

聖籠町における新たな
公共交通のあり方に関する
基本方針

令和2年3月

聖 籠 町

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	10
第6 土曜日の運行について	14
第7 利用促進策について	15
第8 補助金の活用について	15

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、国からの普通交付税が交付されなくとも、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ました。

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ます。

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ます。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いました。

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ところです。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ます。

町では、この結果を受けて、聖籠町公共交通検討委員会を設置し、委員の皆さまから新たな公共交通体系の基本的な方向性についてご審議をいただき、検討結果を報告書として提出していただきました。

本書は、委員会から提出された報告書をもとに、新たな公共交通のあり方に関する基本方針を定めたものです。今後は、この基本方針に基づき、運行経路、時刻などの詳細を決定し、聖籠町公共交通会議の承認を得た後、令和2年度中に新たな公共交通体系へ移行することを目指してまいります。

令和2年1月
聖 籠 町

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人となっています。

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ます。

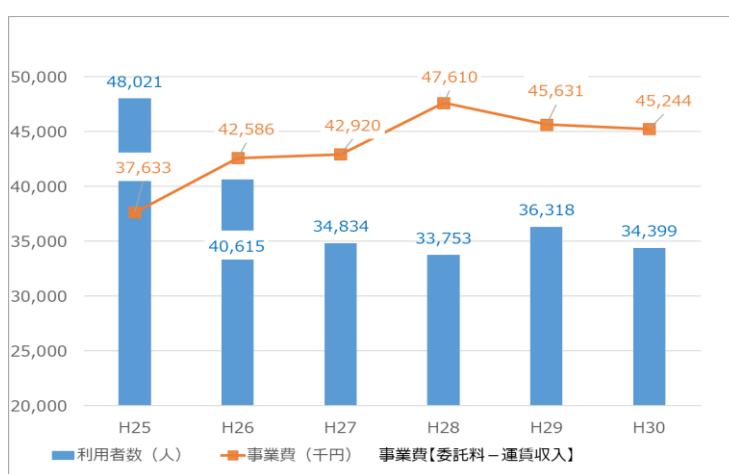


図1-1 利用者数・事業費の推移

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人と最多となっています。また、週1回以上利用している方が96人おり、全体の55%を占める結果となりました。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ます(※)。

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ます。

※ [96人 + (36×2)人 + (23×4)人] ×1.2で算出しています。

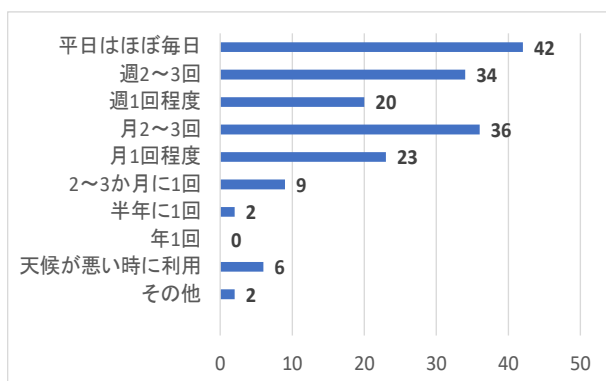


図 1-2 エコミニバスの利用頻度 (H30.10 調査)

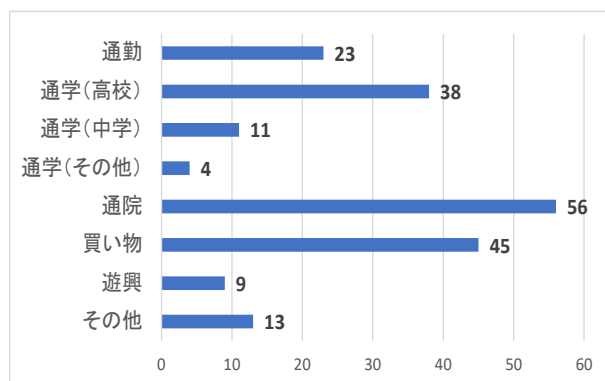


図 1-3 エコミニバスの利用目的 (H30.10 調査)

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 円でした（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 円未満となっています。

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	相乗りカー	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事業の見直しは不可欠となっています。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となっており、高い

公益性を有しています。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が町の責務であると考えます。

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ました。

- 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、検討が行われています。

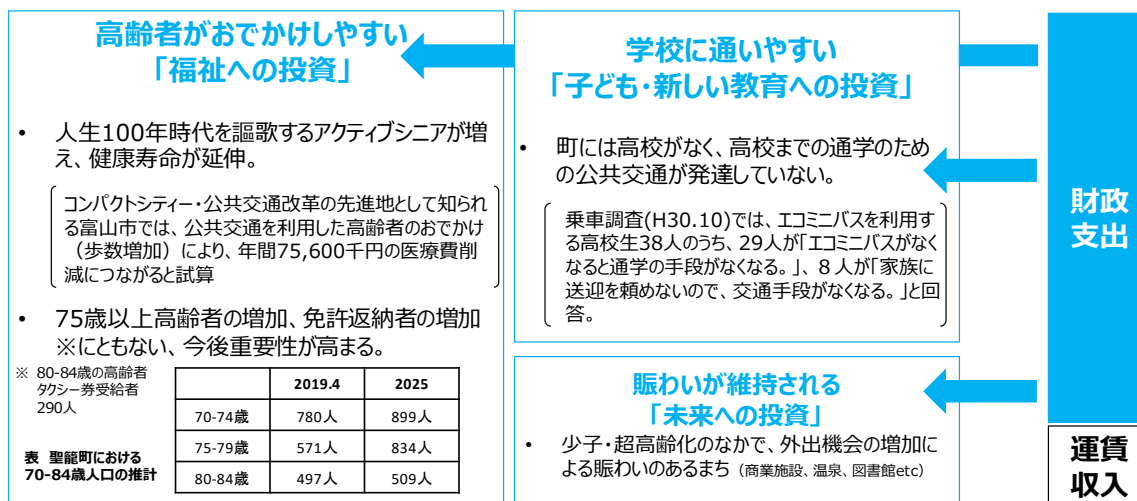


図 2-1 見直しに関する基本的な考え方のイメージ

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ました。そのうえで、町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いました。

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 運小の通学 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？	<p>【経路・回数】</p> <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、エコミニバスを利用しているのはその1割程度。 <p>【車両等】</p> <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。 <p>【その他】</p> <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分かりづらい。 	<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、それに見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 人いましたが、そのうち約 62% の 26 人が高校生であり、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ます。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と判断しました。

