

## 令和5年度 第2回中郷区地域協議会次第

日 時:令和5年5月24日(水)18時30分～

場 所:中郷コミュニティプラザ ホール

### 1 開 会

### 2 報 告

- (1) 地域自治の推進に向けたヒアリング調査の実施について
- (2) 4区（牧区、中郷区、清里区、板倉区）地域協議会委員合同研修について

### 3 協 議

- (1) 自主的審議事項「中郷区型コミュニティバスのあるべき姿」について
- (2) 自主的審議事項「子どもの居場所づくり」について

### 4 その他

### 5 閉 会

# 地域自治推進プロジェクトの概要

・地域のことは地域で決めて、地域で実行する地域自治の仕組みの強化を目指す。

## 《現状に対する課題認識》

・「住民同士の支え合い」や「活気を生み出す」ような自治区単位での自主的な活動がなかなか広がらない  
その要因 ⇒ 活動を企画・実行する人材の確保が困難  
⇒ 地域自治区制度の下で、地域の課題を拾い上げ、地域や市に対して解決策の提案まで到達する事例が限定的

## 《課題解決の方向性》

・地域と市が一緒になって話し合い、市内各所の多様な資源をいかしながら地域の活力を高めていく取組を実現



## 《検討の観点》

・どうやって「地域のことを地域で実行できる取組」を生み出していくか  
・どうやって「地域の人材」を取り込むか  
・どうやって「地域のニーズ」を把握していくか

## 《検討の展開順序》

・現状のまま推移した場合の課題の深掘り  
・合併後20年を迎えようとする今、20年後の将来を見据えた「理想的な姿」の考察  
・実現するためのロードマップの策定  
※現状の運用も含め、しっかりと時間をかけた議論・検討  
※制度を運用していくことを見据えた丁寧な制度設計と合意形成

## 《検討事項・論点例》

・地域自治の活動を活性化する予算 ⇒ 【事業の検討・提案方法、評価方法】  
・地域の活動団体 ⇒ 【公益的活動の充実】  
・地域協議会 ⇒ 【役割の再整理】  
・総合事務所、まちづくりセンター ⇒ 【地域との関わり方】  
・区域 ⇒ 【設定の考え方の再整理】

## 《検討方法》

・総合事務所、まちづくりセンターを含む庁内での協議  
・地域協議会や住民組織など活動団体へのヒアリングと協議  
・他自治体の事例調査

## 《最終目標》

地域に住み続けることに誇りと愛着を持ち、市民生活の満足感の高揚や質の向上が図られる取組を生み出した状態

※スピード感の異なる検討課題に対しては、緊急性に応じて柔軟に対応

## ヒアリング調査の項目

### 地域の活動団体（公的活動の充実など）

- ① お住まいの地域において、現在どのような活動を行っていますか。また、現在の活動において困っていることはありますか。
- ② 地域の団体の活動をさらに充実させるために、何が重要だと思いますか。
- ③ 他の団体と連携した取組はありますか。
- ④ 地域を活性化するための具体的なアイデアはありますか。

### 地域協議会（地域の中での役割など）

- ⑤ 地域協議会は、地域の中でどのような役割を果たしてほしいですか。
- ⑥ 現在の地域協議会に関する問題点や課題と感じていることはありますか。
- ⑦ 地域協議会委員にはどのような人材の参画が必要だと思いますか。
- ⑧ 地域の多様な意見を把握するためにどうすればよいと思いますか。

### 総合事務所・まちづくりセンター（地域との関わり方など）

- ⑨ 総合事務所等にどのような役割を期待していますか。
- ⑩ 総合事務所等の問題点や足りない機能はありますか。
- ⑪ 今の総合事務所等における地域との関わり方をどのように思いますか。

### 区域（団体間で連携しやすい範囲など）

- ⑫ 地域のことは地域で考え、決め、実行する場合、どのような区域の範囲がふさわしいと思いますか。
- ⑬ その理由を教えてください。

### 地域独自の予算（制度、運用の課題、改善点など）

- ⑭ 地域独自の予算について知っていますか。
- ⑮ 今後活用してみたいと思いますか。
- ⑯ 制度や運用において改善点はありますか。

# 第2次上越市総合公共交通計画の概要

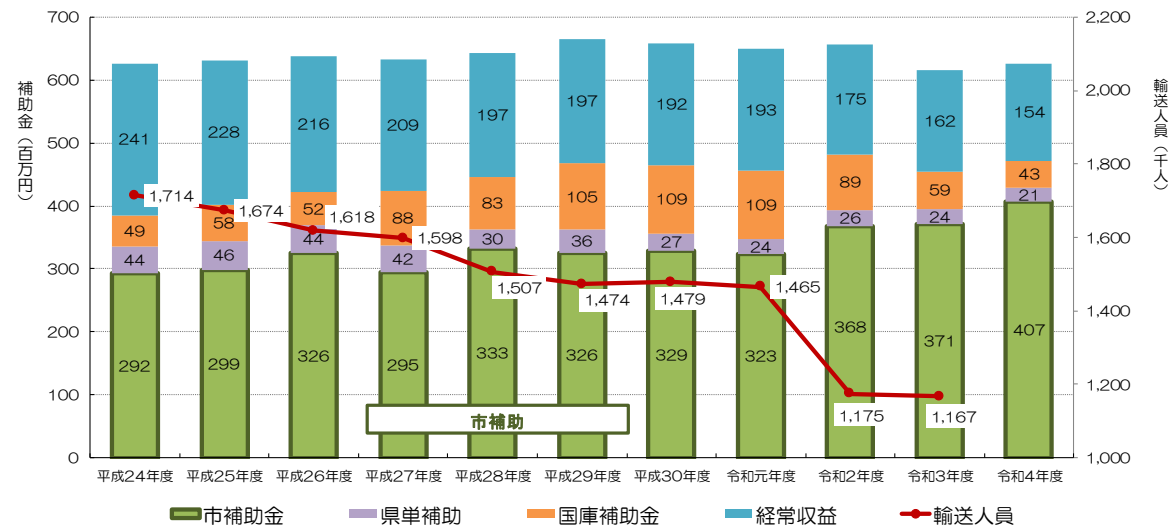
資料No.1-1  
中郷区地域協議会 R5.5.24  
交通政策課

## 第1章 計画の概要

高齢化の進行や運転免許証の自主返納者の増加に伴い、これまで以上にきめ細やかで利便性の高い移動手段としての役割が公共交通に求められている。

一方、自家用車中心の生活様式や少子化の進行などの要因から、バス利用者数は減少傾向にあり、今後、市の財政負担が更に大きく増加し、公共交通ネットワークの維持そのものに大きな影響を及ぼすことが懸念されることから、市民が利用しやすく、かつ、将来にわたって持続可能な公共交通ネットワークの構築に向け、地域公共交通活性化再生法に基づいて令和2年3月に計画を策定した。(計画期間：令和2年度から令和9年度まで(8年間))

