

妙高市地域公共交通網形成計画

令和2年3月

妙高市



目 次

第1章	計画の概要	1
1	計画策定の目的	1
2	計画の位置付け	2
3	計画の対象区域	2
4	計画の期間	3
5	これまでの妙高市の地域公共交通の取組	4
第2章	妙高市の公共交通を取り巻く現状と課題	8
1	地域の現状	8
2	地域公共交通の現状	3 7
3	地域及び地域公共交通を取り巻く課題の整理	5 3
第3章	計画の基本方針と目標	5 4
1	基本方針	5 4
2	地域区分と路線設定の基本的な考え方	5 4
3	目標	5 5
4	各交通モードの役割	5 6
5	市民、交通事業者、行政の役割	5 7
第4章	目標達成に向けた施策	5 9
1	基本目標1 まちづくりに対応した地域公共交通網の構築	5 9
2	基本目標2 誰もが安心・便利に利用できる公共交通サービスの整備	6 5
3	基本目標3 みんなで支える公共交通の実現	7 2
第5章	目標の評価指標と計画の進行管理	7 7
1	目標の評価指標	7 7
2	計画の推進	7 8

第1章 計画の概要

1 計画策定の目的

人々が自立した生活を営む上で“移動”は欠かせないものですが、人口減少や少子高齢化、マイカーの利用を前提とした生活スタイルの普及などにより公共交通利用者は減少傾向にあり、公共交通を取り巻く状況は厳しさを増しています。

本市の公共交通は、鉄道（えちごトキめき鉄道株、しなの鉄道株）、路線バスのほか、市民の生活交通手段を確保するため、市営バス、コミュニティバス、乗合タクシー、スクールバスを運行しています。また、観光二次交通として、路線バスや市営バスの他に、ホテルによるホテルから鉄道駅間の無料送迎バスを運行しています。

一方で、人口減少の進行による公共交通利用者の減少や公共交通関連の公費負担が増大する状況から、公共交通網のあり方について抜本的な見直しが喫緊の課題となっています。

しかし、医療・福祉・商業などの都市機能を有するエリアと、郊外や中山間地などの居住エリアを公共交通でつなぐことにより、まちづくりと連携した快適な市民生活を維持する必要があります。

さらに、本市においては拡張された道の駅あらいや改築が進む妙高高原ビジターセンターなどを生かした交流人口の拡大を図る上でも、公共交通の果たす役割は今後ますます重要になっています。

本市では、平成25年度に「妙高市地域公共交通総合連携計画」を策定し、計画に基づき、バスを中心とした公共交通網の見直しを図り、維持確保に努めてきましたが、上述したような公共交通を取り巻く環境の変化を踏まえ、市民、交通事業者、市の役割分担の明確化を図り、本市のまちづくり施策と連動し、地域の実情に即した持続可能な地域公共交通を実現することを目的とし、「妙高市地域公共交通網形成計画」を策定するものです。

< 妙高市地域公共交通網形成計画におけるSDGsの取組み >



施策：地域の実情に即した持続可能な地域公共交通の実現



【目標（ゴール）11】

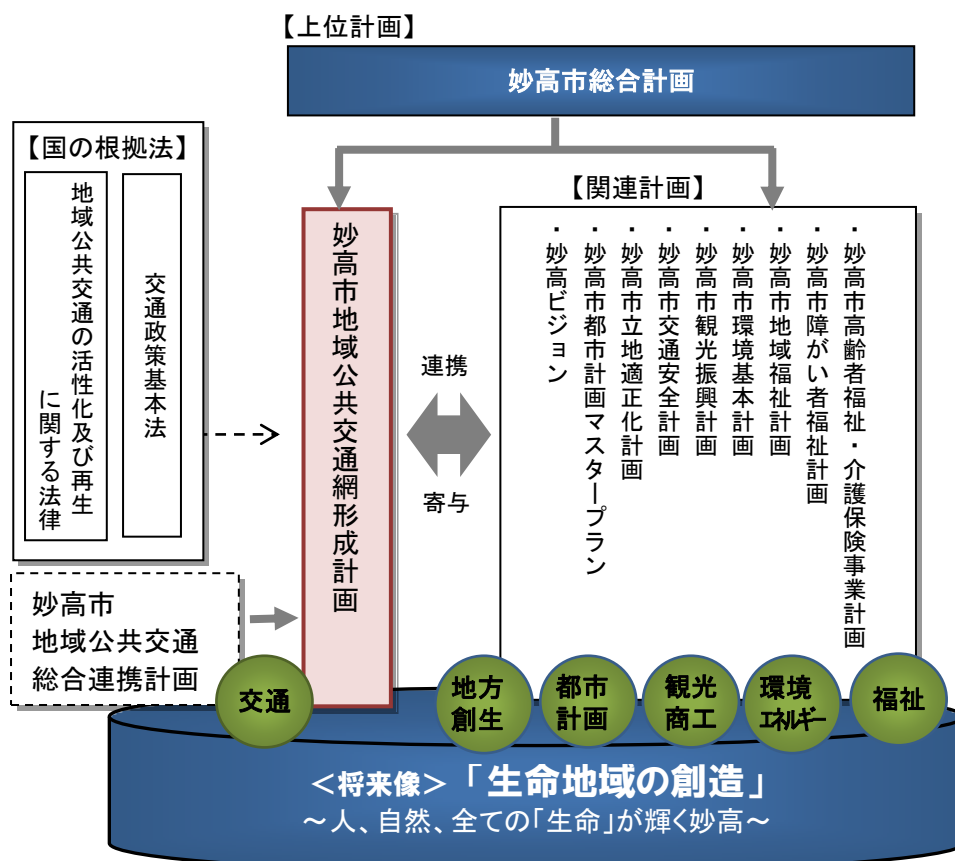
包摂的で安全かつ強靱（レジリエント）で持続可能な都市及び人間居住を実現する

【具体的な目標（ターゲット）11.2】

2030年までに、脆弱な立場にある人々、女性、子供、障害者及び高齢者のニーズに特に配慮し、公共交通機関の拡大などを通じた交通の安全性改善により、全ての人々に、安全かつ安価で容易に利用できる、持続可能な輸送システムへのアクセスを提供する。

2 計画の位置付け

本計画は、上位計画である「第3次妙高市総合計画」や関連計画である「妙高市立地適正化計画」や「第3次妙高市観光振興計画」などとの整合を図るとともに、「コンパクト&ネットワーク」の実現に向けて、地域公共交通のマスタープランとして策定します。



<本市総合計画におけるSDGsの取り組み>

「生命地域の創造」をまちづくりの基本理念に掲げ、次の時代につながるまちづくりを進めていく本市の考え方は、平成27年9月に国連総会が採択した「我々の世界を変革する：持続可能な開発のための2030アジェンダ」の宣言の目指すべき方向性と同じであると考えています。そして、その宣言の中核が2030年を期限とする17のゴールからなるSDGsです。総合計画で位置付けた施策と様々な課題に取り組むSDGsとの関係性を明確にしながら、持続可能な成長戦略につながる施策を実行していきます。

3 計画の対象区域

本計画の区域は、妙高市全域とします。

ただし、妙高市と他市町村を結ぶ鉄道や路線バスが運行されているため、広域的なネットワークのあり方等も含めて、検討していきます。

4 計画の期間

本計画の期間は、令和2年度（2020年度）から令和6年度（2024年度）までの5年間とします。

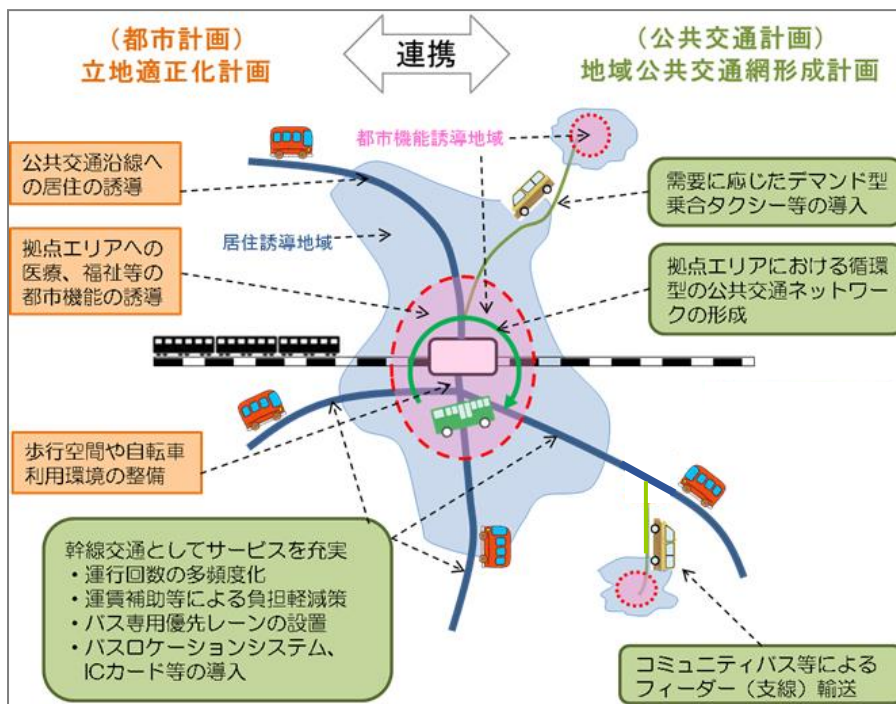
ただし、社会情勢の変化などを踏まえ、必要に応じて見直しを行います。

年度	平成 29	平成 30	令和 1	令和 2	令和 3	令和 4	令和 5	令和 6
上位・関連計画	第2次妙高市総合計画		第3次妙高市総合計画（R2～R6）					
	妙高版総合戦略							
	妙高市都市計画マスタープラン（H29～R12）							
					妙高市立地適正化計画（R1～R12）			
	第2次妙高市観光振興計画		第3次妙高市観光振興計画（R2～R6）					
地域公共交通	妙高市地域公共交通連携計画（H26～R1）		妙高市地域公共交通網形成計画（R2～R6）					

※地域公共交通網形成計画とは

交通政策基本法及び平成26年11月の地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（活性化再生法）の改正に基づき策定する計画で、本市公共交通の現状・問題点、課題を踏まえて、公共交通ネットワーク全体を一体的に形づくり、持続させることを目的に、地域全体の公共交通のあり方、市民・交通事業者・行政の役割を定めるものです。

▼地域公共交通網形成計画のイメージ



5 これまでの妙高市の地域公共交通施策の取組

平成 17 年の市町村合併後、利用者減少や運行赤字増大が進む地域公共交通に関し、既存バス路線の運行形態の見直しや、路線の統廃合を進め、効率的で利用者の実態に合った生活交通の維持を図ってきました。一方で、公共交通空白地を解消するため、2 地区で乗合タクシーの運行を新たに開始しています。

平成 30 年度末現在、路線バス 4 路線、市営バス 9 路線、NPO コミュニティバス 4 路線、乗合タクシー 4 ルートの運行を行っています。

▼これまでの妙高市における地域公共交通の取組経過

項目	年月	取組内容
運行形態 の見直し	平成 17 年(2005 年)	・長沢線、平丸線、上小沢線 ⇒市営バスに転換
	平成 18 年(2006 年)	・長沢線 ⇒NPO コミュニティバスに転換 ・原通線 ⇒市営バスに転換
	平成 21 年(2009 年)	・大鹿・樽本線、大谷・桶海線 ⇒NPO コミュニティバスに転換
	平成 23 年(2011 年)	・矢代線、広島線 ⇒市営バスに転換
	平成 24 年(2012 年)	・小野沢線(関山ルート)、岡沢線(岡沢ルート) ⇒デマンド型乗合タクシーの導入 ※H25 から本格運行 ・平丸線、上小沢線 ⇒デマンド運行導入
	平成 25 年(2013 年)	・関・燕温泉線 ⇒市営バスに転換
	平成 28 年(2016 年)	・赤倉線、杉野沢線、関川二俣線 ⇒市営バスに転換
公共交通 空白地の 解消	平成 21 年(2009 年)	・NPO コミュニティバス妙高病院線の運行開始
	平成 25 年(2013 年)	・デマンド型乗合タクシーの導入 ※H26 から本格運行 (斐太ルート:斐太地区エリア⇄新井・北新井エリア) ・デマンド型乗合タクシーの導入 ※H26 から本格運行 (水上ルート:水上地区エリア⇄新井・北新井エリア)
利用促進	平成 25 年(2013 年)	・高齢者等バス利用支援事業(100 円乗車)の開始
	平成 27 年(2015 年)	・市営バス愛称募集「めぐりん」 ・市営バスラッピング
	平成 28 年(2016 年)	・観光周遊チケット(2 日券 1,000 円)の販売開始
運行の 効率化	平成 28 年(2016 年)	・市営バス赤倉線、杉野沢線、関川二俣線 ⇒スクール混乗で運行開始
	平成 29 年(2017 年)	・市営バス矢代線 ⇒スクール混乗で運行開始
計画策定	平成 25 年(2013 年)	・妙高市地域公共交通総合連携計画(平成 26 年～令和元年)

(1) 妙高市の地域公共交通ネットワークの変遷

地域・路線名	平成17年				平成18年				平成19年				平成20年				平成21年				平成22年				平成23年				平成24年				平成25年				平成26年				平成27年				平成28年				平成29年				平成30年				平成31(令和元)年			
	4	7	10	1	4	7	10	1	4	7	10	1	4	7	10	1	4	7	10	1	4	7	10	1	4	7	10	1	4	7	10	1	4	7	10	1	4	7	10	1	4	7	10	1	4	7	10	1	4	7	10	1	4	7	10	1	4	7	10	1
鉄道	(JR東日本 信越本線)																																(H27.3.14～ えちごトキめき鉄道 妙高はねうまライン)																											
高田方面	上越大通り線 (労災病院行)	(頸城自動車)																																(H22.9.30廃止)																										
	上越大通り線 (中央病院行)	(頸城自動車)																																																										
	斐太線	(くびき野バス)																																																										
	青田線	(くびき野バス)																																																										
板倉方面	三針線	(頸南バス)																																(新井・板倉線に再編)																										
	上関田線	(頸南バス)																																(新井・板倉線に再編)																										
	久々野線	(頸南バス)																																(新井・板倉線に再編)																										
	山寺薬師線	(頸南バス)																																(新井・板倉線に再編)																										
	新井・板倉線																																	(頸南バス) (H30.4.1～)																										
新井地域	矢代線	(頸南バス)																																(H23.10.1～)																										
	広島線	(頸南バス)																																(H23.10.1～)																										
	斐太ルート																																	(H26.7.1～ 新設)																										
	水上ルート	➡ (頸南バス)																																(H26.7.1～ 新設)																										
	上小沢線	(H17.6.27～)																																																										
	平丸線	(H17.6.27～)																																																										
	長沢線	(H17.6.27～) (H18.8.1～)																																																										
妙高地域	原通線	(頸南バス) (H18.8.1～)																																																										
	樽本線																																	(H21.10.1～)																										
	関山大鹿線	(頸南バス) (H17.9.30廃止 H17.10.1樽本線に統合)																																																										
	大谷桶海線	(頸南バス) (H21.10.1～)																																																										
	関山駅桶海線	(頸南バス) (H17.9.30廃止 H17.10.1大谷桶海線に統合)																																																										
	妙高病院線																																	(H21.10.1～ 新設)																										
	関・燕温泉線	(頸南バス)																																(H25.10.1～)																										
	関山坂口新田線	(頸南バス) (H18.5.31廃止 H18.6.1関・燕温泉線に統合)																																																										
	小野沢線 (関山ルート)	(頸南バス)																																(H25.4.1～)																										
	岡沢線 (岡沢ルート)	(頸南バス)																																(H25.4.1～)																										
妙高高原地域	赤倉線 (田切経由)	(川中島バス)																																(アルピコ交通) (頸南バス) (統合)																										
	赤倉線 (妙高～田切経由)	(川中島バス)																																(アルピコ交通) (頸南バス) (統合)																										
	赤倉線 (妙高～田切～二俣経由)	(川中島バス)																																(アルピコ交通) (頸南バス) (H28.4.1～)																										
	杉野沢線 (池の平)	(川中島バス)																																(アルピコ交通) (頸南バス) (統合)																										
	杉野沢線 (関川～池の平経由)	(川中島バス)																																(アルピコ交通) (頸南バス) (H28.4.1～)																										
	循環線	(川中島バス) (H20.3.31廃止)																																(関川・二俣線)																										
	笹ヶ峰線	(川中島バス) (H18.3.31廃止)																																																										
妙高山麓線																																	(H28.4.1～ 新設)																											

凡 例

オレンジ色	路線バス
青色	市営バス
緑色	コミュニティバス
黄色	乗合タクシー

□平成17年4月の時点で、路線バス28路線、市営バス1路線、計29路線であった市内バス路線は、平成31年3月の時点で、路線バス4路線、市営バス8路線、NPOコミュニティバス3路線、乗合タクシー2路線、計17路線に再編されました。
また、観光周遊路線や公共交通空白地解消に向け市営バス1路線、コミュニティバス1路線、乗合タクシー2路線、計4路線を新設しました。

(2) 妙高市地域公共交通総合連携計画の検証

検証手順	検証の方法
①施策・事業の実施状況の整理	◎:完了(の予定) ○:実施中 △:検討・研究中 ×:未着
②施策・事業の必要性の整理	○:必要性が高い △:必要性は高くない(必要性の確認が必要) ×:必要性は低い
③施策・事業の実現可能性の整理	○:実現できると考えられる △:実現に向けたハードルは高い ×:実現は難しい
④施策・事業の評価	A:継続する事業(文言・表現を含めてそのまま記載) B:継続する事業(表現等の工夫/既に定着しているため記載はしない) C:事業のあり方や拡大・廃止も含めて見直す事業

施策の方向性	施策・事業	実施状況	必要性	実現可能性	評価(事業)	
運行の改善	運行ダイヤの見直し	列車との接続ダイヤの調整	○	○	○	A
		ニーズに見合った運行時間帯への見直し	○	○	○	A
	既存路線の見直し	フリー乗降対応の拡充	○	○	○	A
		運行ルート・停留所の見直し	○	○	○	A
		運行形態の見直し	○	○	○	A
		スクールバスの見直し	○	○	△	B
		観光周遊バスの充実	○	○	△	B
	新たな交通手段の検討	デマンド型(予約制)バス・乗合タクシーの運行・導入	○	○	○	A
		コミュニティバスの運行・拡充	○	○	○	A
	運賃制度の見直し	交通弱者への割引支援の拡充	○	○	○	A
		お得な乗車券の導入	○	○	○	A

施策の方向性	施策・事業	実施状況	必要性	実現可能性	評価(事業)	
公共交通の情報提供の充実	情報提供ツールの作成	公共交通マップの作成	×	○	○	A
		公共交通案内板の整備	×	○	○	A
		ホームページ等での情報提供	○	○	○	A

施策の方向性	施策・事業		実施状況	必要性	実現可能性	評価(事業)
市民意識の醸成	モビリティ・マネジメント等の実施	公共交通利用促進キャンペーンの実施	○	○	○	A
		バス利用に関する総合学習機会の提供	×	○	○	A
		ノーマイカーデーの実施	×	○	△	B
	地域ぐるみの利用促進策の展開	愛称の募集	◎	—	—	—
		車両のラッピング	◎	—	—	—

施策の方向性	施策・事業		実施状況	必要性	実現可能性	評価(事業)
市民・行政・交通事業者等の協働	新たな交通体系整備に向けた地域との調整や説明会等の開催	地域公共交通の活性化に向けた協議	○	○	○	A
		説明会やワークショップ、意見交換会等の開催	○	○	○	A

第2章 妙高市の公共交通を取り巻く現状と課題

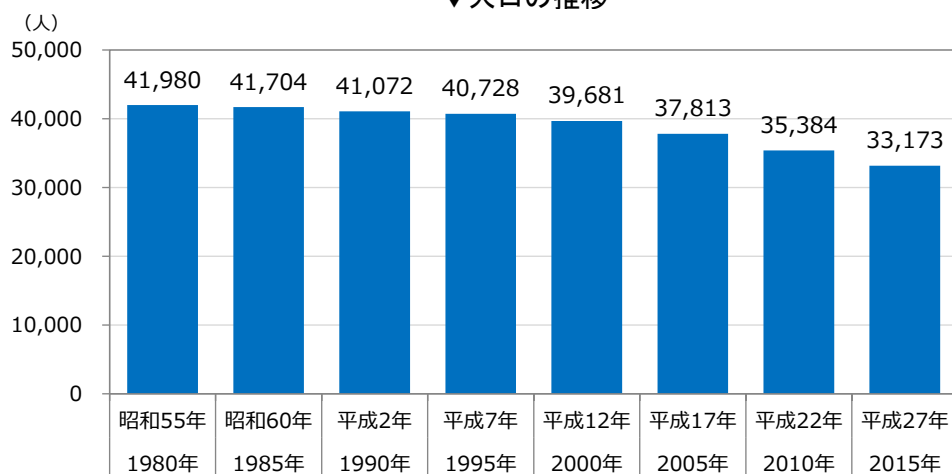
1 地域の現状

(1) 人口動態

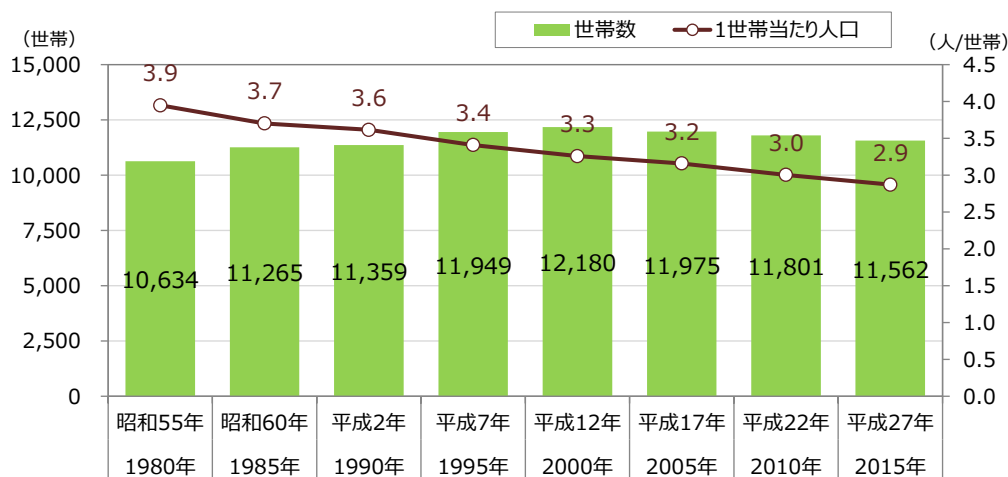
①人口の推移

- ・平成27年（2005年）国勢調査結果による本市の人口は、33,173人であり、妙高市が誕生した平成17年（1995年）から10年間で約4,500人減少しています。
- ・世帯数は、平成7年以降、12,000世帯前後で推移しており、大幅な落ち込みはないことから、1世帯当たり人口が減少し、核家族化が進行していると考えられます。

▼人口の推移



▼世帯数および1世帯当たり人口の推移



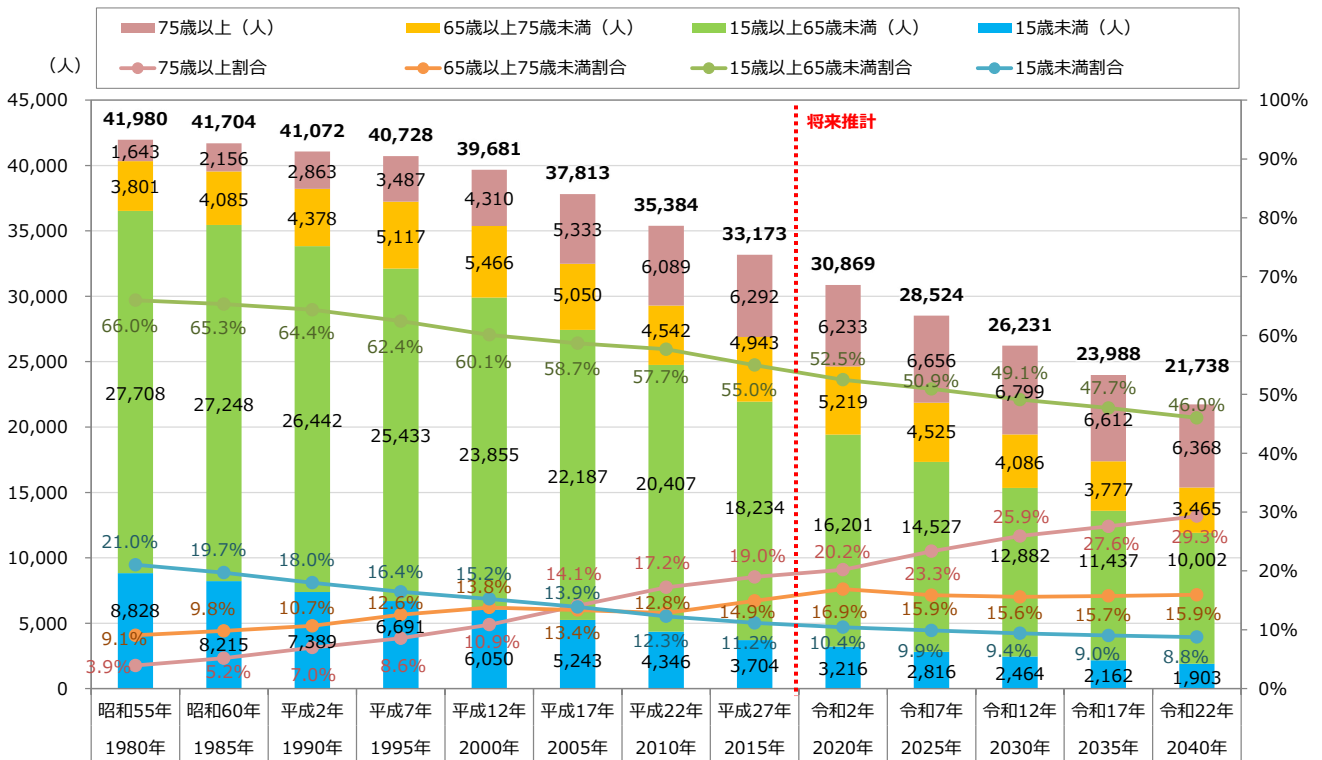
	1980年	1985年	1990年	1995年	2000年	2005年	2010年	2015年
人口	41,980	41,704	41,072	40,728	39,681	37,813	35,384	33,173
世帯数	10,634	11,265	11,359	11,949	12,180	11,975	11,801	11,562
1世帯当たり人口	3.9	3.7	3.6	3.4	3.3	3.2	3.0	2.9

資料：国勢調査（平成27年） ※人口は、年齢不詳を除いて算出した数値

②人口の推計

- ・国立社会保障・人口問題研究所の推計によると、25年後の令和22年の人口は、21,738人と約11,000人減少する見込みです。
- ・年齢別人口は60代が最も多く、次いで50代、70代となっています。
高齢化率は、平成27年の33.9%から10年後（令和12年）には40%を超えると推計されています。
- ・人口減少は進展しているが、世帯数は、ほぼ横ばいであり、地域別の集計では人口・世帯数ともに新井地区が最も多くなっています。
- ・総人口は、2015年（平成27年）の約33,000人から2040年（令和22年）には約22,000人にまで減少する見込みとなっています。
- ・14歳以下の年少人口割合は、2015年（平成27年）から2040年（令和22年）にかけて11.2%から8.8%に減少、15～64歳の生産年齢人口割合は、55.0%から46.0%に減少する一方、65歳以上の老年人口割合は、33.9%から45.2%に増加する見込みとなっています。

▼人口の推計



	1980年	1985年	1990年	1995年	2000年	2005年	2010年
総数	41,980	41,704	41,072	40,728	39,681	37,813	35,384
0～14歳	8,828	8,215	7,389	6,691	6,050	5,243	4,346
15～64歳	27,708	27,248	26,442	25,433	23,855	22,187	20,407
65～74歳	3,801	4,085	4,378	5,117	5,466	5,050	4,542
75歳以上	1,643	2,156	2,863	3,487	4,310	5,333	6,089
年齢別割合(0～14歳:%)	21.0	19.7	18.0	16.4	15.2	13.9	12.3
年齢別割合(15～64歳:%)	66.0	65.3	64.4	62.4	60.1	58.7	57.7
年齢別割合(65歳以上:%)	13.0	15.0	17.6	21.1	24.6	27.5	30.0
うち年齢別割合(65～74歳:%)	9.1	9.8	10.7	12.6	13.8	13.4	12.8
うち年齢別割合(75歳以上:%)	3.9	5.2	7.0	8.6	10.9	14.1	17.2
総人口指数(2015年=100)	126.4	125.6	123.7	122.7	119.5	113.9	106.6

	2015年	2020年	2025年	2030年	2035年	2040年
総数	33,173	30,869	28,524	26,231	23,988	21,738
0～14歳	3,704	3,216	2,816	2,464	2,162	1,903
15～64歳	18,234	16,201	14,527	12,882	11,437	10,002
65～74歳	4,943	5,219	4,525	4,086	3,777	3,465
75歳以上	6,292	6,233	6,656	6,799	6,612	6,368
年齢別割合(0～14歳:%)	11.2	10.4	9.9	9.4	9.0	8.8
年齢別割合(15～64歳:%)	55.0	52.5	50.9	49.1	47.7	46.0
年齢別割合(65歳以上:%)	33.9	37.1	39.2	41.5	43.3	45.2
うち年齢別割合(65～74歳:%)	14.9	16.9	15.9	15.6	15.7	15.9
うち年齢別割合(75歳以上:%)	19.0	20.2	23.3	25.9	27.6	29.3
総人口指数(2015年=100)	100.0	93.0	85.9	79.0	72.3	65.5

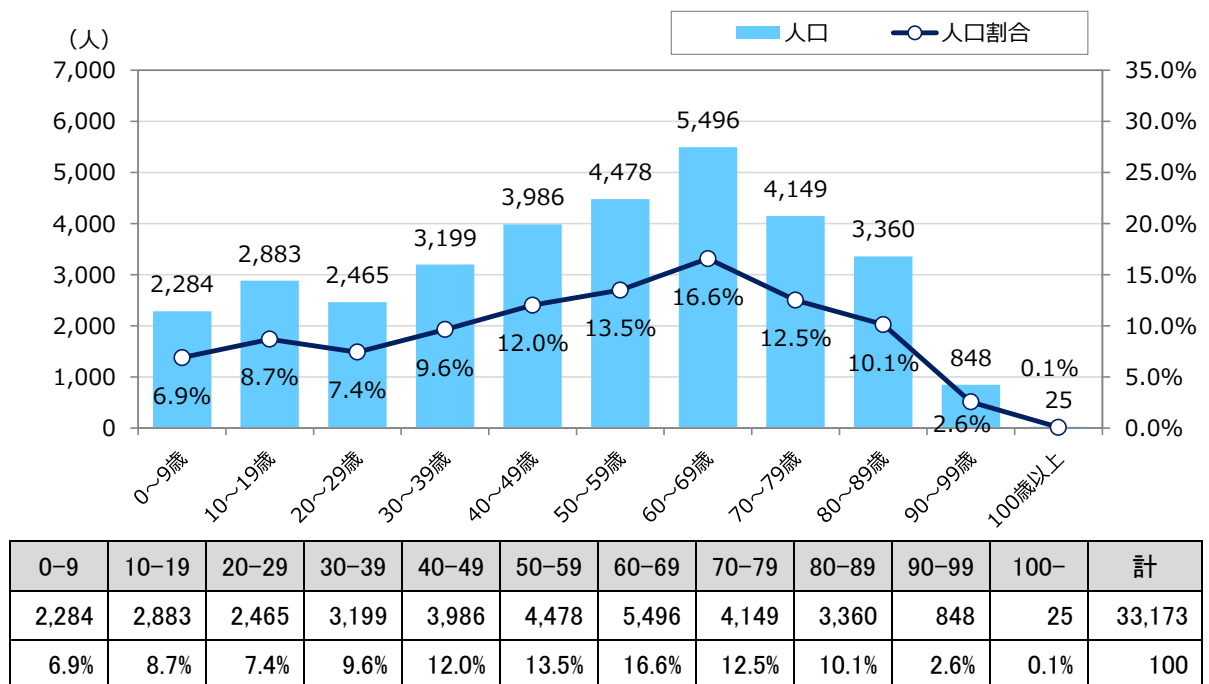
資料：(1980～2015)国勢調査(人口は、年齢不詳を除いて算出した数値)、

(2020～2040)国立社会保障・人口問題研究所ホームページ「日本の地域別将来推計人口(平成30年3月推計)

