

平成24年度 三条市地域公共交通協議会歳入歳出決算

【歳入】

(単位：円)

款	項	目	予算額 (A)	収入済額 (B)	比較 (B-A)	備 考
1	負担金	1 負担金	76,716,000	76,716,000	0	三条市負担金 76,716,000
2	補助金	1 補助金	0	0	0	
3	繰越金	1 繰越金	4,357,000	4,357,733	733	前年度繰越金 4,357,733
4	諸収入	1 雑入	1,000	1,499	499	預金利息 1,499
合 計			81,074,000	81,075,232	1,232	

【歳出】

(単位：円)

款	項	目	予算額 (A)	支出済額 (B)	不用額 (A-B)	備 考
1	1	会議費	270,000	166,740	103,260	委員報酬及び費用弁償 160,840 会議用お茶代 5,900
	2	事務費				20,000
2	1	事業費	80,782,000	79,883,825	898,175	三条市デマンド交通 75,472,800 高校生ライナーバス 1,436,720 井栗地区コミュニティバス 1,894,500 三条市デマンド交通停留所設置・借上げ等 83,910 水道使用料 8,895 公共交通検証等業務委託料 987,000
3	1	予備費	2,000	0	2,000	
合 計			81,074,000	80,058,935	1,015,065	

収入済額		支出済額		翌年度へ繰越
81,075,232円	—	80,058,935円	=	1,016,297円

会 計 監 査 報 告 書

三条市地域公共交通協議会規約第10条の規定に基づき、平成24年度歳入歳出決算について監査を実施し関係書類を精査した結果、適正かつ正確に処理されていることを報告します。

平成25年6月14日

三条市地域公共交通協議会

会 長 國 定 勇 人 様

監 査 員 藤 勝 美 

平成25年度 三条市地域公共交通協議会歳入歳出補正予算(案)

【歳入】

(単位：円)

款	項	目	予算額	補正額	補正後 予算額	備 考
1	負担金	1 負担金	83,164,000	0	83,164,000	三条市負担金
2	補助金	1 補助金	0	0	0	
3	諸収入	1 雑入	1,000	0	1,000	預金利子等
4	繰越金	1 繰越金	80,000	936,297	1,016,297	前年度繰越金
合 計			83,245,000	936,297	84,181,297	

【歳出】

(単位：円)

款	項	目	予算額	補正額	補正後 予算額	備 考
1	運営費	1 会議費	210,000	100,000	310,000	協議会4回 (報酬、費用弁償、お茶)
		2 事務費	127,000	21,297	148,297	停留所損害保険料、振込手数料、 収入印紙 他
2	事業費	1 事業費	82,907,000	815,000	83,722,000	・三条市デマンド交通 80,327,000 ・高校生通学ライナーバス 定期券発券事務手数料及び 購入負担金 1,500,000 ・井栗地区コミュニティーバス 895,000 ・検証事業 1,000,000
3	予備費	1 予備費	1,000	0	1,000	
合 計			83,245,000	936,297	84,181,297	

三条市地域内フィーダー系統確保維持計画（案）

平成25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

0. 生活交通ネットワーク計画の名称

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、旧柴町、旧下田村の3市町村が合併して誕生した総面積432.01 km²の一般市である。うち下田地区（旧下田村）においては、311 km²の面積を有し総面積に占める割合は約72.0%と広大である上、人口減少と併せて高齢化も急速に進んでいる。こうした地勢・特徴を持つ本市においては、自家用車などの交通手段を持たない住民は日常生活上、バス等の公共交通の維持存続は極めて重要な課題となっており、平成23年度より地域公共交通確保維持事業を活用し、次の3系統を核に運行確保を図ってきた経緯がある。

I. 福沢線

下田地区の地形の特徴として、国道289号が幹線道路として東西を貫通していることから、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ができるよう運行を図ってきた。H20～22年度において実施された公共交通社会実験では、福沢線以外の枝線についても運行していたが、利用者が減少したことから平成23年4月から福沢線を除くバス路線を廃止したところである。

こうした中、福沢線については利用者が減少傾向にはあるものの、長沢駅跡への重要な交通手段となっており、今後も一定の利用者が見込まれることから同路線を確保・維持していく必要がある。

