

# 燕市公共交通基本計画(案)

平成 2 4 年 1 1 月 現在

燕 市

# 燕市公共交通基本計画（案）

## 目 次

1	燕市公共交通基本計画とは	1
1.1	背景	1
1.2	目的	1
1.3	位置づけ	1
1.4	計画の目標年次	1
2	公共交通の現状と課題	2
2.1	燕市の概況	2
2.1.1	位置・地勢	2
2.1.2	地域の状況	3
2.1.3	土地利用・施設分布	9
2.1.4	道路・交通	11
2.2	公共交通の概況	14
2.2.1	公共交通の種類と運行状況	14
2.2.2	利用状況	17
2.2.3	待合環境	22
2.2.4	市の経費負担	23
2.3	上位計画・関連計画の整理	24
2.3.1	上位計画	24
2.3.2	関連計画	27
2.4	課題の整理	29
3	目指すべき将来像と方向性	30
3.1	将来像	30
3.2	重点目標	30
3.3	基本方針	30
3.4	今後の方向性	31
3.5	各公共交通の位置付け	32
3.6	基本方針を達成するために行う事業	（策定中）
4	計画の実現に向けて	33
4.1	計画の推進体制	33
4.2	計画の進行管理	34
4.3	計画の目標指標	35
資料	住民意向調査結果	36
1	住民アンケート	36
2	高校生アンケート	50

# 1 燕市公共交通基本計画とは

## 1.1 背景

燕市では、人口減少、マイカー利用の増大、少子高齢化の進展などの社会情勢の変化、バス利便性の低下などにより、市内のバス利用者が減少し、バス事業者の経営環境は圧迫され、これに伴い市の財政負担にも影響を及ぼしている状況にある。

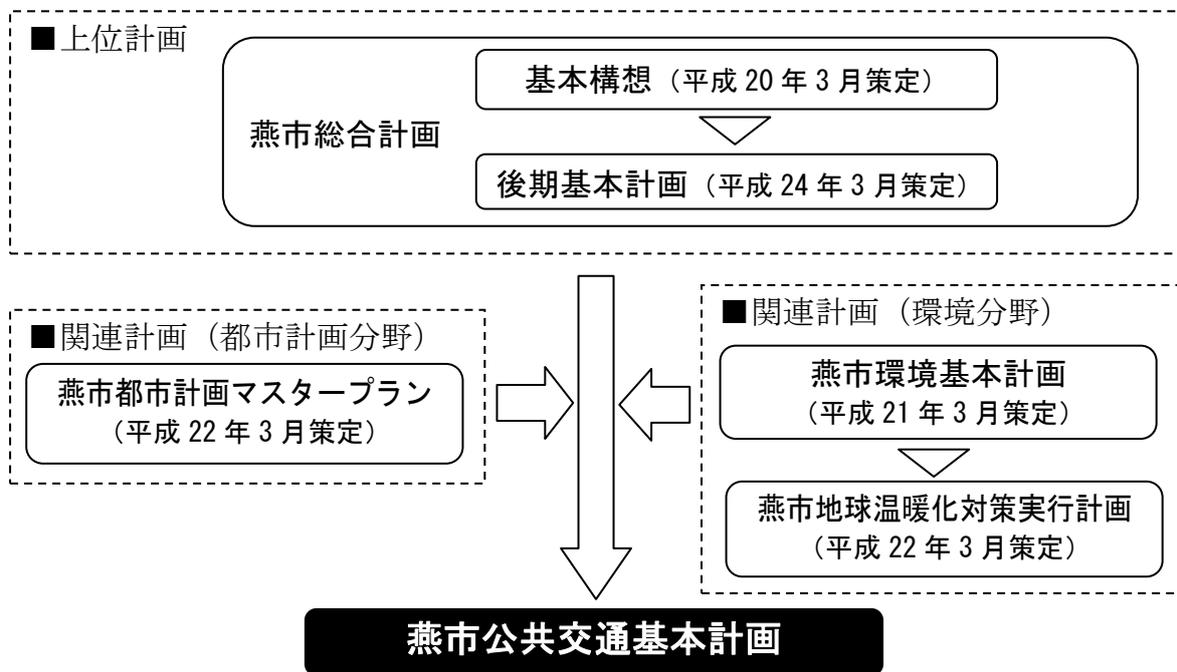
また、市内には多くの市街地や集落が分散形成されているが、市民の身近な足である生活交通の均質なサービスの提供ができていない状況にある。

## 1.2 目的

超高齢時代を迎えようとしている中で高齢者の外出機会の増進を支援するとともに、高校生をはじめとする学生の通学手段を確保し、市民の暮らしを支える持続可能な公共交通を整備するため、関係機関との協議のもと「燕市公共交通基本計画」を策定する。

## 1.3 位置付け

「燕市公共交通基本計画」は、上位計画である「燕市総合計画」での政策方針を踏まえながら、市の分野別計画のひとつとして公共交通分野に関する総合的な計画を策定するものである。



## 1.4 計画の目標年次

計画の目標年次は、6年後の平成30年度とする。なお、中間目標年次として、3年後の平成27年度を位置づける。

## 2 公共交通の現状と課題

### 2.1 燕市の概況

#### 2.1.1 位置・地勢

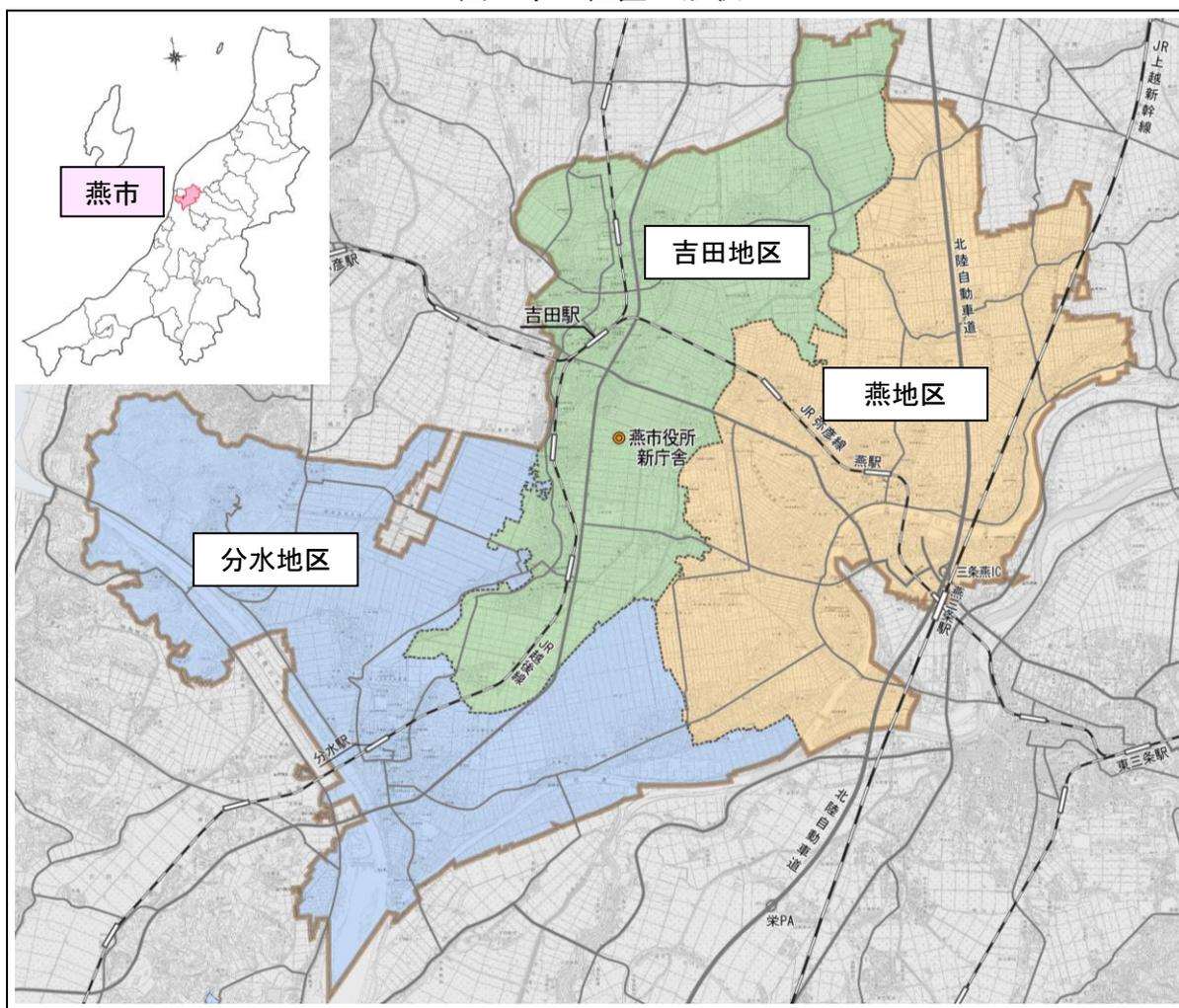
##### 【位置】

- 燕市は、新潟県の県央地域として、新潟市と長岡市の間位置し、総面積が110.94 k m<sup>2</sup>の都市である。

##### 【地勢】

- 市域は、西部の国上山周辺を除いてほぼ平坦な地形となっている。平坦地には越後平野の一角をなす農地が広がっており、その中に燕地区・吉田地区・分水地区の各市街地や集落があり、中央部には県下有数の工業・物流団地が形成されている。

図 市の位置・形状



## 2.1.2 地域の状況

### (1) 人口と世帯数

#### 【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。燕・吉田・分水の3地区別でも平成12年以降、いずれも減少傾向である。

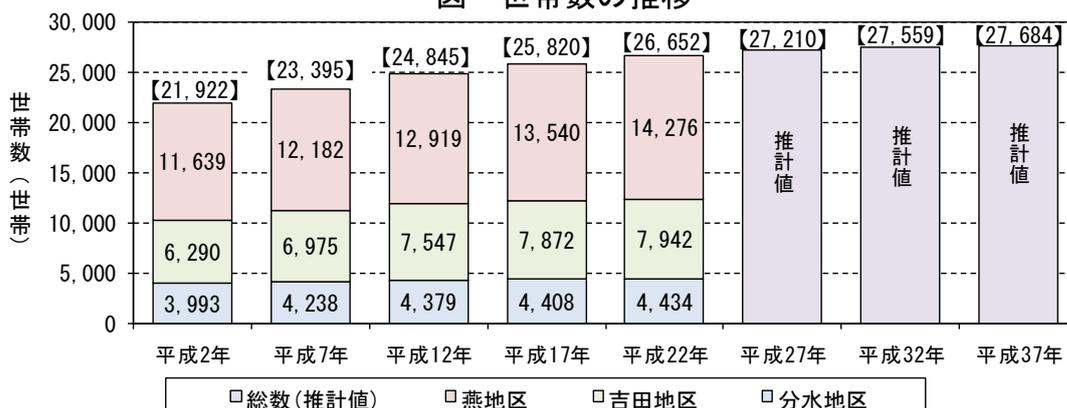
#### 【世帯数の推移】

- 世帯数は長く増加傾向が続いていたが、人口減少が顕著になるにつれてその傾向は鈍化し、平成37年では27,684世帯となることを推計されている。

図 人口の推移



図 世帯数の推移



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12.9%(全体)であったが、平成22年には24.9%を占めており、今後さらに増加することが予測されている。
- 地区別の割合では、分水地区が若干高く、平成22年で26%となっている。

図 高齢化率の推移（燕市全体）

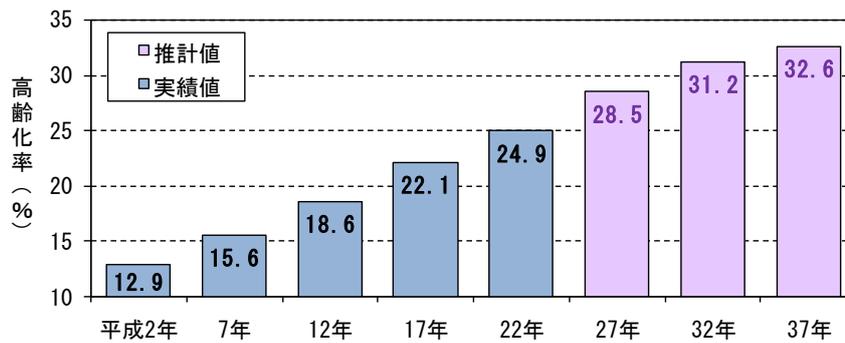


図 高齢化率の推移（地区別）

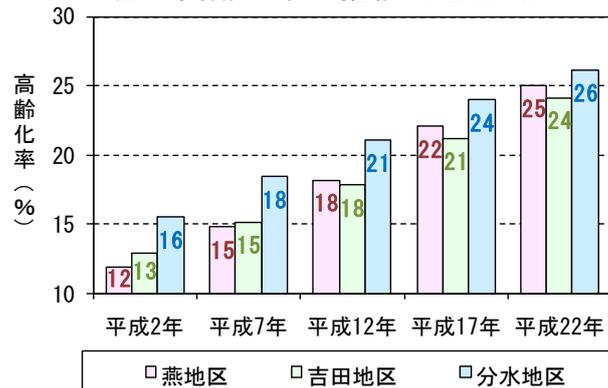
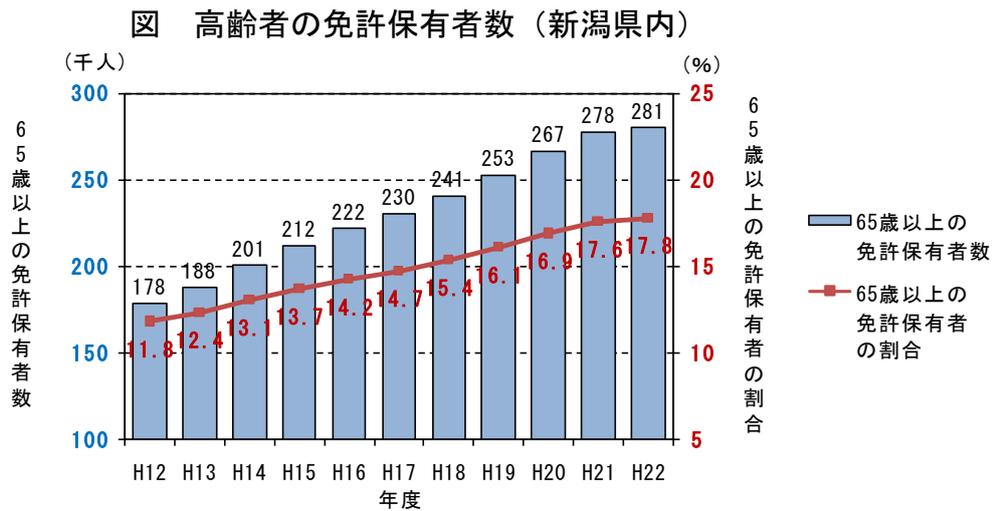


表 地区別高齢者人口の推移

		平成 2年	平成 7年	平成 12年	平成 17年	平成 22年	平成 27年	平成 32年	平成 37年
人口	全体	83,377	84,051	84,297	83,269	81,876	78,960	75,824	72,167
	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			
高齢者人口 (65歳以上の人口)	全体	10,760	13,103	15,701	18,444	20,427	22,507	23,683	23,558
	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	28.5	31.2	32.6
	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			
備考(出典)		実績値(国勢調査)				推計値(都市計画マスタープラン)			

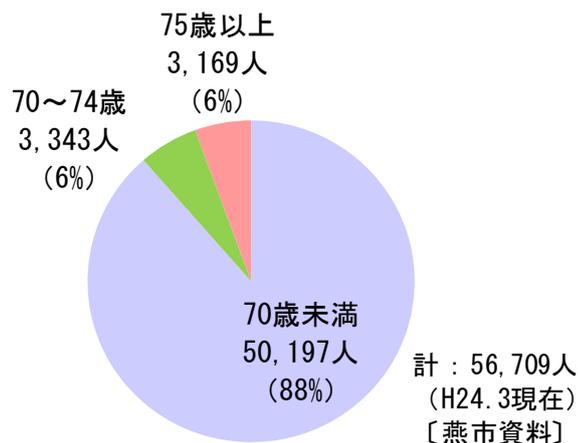
### (3) 高齢者の免許保有者数

- 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% (6,512 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)

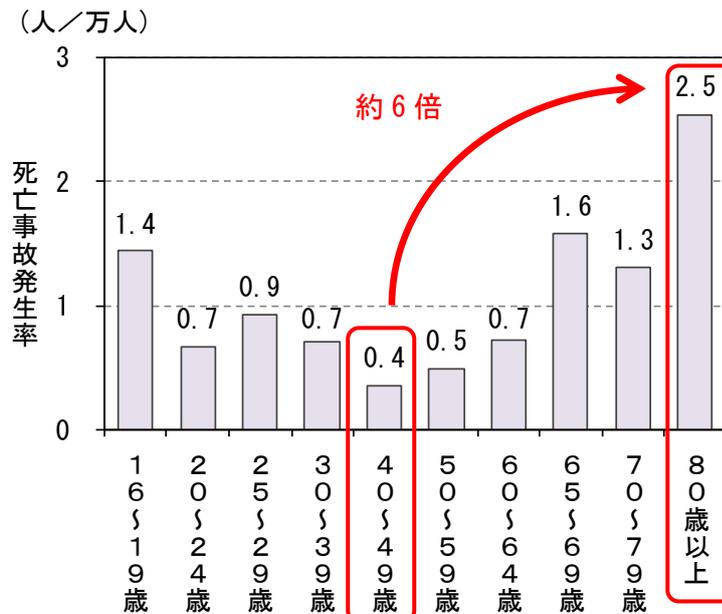
図 燕市内の免許保有状況



#### (4) 高齢者の交通事故

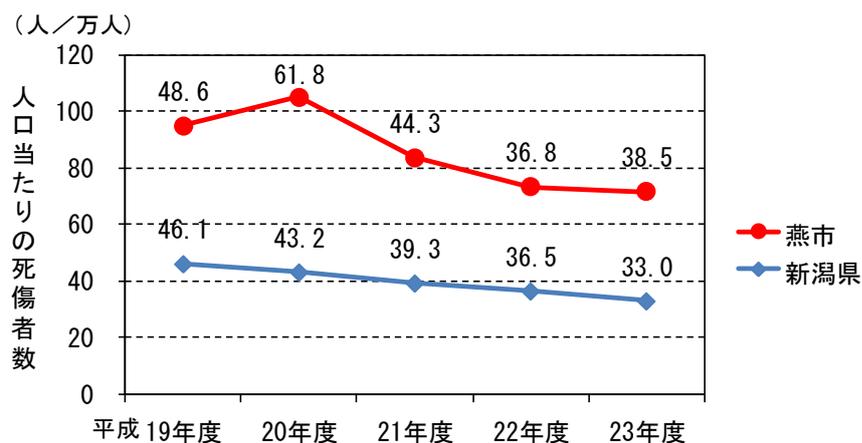
- 65 歳以上の高齢者は、第一当事者（関与者）死亡事故発生率が高くなっている。
- 80 歳以上の高齢者では、40～49 歳の約 6 倍となっている。
- 高齢者人口当たりの死傷者数は、燕市の値は減少傾向にあるが、新潟県平均値よりも高い。

図 年齢階層別、運転免許保有者 1 万人当たり第一当事者死亡事故発生率（新潟県内）



出典：平成 22 年交通年鑑(新潟県警察本部)

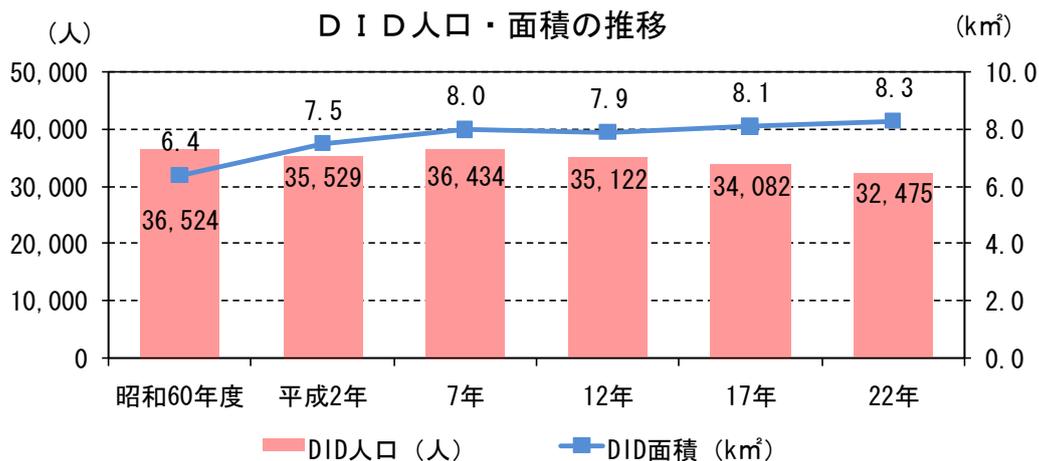
図 高齢者人口 1 万人当たりの死傷者数



出典：交通年鑑(平成 19 年度～23 年度)

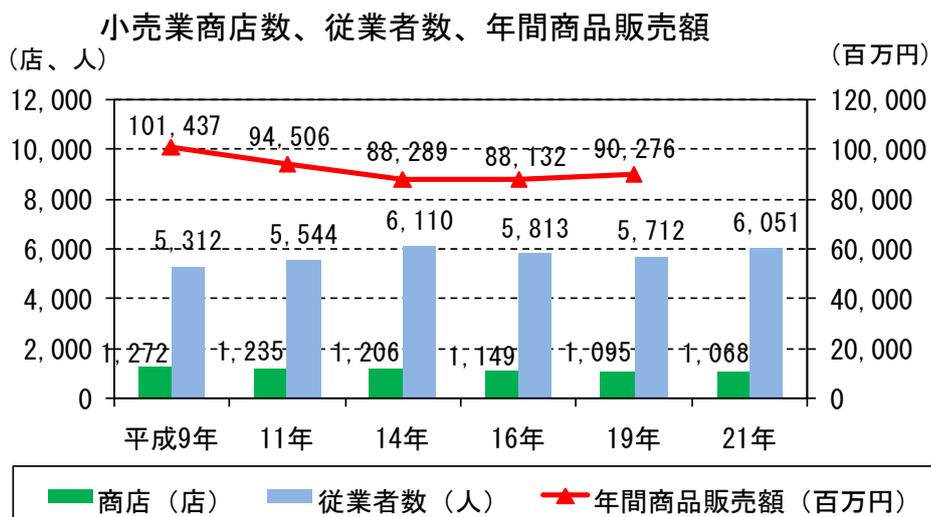
## (5) 中心市街地

- DID 人口は平成 7 年以降減少しているが、DID 面積は増加していることから、低密度な中心市街地が広がっていると考えられる。
- 従業員数は平成 9 年と比較すると平成 21 年では約 700 人の増加であるが、年間商品販売額が減少しており、郊外の大型店舗に集客され、旧来の中心市街地の活性化対策が必要である。



※DID：人口集中地区を示す。国勢調査において、原則として人口密度が 1 平方キロあたり 4,000 人以上の基本単位区が隣接し、その人口が 5,000 人以上となる地区で、実質的な都市地域を表す。

出典：国勢調査



出典：商業統計調査(平成 21 年は経済センサス基礎調査)

## (6) 自動車の二酸化炭素排出量

●自動車の二酸化炭素排出量は運輸部門の 88.1%を占めている。また、燕市における自動車保有台数の推移は平成 10 年度から平成 22 年かけて増加傾向にあり、自動車排出ガスによる大気汚染が懸念される。

