

I 燕・弥彦地域公共交通の課題整理

1 燕・弥彦地域の現況

(1) 燕・弥彦地域の圏域づくり、まちづくりの方向性について

① 燕・弥彦地域定住自立圏共生ビジョン

- 政令市である新潟市に隣接し、上越新幹線、JR 越後線、高速バス等の広域交通によって結ばれており生活利便性が高い圏域である。
- 燕市と弥彦村の独自性を互いに尊重しながら、人々が将来にわたって安心して暮らし続けることができる圏域を目指すため、地域公共交通ネットワークを形成し、圏域全体の結びつきやネットワークを強化する必要がある。

② 燕市立地適正化計画

- 「ものづくり産業の活性化と働き盛り世代の定住・移住によるまちなか居住の促進」をまちづくりの方針に定め、日常生活に不可欠な都市機能が集積する拠点を持続するとともに、公共交通の充実を図ることで、市民全体が暮らしやすい持続可能な都市構造を目指す。

■ 都市の骨格構造のイメージ（燕市立地適正化計画）

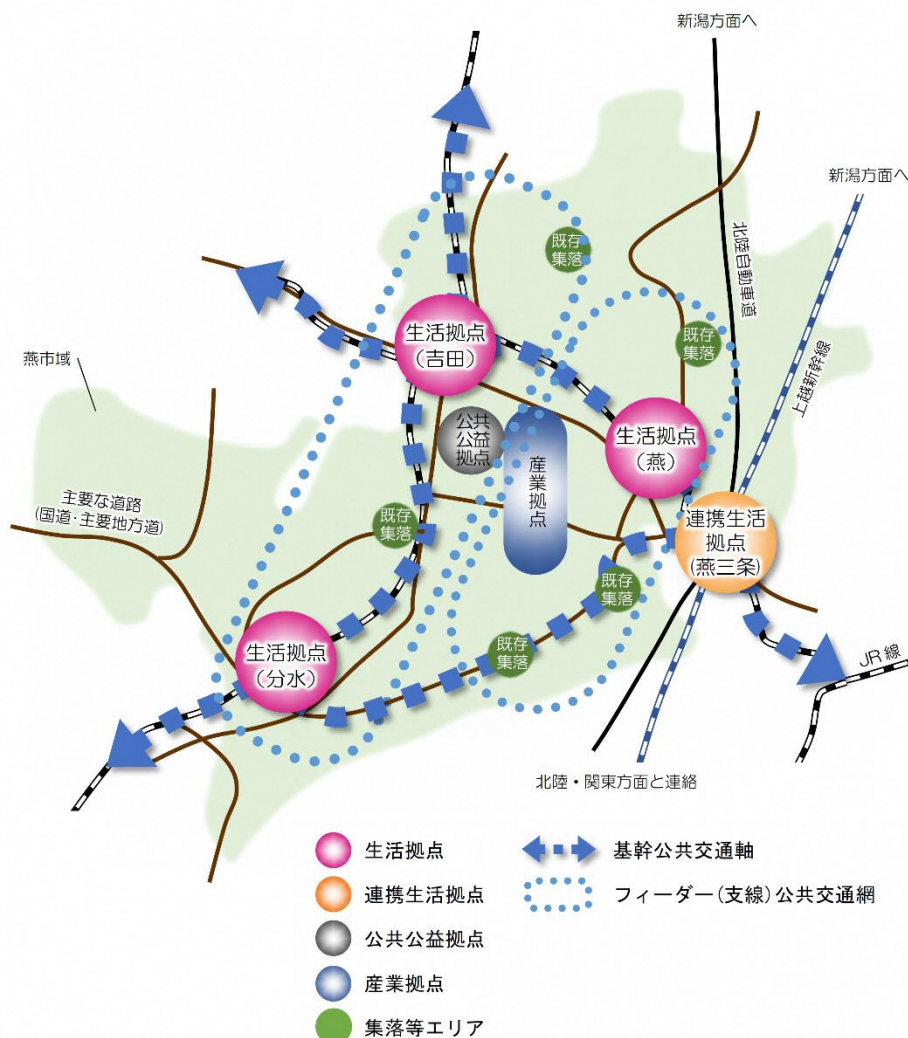
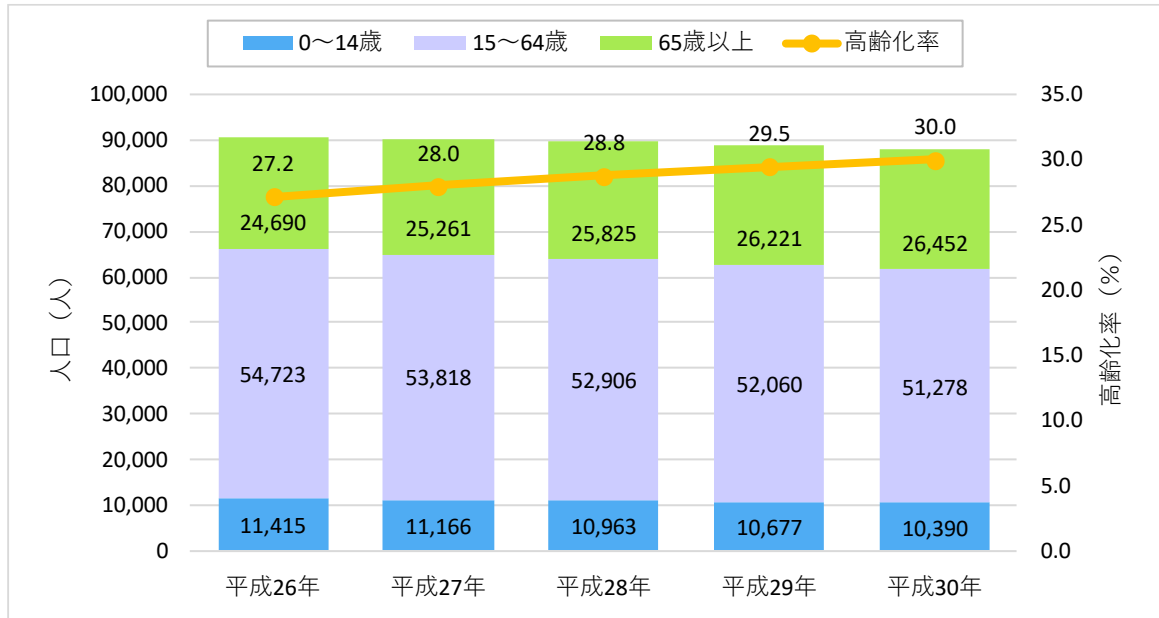


