

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く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愛称「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～三条市中心部間の交通	・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
・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。	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。ハ木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ク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。	実施しない。
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。 （ハ木ヶ鼻温泉線は、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de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）

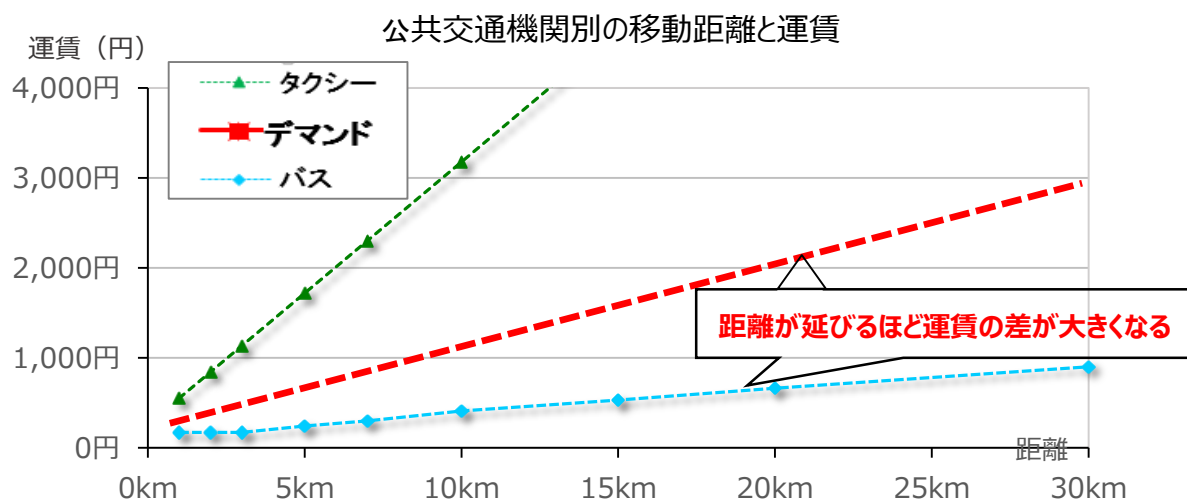
・定期市

『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)

