

# 松川町公共交通の見直し（案）について

# ■公共交通に対する基本的な考え方

人口減少やマイカー普及による自動車利用が進み、公共交通の利用者が減少することで行政負担の増加が続いているが、自動車を運転できない住民（障がい者・高齢者・子ども等）に対して、通学、通院、買物などに必要な「誰もが円滑に移動できる仕組み＝地域公共交通」を提供することは、自治体が住民の「くらし」の充実に向けて整備しなければならない最低限の役割である。

今後においても交通不便者が自立した生活を送れるよう、公共交通を確保・維持していくことが求められている。

また、現状の公共交通の利用状況を鑑みると運行形態を変更し、「利用される公共交通」＝「今よりも利便性の高い公共交通」に転換していくことが必要である。

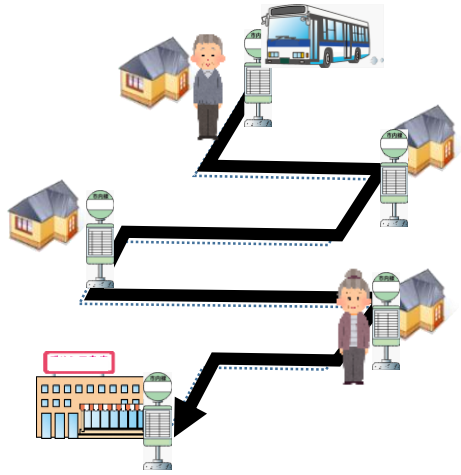
この転換を進めることは、長期的に交通不便者のみならず全ての住民にとって「セーフティネットの充実」「くらしの充実」を実現するものとなる。

地域交通を捉えなおす視点として・・・

- ① 教育、エネルギー、住宅、食料などと同じような  
ベーシックインフラ、またはセーフティネットの視点
- ② ウェルビーイングなど地域の「ひと」の「くらし」の充実の視点
- ③ 事業運営をソーシャルビジネスとして捉える  
産業政策・地域経済政策の視点

# ■現状 1 松川町における公共交通\_運行形態

## 定時定路線



一般的なバス  
決まった時刻に決まったルートを行

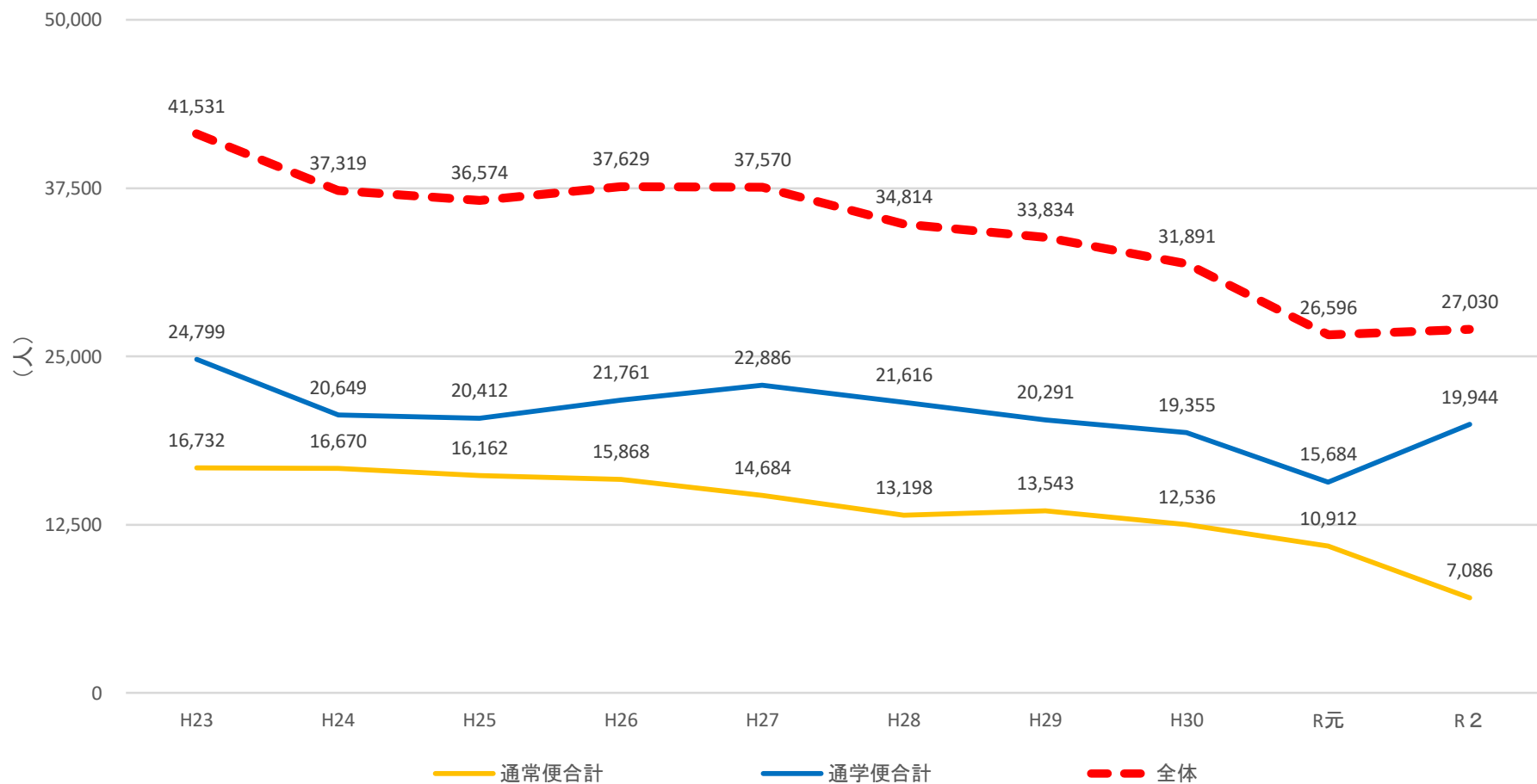
### 通常便

路線名	運行日	便数
M2 上片桐循環	月～金	4
M4 生田循環峠部奈線	月・水・金	3
M5 生田循環中山柄山線	火・木・土	3
M8 大島循環	月～金	5
デマンドタクシー（実証運行）	月～土	2

