

資料

(令和5年度 第5回上越市地域公共交通活性化協議会)

【報告】市による代替輸送について

1. 運行期間

アイエムタクシーによる新たな運行が始まるまでの間
(令和 5 年 10 月 2 日(月)～10 月 31 日(火)を予定)

2. 運行ルート

別紙 4 のとおり (始発と終着を稲荷山地区とし、二本木駅までは旧関山ルート、
二本木駅～新井地区間は岡沢ルートを運行)

3. 運行日及び方式

平日の全便デマンド運行 (土休日は運休)

4. 運行車両

ハイエース (10 人乗り)

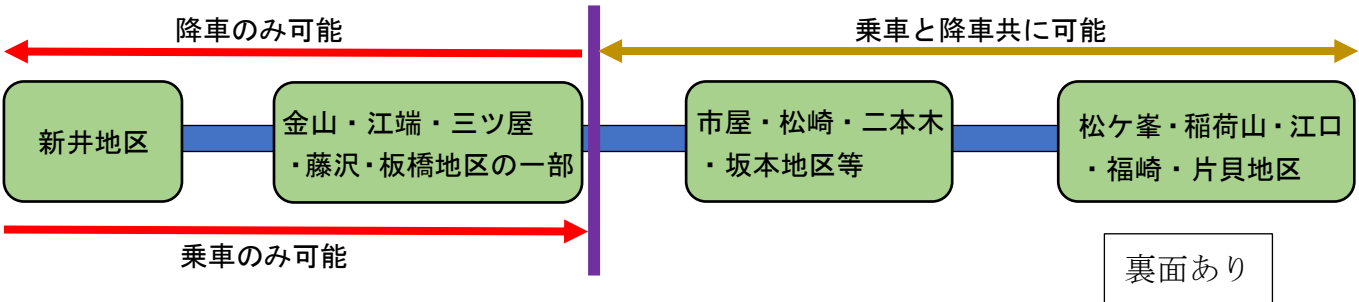
5. 運賃

無料 (緊急対応によるものであるため)

6. 輸送の範囲

関山ルートの廃止に伴う緊急対応であることから、廃止の影響を受ける人を対象とすることを基本とし、原則、岡沢ルートと共通する停留所からの乗降に制限を設ける。

利用の制限	
新井地区行きの便 新井地区の全て及び金山・江端・三ツ屋・藤沢・板橋地区の一部の停留所からは 降車のみ可能 (乗車不可)	松ヶ峯・稲荷山・江口・福崎・片貝地区行きの便 新井地区の全て及び金山・江端・三ツ屋・藤沢・板橋地区の一部の停留所からは 乗車のみ可能 (降車不可)
対象の停留所一覧	
【新井地区】 揚石医院、イチコ入口、朝日町ショッピングプラザ前、新井駅前、新井バスターミナル、JA えちご上越新井支店前、中町、上町、妙高市役所西口、田町 1 丁目、田町 2 丁目、けいなん総合病院、小出雲十字路、原信前、経塚山入口、小出雲 2 丁目 計 16 か所	
【金山・江端・三ツ屋・藤沢・板橋地区】 日曹エンジニアリング前、江端第 1、江端第 4、西四ツ屋集会所前、中郷区総合事務所前、JA 中郷前、金山第 1、金山集会所前、金山第 4、金山第 3、金山入口、江端第 2、日曹生協前、望月医院前、二本木駅、伊藤接骨院前、藤沢上、藤沢第 3、藤沢第 2、藤沢、板橋上、板橋 計 22 か所	



7. デマンド運行の利用に関する予約受付について

- ・中郷区総合事務所で利用者からの予約を電話にて受け付ける。
- ・予約は、利用する前日の午後5時15分まで受け付ける。
 なお、月曜日運行分の予約については、運行日から遡って直近の金曜日の午後5時15分までとする。
- また、祝日の翌日の運行分については、運行日から遡って直近の総合事務所の開庁日とする。＜例＞10月10日(火)運行分⇒10月6日(金)まで予約受付

