



「三条市地域交通資源の有効活用に関する調査」事業 を受けた取組（案）について

目 次

1	下田地区の現状	P2
2	アンケート・ヒアリング調査結果	P7
3	下田地区の現状・課題・施策整理	P20
4	想定される施策イメージ・メリット	P23
5	令和5年度実証実験のサービスレベル検討(案)	P26

1 下田地区の現状

1. 下田地区の現状

(1) 下田地区の現状：公共交通

現状①： **下田地区⇔燕三条駅の直通便が存在しない**（東三条駅終点）

※燕三条ラインが東三条駅⇔燕三条駅、大学間を往復7本/日運行開始しているが、接続が悪い状況にある。

現状②：福沢線は**朝1本、夕2本のみ運行で頻度が低い**

現状③：デマンド交通によって路線バスが不便な地域はカバーされているが**行政負担額が高額**

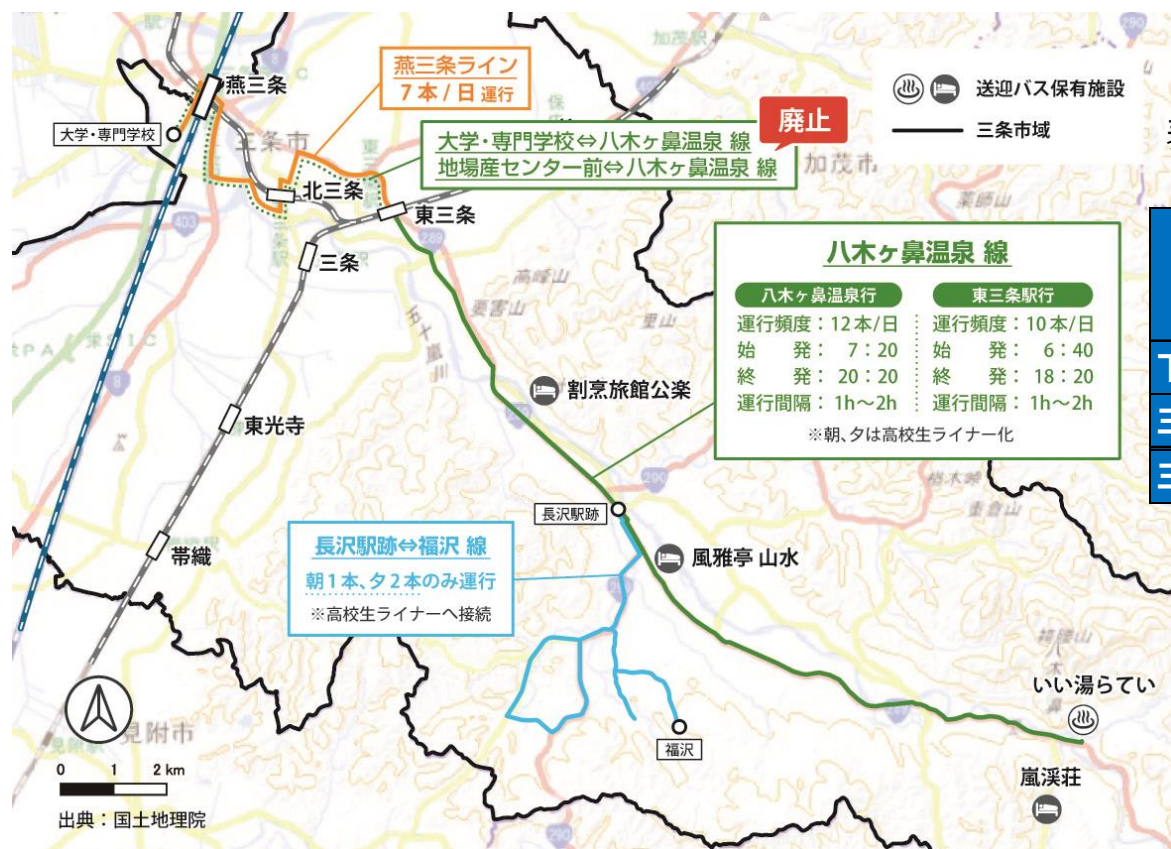


表 下田地区の人口比率とデマンド交通行政負担額比率の比較（R3年度）

	人口	デマンド交通 行政負担額 [千円]
下田地区	8,755	11,342
三条市全体	96,517	35,208
三条市全体比	9%	32%

三条市全体に対する下田地区の人口比と比較し、**デマンド交通の行政負担額の比率が大きい**

1. 下田地区の現状

(1) 下田地区の現状：公共交通

- デマンド交通における下田地区からの目的地は、市街地の病院や燕三条駅が多い。
- 路線バス**の運行経路と**デマンド交通**の目的地に**重複**が見られるため、路線バスの利便性を高めることで、路線バスの利用者が増加する可能性がある。

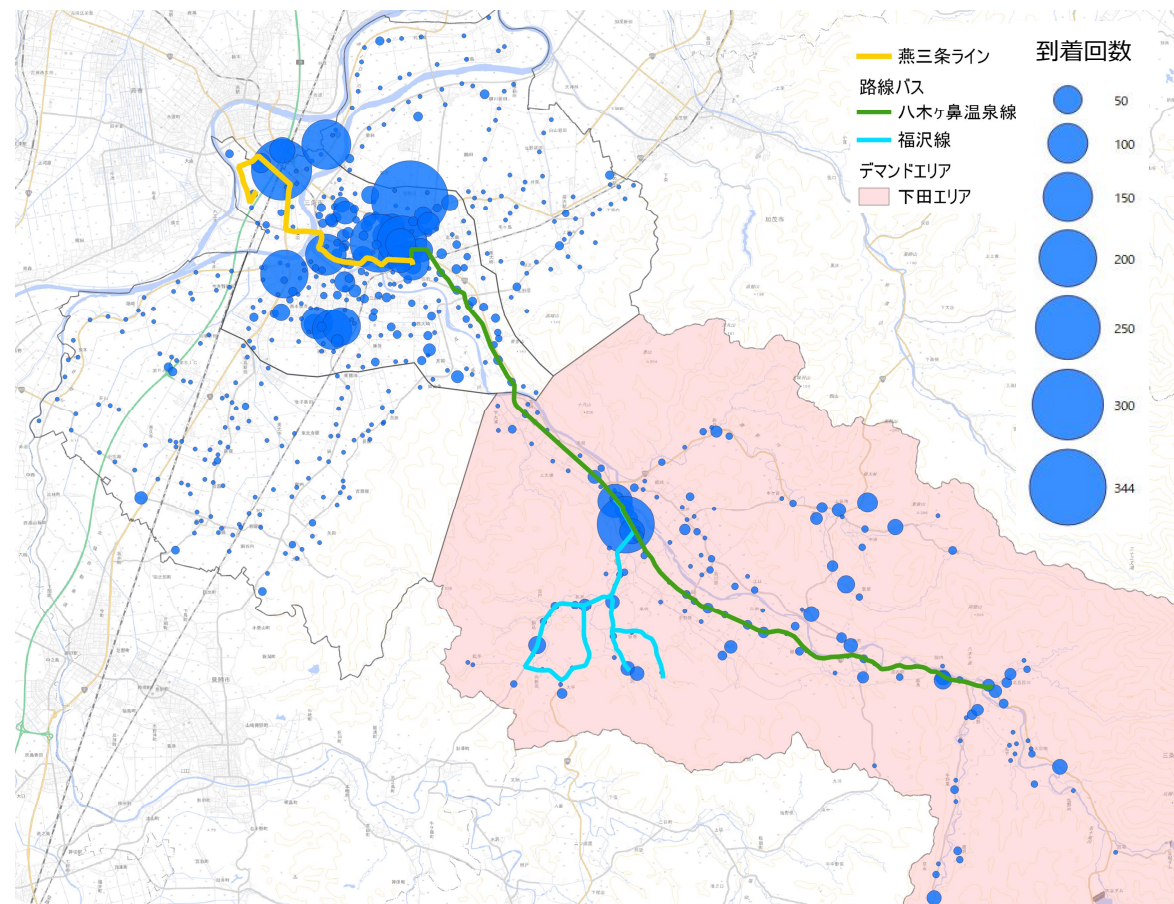
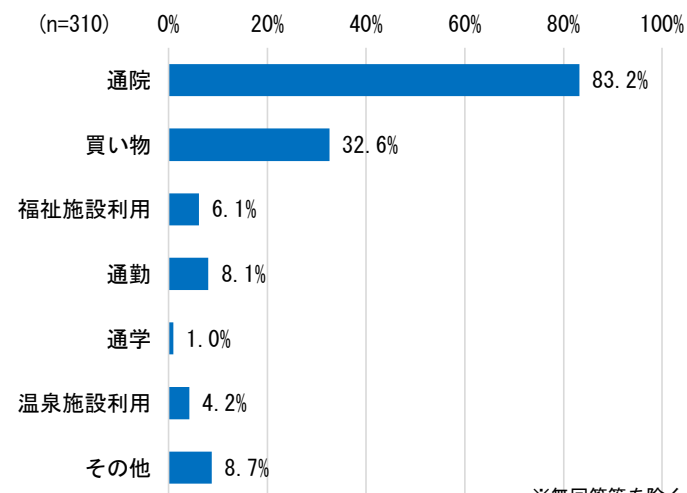


図 R3 4月~R4 4月 下田地区からの目的地分布

表 下田地区からの目的地TOP10

順位	停留所名	利用回数
1	三条総合病院	344
2	燕三条駅	219
3	くまがい歯科医院	200
4	ただ郷クリニック	198
5	富永草野クリニック	152
6	大島病院	148
7	済生会病院	139
8	三之町病院	103
9	あまの整形外科	97
10	三条眼科	89



※無回答等を除く

図 デマンド交通の利用目的 (R3年度利用者調査)

1. 下田地区の現状

(1) 下田地区の現状：公共交通

- 【燕三条ライン】往路の1、2便は利用者が多い（大学への通学）が、**日中は往復共に利用が少ない。**
- 【福沢線】朝便の平均利用者数は0.3人/日、夕便は1.1人/日（2便合計）と**利用が少ない。**
- 【八木ヶ鼻温泉線】10時台～15時台の**日中は利用が少ない。**R1年度は燕三条駅直通便を運航していたが、**頻度が低く、休日の運行をほとんどしていなかった。**

