

(案)

三条市地域公共交通網形成計画

平成 30 年 8 月

三 条 市

目 次

第1章 計画の概要	
1 計画策定の背景、目的、計画の位置付け等	1
（1）計画策定の背景、目的	1
（2）計画の位置付け	2
（3）計画の期間及び計画区域	9
第2章 三条市の現状	10
1 地勢	10
（1）位置・地形	10
（2）市域	10
2 人口と世帯数	11
（1）人口及び世帯数の推移	11
（2）年齢3区分の階級別人口及び高齢化率の推移	12
（3）年齢3区分の階級別将来推計人口及び高齢化率推移	13
（4）人口動態の推移	14
（5）人口増減・人口分布・高齢化率など	15
3 交通環境	22
（1）道路	22
（2）鉄道	24
（3）バス	26
（4）デマンド交通ひめさゆり	33
（5）井栗地区コミュニティバス	36
（6）高校生通学ライナーバス	38
（7）タクシー	41
（8）その他の公共交通機関	41
（9）公共交通にかかる三条市の財政負担額の推移	44
第3章 公共交通に対する意見	45
1 アンケート調査概要	45
（1）調査概要	45
（2）調査対象及び調査期間	45
（3）調査結果	46
第4章 地域公共交通網の形成に係る課題	47

1	三条市地域公共交通総合連携計画の検証と課題	47
(1)	総合連携計画の概要	47
(2)	総合連携計画の実施結果	49
2	三条市の現状から見出された課題	52
(1)	外出を促す機能の不足	52
(2)	デマンド交通多用者の経済的負担	53
3	アンケート調査から見出された課題	54
(1)	市民アンケートから	54
(2)	ひめさゆりお客様アンケートから	57
(3)	高校生アンケートから	59
(4)	燕三条駅からの交通手段アンケートから	63
4	課題の整理	65
第5章	三条市地域公共交通網形成計画の策定	67
1	計画が目指す将来像と基本方針、実施方針	67
(1)	将来像	67
(2)	公共交通の果たす役割	67
(3)	基本方針、実施方針及び計画の体系	69
2	計画目標、事業内容等	70
(1)	計画目標	70
(2)	個別の事業内容	71
第6章	計画の評価・検証方法	76
1	目標達成状況の確認	76
2	個別事業の進捗管理	76

第1章 計画の概要

1 計画策定の背景、目的、計画の位置付け等

(1) 計画策定の背景、目的

我が国の動向として少子高齢化が進行している中で、地方都市である三条市においては、少子高齢化に加え、若年層の都市部への流出による人口減少も進行しております。

少子高齢化、人口減少の進行に対し、このまま何もしなければ、活力が失われ、自然環境は荒廃し、産業が衰退してしまうおそれがあることから、市では、平成27年に、今後のまちづくりの方向性を示す羅針盤となる「三条市総合計画」を策定しました。

この三条市総合計画では、将来都市像を「豊かな自然に恵まれた歴史と文化の息づく創意にみちたものづくりのまち」と定め、まちづくりの方向性として、三条市を将来にわたって今のままの姿で存在させていくことを念頭に置き住み慣れた土地に住み続けていくことができる「多極分散型社会」を堅持していくこととしました。

多極分散型社会とは、今、暮らしている地域の生活拠点を維持することであることから、これまで培ってきたインフラ基盤を維持していくことが求められる一方、住宅団地の造成、ものづくり大学と医療系高等教育機関の設置や県央基幹病院の開院、スポーツ・文化・複合施設や図書館等複合施設などの新たな公共施設の建設など、今後変わりゆくまちの姿に的確に対応した交通体系を始めとするインフラの見直しが必要です。

三条市では、平成20年3月に「三条市地域公共交通総合連携計画」を策定し、公共交通の利用者数の減少に伴う不採算路線の見直し、移動利便性の低下という大きな課題に立ち向かってきました。

具体的には、市内全域に設置した停留所間を移動できるデマンド交通ひめさゆりの運行、主に下田地域の高校生の通学手段を確保する高校生通学ライナーバス、井栗地区の住民が自ら地域の移動手段を確保する井栗地区コミュニティバスなど一定の形を構築しました。

しかしながら、高齢者の増加による更なる持続的な公共交通の充実や、今後進めていくまちづくりの実態に合わせた交通体系への見直しが必要となることから、今般、「三条市地域公共交通網形成計画」を策定することとしました。

(2) 計画の位置付け

三条市地域公共交通網形成計画は、本市の最上位計画である三条市総合計画が掲げる将来都市像「豊かな自然に恵まれた歴史と文化の息づく創意にみちたものづくりのまち」を実現するため、将来のまちづくりの方向性を示して都市機能の再構築に取り組む三条市都市計画マスタープラン及び三条市立地適正化計画の内容に準拠し、市の様々な分野の計画と連携の上、持続的かつ効果的な公共交通の運行を実現するための公共交通部門におけるマスタープランとして位置付けます。

また、関連する計画との整合を図りつつ、本市の各種施策と連携して交通に関わる様々な施策の効果を最大化できるよう努めます。

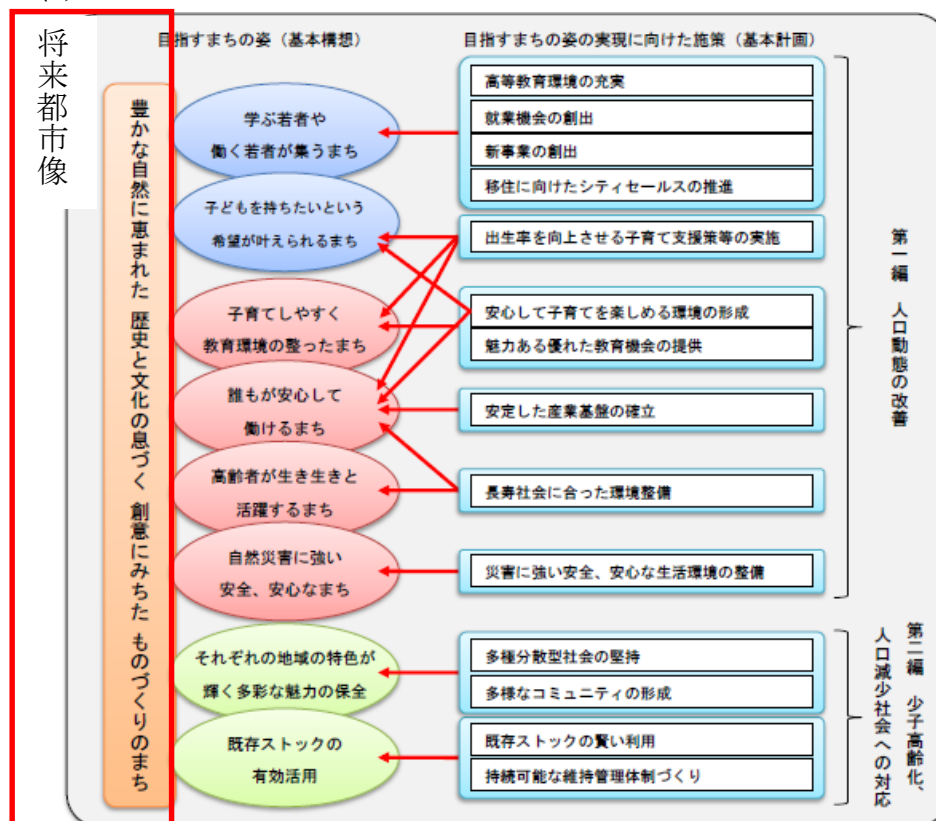
ア 三条市総合計画基本構想（平成 27 年 4 月）

三条市を含む地方都市は、少子高齢化の進行と併せて大都市への若年層の流出によって急速な人口減少が進んでいる状況にあることから、こうした状況乗り越えるため、過度な人口減少に抗う変革を続けるとともに、少子高齢化や人口減少を受け入れる価値観への転換を図ってまいります。

・計画期間

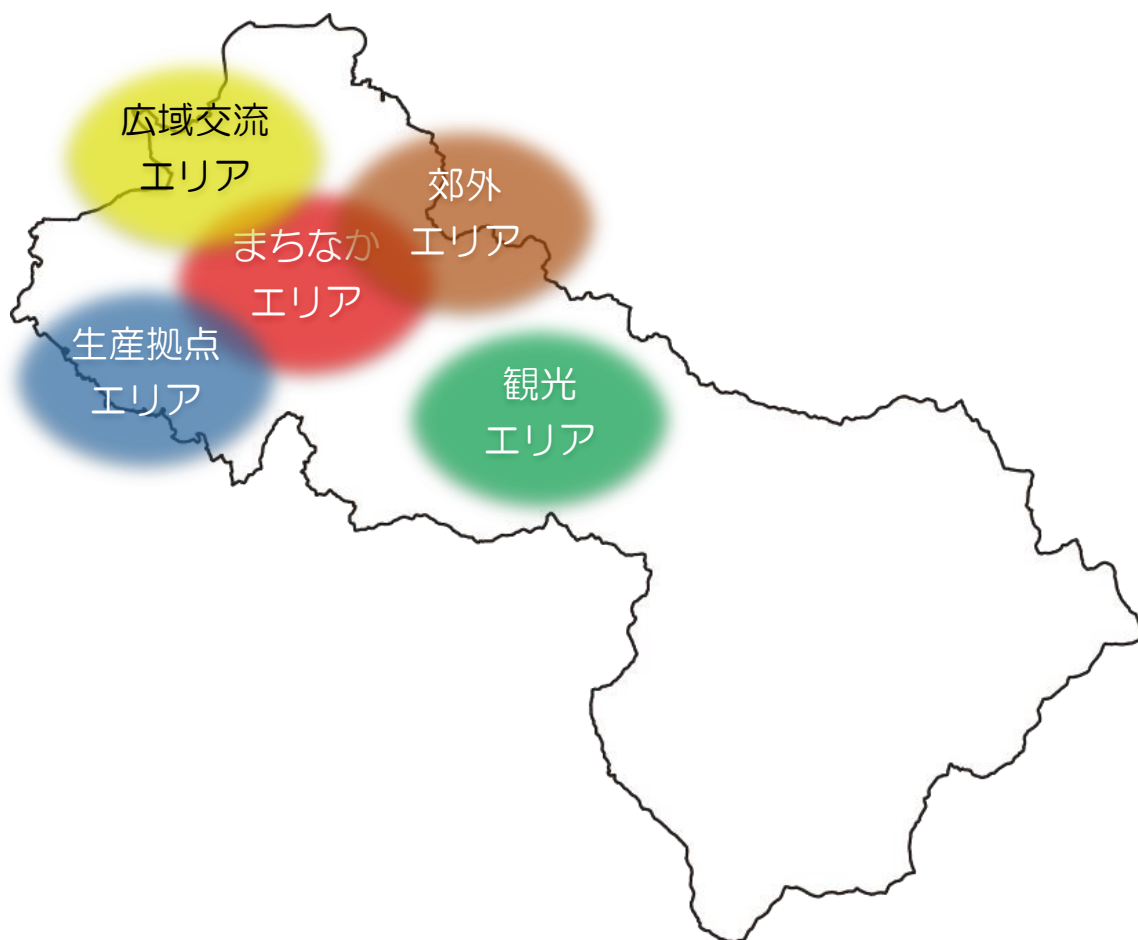
平成 27 年度～平成 34 年度

・イメージ



三条市総合計画に掲げる多極分散型社会を実現するため、進行する人口減少、厳しい財政状況等においても各地域の特色を活かして地域が持つ課題等に対応した施策を重点的に講じていくエリアを本市のまちづくりの将来イメージとします。

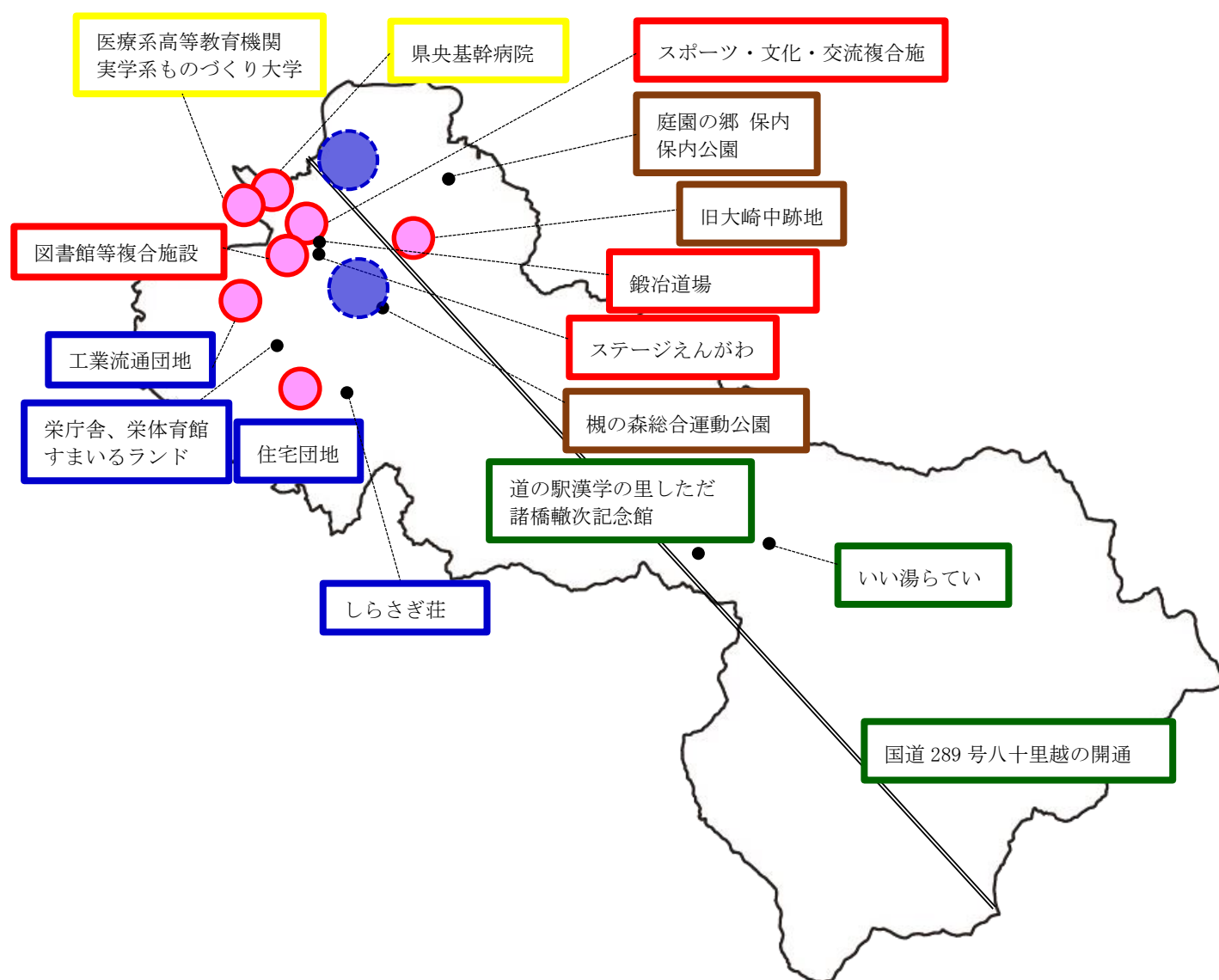
三条市のまちづくりの将来イメージ



(出典：三条市建設課資料を基に環境課で作成)

まちづくりの将来イメージにおける各エリアの拠点となる公共施設等は、次のとおりです。これらの拠点となる施設を中心に交通網を整備していくことが重要です。

まちづくりの将来イメージにおける拠点となる施設等



(出典：三条市建設課資料を基に環境課で作成)

注釈



は今後整備予定の施設等



は居住ゾーン



は既存の施設

施設名の枠の色は、前ページのまちづくりの将来イメージに示したエリアの色に対応

イ 都市計画マスタープラン（平成 20 年 3 月）

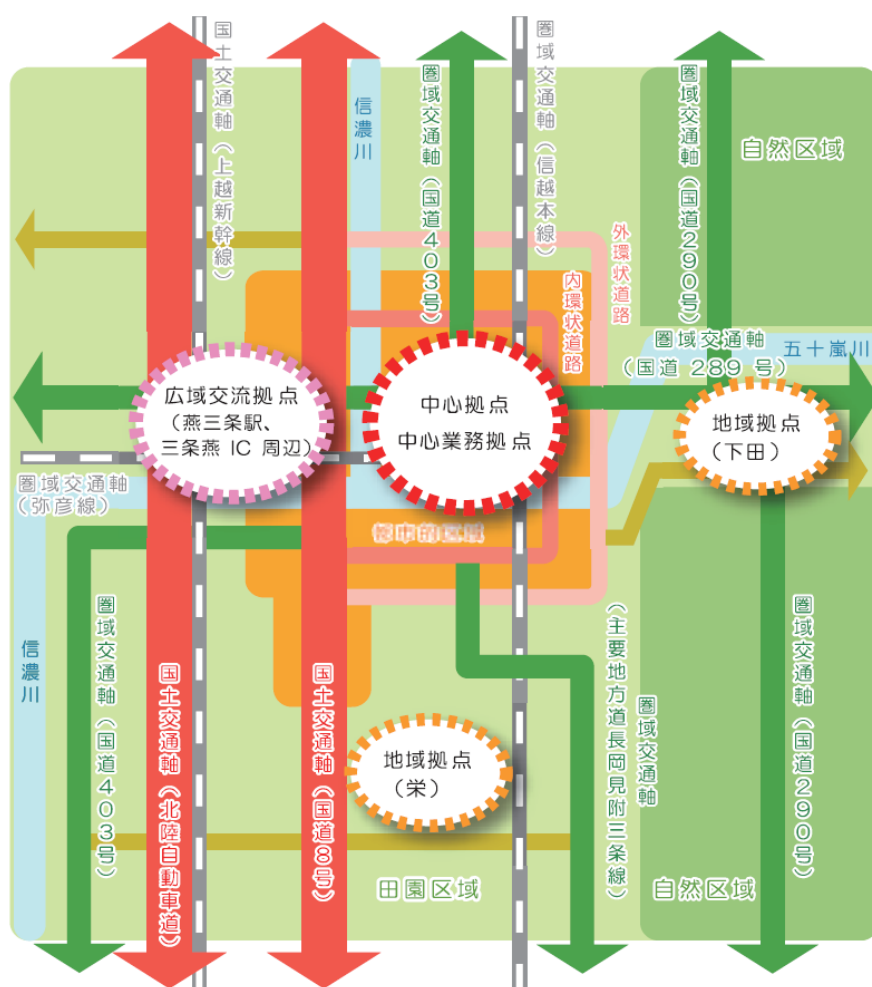
三条市の今後の都市づくりにおいては、安全で質の高い暮らしを支えつつ、人口減少・少子高齢社会の到来に伴う公共投資余力の減少や都市・環境問題等の課題に適切に対応し、持続可能な都市として発展できるよう総合的な都市整備と再構築を進めてまいります。

- ・計画期間

平成 20 年度～平成 36 年度

- ・イメージ

【三条市の将来都市構造の骨格】



- ・公共交通関連における網形成計画との整合性

都市計画マスタープランの公共交通施設の整備方針に掲げる次の施策と網形成計画の基本方針に定める「日常生活に溶け込む既存公共交通の磨き上げ」の施策において整合性を図ってまいります。

- ・中心拠点と各地域拠点の公共交通網連携強化
- ・各拠点間の連携強化の取組の検討

ウ 立地適正化計画（平成 28 年 3 月）

今日の社会経済情勢等を踏まえながらそれぞれの地域の地の利を生かした都市機能の再構築を図り、既成市街地の人口密度を保つため、持続可能な都市経営の実現、中心市街地の魅力向上、次世代と共に安心して住み続けることのできる環境を創出するため、都市計画区域におけるまちづくりを進めてまいります。

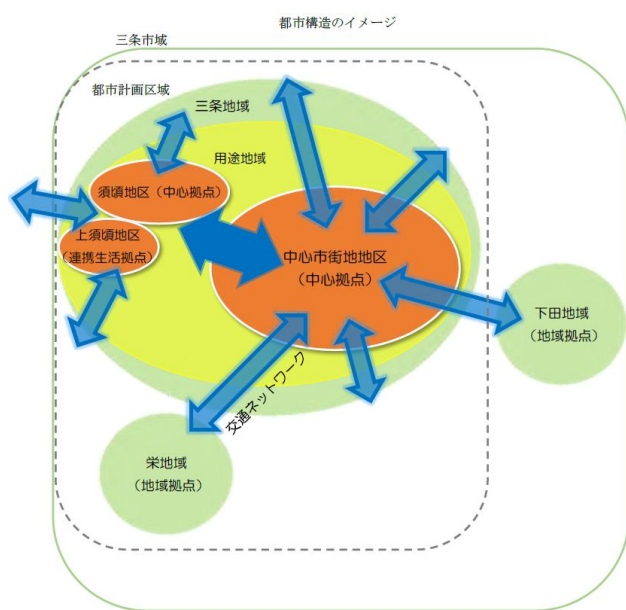
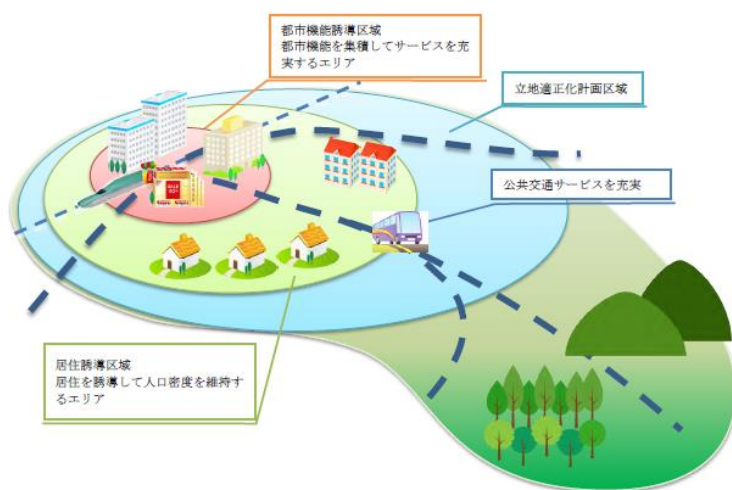
・計画期間

平成 28 年度～平成 47 年度

・イメージ

都市づくりの理念

豊かな自然に恵まれた 歴史と文化の息づく 創意にみちた ものづくりのまち



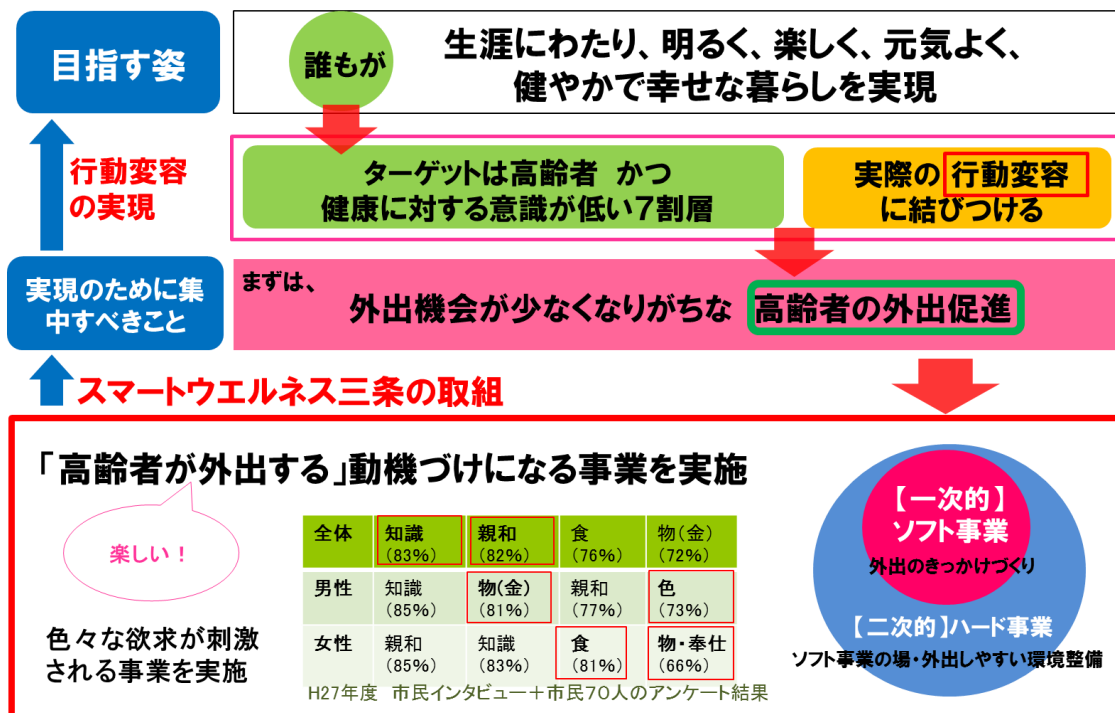
・公共交通関連における網形成計画との整合性

立地適正化計画の方針 3 「市街地と周辺地区のネットワークの強化」に掲げる次の施策と網形成計画の基本方針に定める「日常生活に溶け込む既存公共交通の磨き上げ」の施策において整合性を図ってまいります。

- ・ 中心拠点と各地域拠点の公共交通網連携強化
- ・ 各拠点間の連携強化の取組の検討

エ スマートウェルネス三条

様々な角度から外出機会を促す環境を整備し、外出機会が少なくなりがちな高齢者が外に出かけ自然と歩くことで、生涯にわたり、明るく楽しく元気よく、健康で幸せな暮らしの実現を目指す取組です。



民間・住民×行政 行きたくなる場所を増やす

- ・地域資源(ヒト・モノ・コト)を活用
- ・外出しやすい環境整備

エリア内の魅力が高まり

にぎわいの創出

外出・交流が促進

体と心の健康が向上

多様なコミュニティが創出

コミュニティによる助け合いの関係
まちへの愛着・誇りが醸成

多極分散型社会を堅持 健幸で長生き

特にまちなかは
歩いて行ける距離に
魅力が集まる

独自性:ものづくり

極
まちなか

極
栄

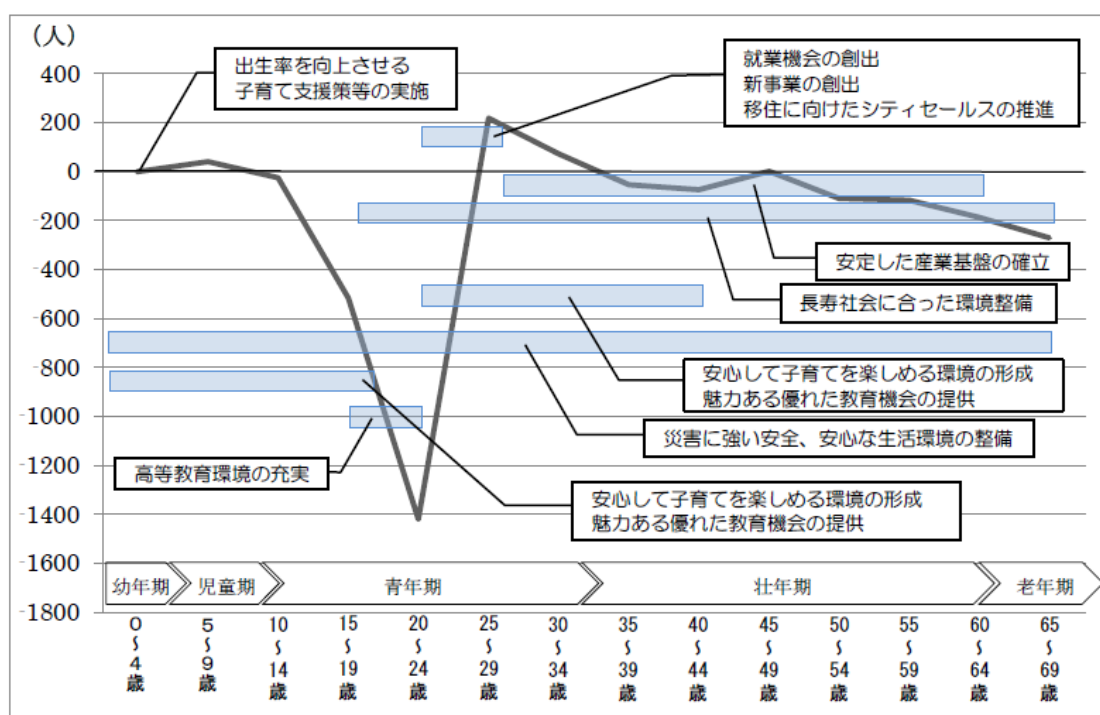
極
下田



オ 三条市まち・ひと・しごと創生総合戦略（平成 27 年 4 月）

国が策定したまち・ひと・しごと創生総合戦略に掲げられている若い世代の就労・結婚・子育ての希望の実現、東京一極集中の歯止め、地域の特性に即した地域課題の解決の 3 つの視点を踏まえ、三条市総合計画に掲げる多極分散型の堅持を方向性として掲げており、この方向性を実現するため、交通もの整備など各種交通施策を展開してまいります。