③年齢別人口

- ・年齢別人口をみると、60歳代が約 5,500 人と最も多く、次いで、50歳代が約 4,500 人となっています。
- ・高齢化は年々加速しており、問題となっている 2025 年には、人口のボリュームゾーンである団塊の世代（昭和 22（1947）～昭和 24（1949）年に生まれた人）が全員 75 歳以上の後期高齢者となります。
- ・60 歳代以上の人口は、全人口の 41.9%となっています。

▼年齢別人口

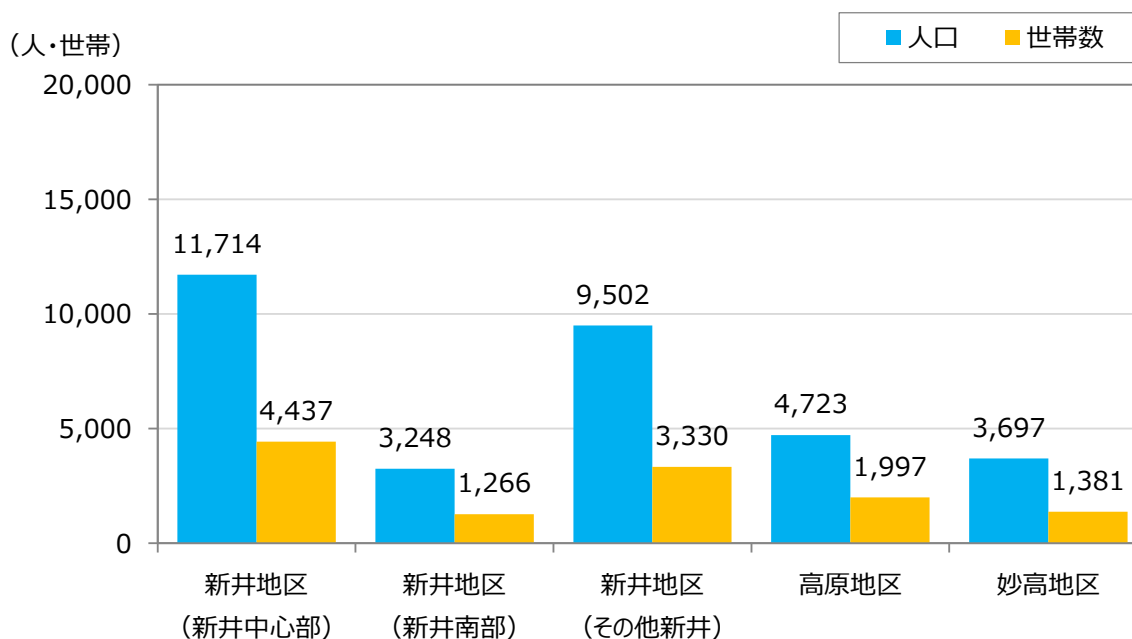


資料: 国勢調査(平成 27 年)

④地域別人口と世帯数

- ・地域公共交通を支える基盤となる地域別人口をみると、新井地区の新井中心部が約12,000人と最も多く、次いで、新井地区のその他新井が約9,500人、高原地区が約4,700人となっています。
- ・世帯数も同様に新井地区の新井中心部が最も多い状況です。

▼地域別人口



	新井地区 (新井中心部)	新井地区 (新井南部)	新井地区 (その他新井)	高原地区	妙高地区	計
人口	11,714	3,248	9,502	4,723	3,697	32,884
割合(%)	35.6%	9.9%	28.9%	14.4%	11.2%	100.0%
世帯数	4,437	1,266	3,330	1,997	1,381	12,411
割合(%)	35.8%	10.2%	26.8%	16.1%	11.1%	100.0%

資料:住民基本台帳人口(平成30年3月31日時点)

※新井中心部:新井

※新井南部:鳥坂、泉、平丸、原通、水原、上郷

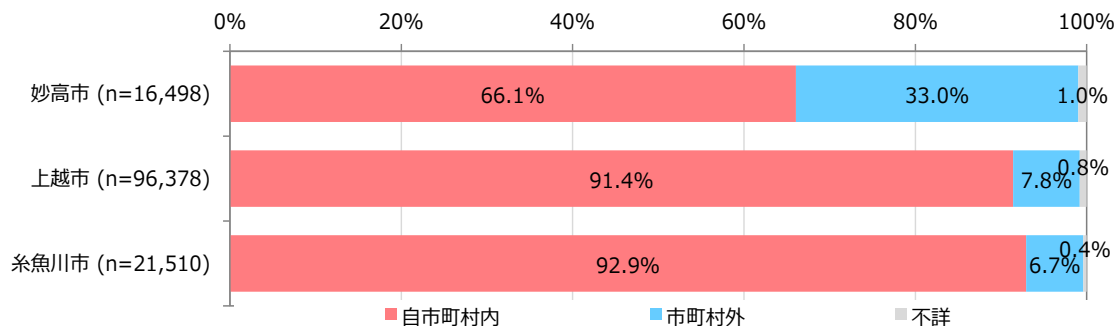
※その他新井:矢代、斐太、水上、和田

(2) 人の動きと移動手段

1) 通勤・通学における移動

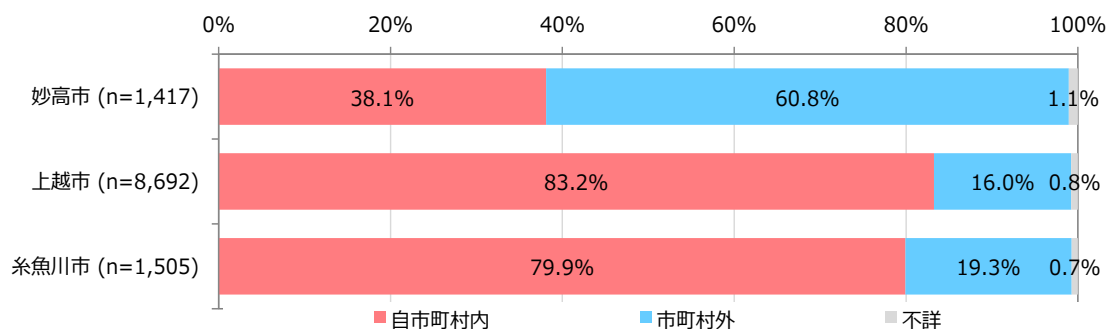
- ・通勤・通学での移動については、2市と比較すると市外移動の割合が高く、移動先の大半が上越市となっています。
- ・勤務先に関しては、近隣2市と同様、市内就業の割合が高くなっていますが、その割合は近隣2市より約25ポイント低くなっています。
- ・通学先に関しては、近隣2市と異なり、市外通学の割合が高くなっています。

① 常住地による従業地（通勤における移動）



	総数	自市町村内	市町村外	不詳
妙高市	16,498 (100.0%)	10,898 (66.1%)	5,438 (33.0%)	162 (1.0%)
上越市	96,378 (100.0%)	88,102 (91.4%)	7,498 (7.8%)	778 (0.8%)
糸魚川市	21,510 (100.0%)	19,993 (92.9%)	1,431 (6.7%)	86 (0.4%)

② 常住地による通学地（通学における移動）



	総数	自市町村内	市町村外	不詳
妙高市	1,417 (100.0%)	540 (38.1%)	862 (60.8%)	15 (1.1%)
上越市	8,692 (100.0%)	7,236 (83.2%)	1,389 (16.0%)	67 (0.8%)
糸魚川市	1,505 (100.0%)	1,203 (79.9%)	291 (19.3%)	11 (0.7%)

資料: 国勢調査(平成27年)

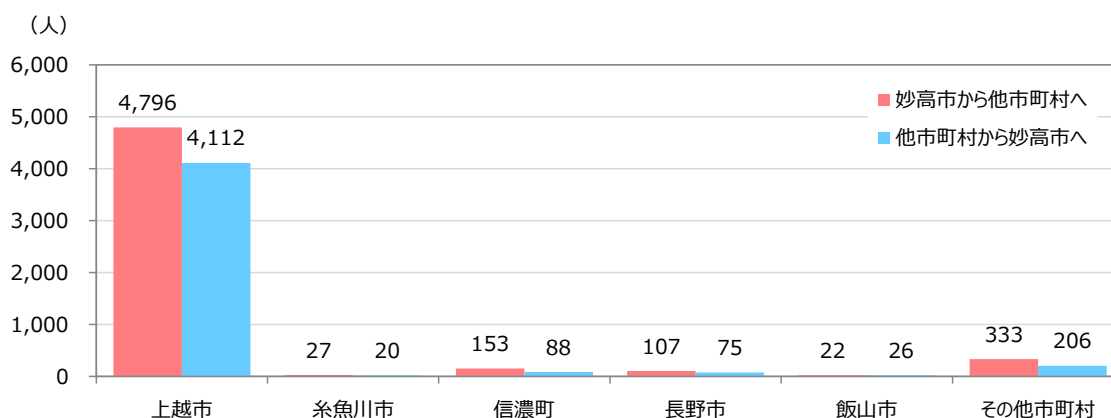
※常住地…国勢調査時に常住している場所

※従業地・通学地…就業者又は通学者が従業・通学している場所

③市外への流動状況

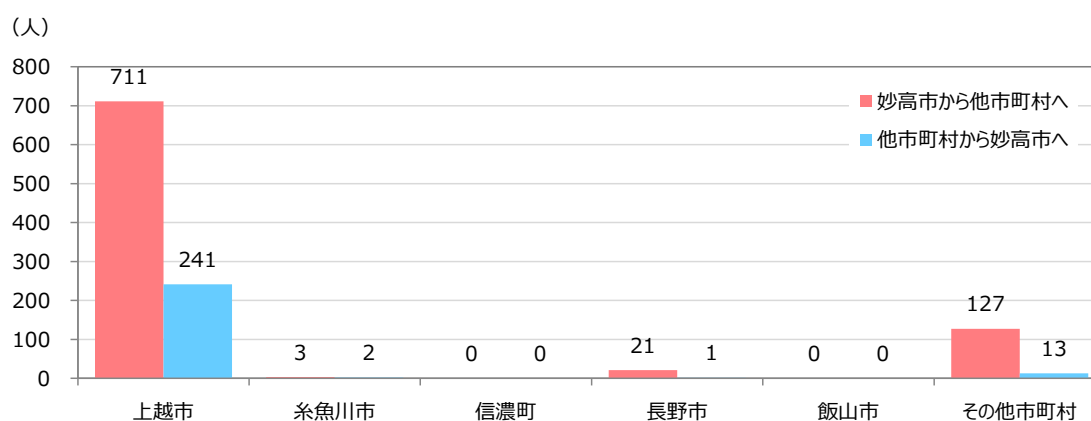
・市外への通勤・通学ともに上越市が最も高くなっています。

▼通勤における市外への流動状況



市町村名	妙高市から他市町村へ		他市町村から妙高市へ	
	15歳以上 通勤者数	15歳以上 通勤者割合	15歳以上 通勤者数	15歳以上 通勤者割合
上越市	4,796	88.2%	4,112	90.8%
糸魚川市	27	0.5%	20	0.4%
信濃町	153	2.8%	88	1.9%
長野市	107	2.0%	75	1.7%
飯山市	22	0.4%	26	0.6%
その他市町村	333	6.1%	206	4.6%
合計	5,438	100.0%	4,527	100.0%

▼通学における市外への流動状況



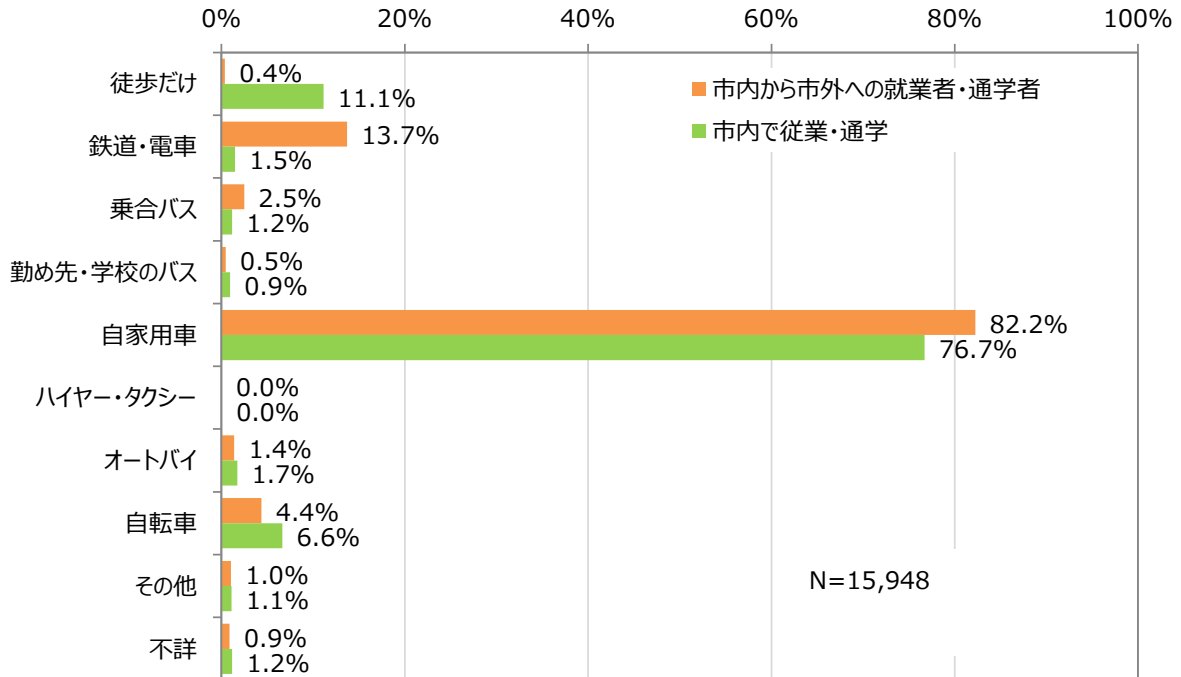
市町村名	妙高市から他市町村へ		他市町村から妙高市へ	
	15歳以上 通学者数	15歳以上 通学者割合	15歳以上 通学者数	15歳以上 通学者割合
上越市	711	82.5%	241	93.8%
糸魚川市	3	0.3%	2	0.8%
信濃町	—	0.0%	—	0.0%
長野市	21	2.4%	1	0.4%
飯山市	—	0.0%	—	0.0%
その他市町村	127	14.7%	13	5.1%
合計	862	100.0%	257	100.0%

資料: 国勢調査(平成27年)

④移動手段

- ・移動手段は市内移動・市外移動ともに自家用車の利用が約 8 割と圧倒的に多くなっています。
- ・次に多いのが、市外移動における公共交通は鉄道の利用で 13.7%となっています。

▼通勤・通学的手段



手段	人数		割合	
	市内から市外への就業者・通学者	市内で従業・通学	市内から市外への就業者・通学者	市内で従業・通学
徒歩だけ	24	1,065	0.4%	11.1%
鉄道・電車	874	140	13.7%	1.5%
乗合バス	158	110	2.5%	1.2%
勤め先・学校のバス	30	89	0.5%	0.9%
自家用車	5,250	7,337	82.2%	76.7%
ハイヤー・タクシー	1	4	0.0%	0.0%
オートバイ	89	164	1.4%	1.7%
自転車	279	636	4.4%	6.6%
その他	66	105	1.0%	1.1%
不詳	56	112	0.9%	1.2%
従業者・通学者総数	6,383	9,565	100.0%	100.0%

資料: 国勢調査(平成 22 年)

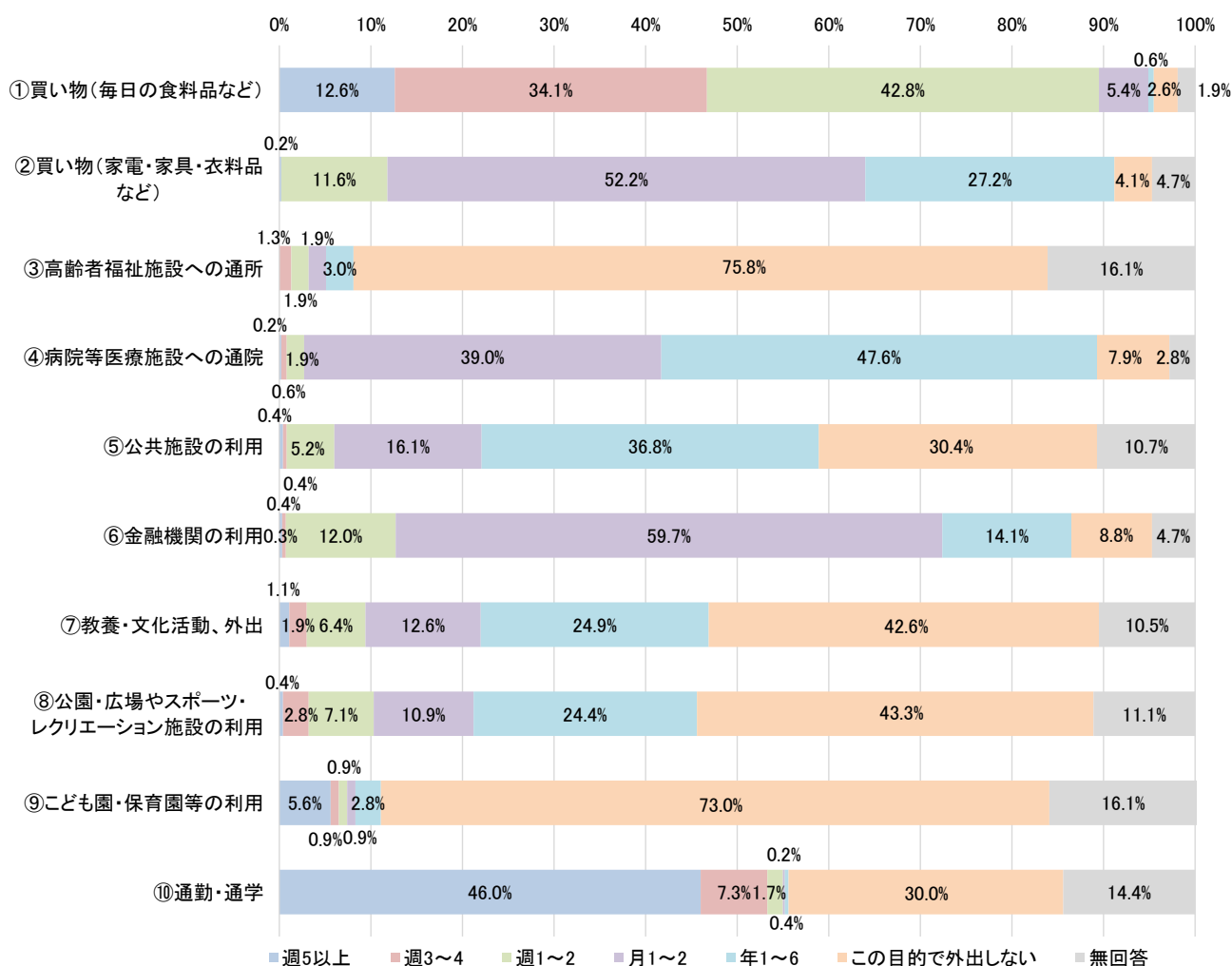
2) 外出と移動

- 平成 30 年度に立地適正化計画策定に係るアンケート調査の中で、市民の移動に関する調査を行いました。

①外出の目的と頻度

- 食料品の買い物は、週 1～2 回 (42.8%)、週 3～4 回 (34.1%)、週 5 回以上 (12.6%) の順で 89.5%を占めています。
- 通院は、年 1～6 回 (47.6%)、月 1～2 回 (39.0%)、週 1～2 回 (1.9%) の順となっています。
- 公共施設での各種手続きは、年 1～6 回 (36.8%)、外出しない (30.4%)、月 1～2 回 (16.1%) の順となっています。
- 金融機関の利用は、月 1～2 回 (59.7%)、年 1～6 回 (14.1%)、週 1～2 回 (12.0%) の順となっています。
- 教養、文化活動やレクリエーション活動は、外出しない (約 43%)、年 1～6 回 (約 25%)、月 1～2 回 (約 12%) の順となっています。

▼外出頻度(n=467)



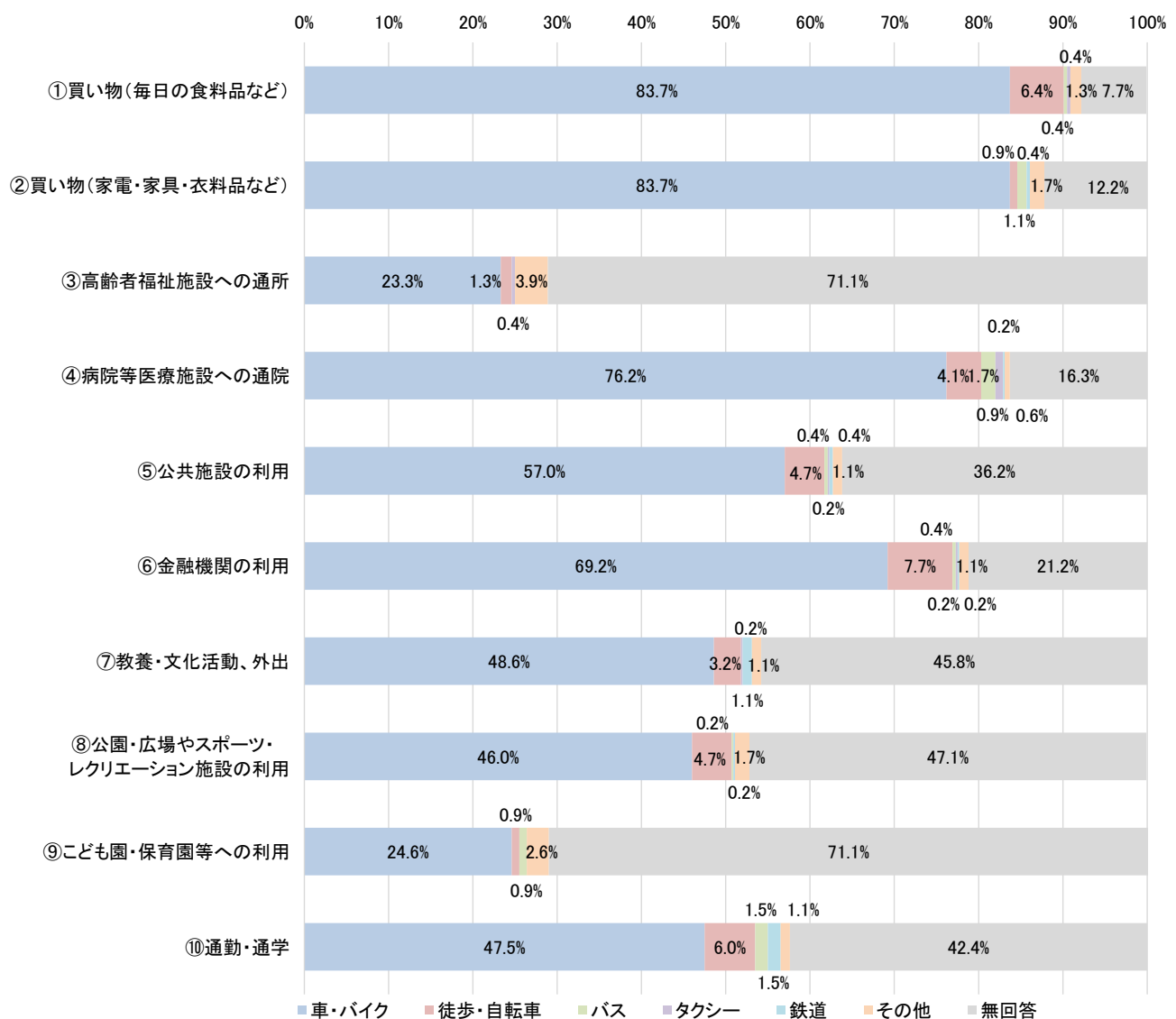
外出の目的	週5 以上	週 3～4	週 1～2	月 1～2	年 1～6	この目的 で外出し ない	無回答
①買い物(毎日の食料品など)	12.6%	34.1%	42.8%	5.4%	0.6%	2.6%	1.9%
②買い物(家電・家具・衣料品など)	0.2%	0.0%	11.6%	52.2%	27.2%	4.1%	4.7%
③高齢者福祉施設への通所	0.0%	1.3%	1.9%	1.9%	3.0%	75.8%	16.1%
④病院等医療施設への通院	0.2%	0.6%	1.9%	39.0%	47.6%	7.9%	2.8%
⑤公共施設の利用	0.4%	0.4%	5.2%	16.1%	36.8%	30.4%	10.7%
⑥金融機関の利用	0.3%	0.4%	12.0%	59.7%	14.1%	8.8%	4.7%
⑦教養・文化活動、外出	1.1%	1.9%	6.4%	12.6%	24.9%	42.6%	10.5%
⑧公園・広場やスポーツ・レクリエーション施設の利用	0.4%	2.8%	7.1%	10.9%	24.4%	43.3%	11.1%
⑨こども園・保育園等の利用	5.6%	0.9%	0.9%	0.9%	2.8%	73.0%	16.1%
⑩通勤・通学	46.0%	7.3%	1.7%	0.2%	0.4%	30.0%	14.4%

資料：立地適正化計画策定に向けたアンケート(平成30年)

②移動手段

- ・食料品の買い物は、車・バイク（83.7%）、無回答（7.7%）、徒歩・自転車（6.4%）の順でした。
- ・通院は、車・バイク（76.2%）、無回答（16.3%）、徒歩・自転車（4.1%）の順でした。
- ・公共施設での各種手続きは、車・バイク（57.0%）、無回答（36.2%）、徒歩・自転車（4.7%）の順でした。
- ・金融機関の利用は、車・バイク（69.2%）、無回答（21.2%）、徒歩・自転車（7.7%）の順でした。
- ・教養、文化活動やレクリエーション活動は、車・バイク（約47%）、無回答（約46%）、徒歩・自転車（約4%）の順でした。
- ・日常生活における移動手段については、外出の目的に関わらず、「車・バイク」の割合が高く、「鉄道」、「バス」といった公共交通を利用する割合が低い傾向にあります。

▼移動手段(n=467)



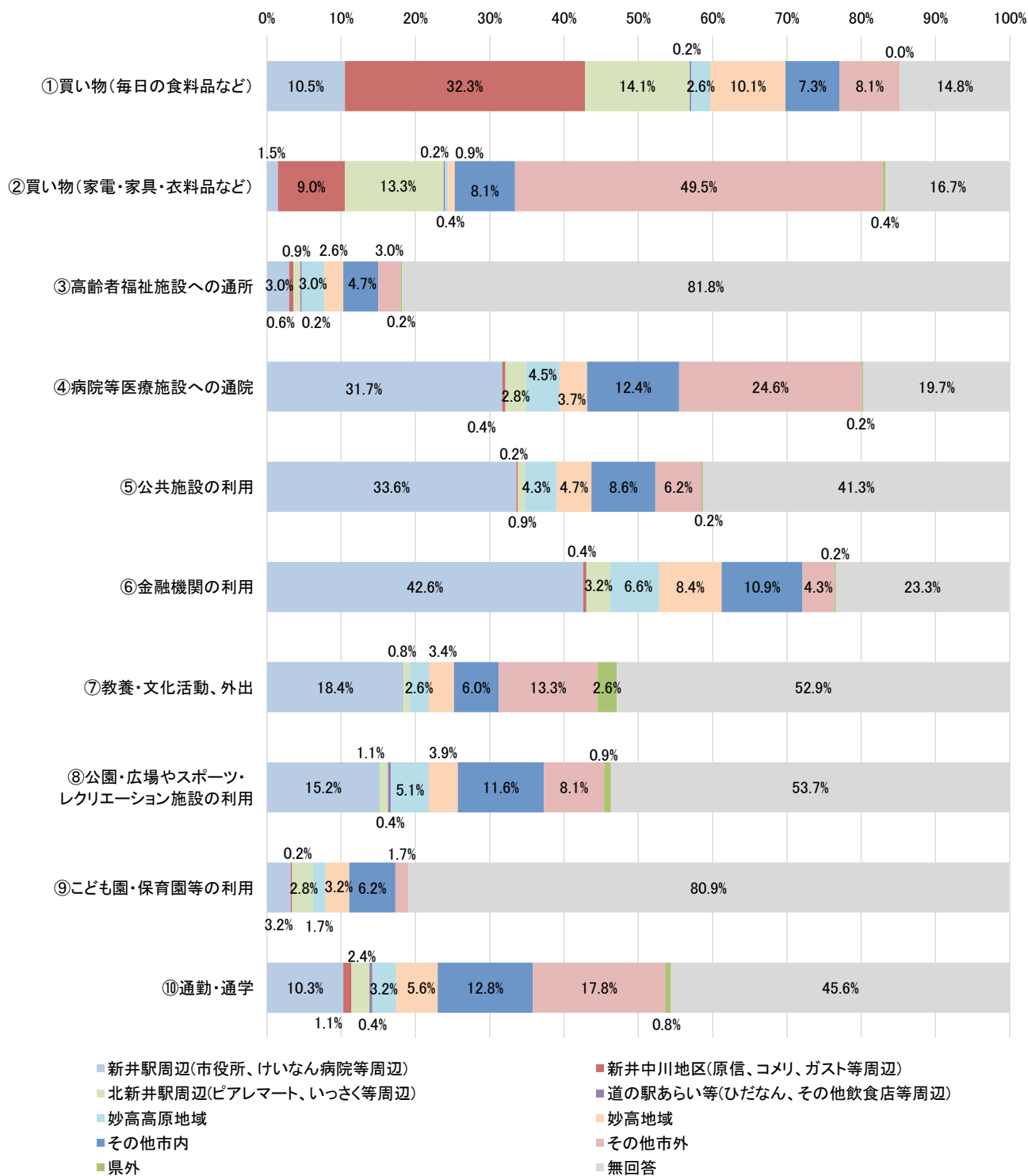
外出の目的	車・ バイク	徒歩・ 自転車	バス	タクシー	鉄道	その他	無回答
①買い物(毎日の食料品など)	83.7%	6.4%	0.4%	0.4%	0.0%	1.3%	7.7%
②買い物(家電・家具・衣料品など)	83.7%	0.9%	1.1%	0.0%	0.4%	1.7%	12.2%
③高齢者福祉施設への通所	23.3%	1.3%	0.0%	0.4%	0.0%	3.9%	71.1%
④病院等医療施設への通院	76.2%	4.1%	1.7%	0.9%	0.2%	0.6%	16.3%
⑤公共施設の利用	57.0%	4.7%	0.4%	0.2%	0.4%	1.1%	36.2%
⑥金融機関の利用	69.2%	7.7%	0.4%	0.2%	0.2%	1.1%	21.2%
⑦教養・文化活動、外出	48.6%	3.2%	0.0%	0.2%	1.1%	1.1%	45.8%
⑧公園・広場やスポーツ・レクリエーション施設の利用	46.0%	4.7%	0.2%	0.0%	0.2%	1.7%	47.1%
⑨こども園・保育園等への利用	24.6%	0.9%	0.9%	0.0%	0.0%	2.6%	71.1%
⑩通勤・通学	47.5%	6.0%	1.5%	0.0%	1.5%	1.1%	42.4%

資料:立地適正化計画策定に向けたアンケート(平成30年)

