

## 知恵袋（その 7）

使わない路線バスを減便し、使えるコミュニティバスに財源を振り分け

～コミュニティバス「おでかけ号」～（大分県国東市）

- ・ 路線バスの中で利用者が極めて少ない時間帯を減便し、浮いた補助金を財源に交通空白地域解消のためのコミュニティバスを運行。
- ・ 住民はモビリティの確保、交通事業者は不採算路線に変わる新たな需要（雇用と収入）の確保、行政は補助金の削減と交通空白地域の解消の両立という、3者にとってメリットのある事業を実現。

### 利用者が少ない路線バスを減便

- ・ 国東市は人口約 3.3 万人、人口密度 103 人 / km<sup>2</sup> で、路線バスのほとんどが赤字路線となっており、市が負担する「バス路線運行費補助金」の交付額は毎年増加傾向にあり、合併当時は約 4,800 万円となっていた。
- ・ また、国東市では、児童・生徒の通学手段、高齢者の通院等の移動手段としての路線バス存続の重要性を認識しつつ、補助金額の削減に向けた現行路線の減便や廃止の検討を進める一方、交通空白地域における地域モビリティ確保の検討を進めてきた。



写真 3-8 おでかけ号  
（出典）国東市 HP

- ・ このような背景のもとで、市町村合併に伴い、路線バスの乗降客調査を実施し、運行中の路線バスの中で利用者が極めて少ない時間帯を把握した上で、交通事業者との協議を通じてその時間帯を減便した。

### 浮いた補助金を財源に、交通空白地域解消のためのコミュニティバスを運行

- ・ 路線バスの運行の無駄を少なくすることで市から交通事業者への補助金（バス路線運行費補助金）を減らすことができ、その分で新たな財源を使わずに、交通空白地域の解消のためのコミュニティバス運行を実現している。

### 住民・交通事業者・行政の3者にとってメリットのある事業の実現

- ・ その結果、住民はこれまでバス路線が通っていなかった地域に初めてバスが通るというモビリティ確保の得、交通事業者は不採算路線に変わる新たな需要による雇用確保と営業収入の増加の得、行政は補助金の削減と交通空白地域解消の両立の得という、3者にとってメリットのある事業を実現している。
- ・ なお、市から交通事業者に対する補助金は、コミュニティバス運行開始前が約 4,800 万円（H18 年）であったのに対して、運行後は約 4,000 万円（H19 年）と削減されており、この差額分が交通空白地域解消のためのコミュニティバス運行の経費に充てられている。
- ・ コミュニティバス路線は、15 路線あるが、それぞれ週 1 日、1.5 往復の運行であり、減便により余った路線バスの車両 3 両、運転手をコミュニティバスに振り替えることで、交通事業者にとっても追加の設備投資は不必要であった。また、従来のバス路線も廃止になってい

ないことから、通勤・通学の足はこれまでと同じ水準となっている。

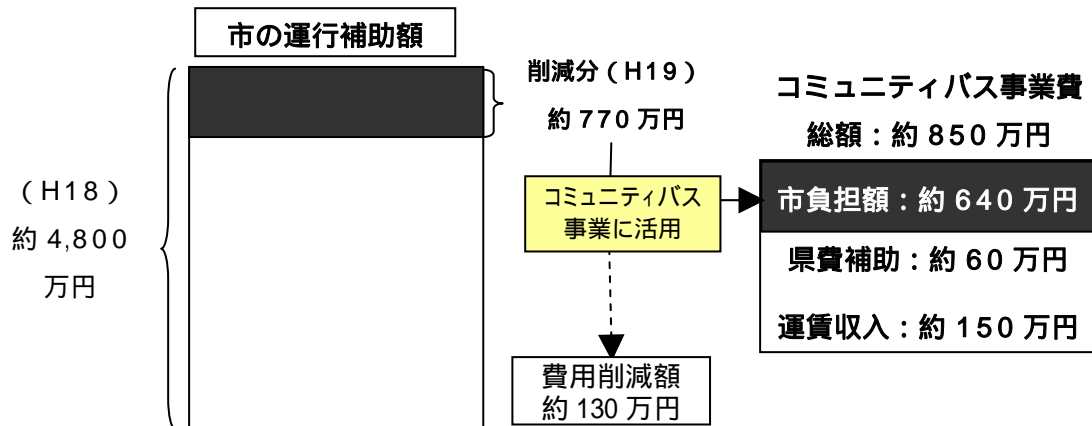
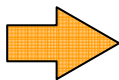


図 3-9 路線バス補助金削減額をコミュニティバスへ



図 3-10 国東市コミュニティバス路線図

(出典) 国東市提供資料



**ここもチェック!**

< 巻末参考資料-1 : 地域のモビリティ確保の知恵袋 >  
P.参-71 ~ P.参-86