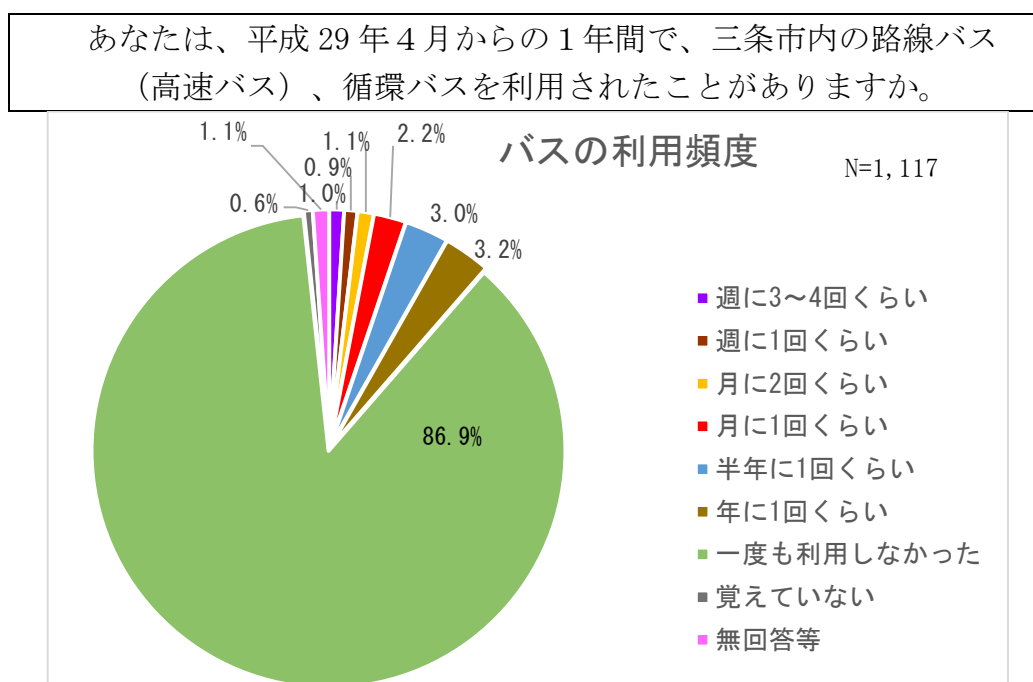
3 アンケート調査から見出された課題

(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。

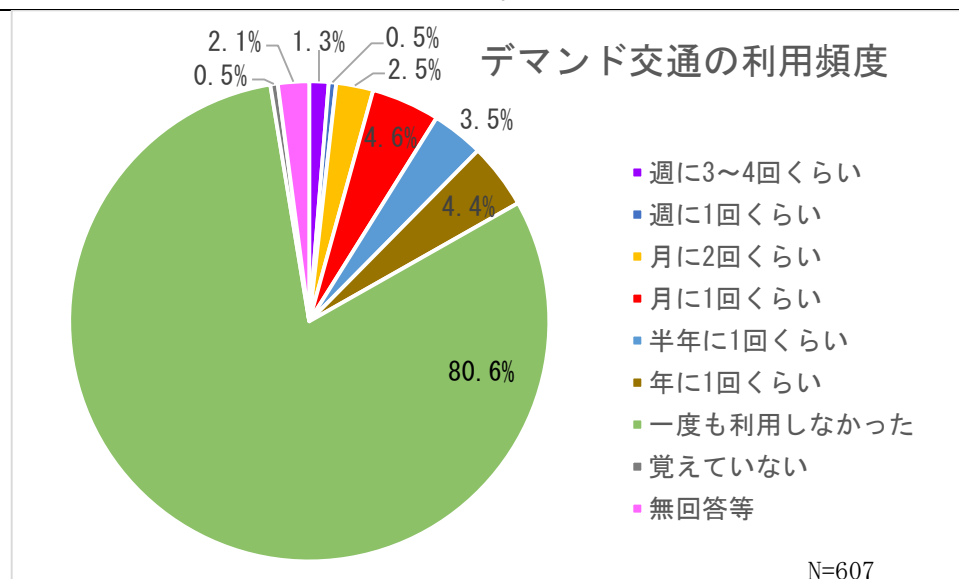
公共交通の利用目的として、通院、会合や飲み会などを回答した方が多く、日常的な買い物などのちょっとした外出はマイカーによる移動が中心であることが明らかになりました。

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

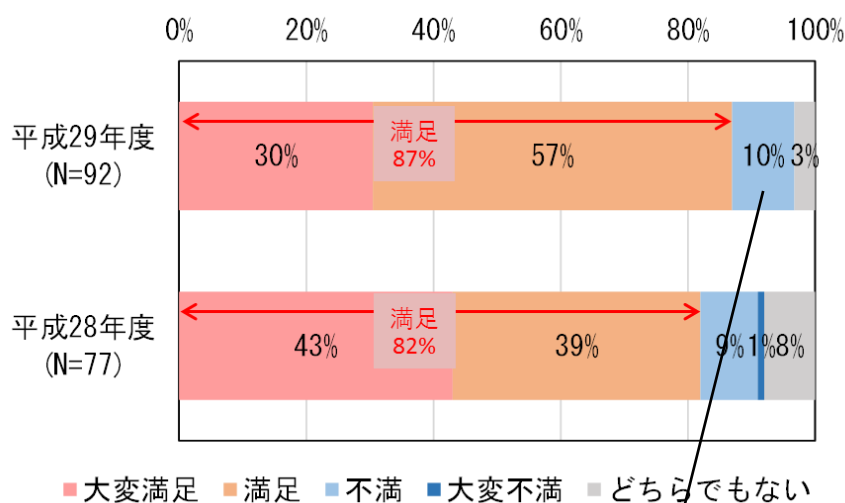
利用目的	回答数	利用目的	回答数
通勤・通学	19	習い事や趣味活動	9
病院（自分が診てもらう）	91	会合や飲み会	269
病院（入院見舞や付添など）	26	その他	69
日常的な買い物	18	無回答等	6
友人・知人・親戚宅の訪問	30		

