

燕・弥彦地域公共交通網形成計画(案)

平成 31 年 2 月

燕・弥彦地域公共交通会議

目 次

1	計画の総論	1
1-1	計画策定の背景・目的	1
1-2	計画の位置づけ	2
1-3	計画区域	2
1-4	計画期間	2
2	燕・弥彦地域の現状	3
2-1	地勢	3
2-2	人口	4
2-3	土地利用	6
2-4	公共施設等の立地状況	7
2-5	観光動態	8
3	上位計画・関連計画の整理	9
3-1	第2次燕市総合計画	9
3-2	弥彦村第5次総合計画	10
3-3	燕・弥彦地域定住自立圏共生ビジョン	11
3-4	燕市都市計画マスタープラン	12
3-5	燕市立地適正化計画	15
3-6	燕市公共施設等総合管理計画〔基本方針〕	16
4	燕・弥彦地域における公共交通の現状	17
4-1	公共交通の現状・利用状況	17
4-2	通勤・通学動態	29
4-3	公共交通に係る財政負担	30
5	公共交通に関する意識調査	31
5-1	調査概要	31
5-2	高齢者対象調査	33
5-3	学生対象調査	42
5-4	公共交通（スワロー号・やひこ号）利用者対象調査	46
5-5	公共交通（おでかけきららん号）利用者対象調査	49
5-6	公共交通（路線バス）利用者対象調査	52
5-7	観光客対象調査	55

6	燕・弥彦地域における公共交通の課題	57
6-1	現行の計画等の検証	57
6-2	現況、各種調査から見えてきた課題の整理	60
7	計画の基本目標・方針	61
7-1	計画の基本目標	61
7-2	各公共交通の位置づけ	61
7-3	基本的な方針	63
7-4	評価指標	65
8	目標達成のための施策・事業	66
8-1	燕・弥彦地域公共交通網形成計画体系図	66
8-2	施策・事業一覧	67
9	計画達成状況の評価	72
9-1	計画の実施体制	72
9-2	P D C A サイクルの実行	73
	資料編	74

※ 計画内容の平成 31 年度以降の元号表記につきましては、平成 31 年 5 月 1 日の改元に伴い、元号が決定した段階で新たな元号に読み替えるものとします。

1 計画の総論

1-1 計画策定の背景・目的

公共交通は、近年の人口減少・少子高齢化やモータリゼーションの進展等に伴って、全国的に利用者の減少、営業収入の減少、路線バス廃止によるサービスの低下など、悪循環が社会問題となっています。

国においては、平成 25(2013)年 12 月に交通に関する施策について基本理念や基本事項を定め、交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進することを内容とする「交通政策基本法」が制定されました。また、平成 26(2014)年 5 月には同法の理念に基づき、地方公共団体が中心となり、まちづくりと連携した公共交通ネットワークを形成するため、「地域公共交通網形成計画」が策定できるよう「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が改正されました。

燕市では、平成 25(2013)年 3 月に「燕市公共交通基本計画」を策定し、この計画に基づき、公共交通空白域をカバーするデマンド交通「おでかけきららん号」を同年 4 月から新たに運行するとともに、同年 5 月には市内の幹線公共交通である循環バス「スワロー号」の運行ルートを見直すなど市民の利便性向上を図ってきた結果、利用者は順調に増加してきました。

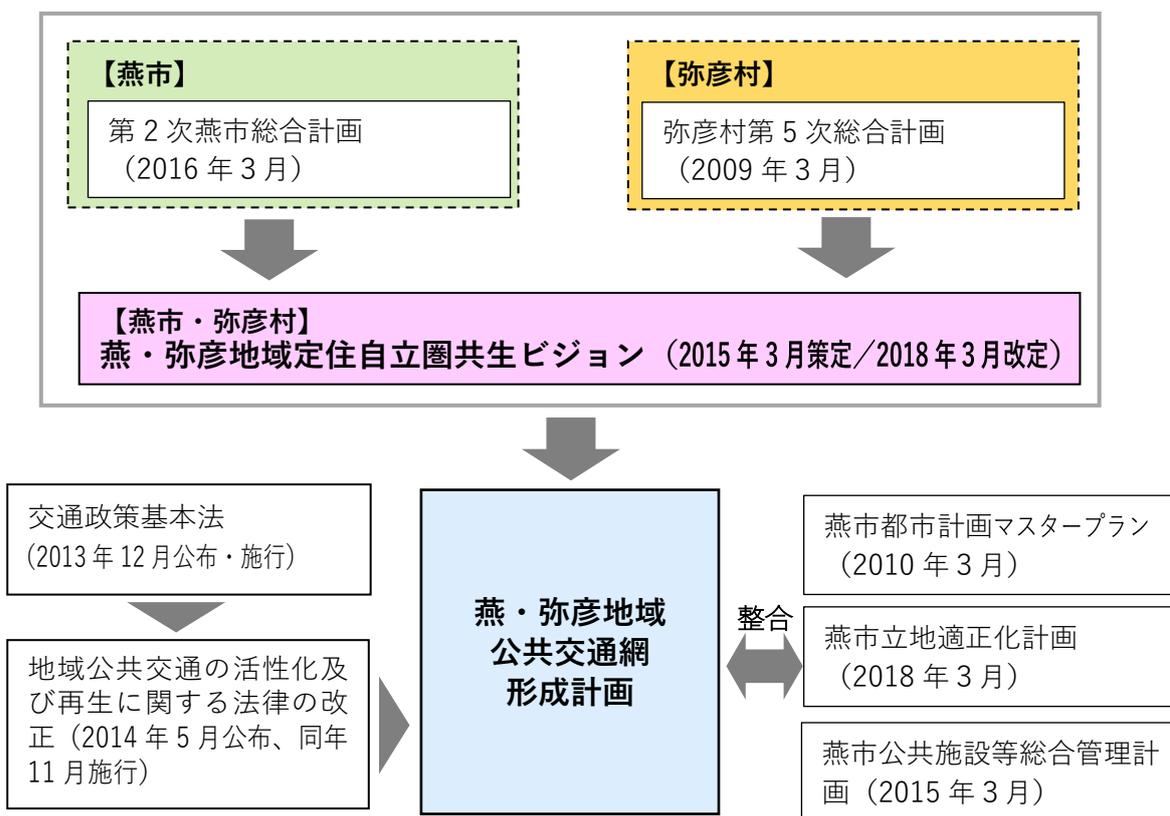
また、日常生活圏が重なる燕市と弥彦村は、市町村の枠を超えて地域全体の活性化を図るため、平成 26(2014)年 9 月に「燕・弥彦地域定住自立圏形成協定」を締結し、連携する政策分野の一つとして「地域公共交通ネットワークの構築」を掲げました。

これと前後して、平成 26(2014)年 4 月には「燕・弥彦地域公共交通会議」を設置し、平成 27 年 4 月から弥彦村と燕市を結ぶ広域循環バス「やひこ号」の運行、同年 7 月には「おでかけきららん号」の弥彦村までの運行エリア拡大などを行い、圏域住民の利便性は一層高まっています。

このたび、「燕市公共交通基本計画」が目標年次である平成 30 年度を**終えることから**、将来に向けて両市村の広域的な公共交通の利便性や効率性、持続可能性をさらに高めていくため、「燕・弥彦地域公共交通網形成計画」を策定します。

1-2 計画の位置づけ

本計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」第5条に規定する法定計画として、本圏域の目指すべき将来像を掲げた計画である「燕・弥彦地域定住自立圏共生ビジョン」に即し、「第2次燕市総合計画」、「燕市都市計画マスタープラン」、「燕市立地適正化計画」等や「弥彦村第5次総合計画」との整合を図り、総合的なまちづくりの一環として公共交通に係る事項を位置付ける計画とします。



1-3 計画区域

本計画の区域は、燕市及び弥彦村全域とします。

1-4 計画期間

本計画の期間は、2019年度から2023年度までの5年間とします。

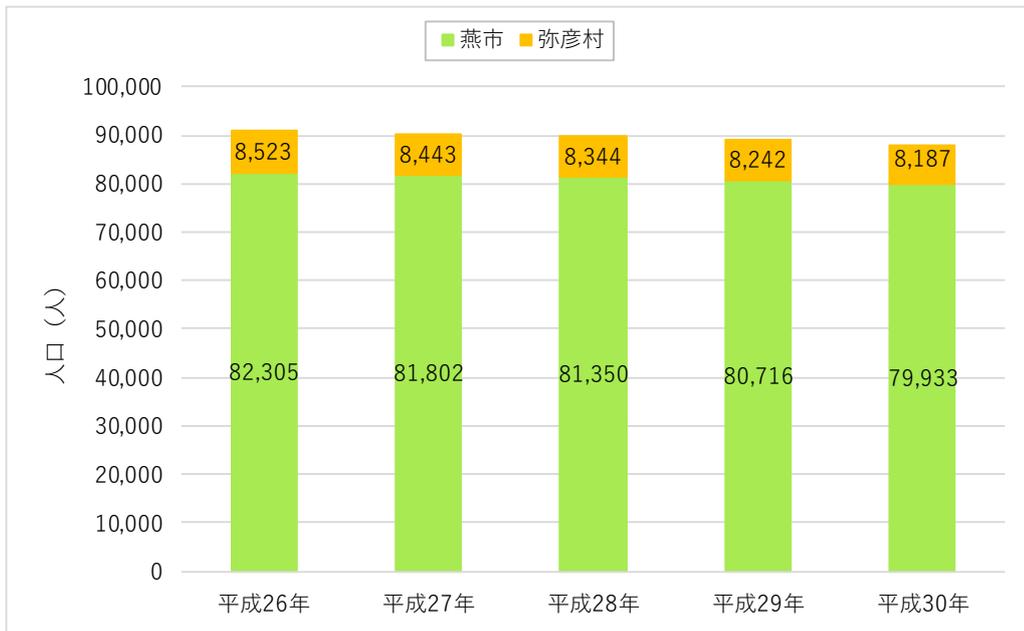
なお、社会経済情勢の変化や関連する法令・制度の変更などによって新たな対応が生じた場合は、必要に応じて見直しを行うものとします。

2-2 人口

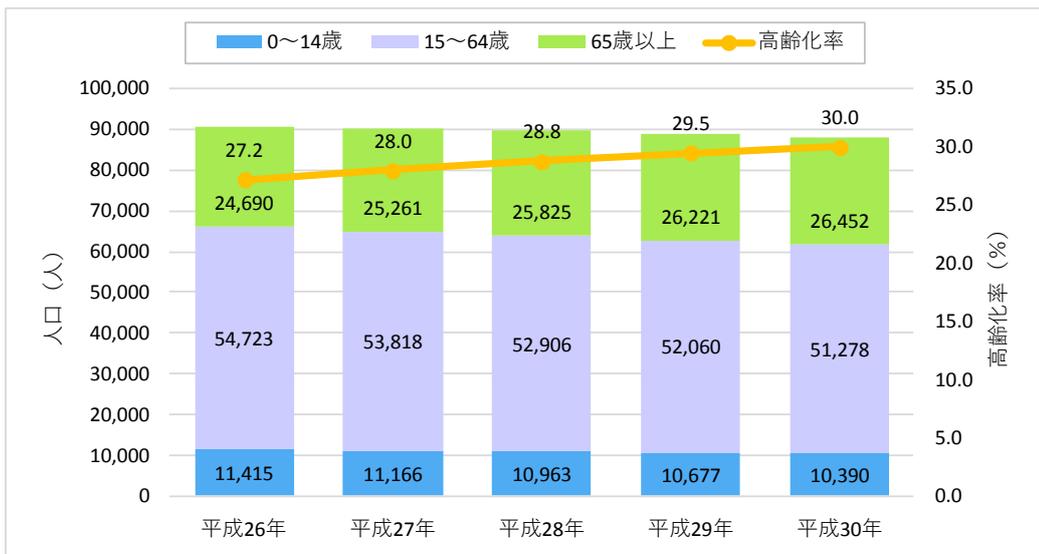
(1) 人口

- 本圏域の平成30年10月1日現在の人口は88,120人となっており、平成26年から平成30年にかけては、2,708人減少しています。
- 人口構成では15歳未満の年少人口、15歳～64歳の生産年齢人口が減少傾向にあり、65歳以上の高齢人口が増加しています。
- 平成30年時点での高齢化率は30.0%と超高齢社会に突入しています。

■市村別人口推移



■年齢階層別人口と高齢化率の推移

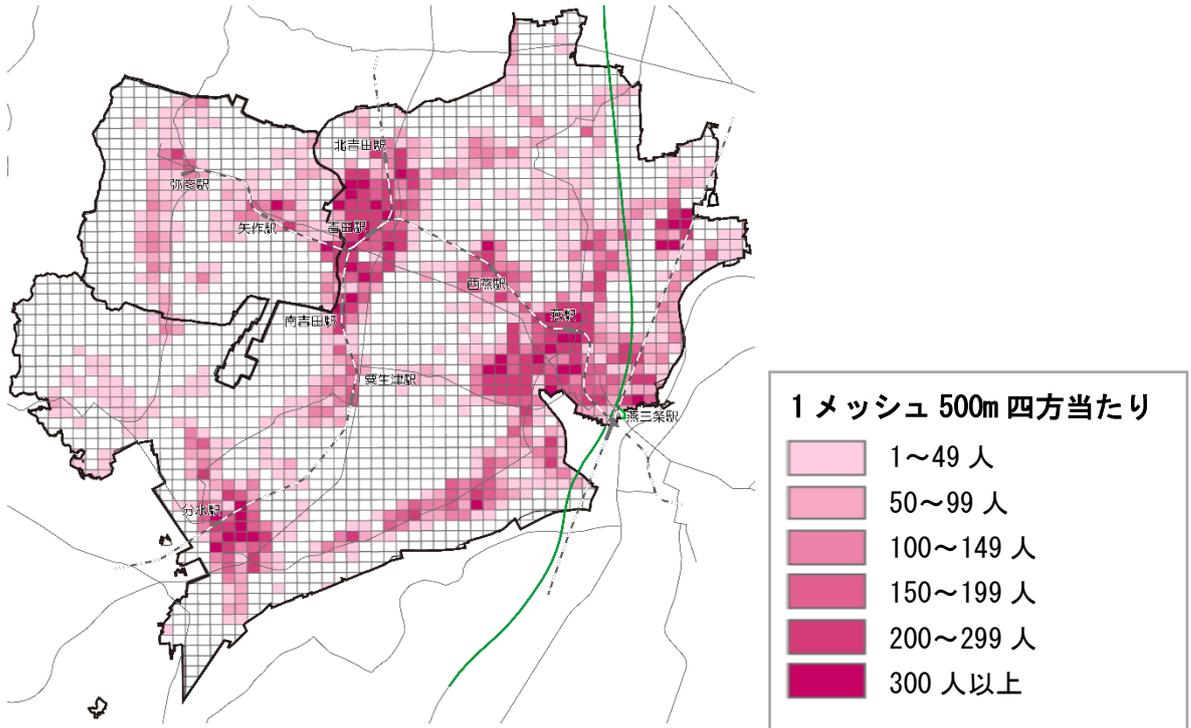


※住民基本台帳から人口算出、基準日は各年10月1日

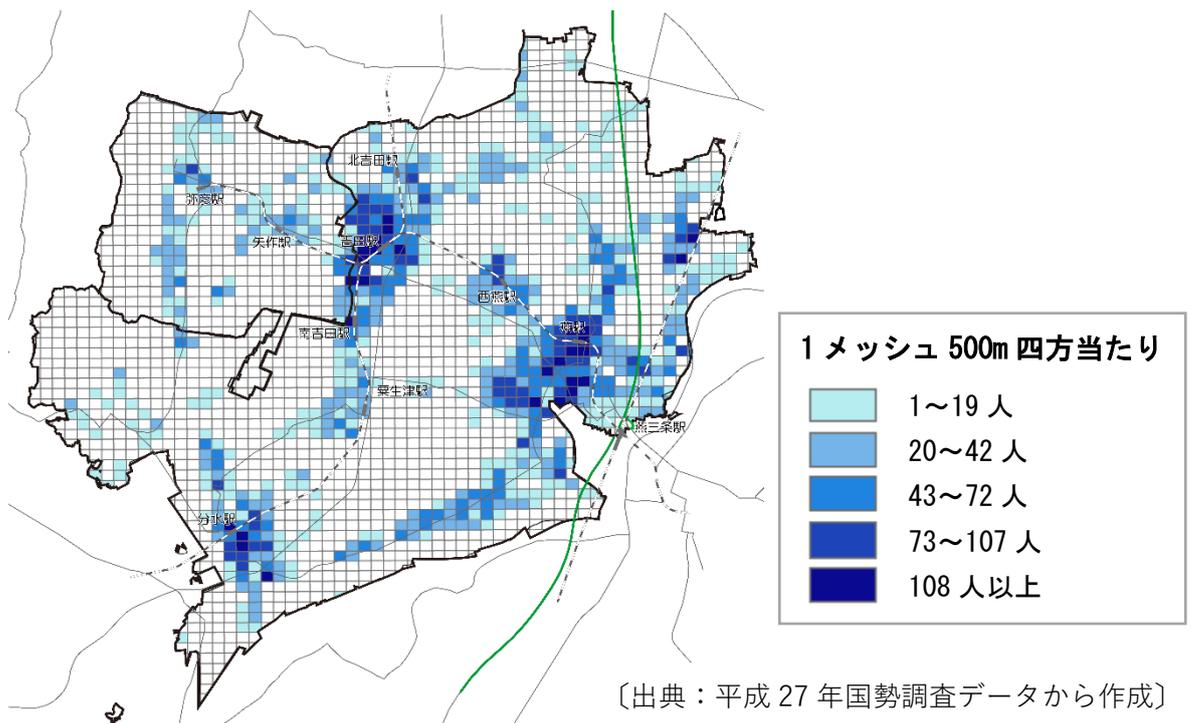
(2) 人口分布

- 燕市では、燕駅、吉田駅、分水駅周辺、弥彦村では、**矢作駅**、弥彦駅周辺に人口が集積しています。
- 65歳以上の人口は、人口集積地と同じエリアに集中していますが、特に、駅周辺の旧来からの市街地中心部に集まっています。
- 高齢者だけが集中しているエリアはなく、全エリアにおいて高齢者の増加と高齢化率の上昇が続いています。

■人口分布（人口総数）



■人口分布（65歳以上人口）



〔出典：平成27年国勢調査データから作成〕

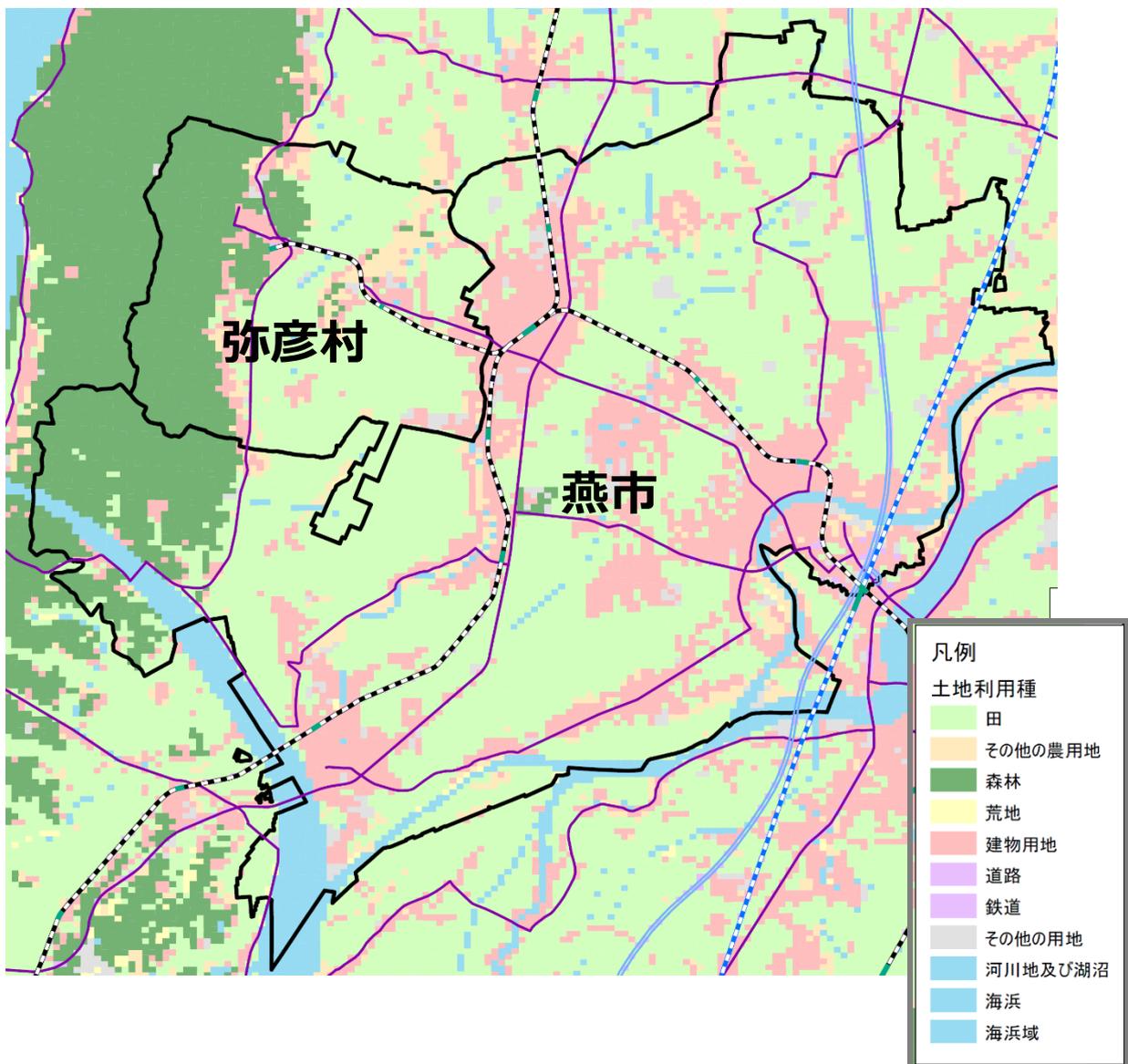
2-3 土地利用

燕市では、燕地区、吉田地区、分水地区の旧来からの市街地周辺や主要な道路の沿線を中心に都市的土地利用が拡散（燕市全体の建物用地面積は昭和 51 年から平成 26 年で約 1.9 倍に増加）してきたほか、市中央部の工業団地や燕三条駅周辺の開発により、新たに都市的土地利用に転換された地域もあります。

また、燕、吉田、分水地区の市街地中心部には、都市基盤が脆弱な密集市街地が存在し、宅地面積も狭小なものが多いことから、建物の更新が進まない状況です。

弥彦村では、居住地が田などの農用地と混在し、村内の平野部及び弥彦山山麓の主要道路沿いに広がっています。

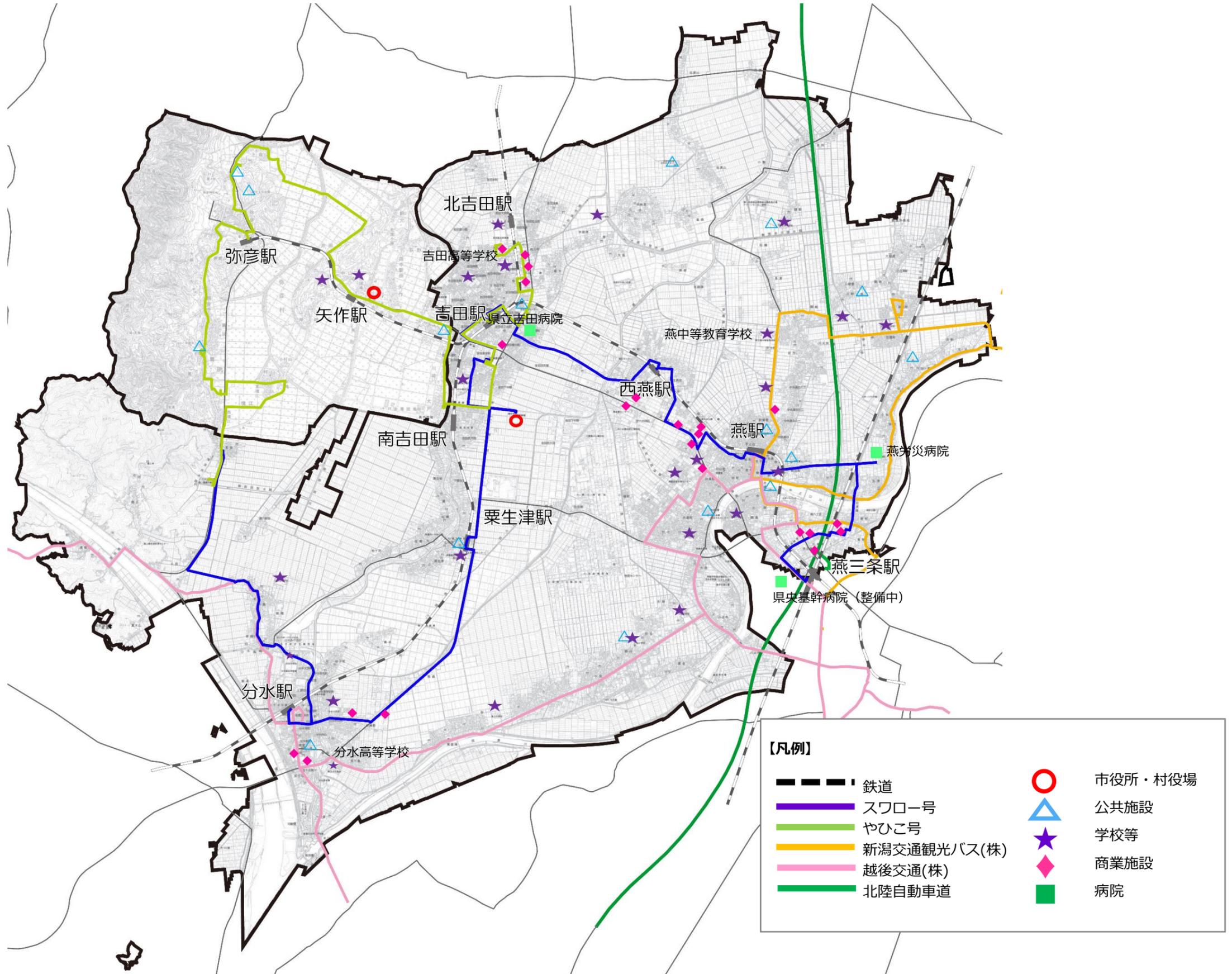
■土地利用現況図（平成 26 年）



〔出典：国土数値情報から作成〕

2-4 公共施設等の立地状況

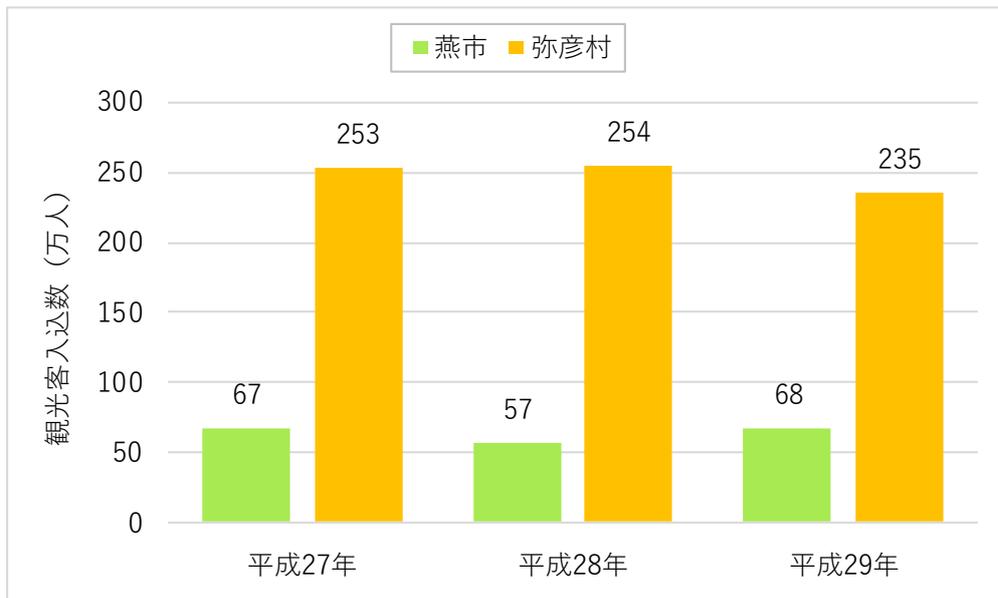
- 燕地区、吉田地区、分水地区及び弥彦村の各中心部に鉄道駅、公共施設、商業施設、総合病院・医院といった各種サービス機能が集積しています。
- 2023年度には燕労災病院等の統合により、県央基幹病院が燕三条駅付近に新たに開院する計画になっており、これに伴って、公共交通を利用する人の流れも大きく変わってくるのが想定されます。



2-5 観光動態

- 観光客数は、燕市では長期的にはほぼ横ばい傾向にあり、弥彦村は微減傾向にあるものの、県内有数の観光客数を誇っています。
- 観光目的は、燕市では「行祭事・イベント」が多く、弥彦村では「歴史・文化」が多くなっています。
- 特に弥彦村では、秋の行楽シーズンや年末年始を中心に彌彦神社へ向かう自家用車の集中により交通渋滞が発生することがあります。

■観光入込客数の推移



■観光客の主要な訪問先

市村	施設名	観光客数 (人)	
		平成28年度	平成29年度
燕市	国上寺・五合庵	64,512	61,744
	てまりの湯	135,864	132,922
	ふれあいパーク久賀美	104,412	167,108
	分水おいらん道中	7,000	90,000
	燕青空即売会	55,000	59,000
弥彦村	弥彦山ロープウェー	378,420	347,400
	弥彦山登山	136,550	126,140
	彌彦神社	1,379,180	1,270,790
	弥彦温泉	93,220	93,730
	弥彦公園	291,230	278,770