### 通学便

路線名	運行日	便数
M3 部奈線	月～金	10
M6 上片桐・大島通学便	月～金	5
M7 生田線	月～金	10

# ■現状 1 松川町における公共交通\_利用者の推移

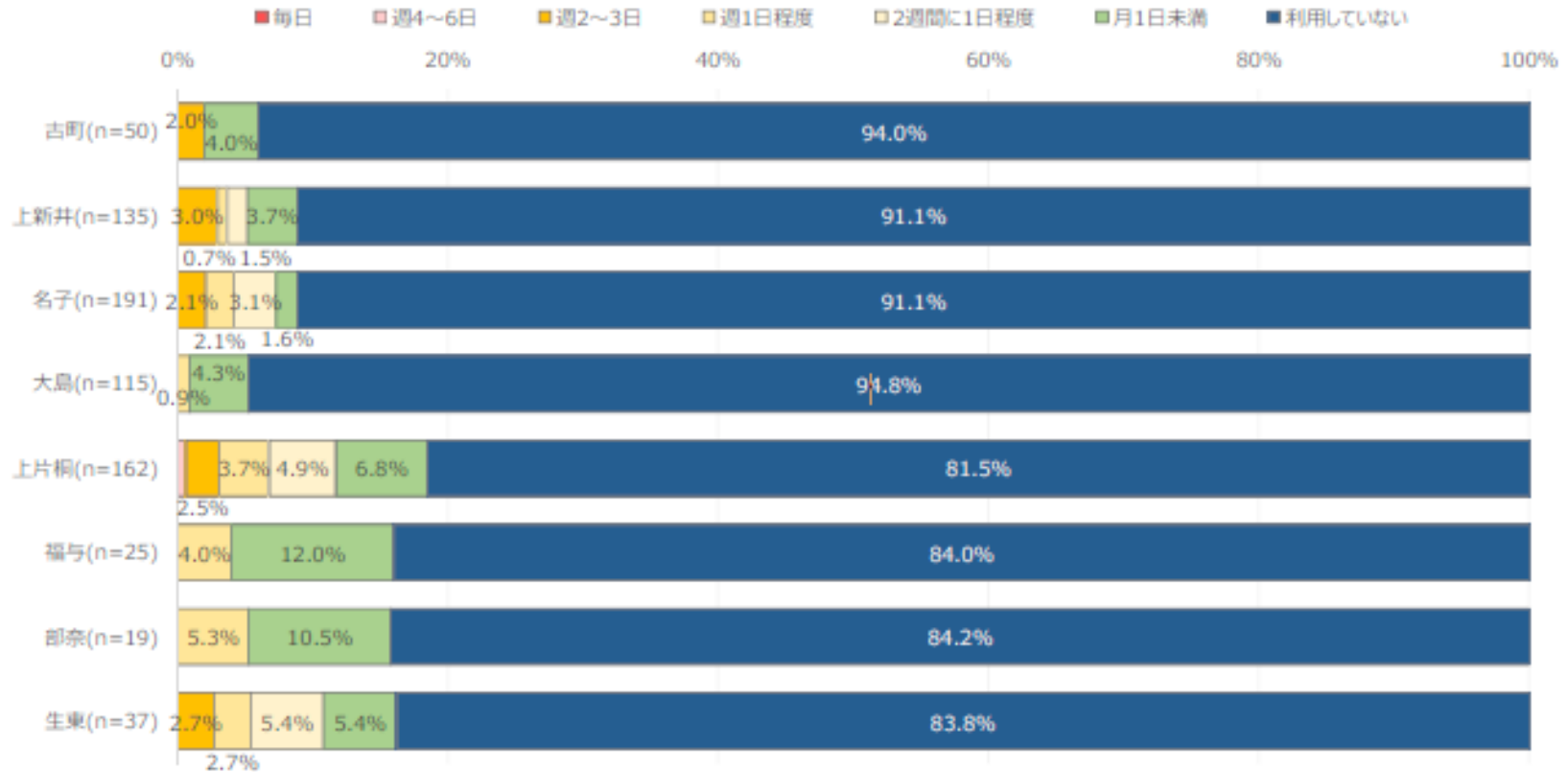


通学便 . . . 増加傾向 (小中学生の通学定期券無料化 (R02/10月) の要因)

通常便 . . . 減少傾向

# ■現状 1 松川町における公共交通\_路線バスの利用頻度

図表 11 居住地区別まつかわフルーツバス（路線バス）の利用頻度



出典：松川町 高齢者の移動実態調査

どの地区も利用している割合（「毎日」～「月1日程度」を合わせた割合）が低い

# ■現状 1 松川町における公共交通\_各バス停の利用状況

## バス路線通



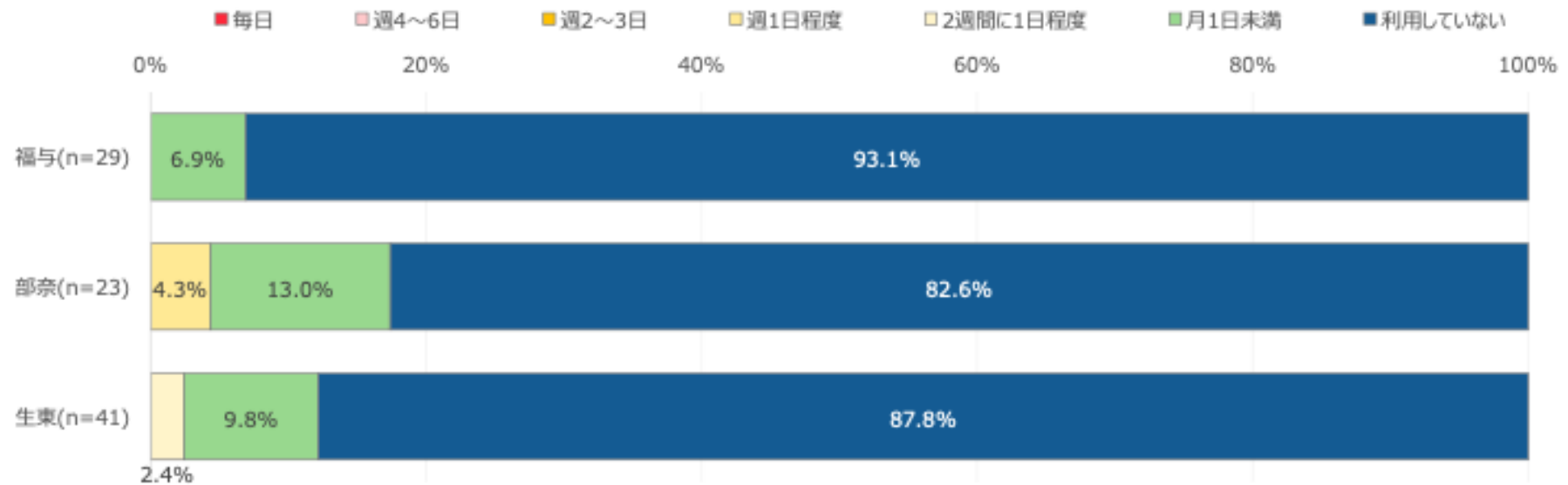
- ・上片桐循環、大島循環の1日あたりの乗車人数が、他のバス停と比較して多い（0.5人/日以上）のバス停を示した。
- ・1日あたりの乗車人数が1人に満たないバス停が多数存在する。

	1日あたり	合計
西山	0.10	25
桑園会所	0.08	18
桑園橋	0.02	4
増野会所	0.00	1
道祖橋	0.01	2
清水宅西	0.41	98
関宅北	0.01	3
羽場	0.00	1
堤原	0.00	0
旧第3選果場	0.05	11
住まいの情報セ	0.02	5
米山宅北	0.68	163
広域農道下垣外	0.01	2
郷原	0.00	0
下垣外南部	0.01	3
名子南部会所	0.01	3
名子中部	0.19	45
役場前	1.22	293
中塚医院	0.02	5
神護原神社	0.48	115
農協前	1.75	421
日赤病院	0.61	146
社協前	0.36	86
伊那大島駅	0.19	46
ぺっかん前	0.28	66
新井	0.23	55
キラヤ前	3.32	796
將軍塚入口	0.03	8
七椏	0.07	16
下小松川橋	0.04	10
松川	0.01	3
馬坂	0.00	1
馬坂南辻	0.09	22
古町東部会所	0.17	41
古町公民館	0.06	14
古町南部会所	0.24	58
八幡神社	0.01	3
古町北部辻	0.35	85
プール前	0.22	53

