

協議会名： 三条市地域公共交通協議会

計画事業に係る事後評価記載様式(2年度目)

I 総合評価

地域の主体的な取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。(各計画事業の実施状況・検討は添付した三条市地域公共交通協議会資料を参照ください)

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。

H21計画事業(実証運行3つ)については、当初のスケジュールどおり、4月から実施することができた。なお、啓発事業については、活性化総合事業では実施せず、他の制度を活用(新潟国道事務所と連携)して実施することとした。

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。

各実証運行については、日々の利用実績を把握して、利用数だけでなく、収支バランスも検証した。また、数値だけでなく、実際に地域住民との懇談会を重ねたことから、その地域意見を含めて協議会で検討を行った。
(各運行の検証・見直しに関しては添付した協議会資料を参照ください)

- 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、市街地デマンドについては、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、利用実態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ために適切な事業であると判断できる。特に、市街地デマンドについては、市街地の交通手法として、定時定路線方式・デマンド方式のどちらが利用者の利便性を確保しつつ効率的運行が出来るか判断するのに役立った。

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ために適切な事業であると判断できる。

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。

各実証運行について、利用者意見の反映、利用実績、収支バランスについて協議会で検証した。その結果、将来維持できる運行形態にするには、利用者意見の反映、利便性確保をしつつ、更なる効率化を図る必要があるとことが明らかとなった。また、本格運行時における目標値の設定も行った。
(各運行の収支目標等に関しては添付した協議会資料を参照ください)

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。

利用実績が低かった井栗地区デマンドは4月から休止した。再度、地域住民とともに井栗地区の公共交通の形態とは何かを議論し、その結果を10月・11月の協議会において見直した内容(地域コミュニティが主体となった運行)の提案を行い、合意が得られた。

下田地区デマンド交通について、H20年度から継続したが、開始時期がH20/10月だったことから、利用の季節変動(下田地区では、降雪や農業の繁閑期によって差がある)の見極め、新しい交通手法の浸透を図るためである。なお、その間には下田地区デマンド交通分科会委員が中心となり地域住民へ利用促進啓発に努めるとともに、全集落での利用者からの直接ヒアリングを行った。その結果を10月の協議会において報告し、経費を圧縮するためにデマンド運行エリアの縮減と台数の削減、三条地区へは既存バス路線への乗り換え導入など収支率の改善につながる見直しを行った。

高校生通学ライナーについてもH20から継続したが、H21/4月に運行時刻を見直すとともに、専用車両をやめて、既存路線を延伸にする方法に見直し利用者の利便性と運行の効率化を図った。その結果、利用者の増加につながった。なお、収支率については、収入の大半が既存路線収入扱い(協議会の社会実験実施収入扱いとならない)になるため、協議会としては低い収支率に見えるが延伸部分も含んだ路線全体での収支率は40%程度である。

(各見直し内容については、協議会資料を参照してください。)

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。

H21年度事業においては活性化総合事業(国費)と三条市負担金によって賄うこととしており、三条市負担金については、三条市当初予算として確定している。

同様に、H22年度事業については、引き続き活性化総合事業の活用と三条市負担金により協議会事業として実施する予定であり、三条市負担金については、H22/3月三条市議会で審議されることとなっている。また、病院・企業等への協賛金の働きかけを実施することとしている。

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。

下田地区においては、下田地区デマンド交通分科会委員(地域住民)が中心となり、地域住民へ直接啓発を行い利用促進を図っている。

また、H22年度から活性化総合事業で実施予定の井栗地区コミュニティバス実証運行については、地域コミュニティ主体となることから、運転主は地元協力となり、運行経費の一部も地域のコミュニティ活動事業のひとつと位置づけ、自治会予算から支出することとなっている。

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。

本格運行においては、欠損分は自治体負担が原則と考えられるが、協議会の運行見直し検討の中で企業等から協賛金を求めていくこととしており、新たな運行財源の確保に努めることとしている。また、維持できる収支バランスのために、可能な限り経費を削減するが、最終的には料金設定による負担も検討の一つとしている。

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、計画事業の進め方については、前年度のうちに年度スケジュールを示し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。）。
法定協議会には地域の実情を把握した三条地区・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、委員以外の住民の協議会への参加については規約で「必要に応じて関係者を出席させることができる」としている。実際に、平成21年11月の協議会では井栗地区住民が協議会に出席し、事業目的、概要、運転管理手法等の説明を行い各委員とともに協議を行い、実施に向けて合意に至った。住民意見の反映については、各実施事業の検証にともない実施するアンケート結果や地域懇談会の意見を協議会に報告し、事業見直し根拠のひとつとしている。
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。
三条市地域公共交通協議会では、PDCAサイクルに基づき、計画事業の実施あたり前年度末に事業方針を検討し、事業に着手し、次年度に向けた見直し検討については、検証時にまとめてするのではなく、年度途中の経過から見直しを始めることとしている。 H21の計画事業の場合 H21/3月 事業方針 (H21/4月事業開始、5月から7月住民ヒアリング実施) H21/10月 下田地区デマンド交通分科会 H21/10月 事業見直し方針検討(見直し内容については、添付した協議会資料を参照ください) H21/11月 井栗コミバス再検討 H22/3月(予定) 検証、次年度事業方針 法定協議会は基本スケジュールの他に、状況によって随時開催することとしている。
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、開催前に報道機関に開催案内を出し市民に広く周知しており、傍聴者には資料一式配布している。 また、HPでも資料・議事録を公開している。 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。
H21年度事業においては、実証運行の実施・検証、利用者の意見等から、本格導入に向けた各地区に適した交通への見直し方針を明らかにすることができた。また、昨年度の二次評価の指摘のとおり、手法だけでなく将来維持できる形態とするため、特に地域住民とは利便性の向上と自治体負担、利用者負担等のバランスについても議論し、法定協議会において各地区の本格導入時の目標値を定め取り組むこととした。なお、H22年度(最終年度)においては、見直し方針を反映した交通手法の実証と想定した目標(維持できるバランス)を検証し、各事業のH23年度の本格導入に繋げることで合意が図られている。 特に、下田地区、井栗地区においてはH20年度から「地域の公共交通をつくりあげるための社会実験の実施」として実施内容について直接協議していることから、地域住民とも直接的な合意が図られていると言える。

総括表

運 行(航) 実 績 表(総括表)

協 議 会 名	三条市地域公共交通協議会
---------	--------------

平成20年度	目標:下田60人/日 井栗20人/日 高校生150人/日
--------	------------------------------

乗車人員の推移(人/日) * 日平均値で記載

地域・ルート	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	合 計(a)	目標値(b)	達成率 (a)/(b)
No.1 下田地区デマンド							29	33	37	42	44	40	225	360	62.5%
No.2 井栗地区デマンド							3	4	2	2	2	3	16	120	13.3%
No.3 高校生通学ライナー							85	112	97	117	87	44	542	900	60.2%
No.4													0		#DIV/0!
No.5													0		#DIV/0!
No.6													0		#DIV/0!
No.7													0		#DIV/0!
No.8													0		#DIV/0!
No.9													0		#DIV/0!
No.10													0		#DIV/0!
合 計	0	0	0	0	0	0	117	149	136	161	133	87	783	1,380	56.7%

運行(航)経費・運賃収入等

地域・ルート	運行(航)経費 (円) (A)	車両台 数(台)	年間運行 (航)日数 (日)	当該年度運賃等収 入(円) (B)	収支率 (B)/(A)	運行(航)開始日	運行(航)主体(委託先)
No.1 下田地区デマンド	24,966,320	5	138	1,655,180	6.6%	平成20年10月14日	三条市タクシー協会(5社)
No.2 井栗地区デマンド	下田地区と共用				#####	平成20年10月14日	三条市タクシー協会(5社)
No.3 高校生通学ライナー	13,602,031	4	100	784,669	5.8%	平成20年10月14日	越後交通(株)
No.4					#DIV/0!		
No.5					#DIV/0!		
No.6					#DIV/0!		
No.7					#DIV/0!		
No.8					#DIV/0!		
No.9					#DIV/0!		
No.10					#DIV/0!		
合 計	38,568,351	9	238	2,439,849	6.3%		

総括表

運 行(航) 実 績 表(総括表)

協 議 会 名

三条市地域公共交通協議会

平成21年度

目標: 下田60人/日 高校生150人/日 市街地60人/日

乗車人員の推移(人)

	地域・ルート	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	合 計(a)	目標値(b)	達成率 (a)/(b)
No.1	下田地区デマンド	35	34	35	36	36	43	40						259	420	61.7%
No.2	井栗地区運休													0		#DIV/0!
No.3	高校生通学ライナー	151	151	154	130	-	143	142						871	900	96.8%
No.4	市街地デマンド	32	32	37	36	31	36	44						248	420	59.0%
No.5														0		#DIV/0!
No.6														0		#DIV/0!
No.7														0		#DIV/0!
No.8														0		#DIV/0!
No.9														0		#DIV/0!
No.10														0		#DIV/0!
	合 計	218	217	226	202	67	222	226	0	0	0	0	0	1,378	1,740	79.2%

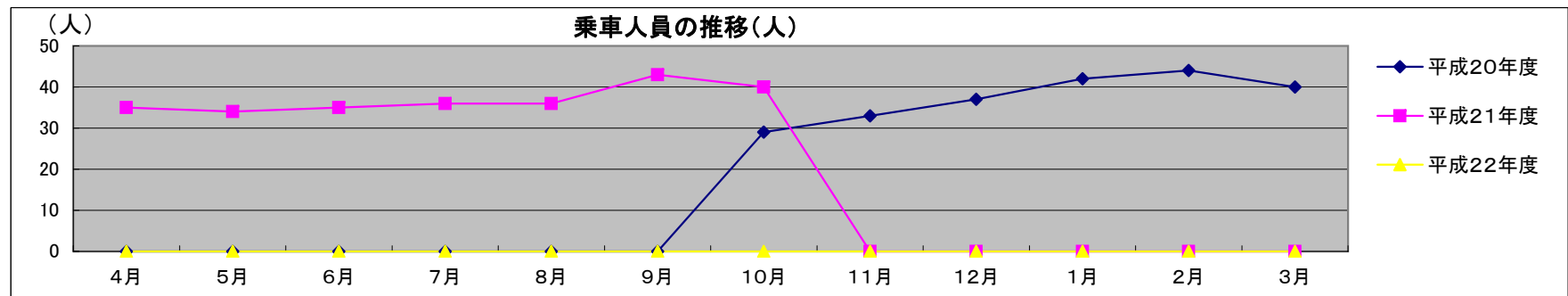
運行(航)経費・運賃収入等

	地域・ルート	運行(航)経費 (円) (A)	車両台 数(台)	年間運行 (航)日数 (日)	当該年度運賃等収 入(円) (B)	収支率 (B)/(A)	運行(航)開始日	運行(航)主体(委託先)
No.1	下田地区デマンド	26,640,000	5	144	2,007,650	7.5%		三条市タクシー協会(5社)
No.2	井栗地区運休					#DIV/0!		
No.3	高校生通学ライナー	9,688,715	4	144	214,930	2.2%		越後交通(株)
No.4	市街地デマンド	10,309,915	2	144	786,078	7.6%		越後交通(株)
No.5						#DIV/0!		
No.6						#DIV/0!		
No.7						#DIV/0!		
No.8						#DIV/0!		
No.9						#DIV/0!		
No.10						#DIV/0!		
	合 計	46,638,630	11	432	3,008,658	6.5%		

協 議 会 名	三条市地域公共交通協議会
地域・ルート 等	下田地区デマンド交通
運行(航)形態	第21条(乗合旅客運送) デマンド 有
運 賃 等	定額制(下田地区内 200円 市街地～下田地区 500円)

乗車人員の推移(人)

年度	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	合 計(a)	目標値(b)	達成率(%) (a)/(b)
平成20年度							29	33	37	42	44	40	225	360	62.5
平成21年度	35	34	35	36	36	43	40						259	420	61.7
平成22年度	#REF!	#REF!	#REF!	#REF!	#REF!	#REF!	#REF!	#REF!	#REF!	#REF!	#REF!	#REF!	#REF!	#REF!	#REF!



