

令和 7 年 6 月 2 4 日

## 見附市地域公共交通活性化協議会

## 1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性

マイカー中心のライフスタイルが浸透する中、移動において自家用自動車に依存する割合が地方都市において依然高い状況にある。その結果、公共交通（特にバス）の利用者は年々減少し、バス路線の廃止・減便などにより、自動車の運転ができない学生や高齢者の利便性が低下するという問題が発生している。

更に、高齢化の急激な進展や、核家族化等による高齢者のみ世帯の増加により、今後自動車に頼ることができない人々が増加する中、主要な集落都市の拠点、交流施設、商業施設等を結ぶ公共交通ネットワークの強化が課題となっている。見附市においても、高齢者の異動を助ける公共交通の維持、充実化は重要な施策と捉えている。

平成20年度から「見附市地域公共交通総合連携計画」に基づき地域公共交通活性化・再生総合事業を活用し、市街地の基幹路線としてのコミュニティバスの運行（平成16年度～）を行い、周辺地域の交通空白地域においてはデマンド型乗合タクシーの運行（平成20年度～）を行ってきた。

また平成28年3月には、公共交通サービスを組み合わせ、連携させることで総合的な公共交通網の作成を図る「見附市地域公共交通網形成計画」を策定した。

さらに、令和3年3月には、急速な高齢化や、公共交通の運転手不足の深刻化など、公共交通を取り巻く環境の変化に対応できる持続可能な公共交通網を形成するため、まちづくり等の地域戦略と一体となった公共交通網計画である「見附市地域公共交通計画」を策定した。

公共交通は、市民の日常生活等を支えるだけでなく、地域間の連携や交流の促進アド、都市や地方の活力を支えるうえでも重要な役割を果たすものである。

見附市では市の中心部と主要施設をコミュニティバスが地域公共交通確保維持改善事業により運行している。このコミュニティバス路線を期間として他市をつなぐ路線バス、JR路線が連結し、市郊外との移動はデマンド型乗合タクシーが運行している。

令和4年にはダイヤ改正に伴い、市民のニーズや、住民データに基づき、コミュニティバスの運行ルートの再編を行い、コミュニティバス路線の維持を図るほか、利用しやすい情報提供の整備として、電子決済の導入検討を行っている。また令和5年にバスロケーションシステムを更新し、利用者の利便性を向上させたほか、G T F S データを整備し公開した。

## 2. 地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果

## (1) 事業の目標

コミュニティバスの令和8年度利用者を 230,000 人以上とする。

（直近年度実績：令和6年度利用者数 189,000 人）

（見附市地域公共交通計画（P77）参照）

（コミュニティバス A ルート・おはようライナーは地域公共交通確保維持事業の対象外）

コミュニティバスに係る収支率を 19.5%以上（直近年度の実績 17.7%）とする。

コミュニティバスに係る収入を 14,000,000 円以上、市からの支出を 66,740,000 円以内とする。

（見附市地域公共交通計画 P78 参照）

**(2) 事業の効果**

コミュニティバスの運行により通勤、通学及び高齢者の移動手段が確保される。特に冬季においては、自転車での移動が困難となるため、コミュニティバスの運行により生活交通が確保される。

さらに、コミュニティバスが交通結節点・交流施設を経由し、JR や路線バス等と接続することで、公共交通網が形成され、外出の促進・地域間交流と活性化、住民の健康増進にもつながる。

**3. 2. の目標を達成するために行う事業及びその実施主体**

- ・ 要望が多い時間帯の増便  
(見附市・越後交通㈱)  
(見附市地域公共交通計画 (P56) 参照)
- ・ ニーズを踏まえた運行ルートの見直し  
(見附市・越後交通㈱)  
(見附市地域公共交通計画 (P57) 参照)
- ・ 利用しやすい情報提供や決済システムの整備  
(見附市)  
(見附市地域公共交通計画 (P68) 参照)

**4. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運送予定者**

地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱「表 1」を添付

## ① 予定している時刻表・運行系統図

別紙の通り

## ② 運行事業者決定の経緯(地域間幹線系統・地域内フィーダー系統共通)

- ・ 当該事業者は市内のバス車庫を管理し、近隣に事業所を有しており、不測の事態(大雨、大雪等)にも迅速に対応でき、円滑な運行が期待できる。
- ・ 当該事業者は長年にわたり、地域住民の身近な交通手段として親しまれ、地理等にも明るく、地域住民からの信頼も厚いため、安全・安心な運行が期待できる。
- ・ 地元事業者を活用することで雇用や地域経済の安定に資する。

## ③ 運行予定期間

平成 23 年 4 月 1 日～未定(継続)