2 日中の運行形態

また、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いました。

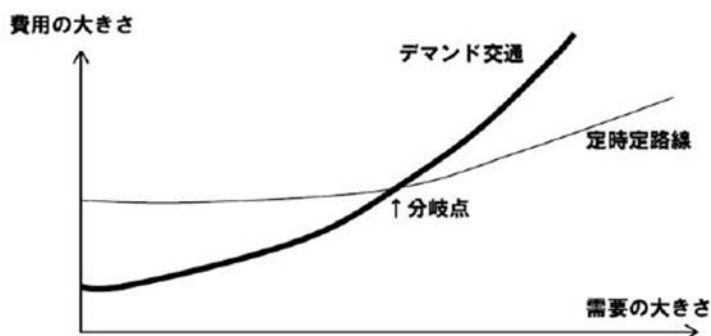
① デマンド型交通

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、特に慎重に検討を進めてきました。

デマンド型交通に関しては、これまでの利用者が少ない状況に代わる手段として、期待できる面もありますが、エコミニバスの利用者の中に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など慎重な検討を要する面もあります。

これらを踏まえ、デマンド型交通とすることについては、以下のような課題があることから、現時点での当町への導入は適当ではないと判断しました。

- ※ 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寄せられています。

これらの問題に対しては、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

ど利用者にとってより分かりやすいダイヤを編成することが重要となります。

以上のことから、日中の運行形態については朝夕と同様、路線定期運行型とするのが最も効率的であるものの、見直しにあたっては、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ました。

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、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発生してしまうなどの例にみられるように、曜日を限定してしまうと利便性が低下する恐れがあることから、新たな公共交通の運行形態には馴染まないと判断しました。

また、ボランティアによる輸送に関しては、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っていくこととしました。

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ます。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状況です。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態は、町の財政負担を大きくしている一因であると言えます。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と考えます。

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・再編を実現し、町の委託路線とすることで財政負担軽減と路線の安定維持を図っていくこととしました。

町としては、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目指してまいります。

※ 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、町内区間をエコミニバスと同運賃の 100 円とし、町外区間まで乗車する場合を現在よりも低額の 200 円に設定すれば、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。