8. 運行ダイヤ

【中郷区→新井地区方面】

	デマンド1便	デマンド3便	デマンド5便	デマンド7便
始発	松ヶ峯・稲荷山・江口・福崎・片貝地区			
	7:00~7:15	8:25~8:40	10:20~10:35	13:35~13:50
	↓	↓	↓	↓
	市屋・松崎・二本木・坂本地区			
	7:05~7:20	8:30~8:45	10:25~10:40	13:40~13:55
	↓	↓	↓	↓
	金山・江端・三ツ屋・藤沢・板橋地区（一部の停留所は降車のみ可能）			
7:10~7:35	8:35~9:00	10:30~10:55	13:45~14:10	
終着	↓	↓	↓	↓
	新井地区（全ての停留所で降車のみ可能）			
	7:25~7:40	8:50~9:05	10:45~11:00	13:55~14:15

【新井地区→中郷区方面】

	デマンド2便	デマンド4便	デマンド6便	デマンド8便
始発	新井地区（全ての停留所で乗車のみ可能）			
	9:20~9:35	12:50~13:05	14:20~14:35	15:30~15:45
	↓	↓	↓	↓
	金山・江端・三ツ屋・藤沢・板橋地区（一部の停留所は乗車のみ可能）			
	9:25~9:45	12:55~13:15	14:25~14:45	15:35~15:55
	↓	↓	↓	↓
	市屋・松崎・二本木・坂本地区			
9:40~9:55	13:10~13:25	14:40~14:55	15:50~16:05	
終着	↓	↓	↓	↓
	松ヶ峯・稲荷山・江口・福崎・片貝地区			
	9:45~10:00	13:15~13:30	14:45~15:00	15:55~16:10

【協議】再編の内容について

1. 運行開始日

令和5年11月1日(水)

2. 運行ルート

資料5のとおり（旧関山ルート上の経路の一部も含めて運行範囲とする）

3. 運行日

平日（土曜・日曜・祝日及び12月30日～1月3日は運休）

4. 運賃

旧関山ルートから変更なし（エリア制運賃）

5. 運行ダイヤ

【中郷→新井方面】

	1便 (定時便)	2便 (デマンド便)	3便 (デマンド便)	4便 (デマンド便)	5便 (デマンド便)
始発	稲荷山 6:54	岡沢地区 7:30~7:45	稲荷山・片貝地区 8:25~8:40	岡沢地区 9:35~9:50	稲荷山・片貝地区 13:35~13:50
	↓	↓	↓	↓	↓
二本木駅	7:08	7:45~8:00	8:35~8:55	9:50~10:05	13:45~14:05
	二本木駅から終点までの間は、全ての便において岡沢ルートの経路を運行				
	↓	↓	↓	↓	↓
終点	朝日町 SP 7:25	新井地区 7:50~8:05	新井地区 8:50~9:05	新井地区 9:55~10:10	新井地区 14:00~14:15
備考	稲荷山始発		稲荷山・片貝地区始発		稲荷山・片貝地区始発

