R6.6.19～26　第４回協議会

資料No.１

【報告事項】

令和5年度
三条市地域公共交通利用状況

《目　次》

１	ひめさゆり（既存デマンド交通）利用実績	・・・・・・ P.1
２	のるーとさんじょう（AIデマンド交通）利用実績	・・・・・・ P.5
３	高校生通学ライナーバス利用実績	・・・・・・ P.10
４	井栗地区コミュニティバス利用実績	・・・・・・ P.11
５	循環バスぐるっとさん利用実績	・・・・・・ P.12
６	アウトドアライナー利用実績	・・・・・・ P.13
７	集計結果の考察と今後の対策	・・・・・・ P.16

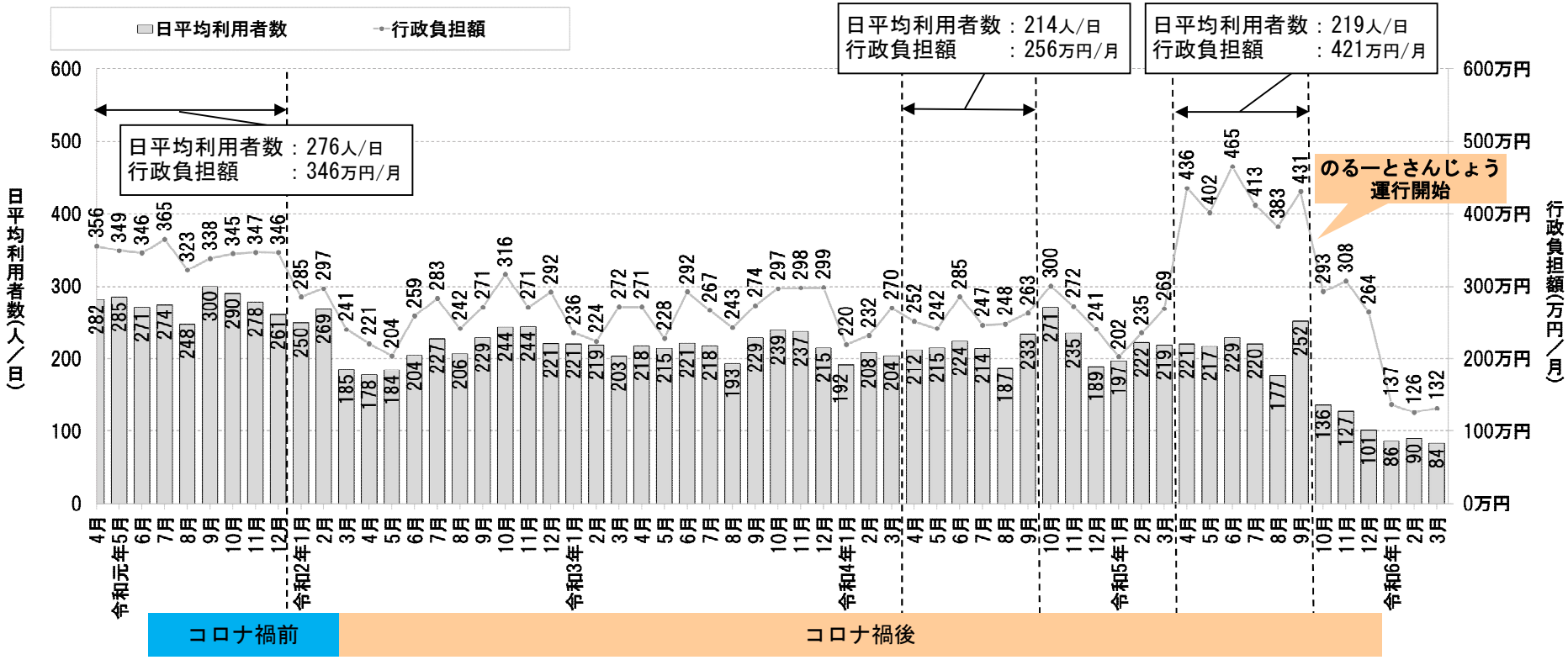
令和6年6月19日～26日（書面協議）

三条市地域公共交通協議会

1　ひめさゆり（既存デマンド交通）利用実績

（1）利用者数と行政負担額の推移（令和5年度・平日）

- 令和5年4月～9月の「ひめさゆり」の利用者数は約219人/日で、令和4年度同時期（利用者数：214人/日）と比較して横ばいで推移
- 令和5年4月から1台あたりの行政負担額の値上げを実施し、負担額が増加
- 市街地エリアへのAIデマンド交通の導入により、既存デマンド交通の利用者数が減少したことで、既存デマンド交通については令和5年10月以降の行政負担額が減少



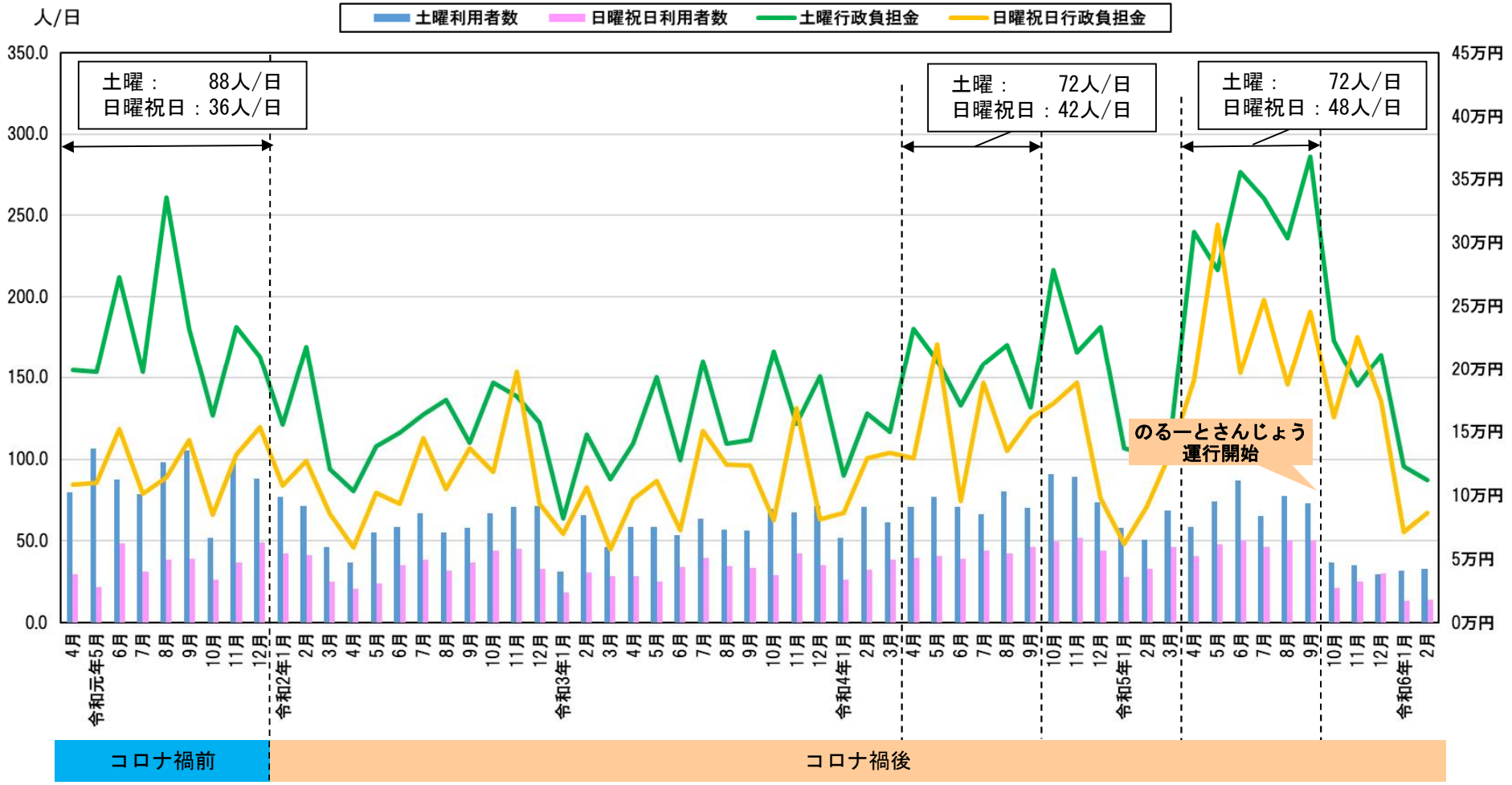
※デマンド交通ひめさゆり日報に基づき集計

参考：R5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）

1　ひめさゆり(既存デマンド交通)利用実績

(2)利用者数の推移(令和5年度・土日祝日)

