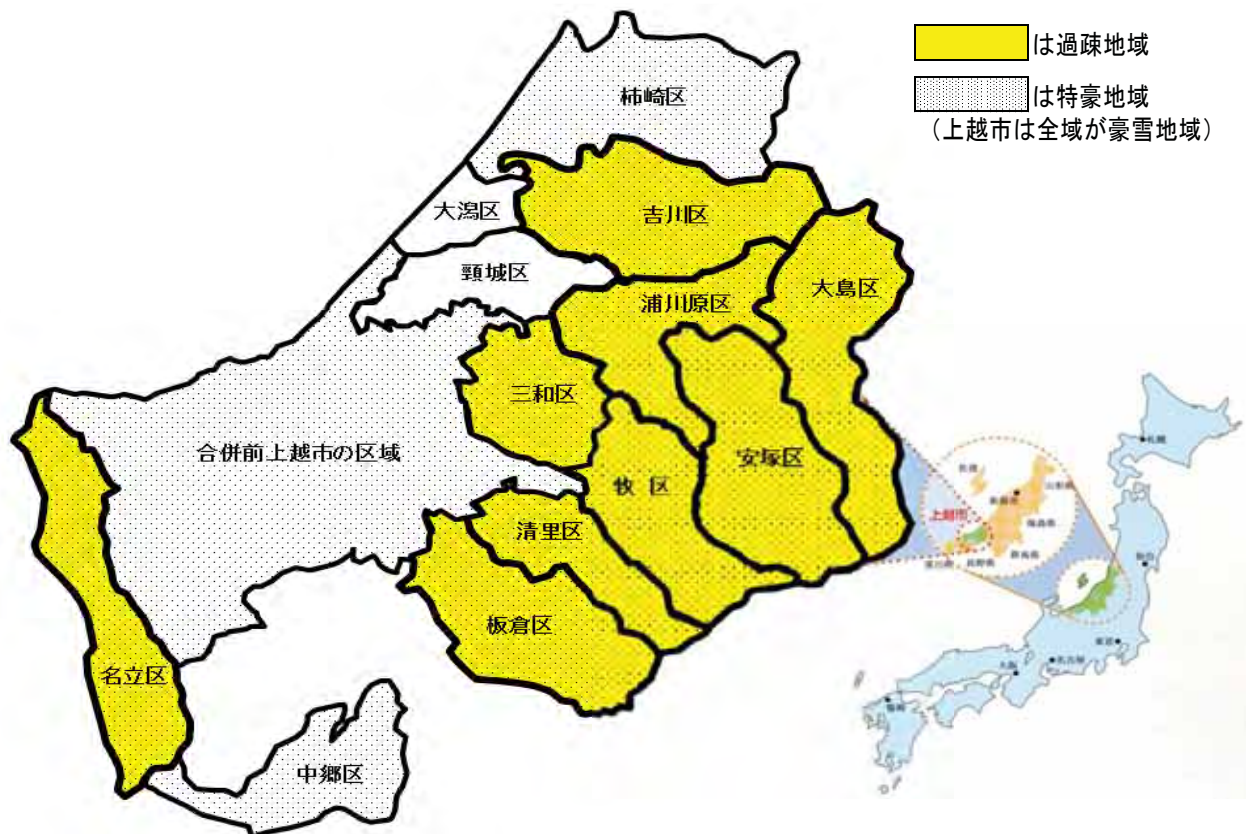


上越市について

1 上越市の概要

- 人口 195,880 人（住民基本台帳データ、平成 29 年 4 月 1 日現在）
- 世帯数 74,588 世帯（同上）
- 面積 973.81 km²（東京 23 区の 1.5 倍）
- 人口密度 201 人/km²
- 広がり 東西 44.6 km、南北 44.2 km



2 上越市のバス交通

- バス事業者 5 社、タクシー事業者 2 社が 54 の路線バスを運行
- 市内 5 つの地域で市営バス（自家用有償旅客運送）を運行
- バス事業者に対する市の補助は年間 332,998 千円（平成 28 年度決算）

国庫補助	53,494 千円
県補助	59,510 千円
市補助	332,998 千円

- 平成 27 年 3 月に「上越市総合公共交通計画」を策定
- 平成 28 年 10 月に国土交通省北陸信越運輸局管内初となる「上越市地域公共交通再編実施計画」を策定