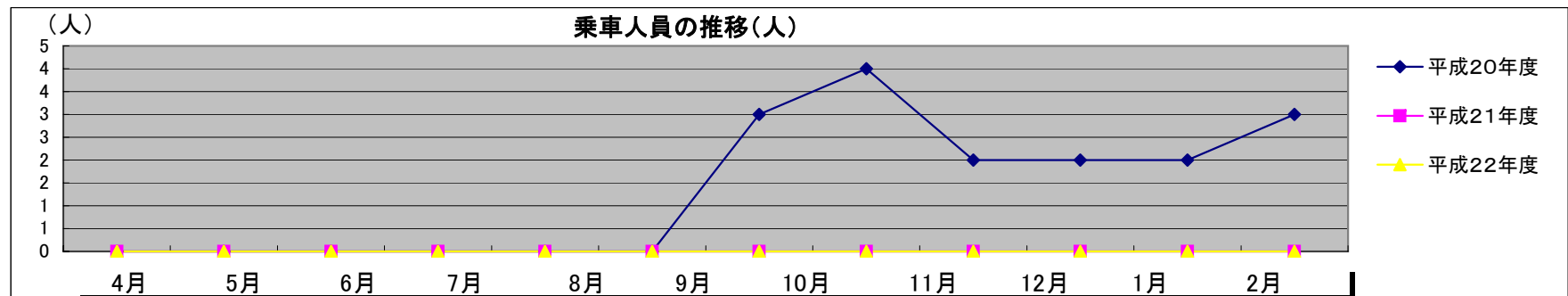
収入・支出等推移

年度毎の推移	平成20年度		平成21年度		平成22年度	
	実績値(額)	目標(予定)値(額)	実績値(額)	目標(予定)値(額)	実績値(額)	目標(予定)値(額)
運賃等収入(円)	1,655,180	3,450,000	2,007,650	3,024,000	0	0
運賃収入	1,655,180	3,450,000	2,007,650	3,024,000		
広告料						
運行(航)経費(円)	24,966,320	24,966,320	26,640,000	26,640,000		
収支率(%)	6.6	13.8	7.5	11.4	#DIV/0!	#DIV/0!
参考(円)	平成20年度		平成21年度		平成22年度	
国 総合事業費補助金	12,483,160		13,320,000			
県 運行(航)費欠損補助金等						
市負担額	12,483,160		13,320,000			

協 議 会 名	三条市地域公共交通協議会
地域・ルート 等	井栗地区デマンド交通
運行(航)形態	第21条(乗合旅客運送)デマンド 有
運 賃 等	定額制(200円)

乗車人員の推移(人)

年度	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	合 計(a)	目標値(b)	達成率(%) (a)/(b)
平成20年度							3	4	2	2	2	3	16	120	13.3
平成21年度															#DIV/0!
平成22年度	#REF!	#REF!	#REF!	#REF!	#REF!	#REF!	#REF!	#REF!	#REF!	#REF!	#REF!	#REF!	#REF!	#REF!	#REF!



収入・支出等推移

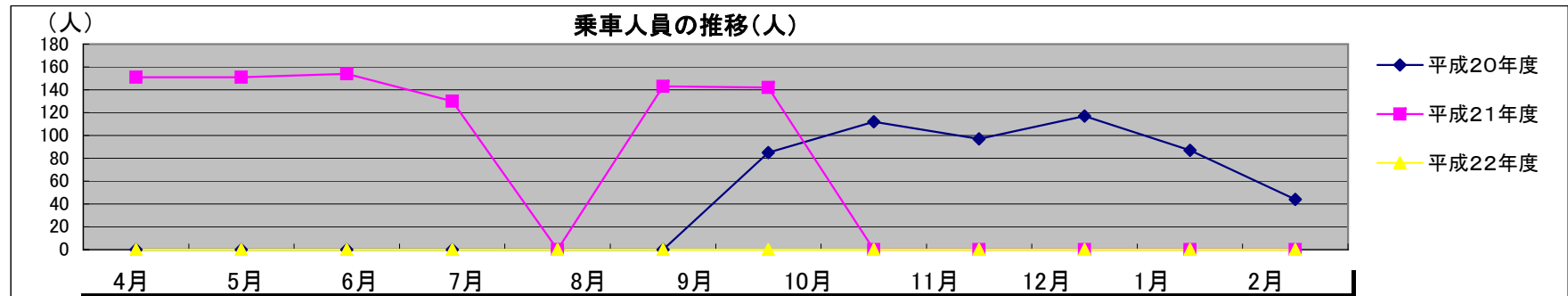
* 収入・支出については、下田デマンドで一括計上

年度毎の推移	平成20年度		平成21年度		平成22年度	
	実績値(額)	目標(予定)値(額)	実績値(額)	目標(予定)値(額)	実績値(額)	目標(予定)値(額)
運賃等収入(円)	0	0	0	0	0	0
運賃収入						
広告料						
運行(航)経費(円)						
収支率(%)	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!
参考(円)	平成20年度		平成21年度		平成22年度	
国 総合事業費補助金						
県 運行(航)費欠損補助金等						
市負担額						

協 議 会 名	三条市地域公共交通協議会
地域・ルート 等	高校生通学ライナー
運行(航)形態	第21条(乗合旅客運送) デマンド無 定時定路線運行
運 賃 等	対キロ制(長沢駅跡を起点とした場合 東三条駅・三条高校・県央工業高校まで340円・通学割引定期券あり)

乗車人員の推移(人)

年度	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	合 計(a)	目標値(b)	達成率(%) (a)/(b)
平成20年度							85	112	97	117	87	44	542	900	60.2
平成21年度	151	151	154	130	-	143	142						871	900	96.8
平成22年度	#REF!	#REF!	#REF!	#REF!	#REF!	#REF!	#REF!	#REF!	#REF!	#REF!	#REF!	#REF!	#REF!	#REF!	#REF!



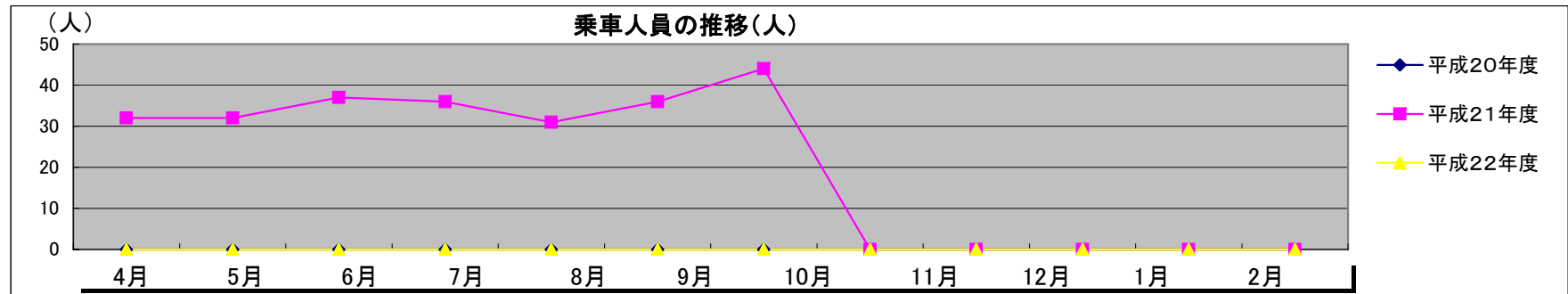
収入・支出等推移

年度毎の推移	平成20年度		平成21年度		平成22年度	
	実績値(額)	目標(予定)値(額)	実績値(額)	目標(予定)値(額)	実績値(額)	目標(予定)値(額)
運賃等収入(円)	784,669	0	214,930	2,937,600	0	0
運賃収入	784,669		214,930	2,937,600		
広告料						
運行(航)経費(円)	13,602,031	13,602,031	9,688,715	9,688,715		
収支率(%)	5.8	0.0	2.2	30.3	#DIV/0!	#DIV/0!
参考(円)	平成20年度		平成21年度		平成22年度	
国 総合事業費補助金			4,844,357			
県 運行(航)費欠損補助金等						
市負担額			4,844,358			

協 議 会 名	三条市地域公共交通協議会
地域・ルート 等	市街地デマンド
運行(航)形態	第21条(乗合旅客運送)デマンド有
運 賃 等	定額制(150円)

乗車人員の推移(人)

年度	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	合 計(a)	目標値(b)	達成率(%) (a)/(b)
平成20年度															#DIV/0!
平成21年度	32	32	37	36	31	36	44						248	420	59.0
平成22年度	#REF!	#REF!	#REF!	#REF!	#REF!	#REF!	#REF!	#REF!	#REF!	#REF!	#REF!	#REF!	#REF!	#REF!	#REF!



収入・支出等推移

年度毎の推移	平成20年度		平成21年度		平成22年度	
	実績値(額)	目標(予定)値(額)	実績値(額)	目標(予定)値(額)	実績値(額)	目標(予定)値(額)
運賃等収入(円)	0	0	786,078	1,296,000	0	0
運賃収入			786,078	1,296,000		
広告料						
運行(航)経費(円)			10,309,915	10,309,915		
収支率(%)	#DIV/0!	#DIV/0!	7.6	12.6	#DIV/0!	#DIV/0!
参考(円)	平成20年度		平成21年度		平成22年度	
国 総合事業費補助金			5,154,957			
県 運行(航)費欠損補助金等						
市負担額			5,154,958			

平成21年度

H21/10/22開催

第1回 三条市地域公共交通協議会



- 1 下田地区デマンド交通社会実験の見直し（案）
- 2 市街地デマンド交通社会実験の見直し（案）
- 3 井栗地区コミュニティバス社会実験〔新規〕（案）
- 4 高校生通学ライナーバス社会実験（案）
- 5 地上波デジタル放送社会実験（案）
- 6 スケジュール（案）

1 下田地区デマンド交通 社会実験の見直し（案）

〔市街地 8か所〕

スーパーマルセン
富永草野病院
三条総合病院
済生会三条病院
東三条駅
三条市役所
三之町病院
総合福祉センター

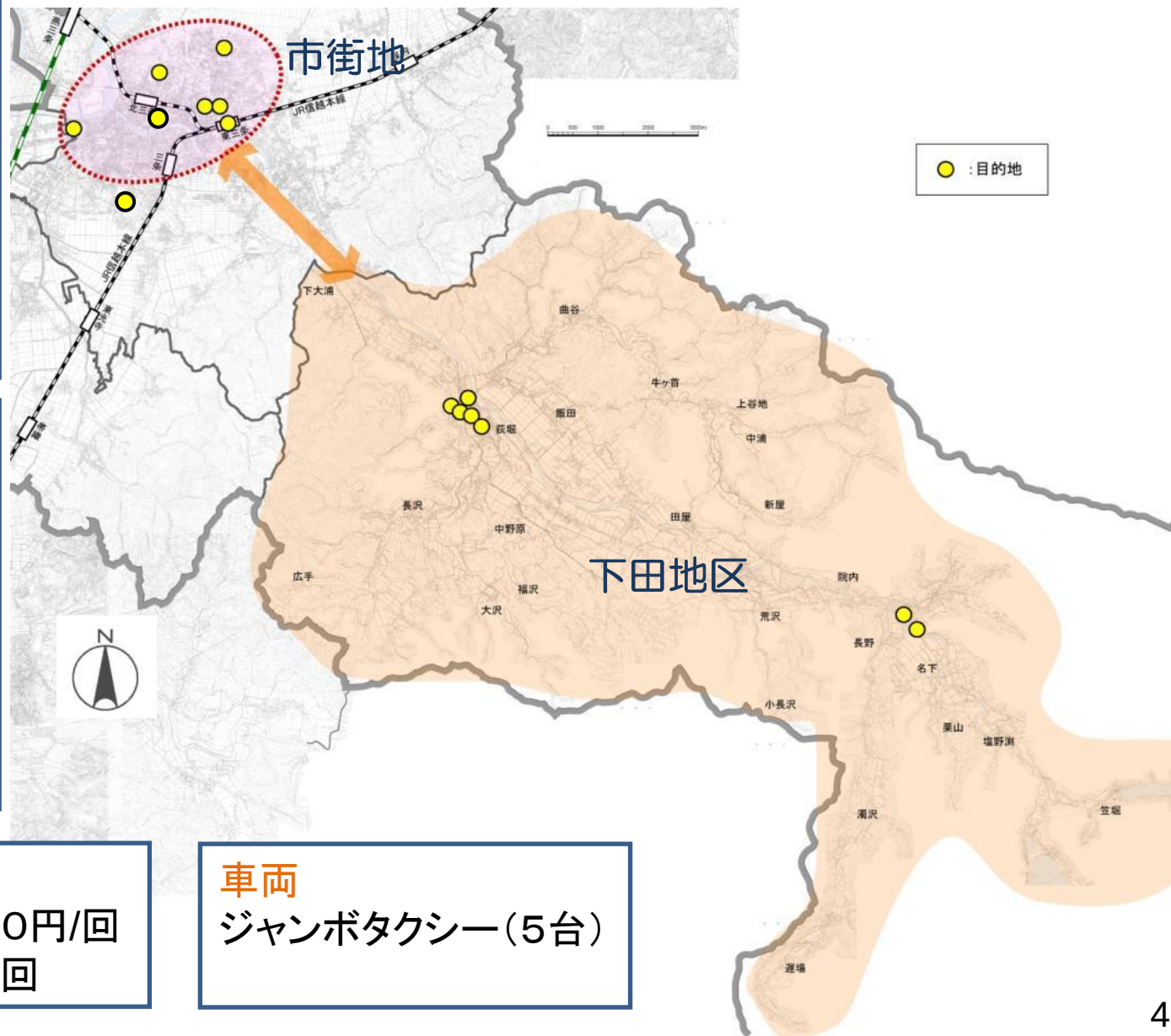
〔下田地区内 7か所〕

いい湯らてい
下田サービスセンター
かもしか病院
渡辺医院
サンゴマート
ホームセンタームサシ
長沢駅跡バス停

料金(大人)

