

令和元年度 第7回頸城区地域協議会次第

日時：令和元年9月30日（月）

午後6時30分から

場所：頸城コミュニティプラザ
2階 203会議室

1 開 会

2 会長あいさつ

3 協議事項

○「くびきの森公園の廃止」について … 資料①、資料②

4 報告事項

○次期総合公共交通計画について 資料No.1 ～ 資料No.6

○「地域を元気にするために必要な提案事業」の経過報告について 資料No.7

5 そ の 他

6 閉 会

くびきの森公園の廃止について

1. 廃止の概要

くびきの森公園を令和元年 12 月 31 日で廃止し、令和 2 年 1 月 1 日に信越化学工業㈱（以下、同社）へ所有権を移転します。

2. くびきの森公園について

(1) 施設の概要

駐車場 3 か所、ゲートボール場 3 面、トイレ 1 か所、野鳥観察施設 1 か所、散策路

(2) 整備の目的

頸城区内の旧保倉川河川敷地周辺（面積約 60ha）の自然を活かし、くびきの森自然公園として整備する。

(3) これまでの経過

- ・公園の約 30%にあたる旧保倉川河川敷地は、同社が昭和 35 年から廃棄物置場等として県の占用許可を受けて使用していました。
- ・公園の約 70%にあたる民有地は、大部分は荒れた状態となっており、平成に入り、危険物やごみの不法投棄が目立つようになっていました。
- ・同社では、覆土処理を行ったものの、川欠（かわかけ）や築地の影響により、占用許可を受けた国有地と民有地の境界が非常に不明確な状態であったため、維持管理を行っていく上で今後の対応に苦慮していました。
- ・このような状況を踏まえ、頸城村（合併後は上越市、以下同じ）では、公園が住宅地に隣接しており、住民の健全な居住環境の保全という観点から、同社との協議を行い、できる限り自然をそのまま残す形で公園を整備し、平成 21 年 4 月に供用を開始したものです。
- ・なお、公園の整備等に関しては、平成 8 年 1 月から同社と頸城村との間で協議しながら事業を進めてきました。

3. 所有権を信越化学工業㈱へ移転する理由

- ・平成 16 年に頸城村と同社との間の協定により、公園用地は公園の供用開始から 7 年経過後双方協議の上、同社に所有権移転契約を締結し、所有権を移転することとしていました。
- ・事業は頸城村が主体となって実施してきたが、所有権の移転を前提に用地取得費用の全額、公園整備費用の 2 分の 1 を同社が負担したほか、供用開始後の当該公園の維持管理費用を同社が負担してきた経緯があります。

