

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

令和元年 12 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 エコミニバスの利用者数、事業費の推移	2
2 エコミニバスの利用目的	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 エコミニバス「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	13
第8 補助金の活用について	13

はじめに

聖籠町は、東港工業地帯を中心とした豊かな税収を背景に、普通交付税が交付されずとも、これまでさまざまな分野で先進的な施策を積極的に展開し、人口の増加などの成果に結びつけてきた。

一方、我が国が直面する急激な人口減少と少子・超高齢化の進展は町にとっても例外ではなく、将来的に予想される医療・介護に要する費用増大、公共施設の老朽化などの問題に対処しながら、子ども・若者から高齢者まで全ての世代の町民にとって活力と安心がある地域社会を構築・維持していくことが求められている。

しかしながら、町の税収は、固定資産税の減収などにより、過去と比べ減少しており、現状では今後も減少が続く見通しとなっている。このような厳しい財政状況にあるなか、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、町では平成30年度に行財政改革大綱のとりまとめを行ったところである。

その中で、聖籠町循環バス（愛称「聖籠町エコミニバス」。以下「エコミニバス」という。）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。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。

今後は、本報告書で取りまとめた方向性をもとに、町において新たな公共交通のあり方を策定し、見直しの詳細を決定していくものと認識しているが、公共交通の見直しは、利用者の生活に直結する重要な問題であることから、見直しを進めるにあたっては、常に利用者や町民の声に耳を傾け、きめ細かい説明を行っていくことを望むものである。

令和元年 12 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 エコミニバスの利用者数、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。

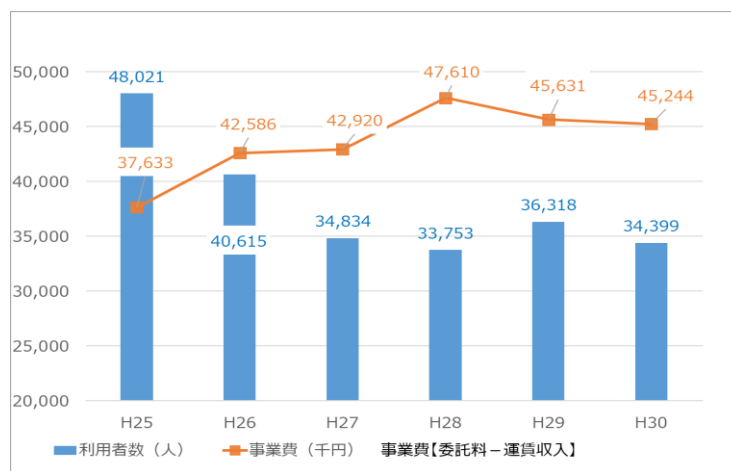


図1-1 利用者数・事業費の推移

2 エコミニバスの利用目的

平成30年10月にエコミニ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」と回答した方が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回以上エコミニ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、エコミニ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。

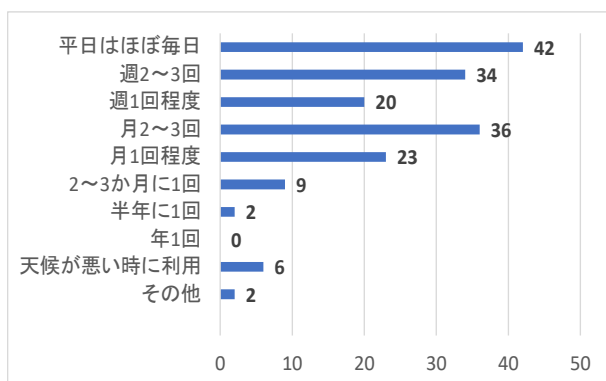


図 1-2 エコミニバスの利用頻度 (H30.10 調査)

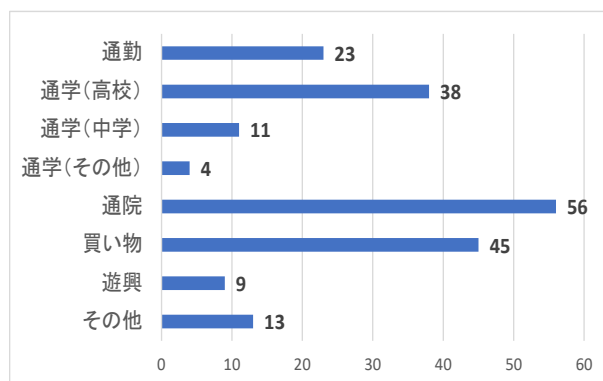


図 1-3 エコミニバスの利用目的 (H30.10 調査)