自宅～下田地区内:200円/回
自宅～市街地:500円/回

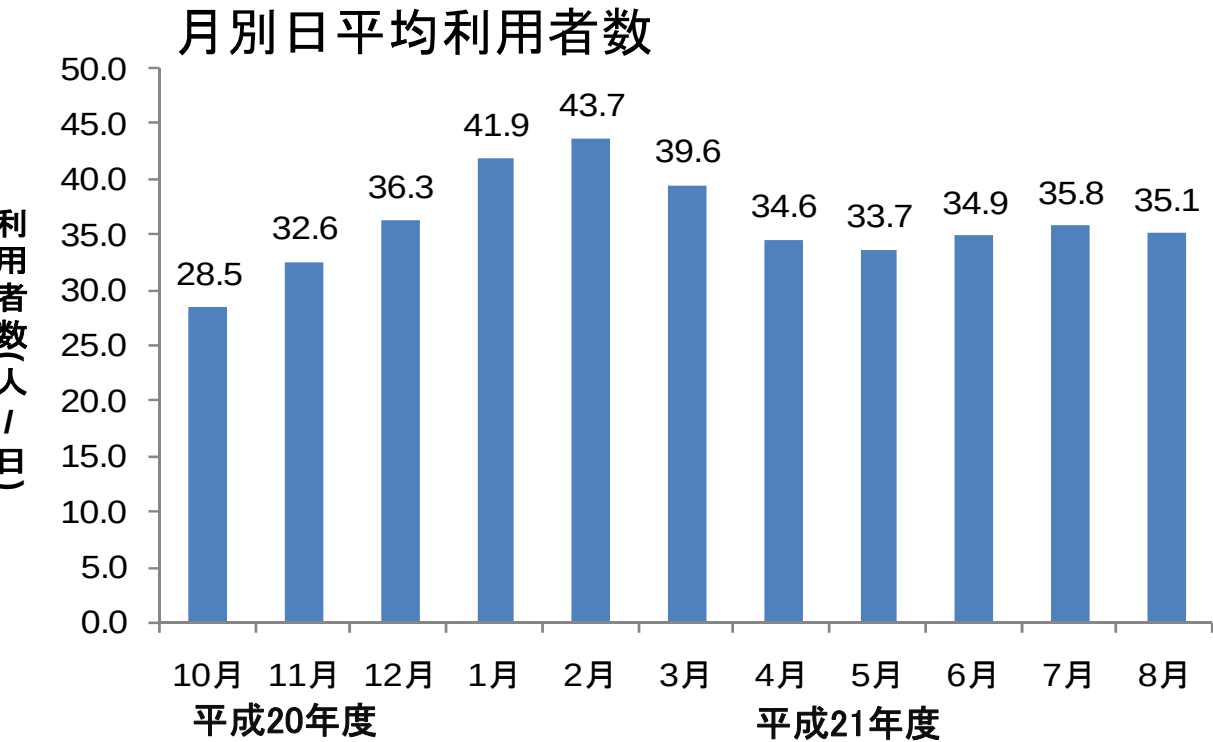
現運行:フルデマンド方式(平日運行)



車両

ジャンボタクシー(5台)

利用実績(H20/10月～H21/8月)



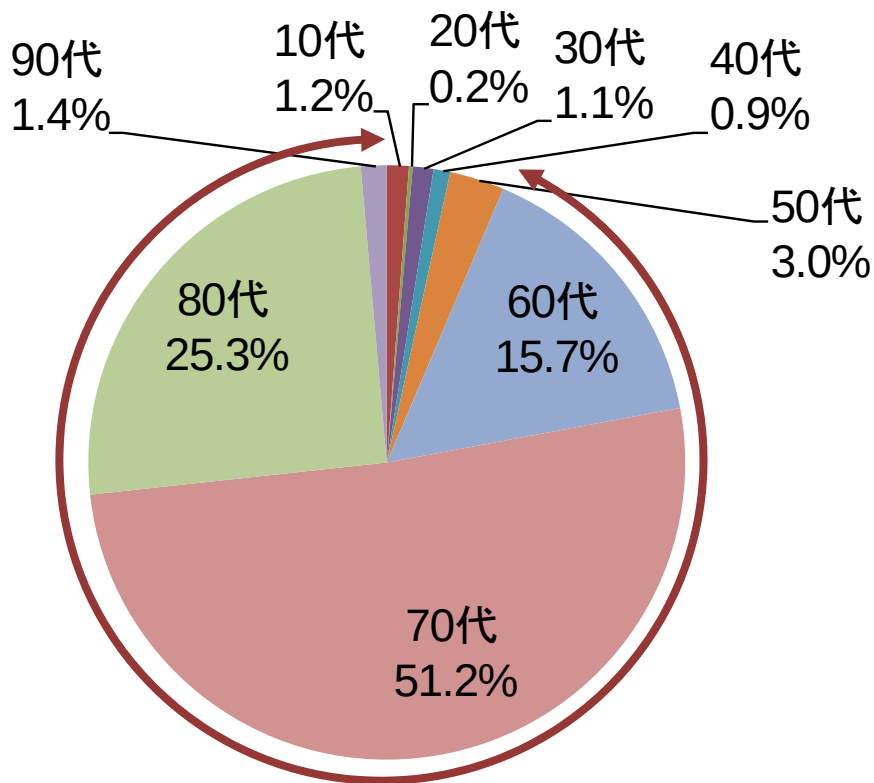
利用者登録(8月末)

登録者数	1,301人
利用実績がある登録者数	495人 (登録者数比38%)
のべ利用者数	7,927人
平日平均利用者数	36.3人/日

収支状況(H21/4～8月)

収入	1,372,500円	収支率 7.1%
運行経費	19,240,000円	

利用者年齢層



約94%が60歳以上

利用目的地

順位	目的地	利用者数
1	三条総合病院	797
2	いい湯らてい	494
3	渡辺医院	452
4	富永草野病院	392
5	東三条駅	333
6	三之町病院	233
7	下田サービスセンター	222
8	済生会三条病院	141
9	サンゴマート・ムサシ	131
10	総合福祉センター	91

嵐南バイパス方面の通院利用が多数

通院利用：64%

市街地目的地：60%

下田地区目的地：40%

下田地区懇談会開催状況

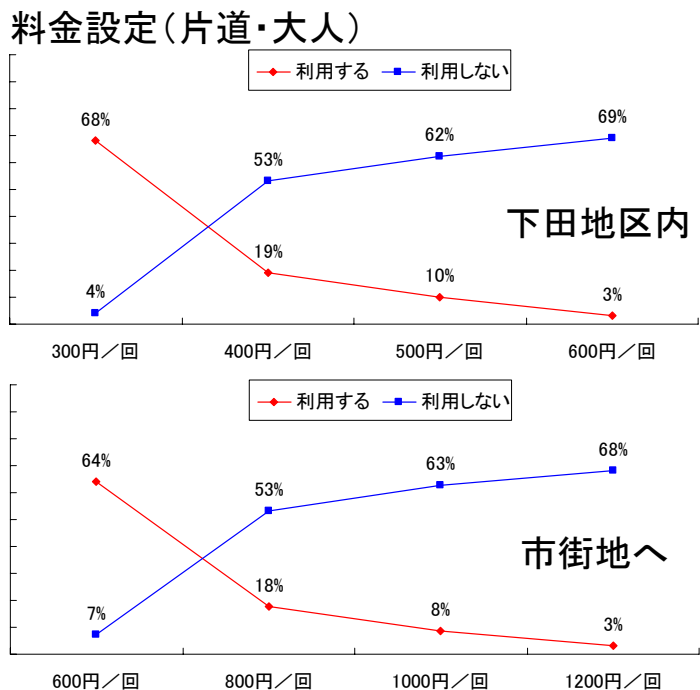
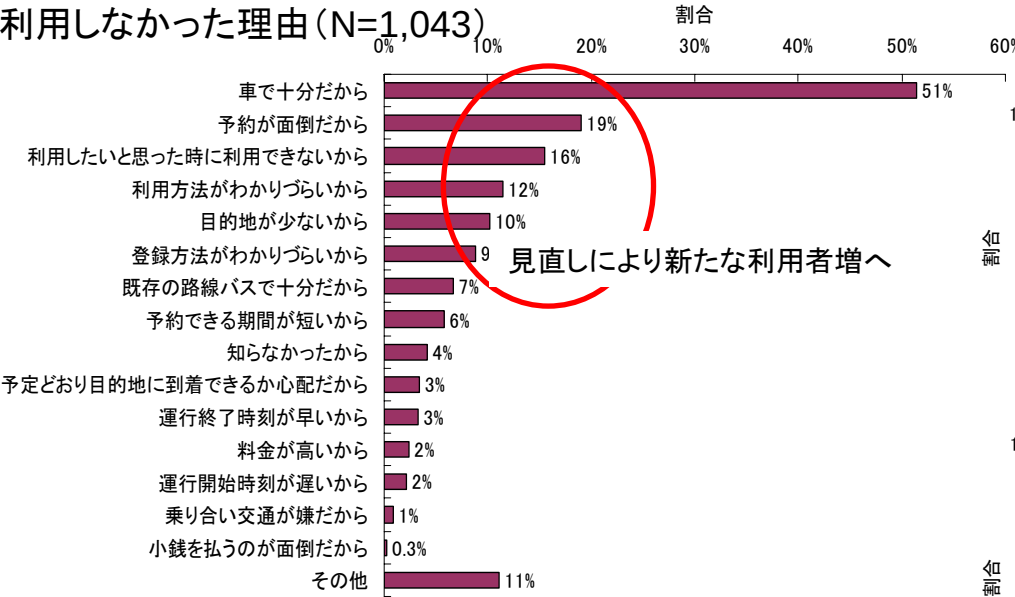
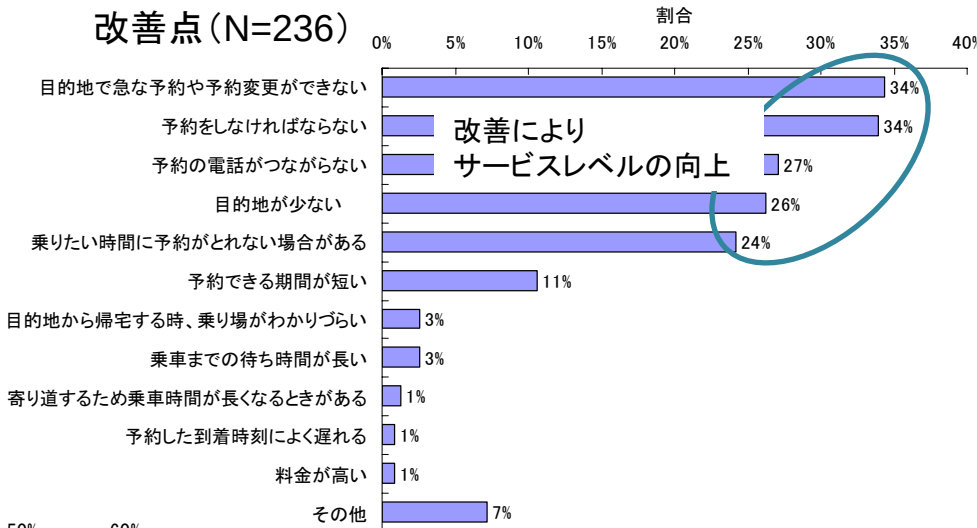
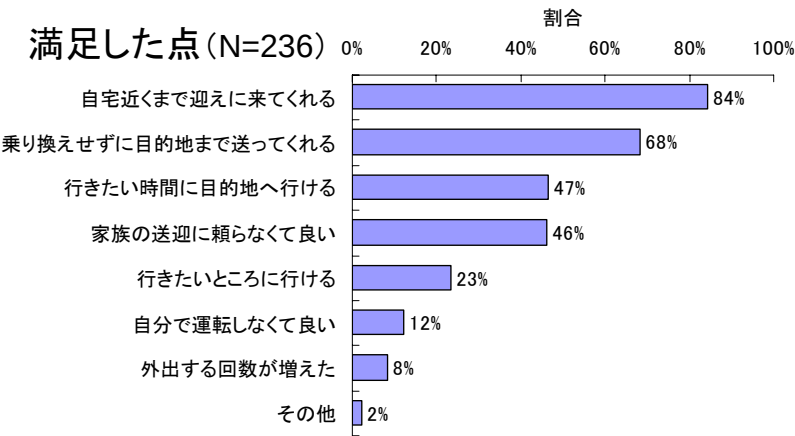
デマンド交通に関する要望や改善点、サービスレベルの変更について、直接利用者等からの意見を聞くために懇談会を開催した。