	1日あたり	合計
清流苑	1.54	370
樫原下	0.25	59
原田会所	0.01	3
名子原会所	0.23	56
多摩川精機西	0.30	73
城北会所	0.72	172
平石橋	0.00	0
下平歯科	0.06	15
北小学校東	0.46	110
三号車庫前	0.11	26
清泉地会館	0.16	39
龍泉寺	0.04	10
町谷会所	0.00	1
柳屋商店	0.02	4
八十葉建設前	0.01	2
上町会所	0.15	35
松川石油	0.06	14
吉原線入口	0.01	3
原宅前	0.36	87
大沢北部	0.20	48
三林	0.00	0
安田宅前	0.01	2
清北	0.24	57
松川高校西	0.53	127
松川高校前	0.04	10
清泉地上	0.10	24
上片桐駅	0.54	130
竹村工業東	0.03	6
大栢西	0.19	45
熊野神社	0.03	6
大栢団地入口	0.10	25
鶴部辻	0.08	18
辻村宅前	0.00	0
鶴部東	0.05	11
浦上住設前	0.55	133
本陣	0.03	7
七椏西	0.00	0
羽場種苗	0.13	32

# ■現状 1 松川町における公共交通\_デマンドタクシーの利用状況

図表 13 デマンドタクシーの利用頻度

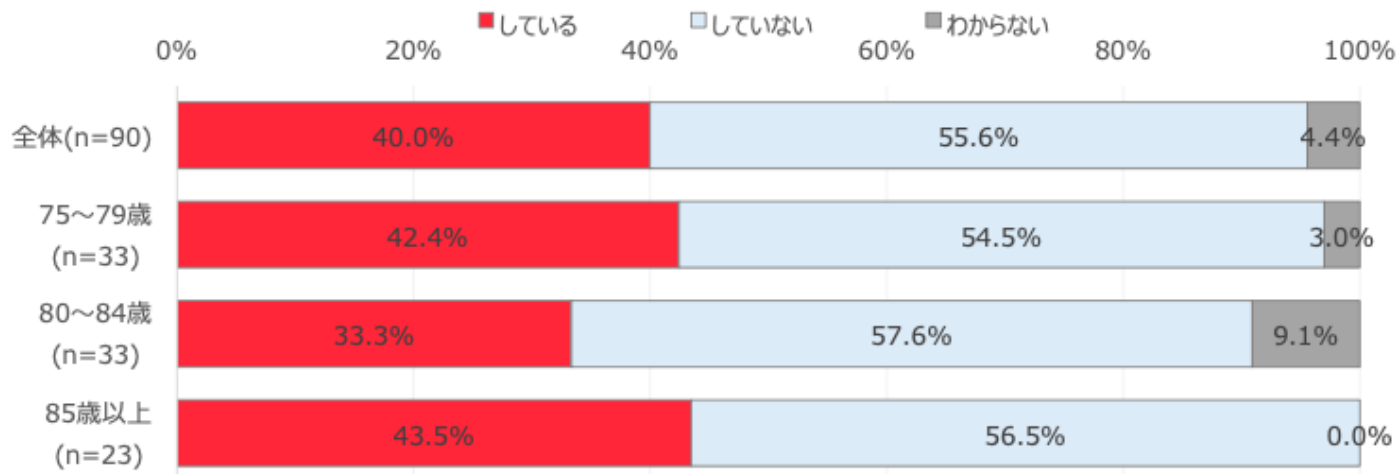


出典：松川町 高齢者の移動実態調査

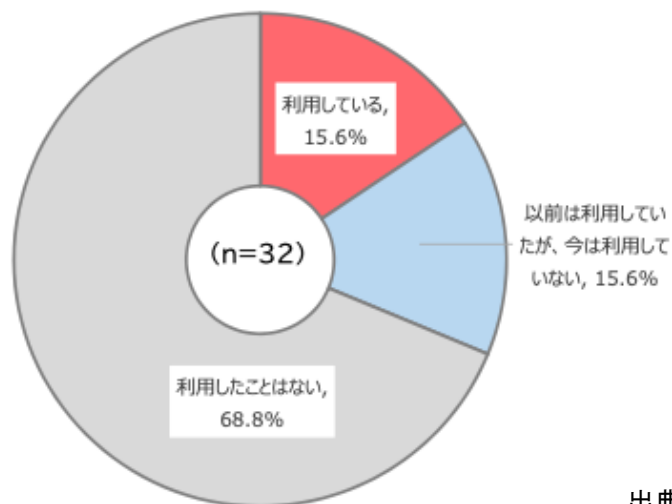
# ■現状 1 松川町における公共交通\_デマンドタクシーの利用状況

出典：松川町 高齢者の移動実態調査

図表 15 年代別デマンドタクシーの利用登録の有無



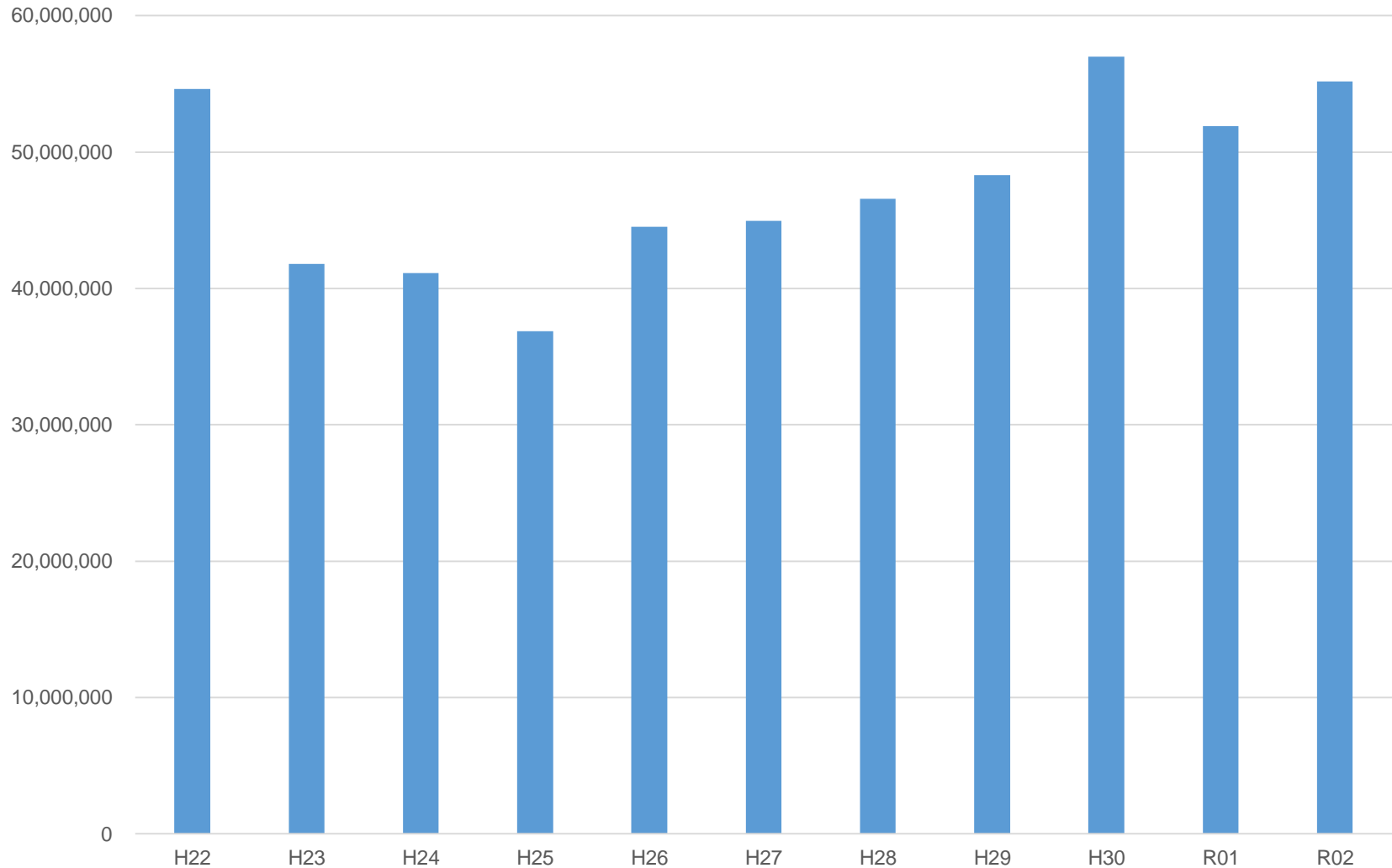
図表 17 デマンドタクシーの利用 (利用登録をしている人のみ)





