燕·弥彦地域公共交通計画(案)

令和7年度 ~ 令和11年度 (2025) (2029)



目 次

第1章 は	じめに・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	
1 – 1	計画策定の目的・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・5	
1 – 2	計画の位置づけ ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 6	
1 – 3	計画の区域・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	
1 – 4	計画期間 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 6	
第2章 地	域の現状・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	• 7
2 – 1	地勢 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 7	
2-2	人口 · · · · · · · 8	
2-3	土地利用 · · · · · · · · · · · · 10	
2 – 4	公共施設等の立地状況・・・・・・・・・11	
2 – 5	観光動態・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・12	
第3章 上位	位計画・関連計画の整理・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	14
3-1		
3-2	弥彦村第6次総合計画 ・・・・・・・・・・・・・・・・15	
3-3	第3期燕・弥彦地域定住自立圏共生ビジョン・・・・・・・・・・・・16	
3 – 4	燕市都市計画マスタープラン・・・・・・・・・・・・ 17	
3-5	燕市立地適正化計画 · · · · · · · · · · · · 20	
3-6	燕市公共施設等総合管理計画【基本方針】	
0 0	W.1-77 (2007 (3400 D. T.) L. 1732(3	
第4章 公	共交通サービスの現状・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	22
4 – 1		
4 – 2		
4 – 3		
. 0		
第5章 公	共交通に関する意識調査・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	41
5 – 1	• 	
5 – 2		
5-3		
5 – 4		
- '	やひこ号・弥彦村自動運転実証実験)利用者対象調査・・・・・・・・61	
5 – 5		
	公共交通(路線バス)利用者対象調査・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 66	

第6章	公共交通サービスの役割と課題・・・・・・・・・・・・・・・・ 69
6 –	
6 –	2 公共交通が提供する多様な効果・・・・・・・・・・・・・・・・ 73
6 –	3 公共交通サービスの課題 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 74
第7章	基本的な方針と目標の設定・・・・・・・・・・・・・ 75
7 –	
7 –	2 将来ネットワーク ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 76
7 –	3 公共交通サービスの位置づけ ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 77
7 –	4 計画の目標と評価指標・・・・・・・・・・・・・・・・・ 79
第8章	目標達成のための施策・事業・・・・・・・・・・・・・・・・ 82
8 –	1 施策の体系・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 82
8 –	2 施策・事業一覧 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 83
	計画の実現に向けて・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 91
9 –	1 計画の実施体制 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 91
9 –	2 計画の進捗管理と評価スケジュール ・・・・・・・・・・・・・・・・・ 92

第1章 はじめに

1-1 計画策定の目的

公共交通は、人口減少・少子高齢化やモータリゼーションの進展、近年では新型コロナウイルスの流行に伴って、全国的に利用者の減少、営業収入の減少、乗務員不足、路線バスの廃止によるサービスの低下などが見られ、社会的な問題となっています。

そういった中、国においては、平成 25(2013)年 12 月に交通全体に関する政策の基本的な考え方やその進め方を定めた「交通政策基本法」が制定されました。

平成 26(2014)年 5 月には「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、面的な交通ネットワークの再構築を目的に地域公共交通網形成計画が法定計画として規定されました。また、令和 2(2020)年 11 月の改正では、地域の輸送資源を総動員するという考えのもと、地域公共交通網形成計画を地域公共交通計画に改め、地方公共団体による策定が努力義務化されました。さらに、令和 5(2023)年 10 月の改正では、地域の関係者の連携と協働の促進などが位置付けられ、より実効性の伴う地域公共交通計画の策定が求められるようになりました。

また、地域交通の担い手や移動手段の不足解消のため、自家用車・一般ドライバーを活用した運送サービスを可能とする自家用車活用事業(日本版ライドシェア)を令和6(2024)年3月に創設するなど、新たな事業や制度の創設も順次進められています。

一方、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、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。

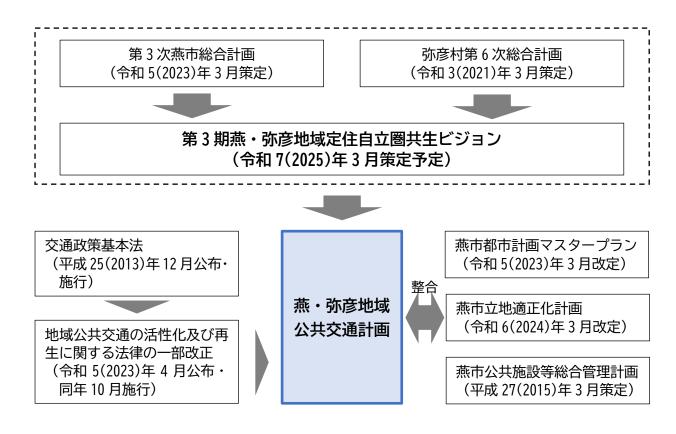
これと前後して、平成 26(2014)年4月には「燕・弥彦地域公共交通会議」を設置し、 平成 27(2015)年4月から弥彦村と燕市を結ぶ広域循環バス「やひこ号」の運行、同年7 月には「おでかけきららん号」の弥彦村までの運行エリア拡大などを行いました。

さらに、平成31(2019)年3月には「燕・弥彦地域公共交通網形成計画」を策定し、令和2(2020)年10月には「燕市コミュニティバス実証運行」、令和6(2024)年2月には「弥彦村自動運転実証実験」を開始するとともに、既存コミュニティバスの運行サービスを充実するなど、安心で快適な日常生活につなげる公共交通網の形成に向けて取り組んできました。

このたび、「燕・弥彦地域公共交通網形成計画」が目標年次である令和 6(2024)年度を終えることから、地域の現状、圏域住民や公共交通利用者のニーズ、交通事業者などの関係者の意向を踏まえ、地域にとって望ましい地域旅客運送サービスのあり方を明らかにするため、「燕・弥彦地域公共交通計画」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3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」や、「弥彦村第6次総合計画」などとの整合を図り、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づける計画とします。



1-3 計画の区域

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、令和 7(2025)年度から令和 11(2029)年度までの 5 年間とします。 ただし、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の 必要性が生じた場合は、見直しを行うものとします。

第2章

地域の現状

2-1 地勢

- 本圏域は新潟県のほぼ中央に位置し、北は新潟市、南は長岡市、東は三条市と接しています。圏域の西部には、圏域の主要な観光資源になっている弥彦山・国上山がありますが、その周辺以外はほぼ平坦な地形となっています。
- 圏域の東部には北陸自動車道と上越新幹線が通り、圏域内を南北に JR 越後線、東西 に JR 弥彦線が通っています。
- 新潟市中心部から約40kmの位置にあり、北陸自動車道経由で約40分、新潟駅から圏域の中心である吉田駅までは約60分と交通の利便性が高い圏域となっています。
- 圏域の面積は、燕市が 110.94 km、弥彦村が 25.17 km、合計で 136.11 kmとなります。



2-2 人口

(1)人口推移

- 本圏域の令和 2(2020)年の人口は約 84,900 人であり、平成 27(2015)年からの 5 年間で約 3,100 人減少する中、高齢者人口は約 1,500 人増加しており、令和 2(2020)年の高齢化率は 31.4%となっています。
- 高齢化率は令和 27(2045)年には約 41.8%まで上昇すると予測されていますが、高齢者人口は概ね横ばいで推移すると予測されています。
- 一方で、15 歳未満の年少人口、15 歳~64 歳の生産年齢人口は、将来にわたって一貫して減少傾向にあります。

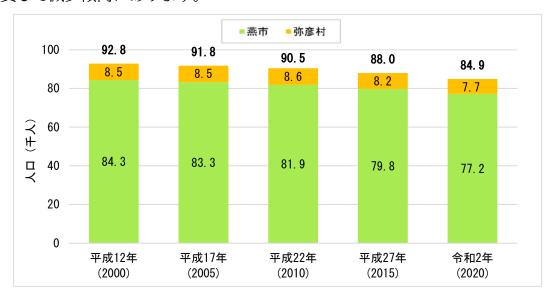


図 2-2 市村別人口推移 [出典:国勢調査]



図 2-3 年齢階層別人口と高齢化率の推移

[出典:国勢調査(実績値)、国立社会保障・人口問題研究所(推計値)]

※燕市は平成 18(2006)年に燕市、吉田町、分水町の 3 市町の新設合併を実施 ※平成 12(2000)年と平成 17(2005)年の人口は、吉田町と分水町を合算したもの

(2)人口分布

- 燕市では燕駅、吉田駅、分水駅の周辺、弥彦村では矢作駅、弥彦駅の周辺に人口が 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、圏域全体で高齢化が進行していることが 窺えます。

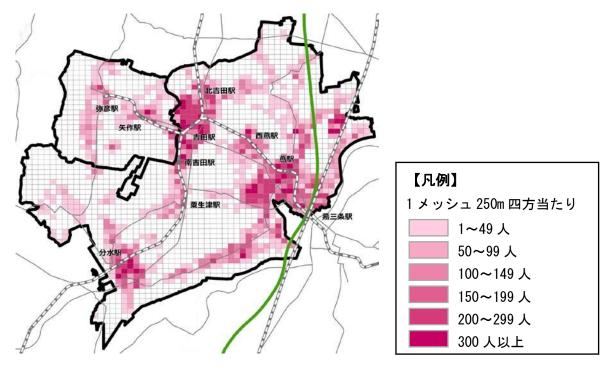


図 2-4 人口分布(人口総数) [出典:令和 2(2020)年国勢調査]

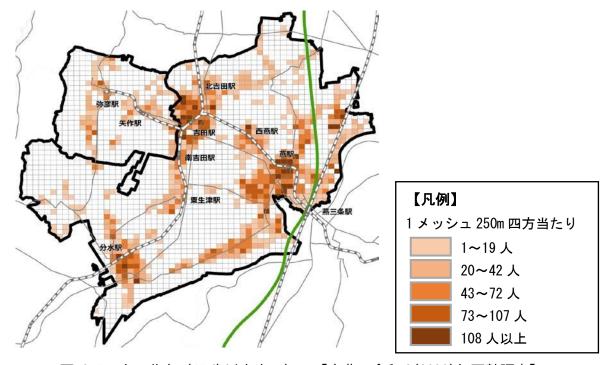
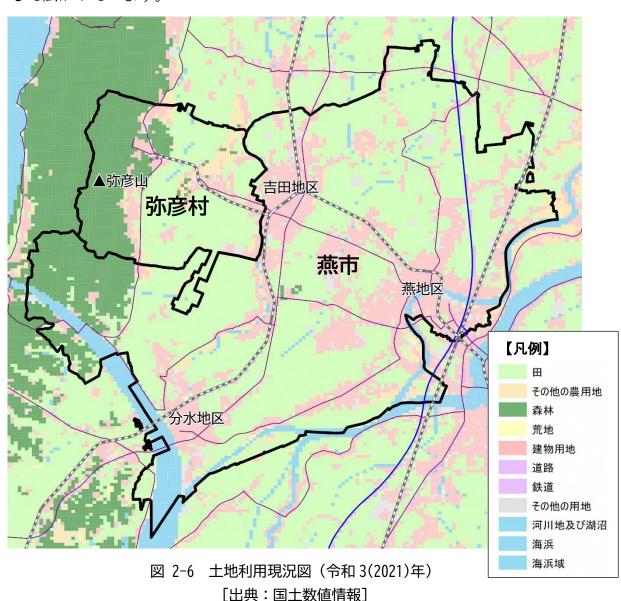


図 2-5 人口分布(65歳以上人口) [出典:令和2(2020)年国勢調査]

2-3 土地利用

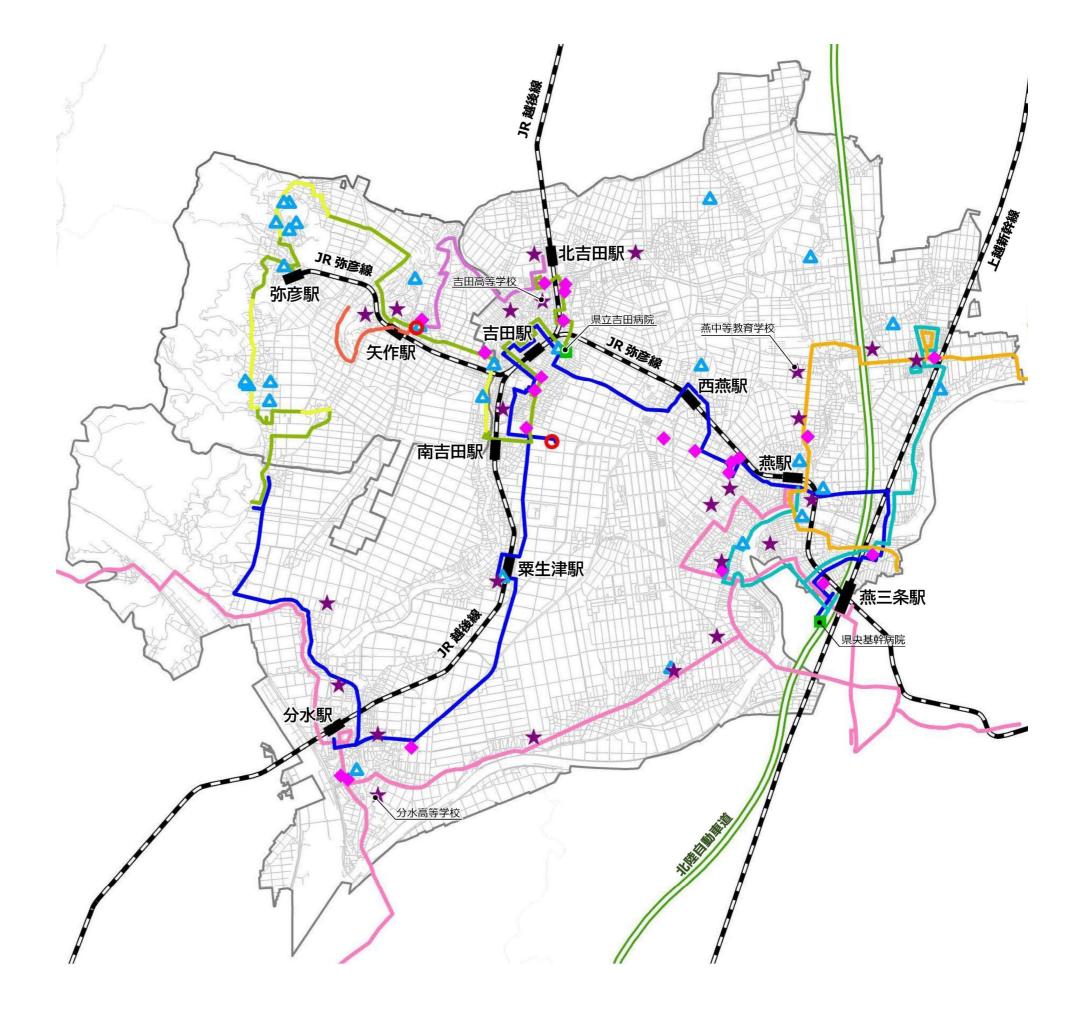
- 燕市では、燕、吉田、分水地区の旧来からの市街地周辺や主要な道路の沿線を中心に 都市的土地利用が拡散(燕市全体の建物用地面積は昭和 51(1976)年から令和 3(2021) 年で約 1.9 倍に増加) してきました。
- 市中央部の工業団地や JR 燕三条駅周辺の開発により、新たに都市的土地利用に転換 された地域もあります。
- 燕、吉田、分水地区の市街地中心部には、都市基盤が脆弱な密集市街地が存在し、宅地面積も狭小なものが多いことから、建物の更新が進まない状況です。
- 弥彦村の居住地は、平野部及び弥彦山山麓の主要道路沿いに、田などの農用地と混在して広がっています。



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。
- 人々の移動に大きく影響する近年の施設立地 動向としては、令和 6(2024)年 3 月に燕労災病 院等を統合再編した県央基幹病院が燕三条駅 付近で開業しました。





2-5 観光動態

• 観光客数は、燕市、弥彦村ともに新型コロナウイルスの流行に伴い、令和 2(2020)年 大きく減少しましたが、令和 4(2022)年から増加に転じています。

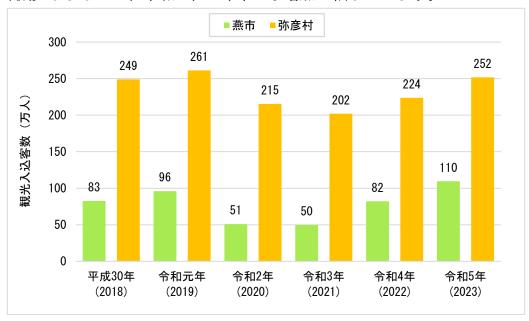


図 2-8 観光入込客数の推移 [出典:新潟県観光入込客統計]

• 燕市では、道の駅国上(売店・食堂)、ストックバスターズ燕店に訪れる観光客が多く、 特に道の駅国上(売店・食堂)は令和 4(2022)年から大きく増加しています。

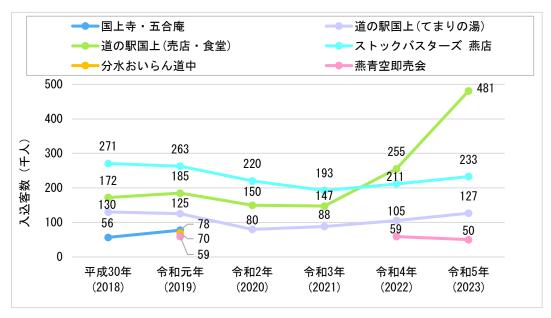


図 2-9 観光客の主な訪問先(燕市) [出典:新潟県観光入込客統計]

• 弥彦村では、彌彦神社に訪れる観光客が最も多く、令和 3(2021)年までは減少傾向でしたが、令和 4(2022)年から増加に転じています。

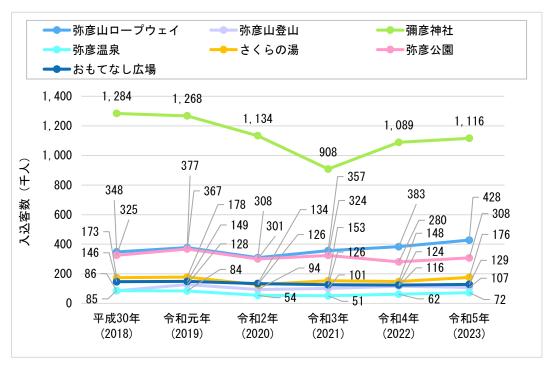


図 2-10 観光客の主な訪問先(弥彦村)

[出典:新潟県観光入込客統計]

第3章 上位計画・関連計画の整理

3-1 第3次燕市総合計画(令和5(2023)年3月策定)

■計画期間 令和 5(2023)年度から令和 12(2030)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 定住人口戦略「住みたい・働きたいと思う人を増やす」
- 2 活動人口戦略「キラキラ輝く人を増やす」
- 3 交流・応援(燕)人口戦略「訪れたい・応援したいと思う人を増やす」
- 4 人口戦略を支える都市環境の整備
- 5 持続可能な行財政運営の推進

■施策の位置づけ

戦略4 人口戦略を支える都市環境の整備

基本方針2 持続可能な都市基盤の構築

施策3 公共交通の利便性向上

【施策の方向性】

- ・引き続き、燕・弥彦地域公共交通会議の開催等により、総合的な公共交通体系の運営 を推進します。
- ・多様化する市民ニーズに対応するため、まちづくりと一体となった公共交通運行路 線の再編に取り組みます。
- ・予約システムの見直しや乗降支援等により、公共交通のさらなる利便性向上に取り 組みます。

