

令和4年度第5回三条市地域公共交通協議会 会議録

1 日 時 令和5年3月23日(木) 午後3時から午後4時45分まで

2 場 所 三条市役所三条庁舎 4階 全員協議会室

3 出席者

(1) 委員

副会長	佐野 可寸志	長岡技術科学大学 教授
委員	吉原 康幸	越後交通株式会社 三条営業所 所長
委員	古田 哲	新潟交通観光バス株式会社 代表取締役社長
	(代理出席：松田 英憲)	新潟交通観光バス株式会社 営業部乗合バス課 課長)
委員	吉田 勤	東日本旅客鉄道株式会社新潟支社 総務部企画戦略室長
	(代理出席：皆川 真人)	東日本旅客鉄道株式会社新潟支社 総務部企画戦略室副課長)
委員	上村 康司	新潟県三条地域振興局 地域整備部長
	(代理出席：相羽 朋紀)	新潟県三条地域振興局 地域整備部維持管理課長)
委員	三巻 正志	三条市建設部長
委員	西山 丈基	三条市タクシー協会 会長
委員	島谷 尚之	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
委員	齋藤 昌幸	新潟県交通政策局 交通政策課長
	(代理出席：古市 寛之)	新潟県交通政策局 交通政策課 政策企画員)
委員	高橋 英明	燕市都市整備部 都市計画課長
委員	元川 由郎	三条観光協会 副会長
委員	佐々 健	三条商工会議所 常議員交通・運輸部会副部会長
委員	佐藤 洋一	栄商工会 会長
委員	佐藤 春男	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
委員	佐藤 和明	三条市福祉保健部長

※欠席	会長	滝沢 亮	三条市長
	委員	高橋 清吉	公益社団法人新潟県バス協会 専務理事
	委員	一丸 結夢	国土交通省北陸地方整備局 新潟国道事務所調査課長
	委員	田崎 克則	三条警察署長
	委員	浅間 正直	三条地区 代表
	委員	内山 敏雄	栄地区 代表
	委員	今井 一寿	下田地区 代表
	委員	玉巻 史成	国土交通省北陸信越運輸局 交通政策部交通企画課長
	委員	渡辺 定一	下田商工会 会長
	委員	片野 義孝	三条市経済部長
	委員	栗林 明子	三条市教育委員会 教育部長

(2) 事務局

上原 勝善 三条市市民部長
五十嵐 康之 三条市市民部環境課長
長谷部 潔 三条市市民部環境課課長補佐
佐藤 稔希 三条市市民部環境課環境政策担当主査
坂上 和也 三条市市民部環境課生活安全・交通係長
篠田 敏規 三条市環境課生活安全・交通係主任

(3) 調査受託事業者

高橋 貴生 エヌシーイー株式会社 新事業戦略室 グループ長

4 次 第

(1) 開会

(2) 挨拶

(3) 議題

ア 報告事項

(ア) 令和4年10月からの市循環バスぐるっとさんの利用状況について

イ 協議事項

(ア) 地域公共交通に係る今後の方向性(案)について

(イ) 「三条市地域交通資源の有効活用に関する調査」事業を受けた取組(案)について

(4) その他

(5) 閉会

5 議事録

(1) 事務局あいさつ

上原部長

本日は、来年度に向けて新たに検討を進めている案件を含め、3件の議題について御意見を頂戴したい。

1点目は、令和4年10月に新たな路線の運行開始や変更等を行った循環バスの利用状況について報告したい。

2点目は、地域公共交通に係る今後の方向性(案)についてである。令和4年11月の第三回協議会で書面で協議した令和5年度に向けた施策のより具体的な内容について協議をお願いしたい。

3点目は、三条市地域交通資源の有効活用に関する調査事業について、令和4年12月の第四回協議会で書面で報告した同調査の結果を踏まえて、令和5年度の取組について協議したい。

以上、取組に対し、関係分野を代表される委員の皆様から御意見や御助言を頂きたい。

(2) ア 報告事項 (ア) 令和4年10月からの市循環バスぐるっとさんの利用状況

について

坂上係長

配布資料 No. 1 を御覧いただきたい。令和 4 年 10 月からの市循環バスぐるっとさんの利用状況についての資料の 1 ページに循環バスぐるっとさんの利用状況を記載している。

