

三条市における デマンド交通の取組



新潟県三条市

三条市の位置

1



ものづくり



歴史・文化



豊かな自然



■公共交通の維持

公共交通利用者数の減少
⇒不採算路線のサービス低下
⇒公共交通利用者が減少
⇒不採算路線のサービスがさらに低下
(バス事業者より：平成10年から平成19年にかけて約4割の減少)

負のスパイラル

■マイカー依存の拡大

- ・高齢者のマイカー依存 ⇒高齢者による交通事故への不安
- ・高齢者の通院や学生の通学に対する家族送迎負担の増大

■三条市コミュニティバスの利用者の減少

- ・循環バスや巡回バスの利用者が減少 ⇒便数が少ない、行きたいところに行けない
- ・料金収入の低下により行政負担額が増加

■市町村合併及びバス路線廃止等による交通空白地域の拡大

■少子高齢化の進展

■三条市のまちづくりとの連携

子育て支援や福祉事業における公共交通の必要性の高まり

課題に対応するため、地域公共交通総合連携計画を策定(平成20年3月)

※地域公共交通総合連携計画策定調査事業 全国第1号認定(平成19年8月10日)

地域公共交通活性化再生総合事業の経緯

3

		下田地区 デマンド交通	市街地 デマンド交通	三条市 デマンド交通	高校生通学 ライナーバス	井栗地区 コミュニティバス	その他
H19年度	11月 3月	地域公共交通総合連携計画の策定					
H20年度 (事業1年目)	4月	実験に向けた準備（運行計画の 詳細検討、広報等）			実験に向けた準備（運行計画の 詳細検討、広報等）		
	10月	第1期 実験	第1期 実験		第1期 実験	第1期実験	公共交通 シンポジ ウム開催
	3月						
H21年度 (事業2年目)	4月	第1期 実験	第1期 実験		第2期	運休 見直し検討	
	12月						
	3月	第2期	第2期			第2期	地上デジ タル放送 社会実験
H22年度 (事業最終年)	4月						
	10月			第3期	第3期	第3期	
	3月						

エリアの統合

◆ 利用促進するために・・・

① 利用しやすい環境整備（ニーズにマッチした3回のカスタマイズ）

- ・登録不要（システムの廃止）
- ・停留所から半径300mに主要施設および住居をカバー
- ・総合公共交通（JR、バス、デマンド）マップの全戸配布

② 地域への説明会や懇談会を積極的に開催

- ・説明会26回470名参加、懇談会21回373名参加
- ・地域に近い位置で意見収集、重要な広報ツールとして活用

③ 運行形態に見合った料金設定

- ・路線バスより高く、タクシー料金より安く
- ・クチコミによる効果

④ 複数利用者へのインセンティブ

- ・料金の低減
- ・知人・友人との利用を促進

⑤ タクシー事業者の「やる気」を活用

- ・1運行（乗車人数および運行距離）に対し負担金を支給
- ・利用者が多ければ多いほど事業者収入が増加
- ・ドライバーによる積極的な広報（車内でのクチコミ）
- ・結果的に、ドライバーの収入の増加