現 行



統合案

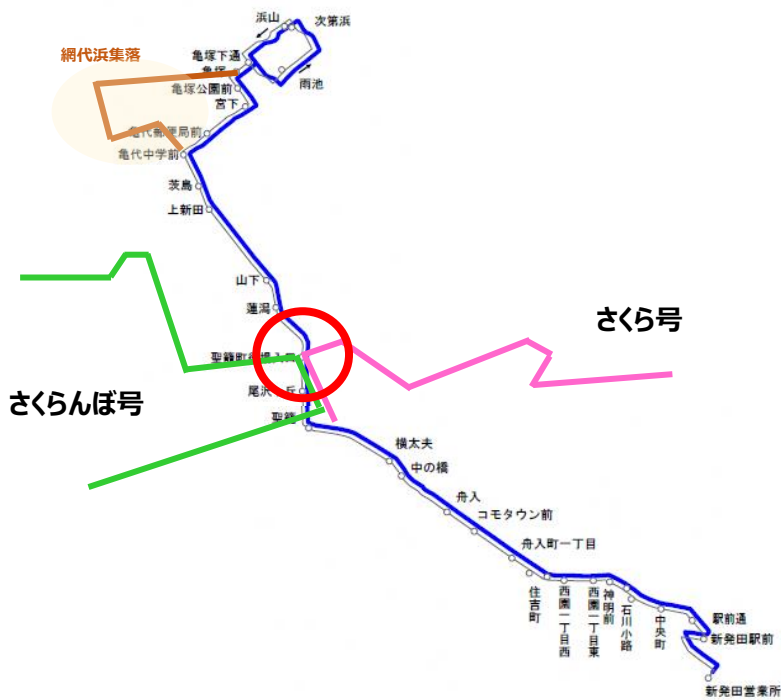


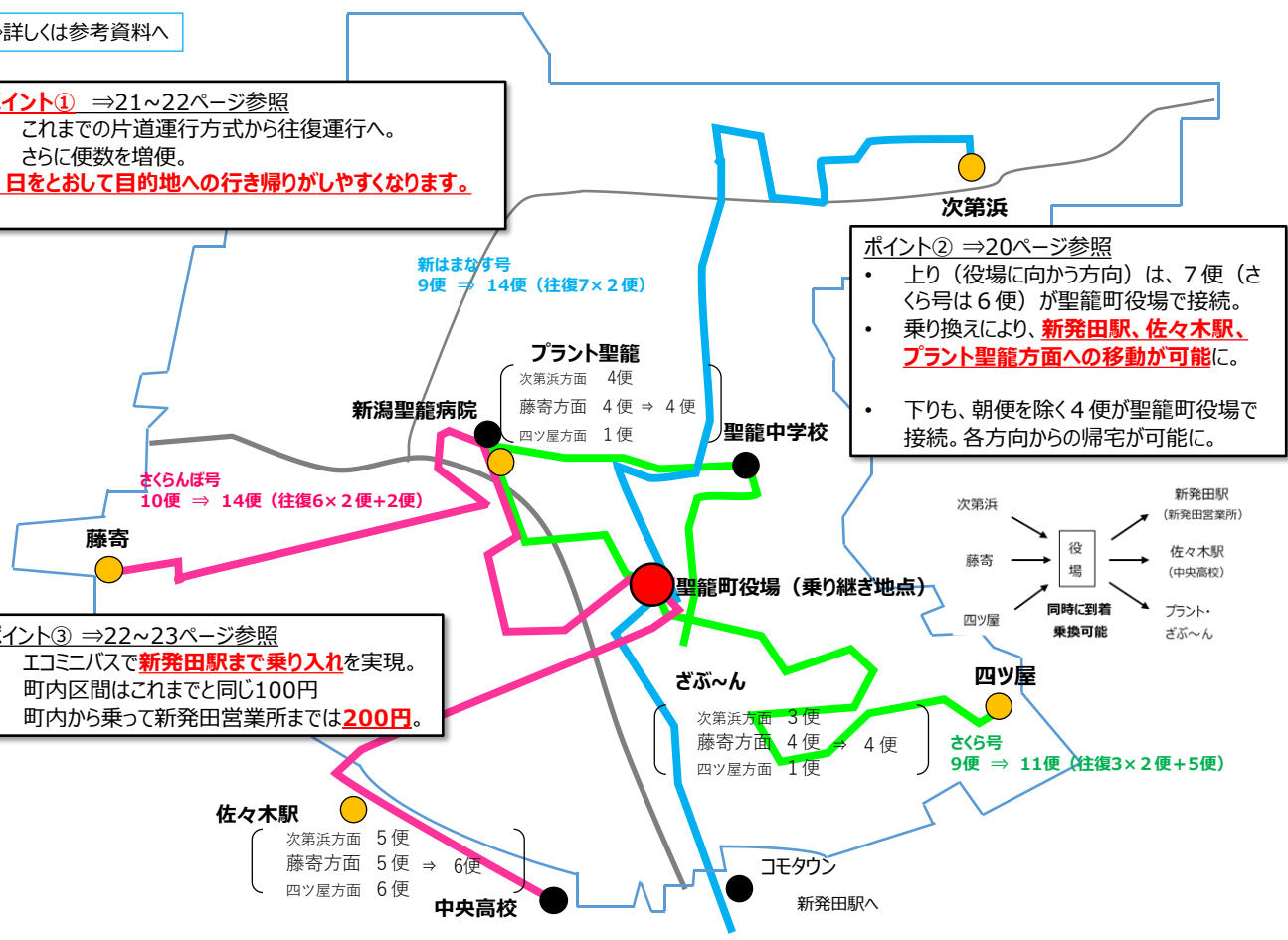
図 4-1 はまなす号と次第浜線の統合・再編イメージ

⇒詳しくは参考資料へ

ポイント① ⇒21~22ページ参照
 ・これまでの片道運行方式から往復運行へ。
 ・さらに便数を増便。
1日をおとして目的地への行き帰りがしやすくなります。

ポイント② ⇒20ページ参照
 ・上り（役場に向かう方向）は、7便（さくら号は6便）が聖籠町役場で接続。
 ・乗り換えにより、**新発田駅、佐々木駅、プラント聖籠方面への移動が可能**に。
 ・下りも、朝便を除く4便が聖籠町役場で接続。各方向からの帰宅が可能に。

ポイント③ ⇒22~23ページ参照
 ・エコニバスで**新発田駅まで乗り入れ**を実現。
 ・町内区間はこれまでと同じ100円
 ・町内から乗って新発田営業所までは**200円**。



系統	主な経路（往復）
はまなす号	次第浜-亀塚-網代浜-蓮湯-聖籠町役場-聖籠（山大夫）-コモタウン前-住吉町-新発田駅前-新発田営業所
さくらんぼ号	藤寄-大夫興野-杉谷内-聖籠病院-プラント-蓮野-八幡-別條-聖籠町役場-佐久間医院-手の外科病院-J A 聖籠-二本松-外畑-佐々木駅-中央高校
さくら号	四ツ屋-道賀新田-桃山-丸湯-山倉-本諏訪山-真野-山倉小学校-苔沼-聖籠町役場-プラント-聖籠病院-聖籠中学校-佐久間医院-保健センター-ざぶ〜ん

経路については、現時点の案であり、今後変更することがあります。

図 4-2 統合・再編後の新たなエコニバスの経路イメージ

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路線あたりの利用者はおよそ11,466人となっています。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）ですので、エコミニバスの年間利用者は全国平均を上回っていることがわかります。

しかし、収支率については、エコミニバスが4.3%（※2）であるの対して、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ます。

※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名ずつ計上しています。

※2 運賃収入2,039千円÷事業費47,282千円＝4.3%で算出しています。

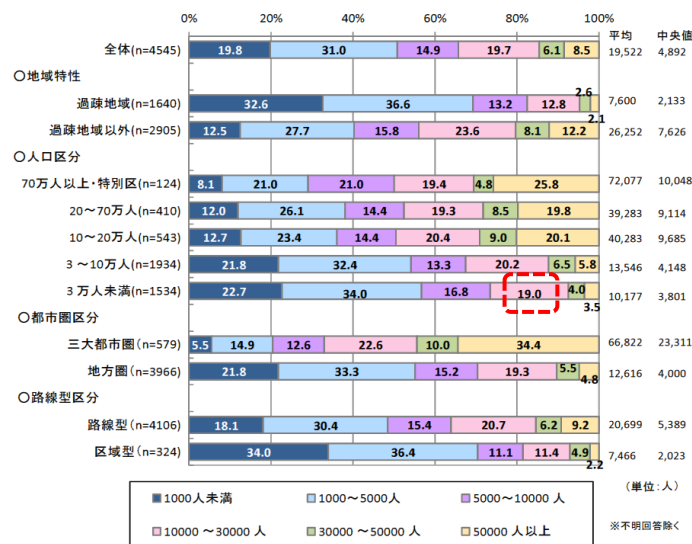


図5-1 自治体規模別の公共交通の利用者数（市区町村の1路線あたり）

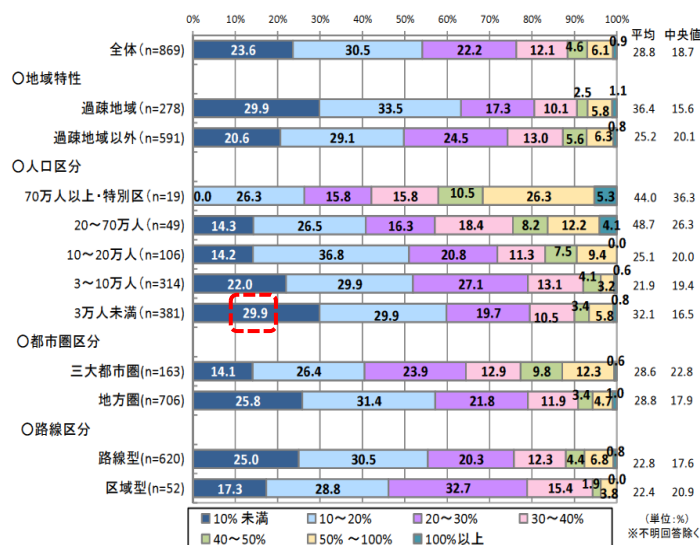


図5-2 自治体規模別の公共交通の収支率（市区町村の1路線あたり）

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、運賃収入の合計は、2,039,900 円となっています。

※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）で算出しています。

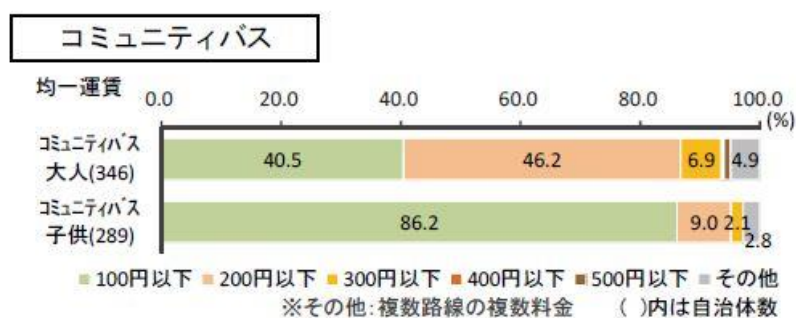
決算額 2,038,700 円と一致しないのは、回数券購入者が年度を超えて利用するためです。

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%という状況です。また、平均大人運賃は、160.6 円となっています。

※現在のエコミニバスの運賃は、100 円の均一料金としています。



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状況は表 5-2 のとおりとなっています。小学生に対しては、全ての自治体が半額（※）としていますが、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団体となっています。高齢者、障がい者の運賃をともに無料としているのは、当町と阿賀野市のみとなっています。