（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。



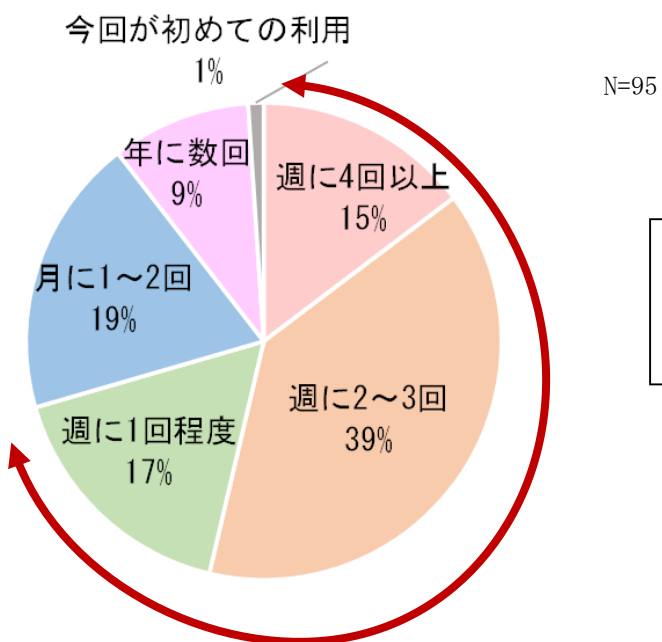
不満の理由：運賃が高い、停留所が少ない、土日の運行をしていないなど

（「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

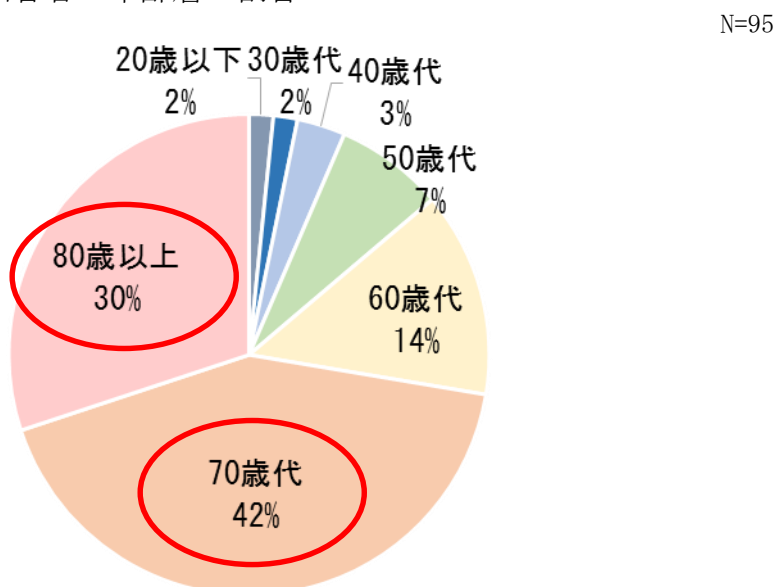


週1回以上利用すると答えた割合が **71%** にのぼる。

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)

