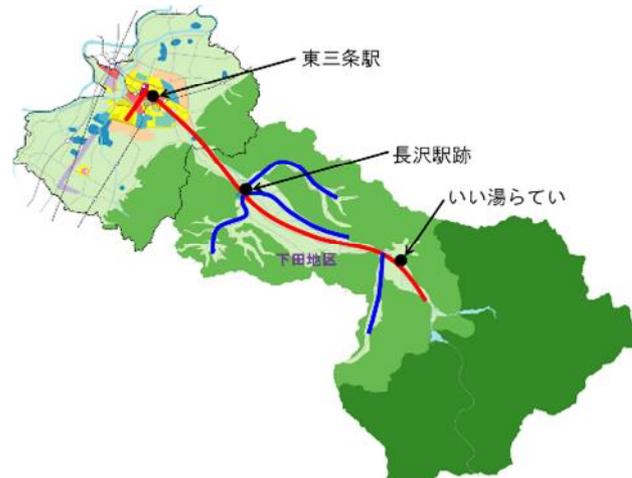


# 地域公共交通に係る今後の方向性(案)について



# 目 次

1	三条市の地域公共交通の概要	P 2
2	三条市地域公共交通の見直しの問題意識	P6
3	現状の整理	P11
4	三条市地域公共交通に係る今後の方向性(案)	P17
5	令和5年度事業(案)	P21
6	地域公共交通計画について	P31

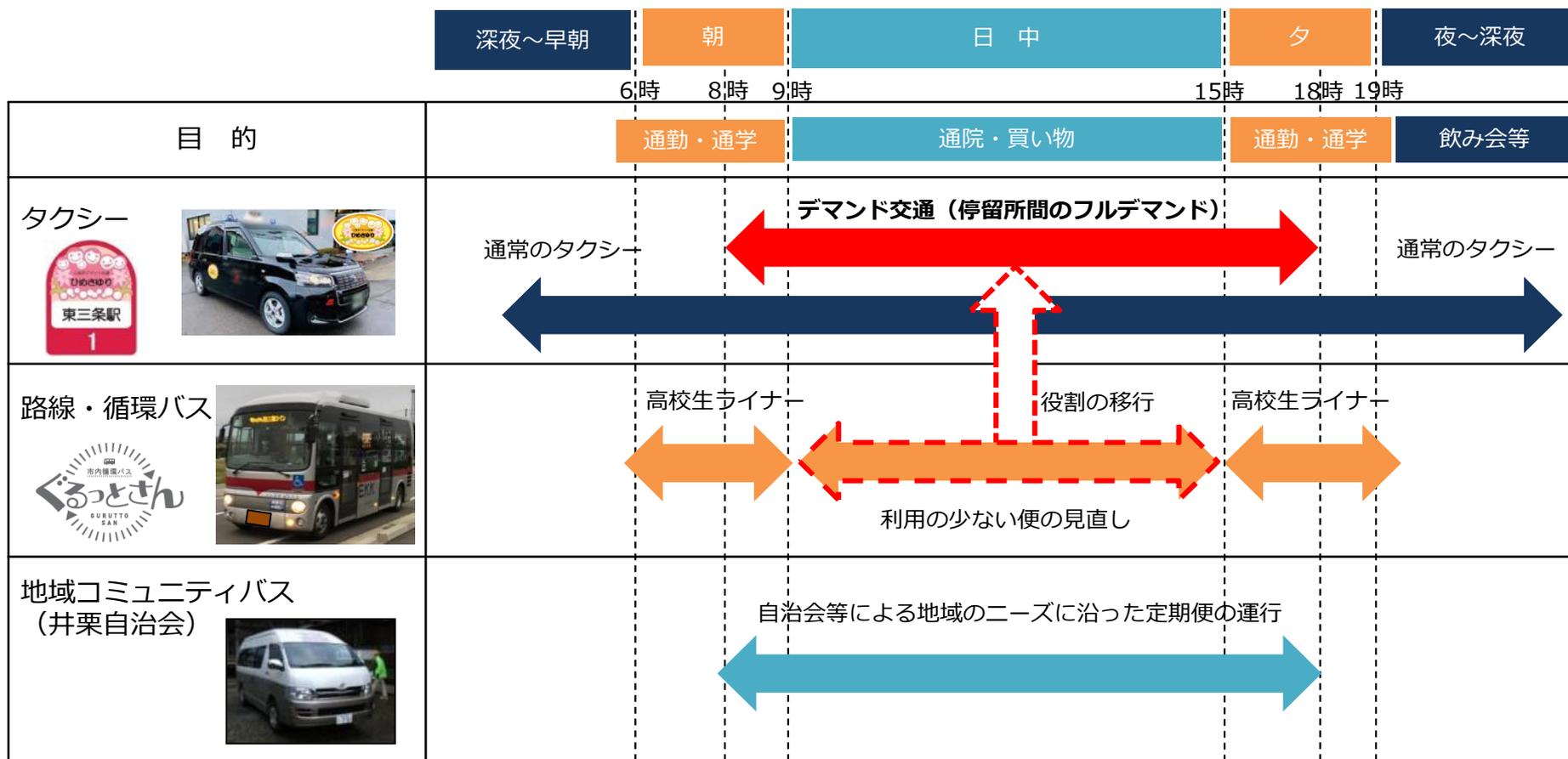
# **1 三条市の地域公共交通の概要**

# 1 三条市の地域公共交通の概要

## 地域公共交通の階層化

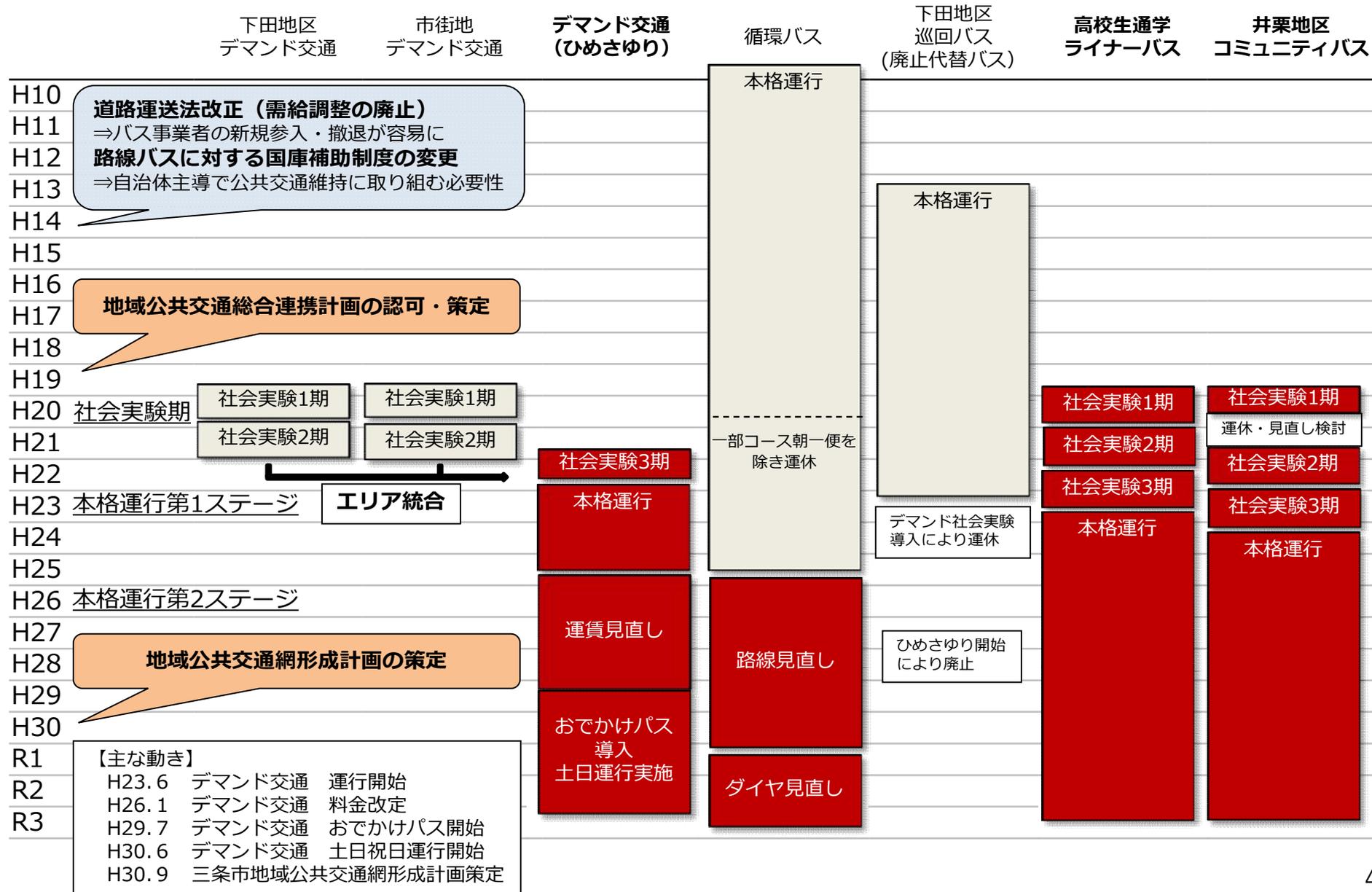
三条市地域公共交通協議会では、効率的かつ市民の誰もが使える公共交通体系となるよう、交通事業者の特性ごとに以下の役割分担を基本としている。