3 近隣自治体との比較

平成 29 年度におけるエコミニ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	相乗りバス	おらってのバス	北区バス	あやめバス	のれんす号	エコミニバス
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、近年においてはエコミニ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、エコミニ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 バス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を踏まえた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。

※ 家庭から学校までの距離が遠方にある地区の小学生・中学生の通学に関しては、令和元年12月から「聖籠町立小学校児童の通学のあり方検討委員会」が立ち上げられ、検討が行われる。

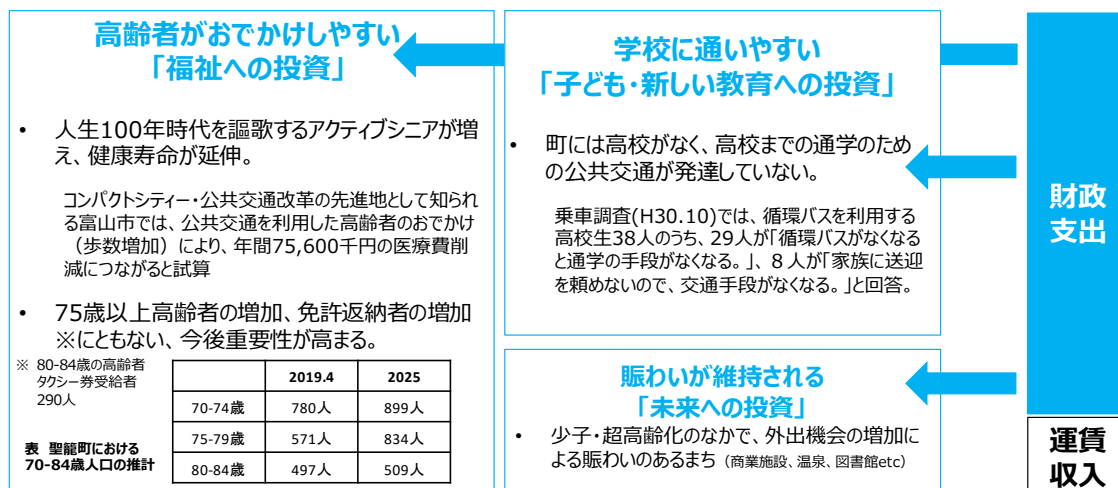


図 2-1 見直しに関する基本的な考え方のイメージ

第3 公共交通の形態

公共交通の見直しにあたって、エコミニ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"> 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"> 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しまい、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。 	<ul style="list-style-type: none"> 「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"> ⇒ 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？	<ul style="list-style-type: none"> 【経路・回数】 <ul style="list-style-type: none"> 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】 <ul style="list-style-type: none"> 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】 <ul style="list-style-type: none"> 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わかりづらい。 	<ul style="list-style-type: none"> 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"> ⇒ 目的まで行って帰ってくる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、それに合ったバスが必要となる。
事業の効率性はどうか？	<ul style="list-style-type: none"> 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。 	<ul style="list-style-type: none"> はなます号と次第浜路線の統合・再編はできないか。

1 朝、夕方の運行形態

図 1-2 で確認したとおり、乗車調査で「平日はほぼ毎日利用している」と回答した方は42人いたが、そのうち約62%が高校生であり（26人）、エコミニバスについては、特に朝と夕方の通学で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。

