

（策定）平成30年3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. 生活交通確保維持改善計画の名称

三条市地域内フィーダー系統確保維持計画（平成30年度～32年度）

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・特徴を持つ当市においては、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Ⅰ～Ⅲの3系統を核に運行確保を図ってきた経緯がある。

また、本協議会では、デマンド交通の持続的な運行、市内公共交通網の連携を強化することを目的とし、デマンド交通及び市内循環バスの利用実績やバス利用者と直接かかわりのあるバス運転手も含める中で、より実態に即した市内循環バス等の路線の見直し検討を進め、平成26年4月1日より市内循環バスにおいて見直し路線での運行を開始した。

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。

なお、平成29年10月から、運行時間を短縮できることから、市道開通を受け、運行経路を変更する。

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。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おり、平成26年1月の運賃見直し以降、利用者の減少は見られるものの、今なお1日平均300人程度の利用があることから、今後も存続させていくことが必要である。

そこで、平成30年6月から土日祝日を含む全日運行を実施し、利便性の向上により利用者の増加を図ることとする。

なお、高齢者の外出促進や遠隔地住民の負担軽減等を目的として、平成28年1月1日から同年12月31日まで、下田地域在住の65歳以上の方を対象に、複数乗車時のみ割引運賃となる「おでかけパス」社会実験を実施し、延べ127人が購入、1日当たり平均5回の利用があったところである。

IV 市内循環バス（北コース、南コース、嵐北コース、嵐南コース）

■北コース

主として井栗地区の小・中学生、高校生の通学手段として活用されている。また、東三条駅に接続することで新潟・長岡方面への通学も支援しており広域移動のフィーダーとして機能している。平成26年4月1日からのルート見直しでは、東三条駅、三条駅周辺に立地する個人医院への移動利便性向上も図っている。これにより学生及び高齢者の重要な移動手段として寄与することが期待できるため、確保・維持していく必要がある。

■南コース

新幹線駅である燕三条駅、国道8号沿線のショッピングセンターなどを経由し、三条市の主要な施設への移動を支援するコースである。平成26年4月1日より三条市役所を經由するルートに見直し、拠点アクセス性の向上も図っている。また、市民の外出行動を支援することが期待できるため、同コースを確保・維持していく必要がある。

■嵐北コース

三条市デマンド交通の運行により運休していたAコース（2～4便）を見直し、主に東三条駅の北側の中心市街地を循環するコースである。利用者の多い市役所や総合病院、個人医院を複数経由するとともに、東三条駅、北三条駅と接続することで市外への外出を支援することも期待できる。市街地内の移動需要を集約し、効率的な運行を図るためにも、同コースを確保・維持していく必要がある。

■嵐南コース

嵐北コースと同様、三条市デマンド交通の運行により運休していたAコース（2～4便）を見直し、主に東三条駅の南側の中心市街地を循環するコースである。利用者の多い総合病院や個人医院を複数経由するとともに、東三条駅と接続することで市外への外出を支援することも期待できる。市街地内の移動需要を集約し、効率的な運行を図るためにも、同コースを確保・維持していく必要がある。

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、三条市デマンド交通及び市内循環バスを維持・確保することで、当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 | 5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 | 30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 | 350人以上/日 |
| ④ | 市内循環バスの日平均利用者数 | …目標値 | 100人以上/日 |
| | (北コース 20人/日、南コース 60人/日、嵐南・嵐北コース (旧Aコース) 20人/日
⇒計 100人/日) | | |

(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、路線バス等でカバーできない地域の移動ニーズ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。
- ④ 市内循環バスを維持することにより、三条市デマンド交通との機能分担を図り、市全体の交通網の持続性向上、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. 補助金の交付を受けようとする補助対象事業者の名称

三条市地域公共交通協議会

6. 補助を受けようとする手続きに係る利用状況等の継続的な測定手法

公共交通の利用実態把握のため次のとおりモニタリング調査を実施する。

【モニタリング調査の内容】

- 1 乗降客調査
- 2 その他必要な事項

7. 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】

8. 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】

9. 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
10. 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】
11. 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
12. 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】
13. 老朽更新の代替による費用の削減等による地域公共交通確保維持事業における収支の改善に係る計画

14. 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・事業評価及び平成25年度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） 平成26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11月14日（平成25年度第3回） 三条市デマンド交通の運賃見直しについて合意
- ・平成26年2月19日（平成25年度第4回） 循環バス路線等の見直しについて合意
- ・平成26年5月29日（平成26年度第1回） 協議会補助への変更について合意。
平成26年度三条市地域内フィーダー系統確保維持変更計画及び平成27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26年10月29日（平成26年度第2回） 運行実績経過報告
- ・平成27年1月28日（平成26年度第3回） 平成25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27年5月26日（平成27年度第1回） 平成28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27年11月2日（平成27年度第2回） 公共交通利用促進策（三条市デマンド交通おでかけパス社会実験）について合意
- ・平成27年12月16～24日（平成27年度第3回、書面協議） 平成27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28年5月27日（平成28年度第1回） 平成29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28年7月12～19日（平成28年度第2回、書面協議） 三条市デマンド交通の試験的な停留所増設について合意
- ・平成28年12月22日（平成28年度第3回） 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29年2月17日（平成28年度第4回） 三条市デマンド交通おでかけパスの全市展開について合意
- ・平成29年5月25日（平成29年度第1回） 高校生通学ライナーバスの経路変更について合意（予定）
- ・平成29年5月25日（平成29年度第1回） 平成30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（予定）

15. 利用者等の意見の反映

福沢線については、平成22年11月に、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、平成20年2月に、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年度よりアンケートを実施しており、平成28年度における利用者アンケートでは、約82%の満足度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。

市内循環バスについても、平成26年度に沿線住民に対するアンケートを行い、運行に関する要望・意見の把握に努めている。

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た計画を策定している。

また、平成26年度に実施したモニタリング調査の結果、デマンド交通の複数乗車率が20%程度にとどまっているなどの課題が明らかになったことから、平成28年1月～12月にかけて、下田地域において複数乗車を促進するための社会実験「三条市デマンド交通おでかけバス事業」を実施した。その結果、下田地域における平均複数乗車率が8%上昇するなど一定の成果が見られたことから、平成29年7月からの全市展開に向け、更に取組を進めていくこととしている。

16. 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代表取締役社長、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専務理事、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交通政策部交通企画課長 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特別役員、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