

# 公共交通利用状況について

## 《目 次》

1 デマンド交通ひめさゆり利用実績	・ ・ ・ ・ ・	P1
2 高校生通学ライナーバス利用実績	・ ・ ・ ・ ・	P5
3 井栗地区コミュニティバス利用実績	・ ・ ・ ・ ・	P6
4 循環バスぐるっとさん利用実績	・ ・ ・ ・ ・	P7
5 集計結果の考察と今後の改善策	・ ・ ・ ・ ・	P10

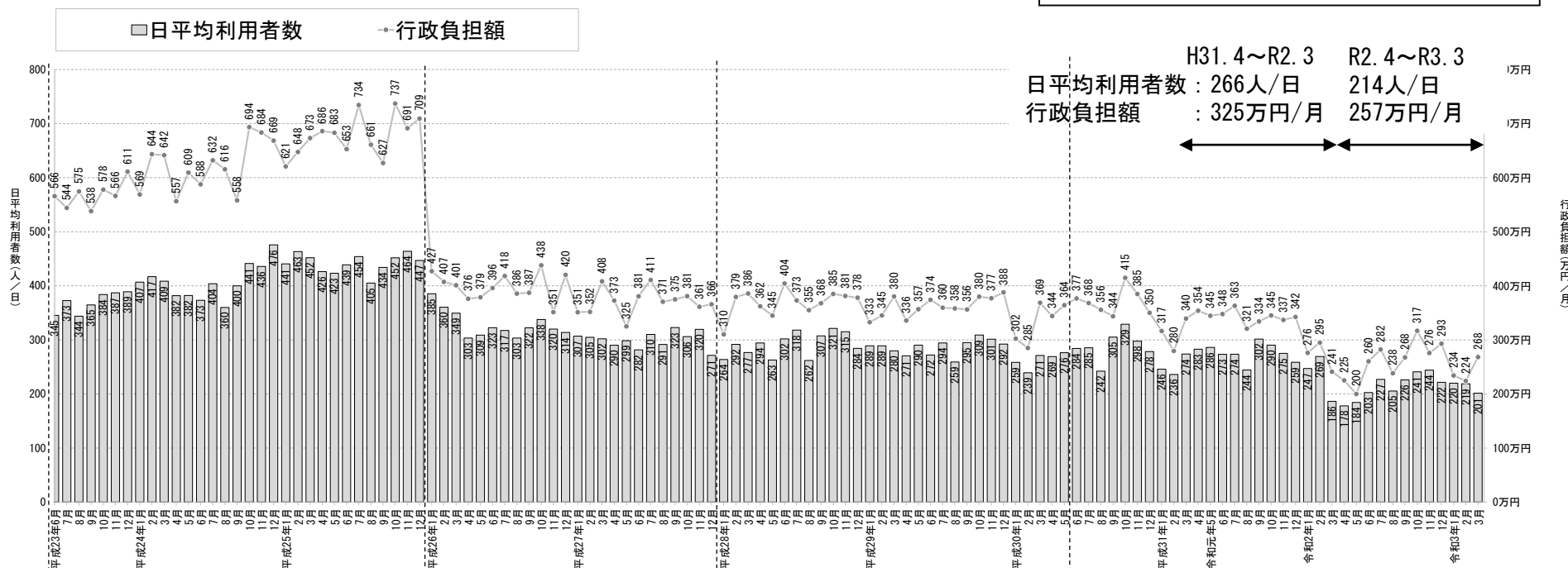
令和3年5月17日～21日(書面協議)  
三条市地域公共交通協議会

# 1 デマンド交通ひめさゆり利用実績

## (1)利用者数と行政負担額の推移(令和2年度、平日)

●「ひめさゆり」の利用者数は、約214人/日、行政負担額は、約257万円/月で、令和元年度(利用者数:266人/日、行政負担額:325万円/月)と比較して、減少となった。

参考：R2年度目標値 180人以上/日(全日)  
40人以上/日(土曜日)  
15人以上/日(日・祝日)



