資料４

燕市公共交通基本計画（案）

平成２５年３月

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････････････････････････････････････2
1.4　計画の目標年次･･････････････････････････････2

２　公共交通の現状と課題････････････････････････････････3
2.1　燕市の概況･･････････････････････････････････3
2.1.1　位置・地勢････････････････････････････････3
2.1.2　地域の状況････････････････････････････････4
2.1.3　土地利用・施設分布････････････････････････10
2.1.4　道路・交通････････････････････････････････12
2.2　公共交通の概況･･････････････････････････････15
2.2.1　公共交通の運行状況････････････････････････15
2.2.2　利用状況･･････････････････････････････････18
2.2.3　待合環境･･････････････････････････････････23
2.2.4　市の経費負担･･････････････････････････････24
2.3　上位計画・関連計画の整理････････････････････25
2.3.1　上位計画･･････････････････････････････････25
2.3.2　関連計画･･････････････････････････････････28
2.4　現状と課題の整理････････････････････････････30

３　目指すべき将来像と方向性････････････････････････････31
3.1　将来像･･････････････････････････････････････31
3.2　重点目標････････････････････････････････････32
3.3　基本方針････････････････････････････････････32
3.4　今後の方向性････････････････････････････････33
3.5　各公共交通の位置づけ････････････････････････34
3.6　基本方針を達成するために行う事業････････････35

４　計画の実現に向けて･･････････････････････････････････47
4.1　計画の推進体制･･････････････････････････････47
4.2　計画の進行管理･･････････････････････････････48
4.3　計画の目標指標･･････････････････････････････49

1　燕市公共交通基本計画とは

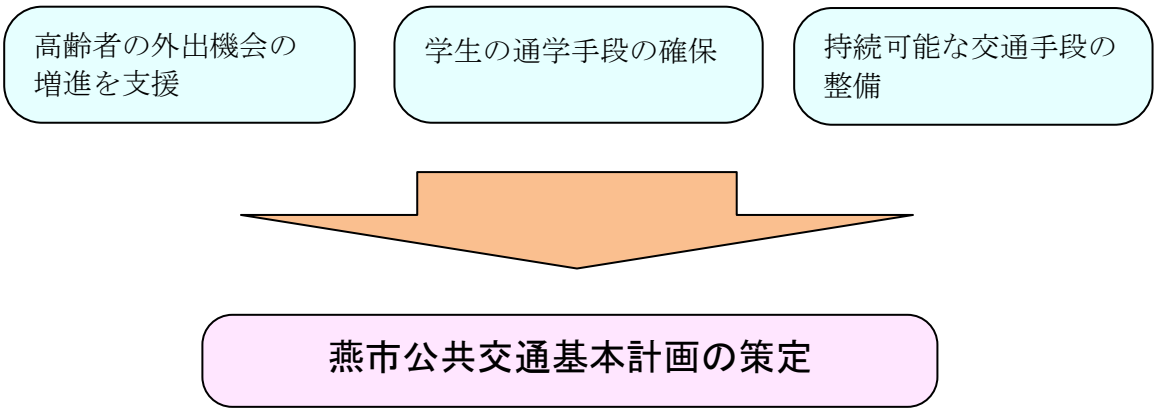
1.1　背景

●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です。

●また、市内には多くの市街地や集落が分散形成されていますが、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です。

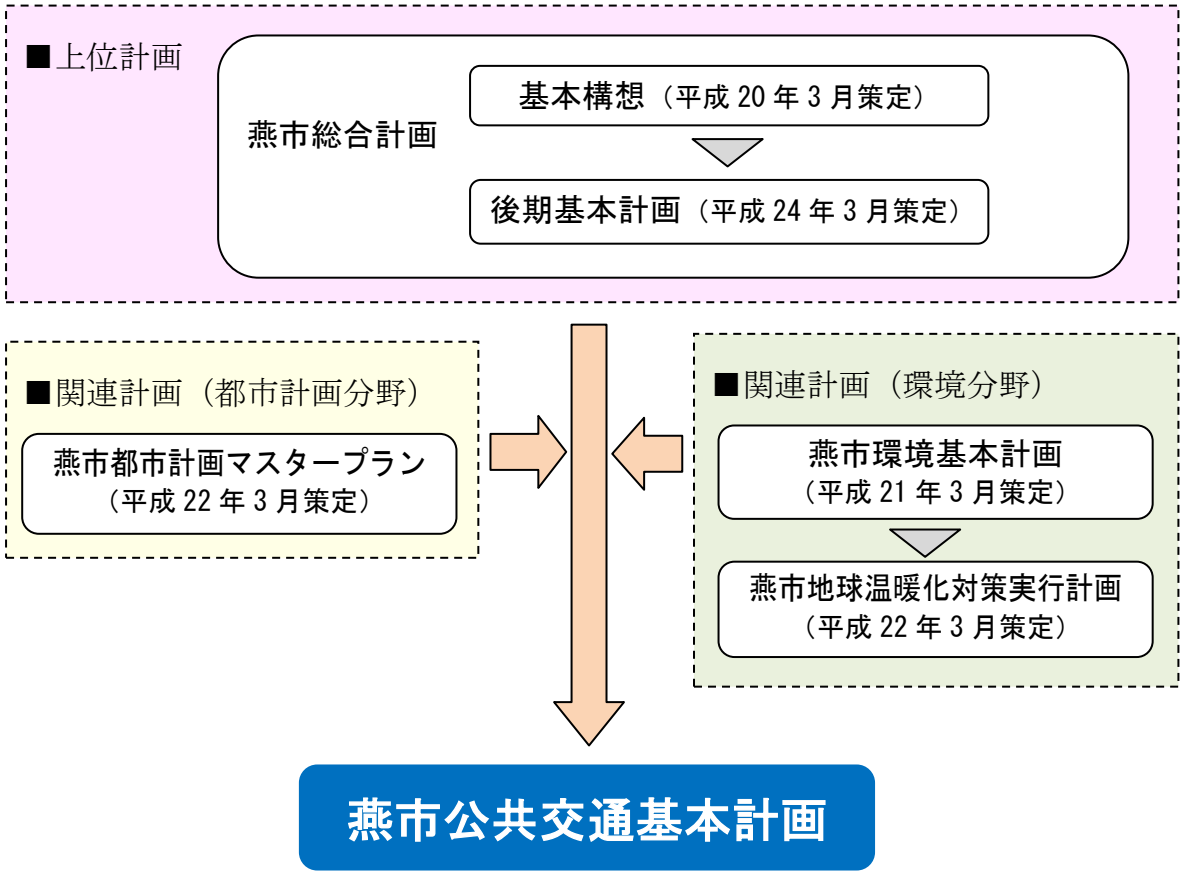
1.2　目的

●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」を策定します。



1.3　位置づけ

●「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す。



1.4　計画の目標年次

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

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

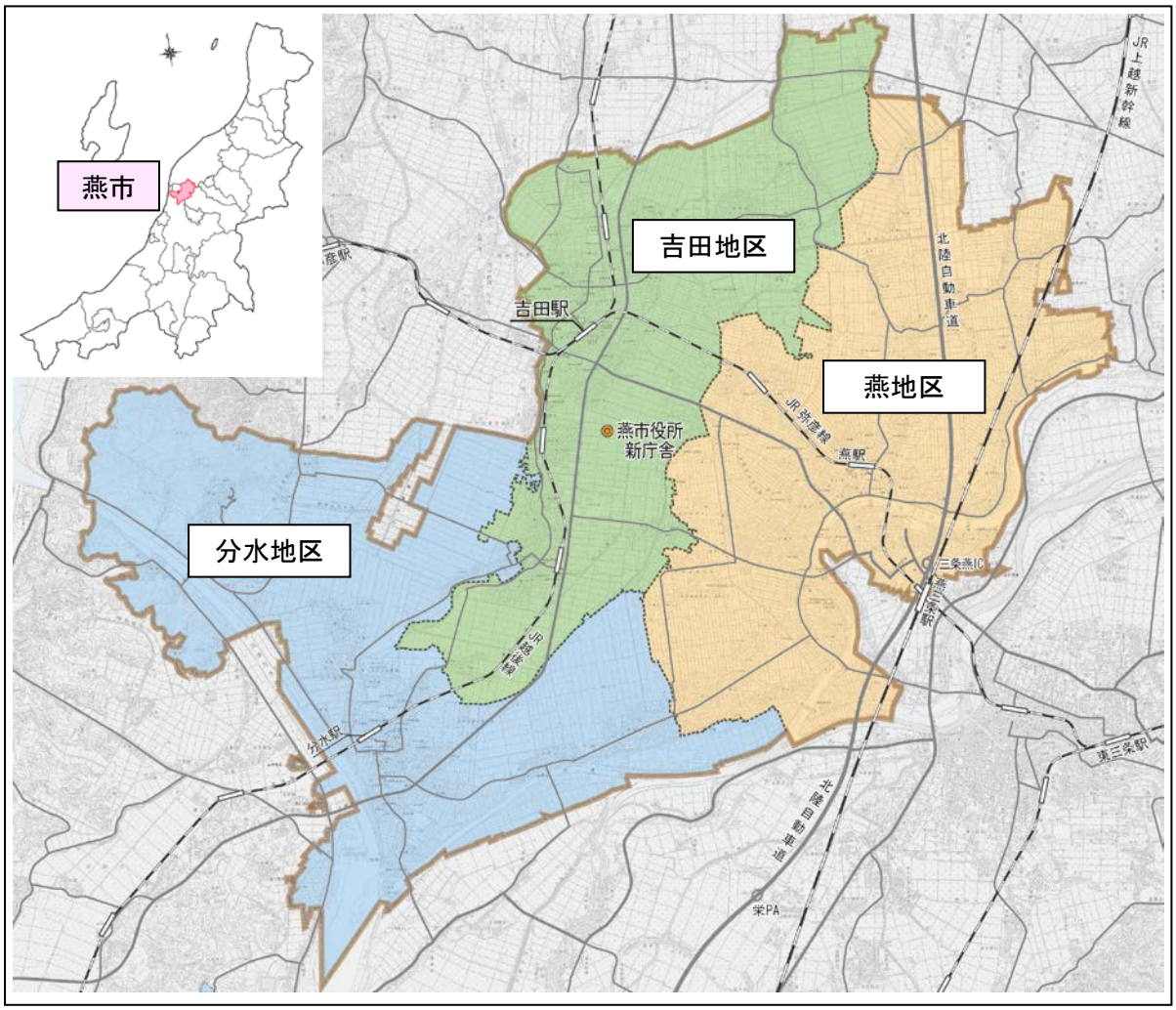
【位置】

●燕市は、新潟県の県央地域として、新潟市と長岡市の中間に位置し、総面積が110.94ｋ㎡の都市です。

【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ます。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ます。

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ます。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す。

【世帯数の推移】

●世帯数は長く増加傾向が続いていましたが、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 年までは 27,000～28,000 世帯の中位で推移することが推計されています。

図　人口の推移

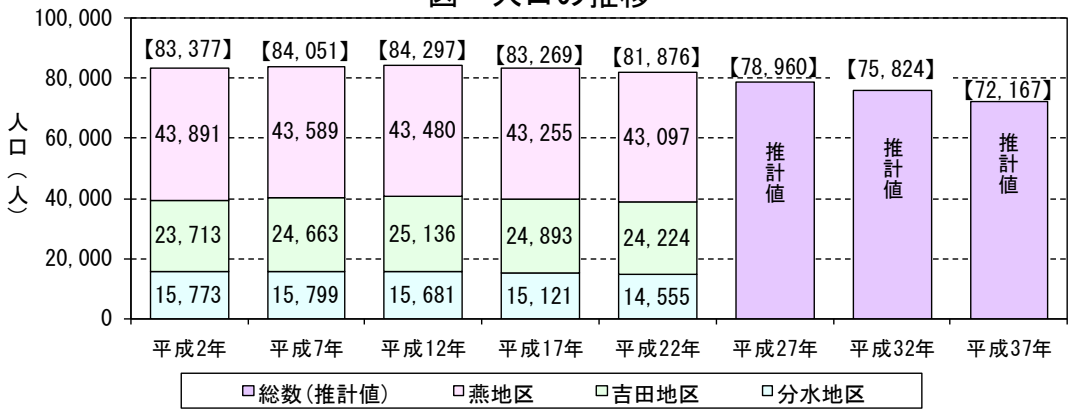
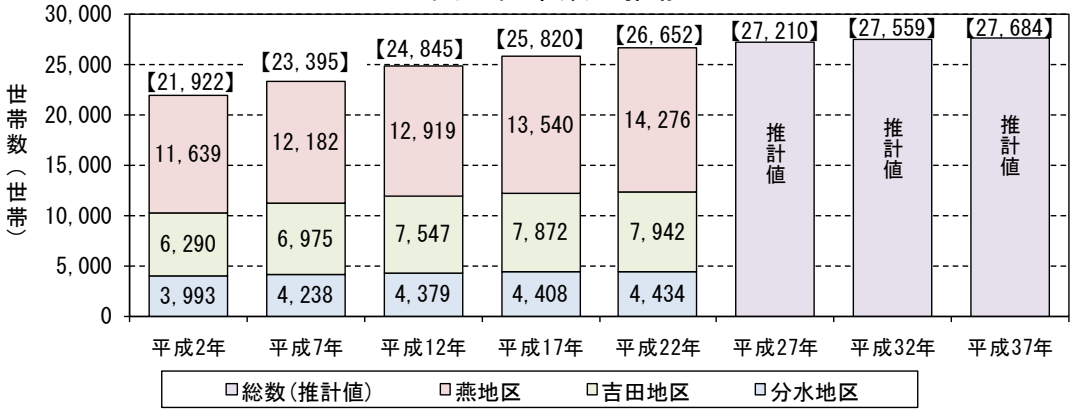


図　世帯数の推移



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)でしたが、平成 22 年では 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ます。

●地区別の割合では、分水地区が若干高く、平成 22 年で 26.1%となっています。

図　高齢化率の推移（燕市全体）

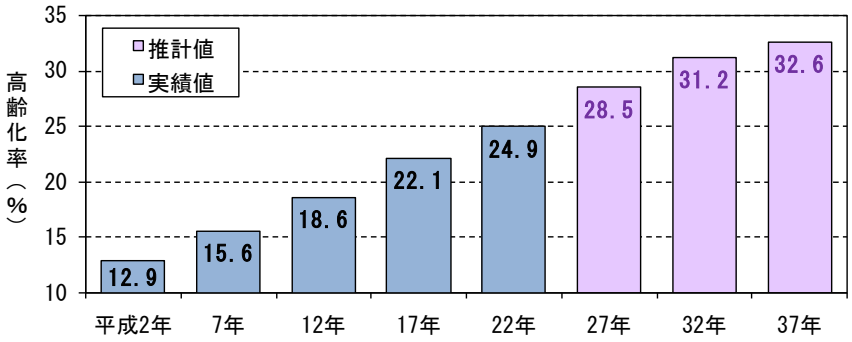


図　高齢化率の推移（地区別）

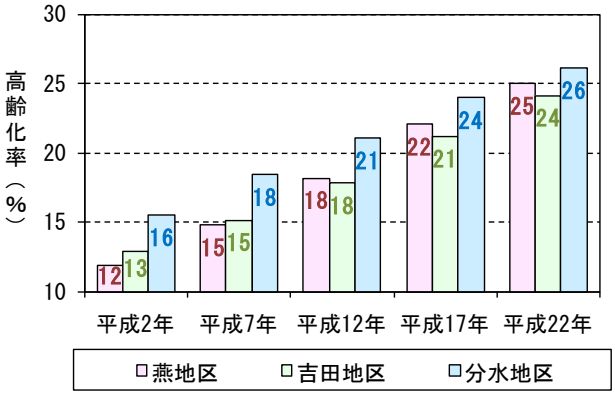


表　地区別高齢者人口の推移

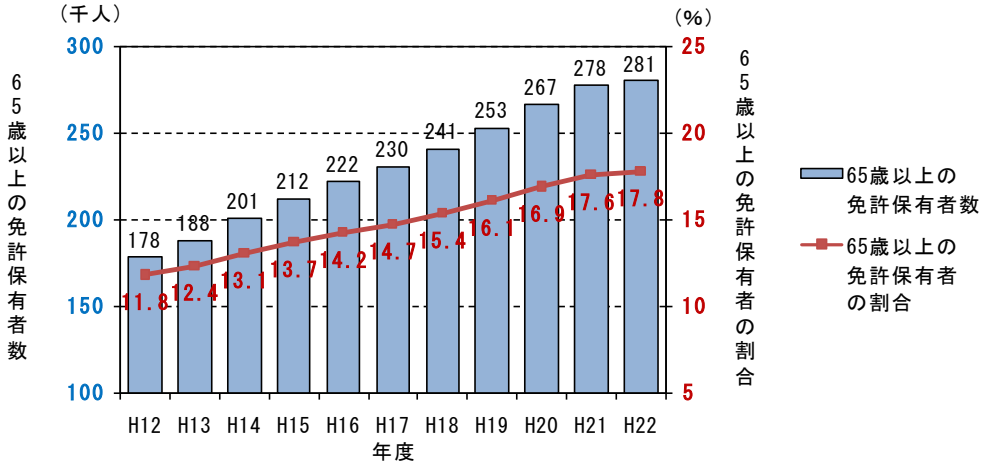
		平成 2 年	平成 7 年	平成 12 年	平成 17 年	平成 22 年	平成 27 年	平成 32 年	平成 37 年
人口	全体	83,377	84,051	84,297	83,269	81,876	78,960	75,824	72,167
	燕地区	43,891	43,589	43,480	43,255	43,097			
	吉田地区	23,713	24,663	25,136	24,893	24,224			
	分水地区	15,773	15,799	15,681	15,121	14,555			
高齢者人口 (65 歳以上の人口)	全体	10,760	13,103	15,701	18,444	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%となっています。