※ 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ます。

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。

以上のことから、運賃の減免に関しては、これまで全額免除としていた高齢者、障がい者の方に関しても、受益者負担の観点から一定額を負担してもらうことが望ましいとの結論に達し、半額免除に改めることとしました。一方で、小学生については、これまで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利用に限り半額免除を行ってきましたが、一律半額免除とすることとしました。

また、運賃の見直しに関しては、当面は値上げを実施するよりも、さらなる利用促進を図ることが重要であるとの考えから、現在の運行区間（町内と佐々木駅、中央高校、舟入、コモタウン）は、100円の均一料金を維持することとします。また、はまなす号と新潟交通観光バス株が運行する次第浜線を統合し、町の委託路線となった場合の町外区間までの運賃については、200円とすることとしました。ただし、200円とすることで現在の路線バスの運賃より増額となってしまう一部区間については、暫定的な措置として路線バスの料金体系に据え置くこととします。町外区間（新発田市住吉町から新発田営業所）での乗り降りに関しては、現在の路線バスと同額の料金体系とします。

なお、報告書では、割引価格での定期券販売を行うことを検討すべきとの意見がありました。が、運賃設定をできる限り低額としたため、割引価格での定期券販売の実施は見送ることとしました。町外区間までの運賃を200円に設定した場合の増収については、図5-3のとおりでおよそ3,000千円程度を見込んでいます。

収支率改善に向けての更なる取り組みとしては、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検討してまいります。

- エコニバス利用者のうち、佐々木駅－新発田市間の利用者を1日あたり往復で29人（H30.7エコニバス乗降調査より）と想定。平日の運行日数が244日（H30年度実績）であったため、年間利用者を7,076人と推計。
⇒ 試算では、これらの利用者が、新発田市内までエコニバスの利用に移行するものと想定（1人あたり100円の増収）。
- 次第浜線利用者のうち、町内－新発田市間の利用者を1日あたり往復で47人（H31.1、R1.6乗降調査より）と想定。平日の運行日数が244日であったため、年間利用者を11,468人と推計。
⇒ 試算では、これらの利用者が、引き続き新発田市内までエコニバスを利用するものと想定（1人あたり200円の増収）。
- $200円 \times 7,076人 - (100円 \times 7,076人) + 200円 \times 11,468人 = 3,001,200円$ の増収見込となります。
※ 推計値には高校生の夏期休業などの長期休業期間の減は考慮していません。

図 5-3 町内区間から町外区間の運賃を 200 円と設定した場合の増収の見込み

表 5-3 新たなエコニバスの運賃表

はまなす号	町内区間	町内区間－町外区間	町内区間－町外区間 (調整区間)	町外区間
新発田営業所				160
新発田駅前				160
中央町				160
石川小路				160
神明前				160
住吉町				160
コモタウシ前				160
舟入				160
中ノ橋				160
横大夫				160
聖龍				160
尾沢ヶ丘				160
聖籠町役場				160
山ノ口				160
運湯				160
山下				160
上新田				160
茨島				160
旧亀代中学校前				160
網代浜西				160
網代浜2				160
亀代郵便局前				160
宮下				160
亀塚公園前				160
亀塚				160
亀塚下通				160
次第浜西				160
浜山				160
次第浜				160
中央高校				200
佐々木駅				200
外畑（県道）				200
二本松1				200
二本松上				200
聖龍IC				200
追分				200
J A 聖籠				200
手の外科病院前2				200
手の外科病院前1				200
諏訪山				200
佐久間医院				200
聖籠郵便局				200
聖籠町役場				200
別條				200
八幡				200
運野多目的運動場				200
蓮野				200
弁天湯入口				200
杉谷内入口2				200
杉谷内入口				200
大夫興野橋				200
大夫興野				200
藤寄上通				200
浦山入口				200
藤寄公会堂				200
天尾重建前				200
藤寄下通				200
藤寄				200
中央高校				200
ざぶくん				200
保健センター				200
佐久間医院				200
聖籠中学校				200
蓮湯				200
聖龍クリニック				200
基兵衛橋				200
新潟聖龍病院				200
プラント聖籠				200
聖籠町役場				200
聖籠郵便局				200
苔沼				200
山倉小学校2				200
山倉小学校				200
真野西				200
真野北				200
本諏訪山公会堂				200
本諏訪山				200
山倉				200
丸湯				200
桃山入口				200
上大谷内				200
道賀新田2				200
道賀新田				200
開発センター				200
四ツ屋				200

※ 乗り継ぎにより町外区間へ行く場合は、上りの場合は、はまなす号の「聖籠町役場」から乗車した場合の運賃と、下りの場合は、はまなす号の「聖籠町役場」で降車した場合の運賃と同額となります。

停留所については、現時点の案であり、今後変更することがあります。

表 5-4 現在の次第浜線の町内各停留所から新発田営業所までの運賃間

浜山	次第浜	亀塚	宮下	亀代郵便局前	旧亀代中学校前	茨島	上新田	山下	運潟	聖籠町役場入口	尾沢が丘	聖籠	横大夫	中の橋
540	540	510	510	480	460	440	440	400	400	370	370	340	280	270

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りますが、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ます。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、いずれもエコミニバス全体の 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ます。これは、平日は高校生等の通学のための一定の利用があるのに対し、土曜日においてはそれが大きいことが大きな要因であると言えます。一方で、土曜日の利用が少ないのは、午前中のみでの運行であり、便数が少ないことも要因だとすると、まちづくりのための手段として機能させるため、半日運行を一日運行としたり、便数を増加させるなど運行体制を充実することも考えられますが、それによっても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不透明な状況です。また、まちづくりの手段としての公共交通を目指していく一方で、事業費全体を持続可能な経費とすることも大きな課題となっています。土曜日便を拡充して継続するとなれば、さらに経費が増額となることに加え、平日の運行体制を見直して財源をねん出しなければならない事態も予想されます。

以上のことから、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、平日の運行体制の利便性向上を優先することとし、土曜日の運行については、今回の見直しに合わせ当面休止することとしました。再開については、今後の状況をみながら改めて検討を行ってまいります。

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	ツリバス	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	ツリバス	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	ツリバス	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	ﾌﾞｰｽ	合計	一日平均乗車人数
1	次第浜	聖龍病院	8:20	35	1	11	47	1.96
2	次第浜	ざぶ-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	ﾌﾞｰｽ	合計	一日平均乗車人数
1	本三賀	ざぶ-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	ﾌﾞｰｽ	合計	一日平均乗車人数
1	次第浜	聖龍病院	8:16	29	0	4	33	1.32
2	次第浜	ざぶ-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り、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す。

