

令和3年4月のおりひめバス見直しに向けた運行内容の検討について〈概要版〉

令和2年8月 おりひめバス運行事業検討委員会

見直しの背景と目的

令和3年4月からの県立高校統廃合により、大きな収入源であった高校生の定期利用が見込めず、利用者数、運賃収入のさらなる減少が避けられないことから、おりひめバス運行事業検討委員会を設置し、運行体系全体の見直しを行いました。

地域が抱える交通事情はそれぞれであり、課題や要望を踏まえた運行についても、様々な制約がある中でバランスを考えながら検討してきましたが、おりひめバスだけですべての課題、要望を解決できるものではありません。

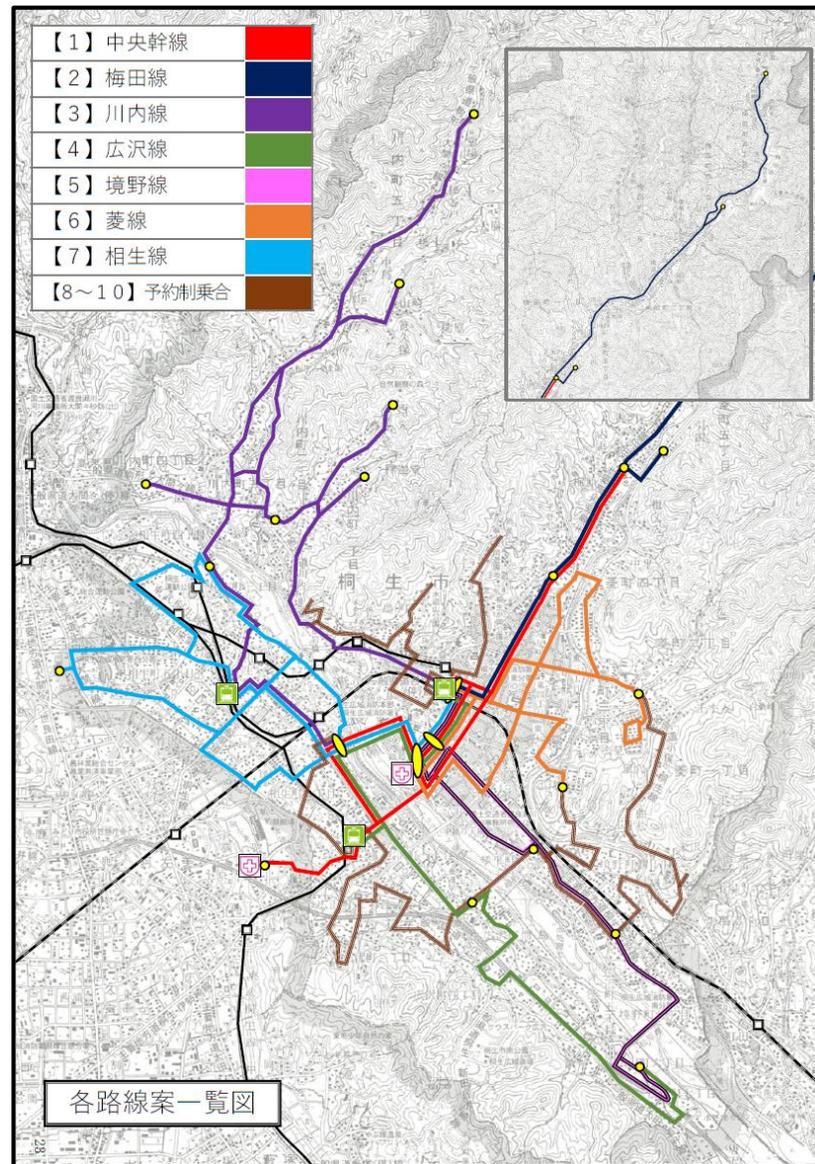
令和3年4月のおりひめバス改正が、「地域における将来の公共交通を自分たちで考え作り上げていく」、その第一歩となるための下地として、地域と中心市街地を結ぶ幹線、地域内を運行する支線の役割を意識したものとしてまとめました。

検討にあたって

「おりひめバスの現状と課題」、「おりひめバス見直しに対する地域課題と要望」、「桐生市コンパクトシティ計画（立地適正化計画）」の共通認識を委員間で図り、「おりひめバス見直しの方針」を軸に、路線の経路・車両の配分・ダイヤ設定の検討を進めてきました。

令和2年3月に公表した中間報告を受け、市民から内容に対する意見が寄せられました。また、6月10日には、桐生市議会総務委員会から桐生市に対して「公共交通に関する提言書」が提出されました。

これら中間報告以降の各方面からの意見、提案については、今までの検討内容との整合性を踏まえながら、今回の見直しに組み込める部分については、意見・提案を反映させて、最終答申の作成へとつなげてまいりました。



