

生活交通確保維持改善計画
(地域公共交通確保維持事業のうち地域内フィーダー系統関係)

(策定) 平成 29 年 月 日

(名 称) 燕・弥彦地域公共交通会議
(代表者名) 会長 燕市長 鈴木 力

0. 生活交通確保維持改善計画の名称

燕・弥彦地域内フィーダー系統確保維持計画 (平成 30 年度～平成 32 年度)

1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性

【燕市】

燕市は、平成18年3月20日に旧燕市、吉田町、分水町の3市町が合併して誕生しました。面積は110.96 k m²で、地勢は平坦地が大半で、可住地面積割合は県平均35.6%に対して燕市は93.8%と県内市町村では最も高く、市街地や集落が市内一円に広く分散しています。人口は、国勢調査によると平成12年の約84,300人をピークに減少に転じ、平成27年には80,000人を割り込み、15年間で約5%減少している一方で、平成27年の高齢化率は28%に達し、全国平均を上回って高齢化が進行しています。

燕市においては、新潟市等へ通じるJR越後線と三条市等へ通じるJR弥彦線が交差し、市内外を結ぶ幹線的な公共交通機関となっており、路線バスは鉄道網の空白部分を埋めるように2社のバスが乗り入れています。しかし、市内各駅の鉄道乗車人員、路線バスの利用者は、いずれも概ね減少傾向で推移しています。

一方、市では、合併前から旧市町で運行していた各地区内を巡る巡回バス8路線を合併後も引き続き運行してきました。加えて、合併を機に、平成19年10月から市内の総合病院や駅などを結んで市全域を縦貫する循環バス「スワロー号」の運行を開始しました。

循環バス「スワロー号」の利用者は徐々に増えているものの、地区内巡回バスの利用者は年々減少し続け、平成18年度には年間5万人以上いた利用者は、その後5年間で半数近くまで減少していました。

地区内巡回バスに関しては、便数が1日2往復と少ないこと、バス停が近くにないこと、各町内や集落を細かく網羅しているため、目的地までの乗車時間が冗長であることなどの問題点を抱えていました。

このため、利用者の減少に歯止めがかからない地区内巡回バス8路線全線を平成25年3月末に廃止し、これに代わって鉄道や路線バスの空白区域内を移動するフィーダー（支線）的な公共交通として、市内一円をエリアとするデマンド交通を同年4月から新たに運行しました。

このデマンド交通は、利用者の満足度も非常に高く、運行開始以来利用者が順調に増加を続けていますが、その結果として当初の運行台数（5台）では運行がひっ迫し、予約が取りにくい状況になってきていることから、平成25年12月に新規事業者の参入による1台増車を図り平成26年4月より本運行を開始しました。

また、平成27年4月1日より弥彦村と燕市を縦貫する広域循環バス「やひこ号」の実証運行を行い、平成27年10月1日から本運行を開始しました。さらに、燕市デマンド交通を、平成27年7月1日より弥彦村までエリアを拡大して実証運行を実施し、平成27年10月1日から本運行を行っています。今後も、弥彦村と協力しながらデマンド交通を運行して、燕市・弥彦村、両市村の住民の生活交通手段を確保していくことが重要です。

【弥彦村】

弥彦村は、新潟県のほぼ中央部に位置し、北は新潟市、西は長岡市、東と南は燕市と隣接しています。本村の面積は 25.17k m²で、村西部は弥彦山(標高 634m)を主峰とする南北の山岳地を隔てて日本海に臨みます。

村の人口は、平成 27 年国勢調査人口では 8,209 人で、平成 17 年調査 (8,545 人) と比較して、約 4%減少しています。また、年齢 3 区分人口では、0～14 歳の年少人口比率が大きく低下し、65 歳以上の老年人口比率が拡大していることから、少子高齢化が進んでいます。

鉄道は、隣接する燕市と三条市の境界にある上越新幹線燕三条駅と交差する J R 弥彦線が村の中央部を東西に走り、弥彦駅が終着駅となっています。その弥彦線は、燕市の吉田駅で J R 越後線とも交差しており、吉田駅や燕三条駅は鉄道交通の要所として多くの村民が利用しています。

道路体系は、国道 289 号の延長にある主要地方道吉田弥彦線、及び弥彦山麓を南北に走る主要地方道新潟寺泊線を中心に、村道が村内各地へスムーズにアクセスができるよう整備されています。

村内の公共交通は、平成 15 年 6 月に民間事業者による路線バス運行が撤退したことから、現在は J R 弥彦線(弥彦駅、矢作駅)及び村営の無料巡回バス(3 系統)だけになっています。村営の無料巡回バスは、車両を保育園の通園バス、小中学校児童生徒の通学バスと共用しながらの運営となっているため運行に制約があり、公共交通として十分な機能をはたしていないのが現状です。また、無料巡回バスは、村民の生活圏として必要不可欠である燕市へ乗り入れしておらず、利用人数も少数であることから、利便性の向上を図る必要があります。鉄道についても、通勤、通学時間帯を除くと約 2 時間に 1 本程度しかなく、主要公共交通としては非常に乏しい状況です。

こうした状況の中、より良い公共交通の整備は、自家用車を持たない村民の生活の支えとして、重要な政策課題となっています。

このため、弥彦村民の生活圏として必要不可欠である燕市が行っている地域公共交通事業と連携しながら、弥彦村の地域公共交通について効率よく実施するため、「燕・弥彦地域公共交通会議」を設置し、使い勝手が悪く、利用者の少ない現在の村営巡回バスを抜本的に見直し、高齢者が買い物や通院などに利用しやすい地域公共交通の提供に向けた取り組みが必要です。