【主要施策】

1. 公共交通の最適化

県央基幹病院を中心とした須頃郷地区の開発を受け変化する人の流れに対応するため、コミュニティバスの運行ルートやダイヤの見直しを行うほか、JR 東日本へ運行本数の維持を要望していくとともに、交通拠点である JR 吉田駅前広場の利便性向上を図ります。

2. デマンド交通の利便性向上

多様化する市民ニーズに柔軟に対応できる体制整備へ向け、デマンド交通における 適正台数の検討や予約のオンライン化などシステムの見直しを進めます。

3. 高齢者の乗降等支援

福祉政策と連携した高齢者の乗降支援等により、誰もが利用しやすい公共交通の 整備を推進します。

4. 新たなモビリティサービス導入の検討

新たなモビリティサービスである MaaS や、IoT・AI 技術を活用した自動運転バスといった最新の動向に注視し、将来における活用可能性についての研究を進めます。

3-2 弥彦村第6次総合計画(令和3(2021)年3月策定)

- **■計画期間** 令和 3(2021)年度から令和 7(2025)年度まで
- **■むらづくりのテーマ** 個性をみがいてかがやく弥彦村(ふるさと)
- ■基本的方向(戦略体系)
 - 1 安全で快適な生活基盤の確保
 - 2 教育の推進と子育て支援
 - 3 安心して生活できる環境の実現
 - 4 産業の振興
 - 5 効率的で効果的な行財政運営

■施策の位置づけ

基本目標1 安全で快適な生活基盤の確保

2節 生活基盤の維持保全

6項 公共交通

【基本方針】

- ①広域循環バス「やひこ号」、予約制乗合ワゴン「きららん号」ともに、引き続き村民 のみなさんからご利用いただくため、利用状況や村民ニーズの把握に努め、より効 率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。
- ②JR 東日本に対し、列車の運行改善を要望し、利用者の利便性向上に努めます。

【主要施策】

①やひこ号のバス停の見直し・フリー乗降区間化

やひこ号は、道の駅国上からビジョンよしだまで、なるべく多くの地域を通過できるようルートをとっています。利用状況に応じて、バス停を減らして効率的な運行ができるように、フリー乗降区間(自由に乗り降りできる区間)を増やしていきます。

②きららん号の利用促進

やひこ号のルートでは、どうしても通過できない地域がでてきてしまっていますが、これを補完するのがきららん号の運行になります。燕市民と比較して村民のみなさんのきららん号の利用はまだまだ少ないため、周知に力を入れて利用促進を図っていきます。

③JR 東日本への要望

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 弥彦線の列車の運行改善や増発について、JR 東日本に強く要望していきます。

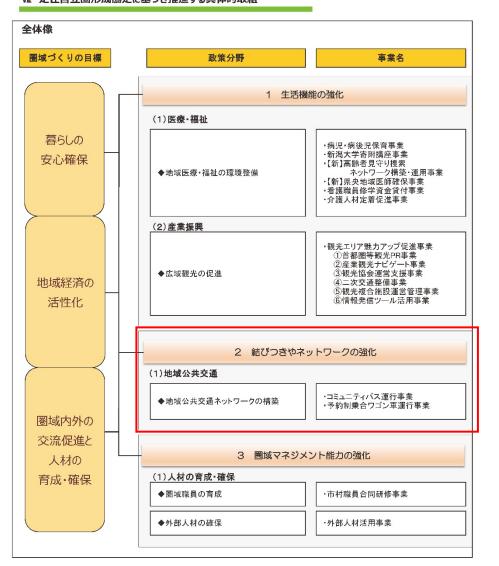
3-3 第3期燕・弥彦地域定住自立圏共生ビジョン

(令和7(2025)年3月策定予定)

- ■計画期間 令和 7(2025)年度から令和 11(2029)年度まで
- ■将来都市像 圏域住民が将来にわたって安心して暮らし続けることができることを目指し、次の3つを圏域の将来像とする
 - 1 暮らしの安心確保
 - 2 地域経済の活性化
 - 3 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【地域公共交通ネットワークの構築】
 - ・コミュニティバス運行事業
 - ・予約制乗合ワゴン車運行事業
 - VII 定住自立圏形成協定に基づき推進する具体的取組



3-4 燕市都市計画マスタープラン(令和5(2023)年3月策定)

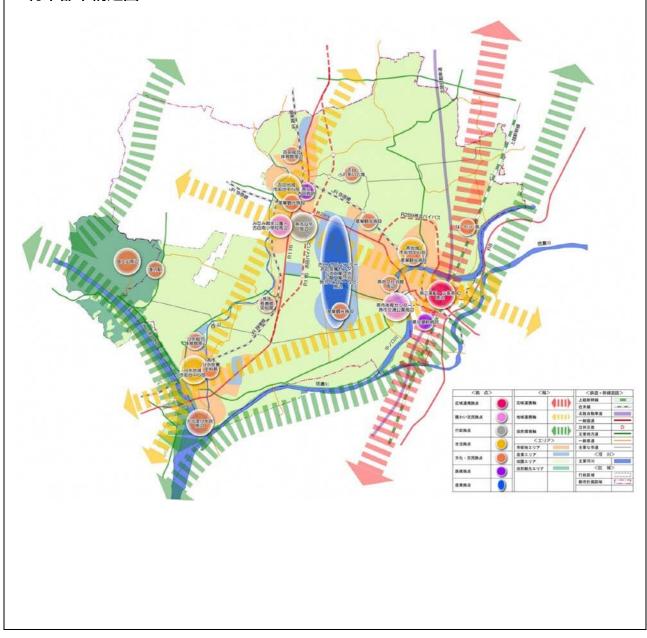
- ■目標年次 おおむね 20 年の中長期を見据えた計画
- ■燕市のまちづくりの理念と将来像

『人と自然と産業が共生する夢のある都市(まち)』 ~みんなが輝く持続可能なまちづくり~

■まちづくりの目標

- 1 ものづくり産業の飛躍とまちなかの魅力向上で賑わいがあふれるまち
- 2 拠点の機能強化と地域資源の活用で多くの交流を創るまち
- 3 多様な拠点を公共交通サービスで結ぶ移動しやすく暮らしやすいまち
- 4 高まる自然災害リスクから暮らしを守る安全・安心なまち
- 5 自然環境・田園風景との調和と脱炭素社会を実現するまち

■将来都市構造図



■施策の位置づけ

5-3 交通体系

(1)基本的な考え方

- ○公共交通の利便性を向上し、利用を促進します。
- ○公共交通ネットワークと土地利用との両輪から多極ネットワーク型コンパクトシティを推進します。
- ○「燕・弥彦地域公共交通網形成計画」等に基づき近隣市町村と連携した取組を推 進します。
- ○ICT、IoT の活用による次世代の公共交通サービスや、自動運転の普及等を想定した交通環境の形成を検討します。
- ○ICT、自動運転等の新たな技術開発等が進展するとともに、様々な移動を一つのサービスとして捉える MaaS (マース)の概念の登場等、交通分野の様々な課題の解決に向けた取組の導入を検討します。

(2) 交通体系整備の方針

1) 移動手段の持続的な確保

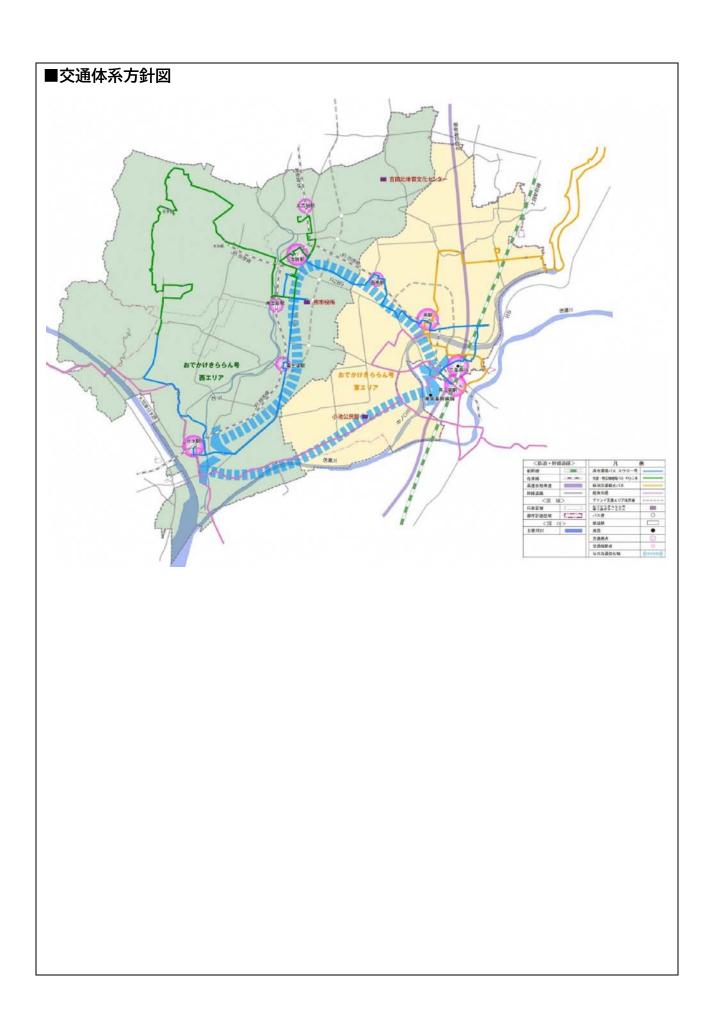
- ①自動車交通の確保
 - ・北陸自動車道、国道 8 号、国道 116 号、国道 289 号、及び主要地方道、一般県道、主要な市道等の骨格となる幹線道路では、公共交通との連携に配慮しながら、 円滑な交通の確保を図ります。また、適正な都市内道路網の配置・整備を図ります。

②鉄道交通の方針

- ・JR 上越新幹線、JR 越後線、JR 弥彦線は通勤・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維持や利用しやすい車両、 施設の導入、改良を要望します。
- ・輸送密度の減少により、調整が必要とされる線区については、県、関係沿線市町 村及び鉄道事業者とコミュニケーションを図りつつ、慎重に議論を進め、市民の 足として重要な交通の確保に努めます。

③バス交通の方針

- ・高速バスと路線バス、循環バス等のコミュニティバス(スワロー号・やひこ号) の運行について、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に努めます。
- ・高速バス、路線バスは、路線維持と乗り継ぎ改善を関係機関へ要望します。また、 循環バスは、主要拠点へのアクセスの確保、利便性向上を図ります。
- ・燕市及び弥彦村を東と西の 2 つのエリアに分けて運行する予約制乗り合いワゴン車(おでかけきららん号)は、ドア・ツー・ドアで移動できるメリットを活かし、交通空白地解消や移動しやすさの向上を図ります。また、持続的な手段とするため、利便性の向上や広報の強化などによる利用拡大に努めます。



3-5 燕市立地適正化計画(平成30(2018)年3月策定/令和6(2024)年3月改定)

■目標年次 概ね 20 年後の令和 22(2040)年度まで

■将来都市像 ものづくり産業の活性化と働き盛り世代の移住・定住による まちなか居住の促進

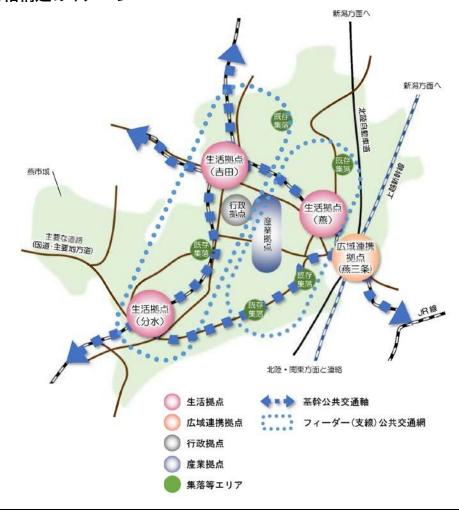
■課題解決のための施策・誘導方針

◇ストーリー1 「ものづくり産業の活性化」

◇ストーリー2 「働き盛り世代の移住・定住の促進」

◇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



■公共交通の考え方

【基幹公共交通軸】

生活拠点や広域連携拠点など、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】(平成27(2015)年3月策定)

- **■計画期間** 平成 27(2015)年度から令和 26(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。

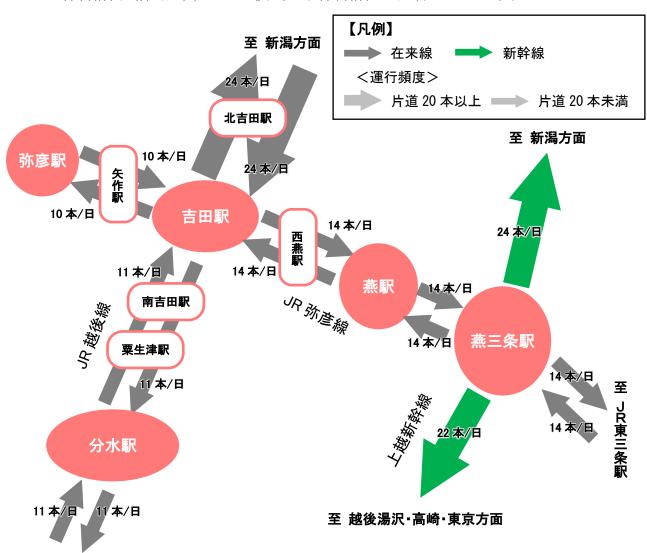
第4章

公共交通サービスの現状

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 22 便、下り(新 潟行き)は 24 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おり、吉田駅が両路線の乗換駅になっています。
- 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。
- JR 弥彦線は、吉田駅から弥彦駅に向かっては 20 便(上下線合計)、三条方面には 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 48 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。



至 柏崎方面 図 4-1 鉄道の運行状況 (令和 6(2024)年 8 月現在)

1)新幹線

• 上越新幹線燕三条駅の乗車人員は、新型コロナウイルスの流行に伴い令和 2(2020) 年度に大幅に減少しましたが、それ以降は増加傾向にあり、令和 5(2023)年度には 流行前の水準に概ね回復しています。

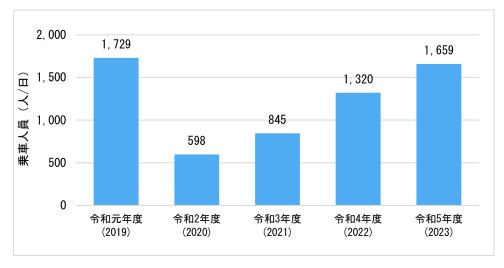


図 4-2 新幹線利用状況(1日当たりの乗車人員) [出典:東日本旅客鉄道株式会社(JR東日本)ホームページ]

② 在来線(JR越後線・JR弥彦線)

• 在来線各駅の乗車人員は、新型コロナウイルスの影響を受けているものの、概ね横 ばいで推移しており、従来から日常的な交通手段としての利用が少なく、通勤・通 学といった定期的な利用が多いと推察されます。

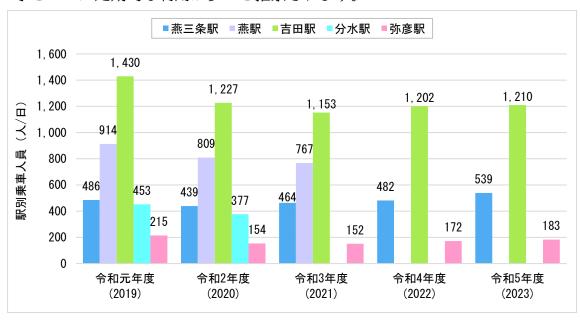


図 4-3 在来線利用状況(1日当たりの乗車人員)

[出典:東日本旅客鉄道株式会社(JR 東日本)ホームページ]

※燕駅は令和4(2022)年度、分水駅は令和3(2021)年度より非公表

- JR 東日本は、令和 5(2023)年度において平均通過人員が 2,000 人/日未満の線区を 開示しており、本圏域では JR 越後線の柏崎~吉田間、JR 弥彦線の弥彦~吉田間が 該当しています。
- これら区間では、新潟県や沿線自治体が主体となって活性化に向けた検討を進めています。

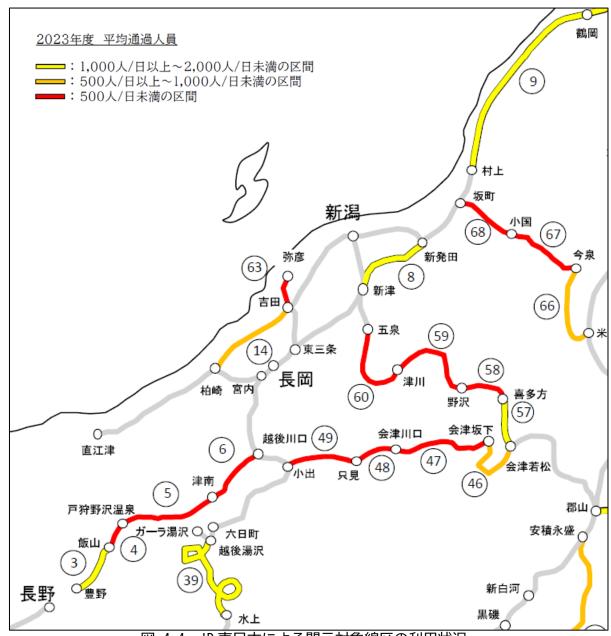


図 4-4 JR 東日本による開示対象線区の利用状況

[出典:東日本旅客鉄道株式会社(JR東日本)ホームページ]

※丸囲みの数字は、平均通過人員 2,000 人/日未満の線区ごとに JR 東日本が割り当てた数字

(2) バス

① 高速バス

- アイ・ケーアライアンス株式会社が、燕駅から新潟駅行の高速バス「ときライナー」 を平日のみ1日2便(上下線各1便)運行しています。
- 北陸自動車道の三条・燕I Cバス停では、新潟方面、長岡・柏崎・上越方面を結ぶ 県内高速バスが平日 68 便 (上下線各 34 便) 運行しています。

② 路線バス

- 圏域内の路線バスは、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12系統運行しています。
- 燕駅や燕三条駅を拠点に、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。
- 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、全国的に問題となっている乗務員の不足・高齢化といった課題も抱えています。

事業者名	系統番号	起点~(主な経由地) ~終点	経由市町村	運行回数 (回/日)	平均乗車密度 (人)
越後交通㈱	2 • 3	長岡駅前〜興野〜分水駅前	長岡市 燕市	5.5	4. 8
越後交通㈱	5-1	東三条駅前~八王寺~燕駅前	三条市 燕市	1.0	0. 9
越後交通㈱	6-1	東三条駅前~済生会・八王寺~燕駅前	三条市 燕市	1.5	0.6
越後交通㈱	11	東三条駅前〜済生会・渡部〜寺泊車庫前	三条市 燕市 長岡市	2.0	1.5
越後交通㈱	38	東三条駅前~燕三条駅・分水駅・渡部~ 寺泊車庫前	三条市 燕市 長岡市	1.5	1. 2
越後交通㈱	46	燕駅前〜水道町・八王寺〜分水駅前	燕市	1.0	2. 2
新潟交通観光バス㈱	143	白根桜町〜月潟・新生町〜燕駅前	新潟市 燕市	2.0	1. 2
新潟交通観光バス㈱	144	新生町〜関崎〜燕駅前	燕市	4. 5	1.5
新潟交通観光バス㈱	145	燕中等前~燕駅前	燕市	0.5	7. 2
新潟交通観光バス㈱	146	白根桜町〜茨曽根・新生町〜燕駅前	新潟市 燕市	4. 0	1.3
新潟交通観光バス㈱	148	大島病院前~井土巻神社前~燕駅前	三条市 燕市	0.5	23. 4
新潟交通観光バス㈱	150	花園町〜関崎〜燕駅前	燕市	1.0	2.8