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通学手段として既存のバス路線を活用して運行してきた。本路線については東三条駅で乗り換えて新潟・長岡市方面への通学の重要な足となっているとともに、三条東高等学校や三条商業高等学校へ通学する学生の足ともなっている。また、三条高等学校・県央工業高等学校へ通学する高校生にとっては、乗換なしで通学できる非常に利便性の高い交通機関として安定的な利用数を得ている。

昭和59年度にJR弥彦線（下田地区）が廃止された同地区高校生にとっては、バスは唯一無二の通学手段であり、同バス路線の維持は交通政策として極めて重要であることから今後も存続させていく必要がある。

III. 三条市デマンド交通

市内全域において、タクシー車両を活用して専用の停留所間をダイレクトで運行を行ってきた。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すると、小型車両で小回りを利かせた単発的輸送は公共交通機関であるバスやタクシー輸送を補完する機能を有しており、通院や買い物、JR駅への乗換え等において利便性の高い交通手段として多くの住民から利用されている。

その結果、平成24年度においては1日平均400人以上の利用者があり、今や利便性の高い公共交通として住民の生活に欠かせない交通手段となっているため、今後も存続させていくことが必要である。

以上のように、地域公共交通確保維持事業を活用し、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維持・確保することで、本市総合計画に掲げる「安心して暮らせるまちづくり」の実現を目指す。

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 福沢線の平均利用者数 …目標値 10 人以上/日
- ② 高校生通学ライナーバスの平均利用者数…目標値 35 人以上/日
- ③ 三条市デマンド交通の日平均利用者数 …目標値 400 人以上/日

三条市デマンド交通については、将来にわたって運行を継続していけるよう、サービス水準に見合った料金体系となるよう検討を進める。併せて既存バス路線についても効率的かつ合理的な運行が図られるよう検討していく。

(2) 事業の効果

- ① 福沢線を維持することにより、幹線に接続する交通手段が確保され、地域住民の特に朝夕の通勤・通学のためのバス路線が継続されることで、とりわけ交通手段を持たない住民の生活向上が期待できる。
- ② 高校生通学ライナーバスを維持することにより、主に下田地区在住の高校生の通学手段が確保されることで、高校生の利便性向上が図られるとともに、保護者の送迎負担の軽減が期待できる。
- ③ 三条市デマンド交通を維持することにより、利用が少なかったバス路線を補完する交通体系を確保し、高齢者をはじめとする市民の通院や日常生活における買い物などの移動手段の確保が期待できる。

上記の他、副次的な効果として、同交通の運行維持により自家用車への過度な依存が抑制されることやバス停まで歩いていくという日常的な運動をすることで住民の健康増進が期待できるという、三条市が目指す「スマートウエルネス三条」の推進に向けた取組とも合致する。また、三条マルシェの継続的な実施といった中心市街地活性化策とも関連付け、子どもから高齢者まで世代を問わない外出促進策としての効果も期待できるものである。

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

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の補助事業の基準八に基づき、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 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） 平成 23・24 年度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・事業評価について合意
- ・平成 24 年 6 月 27 日（平成 24 年度第 2 回） 平成 25 年度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 25 年 2 月 22 日（平成 24 年度第 3 回） 運行実績経過報告
- ・平成 25 年 4 月 11 日（平成 25 年度第 1 回） 平成 25 年度地域公共交通確保維持改善事業・事業評価及び三条市地域内フィーダー系統確保維持変更計画について合意
- ・平成 25 年 6 月 26 日（平成 25 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

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が出席し、同線を含む枝線のあり方（存続か廃止か）について協議・検討を行い、その結果を踏まえた計画となっている。

また、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、意見等を反映して現在の安定的な運行が図られるなど、関係者の要望を踏まえた計画となっている。

三条市デマンド交通においては、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、平成 23 年 6 月から本格運行を開始したものである。こうした中、平成 22 年 12 月と翌年 12 月に実施した利用者アンケートでは、それぞれ約 82%、約 89%の方から現在の運行に満足しているという結果を得ている。また、停留所の位置については自治会単位・個人単位で要望を受けて検討し、できる限り地元の要望を踏まえた配置に努めている。