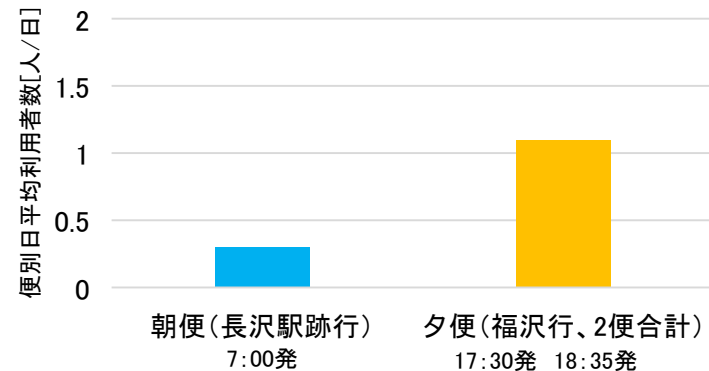
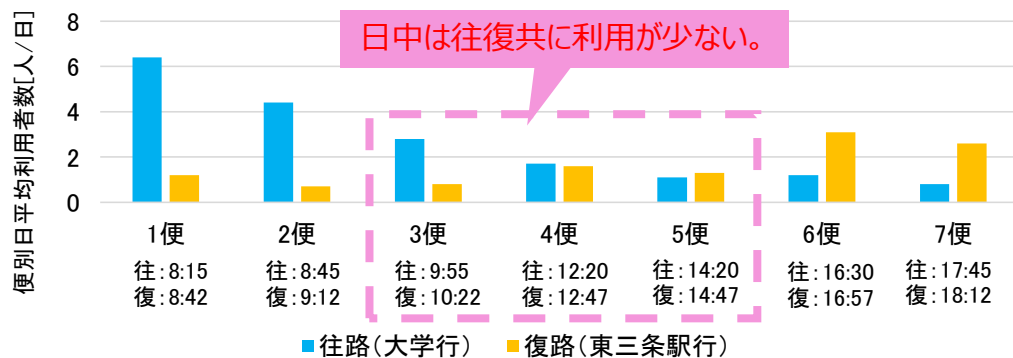


図 R5.1 燕三条ライン 便別日平均利用者数（運行は平日のみ）

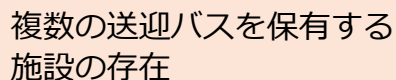
図 R5.1 福沢線 便別日平均利用者数（運行は平日のみ）



図 R1.7 (1週間分) 八木ヶ鼻温泉線 便別日平均利用者数（コロナ禍前、平日）

現状④：スノーピークの複合型リゾート施設(スパ)開業(令和4年4月)により、新たな利用者層が訪れている。

現状⑤：同地区には送迎バスサービスを有している施設があり、これらの資源活用も考えられる。



キャンプ利用者：約15,000人/年
 スパ利用者：令和4年8月約7,000人
 9月約5,000人
 移動手段：いずれも9割が車（内数にレンタカー含む）

路線バス
一日10往復

デマンド交通
停留所約170か所

⇒いずれも、スノーピーク周辺に
停留所はなし

2 アンケート・ヒアリング調査結果

調査概要

調査対象		調査日	調査目的	調査項目	調査方法	回収数等
大項目	小項目					
(ア) 下田地区住民	【福沢線沿線】 配布：800人 目標回収数：294票 【その他下田地区】 配布：1000人 目標回収数：364票	1/17（木） ～2/1（水）	・公共交通に対する満足度等を調査し、 施策の評価指標として活用する。 ・公共交通に対する改善要望を把握し、 課題整理に活用する。	・現在の移動実態 ・現在の移動環境に対する満足度、将来の安心度 ・公共交通に対する改善要望	調査票の郵送配布 によるアンケート 調査	【福沢線沿線】 回収数：345票 回収率：43% 【その他下田地区】 回収数：617票 回収率：62% ※いずれも目標回収 数達成
(イ) 観光客	スノーピークHQ、 SPA利用者	1/28（土）	・現在の利用実態・移動手段を把握し、 自家用車以外での移動需要があるかを 把握する。 ・どの要因が送迎バスの利用意向に影響 するかを把握し、サービスレベル決定 に活用する。	・訪問目的 ・SnowPeak以外の訪問場所 ・主な移動手段、その移動手段で訪問した理由 ・送迎バス利用意向を把握するためのSP	施設利用者への インタビュー調査	回収数(HQ)：50票 回収数(SPA)：66票
(ウ) 送迎バスを有する 施設 ※導入を検討して いる施設も含む	・スノーピーク ・いい湯らてい ・割烹旅館 公衆 ・風雅亭 山水 ・嵐渓荘	1/16（月） ～20（金）	・送迎バスを運行することに対する負担 感とその要因を把握する。 ・各事業者の送迎サービスに代わる移動 サービスを市が導入する場合、どの ようなサービスが必要か、また移動 サービス提供への協力金の支払い可能性 があるかを把握する。	・送迎に使用している車両、人員 ・送迎の負担感（コスト、人員、時間） ・各社の送迎サービスに代わる移動サービスを市が 導入する場合、以下の項目について質問 ①どのようなサービスが必要であるか ②そのサービスに対する協力金の支払い可能性	事業者への ヒアリング調査	
(エ) 交通事業者	・越後交通 ・日の丸観光 タクシー ・エスタクシー ・三条タクシー ・中越交通 ・JR	1/16（月） ～20（金）	・現在のリソース（運転手・車両など）や 運行の負担を把握する。 ・他の事業者との連携の可能性を把握 する。 ・乗り継ぎ拠点整備に対する意見を把握 する。	・現在のリソース（運転手・車両など）の把握 ・運行の負担感を感じる路線・系統の把握 ・乗り継ぎ拠点整備に対する意見の把握 ・その他の交通事業者との連携可能性	事業者への ヒアリング調査	
(オ) 観光協会	・三条市観光協会	1/20（金）	・下田地区等の観光施設において送迎 サービスの需要があるかを把握する。 ・送迎サービスの需要がある場合、連携 の可能性を把握する。	・現在送迎サービスを行っている施設・団体 ・送迎サービスを導入検討している施設・団体 ・下田地区の移動サービス維持のための協力金の 支払い可能性	事業者への ヒアリング調査	
(カ) 高等学校	・三条高校 ・三条東高校 ・三条商業高校 ・新潟県中央工業高校	2/10（金） ～17（金）	・生徒の通学・帰宅時に運行している バスに対する要望を把握する。	・通学及び帰宅の際に現在運行しているバスの時間以外 にバスが必要な時間 ・家族による送迎の実態について ・下田地区から通学する生徒の移動手段に対する課題	各高校への アンケート調査	
(キ) 旅行事業者	・日本旅行 ・JTB	3/1（木） ～2（金）	・今後検討する三条市内の移動サービスと 各社が提供する旅行商品との組み合わせ の可能性を把握する。	・現在提供している旅行商品と新たな移動サービスの 組み合わせの可能性について ・鉄道や三条市内の既存の公共交通との組み合わせの 可能性	事業者への ヒアリング調査	

(ア)下田地区住民アンケート調査結果

○下田地区内の移動の利便性についての満足度は、「不満」「やや不満」の合計が48%と約半数が不満に感じている。

○今後下田地区に住み続ける場合の将来の移動に対する安心度については、「安心できない」「やや安心できない」の合計が64%と多い。

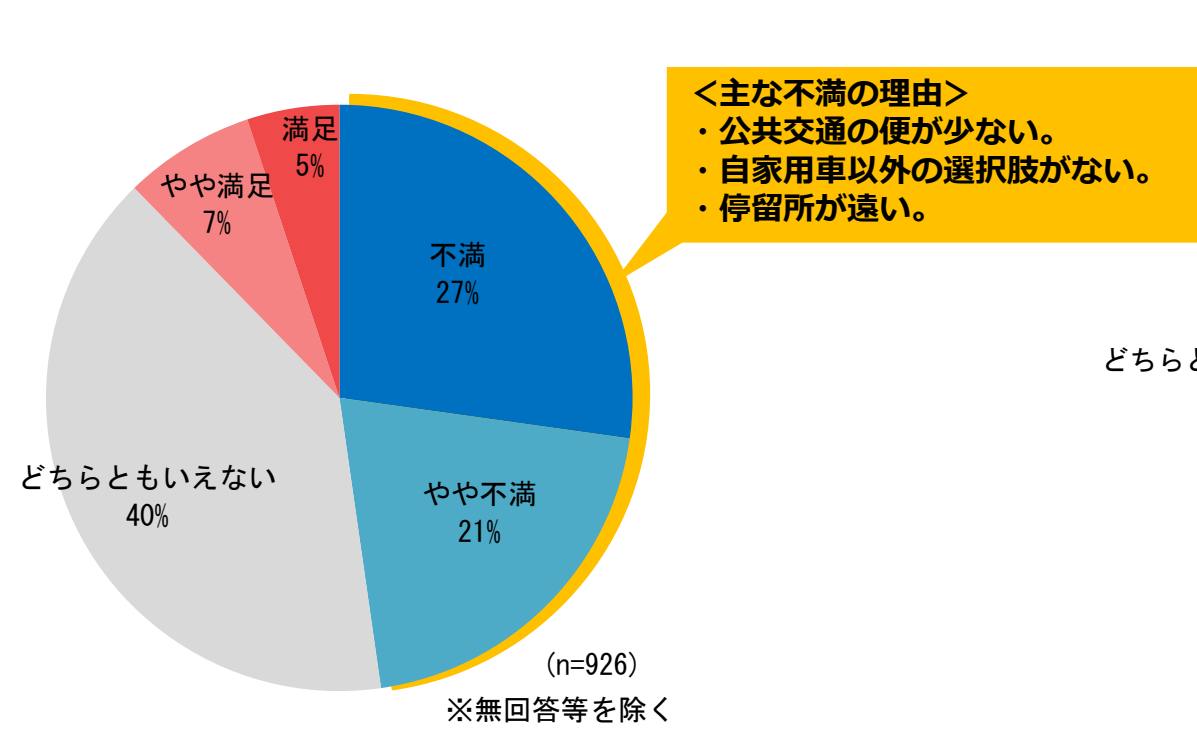


図1 下田地区内の移動の利便性についての満足度

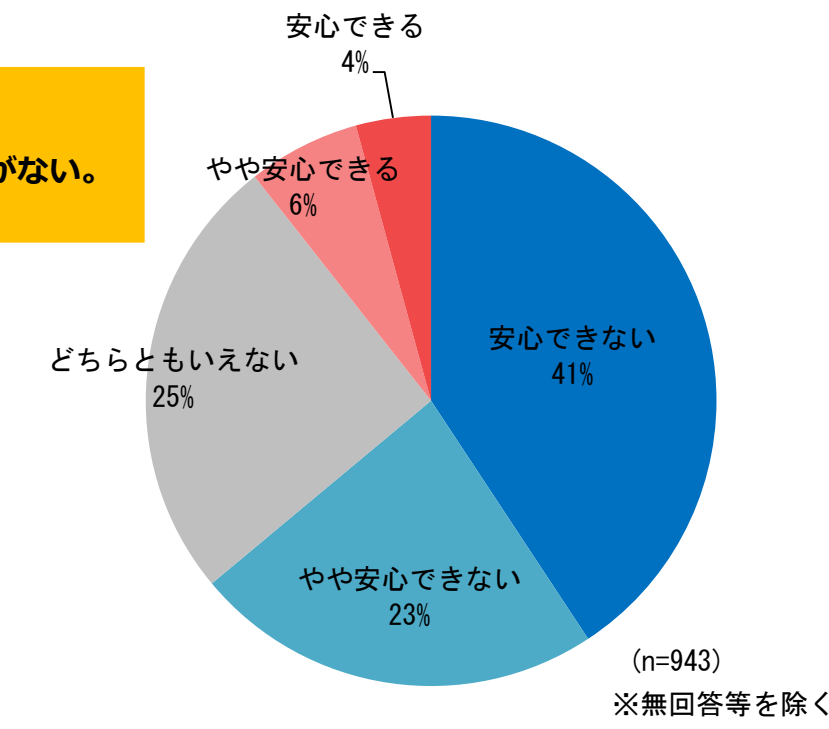


図2 今後下田地区に住み続ける場合の将来の移動に対する安心度

2 アンケート・ヒアリング調査結果

(ア)下田地区住民アンケート調査結果

- 定期的に誰かを送迎しているもしくは送迎を依頼している人は**42%**存在している。
- そのうち、送迎をする・依頼することに「**負担を感じる**」「**やや負担を感じる**」が**73%**となり、送迎に頼らざるを得ない状況から負担感を感じる人が多いと考えられる。
- 送迎の理由としては、「**通院**」が**56%**と最も多く、次いで「**通勤・通学**」が**37%**、「**買い物**」が**34%**となっており、これらの移動をカバーできる移動サービスの整備が必要だと考えられる。

