

計画事業に係る事後評価記載様式(初年度)

I 総合評価

地域の主体的な取り組みと創意工夫による公共交通の活性化・再生を通じ、個性豊かで活力に満ちた地域社会実現に寄与するために適切な事業を選び出し、当該事業を本格実施する環境を整備するための検討を行ったか。

法定協議会を開催し、総合連携計画に基づき、三条市の公共交通として市民の利便性を向上させるとともに、将来的に維持できる運行手法見出すための事業を計画事業として選び、市民の利用実態を把握するとともに、本格実施に向けた課題を明らかにするよう検討を行った。

II 計画事業の実施

- ① 事業計画に位置づけられた事業が適切に実施されたか。事業計画に位置づけられた事業が事業計画どおりに実施されなかった場合には、適切な理由等が明らかにされているか。

H20計画事業については、当初のスケジュールどおり、10月から実施することができた。

各実証運行の内容については、次のとおり。

別紙8-1: 下田地区デマンド交通導入実験、井栗地区コミュニティバス導入実験

別紙8-2: 高校生通学ライナーバス導入実験

別紙8-3: 循環バス見直し実験

なお、啓発事業として、10月27日に「地域公共交通シンポジウム」を開催し、134人の来場があった。(別紙8-4)

III 具体的成果

- ① 定められた評価方法・評価基準にしたがって、評価事項について事業を評価したか。
その際、事業の効果・影響とそれ以外の効果・影響を分離して評価したか。

下田地区デマンド交通導入実験、井栗地区コミュニティバス導入実験、循環バス見直し実験については、予約システムからのデータ抽出により、利用状況を日単位で把握することができ、毎月データを取りまとめ10月から12月までの利用状況の推移等から事業評価を行った。

また、高校生通学ライナーバス導入実験については、交通事業者が日々の利用実績を把握し、10月から12月までの利用状況の推移等から事業評価を行った。
(別紙8-1、8-3、8-2参照)

- ② 実施した事業が地域公共交通に関する目標を達成するために適切な事業であるかどうかを検証したか。

下田地区デマンド交通導入実験、井栗地区コミュニティバス導入実験については、連携計画の重点施策として位置付けた「高齢者対応デマンド(通院等利便性向上)」として実施したが、利用実績から高齢者の公共交通利便性向上・利用者増という目標を達成するめに適切な事業であると判断できる。(別紙8-11参照)

高校生通学ライナーバス導入社会実験については、連携計画の重点施策として位置付けた「下田地区高校生の専用ライナー(通学利便性向上)」として実施し、高校生の公共交通利便性向上・利用者増という目標を達成するめに適切な事業であると判断できる。(別紙8-2参照)

循環バス見直し実験については、「循環」という弊害を解消し利用者の利便性を向上させ(乗車時間短縮)、必要距離のみ走行する効率化の検証を行うに適切な事業であると判断できる。また、市街地で実施した新しい試みであったため、新規利用者の掘り起しにもつながった。

IV 自立性・持続性

1 事業の本格実施に向けての準備

① 実施した事業を翌年度実施するにあたって問題点があるかどうかを検証したか。

下田地区デマンド交通導入実験、井栗地区コミュニティバス導入実験については、利用者の増加があるものの、本格導入して維持するには、経費負担のあり方を検討する必要がある。現在は最大のサービス形式（自宅送迎、低料金）で行っているため、今後は自宅送迎から地区単位での送迎や利用料金の見直し既存タクシー利用者との明確な住み分け等を行ったうえでの検証が必要である。

高校生通学ライナーバス導入実験については、高校生の通学実態を把握できたことから更なる利用者増とするために、市内JR駅で下田地区以外の高校生を通学ライナーバス利用者に一本化しての収益率を向上させるための策を実施しての検証が必要である。

循環バス見直し実験については、電話による前日予約→当日予約（2時間前）と徐々に改善をしながら利用者の利便性を図っているが、若年層を利用者に取り込むため、携帯サイトからの予約による運行の可能性を検証する必要がある。

② 実施した事業について利用者数が想定をかなり下回るなど効果が現れていない場合には、翌年度事業を実施するにあたって必要な見直しを行っているか。翌年度も同じ事業を実施する場合には、適切な理由等が明らかにされているか。

下田地区デマンド交通導入実験、井栗地区コミュニティバス導入実験については、効率的な手法を見出すために、運行方法（送迎方法、車両台数・サイズ）を見直すとともに、予約システムの改善と運行エリア拡大による乗合率向上策を講じた上での検証を行う予定である。

