

序章. 計画の目的など

1. 計画の目的

(1) 計画の背景

我が国は、急速な少子化の進行により、人口減少社会という、かつてない大きな変動期を迎えています。一方、高度経済成長がもたらした豊かさを背景に、国民のライフスタイルに深く浸透したモータリゼーションはマイカー保有率を依然高止まりさせ、特に地方の鉄道や路線バスなどの公共交通利用者の減少の誘因となっています。しかし、今後の高齢社会の到来を見据えると、自家用交通が利用できなくなるなど、移動に制約を受ける国民は増加すると予測されます。引き続き、多くの国民が日常生活を営むとともに等しく社会参加や自己実現を果たすため、公共交通の維持と充実が重要な課題と位置づけられます。

このような現状を踏まえ、国は平成 18 年、より地域の実情に合った運行を可能にするため、公共交通の利便性向上を目的に道路運送法を改正したほか、平成 19 年には地域交通の再生・活性化に向けた新法を制定し、地方への支援体制と施策を講じています。

本市においても平成 17 年 4 月の合併後、新たな総合計画に掲げた市の将来像“雪・自然・農が織りなす温もりと躍動のまち”を実現するため、計画上の主要施策“生活や経済を支える交通・通信網の整備”として、市民の生活交通の確保を図ってきています。

本市の公共交通網の現況に触れますと、JR 飯山線とほくほく線の鉄道 2 線が市中央部を南北と東西にそれぞれ横断するほか、民間の路線バスが本市と長岡市・小千谷市・南魚沼市・湯沢町・津南町を広域的に結び、市営バスと廃止代替路線バスが周辺の集落を縫うように運行しています。しかしながら、他の地方都市と同様に利用者が低迷・減少傾向にあり、伴って利便性が低下するという悪循環が生じているうえ、路線バスが運行していない、いわゆる交通空白地が現存しています。さらに、利用低迷等から発生する課題にとどまらず、環境への配慮や市街地活性化など現代の社会的要請からも、公共交通網の維持と充実が強く求められています。

(2) 計画の目的

この計画は、上記の背景と市財政の現状を踏まえつつ、本市の将来像の実現に向けて、市民と市と交通事業者との相互理解と協力により、子供から高齢者までの多くの市民にとって、効率的で利用しやすい輸送サービスの維持・充実を図るため、その指針として取りまとめるものです。

2. 計画の概要

(1) 計画の対象

生活交通とは、『地域における通勤、通学、通院、買物などの住民の日常生活に必要な交通』のことを指します。

この計画では、本市が主に中山間地域から成り、沢筋が多いうえその奥部まで集落が形成されているなどの地理的特性を踏まえ、生活交通として市民に身近でかつ重要な役割を担っている『道路輸送サービス（バス、タクシー）』を対象の中心とするとともに、鉄道輸送やその他公的な輸送サービスも合わせて総合的な検討を行うものとします。

(2) 計画の期間

この計画は、総合計画との整合と相乗作用を図り、平成 20 年度～28 年度の 9 年間とします。

第1章. 市の概要

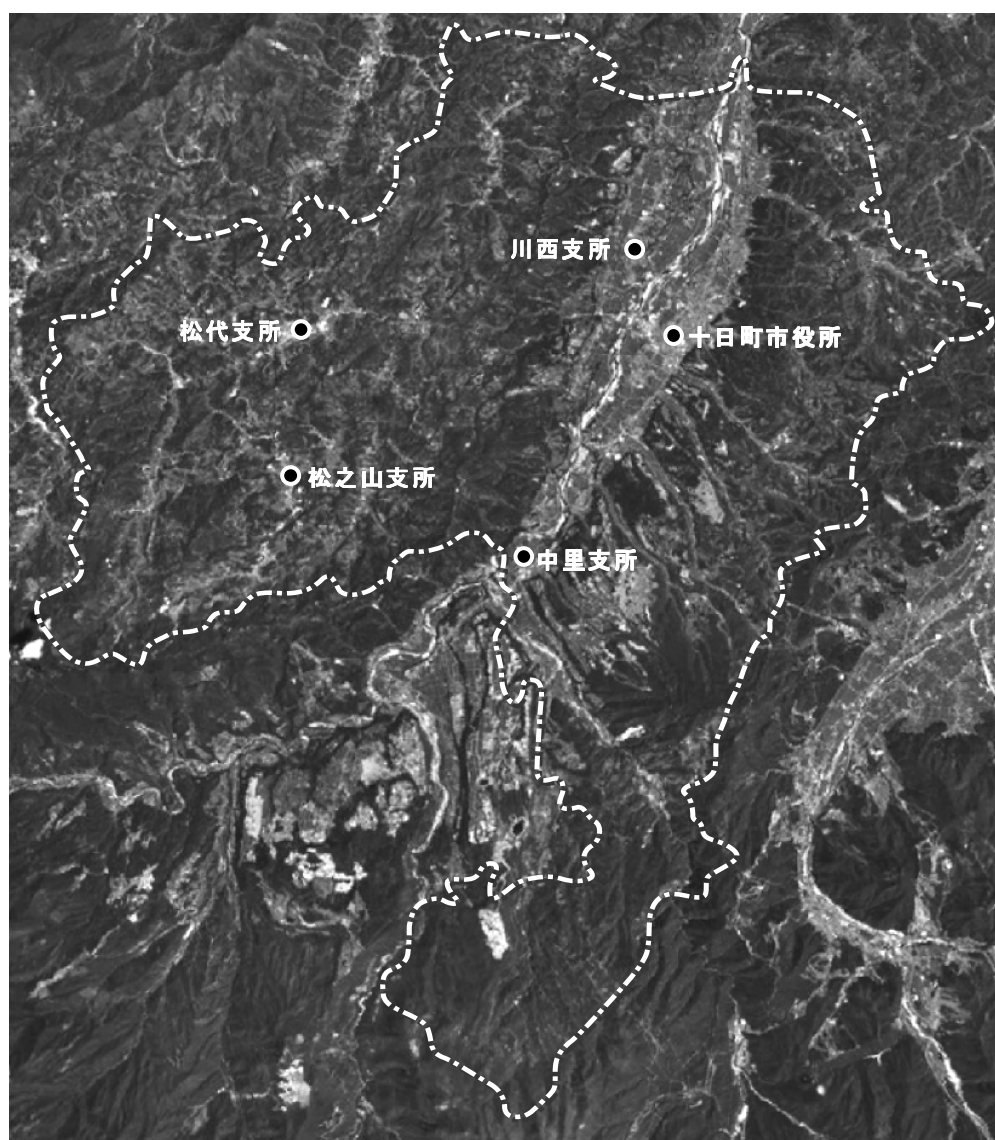
1. 社会状況

(1) 地勢

本市は新潟県の南部に位置し、東は南魚沼市、西は上越市、南は津南町・湯沢町、北は長岡市・柏崎市・小千谷市などの市町と接しています。市域の中央部には信濃川と渋海川がほぼ並列に南北に貫流しており、信濃川へは清津川などが流入しています。また、信濃川の流域では川の浸食により雄大な河岸段丘が形成され、渋海川の流域は平野部が少なく耕地を傾斜地に求めてきたため、現在も棚田が数多く残されています。

一方で本市は、全国でも有数の豪雪地帯であり、毎年の積雪は2mを超え、1年の3分の1が根雪期間に当たり、冬期間の住民の生活や経済活動に大きな影響を与えています。

図表1 十日町市の衛星写真



第1章.市の概要

(2) 人口・世帯

①人口・世帯の推移

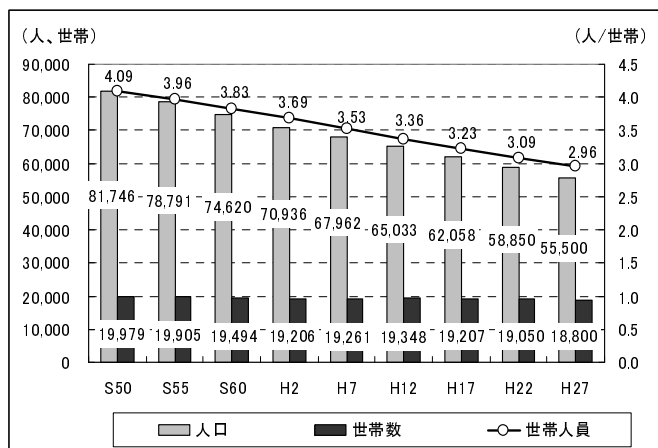
本市は、平成17年10月現在で人口が62,058人を数えますが、総合計画では今後も減少傾向が続くと推計しています。

また、年齢別人口をみると、平成2年に年少人口（15歳未満）と老年人口（65歳以上）の数が逆転しており、少子高齢化が進行しています。

世帯では、少子化や世帯分離により世帯人員の減少傾向が続くほか、総世帯数も近年減少していますが、高齢者のみの世帯数は増加傾向にあります。

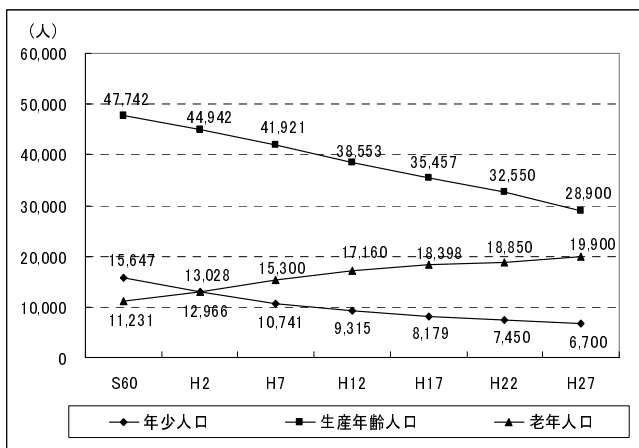
特に松代・松之山地域では、高齢者のみの世帯が総世帯数の3割以上を占めており、少子高齢化の今後の進行により、高齢者のみの世帯が増加すると見込まれています。

図表2 人口・世帯の推移



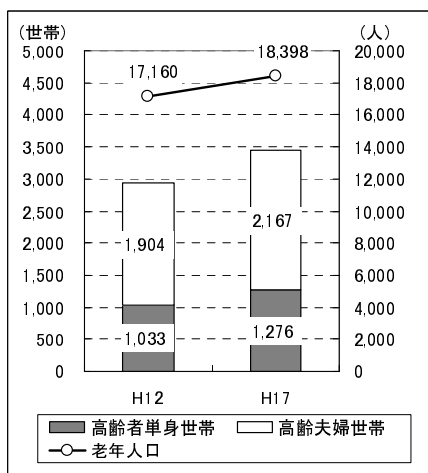
出典：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所

図表3 年齢別人口の推移



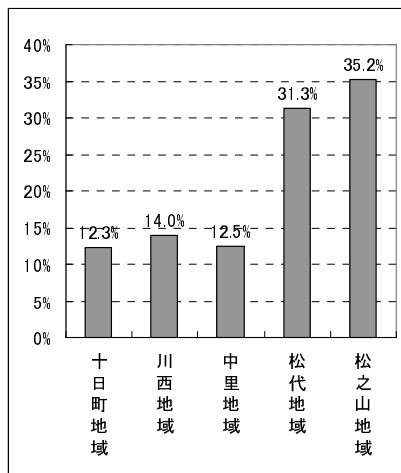
出典：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所

図表4 高齢者世帯の推移



出典：国勢調査

図表5 高齢者世帯の状況（H12）



出典：国勢調査

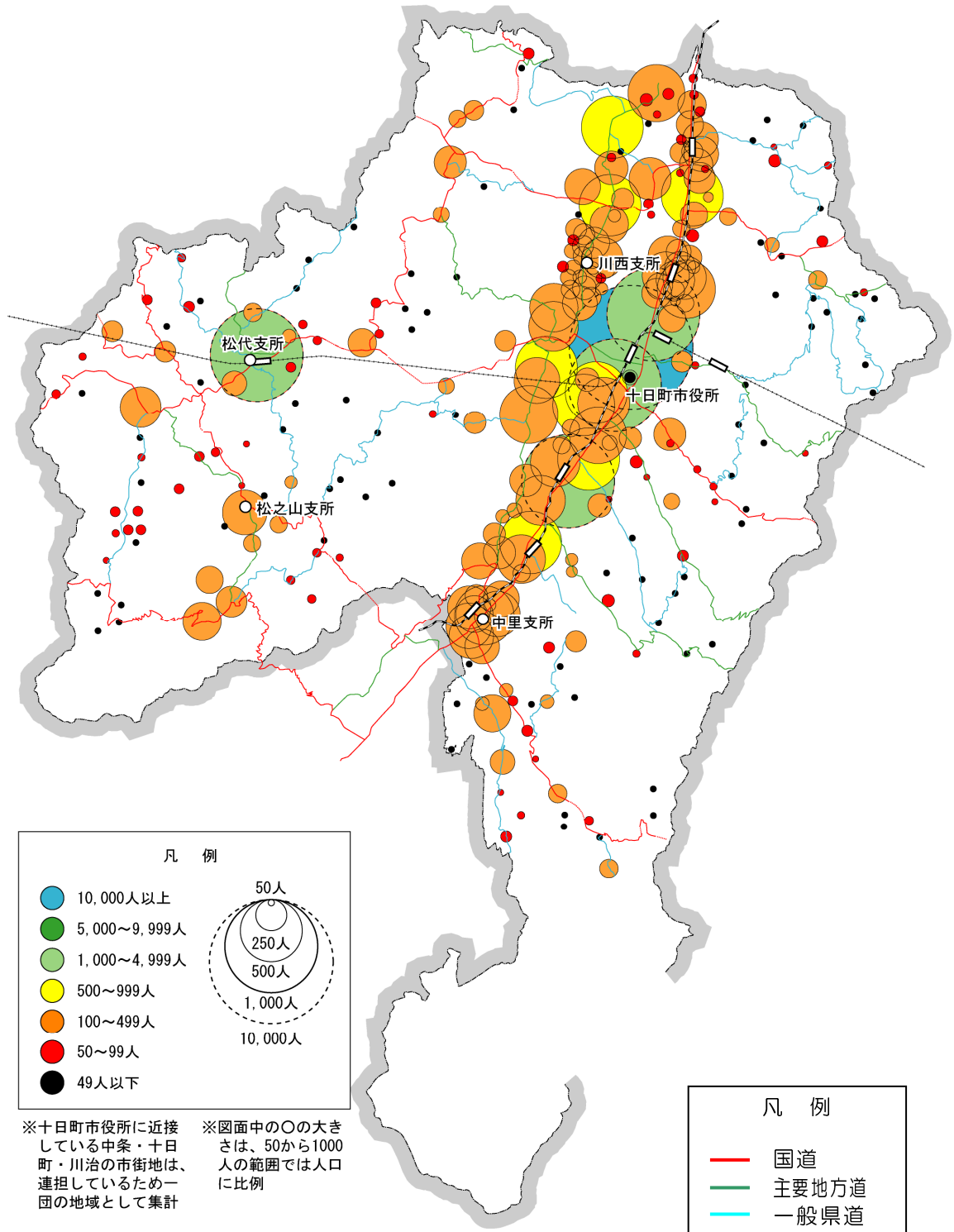
- ※高齢者単身世帯：
住宅に住む65歳以上の単身世帯
- ※高齢夫婦世帯：
住宅に住む夫65歳以上、妻60歳以上の夫婦世帯
- ※高齢者世帯：
上記世帯の合計

②人口の分布状況

人口は、JR飯山線・国道117号及び主要地方道小千谷・十日町・津南線の沿道の平野部に集中しており、丘陵部では松代支所・松之山支所の周辺にまとまって分布しています。

また、中山間地域には、人口99人以下の集落が数多く広範囲に点在しており、特に松代・松之山地域では、49人以下の小規模な集落が、支所を中心に放射状に点在しています。

