

令和元年8月20日

上越市長 村山 秀幸 様

柿崎区地域協議会
会長 小出 優子

柿崎区内における公共交通の在り方に関する意見書

柿崎区地域協議会では、柿崎区内における公共交通の在り方に関し調査・議論を重ね、課題と今後の対応について、次のとおり意見をまとめましたので提出いたします。

平成29年度に地域懇談会を開き、地域の方々から課題をお聞きしました。お聞きした意見の中から、高齢になり運転免許証を自主返納したいがその後の交通手段が無い、との声が多く寄せられました。

上越市におかれましても公共交通促進協議会を設置し、ご検討されていると伺っております。私どもが調査した全国の地方自治体でも、最優先課題として取り組んでいます。

全国で高齢者の運転する車事故が続いています。上越市においても高齢者が運転免許証を自主返納出来る環境づくりが必要です。柿崎区内では、バス路線の無い地域があり、運転免許証を返納した高齢者や介護を必要とする方々等が、利用しやすい公共交通を検討する必要があります。

私ども地域協議会で取りまとめた意見を十分に反映していただきますよう、よろしくお願いいたします。

記

1. 地域懇談会におけるアンケート結果

柿崎区地域協議会では、平成29年度に開催した地域懇談会での結果を受け、「地域の交通を考える会（委員会）」を立ち上げ、全国各地の中山間地・過疎地における公共交通を調査しました。調査後に柿崎区で導入可能な公共交通体系を5つに絞り込みました。さらに各公共交通体系の長所・短所をまとめ一覧表としました。（添付表参照）

この一覧表を地域協議会だより臨時号に添付し、柿崎区内全世帯に配布しました。その後、各地域にて公共交通の在り方に絞った地域懇談会を開催いたしました。地域懇談会には、資料として各家庭に配布した一覧表をお持ちいただきますよう、お願いいたしました。懇談会では参加いただいた住民の方々から様々な意見を、お聞きすることができました。

地域懇談会後に実施したアンケートでは、現在バスの運行の無い地域（公共交通の無い地域）に、何らかの公共交通手段が必要、との意見が93%に達しました。また、興味を持った交通手段は「デマンド型乗合タクシー」が最多回答となりました。

2. バス運行のない地域に公共交通を運行し、各町内会に最低1か所の停留所を設置する

柿崎区内では、昭和初期から浜線、山直海線、黒川・黒岩線等の頸城交通バス路線が設置され、他地域との比較では公共交通が充実していました。しかしながら、バス路線から外れた地域では公共交通機関の開設は無理との、あきらめた気持ちの多いのが実態です。

近年、車社会が到来し自家用車が各家庭に普及した結果、車がなければ外出もできなくなっています。

高齢で運転免許証を返納した後に、公共交通機関にての移動手段がなければ買い物、通院、公共機関での諸用務等ができなくなります。さらには認知症の症状の進行や引きこもりなど、外部との接触がないための障害が予想されます。

柿崎区内では七ヶ地区全域と下黒川地区の一部にバス路線がありません。これら地域に公共交通を運行し、各町内会に最低1か所の停留所が必要です。(添付図参照)

3. デマンド型乗合タクシーの導入を

アンケートでは興味を持った交通手段は「デマンド型乗合タクシー」(中郷区方式)が最多回答となりました。この方式の特徴は、路線から外れた地域にも停留所が設置できることです。時刻表があり路線は決まっていますが、始発1時間前に連絡が必要で、その際にルートから外れた停留所も、連絡があれば立ち寄るとされています。

電話予約を受けたタクシー会社の窓口では、予約された停留所を回るルートを作成し、運転手に渡します。運転手は、渡されたルートに従って停留所を回るといいます。

利用者は、電話予約をする手間はありますが、タクシーを使う要領で利用できます。タクシー会社は、電話予約を受けルートを作成する手間はありますが、予約がなければルートを短縮できるメリットがあります。

添付図には七ヶ地区と下黒川地区を回るルート案を記入しました。川田・東谷内・雁海・下中山・竹鼻は行き止まりとなるため、周回ルートが設定出来ません。下金原を含めたこれらの集落には電話予約があった場合、あらかじめ設定された停留所に回り停車します。ルートは反時計回りの方が良いと思われます。このルートは全長約18.4km、所要時間は約40分になります。

中郷地域に運行されているデマンド型乗合タクシーには、朝夕の通学利用があるためワゴン車が使われています。柿崎区内では、別途通学バスが運行されているためワゴン車は必要なく、乗用車で十分対応できると思われます。

デマンド型乗合タクシーの導入により、現在運行されている上直海線は廃止できます。

4. 便数は1日4便・運賃は均一料金とする

1日の便数は午前2便、午後2便の最低4便が必要と思われます。便数が少ないと利用できず、利用者が少なくなります。中郷区内で運行している2路線のデマンド型乗合タクシーは、1日4便と1日5便になっています。