そのため、平成 27 年 3 月末で村営巡回バスを廃止し、平成 27 年 4 月 1 日より弥彦村と燕市を縦貫する広域循環バス「やひこ号」の実証運行を開始し、平成 27 年 10 月 1 日から本運行を開始しました。

「やひこ号」の実証運行の結果、バス停の位置や利用者の要望など、新たな課題を解決するために平成 28 年 1 月 12 日に路線変更を行い、バス停の設置、移動、フリー乗降区間の設定を行ったことで利用者が増加したことから、今後も利便性を向上しながら、さらなる利用者の増加を目指していきます。

また、平成 27 年 7 月 1 日より燕市デマンド交通を弥彦村までエリアを拡大しての実証運行を実施し、平成 27 年 10 月 1 日から本運行を行っており、今後も弥彦村・燕市、両村市の住民の生活交通手段を確保していくことが重要です。

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

【燕市・弥彦村】

平成 30 年度（H29. 10～H30. 9）の 1 日当たり平均利用者数を次のとおりとします。

・デマンド交通 160 人以上（年換算 39, 040 人以上）

・広域循環バス 75 人以上（年換算 18, 300 人以上）

〔参考値〕巡回バス廃止年度利用者数

燕 市 平成 24 年度 98. 6 人（年間 26, 278 人）

弥彦村 平成 26 年度 40. 1 人（年間 5, 973 人）

計 138. 7 人（年間 32, 251 人）

広域循環バス利用者数 (H28. 4～H29. 3) 70. 4 人（17, 114 人）

デマンド交通利用者数

平成 28 年度 150. 7 人（年間 36, 610 人）

(2) 事業の効果

【燕市】

デマンド交通を新たに運行することにより、利用者が減少していた巡回バスに代わる交通体系を確立し、高齢者をはじめとする住民の通院・通学や買い物などの生活活動を支えるとともに、公共交通空白地域の解消を図ります。

広域循環バスを新たに運行すること、デマンド交通を弥彦村までエリアを拡大し運行することにより、交流人口の増加を図ります。

【弥彦村】

広域循環バスを新たに運行すること、燕市で運行しているデマンド交通を弥彦村までエリアを拡大し運行することにより、使い勝手が悪く、利用者の少ない巡回バスに替わる交通体系を確立し、高齢者をはじめとする住民の通院・通学や買い物などの生活活動を支えるとともに、公共交通空白地域の解消を図ります。

広域循環バスの路線を住民がより利用しやすいように変更することによって、さらなる利用者の増加を図ります。

3. 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

燕・弥彦地域内フィーダー系統確保維持計画補足資料（別紙 1、別紙 2-1・2-2）を添付

4. 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

地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱「表 2」を添付

5. 補助金の交付を受けようとする補助対象事業者の名称

①株式会社燕タクシー

②株式会社中央タクシー

③中越交通株式会社

④まきタクシー有限会社

⑤地蔵堂タクシー有限会社

⑥弥彦タクシー株式会社

⑦越佐観光バス株式会社

6. 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【活性化法定協議会を補助対象事業者とする場合のみ】
(該当なし)
7. 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【地域間幹線系統のみ】
(該当なし)
8. 別表 1 及び別表 3 の補助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【地域間幹線系統のみ】
(該当なし)
9. 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】
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
10. 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又は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)
11. 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又は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
(該当なし)
(2) 事業の効果
(該当なし)
12. 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者、要する費用の総額、負担者及びその負担額（表 6 及び表 7 又は表 8 及び表 9）【車両減価償却費等国庫補助金又は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)
13. 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)

14. 協議会の開催状況と主な議論

- ・平成24年4月27日（平成24年度第1回） 地域公共交通調査事業の申請について承認
- ・平成24年8月23日（平成24年度第2回） デマンド交通の運行開始、循環バス路線の路線変更について承認
- ・平成24年11月9日（平成24年度第3回） 地区内巡回バスの廃止について承認、燕市公共交通基本計画（案）について協議
- ・平成25年3月26日（平成24年度第4回） 燕市公共交通基本計画について承認
- ・平成25年6月24日（平成25年度第1回） 燕市地域内フィーダー系統確保維持計画について承認
- ・平成25年10月3日（平成25年度第2回） 幹線系統の循環バスの一部改正及びフィーダー系統のデマンド交通の増車とこれに伴う新規事業者参入について承認
- ・平成26年3月25日（平成25年度第3回） 「燕市地域公共交通会議」を弥彦村との共同設置による「燕・弥彦地域公共交通会議」に改組することについて承認、弥彦村地域公共交通調査事業の申請について承認
- ・平成26年6月24日（平成26年度第1回） 燕・弥彦地域内フィーダー系統確保維持計画について承認
- ・平成26年11月6日（平成26年度第3回） 弥彦・燕広域循環バスの運行について承認
- ・平成27年1月6日（平成26年度第4回） 地域公共交通確保事業に係る事業評価、地域公共交通調査事業に係る事業評価、越後交通株式会社 路線バス運行経路変更について承認
- ・平成27年3月24日（平成26年度第5回） 燕・弥彦地域内フィーダー系統確保維持計画の変更（弥彦村のエリア拡大）について承認
- ・平成27年5月27日（平成27年度第1回） 燕・弥彦地域内フィーダー系統確保維持計画について承認
- ・平成27年11月26日（平成27年度第2回） 弥彦・燕広域循環バス「やひこ号」の路線変更について承認
- ・平成28年5月31日（平成28年度第1回） 燕・弥彦地域内フィーダー系統確保維持計画について承認
- ・平成29年2月21日（平成28年度第3回） 幹線系統の循環バス「スワロー号」の休日運行社会実験の実施について承認
- ・平成29年 月 日（平成29年度第1回） 燕・弥彦地域内フィーダー系統確保維持計画について