図 2-3-1：都市の骨格構造のイメージ

(2) 人口推移

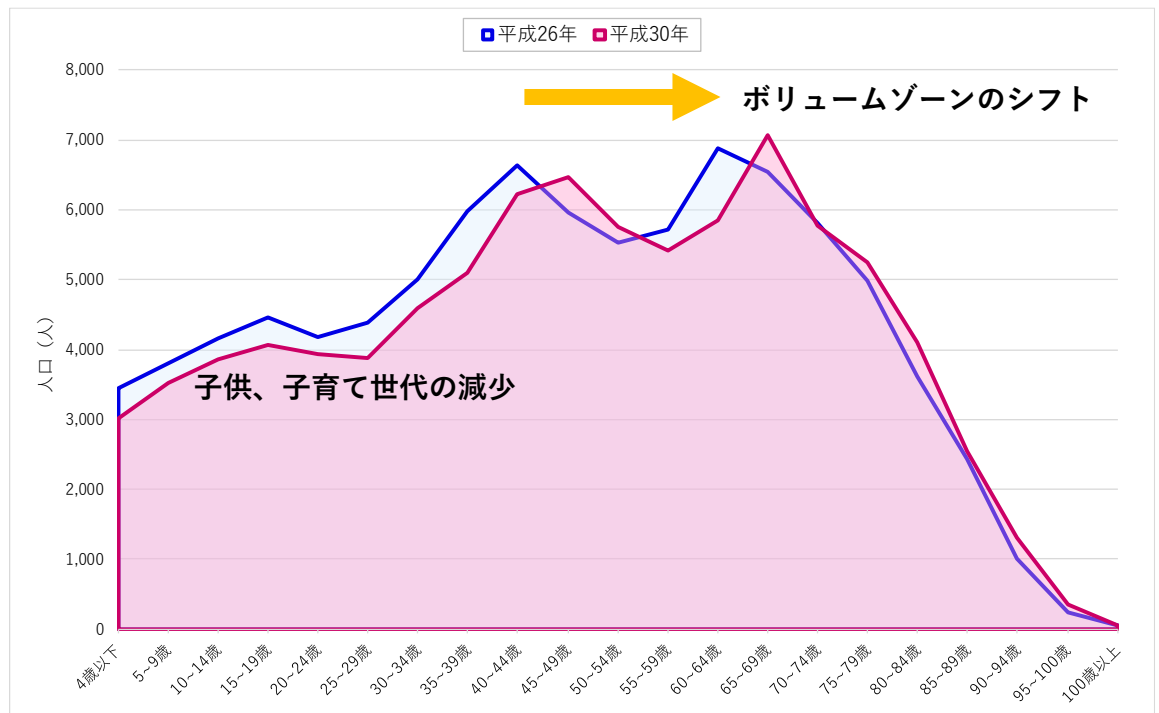
- 圏域人口は減少しており（H26とH30を比較すると2,708人減少）、特に15～64歳が減少し（H26とH30を比較すると3,445人減少）、65歳以上が増加しているため、高齢者を支える若い人口が減少している。
- 人口減少を意識したまちづくりが必要である。