上越市の提案について

1 当市の自家用有償旅客運送（市町村運営有償運送）の概要（別紙）

- ・市内5つの地域自治区で運行し、いずれもスクールバスに一般利用者が混乗
- ・利用者の多くは小中学生及び高齢者

地域	運行開始	系統数	便数(平日)	車両数	代車数	利用者数(H28)
安塚区	H23.4	6	3.0~6.5 往復	5台	1台	16,088人
大島区	H15.4	2	5.0、5.5 往復	2台	2台	15,598人
牧区	H16.4	3	6.0 往復	4台	1台	9,047人
頸城区	H22.10	1	6.0 往復	1台	3台	8,698人
名立区	H29.4	1	10.0 往復	2台	5台	実績なし
合計	—	—	—	14台	12台	—

2 運行車両に係る現状と課題

No.	現 状	課 題						
1	<ul style="list-style-type: none"> ・通常の運行車両、定期点検や故障の際の代替車両は市所有の車両を使用（代替車両の使用頻度） 定期点検、故障とも約7回/区（H27） 	<ul style="list-style-type: none"> ・児童生徒の乗車需要を満たす車両は数が限られており代替車両が不足 ・スクールバスの価格は約7,000千円であり、代替車としての購入は現実的ではない。 						
2	<ul style="list-style-type: none"> ・代替車両12台中9台は各種業務のために保有しており、代替車専用ではない（代替車両が専用車両でない区） 安塚区、頸城区、名立区 	<ul style="list-style-type: none"> ・概ね1か月前に運行計画が決まっているため、突発的な故障等の際に代車として使用できない可能性がある。 ※具体的な事例① 						
3	<ul style="list-style-type: none"> ・代替車両を遠方から確保せざるを得ない状況（遠隔地の代替車両を使用する区） <table border="1" style="margin-left: 20px;"> <thead> <tr> <th>区</th> <th>代車保管場所との距離</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>頸城区</td> <td>10~18 km</td> </tr> <tr> <td>名立区</td> <td>17 km</td> </tr> </tbody> </table>	区	代車保管場所との距離	頸城区	10~18 km	名立区	17 km	<ul style="list-style-type: none"> ・代替車両を手配する際、車両を保管する市の事務所に空き状況を確認し（稼働率約6割）、車両を保管場所まで取りに行く必要があり時間を要する。 ・始業時間（8時半）前の対応が困難であり、早朝の運行に間に合わない。
区	代車保管場所との距離							
頸城区	10~18 km							
名立区	17 km							
4	<ul style="list-style-type: none"> ・代替車両が手配不可の場合、運行委託先の車両で無償運行を行う取扱い <table border="1" style="margin-left: 20px;"> <thead> <tr> <th>委託先</th> <th>予備車両数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>バス会社(2社)</td> <td>1台、3台</td> </tr> <tr> <td>バス会社の関連会社(1社)</td> <td>2台(親会社)</td> </tr> </tbody> </table>	委託先	予備車両数	バス会社(2社)	1台、3台	バス会社の関連会社(1社)	2台(親会社)	<ul style="list-style-type: none"> ・サービス水準が一定しない ・収益を得られないため収支率が悪化 ・過去に委託先の車両を使用したことがあったが、市の車両を使用すべきことが後に判明し、代替車両を増加 ※具体的な事例②
委託先	予備車両数							
バス会社(2社)	1台、3台							
バス会社の関連会社(1社)	2台(親会社)							

(課題に関する具体的な事例)

①突発的な故障等の際、代替車両の手配に苦慮した事例

- ・運行当日に車両の不具合が判明したが、代替車両には別の用務の先約が入っていた。
- ・当該車両を使用しないと運休が避けられない状況であったため、先約の用務で使用するための車両を別に手配し、自家用有償旅客運送を優先した事例があった。
- ・このほか、車両の修理に日数を要する場合に日替わりで代替車両を用意しなければならず、手配に苦慮した事例があった。

②代替車両の増加を行った事例

- ・これまで、突発的な故障や、市におけるマイクロバスの需要が増加する時期と定期点検が重なった等の際に、代替車両を手配できず、運行委託先の車両を使用したことがあった。
- ・本来は市の車両を使用すべきことが後に分かったため、各区において確実に代替車両を手配できるよう、代替車両数を増加した経緯がある。
- ・しかし、代替車両の確保は容易ではなく、上記課題のNo.2やNo.3にあるとおり、専用でない車両や保管場所が遠隔地にある車両しか確保できなかった。

※現在、代替車両の手配ができない場合は運行委託先の車両で無償運行を行うこととしており、委託先とは協議済みであるが、自家用有償旅客運送として認められない。また、無償運行が続く場合、料金を徴収することについて理解が得られなくなることが危惧される。