表 4-1 路線バス運行状況 (令和 5(2023)年度)

[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]

• 乗車人員は、新型コロナウイルスの流行に伴い令和 2(2020)年に減少しており、それ以降は大幅な改善が無いまま横ばいで推移しています。

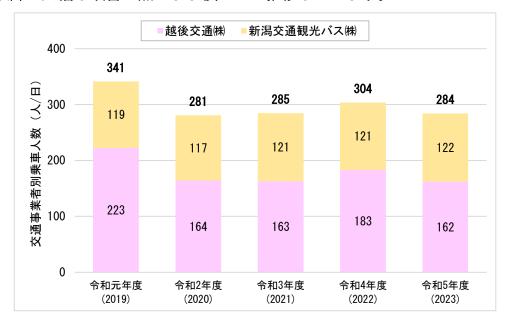


図 4-5 路線バス利用状況(1 日当たりの乗車人員)

[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]

• 経常収支率は、近年は30%前後で推移しており、大きな変動は見られません。

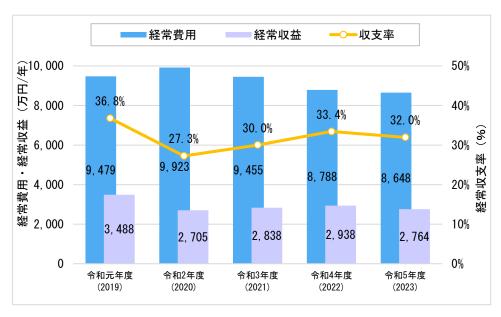


図 4-6 路線バス経常収支状況

(越後交通株式会社及び新潟交通観光バス株式会社の合算データ)

[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]

③ コミュニティバス

1) スワロー号・やひこ号・燕市コミュニティバス実証運行

- スワロー号、やひこ号の利用者は、新型コロナウイルス感染症の流行に伴い令和 2(2020)年に減少し、それ以降は増加傾向にありますが、流行前の水準には回復 していません。
- 燕市コミュニティバス実証運行の利用者は、令和 2(2020)年 10 月の運行開始以降、右肩上がりで推移しています。

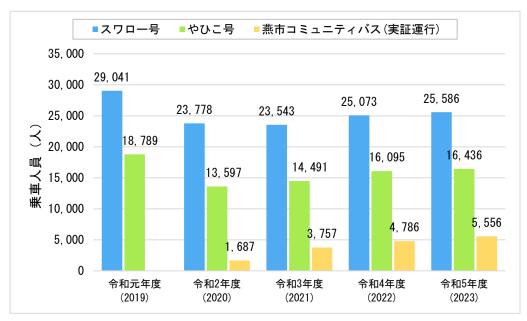


図 4-7 コミュニティバス利用状況(年間の乗車人員) 「出典: 燕・弥彦地域公共交通会議資料]

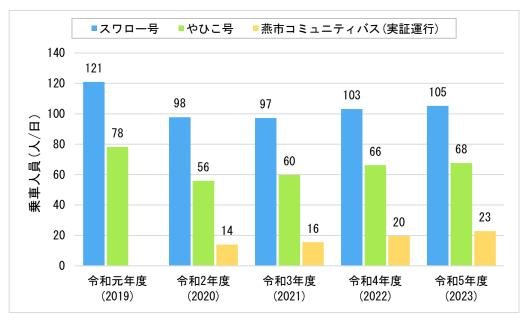


図 4-8 コミュニティバス利用状況(1日当たりの乗車人員) [出典:燕・弥彦地域公共交通会議資料]

• スワロー号のバス停別の乗降客数を見ると、「吉田駅」が最も多く、次いで「燕駅」となっています。それ以降では、駅、病院、大型商業施設が多い状況です。

スワロー号				
パラ/点	五吹之粉 (1)	バス待ち環境		
バス停	乗降者数(人)	上屋	ベンチ	
長辰	458	0	0	
てまりの湯	771	0	_	
道の駅国上	546	0	0	
太田	161	0	0	
中島(農協前)	381	-	-	
分水健康福祉プラザ	906	-	_	
分水駅	3, 175	0	0	
地蔵堂本町二丁目	1, 438	_	_	
分水学校町(ドラッグトップス分水店前)	2, 294	_	_	
粟生津駅	885	0	0	
燕市役所	1,644	0	0	
吉田西太田(ウオロク吉田店前)	1, 313	_	_	
新印西部卸売市場 ※R5.7追加	509	0	0	
吉田産業会館	3, 111	0	0	
吉田駅	5, 323	0	0	
県立吉田病院	3,608	0	-	
西燕駅	2, 456	0	0	
廿六木四(協栄信用組合本店東側)※R5.10追加	598	-	-	
廿六木三	1, 284	-	-	
燕駅	4, 166	0	0	
朝日町(明道メタル前)	1, 181	-	-	
小高 ※R6.3追加	41	-	-	
東町(チャレンジャー燕三条店)	2, 237	-	-	
井土巻(イオン県央店前)	3, 878	-	0	
済生会新潟県央基幹病院 ※R6.3追加	185	0	0	
燕三条駅	3, 178	_	_	

表 4-2 スワロー号のバス停別乗降者数 (令和 5(2023)年度) [出典:燕・弥彦地域公共交通会議資料]

• やひこ号のバス停別の乗降客数を見ると、燕市内では「吉田駅」と「吉田産業会館」が多く、弥彦村内では「フリー乗車区間(支援センター)」、「弥彦駅」、「弥彦村役場」が多い状況です。

やひこ号					
バス停	垂咚 少 粉 (\)	バス待ち環境			
八人行	乗降者数(人)	上屋	ベンチ		
てまりの湯	480	0	-		
道の駅国上	281	0	0		
長辰	394	0	0		
鴨原	239	0	0		
フリー乗降区間 (村山ポンプ小屋)	474				
さくらの湯	799	0	0		
フリー乗降区間 (支援センター)	2,870				
矢楯	872	0	0		
県信前	366	ı	_		
ヤホール	1, 135	0	0		
弥彦駅	2, 529	0	0		
田村歯科医院前	996	1	_		
彌彦神社(宮司宅前)	1,386	-	_		
フリー乗降区間(弥彦体育館)	786				
井田中	197	0	0		
農協前	686	-	_		
弥彦村役場	2,160	0	0		
矢作	116	-	_		
峰見	496	0	0		
フリー乗降区間 (夢の木はうす)	500				
大戸	327	0	0		
吉田西太田(ウオロク吉田店前)	1,053	-	_		
吉田産業会館	3,587	0	0		
吉田駅	4,037	0	0		
県立吉田病院	1,753	0	_		
樋ノ口(ひらせい吉田店前)	1,004	_	_		
吉田東町(いわぶち整形外科前)	1,737	_	_		
吉田本所(マルイ吉田店前)	1, 431	-	_		
ビジョンよしだ	196	0	0		

表 4-3 やひこ号のバス停乗降者数 (令和 5(2023)年度)

[出典:燕・弥彦地域公共交通会議資料]

• 燕市コミュニティバス実証運行のバス停別の乗降客数を見ると、「井土巻(イオン県央店側)」が最も多く、次いで「新生町」、「燕駅」となっています。

燕市コミュニティバス実証運行				
バス停		降者数(人)	バス待ち環境	
		件有数(八 <i>)</i>	上屋	ベンチ
燕駅		1, 393	0	0
木場小路		511	_	_
中央公民館前		386	0	0
ウオロク燕店		522	0	_
燕市産業史料館前		320	0	_
燕市老人福祉センターつばめ荘		352	0	-
井土巻(イオン県央店側)		1,811	-	0
燕三条駅		1, 122	-	-
済生会新潟県央基幹病院 ※R6.3追加		28	0	0
井土巻(地場産側)		217	_	0
井土巻5丁目(高速バス乗場付近)		149	_	_
東町(チャレンジャー燕三条店前)		387	-	_
燕労災病院 (R6.3より"佐渡"へ変更)		1,083	0	0
上小牧		71	_	_
下小牧		43	_	_
ウオエイ小中川店前		675	_	-
花園町		567	_	_
新生町		1, 475	0	0

表 4-4 燕市コミュニティバス実証運行のバス停別乗降者数(令和 5(2023)年度) [出典:燕・弥彦地域公共交通会議資料]

2) 弥彦村自動運転実証実験

- 弥彦村自動運転実証実験は、やひこ号を補完する日常の移動手段として令和 6(2024)年2月に実証運行を開始し、同年3月から定期運行を進めています。
- 現在は、北吉田ルートと井田ルートの 2 系統で運行しており、令和 6(2024)年 3 月末までに 387 名 (平均 16.8 名/日) が利用しています。
- 令和 5(2023)年度の運行経費は、その大部分を国庫補助で賄っています。

運行経費	うち国庫補助	補助比率	
17,829万円	16,102万円	90.3%	

表 4-5 弥彦村自動運転実証実験の運行経費(令和 5(2023)年度) 「出典:燕・弥彦地域公共交通会議資料]

(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・ツー・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、各エリアで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、新型コロナウイルス感染症の流行に伴い令和 2(2020)年に減少し、それ以降は増加傾向にありますが、流行前の水準には回復していません。

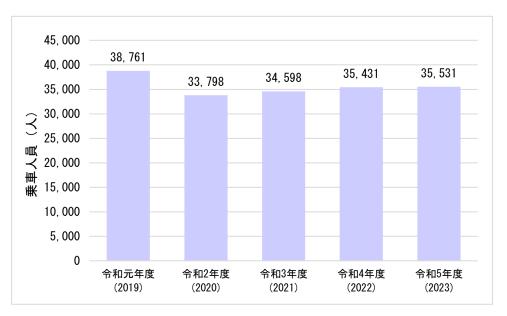


図 4-9 おでかけきららん号利用状況(年間の乗車人員) [出典:燕・弥彦地域公共交通会議資料]

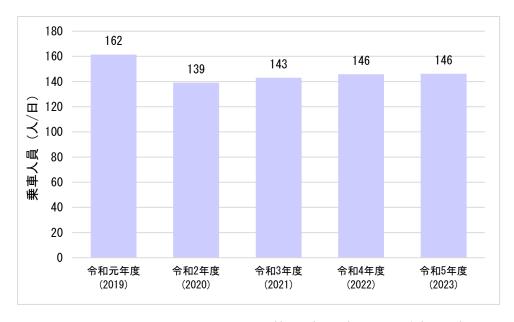


図 4-10 おでかけきららん号利用状況(1 日当たりの乗車人員) [出典:燕・弥彦地域公共交通会議資料]

- 時間帯別の乗車人員は、9 時便と 10 時便が比較的多く、その時間帯をピークに徐々 に減少しています。
- 時間帯別の予約お断り数も概ね同様の傾向となっています。

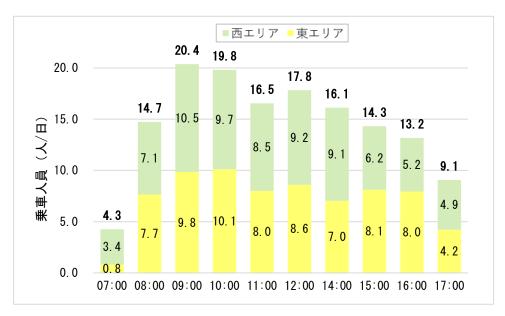


図 4-11 おでかけきららん号時間帯別乗車人員(令和 5(2023)年度) [出典:燕・弥彦地域公共交通会議資料]

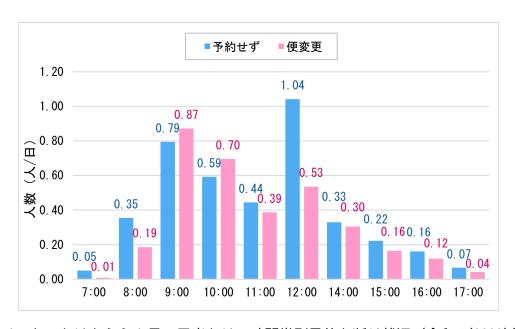


図 4-12 おでかけきららん号 1 日当たりの時間帯別予約お断り状況(令和 5(2023)年度) [出典:燕・弥彦地域公共交通会議資料]

• おでかけきららん号で乗降者数が多い場所は、「県立吉田病院」が最も多く、次いで「燕労災病院」、「JR 吉田駅」となっています。

順位	場所名	乗降者数(人)
1	県立吉田病院	4, 457
2	燕労災病院	2, 416
3	吉田駅	1,989
4	富永草野医院	1, 793
5	燕市役所	1,571
6	吉田産業会館	961
7	いわぶち整形外科	905
8	イオン県央店	873
9	県立燕中等教育学校	832
10	老人福祉センター「つばめ荘」	747
11	原信吉田店	745
12	燕三条駅	663
13	吉田特別支援学校	635
14	はすいけ整形外科	501
15	甲田内科クリニック	476
16	ビジョンよしだ	476
17	ウオエイ小中川店	426
18	ウオロク吉田店	406
19	パコ分水ショッピングパーク	395
20	燕市民交流センター	393

表 4-6 おでかけきららん号乗降場所ランキング TOP20 (令和 5(2023)年度) [出典:燕・弥彦地域公共交通会議資料]

(4) タクシー

- 圏域内には、(株)燕タクシー、(株)中央タクシー、地蔵堂タクシー(有)、まきタクシー(有)、中越交通(株)、弥彦タクシー(有)、介護タクシーKB ライナー、あすなろ介護タクシーの8社があり、そのうち6社が「おでかけきららん号」を1台ずつ運行しています。
- 福祉車両を利用した福祉タクシー事業や、交通系 IC カードの導入、免許返納者や 障がい者への運賃割引など、多様なニーズに応えながら利用促進や利便性向上に努 めています。

(5) スクールバス

- 圏域内の6小学校、3中学校、1特別支援学校において、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。

学校	運行時期	便数	車両
()内は運行地域等 燕西小学校 (西燕町、桜町、廿六木四区)	1月~3月	登校 1 便 下校 2 便	マイクロバス1台
(白無明、後期、日八木百匹)	通年	登校 1 便 下校 2 便	マイクロバス 2 台
栗生津小学校 (高木、野本、田中、溝、溝古 新)	11月~3月	登校 1 便 下校 2 便	マイクロバス1台
吉田北小学校 (西槇、佐渡山、小島 他)	通年	登下校各1便	マイクロバス 2 台
分水北小学校 (源八新田、竹ヶ花、太田、牧 ケ花、上. 中. 下佐善、真木 山、幕島、渡部、長辰(長崎・ 辰の口)、国上)	通年	登下校各1便	マイクロバス 3 台
弥彦小学校 (徒歩の地区(矢作・井田・中 山・山崎・山岸)以外)	通年	登校2便 下校2便(地区に よっては3便)	マイクロバス 7 台 ※常時 5 台で運行
分水中学校 (横田、熊森)	通年	登下校各2便	大型バス1台
分水中学校 (国上、長辰(長崎)、渡部、真 木山、幕島、源八新田、竹ヶ 花、太田、牧ケ花、佐善)	10月~3月	登校各車両1便 下校各車両2便	マイクロバス 2 台
吉田中学校 (西槇、横地、中村、佐渡山 中組、佐渡山上組、小島、庚 塚、雀森、稲葉、四十石)	12月~2月	登校 1 便 下校 2 便	マイクロバス 1 台
弥彦中学校 (部活動入部者でバス運行ル ート付近の生徒)	12月~2月	下校のみ1便	 マイクロバス 4 台
月ヶ岡特別支援学校 (燕市内、弥彦村内から月ヶ 岡特別支援学校へ通い、バス 利用を希望する児童生徒)	通年	【燕市】 登校1便 下校2便 【弥彦村】 登下校各1便	【燕市】 マイクロバス 3 台 【弥彦村】 ワゴン車 1 台

表 4-7 スクールバス運行一覧 (令和 6(2024)年度)

[出典:燕市・弥彦村資料]

(6)観光バス・観光タクシー

- 弥彦村と新潟市西蒲区の観光スポットをつなぐ「にしかん観光周遊ぐる~んバス」 が、令和元(2019)年度からの試験運行を経て、令和 4(2022)年度から本格運行を始 めています。
- 運行主体は新潟市西蒲区で、アイ・ケーアライアンス株式会社が運行を受託しています。

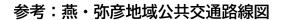


図 4-13 にしかん観光周遊ぐる〜んバス リーフレット (令和 6(2024)年度版) [出典:NIIGATA WEST COAST ホームページ]

- 「燕・弥彦を観光タクシーでめぐる旅」と称して、中越交通株式会社が観光タクシーを運行しています。
- 燕三条駅と彌彦神社を発着地として、6 つの特色あるコースが用意されています。



図 4-14 燕・弥彦を観光タクシーでめぐる旅 リーフレット (令和 6(2024)年度版) [出典: 燕市観光協会ホームページ]



【凡例】

北陸自動車道

越後交通(株)

スワロー号 **や**ひこ号

停留所

新潟交通観光バス(株)

デマンド交通(おでかけきららん号)

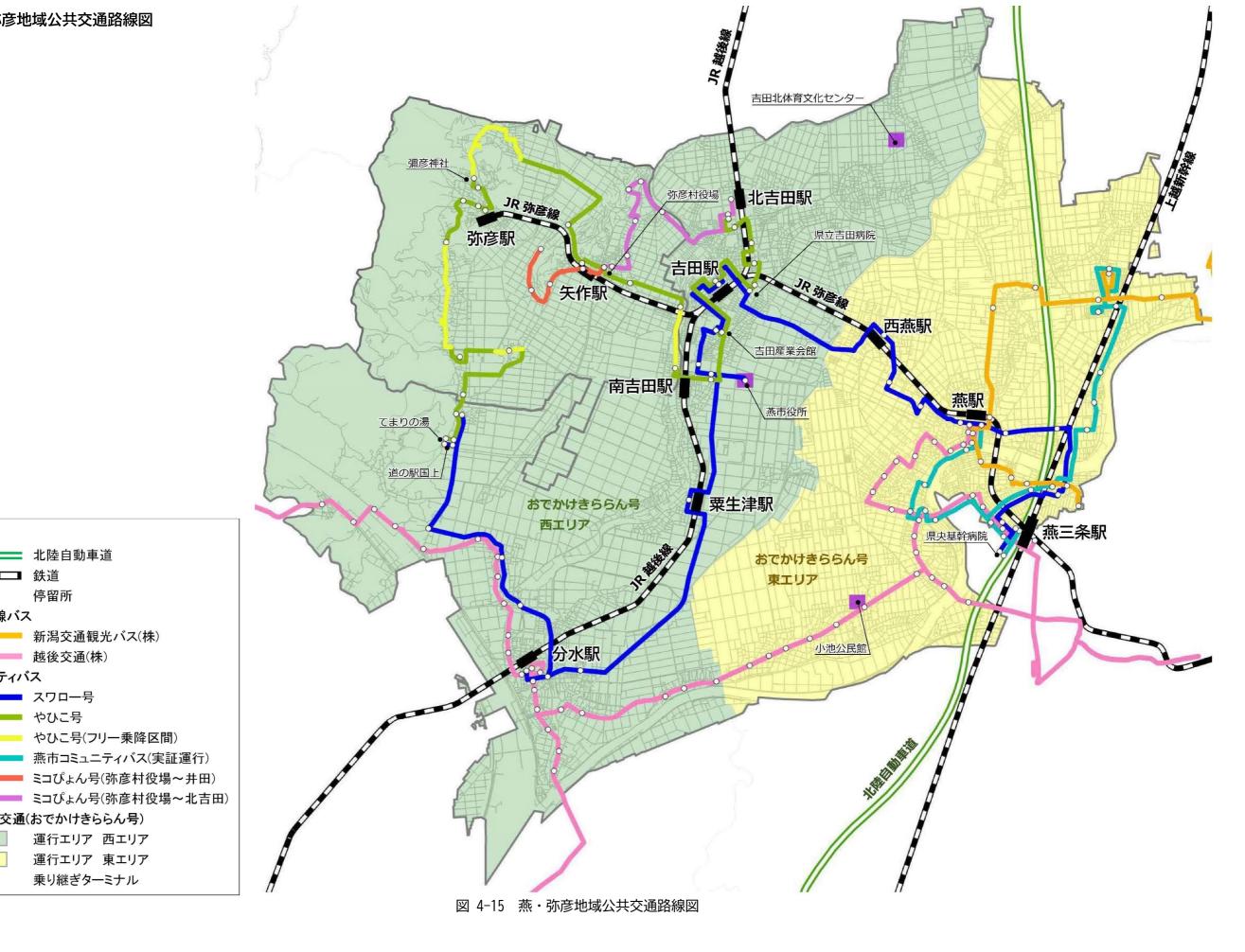
やひこ号(フリー乗降区間)