- 令和5年度4月～9月の土曜の平均利用者数は約72人/日、日曜祝日は約48人/日
- AIデマンド交通の導入により、既存デマンド交通の利用者数が減少したことで、既存デマンド交通については令和5年10月以降の利用者数・行政負担金ともに減少

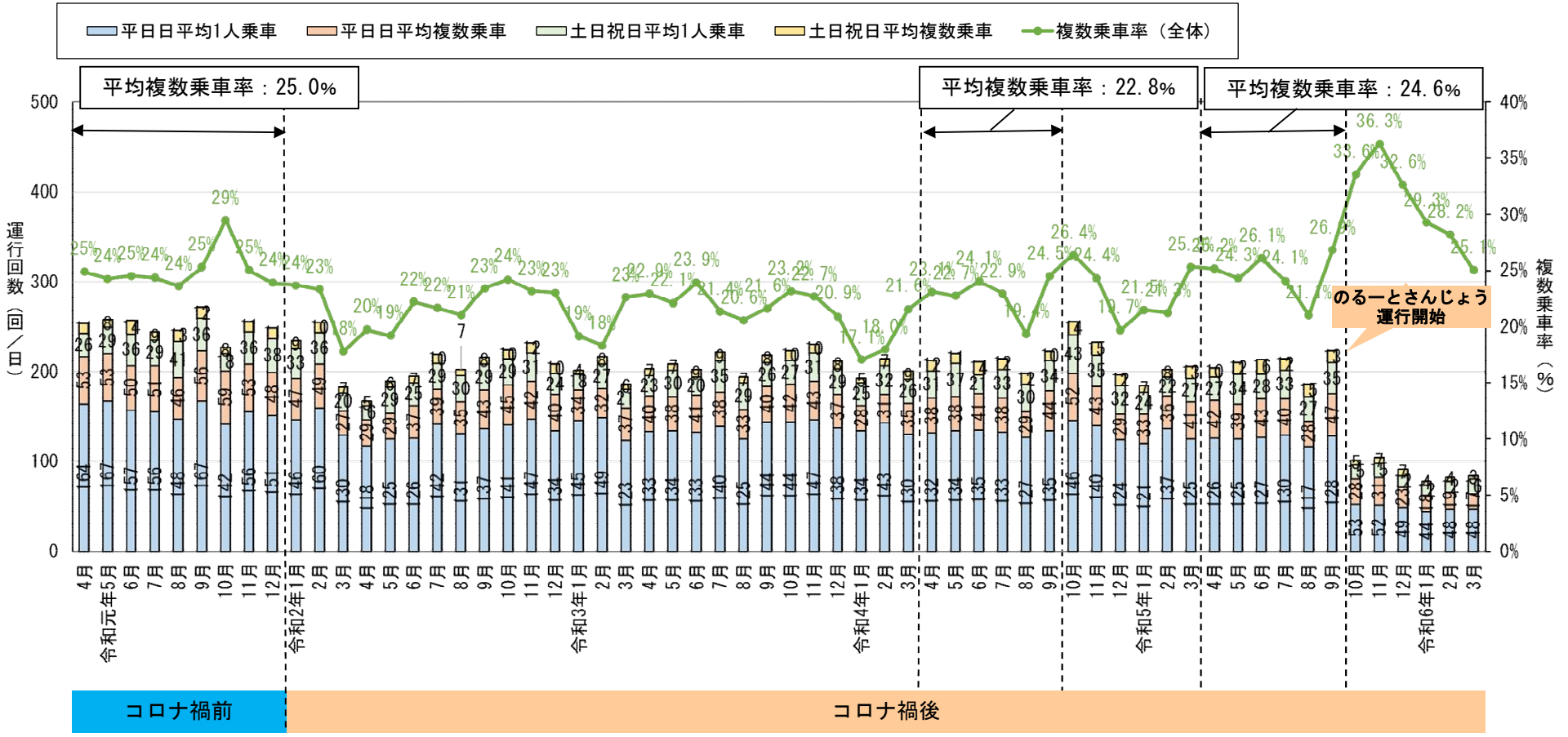


※デマンド交通ひめさゆり日報に基づき集計

1　ひめさゆり（既存デマンド交通）利用実績

（3）複数乗車率※の推移（令和5年度）

- 令和5年度の4月～9月における平均の複数乗車率は約24.6%で、令和4年度（22.8%）の同時期と比較すると、**増加傾向**
- AIデマンド交通の導入により、利用距離が長い市街地エリア内外間の運行が主となったことで、複数乗車率が増加

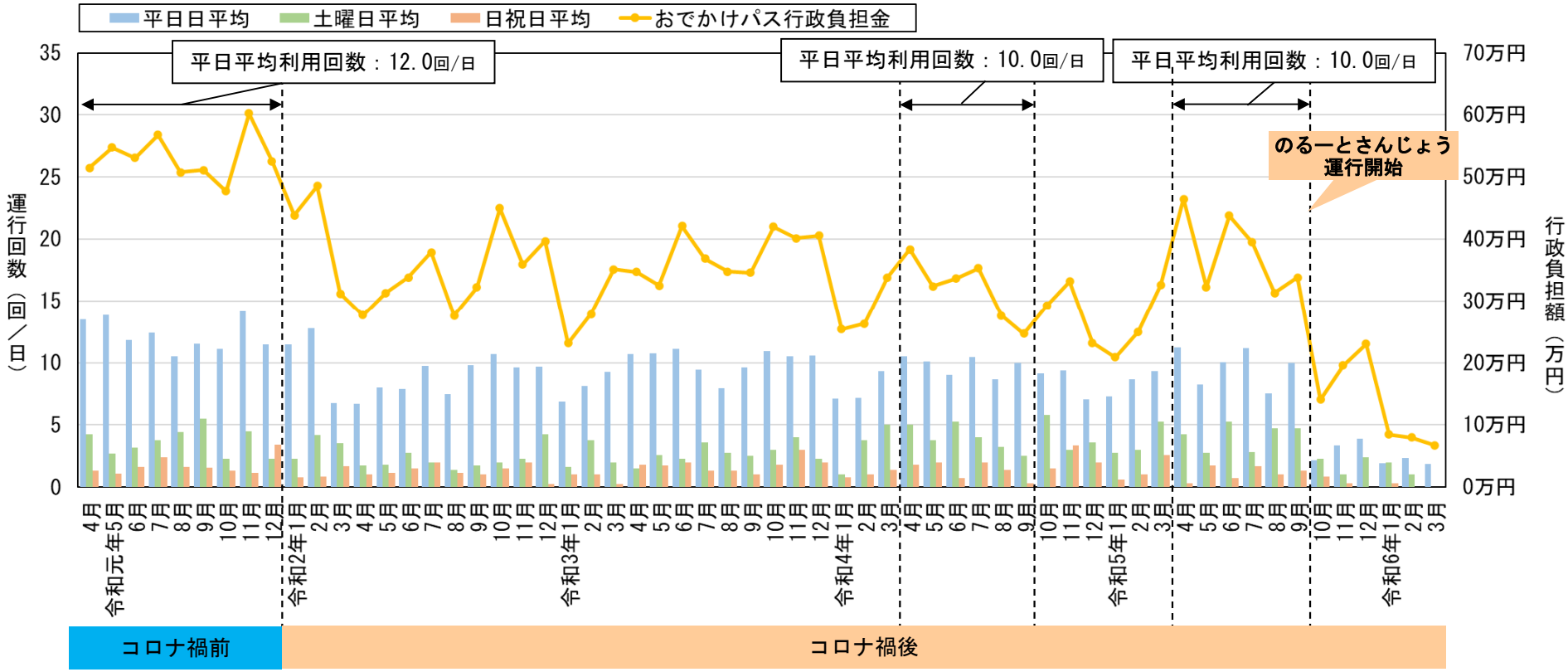


※デマンド交通ひめさゆり日報に基づき集計
※複数乗車率の算出定義：「２人以上で予約された数/全ての予約」

1　ひめさゆり(既存デマンド交通)利用実績

(4)おでかけパスの利用実績(令和5年度)

