緑・ふれあい・夢づくり
聖籠町
seiro town

第２回
聖籠町公共交通検討委員会

令和元年10月15日

生活環境課

見直しに関する基本的な考え方（第１回検討会での意見）

公共交通の目的（基本的な考え方）は？

１誰を主な利用者として想定するか？（学生、高齢者、町外の方など）

・年間34,000人超というのは立派な数字ではないか。通学・通院者にとっては貴重な交通手段であり、15年間運行してきたことから町にはなくてはならないものとなっている。
・主な利用者は高校生であり、高齢者はそれより少ない。いずれにしてもバスをなくされては困るのではないか。
・利用している方のことを考えて再編するのであれば、高校生がメインであるので、高校生を中心として再編を考えた方がよい。
・高齢者の免許返納が増えているが、県内は車がないと生活しずらい環境であり、現在利用されている方も多い。廃止前提ではなく、いかに利用していただけるかを考えていければ。
・「私は乗らないけど残してほしい」ということではなく、当事者となったうえで、どうしたら私たちが公共交通を利用していけるのかを考えるべき。
・利用者が30,000人超ということは、町の人口規模からすれば２倍以上の利用である。他の自治体と比べれば人気はあるバスなのではないか。これを捨てるのはもったいないし、いかに有効に使っていくのかが大事。

２冗長な路線の見直し

・路線バスの次第浜線と循環バスの重複部分は解消するなどの路線の見直しをしていかなければならない。
・路線図をみるとかなり入り組んでいる。路線を決めるにあたっては、どういった基準できめたのか。

３定期路線、デマンド交通、その他の手法、町の公共交通にふさわしい形態は？

・利用者が多い路線はバス、少ないところはデマンド化するという方法はどうか。
・乗車率などの資料を提示してもらうことによって、昼間はデマンドでいいのではないかなどの議論ができるのではないか。
・公費負担を削らなければならないとのことであるが、削減目標を設定した方が議論しやすいのではないか。
・事業を始める時から赤字はわかっていたのでは？財政が厳しくなってきたから見直しということなら、一切やめて福祉的なバスを運行させればいいのではないか。

見直しに関する基本的な考え方（第１回検討会での意見）

かけるべき財政コストは？

４効率性を高めるためには？

・コストの問題はあるが、ある意味、福祉として考える必要がある。
・町、利用者、事業者それぞれの立場があり、それぞれの考えがある。それを全部網羅するのは、簡単だが、当然経費も掛かってくる。
・事業を始める前から赤字はわかっていたのではないか？財政が厳しくなってきたから見直しということなら、一切やめて福祉的なバスを運行させればいいのではないか。

５路線の再編成は？

・路線バスの次第浜線と循環バスの重複部分は解消するなどの見直しをしていかなければならない。

６土曜日の運行は？

・高校生の利用について、土曜日にも部活などがあるので利用したいのだが、土曜日便がない。平日も朝早い便がない。部活動をしていると帰りの便もなく、バスを利用するためには部活動ができない状況。

７運賃100円を維持するべきか？

・運賃１００円はありがたいが、値上が必要であれば考えていかなければならない。

８減免対象はこのままでよいか？

見直しに関する基本的な考え方

○ バスが目的ではない、まちづくりが目的である。
　⇒まちづくりのために、手段として公共交通をどう採用するという視点で考える。
○ まちづくりにおいて、地域公共交通の持つ多面的な効果（「クロスセクター効果」）を活用する。
　例：高齢者のおでかけ機会の増加
　　⇒健康寿命の延伸。逆になければ、別のおでかけ支援が必要になる。
　　：高校生の通学手段の確保
　　⇒教育・養育環境の充実。逆になければ、子育て世帯にとって住みやすさが低下する。
○ 費用対効果の面では、クロスセクター効果（投資の必要性）を考えながら、持続可能な経費となるよう検討する。
○ 地域公共交通の状況をモニタリングしながら、ＰＤＣＡ的に見直しをかけていく。

高齢者がおでかけしやすい「福祉への投資」

- 人生100年時代を謳歌するアクティブシニアが増え、健康寿命が延伸。

（コンパクトシティー・公共交通改革の先進地として知られる富山市では、公共交通を利用した高齢者のおでかけ（歩数増加）により、年間75,600千円の医療費削減につながると試算）

- 75歳以上高齢者の増加、免許返納者の増加
  ※にともない、今後重要性が高まる。

※ 80-84歳の高齢者タクシー券受給者290人

表　聖籠町における70-84歳人口の推計

	2019.4	2025
70-74歳	780人	899人
75-79歳	571人	834人
80-84歳	497人	509人

学校に通いやすい「子ども・新しい教育への投資」

- 町には高校がなく、高校までの通学のための公共交通が発達していない。

（乗車調査(H30.10)では、循環バスを利用する高校生38人のうち、29人が「循環バスがなくなると通学の手段がなくなる。」、８人が「家族に送迎を頼めないので、交通手段がなくなる。」と回答。）