# ■現状 1 松川町における公共交通\_運行費用（全体）

松川町地域公共交通対策協議会 決算書ベース

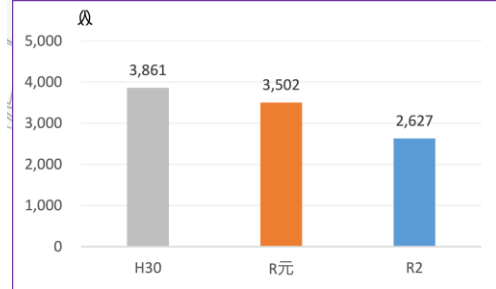


# ■現状 1 松川町における公共交通\_運行費用（一人あたり）

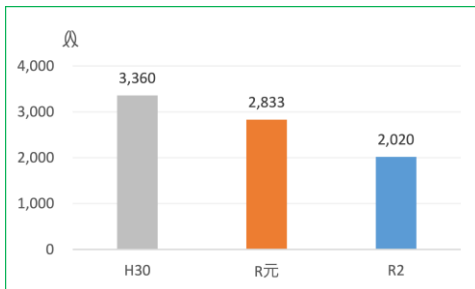


	運行委託料（税込）		利用者数（人）		利用者1人あたり 運行委託料（円/人）	
	R01	R02	R01	R02	R01	R02
大島循環	10,267,800	10,780,000	2,833	2,020	3624.4	5336.6
上片桐循環	6,316,550	6,617,600	3,502	2,627	1803.7	2519.1
生田循環	11,738,323	14,773,999	4,577	2,439	2564.6	6057.4