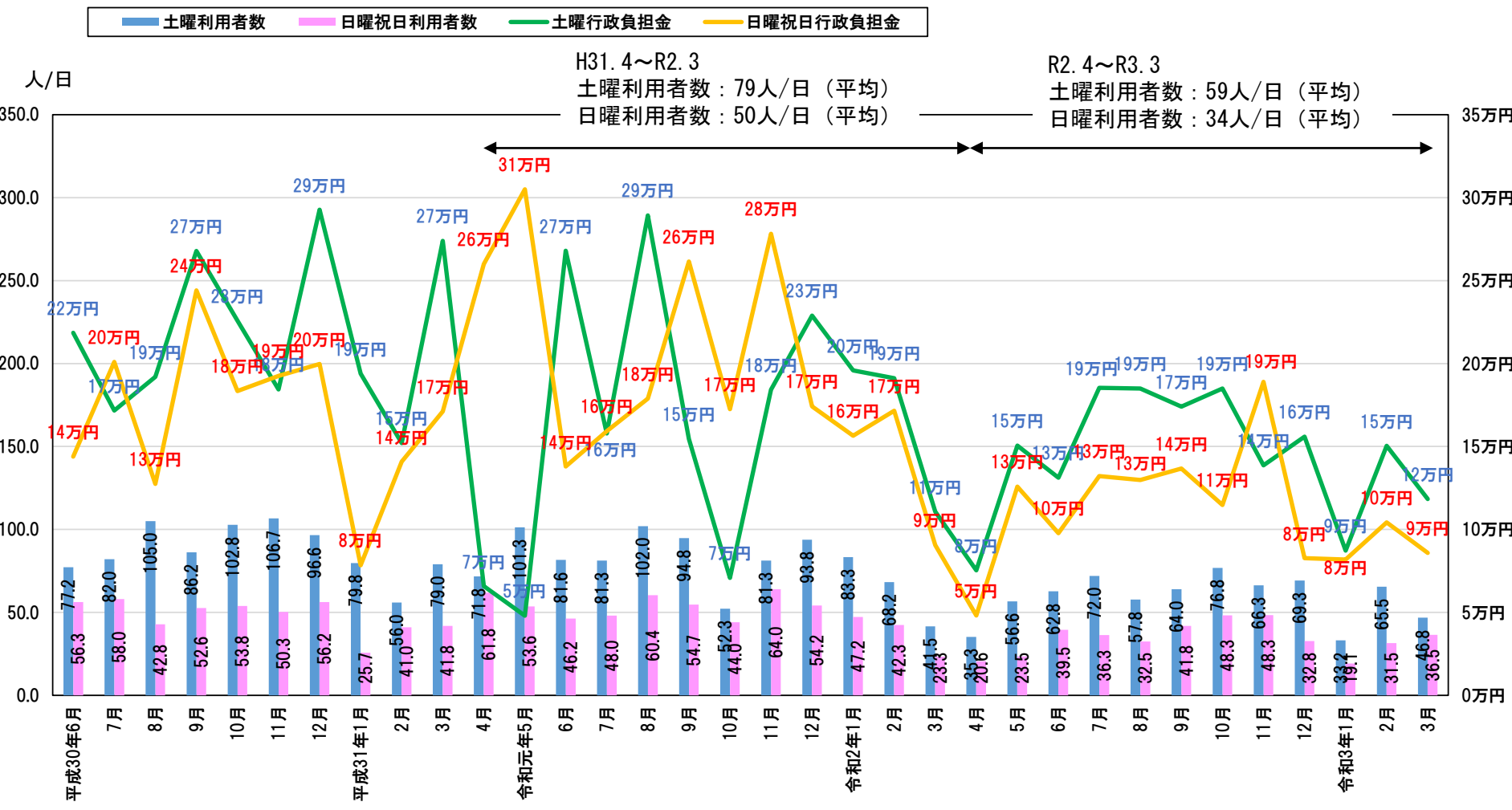
H31.4~R2.3 日平均利用者数：266人/日  
行政負担額：325万円/月

R2.4~R3.3 日平均利用者数：214人/日  
行政負担額：257万円/月

平成23年6月より運行開始	運賃見直し(H26年1月より)
※ひめさゆり日報に基づき集計	おでかけパス導入(H28.1~12社会実験, H29.7本格実施)
	休日運行開始(H30年6月より)