〔出典：新潟県観光入込客統計〕

3 上位計画・関連計画の整理

3-1 第2次燕市総合計画（2016年3月策定）

■計画期間 平成28(2016)年度から平成34(2022)年度まで

■将来像 人と自然と産業が調和しながら進化する燕市
～「日本一輝いているまち」を目指して～

■基本的方向（戦略体系）

- 1 定住人口増戦略 「住みたい・働きたいと思う人を増やす」
- 2 活動人口増戦略 「キラキラ輝く人を増やす」
- 3 交流・応援（燕）人口増戦略 「訪れたい・応援したいと思う人を増やす」
- 4 人口増戦略を支える都市環境の整備

■施策の位置づけ

基本的方向(4) 人口増戦略を支える都市環境の整備

施策4 公共交通の整備

- ・高齢者などの移動困難者の交通手段として、効率的で利便性の高い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。

【主要施策】

1. 市営公共交通の継続的運行

循環バス、デマンド交通に対する利用状況や市民ニーズを把握し、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図りながら継続して運行します。

2. 鉄道や駅の利便性向上

公共交通相互の連携を強化し、交通結節点の整備など利便性向上の推進とともに、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。

3. 輸送需要に合わせたバス路線等の改善

民間バス路線について、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。

3-2 弥彦村第5次総合計画（2009年3月策定）

■計画期間 平成21(2009)年度から平成30(2018)年度まで

■都市づくりのテーマ 人を育み 地域かがやく 心ふれあう共創のむら 弥彦

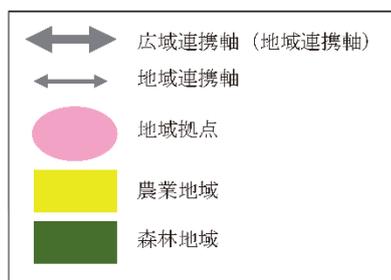
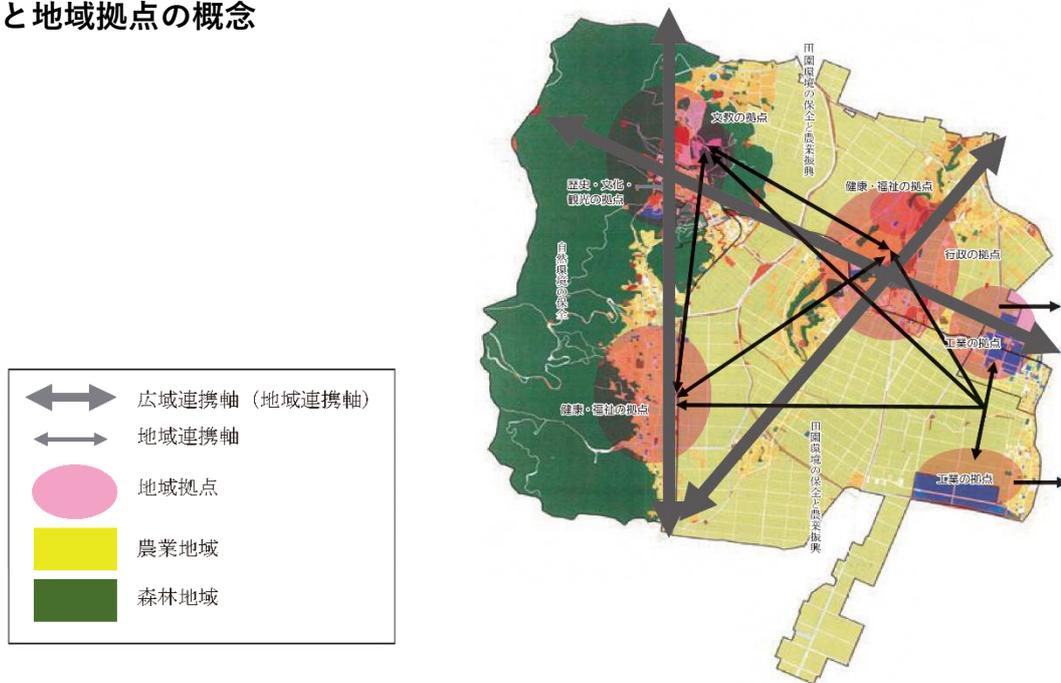
■将来の村のすがた

- 人と地域が力を発揮するむら
- みんなで支えあう住み良いむら
- 地域特性を活かし創造するむら

■施策の大綱

- 1 知恵と力を結集したみんなで作る“むらづくり”
- 2 豊かな心と文化を育む“人づくり”
- 3 生涯健やかで互いに支えあう“健康と福祉づくり”
- 4 にぎわいと活力にあふれた“産業づくり”
- 5 自然と共生した安全・安心で快適な“環境づくり”
- 6 未来を展望し個性と魅力ある“都市基盤づくり”

■土地利用と地域拠点の概念



■施策の位置づけ

第3節 活力と交流を促す交通・情報基盤を強化する<道路、交通網、高度情報化>

2 交通機関の改善

既存公共交通機関の利便性向上に努めるとともに高齢化社会に対応し、観光・地域交流も含めた全村的な視点から多様な交通手段の確保に努めます。

施策の柱	主要施策
2 交通機関の改善	①JR弥彦線の利用促進 ②弥彦—新潟間の高速バスの確保 ③村内巡回バス運行の改善 ④観光客の誘客を促進する交通手段 ⑤補完的な交通手段の確保

3-3 燕・弥彦地域定住自立圏共生ビジョン（2015年3月策定／2018年3月改定）

- 計画期間 平成 27(2015)年度から平成 31(2019)年度
- 将来都市像 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
 - ・暮らしの安心の確保
 - ・地域経済の活性化
 - ・圏域内外の交流促進と人材の育成・確保

■施策の位置づけ

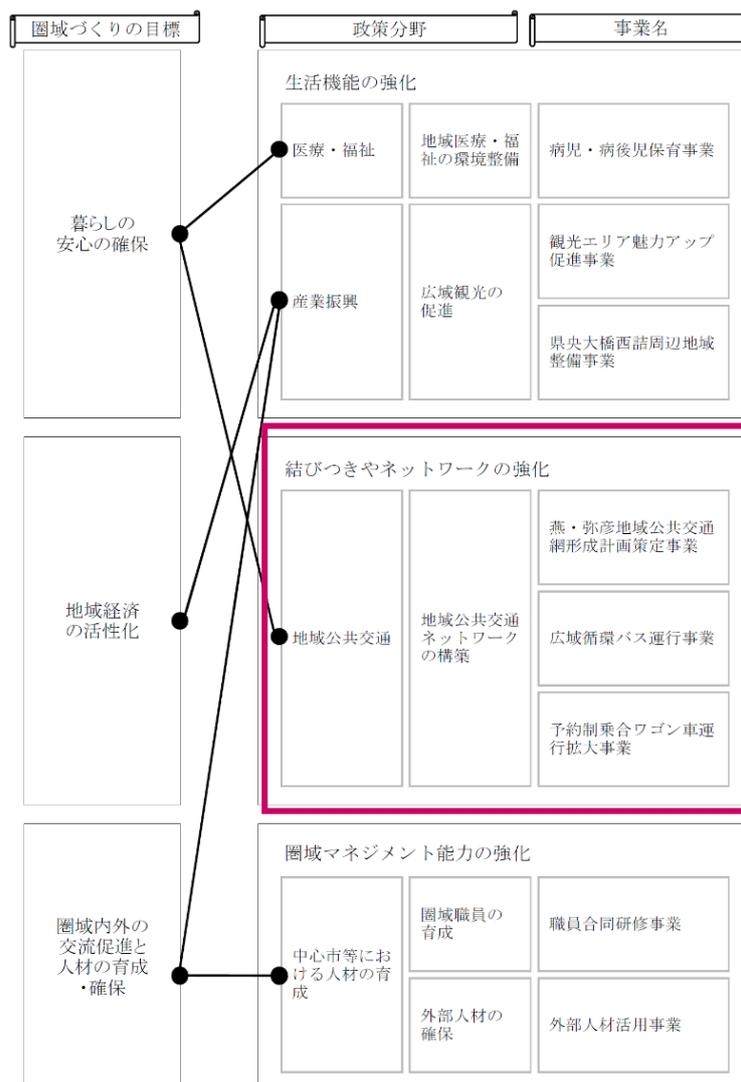
2 結びつきやネットワークの強化に係る政策分野

(1) 地域公共交通

①地域公共交通ネットワークの構築

- ・燕・弥彦地域公共交通網形成計画策定事業
- ・広域循環バス運行事業
- ・予約制乗合ワゴン車運行拡大事業

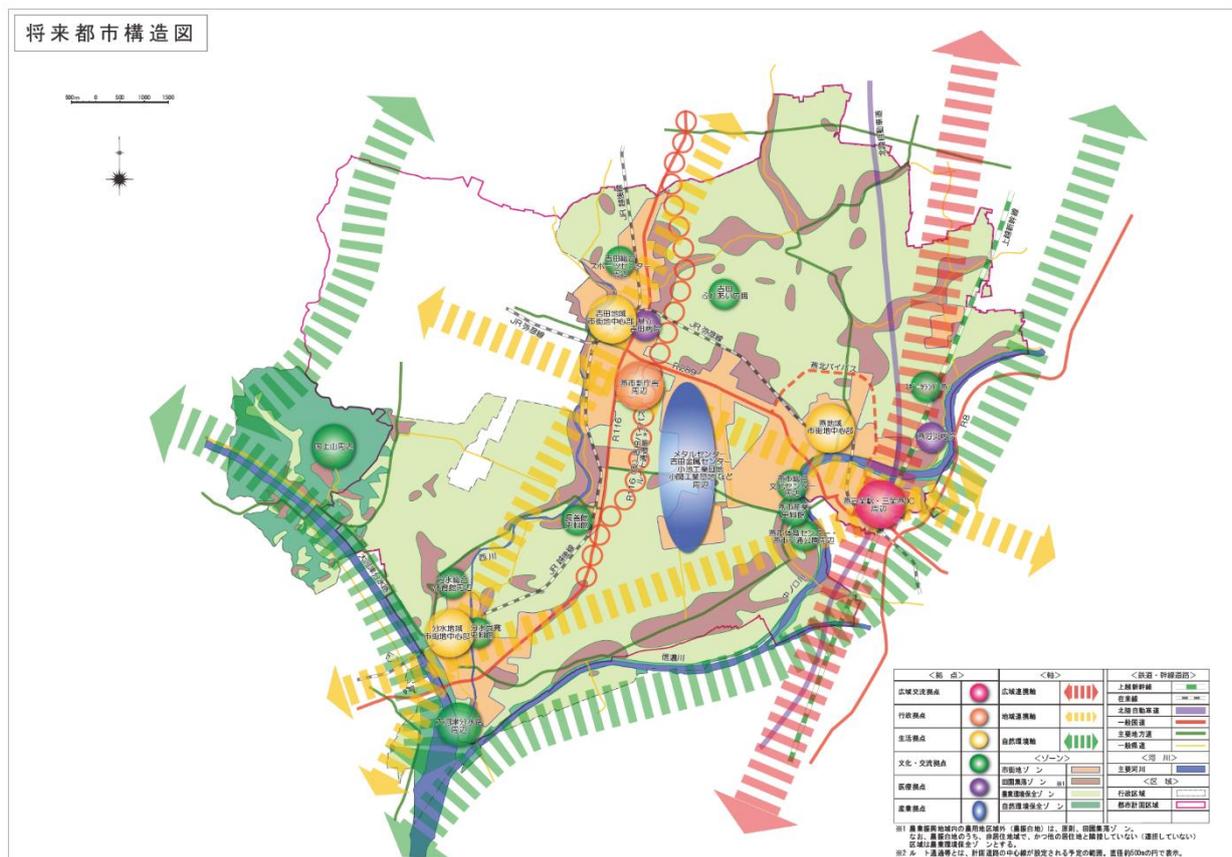
〈具体的取組の全体像〉



3-4 燕市都市計画マスタープラン（2010年3月策定）

- 目標年次 平成 37(2025)年
- 将来都市像 『人と自然と産業が調和した夢のある都市』
～コンパクト都市の実現～
- まちづくりの目標
 - 1 利便性が高く、賑わいのあるまち
 - 2 環境にやさしい効率的なまち
 - 3 多様な拠点を結ぶ交通の骨格形成による快適なまち
 - 4 安心とやさしさを実感できるまち
 - 5 原風景を大切に交流の盛んなまち
 - 6 市民との協働のまちづくり

■ 将来都市構造図



■施策の位置づけ

4-3 交通体系

- ・低炭素社会の実現に向け、公共交通の利便性向上、交通結節点の機能強化を図り、自動車交通から公共交通への転換に努めます。
- ・公共交通のうち鉄道は、通勤・通学や高齢者にとって重要な交通機関となっていることから、運行改善や駅施設の整備などを関係機関に働きかけ、利便性の向上を図ります。
- ・バス交通は、総合的な交通計画の策定などによる、燕市と近隣市町村と連携した交通政策が必要です。

4-3-3. 鉄道交通の方針

〈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

〈方針〉

(1) 運行改善に関する方針

上越新幹線をはじめとして、南北方向にＪＲ越後線、東西方向にＪＲ弥彦線が配置されています。なお、市内には上越新幹線と弥彦線の乗換駅である燕三条駅（上越新幹線：上下線 53 本、弥彦線：上下線 26 本）、ＪＲ越後線とＪＲ弥彦線の乗換駅である吉田駅（越後線：上下線 49 本、弥彦線：上下線 26 本）、ＪＲ越後線の北吉田駅（上下線 48 本）、南吉田駅（上下線 22 本、以下同数）、粟生津駅、分水駅、そしてＪＲ弥彦線の西燕駅（上下線 26 本、以下同数）と燕駅の 8 駅があり市内各地を結んでいます。在来線は運行本数が少ないため、十分に利活用されていない状態となっています。

鉄道は、通勤・通学者や高齢者にとって重要な交通機関であることから、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。

(2) 駅及び周辺施設整備方針

交通の結節点であるＪＲの駅のうち、特に上越新幹線燕三条駅、ＪＲ燕駅、ＪＲ吉田駅、ＪＲ分水駅を交通拠点として位置づけ、駅舎のバリアフリー化、連絡通路の整備を要望するとともに、駅前広場などの整備によりバス・送迎車・自転車などとの乗り継ぎの改善を図ります。

また、鉄道及びバスの利用促進のため、上越新幹線燕三条駅周辺において、パークアンドライドのための駐車場整備を周辺商業施設との連携により促進し、交通結節点機能の強化を図ります。

4-3-4. バス交通の方針

〈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

〈方針〉

(1) 運行改善に関する方針

高速バスと路線バスのほか、3地域内の各エリアを巡回する巡回バス、合併を契機に導入した3地域を結ぶ循環バス「スワロー号」(往復10便)が運行していますが、路線バスなどの利用者は減少傾向にあることから、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の向上が必要です。

燕市と新潟市、三条市、長岡市などを結ぶ路線バス、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。

また、巡回・循環バスについては、新庁舎へのアクセスの確保や北陸自動車道三条・燕インターチェンジまでの運行経路延伸など、利便性向上を図ります。

(2) 交通結節点周辺の環境整備方針

高速バスの利用促進や現状で多くみられる路上駐車への対応のため、北陸自動車道三条・燕インターチェンジの高速バス停周辺におけるパークアンドライドのための駐車場整備を周辺商業施設との連携により促進します。

(3) ユニバーサルデザインや環境への対応方針

誰もが利用しやすい低床バス車両や、環境に配慮した車両の導入を検討します。

(4) 市民参画による交通政策の方針

今後、ニーズや採算性を勘案し、市民参画によるデマンドバスの導入や、地域住民が主体となったコミュニティバスを検討します。

3-5 燕市立地適正化計画（2018年3月策定）

- **計画期間** 概ね20年後の2040年まで
- **将来都市像** 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
- **課題解決のための施策・誘導方針**
 - ストーリー1 「ものづくり産業の活性化」
 - ストーリー2 「働き盛り世代の定住・移住の促進」
 - ストーリー3 「まちなか居住の促進」

■ 都市の骨格構造のイメージ



図 2-3-1：都市の骨格構造のイメージ

■ 公共交通の考え方

【基幹公共交通軸】

生活拠点や連携生活拠点など、各拠点間を連絡する公共交通(JR越後線、JR弥彦線、路線バス、循環バス)を基幹公共交通軸として位置づけます。

【フィーダー(支線)公共交通網】

各拠点と集落エリア間など、基幹公共交通軸でカバーできないエリアを補完する公共交通(デマンド交通)をフィーダー(支線)公共交通網として位置づけます。

3-6 燕市公共施設等総合管理計画〔基本方針〕(2015年3月策定)

■計画期間 平成27(2015)年度から平成56(2044)年度まで

■基本的な視点

【市民ニーズ等への対応】

市民ニーズや社会情勢の変化にきめ細やかに対応し、必要に応じて施設の配置や規模・機能の見直しを図ります。

また、施設配置等の見直しにあたっては、循環バスの「スワロー号」や、デマンド交通「きららん号」の充実に向けた取組を進めることで、利便性の確保に努めてまいります。

これにより、市民ニーズに応じた最適な行政サービスの提供を推進するとともに、利用率が低い施設や市民ニーズに合わなくなった施設の整理や縮小を行い、行政サービス向上のための財源を確保します。

4 燕・弥彦地域における公共交通の現状

4-1 公共交通の現状・利用状況

(1) 鉄道

- 圏域東部には、上越新幹線の燕三条駅があり、上り（東京行き）は 25 便、下り（新潟行き）は 26 便が運行しています。新幹線と在来線や路線バス等は、燕三条駅で接続しています。
- 在来線は、圏域を東西に JR 弥彦線が通り、東部に燕三条駅、中心部に吉田駅、西部に弥彦駅が設置されています。南北には JR 越後線が通り、中心部に吉田駅、南部に分水駅が設置されています。
- 圏域内には燕三条駅、燕駅、西燕駅、吉田駅、矢作駅、弥彦駅、北吉田駅、南吉田駅、粟生津駅、分水駅の 10 駅があります。
- 吉田駅が両路線の乗換駅になっています。
- JR 弥彦線は 28 便（上下線合計）、JR 越後線は、吉田駅から新潟方面に向かっては 49 便（上下線合計）、柏崎方面には 22 便（上下線合計）が運行しています。

■鉄道運行状況（2019 年 1 月現在）

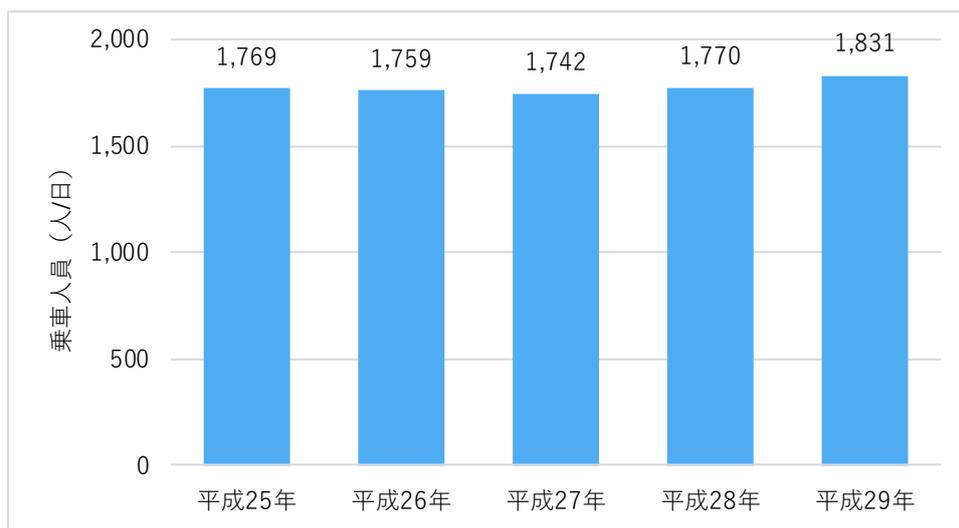
路線名	行き先	便数	始発時刻	最終時刻	備考
上越新幹線	上り（東京方面）	25	6:21	22:31	
	下り（新潟方面）	26	7:10	23:43	
JR弥彦線	上り（弥彦方面）	14	6:15	21:58	
	下り（東三条方面）	14	5:53	20:54	
JR越後線	上り（新潟～吉田）	25	5:51	0:29	吉田駅着
	上り（吉田～柏崎）	11	5:56	21:31	吉田駅発
	下り（吉田～新潟）	24	4:58	22:42	吉田駅発
	下り（柏崎～吉田）	11	6:45	22:42	吉田駅着

※便数、運行時間は、上越新幹線及び JR 弥彦線は燕三条駅、JR 越後線は吉田駅を基点にしています。

① 新幹線

- 上越新幹線燕三条駅の乗車人員は微増傾向にあります。
- 本圏域及び新潟県全体の人口が微減している状況及び観光客数が減少している状況において、新幹線の利用者数が増加しているということは、ビジネス目的での利用者が増加していると推測されます。

■新幹線利用状況（1日当たりの乗車人員）



〔出典：JR 東日本ホームページ〕

② JR 弥彦線、JR 越後線

- 利用者数は、燕三条駅は微増傾向にありますが、その他の駅は減少傾向にあり、鉄道の総利用者数は減少しています。
- 運行便数が少ないため、日常の交通手段としての利便性が低下していると想定されます。

■鉄道利用状況（1日当たりの乗車人員）



〔出典：JR 東日本統計データ〕

(2)バス

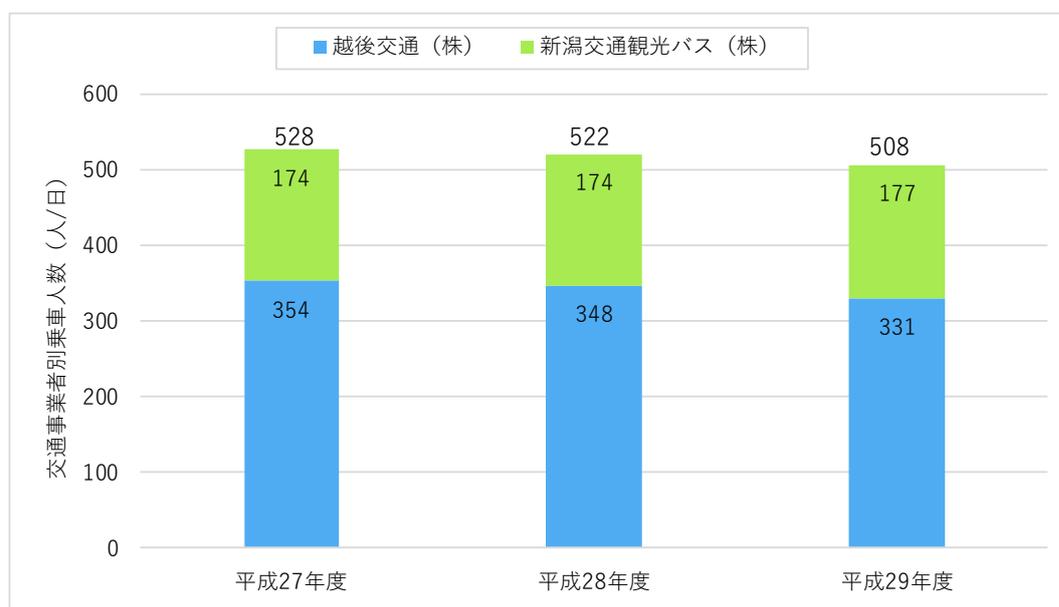
①高速バス

- 新潟交通観光バス株式会社が、燕駅から新潟駅行き的高速バスを平日のみ1日4便（上下線各2便）運行しています。
- 北陸自動車道上の三条・燕ICバス停では、県内高速バスが新潟市方面、長岡市方面に平日各45便運行しています。

②路線バス

- 圏域内の路線バス事業者は、越後交通株式会社と新潟交通観光バス株式会社の2社が、合わせて18路線運行しています。
- 燕三条駅及び燕駅を拠点に、三条市方面、新潟市方面、長岡市方面へと複数市域を運行する広域的な交通ネットワークを形成しています。
- 乗車人数は微減していますが、新潟交通観光バス株式会社は、燕中等教育学校の通学に利用されていることから、利用者が微増しています。
- 事業者は、休日乗り放題パス（越後交通株式会社）を販売するなど、利用促進の取組を行っています。
- 一方で、全国的な傾向でもある乗務員不足・高齢化という課題も抱えています。

■路線バス利用状況（1日当たりの乗車人員）



〔出典：越後交通株式会社及び新潟交通観光バス株式会社提供データ〕

■路線バス運行便数（2019年1月現在）

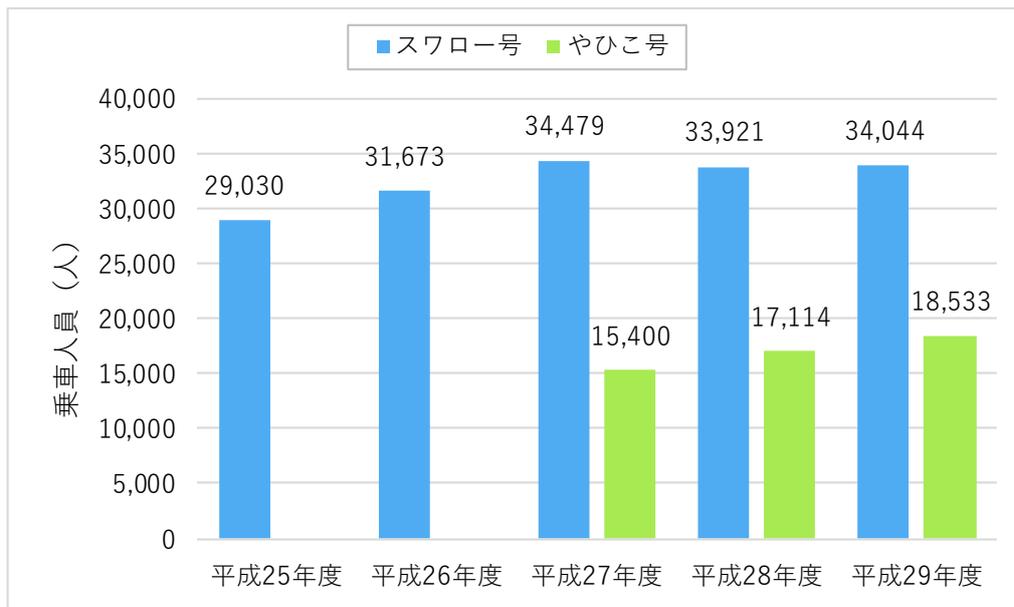
事業者名	起点～（主な経過地）～終点	経由市町村数	平日運行回数 （回/日）	平均乗車密度 （人）※
越後交通(株)	長岡駅前～興野～分水駅前	長岡市 燕市	4.5	4.7
越後交通(株)	長岡駅前～高見工業団地・興野～分水駅前	長岡市 燕市	1.0	3.3
越後交通(株)	東三条駅前～八王寺～燕駅前	三条市 燕市	2.0	2.2
越後交通(株)	東三条駅前～済生会・八王寺～燕駅前	三条市 燕市	3.0	1.8
越後交通(株)	八木ヶ鼻温泉～東三条駅・燕三条駅～地場産センター前	三条市 燕市	3.0	5.5
越後交通(株)	加茂駅前～保内公園・東三条駅～地場産センター前	加茂市 三条市 燕市	1.5	3.7
越後交通(株)	加茂駅前～東三条駅～地場産センター前	加茂市 三条市 燕市	0.5	3.0
越後交通(株)	加茂駅前～三条東高校・東三条駅～地場産センター前	加茂市 三条市 燕市	1.0	1.6
越後交通(株)	東三条駅前～済生会・渡部～寺泊車庫前	加茂市 三条市 燕市	2.5	2.1
越後交通(株)	東三条駅前～八王寺～横田上口	三条市 燕市	0.5	3.5
越後交通(株)	東三条駅前～燕三条駅・地場産・渡部～寺泊車庫前	三条市 燕市 長岡市	2.0	2.2
越後交通(株)	燕駅前～八王寺～分水駅前	燕市	1.0	3.3
新潟交通観光バス(株)	白根桜町～月潟～新生町～燕駅前	新潟市 燕市	2.0	2.0
新潟交通観光バス(株)	新生町～関崎～燕駅前	燕市	3.5	1.7
新潟交通観光バス(株)	燕高校前～燕駅前	燕市	0.5	7.2
新潟交通観光バス(株)	白根桜町～茨曾根～新生町～燕駅前	新潟市 燕市	4.0	2.1
新潟交通観光バス(株)	大島病院前～井土巻～燕駅前	三条市 燕市	0.5	51.7
新潟交通観光バス(株)	燕駅前～燕労災病院前～新飯田新町	新潟市 燕市	3.0	0.4

※平均乗車密度（人）とは、起点から終点まで平均して常時バスに乗車している旅客数です。

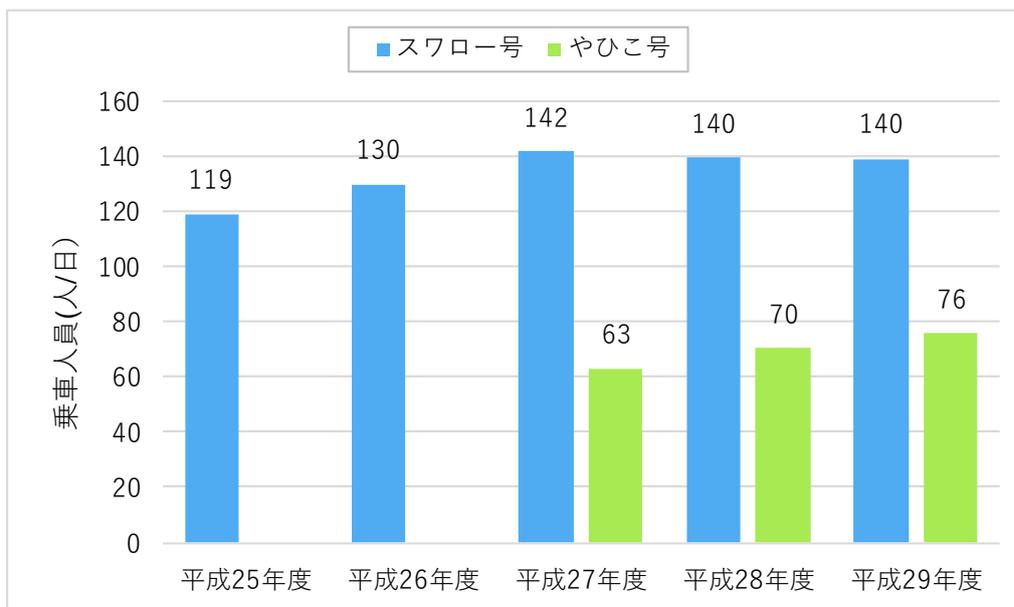
③コミュニティバス（スワロー号・やひこ号）

- コミュニティバスは、「スワロー号」と「やひこ号」が運行しています。各路線とも、平日のみ5往復（10便）ずつ運行しており、道の駅国上と吉田産業会館の2つのバス停において、両路線の乗継ができるようにしています。
- 乗車人員は毎年増加傾向にあり、高齢者の買い物、通院のほか、通勤・通学等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ます。

