

平成28年8月30日資料

資料2

## 三条市の地域公共交通に関する取組

～タクシー車両を活用したデマンド交通の運行～



三条市

# 三条市の概要



三条市(H17.5.1市町村合併)  
面積 432.01km<sup>2</sup>  
人口 100,318人  
高齢者割合29.5%  
世帯数 35,715世帯  
※H28年7月末現在

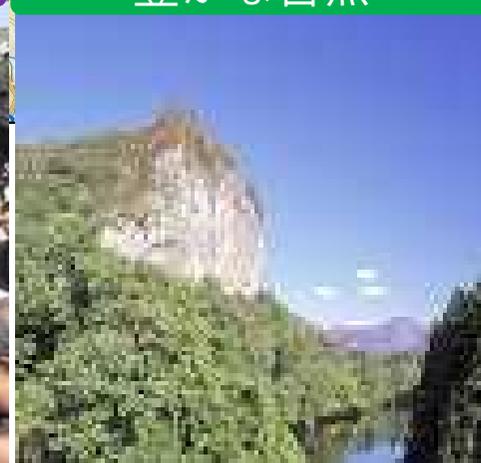
## ものづくり



## 歴史・文化



## 豊かな自然



# 公共交通の種類(H28年8月30日現在)

## ◆鉄道（JR東日本）

- 上越新幹線（燕三条駅）
- 信越線（帯織駅・東光寺駅・三条駅・東三条駅・保内駅）
- 弥彦線（東三条駅・北三条駅・燕三条駅）

全国でも新幹線と高速ICが近接する自治体は少ない！

## ◆バス

- 高速バス（東三条駅～新潟駅） ・ （三条営業所～京都・大阪）
- 基幹路線バス（国・県補助）
- 廃止代替バス
- 循環バス
- 高校生通学ライナーバス
- 井栗地区コミュニティバス

## ◆デマンド交通ひめさゆり



# 三条市が抱えていた公共交通の課題（H18年度※10年前）

## ■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

公共交通  
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
- ・家族送迎負担の増大 ⇒核家族化・共働き傾向が高まる中で、送迎できる人がいない

## ■三条市コミュニティバスの利用者減少

- ・循環バスや巡回バスの利用者が減少
- ・料金収入の低下により行政負担額が増加



利用者は伸び悩み  
行政負担は年々増加

## ■市町村合併及びバス路線廃止等による交通空白地域拡大への対応

## ■少子高齢化進展への対応

## ■三条市のまちづくりとの連携強化

- ・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

危機感！

三条市の公共交通を抜本的に見直すため、  
地域公共交通総合連携計画を策定

高齢社会における地域公共  
交通の新たな挑戦！

デマンド交通運行へ♪

# デマンド交通運行への歩み Step1 ~バスからタクシー車両の活用へ~

## ■【社会実験】市街地デマンド交通（第1期：平成20年10月～平成21年11月）

- バス停設置型フルデマンド形式(東大のデマンドシステムを導入)
- 小型バス(2台)を利用
- 運行日・時間帯:平日午前7時～午後7時



### 【課題】

- ・車両が大きく利用を敬遠される傾向があり利用者が伸びない!
- ・小型バスでは小路等への進入が難しいなど小回りが利かない!

バス事業者に対して利用者増加に向けた具体的な改善策を求めたが有効打は見出せないとの回答...

・先進事例では交通事業者間の意見調整ができず、新たな取組が困難な場合が見受けられるが、合理的に地域公共交通のあり方を協議する場として地域公共交通活性化法に基づく法定協議会を設置

【発想転換】  
小回りの利くタクシー車両の活用はできないか?



タクシー事業者やバス事業者間の意見調整の場と位置付け

三条市地域公共交通協議会  
※法定協議会

市町村

公共交通事業者

道路管理者

タクシー車両活用について協議⇒合意形成!

公安委員会

住民

国 県  
関係機関

・協議会の設置により交通事業者間の意見調整が合理的に行われたことなどから、タクシー車両を使ったデマンド交通へのスムーズな移行に成功

タクシー車両での  
デマンド交通を確立!