図表6 人口の分布状況（H19.5）

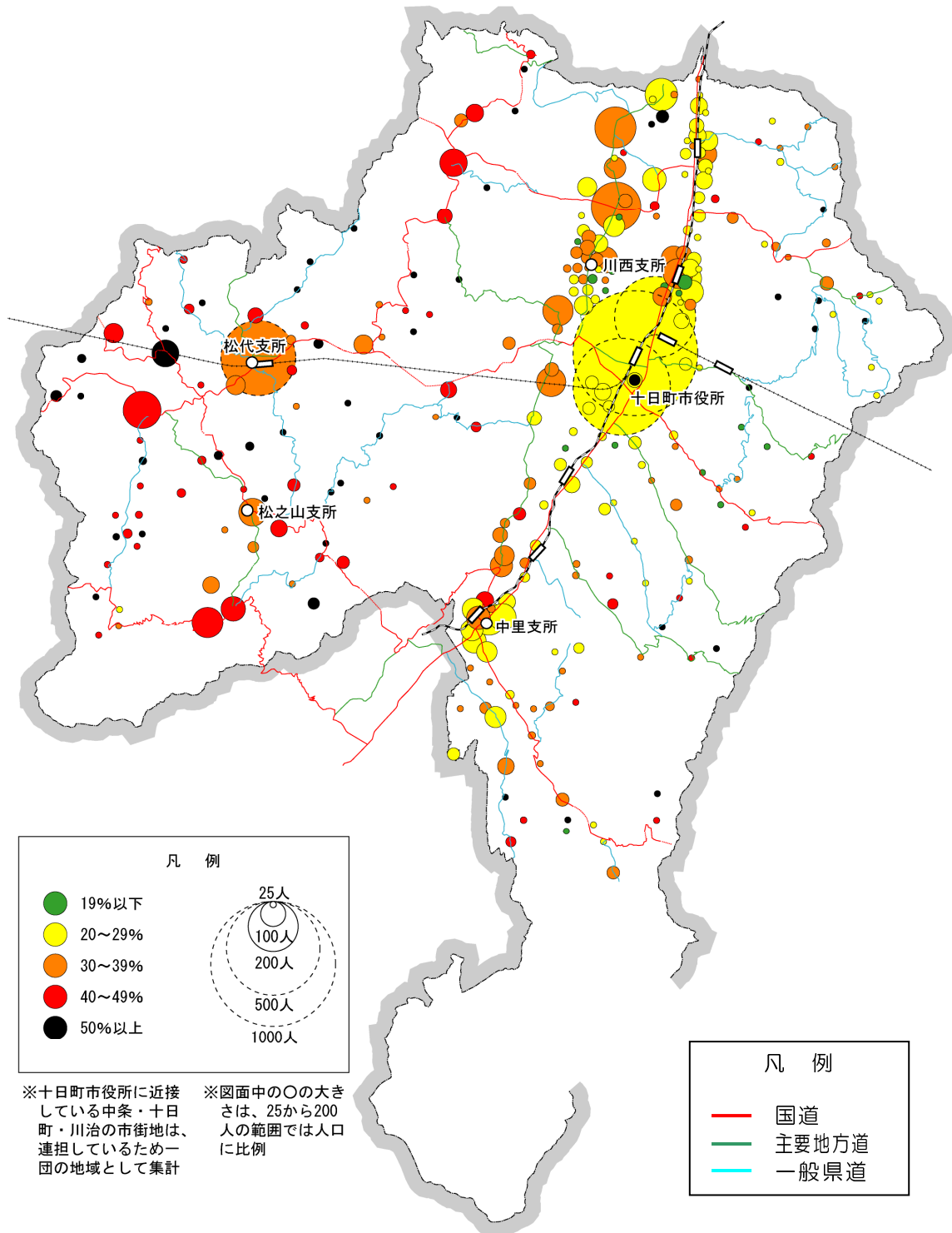


③高齢化の状況

周辺の地域では、特に少子高齢化が進行しており、65 歳以上の高齢者の割合が50%以上を占める「中山間地高齢化集落」が数多く点在しています。

松代・松之山地域では、中山間地高齢化集落が1/3以上あり、地域全体としても高齢化率が40%を超えています。

図表7 地域の高齢化状況（H19.5）

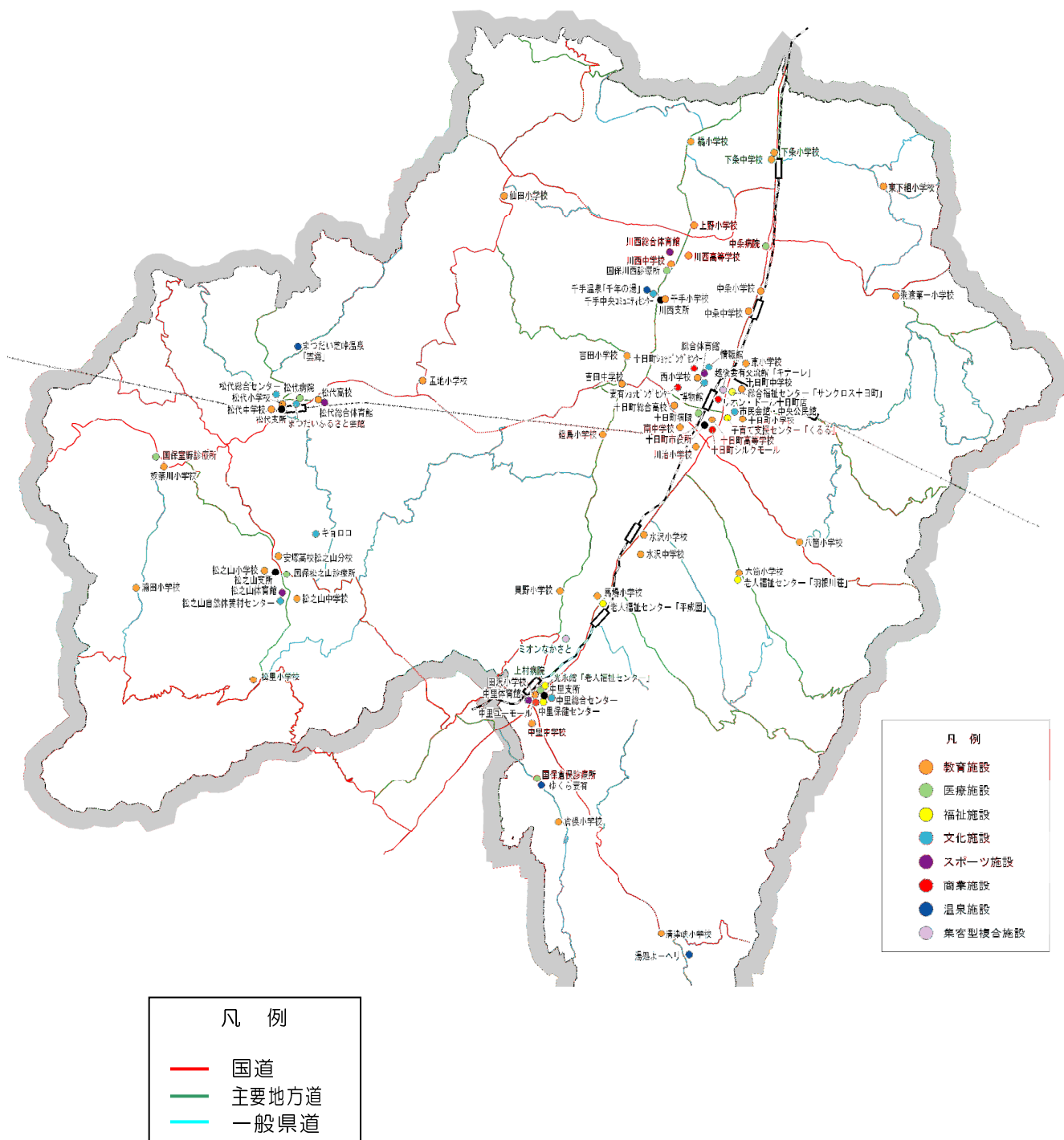


(3) 主要施設の分布状況

日常的に多くの市民が利用する医療施設や商業施設、教育施設などの主要な施設は、十日町市役所（十日町駅）・松代支所（まつだい駅）・中里支所（越後田沢駅）・川西支所周辺在市街地を中心に立地しています。

特に、十日町市役所（十日町駅）の周辺には、数多くの公共公益施設が集中しており、市民生活における重要な地域であることがうかがえます。

図表8 主要施設の分布図



(4) 移動状況

①通勤・通学

各地域ともに居住地内での就業・通学が多いものの、平成12年では川西地域の就業者の約3割、通学者の約4割、中里地域では通学者の4割が、十日町地域へ移動しています。

平成12年と平成17年を比較すると、就業者の移動割合がほぼ同じ一方で、通学者は市内移動が増加して津南町への移動が減少しています。

図表9 通勤・通学先の変化

(単位：%)

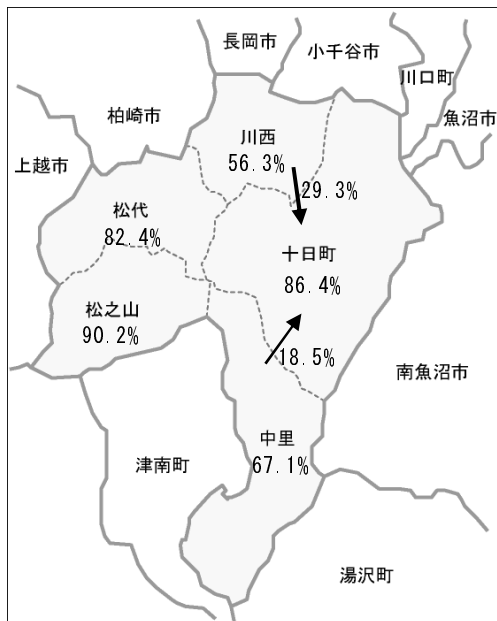
| 15歳以上就業者 | | | | | | | | | | | | |
|------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|-----|--------|-------|
| 就業地 常住地 | | 十日町 | 川西 | 中里 | 松代 | 松之山 | 十日町市 | 小千谷市 | 南魚沼市 | 津南町 | その他の市町 | 合計 |
| | | 十日町 | H12年 | 86.4 | 1.9 | 1.5 | 0.4 | 0.1 | 90.3 | 2.0 | 2.5 | 1.4 |
| 川西 | H12年 | 29.3 | 56.3 | 0.7 | 0.3 | 0.0 | 86.7 | 5.6 | 1.1 | 1.1 | 5.4 | 100.0 |
| 中里 | H12年 | 18.5 | 0.6 | 67.1 | 0.1 | 0.2 | 86.5 | 0.3 | 1.4 | 9.1 | 2.7 | 100.0 |
| 松代 | H12年 | 6.4 | 0.4 | 0.2 | 82.4 | 3.4 | 92.8 | * | 0.4 | * | 6.8 | 100.0 |
| 松之山 | H12年 | 1.9 | - | 0.5 | 2.9 | 90.2 | 95.5 | * | * | 0.8 | 3.7 | 100.0 |
| 十日町市 | H17年 | * | * | * | * | * | 89.0 | 2.3 | 2.0 | 2.1 | 4.6 | 100.0 |
| | H12年 | 63.0 | 8.3 | 7.7 | 5.9 | 5.1 | 89.9 | 2.0 | 1.9 | 2.0 | 4.1 | 100.0 |

| 15歳以上通学者 | | | | | | | | | | | | |
|------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|--------|-------|
| 通学地 常住地 | | 十日町 | 川西 | 中里 | 松代 | 松之山 | 十日町市 | 小千谷市 | 南魚沼市 | 津南町 | その他の市町 | 合計 |
| | | 十日町 | H12年 | 65.7 | 11.1 | 0.1 | 1.1 | - | 78.0 | 1.1 | 5.8 | 8.0 |
| 川西 | H12年 | 39.8 | 40.9 | - | - | - | 80.8 | 1.7 | 2.5 | 1.9 | 13.1 | 100.0 |
| 中里 | H12年 | 40.0 | 0.7 | 16.1 | - | - | 56.8 | 0.4 | * | 39.6 | 3.2 | 100.0 |
| 松代 | H12年 | 1.3 | - | - | 92.7 | 0.7 | 94.7 | * | 1.3 | * | 4.0 | 100.0 |
| 松之山 | H12年 | 1.7 | - | - | 16.5 | 74.8 | 93.0 | * | * | * | 7.0 | 100.0 |
| 十日町市 | H17年 | * | * | * | * | * | 80.9 | 0.8 | 4.1 | 5.4 | 8.9 | 100.0 |
| | H12年 | 53.9 | 12.8 | 1.7 | 6.4 | 3.1 | 77.8 | 1.0 | 4.3 | 9.6 | 7.3 | 100.0 |

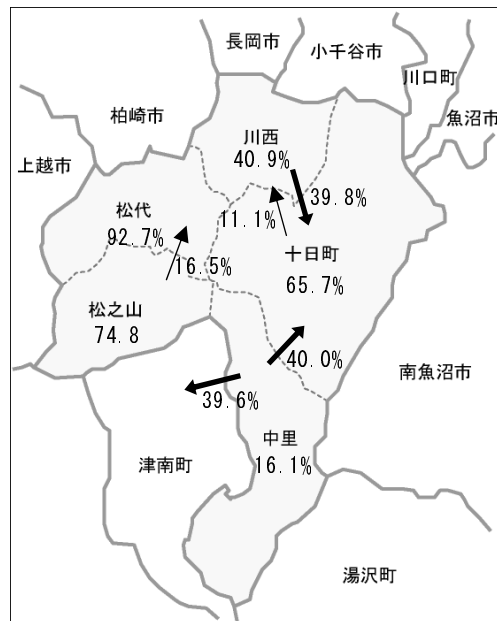
※表中の-はゼロ。*印は報告書に非掲載。

出典：国勢調査

図表10 通勤先 (H12)



図表11 通学先 (H12)



②買物

各地域ともに約半数以上の市民が、品揃えが豊富などの大型の複合商業施設が立地する十日町地域で買物をしています。

平成7年と平成16年を比較すると、各地域ともに地元購買率が減少しており、十日町地域や隣接市での購買が増加傾向にあります。

図表 12 購買先（全品目）の変化

(単位：%)

| 買物先 常住地 | | 十日町 | 川西 | 中里 | 松代 | 松之山 | 長岡市 | 上越市 | 小千谷市 | その他の市町 | 合計 |
|------------|------|------|------|------|------|------|-----|------|------|--------|-------|
| 十日町 | H16年 | 79.6 | - | 0.6 | - | - | 6.5 | - | 2.0 | 11.3 | 100.0 |
| | H7年 | 87.8 | - | - | - | - | 3.6 | - | 0.3 | 8.3 | 100.0 |
| 川西 | H16年 | 61.0 | 12.1 | - | - | - | 9.4 | - | 8.2 | 9.3 | 100.0 |
| | H7年 | 61.7 | 21.2 | - | - | - | 3.1 | - | 3.0 | 11.0 | 100.0 |
| 中里 | H16年 | 52.5 | - | 27.0 | - | - | 6.1 | - | - | 14.4 | 100.0 |
| | H7年 | 47.7 | - | 32.6 | - | - | 4.5 | - | - | 15.2 | 100.0 |
| 松代 | H16年 | 58.0 | - | - | 17.3 | - | 2.1 | 15.0 | - | 7.6 | 100.0 |
| | H7年 | 53.9 | - | - | 31.5 | - | 1.0 | 7.8 | - | 5.8 | 100.0 |
| 松之山 | H16年 | 48.0 | - | 3.1 | 0.8 | 18.4 | - | 11.3 | - | 18.4 | 100.0 |
| | H7年 | 40.8 | - | 2.9 | 1.5 | 29.9 | - | 11.6 | - | 13.3 | 100.0 |

※表中の-はゼロ。

出典：中心市街地に関する県民意識・消費動向調査報告書

③医療

県立病院のほか個人開業医が比較的多い十日町地域、県立病院がある松代地域、また、民間の総合病院がある中里地域に、市民の多くが通院しています。

図表 13 外来通院先の状況（H11）

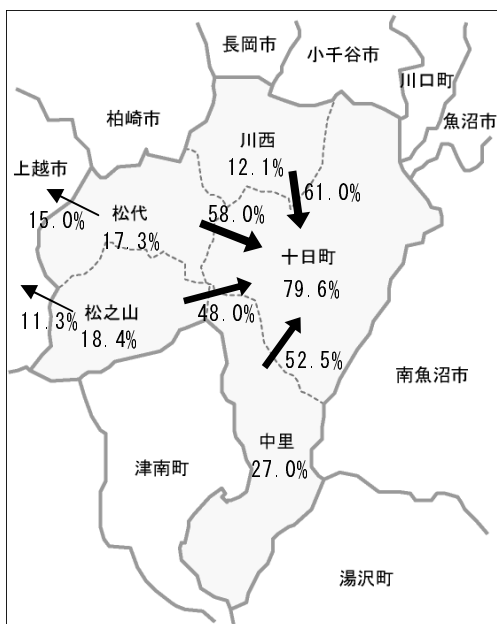
(単位：%)

| 病院所在地 患者住所 | 十日町 | 川西 | 中里 | 松代 | 松之山 | 長岡市 | 小千谷市 | その他 | 合計 |
|---------------|------|----|------|------|-----|-----|------|------|-------|
| 十日町 | 79.8 | * | 7.1 | 0.2 | * | 5.4 | 4.9 | 12.9 | 100.0 |
| 川西 | 70.1 | * | 1.1 | - | * | 7.6 | 17.4 | 28.8 | 100.0 |
| 中里 | 23.5 | * | 71.6 | - | * | 1.1 | 0.5 | 4.9 | 100.0 |
| 松代 | 36.6 | * | 2.2 | 57.5 | * | 0.7 | 0.7 | 3.7 | 100.0 |
| 松之山 | 37.9 | * | 22.7 | 21.2 | * | 4.5 | - | 18.2 | 100.0 |