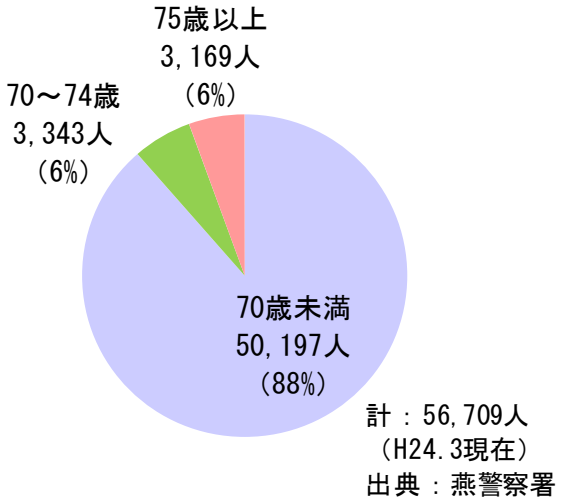
●燕市内では 75 歳以上の免許保有者は 6%（3,169 人)であり、70 歳以上では 12%（6,512 人）です。新潟県内の 70 歳以上の割合が 11.1%(平成 22 年度)であることを考慮すると、ほぼ県内の傾向と同じです。

図　高齢者の免許保有者数（新潟県内）



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



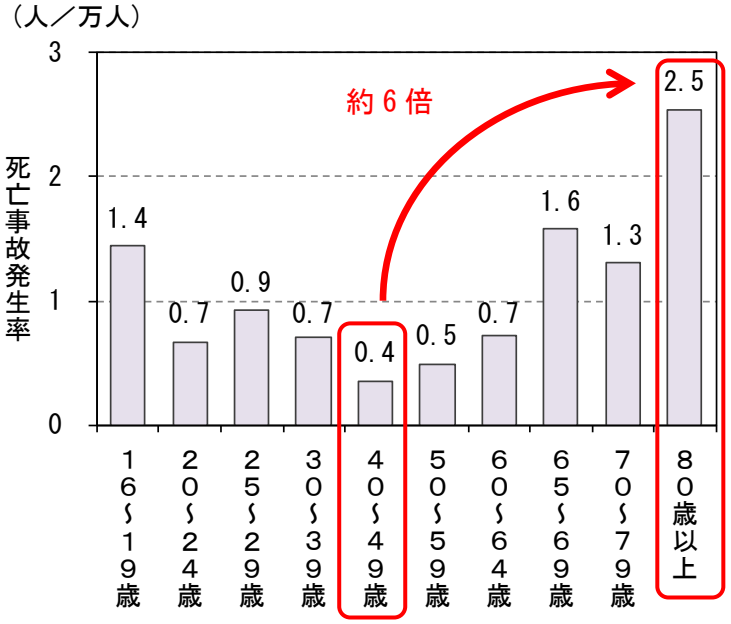
（４）高齢者の交通事故

●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ます。

●80 歳以上の高齢者では、発生率が一番低い 40～49 歳と比較して約 6 倍となっています。

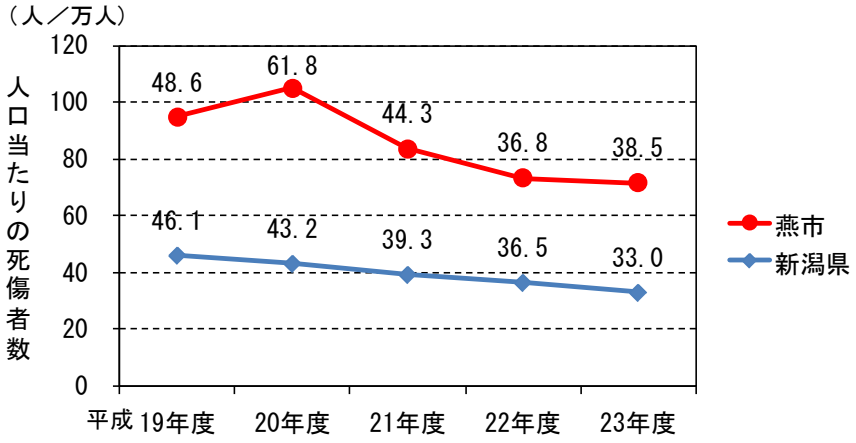
●高齢者人口当たりの死傷者数は、燕市の値は減少傾向にありますが、新潟県平均値よりも高くなっています。

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

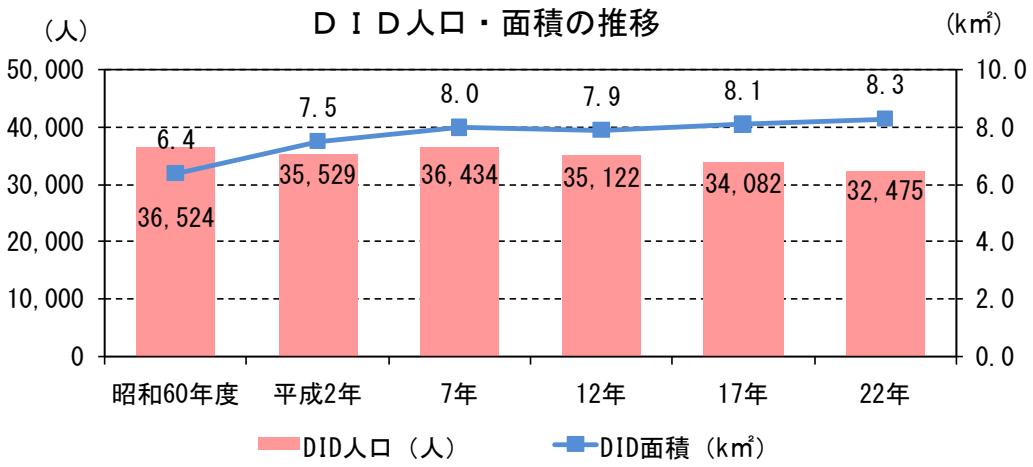


出典：交通年鑑（平成 19 年度～23 年度）

（５）市街地

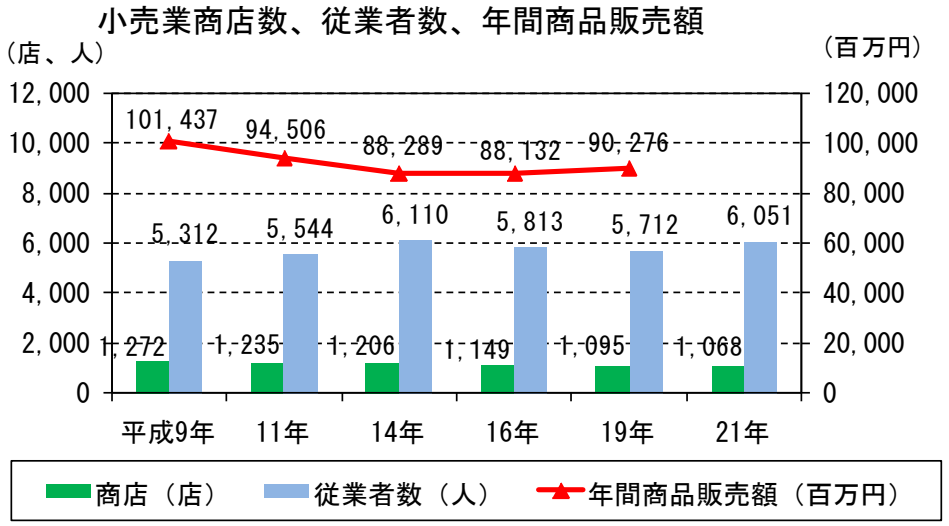
●DID 人口は平成 7 年以降減少していますが､DID 面積は増加していることから、低密度な市街地が周辺に広がり、ドーナツ化現象が進んでいます。

●小売業の従業員数は、平成 9 年と比較すると平成 21 年では約 700 人増加していますが、商店数は減少しており、郊外の大型店舗に集客され、旧来の中心市街地では閉店する店舗が増加している状況が見られます。



※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%を占めています。また、燕市における自動車保有台数は年々増加しており、自動車排出ガスによる地球温暖化の進行が懸念されます。

図　日本の各部門における二酸化炭素排出量

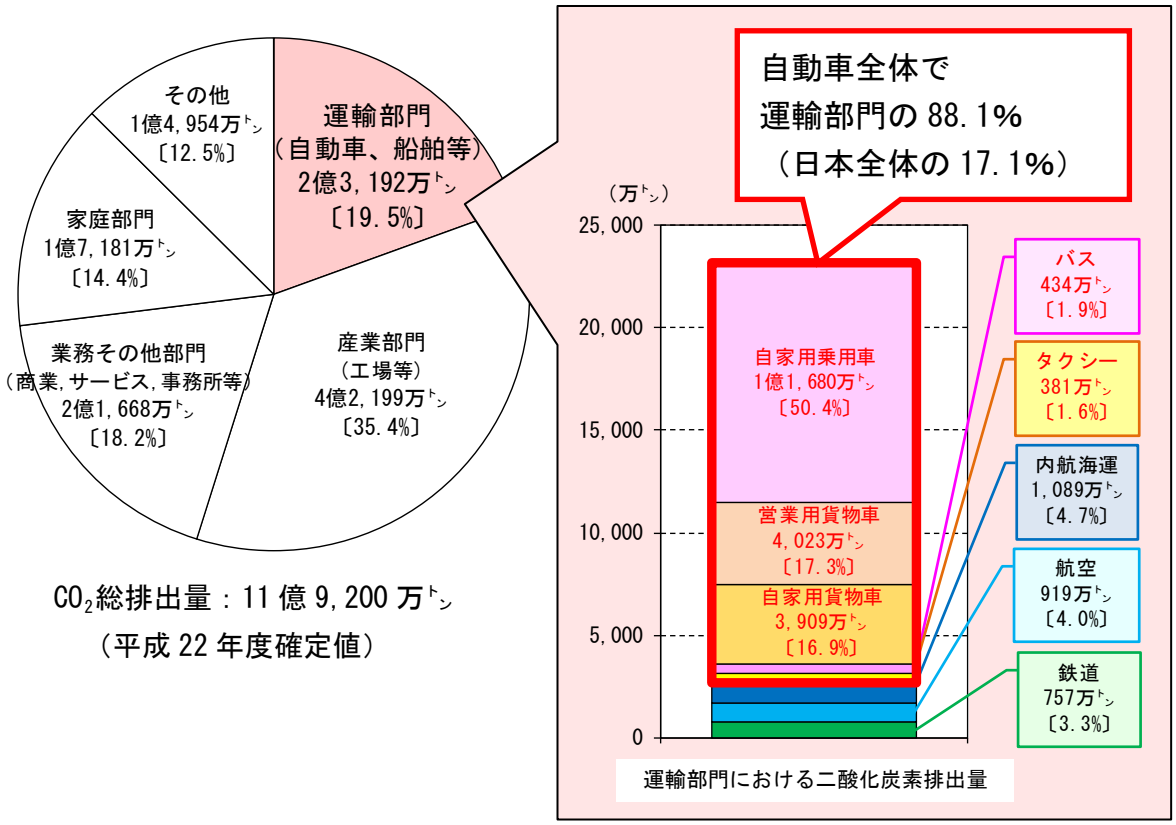
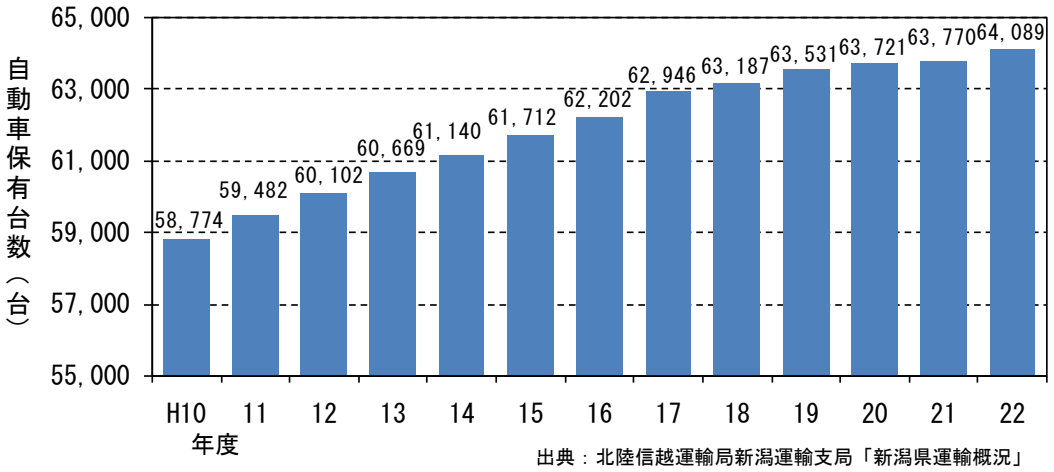