図 日本の各部門における二酸化炭素排出量

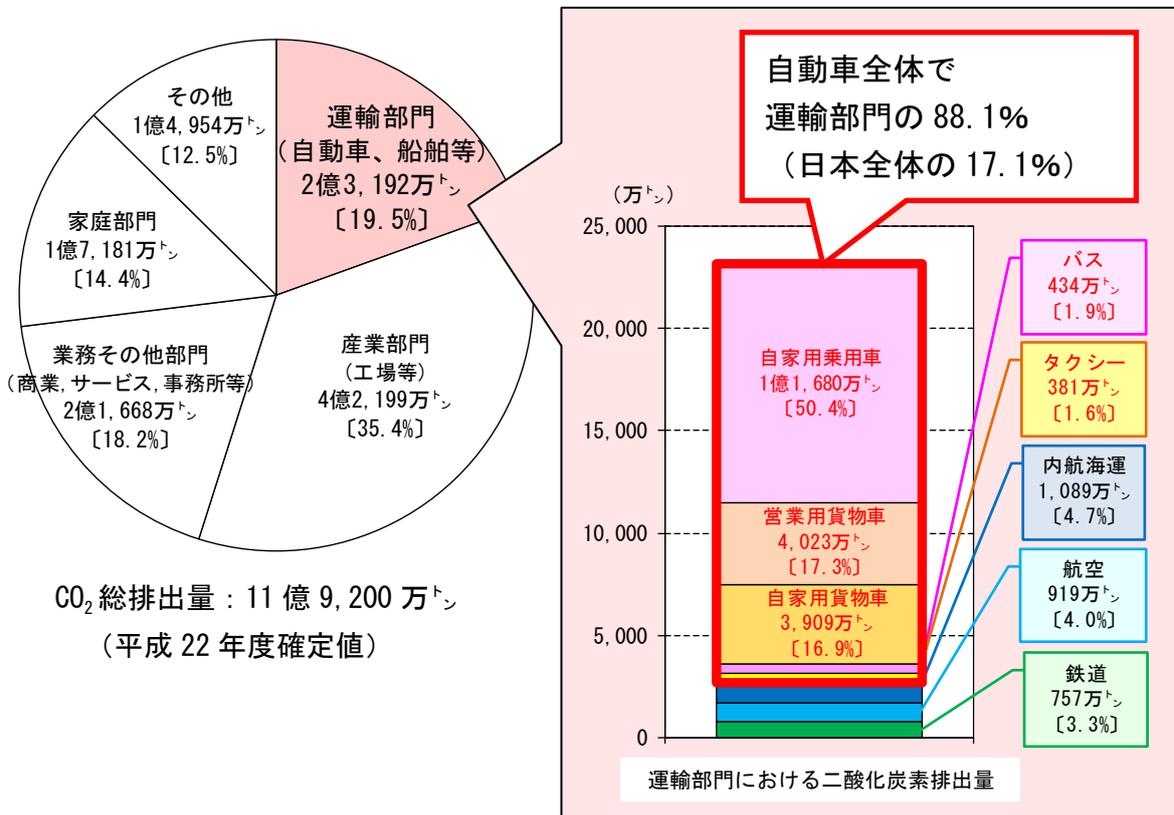
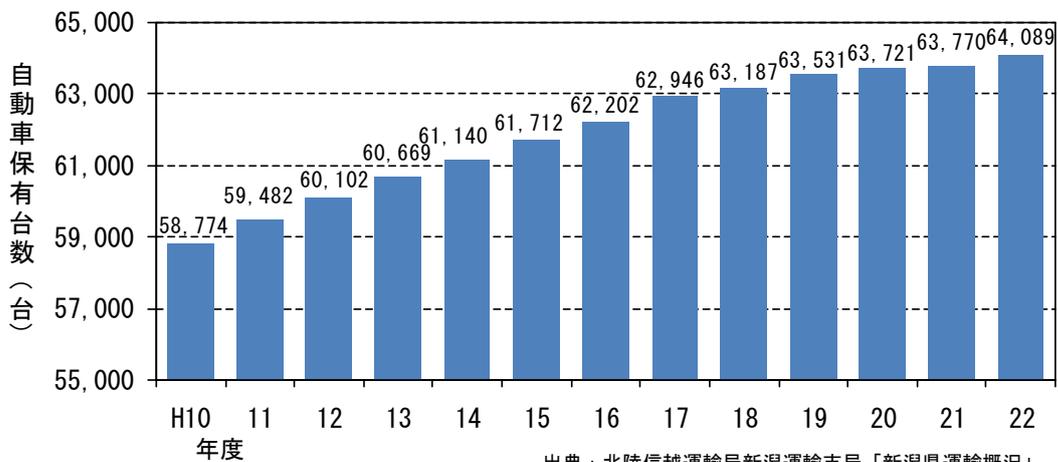


図 燕市の自動車保有台数の推移

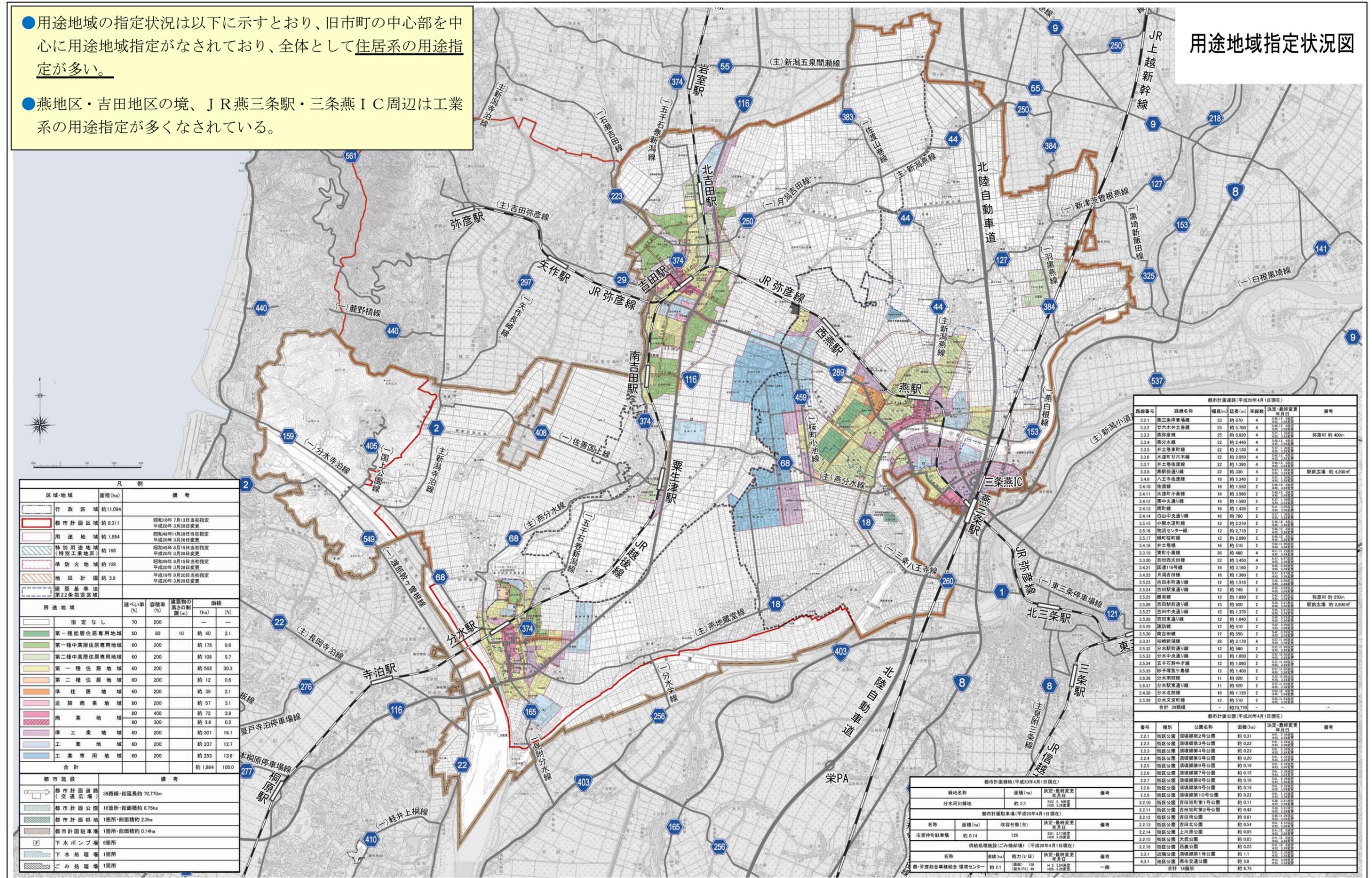


## 2.1.3 土地利用・施設分布

### (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燕三条駅・三条燕IC周辺は工業系の用途指定が多くなされている。

用途地域指定状況図



凡例		備考	
区域・地域	面積 (ha)		
行政区域	約11,094		
都市計画区域	約9,311	昭和10年7月13日当初指定 平成20年3月28日変更	
用途地域	約1,864	昭和48年1月28日当初指定 平成20年3月28日変更	
特別用途地域 (特別工業地区)	約108	昭和49年8月15日当初指定 平成20年3月28日変更	
準防火地域	約108	昭和49年8月15日当初指定 平成20年3月28日変更	
地区計画	約3.9	平成19年9月20日当初指定 平成20年3月28日変更	
建築基準法 第22条指定区域			
用途地域	建ぺい率 (%)	容積率 (%)	建築物の高さの制限 (m)
指定なし	70	200	—
第一種低層住居専用地域	50	80	10
第一種中高層住居専用地域	60	200	約178
第二種中高層住居専用地域	60	200	約106
第一種住居地域	60	200	約565
第二種住居地域	60	200	約12
準住居地域	60	200	約39
近隣商業地域	80	200	約57
商業地域	80	400	約72
準工業地域	60	200	約301
工業地域	60	200	約237
工業専用地域	60	200	約253
合計			約1,864
都市施設			
都市計画道路 (交通広場)	39路線・総延長約70.770m		
都市計画公園	18箇所・総面積約8.75ha		
都市計画緑地	1箇所・総面積約2.3ha		
都市計画駐車場	1箇所・総面積約0.14ha		
下水ポンプ場	6箇所		
下水処理場	0箇所		
ごみ処理場	1箇所		

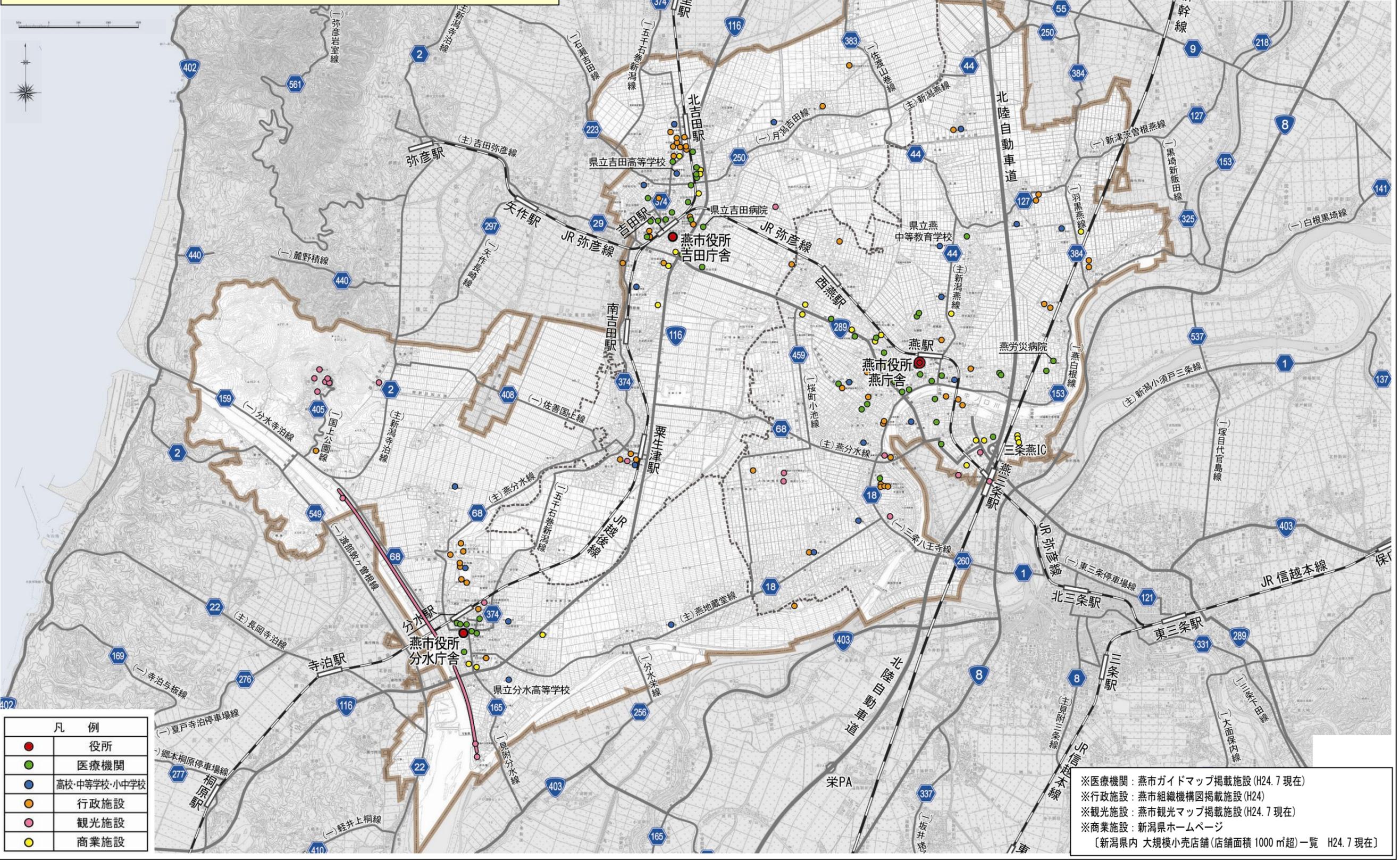
路線番号	道路名称	幅員(m)	延長(m)	車線数	決定・最終変更 年月日	備考
3.2.1	三三多摩橋	33	約670	4	昭41.10.28	
3.2.2	廿六木升土橋	25	約5,780	4	昭41.10.28	
3.2.3	橋原橋	25	約6,830	4	昭41.10.28	橋桁幅約400m
3.2.4	橋分橋	22	約2,440	4	昭41.10.28	
3.2.5	井土巻町橋	22	約2,130	4	昭41.10.28	
3.2.6	水通町廿六木橋	22	約2,050	4	昭41.10.28	
3.2.7	井土巻橋	22	約1,390	4	昭41.10.28	
3.2.8	燕駅前通り橋	22	約330	4	昭41.10.28	駅前広場約4,200㎡
3.2.9	八王寺橋	18	約5,340	2	昭41.10.28	
3.2.10	橋通橋	16	約1,350	2	昭41.10.28	
3.2.11	水通町小橋	16	約2,960	2	昭41.10.28	
3.2.12	橋中央通り橋	16	約1,560	2	昭41.10.28	
3.2.13	南橋	16	約1,430	2	昭41.10.28	
3.2.14	白山中央通り橋	16	約760	2	昭41.10.28	
3.2.15	小瀬水通町橋	12	約2,210	2	昭41.10.28	
3.2.16	物産センター橋	12	約2,710	2	昭41.10.28	
3.2.17	橋町橋	12	約2,090	2	昭41.10.28	
3.2.18	井土巻橋	12	約510	2	昭41.10.28	
3.2.19	東町小橋	26	約460	4	昭41.10.28	
3.2.20	吉田町大橋	22	約2,460	4	昭41.10.28	
3.2.21	国道116号橋	16	約2,160	2	昭41.10.28	
3.2.22	月夜橋	16	約1,380	2	昭41.10.28	
3.2.23	吉田本通り橋	12	約1,510	2	昭41.10.28	
3.2.24	吉田駅前通り橋	12	約740	2	昭41.10.28	
3.2.25	藤見橋	12	約1,890	2	昭41.10.28	
3.2.26	吉田駅前通り橋	15	約900	2	昭41.10.28	駅前広場約2,800㎡
3.2.27	吉田中央通り橋	15	約1,370	2	昭41.10.28	
3.2.28	吉田東通り橋	12	約1,840	2	昭41.10.28	
3.2.29	藤見橋	12	約410	2	昭41.10.28	
3.2.30	南橋	12	約550	2	昭41.10.28	
3.2.31	橋町橋	29	約2,170	4	昭41.10.28	
3.2.32	分水駅前通り橋	12	約960	2	昭41.10.28	
3.2.33	分水中央通り橋	13	約1,690	2	昭41.10.28	
3.2.34	五石野中橋	12	約1,090	2	昭41.10.28	
3.2.35	砂子塚橋	12	約1,400	2	昭41.10.28	
3.2.36	分水南橋	11	約920	2	昭41.10.28	
3.2.37	分水東通り橋	11	約620	2	昭41.10.28	
3.2.38	分水北通り橋	16	約1,120	2	昭41.10.28	
3.2.39	分水文庫橋	12	約510	2	昭41.10.28	
	合計		約70,770			

路線番号	道路名称	幅員(m)	延長(m)	車線数	決定・最終変更 年月日	備考
2.2.1	街区公園	約0.31			昭41.10.28	
2.2.2	街区公園	約0.22			昭41.10.28	
2.2.3	街区公園	約0.22			昭41.10.28	
2.2.4	街区公園	約0.20			昭41.10.28	
2.2.5	街区公園	約0.19			昭41.10.28	
2.2.6	街区公園	約0.15			昭41.10.28	
2.2.7	街区公園	約0.18			昭41.10.28	
2.2.8	街区公園	約0.15			昭41.10.28	
2.2.9	街区公園	約0.22			昭41.10.28	
2.2.10	街区公園	約0.11			昭41.10.28	
2.2.11	街区公園	約0.42			昭41.10.28	
2.2.12	街区公園	約0.61			昭41.10.28	
2.2.13	街区公園	約0.54			昭41.10.28	
2.2.14	街区公園	約0.05			昭41.10.28	
2.2.15	街区公園	約0.05			昭41.10.28	
2.2.16	街区公園	約0.23			昭41.10.28	
3.1	近隣商業	約1.1			昭41.10.28	
4.1	地区公園	約3.75			昭41.10.28	
	合計	18箇所				

(2) 教育施設・医療機関・行政施設・大規模商業施設・観光施設の分布

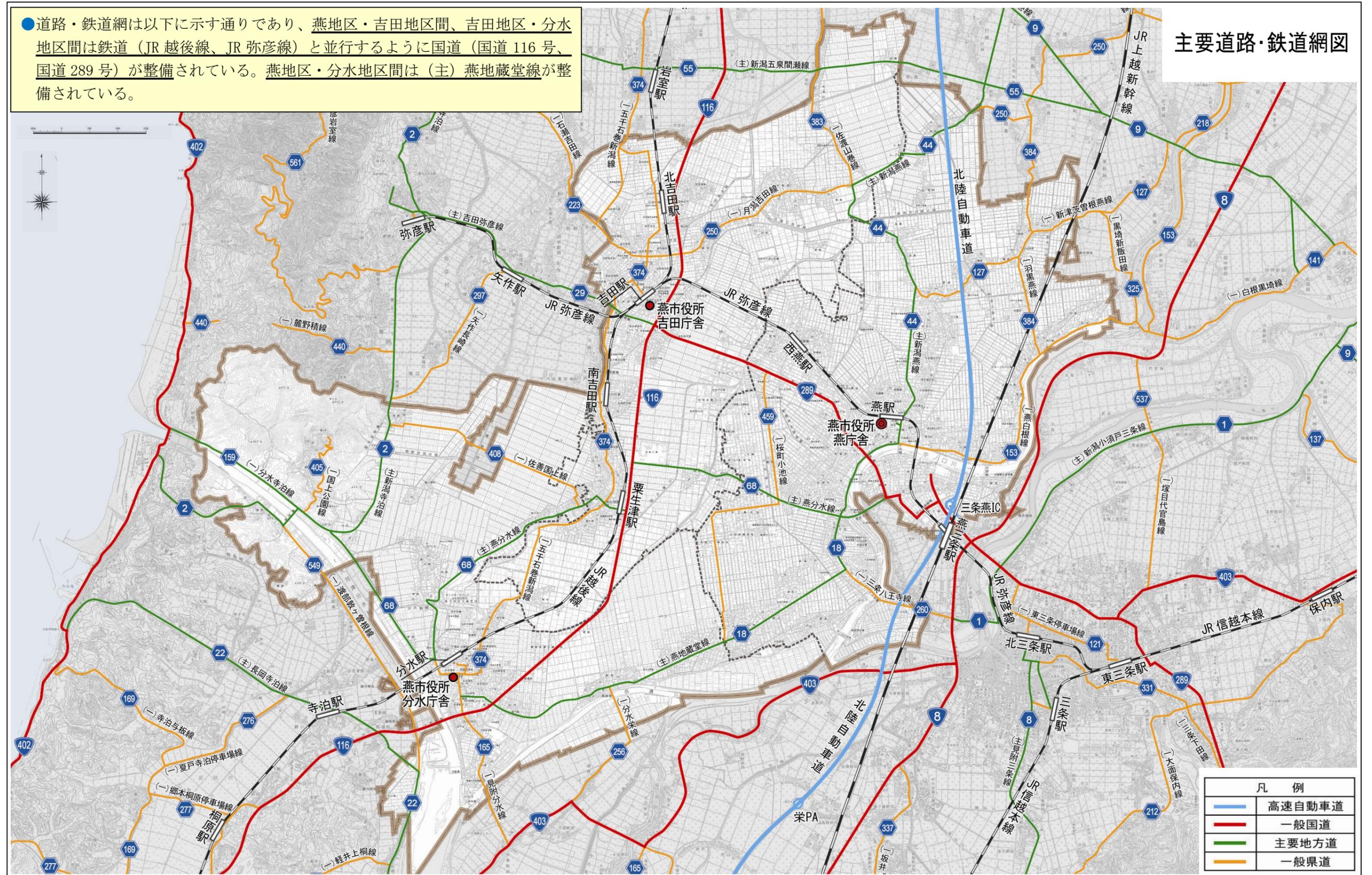
●各施設の分布状況は以下に示すとおり、医療機関・商業施設（大規模）は、燕地区では広く分布しているが、吉田地区・分水地区では駅周辺に集中している。