■コミュニティバス乗車人員推移



■コミュニティバス利用状況（1日当たりの乗車人員）



〔出典：燕・弥彦地域公共交通会議資料 スワロー号・やひこ号利用実績〕

■コミュニティバスのバス停別乗降者数（平成 29 年度実績）

【スワロー号】

バス停	利用人数（人）	バス待ち環境	
		上屋	ベンチ
長辰	438	○	○
てまりの湯	1,312	○	-
道の駅国上	579	○	○
太田	242	○	○
中島	518	-	-
分水保健福祉センター	926	-	-
分水駅	3,934	○	○
地藏堂本町二丁目	2,654	-	-
分水学校町	3,631	-	-
粟生津駅	1,811	○	○
燕市役所	2,445	○	○
吉田西太田	1,489	-	-
吉田産業会館	4,127	○	○
吉田駅	7,234	○	○
県立吉田病院	6,692	○	-
西燕駅	2,421	○	○
廿六木三	1,971	-	-
燕駅	5,882	○	○
朝日町（明道メタル前）	895	-	-
燕労災病院	6,837	○	○
東町（チャレンジャー）	2,066	-	-
井土巻	4,701	-	-
燕三条駅	2,765	-	-

〔出典：燕・弥彦地域公共交通会議資料 スワロー号利用実績〕

【やひこ号】

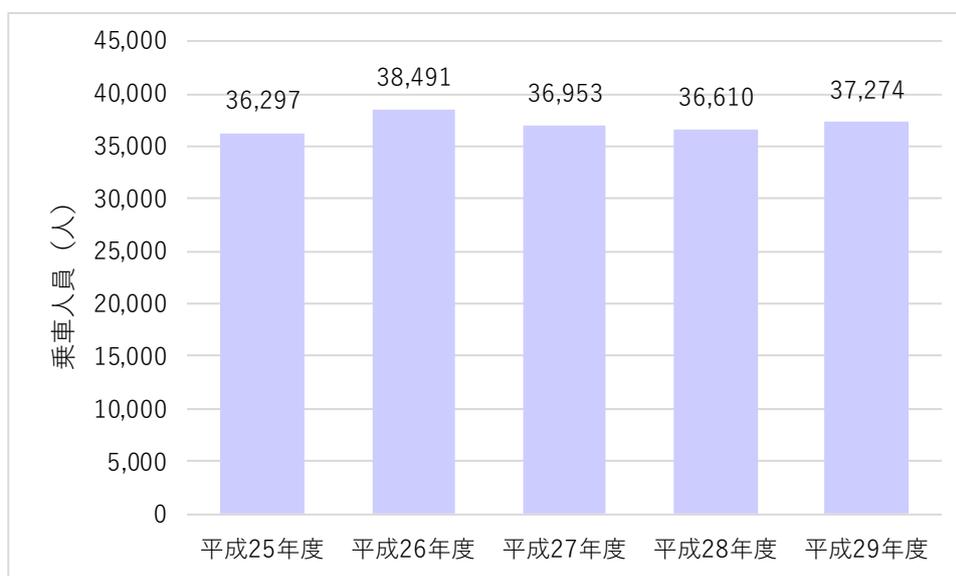
バス停	利用人数（人）	バス待ち環境	
		上屋	ベンチ
てまりの湯	573	○	-
道の駅国上	319	○	○
長辰	289	○	○
鴨原	272	○	○
村上ポンプ小屋	502	○	○
さくらの湯	636	○	○
フリー乗降区間（支援センター付近）	5,224		
矢楯	1,201	○	○
県信前	1,035	-	-
ヤホール	1,522	○	-
弥彦駅	2,607	○	○
彌彦神社	1,444	-	-
弥彦体育館（平成29年6月末で廃止）	186	○	○
フリー乗降区間（上泉集落内）	2,157		
井田中	258	○	○
農協前	696	-	-
弥彦村役場	1,708	○	○
矢作	233	-	-
峰見	942	○	○
フリー乗降区間（夢の木はうす）	916		
大戸	277	○	○
吉田西太田	689	-	-
吉田産業会館	3,163	○	○
吉田駅	2,759	○	○
県立吉田病院	2,272	○	-
樋ノ口	881	-	-
吉田東町	1,999	-	-
吉田本所	1,293	-	-
ビジョンよしだ	1,013	○	○

〔出典：燕・弥彦地域公共交通会議資料 やひこ号利用実績〕

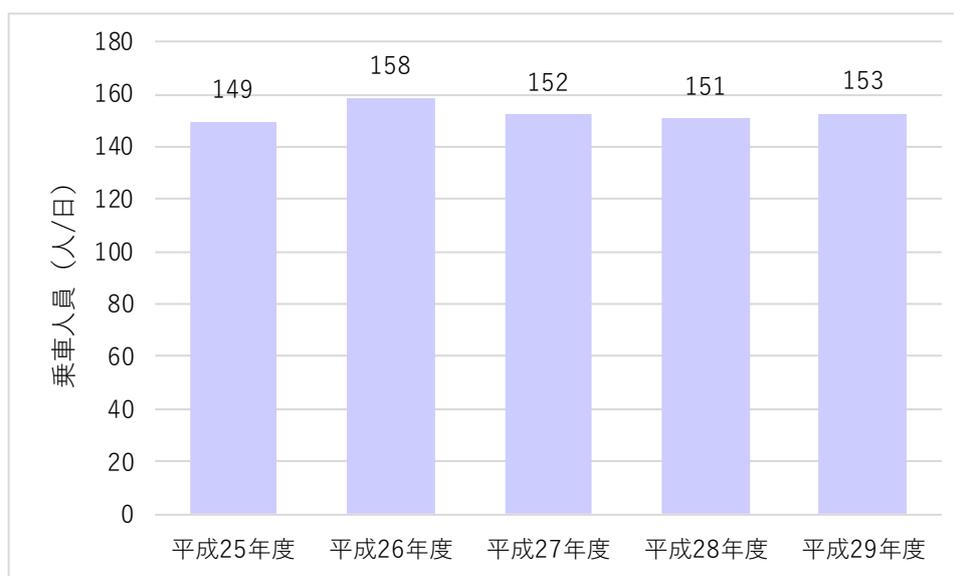
(3) デマンド交通（おでかけきららん号）

- おでかけきららん号は、自宅と目的地をつなぐドア to ドア型のデマンド交通として、圏域内を2エリアに分割し、そのエリア内において1日10便運行しています。
- 燕市内の3か所の乗り継ぎターミナル（燕市役所、吉田北体育文化センター、小池公民館）で別の車に乗り換えることで、エリア間の移動を可能にしています。
- 乗車人員は毎年安定しており、高齢者の買い物、通院を中心に、通学等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ます。
- 時間帯別乗車人員は9時便から12時便の間で比較的多く、7時便と14時便以降で少なくなっており、時間帯別予約お断り数も同様の傾向となっています。

■ デマンド交通乗車人員推移

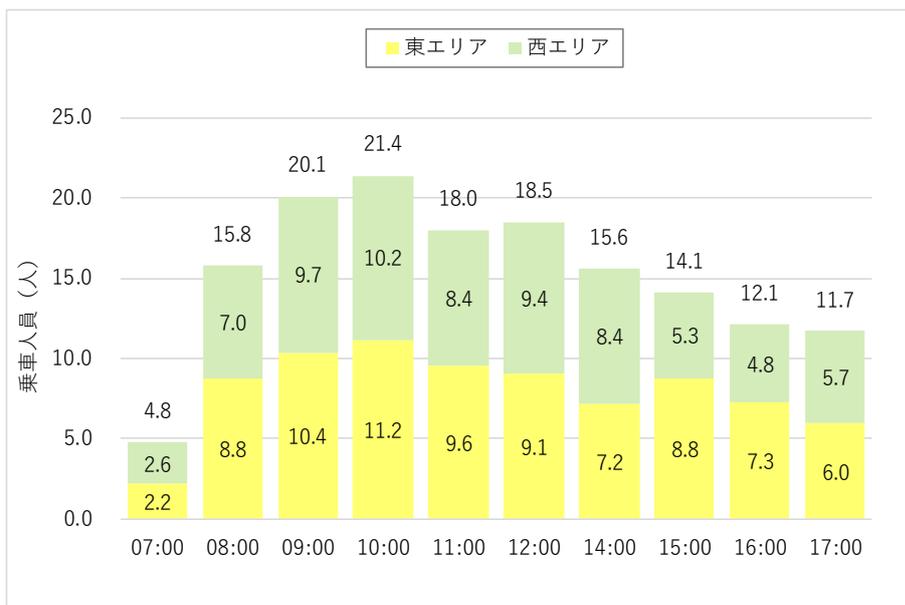


■ デマンド交通利用状況（1日当たりの乗車人員）

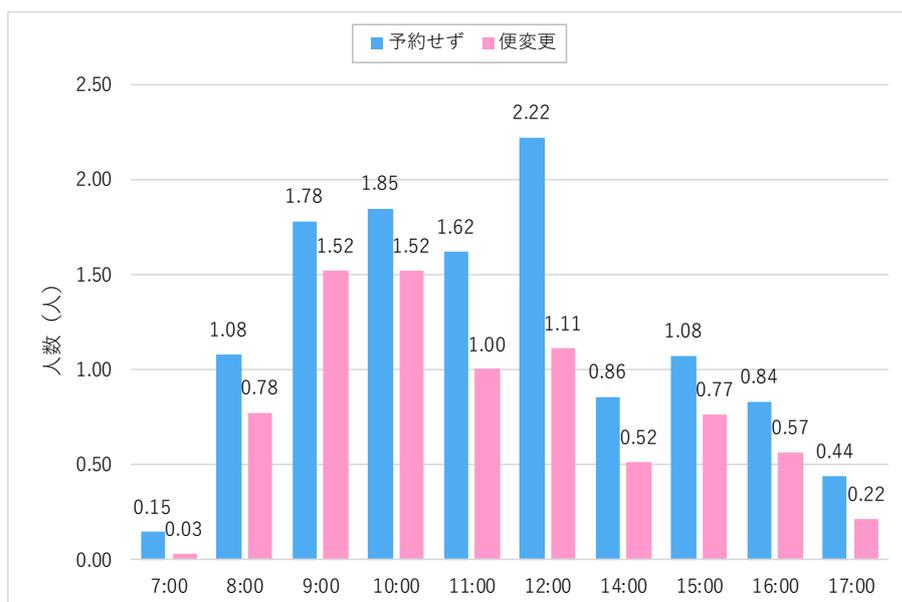


〔出典：燕・弥彦地域公共交通会議資料 おでかけきららん号利用実績〕

■ デマンド交通時間帯別乗車人員（平成 29 年度実績）



■ デマンド交通 1 日当たりの時間帯別予約お断り状況（平成 29 年度実績）



〔出典：燕・弥彦地域公共交通会議資料 おでかけきららん号利用実績〕

■ デマンド交通乗降場所ランキング 1 位～25 位（平成 29 年度実績）

順位	利用場所名	利用人数（人）
1	県立吉田病院	3,945
2	燕労災病院	3,422
3	富永草野医院	2,880
4	いわぶち整形外科	1,330
5	老人福祉センター「つばめ荘」	1,206
6	県立燕中等教育学校	913
7	燕市役所	828
8	イオン県央店	736
9	丹野神経内科クリニック	714
10	吉田特別支援学校	695
11	JR吉田駅	693
12	JR燕三条駅	673
13	ビジョンよしだ	560
14	はすいけ整形外科	537
15	大島病院前バス停	506
16	しらいし整形外科クリニック	486
17	原信吉田店	425
18	山岸耳鼻科	419
19	ストックバスターズ	413
20	菊川脳神経内科クリニック	404
21	フジイコーポレーション	387
22	介護老人保健施設「エバーグリーン」	373
23	えんどう整形外科クリニック	369
24	小柳医院	362
25	青山医院	349

〔出典：燕・弥彦地域公共交通会議資料 おでかけきららん号利用実績〕

（4）タクシー

- 圏域内には、株式会社燕タクシー、株式会社中央タクシー、中越交通株式会社、まきタクシー有限会社、地蔵堂タクシー有限会社、弥彦タクシー株式会社の 6 社があり、各社 1 台ずつ「おでかけきららん号」の車両を運行しています。
- 福祉車両を利用した福祉タクシー等の事業やタクシー運賃の支払いに交通系 IC カード等を導入し、多様なニーズに応えながら利便性向上に努めています。

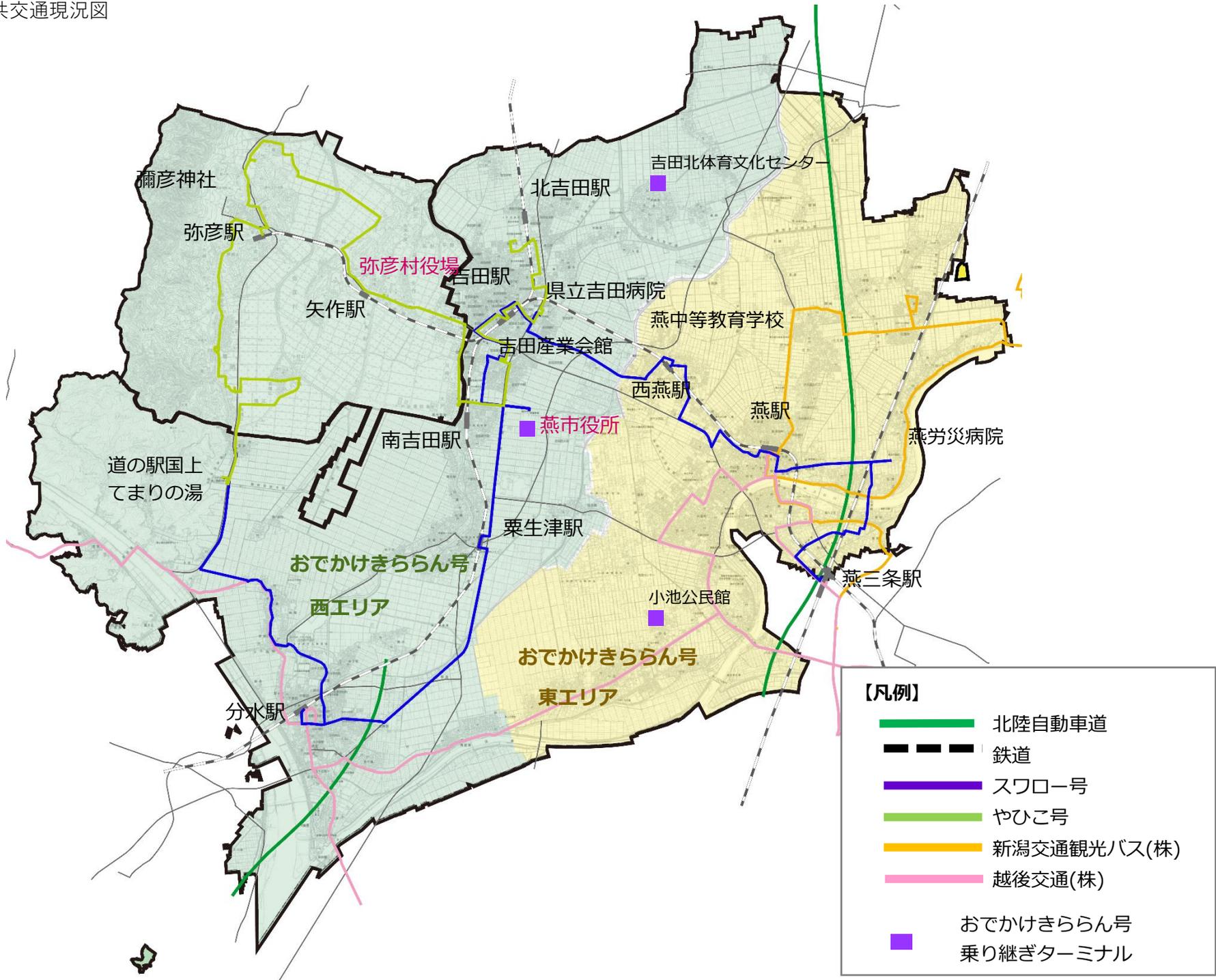
(5) スクールバス

- 圏域内の 4 小学校（燕市立吉田北小学校、分水北小学校、粟生津小学校、弥彦村立弥彦小学校）及び 2 中学校（燕市立分水中学校、弥彦村立弥彦中学校）において、スクールバスを運行しています。
- 各学校の通学事情に応じて、運行対象地区、運行ルート、運行期間、運行便数、車両を定めています。

■ スクールバス運行一覧

学校	運行時期	便数	車両について
吉田北小学校 (西槇、佐渡山、小島地区他)	通年	1 便	専用車両
分水北小学校 (国上、渡部、佐善・牧ヶ花地区他)	通年	3 便	専用車両
粟生津小学校 (野本、田中、高木地区他)	11 月～3 月	1 便	校外学習用車両を兼用
分水中学校 (国上、渡部、佐善・牧ヶ花地区他)	11 月～3 月	2 便	校外学習用車両を兼用
弥彦小学校	通年	4 便	専用車両
弥彦中学校	12 月～2 月	1 便	リース車両

■燕・弥彦地域公共交通現況図



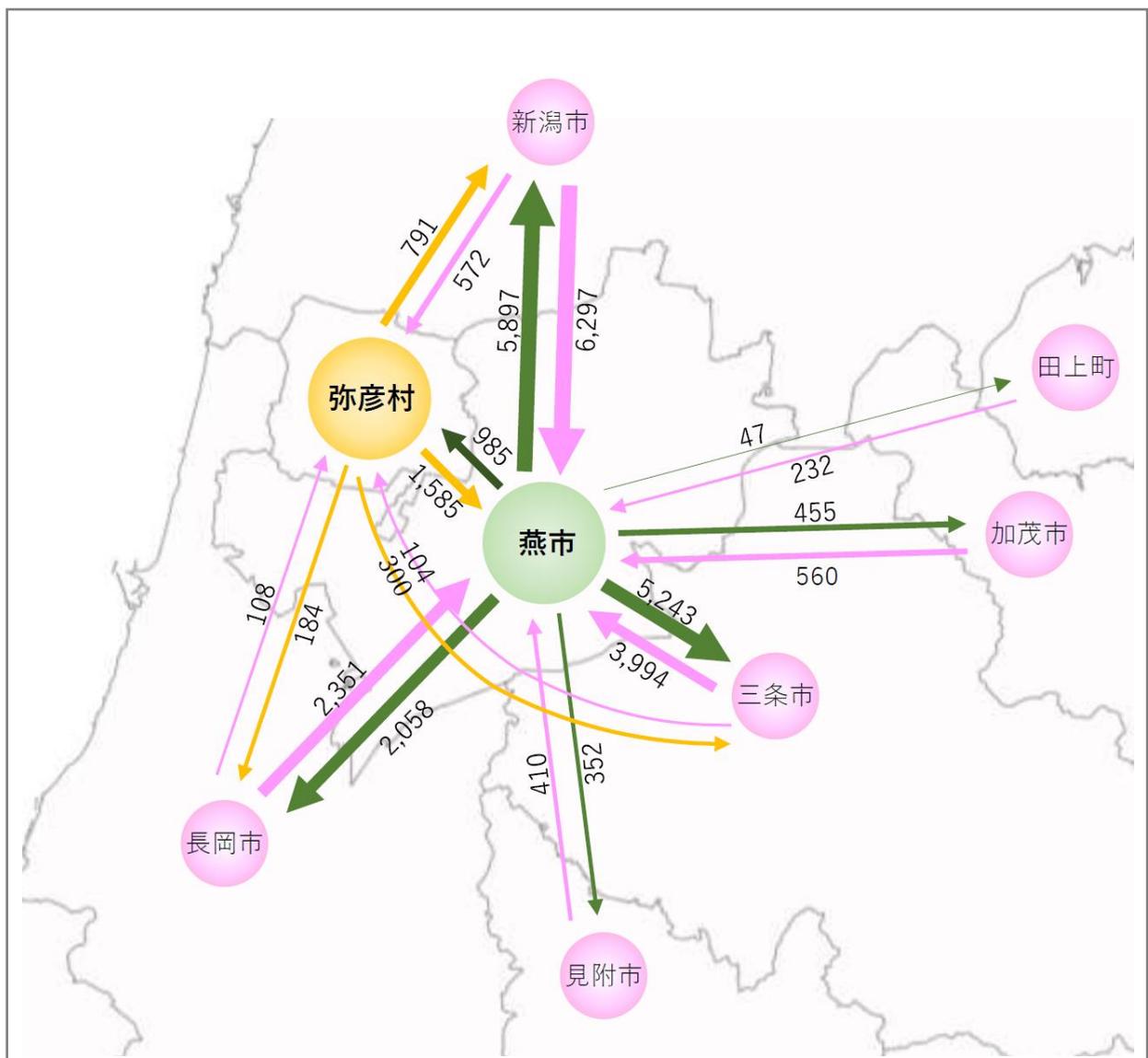
【凡例】

- 北陸自動車道
- 鉄道
- スワロー号
- やひこ号
- 新潟交通観光バス(株)
- 越後交通(株)
- おでかけきららん号
乗り継ぎターミナル

4 - 2 通勤・通学動態

- 燕市・弥彦村間の通勤・通学は双方向で1日当たり約1,000～1,600人が移動しており、市村の生活圏が密着していることが分かります。
- 燕市からの移動は新潟市、三条市、長岡市が多くなっており、弥彦村からの移動は燕市、新潟市が多くなっています。
- 燕市への移動については新潟市、三条市、長岡市が多くなっており、弥彦村への移動は燕市、新潟市が多くなっています。
- 新潟市、三条市、長岡市方面に鉄道、路線バス、高速バスと多様な交通手段で移動できるようになっています。

■ 燕市・弥彦村の近隣自治体への移動状況

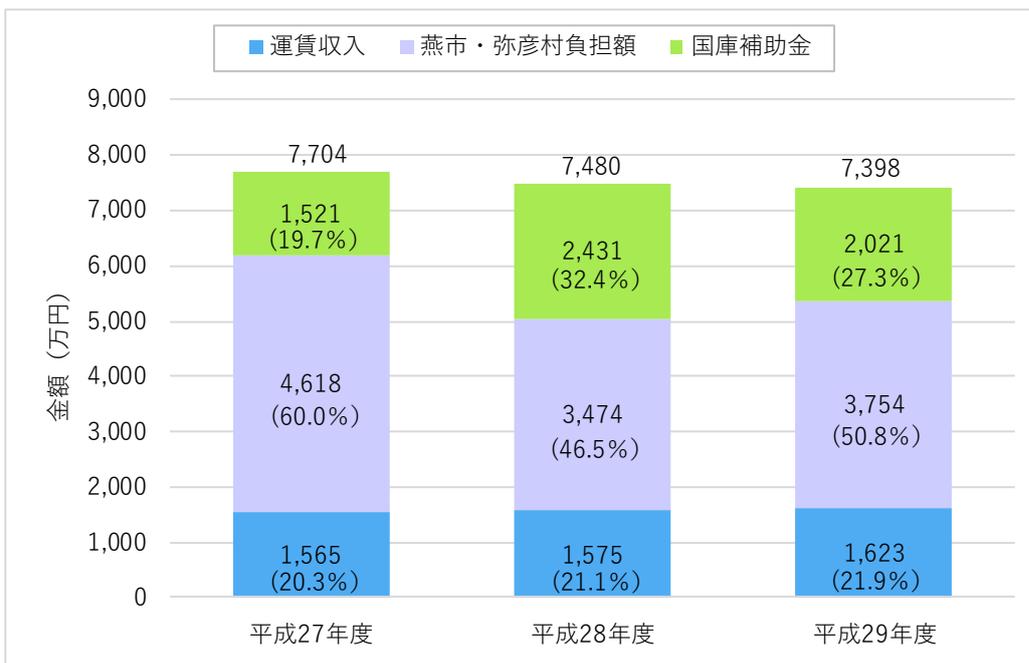


〔出典：平成27年国勢調査 従業地・通学地集計〕

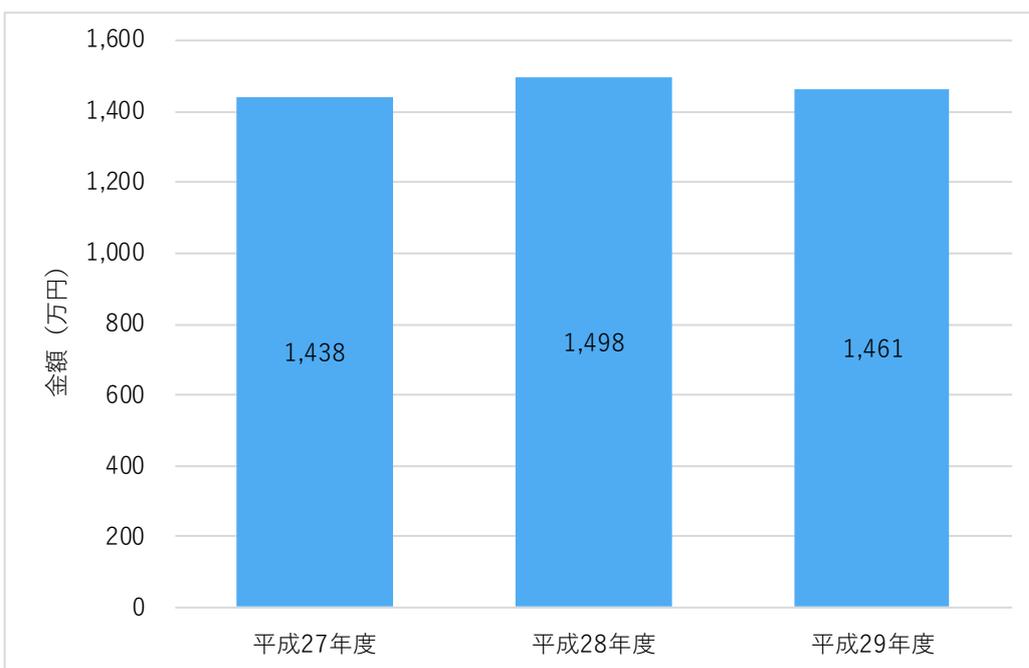
4-3 公共交通に係る財政負担

- コミュニティ交通を運行するため、年間約 7,500 万円の経費がかかっています。そのうち、約 2 割が運賃収入となり、約 8 割を燕市・弥彦村の負担金と国庫補助金でまかっています。
- 国庫補助金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ため、今後、事業の持続可能性を踏まえた検討が必要です。
- 路線バスについては、燕市で年間約 1,500 万円を補助し、路線の維持・確保に努めています。

■ コミュニティ交通に要する経費



■ 路線バスへの燕市補助額



〔出典：燕市決算資料、弥彦村決算資料から作成〕

5 公共交通に関する意識調査

5-1 調査概要

(1) 高齢者対象調査

①調査対象・方法		<ul style="list-style-type: none"> ・調査対象：65歳以上の圏域住民 4,044 人（居住地、年齢階層別無作為抽出） ・調査方法：郵送による配付・回収
②調査項目	回答者属性	・居住地、年齢、職業、自動車運転免許証保有状況
	公共交通の利用	・最寄りの駅、バス停、利用状況
	日常の移動実態	・目的別の交通手段、外出頻度
	公共交通の満足度	・鉄道、バス等の交通手段の利用状況、満足度・重要度
	今後の公共交通	・利用促進の取組、今後の利用意向
③実施時期		・平成 30 年 9 月 5 日（水曜日）～9 月 16 日（日曜日）
④回収状況		・有効回答票 1,991 件（有効回収率 49.2%）

(2) 学生（中学生、高校生）対象調査

①調査対象・方法		<ul style="list-style-type: none"> ・調査対象：新潟県立吉田高等学校、新潟県立分水高等学校、新潟県立燕中等教育学校の生徒全員（1,040 人） ・調査方法：学校経由による直接配付・回収
②調査項目	回答者属性	・居住地、年齢、職業、自動車運転免許証保有状況
	公共交通の利用	・最寄りの駅、バス停、利用状況
	日常の移動実態	・目的別の交通手段、外出頻度
	公共交通の満足度	・鉄道、バス等の交通手段の利用状況、満足度・重要度
	今後の公共交通	・利用促進の取組、今後の利用意向
③実施時期		調査票配付 平成 30 年 9 月 4 日（火曜日） 調査票回収 吉田高等学校 9 月 13 日（木曜日） 分水高等学校 9 月 14 日（金曜日） 燕中等教育学校 9 月 7 日（金曜日）
④回収状況		・回答票 979 件（回収率 94.1%）

(3) 公共交通利用者対象調査

①調査場所	・路線バス（9路線）、スワロー号、やひこ号、おでかけきららん号車内
②調査方法	・調査員が公共交通利用者に対し調査カードを用いて調査
③調査項目	・属性、利用目的・頻度、バスを利用する理由、バスへの期待など
④実施日時	・平成30年9月18日（火曜日）
④回収状況	・回答票803件（合計）