■ 人口推移



※住民基本台帳から人口算出、基準日は各年10月1日

■ 年齢階層別人口推移

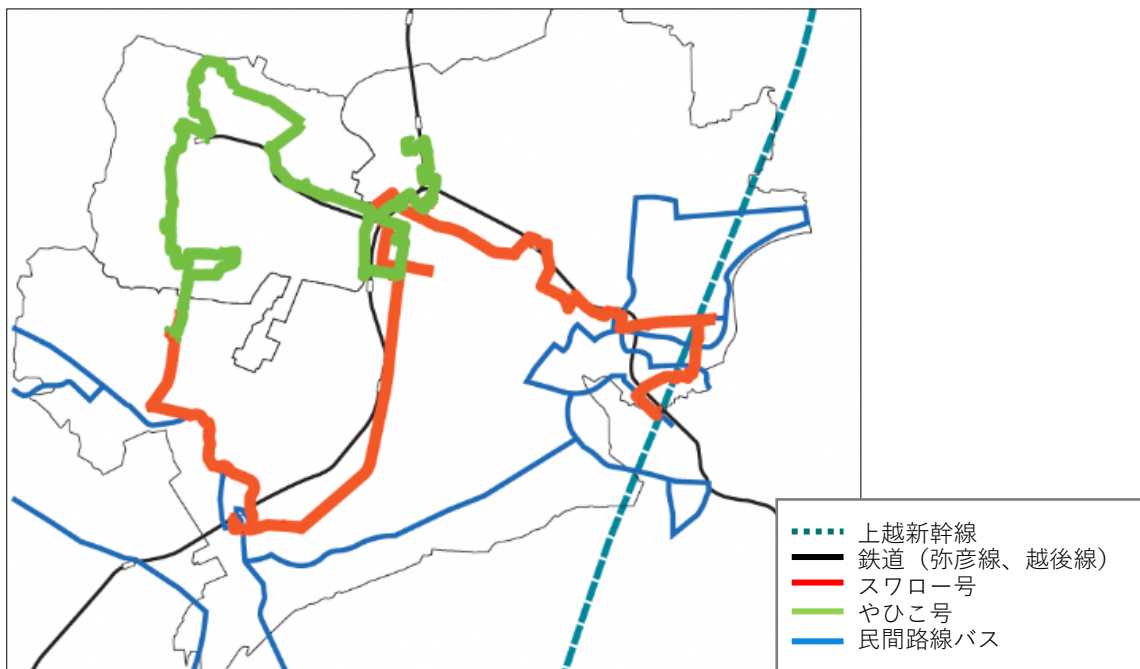


※住民基本台帳から人口算出、基準日は各年10月1日

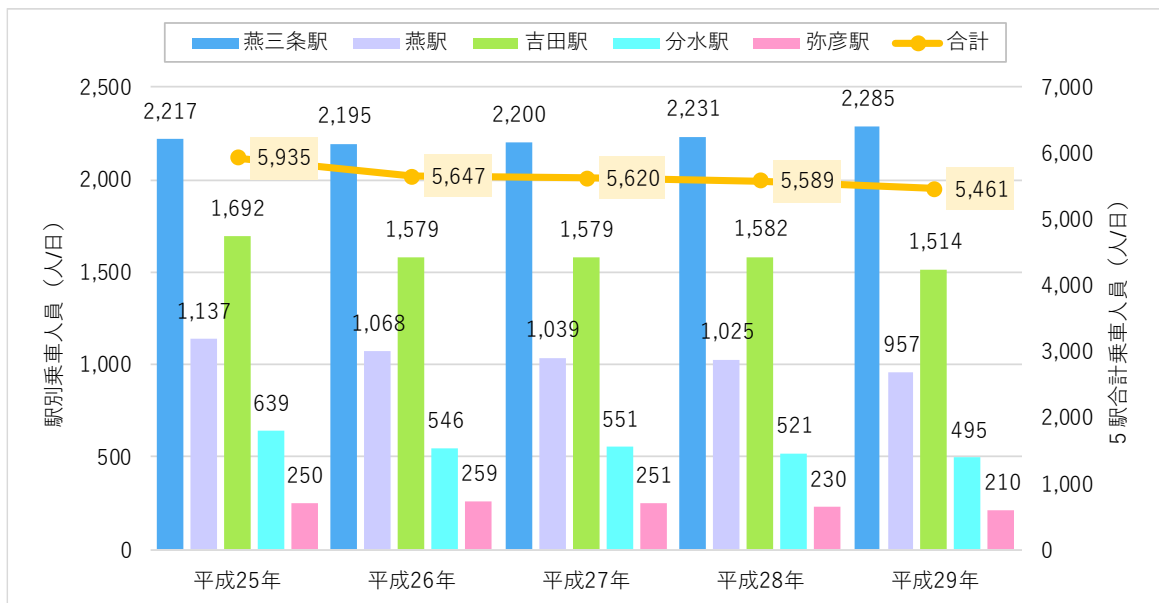
(3) 公共交通の利用状況

- 民間路線バス、コミュニティバス等で交通ネットワークを形成している。
- スワロー号、やひこ号の利用者は増加傾向で、圏域住民の日常生活における移動手段のひとつとして定着している。
- スワロー号、やひこ号は、1便当たりの運行時間が約90分と長大な路線であり、さらに1日当たりの運行便数が少ないため、ダイヤの効率性が低いとともに、利用しにくい場合がある。
- 鉄道及び路線バスの輸送人員は微減しているが、通学等で毎日利用する利用者もいる。

