

八百津町東部地区におけるコミュニティバスの運行形態について

八百津町地域公共交通網形成計画における位置づけ（計画書 P26）

基本方針 1 誰もが「使える」地域公共交通網をつくります

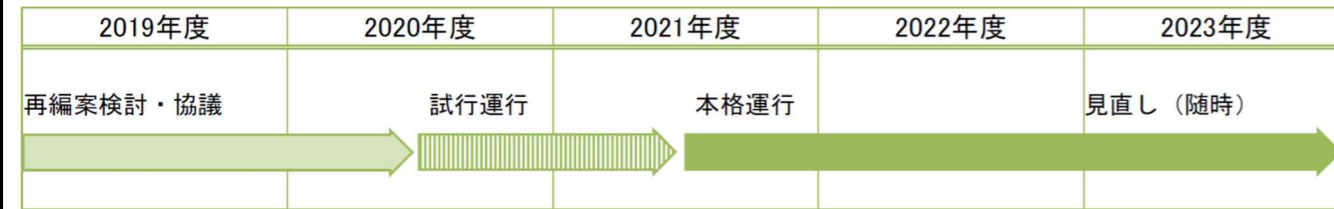
①利便性の高い公共交通網の構築

《事業の方針》

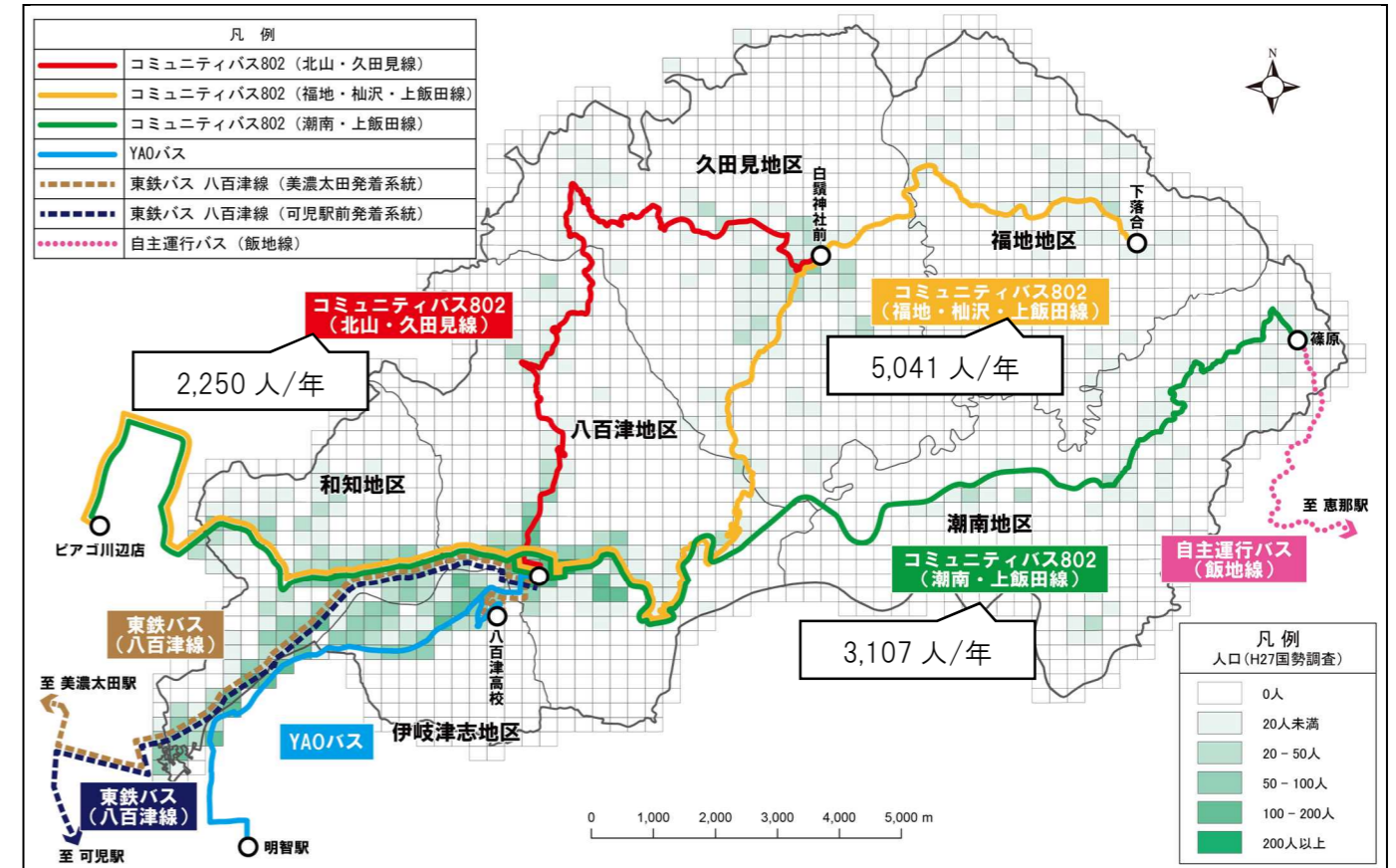
現在 3 路線運行しているコミュニティバスについて、**利用実態やニーズに合わせた再編**を図ります。