### <路線バスの利用状況と市の財政負担>



※R3年度までは決算額、R4年度は決算見込額

## 第2章 上越市の概況

## 第3章 公共交通を取り巻く現状

## 第4章 計画の基本方針及び目標

### 基本方針1 公共交通により市民の日常生活の移動手段を確保する。

#### 具体的な目標

- バス及び市営バスの利用者数の減少率を人口減少率以内に抑制する。  
【実績】R3 利用者は1,291千人で、H30年の1,578千人と比較して18.2%減少。人口減少率は3.0%。
- 「市民の声アンケート」において、「バスや鉄道などの公共交通の便がよい」と感じる市民の割合及び、「公共交通の利便性向上」に係る市の取組に対する満足度について、平成30年の調査より向上する。  
【実績】・「バスや鉄道などの公共交通の便がよい」H30：27.6%→R4：26.7% (0.9ポイント減少)  
・「公共交通の利便性向上」H30：-0.46→R4：-0.42 (0.04ポイント増加)

### 基本方針2 将来にわたって持続可能な公共交通ネットワークを構築する。

- 具体的な目標 ①計画終了時におけるバスに対する市の財政負担を4億円以内に抑制する。  
【実績】R3：415,857千円

## 第5章 取組方針

### ○ 路線の役割分担に基づく再編の考え方

	主要幹線	幹線	支線
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	中心的な駅・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 ・運行形態の転換等による効率化

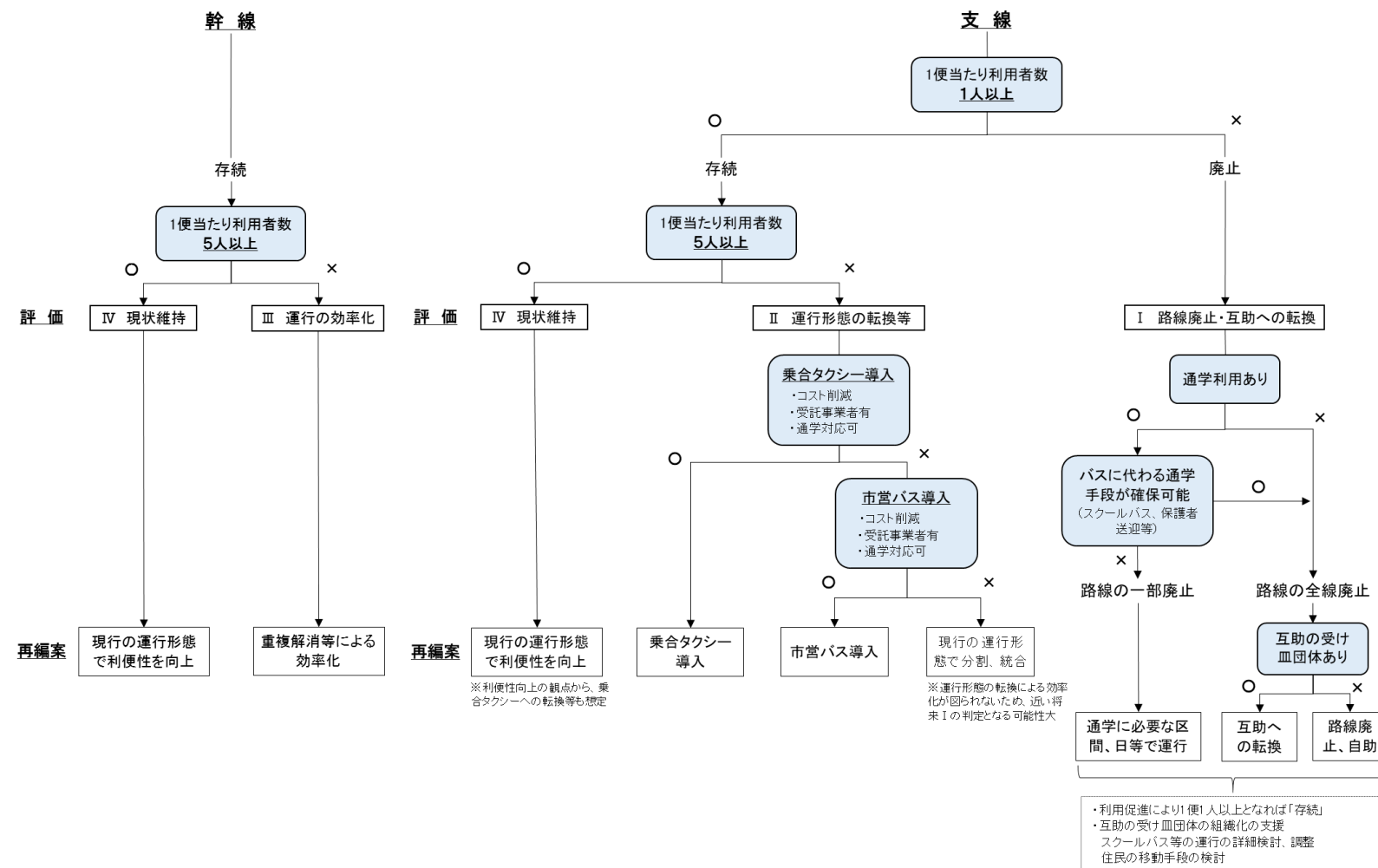
### ○ 利用者数に基づくバス路線の評価

計画の評価は、市が実施した後、その結果を地域公共交通活性化協議会に報告し、施策の改善や方向転換等について議論することとしている。

バス路線の再編の評価については、1便当たりの利用者数(年間利用者数÷年間計画運行回数)を基準に毎年度評価を行う。

1便当たりの利用者数	評価	
	幹線	支線
0.9人以下	運行の効率化	路線廃止・互助への転換
1.0～4.9人		運行形態の転換等
5.0人以上	現状維持	現状維持

※1便当たりの利用者数は、年間利用者数÷年間計画運行回数により算出する。なお、年間利用者数は事業者(市営バスは市)による実績値とし、年間計画運行回数には、デマンド運行により実際運行しなかった便も含めることとする。  
※廃止評価となった路線の猶予期間における改善策として減便を行う場合、年間計画運行回数は、減便前の数値を用いる。



## 第6章 主要施策

### ○ 地域別の再編計画

合併前上越市及び13区の地域別のバス路線の再編計画

後期再編計画  
策定の主な対象

※ 計画記載の再編は、基本的に前期4年間(R2～R5)で実施。後期4年間(R6～R9)は、評価検証や目標達成状況を踏まえて取組内容を定める。

### ○ 公共交通の利用促進の取組

利用方法・時刻表等を掲載した地域ごとのチラシの配布など

## 第7章 計画の進捗管理・目標の達成状況の評価

路線バス・乗合タクシー 各路線の評価結果  
 (令和4補助年度 R3.10~R4.9)

