

聖籠町における新たな  
公共交通のあり方に関する  
報告書  
(案)

令和元年 11 月

聖籠町公共交通検討委員会

## 内容

はじめに .....	1
第1 町における公共交通の現状 .....	2
1 循環バスの利用者数、事業費の推移 .....	2
2 循環バスの利用目的 .....	2
3 近隣自治体との比較 .....	3
第2 見直しにあたっての基本的な考え方 .....	3
第3 公共交通の形態 .....	5
1 朝、夕方の運行形態 .....	5
2 日中の運行形態 .....	5
① デマンド型交通 .....	6
② 定期運行（有料） .....	6
③ 定期運行（無料） .....	7
第4 はまなす号と次第浜路線バスの統合・再編 .....	7
第5 運賃・減免 .....	9
第6 土曜日の運行について .....	11
第7 利用促進策について .....	12

## はじめに

町では、厳しい財政状況のなか、医療・介護に要する費用の増大、公共施設の老朽化など将来の課題に対して持続可能な対応を図り、未来に向けた必要な投資を実現するため、平成 30 年度に行財政改革大綱のとりまとめを行った。その中で、循環バス事業については、費用対効果、社会情勢適合性（事業の目的や手段が町民や社会のニーズと合致しているか）の視点から事業の見直しが必要であると結論付けられたところである。一方、通勤、通学による利用や車を運転しない高齢者にとっての公共交通の必要性は認められており、費用対効果を考慮しつつも利用者の特性に応じた持続可能なまちづくりとしての公共交通体系の構築が要請されている。

本委員会は、行財政改革大綱の結果を受け、聖籠町における新たな公共交通の新たな公共交通のあり方について検討を行い、新たな公共交通体系の基本的な方向性を取りまとめることを目的に設置されたものである。

令和元年 11 月  
聖籠町公共交通検討委員会

## 第1 町における公共交通の現状

### 1 循環バスの利用者数、事業費の推移

平成15年4月に本格運行を開始した「聖籠エコミニバス」は、平成17年度には年間利用者40,000人を超えたものの平成25年度の48,021人をピークに減少傾向となり、平成30年度の利用者数は34,399人となっている。

また、事業費についても平成26年度以降40,000千円を超える経費を支出しており、一般財源からの持ち出しが増加している。

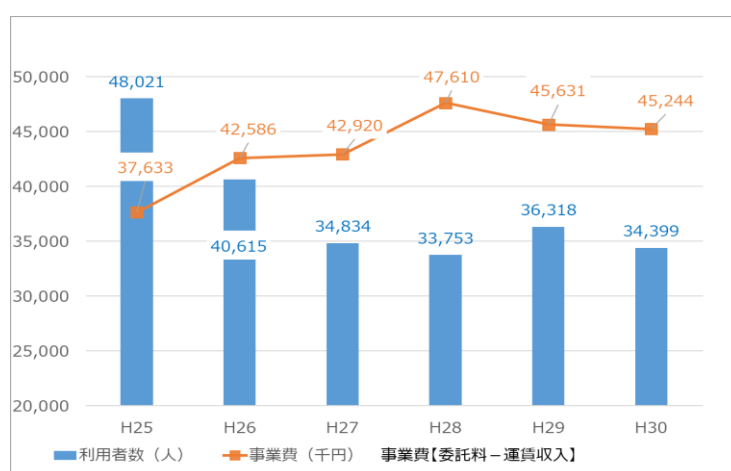


図1-1 利用者数・事業費の推移

### 2 循環バスの利用目的

平成30年10月に循環バス利用者を対象に実施した乗車調査では、「平日はほぼ毎日利用している」と回答の方が42人と最も多かった。また、週1回以上利用している方が96人おり、全体の55%を占めている。乗車調査の結果から月1回以上循環バスの利用する方の実数を推計すると、およそ300人程度の方が利用していると推測される（※）。

また、循環バスの主な利用目的としては「通院」が56人、「通学」が53人（高校、中学校、その他の合計）となっており、通院に利用する高齢者、通学に利用する高校生にとって重要な移動手段となっていることが窺える。

※ [96人 + (36×2)人 + (23×4)人] ×1.2で算出

図 1-2 循環バスの利用頻度 (H30. 10 調査)