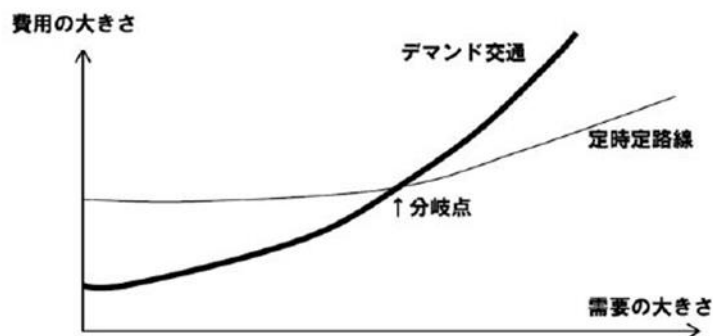
① デマンド型交通

デマンド型交通については、行財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。

- ※ エコミニバス利用者でデマンド型交通を望む方は少なく、導入時に転換率が低くなる
ことが懸念されること。
- ※ 需要が高まるにつれ、デマンド型交通の方が路線定期運行型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、現在のエコミニバスは、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が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 エコミニバス「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。次第浜線では、近年、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3,951千円（新潟県2,150千円、新発田市1,316千円、合計7,417千円）の補助金を交付している。この重複する2路線でそれぞれ公費の支出が行われている状況は、財政負担を大きくしている一因であると言えよう。一方で、新発田市街まで直接乗り入れを行う次第浜線は、町内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が継続されるよう、これを維持することが必要不可欠である。

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財政負担軽減と路線の安定維持を図るよう努めるべきである。

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、さら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。

※ 現在のエコミニバスと路線バスでは、運賃に差が生じているが、仮に町内区間をエコミニバスと同運賃とし、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も期待できる。



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年度のエコミニバスの年間利用者数は34,399人（※1）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3万人未満の自治体の平均値は、10,177人（中央値は3,801人）であることから、全国平均を上回っていることがわかる。

しかし、収支率については、エコミニバスが4.3%（※2）であるの対し、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。

※1 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。

※2 運賃収入2,039千円÷事業費47,282千円＝4.3%で算出。

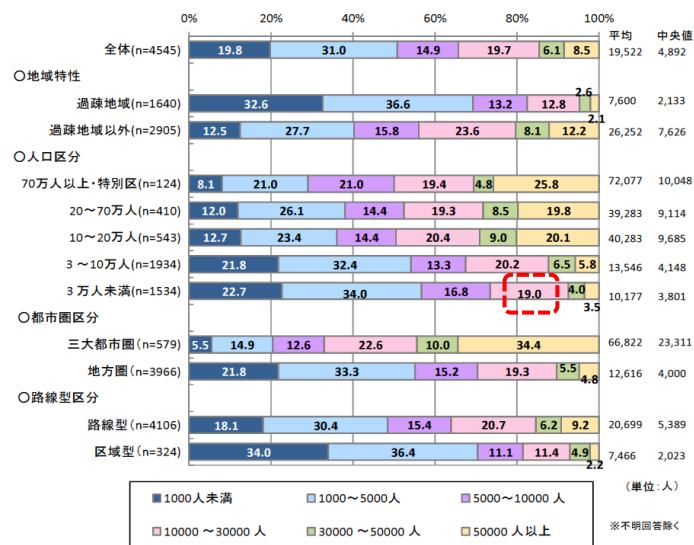


図5-1 自治体規模別の公共交通の利用者数（市区町村の1路線あたり）

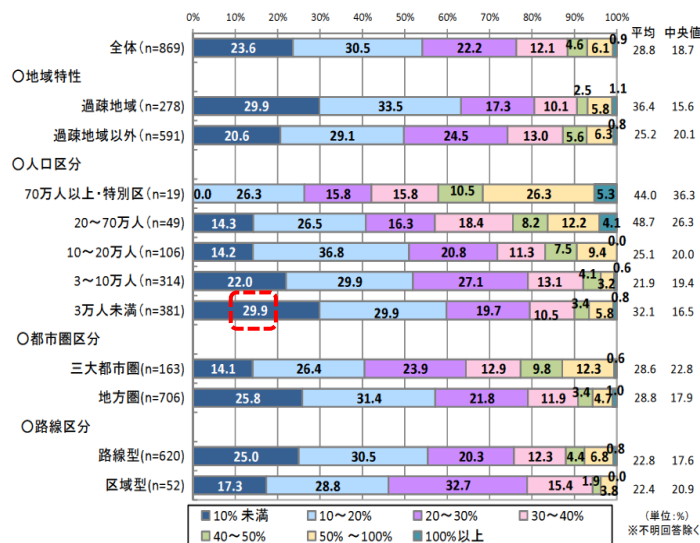


図5-2 自治体規模別の公共交通の収支率（市区町村の1路線あたり）

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 年度のエコミニバスの乗車人数の内訳は、表 5-1 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。