◆ 経費を抑えるために・・・

① 社会実験中における運行の効率化

- ・民間施設の借用やラミネートによる簡易停留所
- ・下田地区では路線バスを活用したデマンド交通（利用者増には至らず）

② 社会実験中は比較的安価なデマンドシステムを活用

- ・初期導入費用（ハード）のかからない、東大のオンデマンドシステムを活用
- ・自動的に取得される「きめ細かい利用者データ」による分析効果

③ 地域で活動するタクシー事業者の車両、運転手、ノウハウの活用

- ・慣れた予約電話対応、空車の有効活用
- ・オンデマンドシステムからタクシー事業者のノウハウによる運行への切り替え



ラミネートによる簡易停留所



普段の東三条駅前のタクシー待機車両

◆ 既存の交通事業との共存を図るために・・・

① 既存の交通事業者に対して協議会参加を依頼

- ・事業者の合意を図りながら見直しを実施、積極的な提案も依頼

② 市街地デマンド交通（循環バス見直し）のバス車両による社会実験等

- ・循環バス車両を利用した市街地デマンド交通の社会実験をスタート
- ・既存路線バスを活用した高校生通学ライナーバスの実施

③ 交通事業者との協議

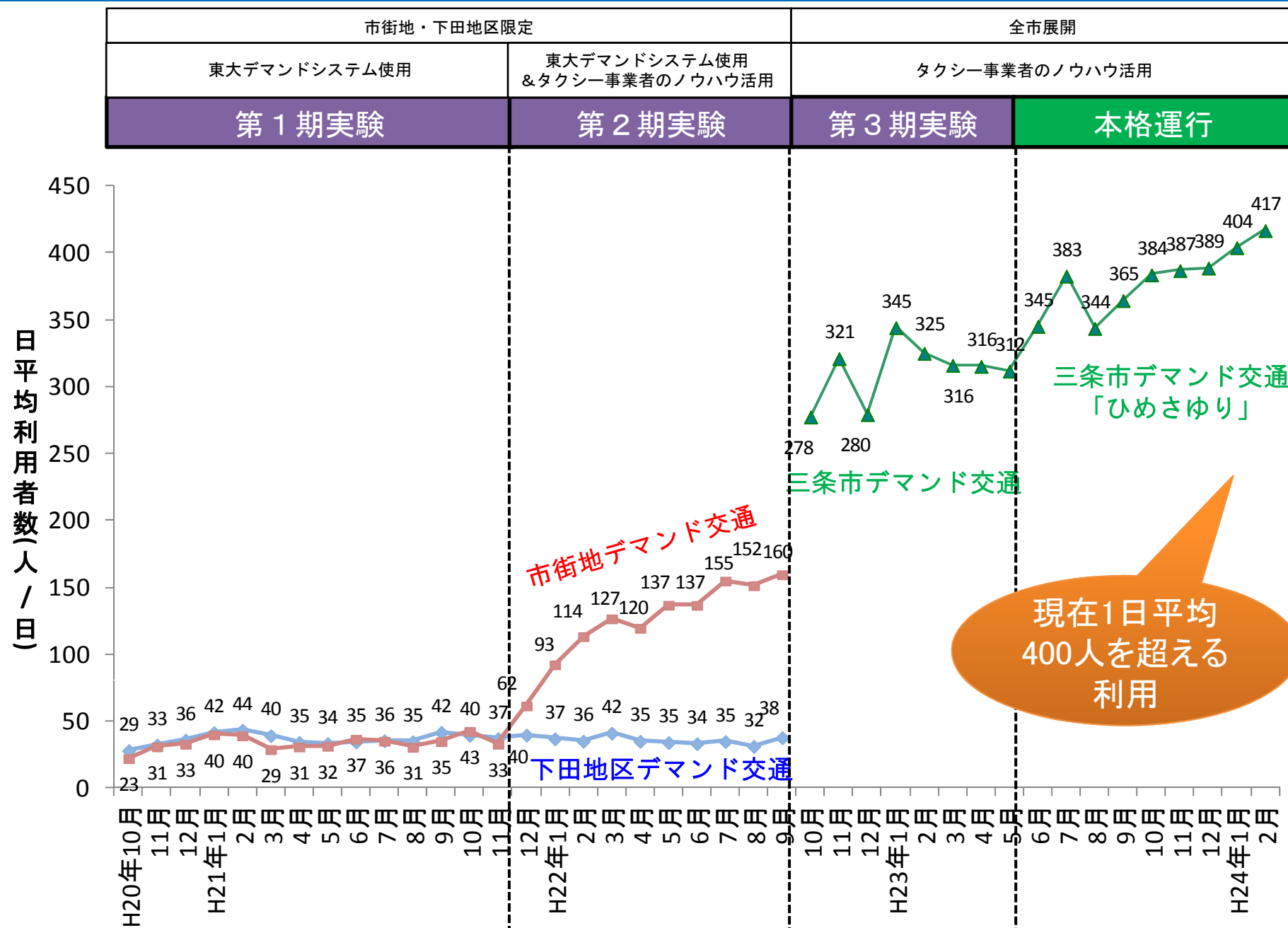
- ・事業の見直しの際は事業者と協議、特にタクシー事業者とは毎月打合せ



三條市公共交通協議会の協議状況

利用者数の推移 三条市デマンド交通

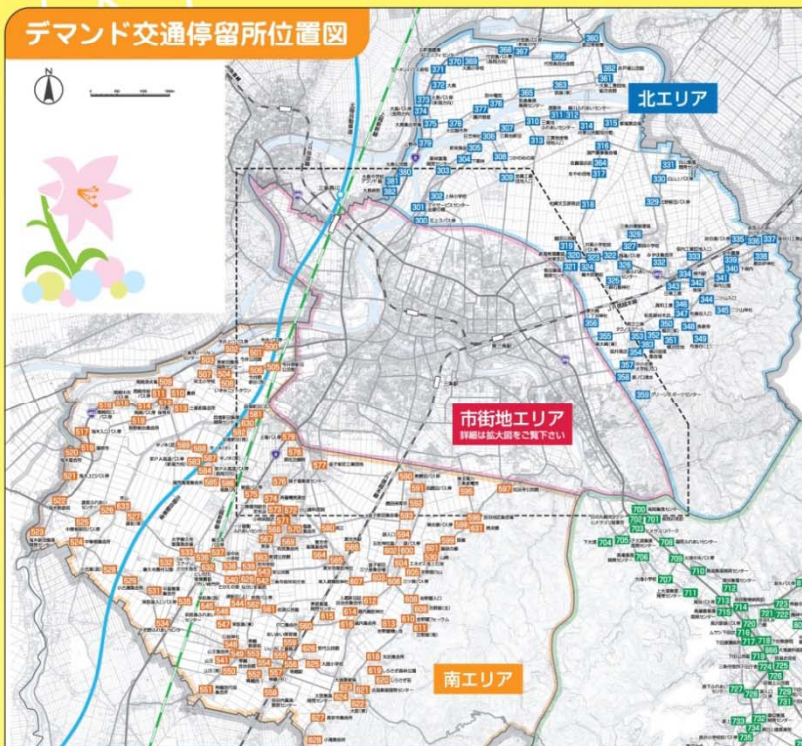
7



事業の概要 三条市デマンド交通

8

デマンド交通停留所位置図



■運行方式

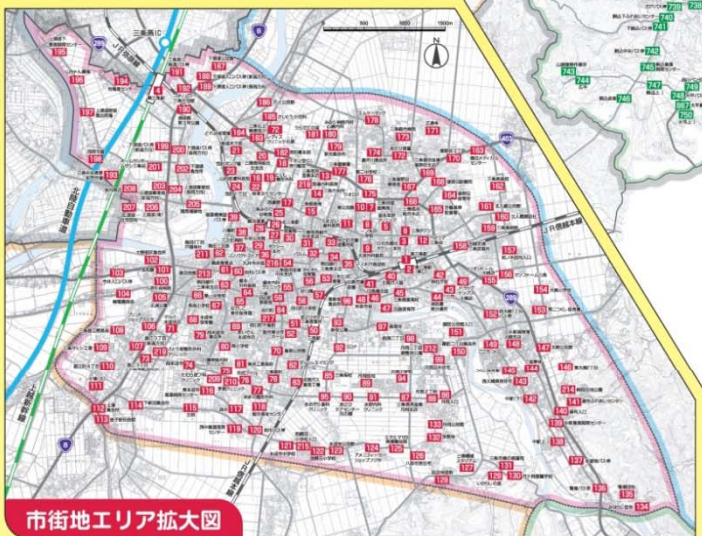
- ・ 停留所設置型フルデマンド形式
- ・ 設定停留所 ⇒ 610か所設置（半径300mに1か所）
- ・ 既存のデマンドシステムは使用せず、タクシー事業者のノウハウにより運行
- ・ 登録不要（誰でも利用可能）