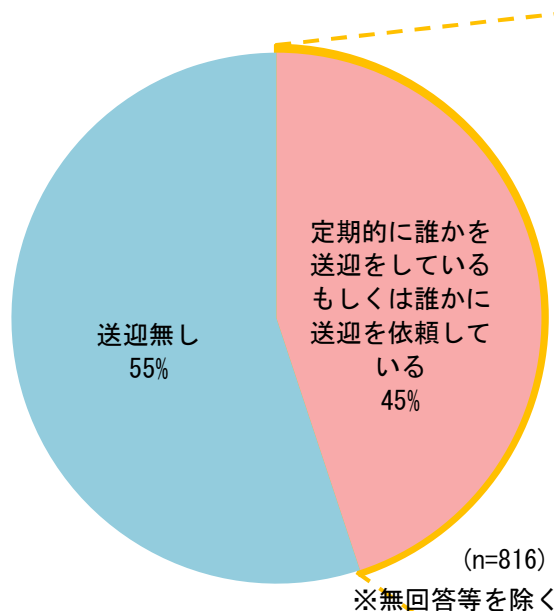


図 送迎の状況

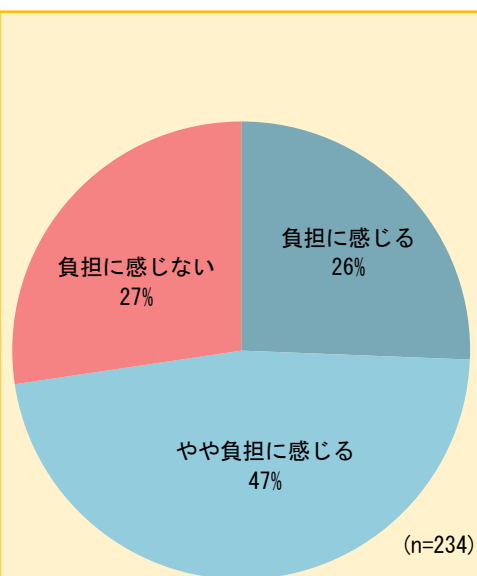


図 送迎の負担感

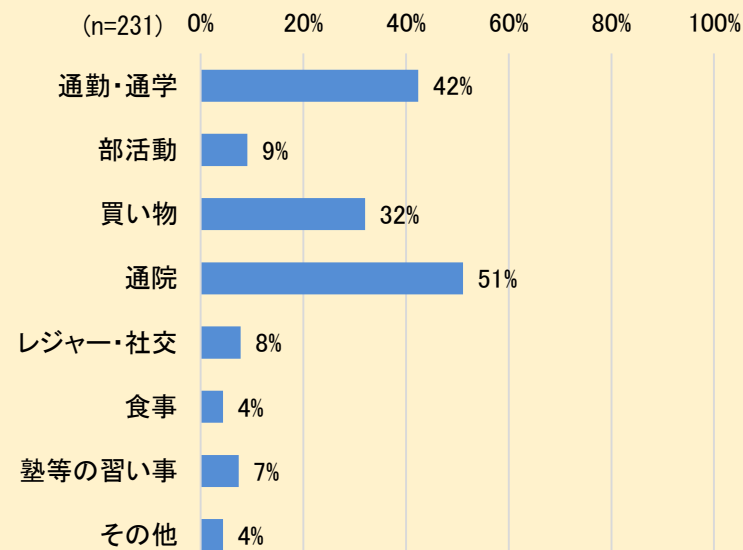


図 送迎の理由

2. アンケート・ヒアリング調査

(ア) 下田地区住民アンケート調査結果

- 「**燕三条駅周辺までの直通運行をしてほしい**」が**最も多い**結果となった。バスの直通化と、目的地付近～自宅付近を結ぶデマンド交通の利便性の向上を図る必要がある。
- 選択割合が20%以上の項目は以下のとおり。

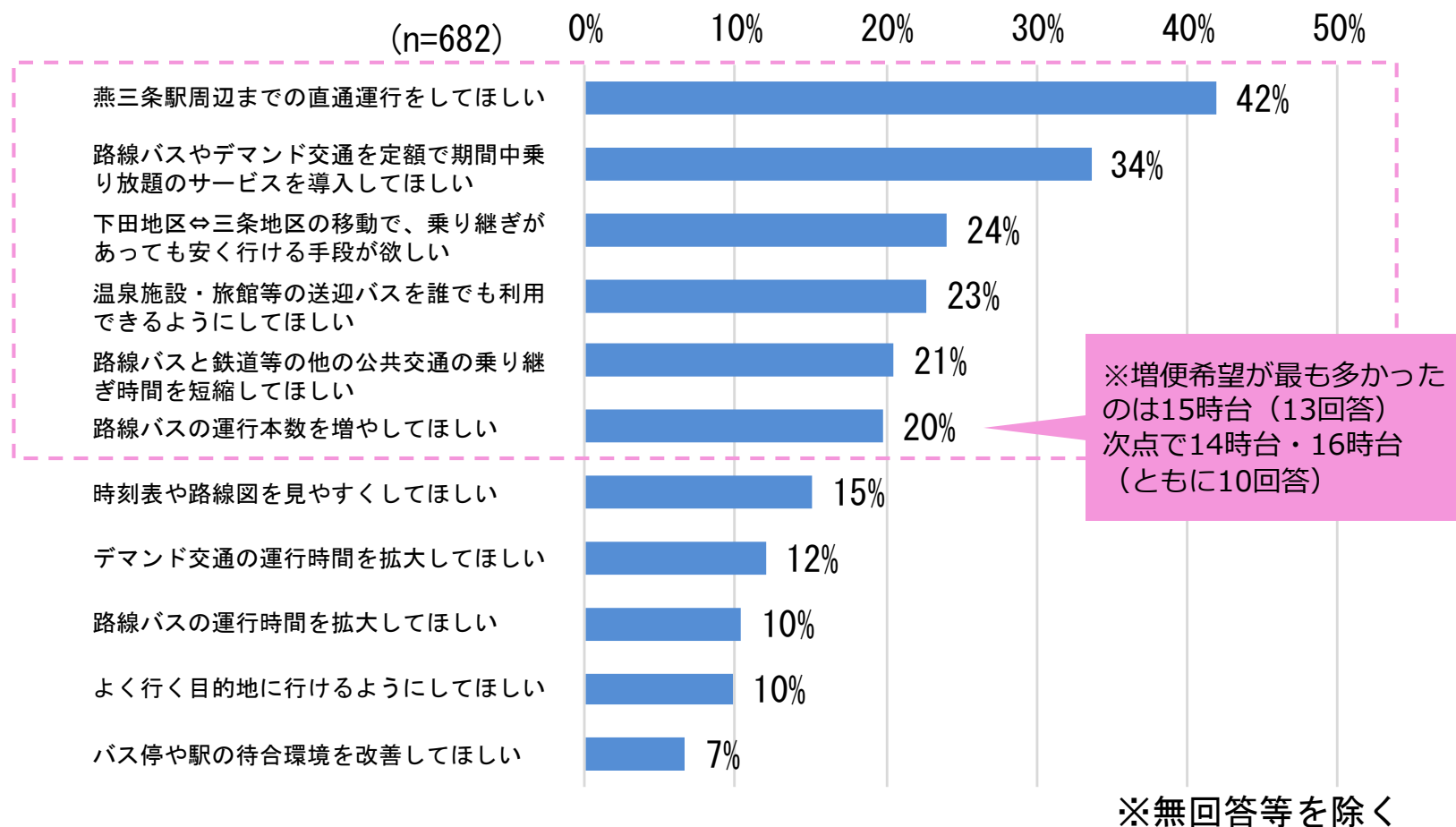


図 下田地区内の移動環境の改善要望（3つまで選択）

2. アンケート・ヒアリング調査

(ア) 下田地区住民アンケート調査結果

- 公共交通利用者は路線バスの運行本数の増加、乗り継ぎ時間の短縮、運行時間の拡大を望んでいる。
○公共交通非利用者は、乗り継ぎがあっても安く移動できる手段、サブスクサービスの導入を望んでいる。