このように 3 系統をはじめとする地域内枝線にかかる公共交通体系の整備については、住民・利用者の要望や意見を踏まえて計画を策定している。

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、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、三条市タクシー協会長、三条警察署長、三条市建設部長、
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

表1 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

平成27年度

都道府県 (市区町村)	運行予定者名	運行系統名	地域間幹線 /地域内 フィーダーの 別	確保維持事業 に要する国庫補 助額(千円)	地域内フィーダー系統の基準適合 (別表6「補助対象の基準」)		
					基準口で該 当する要件	接続する補助対 象地域間幹線系 統等と接続確保策	基準二で該当す る要件
三條市	越後交通株式会社	福沢線	地域内フィーダー	722.0千円	①補助幹線の フィーダー	地域間幹線系統(八木ヶ 鼻温泉線)と停留所を共 有(東三條駅前)	③平成23年度以降に 補助金の交付を受け たことがあるもの。
	越後交通株式会社	高校生通学ライナーバス	地域内フィーダー	196.0千円	①補助幹線の フィーダー	地域間幹線系統(八木ヶ 鼻温泉線)と停留所を共 有(東三條駅前)	③平成23年度以降に 補助金の交付を受け たことがあるもの。
	株式会社エス・タクシー	三條市デマンド交通ひめさゆり	地域内フィーダー	24,036.0千円	①補助幹線の フィーダー	地域間幹線系統(八木ヶ 鼻温泉線)と停留所を共 有(東三條駅前)	③平成23年度以降に 補助金の交付を受け たことがあるもの。
	三條タクシー株式会社	三條市デマンド交通ひめさゆり	地域内フィーダー		①補助幹線の フィーダー	地域間幹線系統(八木ヶ 鼻温泉線)と停留所を共 有(東三條駅前)	③平成23年度以降に 補助金の交付を受け たことがあるもの。
	中越交通株式会社	三條市デマンド交通ひめさゆり	地域内フィーダー		①補助幹線の フィーダー	地域間幹線系統(八木ヶ 鼻温泉線)と停留所を共 有(東三條駅前)	③平成23年度以降に 補助金の交付を受け たことがあるもの。
	日の丸観光タクシー株式会社	三條市デマンド交通ひめさゆり	地域内フィーダー		①補助幹線の フィーダー	地域間幹線系統(八木ヶ 鼻温泉線)と停留所を共 有(東三條駅前)	③平成23年度以降に 補助金の交付を受け たことがあるもの。
合 計				24,954.0千円			

(注)

1. 「地域内フィーダー系統の基準適合」は地域内フィーダー系統を記載する場合のみ記載する。
2. 「接続する補助対象地域間幹線系統等と接続確保策」には、地域内フィーダー系統が接続する補助対象地域間幹線系統又は地域間交通ネットワークとどのように接続を確保するかについて記載する。
3. 本表に記載する運行予定系統を示した地図を添付すること。

表1 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

平成26年度

都道府県 (市区町村)	運行予定者名	運行系統名	地域間幹線 ／地域内 フィーダーの 別	確保維持事業 に要する国庫補 助額(千円)	地域内フィーダー系統の基準適合 (別表6「補助対象の基準」)		
					基準口で該 当する要件	接続する補助対 象地域間幹線系 統等と接続確保策	基準二で該当す る要件
三条市	越後交通株式会社	福沢線	地域内フィーダー	722.0千円	①補助幹線の フィーダー	地域間幹線系統(八木ヶ 鼻温泉線)と停留所を共 有(東三条駅前)	③平成23年度以降に 補助金の交付を受け たことがあるもの。
	越後交通株式会社	高校生通学ライナーバス	地域内フィーダー	197.5千円	①補助幹線の フィーダー	地域間幹線系統(八木ヶ 鼻温泉線)と停留所を共 有(東三条駅前)	③平成23年度以降に 補助金の交付を受け たことがあるもの。
	株式会社エス・タクシー	三条市デマンド交通ひめさゆり	地域内フィーダー	23,451.5千円	①補助幹線の フィーダー	地域間幹線系統(八木ヶ 鼻温泉線)と停留所を共 有(東三条駅前)	③平成23年度以降に 補助金の交付を受け たことがあるもの。
	三条タクシー株式会社	三条市デマンド交通ひめさゆり	地域内フィーダー		①補助幹線の フィーダー	地域間幹線系統(八木ヶ 鼻温泉線)と停留所を共 有(東三条駅前)	③平成23年度以降に 補助金の交付を受け たことがあるもの。
	中越交通株式会社	三条市デマンド交通ひめさゆり	地域内フィーダー		①補助幹線の フィーダー	地域間幹線系統(八木ヶ 鼻温泉線)と停留所を共 有(東三条駅前)	③平成23年度以降に 補助金の交付を受け たことがあるもの。
	日の丸観光タクシー株式会社	三条市デマンド交通ひめさゆり	地域内フィーダー		①補助幹線の フィーダー	地域間幹線系統(八木ヶ 鼻温泉線)と停留所を共 有(東三条駅前)	③平成23年度以降に 補助金の交付を受け たことがあるもの。
合 計				24,371.0千円			