# (2)土日祝日の利用状況(令和2年度)

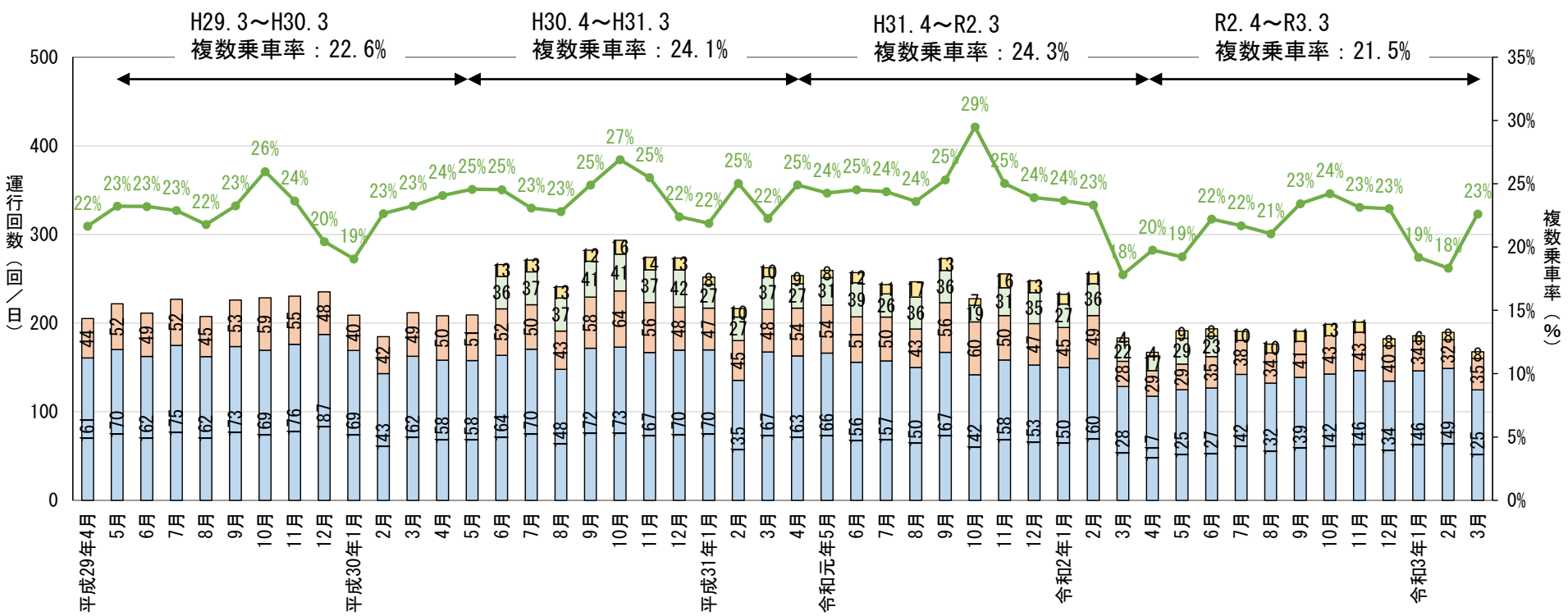
- 令和2年度の平均土曜利用者数は約59人/日、日曜は約34人/日となっている。
- 令和元年度(土曜:約79人/日、日曜:約50人/日)と比較して土日祝日共に減少した。



# (3) 複数乗車率の推移(令和2年度)

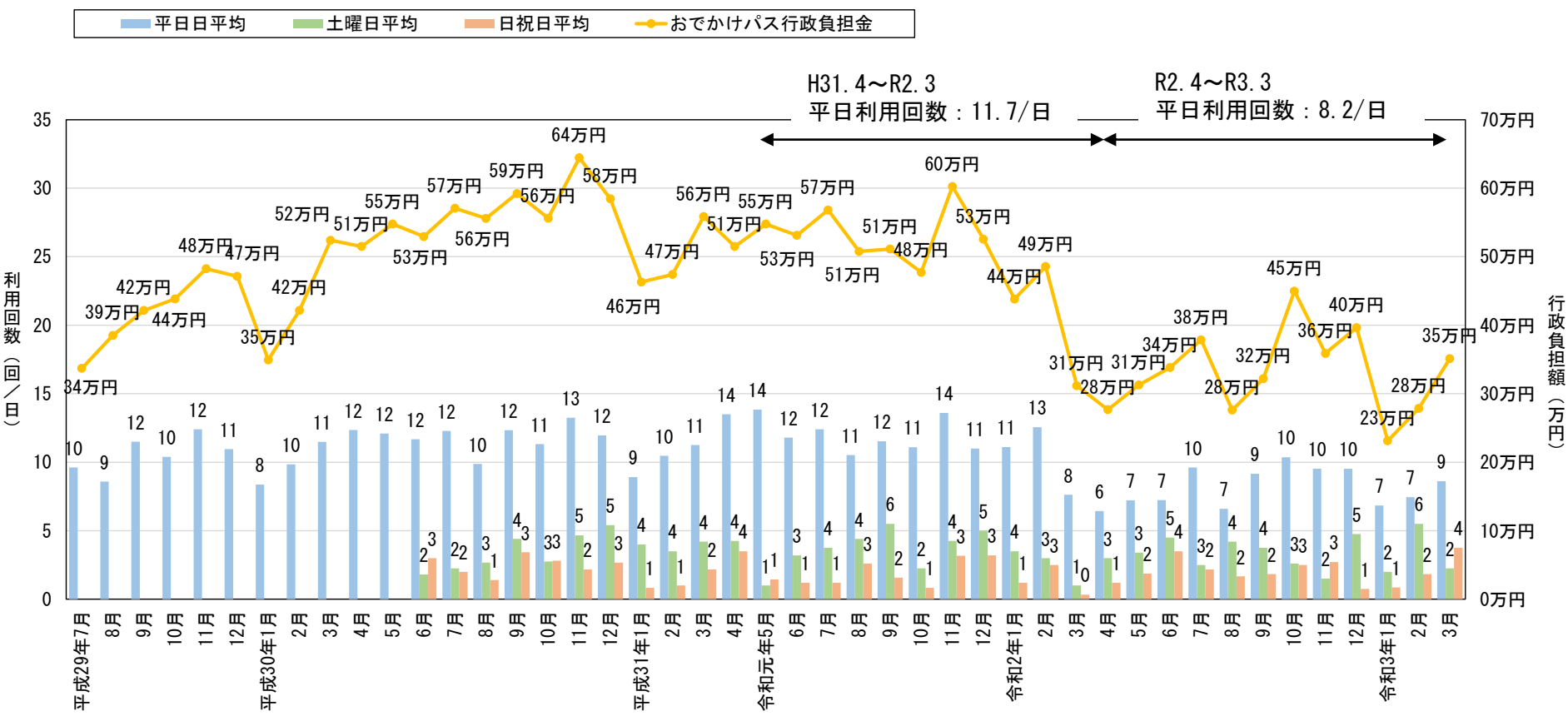
●年間平均は約21.5%(令和2年度)で、令和元年度と比較すると、減少している。  
 (過去3年間の推移:平成29年度:22.6%、平成30年度:24.1%、令和元年度:24.3%)