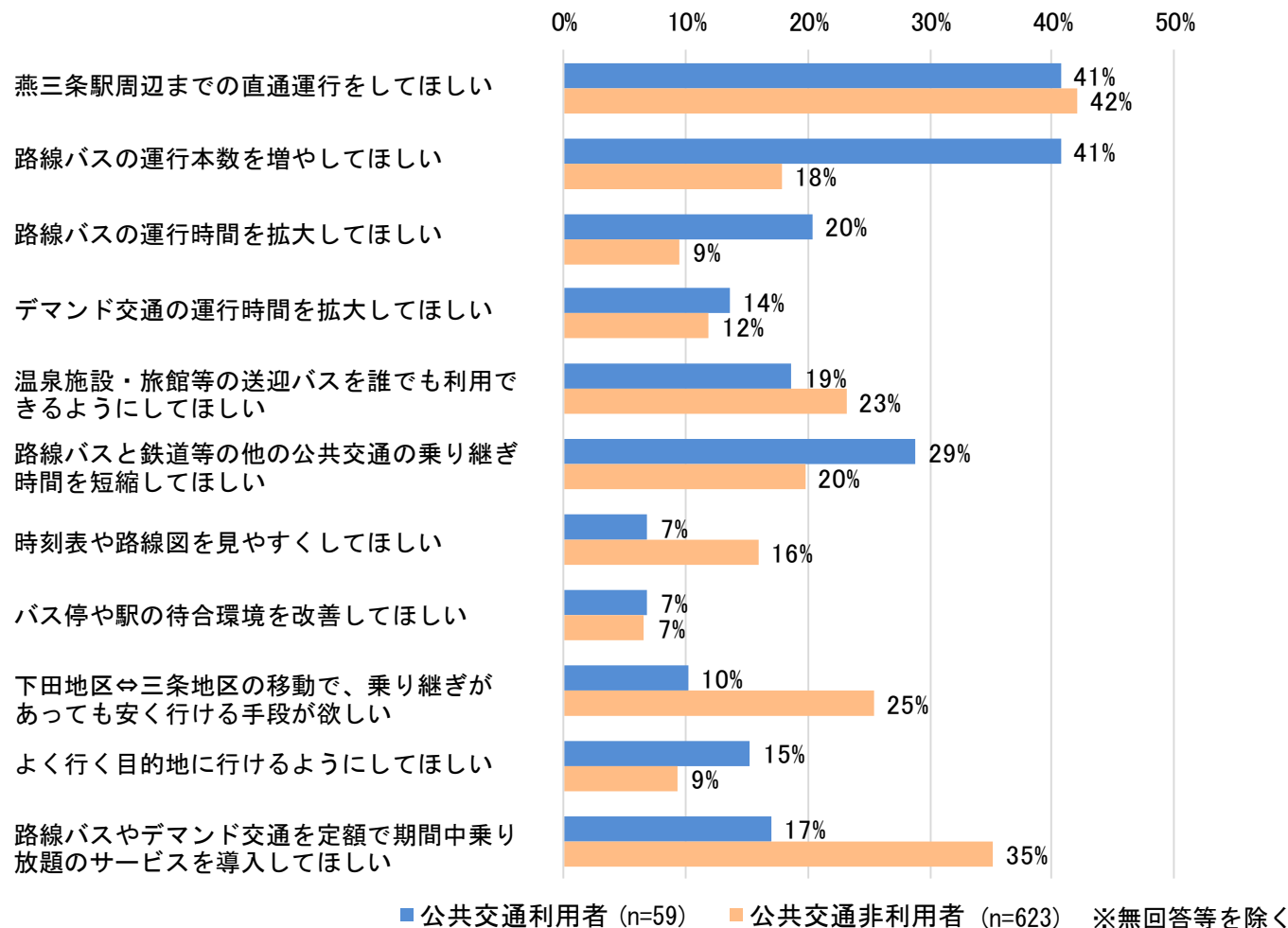


図 下田地区内の移動環境の改善要望 移動手段別（3つまで選択）

2. アンケート・ヒアリング調査

(イ)観光客(スノーピーク利用者)アンケート調査結果

- 回答者のうち、居住地が「三条市内」の割合は17%であり、**ほとんどが市外からの利用者**であることが分かる。
- 移動手段は「自家用車（マイカー）」が88%**と、大半を占めている。一部レンタカーやタクシーの利用も見られた。

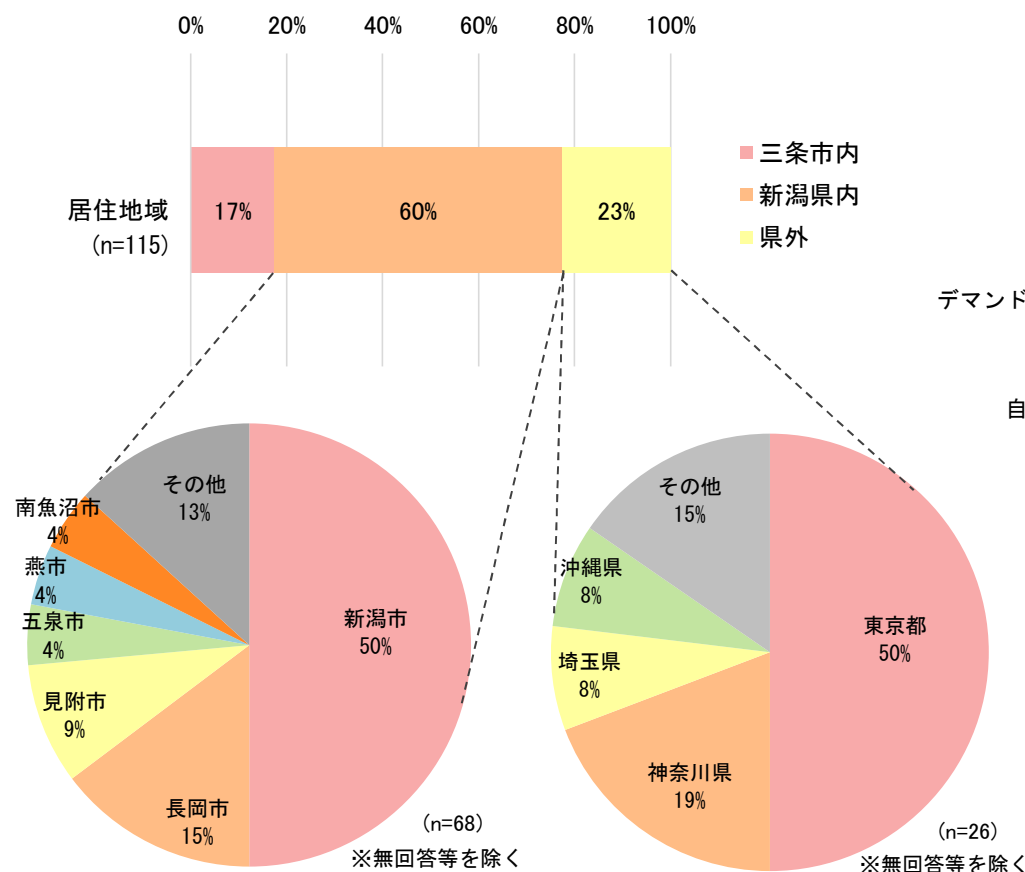


図 回答者の居住地

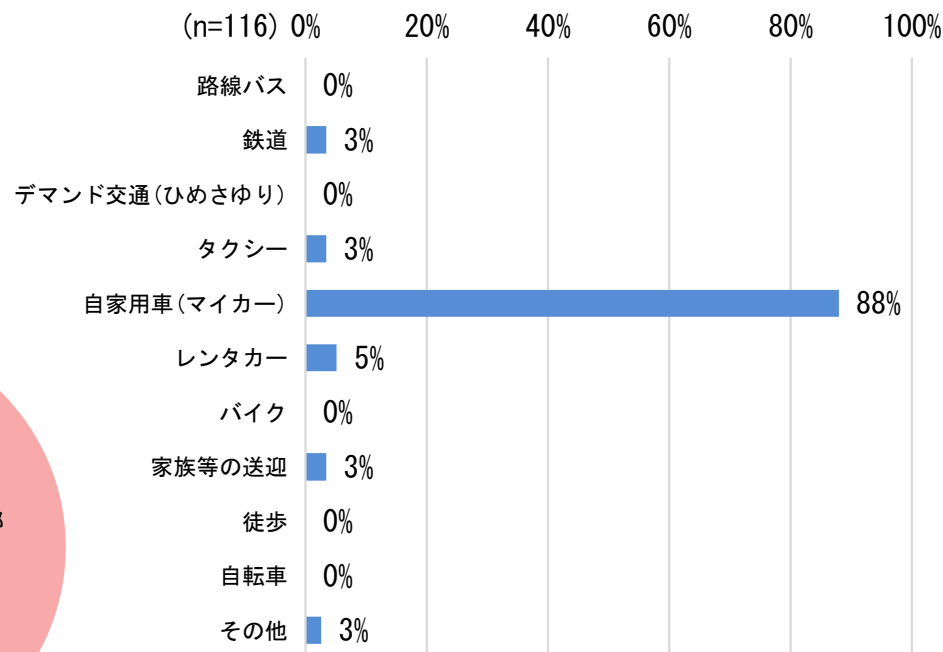


図 移動手段

2. アンケート・ヒアリング調査

(イ)観光客(スノーピーク利用者)アンケート調査結果

- 施設までの送迎バスがあった場合に利用したいかという設問では、「利用したい」「条件によっては利用したい」という回答が過半数以上の56%となった。
- 理由としては、「飲酒ができる」が54%、「冬期の運転が不安」が46%となったことから送迎サービスが存在しないために現状は自家用車で訪問している方が多いと想定される。

＜アンケート時に提示した送迎サービスの前提条件＞

- ☐ 地域の公共交通として運行されるものであり、地域住民等の施設利用者以外の方も乗車する
- ☐ 燕三条駅周辺とこの施設を結ぶ送迎サービス
- ☐ ルート上に停留所が設けられる他、直行シャトルではない（途中にも乗降ポイントがある）

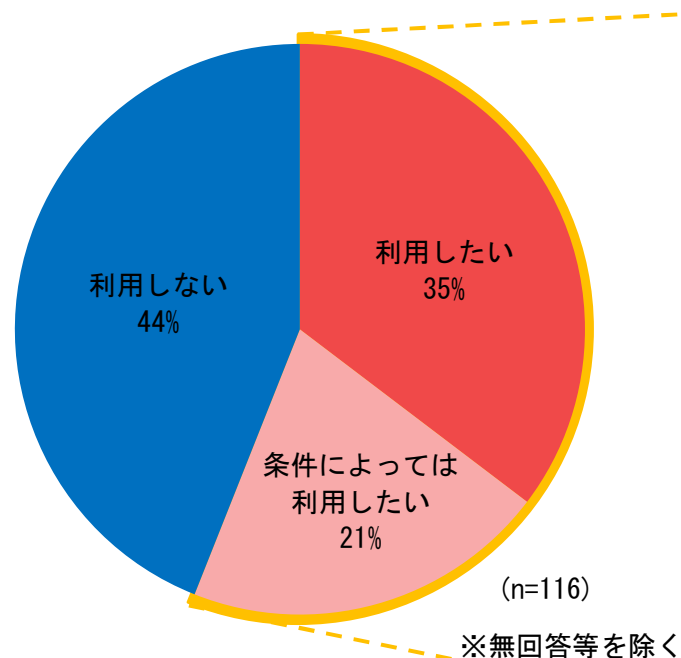


図 この施設までの送迎サービスがあった場合は利用したいか

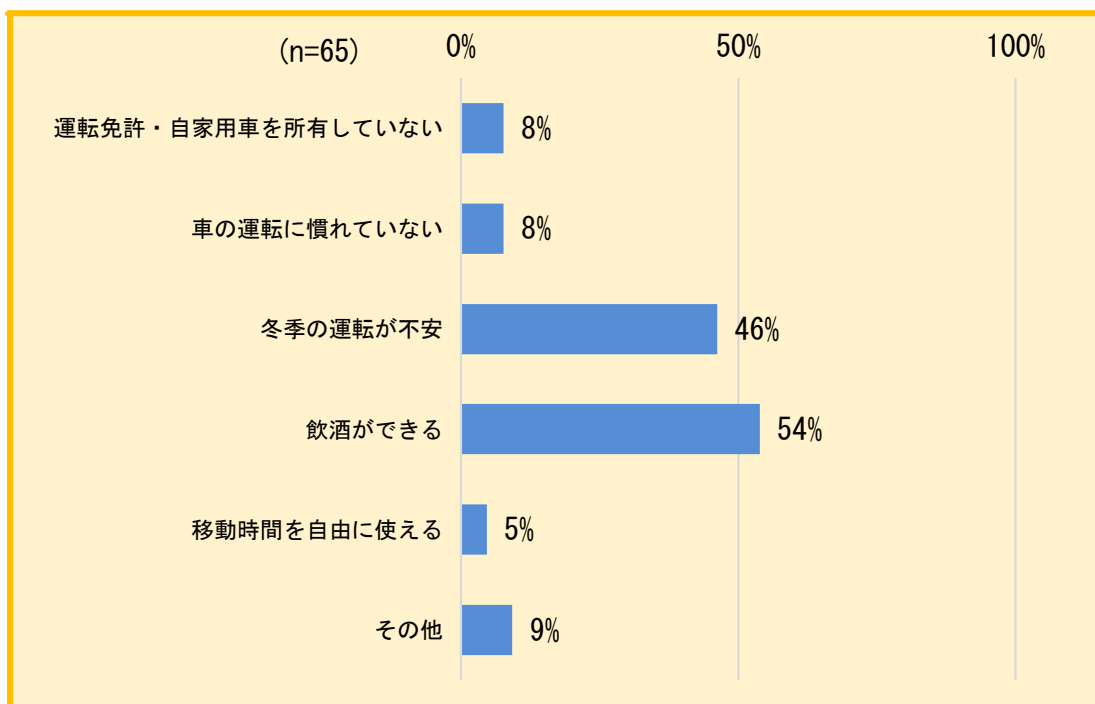


図 「利用したい」「条件によっては利用したい」と答えた理由

(イ)観光客(スノーピーク利用者)アンケート調査結果

■ 運行頻度、運賃、他の交通手段との連携の重要度比較

- 運行頻度、運賃、他の交通手段との連携それぞれ「重要である」・「やや重要である」の合計が6割前後となったことから、全ての項目について検討が必要であることが分かった。
- 一方で他の交通手段との連携は「重要でない」・「あまり重要でない」という回答が最も多く、ユーザーによって重要度が分かれる結果となった。