15. 利用者等の意見の反映

燕市では、循環バス・地区内巡回バスの見直しに向けて、平成23年9月に住民アンケート調査を実施しました。(配付数1,055件、回収数602件、回収率57%)

平成24年7月に通学方法に関する高校生アンケート調査を実施し、これに基づきデマンド交通に通学時間帯の便を設けました。(配付数374件、回収数299件、回収率80%)

同年8月に公共交通全般に関する住民アンケート調査を実施しました。(配付数3,000件、回収数1,230件、回収率41%)

同年11月から翌年3月にかけて、市内各地で新しい公共交通システムに関する説明会を開催し、意向把握した内容に基づき、循環バスの路線変更やデマンド交通の実証運行に反映しました。(開催回数70回、住民参加人数延べ1,576人)

平成24年12月から翌年1月にかけて、本計画の上位計画に位置付けている「燕市公共交通基本計画」の策定に向けてパブリックコメントを実施しました。(寄せられた意見なし)

平成25年2月のデマンド交通の実証運行中にデマンド交通と地区内巡回バスそれぞれの利用者にヒアリング調査を実施し、満足度や意見・要望を聴取しました。

弥彦村では、平成26年度に調査事業として住民アンケート調査(配付数1,000件、回収数612件、回収率61.2%)、巡回バス利用者へのヒアリング調査(調査数6日間、102名)を実施し、現在の利用者がどういった世代の方か、村民がどこへ行くことを望んでいるのか、意見や要望を聴取しました。

平成27年4月からの実証運行の結果、新たな要望・課題に対応するため路線変更を計画し、同年11月に住民説明会(村内5か所33人出席)を開催し、村民の意見や要望を聴取しました。

16. 協議会メンバーの構成員

関係都道府県	新潟県三条地域振興局企画振興部長
関係市区町村	燕市長、弥彦村長
交通事業者・交通施設管理者等	東日本旅客鉄道株式会社燕三条駅長、公益社団法人新潟県バス協会専務理事、新潟交通観光バス株式会社常務取締役、越後交通株式会社三条営業所長、越佐観光バス株式会社代表取締役、株式会社燕タクシー代表取締役、新潟県燕警察署長、新潟県西蒲警察署長、燕市都市整備部長、弥彦村建設企業課長
地方運輸局	国土交通省北陸信越運輸局新潟運輸支局首席運輸企画専門官
その他協議会が必要と認める者	住民代表、独立行政法人労働者健康安全機構燕労災病院事務局長、新潟県立吉田病院事務長、日本労働組合総連合会新潟県連合会県央地域協議会事務局長、燕市企画財政部長、弥彦村総務課長

【本計画に関する担当者・連絡先】

(住 所) 新潟県燕市吉田西太田1934番地

(所 属) 燕市市民生活部生活環境課

(氏 名) 鈴木 義享

(電 話) 0256-77-8162

(e-mail) kankyo@city.tsubame.lg.jp

表1 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(地域内フィーダー系統) 平成30年度

都道府県 (市区町村)	運行予定者名	運行系統名 (申請番号)	確保維持事業に要する 国庫補助額 (千円)	国庫補助金 内定申請額 (千円)	再編 特例 措置	地域内フィーダー系統の基準適合 (別表7及び別表9)			
						乗合バス型 ／デマンド 型の別	基準口で 該当する 要件	接続する補助対 象地域間幹線系 統等と接続確保 策	基準二で該 当する要件 (別表7の み)
新潟県 (燕市) (弥彦村)	株式会社 燕タクシー	(1) 燕市デマンド交通 おでかけきららん号				デマンド型	①補助幹 線のフィー ダー	地域間幹線系統(長 辰～燕三条駅線)と全 停留所を共有	③補助金の 交付を受け たことがある
	株式会社 中央タクシー	(2) 燕市デマンド交通 おでかけきららん号				デマンド型	①補助幹 線のフィー ダー	地域間幹線系統(長 辰～燕三条駅線)と全 停留所を共有	③補助金の 交付を受け たことがある
	中越交通株式会社	(3) 燕市デマンド交通 おでかけきららん号				デマンド型	①補助幹 線のフィー ダー	地域間幹線系統(長 辰～燕三条駅線)と全 停留所を共有	③補助金の 交付を受け たことがある
	まきタクシー有限公司	(4) 燕市デマンド交通 おでかけきららん号				デマンド型	①補助幹 線のフィー ダー	地域間幹線系統(長 辰～燕三条駅線)と全 停留所を共有	③補助金の 交付を受け たことがある
	地蔵堂タクシー有限公司	(5) 燕市デマンド交通 おでかけきららん号				デマンド型	①補助幹 線のフィー ダー	地域間幹線系統(長 辰～燕三条駅線)と全 停留所を共有	③補助金の 交付を受け たことがある
	弥彦タクシー株式会社	(6) 燕市デマンド交通 おでかけきららん号				デマンド型	①補助幹 線のフィー ダー	地域間幹線系統(長 辰～燕三条駅線)と全 停留所を共有	③補助金の 交付を受け たことがある
	越佐観光バス株式会社	(7) 弥彦・燕広域循環バ ス やひこ号				乗合バス型	①補助幹 線のフィー ダー	地域間幹線系統(長辰～燕三条 駅線)と一部停留所を共有(吉田 産業会館他7箇所)	③補助金の 交付を受け たことがある
合 計									
国庫補助金内定申請額(千円)(合計と国庫補助上限額を比べて少ない額)						国庫補助 上限額(千 円)			

(注)