2 ページは、参考資料として令和 4 年 4 月の第一回協議会で示した「循環バスぐるっとさんの見直しの方向性について」である。三条市立大学の開学や県央基幹病院の開設、図書館等複合施設まちやまのオープンに伴う移動需要が発生することと、循環バスぐるっとさんが一部非効率な路線があったという現状を踏まえ、また、大学生の通学手段を充実していくため、燕三条駅と北三条駅周辺を結ぶ路線として燕三条ラインを 10 月から新設し、既存路線の見直しとして、路線名の運行時刻の一部変更を行うこととしていた。

1 ページを御覧いただきたい。循環バスぐるっとさんの利用状況については、令和元年度から令和 4 年度までの数値を示している。棒グラフの下のグレーの部分が下半期の利用者数となり、上の部分が上半期の利用者数となる。下半期は 10 月からとなり、令和 4 年度は 16,000 人程度となっている。

利用者数は、令和 4 年の 7 月からキャッシュレス決済である PayPay の導入、10 月から路線の見直しを行ったため、令和 3 年度から約 2600 人ほど増加した。下半期だけを比較すると約 1600 人増加している。

令和 5 年度についても、大学生の増加、新型コロナウイルス感染症の 5 類移行や基幹病院の開院等の理由により、利用者の増加を見込んでいる。

上の青色の線については、負担金額を示している。利用者数は増加しているものの、原油高等によるバスの運行経費自体の上昇により、負担金額も増加している。緑色の点線は料金収入を示しており、料金は定額で大人が 1 回 150 円である。令和 4 年度は収入も増加している。参考までに、PayPay の利用は全体の約 2.5% となっている。

説明は以上となる。

- (3) ア 報告事項 (ア) 令和 4 年 10 月からの市循環バスぐるっとさんの利用状況について

意見交換 意見なし

- (4) イ 協議事項 (ア) 地域公共交通に係る今後の方向性(案)について

佐藤主査

配布資料 No. 2 の 3 ページを御覧いただきたい。三条市の地域公共交通の概要を示している。公共交通の効率的かつ市民の誰も

が使える公共交通体系を目指す中で、交通事業者の特性を踏まえ、階層化している。

需要が比較的分散する日中については、タクシー事業者による停留所型のフルデマンド運行を基本としている。通勤・通学等で1日の需要が最も見込める朝・夕方は、バスの運行を行っている。また、井栗地区のみになるが、地域コミュニティバスの定期便運行を行っている。

4 ページについては、参考として、平成10年度からの公共交通の取組経緯を掲載している。

5 ページについては、現在のデマンド交通の制度概要をまとめたものである。運行方式は、市内のあらゆる場所に設置している停留所間を移動するデマンド式運行となっている。事前登録は不要で、誰でも利用可能である。運行日時は、正月を除いて毎日運行とし、時間は、午前8時から午後6時を基本としている。事前予約が必要で、1時間前までに運行事業者に電話し、予約の時間までに停留所に行く形となる。料金体系については、1人乗車の場合と複数乗車の場合で少し料金体系が異なっており、1人乗車の場合は距離に応じた設定になる。2人以上の複数乗車の場合は、エリアに応じて、料金を分けて設定をしている。

次に、今回の見直しに当たっての問題意識を整理している。

まず、7 ページを御覧いただきたい。地域公共交通に対する一番の利用者である市民の意見をまとめたものである。令和3年度に行った政策に関する市民アンケート調査での地域公共交通施策については、満足度が37位となり、市の施策の中で一番低い順位となっている。一方で、市民ニーズ度については、上から5番目となり、満足度は非常に低いが、市民の求めるニーズは非常に高いという状況になっている。また、下田地区で行ったアンケートの結果では、「日常での困りごと」の項目で交通が1位となっている。主な意見として、交通手段の充実といった要望や交通の便の悪さ、免許返納後の移動手段への不安等となっている。公共交通に対するニーズが高い一方で、主に利便性を理由として、満足度は低い状態となっている。

次に、少し視野を広げ、人口動態等に目を向けた分析を8 ページ及び9 ページに記載している。まず、8 ページについては、三条市の人口構造の変化を記載している。10年後の2030年では、定年後の元気な団塊世代の層はまだ厚いが、右側に記載している20年後の2040年になると、世帯の構成図が変わり、社会構造が変化することが予想される。公共交通の業界は技術革新が大きく進んでいるため、今まで以上に定期的な見直しを行う必要がある。

次ページでは、高齢者に関する分析となるが、(2)高齢者数・高齢化率の推移を見ると、令和3年における高齢化率が33.2%となり、全国の平均よりも非常に高い傾向にある。一方で、(3)の免許返納者数推移を見ると、75歳以上の免許返納者数が、令和元年以降一定水準で推移している。人口減少は避けられない事態であり、公共交通利用者の総数は減少すると見込まれる一方で、免許返納者が一定数いるため、引き続き、高齢者の交通手段の利用需要は一定数見込まれると考えている。

