

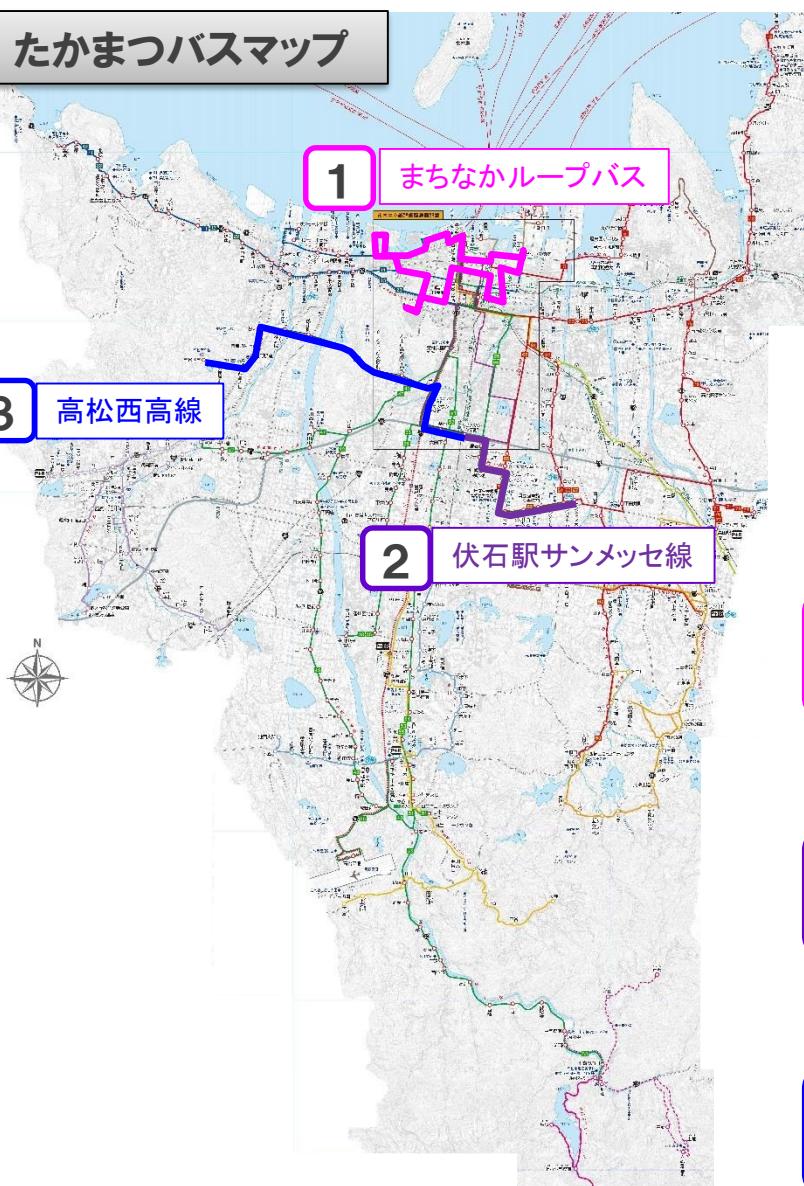
令和6年度 第2回 高松市総合都市交通計画推進協議会資料

ネットワークバスの維持費補助制度改正及び新規路線認定の検討状況について

令和6年10月24日（木）

ネットワークバスの概要

たかまつバスマップ



ネットワークバス

国・県の補助スキームに乗らないが、
市として必要な幹線系統として支える補助スキーム

- 供給の最適化
 - バスのフィーダー化(バス路線再編)
- を支える**重要なスキーム**

1
中心部

まちなかループバス (H27.10~)

中心部の病院等、主要目的施設を繋ぎ、回遊性向上に寄与する、循環系バス

2
市街地エリア
の縁辺部

伏石駅サンメッセ線 (R3.11~)

交通結節拠点と学術拠点とを繋ぐ
フィーダーバス

3
市街地エリア
の縁辺部

高松西高線 (R4.4~)

