

# 名立区における公共交通の効果的な運行について

現在名立区においては、路線バス名立線とスクールバスが運行されており、一部の区間が重複している。路線バスの利用率が低いことから、路線バスとスクールバスの重複している区間についてどちらかに統合することが効率的と考える。下記項目等から検討を行う。

## ○混乗が可能かどうかの確認。

- ・平成 27 年度の学生数を参考に混乗が可能かどうか確認する。

(北部)

路線バス 72 人乗り、スクールバス 57 人乗り。

H27 小学生 79 名、中学生 28 名、高校生 40 名。

北部は小学生のみが利用するため、実質利用者は 79 名。

路線バスは定員が 72 人であるため、1 回の運行では不可能。

スクールバスは 2 回ピストン運行することから (57×2) 114 名の定員であるため、学生の乗車に問題はなく、また一般乗車も 35 名まで乗車可能。

(南部)

路線バス 72 人乗り、スクールバス 29 人乗り。

H27 小学生 29 名、中学生 24 名、高校生 26 名。

南部は小中学生（谷口、車路、躰畑の小学生は含めない、大菅は小中学生を含めない）が利用するため、実質利用者は 50 名。

路線バス、スクールバス（2 回ピストン運行）のどちらでも学生の乗車に問題はなく、一般乗車も路線バスで 22 名、スクールバスで 8 名まで乗車可能。

※学生数は当市の住民基本台帳を基にした人数であるため、実際の学生数とは若干異なります。

## ○宝田小学校への統合時にスクールバスの通学とした経緯。

当時「名立町統合小学校建設委員会」を設置し、統合小学校についての諸問題について検討を行った。

その中で町長から通学手段についての諮問を受け、それに対し名立町統合小学校建設委員会は「田野上・杉野瀬以南の児童全員をスクールバスに乗せる」（スクールバスで通学させてほしい）という意見で答申を行っている。

## ○スクールバスの車両について

- ・スクールバスの車両更新等について

南部は H28 更新可能。更新の際に混乗仕様にすることも可能。

北部は H30 頃更新予定。その前に混乗運送が開始となった場合、車両への運賃箱や降りる際のボタンの設置などの一部改修が必要と思われる。

# 名立区における公共交通の効果的な運行について

## ○ランニングコスト等の比較

### ・現状

(路線バス)

バス運行対策費補助金：H26実績

名立線(1) 市補助金 7,698,000 円 (県補助 4,031,000 円別)

名立線(2) 市補助金 4,193,000 円

定期券補助(中学)：3,300,000 円

(スクールバス)

委託費：8,629,000 円

燃料費：588,000 円

計 24,408,000 円

### ・路線バスへの混乗

(混乗路線バス)

バス運行対策費補助金：H26実績

名立線(1) 市補助金 7,698,000 円 (県補助 4,031,000 円別)

名立線(2) 市補助金 1,784,000 円 (県補助 1,363,000 円別)

定期券補助(中学)：3,300,000 円

定期券補助見込み(小学)：2,100,000 円

計 14,882,000 円

※小学生の定期代が収益に含まれることで名立線(2)についても県補助が入る見込み。

### ・スクールバスへの混乗

(混乗スクールバス)

委託費：

計 円

調査中

上記に記載の項目等からどちらに統合させることが効果的なのか検討を行っていく。

# 混乗スクールバスの運行形態について

スクールバスへの混乗となった場合の運行形態について、上越市内の混乗を導入している区の状況等から名立区に適した運行形態を検討する。

## ○当市で混乗を導入している区の状況

### 安塚区…路線定期型とデマンド型の複合交通

- ・浦川原駅から虫川大杉駅を通り、安塚区の中心地まで東頸路線バスの安塚線が運行している。浦川原の中心地から南部を主として6線の有償運送が運行している。
- ・6線の有償運送は登下校時のみ定期運行、それ以外の時間はデマンド運行を行っている。運行方式は定路線型、運行ダイヤは固定ダイヤ型、発着地は各バス停の固定型である。車両は5台使用。
- ・有償運送はデマンド予約の取りまとめや校外学習などの臨時運行も含め、東頸バス㈱に委託している。H26 委託料は 22,710,000 円。時刻表に記載の時間の1時間前までに予約が必要。

### 牧区…路線定期型とデマンド型の複合交通

- ・くびき野路線バスの宮口線が、牧区南部から高田駅の間を運行している。他に牧の中心地から北部にかけて、3線の有償運送が運行している。
- ・3線の有償運送は登下校時のみ定期運行、それ以外の時間はデマンド運行を行っている。運行方式は定路線型、運行ダイヤは固定ダイヤ型、発着地は各バス停の固定型である。車両は4台使用。
- ・有償運送はデマンド予約の取りまとめや校外学習などの臨時運行も含め、東頸バス㈱に委託している。H26 委託料は 13,533,000 円。始発時間の30分前までに予約が必要。車両は2台使用。

### 大島区…路線定期型交通

- ・2線の有償運送が運行しており、大島の北部から南部までをほぼ一本線でカバーしている。
- ・2線の有償運送は登下校時以外も路線定期型として運行している。
- ・有償運送は校外学習などの臨時運行も含め、(有)浦川原タクシーに委託している。H26 委託料は 9,630,000 円。

#### 参考

#### デマンド型交通分類の視点

- ・運行方式（定路線型⇔自由経路型）
- ・運行ダイヤ（固定ダイヤ型⇔非固定ダイヤ型）
- ・発着地自由度（着地（発地）固定型⇔着地（発地）非固定型）

## 混乗スクールバスの運行形態について

○名立区はどのような運行形態が適しているのか

- ・通学があるため完全デマンド型は適さない。通学時間の朝・夕方は定期型とし、日中の時間をそのまま定期型とするか、デマンド型にするかである。
- ・日中デマンド運行を行う場合はどういったことが考えられるか。  
(発着地)  
名立区は県道から枝分かれしている市道の幅が狭いため、スクールバス混乗車両が枝道に入っていくのは困難であり、ドア to ドア等の非固定型は不可能。発着地がバス停の固定型の方が適当と考える。  
(運行方式)  
発着地が固定型のため運行方式は定路線型が適当と考える。  
(運行ダイヤ)  
大島、安塚区と同様、予め定められたダイヤに基づき、予約があった場合のみ運行する固定ダイヤ型が適当と考える。
- ・定期型とデマンド型のどちらにするとしても、発着地、運行方式や運行ダイヤはほぼ同じで、予約の有無だけの違いになることが想定されることから、それぞれの型を委託した場合の委託費の比較も必要と考える。
- ・また、デマンドは利用者の予約に対する手間や抵抗感が発生するため、効率化だけでなく、地域の声もしっかりと聞き、検討を行う必要がある。

上記に記載の項目等から検討を行っていく。