

令和 2 年 6 月 26 日  
見附市地域公共交通活性化協議会  
会長 久住 時男

0. 生活交通確保維持改善計画の名称
見附市地域公共交通確保維持改善計画（令和 3 年度～5 年度）
1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性
<p>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。</p> <p>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、主要な集落と市の拠点、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、高齢者の移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。</p> <p>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、各地域コミュニティへ貸与しているコミュニティワゴンの運用なども含めた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。</p> <p>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など、都市や地方の活力を支える上でも重要な役割を果たすものである。</p> <p>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基幹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。</p> <p>今後は更にバスの増車等により運行間隔の短縮を図ることで、利用者の利便性の向上につなげる予定である。高齢社会に備えるためにも、コミュニティバスの路線を維持・充実化していくことが必要である。</p>
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
<p>コミュニティバスの利用者を195,000人以上とする。  (直近年度実績：令和元年度利用者数185,651人)  (見附市地域公共交通網形成計画、中間見直し参照)  (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)</p>
(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。特に冬期においては、自転車での移動が困難となる為、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・交流施設を經由し、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

- ・ JR 時刻表を含めたコミュニティバスの時刻表・運行ルート図の作成・市内全戸配布（見附市）  
（見附市地域公共交通網形成計画（P56）参照）
- ・ JR との連結を考慮したバス時刻のダイヤ改正  
（見附市・越後交通株）  
（見附市地域公共交通網形成計画（P46）参照）
- ・ バス待ち時間に利用者の環境向上を図る為バス停上屋（バスシェルター）を設置  
（見附市）  
（見附市地域公共交通網形成計画（P53）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行予定者

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 2 年 6 月 26 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負担者

見附市地域公共交通活性化協議会から運行事業者への補助金額については、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こととしている。

### 6. 補助金の交付を受けようとする補助対象事業者の名称

越後交通株式会社

### 7. 補助を受けようとする手続きに係る利用状況等の継続的な測定手法

**【活性化法法定協議会を補助対象事業者とする場合のみ】**

※再編特例の適用を受ける場合は、記入を要しない

該当なし
8. 別表 1 及び別表 3 の補助事業の基準二に基づき、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 <b>【地域間幹線系統のみ】</b>
該当なし
9. 別表 1 の補助対象事業の基準ハに基づき、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」認めた市町村の一覧 <b>【地域間幹線系統のみ】</b>
該当なし
10. 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 <b>【地域間幹線系統のみ】</b>
該当なし
11. 外客来訪促進計画との整合性 <b>【外客来訪促進計画が策定されている場合のみ】</b>
該当なし
12. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要 <b>【地域内フィーダー系統のみ】</b>
地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱「表 5」を添付
13. 車両の取得に係る目的・必要性 <b>【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】</b>
該当なし
14. 車両の取得に係る定量的な目標・効果 <b>【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】</b>
(1) 事業の目標
該当なし
(2) 事業の効果
該当なし
15. 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者、要する費用の負担者 <b>【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】</b>
該当なし

16. 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） <b>【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】</b>	
該当なし	
17. 協議会の開催状況と主な議論	
令和2年6月26日 令和2年度第1回協議会を開催 事業内容、計画全体について協議し合意を得る。	
18. 利用者等の意見の反映状況	
協議会には、各種団体から利用者及び住民の代表が参加しており協議会の意見を反映して計画を作成	
19. 協議会メンバーの構成員	
関係都道府県	新潟県交通政策局 交通政策課 新潟県長岡地域振興局 地域整備部
関係市区町村	見附市 企画調整課、建設課
交通事業者・交通施設管理者等	越後交通株式会社 東日本旅客鉄道株式会社 長岡駅、見附タクシー協議会 国土交通省 北陸地方整備局 長岡国道事務所 新潟県見附警察署
地方運輸局	国土交通省 北陸信越運輸局 国土交通省 北陸信越運輸局 新潟運輸支局
その他協議会が必要と認める者	長岡技術科学大学教授 見附商工副会長 利用者代表等

**【本計画に関する担当者・連絡先】**

(住 所) 見附市昭和町2丁目1-1  
(所 属) 見附市企画調整課  
(氏 名) 渡邊 直樹  
(電 話) (0258) 62-1700  
(e-mail) kikaku@city.mitsuke.niigata.jp