

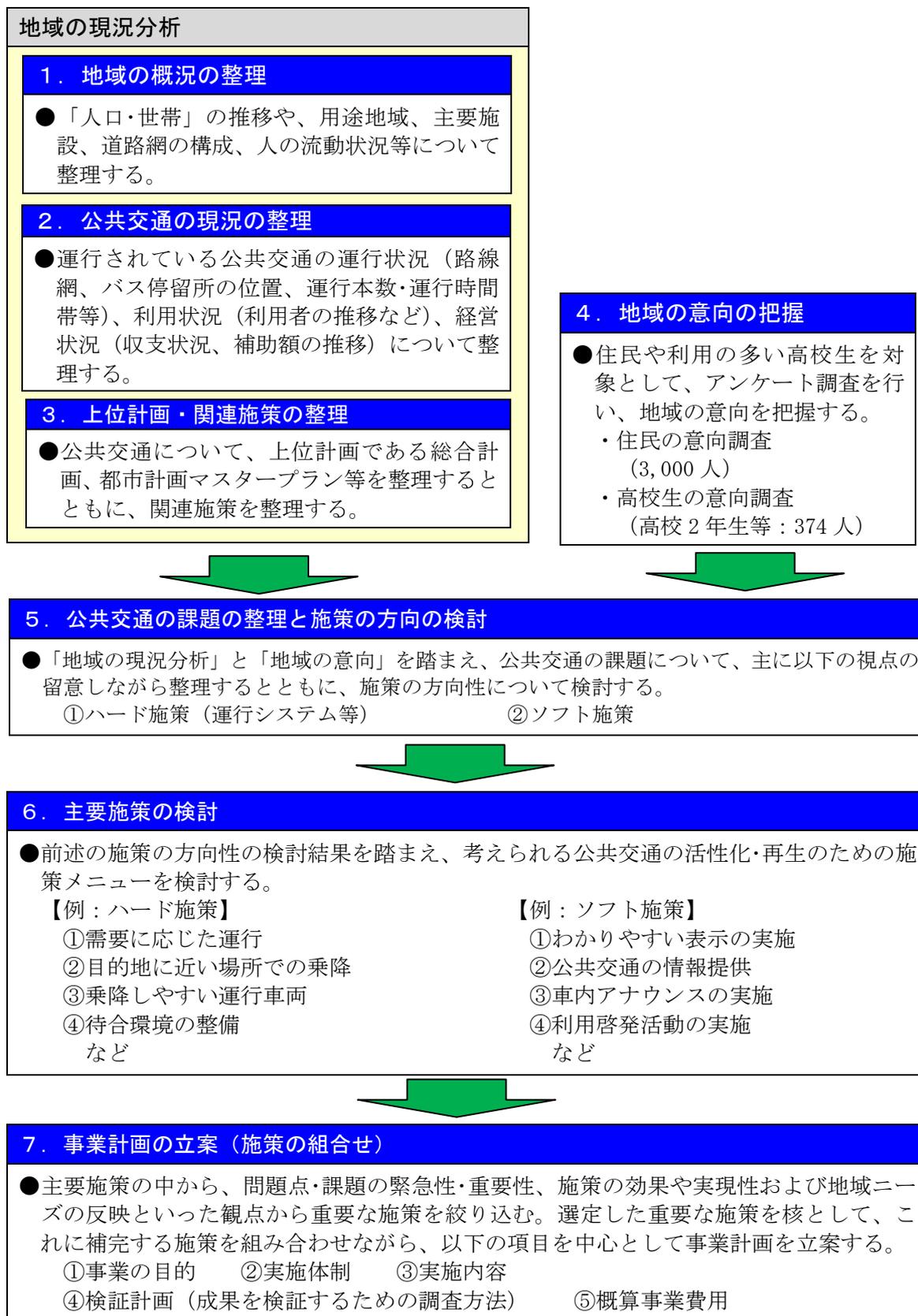
燕市公共交通基本計画
(概要・素案)

平成24年8月

1 燕市公共交通基本計画の概要

1.1 計画策定の流れ

計画は、以下の流れに沿って策定する。



1.2 燕市公共交通基本計画の目次構成

以下に、目次構成（案）を示す。

- 1 計画の目的
- 2 地域の概況の整理
 - 2.1 人口と世帯数
 - 2.2 土地利用・施設分布
 - 2.3 道路・交通
- 3 公共交通の現況の整理
 - 3.1 公共交通の種類と運行状況
 - 3.2 利用状況
 - 3.3 利用環境
 - 3.4 経営状況
- 4 上位計画・関連施策の整理
 - 4.1 上位計画
 - 4.2 関連施策
- 5 地域の意向の把握
 - 5.1 住民の意向
 - 5.2 高校生の意向
- 6 公共交通の課題の整理と施策の方向の検討
- 7 主要施策の検討
- 8 事業計画の立案

2 地域の概況の整理

2.1 人口と世帯数

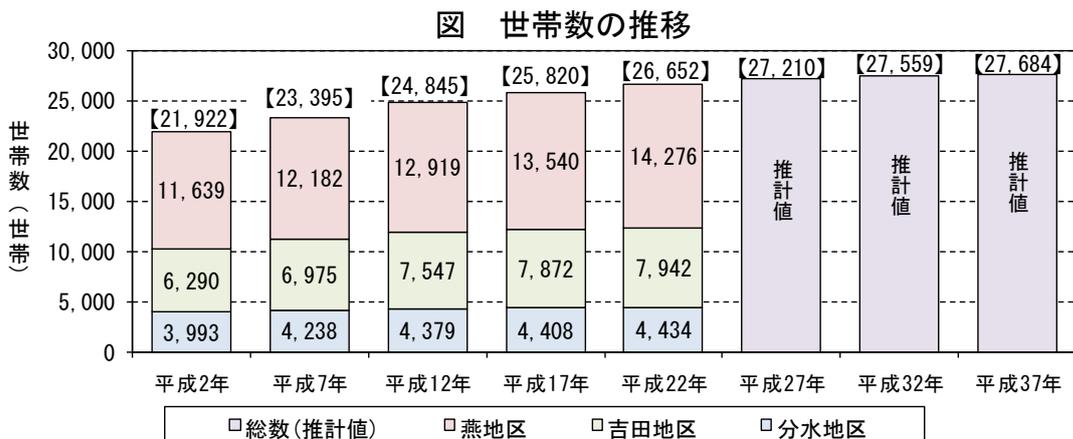
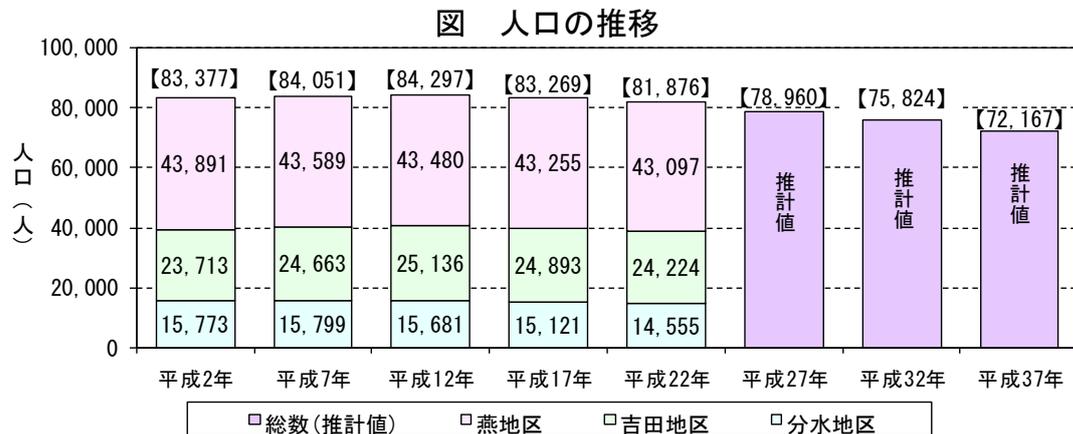
(1) 総人口・世帯数の推移

【人口の推移】

- 人口は平成12年(84,297人)をピークに減少傾向となり、平成37年では72,000人余まで減少することが推計されている。地区別でも平成2年～平成12年と比較し減少傾向である。

【世帯数の推移】

- 世帯数は平成2年度(21,922世帯)以降増加傾向であり、平成37年では27,684世帯となることが推計されている。



出典：H2～H22 データ：国勢調査

人口推計値：総合計画(H24.3)

世帯数推計値：都市計画マスタープラン(H22.3)

(2) 高齢者人口

- 高齢者の割合は年々増加傾向であり、平成2年では13%(全体)であったが、平成22年では25%(全体)である。
- 地区別の割合では、分水地区が高く平成22年で26%となっている。

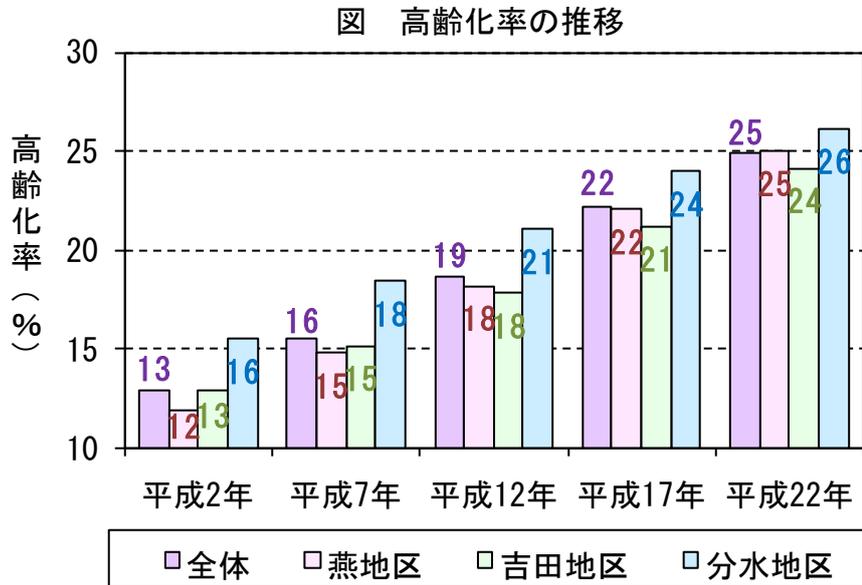
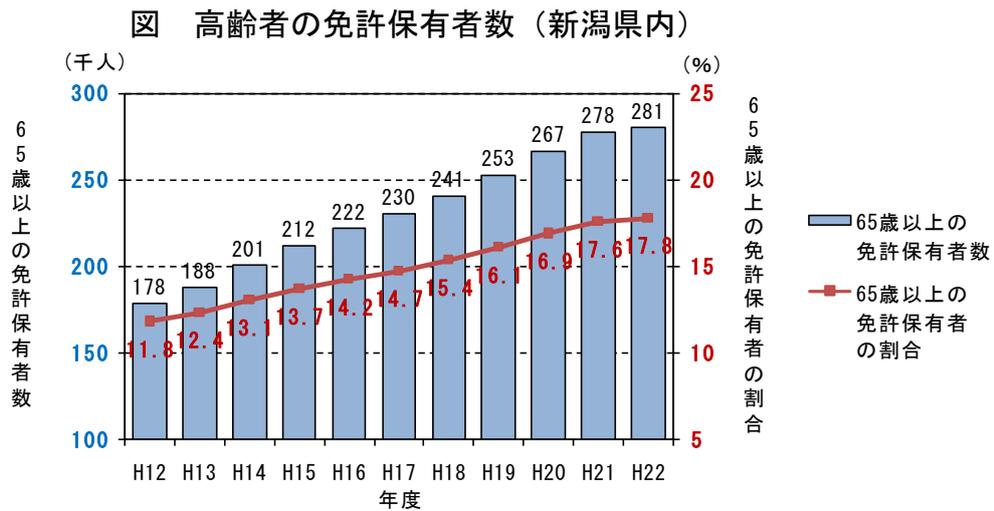


表 地区別高齢化人口の推移

		平成2年	平成7年	平成12年	平成17年	平成22年
人口	全体	83,377	84,051	84,297	83,269	81,876
	燕地区	43,891	43,589	43,480	43,255	43,097
	吉田地区	23,713	24,663	25,136	24,893	24,224
	分水地区	15,773	15,799	15,681	15,121	14,555
高齢化人口 (65歳以上の人口)	全体	10,760	13,103	15,701	18,444	20,427
	燕地区	5,247	6,449	7,919	9,543	10,774
	吉田地区	3,064	3,743	4,479	5,277	5,851
	分水地区	2,449	2,911	3,303	3,624	3,802
高齢化率 (65歳以上の比率)	全体	12.9	15.6	18.6	22.1	24.9
	燕地区	12.0	14.8	18.2	22.1	25.0
	吉田地区	12.9	15.2	17.8	21.2	24.2
	分水地区	15.5	18.4	21.1	24.0	26.1

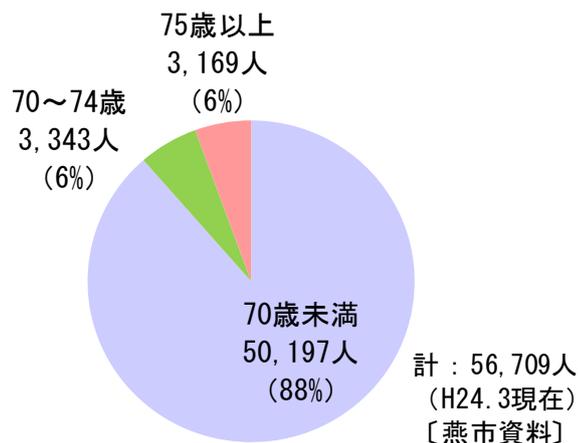
(3) 高齢者の免許保有状況等

- 新潟県内の65歳以上の免許保有者数は、平成12年度(178,435人)から平成22年度(281,033人)にかけて57%増加しており、平成22年度では免許保有者の中で65歳以上の方の割合が17.8%となっている。
- 燕市内では75歳以上の免許保有者は6%(3,169人)であり、70歳以上では12%(6,343人)である。新潟県内の70歳以上の割合が11.1%(平成22年度)であることを考慮すると、ほぼ県内の傾向と同じである。



出典：平成22年交通年鑑(新潟県警察本部)