(4) 観光客対象調査

①調査場所	・燕三条エリア：燕三条駅、燕三条 Wing、燕三条地場産センター ・弥彦エリア：弥彦駅 彌彦神社、弥彦公園、おもてなし広場 ・分水エリア：道の駅国上、ふれあいパークてまりの湯
②調査方法	・調査員が観光客（駐車場利用者）に対して調査票を用いて調査
③調査項目	・属性（居住地）、公共交通を利用しなかった理由、公共交通への要望など
④実施日時	・平成30年9月17日（月曜日・祝日）9:00～17:00
④回収状況	・回答票139件

※集計について

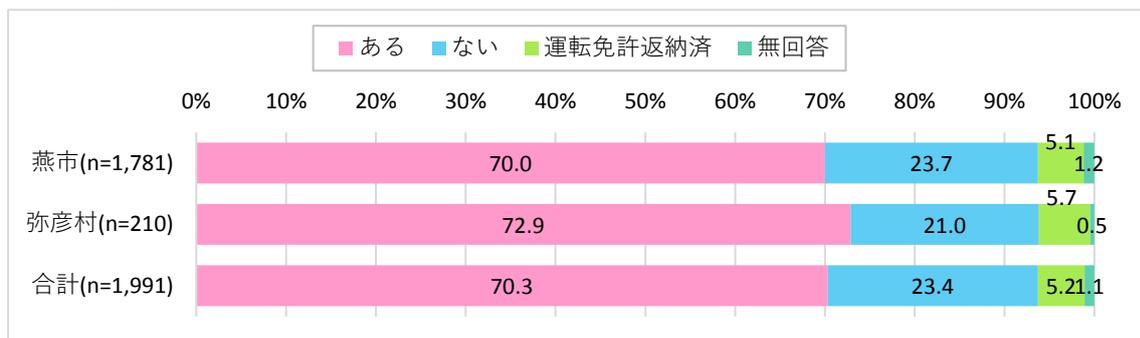
図表内の割合を示す数値は、全て百分率（%）で表示し、小数点以下第二位を四捨五入していますので、必ずしも割合の合計数値が100%とはなりません。

5-2 高齢者対象調査

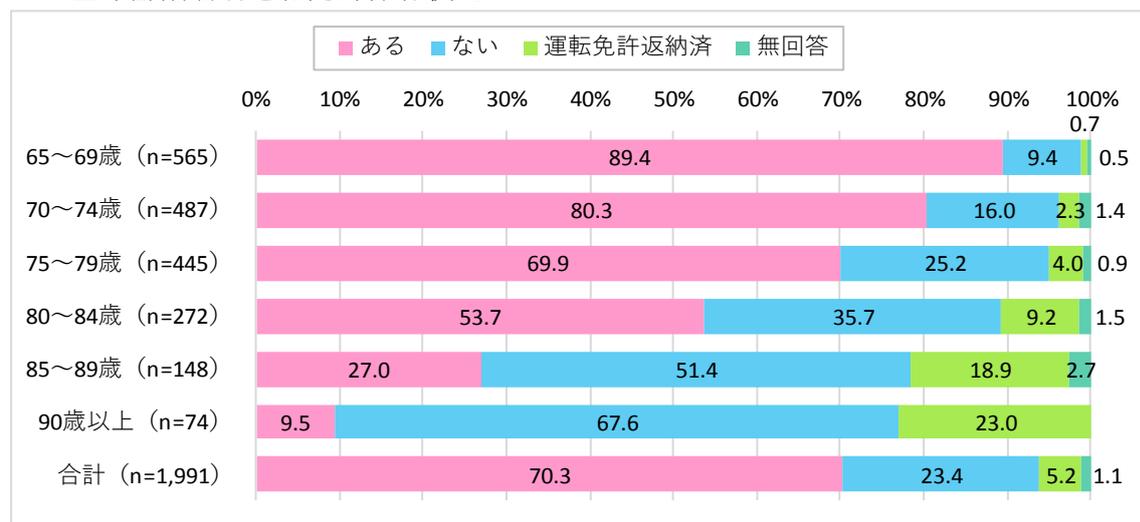
(1) 運転免許保有状況について

- 約7割の回答者が自動車運転免許を保有しており、燕市、弥彦村とも同じ傾向にあります。
- 年齢階層別の状況は、高齢になるほど運転免許所有率が低下しています。
- 高齢人口の増加に伴い、高齢者の移動手段の確保の必要性は高まる一方です。

■運転免許保有状況



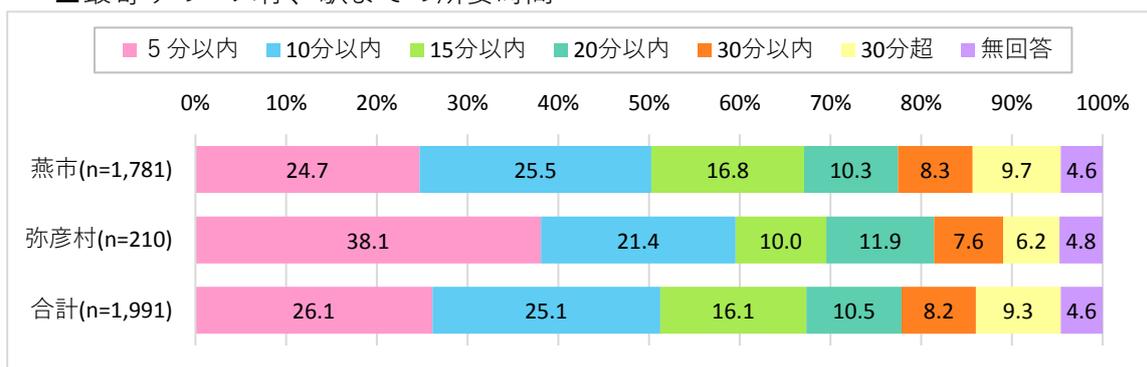
■年齢階層別運転免許保有状況



(2) 公共交通の利便性について

- 約半数の人が、最寄りのバス停や駅までの所要時間（徒歩）が10分以内となっています。
- 弥彦村においては、やひこ号の一部のエリアでフリー乗降を実施しているため、フリー乗降区間までの距離が近い方が多いと想定されます。
- 一部では、最寄りのバス停や駅までの所要時間が30分以上かかる地域があります。

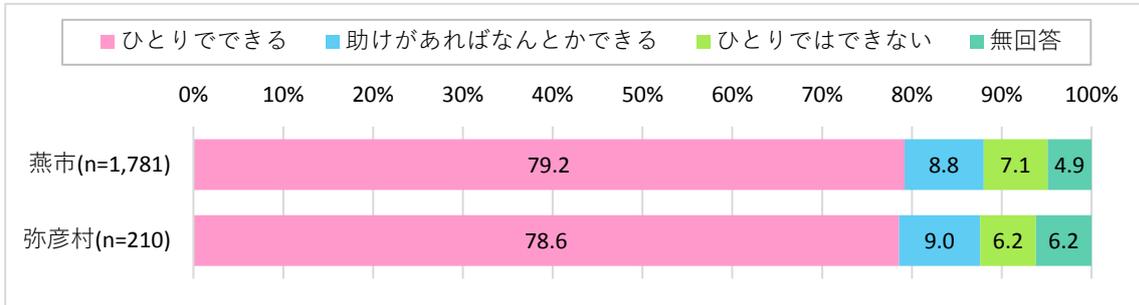
■最寄りのバス停、駅までの所要時間



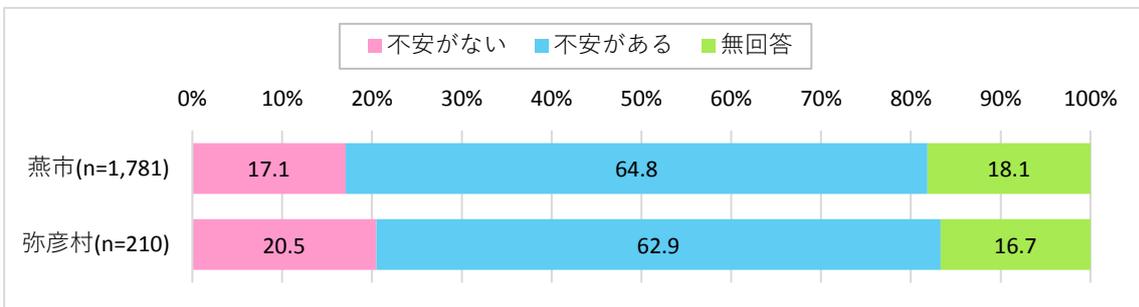
(3) 将来の移動の不安について

- 現在は、買い物や通院などの活動について、自家用車等を利用してひとりでできていますが、将来の移動については、約6割以上が不安を感じています。

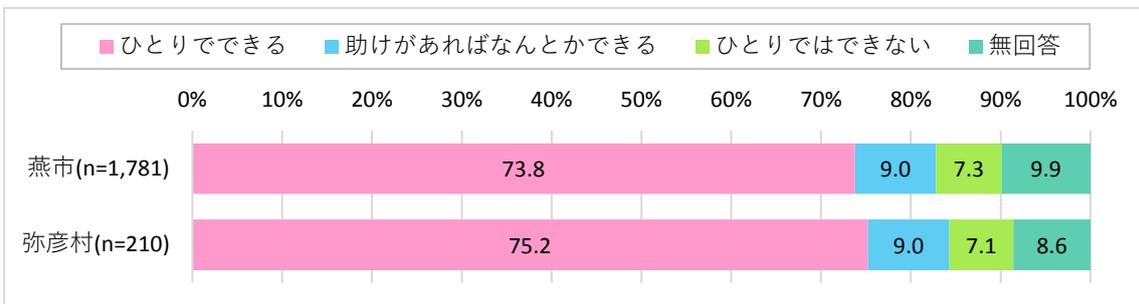
■買い物（現在）



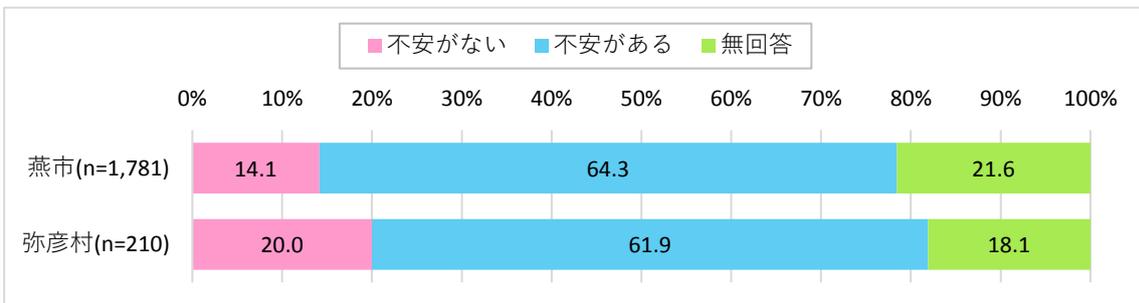
■買い物（将来）



■通院（現在）



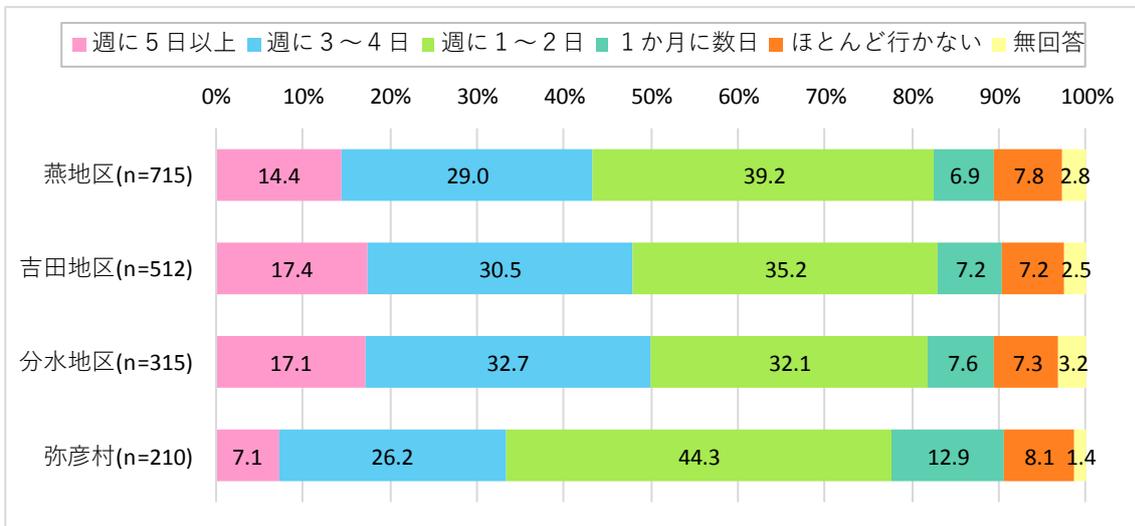
■通院（将来）



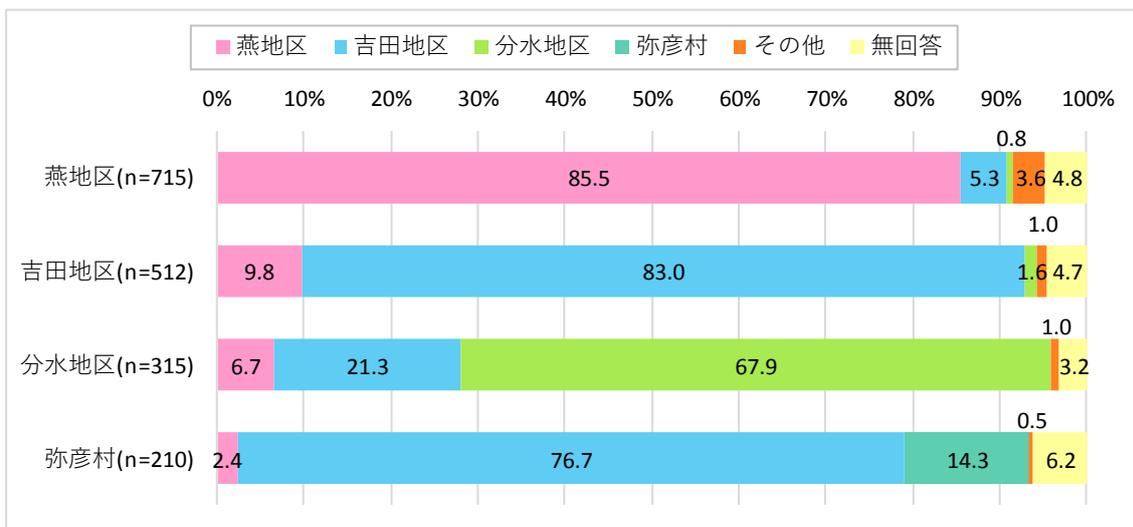
(4) 日常の買い物について

- 買い物の頻度は「週に1～2日」が最も多く、次いで「週に3～4日」となっています。週に1日以上は買い物のために外出している高齢者が約8割を占めており、日常的に買い物に行く場所までの交通手段の確保が必要です。
- 買い物の行先では、燕地区は「燕地区」(85.5%)、吉田地区は「吉田地区」(83.0%)と地区内が8割以上を占めていますが、分水地区は「分水地区」(67.9%)、「吉田地区」(21.3%)と若干分散しています。弥彦村は「吉田地区」(76.7%)となっています。分水地区、弥彦村では、地区・村内に商業施設が少ないため、他の地区への移動が発生していると想定されます。
- 燕市では、各地区内及び分水地区から「吉田地区」への移動、弥彦村からは「吉田地区」への移動手段が求められています。

■外出頻度



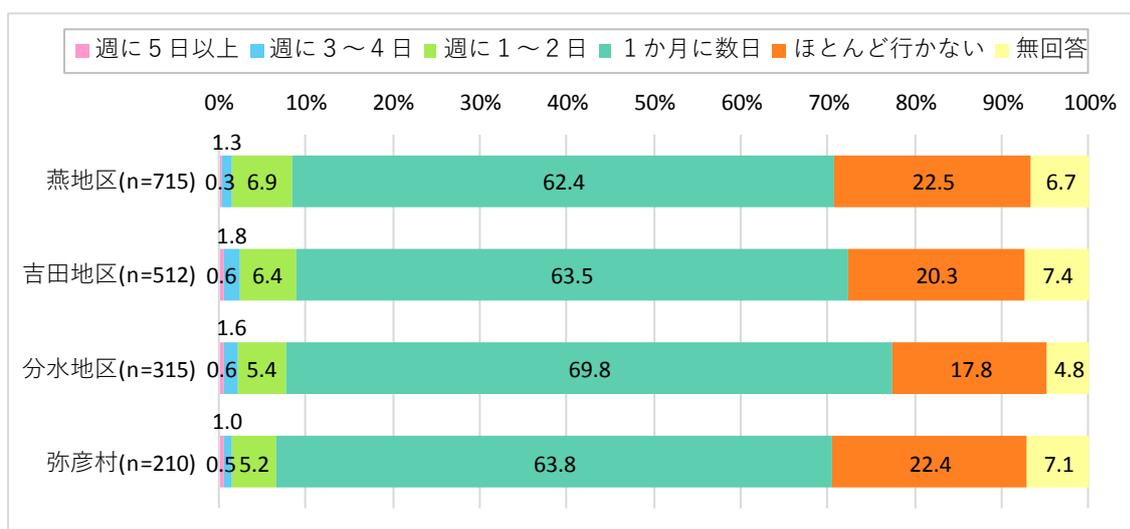
■外出目的地



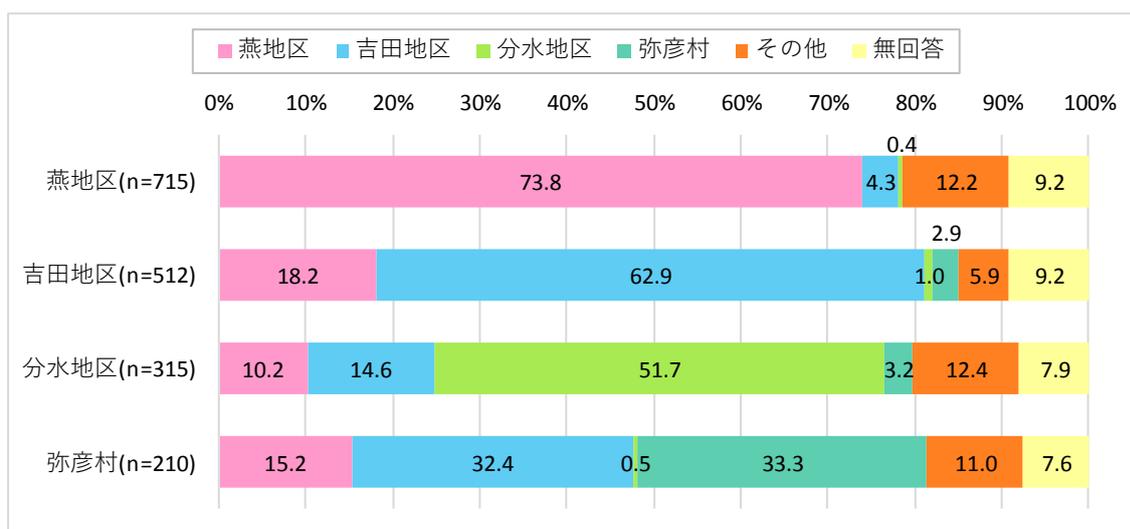
(5) 日常の通院について

- 通院の頻度は「1か月に数日」(合計 63.9%) が最も多くなっています。
- 通院の行先では、燕地区は「燕地区」(73.8%)、吉田地区は「吉田地区」(62.9%)、「燕地区」(18.2%)、分水地区は「分水地区」(51.7%)、「吉田地区」(14.6%)、「燕地区」(10.2%) となっています。弥彦村は「弥彦村」(33.3%)、「吉田地区」(32.4%) となっています。各地区ともある一定程度は地区内の医療機関に通院していますが、燕労災病院(燕地区)や県立吉田病院(吉田地区)への移動も発生していると想定されます。
- 燕市では、各地区内及び総合病院のある燕地区(燕労災病院)、吉田地区(県立吉田病院)への移動、弥彦村からは「吉田地区」への移動手段が求められています。

■ 外出頻度



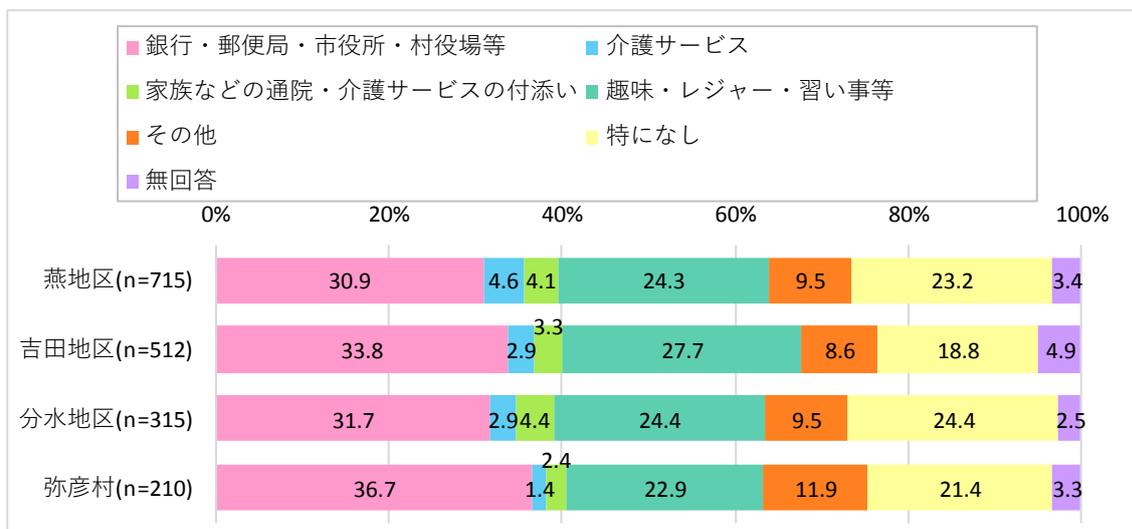
■ 外出目的地



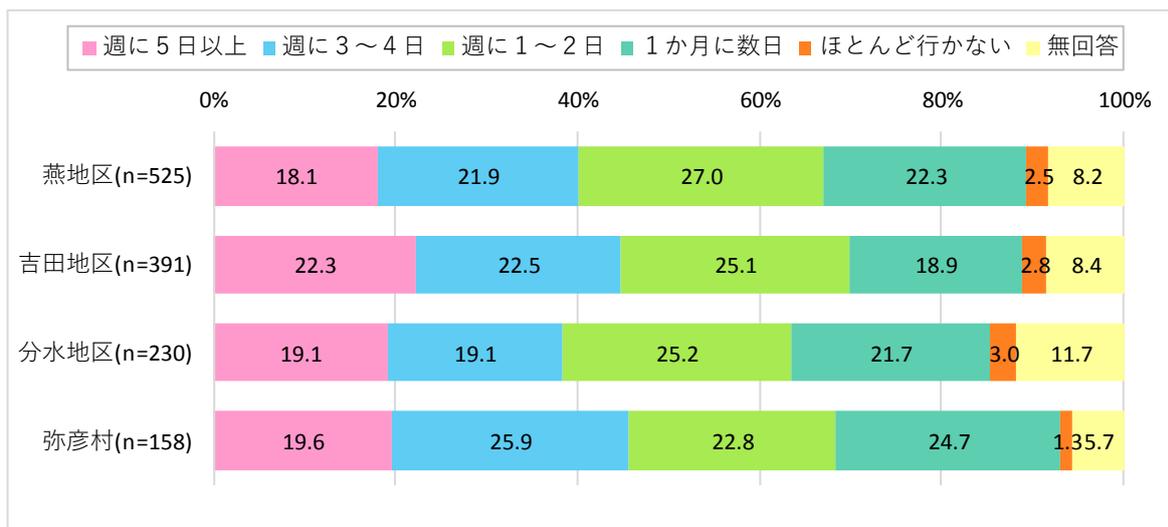
(6) 日常のその他の活動について

- 日常的に「銀行・郵便局・市役所・村役場等」、「趣味・レジャー・習い事等」での外出が多く、週に1日以上のお出外をする割合が約7割を占めています。
- 行先では、燕地区は「燕地区」(70.7%)、吉田地区は「吉田地区」(67.3%)、分水地区は「分水地区」(47.8%)となっています。弥彦村は「弥彦村」(33.5%)、「吉田地区」(41.1%)となっています。各地区とも基本的には地区内のお出先が多いですが、分水地区、弥彦村から吉田地区への移動も発生しています。
- 燕市では、各地区内及び分水地区から「吉田地区」への移動、弥彦村からは「吉田地区」への移動手段が求められています。

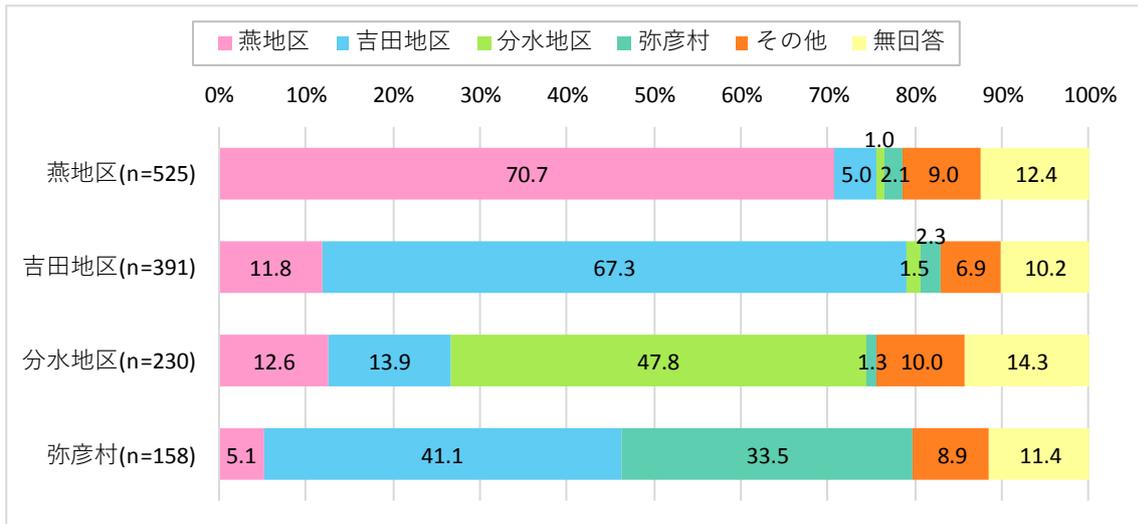
■外出目的



■外出頻度



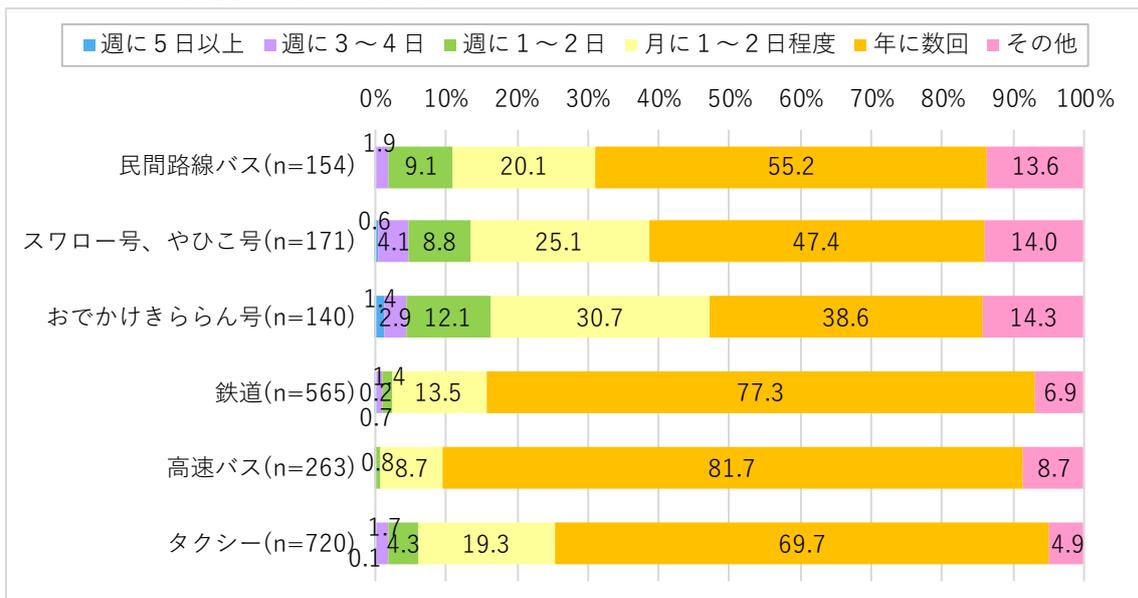
■外出目的地



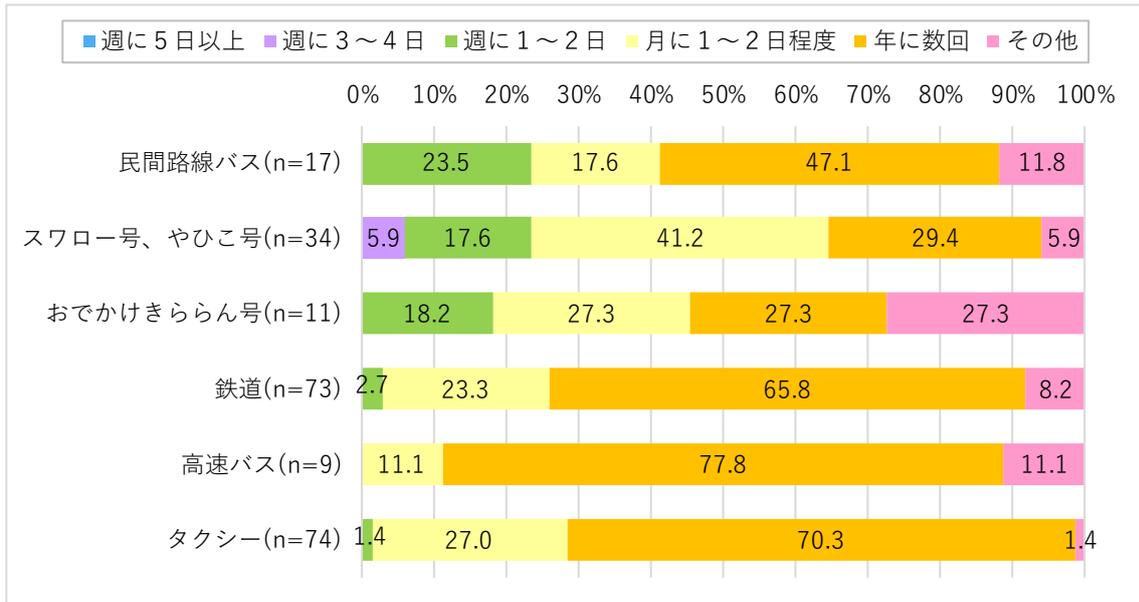
(7) 公共交通の利用について

- 路線バス、スワロー号、やひこ号を週に1日以上利用している方は、燕市では約1割、弥彦村では約2割となっています。
- 燕市では、おでかけきららん号を週に1日以上利用している方の割合が、民間路線バス、スワロー号、やひこ号を利用する方よりも若干高くなっていますが、弥彦村では、逆に低くなっています。
- 鉄道や高速バスは、広域的な移動に利用されるため、年に数回程度の利用が燕市、弥彦村ともに約8割となっています。
- 公共交通を利用しない理由としては、「自家用車で移動するので必要ない」、「利用する必要がないから」が最も多くなっています。