■ 平日日平均1人乗車   
 ■ 平日日平均複数乗車   
 ■ 土日祝日平均1人乗車   
 ■ 土日祝日平均複数乗車   
 ● 複数乗車率(全体)



# (4)おでかけパスの利用実績(令和2年度)

- 平日の利用回数は8.2回/日、土日祝日は1~6回/日で推移している。
- 令和元年度との比較においては減少している。(令和元年度:平日11.7回)



※おでかけパス発行枚数：288枚、協賛店店舗数：62店舗（R3.3末時点）  
 ※ひめさゆり日報に基づき集計

# 2 高校生通学ライナーバス利用実績

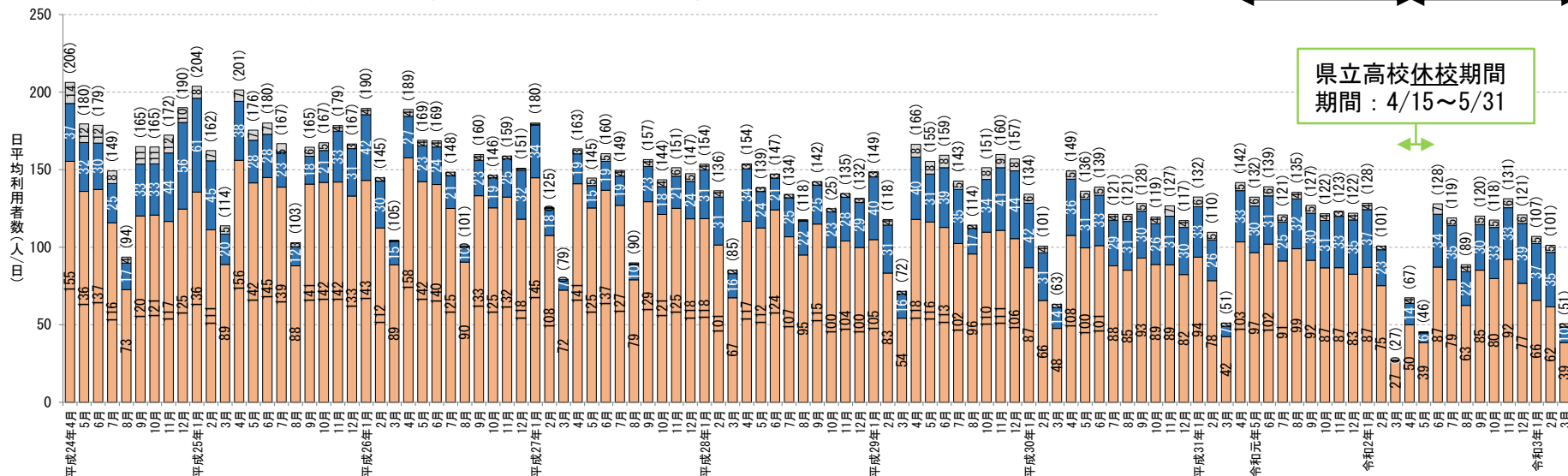
## 利用者数の推移(令和2年度)