利用者が日常生活を営む上で必要な施設(学校)を繋ぐフィーダーバス

①-1 ネットワークバス維持費補助金（路線バス事業者の体力を向上させる必要性について）

【市】公共交通ネットワークバス運行事業



事業者負担がなくなるまでは運賃収入を増やす努力をするが、それ以上は効果がない状況



運賃収入が増えると事業者負担が減るが、
運賃収入が運行経費の11/20を超えると
市補助金が減るのみ

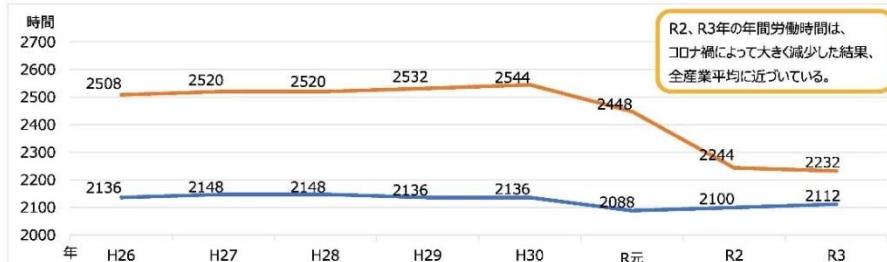
※国補助制度（地域間幹線系統補助）も同様

※県補助制度（準幹線系統補助）も同様

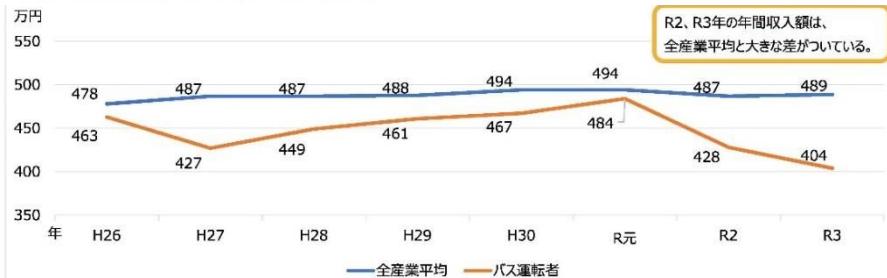
事業者の自助努力を引き出しにくい

バス運転手の年間労働時間、年間収入額

バス運転者の年間労働時間



バス運転者の年間収入額の推移



厚生労働省「賃金構造基本統計調査」

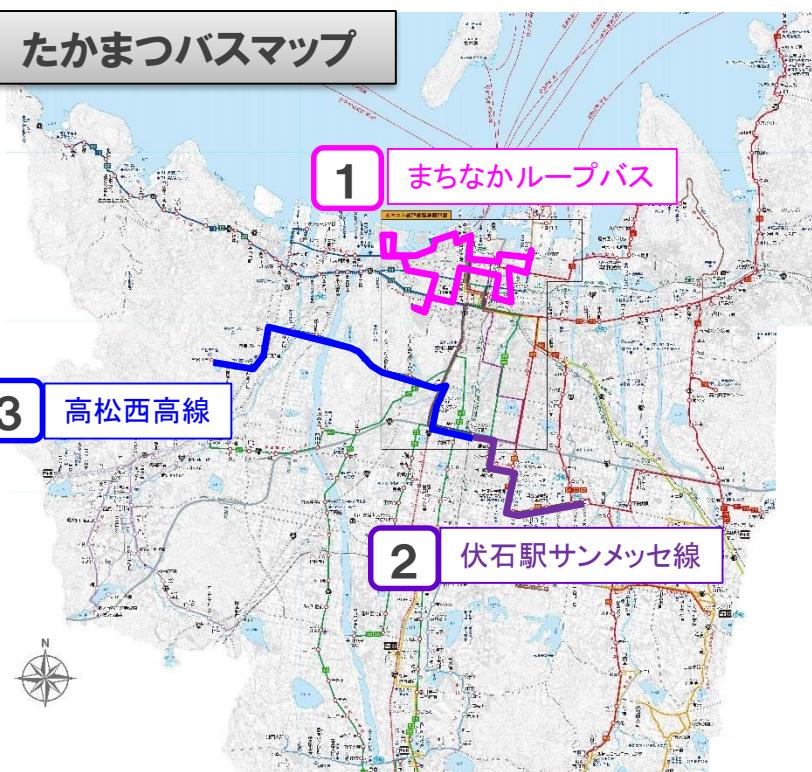
バス運転手は労働時間が長く、収入額が低い

待遇が、労働条件に対して魅力的でない

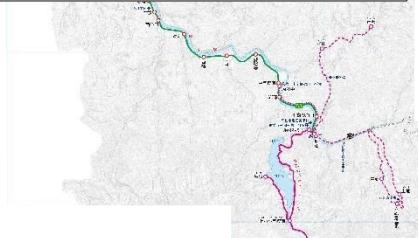
- ①事業者の自助努力を促す仕組みづくり、
- ②バス運転手の給与・労働条件等の待遇改善が必要

①-2 ネットワークバス維持費補助金（補助金に係る広告料の取扱について）

たかまつバスマップ



【ネットワークバス補助金(算定方法)】
補助金＝運行経費－運賃等収入額
※運行経費の20分の9を上限



(現在)ネットワークバスにおける広告料の取扱

【公共交通ネットワークバス運行事業に関する補助基準】
第8条 交付要綱第4条第3号に規定する地域生活交通路線に係る補助対象経費の額は、運行経費の額(市長が定めた基準によって算出した額をいう。以下この項において同じ。)から運賃等収入の額(認定申請に添付された資金計画書における運賃収入その他収入の見込みや運行実績を基に、市長が認定した額をいう。)を減じて得た額とし、運行経費の20分の9に相当する額を限度とする。