【新井→中郷方面】

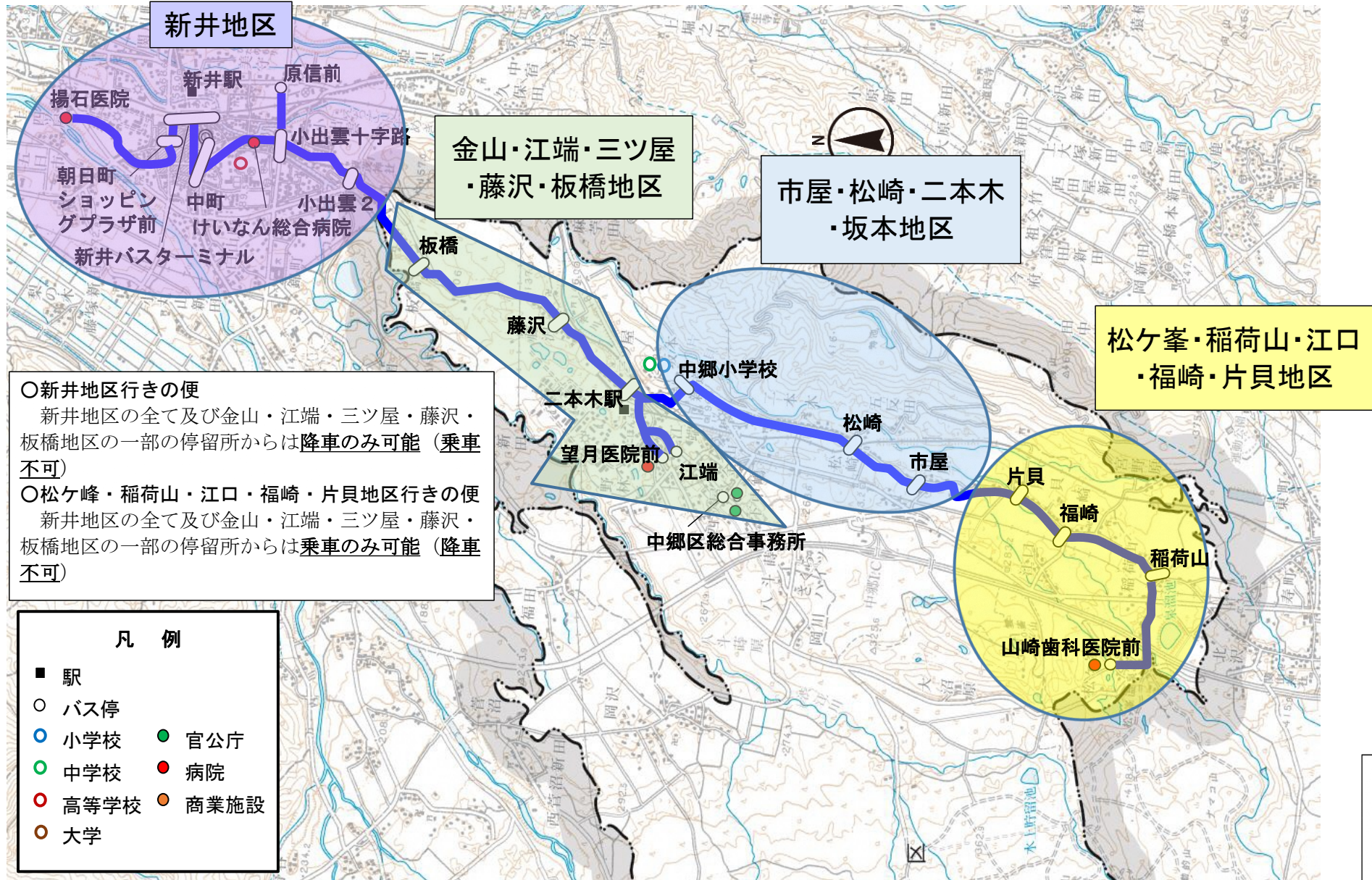
	1便 (定時便)	2便 (定時便)	3便 (デマンド便)	4便 (デマンド便)	5便 (デマンド便)	6便 (デマンド便)
始発	朝日町 SP 7:35	揚石医院 11:20	新井地区 12:30~12:45	新井地区 14:30~14:45	新井地区 15:30~15:45	新井地区 18:00~18:15
	↓	↓	↓	↓	↓	↓
二本木駅	7:52	11:47	12:30~12:45	14:35~14:50	15:40~15:55	18:05~18:20
	↓	↓	↓	↓	↓	↓
終点	岡沢 8:08	はとびあ 中郷 12:07	岡沢地区 12:50~13:05	岡沢地区 14:50~15:05	稲荷山・片貝地区 15:55~16:10	岡沢地区 18:20~18:35
			↓ 稲荷山・片貝地区 13:10~13:30			
備考			稲荷山・片貝地区終点		稲荷山・片貝地区終点	