## デマンド交通運行への歩み Step2 ～社会実験から本格運行へ～

### ■【社会実験】市街地デマンド交通（第2期：平成21年12月～平成22年9月）

- バス停留所設置型フルデマンド形式を継続
- タクシー事業者のノウハウと小型車両の活用
- 停留所の増設⇒14か所

通常のタクシー予約システムを活用することで、予約にかかる経費と市民負担を軽減！



タクシー事業への影響も懸念されたが、三条市タクシー協会の御理解御協力を得てまずはチャレンジ！

※市とタクシー協会と定期的に会議を設けて不具合があればすぐ改善♪



タクシー車両を使ったデマンド交通により一定の手ごたえあり！  
市街地限定型から全市エリア型（現行制度）へ移行！！

### ■【社会実験】三条市デマンド交通（第3期：平成22年10月～平成23年5月）

⇒タクシー車両を活用したデマンド交通の全市展開へ

- 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：月曜日～金曜日（土、日、祝日、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

これらのルールを遵守することで本来のタクシー事業との棲分けを維持！

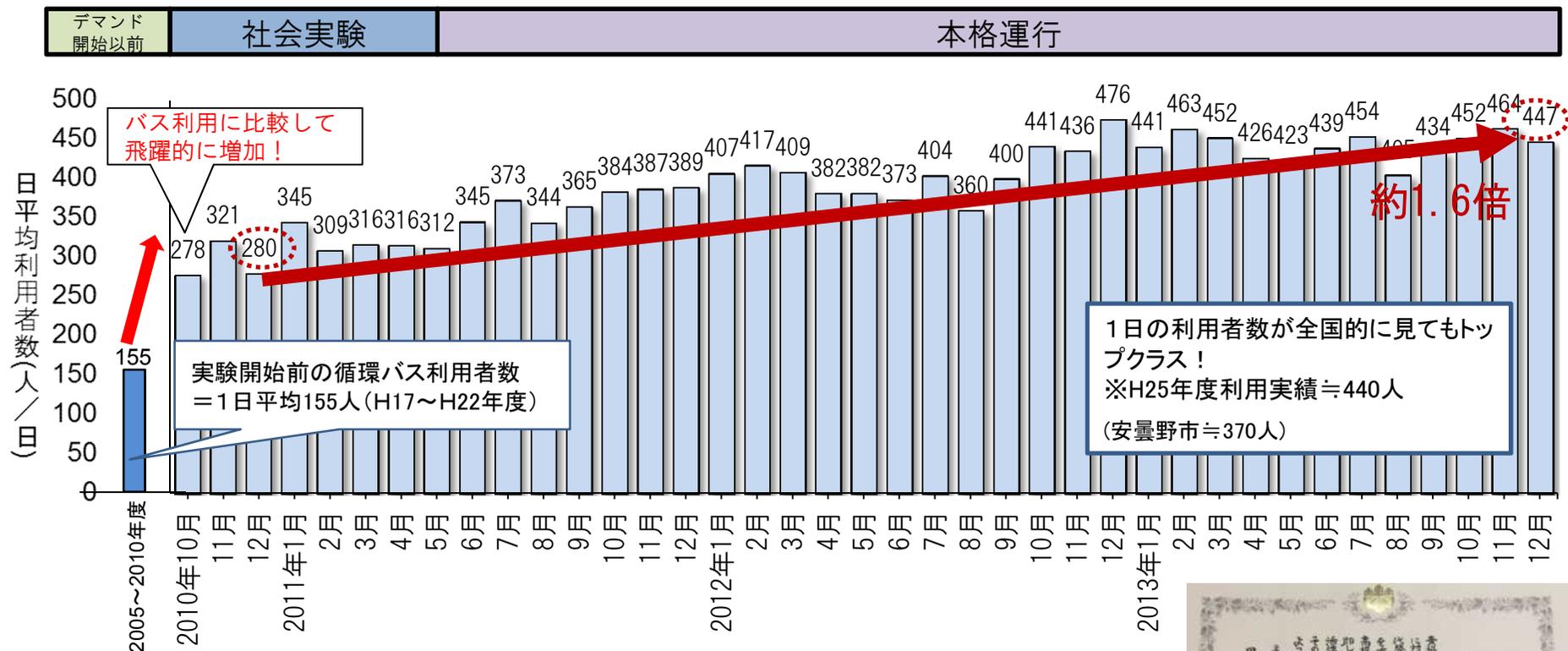


### ■【本格運行】三条市デマンド交通「ひめさゆり」（平成23年6月～）

# デマンド交通の利用状況 (初期 H22.10~H25.12)

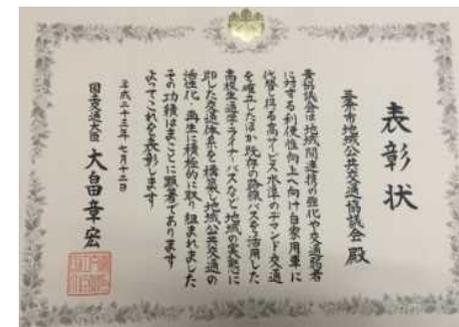
## 利用者数の推移 (1日平均利用者数)