図 燕市内の免許保有状況

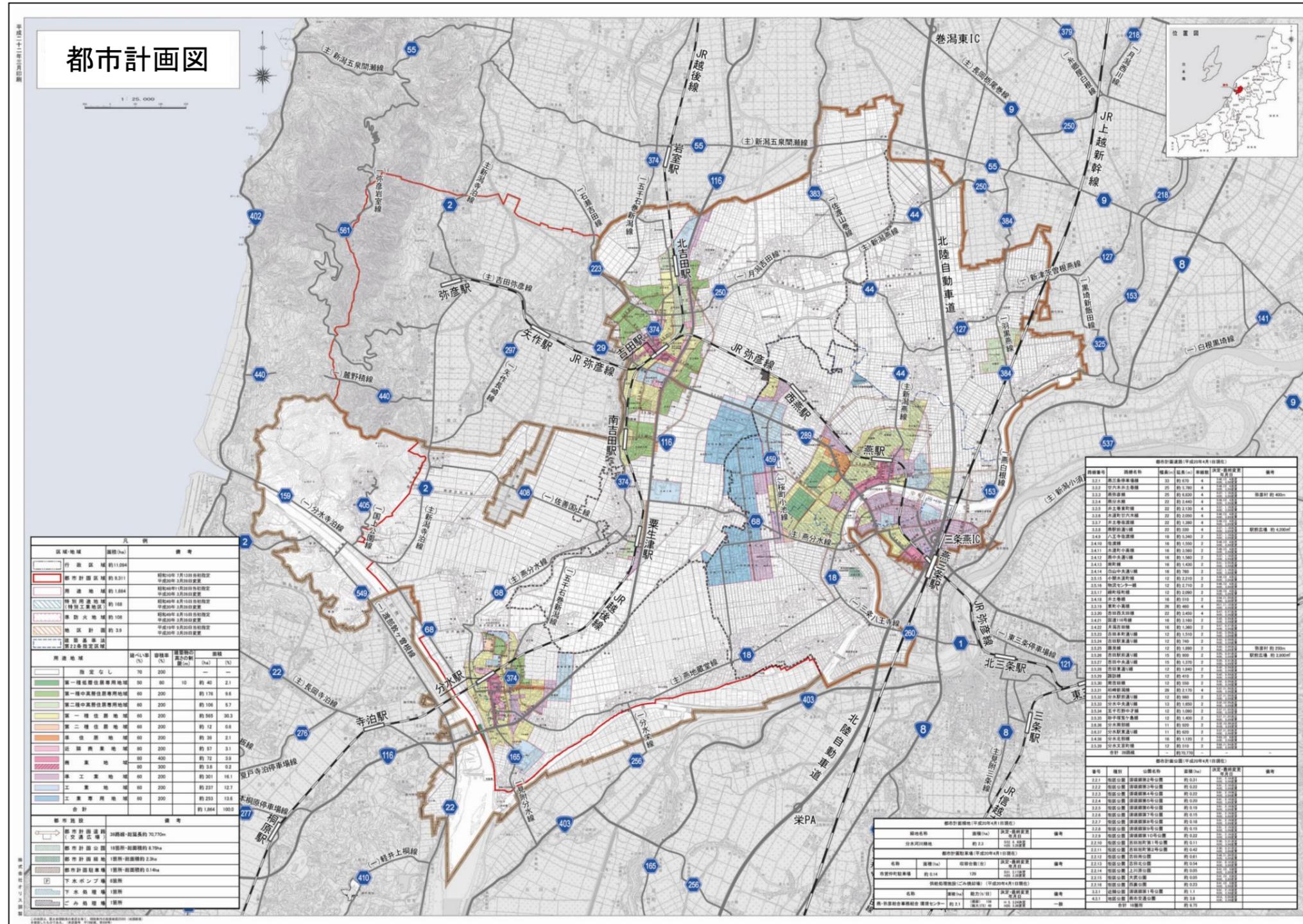


2.2 土地利用・施設分布

(1) 中心商業地・工業団地・住宅地の分布

- 用途地域の指定状況は以下に示すとおり、旧市町の中心部を中心に用途地域指定がなされており、全体として住居系の用途指定が多い。
- 燕地区・吉田地区の境、JR三条駅・三条燕IC周辺は工業系の用途指定が多くなされている。

図 用途地域指定状況

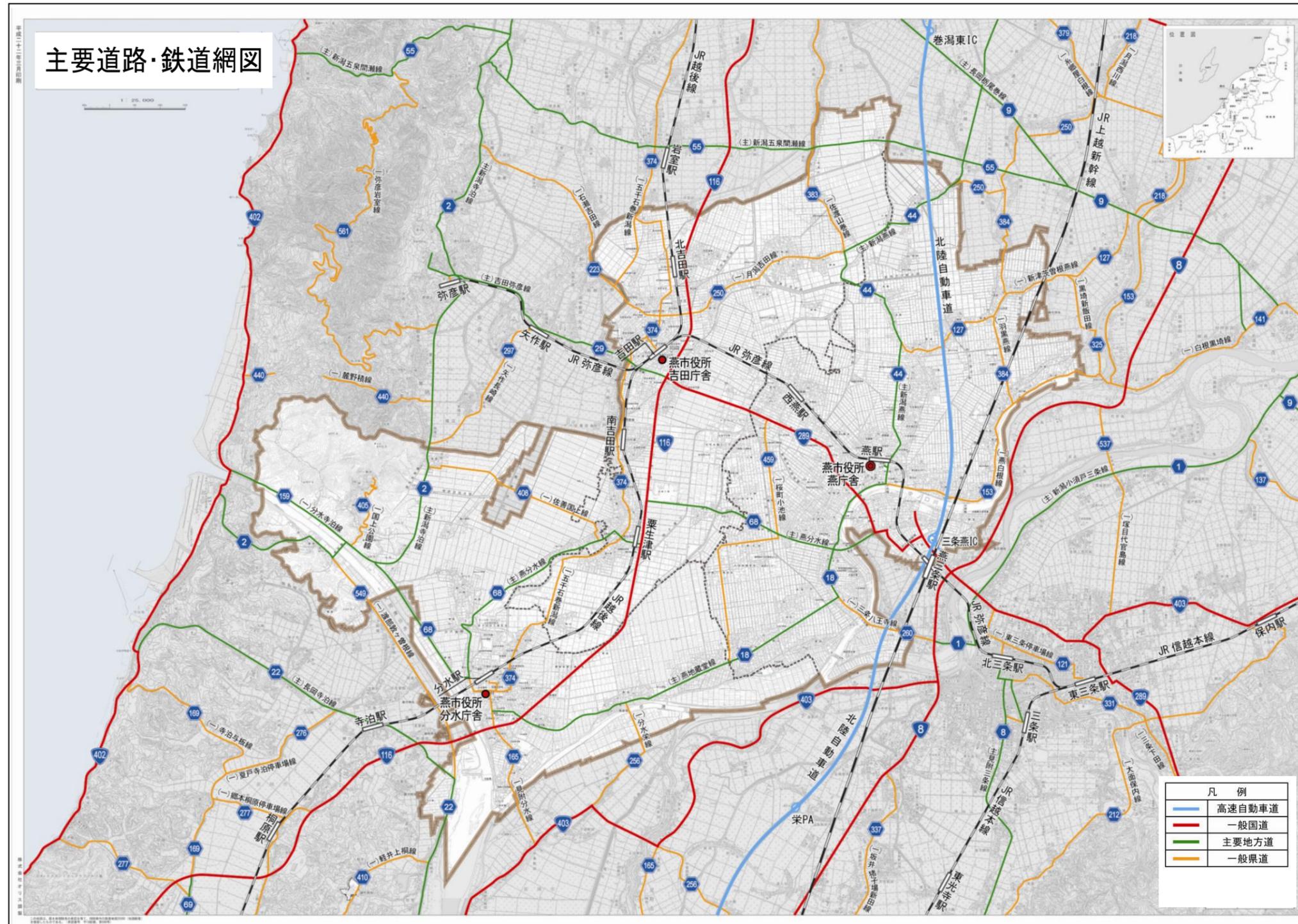


2.3 道路・交通

(1) 主要な道路・鉄道網等

●道路・鉄道網は以下に示す通りであり、燕地区・吉田地区間、吉田地区・分水地区間は鉄道（JR越後線、JR弥彦線）と並行するように国道（国道116号、国道289号）が整備されている。燕地区・分水地区間は（主）燕地藏堂線が整備されている。

図 主要施設の分布状況



(2) 国勢調査における通勤通学動向の概要

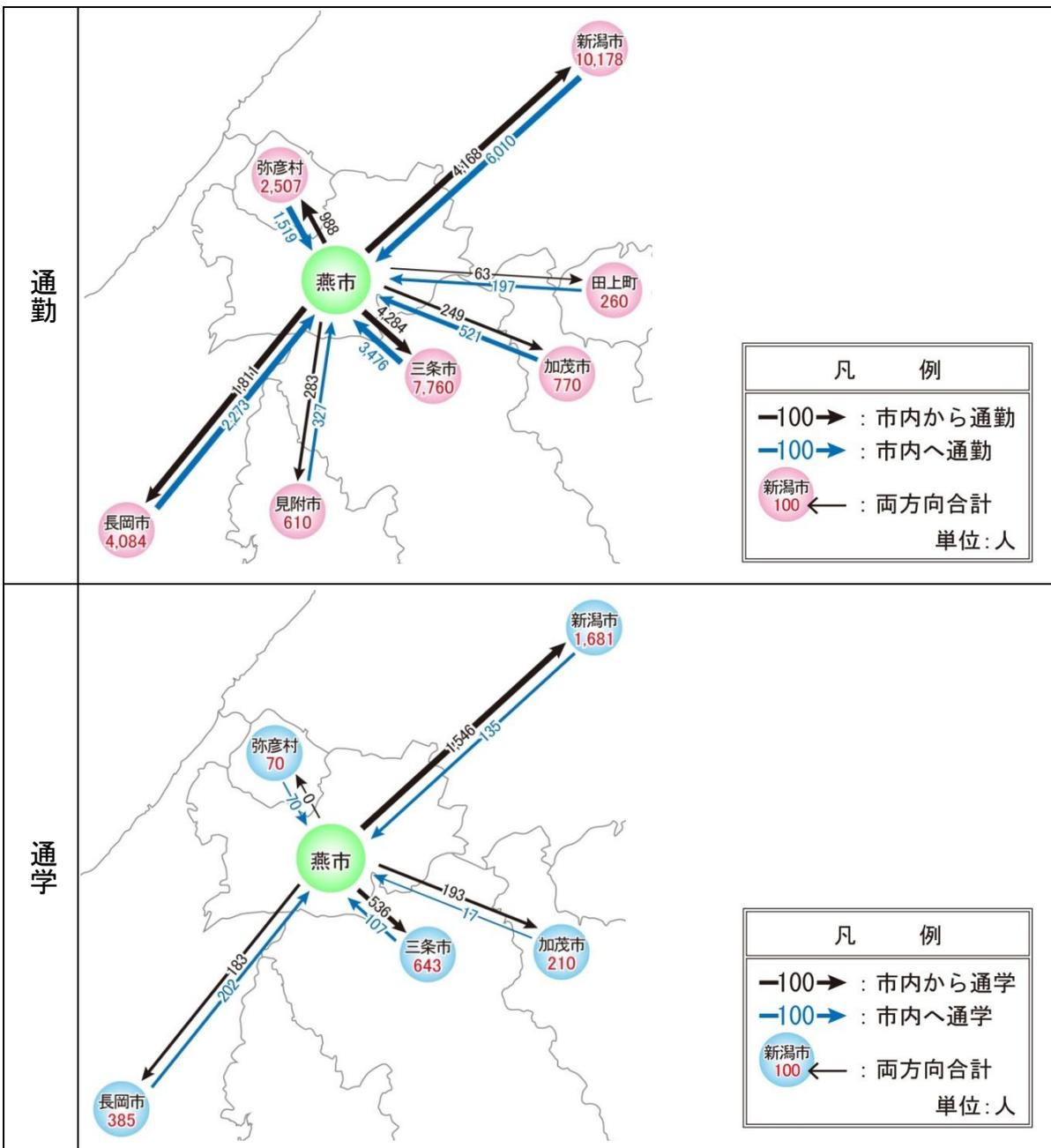
【通勤の主な流動】

● 燕市と周辺市町村の通勤の流動は、新潟市が最も多く 10,178 人、次いで三条市の 7,760 人、長岡市の 4,084 人である。後述の平成 17 年と比較すると新潟市では減少、三条市では増加である。

【通学の主な流動】

● 通学も、通勤と同様に新潟市が最も多く 1,681 人、次いで三条市の 643 人、長岡市の 385 人である。後述の平成 17 年と比較すると流動の多い新潟市、三条市で減少している。

■ 燕市全体の主な流動【平成 22 年】



■参考：平成17年の通勤・通学の動向

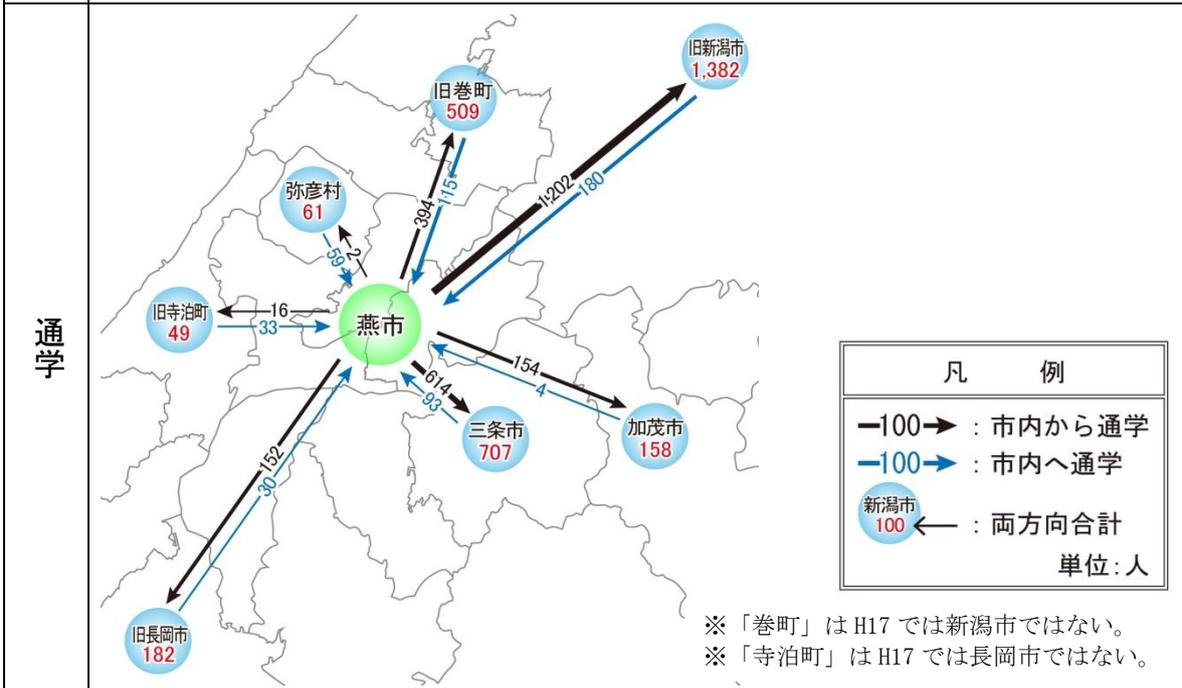
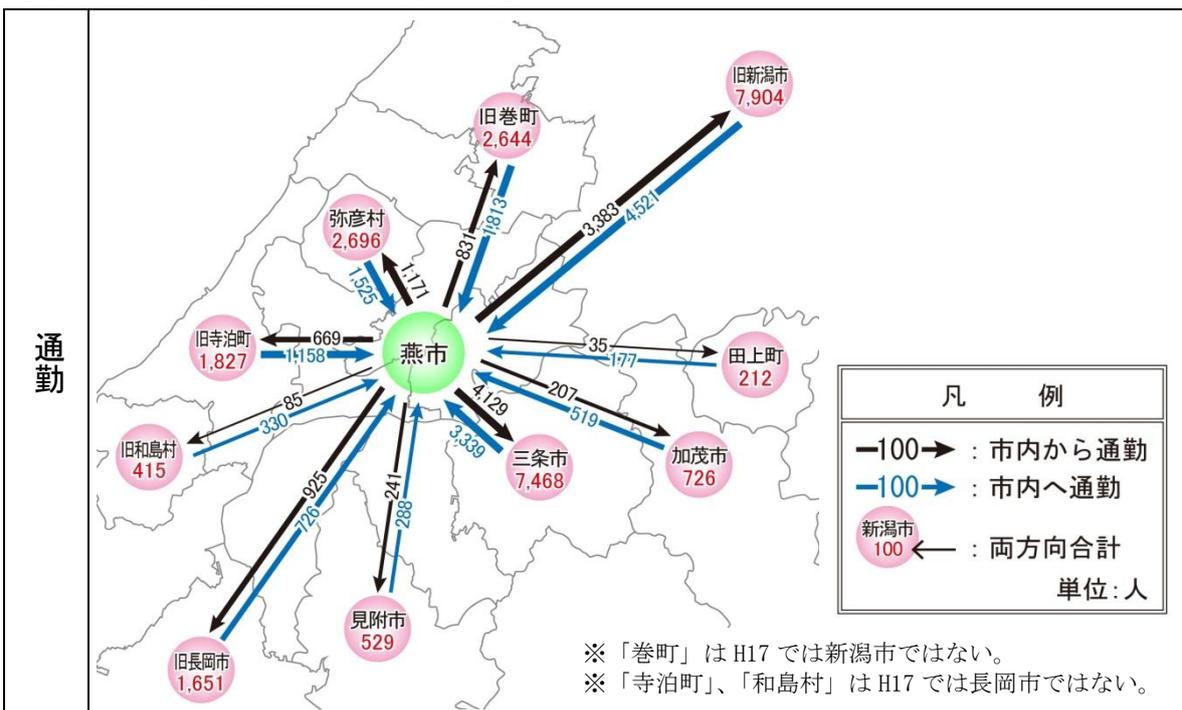
【通勤の主な流動】