図　燕市の自動車保有台数の推移



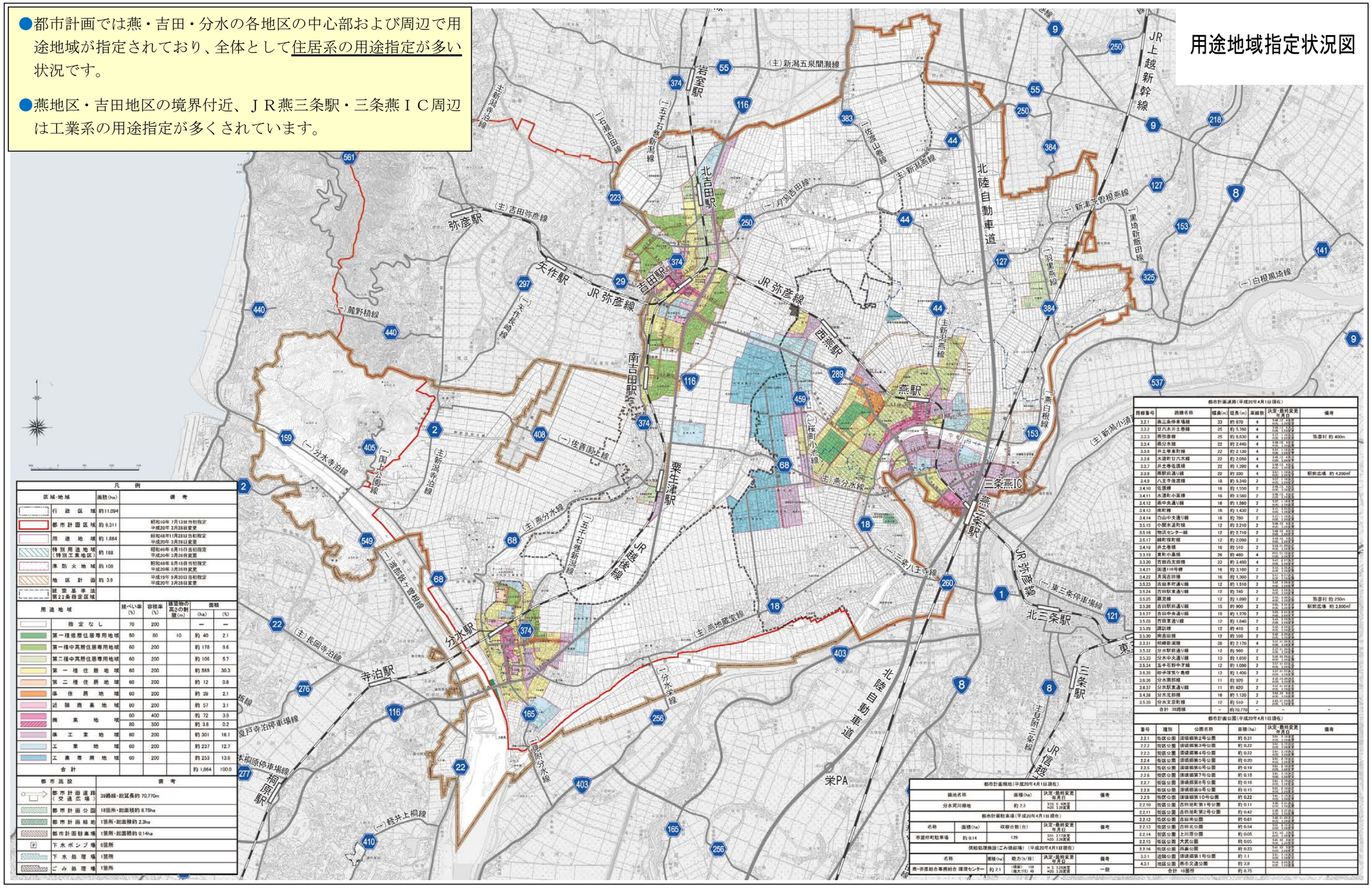
出典：北陸信越運輸局新潟運輸支局「新潟県運輸概況」

2.1.3　土地利用・施設分布

（１）商業地･工業団地･住宅地の分布

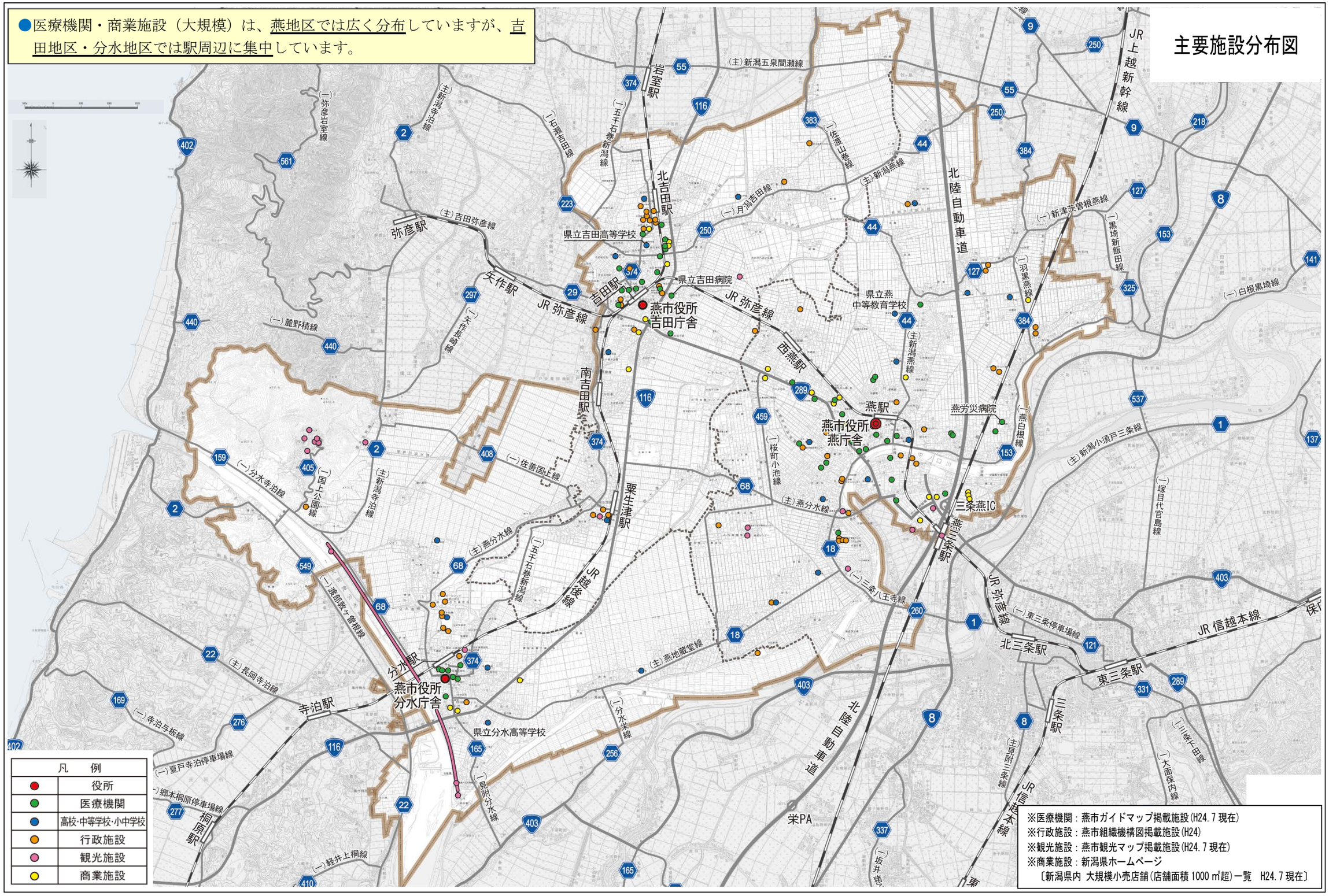
●都市計画では燕・吉田・分水の各地区の中心部および周辺で用途地域が指定されており、全体として住居系の用途指定が多い状況です。

●燕地区・吉田地区の境界付近、ＪＲ燕三条駅・三条燕ＩＣ周辺は工業系の用途指定が多くされています。



（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

●医療機関・商業施設（大規模）は、燕地区では広く分布していますが、吉田地区・分水地区では駅周辺に集中しています。

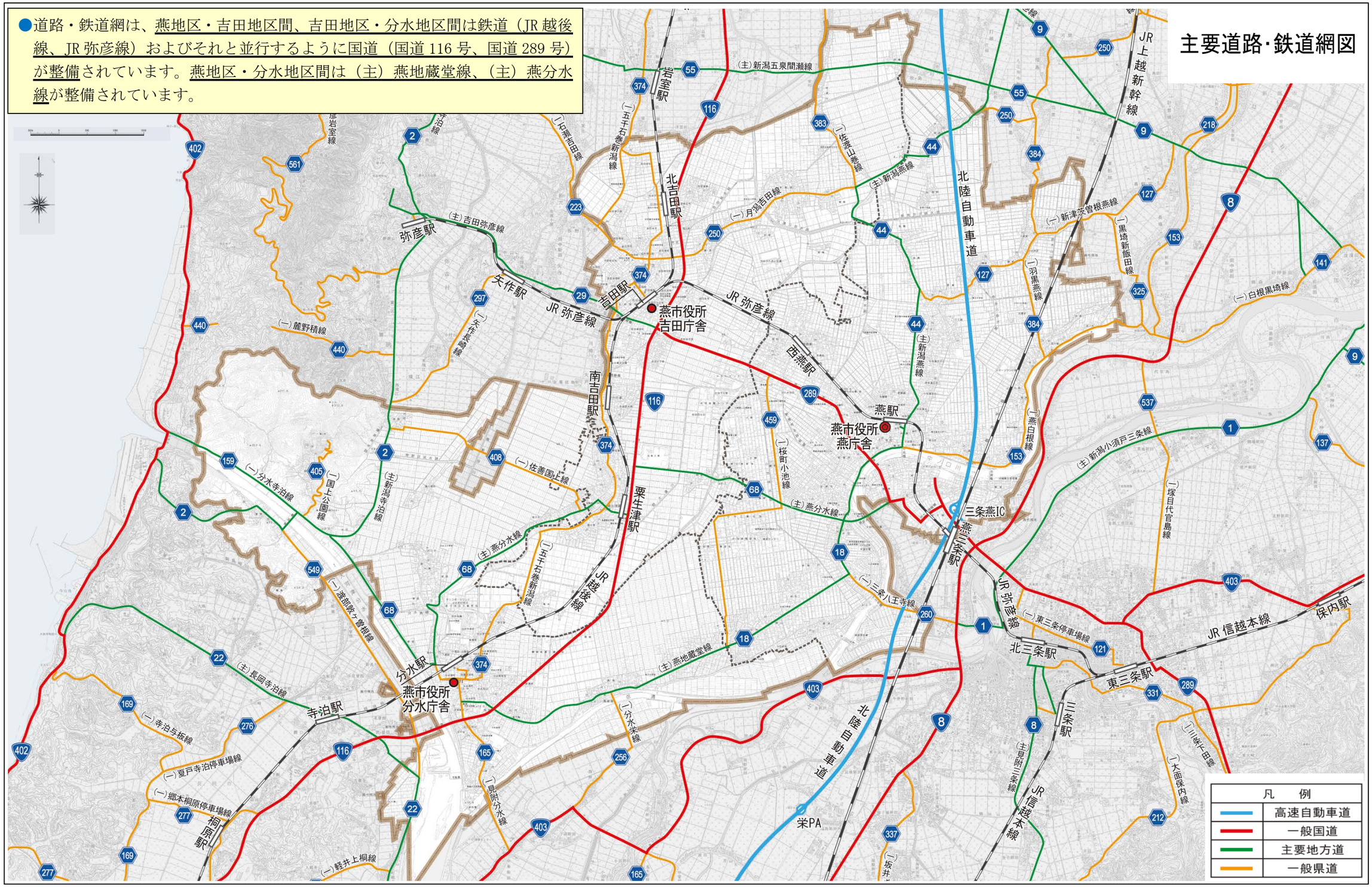


※医療機関：燕市ガイドマップ掲載施設(H24.7 現在)
※行政施設：燕市組織機構図掲載施設(H24)
※観光施設：燕市観光マップ掲載施設(H24.7 現在)
※商業施設：新潟県ホームページ
〔新潟県内 大規模小売店舗(店舗面積 1000 ㎡超)一覧　H24.7 現在〕

2.1.4　道路・交通

（１）主要な道路･鉄道網等

●道路・鉄道網は、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）およびそれと並行するように国道（国道 116 号、国道 289 号）が整備されています。燕地区・分水地区間は（主）燕地蔵堂線、（主）燕分水線が整備されています。



（２）国勢調査における通勤通学の動向

【通勤の主な流動】

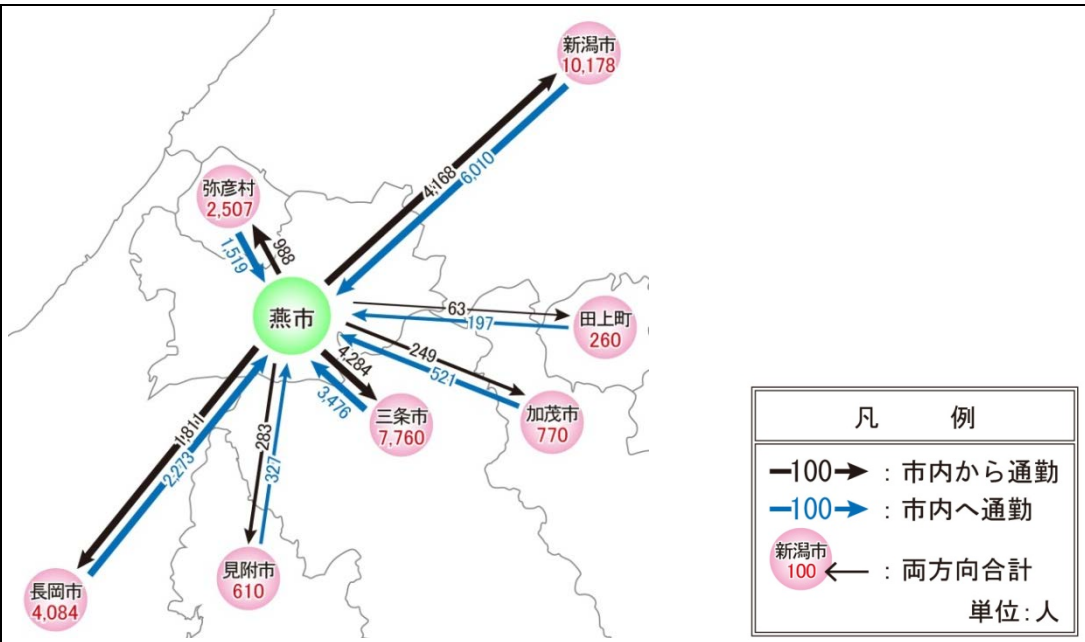
●燕市と周辺市町村の通勤の流動は、新潟市が最も多く 10,178 人、次いで三条市の 7,760 人、長岡市の 4,084 人です。

【通学の主な流動】

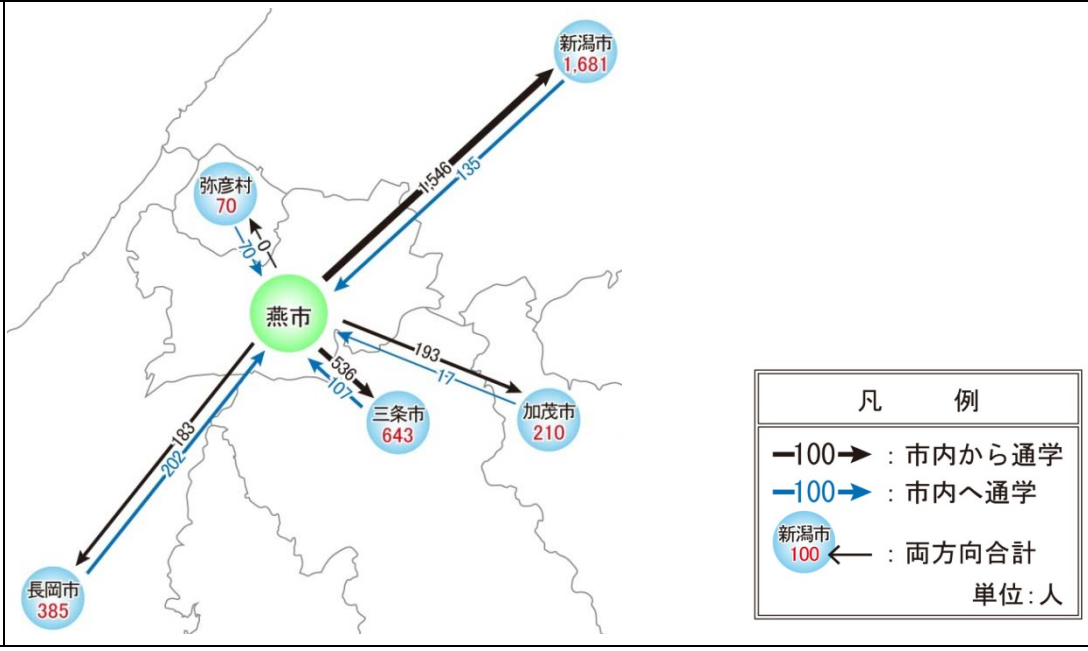
●通学も、通勤と同様に新潟市が最も多く 1,681 人、次いで三条市の 643 人、長岡市の 385 人です。

