

三条市公共交通について(案)

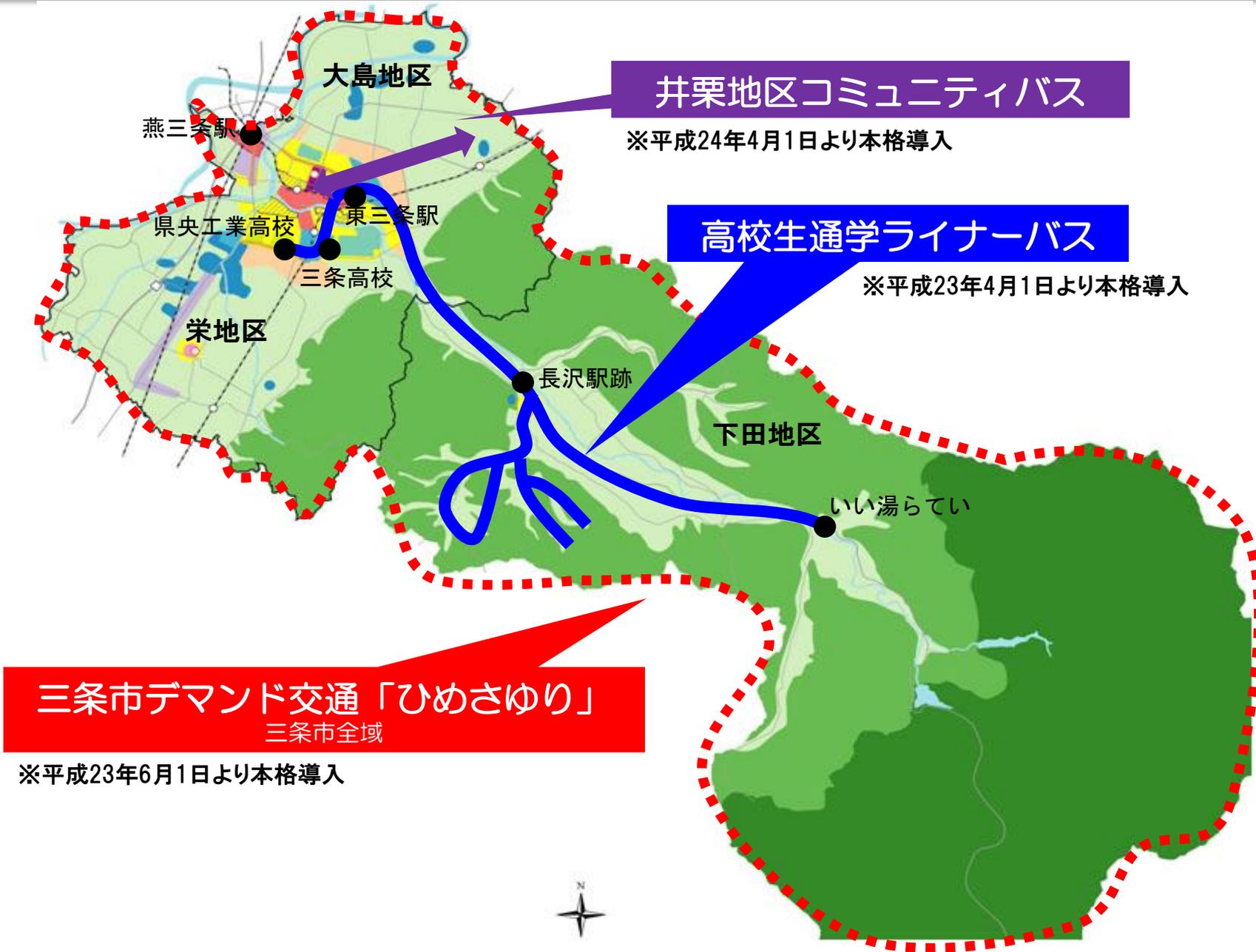
～利用状況と来年度の対応について～

目次

◎運行内容のおさらい	1
1 利用者数等の実績	2
2 ひめさゆりお客様アンケート	8
3 ひめさゆり停留所簡易見直し結果	15
4 目標達成状況と評価	16
5 来年度の対応とスケジュール	18

平成25年2月22日(金)