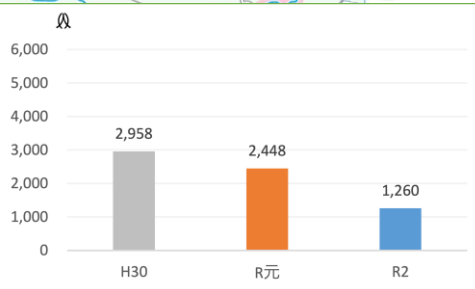
※生田循環は路線バスとデマンドタクシーの合算



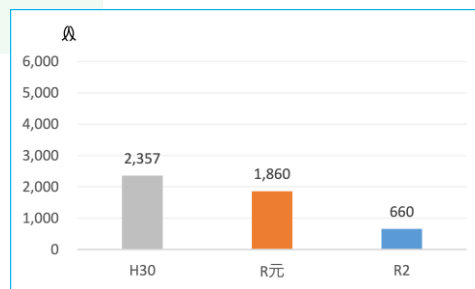
大島循環



生田循環（峠部奈線）



生田循環（中山柄山線）



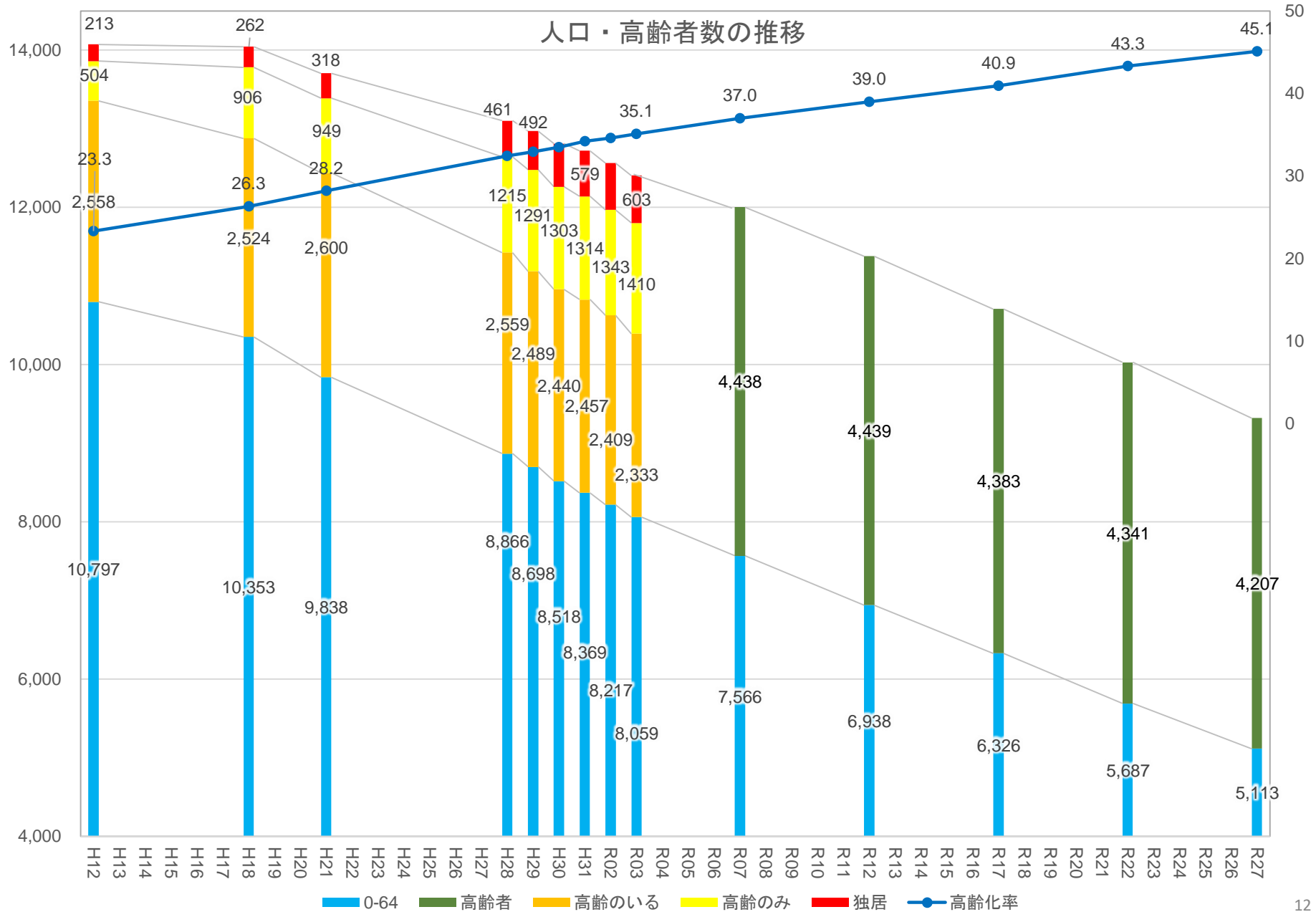
## ■現状 1 松川町における公共交通（利用者と運行費用）

- ・ 主な公共交通利用者（≡高齢者数）は増加傾向であるが、路線バス（通常便）の利用者数は減少傾向
- ・ 一人当たりの運行経費は、タクシーと同等の費用（約2,000円以上）がかかっており、非効率な運行実態  
（役場⇄松川高校 タクシー料金 約1,800円）
- ・ デマンドタクシー（実証運行中）の利用者は、低水準で横ばい（月20人以下）利用登録者（約45%）、利用者（約12%）と共に多くない。