こうした現状を踏まえ、見直しの視点を1ページにまとめたものが10ページとなる。中段以降は、「モード別の市内利用イメージ」を示したものである。実際の利用者数と完全に一致していないため、あくまでイメージとして捉えていただきたい。まず、「現状」の現役世代の移動については、車利用がほとんどであるため、公共交通のメインユーザーは学生や高齢者を前提としている。その一方で、イメージ中の赤色の部分は潜在利用者層として、公共交通需要が生じる場合があると考えており、例えば、家族送迎で担うことができない場合や、使用できる車両がない場合などに、公共交通の需要が生じると考えている。また、学生の休日時の移動も同様に需要があると考えている。このように、移動需要に応じて利用できる公共交通環境を今後、数年かけて整備していく必要があると考えられる。

こうした状況を踏まえ、次ページ以降については、公共交通の現状を少し細かく整理したものとなっている。

まず、デマンド交通の現状の整理として、12ページを御覧いただきたい。

デマンド交通の高齢者の認知度は約6割となり、利用者の年齢層は約7割が70～80歳代になるが、「(1)利用頻度」を御覧いただくと、認知しているが1年間利用したことがないという方が8割ほどいる。また、利用者の利用目的としては、通院目的が多く、続いて会合や飲み会が上位の理由となっており、ちょっとした外出目的での利用は限られた状態となっている。また、「(2)利用者数の推移」を見ると、コロナ禍の影響を受けており、令和2年以降は利用者減となっている。なお、令和3年度の利用者数は、約58,000人となっている。「(3)期待するサービス改善」は、一番多いものが予約時間の短縮となっている。また、「(4)ニーズ調査」として、各エリア内限定で、現在の料金よりも安くなるが、別のお客様との乗合が前提となるサービスを開始した場合、利用したいという意見が半数以上となった。新しい利用者数の確保が課題になっている。

次ページは、行政負担額について説明する。他市の先行事例で

は、業務全体で契約しているため、利用者が増えても行政負担額が増えないが、三条市では、利用者が増えると、行政負担額が増加する仕組みになっている。また、複数乗車の予約方法は各タクシー事業者への電話のみで、乗合いをマッチングする仕組みがないため、複数乗車率は20%程度で推移している。効率的な乗合いによる行政負担額の最適化が課題となっているため、後に説明する先進事例にあるAIオンデマンド交通システムを検討したい。

14 ページについては、バスの現状を1枚でまとめたものとなっている。(1) 路線及び循環バスの利用者数は令和元年度から減少している。(2) の利用者アンケート調査については、利用環境、特に、待合環境について満足していないという意見が多かった。(3) の行政負担額については、コロナ禍等の影響で利用者が減少したため、増加した。(4) のニーズ調査については、大学等の新しい拠点ができただけで、学生等にアンケートを実施したところ、バスの運行本数の増加や、授業に合わせた便の運行といった要望があった。このように、利用者の視点としては、利用環境の改善や利便性の向上が求められ、交通事業者・行政の視点としては、客感的なデータ分析に基づく効果的な路線再編が必要とされる。

15 ページは、交通事業者の現状を整理したものである。乗合バス事業における経常収支率の推移については、コロナ禍の影響で減少傾向になっている。さらに、自動車運送事業全般に言えるが、運転手の高齢化が問題となっているほか、自動車運転業務の有効求人倍率が高く、人手不足が見てとれる。このような交通事業者の人的資源不足及び経営の問題を踏まえ、限られた資源を効率的に活用した中で事業者の生産性向上を視野に入れていく。

続いて、新たな移動需要への対応についての課題について、16 ページを御覧いただきたい。県央地区においては、市立大学や県央基幹病院、中心市街地においては、まちやまといった新しい拠点の整備が進んでいる現状がある。さらに下田地区においては、今年からリゾート施設がオープンし、新しい移動需要が増えているので、レンタカー以外の公共交通整備を求める声があると認識している。こういった各地区での新しい拠点整備に伴う変化に対応するため、バスや既存の公共交通を合わせた中で最適なメニューの検証を行っている。

これらの状況等をまとめたものが18ページとなる。デマンド交通やバス、行政や交通事業者、地域拠点開発を三つの柱に分け、問題、課題をまとめた上で、目指す将来像として、誰もが使いやすく、地域の活力を支える地域公共交通の確立を目指すものとなる。