3 提案内容

(1) 提案事項

市町村運営有償運送における持ち込み車両の使用を可能とすること

市町村運営有償運送で使用する車両について、運行委託先の企業等が用意する車両を使用することができることとして頂きたい。

(2) 提案理由

上記 2 に示す課題は、いずれも市の保有車両による代替車両が不足していることが要因であり、予備車両を有する運行委託先の車両を使用できるようにすることにより、市が車両購入等の負担を行うことなくより確実に代替車両を手配できるようになり、地域公共交通の安定的な運行を確保できる。

上越市自家用有償旅客運送の路線

別紙

頸城区(C社)



D社(名立区)
 ・自動車運行受託業務、観光ガイド業務、
 労働者派遣事業
 ・予備車両0台
 (親会社のバス会社から調達：予備車両2台)

名立区代替車両(1)
 2台(小型、共用)

名立区代替車両(2)
 3台(マイクロ、共用)

頸城区代替車両(1)
 2台(共用)

B社(大島区)
 ・タクシー事業
 ・予備車両0台

A社(安塚区、牧区)
 ・乗合バス事業、
 貸切バス事業
 ・予備車両3台

頸城区代替車両(2)
 1台(共用)

名立区(D社)



中郷区総合事務所

中郷区

牧区(A社)



牧区代替車両
 1台(マイクロ、共用)

安塚区代替車両
 1台(共用)

安塚区(A社)



大島区(B社)



大島区代替車両
 2台

5km

平成29年 地方分権改革に関する提案募集

道路運送法第21条に基づく 実証運行期間の緩和

全国市長会

事業概要（デマンドタクシー実証運行事業）

- 利用者の減少が続く市営バス路線再編の一環として、沿線住民と今後のあり方について協議
- その結果、地域からは路線バスからデマンドタクシーへの移行の要望をいただく
- 検討した結果、道路運送法21条許可によるデマンドタクシーの実証運行を決定
- 実証期間中に利用者数・利用時間帯等を検証した上で、法4条許可による本格運行の可否を検討することとした。

道路運送法21条について

- 実証運行など一時的な需要のために運行する場合は、法21条に基づく許可が必要
- ただし、許可期間は上限が1年間と限定されている

道路運送法（抄）

第21条 一般貸切旅客自動車運送事業者及び一般乗用旅客自動車運送事業者は、次に掲げる場合に限り、乗合旅客の運送をすることができる。

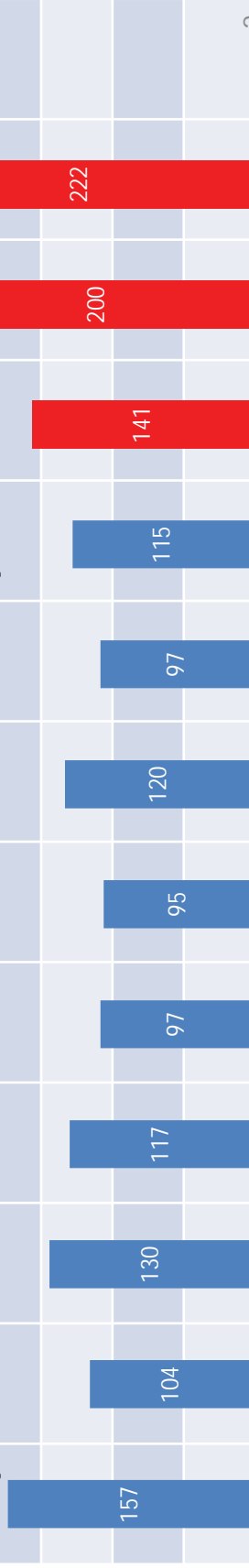
- 1 災害の場合その他緊急を要するとき。
- 2 一般乗合旅客自動車運送事業者によることが困難な場合において、一時的な需要のために国土交通大臣の許可を受けて地域及び期間を限定して行うとき。

具体的なスケジュール（平成28年度）





月別乗車人数（田沢地区）

- 冬期間の利用者数が多い
（運行回数も増えるため、運行経費も比例して増加）



現状・課題

現状		課題
<p>地域住民の利便性を損なわないためには、実証運行から本格運行への移行に切れ目のない運行が必要</p>		<p>法4条の許可申請に係る標準処理期間を考慮すると、事業検証のためのデータ収集期間が1年未満となる</p>
<p>冬期の降雪量が多い地域では、季節によって利用者数や運行状況が大きく異なるなど、年間を通じた検証データの収集が必要</p>		<p>上記により、年度下半期の利用状況の検証を十分に本格運行の計画に反映できない</p>
<p>路線バスからデマンドタクシーへの移行は利用方法が大きく変わるため、改善策の検討など地域住民との調整に時間を要する</p>		<p>検証期間が短いことから、利用者のニーズを十分に反映できない</p>
<p>21条許可の期限終了までに適切な運行形態が判断できないと、本格運行への移行後も運行形態の変更が必要となる</p>		<p>行政内の事務負担の増加</p>