- ① 需要が比較的分散する日中：「タクシー事業者による停留所型のフルデマンド運行」
- ② 通勤・通学等により1日の中で最も需要が見込める朝・夕：「バス事業者」
- ③ 日中の地域住民のニーズ対応：「地域コミュニティによる定期便の運行」



# 1 三条市の地域公共交通の概要

## 地域公共交通の取組経緯



# 1 三条市の地域公共交通の概要

## デマンド交通ひめさゆり

- 運行方式：停留所～停留所間のフルデマンド方式
- 利用できる方：どなたでも利用可（事前登録不要）
- 運行日・運行時間：毎日運行（1月1日～3日は運休）

午前 8 時～午後 6 時  
（下田エリアは午前 7 時～午後 6 時）

- 利用方法：①タクシー会社に利用の 1 時間前までに電話で予約  
②予約の時間までに「乗る停留所」へ



デマンド交通の車両には共通のマークが付いていますので、乗車時にご確認ください。



タクシー会社	電話番号
エスタクシー	0256-32-5021
三条タクシー	0256-33-1661
中越交通	0256-38-2021
日の丸観光タクシー	0256-35-5555

1人乗車料金 ※小学生以下は半額

走行距離	料金
～ 2km未満	500円
2km以上～ 3km未満	600円
3km以上～ 5km未満	700円
5km以上～ 7km未満	900円
7km以上～ 10km未満	1,100円
10km以上～ 15km未満	1,500円
15km以上～ 20km未満	1,800円
20km以上～ 30km未満	2,500円
30km以上～	3,000円

複数乗車料金 ※小学生以下は半額

エリア	料金
料金 A エリア内の移動 北エリア⇄市街地エリア 南エリア⇄市街地エリア	400円/人
料金 B 下田エリア⇄市街地エリア 下田エリア⇄北エリア 下田エリア⇄南エリア 北エリア⇄南エリア	800円/人



## 三条市全体MAP デマンド交通エリア

新潟県のほぼ中央に位置する三条市は、全国加工業を中心としたものづくりのまちとして全国的に有名です。観光体験やオープンファクトリーなど、ものづくりを体感することができるスポットがたくさんあります。また、下田地域では、春は新緑とヒメサユリ、夏はキャンプ、秋は紅葉、冬は白雪と、一年を通じて四季折々の大自然を楽しむことができます。

## **2 三条市地域公共交通の見直しの問題意識**

## 2 三条市地域公共交通の見直しの問題意識

### 地域公共交通に対する市民の意見等

#### (1) 市民アンケート調査 (R3)

(満足度)

順位	項目	満足度
1	市民の健康づくり	3.255
2	上水道の供給	3.244
3	消防体制	3.228
4	防災対策	3.140
5	行政サービス	3.134
⋮		
33	観光の振興	2.687
34	道路環境	2.670
35	雇用対策	2.645
36	商業の振興	2.569
37	公共交通対策	2.543

(市民ニーズ度)

順位	項目	ニーズ
1	道路環境	1.551
2	雇用対策	1.374
3	商業の振興	1.275
4	医療体制	1.264
5	公共交通対策	1.248
⋮		
33	地域福祉活動	0.394
34	市民の健康づくり	0.365
35	市民活動支援	0.338
36	スポーツ活動	0.293
37	生涯学習、芸術文化活動	0.262

#### (2) 下田まちづくりアンケート (R3)

(日常生活での困りごと)

順位	回答の分類	件数	割合 (%)
1	交通	122	15.19
2	環境	104	12.95
3	除雪	83	10.34
4	人口減少、少子高齢化	68	8.47
5	地域コミュニティ	63	7.85
6	農業	44	5.48
7	子育て、教育	41	5.11
8	行政	40	4.98
9	買い物	37	4.61
10	空き家、空き地	31	3.86
11	自治会	23	2.86
12	共同作業	22	2.74
13	地域の魅力発信	16	1.99
14	鳥獣被害	14	1.74
15	移住促進	11	1.37
16	防災	9	1.12
17	仕事	8	1.00

#### <主な意見>

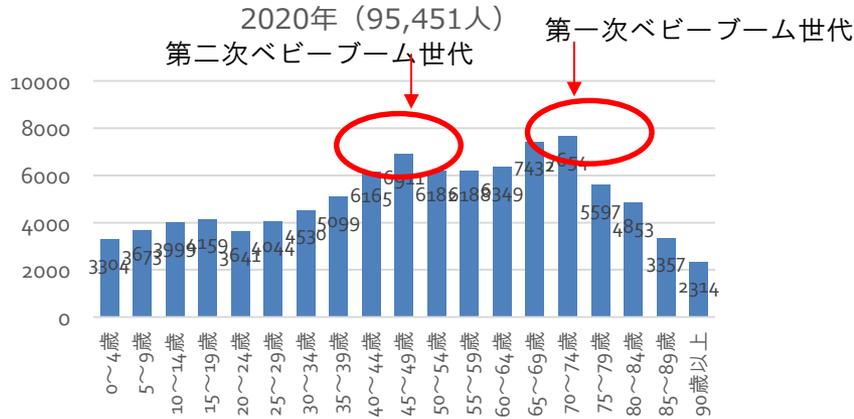
- ・車を使わなくても買い物に行ける交通手段を充実させてほしい。
- ・交通の便が悪い。
- ・免許を返納すると交通手段がなく困っている。 等

公共交通に対する市民ニーズが高い一方で、主に利便性を理由として、満足度は低い状況

# 2 三条市地域公共交通の見直しの問題意識

## 【公共交通施策における社会背景の分析】

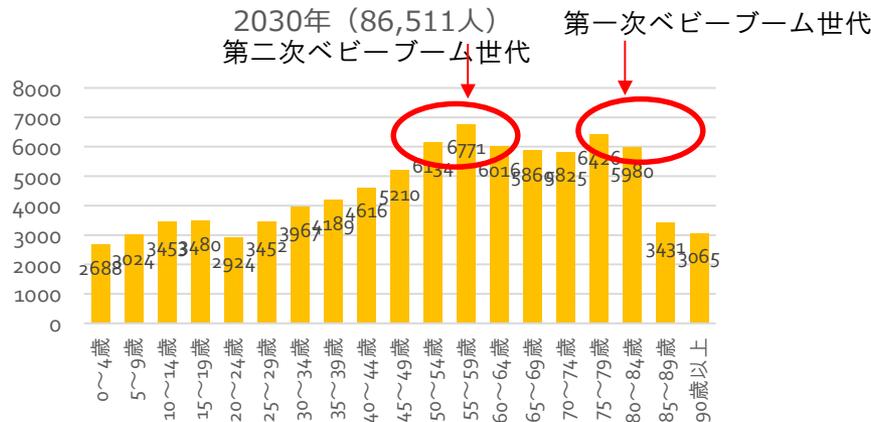
人口減少・構造変化により、公共交通を利用する方々のパイそのものが減少していくなど、状況が大きく変容していく中、地域公共交通のあり方を検討し、社会構造にあった地域公共交通体系を再構築していく必要がある。