《事業の概要》①-1 バスの再編

東部の山間地域（久田見地区・福地地区・潮南地区・八百津地区北部東部）について定時定路線で町が運行しているコミュニティバス 802 は、地形や道路条件などからバスの運行経路が限られていることなどからバス停から遠い集落も多く、現行の運行形態では運行地域のニーズ等に十分な対応が困難であるため、より地域のニーズに対応できるよう、**安心安全な運行を確保しつつ地域運行等の運行形態に転換**を図ります。



→地元説明会を 8 月頃予定しており、その後地区協議会の立ち上げを目指して、現在関係機関と調整中です。地区協議会において、運行形態等を定め、2020 年 10 月からの再編バスの試行運行に向けて調整を進めていきます。



図：バス路線と人口分布状況（250m メッシュ）

■東部地区の現状

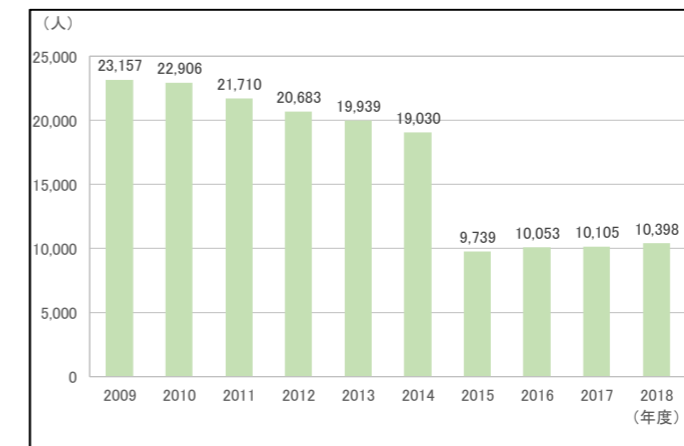
- 町が運行（東鉄バスに委託）するコミュニティバス 802 が運行
- 運行形態：事業用（緑ナンバー） 定時定路線型（平日のみ 3 路線・上下線合計 8 便）
- 利用者数は 3 路線合計年間約 1 万人程度



日野自動車ポンチョ（定員 32 人）



日野自動車リエッセ（定員 34 人）



図：コミュニティバス 802 の利用者数推移

■コミュニティバス 802 の課題

コミュニティバス 802 は、国・県道が運行ルートとなっていますが、現況の運行ルート以外の道が狭く、バスが入れないため、**バス停から遠い集落への対応が必要**です。

また、コミュニティバス 802 の利用者は 1 便あたり平均約 2 名以下となっています。利用実態調査時には、利用者 0 人の便が 24 便中 9 便（約 4 割）あり、**運行効率が悪く、改善が必要**です。

住民の移動ニーズの多様化や、今後の東部地区における人口が減少していき中、これまでのような町による**定時定路線型でのバス運行の維持は困難**になっていくことが予想されます。