◎ 運行内容のおさらい

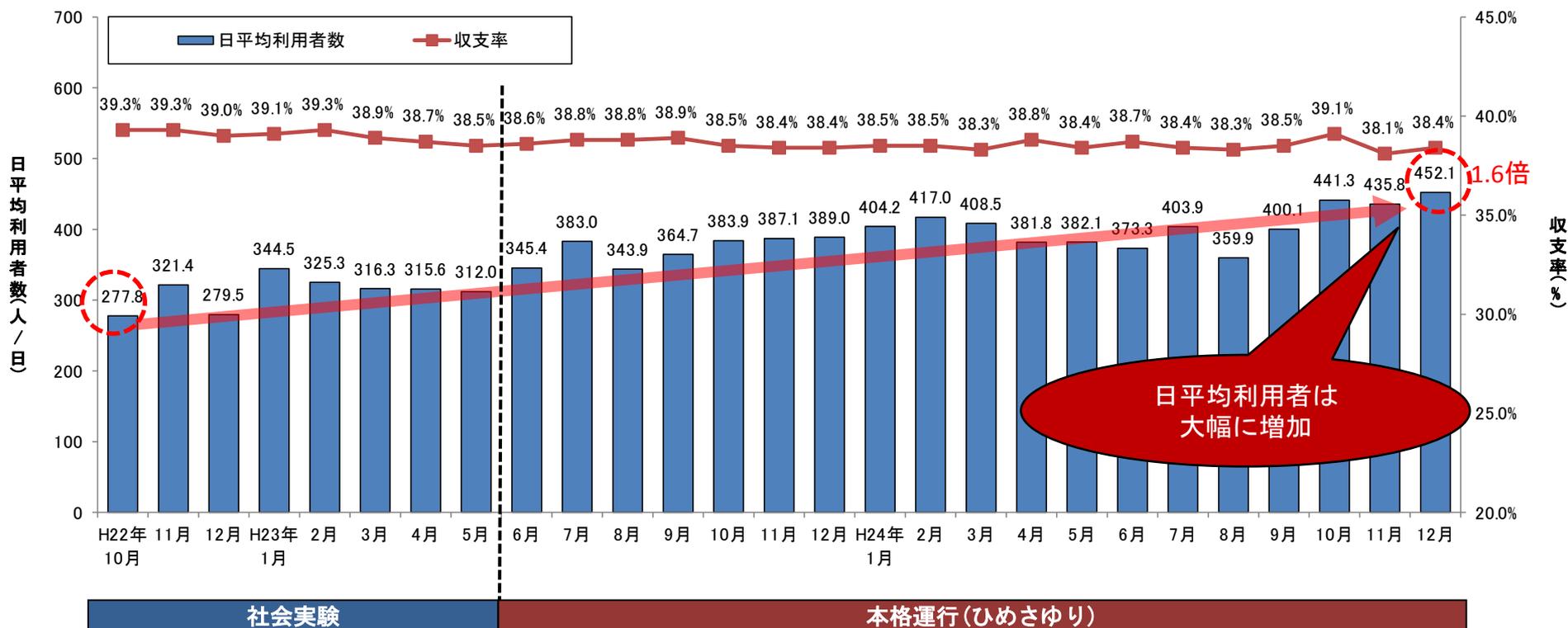


1 利用者数等の実績

1.1 三条市デマンド交通の実績

(1) 日平均利用者数と収支状況

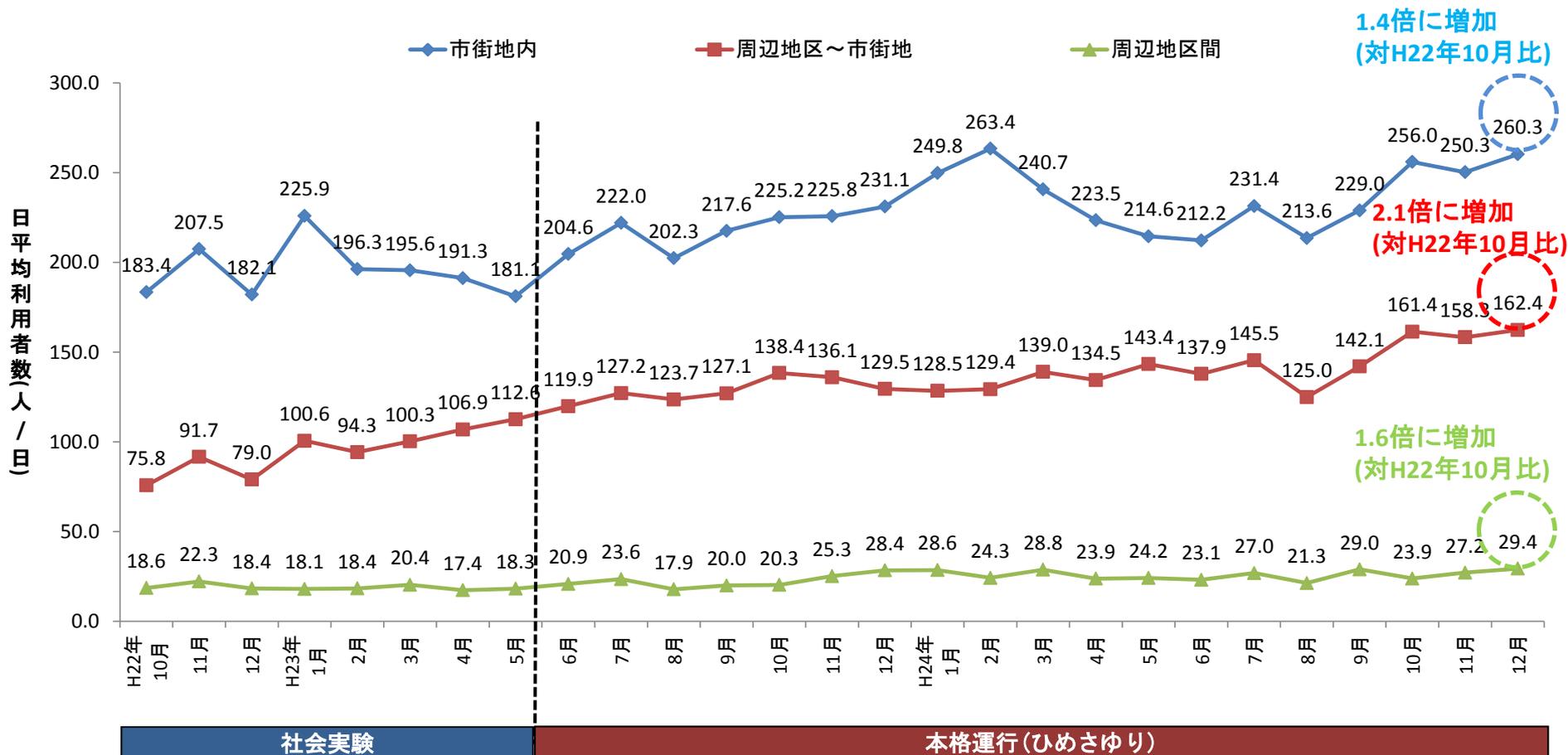
- 利用者数はH22年10月から2年以上経過し1.6倍に増加している。
- 収支率は38%台で推移している。



1 利用者数等の実績

(2) 起点終点別の利用状況

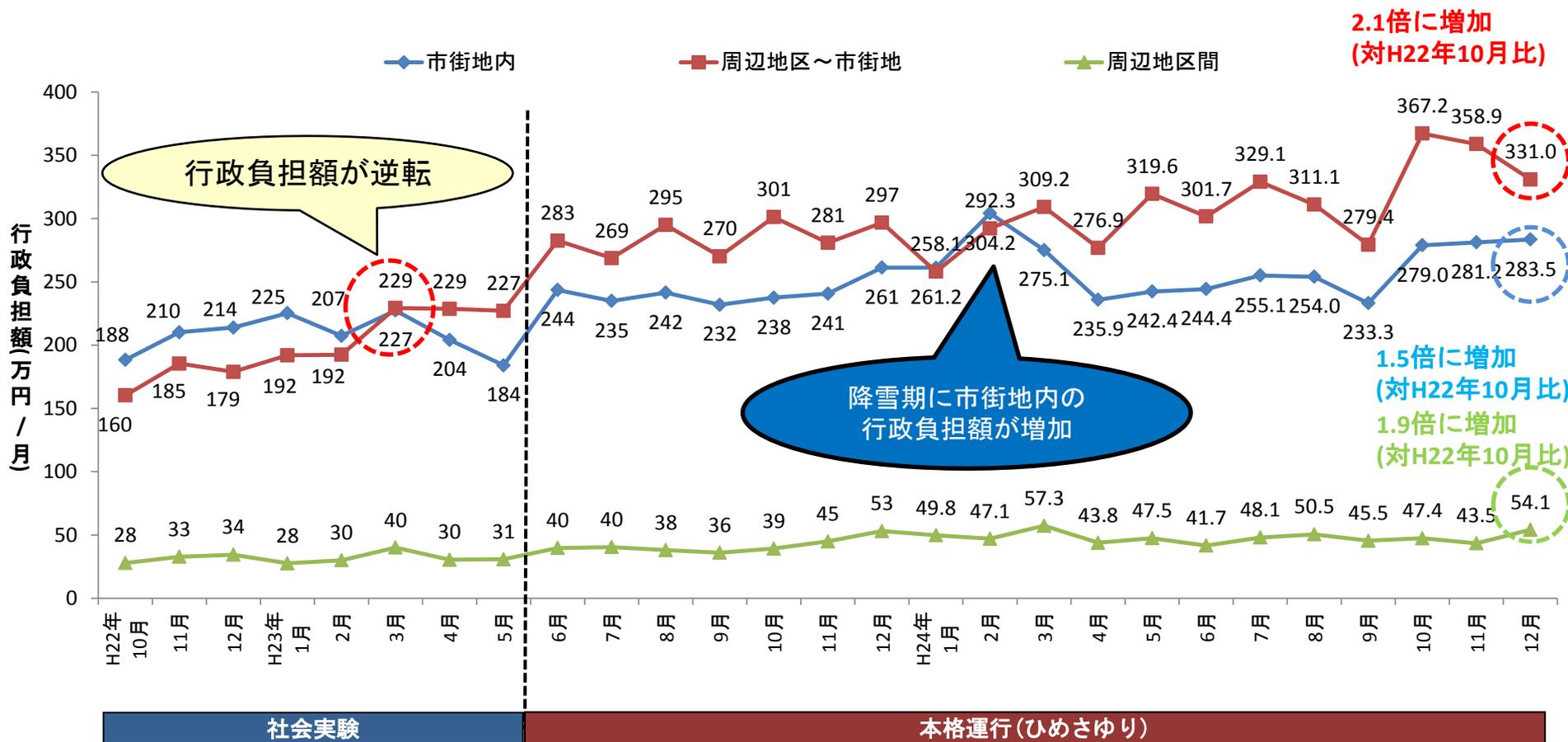
- 周辺地区(下田、北、南地区)～市街地間の利用が平成22年10月比2.1倍と大幅に増加し、市街地だけでなく、全市的に三条市デマンド交通「ひめさゆり」が浸透してきている。
- 周辺地区間は日平均30人未満の利用で推移している。