■運行日時

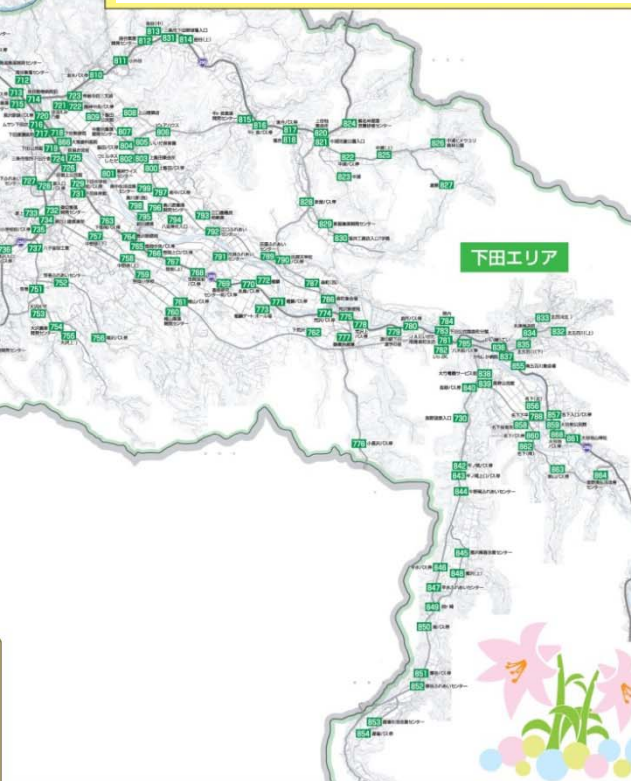
平日毎日 8時～18時（一部の地区で7時～18時）

■運行委託先

市内タクシー事業者5社



市街地エリア拡大図



平成23年6月～
三条市デマンド交通
「ひめさゆり」として
本格運行開始

車両マグネット



公共交通路線・負担額等の変化

9

	見直し前(H20年度)	見直し後(H23年度)
鉄道	○上越新幹線、信越線、弥彦線	○上越新幹線、信越線、弥彦線
バス	40系統 ○高速バス (新潟方面、京都・大阪方面) ○基幹路線バス(国・県補助) ○ 廃止代替バス ○ 循環バス ○ 巡回バス	32系統 ○高速バス (新潟方面、京都・大阪方面) ○基幹路線バス(国・県補助) ○ 廃止代替バス【一部廃止】 ○ 循環バス【一部廃止】 ○ 巡回バス【廃止】
デマンド交通	なし	○ ひめさゆり

路線廃止地域はデマンド交通でカバー

■見直し路線の利用者数

一部廃止代替バス・循環バス・巡回バス
年間5万1千人

130%増

循環バス・三条市デマンド交通
年間11万7千人

■公共交通を維持するための三条市の行政負担額

年間6,670万円(補助金8,614千円)

61%増

年間10,743万円(補助金8,436千円)

■利用者一人当たりの行政負担額

循環バス
1,035円/人

29%減

三条市デマンド交通
739円/人

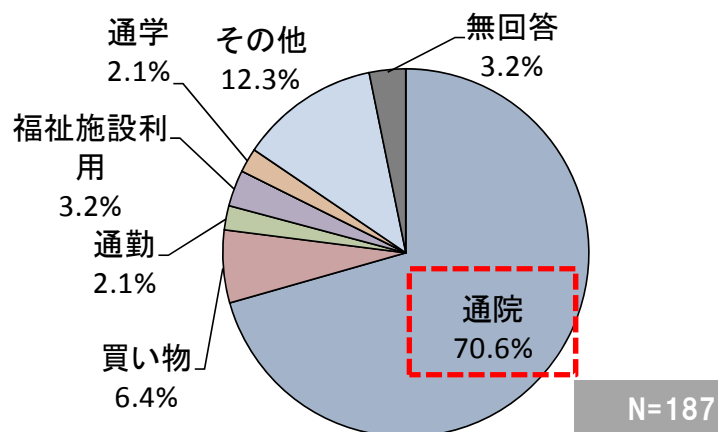
公共交通見直し3年間の主な成果(1)

