

令和元年第2回（6月）上越市議会定例会

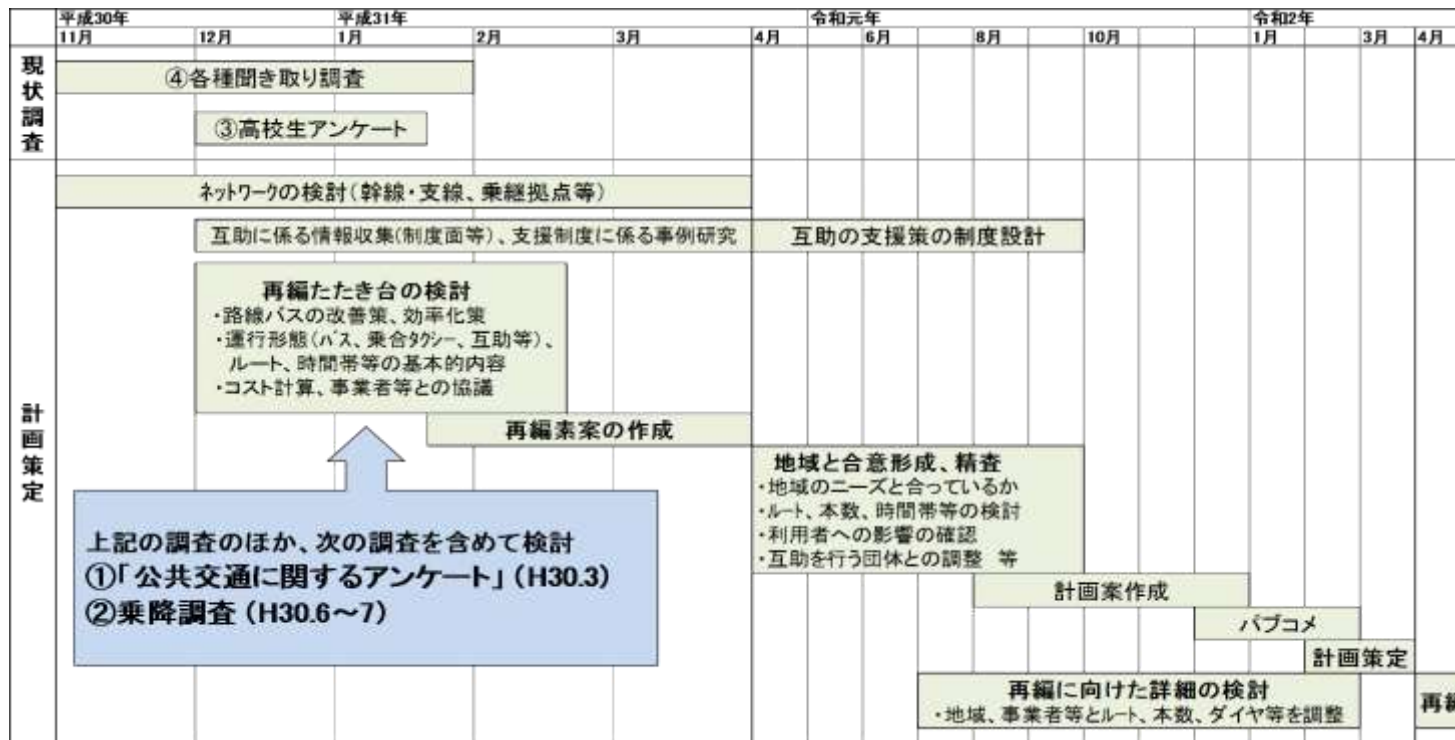
交通政策調査対策特別委員会資料

- | | | | |
|---|---------------------------------------|----------|-------|
| 1 | 次期総合公共交通計画の検討状況と再編の方向性について | ・・・・・・・・ | 1～4 |
| | 資料1 「路線バスの乗降調査」調査結果概要について | ・・・・・・・・ | 5～7 |
| | 資料2 高校生を対象とした「公共交通に関するアンケート」の調査結果について | ・・・・・・・・ | 8～18 |
| 2 | 第三セクター鉄道に対する支援と要望の対応状況について | ・・・・・・・・ | 19～21 |

所管委員会	交通政策調査対策特別委員会
提出課	交通政策課

次期総合公共交通計画の検討状況と再編の方向性について

1 全体スケジュール



2 現状調査の状況

(1) 実施状況

・計画の検討に当たり、住民の移動の実態や課題を把握するため、下記の調査を実施した。

項目	時期	目的	実施方法	実施人数
①公共交通に関するアンケート	平成30年3月	市民の移動実態、公共交通に対する関心度、意見等を把握	市民6,228人にアンケートを郵送(回収率44.1%)	2,745人
②路線バス乗降調査	平成30年6月～7月	市内の路線バスの利用状況を把握	調査員がバスに乗り、利用者に関き取り	5,932人
③高校生アンケート	平成30年12月	高校生の通学利用のニーズ、課題を把握	高校1・2年生3,883人にアンケートを配付(回収率91.6%)	3,557人
④聞き取り調査	平成30年4月～平成31年2月	高齢者等の移動の実態・課題、公共交通に対する意見を把握するなど、再編の方向性の検討材料を収集	町内会長を訪問し聞き取り	661人
			民生委員を訪問し聞き取り	226人
			すこやかサロン参加者に聞き取り	680人
			戸別訪問	524人
			免許返納者	282人
その他		病院、各種団体等での聞き取り	474人	
合計	-	-	-	15,081人

(④聞き取り調査の項目別、区・地域別の内訳)

No.	項目	安塚区	浦川原区	大島区	牧区	柿崎区	大淵区	頸城区	吉川区
1	町内会長への聞き取り(集落カルテ調査等)	17人	34人	24人	39人	57人	22人	55人	50人
2	民生委員への聞き取り	11人	戸別訪問等を行うため実施せず	7人	10人	3人	18人	18人	14人
3	サロンでの聞き取り	80人		12人	39人	14人	151人	58人	30人
4	戸別訪問	30人	137人	3人	56人	(住民懇談会実施予定) 他区調査で傾向がつかめたため実施せず	今年度の合意形成時に聞き取りを実施		
5	免許返納者への聞き取り	7人	10人	1人	3人	27人	58人	1人	11人
6	その他	病院利用者、バス利用者 105人	出張何でも懇談会 52人	高齢者合唱団 20人	地区懇談会 128人	地域協と住民との懇談会(予定)		地区振興会役員 11人	

No.	項目	中郷区	板倉区	清里区	三和区	名立区	合併前	小計	合計
1	町内会長への聞き取り(集落カルテ調査等)	24人	50人	25人	46人	35人	183人	661人	2,847人
2	民生委員への聞き取り	戸別訪問等を行うため実施せず	20人	8人	戸別訪問等を行うため実施せず	戸別訪問等を行うため実施せず	117人	226人	
3	サロンでの聞き取り	59人	他の調査で傾向がつかめたため実施せず	133人	8人	96人	戸別訪問等を行うため実施せず	680人	
4	戸別訪問	55人		35人	88人	58人	62人	524人	
5	免許返納者への聞き取り	0人	28人	10人	12人	0人	114人	282人	
6	その他	ひばり荘利用者 18人	板倉中PTA役員 12人	老連、まちづくり団体 20人	病院利用者、老連役員 31人	健康づくり集会、福祉フェスタ 77人	-	474人	

(2) 調査結果

①公共交通に関するアンケート(平成30年3月)

■結果概要

- ・市民の約9割が公共交通を「重要」と認識
- ・70歳以上の高齢者でも、約8割は自家用車により移動、公共交通(鉄道、バス、タクシー)利用は10.9%
- ・免許のない人は、家族等による送迎と公共交通による移動がほぼ半々
- ・路線バスは、便数、ダイヤ、乗換負担、ルート設定、運賃等の満足度が低い一方、バス停までの距離については満足度が高い

■計画への反映

- ・調査結果から読み取れる住民のニーズについて、聞き取り調査の結果と合わせ、公共交通の見直しの検討の参考とする。

②路線バス乗降調査(平成30年6~7月)

■結果概要

- ・バスの利用者は、小中高生と大学生を合わせた学生が41.4%で最多、次いで一般が27.6%、高齢者が26.4%
- ・利用の傾向(利用時間帯・区間・目的等に偏り)に応じて路線を分類
- ・バスの運行に対して意見・要望のある利用者は全体の1.4%(路線や企画切符の維持を希望する意見が41.1%、乗換の利便性向上が9.2%)

■計画への反映

- ・路線の利用の傾向を踏まえ、各地域の再編案を検討する。(利用の少ない時間帯のダイヤ見直し・減便、主な利用目的を踏まえた路線の改善等)

③高校生アンケート(平成30年12月)

■結果概要

- ・公共交通を利用して通学する生徒(冬期)は、鉄道が1,732人(48.7%)、バスが379人(10.7%)
- ・バスの運行が改善すれば利用する(継続を含む)と回答した生徒は768人(21.6%)
- ・バスについての改善の意見が366件あり、内容は本数・ダイヤが37.0%、運賃が14.9%

■計画への反映

- ・高校生の通学の利便性向上の観点から、各地域の再編案を検討する。
- ・ダイヤ改正についての意見の一部は、平成31年3月のダイヤ改正に反映した。

④聞き取り調査（平成30年4月～平成31年2月）

■結果概要

- ・サロン及び各種集会の参加者や戸別訪問により、高齢者等の移動実態を聞き取ったほか、町内会長や民生委員から、町内の住民の移動実態（買い物・通院）について聞き取りを行った。
- ・運転免許証を持たない人は、家族や近所の人の送迎により買い物や通院の用を足しているため、バスを利用しないという意見が多かった。
- ・一方、各地域において、バス停までの距離、ダイヤ、ルートといった公共交通に対する意見・要望が寄せられた。

*聞き取り調査を行った人のうち、運転免許証のない人を集計	(日常の移動手段)		(バスを利用しない理由)	
		送迎	55.5%	他に移動手段有(送迎等)
	バス	15.4%	バス停までの距離	11.5%
	タクシー	7.9%	バスがない	9.7%
	徒歩	6.8%	ダイヤ	8.8%
	自転車	2.3%	ステップ	6.2%
	鉄道	0.5%	運賃	3.5%
	その他	11.7%	ルート	1.8%
	※その他は、病院送迎、シニアカー、互助、不明等		乗換	1.8%
			その他	22.1%
			※その他は、予約が面倒、定時にバスが来ない、出かけない等	

■計画への反映

- ・調査で把握した高齢者や運転免許を持たない人などの意見、ニーズを踏まえ、各地域の再編案を検討する。

(3) 今後の予定

- ・令和元年度は、「乗らなければバスがなくなる」との認識を住民と共有し、「本当に乗ってもらえる」再編を行うため、再編を行う地域の小学校区や町内会等の単位で、再編案について住民説明会を開催し、再編案の内容を精査する。

3 路線バスの再編の基本的な考え方

(1) 基本方針

計画期間は令和2年度から令和9年度までの8年間とし、市民の移動手段を確保するとともに、効率性を向上させることで、持続可能な公共交通ネットワークを構築する。

① 市民の移動手段の確保

- ・調査で把握したニーズを踏まえ、地域住民とともに、「乗ってもらえる公共交通」のための見直しを行い、市民にとって利便性の高い移動手段を確保する。
- ・公共交通の導入を行わない地域や路線を廃止する地域においては、互助による輸送への支援やタクシー券の配布等により、自助・互助による市民の移動手段を確保する。

② 効率性の向上

- ・効率性を向上させることにより、最少の経費で最大の効果を挙げる公共交通とする。
- ・「乗らなければバスがなくなる」という現状を地域住民と共有し、路線の利用状況を踏まえ、一定の基準を下回る路線については、より効率的な運行形態への転換、更には路線バスの廃止、互助による移送サービスへの転換を含めた見直しを検討する。

(2) 再編の基本的な考え方

① 公共交通ネットワークの整理と路線の役割分担（P3参照）

- ・路線を主要幹線、幹線、支線に区分し、役割を踏まえた利便性の向上、効率化を図る。
- ・駅から総合事務所を経由し、中山間地までを結ぶ路線は、幹線と支線に分割する。

	主要幹線	幹線	支線
基本区間	上越妙高駅～直江津駅	駅～病院～区総合事務所	区総合事務所～集落
役割	市の中心地区の駅・病院等の拠点間の移動と、市街地の生活交通を確保	13区・郊外の拠点から、市の中心地区・駅へのアクセスを確保	集落から、日常生活に必要な機能がある拠点へのアクセスを確保
再編の考え方	・増便やダイヤの改善等による利便性向上	・サービス水準を維持し、利便性を向上 ・収支悪化路線の効率化	・きめ細かな移動を確保 ・効率化のための再編が基本（運行形態の転換等）

■交通空白地の対応について（バス停から半径300メートル以上、高齢者の歩行速度：約60m/分で5分以上）

現状調査の結果	・聞き取り調査においては、自家用車や家族等による送迎により移動している高齢者が多く、十分な需要を確認できなかった。
基本的な考え方	・地域住民から公共交通の導入等について要望があった場合は、具体的な需要について聞き取りを行い、下記②と同様の指標に基づき、十分な需要を確認した後、必要に応じて対応を検討する。 (対応の例) 路線の再編に伴う経路変更、公共交通の新規導入、互助による対応

② 路線ごとの評価に基づく再編の方向性の整理（P4「バス路線の評価・検討プロセス」参照）

- ・バスの利用状況の視点から各路線を評価し、路線の再編の方向性を整理する。
- ・一定の利用がある路線は、地域住民のニーズを踏まえ、ルート、ダイヤ、本数等の改善を検討し、利便性の向上を図る。
- ・利用の少ない路線は、路線の重複解消や減便、乗合タクシーや市営バス等への転換のほか、路線バスの廃止、「互助」による移送サービスへの転換を検討する。