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が重要となります。

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よう努めてまいります。

第8 補助金の活用について

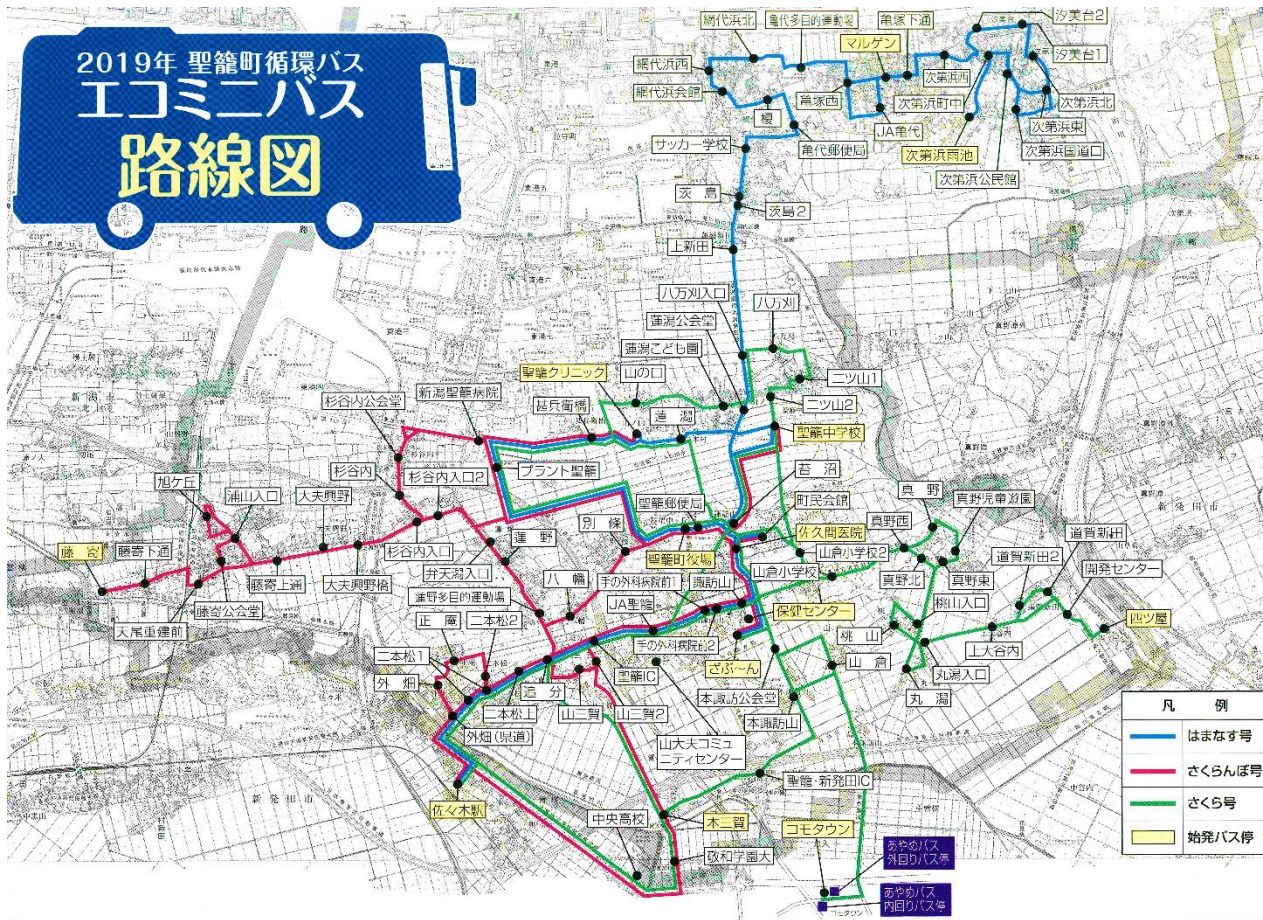
公共交通に関しては、複数の補助事業があり、町においても新潟交通観光バス株が運行する次第浜線が県の補助事業の対象となっています。

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、財政負担の軽減につながることから、町としては、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づくりに努めてまいります。

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～ざぶーん間を、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、ざぶーん方面を經由し、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）

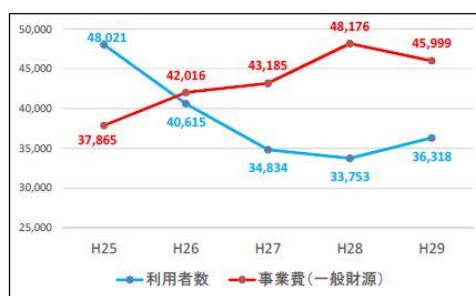
③ 循環バス事業

【視点1】費用対効果の検討

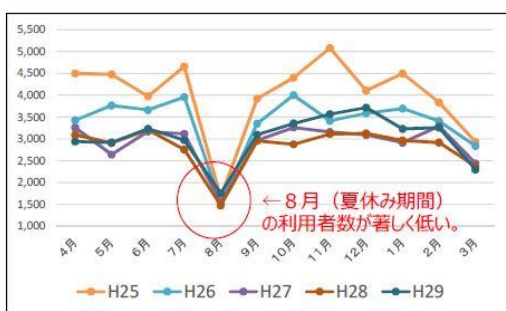
【視点5】社会情勢適合性への検討

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の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。

新たなエコミニバスでの行き帰りのイメージ

新たなエコミニバスで目的地へ行くには（一例：はまなす号の場合）

行き

これまでは 1日3本のみ

はまなす号	次第浜発	6:54
		7:42
		8:56

1日3本…朝しか外出機会がなかった…

これからは 1日7本に増便

はまなす号	次第浜発	6:46
		7:36
		8:37
		11:42
		15:28
		17:22
		19:22

はまなす号	役場着	7:04
		7:54
		8:55
		12:05
		15:51
		17:45
		19:42 ^(注)

^(注) 7便の乗り換えはさくらんぼ号のみ

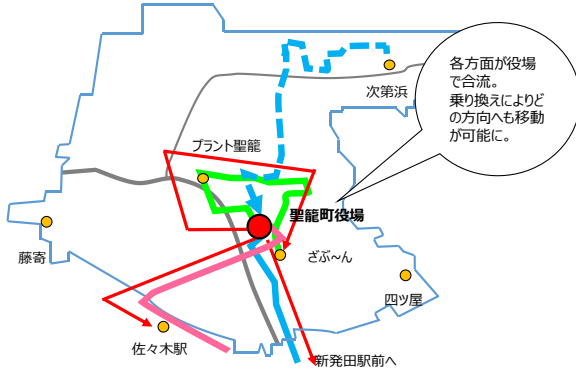
はまなす号	新発田駅前着	7:22
		8:12
		9:13
		12:23
		16:09
		18:03
	20:00	