- 令和5年度の4月～9月における平日平均利用回数は、10.0回/日で令和4年度の同時期と比較して横ばいで推移
- AIデマンド交通の導入により、市街地内の既存デマンド交通の利用数が減少し、これに応じて既存デマンドにおけるおでかけパスの利用者数及び行政負担額が減少



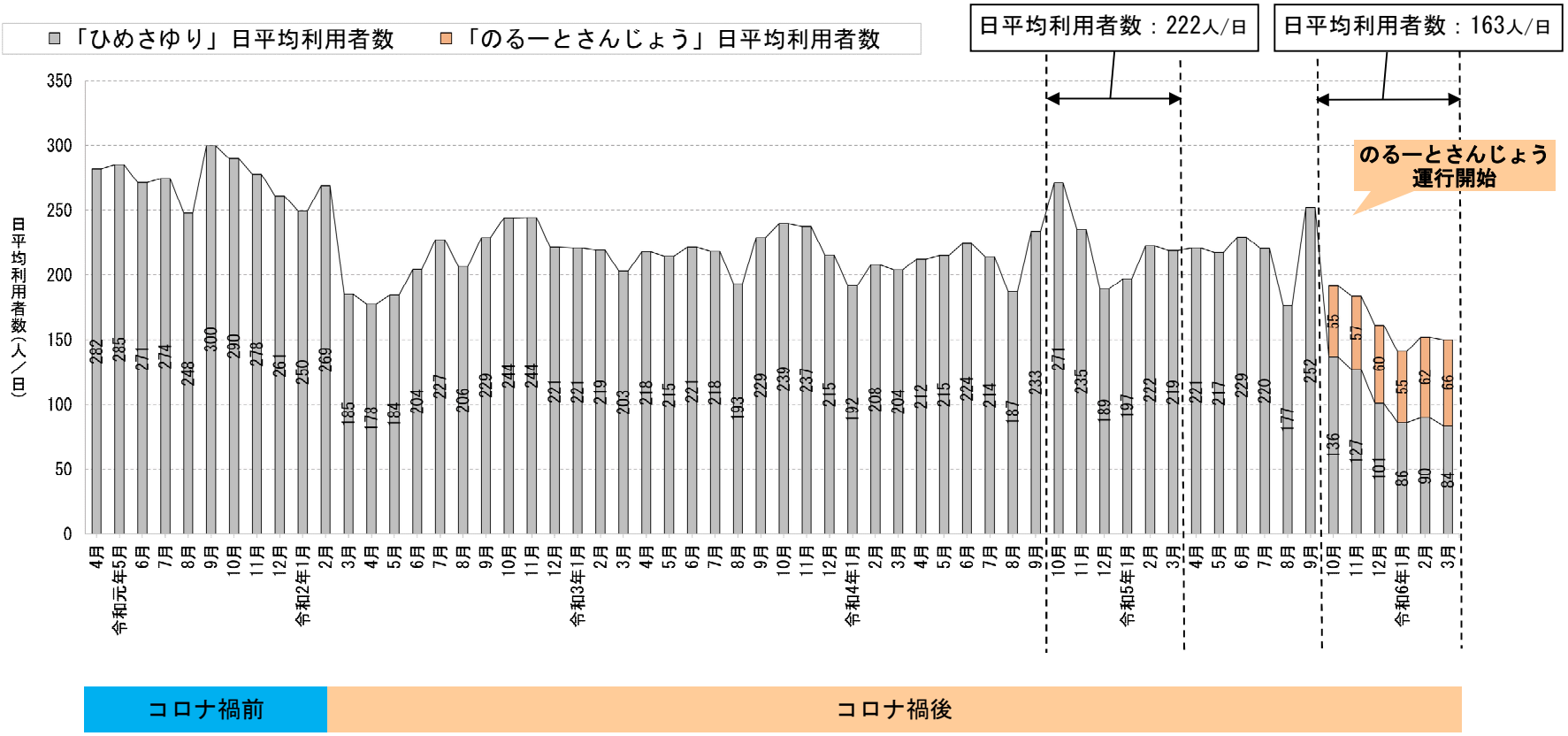
おでかけパス発行枚数（令和5年度）：360枚、協賛店店舗数：55店舗（R6.3月時点）
【参考】おでかけパス発行枚数（令和4年度）：293枚、協賛店店舗数：55店舗（R5.3月時点）

※デマンド交通ひめさゆり日報に基づき集計

2 ひめさゆり(既存デマンド交通)・のるーとさんじょう(AIデマンド交通)利用実績

(1)利用者数の推移(令和5年度・平日)

- 令和5年10月～令和6年3月のデマンド交通全体の利用者数は約163人/日で、令和4年度同時期の「ひめさゆり」(利用者数:222人/日)と比較して減少
- 令和5年10月～令和6年3月の「のるーとさんじょう」の利用者数は微増傾向で推移しているものの、「ひめさゆり」の利用者数が減少し、デマンド交通全体として減少

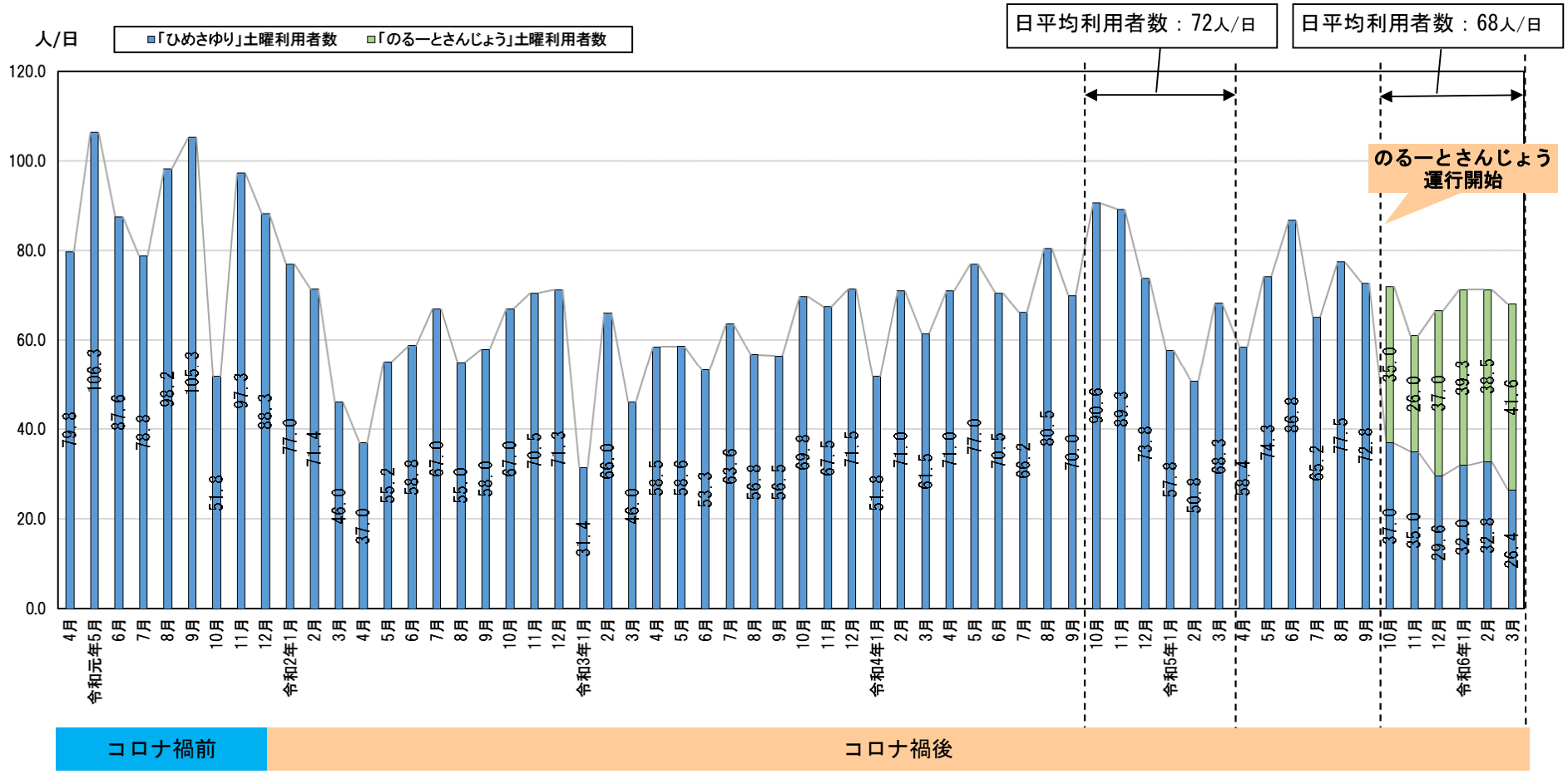


※デマンド交通ひめさゆり日報及びAIデマンドバス乗車履歴に基づき集計

2 ひめさゆり(既存デマンド交通)・のるーとさんじょう(AIデマンド交通)利用実績

(2)利用者数の推移(令和5年度・土曜日)

