

視察調査結果について

1. 視察概要

視察日時：平成23年1月25日（火）

視 察 先：見附市・三条市

参 加 者：村上市地域公共交通活性化協議会委員：

田巻委員、小田(修)委員、高橋委員、長谷部委員、松田委員、
大嶋委員、川崎委員、高田委員、山田委員、佐藤（正）委員
事務局（村上市）：相馬、佐藤、加藤、本間、矢部、岸
コンサルタント事業者（エヌシーイー株式会社）：岩渕

（計17名）

2. 視察調査内容

○見附市

＊デマンド型乗合タクシー、コミュニティバス

- ・導入経過（これまでの経緯、導入時からの改善点等、作業スケジュール等）
- ・経費面（初期コスト、ランニングコスト、人件費等）
- ・運用面（運行計画、運行台数、運行者の手配、運行方法や問題点等）
- ・利用面（周知方法、利用状況、利用者のニーズ把握の方法、感想等）

＊デマンド型乗合タクシー

- ・タクシー事業者との契約方法、タクシー事業者の具体的な業務内容

＊コミュニティバス

- ・路線バスとの役割分担

○三条市

＊「新・三条市デマンド交通」、井栗地区コミュニティバス、高校生スクールライナー、循環バス「ぐるっとさん」

- ・導入経過（これまでの経緯、導入時からの改善点等、作業スケジュール等）
- ・経費面（初期コスト、ランニングコスト、人件費等）
- ・運用面（運行計画、運行台数、運行者の手配、運行方法や問題点等）
- ・利用面（周知方法、利用状況、利用者のニーズ把握の方法、感想等）
- ・運行の見直しと目標設定に対する考え方について