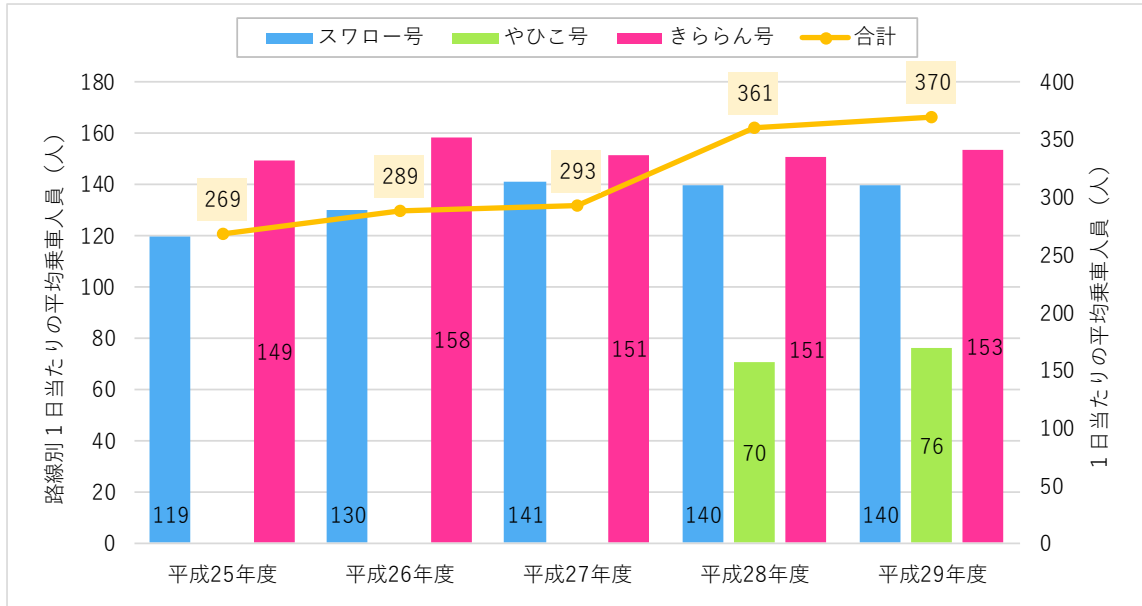
■既存公共交通ネットワーク図



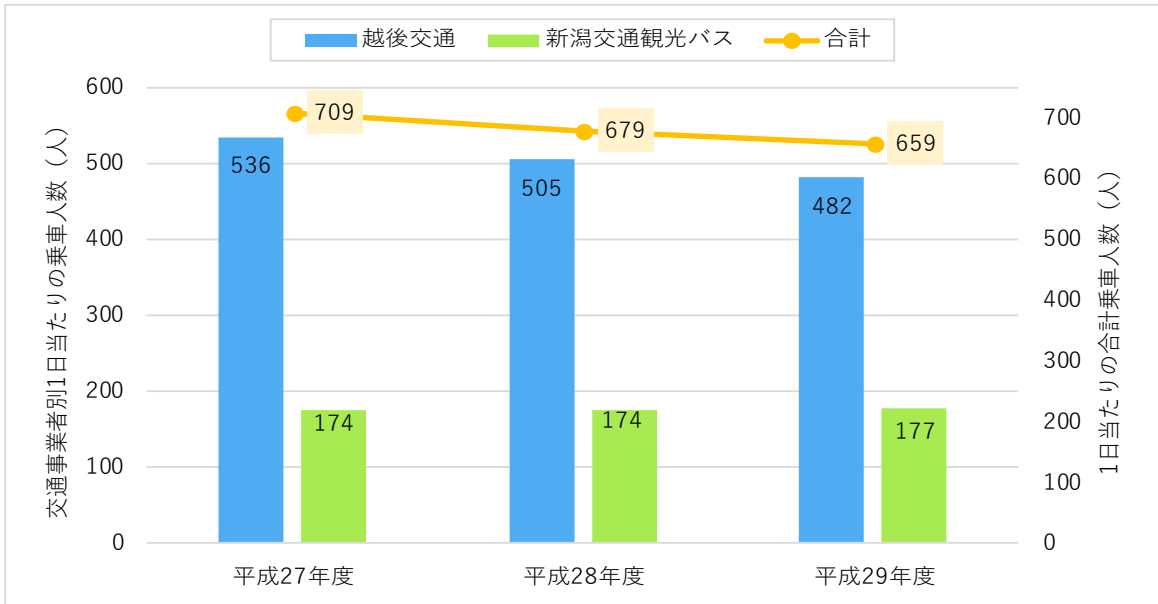
■鉄道利用状況（1日当たりの乗車人員）



■スワロー号、やひこ号、きららん号の利用状況（1日当たりの乗車人員）



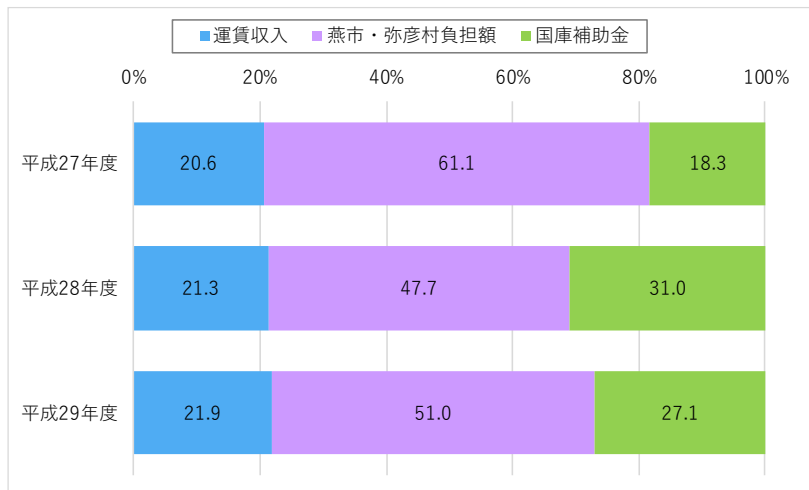
■路線バス利用状況（1日当たりの乗車人員）



(4) 公共交通に関する財政負担

- コミュニティ交通を維持するため、燕市・弥彦村が約3,800万(51.0%)、国庫補助金2,020万円(27.1%)を負担（平成29年度年間経費約7,450万円）。
- 国庫補助額の減額等の影響から、燕市・弥彦村の負担割合が増加傾向にある。

■運行経費負担割合



2 各種調査結果

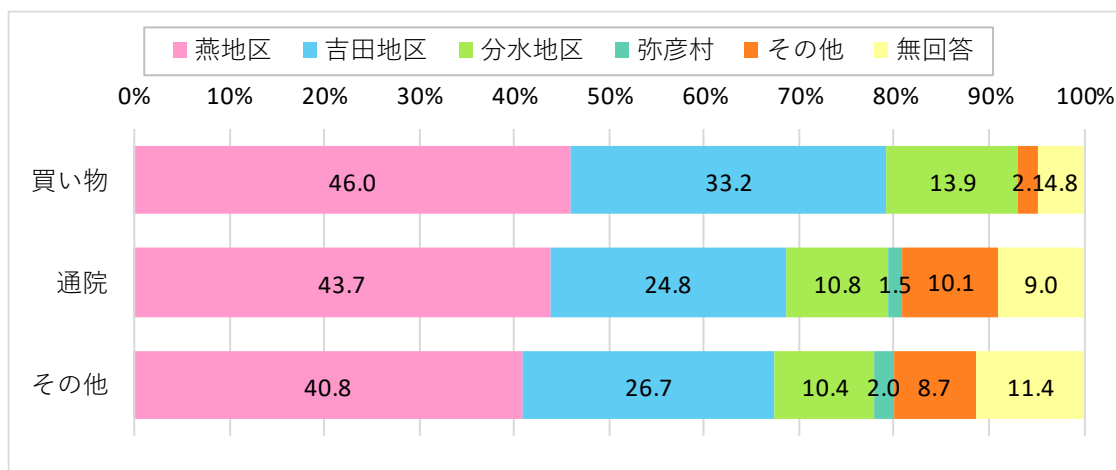
(1) 公共交通に関するアンケート調査（高齢者対象）

- 日常生活における活動（買い物）について、「現在はひとりでできるが、将来に不安がある」という回答が66%を占めている。その他の行動（通院、公共施設移動）についても同様の傾向にあり、将来的に移動や活動支援をする必要性が高まっている。