資料No.1-2  
 中郷区地域協議会R5.5.24  
 交通政策課

No.	路線名	区分	1便当たりの利用者数	評価
1	上越大通り線(西城町経由)	幹線	15.0	IV現状維持
2	上越大通り線(本町経由)	幹線	17.3	IV現状維持
3	上越大通り線(新井行き)	幹線	8.8	IV現状維持
4	浜線	支線	0.8	I路線廃止・互助への転換
5	教育大学線	幹線	6.6	IV現状維持
6	富岡線	幹線	12.5	IV現状維持
7	春日山・佐内線	幹線	7.6	IV現状維持
8	佐内・直江津循環線	幹線	2.1	III運行の効率化
9	直江津・浦川原線	幹線	13.8	IV現状維持
10	謙信公大通り循環線	幹線	1.8	III運行の効率化
11	春日山駅・アルカディアシャトル便	幹線	2.5	III運行の効率化
12	謙信公大通り線	幹線	1.9	III運行の効率化
13	南川線	幹線	9.6	IV現状維持
14	桑取線	支線	9.7	IV現状維持
15	名立線	幹線	3.7	III運行の効率化
16	能生線	幹線	9.1	IV現状維持
17	山麓線	幹線	7.0	IV現状維持
18	増田線	幹線	7.1	IV現状維持
19	宮口線	幹線	4.3	III運行の効率化
20	正善寺線	支線	2.7	II運行形態の転換等
21	真砂線	幹線	2.7	III運行の効率化
22	高田・浦川原線	幹線	8.2	IV現状維持
23	島田線	幹線	2.5	III運行の効率化
24	清里線	幹線	3.6	III運行の効率化
25	高田南循環線	支線	1.2	II運行形態の転換等
26	新井・板倉線	幹線	3.4	III運行の効率化
27	三針線	支線	0.9	I路線廃止・互助への転換
28	犀潟駅線	支線	7.5	IV現状維持
29	黒井駅線	支線	19.1	IV現状維持
30	くびき駅線	支線	5.3	IV現状維持
31	柳町線	支線	15.4	IV現状維持
32	吉川西部循環線	支線	12.2	IV現状維持
33	山直海線<幹線部分>	幹線	5.2	IV現状維持
34	山直海線<支線部分>	支線	1.8	II運行形態の転換等
35	泉谷・勝穂循環線	支線	6.8	IV現状維持
36	黒岩線	支線	0.5	I路線廃止・互助への転換
37	水野線	支線	0.2	I路線廃止・互助への転換
38	安塚線	幹線	2.5	III運行の効率化
39	大平線	支線	2.0	II運行形態の転換等
40	月影・下保倉・末広ルート	支線	1.7	II運行形態の転換等
41	岡沢ルート	支線	0.9	I路線廃止・互助への転換
42	関山ルート	支線	0.9	I路線廃止・互助への転換

## 予約型コミュニティバスの実証運行について

### 1 要旨

中山間地域に暮らす高齢者の通院や買物、高校生の通学において、利用しやすい移動手段を確保するため、安塚区と牧区において、オンデマンド交通システムを導入し、予約型コミュニティバスの実証運行を実施したものの。

#### ＜オンデマンド交通システム＞

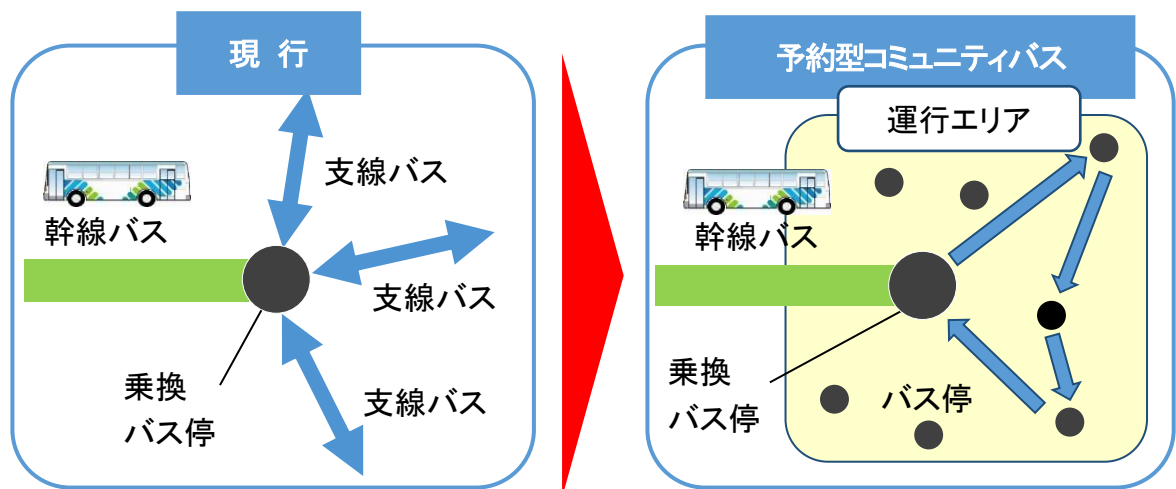
利用者の電話やインターネットからの予約に応じて、経路設定から車両の配車、運行指示等を自動的かつリアルタイムで効率的に行うシステム。

### 2 現状と課題

- ・人口減少や車社会の進展等によりバス利用者が減少している。
- ・13区の拠点と市の中心地・駅を結ぶ幹線バスは、通勤通学の利用が多いため便数を多く設けているが、13区の拠点と区内集落を結ぶ支線バスは、利用者の減少に伴い運行内容が縮小傾向にある。
- ・高校生の通学範囲の広域化や高齢化により公共交通の重要性が高まっている。

### 3 予約型コミュニティバスについて

- ・決められた時刻表や経路はなく、利用者からの予約に基づき、区内の停留所間を自由に運行。
- ※小中学生の通学利用がある時間帯は、定時定路線で運行。
- ※予約状況や鉄道・路線バスとの乗継を考慮して、運行時間が調整される場合がある。
- ・高校生等の通学を考慮し、午前6時30分から午後7時30分まで運行。
- ・予約は乗車を希望する時間の1時間前までとし、電話での予約のほか、インターネット（WEB）から予約可能。