: 岡沢ルート
 : 旧関山ルートの一部を運行する便
 : 岡沢ルートと旧関山ルートの一部を運行する便

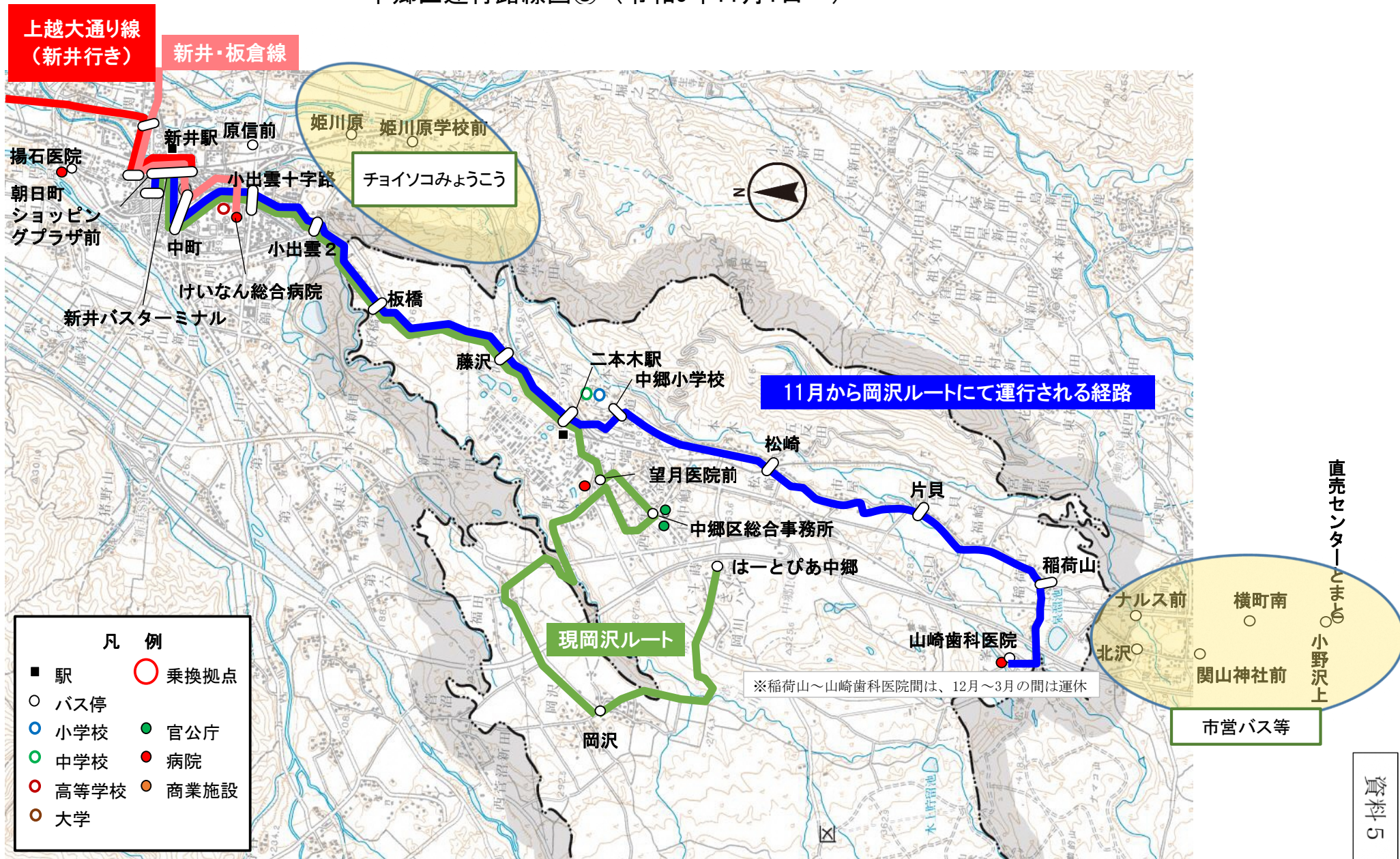
中郷区運行路線図① (～令和5年9月)