運行エリア 西エリア 運行エリア 東エリア 乗り継ぎターミナル

□■□■□ 鉄道

民間路線バス

コミュニティバス



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 1,000~1,500 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、長岡市方面へは鉄道、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。

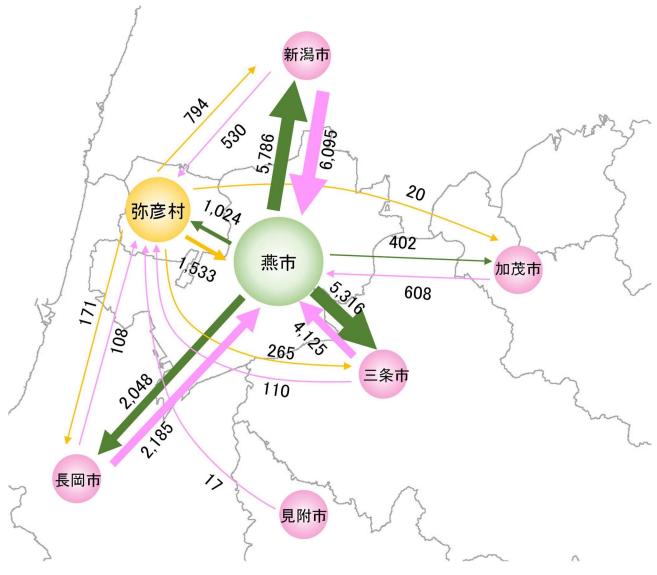


図 4-16 燕市・弥彦村の近隣自治体への移動状況

[出典:令和2(2020)年国勢調査]

※上位5自治体のみを表示

4-3 公共交通に係る財政負担

- コミュニティ交通(スワロー号、やひこ号、燕市コミュニティバス実証運行、おでかけきららん号)の運行に係る経費は年々増加しており、運賃収入が横ばい、国県補助金が減少傾向にある中で、行政の負担額は年々増加しています。
- 令和 6(2024)年 2 月からは弥彦村自動運転実証実験が始まっており、行政負担は更に増加することが見込まれるため、事業の持続可能性を踏まえた検討が必要です。

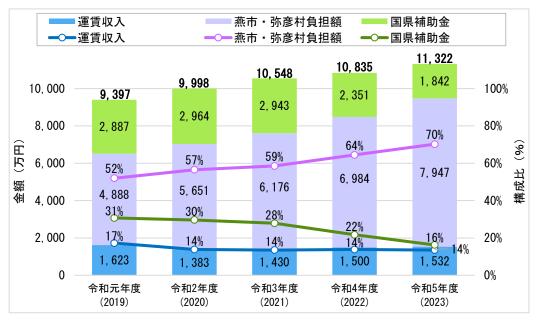


図 4-17 コミュニティ交通に要する経費 [出典:燕市決算資料、弥彦村決算資料]

• 路線バスの運行に対して、燕市は年間約2,000万円を補助し、路線の維持・確保に努めています。

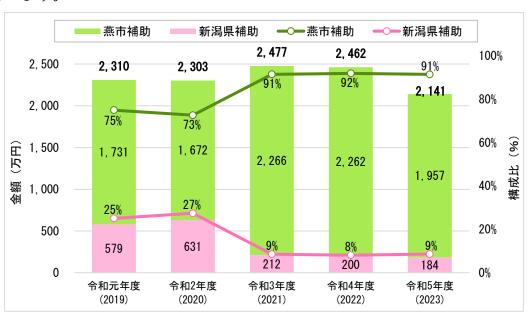


図 4-18 路線バスへの補助額

[出典:燕市決算資料、弥彦村決算資料]

• 路線バスの運行に対する年間実車キロ数(燕市内の系統キロ程×年間運行回数)当たりの燕市補助額は増加傾向にあり、路線の維持・確保に必要な財政負担は今後増加する可能性があります。

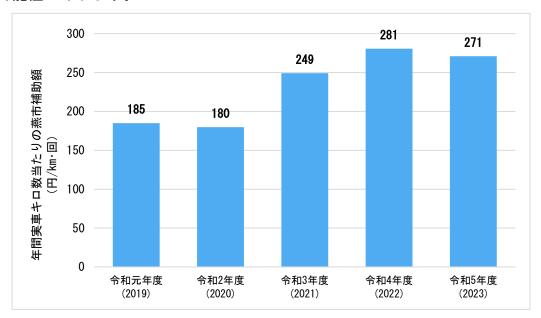


図 4-19 年間実車キロ数当たりの燕市補助額の推移

[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]

第5章

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		・ 調査対象:65 歳以上の圏域住民 1,500 人(居住地、年齢階層に	
		配慮して無作為抽出)	
		・ 調査方法:郵送による配付・回収、web アンケートの併用	
		・ 居住地、性別、年齢、職業、運転免許証保有状況、スマート	
2	回答者属性	フォン利用状況、外出状況、コロナの影響、自宅からバス停	
調		までの許容距離	
查	日常の移動実態	・ 目的別の外出頻度、行先、交通手段、時間帯	
項口	公共交通の利用	・ 利用頻度、利用目的、運行サービスに対する満足度、利用し	
目		ない理由	
	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		・ 令和 6(2024)年 7月 16日(火曜日)から 7月 26日(金曜日)	
④回収状況		有効回答票 822 件(有効回収率 54.8%)	

(2) 学生(中学生、高校生)対象調査

①調査対象・方法		· 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(837人)		
		調査方法:学校経由による直接配付・回収		
2	回答者属性	· 居住地、学年、通学方法		
②調査項目	公共交通の利用	鉄道、バス等の交通手段の利用状況、満足度・重要度		
目	日常の移動実態	・ 休日の外出目的、交通手段		
		· 調査票配付 令和 5(2023)年 9 月 20 日(水曜日)		
<u> </u>	₽₩₽	· 調査票回収 吉田高等学校 10月 4日(水曜日)		
③実施時期		分水高等学校 10月17日(火曜日)		
		燕中等教育学校 10月 4日(水曜日)		
④回収状況		· 回答票 777 件(合計)		

(3)公共交通利用者対象調査

≪市内路線バス、コミュニティバス≫

①調査対象・方法			路線バス(11 路線)、スワロー号、燕市コミュニティバス実証
			運行、やひこ号、弥彦村自動運転実証実験 車内
		•	調査員が公共交通利用者に対し調査票を用いて調査
2	回答者属性		居住地、性別、年齢、職業、運転免許証保有状況、スマート
調査			フォン利用状況
項	公共交通の利用		利用頻度、利用目的、運行サービスに対する満足度、今後の
目			利用意向
③実施時期			市内路線バス、スワロー号、燕市コミュニティバス実証運
			行、やひこ号:令和6(2024)年7月16日(火曜日)
		•	弥彦村自動運転実証実験:令和6(2024)年8月20日(火曜日)
④回収状況		•	回答票 359 件

≪デマンド交通≫

	· · ·				
		・ デマンド交通(おでかけきららん号)			
①調査対象・方法		・ 車内で調査票の配布・回収を行い、車内で回答が困難な場合			
		は web アンケートまたは後日郵送での回答を依頼			
2	回答者属性	・ 居住地、性別、年齢、職業、運転免許証保有状況、スマート			
調査		フォン利用状況			
項	公共交通の利用	・ 利用頻度、利用目的、運行サービスに対する満足度、今後の			
自		利用意向			
③実施時期		・ 令和 6(2024)年7月16日(火曜日)から7月26日(金曜日)			
④回収状況		・ 回答票 231 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。

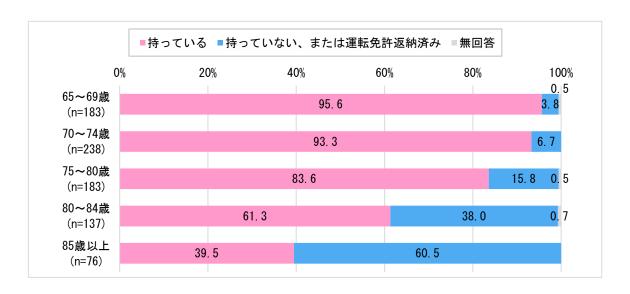
※コミュニティバスの集計結果について

燕市コミュニティバス実証運行は票数が 15、弥彦村自動運転実証実験は票数が 1 と少ないため、前者はスワロー号、後者はやひこ号に合算し、「スワロー号等」「やひこ号等」としてまとめています。

5-2 高齢者対象調査

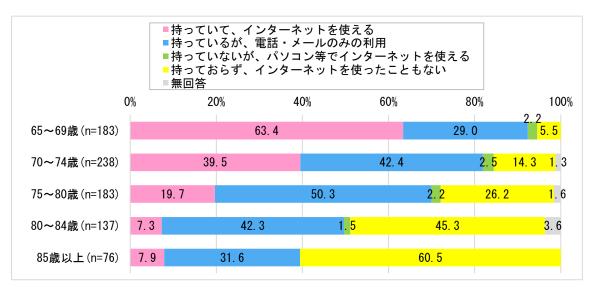
(1) 運転免許の保有状況について

- 高齢になるほど運転免許保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。



(2) スマートフォンの利用状況について

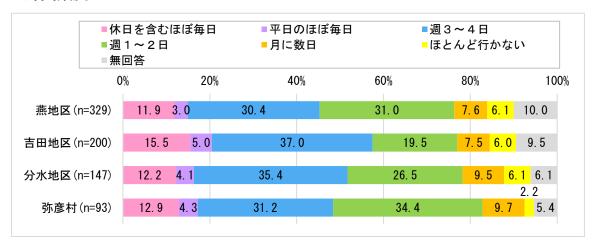
• 高齢になるほど、スマートフォンを「持っておらず、インターネットを使ったこと もない」の占める割合が高くなっています。



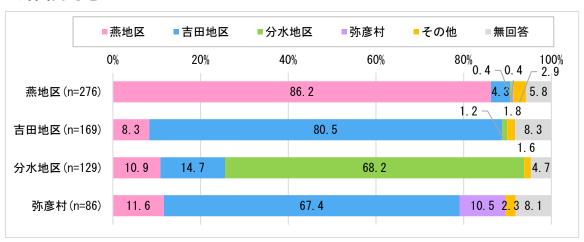
(3)日常の買い物について

- 買い物の頻度は、燕市では「週に1~2日」「週に3~4日」が多く、弥彦村では「週に1~2日」が最も多くなっています。週に1日以上は買い物のために外出している高齢者がどの地区も約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」(86.2%)、吉田地区は「吉田地区」(80.5%) と地区内が80%以上を占めていますが、分水地区は「分水地区」(68.2%)、「吉田 地区」(14.7%)、「燕地区」(10.9%)と若干分散しています。弥彦村は「吉田地区」 (67.4%)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」「燕地区」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



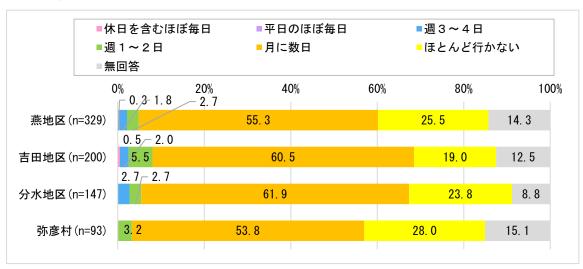
■外出目的地



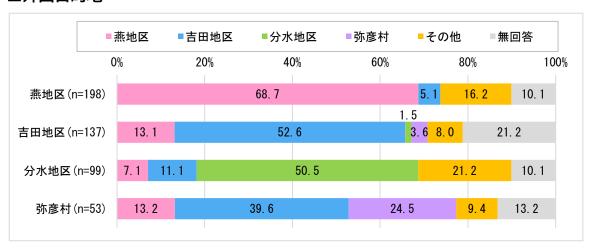
(4)日常の通院について

- 通院の頻度は「月に数日」がどの地区においても最も多くなっています。
- 通院の行先では、燕地区は「燕地区」(68.7%)、吉田地区は「吉田地区」(52.6%)、「燕地区」(13.1%)、分水地区は「分水地区」(50.5%)、「吉田地区」(11.1%)、「燕地区」(7.1%)となっています。弥彦村は「吉田地区」(39.6%)、「弥彦村」(24.5%)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、県立吉田病院(吉田地区)や県央基幹病院(三条市)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吉田地区(県立吉田病院)や三条市(県央基幹病院)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



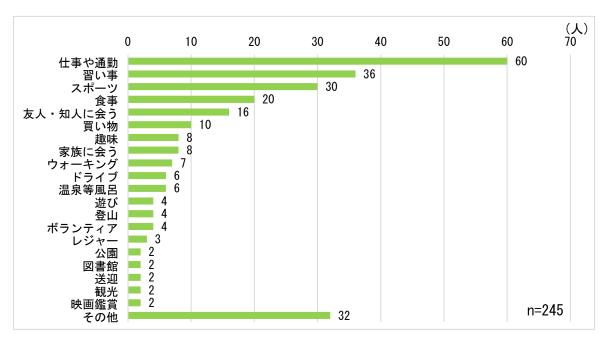
■外出目的地



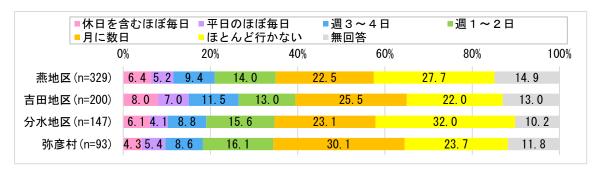
(5) 日常のその他おでかけについて

- 買い物や通院以外のおでかけでは「仕事や通勤」が最も多く、次いで「習い事」「スポーツ」となっており、月に数日以上の外出をする割合が約6割を占めています。
- 行先では、燕地区は「燕地区」(45.5%)、吉田地区は「吉田地区」(48.5%)、分水地区は「分水地区」(25.9%)となっています。弥彦村は「吉田地区」(26.7%)、「弥彦村」(20.0%)となっています。各地区とも基本的には地区内の行先が多いですが、分水地区、弥彦村から吉田地区や燕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」「燕地区」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

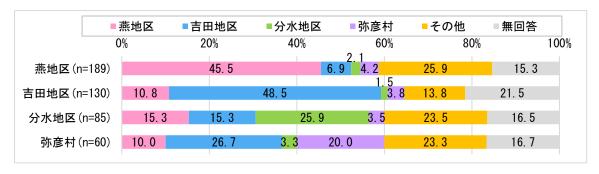
■外出目的(自由記述)



■外出頻度

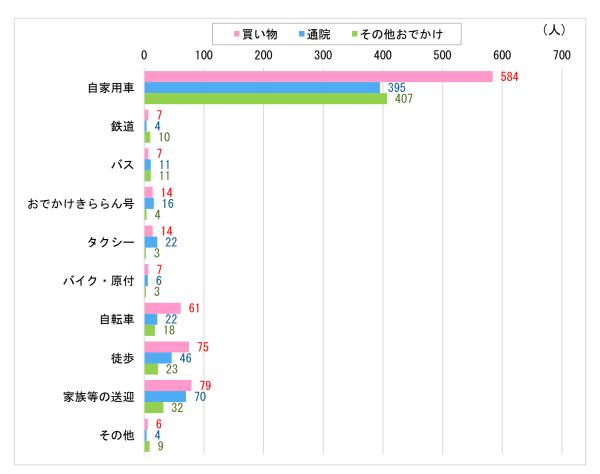


■外出目的地



(6)目的別の移動手段について

- どの目的においても自家用車の利用が最も多く、次いで家族等の送迎が多くなっています。
- 一方で公共交通の利用はどの目的においても30人未満となっています。

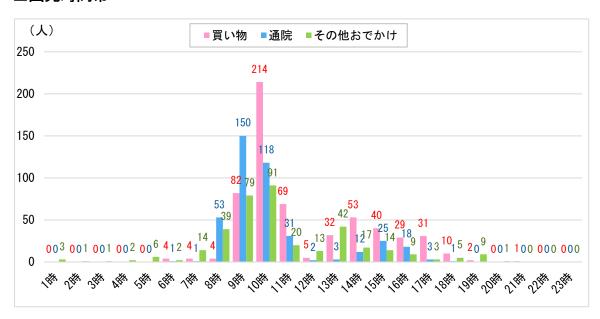


※複数回答

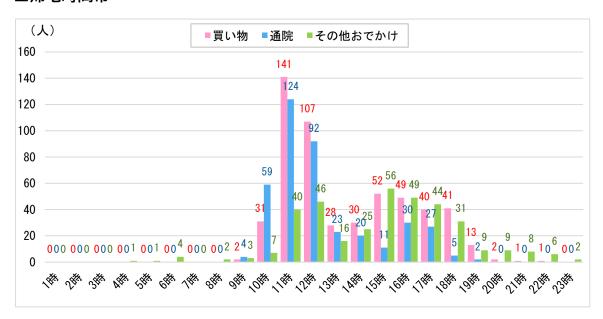
(7)目的別の移動時間帯について

- 出発時間帯は 9、10 時台、帰宅時間帯は 11、12 時台に多くなっています。
- 出発・帰宅時間帯共に午前中に集中していますが、その他おでかけの帰宅時間帯は 夕方が多くなっています。