主要施設分布図



2.1.4 道路・交通

(1) 主要な道路・鉄道網等



## (2) 国勢調査における通勤通学の動向

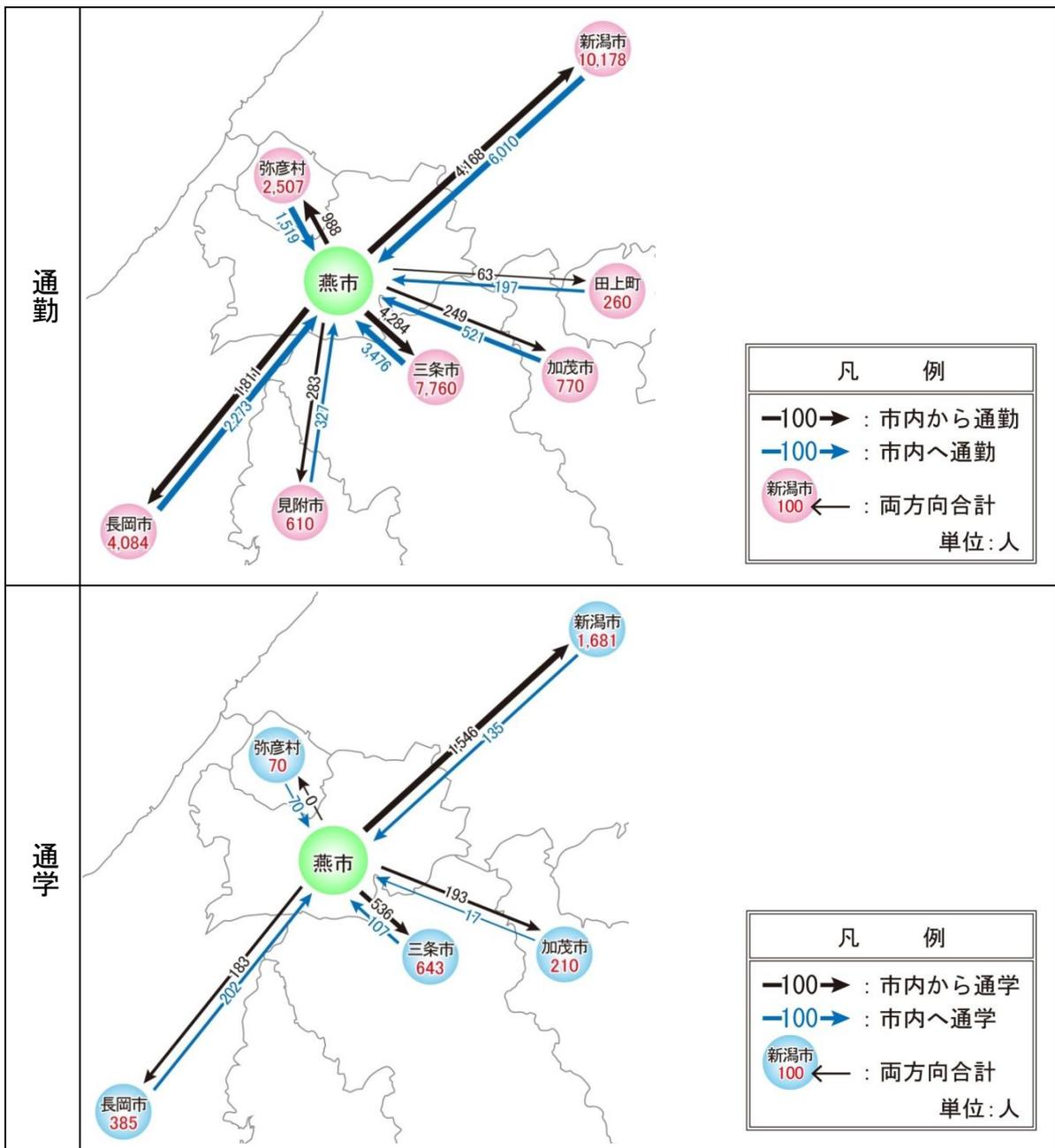
### 【通勤の主な流動】

- 燕市と周辺市町村の通勤の流動は、新潟市が最も多く 10,178 人、次いで三条市の 7,760 人、長岡市の 4,084 人である。

### 【通学の主な流動】

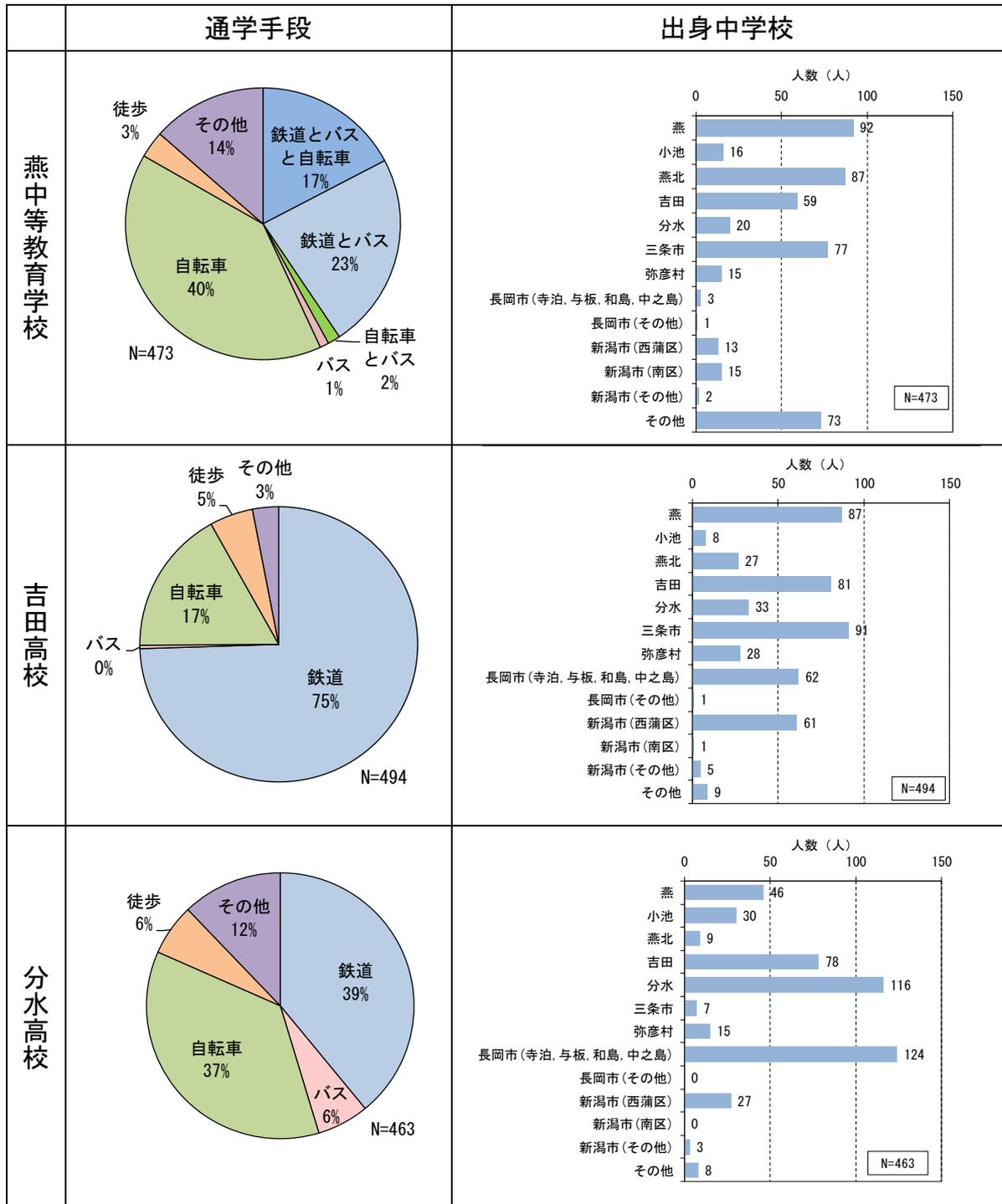
- 通学も、通勤と同様に新潟市が最も多く 1,681 人、次いで三条市の 643 人、長岡市の 385 人である。

### ■ 燕市全体の主な流動【平成 22 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

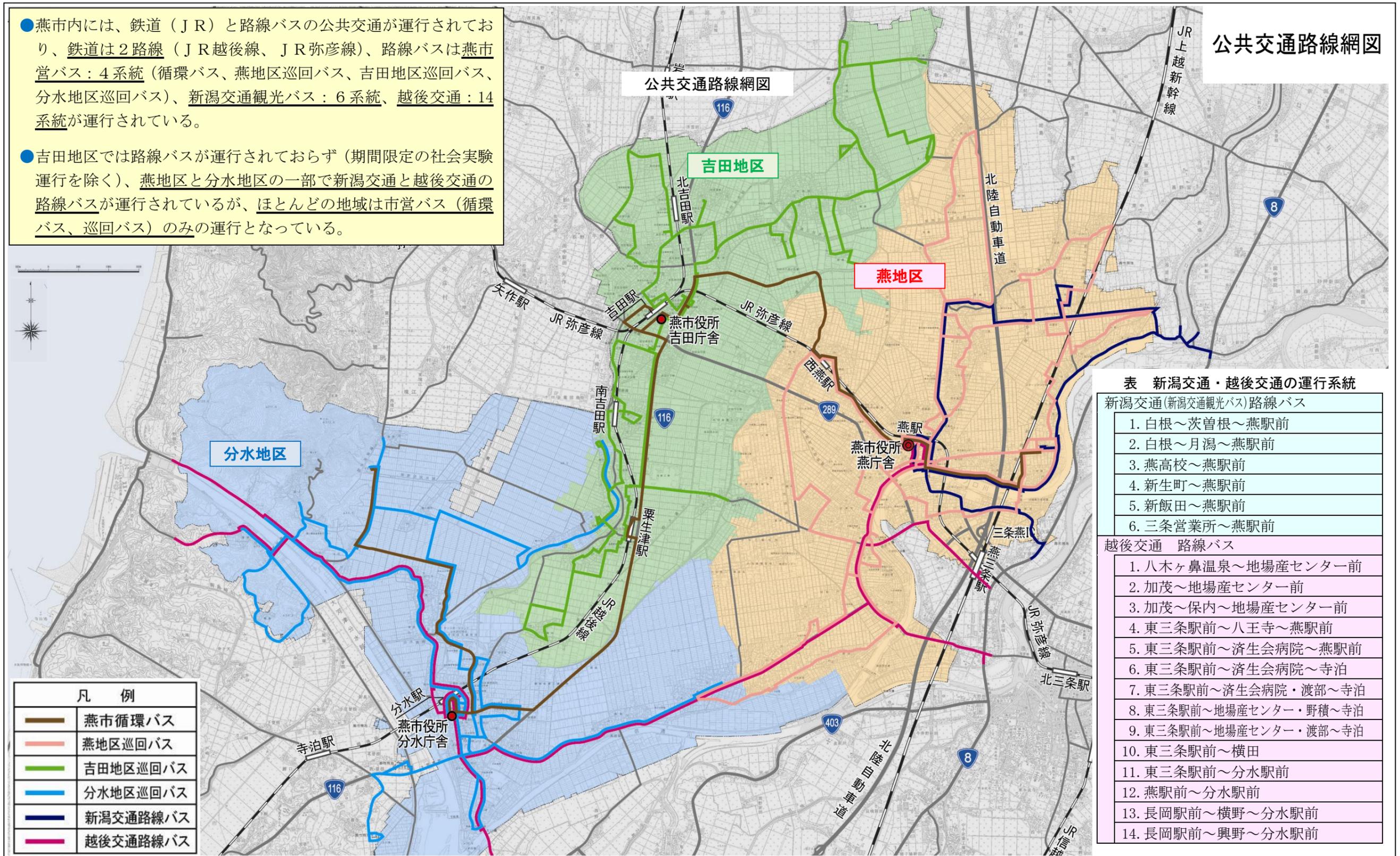
## 2.2 公共交通の概況

### 2.2.1 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：14系統が運行されている。

● 吉田地区では路線バスが運行されておらず（期間限定の社会実験運行を除く）、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。





## 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。
- 越後線は、吉田－新潟間は1日に27～28往復の運行が確保されているのに比べ、吉田－分水間は11往復しかなく、特に日中の時間帯は、2～4時間に1本しか運行していない。

図 運行本数と時間帯

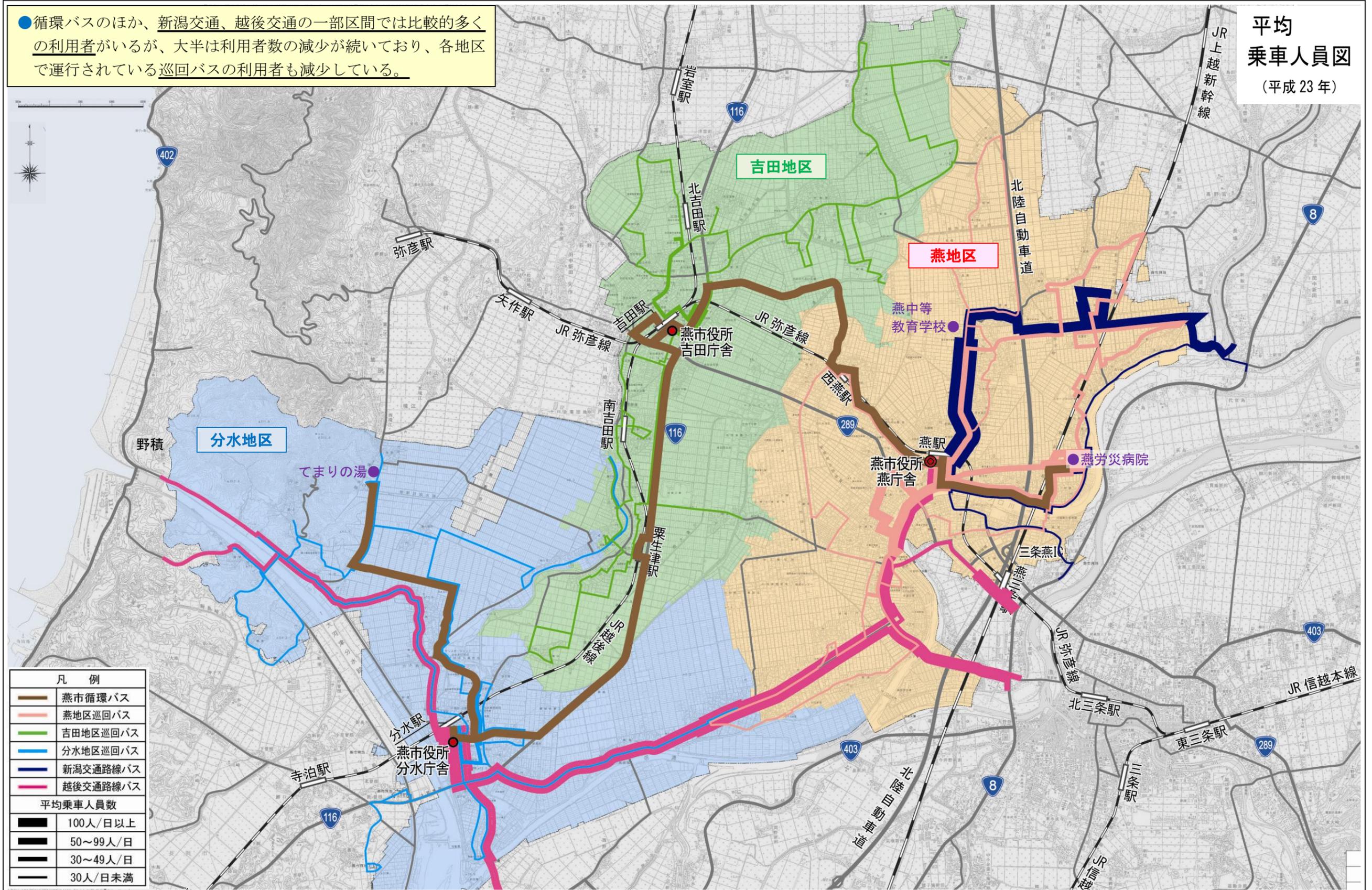
時間帯	運行時刻	越後線 (分水駅発)		弥彦線 (燕駅発)	
		新潟行	柏崎行	弥彦行	東三条行
朝	5				●
	6	●	●	●	●
	7	●	●●	●●	●●
	8	●	●	●	●
昼前	9	●			
	10			●	●
	11	●			
昼過ぎ	12		●	●	●
	13	●		●	●
	14				●
夕方	15		●	●	●
	16	●		●	●
	17		●	●	●
夜	18	●	●●	●	●
	19	●		●	
	20		●	●	●●
	21	●	●	●	
	22	●			

※運行時刻は各駅の発時刻を示す

※●：平休日運行本数

## 2.2.2 利用状況

### (1) バス



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 59,000 人余をピークに減少傾向となっており、平成 23 年度では約 53,000 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。巡回バスは、循環バスに比べ「運行本数が少ない」「目的地まで時間がかかる」など地域住民の需要に対応できていないことが原因と考えられる。

図 市営バス（循環バス、巡回バス）の利用状況

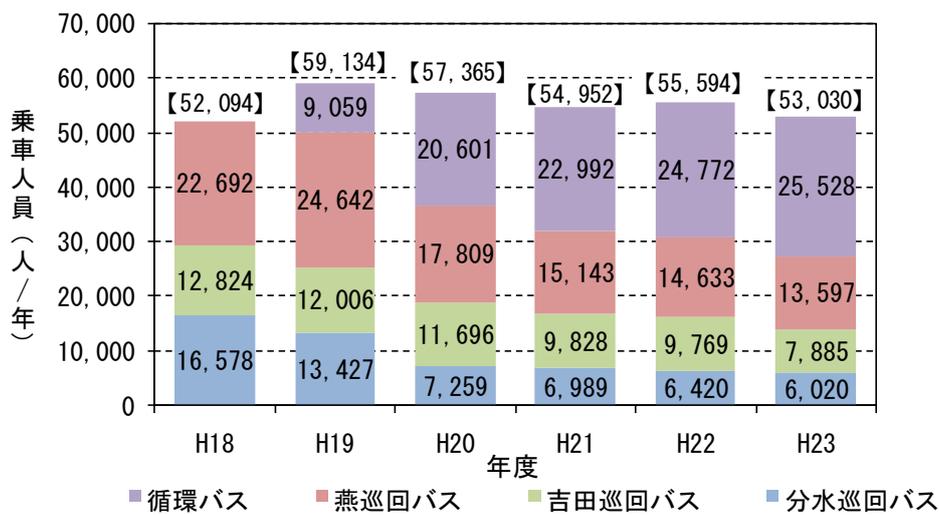
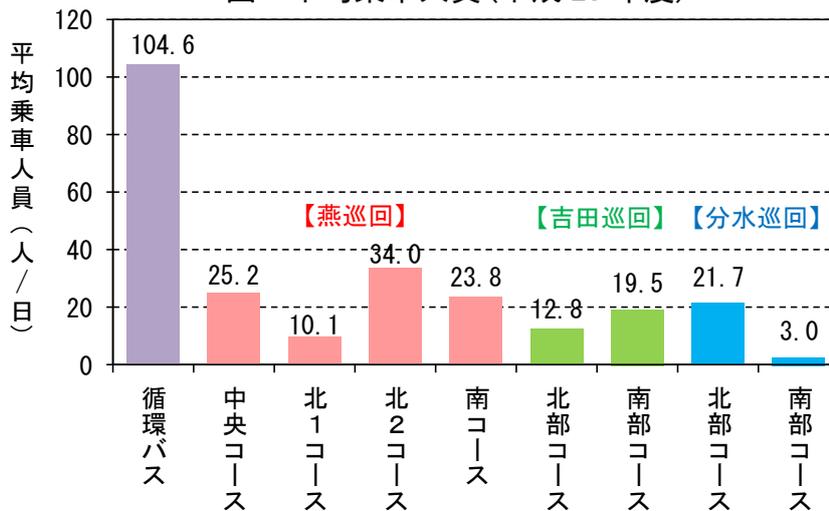


図 平均乗車人員（平成 23 年度）

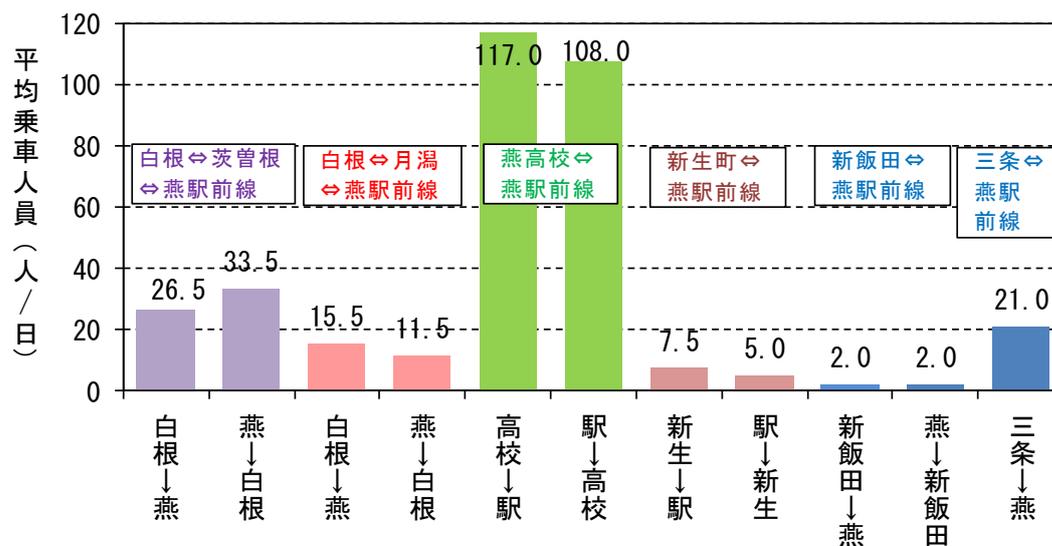


## 2) 路線バス

### 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)

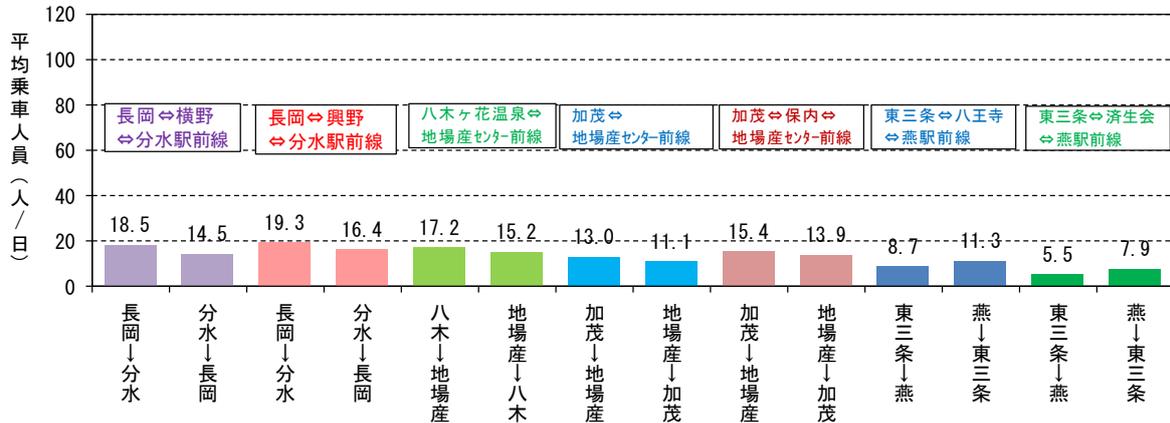
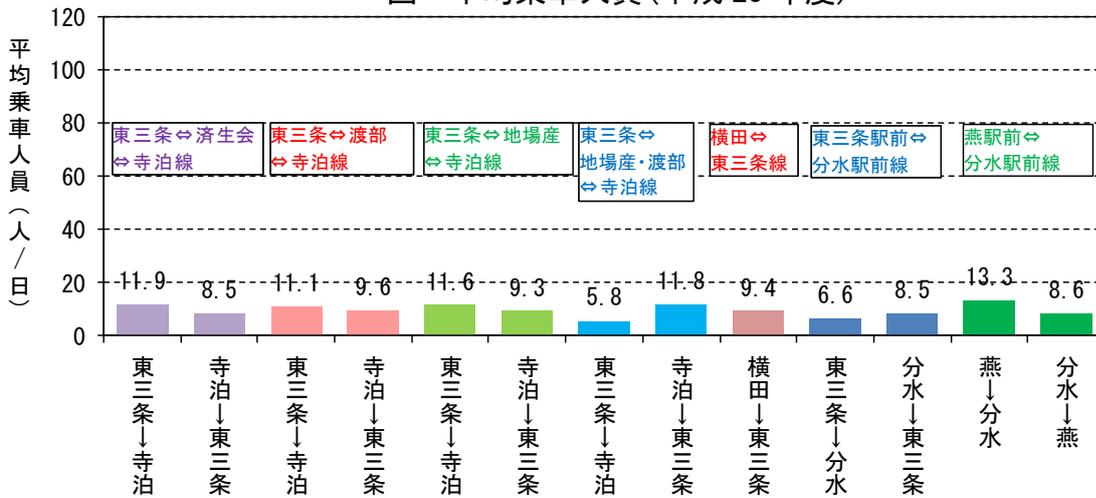
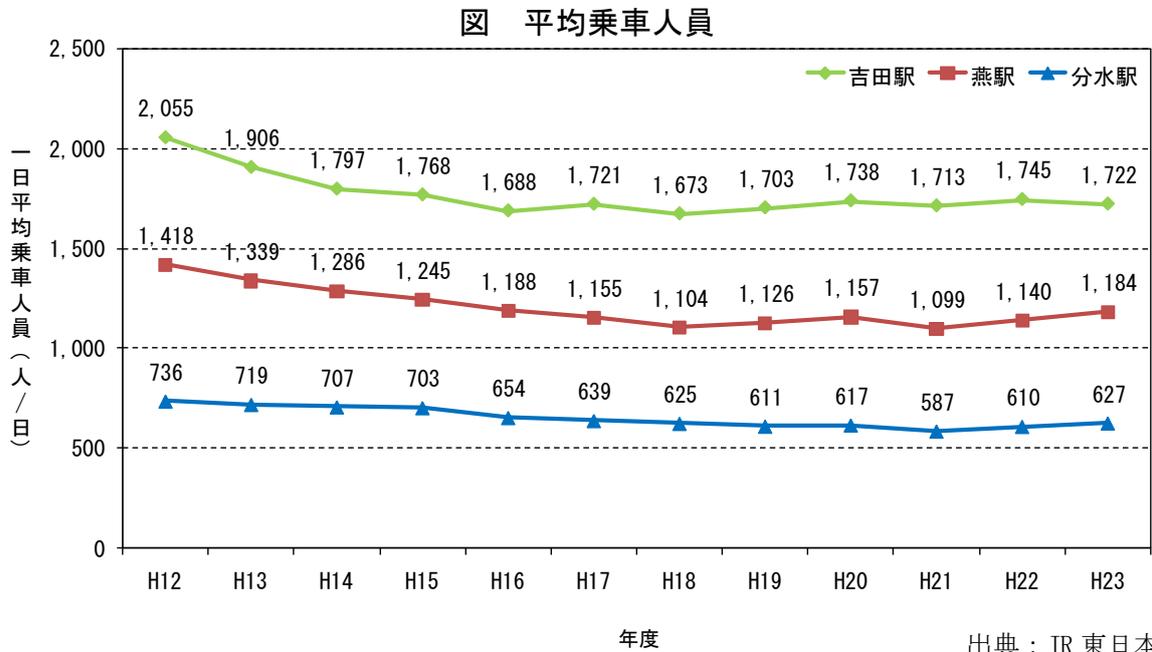


図 平均乗車人員(平成23年度)



## (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。



### 2.2.3 待合環境

- バスの待合環境については、路線バス・循環バスの停留所について「上屋のみある停留所」が6か所(5%)、「上屋と椅子がある停留所」が14か所(11%)、「椅子のみある停留所」が8か所(6%)と少ない。雨、風、雪などの天候が悪い時期や、高齢者等の休憩など、待合環境の改善が必要である。

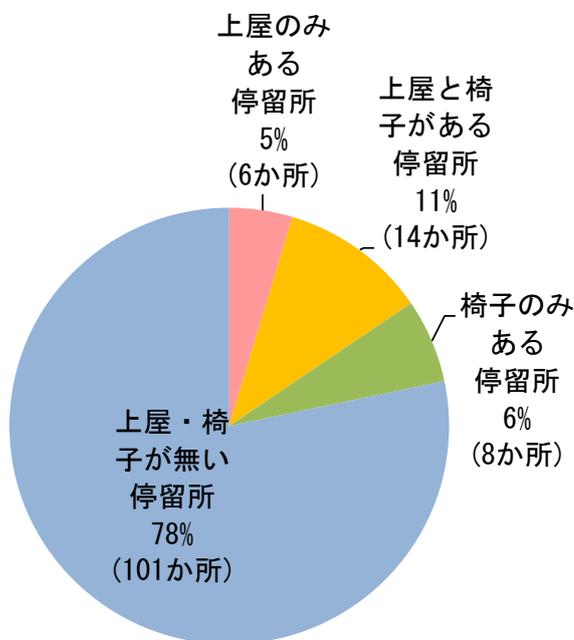
図 分水新町 停留所  
(椅子あり)