賑わいが維持される「未来への投資」

- 少子・超高齢化のなかで、外出機会の増加による賑わいのあるまち（商業施設、温泉、図書館etc）

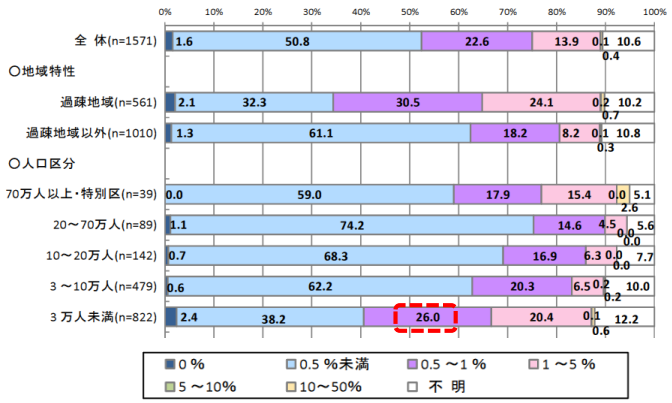
財政支出

運賃収入

他自治体との比較①　～財政支出～

○　地域公共交通にどの程度の公費を支出するかは、当該地域の地理・交通特性や住民ニーズ、自治体の財政状況を踏まえ判断によらざるを得ないので、適正とされる基準はないが、費用の効率性からみた場合は他の自治体との比較も一つの手法である。

○　例えば、運行１回あたりの運行経費でみた場合、当町は約6,000円であるのに対して、人口３万人未満の地域の中央値（上から順に数えた場合の中間の順位）6,078円とほぼ同程度であるが、39.6%の地域では5,000円未満となっている。収支率は人口３万人未満の地域の中央値16.5%に対し、当町は4.3%と低い。



【聖籠町】4800万円÷70億円≒0.68%

図１　一般会計予算額に占める地域公共交通予算の割合

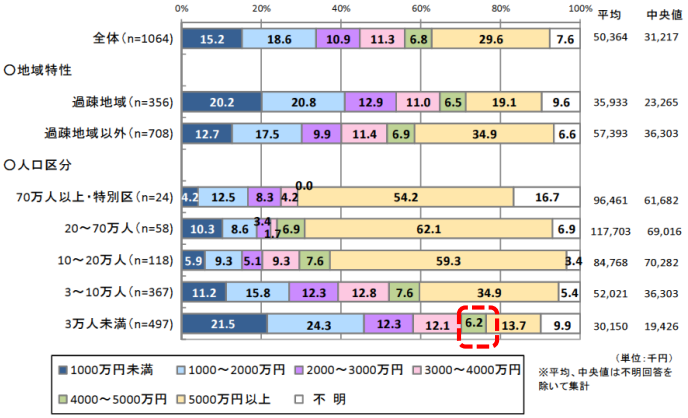


図３　年間運行経費（市区町村単位）

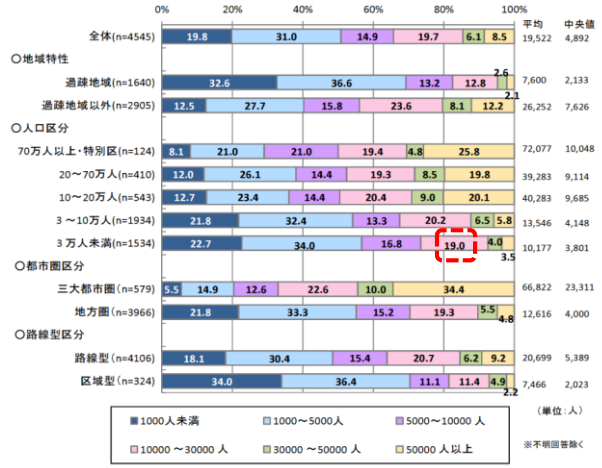
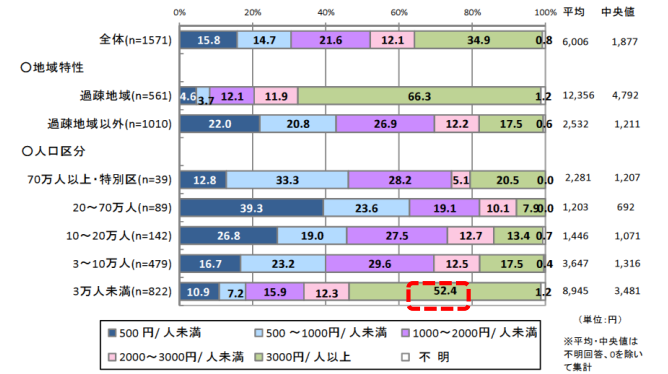
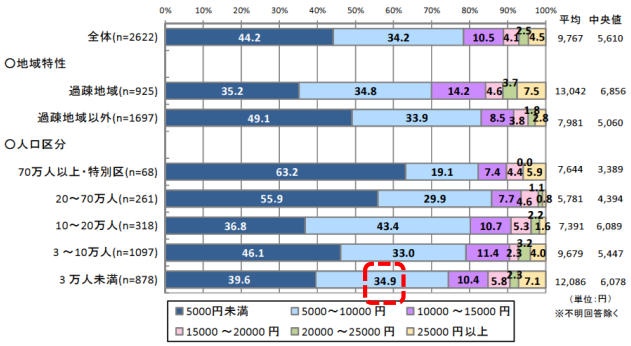