本格運行後の変更事例（他地区のデマンドタクシー）

- 運行ダイヤの変更（当初想定していなかった通学利用への対応）
- 定期券・回数券の設定（通学利用への対応に伴うもの）
- 運行エリアの変更（地域からの要望）

提案事項

- 道路運送法21条に基づく、実証実験の1年要件の緩和
道路運送法第21条第2号による実証運行実験においては、運行期間が1年以下でなければ許可が出ないこととなっているが、地方自治体が地域公共交通の維持・再編を目的として実施する実証運行路線と位置づけられる場合には、運行期間の延長等の柔軟な取り扱いを可能とすること。

期待される効果

- 法第21条による実証運行は、法第4条による運行に比べて、路線等の変更を機動的に行うことができるメリットがある。
利用者数等の需要データを的確に把握することが可能となるほか、利用者のニーズを反映して柔軟な実証運行を十分に行うことができる。
- 運行期間の延長等の柔軟な取り扱いが可能となれば、持続可能な本格運行の形態をよりの確に把握することができ、**地域公共交通に関する住民サービスの向上に寄与する。**

道路運送法第21条に基づく実証実験の期間要件の緩和

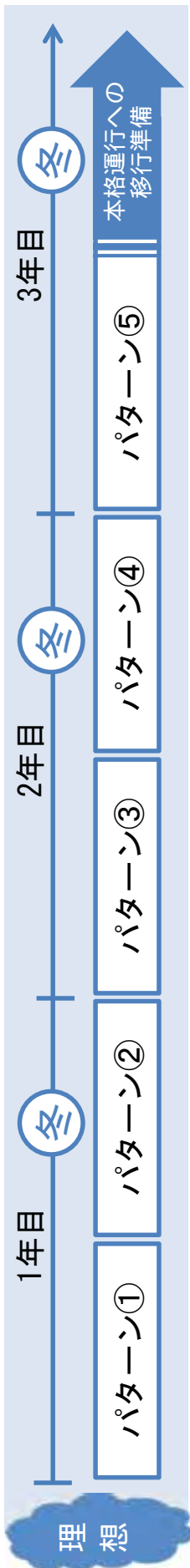
コミュニティバスの実証実験について、道路運送法第21条による許可が1年以内のものに限定（※1）されており、最適な運行形態の検証を十分に行うことができないため、同条に基づく実証実験の期間要件の緩和（1年以内 3年以内）を求めるもの

※1 乗合バスの特例である道路運送法第21条による許可はH18.9.15国土交通省自動車交通局長通知により1年以内のものに限定

1. 主な支障事例

(1) 2年目以降の実証実験ができない場合

○ 道路運送法第4条（※2）に基づく本格運行への移行を図るためには、降雪のある冬季とそれ以外でルートや時刻等の運行形態を半年毎に見直して5パターン程度の検証を3年間かけて行い、最適な運行形態を構築することが理想的であるが、1年間（※3）では十分な実証実験にならない



(2) 2年目以降の実証実験に支障が生じる場合

○ 仮に2年目以降の実証実験を第4条許可により実施するとしても、第4条許可の下ではルート変更の認可申請（準備も含めて3か月程度）といった煩雑な手続きがその都度必要になるため、直近の実証データに基づいて最適な運行形態を即応的に検証することが困難