図 吉田駅 停留所  
(上屋・椅子あり)



図 バスの待合環境の状況の割合

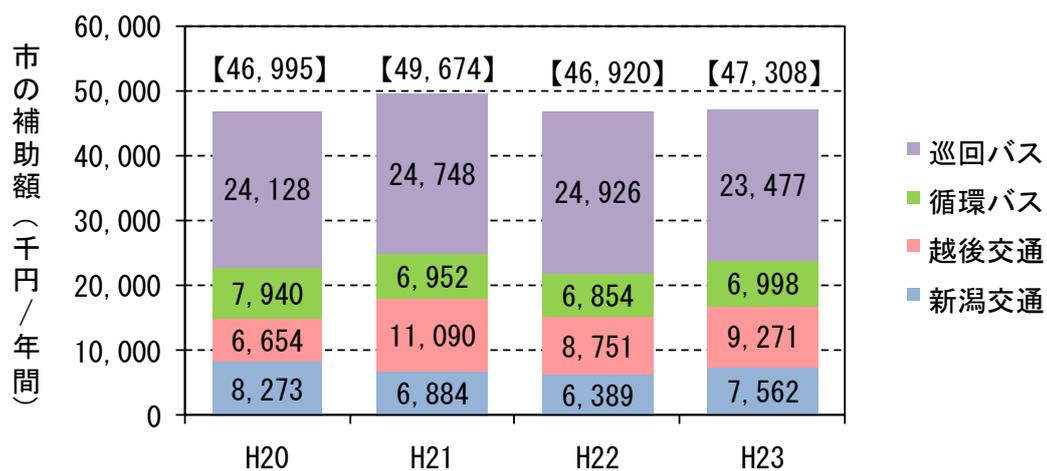


※循環バス・路線バス停留所 (H24.8 現在 : 合計 129 か所)

## 2.2.4 市の経費負担

●市の公共交通への補助額、運行委託費（国庫補助額、県補助額を除く）は、平成23年度で約47,308千円であり、そのうち約50%の23,477千円が巡回バスの負担である。

図 補助額の推移

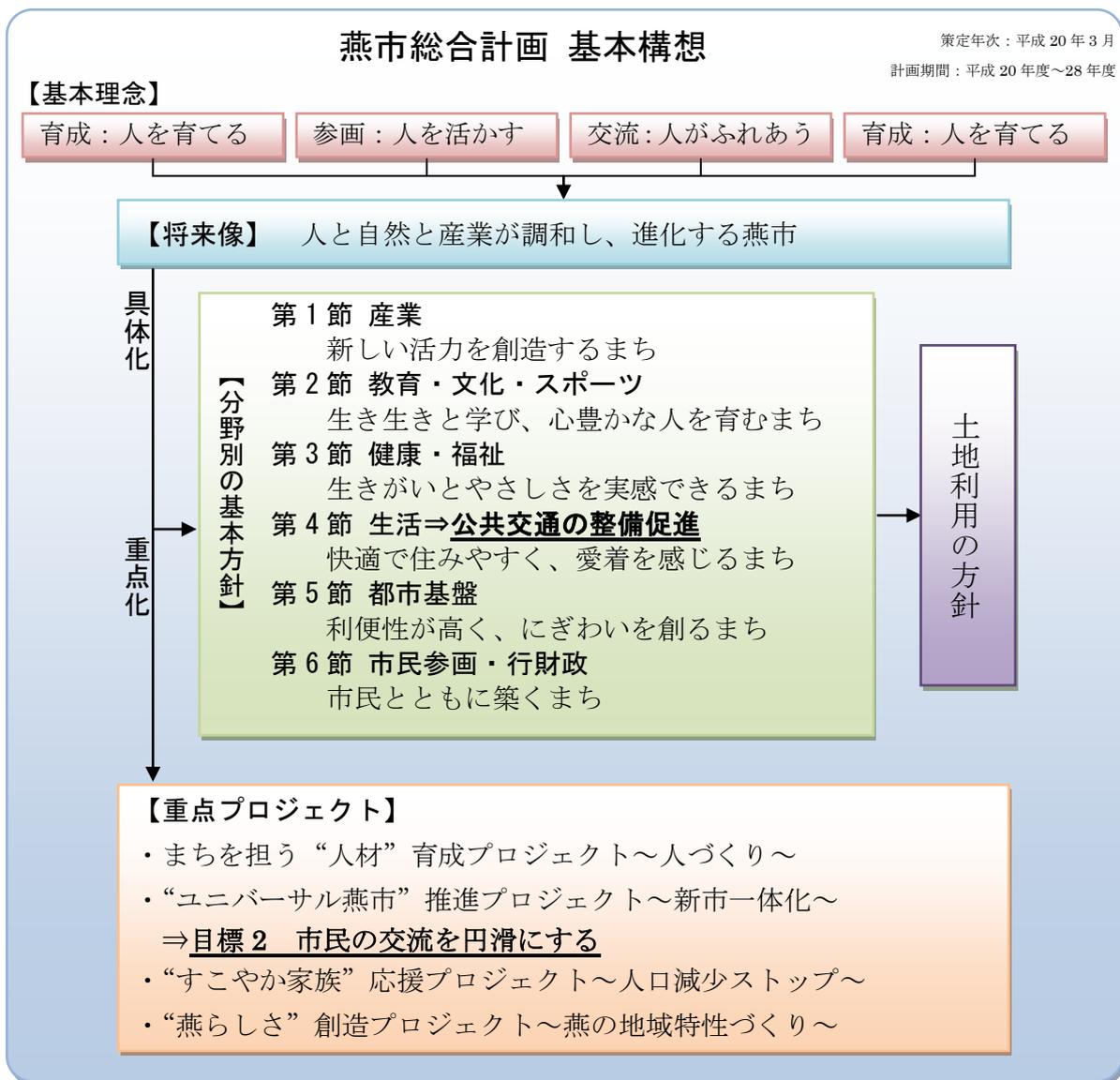


## 2.3 上位計画・関連計画の整理

### 2.3.1 上位計画

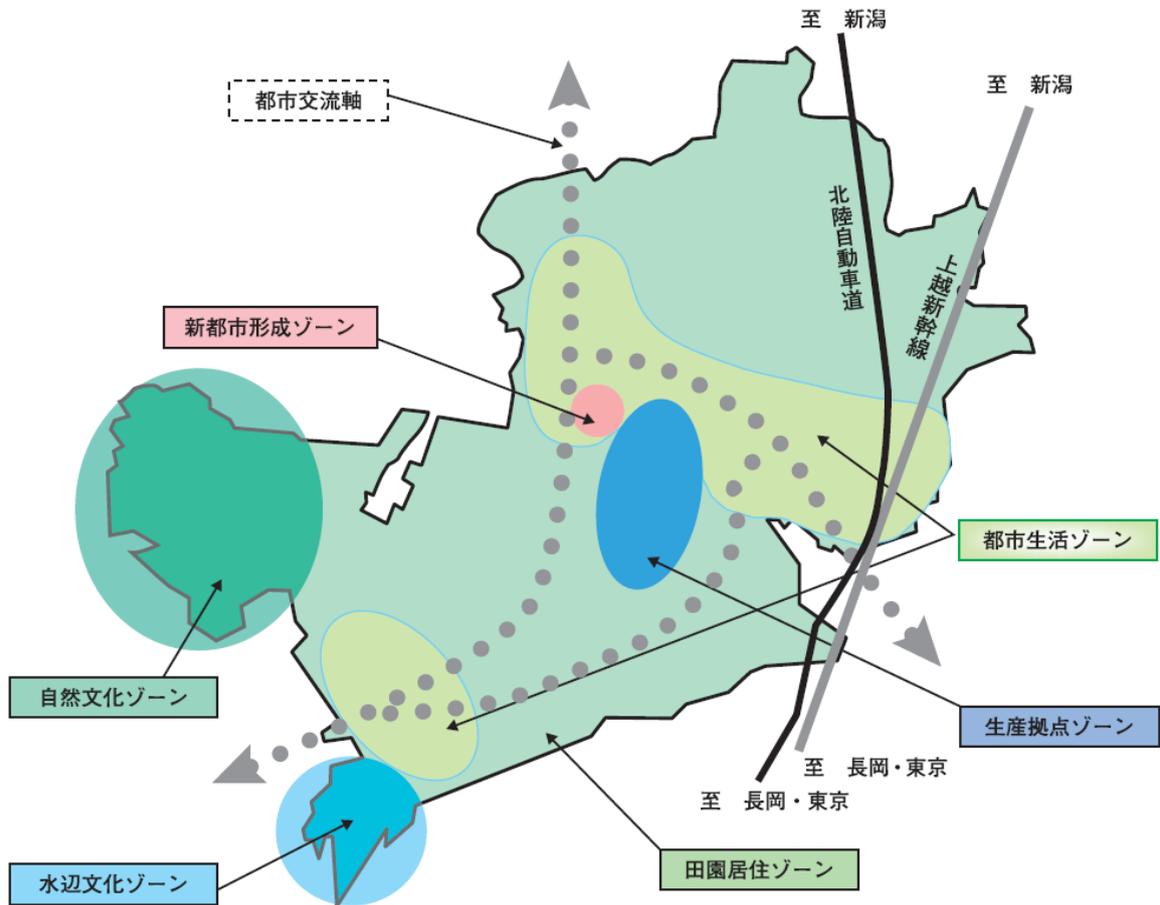
#### (1) 燕市総合計画 基本構想（平成20年3月策定）

- 燕市総合計画基本構想では、将来像を「人と自然と産業が調和し、進化する燕市」とし、「分野別の基本方針」の「生活」の中で、「上下水道や公共交通など、市民の生活を快適で便利にするための社会資本の整備、管理を進める」として、公共交通の整備促進を掲げている。
- また、重点プロジェクト「“ユニバーサル燕市”推進プロジェクト～新市一体化～」の目標の一つに、「市民の交流を円滑にする」とあり、公共交通体系の改善が取り組みとして掲げられている。



●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。

燕市総合計画 後期基本計画

策定年次：平成 24 年 3 月 計画期間：平成 24 年度～27 年度

【政策】

- 第 1 章 新しい活力を創造するまち
- 第 2 章 未来の燕を担う子どもたちを育むまち
- 第 3 章 生きがいとやさしさを実感できるまち
- 第 4 章 快適で住みやすく、愛着を感じるまち**
- 第 5 章 利便性が高く、にぎわいを創るまち
- 第 6 章 市民とともに築くまち

【基本施策】

- 1. 防災と消防・救急体制の充実・強化
- 2. 防犯と消費者保護対策の充実・強化
- 3. 交通安全対策の充実・強化
- 4. 環境にやさしい社会の構築
- 5. 公共交通の整備促進**

【5. 公共交通の整備促進】

○基本方針

- ・ 高齢者などの移動困難者の交通手段として、効率的で効果的な公共交通環境を整備する。
- ・ JR 東日本に対し、列車の運行改善、駅施設のユニバーサルデザイン化などを要望し、利用者の利便性向上に努める。

○施策の展開

1. 市内の均質な移動手段の確保

市内のバスなど公共交通については、平成 25 年度の開庁を目指している新庁舎移転を契機に、地域の実情や利用状況を把握し、デマンド交通の検討など利用者の利便性に配慮した効率的・効果的な運行形態への見直しを行います。

また、民間のバス路線についても輸送需要に合わせた再編を促進し、公的支援の見直しを図ります。

2. 公共交通の利便性向上

JR 越後線、弥彦線の列車の運行改善や増発、駅施設のユニバーサルデザイン化に向け、JR 東日本に強く要望していきます。

○施策の達成目標

指標項目	現在値 (H22)	目標値 (H27)
バスや鉄道などの公共交通の充実に対して不満と答えた人の割合	49.3%※	25%
市が運行するバス等の乗車人員	55,594 人	72,500 人

※平成 22 年 12 月市民意識調査結果

## 2.3.2 関連計画

### (1) 燕市都市計画マスタープラン（平成22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、「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～

※燕市が目指す「コンパクト都市」

- ・「地域資源が有機的に組み立てられ、相互に有効に活用されていく都市」を一つの考えに置き、具体的には、JR 燕駅、JR 吉田駅、JR 分水駅周辺の「歩いて暮らせる区域」と、市の「基幹的な公共施設（新庁舎、警察署）集積地」及び「商業、娯楽施設などの都市施設集積地（上越新幹線燕三条駅、北陸自動車道三条・燕インターチェンジ周辺）」が公共交通などでネットワークするまち

### 【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。

## (2) 燕市環境基本計画（平成 21 年 3 月策定）

- 燕市環境基本計画では、環境像を「みんなの行動の積み重ねから、大きく羽ばたく、環境都市つばめ」としている。
- 公共交通に関する施策として、「公共交通機関等のための支援・周知・啓発の推進」が挙げられており、鉄道の運行改善・増発要望など 7 つの施策の方針が設定されている。

### 燕市環境基本計画

策定年次：平成 21 年 3 月 計画期間：平成 21 年度～27 年度

**【環境像】 みんなの行動の積み重ねから、大きく羽ばたく、環境都市つばめ**

#### 【環境要素別の目標】

- 循環** 1. 地球の未来を考えて、地球温暖化の防止に貢献します  
2. エネルギー資源を有効に活用します  
3. 循環型社会を目指し、3R と適正処理を推進します  
4. 澄んだ空、きれいな空気を守ります  
5. 清らかな水を守り、大切に使います  
6. 健やかで安らぎのある暮らしを守ります
- 共生** 7. 花と緑が豊かなまちをつくります  
8. 多様な生物を育む自然を尊び、ふれあう機会をつくります  
9. 人と自然が共存・共栄できる“農”を育てます
- 協働** 10. 愛する郷土の文化・景観資源を守り、活かします  
11. 環境を良くするための情報を収集し、学び・体験する機会をつくります  
12. 未来を想い、より良い環境のための自主的に行動する「人・地域」を育てます

#### 1. 地球の未来を考えて、地球温暖化の防止に貢献します

##### 【施策の方向】

- (1) 省 CO<sub>2</sub> 型まちづくりの推進
  - 地球温暖化対策に関する計画の推進
  - 公共交通機関等のための支援・周知・啓発の推進
  - 環境に配慮した自動車の利用の推進
  - 交通の円滑化の推進
  - 環境負荷の小さいコンパクトな都市構造の形成
  - 廃棄物由来の CO<sub>2</sub> 削減の推進
  - 新エネルギーの利活用の推進
- (2) CO<sub>2</sub> 以外の温室効果ガスの削減の推進
- (3) CO<sub>2</sub> の吸収源対策の推進
- (4) 市民・事業者の省エネ・省資源行動に対する働きかけの推進

#### 4. 澄んだ空、きれいな空気を守ります

##### 【施策の方向】

- (1) 環境監視体制の充実
- (2) 工場・事業場等の大気汚染対策の推進
- (3) 自動車排出ガス対策の推進
  - 環境に配慮した自動車の利用の推進
  - 公共交通機関等のための支援・周知・啓発の推進
  - 交通の円滑化の推進
  - 沿道対策の推進

#### ○公共交通機関等の利用促進のための支援・周知・啓発の推進

##### 【施策の方針】

- JR 東日本に対し、越後線や弥彦線の列車運行の改善や、増発等の要望活動を行います。
- バス会社に対し、J R 線との接続改善や低床式バスの導入等の要望活動を行います。
- 民間路線バス維持のため、運行費を補助します。
- 市内循環・巡回バスの利用促進に努めます。
- 歩きやすく、自転車が利用しやすい環境づくりに努めます。
- 市役所庁内で「ノーマイカーデー」を設定し、職員の積極的な参加を促します。
- 「ノーマイカーデー」の普及を図るため、各種情報の周知、啓発を行います。

**■ 燕市の現状**

**地域**

1. 人口は平成 12 年をピーク（84,297 人）に減少に転じ、平成 37 年には約 72,000 人にまで減少。
2. 超高齢時代への突入。  
（65 歳以上人口：平成 12 年 15,701 人→平成 22 年 20,427 人）
3. 高齢者の免許保有者増とともに、高齢者の交通事故が増加。
4. 旧市町ごとに市街地が形成、市域に広く集落地が点在。
5. 病院、大型店、新市役所（予定）などの都市サービス機能は、燕及び吉田市街地周辺部に分布。
6. 「新潟市」及び「三条市」との通勤・通学流動が多い。
7. 市における自動車保有台数増加（平成 10 年 58,774 台→平成 22 年 64,089 台）とともに、二酸化炭素排出量も増加。

**公共交通**

1. 市内全域で共通する公共交通は巡回バス、循環バスのみ。
2. 巡回バス利用者が大きく減少、5 年で半減。  
（平成 18 年 52,094 人→平成 23 年 27,502 人）。
3. 路線バスは燕地区と分水地区の一部のみで運行し、吉田地区では運行していない。
4. 路線バスは乗車人員 10 人未満の路線が多数存在。
5. バス待ち環境として上屋や椅子等の未設置停留所が多い。
6. 市のバス運行に係る経費は年間約 4,700 万円で、その約半分は巡回バスの運行経費。

**■ 公共交通を取り巻く課題**

**人口減少・超高齢社会への対応**

これまで増加の一途を辿ってきた燕市の人口は減少傾向に転じ、中でも中心市街地や農村集落地での減少が著しい状況にある。一方、高齢者数が増加傾向にあり、今後も急激に増加する高齢者の暮らしを支える足の確保、安全の確保などが求められてくる。

こうした中、これまでの定路線型バスに依存した公共交通体系を、人口構造の変化に対応したより効率的な体系に見直す必要が生じてきている。

**地球環境問題への対応**

我が国における二酸化炭素（CO2）排出量の約 20%は運輸部門であり、また輸送量当たり CO2 排出量（g-CO2/人キロ）で比較すると、自家用自動車の場合、鉄道の 9.4 倍となっている。

環境問題への市民意識が高まりつつある中、燕市における自動車保有台数は増加しており、地球温暖化を促進する温室効果ガスである CO2 増加が懸念されることから、今後、クルマから公共交通への転換を積極的に促していくことが必要である。

**コンパクトな都市形成への対応**

人口減少と高齢化が進む中で、これまでの拡大基調の都市誘導からベクトルを転換し、これからは高齢者にとっても暮らしやすい便利な「コンパクトな都市形成」を目指していくことが求められている。このため、都市機能の集積充実を図ることと併せて、市域のどこからでも都市的サービスが便利に享受できるよう、公共交通の利便性を向上させていくことが必要である。さらに、中心市街地活性化の視点からも公共交通施策を展開していくことが重要である。

**変化、多様化する市民ニーズへの対応**

合併前からの 3 庁舎を統合した市役所新庁舎が建設され、ロードサイド型店舗の立地などにより都市構造が変化しつつあるとともに、医療の高度化・専門化により受診パターンの多様化・広域化が進んできている状況にある。こうした中、通院、買い物、行政サービスなど、多様な市民ニーズに見合った的確な公共交通体系を整備していくことが必要である。

**交通事業者が民業として持続可能な交通体系の構築**

燕市を取り巻く社会経済情勢の変化の中で、地域産業の低迷が見られる状況にある。地域経済の一翼を担うタクシー、バス等交通事業者が、今後、行政と連携する中で、市民にとって利用しやすい交通サービスを提供し、できるだけ多くの市民に利用して頂くことで、民業として持続できるような交通体系を構築していくことが必要である。

## 3 目指すべき将来像と方向性

### 3.1 将来像

「市民が快適に移動できるまち」の形成を目指し、市民の満足度を高める。

将来像(仮)

**快適に移動できるまち**

### 3.2 重点目標

高齢者の日常の暮らしの支援と高校生の通学の利便確保に重点を置いて、本計画が目指す重点目標を以下のとおり設定する。

#### **重点目標 1 高齢者が便利に暮らせる公共交通**

市内すべての高齢者が、通院、買物、行政サービス、娯楽など、便利に都市サービスが受けられ、自律的かつ元気に暮らせる公共交通を目指す。

#### **重点目標 2 学生が快適に通学できる公共交通**

高校生をはじめとする学生が、安全、快適に学校へ通い、保護者の負担を軽減する公共交通を目指す。

### 3.3 基本方針

将来像実現のための公共交通における計画の基本方針を以下のとおり設定する。

#### **【1】公共交通網の再編**

高齢者にとっても「分かり易く」かつ「使い易い」公共交通網として、総合的なネットワークや運行方法などの整備充実を図る。

#### **【2】公共交通相互の連携強化**

鉄道、バス、その他交通との相互連携の強化により公共交通の利便性を高めるため、乗り継ぎの改善や交通結節点の整備、パーク&ライド機能の付加など、ハード、ソフト両面での整備充実を図る。

#### **【3】公共交通の利用環境向上**

公共交通の利用環境を高めて利用を促進するため、車両やバス待ち環境の改善、高齢者にも分かり易い情報の積極的な提供、高度情報技術の活用など、環境面での整備充実を図る。

### 3.4 今後の方向性

#### 【目標実現のための今後の方向性】

基本方針	番号	今後の方向性		対象	主な実施主体
【1】 公共交通網の再編	1	JR在来線の運行改善と利用促進	・鉄道の利用促進を図るため、市民への意識啓発を推進するとともに、沿線市町村と連携して、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 吉田駅から柏崎方面の越後線及び弥彦線の運行本数の増加、乗り継ぎの改善を要望する。	鉄道	鉄道事業者
	2	路線バスの見直し・再編	・市内全域でのデマンド交通の運行を踏まえ、運行エリアが重複する路線や乗車密度が低い路線などについて、運行区間の変更・短縮や周辺路線との統廃合など、運行の見直し再編を推進する。	路線バス	バス事業者
	3	循環バスの見直し・利便性向上	・市内の幹線公共交通として、駅や病院等を結ぶ現行路線の維持を基本に、運行ルートへの延伸、新庁舎や沿線の商業施設への停留所設置など、路線を見直し、利便性の向上を図る。	循環バス	燕市
	4	デマンド交通*の運行	・他の公共交通網ではカバーしきれない小回りの利く新たな公共交通手段として、地域の実情や高齢者及び学生などの利便性に配慮し、市内全域で均一かつ効率的・効果的な運行サービスを提供するデマンド交通を運行する。なお、利用者が減少している市内各地区の巡回バスは、デマンド交通の運行によりすべて廃止する。	デマンド交通	燕市
【2】 公共交通相互の連携強化	5	鉄道とバスの乗り継ぎ改善	・路線バス、循環バス、鉄道の相互乗り継ぎを改善するため、各駅でのバスダイヤの見直しなどを推進する。	路線バス、循環バス	バス事業者 燕市
	6	交通結節点の整備	・交通拠点に位置付けられる吉田駅等について、駅舎のバリアフリー化、駅施設のユニバーサルデザイン化を JR 東日本に要望するとともに、吉田駅の東側改札口の開設を要望する。	鉄道	鉄道事業者 燕市
	7	パークアンドライドの推進	・公共交通機関の利用を促進し、環境負荷の少ない社会を実現するため、主要な交通結節点におけるパークアンドライドの誘導促進策を推進する。	鉄道、路線バス	燕市
【3】 公共交通の利用環境向上	8	バス待合環境の整備	・より快適にバス待ちしてもらえるように、バス停における椅子や上屋等の整備を推進する。	路線バス、循環バス	バス事業者 燕市
	9	ユニバーサルデザインに配慮したわかりやすい環境整備と情報提供	・わかりやすい案内表示などユニバーサルデザインに配慮した施設や設備の整備を推進する。 ・鉄道、路線バス、循環バス、デマンド交通などの公共交通の運行路線、運行内容を知ってもらうために、高齢者にもわかりやすい情報提供を積極的に行うとともに、使いやすいシステムをつくることや市民意識の向上を図ることによって、公共交通の利用を促進する。	全ての公共交通機関	