*路線の評価方法(案)

指標※ (1便当たりの利用者数)	幹線	支線
～0.9人	幹線と支線の分割 運行の効率化等	路線廃止、互助へ転換
1.0～4.9人		運行形態の転換 運行の効率化等
5.0人～	現状維持	現状維持

※利用が少ない路線を見直す観点：住民にとって分かりやすく、住民主体の利用促進等の取組に結びつくことを考慮し、「1便当たりの利用者数」（データの見える化）を設定した。なお、デマンド運行の路線については、全便稼働したと想定し、積算した。

4 今後の検討について

- ・区・地域ごとの路線の再編(案)について、地域住民と意見交換を行い、再編(案)に対して合意形成を図る。
- ・今年12月までに計画案を取りまとめ、パブリックコメントを経て、今年度末に次期計画を策定する。

バス路線の評価・検討プロセス

1 交通ネットワークの観点

・幹線・支線の区分ごとに、再編の基本的な考え方を整理

区分	基本的考え方	再編の例 (2で検討)
幹線 ※主要幹線を含む	サービス水準の維持が基本	<ul style="list-style-type: none"> ・ 利便性の向上 (増便、接続の改善等) ・ 運行の効率化 (幹線と支線の分割、重複解消等)
支線	存廃を含めた見直し・きめ細かな運行	<ul style="list-style-type: none"> ・ 利便性の向上 (ルート・ダイヤ変更、バス停増設等) ・ 抜本的な効率化 (運行形態の転換、減便、廃止)

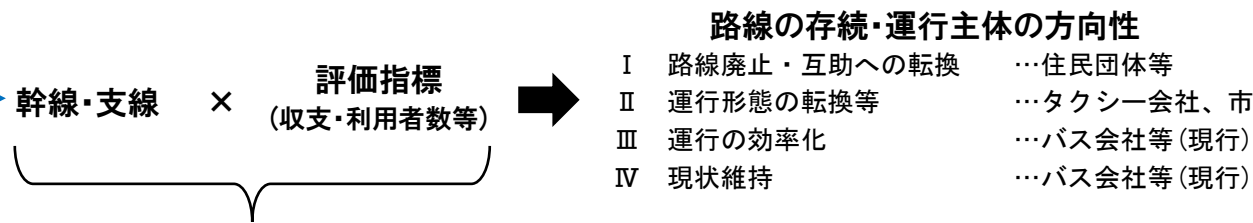
(上記考え方の理由)

- ・ 市の路線バスは、利用者が減少する一方で、市の負担が増加する傾向にあり、現在のサービス水準を将来にわたって維持することが困難な状況にある。
- ・ このような状況に対応するため、バス路線については、廃止も含めた抜本的な見直しを行うことが必要であるが、駅や病院、13区の総合事務所を結ぶ幹線は、拠点をつなぐネットワークとしてまちづくりの骨格となり、支線の沿線住民が駅や病院等の拠点にアクセスするために欠かせない路線であるため、現在のサービス水準を維持することを基本とする。

2 各路線の評価

(1) 路線の存続・運行主体の方向性 (収支状況)

・ 路線の収支状況、利用者数に基づき、路線の存続・運行主体の方向性を整理

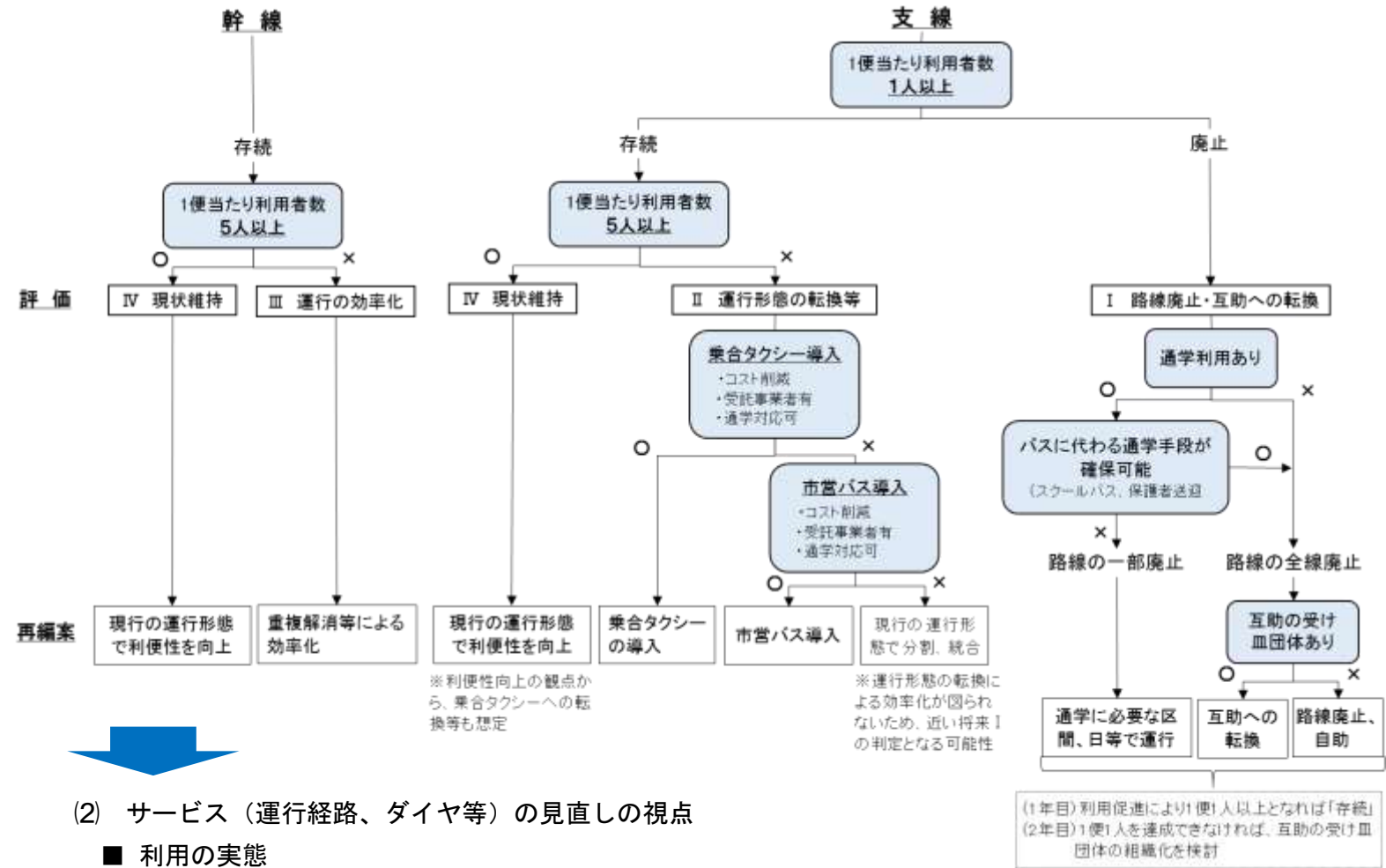


■評価方法

区分	指標 (1便当たりの利用者数)	再編の考え方 (路線の存続・運行主体の方向性)
幹線	~4.9人	III 幹線と支線の分割 運行の効率化 等
	5.0人~	IV 現状維持
支線	~0.9人	I 路線廃止、互助へ転換
	1.0~4.9人	II 運行形態の転換 運行の効率化 等
	5.0人~	IV 現状維持

翌年度以降も継続的に評価

■検討フロー



(2) サービス (運行経路、ダイヤ等) の見直しの視点

■ 利用の実態

・ 路線バスの利用の傾向を踏まえ、路線のサービスの改善・効率化の方向性を整理

利用の傾向	再編の考え方 (サービス改善の方向性)
A 利用時間帯に偏りあり	<ul style="list-style-type: none"> ・ 利用が多い時間帯の定時便化 ・ 利用が少ない時間帯のダイヤ変更、利用喚起 ・ 利用が少ない時間帯の減便
B 利用区間に偏りあり	<ul style="list-style-type: none"> ・ 利用が多い区間の維持 ・ 利用が少ない区間の自由乗降の実施、利用喚起 ・ 利用が少ない区間のルート見直し ・ 幹線、支線の分割
C 利用がほとんどない	— (2(1)で「I 路線廃止・互助への転換」と評価)
D 時間・区間に関わらず利用あり	・ 更なる利便性の向上
ア 利用目的に偏りあり	<ul style="list-style-type: none"> ・ 利用の多い目的のための更なる改善 ・ 利用目的の平準化を図るためのダイヤ変更、施設乗入れ
イ 利用目的に偏りなし	・ 更なる利便性の向上

■ 地域住民の意見

・ 利用者や地域住民の意見・要望を踏まえ、路線のサービス改善方向性を整理 (再編の考え方) 運行経路・ダイヤの見直し、バス停増設

(3) 区全体の状況 …高齢者の移動先や区全体の住民の意見についても、見直しに反映

3 再編の方向性

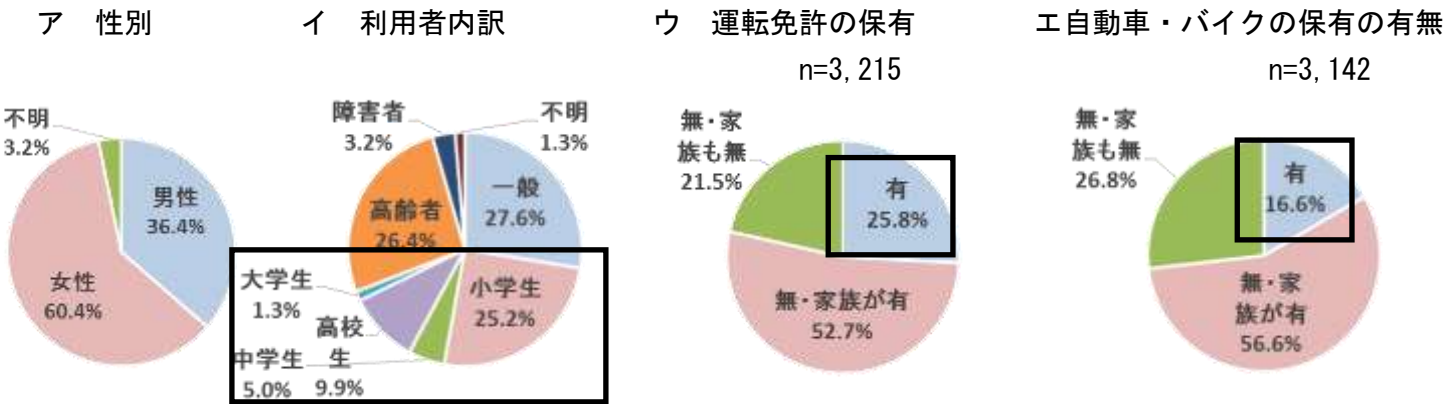
・ 上記1、2(1)~(3)の評価・検討プロセスを踏まえ、路線ごとに再編の方向性を整理

1 調査の概要

- (1) 目的 令和2年度からの次期総合公共交通計画の策定に当たり、市内路線バスの利用状況を把握するために乗降調査を実施し、検討の参考とするため。
- (2) 調査路線 65路線87系統のうち、路線再編時に調査を実施(平成29年2月から平成30年5月)した路線を除く43路線54系統(上下線別)を調査
- (3) 実施期間 平成30年6月11日(月)～7月28日(土)
- (4) 実施方法 ア 調査員は、2人1組で調査対象路線のバスに乗り、乗降先、利用頻度等、聞き取り調査を実施
イ 路線当たりの調査は、平日2日、土曜1日の計3日間実施(土日運休の路線は平日2日間のみの実施)
- (5) 乗降者数 5,932人(平日4,995人、土曜937人)

2 調査結果

(1) 全体概要

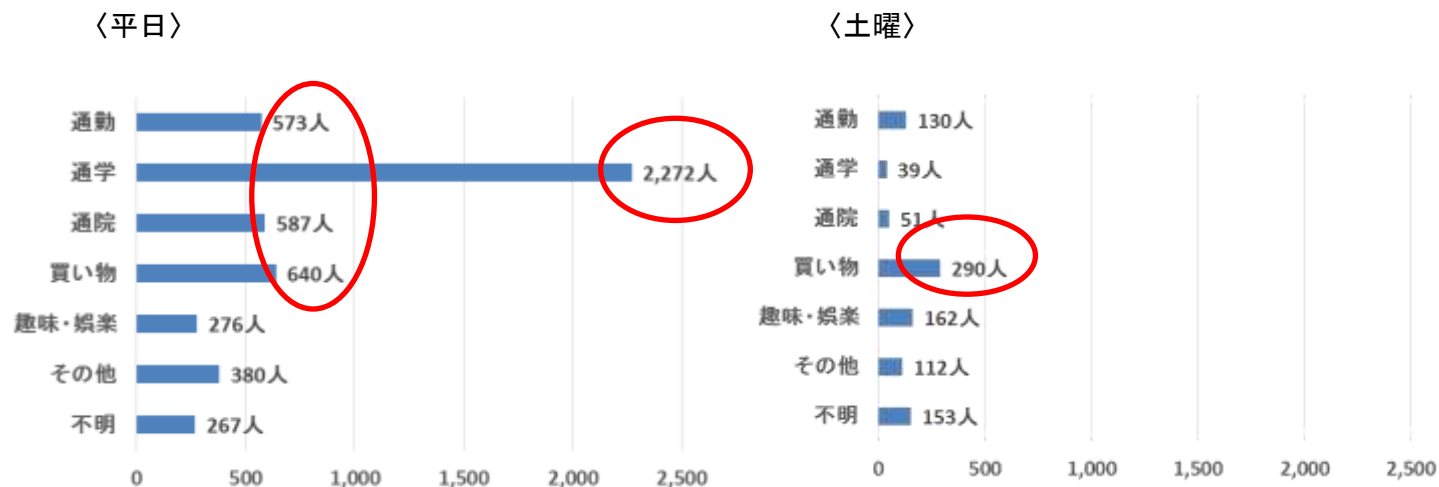


○学生(小、中、高、大学生)の利用者が41.4%と最も多く、特に小学生の利用が多い結果となった。
○自動車・バイクを保有していない人が利用者であることは想定していたが、運転免許、自動車・バイクともに保有しながら、利用している人もいた。⇒聞き取り時の確認では、会社の規則で公共交通を利用して通勤する人であった。