2 事業の実施環境

① 当該事業の翌年度実施のための財源について検討を行い、財源の目処がついたか。

現在実施している4つの実証運行をそのまま本格導入し維持するには困難があり、運行手法・費用負担の見直しを行ったうえで更なる検証が必要である。それにとまなう平成21年度における実証運行については活性化・再生総合事業による国費と三条市の負担金で賄うことで合意されており、平成21年3月三条市議会において予算審議が行われる予定である。

② 住民等による自主的な利用促進、啓発等の活動や協賛金拠出への協力等当該事業を翌年度実施する環境を整備しているか。

下田地区については下田地区デマンド交通分科会、井栗地区については井栗地区公共交通懇談会、下田地区高校生に関してはハイスクールバス推進協議会がそれぞれ地元を設置されており、計画段階から法定協議会事務局と協議を行うとともに地域住民への周知等を行っており、今後も地元の協議機関と連携して公共交通に関する利用促進等を図っていく。

③ 当該事業の本格実施のための財源について検討を行ったか。

デマンド方式については、運行経費削減につながる運行手法の検証を行い、利用者・交通事業者・行政の負担のあり方を検討する。また、高校生通学ライナーバスについては更なる利用者の集約化策を検証したうえで財源検討を行う。

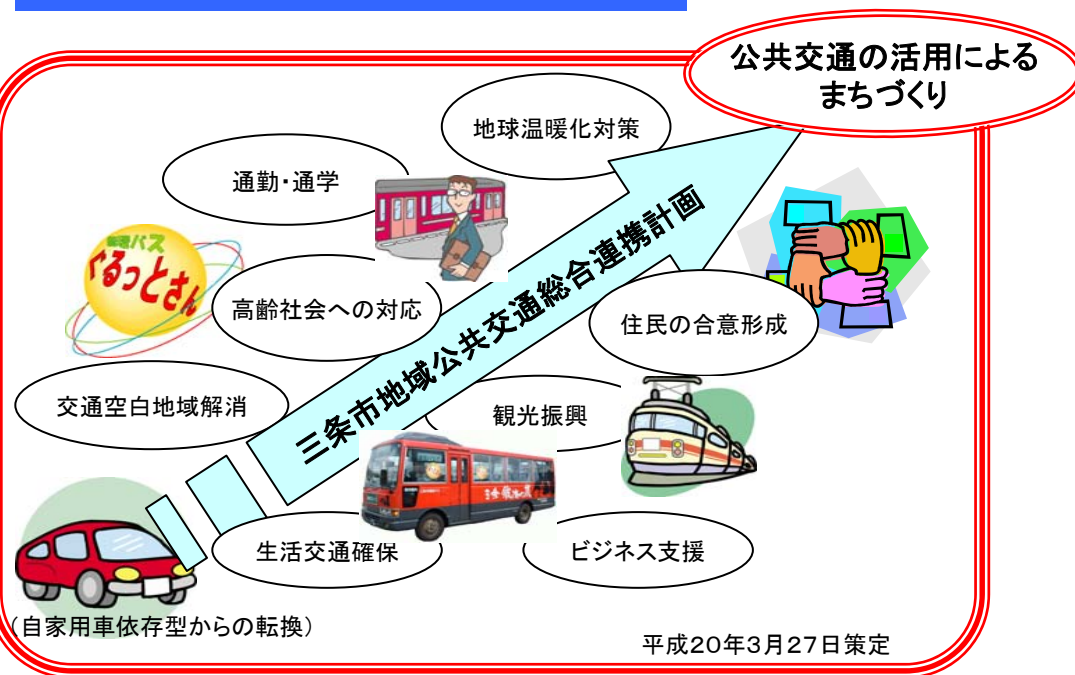
* 必要に応じて、参考資料を添付して下さい。

V 住民の参加等による地域関係者の実質的な合意形成	
① 協議会における審議事項が明確に定められ、計画事業の進め方、実施状況について審議される体制となっているか。	
法定協議会における協議事項等については、規約により規定しており、計画事業の実施状況については、協議会の年度スケジュールを示し報告・検討時期を明確化している。	
② 協議会に住民が参加したり、住民の意見が反映される仕組みが設けられているか（公募制、住民意向調査等の実施が協議会の運営要領において定められているか。）。	
法定協議会には三条地区・栄地区・下田地区の各自治会長協議会からの委員が含まれている。また、車内アンケートや実施地区における全世帯アンケートを実施し、その結果を協議会に報告することとしている。	
③ 計画事業を実施するにあたって協議会が適切に開催されているか。	
平成20年度における計画事業については、「三条市地域公共交通総合連携計画」の重点施策に基づく事業として法定協議会において検討（実施までにH20年度は3回）をするとともに、特に自宅送迎デマンドを行う下田地区、井栗地区においては確実なニーズ把握と本格導入に向けた効果的な実証運行につながるよう地元との協議を多数開催した。	
④ 協議会の議事が傍聴、議事録や関係資料の公開等によって適切に開示されているか。	
協議会は規約により会議を公開しており、誰でも傍聴できる。また、資料等一式についてもHPで公開している。 http://www.city.sanjo.niigata.jp/kankyo/page00066.html	
⑤ 地域公共交通に関する目標を達成するために適切な事業を翌年度実施することについて地域関係者の実質的な合意が形成されたといえるか。	