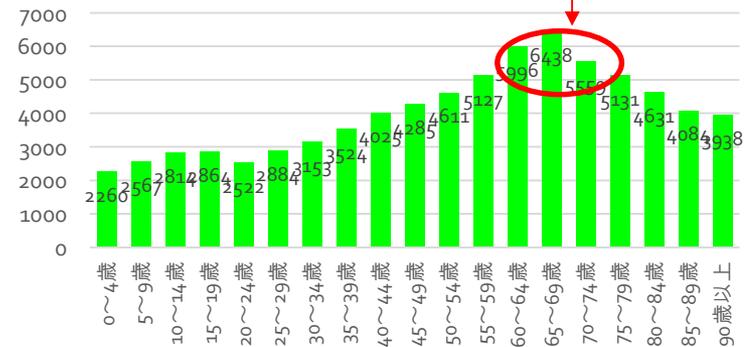
今後は、将来の

- ・技術革新の状況
- ・社会情勢の変化

などを見て、定期的に（5年スパンで）地域公共交通の施策を見直していく必要がある。



2040年 (76,413人) 第二次ベビーブーム世代



10年後は、定年後の元気な団塊世代の層はまだ厚い。

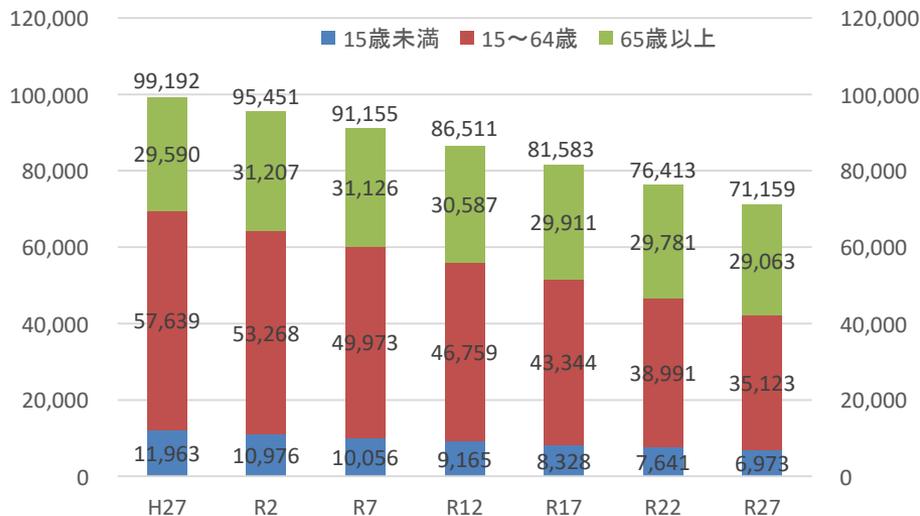
20年後になると、団塊世代も減り始め、社会構造が大きく変化すると予想

# 2 三条市地域公共交通の見直しの問題意識

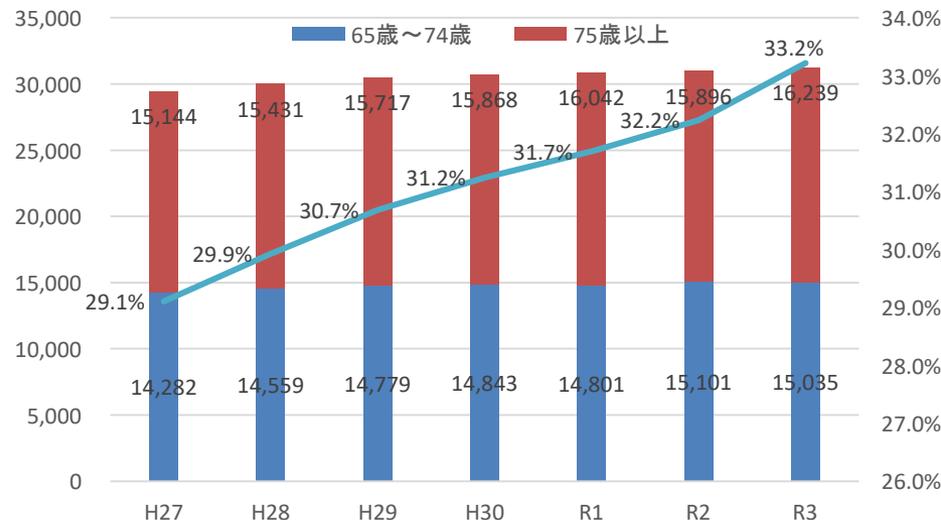
## 三条市地域公共交通を取り巻く状況

- 15歳～64歳人口については、平均で毎年750人程度減少
- 高齢化率は30%を突破し、免許返納者数は令和元年以降一定水準で推移

(1) 年齢区分別人口推計

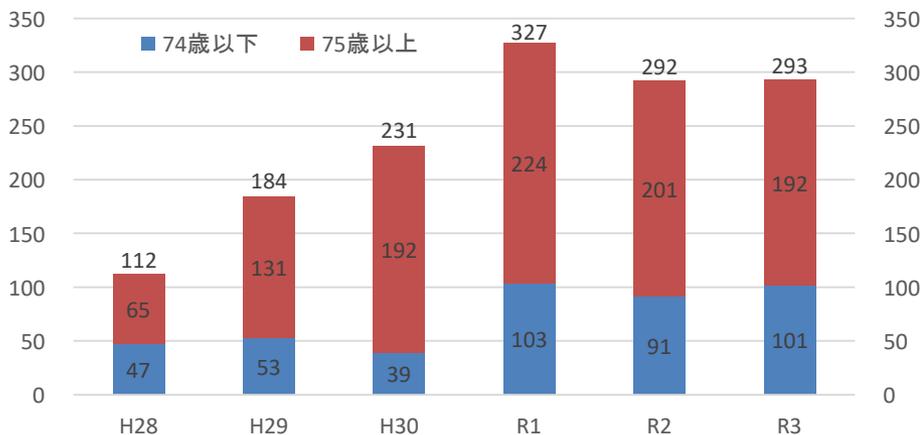


(2) 高齢者数・高齢化率の推移



(1)(2)：平成27年国勢調査（総務省）  
日本の地域別将来推計人口（平成30年3月推計）（国立社会保障・人口問題研究所）

(3) 免許返納者数推移



免許センターへのヒアリングに基づき作成

- ・ 人口減少により公共交通利用者の総数は減少する見込み
- ・ 一方で、免許返納者数は一定水準で推移しているため、引き続き、高齢者の公共交通機関の利用需要は一定数見込まれる。

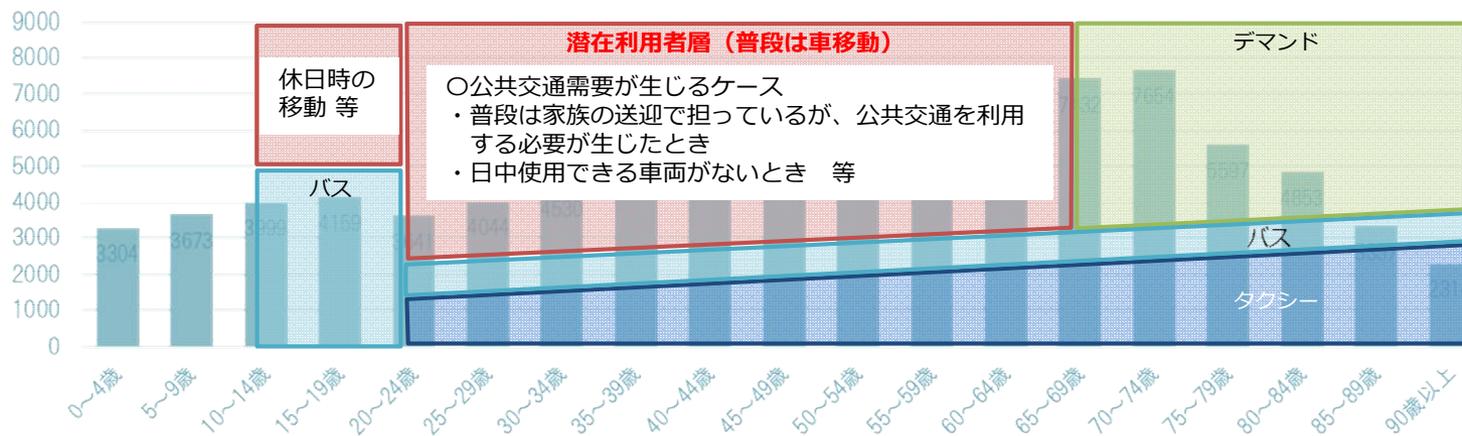
# 2 三条市地域公共交通の見直しの問題意識

## 見直しの視点

- 現役世代（18～60歳代）は、車による移動がほとんど ⇒ 公共交通のメインユーザーは「学生、高齢者」  
 ※ 自動車台数：79,392台 1世帯当たり2.2台（R3.3.31「新潟県運輸概況」）
- 一方で、学生の休日時の移動や現役世代による家族送迎などの潜在移動需要に対応できる公共交通体系を構築し、どの利用モードにも属していない新たな利用者層の獲得による持続性の確保を図る必要がある
- また、大学生・専門学生という新たな利用者層や観光・来訪での移動需要への対応を検討する必要がある