- 平成23年6月からの本格運行開始以降、利用者数は増加。特に、冬期は利用が増加する傾向
- 社会実験期の平成22年12月と平成25年12月を比較すると日平均利用者数は約1.6倍に増加



⇒ 利便性が向上し利用者の増加が顕著！  
 ※高サービスや地域の実態に即した取組が評価！（大臣表彰）

公共交通利用者の増加するという初期目的は達成したものの…  
 その一方で新たな課題が顕在化！



国土交通大臣表彰 (平成23年度)

# デマンド交通の新たな課題

## ●行政負担の増加

利用者が増加した結果、市の負担額が増加

⇒サービスはタクシーに近いものの、料金はバス並であることから、サービス水準に見合った料金に見直すことで、行政負担額を軽減する。

## ●路線バス運賃との逆転現象

デマンド交通の複数乗車料金が路線バス運賃よりも安いエリアがあり、このままでは、路線バス収益の圧迫が懸念され、公共交通体系の維持が難しくなる。

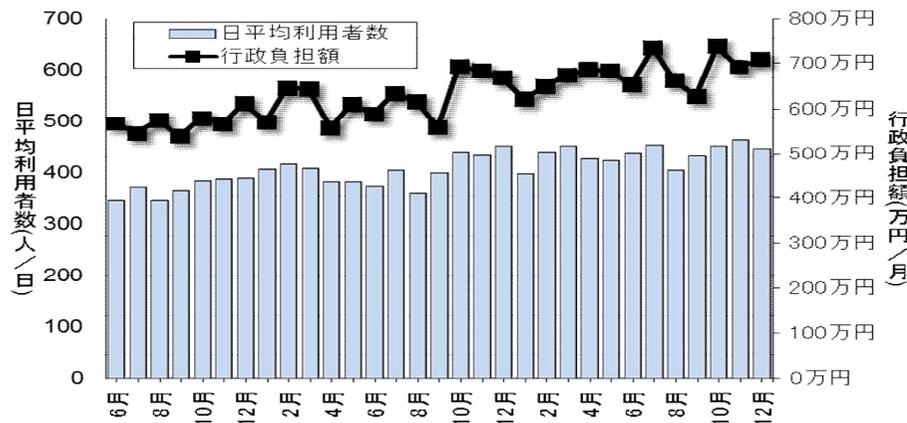
⇒適正な料金設定に見直すことで、持続可能な公共交通体系を構築する。

## ●一人乗車割合の増加

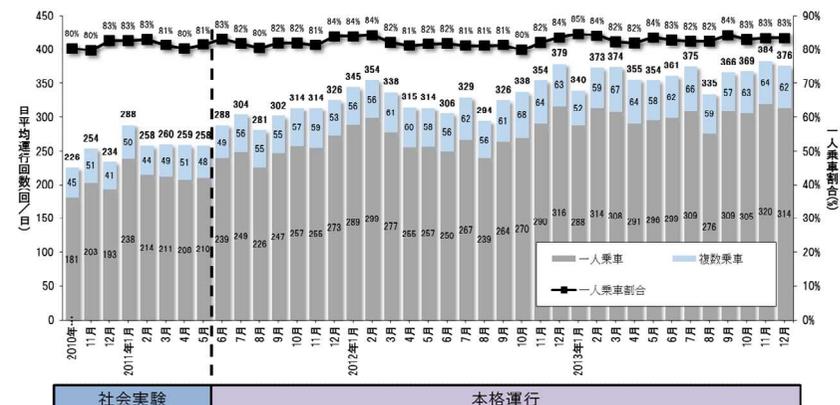
現在、一人乗車割合は概ね80%前後という高い割合で推移しているが、一人乗車は複数乗車と比べ運行コストが割高であり、かつ一人乗車割合が高くなることは公共交通のあり方として検討しなければならない。