③主な行き先

・食料品の買い物は 新井中川地区 (32.3%)、通院は 新井駅周辺 (31.7%)、公共施設での各種手続きは 新井駅周辺 (33.6%)、金融機関の利用は 新井駅周辺 (42.6%)、教養、文化活動やレクリエーション活動は 新井駅周辺 (約 17%) が回答の多かったそれぞれの行き先となっています。

▼主な行き先(n=467)



外出の目的	新井 駅周 辺(市 役所、 けいな ん病 院等 周辺)	新井 中川 地区 (原 信、コ メリ、 ガスト 等周 辺)	北新 井駅 周辺 (ピア レマー ト、い っさく 等周 辺)	道の 駅あら い等 (ひだ なん、 その 他飲 食店 等周 辺)	妙高 高原 地域	妙高 地域	その 他市 内	その 他市 外	県外	無回答
① 買い物(毎 日の食 料品な ど)	10.5%	32.3%	14.1%	0.2%	2.6%	10.1%	7.3%	8.1%	0.0%	14.8%
② 買い物(家 電・家 具・衣 料品な ど)	1.5%	9.0%	13.3%	0.2%	0.4%	0.9%	8.1%	49.5%	0.4%	16.7%
③ 高齢者福 祉施設 への通 所	3.0%	0.6%	0.9%	0.2%	3.0%	2.6%	4.7%	3.0%	0.2%	81.8%
④ 病院等医 療施設 への通 院	31.7%	0.4%	2.8%	0.0%	4.5%	3.7%	12.4%	24.6%	0.2%	19.7%
⑤ 公共施設 の利用	33.6%	0.2%	0.9%	0.0%	4.3%	4.7%	8.6%	6.2%	0.2%	41.3%
⑥ 金融機関 の利用	42.6%	0.4%	3.2%	0.0%	6.6%	8.4%	10.9%	4.3%	0.2%	23.3%
⑦ 教養・文 化活動 、外出	18.4%	0.0%	0.8%	0.0%	2.6%	3.4%	6.0%	13.3%	2.6%	52.9%
⑧ 公園・広 場やス ポーツ ・レク リエー ション 施設の 利用	15.2%	0.0%	1.1%	0.4%	5.1%	3.9%	11.6%	8.1%	0.9%	53.7%
⑨ こども園 ・保育 園等の 利用	3.2%	0.2%	2.8%	0.0%	1.7%	3.2%	6.2%	1.7%	0.0%	80.9%
⑩ 通勤・通 学	10.3%	1.1%	2.4%	0.4%	3.2%	5.6%	12.8%	17.8%	0.8%	45.6%

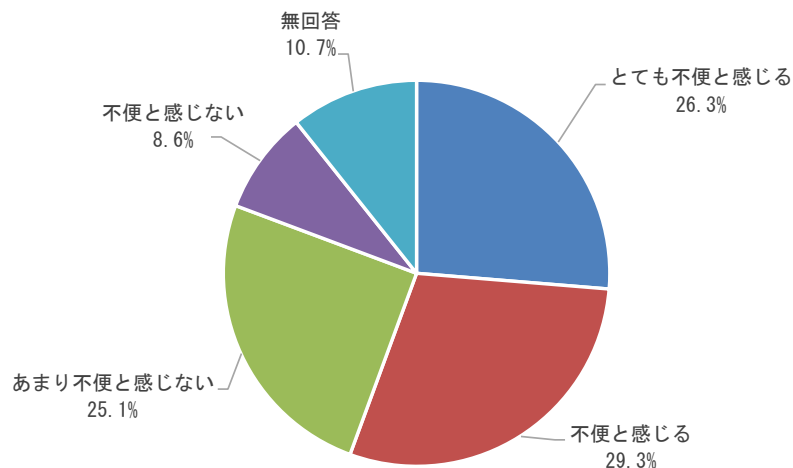
資料: 立地適正化計画策定に向けたアンケート(平成 30 年)

(3) 公共交通に対する満足度

①利用に対する満足度について

- ・公共交通の利便性に対する意識については、「とても不便と感じる」、「不便と感じる」を合わせた回答が 55.6%であり、過半数を占めています。

▼公共交通の利便性(n=467)



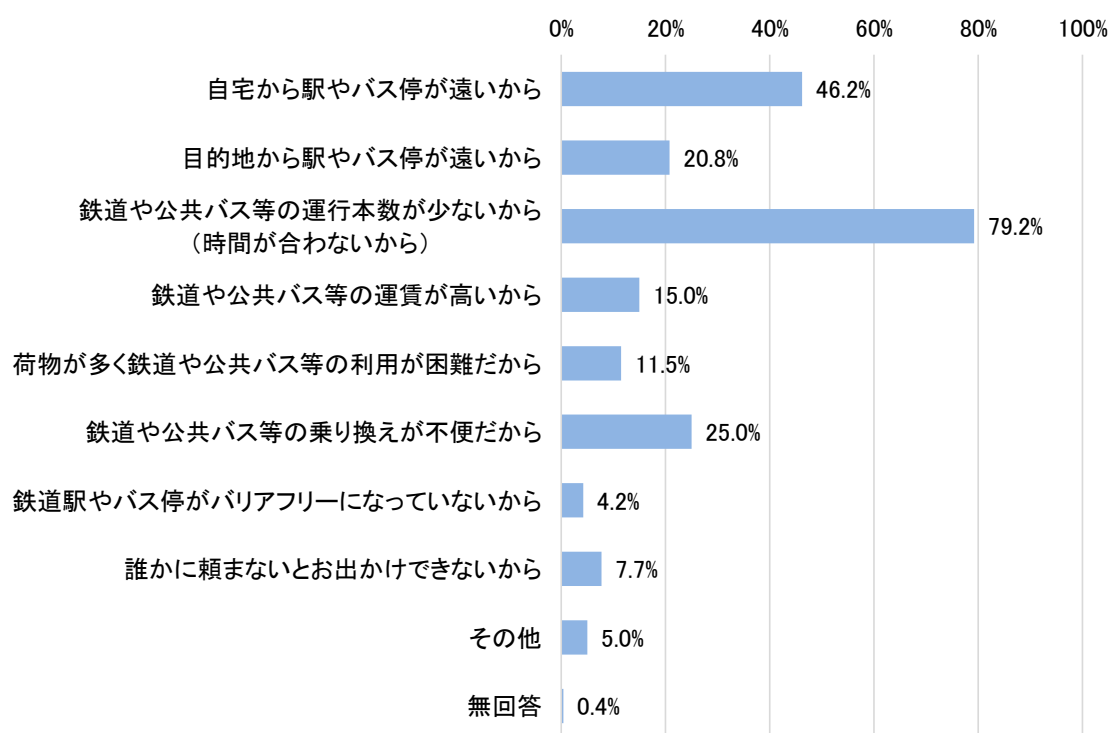
回答	回答数	回答率
とても不便と感じる	123	26.3%
不便と感じる	137	29.3%
あまり不便と感じない	117	25.1%
不便と感じない	40	8.6%
無回答	50	10.7%
合計	467	100.0%

資料:立地適正化計画策定に向けたアンケート(平成30年)

②利用に不便を感じる理由について

- ・公共交通の利用に不便を感じる理由については、「鉄道や公共バス等の運行本数が少ないから（時間が合わないから）」が79.2%を占め最も割合が高く、次いで「自宅から駅やバス停が遠いから」（46.2%）、「鉄道や公共バス等の乗り換えが不便だから」（25.0%）と続きます。

▼公共交通の利用に不便を感じる理由(n=260)



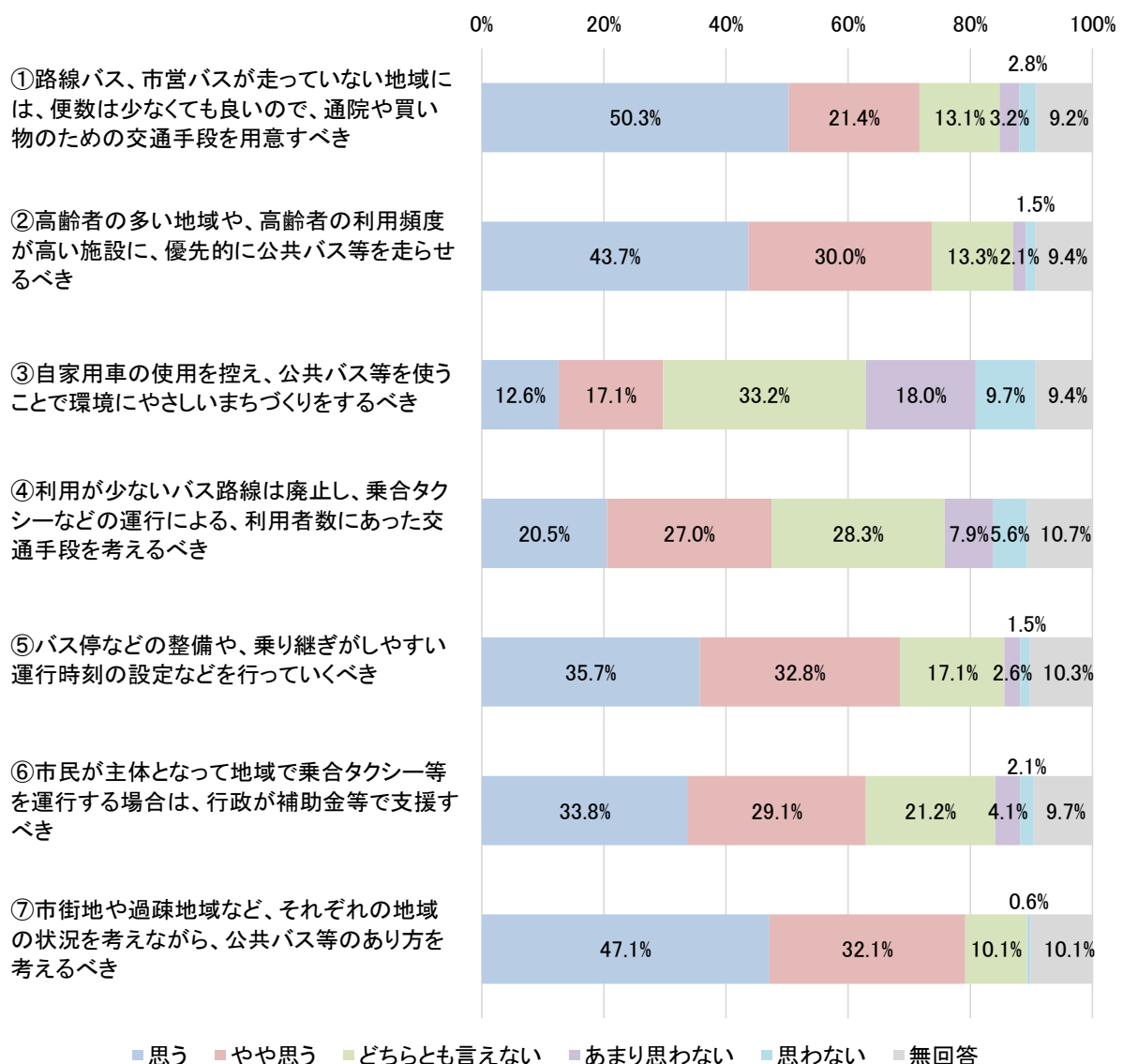
資料: 立地適正化計画策定に向けたアンケート(平成30年)

(4) 公共バス※のあり方について

①バス運行について

- ・公共バス等のあり方に対する考え方について、設問項目で「思う」と「やや思う」を合わせた割合が最も高いのは、「⑦市街地や過疎地域など、それぞれの地域の状況を考えながら、公共バス等のあり方を考えるべき」(79.2%)で、次いで「②高齢者の多い地域や、高齢者の利用頻度が高い施設に、優先的に公共バス等を走らせるべき」(73.7%)、「①路線バス、市営バスが走っていない地域には、便数は少なくとも良いので、通院や買い物のための交通手段を用意すべき」(71.7%)と続きます。
- ・「③自家用車の使用を控え、公共バス等を使うことで環境にやさしいまちづくりをするべき」、「④利用が少ないバス路線は廃止し、乗合タクシーなどの運行による、利用者数にあった交通手段を考えるべき」という考え方は、他の項目と比べて「思わない」の割合が高いという結果となっています。
- ・市街地や過疎地域など、地域の実情に応じた公共交通の運行、高齢者に配慮した公共交通の運行、公共交通空白地域への対応が求められています。

▼公共バスのあり方について(n=467)



公共バス等のあり方	思う	やや思う	どちらとも言えない	あまり 思わない	思わない	無回答
① 路線バス、市営バスが走っていない地域には、便数は少なくとも良いので、通院や買い物のための交通手段を用意すべき	50.3%	21.4%	13.1%	3.2%	2.8%	9.2%
② 高齢者の多い地域や、高齢者の利用頻度が高い施設に、優先的に公共バス等を走らせるべき	43.7%	30.0%	13.3%	2.1%	1.5%	9.4%
③ 自家用車の使用を控え、公共バス等を使うことで環境にやさしいまちづくりをするべき	12.6%	17.1%	33.2%	18.0%	9.7%	9.4%
④ 利用が少ないバス路線は廃止し、乗合タクシーなどの運行による、利用者数にあった交通手段を考えるべき	20.5%	27.0%	28.3%	7.9%	5.6%	10.7%
⑤ バス停などの整備や、乗り継ぎがしやすい運行時刻の設定などを行っていくべき	35.7%	32.8%	17.1%	2.6%	1.5%	10.3%
⑥ 市民が主体となって地域で乗合タクシー等を運行する場合は、行政が補助金等で支援すべき	33.8%	29.1%	21.2%	4.1%	2.1%	9.7%
⑦ 市街地や過疎地域など、それぞれの地域の状況を考えながら、公共バス等のあり方考えるべき	47.1%	32.1%	10.1%	0.0%	0.6%	10.1%

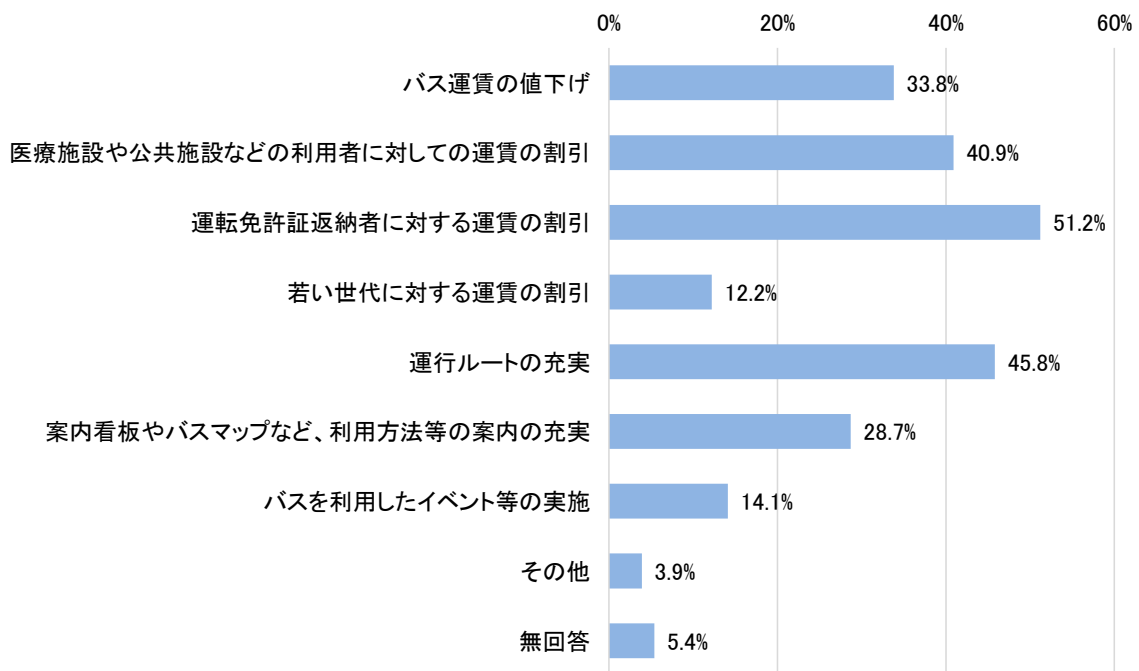
資料：立地適正化計画策定に向けたアンケート(平成 30 年)

※公共バス：一般の人たちが料金を支払って利用できるバスによるサービスで、決められたバス停留所に時刻表に従って停車する公共交通機関。妙高市で言うと、路線バス、市営バス、コミュニティバスが該当する。

②バスの利用促進策について

- ・公共バス等の利用増進のための仕組みについては、「運転免許証返納者に対する運賃の割引」が51.2%を占め最も割合が高く、次いで「運行ルートの実充」(45.8%)、「医療施設や公共施設などの利用者に対する運賃の割引」(40.9%)と続きます。
- ・運転免許の返納促進につなげる施策、施設とのタイアップ企画などの利用促進策が求められています。

▼公共バス等の利用増進のための仕組み(n=467)



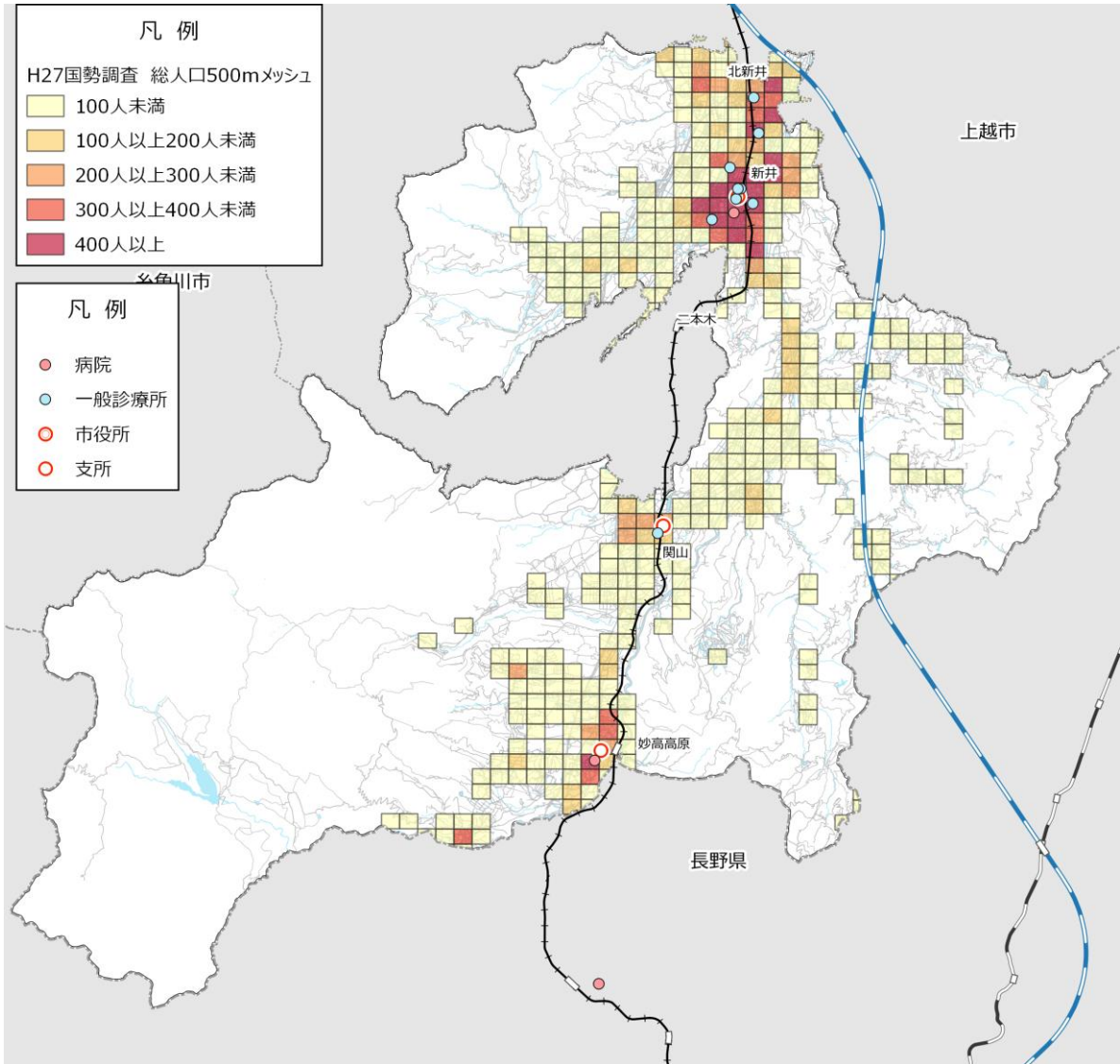
回答	回答数	回答率
バス運賃の値下げ	158	33.8%
医療施設や公共施設などの利用者に対する運賃の割引	191	40.9%
運転免許証返納者に対する運賃の割引	239	51.2%
若い世代に対する運賃の割引	57	12.2%
運行ルートの実充	214	45.8%
案内看板やバスマップなど、利用方法等の案内の実充	134	28.7%
バスを利用したイベント等の実施	66	14.1%
その他	18	3.9%
無回答	25	5.4%

資料: 立地適正化計画策定に向けたアンケート(平成30年)

(5) 人口と主要施設の分布

- ・人口は、鉄道駅や市役所・支所周辺に多く居住しているものの、郊外部にも居住しており、公共交通において幅広くカバーすることが必要となります。
- ・主要施設は、基本的に鉄道駅や市役所・支所周辺に主要施設が立地されており、各地域から最寄りの鉄道駅や市役所・支所周辺への接続を強化することが必要となります。

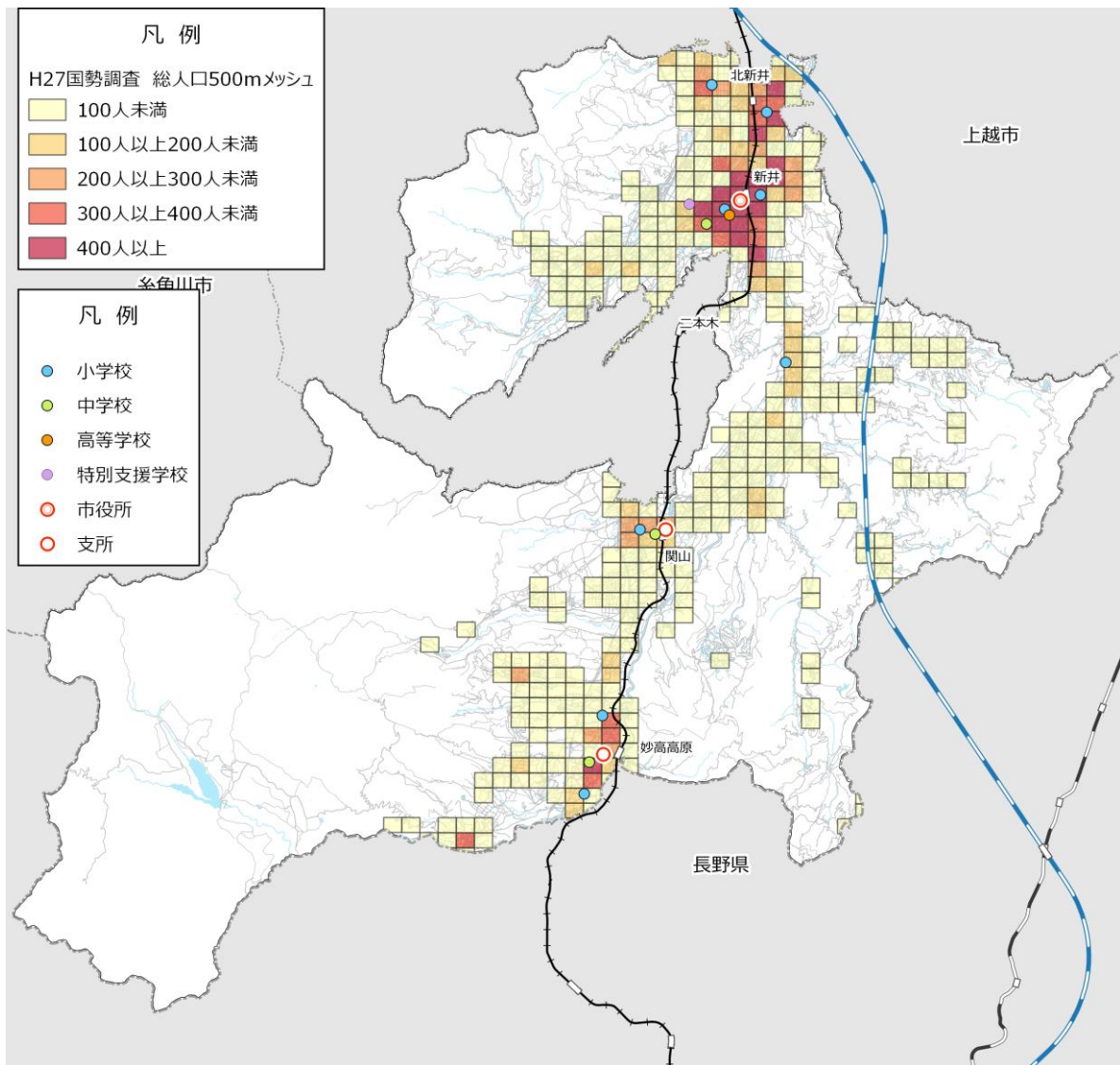
①医療施設の立地状況



市町村	種類	名称	市町村	種類	名称
妙高市	病院	厚生連 けいなん総合病院	上越市	病院	新潟県立中央病院
		新潟県立妙高病院			独立行政法人国立病院機構 さいがた医療センター
	一般診療所	森田内科医院			厚生連 上越総合病院
		愛クリニック			高田西城病院
		平成クリニック			独立行政法人 労働者健康安全機構 新潟労災病院
		太田眼科			上越地域医療センター病院
		揚石医院 内科小児科循環器科			川室記念病院
		塚田医院			知命堂病院
		はやつクリニック内科呼吸器科			三交病院
		妙高診療所			新潟県立柿崎病院
さくらい整形外科医院					

資料: 地域医療情報システム(日本医師会)

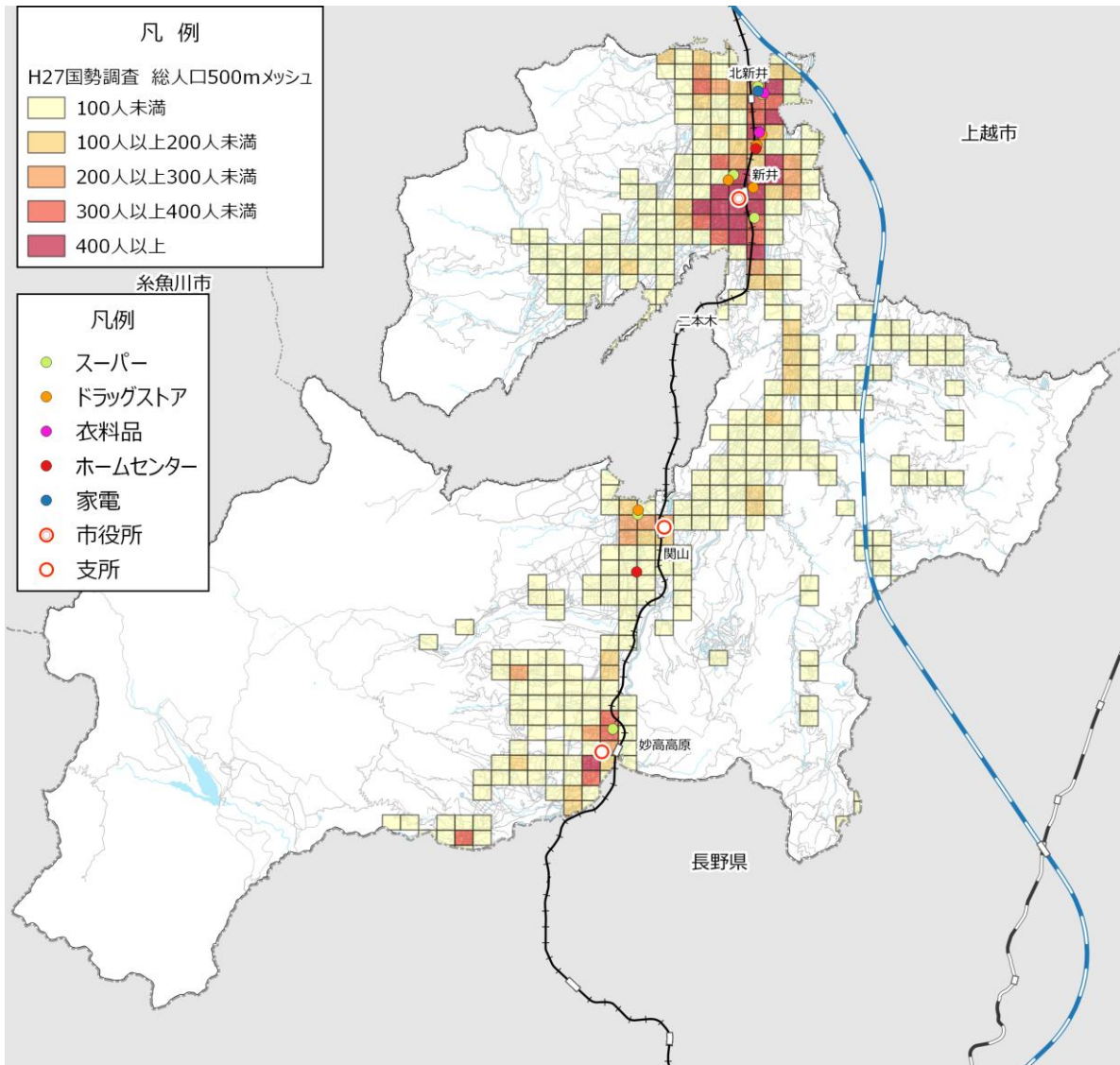
②学校の立地状況



種類	名称
小学校	新井小学校
	斐太北小学校
	新井南小学校
	新井北小学校
	新井中央小学校
	妙高高原北小学校
	妙高高原南小学校
妙高小学校	
中学校	新井中学校
	妙高高原中学校
	妙高中学校
高等学校	新井高等学校
特別支援学校	総合支援学校

資料:新潟県ホームページ、新潟県立教育センターホームページ

③商業施設の立地状況



▼主な商業施設

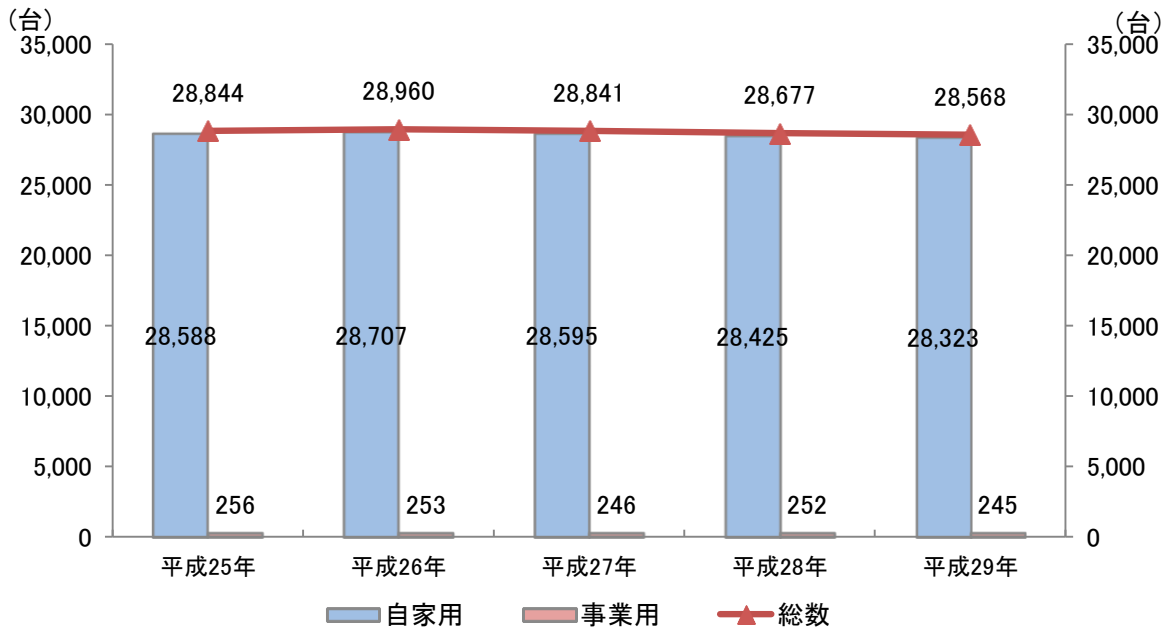
市町村	種類	店舗名	市町村	種類	店舗名
妙高市	スーパー	ピアレマート新井店	上越市	スーパー	イチコ
		業務スーパー新井店			原信
		原信新井中川店			ナルス
		原信美守店			パロー
		イチコ新井店			ピアレマート
		第一スーパー妙高店			業務スーパー
		ナルスせきやま店			イオン
	ドラッグストア	ドラッグトップス新井店		ドラッグトップス	
		ウエルシア妙高栗原店		ウエルシア	
		クスリのアオキ新井店		クスリのアオキ	
		アメリカンドラッグ新井店		アメリカンドラッグ	
		マツモトキヨシ関山店			
	衣料品	ファッションセンターしまむら新井店		しまむら (アベイル、シャンブル)	
		シオジマ 新井SC店		サンキ	
ホームセンター	コメリホームセンター 新井店	シオジマ			
	コメリハード&グリーン関山店	ユニクロ、GU			
家電	ヤマダ電機 テックランド妙高店	西松屋、バースデイ			
		コメリホームセンター			
		ホームセンタームサシ			
		ひらせいホームセンター			
		ヤマダ電機			
		ケースデンキ			