### <モード別の市内利用イメージ>

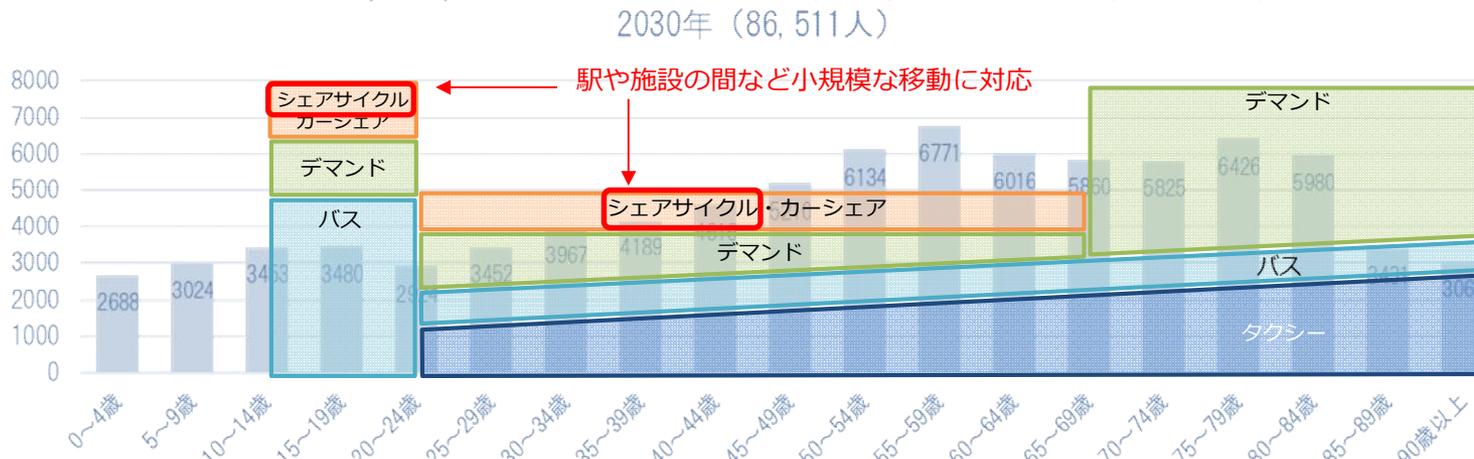
2020年（95,451人） ※利用イメージであり、実際の利用者数とは一致しない



移動需要に応じて選択・利用できる公共交通環境を実現

### 将来像

シェアサイクルなど他市事例でも利用の見込まれる複数の選択肢を用意



### **3 現状の整理**

# 3 現状の整理 <デマンド交通>

## 現状：①限られた目的・利用者層

## 課題：利便性の向上

- ・デマンド交通高齢者認知度 ⇒ 64%
- ・デマンド交通利用者年齢層 ⇒ 約7割が70～80歳代

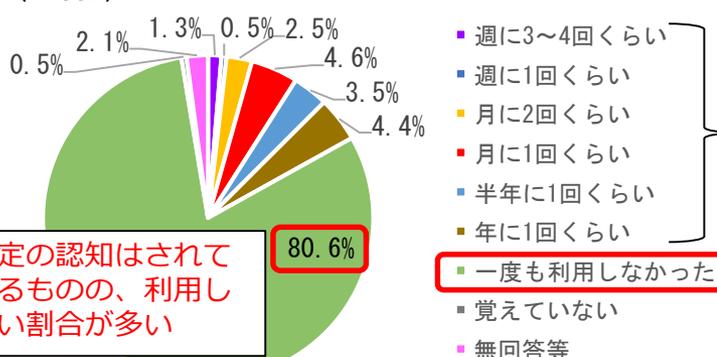
市民を対象とした地域公共交通利用動向アンケート調査の分析 (H29)  
 高齢者実態調査 (H29)  
 デマンド交通利用者アンケート調査 (R3)  
 等を基に作成

### (1) デマンド交通の利用頻度 (市内15歳以上)

デマンド交通の利用目的

項目	回答数
通勤・通学	7
病院(自分が診てもらおう)	53
病院(入院見舞や付添など)	17
日常的な買い物	10
友人・知人・親戚宅の訪問	10
習い事や趣味活動	6
会合や飲み会	17
その他	16
無回答	2

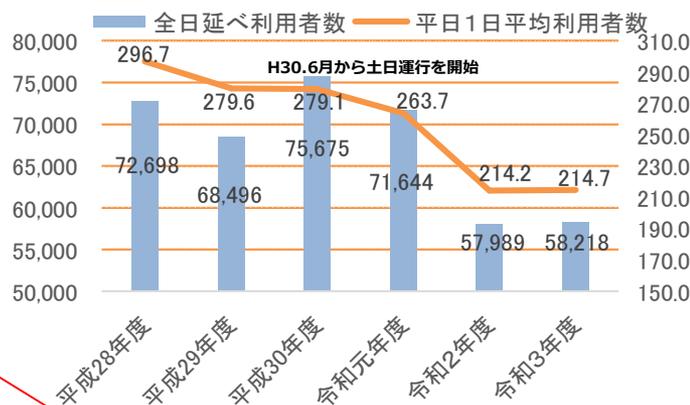
(n=607)



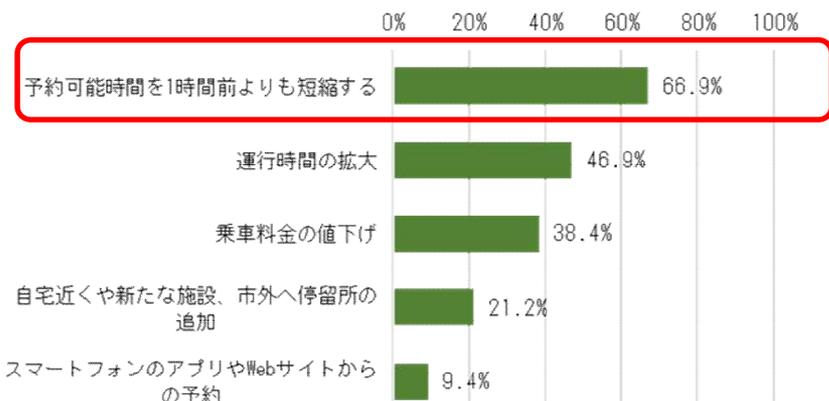
一定の認知はされているものの、利用しない割合が多い

市民を対象とした地域公共交通利用動向アンケート調査の分析 (H29)

### (2) デマンド交通利用者数の推移



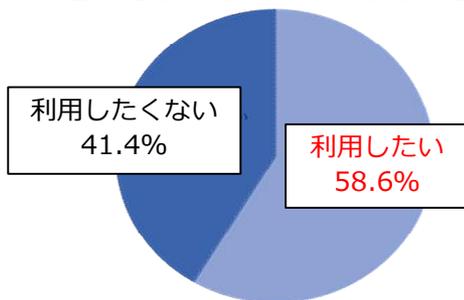
### (3) 期待するサービス改善 (n=245)



### (4) ニーズ調査 (n=268)

ちょっとした外出への利用が少ない

Q:今後、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いが前提になるサービスを開始した場合、利用したいと思いますか。



利便性を高めた新しいサービスを提供し、新たな利用者層の確保を図る

# 3 現状の整理 <デマンド交通>

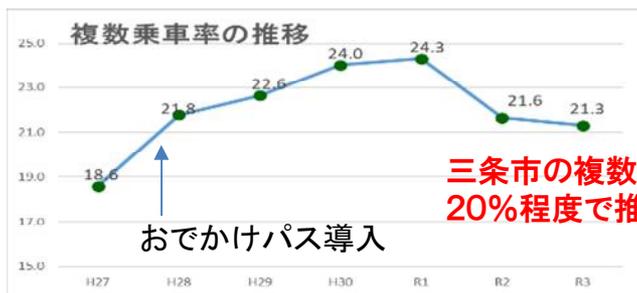
現状：②行政負担額の増加

課題：行政負担額の最適化

- 他市先進事例：業務全体で契約 ⇒ 利用者が増えても行政負担額は増えない  
 三条市：1運行当たりの契約かつ運行台数制限なし ⇒ 利用者が増えると行政負担額が増える
- 複数乗車（2人以上）は1人乗車よりも行政負担額が低いが、予約方法は各タクシー事業者への電話のみで予約を一元化できないため、乗合をマッチングする仕組みがない。

## ■他市先進事例でのデマンド交通システム

市	三条市	富岡市	伊那市	塩尻市	佐久市
AI乗合マッチング	なし	あり	あり	あり	あり
車両	一般タクシー	ジャンボタクシー	一般タクシーとジャンボタクシー併用	ジャンボタクシー	ジャンボタクシー
コールセンター	なし	あり	あり	あり	あり
予約方法	電話	電話・アプリ	電話・ウェブ・ケーブルテレビ	電話・アプリ	電話
利用料金	500～3,000円	100円	500円	200円	200円
行政負担額	1運行当たり	業務全体で契約	業務全体で契約	業務全体で契約	業務全体で契約