- 令和5年10月～令和6年3月の「のるーとさんじょう」の利用者数は約68人/日で、令和4年度同時期の「ひめさゆり」(利用者数:72人/日)と比較して横ばい
- 令和5年10月～令和6年3月の「のるーとさんじょう」の利用者数は横ばいで推移

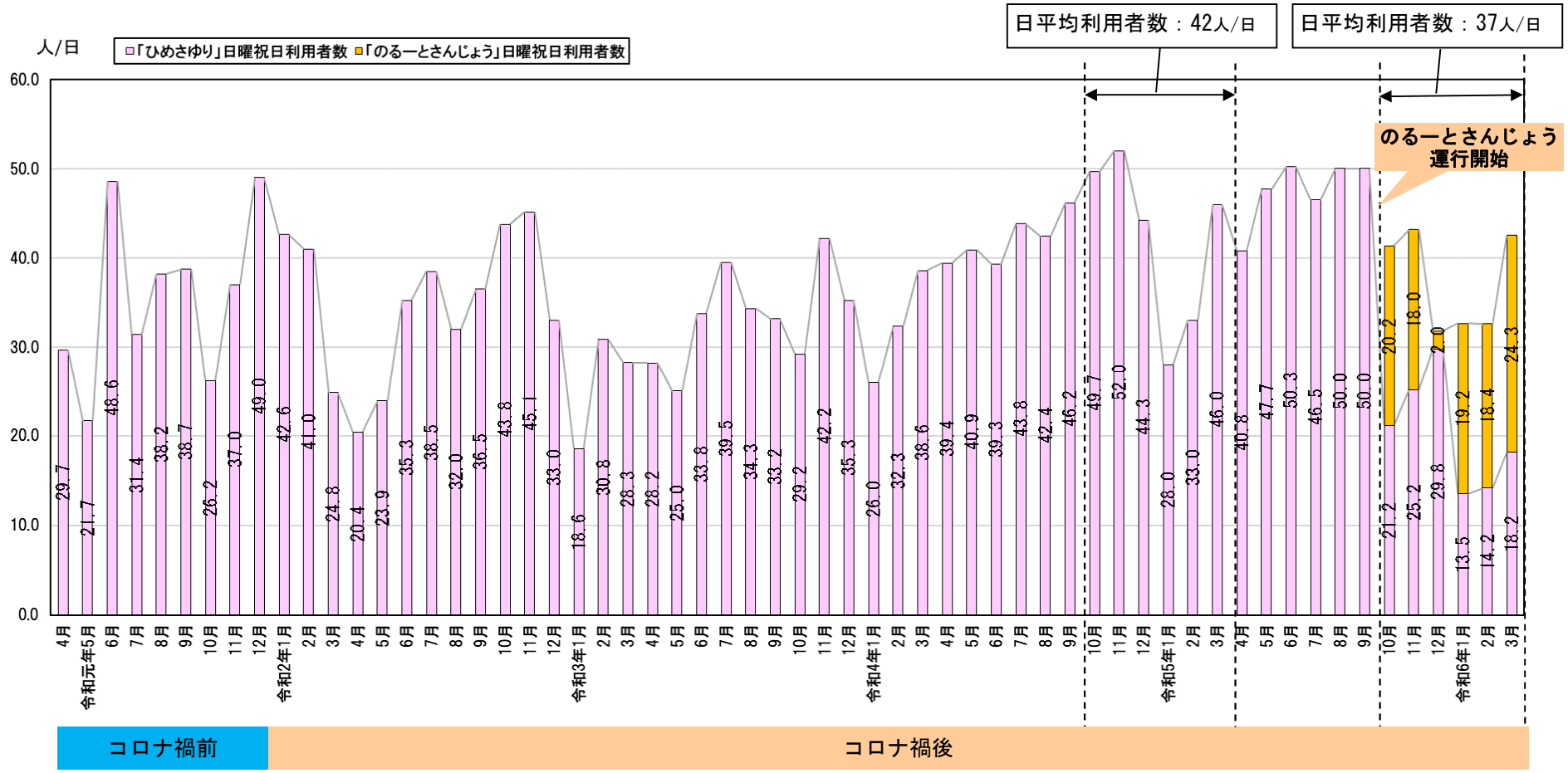


※デマンド交通ひめさゆり日報及びAIデマンドバス乗車履歴に基づき集計

2 ひめさゆり(既存デマンド交通)・のるーとさんじょう(AIデマンド交通)利用実績

(2)利用者数の推移(令和5年度・日祝日)

- 令和5年10月～令和6年3月の「のるーとさんじょう」の利用者数は約37人/日で、令和4年度同時期の「ひめさゆり」(利用者数:42人/日)と比較して横ばい
- 令和5年10月～令和6年3月の「のるーとさんじょう」の利用者数は横ばいで推移

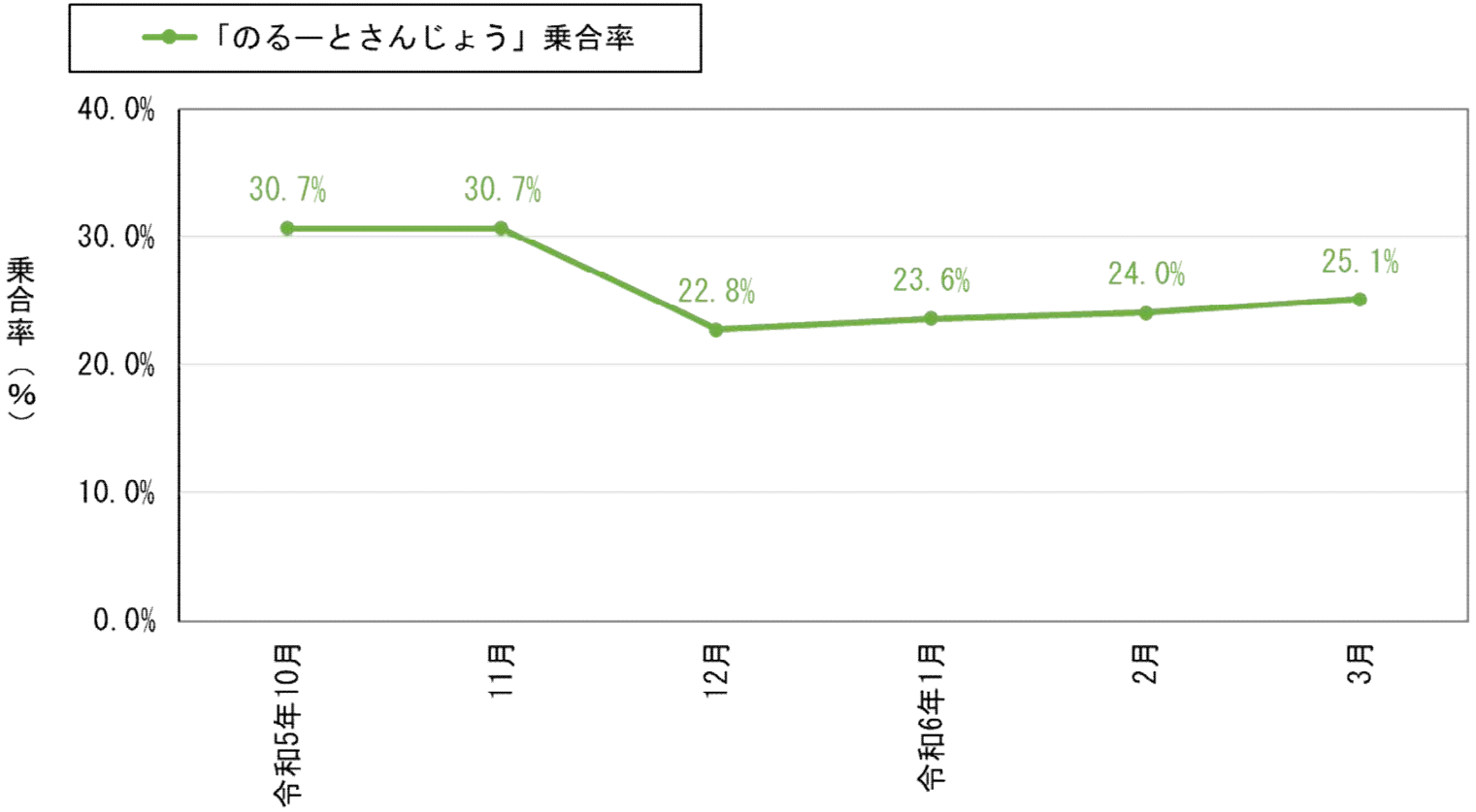


※デマンド交通ひめさゆり日報及びAIデマンドバス乗車履歴に基づき集計

2 ひめさゆり(既存デマンド交通)・のるーとさんじょう(AIデマンド交通)利用実績

(3)乗合率※の推移(令和5年度)