- 燕市と周辺市町村の通勤の流動は、新潟市が最も多く10,548人（巻町含む）、であり、次いで三条市の7,468人である。

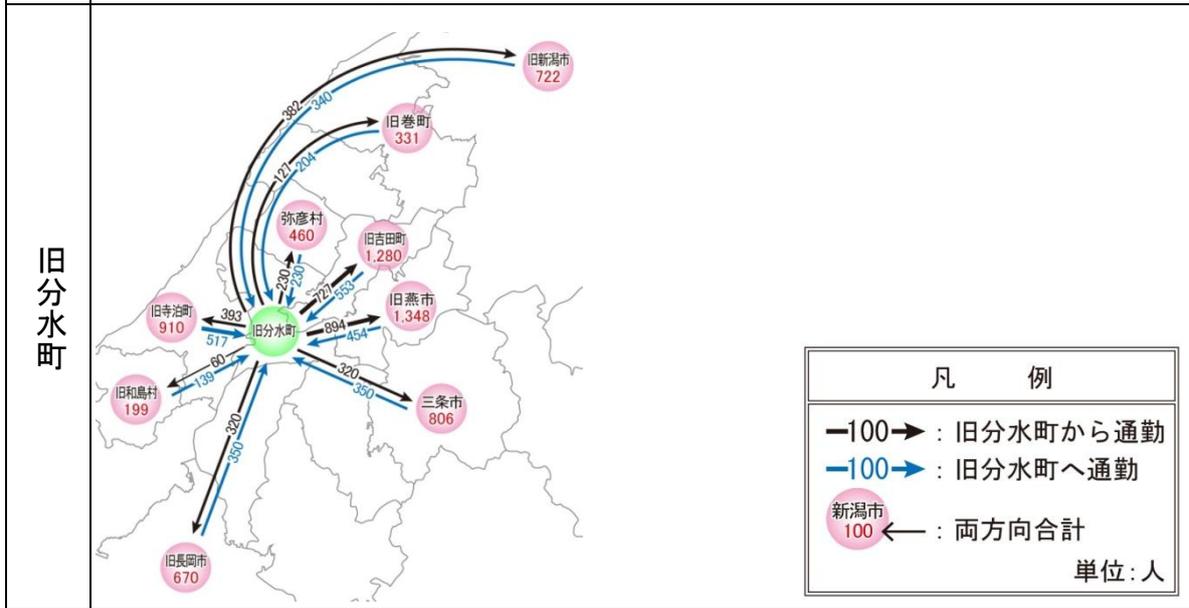
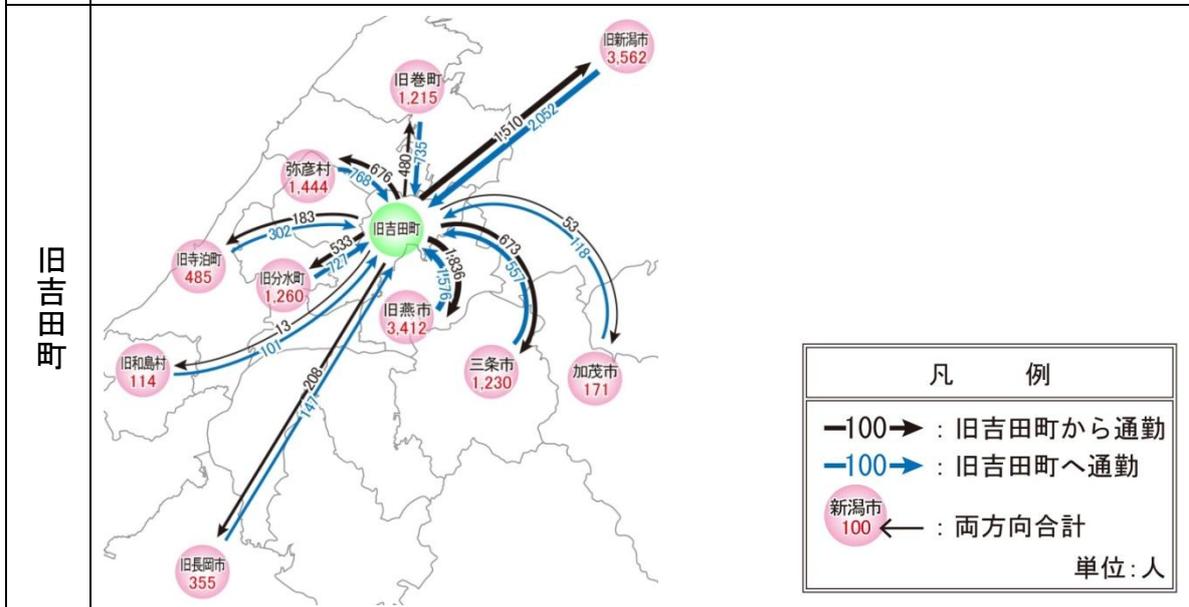
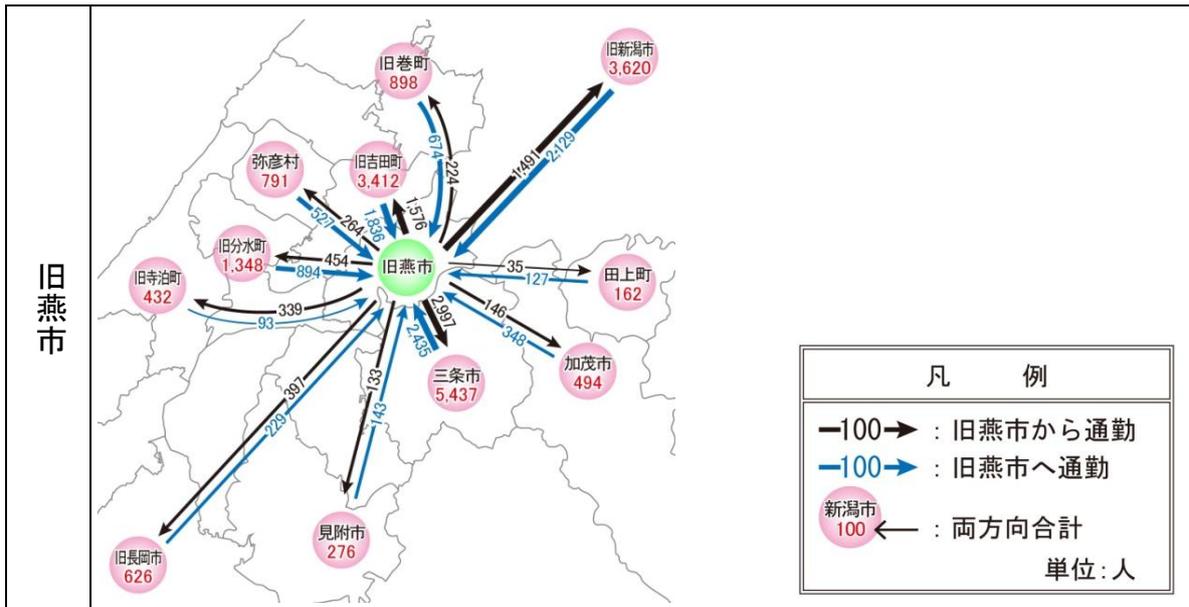
【通学の主な流動】