そのため、東部地区においては、**他に運行を希望する事業者が現れない限り今後公共交通空白地となる可能性が高く、これを契機に地域住民が主体となって、自分たちの移動ニーズに満たす代替手段の確保について検討が必要**になります。

表：利用実態調査時の便別利用者数

	1 便	2 便	3 便	4 便
②-1-1 北山久田見線・八百津方面	2	5	0	0
②-1-2 北山久田見線・久田見方面	0	3	1	0
②-2-1 潮南上飯田線・川辺方面	0	3	6	0
②-2-2 潮南上飯田線・潮南方面	6	0	4	1
②-3-1 福地杉沢上飯田線・川辺方面	3	8	3	0
②-3-2 福地杉沢上飯田線・福地方面	0	3	6	2

■東部地区におけるバスの再編方針

東部地区における課題を踏まえ、これまでの町が運行する定時定路線型のコミュニティバスから、公共交通空白地に対応した地域主体の運行への転換を検討していくことが必要です。

検討にあたっては、地域の実情・ニーズに対応できる移動手段の確保について地域と共に考えていくこととなります。

運行形態については、現在、町と社会福祉協議会において調整を進めており、8月に予定する地元説明会に、町としての再編方針を提示し、その後地域と具体的な内容について検討していく予定です。



図：公共交通の種類（国交省資料より）

■自家用有償運送の概要

自家用有償旅客運送の概要

- ◆2006年改正で新規に位置づけ
 - ・既存のバス・タクシー事業者で**輸送サービスが提供されない場合に**、
 - ・登録を受けた市町村/NPOが、
 - ・**自家用自動車**（白ナンバー）を用いて、
 - ・**有償で運送**することを可能とする制度
- ◆安全・安心を確保するための措置：〔登録制度〕
 - ・安全確保 = 2種免許 または 1種免許+講習、運行管理の責任者の選任等
 - ・利用者保護 = 対価揭示

公共交通の担い手たる事業者はいなくなりましたが、移動手段は確保したい
←そのために必要な代償措置

自家用有償旅客運送の種類

- 市町村が実施 交通空白地 福祉
- NPO等が実施 交通空白地 福祉

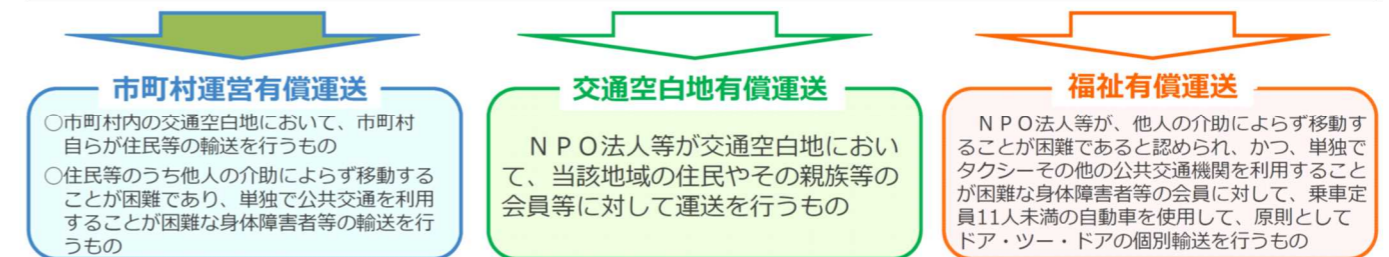
実施の条件

- 地域公共交通会議の合意
- 運営協議会の合意

自家用有償旅客運送とは・・・

バス・タクシー等が運行されていない過疎地域等において、住民の日常生活における移動手段を確保するため、国土交通大臣の登録を受けた市町村、NPO等が自家用車を用いて運送する仕組みです。

