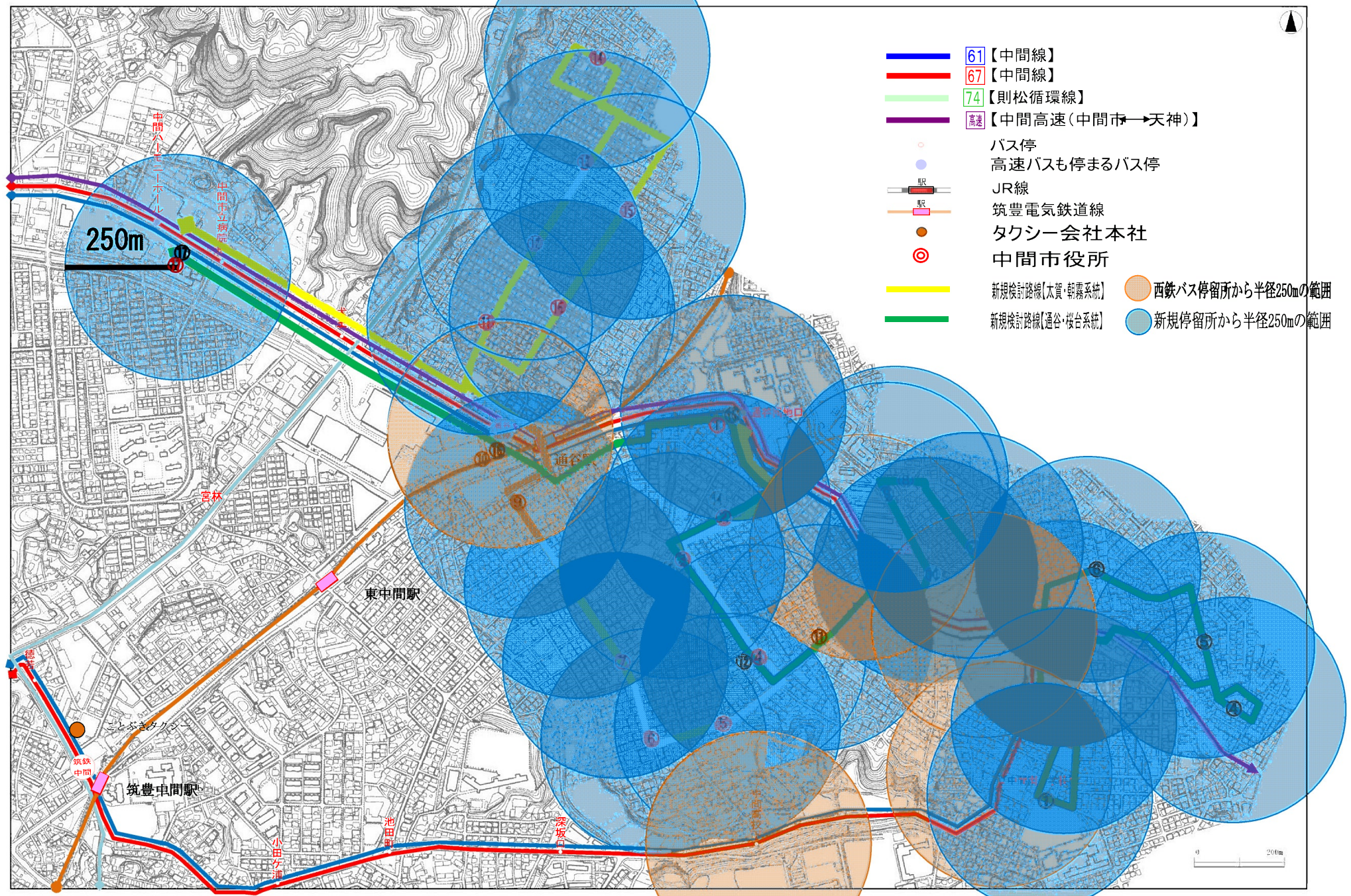
中間南校区新しい地域公共交通運行系統図



中間南校区新しい地域公共交通運行系統図（停留所から半径 300m の範囲）



中間南校区新しい地域公共交通運行系統図（停留所から半径 250m の範囲）



中間市地域公共交通会議スケジュール

		地域公共交通会議	運行	補助申請	
項目		地域公共交通会議設置 生活交通ネットワーク計画策定 地域公共交通網形成計画策定	運行事業者選定 新しい地域公共交通の運行	【国】調査事業(4月～3月) 【国】国庫補助(10月～9月) 【県】県単補助(10月～9月)	補助 年度 会計
平成 26 年度	4月	地域公共交通会議設置要綱告示			平成 26 年度
	5月	第1回交通会議(5/20) 交通会議設立と市交通体系の現状			
	6月				
	7月	第2回交通会議(7/23) 地域特性及び新しい運行形態について			
	8月				
	9月	第3回交通会議(9/26) 導入検討モデル地区の選定			
	10月				
	11月			【県】H26県単補助申請	
	12月	第4回交通会議(12/22) 事業計画及び運行計画案の提示			
	1月			【国】H27調査事業要望	
	2月	第5回交通会議(2/2) 事業計画及び運行計画再提示・承認			
	3月				
平成 27 年度	4月		運行事業者選定・運行申請		平成 27 年度
	5月	第6回交通会議(上旬) H28ネットワーク計画承認、交通網計画策定協議			
	6月			【国】ネットワーク計画申請 (H28～H30)	
	7月	第7回交通会議(中旬) 交通網計画策定協議	計画策定事業者 (プロポーサル方式)		
	8月		停留所準備		
	9月				
	10月	第8回交通会議(中旬) 交通網計画策定協議	運行予定(上旬)		
	11月			【県】H27県単補助申請	
	12月			【国】H28調査事業要望	
	1月				
	2月	第9回交通会議(中旬) 交通網計画協議、ネットワーク計画案提示			
	3月				
平成 28 年度	4月				平成 28 年度
	5月	第10回交通会議(上旬) 交通網計画報告、H29ネットワーク計画の承認		【国】ネットワーク計画申請 (H29～H31)	
	6月				
	7月				
	8月				
	9月				
	10月				
	11月	第11回交通会議(下旬) 運行実績の報告	年間運行実績	【国】H28フィーダー補助申請	
	12月				
	1月				
	2月	第12回交通会議(中旬) ネットワーク計画案提示			
	3月				