今後は、市街地郊外部や栄地区での地域特性を踏まえての効率的な公共交通の手法が求められていることから、現在の下田地区・井栗地区で実施している内容を見直すとともに、運行エリアの拡大等や既存バス路線、JRとの連携により三条市全体の公共交通体系の構築につなげることとしている。その他、総合連携計画における重点施策（必要とする事業）については、3年以内を実施目標としており、法定協議会において既に合意済みである。	

三条市地域公共交通協議会

- 設置:平成19年11月9日
- 会長:三条市長
- 委員構成:27人
 三条市・交通事業者(バス・鉄道・バス協会・タクシー協会)
 道路管理者(国・県・市)・警察・市民・学識経験者
 北陸信越運輸局・新潟運輸支局・新潟県・燕市
 観光協会・商工会・連合新潟
- 道路運送法の「交通会議」を兼ねる

三条市地域公共交通総合連携計画



12の重点施策

総合連携計画における各種施策の中から、以下を重点施策とし、活性化・再生総合事業として実施する。

- 1 燕市吉田方面へのバス路線連携強化
- 2 パーク&ライドの整備
- 3 観光客対応バスの運行
- 4 商業施設との連携
- 5 高齢者(通院・買い物等)への対応
- 6 学生(通学)への対応
- 7 下田地区通学専用バスの運行
- 8 循環バスの運行形態の見直し
- 9 公共交通に関するPR
- 10 モビリティマネジメントの実施
- 11 公共交通を支える住民組織への支援
- 12 地域住民が主体となるバス運行

活性化・再生総合事業を活用したH20年度の計画事業は

- 下田地区デマンド交通導入実験(別紙8-1)
- 井栗地区コミュニティバス導入実験(別紙8-1)
- 高校生通学ライナーバス導入実験(別紙8-2)
- ・公共交通啓発事業(別紙8-4)
- ・検証業務

* 循環バス「ぐるっとさん」見直しに関する運行については、三条市の単独予算のみで運行(別紙8-3)

三条市地域公共交通活性化・再生総合事業（計画事業）の概要

総合事業計画

協議会における検討

○H20. 6. 9 平成20年度第1回
議題

- ・協議会規約の改正
- ・H19年度事業報告及び決算報告
- ・H20年度事業計画、スケジュール及び決算報告

○H20. 9. 4 平成20年度第2回
議題

- ・協議会規約の改正
- ・社会実験運行計画(案)
- ・公共交通啓発事業(案)

○H20. 10. 3 平成20年度第3回
議題

- ・社会実験に関する委託契約について
- ・啓発事業に関する内容及び委託契約について

○H20. 12. 5 平成20年度第4回
議題

- ・シンポジウム開催結果
- ・社会実験の利用状況
- ・社会実験の延長
- ・検証計画

地域住民の意見の反映

【下田地区】

3月から4月 下田地区 全世帯アンケート

6月から7月 下田地区 高校生全員アンケート

8月 下田地区デマンド交通分科会開催(3回開催)

(デマンド交通・高校生通学ライナーバス計画検討)

9月から10月下田地区の小学校区単位及び各自治会にて説明会

【井栗地区】

5月 井栗地区 全世帯アンケート

8月 井栗地区公共交通専門委員会開催(2回開催)