参考資料:2019 全国大型小売店総覧、iタウンページ

(6) 自動車保有状況

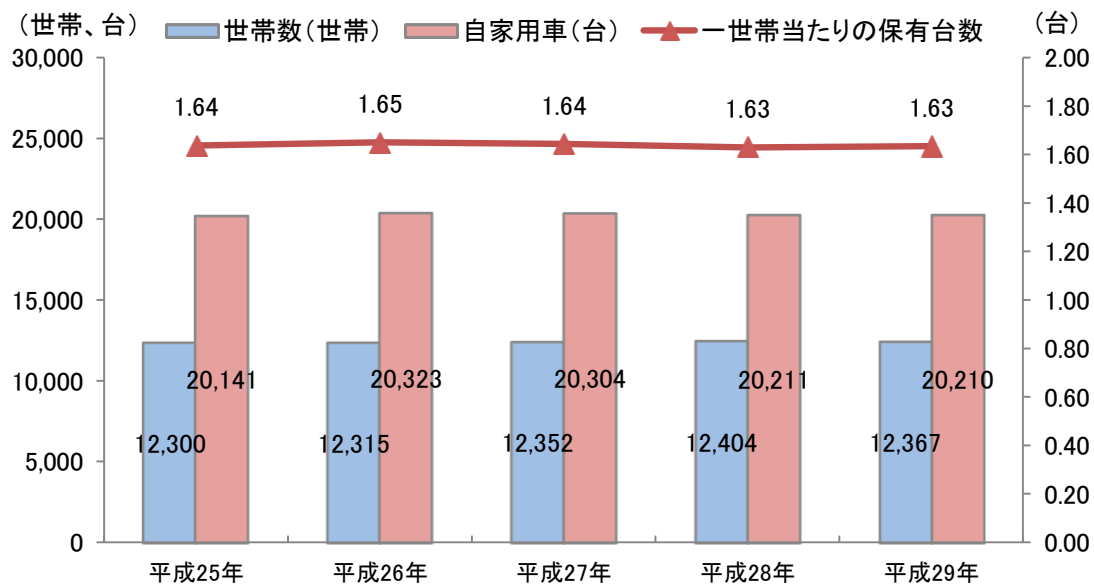
- ・自家用車の保有台数は減少傾向にあり、平成29年は約28,000台となっています。
- ・1世帯当たりの自動車保有台数は、平成29年は約1.6台となっており、自動車依存度が高い状況です。
- ・人口は減少しています(5年間で△1,921人 △5.4%)が、世帯数と自家用乗用車数はほぼ横ばいです。そのため1世帯当たり自家用乗用車数も横ばいとなっています。核家族化や一人暮らし世帯が増加しており、自家用車を持たない高齢者世帯も増加していると推測されます。

▼妙高市の自動車保有状況の推移



資料:北陸信越運輸局統計情報

▼妙高市の一世帯あたりの自家用車保有台数の推移



資料:北陸信越運輸局統計情報

▼妙高市の自動車保有状況の内訳

(単位:台)

	平成 25 年			平成 26 年			平成 27 年		
	自家用	事業用	総数	自家用	事業用	総数	自家用	事業用	総数
貨物	1,200	165	1,365	1,168	166	1,334	1,146	170	1,316
乗合	127	32	159	125	30	155	119	27	146
乗用	11,240	28	11,268	11,116	28	11,144	10,961	28	10,989
特種(殊)	918	31	949	913	29	942	920	21	941
小型二輪	577	0	577	575	0	575	565	0	565
軽自動車	14,526	—	14,526	14,810	—	14,810	14,884	—	14,884
合計	28,588	256	28,844	28,707	253	28,960	28,595	246	28,841

(単位:台)

	平成 28 年			平成 29 年		
	自家用	事業用	総数	自家用	事業用	総数
貨物	1,121	177	1,298	1,107	170	1,277
乗合	118	27	145	114	26	140
乗用	10,884	27	10,911	10,914	27	10,941
特種(殊)	924	21	945	932	22	954
小型二輪	549	0	549	541	0	541
軽自動車	14,829	—	14,829	14,715	—	14,715
合計	28,425	252	28,677	28,323	245	28,568

		人口 (人)	世帯数 (世帯)	自家用 乗用車数 (台)	登録乗用車 1台あたり人口 (人)	乗用車1台 あたり人口 (人)	世帯当たり自家用 乗用車台数 (台)
平成 25 年	妙高市	35,287	12,300	20,141	3.14	1.75	1.64
	上越市	202,312	73,164	117,908	3.01	1.72	1.61
	糸魚川市	46,793	17,605	25,503	3.26	1.83	1.45
	新潟県	2,361,133	869,721	1,344,240	2.96	1.76	1.55
平成 26 年	妙高市	34,869	12,315	20,323	3.14	1.72	1.65
	上越市	200,785	73,489	119,661	3.01	1.68	1.63
	糸魚川市	46,144	17,594	25,845	3.23	1.79	1.47
	新潟県	2,343,426	874,625	1,360,726	2.95	1.72	1.56
平成 27 年	妙高市	34,359	12,352	20,304	3.13	1.69	1.64
	上越市	199,079	73,796	120,373	3.01	1.65	1.63
	糸魚川市	45,493	17,549	25,788	3.24	1.76	1.47
	新潟県	2,325,718	879,739	1,371,013	2.96	1.70	1.56
平成 28 年	妙高市	33,844	12,404	20,211	3.11	1.67	1.63
	上越市	197,380	74,132	120,664	3.00	1.64	1.63
	糸魚川市	44,769	17,486	25,613	3.23	1.75	1.46
	新潟県	2,307,203	885,051	1,376,359	2.95	1.68	1.56
平成 29 年	妙高市	33,366	12,367	20,210	3.06	1.65	1.63
	上越市	195,880	74,588	121,328	2.96	1.61	1.63
	糸魚川市	43,961	17,459	25,490	3.19	1.72	1.46
	新潟県	2,294,382	891,696	1,383,807	2.92	1.66	1.55

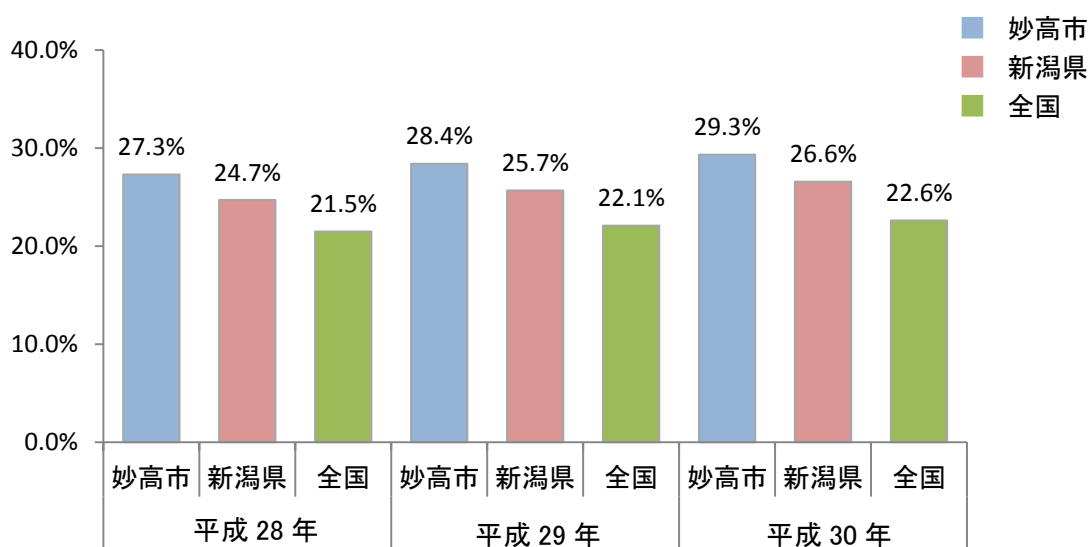
資料:北陸信越運輸局統計情報

(7) 高齢者の自動車運転

① 高齢者の免許保有状況

- ・ 高齢者の運転免許保有者数は、増加傾向にあり、平成 30 年は約 6,600 人となっています。
- ・ 運転免許保有者数全体に占める 65 歳以上保有者数、割合ともに増加傾向にあります。
- ・ その傾向は全国、県内と比較しても高いと言えます。
- ・ 高齢者人口の増加と比例して高齢者免許保有者数も増加していると言えます。

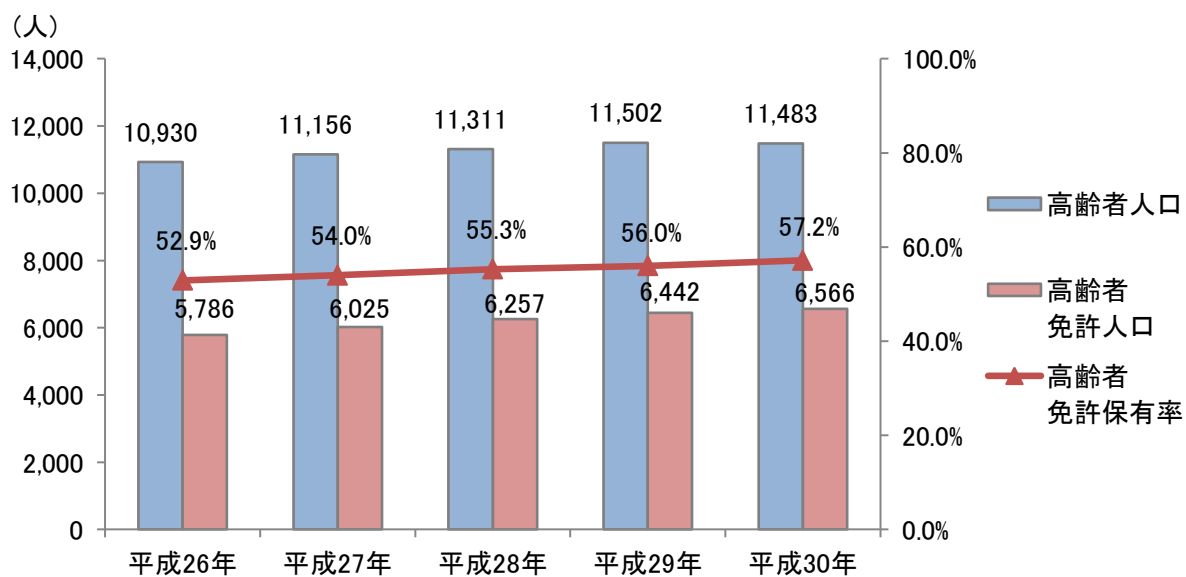
▼ 妙高市の高齢者の免許保有者状況の推移



		運転免許保有者数 (人)	うち 65 歳以上 保有者数(人)	保有割合
平成 28 年	妙高市	22,916	6,257	27.3%
	新潟県	1,573,564	388,733	24.7%
	全国	82,205,911	17,680,387	21.5%
平成 29 年	妙高市	22,688	6,442	28.4%
	新潟県	1,567,710	402,636	25.7%
	全国	82,255,195	18,183,284	22.1%
平成 30 年	妙高市	22,391	6,566	29.3%
	新潟県	1,560,349	414,450	26.6%
	全国	82,314,924	18,634,865	22.6%

資料: 新潟県警察本部

▼妙高市の高齢者の免許保有者状況の推移



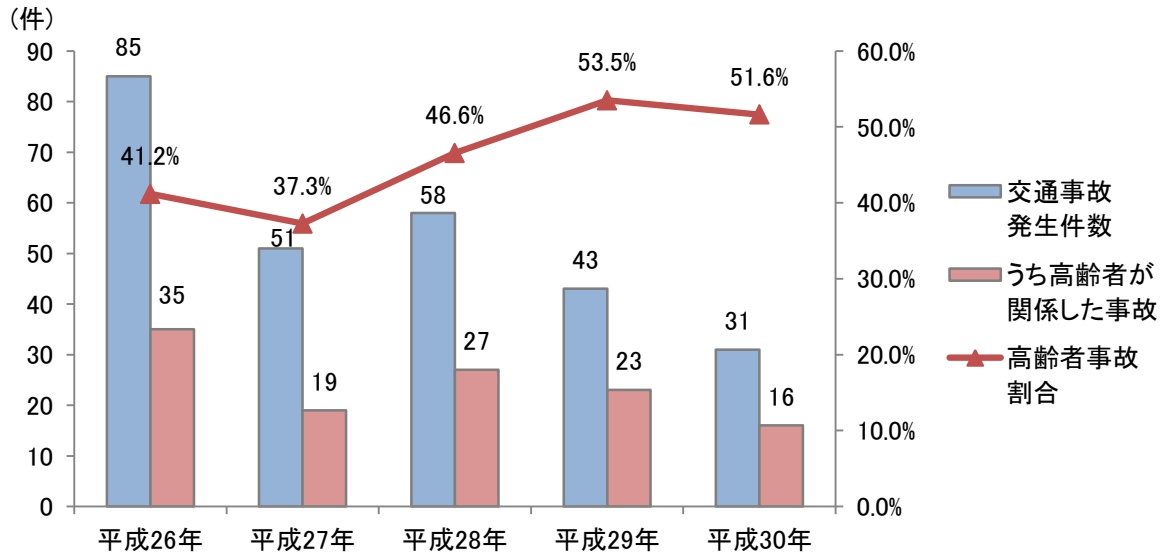
	高齢者人口	高齢者免許人口	高齢者免許保有率
平成 26 年	10,930	5,786	52.9%
平成 27 年	11,156	6,025	54.0%
平成 28 年	11,311	6,257	55.3%
平成 29 年	11,502	6,442	56.0%
平成 30 年	11,483	6,566	57.2%

資料：新潟県警察本部

②高齢者の交通事故発生状況

- ・交通事故発生件数に対して、高齢者が関係した交通事故発生割合は増加傾向にあり、平成30年は51.6%と高い水準にあります。

▼妙高市の高齢者の交通事故発生状況の推移



	交通事故発生件数	うち高齢者が関係した事故	高齢者事故割合
平成26年	85	35	41.2%
平成27年	51	19	37.3%
平成28年	58	27	46.6%
平成29年	43	23	53.5%
平成30年	31	16	51.6%

資料:新潟県警察本部

③高齢者の運転免許自主返納

- ・本市では、運転免許証の自主返納者に対して、バス・タクシー利用券の交付を行うなど、高齢者の運転免許自主返納の取組を進めており、高齢者の運転免許自主返納件数は年間 150 人程度見られます。

▼交通安全教室などでの周知内容

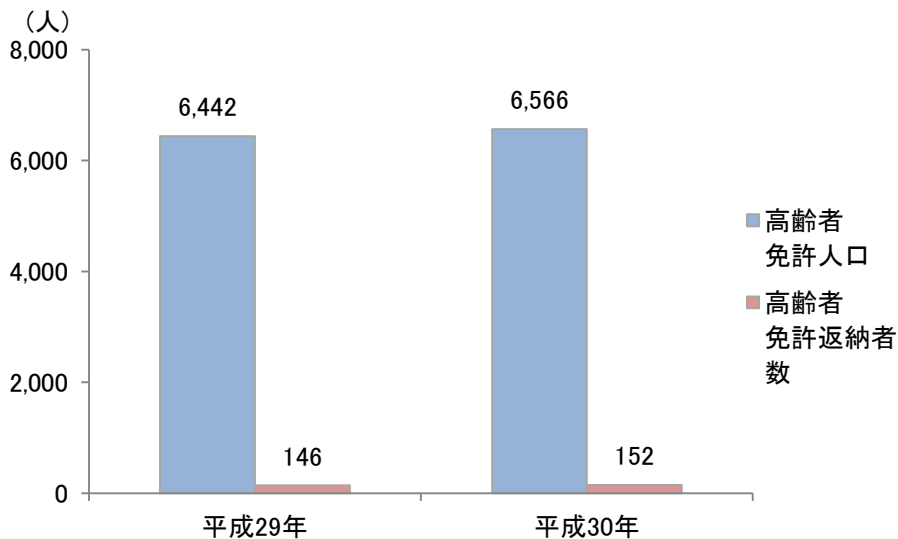
(お知らせ) 運転免許返納者へ支援を行っています！

交通事故防止の一環として高齢ドライバーの運転免許自主返納の取組が警察を中心に進められています。それに合わせ、市では、70歳以上の自主返納者を対象にバスやタクシーを利用していただける利用券（2万円分）を支給する取組を行っています。

自動車やバイクはとても便利な乗り物である一方、少しのミスが命取りになる大変危険な乗り物でもあります。運転が困難になったかたや、不安を感じているかたは免許の自主返納をご検討ください。

- 対象：運転免許を自主返納し、運転経歴証明書の交付を受けた70歳以上のかた
- 内容：対象者からの申請により、バス・タクシー利用券を2万円分支給
(1人につき1回限り、交付の日から2年を経過した日の属する年度末まで有効)
- 利用可能事業者：
頸南バス、頸城自動車、くびき野バス、市営バス、新井タクシー、アイエムタクシー、高原タクシー、NPO 法人いきいき長沢、NPO 法人ふるさとづくり妙高

▼妙高市の高齢者の運転免許自主返納の推移



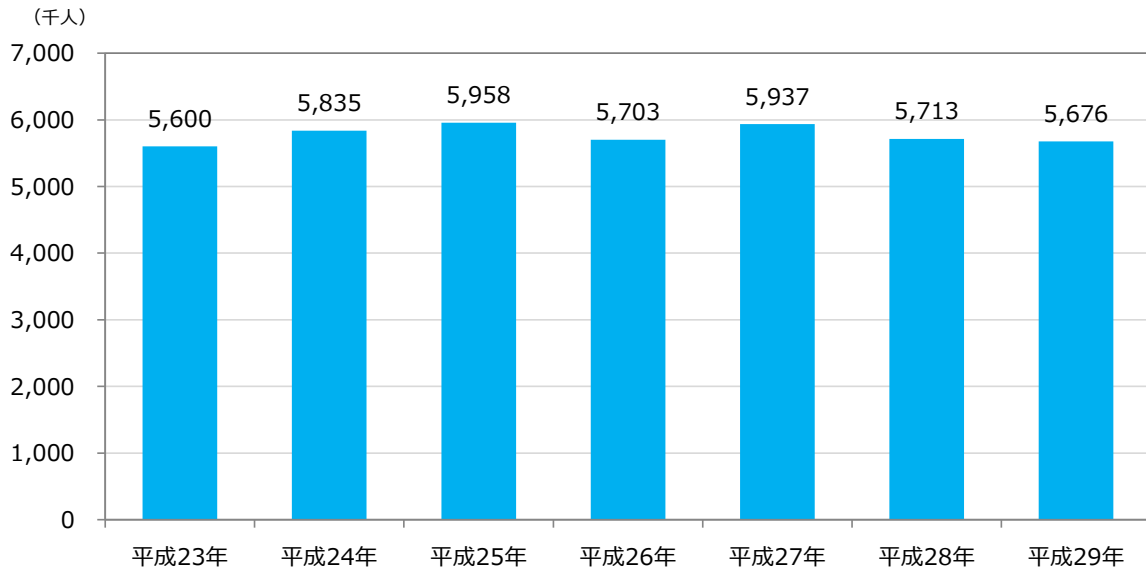
	平成 28 年	平成 29 年	平成 30 年
妙高市	統計なし	146	152
新潟県	6,092	7,728	8,442
全国	327,629	404,817	406,517

資料：新潟県警察本部

(8) 観光

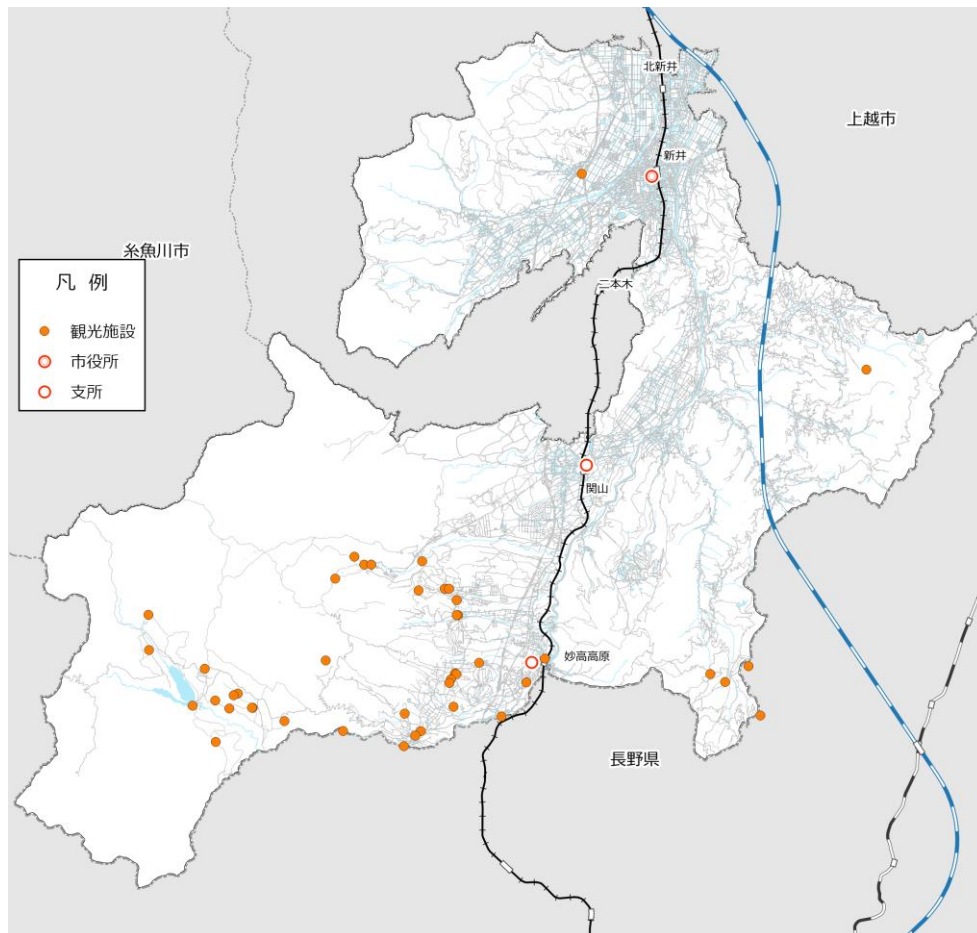
- ・本市には年間 500 万人以上の観光客が訪れますが、観光施設は、鉄道駅から少し離れた場所に多く立地しており、観光来訪者の鉄道駅からの移手段の確保のため、二次交通の充実が必要となります。

▼妙高市の観光入込客数の推移



資料:新潟県観光入込客統計

▼妙高市の主な観光施設等



2. 地域公共交通の現状

(1) 地域公共交通網

- ・地域公共交通は、新井駅前を中心として、鉄道、路線バス、市営バス、コミュニティバス、乗合タクシーを運行しています。その他、スクールバス等も運行しています。
- ・立地適正化計画における都市機能誘導区域が、新井駅を中心に設定されており、このエリアについては、移動の円滑化を図るため、公共交通のサービス水準をある程度維持することが必要となります。

①鉄道

- ・市内には、えちごトキめき鉄道(株)が妙高はねうまラインを運行しており、新井地域 2 駅、妙高地域 1 駅、妙高高原地域 1 駅が存在します。
- ・しなの鉄道(株)が運行する北しなの線が妙高高原駅に乗り入れています。

②路線バス、市営バス、コミュニティバス、乗合タクシー

- ・バス事業者が自主運行している路線バスは、新井バスターミナルと高田方面・板倉方面を結ぶ路線など 4 路線あり、頸城自動車(株)が 1 路線、頸南バス(株)が 1 路線、くびき野バス(株)が 2 路線を運行しています。
- ・市営バスは、観光周遊路線である妙高山麓線を含め 9 路線を運行しています。市内バス事業者の頸南バス(株)と(株)妙高ハブネットに運行を委託しています。
- ・コミュニティバスは、路線バスなどが行き届かない地域において輸送手段を確保するため、NPO 法人が運行するバスです。長沢地区で NPO 法人いきいき・長沢が、妙高地域で NPO 法人ふるさとづくり妙高が合わせて 4 路線を運行しています。
- ・乗合タクシーは、バスより小型の車両（主にタクシー）を利用した公共交通です。新井タクシー(株)とアイエムタクシー(株)が 4 ルートを運行しています。

③乗用タクシー

- ・タクシー乗り場や、指定場所への迎車で乗車できる交通です。市内では新井タクシー(株)、アイエムタクシー(株)、高原タクシー(株)が運行しています。

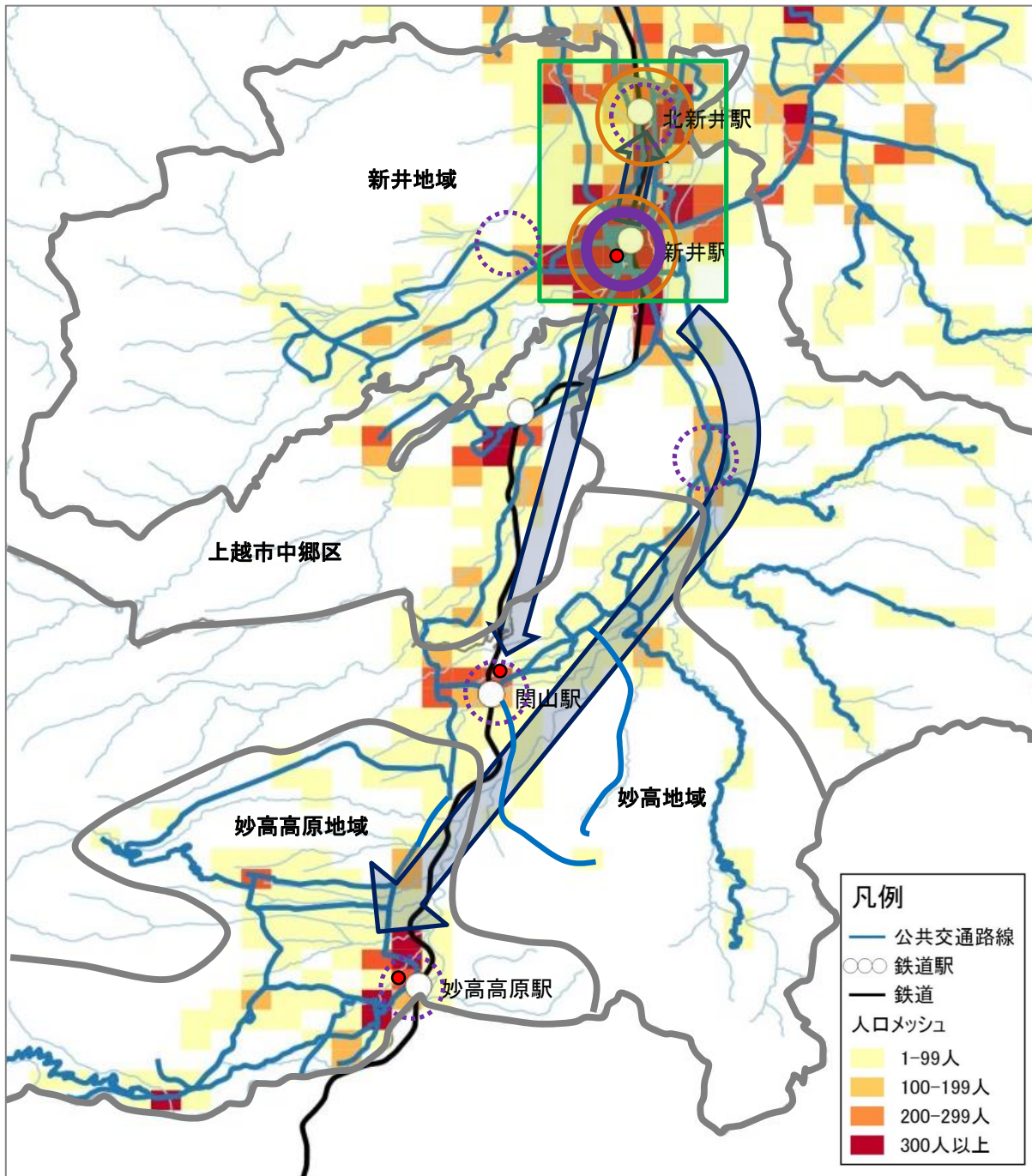
④公共的交通

- ・小中学校への通学が遠距離となる地域では、市営バスやスクールバス、スクールタクシーの公共的交通を利用して通学しています。

▼公共交通等の運行状況

交通モード	運行エリア・運行内容等	運行主体
鉄道	妙高はねうまライン 北しなの線	えちごトキめき鉄道(株) しなの鉄道(株)
路線バス	上越大通り線 新井・板倉線 斐太線、青田線	頸城自動車(株) 頸南バス(株) くびき野バス(株)
市営バス	矢代線、広島線、上小沢線、平丸線、原通線 関・燕温泉線、杉野沢線、赤倉線、妙高山麓線	妙高市(頸南バス(株)) 妙高市(妙高ハブネット(株))
コミュニティバス	長沢線 大谷・桶海線、大鹿・樽本線、妙高病院線	NPO法人いきいき・長沢 NPO法人ふるさとづくり妙高
乗合タクシー	関山ルート、水上ルート 岡沢ルート、斐太ルート	新井タクシー(株) アイエムタクシー(株)
乗用タクシー	市内一円	新井タクシー(株) アイエムタクシー(株) 高原タクシー(株)
その他	スクールバス・スクールタクシー、通園バス 季節運行バス ホテル・旅館等無料送迎バス	妙高市(委託) バス事業者 宿泊業者

▼公共交通の運行路線



- 凡例
- 公共交通路線
 - ○ 鉄道駅
 - 鉄道
 - 人口メッシュ
 - 1-99人
 - 100-199人
 - 200-299人
 - 300人以上