(2) 乗車内訳

※乗車数は平日2日間、土曜1日の人数 平日349便 土曜162便

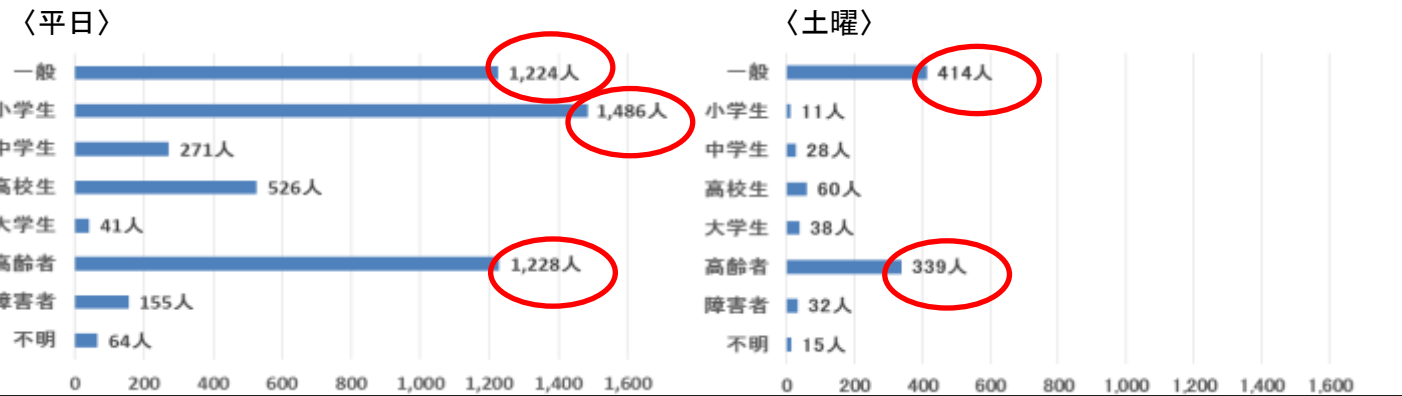
ア 利用目的別乗車数



イ 時間帯別乗車数



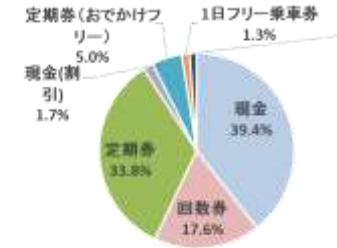
ウ 属性別乗車数



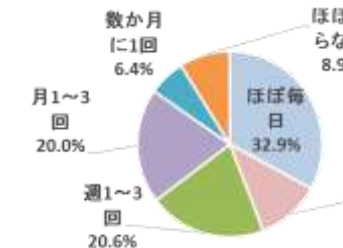
○利用目的別乗車数では、平日は通学利用が最も多く、土曜は買い物利用が多い結果となった。また、平日の通勤利用は、通院利用、買い物利用と同じくらいの利用者がおり、通勤でバスを利用する人が一定数いることがわかった。
○時間帯別乗車数では、平日は7時台の利用が圧倒的に多く、通学・通勤時間帯と重なるため、利用者が多い結果となった。また、土曜は時間帯の偏りがほとんど見られず、どの時間帯も均等に利用されていた。
○属性別乗車数では、平日は通学で利用する小学生が多く、一般(小学生、高齢者等の属性から外れる方)は高齢者と同程度の利用があった。クロス集計の結果、一般の利用者は主に通勤で利用していた。また、土曜は、高齢者よりも一般の利用者が多くなり、クロス集計の結果、通勤のほか、買い物でも多く利用している人がいることがわかった。

エ 支払方法

ア 支払方法内訳 n=5,192



イ 利用頻度 n=3,707



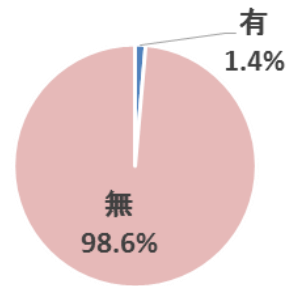
○クロス集計の結果、利用頻度が多い人ほど、回数券や定期券での支払いを行う傾向にあった。
○おでかけフリー定期券や1日フリー乗車券といったお得な乗車券を使用している人は、6.3%しかなく、市民アンケートを裏付ける結果となった。
⇒利用頻度や移動距離によっては、これらのお得な乗車券を利用することにより、支払の負担が少なくなるため、バス利用者への周知と利用促進を行っていく必要がある。

(3)意見・要望

ア 運行経路、ダイヤ、運賃の希望

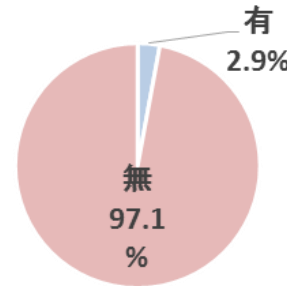
〈希望経路地の希望の有無〉

n=2,855



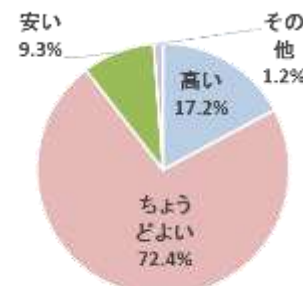
〈運行ダイヤの希望の有無〉

n=2,781



〈運賃の感覚〉

n=2,040

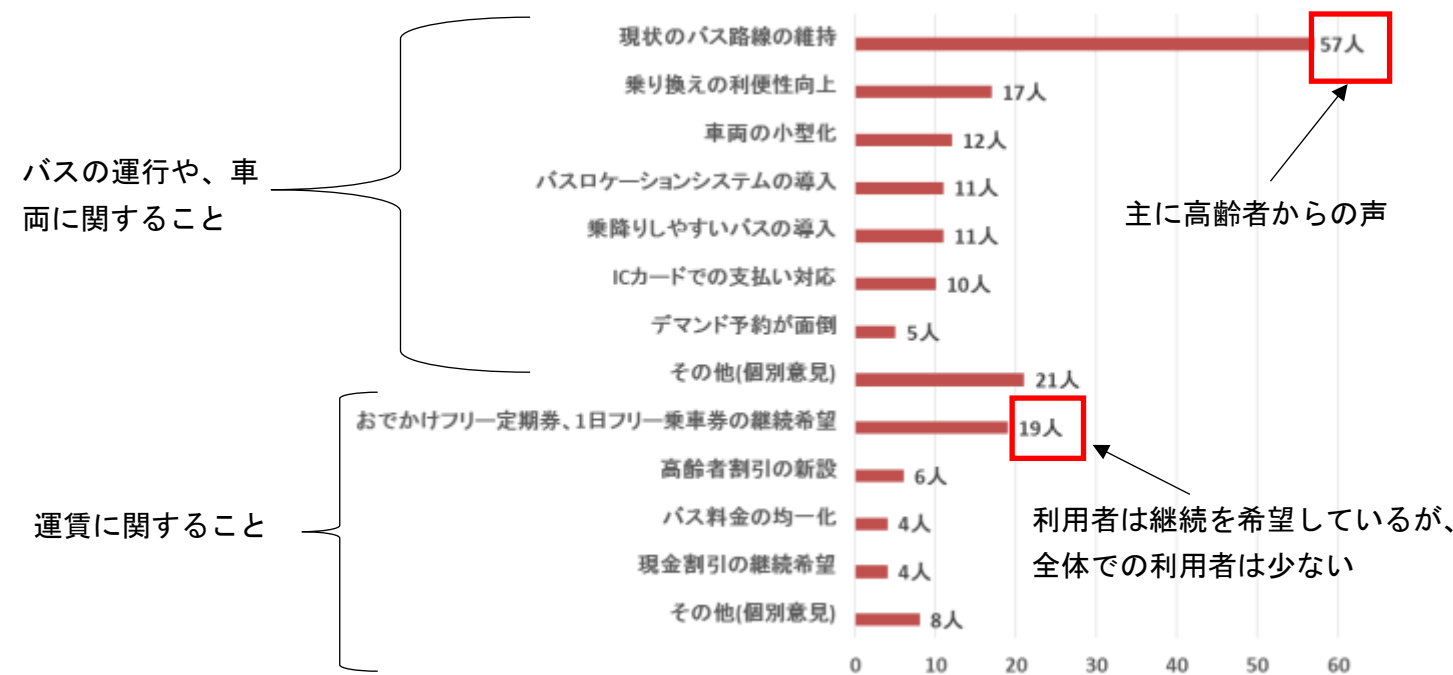


○運行経路やダイヤの希望がほとんど無いことから、現行の経路、ダイヤについては利用者の満足度が高いと思われる。また、運賃もちょうどよい、安いと感じる人が8割を超える結果となり、現行の運賃について一定の理解を得ているものと思われる。

○少数意見として、高田・浦川原線において、高田高校安塚分校の利用者から、高校まで乗り換え無しで登校したいとの意見があったほか、乗り換えの待ち時間を短くしてほしいとの意見があった。また、上越大通り線、青柳線などの一部の利用者から運賃が高いとの意見があり、いずれも乗車距離の長い利用者からの意見であった。(利用者は月1~3回、数か月に1回程度の利用頻度であり、ほとんどが現金払いであった。)

⇒ダイヤに関する意見は、運行事業者に伝え、次期ダイヤ改正で対応を検討していただくとともに、その他の意見については、路線再編や利用促進の参考とする。

イ 自由意見 n=185



○現状の路線バスを維持してほしいという要望が最も多く、特に高齢者からの意見が多かった。また、高齢者からは、ステップが低い乗降しやすいバスを導入してほしいとの意見もあった。

○運賃では、おでかけフリー定期券、1日フリー乗車券が便利かつ購入金額が安いいため、今後も継続してほしいとの意見が最も多い結果となったが、支払方法の内訳では利用者全体の6.3%しかいないことから、制度の周知・PRなどで、更なる利用促進を行う必要がある。

⇒今回の意見は、バス事業者と情報を共有し、利用者にとってより利用しやすい環境を整備していく必要がある。

3 集計・分析方法

(1)路線別集計

路線別に集計表を作成し、分析を行う。

(2)調査結果の分類

路線ごとの傾向を下記のとおり分類し、再編の方向性を検討する。

I OD表からわかる傾向

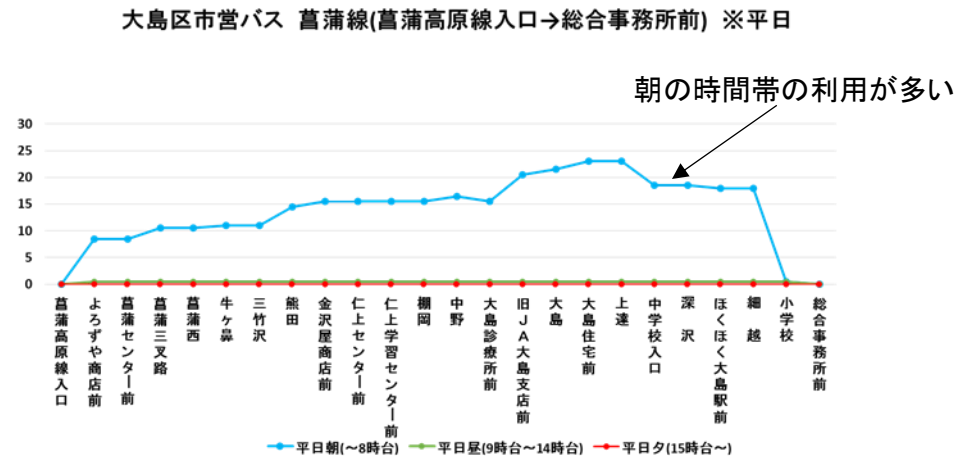
パターン	路線の傾向	傾向の分析	検討の方向性のポイント
A	利用時間帯に偏りがある	朝、夕の時間帯のみ利用が多い	・利用の多い時間帯の定時定路線化 ・利用の少ない時間帯のダイヤ見直し、減便、デマンド運行への変更
B	利用区間に偏りがある	〇〇停留所～□□停留所間の利用が多い	・利用の多い区間のルートの維持 ・利用の少ない区間のルート見直し、バス停の位置の見直し、フリー乗降への変更
C	どの時間帯もほとんど利用がない	利用者がいなく、グラフに活発な動きがみられない	・ルートの見直し、バス停の位置の見直し、フリー乗降への変更 ・デマンド運行、減便、廃止等を検討
D	朝、昼、夕どの時間帯も利用がある	利用者があり、グラフに活発な動きがある	更なる利便性向上を検討(ダイヤ、ルート調整等)