- ・ 計画期間
平成 27 年度～平成 31 年度
- ・ 計画の位置付け（イメージ）



カ 第 10 次三条市交通安全計画

全ての市民が交通事故の危険性にさらされることなく安全に安心して外出できる環境を作ること重要な目的に掲げています。

- ・ 計画期間
平成 29 年度～平成 32 年度
- ・ 該当箇所の記載

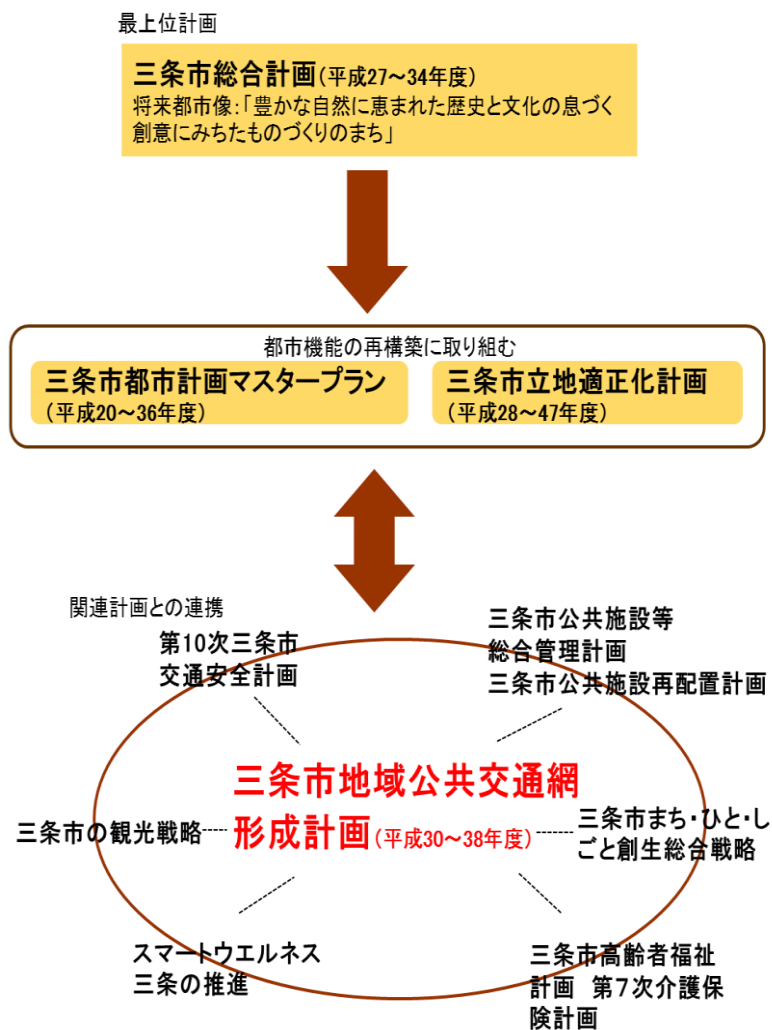
TDM（交通需要マネジメント）の推進

マイカー利用増加に伴う渋滞の発生及びそれによる環境への負荷を軽減するため、ノーマイカーデー等の取組のほか三条市デマンド交通「ひめさゆり」の乗合での利用を推進し、公共交通機関の利用を促進します。

キ 三条市の観光戦略

地域資源を生かし、観光エリアと定める下田エリアを中心としつつ、本市の持つものづくりの魅力に発信にも取り組み、交流人口の拡大を図るものです。

○網形成計画の位置付け（イメージ）



(3) 計画の期間及び計画区域

ア 計画期間

計画期間は、平成 30 年度から平成 38 年度の 9 年間とします。

平成 35 年度早期を目標としている県央基幹病院の開院、国道 289 号線 八十里越の開通など本市のまちづくりに大きな影響を及ぼす事象を見据えた交通体系の構築を検討し、その後の利用者等の推移を見守る必要があることから、長期的な計画とします。

イ 計画区域

計画の区域は、三条市全域とします。

第2章 三条市の現状

1 地勢

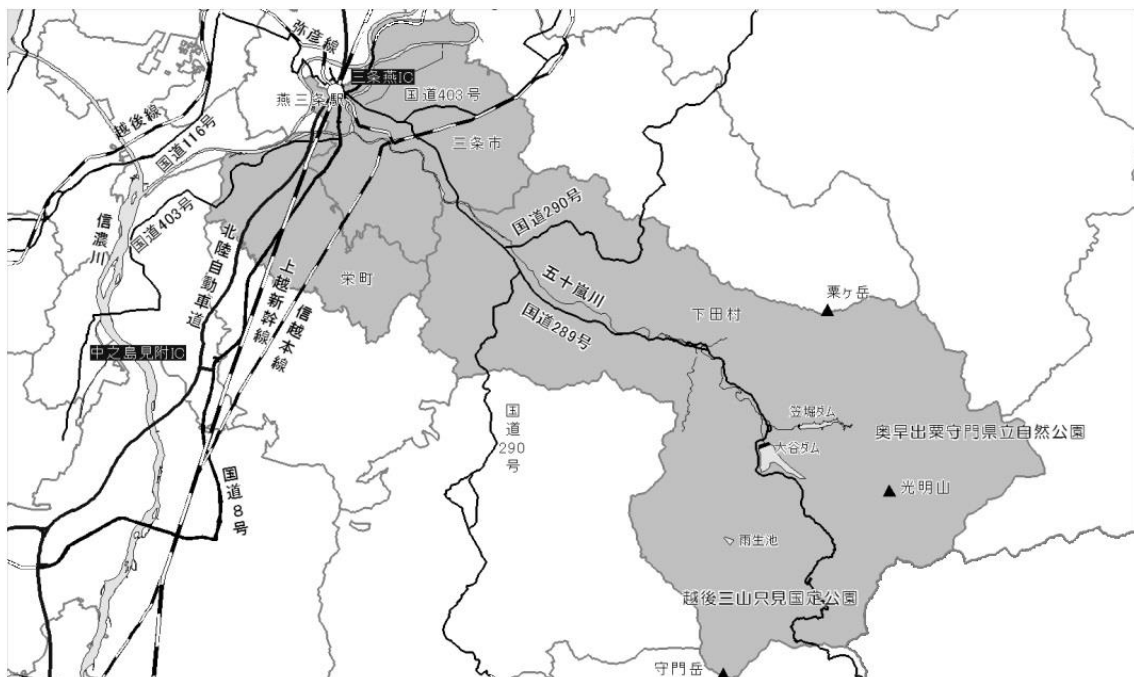
(1) 位置・地形

信濃川と五十嵐川、刈谷田川の三つの河川が形成する平野部と、南東部の丘陵・山岳地帯から構成されており、都市機能が集積する市街地に加え、南東部の福島県境付近は、豊かな森林資源に恵まれており、越後三山只見国定公園、奥早出栗守門県立自然公園に指定されるなど豊かな森林資源に恵まれています。

また、上越新幹線、北陸自動車道などの高速交通体系の拠点を持つほか、国道8号、国道289号、国道403号などが縦横に配置されており、国道289号の福島県境区間は八十里越と呼ばれ、将来、福島県まで開通することが予定されています。

(2) 市域

本市は、平成の大合併の流れの中、平成17年5月に、三条市、栄町、下田村の3市町村が合併して新三条市が担当し、行政区域面積432.01km²を有しています。



(出典：三条市建設課「都市計画マスタープラン」)

2 人口と世帯数

(1) 人口及び世帯数の推移

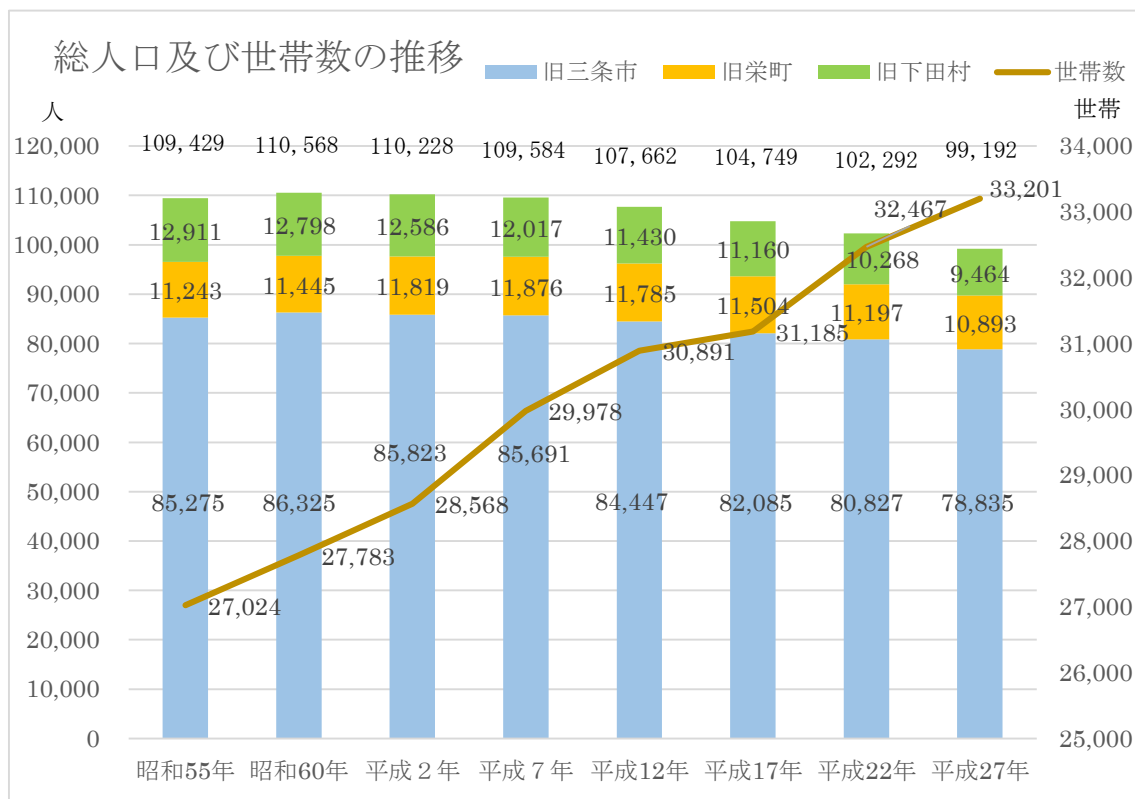
本市の人口は、国勢調査によると昭和 60 年をピークに減少を続けています。

平成 7 年には、旧三条市、旧栄町、旧下田村の 3 市町村合計の人口が 11 万人を下回り、平成 27 年には 10 万人を下回る調査結果が出ています。

旧市町村単位では、旧三条市が人口のおよそ 8 割を占め、旧栄町、旧下田村がそれぞれ約 1 割を占める比率になっています。

表 三条市の人口及び世帯数

総人口	昭和 55 年	昭和 60 年	平成2年	平成7年	平成 12 年	平成 17 年	平成 22 年	平成 27 年
旧三条市	85,275	86,325	85,823	85,691	84,447	82,085	80,827	78,835
旧栄町	11,243	11,445	11,819	11,876	11,785	11,504	11,197	10,893
旧下田村	12,911	12,798	12,586	12,017	11,430	11,160	10,268	9,464
世帯数	27,024	27,783	28,568	29,978	30,891	31,185	32,467	33,201
人口合計	109,429	110,568	110,228	109,584	107,662	104,749	102,292	99,192



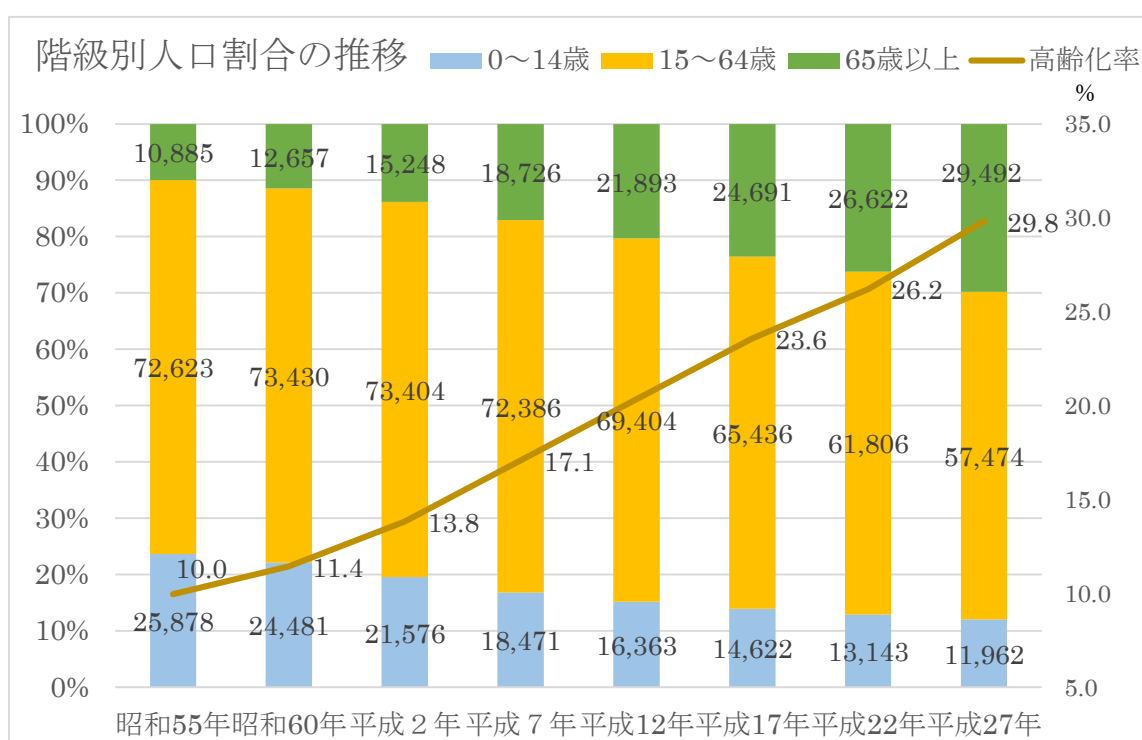
(出典：総務省統計局『国勢調査』)

(2) 年齢3区分の階級別人口及び高齢化率の推移

本市の人口を年齢3区分の階級別に推移を見ていくと、0～14歳の年少人口、15～64歳の生産年齢人口は減少し、65歳以上の老年人口は増加していることが分かります。

具体的には、平成2年度時点と平成27年度時点で比較すると、年少人口は44.6%、生産年齢人口は21.7%それぞれ減少し、逆に、老年人口は93.4%増加しました。

高齢化率も平成2年度が13.8%であったのに対し、平成27年度には29.8%まで上昇しており、少子高齢化が急速に進行していることが分かります。

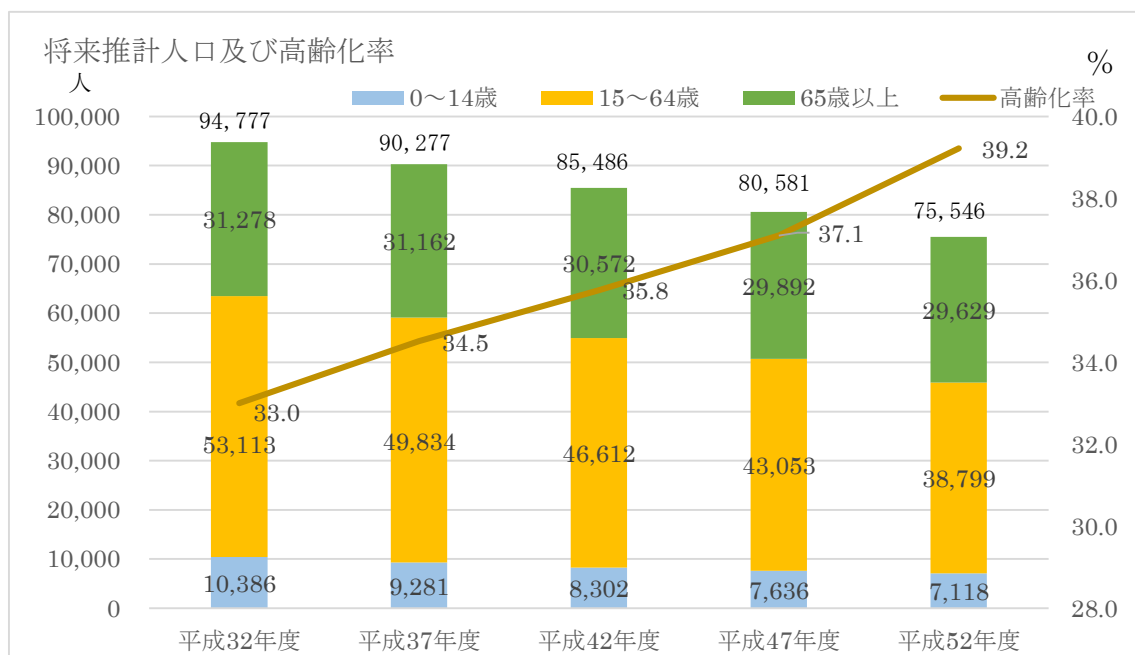


(出典：新潟県 『人口時系列データ（市町村別）』)

(3) 年齢3区分の階級別将来推計人口及び高齢化率の推移

本市の将来推計人口について、年齢3区分の階級別の推移を見ていくと、0～14歳の年少人口、15～64歳の生産年齢人口、65歳以上の老年人口のいずれも減少するものと推計しています。

平成32年度時点と平成52年度時点で比較すると、最も減少率が高いのは、年少人口の▲31.5%、次いで、生産年齢人口の▲27.0%、老年人口の▲5.3%となっており、このことから、逆に高齢化率は、平成52年度には39.2%に上昇するものと推計しています。

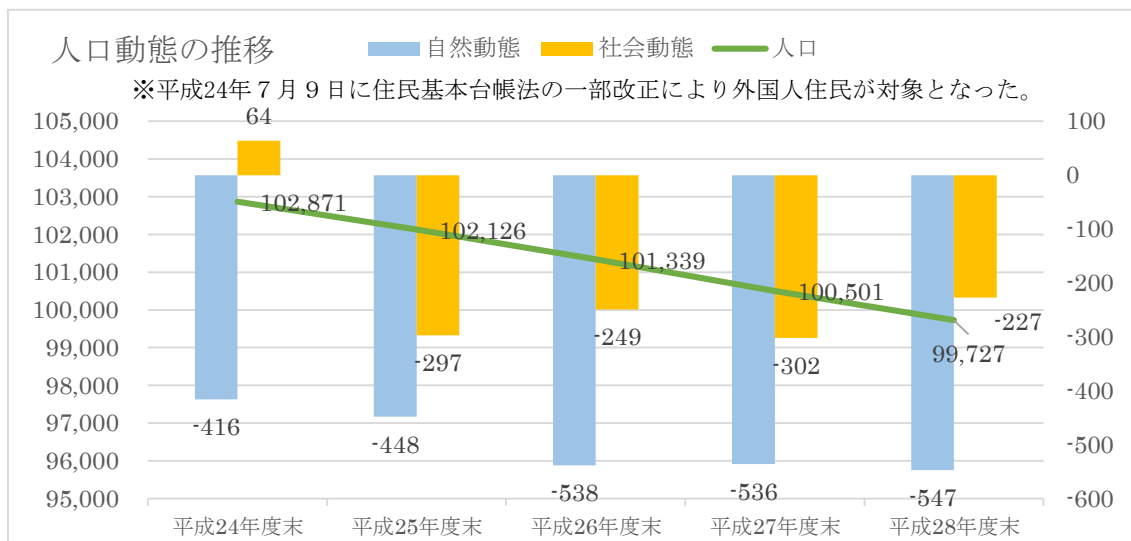


(出典：国立社会保障・人口問題研究所 『日本の地域別将来推計人口』)

(4) 人口動態の推移

本市の人口動態について、直近5年間の推移を見ていくと、自然動態については、死亡が出生を上回りその差が開いていく傾向にあります。

一方、社会動態については、平成24年の法改正を除くと、おおむね横ばいで推移しています。

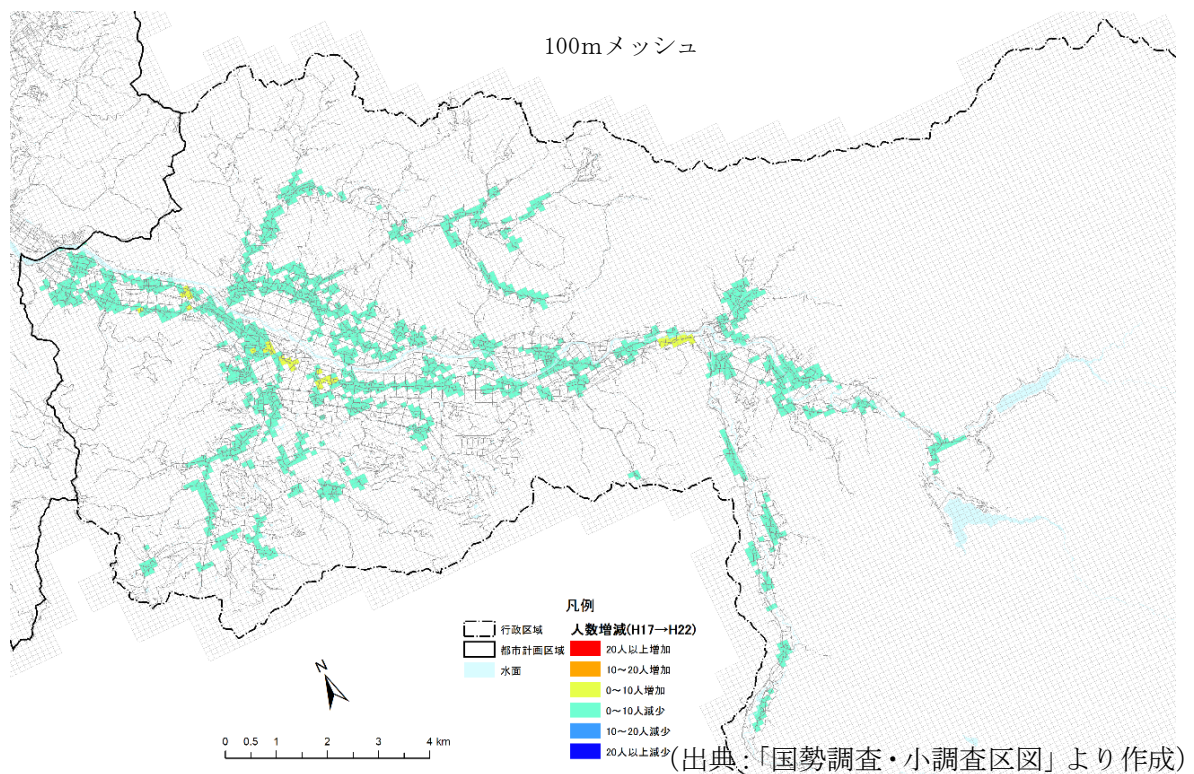
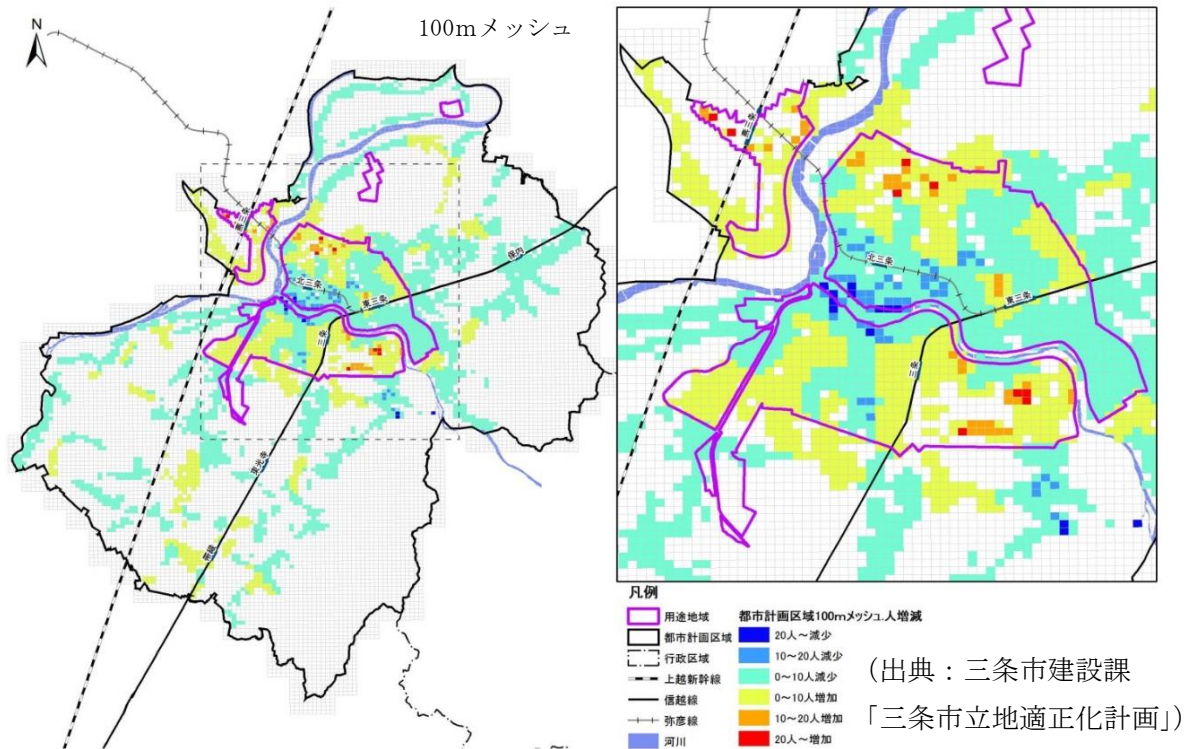


(出典：三条市 『平成28年度保健衛生の動向』)

(5) 人口増減・人口分布・高齢化率など

本市の人口増減や高齢化率の推移等については、次の図のとおりです。

平成 17～22 年人口増減メッシュ（上段：三条地域・栄地域、下段：下田地域）

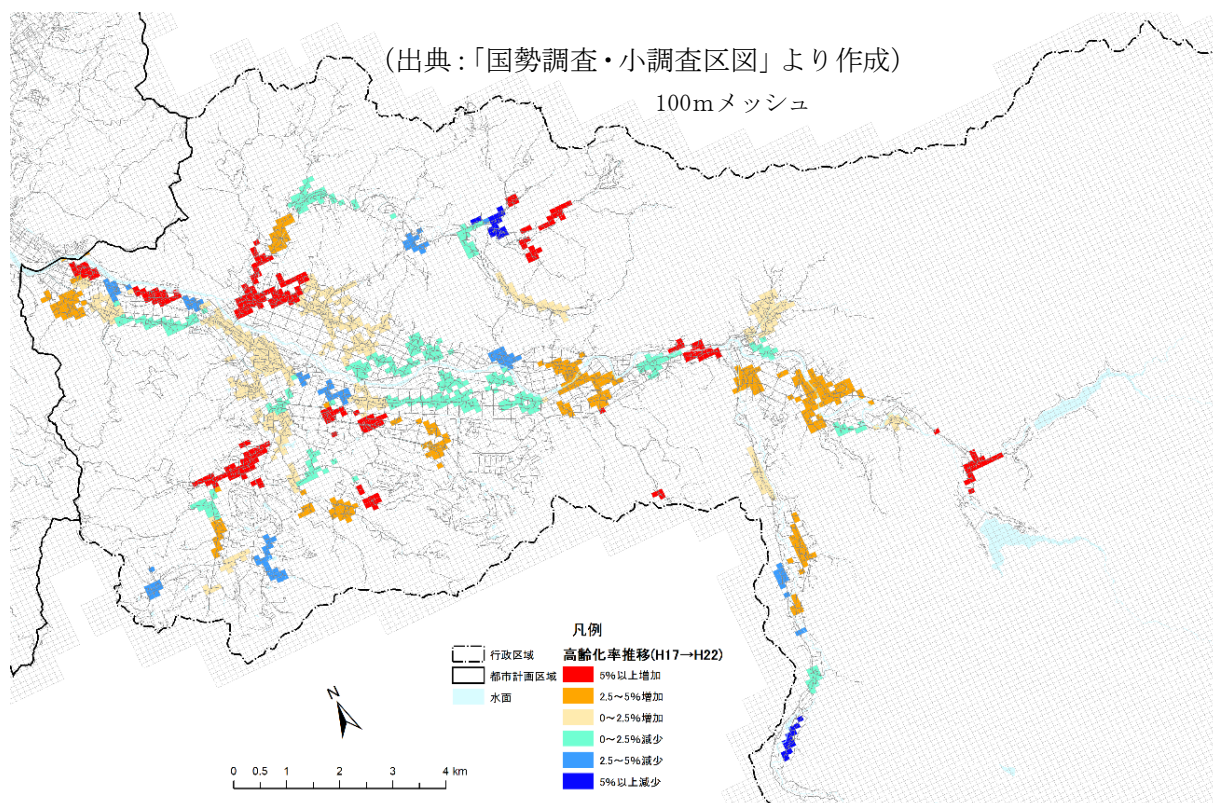
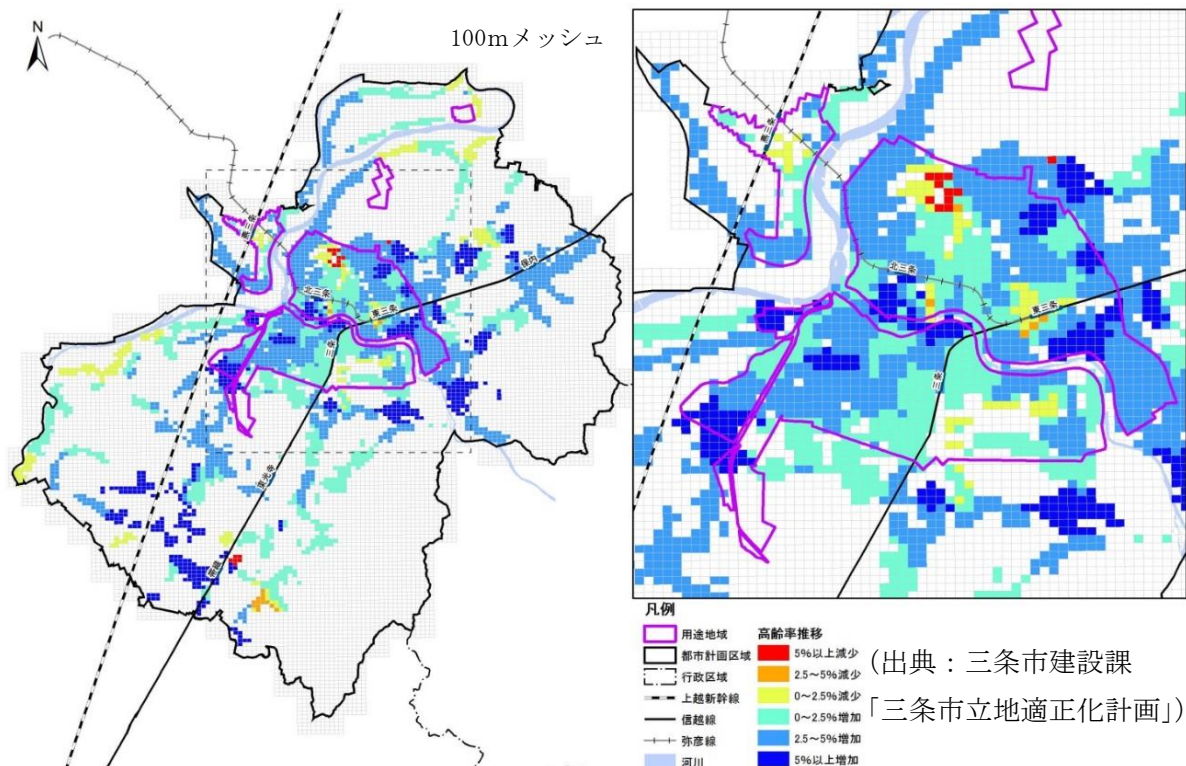