1 利用者数等の実績

(3) 起点終点別の行政負担額

- 周辺地区～市街地間の利用における行政負担額がH23年3月に市街地内の負担額を上回り、本格運行後は、概ね300万円/月で推移するまでに上昇し、**行政負担額増加の要因の1つ**と考えられる。
- 市街地内の行政負担額は平成24年2月に304.2万円とピークを記録、以降300万円未満で推移している。



社会実験

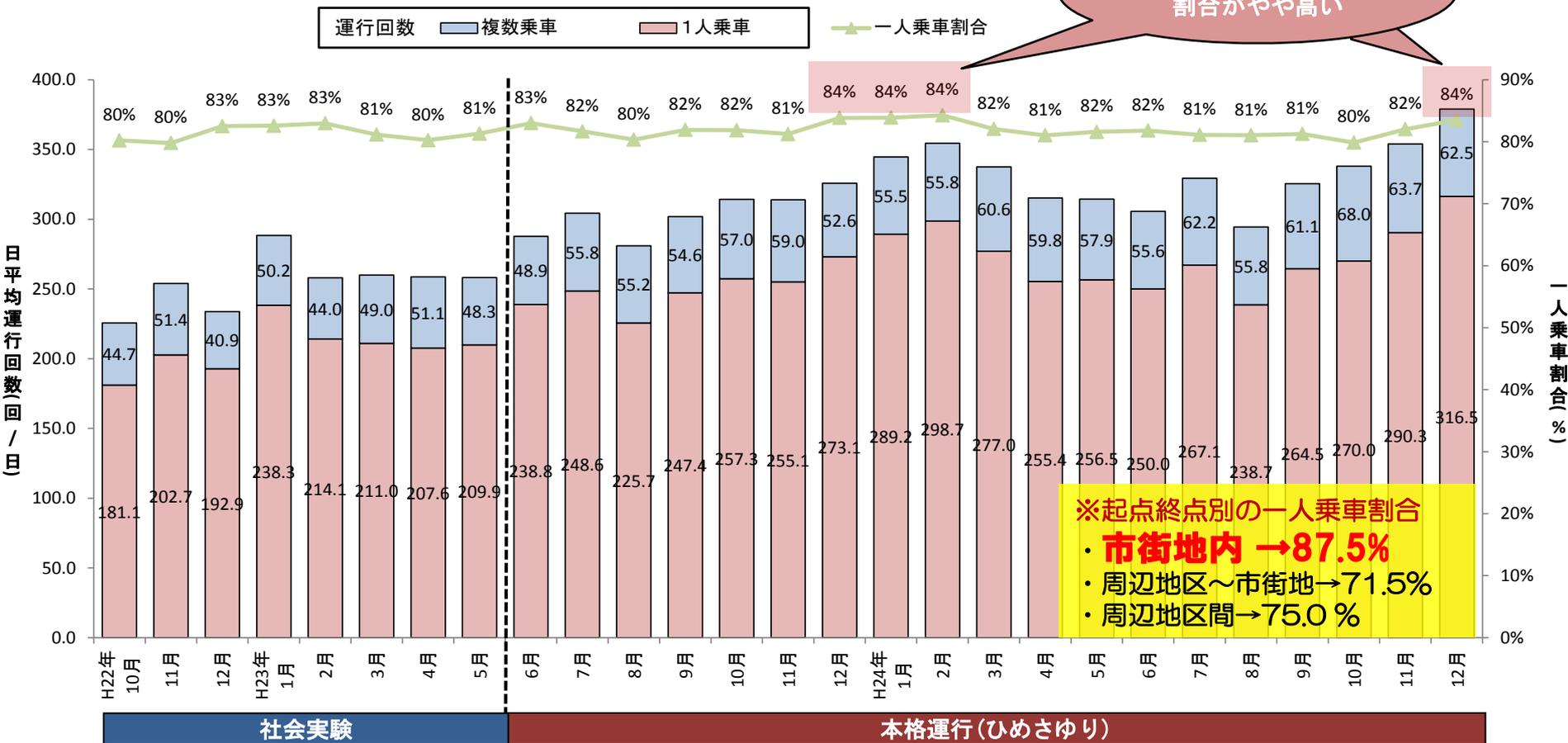
本格運行(ひめさゆり)

1 利用者数等の実績

(4) 一人乗車割合

- 全体に対する一人乗車割合は、80～84%で推移し、依然として高い状況にある。
- 降雪期は一人乗車の割合がやや高くなる傾向にある。
- 市街地内では一人乗車割合が高い傾向にあり、**比較的近距离の移動における複数乗車のメリットが少ない**ことが要因の1つと考えられる。

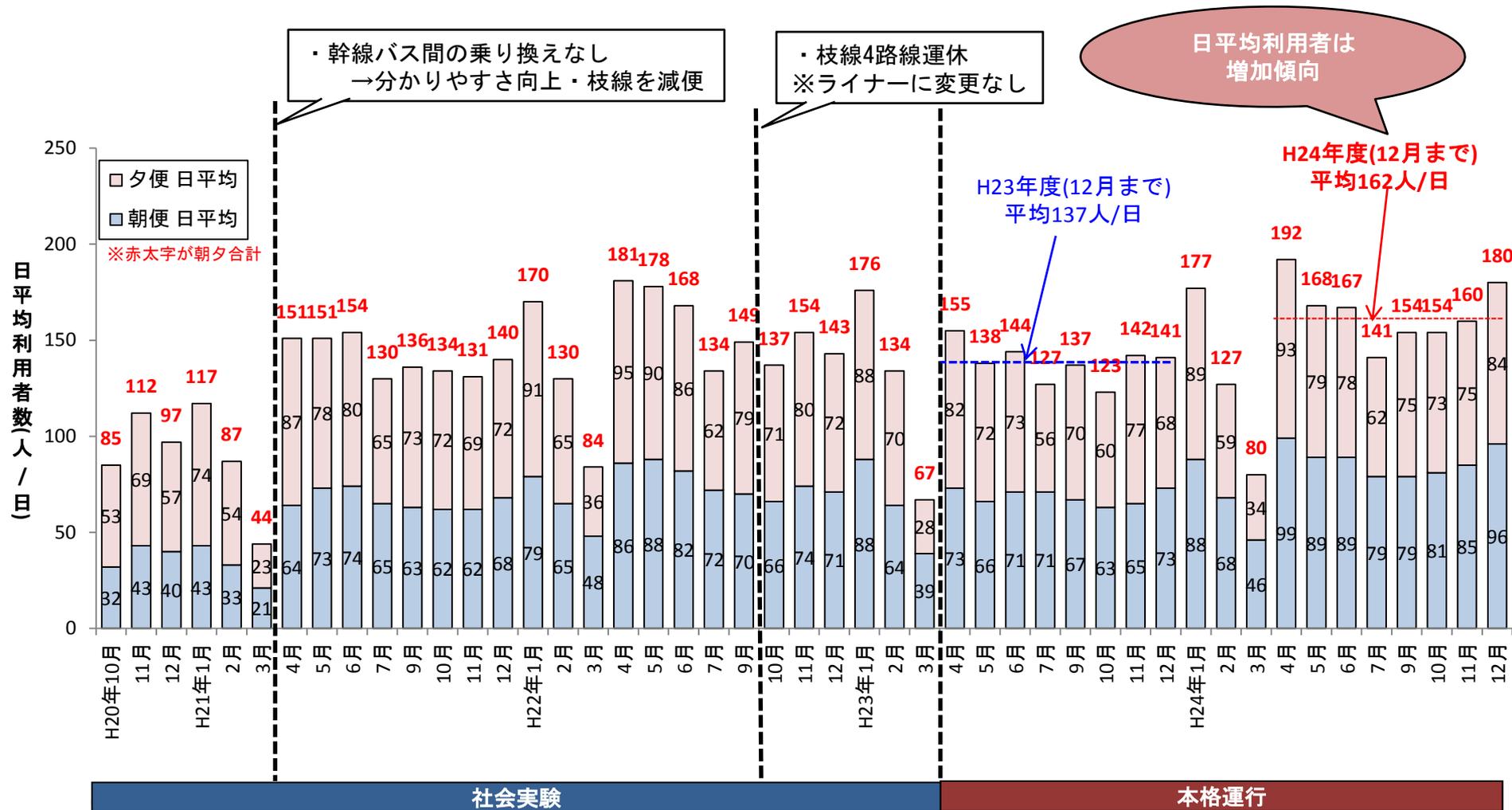
降雪期は一人乗車の割合がやや高い



1 利用者数等の実績

1.2 高校生ライナーの利用者数推移(幹線ライナー)