実施時期	5月中旬から6月末
実施回数	17回 (各集落で開催)
参加者数	237人

《 主な意見 》

- 予約に関して
 - ・前日予約は不便。病院の帰り時間を前日に予測して予約することは困難である。
 - ・予約が面倒だ。利用者番号・暗証番号・利用日・時刻・目的地を伝える・・・数字が多すぎる。
- 目的地に関して
 - ・嵐南バイパス沿いで使えると便利である。
 - ・八木前(下田地区)のJA・郵便局を目的地にしてほしい。
- 料金に関して
 - ・料金変更するならバス料金を基準にしてほしい。
 - ・フルデマンド方式であるなら下田地区300円・市街地700円程度なら利用する。
- 運行全般に関して
 - ・目的地途中のバス停は乗降できるようにしてほしい。
 - ・時間が決まっていた方が安心して使える。
 - ・ひとり乗車が多いので、利用に遠慮感がある。
 - ・「いい湯らてい」への利用は定時方式が使いやすい。
 - ・一回の乗り換えなら高齢者も利用できる。
 - ・三条地区のバス停がわからない。〇〇病院の近くとかバス停情報を充実してほしい。

下田地区利用者アンケートの結果 (H21/3/2協議会資料)



下田地区デマンド見直し・改善点

①予約に関する改善

- 前日予約 ⇒ 当日予約へ変更(利用2時間前まで)
- 帰り便の予約 ⇒ 予約不要(定員超過時は路線変更・バックアップ車両の追加)
- 予約の更なる円滑化 ⇒ 予約システム改善(抜本的な見直し)

②運行に関する改善

- 限定目的地のみで乗降 ⇒ 既存バス停で乗降可能
- 目的地追加要望 ⇒ 嵐南バイパス方面の増設
- 安心して使える運行方式 ⇒ 定時方式(定時デマンド・定時定路線)
運行情報を提供
(バスロケーションシステムの社会実験)

③持続可能な運行に向けて(収支率の改善)

- 運行経費の縮減 ⇒ 利用状況に応じた運行日、運行時間、便数設定
既存のバス路線の活用(国・県補助路線)
- 収入の確保 ⇒ 新たな利用者の確保
- 利用料金の変更
- 協賛金の確保

下田地区デマンド交通社会実験見直し(案)

運行形式	・定時デマンド(下田地区)＋定時定路線(三条地区)運行
運行ルート	・デマンド交通の目的地 ＋ 経由する既存バス停
運行日	・幹線1: 毎日運行(既存路線の活用) ・幹線2: 月,火,木,金曜運行 (水,土,日,祝日,年末年始運休) ・枝線1・2・3 : 月,火,木,金曜運行 (水,土,日,祝日,年末年始運休)
運行時間帯	・午前7時～午後5時 時刻表あり
利用料金 (大人・片道)	・下田地区内～長沢駅跡 (下田地区内) 200円/回 ・下田地区内～三条市街地 600円/回 * 小学生以下は半額
利用方法	・事前登録必要(現在の登録者はそのまま移行) ・予約センターに電話で予約(枝線1・2・3) 利用2時間前までに予約
実施主体	・三条市地域公共交通協議会
運行事業者	・枝線: タクシー事業者(定時デマンド) ・幹線: 越後交通(定時定路線)

見直し案

定時デマンド・定時定路線運行

- ・**車両**
ジャンボタクシー(5台)⇒
ジャンボタクシー(3台)
- ・**運行日**
平日(5日)⇒月・火・木・金(4日)
- ・**運行時間**
午前7時から午後7時⇒
午前7時から午後5時
- ・**利用料金(大人)**
(下田地区内)
200円/回⇒200円/回
(市街地)500円/回⇒600円/回
- ・**予約時間**
前日⇒利用2時間前

幹線1:長沢駅跡～東三条駅～三条総合病院(既存路線・定時運行)

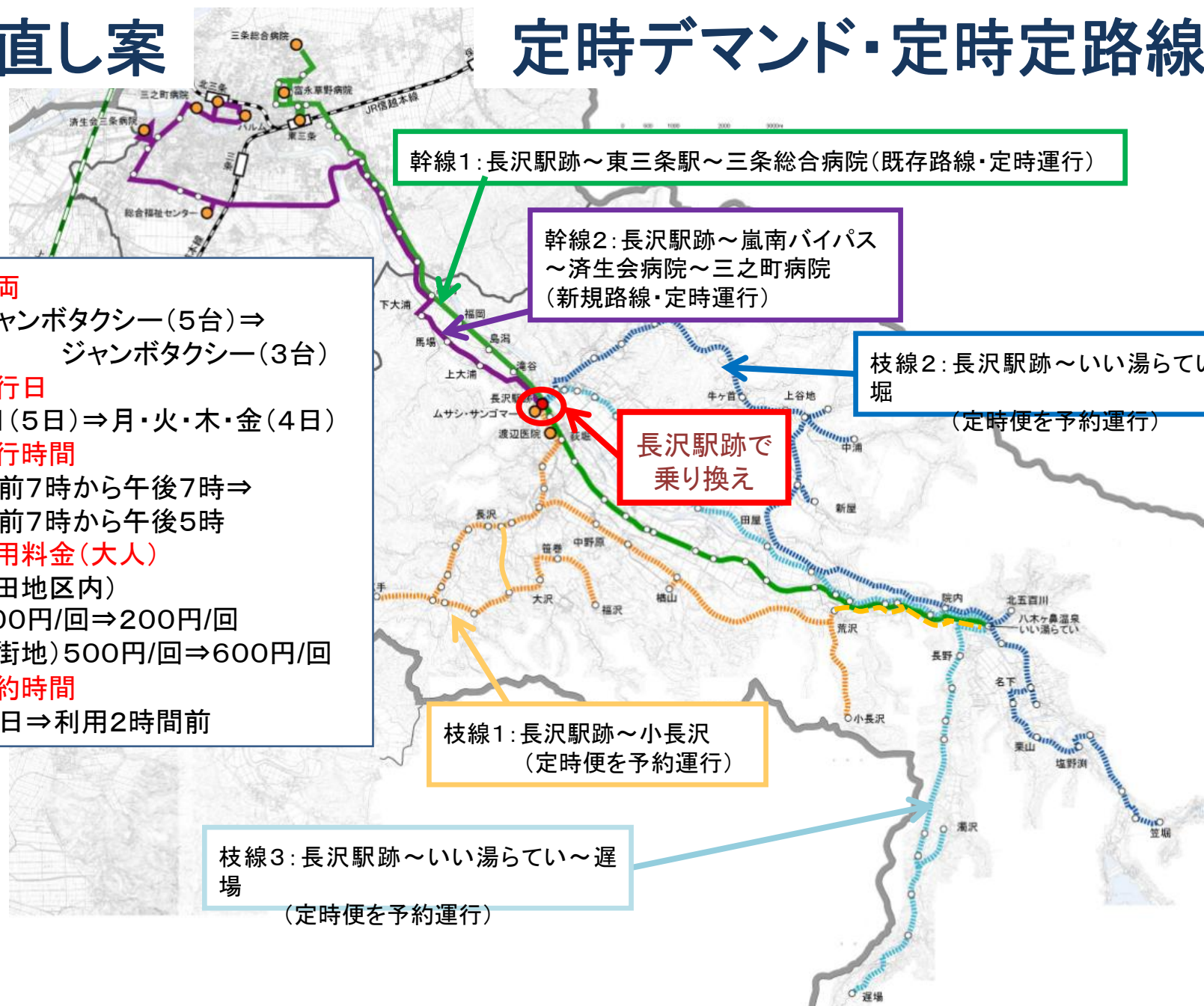
幹線2:長沢駅跡～嵐南バイパス
～済生会病院～三之町病院
(新規路線・定時運行)

枝線2:長沢駅跡～いい湯らてい～笠堀
(定時便を予約運行)

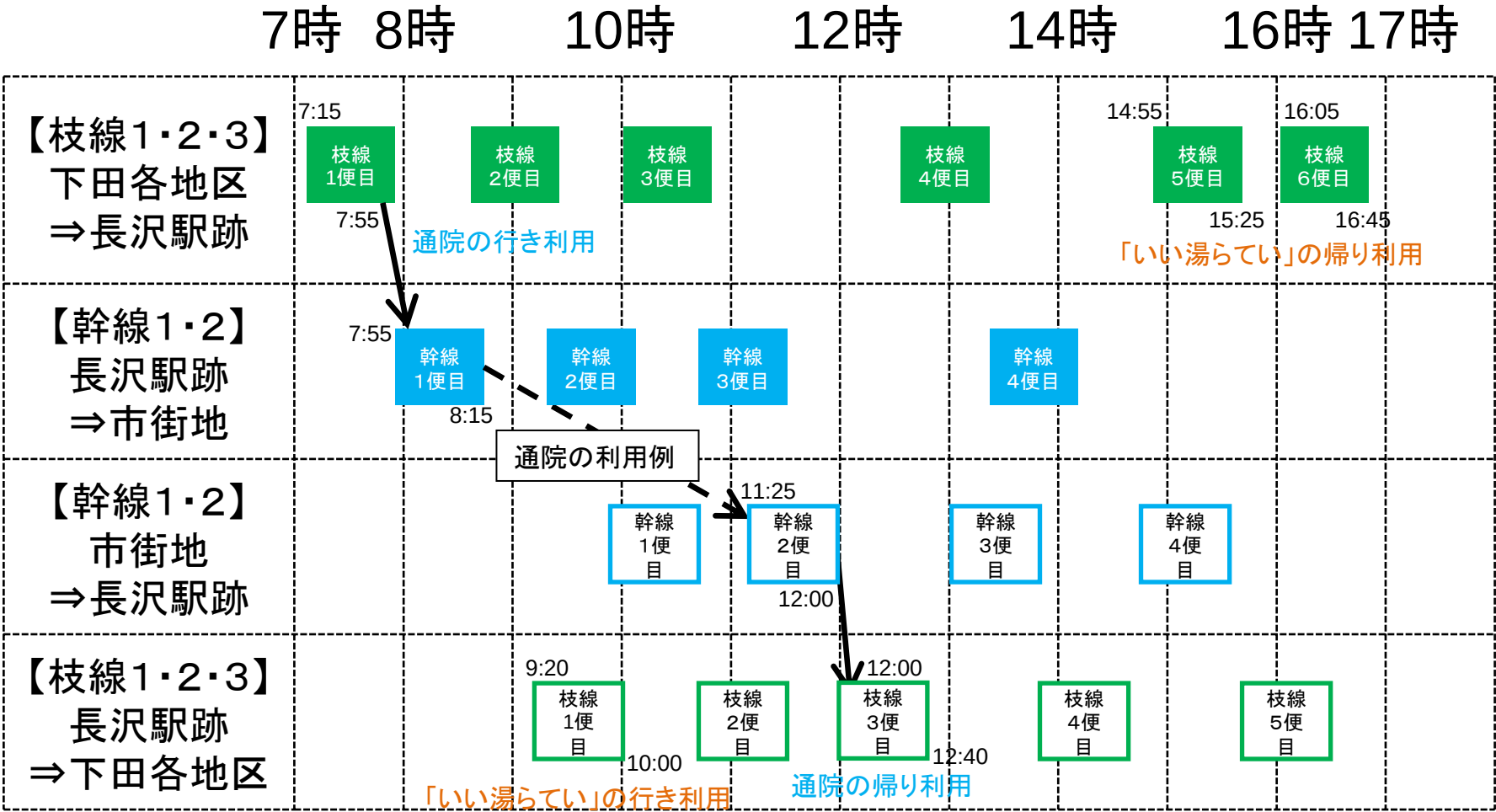
長沢駅跡で
乗り換え

枝線1:長沢駅跡～小長沢
(定時便を予約運行)