三条市の複数乗車率は20%程度で推移している。

効率的な乗合による行政負担額の最適化を図る  
 (= 持続性の確保)

# 3 現状の整理 <バス>

現状：①バス利用者の減少  
②行政負担額の増加

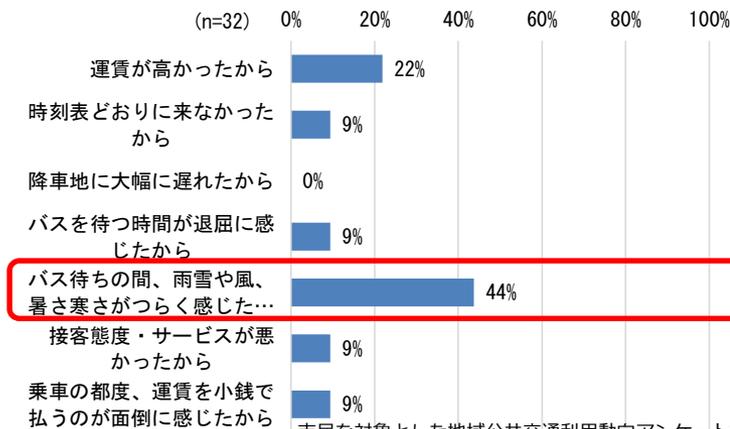
課題：利便性の向上  
行政負担額の最適化

## (1) 路線バス・循環バス利用者数



## (2) 利用者アンケート調査

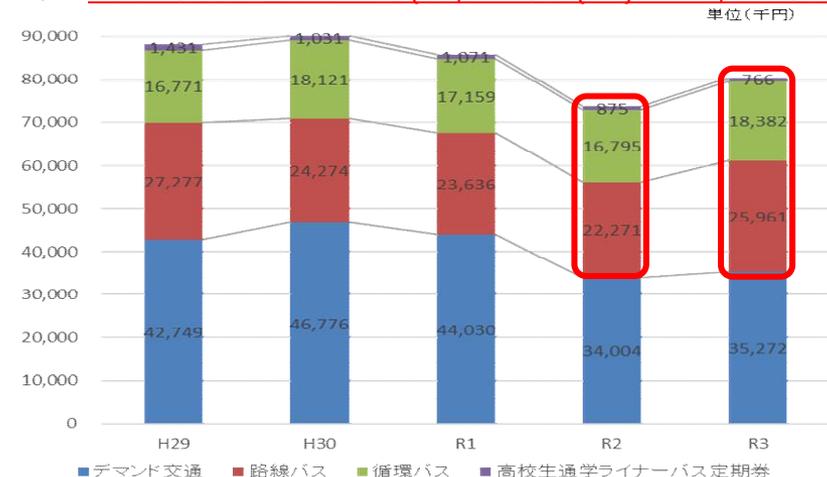
○ 市内路線バスの利用で満足しなかった理由



市民を対象とした地域公共交通利用動向アンケート調査の分析 (H29)

## (3) 行政負担額の増加

バスの行政負担額は増加 (39,941千円(R2) ⇒ 45,109千円(R3))



## (4) ニーズ調査 (学生の交通手段に関するアンケート (R4))

<主な意見>

- ・ 駅から大学までのバスの本数を増やしてほしい。
- ・ 授業が終わる時間に合わせてバス等を走らせてほしい。
- ・ バスを増やしてほしい。雨や雪が降って自転車や徒歩が大変なときに使える交通機関が少ない。 等

(利用者)

- ・ 利用環境の改善
- ・ 利便性の向上

(交通事業者・行政)

- ・ 客観的なデータ分析に基づく効果的な路線再編

によるバスの持続性確保を図る

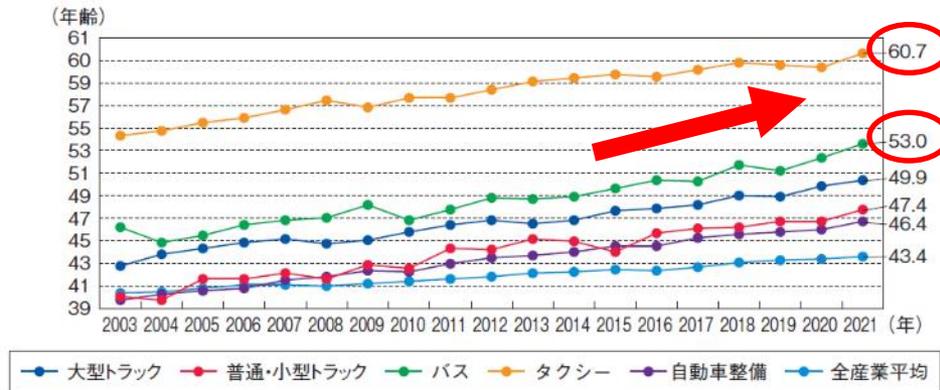
# 3 現状の整理 <交通事業者 (デマンド・バス)>

現状：②コロナ禍による交通事業者の採算性悪化、運転士の不足  
 課題：公共交通の効率性の向上

(1) 乗合バス事業における経常収支率の推移

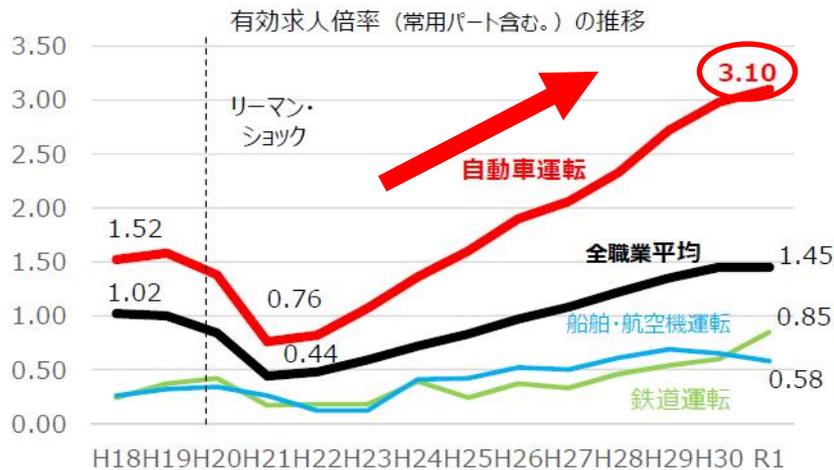


(2) 自動車運送事業における労働者の平均年齢の推移



(1)(2) 出典：国土交通省「交通政策白書」 (R4)

(3) 自動車運転業務における有効求人倍率の推移



<デマンド交通>

・ AI技術を活用した乗合率の向上

<バス>

・ 効率的な事業運営環境整備

等により限られた資源を効率的に運用し、  
 事業者の生産性の向上を図る

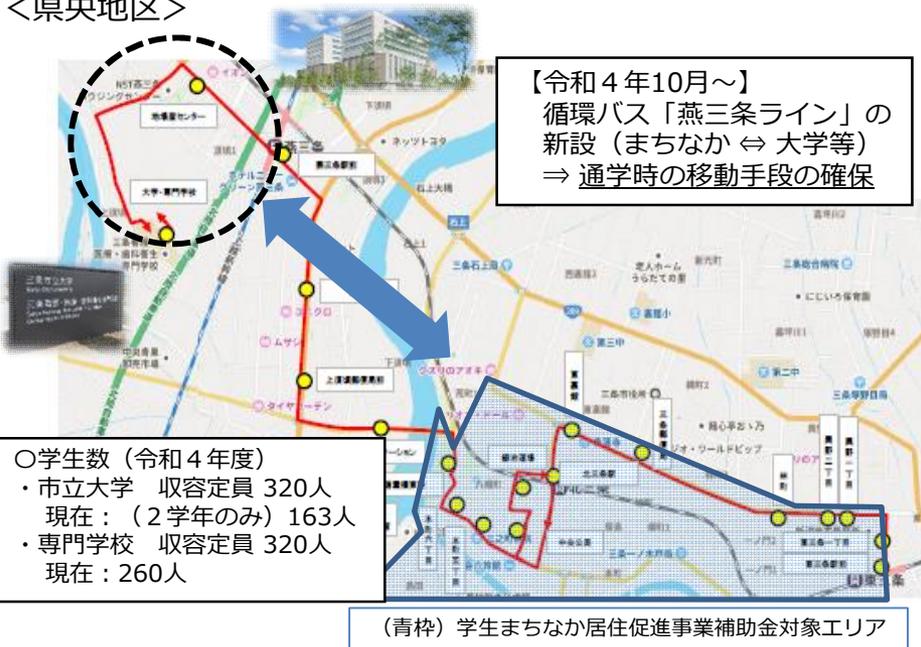
# 3 現状の整理 <地域拠点等の開発>

## 現状：③地域拠点等の開発

## 課題：新たな移動需要への対応

- 県央地区では、三条市立大学等の開校のほか、済生会新潟県央基幹病院の開院（令和5年度）、中心市街地では、図書館等複合施設「まちなか」のオープン（令和4年度）による新たな移動需要が見込まれる。
- 下田地区では、スノーピークの複合型リゾート施設（スパ）の開業（令和4年4月）により、新たな利用者層（手ぶらでのキャンプ利用）や商談・視察目的での訪問者が増えており、その中にはレンタカーを利用している者も多く、公共交通機関整備を求める声が増えている。  
 なお、同地区には送迎バスを有している施設があり、これらの資源活用も考えられる。