## ④ 地域内フィーダー系統の補足資料

令和 7 年 6 月 24 日に見附市地域公共交通活性化協議会において合意された。  
委員には地域内で運行するバス事業者、タクシー事業者(代表)が含まれる。

**5. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額**

総額

コミュニティバス運行経費：79,857,000 円

負担額

見附市地域公共交通活性化協議会：運行収入及び国庫補助金を運行経費から差し引いた差額分を負担する。

**6. 2. の目標・効果の評価手法及び測定方法**

利用者数・公共交通空白地域の解消率・満足度・収支率・見附市負担額の目標値を設定し、それに対して実績値を基に評価する。（見附市地域公共交通計画 P69 参照）

7. 別表 1 の補助対象事業の基準ホただし書に基づき、協議会が平日 1 日当たりの運行回数が 3 回以上で足りると認めた系統の概要

**【地域間幹線系統のみ】**

8. 別表 1 の補助対象事業の基準ニに基づき、協議会が「広域行政圏の中心市町村に準ずる生活基盤が整備されている」と認めた市町村の一覧

**【地域間幹線系統のみ】**

9. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項

**【地域間幹線系統のみ】**

10. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要

**【地域内フィーダー系統のみ】**

見附市市街地は、3 つの生活の拠点となるゾーンが存在し、それぞれに生活機能が集約されている。各拠点となるゾーンをつなぐ公共交通を、地域公共交通確保維持改善事業により行う。

11. 車両の取得に係る目的・必要性

**【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】**

見附市では、市外中心地での移動手段の確保においてコミュニティバスが大きな役割を担っており、市民の移動に欠かせない交通手段となっているが、コミュニティバスを当初導入してから約 20 年が経過しており、導入ししている車両が経年劣化により、修繕が多発していることから、車両の更新を行い公共交通の安定的な維持する上で購入する必要がある。

12. 車両の取得に係る定量的な目標・効果

**【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】**

(1) 事業の目標

コミュニティバス全体の収支率を 18% 以上（直近年度の実績 17.7%）とする。  
コミュニティバスの利用者数を 190,000 人（直近年度の実績 189,000 人）とする。

(2) 事業の効果

路線の安定的な維持を行うことで、通勤・通学や免許を返納した高齢者の方等の必要不可欠な移動手段が確保される。また、幹線や JR との接続により効果的な運行体系の構築を維持する。

### 13 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者又は地方公共団体、要する費用の総額、負担者とその負担額【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】

#### 計画概要

- ・平成 22 年より、車両を購入し令和元年度に現在の車両台数である 7 台の車両をそろえたが、経年劣化等により修理が多発してきていることから、安定した運行を担保するため、1 台車両を更新したい。

#### 購入を行う事業者

- ・越後交通株式会社

#### 要する費用の総額

- ・30,000 千円

#### 負担者

- ・見附市地域公共交通活性化協議会：17,500 千円
- ・越後交通株式会社：12,500 千円

### 14. 老朽更新の代替による費用の削減等による地域公共交通確保維持事業における収支の改善に係る計画（車両の代替による費用削減等の内容、代替車両を活用した利用促進策）

#### 【公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】

※該当なし

### 15. 貨客混載の導入に係る目的・必要性

#### 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】

※該当なし

### 16. 貨客混載の導入に係る定量的な目標・効果

#### 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】

#### （1）事業の目標

※該当なし

#### （2）事業の効果

※該当なし

### 17. 貨客混載の導入に係る計画の概要、要する費用の総額、内訳、負担者及び負担額【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】

※該当なし

18. 協議会の開催状況と主な議論	
令和3年度第1回活性化協議会 ・前年度事業報告について	令和3年6月29日
令和3年度第2回活性化協議会 ・次年度予算・事業について	令和4年2月22日
令和4年度第1回活性化協議会 ・前年度事業報告について	令和4年6月28日
令和4年度第2回活性化協議会 ・次年度予算・事業について	令和5年3月23日
令和5年度第1回活性化協議会 ・前年度事業報告について	令和5年6月27日
令和5年度第2回活性化協議会 ・次年度予算・事業について	令和6年2月26日
令和6年度第1回活性化協議会 ・前年度事業報告について	令和6年6月25日
令和6年度第2回活性化協議会 ・次年度予算・事業について	令和7年2月25日
令和7年度第1回活性化協議会 ・前年度事業報告について	令和7年6月24日
19. 利用者等の意見の反映状況	
令和7年6月24日に見附市地域公共交通活性化協議会において合意された。 委員には地域内で運行するバス事業者、タクシー事業者（代表）が含まれる。	

## 【本計画に関する担当者・連絡先】

(住 所) 新潟県見附市昭和町2-1-1

(所 属) 都市環境課

(氏 名) 佐藤 健太

(電 話) 0258-62-1700

(e-mail) [tokan@city.mitsuke.niigata.jp](mailto:tokan@city.mitsuke.niigata.jp)

注意： 本様式はあくまで参考であり、補助要綱の要件を満たすものであれば、この様式によらなくても差し支えありません。

実際の計画作成に当たっては補助要綱等を踏まえて作成をお願いいたします。

各記載項目について、地域公共交通利便増進実施計画及び地域旅客運送サービス継続実施計画を作成している場合には、当該計画から該当部分を転記したり、別添〇〇計画△節のとおり、等として引用したりすることも可能です。（ただし、上記2.・3.については、地域公共交通利便増進実施計画及び地域旅客運送サービス継続実施計画に定める目標、当該目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項との整合性を図るようにして下さい。また、地域公共交通計画全体として、協議会における協議が整った上で提出される必要があります）。

※該当のない項目は削除せず、「該当なし」と記載して下さい。

※前年度から変更した点は赤字

資料 4-1