なお、自家用有償旅客運送の種類としては、以下の3つの態様があります。



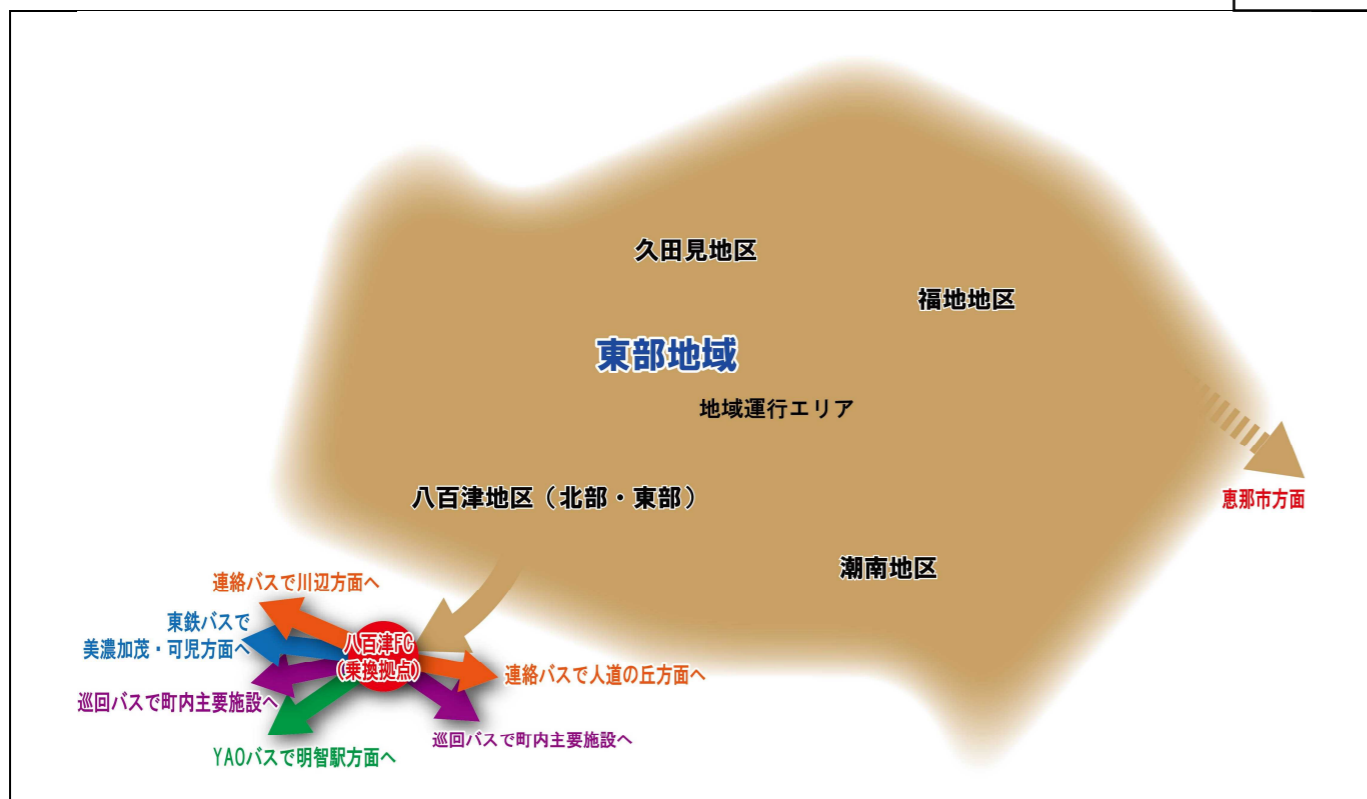
～登録までの流れ～



地域公共交通会議
【主催者】 都県または市区町村（複数共同可）
【構成員】 地方公共団体、旅客自動車運送事業者、関係団体、利用者代表、運輸局、旅客自動車運送事業者の運転者が組織する団体（道路管理者、警察、学識経験者）

運営協議会
【主宰者】 都県または市区町村（複数共同可）
【構成員】 運輸支局、地域住民、NPO法人等、バス・タクシー事業者等
【協議事項】 ①必要性 ②運送区域 ③運送の対価

※国交省資料より



図：東部地区のバス再編イメージ（検討中のものであり決定したものではありません）