これを細分化したものが19ページ、20ページとなる。将来像

に基づいた基本方針とこれに紐づく主な施策・事業及びスケジュールという構成となり、令和7年度までの3年間のスケジュール案を記載している。

基本方針としては、「日常生活を支える既存地域公共交通の磨き上げ」、「将来にわたり持続可能な地域公共交通の基盤整備」、「最新技術の活用等による観光における交通機能の充実」の3つの方針を掲げ、それに対応する施策を「デマンド交通や循環バスの利便性の向上」、「事業者生産性・行政負担額の最適化及びバス路線の再編」、さらに「まちなか、下田地域における二次交通の充実」としてまとめ、体系図で示したものが20ページになる。基本的には、主要な地域から中心市街地への移動は、バス運行を行い、他の地域の移動はデマンド交通で支えるという形になっている。また、新たな拠点の移動は、移動ニーズに合わせて新たな移動手段を検討する。

22ページからは、令和5年度の事業(案)を示し、デマンド交通の方向性として、市民、デマンド交通事業者、市(協議会事務局)の各視点で整理している。利用者の視点としては、1時間前予約が必要、電話予約しか対応できない、繁忙期に利用できないという現状がある中で、課題として、リアルタイム予約や電話以外の予約による利便性向上、安心して乗れるモードへの意識醸成が課題となっている。また、交通事業者の視点として、運転手不足による配車困難があるため、効率化によって、生産性を上げて運行することを課題として捉えている。また、行政目線で考えると、乗合を成立させる仕組みがないことや、利用が増えるほど行政負担額が増加することがあるため、例えば台数を一定化することや、マッチングするシステムを導入することによって費用対効果の増加を図ることが課題としてある。このように、それぞれの立場で課題を解決するための一つの施策案として、今回AIオンデマンド交通システムの導入を協議事項として掲げさせていただきたい。システムを導入することで、今よりもより良くなることを目指した中で、来年度以降の実証実験により、既存デマンドからの置換えを検証していきたい。

具体的内容として、23ページを御覧いただきたい。まずは、乗降実績が多く、移動の7割を占める「市街地エリア」内で実証運行を行い、順次エリアを拡大していきたいと考えている。

予約方法は、現状の電話予約に加え、アプリケーションやウェブを加えた中で、予約時期はリアルタイム予約のほか、数日前からの事前予約もできる仕様を考えている。発着場所は現行の停留所が620か所ほどあるため、既存の停留所を活用したいと考えている。運賃については、例えば電話予約の場合は500円、アプリ

予約は 400 円として、アプリ予約にインセンティブがある方法を検討している。

期待する効果としては、利用者、行政、事業者のそれぞれの視点において、利用者の利便性向上、事業者の人員確保、運行の効率化や行政負担額の最適化を効果として考えている。

AI オンデマンド交通のイメージを 24 ページに掲げている。AI オンデマンド交通は、バスとタクシーの中間的な位置付けとしており、AI を活用してルートを最適に生成し、効率的なマッチングによって乗合率の向上を目指している。

25 ページが具体的なプロセス案になる。令和 5 年度については、現在、10 月から市街地エリアに 4 台の車両での運行を想定している。ワンボックスカーだけでなく、狭い道に対応できるミニバンも 1 台想定している。令和 6 年度以降については、令和 5 年度の結果を踏まえてになるが、導入エリアを広めて、令和 7 年度に本格運行というプロセスを考えている。令和 5 年度の事業費は、AI オンデマンド交通と既存デマンド交通、それぞれの予算を計上している。初期費用については、国のデジタル田園都市国家構想交付金や県の地域の移動手段確保支援事業費補助金の活用を予定している。年間利用者数の目標値として、コロナ禍前と比較して、15%増の 82,400 人を案として掲げている。

26 ページについては、施策の検討に当って、参考にした事例である長野県塩尻市の概要となる。

27、28 ページが、二つ目の事業であるバス待合環境整備の説明である。現在、東三条駅前に越後交通が設置している案内所があるが、令和 5 年度から無人化されることに伴い、乗降及び乗継拠点として必要な待合環境を整備することで、バスの利用環境を維持・改善し、利用者の確保を図っていくための事業である。基本スキームとしては、三条市地域公共交通協議会が設置者である越後交通と協定を締結した上で、整備に係る負担金を負担する形としたい。財源としては、協議会の負担金と併せて、県の補助金の活用を予定している。

待合環境整備のイメージや案は 28、29 ページである。発着・乗継拠点、まちの玄関口としての東三条駅前案内所の待合環境の整備を目指している。バスやデマンド交通、新たなモビリティの活用も見据えた中で待合環境として整備していくことで、より利便性を向上させつつ、シームレスな公共交通の利用を促進していきたい。

