

上里町地域公共交通活性化協議会分科会報告書

平成30年2月1日

上里町地域公共交通活性化協議会  
会長 高野 正道 様上里町地域公共交通活性化協議会  
分科会会長 大島 登志彦

## 上里町地域公共交通活性化協議会分科会の協議事項報告について

平成29年10月17日開催の上里町地域公共交通活性化協議会において、「こむぎっち号」の利便性向上を目的として、現在の協定期間内に実現可能な改善案及び将来的な運行形態について、より専門的な協議を行うため、標記分科会が設置されました。

以下、本分科会で協議した内容及び検討事項・結果等について、下記のとおり報告いたします。

## 記

## 1. 検討の経緯

町では、平成15年より福祉巡回バスの運行を開始し、平成24年には名称を「町内巡回バス」に変更するとともに、運行路線の見直しを行い、利用者の利便性向上に努めてきました。しかしながら、運行開始から12年が経過し、車両の老朽化が著しいことや、時代の進展とともに公共交通に対するニーズが変化していることを踏まえ、平成26年度から上里町にふさわしい地域性を勘案した公共交通サービスについて、検討を進めてきました。

住民の意向を反映させるため、全町民を対象としたアンケート調査や、住民参加型のワークショップ、専門家による地域特性等の分析や先進自治体の視察等の研究を重ね、本協議会承認のもと、平成28年3月より上里町コミュニティバス「こむぎっち号」を運行しています。

町の新たな公共交通サービスとして運行を開始した「こむぎっち号」につい

では、運行を開始してから1年間は、住民の利用状況やニーズを把握するための各種調査を実施してきました。その結果、運行ルートや運行ダイヤ、運行形態等についての要望が多いことが浮き彫りとなりました。町では、平成28年3月に策定した「上里町まち・ひと・しごと創生総合戦略」において、平成31年度の利用者数を31,000人に増加することを目標としております（平成28年度実績12,452人）。この目標達成にむけて、これまで以上に利用者増加のための施策が必要と考えます。利用者数は多少増加傾向にあり、急激に進む少子高齢社会の到来により、公共交通に対する需要は今後ますます増大すると見込まれます。

以上のことから、本分科会は、住民からの要望に応え、利用者の利便性向上と増加を図るため、まず、「2. 検討事項」に「こむぎっち号」の運行経過や意義・必要性などを再確認した主要事項をまとめました。そのうえで、取り急ぎの調査が必要と感じた停留所毎の乗車人員や通勤利用者の状況や、少子化の将来予測などを調べ、資料を添えて考察しました。「3. 改善に向けての工夫や提案」では、2章をベースにした改善項目や具体的提案を表でまとめてみました。「4. 留意事項」では、国庫補助金や特別交付税等、コミュニティバスを運行維持するための財源の現状と課題を、近接地域の事情等も含めて考察し、「5. まとめ」で、考察事項を総括しました。

## 2. 検討事項

町内巡回バスでは、1日当たりの乗車人数は約40人程度だったのに対し、「こむぎっち号」は約45人で、利用者数は増加しています。しかしながら、支線停留所の利用調査結果を見ると、支線ルートの一部の停留所では、1年間乗る人がいなかった停留所があるなど、検討すべき課題があることが分かりました。

現行での改善・工夫及び運行形態の検討を進める上で、バス利用者や運行事業者の視点から考えるコミュニティバスで留意すべきポイントについて、以下に示しました。

### (1) 運行の意義・必要性などの考察事項と広報

#### ・事業の継続性

交通機関の有無は、住居・学校・勤務先・病院等を選定する上での重要な要素です。コミュニティバスも、その責務の一旦を担う交通機関なので、財政バランスを考慮して、持続可能な事業規模とすることが重要と考えます。

#### ・交通空白地域解消・交通弱者対策

バス・タクシー・福祉輸送、それぞれの特徴を地域特性に照合し、適材適所の交通形態の構築が必要です。コミュニティバスは、鉄道や一般路線バス

を補完する交通機関として機能すべき性格をもつと考えます。

- ・ 分りやすくする必要性

日常バスを利用しない人にとっては、バスに乗るハードルは意外に高く、「バスは面倒なのでやっぱり便利なクルマで行こう。」となってしまうことは少なくありません。可能な限り使い易くすることがバスの乗車を促します。

- ・ アンケート結果からの考察

『コミュニティバスは必要ですか？、夜間も運行した方がよいですか？、利用料金はどうですか？』との質問では、回答のほとんどは便利な方を選択するはずで、税金を払っているのだから…。将来利用するだろうから…。等々これでは、本当のマーケティングリサーチにはならないので、アンケート結果を鵜呑みにしないことも大切です。

- ・ 細かいことからコツコツやることが重要

民間路線バスの集客方法を漁法に例えると、トロール漁です。一方、コミュニティバスの集客は一本釣り漁法です。1人／便を増やしただけでも1人／便×10便×308日(平成28年度運行日数) = 3,080人の増客になります。コミュニティバスの集客に奇計奇策はありません。各方面へ次のような要望を出すことも重要であることが、確認されました。