 利用登録を行っている人に限っても、利用者は約15%と多くない。

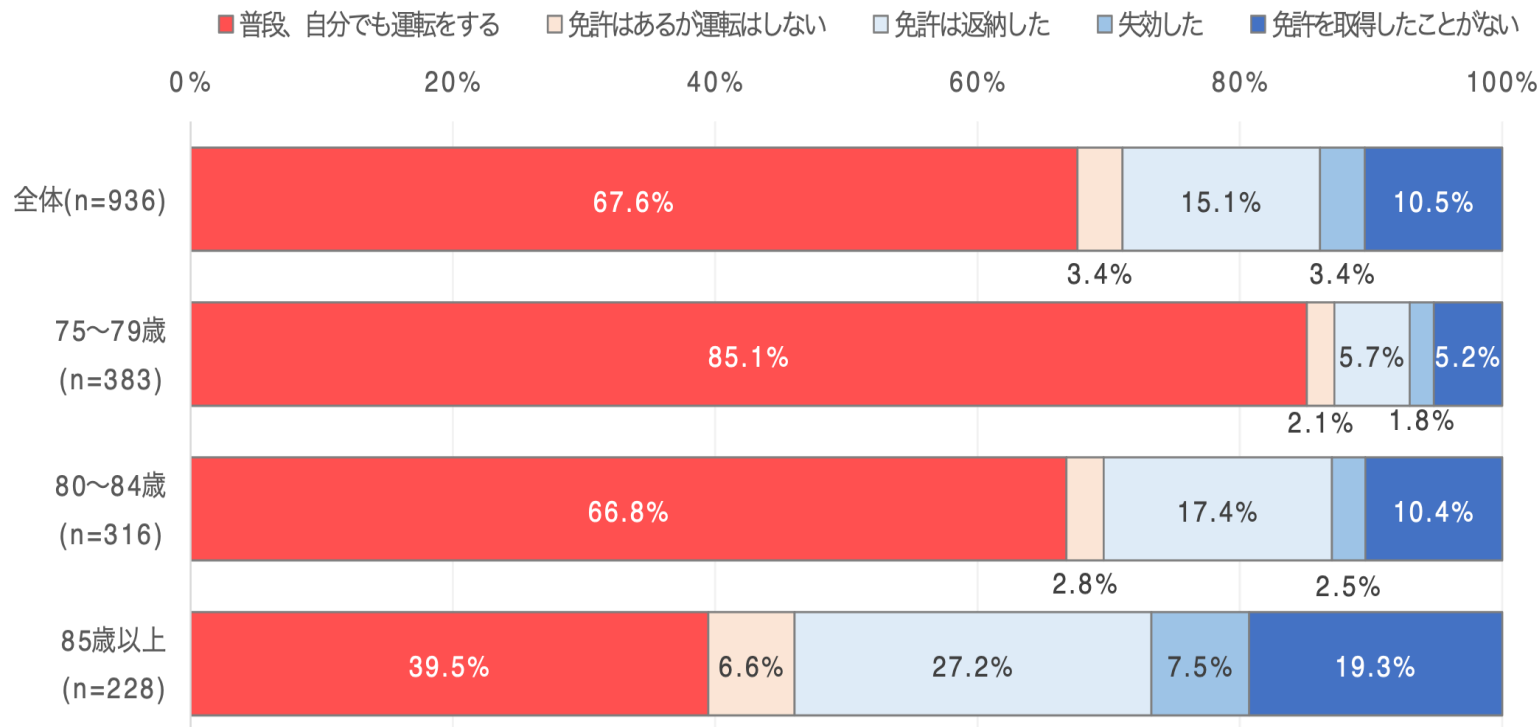
# ■現状2-1 高齢化の進展と高齢者の公共交通の利用状況

人口・高齢者数の推移



## ■現状2-1 高齢化の進展と高齢者の公共交通の利用状況

図表4 年齢別運転免許・運転機会の有無 出典：松川町 高齢者の移動実態調査

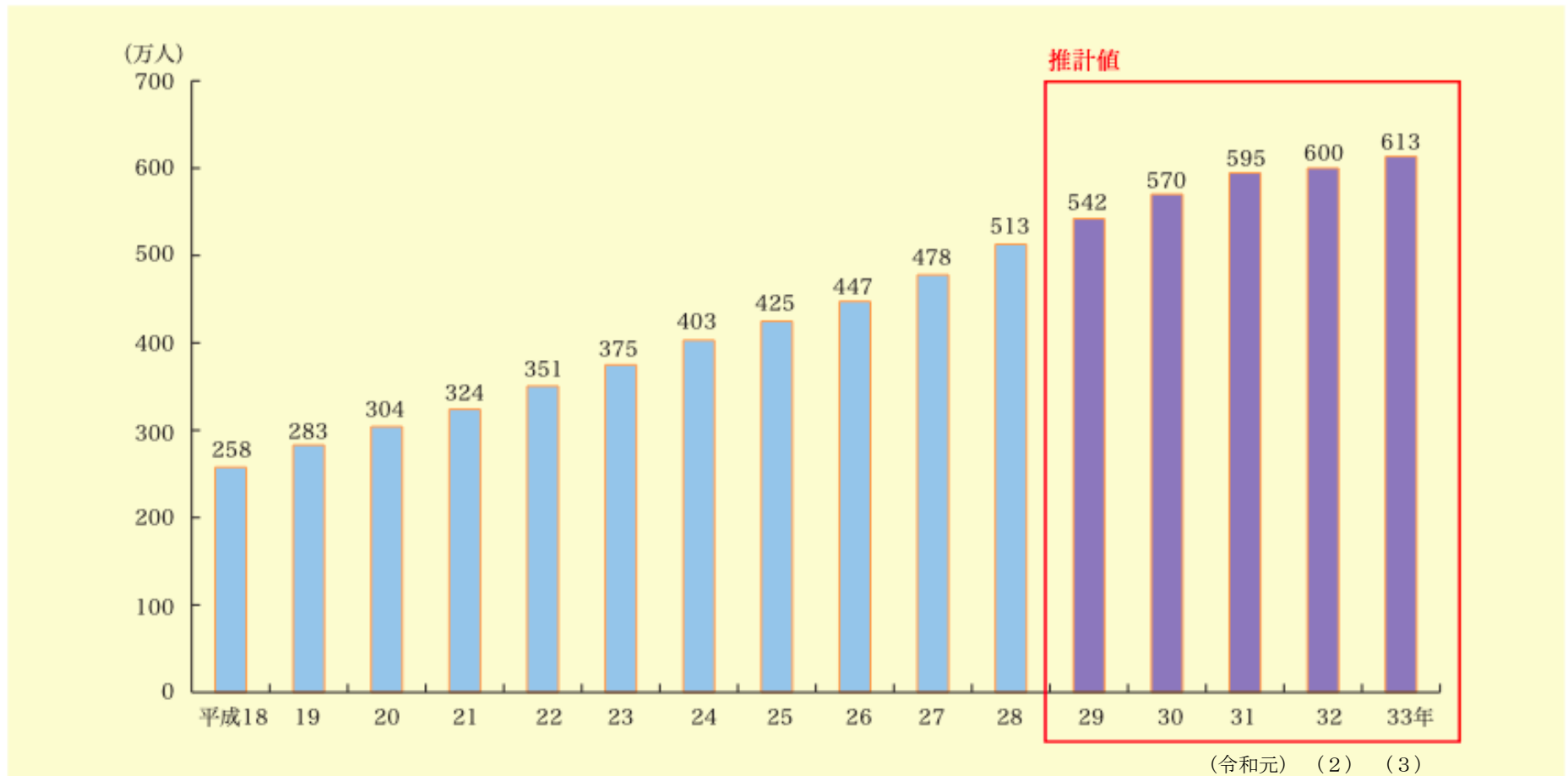


- ・ 75歳~79歳までは約85%（84歳までは66%）の人が普段自家用車を運転しており、公共交通を利用している人は限られている。
- ・ 高齢化率は高まるが、当町における主な公共交通利用者である高齢者人口は、大幅に増加する見込みはない。

⇒自家用車での移動に大きく依存している実態がある。

# ■現状2-2 高齢化の進展と運転免許保有者数・死亡事故件数

▶ 特集-第2図 75歳以上の運転免許保有者数の推移



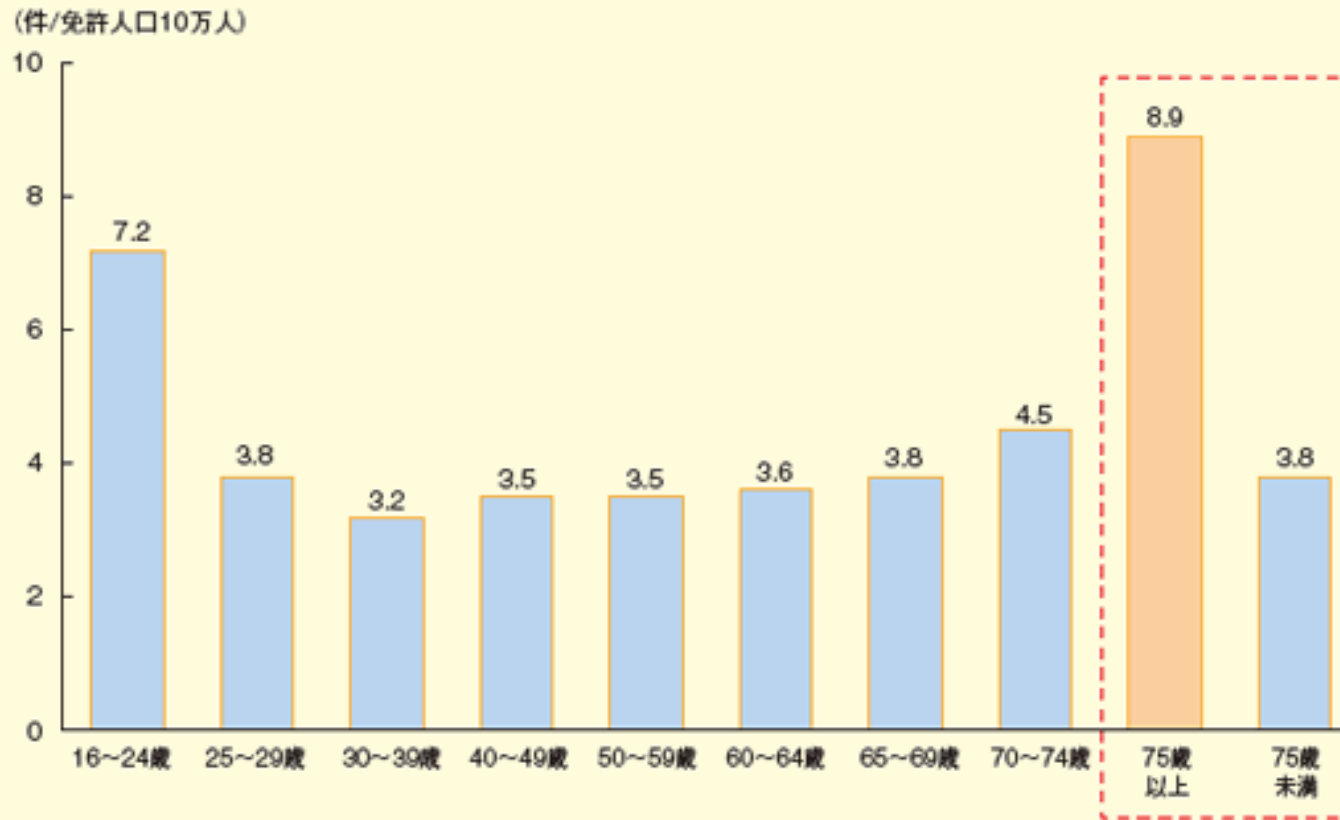
- 注 1 警察庁資料による。  
2 平成29年以降の数値については運転免許保有者数通減率による推計 (平成29年2月実施)