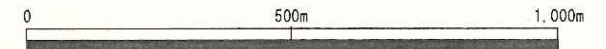
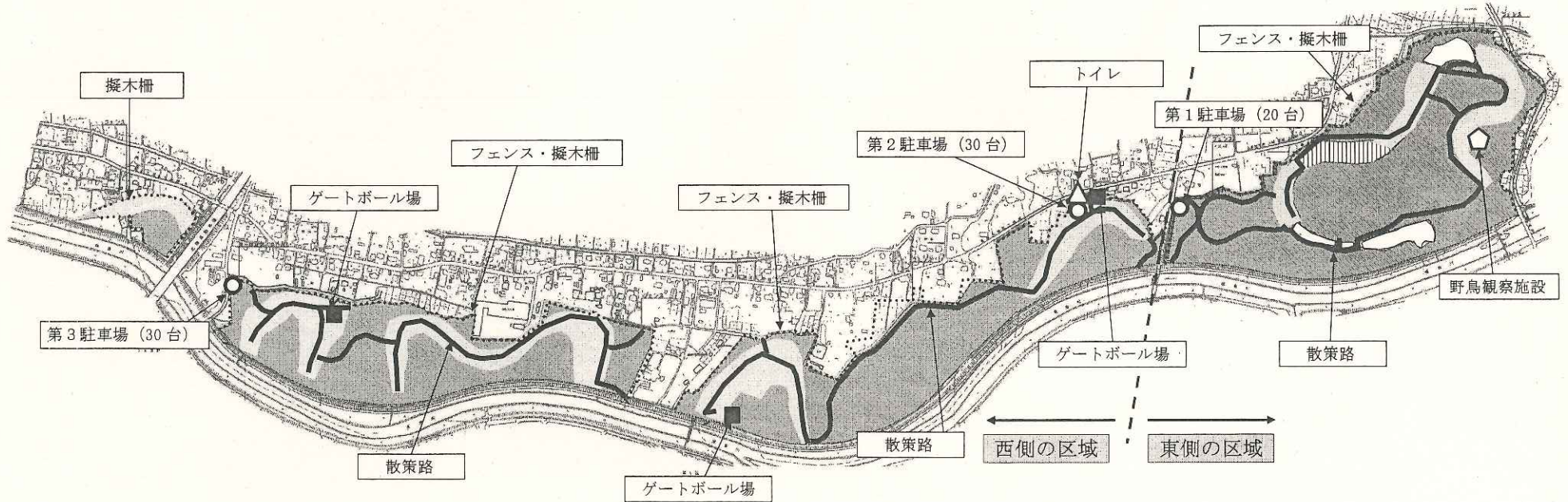
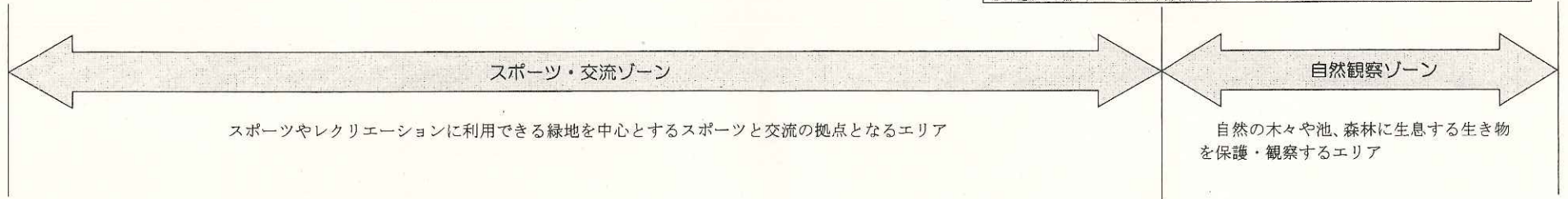
4. 所有権移転後の公園の利用について

県道上越頸城大湊線から東側の区域は、令和 5 年度末まで同社が公園として供用しますが、西側の区域は、廃止日（令和元年 12 月 31 日）をもって公園としての供用を廃止します。

くびきの森公園概要図

■主な施設

記号等	施設等	概要
着色区分	緑地	■ 森林 □ 広場 ▨ ヨシ原
◡	野鳥観察施設	野鳥観察用の小窓を付けた木製の柵を設置 (1か所)
■	ゲートボール場	各 20m×15m (3か所)
—	散策路	幅 1.5~3.0m
⋯⋯	フェンス・擬木柵	フェンス高 1.8m、擬木柵高 0.9m
○	駐車場	合計収容台数 80 台 (3か所)
△	トイレ	多機能水洗トイレ (1か所)