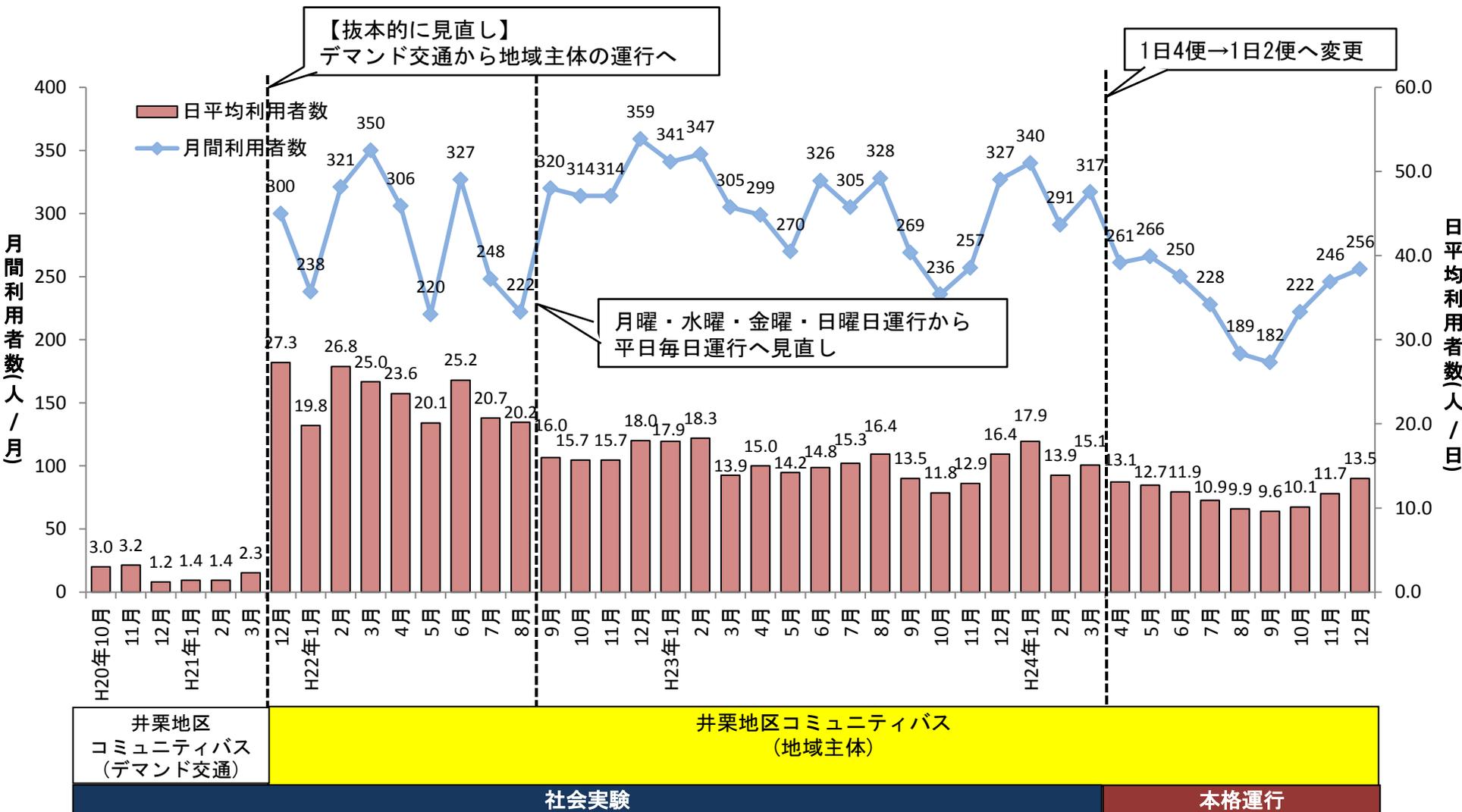
○平成24年度4月～12月までの日平均利用者数は162人と過去最高を記録し、利用者数は増加傾向にある。
 ○夕便に比べ朝便の方が利用者が多い状況にある。



1 利用者数等の実績

1.3 井栗地区コミュニティバスの利用者数推移

○今年度は9月まで利用者が減少し続けていたが、10月以降200人/月を超える利用者数となっている。
 ○例年、降雪期には利用者数が増加する傾向にある。



2 ひめさゆりお客様アンケート

(1) 実施概要

平成24年度お客様アンケート 【今回実施】

■ 配布回収方法

- ・ タクシー事業者の協力により、ひめさゆり車内で配布し、返信用封筒(宛先三条市)で回収

■ 配布・回収時期

- ・ 平成24年12月3日(月)～31日(月)

■ 配布数

- ・ 1000票

■ 回収数

- ・ 243票(回収率24.3%)

【参考】平成23年度お客様アンケート 【昨年度実施】

■ 配布回収方法

- ・ タクシー事業者の協力により、ひめさゆり車内で配布し、返信用封筒(宛先三条市)で回収

■ 配布時期

- ・ 平成23年12月19日(月)～28日(水)

■ 配布数

- ・ 1000票

■ 回収数

- ・ 187票(回収率18.7%)