10

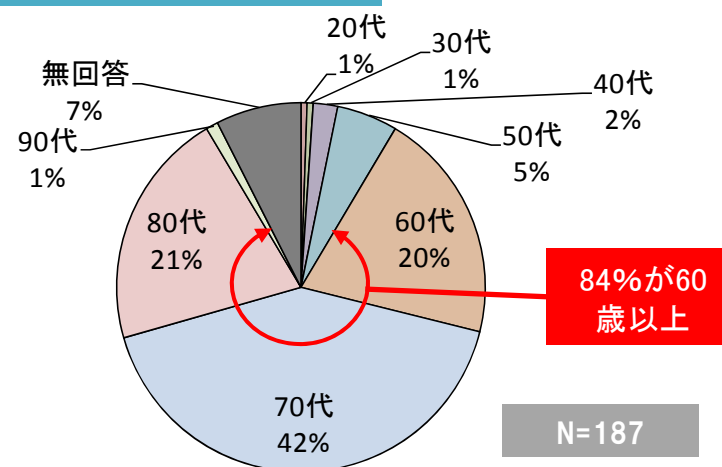
◆高齢者を中心とした移動利便性の向上

- ・ 通院目的利用を中心に高齢者の移動利便性が向上
- ・ 家族送迎負担の軽減と高齢者の外出機会の増加にも寄与

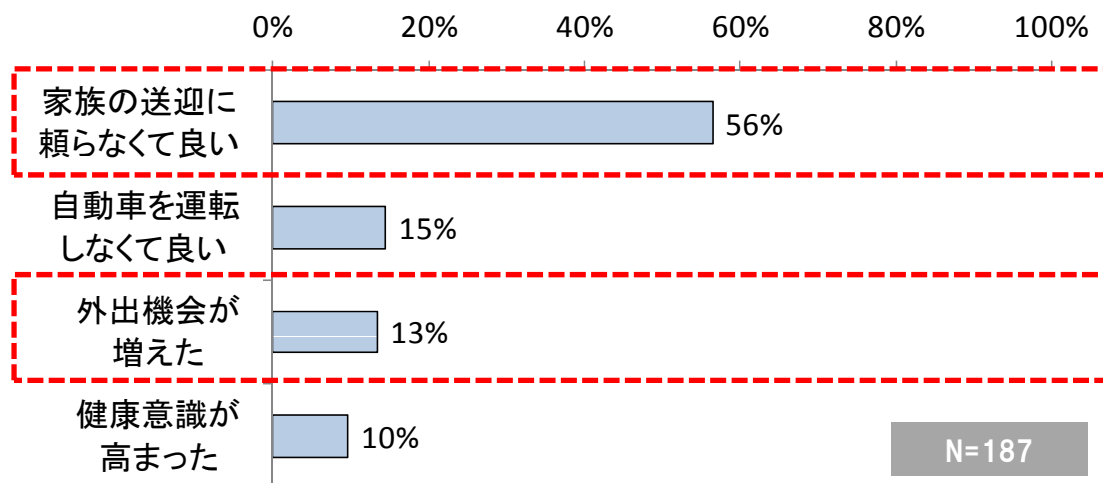
利用目的



利用者の年齢層



利用により日常生活で変わったと感じる点



※H23年度ひめさゆり
お客様アンケート

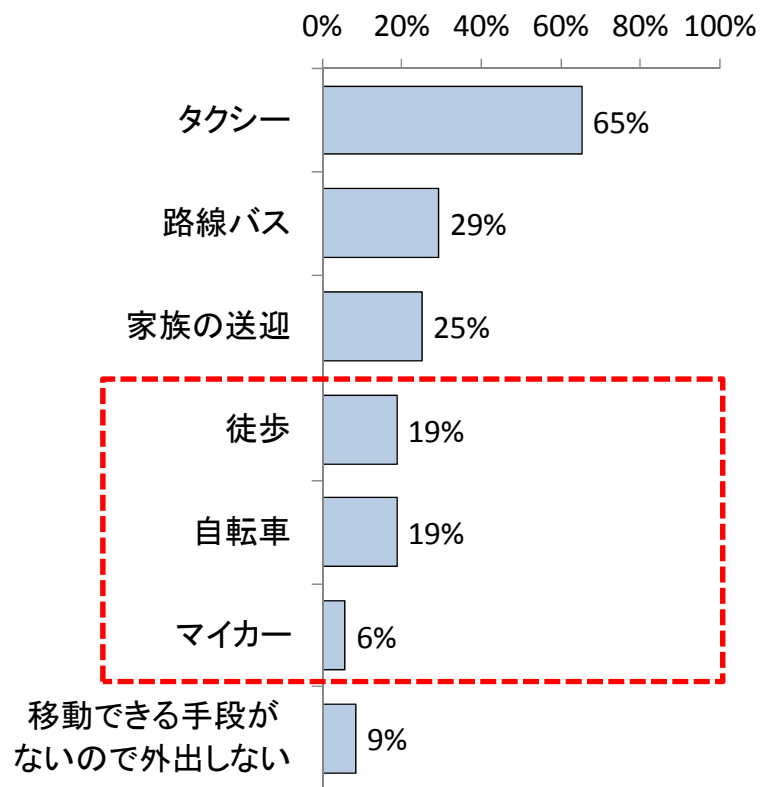
公共交通見直し3年間の主な成果(2)