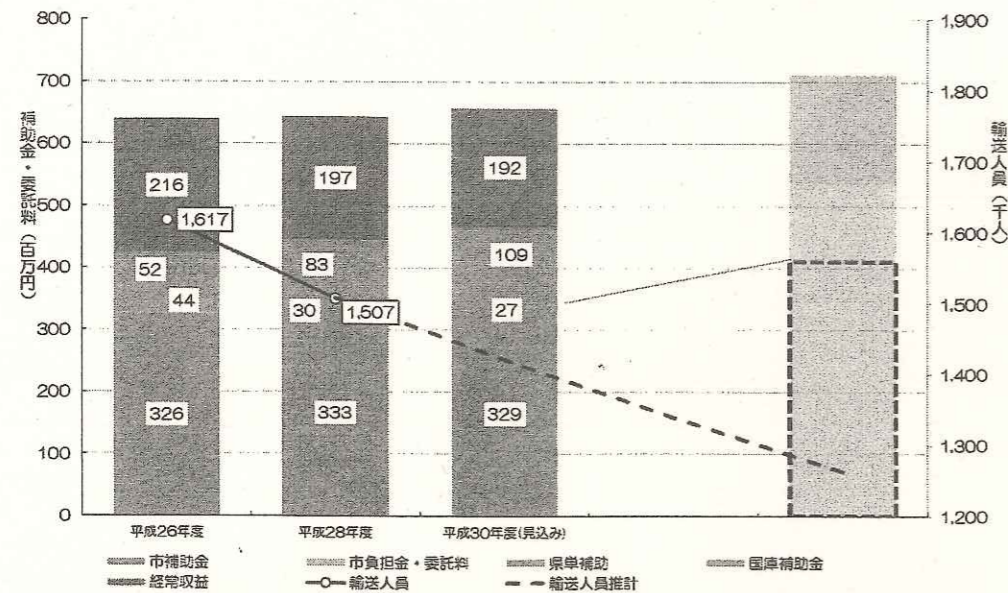


次期総合公共交通計画の策定について

1 計画策定の目的

- ・高齢化の進行や運転免許返納者の増加に伴い、これまで以上にきめ細かな公共交通を求める機運が高まっており、住民の需要を的確に捉え、利用しやすく、「乗ってもらえる」公共交通を再構築する必要がある。
- ・一方、少子化や人口減少、自家用車の普及が進む中、公共交通の利用者は減少傾向にあり、安定的な運行を維持するための市の財政負担は年々増大していることから、将来にわたって持続可能な公共交通を確保する必要がある。

■路線バス輸送人員並びに収入及び補助金の推移



2 計画の概要

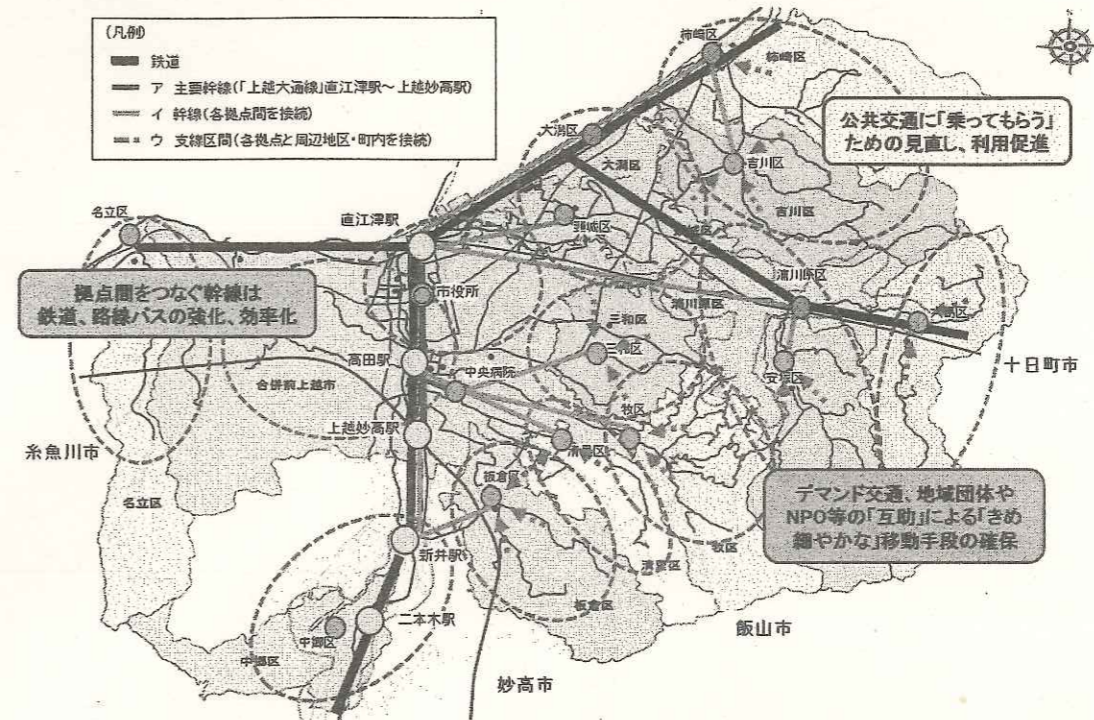
- (1) 計画区域 上越市全域
- (2) 計画期間 中間見直しを含め、令和2年度から8年から10年程度を想定
- (3) 公共交通ネットワークのイメージ