II 利用目的からわかる傾向

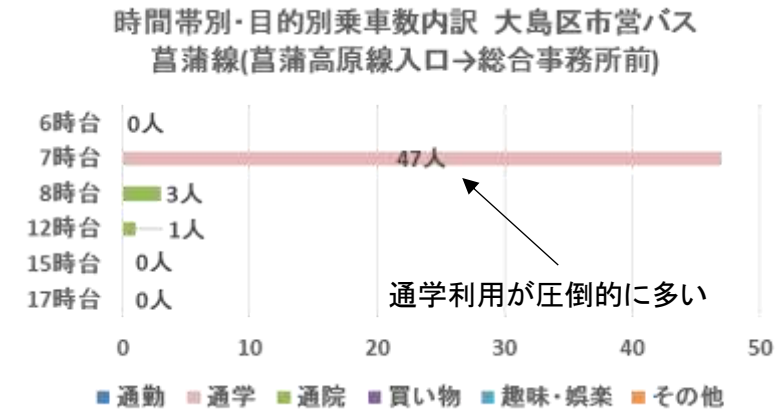
パターン	路線の傾向	傾向の分析	検討の方向性のポイント
ア	利用目的に偏りがある	通学利用に偏っている	朝、夕の時間帯のみの運行等、利用の多い目的に重点を置き再編を検討
イ	利用目的に偏りが無い	どの利用目的でも利用がある	更なる利便性向上を検討(ダイヤ、ルート調整等)

【パターン例】

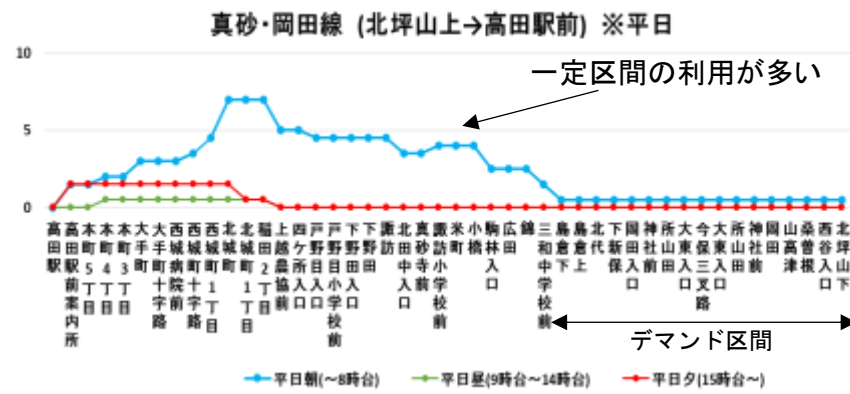
OD表 I-A



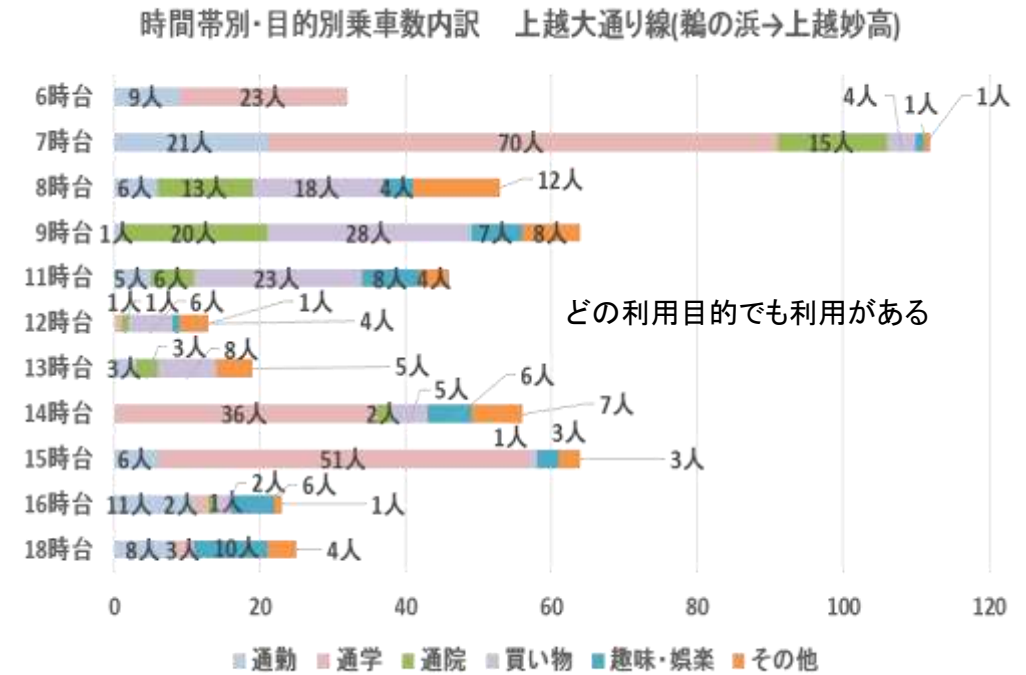
利用目的 II-A



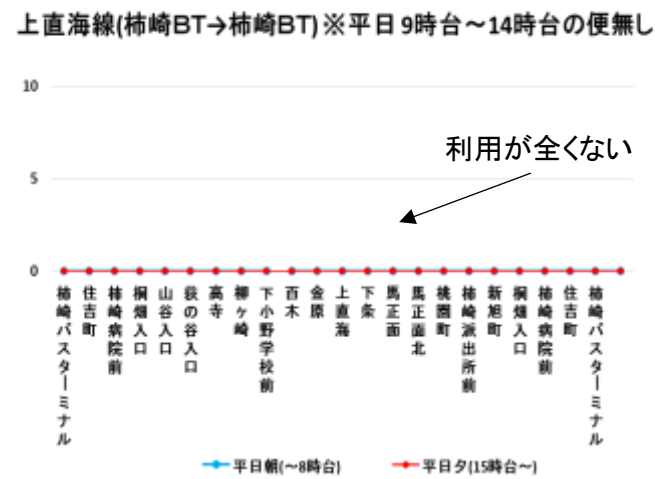
OD表 I-B



利用目的 II-I



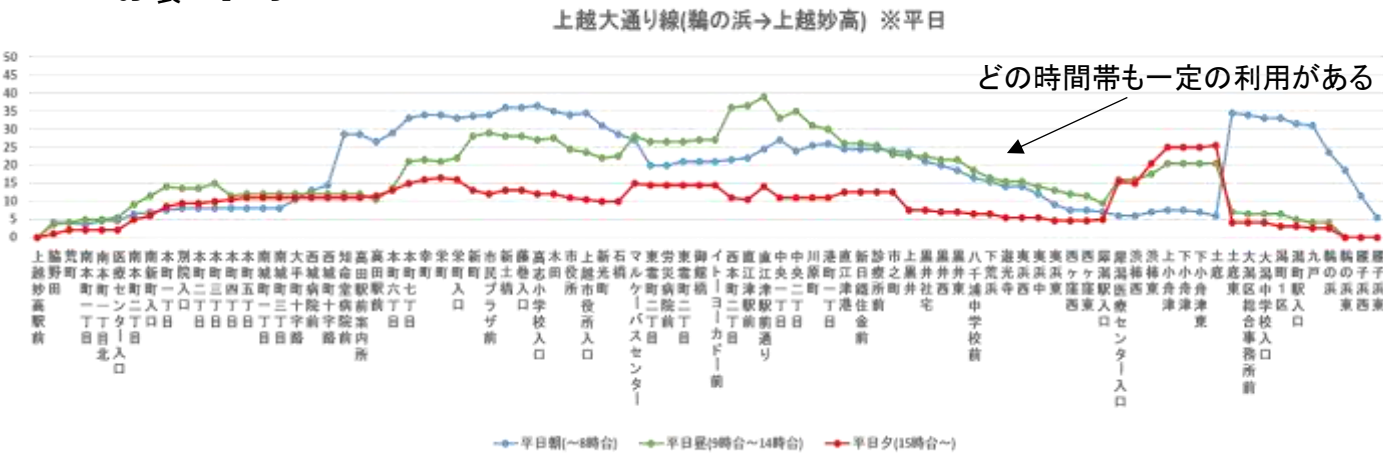
OD表 I-C



4 調査結果を受けて

- 今回の調査は、次期計画を策定する上で、バス利用者の利用実態を把握するために実施したものであるが、路線ごとに利用者層、利用目的などが異なり、路線によって使われ方が異なるという基礎データを把握することができた。この結果を基に、路線ごとの特徴を分析し、その路線に合った再編を検討していく必要がある。
- 次期上越市総合公共交通計画の策定に当たっては、今回の乗降調査の結果のほか、現在行っている地域住民への聞き取り調査等から、普段バスを利用していない人や、利用したくても利用できない人の意見も加え、それらを総合的に検討し計画に反映させていきたい。

OD表 I-D



高校生を対象とした「公共交通に関するアンケート」の調査結果について

1 アンケート調査の概要

(1) 目的

令和2年度からの次期総合公共交通計画の策定に当たり、高校生等の路線バスの利用に係る課題を明らかにし、路線の見直しの検討材料とする。

(2) 対象者

上越市内の高等学校及び新井高校に通う1～2年生（約3,900人）

(3) 実施期間

平成30年12月11日（火）～21日（金）

(4) 実施方法

高等学校にアンケート調査票の配布及び回収を依頼し実施

(6) 回収状況

高校1,2年生の生徒数 3,883人

回収数 3,557票（回収率91.6%）

2 調査結果

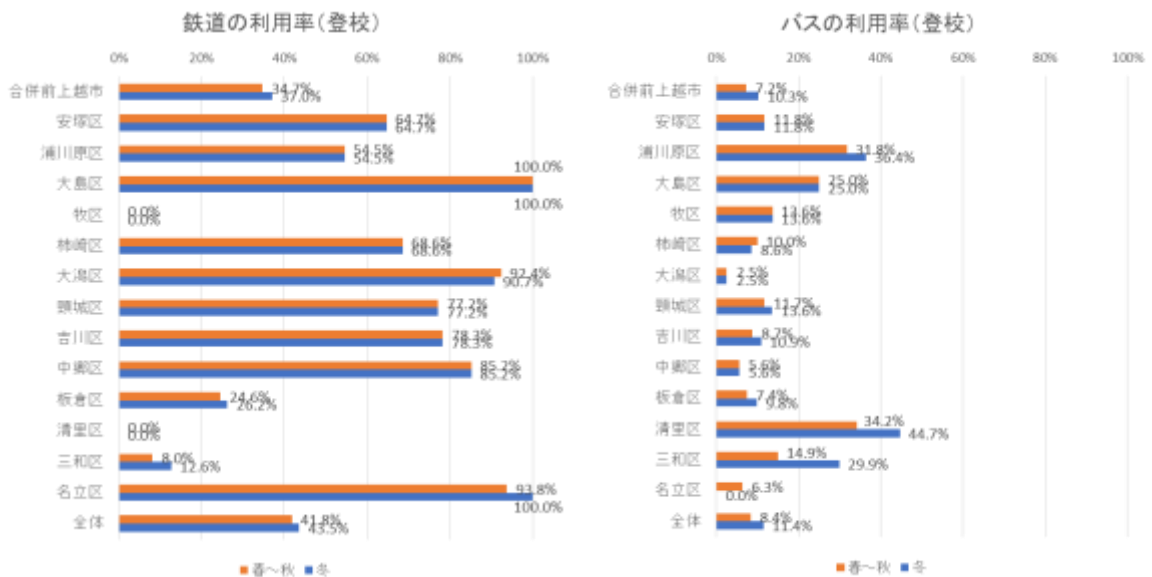
(1) 回答数

No.	学校	回答数	回答者の居住地														
			合併前上越市	安塚	浦川原	大島	牧	柿崎	大潟	頸城	吉川	中郷	板倉	清里	三和	名立	その他無回答
1	高田高等学校	463	239	5	5	1	3	3	17	16	3	3	9	2	10	0	147
2	高田高等学校安塚分校	34	5	5	4	1	0	1	1	7	3	0	0	0	4	0	3
3	高田北城高等学校	514	224	1	1	0	5	9	11	14	5	10	19	6	14	6	189
4	高田農業高等学校	285	113	1	1	0	3	8	6	7	1	3	13	7	4	3	115
5	上越総合技術高等学校	436	221	3	4	0	3	11	27	20	9	9	13	4	14	2	96
6	高田商業高等学校	272	127	1	1	0	6	1	11	20	3	5	14	1	11	2	69
7	高田南城高等学校	44	15	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	1	0	25	
8	久比岐高等学校	95	36	0	0	0	0	22	8	8	6	0	0	0	0	15	
9	有恒高等学校	104	17	0	0	0	2	0	0	0	3	20	8	4	0	50	
10	上越高等学校	360	171	0	0	0	0	5	6	23	5	2	7	3	9	2	127
11	関根学園高等学校	361	192	0	3	0	0	3	11	11	4	4	8	3	4	1	117
12	直江津中等教育学校(前期課程)	225	123	0	1	1	0	4	14	19	3	2	3	0	0	0	55
13	上越特別支援学校(長岡聾学校含む)	7	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
14	高田特別支援学校	36	25	0	0	0	0	1	1	1	0	2	1	1	1	0	3
15	吉川高等特別支援学校	32	18	1	2	0	0	1	1	4	3	0	0	0	1	0	1
16	新井高等学校	289	130	0	0	0	0	0	4	12	1	11	14	3	10	0	104
		3,557	1,661	17	22	4	22	70	118	162	46	54	122	38	87	16	1,118