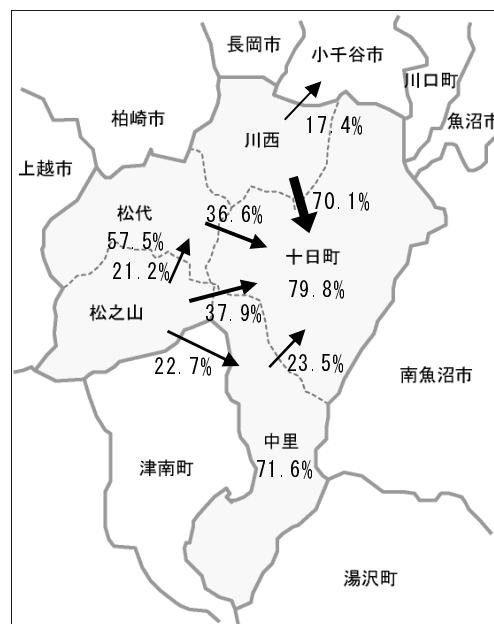
※表中の-はゼロ。川西・松之山は報告書に非掲載。

出典：新潟県保健医療需要調査

図表 14 買物先（H16）



図表 15 通院先（H11）



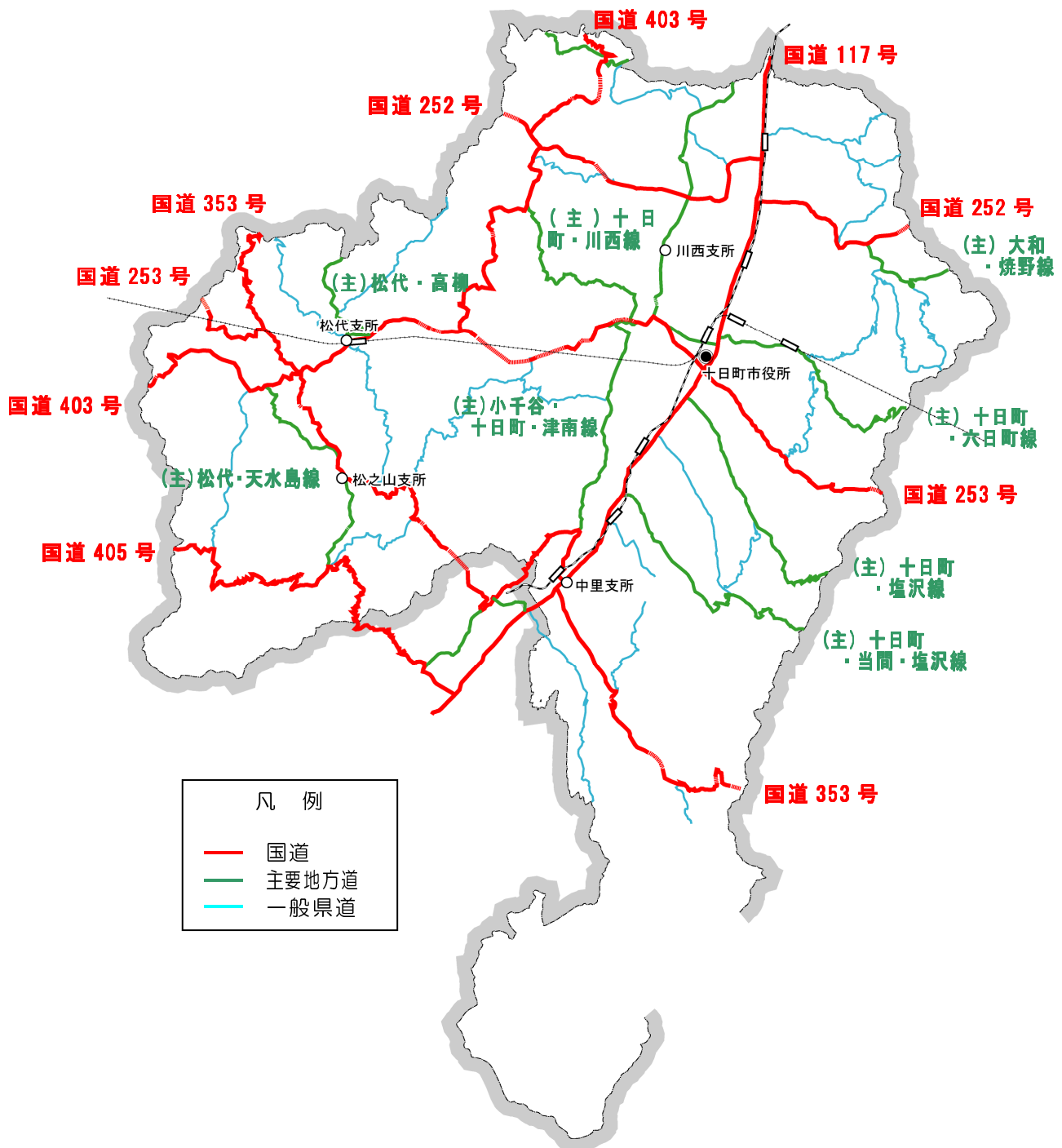
2. 地域交通の現況

(1) 交通網

本市の道路網は、市域を南北に縦貫する国道117号とこれに並行する403号、同じくほぼ東西を横貫する国道252号、253号、353号が骨格を形成し、これに主要地方道・一般県道と幹線市道が要所で接続して構成されています。

また、公共交通の鉄道は、国道117号に並行するJR飯山線(6駅)と、市域を東西に横断するほくほく線(4駅)が十日町地域で交差して走り、沿線住民の通勤・通学・通院など市民生活に欠かせない交通手段として重要な役割を担っています。

図表 16 交通網図

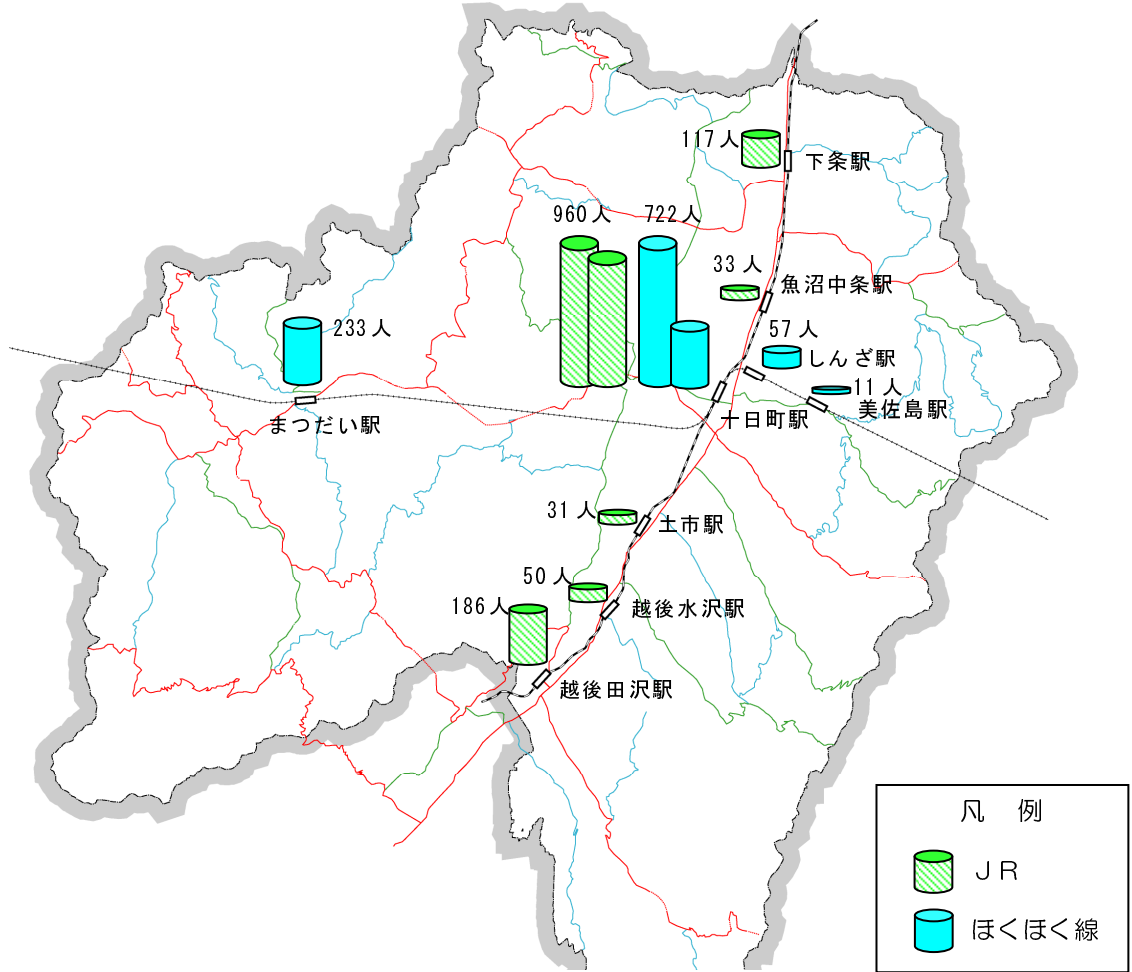


(2) 鉄道

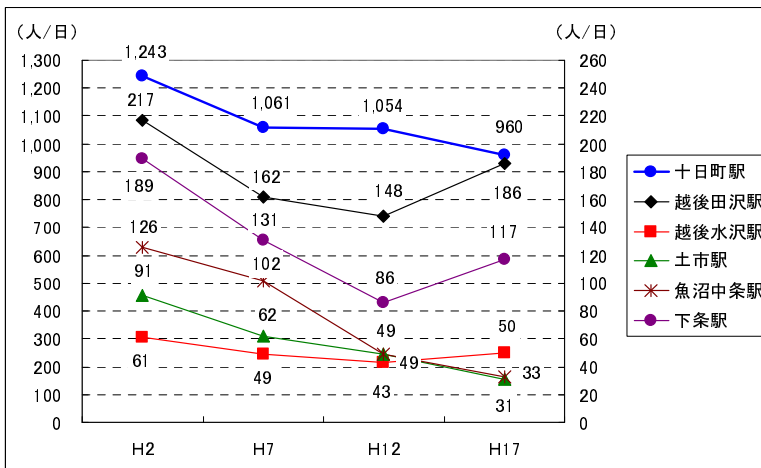
JR飯山線の利用は、十日町駅が最も多く、約1,000人/日の乗降があります。利用者は近年減少傾向にありますが、通学者の利用の増加から、越後田沢駅・下条駅では増加に転じています。

ほくほく線では、十日町駅が最も多く約700人/日の乗降があります。利用者は、通学者の利用からまつだい駅が増加していますが、そのほかの駅ではおおむね横ばい又は減少となっています。

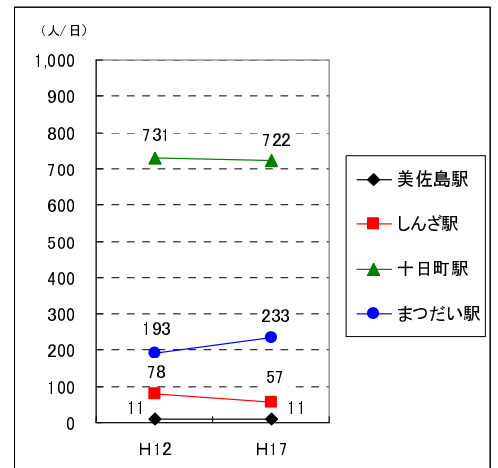
図表 17 各駅の乗降人数 (H17)



図表 18 JR飯山線の乗降人数の推移



図表 19 ほくほく線の乗降人数の推移



(3) 乗合バスなど

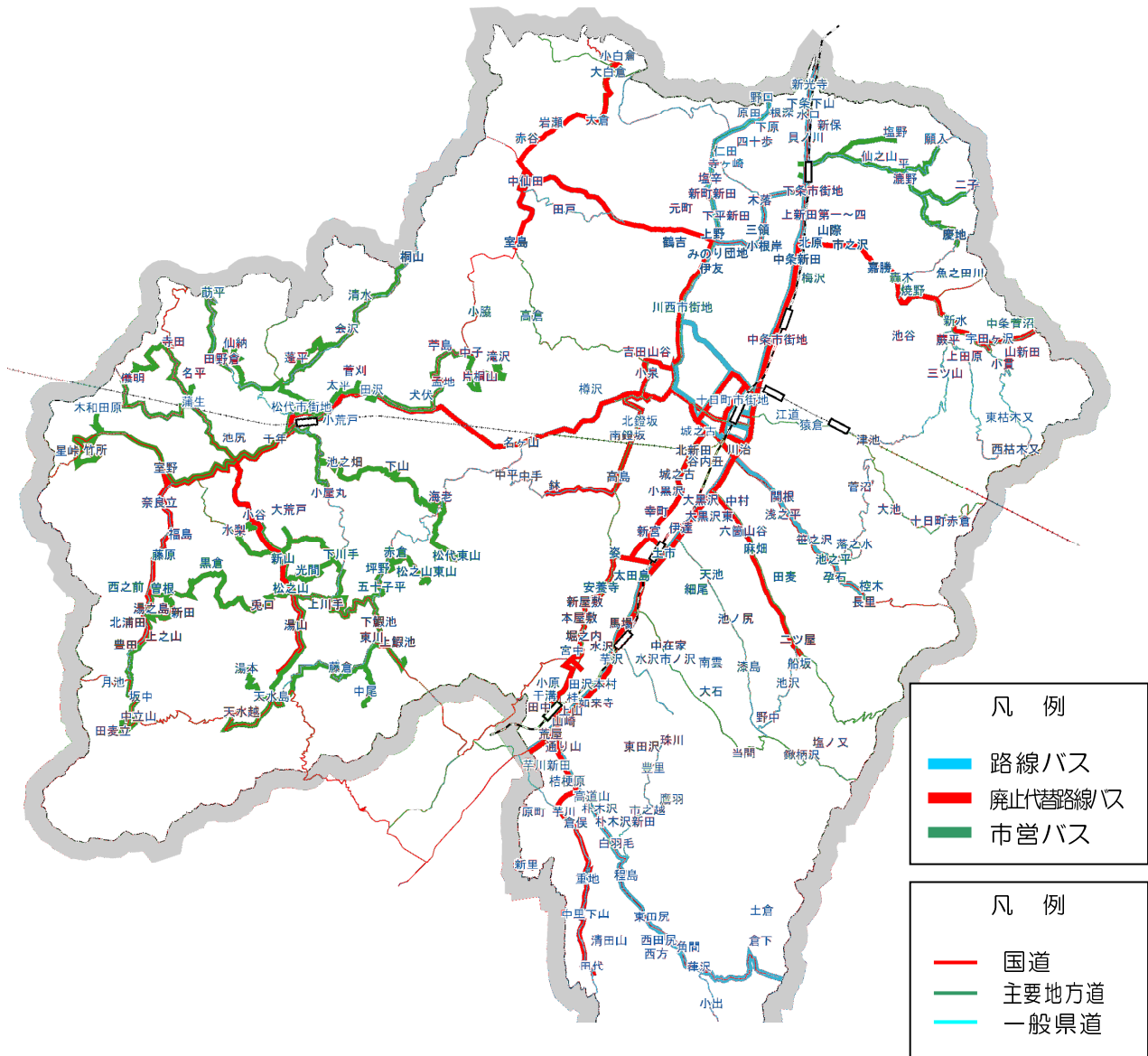
①バス路線

民間事業者による路線バスは、越後交通(株)・南越後観光バス(株)・越後柏崎観光バス(株)の3社が、主に国道117号経由で長岡市・小千谷市方面及び津南町方面へ8系統、国道253号を関越自動車道六日町インター経由で新潟市行の高速バス1系統、十日町・川西・中里の地域で一般路線バス9系統を運行しています。