- 「確保維持事業に要する国庫補助額(千円)」は表2における「補助対象系統の1／2」を小数点第1位(百円単位)まで記載する。
- 「国庫補助額内定申請額(千円)」には、各運行予定者毎でまとめて表2における「国庫補助金内定申請額」を記載する。
- 「再編特例措置」には、地域公共交通再編実施計画の認定を受け、地域内フィーダー系統に係る特例措置の適用を受ける場合のみ、「○」を記載する。
- 「接続する補助対象地域間幹線系統等と接続確保策」には、地域内フィーダー系統が接続する補助対象地域間幹線系統又は地域間交通ネットワークとどのように接続を確保するかについて記載する。
- 本表に記載する運行予定系統を示した地図を添付すること。

表1 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(地域内フィーダー系統) 平成31年度

都道府県 (市区町村)	運行予定者名	運行系統名 (申請番号)	確保維持事業に要する 国庫補助額 (千円)	国庫補助金 内定申請額 (千円)	再編 特例 措置	地域内フィーダー系統の基準適合 (別表7及び別表9)			
						乗合バス型 ／デマンド 型の別	基準口で 該当する 要件	接続する補助対 象地域間幹線系 統等と接続確保 策	基準二で該 当する要件 (別表7の み)
新潟県 (燕市) (弥彦村)	株式会社 燕タクシー	(1) 燕市デマンド交通 おでかけきららん号				デマンド型	①補助幹 線のフィー ダー	地域間幹線系統(長 辰～燕三条駅線)と全 停留所を共有	③補助金の 交付を受け たことがある
	株式会社 中央タクシー	(2) 燕市デマンド交通 おでかけきららん号				デマンド型	①補助幹 線のフィー ダー	地域間幹線系統(長 辰～燕三条駅線)と全 停留所を共有	③補助金の 交付を受け たことがある
	中越交通株式会社	(3) 燕市デマンド交通 おでかけきららん号				デマンド型	①補助幹 線のフィー ダー	地域間幹線系統(長 辰～燕三条駅線)と全 停留所を共有	③補助金の 交付を受け たことがある
	まきタクシー有限公司	(4) 燕市デマンド交通 おでかけきららん号				デマンド型	①補助幹 線のフィー ダー	地域間幹線系統(長 辰～燕三条駅線)と全 停留所を共有	③補助金の 交付を受け たことがある
	地蔵堂タクシー有限公司	(5) 燕市デマンド交通 おでかけきららん号				デマンド型	①補助幹 線のフィー ダー	地域間幹線系統(長 辰～燕三条駅線)と全 停留所を共有	③補助金の 交付を受け たことがある
	弥彦タクシー株式会社	(6) 燕市デマンド交通 おでかけきららん号				デマンド型	①補助幹 線のフィー ダー	地域間幹線系統(長 辰～燕三条駅線)と全 停留所を共有	③補助金の 交付を受け たことがある
	越佐観光バス株式会社	(7) 弥彦・燕広域循環バ ス やひこ号				乗合バス型	①補助幹 線のフィー ダー	地域間幹線系統(長辰～燕三条 駅線)と一部停留所を共有(吉田 産業会館他7箇所)	③補助金の 交付を受け たことがある
合 計									
国庫補助金内定申請額(千円)(合計と国庫補助上限額を比べて少ない額)						国庫補助 上限額(千 円)			

(注)

- 「確保維持事業に要する国庫補助額(千円)」は表2における「補助対象系統の1／2」を小数点第1位(百円単位)まで記載する。
- 「国庫補助額内定申請額(千円)」には、各運行予定者毎でまとめて表2における「国庫補助金内定申請額」を記載する。
- 「再編特例措置」には、地域公共交通再編実施計画の認定を受け、地域内フィーダー系統に係る特例措置の適用を受ける場合のみ、「○」を記載する。
- 「接続する補助対象地域間幹線系統等と接続確保策」には、地域内フィーダー系統が接続する補助対象地域間幹線系統又は地域間交通ネットワークとどのように接続を確保するかについて記載する。
- 本表に記載する運行予定系統を示した地図を添付すること。

表1 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(地域内フィーダー系統) 平成32年度

都道府県 (市区町村)	運行予定者名	運行系統名 (申請番号)	確保維持事業に要する 国庫補助額 (千円)	国庫補助金 内定申請額 (千円)	再編 特例 措置	地域内フィーダー系統の基準適合 (別表7及び別表9)			
						乗合バス型 ／デマンド 型の別	基準口で 該当する 要件	接続する補助対 象地域間幹線系 統等と接続確保 策	基準二で該 当する要件 (別表7の み)
新潟県 (燕市) (弥彦村)	株式会社 燕タクシー	(1) 燕市デマンド交通 おでかけきららん号				デマンド型	①補助幹 線のフィー ダー	地域間幹線系統(長 辰～燕三条駅線)と全 停留所を共有	③補助金の 交付を受け たことがある
	株式会社 中央タクシー	(2) 燕市デマンド交通 おでかけきららん号				デマンド型	①補助幹 線のフィー ダー	地域間幹線系統(長 辰～燕三条駅線)と全 停留所を共有	③補助金の 交付を受け たことがある
	中越交通株式会社	(3) 燕市デマンド交通 おでかけきららん号				デマンド型	①補助幹 線のフィー ダー	地域間幹線系統(長 辰～燕三条駅線)と全 停留所を共有	③補助金の 交付を受け たことがある
	まきタクシー有限会社	(4) 燕市デマンド交通 おでかけきららん号				デマンド型	①補助幹 線のフィー ダー	地域間幹線系統(長 辰～燕三条駅線)と全 停留所を共有	③補助金の 交付を受け たことがある
	地蔵堂タクシー有限会社	(5) 燕市デマンド交通 おでかけきららん号				デマンド型	①補助幹 線のフィー ダー	地域間幹線系統(長 辰～燕三条駅線)と全 停留所を共有	③補助金の 交付を受け たことがある
	弥彦タクシー株式会社	(6) 燕市デマンド交通 おでかけきららん号				デマンド型	①補助幹 線のフィー ダー	地域間幹線系統(長 辰～燕三条駅線)と全 停留所を共有	③補助金の 交付を受け たことがある
	越佐観光バス株式会社	(7) 弥彦・燕広域循環バ ス やひこ号				乗合バス型	①補助幹 線のフィー ダー	地域間幹線系統(長辰～燕三条 駅線)と一部停留所を共有(吉田 産業会館他7箇所)	③補助金の 交付を受け たことがある
合 計									
国庫補助金内定申請額(千円)(合計と国庫補助上限額を比べて少ない額)						国庫補助 上限額(千 円)			