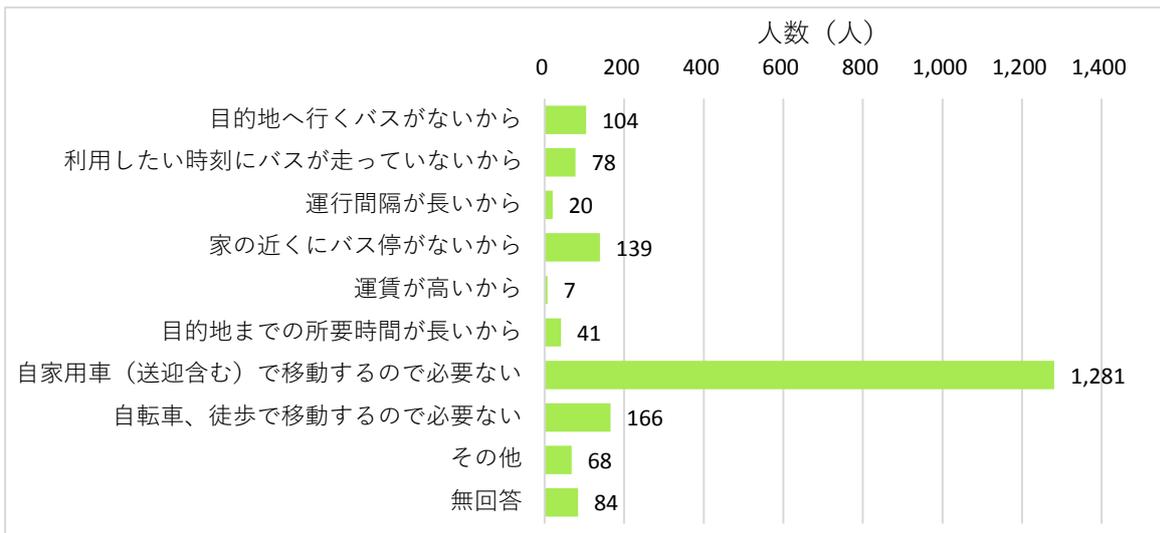
■燕市 交通手段別利用頻度



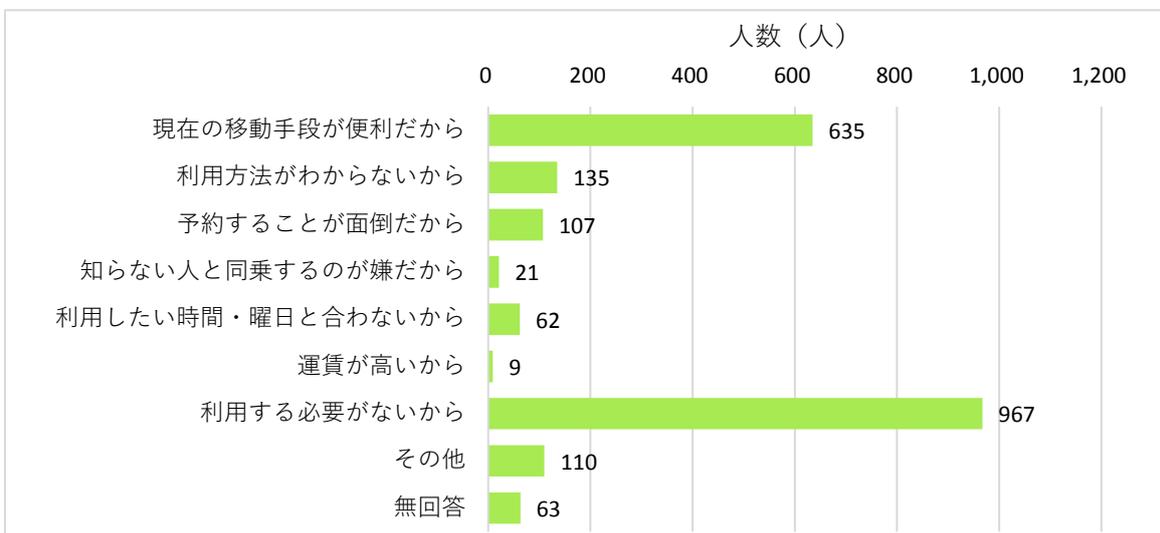
■弥彦村 交通手段別利用頻度



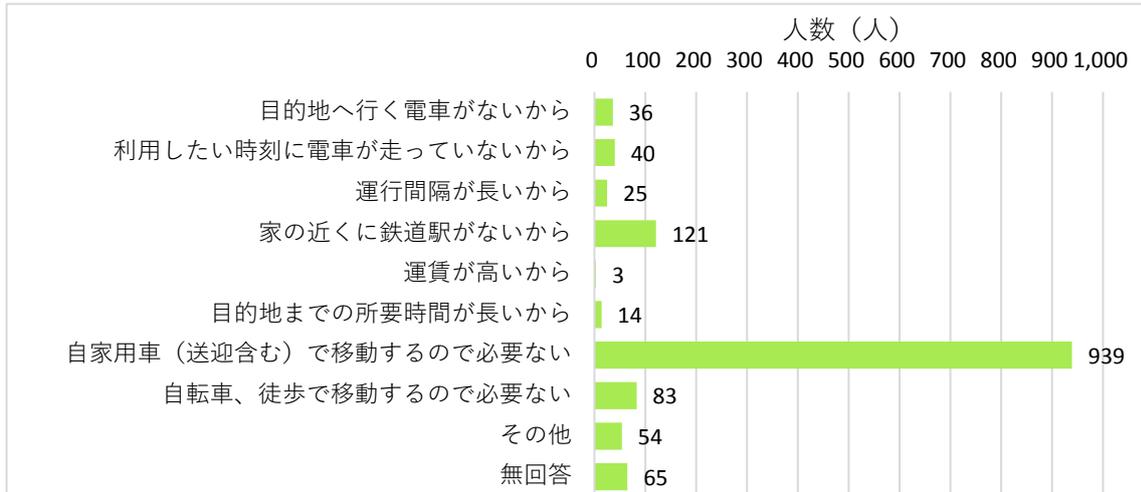
■スワロー号、やひこ号を利用しない理由 (複数回答)



■おでかけきららん号を利用しない理由 (複数回答)



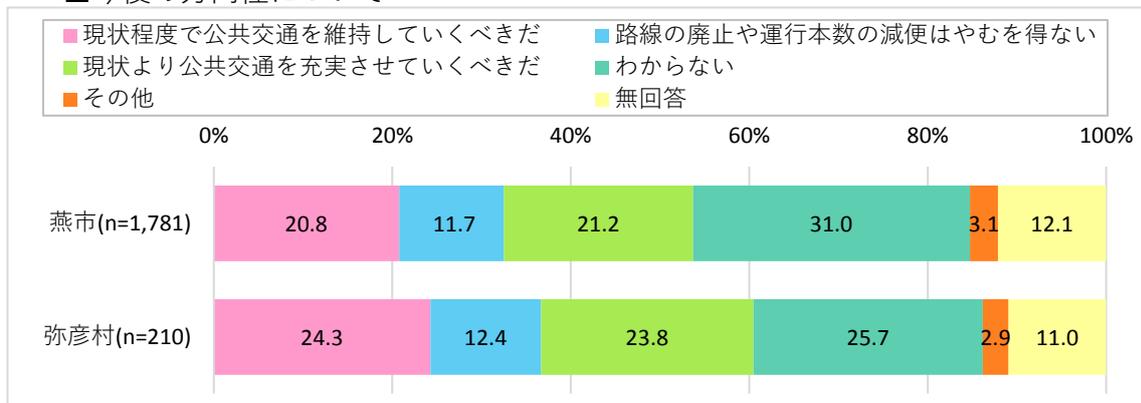
■鉄道を利用しない理由（複数回答）



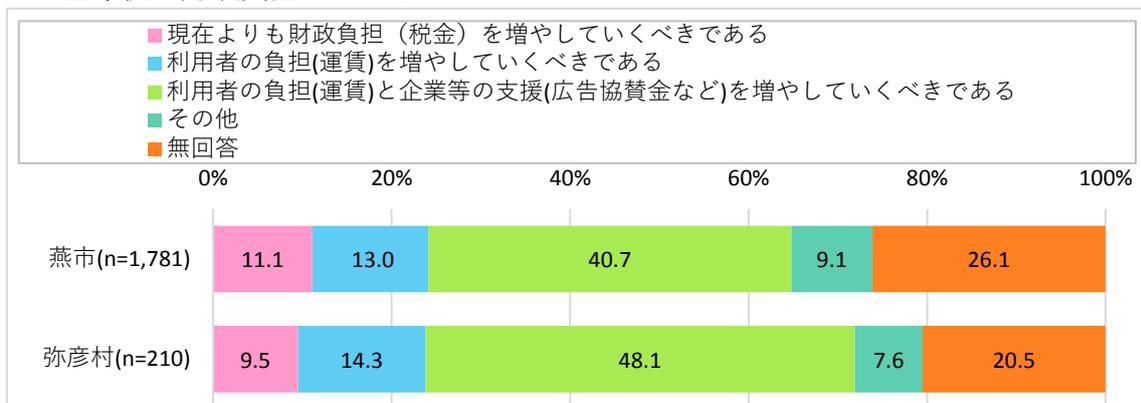
(8) 今後の取組の方向性について

- 「現状より公共交通を充実させていくべき」と「現状程度で公共交通を維持していくべき」という声がほぼ同程度の割合となっています。
- 今後の財政負担については、「利用者と企業等の支援を増やすべき」という声が多くなっています。

■今後の方向性について



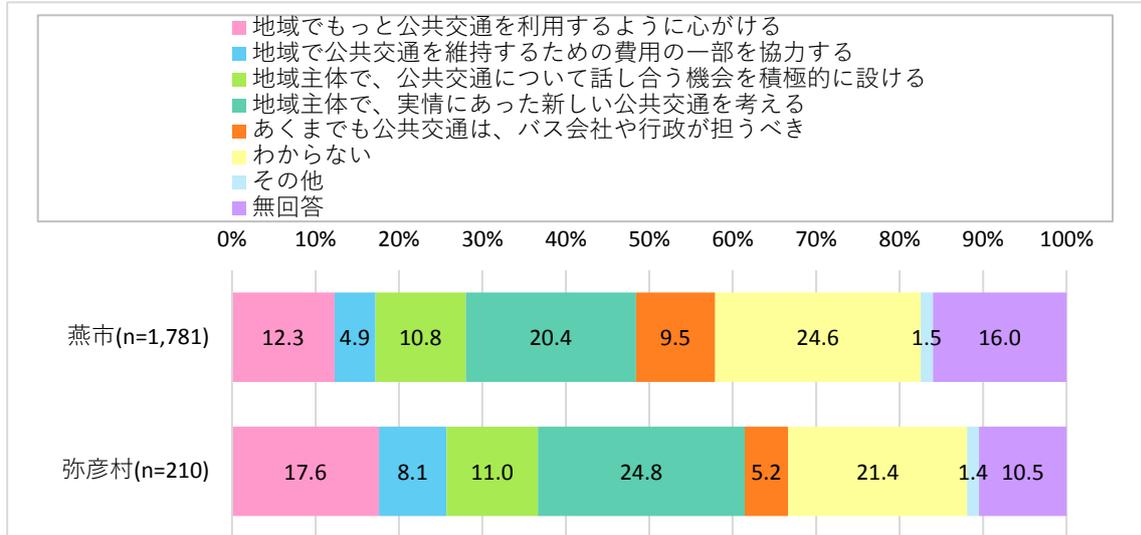
■今後の財政負担について



(9) 地域主体の公共交通について

- 「地域主体で、実情にあった新しい公共交通を考える」という声が多くなっています。

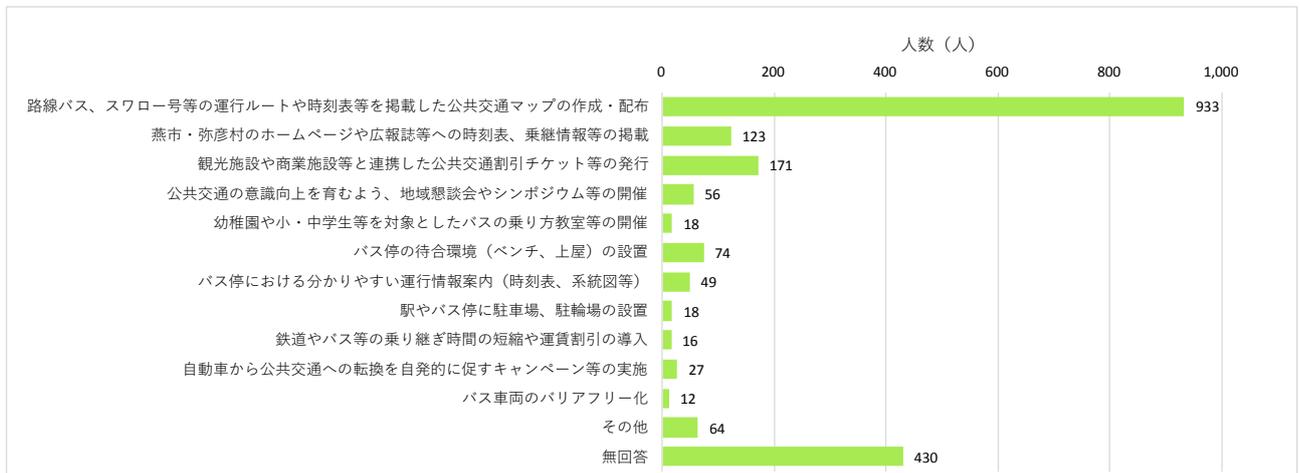
■地域主体の公共交通について



(10) 利用促進に向けた効果的な取組について

- 「路線バス、スワロー号等の運行ルートや時刻表等を掲載した公共交通マップの作成・配布」という声が圧倒的に多くなっています。

■利用促進に向けた効果的な取組について

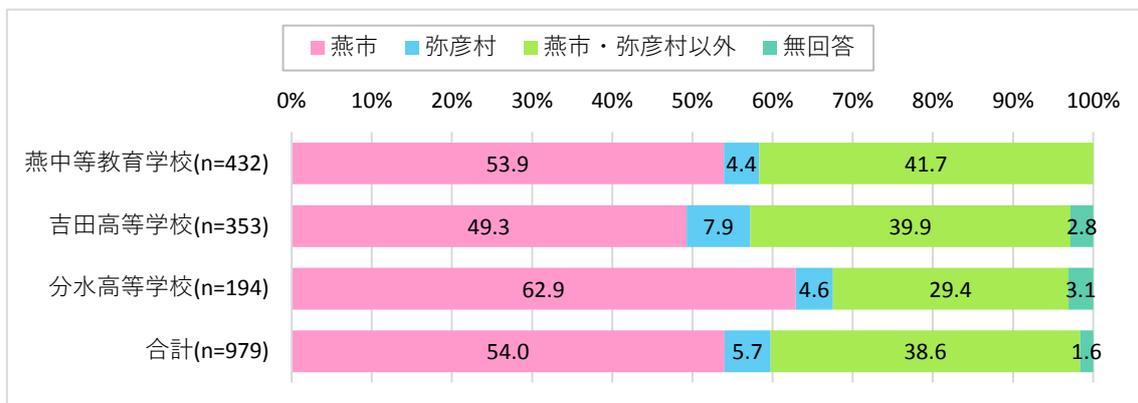


5 - 3 学生対象調査

(1) 回答者居住地

- 燕市、弥彦村からの通学者が約6割を占めています。

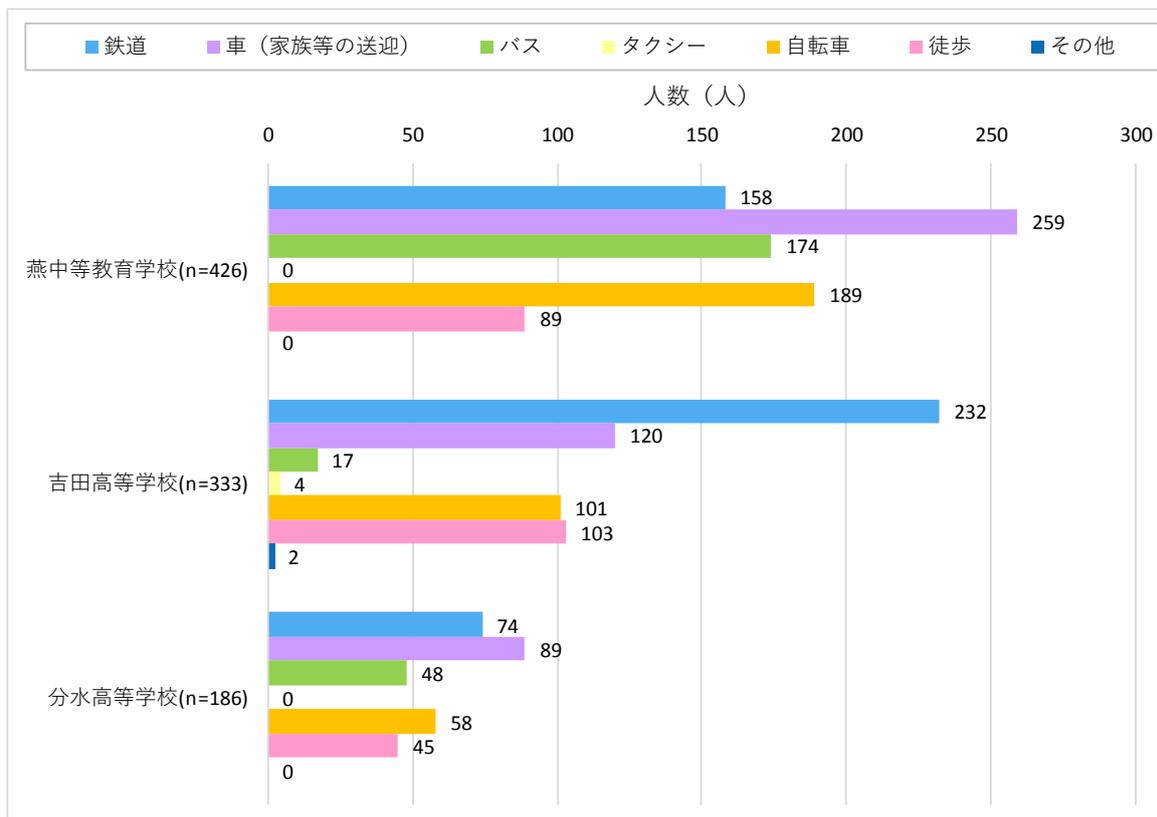
■回答者居住地



(2) 通学手段

- 燕中等教育学校では、「車（家族等の送迎）」が多く、また、学校前まで路線バスが運行しているため、バス利用も多くなっています。
- 吉田高等学校は、吉田駅に比較的近いため、「鉄道」の利用が多くなっています。
- 分水高等学校は、「車（家族等の送迎）」と「鉄道」の利用が多くなっています。
- 駅やバス停からの距離など、学校の立地状況に大きく影響される結果となっています。

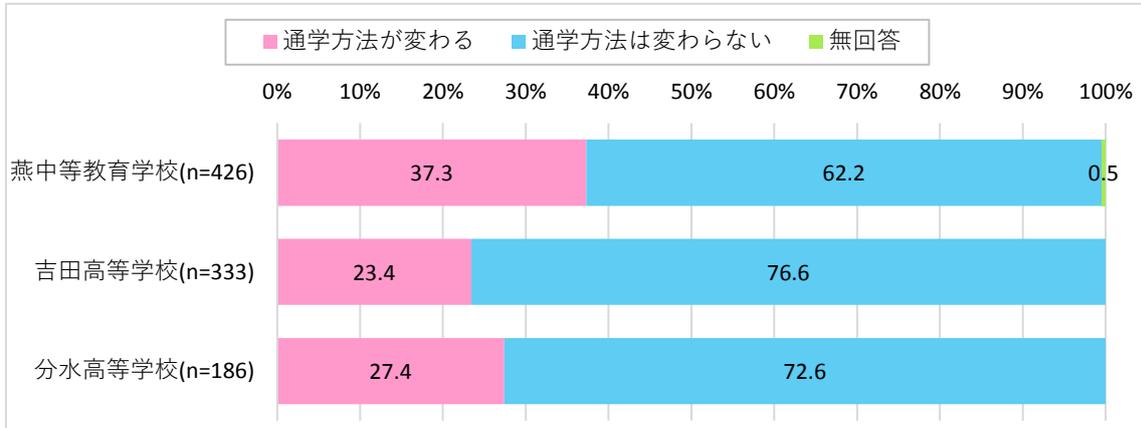
■通学手段



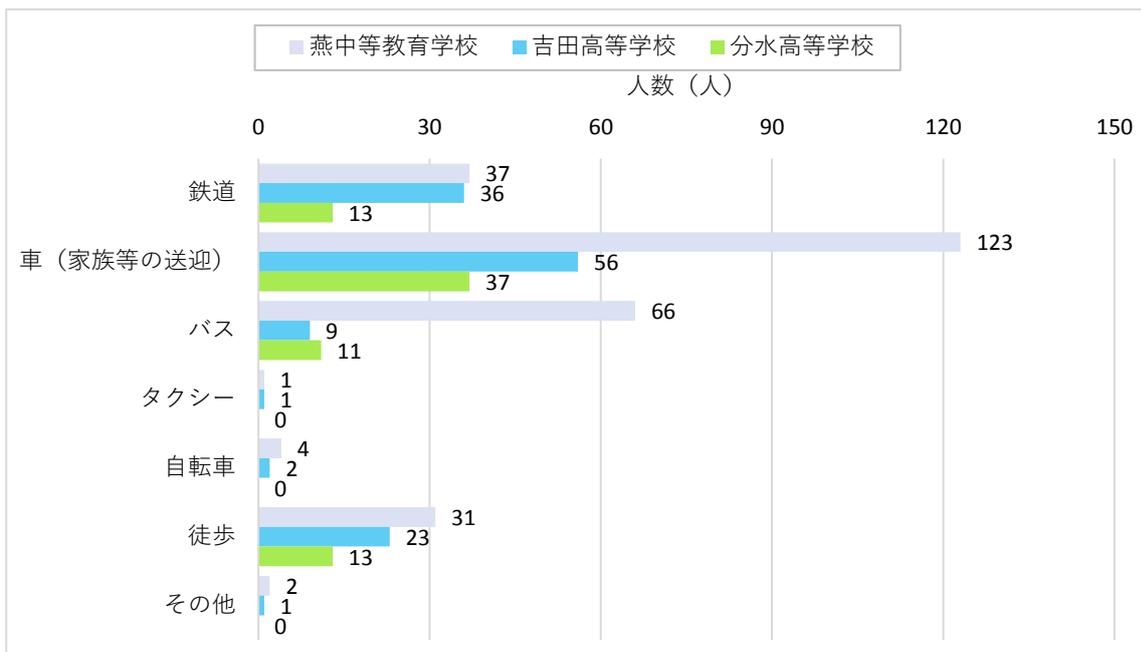
(3) 冬季の通学方法の変化

- 冬季に交通手段が変化する生徒は約3割となっており、通学の交通手段としては、「車（家族等の送迎）」や「バス」が多くなっています。

■ 冬季の通学手段の変化



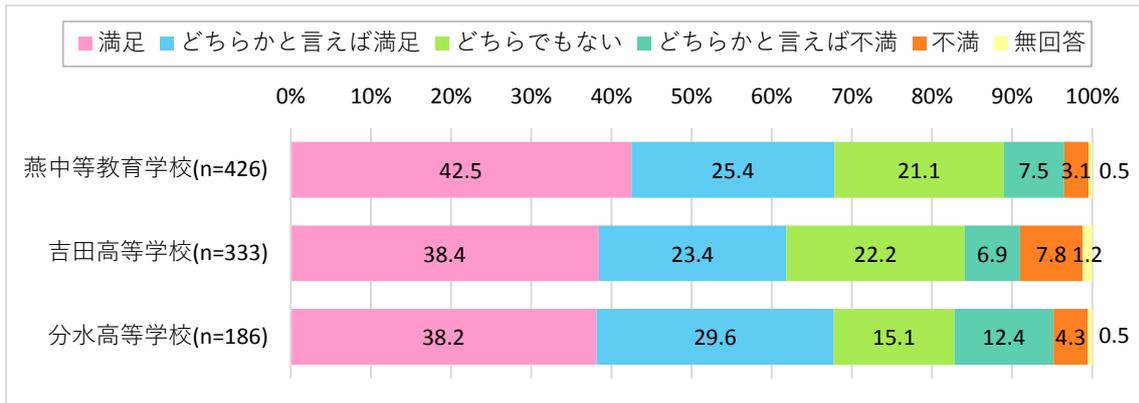
■ 変化する通学手段



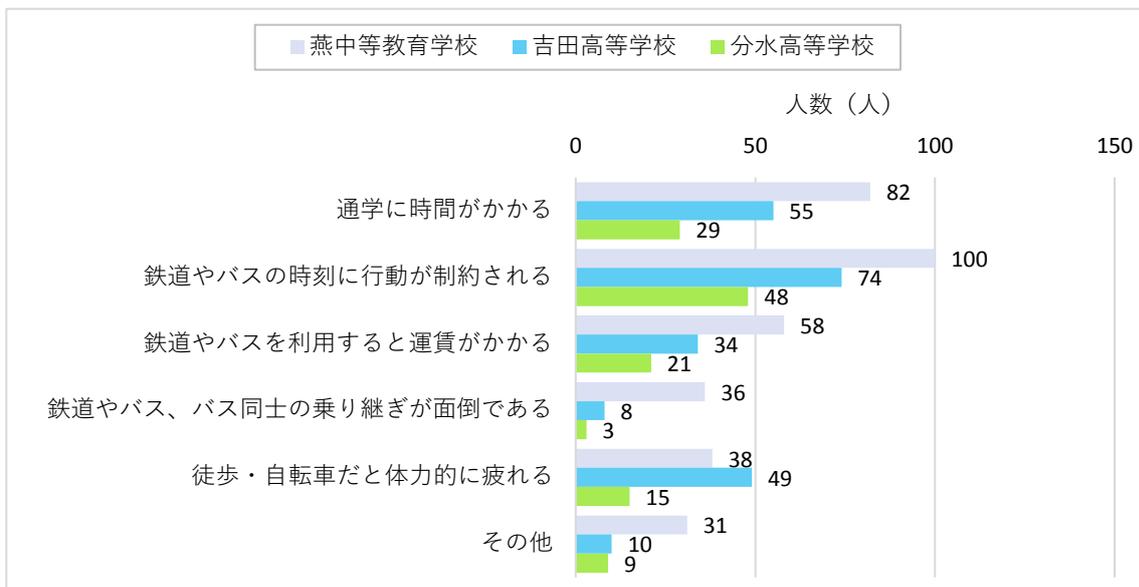
(4) 通学方法に関する満足度

- 各学校とも、「満足」と「どちらかと言えば満足」を合わせると6割以上を占めています。
- 通学方法に不満を感じる点としては、「鉄道やバスの時刻に行動が制約される」「通学に時間がかかる」という声が多くなっています。