- ・バス路線を、基幹となる「主要幹線」、駅と各区をつなぐ「幹線」、地域内のきめ細やかな移動手段を確保する「支線」に役割分担し、役割に応じた本数、ダイヤ等を設定
- ・従来のバスに限らず、利用頻度や人数などに応じ、より小型の車両による「乗合タクシー」や、地域住民のボランティアによる「互助・自助」による移送など、きめ細かくて使いやすい、効率的な運行形態を設定
- ・公共交通の維持が困難となっている現状を共有し、住民の参加による検討

3 スケジュール

年度	月	内容
R1年	5月～9月	市全体の検討 ・地域協議会、地区公共交通懇話会、地区懇談会等への説明・意見交換 ・地域住民、バスの利用者との意見交換
	～12月	・計画案の作成
R2年	1月	・パブリックコメント
	3月	・計画の策定

■公共交通ネットワークのイメージ



■支線における運行形態のイメージ

1人当たり利用頻度	利用人数/便					運行形態【市の支援】	運行本数
	多い	少ない	10人以上	4～9人	2～3人		
○		○				定時 路線バス【運行補助】 スクール混乗バス【市営】	多い
○			○		○	定時 乗合タクシー【運行補助】 自家用有償旅客運送【運行補助】 互助・自助による移送【車両維持費支援】	少ない
	○			○	○	デマンド 相乗りタクシー【運賃補助 週3回】 通院・買い物タクシー【運賃補助 週1回】	

■移動手段の例

移動手段	内容
スクール混乗バス	・小中学生のスクールバスに、一般利用者也乗車 ※当市5区で運行
乗合タクシー	・タクシーやジャンボタクシーの車両を使用し、バスのように利用者を乗り合いで輸送 ※中郷区で運行
NPO等による輸送	・公共交通がない地域において、NPO法人や町内会等が、白ナンバーの自家用車でバスを運行 ※妙高市、長岡市、魚沼市で事例あり
民間企業等が運営する循環バス	・商店街などがバス会社へ委託などによりバスを運行 ※高松市丸亀町商店街振興組合「まちバス」
互助・自助による輸送	・地域の自治会やNPO法人が、自ら運行ルートやダイヤを決め、地域の助け合いで利用者を輸送 ※新潟市「住民バス」
タクシーの運賃助成	・タクシーの運賃割引を受けられることができる利用券を配付(相乗りは割引率が高い) ※前橋市で実施

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 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	H30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	H30年6~7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し、利用者に聞き取り	5,932人
③高校生アンケート	H31年1月	高校生の通学利用のニーズ、課題を把握	高校1,2年生3,903人にアンケートを配付(回収率91.1%)	3,557人
④聞き取り調査	H30年4月~H31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の把握により、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
			サロン参加者に聞き取り	680人
			住民を個別に訪問し聞き取り	524人
			電話等で聞き取り	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	大潟区	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)	他の調査で傾向がつかめたため実施せず		
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) 27人	-	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	健康づくり集會、福祉フェスタ 77人	-	474人	

(2) 調査結果の概要

①公共交通に関するアンケート (H30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歳以上の高齢者は、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)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
- ・便数、ダイヤ、乗換負担、ルート、運賃等の満足度が低い一方、バス停までの距離は満足度が高い

■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あわせ、検討の参考とする。

②路線バス乗降調査 (H30年6~7月)

■結果概要

- ・バスの利用者は、学生(小中高大)が41.4%で最多、次いで一般が27.6%、高齢者は26.4%
- ・利用の傾向(利用時間帯・区間・目的等の偏り)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 (H30年1月)