### 4 導入するオンデマンド交通システム

順風路株が提供する「コンビニクル」を導入している。（詳細は資料2-2参照）

## 5 運行概要

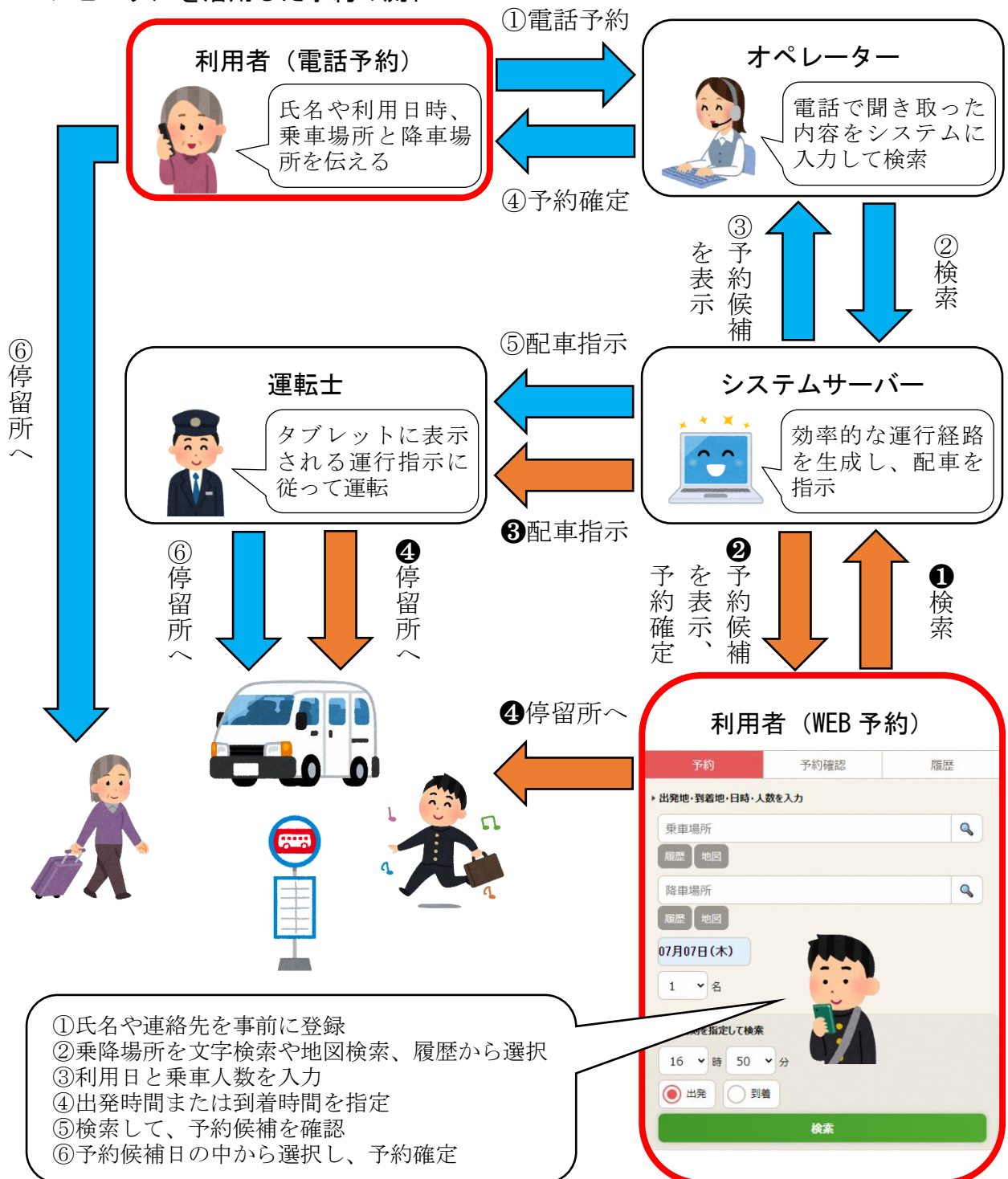
項目		安塚区	牧区
運行	運行区域	安塚区全域及び虫川大杉駅	牧区全域
	運行日	平日（祝日及び年末年始を除く）	
	運行時間	午前6時30分～午後7時30分	午前6時30分～午後7時30分 （定時便あり）
	乗降場所	停留所	
	運賃	200円（小児100円、未就学児無料、障害者割引あり）	
	支払方法	現金、回数券、定期券	
予約	予約方法	電話・WEB	
	受付日	電話は平日（祝日及び年末年始を除く）、WEBは毎日	
	受付時間	午前7時～午後7時	
	受付期間	乗車を希望する日時の10日前～当日の1時間前	
	キャンセル	乗車時間の1時間前まで	
	上限数	1人当たり10件まで	
車両	運行台数	最大2台	最大3台
	乗車定員	1台当たり最大9人	1台当たり最大14人

# オンデマンド交通システム「コンビニクル」の概要

## 1 コンビニクルについて

- ・ 東京大学と順風路株式会社が開発し、現在、全国65か所で稼働
- ・ 短期の実験としてではなく、長く使われるシステムとして設計
- ・ 多くの実績を基に、さまざまな運行形態に柔軟に対応できる機能を実装
- ・ 運行する中でデータを蓄積し、常にニーズを把握することで、地域に合った最適な運行にカスタマイズすることが可能

## 2 コンビニクルを活用した予約の流れ





予約型コミュニティバス実証運行の結果

1 利用状況

(1) 月別の利用人数

地区	月	予約件数		利用人数	うちデマンド 利用人数	うち定時便 利用人数
		予約件数	うちWEB 予約件数			
安塚区	R4. 10月	142件	3件	147人	147人	-
	11月	161件	4件	192人	192人	-
	12月	137件	6件	160人	160人	-
	R5. 1月	139件	26件	154人	154人	-
	2月	155件	14件	167人	167人	-
	3月	149件	15件	171人	171人	-
	小計	883件	68件	991人	991人	-
	1日平均	7.4件	0.6件	8.3人	8.3人	-
牧区	R4. 10月	96件	1件	180人	101人	79人
	11月	101件	4件	184人	107人	77人
	12月	120件	0件	189人	124人	65人
	R5. 1月	65件	0件	109人	67人	42人
	2月	85件	0件	155人	87人	68人
	3月	81件	0件	144人	83人	61人
	小計	548件	5件	961人	569人	392人
	1日平均	4.5件	0.0件	7.9人	4.7人	3.2人
合計	1,431件	73件	1,952人	1,560人	-	
1日平均	11.7件	0.6件	16.0人	12.8人	-	

- ・ 安塚区では、冬期間の通勤にWEB予約が多く利用されている。
- ・ 降雪時は利用を控える傾向があることから、1月は全体的に利用が少ない。

【前年度との比較（1日平均）】

地区	R4. 10月～R5. 3月	R3年度	比較
安塚区	8.3人	3.5人	+4.8人 (+137.1%)
牧区	7.9人	8.1人	▲0.2人 (▲2.5%)
合計	16.0人	11.6人	+4.4人 (+37.9%)

- ・ 安塚区は、R3年度と比較して利用者が増加した。
- ・ 安塚区では、予約型コミュニティバスを導入する前の路線が曜日運行であり、便数も少なかったことから、利用者数が大きく増加した。
- ・ 牧区では、前年度から微減となったが、大雪により外出が控えられ、利用者数が大きく減少した1月を除く1日当たりの利用者数は8.3人となった。（R3年度と比較して利用者増）