- 通学も、通勤と同様に新潟市が最も多く1,891人（巻町含む）、次いで三条市の707人である。

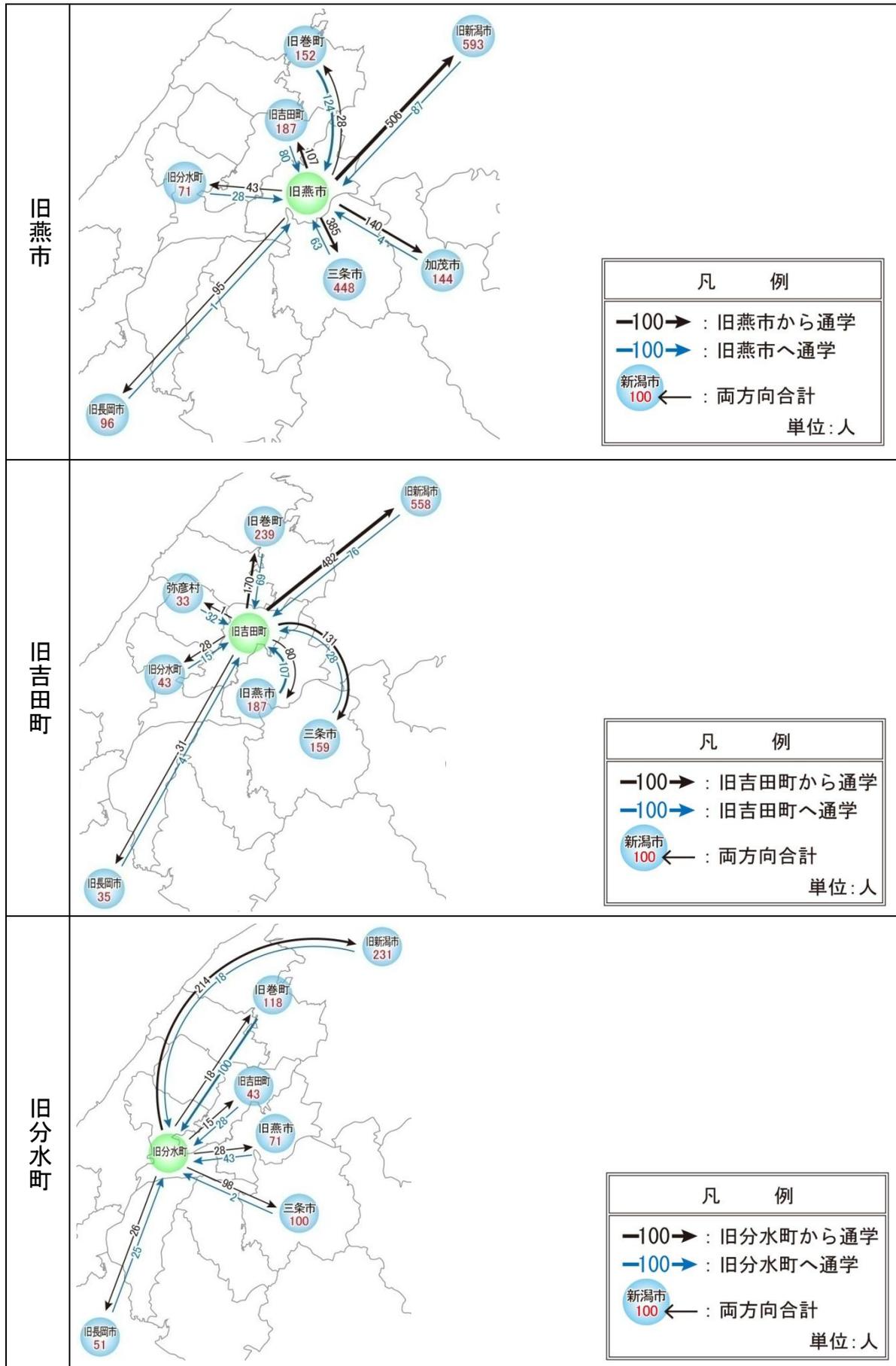
【燕市全体の主な流動：平成17年】



【通勤の主な流動：平成 17 年】

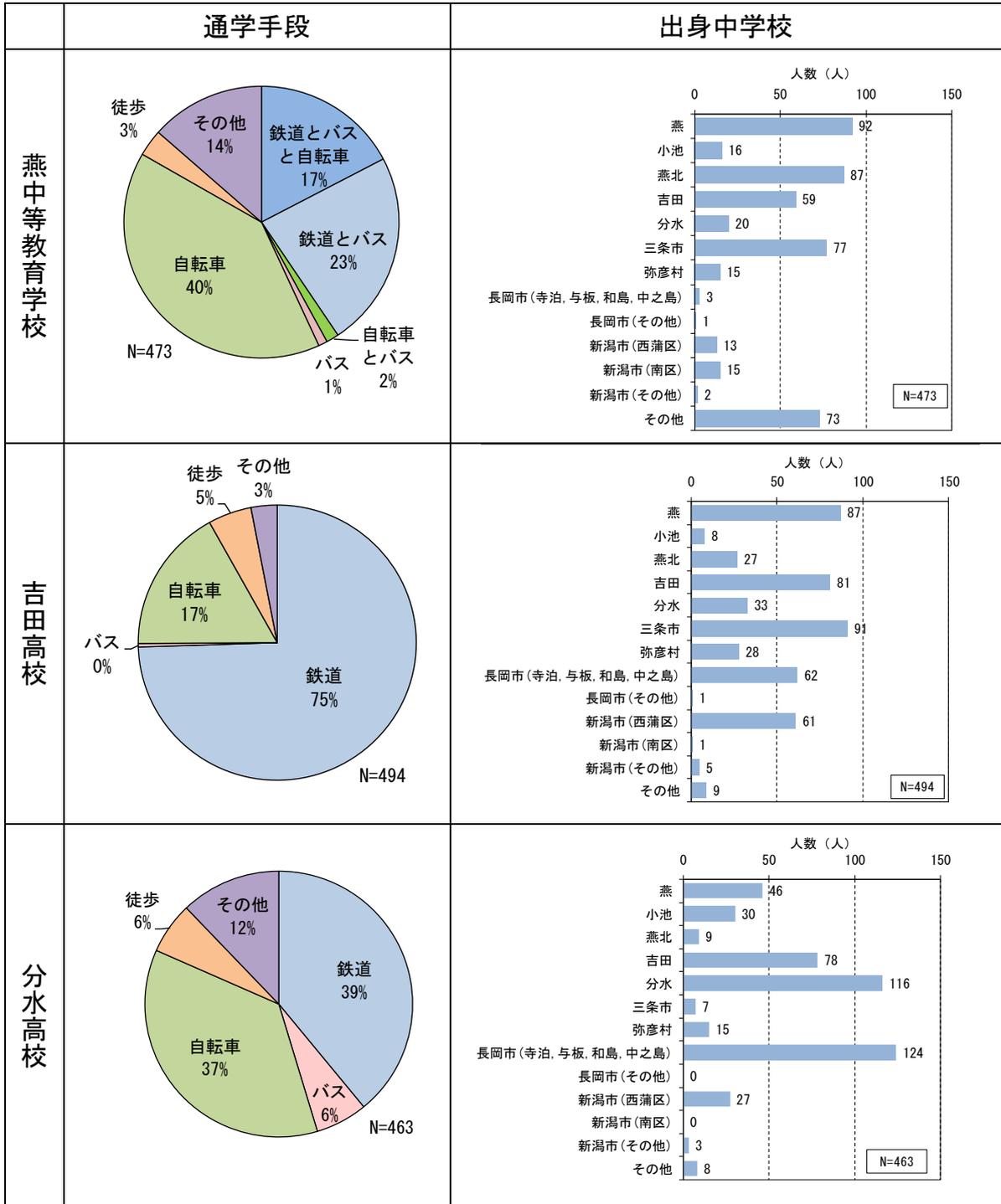


【通学の主な流動：平成 17 年】



(3) 市内高等学校等の通学手段

●各学校とも鉄道利用が多く、燕中等教育学校以外はバス利用が少ない。燕中等教育学校は駅から離れていることや、市外からの学生も少なくないことから、バスと他の交通手段の組合せで通学している生徒が多い。



※出典：燕中等教育学校：平成 23 年度学校要覧
 分水高校、吉田高校：平成 24 年度学校要覧

3 公共交通の現況の整理

3.1 公共交通の種類と運行状況

(1) 路線網

● 燕市内には、鉄道（JR）と路線バスの公共交通が運行されており、鉄道は2路線（JR越後線、JR弥彦線）、路線バスは燕市営バス：4系統（循環バス、燕地区巡回バス、吉田地区巡回バス、分水地区巡回バス）、新潟交通観光バス：6系統、越後交通：12系統が運行されている。

● 燕地区と分水地区の一部で新潟交通と越後交通の路線バスが運行されているが、ほとんどの地域は市営バス（循環バス、巡回バス）のみの運行となっている。

図 公共交道路線網

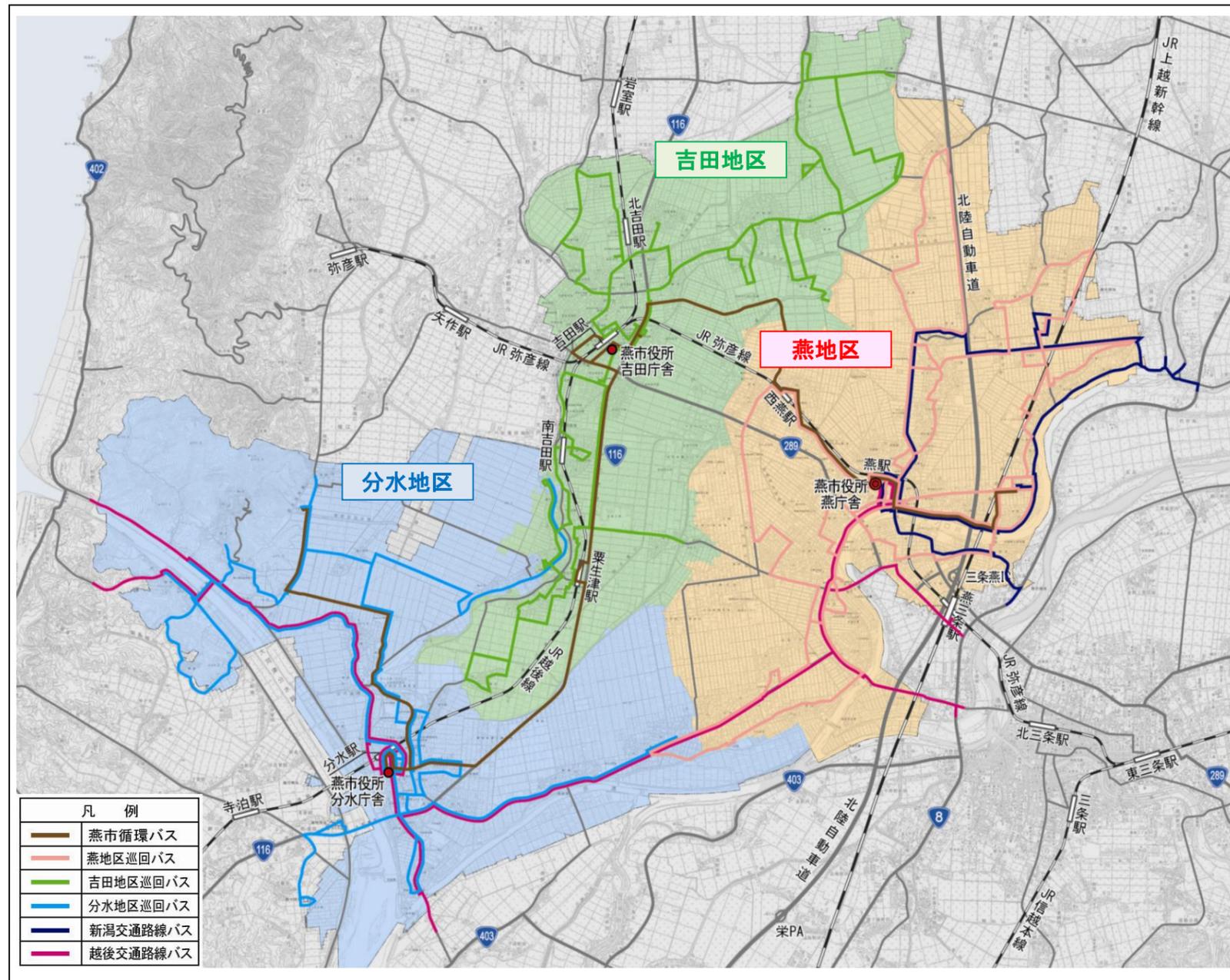


表 新潟交通・越後交通の運行系統

新潟交通 (新潟交通観光バス) 路線バス	1. 白根～茨曾根～燕駅前
	2. 白根～月湯～燕駅前
	3. 燕高校～燕駅前
	4. 新生町～燕駅前
	5. 新飯田～燕駅前
	6. 三条営業所～燕駅前
越後交通 路線バス	1. 八木ヶ鼻温泉～地場産センター前
	2. 加茂～地場産センター前
	3. 加茂～保内～地場産センター前
	4. 東三条駅前～八王寺～燕駅前
	5. 東三条駅前～済生会病院～燕駅前
	6. 東三条駅前～済生会病院～寺泊
	7. 東三条駅前～済生会病院・渡部～寺泊
	8. 東三条駅前～地場産センター・野積～寺泊
	9. 東三条駅前～地場産センター・渡部～寺泊
	10. 東三条駅前～横田
	11. 東三条駅前～分水駅前
	12. 燕駅前～分水駅前

(2) 路線別の運行本数・運行時間帯

1) 路線バス

●路線別に運行本数の差はあるが、朝～夕方時間帯(6～17時台)でほとんどの路線が運行を終了しており、一部の路線でのみ夜(18時台以降)の運行がされている。

図 運行本数と時間帯(その1)

時間帯	運行時刻	市営バス								新潟交通観光バス										越後交通					
		循環バス		巡回バス				新潟市南区方面				三条市方面				分水⇔長岡方面									
		分水→燕	燕→分水	燕地区巡回バス		吉田地区巡回バス		分水地区巡回バス		白根⇔燕		白根⇔月潟⇔燕		燕高校⇔燕駅前線		新生町⇔燕駅前線		新飯田⇔燕駅前線		三条(営)→燕駅前線		長岡⇔横野⇔分水		長岡⇔興野⇔分水	
中央コース	北1コース	北2コース	南コース	北部コース	南部コース	北部コース	南部コース	白根→燕	燕→白根	白根→燕	燕→白根	高校→駅	駅→高校	新生→駅	駅→新生	新飯田→燕	燕→新飯田	三条→燕	—	長岡→分水	分水→長岡	長岡→分水	分水→長岡		
朝	6																								
	7																								
	8	●																							
昼前	9	●	●	●	●	●	●	●	●																
	10	●	●	●	●	●	●	●	●																
	11																								
昼過ぎ	12	●	●																						
	13			●	●	●	●																		
	14	●	●																						
夕方	15		●	●	●	●																			
	16																								
	17																								
夜	18																								
	19																								
	20																								

※運行時刻は始発の時刻を示す

※●：平日運行本数 ●：休日運行本数

図 運行本数と時間帯(その2)

時間帯	運行時刻	越後交通																																					
		燕⇔三条・加茂方面										三条⇔燕⇔寺泊方面																											
		八木ヶ鼻温泉⇔地場産センター前線	加茂駅前⇔地場産センター前線	加茂駅前⇔保内⇔地場産センター前線	東三条駅前⇔八王寺⇔燕駅前線	東三条駅前⇔済生会⇔燕駅前線	東三条駅前⇔済生会⇔寺泊線	東三条駅前⇔済生会・渡部⇔寺泊線	東三条駅前⇔地場産・野積⇔寺泊線	東三条駅前⇔地場産・渡部⇔寺泊線	横田⇔東三条駅前	分水駅前⇔東三条駅前	燕駅前⇔分水駅前	八木→地場産	地場産→八木	加茂→地場産	地場産→加茂	加茂→地場産	地場産→加茂	東三条→燕	燕→東三条	東三条→燕	燕→東三条	東三条→寺泊	寺泊→東三条	東三条→寺泊	寺泊→東三条	東三条→寺泊	寺泊→東三条	—	横田→東三条	東三条→分水	分水→東三条	燕→分水	分水→燕				
朝	6																																						
	7																																						
	8	●●		●	●●●	●●																																	
昼前	9		●																																				
	10		●																																				
	11			●																																			
昼過ぎ	12			●●																																			
	13				●●																																		
	14					●																																	
夕方	15	●●																																					
	16			●●																																			
	17		●●		●																																		
夜	18		●																																				
	19																																						
	20																																						

※運行時刻は始発の時刻を示す

※●：平日運行本数 ●：休日運行本数

2) 鉄道

- 各路線とも朝の通勤・通学時間帯は2本の運行があるが、概ね1時間当たり1本の運行がなされており、運行時間も5、6時台～21、22時台まで運行している。

図 運行本数と時間帯

時間帯	運行時刻	越後線 (分水駅発)		弥彦線 (燕駅発)	
		新潟行	柏崎行	弥彦行	東三条行
朝	5				●
	6	●	●	●	●
	7	●	●●	●●	●●
	8	●	●	●	●
昼前	9	●			
	10			●	●
	11	●			
昼過ぎ	12		●	●	●
	13	●		●	●
	14				●
夕方	15		●	●	●
	16	●		●	●
	17		●	●	●
夜	18	●	●●	●	●
	19	●		●	
	20		●	●	●●
	21	●	●	●	
	22	●			

※運行時刻は各駅の発時刻を示す

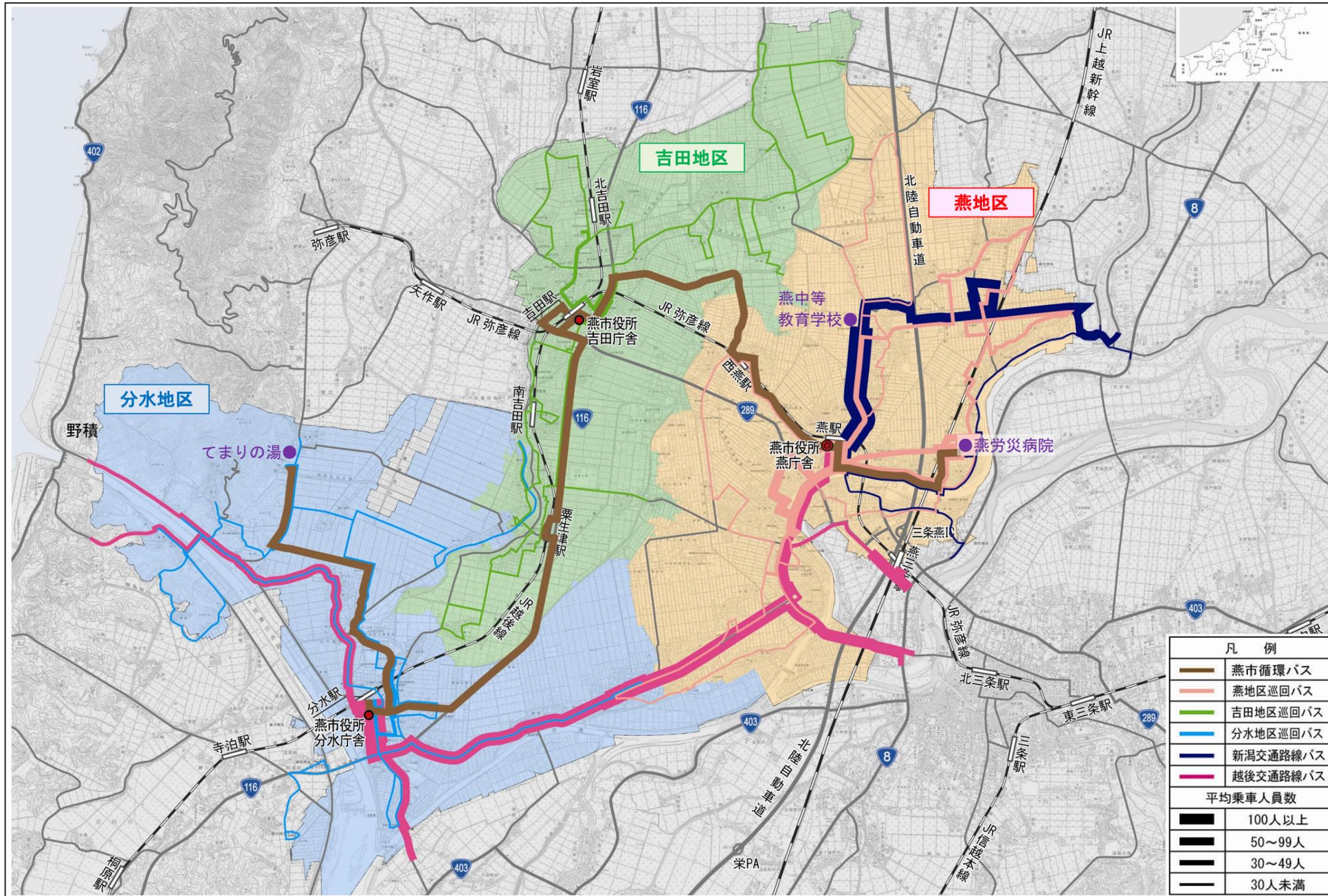
※●：平休日運行本数

3.2 利用状況

(1) バス

●循環バスのほか、新潟交通、越後交通の路線では比較的多くの利用者がおり、各地区で運行されている巡回バスの利用者は少ない。

図 平均乗車人員(平成23年度)



