

Ⅲ. 奈井江町の公共交通検討

Ⅲ-1. 地域公共交通の課題整理

現況調査、実態調査から課題と考えられるものを抽出すると以下のとおりとなる。

(1) 日常生活交通に必要な公共交通の確保

- ・生活交通を確保するために自家用車からいつでも公共交通に転換できるよう、公共交通体系の確立が求められている。
- ・巡回バス、乗合タクシーなどの輸送により、また、町立病院やコミュニティ会館を待合所とすることなど、きめ細かなサービスが求められている。

(2) 人口密度の高い地域と低い地域、それぞれを考えた公共交通体系検討

- ・本町、北町、東町及び南町の4行政区に人口の8割が居住し、この4行政区の人口密度は高く、他の10行政区の人口密度は低い状況となっている。
- ・人口密度が高い地域（市街地）の公共交通として、美唄市では循環方式により利用可能な便数を倍増させる事例がある。ただし、循環方式は利用する側の工夫も必要である。
- ・町内で交通量が多い行政区間移動は、「01.本町」を中心に「02.北町」、「03.東町」及び「04.南町」となっている。
- ・タクシー利用実態調査では、市街地内で巡回バスを運行した場合、運行収益の47.9%で競合する。
- ・人口密度が低い地域（郊外部）の公共交通として、新十津川町では乗合タクシー（デマンド方式）により路線バス運行費用を8割弱削減した実績がある。

(3) 高齢化への対応

- ・巖島、宮村及び向ヶ丘栄町の高齢化率は5割を超えている。大和、白山及び住友新町の高齢化率が4割以上と高くなっている。
- ・新十津川町の乗合タクシーは、自宅前送迎により利用者（お年寄り）の好評があり、高齢化に対応した公共交通として考えられている。ただし、利用には事前予約が必要であり、自宅前送迎とは表裏一体の関係である。
- ・向ヶ丘線の区間別人数（状況調査）は0から6人で、ほとんどの区間が小型車で対応可能となっている。
- ・バスの場合、上り降り生じるため、自宅前送迎の乗合タクシーを求める声が多い。
- ・タクシー利用実態調査では、タクシー車両の稼働率が平均で62.2%となっており、稼働率が高い状況にある。
- ・市街地と郊外部間で乗合タクシーを実施した場合、運賃収入で全体収益の12.9%で競合する。
- ・町営バスを利用する4割の方、福祉バスを利用する6割の方が、バス停留所（乗降所）までの歩行が「つらい」としている。
- ・町営バス利用する2割の方、福祉バスを利用する6割の方が、バスのステップなどの乗り降りについて「つらい」としている。

(4) 自家用車のみには頼らないライフスタイルの提案

- ・近年、賢く自家用車を使おうとするライフスタイルを提案していくことにより、公共交通の利用を促進する動きがある。
- ・雇用者の多い企業を対象に、狙いを定めて公共交通への転換を促進していくことも有効である。

(5) 公共交通空白地域の解消

- ・国道12号、道道奈井江浦白線及び町営バス向ヶ丘線沿線以外は、公共交通空白地域となっている。特に市街地でも北町、南町の一部は公共交通空白地域となっている。

(6) 福祉バスの再検討

- ・公共交通空白地域では、月2日程度運行する福祉バスが運行し、新しいえ温泉を連絡している。
- ・福祉バス利用者にとっては、公共交通を維持するための費用は全て行政が負担すべきと考えている。

(7) スクールバスの有効利用

- ・郊外部では、全域を概ねカバーするスクールバスが1日3便運行し、乗車定員26人のバスに対し、それぞれ奈井江小学校学校区13人及び江南小学校学校区19人の児童生徒が利用している。
- ・一般利用は可能な状況と考えられるが、行事運行、児童生徒の緊急時の輸送等に配慮することが必要である。

(8) 輸送人員の減少に対応できる公共交通体系の検討

- ・人口減少、モータリゼーションの進行により公共交通輸送人は、約10年間で半減している（中央バス路線）。
- ・自動車免許保有率は、80歳以上が20.4%に対し、65～69歳が65.1%となっており、今後、免許を持ったお年寄りが増加することとなる。