■出発時間帯



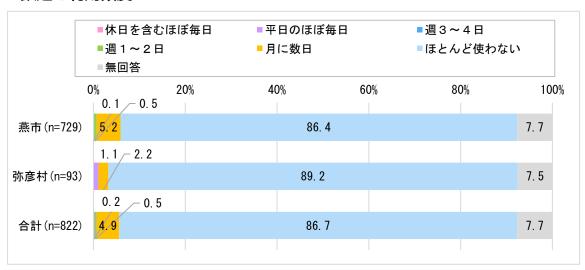
■帰宅時間帯



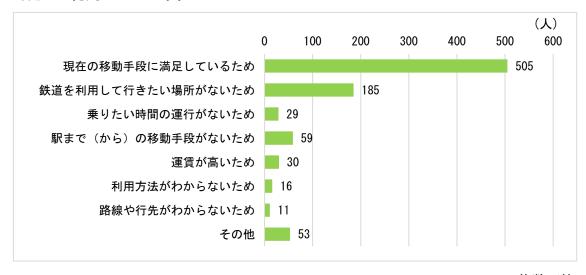
(8)鉄道の利用について

- 鉄道を「ほとんど使わない」が 8 割以上となっており、利用しない理由としては、 「現在の移動手段に満足しているから」が最も多くなっています。
- 利用者を増やすための最も効果的な取り組みとして、「駅周辺の駐車場の整備」や 「駅まで(から)の移動手段の確保」が多くなっています。

■鉄道の利用頻度

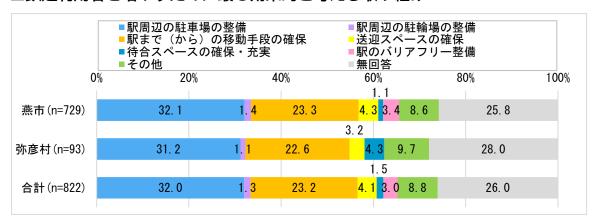


■鉄道を利用しない理由



※複数回答

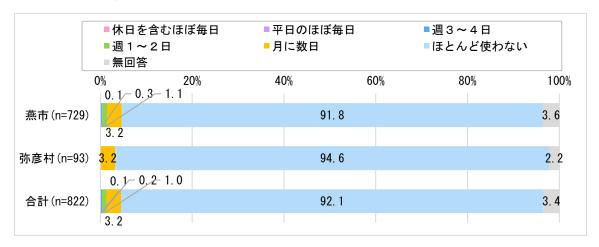
■鉄道利用者を増やすために最も効果的と考える取り組み



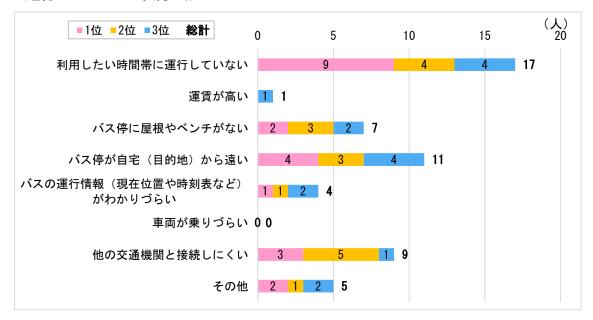
(9) バスの利用について

- バスを「ほとんど使わない」が 9 割以上となっています。バス利用者が感じる不満な点として、「利用したい時間帯に運行していない」が最も多く、次いで「バス停が自宅(目的地)から遠い」、「他の交通機関と接続しにくい」となっています。利用しない理由としては、「現在の移動手段に満足しているから」が最も多くなっています。
- やむを得ず行って良い見直しとして、「運賃の値上げ」が最も多く、次いで「便数 の減少」、「予約制運行への移行」となっています。
- 行ってほしくない見直しとして、「便数の減少」が最も多く、次いで「路線の乗り 換え」、「予約制運行への移行」となっています。

■バスの利用頻度

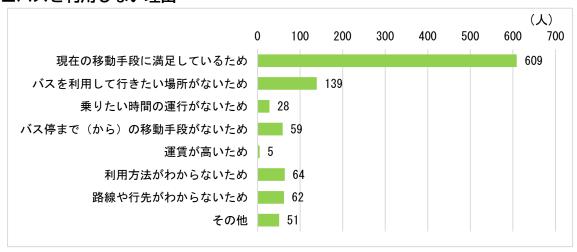


■運行サービスの不満な点



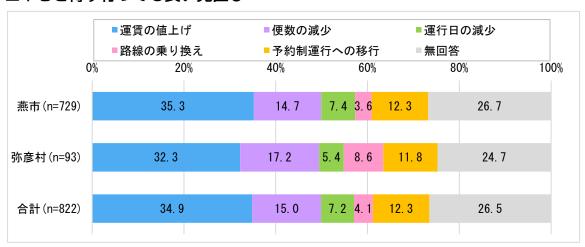
※不満度の高い順に最大3つまで順位を回答

■バスを利用しない理由



※複数回答

■やむを得ず行っても良い見直し



■最も行ってほしくない見直し



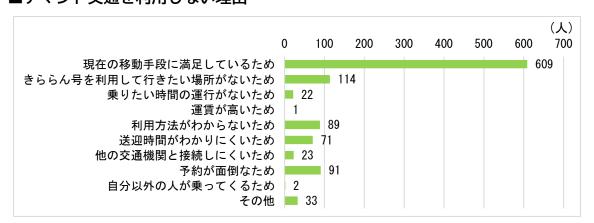
(10) デマンド交通の利用について

- おでかけきららん号を「ほとんど使わない」が 9 割以上となっています。
- 鉄道、バスと同様に、利用しない理由としては「現在の移動手段に満足しているから」が最も多くなっています。
- やむを得ず行って良い見直しとして、「運賃の値上げ」が最も多く、次いで「便数 の減少」、「乗降場所の停留所化」となっています。
- 行ってほしくない見直しとして、「乗降場所の停留所化」が最も多く、次いで「運 賃の値上げ」、「便数の減少」となっています。

■デマンド交通の利用頻度

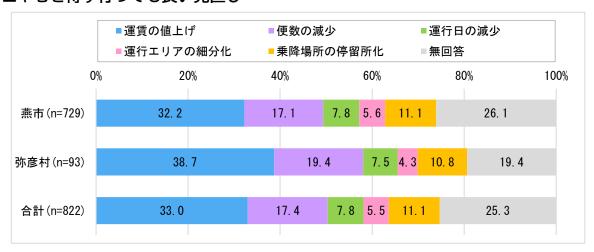


■デマンド交通を利用しない理由



※複数回答

■やむを得ず行っても良い見直し



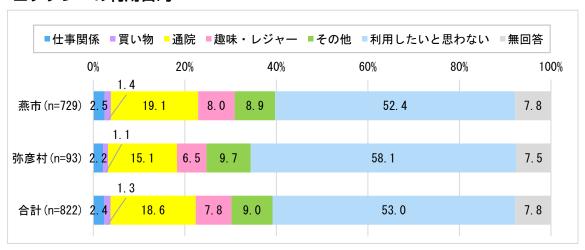
■最も行ってほしくない見直し



(11) タクシーの利用について

- タクシーの利用目的について、「利用したいと思わない」が約5割を占め、次いで「通院」、「趣味・レジャー」となっています。
- タクシーを利用しない・できない理由としては「自分で運転できる」「家族や友人 等にお願いできる」が多くなっています。
- タクシー定期券等があった場合には、「利用したい」が約5割を占めています。

■タクシーの利用目的

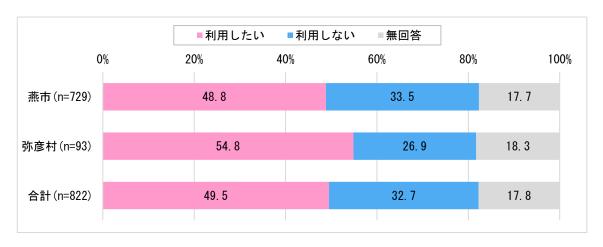


■利用したいと思わないまたは利用できていない・していない理由



※複数回答

■「タクシー定期券等*」があった場合の利用意向

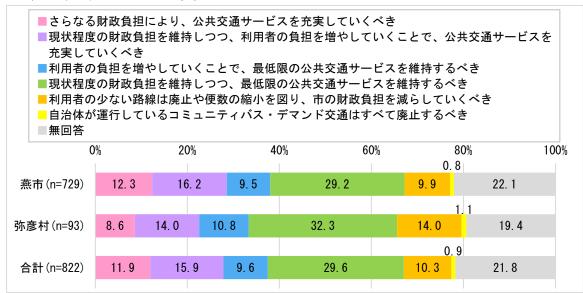


※タクシー定期券等:アンケート時の想定では、自宅と指定した目的地1か所の間を「1か月乗り放題で利用できるタクシー定期券」や「タクシー回数券」。

なお目的地は燕市・弥彦村内のスーパー・病院などから選べることとした。

(12) 今後の取組みの方向性について

• 全体で「現状程度の財政負担を維持しつつ、最低限の公共交通サービスを維持するべき」「現状程度の財政負担を維持しつつ、利用者の負担を増やしていくことで、公共交通サービスを充実していくべき」が多く現状程度の財政負担維持を希望する声が多くなっています。



5-3 学生対象調査

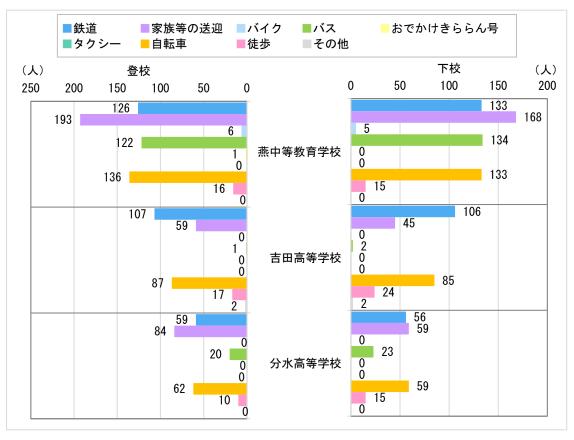
(1)回答者居住地について

• 燕市、弥彦村からの通学者が約6割を占めています。



(2) 通学手段について

- 燕中等教育学校では、「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、「家族等の送迎」「自転車」「鉄道」の利用が多くなっています。

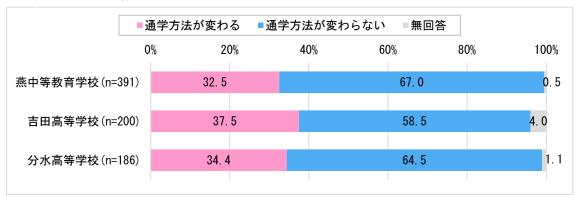


※複数回答

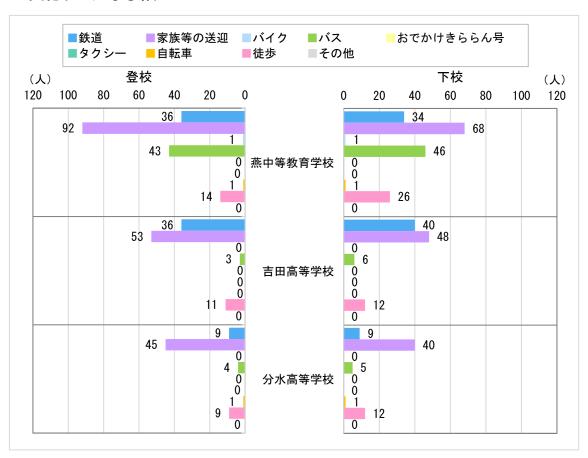
(3) 冬季の通学方法の変化について

• 冬季に交通手段が変化する生徒は約3割となっており、通学の交通手段には、「家族等の送迎」や「鉄道」、「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

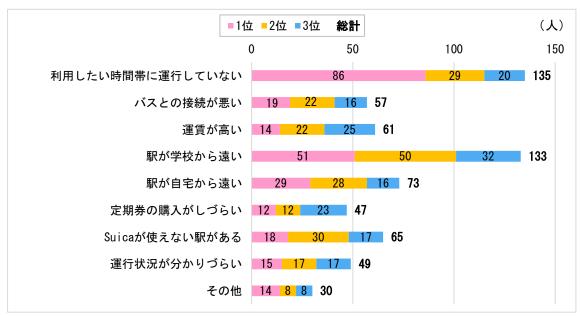


※複数回答

(4) 鉄道について

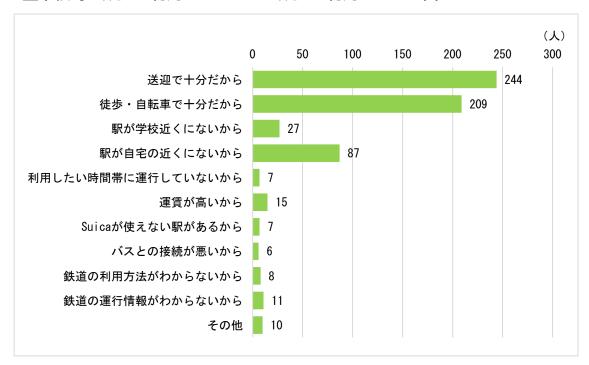
- 登下校で利用している鉄道への不満としては、「利用したい時間帯に運行していない」「駅が学校から遠い」が最も多くなっています。
- 鉄道を利用しない理由としては、「送迎で十分だから」「徒歩・自転車で十分だから」 が最も多くなっています。

■登下校時に鉄道を利用している:鉄道の不満な点



※不満度の高い順に最大3つまで順位を回答

■登下校時に鉄道を利用していない:鉄道を利用しない理由

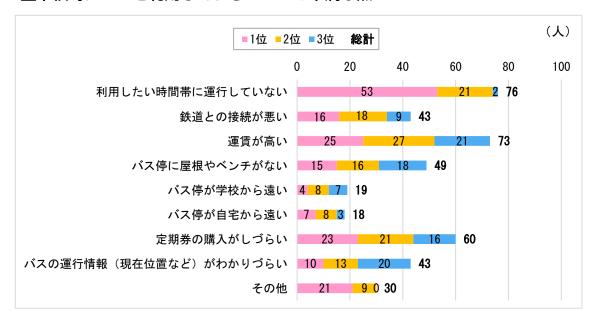


※複数回答

(5) バスについて

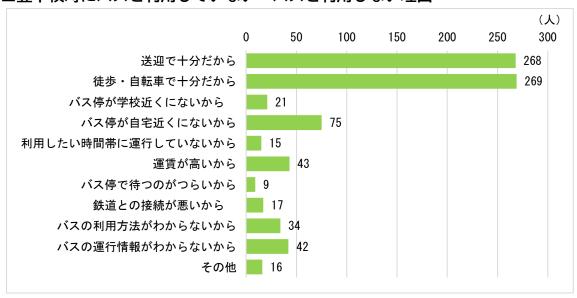
- 登下校で利用しているバスへの不満としては、「利用したい時間帯に運行していない」「運賃が高い」「定期券の購入がしづらい」が多くなっています。
- バスを利用しない理由としては、「送迎で十分だから」「徒歩・自転車で十分だから」 が最も多くなっています。その他、利用方法や運行情報等基礎情報が把握しきれて いない状況が見受けられます。

■登下校時にバスを利用している:バスの不満な点



※不満度の高い順に最大3つまで順位を回答

■登下校時にバスを利用していない:バスを利用しない理由



※複数回答

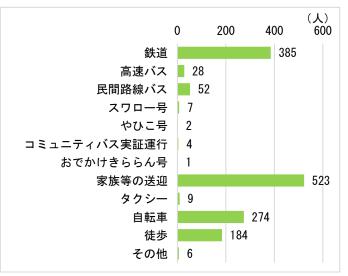
(6) 通学以外の外出について

- 通学以外の休日の外出において目的地は新潟市、燕市、三条市と広域にわたります。
- 利用する交通手段は、「家族等の送迎」が最も多く、次いで「鉄道」となっていま す。
- 外出時の不満として、「バスや鉄道の運行本数が少なく、行動が制限されてしまう」 「家から駅やバス停が遠い」など公共交通に対する不満や、「家族の送迎が負担に 感じる」が多くなっています。

■休日の外出する目的地

■休日の外出時の交通手段

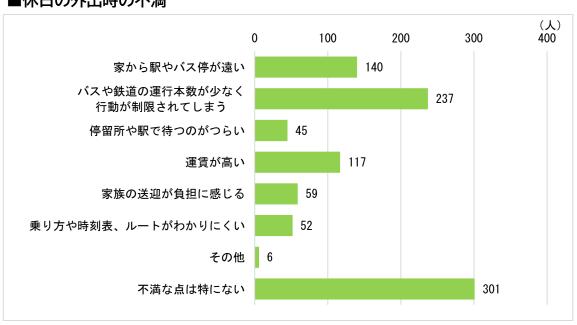




※3 つまで回答

※複数回答

■休日の外出時の不満

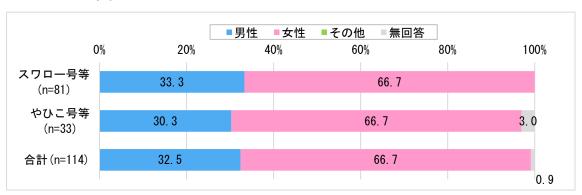


※複数回答

5-4 公共交通(スワロー号・燕市コミュニティバス実証運行、 やひこ号・弥彦村自動運転実証実験)利用者対象調査

(1)性別

• 全体では「女性」が 66.7%、「男性」が 32.5%となり、「女性」が「男性」を上回っています。



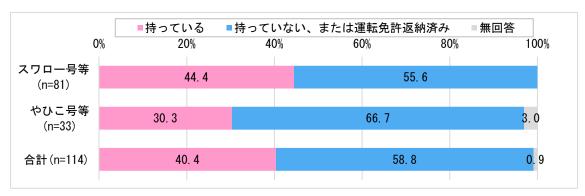
(2)年齢

- 全体で「75歳以上」が最も多くを占めています。
- スワロー号等に比べ、やひこ号等では高齢者層(65歳以上)が多く、合計で約70%を占めています。



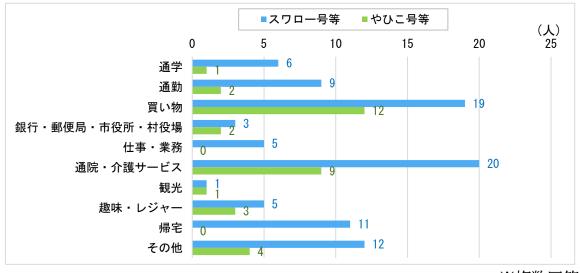
(3)運転免許保有状況

• 「持っていない、または運転免許返納済み」がスワロー号等で 55.6%、やひこ号 等で 66.7%となっており、全体で約 6 割を占めています。



(4) 利用目的

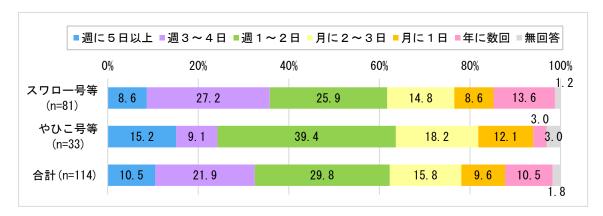
• スワロー号等・やひこ号等ともに、「買い物」「通院・介護サービス」の利用が多くなっています。



※複数回答

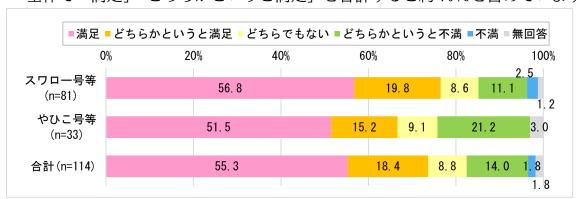
(5) 利用頻度

- 「週に5日以上」「週に3~4日」を合計すると、スワロー号等では35.8%、やひこ号等では24.3%を占めています。
- 週に1回以上利用する人はスワロー号等・やひこ号等ともに、約6割を占めています。