- 令和5年10月～令和6年3月の「のるーとさんじょう」の乗合率の平均は、26.1%で、横ばいで推移
- 利用者数の推移が横ばいであったため、これに起因して乗合率も横ばいで推移

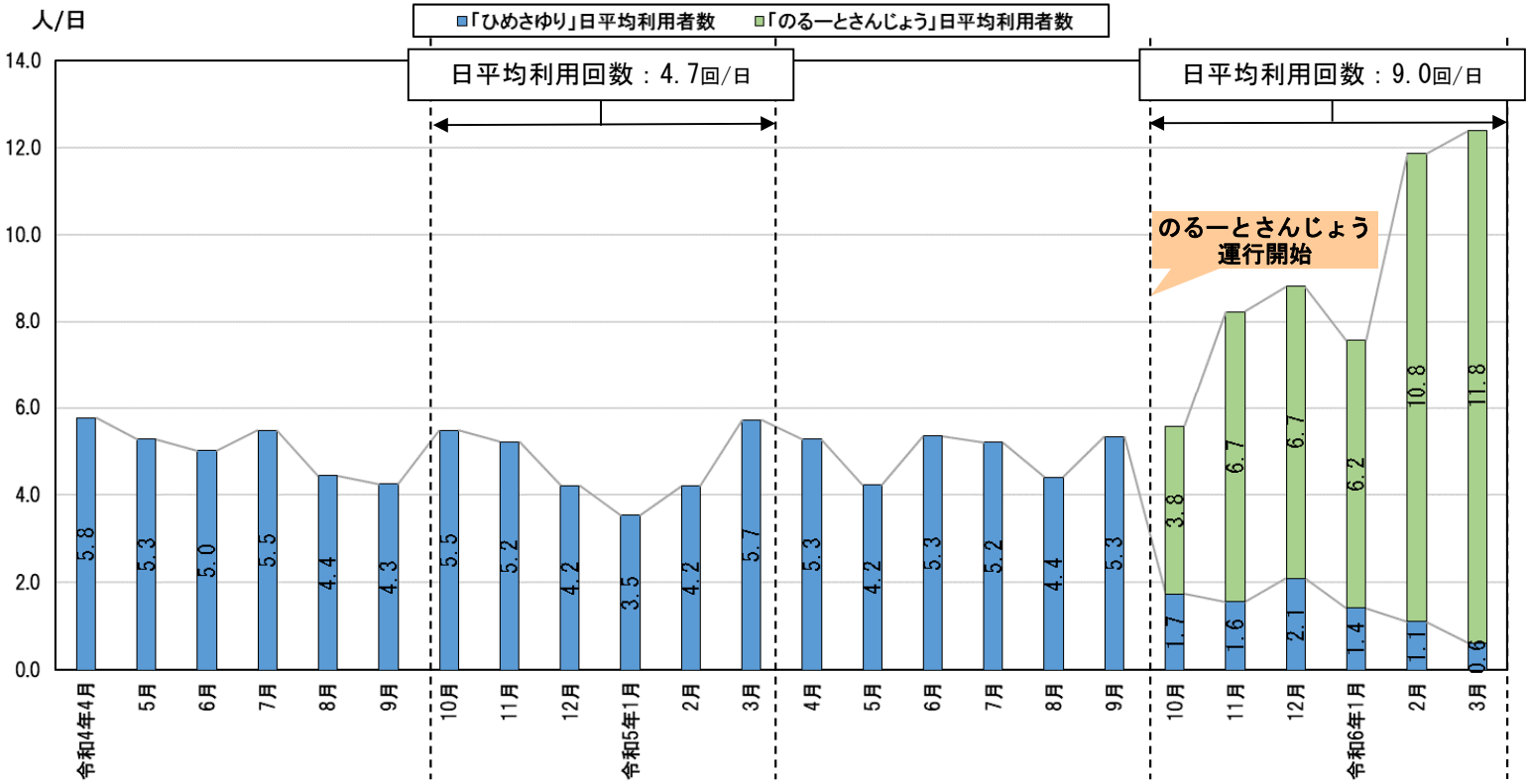


※AIデマンドバス乗車履歴に基づき集計
※乗合率の算出定義：「2組以上の利用者が同乗している時間合計/1組以上の利用者が乗車している時間合計」

2 ひめさゆり(既存デマンド交通)・のるーとさんじょう(AIデマンド交通)利用実績

(4)おでかけパスの利用実績(令和5年度)

- 令和5年10月～令和6年3月における日平均利用回数は、9.1回/日で令和4年度の同時期(4.7回)と比較して**増加傾向**
- 「のるーとさんじょう」における、おでかけパスの日平均利用回は**大幅な増加傾向**
- 「のるーとさんじょう」の利用者数増加に寄与している可能性がある



おでかけパス発行枚数（令和5年度）：360枚、協賛店店舗数：53店舗（R6.3月時点）
【参考】おでかけパス発行枚数（令和4年度）：293枚、協賛店店舗数：53店舗（R5.3月時点）

※デマンド交通ひめさゆり日報及びAIデマンドバス乗車履歴に基づき集計

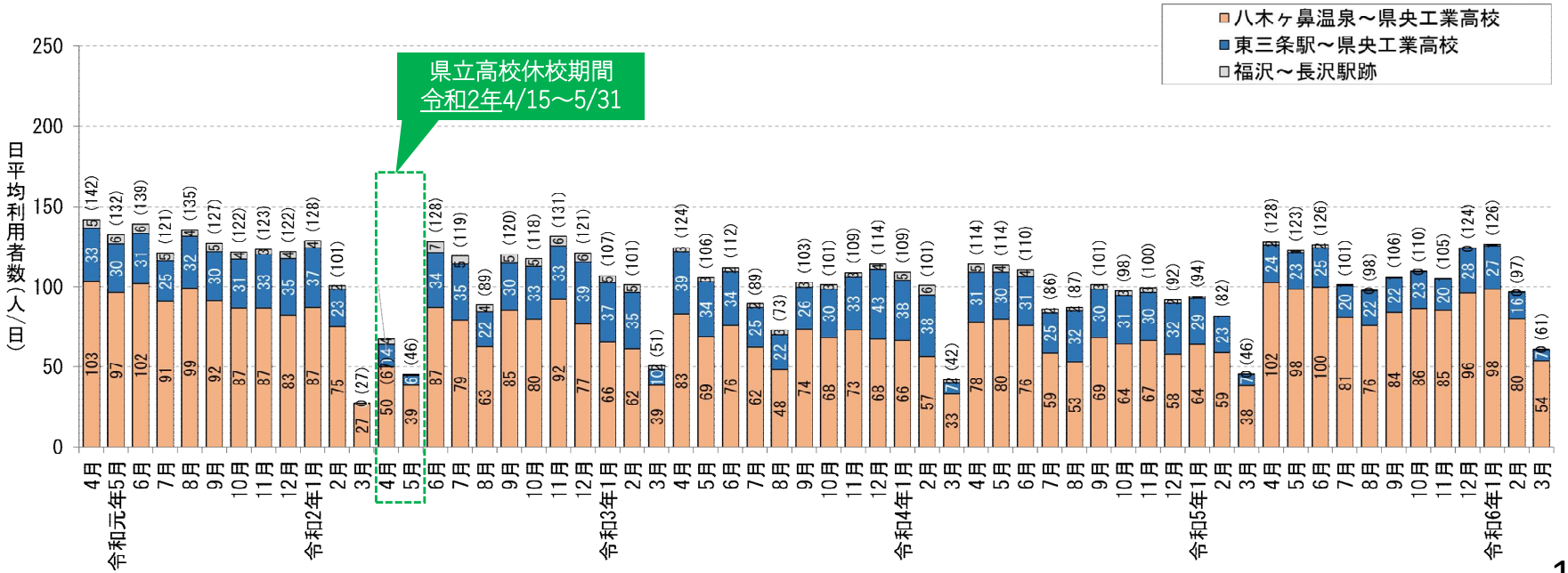
3　高校生通学ライナーバス利用実績

利用者数の推移（令和5年度）

- 令和5年度の平均利用者数は108.9人/日で、令和4年度（91.4人/日）と比較して**増加傾向**
- 東三条駅～県央工業高校区間と福沢～長沢駅跡区間の利用者数は**減少傾向**