→ 運賃等収入の額に広告料が含まれている。

広告料を運賃等収入の額から除くことにより、公共交通事業者を支援することを検討

【期待される効果】

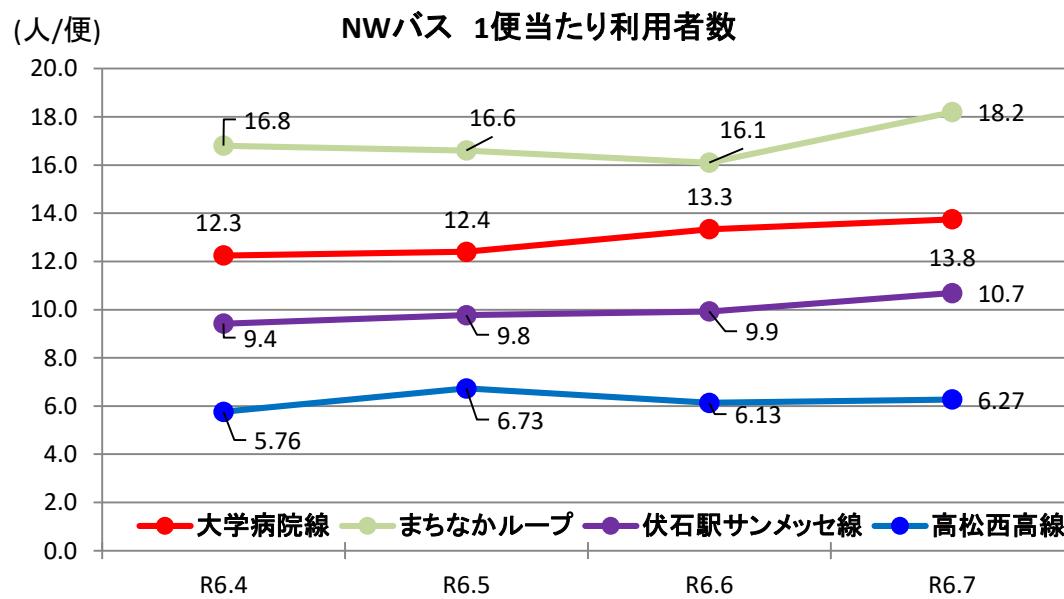
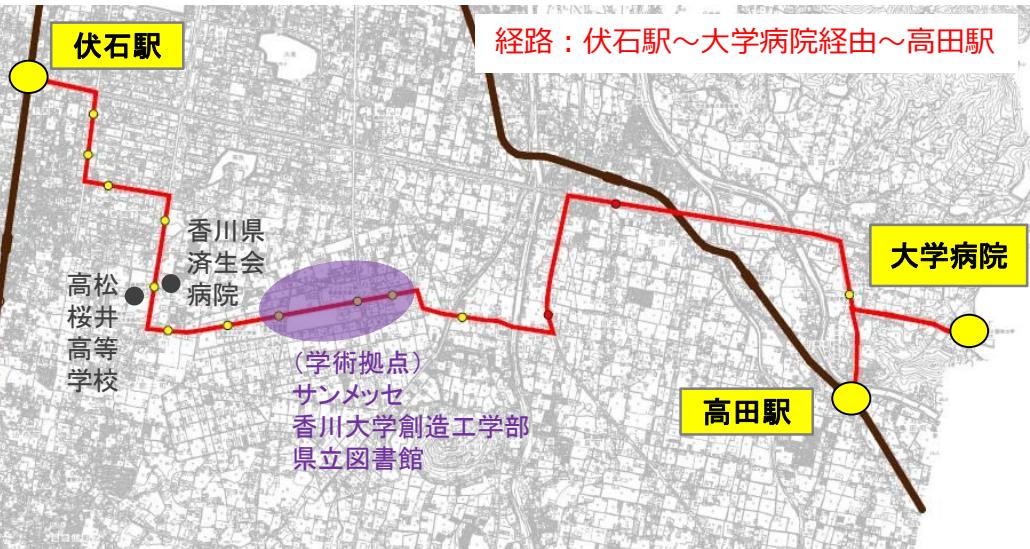
- ①ことでんの収入が増加
- ②広告収入に向けた自助努力による収入増加



運転手確保にも向けた経営改善へ

②ネットワークバスの新規路線認定について

運行経路



伏石高田線の概要

R6.4.1 運行開始

交通結節点であることでん伏石駅と高田駅、大学病院をアクセスする路線を新設することにより、鉄道から路線バスへの乗り換えによる大学病院へのアクセスが可能となり、利用者の利便向上を図る。

ネットワークバス補助対象要件

既存バス路線の再編等、効率的な公共交通ネットワークを構築する先駆的な取組となる路線

【具体的な要件】

①高松市都市計画MPに規定する集約拠点内の鉄道駅（伏石駅）と結節

②既存の鉄道及び路線バスのルートと重複せず、地域の医療機関、商店、官公署その他利用者が日常生活を営む上で必要な施設を効率的に結ぶもの。

大学病院線（伏石高田系統）は上記①②ともに満たしている。

他のネットワークバスとの比較

既存の3路線と1便当たりの利用者数で比較すると、遜色ない
⇒一定の需要確認

令和7年度からネットワークバス補助金対象路線に追加を検討