廃止代替路線バスは、南越後観光バス(株)が十日町・中里地域を16系統が運行するほか、国道252号を経由して南魚沼市入口付近まで3系統を運行しています。また、越後柏崎観光バス(株)は、十日町・川西地域で5系統を運行し、東頸バス(株)が国道253号を経由して十日町・松代・松之山地域で3系統を運行しています。

これらのほか、スクールバスの混乗と空き時間を利用して市営バスを16系統運行しており、通学・通院等のニーズに合った生活交通を確保しています。また、その運転については、地元NPO団体や企業等に委託し、市と地元との共同参画による運行を行っています。

図表 20 バス路線と集落分布図



②その他の乗合輸送サービス

小・中学校・養護学校の児童・生徒の送迎用として十日町地域12系統、川西地域5系統、中里地域5系統のスクールバスを運行しています。

医療機関では、国民健康保険川西診療所（川西地域）のほか、民間の4医療機関が通院者の利便を図るため、送迎車両を運行しています。

また、温泉施設の千年の湯（川西）やショッピングセンター（十日町）が、利用者の増加や利便を図るため、運行スケジュールを決めて送迎バスを運行しています。

その他の公共的な輸送サービスとして、十日町地区タクシー協会に所属するタクシー事業者4社が金・土曜日に、十日町市街地発・中里方面行きの乗合タクシーの試験運行を平成19年7月から実施しています。

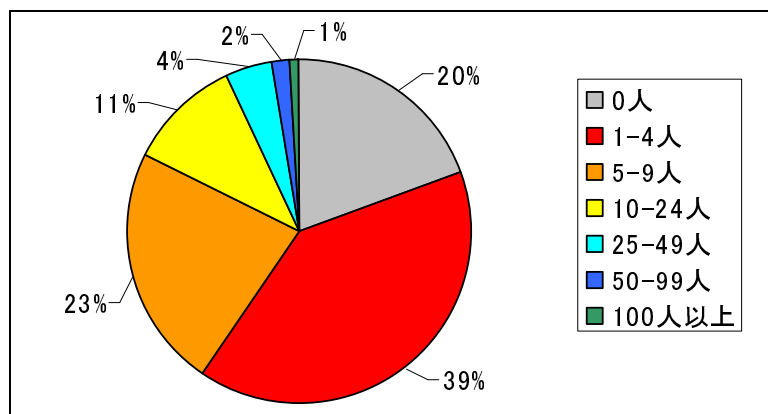
③民間運行の路線バス・廃止代替路線バスの利用者

国道117号経由で小千谷市・津南町へ運行している路線バス（十日町車庫前～小千谷市車庫前、十日町車庫前～津南）の利用が最も多く、それぞれ400人/日以上の利用（乗車）があります。

一方で市内230箇所あるバス停のうち、乗車人数が4人/日以下が約6割を占めており、ゼロ人のバス停が2割あります。利用の多いバス停は、高校・駅・病院・市役所支所などとなっています。

把握が可能な直近2か年の利用者数を比較すると、小千谷市方面は増加し、津南町方面は減少しています。また、松之山方面では、松之山・松代間は減少し、十日町までの利用者が増加しています。

図表21 バス停での1日当たりの乗車人数の割合（H18）

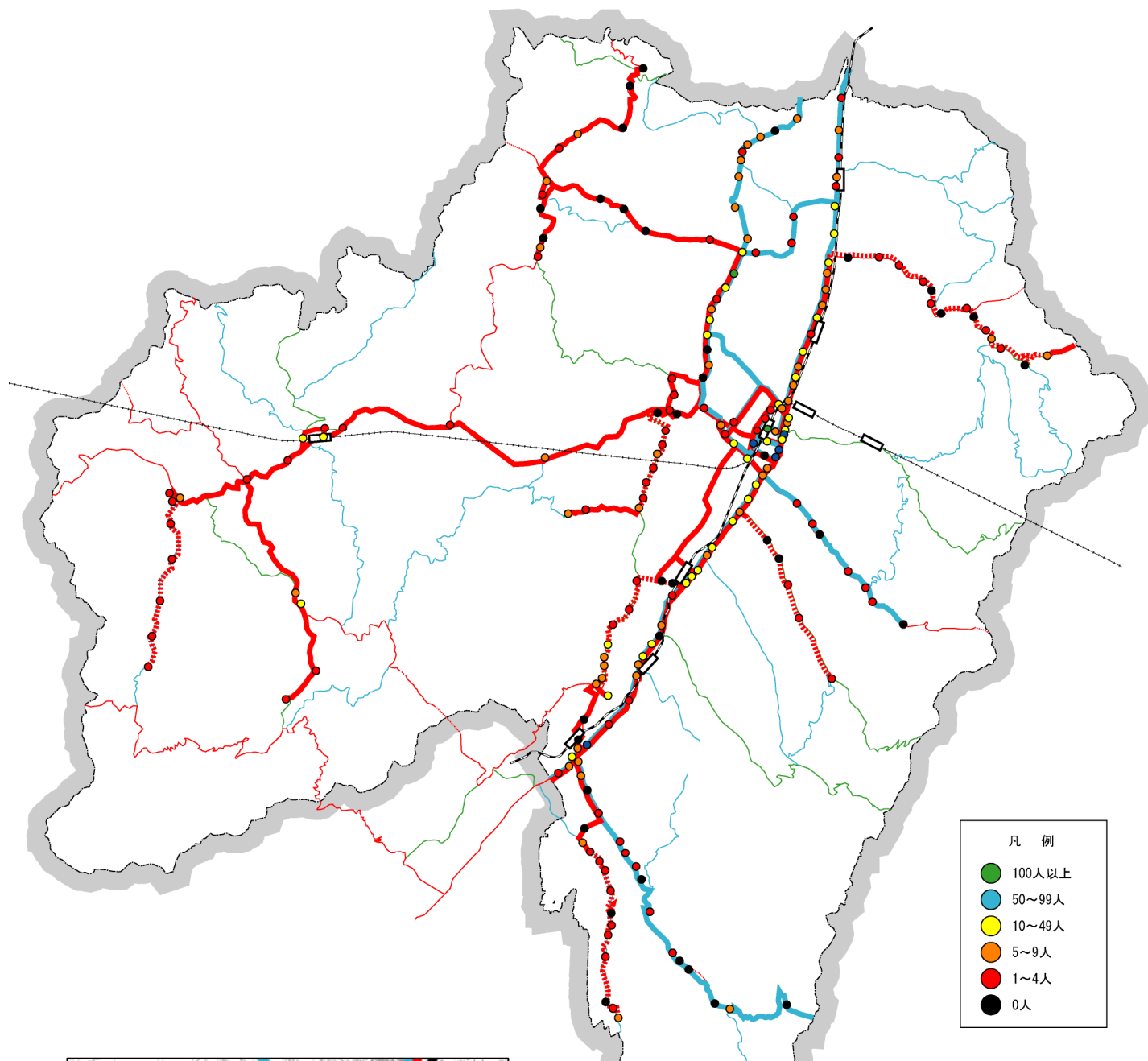


※円グラフの区分は時計回りに、凡例の上から順になっている。

図表22 乗車人数の多いバス停（H18）

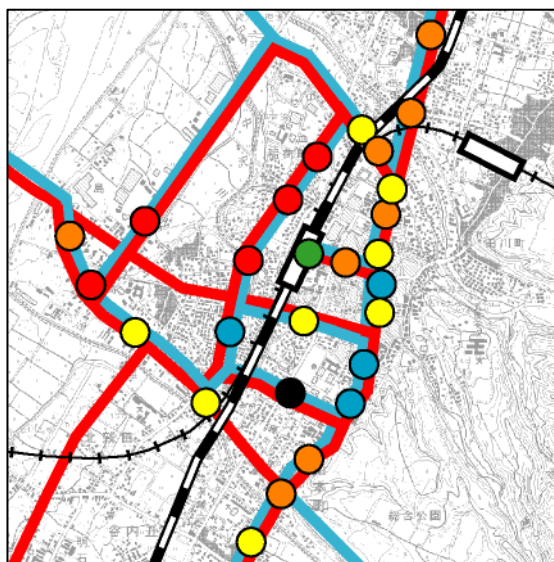
| 順位 | バス停 | 乗車人数 |
|----|---------|------|
| 1 | 川西高校前 | 147 |
| 2 | 十日町駅前 | 140 |
| 3 | 十日町高校入口 | 66 |
| 4 | 本町1丁目 | 63 |
| 5 | 十日町病院前 | 56 |
| 6 | 中里支所前 | 50 |
| 7 | 高田町 | 49 |
| 8 | 本町3丁目 | 49 |
| 9 | 上野 | 48 |
| 10 | 川西支所前 | 37 |

図表 23 各バス停での1日当たりの乗車状況 (H18)



凡例

| | |
|------------|--------|
| ● (Green) | 100人以上 |
| ● (Blue) | 50~99人 |
| ● (Yellow) | 10~49人 |
| ● (Orange) | 5~9人 |
| ● (Red) | 1~4人 |
| ● (Black) | 0人 |



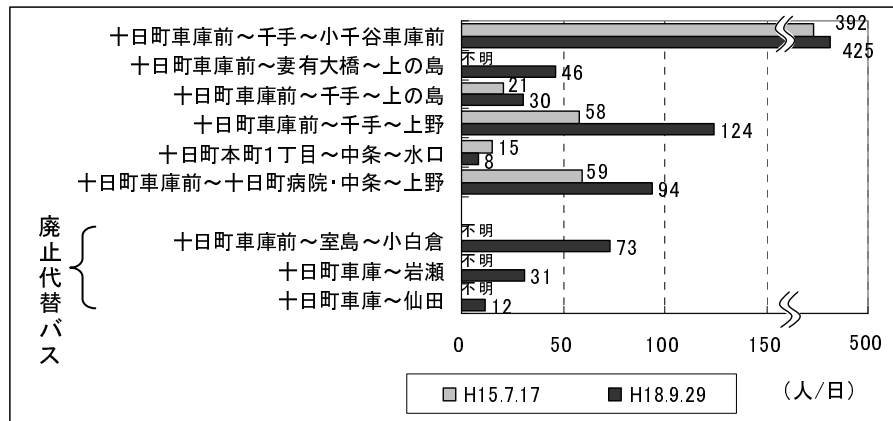
凡例

| | |
|------------|----------|
| — (Blue) | 路線バス |
| — (Orange) | 廃止代替路線バス |
| ■ (Black) | フリー乗降区間 |

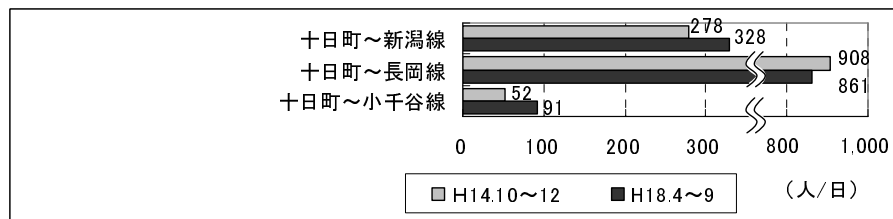
凡例

| | |
|-----------|-------|
| — (Red) | 国道 |
| — (Green) | 主要地方道 |
| — (Cyan) | 一般県道 |

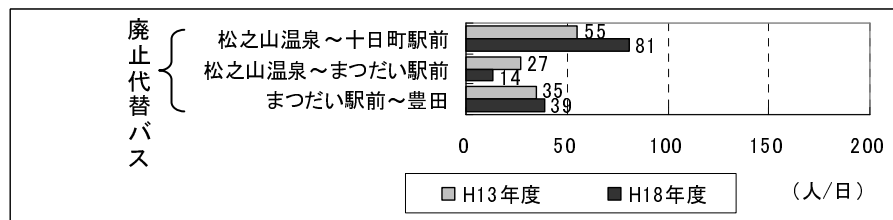
図表 24 越後柏崎観光バス(株)の乗車人数の推移



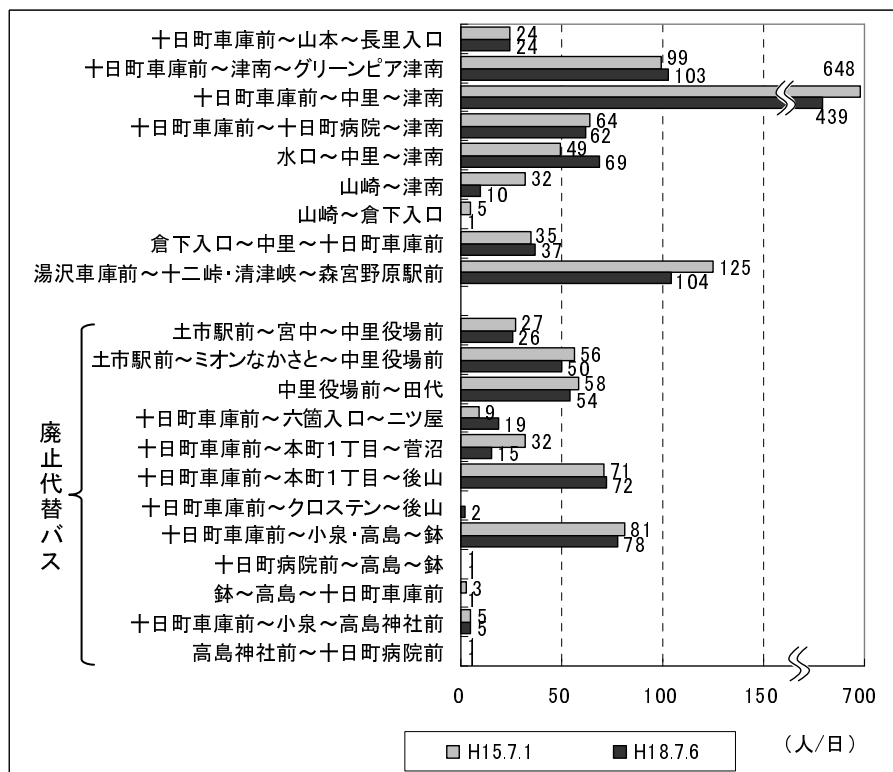
図表 25 越後交通(株)の乗車人数の推移



図表 26 東頸バス(株)の乗車人数の推移



図表 27 南越後観光バス(株)の乗車人数の推移



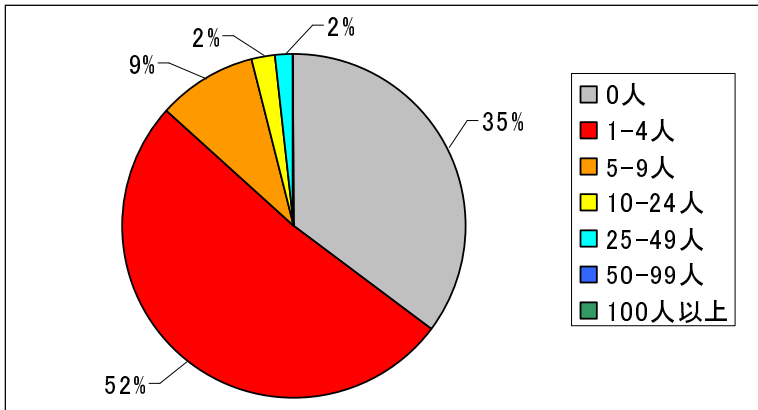
第1章.市の概要

④市営バスの利用者

各地域の市営バスは、一部の路線を除き5～10人/日程度の利用(乗車)があり、いずれの路線も平成16年と18年の利用者はほぼ横ばいとなっています。

ただ、市内128箇所あるバス停のうち、乗車人数が4人/日以下が約8割に達しており、ゼロ人のバス停が約1/3を占めています。なお、利用の多いバス停は、小中学校・診療所・駅・支所となっています。

図表 28 バス停での1日当たりの乗車人数の割合 (H18)