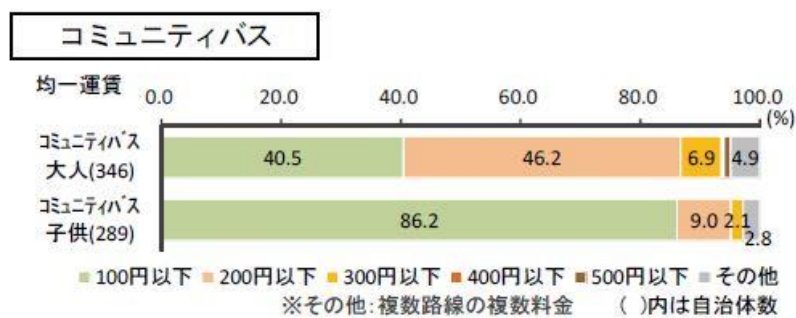
決算額 2,038,700 円と一致しないのは、回数券購入者が年度を超えて利用するためである。

表 5-1 H30 エコミニバス乗車人数一覧（単位：人）

	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

一方、全国のコミュニティバスの運賃形態（図 5-3）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、平均大人運賃は、160.6 円となっている。

※現在のエコミニバスの運賃は、100 円の均一料金としている。



平均大人賃金・・・160.6 円

図 5-3 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 国土交通省九州運輸局 HP から入手

(URL: www.tb.mlit.go.jp/kyushu/gyoumu/kikaku/file26-3_00003.html)

また、近隣自治体の運賃の減免の状況は表 5-2 のとおりである。小学生に対しては、全ての自治体が半額（※）としているが、高齢者は、半額が 1 団体、減免なしが 5 団体となっており、障がい者については、半額が 4 団体、減免なしが 2 団体となっている。高齢者、障がい者の運賃を無料としているのは、当町と阿賀野市のみである。

※ 本町の小学生の減免は、家庭から学校までの距離が遠方にある地区の児童が通学に利用する場合に限定している。

表 5-2 近隣市における高齢者、障がい者等の減免状況

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。

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、事業費の削減に加えて、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。

また、運賃の見直しや利用促進による運賃収入の増加を基本としつつも、さらなる取り組みとして、バス車内への有料広告の掲載やクラウドファンディングによる寄付金の募集など営業外収入による増収を目指す取り組みを検討するべきとの意見もあった。

第 6 土曜日の運行について

土曜日の利用については、路線によってばらつきがあるが、特にさくら号については年間利用者数が 17 人と極めて利用が少ない状況となっている。また、利用者 1 人あたりのコストをみると、はまなす号が約 2,832 円、さくらんぼ号が約 5,707 円、さくら号が約 59,309 円となっており、いずれもエコニバス全体の 1 人あたりコスト 1,315 円（H30 年度実績）を大きく上回っている。

この大きな要因は、平日は高校生等の通学のための一定の利用があるが、土曜日においてはそれが大きい。もっとも、土曜日の利用が少ないのは午前中のみの運行であり、便数が少ないことも要因だとすると、利用を増やすために、半日運行を一日運行にしたり、便数を増加させるなど運行を充実することも考えられるが、それによって土曜日の潜在的な需要のうちどの程度が実利用となるのかは定かでない。一方で、エコニバスの経費はそのほとんどが公費であるから、財政負担は増えることになり、平日便を調整することで財源をねん出することも考えなければならなくなる。

確かに土曜日においても個々の需要はあるものの、さまざまな需要の最大公約数を捉えて財政的にも持続可能な公共交通を構築するという観点からは、平日の週5日運行を確保し、現在の土曜日の運行は廃止の可能性を含めた抜本的な見直しを行うことが適当であるという結論に達した。

表 6-1 H30 土曜日便の乗車人数内訳

◇はまなす号 単位：人								
便	発	行先	発時刻	一般乗車	乗り継ぎ	ﾌﾞｰﾊﾟｽ	合計	一日平均乗車人数
1	次第浜	聖籠病院	8:20	110	1	26	137	2.69
2	次第浜	ざぶーん	9:14	149	0	56	205	4.02
3	佐久間医院	次第浜	11:00	115	2	75	192	3.76
合計				374	3	157	534	10.47

