

第4章 計画の基本方針及び目標

1 市民の日常生活における移動手段の確保

総合計画を始め、本計画の上位・関連計画においては、当市の将来都市像である「暮らしやすく、希望あふれるまち 上越」の実現に向け、市民の暮らしを支える機能を維持・集積する拠点と拠点の間や、拠点と地区内の集落の間を交通ネットワークで結び、誰もが快適に暮らし続けられるまちを目指すこととしている。

その中で、公共交通は、市民の日常生活の移動手段として重要な役割を担うものであり、自動車の運転免許証を持たない市民の大切な移動手段として日々利用されている。

一方、自動車の運転免許証を持たない人を含め、市民の多くが自家用車により移動している現況にあり、公共交通を真に必要とし、主に利用している人は、運転免許証を持たない学生や高齢者等が中心となっている。将来公共交通を利用したいと考えている人は多いものの、運転免許証の自主返納者数の伸びの鈍化とともに、高齢者の免許証保有率が増加傾向にあることから、実際のバス利用には結びついておらず、さらに、コロナ禍の影響もあいまって利用者数の減少に歯止めがかかっていない。このままでは、将来にわたって現在のバス路線のネットワークを維持していくことは困難と言わざるを得ない状況にある。

このため、本計画では、基本方針の1つ目として、「公共交通により市民の日常生活の移動手段を確保する」ことを掲げることとする。

本計画では、当該方針を踏まえ、現在又は近い将来に公共交通を必要とする人の需要に応えられるよう、各地域の今後の公共交通の在り方を示すものとする。なお、将来発生し得る新たな需要については、具体的な内容を確認した上で、地域とともに対応を検討する。

また、基本方針に基づく取組を確実に推進していくため、あらかじめ具体的な目標を設定した上で、定期的に評価を行い、施策の改善・見直しにつなげていく。

2 公共交通ネットワークの持続可能性の確保

バスの利用者数は、減少傾向が続いており、これに伴い、運賃収入の減少、国県補助要件の未達成路線の増加が見込まれるほか、近年の物価・エネルギー価格の高騰に伴う運行経費の増加などにより、市の財政負担は今後も増加していくことが見込まれる。

こうした中、バス路線の安定的な存続と、予約型コミュニティバス^{※2}の運行地区拡大などによる利便性の向上の両立を図るためには、運行コストへの配慮が不可欠であることを踏まえ、本計画においては、2つ目の基本方針として、「将来にわたって持続可能な公共交通ネットワークを構築する」ことを掲げることとする。

本計画では、当該方針を踏まえ、利用者が少ないバス路線（市営バス路線を含む。）については、利便性の維持・確保に配慮しながら、効率的な運行形態へ転換するとともに、特に利用者が少ない路線については廃止を前提に、互助^{※1}や住民の助け合いの観点に基づく住民自らの発意による移動手段の確保を含め、地域にとって望ましい移動手段の在り方について、住民の参画を得て検討するものとする。

本方針についても、市民や関係事業者・機関等が財政面を含む課題認識を共有し、バス路線の再編を着実に推進することにより、バスの運行に係る市の財政負担の増加を抑制するという目標を設定し、定期的な評価を行うものとする。

図表 4-1 後期再編計画の基本方針及び目標

基本方針	具体的な目標	現況値	実績の把握方法
【基本方針1】 公共交通により市民の日常生活の移動手段を確保する。	①計画終了時における路線バス及び市営バスの利用者数を1,454千人以上にする。	1,240千人 (R4年度)	・バス事業者等保有の利用者データにより毎年把握
	②「市民の声アンケート ^{※9} 」において、「バスや鉄道などの公共交通の便がよい」と感じる市民の割合を29.5%以上にする。 また、「公共交通の利便性向上」に係る市の取組に対する満足度を、令和4年の調査より向上する。	・公共交通の便がよ いと感じる市民 …26.7%(R4年) ・市の取組に対する 満足度 …▲0.42(R4年)	・「市民の声アンケート」(次回は令和8年度)により把握
【基本方針2】 将来にわたって持続可能な公共交通ネットワークを構築する。	①計画終了時における路線バス等に対する市の財政負担を4億7,000万円以内に抑制する。	4億3,536万円 (R4年度)	・バス運行に係る補助金、市営バス運行に係る委託料(再編による増加分)、互助による輸送への負担金の合算により毎年把握
	②計画終了時における路線バス等の平均収支率を23.5%以上にする。	22.8% (R4年度)	・補助事業実績報告書等により毎年把握