

十日町市
鉄道輸送活性化
地域行動計画

平成21年9月

十日町市

目 次

序章	はじめに	
1.	計画の背景	1
2.	計画の位置づけ	1
I 章	鉄道と地域のかかわり	
1.	鉄道の機能と特性	2
2.	鉄道と地域のかかわり	3
II 章	鉄道の現状と課題	
1.	鉄道の現状	4
2.	鉄道の課題	8
III 章	基本方針と2014年問題	
1.	基本方針	10
2.	2014年問題	11
3.	施策の形成へ	14
IV 章	方針達成のための施策	
1.	広域連携で取り組む施策	15
2.	利用者の増加の各種施策	16
V 章	実現に向けて	
1.	推進体制	20
2.	施策の実施・展開	20
●	資料編	24

【注記】

①計画書内の法人等は、以下のとおり表記を簡略化している。

「JR 東日本」← 東日本旅客鉄道株式会社

「JR 西日本」← 西日本旅客鉄道株式会社

「北越急行」← 北越急行株式会社

「県」← 新潟県、「市」← 十日町市

②計画書「II 章」中のグラフは、比較の必要から、一部の数値を加工して作成。これにより一の位程度で誤差が生じ得るため、傾向を把握する「参考」としての取扱い。

序章 はじめに

1. 計画の背景

現在、地域の鉄道は、長期的な利用の低迷が輸送サービスを低下させ、それが更に市民のマイカーシフトを促すという悪循環を抱えるうえ、ほくほく線のいわゆる 2014 年問題（※1）や飯山線の輸送増強など、様々な課題に直面しています。

基幹交通である鉄道は、これまで経済成長を支えてきたほか、内外の往来を担うことで文化と人材をはぐくみ、当市の発展に大きく寄与してきました。また、今日でも、市民の通院や通学などの生活交通として、あるいは観光利用や誘客のための手段として、地域に多大な貢献をしています。さらに、モータリゼーション（※2）が普及しつつも、今後は少子高齢化が加速し、移動に制約を受ける市民の増加が予測されるため、マイカーに代わる移動手段として、ますます重要な位置づけがされると見込まれています。加えて、地球温暖化が懸念される中、鉄道は現行の輸送手段で最も二酸化炭素の排出が少なく、この点からも一層の利用を呼びかけていくことが必要です。

これらの視点に立つと、現代における鉄道の意義は、単なる輸送手段という役割を越えているといえます。市民生活の安定とともに環境との共生を図るなど、当市が未来に向けて持続発展していくために、市民一人一人の手で鉄道を支えていくことが今後は欠かせません。

この計画は、当市の更なる振興発展と鉄道の輸送力向上を車の両輪ととらえ、いかにして鉄道を支え守り、いかにして沿線圏域と連携するかなど、市が先頭に立ちながら市民と関係者等に呼びかけての、今後とるべき行動の指針として取りまとめるものです。

2. 計画の位置づけ

この計画は、総合計画（基本計画）を上位とする部門別計画の一つとして、地域鉄道の課題群の解決などを図るためのものです。また、総合計画との整合と相乗作用を図るため、この計画の達成期間を平成 28 年度までの 8 年間とします。

※1 2014 年問題：9 頁に概要を記載。その内容を、本書上の定義として扱う。なお、詳細は、11～14 に記述。

※2 モータリゼーション：自動車が大衆に広く普及し、生活必需品化すること。

I 章 鉄道と地域のかかわり

この章では、鉄道と地域とのかかわりを考えるに当たり、まず、その機能・特性から整理することにします。

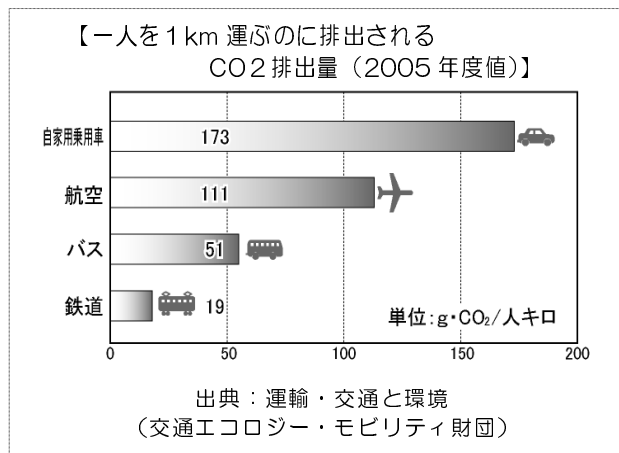
1. 鉄道の機能と特性

鉄道の機能・特性は、次の(1)から(3)のように列記できます。

(1) 定時・速達性など

①鉄道は、専用軌道を走行するうえ停車時間も織り込まれて定時性が高く、輸送スピードは普通車両で70～110kmに上るなど速達性を有しています。

②また、鉄道は現行の交通機関の中で、地球温暖化の原因とされる二酸化炭素の排出が最も少なく、環境にやさしい乗物と言えます。



(2) 長距離・大量輸送

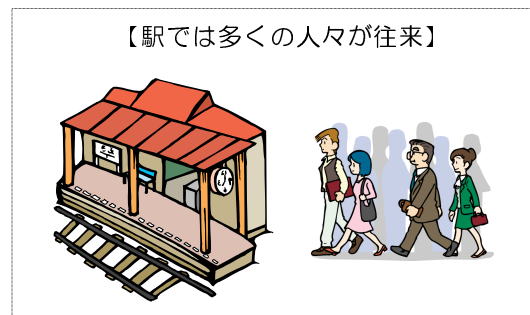
①鉄道網は全国広範に整備され、乗継による長距離輸送とともに、車両1台100人余りもの大量輸送が可能です。自らの長距離移動はもとより、首都圏をはじめ、各地の主要都市から観光誘客を図るうえで、重要な役割を担います。

②加えて鉄道各社では、利用促進に向けた大規模キャンペーンを展開するほか、国民の移動ニーズを的確にとらえて旅行商品を一段と充実させています。以前にも増して、廉価な長距離移動が可能となっているため、誘客を仕掛けるうえでその存在は大きいと言えます。



(3) 駅の拠点性

①これまで駅舎を中心に、商店や事業所そして公益施設が立地するなど、市街地の大部分は形成されてきました。空洞化が進みつつある現在も、駅によっては1日千人を超える人々が行き交います。



②また、バスやタクシーなど他の交通との結節点であるほか、市民や来訪者が全国各

地を往来するための、地域にとっての玄関とも言えます。

2. 鉄道と地域のかかわり

鉄道と地域とのかかわりは、前述の機能・特性に応じて、次の（１）から（３）のようにまとめることができます。

（１）市民生活の利便性の確保

- ①鉄道は、基幹的な公共交通であり、その定時・速達性から時間の制約下での移動に最も適し、通院・通学や買い物など、日常生活を支える重要な手段となっています。
- ②また、多くの市民に、所用やビジネスで全国各地への移動を可能にするほか、多様で充実した旅行商品・サービスを提供しています。
- ③特にほくほく線利用では、首都東京までを２時間弱でつなぎ、芸術や音楽など様々な文化にすぐ手が届くことで、市民生活に豊かさをもたらしています。
- ④さらに環境面への配慮などから、乗用車に代わる手段として利用でき、個人の価値観に選択肢を与えています。



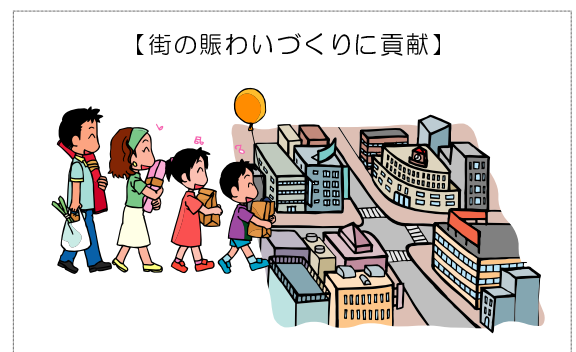
（２）観光誘客の促進

- ①この地域は、温泉やスキー場などの観光資源に恵まれているうえ、雪まつりや大地の芸術祭などのイベントを展開しており、長距離・大量輸送が可能な鉄道は誘客を図るための欠かせない手段となっています。
- ②また、観光ビジネスは、圏外マネーを取り込める点で経済の成長エンジンを担うと期待され、誘客手段としての鉄道は、地域にとってますます重要な位置づけになると考えられます。