◇さくらんぼ号 単位：人								
便	発	行先	発時刻	一般乗車	乗り継ぎ	ﾌﾞｰﾊﾟｽ	合計	一日平均乗車人数
1	藤寄	佐々木駅	8:28	24	22	5	51	1.00
2	藤寄	佐々木駅	9:25	54	75	3	132	2.59
3	佐々木駅	藤寄	10:25	78	0	4	82	1.61
合計				156	97	12	265	5.20

◇さくら号 単位：人								
便	発	行先	発時刻	一般乗車	乗り継ぎ	ﾌﾞｰﾊﾟｽ	合計	一日平均乗車人数
1	本三賀	ざぶーん	9:23	5	0	1	6	0.12
2	四ツ屋	本三賀	10:47	6	0	5	11	0.22
合計				11	0	6	17	0.33

表 6-2 H30.9月までの土曜日便の乗車人数内訳

◇はまなす号 単位：人								
便	発	行先	発時刻	一般乗車	乗り継ぎ	ﾌﾞｰﾊﾟｽ	合計	一日平均乗車人数
1	次第浜	聖籠病院	8:20	35	1	11	47	1.96
2	次第浜	ざぶーん	9:14	64	0	33	97	4.04
3	佐久間医院	次第浜	11:00	31	2	40	73	3.04
合計				130	3	84	217	9.04

◇さくらんぼ号 単位：人								
便	発	行先	発時刻	一般乗車	乗り継ぎ	ﾌﾞｰﾊﾟｽ	合計	一日平均乗車人数
1	藤寄	佐々木駅	8:28	10	14	0	24	1.00
2	藤寄	佐々木駅	9:25	26	43	2	71	2.96
3	佐々木駅	藤寄	10:25	61	0	4	65	2.71
合計				97	57	6	160	6.67

◇さくら号 単位：人								
便	発	行先	発時刻	一般乗車	乗り継ぎ	ﾌﾞｰﾊﾟｽ	合計	一日平均乗車人数
1	本三賀	ざぶーん	9:23	1	0	0	1	0.04
2	四ツ屋	本三賀	10:47	3	0	5	8	0.33
合計				4	0	5	9	0.38

表 6-3 H31.9月までの土曜日便の乗車人数内訳

◇はまなす号 単位：人								
便	発	行先	発時刻	一般乗車	乗り継ぎ	ﾌﾞｰﾊﾟｽ	合計	一日平均乗車人数
1	次第浜	聖籠病院	8:16	29	0	4	33	1.32
2	次第浜	ざぶーん	9:13	88	0	42	130	5.20
3	佐久間医院	次第浜	11:00	59	7	31	97	3.88
合計				176	7	77	260	10.40

◇さくらんぼ号 単位：人								
便	発	行先	発時刻	一般乗車	乗り継ぎ	ﾌﾞｰﾊﾟｽ	合計	一日平均乗車人数
1	藤寄	佐々木駅	8:24	8	20	1	29	1.16
2	藤寄	佐々木駅	9:25	26	24	1	51	2.04
3	佐々木駅	藤寄	10:25	37	0	1	38	1.52
合計				71	44	3	118	4.72

◇さくら号 単位：人								
便	発	行先	発時刻	一般乗車	乗り継ぎ	ﾌﾞｰﾊﾟｽ	合計	一日平均乗車人数
1	四ツ屋	本三賀	9:28	4	0	1	5	0.20
2	本三賀	四ツ屋	11:30	3	0	1	4	0.16
合計				7	0	2	9	0.36

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ことが必要である。

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、商業施設をはじめとする、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、公共交通を活用したまちづくりがより一層推進されていくことを期待したい。