- : 中心拠点
- ○ : 地域・交流拠点
- : 都市機能誘導区域
- : 居住誘導区域
- ← : 幹線軸
- : 市役所・支所

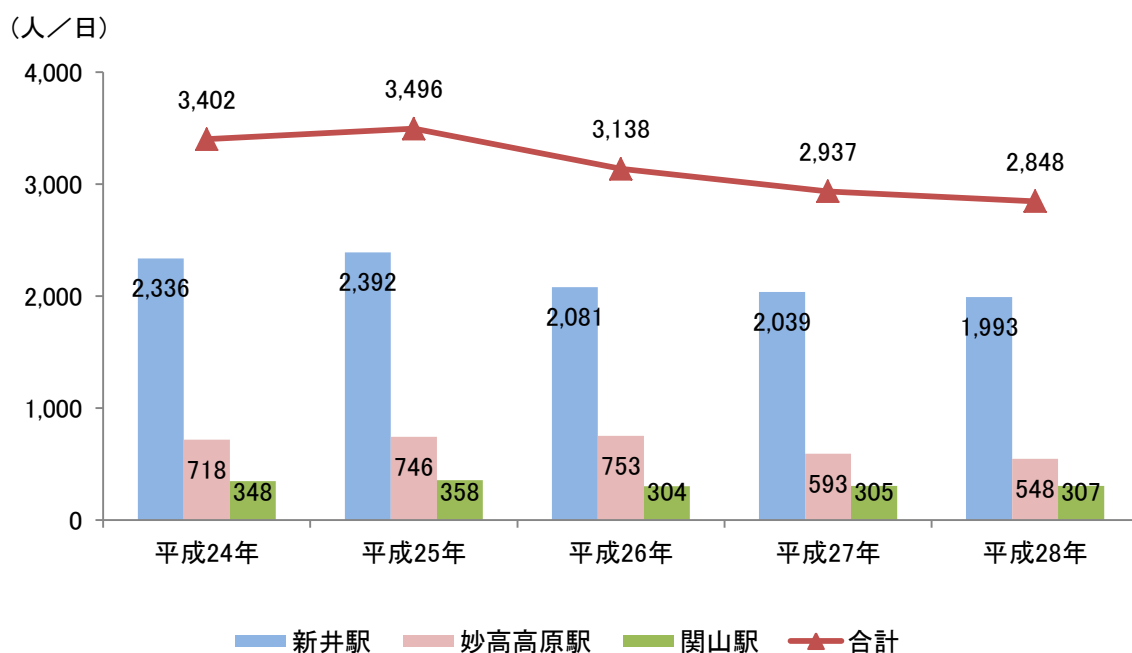
(2) 地域公共交通の利用状況・運営状況

- ・鉄道は、利用者は減少傾向にあるものの、上越市内の高等学校に通う学生の通学を中心とした移動手段として重要な役割を担っている公共交通です。
- ・市内で一番利用の多い新井駅は、1日あたり約1,990人が利用しており、交通結節点となっています。
- ・市営バスは、路線バスから市営バスへの移行に伴い、利用者は増加しているものの、運行を維持するための経費は増加しています。
- ・コミュニティバスは、運行経費は横ばいとなっています。
- ・乗合タクシーは、利用者は減少しており、運行経費も減少傾向にあります。
- ・こういった各交通手段の実情を踏まえて、複数の交通手段を一体的に見て、利便性向上及び効率化に向けた検討が必要となります。

①鉄道

- ・公共交通の幹線である鉄道（えちごトキめき鉄道妙高はねうまライン）については、平成27年3月、JR東日本から経営を引き継ぎ、運行しています。市内には、新井駅、北新井駅、妙高高原駅、関山駅の4駅が設置されています。
- ・新井駅の利用者は、平成25年度までは微増傾向にあったものの、平成26年度以降、減少しており、平成28年度時点で1日あたり約1,990人となっています。
- ・妙高高原駅の利用者は、平成26年度までは微増傾向にあったものの、平成27年度以降、減少しており、平成28年度時点で1日あたり約550人となっています。
- ・関山駅の利用者は、平成25年度までは微増傾向にあったものの、平成26年度以降、減少しており、平成28年度時点で1日あたり約300人となっています。

▼えちごトキめき鉄道の利用状況

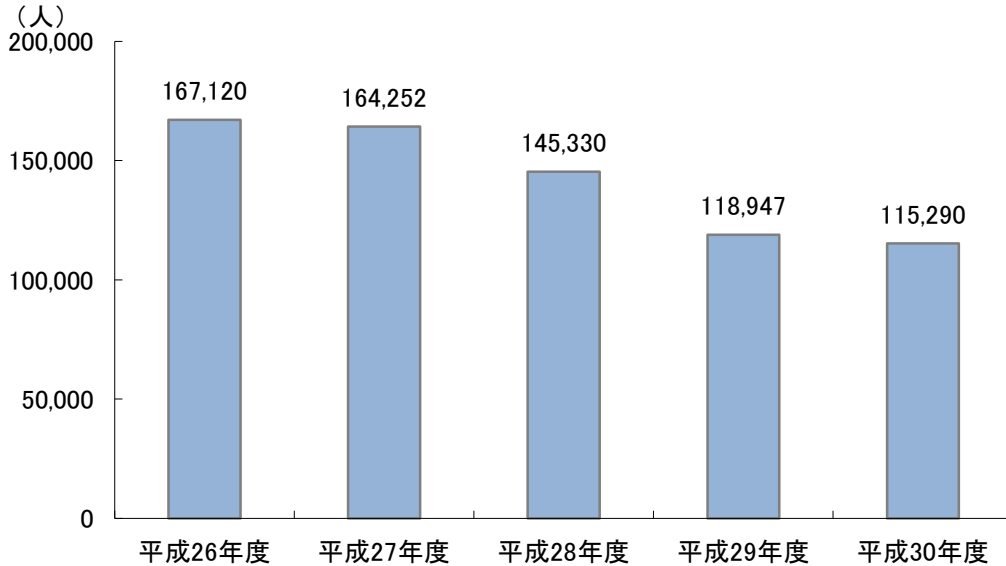


資料:えちごトキめき鉄道(株)資料

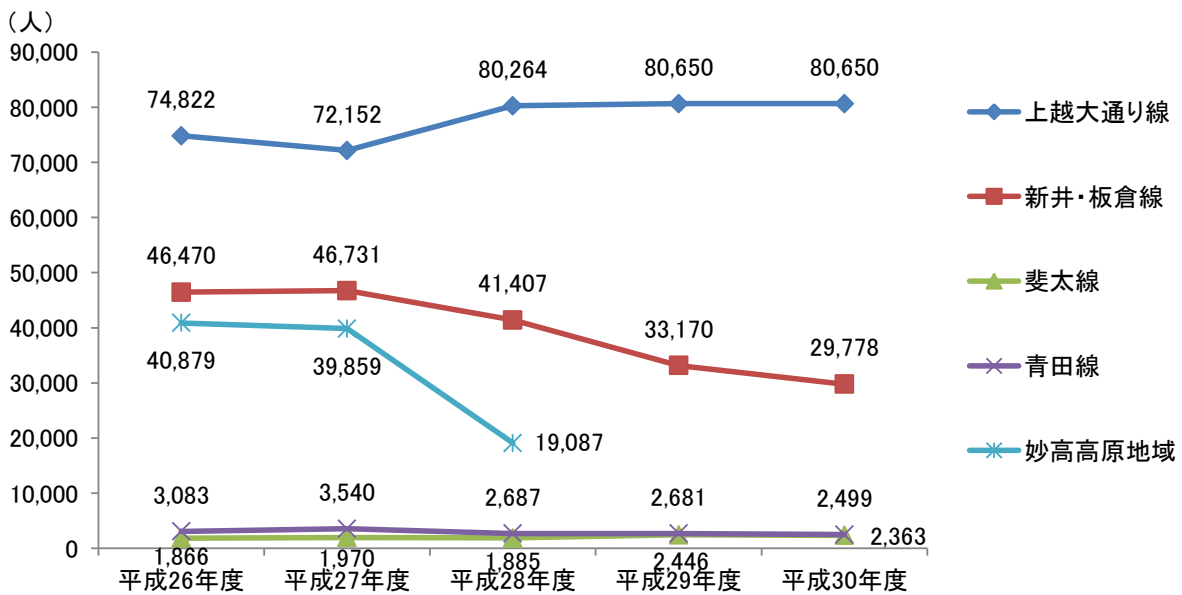
②路線バス

- ・バス事業者が自主運行している路線バスは、市内に4路線ありますが、どの路線も赤字となっていることから、補助金を交付し、運行を支援しています。
- ・路線バスの運行を維持するための補助金は、補助路線の減少（市営バスへの移行など）に伴い、減少傾向にあるものの、平成30年度時点で約1,300万円を負担しています。

▼路線バスの利用状況

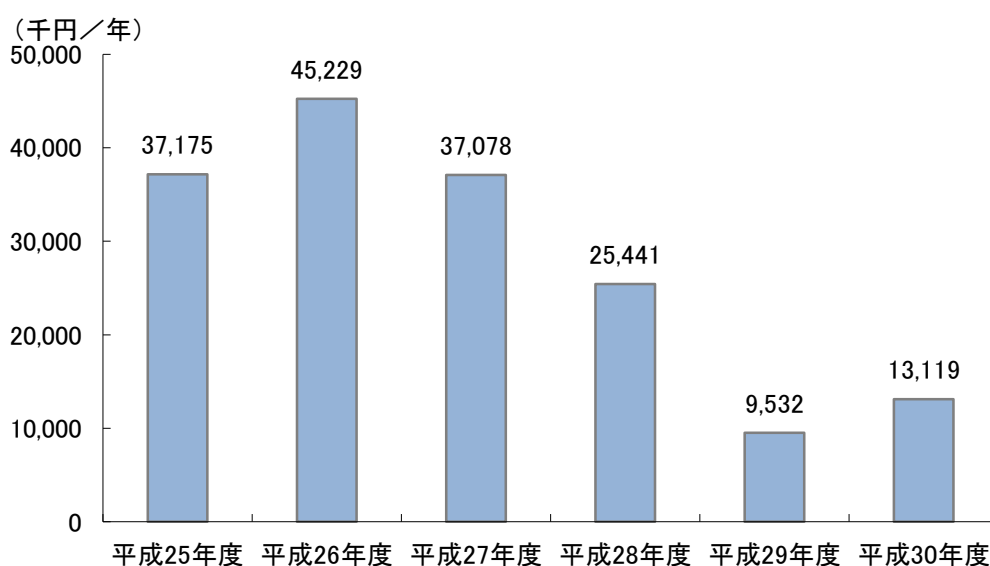


▼路線バスの路線別の利用状況

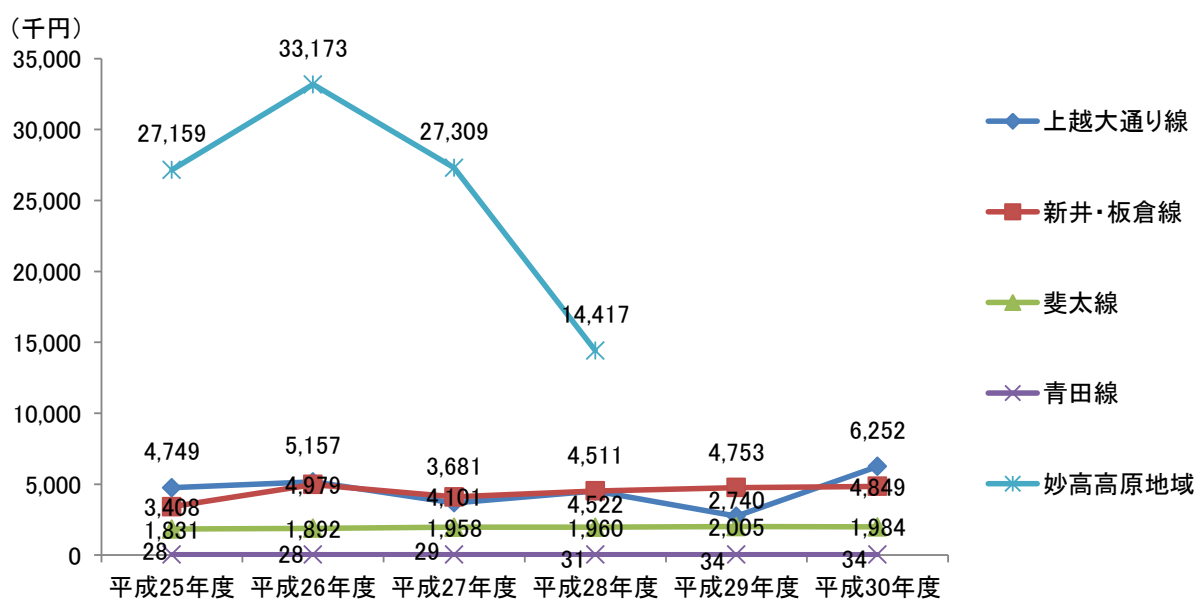


路線名	平成26年度	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度
上越大通り線 (中央病院線)	74,822	72,152	80,264	80,650	80,650
新井・板倉線	46,470	46,731	41,407	33,170	29,778
斐太線	1,866	1,970	1,885	2,446	2,363
青田線	3,083	3,540	2,687	2,681	2,499
妙高高原地域	40,879	39,859	19,087	-	-
計	167,120	164,252	145,330	118,947	115,290

▼路線バスの補助金状況



▼路線バスの路線別の補助金状況



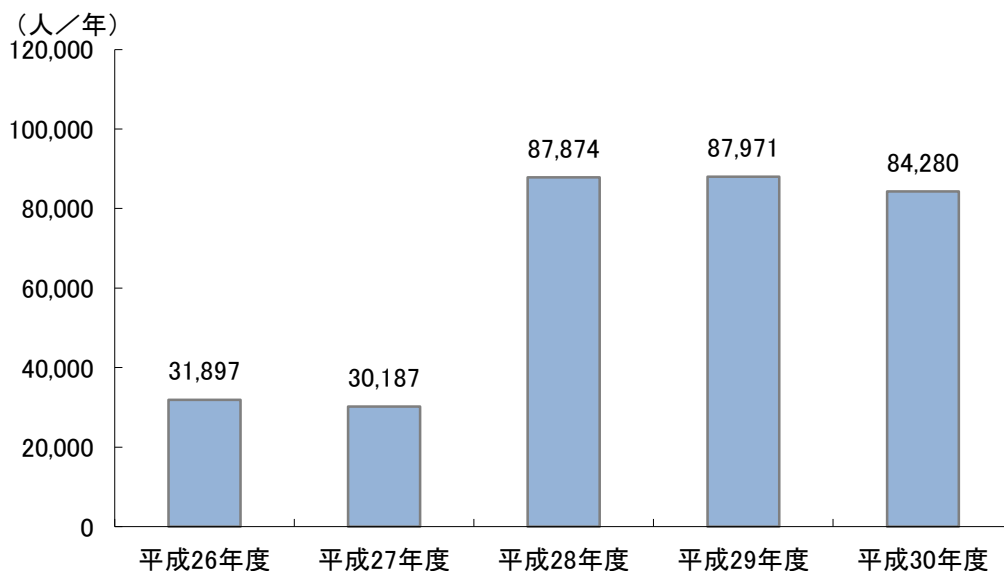
	平成25年度	平成26年度	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度
上越大通り線 (中央病院線)	4,749	5,157	3,681	4,511	2,740	6,252
新井・板倉線	3,408	4,979	4,101	4,522	4,753	4,849
斐太線	1,831	1,892	1,958	1,960	2,005	1,984
青田線	28	28	29	31	34	34
妙高高原地域	27,159	33,173	27,309	14,417	—	—
計	37,175	45,229	37,078	25,441	9,532	13,119

資料: 妙高市資料

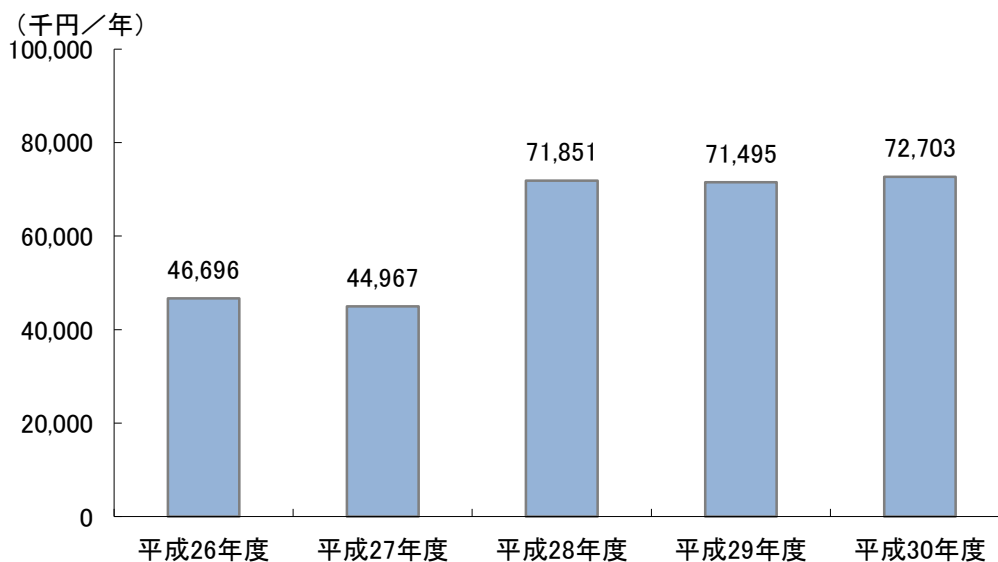
③市営バス

- ・市営バスは観光周遊路線（妙高山麓線）を含めて9路線あり、市内2事業者に運行を委託しています。
- ・路線数の増加などにより、全体の利用者は増加しましたが、地域住民の利用が主な路線は、利用者が年々減少しています。
- ・妙高高原、妙高地域の市営バス路線は、来訪者の二次交通としての利用もあります。
- ・運行形態の見直しにより、市営バス路線は増加しており、運行経費も増加しています。

▼市営バスの利用状況



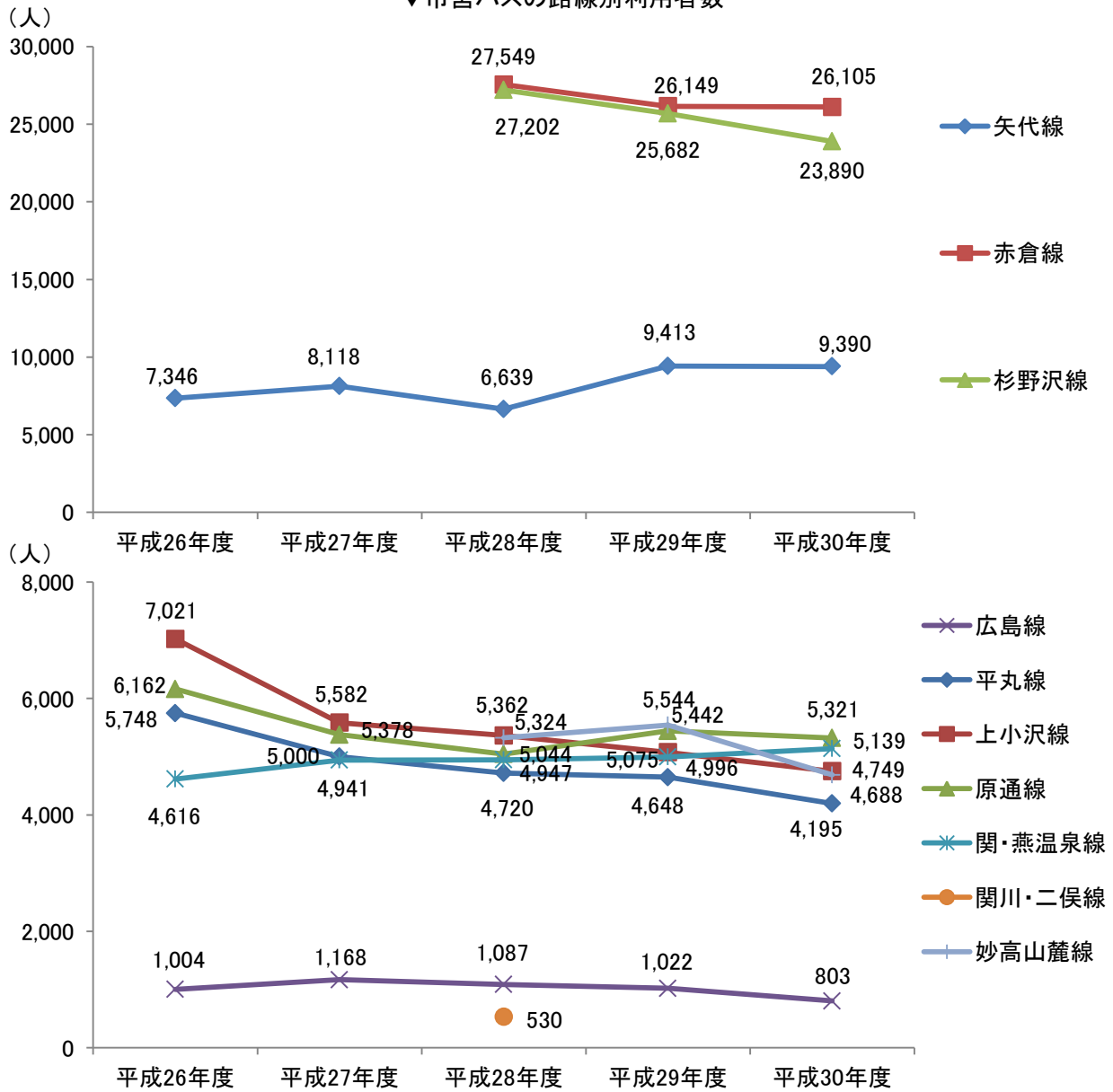
▼市営バスの運行経費



※経常的な運行経費（車両購入費等特殊要因を除く）

資料: 妙高市資料

▼市営バスの路線別利用者数

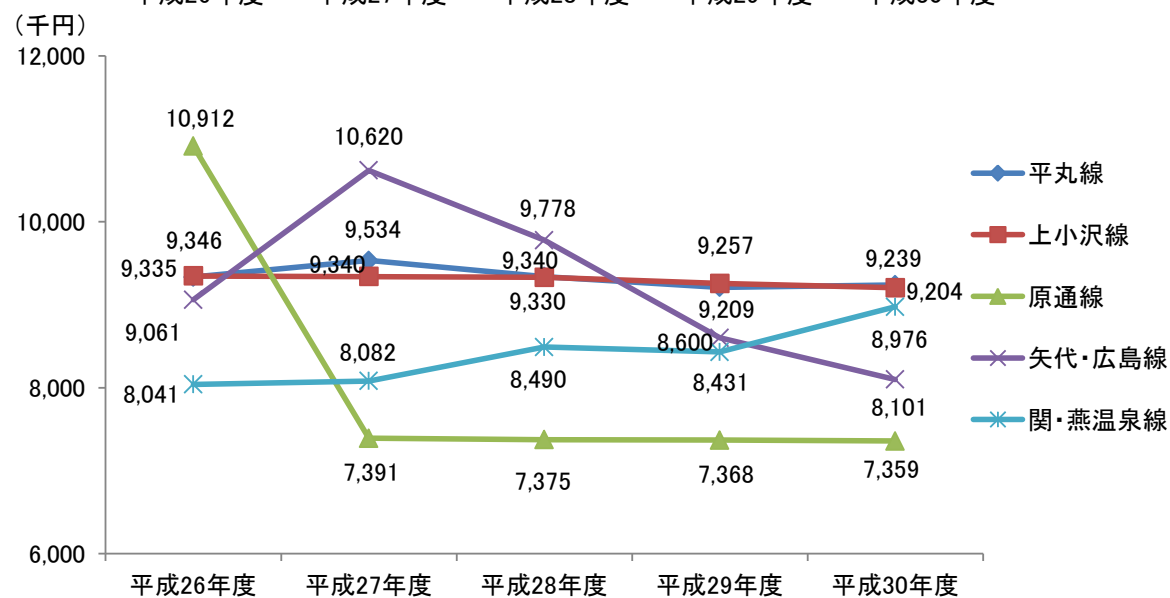
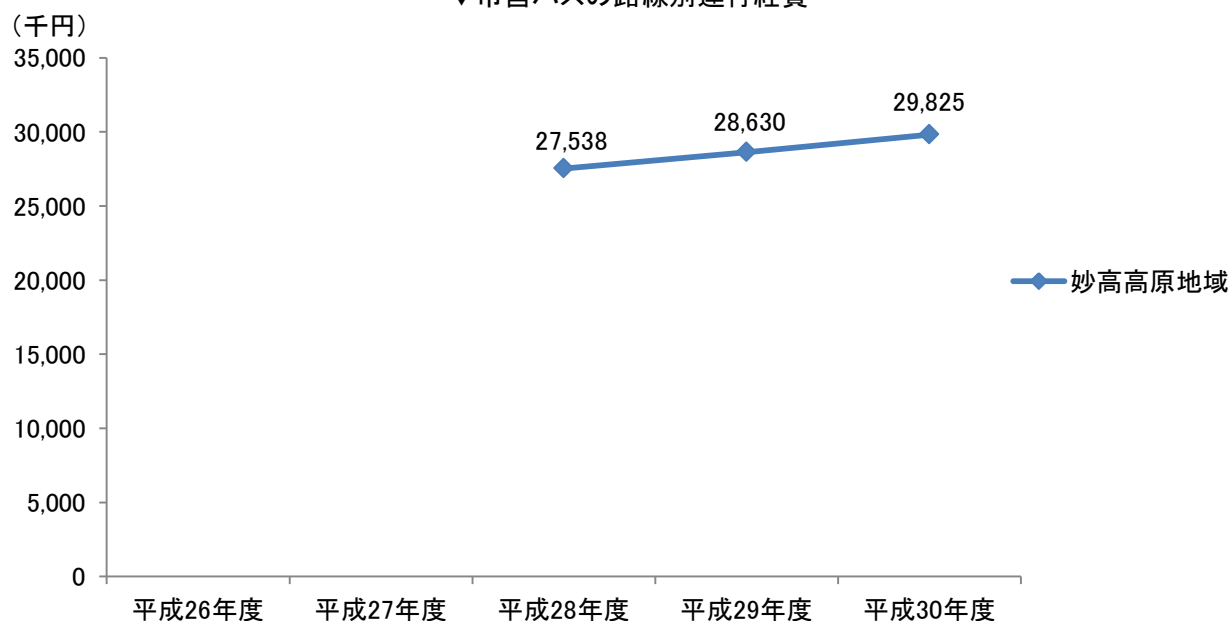


路線名	平成 26 年度	平成 27 年度	平成 28 年度	平成 29 年度	平成 30 年度
平丸線	5,748	5,000	4,720	4,648	4,195
上小沢線	7,021	5,582	5,362	5,075	4,749
原通線	6,162	5,378	5,044	5,442	5,321
矢代線	7,346	8,118	6,639	9,413	9,390
広島線	1,004	1,168	1,087	1,022	803
関・燕温泉線	4,616	4,941	4,947	4,996	5,139
赤倉線	—	—	27,549	26,149	26,105
杉野沢線	—	—	27,202	25,682	23,890
妙高山麓線	—	—	5,324	5,544	4,688
計	31,897	30,187	87,874	87,971	84,280

※広島線は一般利用のみを計上

資料: 妙高市資料

▼市営バスの路線別運行経費



路線名	平成 26 年度	平成 27 年度	平成 28 年度	平成 29 年度	平成 30 年度
平丸線	9,335	9,534	9,340	9,209	9,239
上小沢線	9,346	9,340	9,330	9,257	9,204
原通線	10,912	7,391	7,375	7,368	7,359
矢代・広島線	9,061	10,620	9,778	8,600	8,101
関・燕温泉線	8,041	8,082	8,490	8,431	8,976
妙高高原地域	—	—	27,538	28,630	29,825
計	46,695	44,967	71,851	71,495	72,704

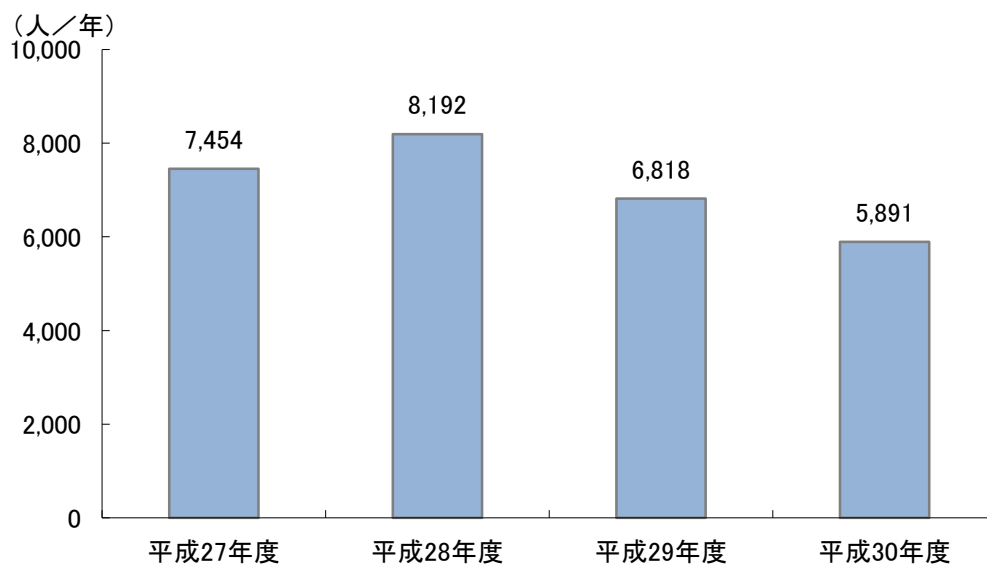
※経常的な運行経費（車両購入費等特殊要因を除く）

資料：妙高市資料

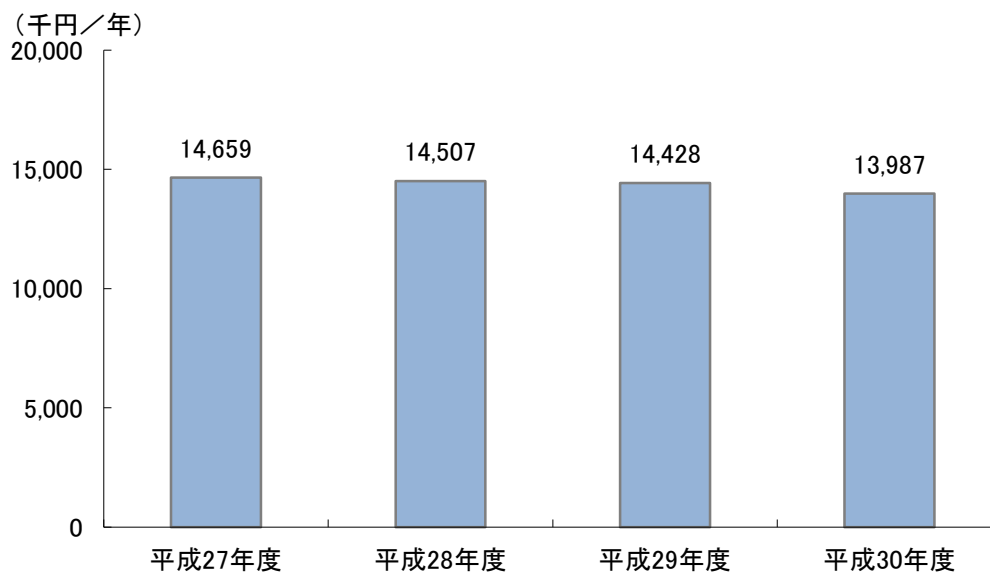
④コミュニティバスの利用状況・運営状況

- ・長沢地区、原通地区を中心とした妙高地域ではNPO法人によるコミュニティバスが運行されていますが、利用者は減少傾向にあります。
- ・運行を維持するため市が交付している補助金の額は、ほぼ横ばいとなっています。