### <県央地区>



### <下田地区>



バスのほか、移動ニーズに合わせたメニュー（移動手段）の提供を検証

## **4 三条市地域公共交通に係る今後の方向性(案)**

# 4 三条市地域公共交通に係る今後の方向性(案)



# 4 三条市地域公共交通に係る今後の方向性(案)

## 基本方針

【将来像】  
誰もが使いやすく、地域の活力を支える地域公共交通

【基本方針1】  
日常生活を支える既存地域公共交通の磨き上げ

【基本方針2】  
将来にわたり持続可能な地域公共交通の基盤整備

【基本方針3】  
最新技術の活用等による観光における交通機能の充実

【目標(案)】※コロナ禍前を基準とする

- ・デマンド交通利用者数  
令和元年度 71,644人  
令和7年度 79,640人(約10%増)
- ・循環バス利用者数  
令和元年度 27,244人  
令和7年度 27,300人(現状維持)
- ・シェアサイクル利用回数(予定)  
令和7年度 900回(新規)

## 施策・事業とスケジュール

検討・調査

実証実験

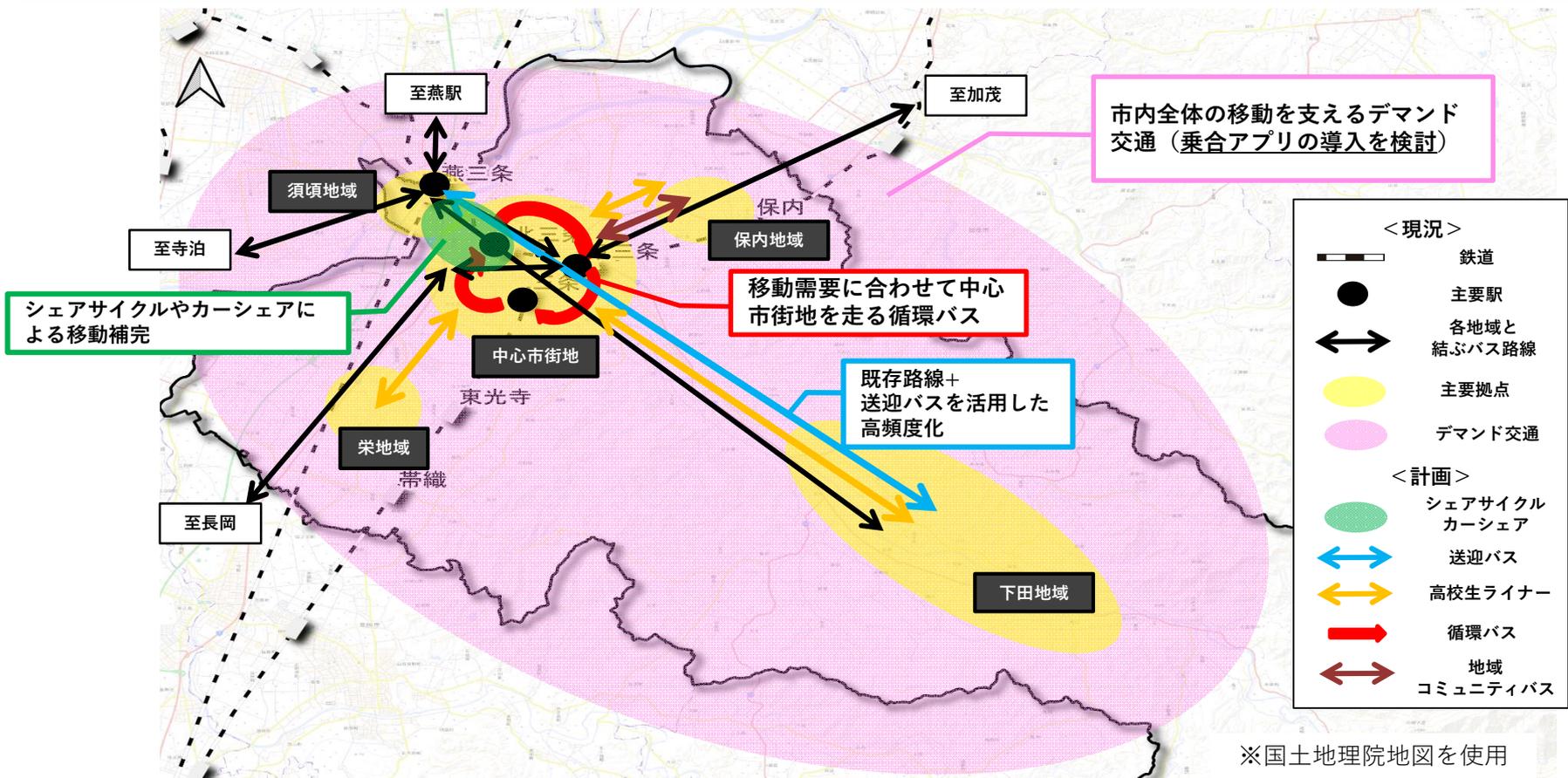
実装・実施

基本方針	施策	主な事業	R4	R5	R6	R7	実施主体
日常生活を支える既存地域公共交通の磨き上げ	デマンド交通「ひめさゆり」・循環バス「ぐるっとさん」の利便性向上	<ul style="list-style-type: none"> <li>・AIオンデマンド交通システム(乗合アプリ)の導入検証</li> <li>・バスのキャッシュレス化、待合環境整備</li> </ul>					三条市(協議会) タクシー事業者 バス事業者
将来にわたり持続可能な地域公共交通の基盤整備	事業者生産性・行政負担額の最適化及びバス路線の再編	<ul style="list-style-type: none"> <li>・AIオンデマンド交通システム(乗合アプリ)の導入検証(再掲)</li> <li>・路線最適化検証・路線再編</li> </ul>					
最新技術の活用等による観光における交通機能の充実	まちなか、下田地域における二次交通の充実	<ul style="list-style-type: none"> <li>・スマホを活用したモビリティ(シェアサイクル、カーシェア)</li> <li>・送迎バスを活用したMaaS実証</li> </ul>					三条市(協議会) 市立大学 専門学校 バス事業者 企業

# 4 三条市地域公共交通に係る今後の方向性(案)

## 三条市の目指す地域公共交通体系図 (イメージ)

- 市内の主要な地域から中心市街地への移動は、高校生ライナーやコミュニティバスの運行によりアクセスを確保し、バス路線から漏れた地域の移動は、デマンド交通で支える。
- 新たな拠点となる須頃地域・中心市街地内の移動は、移動ニーズに合わせてシェアサイクルやカーシェア、循環バスを活用するとともに、燕三条駅⇔下田地域の移動は、地域の輸送資源を活用することによる路線の高頻度化等を検討する。



※国土地理院地図を使用

## **5 令和5年度事業（案）**

# 5 令和5年度事業（案）

## デマンド交通の方向性

### 市民（利用者）

#### <現状>

- ・ 1時間前までの予約が必要
- ・ 電話予約が面倒なユーザは利用しない（利用者の減少）
- ・ 大雪等タクシー業務繁忙時にデマンド交通利用ができない事例の発生

### デマンド交通事業者

- ・ 非効率な体制での運行（各社での予約受付、1人1便の乗車）
- ・ 運転士不足による配車困難
- ・ 事業者ごとの運用差異

### 市（協議会事務局）

- ・ 乗合がマッチングできないことによる非効率な運行
- ・ 利用が増えるほど行政負担が増加
- ・ 運行統制を図る手段がない

#### <課題>

- ・ 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

- ・ 運行効率化による事業者の生産性向上
- ・ ビジネスチャンスの逸脱防止
- ・ 運行の見える化（公平性の確保）

- ・ 運行台数を一定化
- ・ 乗合をマッチングするシステムの導入による費用対効果の増加
- ・ 運行統制手段の確立

## <解決策> AIオンデマンド交通システムの導入

#### <できるようになること>

- ・ 使いたいときに使えるリアルタイム予約が可能
- ・ アプリを利用して24時間予約が可能
- ・ タクシー業務の繁忙に左右されずに安心して乗れる

- ・ 専用車両にAIを活用し、リアルタイムで効率的に配車することで、オペレーター配車よりも省力で迅速・効率的な配車と運行が可能
- ・ 顧客の予約に応じた確実な配車