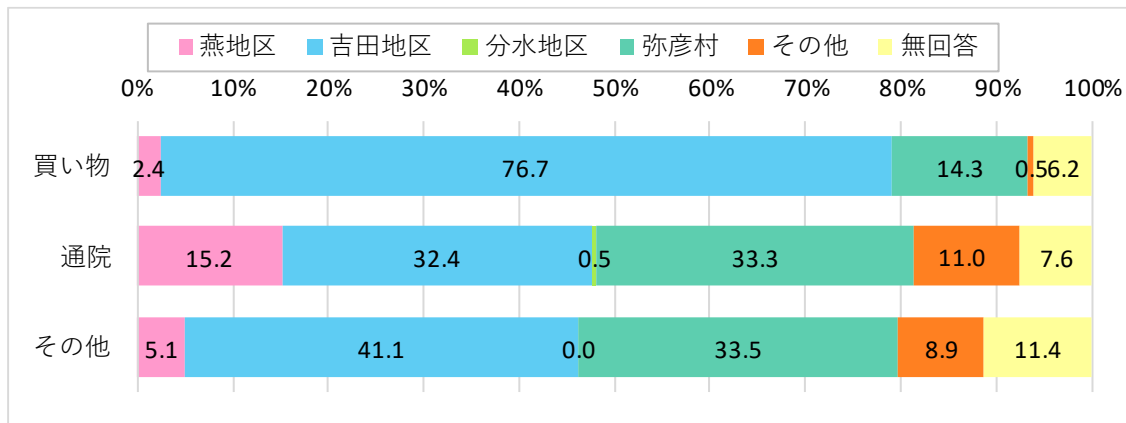
	不安がない	不安がある	無回答
ひとりでできる	20%	66%	14%
助けがあればなんとかできる	7%	74%	19%
ひとりではできない	8%	74%	18%

- 燕市では、「買い物」、「通院」、「その他の活動」とも「燕地区」及び「吉田地区」に多くなっている。
- 弥彦村では、「買い物」は「吉田地区」に集中しているが、「通院」及び「その他活動」は、「吉田地区」、「弥彦村」への移動が多い。

■〔燕市〕活動別目的地

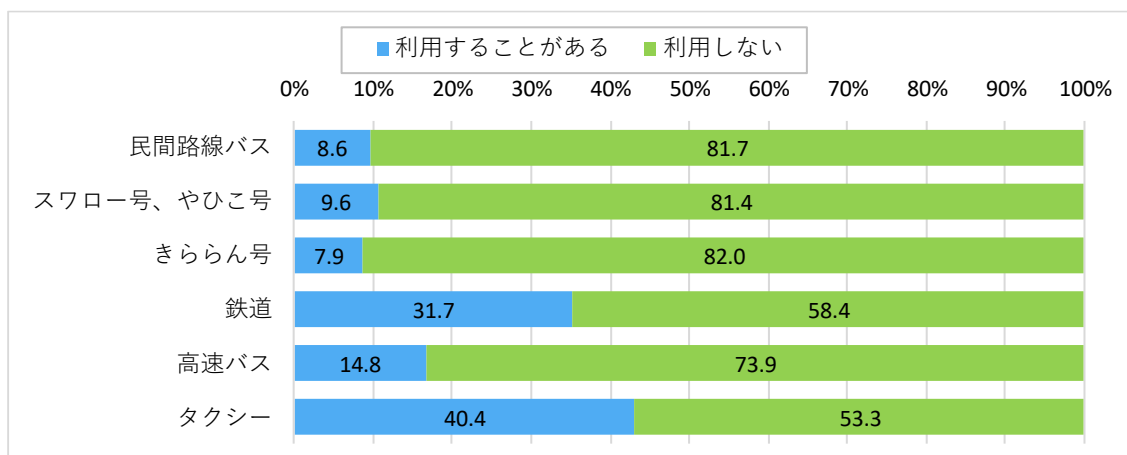


■〔弥彦村〕活動別目的地

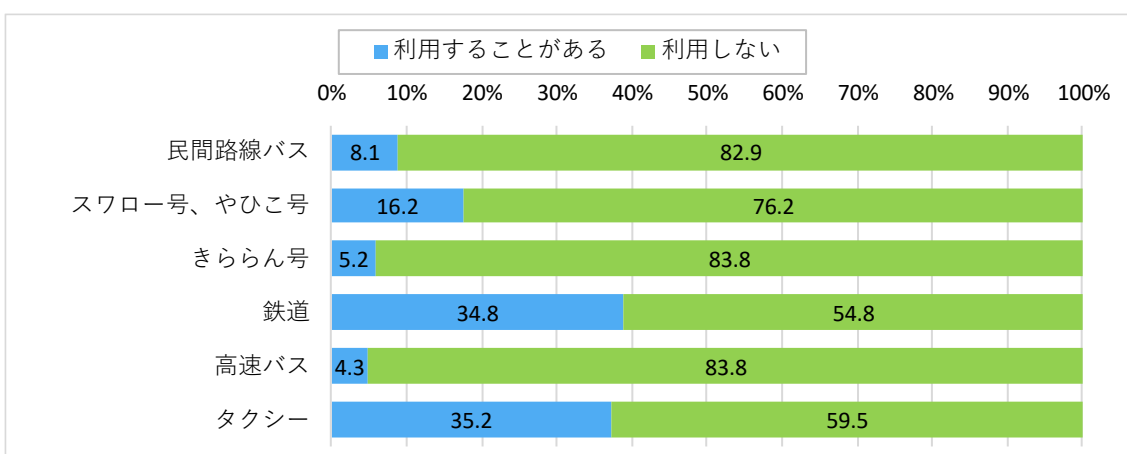


- 日常的な移動では、公共交通（鉄道、バス等）の利用は少なく、自動車による移動が主となっている。
- 公共交通を利用しない理由としては、バス（路線バス、コミュニティバス）は、「目的地へ行くバスがない」、「家の近くにバス停がない」、「利用したい時刻にバスが運行していない」とある。デマンド交通（きららん号）は「利用方法が分からないから」が多い。