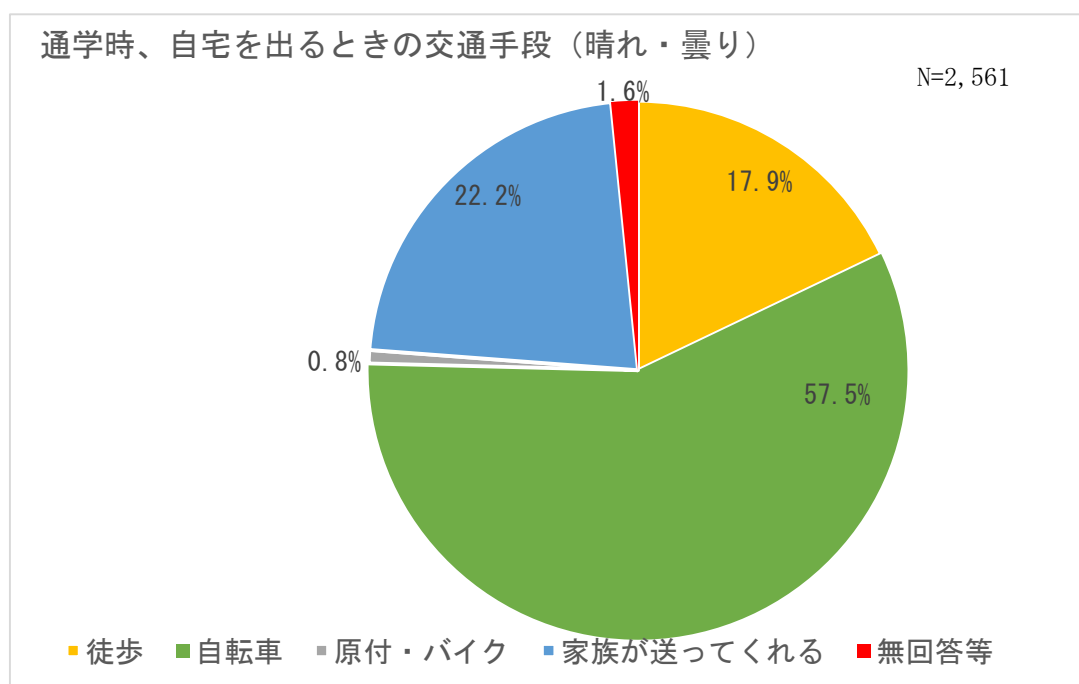
（３）高校生アンケートから（家族送迎が多い実態）

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。

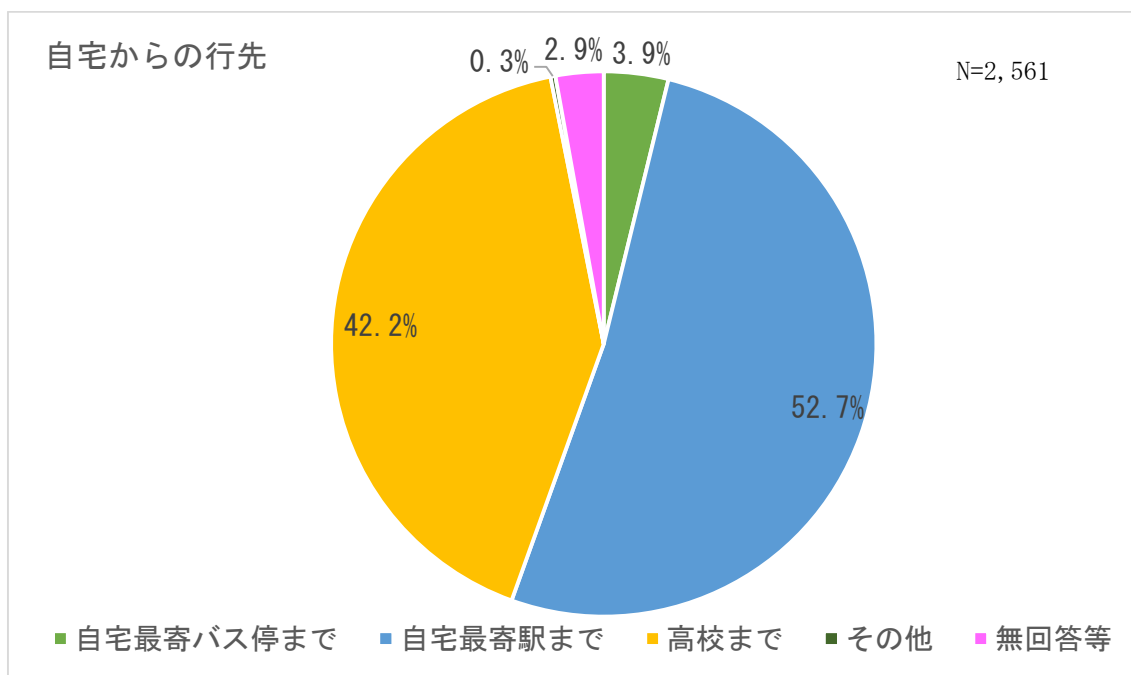
また、雨や雪の日の学校からの帰りに、高校まで家族の方から迎えに来てもらっている学生が約 12%（302 人）いることが分かったことから、現行のバスについては帰りの移動手段としても十分な機能を果たしていないことが考えられます。