おりひめバス見直し方針《6つの基本方針》

- 1. 限りある資源を最大限活用し、効率的でより利便性を向上させた運行内容を目指すとともに、バス車両での運行が難しい地域については、地域の実情を考慮し、おりひめバスを補完する施策の導入を図る**
 - ① 現行11台の車両を各地域に割り当てて、路線に車両を固定したダイヤで設定
 - ② 川内線の支線系統、境野線、菱線において、曜日で運行経路が大きく変わるダイヤを設定
 - ③ 予約制おりひめ（予約制乗合タクシー）岡の上線、宮本線の運行エリアの拡大
 - ④ 予約制おりひめ（予約制乗合タクシー）を菱線廃止区間に新規導入
- 2. 桐生市立地適正化計画との整合性を踏まえた路線を構築する**
 - ① 中心拠点（桐生駅周辺）と地域拠点（新桐生駅、相老駅）を結ぶ基幹的公共交通軸として、鉄道でつながっていない桐生駅—新桐生駅間の運行に重点を置き、中央幹線片道30本／日以上を設定
 - ② 各地域と中心市街地を結ぶ幹線系統（基幹路線）の設定と幹線から地域内を運行する支線系統に分けた路線を設定
- 3. 鉄道や他の交通手段との役割分担を明確にし、地域の活性化に寄与する運行体系を構築する**
 - ① おりひめバスは定時定路線のバス（安いタクシーではない）であり、目的地までの移動に乗り換えが生じてくることはあたりまえとなる。
おりひめバスは高齢者や障害者の移動を支援する福祉を目的とした交通手段ではなく、バス利用者に対して、福祉的に配慮した公共交通（路線バス）であることを明確化
 - ② バス停までの移動や乗り換えが困難な方への対応は、地域における自主性と移動コストの負担を前提とした地域内交通システム（3次的な交通手段）の形成を地域が主体となって取り組み、市はその活動に対して支援を行うべき。
- 4. わかりやすさを徹底するとともに、利用者の利便性向上を目指し、利用促進策に取り組む**
 - ① バスロケーションシステムや運賃支払い時のキャッシュレス化の導入について、前向きな検討を継続
 - ② 乗り換え検索アプリについて、現行のおりひめバスの時刻やバス停位置の情報が取得できるシステム（ぐんまバスコンシェルジュ、Google経路検索など乗り換え検索ができるアプリ）を広く周知し、また活用していくための研究をお願いします。
- 5. 既存交通事業者との共存共栄を図りながら、利用状況や需要を把握し、現在の本市に適した運行体系を構築する**
 - ① 鉄道路線との競争を避け、鉄道との乗り換えを支援する補完的な役割を果たす路線、ダイヤ設定による移動の利便性を追求しているが、すべての移動のカバーは難しいため。タクシーや鉄道も含めて移動してもらうなど、市民の側にも既存の交通システムの活用について理解を求める。
 - ② 地域主体の交通システムの構築において、ボランティアなどへ過度に期待せず、安全性が担保されるタクシー事業者などの既存交通事業者の積極的な活用、仲介に市の支援が必要
- 6. 受益者負担の原則に則り、運営の健全化を図る**
 - ① 普通運賃は変更せず、定期運賃における一般以外の割引区分を新たに設定し、福祉的な配慮をしながら、利用者からの適切な料金負担を求める。無料の廃止、敬老パスポートの値上げにおいても、福祉的に配慮した負担しやすい金額を設定
 - ・敬老パスポート券の値上げ、市内小学生、障害者の無料廃止
 - ・障害者の定期券購入額の割引率を7割から5割へ変更
 - ・一般の高齢者（70歳以上）の定期券購入額の5割引を新設
 - ② 高齢者や障害者の中でも、交通コストを負担できない低所得者層への配慮、補助については、別途福祉的な見地から支援をしていくものと考えます。

運賃に関する提案

○基本運賃案

新しい普通運賃			現在の普通運賃			
一般	障害者	普通運賃	一般	障害者	市内在住者	
					一般	障害者
200	100	中学生以上	200	100	200	0
100	50	小学生	100	50	0	0
0	0	未就学児	100	50	0	0