第8 補助金の活用について

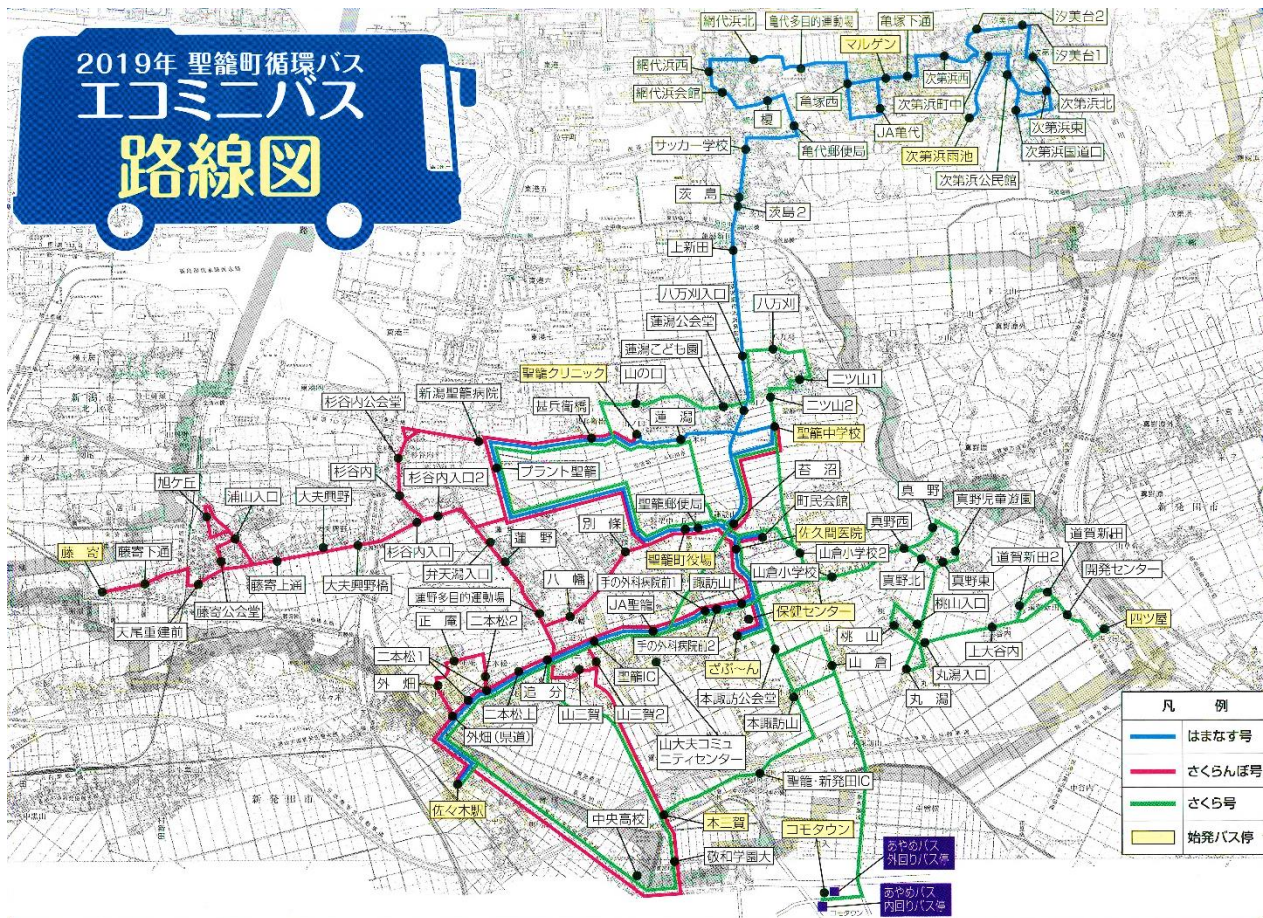
公共交通に関しては、複数の補助事業があり、町においても新潟交通観光バス株が運行する次第浜線が県の補助事業の対象となっている。

今回の見直しにあたり、国・県の補助金を活用することが可能となれば、財政負担の大幅な軽減につながることから、町においては、引き続き補助事業に関する情報収集に努めるとともに関係機関と緊密に連携し、制度改正などにも迅速に対応できる体制を構築することを期待したい。

参 考 资 料

エコミニバスの路線の状況

<p>はまなす号</p>	<p>主に次第浜～ざぶ～ん間を、 亀代学区を中心に運行</p>	<p>平日 上り4便、下り6便 (朝の臨時便含む) 土曜 上り2便、下り1便</p>
<p>さくらんぼ号</p>	<p>主に藤寄～佐々木駅間を、役 場、ざぶ～ん方面を經由し、蓮 野学区を中心に運行</p>	<p>平日 上り5便、下り5便 (蓮小下校時のスクールバス含む) 土曜 上り2便、下り1便</p>
<p>さくら号</p>	<p>主に四ツ屋～本三賀・佐々木 駅間を、山倉学区を中心に運 行</p>	<p>平日 上り4便、下り6便 (朝のコモタウン便含む) 土曜 上り1便、下り1便</p>