(注)

1. 「地域内フィーダー系統の基準適合」は地域内フィーダー系統を記載する場合のみ記載する。
2. 「接続する補助対象地域間幹線系統等と接続確保策」には、地域内フィーダー系統が接続する補助対象地域間幹線系統又は地域間交通ネットワークとどのように接続を確保するかについて記載する。
3. 本表に記載する運行予定系統を示した地図を添付すること。

表1 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

平成28年度

都道府県 (市区町村)	運行予定者名	運行系統名	地域間幹線 ／地域内 フィーダーの 別	確保維持事業 に要する国庫補 助額(千円)	地域内フィーダー系統の基準適合 (別表6「補助対象の基準」)		
					基準口で該 当する要件	接続する補助対 象地域間幹線系 統等と接続確保策	基準二で該当す る要件
三条市	越後交通株式会社	福沢線	地域内フィーダー	725.0千円	①補助幹線の フィーダー	地域間幹線系統(八木ヶ 鼻温泉線)と停留所を共 有(東三条駅前)	③平成23年度以降に 補助金の交付を受け たことがあるもの。
	越後交通株式会社	高校生通学ライナーバス	地域内フィーダー	197.0千円	①補助幹線の フィーダー	地域間幹線系統(八木ヶ 鼻温泉線)と停留所を共 有(東三条駅前)	③平成23年度以降に 補助金の交付を受け たことがあるもの。
	株式会社エス・タクシー	三条市デマンド交通ひめさゆり	地域内フィーダー	24,618.5千円	①補助幹線の フィーダー	地域間幹線系統(八木ヶ 鼻温泉線)と停留所を共 有(東三条駅前)	③平成23年度以降に 補助金の交付を受け たことがあるもの。
	三条タクシー株式会社	三条市デマンド交通ひめさゆり	地域内フィーダー		①補助幹線の フィーダー	地域間幹線系統(八木ヶ 鼻温泉線)と停留所を共 有(東三条駅前)	③平成23年度以降に 補助金の交付を受け たことがあるもの。
	中越交通株式会社	三条市デマンド交通ひめさゆり	地域内フィーダー		①補助幹線の フィーダー	地域間幹線系統(八木ヶ 鼻温泉線)と停留所を共 有(東三条駅前)	③平成23年度以降に 補助金の交付を受け たことがあるもの。
	日の丸観光タクシー株式会社	三条市デマンド交通ひめさゆり	地域内フィーダー		①補助幹線の フィーダー	地域間幹線系統(八木ヶ 鼻温泉線)と停留所を共 有(東三条駅前)	③平成23年度以降に 補助金の交付を受け たことがあるもの。
合 計				25,540.5千円			

(注)

1. 「地域内フィーダー系統の基準適合」は地域内フィーダー系統を記載する場合のみ記載する。
2. 「接続する補助対象地域間幹線系統等と接続確保策」には、地域内フィーダー系統が接続する補助対象地域間幹線系統又は地域間交通ネットワークとどのように接続を確保するかについて記載する。
3. 本表に記載する運行予定系統を示した地図を添付すること。

(平成25年度 第2回三条市地域公共交通協議会)