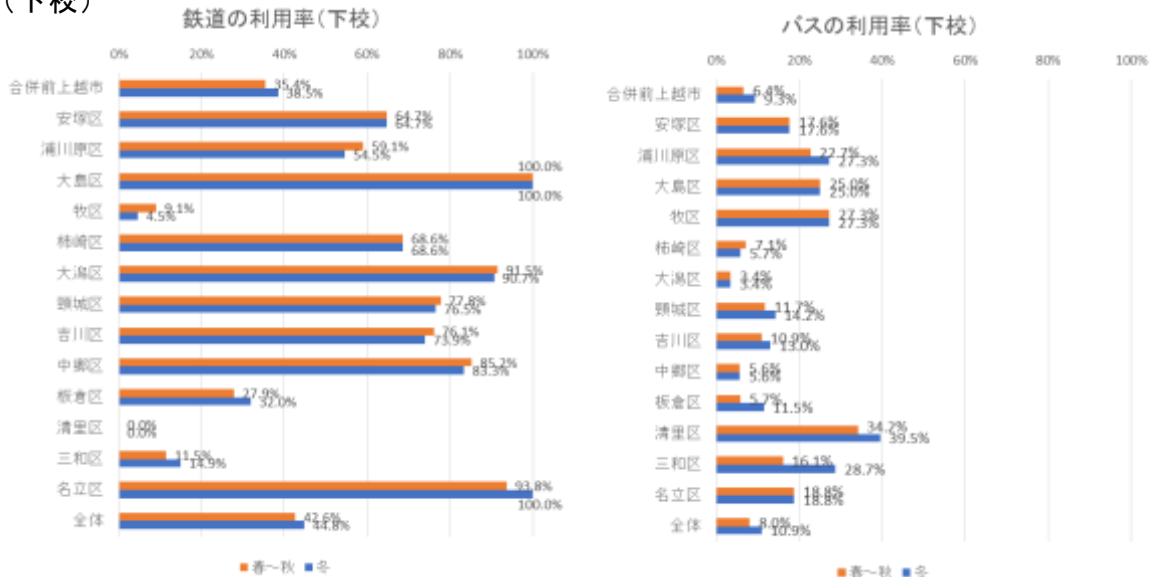
(2) 鉄道、バスの利用状況

- ・通学に鉄道を利用する生徒は全体の半数弱、バスを利用する生徒は1割前後であった。

(登校)



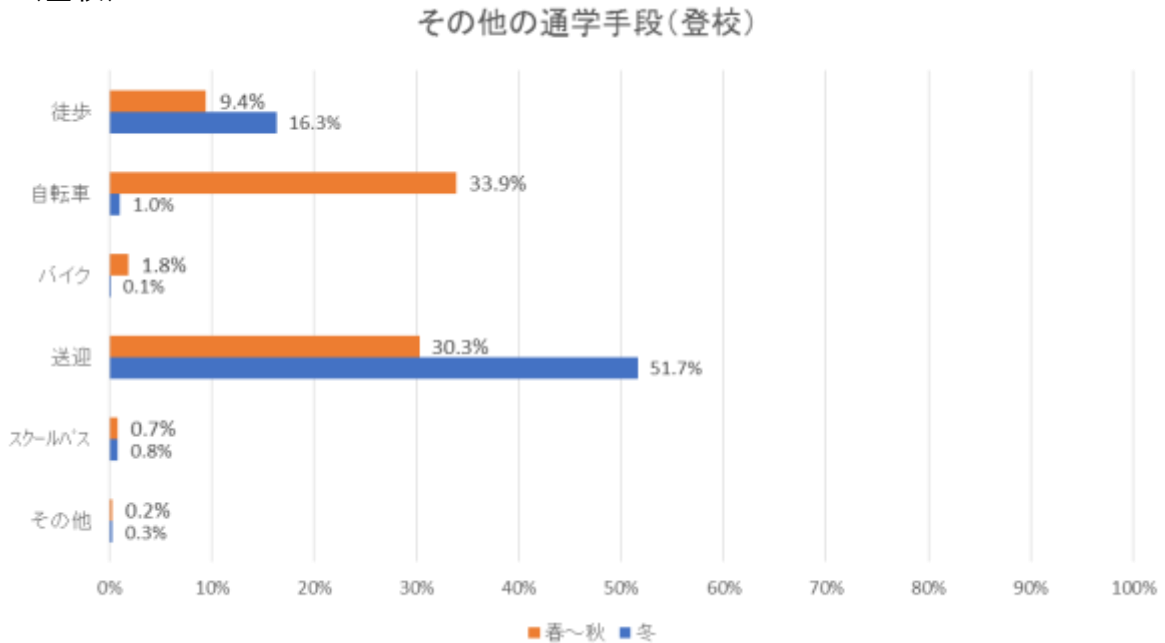
(下校)



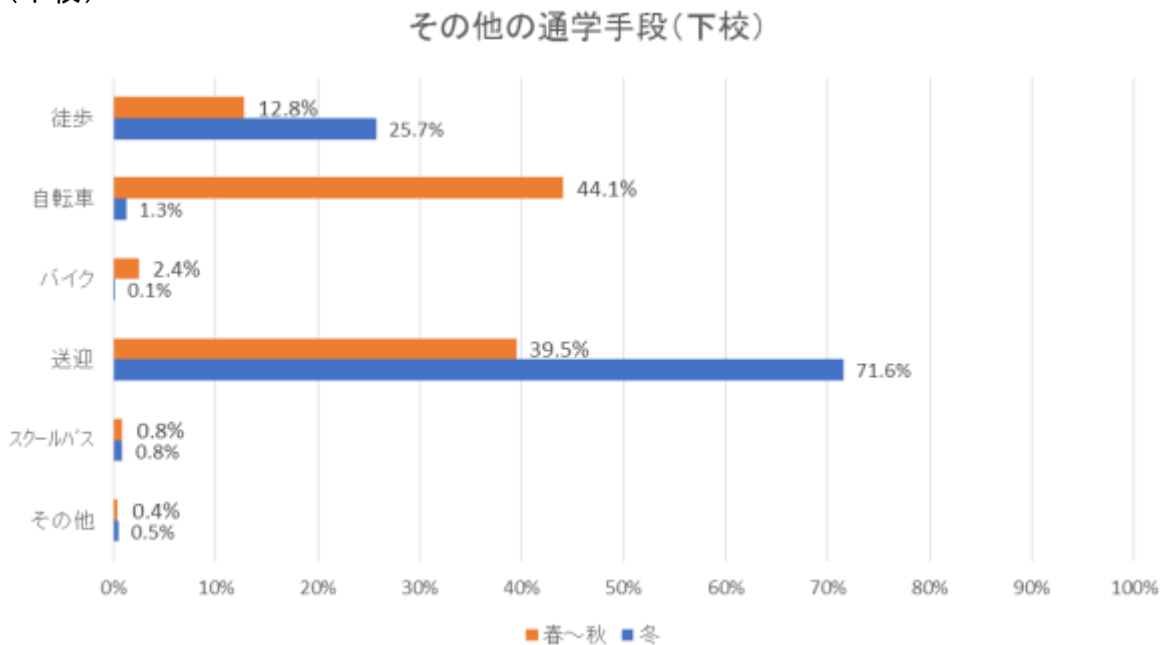
(3) 鉄道、バス以外の通学手段

- ・春～秋は、自転車、送迎で通学する生徒が、それぞれ全体の3～4割である。
- ・冬は自転車が減少し、徒歩が約2割前後に増加するとともに、下校時には、送迎が約7割に増加する。

(登校)



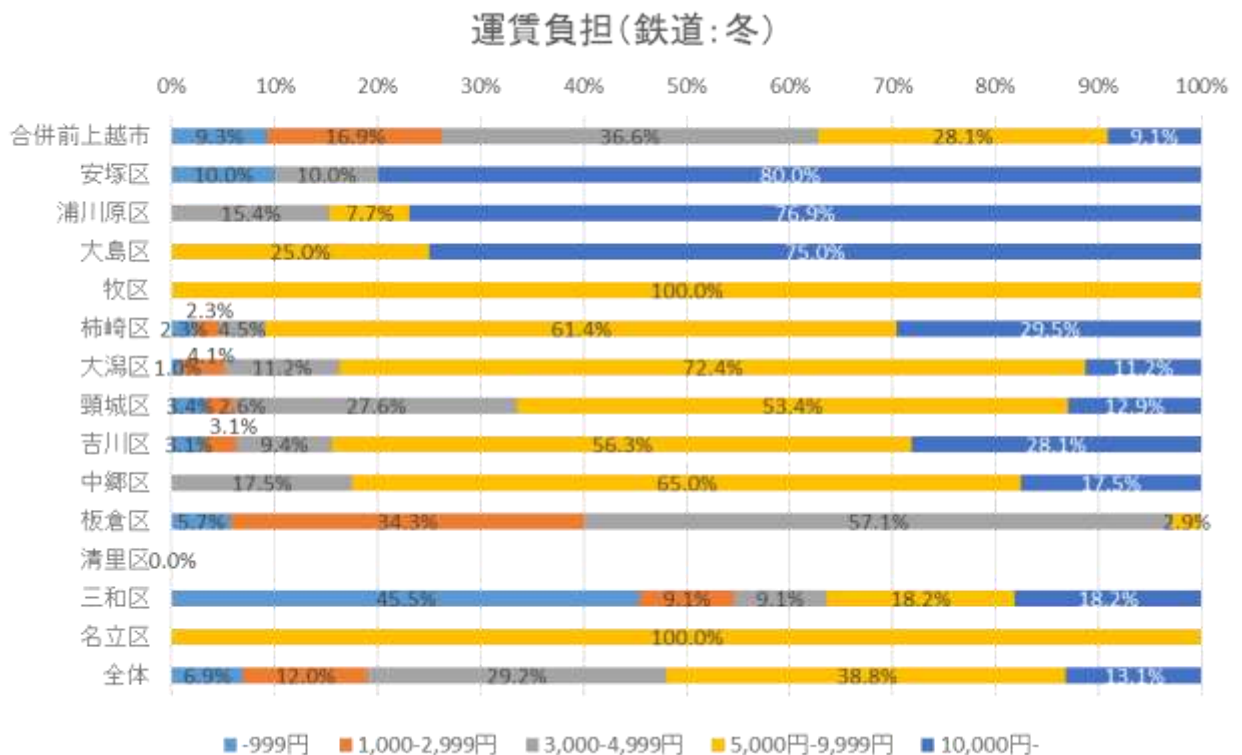
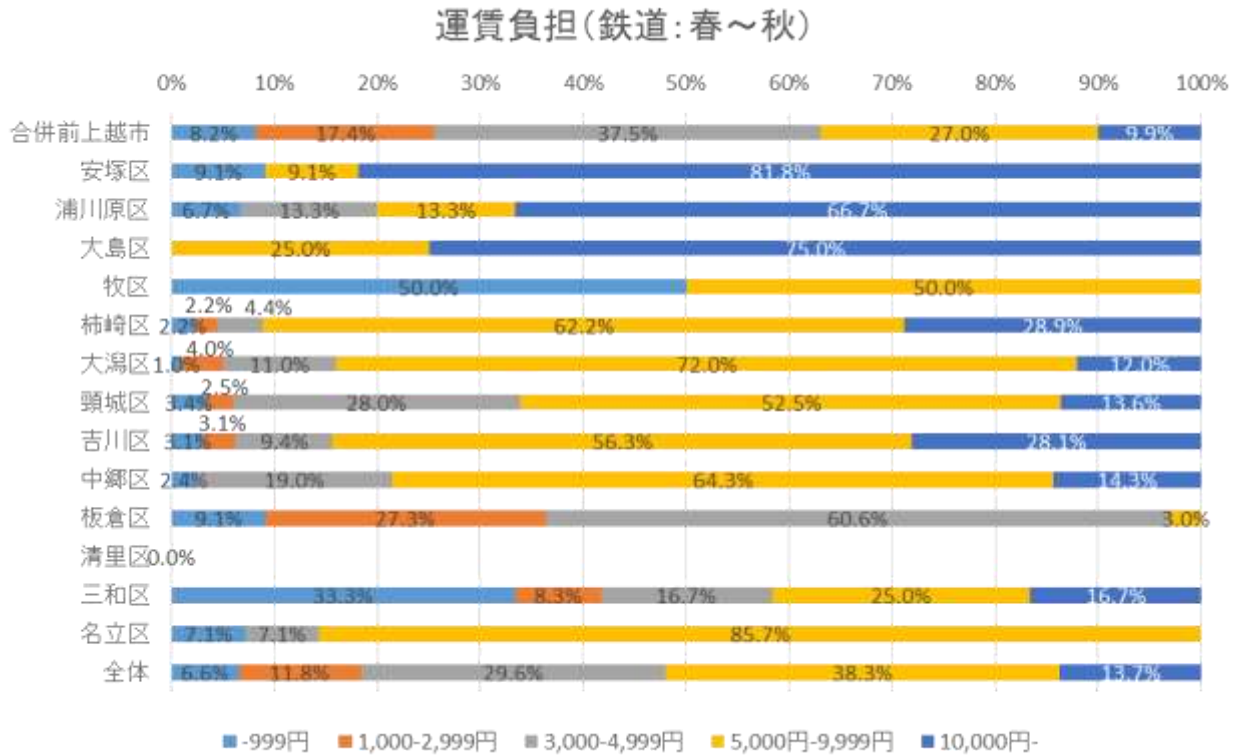
(下校)



(4) 運賃負担

(鉄道)