30 ページを御覧いただきたい。令和 5 年度の 3 つ目の事業の報告となる。今年度、AI オンデマンド交通をはじめとする新たな取組のサポートや公共交通の利用促進のための啓発活動を行

うに当たって、公共交通に特化した人材の確保が必要となるため、地域おこし協力隊制度を活用し、人材募集を始めた。イメージとしては、新規事業のサポート、市民向けの利用促進啓発等のPR活動に取り組んでいただくことを想定している。現在、募集サイトにて募集を開始し、エントリー受付順に随時選考をすることを予定している。

また、32、33 ページは、令和2年の国の法改正に基づく地域公共交通計画の策定について記載している。三条市でも、令和5年度中の地域公共交通計画の策定に向けて、動いていきたいと考えている。

説明は以上となる。

(5) イ 協議事項 (ア) 地域公共交通に係る今後の方向性(案)について 意見交換

島谷委員

地域公共交通計画について、三条市は現在、令和8年までの地域公共交通網形成計画を作成しているが、今後令和9年度からの計画を新たに策定するのか、それとも、現計画の変更を行う予定なのか。

坂上係長

現計画の計画期間については、平成30年から令和8年度までの8年間となっているが、8ページに記載したとおり、将来的には5年ごとに技術革新の状況や社会情勢の変化を踏まえて計画を見直す必要があると考えている。そのため、新たに、令和5年度中に現計画を受け継ぎ、かつ名前を地域公共交通計画と変えて策定する予定である。

佐野副会長

25 ページで、令和5年度のデマンド交通の事業費が7,600万円程度で利用者が70,000人程度と予測しているため、一人あたり1,000円程度の行政負担額となっているが、これは今と同額ぐらいなのか。

五十嵐課長

今は、令和3年度で考えると、利用者が年間で約58,000人程度で1人あたりの行政負担額が560円程度となっている。

佐野副会長

利用料金が500円かかっても、1人当たりにかかる費用はそんなに変わらないということであるが、タクシーと競合する部分はどうか考えているのか。

五十嵐課長

既存のデマンド交通は1時間前予約と停留所間のみの運行でタクシーの差別化を図っているが、AI オンデマンド交通になると、停留所のみの運行については既存のデマンド交通と変わらない

いが、1時間前予約はなくなる。しかし、乗合の有無についてが、一番大きな差別化になると思っている。

佐野副会長 AI オンデマンド交通の料金設定はどうなるのか。

佐藤主査 23 ページの概要を御覧いただきたい。電話予約は 500 円を想定している。アプリ予約時は少し値引きをすることを検討している。

佐野副会長 今のデマンド交通は 2 キロ内の利用で料金が 500 円だから、長い距離の移動には安く使えるということだが、タクシー事業者から懸念はないのか。

西山委員 AI オンデマンド交通では、乗合いが生じる可能性が高いため、既存のデマンド交通のように早く目的地に到着することが難しくなることもあるのではないかと思う。時間的に余裕があり、安く利用したい方が利用するには適していると思う。

佐野副会長 現状だと、AI オンデマンドの車両数が 4 台ということだが、それが制約になり、時間がかかると思われる。

西山委員 既存のデマンド交通は 1 時間前予約となっているため、予約時間を含め、その時間を確保しなければならなかったが、即時配車になれば、その分待機時間がなくなる。

佐野副会長 既存のデマンド交通は 1 時間前に予約すれば、ほとんど予約が取れるのか。

西山委員 冬場では、要望された時間帯に行けない場合もある。あと、課題としては、一人乗車の料金は距離制になっているため、下田地区の場合は事業者としては、採算が厳しい状況である。

佐野副会長 AI オンデマンド支援は、台数の制約で、希望通りの時間に到着することが難しい場合があることも告知した方がいい。あと、自身が安曇野市の視察で感じたことは、事前予約でほぼ毎日、同じ時間帯に離れた地域間で利用者があることで、効率的な運行ルートを設定することができず、コストが相対的に上がっていて、課題となっていた。