1) 市営バス（循環バス、巡回バス）

- 市営バスの総乗車人員は、平成19年度の591百人をピークに減少傾向となっており、平成23年では530百人である。
- 市内各地区を結ぶ循環バスの乗車人員が増加している一方で、各地区内の巡回バスの乗車人員が減少しており、巡回バスから循環バスへ転換していると考えられる。転換理由としては、「循環バスの方が、各地区外への需要に対応していた」「循環バスの方が、運行頻度が多い」「循環バスの方が、目的地に早く着く」などが考えられる。

図 市営バス（循環バス、巡回バス）の利用状況

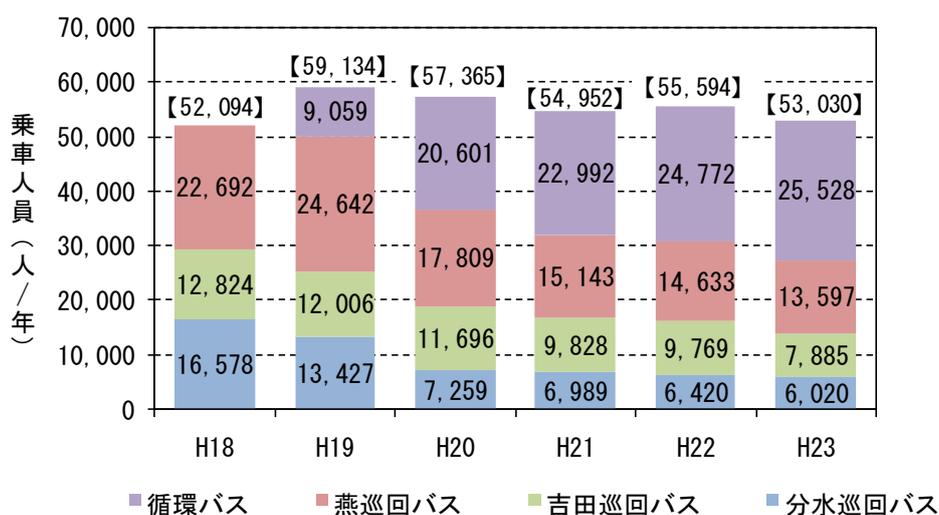
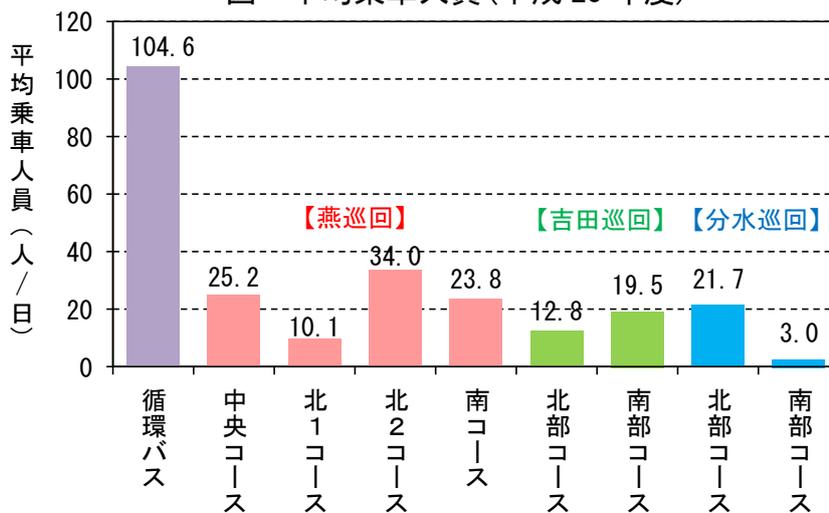


図 平均乗車人員（平成23年度）

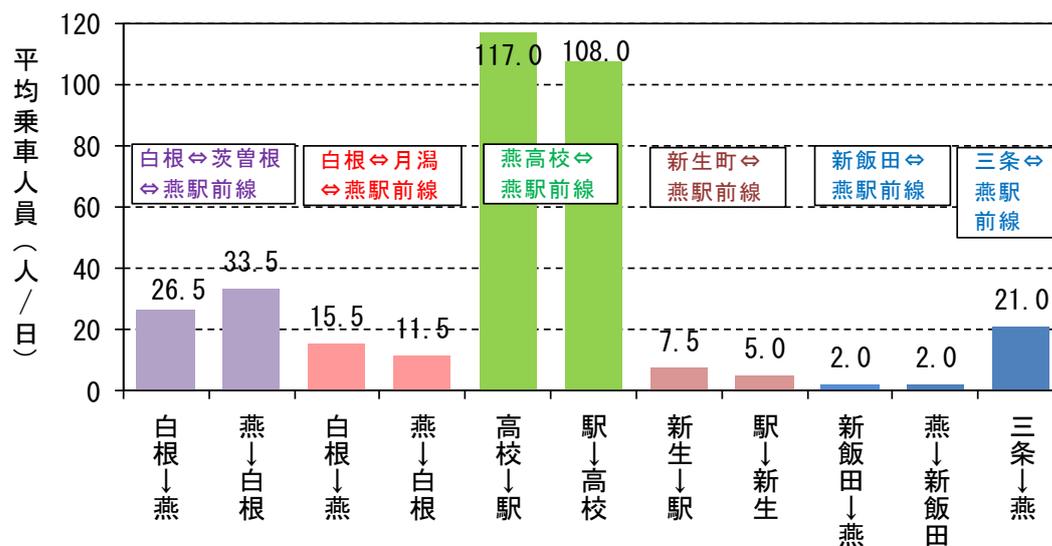


2) 路線バス

①新潟交通観光バス

●通学利用となる「燕高校⇔燕駅前線」が最も多く利用されている系統であり、往路・復路各々100人/日以上の利用がある。最も利用されていない系統は、「新飯田⇔燕駅前線」で往路・復路各々2人/日程度の利用である。

図 平均乗車人員(平成23年度 平日)



②越後交通

●越後交通の路線は系統が細かく分かれていることもあり、各系統とも往路・復路で20人未満/日の利用である。

図 平均乗車人員(平成23年度 平休日)

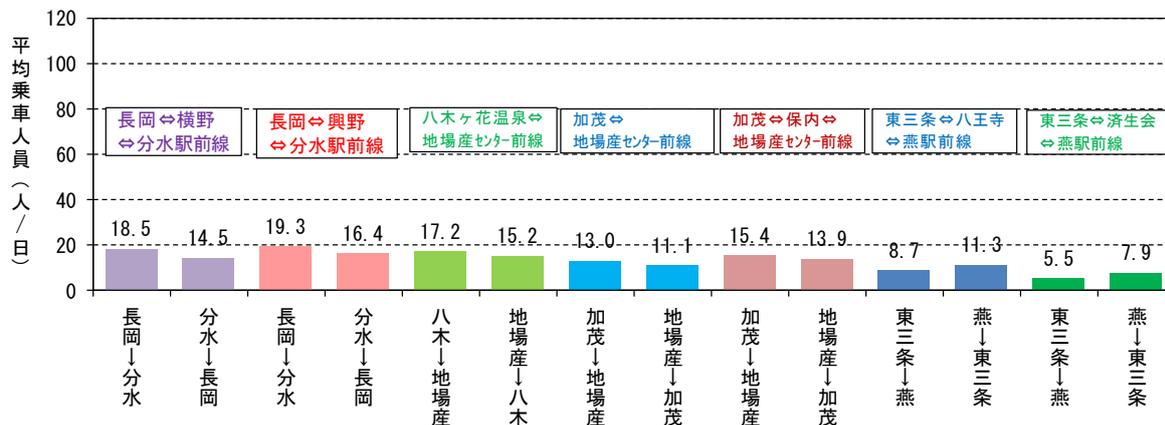
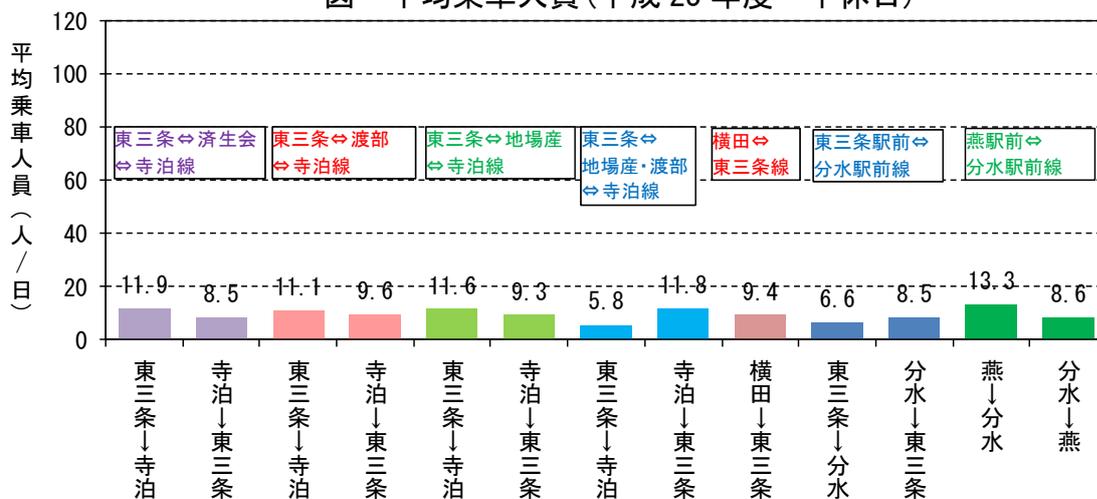


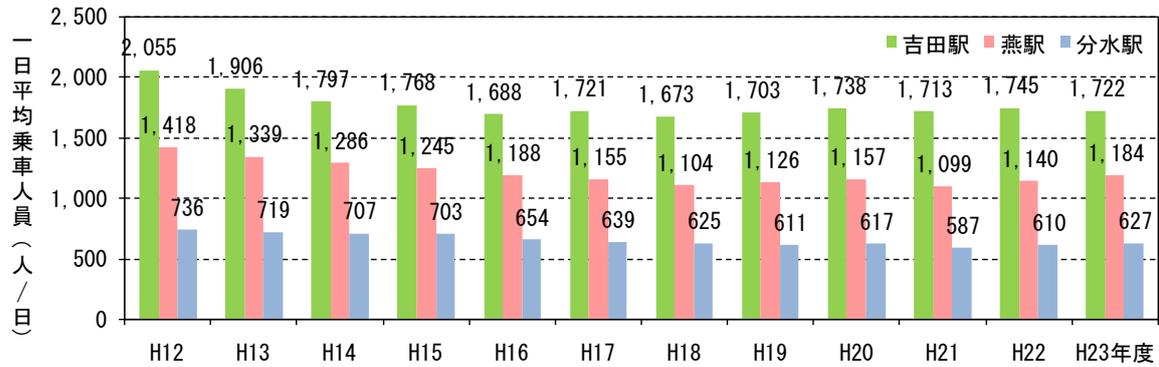
図 平均乗車人員(平成23年度 平休日)



(2) 鉄道

●平成12年度以降、各駅とも乗車人員は減少傾向を示している。平成23年度では、越後線と弥彦線が交差する吉田駅で約1,700人/日であり、燕駅で約1,200人/日、分水駅で約630人/日である。