枝線3:長沢駅跡～いい湯らてい～遅場
(定時便を予約運行)



運行時間帯と本数



- * 幹線1は三条病院への直行便
- * 幹線2は嵐南バイパス、済生会病院、三之町病院 への直行便
- * 東三条駅～八木ヶ鼻温泉間(国・県補助路線)は、現便数を運行(1日14便)

目標利用者・収支率(H21/12～H22/3)

	目標・事業費(見込)	参考
目標利用者数	80人/日	市街地:50人 下田地区内:30人
運賃収入	2,340,000円	@200円×30人/日 @600円×50人/日
運行経費	9,282,000円	枝線1・2・3:ジャンボタクシー3台 幹線1:大型バス(国・県補助、市負担なし) 幹線2:小型バス2台
収支率	18.2%	H19路線バス収支率:6.9%(平均乗車密度0.4人/便) H20社会実験収支率:7.1%

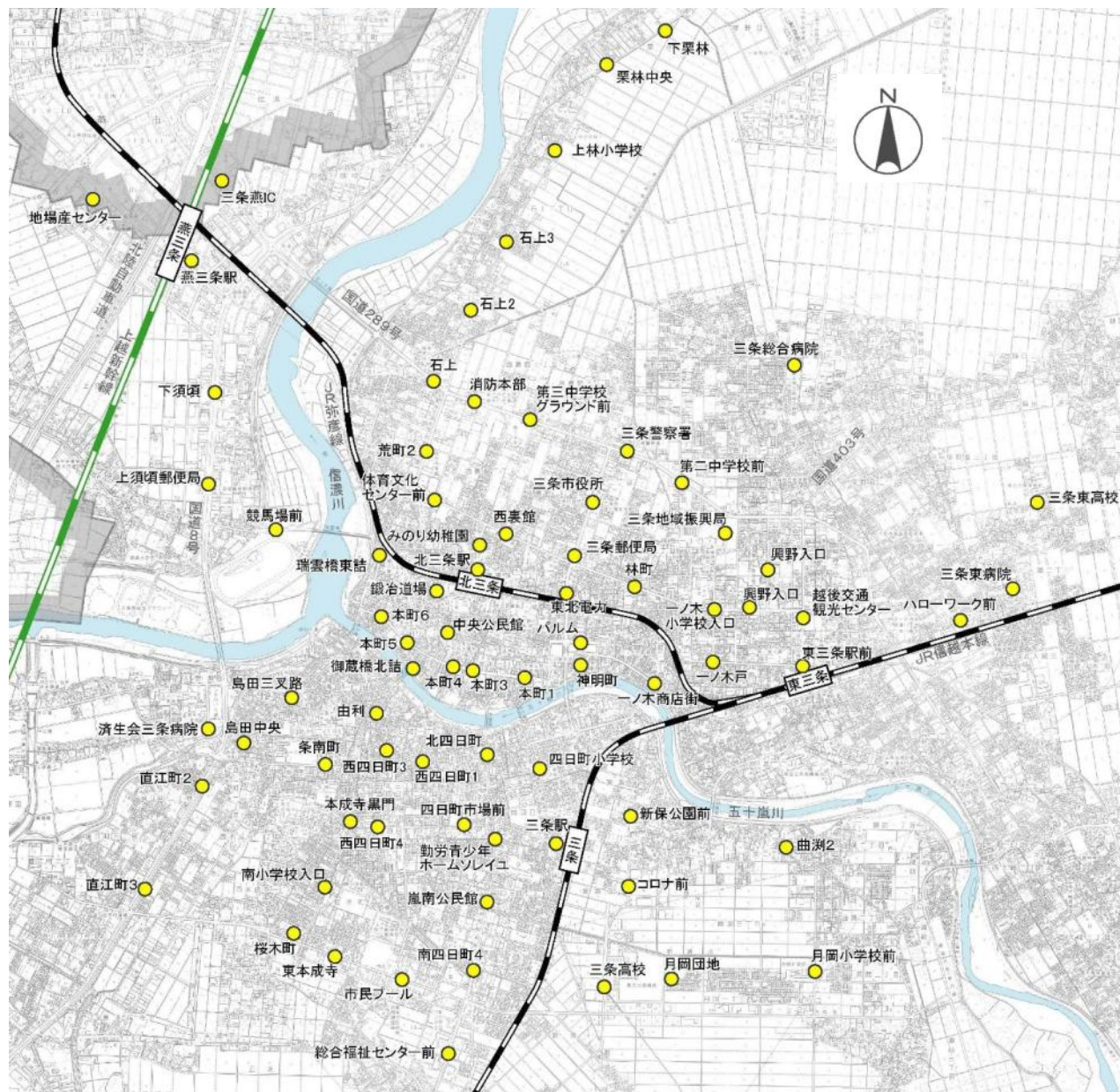
目標利用者・収支率(本格運行時)

- ・目標利用者数:100人/日
- ・運賃収入:8,800千円/年間
- ・運行経費:26,017千円/年間
 - * 幹線2については、生活交通(県単補助路線)への移行により経費削減
- ・収支率:34%

2 市街地デマンド交通 社会実験の見直し（案）

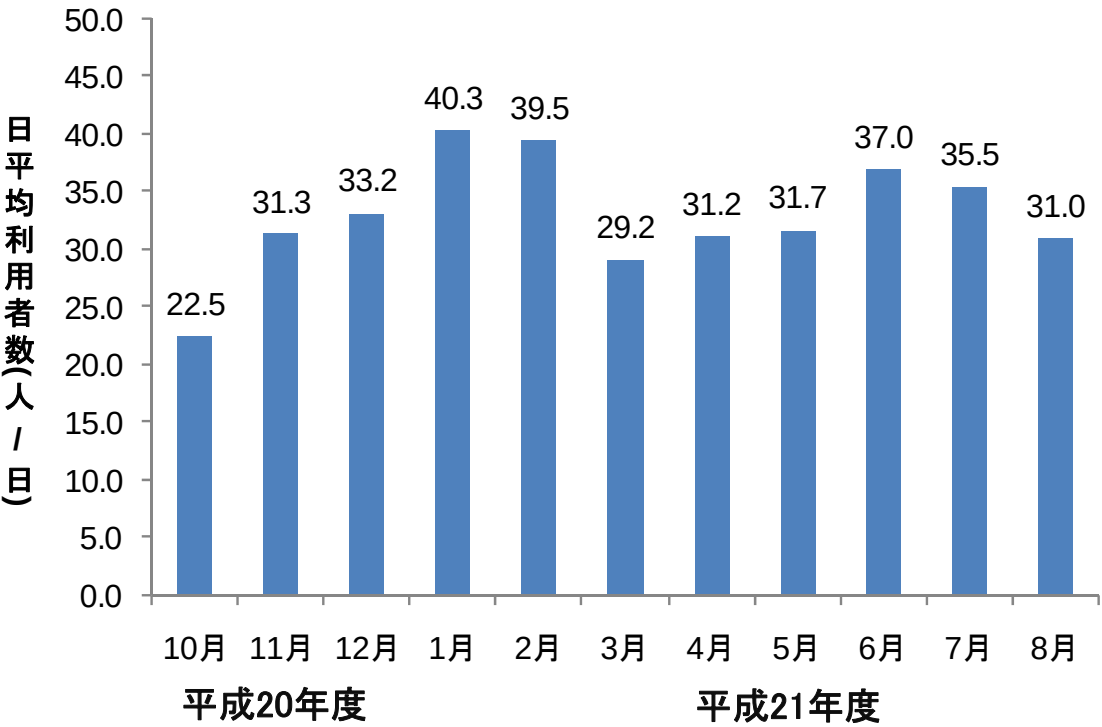
現運行:バス停間をデマンド運行(平日運行)

- ・車両
小型(循環)バス(2台)
- ・運行時間
午前7時から午後7時
- ・利用料金
大人150円/回
- ・予約時間
利用の2時間前



利用実績(H20/10月～H21/8月)

月別日平均利用者数



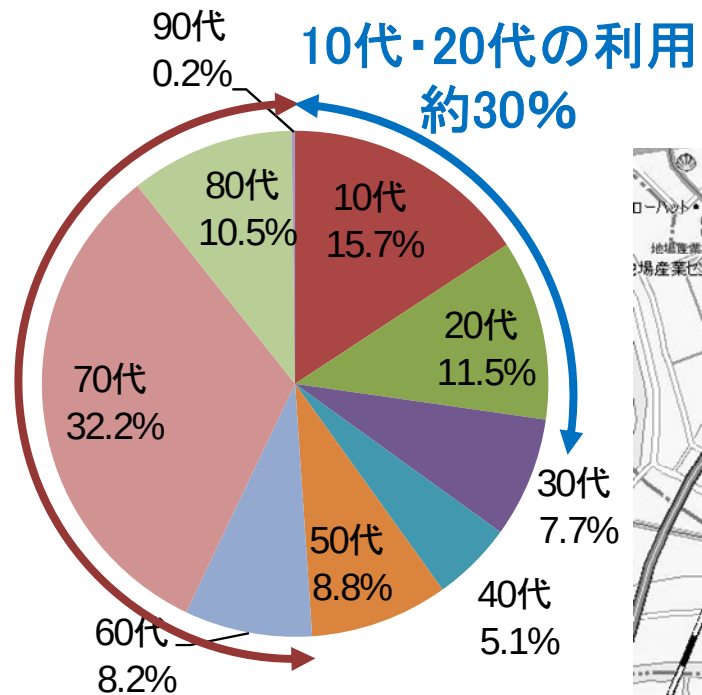
利用者登録(8月末)

登録者数	634人
利用実績がある登録者数	384人 (登録者数比61%)
のべ利用者数	7,334人
平日平均利用者数	33.2人/日

収支状況(H21/4～8月)