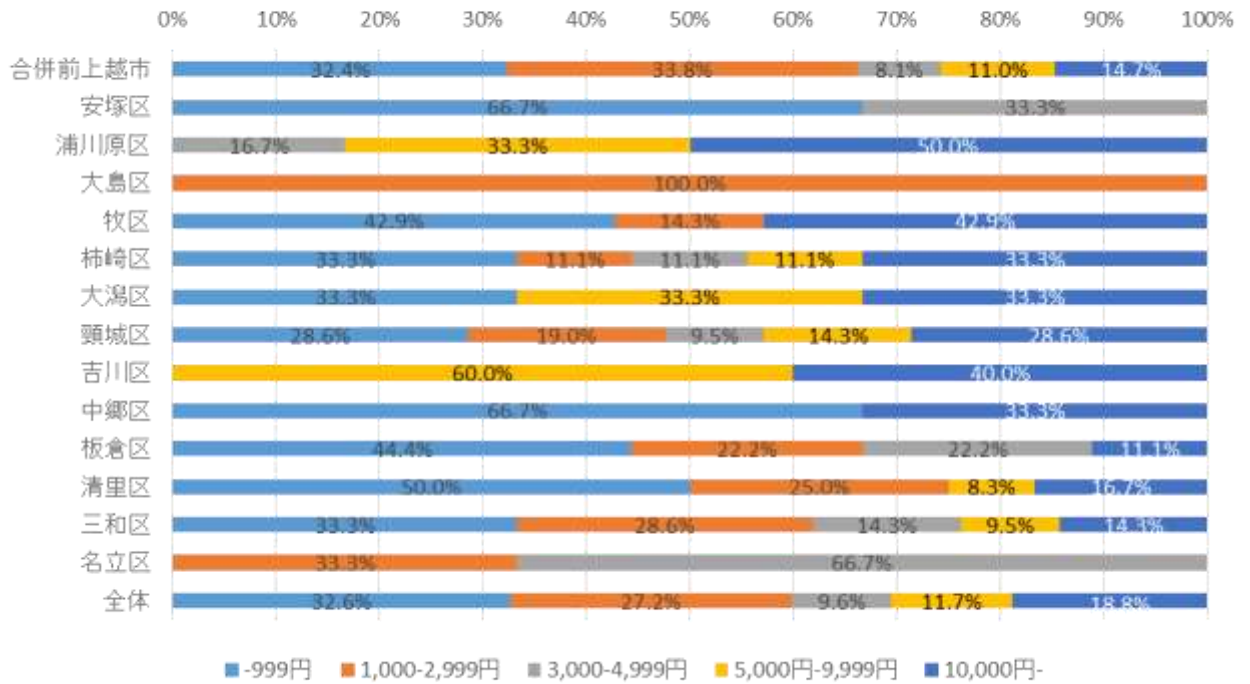
- ・1か月当たり5,000円～9,999円が約39%と最も多く、次いで3,000円～4,999円が約29%であったほか、10,000円以上の生徒も約13%いた。



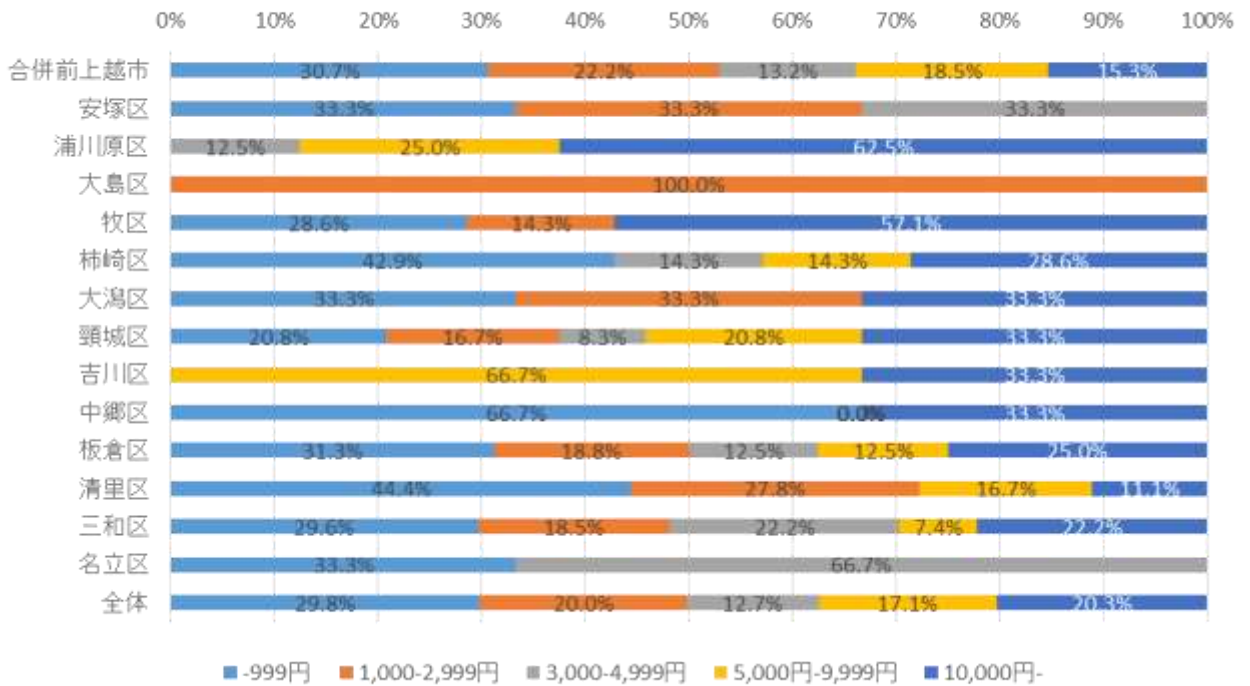
(バス)

- ・1か月当たり1,000円未満が約31%と最も多く、次いで1,000～2,999円が約20%～30%であったが、10,000円以上の生徒も約20%いた。

運賃負担(バス:春～秋)



運賃負担(バス:冬)

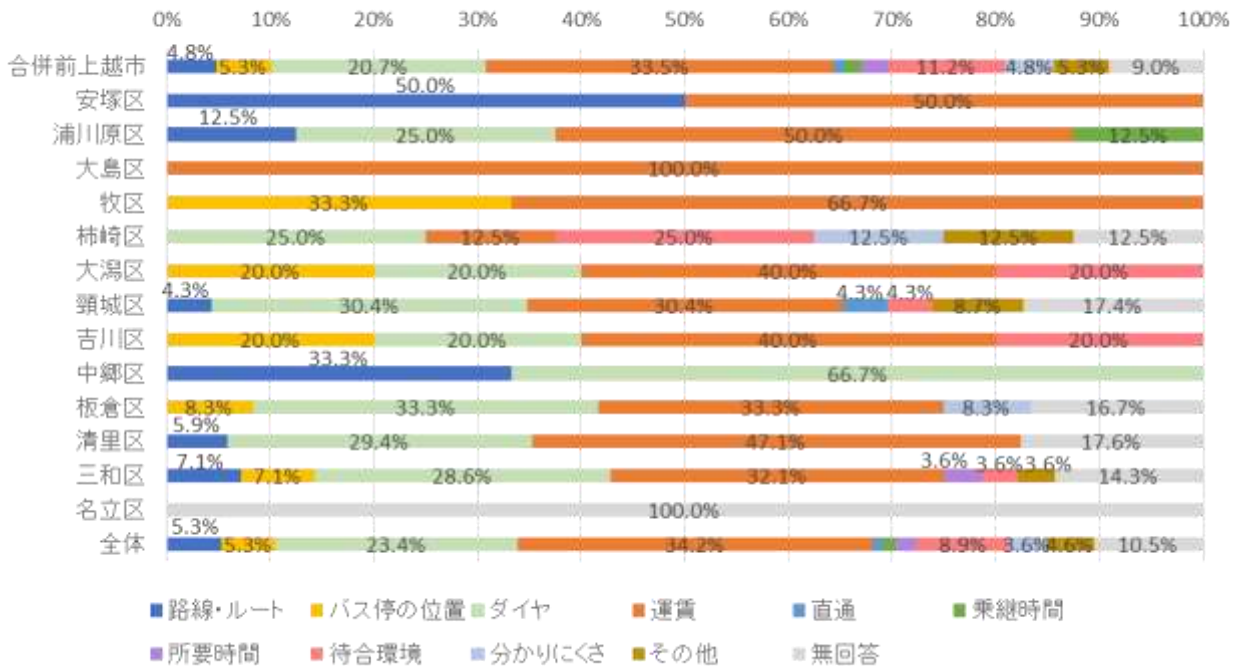


(5) 路線バスの改善点

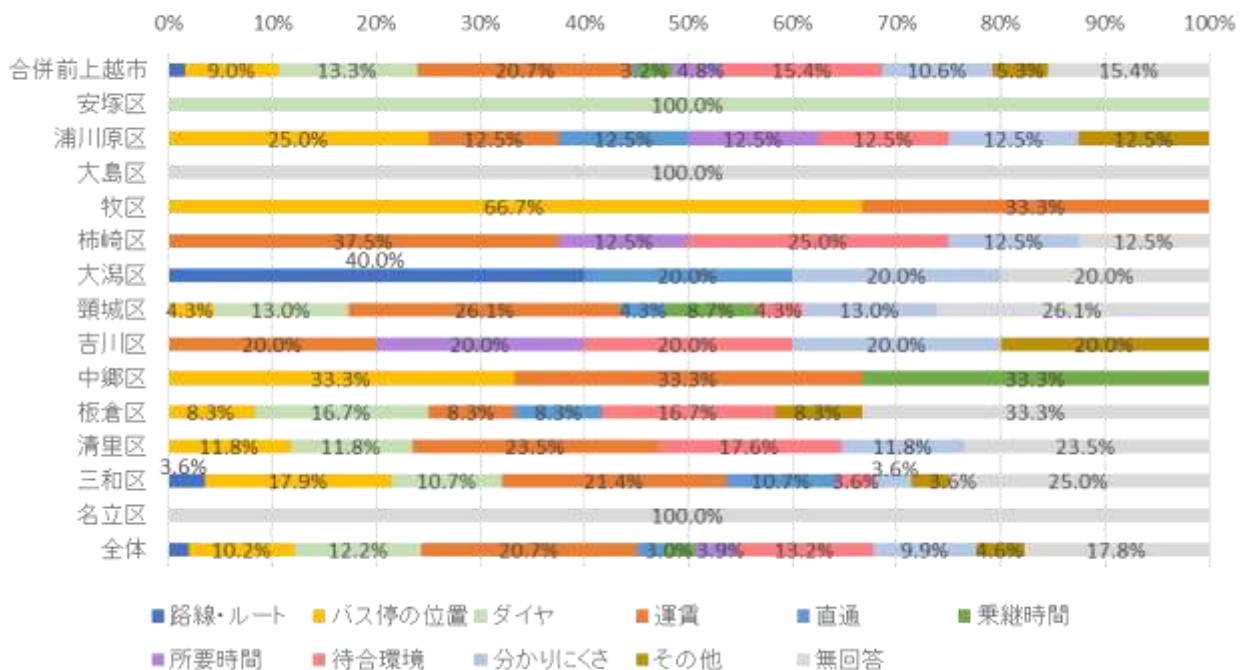
(バスの利用者)

- ・バスを利用する生徒からは、運賃やダイヤ、待合環境の改善が必要と考える人が多かった。

バスの改善点(バス利用者:1番目に重要)



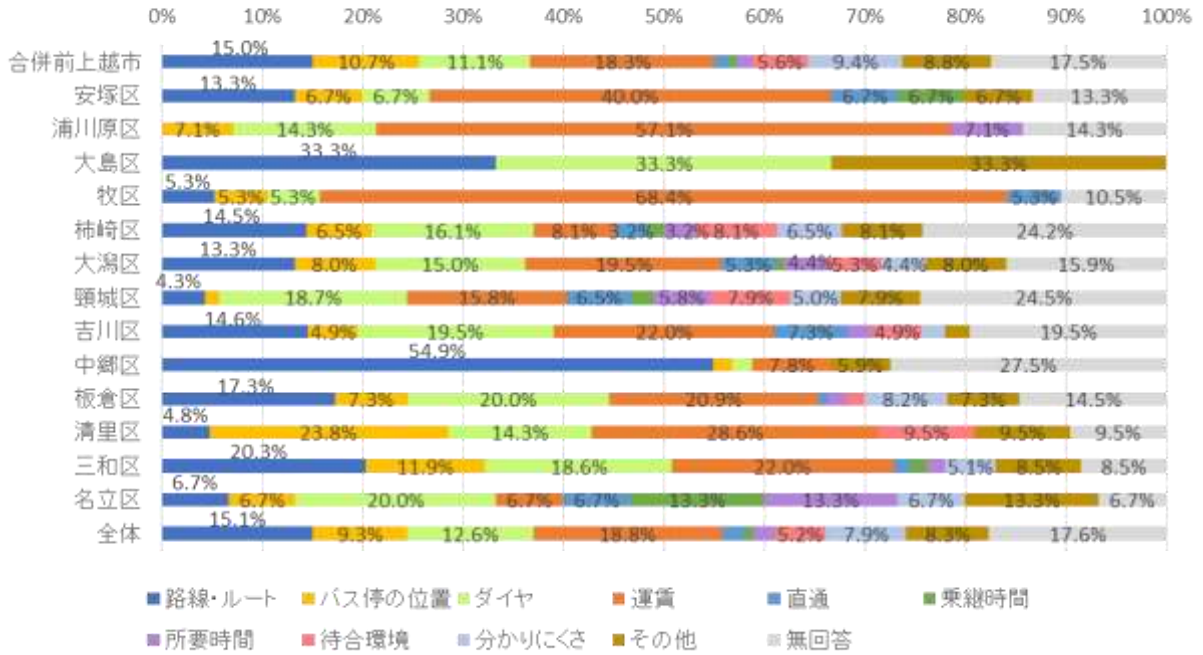
バスの改善点(バス利用者:2番目に重要)