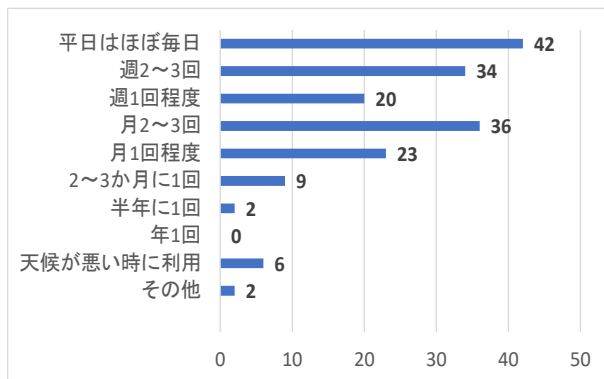
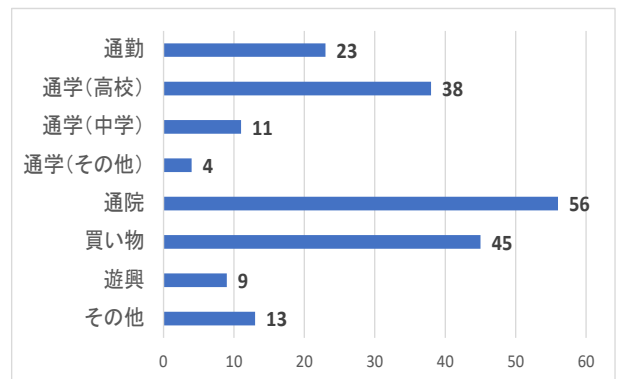


図 1-3 循環バスの利用目的 (H30. 10 調査)



### 3 近隣自治体との比較

平成 29 年度における循環バスの公費負担額は 45,631 千円であり、利用者 1 人あたりの公費負担額は、1,256 円であった（年間利用者 36,318 人）。

一方、近隣自治体の公共交通の公費負担の状況（表 1-1）をみると、利用者 1 人あたりの公費負担額は、概ね 1,000 円未満となっている。

表 1-1 近隣自治体との決算額の比較（H29）

自治体	新潟市北区	新潟市北区	新潟市北区	新発田市	胎内市	聖籠町
名称	相乗りタクシー	おらってのバス	北区バス	あやめバス	のれんす号	エコミバス
輸送形態	デマンド交通	路線バス	路線バス	路線バス	デマンド交通	路線バス
公費負担額	2,916千円	13,658千円	5,444千円	18,693千円	51,473千円	45,631千円
運賃	2人以上 300円／人 1人 1,000円／人	高校生以上 200円 小・中学生 100円	おとな 200円 中・高校生 200円 小学生以下 100円	100円 小学生 50円	高校生以上 300円 小・中学生 150円	100円
利用者数	2,709人	22,097人	13,109人	81,661人	55,305人	36,318人
公費負担額/ 利用者数	1,076円	618円	415円	229円	931円	1,256円
公費負担額/ 人口	39円	182円	72円	190円	1,738円	3,199円

## 第 2 見直しにあたっての基本的な考え方

「第 1」で確認してきたように、近年においては循環バスの公費負担額が増加しており、費用対効果の観点からの事業費の見直しは不可欠である。しかしながら、鉄道駅がなく、路線バスも 1 路線しか存在しない当町にとって、循環バスは運転免許証のない高齢者や高校生にとって重要な移動手段であり、高い公益性を有してい

る。見直しにより、財政負担の適正化を図り、将来的にも持続可能な公共交通を構築していくことは、町の責務である。

これらを踏まえ、公共交通の見直しにあたっての基本的な考え方を以下のように取りまとめた。

- ① 公共交通の存続そのものが目的ではなく、「まちづくり」が目的である。公共交通に関しては、まちづくりのための手段としてどう活用するかという視点で考える。
- ② 例えば、公共交通を利用して、高齢者の外出機会を増やし、結果的に介護予防につなげていくことができれば、町全体のコストの抑制になる。あるいは、公共交通の維持により高校生の通学手段を確保することが、結果的に教育・養育環境の充実につながり、子育て世帯の住みやすさを向上させることになる。  
まちづくりにおいては、こうした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。
- ③ 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。
- ④ 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。