●平成30年度に大きく減少して以降横ばいで推移していたが、令和元年度と比較すると、高校生通学ライナーの利用者数は減少した。一方、福沢線は微増した。

	八木ヶ鼻温泉～県央工業高校	東三条駅～県央工業高校 (補助対象路線) ※八木ヶ鼻温泉～県央工業 高校の内数	福沢～長沢駅跡 (補助対象路線)
平成24年4月～平成25年3月	160.2人/日	37.2人/日	9.4人/日
平成25年4月～平成26年3月	162.1人/日	27.4人/日	4.6人/日
平成26年4月～平成27年3月	149.9人/日	22.8人/日	2.1人/日
平成27年4月～平成28年3月	140.0人/日	21.0人/日	3.9人/日
平成28年4月～平成29年3月	134.0人/日	27.5人/日	2.5人/日
平成29年4月～平成30年3月	140.4人/日	36.6人/日	6.8人/日
平成30年4月～平成31年3月	116.6人/日	28.7人/日	4.9人/日
平成31年4月～令和2年3月	118.9人/日	30.1人/日	4.4人/日
令和2年4月～令和3年3月	96.8人/日	27.7人/日	4.5人/日

- 八木ヶ鼻温泉～県央工業高校
- 東三条駅～県央工業高校
- 福沢～長沢駅跡

※赤字：前年度より増加、青字：前年度より減少



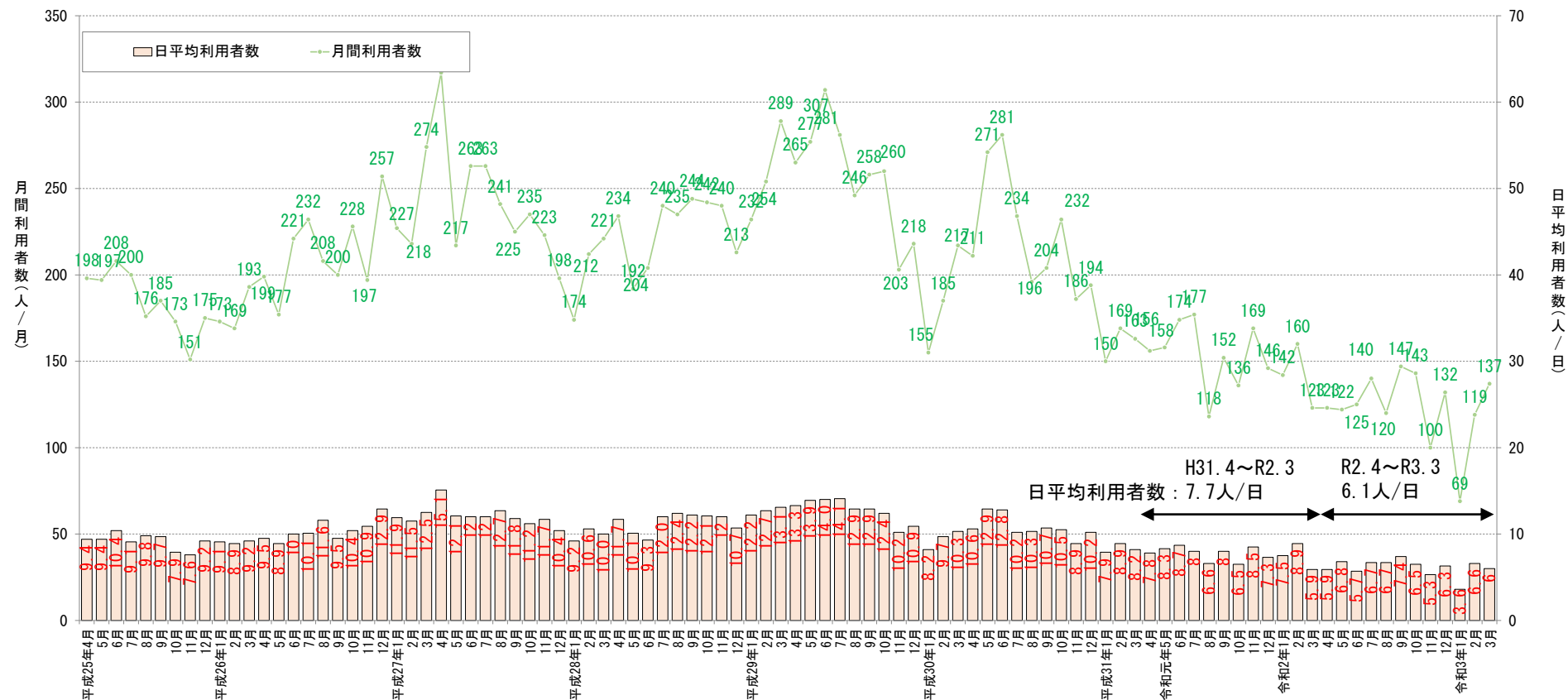
※高校生ライナー利用実績に基づき集計

※( )内の数字は合計。合計値は端数処理の関係で一致しない場合がある

# 3 井栗地区コミュニティバス利用実績

## 利用者数の推移(令和2年度)

- 年間平均は6.1人/日(令和2年度)。
- 令和元年度と比較し、令和2年度は減少している。  
(11.9人/日(平成29年度)、10.2人/日(平成30年度)、7.7人/日(令和元年度))