(注)

- 「確保維持事業に要する国庫補助額(千円)」は表2における「補助対象系統の1／2」を小数点第1位(百円単位)まで記載する。
- 「国庫補助額内定申請額(千円)」には、各運行予定者毎でまとめて表2における「国庫補助金内定申請額」を記載する。
- 「再編特例措置」には、地域公共交通再編実施計画の認定を受け、地域内フィーダー系統に係る特例措置の適用を受ける場合のみ、「○」を記載する。
- 「接続する補助対象地域間幹線系統等と接続確保策」には、地域内フィーダー系統が接続する補助対象地域間幹線系統又は地域間交通ネットワークとどのように接続を確保するかについて記載する。
- 本表に記載する運行予定系統を示した地図を添付すること。

表5 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要

市町村名	燕・弥彦地域公共交通会議
------	--------------

(単位:人)

	人 口
人口集中地区以外	56,791
交通不便地域	

交通不便地域の内訳

人 口	対象地区	根拠法

国庫補助上限額の算定

対 象 人 口	算定式	国庫補助上限額
56,791		

(1)記載要領

1. 人口は最新の国勢調査結果を基に記載すること。ただし、地方運輸局長等が指定する交通不便地域の場合は、申請する事業年度の前年度の3月末現在の住民基本台帳を基に記載すること。
※なお、実施要領等で別に定める場合は、それによること。
2. 「人口集中地区以外」の欄は、国勢調査結果により設定された人口集中地区に該当しない地区の人口を記載すること。
3. 「交通不便地域」の欄は、過疎地域自立促進特別措置法に基づく過疎地域(過疎地域とみなされる市町村、過疎とみなされる区域を含む。)、離島振興法に基づく離島振興対策実施地域、半島振興法に基づく半島振興対策実施地域、山村振興法に基づく振興山村に該当する地域の人口及び実施要領(2.(1)⑫)に基づき地方運輸局長等が指定する交通不便地域の人口の合計(重複する場合を除く)を記載すること。
4. 「対象地区」の欄には、当該市町村の一部が上記3.に掲げる法律(根拠法)に基づき地域指定されている場合に、根拠法ごとに当該区域の旧市町村名等を記載すること。また、地方運輸局長等が指定する交通不便地域が存在する場合には、該当する区域名を記載すること。
5. 「根拠法」の欄は、交通不便地域を地方運輸局長等が指定した場合は、「局長指定」と記載すること。

(2)添付書類

1. 人口集中地区以外の地区及び交通不便地域の区分が分かる地図
(ただし、全域が交通不便地域となる場合には省略可)

表5 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要

市町村名	燕市
------	----

(単位:人)

	人 口
人口集中地区以外	48,582
交通不便地域	

交通不便地域の内訳

人 口	対象地区	根拠法

国庫補助上限額の算定

対 象 人 口	算定式	国庫補助上限額

(1)記載要領

1. 人口は最新の国勢調査結果を基に記載すること。ただし、地方運輸局長等が指定する交通不便地域の場合は、申請する事業年度の前年度の3月末現在の住民基本台帳を基に記載すること。
※なお、実施要領等で別に定める場合は、それによること。
2. 「人口集中地区以外」の欄は、国勢調査結果により設定された人口集中地区に該当しない地区の人口を記載すること。
3. 「交通不便地域」の欄は、過疎地域自立促進特別措置法に基づく過疎地域(過疎地域とみなされる市町村、過疎とみなされる区域を含む。)、離島振興法に基づく離島振興対策実施地域、半島振興法に基づく半島振興対策実施地域、山村振興法に基づく振興山村に該当する地域の人口及び実施要領(2.(1)⑫)に基づき地方運輸局長等が指定する交通不便地域の人口の合計(重複する場合を除く)を記載すること。
4. 「対象地区」の欄には、当該市町村の一部が上記3. に掲げる法律(根拠法)に基づき地域指定されている場合に、根拠法ごとに当該区域の旧市町村名等を記載すること。また、地方運輸局長等が指定する交通不便地域が存在する場合には、該当する区域名を記載すること。
5. 「根拠法」の欄は、交通不便地域を地方運輸局長等が指定した場合は、「局長指定」と記載すること。

(2)添付書類

1. 人口集中地区以外の地区及び交通不便地域の区分が分かる地図
(ただし、全域が交通不便地域となる場合には省略可)

表5 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要

市町村名	弥彦村
------	-----

(単位:人)