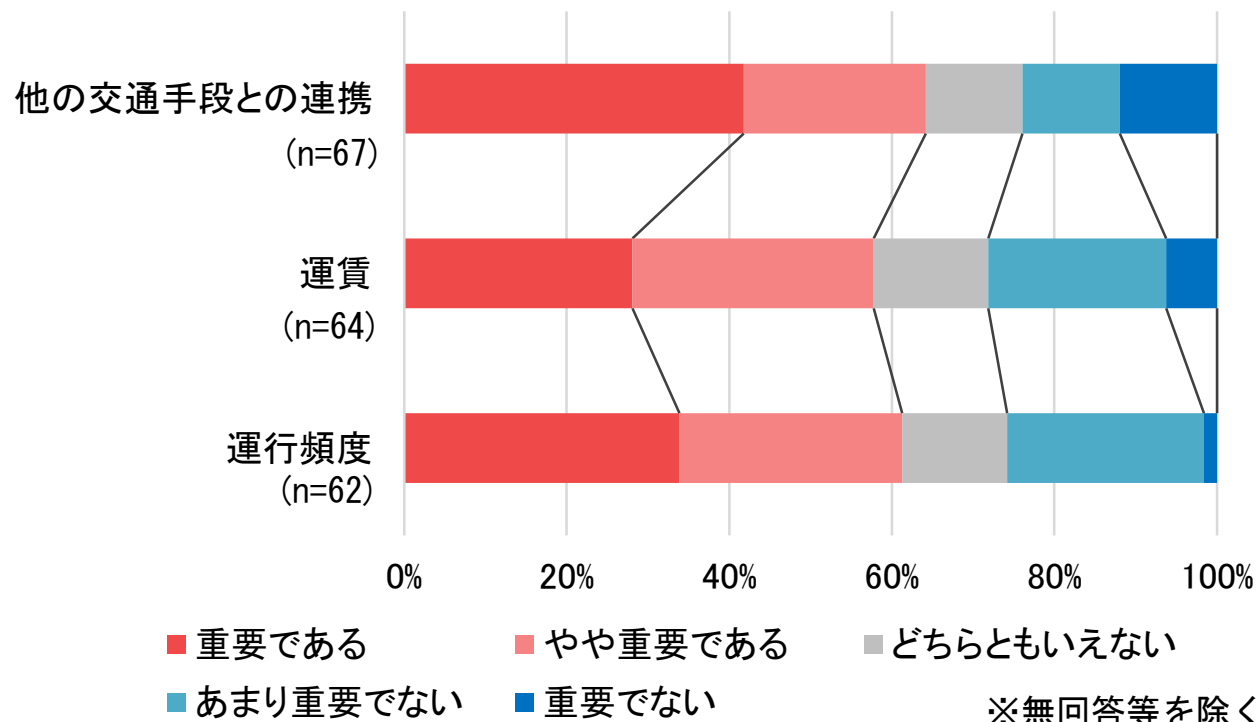


図 運行頻度、運賃、他の交通手段との連携の重要度比較

2. アンケート・ヒアリング調査

(イ)観光客(スノーピーク利用者)アンケート調査結果

■各サービスレベルで希望する水準

- 【運行頻度】「1時間に1本程度」が51%と最も多い結果となった。
- 【運賃】「有料でも良い」と回答した人は63%となり、半数以上が送迎サービスに対して運賃を支払う意思があることが確認できた。なお、希望の運賃の平均価格は片道627円（n=43）となった。
- 【他の交通手段との連携】「JR在来線」が47%、「新幹線」が31%と鉄道との連携を望む意見が多く、市外からの来訪者が多いためだと考えられる。

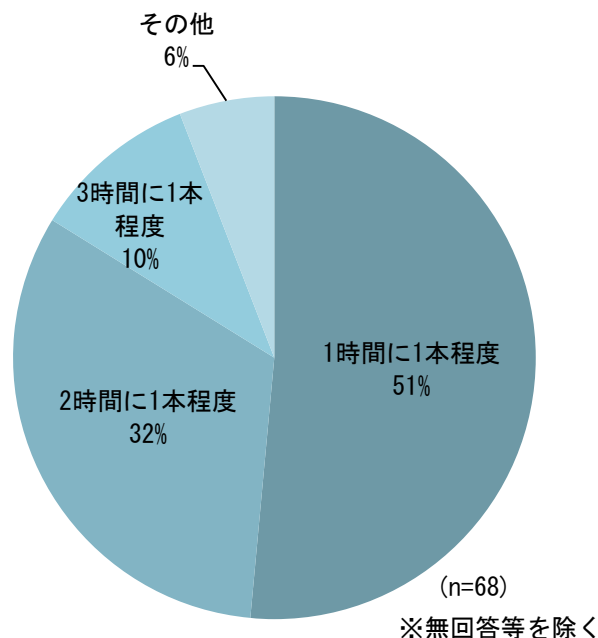


図1 どの程度の運行頻度があると良いか

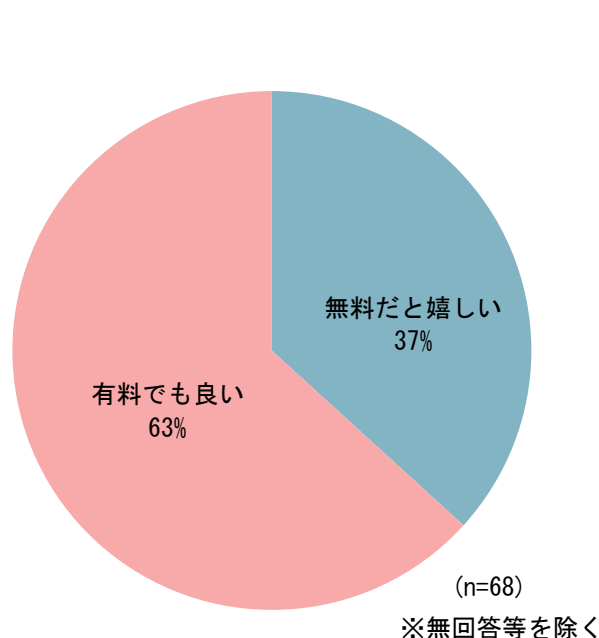


図2 運賃の希望

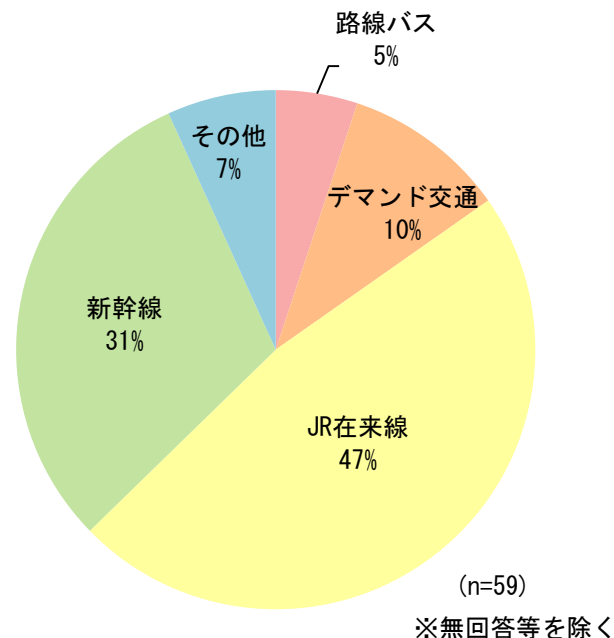


図3 どのような交通手段で使えると便利

2 アンケート・ヒアリング調査結果

(ウ)送迎バスを有する施設・(エ)三条市観光協会ヒアリング調査結果

設問		分類	ヒアリング内容
現在の送迎サービス内容とリソース		送迎サービス内容	・【いい湯らてい】2週間に1度、日替わりで4方面に1日1往復で運行している（定時定路線）。 ・【スノーピーク】現在送迎バスを運行していないが、県外客をメインターゲットに、自家用車以外でも来訪できるように送迎サービスの必要性を感じている。ターミナル駅に来たらバスに乗れる形にしたいので、燕三条駅や北三条駅を経由すると良い。 ・【その他施設】利用者の予約に応じて運行。
		車両	・各施設マイクロバスやハイエースなどの車両を所有。
		人員	・各施設内の方がドライバーをしている場合が多い。 ・周辺の住民にドライバーを依頼する場合もある。
		委託費	・交通事業者への委託を行っている事業者は存在しない。 ・周辺住民にドライバーを依頼する場合は時間給を支払っている。
送迎バス運行の負担感			・車両の維持に負担を感じている施設が多いが、利用者の個別の需要や仕入れに車両を使用していることから全ての車両を手放すことはできない。 ・ドライバーの高齢化により、送迎バスの事故に不安を感じている。
各社の送迎サービスに代わる移動サービスを市が導入する場合			
	どのようなサービスレベルが必要か	運行時間帯・頻度	・宿泊機能をもつ施設はチェックアウト（9～10時）時に燕三条行、チェックイン（15時～17時）時に各施設着の便の設定を希望。 ・燕三条駅と下田地区の直通便があるのであれば、「夕方：燕三条駅発⇒入浴＋飲食⇒夜間：燕三条駅着」ができる時間帯で運行するのはどうか（燕三条駅周辺の宿泊客がターゲット）。 ・日帰り利用に対応できるお昼の前後の便の設定を希望する施設もある。
		運賃	・無料送迎バスを行ってきたため、施設利用者には無料チケット配布する方法が良いと感じる施設がある。 ・利用者にも料金を負担してもらって、行政・施設・利用者で支えあう仕組みであっても良いと感じる施設もある。
	協力金の支払い可能性		・実装されるサービスにもよるが、数万円程度支払うことができるという施設が多い。
	国道289号 八十里越が開通した場合、この移動サービスに期待すること		・ダムの活用等（新たな観光施設の建設の可能性がある）、路線のルートの再考。 ・無人のモビリティの実証実験でも活用できる（国の実証実験）。
下田地域の公共交通についての意見		移動実態	・連泊する人が増えており、街中を周遊したいというお客さんも増えている(オープンファクトリー等)。 ・しかし、観光客がオープンファクトリー等の周遊をしたい場合に適切な公共交通が整っていない。 ・レジャー系（登山、自転車）の観光客は自家用車で訪れる方が多い。 ・新幹線等を利用するお客様は駅からレンタカーを借りて施設まで来る方が多い。 ・手ぶらでキャンプを利用する県外客の非キャンパー（スノーピークSPA）利用者などは自家用車で来ない傾向がある。 ・交通チケットと温浴施設入館料をセットにすると良い。 ・八木ヶ鼻温泉線は通学の利用以外ほとんどなく、いい湯らていまで路線バスで訪れる方は少ない。 ・道の駅漢学の里下田でレンタサイクルを実施しているものの、利用者が少なく、貸出がある場合はその業務が負担になっている。無人でも利用者が利用できるように仕組みが欲しい。
		貨客混載（農作物）	・路線バスの利用が少ない日中の便を活用して、道の駅漢学の里下田の農作物を下田からまちなかに運び、安値で販売することでフードロス削減や農家の売り上げの貢献になる。 ・下田地区の高齢化が進行し、道の駅へ野菜を納める方が減少傾向にあるため、公共交通で集荷を担えないか。 ・三条市内の販売店舗も、下田への移動販売を負担に感じている。公共交通に商品を積んで販売を行いたい。