平成 17～22 年の人口増減では、自然減や居住地域の移転等の影響により、北三条駅周辺の人口が大きく減少していることが分かります。

一方で東三条駅の駅前周辺や三条駅から三条駅南東方面の月岡地区にかけて、燕三条駅周辺の須頃地区では、緩やかに人口が増加していることが分かります。

他方、下田地域は、100mメッシュ内の人口が 5 人未満の地域が増えており、地域内全般的に人口減少が顕著であることが分かります。

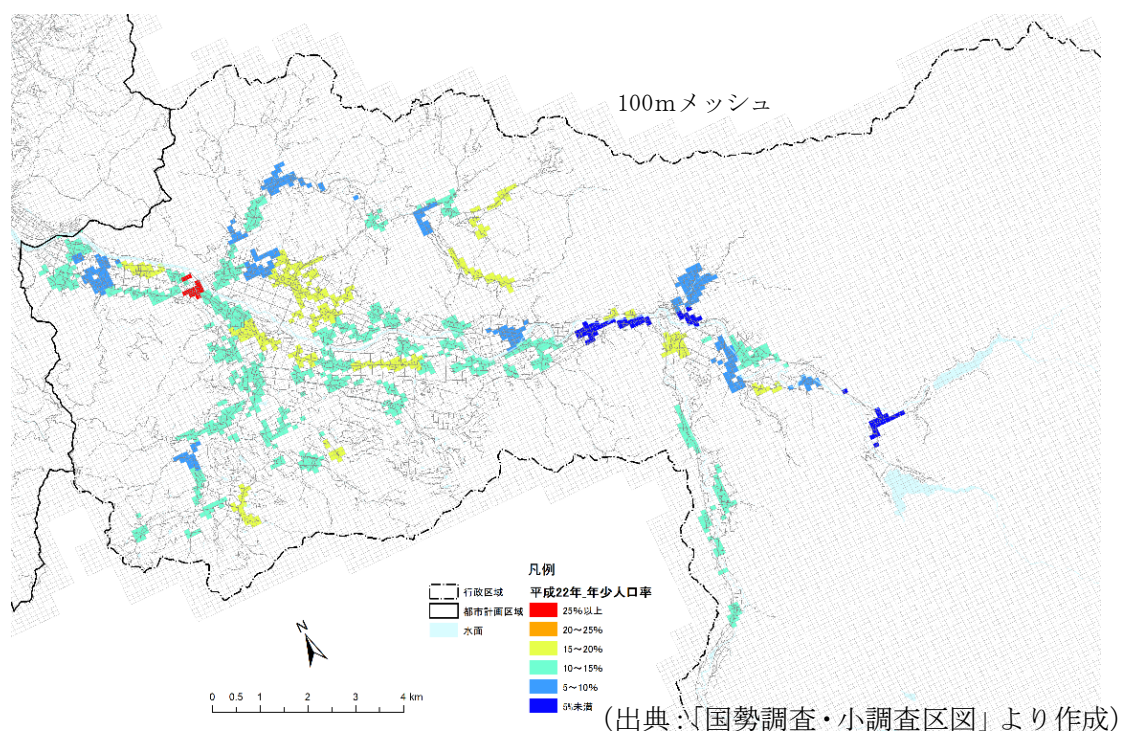
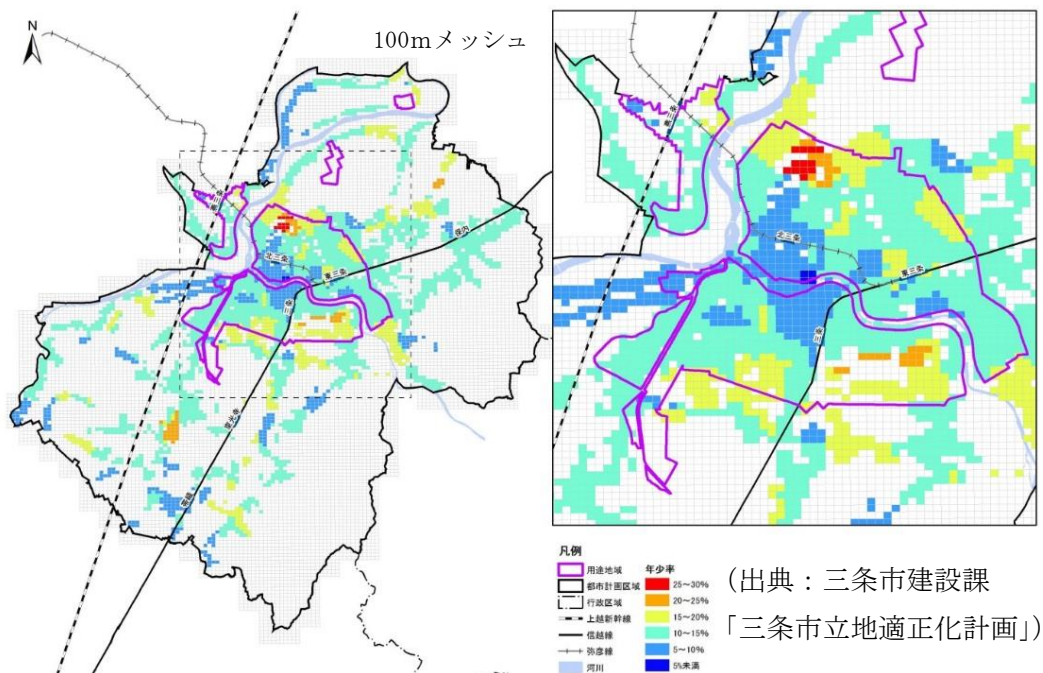
平成 17～22 年高齢化率メッシュ (上段：三条地域・栄地域、下段：下田地域)



平成 22 年の高齢化率を見ると、三条・栄地域では北三条駅、三条駅前、三条駅西部の本成寺付近、下田地域では東端の笠堀、南端の遅場地区などで高く表れており、増減率を見ると、高齢化率が 5 % 以上増加した地域が市内に点在していることが分かります。

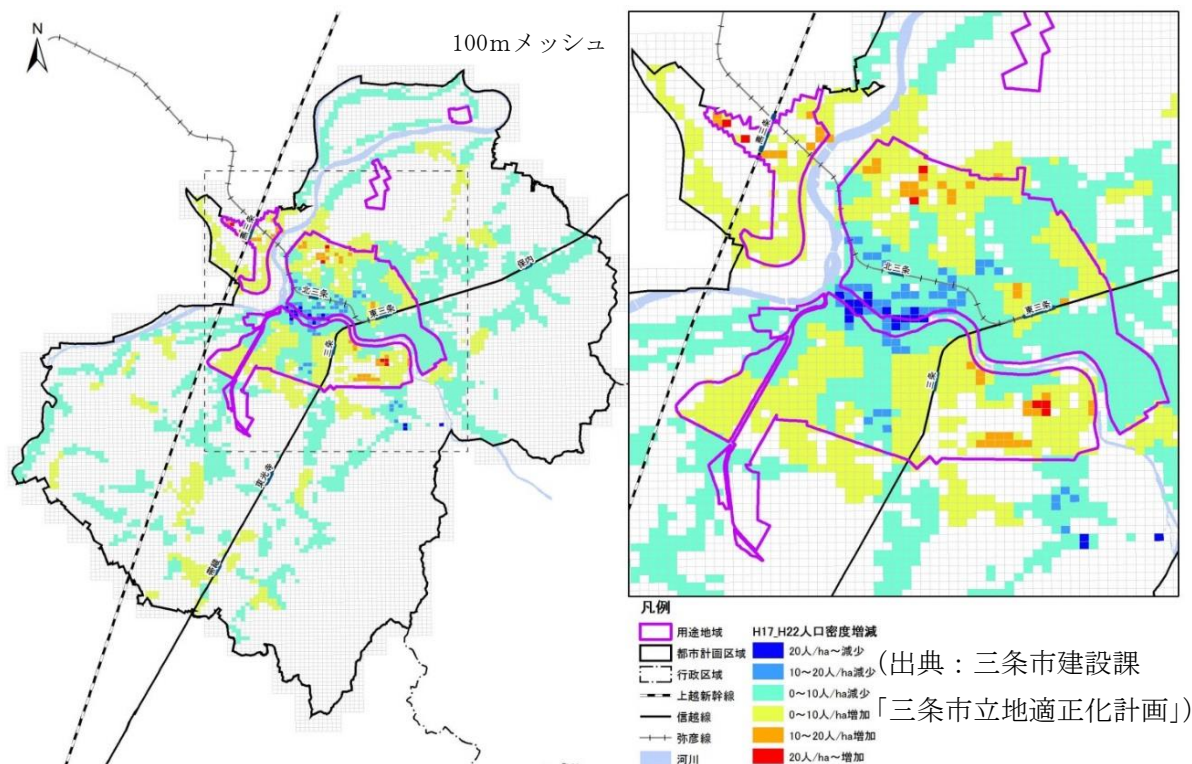
平成 22 年 15 歳以下人口の全人口に対する割合（年少率）

（上段：三条地域・栄地域、下段：下田地域）

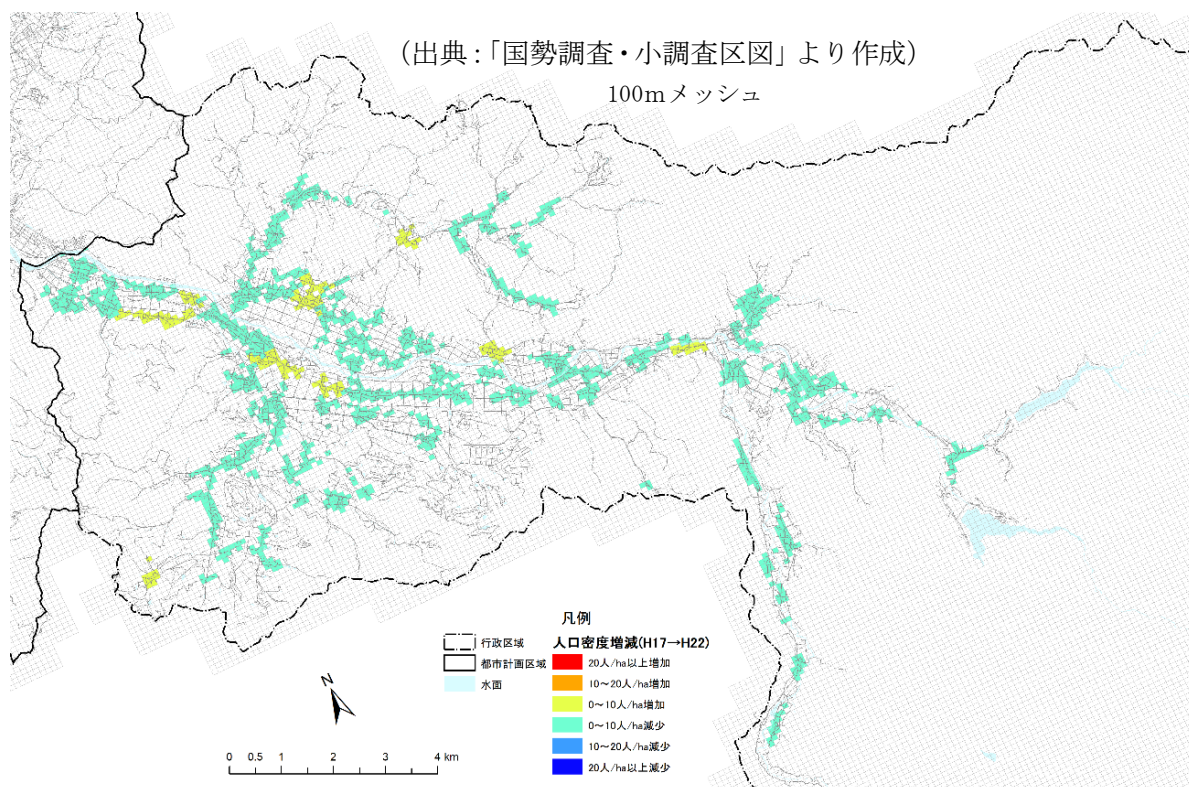


平成 22 年の 15 歳以下人口の全人口に対する割合（年少率）を見ると、三条・栄地域においては、三条市消防本部付近の裏館地区の新規住宅地で、下田地域では国道 289 号線と 290 号線が交わる高屋敷地区周辺の住宅地で年少率が高いものの、市全域ではごく一部の地域に限られていることが分かります。

平成 17～22 年人口密度増減メッシュ（上段：三条地域・栄地域、下段：下田地域）



(出典：「国勢調査・小調査区図」より作成)



平成 17～22 年の人口増減密度の増減を見てみると、三条・栄地域では北三条駅周辺地域の人口密度が大きく減少し、三条市消防本部付近の裏館地区、三条駅南東方面の月岡地区、燕三条駅周辺地域で人口密度が増加していることが分かります。

下田地域は、人口に占める面積が大きいことから、人口密度の大きな増減は見られないことが分かります。

3 交通環境

(1) 道路

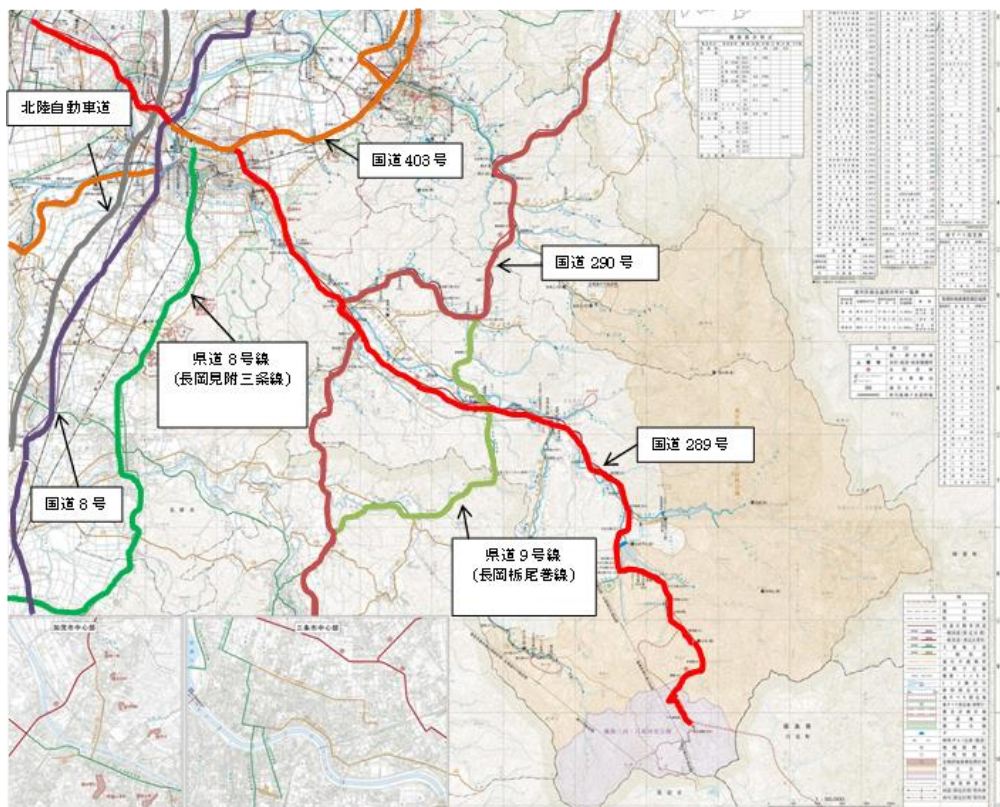
本市は、南北に高速道路北陸自動車道が縦貫しており、これに平行する形で国道 8 号線が走っています。新潟市と長岡市を結ぶこれらの道路は、県内の道路交通の大動脈であり、重要な役割を担っています。

また、同じく南北には国道 290 号線が縦貫しており、特に、市内でも広大な面積を誇る下田地域の生活道路として不可欠な路線となっています。

他方、東西に国道 289 号線が市内を横断しており、東は福島県境まで延びています。将来的には、本市と福島県をつなぐいわゆる「八十里越」の整備が見込まれており、八十里越開通後は、県を越えた交流人口の拡大が期待されるほか、整備が予定されている（仮称）県央基幹病院の開院による高度医療体制の充実により、本市を含む県央地域住民や、特に、只見町（福島県）からの緊急搬送の受入れが可能となるなど救命救急体制の向上が期待され、生活基盤としての重要性が更に増すこととなります。

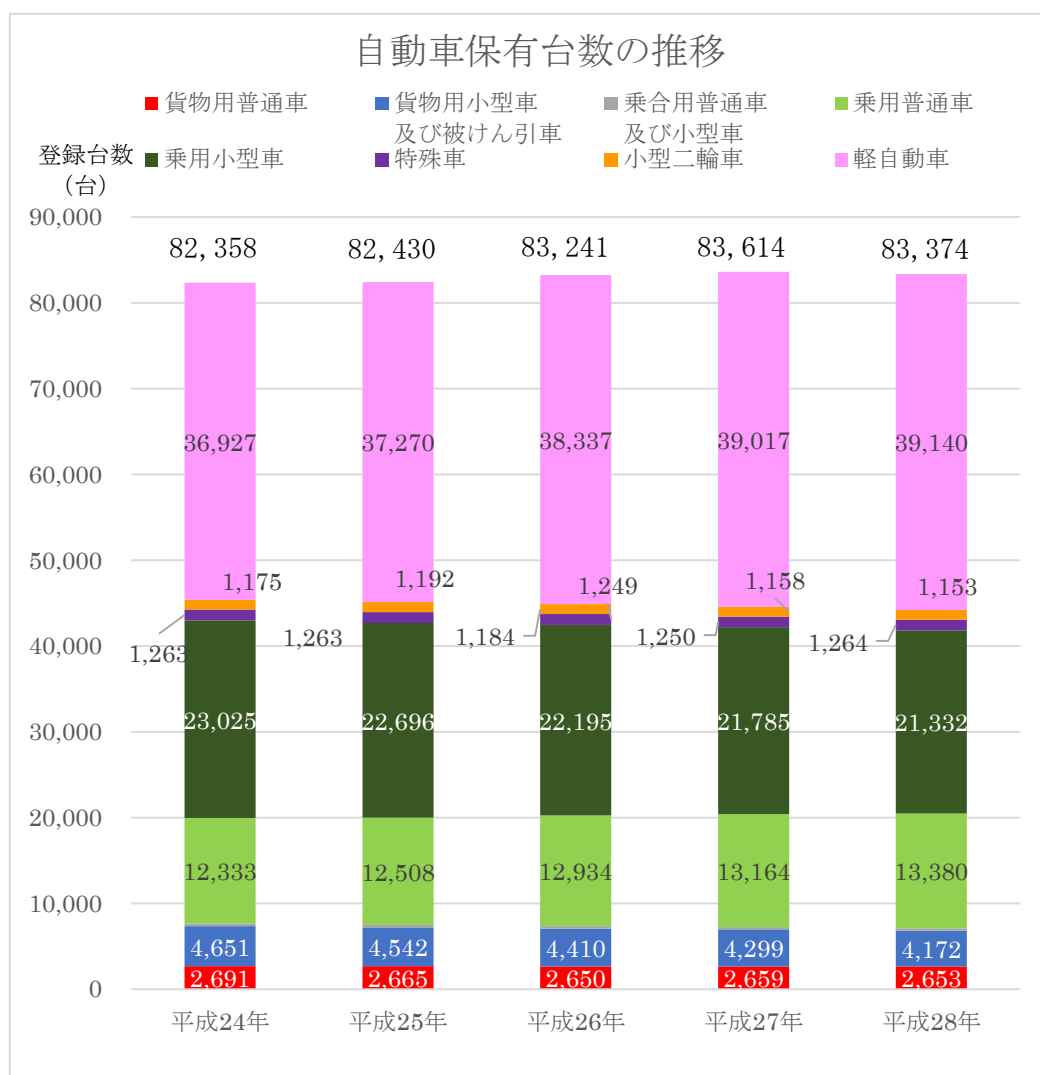
また、北側には国道 403 号線が横断しており、本市と近隣市町村を結ぶ路線として貴重な路線となっています。

市内主要道路図（出典：新潟県三条地域振興局「三条地域振興局地域整備部管内図」）



本市は、新潟県のほぼ中央に位置する立地条件とそれに伴う自動車道路交通網の発達などから県内における交通の要衝として発展してきており、今後、平成24年に開通した北陸自動車道栄スマートインターチェンジを中心とした工業団地の造成を進めていくことから物流においても要衝となることが期待されるため、自動車交通・自動車輸送がますます重要なものとなります。

三条市内の自動車保有台数の推移



(出典：国土交通省北陸信越運輸局新潟運輸支局『新潟県運輸概況』)

24 時間自動車類通行量（上下合計）

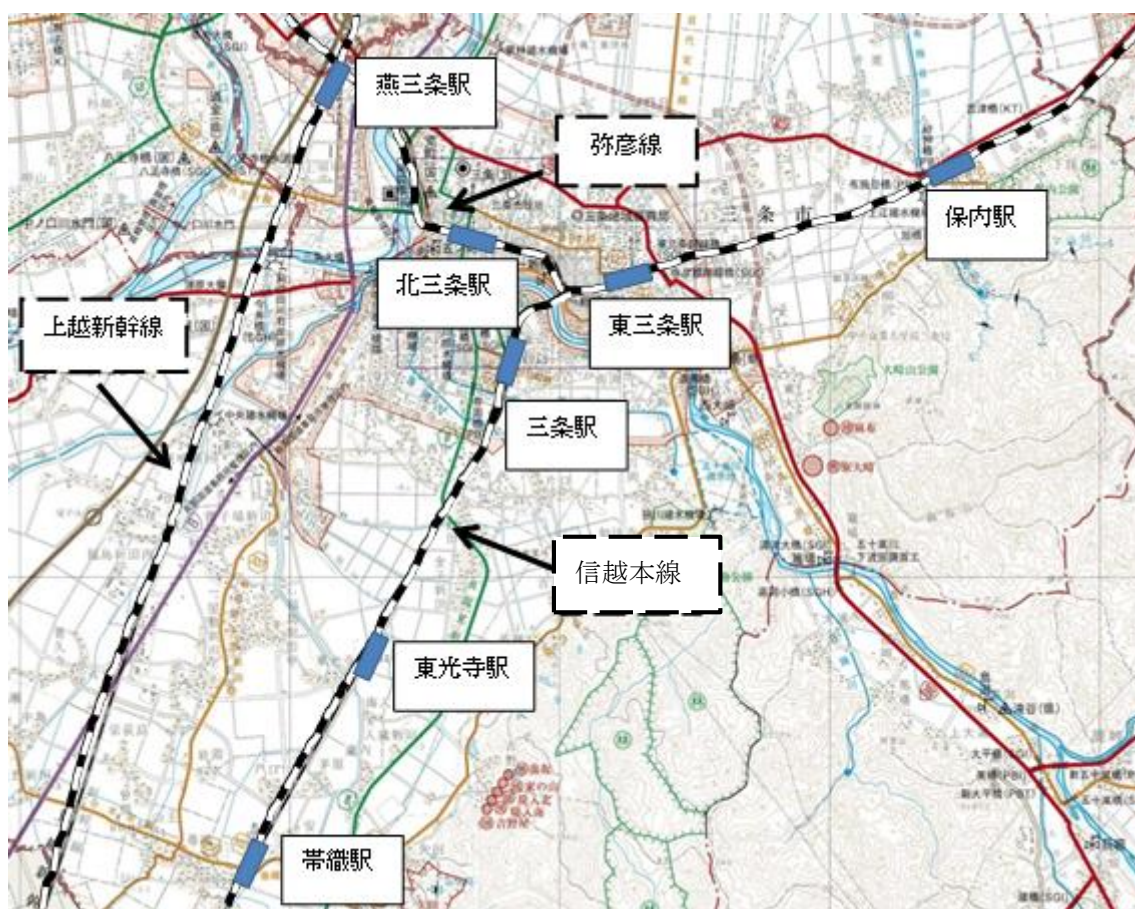
地点	平成 27 年度	平成 22 年度	増減率（平成 22 年度を 100 とした場合）
三条燕 I C 付近	39,890	37,845	105.4
栄 S I C 付近	39,711	37,845	104.9
国道 8 号（上須頃地内）	28,423	28,213	100.7
国道 289 号（西裏館二丁目地内）	25,084	24,904	100.7
国道 290 号（大平地内）	1,955	1,861	105.1
国道 403 号（鶴田一丁目地内）	13,722	14,652	93.7

（出典：国土交通省「平成 27 年度全国道路・街路交通情勢調査 一般交通量調査」より作成）

（２）鉄道

本市の鉄道は、南北に上越新幹線が縦貫しており燕三条駅が設置されているほか、在来線の JR 信越本線が通っており、保内駅、東三条駅、三条駅、東光寺駅、帯織駅の市内 5 つの駅に停車します。

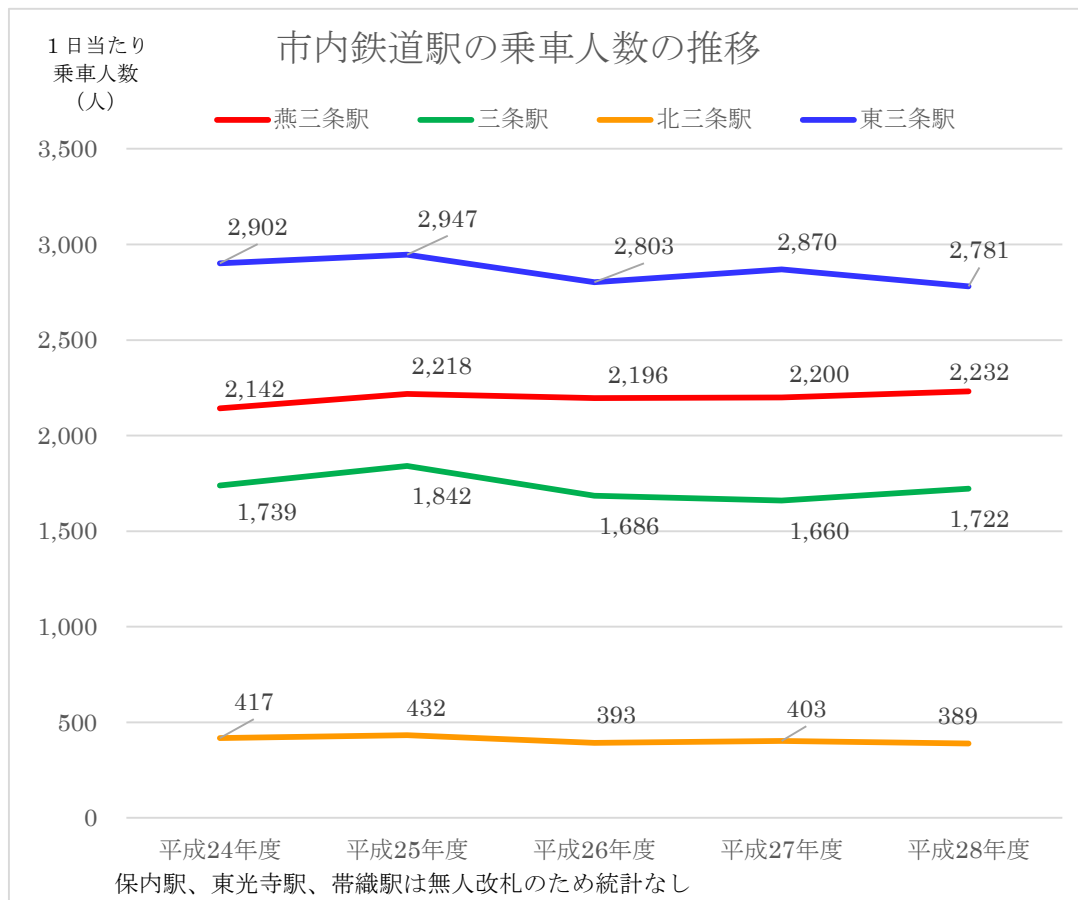
また、東西に在来線の JR 弥彦線が通っており、発着点である東三条駅と、北三条駅、燕三条駅の 3 つの駅に停車します。



市内鉄道路線図（出典：新潟県三条地域振興局「三条地域振興局地域整備部管内図」）

鉄道駅の利用者数は、ここ数年大きな変動はなく推移しています。

東三条駅は主に三条東高校、三条商業高校に通う高校生にとって、三条駅は主に三条高校、県央工業高校に通う高校生にとって、それぞれ最寄りとなる駅であり、駅から徒歩や自転車で通学する生徒も多いことから、学生の通学手段の一翼を担っています。



(出典：JR 東日本ホームページ)