井栗地区老人会への説明及びニーズ把握

9月から10月井栗地区の各自治会にて説明会

【市街地】

9月 対象地区自治会長へ説明

* 法定協議会には三条地区・栄地区・下田地区の
各自治会長協議会のから委員選出あり(市民代表3名)

翌年度事業実施に向けての検証

地域関係者の合意

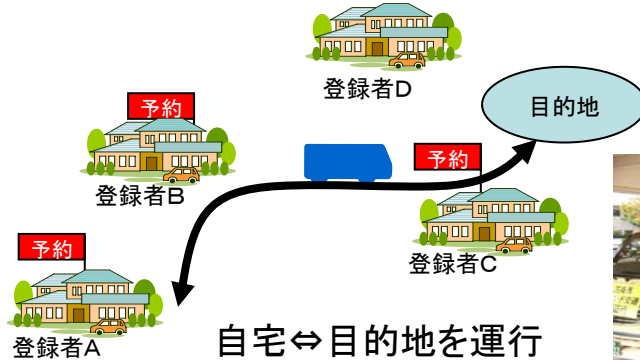
総合連携計画策定時（H19年度）やH20年度の運行計画立案時に可能な限りニーズ把握をした結果に基づき実証運行計画を検討し実施した。その結果、時間帯による利用実態を把握することができた。しかし、デマンド交通に関しては現状の運行経費負担、運行方法では将来的に維持することは困難である。したがって、更なる利用者増に努めるとともに、運行手法の見直しによる経費削減策を実施し、将来的に維持できる手法を見出すことが必要である。また、現在利用している予約システムについては都会型の特性があることから、山間部でも効果的な乗合が可能となりようシステムを改善しての検証が必要である。

下田地区デマンド交通導入 社会実験 井栗地区コミュニティバス導入 社会実験

別紙 8-1

社会実験概要

- 実施地区: 下田地区・井栗地区
- 運行方法: デマンド方式(予約乗合い)



病院前

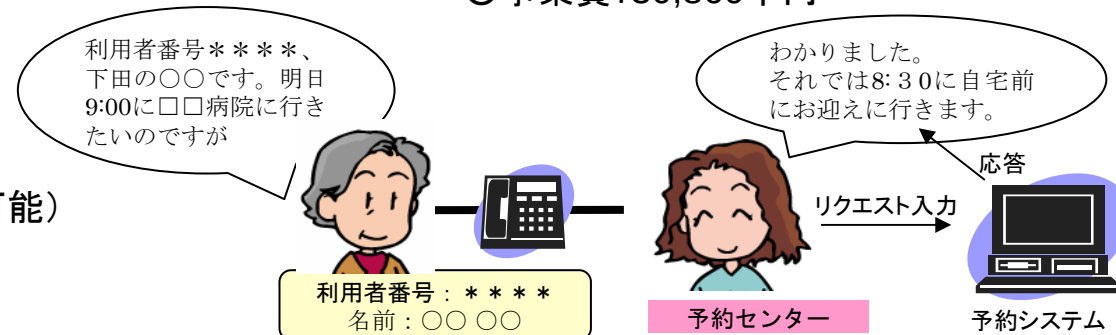


- 実施期間: H20/10/14～H21/3/31
- 運行主体: 市内タクシー事業者
- 車両: ジャンボタクシー5台(下田地区と井栗地区で共用)
- 運行時間: 7:00～19:00
- 運行日: H20/10/14～12/31 毎日運行
H21/1/5～3/31 平日運行, 土・日・祝運休
- 目的地: 病院, 駅, 商業施設, 温泉施設, 公共施設

- 利用料金(大人):
 - 下田地区の利用者
 - 自宅⇔下田地区内の目的地: 200円
 - 自宅⇔市街地の目的地: 500円
 - 井栗地区の利用者
 - 自宅⇔市街地の目的地: 200円
- 事業費: 30,860千円