※現在検討中の巡回バスに代わる公共交通（予約型乗り合いワゴン車）

### 3.5 各公共交通の位置付け

●各公共交通の担う位置付けは以下に示す通りであり、これに応じた事業計画を策定する。

図 各公共交通の位置付け

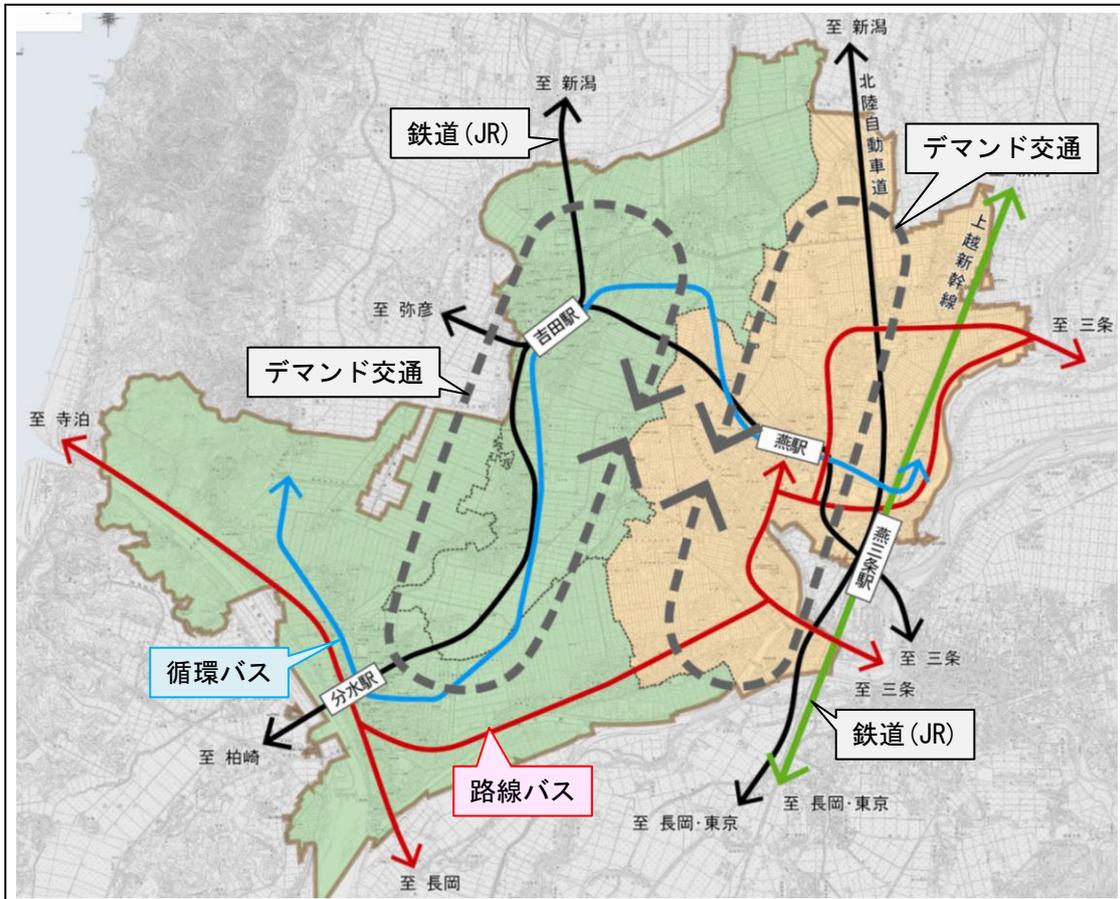


表 各公共交通の位置付け

公共交通機関	役割	移動区間*		
		都市間	地区間	地区内
鉄道 (JR)	・燕市と新潟市、長岡市、三条市、弥彦村等の市外及び市内の各地区間をつなぐ広域的な公共交通として位置付ける。	◎	○	△
路線バス (高速バス含)	・燕市と新潟市、長岡市、三条市、弥彦村等の市外及び市内の各地区間をつなぐ比較的中距離の公共交通として位置付ける。	◎	○	△
循環バス	・主に燕市内の燕地区、吉田地区、分水地区の各地区間をつなぐ市内の幹線公共交通として位置付ける。	×	◎	○
デマンド交通	・主に燕市内の燕地区、吉田・分水地区の各地区内を移動するフィーダー（枝線）的な公共交通として位置付ける。	×	△	◎

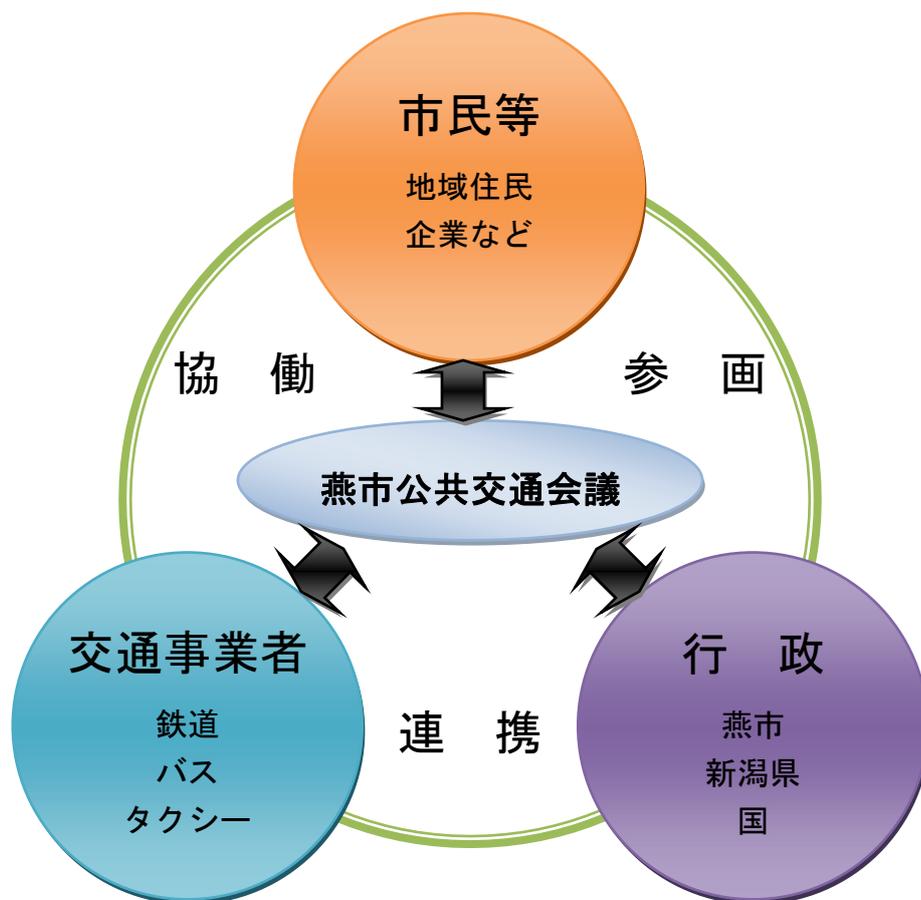
※利用者流動の考え方 [◎：多い ○：やや多い △：少ない ×：無い]

## 4 計画の実現に向けて

### 4.1 計画の推進体制

- 本計画に位置付けた施策・事業の展開に当たっては、市民、交通事業者、行政等が一体となって取り組んでいく。
- 市民代表、交通事業者、行政等で構成する「燕市公共交通会議」は、各関係主体がそれぞれの役割を果たしながら、市民の日常生活に欠かせない公共交通手段の確保のために、全体的な調整機能を果たしていく。

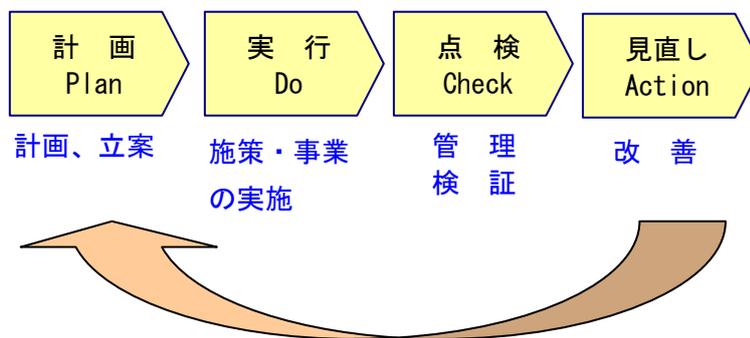
#### 推進体制のイメージ



## 4.2 計画の進行管理

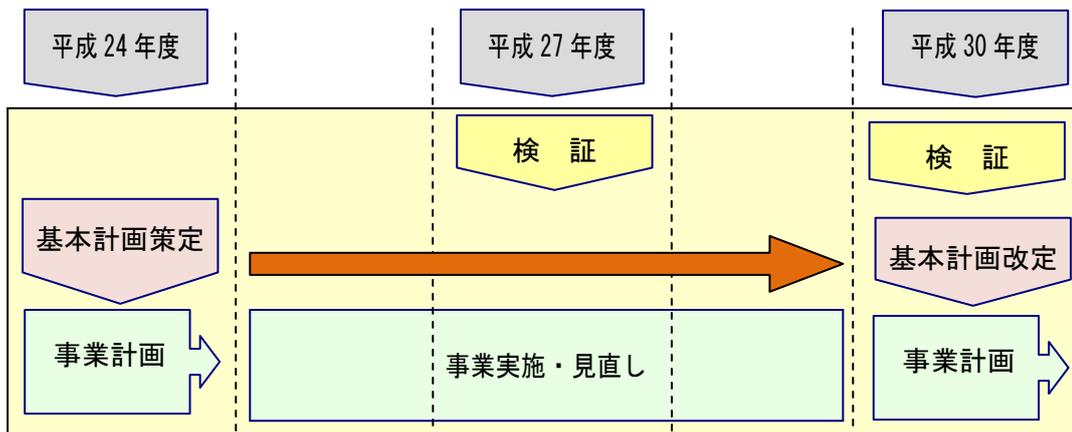
- 燕市公共交通会議は、各実施主体と連携して施策・事業を推進しながら、「計画」、「実行」、「点検」、「見直し」を行い、施策・事業内容の向上・改善を行う。
- 計画策定後、燕公共交通会議において、概ね3年後と6年後に計画目標の達成状況を検証するとともに、毎年度施策の実施状況を点検・評価する。

### 進行管理（PDCAサイクル）のイメージ



計画 (Plan)	・ 目標に向けた計画の策定
実行 (Do)	・ 各施策・事業の実施
点検 (Check)	・ 各施策・事業の検証 ・ 利用状況や効果の把握、評価
見直し (Action)	・ 施策・事業の改善、見直し

### 計画目標の達成に向けた年次の進行管理



### 4.3 計画の目標指標

公共交通に関する施策実施の達成度を評価し、施策や事業の継続的改善につなげるため、「目標指標」を設定する。

#### 【目標指標】

指標項目	現在値	目標値		備考
		(H27) 【中間年】	(H30) 【目標年】	
バスや鉄道などの公共交通の充実に対して不満と答えた人の割合	(H22) 49.3%※	25%	20%	燕市 総合計画
市内有人駅3駅の1日当たりの乗車人員数合計	(H23) 3,533人	3,600人	3,600人	
市内を走る路線バスの10kmあたりの平日1日平均乗車人員	(H23) 3.54人/日/10km	3.70人/日/10km	3.75人/日/10km	
循環バスの年間乗車人員	(H23) 25,528人	27,500人	28,000人	
デマンド交通の年間利用者数	—	45,000人	47,000人	

# 住民意向調査結果

## 1 住民アンケート

### (1) アンケート結果の概要

#### ■ 外出状況

##### 【外出目的地】

- 通勤、通院、買い物のいずれも燕地区・吉田地区が多く、分水地区は少ない。

##### 【利用交通手段】

- 乗用車の利用が多く、公共交通の利用は少ないが、通院では、比較的公共交通が使われやすく、タクシーの利用もある。

##### 【出発時刻】

- 通勤の出発時刻は9時前であるが、通院、買い物の出発時刻は9時～12時である。通院では9時前の上発時刻も少なくない。

##### 【帰宅時刻】

- 通勤の帰宅時刻は18時以降が最も多いが、通院・買い物の帰宅時刻は分散している。

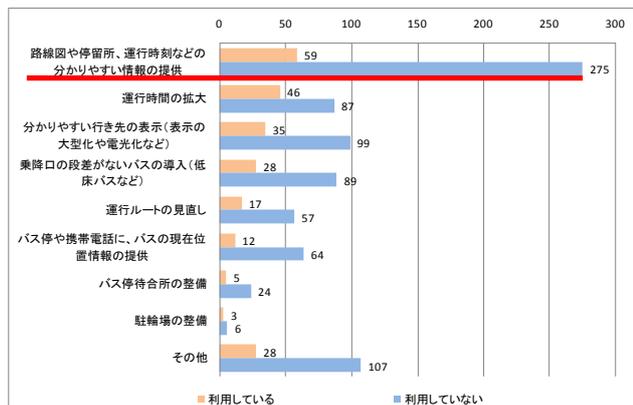
#### ■ 公共交通の利用

##### 【バス利用】

- 路線バスは年代別でも大きな変化はないが、市営バス（循環バス・巡回バス）は高齢者ほど利用している。

- バスの改善要望としては、市営バス利用者では「運行時間の拡大」が最も多く、利用者していない人では「わかりやすい情報提供」が最も多く、わかりにくいから乗っていない（乗ったことがない）とも考えられる。

路線バスの改善要望（単位：件）



##### 【鉄道利用】

- 鉄道の改善要望としては、バスと同様に「わかりやすい情報提供」が最も多く、次いで「運行時間の拡大」、「駐車場の整備」である。

##### 【タクシー利用】

- タクシーを利用したことがある人は53%であり、その目的は「通院」が多く31%である。年代別では、高齢者ほど利用がある。
- タクシーを利用する理由の多くは家や目的地の近くまで送迎してくれるからが主な理由となっている。

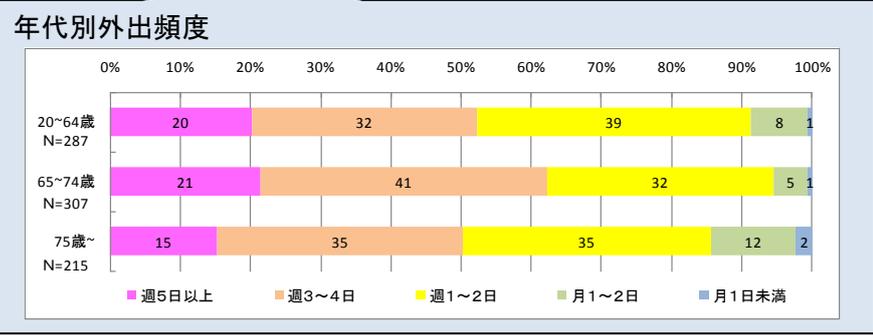
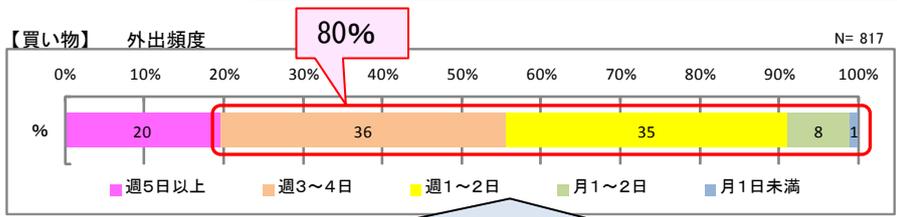
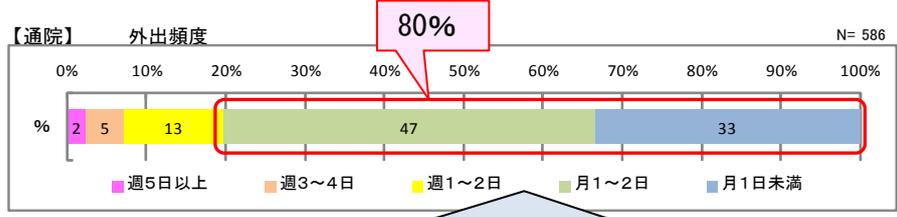
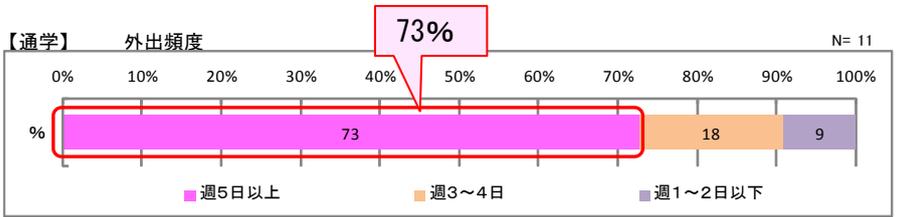
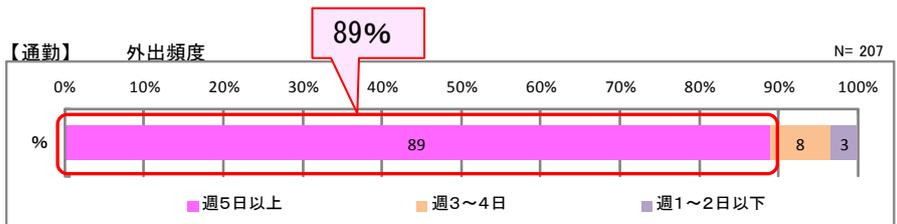
## (2) 実施概要

調査対象	市内在住の満 20 歳以上の市民 (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)
回収期限	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 : 1,000 票</u> 3,000 票
配布・回収方法	郵送配付、郵送回収
回収数	1,230 票 (回収率 41.0%)
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 : タクシーの利用状況について 問 5 : デマンド交通の利用可能性について 問 6 : 属性

### (3) アンケート結果

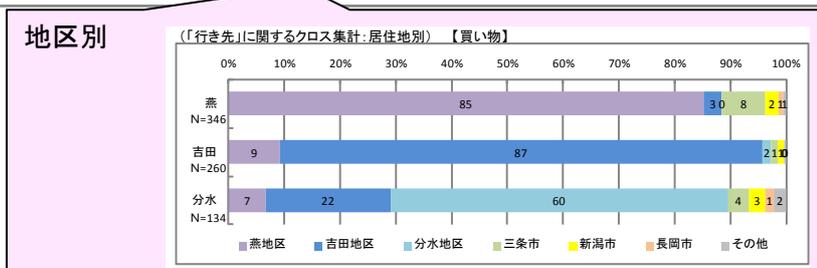
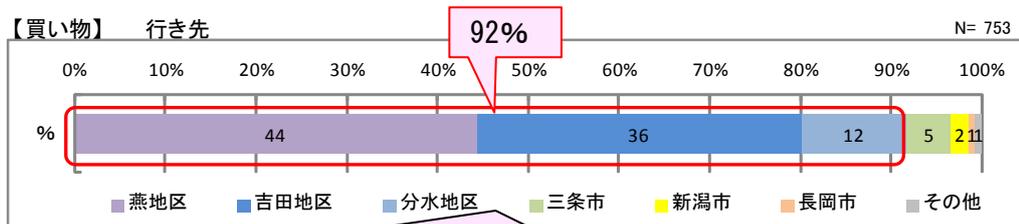
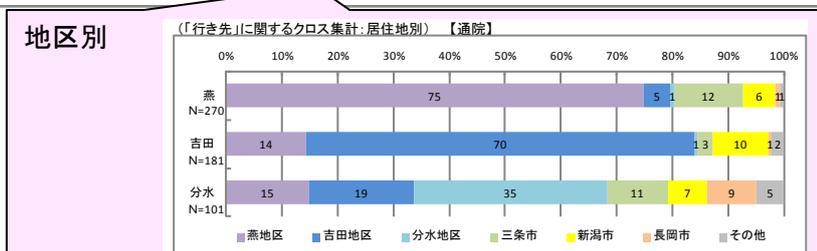
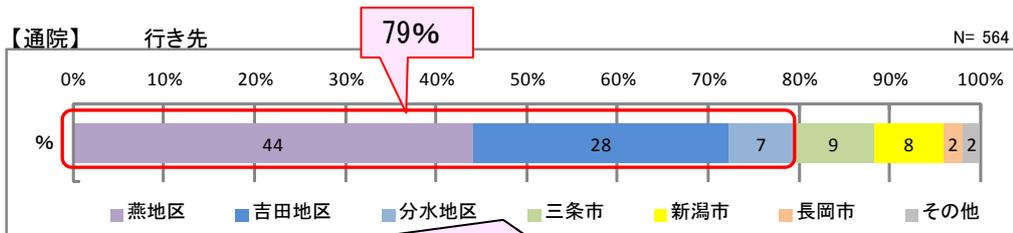
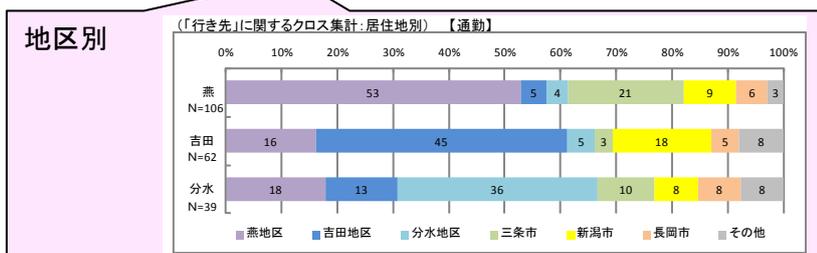
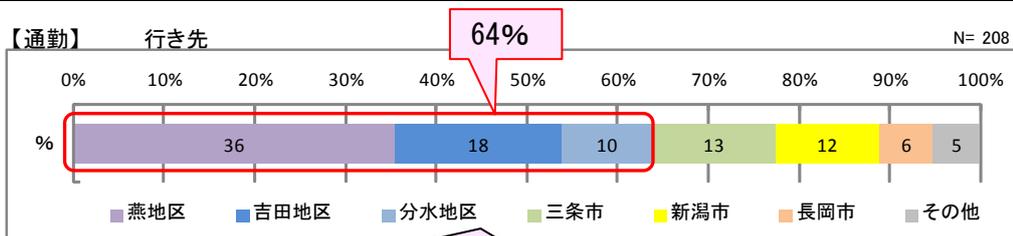
#### ■目的別の外出頻度

● 通勤・通学の外出頻度は週5日以上の割合が70%以上に上る一方、週1~2日以下の割合が10%未満となっている。通院は、月1~2日以下が80%であり、買い物は週3~4日以下が80%である。



## ■目的別の行き先

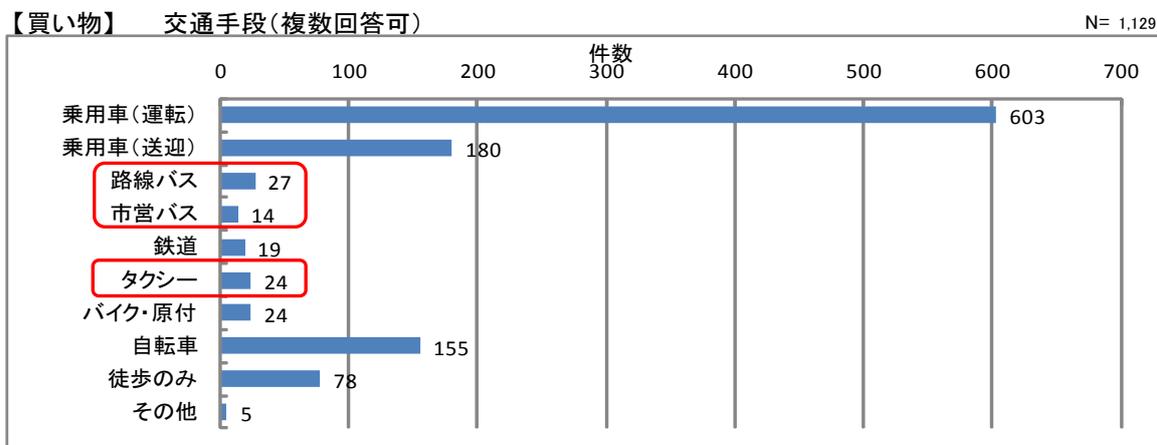
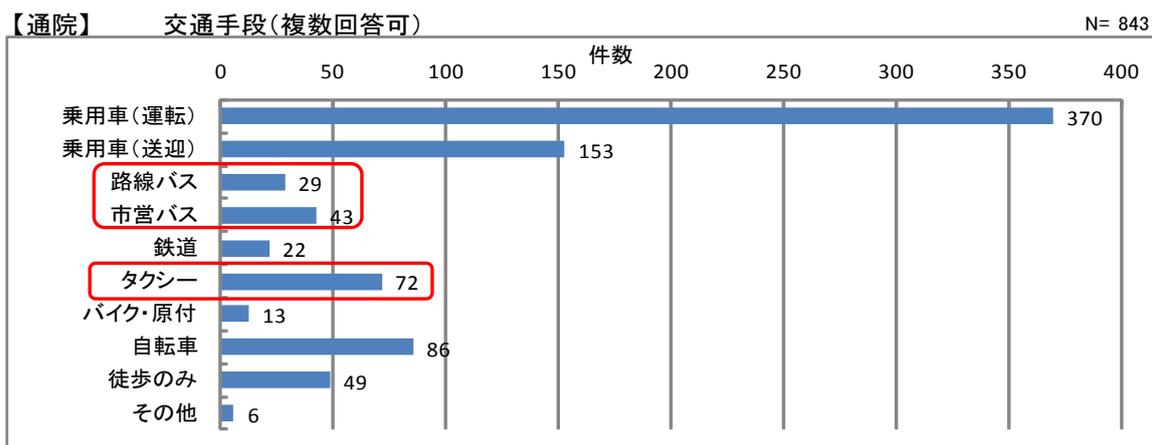
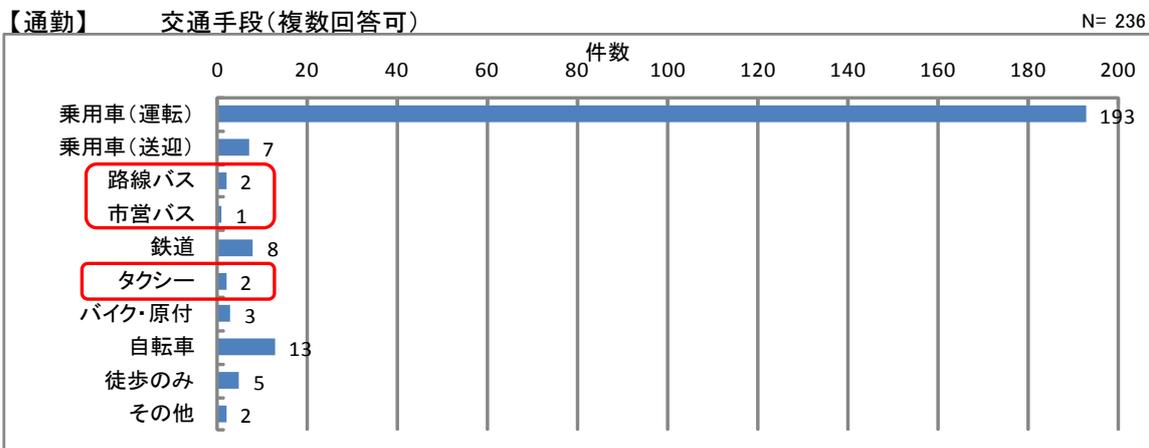
- 通勤に比べ、通院、買い物の行き先は市内の割合が高い。また、地区別では通勤、通院、買い物のいずれも燕地区・吉田地区が多く、分水地区は少ない。