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。

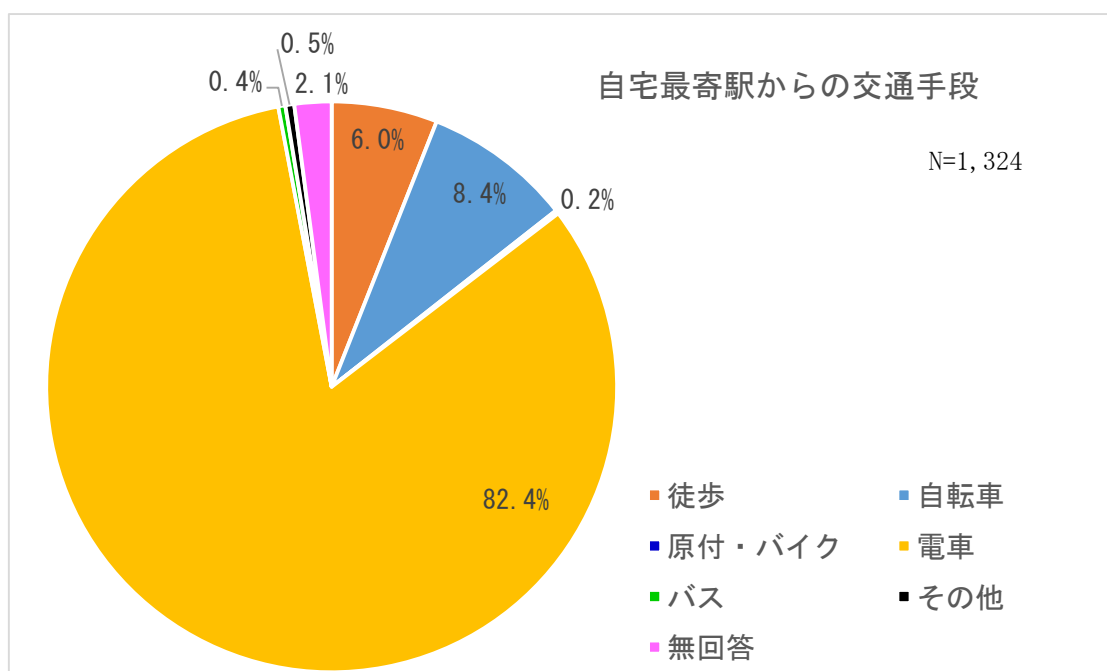
晴れや曇りの日に、あなたが自宅を出るとき、どの交通手段を利用しますか。



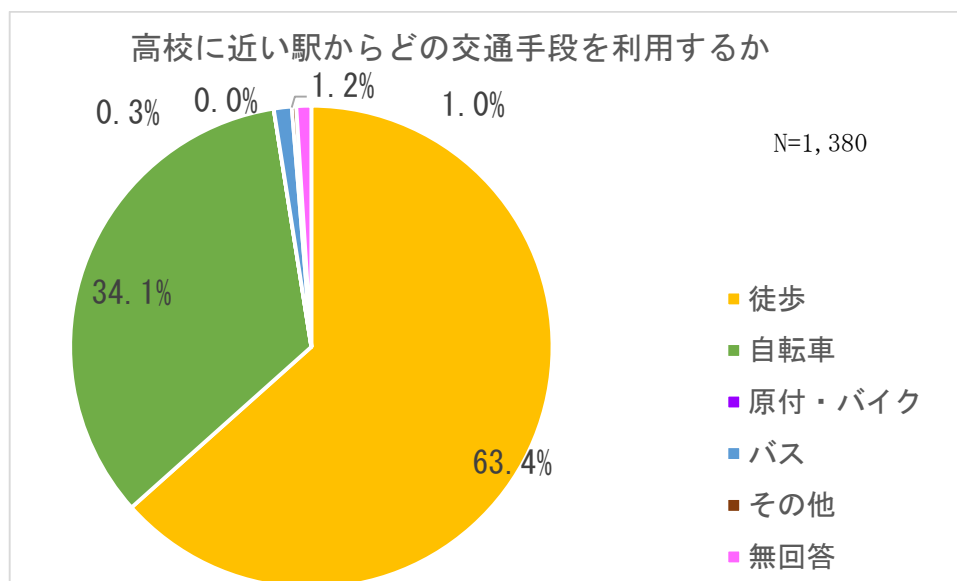
晴れや曇りの日に、前問で選んだ交通手段でどこまで行きますか。



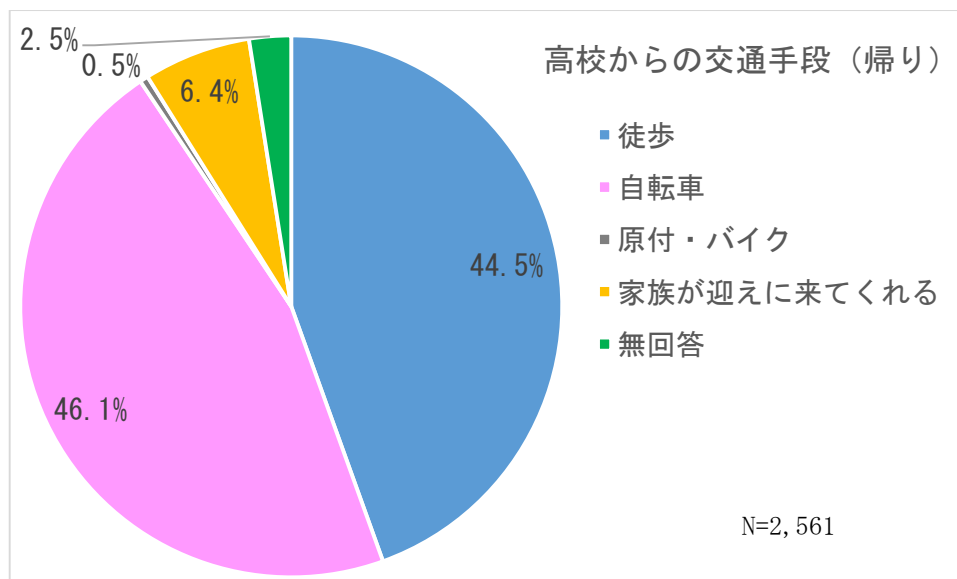
晴れや曇りの日に、自宅最寄駅からはどの交通手段を利用しますか。



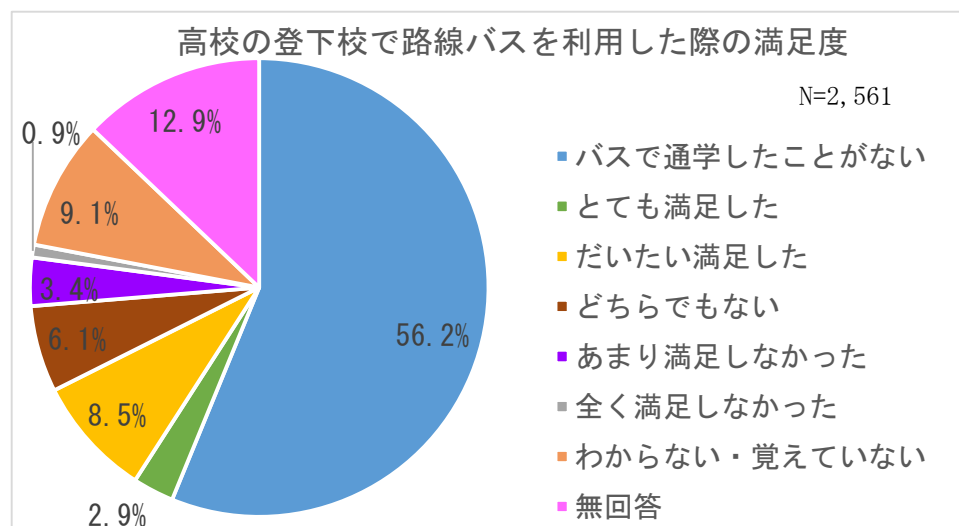
晴れや曇りの日に、高校の最寄駅からはどの交通手段を利用しますか。