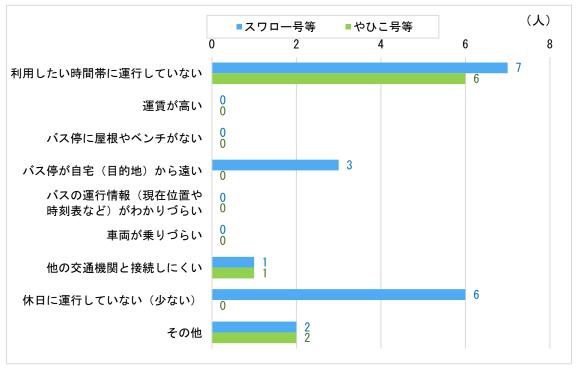
(6)運行サービスの満足度

• 全体で「満足」「どちらかというと満足」を合計すると約70%を占めています。



(7) 不満に思う運行サービス

• スワロー号等・やひこ号等ともに、不満に思うサービスとして「利用したい時間帯に運行していない」が最も多くなっています。スワロー号等では次いで「休日に運行していない(少ない)」が多くなっています。



※最大3つまで回答

(8) 今後の利用意向

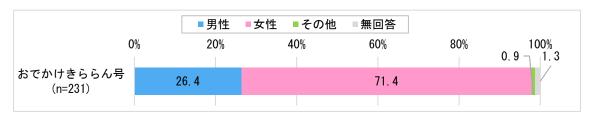
• 全体で「今後も利用する」が約9割を占めています。



5-5 公共交通(おでかけきららん号)利用者対象調査

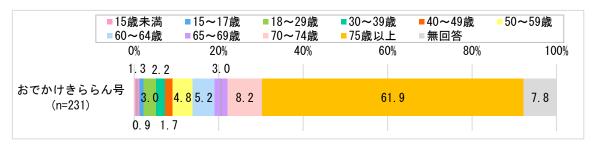
(1)性別

• 「女性」が 71.4%、「男性」が 26.4%となり、「女性」が「男性」を上回っています。



(2)年齢

• 「75 歳以上」が 61.9%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 73.2%となっています。



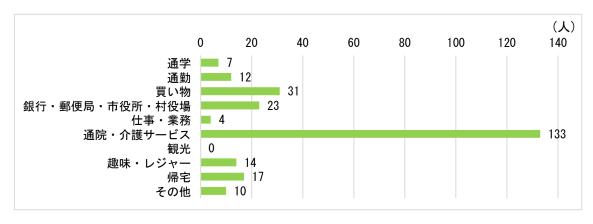
(3) 運転免許保有状況

「持っていない、または運転免許返納済み」が約8割を占めています。



(4) 利用目的

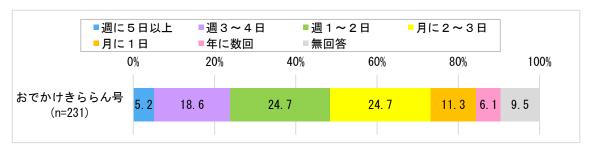
• 「通院・介護サービス」が最も多く、133人となっています。



※複数回答

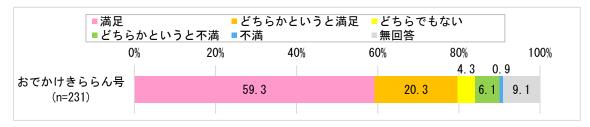
(5) 利用頻度

• 「週に 1~2 日」「月に 2~3 日」がそれぞれ 24.7%を占めており、週に 1 日以上利用している人は約 5 割となっています。



(6)運行サービスの満足度

• 「満足」と「どちらかというと満足」を合計すると約8割を占めており、利用者の 満足度は高い傾向にあります。



(7) 不満に思う運行サービス

• 不満に思うサービスとして最も多いのは「予約電話がつながりにくい」であり、次いで「エリア間の移動で乗り継ぎをしなければならない」「休日に運行していない」となっています。



※最大3つまで回答

(8) 今後の利用意向

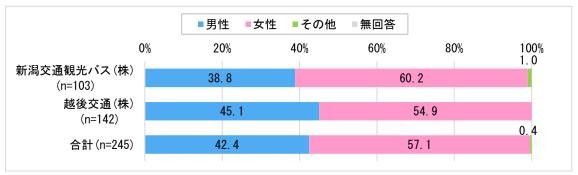
• 約80%の利用者が「今後も利用する」と回答しています。



5-6 公共交通(路線バス)利用者対象調査

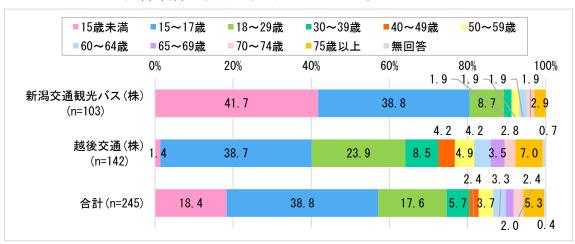
(1)性別

• 全体では「女性」が 57.1%、「男性」が 42.4%となり、「女性」が「男性」を上回っています。



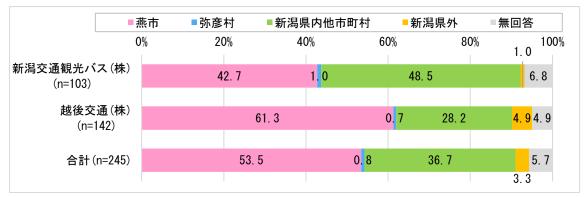
(2)年齢

• 全体としては「15~17歳」が38.8%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



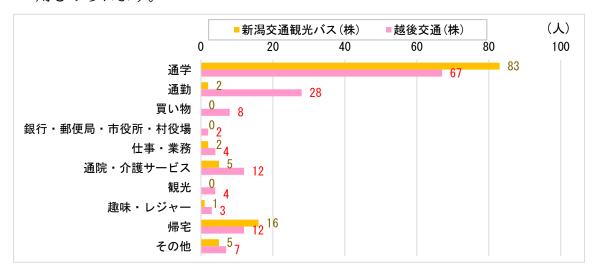
(3)居住地

- 居住地は、「燕市」が53.5%、「弥彦村」が0.8%を占めています。
- 「新潟県内他市町村」「新潟県外」で約40%を占めており、広域的な移動での利用も見られます。



(4) 利用目的

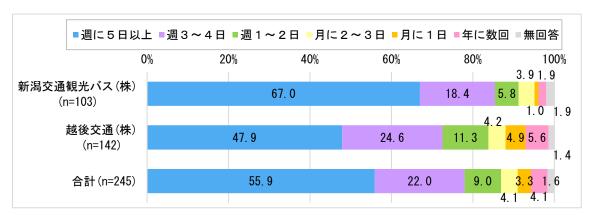
- 新潟交通観光バス㈱・越後交通㈱ともに、通学利用が最も多くなっています。
- 越後交通㈱は新潟交通観光バス㈱と比べ、通勤、買い物、通院・介護サービスの利用もみられます。



※複数回答

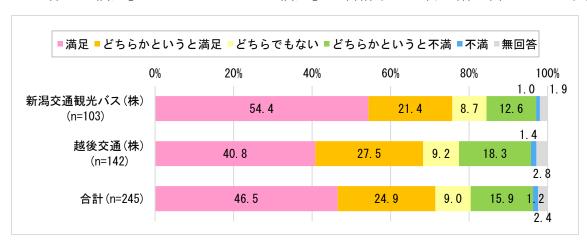
(5) 利用頻度

• 通学、通勤利用が多いため「週に 5 日以上」が新潟交通観光バス㈱は 67.0%、越 後交通㈱は 47.9%を占めています。



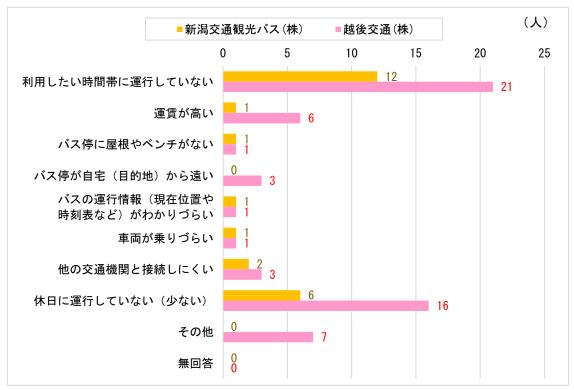
(6)運行サービスの満足度

• 全体で「満足」「どちらかというと満足」を合計すると約7割を占めています。



(7) 不満に思う運行サービス

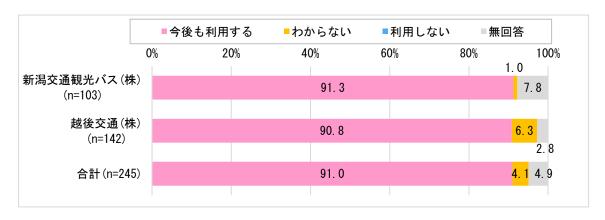
• 新潟交通観光バス㈱・越後交通㈱ともに、不満に思うサービスとして最も多いのは「利用したい時間帯に運行していない」であり、次いで「休日に運行していない(少ない)」となっています。



※最大3つまで回答

(8) 今後の利用意向

• 全体で「今後も利用する」が約9割を占めています。



第6章 公共交通サービスの役割と課題

6-1 前計画の達成状況の検証

燕・弥彦地域公共交通網形成計画 (平成 31(2019)年度~令和 6(2024)年度) について、 数値指標と施策・事業の実施状況を検証します。

(1)数値指標の検証

① 成果指標

• 全ての指標で未達成となっています。

			基準値	目標値	実績値	
		数値指標	平成 29 年度	令和 6 年度 (2024)	令和 5 年度	
1921			(2017)	(2024)	(2023)	
圏域住民 1 人当たりの鉄道 5 駅の年間利用回数			22.6 回	22.6 回	_	
		・燕駅・吉田駅・弥彦駅・分水駅)	(16.4回)	(16.4回)	(15.6回)	
※年間輸送人員÷圏域人口(年度末)						
	評価	燕駅は令和 4(2022)年度、分水駅は令和	, , , , , , ,	から乗車人員で	が非公表とな	
		ったため、基準値の定義による評価はで	できない。			
		そこで、燕駅及び分水駅を対象から除い	た場合、基準値	直は 16.4 回、実	≷績値は15.6	
		回となり、人口減少が進展する中でも	鉄道の利用促送	進により現状 終	維持を目指し	
		たが減少となった。				
圏	域住民	1 人当たりの路線バスの年間利用回数	4.0回	4.0回	1.2 🗆	
*	年間輸送	送人員÷圏域人口(年度末)	4.0 凹	4. 이 ഥ	1.2日	
	評価	人口減少が進展する中でも路線バスの	利用促進により)現状維持を	目指したが、	
	路線の廃止や減便、運行事業者の移管などの影響で大幅に減少した。					
ス	ワロー	号、やひこ号の年間乗車人員	52,577 人	52,500 人	42,022 人	
	評価	コロナによる影響を踏まえ、基準値へ <i>の</i>	回復を目指し	たが、近年は	増加傾向にあ	
		るものの回復までには至らなかった。				
デ	マンド	交通の年間乗車人員	37,274 人	37,000人	35,531 人	
	評価	コロナによる影響を踏まえ、基準値への	回復を目指し	たが、近年は	増加傾向にあ	
		るものの回復までには至らなかった。				
圏	域住民1	人当たりの公共交通に対する財政負担額				
()	路線バス	、・スワロ一号・やひこ号・デマンド交通)	811円/人	811円/人	1,095円/人	
※行財政負担額÷圏域人口(年度末)						
	評価	公共交通を維持するため、現況の財政負	負担の維持を目	指したが増加]となった。	

表 6-1 燕・弥彦地域公共交通網形成計画の成果指標の達成状況(その1)

	数値指標	基準値 平成 29 年度 (2017)	目標値 令和 6 年度 (2024)	実績値 令和 5 年度 (2023)	
			【路線バス】		
公共交通(の収支率	9.0%~1546.2%	平均 142.0%	8.8%~643.9%	
	(路線バス・スワロー号・やひこ号・デマンド交通) ※運行経常収入÷運行経常経費		を維持	平均89.2%	
			【コミュニティ交通】		
一次连11柱			平均16.2%	10.4%~16.0%	
		(平均16.2%)	を維持	平均13.1%	
評価	路線バス、コミュニティ交通ともに減な	少した。 			

表 6-2 燕・弥彦地域公共交通網形成計画の成果指標の達成状況(その2)

② 活動指標

• 「コミュニティバス運行系統数」以外は未達成となっています。

		数値指標	基準値 平成 29 年度 (2017)	目標値 令和 6 年度 (2024)	実績値 令和 5 年度 (2023)
交	通結節,	点機能の整備	_	1か所	0か所
	評価	交通結節点機能の整備は未実施に終わっ	った。		
⊐	ミュニ	ティバス運行系統数(社会実験含む)	2系統	4系統	4系統
	評価 基準値のスワロー号、やひこ号に加えて、燕市コミュニティバス実証運行、弥彦村自動運転実証実験の2系統が追加され4系統となった。 燕市コミュニティバス実証運行:令和2(2020)年10月より運行開始 弥彦村自動運転実証実験 :令和6(2024)年2月より運行開始				
バ	ス待ちエ	環境の整備(新設・改修)数	_	4か所	3か所
	評価	「ヤホール」、「井土巻(イオン県央店側 でベンチを新設した。)」、「井土巻(均	也場産側)」の:	3つのバス停
		等に合わせた鉄道・バスの年間臨時運行 会実験含む)	_	10 日	8日
	評価	燕市内のイベントに合わせて、スワロ [・] 実施した。	一号を休日運行	テする社会実 駅	倹を計8日間
公	共交通	支援団体数	_	3 団体	0団体
	評価	公共交通の支援を目的に設立された団体	本は確認できな	けかった。	

表 6-3 燕・弥彦地域公共交通網形成計画の活動指標の達成状況

(2) 施策・事業の実施状況の検証

• 5つの方針、18の施策に基づき、コミュニティバスのサービス拡大や利便性向上を中心に各種事業を展開しました。

			施策・事業の実施状況
方	針1	圏域を一体化する交通ネットワーク	の形成
	1.1	交通結節機能の整備	・吉田駅前にバスロータリーの整備を検討 していたが、県央基幹病院開院に伴うルート再編の検証・見直しを踏まえた結果、 この計画年度では不要とし、必要に応じ て引き続き検討することとし未実施
	1.2	路線バスの見直し推進	・需要が少ない新潟交通観光バス㈱が運行 する「燕駅前~燕労災病院~新飯田線」を 廃止
	1.3	高速バスの利便性向上	・県及び沿線自治体による赤字補填、運行事業者の移管により高速バス路線を維持・燕市コミュニティバス実証運行のルートを高速バスとの接続に配慮して設定・県内高速バスネットワーク「ときライナー」の認知度向上に向けたバス停デザインの統一
	1.4	鉄道の利便性向上	・JR 弥彦線と上越新幹線の接続改善を JR に 要望し実現 ・燕市コミュニティバス実証運行のダイヤ を鉄道との接続に考慮して設定
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
	2.1	コミュニティバス スワロー号、 やひこ号の運行再編	・県央基幹病院の開院に伴い、スワロー号の バス停の新設、ダイヤの見直しを実施 ・新印西部卸売市場の新築移転に伴い、スワロー号のバス停を新設 ・やひこ号のフリー乗降路線の新設 ・通院目的で利用する高齢者のため、やひこ 号のバス停「田村歯科医院前」を新設
	2.2	コミュニティバスの新規路線開設 の推進	・令和 2(2020)年 10 月より燕市コミュニティバス実証運行を開始 ・令和 6(2024)2 月より弥彦村自動運転実証実験を開始
	2.3	デマンド交通おでかけきららん号 の運行見直し	・おでかけきららん号の予約方法にウェブ 予約を導入

表 6-4 燕・弥彦地域公共交通網形成計画の施策・事業の実施状況(その1)

		方針	施策・事業の実施状況
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
	3.1	バス利用における環境改善	・下記の3つのバス停にベンチを新設
			・ヤホール
			・井土巻(イオン県央店側・地場産側)
	3. 2	パークアンドライドの利用促進	・吉田駅前駐車場にて JR 利用との優待連携
			機器の整備が予定されていたが、未整備
			となったため未実施
	3.3	公共交通の利用に関する情報提供	・「燕市 くらしと公共交通ガイド」を発行
			・Youtube でスワロー号の乗り方や、スワロ
			ー号を利用した観光ルートを紹介
			・Google マップや経路検索サイトでコミュ
			ニティバスの時刻などが検索可能
	3.4	モビリティマネジメントの推進	・燕市まちづくり出前講座でおでかけきら
			らん号の乗り方講座を実施
	3.5	鉄道駅の利便性向上	・燕三条駅在来線のバリアフリー化につい
			て JR 東日本と協議中
方	針4	圏域の特性と連携した公共交通の充	実
	4. 1	交流人口拡大のための交通手段の	・令和 2(2020)年に燕市内のイベントに合わ
		充実	せてスワロー号の臨時運行を8日間実施
			・令和元(2019)年度から新潟市西蒲区と弥
			彦村の観光スポットをつなぐ「にしかん
			観光周遊ぐる~んバス」を運行
	4. 2	工業団地等へ通勤利用できる交通	・障がい者等の通勤利用の検討のため、燕市
		手段の調査・研究	障がい者自立支援協議会移動支援専門部
	.		会に参画し検討している
方	針5	多様な主体と連携した持続可能性の	
	5. 1	多様な主体が参画する公共交通の	・令和6(2024)年2月より弥彦村自動運転実
		調査・研究	証実験を開始
			・やひこ号においてマイナンバーカードを
			利用したサービスを令和6(2024)年1月よ
	F 0		り開始
	5. 2	コミュニティバス等への協賛	・「燕市くらしと公共交通ガイド」の発行を
			市内企業からの広告掲出料金により作成
	5.3	多様なサービスと組み合わせた交	・スクールバスの空き時間を活用した交通
		通サービスの充実	サービスを検討したが困難と判断
			・燕市内の移動に関する費用助成や手段等
			を整理した「障がいのある人の『移動』を
			支える社会資源ガイドブック」を公表
	5. 4	利用料金の見直し検討	・検討は行ったが、新型コロナウイルスの感
			染拡大に伴う世帯収入の減少などに配慮
			し、運賃見直しは先送り

表 6-5 燕・弥彦地域公共交通網形成計画の施策・事業の実施状況(その2)

6-2 公共交通が提供する多様な効果

公共交通は通勤・通学、買い物、通院、観光・旅行など、多様な目的の人が同じ車両に乗り合わせ、だれでも自由に乗れて自由に移動できる交通手段であるため、教育・商業・業務・医療・観光・福祉など多様な分野に密接に関連しています。

また、多くの人をまとめて運ぶことができるため、自動車(マイカー)に置換えられない性質をもっていることから公共交通の役割りや意義は大きく、その効果も多岐にわたっています。このため、交通事業が赤字基調にあっても、地域社会全体で公共交通を支えていく必要があります。