※以降「通学」については、票数が少ないので省略

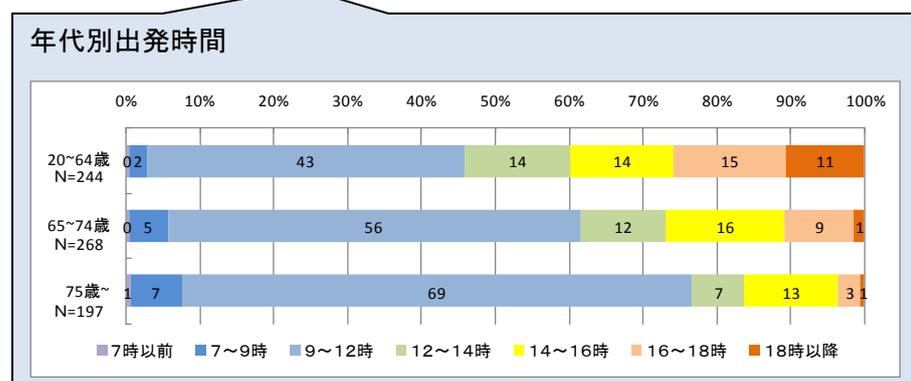
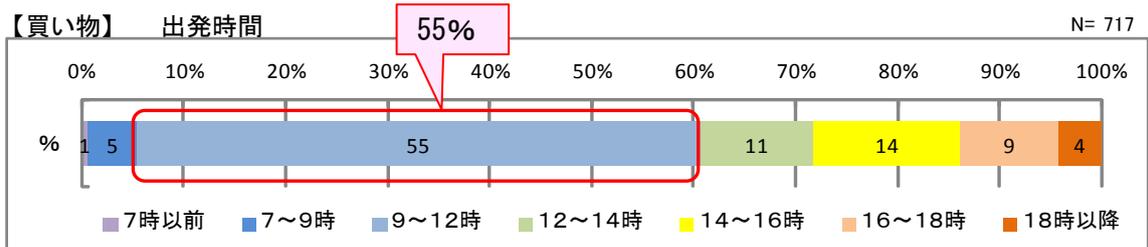
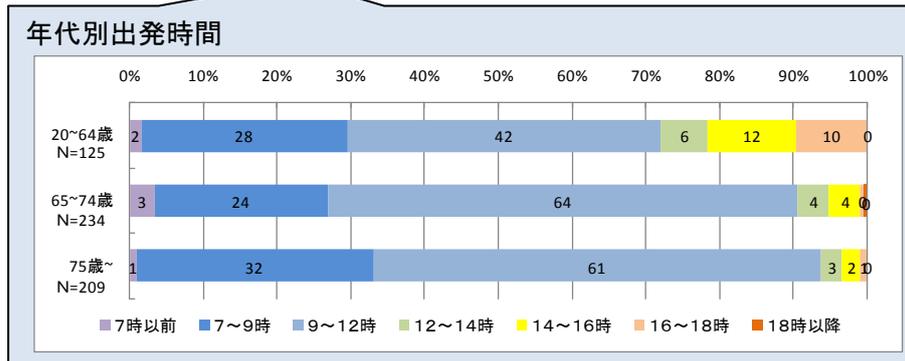
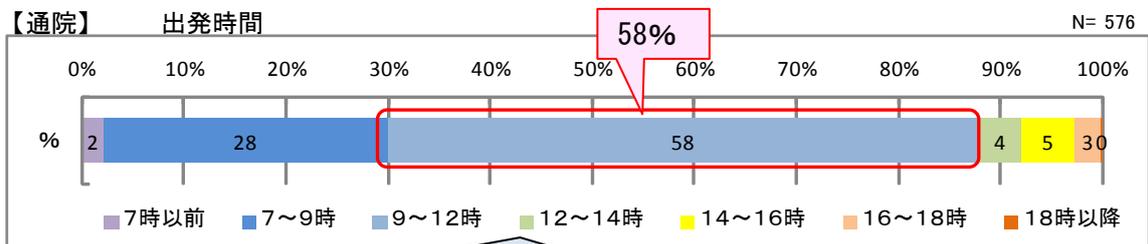
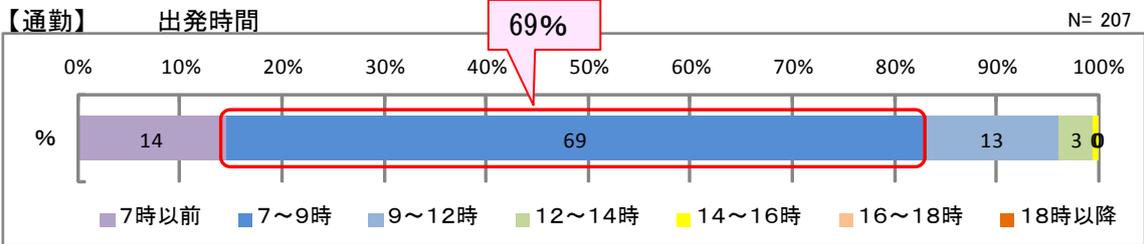
## ■目的別の利用交通手段

- いずれの目的でも乗用車の利用が多く、公共交通（路線バス、市営バス、鉄道）の利用は少ない。
- また、通院目的では、路線バス・市営バスよりもタクシーの利用が多い。



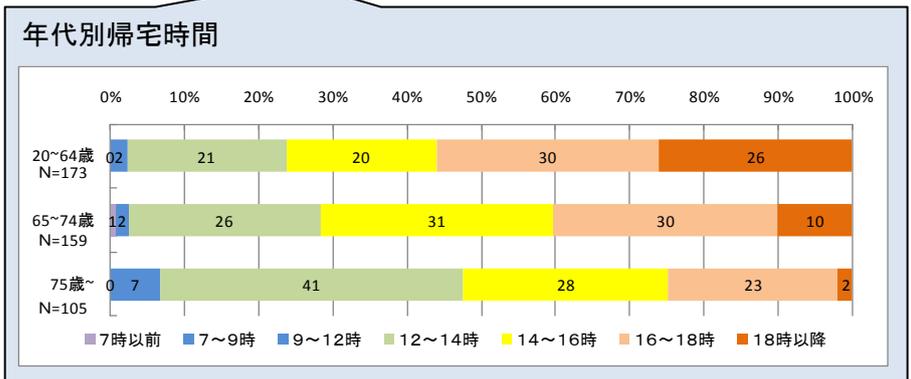
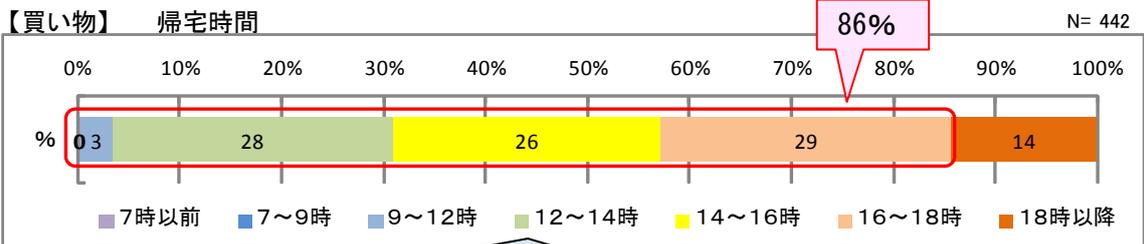
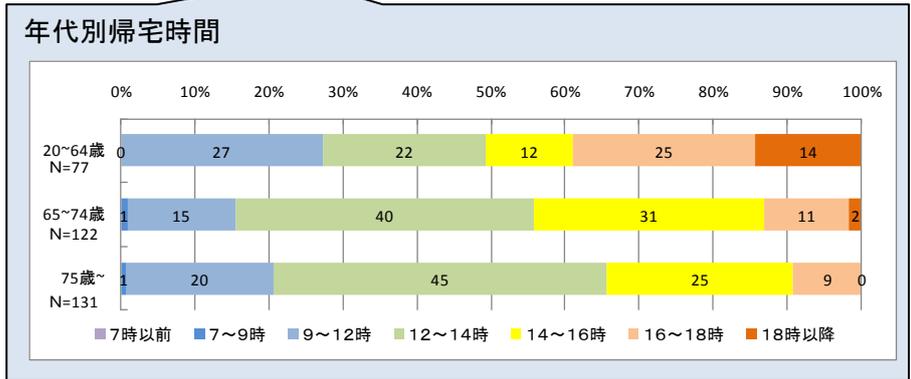
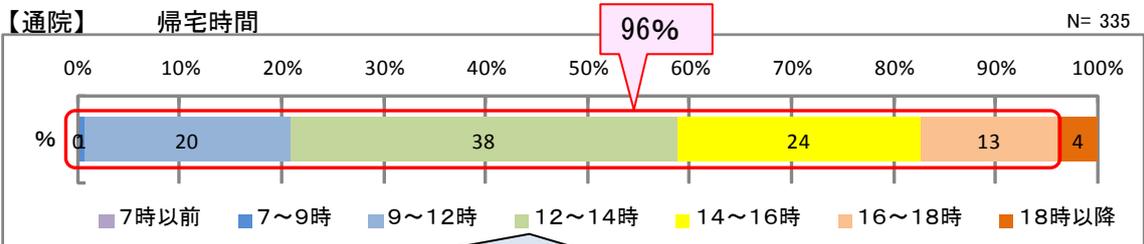
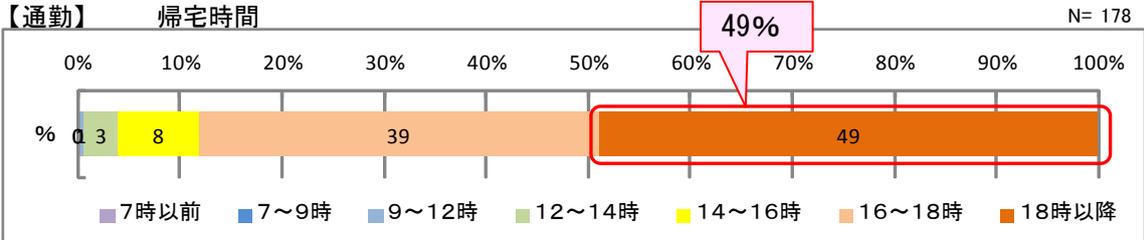
## ■目的別の出発時刻

- 通勤の出発時刻は9時前であるが、通院、買い物の出発時刻は9時～12時である。
- また、通院目的では9時前の出発時刻も少なくない。



## ■目的別の帰宅時刻

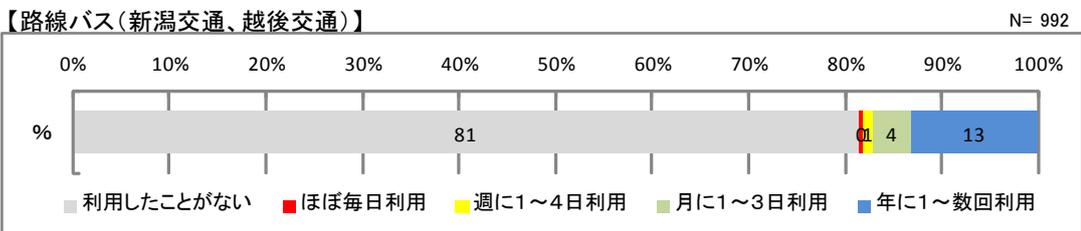
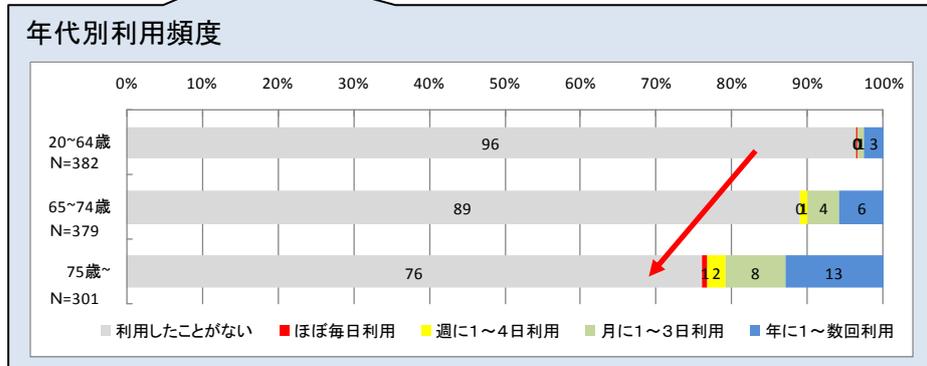
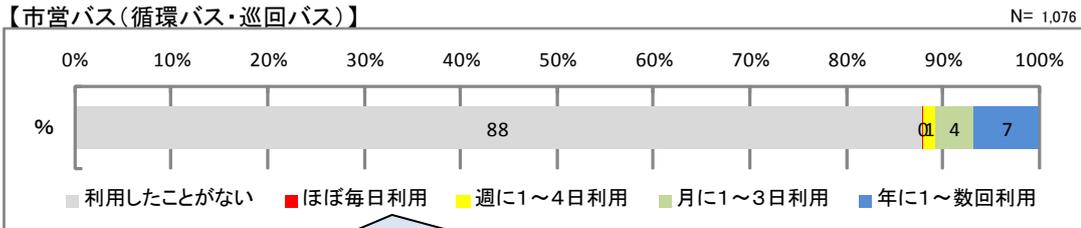
- 通勤の帰宅時刻は18時以降が最も多いが、通院・買い物の帰宅時刻は分散している。
- 通院、買い物の帰宅時刻は分散しているが、18時までで通院目的は96%、買い物は86%と80%を超えている。



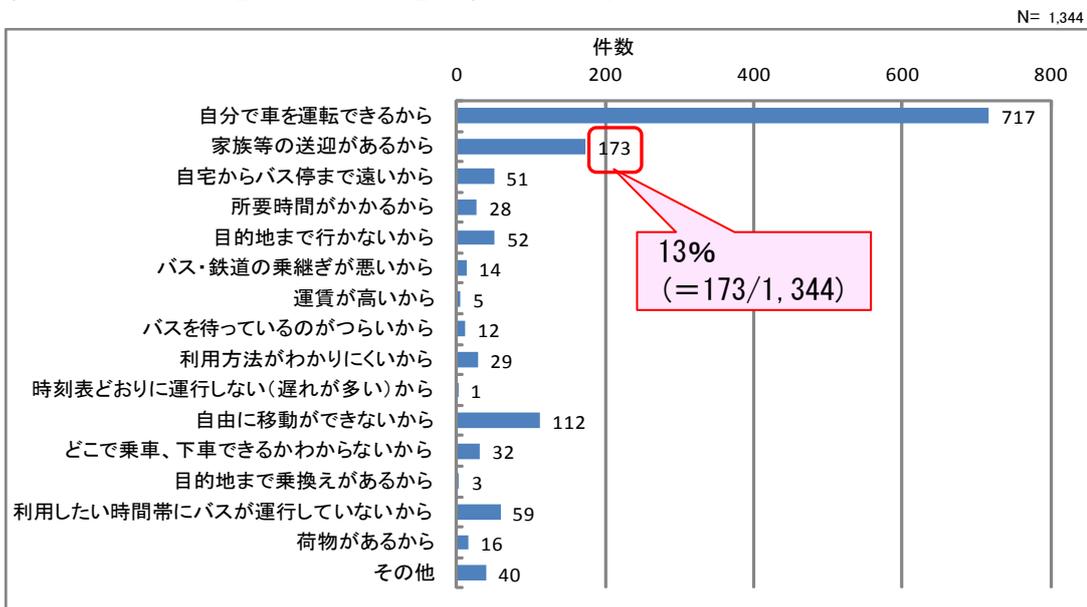
## ■バスの利用について

- 市営バス・路線バスとも、80%以上が「利用したことがない。」と回答している。路線バスは年代別でも大きな変化はないが、市営バス（循環バス・巡回バス）は高齢者ほど利用している。
- 利用しない理由として、「家族等の送迎があるから」と回答している人が13%で2番目に多い。

問2-1 あなたのバスの利用頻度についてお聞かせください。



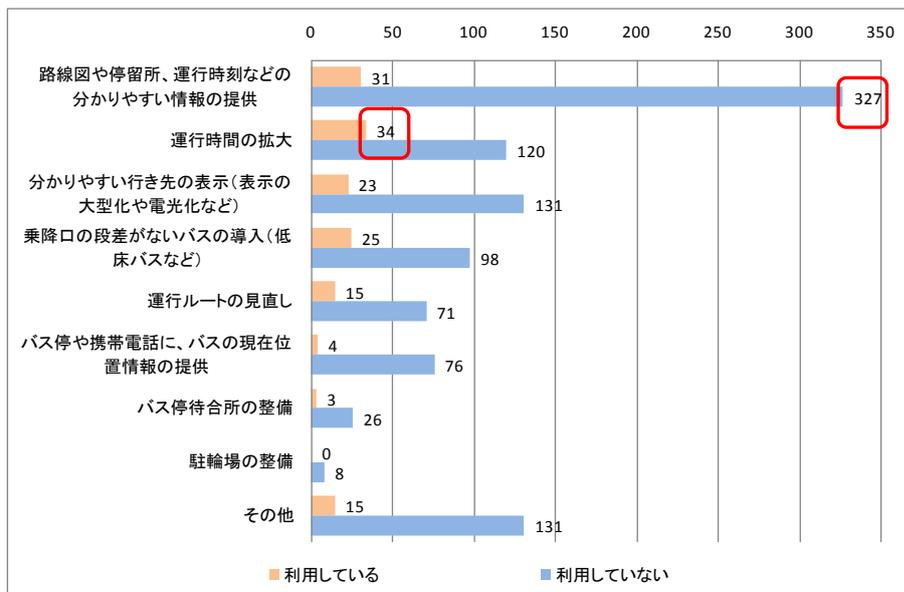
問2-2 あなたがバスを利用しない理由をお聞かせください。(2つまで)



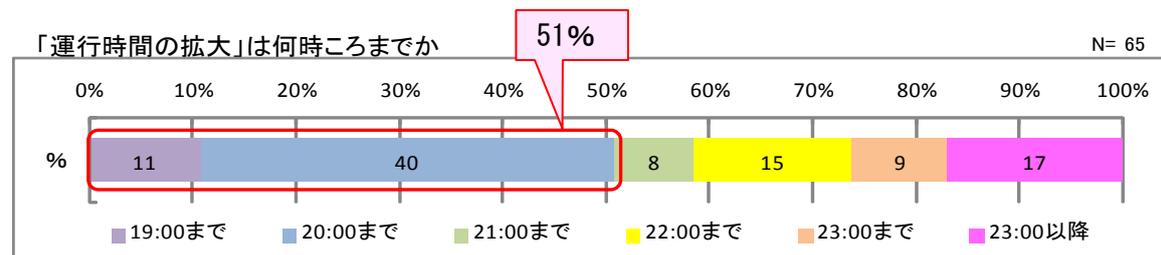
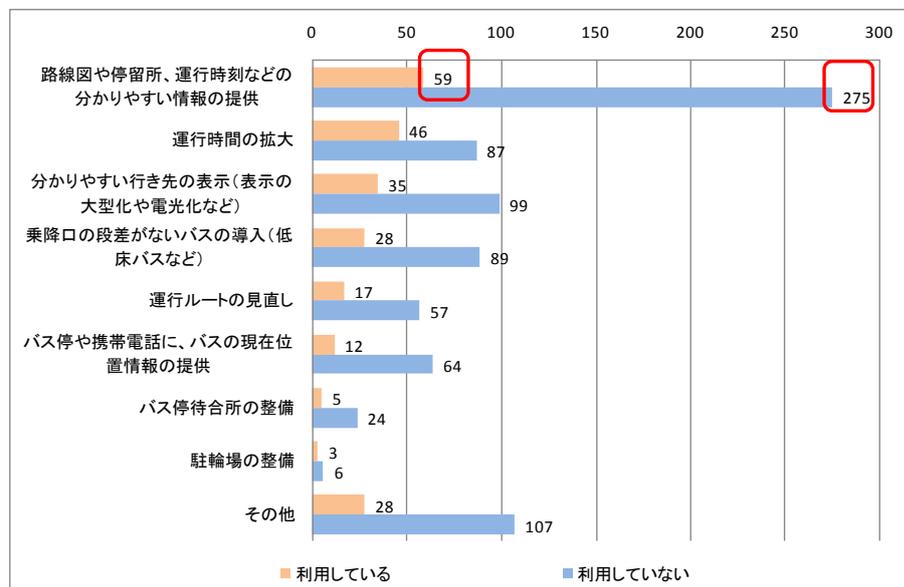
## ■バスの改善要望について

- バスの改善要望としては、市営バス利用者では「運行時間の拡大」が最も多く、利用者していない人では「わかりやすい情報提供」が最も多く、わかりにくいから乗っていない（乗ったことがない）とも考えられる。
- 運行時間の拡大の要望もあり、20時までの拡大要望が50%以上となっている。

市営バスの利用の有無別の改善要望 n=利用している 119、利用していない 661



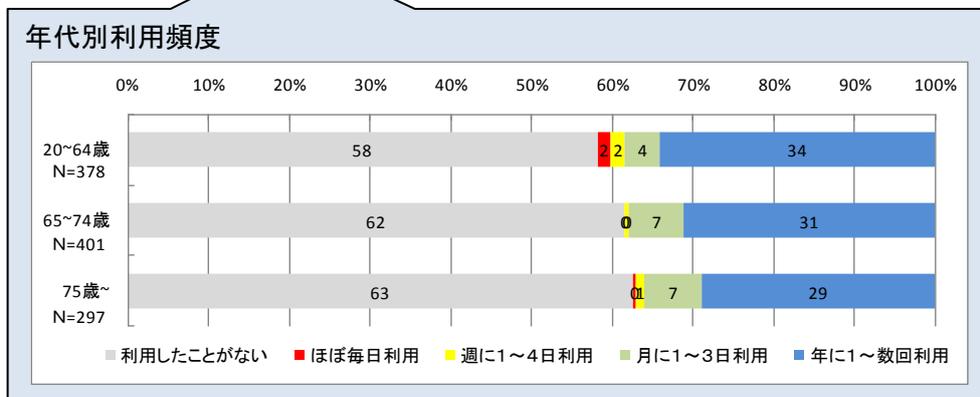
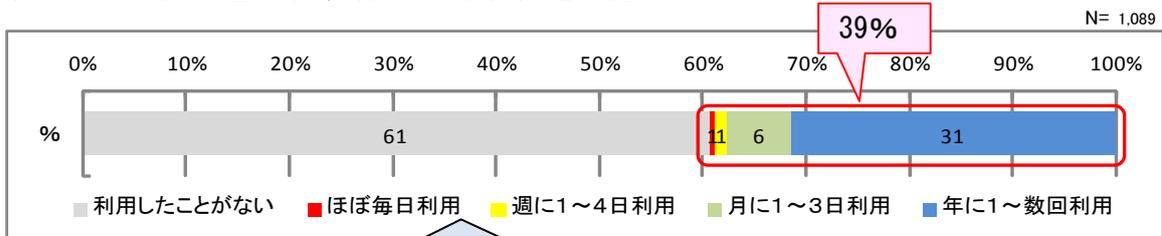
路線バスの利用の有無別の改善要望 n=利用している 233、利用していない 808