■〔燕市〕交通手段別利用状況

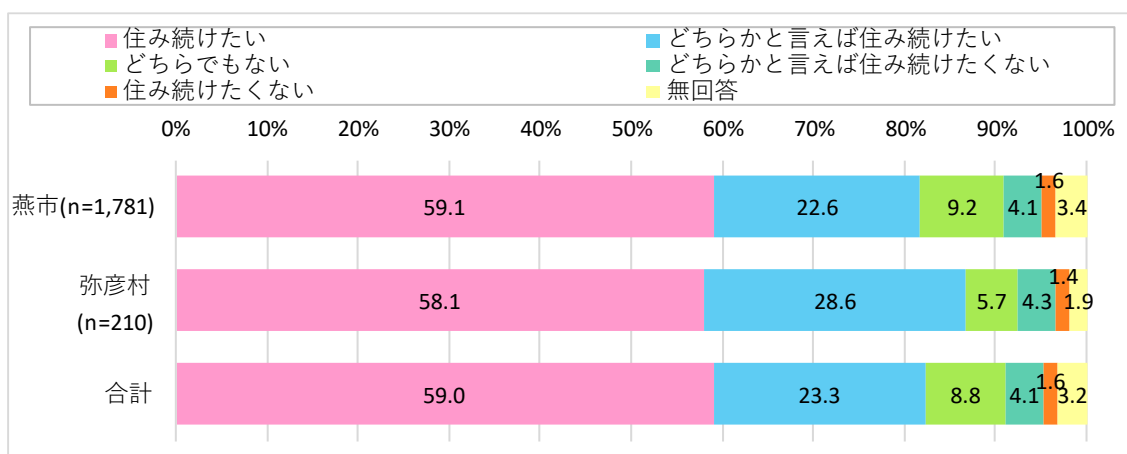


■〔弥彦村〕交通手段別利用状況



- 今後も「住み続けたい」と「どちらかと言えば住み続けたい」を合わせると約8割を超えている。本圏域に住み続けられるようにすることが求められている。

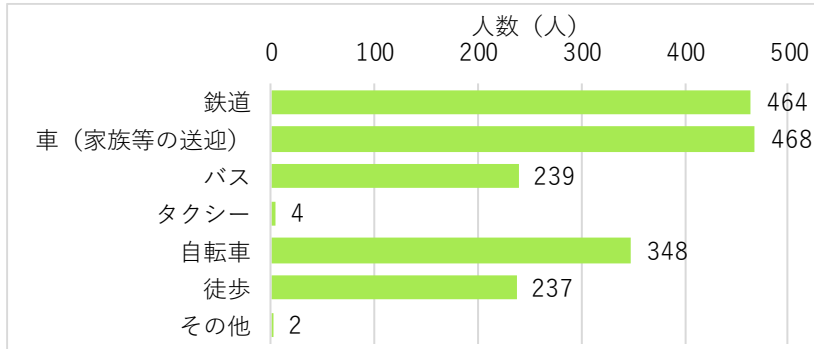
■今後の居住意向



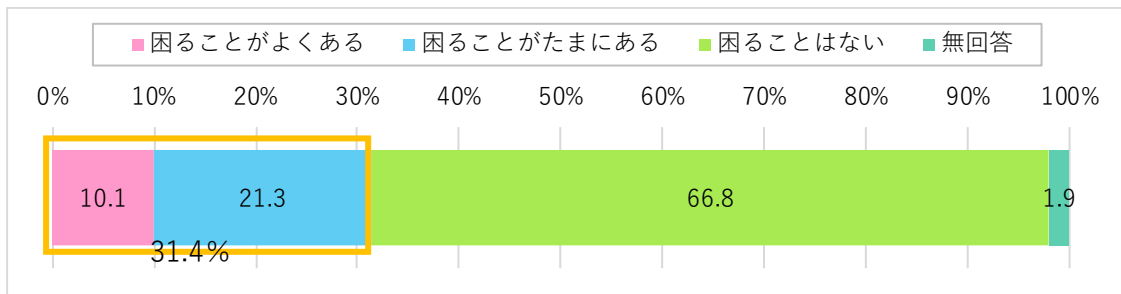
(2) 学生（中学生、高校生）対象調査

- 通学のための交通手段としては、「車（家族等の送迎）」（468人）、「鉄道」（464人）が多い。
- 外出する時に交通手段がなくて「困ることがある」は31.4%を占めており、行きたい目的地としては「鉄道駅」が多い。

