

上灘線の路線退出に伴う代替交通手段の可能性について

| 項目 | 現状 | 代替交通手段① | | 代替交通手段② | | | 代替交通手段③ | (参考) |
|--------|---|--|--------------------------|--|-------------------------------|--------------------------|---|--|
| | 路線バス(上灘線) | コミュニティバス | | | | | | |
| | | 4条委託 | 市町村運営有償運送(1) (交通空白輸送) | 4条委託 | 21条委託 | 市町村運営有償運送(2) (交通空白輸送) | 市町村運営有償運送(3) (交通空白輸送) | 福祉有償運送 |
| 事業主体 | 淡路交通㈱ | 洲本市 | | | | | | |
| 運行事業者 | 淡路交通㈱ | 交通事業者(バス会社) | | 交通事業者(タクシー会社) | | | 上灘連合町内会 | 社会福祉法人、NPO法人等 |
| 運行形態 | 定時定路線 (フリー乗降なし) | 定時定路線(フリー乗降なし)を想定 | | 未定 | | | 未定 | 未定 |
| 運行便数 | 1日3往復便 | 1日3往復便程度 | | 1日3往復便程度 | | | 1日3往復便程度 | 未定 |
| 使用車両 | 専用車(バス) (乗車定員11人以上) | 専用車(バス) (乗車定員11人以上を想定) | | 専用車(一般タクシー) or 洲本市で用意? (乗車定員11人未満を想定) | | | 洲本市で用意 (乗車定員11人未満を想定) | 洲本市で用意? (乗車定員11人未満) |
| 運転手 | 淡路交通社員 | バス会社社員 | | タクシー会社社員 | | | 住民ボランティア | |
| 運転手の要件 | 事業者で対応 | 事業者で対応 | | 事業者で対応 | | | 二種免許もしくは一種免許で 認定講習修了など | (福祉車両を使用する場合) 二種免許もしくは一種免許で 認定講習修了など |
| 運賃 | 来川～由良保育園前:580円 来川～洲本バスセンター:880円 | 未定(定額?) | | 未定(定額?) | | | 未定(会費制?) | 未定(会費制?) |
| 利用者 | 制約なし | 制約なし | | 制約なし | | | 制約なし | 要介護者や身体障害者 |
| 補助 | 洲本市から補助 (7,652,000円/年間 約2,400円/利用者) | 兵庫県と洲本市から補助 (予定) | | 兵庫県と洲本市から補助 (予定) | | | 兵庫県と洲本市から補助 (予定) | 洲本市から補助 (予定) |
| 道路運送法 | 第4条(許可) | 第4条(許可) | 第79条(登録) | 第4条(許可) | 第21条(許可) | 第79条(登録) | 第79条(登録) | 第79条(登録) |
| | | 許認可等に係る国への申請 は、バス会社が行う | 許認可等に係る国への申請 は、市が行う | タクシー会社の乗合免許取得 が必要 | 運行期間が1年以下のもの が対象(近畿運輸局長公示) | 許認可等に係る国への申請 は、市が行う | 許認可等に係る国への申請 は、市が行う | |
| 備考 | | みなと観光バス㈱を想定 (らん・らんバスと接続) | | 地元タクシー業者を想定 (一部、デマンドもあり?) | | | | 淡路地区福祉有償運送運営 協議会に協議し、合意を 得ることが必要 |
| メリット | ・プロの事業者が運行する ため、安全性が確保される。 | ・プロの事業者が運行するため、安全性が確保される。 | | ・プロの事業者が運行するため、安全性が確保される。 ・運行事業者の選択肢が広がるため、競争入札等によるサービス水準の向上が期待 できる。 | | | ・運転手と利用者の距離間が近く、人と地域とのつながりが 深い。 ・市の財政負担が比較的少ない。(県平均:赤字1,100千円/ 年間・ルート) | |
| デメリット | ・市の財政負担が大きい。 (約2,400円/利用者) | ・利用が伸び悩み、市の財政負担が大きくなりやすい。(県平均:収支率28%、赤字3,600千円/年間・ルート) ※運行費用の大半を人件費が占めるため、バス会社やタクシー会社の別による費用の差は少ない。 | | | | | | ・事業者に比べて安全面に不安が残る。 ・持続的な運転手の確保策。 |