（３）街なかの賑わい創出

- ①現在、市街地の空洞化が進み、既存の社会資本の遊休化と市民生活の利便性が低下しつつあります。しかし、今後の高齢化社会の到来などを見据えると、マイカーに過度な依存をせず歩いて暮らせるコンパクトな街づくりが求められるべきで、駅舎はまさにその中核施設と言えます。
- ②さらに、コンパクトな街の住みよさを維持し続けるために賑わい創出は欠かせず、駅舎の集客力と機能はその要^{かなめ}と位置づけられます。



Ⅱ章 鉄道の現状と課題

この章では地域の鉄道の現状を客観的に把握し、併せて課題を抽出して整理します。

1. 鉄道の現状

(1) 飯山線

①路線の概要

豊野駅(長野市)から越後川口駅まで、千曲川・信濃川とほぼ並行して南北に走る、96.7kmに及ぶJR東日本の地方交通線であり、全31駅のうち市内に6駅を有します。

十日町駅を基点とする主な便は上り8便と下り10便であり、そのうち上越線の長岡駅への直通が1日1往復運行され、豊野側では全線が、信越本線への乗入れにより長野駅まで運行しています。

また、区間の大部分が谷沿いの山間部を運行しますが、温泉やスキー場などの観光資源に恵まれているほか、車窓からの四季を通しての原風景に一定の評価を得ています。

②利用者数

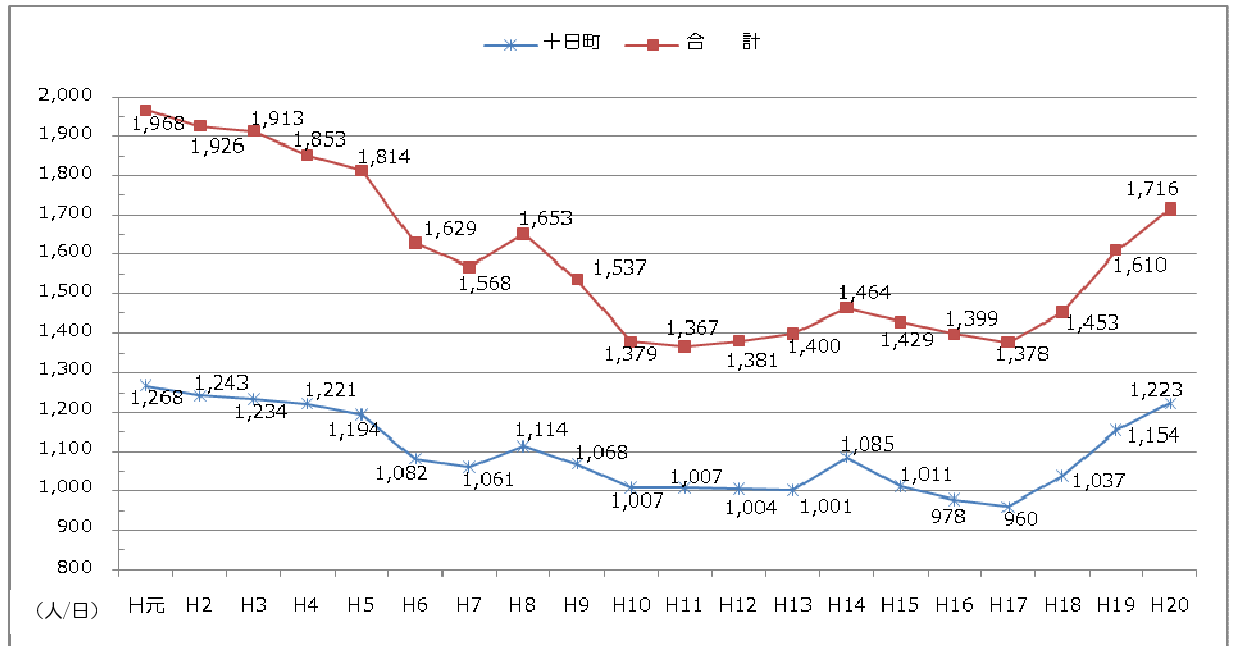
利用者数の長期的推移の図表1をみると、期初の平成元年は市内合計が2,000人に近かったものの、平成10年には一時1,400人を割り込み、その差は約600人と3割程減少しましたが、平成18年以降は上昇に転じています。

この上昇の主な要因は、図表2の各駅等の5年間推移から、高等学校の通学利用者の増加分と推察されます。その背景として、平成18年度の津南高等学校の募集停止に伴い、津南方面から十日町地域への通学利用が特に増加したと考えられ、それを裏づけるように、市内3校の最寄りである十日町駅の利用者数が同様の上昇線をたどっています。

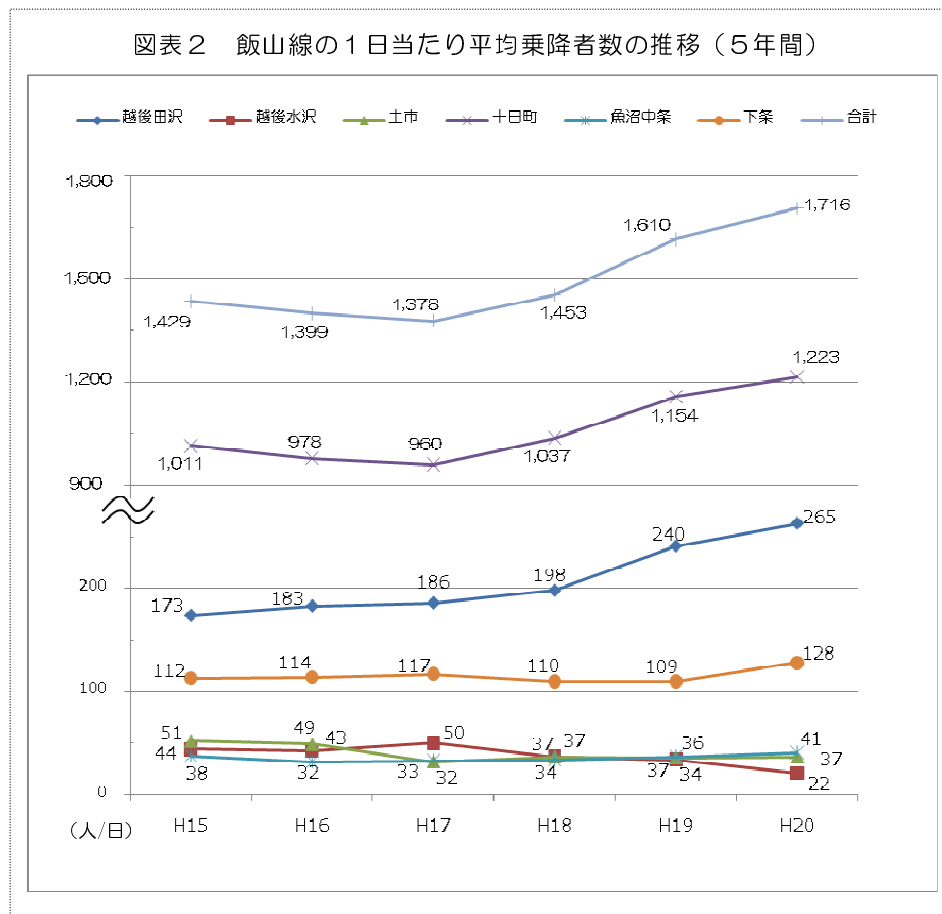
しかしながら、この傾向は最長3年までで、何ら対策を講じなければ、平成20年度をピークにその後は横ばい、あるいは少子化から減少傾向をたどると予測されています。

そして、沿線全体を図表3でみると、ここ5年間は7,000人を割り込んで推移する中、市内分の割合が上昇傾向にあることがうかがえますが、上記と同様に、平成20年度がピークと考えられます。