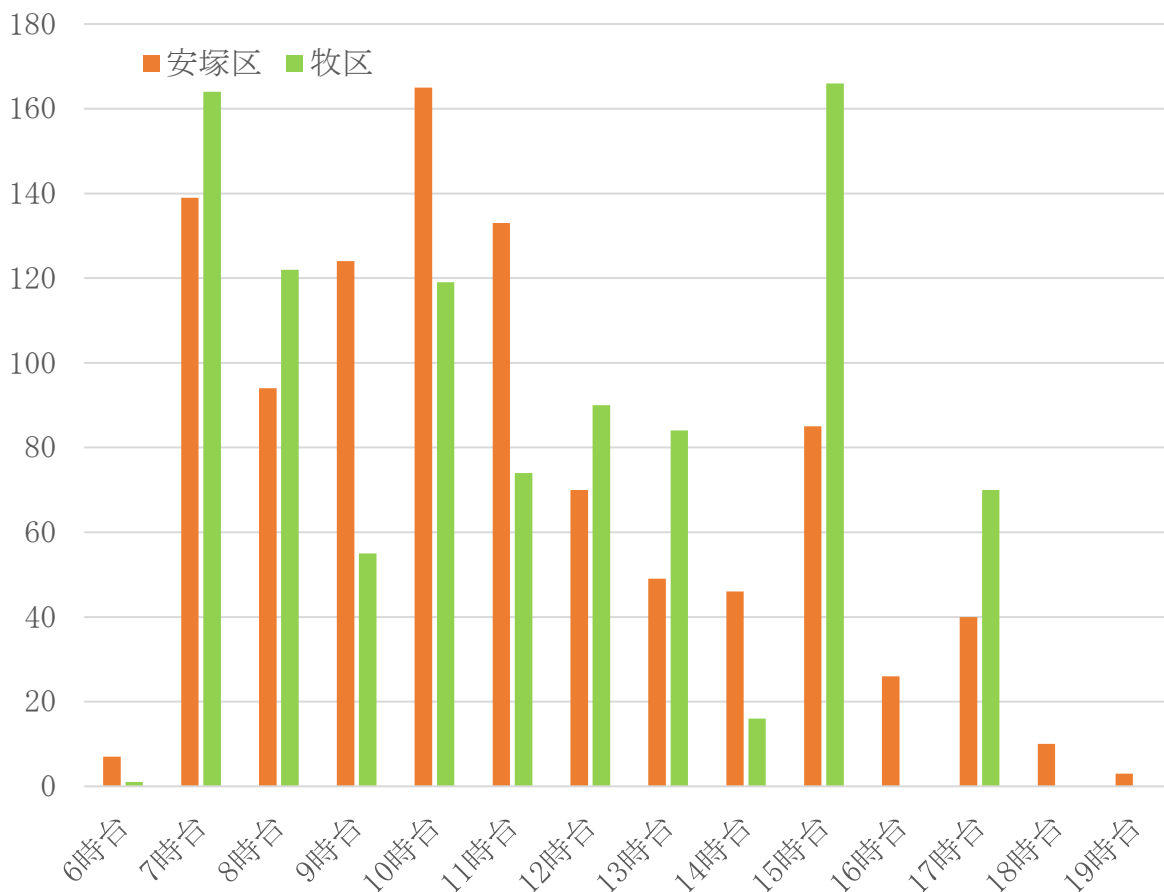
## 【乗合状況】

地区	1人	2人	3人	4人以上	1便当たりの乗車人数
安塚区	637回	112回	30回	6回	1.26人
牧区	431回	50回	10回	2回	1.15人
合計	1,068回	162回	40回	8回	1.22人
割合	84%	13%	3%	1%	-

- ・ 1人での利用が84%と多く、1便当たりの乗車人数は約1.22人とどまっている。
- ・ 町内会や知人同士でのお出かけなど、団体での温浴施設や飲食店への移動が確認されており、高齢者の外出支援に寄与している。

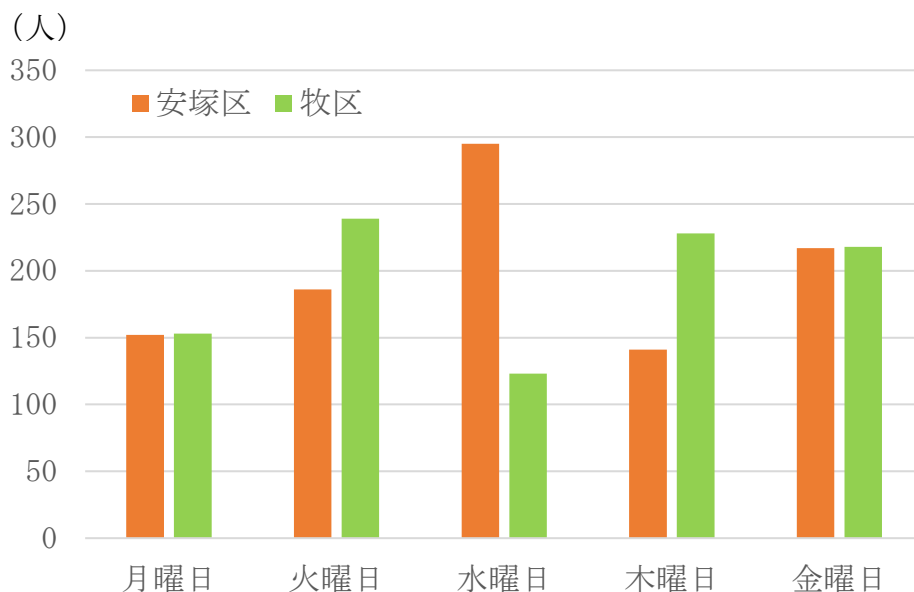
## (2) 時間帯別の利用人数

(人)



- ・ 安塚区、牧区ともに午前中を中心に利用が多い。
- ・ 牧区では、7時台、15時台、17時台に運行する定時便の利用が多い。
- ・ 朝6時台、夕方18~19時台の利用はほとんどない。

### (3) 曜日別の利用状況



- ・ 安塚区では、通院や通勤、買い物の定期利用があるため、火曜日、水曜日、金曜日の利用が多い。
- ・ 牧区では、食料品等を販売している農協へのバス利用が多いため、休業日にあたる水曜日の利用が少ない。