公共交通料金体系の見直しスケジュール等(案)

項目	年度・月	平成25年度												平成26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	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月						
【地域公共交通協議会】		●4/11第1回協議会		●6/26(水)第2回協議会				●第3回協議会						●第4回協議会		●H26年度第1回協議会		●第2回協議会													●第3回協議会
・開催日程		H25.4.11(木) 14:00		平成25年6月28日(水) 14:00~				平成25年10月						平成26年2月		平成26年4月		平成26年6月												平成27年2月	
・主な協議内容		・H25予算、H24補正予算、事業評価等		⇒H25補正予算、H24決算、事業計画等				・公共交通料金体系の見直し、デマンド交通停留所設置箇所の変更等						・H25運行実績報告等		・H26予算、事業評価等		・H25決算、事業計画等												・H26運行実績報告等	
【具体的な取組】																															
① 料金及びデマンド交通停留所等の検討素案作成				→ 6~7月																											
				※料金改定の必要性、財政シミュレーション等																											
② (①を踏まえた)関係機関・事業所との協議				→ 7/26																											
				※①を踏まえたバス・タクシー事業者との調整																											
③ (①及び②を踏まえた)料金・停留所等の見直し案の作成						→ 8~10月																									
				※①&②を踏まえたシミュレーションの作成																											
④ 市民周知のための全戸配布パンフレットの作成・配布																															
⑤ 新たな料金体系等での運行																															