(9) 現在の公共交通運行費用を考慮した新しい公共交通体系の立案

- ・町営バス運行費用約740万円、福祉バス運行費用約190万円の計約950万円を参考とした新しい公共交通体系の立案が必要である。

(10) JR等との接続に配慮した乗合タクシー、巡回バスなどを町内店舗や病院等により運行していくことが必要

- ・住民アンケート調査結果から取り組んで欲しい公共交通に関する施策は以下の順である。
 - ①JRや中央バスとの乗継ぎ改善（36.2％）
 - ②町内店舗や病院等の協力によるバス運行（34.1％）
 - ③乗合タクシーなど自宅前送迎（33.8％）
 - ④巡回バスの運行（25.4％）
 - ⑤情報提供（路線図・時刻表など）（23.7％）

(11) Aコープ・JA等との公共交通の連携運行

- ・公共交通を使った交通で「Aコープ・JA」が最も多く、月1,038回で町立病院455回の2.28倍である。
- ・住民アンケート調査結果では住民から「Aコープ・JA」との連携が強く求められている。
- ・最近、スーパー「フジ」が出店したことについても配慮していく必要がある。

(12) その他、新たな公共交通運行に当たっての諸条件

- ・住民アンケート調査結果から外出頻度は週3日程度となっている。
- ・公共交通の料金は「無職」（年金暮らしを想定）の方が867円となっており、日常的な利用が可能な料金として片道400円から500円が想定される。
- ・外出は9時、10時及び13時、帰宅は11時、12時及び15時に配慮した運行が必要である。

Ⅲ－２．公共交通体系の検討

（１）目標とするサービス水準

概ね現在の町営バス向ヶ丘線と福祉バスの運行に要している費用で、新たな輸送方法を駆使することにより、奈井江町全体として生活交通の利便性を確保し、かつ、公共交通空白地域を解消する公共交通体系の確立を目指す。

（２）町内の輸送方法（町内公共交通）

①市街地部（本町、北町、東町及び南町）の輸送方法

- ・市街地循環バスの運行を検討する。

②郊外部（市街地を除く10行政区）の輸送方法

- ・児童生徒の通学に支障のない範囲で、スクールバスの一般利用を検討する。
- ・スクールバスと併せて、デマンド交通を運行する（週3日程度）
（ケース1）コミュニティカー（乗合タクシーなど）による輸送：フルデマンド
（ケース2）バスによる輸送（市街地循環バス車両を用いる）：セミデマンドなど
例えば、北方面は月、水、金曜運行
南方面は火、木、土曜運行