車両が 4 台で一日 120 人が利用する想定だが、想定と違った場合の対応はどうするのか。

- 佐藤主査 他の自治体の状況を踏まえて想定している。状況によって、台数の変更を行っていききたい。
- 高橋委員 高齢者のデマンド交通の認知度は高齢者実態調査から64%となっているが、これをどう評価するのか。また、様々な施策が認知されていないなら、対応しなければいけないと思うが、三条市の見解はいかがか。
- 佐藤主査 デマンド交通については、一定数は認知されていると考えているが、公共交通の満足度は低い結果となっている。そのため、今後は、新しい施策を始める際には周知だけでなく、意識啓発の部分も集中的に行いたい。地域おこし協力隊とともに事務局としても注力をしていきたい。
- 佐野副会長 AI オンデマンド交通は専用車両による運行になるので、走る広告として目立つ形になると思う。
- 佐藤（春）委員 公共交通はアンケートでは満足度が低い反面、ニーズが高い中、AI オンデマンド交通を導入することのだが、現行のデマンド交通は15年近く前から運行されている。そのため、イメージを変えることは相当難しいと思うが、自治会や学生に対して、地域や学校に出向き、使い方や説明を具体的に伝え、認知度を上げていてもらいたい。また、複数乗車の割合が2割から増えていない要因は、利用者の思い込みによる可能性があるため、ぜひ払拭してほしい。また、今後、工場の祭典や下田地区の観光資源へ観光客が訪れる機会が増えると思うため、そういった際にも利用していただけるよう周知に努めてもらいたい。
- 五十嵐課長 認知度不足で利用率が上がらないことは懸念しているところである。AI オンデマンド交通の実証運行において、周知は非常に重要だと認識している。そうした中で、地域おこし協力隊を1名雇用し、専属で周知・利用促進を行うことによって、認知度向上に努めていきたい。
- 佐野副会長 最終的には下田地区も含めて運行を拡大するのか。
- 五十嵐課長 そのように考えている。
- 佐野副会長 下田地区は地理的に特殊なため、市街地エリアと同じシステム

でいいのか検討の余地がある。

五十嵐課長

承知した。エリアを拡大するには、どのようなシステムがいいのかも十分検討したい。

(6) 協議事項 イ 協議事項 (ア) 地域公共交通に係る今後の方向性(案)について
全会一致で承認

(7) イ 協議事項 (イ) 「三条市地域交通資源の有効活用に関する調査」事業を受けた取組(案)について

NCE 高橋氏

まず、配布資料 No. 3 の 3 ページを御覧いただきたい。現状として、下田地区から燕三条駅の直通便が存在しない。また、福沢線は朝、夕のみで頻度が低い。さらに、デマンド交通が路線バスの不便な地域をカバーしている状況だが、行政負担額が高額となっている。下田地区は市全体の人口比で 9% となっているのに対し、行政負担額が 30% を占めており、比率が大きくなっている。

4 ページを御覧いただきたい。下田地区の現状の公共交通を示している。下田地区からデマンド交通を利用しての目的地を表にしている。路線バスの運行経路とデマンド交通の目的地に重複が見られるため、路線バスの利便性を高めることで、利用者が増加する可能性がある。

5 ページを御覧いただきたい。燕三条ラインは、日中の利用が往復ともに少ない。福沢線は便数が少なく、平均利用者数も少ない状況となっている。八木ヶ鼻温泉線については、便数が多いが、10 時から 15 時までの日中の利用が少ない状況となっている。

6 ページを御覧いただきたい。スノーピークの複合型リゾート施設の開業により、新たな利用者層が訪れているため、送迎サービス整備を求める声が増えている。また、送迎サービスを有している施設があるため、資源活用も考えられる。

8 ページを御覧いただきたい。今回、実施したアンケート・ヒアリング調査概要を示したものである。下田地区の住民に対して実施したアンケート調査については、約 50% 前後の回答があった。また、観光施設を利用した観光客に対して、インタビュー調査を行った。それから、送迎バスを有する施設、交通事業者 7 社、観光協会、旅行事業者に対してヒアリング調査を実施した。さらに、高等学校に対して、アンケート調査を行った。

9 ページから、アンケート・ヒアリング調査を行った結果を示している。左側のグラフが、下田地区内の移動の利便性についての満足度を示したものである。約半数の 48% が不満に感じている。また、右側のグラフが、今後、下田地区に住み続ける場合の

将来の移動に対する安心度に関するもので、「安心できない」「やや安心できない」という意見が64%を占めている。

10 ページを御覧いただきたい。送迎が日常的に行われており、誰かを送迎している、もしくは送迎を依頼している割合が42%となっており、その送迎に対して負担を感じる方が73%となっている。また、移動環境の改善要望については、「燕三条駅周辺までの直通運行をしてほしい」が42%で、「乗り放題のサービスの導入」が34%となっている。