《公共交通の必要性と効果》

- ▶ 自動車はドア・ツー・ドアで移動でき、自分の好きな時間に使える便利で快適な 移動手段です。ところが、運転免許は大人であっても全員が免許を持っている とは限らず、免許を持っていてもマイカーを持たない人もいます。
- ▶ 特に、子ども・学生・障害のある方・高齢の方など、鉄道やバスを使って日常生活を送っている人は自動車での移動は困難です。
- ▶ このため、誰かが送迎をすることになりますが、この送迎のために送迎する人自身の行動や時間が拘束されることになり、時間的な損失が生じていることになります。
- ▶ このように地域の公共交通は単なる交通の分野だけでなく、医療、福祉、教育、商業など、さまざまな分野に亘る社会基盤として重要な役割を担っています。
- ▶ また、公共交通を使うためにバス停や鉄道駅まで歩く機会が増えることで、介護予防や心身の健康増進により、医療・介護費の抑制につながることが期待されます。



図 6-1 地域公共交通が提供する多様な効果の関連する行政の分野 (出典:「地域公共交通 赤字=廃止でいいの?」近畿運輸局)

6-3 公共交通サービスの課題

燕・弥彦地域の広域的な位置付け

- ・燕市と弥彦村は定住自立圏形成協定を締結し、「地域公 共交通ネットワークの構築」を具体的取組に位置付け
- ・通勤・通学では、燕市は新潟市・三条市・長岡市、弥彦村 は燕市・新潟市との結びつきが強い

公共交通に係る上位・関連計画での位置付け

- ・利用状況や多様なニーズを踏まえた公共交通サービス の最適化、利便性向上による利用促進
- ・公共交通ネットワークと土地利用の両輪による多極ネ ットワーク型コンパクトシティの推進

燕・弥彦地域の現状

人口一

施設立地 -

施設、商業施設、病院が集積

県央基幹病院が開業

令和6年3月に燕三条駅付近に

- · 燕地区·吉田地区·分水地区·弥 ・観光客数はコロナ後、 彦村の各中心部に鉄道駅、公共 徐々に回復
 - ・入込数が多い施設は、 弥彦村は彌彦神社、 燕市は道の駅国上

公共交通サービスの現状

平成27年からの5年間で総人口が約3,100人減少する中、高 齢者人口は約1,500人増加し、令和2年の高齢化率は31.4%

- 高齢化率は令和27年には41.8%まで上昇するが、高 齢者人口は一定程度で推移
- 駅周辺部の市街地中心部に人口が集積

鉄道 -

- ・燕三条駅は新幹線、在来線、路線バスの乗り換え拠点で あり、利用者はコロナ前の水準に概ね回復
- ・その他駅の利用者は概ね横ばいで推移

- コミュニティバス -

- ・スワロー号及びやひこ号の利用者は近年増加傾向にあ るが、コロナ前の水準には回復していない
- ・令和2年10月に燕市コミュニティバス実証運行、令和 6年2月に弥彦村自動運転実証実験を開始

- ・利用者が多い停留所は、鉄道駅、病院、大型商業施設

財政負担

- ・路線バスに対する燕市の補助額は、管内運行キロ当た りで見るとコロナ以降増加
- ・コミュニティバス及びデマンド交通に対する行政負担 は、運行経費に比例して年々増加

路線バス

観光 -

- ・交通事業者2社が合わせて11系統を運行
- ・燕駅や燕三条駅を拠点に広域ネットワークを形成
- 事業者は、乗務員の不足・高齢化の課題に直面
- ・利用者はコロナ以降、大幅に改善せず横ばい

- デマンド交通

- ・おでかけきららん号の利用者は近年増加傾向にある が、コロナ前の水準には回復していない
- ・利用者は9時便と10時便が多く、予約お断り数も同様

その他

- ・タクシー事業者は福祉タクシー事業や障がい者等に対 する運賃割引などを実施
- ・6 小学校、3 中学校、特別支援学校でスクールバスを運行
- ・地域の観光資源を活かした観光バス・タクシーが運行

圏域住民や公共交通利用者のニーズ

- ・65~80歳の免許保有率は8割超
- ・外出頻度は、買い物は週1日以上が約 8割、通院は月に数日程度が約6割
- ・外出先は、弥彦村は吉田地区、燕・吉田・ 分水地区は自地区が多い
- 日常の移動手段は自家用車が中心で公 共交通利用は非常に少ない
- 鉄道の利用促進に必要なことは、駅周 辺の駐車場、駅への移動手段の確保
- ・対策の望ましい方向性は「財政負担を 維持しつつ最低限のサービスを維持し

学生(燕中等教育学校、 吉田高校、分水高校)-

- ・通学手段は、3校ともに鉄道利 用が一定数見られ、燕中等教育 学校はバス利用も見られる
- ・冬期に手段が変化する生徒は6 割前後見られ、家族等の送迎へ の変化が多い
- ・公共交通を利用しない理由は、 駅・バス停が自宅近くにない
- ・通学以外の移動時の公共交通 への不満は、運行本数、自宅か ら駅・バス停の距離、運賃

路線バス・コミュニティバス・ デマンド交通利用者-

- ・利用者は、運転免許を保有してない 方が多い
- ・デマンド交通は高齢者利用が中心
- ・目的は、路線バスは通学、コミュニ ティバスは買い物や通院・介護、デ マンド交通は通院・介護が多い
- ・バスへの不満は、運行の時間帯や休 日の運行に対する意見が多い
- ・デマンド交通への不満は、予約電話 のつながりにくさ、乗り継ぎの発 生、休日の運行に対する意見が多い

課題1 燕・弥彦圏内や周辺地域をつなぐ広域交通の維持・強化

定住自立圏を形成し様々な分野で結びつきが強い燕市と弥彦村の連絡を維 持・強化し、圏域住民の広域的な移動需要に応えることが必要です。

また、人口減少が進行する中では、圏域住民だけでなく、本地域と結びつきが 強い周辺地域との往来、例えば、通勤通学、通院、買い物、観光といった広域的 な移動需要に対しても、鉄道や路線バスを中心に連絡機能の維持・強化を図る ことが必要です。

課題2 住民の日常生活を支える圏域内の移動手段の維持・強化

路線バス、コミュニティバスは、人口集積エリアを概ねカバーしていますが、 運行の時間帯や休日の運行サービスに不満があるなど、一部の移動ニーズに対 応できていないと考えられるため、今後の人材不足や交通ニーズ、財政状況な どを踏まえ、継続的なサービスの改善に向けた取組が必要です。

また、圏域全体を運行しているデマンド交通は、高齢者の通院・介護を中心と した移動需要に応えていますが、利用者は一部の住民に限定されているため、 利用方法の啓発や運行の見直しなどに取り組むことが必要です。

課題3 公共交通サービスを担う人材や手段の確保

乗務員の不足や高齢化に伴い、現在の公共交通サービスを維持することが困 難になる恐れがあるなか、公共交通サービスの持続的な提供に向けて、人材の 確保、サービスの維持に取り組むことが必要です。

また、人材不足による輸送力の低下を防ぐためには、弥彦村で実施している自 動運転実証で得た知見を活かし、AIなど先端技術の活用も視野に入れること が必要です。

課題4 公共交通に対する意識と行動の変容

公共交通の利用者は、高校生や高齢者が中心となっており需要が限定されて います。また、免許を返納していない高齢者の移動手段は自家用車が中心とな っています。公共交通の需要を確保するためには、圏域住民に対して意識や行 動の変容を促し、地域全体で公共交通を支えることが必要です。

課題5 人々の移動に関わる様々な分野との連携

地域公共交通は、まちづくり、観光、商業、産業、医療、福祉、教育などの 様々な分野の移動を支えるものです。公共交通が他分野と連携することで、新 たな移動需要が創出され、双方にとって利益を生むことで、公共交通の維持に つながるような取組の検討が必要です。

第7章

基本的な方針と目標の設定

7-1 基本的な方針

燕・弥彦地域公共交通網形成計画に定めた考え方や方向性を踏襲しつつ、さらに、 上位計画である第 3 期燕・弥彦地域定住自立圏共生ビジョンの将来像を踏まえ、本計 画の基本方針(将来像)を次のとおりとします。

基本方針(将来像)

"安心して暮らし続けられる公共交通ネットワークの形成"

~公共交通で地域と地域、人とひとをつなぎ、日々の暮らしを支える~

基本方針(将来像)の考え方

燕・弥彦圏域は人口減少・少子高齢化により、様々な分野において課題を 抱えています。そのような中にあっても、圏域内で人が住み続けることはと ても大切なことです。

そのためには、地域公共交通と自動車 (クルマ)、その他の輸送手段を上手 く使いこなしながら、外出の機会を増やし、圏域内のまちを活性化させ、暮 らしを便利にする必要があります。

そこで、すでに形成されている拠点をさらに強化するために地域の個性や 特性を磨き上げ、拠点と拠点を結ぶ軸を公共交通でしっかりと結び、安心し て暮らし続けられる圏域を目指します。

7-2 将来ネットワーク

本計画で目指すべき地域公共交通サービスの将来ネットワークを次の通り設定します。

拠点

[人々の移動の出発地または目的地が集積する拠点]

- ・燕市立地適正化計画に位置づけた広域連携拠点及び生活拠点
- ・弥彦村の生活拠点である弥彦駅周辺

基幹公共 交通軸

[拠点間を結ぶ基幹的な交通軸]

- ・JR越後線・JR弥彦線
- ・路線定期運行の路線バス、コミュニティバス(一部)



図 7-1 将来ネットワーク図

7-3 公共交通サービスの位置づけ

本計画が目指すべき将来像を実現するために、圏域内の各公共交通サービスが果たすべき役割を次のとおり定義します。

サービス名		分類	運行形態	役割
	新幹線		_	▶県外や新潟市、長岡市等の県内自治 体をつなぐ比較的長距離の幹線交通 として位置づけます。
	高速バス	広域交通	路線定期運行	▶県外や新潟市、長岡市等の周辺自治 体をつなぐ比較的長距離の幹線交通 として位置づけます。
	JR越後線/JR弥彦線 路線バス		_	▶新潟市、長岡市、三条市等の周辺自 治体及び圏域内の各地をつなぐ比較 的中距離の幹線交通として位置づけ ます。
			路線定期	▶燕駅・分水駅から周辺自治体を結ぶ 幹線的な役割や、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。
コミュニテ	・スワロー号 ・やひこ号	地域内 幹線	路線定期運行	▶圏域内の各地区間をつなぐ比較的近 距離の公共交通として位置づけま す。
ティバス	その他路線 ・燕市コミュニティバス実証運行 ・弥彦村自動運転車両 「ミコぴょん号」	支線	路線定期運行	▶小規模な移動需要に対応し、圏域内 の比較的近距離の公共交通として位
	ンド交通 でかけきららん号)		区域運行	置づけます。
タクシー		その他	_	▶小規模な移動需要に対応し、かつ支線でもカバーしきれない地域や他の 交通手段が利用できない時間帯など で利用する公共交通として位置づけます。
その	その他		_	▶スクールバス、福祉タクシーなど は、特定の移動を支える公共交通と して位置づけます。

表 7-1 公共交通機関の役割

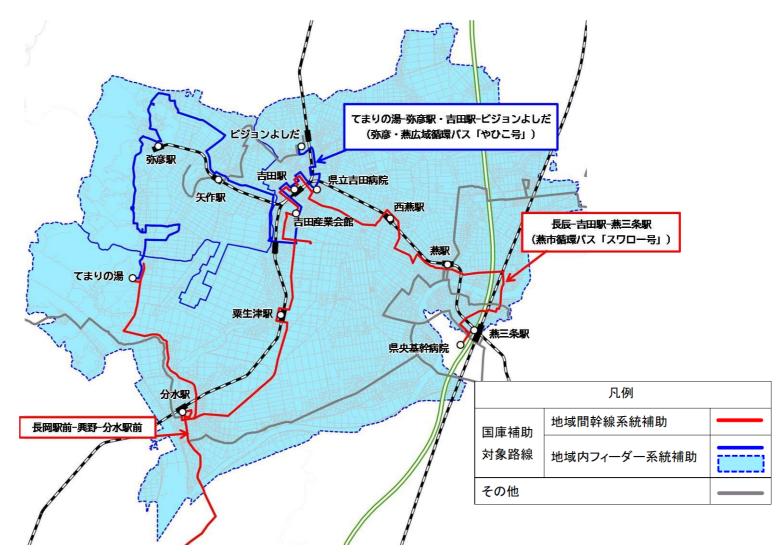


図 7-2 燕市および弥彦村における公共交通補助対象路線

活用 補助 事業	起点	主な 経由地	終点	事業 許可 区分	運行 態様	実施主体	地域公共交通確保維持事業の必要性(位置づけ・役割を含む)
幹線	長岡駅前	興野	分水駅前		路		長岡市(長岡駅)と燕市(分水駅)の主要駅間を連絡し、通勤通学、買物、通院等の日常生活行動だけでなく、観光、ビジネス等、多様な目的での行動を担う。起終点の長岡駅前並びに分水駅前では、鉄道や他の路線バス等と連絡し、公共交通ネットワークを構築する上で特に重要な役割を担っている。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。
線補助	長辰	吉田駅	燕三条駅	4条乗	路線定期運行	交通事業者	燕市合併前の旧市町(燕市、吉田町、分水町)を連絡し、通勤通学、買物、通院等の日常生活だけでなく、観光、ビジネス等、多様な目的での行動を担う。終点の燕三条駅や主な経由地の吉田駅や燕駅では、鉄道、新幹線といった他の交通モードや他の路線バス等と連絡し、公共交通ネットワークを構築する上で特に重要な役割を担っている。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。
フィーが	てまりの湯	弥彦駅・ 吉田駅	ビジョン よしだ	百		者	弥彦村と燕市(吉田地区)を連絡し、通勤通学、買物、通院等の日常生活だけでなく、観光、ビジネス等、多様な目的での行動を担う。経由 地の吉田駅や吉田産業会館では、鉄道や他の路線バス等と連絡し、公共交通ネットワークを構築する上で重要な役割を担っている。一方で、 自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。
対し、対対の対対の対対の対対の対対が対対の対対の対対が対対の対対が対対が対対の対対が対対が	燕市· 弥彦村	_	_		区域運行		燕市と弥彦村内で区域運行することで、路線バスを補完し、主に買い物、通院等の日常生活行動など地域内の移動を担う。駅や病院、スーパー等へ予約制で運行し、これまで公共交通空白地であった地区の解消等、公共交通ネットワークを構築する上で重要な役割を担っている。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。

表 7-2 補助路線に係る事業および実施主体の概要

7-4 計画の目標と評価指標

本計画の課題を踏まえた基本方針「安心して暮らし続けられる公共交通ネットワークの形成」を実現するために、計画の目標および評価指標を以下のとおり設定します。

目標1

利便性の高い公共交通網の維持および利用環境の充実

圏域内の移動を支えるとともに、周辺都市との日常的な移動を確保するために、圏域住民の行動変容を見据えながら、公共交通網の維持および利用環境の充実を目指します。

●方向性1:鉄道は交通渋滞がなく定時性や速達性に優れている特性を活かし、

広域の移動手段として引き続き維持するよう働きかけます。

●方向性2: バスやデマンド交通は自宅の近くから目的地の近くまでを結ぶとい

う特徴を活かし、圏域住民の移動を支える身近な移動手段として、

引き続き路線の維持に努めます。

●方向性3: 鉄道とバス、バス同士など、様々な交通モードを組み合わせて利用

できるよう接続利便性の向上を図ります。

●方向性4: バスの待ち時間もできるだけ快適に不安なく待てるように、主要な

バス停留所の待ち合い環境の向上を図ります。

≪ 評価指標 ≫

公共交通機関の利用者数や利用頻度に関する指標を設定します。

目標値は、今後も人口減少が進展する中でも、圏域住民の公共交通利用を促すことで現状維持を目指します。

評価指標	現況値 令和 5 年度 (2023)	目標値 令和 11 年度 (2029)
① 圏域住民1人当たりの鉄道駅の年間利用回数 定義 ・年間利用回数(乗車人員)÷圏域人口(年度末) ・対象は複数路線が乗り入れる燕三条駅、吉田駅 データ ・乗車人員:鉄道事業者保有の乗降データ 取得方法 ・圏域人口:住民基本台帳(年度末)	14.9回/人	14.9回/人
② 圏域住民1人当たりの路線バスの年間利用回数 定義 ・年間輸送人員÷圏域人口(年度末) ・対象は越後交通(株)、新潟交通観光バス(株) データ ・輸送人員:路線バス事業者保有の乗降データ 取得方法 ・圏域人口:住民基本台帳(年度末)	1.2回/人	1.2回/人
② コミュニティバスの1日当たりの乗車人員 定義 ・対象はスワロー号、やひこ号 データ 取得方法 ・燕市および弥彦村保有の実績	173 人/日	173 人/日
ですンド交通の1日当たりの乗車人員定義・対象はおでかけきららん号データ 取得方法・燕市および弥彦村保有の実績	146 人/日	146 人/日

持続可能性の高い公共交通体制の確保

人口減少による需要減少や人材不足をしっかりと見据え、圏域内に存在する輸送資源を効率的に活用することで、将来にわたって持続可能性の高い公共交通体制の確保を図ります。

●方向性1: 公共交通の輸送を担う人材の確保に向けた支援を検討します。

●方向性2: 将来の人材不足に対応すべく、地域公共交通の利用実績データを活

用したデマンド交通配車システムの導入やバス路線の再編を検討し

ます。

●方向性3: 運行経費・収入・公的負担のバランスがとれた持続可能な公共交通

を目指します。

≪ 評価指標 ≫

公共交通の運行における財政負担や事業収支に関する指標を設定します。

目標値は、今後も人口減少や物価高騰が予想される中でも、効率的かつ効果的な 運行体制を整えることで収支率は現状維持、行政負担額は人口減少や物価高騰の傾 向を踏まえた数値の維持を目指します。

		評価指標	現況値 令和 5 年度 (2023)	目標値 令和 11 年度 (2029)
1	圏域住	民1人当たりの公共交通に対する財政負担額		
	定義	・行政負担額÷圏域人口(年度末)		
		・対象は公的資金が投入されている路線バス、コ		
		ミュニティバス(スワロー号、やひこ号、燕市コ	1,181円/人	1,690円/人
		ミュニティバス実証運行)、おでかけきららん号		
	データ	・行政負担額:燕市および弥彦村保有の財政実績		
	取得方法	・圏域人口:住民基本台帳(年度末)		
2	路線バ	ぶスの収支率		
	定義	·運行経常収入÷運行経常経費	8.8%~643.9%	89.2%
		・対象は越後交通(株)、新潟交通観光バス(株)	(平均89.2%)	
	データ 取得方法	・路線バス事業者保有の実績	(1/3 00.2/0)	
3	コミュ	ニティ交通の収支率		
	定義	·運行経常収入÷運行経常経費		
		・対象はスワロー号、やひこ号、燕市コミュニテ	5.0%~16.0%	11.1%
		ィバス実証運行、おでかけきららん号		11, 1/0
	データ 取得方法	・燕市及び弥彦村保有の実績		