- ・ AIを活用し、効率的に乗合をマッチングさせることで、今後利用が増加しても負担額を一定に抑えることが可能
- ・ システムを通じた統制の確保

本システムの導入により、それぞれの課題解決を同時に図ることができるため、実施実験により、既存デマンド交通からの置換えを検証していきたい。

# 5 令和5年度事業（案）

## 事業①：AIオンデマンド交通システムの導入検証

○まずは、乗降実績が最も多い「市街地エリア内」において乗合アプリを活用したAIオンデマンド交通の実証運行を行い、段階的にエリアを拡大した上で、既存デマンド交通との代替可能性を検証する。



R3 年間実績 (人)	降車場所						
	市	北	南	下	総計	割合	
乗車場所	市	30,571	4,439	4,326	2,999	42,335	72.72%
	北	5,080	377	352	304	6,113	10.50%
	南	4,440	352	655	17	5,464	9.39%
	下	3,106	204	21	975	4,306	7.40%
	総計	43,197	5,372	5,354	4,295	58,218	100.00%
割合	74.20%	9.23%	9.20%	7.38%	100.00%		

乗車・降車のいずれも市街地エリア内の移動が約7割

**【目的】**  
市街地エリアにおける実証運行から段階的にエリアを拡大し、市内全域における既存デマンド交通との代替可能性を検証する。

### <実証運行の概要（案）>

市街地エリア（市⇄市移動）において、乗合アプリを活用したAIオンデマンド交通の実証運行を行う。（市街地エリア以外においては、既存デマンド交通を運行）

- ・ 予約：電話、アプリ、ウェブ
- ・ 予約時期：リアルタイム、3日～7日前から事前予約も可能
- ・ 発着場所：停留所 ⇄ 停留所
- ・ 運賃：電話予約 500円/人（アプリ予約時は電話よりも安価に設定する想定）
- ・ 運行日時：既存デマンド交通に同じ

### 期待する効果

#### ①利用者の利便性向上

電話予約のほか、アプリでの24時間予約やリアルタイム予約により、利便性を高めたサービスが提供でき、新たな利用者層の確保につながる。

#### ②タクシー事業者の生産性の向上

AIを活用した配車により効率的な運行が可能となり、従来と比較して事業者の生産性が高くなるため、効率化された分の人員を本来事業（タクシー）に充てることで、事業者の収支改善が見込める。

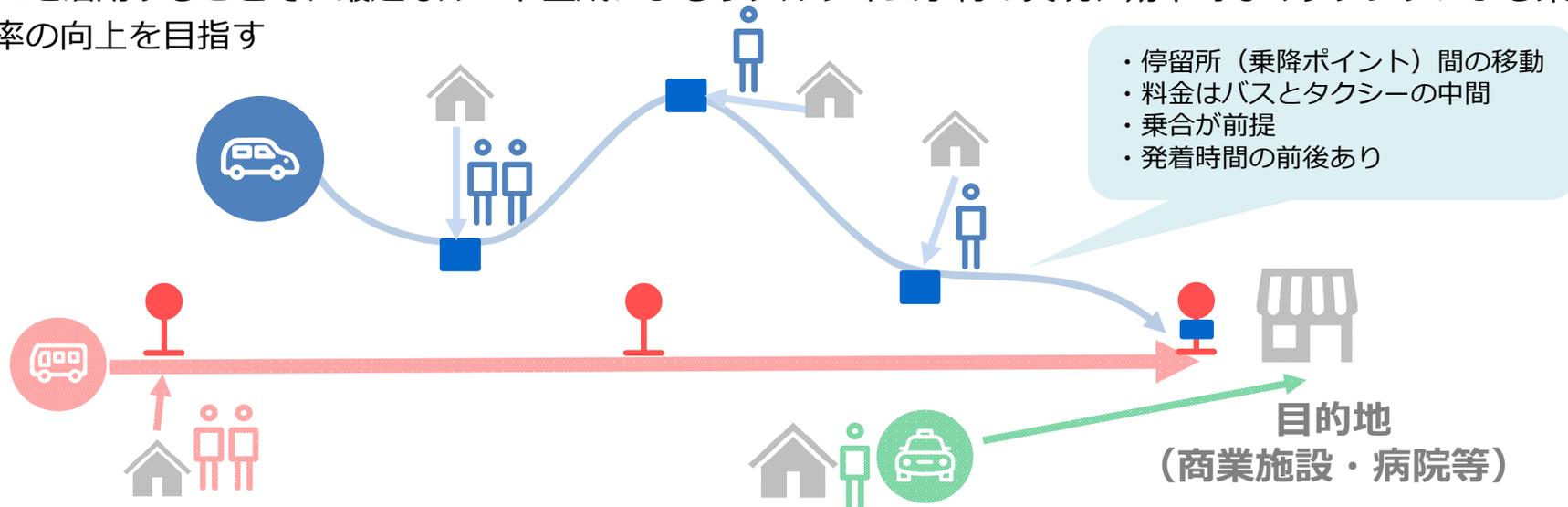
#### ③行政負担額の最適化

乗合率の向上により、利用者が増加しても少ない台数で効率的に運行が可能となるため、行政負担額を一定に抑えることができる。

# 5 令和5年度事業（案）

## ■AIオンデマンド交通イメージ

- ・バスとタクシーの中間の乗合型サービスとして、幹線交通（鉄道・バス）を補完する
- ・AIを活用することで、最適なルート生成によるリアルタイム予約の実現、効率的なマッチングによる乗合率の向上を目指す



### ●AIオンデマンド交通の位置付けと棲み分け

	バス	AIオンデマンド交通	タクシー
路線・時刻	定時に決まった路線を運行	日中に市内を運行	24時間・どこでも自由に運行
乗合	あり	あり（AIがマッチング）	なし
予約有無	不要	アプリや電話で随時予約	自由（必要に応じて予約）
料金	安	バスとタクシーの中間	高
乗降場所	バス停	停留所（乗降ポイント）	ドアツードア

# 5 令和5年度事業（案）

## ■ 実証運行から本格運行までのプロセス（案）

	実証運行		本格運行
	令和5年度	令和6年度	令和7年度
	ステップ1	ステップ2	本格運行
期間	6か月間（10月～3月）	通年 （R5実証で支障なければ4月から）	通年
導入エリア	市街地エリア	市全域	市全域
車両台数	4台 （ワンボックスカー3台、 ミニバン1台を想定）	7台 （内訳は、R5実証を踏まえ検討）	7台
目標人数	120人/日	215人/日	220人/日
現行の約1.4～1.5倍を目標とする			

## ■ 令和5年度事業費

（単位：千円）

項目		事業費
マ ン ド デ マ ン ド	初期費用（システム構築費等）	16,764
	ランニング（運行委託費、車両費等）	27,544
既存デマンド		31,978
計		76,286

事業費合計44,308千円について、  
 ・デジタル田園都市国家構想交付金(国)  
 ・地域の移動手段確保支援事業費補助金(県)  
 を活用予定

目標値:年間利用者数 ※コロナ禍前（令和元年度）を基準とする

R元年度 71,644人 ⇒ R7年度 79,640人（約10%増） ⇒ R10年度 82,400人（約15%増）

# 5 令和5年度事業（案）

## ■ 参考事例概要

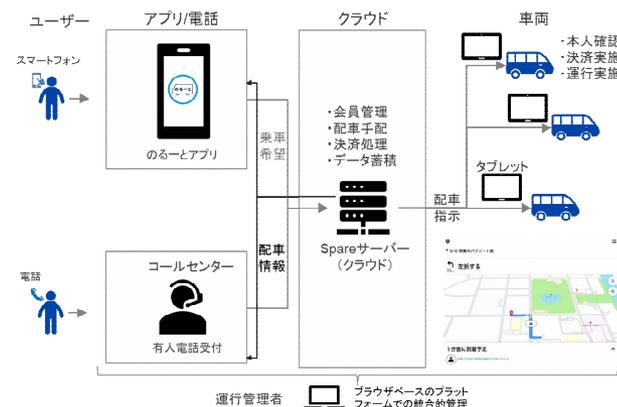
### 【長野県塩尻市/AI活用型オンデマンド交通「のるーと塩尻」】

<b>実施概要</b>	2020年度：無償実証運行（1か月間） 2021年度：有償実証運行（6か月間） 2022年度：本格運行・エリア拡張
<b>運行時間</b>	平日 7:00 ～ 20:00/ 土曜 9:00 ～ 20:00/ 日祝 9:00 ～ 18:00
<b>車両</b>	ワンボックスカー、定員8名、4台運行
<b>予約受付</b>	アプリケーション、または電話
<b>予約方法</b>	<p>【リアルタイム予約】 乗りたい時にリアルタイムで配車予約をする方式</p> <p>【事前予約（乗車時間指定）】 事前に乗車したい時間を指定し、予約をする方式 （3日後の予約まで対応可能）</p>
<b>運賃</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・大人 200円</li> <li>・小児(6歳以上12歳未満)、障がい者 100円</li> <li>・未就学児（1歳以上6歳未満）（※）無料</li> </ul> ※同伴1名につき2名まで。3人目以降は小児運賃適用
<b>決済方法</b>	現金、回数券、クレジットカード