2 ひめさゆりお客様アンケート

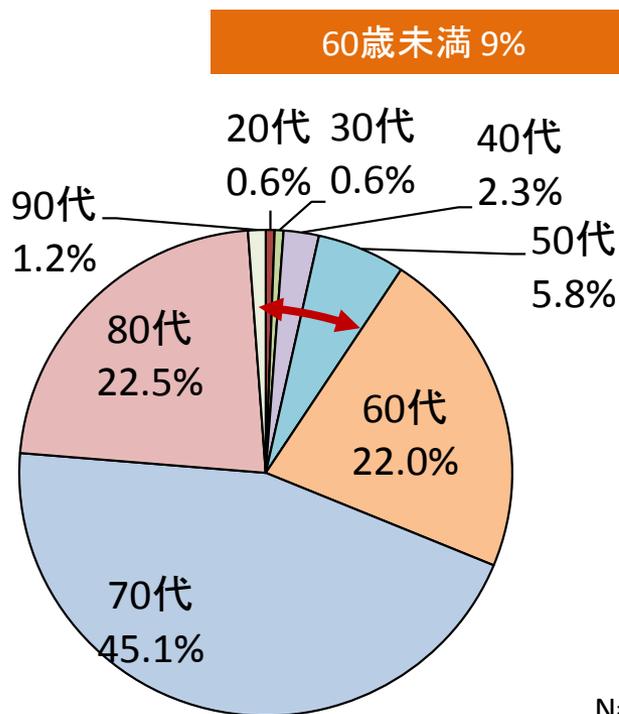
(2) 調査結果 ※主な結果のみ掲載

利用者の年齢層

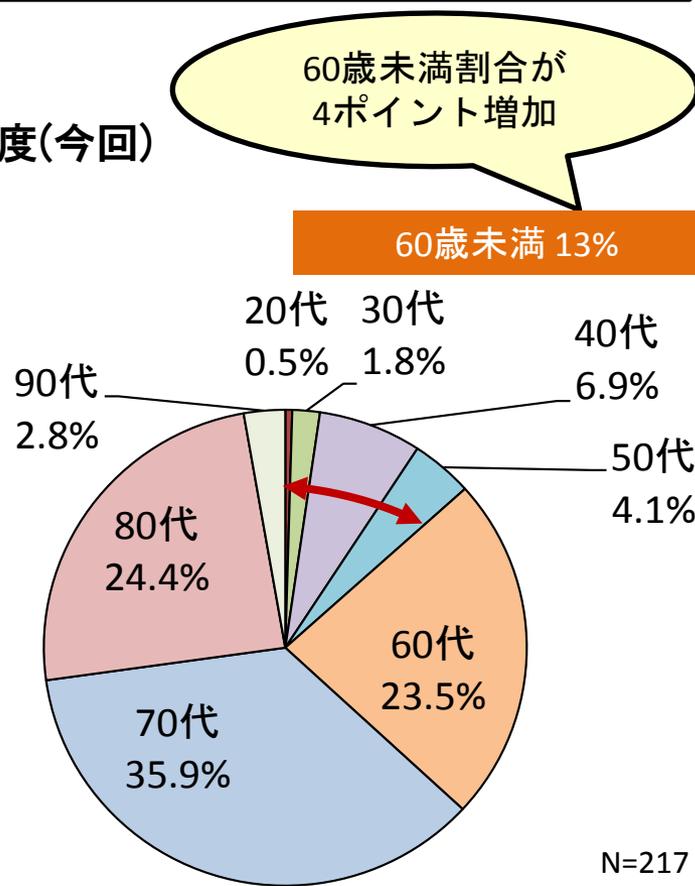
○アンケート結果によると、依然として60歳以上の割合が高い状況にある。一方で、60歳未満の割合が昨年度比4ポイント増加（9%→13%）していることから、利用年齢層の多様化傾向もうかがえる。

【利用者の年齢層，昨年度との比較】

◆H23年度



◆H24年度(今回)



※回答データから無回答を除外して集計

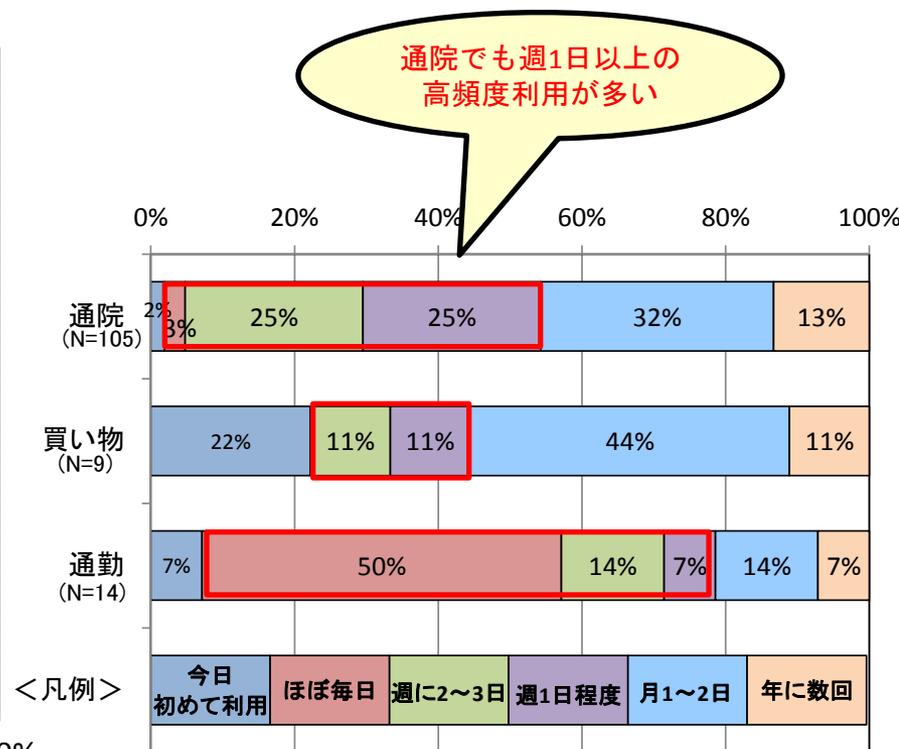
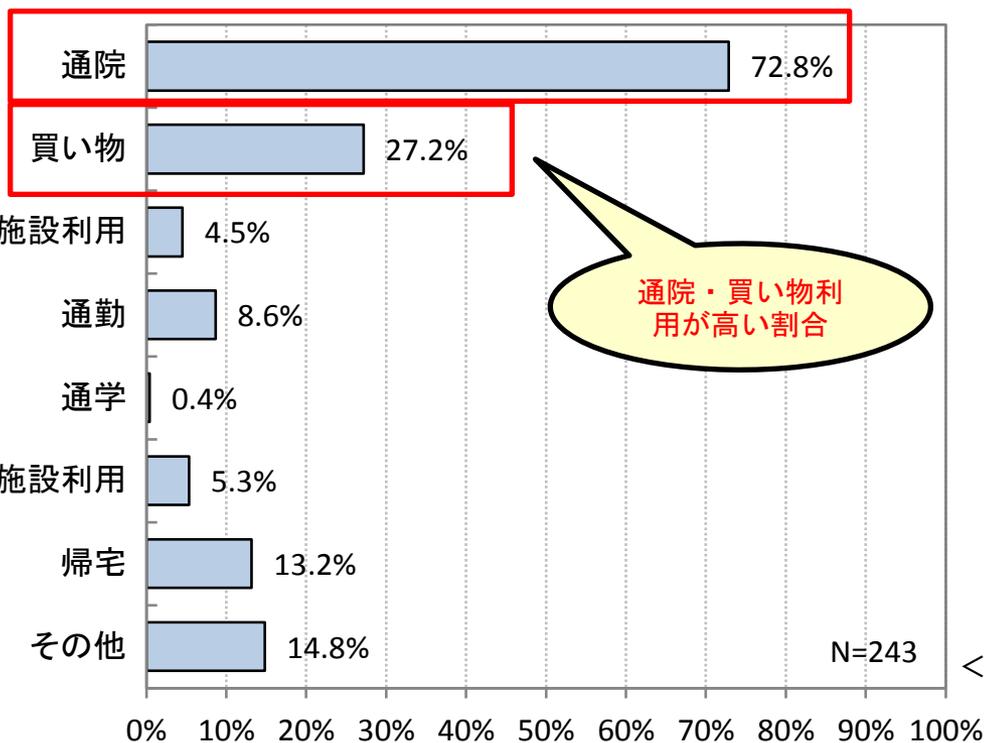
2 ひめさゆりお客様アンケート