※井栗地区コミュニティバス利用実績に基づき集計

# 4 循環バスぐるっとさん利用実績

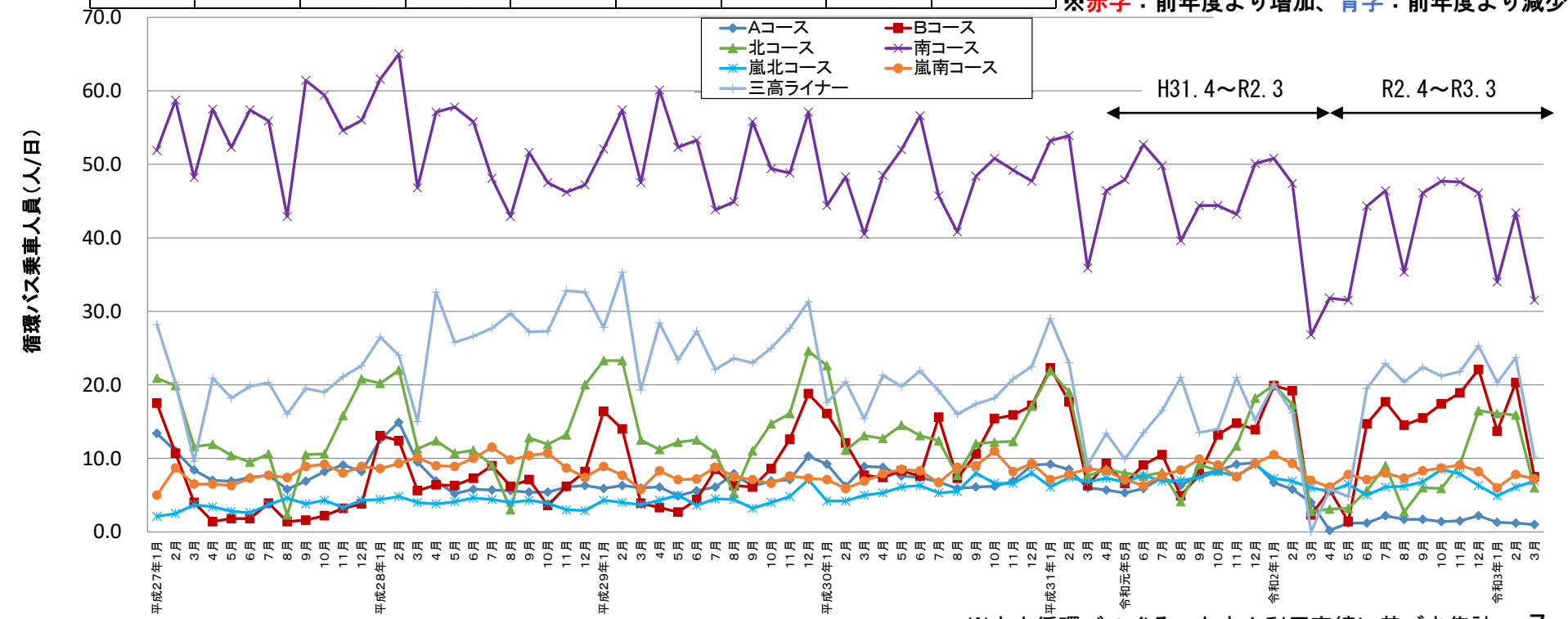
## (1) 利用者数の推移(令和2年度)

● 令和元年度と比較した結果は次のとおり

【増加】Bコース、三高ライナー、【減少】Aコース、北コース、南コース、嵐北コース、嵐南コース

	Aコース	Bコース	北コース	南コース	嵐北コース	嵐南コース	三高ライナー	全体
H26年度	9.7人/日	9.3人/日	13.9人/日	49.4人/日	2.6人/日	5.9人/日	19.6人/日	29,852人/年
H27年度	8.7人/日	4.4人/日	13.0人/日	55.9人/日	3.8人/日	8.2人/日	20.2人/日	30,912人/年
H28年度	5.9人/日	7.9人/日	13.6人/日	50.9人/日	3.9人/日	9.1人/日	28.7人/日	31,708人/年
H29年度	7.1人/日	8.9人/日	13.8人/日	49.9人/日	4.9人/日	7.3人/日	23.8人/日	30,330人/年
H30年度	7.4人/日	13.1人/日	13.5人/日	48.6人/日	6.5人/日	8.4人/日	21.1人/日	30,797人/年
R元年度	6.8人/日	11.0人/日	10.3人/日	45.3人/日	7.4人/日	8.4人/日	15.1人/日	27,244人/年
R2年度	1.4人/日	14.1人/日	8.3人/日	40.5人/日	6.4人/日	7.6人/日	18.2人/日	25,638人/年