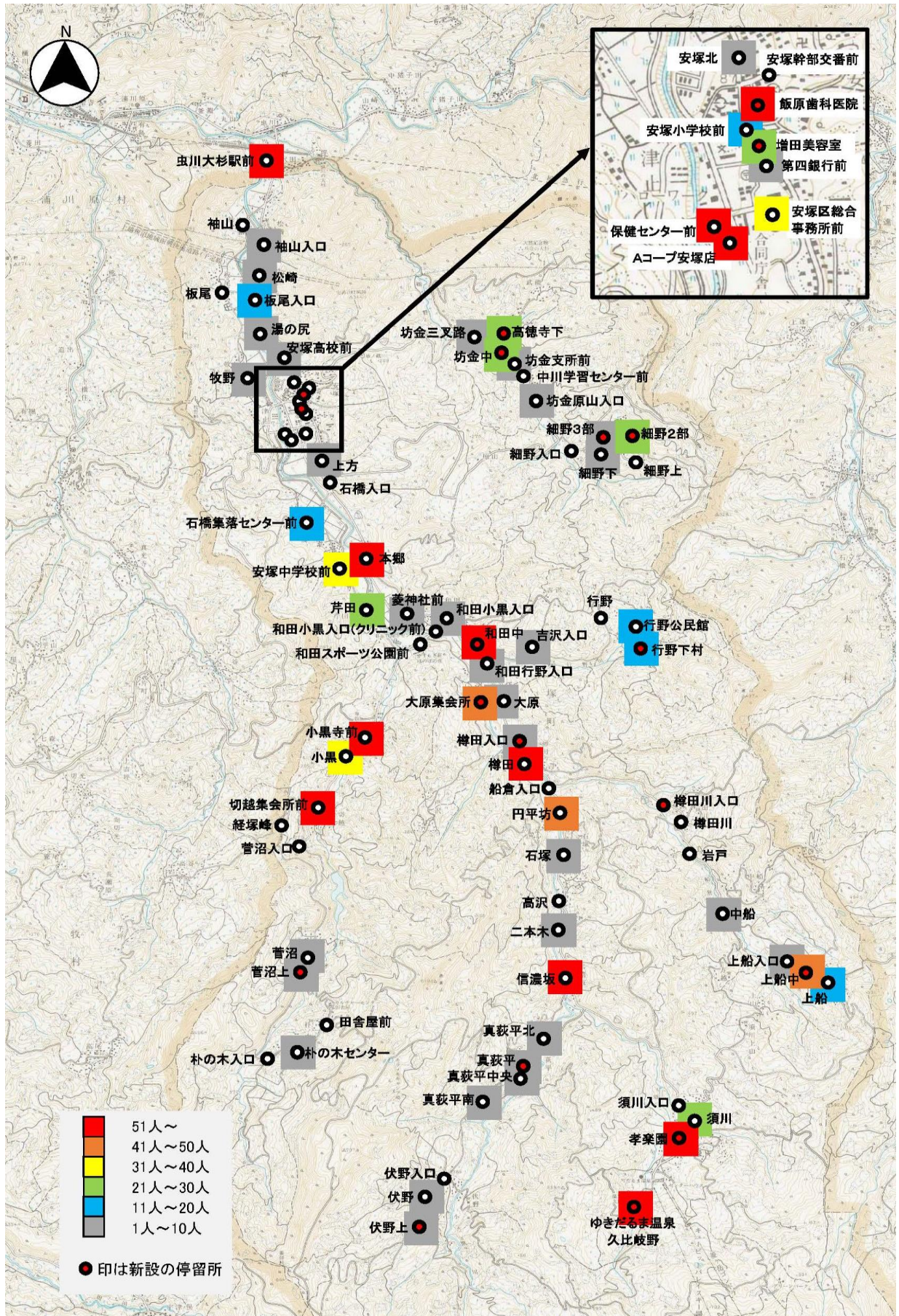
### (4) 停留所別の利用状況

#### 【利用人数の多い停留所（上位5件）】

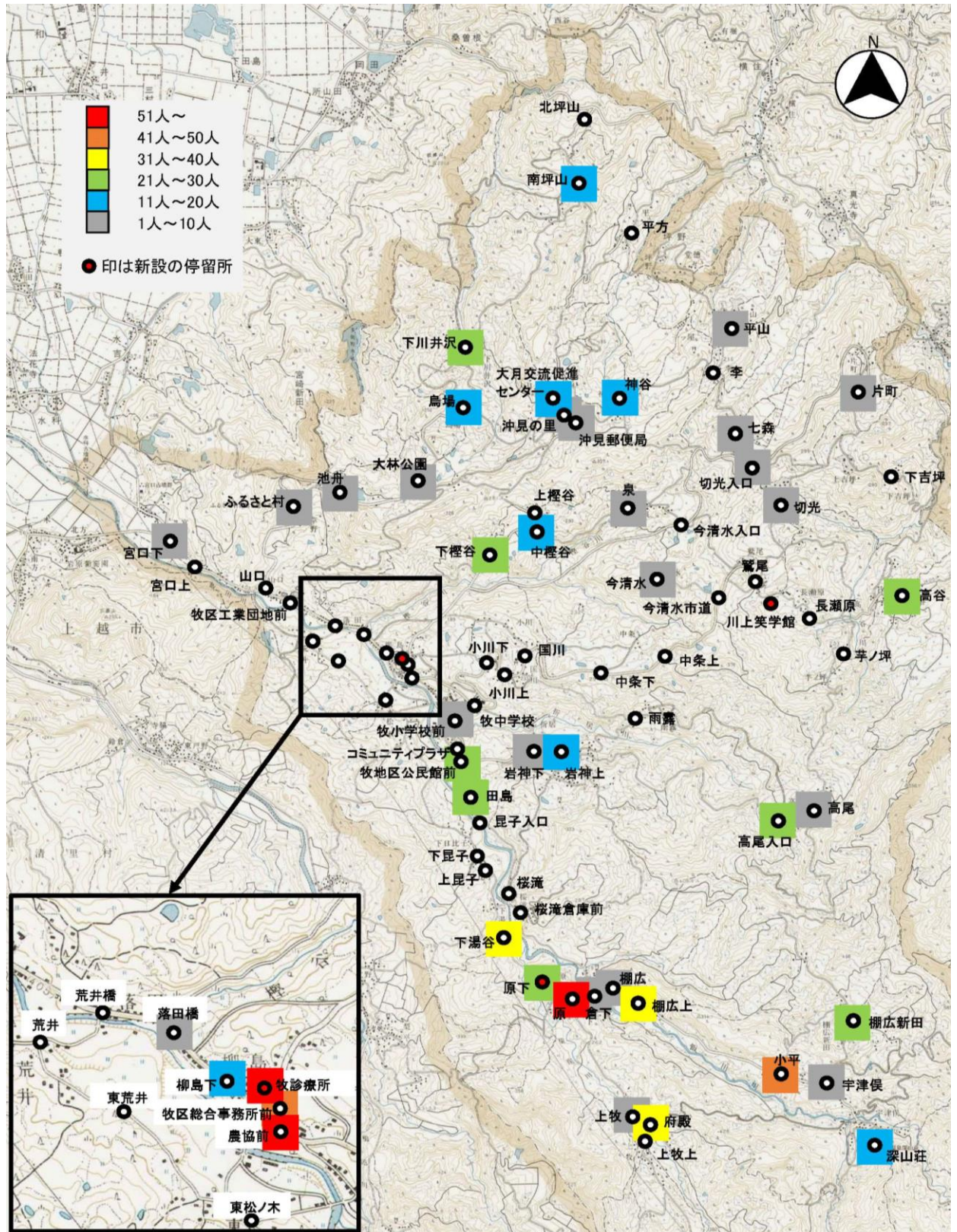
順位	安塚区	牧区
1位	保健センター前 (363人)	農協前 (353人)
2位	Aコープ安塚店 (234人)	牧診療所 (120人)
3位	虫川大杉駅前 (128人)	原 (66人)
4位	樽田 (110人)	小平 (50人)
5位	ゆきだるま温泉久比岐野 (92人)	牧区総合事務所前 (41人)

- ・ 安塚区では、路線バスとの乗継拠点であり、安塚診療所の最寄り停留所である「保健センター前」での乗降が一番多く、次に、買い物ができる「Aコープ安塚店」での乗降が多い。
- ・ 牧区では、路線バスとの乗継拠点であり、買い物ができる「農協前」での乗降が一番多く、次に、牧診療所の最寄り停留所である「牧診療所」での乗降が多い。
- ・ 各停留所の利用状況は次ページのとおり。