(3) バス

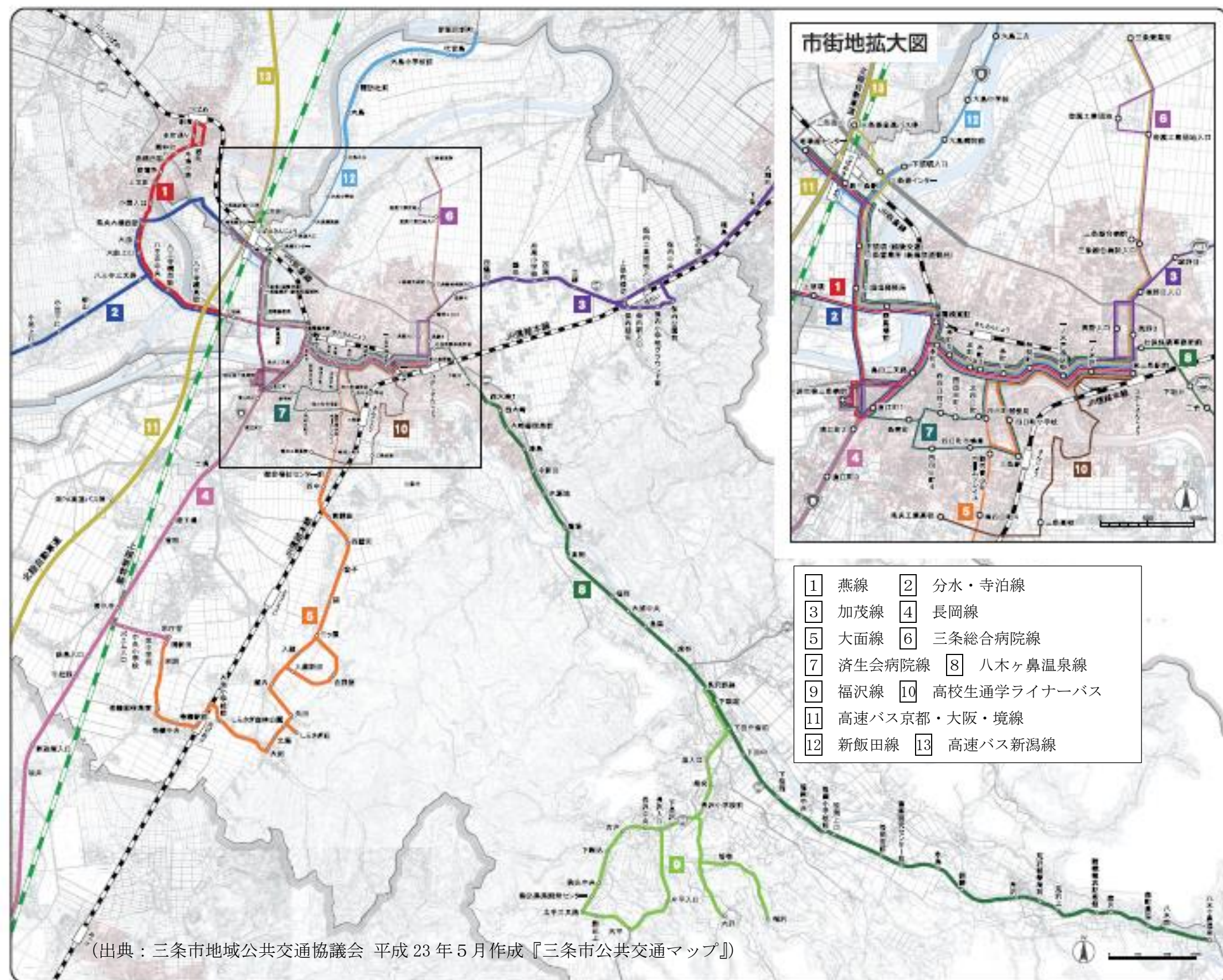
ア 路線バス

本市の路線バスは、新潟交通観光バス株式会社による新飯田線の運行と、越後交通株式会社によるそれ以外の運行とに大別されます。

運行路線は、東三条駅を発着とする路線が大半を占めており、市内のみを走る路線として、三条総合病院線、済生会病院線、八木ヶ鼻温泉線及び栄庁舎方面線の大面線が運行しており、通院や温泉施設の利用等に利用されています。

また、近隣の新潟市、長岡市、燕市、加茂市等を結ぶ路線も運行しており、燕線、分水・寺泊線、加茂線、長岡線、新飯田線が運行しており、通院、買い物等に利用されています。

くわえて、県外・県内を結ぶ高速バスも運行しています。

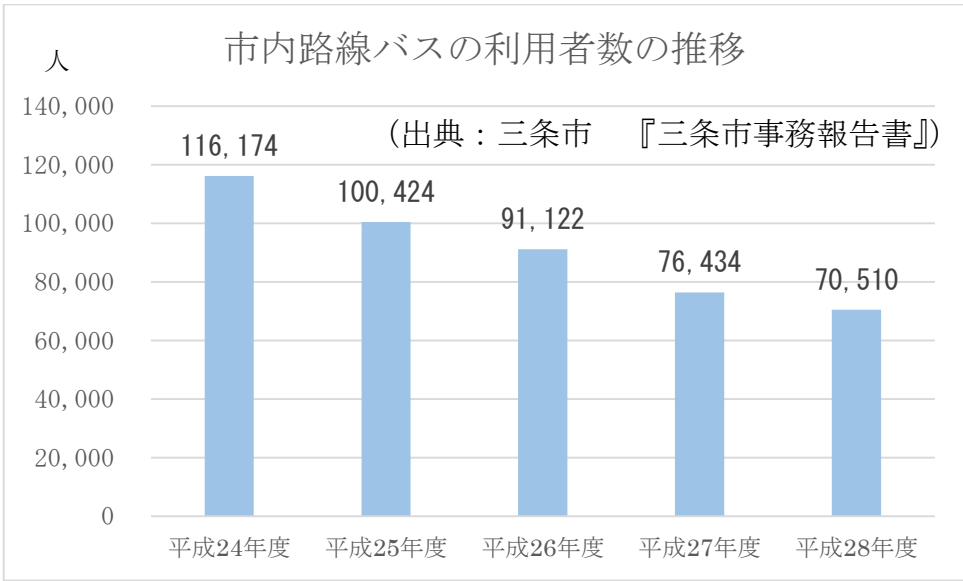


市内を運行する路線バスの車両数と運転手の人員

事業者名	車両台数	運転手数
新潟交通観光バス株式会社	3 台（ツーステップ 3）	3 名
越後交通株式会社	45 台（ノンステップ 13、ワンステップ 3、ツーステップ 29）	24 名

（出典：交通事業者より資料提供）

利用者数の推移を見てみると、人口減少やマイカー依存の増長により利用者は年々減少しており、その結果、減便や運休などのサービスの質の低下を招くためにその傾向が加速化するといった現象が起きています。



路線バス運行主な運行路線

始発（終点）～経由～終点（始発） ※時間は便の出発時間	運行時間帯（平日）	便数	運行時間帯（土日祝日）	便数
東三条駅前～燕三条駅～新飯田新町	7:05-18:30	12	9:40-15:10	6
東三条駅前～三条総合病院入口～金属団地	7:45-17:23	2	7:45-17:23	2
東三条駅前～三条総合病院～越後交通三条営業所	8:54-19:00	17	8:54-18:12	14
東三条駅前～八王子～燕駅前	6:55-19:00	4	-	-
東三条駅前～済生会三条病院～燕駅前	6:50-17:50	6	-	-
東三条駅前～四日町～済生会三条病院	7:50-15:10	8	-	-
東三条駅前～済生会三条病院～渡部～寺泊車庫前	6:35-17:40	5	8:35	1
東三条駅前～八王子～横田上口	6:53	1	-	-
東三条駅前～興野入口～三条総合病院	8:06-14:09	4	8:06-14:09	4

東三条駅前～興野入口～越後交通三条営業所	8:20-17:05	14	8:20-17:05	14
東三条駅前～本町～済生会三条病院	9:25-17:25	12	9:25-17:25	12
東三条駅前～大面～栄庁舎	7:25-19:25	2	-	-
東三条駅前～大面～大面小	7:05-16:10	4	-	-
東三条駅前～燕三条駅前～分水駅～渡部～寺泊車庫前	10:45-16:40	4	16:20-16:40	2
地場産業振興センター～東三条駅前～加茂駅前	7:25-19:25	6	8:45-16:15	3
東三条駅前～今町～中之島～長岡駅前	7:15-18:10	11	7:15-18:10	9
東三条駅前～長沢駅跡～八木ヶ鼻温泉	7:25-18:20	22	6:45-19:10	14

イ 循環バスぐるっとさん

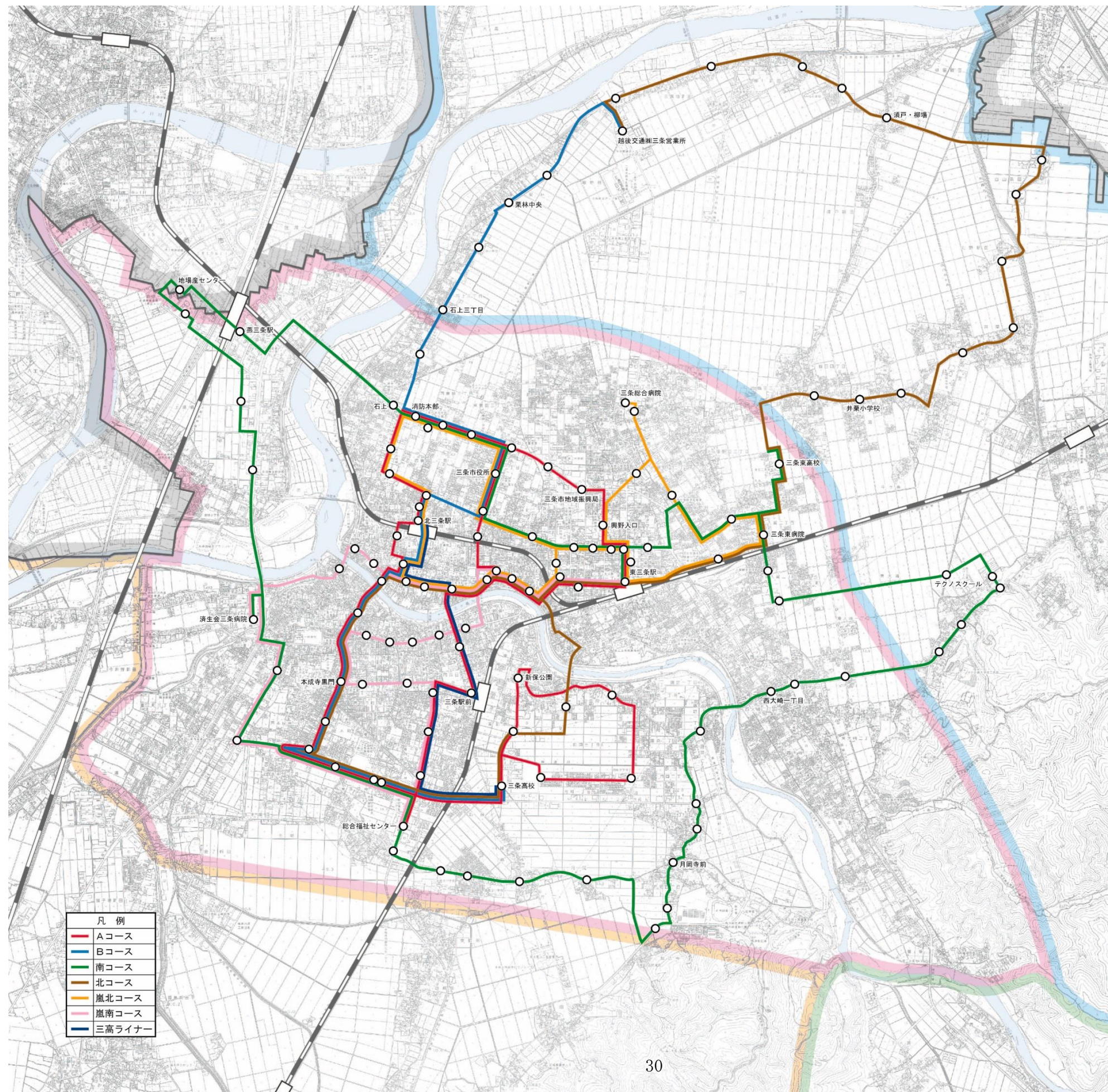
旧三条市域を回る循環バスぐるっとさんは、現在 7 コースを運行しており、主に、平日の通勤・通学、午前中の医療機関の受診を目的として、運行時間帯を設定しています。また、市役所等主要な施設への移動手段としての役割も担っており、東三条駅と接続していることから、市外への外出も支援しています。運賃は一律、おとな 150 円、中学生・高校生 100 円、こども 80 円となっています。

循環バス運行一覧

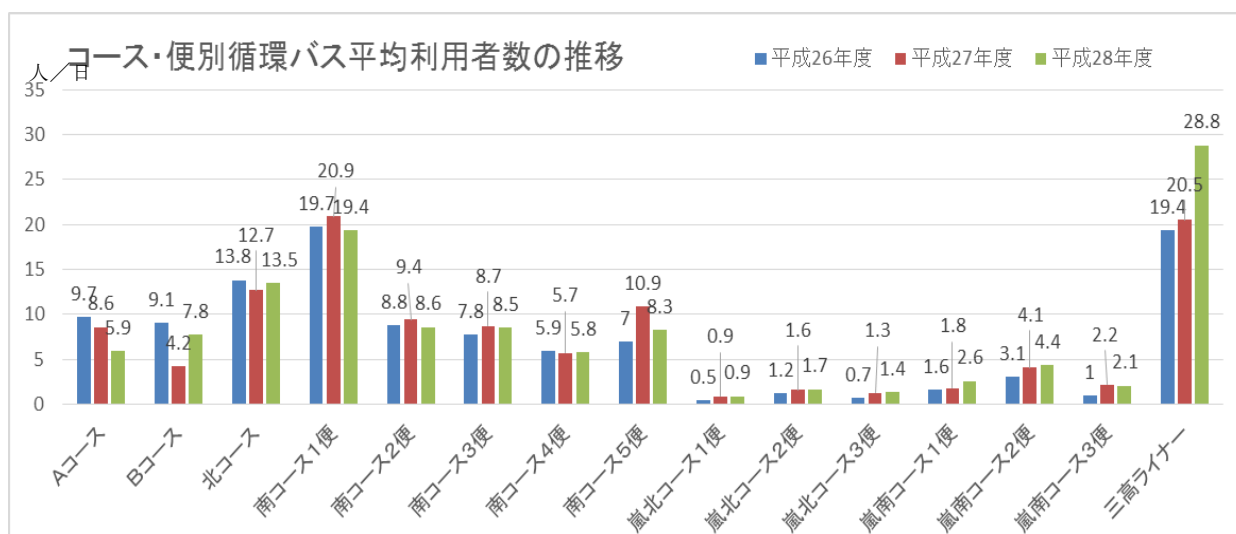
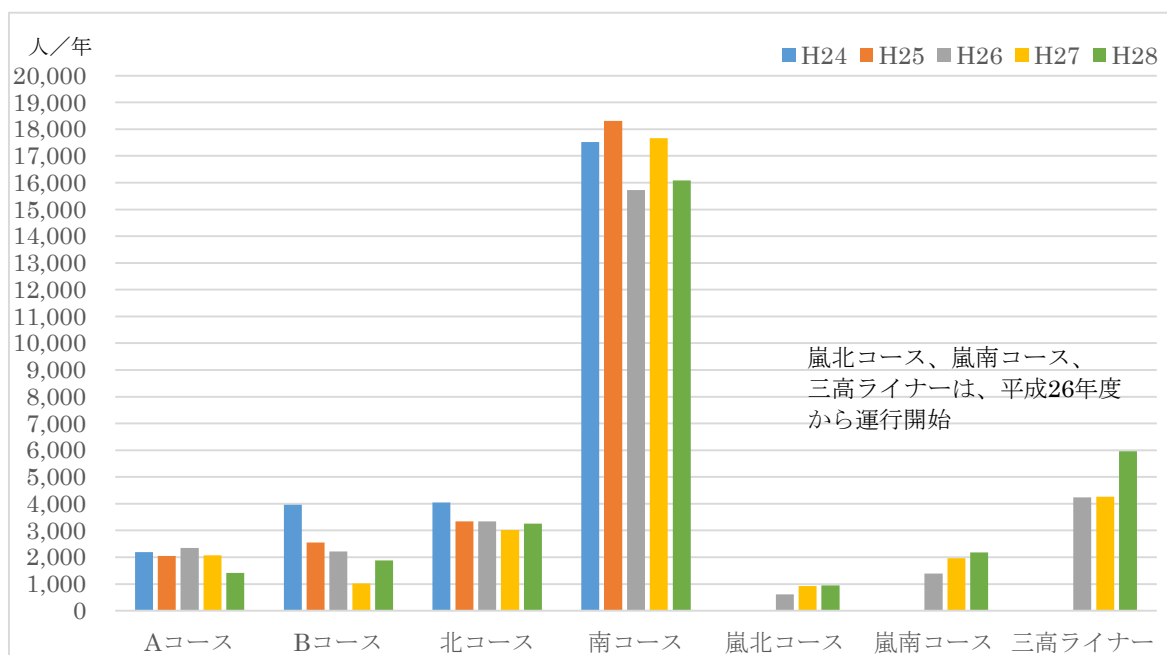
路線名	始発～経由～終点 ※時間は出発～到着	運行時間帯 (平日)	便数	運行時間帯 (土日祝日)	便数
A コース	東三条駅～三条市役所～月岡小学校前～東三条駅	8:10-9:10	1	-	-
B コース	三条営業所～消防本部～桜木町～三条高校	7:50-8:19	1	-	-
北コース	三条営業所～須戸・柳場～本成寺黒門～東三条駅	7:35-8:31	1	-	-
南コース	東三条駅～地場産センター～テクノスクール～東三条駅（逆回りもあり）	8:10-16:55	5	9:30-16:55	4
嵐北コース	東三条駅～三条総合病院～中央公民館～東三条駅	9:00-11:25	3	-	-
嵐南コース	東三条駅～済生会三条病院～四日町市場～東三条駅	9:00-11:25	3	-	-
三高ライナー	北三条駅～三条駅～三条高校	8:10-8:25	1	-	-

（出典：三条市環境課資料）

利用者数は、平成 26 年度に新設した 3 コースを除いて全体的には微減で推移しています。



循環バスぐるっとさんのコース別年度当たり利用者数の推移



(出典：三条市環境課資料)

循環バスぐるっとさん利用者インタビュー 結果

■調査期間：平成30年5月14日（月）～16日（水）

■回答数：56件

循環バスぐるっとさん利用者インタビュー			■調査期間：平成30年5月14日（月）～16日（水）		
No.	コース名	便名	乗車停留所	降車停留所	利用頻度
1	A	1	東三条駅前	三条警察署前	毎日
2	A	1	ハルム前	三条高校	毎日
3	A	1	曲淵二丁目	御蔵橋北詰	週1回
4	A	1	新保公園	総合福祉センター前	週1回
5	A	1	桜木町中央	消防本部	週1回
6	北	1	三貫地ふれあいセンター	三条東高校	毎日
7	北	1	白山	井栗小学校前	毎日
8	北	1	白山	井栗小学校前	毎日
9	北	1	東三条駅前	桜木町	初めて
10	南	1	東三条駅前	テクノスクール入口	毎日
11	南	1	東三条駅前	グッデイいきいきサポートセンター前	週4回
12	南	1	東三条駅前	テクノスクール入口	雨の日に利用
13	南	1	東三条駅前	グッデイいきいきサポートセンター前	週4回
14	南	1	東三条駅前	テクノスクール入口	
15	南	1	東三条駅前	グッデイいきいきサポートセンター前	毎日
16	南	1	柳沢諏訪神社	第二つくし保育園入口	週2回
17	南	1	中小企業大学校入口	済生会三条病院	週1回
18	南	1	諏訪二丁目	燕三条駅	毎日
19	南	1	月岡入口	本成寺公民館	週1回
20	南	1	如法寺団地入口	地場産センター前	週2回
21	南	2	燕三条駅	テクノスクール入口	初めて
22	南	2	燕三条駅	上須頃郵便局前	初めて
23	南	2	総合福祉センター前	東三条駅前	週4回
24	南	3	東三条駅前	さとう栄整形外科前	初めて
25	南	3	東三条駅前	地場産センター前	月2回
26	南	3	グッデイいきいきサポートセンター前	北入蔵一丁目	月2回
27	南	3	テクノスクール入口	東三条駅前	初めて
28	南	3	済生会三条病院	東三条駅前	初めて
29	南	3	地場産センター前	如法寺団地入口	週2回
30	南	4	東三条駅前	総合福祉センター前	初めて
31	南	4	東三条駅前	総合福祉センター前	週3回
32	南	4	東三条駅前	大崎中学校グラウンド前	週1回
33	南	4	三条東病院	諏訪二丁目	週3回
34	南	4	諏訪二丁目	済生会三条病院	年4回
35	南	4	西鱈田小学校入口	東本成寺	週1回
36	南	4	燕三条駅	三条郵便局前	年6回
37	南	4	燕三条駅	第三中学校前	月2回
38	南	5	済生会三条病院	西鱈田	週3回
39	南	5	済生会三条病院	諏訪二丁目	年4回
40	南	5	あまの整形外科前	如法寺団地入口	
41	南	5	テクノスクール入口	東三条駅前	毎日
42	南	5	テクノスクール入口	北入蔵三丁目	
43	嵐北	2	本町三丁目	東三条駅前	年4回
44	嵐北	3	東三条駅前	三条総合病院	年4回
45	嵐北	3	消防本部	東三条駅前	月1回
46	嵐北	3	北三条駅	東三条駅前	月1回
47	嵐南	1	一ノ木戸	あまの整形外科前	週3回
48	嵐南	1	島田二丁目	榎本内科クリニック前	月3回
49	嵐南	1	島田二丁目	一ノ木戸	週3回
50	嵐南	2	東三条駅前	済生会三条病院	たまに
51	嵐南	2	済生会三条病院	市民プール	週1回
52	嵐南	2	東三条駅前	総合福祉センター	週3回
53	嵐南	2	東三条駅前	済生会三条病院	年1回
54	嵐南	2	島田二丁目	一ノ木戸	週1回
55	嵐南	2	総合福祉センター前	一ノ木戸商店街	週4回
56	嵐南	3	東三条駅前	嵐南公民館	週1回

※Bコースは乗車なし、三高ライナーは実施せず

(4) デマンド交通ひめさゆり

デマンド交通ひめさゆりは、タクシー車両を活用して専用の停留所間をダイレクトに運行するシステムで、バスやタクシー輸送を補完し、通院や買い物、JR 駅への乗換え等において、利便性の高い交通手段として多くの住民に利用されています。料金やサービス水準は、バスとタクシーのほぼ中間的な公共交通です。

市内 615 か所（平成 30 年 6 月 1 日現在）に停留所を設置し、市内全域をカバーできるよう、おおむね半径 300m に 1 か所配置しています。

○運行日時：毎日 午前 8 時～午後 6 時（下田地域は午前 7 時～午後 6 時）

※ 1 月 1 日～1 月 3 日は運休

○利用方法

利用する 1 時間前までにタクシー会社へ電話で予約をします。

→ 予約した時間に乗る停留所で乗車します。

※ 利用にあたっての事前登録は不要で、どなたでも利用できます。

料金は、1 人乗車と複数乗車で異なり、次のとおりです。

1 人乗車料金

適用範囲	料 金
～2km未満	500円
2km以上～3km未満	600円
3km以上～5km未満	700円
5km以上～7km未満	900円
7km以上～10km未満	1,100円
10km以上～15km未満	1,500円
15km以上～20km未満	1,800円
20km以上～30km未満	2,500円
30km以上	3,000円

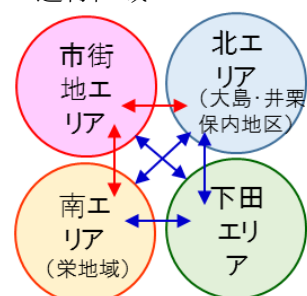
デマンド交通停留所



複数乗車料金(料金は1人あたり)

	適用範囲	料 金
料金A ↔	エリア内の移動 北⇄市街地 南⇄市街地	400円
料金B ↔	下田⇄市街地 下田⇄北 下田⇄南 北⇄南	800円

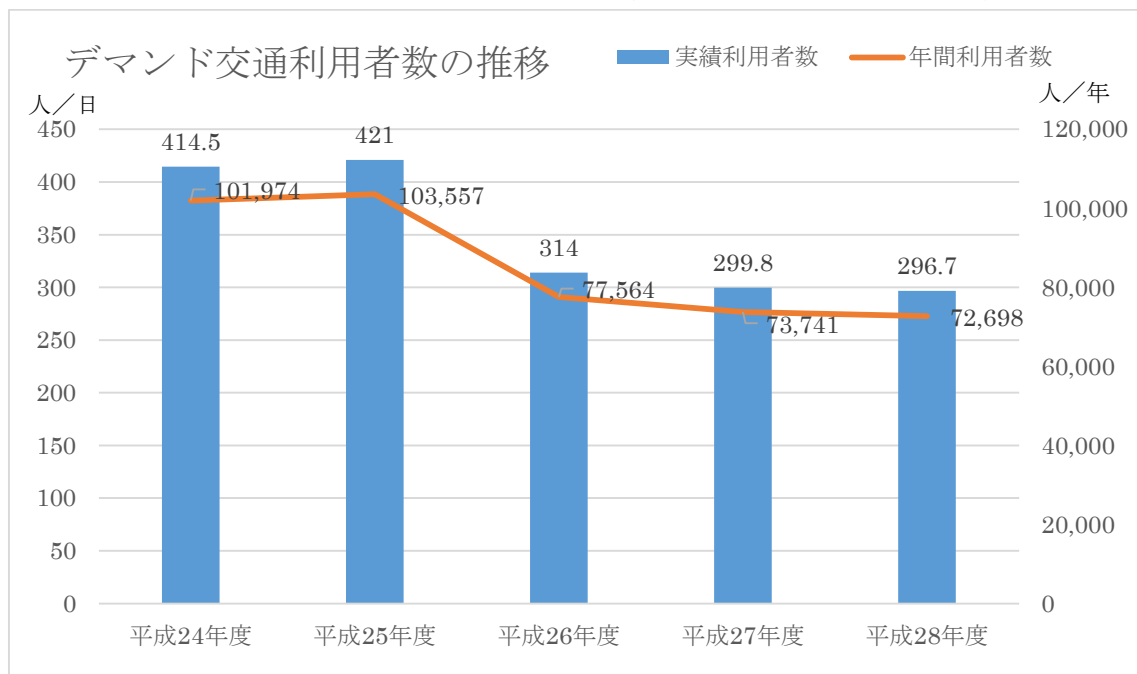
運行区域



デマンド交通車両ステッカー

デマンド交通車両（三条市環境課）

デマンド交通の利用者数は、運行区域を市内全域に拡大して以降右肩上がりに増加していましたが、利用者負担と行政負担の適正な在り方を検討し、平成26年1月に料金の見直しを実施してからは、1日平均約300人で推移しています。



デマンド交通停留所利用ランキング (平成28年度)

	年間運行回数(降車地)				降車人数			
	エリア	番号	停留所名	回数	エリア	番号	停留所名	人数
1	市街地	173	三条総合病院	3,522	市街地	173	三条総合病院	4,044
2	市街地	100	済生会病院	2,666	市街地	100	済生会病院	3,279
3	市街地	5	富永草野クリニック	2,343	市街地	5	富永草野クリニック	2,609
4	北	382	大島病院	1,532	市街地	130	月ヶ岡特別支援学校	2,398
5	市街地	4	燕三条駅	1,531	市街地	4	燕三条駅	2,227
6	市街地	37	三之町病院	1,424	北	382	大島病院	2,060
7	市街地	130	月ヶ岡特別支援学校	1,063	南	631	県央寮	1,260
8	市街地	1	東三条駅	876	市街地	1	東三条駅	1,135
9	市街地	75	川瀬神経内科クリニック	867	市街地	78	三条眼科	972
10	市街地	78	三条眼科	806	北	331	白山バス停	953
11	南	631	県央寮	776	市街地	118	総合福祉センター	890
12	市街地	118	総合福祉センター	724	北	335	宮の浦バス停	751
13	市街地	216	丸井今井邸	546	下田	731	下田体育館	731
14	市街地	14	三条市役所	505	市街地	216	丸井今井邸	644
15	市街地	77	あまの整形外科	494	市街地	14	三条市役所	601

また、デマンド交通運行の効率化と、本市が取り組む高齢者の外出促進の施策を推進するため、市内在住の65歳以上の方または運転免許証返納者を対象に複数乗車時の料金の割引や協賛店の独自サービスの特典が受けられる「デマンド交通おでかけパス」を実施しています。

平成30年6月25日現在、おでかけパス申込者数は254人、協賛店は73店舗となっています。



デマンド交通おでかけパス（見本）

おでかけパス利用停留所ランキング（平成28年度）

	おでかけパス利用(降車地)			
	エリア	番号	停留所名	回数
1	市街地	173	三条総合病院	91
2	市街地	5	富永草野クリニック	64
3	市街地	209	田村皮フ科クリニック	62
4	北	300	石上3バス停	55
5	市街地	100	済生会病院	53
6	市街地	152	西大崎1丁目バス停	38
7	市街地	78	三条眼科	34
8	南	539	栄中学校	30
9	市街地	75	川瀬神経内科クリニック	29
10	市街地	118	総合福祉センター	26
11	市街地	163	鶴田メディカルセンター	24
11	南	620	しらさぎ荘	24
13	北	382	大島病院	23
14	市街地	26	北三条駅	20
14	市街地	48	米泉寺前	20
14	下田	763	下笹岡バス停	20

(5) 井栗地区コミュニティバス

井栗地区コミュニティバスは、地域が主体となって交通手段を確保するため、井栗自治会内で運行している交通体系です。病院やスーパーなど地域住民の利用ニーズに応じた運行を実施しています。