12 ページを御覧いただきたい。移動環境の改善要望を、公共交通の利用者と非利用者で分けて示した図である。利用者は、路線バスの運行本数の増加、乗り継ぎ時間の短縮、運行時間が拡大を望んでいる。また、非利用者においては、乗り継ぎがあっても安く利用できる手段やサブスクサービスの導入を望んでいる。

また、13 ページからは、スノーピーク利用者へのインタビューの結果を示している。回答者の居住地が三条市内の割合は17%にとどまっており、ほとんどが市外からの利用者である。右側が移動手段のグラフであり、ほとんどが自家用車での移動であった。送迎バスを利用したいかという設問では、「利用したい」「条件によっては利用したい」という回答が半数の50%を占めている状況であった。その理由としては、「冬季の運転が不安」あるいは「飲酒ができる」という内容が多いため、送迎サービスが存在しないために、自家用車を利用している方が多いと考えられる。

15 ページは、「他の交通手段との連携」「運賃」「運行頻度」の3点の重要度を示したもので、全ての項目について、検討が必要であるとのことだった。一方で、「他の交通手段との連携」については、居住地等によっては、重要度が低いということがわかる。

16 ページでは、具体的に各サービスレベルで希望する水準を示したもので、運行頻度については、1時間に1本程度が51%と最も多い結果となった。運賃については、「有料でも良い」が63%を示しており、希望の運賃の平均価格が片道627円となった。また、他の交通手段との連携については、JRの在来線、新幹線等の鉄道との連携を望む声が多かった。

17 ページから19 ページは、各関係者にヒアリング調査を行った結果となっている。

佐藤主査

21 ページを御覧いただきたい。こちらは各調査を踏まえた下田地区の現状のまとめである。

22 ページでは、下田地区の現状・課題・施策を分けて整理している。現状は先ほど話があったとおり7点あり、それらを課題

として、「市街地から下田地区の公共交通の利便性向上」、「持続可能な公共交通システムの構築」、「下田地区内の交通資源の有効活用」の3点の課題にまとめ、その上で対応する施策を示している。施策1としては、「既存路線や送迎サービスを活用した燕三条駅⇄下田地区の直通運行の実施」となっている。また、その運行資金については、調整が必要な話だが、観光施設事業者等からの「協力金等の出資による移動サービスの提供」を施策2として考えている。また、乗継環境の整備として、「トランジットセンターの設置」を施策3として考えている。協議事項2の待合環境整備と一部連動するが、東三条駅前待合所の整備や下田地区のひめさゆりパークや長沢駅跡等の入口になるような場所を想定している。利用者に対する交通・観光案内機能と合わせて、バスとデマンド交通の乗継をシームレスに行っていく。あわせて、施策4として、「市内交通サービスの運賃共通化」、例えば、旅行業者と調整し、施設の利用料を含めたチケットの発行等を想定している。最後に、施策5として「貨客混載による生産性向上」、具体的には、下田地区の農作物等の市街地への運搬について、公共交通車両を用いて行うことを想定している。

24 ページは、想定される施策イメージ・メリットをまとめている。

25 ページは、各立場によって施策を区分けしている。利用者としては、移動利便性やアクセス性の向上等がメリットとして考えられる。行政目線としては、運行頻度の向上とともに、協力金等による負担金軽減や関係者を巻き込むことができることがメリットとなる。事業者としては、アクセス性の向上による来訪者の増加や、委託費による安定的な収入が得られることなどがメリットとなる。運行イメージ案としては、地域公共交通協議会を受け皿として、協力金、補助金等をいただきつつ、運行事業者に委託費として支払いするスキームを想定している。

27 ページを御覧いただきたい。

令和5年度実証実験のサービスレベル検討(案)となっており、現状として路線バスの運行経路とデマンド交通の目的地に重複が見られることと、協力金の支払可能性がある施設が存在することから、既存路線を活用しつつ、立ち寄る場所や頻度を今後詳細に検討したい。

28 ページの車両については、要検討ではあるが、例えば既存車両の仕様は最大30人程度乗車可能な15人乗りバスの車両を使用している。なお、1便当たりの運行頻度が低くて済むようであれば、さらにサイズダウンも考えられる。また、観光施設に飲食を目的に訪れる客の増加により、夕方の利用者需要の増加が想定

されるので、それに合った車両の検討、さらに土日の利用も検討の余地がある。

29 ページの運行時間帯、頻度については、現状では八木ヶ鼻温泉線や福沢線により、朝の通勤・通学の時間帯は概ねカバーされているが、17 時以降の運行頻度が低くなっている。また、宿泊事業者の視点で考えると、チェックインであれば 16 時頃、チェックアウトであれば 10 時頃の時間帯に需要があるため、その対応や、さらに、温泉施設の需要として 16 時以降の時間帯、この 3 つの時間帯の移動需要に対してどう対応するかを検討したい。また、運行頻度は、観光客へのアンケートでは 1 時間に 1 本程度の希望が多かったため、その頻度に近づくように設定する必要があると考えている。