利用目的と利用頻度

- 通院・買い物などでの利用割合が高い。
- 目的別の利用頻度を見ると、通院利用者は週1日以上の割合が約53%と高い。

【利用目的割合, 複数回答】

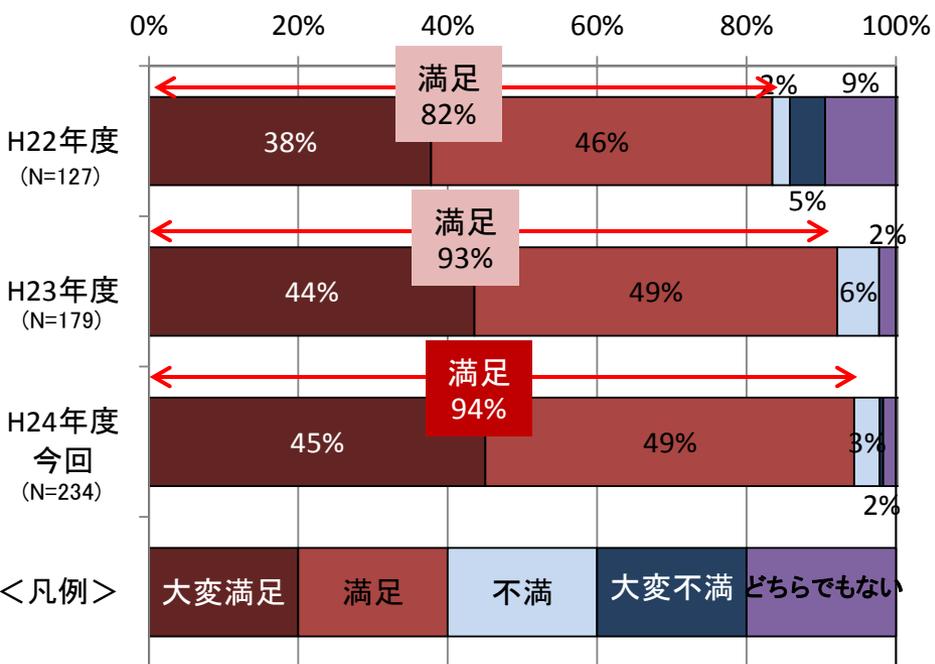
【利用目的別の利用頻度, 単一回答のみで集計】



利用満足度

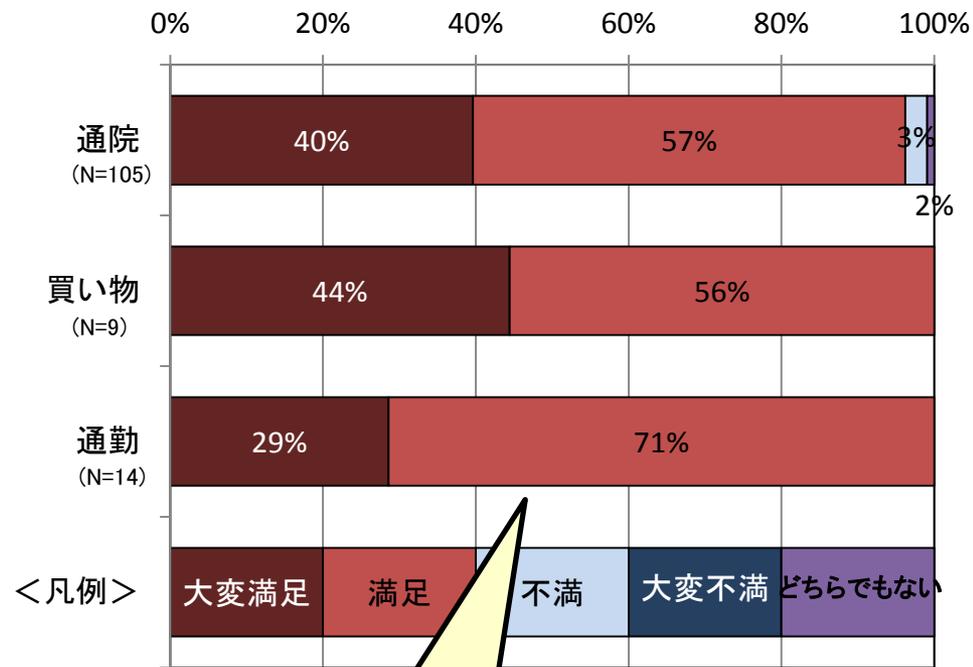
○利用満足度は平成22年度から順調に向上しており、今回調査では94%の回答者が満足と回答している。
 ○利用目的別に見ると通勤利用の「非常に満足」の割合が他の目的に比べ低いが、利用者満足度は総じて高い状況にある。

【利用満足度，過年度との比較】



【利用目的別の利用満足度，今回】

※利用目的単一回答に限定して集計

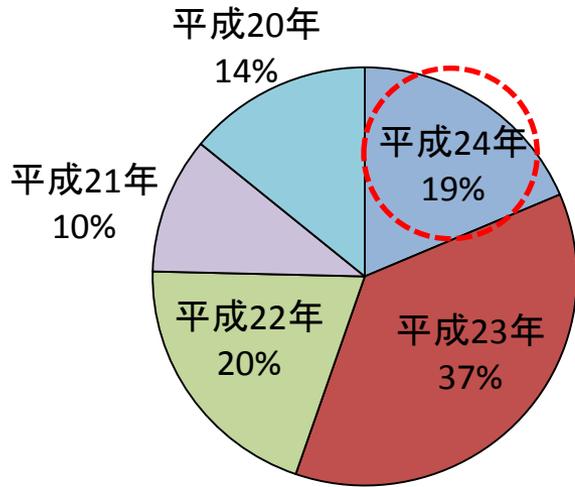


利用目的によらず満足度は非常に高い

ひめさゆりが無い場合の移動手段

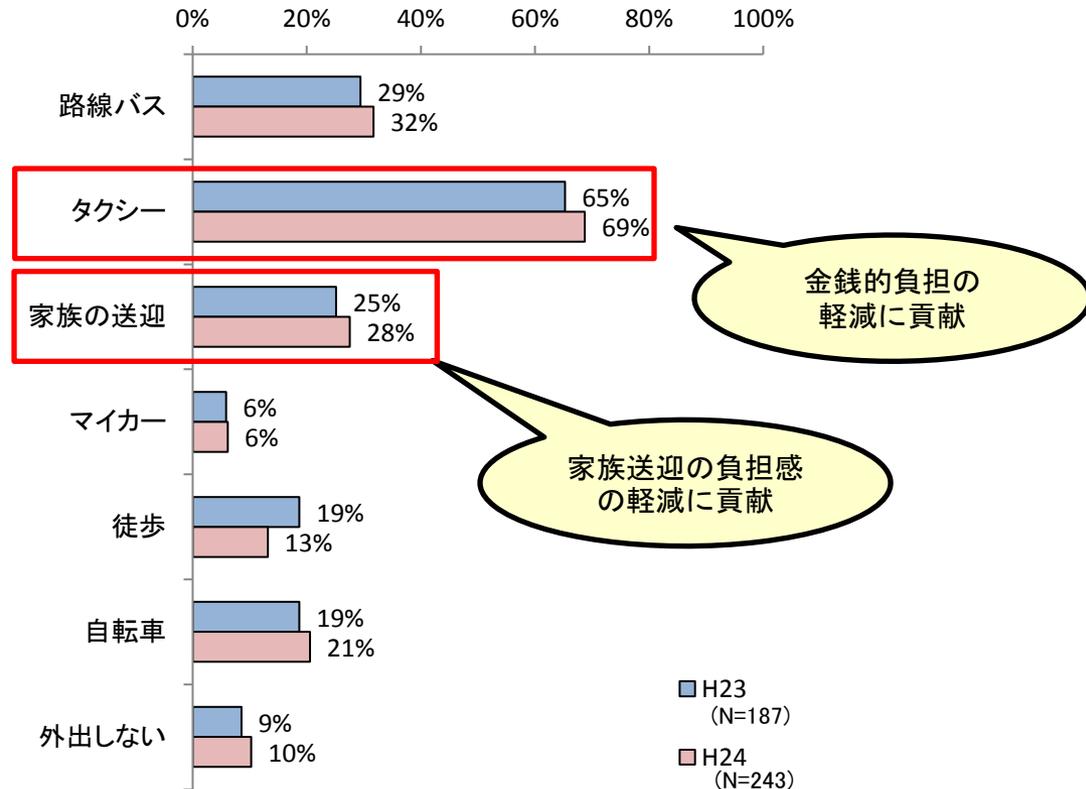
- ひめさゆりの利用開始時期を見ると回答者の19%が平成24年と回答しており、新規利用者も順調に獲得していることがうかがえる。
- ひめさゆりが無い場合の移動手段を見ると、「タクシー」が最も多く6割を超えている。次いで「路線バス」、「家族送迎」が2割超となっている。ひめさゆりの運行は、利用者の金銭的負担、家族送迎の負担感の軽減に寄与している。