	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）
令和元年度	118.9人/日	30.1人/日	4.4人/日
令和2年度	96.8人/日	27.7人/日	4.5人/日
令和3年度	97.0人/日	31.1人/日	3.1人/日
令和4年度	91.4人/日	27.1人/日	2.6人/日
令和5年度	108.9人/日	21.3人/日	0.7人/日

※赤字：前年度より増加、青字：前年度より減少

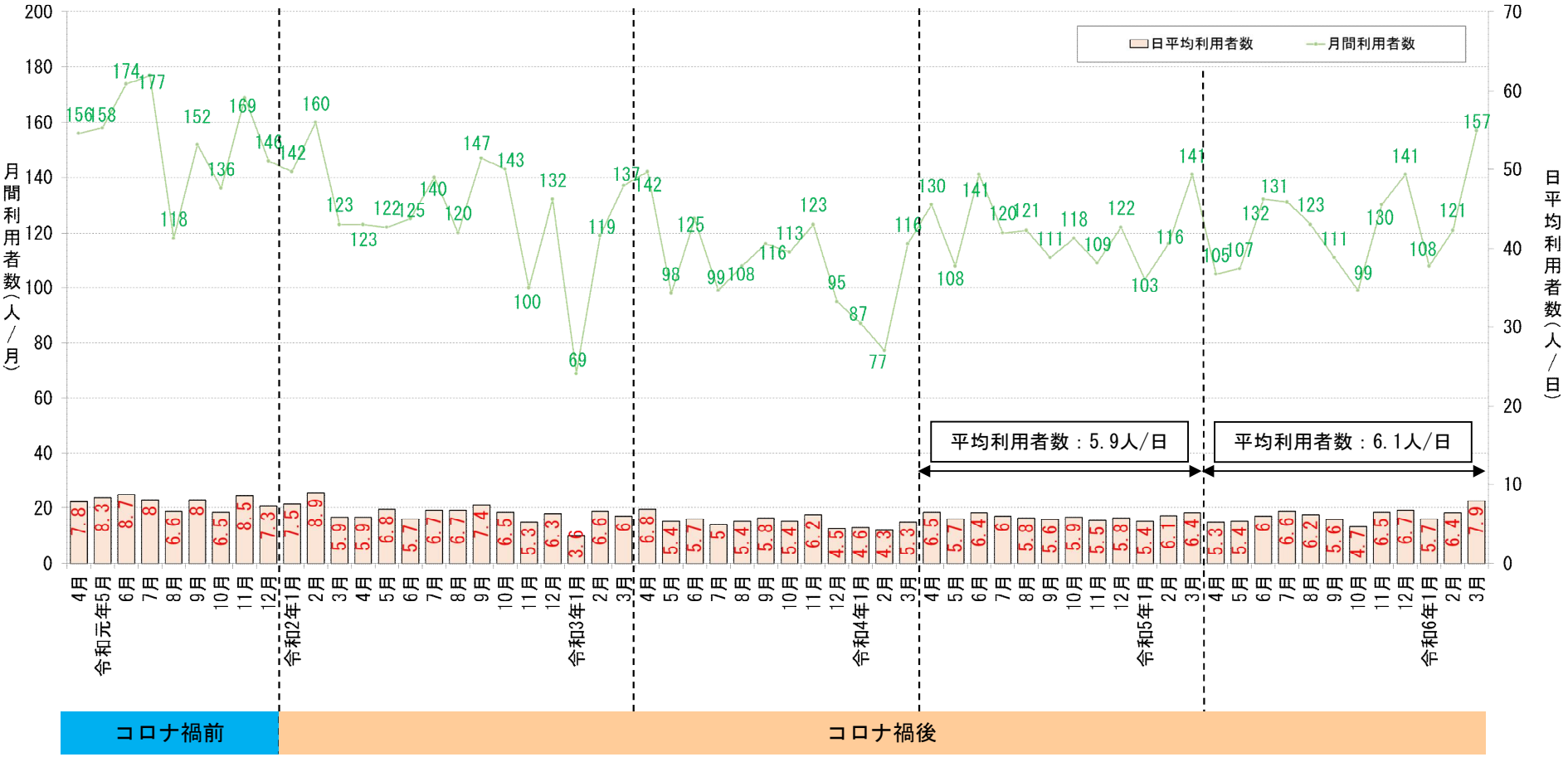


※高校生ライナー利用実績に基づき集計

4　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5年度）

- 令和5年度の平均利用者数は6.1人/日であり、令和4年度（5.9人/日）と同水準
- コロナ禍前（令和2年度：8.1人/日）より低い利用水準ではあるものの、概ね前年度と同等の水準で維持



※井栗地区コミュニティバス利用実績に基づき集計

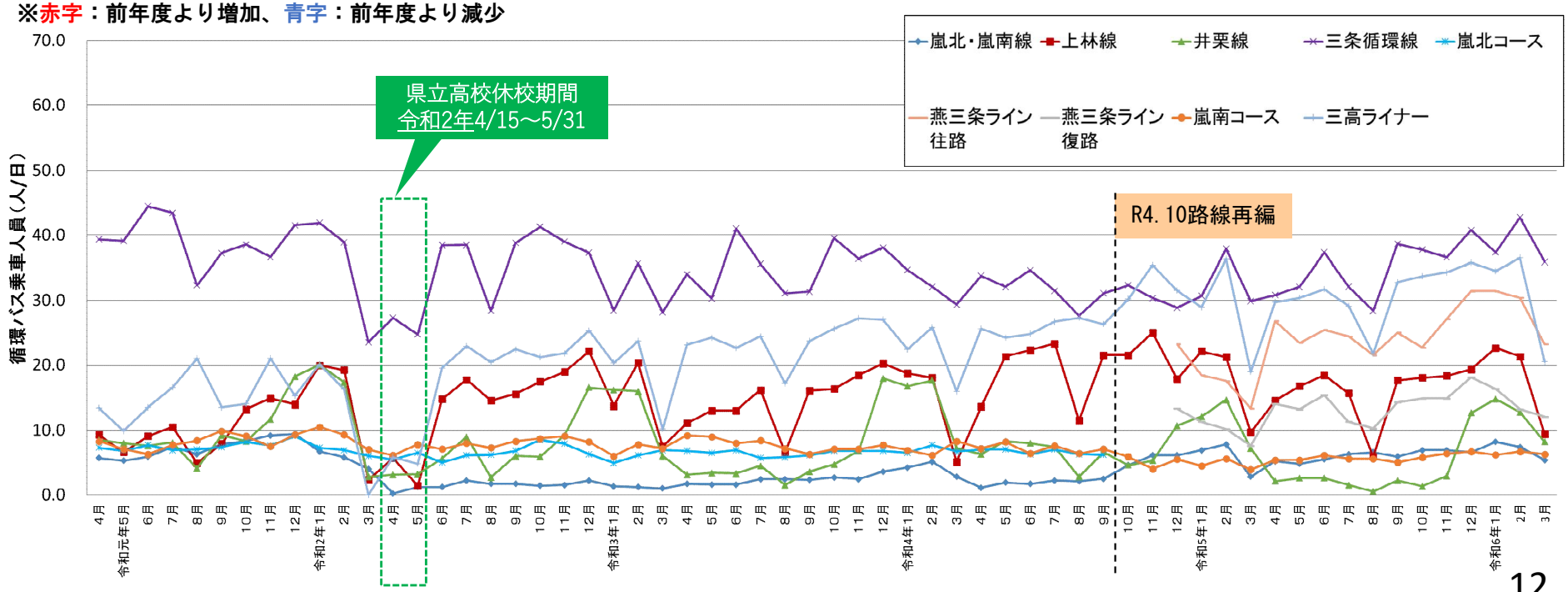
5　循環バスぐるっとさん利用実績

(1)利用者数の推移(令和5年度)