## ■鉄道について

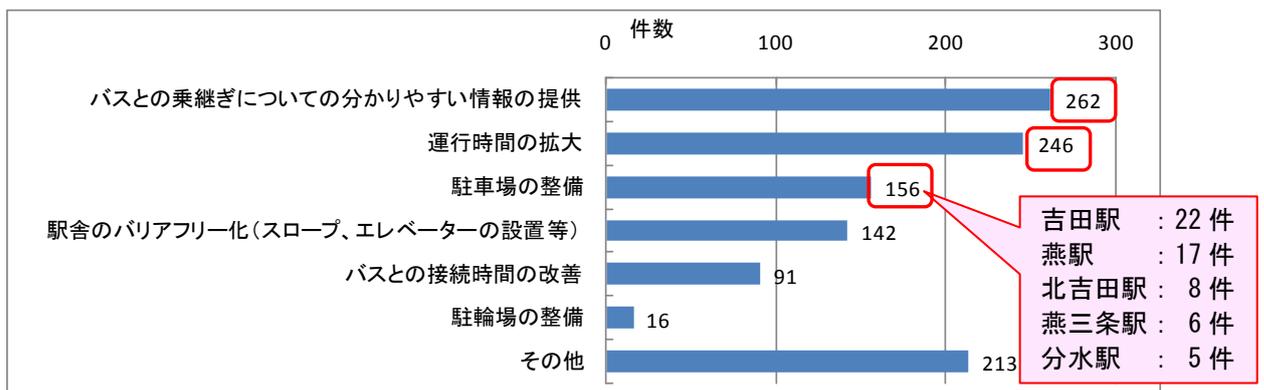
- 鉄道を利用する割合は39%であり、住民の利用頻度は決して多くはない。
- 鉄道の改善要望としては、バスと同様に「わかりやすい情報提供」が最も多く、次いで「運行時間の拡大」、「駐車場の整備」である。
- 運行時間の拡大の要望は、21時以降の拡大要望が88%となっている。

問3-1 あなたの鉄道の利用頻度についてお聞かせください。

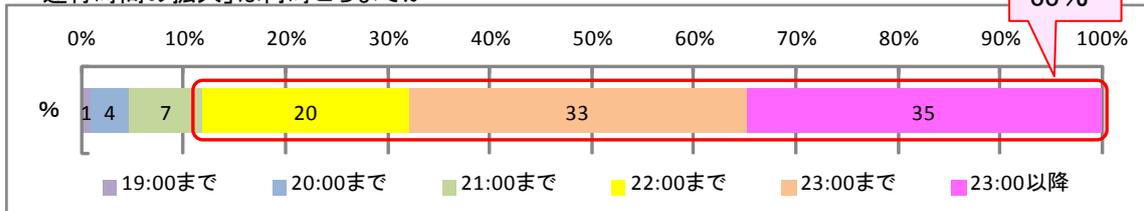


問3-3 今後の鉄道に望むことは何ですか。(2つまで)

n=1,126

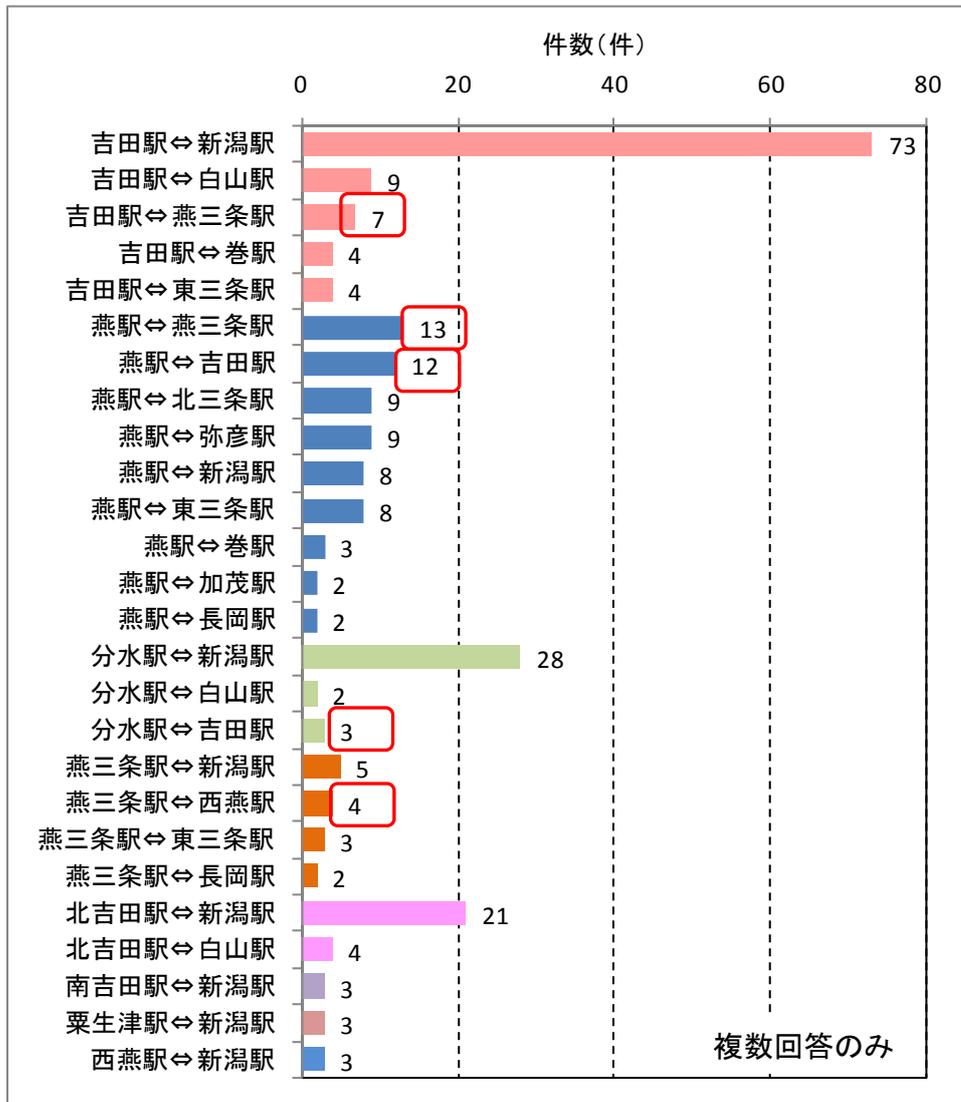


「運行時間の拡大」は何時ころまでか



- 利用駅間は、新潟駅等市外への利用が多い中で、市内の弥彦線内、越後線内の利用も見られる。
- しかし、市内の駅間でJRを乗り継いでの利用は少ない。

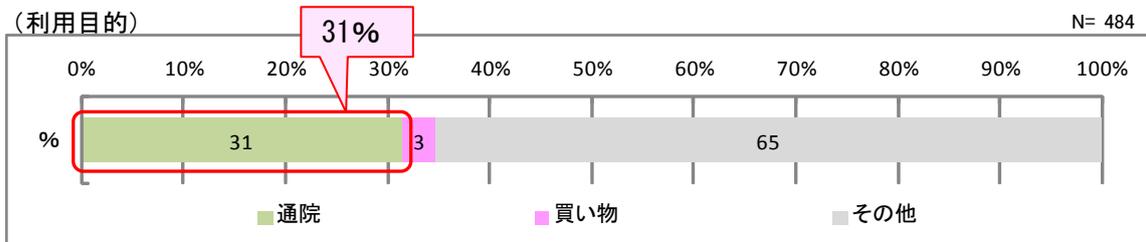
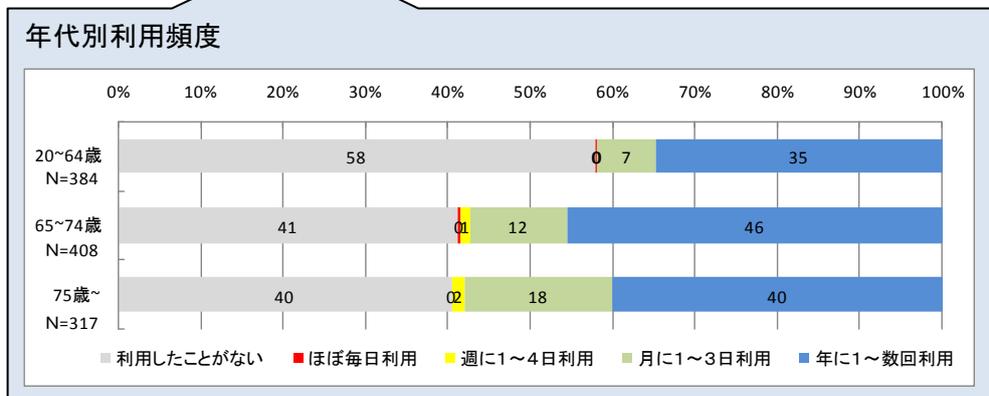
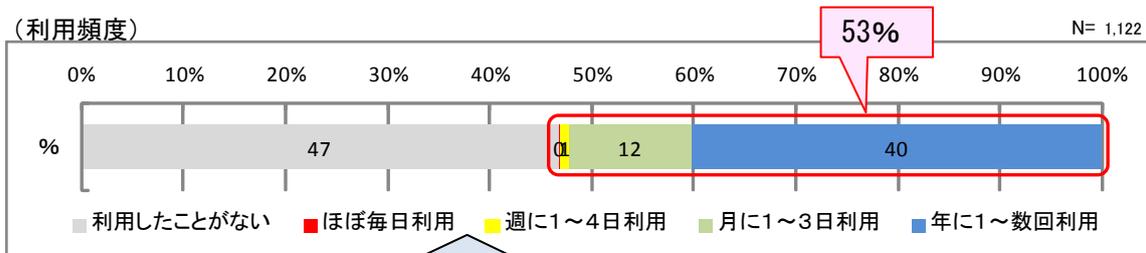
問3-1 利用されている方は、もっとも頻繁に利用している区間もお書きください。



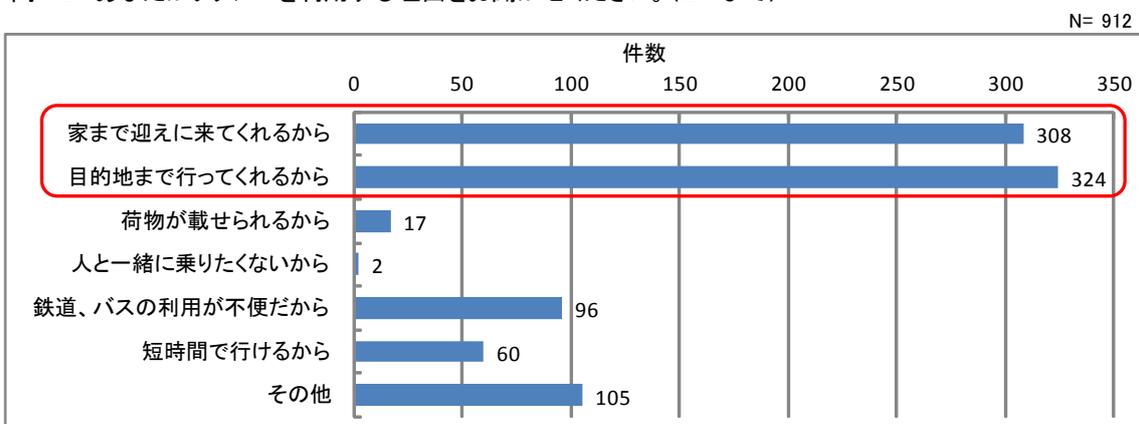
## ■ タクシーについて

- タクシーを利用したことがある人は 53%であり、その目的は「通院」が多く 31%である。 年代別では、高齢者ほど利用がある。
- タクシーを利用する理由の多くは家や目的地の近くまで送迎してくれるからが主な理由となっている。

問4-1 あなたのタクシーの利用頻度についてお聞かせください。



問4-2 あなたがタクシーを利用する理由をお聞かせください。(2つまで)



## ■ デマンド交通について（その1）

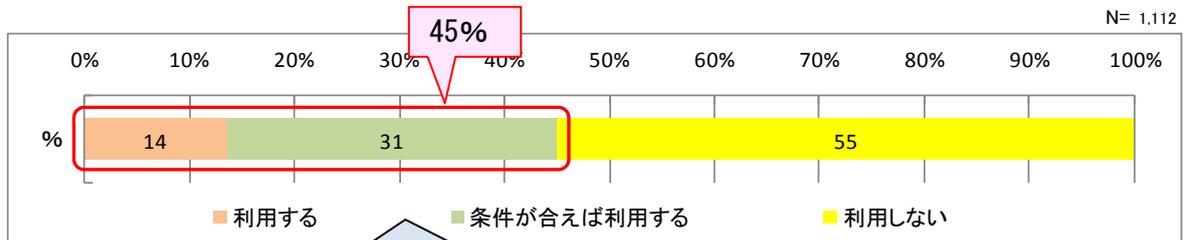
### 【デマンド交通の利用意向】

- デマンド交通を利用する意向については、「利用する」、「条件が合えば利用する」を合わせ 45%が利用する可能性がある
- また、年齢別で比較すると高齢者ほど、利用する可能性が高い。

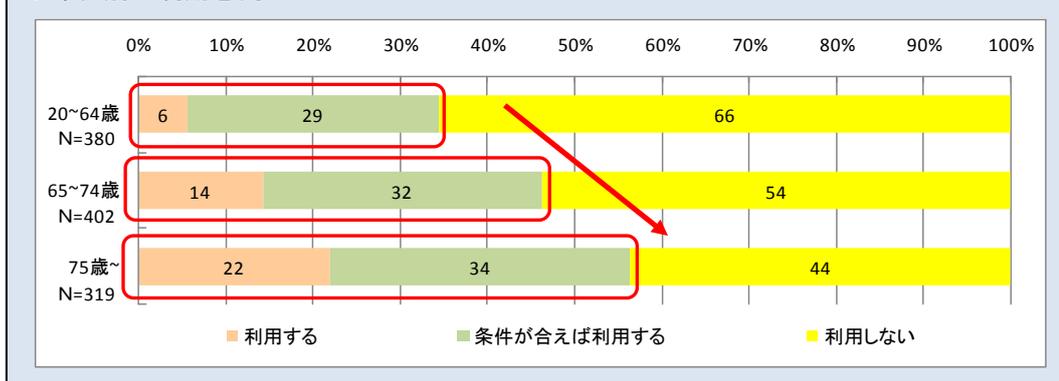
### 【利用しない理由】

- 利用しない理由としては、「家族の送迎があるから」が2番目に多いが、家族の送迎ができない場合やデマンド交通の利便性が高まれば利用する可能性がある。

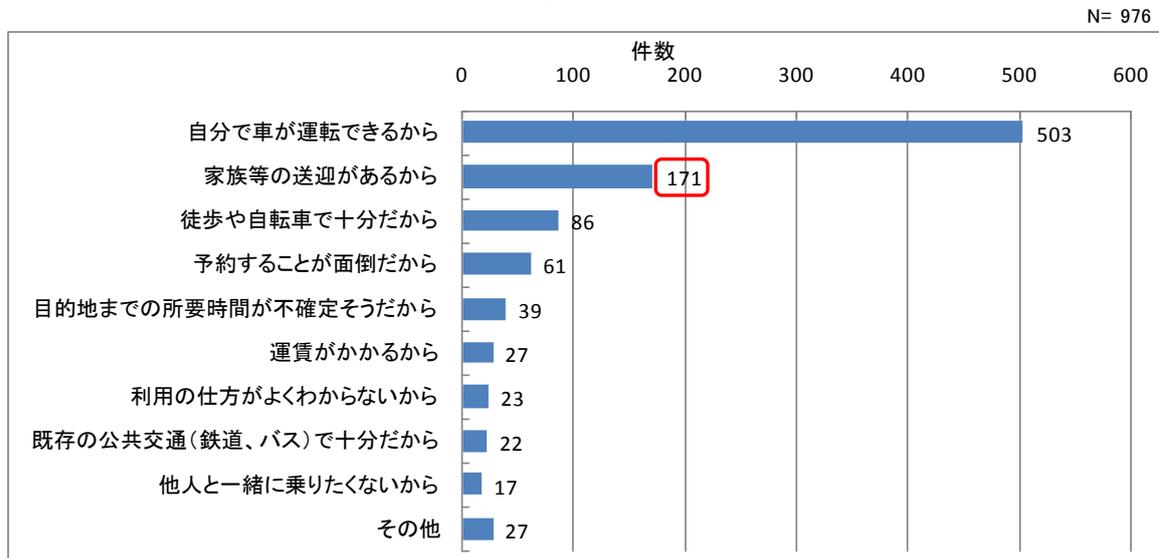
問5-1 あなたは、デマンド交通（予約型乗り合いワゴン車）が運行された場合、利用すると思いますか。



### ※年代別の利用意向



問5-2 「利用しない」理由についてお聞かせください。（2つまで）



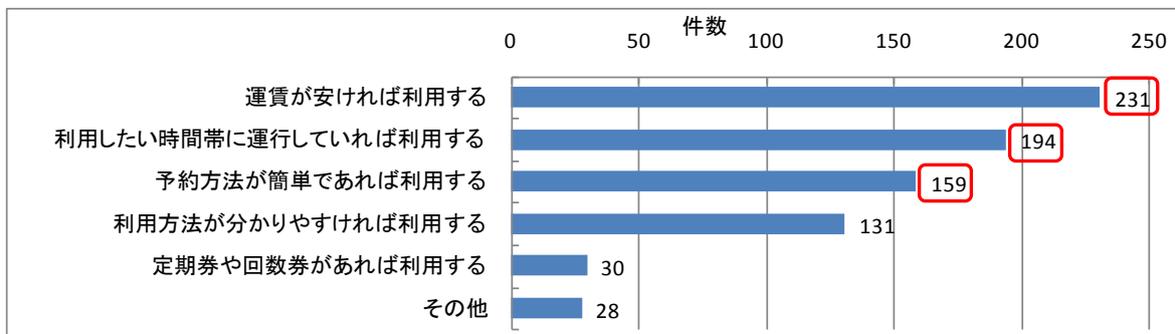
## ■ デマンド交通について（その2）

### 【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」、「予約方法が簡単であれば利用する」が150件以上と利用し易ければ利用することを示している。
- 利用したい時間帯としては、通院の受付時刻が考えられる「8～9時台」が多くそれぞれ50件以上、次いで「10時台」であり、帰宅時間帯は分散している。
- 料金の上限は「300円」が53%と最も多く、運賃設定は低く設定する必要がある。

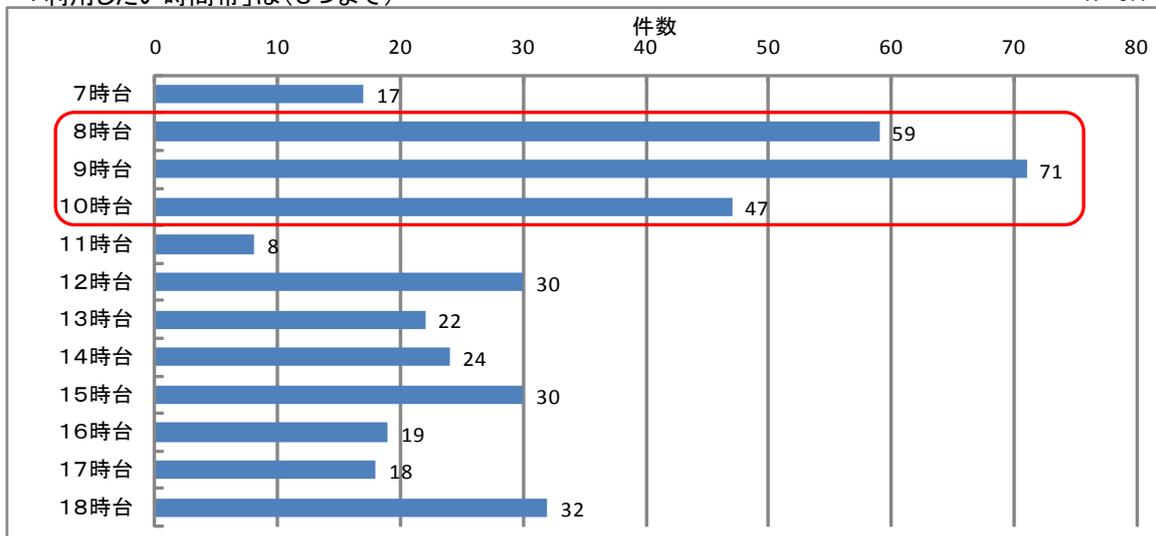
問5-3 あなたはどのような条件が合えば、デマンド交通(予約型乗り合いワゴン車)を利用しますか。(3つまで)

N= 773



「利用したい時間帯」は(3つまで)

N= 377



「料金の上限」は

53%

N= 210



## 2 高校生アンケート

### (1) アンケート結果の概要

#### ■ 登下校の時刻

##### 【登校時刻】

- 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。

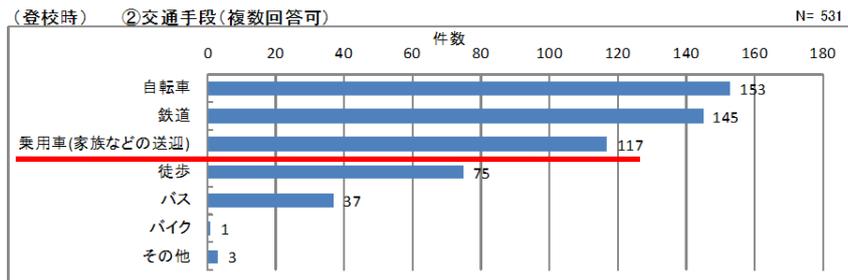
##### 【下校時刻】

- 下校時の出発時刻は 17 時台までが 66% であり、約 3 分の 2 の生徒が 18 時前に学校を出ている。

#### ■ 通学時の利用交通手段

##### 【利用交通手段】

- 利用交通手段としては、登下校とも近隣の生徒が利用する「自転車」、市外等の遠い生徒が主に利用する「鉄道」に次いで、家族等の送迎の「乗用車」が多い。



##### 【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、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。

#### ■ 公共交通の改善要望

##### 【路線バスの改善要望】

- 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。

##### 【鉄道の改善要望】

- 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「バスとの乗継ぎについて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。

## (2) 実施概要

調査対象	・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 <u>吉田高校：134票/140票</u> 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