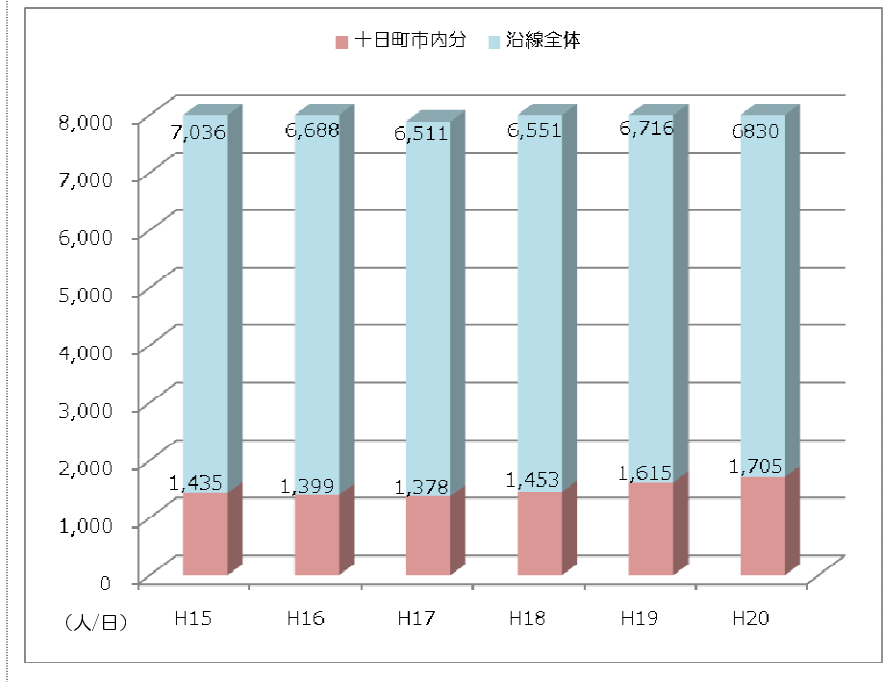
図表1 飯山線の1日当たり平均乗降者数の長期的推移



図表2 飯山線の1日当たり平均乗降者数の推移（5年間）



図表3 飯山線の沿線全体の1日当たり平均乗降者数推移（5年間）



(2) ほくほく線

①路線の概要

六日町駅と犀潟駅間 59.5km の第3セクター・北越急行の鉄道路線で、全 12 駅のうち市内に 4 駅を有し、普通列車や快速のほか特急列車が運行されています。十日町駅発着の普通・快速は上下各 19 便が運行され、そのうち上りが上越線の乗入れにより越後湯沢まで 10 便、下りは信越本線の乗入れで直江津まで 15 便と利便性が確保されています。

保有する車両はすべて高速性能を備え、普通・快速で最高 110km/h の運行が可能です。また、特急列車については現在、十日町駅停車が上下各 6 便あり、速度では国内在来線中で最速の 160km/h に達し、北陸方面と首都圏とを行き来するうえで、最も利便性が高いとされています。

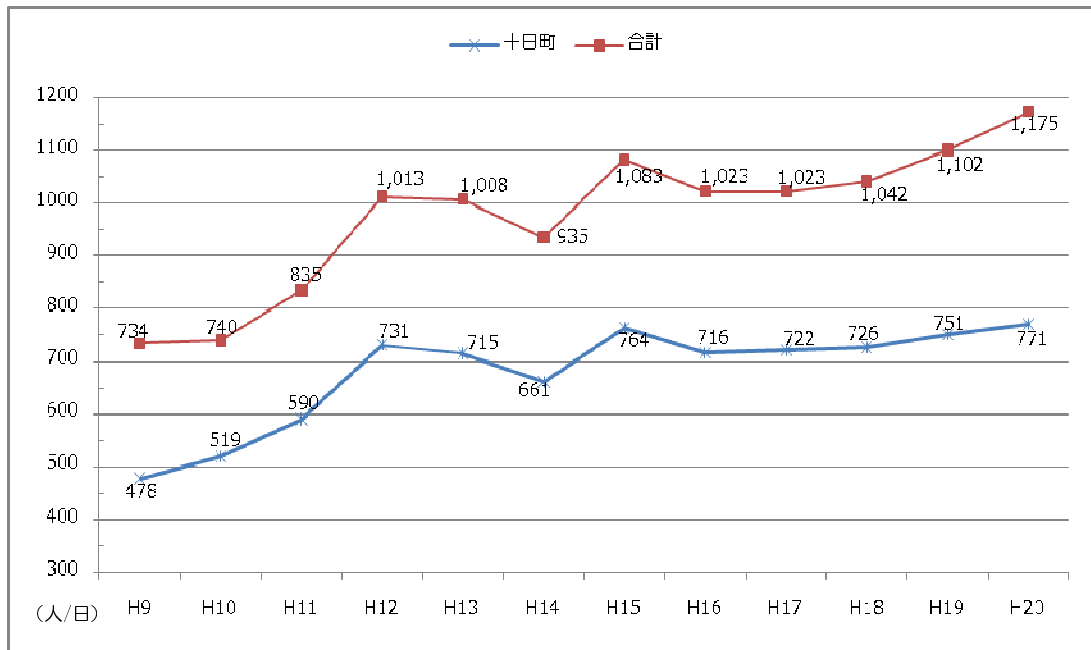
②利用者数

利用者数の長期的推移の図表 4 をみると、平成 12 年から 17 年度の間は一時期を除きほぼ横ばいですが、平成 18 年度以降は上昇しています（H9～11 は参考表示）。この上昇の主な要因は飯山線と同様に、高等学校の通学利用者の増加分と考えられ、図表 5 の各駅等の 5 年間推移から特にまつだい駅の利用者が伸びていることが分かり、松代高等学校の通学利用が主な要因とみることができます。

沿線全体を図表6でみると、ここ数年の市内各駅合計の推移よりも増加割合が高い
ため、他の区間とりわけ特急の利用者増が要因と推察されます。

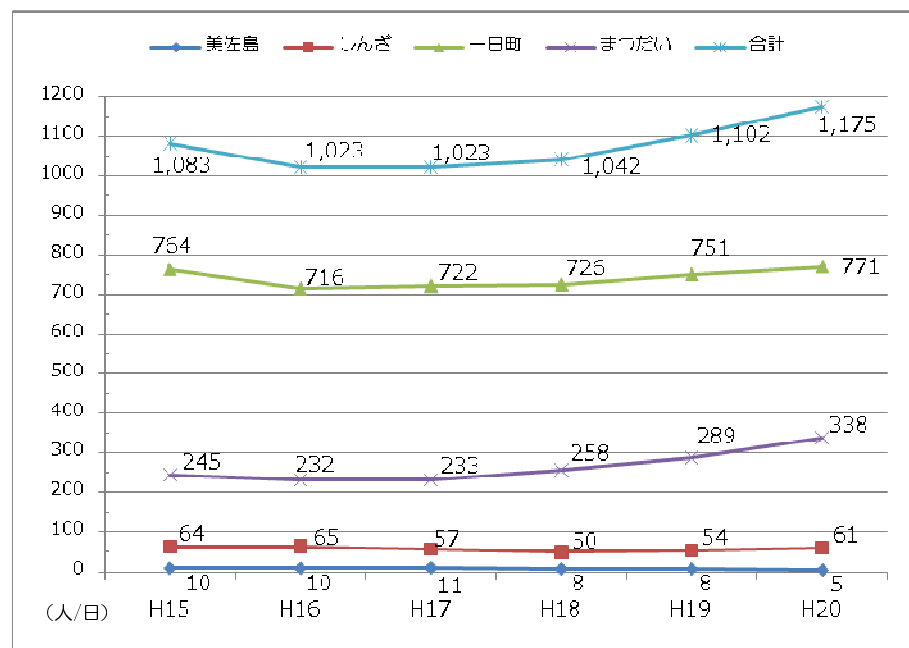
なお、通学利用者によるこの増加は、やはり飯山線と同じく、平成20年度がピーク
であり、その後は横ばいあるいは減少に転じると予測されています。