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）

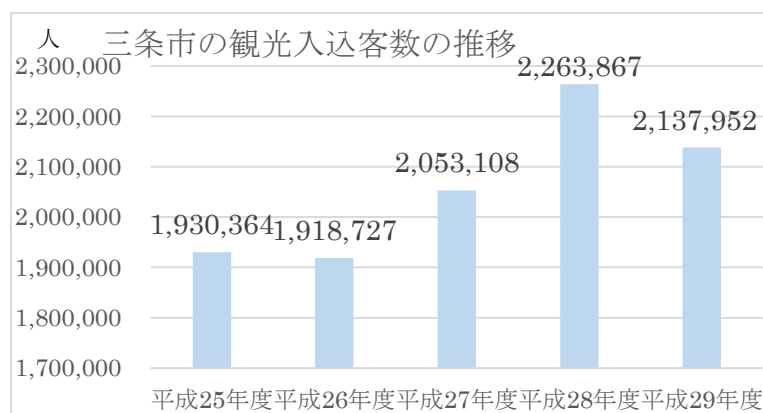
Aコース		Bコース		北コース		南コース		三高ライナー	
東三条駅	8:10	三条営業所	7:50	三条営業所	7:35	東三条駅	8:10	北三条駅	8:10
三条市役所	8:16	消防本部	8:00	須戸・柳場	7:40	東三条二丁目	8:11	本町三丁目	8:13
三条駅前	8:20	北三条駅	8:10	北野	7:43	北入蔵一丁目	8:14	三条駅前	8:17
嵐南公民館	8:22	本成寺黒門	8:16	井栗小学校	7:48	三条東高校	8:17	嵐南公民館	8:19
三条高校	8:27	三条高校	8:19	三条東高校	7:51			三条高校	8:25