■燕市全体の主な流動【平成 22 年】

通勤

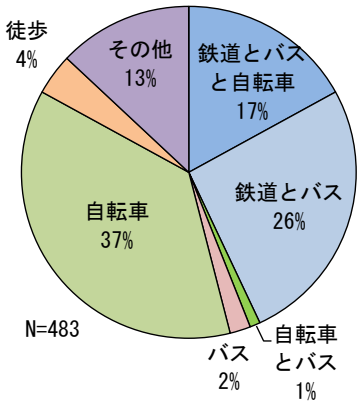
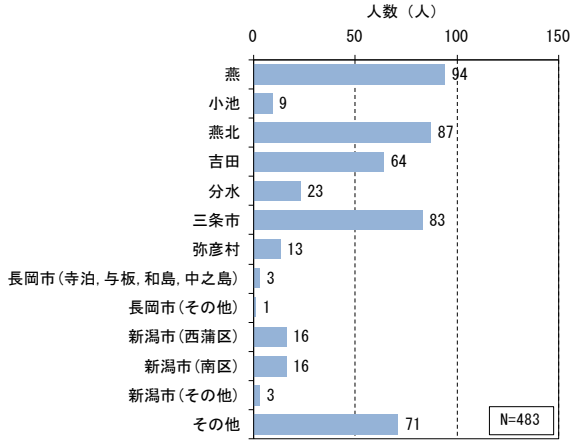
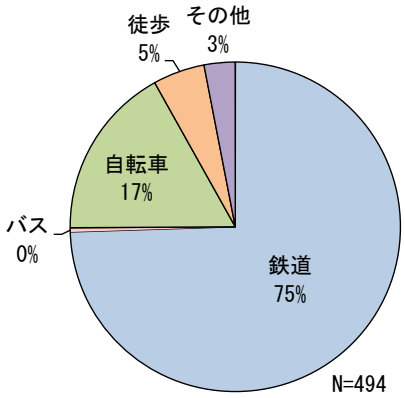
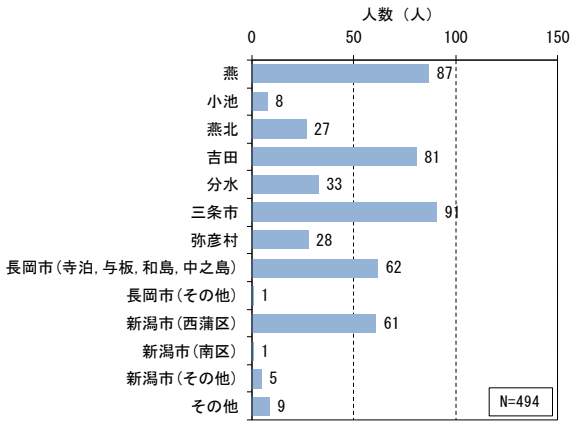
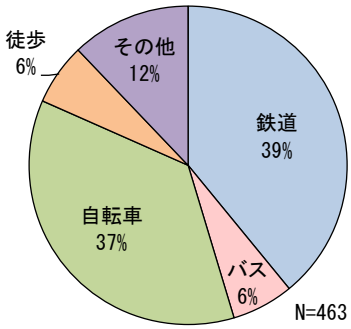
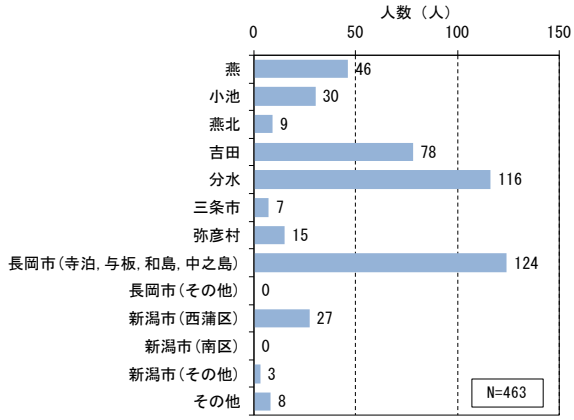


通学



（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くなっています。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くなっています。

	通学手段	出身中学校※1
燕中等教育学校		
吉田高校		
分水高校		

※１　燕中等教育学校の出身中学校は、出身小学校を中学校区で集約
※２　出典：各学校の平成 24 年度学校要覧

2.2　公共交通の概況

2.2.1　公共交通の運行状況

（１）路線網

●燕市内には、鉄道（ＪＲ）と路線バスが運行されており、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ます。

●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ますが、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ます。

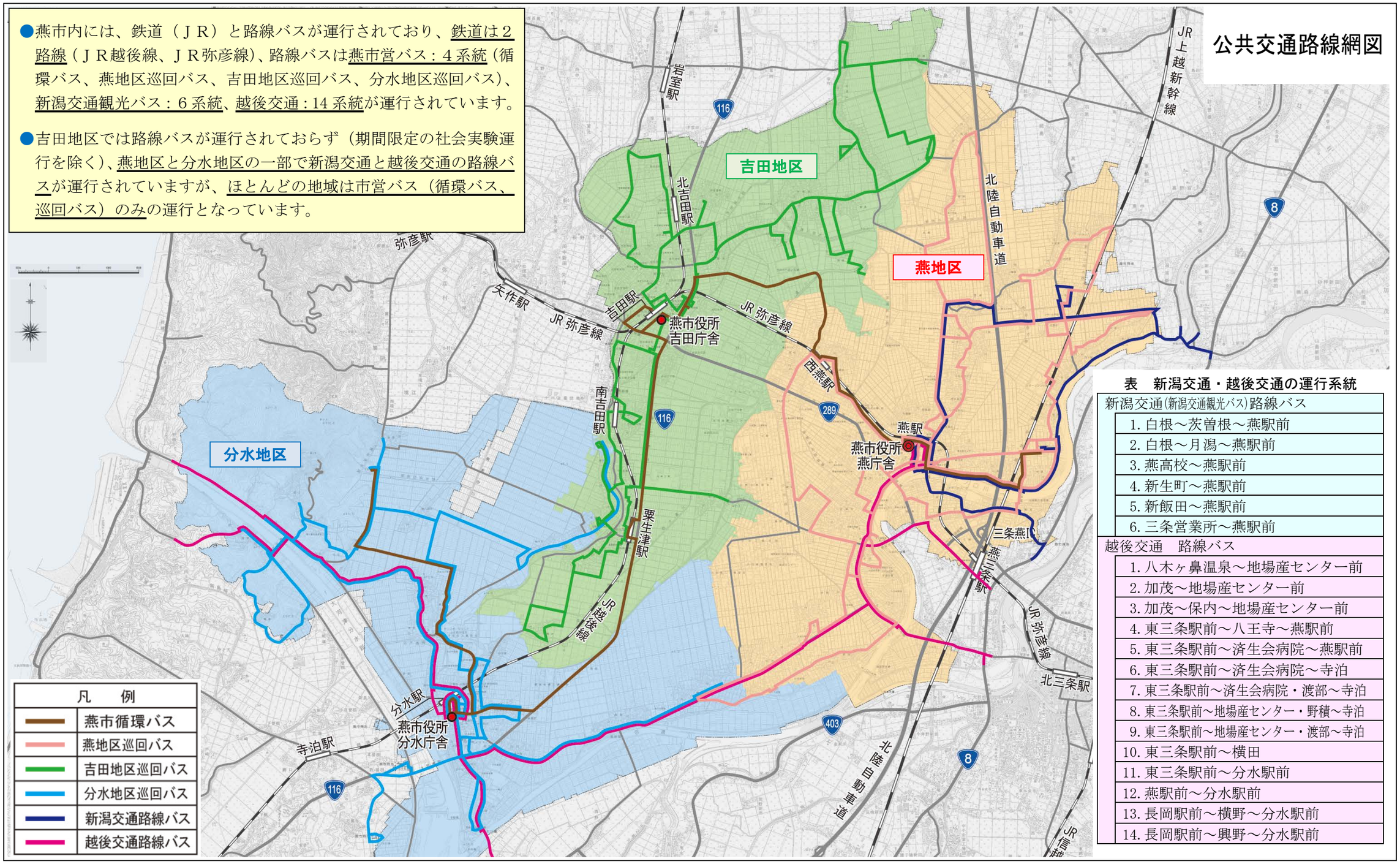


表　新潟交通・越後交通の運行系統

新潟交通(新潟交通観光バス)路線バス	
	1. 白根～茨曽根～燕駅前
	2. 白根～月潟～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
	13. 長岡駅前～横野～分水駅前
	14. 長岡駅前～興野～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りますが、朝～夕方の時間帯（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間（18 時台以降）も運行されています。

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			
				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⇔茨曽根⇔燕駅前線		白根⇔月潟⇔燕駅前線		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		長岡駅⇔横野⇔分水駅		長岡駅⇔興野⇔分水駅	
		分水→燕	燕→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													
		八木ケ鼻温泉⇔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	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（7 時台）は 2 本程度の運行がありますが、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ます。

●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 本しか運行していません。

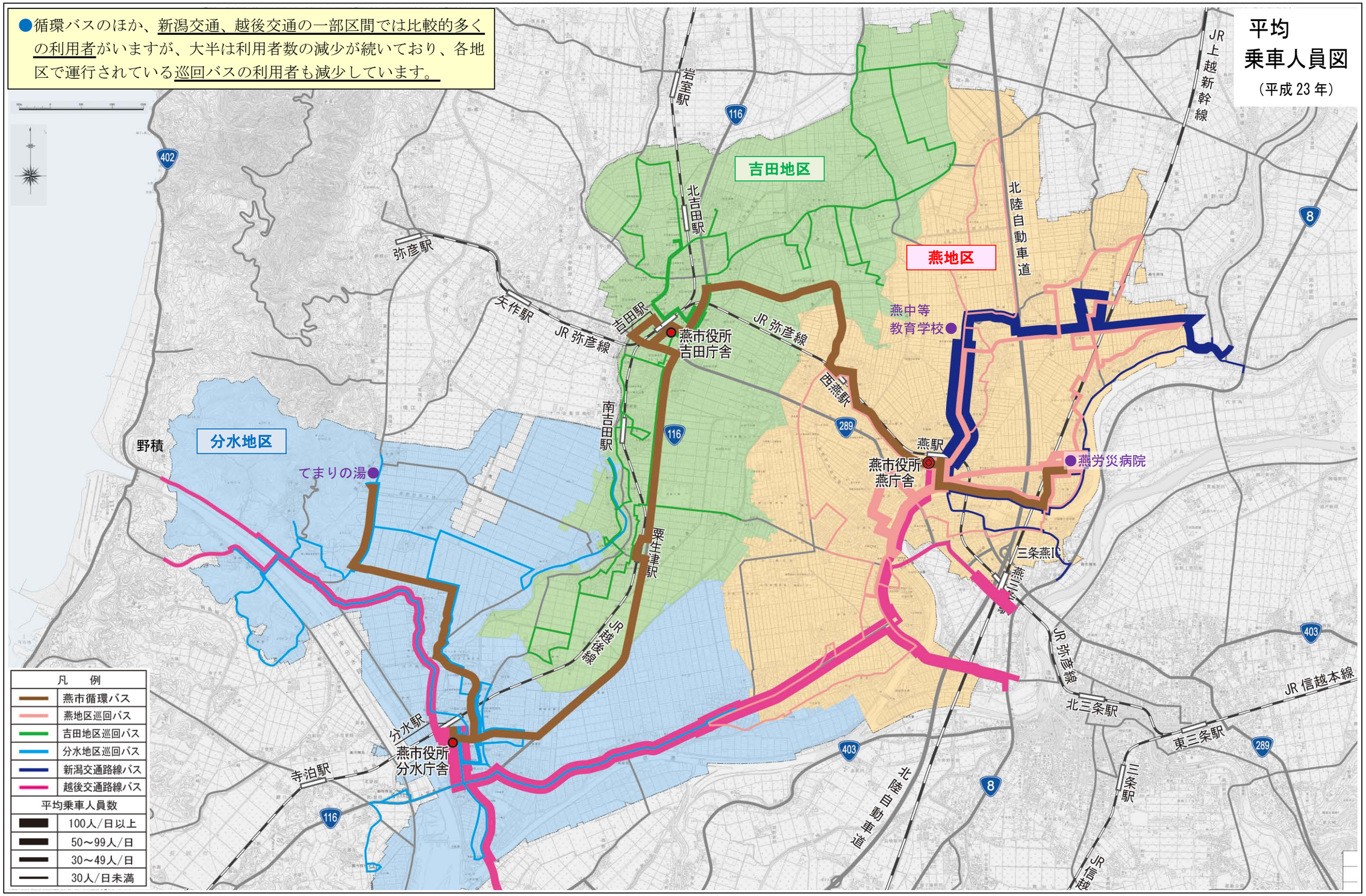
図　運行本数と時間帯

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


●循環バスのほか、新潟交通、越後交通の一部区間では比較的多くの利用者がいますが、大半は利用者数の減少が続いており、各地区で運行されている巡回バスの利用者も減少しています。
平均
乗車人員図
（平成 23 年）
吉田地区
燕地区
分水地区
野積
てまりの湯
燕中等
教育学校
燕労災病院
燕市役所
吉田庁舎
燕市役所
燕庁舎
燕市役所
分水庁舎
燕駅
西燕駅
吉田駅
南吉田駅
北吉田駅
岩室駅
弥彦駅
矢作駅
粟生津駅
分水駅
寺泊駅
三条燕IC
北三条駅
東三条駅
三条駅
JR 弥彦線
JR 越後線
JR 上越新幹線
JR 信越本線
北陸自動車道
凡　例
燕市循環バス
燕地区巡回バス
吉田地区巡回バス
分水地区巡回バス
新潟交通路線バス
越後交通路線バス
平均乗車人員数
100人/日以上
50～99人/日
30～49人/日
30人/日未満

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 人です。

●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ます。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」など地域住民のニーズに対応できていないことが原因と考えられます。

図　市営バス（循環バス、巡回バス）の利用状況

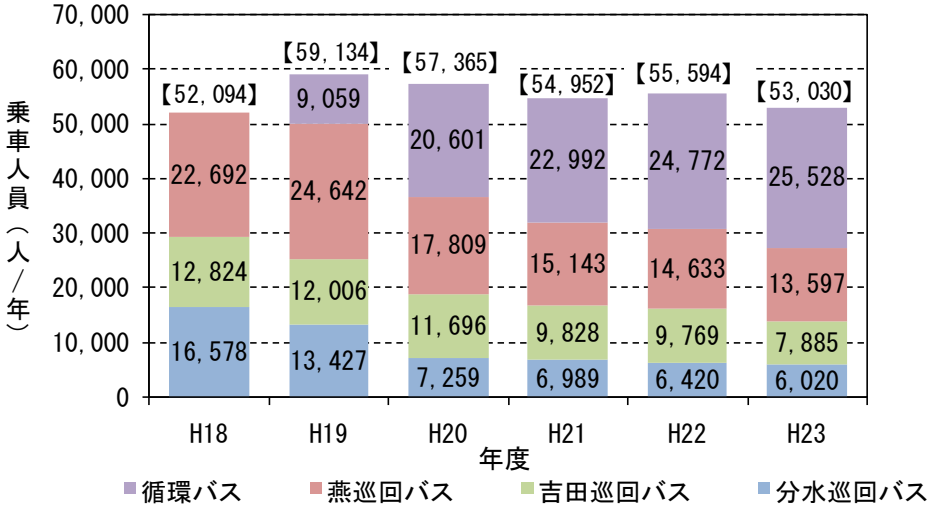
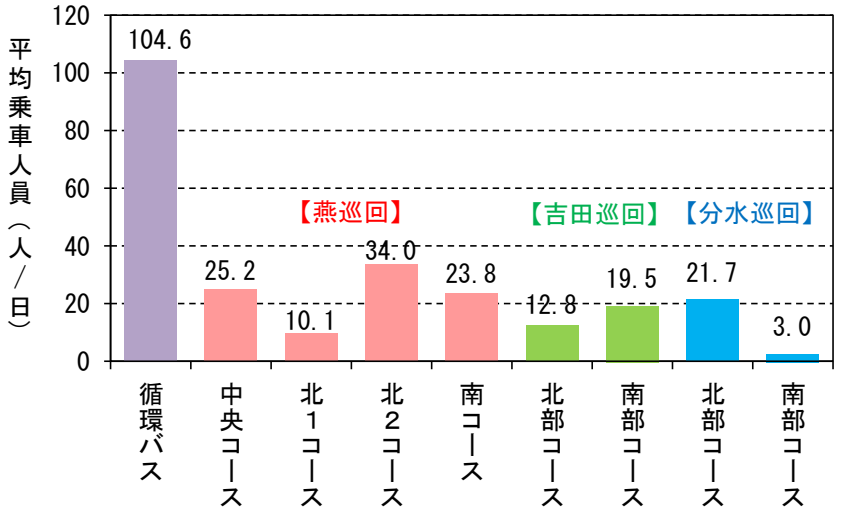