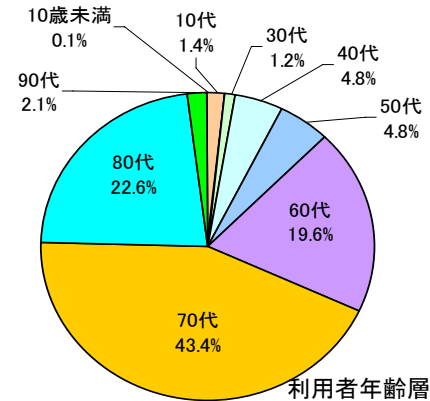
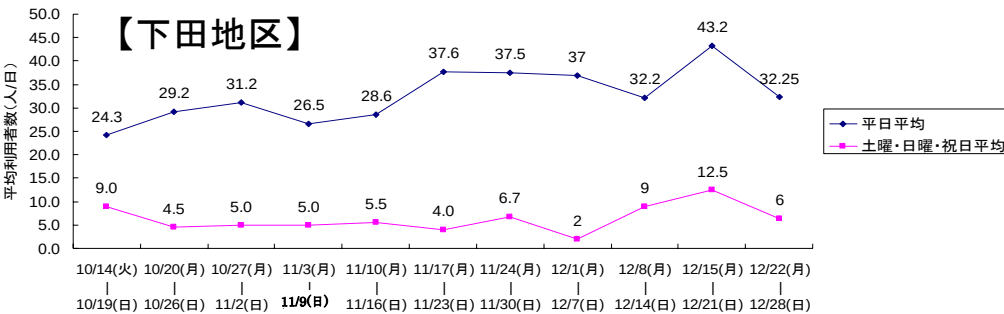
利用方法

- 利用者は事前登録が必要
- 電話による予約申し込み
- 前日予約制(1週間前から予約可能)



利用実績

* 速報値
* H20/10/14～12/28



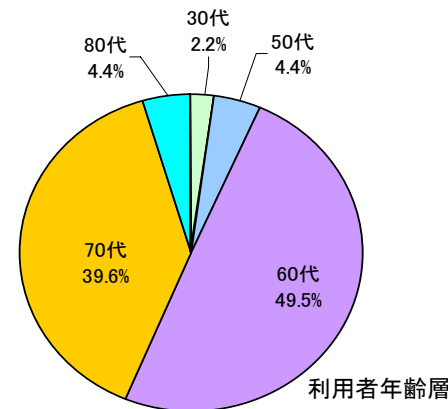
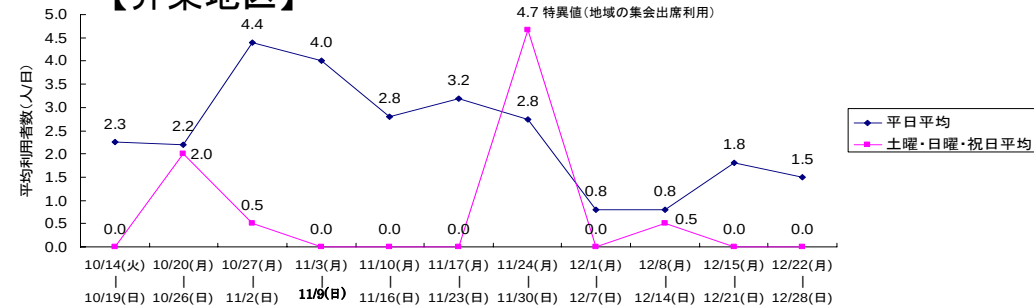
* 利用者登録数: 1,113人
* のべ利用者数: 1,849人
* 主な利用先件数

1位	三条病院	167件
2位	いい湯らてい	156件
3位	渡辺医院	141件
4位	東三条駅	129件
5位	富永草野病院	74件

事業の効果

○デマンドの特徴でもある利用者のニーズに応じた運行であり、現在も徐々に利用者が増加している。
特に利用の多い下田地区の市街地への通院は乗り換えがなくなったことにより、特に高齢者の利便性が向上した。また、地域のデマンド交通として必要な目的地を把握しつつあり(利用・要望の多寡等)、今後の本格導入に向けた運行方法の設定につなげることができる。

【井栗地区】



* 利用者登録数: 245人
* のべ利用者数: 146人
* 主な利用先件数

1位	三条病院	25件
2位	東三条駅	10件
3位	市役所	8件
3位	ジャスコ	8件

事業の評価・検証(今後の課題)

○自宅送迎、低料金という最大のサービスで運行しており、利用者からの好評は得ているが行政負担が大きい。今後、デマンド交通を継続的に維持(本格導入)するには、乗合率を更に向上させるため自治会単位での乗り場設定、運行時間・料金・車両台数(大きさ)の見直しなどによる運行経費削減など、更なる効率化策を実施しての検証が必要である。