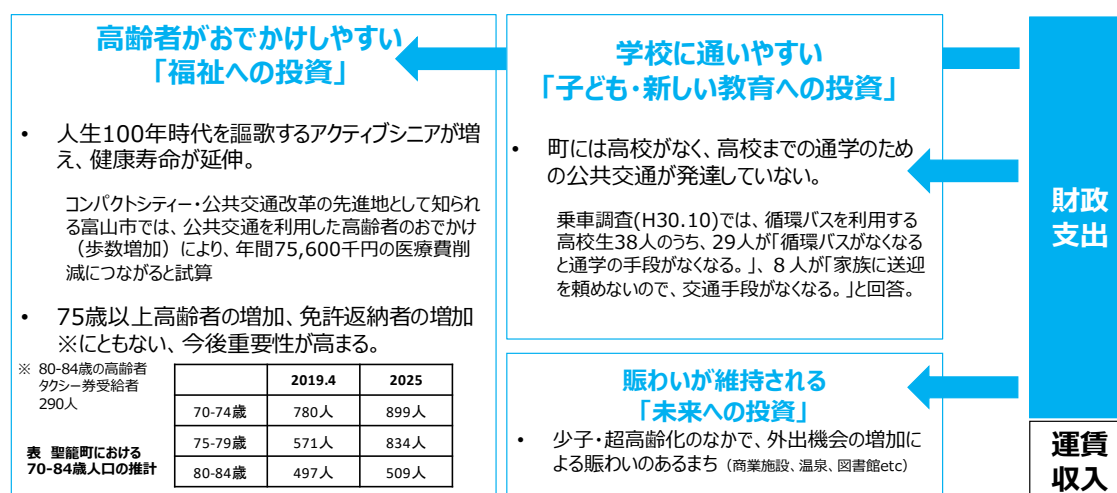


図 2-1 見直しに関する基本的な考え方のイメージ

### 第3 公共交通の形態

公共交通の見直しにあたって町の循環バスが抱えている問題点と課題を以下のとおり取りまとめた。本委員会では、これらの課題を解決するために最適な運行形態はどのようなものが考えられるか検討を行った。

表 3-1 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？	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。 <ul style="list-style-type: none"> <li>中高生の通学</li> <li>高齢者の通院・買い物</li> <li>運小の通学</li> <li>通勤一般</li> </ul> </li> <li>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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>「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。 <ul style="list-style-type: none"> <li>⇒ ①②③の目的に関連する他施策との連携・一体化</li> <li>⇒ 利用を誘導するためのさまざまな角度からの創意工夫</li> </ul> </li> </ul>
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？	<p>【経路・回数】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。）</li> <li>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。</li> </ul> <p>【車両等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>通学時間帯を除く便（日中便）で、乗車は～4,5人程度である。</li> </ul> <p>【その他】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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づらい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。 <ul style="list-style-type: none"> <li>⇒ 目的まで行って帰ってくるができるダイヤ編成</li> <li>⇒ 利用者にとっての分かりにくさの解消</li> </ul> </li> <li>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。</li> </ul>
事業の効率性はどうか？	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>はなます号と次第浜線は一部区間が競合している。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>はなます号と次第浜路線の統合・再編はできないか。</li> </ul>

#### 1 朝、夕方の運行形態

図 1-2、図 1-3 で確認したとおり、現在の循環バスの利用状況は、平日のほぼ毎日を通学目的で利用する方（主に高校生）が多くを占めており、特に朝便の利用者が多いのが特徴となっている。このように毎日決まった時間帯に一定数の利用者を目的地まで輸送する場合は、予約に応じて運行を行うデマンド型交通よりも路線定期運行型の方が効率的であることから、朝と夕方の運行形態については、これまでどおりの路線定期運行型を継続することが適当である。