【安塚区 停留所別利用状況】



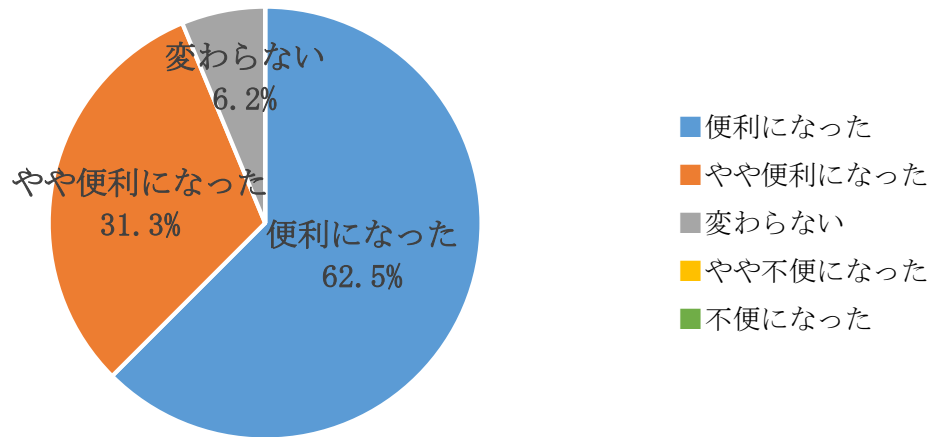
【牧区 停留所別利用状況】



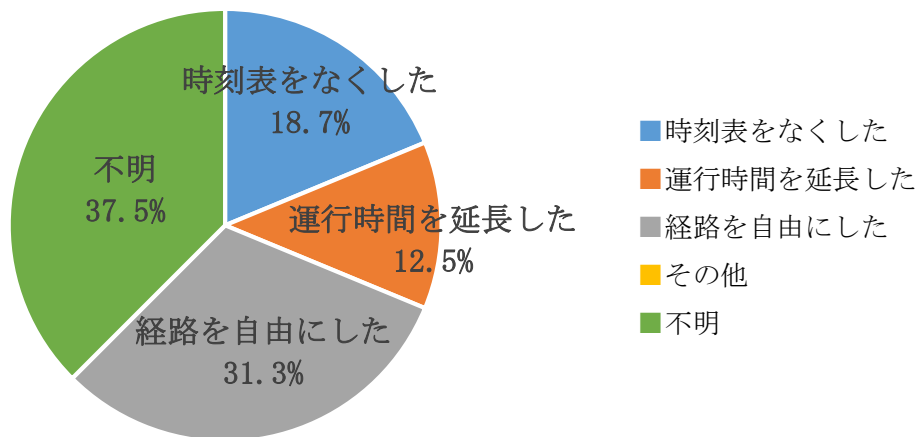
## 2 利用者を対象とした各種調査結果

### (1) アンケート調査（回収票数：16票）

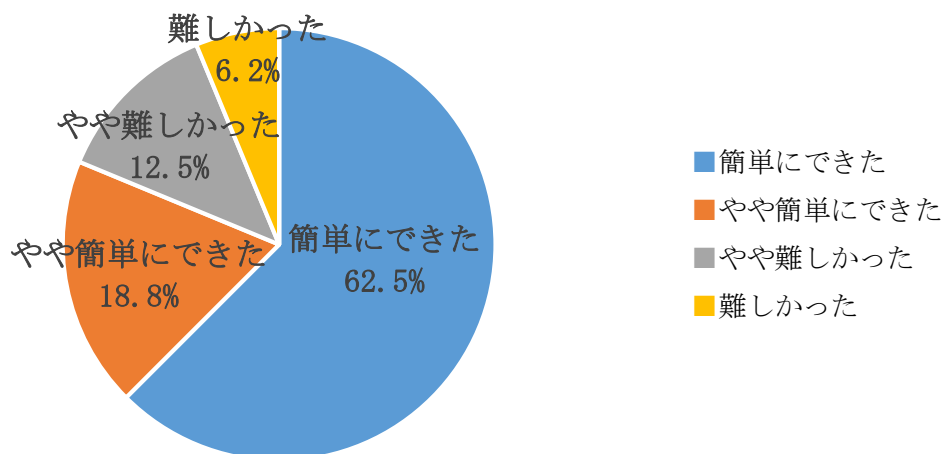
Q 1. 10月から運行方法を見直したことで、便利になりましたか。



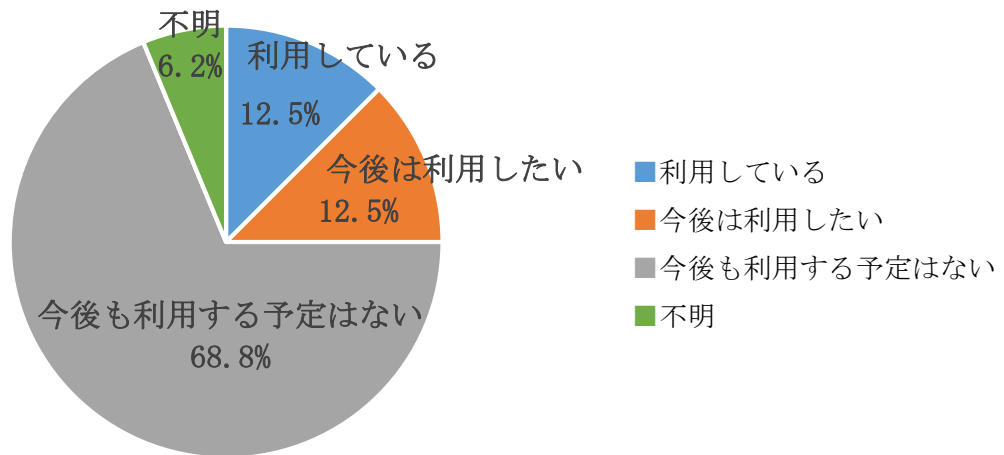
Q 2. 便利になったと感じる点はどこですか。



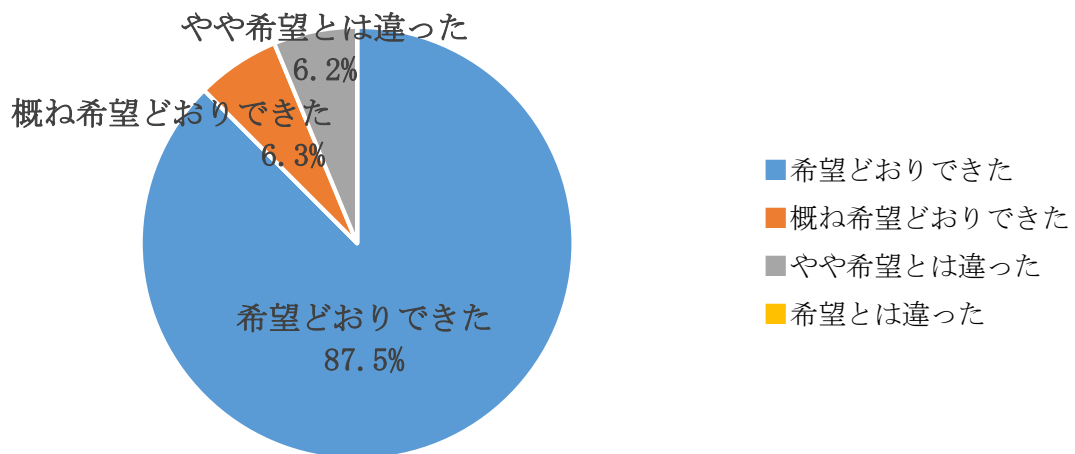
Q 3. 予約は簡単にできましたか。



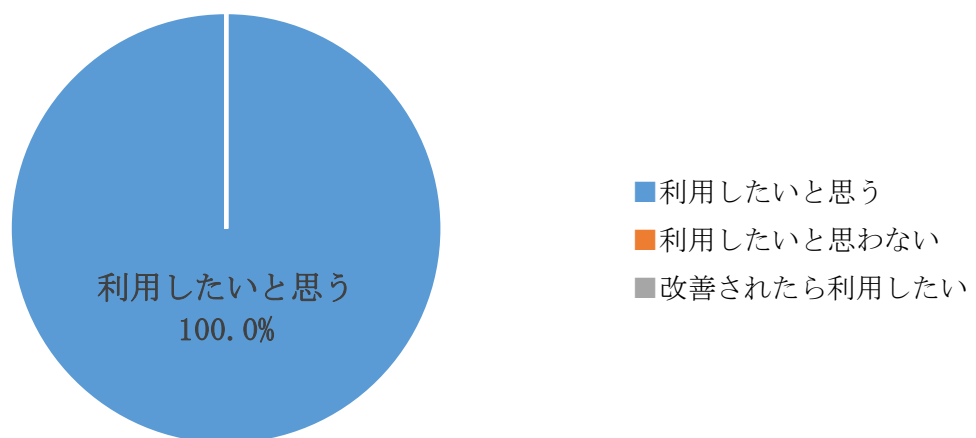
Q 4. インターネット予約を利用していますか。今後、利用したいと思いますか。



Q 5. 希望どおりの時間に予約ができましたか。



Q 6. また予約型コミュニティバスを利用したいと思いますか。



Q 7. 感想や意見・要望をお聞かせください。

感想	バスがないと通院できないので助かっている。
	同居人に送迎をお願いしづらくて困っていたので感謝している。
	農協前の待合所が暖かくて良かった。
	時間に合わせてもらってありがたい。運転士も感じが良い。
	予約時間のおり来てもらって助かっている。
	いつも感謝の気持ちでいっぱい。
	待ち時間が無くなり大変ありがたい。運転士も親切で助かっている。
意見	土日も朝夕1回ずつあったら助かるかもしれない。
要望	予約時間から1時間後の利用は困る。
	予約方法をもっと簡単にしてほしい。携帯電話を持っていない人は、出先で時間変更ができない。運賃を高くしてでも、予約方法を改善してほしい。
	時間の読めない用事で、1時間前の予約は不便。もう少し短縮できないか。

(2) 聞き取り調査（調査人数：46人）

主な感想	便利で助かっている。以前より便利になった。（25人）
	平日は毎日運行するので助かる。好きな時間に利用できて便利。（13人）
	停留所を新設してもらって助かる。（2人）
	運賃が安くて助かる。（5人）
	運転手が親切で良い。（6人）
意見要望	帰省する人のために、月に1回程度、日曜日に運行してほしい。（1人）
	友人に会いに行きたいので、土・日曜日に運行してほしい。（1人）
	イベントに出かけたいので、土・日曜日に運行してほしい。（1人）
	飲みに行くときに利用したいが、土・日曜日は運行していない。直江津方面から飲食して帰って来ても夜に運行しないので不便。（1人）
	深山荘に行きたいが、安塚区と牧区間が運行していないので不便。（1人）
同じ方向に向かう車両があれば、予約時間に捉われずに乗れたらよい。（1人）	

(3) 意見・要望への対応

- ・ 安塚区や牧区では、谷筋や川沿いの一本道が多いため、往復に時間がかかることや、冬は30分では往復できない場合があるなど、物理的に対応が困難であるため、1時間前の予約としていることから、令和5年4月から予約は1時間前までとする。
- ・ 土・日曜日や夜間の運行については、運転手の拘束時間が増えることによる人件費が増加する一方で、アンケート・聞き取り調査の結果を見ると、ニーズが少ないことから、令和5年4からの本運行では対応しないこととする。