※円グラフの区分は時計回りに、凡例の上から順になっている。

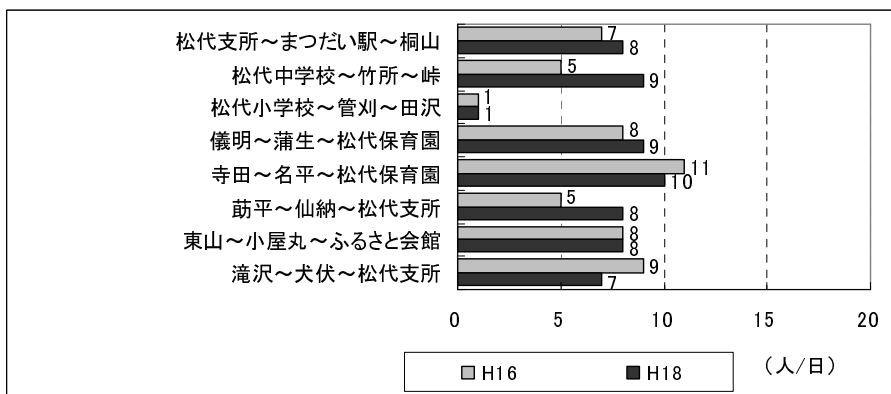
図表 29 乗車人数の多いバス停 (H18)

| 順位 | バス停 | 乗車人数 |
|----|--------|------|
| 1 | 松之山小学校 | 38 |
| 2 | 松之山中学校 | 34 |
| 3 | 松之山診療所 | 24 |
| 4 | 松代駅 | 19 |
| 5 | 下条駅 | 12 |
| 6 | 松代支所 | 9 |
| 6 | 下条公民館 | 9 |
| 6 | 黒倉学校前 | 9 |
| 6 | 松里小学校 | 9 |
| 10 | 澁野 | 6 |
| 10 | 寺田 | 6 |

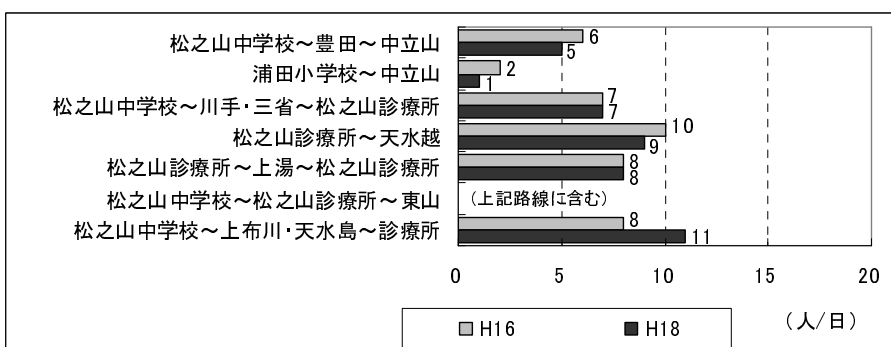
図表 30 十日町地域市営バスの乗車人数の推移



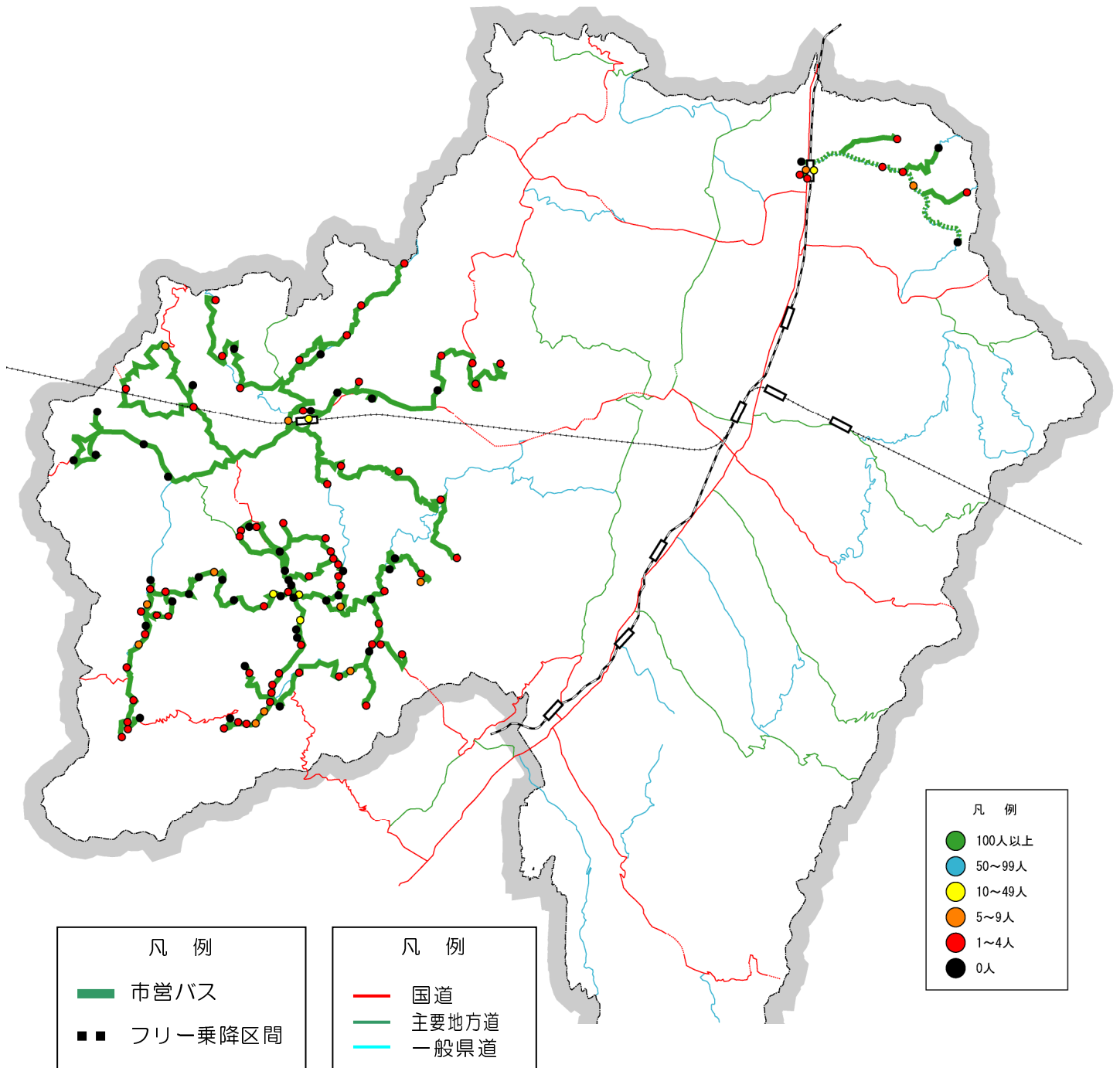
図表 31 松代地域市営バスの乗車人数の推移



図表 32 松之山地域市営バスの乗車人数の推移



図表 33 各バス停での1日あたりの乗車状況 (H18)



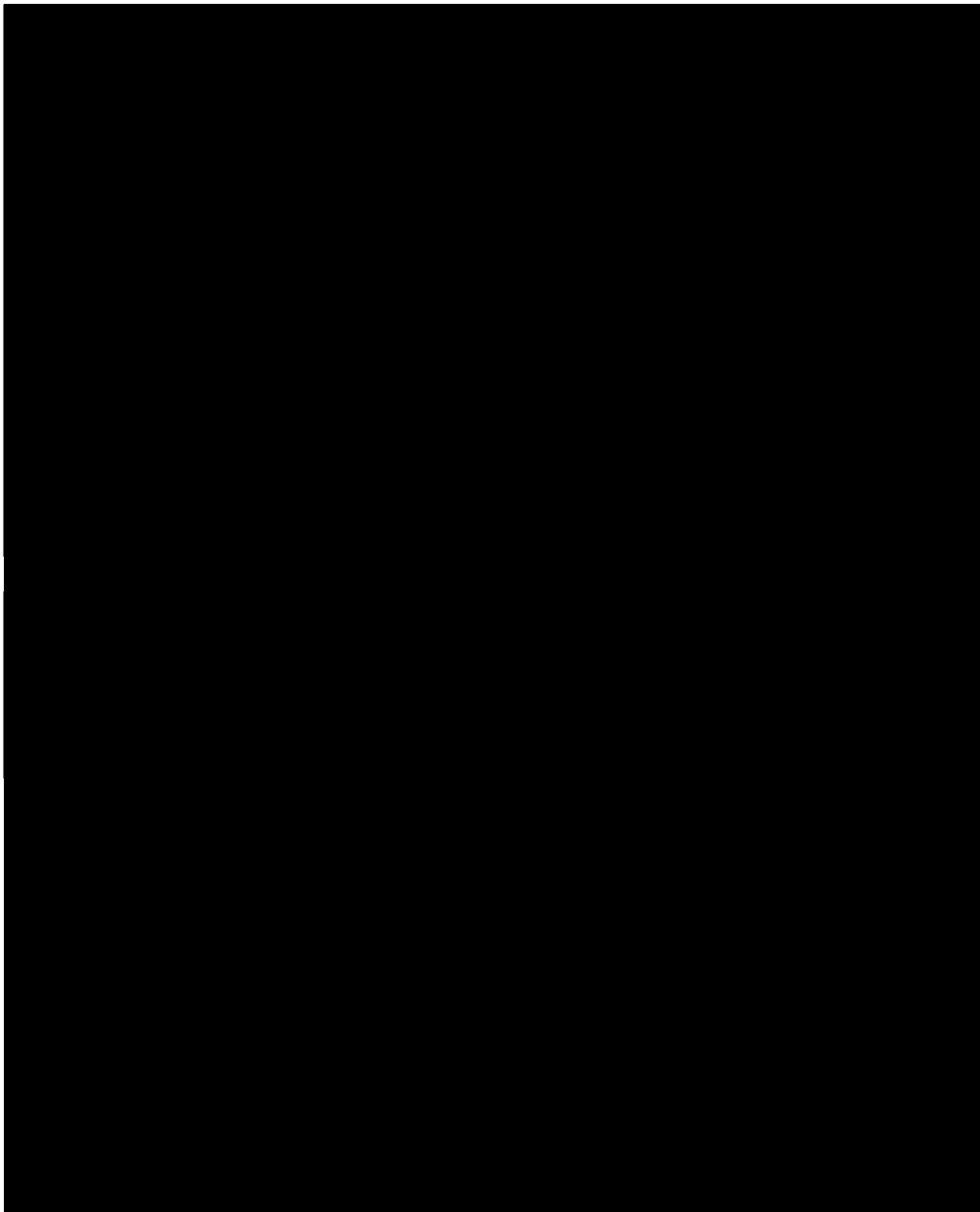
第2章. 住民意識調査の結果

1. 調査の概要

現在運行されている路線バスに対する評価や今後の公共交通の在り方などについて、市民の意向を把握するため、3,000名を対象にアンケート調査を実施（平成19年8月17日発送、31日回収）しました。

回収数は1,600通であり、11の各地区ともに50%前後の回収率を確保し、全体では53%の結果となりました。

図表 34 アンケートの配布・回収結果



2. アンケートの結果

※詳細は後掲の資料編を参照。文中の括弧内の頁は資料編のもの。

(1) 民間路線バス・市営バス

① 一般的な利用傾向について

18歳以下・学生の6割以上がバスを利用し、通勤・通学目的が約8割を占めています。19～64歳・会社員等では8割近くがバスを利用せず、利用時の目的では飲酒時が4割と最も多くなっています。一方、65歳以上は5割近くの利用があり、通院や買い物が主な目的となっています。(10頁、図表5・6関係)

② 民間路線バスについて

民間バスは、「運行時間帯の利用しやすさ」や「運行間隔(便数)」の満足度が高いものの、「時刻の分かりやすさ」「所要時間」「運転手の対応・サービス」などでは満足度が低く(11頁、図表7・8関係)、特に利用頻度が少ない人ほど「時刻の分かりやすさ」に対する評価が低い傾向となっています。(18頁、図表22関係)

年齢別では18歳以下が「自宅や目的地からバス停までの距離」、65歳以上は「バスの大きさ(混み具合)」の評価が、他の年齢層より低い傾向が見られます。(20頁、図表24関係)

地域別で松之山地域は、「総合評価」をはじめ、「運行時間の利用しやすさ」「運行間隔(便数)」の評価が他の地域に比べて高い傾向が見られます。また、松代地域は、「運転手の対応・サービス」の評価が他の地域に比べて低い傾向となっています。(22頁、図表28関係)

③ 市営バスについて

市営バスに対する評価は、おおむね民間路線バスと同じ傾向ですが、全体的に満足度は低く、中でも「運転手の対応」が低い傾向となっています。(11頁、図表9～12頁、図表10関係、19頁、図表23関係)

年齢別では18歳以下が、「運行の時間帯の利用」「運行間隔(便数)」「バス停の快適さ」の評価が他の年齢層に比べて高い傾向が見られます。また、65歳以上は総じて評価が低く、「利用しやすい運賃」の評価が他の年齢層に比べて低い傾向となっています。(20頁、図表25関係)

地域別で下条地域は、「運行時間帯の利用しやすさ」「運行間隔(便数)」「運行ルートの利用しやすさ」「バスの乗り降りのしやすさ」「利用しやすい運賃」の評価が、他の地域に比べて高い傾向が見られます。一方、松代地域と松之山地域は、多くの項目で低い評価にとどまっています。(22頁、図表29関係)

④ バス運行の助成について

アンケートの中で運行に対する助成などを尋ねたところ、まず、運行に対する助成については半数以上が知らなかったと回答していますが、年齢の上昇とともに認知度も高くなっています。(15頁、図表15関係)

また、今後の助成の在り方については、「市の経費を現行水準で維持・サービスな

第2章. 住民意識調査の結果

どを現状確保」が各年齢層・階層で4割を超えています。19～64歳と65歳以上では、「市の経費増」「住民も負担」「市の経費減」が1割前後でほぼ拮抗しています。（15頁、図表16関係）

⑤バス運行の新たなサービスなどについて

アンケートで市民が望む新たなサービスについて意見を求めたところ、18歳以下・学生は「現在運行していない地域の運行」や「鉄道・バスの共有カード、乗継割引の導入」が多く、19～64歳・会社員等は「市街地の循環バス」と「高齢者割引」がそれぞれ3割と多く、65歳以上では「高齢者割引」が6割近くと最も多くなっています。（12頁、図表11関係）

次に、不満内容の改善と新たなサービスが導入された場合にどの程度利用するかと尋ねたところ、未利用の人が減少するほか（13頁図表12及び図表13）、約4割の市民が「利用頻度が増加」すると回答しており（24頁、図表33関係）、そのうち「週に1回以上」の日常的な利用が期待できる人は約3分の1となっています。（25頁、図表34関係）

また、現在の利用頻度が多い人ほど、「鉄道・バスの共通カード・乗継割引の導入」を望む傾向となっており、利用頻度が増加すると回答した人については、「現在運行していない地域の運行」「市街地循環バス」「高齢者割引」を望む意見が多くなっています。（25頁、図表35関係）

さらに、不満内容の改善と新たなサービスが導入された場合、バスを利用しての行き先を聞いたところ、「買物」「通院」では各地域ともに「旧十日町市」が多くなっている一方、松代地域では自地域内での移動が多い傾向が見られます。（26頁、図表36～27頁、図表43関係）

（2）鉄道

①鉄道全般について

18歳以下・学生は、「通勤・通学」「買い物」の利用が多く、その他の年齢層等では、「旅行や所用」の利用が最も多くなっています。（16頁、図表17関係）

②JR飯山線について

JR飯山線は、「運行時間帯の利用しやすさ」や「運行間隔（本数）」の満足度が高いものの、「時刻の分かりやすさ」「乗り降りのしやすさ」「乗務員等の対応・サービス」などで満足度が低くなっています。（17頁、図表18・19関係）

年齢別では65歳以上が、「運行時間帯の利用しやすさ」「運行間隔（本数）」の評価が、他の年齢層に比べて低い傾向が見られます。（21頁、図表26関係）

③ほくほく線について

ほくほく線に対する評価は、おおむね JR 飯山線と同じ傾向ですが、全体的に満足度は低くなっています。(17 頁、図表 20・21 関係)

年齢別では 65 歳以上が、総じて評価が低く、JR 飯山線と同様に「運行時間帯の利用しやすさ」「運行間隔の利用しやすさ」の評価が、他の年齢層に比べて低い傾向が見られます。(21 頁、図表 27 関係)