	人 口
人口集中地区以外	8,209
交通不便地域	

交通不便地域の内訳

人 口	対象地区	根拠法

国庫補助上限額の算定

対 象 人 口	算定式	国庫補助上限額

(1)記載要領

1. 人口は最新の国勢調査結果を基に記載すること。ただし、地方運輸局長等が指定する交通不便地域の場合は、申請する事業年度の前年度の3月末現在の住民基本台帳を基に記載すること。
※なお、実施要領等で別に定める場合は、それによること。
2. 「人口集中地区以外」の欄は、国勢調査結果により設定された人口集中地区に該当しない地区の人口を記載すること。
3. 「交通不便地域」の欄は、過疎地域自立促進特別措置法に基づく過疎地域（過疎地域とみなされる市町村、過疎とみなされる区域を含む。）、離島振興法に基づく離島振興対策実施地域、半島振興法に基づく半島振興対策実施地域、山村振興法に基づく振興山村に該当する地域の人口及び実施要領(2.(1)⑫)に基づき地方運輸局長等が指定する交通不便地域の人口の合計（重複する場合を除く）を記載すること。
4. 「対象地区」の欄には、当該市町村の一部が上記3. に掲げる法律（根拠法）に基づき地域指定されている場合に、根拠法ごとに当該区域の旧市町村名等を記載すること。また、地方運輸局長等が指定する交通不便地域が存在する場合には、該当する区域名を記載すること。
5. 「根拠法」の欄は、交通不便地域を地方運輸局長等が指定した場合は、「局長指定」と記載すること。

(2)添付書類

1. 人口集中地区以外の地区及び交通不便地域の区分が分かる地図
(ただし、全域が交通不便地域となる場合には省略可)

燕・弥彦地域内フィーダー系統確保維持計画 補足資料
デマンド交通「おでかけきららん号」

1. デマンド交通の時刻表

(1) 時刻表

右記のとおり（概ね1時間おき）

(2) 運行日

月曜日～金曜日

※祝日、年末年始(12月29日～1月3日)は運行しません。

■時刻表

西エリア	東エリア
★ 7:00	★ 7:00
8:00	8:00
9:00	9:00
10:00	10:00
11:00	11:00
12:00	12:00
—	—
14:00	14:00
15:00	15:00
★ 16:00	★ 16:00
★ 17:00	★ 17:00

「★」印の便は通学併用便^{※1}

※1：通学併用便

・高校生等が乗車し燕市内全域から直接乗り換えることなく、高等学校等へ通学できる便
 （弥彦村からの利用不可）

2. 運行事業者決定の経緯

(1) 運行事業者

平成25年4月1日～平成25年12月15日まで

燕市内に本社または営業所を置く事業者5社を選定

平成25年12月16日～

燕市内に営業所を置く事業者1社を追加

(2) 運行台数

平成25年4月1日～平成25年12月15日まで

事業者5社 × 各1台 = 5台

平成25年12月16日～

事業者6社 × 各1台 = 6台

3. 運行開始期間

平成25年4月1日～5社5台で運行開始

平成25年12月16日～1台増車6社6台で運行

4. 運行エリア

平成25年4月1日～平成27年6月30日まで（燕市全域）

平成27年7月1日～（燕市全域＋弥彦村全域）

5. 既存交通や地域間交通との関係や整合性

【燕市】

燕市では、JR越後線とJR弥彦線の2つの鉄道路線が交差し、その駅を発着または経由する2社のバス路線が運行しています。

また、市では、平成18年3月の市町合併前から旧市町のエリア単位で運行していた巡回バスを合併後も引き続き運行するとともに、平成19年10月からは旧市町エリアを越えて市内の主要駅や総合病院等を結ぶ燕市循環バス「スワロー号」（地域間幹線系統）の運行を開始しました。

巡回バスについては、他の公共交道路線の空白域を補完する唯一の公共交通機関ですが、合併後5年間で利用者がほぼ半減するなど、利用者の減少に歯止めが

かからないため、これに代わる新たな公共交通手段として、既存の鉄道、路線バス、循環バスではカバーしきれない交通不便地域の解消のため、平成 25 年 4 月より、フルデマンド方式のデマンド交通の運行をタクシー事業者 5 社 5 台で運行開始、同年 12 月 16 日よりデマンド交通の利用増加に伴い 1 台増車し 6 台で運行しており、平成 27 年 7 月からは弥彦村までエリアを拡大し運行（実証運行）し、平成 27 年 10 月より本運行を開始しました。

【弥彦村】

弥彦村では、燕市と三条市の境界にある上越新幹線燕三条駅と交差する JR 弥彦線が村の中央部を東西に走っており、民間事業者による路線バスは平成 15 年 6 月に撤退し、村営の無料巡回バス（3 系統）を運行していますが、車両を保育園の通園バス、小中学校児童生徒の通学バスと共用しながらの運営となっているため運行に制約があり、公共交通として十分な機能をはたしていないため廃止し、平成 27 年 4 月より弥彦村と燕市吉田地区を結ぶ広域循環バス「やひこ号」の実証運行を実施、平成 27 年 10 月より本運行を開始し、利用者の利便性向上のため、平成 28 年 1 月 12 日に一部路線変更を行いました。（やひこ号の詳細については別紙 2－1、2－2 参照）

また、既存の鉄道、広域循環バスでカバーしきれない交通不便地域の解消のため、平成 27 年 7 月より、フルデマンド方式の燕市デマンド交通の運行を弥彦村まで拡大し運行（実証運行）し、平成 27 年 10 月より本運行を開始しました。

燕・弥彦地域内フィーダー系統確保維持計画 補足資料
弥彦燕広域循環バス「やひこ号」

1. バス停・時刻表について

別紙 2 - 2 参照

2. 運行日・運行回数について

- ・ 土日、祝日、年末年始（12 / 29 ~ 1 / 3）を除く平日毎日（月 ~ 金曜日）運行。
- ・ 1 日 5 往復（10 便）を 2 台で運行。

3. 運行事業者

越佐観光バス株式会社（スワロー号と同じ）

4. 燕・弥彦地域における「やひこ号」の位置づけ

「やひこ号」は燕市と弥彦村で取り組む「定住自立圏構想」事業の 1 つとして計画され、その導入に向けては平成 26 年から具体的に検討が進められてきました。

「やひこ号」は当初地域公共交通確保維持改善事業における幹線系統として整備を目指し、そのルート決定に当たっては平成 26 年度調査事業として国から補助金を受け、村民アンケート調査等を行ったうえで決定いたしました。