▼コミュニティバスの利用状況

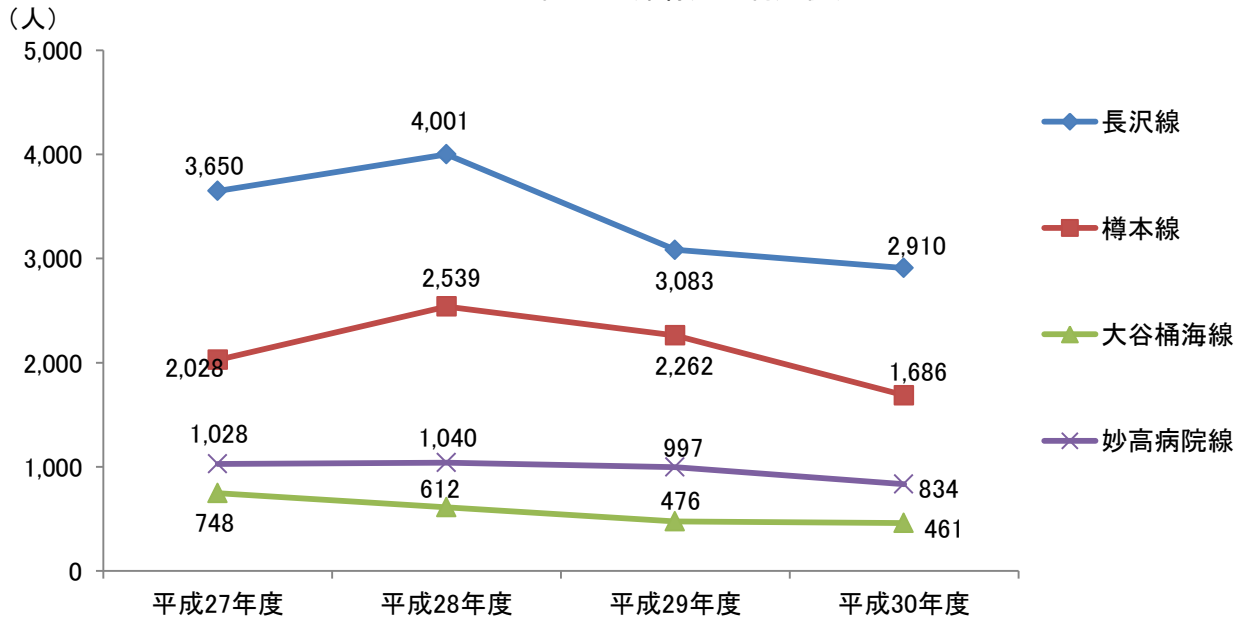


▼コミュニティバスの補助金状況

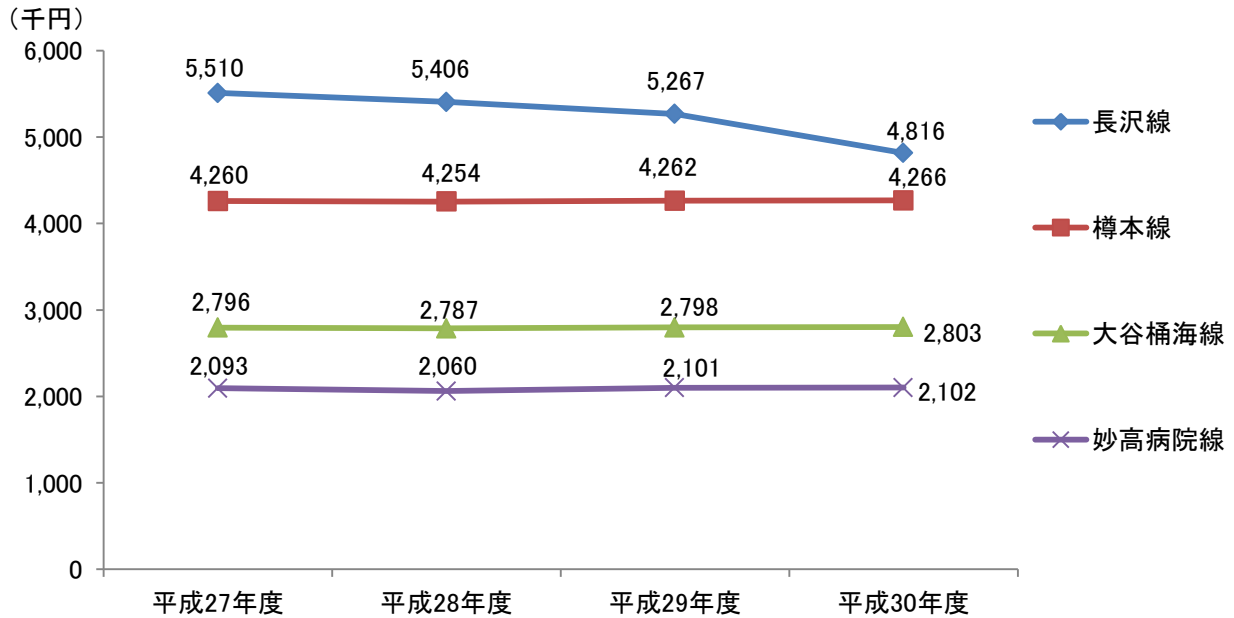


資料: 妙高市資料

▼コミュニティバスの路線別の利用状況



▼コミュニティバスの路線別の補助金状況

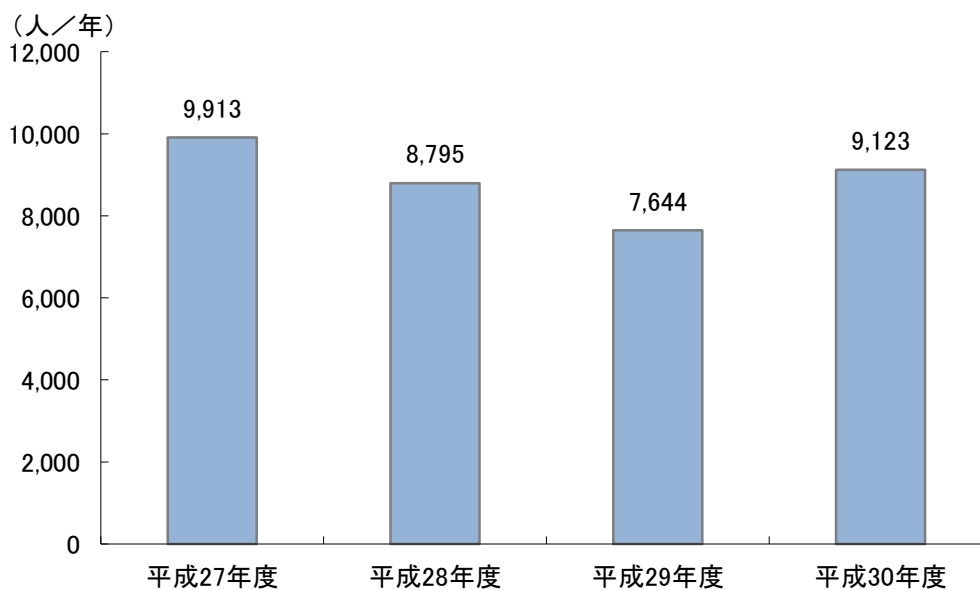


資料: 妙高市資料

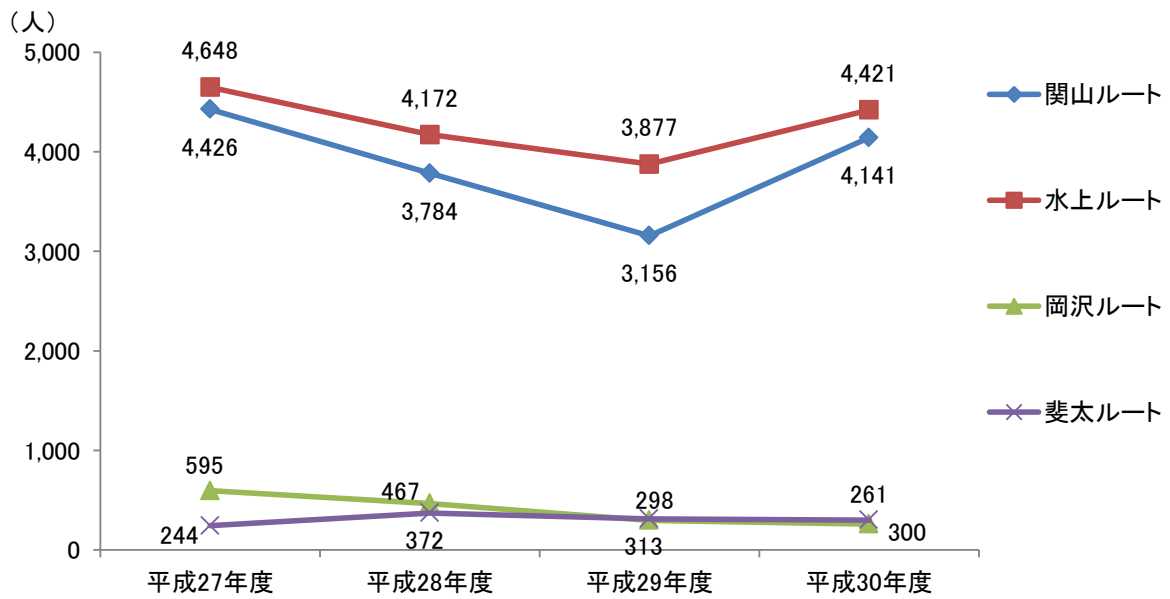
⑤乗合タクシーの運営状況

- ・乗合タクシーは、旧バス路線で上越市中郷区を経由する関山ルート・岡沢ルートと、水上地区、斐太地区とまちなかを結ぶ水上ルート・岡沢ルートの計4ルートが運行しています。
- ・乗合タクシーの運行を維持するため、市で補助金交付しており、平成30年度は約3,200万円を負担しています。

▼乗合タクシーの利用状況



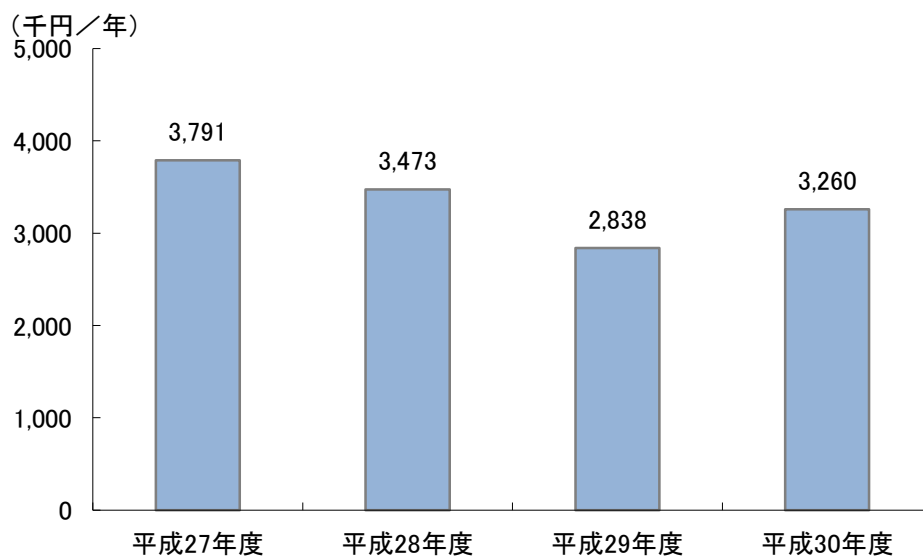
▼乗合タクシーの路線別の利用状況



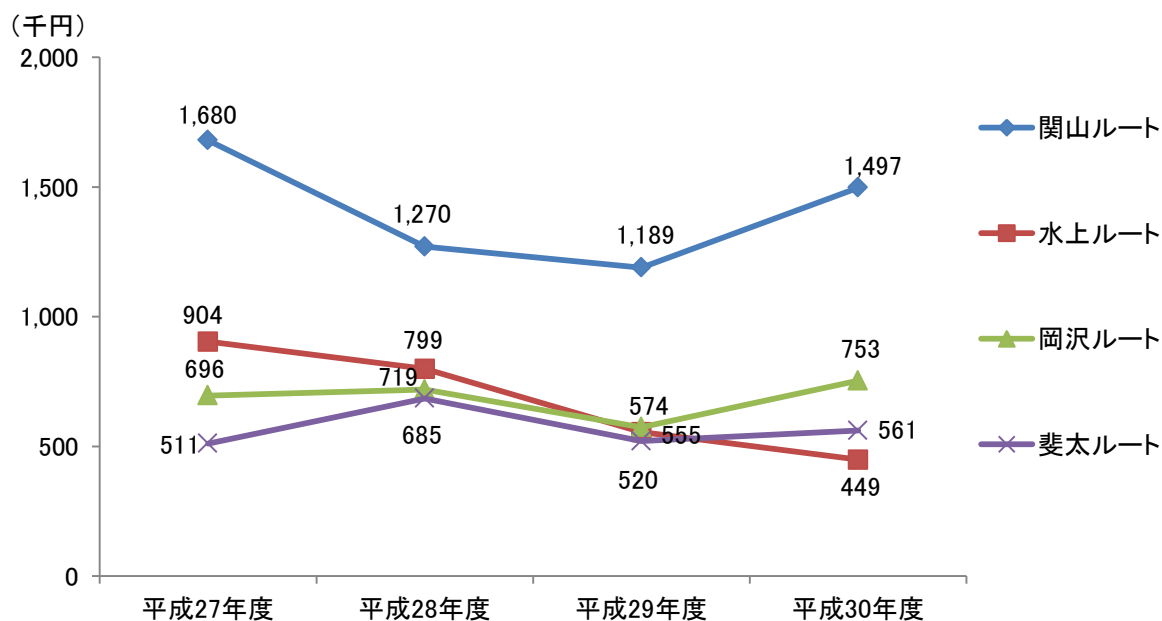
路線名	平成 27 年度	平成 28 年度	平成 29 年度	平成 30 年度
関山ルート	4,426	3,784	3,156	4,141
岡沢ルート	4,648	4,172	3,877	4,421
水上ルート	595	467	298	261
斐太ルート	244	372	313	300
計	9,913	8,795	7,644	9,123

資料: 妙高市資料

▼乗合タクシーの補助金状況



▼乗合タクシーのルート別の補助金状況



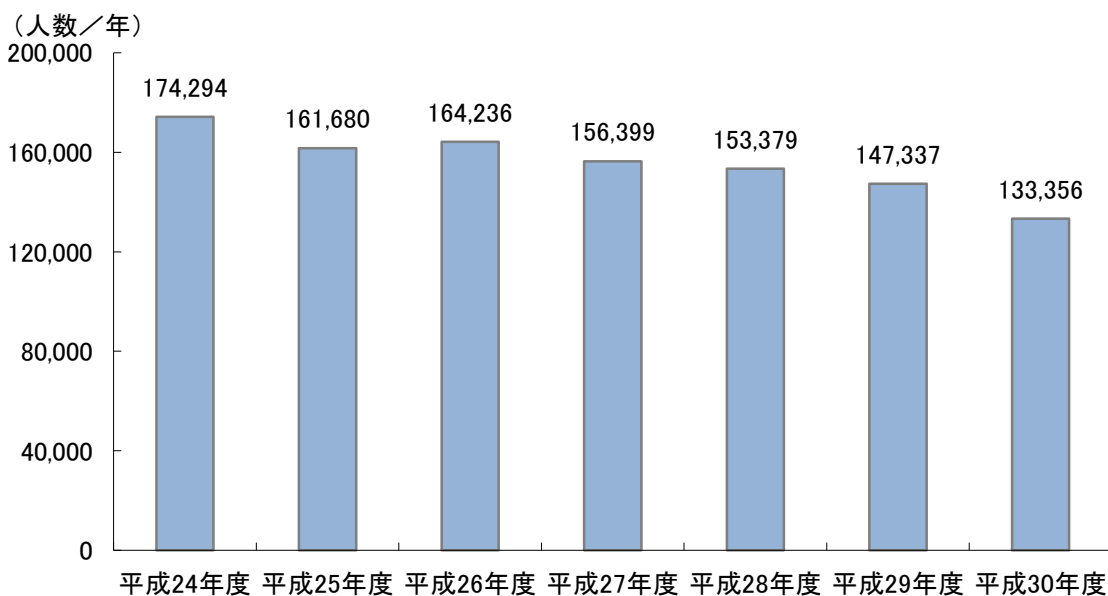
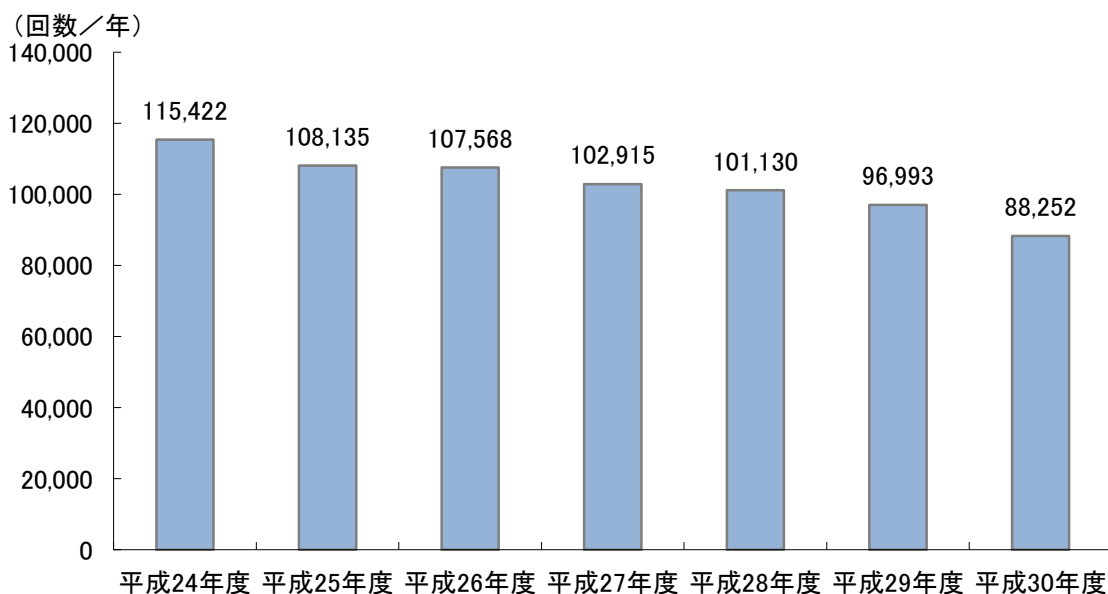
路線名	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度
関山ルート	1,680	1,270	1,189	1,497
岡沢ルート	696	719	574	753
水上ルート	904	799	555	449
斐太ルート	511	685	520	561
計	3,791	3,473	2,838	3,260

資料: 妙高市資料

⑥乗用タクシー

- ・タクシーの利用は、利用者が年々減少しています。人口減少のほか、北陸新幹線が開業し最寄駅が上越妙高駅となったことも影響していると考えられます。

▼市内タクシー輸送実績(回数及び人員)



資料:妙高市ハイヤー協会

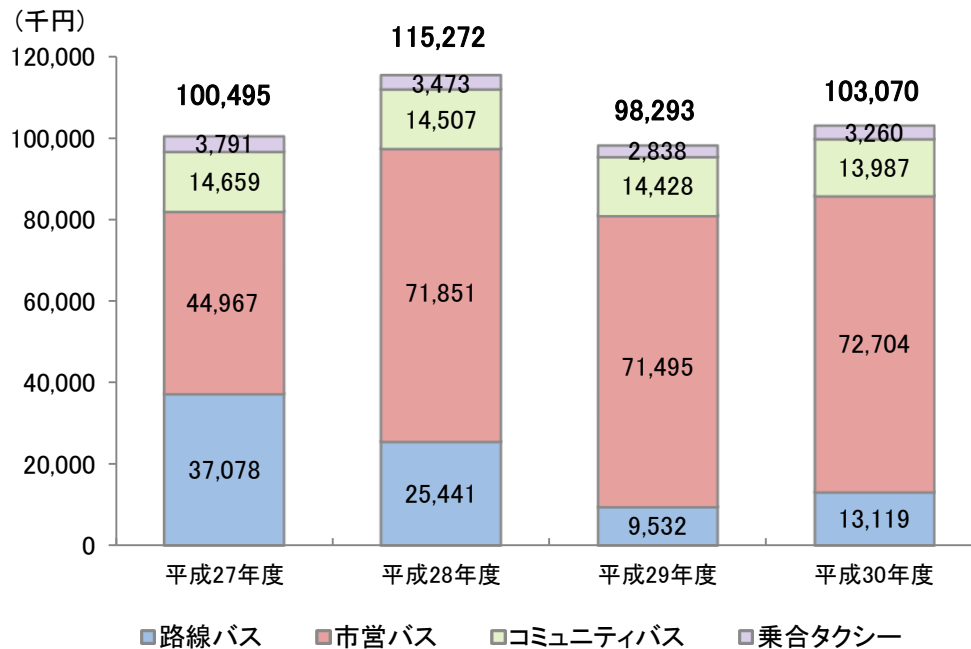
(3) 地域公共交通全体の運営状況

- ・地域公共交通を維持するため、現在、市では約1億円の経費を支出しており、持続可能な公共交通を構築するためには効率化や公共交通同士の役割分担等を行うことが必要となります。

▼地域公共交通等の経費(平成30年度決算)

地域公共交通等	経費(千円)
路線バス	13,119
市営バス	72,704
コミュニティバス	13,987
乗合タクシー	3,260
合計	103,070

▼地域公共交通等の経費推移



公共交通に乗ろう！



公共交通利用促進キャラクター「のりたろう」

3. 地域及び地域公共交通を取り巻く課題の整理

地域及び地域公共交通の現状	
<人口動態 (P8, P9) >	<ul style="list-style-type: none"> 平成 27 年 (2005 年) 国勢調査結果による本市の人口は、33,173 人であり、妙高市が誕生した平成 17 年 (1995 年) から 10 年間で約 4,500 人減少しています。 国立社会保障・人口問題研究所の推計によると、25 年後の令和 22 年の人口は、21,738 人と約 11,000 人減少する見込みです。
<人の動きと移動状況 (P13, P20) >	<ul style="list-style-type: none"> 通勤・通学での移動については、2 市 (上越市や糸魚川市) と比較すると市外移動の割合が高く、移動先の大半が上越市となっています。 買物は新井中川地区、通院は新井駅周辺への移動が多く、移動を支援するため、公共交通の接続強化を検討することが必要となります。
<市民の公共交通の満足度 (P22, P23) >	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通に対する満足度は低く、特に運行本数や運行時間帯に不満を感じており、外出したい時間帯に公共交通が運行していないミスマッチが生じている可能性があります。
<市民が求める公共交通のあり方, 利用促進策 (P24, P26) >	<ul style="list-style-type: none"> 市街地や過疎地域など、地域の実情に応じた公共交通の運行、高齢者に配慮した公共交通の運行、公共交通空白地域への対応が求められています。 運転免許の返納促進につなげる施策、施設とのタイアップ企画などの利用促進策が求められています。
<人口と主要施設の分布 (P27~P29) >	<ul style="list-style-type: none"> 人口は、鉄道駅や市役所・支所周辺に多く居住しているものの、郊外部にも居住しており、公共交通において幅広くカバーすることが必要となります。 主要施設は、基本的に鉄道駅や市役所・支所周辺に主要施設が立地されており、各地域から最寄りの鉄道駅や市役所・支所周辺への接続を強化することが必要となります。
<自動車保有状況, 高齢者の自動車運転 (P31, P33~P36) >	<ul style="list-style-type: none"> 自家用車の保有台数は減少傾向にあり、平成 29 年は約 28,000 台となっています。1 世帯当たりの自動車保有台数は、平成 29 年は約 1.6 台となっており、自動車依存度が高い状況です。 高齢者の免許保有率が高い状況であり、そのため、交通事故発生件数に対して高齢者が関係した交通事故割合は高水準となっています。公共交通の利便性向上の観点から、運転免許自主返納後も安全で・安心して外出できる外出環境を整備することが必要となります。
<観光 (P37) >	<ul style="list-style-type: none"> 妙高市には年間 500 万人以上の観光客が訪れますが、観光施設は、鉄道駅から少し離れた場所に多く立地しており、観光来訪者の鉄道駅からの移動手段の確保のため、二次交通の充実が必要となります。
<地域公共交通網 (P39) >	<ul style="list-style-type: none"> 地域公共交通は、新井駅前を中心として、鉄道、路線バス、市営バス、コミュニティバス、乗合タクシーを運行しています。その他、スクールバス等も運行しています。 立地適正化計画における都市機能誘導区域が、新井駅を中心に設定されており、このエリアについては、移動の円滑化を図るため、公共交通のサービス水準をある程度維持することが必要となります。
<地域公共交通の利用状況・運営状況 (P41~P51) >	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道の利用者は減少傾向にあるものの、上越市の高等学校に通う学生の通学を中心とした移動手段として重要な役割を担っている公共交通です。 市内で一番利用の多い新井駅は、1 日あたり約 1,990 人が利用しており、交通結節点となっています。 市営バスは、路線バスから市営バスへの移行に伴い、利用者は増加しているものの、運行を維持するための経費は増加しています。 コミュニティバスは、運行経費は横ばいとなっています。 乗合タクシーは、利用者は減少しており、運行経費も減少傾向にあります。 こういった各交通手段の実情を踏まえて、複数の交通手段を一体的に見て、利便性向上及び効率化に向けた検討が必要となります。
<地域公共交通の運営状況 (P52) >	<ul style="list-style-type: none"> 地域公共交通を維持するため、現在、市では約 1 億円の経費を支出しており、持続可能な公共交通を構築するためには効率化や公共交通同士の役割分担等を行うことが必要となります。

- 課題 1：人口減少・少子高齢化に対応する持続可能な地域公共交通網の形成**
 - 今後の人口減少に伴い、更なる公共交通利用者の減少が予想され、現状の地域公共交通網を維持する場合、運行経費はさらに増加されることが見込まれ、地域公共交通網を維持できなくなる可能性があります。
 - そのため、限られた財源の中で利便性や効率性を追求し、人の移動を支えて、まちの賑わい創出につなげるネットワークの形成が必要です。また、交通弱者の生活交通確保を考慮し、最低限の移動を確保できるネットワークの形成が必要です。
- 課題 2：地域の実情に応じたメリハリのある地域公共交通網の形成**
 - 都市機能誘導区域と居住誘導区域は市街地に設定され、現在も人口や主要施設は市街地や鉄道駅周辺に集中しています。市街地や鉄道駅周辺は公共交通のサービス水準を維持して、まちづくりを支援することが必要となります。
 - 一方で、郊外部は市街地に比べて居住人口が少なく、今後も減少していくと見込まれており、最低限の公共交通サービスは確保する必要があるものの、地域の実情に応じた運行形態や運行方法を検討して、運行の効率化を図ることが必要となります。
- 課題 3：超高齢社会に対応した安全・安心な外出環境の確保**
 - 高齢化の進行により、高齢者の免許保有者が増加し、それに伴い高齢者が関係した事故割合は高い水準にあります。
 - 自動車を保有していなくても、高齢者等が安心して外出して生活できる環境を整備するため、ハード・ソフト両面から公共交通の充実が必要です。
- 課題 4：交通手段同士や周辺市町村との連携による地域公共交通の利便性向上**
 - 例えば、通勤・通学など外出目的に応じて、日常生活圏が市外まで拡大しています。鉄道、路線バス、市営バス、コミュニティバス、乗合タクシーなど、各交通手段の特性に応じて、交通手段同士での役割分担及び交通結節点の整備を行い、地域公共交通の最適解を見出すことが必要です。
 - また、周辺市町村の公共交通の運行状況を踏まえて、本市の公共交通の見直しを行い、公共交通間の円滑な接続などを検討することも必要です。
- 課題 5：市民にとってわかりやすく、使いやすい地域公共交通の実現**
 - 公共交通の運行経費を削減する方法として、地域公共交通網を効率化することだけではなく、利用者を増やして運賃収入を増加させる考え方があります。
 - 公共交通の利用者サイドと運行サイドでミスマッチが発生しており、その改善を行うことは必要ですが、市民の移動手段の多くが自家用車で、公共交通の運行内容や利用方法などの情報が市民にうまく伝わっていない可能性があります。
 - そのため、運行情報の提供を行うとともに、施設とのタイアップ企画などの企画乗車券による利用促進や、免許返納の促進につながる施策の展開などにより、市民にとってわかりやすく、使いやすい公共交通となるように情報発信等を継続していくことが必要です。
- 課題 6：観光振興との連携**
 - 市の観光客は年間 500 万人以上となっている一方で、観光施設は鉄道駅から離れた地域に立地しています。
 - 観光二次交通の充実により、新規の公共交通の利用者を呼び込むことが可能になります。
 - 観光振興と公共交通との連携が必要です。

第3章 計画の基本方針と目標

1 基本方針

誰もが安心・便利に利用できる公共交通
～地域内外の交流を通じて、まちづくりと一体となった持続可能な公共交通網～

～目指すべき公共交通の将来像～

令和元年度に策定された第3次妙高市総合計画では、将来像として『生命地域の創造～人、自然、全ての「生命」が輝く妙高』を掲げており、その実現を目指しています。総合計画における重点プロジェクトとして、「人口減少社会に即した地域経営の推進」を位置づけており、人口減少時代においても、医療、福祉、商業などの生活機能を確保し、将来にわたって安心して暮らし続けることができるよう、地域を経営する視点に立ち、コンパクトで住みやすいまちの形成とICT等の新技術などを活用した効率的な市民サービスの提供を目指すとしています。

また、関連計画である妙高市立地適正化計画においては、新井駅周辺の中心市街地を高次の生活サービスを提供する「中心拠点」、日常生活に必要な買い物等がある程度できる北新井駅、関山駅、妙高高原駅周辺を「地域拠点」として、基盤施設の整備を図り、魅力ある市街地の形成を進め、道の駅や温泉地・スキー場の玄関口などの「交流拠点」を市内外に情報発信し、“人”“もの”“情報”の集積を図るとしています。

近年の本市の公共交通を取り巻く環境は厳しい状況が続いており、公共交通の利用者は年々減少し、市の財政負担も増加していますが、一方で、公共交通の必要性が高い高齢者などは、今後増加することが見込まれています。そのため、超高齢社会・人口減少社会に対応しつつ、市民の日常生活を支えるような公共交通サービスが必要となります。また、市民だけでなく、交流拠点等を通じた市外からの来訪者との交流を促進するような公共交通サービスが必要となります。

このことから、これら上位・関連計画と整合を図り、本市の市街地、郊外地・中山間地の地域特性に対応し、市民と来訪者のニーズに対応した公共交通ネットワークを構築していきます。

持続可能な公共交通網を構築するためには、行政や交通事業者などが単独で取り組むのではなく、市民、交通事業者、行政が密に連携し、本市が抱える様々な問題点・課題を共有した上で、それぞれが適正な役割を担い、持続可能な公共交通網の構築に向けて主体的な取組を展開していくことが必要となります。地域、施設、学校などの公共交通に関する多様な関係者とも協働しながら、地域全体で公共交通を支える仕組みを構築していきます。

2 地域区分と路線設定の基本的な考え方

本市では“市街地”“郊外地・中山間地”ごとに人口、地勢等の違いから、公共交通に対する需要が異なります。このため、地域区分の定義及び基本的な考え方を以下のとおり整理し、地域の特性に応じた持続可能な公共交通体系の構築に取り組みます。

地域区分	定義	基本的な考え方
市街地	一定以上の都市機能、住居、建物が集中する地区で、まとまった人を一度に運ぶのに適した公共交通の需要を見込める地域 ⇒都市機能誘導区域、居住誘導区域、中心拠点・地域拠点・交流拠点	市内の主要拠点や主要施設を結ぶネットワークを形成し、大量輸送が可能な交通モードが主体となる。
郊外地 中山間地	市街地の周辺地域で住宅が点在する地区で、公共交通の需要が多く見込めない地域	拠点へのネットワークを形成し、日常生活の移動手段を念頭におき、少人数の利用に適した交通モードが主体となる。

3 目標

基本目標1 まちづくりに対応した地域公共交通網の構築

居住地が分散している本市の地域特性に対応し、地域（居住地）から地域拠点までの地域内移動、拠点間の地域間移動の移動手段を確保するため、各公共交通手段が連携した地域公共交通網を構築します。

一方で、公共交通の運行には多くの経費を要することから、運行の効率化等の検討が必要となります。そのため、市街地においては公共交通サービスを維持しつつ、郊外地・中山間地においては地域の実情に応じた効率的な運行形態や運行方法等の検討を行い、持続可能な地域公共交通網の構築を図ります。