○運行日：月曜日～金曜日(土、日、祝日は運休)

○運行方法：定時定路線運行(1日2往復)

○運行車両：10人乗り車両

○時刻表：時刻表のとおり

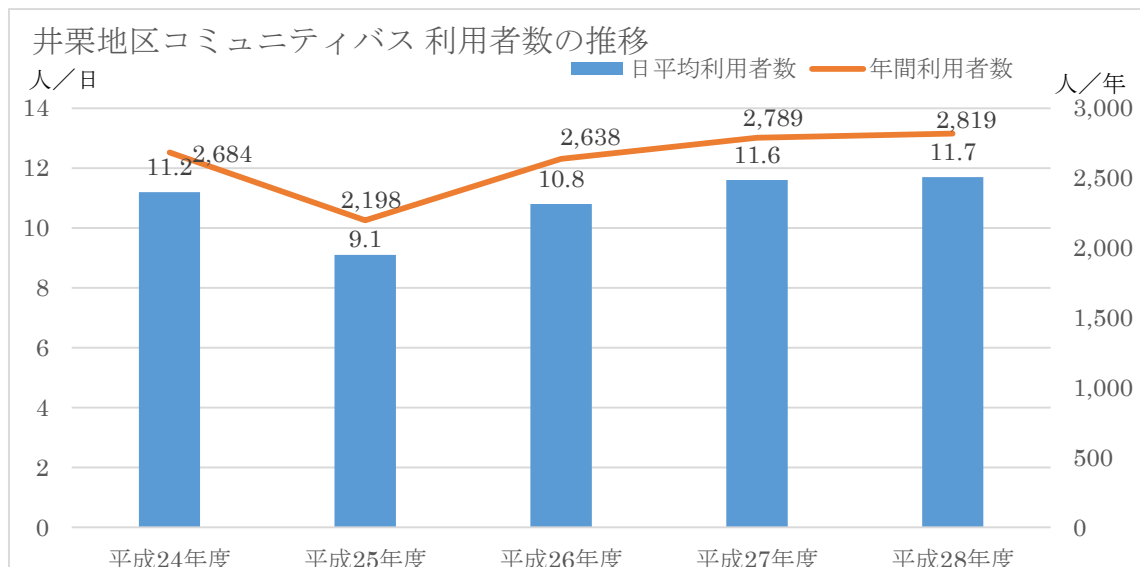
○運賃：無料

井栗地区コミュニティバス時刻表

行 き				帰 り			
番号	停車場所	1便	2便	番号	停車場所	1便	2便
1	日吉神社	8:00	10:15	22	済生会病院	8:55	11:10
2	田辺太左衛門	8:01	10:16	21	三之町病院	9:05	11:20
3	明田川商店	8:02	10:17	20	北三条駅	9:08	11:23
4	勤兵衛茶屋	8:03	10:18	19	ジャスコ三条店	9:12	11:27
5	井栗郵便局	8:04	10:19	18	三条市役所	9:15	11:30
6	井栗集会場	8:05	10:20	17	ウオロク	9:18	11:33
7	八幡神社	8:06	10:21	16	草野医院	9:21	11:36
8	文化建設西側	8:07	10:22	15	杉山額縁店	9:24	11:39
9	J A 井栗支所前	8:09	10:24	14	東三条駅	9:26	11:41
10	鶴田メディカル	8:11	10:26	13	金子接骨医院	9:29	11:44
11	マルイ	8:13	10:28	12	三条総合病院	9:34	11:49
12	三条総合病院	8:16	10:31	11	マルイ	9:37	11:52
13	金子接骨医院	8:21	10:36	10	鶴田メディカル	9:39	11:54
14	東三条駅	8:24	10:39	9	J A 井栗支所前	9:41	11:56
15	杉山額縁店	8:26	10:41	8	文化建設西側	9:43	11:58
16	草野医院	8:29	10:44	7	八幡神社	9:44	11:59
17	ウオロク	8:32	10:47	6	井栗集会場	9:45	12:00
18	三条市役所	8:35	10:50	5	井栗郵便局	9:46	12:01
19	ジャスコ三条店	8:38	10:53	4	勤兵衛茶屋	9:47	12:02
20	北三条駅	8:42	10:57	3	明田川商店	9:48	12:03
21	三之町病院	8:45	11:00	2	田辺太左衛門	9:49	12:04
22	済生会病院	8:54	11:09	1	日吉神社	9:50	12:05



平成24年4月に本格運行を開始してから地域住民の安定的な利用を得ることができ、1日平均利用者数は11～12人で推移しています。



井栗地区コミュニティバスの車両（三条市環境課）と車両ステッカー

(6) 高校生通学ライナーバス

主に下田地区在住の高校生を対象として、既存のバス路線を活用して運行しています。三条高校・県央工業高校に通学する高校生にとっては、乗換えなしで通学できる非常に利便性の高い交通機関として、安定的な利用数を得ています。また、東三条駅で電車に乗り換えて新潟・長岡方面への通学や三条東高校・三条商業高校への通学手段にもなっています。(路線1) 昭和59年度にJR 弥彦線(下田地区)が廃止されたことから、同地区の高校生にとって、バスは唯一の公共交通としての役割を担っています。

さらに、下田地域南部の福沢地内と、高校生ライナーの接続ポイントとなる長沢駅跡間を運行する福沢線も運行しています。(路線2)



(出典：三条市環境課 高校生通学ライナーバスチラシ)



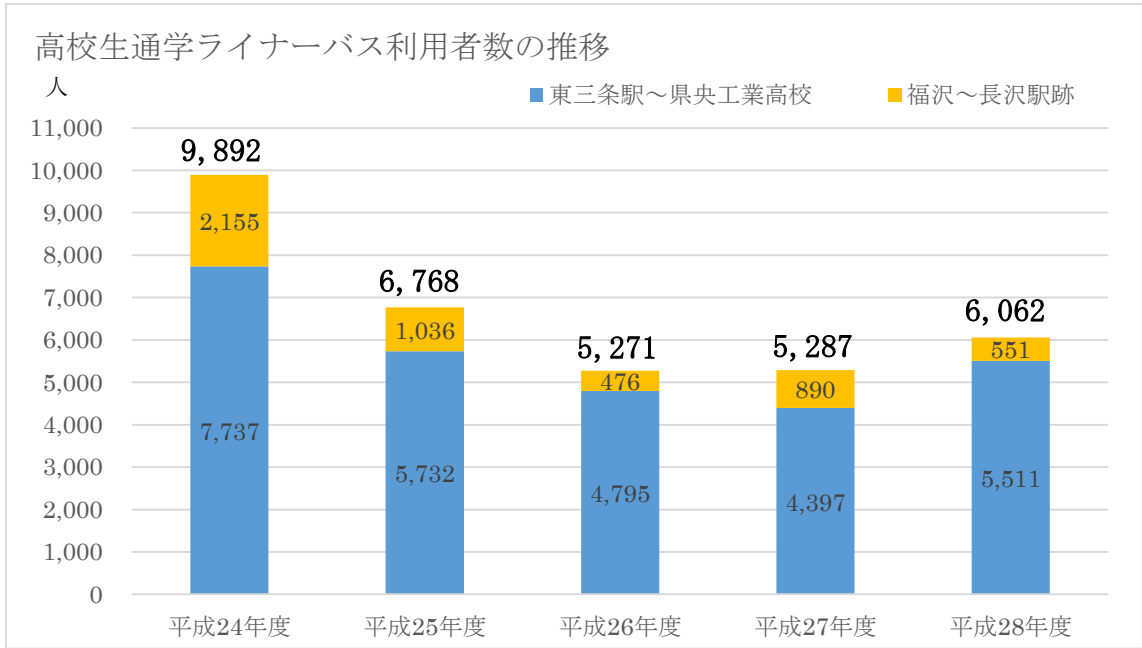
高校生通学ライナーバス車両 (出典：三条市環境課)

運行時刻表は、次のとおりであり、また、利用者の推移は、年度によって大きな増減が見られます。

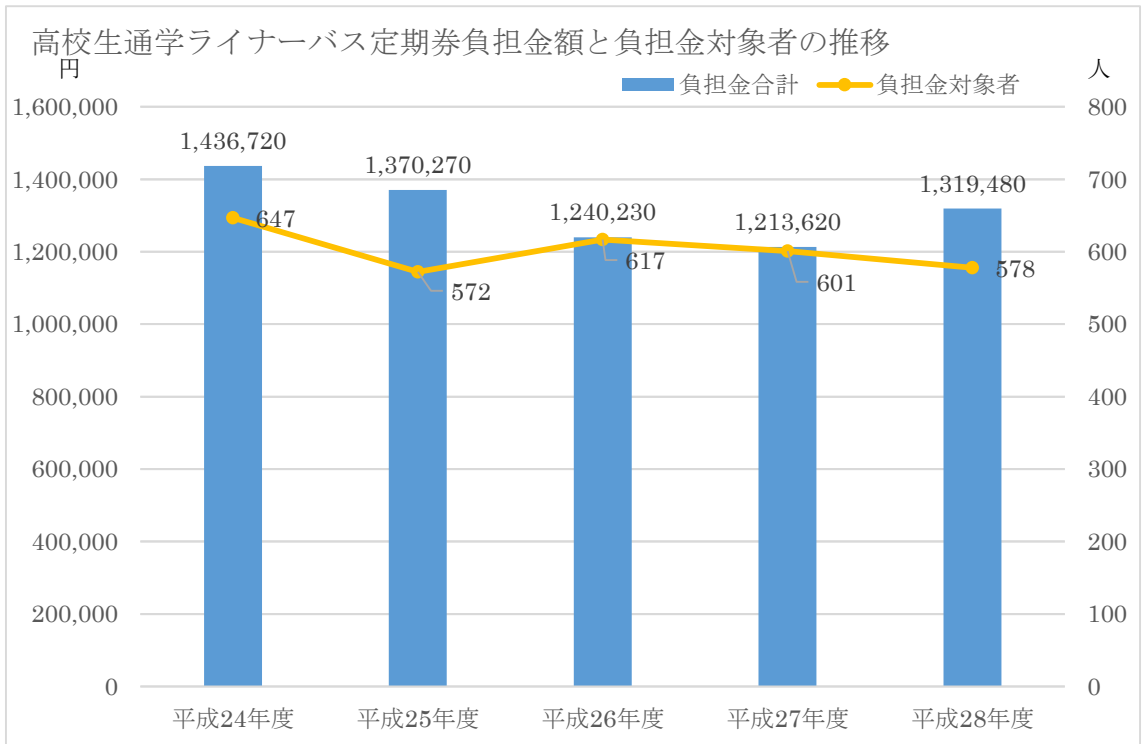
なお、乗車料金が片道 6,000 円以上／月または往復 12,000 円以上／月かかる生徒に対し、定期券の購入に対する補助を行い、高校生の通学にかかる財政的な負担軽減策を講じています。

路線 1	朝		路線 1	夕			路線 2	朝		
	1 便	2 便		1 便	2 便	3 便		1 便	1 便	2 便
八木ヶ鼻温泉	6:40	7:15	県央工業	16:55	-	18:00	福沢	● 7:00	▲ 17:55	19:00
八木前	6:41	7:16	三条高校	17:00	-	18:05	笹巻	7:02	17:52	18:57
新町農協前	6:41	7:16	東三条駅	17:10	17:35	18:15	大沢	7:05	17:50	18:55
庭月	6:42	7:17	下坂井	17:12	17:37	18:17	片平入口	7:09	17:47	18:52
猪俣御次記念館	6:43	7:18	三竹	17:13	17:38	18:18	大平	7:10	17:46	18:51
荒沢上	6:44	7:19	高岡	17:22	17:47	18:27	駒込上	7:11	17:45	18:50
荒沢郵便局前	6:44	7:19	福岡	17:23	17:48	18:28	広手三叉路	7:11	17:44	18:49
荒沢	6:45	7:20	大浦中央	17:23	17:48	18:28	駒込中央	7:12	17:42	18:47
柳綾	6:47	7:22	島潟	17:24	17:49	18:29	下駒込	7:14	17:39	18:44
永島	6:48	7:23	滝谷	17:25	17:50	18:30	古戸	7:15	17:38	18:43
畜産研究センター	6:49	7:24	長沢駅跡	17:30	17:55	18:35	長沢中央	7:16	17:37	18:42
笹岡宮前	6:50	7:25	下荻堀	17:30	17:55	18:35	長沢入口	7:17	17:36	18:41
笹岡上	6:51	7:26	下田庁舎前	17:31	17:56	18:36	下長沢	7:18	17:36	18:41
笹岡中央	6:52	7:27	下田中学校前	17:32	17:57	18:37	長沢小学校前	7:19	17:35	18:40
下笹岡	6:53	7:28	下笹岡	17:34	17:59	18:39	桑切	7:20	17:34	18:39
下田中学校前	6:55	7:30	笹岡中央	17:35	18:00	18:40	原入口	7:21	17:33	18:38
下田庁舎前	6:56	7:31	笹岡上	17:36	18:01	18:41	下田庁舎前	7:22	17:32	18:37
下荻堀	6:57	7:32	笹岡宮前	17:37	18:02	18:42	下荻堀	7:23	17:30	18:35
長沢駅跡	7:00	7:35	畜産研究センター	17:38	18:03	18:43	長沢駅跡	▼ 7:25	● 17:30	18:35
滝谷	7:01	7:36	永島	17:39	18:04	18:44				
島潟	7:03	7:38	柳綾	17:40	18:05	18:45				
大浦中央	7:03	7:38	荒沢	17:41	18:06	18:46				
福岡	7:04	7:39	荒沢郵便局前	17:42	18:07	18:47				
高岡	7:05	7:40	荒沢上	17:43	18:08	18:48				
三竹	7:12	7:47	猪俣御次記念館	17:44	18:09	18:49				
下坂井	7:13	7:48	庭月	17:44	18:09	18:49				
東三条駅	7:20	7:55	新町農協前	17:46	18:11	18:51				
三条高校	-	8:05	八木前	17:47	18:12	18:52				
県央工業	-	8:10	八木ヶ鼻温泉	17:50	18:15	18:55				

(出典：三条市環境課 高校生通学ライナーバスチラシ)



(出典：三条市環境課)



(出典：三条市環境課)

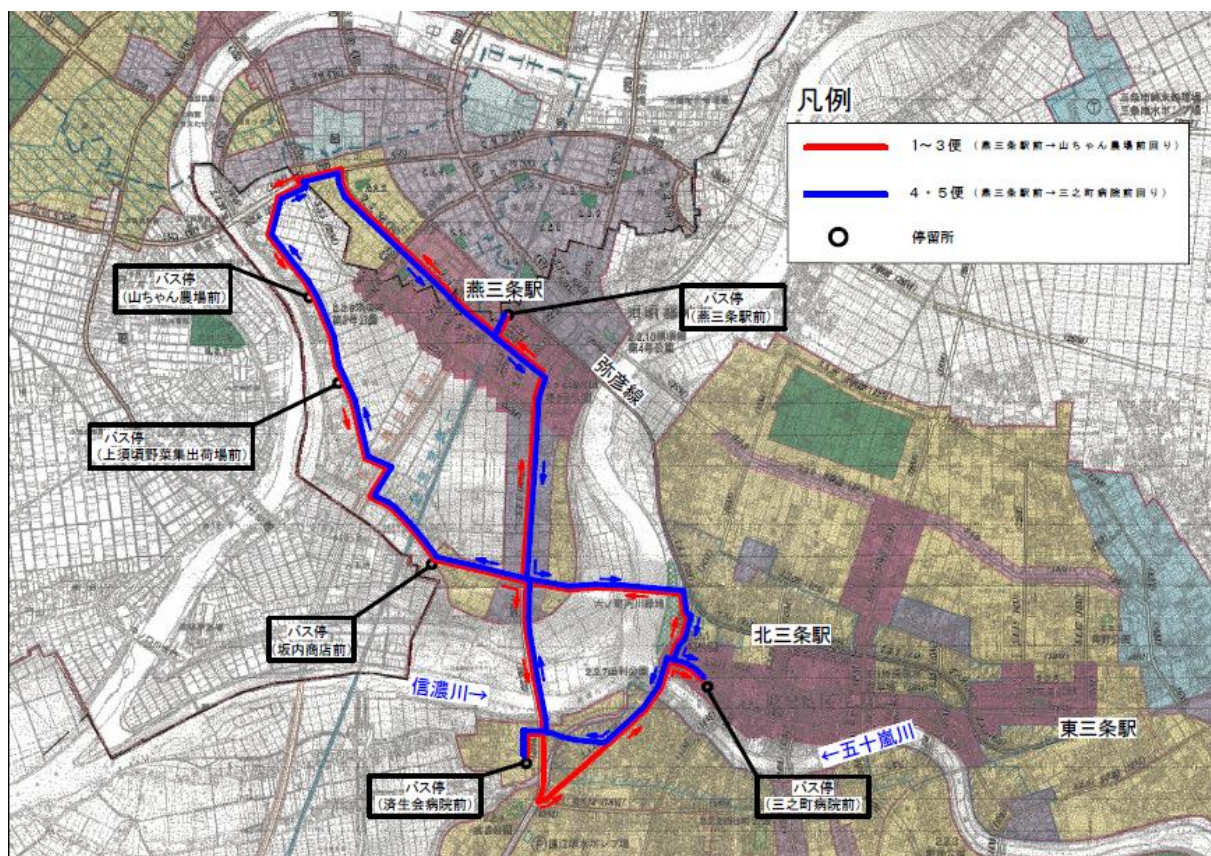
(7) タクシー

本市には、4社のタクシー事業者が運行を実施しています。JRの駅前で待機するほか、連絡を受けて迎えに行くドアツードア型の輸送を行っており、他の公共交通機関の運行が手薄となる平日の夜間や土日祝日に利用されており、さらにはバスの空白時間帯や自宅送迎など個別の移動ニーズにも対応しています。

(8) その他の公共交通機関

ア 定時定路線バス 須頃線

須頃・大島地区における高齢者の移動手段を確保するため、平成29年12月から主に通院で利用してもらうための定時定路線バス須頃線の運行しています。



(出典：三条市環境課)

須頃線時刻表

停留所名	第 1 便	第 2 便	第 3 便	第 4 便	第 5 便
燕三条駅	7:35	8:05	8:33	12:44	15:44
山ちゃん農場	7:45	8:15	8:43	12:34	15:34
上須頃野菜集出荷場	7:47	8:17	8:45	12:32	15:32
坂内商店	7:51	8:21	8:49	12:28	15:28
済生会病院	7:58	8:28	8:56	12:21	15:21
三之町病院	8:07	8:37	9:05	12:14	15:14
燕三条駅	8:21	8:51	9:19	12:00	15:00

(出典：三条市環境課)

イ スクールバス

三条市スクールバス運行規則により、学校から当該行政区の主たる住宅地の中心地までの通学路の片道の距離が、小学生においてはおおむね 3 k m 以上、中学生においてはおおむね 6 k m 以上の行政区に住所を有する児童・生徒の通学手段として運行しています。(おおむね 4 k m 以上の行政区に住所を所有する中学生においては冬期のみ運行)

スクールバスの運行一覧 ※利用者数は、平成 28 年度実績

路線名	運行実施校	運行実施区間	利用者数			
			夏期4月～11月		冬期12月～3月	
			小学生	中学生	小学生	中学生
三条地区						
直江町(小)線	嵐南小学校	直江町4～嵐南小	88	—	88	—
直江町(中)線	(第一中学校)	直江町4～第一中	—	—	—	53
大野畑線	嵐南小学校	大野畑～嵐南小	31	—	31	—
西本一線	嵐南小学校	西本成寺1～嵐南小	62	—	62	—
西本二線	嵐南小学校	西本成寺2～嵐南小	51	—	51	—
白山線	井栗小学校	井栗小～北野、白山(デマンド交通)下校のみ	6	—	6	—
三貫地線	(第四中学校)	三貫地、柳川～第四中 第四中～北野、白山、須戸、柳場、柳川、三貫地	—	—	—	36
諏訪線	(本成寺中学校)	諏訪、曲淵～本成寺中	—	—	—	25
箆場線	大崎小学校	箆場～大崎小	16	—	16	—
大島線	大島小学校 (大島中学校)	大島、荻島、井戸場、代官島～大島小～大島中	59	—	59	23
大島中線	(大島中学校)	井戸場、荻島、代官島、大島～大島中 登校のみ	—	—	—	23
須頃線	須頃小学校 (大島中学校)	上須頃(新田)～須頃小～上須頃バス停～大島中	14	—	14	33
須頃小線	(須頃小学校)	須頃小～上須頃(新田)下校のみ	—	—	9	—
下須頃線	須頃小学校	下須頃(下)、須頃3～須頃小	21	—	21	—
小計			348	—	357	193
栄地区						
中曽根線	栄中央小学校	千把野新田、小古瀬、中島、渡前、芹山～栄中央小	38	—	38	—
猪子場線	(栄中央小学校)	猪子場新田、一ツ屋敷新田ほか～栄中央小 登校のみ	—	—	52	—
半ノ木線	栄北小学校	岡野新田(半ノ木)～栄北小	3	—	3	—
栄北小線	栄北小学校	鬼木新田、鬼木～栄北小	38	—	38	—
大面小線	大面小学校	栄荻島、帯織(苗代垣)、岩淵～大面小	10	—	10	—
今井線	(栄中学校)	今井、今井野新田、尾崎、尾崎新田、泉新田、岡野新田、貝喰新田～栄中	—	—	—	40
尾崎線	(栄中学校)	尾崎、鬼木、鬼木新田、中曽根新田、渡前、芹山～栄中	—	—	—	32
吉野屋線	(栄中学校)	吉野屋、矢田、北潟、蔵内、大面、小滝、高安寺～栄中	—	—	—	46
小計			89	—	141	118
下田地区						
早水線	森町小学校 下田中学校	濁沢、葎谷、早水、牛野尾、長野～森町小～下田中	17	9	17	9
駒込線	長沢小学校 (下田中学校)	長沢(古戸)、駒込下、駒込中、広手、駒込上、大平、長沢～長沢小～下田中	33	—	33	13
大沢線	長沢小学校 (下田中学校)	大沢、福沢、笹巻、荻堀下～長沢小～下田中	9	—	21	7
塩野淵線	森町小学校 下田中学校	塩野淵、栗山、長野～森町小～森町、花淵、檜山～下田中	15	16	15	20
名下線	森町小学校 下田中学校	名下、大谷地、南北百川、北五百川、八木前、院内～森町小～荒沢、棚鱗～下田中	20	19	20	25
田屋線	森町小学校	田屋、森町、荒沢～森町小	19	—	19	—
棚鱗線	森町小学校	棚鱗、荒沢、庭月～森町小	14	—	14	—
新屋線	下田中学校	江口、田屋、新屋、上谷地、落合、牛ヶ首、曲谷、小外谷、下飯田～下田中	—	13	—	29
曲谷線	飯田小学校	曲谷、小外谷、下飯田(坂本)、鹿峠～飯田小	34	—	34	—
外谷線	飯田小学校	江口、新屋、上谷地、中浦、落合、牛ヶ首～飯田小	25	—	25	—
小計			186	57	198	103
合計			623	57	696	414

(出典：平成 28 年度三条市事務報告書 教育委員会事務局小中一貫教育推進課)

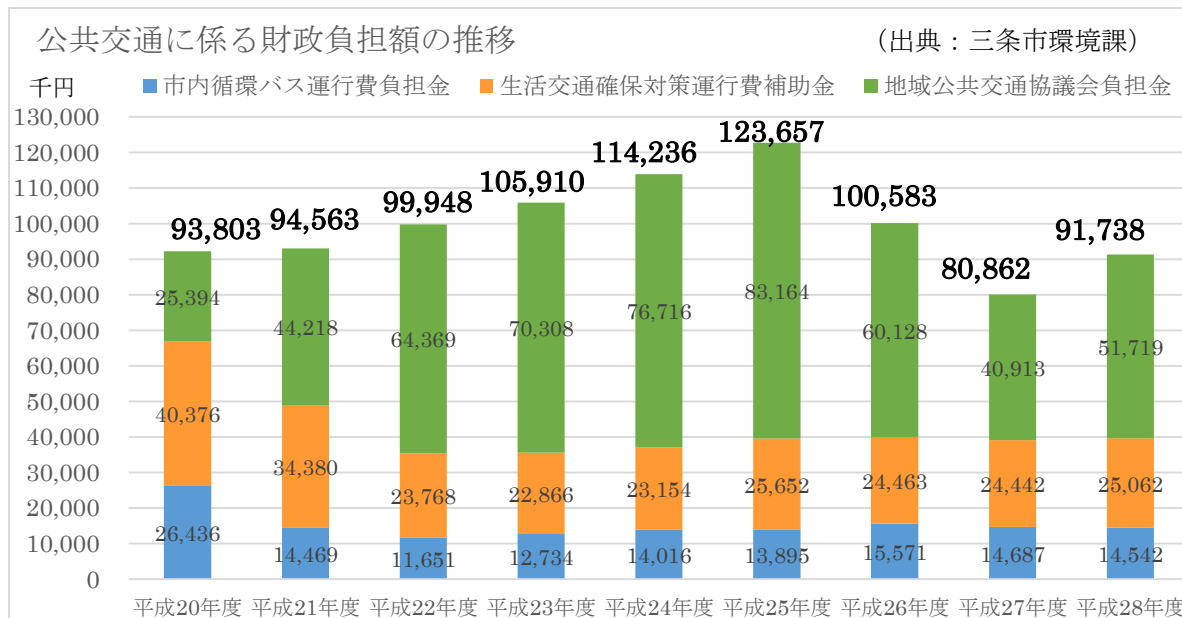
ウ 福祉タクシー（福祉有償運送）

三条市福祉有償運送運営協議会運営指針の中で、三条市民で他人の介助によらず移動すること及び単独で公共交通機関を利用することが困難な方を対象に、会員登録をしていただくと利用できる交通機関と定めています。運行区域は、発地または着地のいずれかが三条市の区域内とし、運行形態は、ドアツードアによる個別輸送です。

（９）公共交通にかかる三条市の財政負担額の推移

平成20年度から3年間にわたり公共交通の見直しに係る社会実験を実施し、循環バスの見直しによるデマンド交通や高校生通学ライナーバスの運行などを確立してきました。その間、国からの財政支援を受けて事業を実施してきましたが、社会実験終了後は経済的に自立した持続可能な交通体系の維持を進めることとなり、結果として公共交通に係る三条市の財政負担額は増加することとなりました。そこで、平成26年からデマンド交通の料金の見直しを行い財政負担の抑制を図りつつ、利便性を維持するために循環バスの運行コースの拡充を行いました。

本市の人口規模に対する公共交通に係る財政負担額の適正額を模索しながら、引き続き効率的な運行に努めてまいります。



第3章 公共交通に対する意見

1 アンケート調査概要

(1) 調査概要

本市の公共交通の利用状況や課題等を把握するため、地域公共交通の利用動向に関するアンケート調査（以下、「市民アンケート」）、デマンド交通ひめさゆりお客様アンケート調査（以下、「デマンド交通アンケート」）、市内高等学校に通学する高校生の交通機関の利用動向に関するアンケート調査（以下、「高校生アンケート」）、燕三条駅からの公共交通機関の利用動向に関するアンケート調査（以下、「二次交通アンケート」）の4種類のアンケート調査を実施しました。

それぞれの調査の目的は次のとおりです。

アンケート調査名	目 的
市民アンケート	市民の移動の実態を把握するため。
デマンド交通アンケート	本市の公共交通の1つであるデマンド交通の利用者の利用状況を把握するため。
高校生アンケート	公共交通を利用する機会の多い高校生の移動の実態を把握するため。
二次交通アンケート	市外から三条市に訪れる方の交通手段の現状を把握するため。

(2) 調査対象及び調査期間

アンケート調査名	対 象	期 間
市民アンケート	15 歳以上の市内在住者（無作為抽出）	平成 30 年 3 月 30 日（金）～4 月 15 日（日）
デマンド交通アンケート	デマンド交通利用者	平成 29 年 10 月 5 日（木）～11 月 6 日（月）
高校生アンケート	市内 4 つの高等学校の全生徒	平成 30 年 4 月 18 日（水）～4 月 24 日（火）
二次交通アンケート	燕三条駅 Wing 来館者	平成 30 年 4 月 28 日（土）～5 月 6 日（日）

(3) 調査結果

ア 市民アンケート

- ・調査方法 市内在住の15歳以上の方を無作為抽出し郵送、返信用封筒による回収
- ・配布枚数 3,000
- ・回収数 1,117 (回収率 37.2%)

イ デマンド交通アンケート

- ・調査方法 デマンド交通車内における運転手からの配付、返信用封筒による回収
- ・配布枚数 912
- ・回収数 130 (回収率 14.5%)

ウ 高校生アンケート

- ・調査方法 市内の高等学校の全生徒を対象に学校からアンケートを配付、回収
- ・配布枚数 2,582
- ・回収数 2,561 (回収率 99.2%)

エ 二次交通アンケート

- ・調査方法 燕三条 Wing に買い物に来た方に、アンケート用紙を手渡しで配付、その場で記入してもらい回答、回収
- ・配布枚数 37
- ・回収数 37 (回収率 100.0%)

第4章 地域公共交通網の形成に係る課題

1 三条市地域公共交通総合連携計画の検証と課題

(1) 総合連携計画の概要

マイカー中心のライフスタイルの進行に伴い、市街地における渋滞、交通事故、環境問題の顕在化、郊外における公共交通の減便・廃止と移動利便性の低下といった問題が発生してきたことから、地域交通の課題の解決に向け公共交通の在り方と具体計画を立案した「三条市地域公共交通総合連携計画」を平成20年3月に策定しました。

総合連携計画は、平成20～29年度の10年間を計画期間とし、市内全域を対象に公共交通の活性化を図ることとしました。

公共交通活性化の目標として、三条市が目指すまちづくり像と公共交通が担うべき役割から5つのビジョンと25の施策メニュー（うち12を重点施策）に掲げ、具体の事業に取り組んできました。

