横浜市　道路局　路線バスの基礎知識　抜粋

いままでの分科会で５つのルート案が提案されました。

今回それを絞るにあたって、バス路線の経費や路線に関する主な情報を本資料にまとめました（横浜市道路局 HP 抜粋）。絞り込みの作業に際しては、実現可能性を高めていくためにも、特に太字＋アンダーラインの部分に留意しながら進めていく必要があります。

また、最終的にバス路線の新設・再編はバス事業者の判断となりますが、バス利用を促進する地域の取組も重要となります。

◆路線新設

路線バスを新設するには、道路運送法に基づき、バス事業者が事業計画を含む申請書を国へ提出し認可を受ける必要があります。

この事業計画には、路線、営業区域、営業所の名称・位置、営業所ごとの配置車両数、バス停の位置・名称などを記載することとなっており、**地域のニーズや、道路の幅員、事業としての採算性等を総合的に勘案**して、バス運行事業者が関係者と協議の上、作成します。

この手続きは、申請書が受理されてからの標準的な処理期間として、３か月かかります。

◆路線変更

運行している路線バスのルートを変更するには、基本的には、路線の新設と同様の手続きが必要となります。

◆運行経費

運行の効率や路線の営業距離の長さ、路線沿線の特性にもよりますが、**横浜周辺（京浜ブロック（※1））では、1kmの運行（営業）をするのに約680円（※2）の経費がかかっています。したがって、駅など起点から終点まで、約7ｋｍの路線を運行するのに約4,800円かかり、現金利用者ですと約23人が乗って収支が合う状況です。**

※1　京浜ブロック：東京特別区、三鷹市、武蔵野市、調布市、狛江市、横浜市及び川崎市（民間事業者、公営を含む）

※2　H26年12月国土交通省調べ

◆経費構造

路線バスは、労働集約型産業（人件費の占める割合が高い産業）と言われており、運行にかかる経費の約61％（※）を人件費が占めています。残りは、バスの車両、燃料代（軽油）、税金や保険料、一般管理費（会社としての経営に必要な事務経費）となっています。

※　H26年12月国土交通省調べ

◆収支

路線バスの収支は非常に苦しいのが現状で、**バス事業者のほとんどが運行している路線数の約7割が赤字路線**（※1）となっており、一部の黒字路線の利益で運営している状況です。

したがって、バス会社としても収支が厳しく、全国の保有車両３０両以上のバス事業者のうち、約7割は赤字運営（※2）の状況です。

※1　バス産業勉強会報告書、平成21年4月バス産業勉強会より

※2　H26年12月国土交通省調べ

◆運賃設定

バスの運賃は、バス事業者が申請した上限額について、国土交通大臣の認可を受ける「上限認可制」という仕組みになっています。この認可された上限額の範囲内であれば、事業者が届出だけで運賃を機動的に設定できます。

また、上限額の申請にあたっては、各バス事業者の経営効率が運賃に反映されないよう、営業する地域（横浜は京浜ブロック）の標準的な費用と利潤を合計した原価が水準となっています。

※　京浜ブロック：東京特別区、三鷹市、武蔵野市、調布市、狛江市、横浜市及び川崎市

◆運行効率

路線バスは、駅と団地や事業所の間の往復運行を基本としています。しかし、乗客が１番多く乗車する通勤時間帯は、朝であれば駅へ向かう方向に多く乗り、団地へ行く方向へはガラガラで、偏った運行になってしまいます。

したがって、**通勤時間帯は多く乗車している路線でも、往復で見ると収支が見合っていない路線が多く存在します。**かりに、ガラガラの方向だけ回送運行したとしても、要する時間はさほど変わらず人件費はかかるので、効率的な運行は難しい状況です。

◆運賃体系

横浜市内では、大きく分けて二つの運賃体系が適用されています。

【均一制】

市の中心部など都市部では利用者が多いため、料金収受が簡便になるよう、乗った距離に関係なく同じ運賃を支払う制度です。

【対キロ区間制】

一定の距離を基準として区間を定め、乗った区間に応じて計算された運賃を支払う制度です。市内では、住宅地内の循環路線や鉄道との並行路線、長大路線など一部の区間に適用されています。

どちらの運賃体系を適用するかは、路線ごとの特性や採算性などを踏まえたうえでバス事業者が判断し、国土交通大臣により、適正であるか審査を受け、認可を受けることとなっています。

◆車両の値段

路線バスの車両価格は、バス事業者によって内部の装備や外部の仕様が大きく異なるため一概に言えませんが、車両の本体価格は、おおよそ大型バス車両で2200～2500万円、中型バス車両で1900～2000万円、小型バス車両で1600～1800万円となっています。（交通局の場合）

また、ノンステップ型車両については、横浜市がその導入経費の一部に対して、バス事業者へ補助金を交付しています。（市営バスは対象外）

◆バス停の位置、移動

バス停（法律では、停留所）を新設する場合、その名称と位置は、道路運送法によりバス事業者が国へ申請し認可を受けることとなっています。（すでに路線バスを運行している事業者の場合は、事後届出となります。）申請にあたっては、**バス停を設置する場所の確保（土地の使用権原）、交通管理者（警察）の許可及び地域の皆さんのご理解などが必要**となります。

バス停の移動や名称変更は、事後届出でよいとされていますが、新設と同様に、関係機関の合意が必要です。

また、バス停には、運行系統とその発車時刻の表示が規定されていて、この時刻よりも早く発車することは禁止されています。