#### 2 日中の運行形態

利用者数の少ない日中に関しては、以下の3つの運行形態について検討を行った。

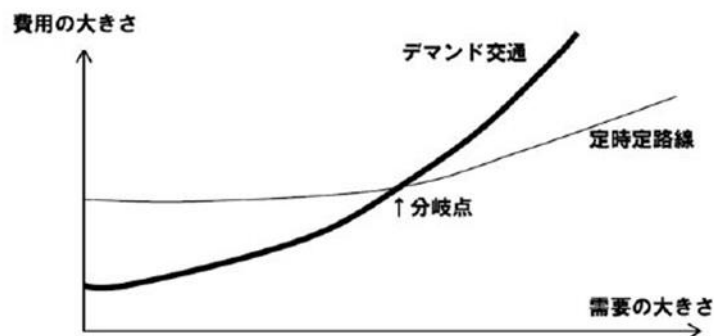
## ① デマンド型交通

デマンド型交通については、行政改革大綱において導入の検討を要請されており、検討にあたっては、特に慎重な審議を行ったところである。

委員会では、これまでの利用者が少ない状況に代わる手段として、導入を期待する意見もあったが、循環バスの利用者からは予約を行うことに対して抵抗感を感じている方がいること、導入にあたり電話対応や配車対応などの新たな費用が発生することが懸念されるなどの反対意見も挙げられた。

これらの議論を踏まえ、日中のみデマンド型交通については、以下のような課題があることから、当町への導入は適当ではないとの結論に達した。

- ※ 循環バスの利用者でデマンド型交通を望む方は少なく、導入による転換率の低下が懸念されること。
- ※ 需要が高まるにつれ、デマンド型交通の方が定期運行路線より費用が高くなる傾向があること（図 3-1）。
- ※ 運転員の確保などにより、予約がなくても一定のコストが発生してしまうこと。



（資料：地域公共交通の確保・維持・改善に向けた取組マニュアル（H24）  
国土交通省）

資料出所：「デマンド型交通の手引き」

平成 25 年 3 月 国土交通省中部運輸局

図 3-1 需要と費用から見た手段選択の分岐点（イメージ）

## ② 定期運行（有料）

表 3-1 で確認したとおり、現在の循環バスは、目的地まで行って帰ってくるのが不便である、ダイヤが複雑でどの便を利用すればよいか分かりづらいという声がある。

これらの問題に対し、始発と終点、経路及び乗り継ぎ地点を一つに定めて往復運行とし、行って帰って来ることできるダイヤ編成にすることや、現在の集落内部まで運行する経路の見直しを行い、よりシンプルな路線とするなどの提案がなされたところである。



委員会では、日中の運行形態についても朝夕と同様、路線定期運行型とするのが、最も効率的であるが、見直しにあたり費用対効果及び最大公約数としての利便性を考慮しつつ、ダイヤの見直し・利用者にとっての分かりづらさの解消を図ることが必要であるとの結論に達した。

### ③ 定期運行（無料）

町内を複数の区域に分けて曜日を定め、高齢者などを医療施設、商業施設などの町の主要施設へ送迎する福祉バスについては、例えば、急に医療機関を受診したい場合などにバスを利用できない日があると支障があるなどの意見にみられるように、曜日を限定してしまうと利便性が低下することから、新たな公共交通の運行形態には馴染まないと判断した。

また、ボランティアによる輸送を行ってはどうかという意見もあったが、公共交通全体をボランティアに委ねることは難しいものの、公共交通を補完する役割として活用することができないか先進地事例等の情報収集を継続して行うべきとの結論に達した。

## 第4 はまなす号と次第浜路線バスの統合・再編

はまなす号と新潟交通観光バス㈱が運行する次第浜～新発田間の路線（次第浜線）は、次第浜から聖籠町役場入口までの間、網代浜集落を除き、ほぼ路線が重複している。近年は、事業者単独での路線維持が困難となっており、平成30年度は町が395万円（新潟県215万円、新発田市132万円、合計742万円）の補助金を交付している状況である。これらの重複する2つの路線で2重の公費の支出が行われている現状は、非効率であり解消することが望ましい。一方、新発田市街まで直接乗り入れを行う次第浜線は、現在でも町内の高校生の重要な通学路線となっており、まちづくりのための公共交通の観点から今後も安定的な運行を継続していくことは必要不可欠である。

これらを踏まえて、はまなす号と次第浜線については、町が主体となって事業者と協議を行い、統合・再編を実現することで効率化と路線の安定維持を図るべきである。

委員会では、2つの路線の統合・再編を行うことで上記の目的以外にも次のような利点があると考えており、更なる利用の広がりを期待するものである。

※ 統合後の路線とさくらんぼ号、さくら号を接続させることで、町内全域が鉄道への乗り継ぎなしで新発田市街までの乗り入れが可能となり、利便性の向上につながる。

※ 現在の循環バスと路線バスでは、運賃に差が生じているが、仮に町内区間を循環バスと同運賃とし、町外区間まで乗車する場合も現在よりも低額に設定すれば、住民サービスの向上につながり、利用者の増加とそれによる運賃の増収が期待できる。