総合連携計画に掲げる施策メニュー一覧

公共交通ビジョン別の施策メニュー				
まちづくりビジョン	目標	内容	施策メニュー	重点施策
地域の風土を活かした都市づくり	地域間連携の強化	○中心拠点地区と地域拠点地区（栄、下田）とを結ぶ公共交通網の機能強化を目指す。	1-1 ◆下田～東三条駅間の快速バスの導入 ◆快速バスの定時性向上に向けた道路・交差点改良	
			1-2 ◆栄地区における交通ターミナルの整備 ◆交通ターミナルと常盤駅に接続するデマンドバスの導入	
		○地域拠点地区（栄、下田）では、鉄道路駅とバス及びバス相互の接続の利便性向上を目指す。	1-3 ◆下田地区における交通ターミナルの強化 ◆交通ターミナルに接続する下田地域内のバスの運行時間帯をデマンド型に変更	
			1-4 ◆東三条～燕間路線バスの燕市吉田方面への連携強化	○
三条の個性が光る都市づくり	広域との交流促進	○市域業務拠点や観光拠点と広域交流拠点（燕三条駅、三条燕IC周辺）との公共交通によるアクセス性向上を目指す。	2-1 ◆JR弥彦線の運行時間帯の見直し ◆下田方面の東三条駅発路線バスの運行時間帯の見直し	
			2-2 ◆燕三条駅周辺の駐車場整備	
			2-3 ◆高速バス利用のためのパークアンドライド駐車場の整備	○
			2-4 ◆観光客対応のデマンド型バス（又は乗合タクシー）の運行 ◆観光企画チケットの導入	○

公共交通ビジョン別の施策メニュー				
まちづくりビジョン	目標	内容	施策メニュー	重点施策
質が高く機能的な都市づくり	公共交通の魅力向上	○中心商業地において、他地区とは異なる、グレードの高い、公共交通利用の魅力の向上を目指す。	3-1 ◆東三条駅前ターミナルの充実(地域情報の発信など)	
			3-2 ◆バスロケーションシステムの導入	
			3-3 ◆バス停のハイグレード化	
			3-4 ◆買い物利便性の向上に向けた主要駅と市街地商店街及び大規模小売店舗を結ぶバスの運行(商業施設からバス運営の補助) ◆商業施設と連携した誘客チケットの導入	○
			3-5 ◆地域にとって親しみの持てるバスデザインの導入	
			3-6 ◆鉄道とバスの乗換え利便性の向上(鉄道・バス共通支払カードの導入など)	
災害に強く住みやすい都市づくり	車を運転できない人に対する利便性向上	○学生や高齢者などが公共交通の利用を容易にするための環境整備や通学・通院目的に対する公共交通の利便性の向上を目指す。	4-1 ◆鉄道駅のバリアフリー化	
			4-2 ◆低床バスの導入	
			4-3 ◆高齢者用デマンド型バス(又は乗合タクシー)の運行 (目的地:病院・公共施設・商業施設)	○
			4-4 ◆地域内における学生用デマンド型バス(又は乗合タクシー)の運行	○
			4-5 ◆下田地区～市中心部間の通学専用バスの運行 (高校生対応の朝・夕のみの定時・定路線型バス)	○
			4-6 ◆循環バス「ぐるっとさん」の運行形態の見直し (ルート・運行時間帯・定期券の導入)	○
市民とともにある都市づくり	公共交通を支えるシステムづくり	○行政、交通事業者、地域住民が協働で公共交通を支えるためのシステムづくりを目指す。	5-1 ◆公共交通に関するPR	○
			5-2 ◆モビリティマネジメントの実施(総合学習・企業向け意識啓発・イベントの実施など)	○
			5-3 ◆公共交通を支える住民組織への支援	○
			5-4 ◆地域住民が主体(運営・運行計画)となったコミュニティバスの運行	○
			5-5 ◆広告収入・協賛金によるバス運営に対する新たな収入源の確保	

(出典：三条市 「三条市地域公共交通総合連携計画」)

(2) 総合連携計画の実施結果

総合連携計画に掲げる 25 の施策メニューに基づく取組の実施状況及び検証については、次の表のとおりです。

交通の地域分類からの施策メニューの整理 交通の地域分類 現状、課題等		※検証欄の◎は成果あり、△は判定困難、×は成果なし		
		施策メニュー(◎は、12の重点施策)と具体の事業内容	実施状況	検証
三条市と他生活圏との交通	・ビジネスや観光に関わる広域との交流を促進するために、交通網の果たす役割は大きい。	2-1 ◆JR弥彦線の運行時間帯の見直し ◆下田方面の東三条駅発路線バスの運行時間帯の見直し ①夜間の帰宅支援(終電時間の繰り下げ)	(現状) 弥彦線下り(東三条駅方面)終電 20:58 八木ヶ鼻温泉線(東三条駅発)終バス 20:20	△ JR弥彦線については、終電時間が約10分繰り下がったものの、依然として21:00台の運行はない。 八木ヶ鼻温泉線については、21:00台発のバスがなくなり、利便性が低下している。
	・特に三条市では、上越新幹線や高速バスなどの高速交通体系の整備が進んでいることから、観光・ビジネスを支援する上で、高速交通体系と市内主要地とを利便性の高い公共交通で結ぶことが重要である。	2-2 ◆燕三条駅周辺の駐輪場整備 ①燕三条駅前自転車駐輪場の整備	実施なし	×
	・高速交通体系とのアクセスは、現在、新幹線と在来線の乗換えができない時間帯があることや、高速バスを利用するための違法駐車が多くみられるなどの問題がある。	◎2-3 ◆高速バス利用のためのパークアンドライド駐車場の整備 ①三条競馬場跡地を利用したパークアンドライド用駐車場の確保(河川管理者と要協議、駐車場利用者の高速バス運賃割引等) ②周辺商業施設と買い物サービスと連携したパークアンドライド用駐車場の確保	実施なし 三条市かわまち交流拠点施設として整備	×
	・新幹線や高速バスと市内主要地を結ぶ公共交通との接続を強化するなどし、高速交通体系へのアクセシビリティを高める必要がある。	◎2-4 ◆観光客対応のデマンド型バス(又は乗合タクシー)の運行 ◆観光企画チケットの導入 ①観光地周遊デマンド型公共交通やイベント対応デマンド型シャトルタクシーの運行 ②公共交通料金と施設利用券などをセットにした観光企画チケットの導入 ③観光貸切タクシーや公共交通手段のPR	(現状) 交通事業者による観光タクシーの運行	△ 燕三条駅や東三条駅に到着した市外・県外の観光客の二次交通として観光タクシーで対応し切れているとは考えにくい。
三条市と周辺都市との交通	・周辺都市から通勤・通学・買い物等の依存の高い三条市にとって、鉄道は重要な交通手段となっている。	3-6 ◆鉄道とバスの乗換え利便性の向上(鉄道・バス共通支払カードの導入など) ①鉄道・バス共通のICカードの導入	実施なし	×
	・住民アンケートにおいても「鉄道とバスとの乗換え利便の向上」に対するニーズが高い。	◎3-4 ◆買い物利便性の向上に向けた主要駅と市街地商店街及び大規模小売店舗を結ぶバスの運行(商業施設からバス運営の補助) ◆商業施設と連携した誘客チケットの導入 ①東三条駅とイオン三条、イオン県央店、市街地商店街を循環する定時定路線型交通の運行 ②商業施設へのバス運行と協賛金の納入を通じた買い物代金・バス運賃割引の実施	(現状) デマンド交通おでかけバス事業	△ 公共交通の複数乗車利用促進と高齢者の外出(特に、飲食、買い物)機会の創出につながることはできたものの、休日の買い物利便性向上につながる移動手段とはなり得ていない。
	・鉄道駅のバリアフリー化	4-1 ◆鉄道駅のバリアフリー化 ①高齢者、障がい者の円滑な移動を確保するためのエレベーター、エスケーターの設置	(現状) 東三条駅(上り)エレベーター設置(H22) 燕三条駅新幹線ホーム点字ブロック設置工事(H27)	○ 高齢者、障がい者の鉄道の利便性向上に寄与することができた。
	・鉄道駅の使いやすさの向上や、鉄道とバスとの乗換え利便の向上により、周辺都市との連携を強化する必要がある。	3-1 ◆東三条駅前ターミナルの充実(地域情報の発信など) ①乗換案内表示や運行情報提供施設等交通結節機能の整備、観光情報案内所や特産品の販売・展示所等コミュニケーション機能の充実	(現状) 三条地域の産業や観光などの魅力満載の東三条駅舎のリニューアル	△ 外観は、三条地域らしさが現れているものの、地域の情報、観光情報等の発信は十分とは言えない。
三条市内の交通	・高齢化社会を迎え、誰もが日常における暮らしやすい生活を維持していくためには、車を利用しない人々も生活に必要なサービスを受けられるよう移動しやすい交通換気用の整備が必要である。	◎1-4 ◆東三条～燕間路線バスの燕市吉田方面への連携強化 ①燕～東三条を結ぶ既存路線バスと燕市循環バスフロア号との連携 ②三条市循環バスぐるっとさんの燕三条駅への延伸 ③ぐるっとさんとスワロー号の乗換え利便性の向上(時刻、便数見直し)	実施なし	×
	・住民アンケートにおいても「通院、通学のためのバス運行の改善」に対するニーズが高くなっている。	◎4-4 ◆地域内における学生用デマンド型バス(又は乗合タクシー)の運行 ①井栗、西鶴田、大崎、大島、須頃各小学校及び大島中学校の児童・生徒を対象とした定時定路線型(放課後・長期休業期間等はデマンド型)のバス(又は乗合タクシー)の運行(集落～学校) ②栄・下田地域の高校生を対象とした、定時定路線型(放課後・長期休業期間等はデマンド型)のバス(又は乗合タクシー)の運行(集落～東光寺駅・帯織駅・長沢駅跡)	(現状) 高校生通学ライナーバスの運行(H23)	○ 路線バス八木ヶ鼻温泉線について、朝1便、夕方2便を東三条駅から三条高校、県央工業高校へ延伸して運行し、主に下田地域の学生の通学手段となっている。
	・高校生や学生を中心に、医療、教育などの活動において有効な手段となる公共交通の利便性を固めることが重要である。	◎4-6 ◆循環バス「ぐるっとさん」の運行形態の見直し(ルート・運行時間帯・定期券の導入) ①高校生の通学に対応したA・Bコースの運行、効率性を重視した北・南コースを代替する地域住民主体の運行への見直し ②A・Bコースの燕三条駅への延伸 ③ぐるっとさん定期券の導入及び土日の定期券所持者に対する家族割引制度の検討	(現状) 三条市デマンド交通の運行(H23)	△ 1日平均約300人を輸送する交通体系を確立することができた一方、運行便数やコースなどの抜本的な見直しには至っていない。
	・三条市にとって東三条駅～ノ木戸・本町商店街を中心とした中心商業地区の活性化は、重要な課題である。	3-2 ◆バスロケーションシステムの導入 ①バスの位置情報の提供	実施なし	×

交通の地域分類からの施策メニューの整理		※検証欄の◎は成果あり、△は判定困難、×は成果なし		
交通の地域分類	現状・課題等	施策メニュー(◎は、12の重点施策)	実施状況	検証
三条市内の交通	・駐車場の確保が難しい中心商業地区で、公共交通は有効なアクセス手段であり、まちなかの賑わいを高める上でも重要な役割を担う。	3-3 ◆バス停のハイグレード化 ①東三条駅～ノ木戸・本町商店街バス停への上屋やベンチの整備	実施なし	×
	・中心商業地区において、バス待ちの環境の整備や、公共交通を使ってみたいと思わせる魅力を高めることが重要である。	3-5 ◆地域にとって親しみもてるバスデザインの導入 ①地域オリジナルで親しみやすく視認性の高いデザインのバスの導入	(現状) 三条市デマンド交通の車両ステッカー、停留所のデザイン及び乗降「ひめさゆり」を採用	○ 他の公共交通機関との差別化を図った結果、デマンド交通を定着することができた。
	・利用者数の減少から不採算路線の見直しが進み、高齢者や学生など運転免許を持たない人の利便性が低下するという問題が生じている。	◎5-1 ◆公共交通に関するPR ①地区・目的別の公共交通マップの作成 ②既存のバス・鉄道に関する情報案内と連携した公共交通総合案内サービスの充実	(現状) 三条市公共交通マップの作成、全戸配布(H23、H26)	○ 市内の公共交通に関する情報を網羅し、市民への周知を行うツールができ、公共交通の利用促進に大きな役割を果たした。
	・公共交通を日常生活に有効な移動手段として維持していくためには、市民一人ひとりが自家用車依存を見直し、公共交通を利用し、守り育てる意識の醸成が重要である。	◎5-2 ◆モビリティマネジメントの実施(総合学習・企業向け意識啓発・イベントの実施など) ①望ましい公共交通の利用への行動変容を目的とした意識啓発 ◎5-3 ◆公共交通を支える住民組織への支援 ①公共交通に関わる関係機関との情報交換や支援を行う公共交通サポーター制度の導入	(現状) 国土交通省北陸信越運輸局と共にシンポジウムを開催(H20)	○ 地域公共交通の活性化・再生に係る三条市の取組を広くPRするなど、全国に先駆けた取組を実施することができた。
	・住民・企業に対して、環境問題や高齢化社会への対応などの観点から、公共交通利用の必要性についても意識啓蒙を行い、自発的な利用を促す取組を進める必要がある。	◎5-4 ◆地域住民が主体(運営・運行計画)となったコミュニティバスの運行 ①三条地域の交通空白地域(須頃・栗林・石上・代官島・井戸場、井栗・北野・白山、上野原・柳沢、月岡・吉田・西鶴田・長峰等)における地域住民主体のコミュニティバスの運行 5-5 ◆広告収入・協賛金によるバス運営に対する新たな収入源の確保 ①路線維持のための協賛金、広告収入等の財源確保	(現状) 井栗地区コミュニティバスの運行 実施なし	○ 地域住民が地域の移動手段の在り方を考え抜き、地域にとって利便性の高い交通体系を確保することができた。 ×
	・下田地区と三条市中心部との公共交通によるアクセスは、バスが中心となっているが、道路渋滞によって定時性確保が困難な状況にある。	1-1 ◆下田～東三条駅間の快速バスの導入 ◆快速バスの定時性向上に向けた道路・交差点改良 ①モーニングライナー(快速バス)の導入 ②東三条2丁目交差点左折車線、下坂井交差点の改良	(現状) 東三条2丁目交差点の左折専用レーン、下坂井交差点の右折レーンの整備	△ 専用レーンは整備されたものの、運行時間の短縮にはつながらっていない。 (ハネヶ鼻温泉線は、所要時間40分で変わらず。)
下田～三条市中心部間の交通	・地域内バスは、本数が少ないことから、国道289号を通る幹線バスとの乗換えが不便な状況である。	1-3 ◆下田地区における交通ターミナルの強化 ◆交通ターミナルに接続する下田地域内のバスの運行時間帯をデマンド型に変更 ①長沢駅跡バス停におけるパークアンドライド駐車場の整備 ②フィーダー系交通である地域内バスのデマンド型への変更	(現状) 福沢線を除く下田地区の枝線4線(笠堀線、逗場線、前谷線、新谷線)の廃止	○ 長沢駅跡の交通ターミナルの強化は実施できなかったが、フィーダー系交通である枝線を整理して効率的な運行を実施することができた。
	・バスの定時性や乗換え利便性を向上させ、三条市中心部とのアクセス性を高める必要がある。	◎4-5 ◆下田地区～市中心部間の通学専用バスの運行(高校生対応の朝・夕のみの定時・定路線型バス) ①長沢駅跡～市内高校を結ぶ定時定路線型通学専用バスの運行	(現状) 高校生通学ライナーバスの運行(H23)	○ 路線バスハネヶ鼻温泉線について、朝1便、夕方2便を東三条駅から三条高校、県立工業高校へ延伸して運行し、主に下田地域の学生の通学手段となっている。
栄～三条市中心部間の交通	・栄地区では、朝・夕の時間帯にのみ手刈谷田橋～大田小学校間のバスが運行していないため、幹線バスや鉄道との乗換えが不便な状況である。 ・公共交通相互の接続性を高め、三条市中心部とのアクセス性を高める必要がある。	1-2 ◆栄地区における交通ターミナルの整備 ◆交通ターミナルと帯織駅に接続するデマンドバスの導入 ①栄サービスセンターなどの集客施設を活用した交通ターミナルの整備 ②交通ターミナルと帯織駅を接続するデマンドバスの導入	実施なし	×

※ 検証欄の○は、成果あり、△は判定困難、×は成果なし

主に、高齢者の通院・買い物等の移動手段として三条市デマンド交通ひめさゆりを運行し、1日平均約300人の利用を得たこと、学生の移動手段として高校生通学ライナーバスや循環バス三高ライナーを運行したこと、さらに、地域の住民が運営主体となって運行する移動手段を考え、運行ルートの設定や運転手の確保に実現した井栗地区コミュニティバスなど交通手段の充実の観点からは成果を上げることができました。

一方で、計画策定当時からの社会状況の変化を勘案した中で、新たな交通体系の構築といった本質的な見直しを優先し、限られた財源を投資してきたことから、バス停、自転車駐輪場、交通ターミナルなど公共交通に関するハード面の整備が実施に至らず成果が上がりませんでした。

また、観光客対応型デマンド型バスの運行や観光企画チケットの導入等観光施策と連携した取組について、成果が上がりませんでした。

総合連携計画に掲げる施策メニューの成果が上がらなかった原因と今後の方針			
施策メニュー	成果	原因	今後の方針
2-1 ◆JR弥彦線の運行時間帯の見直し ◆下田方面の東三条駅発路線バスの運行時間帯の見直し ①夜間の帰宅支援（終電時間の繰り下げ）	△ JR弥彦線については、終電時間が約10分繰り下がったものの、依然として21:00台の運行はない。ハメヶ鼻温泉線については、21:00台発のバスがなくなり、利便性が低下している。	本件以外も含めてJRに対し電車の接続に関する要望は行っているものの、なかなか実現に至らない。ハメヶ鼻温泉線については、部活帰りの高校生や飲み会等から帰宅する会社員の利用が期待されたものの、家族の迎え等で利用に結びつかないため実現できなかった。	弥彦線の運行時間帯の見直しについては、JRへ要望していきます。
2-2 ◆燕三条駅周辺の駐輪場整備 ①燕三条駅前自転車駐輪場の整備	×	現状、区画線が整備されており、更なる利便性向上のための上屋については、厳しい財政状況等を勘案して設置できないため。	整備しない。
◎2-3 ◆高速バス利用のためのパークアンドライド駐車場の整備 ①三条競馬場跡地を利用したパークアンドライド用駐車場の確保（河川管理者と要協議、駐車場利用者の高速バス運賃割引等） ②周辺商業施設と買い物サービスと連携したパークアンドライド用駐車場の確保	×	競馬場跡地に、防災拠点基地として水防学習館を整備したことに伴い、交通機能の充実を図ることが不可能となったため。	パークアンドライド駐車場として栄パーキングエリア駐車場の充実を検討します。
◎2-4 ◆観光客対応のデマンド型バス（又は乗合タクシー）の運行 ◆観光企画チケットの導入 ①観光地周遊デマンド型公共交通やイベント対応デマンド型シャトルタクシーの運行 ②公共交通料金と施設利用券などをセットにした観光企画チケットの導入 ③観光貸切タクシーや公共交通手段のPR	△ 燕三条駅や東三条駅に到着した市外・県外の観光客の二次交通として観光タクシーで対応し切れているとは考えにくい。	生活に係る交通手段の確立に注力し、観光を意識した交通企画に着手できなかったため。	網形成計画の事業に掲げ、実施に向け検討を行う。
3-6 ◆鉄道とバスの乗換え利便性の向上（鉄道・バス共通支払カードの導入など） ①鉄道・バス共通のICカードの導入	×	厳しい財政状況等を勘案し、イニシャルコストの捻出ができなかったため。	実施しない。
◎3-4 ◆買い物利便性の向上に向けた主要駅と市街地商店街及び大規模小売店舗を結ぶバスの運行（商業施設からバス運営の補助） ◆商業施設と連携した誘客チケットの導入 ①東三条駅とイオン三条店、イオン県央店、市街地商店街を循環する定時定路線型交通の運行 ②商業施設へのバス運行と協賛金の納入を通じた買い物代金・バス運賃割引の実施	△ 公共交通の複数乗車利用促進と高齢者の外出（特に、飲食、買物）機会の創出につなげることはできたものの、休日の買い物の利便性向上につながる移動手段とはなり得ていない。	移動手段として定時定路線によらないデマンド交通が買い物の手段としても利用されており、企業からはおでかけバス（デマンド交通の複数乗車時の割引等）の協賛店としての協力を得ることはできたものの、直接的な運賃の割引を得るには店舗にとってのメリットが小さく同意が得られないため。	実施しない。
3-1 ◆東三条駅前ターミナルの充実（地域情報の発信など） ①乗換案内表示や運行情報提供施設等交通結節機能の整備、観光情報案内所や特産品の販売・展示所等コミュニティ機能の充実	△ 外観は、三条地域らしさが現れているものの、地域の情報、観光情報等の発信は十分とは言えない。	厳しい財政状況等を勘案し、イニシャルコストの捻出ができなかったため。	実施しない。
◎1-4 ◆東三条～燕間路線バスの燕市吉田方面への連携強化 ①燕～東三条を結ぶ既存路線バスと燕市循環バスワロー号との連携 ②三条市循環バスぐるっとさんの燕三条駅への延伸 ③ぐるっとさんとスワロー号の乗換え利便性の向上（時刻、便数見直し）	×	持続可能な市内の公共交通体系の整備に注力し、市外の交通体系を意識した交通施策に着手できなかったため。	網形成計画の事業に掲げ、実施に向け検討を行う。
4-2 ◆低床バスの導入 ①高齢者、障がい者の乗降に係る負担軽減のための低床バスの導入	×	厳しい財政状況等を勘案し、イニシャルコストの捻出ができなかったため。	使いやすいバスの運行の一策として検討を行う。
◎4-6 ◆循環バス「ぐるっとさん」の運行形態の見直し（ルート・運行時間帯・定期券の導入） ①高校生の通学に対応したA・Bコースの運行、効率性を重視した北・南コースを代替する地域住民主体の運行への見直し ②A・Bコースの燕三条駅への延伸 ③ぐるっとさん定期券の導入及び土日の定期券所持者に対する家族割引制度の検討	△ 1日平均約300人を輸送する交通体系を確立することができた一方、運行便数やコースなどの抜本的な見直しには至っていない。	デマンド交通の確保・維持に注力し、循環バスの抜本的な見直しに着手できなかったため。	網形成計画の事業に掲げ、実施に向け検討を行う。
3-2 ◆バスロケーションシステムの導入 ①バスの位置情報の提供	×	厳しい財政状況等を勘案し、イニシャルコストの捻出ができなかったため。	実施しない。
3-3 ◆バス停のハイグレード化 ①東三条駅～ノノ木戸・本町商店街バス停への上屋やベンチの整備	×	厳しい財政状況等を勘案し、イニシャルコストの捻出ができなかったため。	東三条駅前駐車場を待合場所としたベンチの整備等を実施する。
◎5-3 ◆公共交通を支える住民組織への支援 ①公共交通に関わる関係機関との情報交換や支援を行う公共交通サポーター制度の導入	×	マイカーが交通の大きな役割を果たす中で、公共交通を支える住民意識づくりは現実的な取組でなかったため。	実施しない。
5-5 ◆広告収入・協賛金によるバス運営に対する新たな収入源の確保 ①路線維持のための協賛金、広告収入等の財源確保	×	企業（店舗）にとつてのメリットが小さく現実的な取組ではなかったため。	実施しない。
1-1 ◆下田～東三条駅間の快速バスの導入 ◆快速バスの定時性向上に向けた道路・交差点改良 ①モーニングライナー（快速バス）の導入 ②東三条2丁目交差点を左折車線、下坂井交差点の改良	△ 専用レーンは整備されたものの、運行時間の短縮にはつながっていない。 （ハメヶ鼻温泉線は、所要時間40分で変わらず。）	交通量の変化等の要因もあり、専用レーンの整備だけが輸送に時間を要している原因ではなかったため。 同様に、快速バスを導入したとしても運行時間の短縮につながるかどうかは不明であり着手できなかったため。	実施しない。
1-2 ◆栄地区における交通ターミナルの整備 ◆交通ターミナルと帯織駅に接続するデマンドバスの導入 ①栄サービスセンターなどの集客施設を活用した交通ターミナルの整備 ②交通ターミナルと帯織駅を接続するデマンドバスの導入	×	市内全域を運行するデマンド交通の実施により、拠点となるターミナルの整備や帯織駅と接続する交通機関の導入が不要となったため。	実施しない。

2 三条市の現状から見出された課題

(1) 外出を促す機能の不足

本計画の位置付けに示しているように、三条市ではスマートウェルネス三条の取組を推進しており、市民の誰もが明るく楽しく元気よく健康で幸せに暮らし続けるための基盤として、自然と歩くことを基本としたまちづくりを進めてきました。自然と歩くまちづくりとして、人が集まるための場の整備や特に高齢者が集まるソフト事業の展開などを進めてきたところであり、その中で、公共交通に求められる役割は、外出機会を促すための環境整備、つまり、市内全域に停留所を設置している三条市デマンド交通を利用してまちなかを始めとした活動拠点へ出かけてもらうことでありました。しかしながら、デマンド交通が認知されているにもかかわらず、実際利用している割合が低く、外出を促す機能として十分でないことが課題と言えます。このことから、商店、飲食店、小路などの街並み、公共施設、人が集まる事業などあらゆる資源を活用して作られる歩きやすい環境へ誘導するための外出を促す公共交通の整備が必要であると考えられます。

スマートウェルネス三条関連事業の認知度と参加（利用）の割合の比較（％）

	きっかけの一步	公民館事業	えんがわ事業	デマンド交通	定期市
認知	12.8	51.3	31.7	64.8	56.8
参加（利用）	2.1	18.6	2.9	16.6	25.4

（出典：三条市高齢介護課「平成 29 年度高齢者実態調査」の結果を地域経営課作成資料から抜粋）

スマートウェルネス三条の拠点である
まちなかの「ステージえんがわ」



（出典：三条市地域経営課）

（注）

・きっかけの一步事業

公民館等での学習活動を始めるきっかけとなる参加しやすい取組を行う事業（大ホールでカラオケ、ロビーでけん玉など）

・公民館事業

公民館で行う成人等の学習活動（料理教室、パソコン教室など）

・えんがわ事業

一人やみんなで思い思いの時間を過ごすためのイベント（FMラジオ公開放送、ワンコイン（500 円）朝ご飯の提供など）

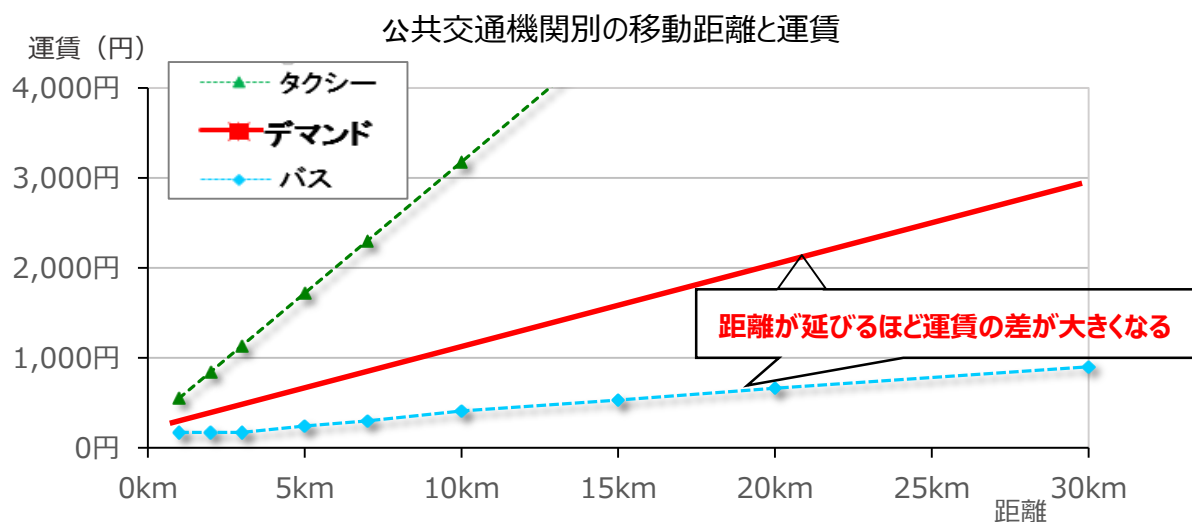
・定期市

『六斎市』と呼ばれる朝市で、末尾に 2 と 7 がつく日に行う「二・七の市」、末尾に 5 と 0 月つく日に行う「五・十の市」という市場が開かれます。

(2) デマンド交通多用者の経済的負担

1日平均約300人が利用するデマンド交通について、利用される停留所利用ランキングの上位から明らかであるように、三条市街地内の総合病院へ通院するために利用が多いことが分かります。下田エリア内には病院が少なく、1人乗車でこれらの病院へ行く場合は移動距離が長くなり、バスと比較すると経済的な負担が大きくなります。

特に高齢者にとって、通院は日常生活に不可欠であり、経済的な負担を抑制するための策を講じ支援することが重要です。



(出典：三条市環境課作成)

デマンド交通 1人乗車料金の例



(出典：三条市環境課作成)