出典：平成29年版交通安全白書（内閣府）

・ 75歳以上の運転免許保有者数は増加傾向

## ■現状2-2 高齢化の進展と運転免許保有者数・死亡事故件数

▶特集-第10図 年齢層別免許人口10万人当たり死亡事故件数（原付以上第1当事者）（平成28年）

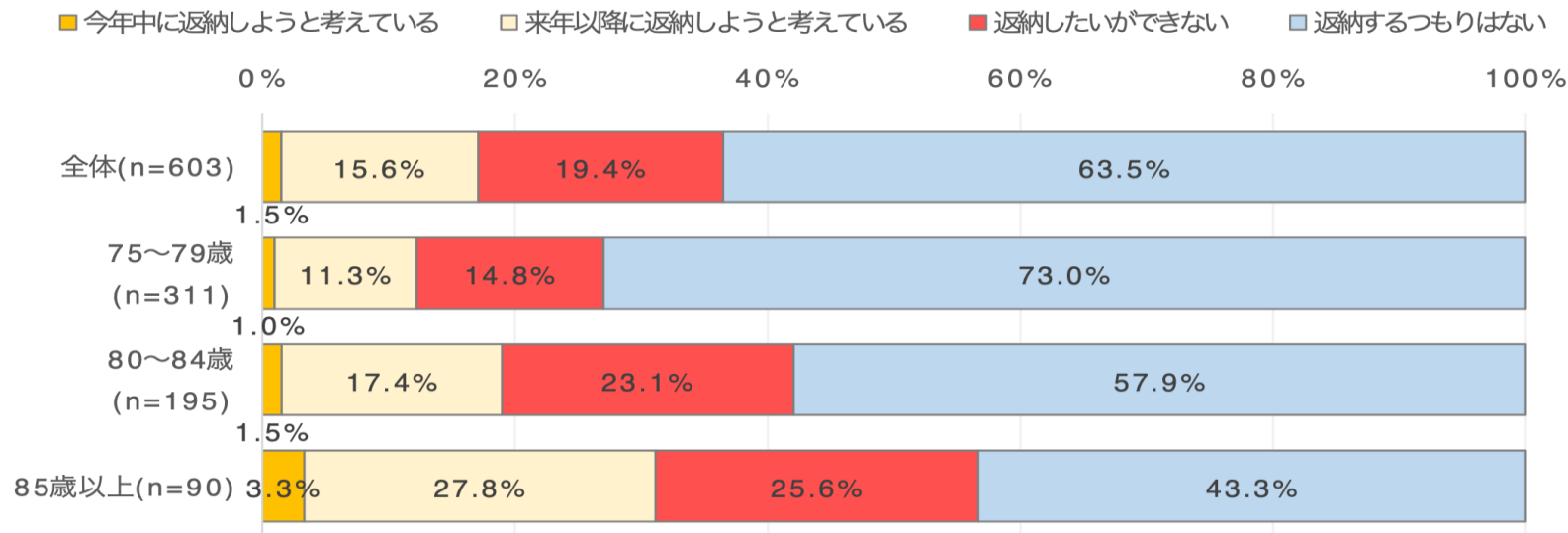


- 注 1 警察庁資料による。  
2 平成28年12月末現在の免許人口10万人当たりで算出した数である。

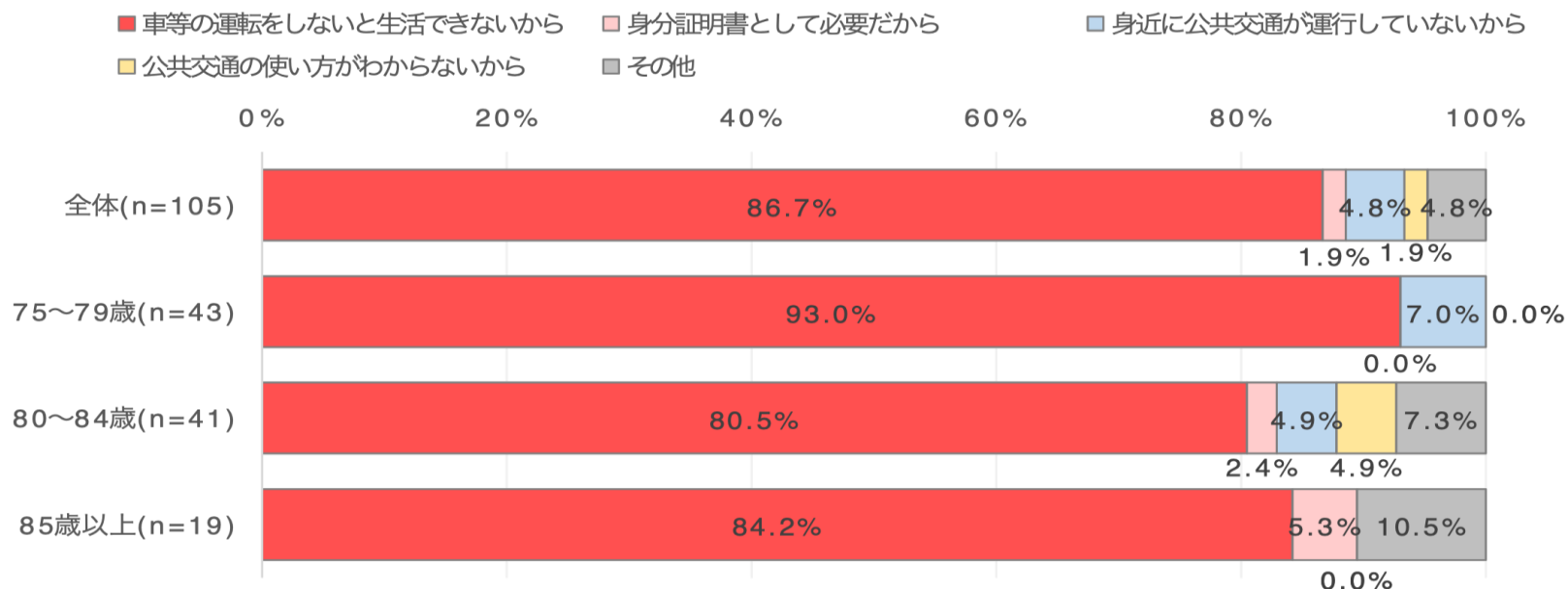
出典：平成29年版交通安全白書（内閣府）

・75歳以上の運転者の死亡事故件数は、75歳未満の運転者と比較して、免許人口10万人当たりの件数が2倍以上多く発生しており、「高齢者の交通事故」が社会問題となっている。

## ■現状2-2 高齢化の進展と運転免許返納



図表 60 年代別免許返納の予定 出典：松川町 高齢者の移動実態調査



図表 61 年代別免許を返納できない理由 出典：松川町 高齢者の移動実態調査



## ■現状2-2 高齢化の進展と運転免許返納

- ・ 松川町高齢者の移動実態調査から、免許返納が進んでいない実態が伺える。
- ・ 「返納したいができない」と回答した者の理由として「車等の運転をしないと生活できないから」が約86%となっている。  
また、「バス停まで遠く利用ができない」・「便数が少ない」といった改善要望が寄せられている。
- ・ 保健福祉課からの聞き取りにおいても、下記の意見が寄せられている実態がある。  
「免許返納したいが、それに代わる交通手段がないため、危ないとは思いつつも更新してしまう。」  
「家族としても免許を返納させたいが、返納後に交通手段がなくなることから、本人が頑なに返納を拒む。」

⇒現在、高齢運転者が自ら運転をしなければ生活ができない社会構造となっており、高齢者による交通事故は、「個人の問題」ではなく「社会システム」の問題としての認識が必要。

公共交通については、「住民福祉の向上」・「高齢運転者による交通事故防止対策」の観点から、現在の大量輸送を主とした公共交通から、利用者の需要に応じた利便性の高いものへの転換が必要ではないか。

## ■現状2-2 高齢化の進展と高齢者の移動に関する国の認識

一方、2040年には高齢者人口が約3,920万人に達し、そのピークを迎えると予測されている。高齢者の高齢化が進むとともに、高齢者世帯のうち既に3割を超えている一人暮らし世帯が増加すると見込まれている。高齢世代の外出率は増加しているが、自動車運転免許非保有の高齢者の外出率は保有者よりも低い傾向にあり、今後、高齢者の移動サービスの確保が課題となる。

### 高齢者人口<sup>[7]</sup>

3,558万人(2018年) ▶ 3,920万人(2040年)

### 100歳以上の人口<sup>[8]</sup>

7万人(2018年) ▶ 30.9万人(2040年)

### 高齢者の一人暮らし世帯<sup>[9]</sup>

高齢者世帯の32%、593万世帯(2015年)  
▶ 896万世帯(2040年)