③新しいえ温泉の連絡方法

- ・新しいえ温泉連絡バスの運行を検討する（予約制）。
- ・運行は市街地循環バスを用いる。

④町営バス向ヶ丘線と福祉バスの取り扱い

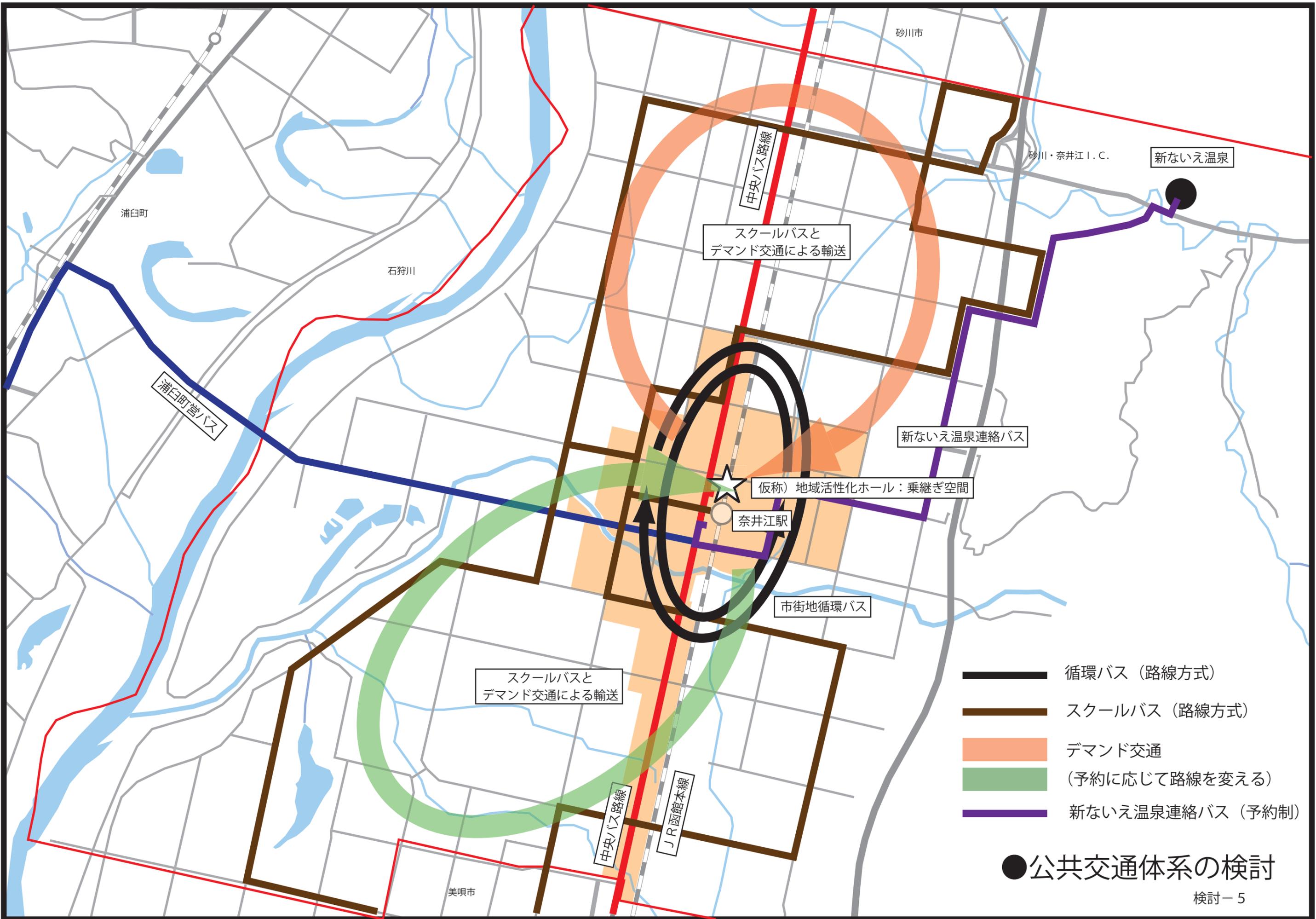
- ・町営バス向ヶ丘線は市街地循環バス、郊外デマンド型交通及び奈井江温泉連絡バスへの移行を検討する。
- ・福祉バスは郊外デマンド型交通への移行を検討する。