※赤字：前年度より増加、青字：前年度より減少

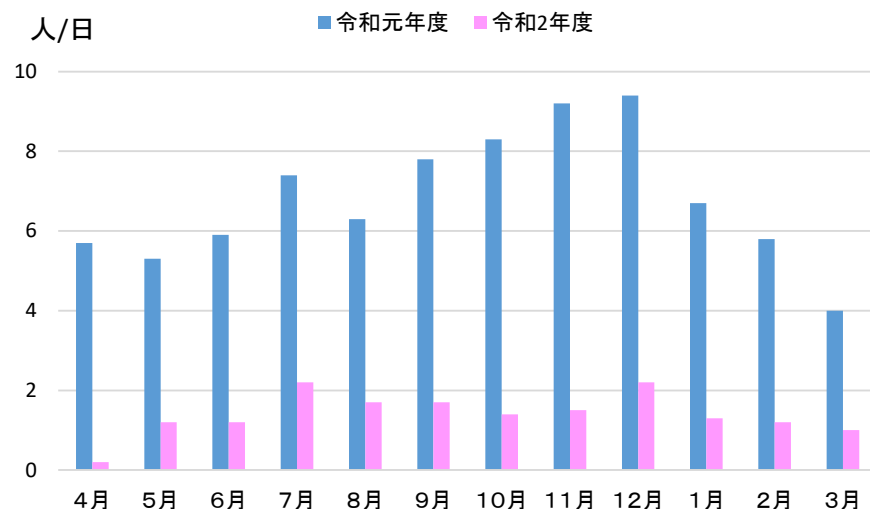




# 4 循環バスぐるっとさん利用実績

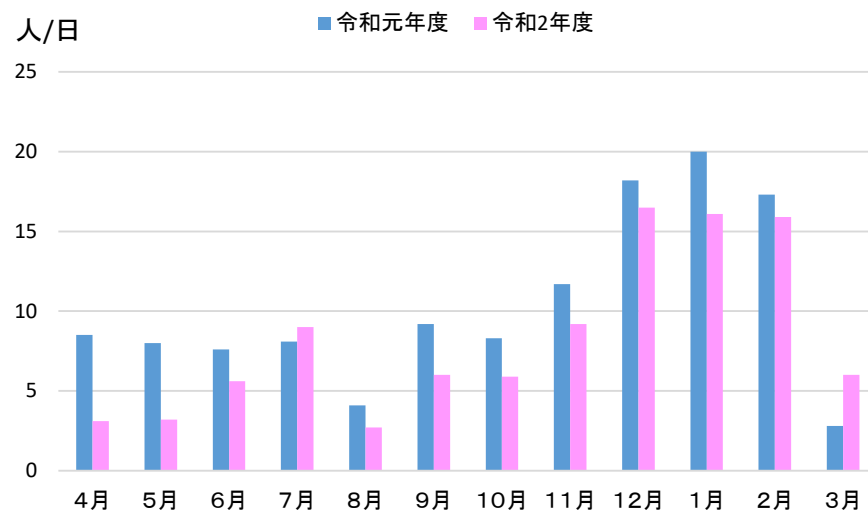
## (2)利用者数の詳細分析(令和元年度、令和2年度)