さくらんぼ号	佐々木駅着	7:20
		8:10
		9:11
		12:21
		16:07
		18:01
		19:58

さくらんぼ号	ざぶん着	7:13 ^(注)
		8:03 ^(注)
		9:09
		12:19
		16:05
	17:59	

^(注) 1便、2便は聖籠中学校どまり

※ 新たなエコミニバスの乗り換えイメージ



役場で乗り換えを行い、佐々木駅・ざぶん・プラントへも移動が容易に可能に。

※ 現時点の案であり、今後変更となる場合があります。

新たなエコミニバスで目的地から帰るには（一例：はまなす号の場合）

帰り

これまでは

始発地点	発車時刻	乗換地点	主な経由地
聖籠町役場発	10:30	直通	(保健センター)
佐々木駅発	11:30	「保健センター」乗換	(保健センター、役場、プラント)
佐々木駅発	14:25	「聖籠町役場」乗換	(役場、保健センター、ざぶん、プラント)
佐々木駅発	16:18	「ざぶん」乗換	(保健センター、ざぶん、プラント)
佐々木駅発	17:33	「ざぶん」乗換	(保健センター、ざぶん、役場)
佐々木駅発	18:55	直通	

佐々木駅から帰る便は5本あるが、プラントから3本、役場からは4本のみ。

便によって乗換地点や経路がバラバラで利用者にとってわかりにくさがあった。

これからは

はまなす号	新発田駅前発	11:00
		14:46
		16:40
		18:37

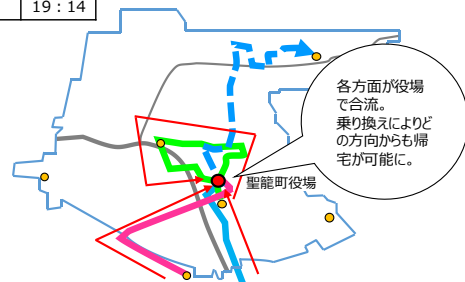
さくらんぼ号	佐々木駅発	11:02
		14:48
		16:42
		18:39

(プラント経由)	ざぶん発	11:02
		14:48
		16:42
		18:39

同時刻に「聖籠町役場」に到着。さくらんぼ、さくらは乗り換え。

はまなす号	次第浜着	11:37
		15:23
		17:17
		19:14

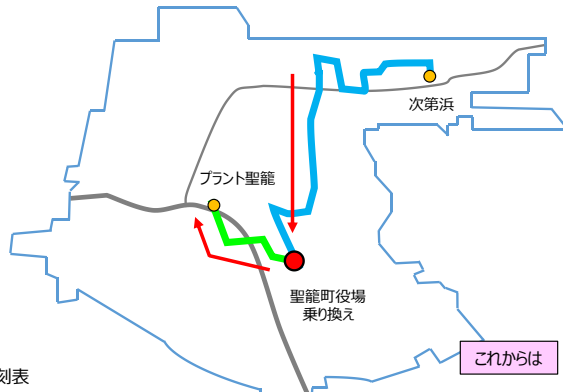
1日4便が同時刻に役場に到着。乗り換えを行うことで、どの方面からでも帰宅しやすくなる。



※ 現時点の案であり、今後変更となる場合があります。

① 次第浜からプラント聖籠へ

※ 現時点の案であり、今後変更となる場合があります。



行き

- ① 「次第浜」から、はまなす号（新発田営業所行き）に乗車
- ② 「聖籠町役場」で降車
- ③ 「聖籠町役場」から、さくら号（ざぶ〜ん行き）に乗り換え
- ④ 「プラント聖籠」で降車

帰り

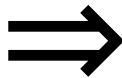
- ① 「プラント聖籠」から、さくら号（四ツ屋行き）に乗車
- ② 「聖籠町役場」で降車
- ③ 「聖籠町役場」から、はまなす号（次第浜行き）に乗り換え
- ④ 「次第浜」で降車

※ 「次第浜」⇄「プラント聖籠」まで運賃は100円

時刻表

これまでは プラントへ向かう便は一日1便のみ...

1便	
行き	帰り
はまなす号	はまなす号
次第浜雨池 発	プラント聖籠 発
8:56	10:41 11:50
↓	↓ ↓
プラント聖籠 着	次第浜雨池 着
9:29	11:12 12:22

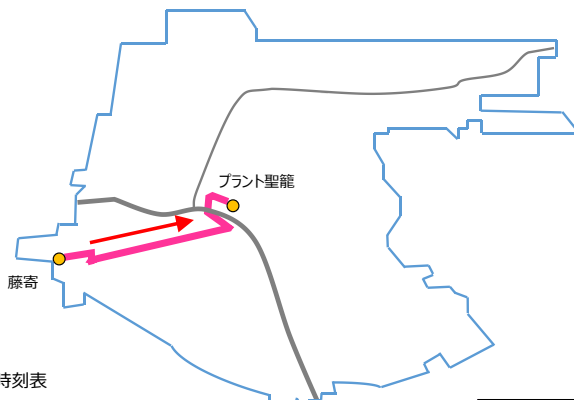


これからは 1日4便を確保

1便		2便		3便		4便	
行き	帰り	行き	帰り	行き	帰り	行き	帰り
はまなす号	さくら号	はまなす号	さくら号	はまなす号	さくら号	はまなす号	さくら号
次第浜 発	プラント聖籠 発	次第浜 発	プラント聖籠 発	次第浜 発	プラント聖籠 発	次第浜 発	プラント聖籠 発
8:37	11:14	11:47	15:00	15:33	16:54	17:27	18:51
↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓
聖籠町役場 着	聖籠町役場 着	聖籠町役場 着	聖籠町役場 着	聖籠町役場 着	聖籠町役場 着	聖籠町役場 着	聖籠町役場 着
8:55	11:18	12:05	15:04	15:51	16:58	17:45	18:55
乗り換え		乗り換え		乗り換え		乗り換え	
さくら号	はまなす号	さくら号	はまなす号	さくら号	はまなす号	さくら号	はまなす号
聖籠町役場 発	聖籠町役場 発	聖籠町役場 発	聖籠町役場 発	聖籠町役場 発	聖籠町役場 発	聖籠町役場 発	聖籠町役場 発
8:55	11:18	12:05	15:04	15:51	16:58	17:45	18:55
↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓
プラント聖籠 着	次第浜 着	プラント聖籠 着	次第浜 着	プラント聖籠 着	次第浜 着	プラント聖籠 着	次第浜 着
8:59	11:37	12:09	15:23	15:55	17:17	17:49	19:14