■結果概要

- ・公共交通により通学する生徒(冬期)は、鉄道は1,732人(48.7%)、バスは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の向上の観点から、各地域の再編案を検討する。
- ・ダイヤ改正についての意見は、H31年3月のダイヤ改正に反映した。

④聞き取り調査 (H30年4月~H31年2月)

■結果概要

- ・サロンや各種集會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について聞き取りを行った。
- ・運転免許を持たない人は、家族や近所の人へ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、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。

■計画への反映

- ・調査で把握した高齢者、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。

2 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、効率性を向上することで、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うことで、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

- ・効率性の向上により、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、さら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、効率化を行う。
- ・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。(宮口線等)

	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・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、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と同様の指標によって十分な需要が認められることを確認した後、必要に応じて対応を検討する。(対応例) 路線の再編に伴う経路変更、公共交通の新規導入

② 路線ごとの評価に基づく再編の方向性の整理

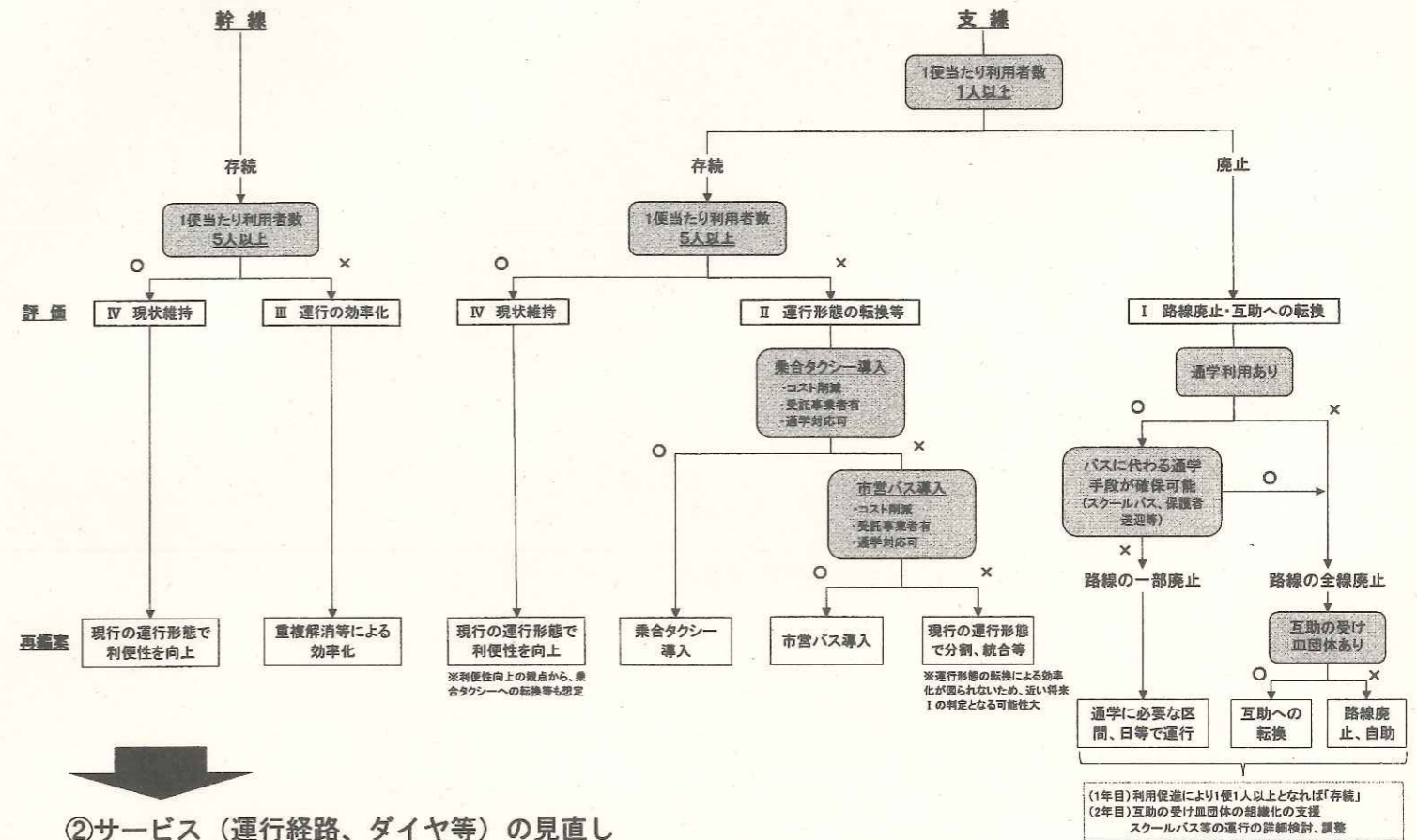
- ・バスの利用状況の視点から各路線を評価し、路線の再編の方向性を整理する。
- ・一定の利用がある路線は、地域住民のニーズを踏まえ、ルート、ダイヤ、本数等の改善を検討し、利便性の向上を図る。
- ・利用の少ない路線は、路線の重複解消、減便や、乗合タクシー、市営バス等への転換のほか、路線バスの廃止、「互助」による移送サービスへの転換を検討する。