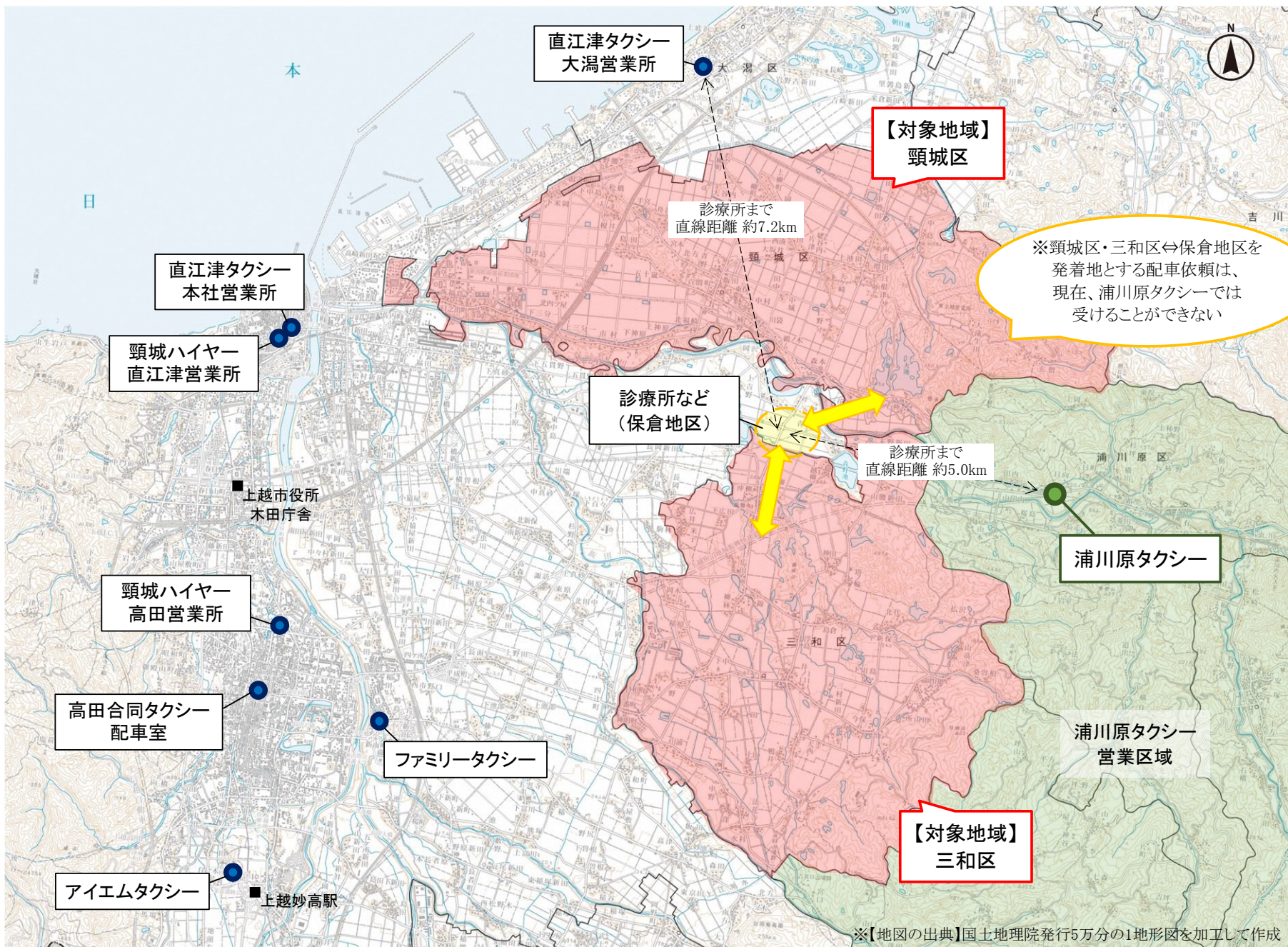
中郷区運行路線図② (令和5年10月2日～31日)



中郷区運行路線図③ (令和5年11月1日～)



営業区域外旅客運送の対象となる地域(概略図)



11

(素案)

第2次
上越市総合公共交通計画
(後期再編計画)

《令和6年度～令和9年度》

令和 年 月
上越市

目 次

第1章 計画の概要	1
1 計画の背景と目的	1
2 計画の位置付け	1
(1) 活性化再生法に基づく地域公共交通計画	1
(2) 上位計画及び関連計画との整合	2
① 上越市第7次総合計画	2
② 上越市都市計画マスタープラン	5
③ 上越市立地適正化計画	6
④ その他の各政策分野における計画	7
3 本計画が対象とする公共交通	7
4 計画の対象区域	8
5 計画期間	8
第2章 上越市の概況	9
1 地勢	9
2 人口の推移と将来推計	10
第3章 公共交通を取り巻く現状	11
1 公共交通に対する市民ニーズ	11
(1) 利用者層	11
(2) 高齢者を取り巻く状況	14
(3) 公共交通に対する市民の意識	15
2 公共交通の利用状況	17
(1) 利用者数の推移	17
① 鉄道	17
② バス	17
③ タクシー	18
④ 市営バス	18
⑤ 予約型コミュニティバス	18
(2) 市民の移動手段の状況	20
3 公共交通に対する市の負担	24
(1) 鉄道	24
(2) バス	25
(3) 市営バス	26