⇒一人乗車利用が多いと想定される高齢者の乗合率向上対策(複数乗車)が必要。

■ デマンド交通利用者数と行政負担額の推移



■ デマンド交通一人乗車の推移

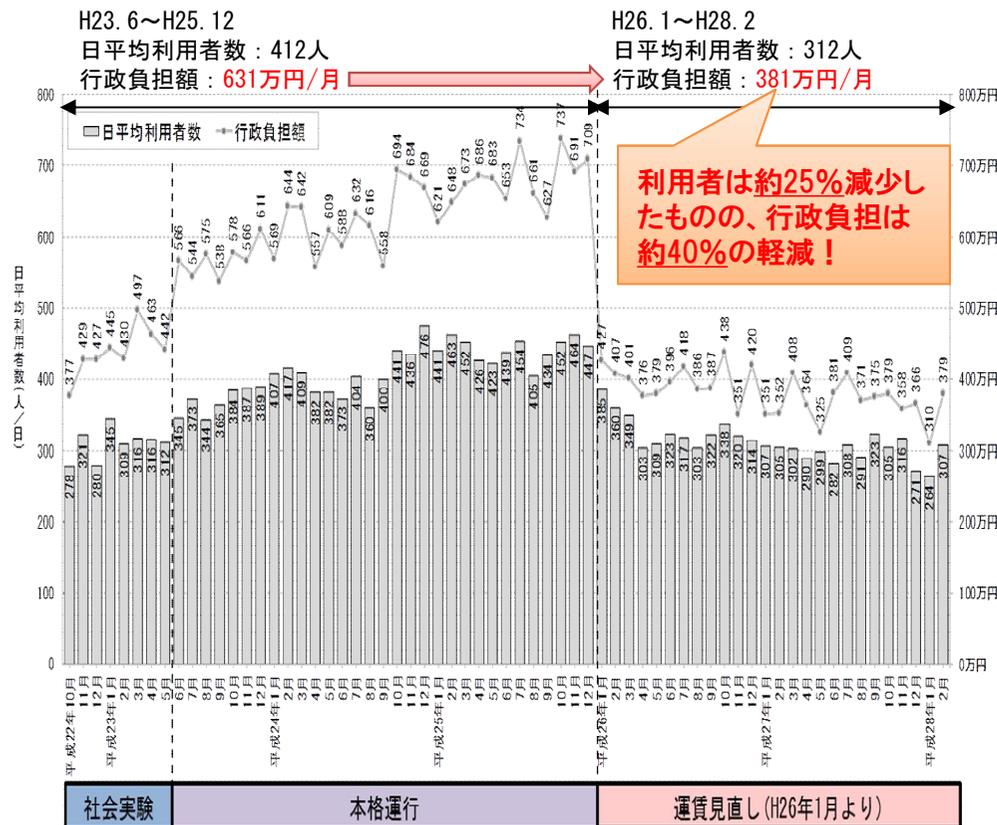


# 課題解決に向けた取組①

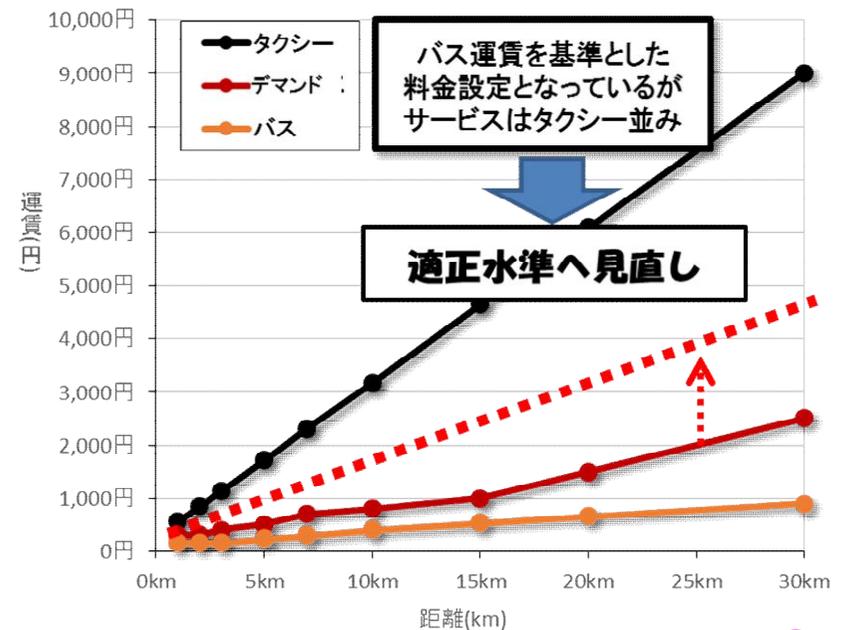
## デマンド交通利用料金の見直し(平成26年1月実施)

- サービス水準に見合った料金とするため、一人乗車料金を距離に応じて200円～500円値上げ
- 路線バス運賃との逆転現象を解消するため複数乗車料金を値上げ
- 複数乗車率向上のため、同料金を一人乗車料金よりも圧縮して100円から200円を値上げ

### ■ 行政負担の軽減



### ■ 路線バス運賃との逆転現象の解消



バス事業者との共存共栄へ!