■通学方法に対する満足度



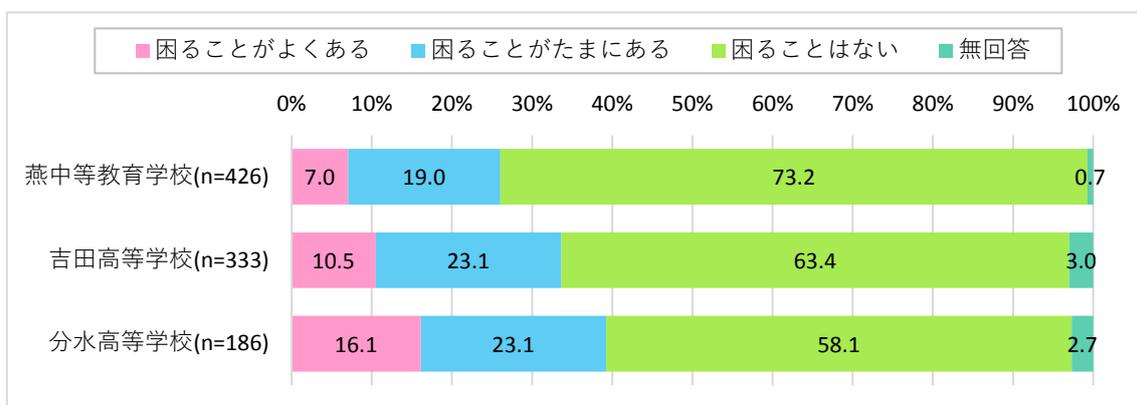
■通学方法に対する不満



(5) 通学以外の外出について

- 通学以外の外出において、「困ることがよくある」と「困ることがたまにある」を合わせると、約3割を占めています。

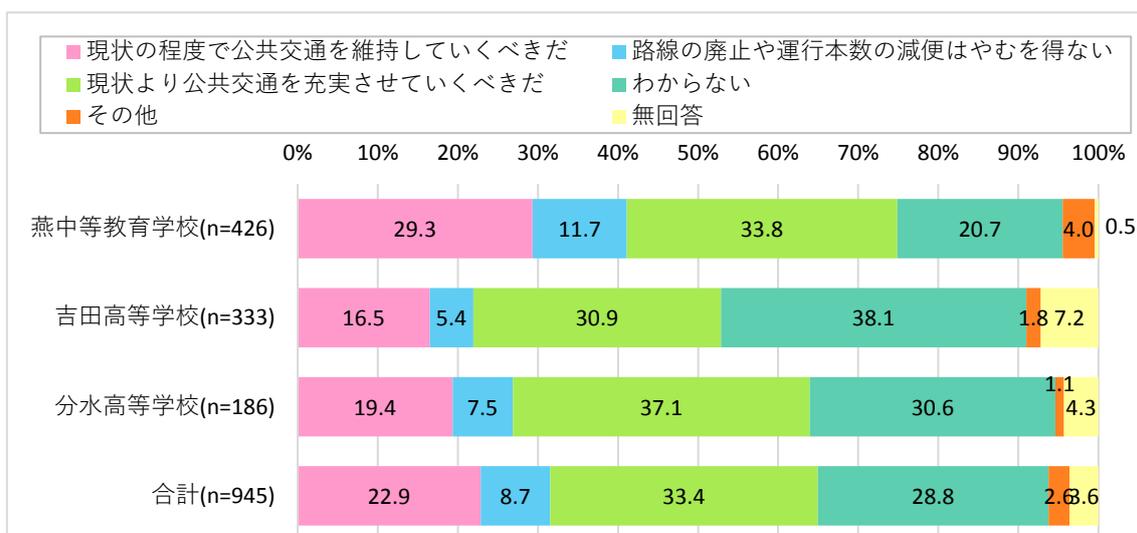
■ 通学以外の外出について



(6) 今後の取組の方向性について

- 各学校とも、「現状よりも公共交通を充実させていくべきだ」という声が多くなっています。

■ 今後の取組の方向性について

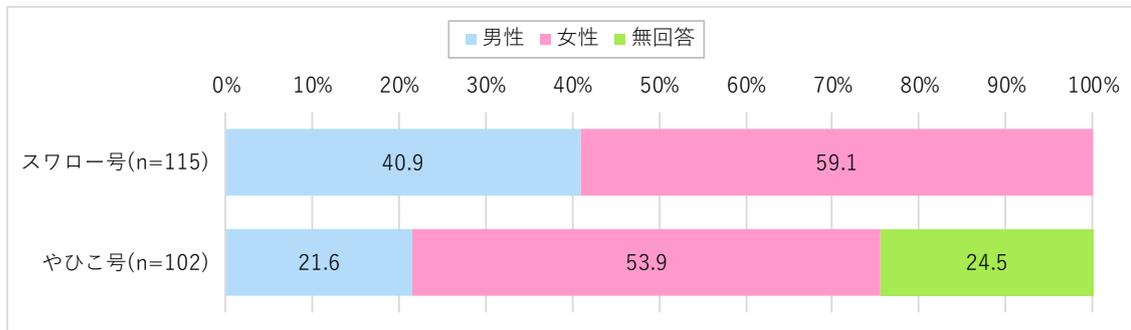


5-4 公共交通（スワロー号・やひこ号）利用者対象調査

(1) 性別

- スワロー号、やひこ号とも女性の乗客の方が多くなっています。

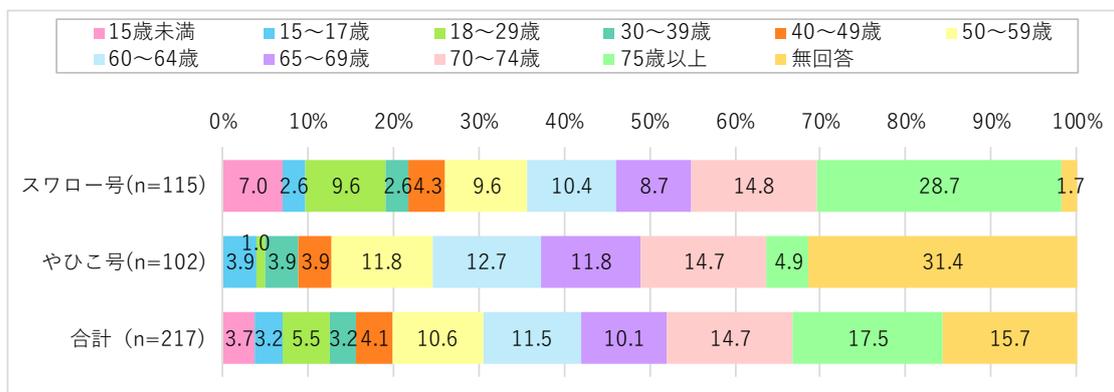
■性別



(2) 年齢

- スワロー号では「75歳以上」の層が28.7%、やひこ号では「70～74歳」の層が14.7%を占め、最も多くなっています。
- 高齢者層（65歳以上）は合計で約4割を占めており、17歳までの利用者は、6.9%となっています。

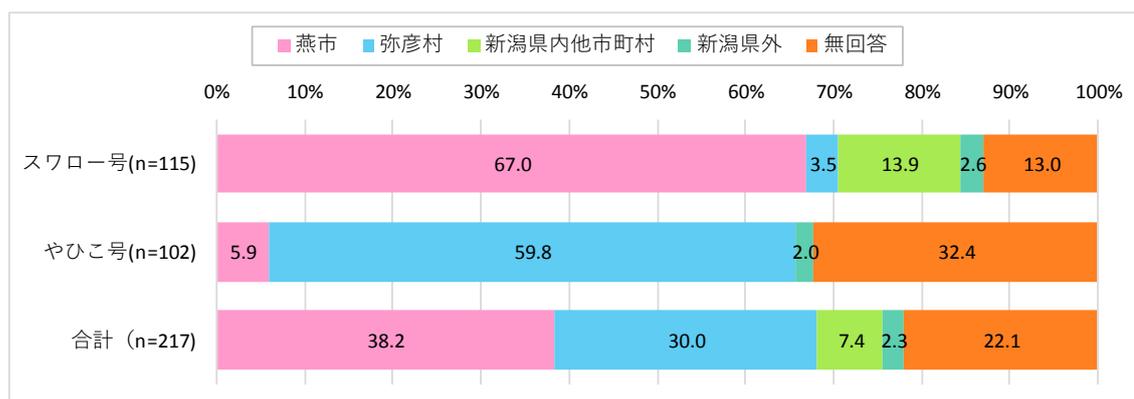
■年齢



(3) 居住地

- 居住地は、スワロー号は「燕市」が67.0%、やひこ号は「弥彦村」が59.8%を占めていますが、スワロー号では16.5%の利用者が県外、市外となっています。

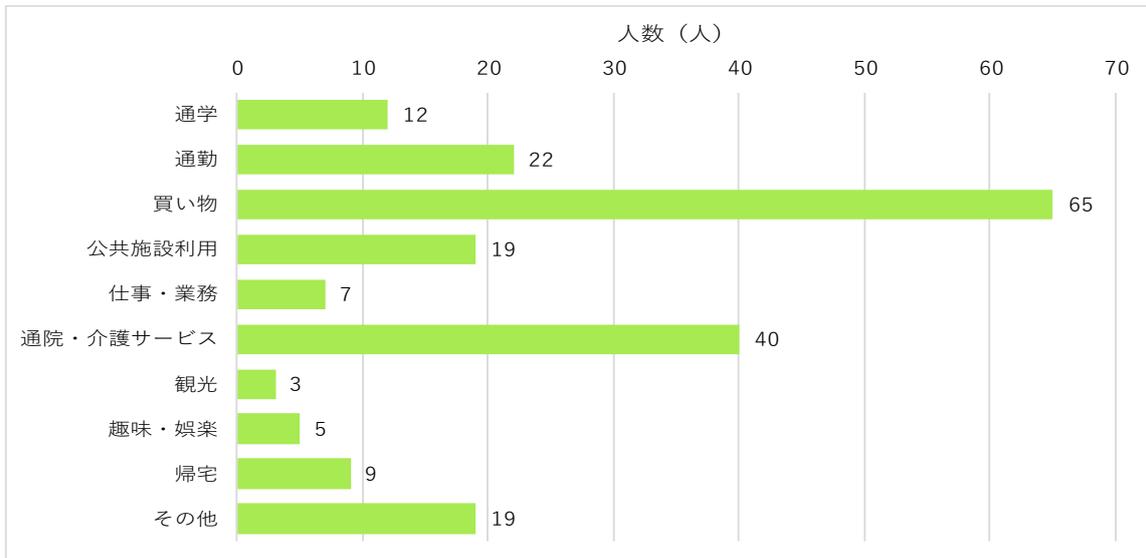
■居住地



(4) 利用目的

- 利用目的は、「買い物」が最も多く 65 人を占めており、次いで、「通院・介護サービス」が 40 人となっています。

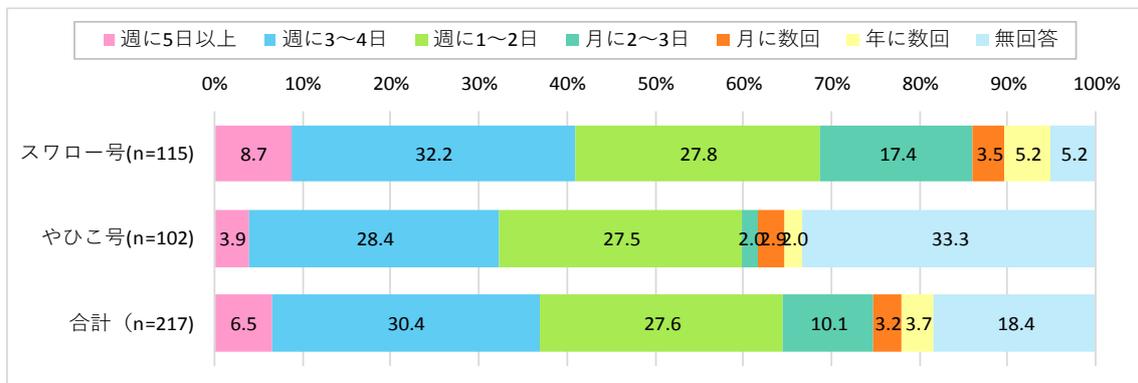
■利用目的（複数回答）



(5) 利用頻度

- 利用頻度は、「週に 5 日以上」及び「週に 3～4 日」を合計すると 36.9%を占め、「週に 1～2 日」も含めると、定期的に利用する人は、64.5%となります。

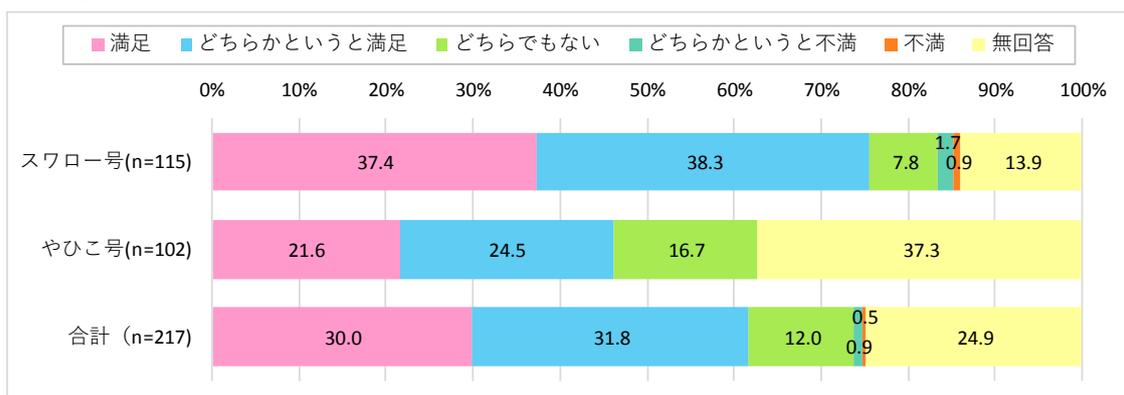
■利用頻度



(6) 運行サービスの満足度

- 「満足」と「どちらかという満足」を合わせると、61.8%を占めています。特に、スワロー号の満足度が高くなっています。

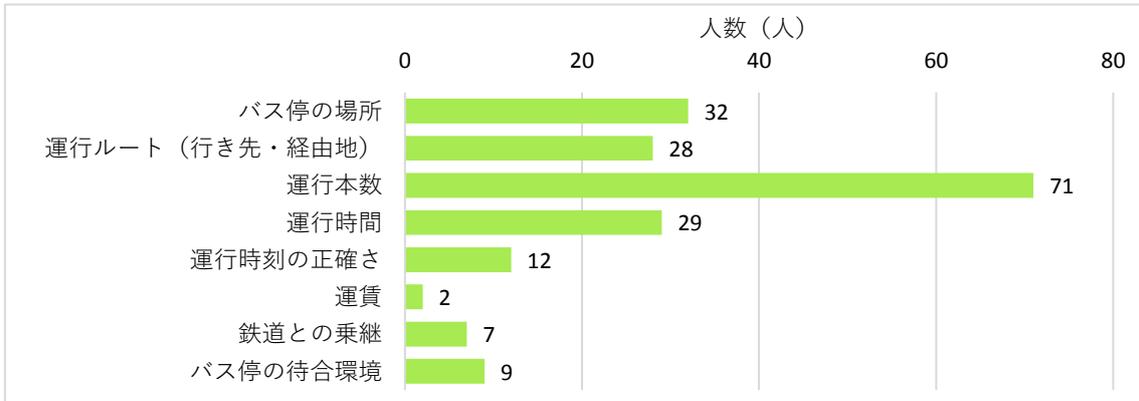
■運行サービスの満足度



(7) 改善して欲しいサービス

- 改善して欲しいサービスとして最も多いのは「運行本数」であり、次いで「バス停の場所」、「運行時間」となっています。

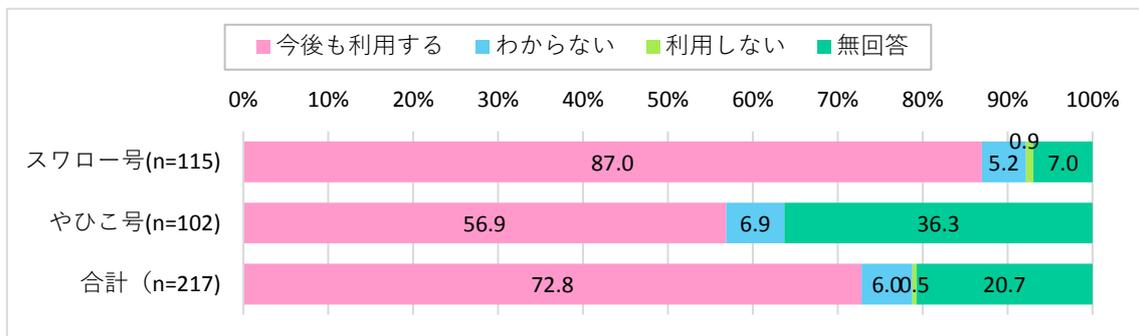
■改善して欲しいサービス（複数回答）



(8) 今後の利用意向

- スワロー号では 87.0%、やひこ号では 56.9%の利用者が「今後も利用する」と回答しています。

■今後の利用意向

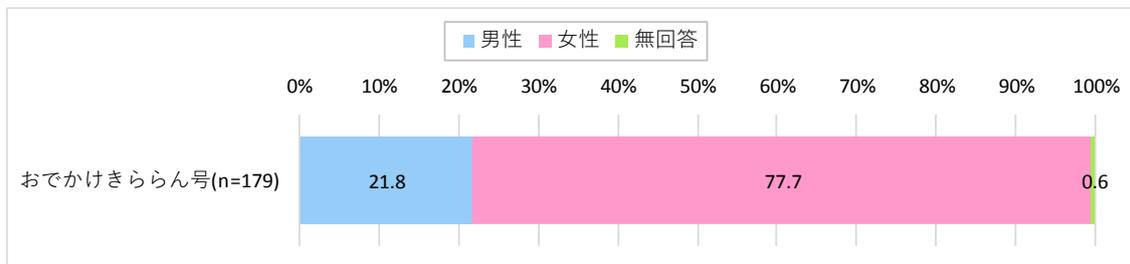


5-5 公共交通（おでかけきららん号）利用者対象調査

(1) 性別

- 全体としては「男性」21.8%、「女性」77.7%となり、女性の方が多くなっています。

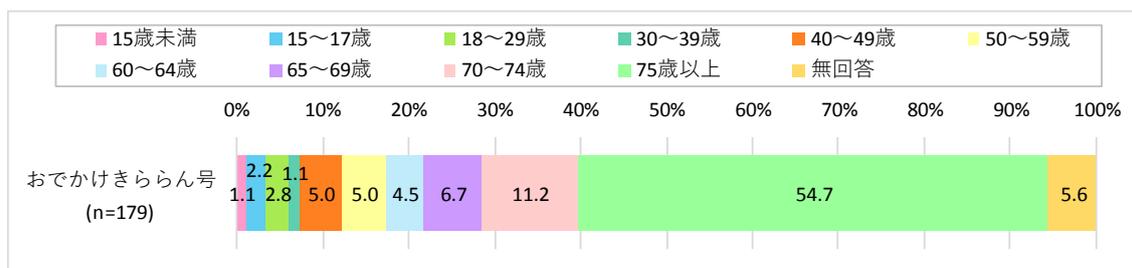
■性別



(2) 年齢

- 全体としては「75歳以上」が54.7%を占め、最も多くなっており、「65歳以上」の高齢者層は合計で72.6%、「17歳以下」までの若年層は3.3%となっています。

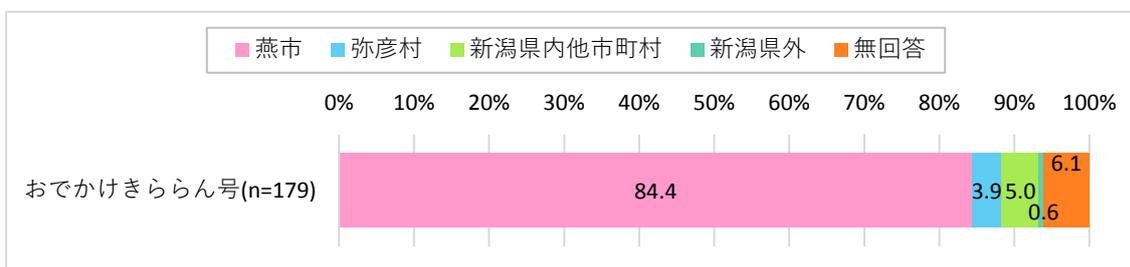
■年齢



(3) 居住地

- 居住地は、「燕市」が84.4%、「弥彦村」が3.9%を占めていますが、「県内市町村」も5.0%を占めています。

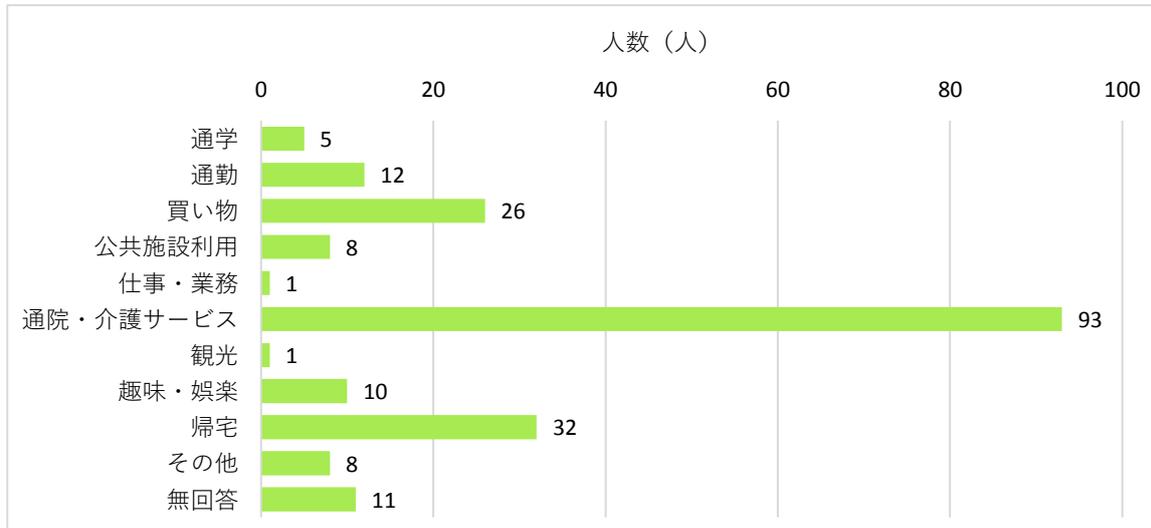
■居住地



(4) 利用目的

- 利用目的としては、「通院・介護サービス」が最も多く 93 人を占めています。

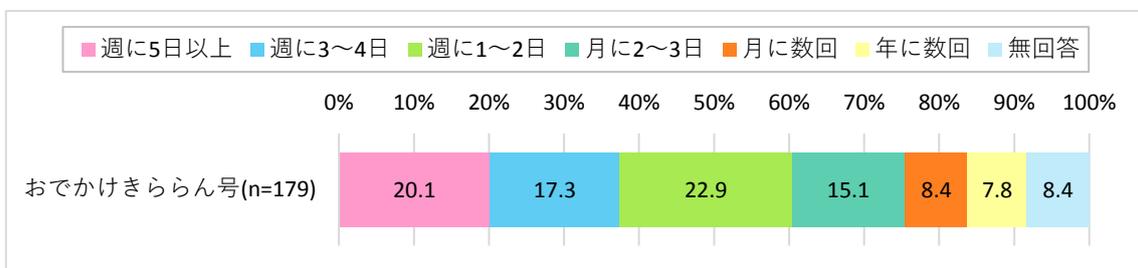
■利用目的（複数回答）



(5) 利用頻度

- 全体としては、「週に 1～2 日」(22.9%) が最も多く、週に 1 日以上利用している人が約 6 割を占めています。

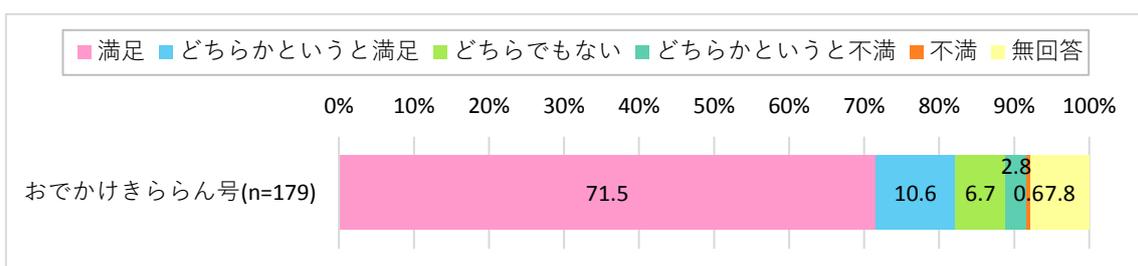
■利用頻度



(6) 運行サービスの満足度

- 「満足」と「どちらかという満足」を合計すると 82.1% を占めており、利用者の満足度は高い傾向にあります。

■運行サービスの満足度



(7) 改善して欲しいサービス

- 改善して欲しいサービスとして最も多いのは「運行本数」であり、次いで「運行時間」となっています。

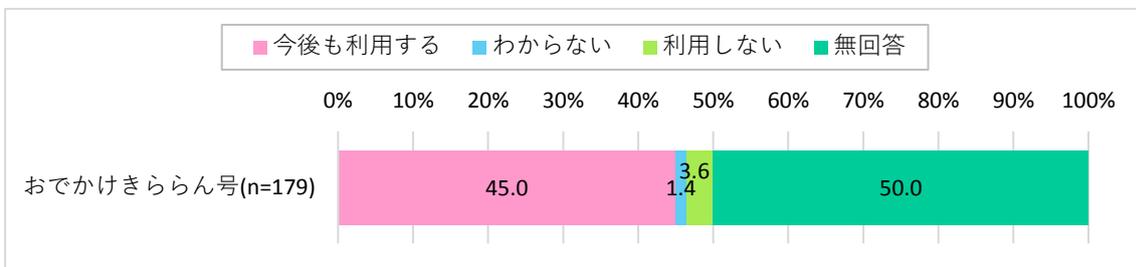
■改善して欲しいサービス（複数回答）



(8) 今後の利用意向

- 45%の利用者が「今後も利用する」と回答しています。

■今後の利用意向

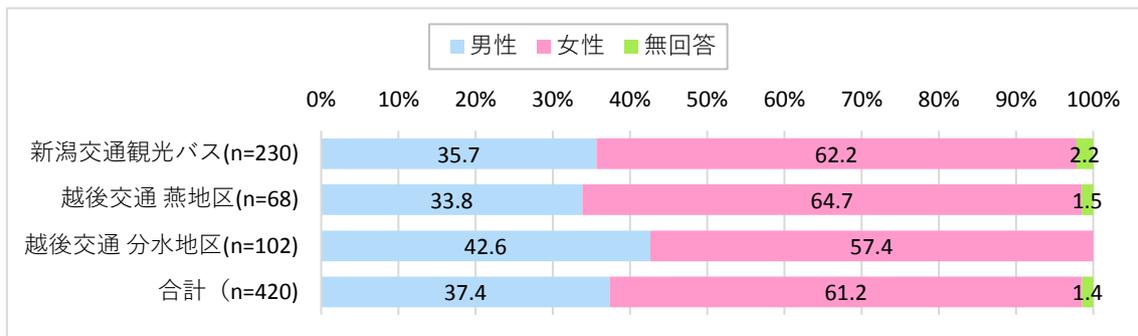


5-6 公共交通（路線バス）利用者対象調査

(1) 性別

- 全体としては「男性」37.4%、「女性」61.2%となり、女性の方が多くなっています。

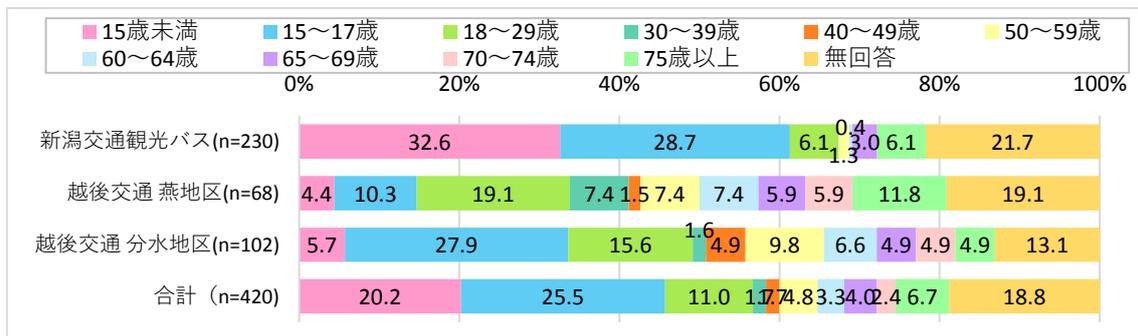
■性別



(2) 年齢

- 全体としては「15～17歳」が25.5%を占め、最も多くなっています。新潟交通観光バスは燕中等教育学校への通学、越後交通分水地区は分水高校への通学に利用されているため、若年層の利用が多くなっています。