地域別として松代地域では、「利用しやすい運賃」の評価が、他の地域に比べて低い傾向となっています。(23 頁、図表 31 関係)

(3) マイカー

マイカーの利用は、19～64 歳・会社員等では、「通勤・通学」「買い物」「通院」のすべてで約 8 割を占め、65 歳以上においても同じ項目で 4 割を超えています。(7 頁、図表 1～8 頁、図表 3 関係)

また、免許とマイカーの保有率は、19～64 歳・会社員等が 8 割以上、65 歳以上でも 4 割を超え、利用割合と相関関係にあることがうかがえます。(9 頁、図表 4 関係)

(4) 地域生活交通に対する自由意見

バスについては、「バスは必要である」という意見が最も多くなっています。また、「運行本数の増便」と「現在運行していない地域への運行」を望む声のほか、「車両の小型化」を図るなどの「コスト縮減」の工夫が必要であるという意見が多く見られます。

また、鉄道では、「運行本数の増便」に対する意見が最も多くなっており、「ダイヤ調整等」がそれに続いています。(28 頁・図表 44、29 頁・図表 45 関係)

第3章. 課題の整理

前章までの現況把握と住民意識調査の結果から、高齢化の進行や輸送サービスの利便性向上が必要など、様々な課題が明らかになりました。

この章ではそれらの課題を、「交通手段の確保」「サービスの提供」「意識づくり」という3つの区分で、それぞれ内容を整理します。

(1) 交通手段の確保

十日町市は、人口・世帯数が減少傾向にありますが、高齢者は増加傾向となっています。さらに、中山間地域では高齢者のみの世帯が増加しており、既に3割を超えている地域があります。

このような状況のなか、市民が安心して暮らし続けられる生活環境を維持するため、市内各地域や隣接市町へ移動するための交通手段の確保が求められています。

【課題】

- ① 高齢化の進行に伴い、マイカー利用ができなくなる市民が増加するため、そのような市民の移動手段の確保が重要です。
- ② 市民の通勤通学や通院などのため、引き続き公共交通を維持する必要があります。
- ③ 公共公益施設が集中・立地する地区へなど、移動割合が高い地区間を移動するための交通手段が必要です。
- ④ 山間の集落の市民が日常生活を安定的に送れるよう、交通手段を維持・確保する必要があります。
- ⑤ 公共交通が運行していない、いわゆる空白地の解消を図ることが必要です。
- ⑥ 市街地の主要施設を結ぶ交通手段は、市民に望む声が多いため、今後検討していく必要があります。
- ⑦ 市民生活の更なる利便性向上に向け、あらゆる交通手段の活用を検討することが必要です。

(2) サービスの提供

鉄道、バスの利用者は、総じて減少傾向にあり、1日当たりの利用者が4人以下のバス停が全バス停の半数以上を占めます。一方、18歳以下や65歳以上の半数以上の方がバスを利用しており、利用ニーズに応じたサービスの提供が求められています。

【課題】

- ①「鉄道・バス共有カード等」「高齢者割引」など、市民に望む声が多いサービスを検討する必要があります。
- ②輸送サービスの維持のため、低利用区間の見直しなど、運行の効率化を図ることが必要です。

(3) 意識づくり

アンケート調査の結果、19～64歳の市民の約8割が、通勤をはじめ買物や通院にマイカーを利用していることが明らかになりました。また、市民の移動手段である民間の路線バス運行への市の助成については、半数以上が知らなかったことが分かりました。引き続き生活交通を維持していくため、市民の意識づくりが求められています。

【課題】

- ①生活交通の維持の必要性を、市民に理解を求めていくことが重要です。
- ②地域の生活交通の要であるバスは、その利用の普及PRが必要です。
- ③環境面への配慮などから、地域内の連携や工夫による、効率的な乗車を検討していく必要があります。
- ④減便などの利便性低下や市費負担の増加を避けるため、利用者数の維持・増加が重要です。
- ⑤マイカー利用の高齢者のため「事故予防」の視点が不可欠です。
- ⑥寄せられる利用者の声などを、交通事業者に届けていく仕組みが必要です。
- ⑦輸送サービスの維持・充実のため、市民代表と関係者による協議を、適時適切に行っていく必要があります。

第4章. 基本方針

1. 基本方針を考えるに当たり

(1) 現状の考察

①まちづくりの方向

右肩上がりの経済成長の終えんと人口減少時代の到来により、我が国は大きな変動期に直面したといわれています。加えて地方分権の推進は、地方都市に、自主自立と持続可能な地域経営を強く促しています。

このような情勢のなか、経済成長を追い風にした従来のような拡散的なまちづくりではなく、一定の考えのもと都市機能や施設が適切に配置されるなどの、コンパクトなまちづくりを目指すべき時代を迎えています。

②道路輸送・交通

モータリゼーションの普及により、公共交通の利用者は全国的に減少傾向にあり、特に地方はその傾向が顕著です。利用者の減少は公共交通の利便性低下をもたらしますが、とりわけバス輸送はコストがかさみやすく、減便などのサービスの低下につながります。

このサービスの低下は、更なる利用者減や路線廃止などを招き、結果として人々の乗用車シフトを促し、それが一層の利用者減につながるという悪循環を生んでいます。

③本市が置かれている状況

前章までの中で特に懸念される点は、足早な高齢化と過疎化により近い将来、移動制約者の増加が見込まれることです。さらに、市域の大部分が中山間地域で豪雪地という厳しい自然条件も重なり、近年は高齢化集落が増加傾向にあります。

また、このような状況の一方で、現在でも公共交通が運行していない、いわゆる空白地が現存しています。さらに本市は、厳しい財政状況にありながら、現行の輸送サービスの維持のために、多大な市費負担を毎年続けています。

(2) キーワード

この計画の策定に当たり、住民代表による検討を重ねた結果、次の①から③が大きな意義を持つ言葉としてクローズアップされました。

①「環境」～環境への配慮から公共交通利用を促す～

現在、環境面で最も懸念されている地球の温暖化は、科学的な見地から、原因や影響などの因果関係が裏づけられつつあります。その最大の原因とされる二酸化炭素の排出量は、乗用車に比べてバスや鉄道は格段に少ないとされ、このことから公共交通利用を促す必要があります。温暖化による異常気象や自然災害の猛威に、私たちの世代だけではなく、後世の子孫が脅かされることのないよう、身近なことから今始めるべきです。

②「賑わい創出」～地域の賑わいを公共交通が支える～

日本有数の豪雪地で、過疎化と高齢化が進むこの地域。これは事実ですが、市民はここに愛着を持ち、家族と共に暮らし、隣人たちとのふれあいを大切にしながら、元気に日々送っています。地域の行事など機会を得ては大勢が集まり、市街地だけではなく山間の集落でも、笑声が響き合い市民の活気でみなぎります。今後もそれぞれの地区が元気で賑わい続けるよう、公共交通を維持していくことが必要です。

③「地域の顔“拠点”」～市民生活が豊かであるために～

本市は平成17年4月、5市町村により合併をしましたが、現在も旧市町村ごとに5つの中核的な地区があり、医療機関やコミュニティ施設が立地するなど、その地域を代表する街区が形成されています。さらに、昭和の大合併前の旧町村ごとに商業やサービス業が集積する地区があり、そこに住む市民だけではなく、周辺集落の市民の日常生活を支える重要な役割を担っています。このため、引き続き市民生活が豊かであり続けるよう、それら“拠点”の充実を図ることが欠かせません。

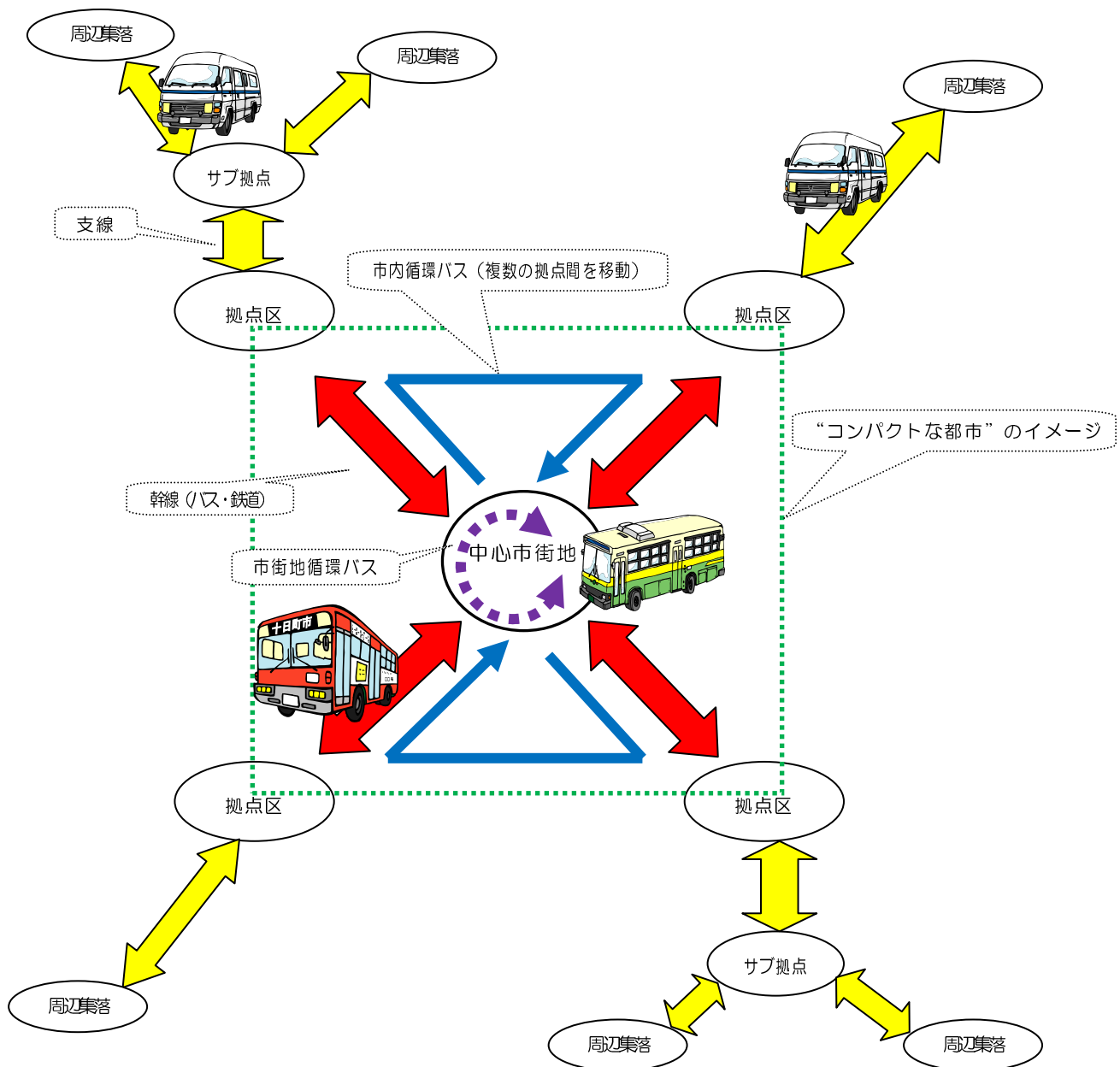
(3) 公共交通ネットワーク

前述の現状の考察などから、本市は今後、“コンパクトな都市”※づくりを進めます。それに向けては、主要施設が集積する中心市街地と、地域の顔である“拠点”とを、誰もが利用できる公共交通で結ぶことが重要です。また、各拠点とそれを取り囲む周辺の集落についても、相互の円滑な往来により地域の自律を図るため、ニーズに応じた交通網を維持・整備していく必要があります。

このため、中心市街地と拠点の間を幹線とし、拠点と周辺集落の間を支線と位置づけ、幹線は市の責任で永続的につなぎ、支線については各地域の考えのもと、市との協働により維持・整備するものとします。そして、各拠点の充実と市民生活の利便性向上を目指し、幹線と支線をうまく組み合わせての、公共交通のネットワーク化を図ります。

※コンパクトな都市：車に依存することなく生活しやすいよう、住宅・学校・商店・福祉施設などが適切に配置された地域と、広域的・基幹的な医療や商業・サービス業などの都市機能が集積した地域とが公共交通等で結ばれ、各地域がそれぞれの特性を生かした役割分担のもと形成された都市のこと。

図表 35 公共交通ネットワークのイメージ



- ◇中心市街地：総合病院・高校・商業集積・鉄道の主要駅などのほか、一定の事業所数や人口集中地区（DID※）を抱えた区域。※市町村の区域内で人口密度が4,000人/km²以上の基本単位区（平成2年以前は調査区）が互いに隣接し、人口が5,000人以上となる地区に設定されるもの。
- ◇拠点区：従来から各地域の中核として、住居・学校・商業・公共施設などが適度に集中している地区。
- ◇サブ拠点：拠点区に準じた人口や施設を有し、中山間地の複数集落にとっての拠点的機能を担う地区。
- ◇周辺集落：中山間地に点在する集落の総称。集落は、主に住居と集会所等で形成。

2. 基本方針の設定

ここでは、前項1の考察などを踏まえ、以下により基本方針を設定します。

なお、前章で整理した3つの課題群は、次のように基本方針に関連づけられます。

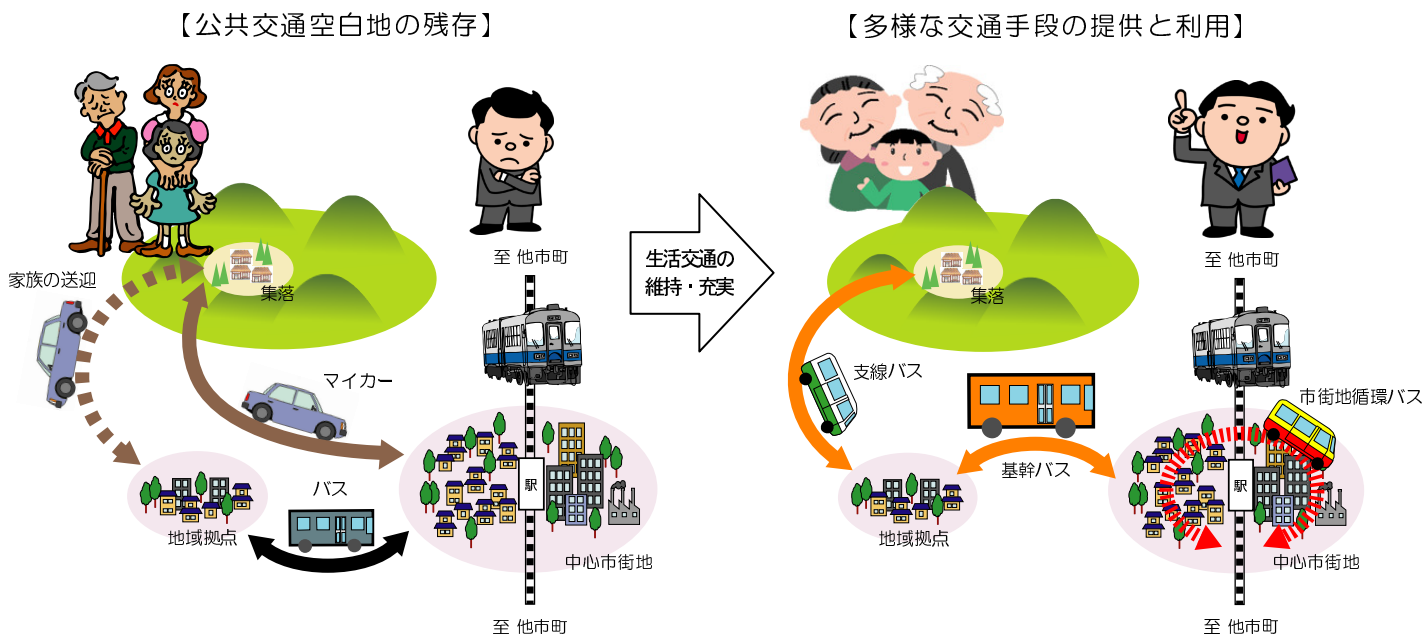
| | | |
|-------------|---|-------------------|
| 課題群：交通手段の確保 | ⇨ | 基本方針1（輸送サービス網整備） |
| 課題群：サービスの提供 | ⇨ | 基本方針2（多様なサービス） |
| 課題群：意識づくり | ⇨ | 基本方針3（守りはぐくむ公共交通） |

