

見附市地域公共交通計画 中間見直しについて【概要版】

1. 中間見直しの概要

見附市地域公共交通計画（計画期間：令和 3～8 年度の 6 年間）については、計画の推進に当たり中間見直しを行うこととなっており、主に以下の内容で見直しを行いました。

- ① 公共交通の現状について令和 5 年度までの実績に時点修正【第 2 章】
- ② 令和 5 年度までの事業の取組状況・指標のまとめと中間評価【第 5 章、第 8 章】
- ③ 中間評価を踏まえ現段階の公共交通の課題の整理【第 6 章】
- ④ 現段階の課題も踏まえ、残りの計画期間に取り組む事業の整理【第 7 章】

（章別の修正内容）

章立て		見直し内容
第 1 章	計画策定の背景と目的	上位・関連計画期間の修正
第 2 章	地域および公共交通の現状	人口などの時点修正 公共交通の現状を R5 までの実績に修正(一部修正中)
第 3 章	公共交通の利用実態と利用者の意向	変更なし
第 4 章	見附市地域公共交通網形成計画の評価	変更なし
第 5 章	見附市地域公共交通計画の中間評価	新規追加
第 6 章	公共交通の課題および目標	公共交通の現状・中間評価踏まえ課題の見直し
第 7 章	目標達成のために行う事業	課題を踏まえ事業の追加・内容の見直し
第 8 章	計画の推進方法	評価指標に対する中間実績値・評価を追加

2. 中間見直しの内容について

（1）【第 2 章】公共交通の現状について（主な事業を抜粋）

① 公共交通の人口カバー状況【P17】

コミュニティバスの運行ルートの見直し（R4 年度）により、公共交通の人口カバー率は 97.5%（基準値：92.6%）となった。

② コミュニティバス【P23】

コロナ禍の影響により一時減少したものの、朝夕の増便やルート変更、市内小中学生の無償化などにより、令和 5 年度は約 192,000 人に増加。

③ デマンド型乗合タクシー【P24】

日曜祝日の運行や増便（6→7 往復）などの利便性の向上を実施し、令和 3 年度までは増加傾向（R3：4,439 人）にあったが、それ以降は減少傾向に転じている（R5：3,618 人）。

④ コミュニティワゴン【P26】

令和 5 年度の団体利用も含めた全体の利用者数は 8,348 人で、コロナ禍である令和 2 年度と比較して約 1.5 倍に増加した一方で、定期運行の実施地区数・利用者数は横ばい傾向。

⑤ レンタサイクル【P27】

令和 3 年度に専用アプリで自転車を借りることができるシステム「PiPPA」の導入し令和 5 年度の利用者は 976 人となったが、令和 6 年 9 月に運営事業者のサービス終了に伴い終了。

(2)【第 5 章、第 8 章】事業の取組み状況と中間評価

① 事業の取組み状況と中間評価【第 5 章 P44～46】

計画に定める 14 事業（28 項目）の取組状況として、現時点で実際に取組がある事業は 22 項目（79%）となっており、概ね計画に定める事業について取組を進めることができたと評価しています。

② 評価指標に対する達成状況【第 8 章 P77～78】

評価指標のうち、目標値を達成している指標が 4 項目、若干(5%以内)下回っている指標が 1 項目、未達成の指標が 4 項目（以下）となっています。

- ・ ③ デマンド型乗合タクシー年間利用者数（中間目標：4,000 人 ⇔ R5 実績：3,618 人）
- ・ ⑤ レンタサイクル年間利用者数（中間目標：2,000 人 ⇔ R5 実績：976 人）
- ・ ⑧ コミュニティバス収支率（中間目標：22.6%以上 ⇔ R5 実績：18.6%）
- ・ ⑨ デマンド型乗合タクシー収支率（中間目標：16.9%以上 ⇔ R5 実績：13.0%）

(3) 公共交通の課題【第 6 章 P48～49】

中間評価などを踏まえこれまでの課題に加えて、新たな課題として記載した内容は以下のとおりです。

1. 交通手段の連携強化、ネットワーク形成

- ・ 分野を超えた多様な地域関係者との共創体制を構築。

人口減・高齢化等により運転手確保が困難になりつつある

4. 地域活性化との連携

- ・ 地域内での経済循環を促進する必要がある。

運転手不足による新たな交通空白（夜間）への対応

5. 持続可能な運営体制の整備

- ・ 適正な運賃のあり方を検討していく必要がある。

運行経費の増等による収支率の悪化

- ・ 深刻なドライバー不足によるサービス低下を防ぐためにも、国の規制緩和やデジタル技術、地域資源の活用による新たな運行体制を検討する必要がある。

持続可能な運行体制の整備

- ・ こどもたちが使いやすく、利用したいと思える

環境を整備する必要がある。

自家用車を使用できなくても自由に移動できる公共交通網形成が必要

(4) 目標達成のために行う事業【第7章 P54～75】

中間評価に基づく新たな課題などを踏まえ、追加した事業は以下のとおりです。

下記以外の事業についても、中間評価も踏まえ継続して取り組んでいきます。

④ 夜間の移動サービスの確保【P60】

- ・④-1 夜間の移動サービスの確保に向けた実証及び検討

夜間に不足するタクシーを補完する仕組みとして、令和6年度にオンデマンド交通の実証運行を行い、その結果を基に今後の事業を検討。

- ・④-2 夜間タクシーの維持に向けた支援【P60】

事業者単独の努力では維持が困難な深夜時間帯のタクシー維持にかかる費用の一部を事業者に支援。

⑪ レンタサイクルの利便性向上【P67】

- ・⑪-2 レンタサイクル事業の継続検討【P67】

シェアサイクルサービス「PiPPA」終了後の、新たなサービスの検討・導入。

⑬ 公共交通に関する PR、モビリティマネジメントの推進【P70】

- ・⑬-4 小中学生の公共交通利用促進策【P71】

コミュニティバスの市内中学生以下無料券配布の実施とともに、今後、コミュニティバス運行エリア外の公共交通利用促進施策についても検討。

⑮ 持続可能な運行に向けた収入源の確保【P73】

- ・⑮-1 適正な運賃のあり方検討【P73】

運行費用が高騰する状況を踏まえ、持続可能な運行に向けて、コミュニティバスやデマンド型乗合タクシーの適切な運賃の在り方を検討。

⑯ 交通ドライバーの確保支援【P74】

- ・⑯-1 ドライバーへの資格取得・確保支援【P74】

市内交通事業者へ第二種免許取得にかかる費用支援を行うとともに、交通事業者と連携したドライバー確保支援を検討。

⑰ 新しい移動サービスの導入検討【P75】

公共交通のドライバー不足により、今後、公共交通サービスの維持・確保が難しくなる可能性がある中で、近年の国の規制緩和やデジタル技術、地域資源を活用した以下の仕組みを検討していく。

- ・⑰-1 自家用車やコミュニティワゴン等を用いたライドシェア制度の検討
- ・⑰-2 自動運転バスの研究
- ・⑰-3 地域資源の活用（企業送迎バスやスクールバスの活用）の検討