3 スケジュール

		市全体の検討
R1年	5月～9月	・地域協議会、地区公共交通懇話会、地区懇談会等への説明・意見交換 ・地域住民、バスの利用者との意見交換
	12月	・計画案の作成
R2年	1月	・パブリックコメント
	3月	・計画の策定

■検討フロー

① 路線の存続・運行主体の方向性の検討



② サービス (運行経路、ダイヤ等) の見直し

■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	・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	・利用が多い区間の維持 ・利用が少ない区間のサービス向上、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	—
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	・利用の多い目的のための更なる改善 ・利用の少ない目的のためのダイヤ変更、サービス向上
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、路線のサービスの改善の方向性を整理 (例) 運行経路・ダイヤの見直し、バス停増設

③ 再編の方向性の検討

- ・路線ごとに再編の方向性を整理

※P4「再編の方向性一覧」

地域別公共交通の再編の方向性（頸城区）

1 各路線の評価

(1) 路線の存続・運行主体の方向性（収支状況）

No.	路線	区分	収支等の状況(路線バスはH30決算見込み、市営バスはH29決算)										再編の考え方	
			経常費用 (千円)	経常収益 (千円)	経常欠損 (千円)	収支率	国庫補助 (千円)	市補助 (千円)	年間利用者 数(人)	市補助/ 利用者1 人(円)	1便当たり 利用者数 (人)	平均乗 車密度	区分	内容
1	南川線	幹線	23,212	8,930	14,282	38.5%	4,302	7,333	59,073	124	9.6	1.7 2.0	IV現状維持	・「現状維持」であるが、黒井駅線との重複があるため、重複の解消を検討
2	黒井駅線	支線	12,361	2,891	9,470	23.4%	1,736	7,733	35,928	215	21.2	1.0	IV現状維持	・現行のバスによる運行を維持しつつ、利便性の向上を検討
3	犀潟駅線	支線	7,554	3,007	4,548	39.8%	853	3,694	47,543	78	14.0	2.3	IV現状維持	
4	柳町線	支線	4,251	1,458	2,794	34.3%	576	2,217	23,546	94	16.2	1.9	IV現状維持	
5	くびき駅線	支線	8,577	1,266	7,311	14.8%	0	7,311	16,266	449	9.6	1.2	IV現状維持	
6	市営バス (大池線)	支線	10,726	9	10,717	0.1%	0	10,717	9,249	1,159	6.4	-	IV現状維持	・現行のスクール混乗による運行を維持しつつ、利便性の向上を検討
7	森本線	支線	7,549	288	7,261	3.8%	0	7,261	2,091	3,473	1.1	0.2	II運行形態 の転換等	・利用者が少ないことから、廃止を検討
合計			74,232	17,849	56,383	24.0%	7,467	46,266	193,696	239	10.9	-		

2 区全体の状況

■65歳以上の高齢者の移動先

	通院目的	買物目的
1位	区内 35.8%	三ツ屋周辺等 44.1%
2位	イオン・上越 病院周辺 30.7%	イオン・上越 病院周辺 19.9%
3位	直江津駅周辺 15.3%	大潟区 14.7%