また、新井駅周辺の中心拠点や北新井駅・関山駅・妙高高原駅周辺の地域拠点及び活力と賑わいをもたらし交流拠点づくりに向けた取組と連携を図りながら、これらの拠点を機能的に結ぶ公共交通網を構築し、拠点の活性化につなげます。

指標1 公共交通利用圏域の維持（P77を参照）

指標2 公共交通利用者数の維持（P77を参照）

基本目標2 誰もが安心・便利に利用できる公共交通サービスの整備

公共交通の運行経費に係る財政負担が増加していることを踏まえて、運行の効率化を図る取組に加え、公共交通の利便性の向上を図り、利用者及び運賃収入を増加させる取組を行い、地域に愛される公共交通に育てることが重要となります。

また、近年では高齢化の進行による高齢ドライバーの交通事故が増加しており、安全・安心な移動が可能な公共交通の重要性は年々高まってきています。高齢者にも見やすい情報提供、使いやすいバリアフリー施設の整備など、公共交通を利用しやすい環境を整え、交通事故防止の観点から利用促進を図ることが重要となります。

そのため、誰もがわかりやすく、利用しやすい公共交通の構築を図るため、快適な利用環境づくりや公共交通情報の提供・発信を行います。また、観光客向けの情報の提供・発信を行い、安心して便利に利用できる公共交通を構築します。

市民や利用者等のニーズを踏まえ、運賃施策や運行形態など、利便性を考慮した運行サービスを検討し、誰もが気軽に利用できる公共交通を構築します。

指標3 公共交通に対する満足度の向上（P77を参照）

指標4 利用環境整備の実施項目数（P77を参照）

基本目標3 みんなで支える公共交通の実現

公共交通の利用者及び運賃収入を増加させる取組について、基本目標2で示した公共交通の利便性を向上させる取組と同時に、地域で公共交通を支えるため、市民等に公共交通に興味を持ってもらい、継続的な利用につなげることで、将来にわたり公共交通利用を根付かせることが必要となります。

そのため、各種体験イベントなど実際に公共交通に触れる機会を創出し、公共交通の利用を促すため、モビリティマネジメント*の手法を取り入れ、地域等と協働による積極的な利用促進を図ります。

また、交通事業者、地域、行政との協働について、利用促進を図るだけでなく、PDCAサイクルに沿って、協働による施策立案・実施、効果検証、改善策の検討など、公共交通の適正かつ効果的・効率的なマネジメントを行います。

指標5 利用促進事業の参加者数（P77を参照）

※モビリティマネジメント：自家用車利用に依存する状態から、公共交通や自転車などを賢く利用する方向へと自発的な転換を促すように、住民や団体を対象にコミュニケーションを中心として働きかける取組のこと。

4 各交通モードの役割

公共交通の機能、役割及び目的を分類し、以下のとおり整理します。

交通手段	役割及び目的
鉄道	<ul style="list-style-type: none">市域をまたいで周辺市町村と本市を結ぶ広域的な路線。定時定路線を基本とし、通勤、通学、通院、買物などの目的に対応。
路線バス	<ul style="list-style-type: none">市域をまたいで周辺市町村（上越市）と本市を結ぶ広域的な路線。定時定路線を基本とし、通勤、通学、通院、買物などの目的に対応。
市営バス	<ul style="list-style-type: none">中心拠点や地域拠点を起点に主に各地域拠点を結ぶ路線。中心拠点である新井駅周辺、市役所、病院や商業施設など主要施設を循環する路線。地域の特性に合わせて通院、買物などの目的に対応。観光目的での移動に対応する路線。
コミュニティバス	<ul style="list-style-type: none">各地域を起点に中心拠点や交流拠点を結ぶ路線。地域住民の日常生活の移動に対応する路線。
乗合タクシー	<ul style="list-style-type: none">バスを必要とするまでの需要が少ない地域を運行する路線。地域の特性、需要に合わせて通院、買物などの目的に対応。
乗用タクシー	<ul style="list-style-type: none">自由な時間帯とエリア制限のない移動に対応できる交通手段として、路線バス、市営バス、コミュニティバス、乗合タクシーなどの交通手段を補完。

5 市民、交通事業者、行政の役割

本市の公共交通を確保維持していくためには、市民、交通事業者、行政がそれぞれの役割を認識し、協力して取り組む必要があります。

(1) 市民の役割

利用されない公共交通は維持することが困難です。地域に住む市民一人ひとりがこれを認識し、様々なかたちで運営に参画し、利用促進に関わるなど、地域を走る公共交通を支える役割を担っています。

(2) 交通事業者の役割

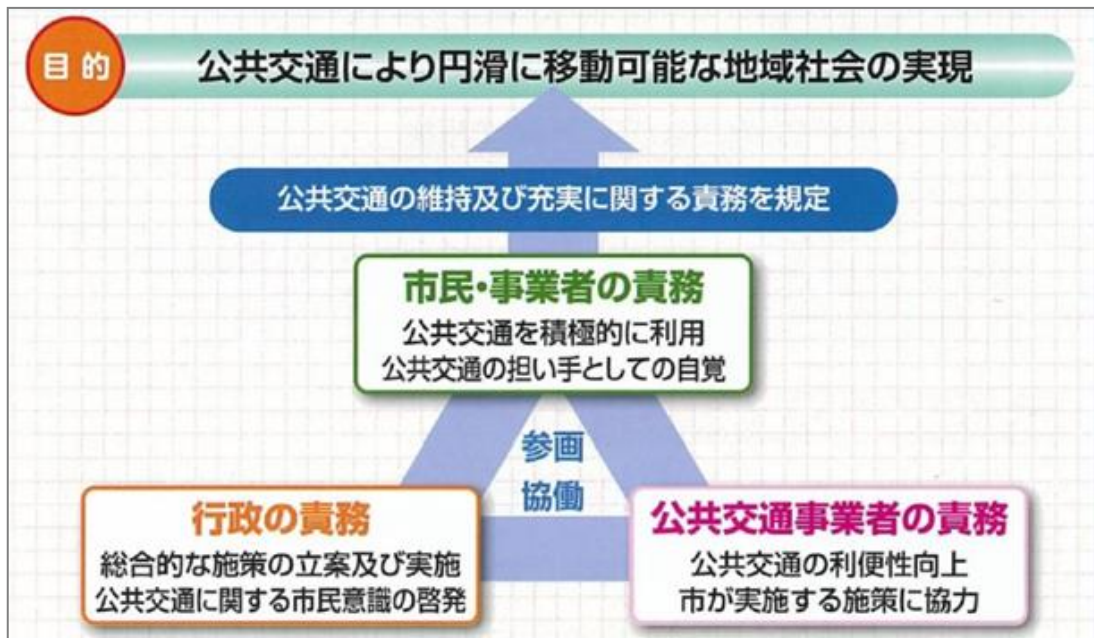
交通事業者は、運行に関するプロとして、安全・安定運行確保とサービスレベル向上に取り組むほか、地域住民が望むニーズをより安く提供する運行方法について、企画提案する役割を担っています。

(3) 行政の役割

市は、地域公共交通のネットワーク全体を主体的に計画・維持し、市民の移動を支援する役割を持ちます。また、関係各課が取り組むまちづくりと連携して施策を展開します。

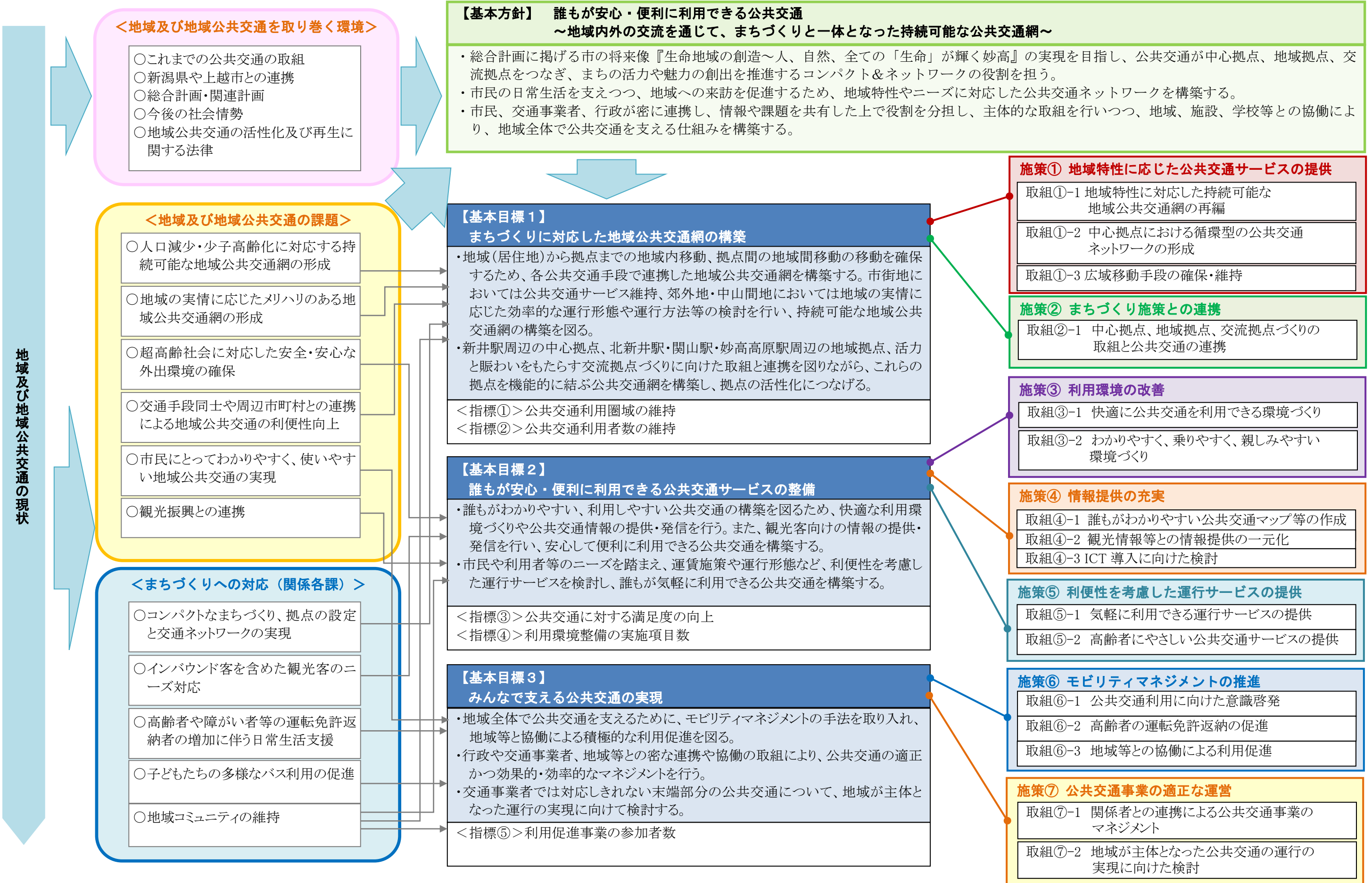
国及び県は、財政的な支援のほか、地域公共交通政策に取り組む市に対して、広域的な調整や法令に準拠した許認可や安全性確保に関する指導、助言など行う役割を担っています。

▼市民、事業者、行政の連携イメージ



資料:なるほど!!公共交通の勤どころ/九州運輸局

<基本方針・基本目標、目標達成に向けた施策一覧>



第4章 目標達成に向けた施策

目標の達成に向けて、次のとおり各施策を展開します。

基本目標1 まちづくりに対応した地域公共交通網の構築

施策① 地域特性に応じた公共交通サービスの提供

取組①-1 地域特性に対応した持続可能な地域公共交通網の再編

- ・居住地が分散している妙高市の地域特性に対応し、地域（居住地）から地域拠点への地域内移動、地域拠点から中心拠点への移動手段を確保するため、路線バス、市営バス、コミュニティバス、乗合タクシーを連携した、持続可能な地域公共交通網を構築します。
- ・公共交通事業の収支の改善及び市の財政負担の削減に向けて、路線バス、市営バス、コミュニティバス、乗合タクシーの適正な役割分担を図ります。
- ・生活交通機能としてだけでなく、地域外からの来訪者ニーズに応えるため、鉄道駅から道の駅や観光施設などの交流拠点への移動手段を確保します。

交通モード	再編の方向性
路線バス	<ul style="list-style-type: none"> ・妙高市と上越市をつないでいる上越大通り線については、基本的には現行どおり維持。 ・その他の路線については、利用状況や隣接市との調整をもとに、現行維持、一部変更、効率化について検討。
市営バス	<ul style="list-style-type: none"> ・各路線の利用状況等に応じて、現行維持、一部変更、中心拠点から中継点を結ぶ「幹線」と中継点から各地域を結ぶ「支線」の役割分担による効率化を検討。 ・観光目的（道の駅、観光地等）の移動にも対応。
コミュニティバス	<ul style="list-style-type: none"> ・各路線の利用状況等に応じて、現行維持、一部変更について検討。 ・路線バスや市営バスの効率化部分について、新たな担い手の確保による新規運行を検討。
乗合タクシー	<ul style="list-style-type: none"> ・現行の運行内容を維持しつつ、路線バスや市営バスの効率化部分について、新規運行、一部変更を検討。

取組①-2 中心拠点における循環型の公共交通ネットワークの形成

- ・主要施設の多くが立地している新井駅周辺において、各種施設間の移動の利便性を向上し、中心拠点のまちづくり支援及び賑わい創出につなげるため、市街地を循環するバスの新規運行を検討します。（イメージは P63 を参照）

取組①-3 広域移動手段の確保・維持

- ・本市と市外を結ぶ鉄道及び路線バスについて、運行を維持し、本市への来訪交流人口の拡大や商業観光の活性化に努めます。

◆スケジュール

取組	実施主体	スケジュール				
		令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度
地域特性に対応した持続可能な地域公共交通網の再編	交通事業者 妙高市	運行計画（ルート・ダイヤ設定）	準備・調整	再編	評価・検証	継続又は見直し
中心拠点における循環型の公共交通ネットワークの形成	妙高市 バス事業者	運行計画	新規運行 R2. 10～実証運行（予定） R3. 4～本格運行（予定）		評価・検証	継続又は見直し
広域移動手段の確保・維持	鉄道事業者 バス事業者 妙高市	運行サービスを維持			評価・検証	継続又は見直し

※交通事業者：鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者

※バス事業者：路線バスの運行事業者

①-1 地域特性に対応した持続可能な地域公共交通網の再編

・路線バス、市営バス、コミュニティバスの各路線別に現在の役割（地域から地域拠点への地域内移動、地域拠点から中心拠点への拠点間移動など）を示しつつ、再編の方向性を定めます。

路線別の取組方針（その1）

地域	路線	運行主体	運行車両	現況	課題	取組方針
新井	市営バス 上小沢線 平丸線	妙高市 (委託)	ワンボックス (15人乗り)	<ul style="list-style-type: none"> 2路線は、毎日4.5～5.0往復を運行しており、日中は原則デマンド（予約制）となっている。 運行経費は年間約9,200千円/路線（H30）であり、年間利用者は平丸線が4,195人（前年比9.7%減）、上小沢線が4,749人（前年比6.4%減）となっている。 当該2路線と原通線の3路線は、新井～除戸間の約7kmで運行ルートが重複している。 	<ul style="list-style-type: none"> 路線沿線人口の減少に比例して、バス利用者数は減少しており、財政負担が増加しているが、運行の効率化を進めつつ、路線を維持していく必要がある。 高齢者の足を確保するため、既存路線にとらわれず、南部地域の集落を網羅する運行方法の検討が必要である。 新井～除戸間については、路線が重複しており、利便性を確保しつつも運行の効率化を図ることが必要である。 	<ul style="list-style-type: none"> 上小沢線、平丸線の2路線は、利用促進に向けた利用者の利便性向上と地域活性化を図るため、コミュニティバス運行への転換を図る。 輸送需要が小さいが、通常のバスルートではカバーしきれない集落の需要に対応していくため、ドア to ドア的な輸送の導入を検討するとともに、新井～除戸間の運行路線の集約の必要性について検討を進めていく。
	市営バス 原通線	妙高市 (委託)	ワンボックス (14人乗り)	<ul style="list-style-type: none"> 毎日4.5往復を運行し、運行経費が年間約7,400千円（H30）であり、H30年間利用者は5,321人（前年比2.2%減）となっている。 当該路線と上小沢線、平丸線の3路線は、新井～除戸間の約7kmで運行ルートが重複している。 	<ul style="list-style-type: none"> 利用者は年々減少しており、財政負担が増加しているが、運行の効率化を進めつつ、路線を維持していく必要がある。 新井～除戸間については、路線が重複しており、利便性を確保しつつも運行の効率化を図ることが必要である。 	<ul style="list-style-type: none"> 市営バス運行を継続する。 路線が重複している新井～除戸間の集約の必要性について検討を進めていく。
	市営バス 広島線	妙高市 (委託)	マイクロバス (29人乗り)	<ul style="list-style-type: none"> 広島線は月～金で2.0往復/日を運行し、年間利用者は約1,000人で推移している。 矢代線は毎日8.0往復/日を運行し、H30年間利用者は9,390人となっている。 広島線及び矢代線は1台の車両で2路線を運行しており、効率化を図っている。運行経費が年間約8,100千円（H30）である。 	<ul style="list-style-type: none"> 新井駅と北新井駅へのアクセス性を確保しつつ、新たな交通手段の導入が必要である。 利用者の移動ニーズを踏まえ、運行ルートの見直しやデマンド（予約制）運行の導入など、利便性に配慮した運行の効率化が必要である。 	<ul style="list-style-type: none"> 市営バス運行を継続する。 運行ルートや停留所の位置を見直すなど利用者の利便性に配慮する。
	市営バス 矢代線					
	コミュニティバス 長沢線	NPO	ワンボックス (10人乗り)	<ul style="list-style-type: none"> H18からNPO法人いきいき・長沢が主体となり、コミュニティバスとして運行している。 月～金で5.0往復/日を運行しており、運行費として年間約4,816千円（H30）の補助金を交付している。 H30年間利用者は2,910人（前年比5.6%減）となっている。 	<ul style="list-style-type: none"> 利用者の減少が続いており、運行ルートの見直しやデマンド（予約制）運行の導入など、地域住民の移動ニーズに対応したサービス提供について検討する必要がある。 	<ul style="list-style-type: none"> 現行の路線を維持する。 運行事業者と調整の上、ニーズや実態に見合った運行への見直しを検討する。
	乗合タクシー 斐太ルート 水上ルート	新井タクシー アイムタクシー	乗用車 (5人乗り)	<ul style="list-style-type: none"> 交通空白地域における輸送手段を確保するため、H25の試験運行を経て、H26から本運行を行っている。 斐太ルートは週2回（火・金）3.0往復/日、水上ルートは週3回（月・水・金）3.0往復/日を運行している。 両路線とも、H30年間利用者は約300人となっている。 運行の認知度が低い。 	<ul style="list-style-type: none"> 利用者のニーズを踏まえ、便数やダイヤ等の見直しを検証していく必要がある。 認知度を高めるためPRが必要である。 	<ul style="list-style-type: none"> 現行の路線を維持する。 運行ルートやダイヤ、便数の見直しを行い、利便性の向上を図る。
	乗合タクシー 関山ルート 岡沢ルート	新井タクシー アイムタクシー	ワンボックス (10人乗り)	<ul style="list-style-type: none"> バス路線を踏襲する形でH25から運行しており、中郷区民の利用もある。 月～金で4.0～5.0往復/日を運行しており、日中はデマンド（予約制）となっている。 H30年間利用者は、関山ルートが約4,100人、岡沢ルートが約4,400人となっている。 	<ul style="list-style-type: none"> 利用者の移動ニーズに対応し、サービス水準の向上が必要である。 認知度を高めるためPRが必要である。 	<ul style="list-style-type: none"> 現行の路線を維持する。 運行ルートやダイヤ、便数の見直しを行い、利用促進に努めるとともに、今後の運行のあり方について検討する。 (上越市との調整)

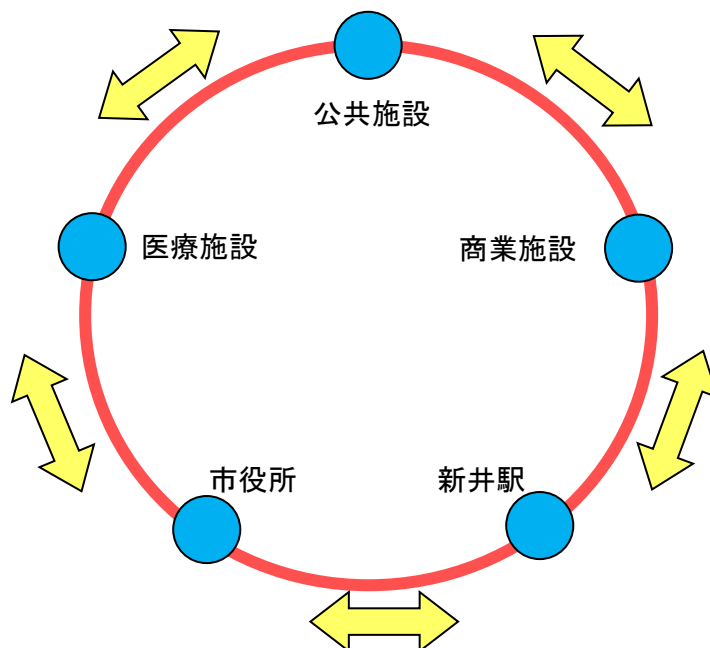
路線別の取組方針（その2）

地域	路線	運行主体	運行車両	現況	課題	取組方針
妙高	市営バス 関・燕温泉線	妙高市 (委託)	ワンボックス (15人乗り)	<ul style="list-style-type: none"> ・H25 に市営バスに転換している。 ・毎日 7.0 往復/日を運行している。 ・観光客の利用も含め、年間約 5,000 人の利用がある。 	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道との接続を中心にダイヤ調整を行っているが、バスの便数が少なく、観光客からは接続が良くないという声が聞かれる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・市営バス運行を継続する。 ・関山駅での列車との接続を中心としたダイヤ調整を行う。
	コミュニティバス 大鹿・樽本線 大谷・桶海線 妙高病院線	NPO	ワンボックス (10人乗り)	<ul style="list-style-type: none"> ・H21 からNPO法人ふるさとづくり妙高が主体となり、コミュニティバスとして運行している。 ・3路線は月～金で 2.0～5.0 往復/日を運行し、運行費として年間約 9,171 千円 (H30) の補助金を交付している。 ・H30 年間利用者は 2,981 人 (前年比 20.2%減) となっている。 	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者の減少が続いており、運行ルートの見直しやデマンド (予約制) 運行の導入など、地域住民の移動ニーズに対応したサービス提供について検討する必要がある。 	<ul style="list-style-type: none"> ・現行の路線を維持する。 ・運行事業者と調整の上、ニーズや実態に見合った運行への見直しを検討する。
妙高 高原	市営バス 赤倉線 杉野沢線 妙高山麓線	妙高市 (委託)	マイクロバス (29人乗り)	<ul style="list-style-type: none"> ・H28 に市営バスに転換しており、スクール混乗で運行している。 ・赤倉線、杉野沢線は毎日 9.5 往復/日を運行しており、地域住民の利用に加え、年間を通して観光客の利用がある。 ・H30 年間利用者は、赤倉線が約 26,000 人、杉野沢線が約 24,000 人となっている。 ・妙高山麓線は、観光周遊バスとして 4 月末～11 月初に運行しており、年間利用者は約 4,700 人である。 	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道との接続を中心にダイヤ調整を行っているが、バスの便数が妙高高原駅を発着する鉄道の便数の約半数となっており、観光客からは接続が良くないという声が聞かれる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・市営バス運行を継続する。 ・妙高高原駅での列車との接続を中心としたダイヤ調整を行う。 ・接続が良く、利用しやすいダイヤを調整、PR することで、利便向上を図る。
上越 方面	路線バス 新井・板倉線 (2 系統)	頸南バス	大型バス (54人乗り)	<ul style="list-style-type: none"> ・H29 に運行の見直しを実施している。 ・けいなん病院を発着する便は毎日 6 往復/日、新井バスターミナルを発着する便は毎日 5.5 往復/日を運行している。 ・年間 4,849 千円の補助金 (H30) を交付しており、H30 の平均乗車密度は、けいなん病院発着 0.9 人 (前年 0.8 人)、新井バスターミナル発着 2.5 人 (前年 2.5 人) となっている。 ・有恒高校と新井高校への通学の利用がある。 	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者の減少が続いているが、通学での利用が一定数あるため、運行を維持しつつ、効率化を進める必要がある。 ・上越市板倉区と新井地域 (けいなん総合病院) を結ぶ路線として、利用ニーズを踏まえた利便性の向上が必要である。 	<ul style="list-style-type: none"> ・現行路線を維持する。 ・ニーズや実態に見合った運行への見直しを検討する。(上越市との調整)
	路線バス 上越大通り線	頸城自動車	大型バス (54人乗り)	<ul style="list-style-type: none"> ・上越大通り線は毎日 12.0 往復/日を運行し、年間利用者は 81,266 人となっている。 ・運行費補助として 6,252 千円の補助金 (H30) を交付している。 ・県立中央病院への通院の利用があるが、妙高市域における利用は少ない。 	<ul style="list-style-type: none"> ・上越大通り線については、今後とも新井地域と上越市街地を結ぶ幹線のバス路線として維持していくため、利便性の確保・向上が必要である。 	<ul style="list-style-type: none"> ・新井地域と上越市街地を結ぶ幹線のバス路線として現行路線を維持する。(上越市との調整)
	路線バス 斐太線 青田線	くびき野 バス	ワンボックス (14人乗り)	<ul style="list-style-type: none"> ・斐太線及び青田線は月～金で 3.0 往復/日を運行し、年間利用者は、斐太線が 2,312 人、青田線が 2,056 人となっている。 ・運行費補助として 2,018 千円の補助金 (H30) を交付している。 ・両路線とも妙高市域における利用は少なく、斐太線については、市域をまたぐ利用はほとんどない。 	<ul style="list-style-type: none"> ・2 市 (新井地域～上越市街地) をまたぐ利用が少ないため、路線の見直しが必要である。 	<ul style="list-style-type: none"> ・それぞれの最寄り駅 (斐太地区⇄新井駅・北新井駅、上越市金谷区⇄上越妙高駅) へ接続する運行への見直しを進める。(上越市との調整)

①-2 中心拠点における循環型の公共交通ネットワークの形成

- ・新井駅周辺の市街地において、交通結節点、商業施設、医療施設等の主要施設を周遊し、市街地における回遊性、他の交通手段からの二次移動、沿線住民の日常生活等を支えるため、バスの新規運行を検討します。

▼市街地循環バスのイメージ



参考： 市街地循環バス（熊本県天草市）

- ・地域公共交通の利便性向上により中心市街地を活性化。
- ・天草市では、利便性向上と市の財政負担の軽減を図るため、重複路線を中心に統合や減便による路線バスの再編を行った。その取組の中で、市の中心部にあり、多くの路線が発着するバスセンターからの二次交通がないという課題に対応するため、市街地内を循環するコミュニティバスを導入している。
- ・市街地にある公共施設や病院、商業施設を結ぶ回遊性の高いルートを設定しており、市民の移動の利便性が向上し、中心市街地活性化にもつながっている。また、観光客の二次交通としても活躍しており、観光による地域活性化にも重要な役割を担っている。



施策② まちづくり施策との連携

取組②-1 中心拠点、地域拠点、交流拠点の拠点づくりの取組と公共交通の連携

- ・新井駅周辺の「中心拠点」、北新井駅・関山駅・妙高高原駅周辺の「地域拠点」、活力と賑わいをもたらす「交流拠点」を機能的に結ぶ公共交通網を構築し、拠点づくりの取組など拠点の活性化に寄与します。
- ・都市機能誘導区域や居住誘導区域におけるまちづくりの方向性と連動した公共交通を構築するため、関係者間の連携を図りながら、必要かつ適切な公共交通の再編について検討します。

◆スケジュール

取組	実施主体	スケジュール				
		令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度
中心拠点、地域拠点、交流拠点づくりの取組と公共交通の連携	妙高市 交通事業者 その他関係者 市民	<div style="border: 2px solid red; padding: 10px; display: inline-block;"> 拠点づくりの取組と連携しながら、拠点間の公共交通ネットワークを整備 </div>				

基本目標 2 誰もが安心・便利に利用できる公共交通サービスの整備

施策③ 利用環境の改善

取組③-1 快適に公共交通を利用できる環境づくり

- ・バス待ち環境などの改善検討を行い、利用者が多い路線のバス停は、待合機能を充実するなど公共交通の使いやすい環境整備に努めます。

取組③-2 わかりやすく、乗りやすく、親しみやすい環境づくり

- ・高齢者や障がい者をはじめ、誰もが安心して公共交通を利用できるように、タクシー車両のバリアフリー対応車両への更新を進めます。
- ・利用者がひと目で見分けられるような車両ラッピングを施します。車両ラッピングは、地域のバスとして、バスへの親しみと関心を持ってもらう効果が期待できます。
- ・誰もが安全・安心に公共交通を利用できる環境を整備するため、車両や設備の整備、運転士のマナー向上など、交通事業者の安全対策の実施状況を把握し、必要に応じて適切な指導等を行います。

◆スケジュール

取組	実施主体	スケジュール					
		令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	
快適に公共交通を利用できる環境づくり	バス事業者 妙高市 市民	検討調整	整備可能な箇所から順次整備			評価・検証	継続又は見直し
わかりやすく、乗りやすく、親しみやすい環境づくり	交通事業者 妙高市	バリアフリー対応車両の導入 (車両更新時に順次導入) 車両ラッピングの実施 (実施できるものから順次導入)			評価・検証	継続又は見直し	定期的に安全対策の実施状況を確認 必要に応じて改善策を実施

③-1 快適に公共交通を利用できる環境づくり

- ・バス停の待合機能については、商業施設との連携や既存施設の有効活用を検討し、その充実に努めます。
- ・バス路線上に施設が新設される際には、待合機能の設置について働きかけます。

参考：商業施設と連携した待合スペース（横浜市）

- ・コンビニエンスストアのイートインコーナーをバスの待合スペースとして開放している。

また、タブレット型バス接近表示機を設置している。

参考：既存施設を待合所として有効活用（珠州市）

- ・古くなった住民所有の倉庫について、地域のバスボランティアサポート団体が待合所として整備して利用している。

参考：学生の手作りベンチをバス乗り場に設置（米子市）

- ・米子工業高等専門学校建築学科の学生が製作したベンチをシャトルバス乗り場に設置している。



③-2 わかりやすく、乗りやすく、親しみやすい環境づくり

- ・安心して公共交通を利用できるように、UDタクシー※などユニバーサルデザイン化への更新を進めます。
- ・現在、市営バスやコミュニティバスにおいて一部ラッピングを施しています。このようなラッピング車両の導入を進めます。
- ・これらの車両導入を進めることで、利用者からみて、わかりやすく、乗りやすく、親しみやすい公共交通になるように取り組みます。



【UDタクシー車両】



【ラッピング車両】



※UD タクシー：ユニバーサルデザインタクシーの略称。足腰の弱い高齢者、車いす使用者、ベビーカー利用の親子連れ、妊娠中の方など、誰もが利用しやすいタクシー車両のこと。誰でも使える一般タクシー。

施策④ 情報提供の充実

取組④-1 誰もがわかりやすい公共交通マップ等の作成

・利用者目線でわかりやすく、妙高市の公共交通を網羅した総合的な公共交通マップ等を作成して、市民へ配布するとともに、市内主要施設に配置することにより公共交通の情報提供の充実を図ります。また、公共交通の利用方法などを記載し、きめ細かな情報提供に努めます。

取組④-2 観光情報等との情報提供の一元化

・公共交通マップや拠点における案内表示等の情報提供を行うツールは、地域住民だけでなく、インバウンド対応を含む観光客等の地域外からの来訪者も使えるような観光情報等（観光地の場所、観光地までの公共交通を利用した行き方等）を併せて記載します。