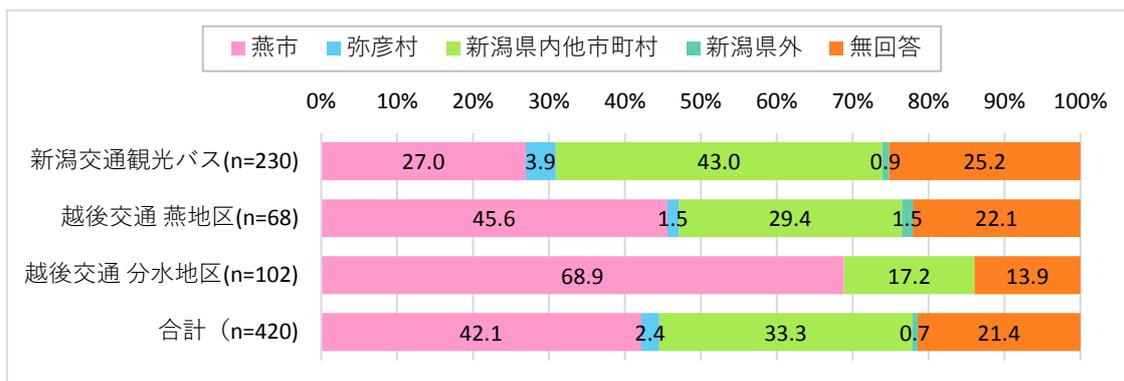
■年齢



(3) 居住地

- 居住地は、「燕市」が42.1%、「弥彦村」が2.4%を占めています。
- 「県内他市町村」が33.3%を占めており、広域的な移動に利用されています。

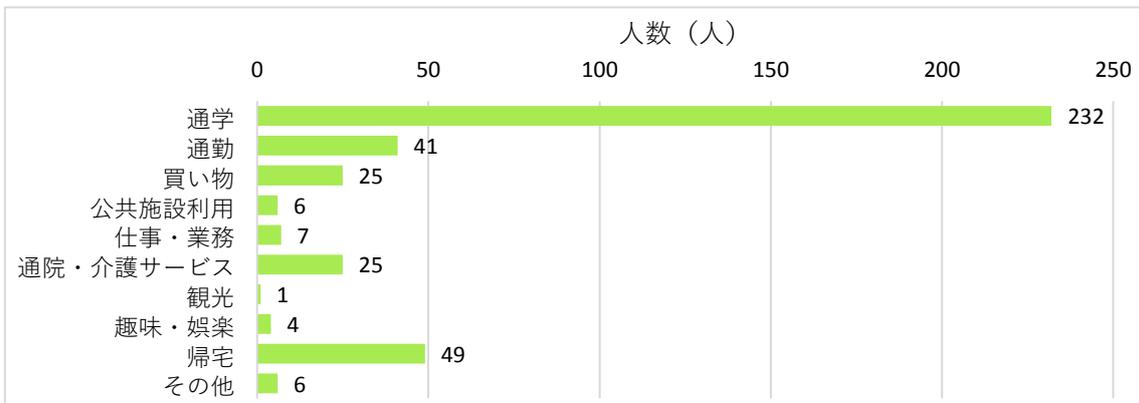
■居住地



(4) 利用目的

- 利用目的としては、「通学」が最も多く 232 人を占めています。

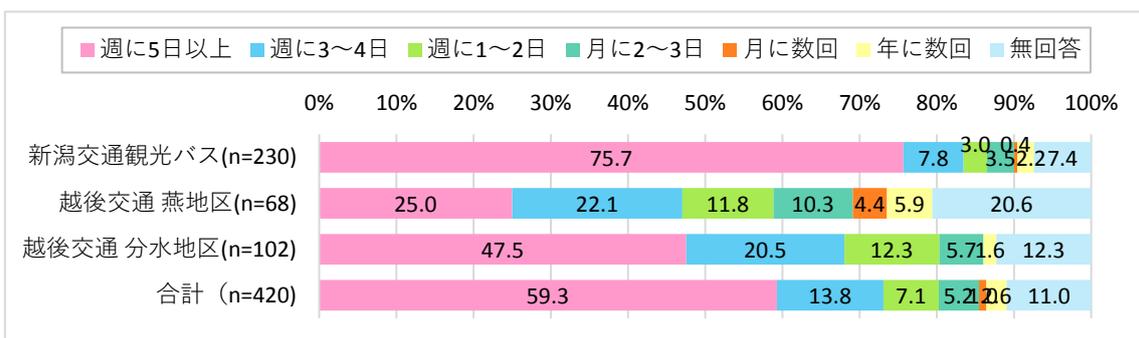
■利用目的（複数回答）



(5) 利用頻度

- 利用目的として通学利用が多いため、利用頻度も「週 5 日以上」(59.3%) が最も多くなっています。

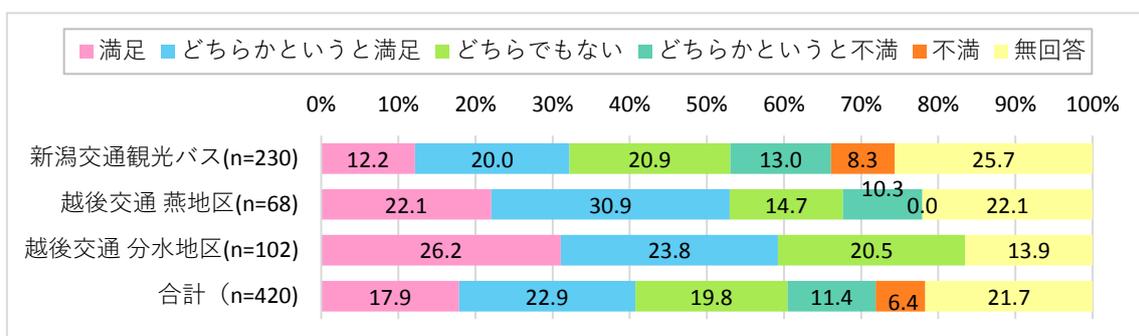
■利用頻度



(6) 運行サービスの満足度

- 「満足」と「どちらかという満足」を合計すると 40.8% を占めています。

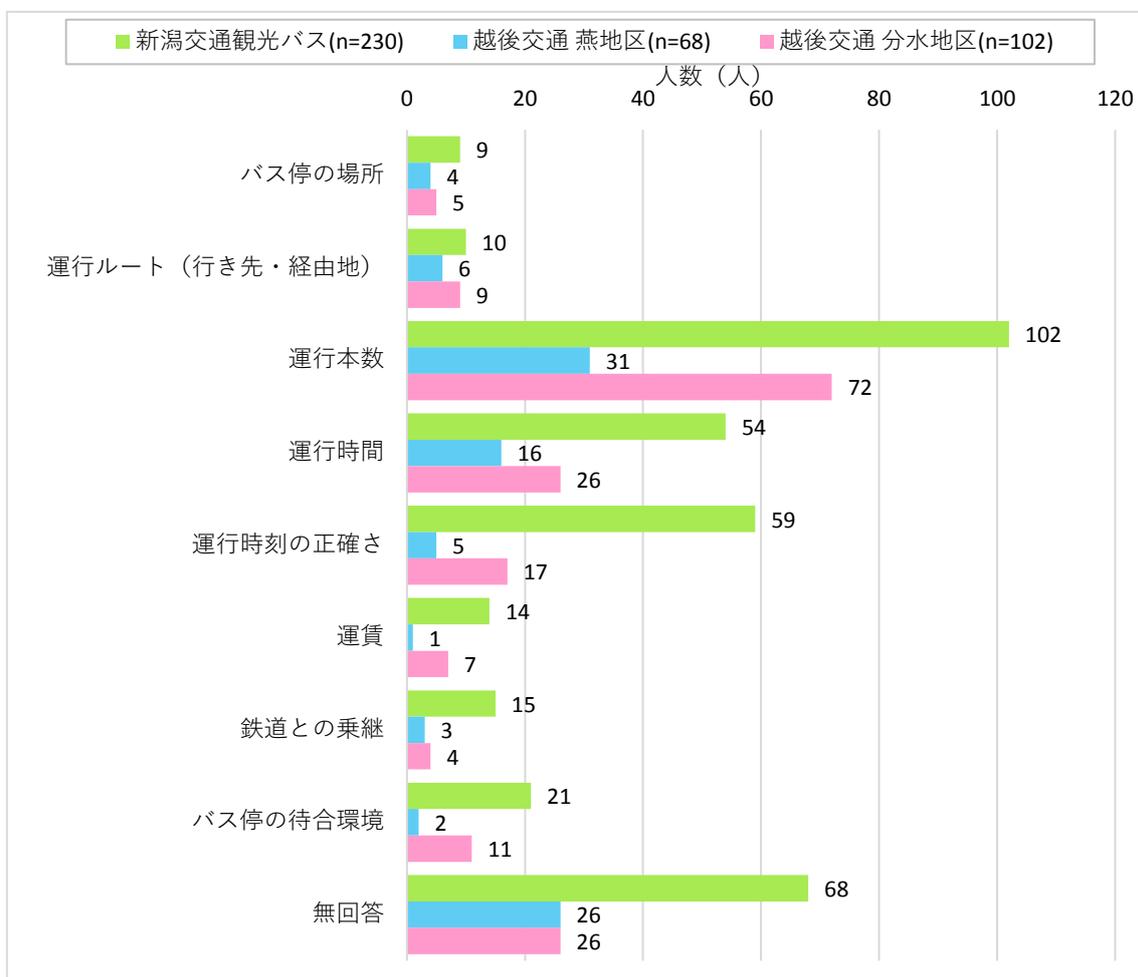
■運行サービスの満足度



(7) 改善して欲しいサービス

- 改善して欲しいサービスとして最も多いのは「運行本数」であり、次いで「運行時間」、「運行時刻の正確さ」となっています。

■ 改善して欲しいサービス（複数回答）

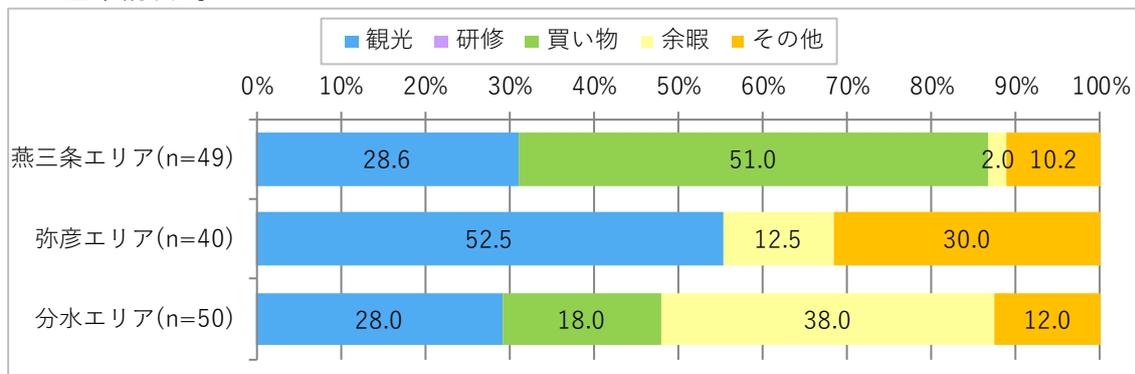


5-7 観光客対象調査

(1) 来訪目的

- 燕三条エリアは、買い物目的が多く、弥彦エリアは、観光目的の来訪が多くなっています。

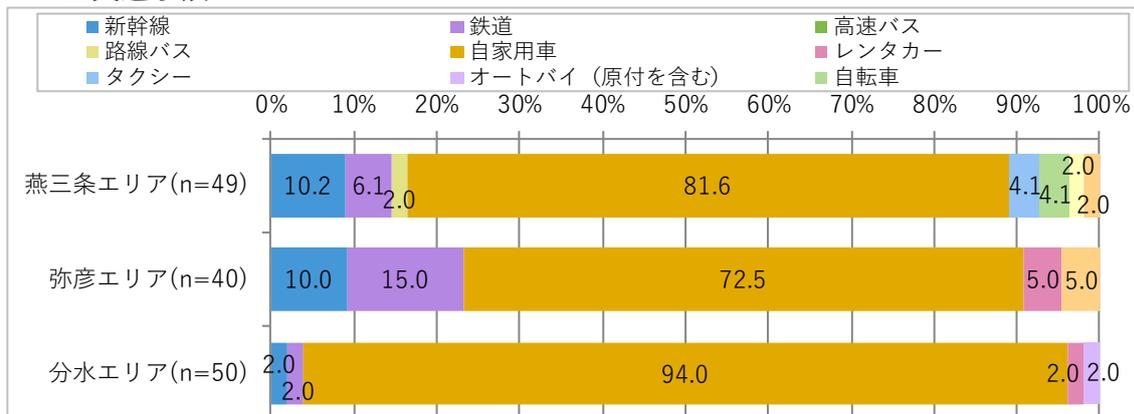
■来訪目的



(2) 交通手段

- 交通手段は、各エリアとも自家用車が最も多くなっています。
- 弥彦エリアにおいては、新幹線と鉄道を利用した来訪者が25%となっています。観光を目的に、遠方からの来訪が想定されます。

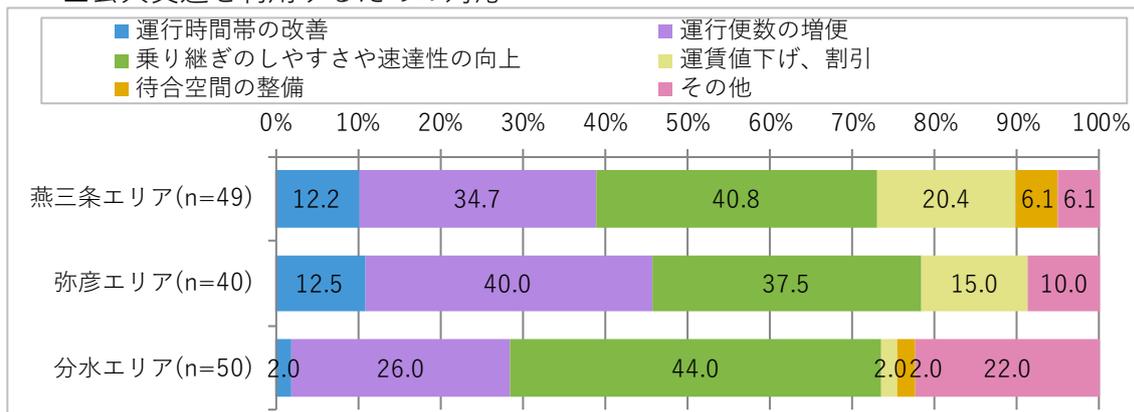
■交通手段



(3) 公共交通を利用するための対応

- 「運行便数の増便」「乗り継ぎのしやすさや速達性の向上」が改善点として望まれています。

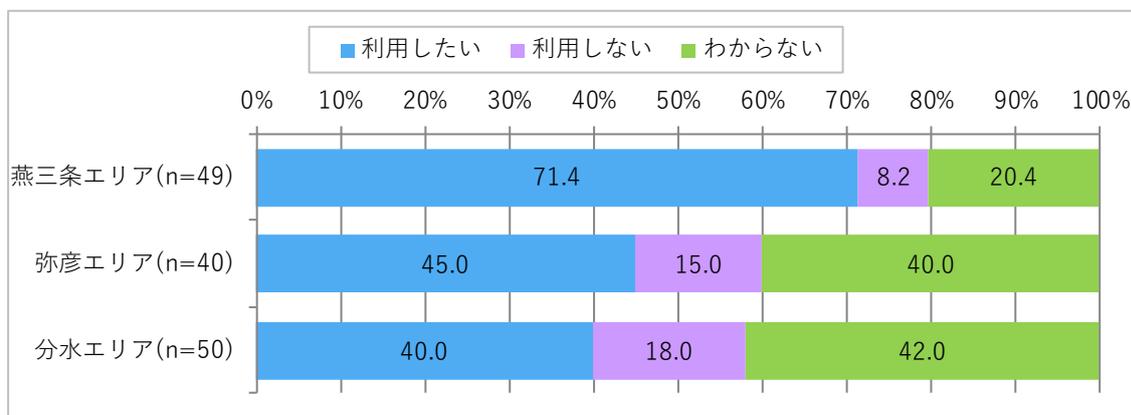
■公共交通を利用するための対応



(4) 公共交通を利用する可能性

- 公共交通の利用に当たっての課題（(3) 公共交通を利用するための対応）が改善された場合、利用したいと考えている方は約5割となっています。

■公共交通を利用する可能性



6 燕・弥彦地域における公共交通の課題

6-1 現行の計画等の検証

(1) 燕市公共交通基本計画（平成 25（2013）年 3 月）

燕市では、平成 25 年 3 月に「燕市公共交通基本計画」を策定し、「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」を将来像に掲げ、3つの基本方針に基づき、9つの施策を展開してきました。

本計画の目標指標の達成状況について、点検・評価を行います。

指標 1 | 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

公共交通の充実に対する不満度は当初の基準値（49.3%）よりも高くなり、平成 29 年度実績では、56.7%を占めています。満足度が低い要因としては、鉄道、バスなどの運行便数が少ないことなどの課題があるためと考えられます。より市民ニーズに即し、満足度の高い公共交通サービスの提供に向けた施策の充実が必要です。

指標 2 | 市内有人駅 3 駅の 1 日当たりの乗車人員数合計

燕駅、吉田駅、分水駅の市内有人 3 駅の乗車人員は、人口減少や沿線にある高校の定員削減等の影響を受けて、減少傾向に歯止めがかかっていません。鉄道の利用促進を図るため、交通系 IC カードの導入促進、モビリティマネジメントの実施、鉄道とバスの乗り継ぎの改善等の検討が必要です。

指標 3 | 市内を走る路線バスの 1 km 当たりの平均乗車人員

市内を走る路線バスのうち、乗車人員が少ない路線について減便や休日運休といった運行回数の見直しを実施し、運行効率の向上に努めてきましたが、乗車人員が減少したため、平均乗車人員はほぼ横ばいになっています。今後も路線バスを維持していくため、路線や運行回数等の見直し及び利用促進策の検討が必要です。

指標 4 | 循環バスの年間乗車人員

指標 5 | デマンド交通の年間利用者数

循環バス（スワロー号）、デマンド交通（おでかけきららん号）は、早期に目標の利用者数を超え、その後も安定的に推移しています。圏域住民の生活における交通手段として定着しているため、サービス水準の向上を図りながら、引き続き運行していくことが必要です。

■評価指標実績

指標項目	基準値	目標値		(H29) 実績	備考
		(H27) 【中間年】	(H30) 【目標年】		
①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%	56.7%	燕市 総合計画 より引用
②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	2,966人	
③市内を走る路線バスの1km当たりの平均乗車人員	(H23) 3.54 人/km	3.70 人/km	3.75 人/km	3.56 人/km	
④循環バスの年間乗車人員	(H23) 25,528人	27,500人	28,000人	34,044人	
⑤デマンド交通の年間利用者数	—	30,000人	35,000人	37,274人	

(2) 弥彦村地域公共交通運行改善方針・施策（平成 27（2015）年 3 月）

弥彦村では、平成 26 年 9 月に「燕・弥彦地域定住自立圏形成協定」を締結したことを契機に「弥彦村地域公共交通運行改善基礎調査」を行い、公共交通の現状や課題を踏まえ、燕市との広域の地域公共交通について検討するとともに、より多くの住民に利用してもらうための利用促進策について検討を行い、その推進を図ってきました。

方針・施策に沿って実施してきた事業について、成果と課題を整理します。

	【1】広域循環バス「やひこ号」の運行開始	【2】デマンド交通「おでかけきららん号」の運行エリア拡大
成果	<ul style="list-style-type: none"> 平成 27 年 4 月から、弥彦村と燕市を結ぶ広域循環バス「やひこ号」の運行を開始しました。 従来運行していた村内巡回バスと比較して、利用者数は飛躍的に増加しました。 バス停の追加・移動やフリー乗降区間の設定等により、利用者が年々増加しており、住民の移動手段として定着しています。 	<ul style="list-style-type: none"> 燕市が運行しているデマンド交通「おでかけきららん号」について、平成 27 年 7 月から弥彦村まで運行エリアを拡大しました。 弥彦村民の利用は、徐々に増加してきています。
課題	<ul style="list-style-type: none"> やひこ号の路線が長大なため、目的地までの乗車時間が長くなっています。 やひこ号がスワロー号と同様の「地域公共交通確保維持改善事業」の「幹線系統」となるには、利用者数がまだ不足しています。 	<ul style="list-style-type: none"> 利用者は増加しているものの、燕市と比べると利用率がまだ低くなっています。
今後の方向性	<ul style="list-style-type: none"> 利用者の利便性を向上させるため、運行ルートの見直し、運行時間の短縮化を検討する必要があります。 	<ul style="list-style-type: none"> 「おでかけきららん号」の利用方法について周知するため、わかりやすいパンフレットの作成や出前講座の開催等の利用促進策を検討する必要があります。

6-2 現況、各種調査から見えてきた課題の整理

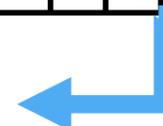
	地域の現状・公共交通の現状	高齢者対象調査	高校生対象調査	公共交通利用者対象調査	観光客対象調査	課題総括	課題			
							1	2	3	4
まちづくり	<ul style="list-style-type: none"> 圏域内の地域拠点や旧市町の中心エリアに、公共施設、商業施設、医療機関等が集積。 観光産業は圏域の特色の一つであるため、活性化が重要。 駅舎の老朽化対応、バリアフリーの充実、バス待ち環境の整備等が課題。 	<ul style="list-style-type: none"> 生活機能・サービスを提供する拠点(買い物、通院等)へスムーズに移動ができないことがある。 			<ul style="list-style-type: none"> 自動車での観光客が多い。 	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道、民間路線バス、コミュニティバス間の結節機能や利用環境の充実が必要。 	●	●	●	
						<ul style="list-style-type: none"> 2023年度に計画されている県中央基幹病院の開院に伴う県中央地区医療機関等の再編に対応したバス路線等の見直しが必要。 	●	●		
圏域住民の生活	<ul style="list-style-type: none"> 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し、圏域全体の結びつきやネットワークの強化が必要。 今後も人口減少、高齢者人口の増加が見込まれる。超高齢社会に対応した交通ネットワークの形成が必要。 	<ul style="list-style-type: none"> 約7割が自動車運転免許を保有しており、自動車による移動が日常生活における主な移動手段のため、高齢者の移動手段の充実が必要。 日常生活の活動は「現在はひとりではできるが、将来に不安がある」人が多い。 	<ul style="list-style-type: none"> 日常生活において移動に困ることがある。 	<ul style="list-style-type: none"> 全体的に高齢の利用者が多い。 		<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、交通手段を充実する必要がある 	●	●		
						<ul style="list-style-type: none"> 将来は移動に公共交通を利用したいニーズが高まる可能性がある。 		●		●
						<ul style="list-style-type: none"> 若年層も、交通手段が不足。 		●		●
鉄道	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道の利用者数は微減。路線を維持するためにも、利用促進を図る必要がある。 新幹線の利用は増加している。 	<ul style="list-style-type: none"> 日常的な移動では、鉄道の利用は少なく、自動車による移動が主となっている。 	<ul style="list-style-type: none"> 通学に利用されている。 運行便数が少ないため、運行時間に生活が制約され、不便である。 		<ul style="list-style-type: none"> 弥彦エリアへの観光客の一部に利用されている。 	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道を維持するために、利用促進を図ることが必要。 	●		●	
						<ul style="list-style-type: none"> 運行ダイヤの充実など、鉄道の利便性向上が必要。 	●			
						<ul style="list-style-type: none"> 日常生活、観光客の双方が利用できる公共交通が必要。 			●	
路線バス	<ul style="list-style-type: none"> 路線バスの利用者数は微減。路線を維持するためにも、利用促進を図る必要がある。 	<ul style="list-style-type: none"> 日常的な移動では、路線バスの利用は少なく、自動車による移動が主となっている。 	<ul style="list-style-type: none"> 燕中等教育学校、分水高等学校の通学に利用されている。 		<ul style="list-style-type: none"> 「運行本数」、「運行時間」について、改善に向けた検討が必要。 	<ul style="list-style-type: none"> 路線バスを維持するために、利用促進を図ることが必要。 	●		●	
						<ul style="list-style-type: none"> 「運行本数」、「運行時間」について、改善に向けた検討が必要。 		●		
コミュニティバス	<ul style="list-style-type: none"> スワロー号、やひこ号は利用者が増加。利用者の満足度も比較的高い。 圏域内には最寄りのバス停まで遠い地域が存在している。 	<ul style="list-style-type: none"> バスを利用しない理由は、「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」。 			<ul style="list-style-type: none"> 主に高齢者の移動手段となっているため、高齢者がより利用しやすいよう、バリアフリー化やバス待ち環境の整備等を検討する必要がある。 「運行本数」、「バス停の場所」、「運行時間」、「運行ルート」について改善要望が多い。 	<ul style="list-style-type: none"> 利用者が定着しているため、事業の継続が求められている。 		●		●
						<ul style="list-style-type: none"> 「運行本数」、「バス停の位置」、「運行時間」、「運行ルート」について改善に向けた検討が必要。 		●		
デマンド交通	<ul style="list-style-type: none"> 圏域全体をデマンド交通が運行しているため、交通空白地域はない。 予約が取りにくい時間がある。 	<ul style="list-style-type: none"> 利用しない理由として、「利用方法が分からないから」という意見が多い。 			<ul style="list-style-type: none"> 「運行本数」「運行時間」について、改善に向けた検討が必要。 	<ul style="list-style-type: none"> デマンド交通の利用促進のため、利用方法の周知が必要。 		●	●	
						<ul style="list-style-type: none"> 輸送力の増強が求められている。 		●		
交通ネットワーク	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道、路線バス、コミュニティバスが連携し、吉田エリアを中心に燕三条駅方面、分水駅方面、弥彦駅方面へネットワークを形成。 各種交通手段間の連携が不十分で、乗継がしにくい。 	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通の取組の方向性は、「現状より公共交通を充実させていくべき」と「現状程度で公共交通を維持していくべき」が同程度を占めている。 地域住民の参画意識は「地域主体で実情にあった新しい公共交通を考える」が多い。 		<ul style="list-style-type: none"> バス待ち環境や鉄道との接続について、改善希望がある。 	<ul style="list-style-type: none"> 観光客は、今後、公共交通が充実すれば、利用する可能性がある」と回答している。現状のままでは利用されるのは難しく、公共交通の充実が必要である。 	<ul style="list-style-type: none"> 各種交通機関の乗継利便性の向上が必要。 	●	●	●	
						<ul style="list-style-type: none"> 特に、交通結節点においては、ダイヤの連携やバス等を待つ環境整備が必要。 	●		●	
						<ul style="list-style-type: none"> 地域住民の意向を把握しながら、公共交通の形成が必要。 		●		●

【課題1】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
⇒各公共交通機関間の乗り継ぎ改善や利用環境の整備の必要がある。

【課題2】若年層・高齢者等の移動手段の確保
⇒利用状況に合わせて交通機関を整理・整備する必要がある。

【課題3】公共交通の利用促進
⇒公共交通機関の利用方法を周知し、利用促進を図る必要がある。

【課題4】地域公共交通の持続可能性の向上
⇒公共交通機関を維持するため、適切な運行体制を検討する必要がある。



7 計画の基本目標・方針

7-1 計画の基本目標

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げる公共交通網の形成を目指します。

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

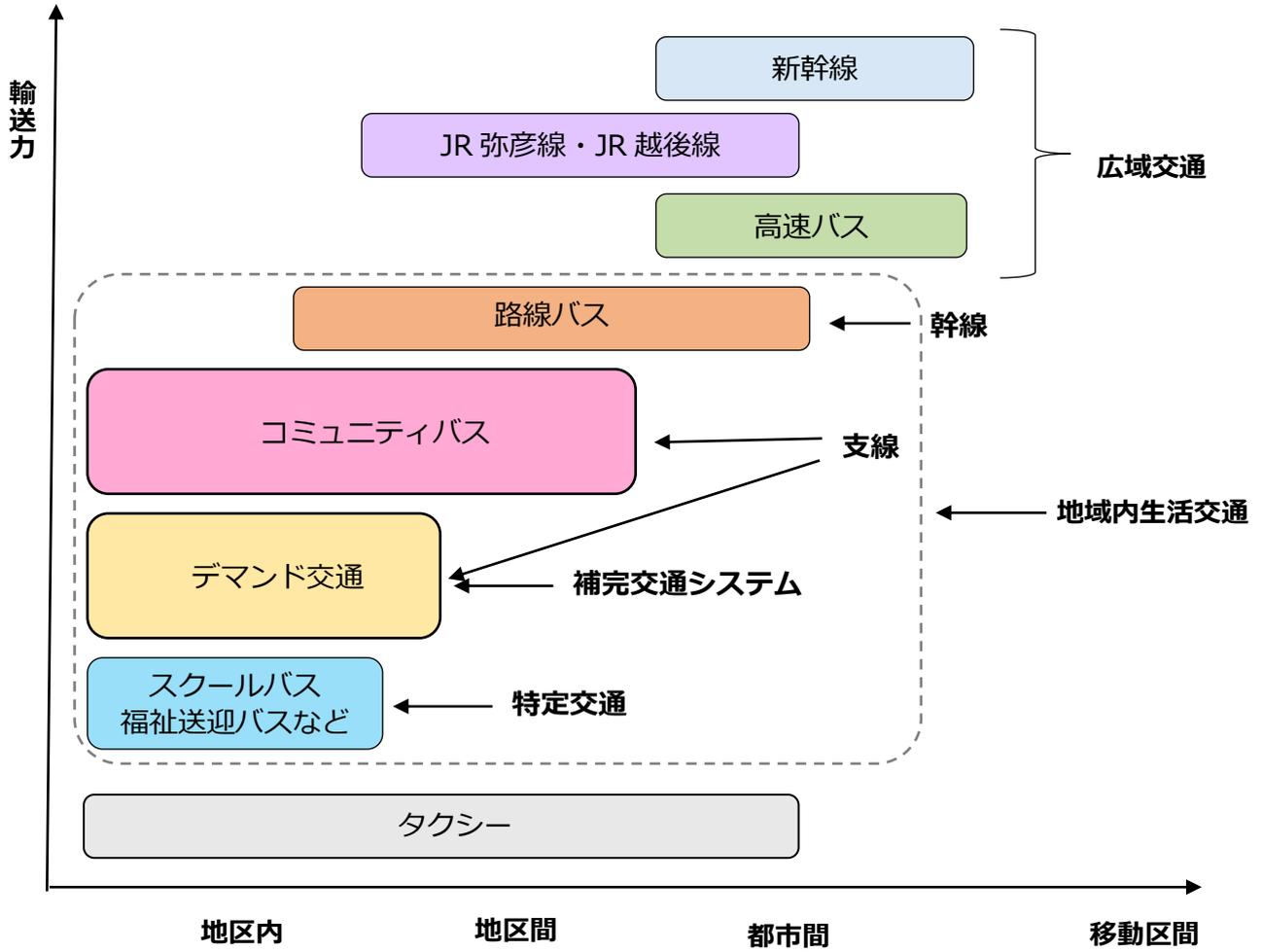
7-2 各公共交通の位置づけ

- 本圏域の公共交通ネットワークは、新幹線、JR 弥彦線・JR 越後線、高速バス、路線バス、コミュニティバス、デマンド交通、タクシー等を中心に機能分担を図ります。
- また、これらを補完する地域主体の公共交通、企業における通勤利用の促進等の他の施策と組み合わせた交通手段を将来に向けて検討し、公共交通機関相互の接続・連携により、面的なネットワークを形成します。