※パーセンテージは、当該行先を回答した町内会の割合

(参考) 地域の送迎サービス

No.	名称	運行主体	区間	運行日
1	スクールバス	市	南川小・大漢小学校区域	平日
2	通院送迎	高野循環器内科クリニック	頸城区周辺～病院	平日、土曜日
3	通院送迎	山田クリニック(内科等)	頸城区周辺～病院	平日、土曜日
4	サロン送迎	頸城振興会	頸城区～希望館	月9回
5	出前サロン送迎	頸城振興会	玄増・大蒲生田・坂田・西福島二区・下吉地区周辺	月1回～年2回

■高校生アンケート

ルート	・南高田駅から高田高校までのバスがほしい。(1人)
本数	・春日山駅から富岡方面のバスの本数を増やしてほしい。(2人) ・黒井駅からのバスの本数を増やしてほしい。(1人) ・南川線の7時台、13時台などの本数を増やしてほしい。(2人) ・本数を増やしてほしい。(1人)
周知	・バスはダイヤが分からないのでアプリで調べられるとよい。(1人)
鉄道	・下校の際の直江津行きの電車が混んでいるので車両を増やしてほしい。(3人) ・本数が少ない。12時台、15時台の電車がなくて困る。(2人) ・ほくほく線の運賃が高い。(2人)

■聞き取り調査の状況

実施内容	実施状況	結果
町内会長への聞き取り	55人	・特に明治地区で意見が多く、直江津、高田、上越病院方面への直通便の希望が複数あり
民生委員への聞き取り	18人	・バスを利用できず困っている人がいると回答した民生委員は5人、理由は乗継の負担、ダイヤ、ステップの高さ、バス停までの距離であった。
サロンでの聞き取り	58人	・約5割が送迎、約4割が自家用車で移動 ・移動に困っていると答えた10人中6人は将来的な不安が理由
免許返納者への聞き取り	1人	・家族の送迎により移動 ・将来送迎してもらえなくなるかもしれないとの意見
合計	132人	-

(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

No.	路線	利用の特徴 (乗降調査)	区分
1	南川線	・朝夕は通学利用が主 ・夕の直江津方面行、朝の頸城区内の一部は利用少	・利用が少ない時間帯のダイヤ変更・利用喚起
2	黒井駅線	・朝夕は通学利用が主 ・昼は利用少 ・くびき駅線は中増田北一明治小学校南門、大池線は森本東一明治小学校南門間に利用が限定 ・黒井駅線は一部時間帯に利用のない区間あり	・利用が少ない時間帯のダイヤ変更、利用喚起 ・利用が少ない区間のサービス向上、利用喚起
3	犀潟駅線		
4	柳町線		
5	くびき駅線		
6	市営バス (大池線)		
7	森本線	・午前が高齢者の利用あり ・明治小学校の児童が下校時に利用	・ダイヤ変更、減便

■地域住民の意見

No.	路線	地域住民の意見	
		利用者の意見 (乗降調査)	住民の意見 (聞き取り調査)
1	南川線	・三ツ屋経由の要望 (3人/238人)	・利用が少なく減便可 ・黒井駅線は通学利用があり廃止してもスクールバスが必要 ・サロン参加者23人中6人がダイヤ改善を要望
2	黒井駅線	・意見なし(0人/88人)	
3	犀潟駅線	・高齢者割引の要望 (1人/216人)	・重い物用乗合タクシーの要望 ・直江津駅、上越病院等への直通バスの要望(2町内会) ・サロン参加者23人中5人がダイヤ改善、土日の増便を要望
4	柳町線	・意見なし(0人/32人)	
5	くびき駅線	・意見なし(0人/50人)	・週1回の買い物バス、近隣町内での通院バス運行の意見 ・直江津駅、上越病院等への直通バスの要望(4町内会) ・サロン参加者12人中6人がダイヤ改善、5人が乗換負担の改善を要望
6	市営バス (大池線)	・意見なし(0人/90人)	
7	森本線	・意見なし(0人/9人)	-