### 高齢者(70歳代)の外出率<sup>[10]</sup>

48.0% (1999年) ▶ 57.6% (2015年)

道路政策ビジョン「2040年、道路の景色が変わる」(国土交通省)

# ■公共交通を取り巻く問題点と課題

## 【課題①】

「利用者の増加」と「提供するサービスに見合った利用者1人あたりの費用の適正化」

## 【問題点①】

「バス（通常便）利用者の減少」と「利用者1人あたりにかかる運行費用の高どまり」

- ・ 主な公共交通利用者（≡高齢者数）は増加傾向であるが、路線バス（通常便）の利用者数は減少傾向
- ・ 一人当たりの運行経費は、タクシーと同等の費用（約2,000円以上）がかかっており、非効率な運行実態  
（役場⇄松川高校 タクシー料金 約1,800円）
- ・ デマンドタクシー（実証運行中）の利用者は、低水準で横ばい（月20人以下）  
利用登録者（約45%）、利用者（約12%）と共に多くない。

↳ 利用登録を行っている人に限っても、利用者は約15%と多くない。

## 【課題②】

「住民（交通弱者）福祉の向上」、「高齢運転者による交通事故防止対策」の観点から、自家用車交通と同等の利便性を有した公共交通の導入

（自家用車交通に依存した社会システムからの転換）

## 【問題点②】

「自家用車交通への依存」と「自家用車交通以外の交通手段を選択した場合のQOLの低下」

- ・ 自家用車での移動に大きく依存している実態  
当町では75歳～79歳までは約85%（84歳までは66%）の人が普段自動車を運転
- ・ 主な公共交通利用者（≡高齢者人口）の人口数は横ばいで推移  
（現在の大量輸送を目的とした公共交通は必要ない）  
※今後、高齢者の単身世帯が増加すると見込まれており、当町においては、一定数「家族送迎」による高齢者の移動があることに注意が必要。
- ・ 75歳以上の運転者の死亡事故件数は、75歳未満の運転者と比較して、免許人口10万人当たりの件数が2倍以上多く発生している実態  
※75歳以上の運転免許保有者数は、今後増加が見込まれている。
- ・ 免許返納が進まない実態  
「車等の運転をしないと生活できない」から運転免許を「返納したいができない」  
「家族として免許を返納させたいが、返納後に交通手段がなくなることから、本人が頑なに返納を拒む」

# ■運行形態の見直し（案）

- ・公共交通は大きく「通常便」と「通学便」がある。
- ・「通学便」は利用者が増加傾向であることから、今回は「通常便」の運行形態について見直しを行う。

○通常便	路線名	運行日	便数	路線名	運行日	利用時間
<ul style="list-style-type: none"> <li>・自動車に依存しない自由度の高い（自動車での移動と比べ生活利便性を損なわない）移動手段の確保</li> <li>・バス利用者の増加と利用者1人あたりにかかる運行費用の圧縮</li> <li>・適正な受益者負担</li> </ul>	M2 上片桐循環	月～金	4	町内全域	月～金	9:00 ～ 15:00
	M4 生田循環峠部奈線	月・水・金	3			
	M5 生田循環中山柄山線	火・木・土	3			
	M8 大島循環	月～金	5			
	デマンドタクシー	月～土	2			



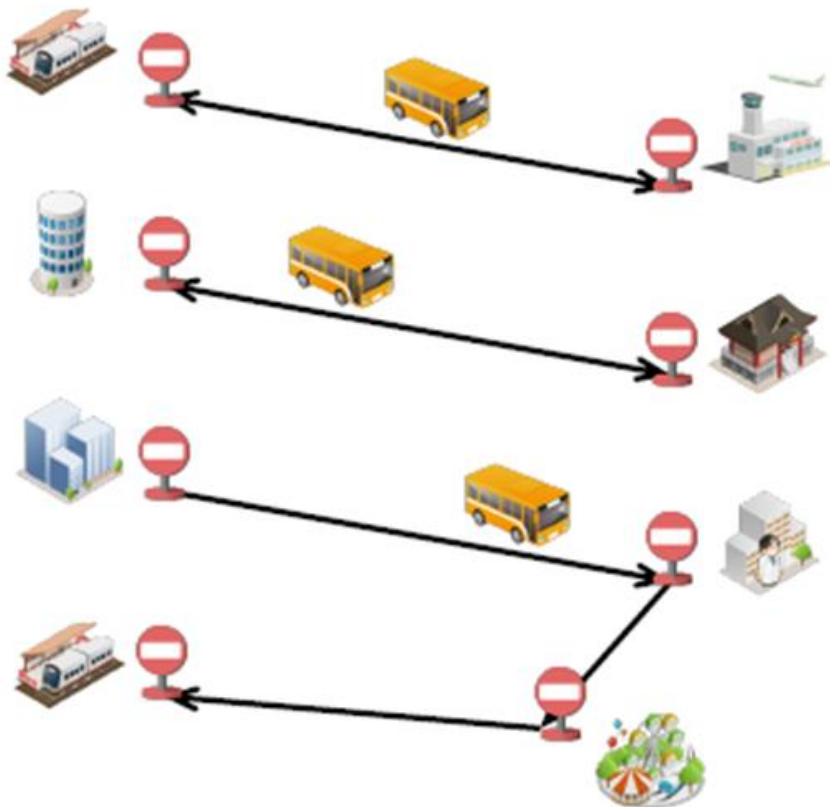
○通学便	路線名	運行日	便数	運行時間帯
・見直しは行わない	M3 部奈線	月～金	10	6:27～17:59（※～19:08）
	M6 上片桐・大島通学便	月～金	5	6:15～18:17（※～19:02）
	M7 生田線	月～金	10	5:49～18:22（※～19:37）

※4/1～10/31運行（うち学校夏休み期間運休 7/22～8/22）

# ■運行形態 [現行・見直し (案)] のイメージ図

## 現行の送迎バス、路線バス

ルート、運行時間固定の送迎サービス



## 路線図、時刻表のない送迎バス

ルート・時間を固定しない送迎サービス  
大量バッチ輸送 → Just In Time 輸送



# ■運行形態【現行・見直し（案）】の比較

	現行		見直し（案）
	コミュニティバス	デマンド	フルデマンド
運行形態 【運行系統】	4ルート	1ルート	ルート設定なし ドア・ツー・ドア（乗合）
【対応範囲】	町内全域	生田全域（自宅登録） 発着停留所-町内11カ所	町内全域
【乗車定員】	最大30名	最大10名	最大10名
【予約】 【事前登録】	必要なし 必要なし	必要（出発1時間前） 必要	必要 必要なし
運行日	月～金（一部土曜日）	月～土（午後2便）	月～金
メリット	<ul style="list-style-type: none"> <li>・デマンドタクシーに比べ安価に利用可能</li> <li>・大量輸送が可能</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>・目的地まで行ける</li> <li>・利用者の自由度が高く、待ち時間等の制約も少ない</li> <li>・公共交通不便地域（バス停から500m以上離れた地域）への対応が可能になる</li> </ul>
デメリット	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通不便地域への対応が困難</li> <li>・利用者の自由度が低い</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>・大量輸送が困難</li> <li>・運行経費が割高になる</li> <li>・利用者負担の増加</li> </ul>

# ■公共交通（通常便）見直しのスケジュール（案）