図　平均乗車人員（平成 23 年度）

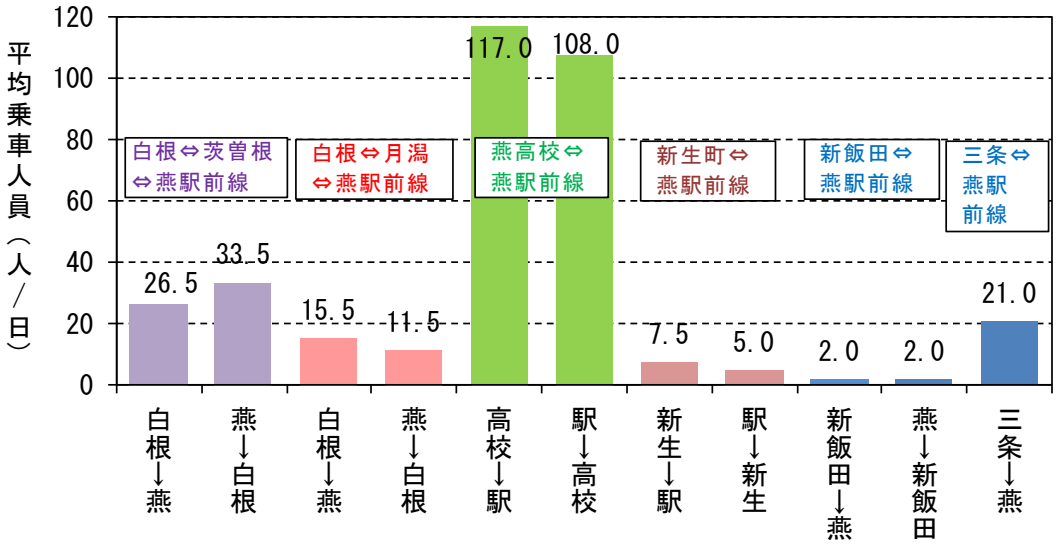


２）路線バス

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/日以上の利用があります。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/日程度の利用にとどまっています。

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/日の利用しかありません。

図　平均乗車人員（平成 23 年度）

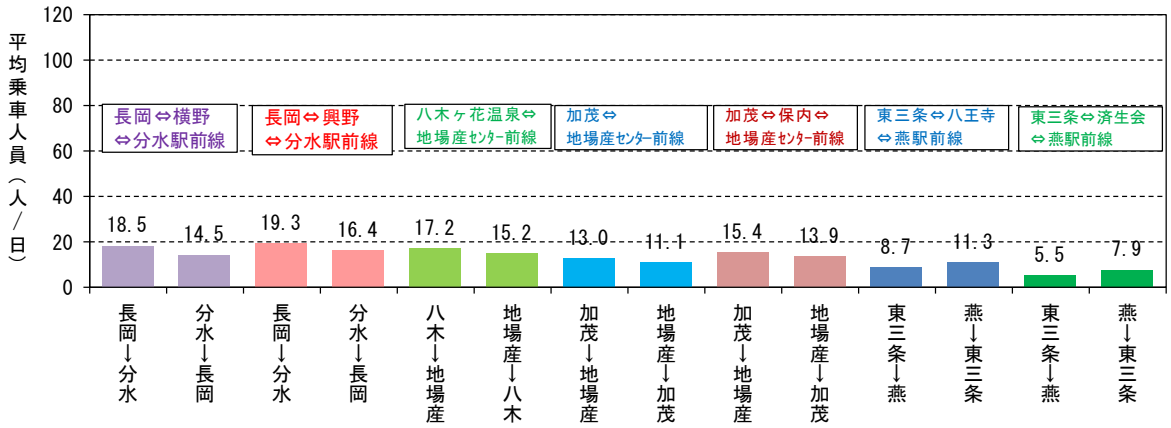
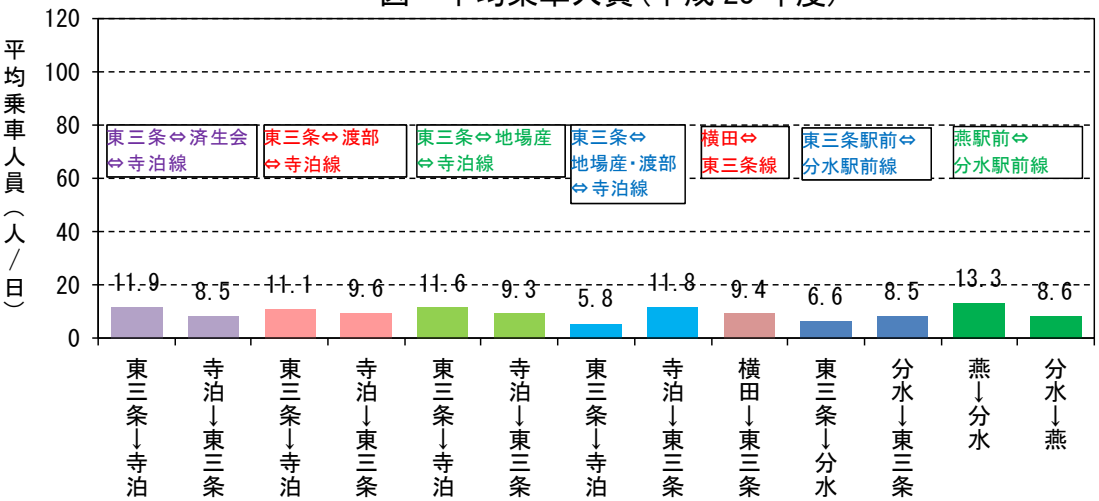


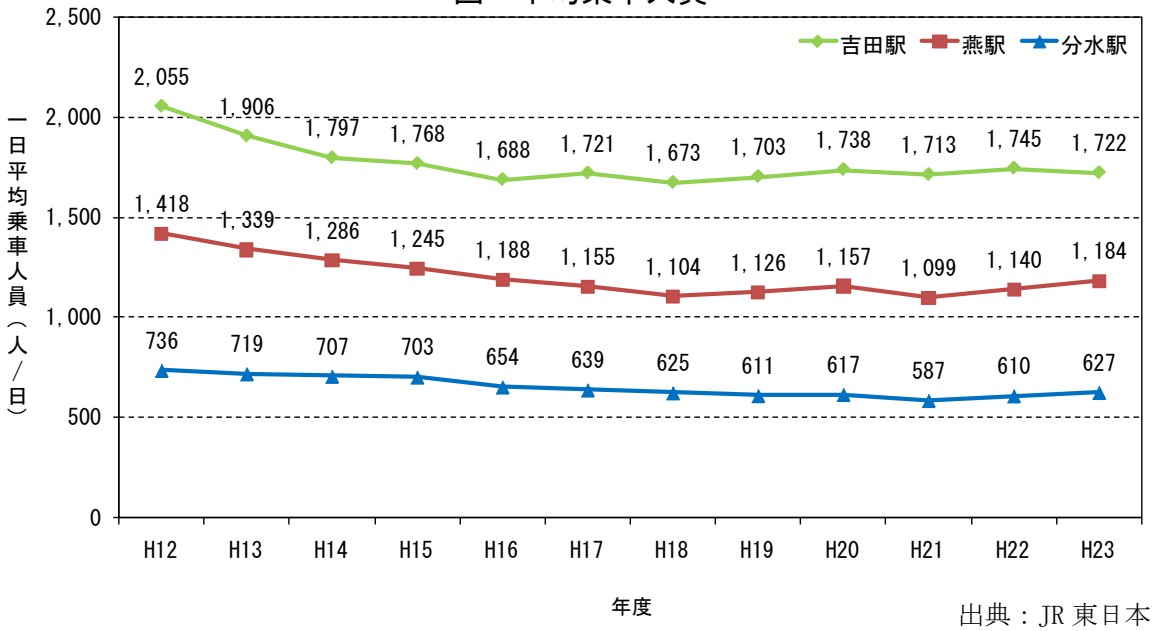
図　平均乗車人員（平成 23 年度）



（２）鉄道

●平成 12 年度以降、各駅とも乗車人員は概ね減少傾向を示しています。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/日です。

図　平均乗車人員



出典：JR 東日本

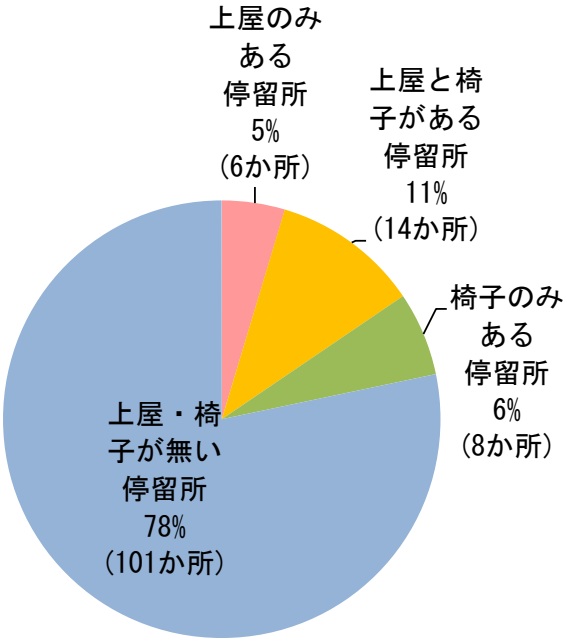
2.2.3　待合環境

●路線バス・循環バスの停留所は、「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、上屋・椅子等が整備されている箇所が少ない状況です。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す。

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

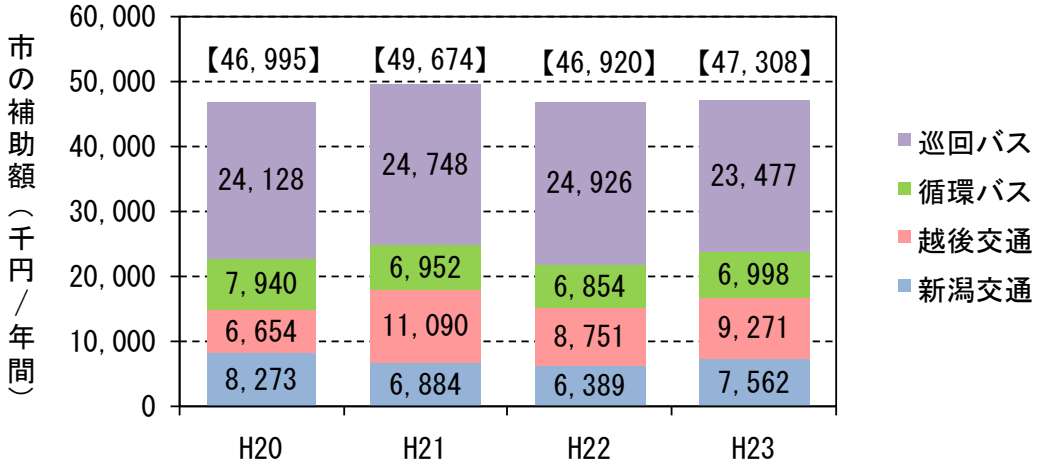


※循環バス・路線バス停留所（H24.8 現在：合計 129 か所）

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 47,308 千円であり、そのうち約 50%の 23,477 千円が巡回バスにかかる経費で占められています。