多様な主体と連携した地域公共交通の活性化と利用促進

事業者・行政・住民など、多様な主体と連携しながら、公共交通機関の活性化と利用促進を図り、快適な暮らしや移動の質の向上を目指します。

●方向性1: 公共交通を利用したことがない人にも気軽に利用してもらえるよう

に、引き続き利用促進に取り組みます。

●方向性2: 交通弱者(こども、妊産婦、障がい者、高齢者など)が安心して移

動でき、さらに住み続けることができるように、関係部門と連携し

た移動について検討します。

●方向性3: 人が集まる機会等を利用して地域公共交通の周知を図り、利用に向

けた意識向上を図ります。

≪ 評価指標 ≫

高齢者の公共交通利用の割合に関する指標を設定します。

目標値は、高齢者にとって利用しやすい環境を整えることで、日常の移動における公共交通の利用割合を高めることを目指します。

		評価指標	現況値 令和 6 年度 (2024)	目標値 令和 11 年度 (2029)
1	高齢者	がの移動における公共交通利用率		
	定義	・65 歳以上を対象とした移動の実態・ニーズに係る		
		アンケート調査において、日常の移動(買い物・		
		通院・その他おでかけ)で公共交通(鉄道・路線		
		バス・コミュニティバス・おでかけきららん号・タ	5.3%	7.5%
		クシー)を利用した割合		
		・3 つの移動目的の平均値		
	データ 取得方法	・65 歳以上を対象としたアンケート調査		

第8章

目標達成のための施策・事業

8-1 施策の体系

【課題】 【基本方針】

【目標】

【施策・事業】

課題1

燕・弥彦圏内や 周辺地域をつな ぐ広域交通の維 持・強化

課題2

住民の日常生活 を支える圏域内 の移動手段の維 持・強化

課題3

公共交通サービスを担う人材や 手段の確保

課題4

公共交通に対する意識と行動の 変容

課題5

人々の移動に関 わる様々な分野 との連携

目標1

利便性の高い公共交通網 の維持および利用環境の 充実

圏域内の移動を支える とともに、周辺都市との日 常的な移動を確保するために、圏域住民の行動変容 を見据えながら、公共交通 網の維持および利用環境 の充実を目指します。

- 1. 鉄道の維持・改善要望
- 2. バス交通の維持・見直し
- 3. バス待ち環境の充実
- 4. デマンド交通おでかけき ららん号の運行維持・改 善

目標2

安心して暮らし続けられる公共交通ネッ

トワークの形

成

持続可能性の高い公共交 通体制の確保

人口減少による需要減少 や人材不足をしっかりと見 据え、圏域内に存在する輸 送資源を効率的に活用する ことで、将来にわたって持 続可能性の高い公共交通体 制の確保を図ります。

- 1. 運転手の確保支援
- 2. 持続可能性の高い運行の 検討
- 3. 利用者減少および物価高騰を考慮した財政負担の 検討

目標3

多様な主体と連携した地域公共交通の活性化と利用促進

事業者・行政・住民な ど、多様な主体と連携しな がら、公共交通機関の活性 化と利用促進を図り、快適 な暮らしや移動の質の向上 を目指します。

- 1. 公共交通の利用に関する 情報提供
- 交通弱者(障がい者、免許 返納者、学生、妊産婦な ど)の移動環境や手段の 確保
- 3. 自家用車利用から公共交通利用への意識変容
- 4. 運転免許返納に対する不安の払拭

8-2 施策・事業一覧

3つの目標を具体化するため、それぞれに施策・事業を位置づけ、計画の実現に努めていきます。なお、実施時期は概ねの目安であり、関係者との調整や合意形成の状況、財政状況によっては前後する場合があります。

目標1

利便性の高い公共交通網の維持および利用環境の充実

1.1 鉄道の維持・改善要望

1.1 鉄道 <i>0</i>)維持・改善要望					
施策・事業	。日常的な移動におけ 接続改善等について 接続改善等について 活動を継続して実施 ① 新潟県鉄道整備の 以南駅への交通系 。 JR 越後線・JR 弥彦的 性化分科会 を行っている ② 鉄道活性化分科会 。 どなたでもている 検討を行っている 検討を行っている。 を対している。 が、 後割を行っている。 を対している。 を行って、 を行っと、 を行って、 を行って、 を行って、 を行っと を行って を行って を行って を行って を行って を行って を行って を行って	「新ま」は は は は は は は は は は は は は は	集道整備促送 をの 数活性 で、 の が が が が が が が が が が に い の の の の の に い の に い い い ら い ら い ら い ら ら ら ら ら ら ら ら ら ら	進協議会」 要望活動で 景かで議論 要な駅へ	などを通じ (JR 越後線) リー化なと 計和 5 年度! を行ってお	で、要望南吉田駅ご) こ鉄道活り、引き
実施主体	鉄道事業者、新潟県鉄	道整備促進	協議会、鎖	は	}科会、燕F	お・弥彦村
	実施項目	令和7年度 (2025)	令和 8 年度 (2026)	令和 9 年度 (2027)	令和 10 年度 (2028)	令和 11 年度 (2029)
	①新潟県鉄道整備促 進協議会を通じて の要望活動			継続実施		-
実施時期	②鉄道活性化分科会 での検討継続		分	科会への参	<u> </u>	
	③燕三条駅在来線へ のエレベーター設 置の促進	工事	期間	伊	共用(予定)	-
	④吉田駅のバリアフ リー化の検討	庁内協議 事例 ^山	・ 検討 ハ	日本との協詞 リアフリー 基本構想の	去に基づく	関係機関との調整

1.2 バス交通の維持・見直し

施策・事業	 公共交通網を維持するため、地域住民の移動実態や移動ニーズを踏まえ バス運行路線等の見直しを図ります。 ① バス交通網の維持確保 ② 需要に応じたバス路線の再編 ③ 弥彦村自動運転車両の継続 ④ 休日運行に向けた調査・研究 会銭道・バスの乗り換えまでの待ち時間をできるだけ短くできるよう、バス時刻表の見直しを検討します。 ⑤ 鉄道駅との接続を考慮したバスの時刻表検討 							
実施主体	 鉄道事業者、バス事業 	き者、燕市・	・弥彦村					
	実施項目	令和7年度 (2025)	令和 8 年度 (2026)	令和 9 年度 (2027)	令和 10 年度 (2028)	令和 11 年度 (2029)		
	①バス交通網の維持 確保			継続実施				
	②需要に応じたバス 路線の再編		ユーー→ 見込める の抽出	(可	能な段階で)	再編		
実施時期	③弥彦村自動運転車 両の継続			継続実施				
	④休日運行に向けた 調査・研究			調査・研究				
	⑤鉄道駅との接続を 考慮したバスの時 刻表検討		調整	(可能	な段階で)気	▼施		

1.3 バス待ち環境の充実

施策・事業	を行うことで、バス	・上屋・ベンチの設置や近隣施設との連携による待合スペースの確保などを行うことで、バス待ち環境の整備・改善を実施します。① バス待ち環境の改善(県立吉田病院改築に合わせた整備など)						
実施主体	バス事業者、燕市・弥	彦村						
	実施項目	令和7年度 (2025)	令和 8 年度 (2026)	令和 9 年度 (2027)	令和 10 年度 (2028)	令和 11 年度 (2029)		
実施時期	①バス待ち環境の改 善	県立吉田病	完改築(2027	年度完了)に	合わせて整備	措		

1.4 デマンド交通おでかけきららん号の運行維持・改善

施策・事業	地域住民の移動実態 え、路線バスやコミ 分担を図りながら、 に利便性の高いデ め、改善に向けた見 ① デマンド交通の紀 ② 利用方法の周知行 (出前講座の実	ュニティ/ 地域住民/ マンド交通 上直しを検言 推持・改善 徹底	バスと役割 ことって更 追にするた けします。		Σ通おでかけ典:燕市資料	
実施主体	 タクシー事業者、燕市 	i・弥彦村				
	実施項目	令和7年度 (2025)	令和 8 年度 (2026)	令和 9 年度 (2027)	令和 10 年度 (2028)	令和11年度 (2029)
実施時期	①デマンド交通の維持・改善			継続実施		
	②利用方法の周知徹 底			随時実施		

持続可能性の高い公共交通体制の確保

2.1 運転手の確保支援

。 運転手確保に向けて 2 種免許 新潟交通観光バス株式会社。 取得支援等を実施することに この度、新潟市からの「路線バス等の運転士不足対策」により、新たな制度が 出来ました! より、公共交通の安定的な運 ①家賃補助(月額上限@39,000円×最長5年間) ②移住支援(2人以上の世帯の場合50万円、単身者の場合30万円) 行継続を図ります。 ※諸条件あり。詳しくは募集要項をご確認ください。 施策・事業 ① 運転手確保に向けた支援 の検討 ∖ 是非お気軽にお問合せください / (2種免許取得支援など) ▲運転手募集の例 [出典:新潟交通観光バス株式会社 HP] 実施主体 バス事業者、タクシー事業者、燕市・弥彦村 令和7年度 令和8年度 令和9年度 令和10年度 令和11年度 実施項目 (2025)(2027)(2028)(2029)(2026)実施時期 取組み内容等について 運転手確保のための ①運転手確保に向け 検討・交通事業者との 支援策の展開 た支援の検討 協議

2.2 持続可能性の高い運行の検討

施策・事業	たデマンド交通配車 ① 新たなデマンドろ	・将来の人材不足に対応すべく、地域公共交通の利用実績データを活用したデマンド交通配車システムの導入やバス路線の再編を検討します。① 新たなデマンド交通配車システムの情報収集② 需要に応じたバス路線の再編(再掲)						
実施主体	バス事業者、タクシー事業者、燕市・弥彦村							
	実施項目	令和7年度 (2025)	令和 8 年度 (2026)	令和9年度 (2027)	令和 10 年度 (2028)	令和11年度 (2029)		
	①新たなデマンド交					,		
実施時期	通配車システムの 情報収集		信	報収集の実施				
	②需要に応じたバス 路線の再編(再 掲)		 見込める の抽出	(可食	を段階で) 再	事編		

2.3 利用者減少および物価高騰を考慮した財政負担の検討

施策・事業	 財政的な面から公共交通の持続可能性を高めるため、運賃の見直しや広告による企業から協賛等の運行支援を受ける仕組みづくりを検討します。 ① 運賃の見直し ② 企業広告等を活用した運行支援を受ける仕組みづくり ▲バス企業広告のイメージ							
実施主体	バス事業者、タクシー	バス事業者、タクシー事業者、燕市・弥彦村						
	実施項目	令和7年度 (2025)	令和 8 年度 (2026)	令和9年度 (2027)	令和 10 年度 (2028)	令和 11 年度 (2029)		
実施時期	①運賃の見直し	金額等の検言 交通事業者 体・県等との 調整	·沿線自治		し 事業収支へ <i>0</i> な改善策を植			
	②企業広告等を活用 した運行支援を受 ける仕組みづくり	仕組みの検記 企業や交通 協議・調整		ſ.	土組みの導入			

多様な主体と連携した地域公共交通の活性化と利用促進

3.1 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、 燕市・芬彦村 公共交通ルート国 用語が呼ばれることがある。 メントラングで「MODES - PER BROAKES 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進め ます。 M M ① 公共交通マップの作成・配布 激烈 ② デジタルサイネージによる運行情 報提供等の強化 施策・事業 ③ 公共交通の利用促進策を実施(イ ▲高齢者アンケート時に同封した 公共交通ルート図 ベントの開催等) [出典:燕・弥彦地域公共交通会議資料] 加えてデマンド交通においては、出前講座を継続し、WEB予約システ ム活用の推進を行い、予約電話のつながりにくさの軽減を図ります。 ④ 利用方法の周知徹底(出前講座の実施など)(再掲) 実施主体 バス事業者、タクシー事業者、燕市・弥彦村 令和7年度 令和8年度 令和9年度 | 令和10年度 令和 11 年度 実施項目 (2025)(2026)(2027)(2028)(2029)①公共交通マップの 作成・配布 企画・調整・(可能な段階で) 実施 ②デジタルサイネー サイネージの設置 設置箇所や 実施時期 ジによる運行情報 提供する情報など 継続的な情報更新や維持・管理 提供等の強化 について検討 ③公共交通の利用促 企画・調整・(可能な段階で) 実施 進策を実施 ④利用方法の周知徹 随時実施 底(再掲)

3.2 交通弱者(障がい者、免許返納者、学生、妊産婦など)の移動環境や手段の確保

。 交通弱者の移動環境や手段の確保のた 令和6年7月1日 め、関係機関と連携して公共交通の利便 のリニューアルリ 性を高めることに努めます。 燕市高齢者運転免許 ① 燕三条駅在来線へのエレベーター設置 の促進(再掲) ② 吉田駅のバリアフリー化の検討(再 実施しています。 令和6年7月から、公共交通種別であった利用券が「**共通**! **用券」**に生まれ変わり**利用期限が無期限**に!さらに、新し **「自転車用ヘルメット」**も遊択できるようになりました! ③ 妊産婦へのタクシー利用券配付の継続 燕市に住民登録されている65歳以上で、有効期限内の 全ての種類の運転免許を返納された方。 施策・事業 ④ 免許返納支援の継続 ◎支援内容 ☆リニューアル☆ ⑤ タクシー利用費の助成の検討 燕市内公共交通共通利用券 1,000円分【100円×10枚級】 自伝車用ヘルメット 4,000円相当分【1人1個まで】 ◆受け取れる内容 (①か②のどちらか) ① 共通利用券 1,000円分×10セット = 10,000円分 ⑥ 燕市障がい者自立支援協議会移動支援 専門部会に参画し検討 ▲免許返納支援 [出典:燕市資料] 実施主体 鉄道事業者、タクシー事業者、福祉事業者、燕市・弥彦村 令和7年度 令和8年度 令和9年度 令和11年度 令和 10 年度 実施項目 (2025)(2026)(2027)(2028)(2029)①燕三条駅在来線へ のエレベーター設 供用 (予定) 工事期間 置の促進(再掲) ②吉田駅のバリアフ JR 東日本との協議継続 リー化の検討(再 ___ ヾリアフリー法に基づく 庁内協議・検討 関係機関 掲) 事例収集 基本構想の策定検討 との調整 ③妊産婦へのタクシ 実施時期 ー利用券配付の継 妊産婦へのタクシー利用券配付の継続 ④免許返納支援の継 免許返納支援の継続 続 ⑤タクシー利用費の タクシー利用費の タクシー利用費の助成実施 助成の検討 助成検討 ⑥燕市障がい者自立 支援協議会移動支 燕市障がい者自立支援協議会移動支援専門部会に参画 援専門部会に参画 し検討

3.3 自家用車利用から公共交通利用への意識変容

		。地域公共交通を利用することのメリットや交通サービスの利用方法の周 知など、地域公共交通利用への行動変化を促します。							
施第	策・事業	① 公共交通の利用促進策を実施(イベントの開催等)(再掲)② 公共交通マップの作成・配布(再掲)③ パークアンドライドの促進							
美	ミ施主体	バス事業者、タクシー事業者、燕市・弥彦村							
		+++++=================================	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和 10 年度	令和11年度		
		実施項目	(2025)	(2026)	(2027)	(2028)	(2029)		
		①公共交通の利用促							
=	ミ施時期	進策を実施(再 掲)		企画・調整	・(可能な段	階で)実施			
7		②公共交通マップの							
	作成・配布(再		企画・調整	・(可能な段	階で)実施				
		揭)							
		③パークアンドライ		人画、細較	. /司坐沙爪	(此な) 中佐	\longrightarrow		
		ドの促進		企画・調整	・(可能な段	階で)美虺			

3.4 運転免許返納に対する不安の払拭

施策・事業	運転免許返納後も外出する習慣を維持できるよう、公共交通を利用した おでかけ機会の創出に取り組みます。① 公共交通の利用促進策を実施(イベントの開催等)(再掲)					
	② 公共交通マップの作成・配布(再掲)					
実施主体	バス事業者、燕市・弥彦村					
実施時期	実施項目	令和7年度 (2025)	令和 8 年度 (2026)	令和9年度 (2027)	令和 10 年度 (2028)	令和 11 年度 (2029)
	①公共交通の利用促					
	進策を実施(再 掲)		企画・調整	・(可能な段	階で)実施	
	②公共交通マップの					
	作成・配布(再 掲)		企画・調整	・(可能な段	階で)実施	

第9章 計画の実現に向けて

9-1 計画の実施体制

地域にとって望ましい地域旅客運送サービスを持続的に提供するためには、交通事業者の取組だけではなく、住民や行政、その他関係者もそれぞれの役割を果たしていくことが重要です。

そのため、本計画の推進にあたっては、燕・弥彦地域公共交通会議が中心となり、多様な主体との連携・協働のもと、総合的・一体的に取組を進めていきます。

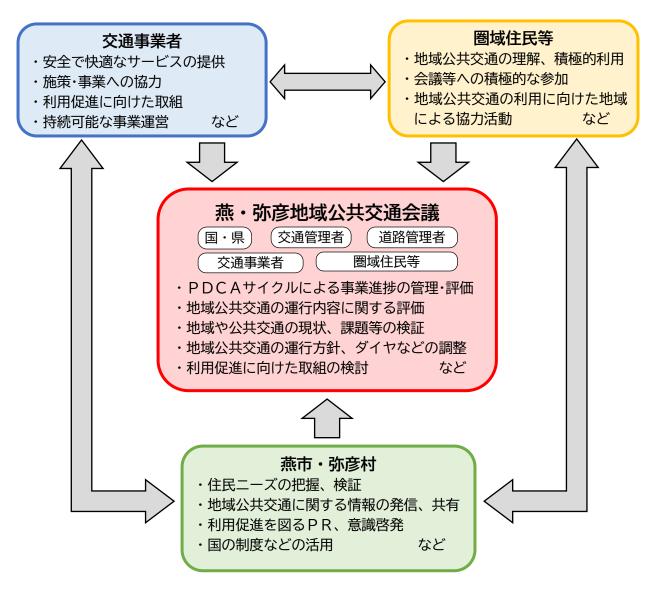


図 9-1 実施体制のイメージ

9-2 計画の進捗管理と評価スケジュール

本計画の進捗管理と評価は、燕・弥彦地域公共交通会議が主体となり、PDCAサイクルに基づき適切に実施します。

- ① 本計画に位置づけた施策を継続的に推進
- ② 施策の進捗状況と評価指標の達成状況を相互の関連性に着目して評価を行い、 効果を発揮した施策についてはその持続可能性、効果を発揮しなかった又は未 実施に終わった施策についてはその要因を検証
- ③ ②の検証結果を踏まえ、各施策の内容を必要に応じて見直しながら、引き続き 施策を推進
- ④ 計画期間中の課題や状況変化などを踏まえ、地域公共交通計画を見直し(次期計画の策定)

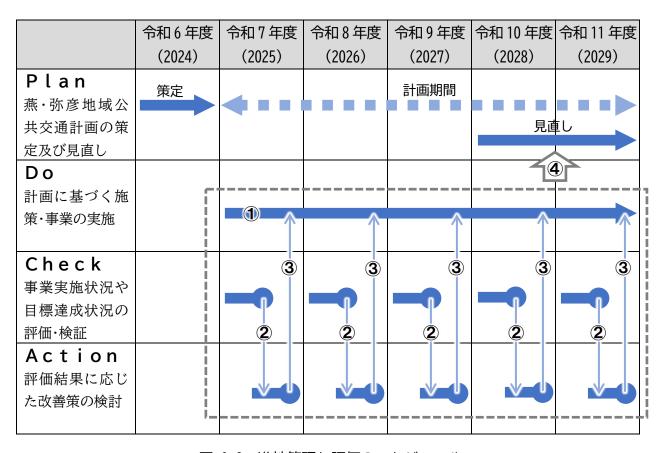


図 9-2 進捗管理と評価のスケジュール

燕・弥彦地域公共交通計画

令和7(2025)年3月

編集・発行 燕・弥彦地域公共交通会議

無市都市整備部都市計画課 弥彦村総務部総合政策課