基本方針1：市民生活を支え続ける輸送サービス網の整備

【考え方】

- ◇市民生活を支え続けるため、道路輸送サービスの維持を最大限図るとともに、その充実をめめます。特に病院など、生活に欠かせない施設がある地区への移動は、最優先に移動手段を確保します。
- ◇市域にある公共交通の空白地については、その地区の要請に応じ、ニーズに応じた手法を住民と共に検討のうえ移動手段を整備します。
- ◇また、街なかの活性化と主要施設の利便性向上のため、中心市街地の主要施設を移動する手段の検討とともに、各地域では快適な乗継と賑わいづくりのため、乗継拠点の整備を検討します。
- ◇さらに、鉄道とバス・タクシーの円滑な乗継とそれぞれの特性を生かしながら連携強化を図るほか、輸送サービス網の維持・充実に向け、あらゆる交通手段と運行方法を検討のうえ活用を図ります。

【図表 36 生活交通の充実】

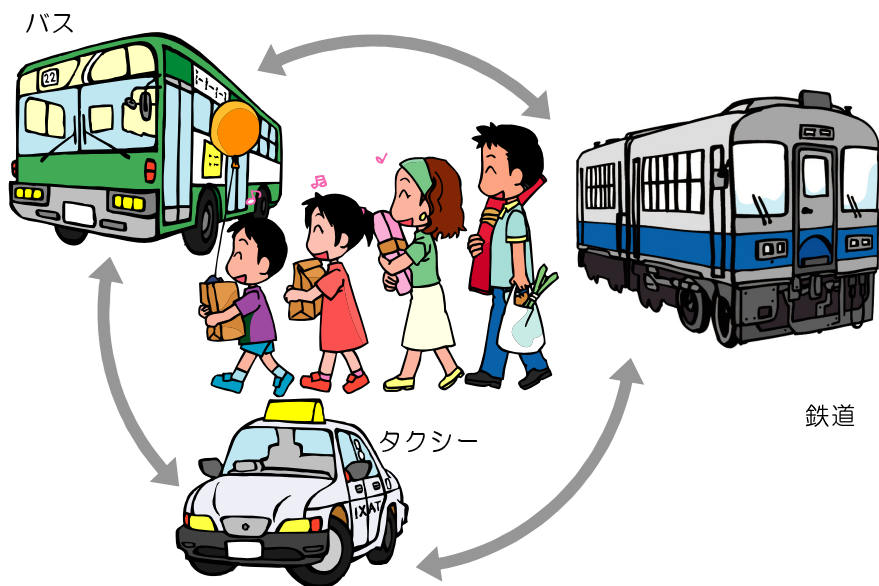


基本方針2：多くの人が利用できる多様なサービスの提供

【考え方】

- ◇利便性の向上と利用増進のため、市民の声を聞きながら、多様なサービスを検討のうえ導入を進めます。
- ◇また、輸送サービスの総体の維持と充実のため、実際の利用にかなう便数にするなど、運行の効率化を進めます。

【図表 37 鉄道・バス・タクシーの円滑な乗継】



基本方針3：地域が守り、はぐくむ公共交通

【考え方】

- ◇公共交通の必要性を市民に啓発しながら、利用促進を交通事業者や関係団体と共に普及させ、特に環境負荷の視点から公共交通シフトを促します。
- ◇予期し得ない自動車事故の発生など、地域の人的損失の可能性を踏まえ、事故予防の視点からも、市民に公共交通利用を促します。
- ◇公共交通の維持と充実のため、利用者の声を検討するなど、市民代表・市・事業者等で構成する協議機関を設置します。
- ◇そして協議機関は、市民生活の利便性向上と地域づくりのため、地域と共に計画の実現を図ります。

第5章. 地域生活交通の施策の概要

1. 施策の体系

ここでは、基本方針に基づく施策を、以下のとおり体系別に整理します。

施策は、市民や地域の声、事業者の意向、検討の熟度などを総合的に勘案し、その必要性や実現可能性を検証のうえ、実施計画に順次取り込んでいきます。

また、施策のうち、費用が高額となるものの実施に当たっては、試行期間の導入と国県補助金の活用を基本にします。

基本方針1：市民生活を支え続ける輸送サービス網の整備

- ①鉄道・バス・タクシーの連携による移動手段の確保
- ②基幹バス・支線バスの連携によるバス・ネットワークの構築
- ③地域の核となる乗継拠点の整備
- ④市街地の主要施設をつなぐ循環バスの運行
- ⑤利用状況に応じた路線バスの維持・再編
- ⑥輸送サービスを行うNPOなどの設立支援（後出）
- ⑦スクールバスなどへの市民混乗（後出）
- ⑧観光客の取込みによる利用者増
- ⑨隣接市町との連携による広域幹線の維持

基本方針2：多くの人が利用できる多様なサービスの提供

- ①市民ニーズにこたえる基準づくりと運用
- ②利用増進に向けた運行サービスの提供
- ③観光施設・事業者との連携によるニーズの取込み（後出）
- ④デマンド運行やフリー乗降などの工夫
- ⑤公共交通全般の情報の提供
- ⑥バス停などの待合所の充実
- ⑦パーク&ライドなどの推進
- ⑧駅舎とその周辺及び車両のバリアフリー化
- ⑨ITを活用したサービスの導入

基本方針3：地域が守り、はぐくむ公共交通

- ①市民が公共交通を守るという意識づくり
- ②地域公共交通会議の設置、パブリックコメントの実施
- ③定期的な利用状況の把握や満足度調査の実施
- ④輸送サービスを行うNPOなどの設立支援（再掲）
- ⑤スクールバスなどへの市民混乗（再掲）
- ⑥地域生活交通の運営に協力する団体との連携
- ⑦低公害車の導入促進によるイメージアップ
- ⑧観光施設・事業者との連携によるニーズの取込み（再掲）
- ⑨商店街・事業所と連携したPRや利用促進

2. 施策の概要

（1）市民生活を支え続ける輸送サービス網の整備

①鉄道・バス・タクシーの連携による移手段の確保

基幹交通の鉄道と主に二次交通を担うバス、そして多様なニーズにこたえるタクシーの3者の連携により、それぞれの特性を生かした輸送サービス網の整備を進めます。

■施策の例：◇鉄道とバス・タクシーの接続性の向上

（主要駅でのバスの発着時間の調整、乗継の移動距離短縮、相互の情報提供など、交通事業者と市で連携のうえ向上を図る。）

◇それぞれの特性の有機的連携

（鉄道の速達・定時性、バス経路の広範・自在性、タクシーの機動性など、それぞれの特性を生かした役割分担により市民の利便性を確保する。）

②基幹バス・支線バスの連携によるバス・ネットワークの構築

拠点区と中心市街地をつなぐ「基幹バス」と、拠点区・周辺集落間の「支線バス」をうまく組み合わせながら、効率的なバス・ネットワークを構築します。

特に中山間地高齢化集落が点在する地区では、集落の活力の維持と向上に十分配慮し、住民・市・交通事業者の相互連携のもと、その地区の支線バスの維持に最大限努めます。

さらに、病院など生活上重要な施設がある地区への移動は、最優先に移動手段を確保するほか、路線バスが現在運行していない交通空白地については、地区住民の要請により、住民と共に移動手段の確保を検討します。

■ 施策の例：◇基幹バスと支線バスによる各地域の連携強化

(拠点区から拠点区への移動、あるいは周辺集落から拠点区への移動など、基幹バスと支線バスのネットワークにより、市民生活の利便性の向上を図る。)

◇複数の輸送サービスの活用による空白地の解消

(市営バスのほか、福祉有償運送や過疎地有償運送などのサービスを組み合わせ、移動手段を確保する。)

③地域の核となる乗継拠点の整備

バス・ネットワークの利便性の向上に向けて、支線バスから基幹バスへの乗換を快適にするため、必要な地点に「乗継拠点」を整備します。

その拠点は、交通結節点の機能にとどまらず、日常的に人が集い賑わう地域の中核的な拠点となるよう、各支所や主要施設の活用を図ります。

■ 施策の例：◇各地域に乗継拠点を整備

(支所、主要駅、公共施設、商業施設等を乗継拠点として位置づけ、高齢者に配慮した待合スペースなどを整備する。)

◇市内の道の駅などを「バスの駅」として充実

(例えば、千手地区と小脇や白倉方面を結ぶよう、“瀬替えの郷せんだ”を中継点として機能強化を図る。)

④市街地の主要施設をつなぐ循環バスの運行

市街地の主要な施設をつなぐ、循環バスの運行を検討します。市民の利便性向上と施設の有効利用を進めながら、街なかの賑わい創出を図ります。

また、運行に際しては、各拠点を結ぶ基幹バスとの効率的な接続を図り、市街地での買物や文化活動などで、長時間の滞在が可能となるよう工夫を重ねます。

■ 施策の例：◇市街地の循環バスの運行

(情報館－クロスステン・キナーレー中心商店街－市役所－県立病院－新興商業地区などを回るほか、近郊の住居地域を循環するような経路を検討する。)

◇サービス水準をタクシーにより補完

(循環経路から離れた目的地への移動など、バスからタクシーに乗り継ぐ場合の優待も検討する。)

⑤利用状況に応じた路線バスなどの維持・再編

輸送サービスの総体を維持していくため、低利用や未利用の区間と時間帯を見直すなど、運行の効率化を図ります。

また、効率化に際しては、鉄道・バス・タクシーの連携強化やバス・ネットワークの構築を併せて行うなどで、利便性の低下を極力避けながら進めます。

■施策の例：◇路線の統廃合

(低利用や未利用の区間と時間帯を把握し、その要因を分析して改善や検討を試みたうえ、必要により統合と廃止を段階的に進める。)

⑥輸送サービスを行うNPOなどの設立支援

交通空白地の解消などのため、有償輸送サービスを担うNPOや任意組合などの設立に、検討段階から市が参画し、地域の主体的な取組を全面的に支援します。

■施策の例：◇新たなNPOなどの設立の支援

(交通空白地などの住民が自ら輸送サービスを担おうとする場合、検討段階から全面的にサポートするとともに、安全管理・運行管理も適切にフォローアップする。)

◇空白地での市営バスのNPO等委託の検討

(地域の主体的な取組と同時並行で、市では委託を前提とした必要経費の確保のほか、車両の手配を検討する。)

⑦スクールバスなどへの市民混乗

交通空白地を現在運行しているスクール専用バスは、その地域の要望により市営バスへ転換するなど、児童生徒の通学に支障が無い範囲で、一般市民の混乗を図ります。

また、空白地を運行する温泉送迎バスなどの他の交通手段についても、地域の要望を踏まえ、運行者に協力を求めます。

■施策の例：◇スクール専用バスの市営バスへの転換

(一般市民の有償運送のため、市営バスに転換。地区間の公平感の保持から、運行は地元のNPO等に委託することを予定。)

◇民間企業等の送迎バスの有効活用

(企業等の送迎バスの空席を利用し、その行程内で、空白地の住民や高齢者を輸送する。企業の地域社会への貢献の視点からも協力を要請。)

⑧観光客の取込みによる利用者増

誘客促進と来訪者の利用増の双方を目的に、観光施設へのアクセスを踏まえながら、輸送サービス網を維持・整備します。

また、誘客イベントの開催時に、魅力的な周遊ルートの設定を行うとともに、既設の輸送網の中へイベント会場を誘致するなど、積極的に利用者増を図ります。

■施策の例：◇周遊ルートの設定

(例えば、神宮寺－生誕地道場－ミティラー美術館、ミオンなかさと－七ツ釜－清津峡、などのルートを設定し、路線バスや市街地循環バスと役割分担しつつ相互の接続性も確保する。)

⑨隣接市町との連携による広域幹線の維持

隣接市町への通院などは市民生活に欠かせないため、広域幹線の運行については、関係自治体とこれまで以上に連携します。

■施策の例：◇隣接市町との連携

(長岡－十日町線、小千谷－十日町線、津南－十日町線などの幹線維持のため、長岡市・小千谷市・津南町と連携を強めながら、共に利便性の向上と利用の増進を図る。)

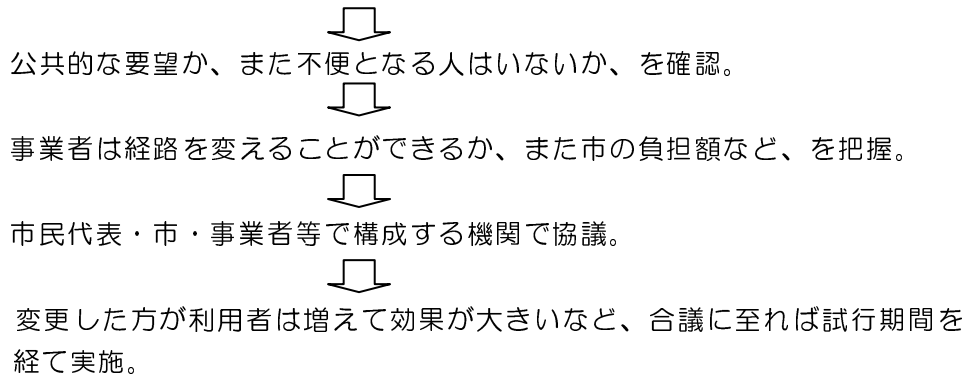
(2) 多くの人が利用できる多様なサービスの提供

①市民ニーズにこたえる基準づくりと運用

利便性の向上と利用者の確保に向けて、増加・多様化していく市民ニーズを把握して検討する基準（ルール）を設け、ニーズの実現を図ります。

基準は、市民代表と市と事業者等で構成する協議機関で定め、公正・的確に運用していきます。

■ 施策の例：◇例えば市民から、路線バスの経路変更の要望があった場合。



②利用増進に向けた運行サービスの提供

公共交通の利用を促すため、利用頻度に応じた付加サービスの導入を進めます。さらに一層の利用増を図るため、各交通手段（事業者）の相互利用など、多様なサービスを研究していきます。

■ 施策の例：◇バス間の乗継割引

（基幹バスから支線バスや、市街地循環バスへの乗換えなど、路線や事業者を越えた割引サービスを検討する。）

◇乗り放題バス

（多くの来訪者が見込めるイベントの開催時、その期間に限定した乗り放題バスを研究する。）

③観光施設・事業者との連携によるニーズの取込み

観光振興と公共交通利用者の増加の双方を目的に、施設の協力を得ながら、乗車割引や施設料金割引などの付加サービスの導入を進めます。

さらに、旅行代理店等の事業者の協力のもと、周遊ルートや付加サービスなどを組み合わせたプランを商品化して情報発信し、来訪者による利用増進を図ります。

■ 施策の例：◇観光優待パスの販売

（1日～2日間限定の、公共交通と観光施設等の利用優待をセットにしたパスポートを作成。）

◇誘客プランの商品化

（観光事業者等と、新幹線や高速バスなどと優待パスを組み合わせたプランを開発し、事業者のネットワークや広告媒体を活用して積極販売。）

④ デマンド運行やフリー乗降などの工夫

サービスを維持しながら運行の効率化を図るため、路線バスの利用者が少ない中山間地などでは、事前予約制のデマンド運行※やバスの小型化を図ります。

また、利便性の向上や高齢者への配慮から、可能な区間でのフリー乗降※の更なる導入を進めます。

※デマンド運行：乗客予約を前日までに受け付けて運行する方式。予約が無い発着分は、運行しない。経路を固定する事例と、そうでない事例とがある。

※フリー乗降：バス停以外でも乗降が可能な方式。一般車両など交通量が多い区間では実施できない。

■ 施策の例：◇ デマンド運行の実施

(デマンド運行は、まず、システム投資が多大ではない電話予約型で、エリアを限定して試験的に取り組む。そしてエリアを段階的に拡大させるほか、最新のシステムも研究していく。)

◇ 車両の小型化

(環境面などから利用促進を図るため、乗車人数が少ない路線では、車両の小型化を進める。例えば、中型バスはマイクロバスへ、など。)

◇ 乗合タクシーの活用

(利用者が少なくとも公共交通が必要な地区では、乗合タクシーを活用。デマンドの要素を取り込みつつ、適切な利用者負担を検討する。)

◇ フリー乗降区間の拡大

(山間など交通量が少ない区間では、利用者ニーズを踏まえながら拡大する。)