図　市の経費負担額の推移



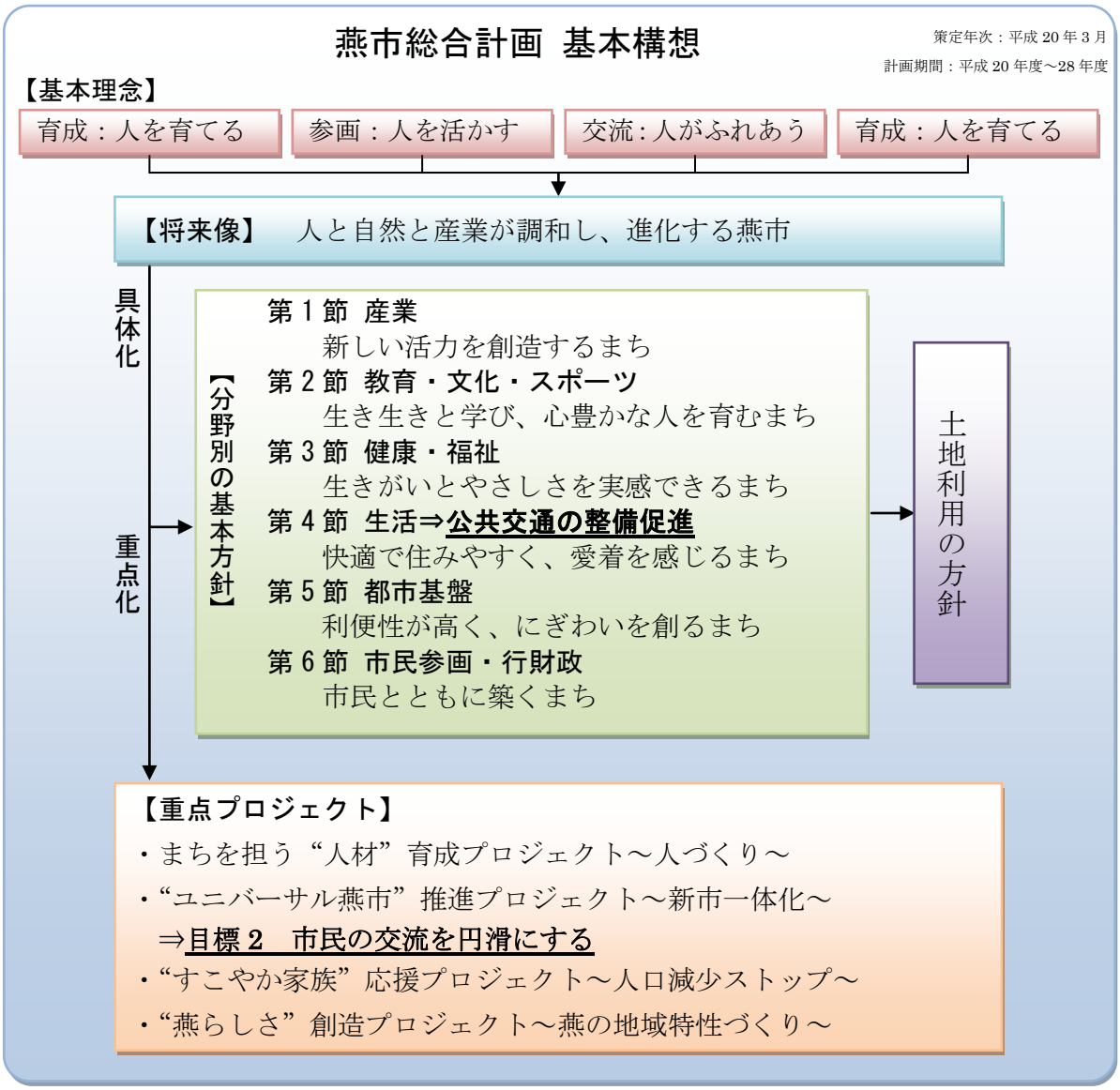
2.3　上位計画・関連計画の整理

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）

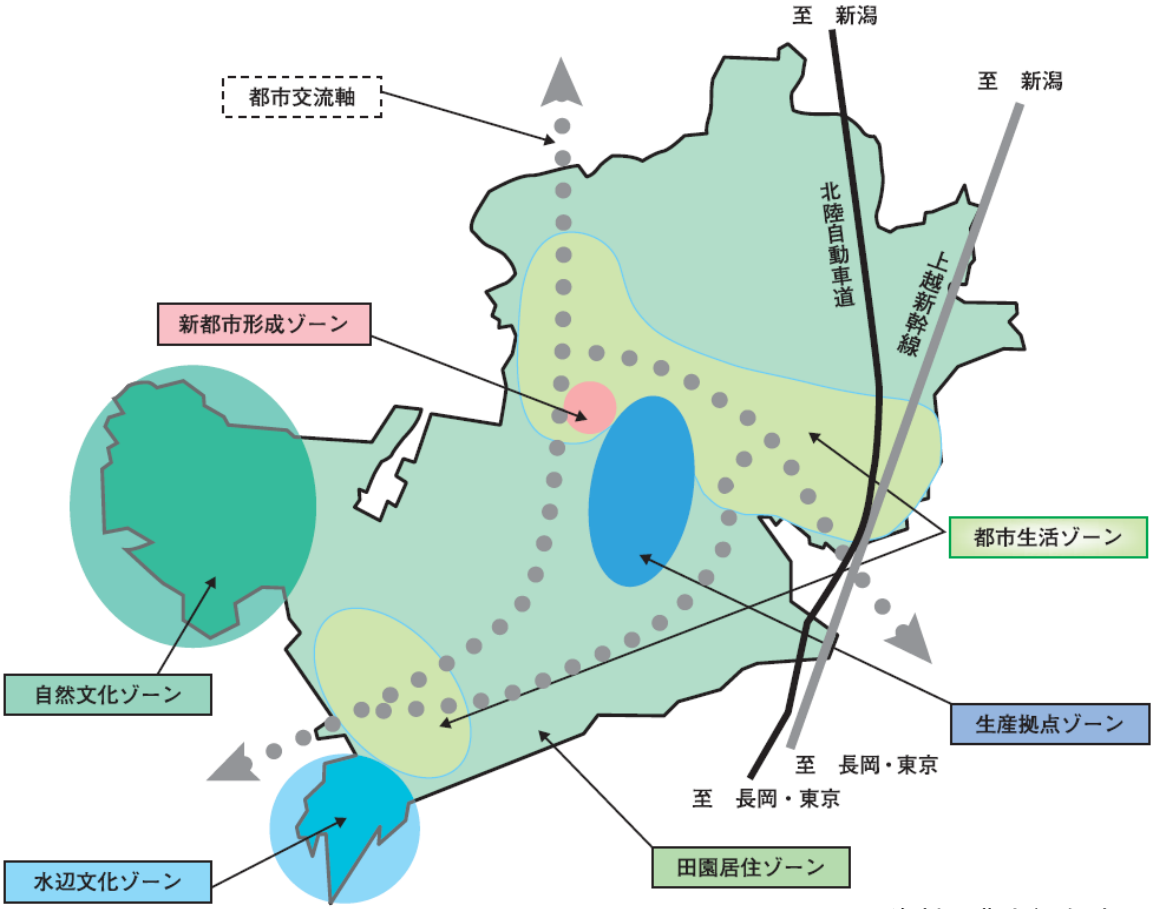
●燕市総合計画の基本構想では、将来像を「人と自然と産業が調和し、進化する燕市」とし、「分野別の基本方針」の「生活」の中で、「上下水道や公共交通など、市民の生活を快適で便利にするための社会資本の整備、管理を進めます。」として、公共交通の整備促進を掲げています。

●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ます。



●土地利用の方針では、土地利用方針概要図に都市交流軸が設定されています。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します。」とされています。

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）

●燕市総合計画の後期基本計画では、「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ます。

●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されています。

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します。
・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ます。

○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～」としています。

●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」が設定されています。

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．原風景を大切にした交流の盛んなまち
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、改良を要望します。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します。

(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ります。吉田駅については、連絡通路の整備も要望します。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ります。

○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）を要望します。

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です。

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、利便性向上を図ります。

(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します。

（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」としています。

●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ます。

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_2 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_2 削減の推進
　○新エネルギーの利活用の推進
(2) CO_2 以外の温室効果ガスの削減の推進
(3) CO_2 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、ＪＲ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 人にまで減少すると推計されています。

2．超高齢時代へ突入しています。
（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の増加とともに、高齢者の交通事故が増加しています。

4．旧市町ごとに市街地が形成され、市域に広く集落地が点在しています。

5．病院、大型店舗、市役所新庁舎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しています。

6．新潟市および三条市との通勤・通学流動が多くなっています。

7．市における自動車保有台数の増加（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していると考えられます。

公共交通

1．市内全域を網羅する公共交通は巡回バス、循環バスのみです。

2．巡回バス利用者が大きく減少し、5 年でほぼ半減しています。
（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ません。

4．路線バスは 1 日の平均乗車人員 20 人未満の路線が多数存在しています。

5．バス待ち環境として上屋や椅子等の未設置停留所が数多くあります。

6．市のバス運行に係る経費負担額は年間約 4,700 万円で、その約半分は巡回バスに係る負担です。

■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、中でも旧来の市街地や農村集落地での減少が著しい状況にあります。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きます。

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います。

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、また輸送量当たりの 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 倍となっています。

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きており、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す。

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方向性を転換し、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ます。このため、都市機能の集積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す。さらに、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す。

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ります。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す。

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です。

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す。

3　目指すべき将来像と方向性

3.1　将来像

平成 18 年 3 月の合併により誕生した燕市は、最上位計画である「燕市総合計画」において、「人と自然と産業が調和し、進化する燕市」を市の将来像として掲げ、新しいまちづくりを推進してきました。

同計画の策定に当たって実施した市民意識調査では、鉄道やバスなどの公共交通に対する満足度は、他の施策に比べて著しく低くなっています。

これは、長年にわたって道路網等の社会資本の整備や自家用車の普及が進んだ一方で、鉄道やバスの利用者が減り、これに伴い運行頻度が減って不便になってしまった状況を反映したものと言えます。

しかし、公共交通は市民の日常生活に欠くことのできないものであり、これからの少子高齢社会を展望する中で、その重要性は一層増していくことが伺えます。

そのため、市民の通院・通学や買い物などの生活活動を支え、市民一人ひとりの元気づくりや環境負荷の低減を目指して、市民・交通事業者・行政などが連携して持続可能な公共交通を構築するため、本計画における燕市の将来像を次のとおり定めます。

将来像

市民生活に根ざした公共交通網を実現する
快適都市・つばめ

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します。

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、自立的かつ元気に暮らせる公共交通を目指します。

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します。

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します。

【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ります。

【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、パークアンド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ります。

【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、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ります。

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・改良を要望します。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します。	鉄道	鉄道事業者 燕市
	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します。	路線バス	バス事業者 燕市
	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、運行ルートの延伸、市役所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、利便性の向上を図ります。	循環バス	燕市 バス事業者
	4	**デマンド交通※1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します。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します。	デマンド交通	燕市 タクシー事業者
【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します。	路線バス、循環バス	バス事業者 燕市
	6	**交通結節点の整備**	・交通拠点に位置づけられる吉田駅※2等について、駅舎のバリアフリー化を鉄道事業者に要望するとともに、吉田駅の東側改札口の開設を要望します。	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します。	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します。	路線バス、循環バス	バス事業者 燕市 地元自治会
	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します。 ・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します。	全ての公共交通機関	

※１　電話予約など利用者のニーズに応じて柔軟な運行を行う公共交通の形態です。

※２　国では、「移動等円滑化の促進に関する基本方針」（平成 23 年 3 月 31 日告示）において、1 日当たり利用者数が 3,000 人を超える鉄道駅を平成 32 年度までにバリアフリー化することを目標としており、市内では吉田駅が該当します。

3.5　各公共交通の位置づけ

●各公共交通の担う位置づけを明確にして、それぞれが持つ特性や機能を有効に活用した整備方針や事業計画を策定します。

図　各公共交通の位置づけ

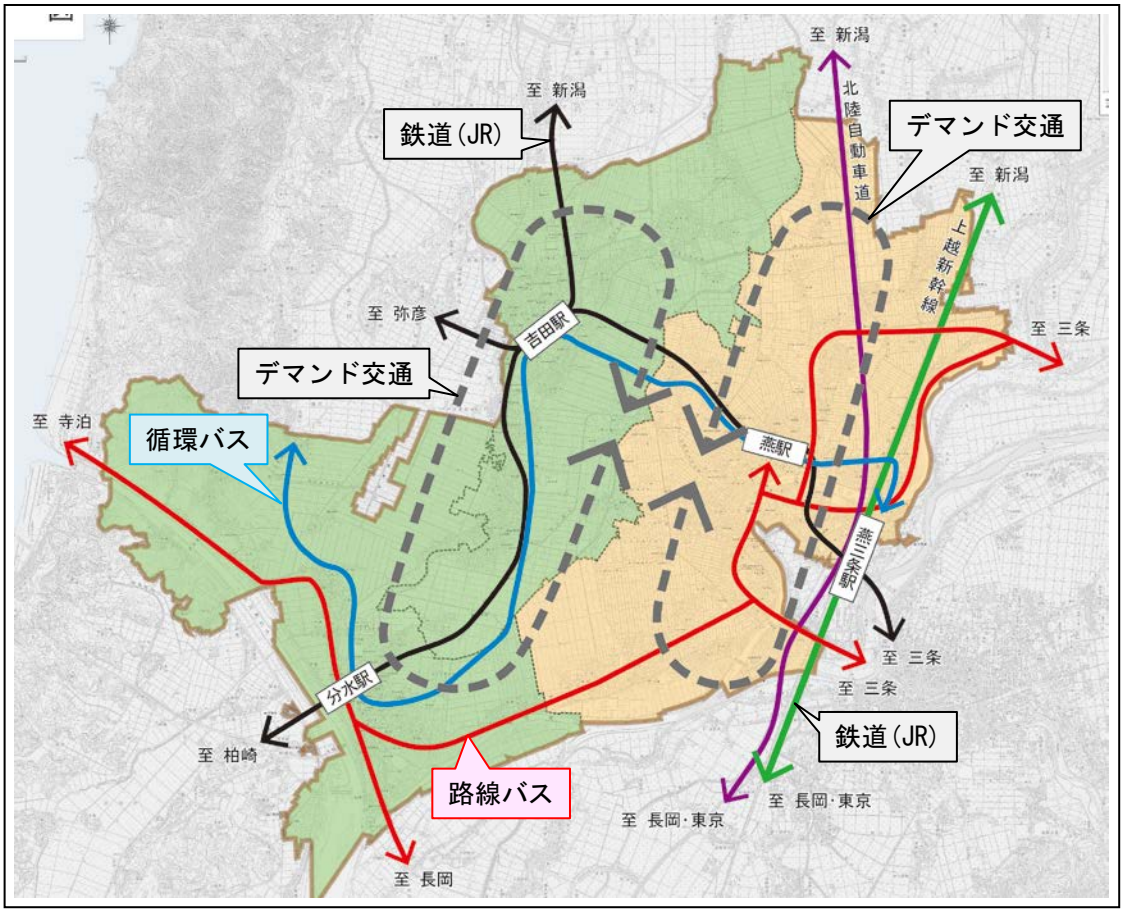


表　各公共交通の位置づけ

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、弥彦村等の周辺市町村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づけます。	◎	○	△
路線バス（高速バス含）	・燕市と新潟市、長岡市、三条市等の周辺市町村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づけます。	◎	○	△
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づけます。	×	◎	○
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づけます。	×	△	◎

※移動区間：利用者の移動〔◎：多い　○：やや多い　△：少ない　×：無い〕

3.6　基本方針を達成するために行う事業

■事業計画の重点化方針

●前述の「今後の方向性」（施策）について、課題分析や住民意向調査の結果などから「重要性」、「緊急性」、「実現性」の観点で評価して、それらの高い施策について、重点的・優先的に実現を図ることとし、その事業計画を立案します。

【事業選定の視点】

重要性：「高齢者の暮らしの支援」及び「高校生の通学確保」など市民生活の向上に向けて大きな効果が見込めるものであること

緊急性：公共交通が抱える課題解決に向けて、緊急的かつ迅速な対応が求められるものであること

実現性：コストや関係者との調整などの面で短期間に実現可能なものであること

表　「今後の方向性」の評価

	今後の方向性	重要性	緊急性	実現性
No. 1	ＪＲ在来線の運行改善と利用促進	◎	○	▲
No. 2	路線バスの見直し・再編	◎	○	○
No. 3	循環バスの見直し・利便性向上	◎	◎	◎
No. 4	デマンド交通の運行	◎	◎	◎
No. 5	鉄道とバスの乗り継ぎ改善	○	○	○
No. 6	交通結節点の整備	○	○	▲
No. 7	パークアンドライドの推進	◎	○	○
No. 8	バス待合環境の整備	○	○	○
No. 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	○	○	○

※評価段階　◎：高い　○：普通　▲：低い　　□は事業計画の策定対象

■事業計画

●前述の「事業計画の重点化方針」に基づき、特に優先度の高い次の施策について具体的な事業計画を策定します。

(1) 路線バスの見直し・再編

(2) 循環バスの見直し・利便性向上

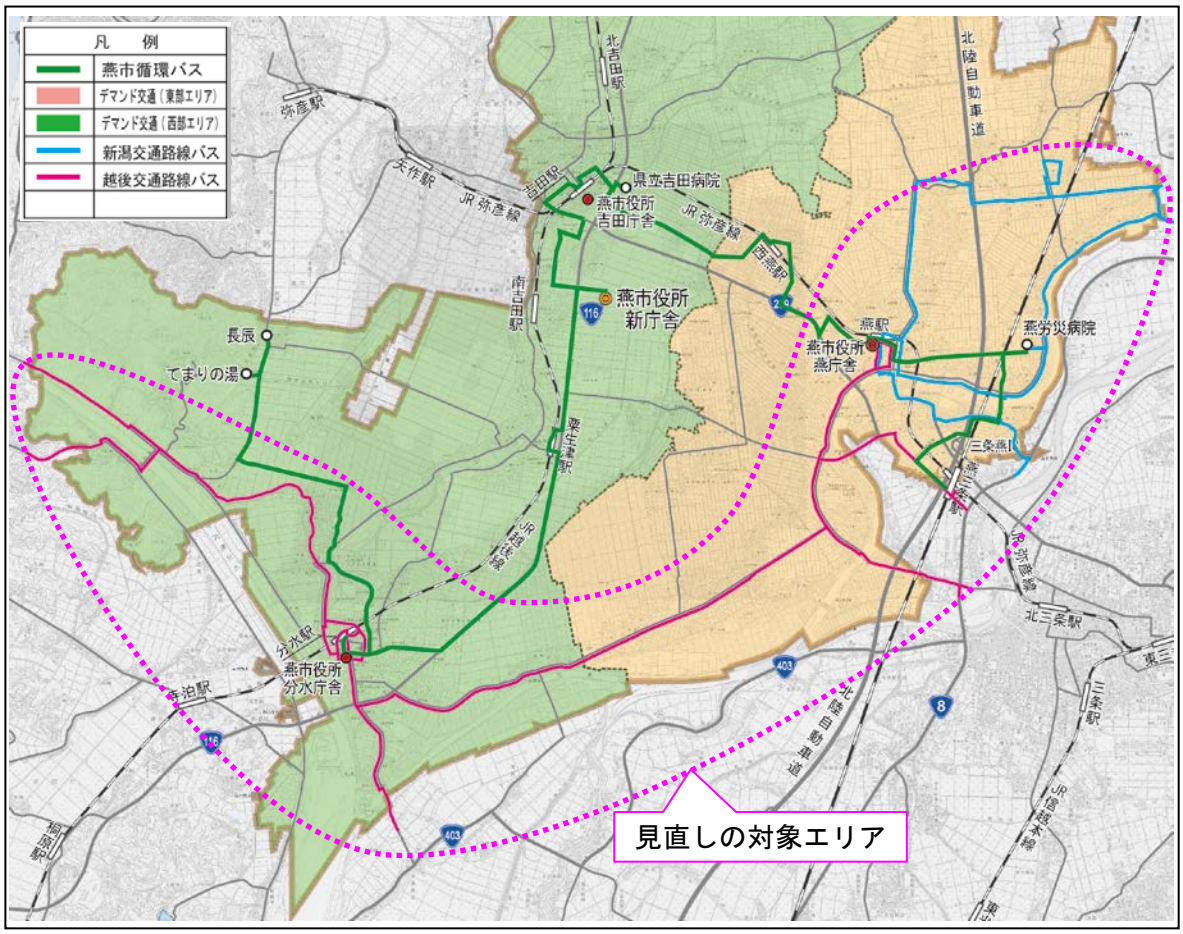
(3) デマンド交通の運行

(4) パークアンドライドの推進

（１）路線バスの見直し・再編

●新たに市内全域を運行するデマンド交通により、運行エリアや担う機能が重複する路線バス等については、利用者の乗車区間や乗車密度等を考慮しながら、運行区間の短縮や周辺路線との統廃合など、運行の見直しを推進します。