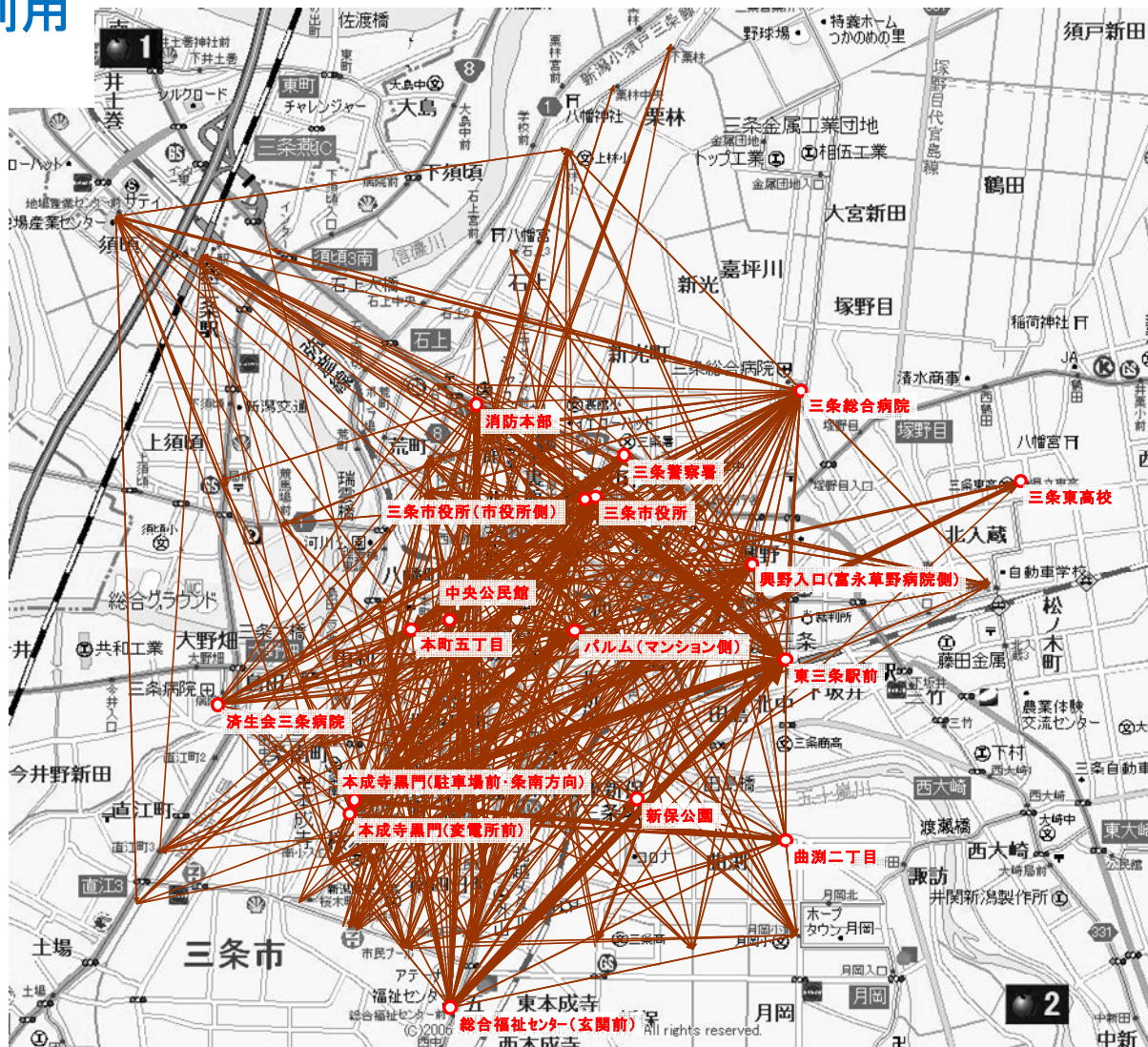
収入	549,594円	収支率 7.4%
運行経費	7,438,035円	

利用者年齡層



約50%が60歳以上

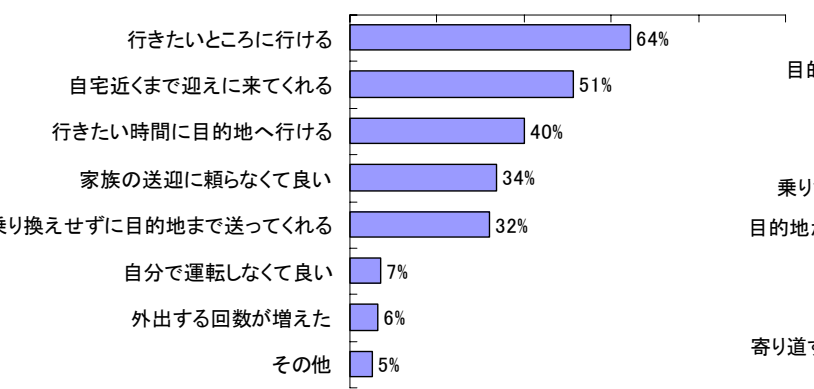
利用動向



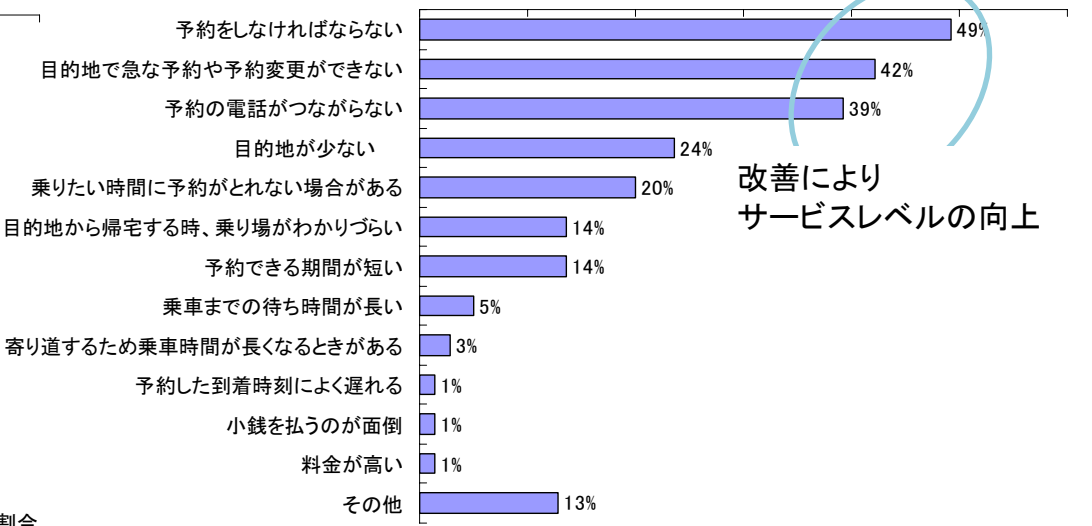
利用は全方位に広がりがある。

市街地利用者アンケートの結果 (H21/3/2協議会資料)

満足した点 (N=140)

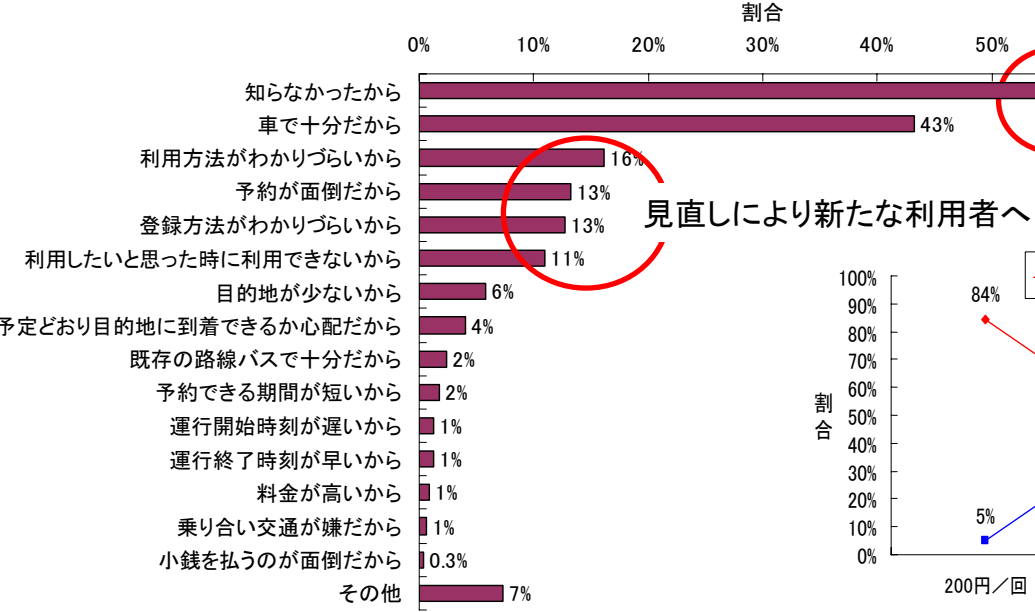


改善点 (N=140)



改善により
サービスレベルの向上

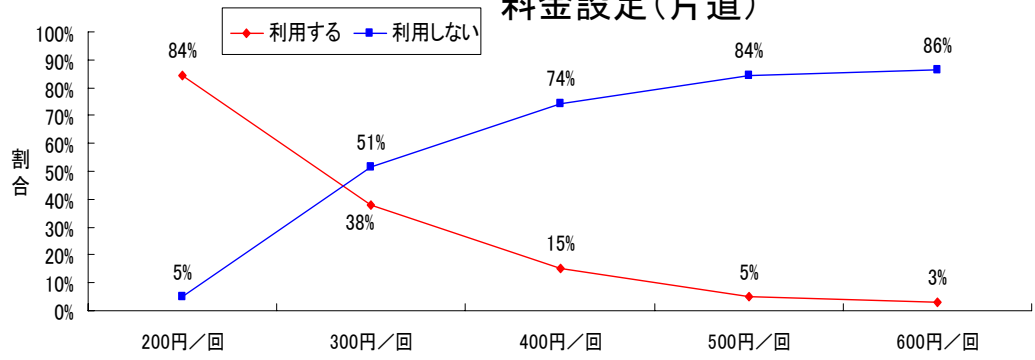
利用しなかった理由 (N=923)



PRにより新たな利用者へ

見直しにより新たな利用者へ

料金設定 (片道)



市街地デマンド見直し・改善点

①見直し時期に合わせたPRの実施

○周知効果が低い ⇒ 利用者に合わせたPR(チラシ手渡し、ポスター設置など)
新たな手段(携帯サイト、地上デジ・1セグなど)

②予約・運行に関する改善

○予約の更なる円滑化 ⇒ 予約システム改良(抜本的な見直し)
○予約不成立への対応(現状2台) ⇒ 車両台数の見直し(5台)
○急な予約変更への対応 ⇒ タクシー会社の配車ノウハウ活用(空車利用)
○交通空白地域の解消 ⇒ 東三条駅南側にバス停新設

③持続可能な運行に向けて(収支率の改善)

○運行経費の縮減 ⇒ 利用状況に応じた運行時間設定
車両サイズの変更(タクシー利用)
委託方法の変更(一日借上げから一運行方式へ)
○収入の確保 ⇒ 新たな利用者の確保
利用料金の変更
協賛金の確保

市街地デマンド交通社会実験見直し(案)

運行形式	・バス停間デマンド運行
運行ルート	・三条地区市街地バス停を対象
運行日	・平日運行(土・日・祝日運休)
運行時間帯	・午前8時～午後6時 (時刻表なし)
利用料金	・300円/回(大人・片道) ただし、乗合いの場合は200円/回
利用方法	・事前登録必要(現在の登録者はそのまま移行) ・タクシー会社に電話で予約(原則利用1時間前まで)
実施主体	・三条市地域公共交通協議会
運行事業者	・タクシー事業者(5社)

見直し案：バス停間をデマンド運行(平日運行)

・車両

小型バス(2台)⇒タクシー(5台)

・運行時間

午前7時から午後7時⇒

午前8時から午後6時

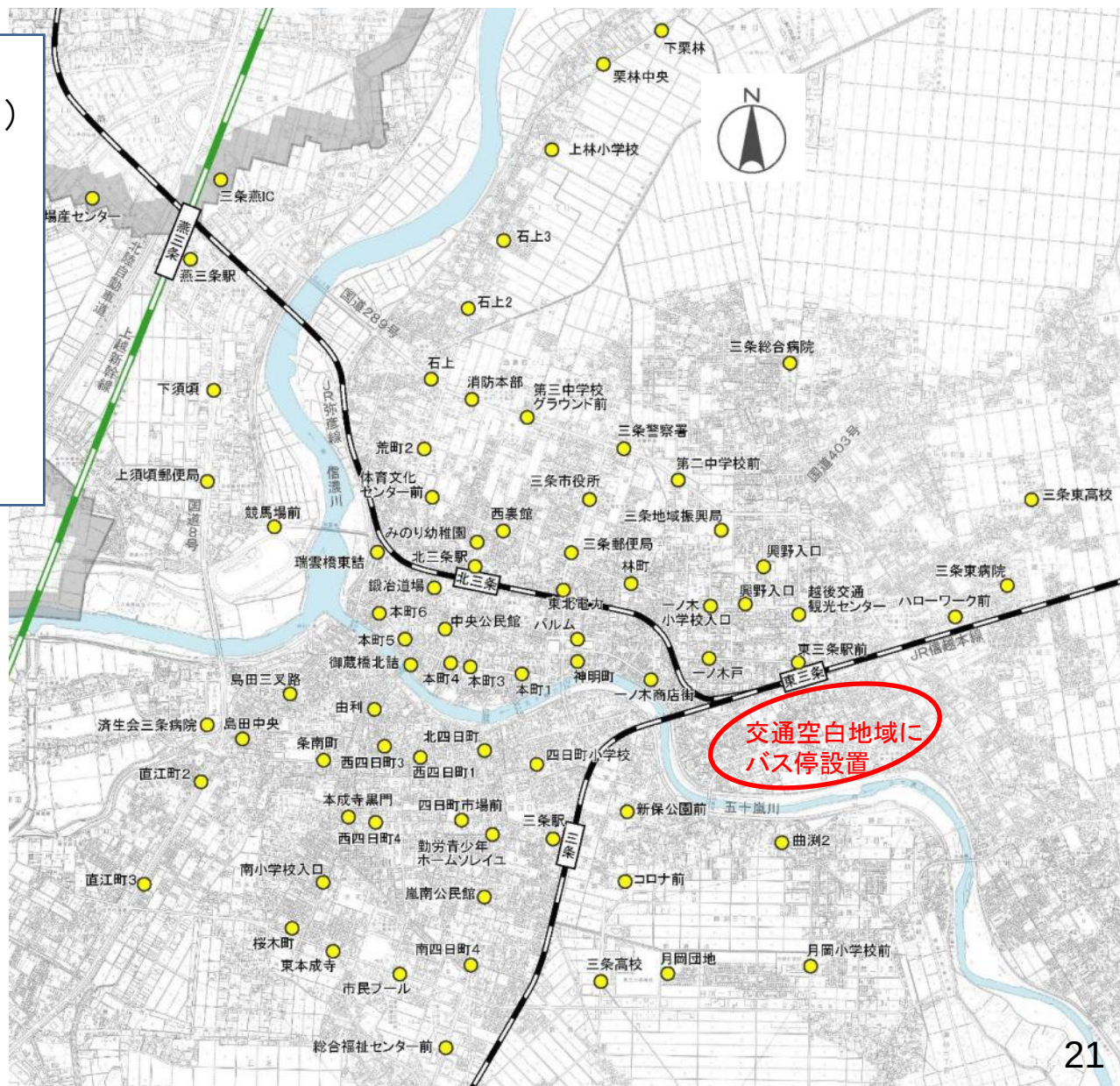
・利用料金(大人)