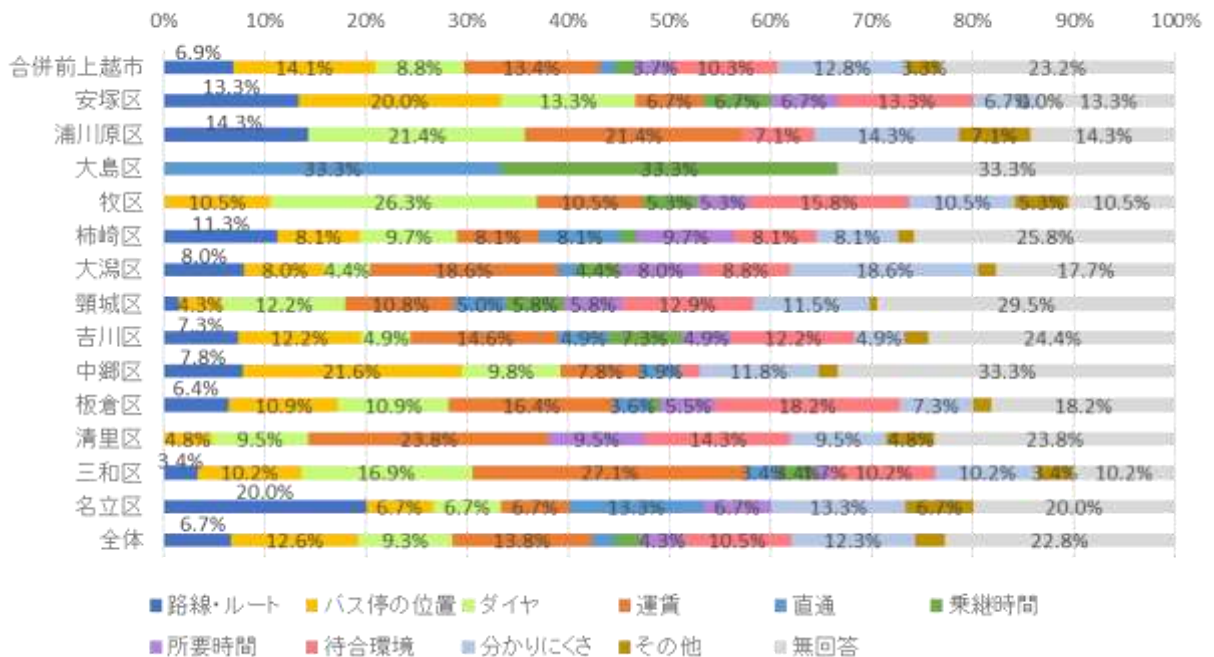
(バスの非利用者)

- ・バスを利用しない生徒からは、運賃や路線・ルート、ダイヤ、バス停の位置などに課題があるため、バスで通学できないと回答する人が多かった。

バスの改善点(バス非利用者:1番目に重要)

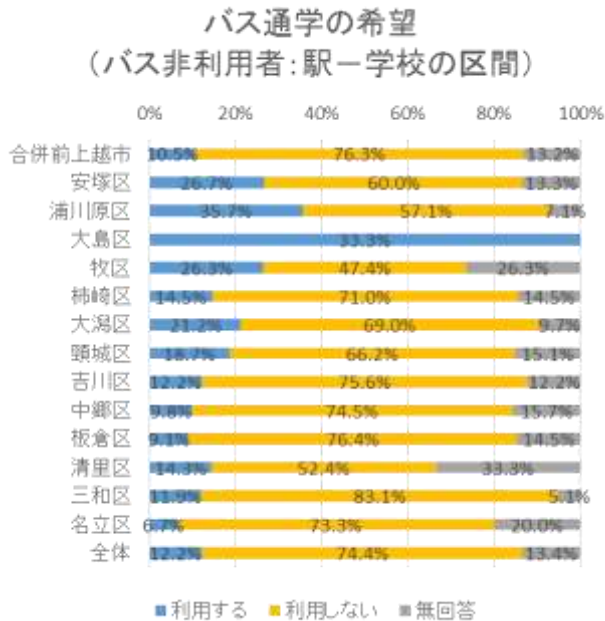
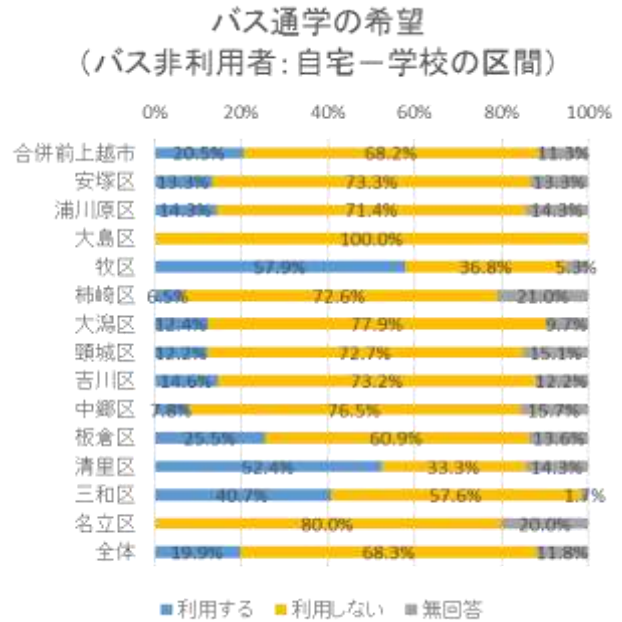
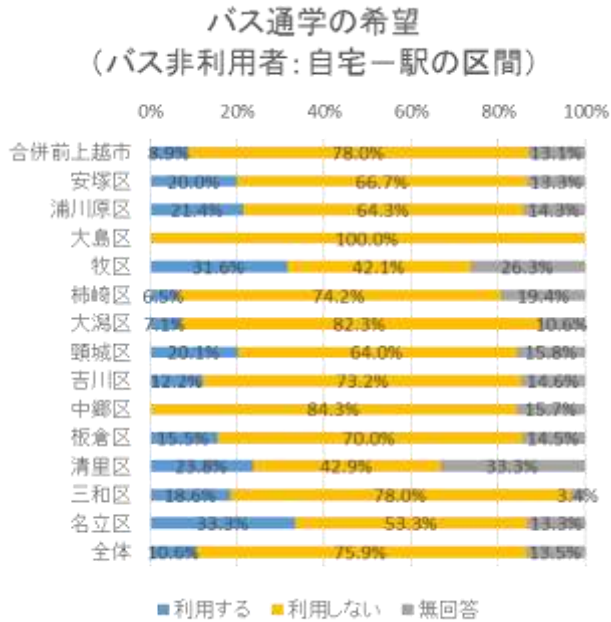


バスの改善点(バス非利用者:2番目に重要)



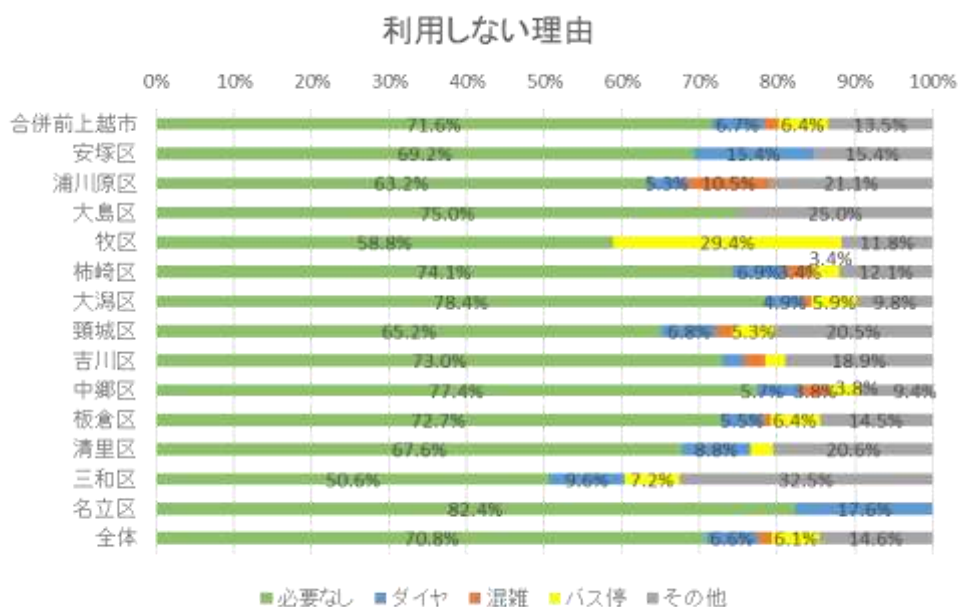
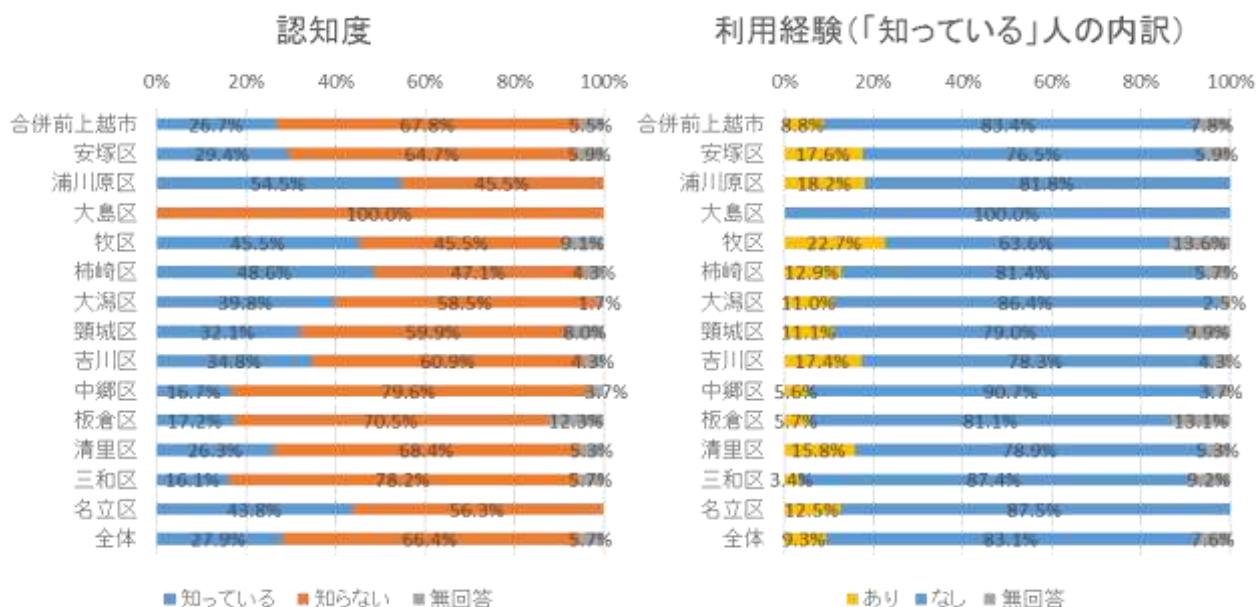
(6) 路線バスの利用希望

- ・現在バスで通学していない生徒のうち、前記(5)の課題が改善された場合にバスを利用すると回答した人は、自宅－駅の区間で 10.6%、自宅－学校の区間で 19.9%、駅－学校の区間で 12.2%であった。



(7) 通学 100 円バスの利用状況

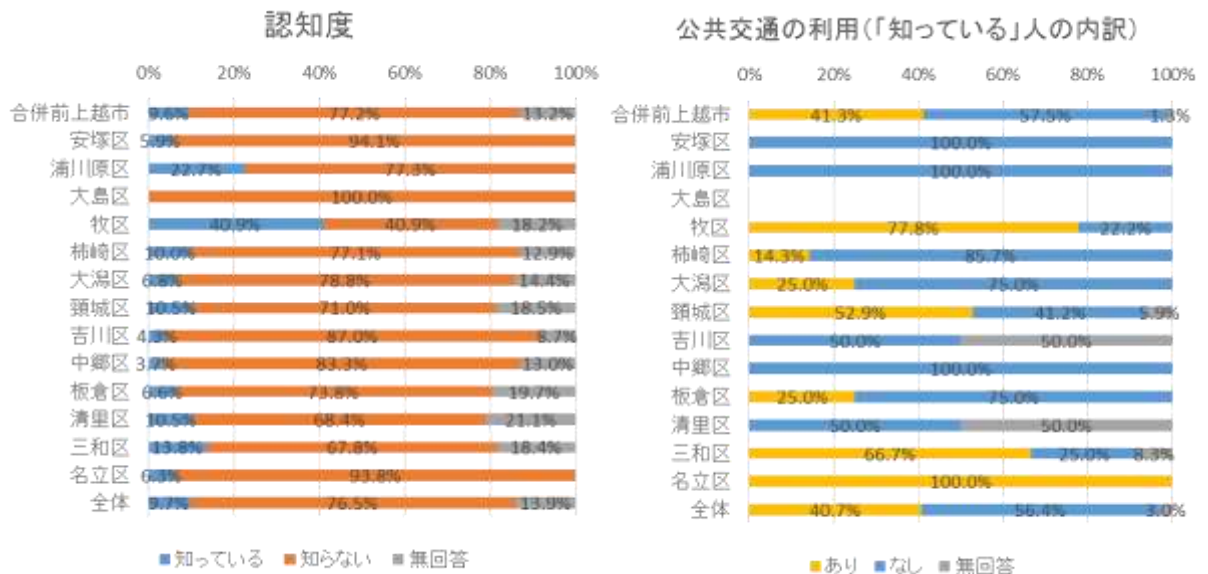
- ・高田駅及び直江津駅から運行している通学 100 円バスの認知度は 27.9%で、利用したことがある生徒は 9.3%であった。
- ・利用しない理由としては、「必要なし」が 70.8%で最多であった。