30 ページの運賃については、住民アンケートの結果にもあったとおり、乗り継ぎがあっても安く行ける手段ないしは定額乗り放題のサービスを希望し、また、観光客へのアンケートでも有料でも良いという意見が一定数あったため、その複数の移動手段を合わせて共通化したようなチケット販売を検討しつつ、アンケート調査結果を踏まえ、適正な価格を検討していく必要があると考えている。

最後に、他の交通手段との連携だが、住民アンケートや観光客アンケート、事業者等のヒアリング結果も踏まえて、デマンド交通やバスとの連携を想定しつつ、鉄道との連携は旅行商品として購入する仕組みも考えていきたい。

各サービスレベルを一覧にまとめたものが 31 ページになり、運行する時間帯とターゲット案が 32 ページとなる。ターゲット層に応じて、適切な時間帯、数というものを検証していく。運行経費については、市の予算を 400 万円程度計上し、新潟県の「新モビリティサービス導入推進事業」を活用し、各事業者からの協賛金も考慮し、経費を計算していきたい。そして、まずは 10 月から、大学・燕三条駅⇄東三条駅⇄長沢駅跡⇄スノーピークを運行する路線を原案として検討していきたい。

説明は以上となる。

(8) イ 協議事項 (イ) 「三条市地域交通資源の有効活用に関する調査」事業を受けた取組(案)について 意見交換

佐野副会長 | 4 ページの目的地分布については、出発地も反映しているのか。

NCE 高橋氏 | 出発地は反映していない。下田地区からの目的地の分布になるので、その地区内に丸がある場合は、下田地区から動いていない。

このデータはあくまで目的地のみのデータとなる。

佐野副会長 今回の実証実験は、スノーピークへの移動区間になると思うが、他の地域は対象にならないのか。

佐藤主査 他の施設についても、関係者からは期待する趣旨の御意見をいただいているので、今後検討していきたい。

佐野副会長 令和5年度においても、他の地域の移動は検討するのか。

佐藤主査 可能であれば、検討したい。

佐野副会長 出発地のデータはどうなっているのか。

NCE 高橋氏 データとしては把握しており、人口分布が多い地域の丸が大きいことから、同様の傾向があると思われる。

佐野副会長 では、スノーピークへの移動であっても、かなりの部分に対応できるため、下田地区への移動需要にも対応できるということになる。また、下田地区も最終的にはAI オンデマンド交通の導入を行う予定とのことだが、幹線はバス運行でまかなうという整理になる。

今回は緑ナンバーの車両を利用すると思うが、様々な施設が持っている車両は白ナンバーだと思うが、将来的に活用する予定はあるか。

佐藤主査 運行する便の頻度や需要によって対応したい。運行事業者の車両より小さいサイズが必要であれば、検討する。

佐野副会長 白ナンバーになるが、料金は徴収しないのか。

佐藤主査 基本的には料金を徴収することを想定しているが、その部分は、今後要調整としたい。

佐野副会長 令和5年度の実証実験の時期は10月から3月までか。スノーピークの観光客は冬もいるのか。

佐藤主査 冬に雪が降る場所に行くことが目的となっている観光客がいる。1月に調査に行った際も雪が積もっていたが、かなりの数の観光客がいた。

島谷委員	下田地区から燕三条駅までの直通便がない理由はあるのか。 下田地区からの場合、八木ヶ鼻線と循環バスの燕三条ラインに分かれている。
佐藤主査	元々、八木ヶ鼻温泉線が燕三条駅付近まで運行していたが、東三条駅からの乗降実績が少なく、令和2年10月から、路線を変更した経緯があった。ただ、適切な時間帯に運行しなかったことも要因と思われる。また、燕三条駅から下田地区への移動需要についても、朝と夕方の運行が主であったため、新たな移動需要に合わせた時間帯に運行するように検討したい。
島谷委員	承知した。

(9) イ 協議事項 (イ) 「三条市地域交通資源の有効活用に関する調査」事業を受けた取組(案)について 全会一致で承認

(10) その他

上原部長	本日の議論を踏まえ、令和5年度の地域公共交通の各施策を実施していきたい。次回の協議会については、新年度に改めて御連絡したい。
------	--

(11) 閉会