② 藤寄からプラント聖籠へ

※ 現時点の案であり、今後変更となる場合があります。



行き

- ① 「藤寄」から、さくらんぼ号（佐々木駅行き）に乗車
- ② 「プラント聖籠」で降車（直通。乗り換え不要。）

帰り

- ① 「プラント聖籠」から、さくらんぼ号（藤寄行き）に乗車
- ② 「藤寄」で降車（直通。乗り換え不要。）

※ 「藤寄」⇄「プラント聖籠」までの運賃は100円

時刻表

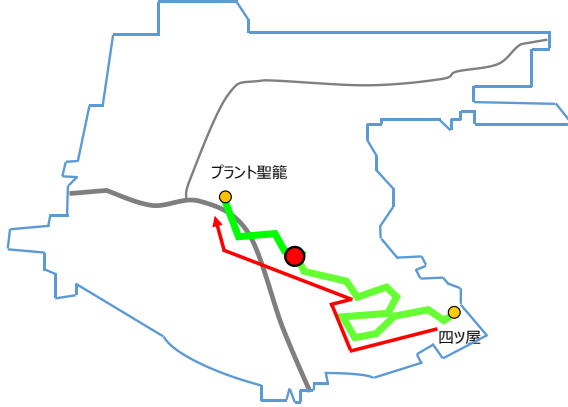
これまでは プラントへ向かう便は合計2便

これからは 1日4便を確保

1便		2便		1便		2便		3便		4便	
行き	帰り	行き	帰り	行き	帰り	行き	帰り	行き	帰り	行き	帰り
さくらんぼ号	さくらんぼ号	さくらんぼ号	さくらんぼ号	さくらんぼ号	さくらんぼ号	さくらんぼ号	さくらんぼ号	さくらんぼ号	さくらんぼ号	さくらんぼ号	さくらんぼ号
藤寄 発	プラント聖籠 発	藤寄 発	プラント聖籠 発	藤寄 発	プラント聖籠 発	藤寄 発	プラント聖籠 発	藤寄 発	プラント聖籠 発	藤寄 発	プラント聖籠 発
10:20	11:56	15:10	16:48 18:06	8:34	11:26	11:44	15:12	15:30	17:06	17:24	19:03
↓	↓	↓	↓ ↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓
プラント聖籠 着	藤寄 着	プラント聖籠 着	藤寄 着	プラント聖籠 着	藤寄 着	プラント聖籠 着	藤寄 着	プラント聖籠 着	藤寄 着	プラント聖籠 着	藤寄 着
10:43	12:20	15:28	17:05 18:22	8:49	11:42	11:59	15:28	15:45	17:22	17:39	19:19

③ 四ツ屋からプラント聖籠へ

※ 現時点の案であり、今後変更となる場合があります。



時刻表

これまででは

四ツ屋、桃山、真野方面からプラント聖籠へ運行する便はなかった。



これからは

1日4便を確保

1便		2便		3便		4便	
行き	帰り	行き	帰り	行き	帰り	行き	帰り
さくら号	さくら号	さくら号	さくら号	さくら号	さくら号	さくら号	さくら号
四ツ屋 発	プラント聖籠 発	四ツ屋 発	プラント聖籠 発	四ツ屋 発	プラント聖籠 発	四ツ屋 発	プラント聖籠 発
8:34	11:14	11:44	15:00	15:30	16:54	17:24	18:51
⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮
プラント聖籠 着	四ツ屋 着	プラント聖籠 着	四ツ屋 着	プラント聖籠 着	四ツ屋 着	プラント聖籠 着	四ツ屋 着
8:59	11:39	12:09	15:25	15:55	17:19	17:49	19:16

行き

- ① 「四ツ屋」から、さくら号（さぶ〜ん行き）に乗車
- ② 「聖籠町役場」を通過（直通。乗り換え不要）
- ③ 「プラント聖籠」で降車

帰り

- ① 「プラント聖籠」から、さくら号（さぶ〜ん行き）に乗車
- ② 「聖籠町役場」を通過（直通。乗り換え不要）
- ③ 「四ツ屋」で降車

※ 「四ツ屋」⇔「プラント聖籠」までの運賃は100円

④ 次第浜から新発田駅前へ

※ 現時点の案であり、今後変更となる場合があります。



時刻表

上り、下りともに1日7便

上り							下り						
1便	2便	3便	4便	5便	6便	7便	1便	2便	3便	4便	5便	6便	7便
はまなす号	はまなす号	はまなす号	はまなす号	はまなす号	はまなす号	はまなす号	はまなす号	はまなす号	はまなす号	はまなす号	はまなす号	はまなす号	はまなす号
次第浜 発	次第浜 発	次第浜 発	次第浜 発	次第浜 発	次第浜 発	次第浜 発	新発田駅前 発	新発田駅前 発	新発田駅前 発	新発田駅前 発	新発田駅前 発	新発田駅前 発	新発田駅前 発
6:46	7:36	8:37	11:47	15:33	17:27	19:24	6:00	6:54	7:55	11:00	14:46	16:40	18:37
⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮
新発田駅前 着	新発田駅前 着	新発田駅前 着	新発田駅前 着	新発田駅前 着	新発田駅前 着	新発田駅前 着	次第浜 着	次第浜 着	次第浜 着	次第浜 着	次第浜 着	次第浜 着	次第浜 着
7:22	8:12	9:13	12:23	16:09	18:03	20:00	6:41	7:31	8:32	11:37	15:23	17:17	19:14

行き

- ① 「次第浜」から、はまなす号（新発田営業所行き）に乗車
- ② 「聖籠町役場」を通過（直通。乗り換え不要）
- ③ 「新発田駅前」で降車

帰り

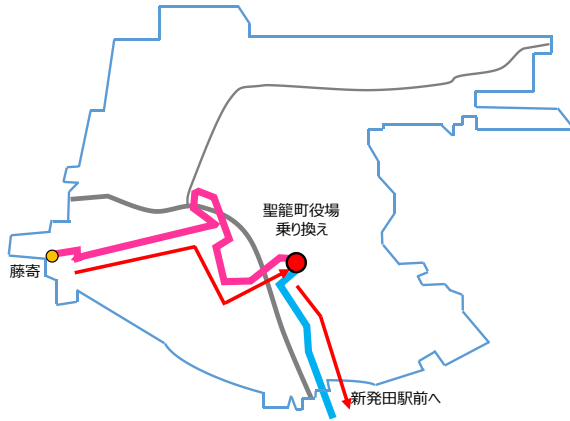
- ① 「新発田駅前」から、はまなす号（次第浜行き）に乗車
- ② 「聖籠町役場」を通過（直通。乗り換え不要）
- ③ 「新発田駅前」で降車

「次第浜」⇔「新発田駅前」までの運賃は200円

※ 現在の次第浜線（事業者路線）の運賃は540円

⑤ 藤寄から新発田駅前へ

※ 現時点の案であり、今後変更となる場合があります。



行き

- ① 「藤寄」から、さくらんぼ号（佐々木駅行き）に乗車
- ② 「聖籠町役場」で降車
- ③ 「聖籠町役場」から、はまなす号（新発田営業所行き）に乗り換え
- ④ 「新発田駅前」で降車