運賃は均一料金とし、利用しやすい設定として頂きたい。

「地域の交通について考える」

【地域の交通を考える会】

公共交通	内 容	長 所	短 所
スクール混乗バス	<ul style="list-style-type: none"> ・小中学生のスクールバスを一般利用者也利用する。上越市内では5区で運行している。 ・合併前に大島村と牧村で村営バスとして運行され市営バスとして引き継がれた。 ・合併後に頸城区、安塚区、名立区の3区で追加されている。 ・市営バスは民間バスよりも料金が低く設定されている。 ・民間のバス路線がある地域ではスクールバスの運行自体を民間に委託すれば区域でスクール混乗を運行することも可能となる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・市営バスは運賃の上限が決まっているので料金が安い。 ・生徒が乗降する地点まで入り込める。 ・路線バスとの重複区間があった場合に重複を解消できる。 ・スクールバスの有効利用。 	<ul style="list-style-type: none"> ・民間のバス路線がある地域では運行が難しい。 ・市営での運行になるので運転手の確保が難しい。(課題である) ・生徒数によっては、そもそも運行できない。(一般の利用客が乗る空気がない)
デマンドバス	<ul style="list-style-type: none"> ・デマンド方式による公共交通機関の運行は過疎地をかかえる地方自治体などで運行されている。 ・柿崎区内では、黒岩線・水野線・上直海線で運行されている。 ・柿崎区内では、デマンド区間で乗車する場合は出発時刻の1時間前までに電話予約が必要である。 ・バスでなく(デマンド方式の)乗合タクシーなどとして導入される例もある。 ・アクセスバスを走らせるほどの需要がない都市と空港を結ぶアクセス手段として用いられる例もある。 	<ul style="list-style-type: none"> ・柿崎区内では頸北観光バスが運行しているので運行経路の見直しや延長で区内を網羅できる。 ・乗車する際のバス代も低く抑えられている。 ・予約がなければ運行しないため、燃料費節約になる。 ・予め決められたルート、事前の予約があった停留所のみ停車する運行や、ドアツードアに近い運行など地域の実情に合わせた運行が可能。 	<ul style="list-style-type: none"> ・現在運行されている路線ではほとんどの路線で赤字となっている。 ・市や県からの補助金で運行されている。 ・予約をしないと利用できない。 ・地域に合わせた運行が可能であるが、利便性を向上すれば経費がかかり運賃が高くなる。
乗合タクシー	<ul style="list-style-type: none"> ・9人以下の旅客を運ぶ営業用自動車を利用した乗合輸送を乗合タクシーと呼ぶことがある。 ・主に深夜に別の交通機関がなくなる地域や、過疎地など路線バスの機能が十分に発揮できない場所などで運行されている。 ・上越市内ではアイエムタクシーと新井タクシーが中郷区内で運行している。 ・タクシー事業者が行っており、タクシー車両を用いるためにこの名前がついているが、市内では所定のダイヤと停車地に従って運行しており、利用者はタクシーというより路線バスに近い感覚で利用することになる。(停留所が決められる。) ・使用される車種は、乗車定員(乗務員を除く)6~9人の「ジャンボタクシー」が多い。利用者が少ない場所では、乗車定員(乗務員を除く)4~5人の一般的なセダン型タクシーを使うこともある。 ・柿崎区内では実績がないが、頸城ハイヤー等民間のタクシー会社が運行すれば実現可能である。 	<ul style="list-style-type: none"> ・バスより小型のため乗り降りしやすい。 ・バスより狭い路地に入る事ができる。 ・デマンド運行の場合は、予め決められたルートを事前の予約があった停留所のみ停車する運行やドアツードアに近い運行など地域の実情に合わせた運行が可能。 	<ul style="list-style-type: none"> ・タクシー会社が手をあげないと実現できない。 ・乗合タクシーも市の補助金が必要となる。 ・赤字を最小限にとどめないと市の財政を圧迫すると考えられる。 ・乗合タクシーと民間タクシーのすみわけができないと民間業者を圧迫することになる。 ・デマンド運行の場合は、予約をしないと利用できない。また、地域に合わせた運行が可能では有るが、利便性を向上すれば経費がかかり運賃が高くなる。 ・車両が小型のため、満員で乗車できない場合がある。
自家用有償旅客運送(ライドシェア)	<ul style="list-style-type: none"> ・自家用車を使用し有料で人を輸送するサービス。 ・NPOが運営するものや市町村が直接管理するものもある。 ・上越市内ではNPOが運営する例はないが、市営バスはある。 ・妙高市ではNPOが運営する事例がある。 ・導入するには運営母体をどうするか?運転手の技量の担保は? ・事故が起きた時の補償は?等の問題もある。 ・病院、スーパー、銀行、農協等が補助金協賛を出資し実現したケースもある。 	<ul style="list-style-type: none"> ・NPOや民間団体が主体となって運行すれば実現可能である。 ・県に有償運送登録を行うことで、白ナンバー車両(自家用車)での輸送サービスが可能。 ・1種免許でも所定の講習を受けることで、運行が可能。 ・運賃が安い。 	<ul style="list-style-type: none"> ・運営母体がないと実現できない。 ・上越市で一部地域で市営バスとして運行されているが経営状態が厳しい。 ・運転手の技量確保が難しい。 ・事故が起きた場合の補償等の問題がある。 ・一定の条件下にある地域しか運航できない。(路線バスを運行していない交通空白地など)
タクシー券補助	<ul style="list-style-type: none"> ・上越市では身体障害者・精神障害者支援として24,000円/年(500円券×48枚)と高齢者外出支援として9,000円/年(150円×5枚×12か月)が支給されている。 ・全国的の市町村でタクシー補助制度が実施されているが対象者が限定されている。 	<ul style="list-style-type: none"> ・タクシーを利用できるので使いやすい。 ・タクシー料金は補助分だけ安く利用できる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・対象者の絞り込みが難しい。 ・対象者を広げると市の財政を圧迫する。 ・全額補助は難しいので自己負担が発生する。 ・地域外への利用が難しい。

輪タク
ルート案