※障害者手帳(原本)を提示することにより料金の半額が適用されます。
 介護人を必要と認める場合は1人まで同じ運賃が適用されます。

○1か月定期券案

新しい定期運賃負担額				現在の定期運賃負担額				
一般	障害者	市内在住者		定期券 (1か月)	一般	障害者	市内在住者	
		一般	障害者				一般	障害者
-	-	-	-	未就学児	3,000	2,100	-	-
1,000	500	※ 500	※ 250	小学生	2,500	1,750	-	-
2,000	1,000	※ 1,000	※ 500	中学生	5,000	3,500	5,000	-
4,000	2,000	4,000	500	高校生	5,000	3,500	5,000	-
4,000	2,000	4,000	500	大学生	5,000	3,500	5,000	-
6,000	3,000	6,000	500	一般	6,000	4,200	6,000	-
6,000	3,000	3,000	500	60歳代	6,000	4,200	6,000	-
3,000	1,500	1,000	500	70歳代	6,000	4,200	500	-
3,000	1,500	1,000	500	80歳代	6,000	4,200	500	-
3,000	1,500	1,000	500	90歳代	6,000	4,200	500	-

※市内小・中学生は、通学用との証明によって無料で交付を行う

○一日乗車券案：大人 600円
 ※500円から値上げ
 子ども 300円
 ※250円から値上げ

○回数券案：1,000円（1,100円分）
 3,000円（3,500円分）※新設

提案における特徴

- ・週に1回利用する程度の利用負担額とした1か月1,000円を新たな福祉的配慮をする額の基準として設定し、市内在住の70歳以上と中学生に適用。小学生は半額の500円
- ・市内在住の障害者は、福祉料金に障害者割引を適用して500円、小学生は250円を設定
- ・市内の小・中学校が、おりひめバスでの通学が必要と認める場合には、通学の証明をもって無料で交付し、それ以外の児童・生徒は、住所年齢による区分を適用する
- ・60代は自家用車の運転に問題がない方が多い反面、病気などにより60代で免許を返納する方も増えてくる年代でもあることから、市内の60代に限り、一般の半額を適用することで、おりひめバスを利用しやすい環境をつくり、利用促進につなげる

現行からの変更点と特徴

【1】中央幹線〔車両3台〕

- JR桐生駅北口～新桐生駅間の運行を片道30本/日以上確保（現行17本）
- 原則全系統が厚生病院を經由
厚生病院乗り入れ60本（現行33本）
- 9:30までは桜木町を經由
- 新桐生駅から東邦病院へ延伸する系統を新設5往復分を確保

【2】梅田線〔車両2台〕

- 桐生駅北口の発着を基本とする
- ふるさとセンター行きの本数を減らして二渡神社止まりを増便
- 二渡神社系統は上菱団地を經由

【3】川内線（幹線系統）〔車両1台〕

- 桐生駅北口の発着を基本とする
- 毎日運行する地域内幹線系統3-1～3
- すべての地域を回る系統と主要経路を最短で回る系統の組み合わせ

【3】川内線（支線系統）〔車両1台〕

- 相川橋を經由して相老駅及びヤオコーへ向かう支線系統を新設
- 曜日ダイヤの導入（隔日運行）
月水金：3-4,5 火木土：3-6,7
月～土：3-8 日曜は運休

【4】広沢線〔車両1台〕

- 旧織物観光センター敷地内に乗り入れ、コンビニ付近でバスが待てる
- 9:30までは桜木町を經由

【5】境野線〔車両1台〕

- 上り線は旧織物観光センター敷地内に乗り入れ、コンビニ付近でバスが待てる
- 境野区域の経路は維持し、フレッセイ桐生南店前経由の系統を新設
- 本町通りは經由せず、全系統を厚生病院・市役所前を經由
- 曜日ダイヤの導入（隔日運行）
月水金日：5-1,2 火木土：5-3,4

【6】菱線〔車両1台〕

- 菱町4丁目と浜松町を中通りでつなぐ路線を新設
- 本町から群大方面を經由しないで幸橋を經由する経路を導入
- 桐陽台団地～米沢～城の岡団地を廃止し、予約制乗合タクシーに代替
- 6-1,3の組み合わせを毎日運行
- 曜日ダイヤの導入（隔日運行）
月水金：6-2,3
火木土：6-4 日曜は運休

【7】相生線〔車両1台〕

- さくらもーる系統とカスミ系統に分かれていた運行を地域外幹線と地域内循環の組み合わせに変更
- 相老駅を中心に組むとともに、ヤオコーにおいても交通結節点と捉え、循環線から中央幹線への乗り換えを考慮し、中心市街地へのアクセス向上を目指す。

【8～10】予約制乗合タクシー

- 利用の低迷している岡の上線、宮本線の運行エリア拡大
- 岡の上線は広沢町4丁目地域、新桐生駅裏地域まで延線
- 宮本線は堤地域まで延線
- 桐陽台団地～米沢～城の岡団地を廃止し、予約制乗合タクシーを導入
- 各線、往復5本を予約に応じて運行
- 使用車両はタクシーの空き車両

【0】全体

- 車両を各路線に固定配車
路線間での融通がなくなるため、効率は落ちるが、各地域内で見直し・検討が完結するため、今後のダイヤ改正が進めやすくなる。