150円/回⇒300円/回

乗合時 200円/回

・予約時間

利用2時間前⇒利用1時間前



目標利用者・収支率(H21/12～H22/3)

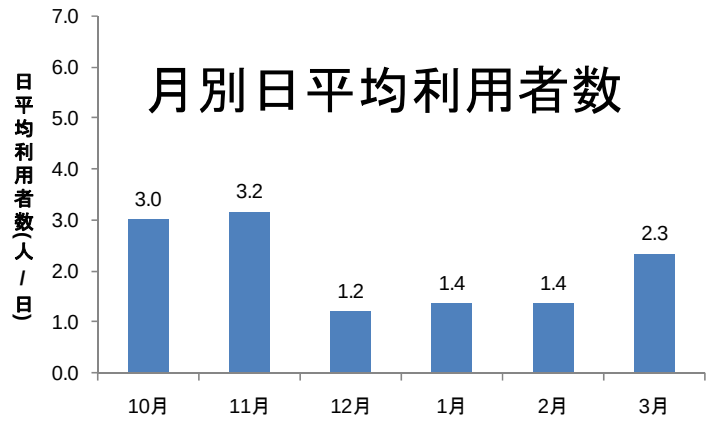
	目標・事業費(見込)	参考
目標利用者数	80人/日	
運賃収入	1,968,000円	@300円×80人/日
運行経費	8,528,000円	タクシー5社:80運行/日
収支率	23.1%	H19循環バス(A・Bコース日中)収支率:13.4% H20社会実験収支率:7.4%

目標利用者・収支率(本格運行時)

- ・目標利用者数:100人/日(乗合い運行率:20%)
- ・運賃収入:7,840千円/年間
- ・運行経費:22,050千円/年間(乗合い運行の増加による経費削減)
- ・目標収支率:36%

3 井栗地区コミュニティバス 社会実験（案）

昨年度はフルデマンド方式で運行 (現在休止中)



利用者登録(3月末)

登録者数	245人
利用実績がある登録者数	30人 (登録者数比12%)
のべ利用者数	249人
日平均利用者数	2.0人/日

井栗地区コミュニティバス見直し・改善点

①運行主体は「地域コミュニティ」

○地域にあった交通体系としたい ⇒ 計画検討だけでなく、「運行も地域」で行う。

②運行について

○地域での運行 ⇒ 簡単な運行方式とする。(定時定路線・往復)

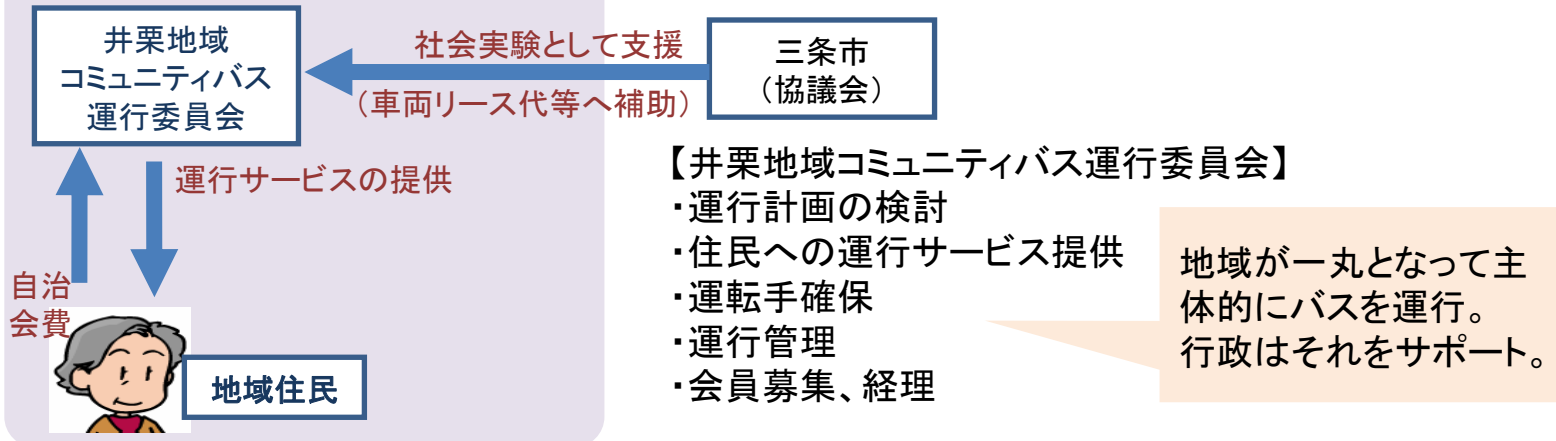
○限られた資源(予算・人員) ⇒ 曜日限定の運行

③持続可能な運行に向けて

○運行経費の確保 ⇒ 自治会費から賄う

社会実験期間については、三条市(協議会)から補助金交付

地域コミュニティ活動として実施

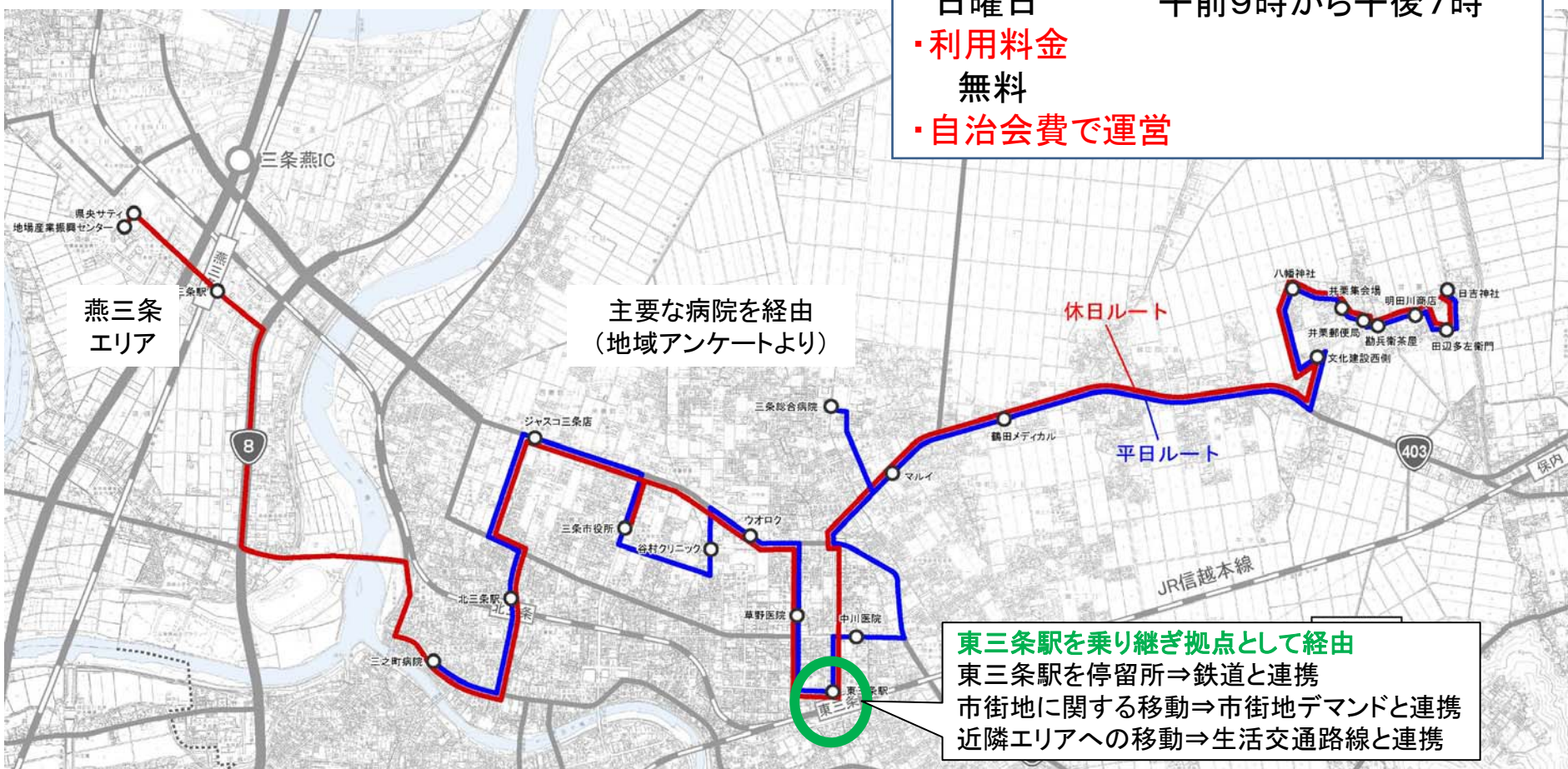


井栗地区コミュニティバス社会実験見直し(案)

運行形式	【地域コミュニティ活動として実施】 ・定時定路線運行
運行日 運行ルート	・月、水、金曜 通院・買い物ルート ・日曜 買い物ルート ・火、木、土曜、祝日運休
運行時間帯	・平日 午前8時～午後7時 ・日曜日 午前9時～午後7時
利用料金	・無料
実施主体	・三条市
運行主体	・井栗自治会(井栗地域コミュニティバス運行委員会) (車両はリースにより手配)

見直し案：地域コミュニティが主体となった運行

- ・車両
ワゴン車(10人乗り)
- ・運行日,運行時間
月・水・金曜日 午前8時から午後7時
日曜日 午前9時から午後7時
- ・利用料金
無料
- ・自治会費で運営