図表4 ほくほく線の1日あたり平均乗降者数の長期的推移

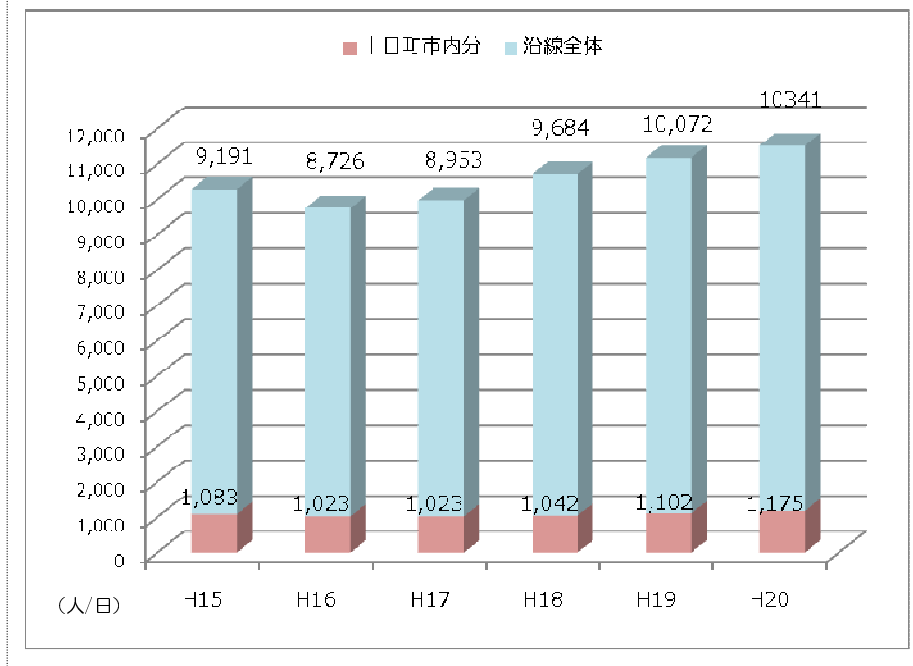


※H9～11の間とH12～20の間は、それぞれ集計方法が異なる。このため、前者の数値を便宜的に加工
のうえグラフに用いている。H9～11の数値は参考までのもの。

図表5 ほくほく線の1日あたり平均乗降者数の推移（5年間）



図表6 ほくほく線の沿線全体の1日当たり平均乗降者数の推移



2. 鉄道の課題

(1) 飯山線

次の①から⑨が、課題として挙げられます。

- ①時刻表や乗降環境（バリアフリー等）に不満の声がある。
- ②豪雪地かつ谷沿いを運行するため、自然災害により運休を強いられることがある。
- ③全線単線であるうえ行き違いのための設備が少なく、現状では便数の確保が限られている。
- ④沿線は観光資源や自然景観に恵まれているものの、必ずしも観光分野で誘客につながっていない面がある。
- ⑤越後川口への下りは、十日町発 8 時 18 分より後の午前便が皆無のうえ、長岡方面は往復 1 便を除けば乗継をしなければならない。
- ⑥かつては新潟行きの急行があったため、新潟方面への利便性向上を強く望む声がある。
- ⑦駅舎の待合スペースの充実など、建物内の空間活用が期待される。
- ⑧北陸新幹線からの誘客強化を検討していく必要がある。
- ⑨最近の利用者数の伸びが転じて平成 21 年以降は減少が見込まれるため、利用の普及を一段と図っていく必要がある。

(2) ほくほく線

次のアとイの課題が挙げられます。

ア. 2014 年問題

北陸や上越方面からの現在の特急利用者の約 6,500 人/日（※）は、北陸新幹線開業後、同線にほぼ乗り換えることが見込まれている。これにより上越新幹線（上毛高原以北）が減便される可能性があるうえ、ほくほく線の特急が廃止され、伴って北越急行の営業収入が激減することなどが予想されている。

※ 約 6,500 人/日：一般的に言われている利用者数。その年の需要動向により、数は上下に動き得るが、本書ではこの数字を用いる。

イ. 路線固有の課題

- ①時刻表や乗降環境のほか、バスとの接続に不満の声がある。
- ②犀潟及び六日町以遠の軌道への乗入れが、2014 年以降、不透明となっている。
- ③北陸新幹線の上越方面との接続を検討していく必要がある。
- ④十日町駅付近の高架は将来的な活用が期待された構造となっているため、今後はその活用方法を検討していく必要がある。
- ⑤最近の利用者数の伸びが転じて平成 21 年以降は減少が見込まれるため、利用の普及を一段と図っていく必要がある。

Ⅲ章 基本方針と2014年問題

I章の「鉄道と地域のかかわり」、続くII章の「現状と課題」を踏まえ、この章では地域の鉄道に対する基本的な方針を設定し、併せて近づきつつある不可避の課題「2014年問題」への対応を考えます。

1. 基本方針

(1) 基本方針の設定

「豊かな市民生活と賑わう街、
そして力強い産業創造のため、
鉄道の利便性を維持・向上させていく」

(2) 設定の考え方 ～地域とのかかわりから～

I章で、鉄道の機能などが地域にどのようにかかわるかを整理しましたが、その3つの柱、「生活の利便」「観光誘客」「賑わい」はいずれも、市民の福利と今後の地域づくりに欠かせないものです。この3つについて、目指すべき水準をそれぞれ考えると、下の表の右側のように置き換えることができます。それらを方針の前段（目的）に組み込むとともに、以下に言葉の意図することを説明します。

NO	●機能・特性		●地域とのかかわり		●方針前段の目的
1	定時・速達性など	⇒	市民生活の利便性の確保	⇒	「豊かな市民生活」
2	長距離・大量輸送	⇒	観光誘客の促進	⇒	「力強い産業創造」
3	駅の拠点性	⇒	街なかの賑わい創出	⇒	「賑わう街」

～ 方針の前段が意図すること ～

◆「豊かな市民生活」とは？

あらゆる分野の最新情報が容易に手に取れる現代にあって、市民の価値観は一段と多様化し、行動も以前に増してスピーディかつ広範囲に及んできています。様々な目的地までの移動が可能となって、社会参加できたり自己実現できたりすることは、市民にとって理想的なライフスタイルの一つです。そのような移動を可能にする鉄道は、ある意味で文化といえ、私たちの生活の“質”を高めてくれています。

◆「力強い産業創造」は？

観光誘客により関連産業は当然メリットを得られますが、市内に流入する圏外マネーが商業や建設業など他の産業へも回り、その循環が繰り返されれば地域経済は潤っていきます。一方で外に向けては、全国を市場とする営業展開やIT関連の受注機会の拡大などから、首都圏とのアクセスの良さを更に生かすことで、市内企業の競争力の強化が図れるはずで、いわば鉄道は経済の動脈であり、この視点からも利便性の向上が欠かせません。

◆「賑わう街」は？

空洞化が進む市街地の中でも、駅舎は1日に千人を超える人が往来し、優れた集客性を有しています。これまでは乗降や乗換地点の役割でしたが、施設機能の充実により、利用者の滞留を長くしたり商店街との回遊性を持たせたりで、街なかの賑わい創出が期待できます。この賑わいは、街なか付近の住民の利便にとどまらず、地域の求心力に大きく寄与し、ひいては周辺部も含めた地域全体の活力向上につながります。

このように、地域にとって大切な事柄の実現に向けて、鉄道と地域づくりに対する基本的な考えを市民が共有するために方針を設け、それに沿い次章で施策を形成するなど、基本方針を計画の実行上の礎石として位置づけることにします。

2. 2014年問題

(1) 問題が与える影響

この問題が地域に与える主な影響は、次の3つに集約されます。

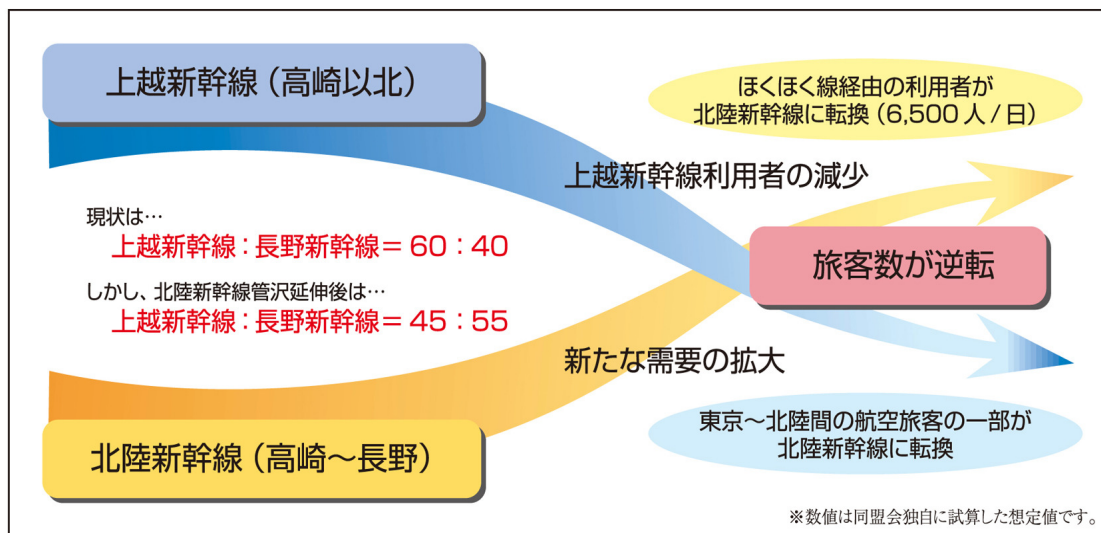
① 上越新幹線の減便と枝線化の可能性

2014年（平成26年）の北陸新幹線の開業に伴い、首都圏と北陸方面を結ぶ人の流れが、現在の「上越新幹線一ほくほく線経由」から「高崎一北陸新幹線」へと変わるため、上毛高原以北の上越新幹線の利用者が減少すると予想されています。この利用者の減少に伴う、上越新幹線の上毛高原以北の減便とともに、福井方面への将来の更なる北陸新幹線の延伸により需要が増大となった場合は、上越新幹線の枝線化（※）という事態が懸念されます。