図　各公共交通の状況



１）見直し対象路線の考え方

●見直し対象とする候補路線の選別は、以下に該当する路線を基本として検討します。

①乗車密度※1が低い路線

・利用者が少ない路線または特定区間の利用はあるがそれ以外の延長が長い路線を対象とします。

②低収益の路線

・利用者は一定程度あるが、運行経費に対して運賃収入が少ない路線を対象とします。

③国や新潟県の補助を受けることができない路線

・低収益であり、かつ国や新潟県の運行経費補助を受けることができない低利用路線を対象とします。

※１　乗車密度：１日１km運行あたりの平均乗車人員数

2）見直し・再編の考え方

●見直し・再編の実施に当たっては、以下の考え方を基本として検討します。

①運行区間の変更

・利用がある（または今後見込める）区間を対象として運行区間を変更します。

②廃止

・代替の運行路線や他の公共交通への転換等が図れる見込みのある路線は、その必要性を十分精査したうえで廃止します。

③類似路線との統合

・類似路線のルート変更や統合等により、効率的でわかりやすい路線変更を推進します。

3）見直し・再編に当たって留意すべき内容

●見直し・再編は、以下の点に留意して推進します。

①交通事業者、関係機関との調整

・路線バスは、自治体間をつないで運行している路線、国や新潟県から補助を受けている路線、交通事業者が自主運行を実施している路線などがあるため、それらの関係機関と十分な調整を図ります。

②住民合意・理解の形成

・特に「廃止」をする場合は、これまで運行していた交通手段がなくなるため、利用者に対して代替交通手段等を提示・説明し、理解を得ながら推進します。

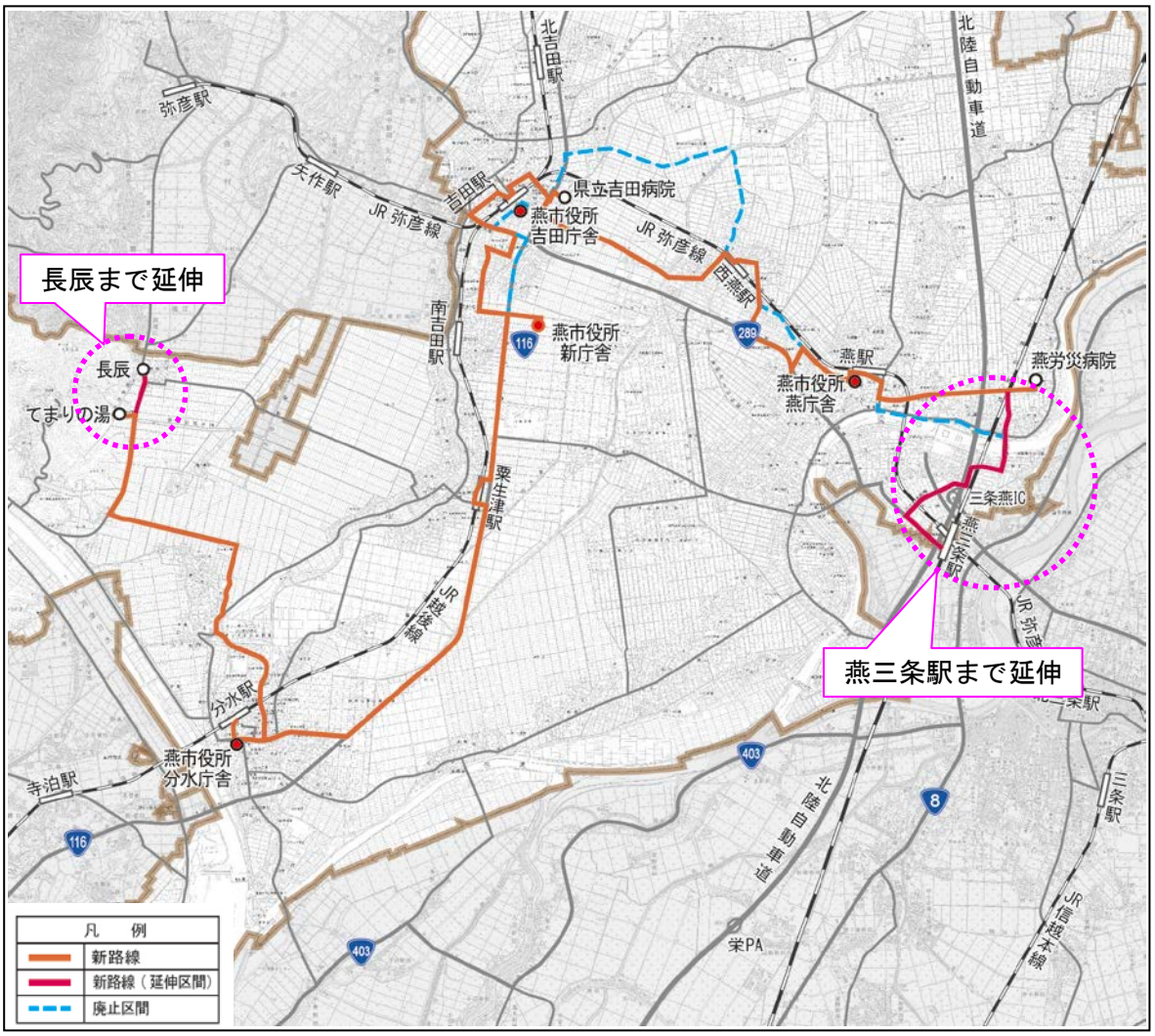
4）スケジュール（例）

	初年度	次年度	次々年度～
見直し検討 （関係機関との協議）	→	→	
住民説明		→	
見直し･再編運行実施			→

（２）循環バスの見直し・利便性向上

●鉄道との乗り継ぎや買い物ニーズへの対応等を考慮し、循環バスの起終点を「燕労災病院」から「燕三条駅」に、「てまりの湯」から「長辰」にそれぞれ変更・延伸するとともに、運行経路を一部変更し、停留所を増設することで、鉄道や商業施設の利用者の利便性向上を図ります。

図　循環バスの運行ルート



１）見直し概要

●市役所新庁舎の開庁に合わせて停留所を新たに追加するほか、燕労災病院止まりの路線を燕三条駅まで延長し、鉄道との接続向上を図ります。

●買い物利用等を考慮し、市内のスーパーマーケット、ショッピングセンター周辺に新たに停留所を追加します。

●既存の市庁舎や利用の少ない停留所、区間を廃止します。

２）追加・廃止する停留所

【追加する停留所】

①長辰　②道の駅国上
③太田　④分水保健福祉センター
⑤燕市役所　⑥吉田西太田（ウオロク前）
⑦吉田産業会館　⑧廿六木三（とどろき）（原信燕店前）
⑨東町（チャレンジャー前）　⑩井土巻（イオン前）
⑪燕三条駅

※停留所名はすべて仮称

【廃止する停留所】

①吉田庁舎　②分水庁舎　③燕庁舎　④富永

３）運行経路

【現行路線】

・１便平均走行距離：２４．３km
・１便平均運行時間：５９分
・経路　：（てまりの湯～）分水駅～分水庁舎～分水学校町～粟生津駅～吉田駅～吉田庁舎～県立吉田病院～富永～西燕駅～燕庁舎～燕駅～燕労災病院

【新路線】

・１便平均走行距離：３３．６km程度
・１便平均運行時間：１時間１９分程度
・経路　：長辰～てまりの湯～道の駅国上～太田～分水保健福祉センター～分水駅～分水学校町～粟生津駅～燕市役所～吉田西太田～吉田産業会館～吉田駅～県立吉田病院～西燕駅～廿六木三～燕駅～燕労災病院～東町～井土巻～燕三条駅

４）変更時期

●平成 25 年 5 月（市役所新庁舎移転時）

５）運賃

●現行と同じく 100 円（小学生以下は無料）

６）運行回数

●現行と同じく月曜日～金曜日 1 日 5 往復（10 便）
※祝日、年末年始（12/29～1/3）は運行しません。

（３）デマンド交通の運行

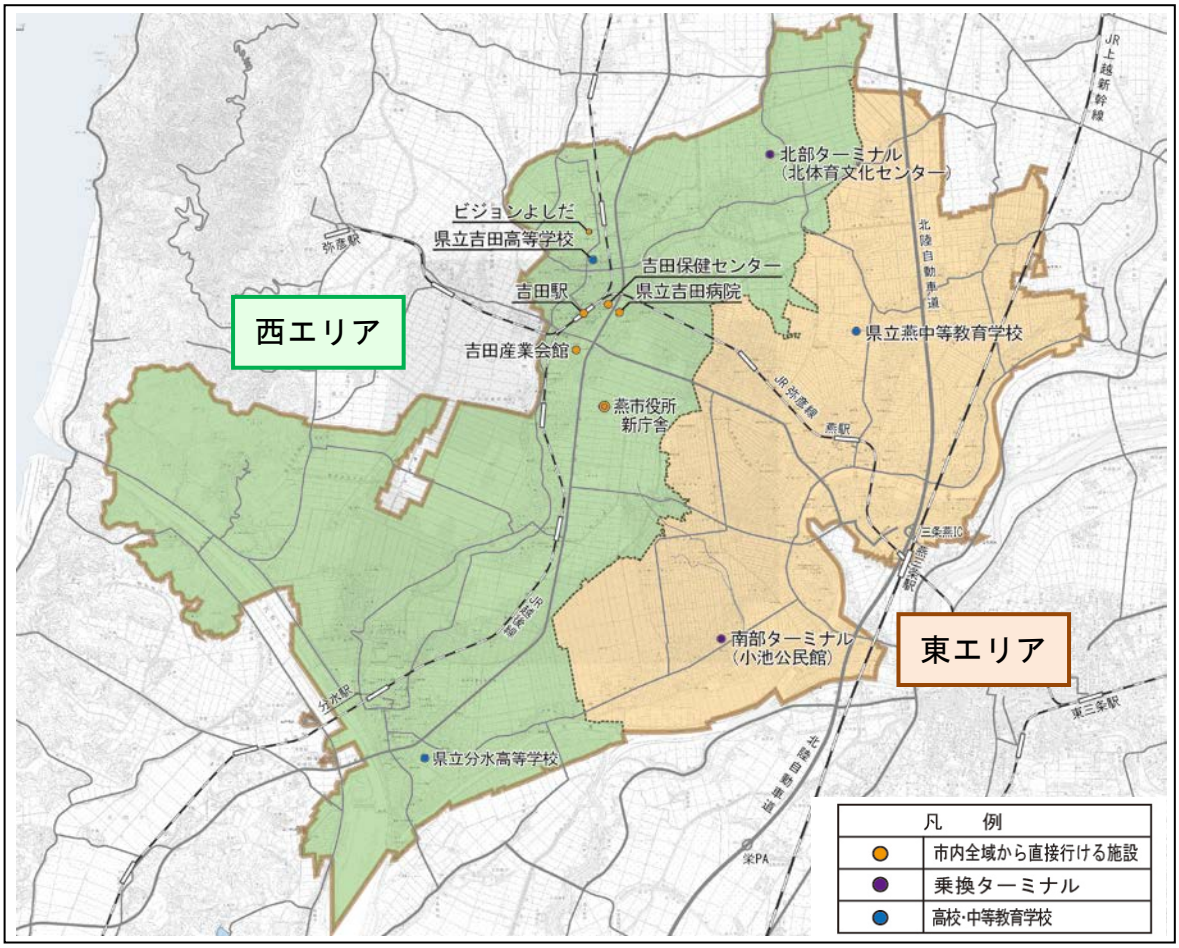
●市内の公共交通の利便性・効率性を高めるため、全市域を対象として、自宅前や目的地で乗り降りでき、タクシーよりも運賃を安く抑えた予約制のデマンド交通を運行します。

１）特徴

●停留所を設けず、タクシーのように自宅前や目的地で乗り降りができます。
●バスのように乗り合い運行をします。
●事前に電話などで予約して、予約があった場所のみを経由します。
●小型車両（ジャンボタクシーのようなワゴン車両）で運行します。

２）運行エリア

●西エリア・東エリアに分けて運行します。（他方のエリアへ行く場合は乗り継ぎしてもらう必要がありますが、市内の交通の要衝となっている吉田地区の一部公共施設（市役所新庁舎、吉田駅、吉田産業会館、県立吉田病院、吉田保健センター、ビジョンよしだ）に限り、市内全域から直行可能とします。）
●朝夕の「通学併用便※1」は市内の各高等学校等（吉田高校、分水高校、燕中等教育学校）から乗車もしくは下車する利用者に限りエリアを分けずに運行します。



3）運賃

●中学生以上：300 円　　小学生：100 円
未就学児　：無料
※乗り継ぎの場合は、それぞれに運賃がかかります。

4）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。

5）時刻表

●右記のとおり（概ね 1 時間おき）

6）運行台数

●５台（東エリア３台、西エリア２台）

■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

7）実証運行の結果を踏まえた今後の検討事項

●回数券などの発行による運賃割引
・改善要望の意見が多く寄せられたため、本運行に向けて回数券販売を開始します。

●巡回バスの廃止による利用動向の変化に応じた増車
・現状で満員となり予約を断っている場合もあります。そこで更に巡回バスの利用者が転換すると、運行台数が不足することが考えられるため増車を検討します。

●運行休止時間帯（午後 1 時台）の運行
・通院者の帰宅時刻が午後になることも少なくないことから、午後 1 時台の運行を検討します。

●利用が少ない時間帯の減車・減便
・午前 7 時台や夕方の時刻の利用者が少ないことから、運行車両の減車または減便を検討します。

●土曜日などの休日運行
・土曜日の通院利用などの要望が寄せられたことから、便数等を限定した土曜日の運行などを検討します。

●予約締切時刻の短縮
・運行 1 時間前の予約締切について多くの改善要望があり、より多くの利用者を乗車させるため、予約締切時刻の短縮を検討します。

●通学利用などの新規利用者の掘り起こし
・到着時刻が不定時のために通学での利用者が少ないことから、夕方の帰宅時の利用などについて周知啓発し、新規利用者の掘り起こしを進めます。

●定時運行する鉄道・バスとの乗り継ぎ方策
・利用者の増加を図るため、鉄道やバス等の交通機関との乗り継ぎがわかりやすくスムーズに行えるような方策を検討します。

■参考：実証運行の主な結果（※運行内容は前ページの内容で実施）

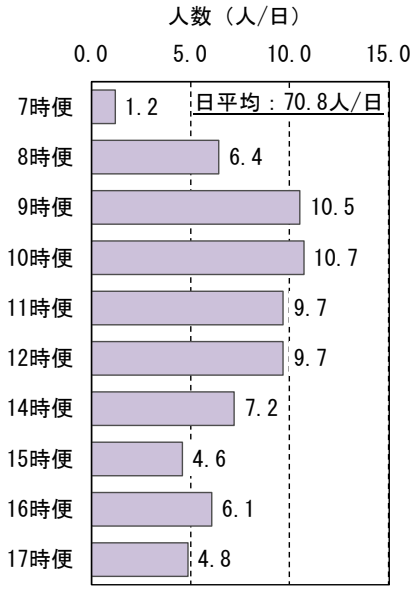
１）利用状況

●検証日：平成２５年２月１日～２８日

●一日平均利用者数　：70.8 人/日（1,346 人/月）
●利用の多い時間帯　：午前 10 時便（平均 10.7 人/日）
●利用の少ない時間帯：午前 7 時便（平均 1.2 人/日）