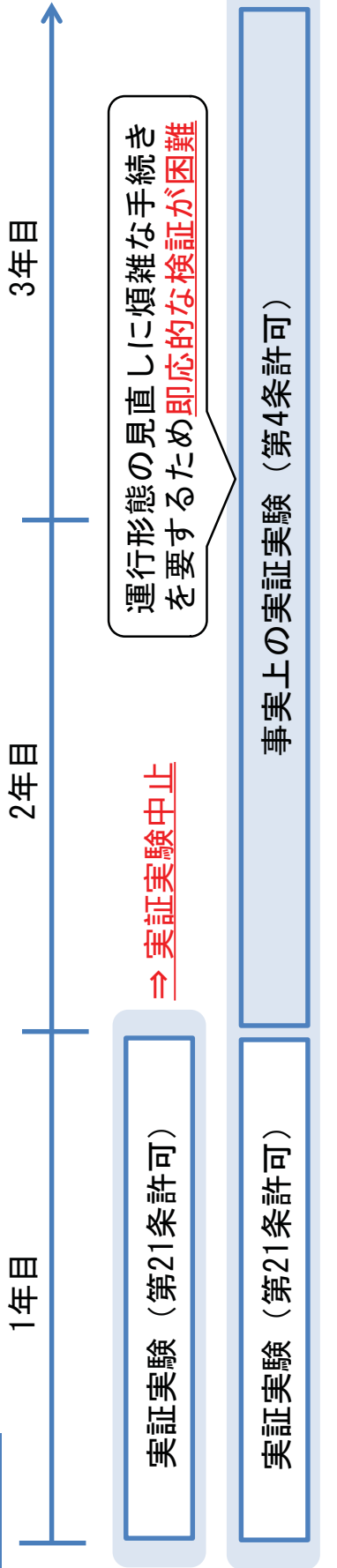
※2 乗合バスの本格運行（一般乗合旅客自動車運送事業）のための規定

※3 本格運行（第4条許可）への移行には準備も含めて最低3か月程度は必要になるため、実質的には1年間に満たない

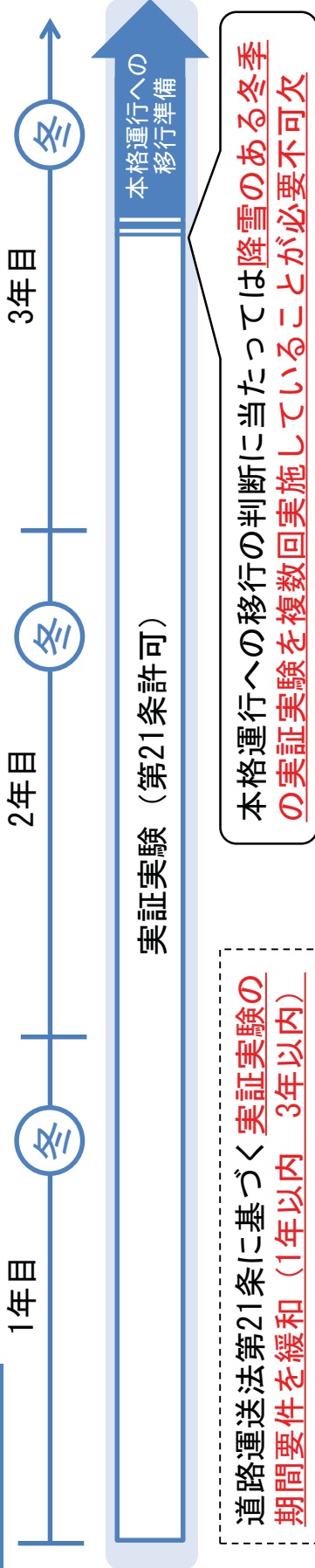
道路運送法第21条に基づく実証実験の期間要件の緩和

2. 提案内容

(1) 現行



(2) 見直し後



道路運送法第21条に基づく実証実験の期間要件を緩和 (1年以内 3年以内)

期待される効果

2年目以降も運行形態の即応的な検証が可能となり、コミュニティバスの持続可能性等について詳細な検討を行った上で本格運行への移行を判断することが可能となる

参照条文・参照通知(道路運送法第21条に基づく実証実験の期間要件の緩和)

○道路運送法 (抄)

(一般旅客自動車運送事業の許可)

第四条 一般旅客自動車運送事業を經營しようとする者は、国土交通大臣の許可を受けなければならない。

2 略

(運行計画)

第十五条の三 略

2 一般乗合旅客自動車運送事業者は、運行計画の変更(次項に規定するものを除く。)をしようとするときは、あらかじめ、その旨を国土交通大臣に届け出なければならない。

3 略

(乗合旅客の運送)

第二十一条 一般貸切旅客自動車運送事業者及び一般乗用旅客自動車運送事業者は、次に掲げる場合に限り、乗合旅客の運送をすることができる。

22 一 災害の場合その他緊急を要するとき

二 一般乗合旅客自動車運送事業者によることが困難な場合において、一時的な需要のために国土交通大臣の許可を受けて地域及び期間を限定して行うとき

○一般貸切旅客自動車運送事業者及び一般乗用旅客自動車運送事業者による乗合旅客の運送の許可の取扱いについて(平成18年9月15日国自旅第140号)(抄)

1 許可の範囲

21条許可は、運行する期間が1年以下のものとし、次のいずれかに該当する場合において行うこととする。

(1) イベント客の輸送、鉄道の工事運休に伴う代替バス、実証実験等短期間に限定して実施され、かつ、期間の延長が予定されない運行であり、一般乗合旅客自動車運送事業者が当該運行を行うことができないう場合に、イベントの主催者、鉄道事業者、実証実験の主催者等の要請により行われる場合。

(2) 略