この減便や枝線化は、県内の中下越地区において、住民生活や観光誘客と企業誘致などの面で、利便性や魅力・吸引力を低下させることとなります。さらに、県北部の羽越線をはじめ他の在来線へも大きく影響を与え得ることから、圏域全体の活力の低下が危惧されています。

※ 枝線化：ここでは、上越新幹線の運行が高崎一新潟間に限定されることを指す。

上越新幹線と北陸新幹線の需要動向見込み



(上越新幹線活性化同盟会 作成)

②ほくほく線の営業収入の激減

現在、特急はくたかは、首都圏と北陸方面を最速で結ぶことから1日約6,500人の乗客を輸送し、その分の運輸収入により、北越急行はいわゆる黒字経営を確保しています。しかしながら2014年以降は、開業する北陸新幹線にほぼ全乗客が乗り換えると見込まれ、同時にはくたかは廃止される可能性が高く、その場合の北越急行の運輸収入は現在の1割程度まで落ち込むことが予想されています。

③現行区間（越後湯沢～直江津）の運行継続の不透明さ

越後湯沢から直江津までの間（越後湯沢～六日町及び犀潟～直江津はJR東日本の軌道、六日町～犀潟はほくほく線の軌道）は現在、JR東日本・JR西日本と北越急行とが相互乗入れなどにより、特急と普通快速車両を運行しています。この運行形態は、都市部の大規模輸送では一般的ですが、地方鉄道ではとても珍しい事例と言われています。ただ、特急はくたかが廃止された場合、ほくほく線の普通快速車両の乗入れだけが引き続き可能か、現時点で明確な方向性は出されていません。

(2) 2014年問題への対応

上記(1)の各影響について、次の①から③の対応とともに、④の考え方が不可欠です。

①上越新幹線の減便と枝線化について

中下越地区の沿線団体と共に減便の阻止を、関係事業者へ一段と強く働きかけながら、沿線住民に利用増進を一層呼びかけていきます。さらに、中下越地区の観光誘客や企業活動の活性化など、沿線の魅力と活力の向上のため、沿線団体と広域的

な連携を一層強化していきます。

②ほくほく線の営業収入について

ほくほく線を運営する北越急行(株)は第三セクター(※)としての企業である以上、仮に営業収入が減少しても、まずは、その中で経営が続けられるべきと考えます。しかし、これまでにない厳しい経営環境が待ち受けるため、仮に出た場合の赤字の解消方法などを、今後は国県や沿線団体と共に検討していくことが必要です。さらに、市民が一層の利用に努めつつ、様々な交流や観光誘客を図りながら、地域で支えていくことが重要です。

※ 第三セクター：国や地方公共団体（第一セクター）と民間企業（第二セクター）の共同出資により設立される事業体のこと。

③現行区間の運行継続について

越後湯沢一直江津間のほくほく線の運行は、今後の市民利用の増進と誘客促進などを踏まえ、引き続き堅持していく必要があります。万が一、継続できなかった場合の、地域が受けるダメージは計り知れません。このため早急に、2014年以降の運行予定を明らかにし、その結果により、市をはじめ沿線全体で、運行を継続するよう関係事業者に力強く働きかけていきます。

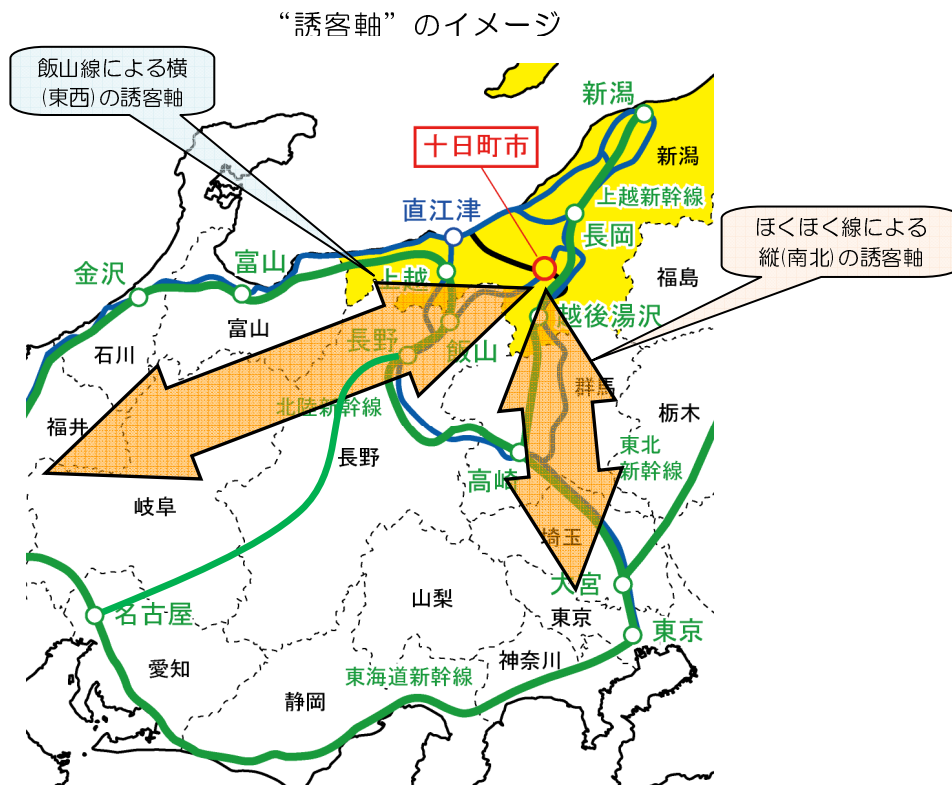
④2路線の機能分担と連携強化

利用者の^{ぜんげん}漸減傾向が予想される中で2014年を機に、飯山線は北陸新幹線との接続次第で、利用者を増加させていく可能性を有しています。また、信越本線や篠ノ井線等との連絡による中京方面へのアクセスを、今後は最大限活用していく必要があります。いわば飯山線は、関西や北陸と名古屋方面から乗客を取込む“横の誘客軸”をとらえることができます。

一方でほくほく線は、特急が廃止された場合に利用者と便数が急減し、現在の普通快速の利用者約2,600人(※)に合わせた運行体制へと、必然的に移行するものと推測されます。これに備えて取り組む経営努力とは別に、図らずもダイヤに余地が生じるため、住民の通勤や通学利用などで、より地域密着の運行ができることが一つ期待されます。加えて、引き続き越後湯沢に乗り入れるとし、ダイヤの余地は上越新幹線との接続を向上させ、東京―十日町間の現行の普通列車利用が時間短縮されると期待できます。この意味でほくほく線は、首都圏からのアクセスを引き続き担う“縦の誘客軸”といえます。

今後の鉄道の活性化を考えるうえでは、沿線住民による圏内の利用促進はもとより、外からの利用を増加させることが有効であって、外からの視線にかなう利便性の向上も欠かせません。このため、2路線による縦軸と横軸の交差を巧みに生かしながら、今まで以上に共に連携や関連企画などの充実を図ることで、利用減少時の相互補完や、一層の誘客増に向けて相乗作用を仕掛けていく視点が極めて重要です。