取組④-3 ICT 導入に向けた検討

・バスロケーションシステム※、ICT アプリ※の活用、ICT を活用した電子媒体での情報提供に向けたオープンデータ化、地域公共交通全体の検索・予約システム、デマンド交通の配車の AI 化など、最新技術を取り入れた取組について、インバウンド対応も含めて検討します。

※バスロケーションシステム:GPS などを利用してバスの位置情報を収集することにより、バスの定時運行の調整等に役立てるシステム。利用者向けサービスとして、バスの接近や到着予測時刻の情報を、バス停留所やスマートフォンなどインターネットにおいて情報提供することができる。

※ICT アプリ:ICTは「Information and communication technology(情報通信技術)」の略称で、パソコンなどの情報機器や、インターネット、通信インフラなどを組み合わせて活用していくための技術の総称。アプリはパソコンやスマートフォン向けに提供されているソフトウェアをいう。

◆スケジュール

取組	実施主体	スケジュール				
		令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度
誰もがわかりやすい公共交通マップ等の作成	交通事業者 妙高市 市民	検討・調整 他地域の 動向把握	公共交通マップ等の作成 住民等への配布	評価・検証	継続又は見直し	
観光情報等との情報提供の一元化	観光施設等 妙高市	検討・調整 他地域の動 向把握	公共交通マップ等への観 光情報の掲載・配布 その他、情報提供ツール の整備		継続又は見直し	
ICT 導入に向けた検討	妙高市 交通事業者	事業のロードマップ の策定 実証実験等の実施計 画の作成	実証実験の効果や課題に応じて 適宜、計画の見直し	実施できる取組について実証実験を展開	評価・検証（効果測定）	

④-1 誰もがわかりやすい公共交通マップ等の作成

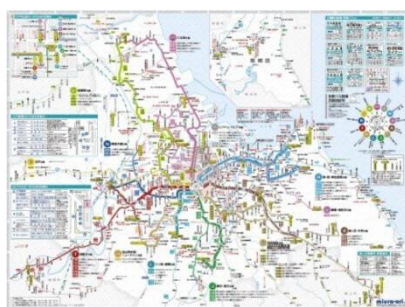
- ・市民はもちろんのこと、観光客等を含む、誰もがわかりやすい運行情報の提供を行います。
- ・読みやすく、わかりやすい路線図及び時刻表となるように留意した総合的な公共交通マップを作成します。また、初めて公共交通を利用する人でもわかりやすく利用できるように、バスの乗り方や運賃の支払い方などの公共交通の利用方法等の情報も掲載します。

④-2 観光情報等との情報提供の一元化

- ・総合的な公共交通マップには、道の駅や観光施設などの交流拠点の場所や連絡先などの情報も掲載し、おでかけマップとしても機能するような公共交通マップを検討します。

④-3 ICT 導入に向けた検討

- ・バス停におけるバスロケーションシステムをはじめ、主要施設への到着時間や料金を表示するシステムなどの ICT 導入を検討します。また、複数の公共交通を乗り継ぐ際に時刻表や行き先等を調べるツールといった ICT アプリの活用も検討します。



▲総合的な交通マップ



▲おでかけマップ



▲方向別時刻表



▲バスの利用方法等の情報イメージ

参考：函館 navi（公共交通アプリ）



施策⑤ 利便性を考慮した運行サービスの提供

取組⑤-1 気軽に利用できる運行サービスの提供

- ・現在、取り組んでいる高齢者や子どもを対象とした割引運賃を含めて、より自家用車からの公共交通への転換を促進するため、低廉な運賃設定や企画乗車券について、関係者間で協議して、新たな運賃施策について検討します。
- ・道路管理者や警察と協議を行い、周辺交通に影響がないと認められる区間において、フリー乗降区間の設定を検討し、利便性の向上を図ります。
- ・交通事業者と連携し、利用しやすい公共交通の運営について協議・検討をします。

取組⑤-2 高齢者にやさしい公共交通サービスの提供

- ・路線バス、市営バス、コミュニティバスは、幹線道路中心の運行であり、限られたエリアにしか移動できないため、利用エリアを幅広く設定できる乗合タクシーについて、他の交通手段との役割分担を勘案した上で、現在の運行ルートよりも運行エリアを一部拡大するなど、サービス内容の見直しについて検討します。

◆スケジュール

取組	実施主体	スケジュール				
		令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度
気軽に利用できる運行サービスの提供	交通事業者 妙高市 市民	施策の検討、事業者との協議・調整	新たな運賃施策の展開			継続又は見直し
		フリー乗降区間の検討・協議・調整	協議が整った箇所・区間から順次、実施		評価・検証	継続又は見直し
高齢者にやさしい公共交通サービスの提供	妙高市 交通事業者	現在の乗合タクシーのサービスを維持				
		全体の公共交通の再編や利用者の声等をもとに必要に応じてサービス見直しの検討				

⑤-1 気軽に利用できる運行サービスの提供

- ・バス等の低廉な運賃設定や割引運賃等については、対象年齢、支払方法、割引率などについて、検討します。

参考：神奈川中央交通株式会社

高齢者バス割引乗車券（かなちゃん手形）

- ・65歳以上を対象者として、路線バスが1乗車現金100円で利用できる。



- ・フリー乗降区間については、対象エリア、方法（乗車を対象とするのか、降車を対象とするのか、両方を対象とするのか）などについて、検討します。

<フリー乗降区間とは>

- ・路線バスの路線の全部または一部の区間を設定し、バス停等の特定の乗場を設けず、路線上のどの場所でも乗降できる区間のことです。
- ・利用者は、乗車時にはバス等に向かって手を上げるなどして合図し、降車時には運転手に降りる場所を伝えることにより、乗降車を行います。
- ・なお、降車のみをフリーとして、乗車はバス停・停留所に限定するケースもあり、状況に応じて最適な運行形態を検討します。
- ・周辺交通の安全性確保の観点から、事前に警察と協議・調整しながら、各路線の交通状況や道路状況等に応じたフリー乗降区間の設定を検討します。



【参考】 小城市（佐賀県） 路線定期運行の工夫

<苦情を踏まえてデマンド交通から路線定期運行に変更>

小城市では、旧芦刈町内を運行区域とする事前登録制・事前予約方式のデマンドタクシーを運行していた。しかしその後、予約方法が煩わしいといった苦情を受けて運行形態そのものを見直し、路線定期運行に変更している。





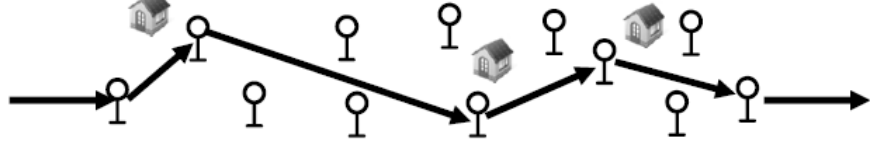
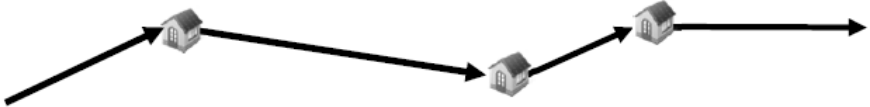
路線定期運行への変更にあたっては、デマンドタクシーがドア to ドアで運行されていたことを踏まえ、各集落をくまなく運行するルートやフリー乗降区間を設定するなど、サービスの極端な低下を避ける工夫を行った。



⑤-2 高齢者にやさしい公共交通サービスの提供

- 乗合タクシーについては、下記に示す定路線型で運行しています。利用状況やニーズに応じて、一部ルートについて、例えば、迂回ルート・エリアデマンド型、自由経路ミーティングポイント型、自由経路ドアツードア型などへの変更について、検討します。

▼デマンド交通の運行形態

運行方式の特徴（イメージ） [ 自宅  バス停等]	
A 定路線型	<p>路線バスやコミュニティバスのように、所定のバス停等で乗降を行うが、予約があった場合のみ運行し、予約がなければ運行しない方式。“空気バス”の解消を図ることができる。</p> 
B 迂回ルート・エリアデマンド型	<p>定路線型をベースに、予約に応じて所定のバス停等まで迂回させる運行方式。バス停等まで遠い地域に迂回ルートを設定することにより、公共交通空白地域の解消を図ることができる。</p> 
C 自由経路ミーティングポイント型	<p>運行ルートは定めず、予約に応じ所定のバス停等間を最短経路で結ぶ方式。最短経路の選択により所要時間を短縮するとともに、バス停等を多数設置することにより、バス停等までの歩行距離を短縮することができる。一般タクシーとの差別化を図るため、目的施設または発施設を限定する場合が多い。</p> 
D 自由経路ドアツードア型	<p>運行ルートやバス停等は設けず、指定エリア内で予約のあったところを巡回するドアツードアのサービスを提供する運行方式。一般タクシーとの差別化を図るため、目的施設または発施設を限定する場合もみられる。</p> 

基本目標3 みんなで支える公共交通の実現

施策⑥ モビリティマネジメントの推進

取組⑥-1 公共交通利用に向けた意識啓発

- ・高齢者や児童・生徒を対象とした、バスの乗り方教室やバスを利用した買物等を体験するバスツアー等を実施し、公共交通への利用促進及び意識啓発を図ります。
- ・広報誌やイベント時等に公共交通の運行状況や利用促進策等を紹介して、市民の意識啓発を図ります。

取組⑥-2 高齢者の運転免許返納の促進

- ・現在、取り組んでいる70歳以上の高齢者を対象とした運転免許証自主返納支援制度について、利用者等のニーズに対応して、より利用しやすくするための見直しを行います。また、自家用車から公共交通への転換を促進するため、高齢者のニーズをもとに、関係者間で協議して、支援制度の充実について検討します。
- ・運転免許証自主返納に向けて、バス・タクシー利用券の交付のほか、警察等と協力し、高齢者教習時などに公共交通利用を促すモビリティマネジメントを実施します。

取組⑥-3 地域等との協働による利用促進

- ・公共交通マップやその他の利用促進ツールを活用し、地域住民にとって身近な存在である地域団体と連携し、公共交通の利用方法などの情報提供を行います。
- ・多様な関係者と連携した利用促進策として、買物補助券や食事券とセットになった乗車券の企画や商業施設とのタイアップ企画など、新たな健康増進や地域コミュニティの維持・創出に繋がる利用促進策についても検討します。

◆スケジュール

取組	実施主体	スケジュール				
		令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度
公共交通利用に向けた意識啓発	交通事業者 学校 妙高市 市民	利用促進策の検討 関係者との協議・調整	施策の実施			評価・検証 継続又は見直し
高齢者の運転免許返納の促進	交通事業者 警察 妙高市	既に実施している施策の継続 施策の充実化の検討			評価・検証	継続又は見直し
地域等との協働による利用促進	地域 商業施設 企業 妙高市 その他関係者 市民	利用促進策の検討 地域との協議・調整	作成したツール等を活用して情報提供			評価・検証 継続又は見直し
			既に実施している施策を含めて、 新たな利用促進策の実施			評価・検証

⑥-1 公共交通利用に向けた意識啓発

- ・高齢者や児童・生徒に対して、各種イベントの実施や学校等との連携強化により、実際に公共交通に触れる機会を創出し、公共交通の利用を促す取組の検討・実施を行います。また、市民全般に向けた取組についても検討します。

○高齢者や学生に向けた取組

- ・乗り方教室、乗車体験イベント等の実施
- ・職場体験の受入
- ・高齢者の行事や遠足等の学校行事において、公共交通を利用してもらえりような情報提供等
- ・小学校入学時の交通 IC カードの配布 等

○市民全般に向けた取組

- ・企画乗車券等を活用した体験ツアーの検討
- ・サポーター制度の検討
- ・ワークショップによる交通マップ等の作成 等

平成28年9月22日(秋分の日)
午前9時～午後1時
バスの日イベント
富士市中央公園多目的広場

明治36年9月20日に京都市で初めて乗合バスが走ったことを記念し、毎年9月20日を「バスの日」と定め、バスに親しむイベントが各地で開催されます。

【開催内容】

- 無料ミステリーツアー（9時受付開始先着順：3コース各1便）
行き先がわからないバスに乗って、1～2時間程度でちょっと旅行へ
- バス車両の展示
路線バス・観光バス・コミュニティバスが勢揃い。運転席に座ったり、運転士の制服を着たりできるよ（記念撮影もOK）
- バスの乗り方教室
バスでのお金の支払い方ってどうするの？
- スタンプラリー（対象は小学生以下）
達成した人に抽選でお菓子や図書券のプレゼント
※他にも「ぬりえコーナー」や「グッズ販売」などもあるよ

お問い合わせ ☎
富士急静岡バス 71-2495
山交タウンコーチ 055-223-0908
富士市都市計画課 55-2904

▲乗車体験イベントや乗り方教室イメージ

宮バス・宮タクを支える、サポーター（団体）募集

市では地域と一緒に市営公共交通を守り育てようと、市営公共交通サポーター制度を実施します。

サポーター制度とは
市営公共交通サポーター制度は、市営公共交通（宮バス・宮タク）を支援・応援していただける、市内の商店、病院、自治会等の団体に、市営公共交通の安定的な運営と運行を支えるサポーターになっていただくものです。サポーターには、宮バス・宮タクで利用できるお得な市営公共交通サービス券を販売しますので、お店や病院のサービスの一貫として、このサービス券をご利用ください。（※サポーター登録が必要です。）

サポーターの利用例
◆1,000円以上のお買い物に対して100円のサービス券
◆宮バス・宮タクで通院している方へのサービス券
◆自治会活動に対するお礼としてのサービス券
◆地域のお祭等の景品としてのサービス券

市営公共交通サービス券で還元

市営公共交通で利用できるサービス券をお得に購入して、商店利用者や通院者へのサービス券として、または自治会などの活動対価として利用してみませんか。サービス券は有効期限内であれば、宮バス・宮タクの運賃を支払う際、金券として利用できます。

☆サポーター登録していただいた団体には☆
市営公共交通サービス券「100円券12枚綴り 1,200円分」を1,000円で販売いたします。

※【ご注意】※

- サービス券の有効期限と払い戻しについて
サービス券の有効期限は販売日から6ヶ月後の末日までです。払い戻しは一切できません。
- サービス券の配布方法について
（商店、病院等の経営をしている事業者）
原則として、1,000円の支払いに対して1枚（100円分）のサービス券を配布できるものとします。なお、1件当たりの配布枚数上限は各事業者で定めていただくことができます。
（自治会等の営利を目的としない団体）
自治会等が行う活動（清掃運動等）の対価として、サービス券を配布できるものとします。なお、1件当たりの配布枚数は自治会等の判断によるものとします。

～市営公共交通サポーターへのサービス～
市が発行する時刻表やホームページでサポーターのお名前やサービス内容を紹介させていただきます。

登録を希望される団体または興味を持たれた団体は、市役所市民生活課交通対策室（22-1152）にお問い合わせください。

富士宮市役所 市民生活課 交通対策室
TEL：22-1152 FAX：22-1284
Eメール：kurashi@city.fujinomiya.shizuoka.jp

▲サポーター制度のイメージ

参考： 延岡市（宮崎県）

地域が協働して公共交通の利用を促進

延岡市では、PTAや高齢者クラブ等の市民団体、商業団体、バス事業者、行政で「延岡市バス利用促進協議会」を組織し、バスの時刻表や路線図の作成・配布、バス停のベンチや上屋の整備、バスの乗り方教室の開催などの取組を行っている。

なお、バスの乗り方教室は、小学生などの低年齢層や高齢者等を対象に、“乗り方自体が分からない”という状況を解消し、バスをより身近な乗り物として意識してもらうために開催されている。



⑥-2 高齢者の運転免許返納の促進

- ・現在、市で実施している運転免許証自主返納支援制度など、免許返納後の生活をサポートする体制を整えることにより、自動車を運転しない生活への安心感を高め、運転免許証の自主返納及び公共交通利用への転換につなげていきます。
- ・既に、運転免許証自主返納者への特典サービスの協賛事業者を募る取組やタクシー料金の運賃割引を行っている事例もあり、こういった事例も含めて新たな支援内容も検討します。

運転免許を返納された65歳以上の方はタクシー運賃が1割引

平成23年4月1日より実施

高齢者「運転免許証返納割引」実施

静岡県タクシー協会加盟会社及び個人タクシー協会事業者では、タクシーが「地域の皆様の重要な公共交通機関」の役割として、増加している高齢運転者による自動車事故の防止に向けて、「安全・安心」への社会貢献に寄与するため運転免許証を自ら返納された65歳以上の方に「運転免許証返納割引」をいたします。

割引適用の確認

タクシーご利用時に公安委員会発行の「運転経歴証明書」をお見せ願います。

このステッカーが目印です!!

※利用にはお近くのタクシー会社まで。

運転免許を返納された方へ

高齢者 運転免許証返納割引
65歳以上の、運転免許を返納された方は「運転1割引」
ご利用の際は「運転経歴証明書」をお見せ下さい。

静岡県タクシー協会
市内の協会加盟のタクシーに共通してご利用いただける便利なお得な5%割引のクーポン券も発行しております。
高齢者「運転免許証返納割引」とあわせて、15%の割引となります。
クーポン券のお問い合わせは静岡県タクシー協会まで。

100 タクシーは、最も身近な公共交通機関です。
商業組合 静岡県タクシー協会

▲タクシー料金の割引サービス

FAX:029-301-2848

高齢運転者運転免許自主返納サポート事業 協賛申込書

平成 年 月 日

茨城県生活環境部生活文化課安全なまちづくり推進室 まで

「高齢運転者運転免許自主返納サポート事業」の協賛店舗等として、申し込みます。
※は必須事項です、必ず記入して下さい。

店舗情報

(フリガナ) 店舗等名称			
(フリガナ) 代表者氏名			
所在地	〒		
ご担当者 連絡先 (公開しません)	氏名(フリガナ)	電話	FAX
	E-mailアドレス		

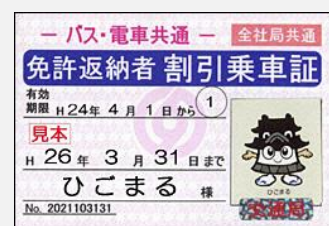
店舗情報 備考ホームページで公開します。※以外で、公開を希望しない項目は未記入で結構です。

(フリガナ) 店舗等名称 ※	
業種区分 ※ (一つだけ選択して下さい)	買う 食べる 学ぶ 見る・遊ぶ 泊まる 交通 金融 娯楽等 自動車(販売、整備、レンタカー) クリーニング 写真 ガソリンスタンド その他
所在地 ※	〒
電話番号 ※	
E-mailアドレス	
HPアドレス	
営業時間	時 分 ~ 時 分 (24時間表示)
定休日	
駐車場	自
備考内容 (100字以内) ※	
店舗等の紹介 (100字以内) ※	

▲サポート事業の協賛事業者募集

参考①：運転免許証自主返納者のバス運賃割引制度（熊本県）

- ・運転免許を自主返納した熊本県内在住の65歳以上のかたを対象に、電車・バスの運賃割引を受けられる制度。
- ・『免許返納者割引乗車証』の発行が必要。
- ・割引額は普通旅客運賃の半額。有効期間は取得日から2年間。



参考②：高齢者運転免許証自主返納支援事業（大分県別府市）

- ・運転免許を自主返納した70歳以上のかたを対象に、公共交通で利用できるICカードにポイントを付けて交付する特典を設けている。
- ・大分県内のサポート加盟店で運転経歴証明書を提示することにより、旅館の宿泊料の割引や買い物商品の無料配送、宅配手数料の半額免除など、様々なサービスを受けられる取組を行っている。

70歳以上の方が対象

運転免許証の自主返納支援事業
～平成25年度も実施します～

高齢者による交通事故の減少を図るため、自主的な運転免許証の返納を支援します。

対象	有効期限内の運転免許証を自主的に返納した別府市の住民基本台帳に登録されている70歳以上の人。
支援内容	①nimoca (10,000円相当分)の交付 ②写真付き住民基本台帳カード 交付手数料 (500円)の免除 ※支援はそれぞれ1回限り。

⑥-3 地域等との協働による利用促進

- ・地域住民にとって身近な存在である区長や民生委員等と連携し、公共交通の利用方法などの情報提供を行います。
- ・多様な関係者と連携した利用促進策として、現在、市で実施している企画乗車券（山麓周遊乗車券）を引き続き実施しつつ、商業施設とのタイアップ企画など新たな利用促進策についても検討します。

参考：八戸市・八戸圏域のバスパック

- ・沿線の観光施設や飲食店などと連携し、路線バスを使って、気軽にお出かけを楽しめる「日帰り路線バスパック」を企画商品化している。
 - ・チケット購入タイプと、事前購入不要のクーポン券タイプの2種類がある。
- (左：八戸酒造酒蔵見学バスパック
右：ごのへ馬肉料理バスパック)



参考：公共交通利用者への特典の付与例、公共交通利用者への運賃補助例

施策⑦ 公共交通事業の適正な運営

取組⑦-1 関係者との連携による公共交通事業のマネジメント

- ・行政内部と交通事業者の実務担当者を中心に、公共交通の施策の問題点・課題等を共有しながら、改善に向けて、継続的に協議を行います。まちづくりによる状況の変化等に対して必要となる、公共交通サイドからのアプローチを適宜、検討します。
- ・国や県の交通政策の動向、自動運転、MaaS*などの最新技術の動向について情報収集を継続的にを行います。

取組⑦-2 地域が主体となった公共交通の運行の実現に向けた検討

- ・交通事業者の運転手不足が社会問題となっており、交通事業者だけでは地域の末端の公共交通を担うことが難しい状況となっています。そのため、地域が主体となった自家用有償旅客運送の運行の実現に向けて検討します。
- ・具体的には、他地域の事例収集、地域住民との意見交換会の開催、地域の取組を支援する補助制度の確立に向けた検討などを継続的にを行います。
- ・このほか、公共交通を補完する地域による移動手段の確保に向けた取組に対して、情報提供などの支援を行います。

※MaaS:ICT を活用して交通をクラウド化し、公共交通か否か、またその運営主体にかかわらず、マイカー以外の全ての交通手段による移動を1つのサービスとして捉え、シームレスにつなぐ新たな移動の概念。

◆スケジュール

取組	実施主体	スケジュール				
		令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度
関係者との連携による公共交通事業のマネジメント	交通事業者 妙高市 その他関係者	公共交通事業について、関係者間で継続的に協議				
		官民連携による公共交通事業や交通政策について情報収集				継続又は見直し
実施できる施策があれば展開				評価・検証	継続又は見直し	
地域が主体となった公共交通の運行の実現に向けた検討	妙高市 市民 その他関係者	他地域の取組事例の収集 地域住民との意見交換会 地域の取組に対する支援制度の検討				
		実施できる地域があれば展開				継続又は見直し
				評価・検証	継続又は見直し	

第5章 目標の評価指標と計画の進行管理

1 目標の評価指標

本計画の基本方針を実現するため、目標に応じた計画期間に達成すべき評価指標を次のとおり設定します。

■目標の評価指標一覧

基本目標	評価指標	現状値	目標値 (令和6年度)	指標設定の 考え方
【基本目標1】 まちづくりに対応 した地域公共交通 網の構築	指標① 公共交通利用圏 域の維持	80.1% (平成27年国勢調査)	80.1%以上	バス停300m圏内、 鉄道駅1km圏内の カバー人口割合から 算出する。
	指標② 公共交通利用者 数の維持	鉄道：1日当たりの平 均乗車人員1,654人 バス：1日当たりの平 均乗車人員267人 (市営・コミバス)	鉄道：1日当たりの平 均乗車人員1,600人 以上 バス：1日当たりの平 均乗車人員259人以上 (市営・コミバス)	利用者数の減少が見 込まれる中、減少を最 小限に抑える(現状維 持を目指す)
【基本目標2】 誰もが安心・便利 に利用できる公共 交通サービスの整 備	指標③ 公共交通に対す る満足度の向上	アンケート結果で「不 便と感ぜない」「あまり 不便と感ぜない」の回 答率→33.7% (H30立適アンケート)	アンケート結果で「不 便と感ぜない」「あまり 不便と感ぜない」の回 答率→50.0% (R6市民意識調査)	利便向上に努め、満足 度を高める。
	指標④ 利用環境整備の 実施項目数	1項目 ・利便の向上	4項目 ・待合施設整備 ・マップの作成 ・ICTの導入 ・利便の向上	期間内にすべての取 組目標を実施する
【基本目標3】 みんなで支える公 共交通の実現	指標⑤ 利用促進事業の 参加者数	乗り物フェスタ来場者 数600人(R1)	乗り物フェスタ、バス の乗り方教室等来場・ 参加者数800人/年	利用促進に向けたイ ベントを開催し、PR に努める。

※評価指標のデータ取得方法

評価指標	利用データ	算出方法	備考
指標① 公共交通利用圏 域の維持	国勢調査	・国勢調査の500mメッシュ人口とバス停300m圏域、鉄道駅1km圏域を重ね合わせて、妙高市の総人口とバス停及び鉄道駅のカバー人口の割合から算出する。	現状値⇒H27 目標値⇒R2
指標② 公共交通利用者 数の維持	各交通事業者 データ	・鉄道駅別の年間利用者数、路線バス、市営バス、コミュニティバスの系統別の年間利用者数から1日あたりの利用者数を算出する。	現状値⇒H30 目標値⇒R5
指標③ 公共交通に対す る満足度の向上	アンケート調査 結果	・公共交通の利便性に対する満足度を5段階評価で質問している。計画最終年度にアンケート調査等において同様の質問をして算出する。	現状値⇒H30 目標値⇒R6
指標④ 利用環境整備の 実施項目数	市データ	・目標値について上記4項目について実施状況を確認する。	現状値⇒H30 目標値⇒R5
指標⑤ 利用促進事業の 参加者数	市データ	・目標値について、乗り物フェスタやバスの乗り方教室等の参加者数をカウントして集計する。	現状値⇒H30 目標値⇒R5

2 計画の推進

(1) 推進・管理体制

妙高市地域公共交通協議会において、毎年度、取組の実施状況の確認、効果検証や取組改善案などについて協議を行います。

また、計画期間における社会情勢の変化を把握しながら、見直しが必要な場合は、上位・関連計画などの方針と整合性を図りつつ、計画の改訂を行っていきます。

推進・管理体制	構成員	役割
妙高市 地域公共交通 協議会	市民、交通事業者、 警察、国の交通施策 担当者等	計画策定後も市民の移動需要に合わせた地域公共交通の見直し及び改善、持続可能な公共交通網の構築に向けた検討などを継続的に協議する「場」として位置付けます。

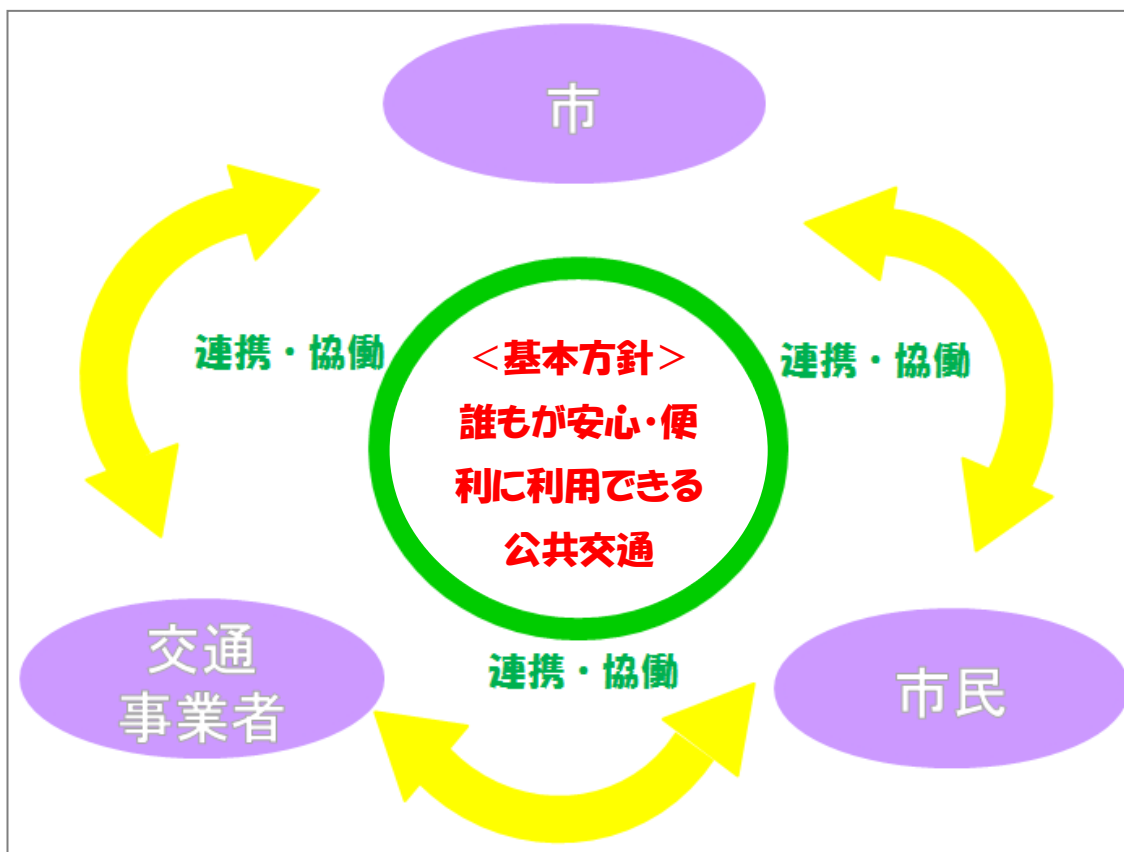
(2) 進行管理

目標に応じた評価指標の達成状況や取組の進捗状況を確認し、PDCAサイクル【「計画（Plan）→実施（Do）→評価（Check）→見直し（Action）」】による計画の進行管理を行います。

(3) 多様な関係者との連携、協働

本計画を進めるにあたり、本市の公共交通が目指す将来像の実現に向けて、「市民」「交通事業者」「行政」が連携、協働し、一体となって取り組むとともに、それぞれが担う役割を相互に確認しながら、持続可能な公共交通網の構築を目指します。

なお、本計画においては道路運送法に基づく許可・登録を要する運送の態様（いわゆる“公共交通”）を対象としていますが、地域の助け合いで行う高齢者の買物・通院支援の取組等、許可・登録を要しない運送の態様も含め、関係課による検討を行っていく必要があります。



妙高市地域公共交通協議会委員名簿

区分	委員名	所属団体等
市	入村 明	妙高市 市長
公共交通事業者	北嶋宏海	えちごトキめき鉄道株式会社 総務企画部長
	佐藤英明	頸南バス株式会社 代表取締役専務
	幸村信太郎	新井タクシー株式会社 代表取締役社長
	川上昭治	NPO法人 ふるさとづくり妙高 理事長
	樗沢秀久	NPO法人 いきいき長沢 代表
道路管理者	新保良勝	上越地域振興局 地域整備部 計画調整課長
	杉本和弘	妙高市 建設課長
公安委員会	高橋 聡	妙高警察署 交通課長
市民	古川利子	市民
	塚田 昇	妙高市社会福祉協議会 事務局長
	片 秀雄	妙高市老人クラブ連合会 副会長
	上野 隆	妙高地域自治会連絡協議会 会長
	池田 弘	新井商工会議所 専務理事
	古川征夫	一般社団法人妙高ツーリズムマネジメント 会長
学識経験者	佐野可寸志	長岡技術科学大学 教授
地方運輸局	佐々木凜太郎	国土交通省北陸信越運輸局 交通政策部 交通企画課長
	渡邊毅士	国土交通省北陸信越運輸局 新潟運輸支局 首席運輸企画専門官（企画調整担当）
運転手が組織する団体	小口幹久	くびき労働組合 書記長
近隣市	池田 浩	上越市 企画政策部長



妙高市地域公共交通網形成計画

令和2年3月

発行 妙高市環境生活課
〒944-8686
新潟県妙高市栄町5番1号
TEL 0255-72-5111(代表)
FAX 0255-73-8206
HP <http://www.city.myoko.niigata.jp/>