5. 運行開始からの経緯と今後の予定について

- ・ 平成 27 年 4 月 1 日 ~ 運行開始
- ・ 平成 28 年 1 月 12 日 ~ 一部路線変更
(バス停の追加および移動、フリー乗降区間の設定)

路線変更後の利用者数にあっては、変更前より増加しているものの、現在の利用者数から導かれる年間総利用者数が、幹線系統としての要件に満たないことから、平成 29 年度地域公共交通確保維持改善事業費補助金については幹線系統ではなく、スワロー号に接続するフィーダー（枝線）系統として申請を行うこととしました。

今後、引き続き、各バス停の利用状況を確認し、利用者が少ないバス停については撤去を含めた整理を検討した上で、利用者数の増加や平均乗車密度の向上を図り、将来的にスワロー号同様に地域公共交通確保維持改善事業における幹線系統の採択を目指していきます。

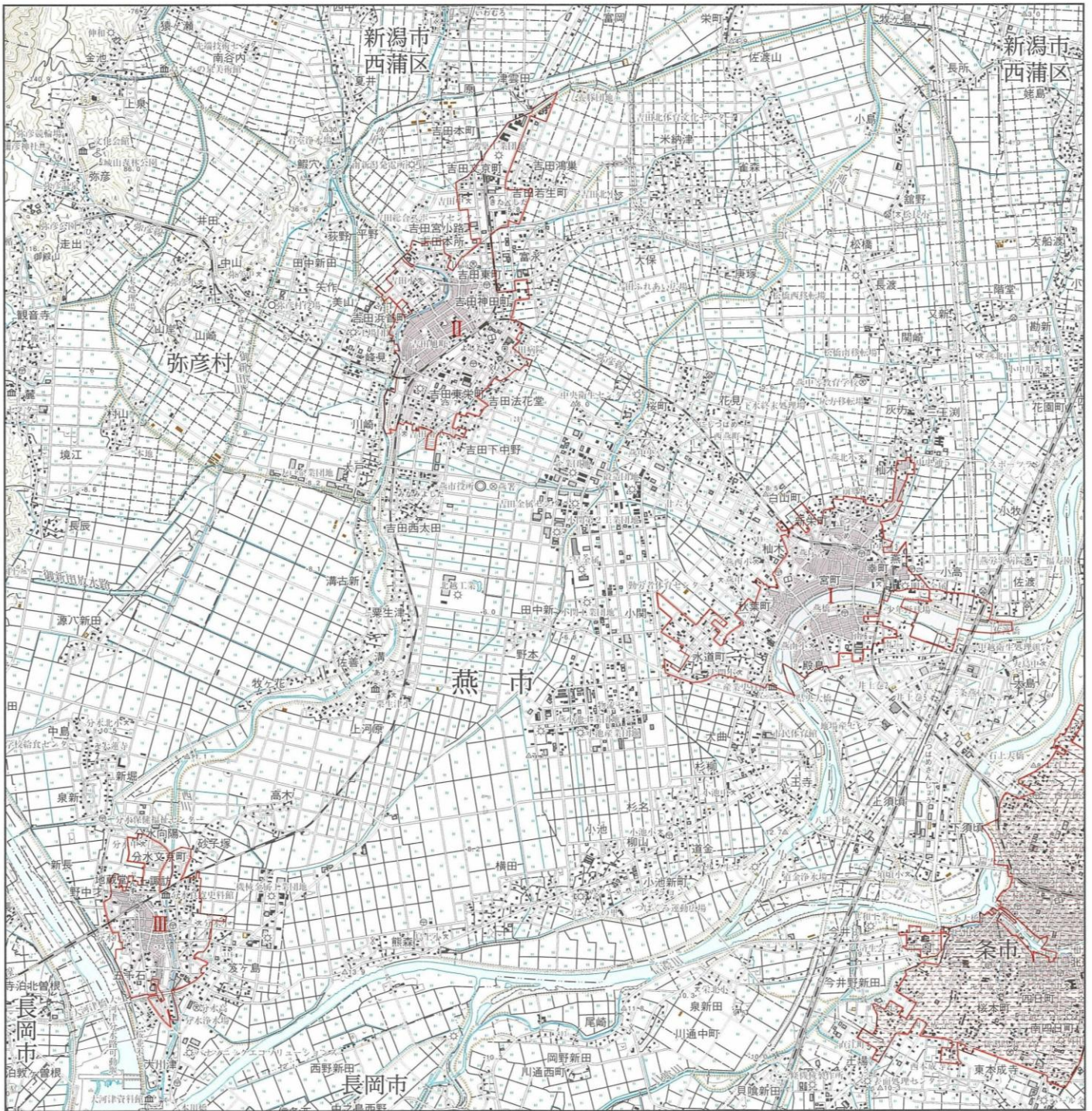
弥彦・燕広域循環バス「やひこ号」時刻表

運賃：100円（小学生以下無料）
運行日：月～金曜日（祝日および年末年始を除く）

停 留 所	1号	3号	5号	7号	9号
1 てまりの湯	6:43	8:09	10:18	12:32	14:16
2 道の駅国上	6:44	8:10	10:19	12:33	14:17
3 長辰	6:46	8:12	10:21	12:35	14:19
4 鴨原	6:47	8:13	10:22	12:36	14:20
5 村山ポンプ小屋	6:50	8:16	10:25	12:39	14:23
6 さくらの湯	6:53	8:19	10:28	12:42	14:26
★ 支援センター	フリー乗降 麓一区～矢橋	6:57	8:23	10:32	12:46
7 矢橋	7:02	8:28	10:37	12:51	14:35
8 県信前	7:05	8:31	10:40	12:54	14:38
9 ヤホール	7:06	8:32	10:41	12:55	14:39
10 弥彦駅	7:07	8:33	10:42	12:56	14:40
11 弥彦神社	7:11	8:37	10:46	13:00	14:44
12 弥彦体育館	フリー乗降 上泉	7:14	8:40	10:49	13:03
13 井田中	7:21	8:47	10:56	13:10	14:54
14 農協前	7:22	8:48	10:57	13:11	14:55
15 弥彦村役場	7:23	8:49	10:58	13:12	14:56
16 矢作	7:24	8:50	10:59	13:13	14:57
17 峰見	7:27	8:53	11:02	13:16	15:00
18 夢の木はうす	7:30	8:56	11:05	13:19	15:03
19 大戸	7:32	8:58	11:07	13:21	15:05
20 吉田西太田(ウオロク吉田店)	7:35	9:01	11:10	13:24	15:08
21 吉田産業会館(原信吉田店)	7:43	9:09	11:18	13:32	15:16
22 吉田駅	7:49	9:15	11:24	13:38	15:22
23 県立吉田病院	7:54	9:20	11:29	13:43	15:27
24 樋ノ口(ひらせい吉田店)	7:57	9:23	11:32	13:46	15:30
25 吉田東町(いわぶち整形外科前)	8:00	9:26	11:35	13:49	15:33
26 吉田本所(マルイ吉田店)	8:02	9:28	11:37	13:51	15:35
27 ビジョンよしだ	8:05	9:31	11:40	13:54	15:38

停 留 所	2号	4号	6号	8号	10号
27 ビジョンよしだ	8:42	10:51	12:40	14:49	16:20
26 吉田本所(マルイ吉田店)	8:45	10:54	12:43	14:52	16:23
25 吉田東町(いわぶち整形外科前)	8:47	10:56	12:45	14:54	16:25