### (3) アンケート結果

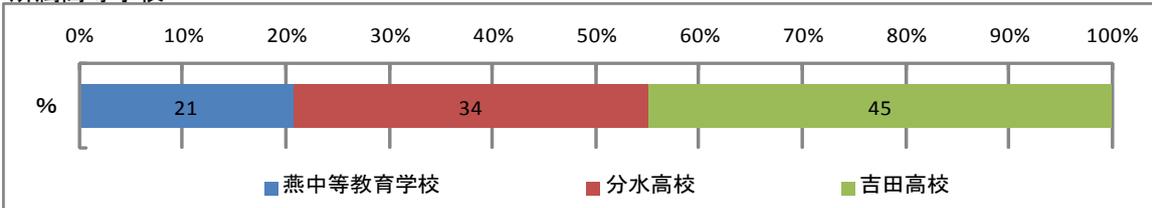
#### ■回答者の属性

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。

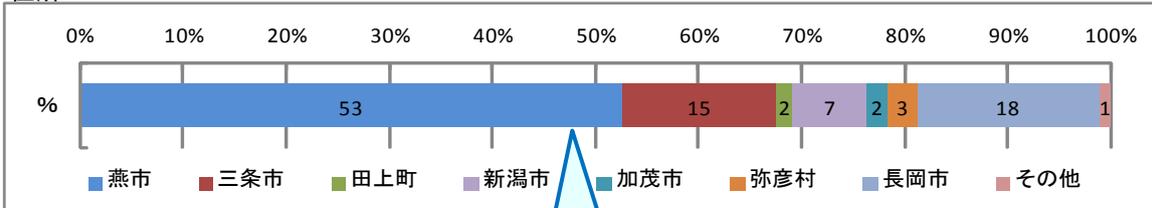
所属高等学校

N= 299



住所

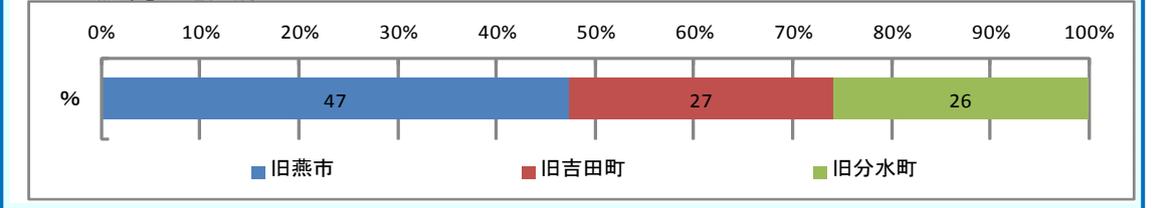
N= 262



※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

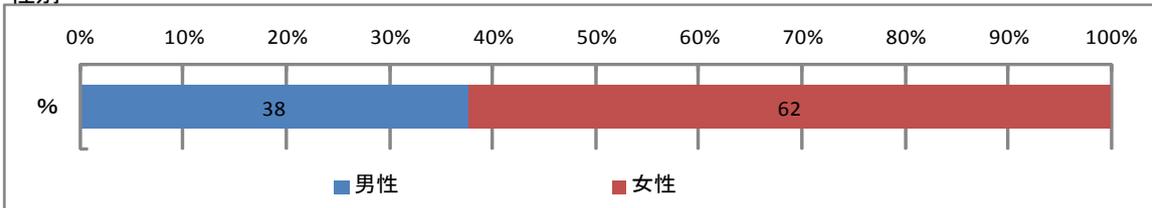
「燕市」の地区別

N= 139



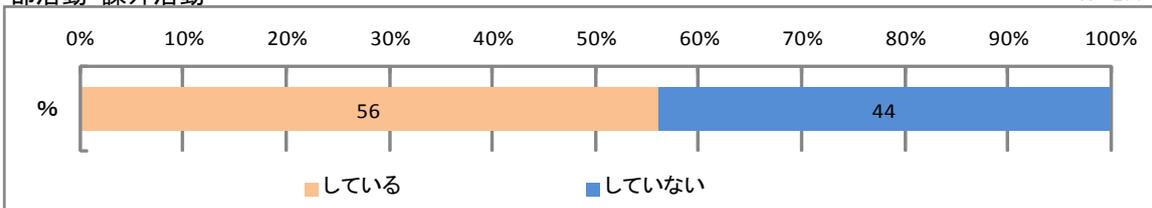
性別

N= 273



部活動・課外活動

N= 271



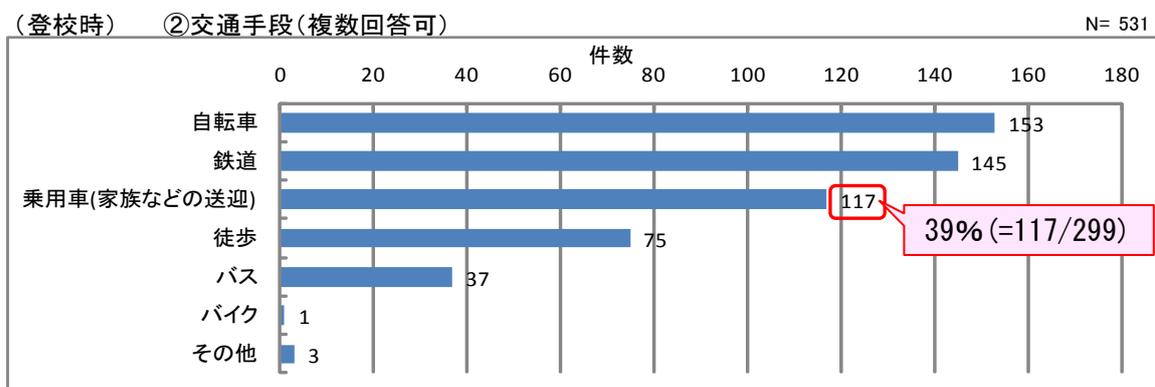
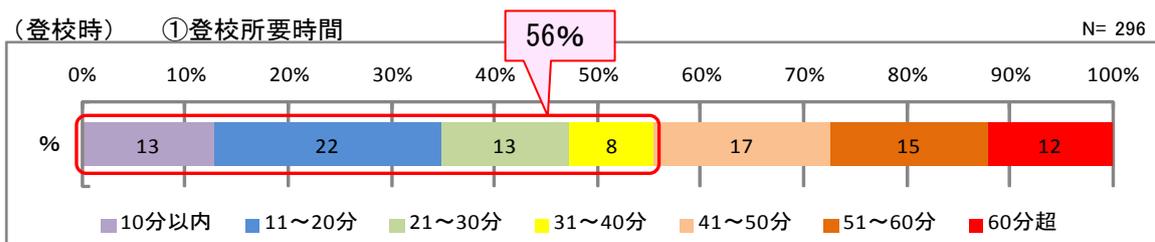
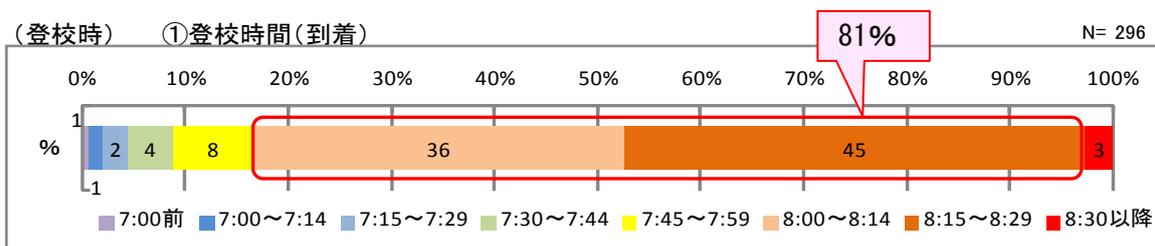
## ■登校時の状況

### 【登校時刻】

- 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。



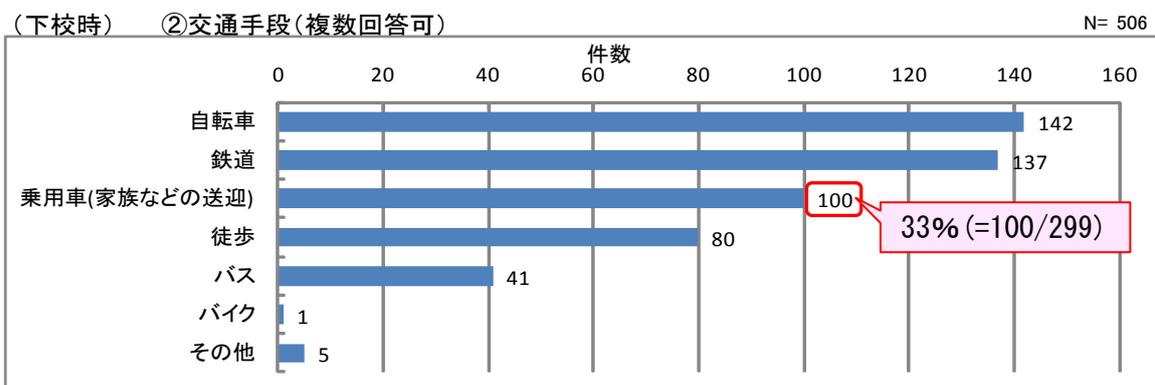
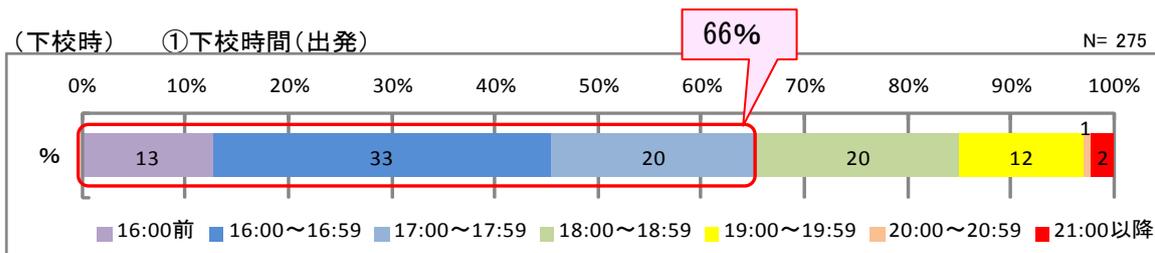
## ■下校時の状況

### 【下校時刻】

- 下校時の出発時刻は 17時台までが66%であり、約3分の2の生徒が18時前に学校を出ている。

### 【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。



## ■公共交通について

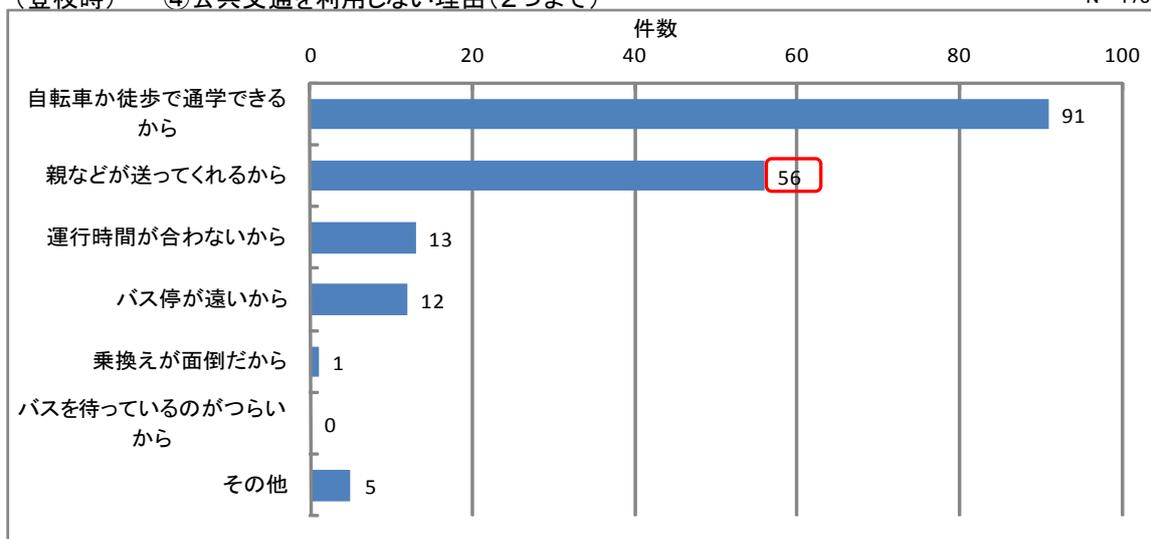
### 【公共交通を利用しない理由】

- 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。

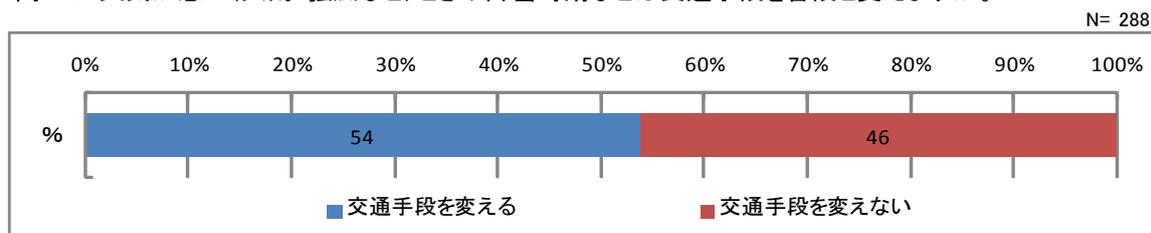
### 【天候が悪い場合の交通手段】

- 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。

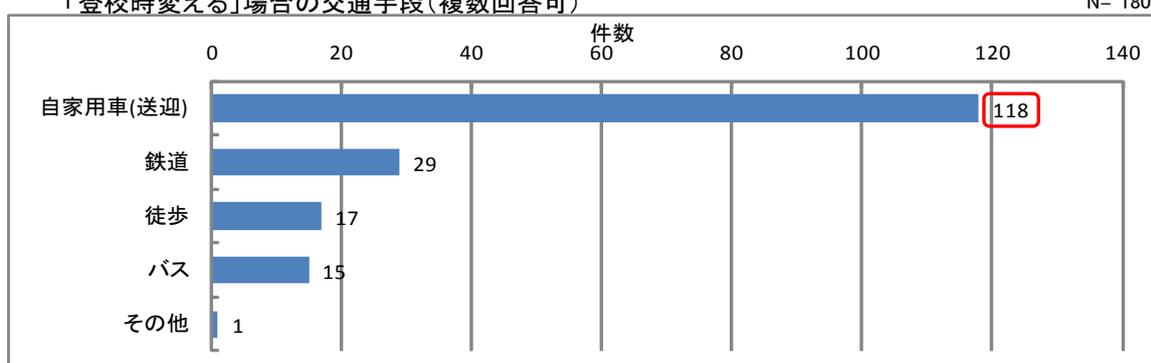
（登校時） ④公共交通を利用しない理由(2つまで) N= 178



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】

- 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。

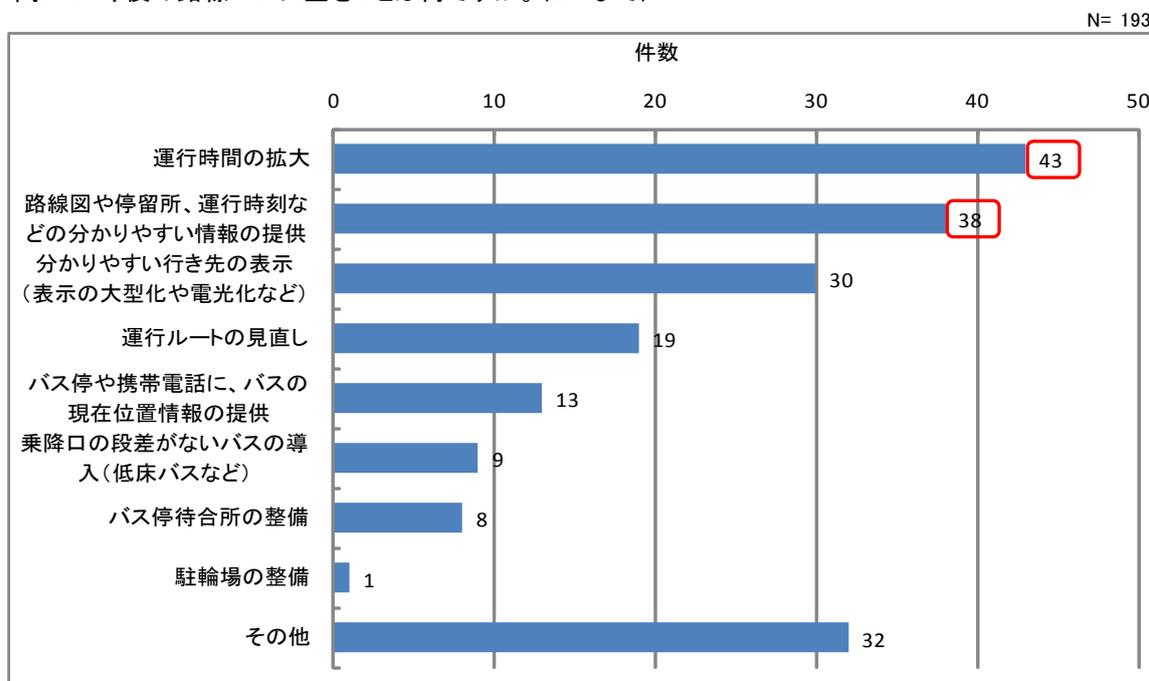
### 【改善要望】

- 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】

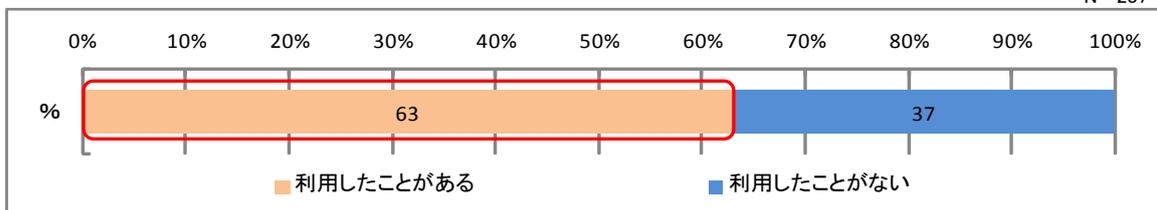
- 登下校時に鉄道を利用したことがある生徒は 63% である。その理由としては「他に手段がないから」が最も多く、遠方から通う生徒が鉄道を利用していると考えられる。

### 【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「バスとの乗継ぎについて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。

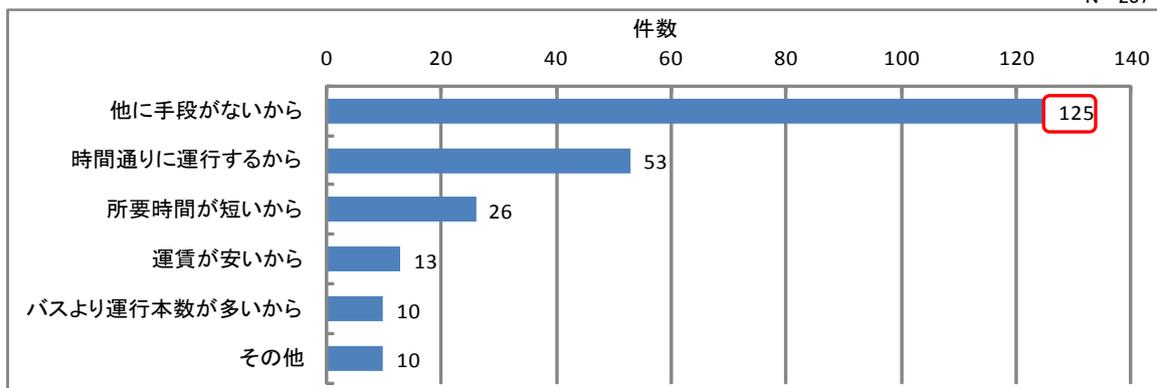
問3-1 登下校時に鉄道を利用したことがありますか。

N= 287



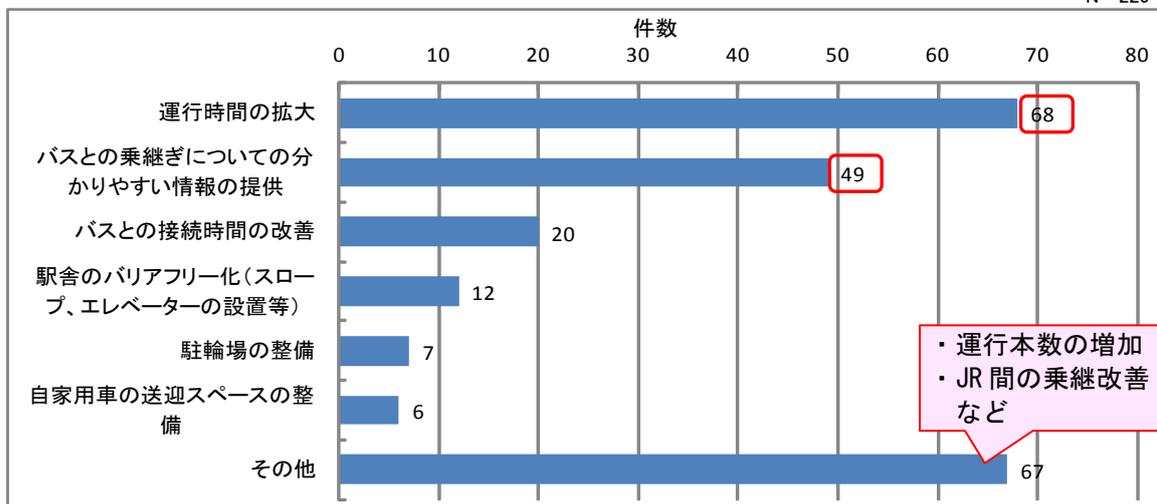
問3-2 あなたが鉄道を利用する理由をお聞かせください。(2つまで)

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】

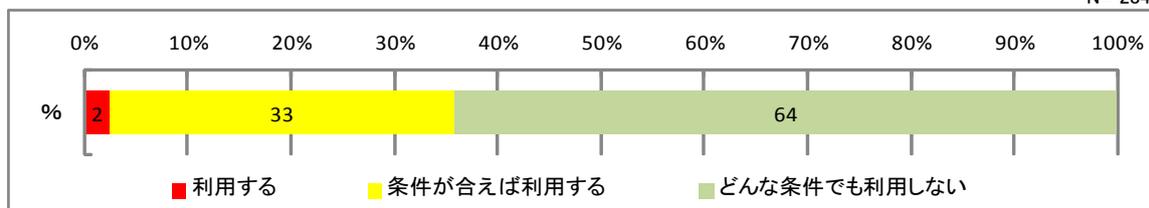
- デマンド交通を利用する意向については、「利用する」生徒が2%であり、「条件が合えば利用する」生徒が33%、「どんな条件でも利用しない」生徒が64%であった。

### 【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。

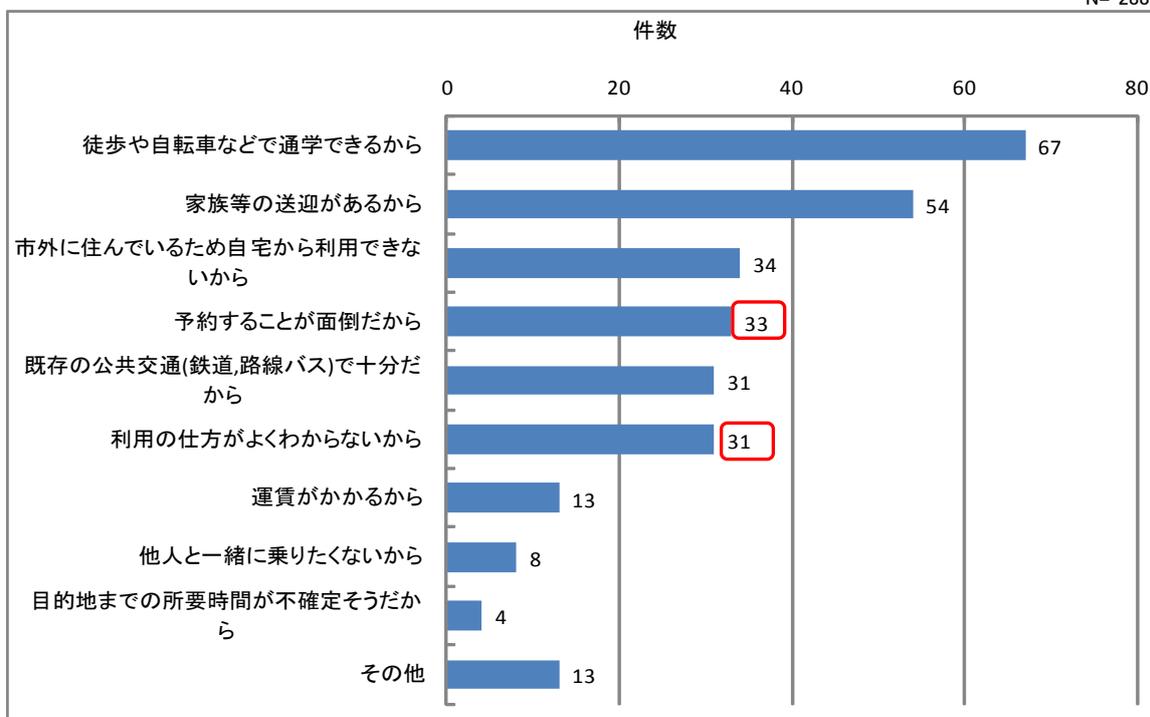
N= 284



※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）

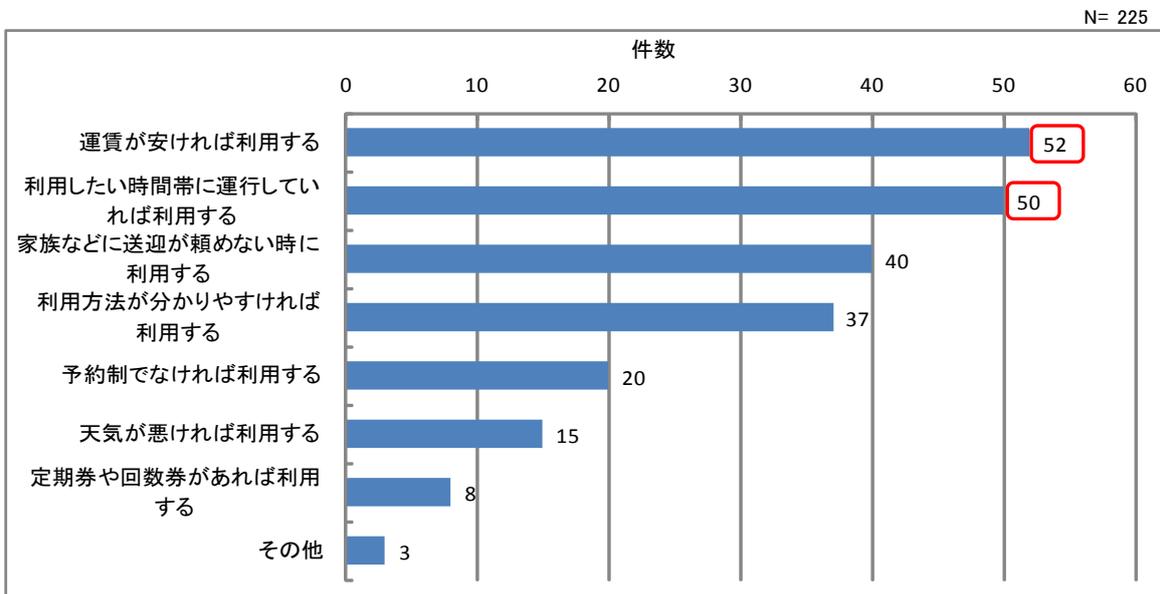
### 【デマンド交通を利用する条件】

- 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)