＊「新・三条市デマンド交通」

- ・タクシー事業者との契約方法、タクシー事業者の具体的な業務内容

＊井栗地区コミュニティバス

- ・地区と行政との役割分担

＊高校生スクールライナー

- ・高校生の通学支援の考え方

＊循環バス「ぐるっとさん」

- ・路線バスとの役割分担

	見附市（人口：約 43,000 人 面積：約 78 k㎡）		三条市（人口：約 105,000 人 面積：約 432 k㎡）				村上市（人口：約 68,000 人 面積：約 1,174 k㎡）
公共交通の取り組み	デマンド型乗合タクシー	コミュニティバス	新・三条市デマンド交通	井栗地区コミュニティバス	高校生通学ライナーバス	循環バス「ぐるっとさん」	村上市で取り組む際のポイント
特徴	・該当地区の戸口から市街地停留所までの定時デマンド ・システムは利用せず、タクシー会社のノウハウを活用	市街地での定時・定路線運行	・市内全域の各停留所間の不定時デマンド ・システムは利用せず、タクシー会社のノウハウを活用	井栗地区から市街地への定時・定路線運行	・下田地区から市街地の駅、高校へ定時・定路線運行 ・幹線・支線を設定	市街地での定時・定路線運行	【デマンド交通】 ・路線型かエリア型か（戸口～目的地か、停留所方式にするのか） ・予約、配車をどのように行うか（オペレーターの要不要）
利用対象者	対象地区住民（3地区） ※事前登録必要	だれでも利用できる	だれでも利用できる ※市外の人も利用可能 ※事前登録不要	井栗地区住民	だれでも利用できる ※学生以外も利用可能	だれでも利用できる	【デマンド交通】 ・事前登録をどうするか
運行主体	市内タクシー事業者3社	越後柏崎観光バス㈱	市内タクシー事業者5社	井栗地区コミュニティバス運行委員会	越後交通㈱	越後交通㈱	
運行日・時間	月曜日～土曜日 午前8時～午後4時40分		平日 午前8時～午後6時 （一部地区午前7時～）	平日	平日 ※高校が長期休暇時は連休	平日	【デマンド交通】 ・休日は運行が必要か ・運行時間をどう設定するか（目的の明確化）
便数	各地区 1日2往復	1日8往復運行	設定なし ※時刻表なし ※1時間前までに予約	1日4往復		A、B、北コース：朝1便 （デマンド実験中で減便） 南コース：5便	【デマンド交通】 ・便数を設定するか（効率化と利便性のバランス） ・便数を設定する際のサービスレベルをどうするか
運行コース又は運行エリア	3コース（今町農方地区、新潟地区、葛巻地区の各戸口から市街地停留所）	1コース（上見附車庫～市立病院～見附駅前～今町5丁目）	三条市内全域（市街地エリア／北エリア／南エリア／下田エリア）	1コース（井栗地区～病院、駅、商業施設等）	幹線：下田地区基点～乗継地点～東三条駅・各高校 枝線：集落～乗継地点（幹線に乗換）	4コース（A、B、北、南コース）	【デマンド交通】 ・エリアをどう設定するか 【まちなか巡回バス】 ・ルートをどう設定するのか
運賃	大人300円（火曜日200円） こども150円（火曜日100円）	大人100円 小学生50円 ※わかりやすい均一料金 ※1日乗り放題パスあり ※子育て応援カード利用優遇あり	1人乗車300円～3,000円、 複数乗車の場合300円または600円	無料	通常のバス運賃（乗車距離数に応じた通常バス運賃） ※高校生には定期券購入助成あり	大人150円 中・高校生100円 こども80円	【デマンド交通】 ・定額料金にするか、距離、エリアに応じた料金にするか ・一人乗車と複数乗車の際で、料金設定を変えるのか 【まちなか巡回バス】 ・利用しやすい料金（ワンコイン）を導入するか
経費 ・初期コスト ・ランニングコスト 事業者との契約方法 （経費分担）	【ランニングコスト】 612千円（H21年度1地区） 【契約方法】 （運行経費－料金収入）を事業者に支払う ※運行実績による歩合方式 ※現在1回の運行にかかる経費は定額だが、今後は距離に応じた経費も検討予定	【初期コスト】 約7万円（H16年度） ※バス停、放送関係等 【ランニングコスト】 16,130千円（H21年度） ※運行経費－料金収入 運行費補助に関する協定書により、赤字補填をしている	【ランニングコスト】 12,324千円（H21年度10～12月） 【契約方法】 （運行経費－料金収入）を事業者に支払う ※運行実績による歩合方式 ※経費は	【経費分担】 協議会（車両リース代、保険料、燃料代） 自治会（その他） ※今後制度化が必要と考えている			【デマンド交通】 ・タクシー事業者との契約をどのようにするか（運行実績による歩合方式、1日借上げ、時間借上げ） （歩合方式の場合、1運行あたりの運行経費をどう設定するか）
その他	・事前説明会で登録受付、無料券配付を行い、利用促進につなげている ・来年度1地区追加予定	・ノンステップバス車両2台導入（H22年10月）	・タクシー事業者によるPR効果大きい ・パンフレット全戸配付	・今後お試し乗車券を配付予定	・今後も通学対応のため継続予定	・今後も通学対応のため継続予定	【デマンド交通・まちなか巡回バス】 ・利用促進策は（説明会、無料券、パンフ等） 【まちなか巡回バス】 ・新たな車両は導入するのか（ノンステップ、小型）
参加委員からのコメント （今後の村上市で参考になること）	【デマンド方式】 ・システムがなくても十分運用できている ・見込まれる利用者数に応じた現実的な対応を行っている点は参考になる 【運行日・時間】 ・平日（午前8時～午後6時または7時） 【便数：1日2往復】 →妥当という意見と少なすぎるという意見あり ・便数設定は効率的ではあるが利便性の検討も必要 【運賃】 ・荒川地区内であれば妥当	【運賃：ワンコイン】 →利用しやすい、妥当という意見と収支率から安すぎるのではという意見あり 【ルート】 ・路線の設定により循環にこだわることはない 【その他】 ・ノンステップバス車両は利用者を考慮すれば導入すべき	【デマンド方式】 ・戸口から目的地まで不定期デマンドがよい ・停留所型だと運行しやすいが、利用者にとっては不便な面があり、停留所をどう設置するかが課題 ・システムは必要なし 【便数】 ・便数設定しないで自由に乗れるのは利用者にとって理想的であるが、村上市で対応できるか。 【運行エリア】 ・全域で実施しているが面積の広い村上市では困難	【その他】 ・経費の一部を自治会経費で賄っているが、この方式は村上市でも採用することは可能か否か ・現在、交通空白地域への導入が妥当なのではないか	【その他】 ・高校生には便利なシステムであり、村上市でも検討の余地があるのではないか ・昼間の時間帯のバスの活用法の検討が必須 ・朝夕だけのバス利用では結果としてコスト高となってしまう	【運行コース】 ・4コースはコース数としては多い 【その他】 ・通学ライナーバスと同様、持続できるか大いに疑問となる	【全体を通して】 ・見附市、三条市の実証実験は非常に参考になったが、両市とも村上市に比べて面積はるかに小さく、そのまま採用するには困難な点も多く見受けられた。 ・両市のシステムの中で村上市として採用できるもの、またそのまま採用できなくても修正、変更することによって運用できるものを選択して、村上市の実情にあった形でシステムを構築できればよいと感じた。 ・三条市は、定期的な見直しによってシステムをよい方向に修正して、利用者増につながっており、この基本姿勢は学ぶべきことと思われた ・地域のタクシー会社が少しでも潤う様に配慮してほしい。 ・観光目的の利用について、どう捉え、対応するのか検討が必要だと感じる。（負担を増やしても積極的に対応するか否か） ・市全域への拡大を考えたとき、それぞれのシステムのサービス水準をどの程度に認定するかが難しいと感じた。