

総務企画 委員会

調査項目 公共交通体系について 政策提言をまとめました

◆提言の概要

地域政策の一環としても位置づけられる公共交通は、交通弱者にとって必要不可欠な事業です。より多くの市民が利用することにより収益性を向上させ、持続可能なシステムにする必要があります。このため、地域特性に合った運行体制や収益構造の検討、利用者目標数値の設定による評価と検証などが重要です。更に採算性が見込める場合は、事業主体を民間に委譲するなど「まちづくり」のために再投資が可能な事業モデルを構築することが必要と結論づけました。

◆基本的方向

一・利便性向上と収益構造の将来予測

市民ニーズに応えるため地域特性に合った運行体制を確立し、将来に渡り利便向上を図るため収益構造のあり方を検討する。

二・目標値の設定と運行主体の民間化

公共交通事業は常に評価と検証が必要であるため、利用者目標を定め事業効率を検証する。また、新しい取り組みや工夫により、利用者の増加次第で採算性が見込まれる「まちなみバス」については、市営駐車場の運営と併せて運行主体を民間へ委譲させる。

三・福祉輸送の充実と輸送事業の統合

バス交通が利用困難な高齢者に対しては、福祉輸送への移行を含めて制度の充実を図る。また、「のらマイカー」と同一路線を運行するスクールバスについては、課題を整理し統合を検討する。



のらマイカーの停留所とスクールバス

◆財政見直し

平成23年度の総合交通対策費は2億8300万円となっており、平成19年度から国土交通省の地域公共交通活性化・再生総合事業に則り、事業費の半分を補助金で賄うとされていたが、国の事業仕分けにより平成24年度から廃止となる。今後、合併特例期間の終了、国及び県の厳しい財政状況により財源確保はますます大きな課題となる。そこで、利用者の増加と収益率向上をめざすなかでは高い効率の運行で事業費を削減し、削減された財源は福祉輸送に充当するなど、バス利用が困難な高齢者の移動手段としての充実を図る。また、利用者の増加により採算性が見込まれる「まちなみバス」については「まちづくり会社」へ運行主体を移管し、事業補助金として拠出する。更にスクールバス運行事業費は平成23年度に1億1100万円の前算であることから、「のらマイカー」との重複路線については、統合を検討し輸送事業費の総額を抑制する。

平成23年度の総合交通対策費は2億8300万円となっており、平成19年度から国土交通省の地域公共交通活性化・再生総合事業に則り、事業費の半分を補助金で賄うとされていたが、国の事業仕分けにより平成24年度から廃止となる。今後、合併特例期間の終了、国及び県の厳しい財政状況により財源確保はますます大きな課題となる。そこで、利用者の増加と収益率向上をめざすなかでは高い効率の運行で事業費を削減し、削減された財源は福祉輸送に充当するなど、バス利用が困難な高齢者の移動手段としての充実を図る。また、利用者の増加により採算性が見込まれる「まちなみバス」については「まちづくり会社」へ運行主体を移管し、事業補助金として拠出する。更にスクールバス運行事業費は平成23年度に1億1100万円の前算であることから、「のらマイカー」との重複路線については、統合を検討し輸送事業費の総額を抑制する。

1. 現状

	運賃(円)	利用者数(人)予想	市民一人当たり利用回数(年間)	運行経費(千円)	運賃収支率(%)	利用者受益額(円)1回あたり
H23年度予想	100	211,752	2.26	270,000	7.8	1,175

2. 今後の目標 (経費削減及び運賃改定による収支率の変化と市民一人当たり年4回利用した場合)

	運賃(円)	利用者数(人)予想	市民一人当たり利用回数(年間)	運行経費(千円)	運賃収支率(%)	利用者受益額(円)1回あたり
H25年度以降	100	374,664	4.00	230,000	16.3	514