※ 約2,600人：平成20年度における、沿線1日当たりの普通快速の平均利用者の概数。この年の普通快速の利用割合は約25%で、特急利用が約75%に上った。



3. 施策の形成へ

～基本方針の実現、2014年問題と向き合うために～

鉄道が既にあることで、現在もこの地域は恩恵を受けています。一方、経済の低成長下や人口減少社会の到来を背景に、企業立地の獲得や地方空港の相次ぐ開港などで、全国規模の都市間競争が激化しつつあります。我が市も競争に打ち勝ち、住み良い地域をつくっていかねばなりません。

そのために新たな政策や戦略を導入することはもちろんですが、地域の魅力をスピーディに効率よく高める必要から、取り得る手立ては総動員すべきだと考えます。すなわち、既存の地域資源や社会資本の価値を見つめ直し、その有効活用や高度利用に取り組むべきであって、基幹交通の鉄道は、その最たるものと位置づけられます。

さらに鉄道は、先人たちが数十年に及ぶ歳月と労苦をかけて残した財産であり、この地域の未来に引き継いでいくのが、現在の我々の務めであるはずです。

次の章では、前項までと上記を踏まえ、鉄道の利便性の維持と向上を図るべく、取り得る施策を多角的に検討していきます。

IV章 方針達成のための施策

前章で設けた市民共有の方針の達成を目指しつつ、2014年問題と真剣に向き合っていくため、この章では取り組むべき具体的な施策についてまとめます。

なお、鉄道は広域的な交通機関であり沿線団体などの協力が欠かせない重要な移動手段であるため、他団体・関係者と連携強化のうえ広域的に取り組むものと、そのほかの利用者の増加策などの、市が中心となって取り組む施策（利便性の向上、観光誘客、利用促進）の2階層で取りまとめるものとします。

さらに、施策を実効あるものとするため、関係事業者のこれまで以上の積極的なかわりが必要です。生活面や経済活動などで、地域は鉄道から恩恵を受ける一方、市民の利用あつての交通機関とも言えます。この密接なかかわりから、まさに、鉄道と地域は運命の共同体です。今後の利便性向上など、市民の思いや願いが一つずつ着実に前進するよう、互いに連携を一層強めながら協働すべきことを第一義に、施策を形成していくことにします。

1. 広域連携で取り組む施策

(1) 飯山線の長岡・新潟方面への乗入れ

①内容

長岡・新潟方面への直通の増便と新設を関係事業者に強く求め、併せて沿線住民に利用を呼びかけます。

②理由など

飯山線は一日一往復の長岡直通が運行されていますが、その他の下りの長岡・新潟方面へは越後川口で上越線に乗り換えなければならず、市民に不便を強いているうえ、この地域における鉄道離れの遠因となっています。

一方で近年、通院通学や買い物など、市民の長岡・新潟方面への移動は増加傾向となっているほか、その利便性の向上を求める声が事実として多くあります。

(2) ほくほく線の現行区間運行の堅持

①内容

六日町ー越後湯沢と犀潟ー直江津の乗入が、2014年以降も引き続くよう関係事業者に強く求め、併せて沿線住民に利用を呼びかけます。

②理由など

現在のJR線への乗入は、全国の地方鉄道の中で珍しい事例と言われ、確かに地域は大きな恩恵を受けています。しかしながら、特急の廃止が見込まれる2014年後は、この乗入れの継続が不透明とされ、仮に乗入れが認められなくなった場合、

市民の利便性はもとより観光誘客の面で、地域は相当なダメージを受けることになります。このため、沿線団体と共に早急に、運行の堅持を関係事業者に求めていく必要があります。

2. 利用者の増加の各種施策

鉄道の機能の向上に、何よりも利用者の増加が欠かせません。そのため、「利便性の向上」「観光誘客」「利用促進」の3つの体系ごとに整理のうえ、施策を形成していきます。

(1) 利便性の向上策

1) 北陸新幹線・飯山駅への接続性の向上

北陸新幹線の飯山駅停車は、飯山線の利用者を増加させるうえで千載一遇のチャンスです。このため、北陸新幹線と飯山線のタイミングよい接続と、飯山線内の運転時間の短縮が最大限図られるよう、関係事業者に働きかけます。

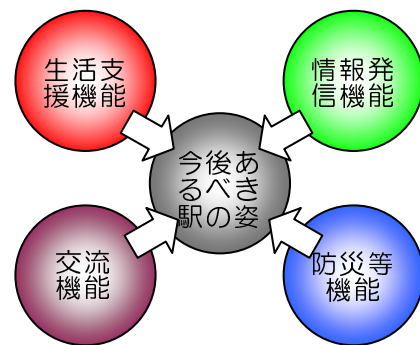
2) 北陸新幹線・上越方面への接続の検討

北陸・関西方面との往来者を呼び込むうえで、ほくほく線の上越方面への接続の検討は欠かせません。新上越駅と糸魚川駅への乗入れによるそれぞれのメリット・デメリットを比較検討し、費用対効果を踏まえつつ関係事業者に働きかけます。

3) 駅舎の機能強化

駅は街なかの核であり、その機能の強化は不可欠です。遊休スペースがあればその有効活用を図るほか、情報発信力やコミュニティ性を向上させ、市民や来訪者にとって身近で快適な空間となるよう拠点性を高めます。

【駅舎機能の強化イメージ】



4) 車両の付加価値の向上

鉄道利用の機会の拡大のため、時節時流をとらえて集客・話題性に富むイベント列車と、グループや団体の専用利用向けのリース（貸切）列車などの導入を働きかけます。

【パーク＆ライドの推進イメージ】

5) パーク＆ライドなどの推進

駅から遠距離の地区住民の利用など更なるニーズを取り込むため、高架下や周辺遊休地の活用によるパーク＆ライド（※1）を推進するほか、自転車ユーザーの新たな利用を呼び込むためサイクルトレイン（※2）の導入を働きかけます。



資料：JR 東日本 水戸支社

※1 パーク&ライド：駅にクルマを止めて鉄道で通勤などすること。

※2 サイクルトレイン：自転車を輸行袋に詰めないまま、鉄道車内に持ち込ませるサービスのこと。

6) 商店街との連携

商店街と市街地の活性化の双方を目的に、鉄道利用者への付加サービスなどを、商業団体と共に検討のうえ実施します。

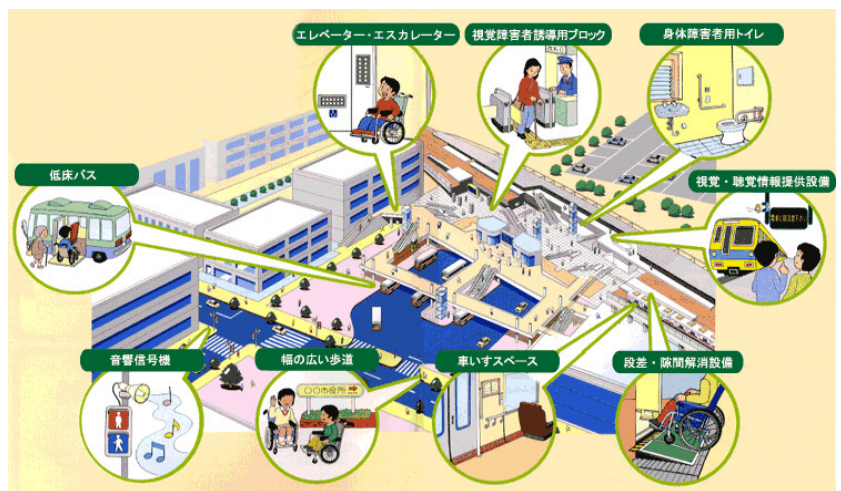
7) 公共交通マップ等の情報提供

分かりやすい時刻表示に今後も努めるほか、公共交通マップなど、乗継情報をはじめ公共交通全般の情報を提供していきます。

8) 駅舎と周辺のバリアフリー化

高齢化の進行を見据えつつ利用者を取り込んでいくため、駅舎と周辺の既設のバリアフリー施工（段差の解消など）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っていきます。

【駅周辺のバリアフリー化イメージ】



資料：安心して移動できる社会を目指して
(国土交通省・警察省・総務省)

9) ICT活用のサービスの導入

携帯電話を活用した乗継先情報などのサービスの導入を進めるとともに、鉄道と路線バスの相互利用について、ICカード（交通費精算電子カード）などの実用性を研究していきます。

(2) 観光誘客の戦略的展開

1) 新幹線飯山駅からの誘客の強化

北陸新幹線と飯山線の接続の向上とともに（16 頁に前述）、十日町－飯山間の観光往来者を増加させるため、誘客資源を開発して有効活用するほか旅行商品を充実し、それらを全国に向けて発信します。

