

# 公共交通見直し方針について

## 1. 市内公共交通の現状

人口減少やマイカー普及による自動車利用が進み、公共交通の利用者が減少し行政負担の増加が続く一方、高齢化の進展に伴い、自らで自動車を運転できない層が増加し、交通弱者の外出を支援する移手段の確保が必要となっています。

現在、当市においては、公共交通空白地域はほぼありませんが、公共交通を持続的に確保するため、市民が利用しやすい『使える』『使いやすい』公共交通システムの構築と、コストの抑制による安定的な運営が求められています。

【市内路線図 資料1】

## 2. 公費負担の推移

昭和50年代から赤字路線バスへの運行費用補助が始まり、平成12年からは公共交通空白地域で交通弱者の移手段を確保するための路線バス運行開始、平成14年には斑尾線民間事業者撤退に伴う市営路線バスの運行開始、平成18年度には菜の花タクシーの運行を開始しました。平成20・21年度には市の負担が65,000千円を超えている状況です。

【公費負担推移 資料2】

## 3. 観光二次交通の検討

北陸新幹線飯山駅開業を控え観光二次交通の検討は必要ですが、市民生活と観光二次交通では利用目的や需要時間帯が違い、双方に配慮することで、使いにくい運行経路やダイヤ編成となり、利用率の向上につながらないことが想定されます。このため、基本的には公共交通は交通弱者の移手段の確保を優先に進めることとしたい。

なお、生活交通と観光二次交通の併用が可能と思われる市街地循環線（まちなか周遊バス）及び斑尾線（斑尾高原）については、活用方法の検討を進めます。

デマンド路線については、観光二次交通との併用が可能か活用可能性を検討します。

【市内路線図＋主要観光地 資料3】

## 4. 市所有車両の活用可能性の検討

現在、市の所有する車両はマイクロバスの他、菜の花バス1台、小中学校8台、保育園5台のスクールバスです。これらの車両が有効活用できれば、公共交通に係る財政負担を抑えられ、さらに複数台の車両による柔軟な運行が可能になります。

【市所有車両検討 資料4】

## 5. 土・日・祝日運行の検討

現在、土・日・祝日の運行を行っているのは、廃止路線代替バス温井線・小境線、コミュニティーバス斑尾線、菜の花タクシー富倉大川方面の4路線です。

このうち、年間を通じた乗降者数を把握している、コミュニティーバス斑尾線及び菜の花タクシー富倉大川方面について、土・日・祝日の乗降者数を別紙のとおり示します。

年間を通じた乗降者数の把握ができていない温井線・小境線については、乗降調査の結果を別紙のとおり示します。

【土・日・祝日運行の検討 資料5】

## 6. 既存路線の見直し

現在市内には大きく分けて5種類の路線があります。

(1) 民営路線バス【毎日運行】【負担無し】

(2) 廃止路線代替バス【毎日運行】【負担大】

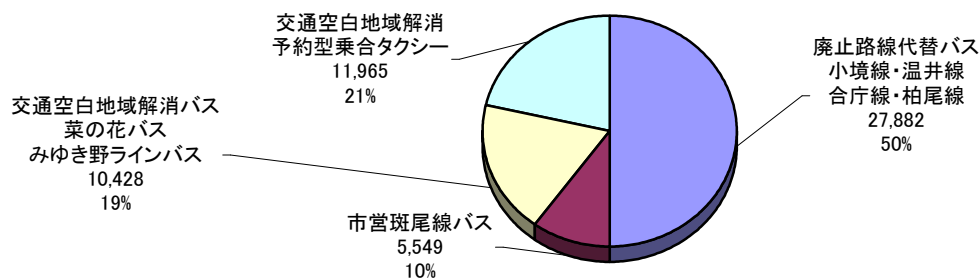
(3) 市営路線バス【毎日運行】【負担中】

(4) 交通空白地域解消バス【週数回運行】【負担中～小】

(5) 交通空白地域解消予約型乗り合いタクシー【週数回運行】【負担小】

【下表】のとおり、廃止路線代替バス運行費補助金が5割を超えています。

平成22年度運行経費割合（単位：千円）（経費＝歳出－歳入の見込数値）



## 7. 公共交通見直し方針

平成17年度～18年度に調査検討を行い、市内全域デマンド交通方式導入（案）が示され、平成19年度から3路線で「予約型乗り合いタクシー」が運行されています。基本的にはこの考えを踏襲し検討を進めます。

交通弱者と呼ばれる層が増加することが予想される中で、外出を支援する移動手段の確保は喫緊の課題です。今後、高齢化の一層の進展により、移動に際して何らかの問題を抱える人はさらに増加することが考えられ、これまで以上にきめ細かいサービスの提供が求められていると言えます。

このため、まずは市民の日々の移動手段の確保及び利便性を優先したシステムを構築し、その後、経費の縮小についての検討をします。

具体的には、負担の特に大きい廃止路線代替バスの内、中野市まで運行している合庁線を除く温井線及び小境線の運行形態の検討、また、利用率の低い菜の花バスの内、深沢線及び上野線については運行形態の検討を行い、市街地循環線については観光二次交通を含めた活用方法を検討します。

その他の路線については、運行ダイヤ及び経路、停留所の再検討を含めた利用促進について検討します。