【ひめさゆりの利用開始年, 今回】



N=199

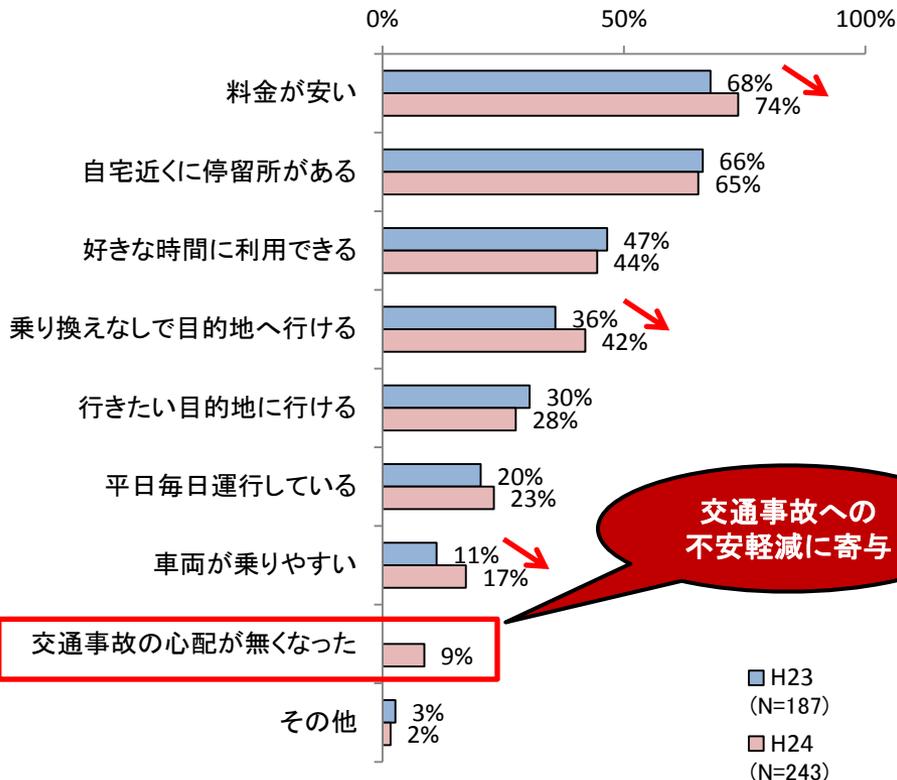
【ひめさゆりが無い場合の選択手段, 過年度との比較】



ひめさゆりの評価(良かった点)

- 良かった点では、「料金が安い」「乗り換えなしで目的地へ行ける」「車両が乗りやすい」の割合が前年度に比べ増加。
- また「自動車の運転機会が減り交通事故の心配が無くなった」が9%程度回答されており、高齢者の交通事故低減に寄与している状況がうかがえる。
→三条市内での高齢者関連事故件数は、平成21年以降、減少傾向にある。

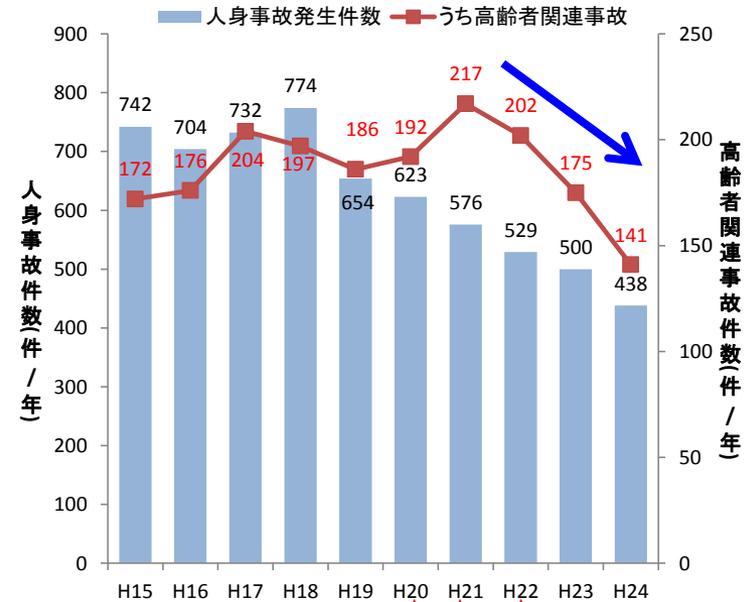
【良かった点, 前年度との比較】



※前年度から5ポイント以上変化した項目のみ矢印により増減を表示

(参考) 三条市の人身事故発生件数

資料) 「三条市の交通事故」
三条市環境課



H20年10月社会実験開始

H21年12月市街地部で現在の運行形態に見直し

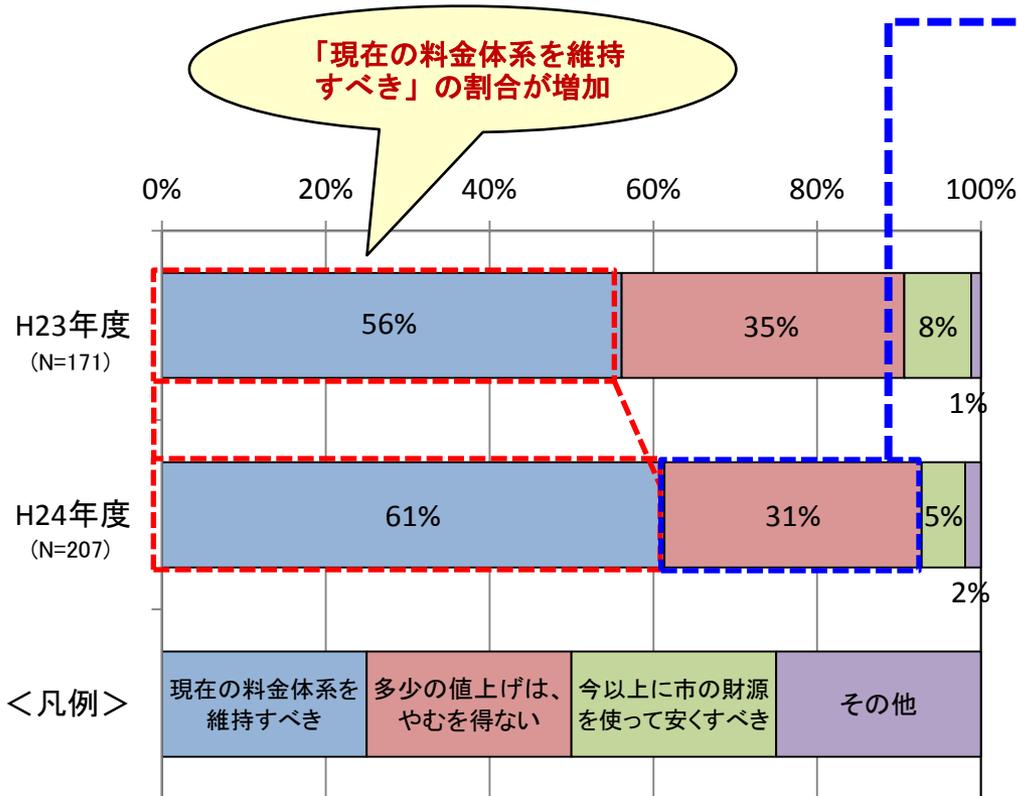
H22年10月デマンド交通の全市展開

2 ひめさゆりお客様アンケート

運賃の値上げについて

- 運賃の値上げについては、「現在の料金体系を維持すべき」が61%と最も高く、前年度比で5ポイント増加している。
- 「多少の運賃値上げは止むを得ない」と回答した方の許容できる最低運賃の上限額は「400円」または「500円」が多い。