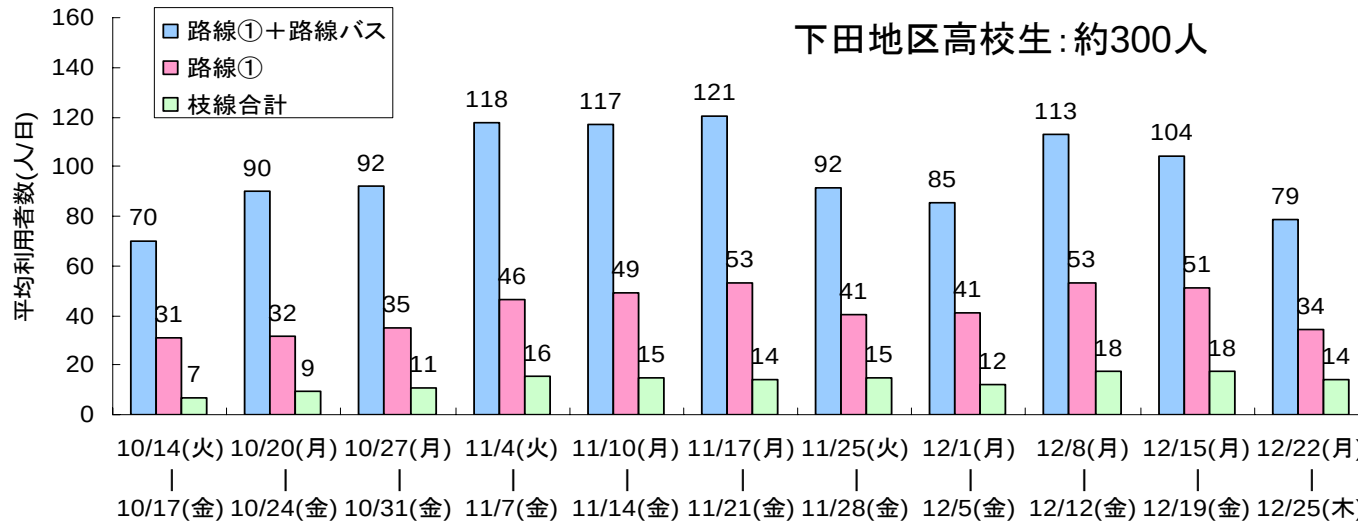
社会実験概要

- 実施地区: 下田地区⇔市内高校
- 運行方法: 定時定路線
- 実施期間: H20/10/14~H21/3/31
- 運行主体: 越後交通(株)・市内タクシー事業者
- 車両:
 - 路線① 大型バス
 - 路線②,③,④ 中型バス
 - 路線⑤,⑥ ジャンボタクシー
 - 早朝ライナー ジャンボタクシー
- 運行本数:
 - 通学便 6~8時台 2本(冬期は枝線1本)
 - 帰宅便 17~19時台 3本(冬期は枝線2本)
 - 早朝ライナー(事前登録) 早朝1本
八木ヶ鼻温泉→市内4高校直通
- 利用料金(高校生):
 - 路線①: 200円
 - 路線②~⑥: 100円
 - 早朝ライナー: 200円
- 運行日: 平日運行
(土・日・祝日・冬,春休み運休)
- 事業費: 14,590千円



乗り継ぎ拠点(長沢駅跡)

利用実績



事業の効果

○社会実験前は、枝線エリアにも定時定路線バスが運行していたが、社会実験路線として基幹路線との接続時間を見直し、高校への直通手法をとったことにより、高校生の通学利便性が向上され、バスの利用者増加につながってきている。

○早朝ライナーについては、市内高校生へのアンケート、地元との協議結果により実施したが利用者数は少なかった。結果として、下田地区高校生の通学実態の把握につながり、必要とする運行時間帯の明確化につながった。(早朝ライナーは1月から運休)

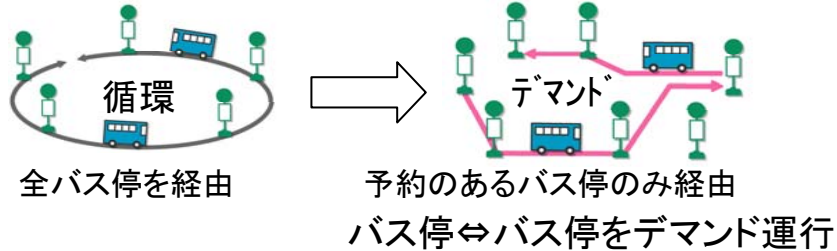
事業の評価・検証(今後の課題)