図 平均乗車人員

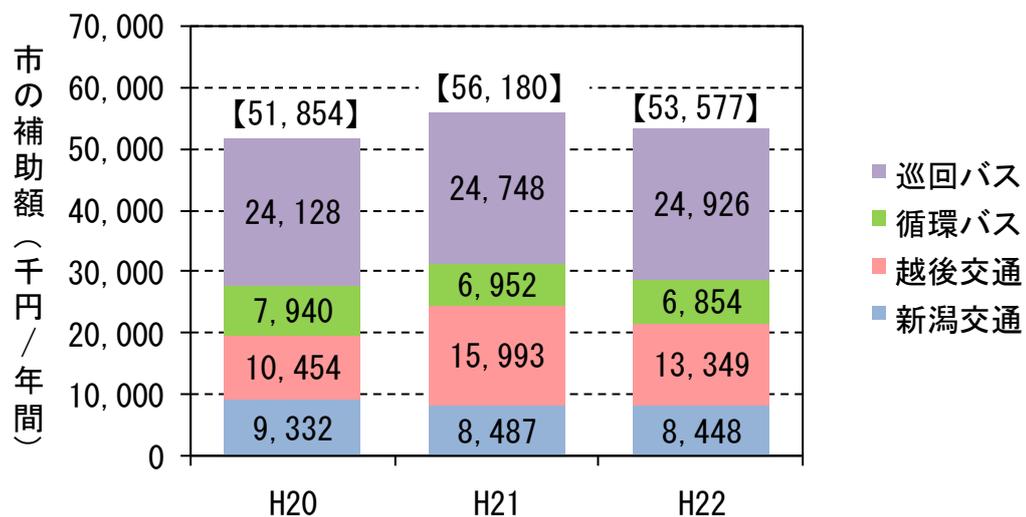


出典：JR 東日本

3.3 経営状況

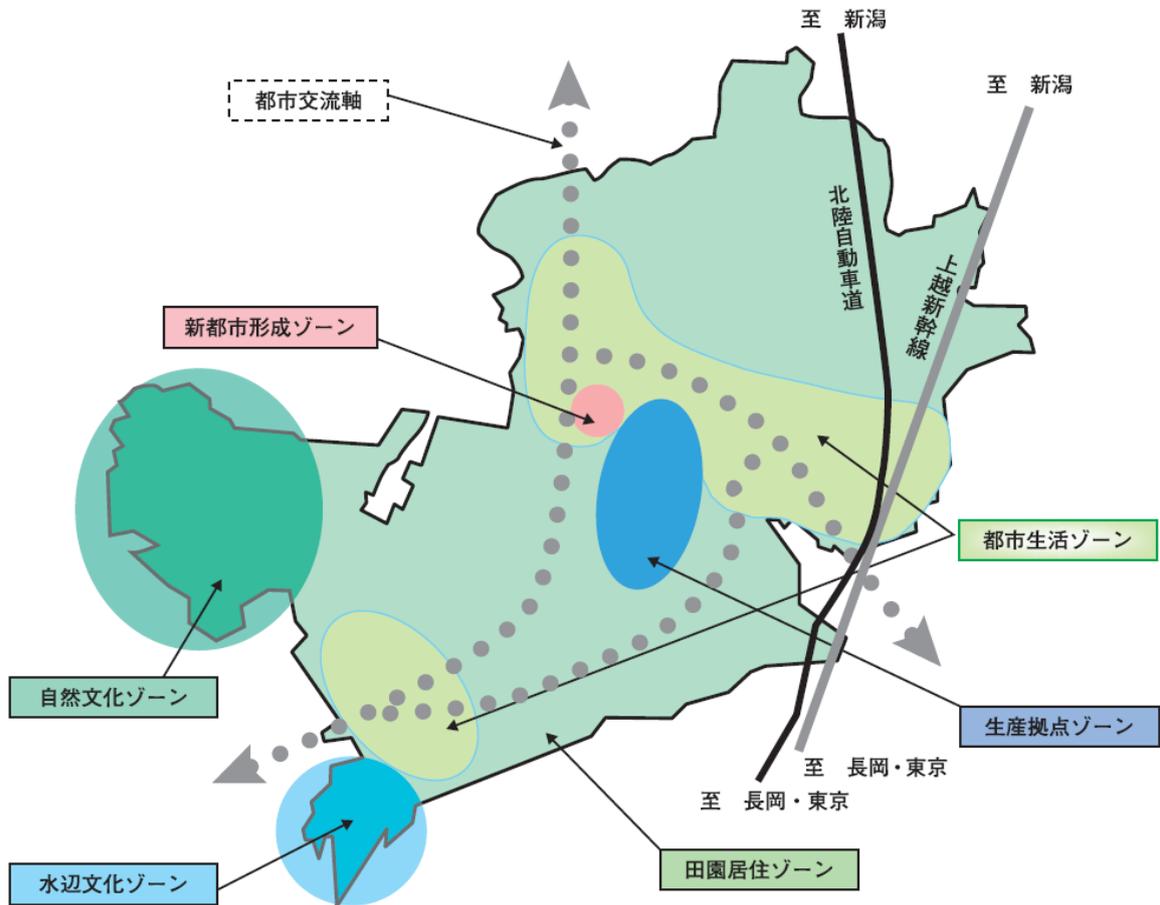
●市の公共交通への補助額（国庫補助額、県補助額を除く）は、平成22年度で約53,580千円であり、そのうち約47%の25,000千円が巡回バスの負担である。

図 補助額の推移



●土地利用の方針では、以下に示す土地利用方針概要図に都市交通流軸が設定されている。都市交流軸は「燕市と他の都市間および市内の拠点間をつなぐ交流軸として、幹線道路の整備促進とバスや鉄道などの公共交通によるネットワーク化を促進する」とされている。

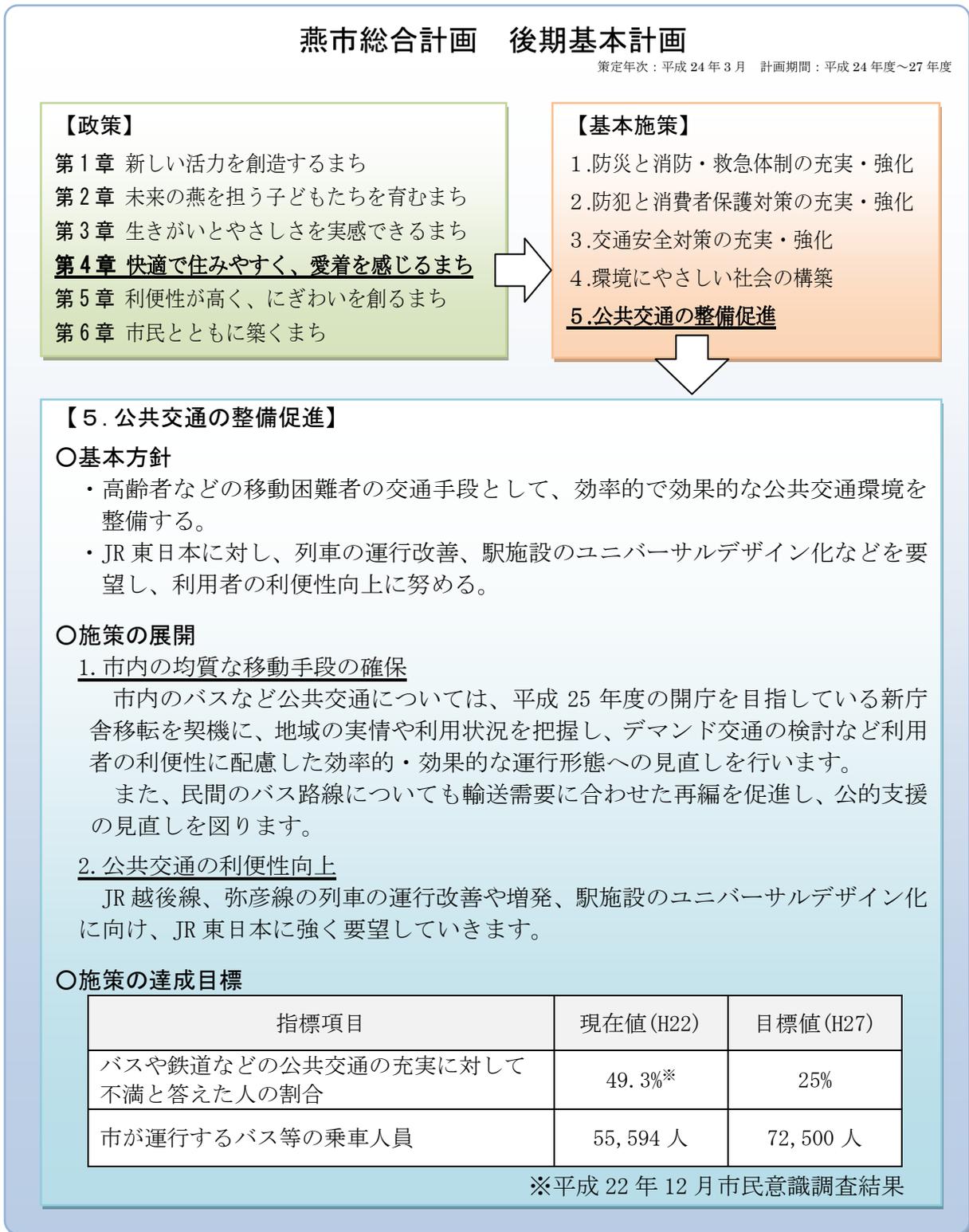
図 土地利用方針概要



資料) 燕市総合計画

(2) 燕市総合計画 後期基本計画（平成 24 年 3 月策定）

- 燕市総合計画後期基本計画では、「第 4 章 快適で住みやすく、愛着を感じるまち」の基本施策の一つに、「公共交通の整備促進」が挙げられており、以下の基本方針・施策の展開・達成目標が設定されている。
- 市内のバスについては、「デマンド交通の検討など運行形態の見直し」を行うとの記述がある。



(3) 燕市都市計画マスタープラン（平成 24 年 3 月策定）

- 燕市都市計画マスタープランでは、将来像を『人と自然と産業が調和した夢のある都市』『コンパクト都市の実現』としている。
- 交通体系に関する課題としては、「①公共交通の利便性向上と機能拡充、②交通結節点の機能充実」の2点が挙げられており、鉄道には「運行改善に関する方針、駅および周辺施設整備方針」、バスには「運行改善に関する方針、交通拠点周辺の環境整備方針」が設定されている。

燕市都市計画マスタープラン

策定年次：平成 22 年 3 月 計画期間：平成 22 年度～37 年度

【将来像】

『人と自然と産業が調和した夢のある都市』『コンパクト都市の実現』

【まちづくりの目標】

1. 利便性が高く、賑わいのあるまち
2. 環境にやさしい効率的なまち
3. 多様な拠点を結ぶ交通の骨格形成による快適なまち
4. 安心とやさしさを実感できるまち
5. 原風景を大切に交流の盛んなまち
6. 市民との協働のまちづくり

● 交通体系に関する課題

- ①公共交通の利便性向上と機能拡充
- ②交通結節点の機能充実

○ 鉄道に関する方針

(1) 運行改善に関する方針

関係機関に対して、運行本数の増加や利用しやすい車両、施設の導入、改良を要望する。特に、JR 吉田駅から柏崎間の越後線および弥彦線の運行本数の増加、乗り継ぎの改善を要望する。

(2) 駅および周辺施設整備方針

上越新幹線燕三条駅、燕駅、吉田駅、分水駅を交通拠点と位置付け、駅舎のバリアフリー化を要望し、駅前広場の整備により、他交通との乗り継ぎ改善を図る。吉田駅については、連絡通路の整備も要望する。燕三条駅周辺の商業施設と連携し、パークアンドライドのための駐車場整備を促進し、交通拠点機能の強化を図る。

○ バスに関する方針

(1) 運行改善に関する方針

高速バスについては、路線の維持と運行本数の増加、乗り継ぎの改善（ダイヤ調整）を要望する。

路線バスなどは、利用者ニーズにあった運行体系への改善や施設の整備、鉄道交通との連絡性の改善による利便性向上が必要。

巡回・循環バスは、新庁舎へのアクセスの確保や三条燕 IC までの運行経路延伸など、利便性向上を図る。

(2) 交通拠点周辺の環境整備方針

三条燕 IC の高速バス停留所周辺の商業施設と連携し、パークアンドライドのための駐車場整備を促進する。

5 地域の意向

5.1 住民アンケート

(1) 実施概要

調査対象	市内在住の満20歳以上の方 (住民基本台帳に基づく無作為抽出)
配布日	平成24年8月10日(金)
投函期限	平成24年8月24日(金)
アンケート 配布数	20歳～64歳：1,000票 65歳～74歳：1,000票 <u>75歳以上</u> ：1,000票 3,000票
配布・回収	郵送配付、郵送回収
設問内容	問1：普段の外出目的別の外出状況について (目的、目的地、頻度、交通手段、移動時間帯など) 問2：バス(市営バス、路線バス)の利用状況について 問3：鉄道(JR越後線、弥彦線)の利用状況について 問4：タクシーの利状況について 問5：デマンド交通の利用可能性について 問6：属性

現在、回収中

5.2 高校生アンケート

(1) 実施概要

対象者	・市内の高等学校等に通う生徒 (高校2年生、中等教育学校5年生)
配布日	平成24年7月17日(火)
回収期限	平成24年7月23日(月)
配布・回収数	燕中等教育学校：62票／75票【回収数／配布数】 分水高校：103票／159票 吉田高校：134票／140票 <hr/> 合 計 299票／374票〔回収率：80%〕
配布・回収方法	配布・回収を各学校に依頼
設問内容	問1：登下校時の利用交通手段について 問2：路線バス（新潟交通、越後交通）の利用状況について 問3：鉄道（JR越後線、弥彦線）の利用状況について 問4：デマンド交通の利用可能性について 問5：属性

(2) アンケート結果の概要【速報値】

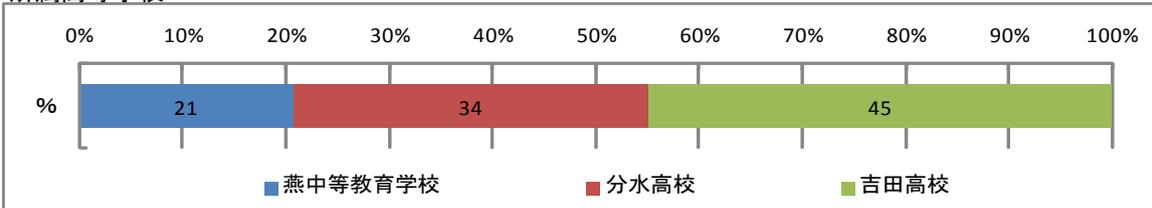
■回答した高校生等

今回は、以下の属性の傾向を持つ高校生等からの回答であった。

- 回答した高校生等は、住所が燕市内の生徒が53%であり、その内旧燕市が48%であった。性別は、女性の回答が62%と男性を上回っている。
- 部活動・課外活動は56%の生徒が実施している。