2) 誘客イベント等の積極的展開

大地の芸術祭や雪まつり、あるいは各地の文化催事や慣習的祭事など、様々な誘客イベントを積極的に展開・支援しながら、特に今後は鉄道利用者を重点的に呼び込んでいきます。

3) 観光施設・事業所との連携

観光施設や観光ボランティアの協力を得ながら付加サービスの導入を進めるほか、旅行代理店等との連携により、周遊ルートと各種サービスを組み合わせたプランを設定して全国に発信していきます。

4) バス・タクシーとの連携

来訪者の移動ニーズにきめ細かく応じるため、基幹交通の鉄道と、二次交通を主に担うバス、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、誘客移動ネットワークを構築します。

5) 地域資源を生かした交流人口の拡大・特産品の開発

近年、農業や環境に国民の関心と注目が集まる中、当市は豊かな自然にあって農業を地域密着の産業とするものの、現在は後継者不足や耕作放棄地の増加が大きな課題となっています。今後は、グリーンツーリズム（※）の一層の推進と併せ、その受入れに向けた地域の自発的な取組を支援しながら、後継者など課題の解決のほか、交流人口の拡大による鉄道利用の増加を図っていきます。

さらに、交流との相乗効果と産業創造の視点から、雪や温泉などの資源を利用した商品や、他地域との差異化が図れたオンリーワンを開発し、全国に向けて発信していきます。

※グリーンツーリズム：一般的には「山村漁村でのゆとりある休暇」を指すが、本書では「自然と農林業を活用した地域間交流」とする。具体的には、エコ（自然）ツアーやアグリ（農業）ツアーなどの体験旅行（滞在）の実施と、受け皿となる地域の活力向上を図る一連の取組を指す。



【朝霧に包まれる棚田】（イメージ）

（3）利用の促進策

1) 市民利用の普及

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ていきます。さらに、環境負荷の抑制と自動車事故の予防の視点から、市民の所用や旅行などで、鉄道を積極的に利用するよう呼びかけます。

2) ノーカーダーの推進

環境への配慮と事故防止の視点から、モビリティ・マネジメント（※）を取り入れるなど、個人や事業ごとのノーカーダーを率先して普及させていきます。

※モビリティ・マネジメント：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「かしこく」使う方向へと自発的な転換を促していく取組のこと。

3) ボランティアなど協力団体との連携

協力団体やボランティアによる駅舎の美化活動など、市民の手による懸命な取組を、広報紙やホームページで紹介するとともに連携を図っていきます。

【資料】方針と課題との整合

NO	施策名称	主にかかわる方針目的			主に関連する課題など		
		豊かな市民生活	力強い産業創造	賑わう街	飯山線	ほくほく線	
1	(1)	飯山線の長岡・新潟方面への乗入れ	○	○		⑤ ⑥	
	(2)	ほくほく線の現行区間運行の堅持	○	○		⑨	ア、イ-②③
2	(1)	1) 北陸新幹線・飯山駅への接続性の向上	○	○		⑧⑨(②③)	イ-⑤
		2) 北陸新幹線・上越方面への接続の検討	○	○		⑨	イ-②③
	3) 駅舎の機能強化	○	○	○	⑦	イ-④	
	4) 車両の付加価値の向上	○	○		⑨	イ-⑤	
	5) パーク&ライドなどの推進 ※	○		○	⑨	イ-⑤	
	6) 商店街との連携 ※	○	○	○	⑨	イ-⑤	
	7) 公共交通マップ等の情報提供 ※	○	○	○	①	イ-①	
	8) 駅舎と周辺のバリアフリー化 ※	○		○	①	イ-①	
	9) IT活用のサービスの導入 ※	○		○	⑨	イ-⑤	
(2)	1)	1) 新幹線飯山駅からの誘客の強化		○		⑧⑨(②③)	イ-⑤
		2) 誘客イベント等の積極的展開		○	○	④⑨(②③)	ア、イ-⑤
	3) 観光施設・事業所との連携 ※		○	○	④ ⑨	ア、イ-⑤	
	4) バス・タクシーとの連携 ※	○	○	○	⑨	イ-①⑤	
	5) 地域資源を生かした交流人口の拡大・特産品の開発	○	○		④ ⑨	イ-⑤	
(3)	1)	1) 市民利用の普及 ※	○		○	⑨(②③)	ア、イ-⑤
		2) ノーカーダーの推進	○		○	⑨	イ-⑤
	3) ボランティアなど協力団体との連携※	○		○	⑨	イ-⑤	

●「施策名称」欄の※は、「地域生活交通基本計画」(平成20年5月策定)の登録事業であることを示す。

V章 実現に向けて

最後の章では、この計画を実現させる推進体制と、施策の実施の方法などについてまとめます。

1. 推進体制

(1) 地域内の連携

市民の積極的な利用が、鉄道の利便性の維持・向上には有効です。このため、市が先頭に立ち、市民や関係者そして鉄道事業者の協力のもと、機運が醸成して力強い動きとなるよう、計画の推進に取り組んでいきます。

(2) 沿線地域との連携

さらに、沿線における利用者の確保も重要です。他団体等に当市が働きかけるなどで、沿線全体で足並みを揃えて連携を強化し、利用者の増加を図りながら関係者への働きかけを行います。

このため、まず、2014年問題の一つである上越新幹線の減便に対しては、県内の中下越地区の主な自治体で構成する関係の同盟会（※1）において、取組と活動を強めていきます。

一方で地域の鉄道については、第一段階として既設の2協議会（※2）にまず協力要請をし、沿線団体と利用促進に向けた活動をこれまで以上に展開していきます。続く第二段階では、沿線団体と共に「活性化・再生法」（※3）などを活用し、利便性の向上に取り組んでいきます。

※1 同盟会：上越新幹線活性化同盟会のこと。

※2 2協議会：飯山線沿線地域活性化協議会、ほくほく線沿線地域振興連絡協議会のこと。

※3 活性化・再生法：「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」（平成19年5月25日法律59号）のこと。

2. 施策の実施・展開

(1) 実施主体とスケジュール

●凡例

①スケジュール	②役割分担
短期：3年以内に着手	企業等：観光事業者・一般企業・商店街
中期：5年以内に着手	事業者：交通事業者（鉄道・バス・タクシー）
長期：5年以降に着手	◎：主体的に行う
➡：実施 ■▶：調査・検討	○：活動に協力する

1) 広域連携で取り組む施策

NO	施策・取組	スケジュール			役割分担			
		短期 (3年以内)	中期 (5年以内)	長期 (5年以降)	市民	企業等	事業者	市
1	飯山線の長岡・新潟方面への乗入れ	→		(継続)			◎	◎
2	ほくほく線の現行区間運行の堅持	→		(継続)			◎	◎

2) 利用者の増加の各種施策

①利便性向上

NO	施策・取組	スケジュール			役割分担			
		短期 (3年以内)	中期 (5年以内)	長期 (5年以降)	市民	企業等	事業者	市
1	北陸新幹線・飯山駅への接続性の向上	→		(継続)			◎	◎
2	北陸新幹線・上越方面への接続の検討	→	→				○	◎
3	駅舎の機能強化	→		(継続)			◎	◎
4	車両の付加価値の向上	→	→				◎	◎
5	パーク&ライドなどの推進	→	→				◎	◎
6	商店街との連携	→	→			◎	○	◎
7	公共交通マップ等の情報提供	→		(継続)			◎	◎
8	駅舎と周辺のバリアフリー化	→					◎	◎
9	IT活用のサービスの導入	→	→	→			◎	◎

②観光誘客の戦略的展開

NO	施策・取組	スケジュール			役割分担			
		短期 (3年以内)	中期 (5年以内)	長期 (5年以降)	市民	企業等	事業者	市
1	新幹線飯山駅からの誘客の強化	→		(継続)			◎	◎
2	誘客イベント等の積極的展開	→		(継続)		○	○	◎
3	観光施設・事業所との連携	→		(継続)		◎	○	◎

NO	施策・取組	スケジュール			役割分担			
		短期 (3年以内)	中期 (5年以内)	長期 (5年以降)	市民	企業等	事業者	市
4	バス・タクシーとの連携	→		(継続)			◎	◎
地域資源を生かした交流人口の拡大・特産品の開発								
5	交流人口の拡大	→	→		◎	○	○	◎
	特産品の開発	→		(継続)		◎		◎