- ・ 公共施設での行事は、コミュニティバスの時刻に合わせて開催する。
- ・ 市民団体等の集会案内に、コミュニティバスの時刻を記載してもらう。
- ・ 企業・商店・病院等には、当該バス停の発着時刻表を作成・提示していただく。

## (2) 企業や商業施設への通勤利用者

「こむぎっち号」に通勤客と思える人が定常的に数人いることが協議会でも報告されたし、通勤客はバスの定常的利用を増やす大事な要素なので、今回その状況を、町内の主要企業や商業施設に聞き取り調査を行いました(別添資料)。結論として、企業サイドで把握しているバス通勤者はいないとのことでしたが、通勤手段等を把握できないパート従業員等の詳細な状況まで含んでいないと思われるので、今後さらなる調査と利用促進の働きかけを確認したに留まりました。

## (3) バス停留所毎の乗車人員の確認と課題

すでに町で行なってきたこの調査結果を改めて考察すると、極端に利用が少ない停留所(乗車した利用者が1年間通しても0、年間1~11人=月1人未満)がかなり多いことが分かりました(別添資料)。これらの停留所については、改善案を3章の表にもまとめましたが、運行ルートをショートカットすることや、その場合の救済策として、デマンド運行の導入の可否やその方式を検討していくことも提案されました。自由降車制度を導入することも検討しました。

### 3. 改善に向けての工夫や提案

2章で考察した内容に留意して、現行での改善・工夫と、長期的課題である運行形態の検討を、表にまとめて課題ごとに整理してみました。なお、2章の記述も含めて、以下の表の内容は、今後も引き続き検討を要すると考えます。

#### ■ 現行での改善・工夫

課題	比較	検討結果
停留所の環境整備（ベンチ・上屋の設置）	利点	・バスを待つ間の環境を整備することで、住民のバス利用意欲の向上と負担を軽減が期待できる。
	難点	・補助金等がないため、町の財政負担が増大する ・施設や備品の維持管理の業務・責任が新たに発生する
自由降車	利点	・目的地に近い場所での降車により、利用者の負担軽減及び防犯面で効果がある
	難点	・路上の不特定場所に停車することで、後方車両は視界が悪くなり、追い越しによる事故を誘発する恐れがある ・頻繁に自由降車が行なわれると、定時運行に支障をきたす
沿線施設・各種団体への案内掲示	利点	・事前にバス運行情報を掲示することで、時刻表を「調べる」ハードルを下げ、利用者増加を図ることができる ・住民の公共交通への関心を高める効果がある
停留所の移設・増設・休止	利点	・利用者のニーズに対応して変更すれば、利用増に繋がる ・利用率の低い停留所を休止することで、ルートが短絡できれば、運行時間の短縮が図れる
	難点	・将来的に利用を考えている潜在的利用者の需要を阻害する恐れがある
運行ルート・ダイヤの見直し	利点	・乗車時間が短縮できれば乗客の負担軽減 ・調整次第で増便できる可能性がある ・他の公共交通（鉄道、路線バス）との接続を重視するようなダイヤを組むことにより、乗り換えの利便性が向上する
	難点	・定着しつつあるルートを刷新することは、利用者の混乱を招き、利用者数を減らす恐れがある ・鉄道等のダイヤ改正の度に時刻を変更すると、利用者の混乱を招き、利用者数を減らす恐れがある ・利用者の満足度が低下する恐れがある

## ■運行形態の検討（長期的な検討課題）

運行形態	比較	検討結果
定時定路型バス を基本に継続	利点	<ul style="list-style-type: none"> <li>・持続可能な公共交通構築に繋がる（一部バス停をデマンド）</li> <li>・経費は増大しないが、利便性の大幅向上は難しい</li> <li>・子供への交通教育に寄与（路線バスの意義・利用を周知）</li> </ul>
	難点	<ul style="list-style-type: none"> <li>・利用者の急激な増加は望めない</li> </ul>
バス＋タクシー	利点	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バス停までの移動手段を確保→利用者の負担を軽減</li> </ul>
	難点	<ul style="list-style-type: none"> <li>・補助金等が新たに捻出できないため、町の財政負担が増大</li> </ul>
デマンド交通主体 （フルデマンド）	利点	<ul style="list-style-type: none"> <li>・需要がある場合のみ運行することで、運行の効率化が図られ、経費節減と環境美化に効果が期待できる</li> </ul>
	難点	<ul style="list-style-type: none"> <li>・乗合にならない（個別輸送）ことが多い→経費が増大</li> <li>・タクシー事業者等の営業に支障きたす可能性</li> </ul>

## 4. 留意事項

### （1）国庫補助金

「地域公共交通確保維持改善事業費補助金」について、平成29年度申請分は3系統で3,599千円の内定額が示され、事業者である(株)協同バスが11月に申請しています。しかし、同年6月9日付国土交通省通知では、平成30年度事業から補助金交付要綱及び同実施要領の補助要件が一部変更される旨が通知されました。