<参考>

塩尻市HP (<https://www.city.shiojiri.lg.jp/soshiki/33/11587.html>)、

事業者ヒアリングに基づき作成



# 5 令和5年度事業（案）

## 事業②：バス待合環境整備（東三条駅前案内所）

### ① 目的

まちの玄関口である東三条駅前にある市循環バスぐるっとさんをはじめとした地域公共交通の結節点である案内所について、令和5年度から案内所が無人化されるのに伴い、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る。

### ② 基本スキーム

- ・三条市地域公共交通協議会(甲)と設置者である越後交通株(乙)が協定書を締結し、甲が乙に整備にかかる負担金を負担する。
- ・乙が案内所の開錠、照明点灯などの維持を行う。

### ③ 財源

- ・バス待合環境整備事業：3,795千円
- ・市において、令和5年度新潟県「地域の移動手段確保支援事業」（補助率2/5）を活用予定

### ④ スケジュール

時期	内容
令和5年3月23日	第5回三条市地域公共交通協議会で協議
3月中	整備内容の検討
4月上旬	甲乙が整備等にかかる協定書を締結
4月10日～	案内所無人化、改修工事実施
6月上旬（予定）	リニューアルオープン



整備イメージ

# 5 令和5年度事業（案）

## ■ 待合環境整備イメージ

○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  
⇒バス利用環境・満足度の向上が図られる。



### ○待合環境に期待される機能（予定含む）

#### ①利用者に対する交通情報提供

○デジタルサイネージを用いることで、公共交通機関の時刻表を包括的に表示  
⇒リアルタイムで時刻表を変化させることで、乗り継ぎ環境の向上に寄与



#### 【デジタルサイネージ仕様案】

- ・屋内
- ・縦置き可
- ・ネットワーク型  
(運行情報の即時更新のため)

#### ②観光案内機能

○オンラインでの観光案内機能の導入  
⇒待合所を、従来の公共交通機関結節点のみでなく、観光拠点化

#### ③バス・デマンド交通乗継機能

- デマンド交通の待合所としても利用可能
- バス停とデマンド交通を近接させる。それが難しい場合は、デマンド交通の到着通知の必要性を検討
- 道路状況や混雑発生等による遅延が発生した場合の対応の検討が必要

#### ④モビリティサービス接続機能（シェアサイクル）

○デジタルサイネージでシェアサイクルの情報提供も行い、接続機能を高める。

# 5 令和5年度事業（案）

## 東三条駅前案内所 待合環境整備（案）

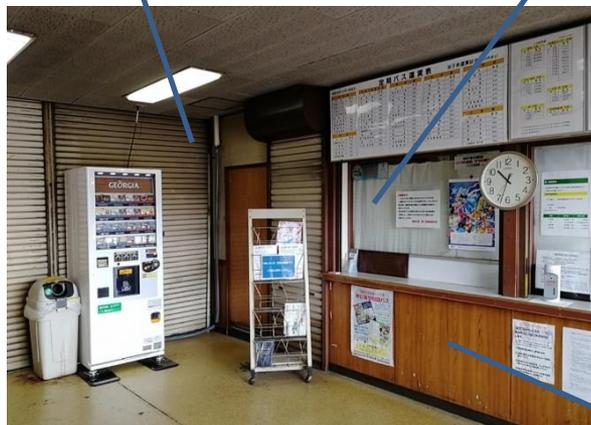
看板撤去の上、新設

外装塗装



タイル面塗装

シャッター塗装



カウンター開口部塞ぎ

カウンター

天板化粧シート貼り

壁面クロス貼り

掲示板、造作棚新設



エアコン新設



ダウンライト新設

床仕上げ変更

# 5 令和5年度事業（案）

## 事業③：地域おこし協力隊を活用した公共交通利用促進活動

### ① 目的

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、魅力発信を通じた地域活性化に資する人材を募集するため、地域おこし協力隊制度を活用するもの

### ② 業務内容

公共交通の新規事業サポート、利用促進・啓発活動、移動手段に関する相談業務

- (1) 公共交通の新規事業サポートに関すること
- (2) 公共交通の利用促進に関すること
- (3) 公共交通に係る啓発活動、相談に関すること
- (4) 公共交通に係る情報の共有及び発信に関すること
- (5) その他、公共交通を活用した地域活性化に関すること

#### 【活動例】

- 新規事業（AIオンデマンド交通、MaaS等）や公共交通の利用促進・啓発のためのイベント、説明会等の企画運営
- 公共交通の利用促進や啓発に関するSNS等を活用した情報発信
- 交通事業者、沿線店舗・企業等へのヒアリング・意見交換
- 移動手段に関する相談対応



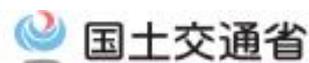
### ③ スケジュール

令和5年3月15日～ 募集サイトにて募集開始  
～エントリー受付順に随時選考～  
4月～ 採用、活動開始

## **6 地域公共交通計画について**

# 6 地域公共交通計画について

## 改正地域公共交通活性化再生法に基づく地域公共交通計画



- 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（令和2年11月改正）に基づき、地方公共団体が作成する「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにする地域公共交通のマスタープラン。
- 地方公共団体は、地域公共交通計画を作成するよう努めなければならない。

### 計画のポイント

- ◆ まちづくり・観光振興等の地域戦略との一体性の確保
  - ・コンパクトシティ等のまちづくり施策との一体的推進
  - ・観光客の移動手段の確保等、観光振興施策との連携
- ◆ 地域全体を見渡した地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保
  - ・公共交通をネットワークとして捉え、幹線・支線の役割分担の明確化
  - ・ダイヤや運賃等のサービス面の改善による利用者の利便性向上
- ◆ 地域特性に応じた多様な交通サービスの組合せ
  - ・従来の公共交通サービスに加え、地域の多様な輸送資源（自家用有償旅客運送、福祉輸送、スクールバス等）を最大限活用
  - ・MaaSの導入等、新たな技術を活用した利用者の利便性向上
- ◆ 住民の協力を含む関係者の連携
  - ・法定協議会を設置し、住民や交通事業者等の地域の関係者と協議
  - ⇒ 地域の移動ニーズに合わせて、地域が自らデザインする交通へ



- ◆ 利用者数、収支、行政負担額などの定量的な目標の設定と毎年度の評価・分析等の努力義務化 ⇒ データに基づくPDCAを強化

### 地域旅客運送サービス

#### 公共交通機関



鉄軌道



路線バス



旅客船



コミュニティバス



デマンド交通



乗用タクシー



自家用有償旅客運送



福祉輸送、スクールバス、病院・商業施設等の送迎サービスなど



# 6 地域公共交通計画について

## 地域公共交通活性化再生法の制定・改正の変遷

平成  
19年

✓平成19年に**地域公共交通活性化再生法**が制定され、**市町村が主体**となって幅広い関係者の参加による協議会を設置。

✓「**地域公共交通総合連携計画**」の策定を通じて、地域公共交通の維持・確保や利便性向上に取り組むことを促進する制度が整備された。

平成  
26年

✓①**まちづくりと連携（コンパクト・プラス・ネットワーク）**、②**面的な公共交通ネットワークを再構築**を図るため、「**地域公共交通網形成計画**」を法定計画として規定された。

✓バス路線の再編等を実施する「**地域公共交通再編事業**」を創設し、その実施計画について国が認定し、法律・予算の特例措置を適用することにより、計画の実現を後押しする制度が整備された。

令和  
2年

✓地域公共交通網形成計画を「**地域公共交通計画**」と改め、**地方公共団体の作成を努力義務**として規定された。

✓「**地域旅客運送サービス継続事業**」、「**地域公共交通利便増進事業**」等を創設し、地域における移動手段の確保や地域公共交通の充実を図る制度が整備された。

⇒ **令和5年度中に「三条市地域公共交通計画」を策定予定**