- 令和4年度と比較し、嵐北・嵐南線、三条循環線、 燕三条ライン往復路、三高ライナーは**増加傾向**
- R4.10月新設の燕三条ラインは往復ともに市立大学の通学に利用されるケースが多い

	嵐北・嵐南線（Aコース）	上林線（Bコース）	井栗線（北コース）	三条循環線（南コース）	嵐北コース ※R4.10廃止	燕三条ライン往路	燕三条ライン復路	嵐南コース	三高・県央工業ライナー（三高ライナー）	全体
令和元年度	6.8人/日	11.0人/日	10.3人/日	38.1人/日	7.4人/日			8.4人/日	14.5人/日	96.4人/日
令和2年度	1.4人/日	14.1人/日	8.3人/日	33.8人/日	6.4人/日			7.6人/日	18.2人/日	89.8人/日
令和3年度	2.7人/日	14.4人/日	7.5人/日	34.4人/日	6.6人/日			7.6人/日	23.3人/日	96.5人/日
令和4年度	3.8人/日	19.2人/日	7.8人/日	31.7人/日	6.6人/日	18.1人/日	10.6人/日	6.0人/日	28.0人/日	132.0人/日
令和5年度	6.3人/日	16.5人/日	5.3人/日	35.9人/日		26.1人/日	14.0人/日	5.9人/日	30.9人/日	140.8人/日

※赤字：前年度より増加、青字：前年度より減少



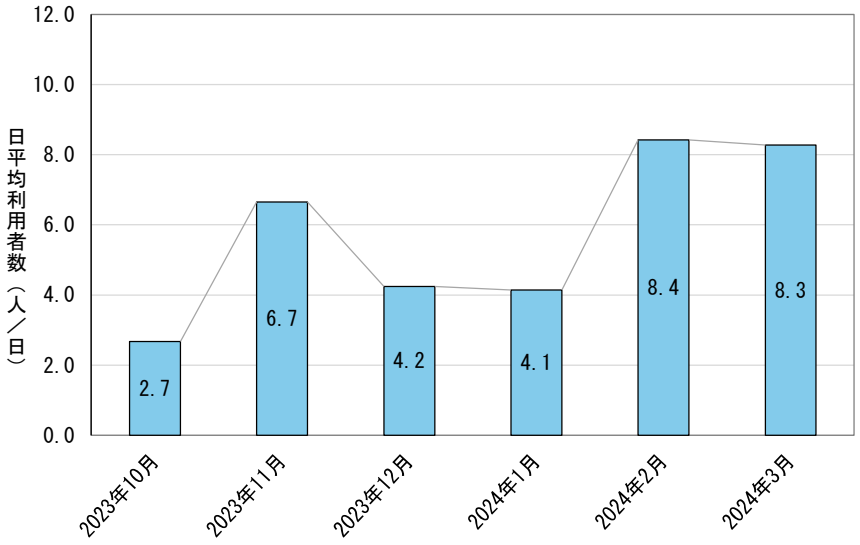
※市内循環バスぐるっとさん利用実績に基づき集計

6 アウトドアライナー利用実績

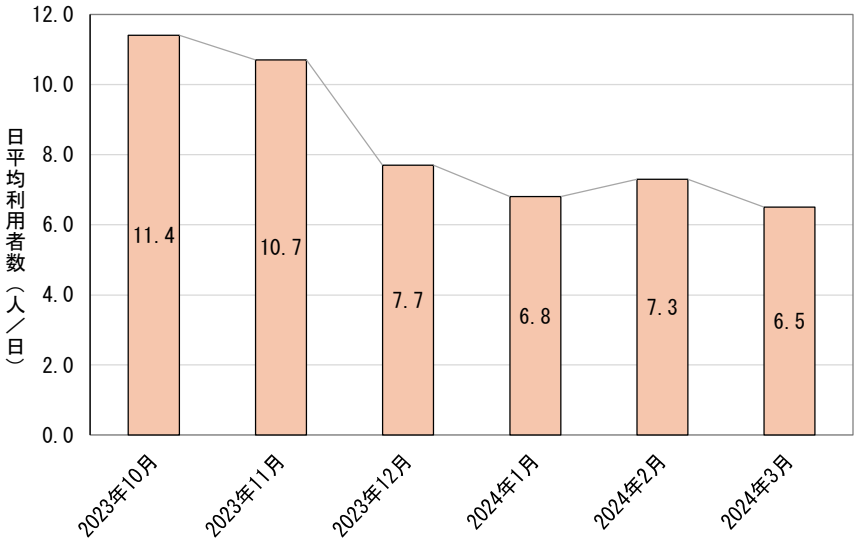
(1)利用者数の推移(令和5年度)―平日・土日祝日別―

- 平日の利用が増加傾向にある一方で、土日祝日の利用が減少傾向にある
- 平日・土日祝日ともに、降雪時期(12月・1月)に利用が減少する傾向にある

平日



土日祝日



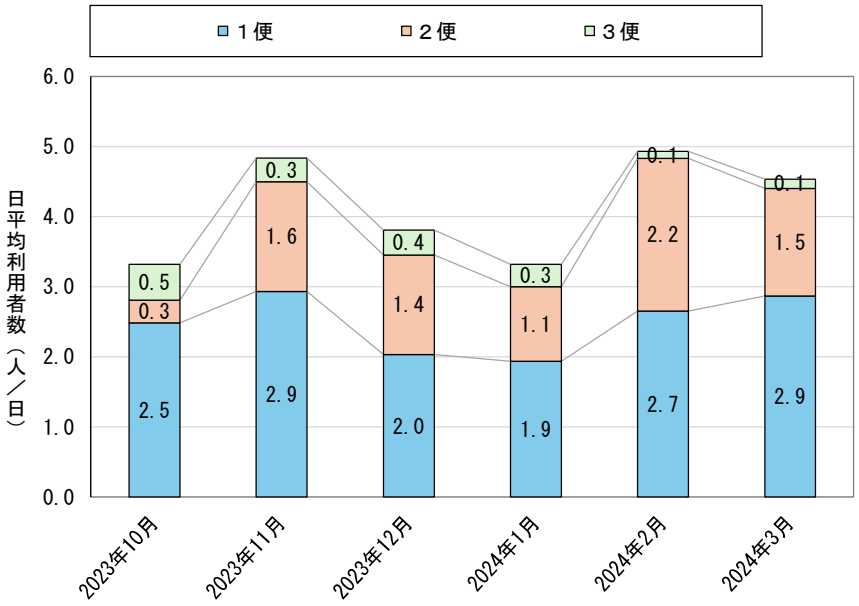
※アウトドアライナー利用実績に基づき集計
※2024年3月は、3月1日～3月15日までのデータを基に算出

6 アウトドアライナー利用実績

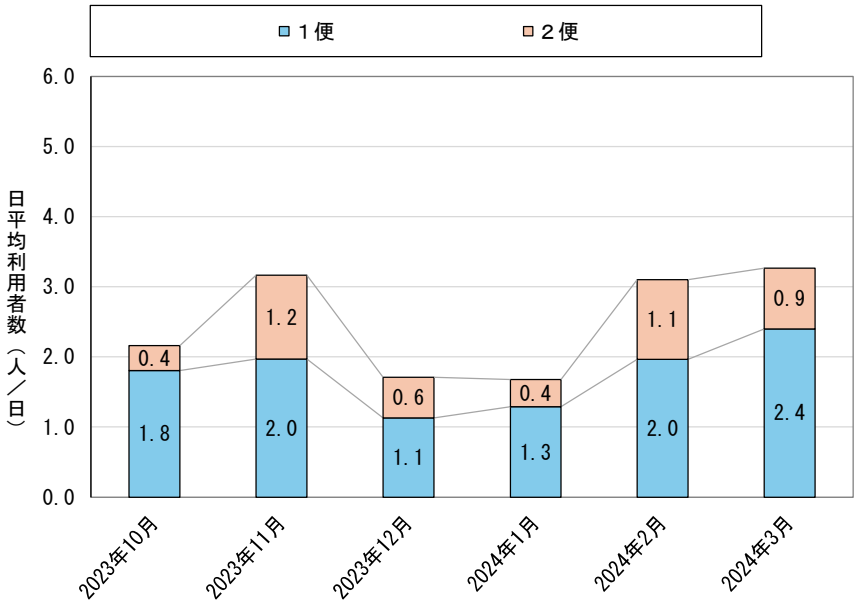
(2)利用者数の推移(令和5年度)ー方面別ー

- 両方面行きとも、第一便の利用者が最も多い
- 降雪時期に利用が減少するものの、おおむね横ばいの利用推移となっている

下田方面行



燕三条方面行



※アウトドアライナー利用実績に基づき集計
※2024年3月は、3月1日～3月15日までのデータを基に算出

令和6年4月時点

○ 運行経路・運行時間

〈下田(しもだ)方面行き〉	① 便	② 便	③ 便☆
燕三条駅	12:30	14:45	19:00
東三条駅	12:50	15:05	19:20
ひめさゆりパーク(高岡)	13:02	15:17	19:32
長沢駅跡	13:05	15:20	19:35
スノーピークフィールド スイート スパ	13:15	15:30	——