2 アンケート・ヒアリング調査結果

(オ)交通事業者ヒアリング調査結果

設問	分類	ヒアリング内容
人手や車両などのリソース不足	バス	・ 人手不足が深刻。
	タクシー	・ 各三条市内4社のうち2社は高齢化や新入社員が入社しないため人手不足を感じており、残り2社はコロナ禍にある現在は、特段の車両・人手不足を感じていない。 ・ 高齢化はいずれの事業者も深刻。
事業の継続・維持に対する問題	鉄道	・ 在来線は学生の利用が主となっており、日中の利用は少ない。 ・ コロナ禍から新幹線・在来線含め通勤利用が減っている印象。コロナ禍前までの利用には回復していない。
	バス	・ この施策による現状路線バスとの競合が非常に気になる。
	タクシー	・ 現在の業態と待遇では新たな人材を集めるのは難しいと考えている。 ・ 燃料費等の経費が高くなっている。 ・ 新たな車両を購入することが困難。
運行に負担を感じる場面	バス	・ 人員不足のため赤字路線の整理は必要であると強く感じている（大面線、加茂線）。
	タクシー	・ 昼間に人員を多くしているため、夜間の人員を少なくせざるを得ない。 ・ デマンド交通は距離制運賃のみなので、渋滞する冬期の運行は避けたい。（時間運賃制の併用を望む）
その他の交通事業者との連携可能性	鉄道	・ 新幹線と他の交通手段とのチケットの統合については、社内でパック商品の造成は行わない方針になっていることや、ある地域内で使えるローカルチケットの発券は莫大な費用がかかるため困難。
	バス	・ 他社とのチケットの統合については、運賃収入をどのように事業者で分けるかが明確になれば問題ない。
	タクシー	・ 他社とのチケットの統合については、協議会で精算の業務等を担ってもらえれば実施できる可能性はある。
乗り継ぎ拠点整備について（東三条駅）	鉄道	・ 駅内の待合施設などにデジタルサイネージを設置する場合は広告料として費用がかかる。
	バス	・ 東三条駅前案内所について、案内機能は3月で終了。待合機能のみを残すことを考えているので、TC整備について御協力いただければありがたい。
下田地域の公共交通についての意見	バス	・ 従業員の高齢化や令和6年に向けて運転手の業務時間が短縮されることもあり、コロナ禍前と同等かそれ以上の運行は難しい。
	タクシー	・ 下田地区のラストワンマイルの運行を担うのは難しい。 ・ 利用者のボリュームに応じてバスを走らせるよりもタクシーで担える場合は、回送距離も含めて適正な委託費をもらえれば今回の事業で運行を行う意思がある事業者も存在。

2 アンケート・ヒアリング調査結果

(カ) 高等学校ヒアリング調査結果

設問	高校	ヒアリング内容
最寄りバス停の通学時・帰宅時の発着時刻について	三条高校	・ 19:00台の電車に乗るため、18時30分頃の北三条駅着のバスを増便して欲しい（アンケートで部活動を行う生徒から要望があった。（67名中15名））。
	三条商業高校	・ 始業時間が8:40であり、天候によって遅刻する生徒がいるため、最寄り停留所への到着が少し早まると良い。
送迎により発生している問題について	三条東高校	・ 周辺道路の違法駐車、それに伴う混雑発生など
	新潟県中央工業高校	・ 校地内の混雑。
生徒のバス利用促進にあたり、課題や改善点	三条高校	・ バスの位置情報が把握できないため、いつバスが到着するかがわからない。
	三条東高校	・ 本数が少ないことが課題と思われるが、家族が送迎していることを考えると、本数が増えても利用は増えないと思う。
	新潟県中央工業高校	・ JR等との接続時間の改善、割引サービスなど

(キ) 旅行事業者ヒアリング調査結果

設問	ヒアリング内容
現在各社で提供されている旅行商品に三条市が検討している新たな移動サービスを組み合わせて提供できる可能性	・ 現在三条市内で提供している宿泊を含む旅行商品はホテル単体での商品のみ。 ・ 1日のプランでは、燕三条駅周辺の向上を周遊するプランはある。 ・ 公共交通を旅行商品の移動手段として組み込むのは問題ない。特にスノーピーク等の利用者は団体ではなく少数のグループが想定され、時間帯が合えば公共交通の方が適しているし、利用者にとっても旅行代金が貸切バス等を組み込むよりも安くなる。
上記に加え、新幹線や在来線、三条市内のバス、タクシーやデマンド交通など他の交通手段や施設利用料を組み合わせた旅行商品を提供できる可能性	・ 新たな移動サービスと鉄道との組み合わせについては、乗車券の不正利用防止の課題への対応があるため、1チケットで全て完結するというのはかなりハードルが高い。 ・ 一方で、新幹線の乗車券と三条市内の移動サービスのチケットを一括で売るプランの造成は可能。 ・ 各社のMaaSアプリを活用した同様の取り組みは他地域で実証実験として実施。
国道289号 八十里越が福島まで開通することを想定した場合、期待されること	・ 現在はJR只見線のツアーなどがあるため、そこに三条市から接続するプランの造成が考えられる。 ・ 工場の周遊は観光客の反応が良いので、プランに組み込むと三条市にも立ち寄ってもらえると思う。
どのような方をターゲットにした旅行商品の売れ行きが良いか	・ 個人旅行のトレンドとしては、温泉付きの宿泊施設など高付加価値の宿が人気。高単価で評価が高い施設がよく売れる。

3 下田地区の現状・課題・施策整理

3 下田地区の現状・課題・施策整理

表 各調査を踏まえた下田地区の現状のまとめ

N O	現況整理	下田地区住民	スノーピーク 利用者	事業者等ヒアリング	現状のまとめ
①	デマンド交通を利用した下田地区から燕三条⇄東三条駅間の施設への移動が多い	改善要望で「燕三条駅周辺までの直通運行をして欲しい」が最も多い。	送迎バスがあった場合に利用したいかという設問で、「利用したい」「条件によっては利用したい」が56%と過半数以上	・宿泊施設はチェックアウト時間に燕三条行、チェックイン時間に各施設着の便を希望	下田地区⇄燕三条駅直通便が存在しない
②	福沢線は朝1本、夕2本の運行のみと運行頻度が低い	- 下田地区内の移動の利便性についての満足度は、「不満」「やや不満」の合計が56% - 主な不満の理由は「公共交通の便が少ない」「自家用車以外の選択肢がない」「停留所が遠い」など - 今後下田地区に住み続ける場合の将来の移動に対する安心度については、「安心できない」「やや安心できない」の合計が62%	—	—	公共交通が不足していることから、住民の移動に対する満足度・安心度が低い
③		定期的に送迎をしているもしくは送迎を依頼している人の内、送迎を送迎をする・依頼することに「負担を感じる」「やや負担を感じる」が75%	—	—	送迎に負担を感じている住民が多い
④	三条市全体に対する下田地区の人口比と比較し、デマンド交通の行政負担額の比率が大きい(32%)	—	—	下田地区を発着とするデマンド交通の運行は回送距離が長くなるため負担が大きい	下田地区を発着とするデマンド交通が非効率
⑤	—	—	送迎バスを利用したい理由として「飲酒ができる」が54%、「冬期の運転が不安」が46%となったことから現在は自家用車で訪問する人が多いものの潜在的な送迎バスのニーズが高いと想定される。	- 下田地区の宿泊施設へ来訪する新幹線を利用した方は、レンタカーを借りる場合が多い。 【スノーピーク】現在送迎バスを運行していないが、県外客をメインターゲットに、自家用車以外でも来訪できるように送迎サービスの必要性を感じている。	新規に開業したスノーピークSpaを含めた下田地区の宿泊施設等への自家用車以外の移動手段が不足
⑥	—	—	—	- 各宿泊施設が送迎サービスを実施し、車両を保有している - 一方で、送迎サービスの継続にコストや安全性の面から負担を感じている。	下田地区に送迎バスを運行する施設が複数存在
⑦	八木が鼻温泉線は日中の利用が少ない	—	—	- 八木ヶ鼻温泉線は通学利用以外はほとんどない - 貨客混載による道の駅の農作物の集荷・輸送等、日中の便の有効活用が求められている。	公共交通の日中の便の有効活用が求められている