(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）

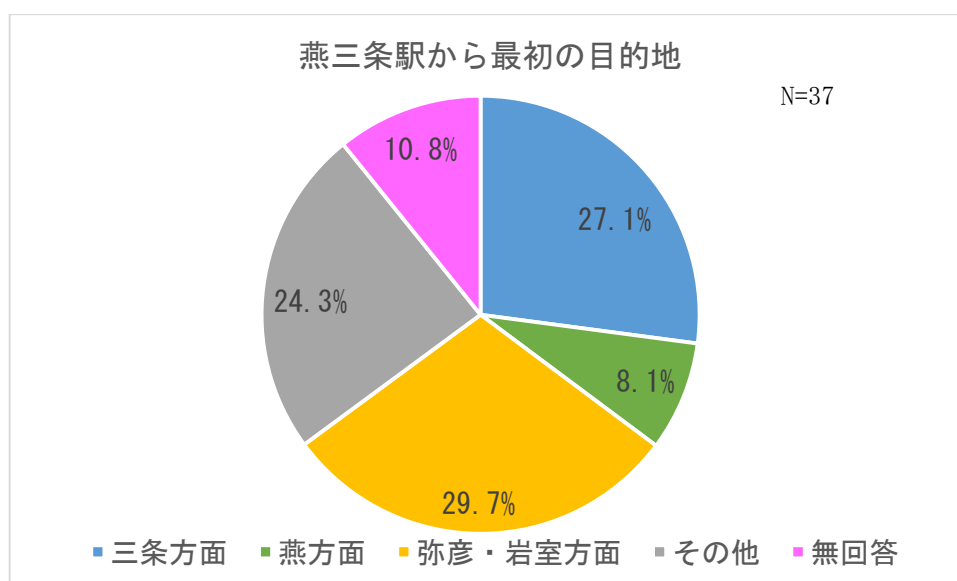
アンケートを通じて、観光を目的に来訪しているものの（約30%の方が弥彦・岩室方面）、移動手段としては、実家の家族の送迎や自家用車と答えたかが半数近くを占めたこと、更には、自由記載で、電車の本数が少ない、新幹線とバスや電車の接続が良くないといった意見もありました。

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。

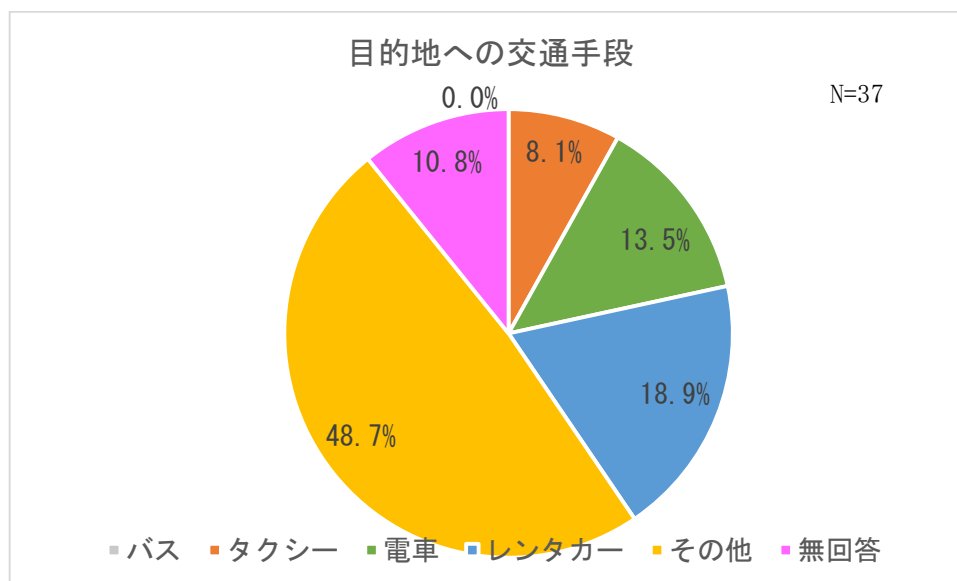
観光入込客数の推移 （出典：三条市営業戦略室資料より環境課作成）



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。