■通学手段



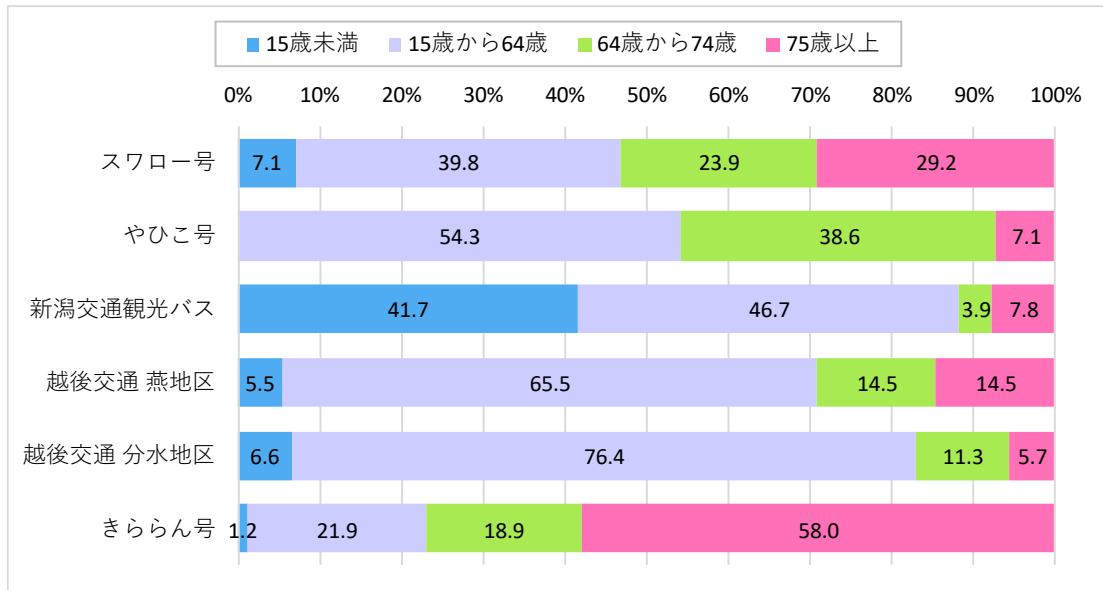
■外出手段がなくて困ること



(3) 公共交通利用者対象調査

	民間路線バス	スワロー号、やひこ号	きららん号
利用者層	<ul style="list-style-type: none"> ・高校の通学利用 ・「17歳以下」の利用者が45% 	<ul style="list-style-type: none"> ・「75歳以上」の利用者が17.5%、「70歳から74歳」の利用者は14.7% ・高齢者(65歳以上)は42.3% 	<ul style="list-style-type: none"> ・「75歳以上」の利用者が54.7%、「70歳から74歳」の利用者は11.2%となる。 ・高齢者(65歳以上)は72.6%
利用目的	<ul style="list-style-type: none"> ・「通学」が最も多く、次いで「通勤」 	<ul style="list-style-type: none"> ・「買い物」が最も多く、次いで「通院・介護サービス」 	<ul style="list-style-type: none"> ・「通院・介護サービス」が最も多く、次いで「買い物」
改善希望事項	<ul style="list-style-type: none"> ・運行本数 ・運行時間 	<ul style="list-style-type: none"> ・運行本数 ・バス停の場所 ・運行時間 ・運行ルート 	<ul style="list-style-type: none"> ・運行本数 ・運行時間 ・運行ルート
満足度	「満足」と「どちらかという満足」を合算すると40.8%を占めている。	「満足」と「どちらかという満足」を合計すると82.1%を占めている。	「満足」と「どちらかという満足」を合算すると61.8%を占めている。

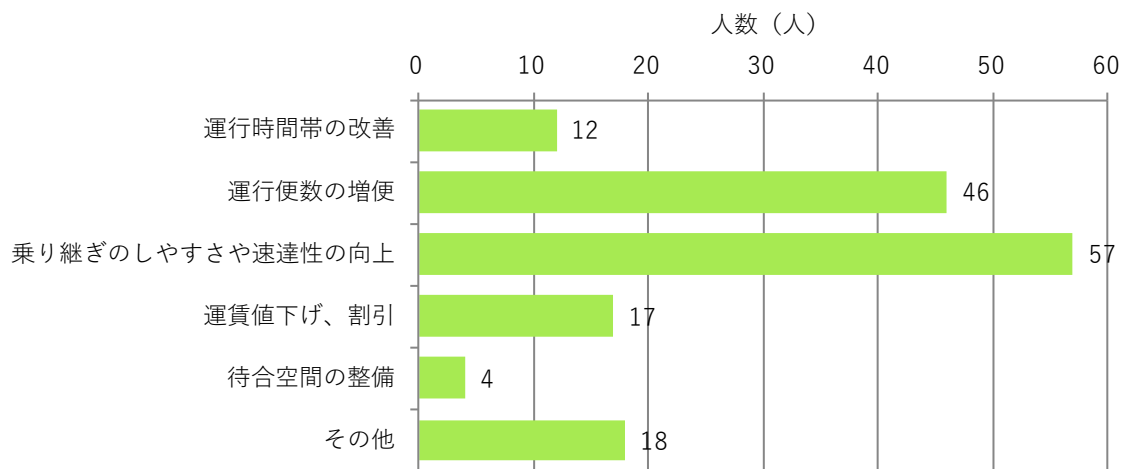
■交通手段別利用者年齢層比較



(4) 観光客対象調査

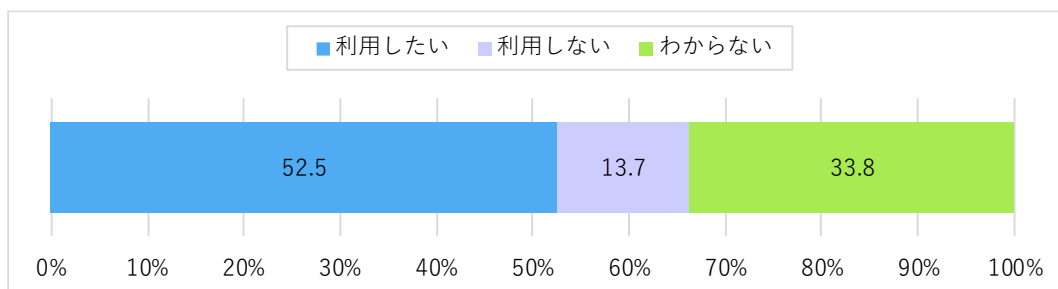
●観光客等が、公共交通を利用して来訪するためには、「運行便数の増便」「乗り継ぎのしやすさや速達性の向上」が改善事項として望まれている。