図5　利用者数（市区町村の１路線あたり）



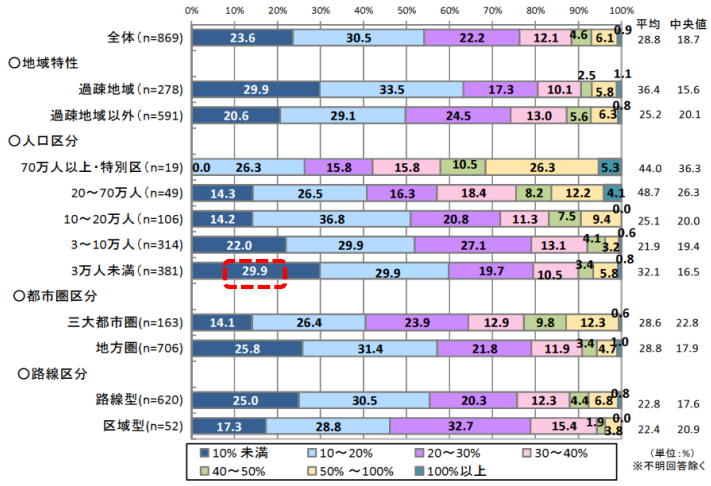
【聖籠町】3,353円

図2　住民１人あたりの公共交通予算額（一般会計）



【聖籠町】4800万円÷8000本≒6000円

図４　運行１回あたりの運行経費



【聖籠町】2,039千円÷47,282千円=4.3%

図４　収支率（市区町村の１路線あたり）

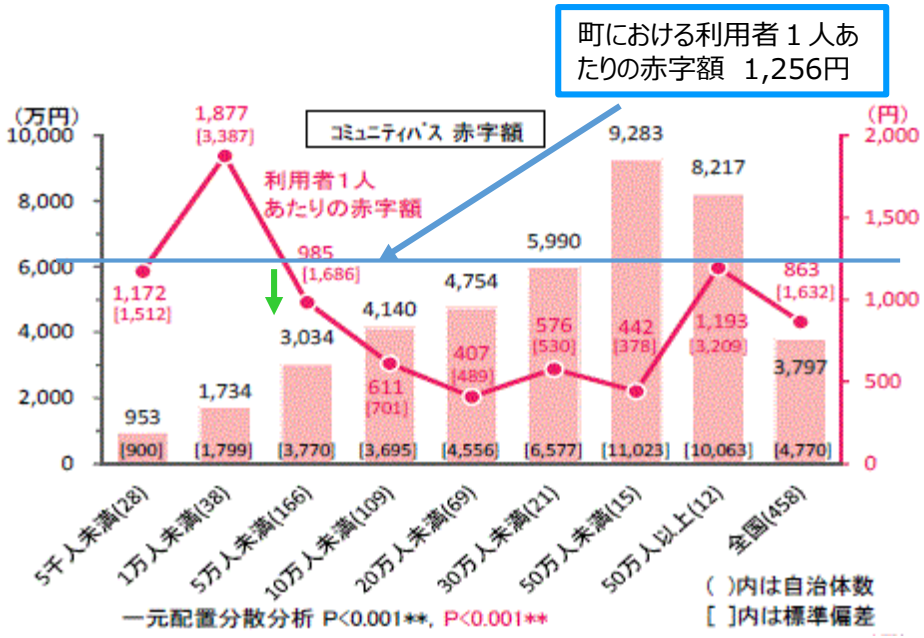
資料出所：平成24年10月国土交通省総合政策局「地域公共交通に対する自治体の取組状況及び地域公共交通の現況分析業務」