図 4-1 はまなす号と次第浜線の統合・再編イメージ

## 第5 運賃・減免

平成30年度の町の循環バスの年間利用者数は34,399人（※）であり、1便あたりの利用者はおよそ11,466人である。全国の自治体規模別の公共交通の1便当たりの利用者数をみると3万人未満の自治体の平均値は10,177人（中央値は3,801人）となっており、町の利用者数は全国平均を上回っている。

しかし、収支率については、2,039千円（運賃収入）÷47,282千円（事業費）＝4.3%であるが、3万人未満の自治体の平均値は32.1%（中央値16.5%）であり、全国平均を大幅に下回っている。

※乗継利用の場合は、乗り継ぎ前と乗り継ぎ後のそれぞれで1名ずつ計上している。

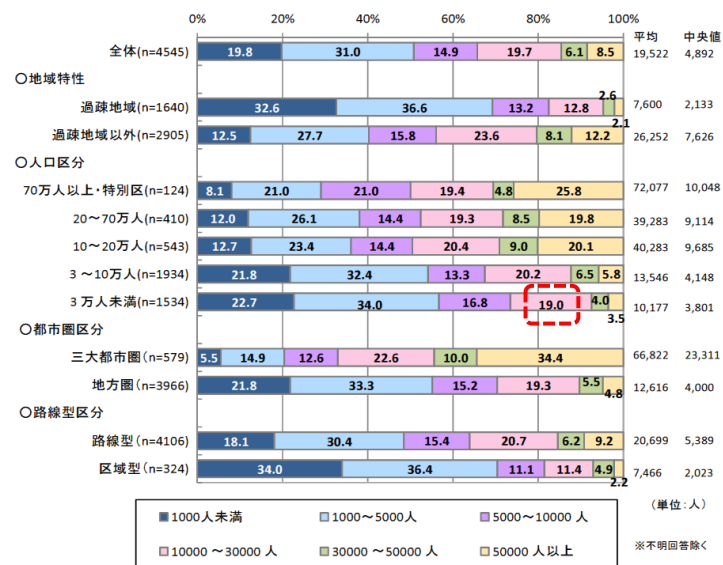


図5-1 自体規模別の公共交通の利用者数（市区町村の1路線あたり）

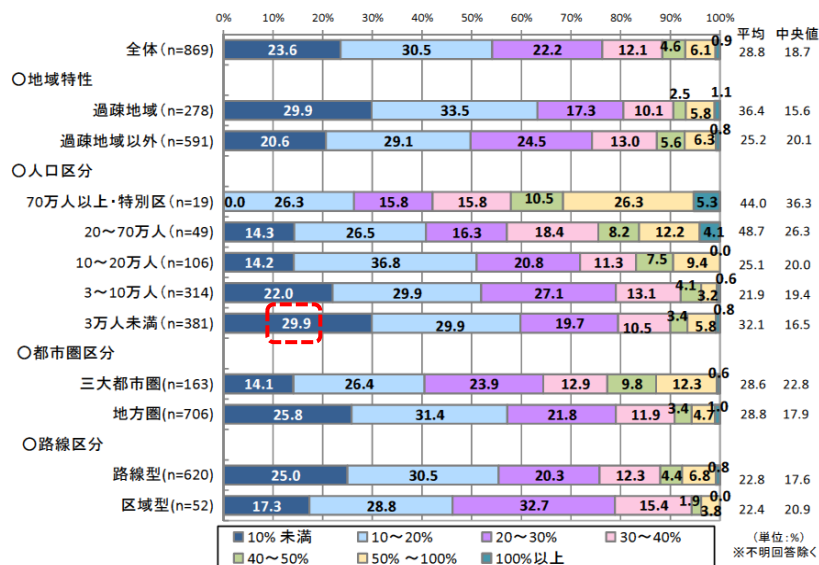


図5-2 自治体規模別の公共交通の収支率（市区町村の1路線あたり）

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」

平成 30 年度の循環バスの乗車人数の内訳は、図 5-3 のとおりであり、運賃収入の合計は 2,039,900 円となる。

※一般乗車 18,026 人×100 円=1,802,600 円、回数券 4,438 人×50 円=221,900 円、定期券 15,400 円（販売実績）で算出。