# 課題解決に向けた取組②

## 複数乗車を促進するための取組 「デマンド交通おでかけパス」(H28.1～)

- 複数乗車へのインセンティブを与えるため、複数乗車時の利用料金を割引する「デマンド交通おでかけパス」の取組を実施

### 【事業概要】

総合計画のパイロット事業モデル地区の「下田地域」と市街地等の停留所を発着場所として、三条市デマンド交通ひめさゆりの社会実験を行うもの。 ※三条市総合計画との連携（多極分散型社会の堅持）

### 【対象】

下田地域在住の65歳以上の方

### 【実施内容】

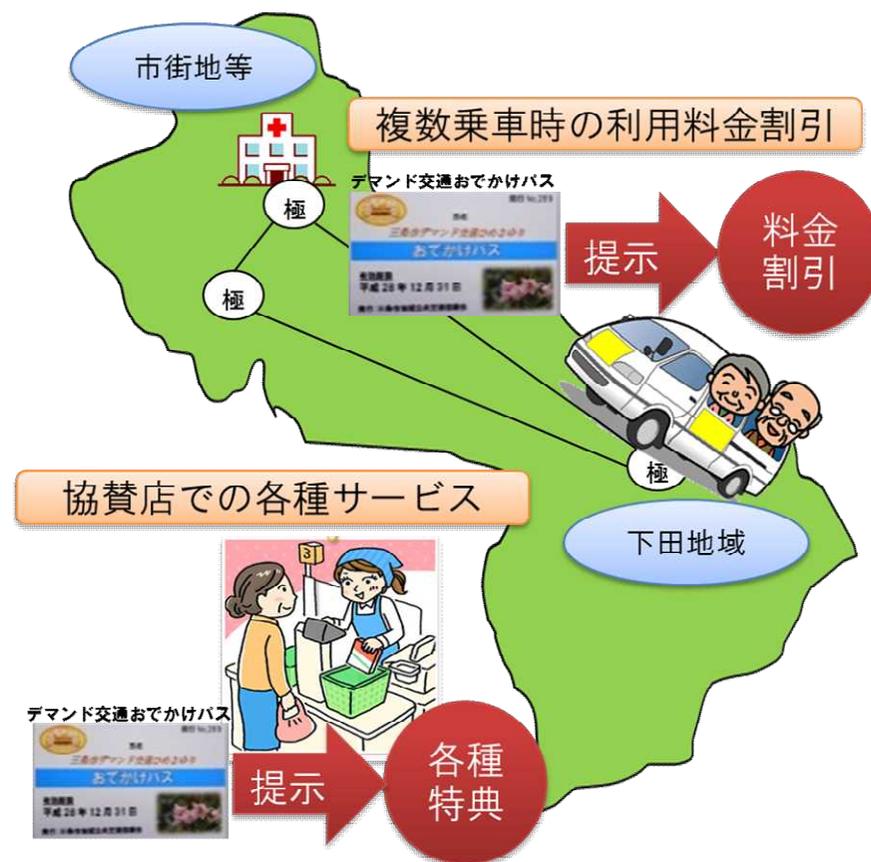
- (1) 複数乗車時の利用料金の割引  
(100円～300円の割引)
- (2) おでかけパス提示による協賛店での各種サービス提供

### 【実施目的】

- (1) 高齢者の外出機会を容易にするための公共交通の充実
- (2) 複数乗車（乗合）の促進

### 【事業効果】

- (1) 高齢者の外出機会の創出  
(スマートウエルネス三条の推進)
- (2) 遠隔地住民の負担軽減
- (3) 高齢者運転免許証自主返納への動機づけ



# 総括(まとめ)

- 三条市ではバス中心であった公共交通体系から試行錯誤の末にタクシー車両を活用したデマンド交通への転換を図った。
- その結果、三条市のデマンド交通は市民の足として大勢の皆さんから利用され、かつ、バス中心の公共交通よりも利便性が高いなど、新たな公共交通の一つの形として評価されてきた。
- 他方で、持続可能な公共交通として維持していくためには①行政負担のあり方、②バス事業者との共存共栄、③公共交通としてのあるべき姿などの諸課題が顕在化してきた。
- これらの課題を解決するため、三条市ではデマンド交通の利用料金の見直しと複数乗車率の向上に着手し、現在、その状況を注視している。
- 今後、利用料金の見直しによる利用者数との相関性や複数乗車向上に向けての取組である「おでかけパス」の利用実績等をしっかり検証・分析し、地域における持続可能な公共交通のあり方を模索していきたい。