○下田地区の高校生のみでなく、市内のJR駅で他地域からの高校生をバス利用者に取り込むなど収入確保策が必要である。

○基幹路線と高校直通ライナーの運行が重なる時間帯があり、利用者が分散する(1便に集約しない)傾向がある。基幹路線と高校直通ライナーの役割を明確化するとともに、効果的な利用者の更なる集約化が必要である。

社会実験概要

- 実施地区：三条地区市街地
循環バスA/Bコース運行エリア+郊外拠点
- 運行方法：デマンド方式（予約乗合）



- 実施期間：H20/10/14～H21/3/31
- 運行主体：越後交通（株）
- 車両：小型バス 2台
- 運行時間：7～19時
- 運行日：H20/10/14～12/31 毎日運行
H21/1/5～3/31 平日運行、土・日・祝運休
- 利用料金：大人150円、中高生100円、小学生80円
- * 三条市単独予算のみで運行

利用方法

- 利用者は事前登録が必要
- 電話による予約申し込み
- 当日2時間前予約制（1週間前から予約可能）

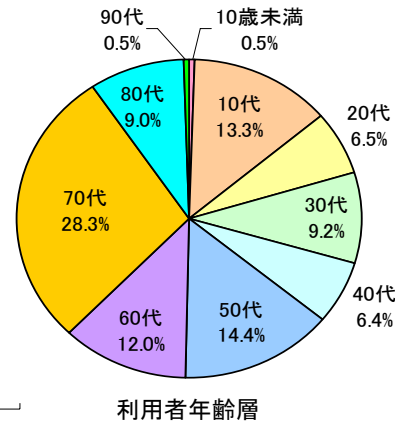
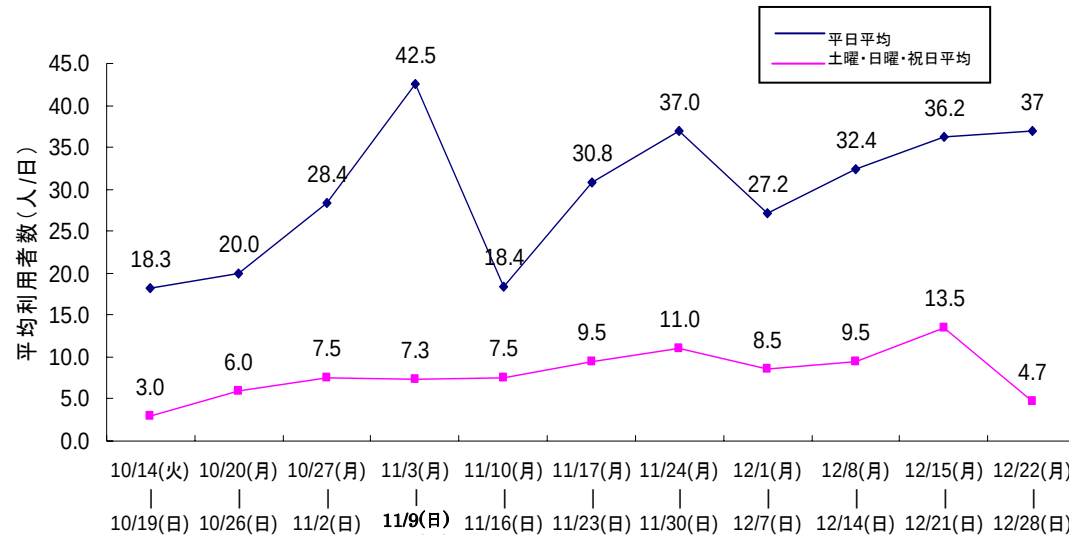
社会実験運行エリア

A/Bコース運行エリア



利用実績

* 速報値
* H20/10/14～12/28



* 利用者登録数: 403人
* のべ利用者数: 1,706人
* 主な利用先件数

1位	東三条駅	230件
2位	三条市役所	167件
3位	本成寺黒門	71件
4位	新保公園	66件
5位	市民プール	61件

事業の効果

○ 定時定路線型のコミバスとして見直しを行いながら運行していたが、利用者ニーズに応えた結果として運行ルート（距離）が拡大し、長時間乗車や乗り換えの必要があった。今回の社会実験においては、一般路線バスのバス停も活用し、今までの循環バスでは行けなかった目的地へ直通で行くことができることから、利便性向上につながった。（短時間、乗り換えなしで移動可能）
また、新たな試みをしたことで、新規バス利用者の掘り起こしにつながった。