（３）快適な待合いスペースを確保することによる地域の活性化

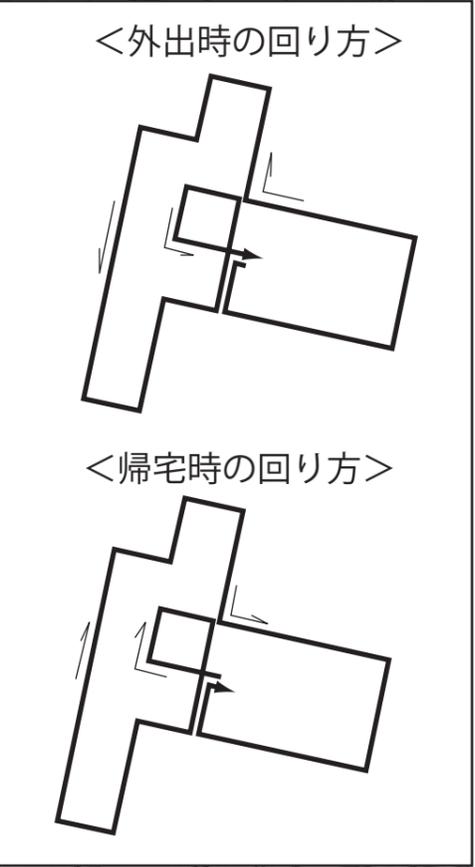
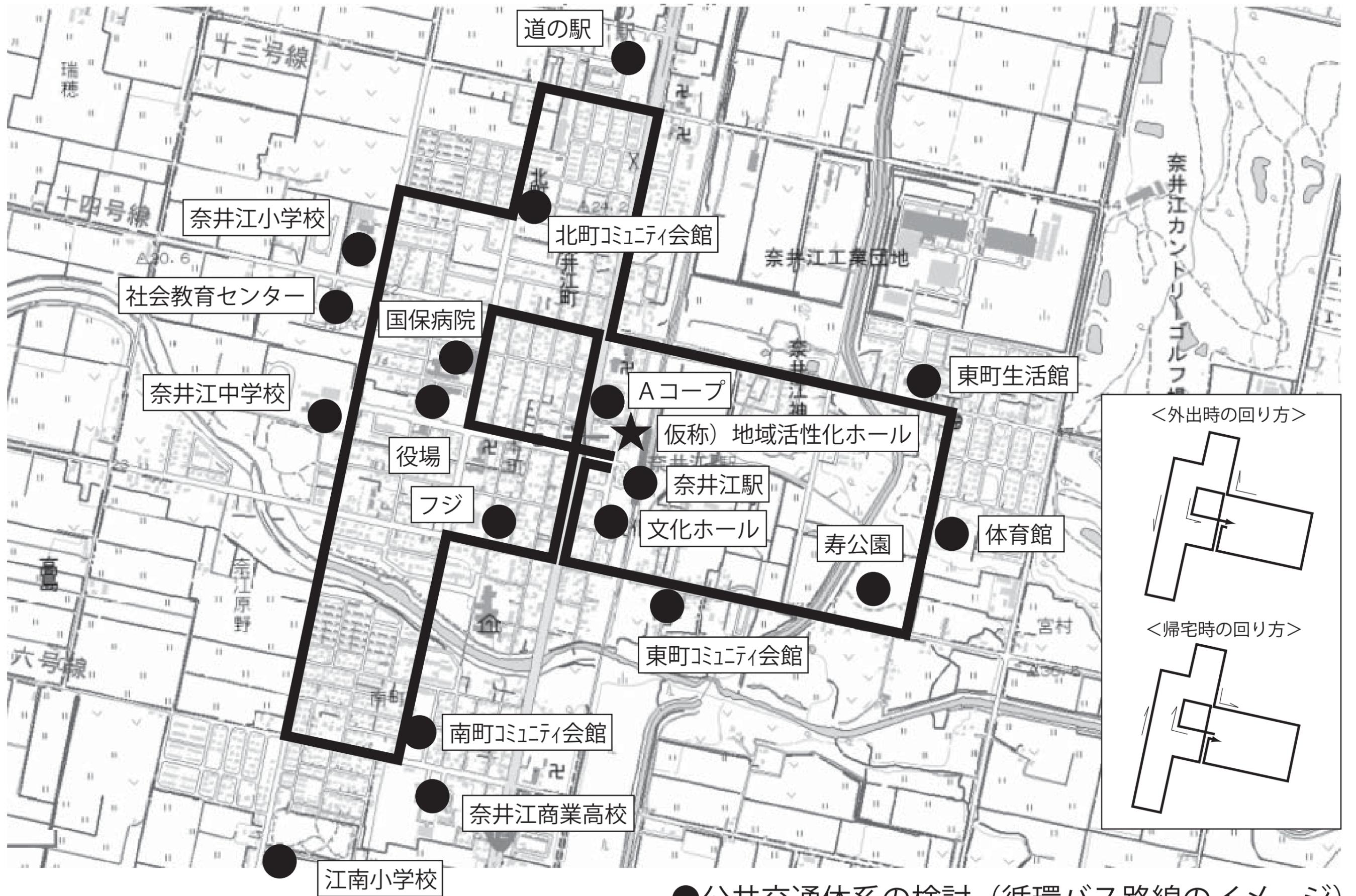
- ・来年夏完成予定の（仮称）地域活性化ホールを各種町内公共交通間の乗継ぎ空間として位置づけ、生活拠点の中心として、地域の活性化に寄与するものとする。