交通手段		役割	移動区間※		
			地区内	地区間	都市間
広域交通	新幹線	新潟市、長岡市等の県内自治体や県外をつなぐ比較的長距離の公共交通として位置づけます。	—	—	◎
	高速バス	新潟市、長岡市等の周辺市町村や県外をつなぐ比較的長距離の公共交通として位置づけます。	—	—	◎
	JR 弥彦線／越後線	新潟市、長岡市、三条市等の周辺市町村及び圏域内の各地をつなぐ比較的中距離の公共交通として位置づけます。	△	○	◎
地域内生活交通	幹線 路線バス	新潟市、長岡市、三条市の周辺市町村及び圏域内の各地をつなぐ比較的中距離の公共交通として位置づけます。	△	◎	○
	支線 コミュニティバス	燕市・弥彦村内の各地区間をつなぐ比較的近距离の公共交通として位置づけます。	◎	◎	—
	支線 デマンド交通	他の交通手段の補完として、燕地区、吉田地区・分水地区・弥彦村の各エリア内を移動する近距离の公共交通として位置づけます。	◎	△	—
	特定交通 その他	スクールバス、福祉送迎バスなどは、特定の移動を支える役割を担います。	△	△	—
タクシー		圏域全域で汎用性の高い移動サービスを担います。	○	○	○

※移動区間：利用者の移動（◎：多い、○：やや多い、△：少ない）

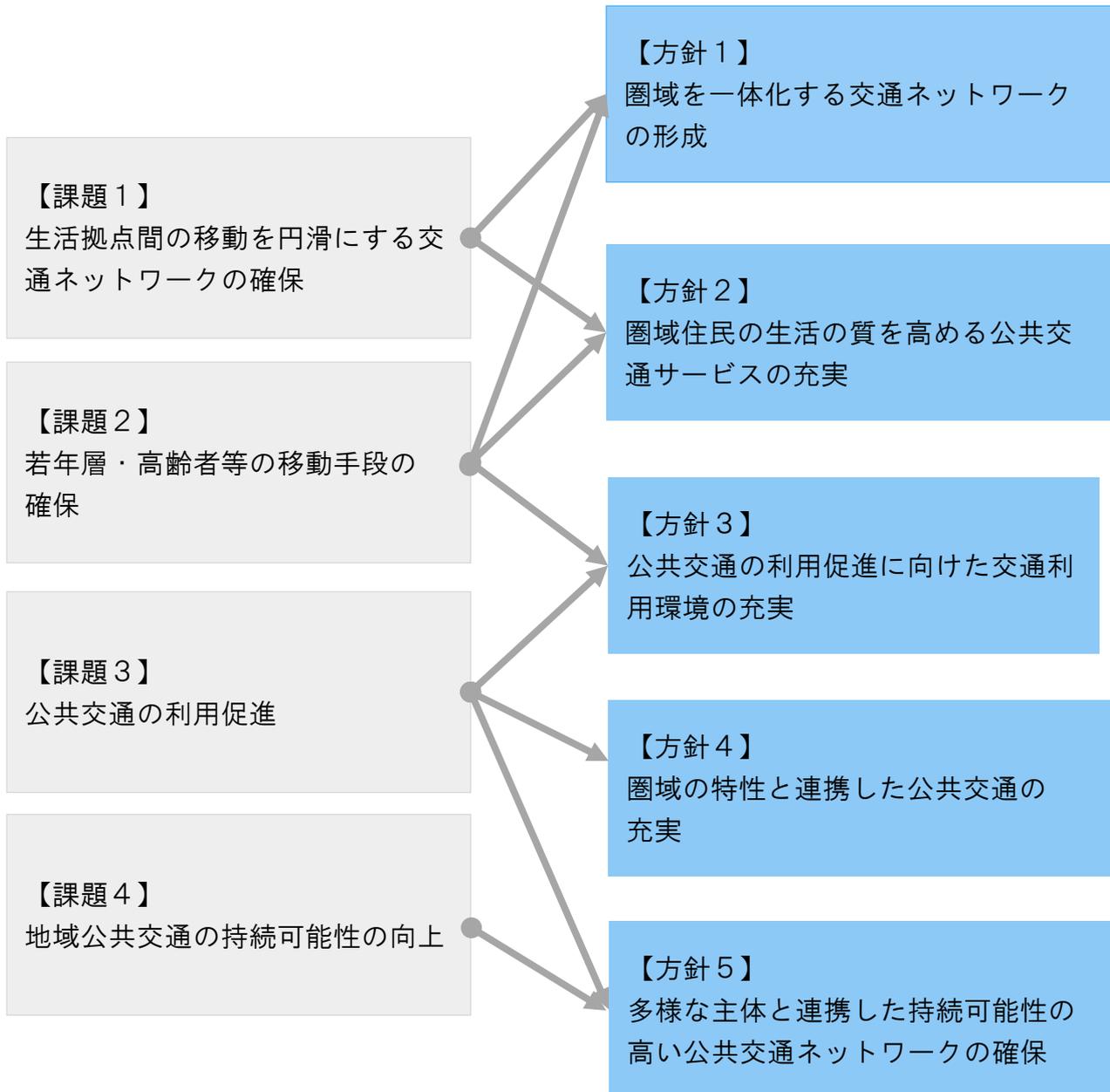
■地域公共交通の機能分担イメージ



7-3 基本的な方針

前述の「燕・弥彦地域における公共交通の課題」に対応しながら、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」を実現するため、5つの方針を設定します。

■ 課題と方針の関係性



【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」に基づいて、安心して暮らし続けることができる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、「燕市公共施設等総合管理計画」に基づく施設配置等の見直しや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。

さらに、燕・弥彦地域のまちづくりの方向性を踏まえ、圏域の主要な拠点を交通結節点として、各種交通手段の乗継ぎやバス待ち環境を充実させることで、移動全体の利便性や快適性のさらなる向上を図ります。

【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するため、圏域内の公共交通サービスの充実を目指します。

そのために、地域住民の日常生活における移動手段として定着しているコミュニティバス・デマンド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、運行内容の見直し等を通じて、圏域住民の移動の利便性向上を図ります。

【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

少子化の進展等に伴う公共交通利用者の減少、若年層や高齢者等の交通手段の確保、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を図ります。

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、バス乗り場等の環境整備等の充実を図るとともに、将来の公共交通の利用促進のためモビリティマネジメント等を実施し、圏域住民に対する公共交通の利用に関する意識の醸成につなげていきます。

【方針4】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を目指します。

特に、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、利用者の確保および生活交通のサービス水準の充実を図ります。

また、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、公共交通の充実及び安定化を目指します。

【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・行政等の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。

7-4 評価指標

本計画の推進と適切な進行管理及び目指す地域公共交通網の確実な形成に向け、全体の達成状況を評価する成果指標と個別施策・事業の進捗を確認するための活動指標を設定します。

■評価指標一覧

評価指標		基準値 (2017年度)	目標値 (2023年度)	関連方針					
				1	2	3	4	5	
成果指標	圏域住民1人当たりの鉄道5駅の年間利用回数 (燕三条駅・燕駅・吉田駅・弥彦駅・分水駅) ※年間輸送人員÷年度末総人口	22.6回	22.6回	●		●	●		
	説明	人口減少が進展する中でも、圏域住民の鉄道の利用促進を図ることで減少傾向に歯止めをかけ、現状維持を目指します。							
	圏域住民1人当たりの路線バスの年間利用回数 ※年間輸送人員÷年度末総人口	4.0回	4.0回	●		●			
	説明	人口減少が進展する中でも、圏域住民の路線バスの利用促進を図ることで減少傾向に歯止めをかけ、現状維持を目指します。							
	スワロー号、やひこ号の年間乗車人員	52,577人	58,300人		●	●	●	●	
	説明	スワロー号の乗車人員の伸び率を年1%、やひこ号を年3%と設定し、乗車人員の増加を目指します。							
	デマンド交通の年間乗車人員	37,274人	38,500人		●	●	●	●	
	説明	比較的空いている時間帯への予約の分散化を促すことで、乗車人員の増加を目指します。							
活動指標	交通結節点機能の整備	-	1か所	●					
	コミュニティバス運行系統数 (社会実験含む)	2系統	4系統		●				
	バス待ち環境の整備(新設・改修)数	-	4か所			●			
	イベント等に合わせた鉄道・バスの年間臨時運行回数(社会実験含む)	-	10日				●		
	公共交通支援団体	-	3団体						●

8 目標達成のための施策・事業

8-1 燕・弥彦地域公共交通網形成計画体系図

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」を実現するため、5つの方針に基づき、18の施策を体系化して展開していきます。



8-2 施策・事業一覧

5つの方針を具体化するため、それぞれに施策・事業を設定し、計画の実現に努めています。なお、実施時期は概ねの目安であり、企画・調整等の進捗状況によって前後する場合があります。

方針1		圏域を一体化する交通ネットワークの形成				
施策・事業	<p>1.1 交通結節機能の整備 鉄道駅等の圏域内の生活拠点を中心とした交通ネットワークの形成と並行して、各交通結節点における機能性を整理・検討します。また、交通結節点で必要とされる機能を提供する施設の整備を推進します。</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆交通結節点における交通ネットワーク機能の充実（接続改善の検討等） ◆交通結節点における駐車場・駐輪場・バス待ち環境等の充実 ◆主要駅におけるバス・タクシー・送迎車の動線分離の検討 <p>1.2 路線バスの見直し推進 通勤・通学、日常の買い物や通院等における路線バスの利便性の向上を目指すため、基幹路線等の見直しを推進します。また、県央基幹病院の開院に伴う県央地区医療機関等の再編に合わせた路線の見直しを推進します。</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆バス事業者との協議を通じた路線の見直し推進 <p>1.3 高速バスの利便性向上 広域的な移動手段のひとつである高速バスについて、運行便数、路線、乗降場所の維持・増加等を要望するとともに、利用促進に向けて啓発を図ります。</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆県内高速バスの維持・改善に向けた要望・支援の実施 ◆高速バスと路線バス・コミュニティバスの接続改善 ◆高速バスの利用促進に向けた広報活動の実施 <p>1.4 鉄道の利便性向上 日常的な移動における鉄道の利便性を向上するため、路線バス、コミュニティバス等との連携を図ります。運行便数の増便・接続改善等については、「新潟県鉄道整備促進協議会」などを通じて、要望活動を継続して実施します。</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆JRへの要望活動の実施（JR越後線南吉田駅以南駅の交通系ICカードの導入、JR越後線・JR弥彦線の増便、JR弥彦線と上越新幹線との接続改善等） ◆鉄道と路線バス・コミュニティバス等との接続改善の検討 					
	実施主体	鉄道事業者、バス事業者、燕市・弥彦村				
実施時期	実施項目	2019年	2020年	2021年	2022年	2023年
	1.1 交通結節機能の整備	企画・調整・(可能な段階で)機能整備				
	1.2 路線バスの見直し推進	調整	(可能な段階で)実施			
	1.3 高速バスの利便性向上	要望活動の実施・バス間の接続改善				
	1.4 鉄道の利便性向上	要望活動の実施・鉄道とバス間の接続改善				

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

施策・事業

2.1 コミュニティバス スワロー号、やひこ号の運行再編

地域住民の移動実態や移動ニーズを踏まえ、スワロー号、やひこ号の運行路線等の再編を図ります。

◆県央基幹病院の開設を見据えたスワロー号の運行路線、便数、時刻表等の見直し推進

◆やひこ号の運行路線、便数、時刻表等の見直し推進

2.2 コミュニティバスの新規路線開設の推進

現行のコミュニティバスの再編に当たり、地域住民の移動実態や移動ニーズを踏まえ、路線バスやコミュニティバスが運行していないエリアにおいて、新規路線の開設を検討します。

◆新規路線の開設に向けた調査・研究

2.3 デマンド交通おでかけきららん号の運行見直し

地域住民の移動実態や移動ニーズを踏まえ、路線バス、コミュニティバスと役割分担を図りながら、地域住民にとって、さらに利便性の高いデマンド交通にするため、運行方法の見直しを検討します。

◆おでかけきららん号の運行方法の見直し検討

実施主体

バス事業者、タクシー事業者、燕市・弥彦村

実施時期

実施項目	2019年	2020年	2021年	2022年	2023年
2.1 コミュニティバス スワロー号、やひこ号 の運行再編	企画・調整			社会実験・本運行	
			県央基幹病院開院に向けての再編		
2.2 コミュニティバスの 新規路線開設の推進	企画・調整	社会実験		運行開始	
2.3 デマンド交通おでか けきららん号の運行 見直し			企画・調整		(可能な段階で) 実施

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

施策・事業

3.1 バス利用における環境改善

誰もがバスを利用できるよう、バスやバス停等の環境改善を推進します。

- ◆環境整備が必要なバス停の整備の推進
- ◆バス事業者に対するノンステップバスの導入推奨

3.2 パークアンドライドの利用促進

鉄道及び高速バスへのアクセス向上の一助として、パークアンドライドの利用促進を図ります。

- ◆駅やバス停周辺の既存施設等を活用したパークアンドライドの促進

3.3 公共交通の利用に関する情報提供

バスの運行ルートや時刻表をはじめ、利用者が必要とする公共交通に関する情報を一元的に提供する取組みを図ります。

- ◆公共交通ガイド（鉄道、高速バス、路線バス、コミュニティバス等）の作成・配布
- ◆視認性が高く分かりやすい案内誘導サイン等の設置
- ◆インターネットサービスを活用したバス等の運行情報提供に関する調査・研究

3.4 モビリティマネジメントの推進

圏域住民に対して、公共交通を利用する意義や維持する必要性等について周知を図り、過度な自動車利用から公共交通の利用へと自発的な転換を促進します。

- ◆公共交通の乗り方に関する出前講座（地域主体の講座への講師派遣）等の実施
- ◆コミュニティバス等の利用促進に向けた地域の主体的なイベント（お試し乗車ツアー等）の開催に向けた支援

3.5 鉄道駅の利便性向上

交通結節点となる鉄道駅の利便性向上を図るため、バリアフリー化等の環境整備を推進します。

- ◆鉄道駅のバリアフリー化、誘導サインの充実、ベンチの設置等の環境整備の推進

実施主体 鉄道事業者、バス事業者、燕市・弥彦村

実施時期	実施項目	2019年	2020年	2021年	2022年	2023年
	3.1 バス利用における環境改善	方針策定	――▶	――▶	――▶	――▶
3.2 パークアンドライドの利用促進			――▶	――▶	――▶	――▶
3.3 公共交通の利用に関する情報提供			――▶	――▶	――▶	――▶
3.4 モビリティマネジメントの推進			――▶	――▶	――▶	――▶
3.5 鉄道駅の利便性向上				――▶	――▶	――▶

方針 4		圏域の特性と連携した公共交通の充実				
施策・事業	<p>4.1 交流人口拡大のための交通手段の充実</p> <p>地域住民や観光客のための鉄道からの二次交通の確保や、観光地・イベントへの誘客促進を図るための交通手段の充実を図ります。</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆観光・イベントと連携した交通手段の検討 ◆「観光タクシー ゴールデンルート号」のPR強化と利便性向上 <p>4.2 工業団地等へ通勤利用できる交通手段の調査・研究</p> <p>圏域内の工業団地と駅等を結び、障がいのある方等が日常的に通勤に利用できるコミュニティバスの運行を検討します。</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆通勤のための公共交通のニーズ把握・調査・研究 					
	実施主体	バス事業者、観光関連事業者、圏域企業、福祉事業者、燕市・弥彦村				
実施時期	実施項目	2019年	2020年	2021年	2022年	2023年
	4.1 交流人口拡大のための交通手段の充実					
	4.2 工業団地等へ通勤利用できる交通手段の調査・研究					

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

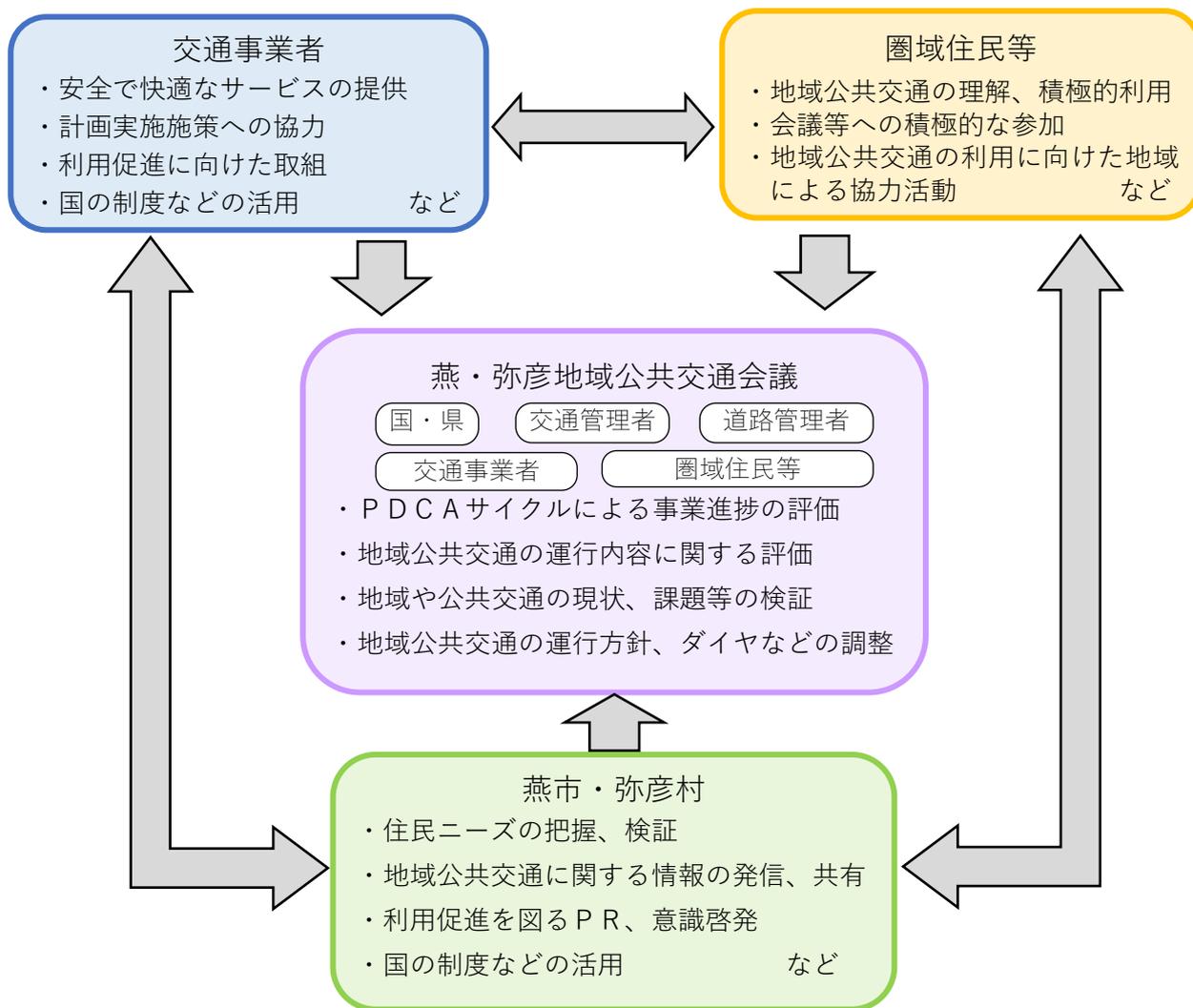
施策・事業	<p>5.1 多様な主体が参画する公共交通の調査・研究 地域住民の移動実態や移動ニーズに合った交通手段を将来に向けて継続的に考えるため、地域住民等が計画・参画する公共交通の導入を協働で検討します。 ◆地域住民主体の公共交通サービスの実施に向けた調査・研究 ◆通勤時に公共交通を利用していただくための利用促進策の検討</p> <p>5.2 コミュニティバス等への協賛 財政的な面から公共交通の持続可能性を高めるため、バスの車体及び車内広告、交通ガイドへの広告掲出等多様な媒体を用いて企業から協賛等の運行支援を受ける仕組み作りを検討します。 ◆企業等からコミュニティバス等の運行支援を受けるための仕組み作りの検討</p> <p>5.3 多様なサービスと組み合わせた交通サービスの充実 地域住民の移動に関するニーズを把握しながら、他のサービスと交通サービスの組合せを検討します。 ◆スクールバスの空き時間を利用した交通サービスの検討 ◆福祉事業者等による交通サービス導入の支援</p> <p>5.4 利用料金の見直し検討 コミュニティバス等の持続可能性を高めるため、受益者負担の適正化に向けて、運賃体系の見直しを検討します。 ◆コミュニティバス、デマンド交通の新たな運賃体系の検討</p>					
	実施主体	圏域住民・企業、鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者、福祉事業者、燕市・弥彦村				
実施時期	実施項目	2019年	2020年	2021年	2022年	2023年
	5.1 多様な主体が参画する公共交通の調査・研究		企画・調整・(可能な段階で)実施			
	5.2 コミュニティバス等への協賛		企画・調整・(可能な段階で)実施			
	5.3 多様なサービスと組み合わせた交通サービスの充実		企画・調整・(可能な段階で)実施			
	5.4 利用料金の見直し検討		企画・調整・(可能な段階で)実施			

9 計画達成状況の評価

9-1 計画の実施体制

本計画の推進に当たっては、**燕・弥彦地域公共交通会議**を中心として、多様な主体の連携、協働により、総合的に取組を進めていきます。

■実施体制イメージ



9-2 PDCAサイクルの実行

本計画を着実に推進するためには、目標の達成状況や地域公共交通の利用状況、各実施事業の成果などを評価し、必要に応じて見直し、改善するという「PDCAサイクル」に基づく評価・検証が重要となります。

本計画のPDCAサイクルの実行に当たっては、燕・弥彦地域公共交通会議において進行管理を実施するものとします。

■PDCAサイクル



【評価の方法及びスケジュール】

計画の評価は、上位関連計画の見直し等を考慮し、計画期間の最終年度（2023年度）における各種アンケート調査結果などを踏まえ、評価・検証を行い、必要に応じて計画及び目標値の見直しを行うものとします。

項目		2019年	2020年	2021年	2022年	2023年
評価方法	利用者数調査※	◎	◎	◎	◎	◎
	利用者アンケート			○		◎
	市民アンケート調査					◎
事業実施の評価		◎	◎	◎	◎	◎
計画の評価						◎
計画・目標値の見直し		○	○	○	○	◎
燕・弥彦地域公共交通会議の開催		◎	◎	◎	◎	◎

凡例 ◎：実施 ○：必要に応じて実施

※交通事業者よりデータ提供

(1) 燕・弥彦地域公共交通網形成計画体系

燕・弥彦地域公共交通網形成計画 計画全体図

【地域公共交通を取り巻く課題】

【基本目標・方針・施策】

**【課題1】
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**

- 鉄道、民間路線バス、コミュニティバス間の結節機能や利用環境の充実が必要。
- 圏域住民が円滑に移動でき、安全・安心に生活することができるような交通ネットワークの確保が必要。
- 県央基幹病院の開院に伴う県央地区医療機関等の再編に対応したバス路線等の見直しが必要。

**【課題2】
若年層・高齢者等の移動手段の確保**

- 家族の送迎等に頼らない移動手段が必要。
- 通勤・通学、通院の時間帯といった状況に合わせた移動手段が必要。
- 圏域住民の意向を把握しながら交通網の形成が必要。

**【課題3】
公共交通の利用促進**

- 鉄道や路線バス、コミュニティバス、デマンド交通等といった公共交通の利用方法の周知が必要。
- 交通機関間の乗り継ぎや待ち環境の整備が必要。
- 日常生活、観光目的等の双方が利用できる公共交通が必要。

**【課題4】
地域公共交通の持続可能性の向上**

- 将来的な公共交通の利用ニーズの高まりへの対応が必要。
- 現在の運行体制を見直し、適切な運行体制を検討する必要。

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

【方針1】 圏域を一体化する交通ネットワークの形成

- 圏域住民にとって質の高い生活を維持するために、生活機能を享受できる拠点等を選び、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。
- 燕・弥彦地域のまちづくりの方向性を踏まえ、圏域の主要な拠点を交通結節点として充実させ、移動の利便性や快適性の向上を図ります。

【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

- 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するため、本圏域全体の結びつきやネットワーク化を図り、公共交通サービス全体の充実を目指します。
- 地域住民の日常生活における移動手段として定着しているコミュニティバス・デマンド交通について、運行内容の見直し等を通じて、圏域住民の移動の利便性向上を図ります。

【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

- 公共交通を利用しやすくするため、情報提供、交通結節点における乗継等の機能性の充実、バス乗り場等の環境整備等の充実を図ります。
- モビリティマネジメント等を実施し、圏域住民に対する公共交通の利用に関する意識の醸成につなげていきます。

【方針4】 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を目指します。
- 観光資源を生かし、観光交通としても利用できる公共交通を構築し、利用者確保および生活交通のサービス水準の充実を図ります。
- 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、公共交通の充実及び安定化を目指します。

【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

- 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・行政等の多様な主体の適正な役割分担のもと、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。

【施策1】

- 1.1 交通結節機能の整備
- 1.2 路線バスの見直し推進
- 1.3 高速バスの利便性向上
- 1.4 鉄道の利便性向上

【施策2】

- 2.1 コミュニティバス スワロー号、やひこ号の運行再編
- 2.2 コミュニティバスの新規路線開設の推進
- 2.3 デマンド交通おでかけきららん号の運行見直し

【施策3】

- 3.1 バス利用における環境改善
- 3.2 パークアンドライドの利用促進
- 3.3 公共交通の利用に関する情報提供
- 3.4 モビリティマネジメントの推進
- 3.5 鉄道駅の利便性向上

【施策4】

- 4.1 交流人口拡大のための交通手段の充実
- 4.2 工業団地等へ通勤利用できる交通手段の調査・研究

【施策5】

- 5.1 多様な主体が参画する公共交通の調査・研究
- 5.2 コミュニティバス等への協賛
- 5.3 多様なサービスと組み合わせた交通サービスの充実
- 5.4 利用料金の見直し検討

(2) 計画策定の経過

期日	内容
平成 30 年 4 月 5 日	平成 30 年度第 1 回 燕・弥彦地域公共交通会議 <ul style="list-style-type: none"> ●燕・弥彦地域公共交通会議設置要綱の改正について承認（地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく法定協議会化） ●燕・弥彦地域公共交通網形成計画の策定に向けた概要説明
平成 30 年 6 月 28 日	平成 30 年度第 2 回 燕・弥彦地域公共交通会議 <ul style="list-style-type: none"> ●燕・弥彦地域公共交通網形成計画策定業務委託について報告
平成 30 年 10 月 26 日	平成 30 年度第 3 回 燕・弥彦地域公共交通会議 <ul style="list-style-type: none"> ●燕・弥彦地域公共交通に関するアンケート調査結果について報告 ●燕・弥彦地域公共交通の課題整理と基本目標・基本方針（案）について協議
平成 30 年 11 月 22 日	平成 30 年度第 4 回 燕・弥彦地域公共交通会議 <ul style="list-style-type: none"> ●燕・弥彦地域公共交通網形成計画（素案）について協議
平成 30 年 12 月 17 日	弥彦村議会議員懇談会 <ul style="list-style-type: none"> ●燕・弥彦地域公共交通網形成計画（素案）について説明
平成 30 年 12 月 20 日	平成 30 年度第 5 回 燕・弥彦地域公共交通会議 <ul style="list-style-type: none"> ●燕・弥彦地域公共交通網形成計画（修正素案）について協議
平成 30 年 12 月 21 日	燕市議会議員協議会 <ul style="list-style-type: none"> ●燕・弥彦地域公共交通網形成計画（素案）について説明
平成 30 年 12 月 21 日から 平成 31 年 1 月 10 日まで	燕市及び弥彦村においてパブリックコメントの実施
平成 31 年 2 月 6 日	平成 30 年度第 7 回 燕・弥彦地域公共交通会議 <ul style="list-style-type: none"> ●燕・弥彦地域公共交通網形成計画（案）について協議

(3) 用語解説

50音	用語	解説	ページ
か行	交通結節点	人や物の輸送において、同種あるいは異種の複数の交通手段の接続（「交通機関の乗り換え・乗り継ぎ」）が行われる場所のこと。	
	コミュニティバス	主に自治体が主体になって、住民福祉の向上を図るため、交通空白地域・不便地域の解消、高齢者等の外出促進、公共施設の利用促進を通じたまちの活性化等を目的として運行するバス交通のこと。	
さ行	受益者負担	特定の公共事業に必要な経費にあてるため、その事業によって特別の利益を受ける者に経費の一部を負担してもらうこと。	
た行	地域公共交通	鉄道・バス・タクシーなど、地域住民の日常生活若しくは社会生活における移動または観光旅客その他の当該地域を来訪する者の移動のための交通手段として利用される公共交通機関のこと。	
	地域公共交通の活性化及び再生に関する法律	「交通基本法」の理念に基づき、地方公共団体が中心となり、まちづくりと連携した公共交通ネットワークを形成することを定めている法律。	
	デマンド交通	利用者からの事前予約により、自宅等から運行エリア内の希望する乗降場所（目的地）まで運行する乗り合い型の交通サービスのこと。同じ時間帯に予約した複数の利用者を経由して乗り合い、それぞれの目的地まで運行する。デマンドとは「要望」の意味。	
は行	バリアフリー	高齢者や障害者等が社会生活をしていく上で障壁（バリア）となるものを取り除くこと。	
	パークアンドライド	都市部の道路混雑を緩和するためや公共交通の利用促進を図るため、駅や都市郊外の駐車場に自動車を駐車し、鉄道やバス等の公共交通機関に乗り換えて目的地に向かう交通形態のこと。	
	P D C A サイクル	計画(Plan)を実施 (Do) し、評価 (Check) して改善 (Action) に結びつけ、その結果を次の計画に活かすプロセスのこと。	
ま行	モビリティマネジメント	「過度に自動車に頼る状態」から「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に利用する状態」へ変えていく等、一人ひとりの交通行動を自動車から公共交通利用へ自発的に転換することを促す交通施策のこと。	

※ページについては、用語の初出のページを表示

燕・弥彦地域公共交通網形成計画

平成31年〇月

発行 燕・弥彦地域公共交通会議
編集 燕・弥彦地域公共交通会議
燕市生活環境課
弥彦村総務課