### ■Aコース



新型コロナウイルスの影響で、すべての月において前年度より大きく減少している。

### ■北コース

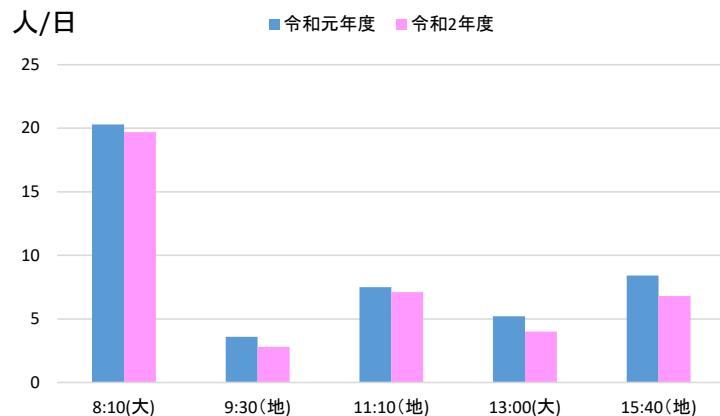


新型コロナウイルスの影響で、ほぼ全ての月で前年度以下の利用者数となっている。

# 4 循環バスぐるっとさん利用実績

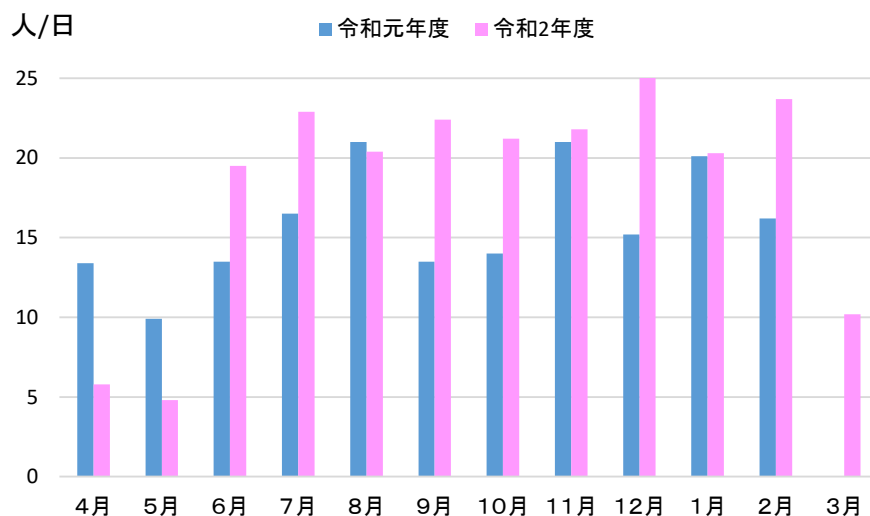
## (2)利用者数の詳細分析(令和元年度、令和2年度)

### ■南コース



新型コロナウイルスの影響を受けたが、全ての便において微減に留まった。

### ■三高ライナー



4月、5月、8月においては令和元年度より減少したものの、それ以外の月では令和元年度を上回る結果となった

※令和元年度3月分(令和2年3月)は休校措置等もあり利用ゼロ

## 5 集計結果の考察と今後の改善策

### 全体

- 新型コロナウイルスの影響により、令和2年3月以降の利用者数が、**ほとんどの公共交通において大きく減少している。**
- **回復傾向**は見られるものの、**令和元年度の水準には達していない。**今後も利用者数の低迷が続くことが予想されるため、状況を確認しながら、下記に記載したような対応策を進めるものとする。

### ひめさゆり

- 利用者について、新型コロナウイルスの影響により、**平日、土日祝日共に利用者数が減少している。**これまでのPRに加え、感染対策に関するPRを行い、利用者数の回復に努めていく。
- 複数乗車率については、新型コロナウイルスの影響により**減少している。**おでかけパスについても複数乗車を控える人が多かったことで、**利用機会が減少した**と考えられる。感染対策に関するPRを行い、安心して利用できることを周知して利用を促進する必要がある。

### 高校生通学ライナー

- 下田地域のみならず**高校生の数が減少傾向**にある中で、引き続き沿線の中学校卒業生にチラシを配布するとともに、東三条駅－高校間の利用拡大を図るため、沿線以外の市内中学校卒業生にも周知を行うなど更なる利用促進策に取り組む必要がある。

## 5 集計結果の考察と今後の改善策

### 井栗地区コミュニティバス

- 新型コロナウイルスの影響により、**利用者数が減少している**。住民の利用を促すためにも、自治会内でチラシを配布して周知を行う必要がある。また、地域の足を守っていく意識の醸成に努めていく。
- 現在実施している地域主体のコミュニティバスの運行内容を**栄・下田地域で実施すること**についても、**地元と丁寧に話し合いをしながら利用ニーズ等を踏まえ検討していくことが重要である**。

### 循環バスぐるっとさん

- 新型コロナウイルスの影響により、休校措置などが取られたことで**全体の利用者数が減少した**と考えられる。一方、**Bコースと三高ライナーは前年度より増加した**。
- Aコースにおいては令和2年度にダイヤを20分早めたところ、利用者が低迷し平成26年度以降で**最も利用者数が少なかった**。一方、Bコースは平成26年度以降で**最も利用者が多く**、コースごとで大きく異なる結果となった。利便性を向上させるため、利用状況を注視しながら、ダイヤ等の見直しを進めるとともに、交通体系全般の見直しを進める中で抜本的な改善策を検討していく必要がある。