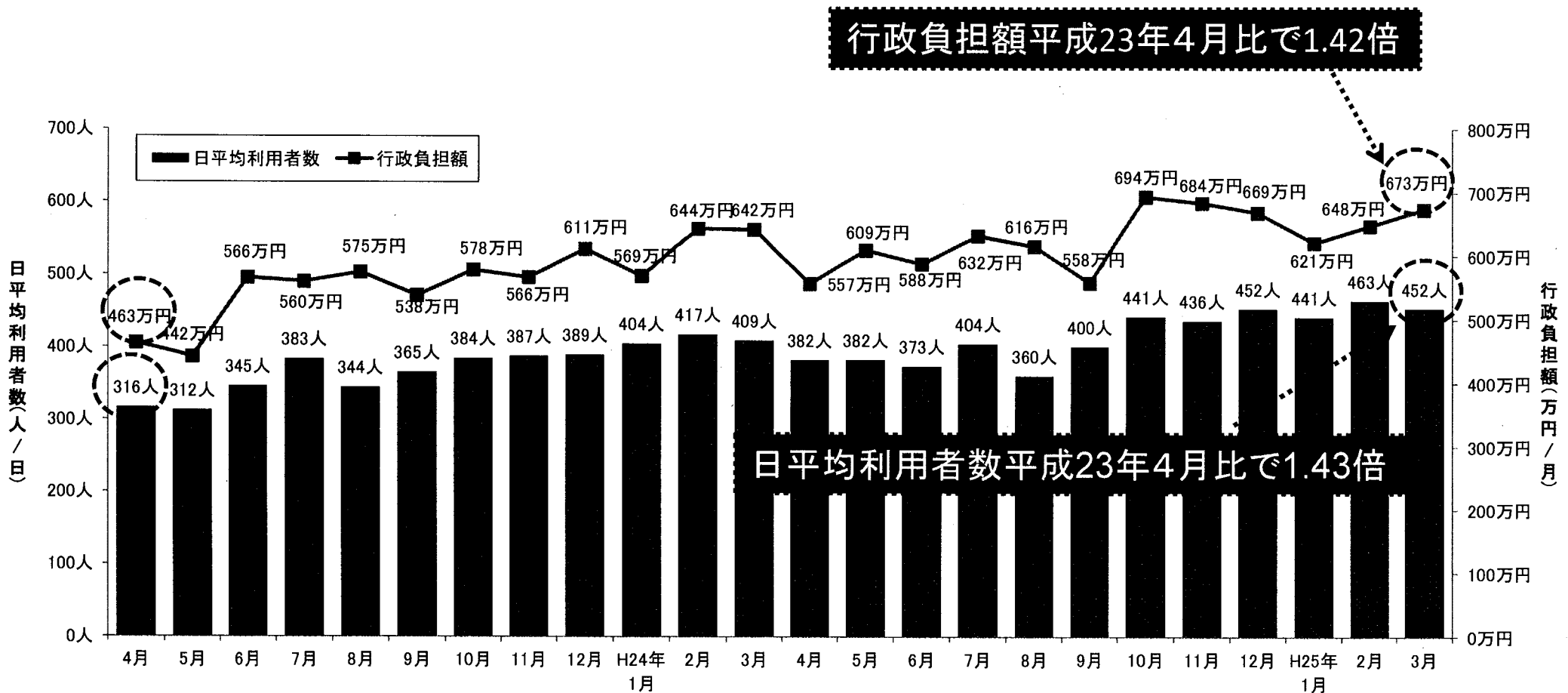
**公共交通料金体系の見直し
スケジュール等(案)について**

平成25年6月26日

三条市地域公共交通協議会

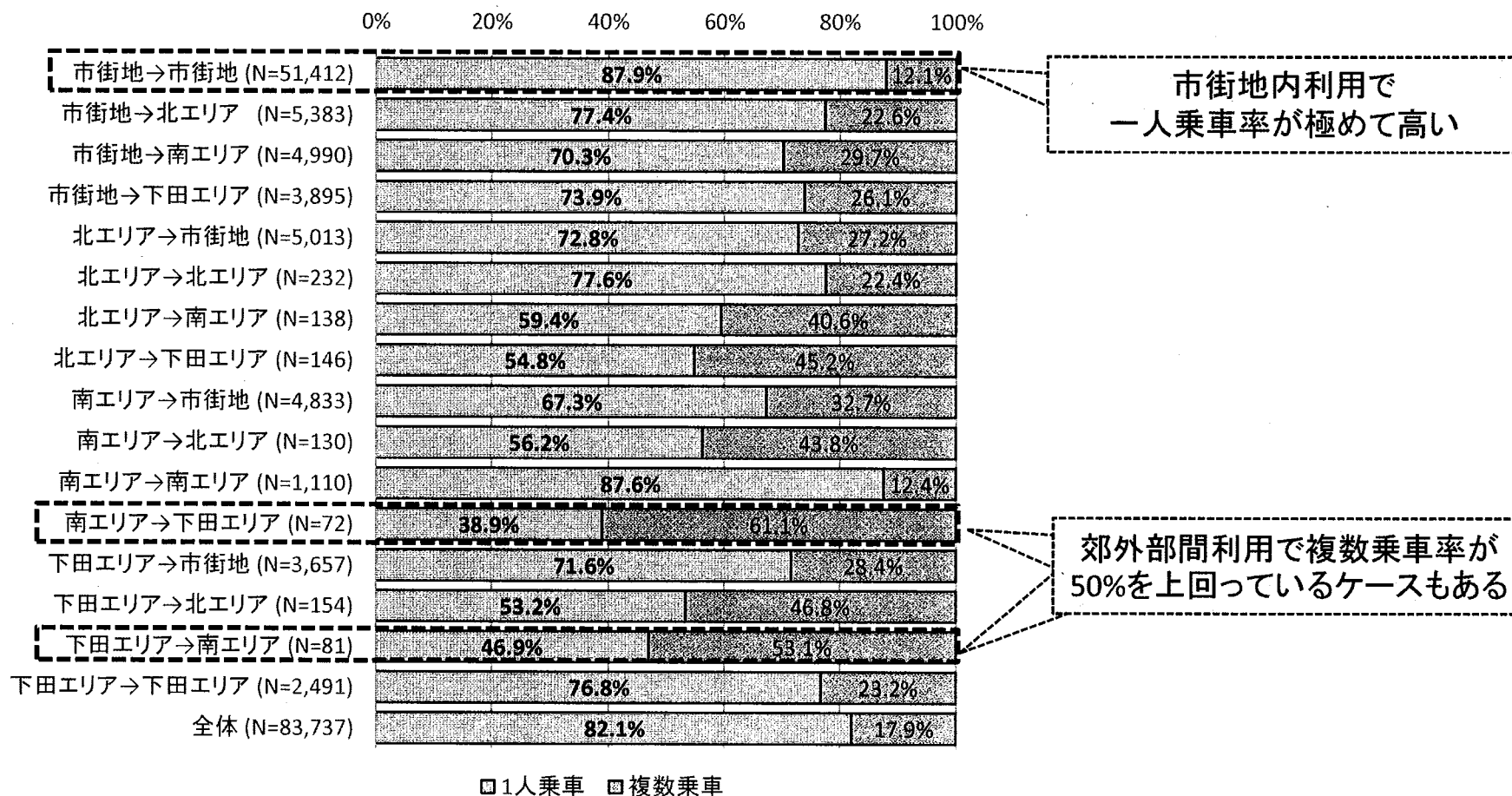
1. 行政負担額の現状 ①利用実績と行政負担額の推移

- ◆日平均利用者数の増加に伴い行政負担額が増大
- ◆日平均利用者数と行政負担額の増加率は、ほぼ同じ
- ⇒利用者は450人/日程度で高止まりしており、運行経費が大きな行政負担