聖籠町行政改革大綱（抜粋）

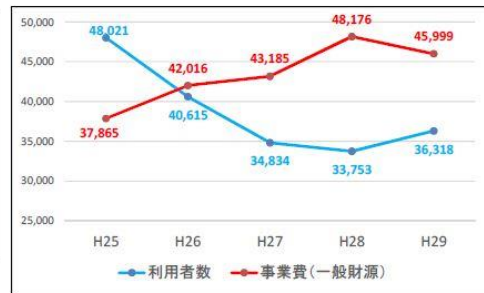
③ 循環バス事業

【視点1】費用対効果の検討

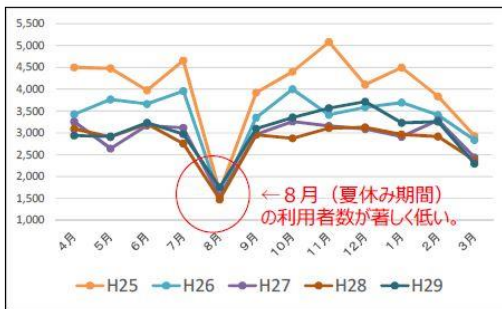
【視点5】社会情勢適合性への検討

事業の目的	民間の路線バスでは対応できない、運転免許を有しない高齢者や学生等のための公共交通機関の確保。		
事業概要	<ul style="list-style-type: none"> ・ 町内小学校区を基本とした3系統により運行。(運賃:100円/回) ・ 主な利用者層は推計すると、高校生が56%、高齢者等が17%、小学生²¹が12%、その他一般が14%。(平成30年7月、生活環境課調べ) ・ 平成28年に新潟聖籠病院の開院に合わせ、路線の見直しを行った。 		
開始年度	平成14年度	運営方法	委託
必要性	中間的	市場性	中間的

平成29年度事業費	48,190千円
財源	2,191千円
実質収支	▲45,999千円
利用者数	36,318人
利用者一人あたりのコスト	1,264円



(図表3-2-1-3 事業費と助成件数の推移)



(図表3-2-1-4 事業費と助成件数の推移)

はまなす号	次第浜公民館～ざぶ～ん館を亀代学区周辺を中心に運行
さくらんぼ号	藤寄～佐々木駅を、役場～ざぶ～ん館を経由し、蓮野学区を中心に運行
さくら号	四ツ屋～本三賀・佐々木駅を、山倉学区を中心に運行

※ 日曜日・祝祭日・振替休日・年末年始(12/31～1/3)は、全便運休

(図表3-2-1-5 主な路線)

他団体事例	100円 ～ 760円/回 (新潟連携中枢都市圏内市町村)
-------	-------------------------------

²¹ 蓮野小学校へ通う藤寄・大夫興野・旭ヶ丘の小学1・2年生等。

<p>主な成果</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ ピーク時は、4万人を超え、高齢者や通学者へ交通手段を提供してきた。 ・ 特に、現在は、新潟交通路線バスの廃止に伴い、佐々木駅へ向かう通学者の利用が高まっている。
<p>課題</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 近年の少子化や、高齢者の自動車保有率が高まってきたこともあり、バスの利用者数は減少傾向。 ・ これに伴い、一般財源からの持ち出しも近年増加傾向。

<p>改革の方向性</p>	<p>○ 利用者の特性に応じて、新たな公共交通体系として、次の交通体系へ移行。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 朝の通勤・通学者：バス輸送（ただし、路線など既存の体系は根本的に見直し） 2 高齢者などの日中の利用者：デマンドタクシー等の導入 <ul style="list-style-type: none"> ※ ただし、デマンドタクシーについては、新たな財政負担が生じないように精査する。 ※ 免許返納した高齢者は一定の範囲でタクシー券を助成することを検討する。 ※ 家庭から学校までの距離が遠方にある地区の児童の通学的手段についても検討していく。
<p>改革のプロセス</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 乗車調査・近隣自治体におけるデマンドタクシーの状況調査を行ういつつ、代替案を検討。 ・ 現在の循環バス利用者から意見聴取（利用者懇談会）。 ・ 町民の皆様への説明会。 ・ 町民、関係機関、関係事業者で構成される町地域公共交通会議で協議。 ・ 運輸局へ申請。

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2年9月30日

(選出区分順、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。