（４）公共交通への運行協力

- ・アンケート結果からの住民の強い意向として、町内商業者、民間病院等へ強く運行協力を求める。協力の有無について、住民に結果報告を行う。
- ・例えば、スーパーで2,000円以上買物した方へ、本人のみ利用可能な公共交通利用サービス券100円を配布し、使用したサービス券の費用100円（あるいは一部）をスーパーが交通事業者へ支払う。
- ・モビリティマネジメント（かしこくクルマや公共交通を使い分けていくことを誘導する）について将来的に検討する。



●公共交通体系の検討



●公共交通体系の検討 (循環バス路線のイメージ)

●運行時間帯のイメージ

輸送方法	便数	7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時
市街地循環バス	6便		■		■	■		■		■		■	
スクールバス	3便	○							○	○			
デマンド交通	3便		□			□		□					
新しいえ温泉連絡バス	3便			■			■		■				

■：市街地循環バス車両

□：市街地循環バス車両、あるいは、乗合タクシー車両

○：スクールバス車両

・スクールバスを除く輸送方法は、(仮称) 地域活性化ホールを起終点と想定

●運行費用の目安

乗合タクシーの場合	デマンドバスの場合
循環バス ・平日：8.3km × 6便 × 249日 = 12,400.2km ・休日：8.3km × 4便 × 116日 = 3,851.2km 新しいえ温泉連絡バス ・7.7km × 6便(3往復) × 365日 = 16,863.0km バス合計 = 33,114.4km ・33,114.4km × 261.6円/km (向ヶ丘線実績) = 8,663千円 乗合タクシー ・新十津川町事例：1日4便で4,100千円 ・1日3便で = 3,075千円 ●バス+乗合タクシー = 11,738千円	循環バス 平日：同左 = 12,400.2km 休日：同左 = 3,851.2km 新しいえ温泉連絡バス：同左 = 16,863.0km デマンドバス ・スクールバス1便当たり平均距離：15.7km ・15.7km × 3便 × 310日(日曜祝日運休) = 14,601.0km バス合計 = 47,715.4km ・42,848.4km × 261.6円/km (向ヶ丘線実績) ●バス = 12,482千円

(参考) 町営バス向ヶ丘線について 路線バスとタクシーの運行費用の比較

(1) 町営バス向ヶ丘線

①年間運行費用：7,387 千円

②年間走行距離：平日 249 日 × 11 便 × 7.7km / 便 = 21,090.3km
土日祝日 116 日 × 08 便 × 7.7km / 便 = 7,145.6km
合計 = 28,235.9km

③ km 当たり単価：① ÷ ②

7,387,000 円 ÷ 28,235.9km = 261.6 円 / km

④平日 1 日当たり運行費用

11 便 / 日 × 7.7km × 261.6 円 / km = 22,158 円 / 日

(2) タクシー：9月11日（火）の輸送をタクシーで行った場合

タクシー料金条件：初乗り 1.4km まで 530 円、その後、315m 単位で 80 円
信号待ち等は考慮しない

①便ごとのタクシー料金

・上り 第1便 0 台
第2便 1 台目 7.70km 2,130 円
2 台目 2.95km 930 円
第3便 1 台目 7.70km 2,130 円
第4便 1 台目 6.50km 1,830 円
第5便 0 台
第6便 0 台
・下り 第1便 1 台目 3.55km 1,080 円
第2便 1 台目 2.55km 830 円
第3便 1 台目 6.50km 1,830 円
第4便 0 台
第5便 1 台目 6.50km 1,830 円

合計 12,590 円

同様の方法で 1 3 日（木）の場合、20,020 円

(3) 運行費の比較

バス運行費用：22,158 円 > タクシー運行費用 12,590 円～ 20,020 円

●タクシーによるコスト縮減率：0.57～0.90