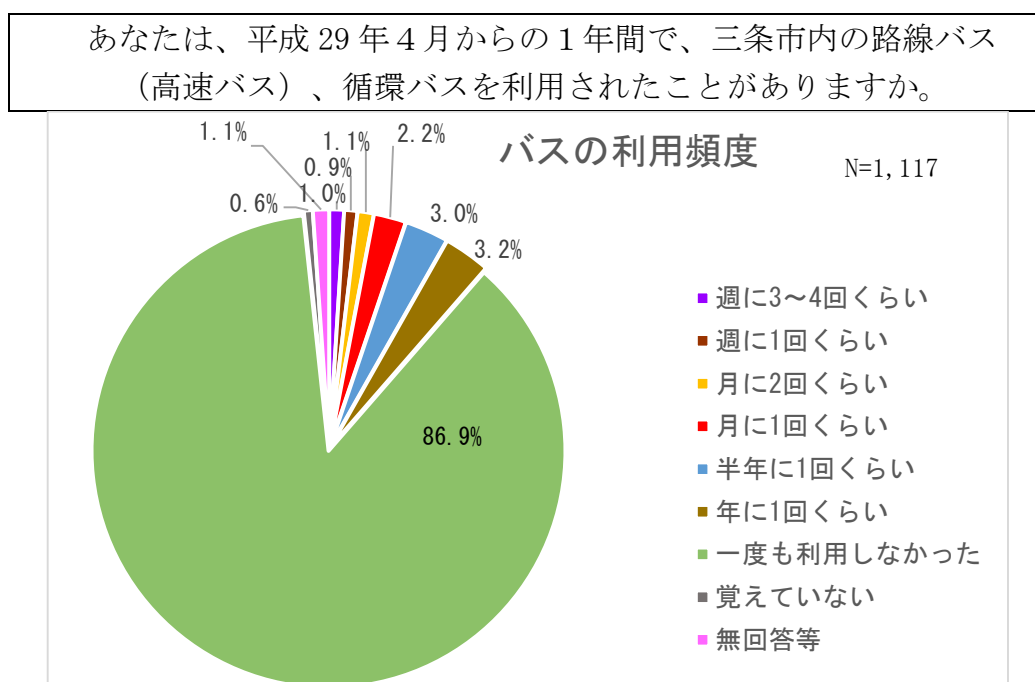
3 アンケート調査から見出された課題

(1) 市民アンケートから（限られた目的の移動手段としての公共交通）

アンケートを通じて、バス、デマンド交通ひめさゆりを過去1年間に1度も利用しなかった方が80%以上であることが分かりました。

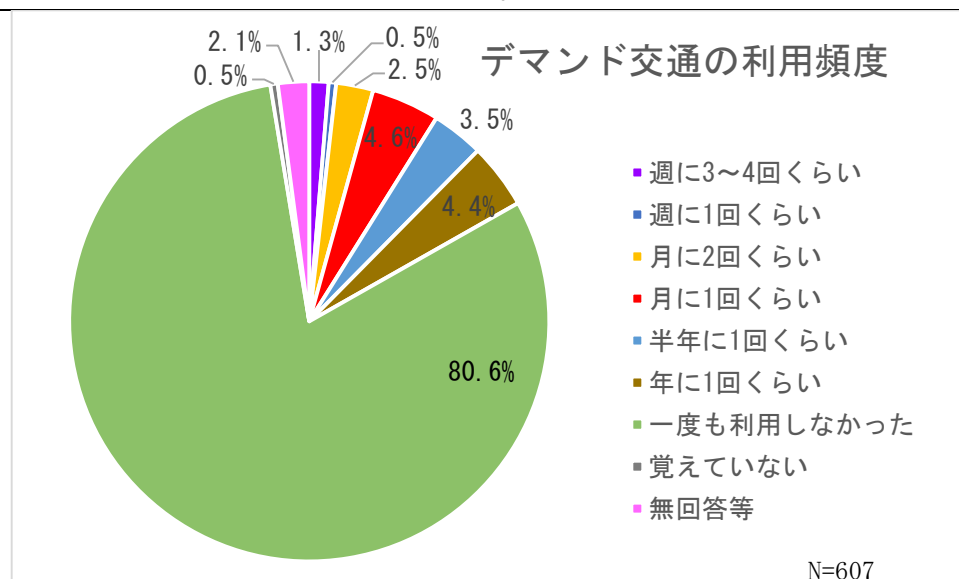
公共交通の利用目的として、通院、会合や飲み会などを回答した方が多く、日常的な買い物などのちょっとした外出はマイカーによる移動が中心であることが明らかになりました。

利便性、快適性を備えたマイカーが本市における生活のための主な移動手段となっている一方で、高齢者の交通事故や飲酒運転、高速道路の逆走等危険運転等の社会問題が顕在化してきており、過度なマイカー依存から脱却するための効率的、効果的な生活に密着した公共交通とするための見直しが必要です。



（三条市の地域公共交通御利用に関するアンケート調査より）

あなたは、平成 29 年 4 月からの 1 年間で、デマンド交通ひめさゆりを利用されたことがありますか。



(出典：「三条市の地域公共交通御利用に関するアンケート調査」)

バスの利用目的 (複数回答)

項目	回答数
通勤・通学	21
病院 (自分が診てもらう)	37
病院 (入院見舞や付添など)	12
日常的な買い物	14
友人・知人・親戚宅の訪問	8
習い事や趣味活動	9
会合や飲み会	26
その他	22
無回答	4

デマンド交通の利用目的（複数回答）

項目	回答数
通勤・通学	7
病院（自分が診てもらう）	53
病院（入院見舞や付添など）	17
日常的な買い物	10
友人・知人・親戚宅の訪問	10
習い事や趣味活動	6
会合や飲み会	17
その他	16
無回答	2

（出典：「三条市の地域公共交通御利用に関するアンケート調査」）

年齢・買い物先別 週1回以上自動車を運転して買い物する方の数

	自宅近くの個人商店	自宅近くのコンビニ	国道8号線沿いの店舗	燕三条駅周辺の店舗	第二産業道路沿いの店舗	第一産業道路沿いの店舗	大崎地域の店舗	嵐南バイパス沿いの店舗	中央商店街	東三条商店街	四日町商店街	インターネット通販	その他	無回答
15～19歳					1								1	
20～29歳		4	1	7	3	1		5					3	4
30～39歳	6	5	3	10	8		3	13				1	9	4
40～49歳	11	8	1	4	17	1	9	19			2	2	7	11
50～54歳	3	6	1	5	7	6	5	16					1	6
55～59歳	8	5	2	3	5		8	14					8	10
60～64歳	4	4	2	5	8		12	17				1	4	8
65～69歳	7	4	3	9	16	3	15	26		2	2		8	15
70～74歳	5	2	5	2	6	2	9	15			3		6	9
75～79歳	4	3	2	1	8	1	5	9			2		4	8
80～84歳	1				3		2	7	1				1	7
85歳以上								2						1
不明								1						34
計	49	41	20	46	82	14	68	144	1	2	9	4	52	117

（出典：「三条市の地域公共交通御利用に関するアンケート調査」）

タクシーの利用目的

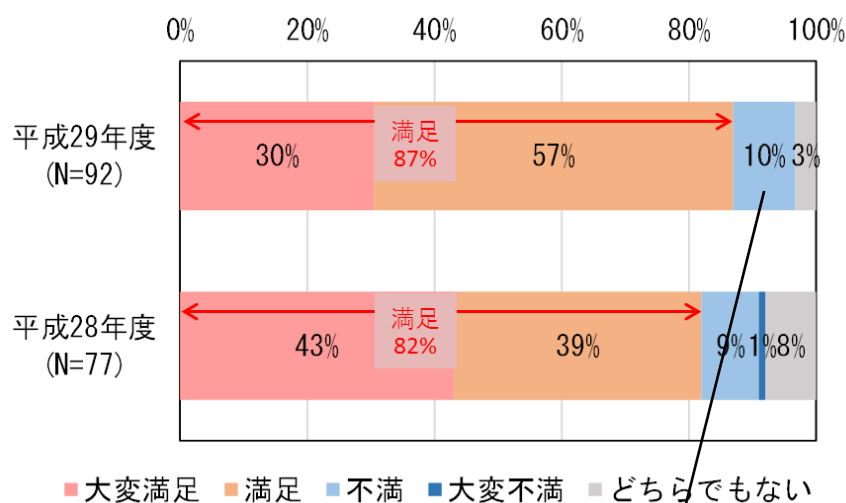
利用目的	回答数	利用目的	回答数
通勤・通学	19	習い事や趣味活動	9
病院（自分が診てもらう）	91	会合や飲み会	269
病院（入院見舞や付添など）	26	その他	69
日常的な買い物	18	無回答等	6
友人・知人・親戚宅の訪問	30		

（出典：「三条市の地域公共交通御利用に関するアンケート調査」）

(2) ひめさゆりお客様アンケートから（多用者の負担軽減など）

アンケートを通じて、お客様の8割以上の方が、大変満足または満足していると回答しており、不満に思っている方の不満の理由を尋ねると、運賃が高い、停留所が少ない、土日に運行していないと感じていることが分かりました。こうした不満に感じている点を勘案しつつ、行政としても限られた財源を効果的に投入して、公共交通の効率的な運行を図る必要があります。

デマンド交通ひめさゆりについてどう思いますか。



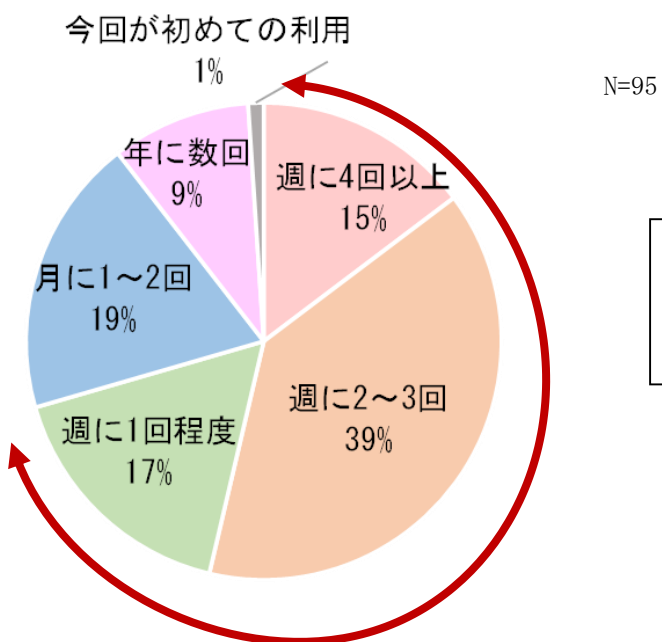
不満の理由：運賃が高い、停留所が少ない、土日の運行をしていないなど

（「デマンド交通ひめさゆりお客様アンケート」より）

また、アンケートから、7割を超える方が週1回以上利用しており、利用目的は、通院、買い物が圧倒的に多いことが分かります。

利用者の割合を見ても70歳以上の方が多く、利用頻度の高い高齢者にとっては、バスよりも高くタクシーよりも安いデマンド交通の料金体系が負担となっていることが考えられることから、今後こうした人たちの負担を軽減するための検討が課題となります。

デマンド交通ひめさゆりの利用頻度

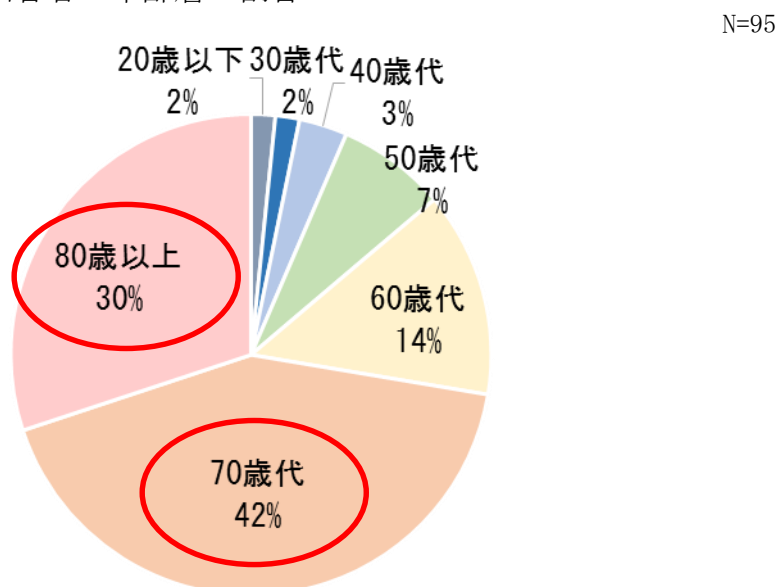


週1回以上利用すると答えた割合が **71%** にのぼる。

デマンド交通ひめさゆりの利用目的(複数回答)	
利用目的	回答数
通院	74
買い物	40
福祉施設利用	9
通勤	7
通学	4
温泉施設利用	3
その他	13
合計	150

利用目的の大半は**通院**、**買い物**など日常生活に不可欠なものである。

アンケート回答者の年齢層の割合



(「デマンド交通ひめさゆりお客様アンケート」より)

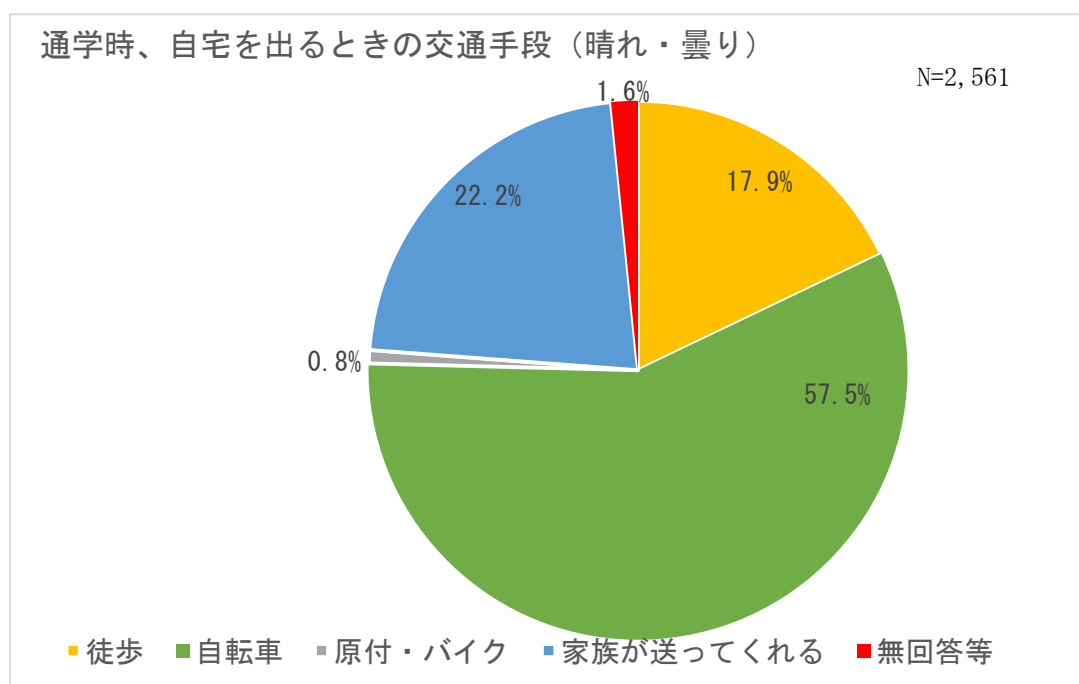
（３）高校生アンケートから（家族送迎が多い実態）

アンケートを通じて、晴れや曇りの日に登校する手段等について、約 53% が自宅最寄りの駅へ、約 42% が直接高校へ行き、その際の移動手段は、約 58% が自転車、約 18% が徒歩、約 22% が家族の送り、約 4% が自宅最寄りのバス停への徒歩によることが分かりました。自宅最寄りの駅からは、電車で高校の最寄りの駅まで行くと答えた方が多く、高校の最寄りの駅から徒歩または自転車で移動すると回答した割合が 90% 超えていることから、登校する手段としてバスがあまり利用されていないことが明らかになりました。その裏付けとして、高校の登下校でバスを利用した際の満足度を尋ねたところ、バスで通学したことがないと回答した割合が約 56% でありました。

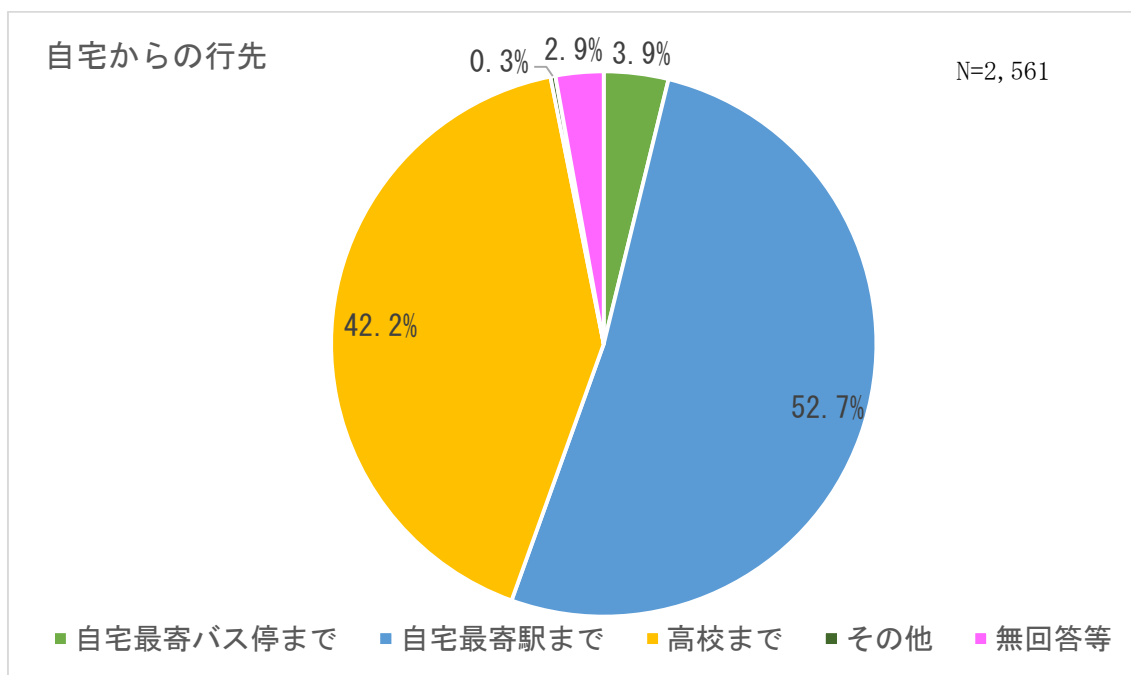
また、雨や雪の日の学校からの帰りに、高校まで家族の方から迎えに来てもらっている学生が約 12%（302 人）いることが分かったことから、現行のバスについては帰りの移動手段としても十分な機能を果たしていないことが考えられます。

市内の高校へ経由または到着する循環バスは運行地域が限られてしまうため、地域の生徒数や移動の実態を踏まえつつ、必要に応じ、まとまった需要に応えるための運行を検討することも重要です。

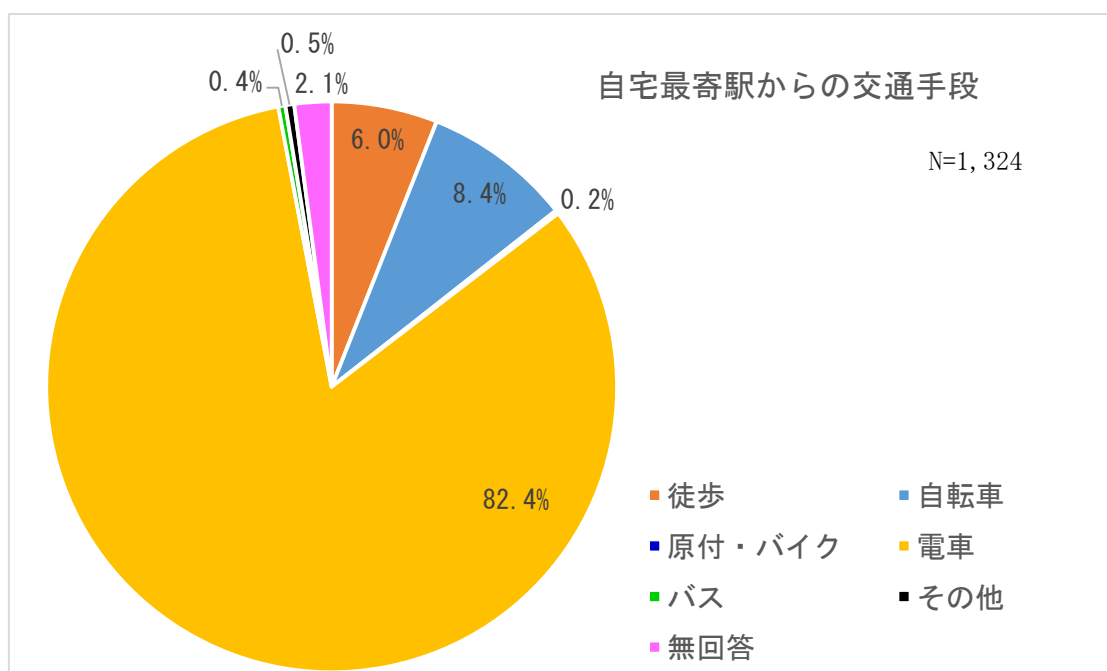
晴れや曇りの日に、あなたが自宅を出るとき、どの交通手段を利用しますか。



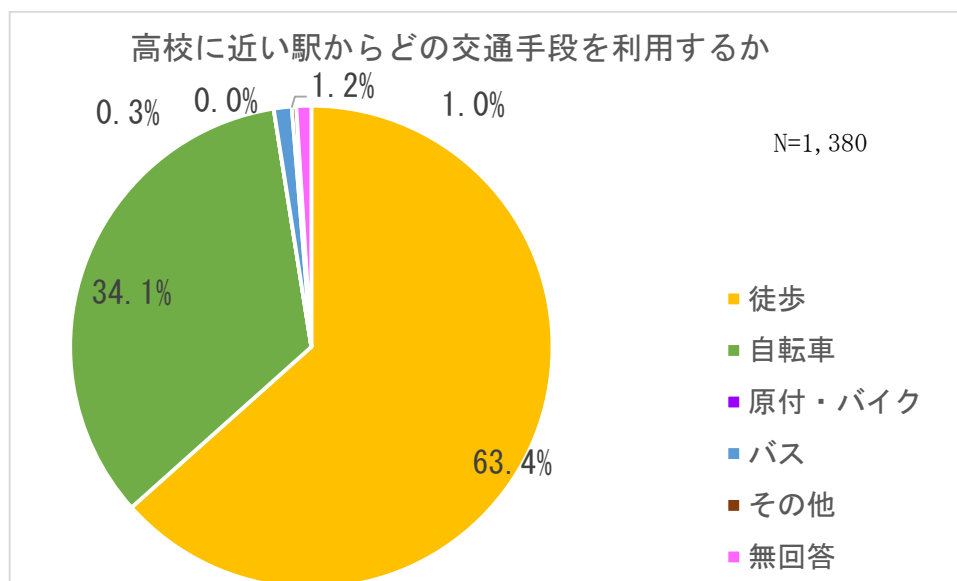
晴れや曇りの日に、前問で選んだ交通手段でどこまで行きますか。



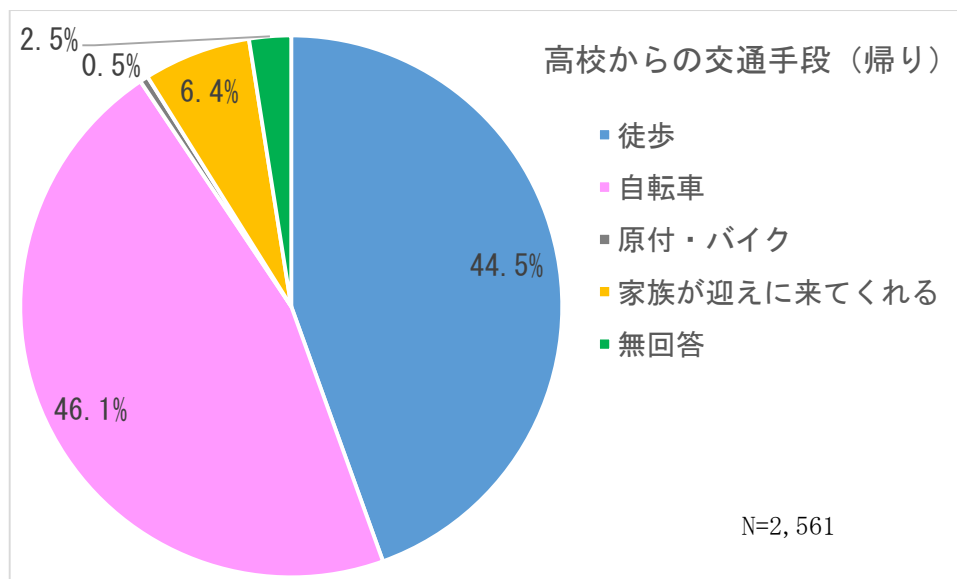
晴れや曇りの日に、自宅最寄駅からはどの交通手段を利用しますか。



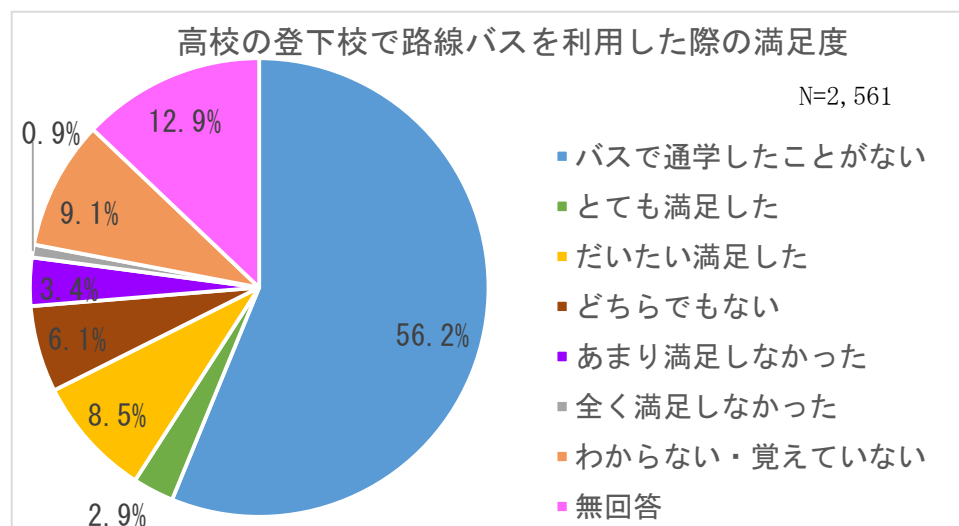
晴れや曇りの日に、高校の最寄駅からはどの交通手段を利用しますか。



晴れや曇りの日に、あなたが高校を出るとき、どの交通手段を利用しますか。



あなたが高校への登校・下校で三条市内のバスを利用した際、全体的にどれほど満足しましたか。



市内の高校へ経由または到着する循環バス（出典：環境課資料より作成）

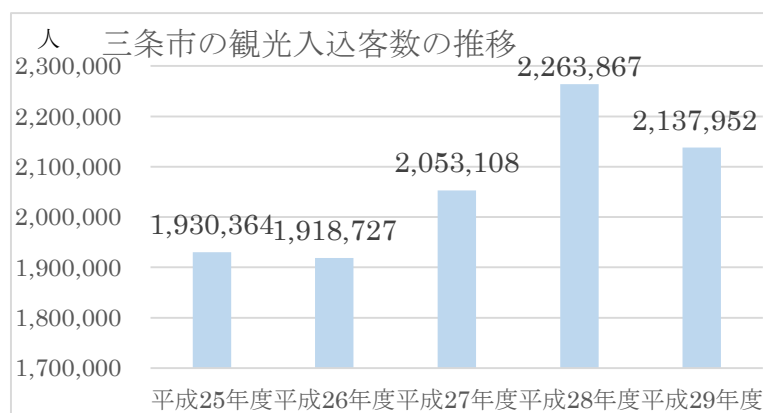
Aコース		Bコース		北コース		南コース		三高ライナー	
東三条駅	8:10	三条営業所	7:50	三条営業所	7:35	東三条駅	8:10	北三条駅	8:10
三条市役所	8:16	消防本部	8:00	須戸・柳場	7:40	東三条二丁目	8:11	本町三丁目	8:13
三条駅前	8:20	北三条駅	8:10	北野	7:43	北入蔵一丁目	8:14	三条駅前	8:17
嵐南公民館	8:22	本成寺黒門	8:16	井栗小学校	7:48	三条東高校	8:17	嵐南公民館	8:19
三条高校	8:27	三条高校	8:19	三条東高校	7:51			三条高校	8:25

(4) 燕三条駅からの交通手段アンケートから（公共交通機関の不足）

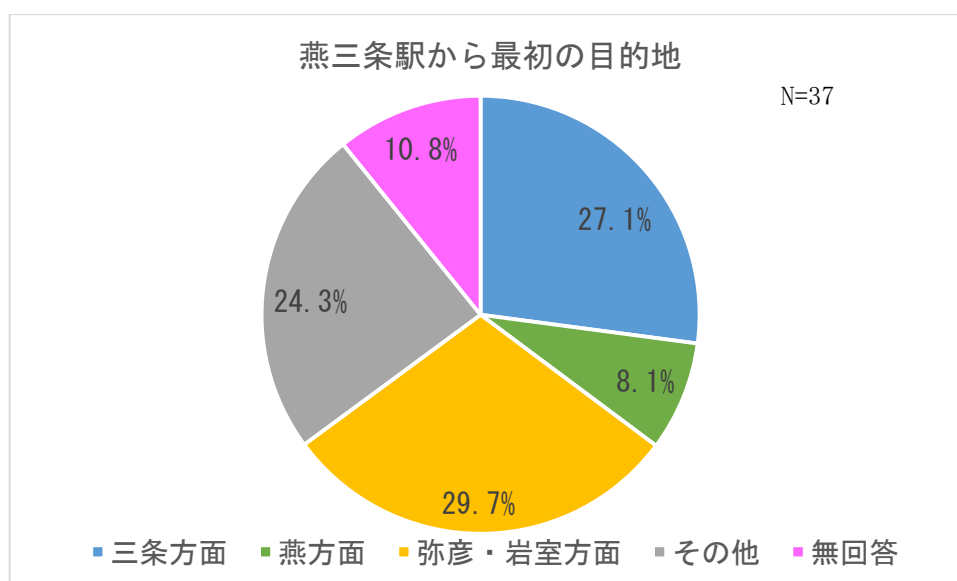
アンケートを通じて、観光を目的に来訪しているものの（約30%の方が弥彦・岩室方面）、移動手段としては、実家の家族の送迎や自家用車と答えたかが半数近くを占めたこと、更には、自由記載で、電車の本数が少ない、新幹線とバスや電車の接続が良くないといった意見もありました。