- ①事前内定方式の見直し
- ②定時定路線型運行の補助要件の見直し
- ③市町村毎の国庫補助上限額の算定方式の見直し

この中の②について、これまで1回（1往復）の平均乗車人数1人以上の系統が対象でしたが、平成30年度事業からは、2人以上が対象とされることになりました。

上記の補助金は、貴重な財源となってきましたが、「こむぎっち号」が今後も同様の乗車人数で推移した場合、この要件は、中央ルート及び南部ルートはクリアできるものの、北部ルートはクリアすることができず、この補助金を受けることが困難となってしまいます。北部ルートは、1日5便（2.5往復）運行していることから、1便当たりの平均乗車人数を1人以上とすることを目指し（平成28年度実績は0.77人）、更なる利用者増加策を講じる必要があると考えます。

### （2）特別交付税

地方交付税の6%に相当する額とされ、地方交付税法第15条第1項に定める要件による算定につき、交付されます。町では、「地方バス路線運行維持対策に要した経費」として、運行経費総額から運賃収入及び国庫補助金を除く経費に

対し、0.8を乗じて得た額の特別交付税が交付され、町負担額の軽減を図っています。しかし、特別交付税について、8割の交付税措置の割合は恒常的なものではなく、将来的な町負担額の増大が懸念されます。

### (3) その他の補助

隣接する群馬県などにおける補助事業には、「市町村乗合バス補助事業」があります。その内容は、「①運行費の補助」、「②車両購入費の補助」になります。埼玉県では、地域間幹線系統に対する路線バス維持対策補助事業は実施されていますが、町単独で実施している公共交通に対しては、埼玉県庁も埼玉県バス協会も、特段の補助事業は実施していないとのことです。

### (4) 隣接地域との連携

本庄児玉地域では、郡市内の1市3町（本庄市・美里町・神川町・上里町）で本庄地域定住自立圏を形成し、各政策分野において、広域的に事業を推進するため、「本庄地域定住自立圏共生ビジョン」を策定しています。その中で、「結びつきやネットワークの強化に係る政策分野」において、「地域公共交通サービスの確保と公共交通ネットワークの構築」が掲げられ、各自治体における取組状況を公開しています。この取組状況については、毎年度「本庄地域定住自立圏共生ビジョン懇談会」及び「首長懇談会」の中で進行状況の報告や意見交換を行っています。今後は、自治体間を超えた広域的な公共交通ネットワーク構築のため、「地域公共交通網形成計画」及び「地域公共交通再編実施計画」についての検討を進めていくものと考えます。

#### 地域公共交通網形成計画

地域公共交通の現状・問題点、課題の整理を踏まえて、公共交通ネットワーク全体を一体的に形づくり、持続させることを目的に、地域全体の公共交通の在り方、住民・交通事業者・行政の役割を定めるもの。その際、公共交通ネットワークの利便性及び効率性を向上させつつ、面的な再構築を行う場合には、再編実施計画の策定を行うことができる。

## 5. まとめ

上里町の公共交通サービスは、「高齢者や障害者等の移動手手段の確保」を目的に、これまでの町内巡回バスから大幅にリニューアルを行い、現在はコミュニティバス「こむぎっち号」として運行しています。公共交通サービスは、自

治体によって様々で、それぞれ一長一短があり、各々に合った運行形態や内容を、絶えず調査・研究していく必要があると考えます。

協議会からの指示に基づいた「こむぎっち号」の改善案について、本分科会で検討をした結果をここに示しました。本報告書が今後の公共交通を検討するに当たって、十分活用されるよう期待して、本分科会の報告といたします。

### 【参考資料】

#### ○上里町地域公共交通活性化協議会分科会委員名簿

委員区分		団体名等	氏名
2号委員	一般旅客自動車運送事業者の代表者	株式会社協同バスの代表者	鈴木 貴大
3号委員	一般旅客自動車運送事業者が組織する団体	本庄地区タクシー協議会 会長	神宮 つぐよ
5号委員	住民又は利用者の代表	上里町老人クラブ会連合会 副会長	吉村 慧
9号委員	有識者	高崎経済大学 経済学部教授	大島 登志彦

#### ○上里町地域公共交通活性化協議会分科会の開催状況

##### 第1回会議

- 日 時 平成29年11月17日（金）午前9時30分～
- 場 所 上里町役場2階 ワーキングルーム
- 議 事 (1) 上里町地域公共交通活性化協議会分科会規程の制定について  
(2) 上里町地域公共交通活性化協議会分科会長の選任について  
(3) 上里町の今後の公共交通について

##### 第2回会議

- 日 時 平成29年12月27日（水）午後2時10分～
- 場 所 上里町役場2階 ワーキングルーム
- 内 容 (1) 上里町の今後の公共交通について  
(2) 協議会への報告について

##### 第3回会議

- 日 時 平成30年1月30日（火）午前9時30分～
- 場 所 上里町役場2階 ワーキングルーム
- 内 容 (1) 上里町の今後の公共交通について  
(2) 協議会への報告書（案）について