11

◆高齢者が関わる事故の削減

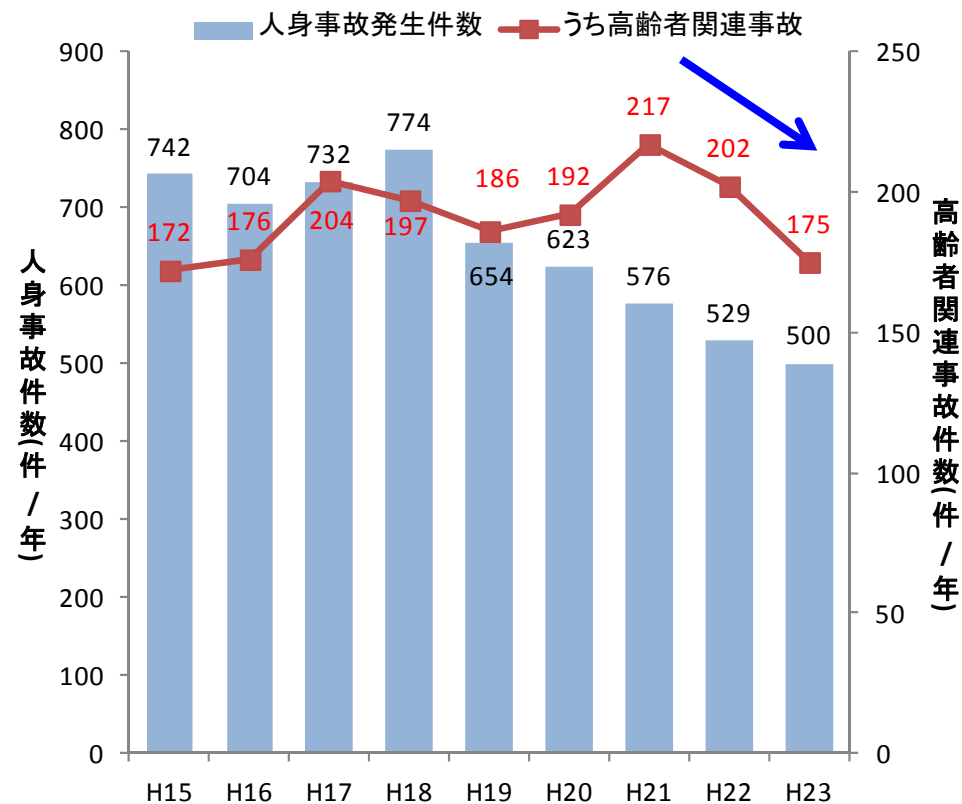
- ・公共交通見直し以降、三条市内で発生した人身事故の件数が減少

ひめさゆりが無い場合の移動手段



※H23年度ひめさゆり お客様アンケート

三条市の人身事故発生件数



H20年10月
社会実験開始

H22年10月
デマンド交通の全市展開

資料) 「三条市の交通事故」 三条市環境課

◆ 乗合率の向上(平均乗車人員1.2人/台、一人乗車割合81.4%)

- 多くの方に利用いただいているが、一人乗車が多い
- 交通事業者への負担金は、運行回数(乗車人数・運行距離)に応じて支払うため、利用者が増加傾向にある中、このままでは行政負担額も増加
- 乗合率を高め、運行の効率化による経費の削減を図ることが必要

◆ 運行管理の徹底

- 現在の交通事業者との協定では、各事業所が申告した運行実績に応じて、負担金を決定しており、三条市と交通事業者との信頼関係の中で運営
- しかし、三条市デマンド交通の運行には税金を投入しており、市民から見ても健全な運営にすることが必要
- また、すべてのタクシー事業者側からも「しっかりした監査が必要だ」との意見

◆ まちづくりとの連携

- 三条市デマンド交通が市内の交通基盤として定着したことから、今後は三条市が抱えるまちづくりの問題・課題を解決するためのツールとして積極的に活用していくことが必要

【連携が期待されるまちづくり】

- スマートウエルネス三条推進計画
- 中心市街地活性化
- 子育て支援

など

スマートウエルネス三条推進計画

市民のだれもが生涯にわたり「明るく、楽しく、元気よく」健康で幸せに暮らし続けるための基盤として、自然と「歩く」を基本に「暮らしの場」「にぎわいの場」「生きがい・就労の場」を柱としたまちづくりを進めるもの