近年、インバウンドや県外からの広域観光が年々増加してきている中で、燕三条駅を始めとする交通結節点から市内観光拠点への交通体系（二次交通）の整備が不可欠です。

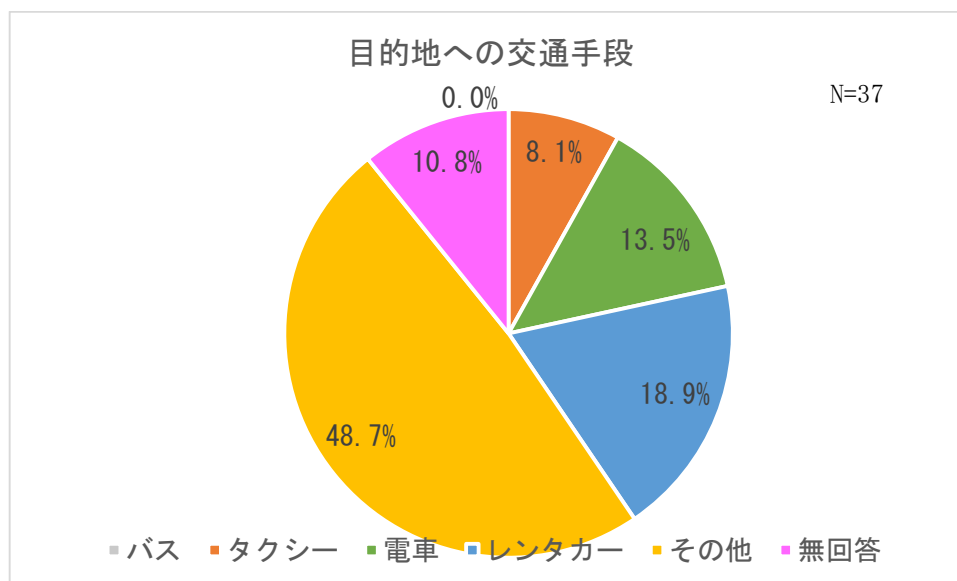
観光入込客数の推移 （出典：三条市営業戦略室資料より環境課作成）



燕三条駅からまず最初にどちらを訪れる予定ですか（訪れましたか）。



最初の目的地へは、どんな交通手段で向かわれますか。



※ その他には、家族・知人の送迎や自家用車が含まれる。

4 課題の整理

ここまで抽出された課題を次のとおり整理しました。

現状から見える課題として、現在運行しているバスやデマンド交通は、自動車の代替機能を果たすまでには至っておらず利用されない方が多くいる一方で、デマンド交通については、お客様アンケートで週1回以上利用していると答えている割合が多く、病院や買い物等日常生活と密接した目的で多用される方にとっての負担への対策が課題として挙げられます。

また、朝夕、学生等の大量輸送を目的に運行しているバスは、高校生の通学手段として十分な機能を果たしておらず、結果として、行きや雨の日の帰りは家族の送迎を受けていることから、地域の生徒数や移動の実態を踏まえ、必要に応じ、一定の生徒をまとめて輸送するための手段についても検討することが重要です。

さらに、まちづくりとの連携における課題として、心身の健康づくりのために外出を促す手段としてのデマンド交通の利用が少ないことが課題として挙げられます。

くわえて、三条市地域公共交通総合連携計画が積み残した大きな課題として、広域観光やインバウンドが進む中で、連携計画に掲げていた市外・県外から観光目的で当市を訪れた方に対する交通手段の確立や観光企画チケット等が着手できなかったことが課題として挙げられます。

課 題

1 現状や今後のまちづくりから見える課題

(1) 外出を促すための交通手段として機能していない

三条市で進めているスマートウェルネス三条により歩いて心身の「健幸」を目指すこととしており、デマンド交通は外出を促すためのツールの1つされている。しかしながら、高齢者実態調査においてデマンド交通が利用されていないことが明らかとなったことから、外出促進に寄与するための交通手段となるよう見直しが必要である。

(2) デマンド交通多用者の経済的負担

デマンド交通は、停留所利用ランキングから明らかであるように、三条市街地内の総合病院への通院を目的に利用されることが多い。

下田エリアには病院が少なく、こうした総合病院へは移動距離が長く、比例して1人乗車時の利用料金が高くなることから、デマンド交通を多用する方にとって経済的な負担が課題となっており、対策が必要である。

2 アンケートから見える課題

(1) 家族送迎に頼る高校生の移動の実態

市内4つの高校に通う生徒へのアンケートで、行きの通学手段を尋ねたところ、親の送りと答えた割合が2割超となった。また、雨の日の帰りの通学手段については、約12%の生徒が親から高校へ迎えに来てもらっていると回答した。

特に、行きは下田中学校区の学生が、帰りについては、第三中学校、第一中学校、本成寺中学校区の学生が家族の送迎を受けていることが明らかとなり、ある程度まとまった需要が見込まれることから、地域の生徒数や移動の実態に見極めつつ、行政として輸送手段を検討することも重要である。

(2) 観光施策と連携した交通施策の不足

地域の観光資源を有効に活用するための施策やインバウンド対策を通じて来訪者を増やし交流人口を拡大を図り、人口減少対策を講じることが重要である。

しかしながら、二次交通に関するアンケートで、燕三条駅からの移動手段が家族や知人の送迎、レンタカーと回答した方の割合が多かったこと、さらには、交通機関の不足を示す意見もあったことから、これまでの生活交通の充実に加え、観光施策と連携した交通体系の整備を進めていくことが重要である。

将来像

市民や来訪者が永続的に使い続けられる公共交通

これらの課題を交通モード別に整理をすると、鉄道については、学生の利用が中心になることから、学校の始業、終業時間帯に合わせた運行となるようダイヤが見直されることが課題ではあるものの、それ以外については大きな課題は想定されていません。

バスについては、定時定路線で運行していたものの、運行の効率化を追求した結果、循環バスの一部の便を休止することとしました。そのバスに代わり、多様な移動ニーズへの対応力と快適さを兼ね備えた三条市デマンド交通の運行を開始し、現在に至っています。

今後は、持続可能な公共交通の1歩足り得るデマンド交通を軸とし、このデマンド交通をさらに利便性の高い運行へと発展させていくとともに、特定の時間帯や地域において運行している循環バス等を一部見直すなど、デマンド交通とのベストミックスの実現を図ることが課題です。

第5章 三条市地域公共交通網形成計画の策定

1 計画が目指す将来像と基本方針、実施方針

(1) 将来像

「市民や来訪者が永続的に使い続けられる公共交通」

平成 27 年 4 月、三条市では、本市の最上位計画である「三条市総合計画」を策定し、「豊かな自然に恵まれた歴史と文化の息づく創意にみちたものづくりのまち」を将来都市像に掲げるとともに、三条市を将来にわたって今と変わらない姿で存続させ、それぞれの地域の暮らしをできる限り維持していく「多極分散型のまちづくり」を目指すこととしました。

「多極分散型のまちづくり」を実現するためには、それぞれの地域に住む市民が使い続けられる使いやすい公共交通体系の構築が不可欠となります。また、同計画においては、三条市の魅力ある地域資源を活かした観光振興施策を充実させ、交流人口の拡大を図るものとされており、観光客をはじめとする来訪者が不自由なく市内を移動することができる公共交通体系の構築が重要となっています。

他方、少子高齢化の進行による公共交通の利用者の減少とそれに伴う交通サービスの低下、マイカー依存の拡大、市町村合併等に伴う交通空白地域の発生など、本市の公共交通を巡る環境は変化しており、非効率な運行形態など様々な課題が生じてきました。

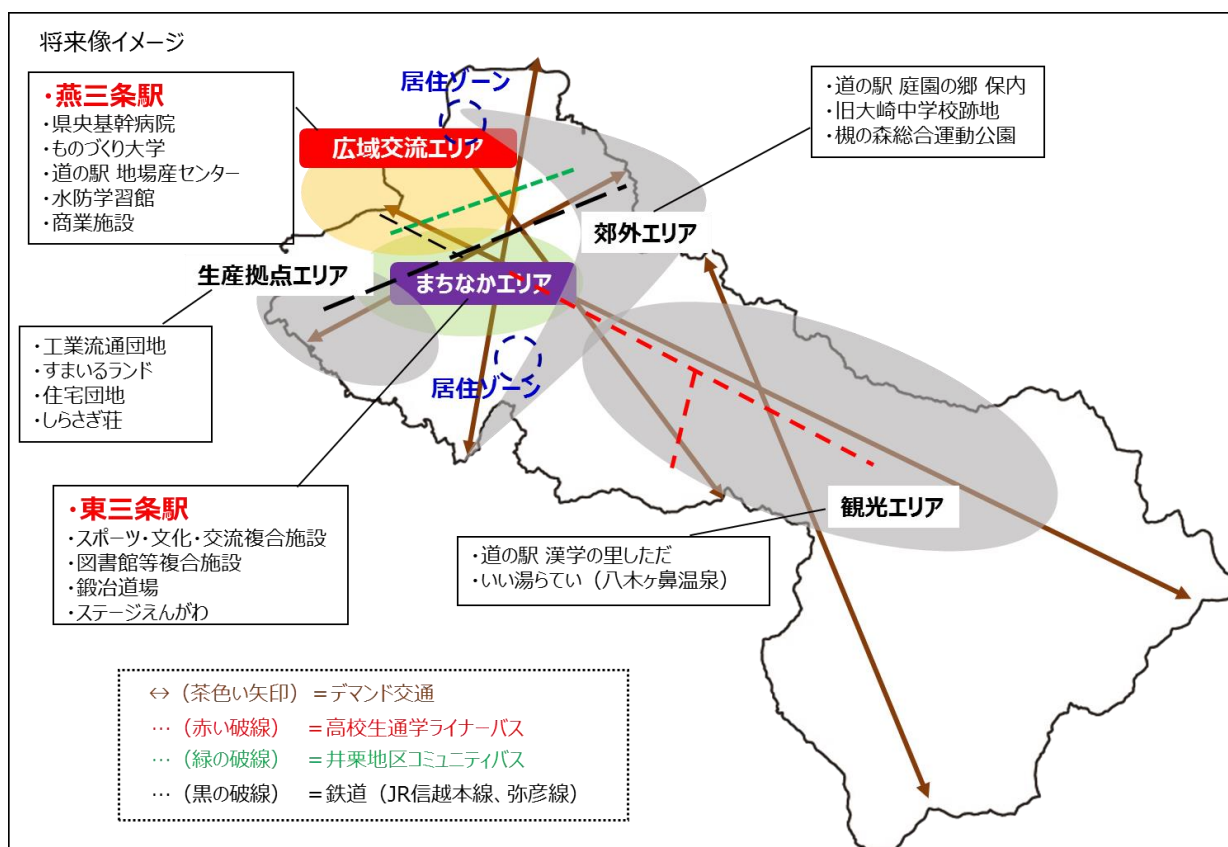
本市は、こうした課題を克服するため、平成 19 年に地域公共交通の活性化及び再生に関する法律が施行されたこと契機に、地域住民や関係機関との連携・協力により、下田地区デマンド交通、市街地デマンド交通、井栗地区コミュニティバス、高校生通学ライナーバスなど公共交通に関する様々な社会実験を重ねてきました。その結果、市内全域の停留所間の運行、多様な移動ニーズに対応可能な運行体系、そして、快適性という利点を備えたデマンド交通が、住民の移動ニーズを概ねカバーしていることから、今後は、デマンド交通を軸に据えつつ、循環バス、コミュニティバス等の他の交通機関と適切に役割分担された交通体系を構築していくことが必要となっています。

こうした状況を踏まえ、本市においては、鉄道、バス（路線バス・循環バス）、井栗地区コミュニティバス、スクールバス、福祉タクシー（福祉有償運送）について今後も運行を維持し、社会情勢の変化に応じて必要な見直しを実施していくとともに、当面、デマンド交通のさらなる充実を図ることを通じて、将来にわたってこのまちを移動する誰もがずっと使い続けられる、そして誰も

が使いやすい公共交通体系を目指すこととします。

以上により、本計画の将来像を「市民が永続的に使い続けられる公共交通」と定め、この将来像を実現すべく、次に掲げる基本方針、実施方針を定めていくこととします。

本計画が目指す公共交通の将来像イメージ図



(2) 公共交通が果たす役割

三条市総合計画に掲げるまちづくりの将来像及び本計画の将来像の実現に向け、公共交通が果たす役割を次のとおり定め、基本方針、実施方針、個別事業へ反映します。

○誰もが使いやすい移動手段の確保

通院、通学、買い物など日常生活の様々なシーンで利用する市民にとって、住んでいる地域を問わず誰もが使いやすいと感じられる公共交通を確立し、移動に係る不便、負担の軽減を図ります。

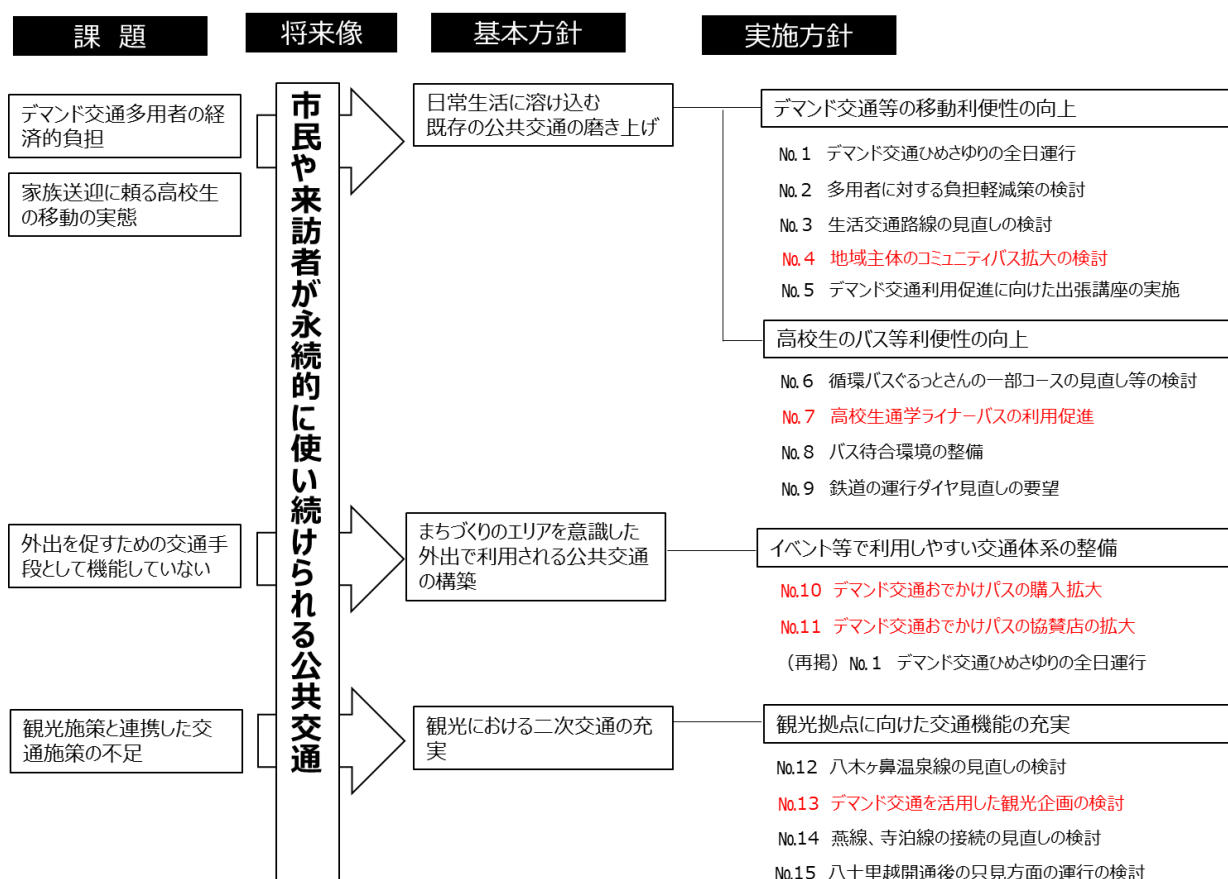
○「三条」の魅力の伝導役

当市のアイデンティティであるものづくりを基盤と地域に根付いた産業や豊かな自然に加え、今後、整備が進んでいくものづくり大学など、当市を訪れる方に「三条」が誇るまちの魅力を感じてもらえるよう観光における交通手段として整備に努めてまいります。

また、まちなかのステージえんがわや公民館等の既存施設に加え、今後整備を進めていくスポーツ・文化・交流複合施設、図書館等複合施設など、地域の身近なところにある楽しみを味わっていただく手段として磨き上げてまいります。

(3) 基本方針、実施方針及び計画の体系

将来像を実現するための基本方針、実施方針及び計画の体系を次のように定めます。



2 計画目標、事業内容等

(1) 計画目標

本計画を実現するための目標として、実施方針ごとに成果指標を定め、定量的な目標値を次のとおり設定します。

実施方針	評価指標 【 】は現状値	中間目標値 (平成 34 年度)	最終目標値 (平成 38 年度)
デマンド交通等の移動利便性の向上	①デマンド交通利用者数 【72,698 人】 ②住民主体のコミュニティバス導入地区数 【1 地区】	①80,000 人 (約 10%増) ②1 地区	①83,000 (約 14%増) ②2 地区
高校生のバス利便性の向上	高校生通学ライナーバスの利用者数 【6,062 人】	6,050 人 (現状維持)	6,050 人 (現状維持)
イベント等で利用しやすい交通体系の整備	デマンド交通おでかけパス登録者数及び協賛店店舗数 【230 人】 【70 店舗】	350 人 (約 52%増) 85 店舗 (約 21%増)	500 人 (約 117%増) 100 店舗 (約 43%増)
観光拠点に向けた交通機能の充実	観光スポットに新規設置するデマンド交通停留所の数 【52 箇所】	56 箇所	60 箇所

(2) 個別の事業内容

実施方針に基づく個別事業の具体的な内容は、以下のとおりです。

※ 計画目標対象指定事業

ウ デマンド交通等の移動利便性の向上

事業No. 1	※デマンド交通ひめさゆりの全日運行	実施主体	交通事業者 三条市地域公共交通協議会
事業内容	デマンド交通ひめさゆり利用者の利便性向上と外出機会の創出を目的に、デマンド交通を土日祝日も含めて毎日運行を実施します。 (平成 30 年 6 月実施)		
実施時期	[事業実施]平成 30 年度～平成 38 年度		
中間目標	80,000 人	最終目標	83,000 人

事業No. 2	多用者に対する負担軽減策の検討	実施主体	交通事業者 三条市地域公共交通協議会
事業内容	デマンド交通ひめさゆりの利用頻度の高い者に対する財政的な負担軽減策の検討を行います。		
現 状 値	—		
実施時期	[実施可否の検討]平成 30 年度～平成 32 年度 [（実施する場合）実施に向けた調整]平成 33 年度～平成 34 年度 [事業実施]平成 35 年度～平成 38 年度		

事業No. 3	生活交通路線の見直しの検討	実施主体	交通事業者 三条市
事業内容	現在運行している生活交通路線について、再度モニタリング調査を実施して課題を洗い出し、利用者（平均乗車密度）を勘案しながら、誰もが利用しやすい低床バスの導入の検討も含め、より使いやすいバス運行への見直しを検討します。		
現 状 値	路線バス利用者数 70,510 人（平成 28 年度）		
実施時期	[対象路線の洗い出しと実施可否の検討]平成 30 年度～平成 32 年度 [（実施する場合）実施に向けた調整]平成 33 年度～平成 34 年度 [事業実施]平成 35 年度～平成 38 年度		

事業No. 4	※地域主体のコミュニティバス拡大の検討	実施主体	三条市地域公共交通協議会
事業内容	住民のニーズに即した交通手段の確立に向け、地域住民と話し合いを行い、地域が運行主体となるコミュニティバスの拡大を検討します。		
現状値	地域主体のコミュニティバス運行地区数 1 地区		
実施時期	[実施可否の検討] 平成 30 年度～平成 31 年度 [（実施する場合）実施に向けた調整]平成 32 年度～平成 33 年度 [事業実施]平成 34 年度～平成 38 年度		
中間目標	地域主体のコミュニティバス 運行地区数 1 地区	最終目標	2 地区

事業No. 5	デマンド交通の新規利用者層の獲得や利用促進に向けた出張講座等の実施	実施主体	三条市地域公共交通協議会
事業内容	デマンド交通の利用方法やお得に利用できる方法を丁寧に伝えて、新たな利用者の取込みや利用促進を図るための出張講座を実施します。		
現状値	－		
実施時期	[事業実施]平成 30 年度～平成 38 年度		

イ 高校生のバス等利便性の向上

事業No. 6	循環バスぐるっとさんの一部コースの見直し等の検討	実施主体	交通事業者 三条市 三条市地域公共交通協議会
事業内容	現在運行している循環バスぐるっとさんの利用状況を勘案し、時間等を変更するなど通学にも使いやすい運行へと見直しを検討します。		
現 状 値	循環バス利用者数 31,708 人（平成 28 年度）		
実施時期	[対象路線の洗い出しと実施可否の検討]平成 30 年度～平成 34 年度 [（実施する場合）実施に向けた調整]平成 35 年度～平成 36 年度 [事業実施]平成 37 年度～平成 38 年度		

事業No. 7	※ 高校生通学ライナーバスの利用促進	実施主体	三条市地域公共交通協議会
事業内容	下田地域～東三条駅～市内 2 校を運行している高校生通学ライナーバスの利用を促進するため、年度末における中学校卒業生へのチラシの配布に加え、機会を捉えて高校生にもチラシを配布するなどして事業の普及を行います。		
現 状 値	高校生通学ライナーバス利用者数 6,062 人（平成 28 年度）		
実施時期	[事業実施]平成 30 年度～平成 38 年度		

事業No. 8	バス待合環境の整備	実施主体	三条市
事業内容	東三条駅前駐車場を整備し、送迎車両の駐車スペースを確保して駅を利用する学生の円滑な送迎を実現します。 また、多くの高校生が利用する東三条駅発着のバスの待合環境を改善するため、同駐車場に芝生広場を併設し、ベンチ等を設置します。		
現 状 値	—		
実施時期	[事業実施]平成 30 年度		

事業No. 9	鉄道の運行ダイヤ見直しの要望	実施主体	三条市
事業内容	高校生の登下校で利用する JR 信越本線、JR 弥彦線について、学生が利用しやすい時間帯に運行するダイヤへと見直すよう、県を通じて JR に要望していきます。		
現 状 値	—		
実施時期	[事業実施]平成 30 年度～平成 38 年度		

ウ イベント等で利用しやすい交通体系の整備

事業No.10	※ デマンド交通おでかけパスの購入拡大	実施主体	三条市地域公共交通協議会
事業内容	市内在住の 65 歳以上の方または運転免許証返納者を対象としている 2 人以上でデマンド交通に乗車した時の料金の割引等の特典が受けられるおでかけパスについて、高齢者等の集まる機会に説明に出向くなどしてパス購入者を拡大することで、特に高齢者の公共交通の利用促進を図ります。		
現 状 値	おでかけパス登録者数 230 人（平成 28 年度）		
実施時期	[事業実施]平成 30 年度～平成 38 年度		
中間目標	おでかけパス登録者数 350 人	最終目標	500 人

事業No.11	※デマンド交通おでかけパスの協賛店の拡大	実施主体	三条市地域公共交通協議会
事業内容	おでかけパス事業に賛同してもらえる企業を募集し、パス所持者に対し店舗独自のサービスを付与してもらうことでパスの魅力を高めてもらえるよう、協賛店候補店にPRを行います。		
現 状 値	おでかけパス登録者数 70 店舗（平成 28 年度）		
実施時期	[事業実施]平成 30 年度～平成 38 年度		
中間目標	85 店舗	最終目標	100 店舗

(再掲) 事業No. 1	※デマンド交通ひめさゆりの全日運行	実施主体	交通事業者 三条市地域公共交通協議会
事業内容	デマンド交通ひめさゆり利用者の利便性向上と外出機会の創出を目的に、デマンド交通を土日祝日も含めて毎日運行を実施します。 （平成 30 年 6 月実施）		
現 状 値	デマンド交通利用者数 72,698 人(平成 28 年度)		
実施時期	[事業実施]平成 30 年度～平成 38 年度		
中間目標	80,000 人	最終目標	83,000 人

エ 観光拠点に向けた交通機能の充実

事業No.12	八木ヶ鼻温泉線の見直しの検討	実施主体	交通事業者 三条市
事業内容	現在運行している路線バス八木ヶ鼻温泉線について、県外から三条市を訪れる方の観光の移動手段を充実させるため、例えば発着駅を燕三条駅にするなどの見直しを検討します。		
現 状 値	路線バス利用者数 70,510 人（平成 28 年度）		
実施時期	[実施に向けた調整]平成 30 年度～平成 32 年度 [（実施する場合）実施に向けた調整]平成 33 年度 [事業実施]平成 34 年度～平成 38 年度		

事業No.13	※デマンド交通を活用した観光企画の検討	実施主体	交通事業者 三条市
事業内容	総合連携計画で未着手となっていた、観光を視野に入れた交通体系や観光ツアーや観光チケット等の企画を、デマンド交通を活用して検討します。また、観光スポットへのデマンド交通停留所の設置を検討します。		
現 状 値	観光スポットに新規設置するデマンド交通停留所の数 52箇所(平成29年度)		
実施時期	[実施可否の検討]平成30年度～平成34年度 [（実施する場合）実施に向けた調整]平成35年度～平成37年度 [事業実施]平成38年度		
中間目標	停留所数 56箇所	最終目標	60箇所

事業No.14	燕線、寺泊線の接続の見直しの検討	実施主体	交通事業者 三条市
事業内容	現在運行している路線バス燕線や寺泊線について、JRとの乗換えの利便性を高めるための見直しを検討します。		
現 状 値	路線バス利用者数 70,510人（平成28年度）		
実施時期	[実施可否の検討]平成30年度～平成33年度 [（実施する場合）実施に向けた調整]平成34年度～平成35年度 [事業実施]平成36年度～平成38年度		

事業No.15	八十里越開通後の只見町方面の公共交通機関の運行の検討	実施主体	交通事業者 三条市
事業内容	国道289号八十里越の開通により福島県境の只見町との往来が可能になることから、生活面（医療搬送）、観光面での円滑な移動を実現するための公共交通機関の運行や有効な交通手段について、三条市・只見町連携戦略会議を通じて只見町と連携しながら検討を行います。		
現 状 値	—		
実施時期	[実施可否の検討]平成30年度～平成33年度 [（実施する場合）実施に向けた調整]平成34年度～平成35年度 [事業実施]平成36年度～平成38年度		

第6章 計画の評価・検証方法

1 目標達成状況の確認

課題を解決するための基本方針と基本方針を具体化した実施方針を実現するため、5つの実施方針に即した個別事業のうち代表的な事業を計画目標に設定して、定量的な値により進捗状況を確認します。

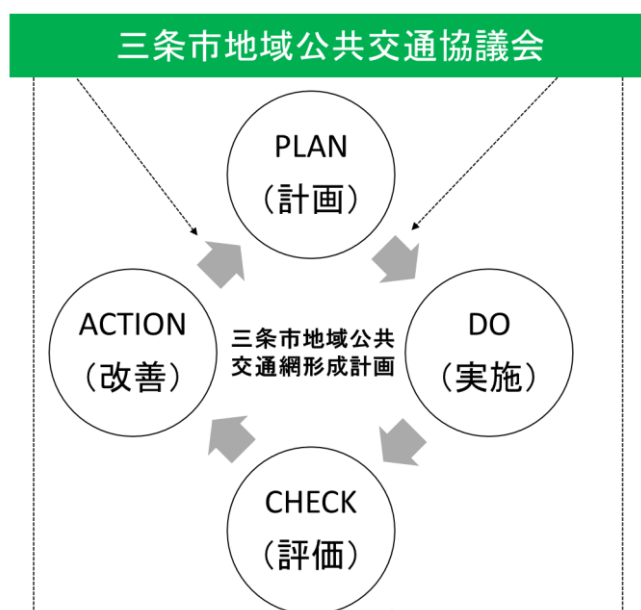
計画目標の定量的な数値については、毎年度、三条市地域公共交通協議会で報告するものとします。

また、平成34年度に中間見直しを行うこととし、計画目標の達成状況の評価について、地域公共交通協議会で審議を行います。

2 個別事業の進捗管理

計画目標に指定した事業以外の個別の事業についても、三条市地域公共交通協議会で、計画目標と合わせてその進捗状況について報告しつつ、事業の方向性等を見出していくものとします。

以上を踏まえ、三条市地域公共交通協議会を管理機関として、三条市地域公共交通網形成計画を実行していくものとします。



進捗管理イメージ図

三条市地域公共交通網形成計画

発行／三条市地域公共交通協議会（事務局：三条市市民部環境課）

〒955-8686 新潟県三条市旭町二丁目3番1号

T E L : 0256-34-5574

F A X : 0256-32-6615

E-mail : kankyo@city.sanjo.niigata.jp