⑤ 公共交通全般の情報の提供

分かりやすい時刻表示に今後も努めるほか、乗継情報ははじめ公共交通全般の情報が提供できるよう工夫します。

■ 施策の例：◇ 公共交通マップの作成

(交通事業者ごとに作成している時刻表を一冊にまとめ、全路線の図面と合せて乗継経路を表示した公共交通マップを作成する。)

⑥ バス停などの待合所の充実

冬期間の降雪など悪天候に対処してバスの待合時間を快適にするため、上屋・ベンチや掲示板等の設置により、必要性が高いバス停の充実を順次図ります。

■ 施策の例：◇ バス停下屋などの整備

(市民ニーズを踏まえつつ、利用者が多く敷地が確保できるバス停から、上屋・ベンチ・掲示板などを設置し、利用者の増加を図る。)

⑦パーク&ライドなどの推進

特に環境面への配慮から、パーク&ライド（駅にクルマを止めて鉄道で通勤など）を普及させ、公共交通利用を一層促します。このため、駅周辺の駐車場や空き地の有効活用を図ります。

また、自宅などがバス停から遠い市民が、自転車を活用できるよう（サイクル&ライド）、バス停における駐輪スペースの整備を必要な箇所に進めます。

さらに、利用者が少ない日中の時間帯での、鉄道の利用促進と市民の健康増進を目的に、サイクルトレイン※の導入を図ります。

※自転車を輸行袋などに詰めないまま、鉄道車両内に持ち込むことができるサービスのこと。

■施策の例：◇駅周辺の遊休地の活用

（各駅の周辺の未利用・低利用の土地を、有料の駐車スペースとして活用する。）

◇既設駐車場の高度利用

（ほくほく線高架下や駅に近接する商業施設の駐車場を、有料などで更なる活用を図る。）

◇駐輪場の整備

（自転車利用者が見込まれ敷地が確保できるバス停に、駐輪スペースを設置。）

◇サイクルトレインの実施

（冬期間や雨天時と朝夕の時間帯を除き、自転車の持込みを無料で可能にする。）

⑧駅舎とその周辺及び車両のバリアフリー化

高齢化の進行と社会的な要請を踏まえながら、駅舎や駅周辺の既設のバリアフリー施工（段差などの解消）を適切に維持管理するほか、新たに必要とする箇所のバリアフリー化を図ります。

また、車両更新の際は、誰もが年齢や身体的ハンディキャップを意識することなく利用できる、ユニバーサルデザイン※の低床型バスなどの導入を進めます。

※老若男女といった差異、障害・能力のいかんにかかわらず利用できる施設や製品等の設計・仕様のこと。

■施策の例：◇駅舎及び周辺のバリアフリー化

（誰もが快適に駅を利用できるよう、バリアフリーの未整備箇所への対応を進めていく。）

◇低床型バスの導入

（誰もが乗降しやすい低床型バスの導入を、車両更新時に図っていく。）

◎ ITを活用したサービスの導入

携帯電話を活用した乗継先の情報提供などのサービスの導入を進めるとともに、効率的なデマンド運行が可能なシステムを情報収集しながら検討します。

また、利便性向上と利用促進を図るため、鉄道とバスの相互利用について、ICカード（交通費清算電子カード）などの実用性を研究していきます。

■ 施策の例：◇QRコード※の活用による時刻表表示

（携帯電話に時刻表などが容易に表示できるよう、QRコードを設定する。）

※白と黒の格子状の二次元コードで、記録可能な情報量が多いうえ、省スペースかつ高速読取が可能のため、様々な分野で利用が見込まれている。

◇デマンドシステム、ICカード等の研究

（民間企業や工学系大学などが開発を進めているシステムを、情報収集しながら研究し、導入の可能性を探っていく。）

(3) 地域が守り、はぐくむ公共交通

①市民が公共交通を守るという意識づくり

広報紙、ホームページ、フォーラム開催などの、多様な媒体や機会の活用により市民の公共交通への関心を高め、環境負荷の抑制からも、公共交通を積極的に利用するよう意識づくりを進めます。

さらに、地域の公共交通を守るため、大勢の市民が利用することで支えられるという、互助の意識の醸成を図ります。

また、環境問題に加えて事故防止の視点からも、モビリティ・マネジメント（※）などを取り入れながら公共交通利用を促していきます。

※一般的には、多様な交通施策を活用し、個人や地域のモビリティ（移動状況）が、個人にも社会にも望ましい方向へ変化することを促す取組をいう。具体的には、市民が、環境問題や公共交通の存続あるいは健康増進に配慮し、過度に自動車に頼る状態から、公共交通や自転車などを「かこく」使う方向へと自発的な転換を促していく取組のこと。

■ 施策の例：◇フォーラム等の開催

（今後の公共交通の必要性や自らの利用が公共交通の充実につながることを呼びかけるフォーラムを開催。）

◇モビリティ・マネジメントの実施

（広報紙の活用やフォーラム等の開催と合わせ、市民に理解を求めるとともに、自らの実践を促していく。）

◇高齢者や運転免許自主返納者への支援

（主に事故予防の視点から、65歳以上の市民や60歳以上で運転免許を自主返納した市民が、公共交通を利用しやすいよう、割引サービスを実施する。）

②地域公共交通会議の設置、パブリックコメントの実施

多くの市民の理解と協力を得ながら地域交通を存続させていくため、市民代表・市・交通事業者等で構成する「地域公共交通会議」を設置します。

「会議」は、この計画の施策概要の詳細などを検討しながら実施計画を策定していくほか、その都度パブリックコメント（※）を実施し、地域の声の反映と透明性を保持させます。

※公的機関が計画などを決定する前に素案を公表し、市民からその案について意見・提案等を求める手続。

■ 施策の例：◇地域公共交通会議による検討

（地域公共交通会議を設置し、市民の声、地域協議会の考え、事業者の意向などを踏まえながら検討を重ね、地域の生活交通の利便性を更に高めていく。）

◇実施計画の策定など

（地域公共交通会議は、毎年実施計画を策定する。また、情勢の変化などにより、本計画に必要な修正を加える。）

③定期的な利用状況の把握や満足度調査の実施

マネジメントサイクル※の視点から施策の検証と更なる改善を図るため、公共交通の利用実態調査や利用者に対する満足度調査などを定期的に行い、データの収集・分析を実施します。

※事業などをPLAN（計画）→DO（実施）→CHECK（評価）→ACTION（調整・改善）の流れで考え、実施結果を評価して次の改善に結びつける考え方。

■ 施策の例：◇利用実態調査・満足度調査の実施

（利用者に直接アンケートを配布・回収することで、その声を聞き、運行方法や施策の検証と改善を図り、更に利便性を高めていく。）

④輸送サービスを行うNPOの設立支援（再掲）

⑤スクールバスなどへの市民混乗（再掲）

⑥地域生活交通の運営に協力する団体との連携

公共交通が地域密着の移動手段であることの理解を、一層普及して市民に利用を促すため、協力団体やボランティア活動などの取組（駅舎・バス停の美化活動等）を広報やインターネットで紹介するなど連携していきます。

■ 施策の例：◇支援活動の紹介

（NPOなどの公共交通を支える団体との連携を図りながら、広報紙やフォーラム開催などで市民に呼びかけるとともに、その活動の輪が市内に広がるよう紹介・情報発信する。）

⑦低公害車の導入促進によるイメージアップ

環境共生のまちづくりに向けて、NPOや民間企業との連携のもと、回収した廃食油をバイオディーゼル燃料化（BDF化）し、市営バスでの実用化を図ります。

さらに、車両の更新時期に合わせての、低公害車（天然ガス、ハイブリッド※）の導入を検討します。

※エンジンや電気モーターなど、原理が異なる2つ以上の動力源を持ち、状況により単独あるいは複数と、動力源を変えながら走行する自動車のこと。

■ 施策の例：◇バイオディーゼル燃料の普及

（回収した廃食油からBDFを精製し、まず一般市有車で試験使用。車両の対象を順次広げ、有償運送の市営バスでの実用化を進める。）

◇低公害車への転換の促進

（現行車両の小型化と低床型をまず進め、その先は有利な支援制度を活用して、ハイブリッドバスなどへの更新を図る。）

⑧観光施設・事業者との連携によるニーズの取込み（再掲）

⑨商店街・事業所と連携したPRや利用促進

市営バスの必要経費の確保のほか、公共交通に対する地域の連帯感の醸成のため、事業所のPRを車内や時刻表に表示するなどの、企業協賛の可能性を研究のうえ募集します。

また、商業振興と公共交通利用者の増加の双方を目的に、商店街での一定の消費に伴う乗車割引などの付加サービスを、商業団体と共に検討のうえ導入します。

■施策の例：◇企業広告の募集

（公共交通マップの作成時に、「協力企業」として掲載するスペースを設け、広告を募集する。）

◇乗車券引換券の発行

（例えば路線バス利用者が、商店街の加盟店で一定金額以上の消費をした場合に店頭で、復路などの乗車割引が付与されるような券を発行。）

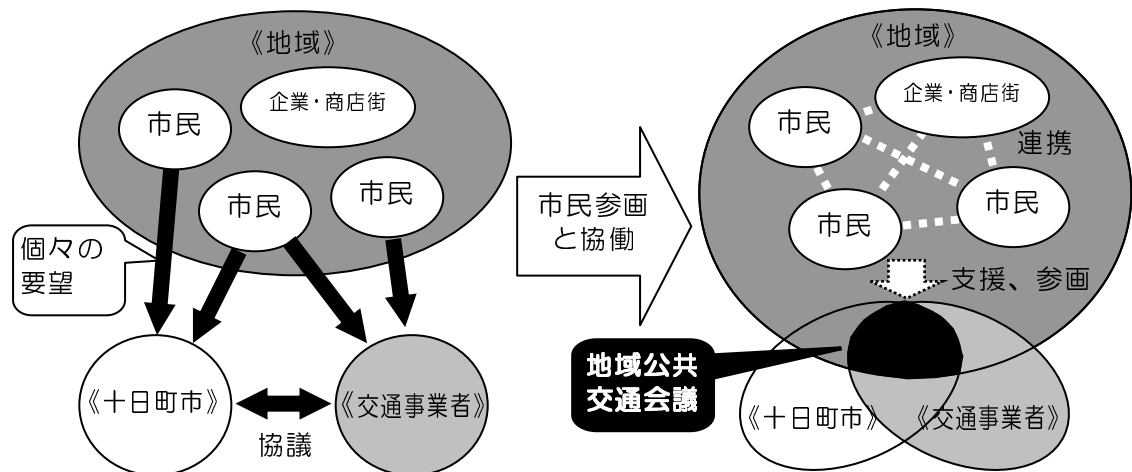
第6章. 計画の実現に向けて

1. 地域内の連携

生活交通を維持するには、何よりも市民自らが利用することが大切です。また、交通手段のサービスの充実を図るうえでは、例えばマイカー利用が可能な市民も週に一度の通勤利用など、機会を捉えて利用に努めていくことが欠かせません。

この基本的な視点に立ち、計画の実現に向けて、実際に利用する市民と運行する交通事業者のほか、様々な団体や企業・商店街の理解と協力を得ながら、地域内の連携強化を一層図っていくものとします。

【図表38 市民・交通事業者・行政の連携 ～地域公共交通会議の設立～】



2. 取組主体とスケジュール

前述の、市民と市と交通事業等による連携のもと、各施策の展開に当たっては次の役割分担を基本にします。なお施策の中には、市民や交通事業者が主体となるものがありますが、いずれの施策についても、市が中心となり進行します。

また合わせて、スケジュールを示します。先々の情勢変化などで変わることがあり得ますが、おおよその目安として進行管理をしていきます。

①市民生活を支え続ける輸送サービス網の整備

【図表39 役割分担とスケジュール (1/3)】

| 施策 | 主体 | | | | 時期 | | |
|---------------------------------|----|-----|----|-------|----|----|----|
| | 市民 | 企業等 | 行政 | 交通事業者 | 短期 | 中期 | 長期 |
| 1-1.鉄道・バス・タクシーの連携による移動手段の確保 | □ | □ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| 1-2.基幹バス・支線バスの連携によるバス・ネットワークの構築 | ■ | □ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| 1-3.地域の核となる乗継拠点の整備 | □ | ■ | ■ | □ | ■ | ■ | ■ |
| 1-4.市街地の主要施設をつなぐ循環バスの運行 | □ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| 1-5.利用状況に応じた路線バスの維持・再編 | □ | □ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| 1-6.輸送サービスを行うNPOなどの設立支援（後出） | ■ | □ | ■ | □ | ■ | ■ | ■ |
| 1-7.スクールバスなどへの市民混乗（後出） | □ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| 1-8.観光客の取込みによる利用者増 | □ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| 1-9.隣接市町との連携による広域幹線の維持 | □ | □ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |

【時期】 短期：3年以内に着手、中期：5年以内に着手、長期：5年以降に着手
 【実施】 ■→：調査・研究、→：実施
 【主体】 ■：主体、□：協力

②多くの人が利用できる多様なサービスの提供

【図表39 役割分担とスケジュール (2/3)】

| 施策 | 主体 | | | | 時期 | | |
|--------------------------------|----|-----|----|-------|----|----|----|
| | 市民 | 企業等 | 行政 | 交通事業者 | 短期 | 中期 | 長期 |
| 2-1.市民ニーズにこたえる基準づくりと運用 | □ | □ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| 2-2.利用増進に向けた運行サービスの提供 | □ | □ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| 2-3.観光施設・事業者との連携によるニーズの取込み（後出） | □ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| 2-4.デマンド運行やフリー乗降などの工夫 | □ | □ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| 2-5.公共交通全般の情報の提供 | □ | □ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| 2-6.バス停などの待合所の充実 | □ | □ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| 2-7.パーク＆ライドなどの推進 | □ | □ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| 2-8.駅舎とその周辺及び車両のバリアフリー化 | □ | □ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| 2-9.ITを活用したサービスの導入 | □ | □ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |

【時期】 短期：3年以内に着手、中期：5年以内に着手、長期：5年以降に着手
 【実施】 ■→：調査・研究、→：実施
 【主体】 ■：主体、□：協力

③地域が守り、はぐくむ公共交通

【図表39 役割分担とスケジュール3/3】

| 施策 | 主体 | | | | 時期 | | |
|--------------------------------|----|-----|----|-------|----|----|----|
| | 市民 | 企業等 | 行政 | 交通事業者 | 短期 | 中期 | 長期 |
| 3-1.市民が公共交通を守るという意識づくり | ■ | ■ | ■ | □ | ■ | ■ | ■ |
| 3-2.地域公共交通会議の設置、パブリックコメントの実施 | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| 3-3.定期的な利用状況の把握や満足度調査の実施 | □ | □ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| 3-4.輸送サービスを行うNPOなどの設立支援（再掲） | ■ | □ | ■ | □ | ■ | ■ | ■ |
| 3-5.スクールバスなどへの市民混乗（再掲） | □ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| 3-6.地域生活交通の運営に協力する団体との連携 | ■ | □ | ■ | □ | ■ | ■ | ■ |
| 3-7.低公害車の導入促進によるイメージアップ | □ | □ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| 3-8.観光施設・事業者との連携によるニーズの取込み（再掲） | □ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| 3-9.商店・事業所と連携したPRや利用促進 | □ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |

【時期】短期：3年以内に着手、中期：5年以内に着手、長期：5年以降に着手

【実施】■→：調査・研究、→：実施

【主体】■：主体、□：協力

3. 実施計画

この計画中の施策を実現するため、実施地区とその手法・体制・必要経費など、具体的な検討を行いながら実施計画を毎年策定します。実施計画では、前項で示した展開の時期に沿いつつ必要により時期を見直し、実現可能に至った施策から順次取り込むものとしてします。

また、計画の中では既に実施に移行した施策を、費用対効果の視点やPDCAマネジメントサイクルなどで、収集したデータに基づき効果を定量的・客観的に評価し、常に改善しながら進行管理をしていきます。

4. 計画の修正

先々の社会経済情勢の変化あるいは国県の動向に機敏に対応し、時流に見合ったプランにしていくため、基本計画と実施計画の内容は必要な修正が適時できるものとしてします。

その場合は、この後に本市が主宰する地域公共交通会議において、修正内容を協議のうえ合意できたときとしてします。

5. 総合的推進

計画の実現に当たっては、観光客ニーズを取り込む誘客戦略や駅周辺整備の都市計画事業など、他の分野のまちづくりと一体的に進めることで相乗効果をねらえるものがあります。

このため、本市は全庁的な体制で、生活交通の維持・充実と共に将来の都市づくりを見据え、有効な施策を総合的に推進していきます。