

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

平成31年1月11日

協議会名: 三条市地域公共交通協議会

評価対象事業名: 地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点(特記事項を含む)
越後交通株式会社	福沢線 (福沢～長沢駅跡)	三条市内の高等学校に通学する見込みの下田中学校卒業生に対し、利用時間、方法などを記載したチラシを配布し、周知を図った。(H30.3)	A 計画どおり事業は適切に実施された。	A 目標に掲げた日平均利用者数が5人に対し、平成29年10月～平成30年9月までの実績は5.4人/日であり、前年度の実績から0.7人/日増えるとともに、目標を上回った。 目標達成及び前年比利用増の原因については、周知による効果と考える。	引き続き、沿線の中学校の卒業生にチラシを配布し、周知に努め利用促進を図る。
	高校生通学ライナーバス (東三条駅～県央工業高等学校)	三条市内の高等学校に通学する見込みの下田、大崎、第二中学校卒業生に対し、利用時間、方法などを記載したチラシを配布し、周知を図った。(H30.3)	A 計画どおり事業は適切に実施された。	A 目標に掲げた日平均利用者数が30人に対し、平成29年10月～平成30年9月までの実績は30.8人/日であり、前年度の実績から0.3人/日増えるとともに、目標を上回った。 目標達成及び前年比利用増の原因については、周知による効果と考える。	引き続き、沿線の中学校の卒業生にチラシを配布し、周知に努め利用促進を図る。
	市内循環バス南コース (市内)	更なる利用促進を図るため、南コース午前9:30東三条駅発の第2便を大崎先回りから地場産先回りに変更した。 また、循環バスの各コース・各便に乗車して停留所の状況や要望を確認し、「三条市地域公共交通網形成計画」の策定の参考とした。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	C 目標に掲げた日平均利用者数が100人に対し、平成29年10月～平成30年9月までの実績は76.3人/日であり、前年度の実績から0.7人/日増えたものの、目標を下回った。 ※各コースの内訳 (南コース 目標60人、実績48.3人)、(北コース 目標20人、実績14.8人)、(嵐北コース 目標20人、実績5.6人)、(嵐南コース 目標20人、実績7.6人) 前年比利用増の原因については周知による効果と考えるものの、目標未達成の原因については、利用者のニーズ及び実態把握が不足したものと考える。	利用者のニーズを捉えつつ、今後建設される公共施設等への人の流れを作ることに意を置きながら運行の見直しについて検討する。
	市内循環バス北コース (市内)		A 計画どおり事業は適切に実施された。		
	市内循環バス嵐南コース (市内)		A 計画どおり事業は適切に実施された。		
市内循環バス嵐北コース (市内)	A 計画どおり事業は適切に実施された。				
株式会社エス・タクシー	三条市デマンド交通 (三条市内)	平成30年6月から、かねてより要望の多かった土日祝日を含む全日運行を実施した。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	C 平日の運行について、目標に掲げた日平均利用者数が350人に対し、平成29年10月～平成30年9月までの実績は277.8人/日であり、前年度の実績から10.8人/日減るとともに、目標を下回った。 また、土日の運行について、目標に掲げた日平均利用者数が100人に対し、平成30年6月～9月までの実績は67.1人/日であり、目標を下回った。 前年比利用減及び目標未達成の原因については、高齢者による自家用車の利用が根強く利用方法や停留所等について認知されず、また関心も低いためと考える。	自家用車を運転しない(運転免許証を持たない)交通弱者に効果的なサービス内容の充実を図るための施策について検討する。 また、デマンド交通を特に高齢者に知ってもらうための取組として、高齢者が集まる機会を捉えて出張説明会を開催し、周知を図る。
三条タクシー株式会社			A 計画どおり事業は適切に実施された。		
中越交通株式会社			A 計画どおり事業は適切に実施された。		
日の丸観光タクシー株式会社			A 計画どおり事業は適切に実施された。		

事業実施と生活交通確保維持改善計画との関連について

平成31年1月11日

協議会名:	三条市地域公共交通協議会
評価対象事業名:	地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金
地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性)	<p>市内の中でも山間地域の多い下田地域を始め三条市全域における交通空白地域を生み出さないためのバス等の公共交通の維持存続は極めて重要であることから、次の系統において運行確保を図っている。</p> <p>I 福沢線 下田地域の交通拠点である長沢駅跡までの枝線の存続が重要であり、特に高校生の通学手段として不可欠であることから、同路線の運行確保を図っていく。</p> <p>II 高校生通学ライナーバス 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の通学手段を確保することが重要であり、路線バス八木ヶ鼻温泉線を維持存続し、さらには、東三条駅で乗り換えて市内の高校(三条高等学校・県央工業高等学校)への乗り換えなしの移動手段として、貴重な交通体系であり同路線の運行確保を図っていく。</p> <p>III 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し、1日約280人の利用を得て当市における公共交通手段の中核として必要不可欠なものとなっていることから、今後も運行確保を図っていく。</p> <p>IV 市内循環バス</p> <p>■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、また、東三条駅に接続することで新潟・長岡方面への通学に活用されており重要な交通手段となっていることから、今後も同路線の運行確保を図っていく。</p> <p>■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手段として、1日5便、土日も運行するなど同バスの中心的な運行を担い多くの市民の足として必要であることから、今後も同路線の運行確保を図っていく。</p> <p>■嵐北コース 東三条駅の北側の中心市街地を循環するコースであり、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など特に嵐北地域の住民の生活における重要な移動手段であることから、今後も同路線の運行確保を図っていく。</p> <p>■嵐南コース 東三条駅の南側を循環するコースであり、嵐北コース同様総合病院、個人医院を複数経由するなど特に嵐南地域の住民の生活における重要な移動手段であることから、今後も同路線の運行確保を図っていく。</p>