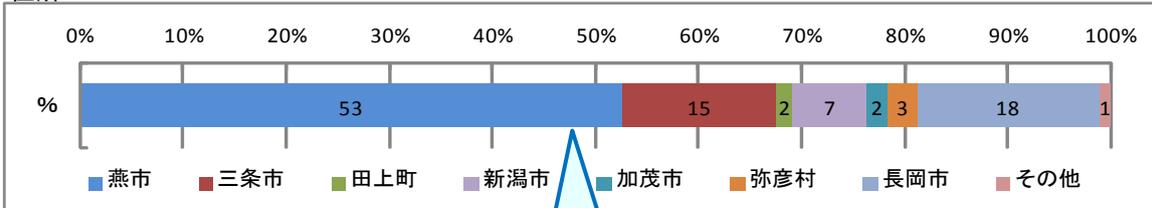
所属高等学校

N= 299



住所

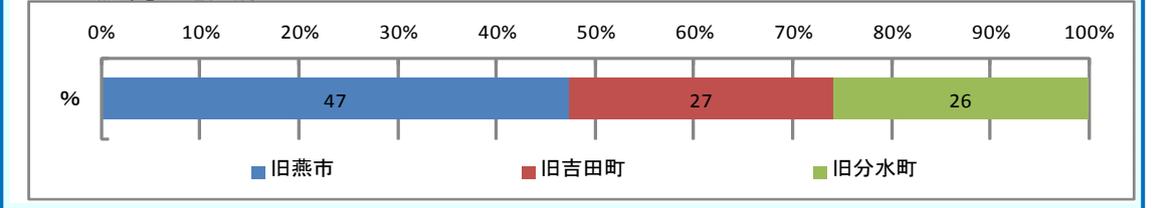
N= 262



※個々の比率を四捨五入しているため合計が100%にならない

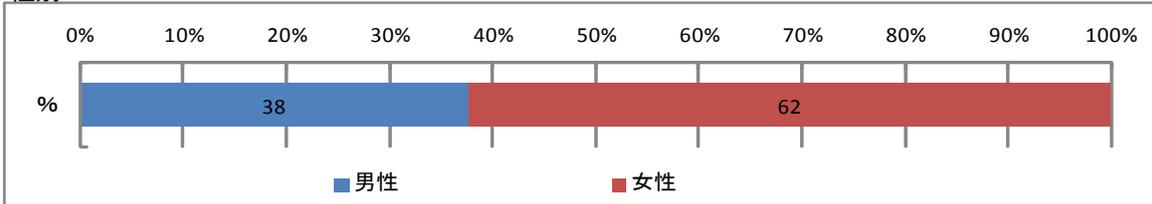
「燕市」の地区別

N= 139



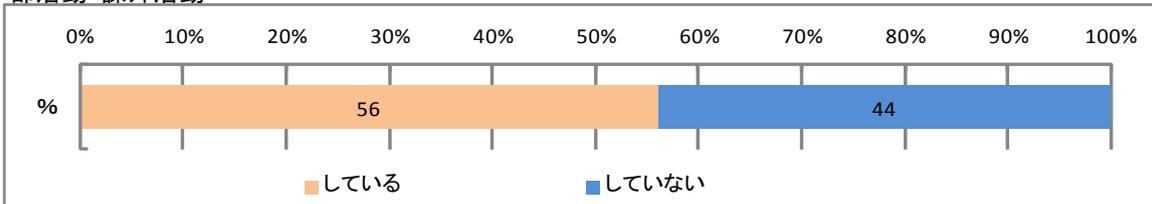
性別

N= 273



部活動・課外活動

N= 271



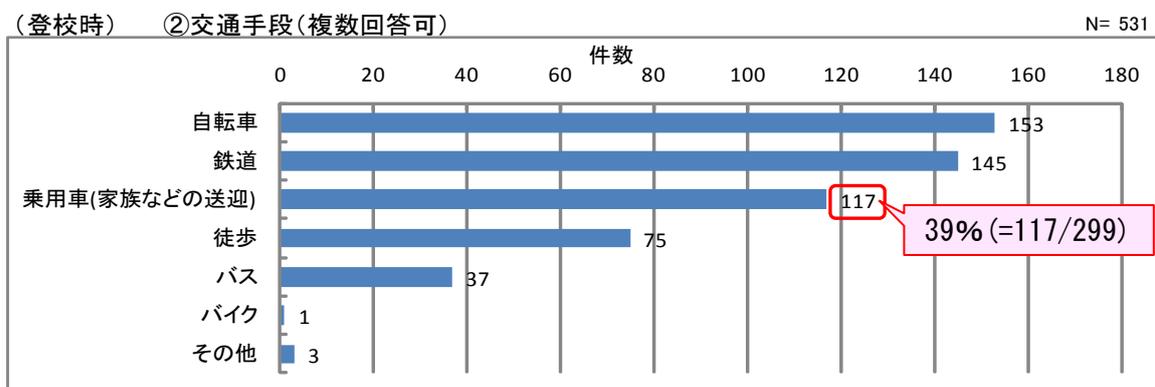
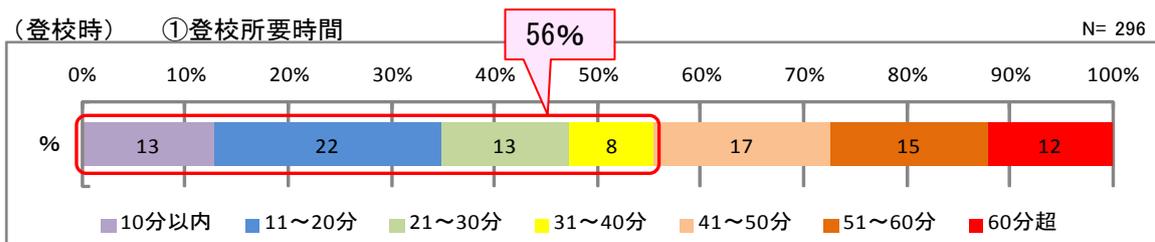
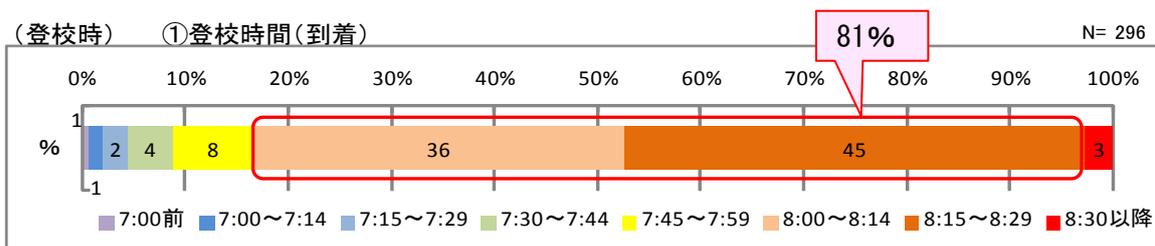
■登校時の状況

【登校時間】

- 登校時の到着時刻は 8:00～8:29 の時間帯で 81% の生徒が到着している。学校までの所要時間は、40分以下 が 56% となっており、通学時間帯として概ねこの時間帯を想定することができる。

【利用交通手段】

- 利用交通手段としては、主に近隣の生徒が利用する「自転車」が 153 件、市外等の遠い生徒が主に利用する「鉄道」が 145 件の他、家族等の送迎の「乗用車」が 117 件 (39%) となっている。



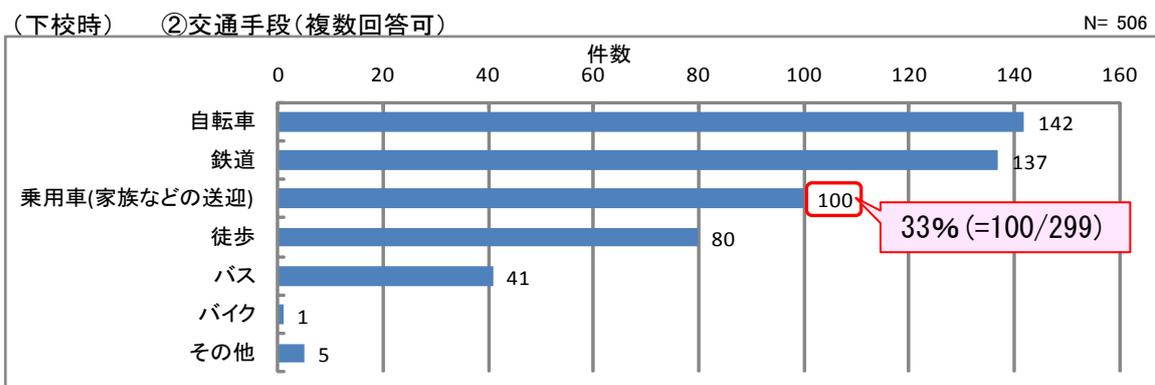
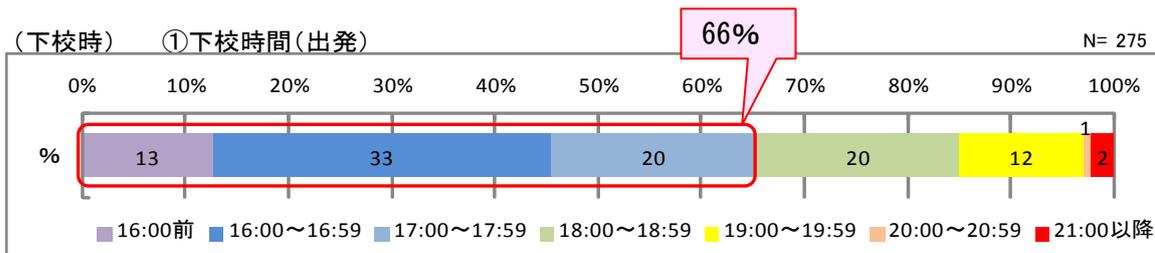
■下校時の状況

【下校時刻】

- 下校時の出発時刻は 17 時台までが 66% であり、半数以上の生徒が 18 時前に帰宅している。

【利用交通手段】

- 利用交通手段としては、登校時と同様に「自転車」、「鉄道」の他、家族等の送迎の「乗用車」が 100 件 (33%) となっている。



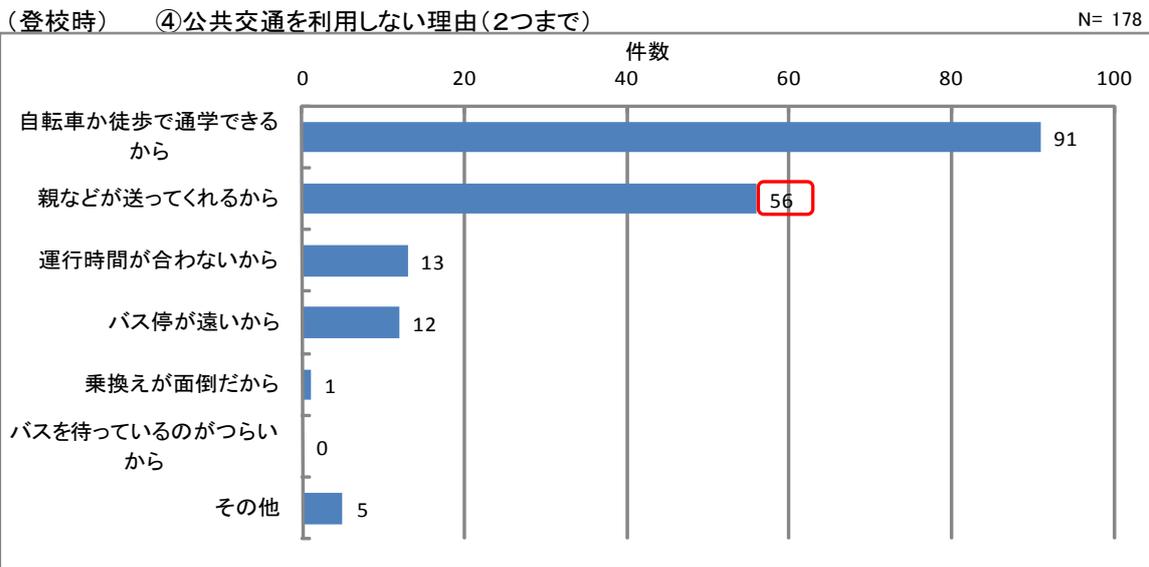
■現在の公共交通は利用しにくい

【公共交通を利用しない理由】

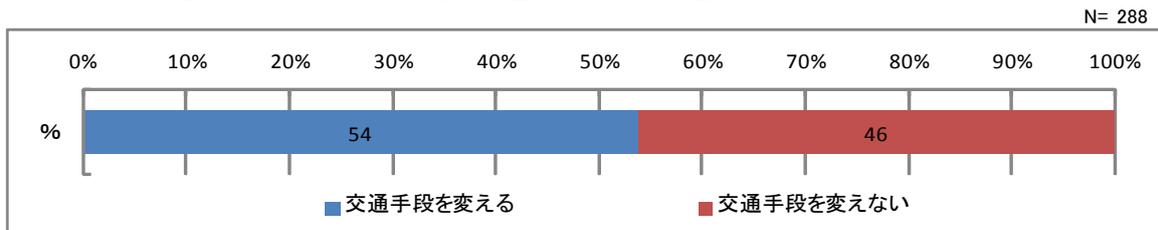
●登校時に公共交通を利用しない理由として、家が近く「自転車か徒歩で通学できるから」が最も多く、次いで家が遠くても「親などが送ってくれるから」の理由が56件ある。下校時もほぼ同様であり、この件数は、「親が送らなければ通学できない」（公共交通が利用しにくい）生徒も含んでいると考えられる。

【天候が悪い場合の交通手段】

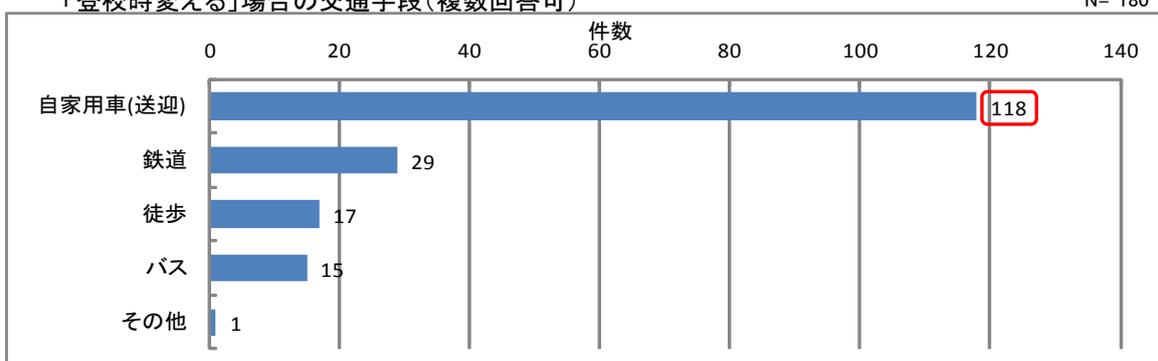
●天候が悪い場合は、「自家用車（送迎）」への交通手段の変更が最も多く、このことから、公共交通が利用しにくいことを示していると考えられる。



問1-2 天候が悪い(大雨・強風など)ときや降雪時期などは交通手段を普段と変えますか。



「登校時変える」場合の交通手段(複数回答可)



■路線バスについて

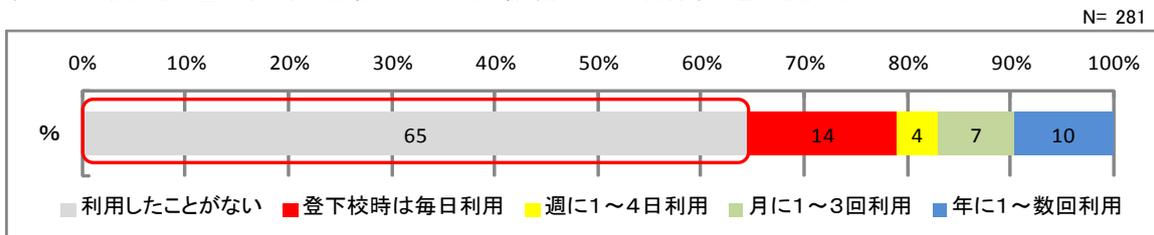
【路線バスの利用】

- 路線バスは、登下校時に毎日路線バスを利用する生徒は14%である一方で、利用したことがない生徒が65%であり、その理由としては「徒歩や自転車で通学できるから」「家族等の送迎があるから」の意見が多く、公共交通を利用しない理由と同じ傾向である。