24 樋ノ口(ひらせい吉田店)	8:50	10:59	12:48	14:57	16:28
23 県立吉田病院	8:53	11:02	12:51	15:00	16:31
22 吉田駅	8:58	11:07	12:56	15:05	16:36
21 吉田産業会館(原信吉田店)	9:04	11:13	13:02	15:11	16:42
20 吉田西太田(ウオロク吉田店)	9:12	11:21	13:05	15:19	16:45
19 大戸	9:15	11:24	13:08	15:22	16:48
18 夢の木はうす	9:17	11:26	13:10	15:24	16:50
17 峰見	9:20	11:29	13:13	15:27	16:53
16 矢作	9:23	11:32	13:16	15:30	16:56
15 弥彦村役場	9:24	11:33	13:17	15:31	16:57
14 農協前	9:25	11:34	13:18	15:32	16:58
13 井田中	フリー乗降 上泉	9:26	11:35	13:19	15:33
12 弥彦体育館	9:33	11:42	13:26	15:40	17:06
11 弥彦神社	9:36	11:45	13:29	15:43	17:09
10 弥彦駅	9:40	11:49	13:33	15:47	17:13
9 ヤホール	9:41	11:50	13:34	15:48	17:14
8 県信前	9:42	11:51	13:35	15:49	17:15
7 矢橋	9:45	11:54	13:38	15:52	17:18
★ 支援センター	フリー乗降 矢橋～麓一区	9:50	11:59	13:43	15:57
6 さくらの湯	9:54	12:03	13:47	16:01	17:27
5 村山ポンプ小屋	9:57	12:06	13:50	16:04	17:30
4 鴨原	10:00	12:09	13:53	16:07	17:33
3 長辰	10:01	12:10	13:54	16:08	17:34
2 道の駅国上	10:03	12:12	13:56	16:10	17:36
1 てまりの湯	10:04	12:13	13:57	16:11	17:37

平成28年1月12日 ダイヤ改正



平成30年度事業 地域内フィーダー系統補助制度の見直し【概要】



地域内フィーダー系統補助

- 地域特性や実情に応じた最適な生活交通ネットワークを確保・維持するため、幹線バス等の地域間交通ネットワークと密接な地域内のバス交通・デマンド交通の運行を支援。
- 厳しい経営状況にある乗合バス事業者の負担の軽減や老朽更新による安全確保及び利用者利便の向上を図るため、バス車両の更新等を支援。

平成30年度事業における見直し内容

- 平成30年度事業において、限られた予算をより効果的・効率的に配分する観点から、①事前内定方式の見直し、②定時定路線型運行の補助要件の見直し、③市町村毎の国庫補助上限額の算定方式の見直しを行う。

改正項目 <一般会計>		改正内容
①	事前内定方式の見直し	・事前補助額を内定することを見直し、補助対象系統に係る経常費用と経常収益の差額を補助対象期間中の実績額により算出し、事後に補助額を決定。 (現行:補助対象系統に係る予測費用と予測収益の差額を過去3ヶ年度実績を踏まえ算出し、事前に補助額を内定。)
②	定時定路線型運行の補助要件の見直し	・生産性向上に向け、定時定路線型運行について、1回当たりの平均乗車人員が2人以上の系統を補助対象化。 (現行:定時定路線型運行について、1回当たりの平均乗車人員が1人以上の系統を補助対象。)
③	市町村毎の国庫補助上限額の算定方式の見直し	・地域公共交通網形成計画又は地域公共交通再編実施計画を未作成の自治体のうち、財政力指数1.0以上の市町村を補助対象から除外(国庫補助上限額ゼロ)し、財政力指数0.7以上1.0未満の市町村の国庫補助上限額を引き下げ。

※③については要綱改正によらず別途通達により措置。