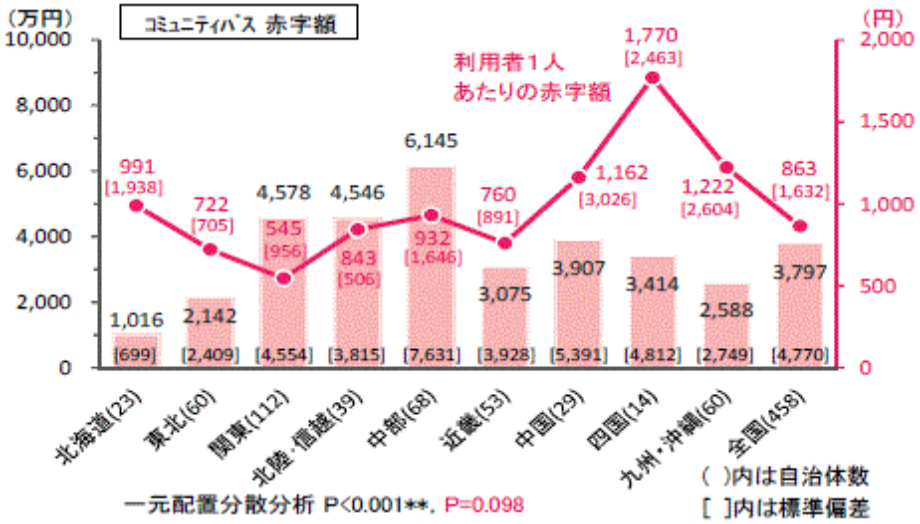
他自治体との比較②　～財政支出～

○　２０１６年に福岡大学が全国の市町村を対象に実施したコミュニティバスの運営実態に関するアンケート調査では、人口５万人未満の市町村が負担しているコミュニティバスの赤字額（総支出額－総収入額（補助金含））の平均は、3,034万円であり、利用者一人当たりの赤字額の平均は、985円となっている。

○　一方、町の平成29年度決算では、循環バス事業の赤字額は、4,563万円であり、利用者一人あたりの赤字額は、1,256円となっている。

○　当町において、利用者一人当たりの赤字額を全国平均985円並みとすると、平成29年度ベースでは、4,563万円×985／1,256＝3,578万円となる。





辰巳　浩（2019）
「地方別人口規模別にみたコミュニティバスおよびデマンド交通の運営状況」
交通工学論文集,第5巻,第2号（特集号Ｂ）,pp.B_24-B_33
2019.10.9インターネットから入手

アンケート調査の概要

調査対象	全国の市町村
調査期間	2016年９月から約2か月間
配付・回収部数 および回収率	配付部数：1,741部 回収部数：855部 回収率：49.1%

現在の聖籠町のバス網の問題点・課題の整理

視点	現状・問題点	課題
目的、利用者（必要とされる場所・人）が明確になっているか？	• 現在の利用実態から既成事実的に主な利用者が明確になっている。 　• 中高生の通学 　• 高齢者の通院・買い物 　• 蓮小の通学 　• 通勤一般 • 一方で、バスという媒体の存在自体が単独して目的化していまい、まちづくりのための手段であるという視点が欠けている。	• 「①高齢者がおでかけしやすい（健康寿命の延伸）」「②学校に通いやすい」「③にぎわいが維持される」といったまちづくりからバックキャストして考える必要がある。 　⇒ ①②③の目的に関連する他施策との連携・一体化 　⇒ 利用を誘導するためのさまざまな角度からの創意工夫
サービス水準（経路・回数・車両等）は利用者のニーズにマッチしているか？	【経路・回数】 • 通院・買い物⇒現在のダイヤでは、目的地まで行って帰ってくるのに不便（使える往路便は限られ、復路はないか・相当時間が空いてしまう。） • 高校生の通学⇒町内在住の高校生が450名程度とすると、循環バスを利用しているのはその１割程度。 【車両等】 • 通学時間帯を除く便（日中便）で、乗車は～４，５人程度である。 【その他】 • ダイヤが複雑すぎる。目的地まで行って帰ってくるのに、どのバスにどうやって乗ってよいのか分かりずらい。	• 免許返納は今後加速すると思われる。地域公共交通が高齢者の移動手段となるためには、使える公共交通でないといけない。 　⇒ 目的まで行って帰ってくることができるダイヤ編成 　⇒ 利用者にとっての分かりにくさの解消 • 日中便の利用の現況からすれば、その時間帯の車両は中型以上のバスである必要はない。しかし、今後利用者が増加してくれば、それに見合ったバスが必要となる。
事業の効率性はどうか？	• 公費負担額/利用者数は1,315円、市町村負担額/人口は3,353円となっており、近隣自治体のコミュニティバスと比べて高くなっている。 • はなます号と次第浜線は一部区間が競合している。	• はなます号と次第浜路線の統合・再編はできないか。