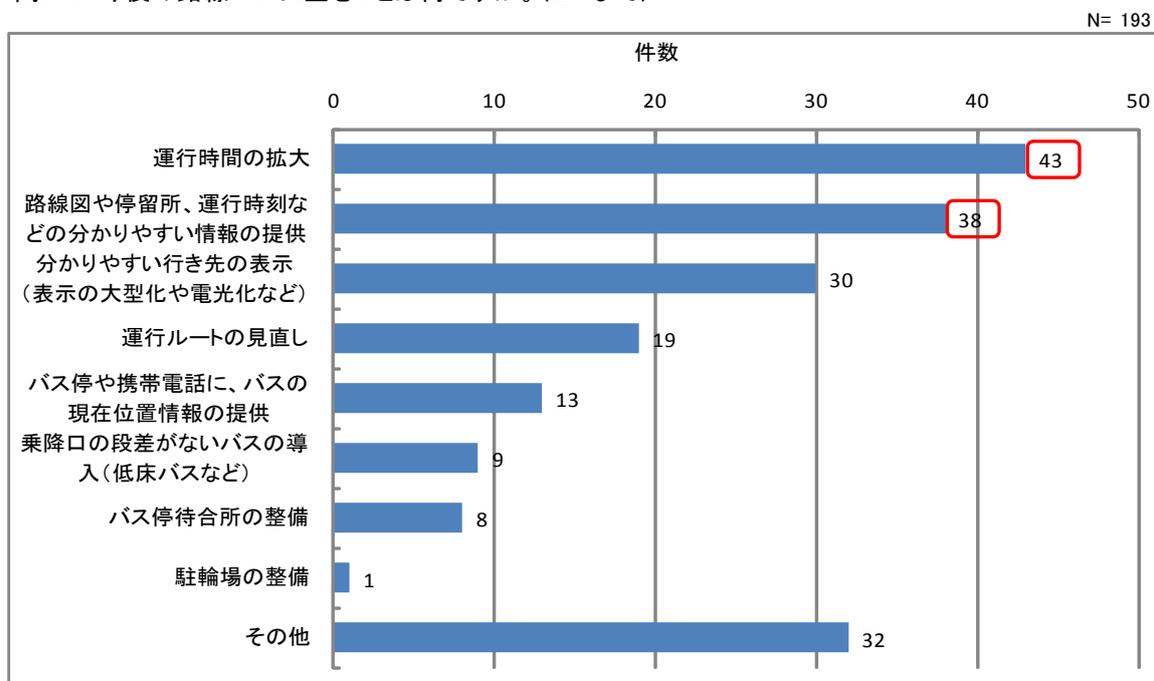
【改善要望】

- 改善要望としては、「運行時間の拡大」が最も多く、学校の下校時間帯からも要望が多いことが考えられる。次いで「路線図や停留所、運行時刻などの分かりやすい情報の提供」が多く、路線バスの情報がうまく伝えられていないと考えられる。

問2-1 あなたの登下校時の路線バスの利用頻度についてお聞かせください。



問2-3 今後の路線バスに望むことは何ですか。(2つまで)



■ 鉄道について

【鉄道の利用】

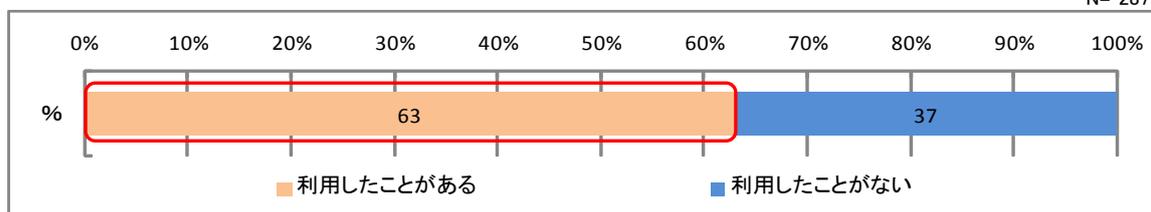
- 登下校時に鉄道を利用したことがある生徒は 63%である。その理由としては「他に手段がないから」が最も多く、遠方から通う生徒が鉄道を利用していると考えられる。

【改善要望】

- 改善要望としては、「運行時間の拡大」が最も多く、学校の下校時間帯からも要望が多いことが考えられる。次いで「路線図や停留所、運行時刻などの分かりやすい情報の提供」が多く、路線バスと同様に鉄道の情報がうまく伝えられていないと考えられる。

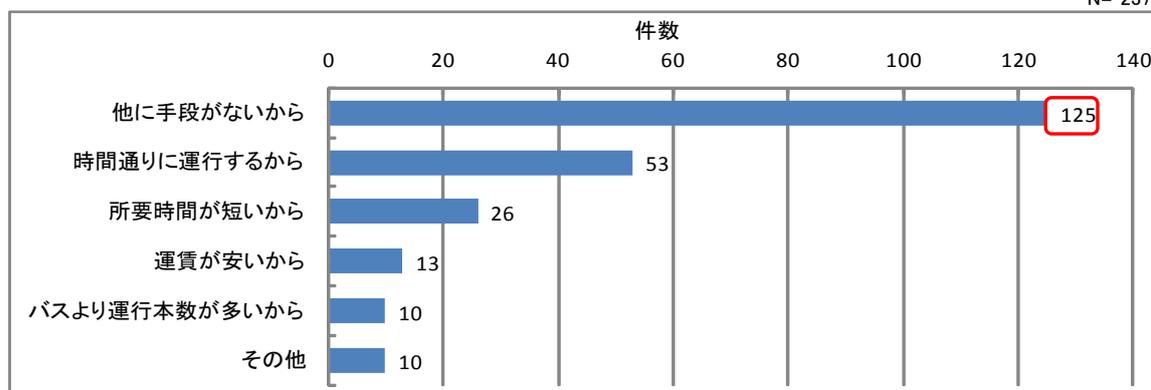
問3-1 登下校時に鉄道を利用したことがありますか。

N= 287



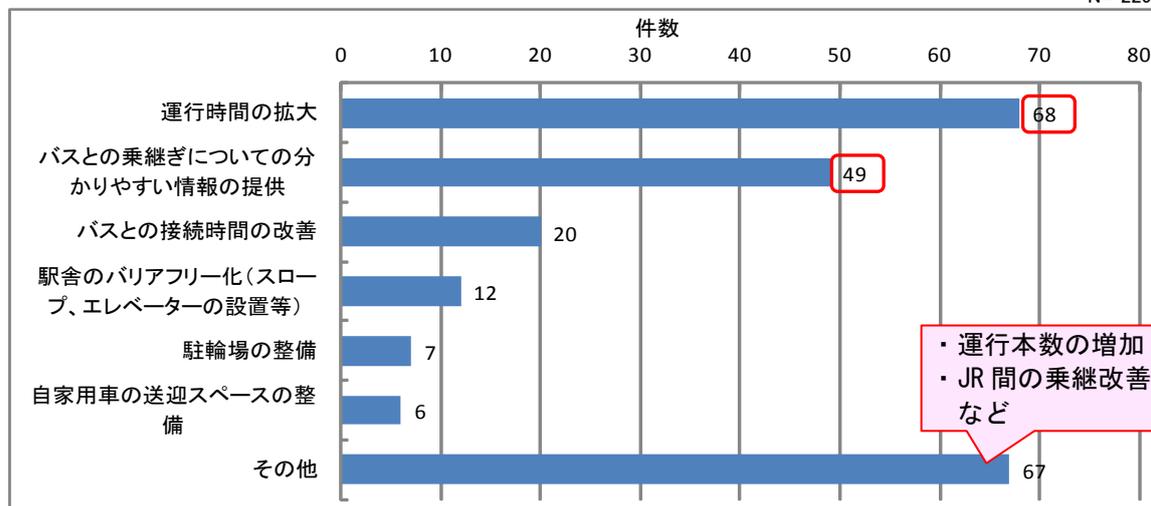
問3-2 あなたが鉄道を利用する理由をお聞かせください。(2つまで)

N= 237



問3-3 今後の鉄道に望むことは何ですか。(2つまで)

N= 229



■ デマンド交通について（その1）

【デマンド交通の利用意向】

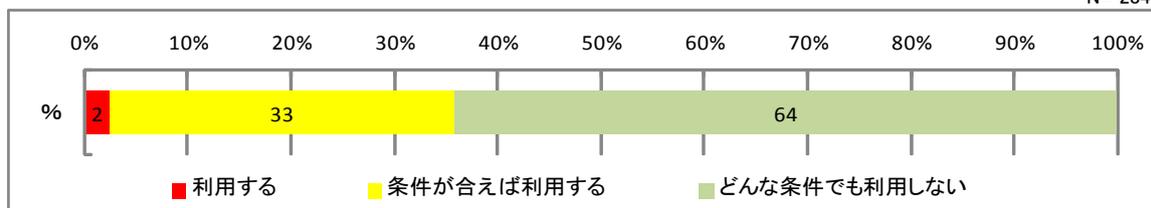
- デマンド交通を利用する意向については、「利用する」生徒が2%であり、「条件が合えば利用する」生徒が33%、「どんな条件でも利用しない」生徒が64%であった。

【利用しない理由】

- 利用しない理由としては、公共交通を利用しない理由と同様の「徒歩や自転車などで通学できるから」や、「家族等の送迎があるから」などの意見が多い中で、デマンド交通特有の「予約することが面倒だから」や、これから実施するため「利用の仕方がよくわからないから」が約30件と比較的多いことから、これらの要因を解消するように、「予約方法の検討」や「説明の実施」を行う必要がある。

問4-1 あなたは、デマンド交通（予約型乗り合いワゴン車）が運行された場合、利用すると思いますか。

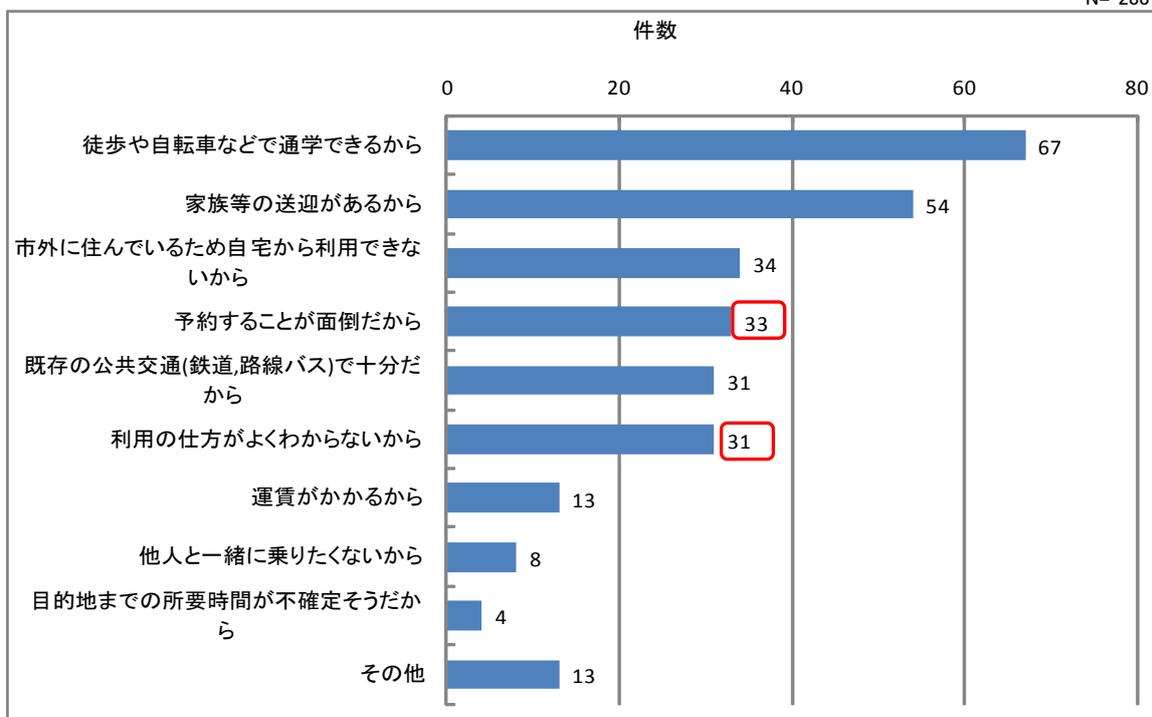
N= 284



※個々の比率を四捨五入しているため合計が100%にならない

問4-3 「利用しない」理由についてお聞かせください。（2つまで）

N= 288



■ デマンド交通について（その2）

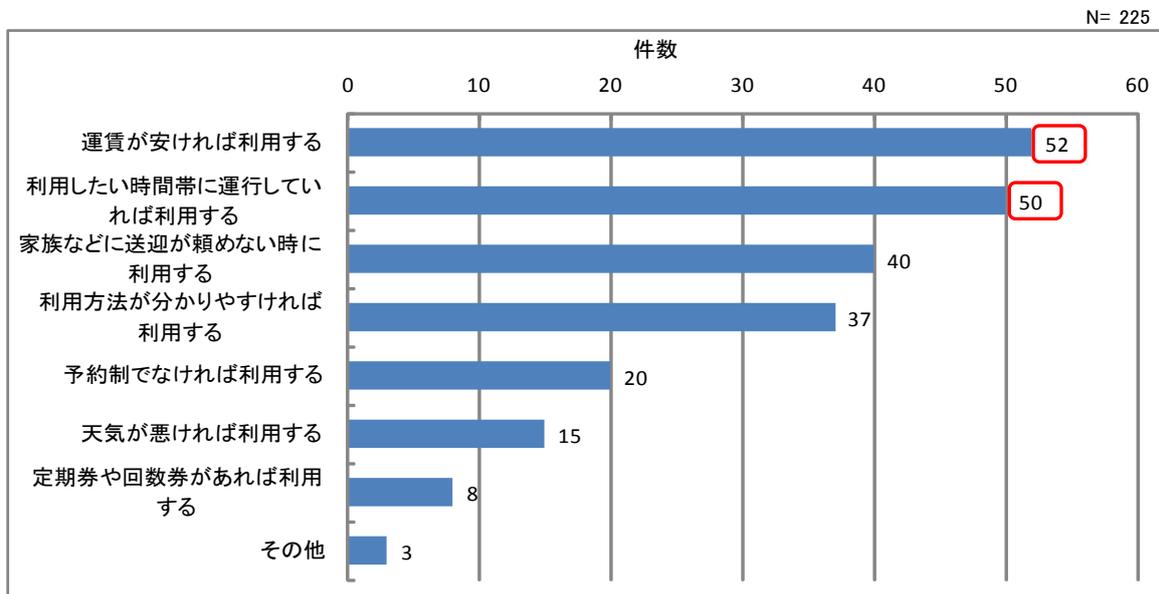
【デマンド交通を利用する条件】

- デマンド交通を利用する条件としては、「運賃が安ければ利用する」や「利用したい時間帯に運行していれば利用する」が 50 件以上と「利用し易ければ利用する」ことを示している。

【利用したい時間帯】

- 利用したい時間帯としては、登校時の「7 時台」が最も多く 20 件であり、下校時は 17 時台が 15 件と多いが 12 時台～20 時台まで分散している。これらを考慮して運行時刻を設定する必要がある。

問4-2 あなたはどのような条件であれば、デマンド交通(予約型乗り合いワゴン車)を利用しますか。(3つまで)



「利用したい時間帯」は(3つまで)