3 下田地区の現状・課題・施策整理

現状

現状①

下田地区⇄燕三条駅直通便が存在しない（東三条駅終点）

現状②

公共交通が不足していることから、住民の移動に対する満足度・安心度が低い

現状③

送迎に負担を感じている住民が多い

現状④

下田地区を発着とするデマンド交通の運行が非効率

現状⑤

新規開業のスノーピーク複合型施設を含む下田地区の宿泊施設等への自家用車以外の移動手段が不足

現状⑥

下田地区に送迎バスを運行する施設が複数存在

現状⑦

公共交通の日中の便の有効活用が求められている

課題（方針）

課題①

市街地⇄下田地区の公共交通の利便性向上

- ・ 燕三条駅直通便の運行
- ・ 運行頻度の向上
- ・ 利用しやすい環境づくり

課題②

持続可能な公共交通システムの構築

- ・ 公共交通の効率的な運行
- ・ 運行委託費確保の仕組みづくり

課題③

下田地区内の交通資源の有効活用

施策

施策①

既存路線や送迎サービスを活用した燕三条駅⇄下田地区の直通運行の実施

施策②

協力金等の出資による移動サービスの提供

施策③

トランジットセンターの設置（乗継環境の整備）

施策④

市内交通サービスの運賃共通化

施策⑤

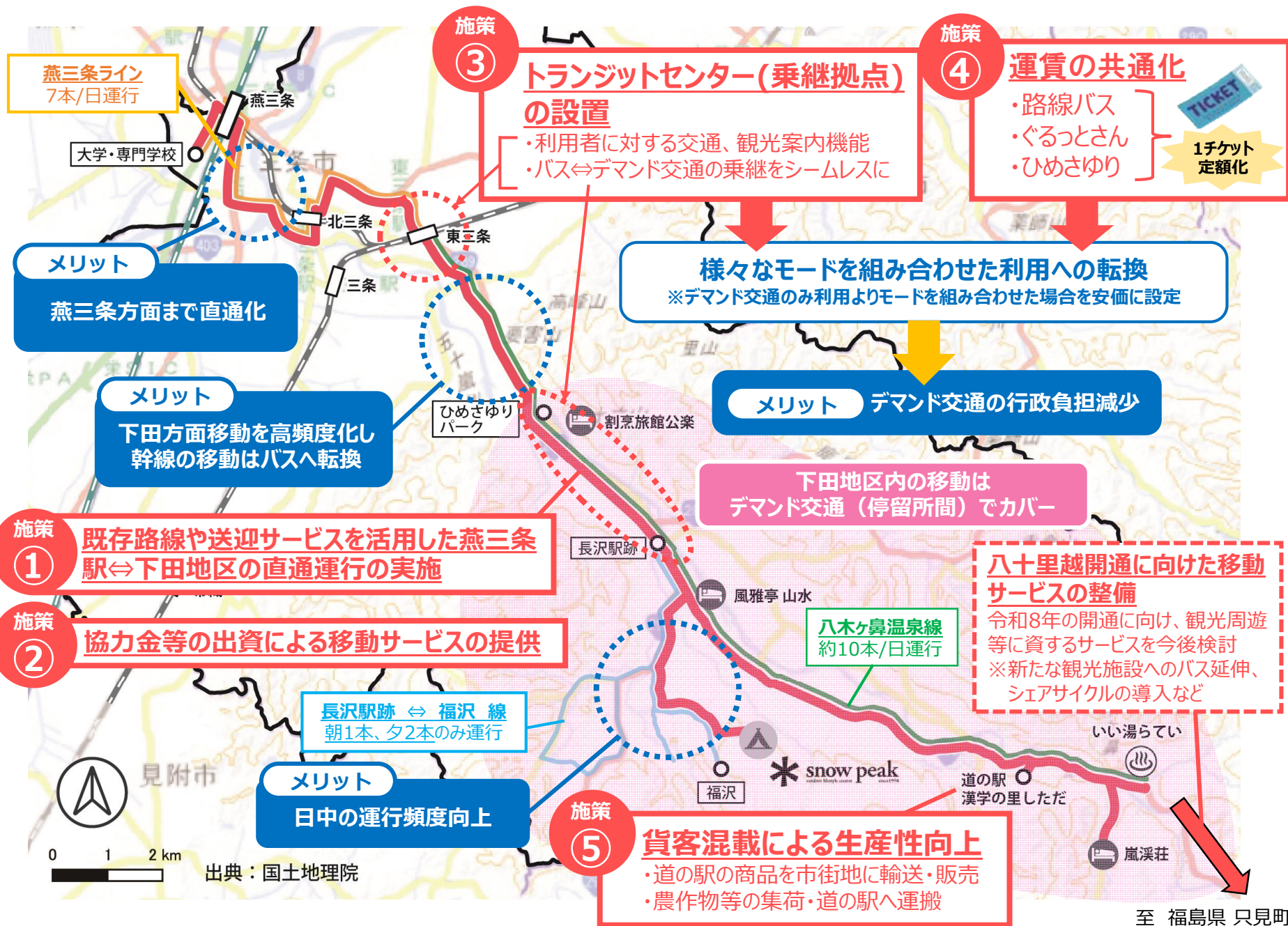
貨客混載による生産性向上

利用者視点

行政視点

事業者視点

4 想定される施策イメージ・メリット



4 想定される施策イメージ・メリット

利用者

① 下田地区の移動利便性の向上

- 既存交通資源を活用した燕三条⇄下田地区間の運行頻度向上により、**下田地区の移動利便性を向上**させることが可能

② 燕三条駅へのアクセス性向上

- 燕三条駅のほか**、今後、病院や商業施設のオープンが予定されている**駅周辺へのアクセス性が向上**

③ 定額 1 チケットで市内の様々な交通モードを利用可能に

- 路線バス、ぐるっとさん、デマンド交通などの様々なモードを**1つの定額チケットで乗車可能に**（一部モードには上限を設けることを想定）

行政

① 燕三条⇄東三条⇄下田地区間の公共交通運行頻度向上

- 既存交通資源を活用した燕三条⇄下田地区間のシームレスな運行により、**下田地区の運行頻度を向上**させることが可能

② 運行委託費の増額を抑えつつサービスレベルアップ

- 既存交通資源を活用した効率的な運行と費用対効果に応じた協力金等により、**運行委託費の増額を抑えつつサービスレベルアップ**

③ 行政負担額の減少

- 乗継環境整備や1チケット化（定額チケット）を行い、利用環境を整えることで、**モードの組み合わせを増やし、行政負担額を減少**させることができる

事業者

① 来訪者（観光客）の増加

- 下田地区へのアクセス性が向上することで、各施設への**来訪者が増加**
- 来訪者の公共交通利用が増加し、**既存の公共交通利用も増加**

② 協議会からの委託事業で安定的な収入を得ることができる（交通事業者）

- 利用者数によらず**固定の委託費を得ることができる**ため、安定的な収入が得られる

③ 送迎バス運行にかかるコストの減少（観光事業者）

- 公共交通として運行することで 補助金の活用も可能
- 直接運行事業者に委託するよりも安価なコストで運行が可能**（運行イメージ案は下図参照）

<運行イメージ案>

三条市地域公共交通協議会

補助金等

運行委託費

協力金

【運行事業者】

【観光事業者】
宿泊施設等

5 令和5年度実証実験のサービスレベル検討（案）

施策①:既存路線や送迎サービスを活用し燕三条駅⇔下田地区の直通運行を実施 (1)運行ルート

○【現状】

路線バスの運行経路とデマンド交通の目的地に重複が見られる。
→住民の移動に対しては現状路線の見直しでカバーできる可能性がある。

○【住民アンケート】

燕三条駅までの直通化を望む声が多い。



○【事業者ヒアリング】

下田地区には協力金の支払可能性がある施設が存在

○【事業者ヒアリング】

「道の駅漢学の里しただ」の農作物を市街地等に運搬・販売して欲しいという要望

既存路線を活用しつつ、立ち寄り箇所や頻度は今後詳細に検討

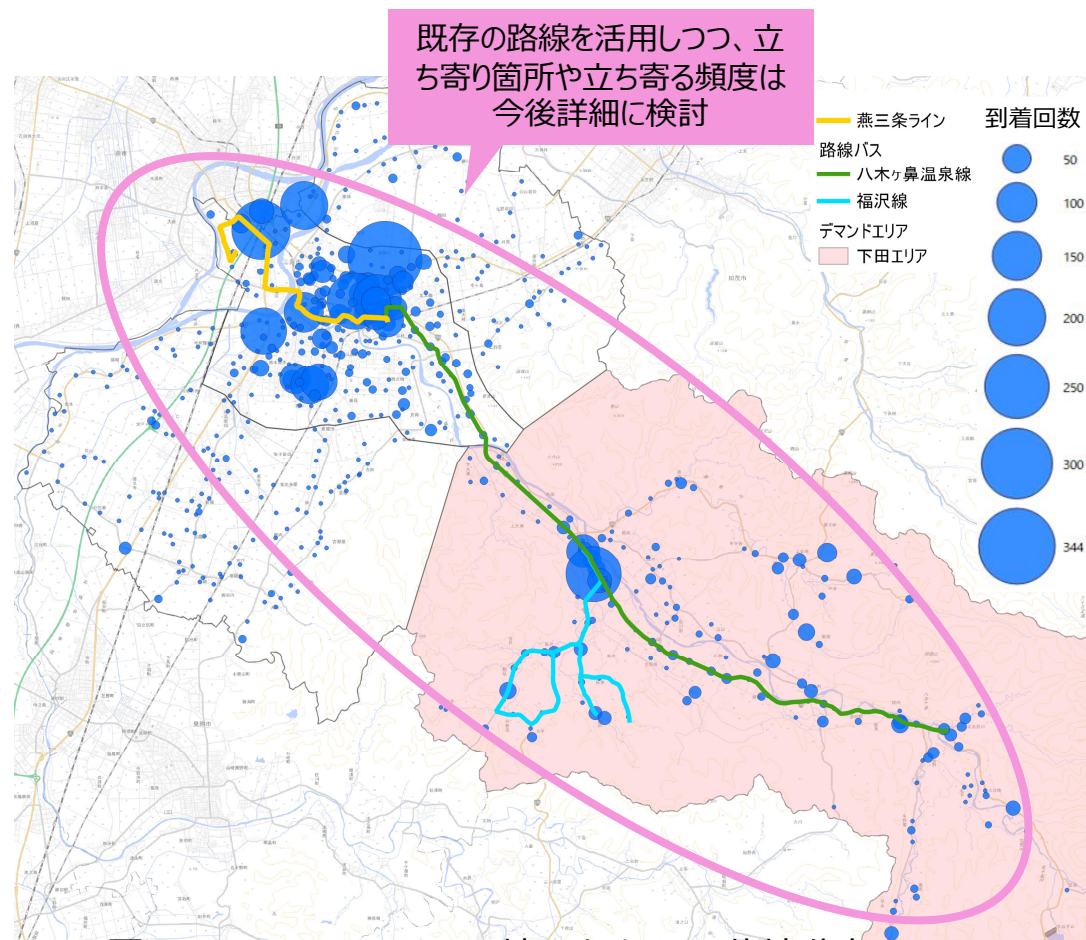


図 R3.4~R4.4 下田地区からの目的地分布

5 令和5年度実証実験のサービスレベル検討(案)

(2)車両の大きさ

■既存路線の使用車両

燕三条ライン・福沢線では**15人乗り（座席数）の車両**を使用。

※燕三条ラインは狭い道路を走行するため小型車両のみ使用可。最大30人程度乗車可。

■1便あたりの想定最大利用者数

- 活用を想定する燕三条ライン・福沢線は、燕三条ラインの**平日8：15分大学行が約7人**。
 - 送迎サービスの利用意向が高いスノーピークSPA利用者は、**土曜日の16時～19時で約22人**。
- ※時間帯人数(施設からのヒアリング結果から作成) × 35%(送迎サービスの利用意向「利用したい」の割合) × 1.1(HQ利用者分)