■観光客が公共交通を利用するために必要な改善事項



●必要な改善事項が改善された場合、公共交通を利用したい方は、52.5%を占めている。

■改善事項解決後の公共交通利用意向



3 課題の整理

現況から見えること	課題まとめ
<ul style="list-style-type: none"> ● 将来的には公共交通を利用したいニーズ、移動に不安を感じている人の割合が高い。 ● 民間路線バスとコミュニティバスの結節機能が弱い。 ● 生活機能・サービスを提供する拠点（買い物、通院等）へスムーズに移動ができないことがある。 	<p>【課題1】 圏域の一体化を目指すための生活拠点間の移動を円滑にする交通ネットワークの確保</p>
<ul style="list-style-type: none"> ● 高齢者が円滑に移動でき、安全・安心に生活することができるよう、交通手段の充実が求められる。 ● 高校生等の若年層においても、自分自身での移動手段が不足している。 ● スワロー号、やひこ号では、「目的地へ行くバスがない」「家近くにバス停がない」「利用したい時刻にバスがない」等、利用に当たっての課題がある。 ● きららん号では、「利用方法が分からない」という声が多い。 	<p>【課題2】 若年層・高齢者等の移動手段の確保</p>
<ul style="list-style-type: none"> ● 鉄道、民間路線バスの利用者が減少している。公共交通を維持するため、圏域全体で利用者を増やすことが必要。 ● 高齢者が利用しやすい公共交通のバリアフリー化やきめ細やかなサービスが求められている。 ● まちづくりの方向性や圏域の特性を踏まえ、生活交通の充実に図るべき手法の検討が必要。 	<p>【課題3】 公共交通の利用促進が必要</p>
<ul style="list-style-type: none"> ● 公共交通に要する燕市・弥彦村の負担割合が高く、運賃収入は低い。 ● 効率的な運行、適切な受益者負担、地域全体の協力が求められている。 ● 地域の実情に合った、地域住民主体の公共交通も求められている。 ● 地域住民だけでなく、企業等との連携による財政状況改善が求められている。 	<p>【課題4】 地域公共交通の持続可能性の向上が必要</p>

II 燕・弥彦地域公共交通の基本目標・基本方針(案)

基本目標

安心して暮らし続けることができる圏域を実現する公共交通網の形成

人口減少、少子高齢化が進展する中で、将来にわたって暮らし続けることができる燕・弥彦地域の実現のため、圏域住民の日常生活における移動を支える公共交通網の確保は重要です。圏域住民にとって、「住み続けたい」、「住み続けてよかった」という圏域にするため、安心して快適な日常生活につながる公共交通網の形成を目指します。

■ 燕・弥彦地域公共交通の課題

【課題 1】

圏域の一体化を目指すための生活拠点間の移動を円滑にする交通ネットワークの確保

【課題 2】

若年層・高齢者等の移動手段の確保

【課題 3】

公共交通の利用促進

【課題 4】

地域公共交通の持続可能性の確保

基本目標

安心して暮らし続けることができる圏域を実現する公共交通網の形成

【基本方針 1】

圏域を一体化する交通ネットワークの形成

【基本方針 2】

圏域住民の生活の質を高める公共交通サービスの充実

【基本方針 3】

公共交通の利用促進に向けた交通利用環境の充実

【基本方針 4】

観光振興や産業振興等の圏域の特性と連携した公共交通の充実

【基本方針 5】

多様な主体と連携した持続可能性の高い公共交通ネットワークの確保

【基本方針 1】 圏域を一体化する交通ネットワークの形成

「燕・弥彦地域定住自立圏共生ビジョン」及び「燕市立地適正化計画」に基づき、暮らし続けることができ、結びついた圏域づくりを実現するため、都市のインフラとなる公共交通ネットワークの形成が求められています。

圏域住民にとって質の高い生活を維持するために、圏域住民の移動の実態から見えてくる生活機能を楽しむ拠点や「燕市立地適正化計画」等で定める生活拠点、連携生活拠点、公共・公益拠点等を結び、圏域外への広域的な移動も視野に入れ、圏域を一体化する公共交通ネットワークの形成を目指します。

【基本方針2】 圏域住民の生活の質を高める公共交通サービスの充実

燕市、弥彦村とも少子高齢化が進展する中で、この圏域で暮らし続けることができるようになるため、本圏域全体の結びつきやネットワーク化を図り、圏域として持続可能性を高めていくことが必要です。

特に、公共交通は、圏域住民の日常生活における移動を支える重要な役割を担っていることから、地域特性や圏域住民のニーズ等を踏まえ、圏域住民が利用しやすい利便性・快適性の高い公共交通サービスの充実を図り、圏域住民の生活の質の保証や暮らしやすさの向上を目指します。

【基本方針3】 公共交通の利用促進に向けた交通利用環境の充実

若年層や高齢者等の交通手段の確保、公共交通利用者の減少、公共交通の維持確保等の社会的な課題への対応として、社会全体で公共交通を支えるため、公共交通の利用促進の一助として、公共交通を利用しやすい環境の整備が必要です。

公共交通を利用しやすくするため、迷いや不安なく快適に利用できるようにする情報提供、交通結節点における乗継等の機能性の充実、身近なバス乗り場等の環境整備等の充実を図り、誰もが公共交通を利用しやすい環境づくりを目指します。

【基本方針4】 観光振興や産業振興等の圏域の特性と連携した公共交通の充実

観光振興施策、産業振興施策との連携・一体化を図り、まちづくり施策と連動した公共交通の充実が必要です。

圏域の特性である観光資源を生かし、生活交通と観光交通等を融合させ、観光交通としても利用できる公共交通を構築することにより、利用者確保および生活交通のサービス水準の充実を目指します。

もうひとつの圏域の特性である地場産業に対しては、通勤等の交通手段として使える交通サービスの提供等の産業振興を支える視点を交え、公共交通の充実を目指します。

【基本方針5】 多様な主体と連携した持続可能性の高い公共交通ネットワークの確保

人口減少が急速に進む超高齢社会において重要性が増す公共交通を、将来にわたり維持し続けるため、地域住民・交通事業者・行政等、多様な主体の適正な役割分担のもと連携を図ることにより、地域の特性に合った、みんなで支える持続可能な交通手段の確保を目指します。