②複数乗車の運行状況

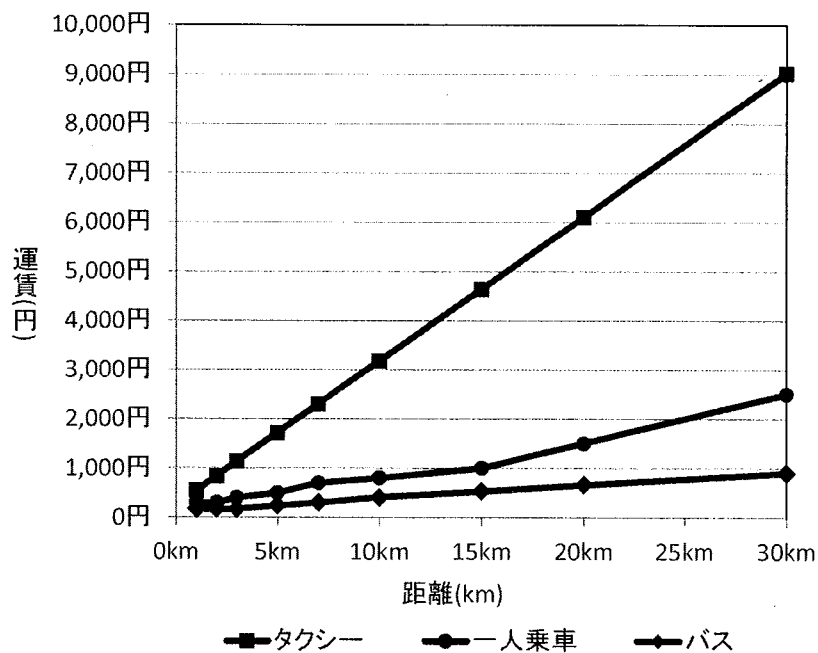
- ◆複数乗車利用率は極めて低く、市街地内では87.9%が一人乗車利用。
- ◆周辺地区～市街地間では一人乗車率がやや低く、郊外部間利用では複数乗車利用が50%を超えるケースもある。



③路線バス運賃との逆転

◆ひめさゆりの複数乗車運賃は路線バス運賃よりも低いエリアがある
 ⇒八木ヶ鼻温泉(下田)～東三条駅までで590円であり、東三条駅以西に行く場合、ひめさゆり複数乗車運賃600円を超える