・需要の増減に応じてハイエース～既存の15人乗り車両での運行を想定
・土曜日に立ち乗りの利用者が多くなる場合は車両の大きさを要検討

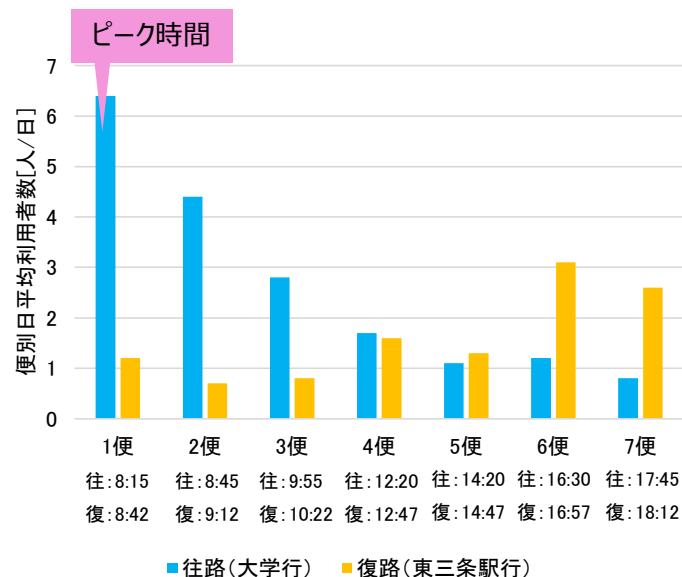


図 R5.1 燕三条ライン便別日平均利用者数

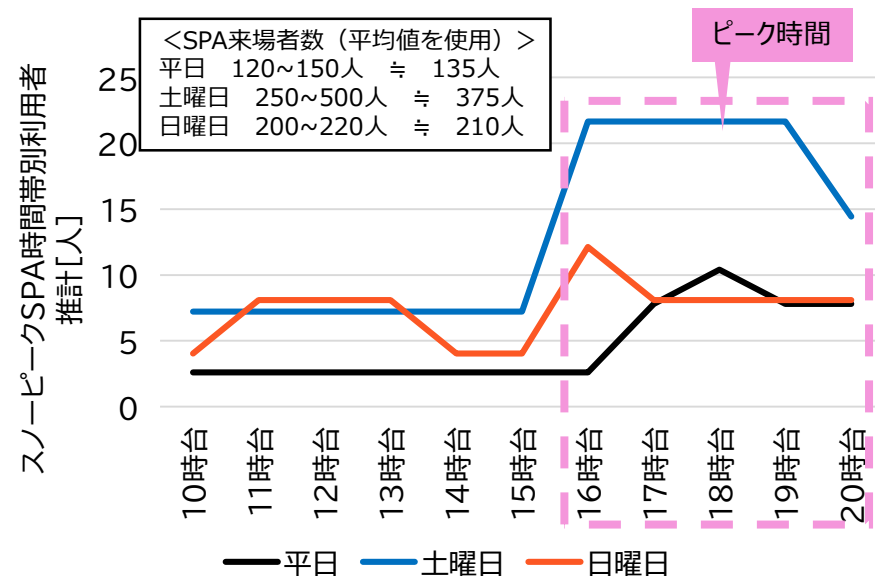


図 スノーピークSPA推定バス利用者数

5 令和5年度実証実験のサービスレベル検討(案)

(3)運行時間帯、頻度

- 【現状】八木ヶ鼻温泉線(高校生通学ライナー) によって朝の通勤・通学時間帯は概ねカバーされているが、17時以降の頻度が低い。
- 【住民アンケート】公共交通利用者は、路線バスの運行本数の増加を望む人が多い。(14～16時台)
- 【事業者ヒアリング】宿泊事業者や温浴施設から9～10時台（チェックアウト時間）や15時～17時台（チェックイン時間）の運行の要望がある一方で、その時間帯の運行がほとんど無く、燕三条駅直通では無いことから、観光客には不便な状況。
- 【事業者ヒアリング】スノーピークSPA利用者は、16時以降の夕方に利用者が多い（前頁グラフ参照）。
- 【観光客アンケート】「1時間に1本程度」を希望する人が51%と最も多い結果となった。

・9～10時台、15時～17時台、17時以降に八木ヶ鼻温泉線の間での運行を検討
 ・実証実験時の需要に応じて1時間に1本程度に近づくよう頻度を改善

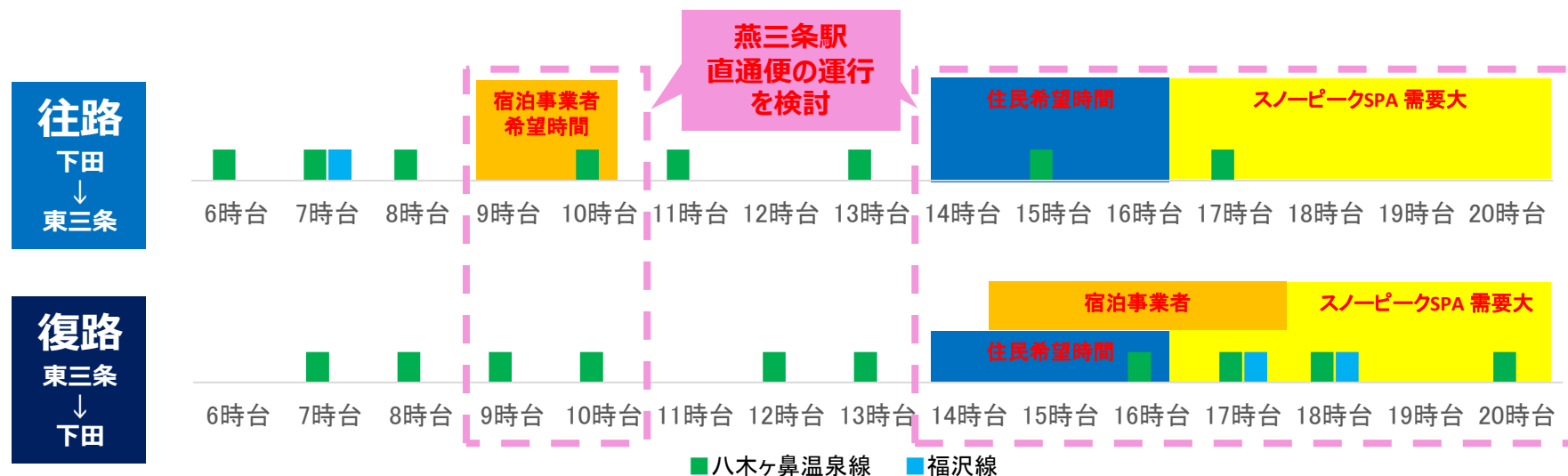


図 既存路線の時間帯別運行状況とアンケート等から得られた各主体からの運行希望時間

(4)運賃

- 【住民アンケート】乗り継ぎがあっても安く行ける手段が欲しいや路線バスやデマンド交通を定額で期間中乗り放題のサービスを導入して欲しいという意見が多い
- 【観光客アンケート】有料でも良いと回答した人は63%となり、希望の運賃の平均価格は片道627円(n=43)

・複数の移動手段を組み合わせつつ、チケットのサブスク化を検討。
・観光客の希望運賃を参考に価格を設定。

(5)他の交通手段との連携

- 【住民アンケート】路線バスやデマンド交通を定額で期間中乗り放題のサービスを導入して欲しいや温泉施設・旅館等の送迎バスを誰でも利用できるようにするという意見が多い。
- 【観光客アンケート】JR在来線が47%、新幹線が31%と鉄道との連携を望む意見が多い。
- 【事業者ヒアリング】旅行会社では鉄道との連携は旅行商品として鉄道と市内の交通チケットを同時に購入できる仕組みを作ることとは可能。

・三条市の公共交通であるデマンド交通とバスの連携を検討。
・鉄道との連携は旅行商品として鉄道と市内の交通チケットを同時に購入できる仕組みなどを想定。

(6)各サービスレベルのまとめ

サービスレベル	現況	下田地区住民 アンケート調査	観光客 アンケート調査	事業者 ヒアリング	実証実験サービスレベル案
ルート	路線バスの運行経路とデマンド交通の目的地に重複が見られる。 →住民に対しては現状路線のルートでカバーできる可能性がある。	燕三条駅までの直通化を望む声が多い。		・SnowPeakやその他宿泊施設に協力金支払い意思あり ・バスの利用者が少ない日中に道の駅ただの農作物の貨客混載要望あり	・燕三条ラインとの接続を想定した路線を運行することを検討 ・協力金や貨客混載の実現性を踏まえ立ち寄り場所是要検討
車両の大きさ	・燕三条ライン・福沢線では15人乗りの車両を使用 ・活用を想定する路線の利用のピークは燕三条ラインの平日8：15分大学行が約7人。 ・SnowPeakSPA利用者は、土曜日の16時～19時で約20人。				・基本的には既存路線の車両で対応可能と想定される ・土曜日に立ち乗りの利用者が多くなる場合は車両の大きさを要検討
運行頻度、 運行時間帯	八木ヶ鼻温泉線(高校生通学ライン)によって朝の通勤・通学時間帯は概ねカバーされている。 現状の路線では17時以降の頻度が低い。	住民のうち、公共交通利用者は路線バスの運行本数の増加、を望む人が多い	送迎サービスの利用意向がある人のうち、51%が1時間に1本程度を希望	・チェックイン・チェックアウト時間にバスがあればよい ・スノーピークSPA利用者は16時以降の夕方に利用者が多い ・夜間の運行で燕三条駅周辺の宿泊客を取り込む	・9～10時台、15時台、17時以降に八木ヶ鼻温泉線の間での運行を検討 ・実証実験時の需要に応じて1時間に1本程度に近づくよう頻度を改善
運賃	燕三条ライン・八木が鼻温泉線を乗り継いで下田地区まで移動した場合約750円	下田地区⇄三条地区の移動で、乗継があっても安く行ける手段を望む人が多い	・送迎サービスの利用意向がある人のうち、63%が有料でも良いと回答 ・希望の運賃の平均価格は627円 (n=43)		・複数の移動手段を組み合わせつつ、チケットのサブスク化を検討。 ・観光客の希望運賃を参考に価格を設定。
他の交通サービスとの連携		・路線バスやデマンド交通を定額・期間中乗り放題のサービスの導入を望む人が多い ・温泉施設・旅館等の送迎バスを誰でも利用できる環境を望む人が多い	・JR在来線が47%、新幹線が31%と鉄道との連携を望む意見が多い。	旅行会社では鉄道との連携は旅行商品として鉄道と市内の交通チケットを同時に購入できる仕組みを作ることは可能	・三条市の公共交通であるデマンド交通とバスの連携を検討。 ・鉄道との連携は旅行商品として鉄道と市内の交通チケットを同時に購入できる仕組みなどを想定。

5 令和5年度実証実験のサービスレベル検討(案)

(7)運行する時間帯とターゲット(案)

- 運行可能便数の5便について、想定運行時間帯と便数、ターゲットは以下の表の通り。
- P26に示したように、八木ヶ鼻温泉線との重複を避けて路線重複部分の頻度向上を図りつつ、宿泊施設や温浴施設のニーズに合う時間帯に運行。住民にとっては通院、買い物に適した時間帯に設定。
- スノーピークSPAは夜間の利用者が多いことから、夜間に多く増便する案としている。燕三条駅周辺に宿泊される方の利用も想定。

時間帯	便数	ターゲット
9～10時台	1便	住民：通院、買い物利用者、温浴施設利用者
		観光客：宿泊施設チェックアウト、温浴施設利用者
14時～15時台	1便	住民：通院、買い物利用者の帰宅、温浴施設利用者
		観光客：宿泊施設チェックイン、温浴施設利用者
18時～20時台	3便	住民：帰宅、温浴施設利用者
		観光客：温浴施設利用者（燕三条駅周辺宿泊施設からの利用も想定）

(8)運行経費

■事業費

市負担額4,000千円 + 新潟県新モビリティサービス導入推進事業を活用

■期間・路線

まずは、10月から、大学・燕三条駅⇔東三条駅⇔長沢駅跡⇔スノーピークを運行する路線を想定