③利用の促進策

NO	施策・取組	スケジュール			役割分担			
		短期 (3年以内)	中期 (5年以内)	長期 (5年以降)	市民	企業等	事業者	市
1	市民利用の普及	→		(継続)	◎	○	○	◎
2	ノーカーデーの推進	→		(継続)	○	○		◎
3	ボランティアなど協力団体との連携	→		(継続)	◎		○	◎

(2) 進行管理

①管理主体

この計画の進行管理は、「公共交通会議」(※)で行うものとします。

※公共交通会議：地域の移動需要を踏まえつつ望ましい輸送網の在り方を検討などする機関。各地区の市民代表のほか、交通事業者や関係機関などで構成し、当市は平成20年6月に設置。

②管理手法

年度前半の早期の会議で、その年度の取組を協議のうえ決定し、実行するものとします。また、その会議で同時に、前年度の取組を検証し、効果を点検しながら施策の実効性を高めていくことにします。

(3) 計画の時点修正

先々の社会情勢の変化に的確に対応し、時流に見合った内容とするため、この計画の内容は時点修正ができるものとします。

その場合は、前述の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ます。

(4) 地域の発展と未来に向けて

計画の実現のため、施策の推進や展開はもちろん重要ですが、「利用者の増加」つまり“ヒトが動く”ということに、旺盛な企業活動や市民の活発な日常など、あらゆる面での地域全体の活力の向上が欠かせません。

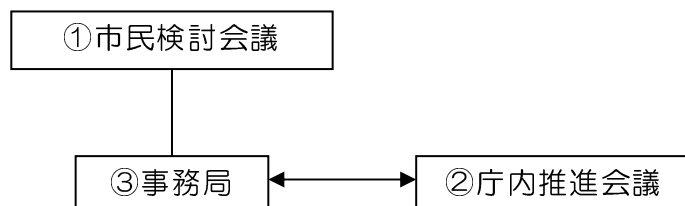
地域経済の長引く低迷や少子高齢化の進行は閉そく感を漂わせようとしませんが、地域の活力向上すなわち発展は、すべての市民にとって、たゆまず追い求めるべき崇高なる目標であり、切なる願いです。このため、豊かな市民生活や街の賑わい創出など、選んで住み続けられる地域を目指し、市政は日々まい進していく必要があります。

この計画が果たそうとする鉄道の輸送力向上は、我が市の更なる振興発展と車の両輪です。鉄道に関する施策は、前項までにあるとおり、市が先頭に立ち、一つ一つ着実に実施・推進していきます。一方、地域の発展に欠かせない企業活動や住民自治など多方面においても、市は今後一層、市民ニーズの適時的確な把握に努めます。そのうえで政策立案や様々な施策に反映させ、それらを有効に組み合わせながら実行し、地域の振興発展のため、未来に向けて市民と共に取り組んでいきます。

資料編

1. 策定体制

(1) 体制図



(2) 会議等構成

①市民検討会議

【委員】

(順不同・敬称略)

NO	委員区分	居住地・所属等（括弧内：役職）	氏名	摘要
1	住民代表	十日町地域	大久保 強	
2		十日町西地域	滝沢 清一	
3		十日町南地域	渡辺 一夫	
4		中条地域	池田 淳子	
5		下条地域	藤巻 誠	
6		吉田地域	野上 洋一	
7		水沢地域	金澤 昇	
8		川西地域	渡貫 文人	
9		中里地域	吉楽 正巳	
10		松代地域	山岸 重雄	
11		松之山地域	高橋 直榮	
12	関係団体	十日町商工会議所（交通問題委員会委員長）	大島 肇	
13		十日町商工会連絡協議会（松代町商工会長）	中村 公一	
14		十日町農業協同組合（経営管理委員会会長）	澤口 茂利	
15		十日町市観光協会（会長）	村山 義政	
16		特定非営利活動法人 ほくほく村（理事長）	柳 靖治	
17	新潟県	十日町地域振興局（企画振興部地域振興課長）	田村 輝行	
18	鉄道事業者	東日本旅客鉄道(株)飯山線営業所（所長）	篠原 俊明	～H21.3月
19			北越急行(株)（営業開発室長）	近山 直栄
20	十日町市	副市長	大島 貞二	～H21.5月
			丸山 俊久	H21.5月～
			村山 潤	H21.8月～

※NO18の東日本旅客鉄道(株)飯山線営業所長に、同所の十日町駅長が同席。

②庁内推進会議

【構成員】

NO	所属・役職	氏名	所管等	摘要
1	副市長	大島 貞二	座長	～H21.3月
2	総務課長	上原 伸一	市民啓発	

3	財政課長	蔵品 泰治	財務分析	~H21.3月
4	市民生活課長	池田 則夫	市民生活安定	
5	福祉課長	市川 講	福祉輸送	
6	建設課長	高橋 久光	駅周辺整備	
7	教育総務課長	宇都宮 正人	通学輸送	
8	川西・支所長	平野 角栄	地域振興	
9	中里・支所長	樋口 秀雄	地域振興	
10	松代・支所長	小堺 定男	地域振興	
11	松之山・支所長	佐藤 至	地域振興	

【幹事・事務局】

所属・役職	氏名	所管等
総合政策課長	福崎 良昭	交通全般
産業振興課長	高橋 孝一	物流・市街地活性化
観光交流課長	相崎 芳則	鉄道輸送・誘客促進

【事務局】

所属・役職	氏名	摘要
産業振興課 商工振興係 副参事	相沢 秋男	
観光交流課 課長補佐	春日 潤一	
総合政策課 課長補佐	池田 克也	庶務担当
総合政策課 企画政策係 主査	金崎 隆行	庶務担当

2. 策定経過

平成20年6月26日 : 庁内推進会議

8月12日 : 第1回市民検討会議

9月20日 : 「2014年問題とこれからの新潟を考えるフォーラム」参加

10月28日 : 第2回市民検討会議

12月16日 : 第3回市民検討会議

平成21年2月24日 : 第4回市民検討会議

5月28日 : 第5回市民検討会議

7月 8日 : 第6回市民検討会議

7月17日 : 意見公募手続（パブリックコメント制度、7月31日まで）

8月20日 : 第7回市民検討会議

9月 8日 : 計画決定

3. 会議設置要綱

十日町市鉄道輸送市民検討会議設置要綱

平成 20 年 7 月 1 日

告示第 127 号

(設置)

第 1 条 市民生活の利便性の確保のため、基幹交通である鉄道の維持と輸送増強に係る様々な課題を検討することを目的に、十日町市鉄道輸送市民検討会議（以下「検討会議」という。）を設置する。

(協議事項)

第 2 条 検討会議は、次に掲げる事項を協議するものとする。

- (1) 市内鉄道輸送の利用者の増加策に関すること。
- (2) 前号に付帯する事項
- (3) 検討会議の運営方法その他会議が必要と認める事項

(検討会議の構成員)

第 3 条 検討会議の委員は、別表に掲げる地域又は団体に属する者のうちから市長が委嘱するものとする。 ※本文中、別表は省略する。

(検討会議の運営)

第 4 条 検討会議に座長を置き、前条の別表第 1 号に掲げる者が座長となる。

- 2 座長は、検討会議を代表し、会務を総括する。
- 3 座長に事故がある場合には、あらかじめ座長が指名する者がその職務を代理する。
- 4 検討会議の議決の方法は、会議出席委員（代理人含む）の過半数で決し、可否同数のときは座長の決するところによる。
- 5 検討会議は原則として公開とする。
- 6 検討会議は、必要があると認めるときは、学識経験者等の出席を求め、意見を聴くことができる。
- 7 検討会議の庶務は、十日町市総合政策課において処理する。

(協議結果の取扱い)

第 5 条 検討会議において協議が調った事項について、関係者はその結果を尊重し、当該事項の誠実な実施に努めるものとする。

(その他)

第 6 条 この告示に定めるもののほか、検討会議の運営に関して必要な事項は、座長が検討会議に諮り定める。

附 則

この告示は、平成 20 年 7 月 1 日から施行する。

平成 21 年 9 月発行

発行／新潟県十日町市

編集／総合政策課

〒948-8501 十日町市千歳町 3 丁目 3 番地

TEL : 025-757-3111 FAX : 025-752-4635

URL <http://www.city.tokamachi.niigata.jp>

e-mail t-sogo@city.tokamachi.lg.jp



十日町市