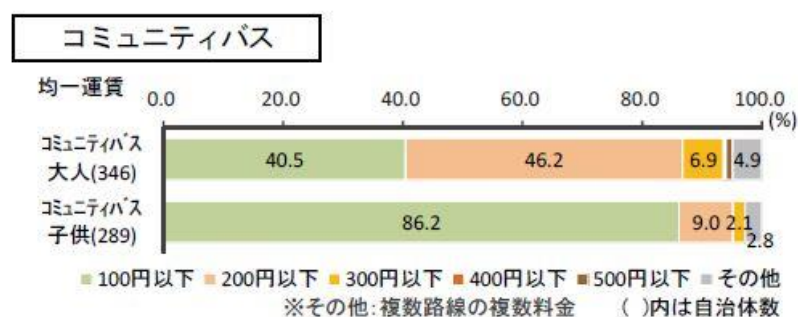
決算額 2,038,700 円と一致しないのは、回数券購入者が年度を超えて利用するためである。

	一般乗車	乗り継ぎ	フリーパス	回数券	定期券	合 計
4月	1,461	602	463	343	9	2,878
5月	1,523	665	475	445	5	3,113
6月	1,394	518	475	461	3	2,851
7月	1,210	502	490	386	1	2,589
8月	899	255	469	62	1	1,686
9月	1,435	594	415	389	0	2,833
10月	1,721	597	479	404	7	3,208
11月	1,957	694	527	457	4	3,639
12月	1,673	560	439	289	3	2,964
1月	1,878	683	352	347	1	3,261
2月	1,774	604	393	468	0	3,239
3月	1,101	265	383	387	2	2,138
合計	18,026	6,539	5,360	4,438	36	34,399

図 5-3 H30 循環バス乗車人数一覧（単位：人）

一方、全国のコミュニティバスの運賃形態（図 5-4）をみると、7 割弱が均一料金としており、そのうち 100 円以下が 40.5%、200 円以下が 46.2%という状況である。また、平均大人運賃の平均は、160.6 円となっている。

※現在の町の循環バスの運賃は、100 円の均一料金としている。



平均大人賃金・・・160.6 円

図 5-4 全国のコミュニティバスの運賃構成比（均一料金）

資料出所：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

また、近隣自治体の運賃の減免の状況は図 5-5 のとおりであり、高齢者、障がい

者を無料としているのは当町と阿賀野市のみである。

自治体	バス名称	一般料金	高齢者	障がい者	小学生
聖籠町	エコミニバス	100円	無料	無料	半額
新潟市	北区バス	200円	半額	半額	半額
新発田市	あやめバス	100円	減免なし	半額	半額
胎内市	のれんす号（デマンド）	300円	減免なし	減免なし	半額
阿賀野市	阿賀野市営バス	100円	無料	無料	半額
村上市	まちなか巡回バス	100円	減免なし	半額	半額
五泉市	ふれあいバス	200円	減免なし	半額	半額
三条市	ぐるっとさん	150円	減免なし	減免なし	半額

※ 回数券、定期券購入時の減免は含まない。

図 5-5 近隣市における高齢者、障がい者の減免状況

これらの実態を考慮すると、財政コストを縮減し、公共交通を持続的に維持していくためには、事業費の削減に努めるだけでなく、運賃の値上げ・減免の見直しについても検討を行うべきである。値上げによる公費負担の軽減と同時に利用促進策を実施することにより、一定程度の利便性を維持し、長期的にも持続可能な公共交通を確保できるよう期待したい。

なお、運賃の値上げにあたっては、割引価格での定期券販売を行うなど、毎日利用する高校生などの負担を緩和する対策も並行して行うべきとの意見もあった。

## 第6 土曜日の運行について

## 第7 利用促進策について

利用促進策については、公共交通単独で取り組みを進めてもできることには限界がある。今後も利用者懇談会などを通じ、町民や利用者などと協働して取り組みを行っていく必要がある。