(8) 利用促進策

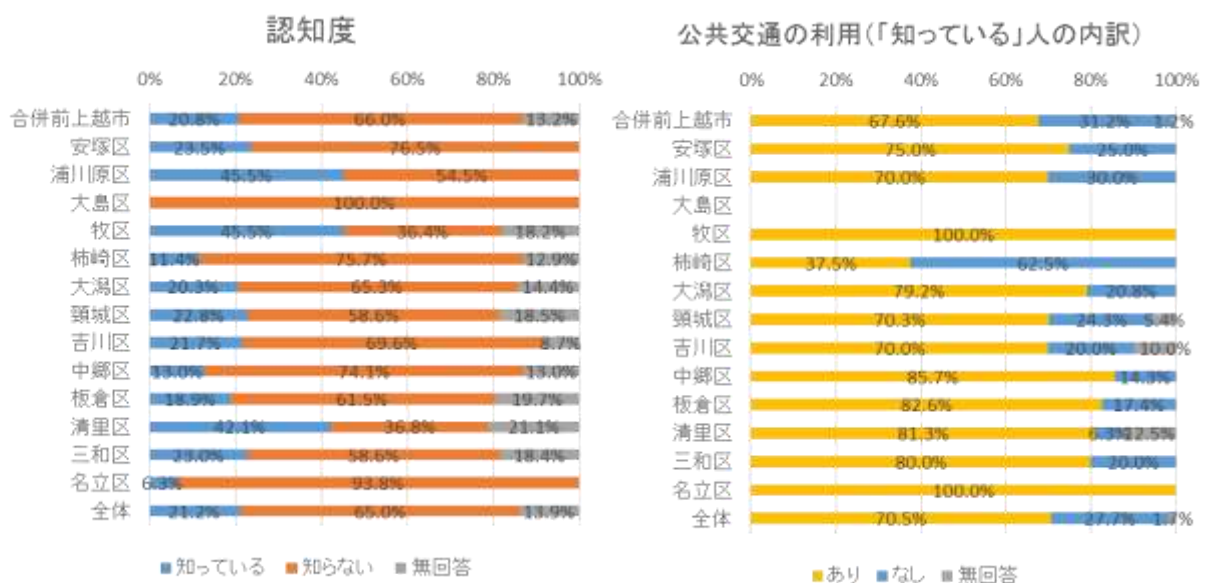
①新入生向けパンフレット

- ・当協議会が配布している、新入生に公共交通の利用を促す新入生向けパンフレットの認知度は9.7%であった。
- ・同パンフレットを知っている生徒のうち、公共交通を利用した生徒は40.7%であった。



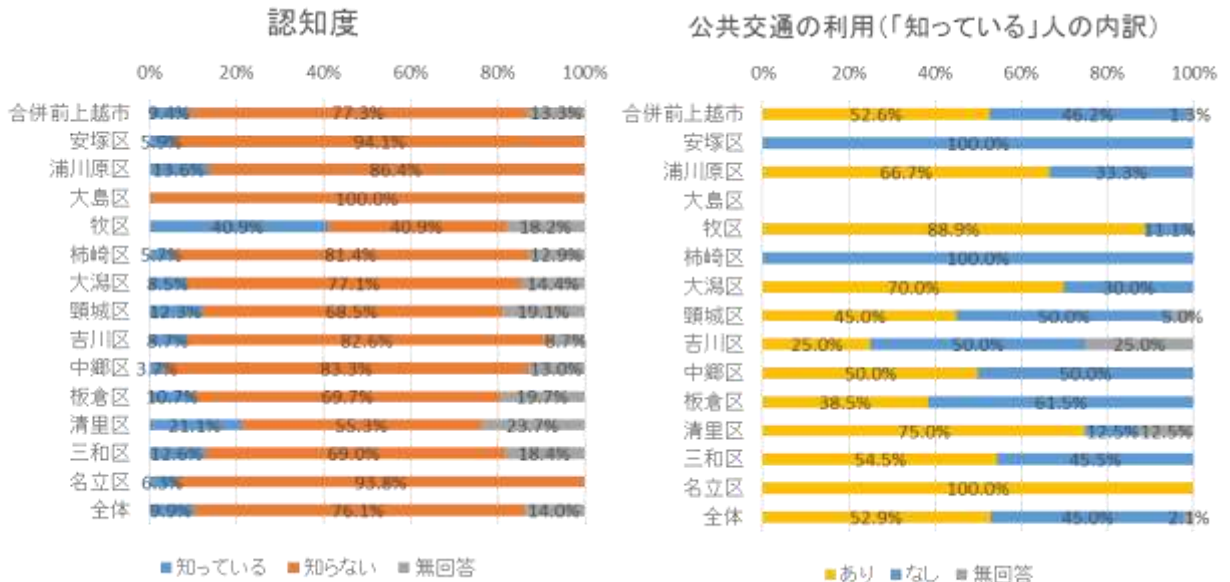
②夏休み「バス乗車体験」キャンペーン

- ・夏休み「バス乗車体験」キャンペーンの認知度は21.2%であった。
- ・同キャンペーンを知っている生徒のうち、公共交通を利用した生徒は70.5%であった。



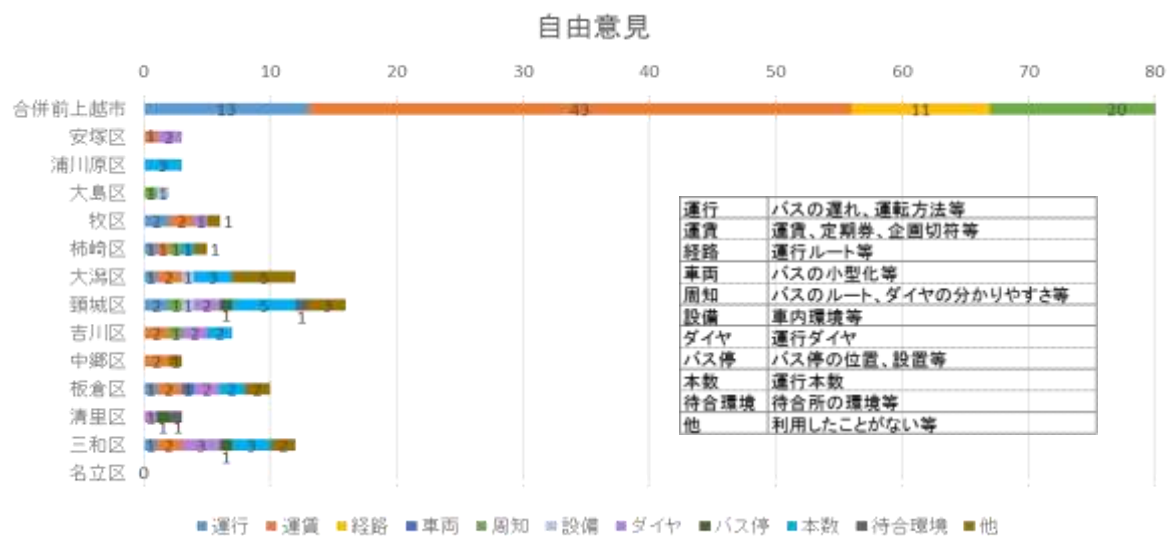
③秋の「バス乗車体験」キャンペーン

- ・昨年秋に初めて実施した「バス乗車体験」キャンペーンの認知度は 9.9%であった。
- ・同キャンペーンを知っている生徒のうち、公共交通を利用した生徒は 52.9%であった。



(9) 自由意見

- ・全体として、バスの運行、運賃、経路、バス停に関する意見が多かった。



第三セクター鉄道に対する支援と要望の対応状況について

1 北越急行

(1) 県・市の財政的支援（補助金）の状況

○ 北越急行安全輸送設備等整備事業補助金

- ・ 北越急行が行う設備更新に対し、国の補助事業を活用するための要件である沿線自治体による協調補助。県及び沿線市は、平成 28 年度から国庫補助額と同額を出資割合（上越市の出資割合は 15.8%）に応じて補助するもの。

（単位：円）

年度	補助対象 経 費	国庫補助	安全輸送設備等整備事業補助金			自己資金
			新潟県	上越市	他自治体	
28 年度 (実績)	104,238,285	33,659,738	22,166,391	5,326,124	6,167,197	36,918,835
29 年度 (実績)	186,450,765	50,483,586	33,245,622	7,988,235	9,249,691	85,483,631
30 年度 (決算見込み)	44,220,300	14,740,097	9,706,989	2,332,388	2,700,697	14,740,129

※ 他自治体：十日町市、南魚沼市、湯沢町、津南町

※ 国庫補助事業名称

- ・ 鉄道施設総合安全対策事業費補助金（鉄道軌道安全輸送設備等整備事業）
- ・ 地域公共交通確保維持改善事業費補助金（地域公共交通バリア解消促進等事業）
- ・ 訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業費補助金（交通サービスインバウンド対応支援事業）

○ 補助対象事業（上越市）

年度	整備内容
28 年度	列車無線装置更新、車両の全般検査、変圧器更新、自動列車停止装置更新、レール更新、ハンガー更新、融雪設備更新、覆工コンクリート補強
29 年度	車両の全般検査、列車無線装置更新、遮断器更新、変圧器更新、自動列車停止装置、車両の重要部検査、ハンガー更新、レール更新、鉄筋コンクリート桁補強、融雪設備更新、覆工コンクリート補強
30 年度	変圧器更新、レール更新、融雪設備更新、ハンガー更新、自動列車装置更新、遮断器更新、覆工コンクリート補強

(2) 要望の対応状況

○ トイレ付き車両の導入について

〔市の対応〕 沿線住民等からの要望もあることから、ほくほく線沿線地域振興連絡協議会交通部会等の場において、北越急行に対し随時要望を伝達。

〔対応状況〕 北越急行では、当初、平成 36 年度以降にトイレ付き車両の導入を予定していたが、平成 30 年 12 月の運賃値上げに伴い、トイレ付き車両の導入の前倒しを検討することとなった。現在、運賃値上げ後の収入の動向を見極めており、具体的な購入時期については検討中である。

2 えちごトキめき鉄道

(1) 県・市の財政的支援（補助金）の状況

○ えちごトキめき鉄道安定経営支援補助金

- ・ 「並行在来線への投資・支援スキーム」及びその覚書に基づき固定資産税・都市計画税（県は法人事業税の資本割分）相当額を開業後30年間補助するもの。
- ・ 前年度納付の税額及び交付税相当額を鉄道設備の更新整備に対する補助金として交付。

(単位：円)

年度	補助対象 経 費	国庫補助	安定経営支援補助金			自己資金
			新潟県	上越市	他自治体	
28年度 (実績)	224,022,910	8,502,159	26,382,400	80,333,349	107,372,826	1,432,176
29年度 (実績)	243,140,037	7,601,000	33,000,000	85,359,400	80,435,400	36,744,237
30年度 (決算見込)	278,860,257	0	46,209,200	62,594,631	61,450,591	108,605,835

※ 他自治体：糸魚川市、妙高市

※ 国庫補助事業名称

- ・ 鉄道施設総合安全対策事業費補助金（鉄道軌道安全輸送設備等整備事業）
- ・ 地域公共交通確保維持改善事業費補助金（地域公共交通バリア解消促進等事業）
- ・ 訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業費補助金（交通サービスインバウンド対応支援事業）

○ 補助対象事業（上越市）

年度	整備内容
28年度	木マクラギ交換、トンネル鋼管下束取替え、トロリ線張り替え、大型支障物検知装置取替え
29年度	吊架線張り替え、電車線支持用鋼管下束の取替え、き電線張り替え、可動ブラケット取替え、電子踏切制御器取替え、大形支障物検知装置取替え 等
30年度	き電線張り替え、吊架線張り替え、橋梁ペイント塗り替え、高圧変圧器取替え、電子踏切制御装置取替え、連絡遮断装置取替え、可動ブラケット取替え 等

(2) 要望の対応状況

○ えちごトキめき鉄道と北陸新幹線との円滑な乗り継ぎについて

〔市の対応〕ダイヤ改正に合わせて、えちごトキめき鉄道に要望を伝達

〔対応状況〕多くの列車は新幹線と30分以内で乗り継ぎが可能となっており、接続の平均時間は20分前後となっている。

※上越妙高駅における乗換所要時間：8分（JRが公表する乗換標準時分）

【在来線から新幹線への乗り継ぎ（直江津方面）】

改正	東京方面への接続時間				金沢方面への接続時間			
	8～20分	21～30分	31分以上	平均	8～20分	21～30分	31分以上	平均
平成 30.3	9本	5本	2本	19分	9本	4本	2本	20分
平成 31.3	8本	5本	3本	20分	9本	4本	2本	20分

【新幹線から在来線への乗り継ぎ（直江津方面）】

改正	東京方面からの接続時間				金沢方面からの接続時間			
	8～20分	21～30分	31分以上	平均	8～20分	21～30分	31分以上	平均
平成 30.3	12本	2本	1本	17分	9本	1本	5本	22分
平成 31.3	12本	2本	1本	16分	8本	0本	6本	26分※

※ 今年のダイヤ改正で、えちごトキめき鉄道の23時台の列車がなくなったことにより、金沢方面からの最終の新幹線（22：38着）との接続時間が1時間29分となり、接続の平均時間が増加した。最終便を除く接続時間は平均22分で、前年と変わっていない。

○ 運賃改定にかかる通学定期の値上げ抑制について

〔市の対応〕今回発表された30%相当の運賃改定は、市民生活に与える影響が大きく、中でも通学定期の値上げは、子育て世帯への負担に直結することから、同社に対して通学定期の値上げ幅を抑制するよう強く要望している。