

地域別公共交通の再編の方向性（斐太線・青田線）



住民の「互助」・「共助」の取組への支援について

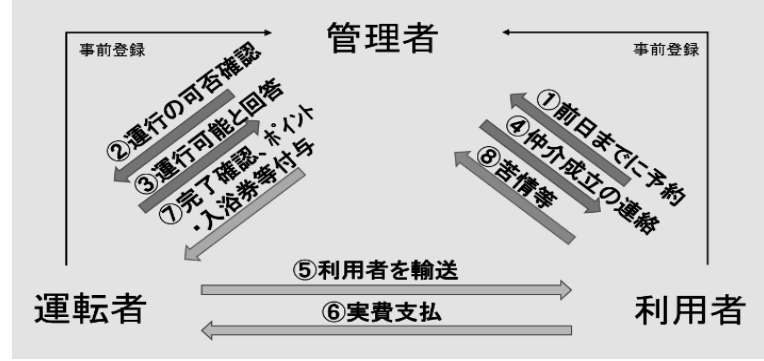
1 概要

- ・バスを廃止する地域やバスがない地域においては、右のような多様なサービスを組み合わせて住民の移動手段を確保する。
- ・このうち、住民の有志の団体等が車両や運転手を手配し、定期的に輸送を行う「互助」の取組に対しては、運行に要する経費の補助を行う。
- ・一方、「互助」には至らないものの、「近所の助け合い」のような、運行日や便数が不定期であり、組織化を必要としない簡素な「共助」の取組に対しても支援を行い、地域の移動手段を補完する。
- ・今後、特にバス路線の廃止を予定する地域における説明会や意見交換を行う際には、右に例示する各種サービスを将来の移動手段の選択肢として住民に提示し、「互助」や「共助」の取組の意向がある場合は、実証実験の実施を含め、具体的な運用方法や実施体制の構築等について住民と具体的に議論していく。

(バスを廃止する地域・バスがない地域の移動手段 (例))

類型	具体例	市の支援 (案)
商店や診療所による輸送サービス	・買物バス ・通院バス	・住民と運行主体間の調整 (運行内容の提案や運行時間の周知等)
福祉サービス	・福祉バス、地域バス ・福祉有償運送	・運用の改善 (利用者の拡大等) ・福祉有償運送の登録手続の支援
互助による輸送	・交通空白地有償運送	・運行経費の補助
タクシー	・タクシー	・外出支援事業 (運賃助成)
共助による輸送	・近所の助け合い	・仲介の仕組みの構築

2 「互助」・「共助」の取組と市の支援

	互助による輸送	共助による輸送	
		移動困難者と運転手の仲介	まちづくり団体による通院・買物バスの運行
概要	地域の団体が運転手や車両を調達して住民を輸送し、市が運行経費を補助	管理者 (例：市、町内会等、社協) が、移動困難者と住民ドライバーを仲介	まちづくり団体 (地域自治体単位で活動する 24 団体) が通院・買物バスを運行し、市が運行経費を補助
対象地域	バスを廃止する地域、バスがない地域で、ハイヤー協会との事前協議、地域の合意形成を経た地域 一定の利用見込みがある地域 (1.0 人/便)		まちづくり団体のある地域自治体 (現在 24 区)
運行主体	旧小学校区単位の地域の団体等	—	まちづくり団体
利用者	対象地域の住民	対象地域の住民	対象地域の住民
運転者	対象地域の住民	登録ドライバー (対象地域の住民のほか、域外住民も可)	まちづくり団体の職員、対象地域の住民等
運行区間	対象地域から乗継拠点まで	対象地域から最寄りの目的地 (同一、近隣の区を想定) まで ※ハイヤー協会との事前協議が必要	
運行頻度	・廃止されたバスの運行等を踏まえて設定 ・一定の定期運行が前提	・仲介が成立した場合に運行	・不定期、少ない頻度の取組 ※定期的な運行は互助の取組として整理
車両	運行団体の自家用車	運転者の自家用車	まちづくり団体の自家用車
運行形態・利用方法	運行団体が車両や運転手を手配して運行 ① 地域の団体が、 <u>一般乗合旅客自動車運送事業者 (バス・タクシー事業者) に委託して行う乗合輸送</u> ② <u>交通空白地有償運送</u> (県に登録し、自家用自動車による輸送を有料で実施) ③ 一定の要件※を満たすボランティア輸送 (無償又は実費の範囲で利用者が料金を負担) ※ハイヤー協会との事前調整、一定水準の保険加入、地域の合意形成 (13 区住民組織等) 等	利用者は管理者に予約し、管理者は運転者を仲介して割り当て 	まちづくり団体が運行日時や行先を決定、車両や運転手を手配し、利用者はこれに参加
料金	①・②：有償、③：無償 (実費負担を含む)	無償 (実費負担を含む)	原則無償
市の支援	運行主体に対して、運行経費の一部補助を行う (③については、人件費は含まない)	仲介 ※地域との話し合いを踏まえ、受付業務等の補助を検討	運行経費について、運行主体に対して一定の補助を行う (人件費は含まない)
その他	・任意保険は運行団体が加入 ・補助に当たっては、一定の収支率 (ボランティア輸送の場合は 1 便当たり 1.0 人の利用) の維持が見込まれることを基本とする。	・任意保険は運転者が個人で加入しているものを適用 ・運行者の参加のインセンティブとして、温浴施設の入浴券や地域で使える買物券に引換可能なポイント等の付与を検討	・H30 は 7 区のまちづくり団体が買物支援事業を実施