【運賃の値上げ, 前年度との比較】



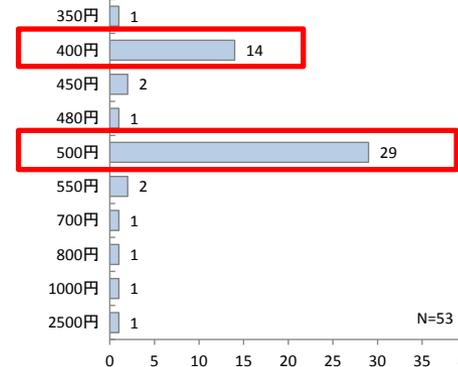
<参考> 許容できる最低運賃(現状300円)

値上げを許容した回答者に限定しても400円、500円の回答数が多く、最低運賃の100円程度の値上げが限界と考えられる。

1人乗車の場合

適用範囲	料金
～ 2km未満	300円
2km以上 ～ 3km未満	400円
3km以上 ～ 5km未満	500円
5km以上 ～ 7km未満	700円
7km以上 ～ 10km未満	800円
10km以上 ～ 15km未満	1,000円
15km以上 ～ 20km未満	1,500円
20km以上 ～ 30km未満	2,500円
30km以上 ～	3,000円

最低運賃の
上限金額を質問



3 ひめさゆり停留所簡易見直し結果

三条市デマンド交通ひめさゆり 停留所簡易見直し結果

- 実施時期 平成24年12月～平成25年1月
- 見直し内容 以下のとおり

エリア	No.	停留所名	区分
市街地	8	旧一ノ木戸小学校	名称変更
市街地	21	荒町2丁目	移設・名称変更
市街地	24	荒町1丁目	移設
市街地	38	八幡町	移設
市街地	180	かおる心療内科	名称変更
市街地	222	第三中学校 グラウンド向かい	移設・名称変更
市街地	224	内科・消化器科 わたなべ医院	新設
北	322	西潟	移設・名称変更
北	331	白山バス停	移設・名称変更
北	352	グッデイいきいき サポートセンター前	移設・名称変更
北	368	代官島公民館	移設・名称変更
北	378	土田製作所前	移設・名称変更
北	383	柳橋	柳沢部落集会所 廃止後新設

エリア	No.	停留所名	区分
北	385	井栗日吉神社	新設
北	386	井栗公民館	新設
南	512	尾崎駐在所	名称変更
南	581	貝喰新田(北)	移設
南	582	貝喰新田(南)	移設
南	583	栄PA高速バス停 (新潟方向)	移設
南	604	エネオス池上石油	廃止
南	611	吉野屋石動神社入口	移設・名称変更
南	630	貝喰新田集落開発 センター	廃止
下田	723	秀扇寺	移設・名称変更
下田	749	西川ベンダー	移設

見直し後停留所箇所数 611箇所
(平成25年2月22日現在)

4 目標達成状況と評価

【目標達成状況】

※集計期間を統一するため4月から12月の9か月間の比較とした

運行名称	目標	H23年度 (12月まで)	H24年度 (12月まで)
<p>三条市 デマンド交通 「ひめさゆり」 【H23年6月1日～ 本格運行】</p>	<p>○利用者数 300人/日以上(H24年9月まで) 400人/日以上(H24年10月から)</p> <p>【三条市地域公共交通ネットワーク計画より】</p>	<p>(H23年4月～同年12月)</p> <p>○利用者数 358.3人/日 ○収支率 38.6%</p> <ul style="list-style-type: none"> ・運賃収入 3,082万円/9ヶ月 ・運行経費 7,982万円/9ヶ月 <p>○1ヶ月当たり行政負担額 544万円</p> <ul style="list-style-type: none"> ・行政負担額 4,900万円/9ヶ月 	<p>(H24年4月～同年12月)</p> <p>○利用者数 403.0人/日 (H24年4～9月 383.5人/日) (H24年10～12月 443.1人/日)</p> <p>【参考:収支率】</p> <p>○収支率 38.5%</p> <ul style="list-style-type: none"> ・運賃収入 3,513万円/9ヶ月 ・運行経費 9,118万円/9ヶ月 <p>○1ヶ月当たり行政負担額 623万円</p> <ul style="list-style-type: none"> ・行政負担額 5,606万円/9ヶ月
<p>高校生通学 ライナーバス 【H23年4月1日～ 本格運行】</p>	<p>○利用者数 ・東三条駅-県央工業高等学校間 35人/日以上 ・福沢線 10人/日以上</p> <p>【三条市地域公共交通ネットワーク計画より】</p>	<p>(H23年4月～同年12月)</p> <p>○利用者数 ・東三条駅-県央工業高等学校間 30.4人/日 ・福沢線 9.9人/日</p> <p>【参考:八木ヶ鼻温泉-県央工業高校間】</p> <p>○利用者数 136.5人/日 ○収支率 83.5%</p> <ul style="list-style-type: none"> ・運賃収入 780万円/9ヶ月 ・運行経費 933万円/9ヶ月 	<p>(H24年4月～同年12月)</p> <p>○利用者数 ・東三条駅-県央工業高等学校間 35.3人/日 ・福沢線 10.2人/日</p> <p>【参考:八木ヶ鼻温泉-県央工業高校間】</p> <p>利用者数 161.6人/日</p> <p>【参考:収支率】</p> <p>○収支率 92.1%</p> <ul style="list-style-type: none"> ・運賃収入 884万円/9ヶ月 ・運行経費 960万円/9ヶ月
<p>井栗地区 コミュニティバス 【H24年4月1日～ 本格運行】</p>	<p>【社会実験時目標】 1日4便</p> <p>○利用者数 30人/日 ○収支率 26.8%</p>	<p>(H23年4月～同年12月) 1日4便</p> <p>○利用者数 14.5人/日 ○収支率 28.1%</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自治会費 87万円/9ヶ月 ・運行経費 310万円/9ヶ月 	<p>(H24年4月～同年12月) 1日2便</p> <p>○利用者数 11.5人/日</p> <p>無償運行による本格運行のため、収支については算出しておりません。</p>

【評価】

◆三条市デマンド交通ひめさゆり

- ・市民の足として定着し、利用は大きく増加している。一方で行政負担額が増加している。

◆高校生通学ライナーバス

- ・利用者は増加傾向にあり、下田地区の高校生の重要な移動手段として定着している。

◆井栗地区コミュニティバス

- ・平成24年4月から1日2便に集約して効率的な運行を図っている。
- ・サービスレベルから、1日15人程度が限界かつ適性な需要であると考えられることから、次年度以降目標を設定する。

5 来年度の対応とスケジュール

(平成25年度の対応)

◆三条市デマンド交通ひめさゆり

- ・利用者の増加に伴い行政負担額が増加していることから、持続可能な運営に向けた行政負担額の低減策を検討する。

◆高校生通学ライナーバス

- ・利用者も増加傾向にあることから現在の運行形態を当面継続する。
- ・下田地区の高校生数の動向や利用者数の動向を注視し必要に応じて広報を徹底する。

◆井栗地区コミュニティバス

- ・サービスレベルや井栗地区の人口規模を考慮し、1日平均15人の需要を目標として定める。
- ・本格運行の実施にあたり、1日2便の効率的な運行への見直しを行った。今後も持続可能な運営に努める。

(今後のスケジュール)

4月 中旬 協議会開催(予定)

- ・H25年度予算について
- ・H25年度フィーダー系運行の評価について など

6月 下旬 協議会開催(予定)

- ・H24年度決算について
- ・H26年度フィーダー系運行計画について
- ・持続可能なデマンド交通の見直し計画 など

下旬 国への事業計画書の提出