帰り

- ① 「新発田駅前」から、はまなす号（次第浜行き）に乗車
- ② 「聖籠町役場」で降車
- ③ 「聖籠町役場」から、さくらんぼ号（藤寄行き）に乗り換え
- ④ 「藤寄」で降車

「藤寄」⇔「新発田駅前」までの運賃は200円

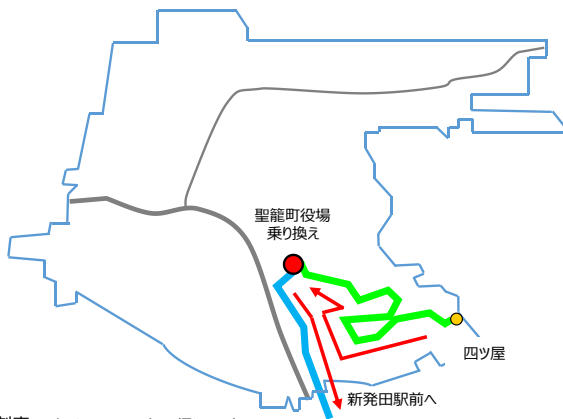
時刻表 上りは1日6便、下りは1日4便

上り					
1便	2便	3便	4便	5便	6便
さくらんぼ号	さくらんぼ号	さくらんぼ号	さくらんぼ号	さくらんぼ号	さくらんぼ号
藤寄 発	藤寄 発	藤寄 発	藤寄 発	藤寄 発	藤寄 発
6:42	7:33	8:34	11:44	15:30	17:24
⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮
聖籠町役場 着	聖籠町役場 着	聖籠町役場 着	聖籠町役場 着	聖籠町役場 着	聖籠町役場 着
7:04	7:54	8:55	12:05	15:51	17:45
乗り換え					
はまなす号	はまなす号	はまなす号	はまなす号	はまなす号	はまなす号
聖籠町役場 発	聖籠町役場 発	聖籠町役場 発	聖籠町役場 発	聖籠町役場 発	聖籠町役場 発
7:04	7:54	8:55	12:05	15:51	17:45
⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮
新発田駅前 着	新発田駅前 着	新発田駅前 着	新発田駅前 着	新発田駅前 着	新発田駅前 着
7:22	8:12	9:13	12:23	16:09	18:03

下り			
1便	2便	3便	4便
はまなす号	はまなす号	はまなす号	はまなす号
新発田駅前 発	新発田駅前 発	新発田駅前 発	新発田駅前 発
11:00	14:46	16:40	18:37
⋮	⋮	⋮	⋮
聖籠町役場 着	聖籠町役場 着	聖籠町役場 着	聖籠町役場 着
11:18	15:04	16:58	18:55
乗り換え			
さくらんぼ号	さくらんぼ号	さくらんぼ号	さくらんぼ号
聖籠町役場 発	聖籠町役場 発	聖籠町役場 発	聖籠町役場 発
11:18	15:04	16:58	18:55
⋮	⋮	⋮	⋮
藤寄 着	藤寄 着	藤寄 着	藤寄 着
11:42	15:28	17:22	19:19

⑥ 四ツ屋から新発田駅前へ

※ 現時点の案であり、今後変更となる場合があります。



行き

- ① 「四ツ屋」から、さくら号（さぶ〜ん行き）に乗車
- ② 「聖籠町役場」で降車
- ③ 「聖籠町役場」から、はまなす号（新発田営業所行き）に乗り換え
- ④ 「新発田駅前」で降車

帰り

- ① 「新発田駅前」から、はまなす号（次第浜行き）に乗車
- ② 「聖籠町役場」で降車
- ③ 「聖籠町役場」から、さくら号（四ツ屋行き）に乗り換え
- ④ 「四ツ屋」で降車

「四ツ屋」⇔「新発田駅前」までの運賃は200円

時刻表 行きは1日6便、帰りは4便

上り					
1便	2便	3便	4便	5便	6便
さくら号	さくら号	さくら号	さくら号	さくら号	さくら号
四ツ屋 発	四ツ屋 発	四ツ屋 発	四ツ屋 発	四ツ屋 発	四ツ屋 発
6:43	7:33	8:34	11:44	15:30	17:24
⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮
聖籠町役場 着	聖籠町役場 着	聖籠町役場 着	聖籠町役場 着	聖籠町役場 着	聖籠町役場 着
7:04	7:54	8:55	12:05	15:51	17:45
乗り換え					
はまなす号	はまなす号	はまなす号	はまなす号	はまなす号	はまなす号
聖籠町役場 発	聖籠町役場 発	聖籠町役場 発	聖籠町役場 発	聖籠町役場 発	聖籠町役場 発
7:04	7:54	8:55	12:05	15:51	17:45
⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮
新発田駅前 着	新発田駅前 着	新発田駅前 着	新発田駅前 着	新発田駅前 着	新発田駅前 着
7:22	8:12	9:13	12:18	16:04	17:58

下り			
1便	2便	3便	4便
はまなす号	はまなす号	はまなす号	はまなす号
新発田駅前 発	新発田駅前 発	新発田駅前 発	新発田駅前 発
11:00	14:46	16:40	18:37
⋮	⋮	⋮	⋮
聖籠町役場 着	聖籠町役場 着	聖籠町役場 着	聖籠町役場 着
11:18	15:04	16:58	18:55
乗り換え			
さくら号	さくら号	さくら号	さくら号
聖籠町役場 発	聖籠町役場 発	聖籠町役場 発	聖籠町役場 発
11:18	15:04	16:58	18:55
⋮	⋮	⋮	⋮
四ツ屋 着	四ツ屋 着	四ツ屋 着	四ツ屋 着
11:39	15:25	17:19	19:16

聖籠町公共交通検討委員会検討経過

委員会では、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について5回にわたりご検討をいただきました。

	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	新潟大学経済学部准教授	会長
2	渡邊 毅士	国土交通省北陸信越運輸局新潟運輸支局 首席運輸企画専門官	
3	河村 智幸	新発田地域振興局企画振興部 地域振興課長	
4	五十嵐 武志	新発田警察署交通課長	
5	齋藤 亘	新潟交通観光バス(株)新発田営業所所長	
6	高橋 国蔵	(株)聖籠タクシー統括管理長	
7	山口 道夫	東港タクシー(株)代表取締役	
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	聖籠町商工会会長	
13	渡邊 幸明	聖籠町老人クラブ連合会会長	
14	近藤 隆義	聖籠町社会福祉協議会事務局長	副会長
15	諸橋 裕	新潟聖籠病院事務長	
16	安齋 知之	PLANT-4 聖籠店店長	

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。