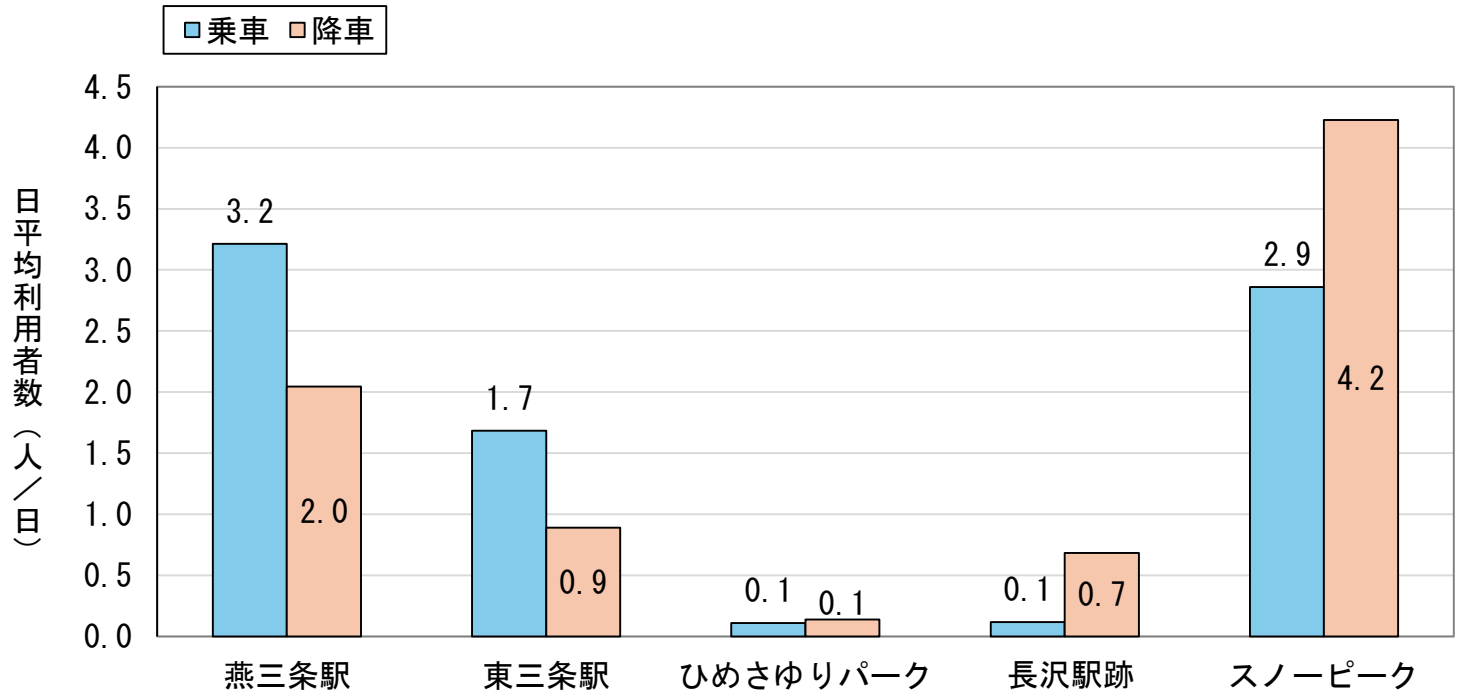
〈燕三条駅方面行き〉	① 便	② 便
スノーピークフィールド スイート スパ	11:05	16:30
長沢駅跡	11:15	16:40
ひめさゆりパーク(高岡)	11:18	16:43
東三条駅	11:30	16:55
燕三条駅	11:50	17:15

参考：燕三条・下田アウトドアライナーチラシ

6 アウトドアライナー利用実績

(3)利用者数の推移(令和5年度)－停留所・乗降別－

- 燕三条駅・東三条駅・スノーピークにおいて、乗降が多く行われている
- 燕三条駅・東三条駅では乗車が降車を上回る一方で、スノーピークでは降車が乗車を上回る
- 燕三条方面は、燕三条駅と東三条駅で需要が分散しているのに対し、下田方面はスノーピークに需要が集中
- 県外来訪者の利用等により燕三条駅の利用が多い一方で、東三条駅での利用も多く、学生や市民の通勤通学等に利用されていることが想定される



※アウトドアライナー利用実績に基づき集計
※2024年3月は、3月1日～3月15日までのデータを基に算出

7　集計結果の考察と今後の対策

全体

- コロナ禍による利用者数減少の傾向は落ち着いたものの、コロナ禍前の水準まで回復はしておらず、また、近年は同程度の水準に定着しつつある。
- 今後、利用者数がコロナ禍前水準まで回復しないことも予測されることから、状況を確認しつつ、以下に記載するような対応策を検討。

既存デマンド交通ひめさゆり

- 令和5年4月～9月の「ひめさゆり」の利用者数は約219人/日で、令和4年度同時期（利用者数：214人/日）と比較して横ばいで推移
- AIデマンド交通（のるーとさんじょう）の導入により、令和5年10月以降は既存デマンド交通の利用者数が減少、これに伴い行政負担額も減少。
- AIデマンド交通（のるーとさんじょう）の利用者数状況および行政負担額にも注視し、デマンド交通全体での利用状況を分析する必要有り。

AIデマンド交通のるーとさんじょう

- 令和5年10月～令和6年3月の「のるーとさんじょう」の利用者数は微増傾向
- 利用者数の増加が微増であったことにも起因し、乗合率は概ね横ばいで推移
- 「のるーとさんじょう」における、おでかけパスの日平均利用回は大幅な増加傾向
- おでかけパスが利用者数増加に影響や効果を与えていると推察
- 利用者や運行事業者の意見を参考に利便性の向上を図るとともに、利用者増加のために引き続き利用促進を図る必要がある。

7　集計結果の考察と今後の対策

高校生通学ライナーバス

- 令和5年度平均利用者数は令和4年度と比較して増加傾向。
- 引き続き沿線の学生への周知を行い、利用者の維持を図る必要有り。

井栗地区コミュニティバス

- コロナ禍前の水準まで回復はしておらず、また、同程度の水準に定着しつつある。
- 地域住民の利用ニーズ等を踏まえ、多角的な検討をしていくことが重要。

アウトドアライナー

- 令和5年10月新設のアウトドアライナーは、両方面行きとも第1便の利用が最も多い。
- 平日の利用が増加傾向にある一方で、土日祝日の利用が減少傾向にある。
- 燕三条駅・東三条駅では乗車が降車を上回る一方で、スノーピークでは降車が乗車を上回る。
- 県外来訪者の利用等により燕三条駅の利用が多い一方で、東三条駅での利用も多く、学生や市民の通勤通学等に利用されていることが予測される。
- より利便性が高く、観光客を中心とした需要に即する形での運行ができるよう、利用ニーズ等を踏まえ、ダイヤ改正を含む多角的な検討をしていくことが重要。

7　集計結果の考察と今後の対策

循環バスぐるっとさん

- 令和4年10月の路線再編により、嵐北・嵐南線は利用者が増加傾向にある。
- 燕三条ラインにおいて、利用者数が前年度比を大きく上回っている。これは、三条市立大学・専門学校の開学を受け、本路線が通学に使われるケースが多かったためと考えられる。
- 三条循環線においても利用者数は増加傾向にある。令和6年3月の済生会新潟県央基幹病院開院に伴い、更なる利用者が見込まれることから、今後、病院利用者のニーズを捉えて運行時刻及び運行頻度の変更が必要がどうかの検討を行う必要がある。
- 他の公共交通の利用状況も踏まえ、利用者の多い路線・便については、運行頻度の見直しを検討する。