事業の評価・検証（今後の課題）

- 2台で実施しており、利用者の増加にともない利用者の希望時間に対応しきれない場合がある。現在は定常的に利用する行動パターンを把握しつつあることから、定時定路線時間帯を設定する検討が必要である。
- 道路事情や車両サイズの問題もあるが、更なる利用者増加につなげるために主要道路以外に新規バス停の設置を検討する必要がある。
- 現在は市街地を運行エリアの中心としているが、今後は郊外の交通空白地域への対応が必要となることから、地域コミュニティと連携した運行手法の検討が必要である。

1) シンポジウム内容

項 目	内 容
名 称	地域公共交通の活性化・再生に関するシンポジウム
日 時	平成20年10月27日(月) 開場13:00 開会13:30 閉会16:30
会 場	三条市 三条・燕地域リサーチコア 7Fマルチメディアホール
主 催	国土交通省北陸信越運輸局 三条市地域公共交通協議会
後 援	新潟県 新潟県バス協会 新潟県ハイヤー・タクシー協会 北陸信越鉄道協会 新潟日報社 三条新聞社 越後ジャーナル社 ケンオードットコム 燕三条エフエム放送 エヌ・シー・ティ SODIX (11 社)
来場者数	134名(行政関係:56名、その他:78名)

2) プログラム及び出演者

時 間		プログラム	
13:00	30	開 場(受付)	
13:30	5	開 会	
13:35	5	主催者挨拶 国土交通省北陸信越運輸局長 後藤靖子	
13:40	5	主催者挨拶 三条市地域公共交通協議会会長 三条市長 國定勇人	
13:45	40	講 演「地域公共交通の活性化・再生について」 ○講師 国土交通省総合政策局交通計画課長 野俣光孝	
14:25	5	休 憩	
14:30	40	講 演「オンデマンド交通の現状と将来」 ○講師 東京大学教授 大和裕幸	
15:10	10	休 憩	
15:20	70	パネルディスカッション「地域による取組みとデマンド交通システム導入等の新たな試みの実施に向けて」 ○コーディネーター 長岡技術科学大学教授 松本昌二 ○パネリスト 東京大学教授 大和裕幸 国土交通省総合政策局交通計画課長 野俣光孝 三 条 市 長 國定勇人 (財)運輸政策研究機構調査室次長 野田雅夫	
16:30		閉 会	

【デモンストレーション】

当日午前、10月より実施しているデマンド交通に関するデモンストレーションを実施した。

- ①三条市デマンド交通の説明(三条市環境課長)、②デマンドシステムの説明((株)長大)
③デマンド交通のデモンストレーション(三条市環境課長、(株)長大)



↑会場での説明



↑屋外でのデモンストレーション

3) 実施状況



開始前のディス
カッション

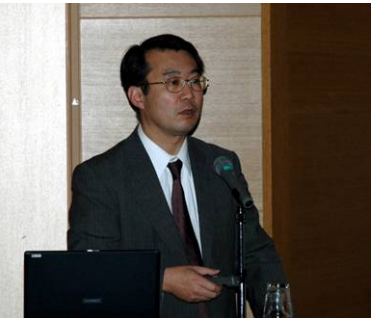


北陸信越運輸局長挨拶

三条市長挨拶



講演：国交省・野俣氏



講演：東京大学・大和氏



〔講演時の風景〕



パネルディスカッション(コーディネーターとパネラー)

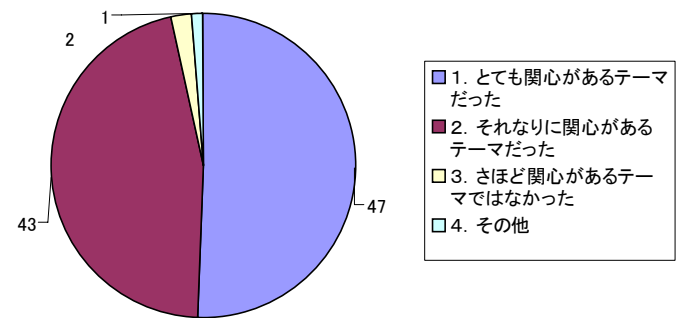


パネルディスカッション(会場全景)

4) アンケート結果

来場者を対象にアンケートを実施した。

問. 今回のパネル・ディスカッションのテーマは
いかがでしたか？(N=92)



問. 本日のシンポジウム全体を通じて内容はいかがでしたか？(N=93)

