

生活交通ネットワーク計画（案）
（地域公共交通確保維持事業のうち地域内フィーダー系統関係）平成24年6月 日
（名 称）三条市地域公共交通協議会
（代表者名）会長 國定 勇人 印

0. 生活交通ネットワーク計画の名称

平成24年度三条市地域内フィーダー系統確保維持計画

1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性

三条市は、平成17年5月1日、旧三条市、旧栄町、旧下田村の3市町村が合併して誕生し、面積は432.01平方キロメートルであります。このうち下田地区（旧下田村）は、市の面積のおよそ3/4を占める広大な土地を有しています。

三条市においては、平成20年度から地域公共交通活性化・再生総合事業を活用して、次の社会実験を展開してきました。

Ⅰ. 福沢線

下田地区の地形の特徴として、国道289号を幹線道路として地区内を横断していることから、国道289号沿いの長沢駅跡を交通拠点に定め、各地域からバス（枝線）を乗り入れさせて、市街地方面との乗換えを行う実験を実施してきました。福沢線以外の他の枝線では利用者数が低迷し、路線の休止（平成23年4月から廃止）の措置を講じている状況の中で、福沢線については、地域住民の一定の利用者を得ているところであり、長沢駅跡への重要な交通手段となっていることから、今後も同路線を確保・維持していく必要があります。

Ⅱ. 高校生通学ライナーバス

主に下田地区在住の高校生を対象に、学校への通学手段として既存のバス路線を活用して運行を行いました。東三条駅で乗り換えて新潟、長岡方面の学校や三条東高等学校及び三条商業高等学校へ通学する学生の足となっているとともに、三条高等学校、県央工業高等学校へ通学する学生にとっては、乗換なしで学校へ延伸していることから、学生にとって非常に利便性の高い交通機関として、社会実験期間を通じて安定的な利用を得ることができました。

昭和59年度にJR弥彦線が廃止された下田地区においてバスは学生にとって唯一無二の公共交通手段であり、今後も存続させていくことが必要であります。

Ⅲ. 三条市デマンド交通

市内全域において、タクシー車両で停留所間をダイレクトで運行する実験を実施しました。三条市の地理特性、道路形態、移動形態等から輸送体系を勘案したところ、小型車両で小回りを利かせた単発的輸送がマッチし、通院、買い物や鉄道への乗換え等の目的で1日平均300人以上の利用を得ていることから、市民の生活に欠かせない交通手段となっております。

以上のことから、地域公共交通確保維持事業により、福沢線、高校生通学ライナーバス及び三条市デマンド交通を確保・維持することで、住民の生活交通手段を存続させていくことが必要不可欠であると考えます。

2. 地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果

(1) 事業の目標

- 1 福沢線の日平均利用者数を、10人以上とします。
- 2 高校生通学ライナーバスの日平均利用者数を、35人以上とします。
- 3 三条市デマンド交通ひめさゆりの日平均利用者数を、300人以上とします。

(2) 事業の効果

福沢線の日平均利用者数10人以上を維持することにより、幹線に接続する交通手段が維持され、地域住民の特に朝夕の通勤・通学のための交通手段が確保されます。

高校生通学ライナーバスの日平均利用者数35人以上を確保することにより、主に下田地区在住の学生の通学手段が維持されるとともに、保護者の送迎負担の軽減を図ることができます。

三条市デマンド交通ひめさゆりの日平均利用者数300人を維持することにより、利用が少なかったバス路線に代わる交通体系を確保し、高齢者をはじめとする市民の日常生活に必要な移動手段が確保されます。また、同交通の運行維持により、三条市が目指す外出促進（商店街活性化等）や健康増進等の施策と連携することが可能となります。

3. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運行予定者

地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱「表1」を添付
三条市地域内フィーダー系統確保維持計画 補足資料（別紙1）を添付

4. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額

地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱「表2」を添付

5. 別表4の補助事業の基準二に基づき、協議会が平日1日当たりの運行回数が3回以上で足りると認めた系統の概要【地域間幹線系統のみ】

6. 別表4の補助事業の基準ハに基づき、協議会が「広域行政圏の中心市町村に準ずる生活基盤が整備されている」認めた市町村の一覧【地域間幹線系統のみ】

7. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要【地域内フィーダー系統のみ】

地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱「表5」を添付

8. 車両の取得に係る目的・必要性【車両減価償却費等国庫補助金を受けようとする場合のみ】

9. 車両の取得に係る定量的な目標・効果【車両減価償却費等国庫補助金を受けようとする場合のみ】

(1) 事業の目標

(2) 事業の効果

10. 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者、要する費用の総額、負担者及びその負担額【車両減価償却費等国庫補助金を受けようとする場合のみ】

11. 協議会の開催状況と主な議論

- ・平成23年2月10日（平成22年度第2回） 社会実験終了後の本格運行について了承
- ・平成23年4月11日（平成23年度第1回） 平成22年度事業実績報告
- ・平成23年6月29日（平成23年度第2回） 三条市地域内フィーダー系統確保維持計画について合意
- ・平成23年11月7～14日（平成23年度第3回、書面協議） 三条市デマンド交通ひめさゆりの運行時間の変更（刈谷田線代替運行の実施）について合意
- ・平成24年2月23日（平成23年度第4回） 運行実績経過報告
- ・平成24年4月11日（平成24年度第1回） 平成23・24年度地域公共交通確保維持改善事業・事業評価
- ・平成24年6月27日（平成24年度第2回） 三条市地域内フィーダー系統確保維持計画について合意

12. 利用者等の意見の反映

福沢線については、三条市地域公共交通協議会下田分科会において、地域住民を代表する自治会長数名が出席して、同線を含む枝線のあり方（存続か廃止か）について協議を行い、その結果を尊重した計画となっています。

高校生通学ライナーバスについては、社会実験の見直しの中で、地元のハイスクールバス推進協議会との懇談会を開催して、意見等を反映して現在の安定的な運行に至っていることから、地元の要望にこたえる形の計画となっています。

三条市デマンド交通ひめさゆりは、平成22年10月から三条市全域を対象とした実証運行を実施し、同年12月に実施したアンケートにおいて、8割強の方から現在の運行に満足しているという回答を得ております。停留所の位置についても自治会単位・個人単位で要望を受けて検討し、できる限り要望にこたえる形で設置しています。これらのことから、市民の声を同運行に生かしたものとなっています。

また、平成23年6月29日に開催した第2回三条市地域公共交通協議会において、三条市地域内フィーダー系統確保維持計画の策定について審議を行い、次の意見がありました。

- 地域公共交通確保維持事業と連携が考えられる施策（外出促進、健康増進等）の目標値についても、今後検討願いたい。 ⇒ 今後検討します。

13. 協議会メンバーの構成員	
関係都道府県	新潟県交通政策局交通政策課長
関係市区町村	燕市市民生活部生活環境課長、三条市長
交通事業者・交通施設管理者等	越後交通株式会社三条営業所長、新潟交通観光バス株式会社三条営業所長、東日本旅客鉄道株式会社新潟支社総務部企画室長、公益社団法人新潟県バス協会事務局長、三条市タクシー協会長 国土交通省北陸地方整備局新潟国道事務所計画課長、新潟県三条地域振興局地域整備部長、三条市建設部長、三条警察署長
地方運輸局	国土交通省北陸信越運輸局企画観光部交通企画課長 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
その他協議会が必要と認める者	地域公共交通の利用者代表、学識経験者、三条観光協会副会長、三条商工会議所常議員・交通部会長、栄商工会長、下田商工会長、日本労働組合総連合会新潟県連合会県央地域協議会事務局長、三条市福祉保健部長、三条市経済部長、三条市教育委員会事務局教育部長

【本計画に関する担当者・連絡先】

(住 所) 新潟県三条市旭町二丁目3番1号

(所 属) 三条市市民部環境課

(氏 名) 長田 高志

(電 話) 0256-34-5511 (内線 255)

(e-mail) kankyo-anzen@city.sanjo.niigata.jp