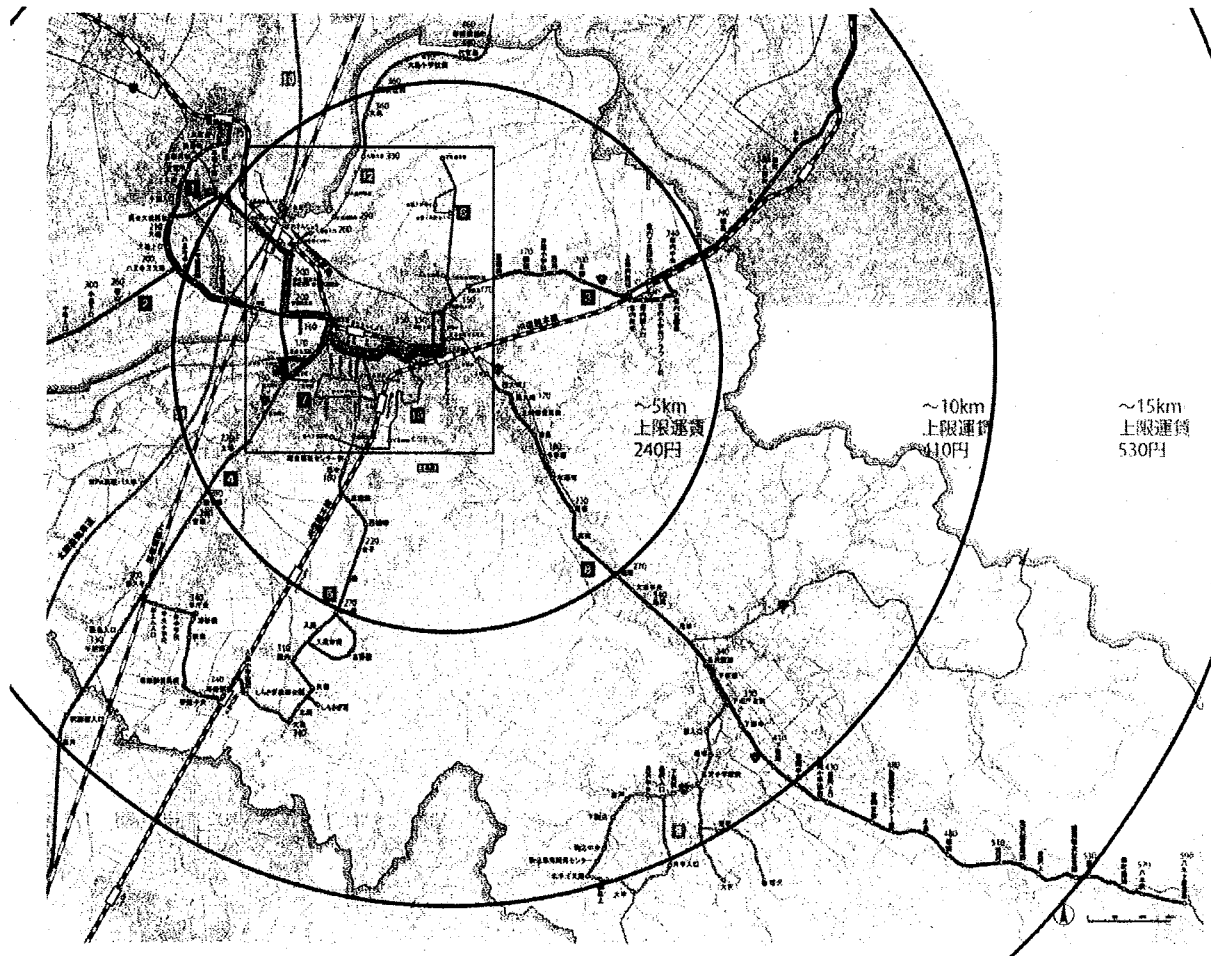
【距離別運賃の比較】



※凡例について

- ・タクシー: タクシー運賃
- ・一人乗車: ひめさゆり一人乗車運賃
- ・バス: 路線バス上限運賃

【路線バス運賃の目安(東三条駅を拠点とした運賃)】



④見直しの目的と考え方

目的1 ひめさゆりの持続的な運行のための制度設計

①ひめさゆり運賃設定の見直し

⇒路線バスとタクシーの中間モードとして適切な運賃設定に見直し、バス運賃との逆転現象を解消する

②ひめさゆり上限稼働台数の設定

⇒ひめさゆりの同時稼働台数に上限を設け、行政負担額の見通しを立てやすい制度設計を構築する

目的2 中心市街地の移動利便性補償

ひめさゆり運賃値上げと併せて、市中心部のバス路線網を見直し、市中心部の移動利便性を補償する

目的3 市全体の公共交通の持続的な運行

目的1及び目的2の検討結果、社会実験等の結果を踏まえ、ひめさゆりと路線バスの連携による持続的公共交通網を構築する