また、例えば、福祉分野における健康寿命延伸の施策と公共交通を連携させるこ

とや、図書館などの拠点施設との連携により利用を誘導し人の流れを生み出すような取り組みを行うなど、まちづくりのための手段としての公共交通という観点からさまざまな分野と連携した取り組みを展開していくことを期待する。

さらには、行政内の連携だけでなく、公共交通の沿線に存在する医療施設、商業施設など、さまざまな人や組織が一緒になって利用促進策に取り組んでいくことで、まちづくりのための公共交通がより一層推進されていくことを期待したい。

---

## 参 考 資 料

---



## 聖籠町公共交通検討委員会検討経過

---

本審議委員会が町から求められた役割は、聖籠町が見直しを行う新たな公共交通のあり方に関する基本的な方向性を示すことであり、検討に必要な資料の提供を求めながら町が示す見直しの考え方等に5回にわたり意見を述べてきた。

	開 催 日	内 容
第1回	令和元年10月1日	・ 聖籠町の公共交通のあり方について
第2回	令和元年10月15日	・ 見直しに関する基本的な考え方 ・ 他自治体との比較 ・ 町バス網の問題点・課題の整理
第3回	令和元年10月29日	・ 前回までの検討会でのご意見 ・ 公共交通の形態についての検討 ・ はまなす号と次第浜路線バスの統合・再編 ・ 料金見直しについて
第4回	令和元年11月12日	・ 前回までの検討会でのご意見 ・ 地域公共交通に関する補助制度について ・ 報告書の位置づけと今後のスケジュールについて ・ これまでの議論の取りまとめについて ・ 土曜日の運行について
第5回	令和元年11月26日	・ 土曜日の運行について ・ 報告書（案）について

## 聖籠町公共交通検討委員会委員名簿

任期 令和元年 10 月 1 日～令和元年 月 日

(選出区分、五十音順・敬称略)

No.	氏 名	選 出 区 分	役 職
1	藤堂 史明	1 号委員 (学識経験者)	会長
2	渡邊 毅士	2 号委員 (関係機関)	
3	河村 智幸	〃	
4	五十嵐 武志	3 号委員 (警察)	
5	齋藤 亘	4 号委員 (交通事業者)	
6	高橋 国蔵	〃	
7	山口 道夫	〃	
8	森田 春雄	5 号委員 (一般町民)	
9	新保 洋子	〃	
10	菅原 菊子	〃	
11	小川 かすみ	〃	
12	森 猛義	6 号委員 (その他町長が必要と認めた者)	
13	渡邊 幸明	〃	
14	近藤 隆義	〃	副会長
15	諸橋 裕	〃	
16	安齋 知之	〃	

## 聖籠町公共交通検討委員会設置要綱

---

令和元年9月19日

聖籠町告示第30号

(設置)

第1条 聖籠町における持続可能な公共交通について検討をするに当たって、町民等の意見を反映させるため、聖籠町公共交通検討委員会（以下「委員会」という。）を設置する。

(検討事項)

第2条 委員会は、聖籠町における公共交通の基本的方向及びそれを踏まえた具体的な公共交通体系を構築するために必要な事項の検討を行うものとする。

(組織)

第3条 委員会は、委員20名以内をもって組織する。

2 委員は、次の各号に掲げる者のうちから町長が委嘱する。

- (1) 学識経験者
- (2) 関係行政機関の職員
- (3) 新潟県警察の職員
- (4) 道路運送法の規定に基づき旅客自動車運送事業を営んでいる法人の役員又は職員
- (5) 一般町民
- (6) その他町長が必要と認めた者

(任期)

第4条 委員の任期は、委嘱の日から1年間とする。ただし、委員が欠けた場合の補欠委員の任期は、前任者の残任期間とする。

(会長及び代理者)

第5条 委員会に会長を置き、委員の互選によりこれを定める。

2 会長は、委員会を代表し、会務を総理する。

3 会長に事故があるとき又は欠けたときは、あらかじめ会長が指名した委員がその職務を代理する。

(会議)

第6条 会議は、会長が招集する。

2 会長は会議の議長となる。

(事務局)

第7条 委員会の庶務は、生活環境課において処理する。

(その他)

第8条 この告示に定めるもののほか、委員会の運営に関し必要な事項は会長が別に

定める。

附 則

この告示は、告示の日から施行する。