●利用者の年齢層　　：70 歳代･80 歳代で全体の 63%
●利用頻度が高い外出目的地：
・燕労災病院、県立吉田病院で合計 約 300 人/月

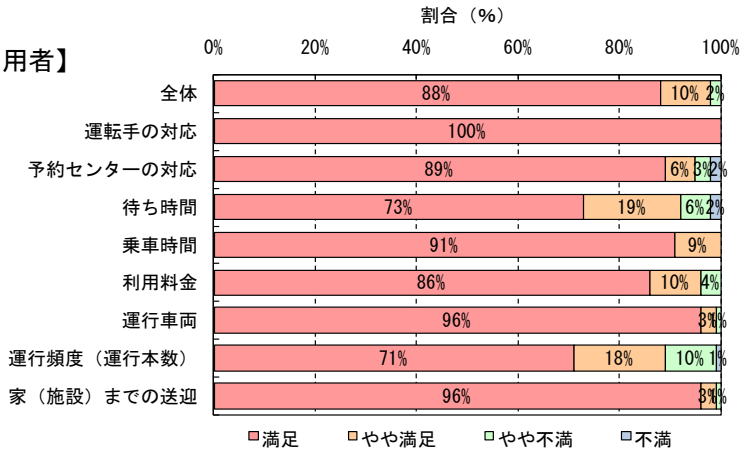
【時間帯別利用状況】



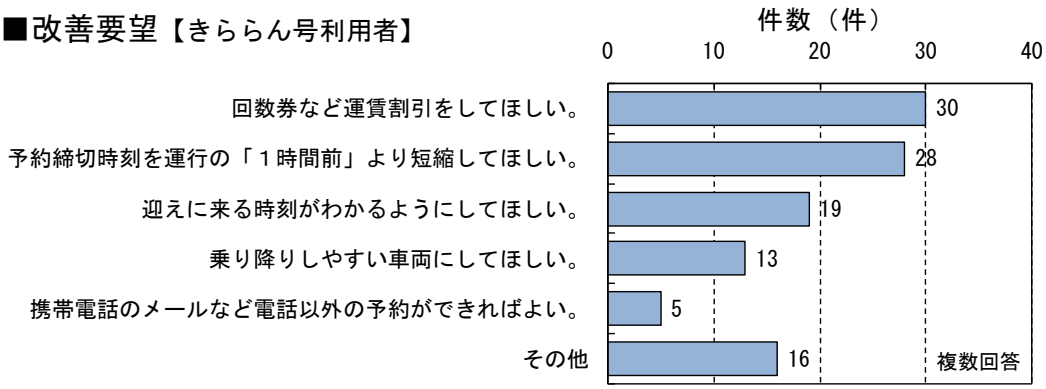
２）利用者意識調査の結果

●満足度：利用者の満足度は高いです。
●改善要望：主に「時間」と「運賃」に関する改善要望が多くなっています。特に「回数券等の割引」がもっとも多い状況です。

■満足度【きららん号利用者】



■改善要望【きららん号利用者】



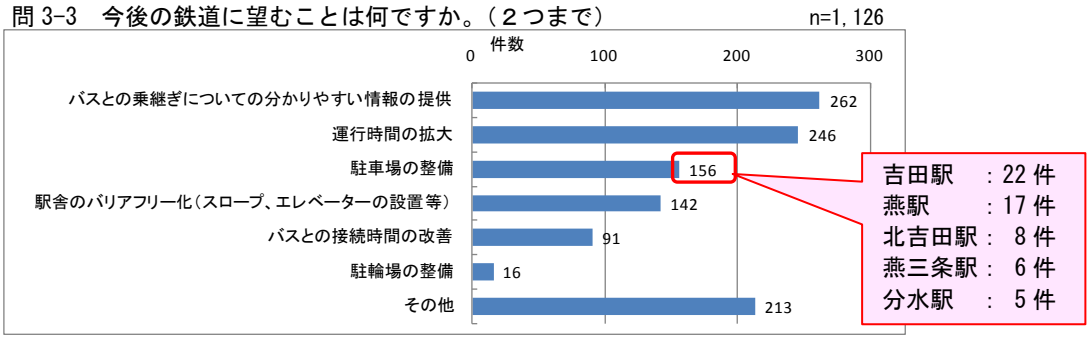
（４）パークアンドライドの推進

●交通結節点において、自動車から鉄道・高速バス等への公共交通の乗り換え・利用を促進するため、駅や停留所周辺にパークアンドライド駐車場を整備します。

１）鉄道駅周辺に対する利用者ニーズ

●本計画の策定に向けて実施した住民意向調査によると、吉田駅、燕駅等の市内主要駅における駐車場整備に対する要望が高くなっています。

図　鉄道の改善要望



２）県内の主な高速バス停留所周辺の駐車場整備状況

●県内においては、ほとんどの高速バス停留所に利用者用の駐車場が整備されています。特に運行頻度の高い新潟⇔長岡間ではすべての高速道路上の停留所で整備されています。

■県内の主な高速バス停留所の駐車場設置状況

停留所	駐車場の有無	路線	備考
葛塚（新潟市北区）	○	・村上線他	
西野（新潟市東区）	○	・村上線他	
新津川口（新潟市北区）	○	・津川線他	
酒屋（新潟市江南区）	○	・津川線他	
鳥原（新潟市西区）	○	・長岡線他	・1995 年に整備
巻潟東（新潟市西蒲区）	○	・長岡線他	・1984 年に整備
三条燕（燕市）	×	・長岡線他	
栄（三条市）	○	・長岡線他	・1990 年に整備
中之島見附（長岡市）	○	・長岡線他	
長岡北（長岡市）	○	・長岡線他	
大積（長岡市）	○	・柏崎線他	・2011 年に整備
越路（長岡市）	○	・十日町線他	
越後川口（長岡市）	○	・十日町線	
西山（柏崎市）	○	・柏崎線他	
曽地（柏崎市）	○	・柏崎線他	
上方（柏崎市）	×	・高田線他	

３）実施検討箇所

●鉄道駅周辺では、住民意向調査結果からも要望の多い燕駅周辺、吉田駅周辺、北吉田駅周辺等でのパークアンドライドを実証実験等を行いながら設置に向けて検討します。

●需要が多く見込まれる「三条燕ＩＣ高速バス停留所」周辺でパークアンドライド駐車場の整備に向けて検討します。

図 パーク&ライド駐車場整備検討箇所

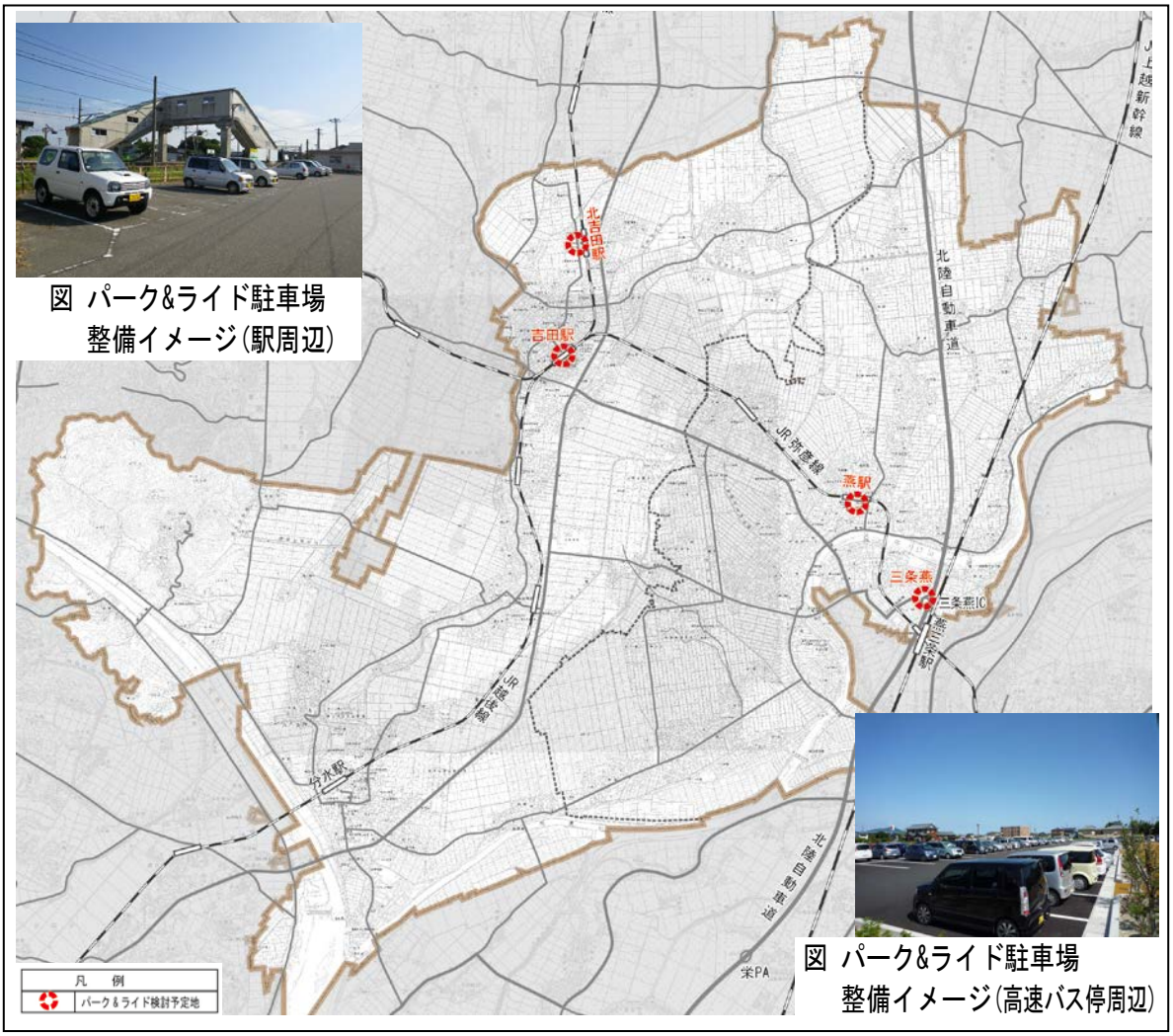


図 パーク&ライド駐車場
整備イメージ(駅周辺)

図 パーク&ライド駐車場
整備イメージ(高速バス停周辺)

４）整備上で留意すべき内容

●以下の点に留意しながら整備を進めます。
①整備規模（駐車台数）の検討
②供用開始後の維持管理及び運用方法の検討

５）スケジュール（例）

	初年度	次年度	次々年度～
国への事業申請※	→		
詳細設計・用地取得		→	
設置工事			→

※　社会資本整備総合交付金（地方道路整備事業の効果促進事業、補助率 55%）等の特定財源の活用を検討

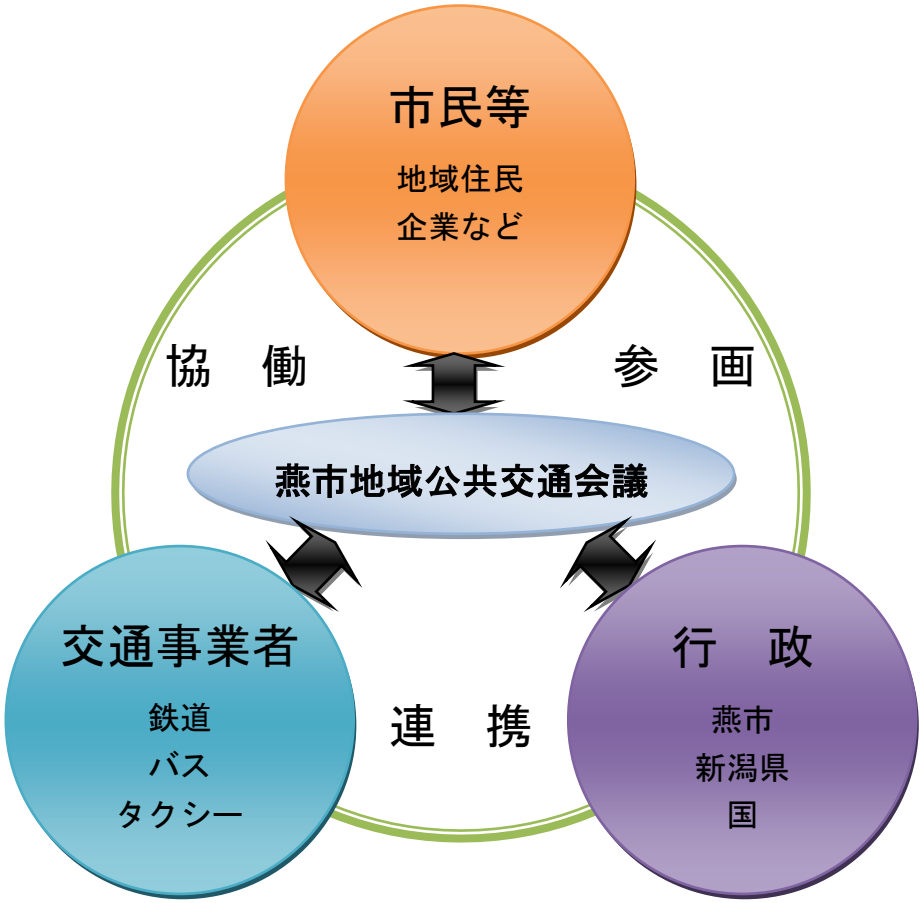
4　計画の実現に向けて

4.1　計画の推進体制

●本計画に位置づけた施策・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みます。

●市民代表、交通事業者、行政等で構成する「燕市地域公共交通会議」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ます。

推進体制のイメージ

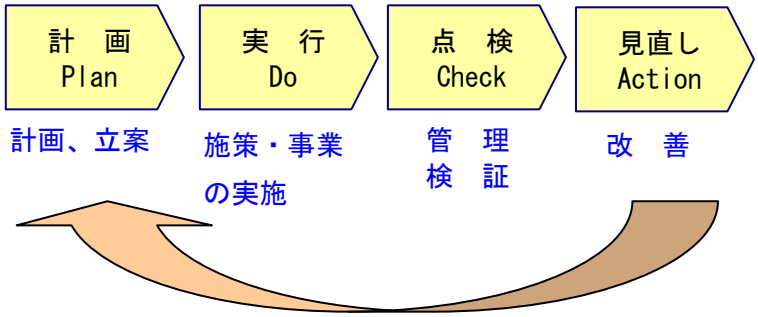


4.2　計画の進行管理

●燕市地域公共交通会議は、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・改善を行います。

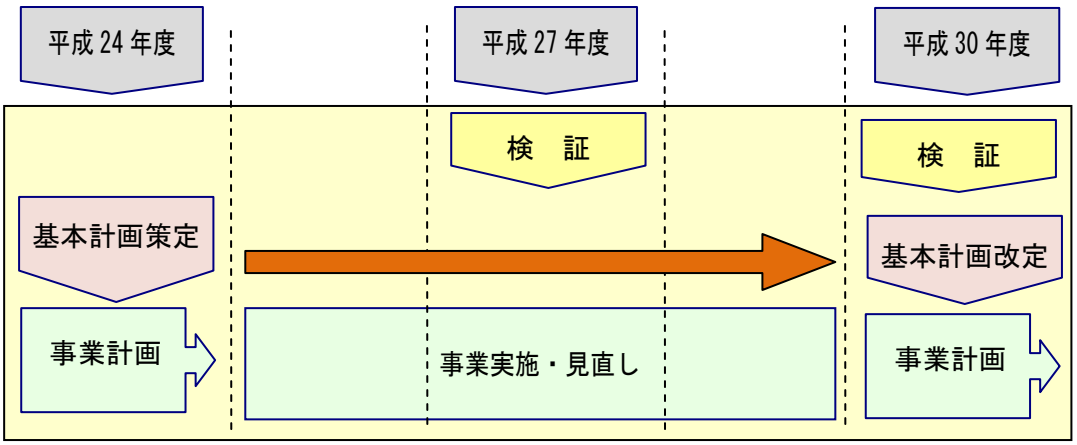
●計画策定後、燕市地域公共交通会議において、概ね３年後と６年後に計画目標の達成状況を検証するとともに、毎年度施策の実施状況を点検・評価します。

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」を設定します。

【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 より引用
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10㎞ あたりの平日1日平均乗車人員	(H23) 3.54人/日/10㎞	3.70人/日/10㎞	3.75人/日/10㎞	
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	―	30,000人	35,000人	