次期総合公共交通計画の構成

次期総合公共交通計画：今後（令和2～9年度）の当市の公共交通ネットワークのあり方、住民の移動手段の確保策を明らかにするもの

地域公共交通網
形成計画
（活性化再生法5条）

①市が中心となり、
・市が、住民、事業者、関係機関と連携
・活性化協議会を開催

②まちづくりと連携し、
・将来都市構造と整合（総合計画、都市マス）
・関連政策分野と連携（外出・買物支援、通学等）

③面的な公共交通ネットワークを再構築する
・既存の公共交通（鉄道、バス、タクシー等）の他、
民間サービス、住民主体の取組等を含む計画

現状・課題

①公共交通へのニーズの高まり

- ・高齢者の増加（65歳以上人口：H30 32.1%→R7 34.0%）
- ・高齢者加害事故の増加（H23 17.7%→H27 23.9%）
- ・免許返納者の増加（H24 316件→H28 477件）
※ 70歳以上の免許保有率は47.2%
- ・市民の強い関心（市民の87.8%が「公共交通は重要」）

②利用者の減少

- ・バス利用者の41.4%は学生（一般27.6%、高齢者26.4%）
- ・自家用車中心の生活（約8割が車で移動）
→ バスの利用減 ⇔ サービス縮小 の負のスパイラル

③市の負担の増加

- ・市の補助金負担は約3億6千万円（H30決算）
- ・利用者の減少、再編特例の終了により市の負担が増加

現行計画の評価・検証

- ・公共交通の利用者数、バスの収支率等の指標の達成状況の検証

基本方針

①市民の移動手段の確保

- ・公共交通を実際に必要とする人のための利便性の向上
- ・バスを廃止する地域、バスのない地域における、住民の互助・共助を含めた移動手段の確保

目標①（仮）
・バスの利用者の減少率を人口減少率以内に抑制
・市民アンケートにおける満足度の向上

②持続可能性の確保

- ・市の財政負担の増加傾向に歯止めをかけ、公共交通ネットワークを全体として維持

目標②（仮）
・令和9年度における市の財政負担を4億円に抑制

取組方針

①ネットワークの整理、役割分担

- ・総合計画等の拠点、ネットワークの考え方を踏まえ、路線を役割分担
- ・路線の役割を踏まえた利便性の向上と効率化

主要幹線 直江津駅～上越妙高駅、 病院等の拠点間の移動	・ネットワークの柱として路線を維持 ・利便性の向上
幹線 13区～市の中心部・駅・ 病院へのアクセス	・拠点をつなぐネットワークとして路線を維持 ・利便性の向上、効率化
支線 集落～最寄りの拠点への アクセス	・より効率的で利便性の高い形態へ転換 ・特に利用が少ない路線は、住民の互助・ 共助を含めた移動手段の確保を検討

②バス路線の評価と方向性の整理

- ・路線の役割、利用者数に基づき路線を評価し、再編の方向性を整理

指標(1便当たり利用者数)	主要幹線・幹線	支線
～0.9人	Ⅲ運行の効率化	I 路線廃止・互助への転換
1.0～4.9人		II 運行形態の転換等
5.0人～	IV 現状維持	IV 現状維持

③多様な移動手段の検討

- ・路線バスの利便性向上
- ・乗合タクシー、市営バスへの転換
- ・住民の互助、共助を含めた移動手段の確保

（バスを廃止する地域、ない地域の移動手段）
・商店や診療所による輸送サービス
・福祉サービス（福祉バス、福祉有償運送）
・住民の互助、共助
・タクシー

地域ごとの再編案
・運行形態
・ルート、便数、ダイヤ 等

移動手段の確保策
・互助に対する補助
・共助の仕組み
・関係部局の施策
・民間の取組

④公共交通の利用環境の整備

- ・分かりやすい情報提供（総合時刻表、バスロケーションシステム導入等）
- ・モビリティ・マネジメント（乗り方教室、バスの日フェスタ等）

評価・検証

目標の達成状況を毎年確認

未達成が見込まれる場合は
取組の改善・方針転換

バス路線の再編（取組方針①～③）⇒目標①②の達成状況

- ・再編後の1便当たり利用者数を測定
 - ・市の財政負担に係る効果予測と実績を比較
- ⇒ 更なる改善・再編

公共交通の利用環境の整備（取組方針④）⇒目標①の達成状況

- ・目標の達成状況、貢献度を検証
- ⇒ 改善・方針転換