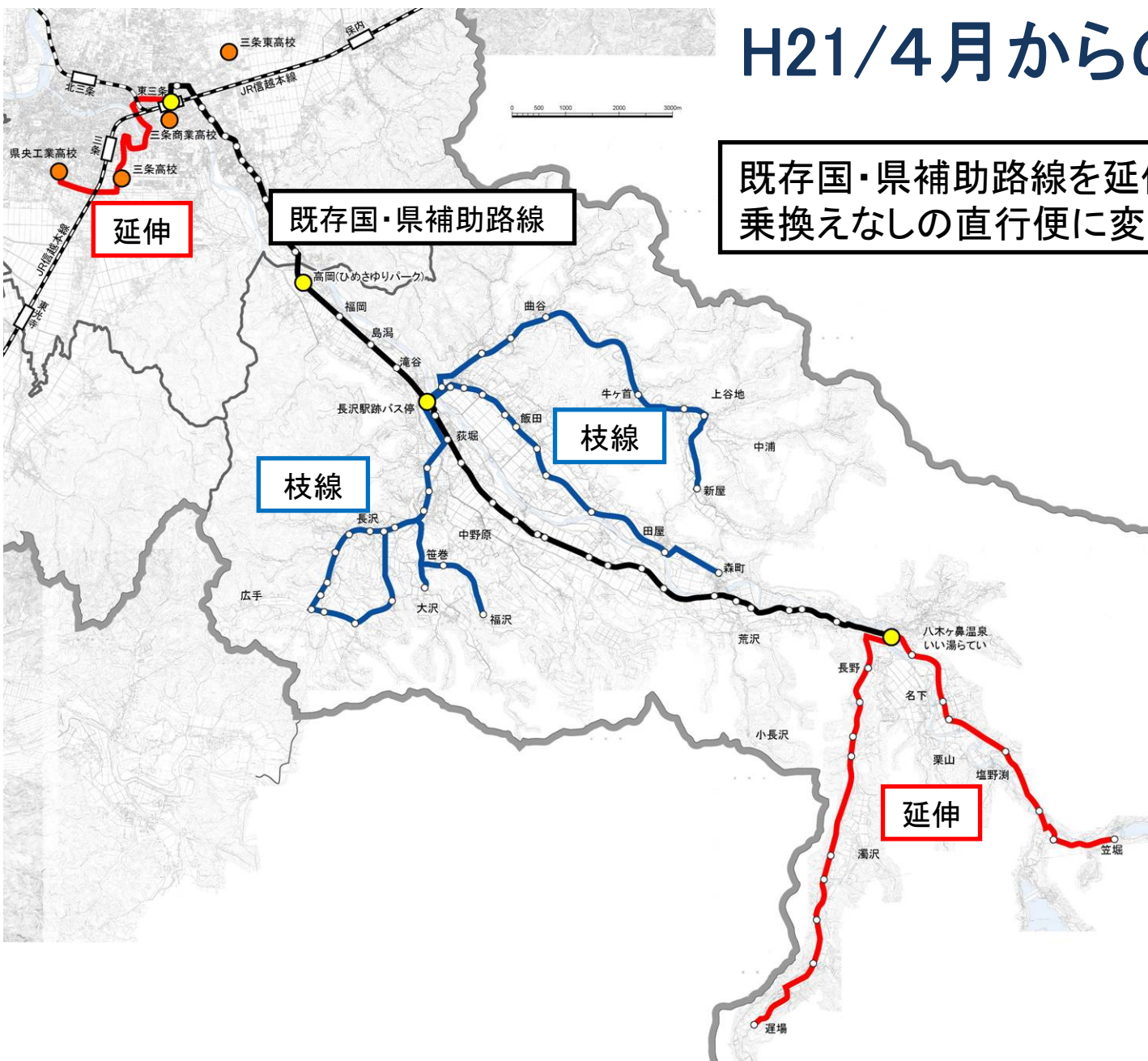
目標利用者数・収支率(H21/11～H22/3)

	目標・事業費(見込)	参考
目標利用者数	30人/日	
自治会費	400,000円	
運行経費	2,343,520円	レンタカー利用料、燃料代等 * 別途 バス停整備費等206,200円
収支率	17.1%	

目標利用者数・収支率(本格運行時)

- ・目標利用者数: 40人/日
- ・自治会費: 1,200千円/年間
- ・運行経費: 2,690千円/年間(車両購入による経費削減)
- ・目標収支率: 45%

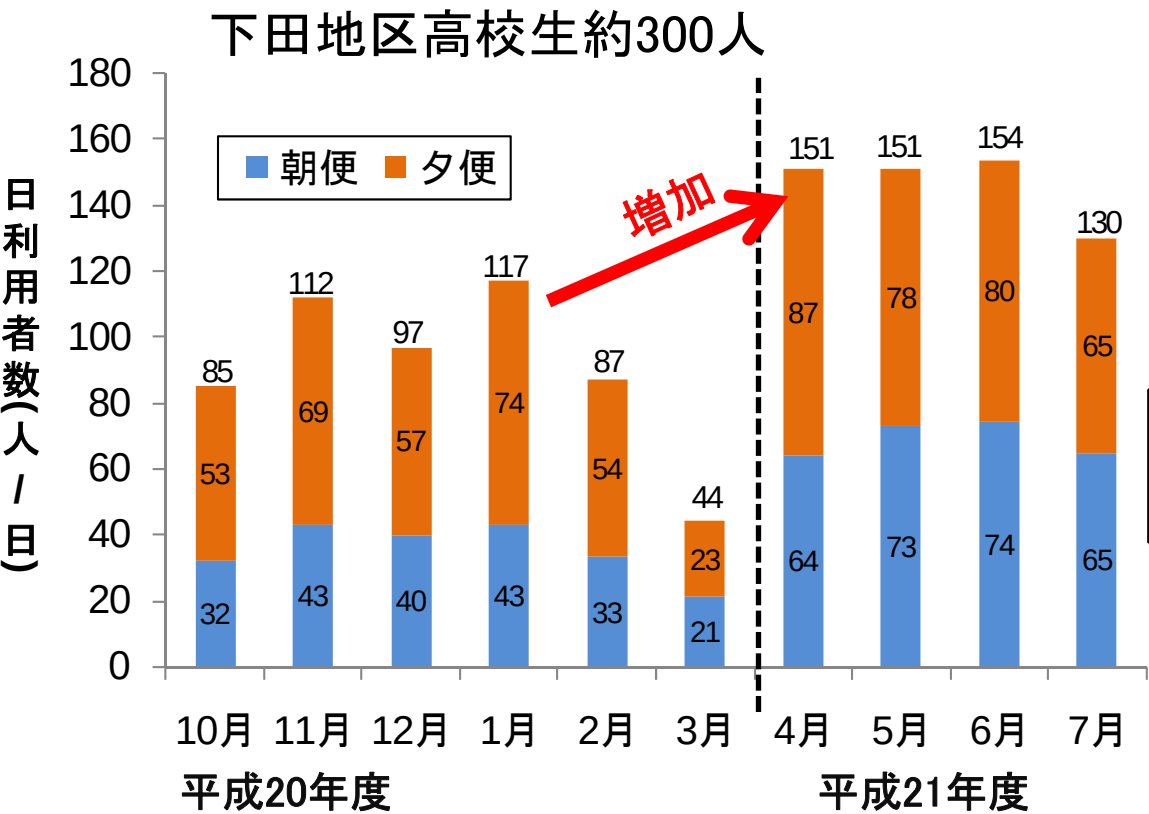
4 高校生通学ライナーバス 社会実験（案）



H21/4月からの運行

既存国・県補助路線を延伸し
乗換えなしの直行便に変更

利用実績 (H20/10月～H21/7月, 8月は夏休みで運休)



○増加要因
4月から既存路線を活用したことにより、乗り換えなし・分かり易さ向上。
年度末に高校を通じてチラシ配布。

収支状況 (H21/4～7月)

収入	3,801,000円	収支率 39.4%
運行経費	9,647,178円	

* 既存路線の活用により、
既存路線・延伸部分・枝線の合計値とする。

利用増が見込める秋冬に向け、
現在の運行を継続

目標利用者数・収支率(H21/11～H22/3)

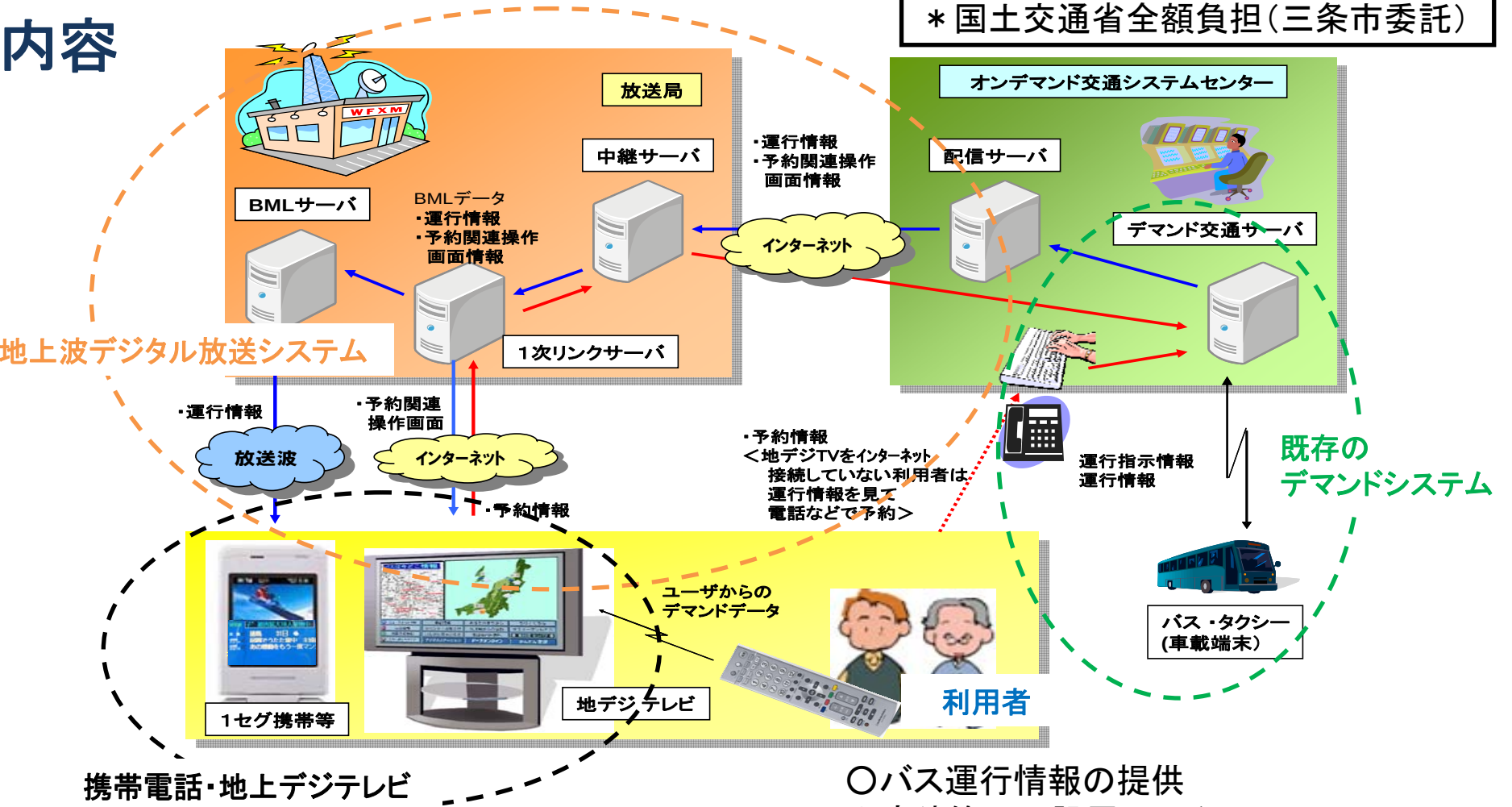
	目標・事業費(見込)	参考
目標利用者数	170人/日	冬季間による利用者の増加
運賃収入	4,615,000円	片道定期券×利用者数×月数
運行経費	11,164,000円	既存路線・延伸部分@305円/km 枝線@23,403円/日
収支率	41.3%	

5 地上波デジタル放送の 社会実験（案）

内容

事業費(システム開発等): 15,500千円
* 国土交通省全額負担(三条市委託)

地上波デジタル放送システム



目的: 利用者の利便性向上・予約抵抗の軽減

- 地上波デジタル放送と既存システムを連動させ、
- 身近な家電であるテレビで見られる
 - バスロケーション機能(簡易な手段を提供)
 - テレビリモコンによる予約機能



- バス運行情報の提供
- 病院等への設置によるPR
- 1セグによる若年層へのPR
- 携帯予約サイトとの連携
- 自分の乗りたいバスを確認できる。
- 急な変更時に戸惑わず、予約できる。
- 乗り合いの発生
- リモコンから予約ができる。

6 スケジュール（案）

6 スケジュール

	4	5	6	7	8	9	10 協議会	11	12	1	2	3 協議会	
下田地区デマンド	社会実験 継続運行								見直し運行		利用者アンケート等	検証	
市街地デマンド	社会実験 継続運行								見直し運行				
高校生 通学ライナーバス	社会実験 継続運行												
井栗地区コミュニ ティバス	運行計画検討							社会実験運行					
地上波デジタル							システム開発			運用			

状況に応じて協議会を追加開催