- ・ 運行エリアの拡大については、ニーズや費用対効果を考慮して検討する必要がある。



### 3 まとめ

- ・今回の実証運行は、R3年度の利用者数と比較すると、安塚区では増加し、牧区でもほぼ同等の実績となった。また、アンケートでは、予約型コミュニティバスの運行により、「便利になった」「やや便利になった」と回答した人が93.8%、予約型コミュニティバスを「また利用したい」と回答した人が100%であった。また、聞き取り調査においても、便利になったとの感想が最も多かった。
- ・便利になった点としては、「経路を自由にした」と回答した人が31.3%、「時刻表をなくした」と回答した人が18.8%となっており、予約型コミュニティバスの運行方法が利用者のニーズに合致しているものと考えられ、地域の移動手段を確保するための有効な手法であることが確認できた。
- ・課題としては、利用者が少ない朝・夕方方の利用促進や、インターネット予約を含めた予約方法の周知などが必要であると考えている。
- ・また、他地域での実施に当たっては、既存のバスやタクシーなどとの関係や費用対効果等を考慮して導入を検討する必要がある。

## 互助による輸送について

資料No.3  
中郷区地域協議会 R5. 5. 24  
交通政策課

### 1 要旨

バス路線の廃止地域や元々バス路線のない交通空白地において、住民組織による互助による輸送を令和2年度から中ノ俣地区と三和区にて実施しており、市は、各団体の運行経費に対して負担金を支払うことで、取組を支援している。

### 2 経緯

#### ➤中ノ俣地区

- ・高齢者の多い中ノ俣地区において、地域住民より、買い物時の移動手段を確保することへの要望があったことから、NPO法人かみえちご山里ファン倶楽部が、中ノ俣地区と各商業施設を結ぶ自家用有償旅客運送として、令和2年7月に運行を開始した。

#### ➤三和区

- ・バス路線の再編による路線の廃止や短縮に伴い、区内に交通空白地が生じることから、NPO法人三和区振興会が、地域住民の区内の移動手段を担う「みんなの足」（自家用有償旅客運送）として令和2年10月に運行を開始した。

### 3 運行概要

項目		中ノ俣地区	三和区
運行	運行区域	中ノ俣研修センター～ナルス南高田店～イチコ高田西店	三和区全域
	運行日	木曜日	平日 (祝日及び年末年始を除く)
	便数	1日2便 (1往復)	1日17便
	乗降場所	各商業施設	目的地 (ドアtoドア)
	運賃	500円	一般100円、高校生50円 (区外在住の人：一般200円、高校生100円)
	支払方法	現金	
予約	予約方法	電話	
	受付日	平日 (祝日及び年末年始を除く)	
	受付期間	前日まで	乗車を希望する日の1か月～前日の17時
車両	運行台数	1台	2台
	乗車定員	1台あたり最大9人	1台あたり最大7人

### 4 利用実績

	中ノ俣			三和区		
	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度
年間の利用者数	71人	109人	102人	668人	1,040人	974人
1便当たりの利用者数	1.0人	1.0人	1.0人	0.7人	0.7人	0.7人

※1便当たりの利用者数…年間の利用者数÷年間の計画運行回数