4	公共交通を取り巻く環境の変化	27
(1)	運転手不足	27
(2)	地域公共交通の再構築に向けた国の取組及び制度改正	28
(3)	技術の進歩（ICT、脱炭素）	31
5	現行計画の目標達成状況	32
(1)	上越市第2次総合公共交通計画	32
(2)	上越市第2次総合公共交通計画における再編計画及び公共交通 の利用促進の取組	34
第4章	計画の基本方針及び目標	37
1	市民の日常生活における移動手段の確保	37
2	公共交通ネットワークの持続可能性の確保	38
第5章	取組方針	39
1	バス路線の役割分担に基づく再編の考え方	39
2	バス路線の評価と方向性の検討	42
3	多様な移動手段の検討	45
4	バス路線がない地域の移動手段の確保	46
(1)	基本的な考え方	46
(2)	住民の互助による輸送	47
①	互助による輸送の取組	47
②	上記①の取組に対する市の支援	47
(3)	近所の助け合いによる輸送	49
①	住民同士が支え合う取組の展開	49
②	「近所の助け合い」の取組に対する市の支援	49
(4)	地域における各種輸送サービスとの連携	50
5	鉄道	51
6	公共交通を利用しやすい環境の整備	51
第6章	主要施策	52
1	バス路線の再編計画	52
(1)	概要	52
(2)	地域別の再編計画	52
	(地区別の路線再編計画を掲載)	53
(3)	再編の実施時期	54
(4)	バス路線の廃止地域及び公共交通がない地域への対応	56

2	公共交通の利用促進の取組	56
(1)	分かりやすい情報提供	56
①	上越市内公共交通総合時刻表の作成	56
②	バス車両の系統番号の表示	56
③	バス停留所・案内所等における表示、車内アナウンスの多言語化	56
④	バスロケーションシステムの運用	57
⑤	公共交通に関する情報を集約したホームページの運用	57
⑥	経路検索サイトによるバス運行の情報検索サービスの継続	57
(2)	公共交通を利用しやすくするサービスの向上	57
①	お得な乗車券等の発行	57
②	施設と連携した割引サービス	57
③	通学100円バスの運行	57
④	デマンド運行の予約の負担軽減	58
⑤	MaaS (Mobility as a Service) の検討	58
(3)	モビリティ・マネジメント	59
①	バス利用促進イベントの開催	59
②	鉄道利用促進イベントの開催など	59
③	夏休み小・中・高校生「バス乗車体験」キャンペーン	59
④	バスの乗り方教室	59
⑤	列車を見たら手を振ろうキャンペーン	59
⑥	高齢者向け啓発資料の配布	59
⑦	公共交通出前講座の実施	59
3	大雪時における公共交通の確保	60
4	新しい技術の活用に向けた検討	62
第7章	計画の進捗管理・目標の達成状況の評価	63
1	基本方針の評価	63
2	施策の評価	64
(1)	バス路線の再編の評価	64
(2)	利用促進策の評価	64
3	評価体制	64

第1章 計画の概要

1 計画の背景と目的

当市では、平成27年3月に策定した「上越市総合公共交通計画」（以下「第1次交通計画」という。）の計画期間が令和元年度に終了することから、引き続き、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、令和2年3月に「第2次上越市総合公共交通計画」（以下「第2次交通計画」という。）を策定し、バス路線の再編や公共交通の利用促進に向けた取組を進めてきた。

このような中、人口減少・少子化の進行、自家用車中心の生活様式などの要因から、地域公共交通は利用者数の減少に歯止めがかからない状況にあり、維持確保が困難な状態が続いている。加えて、新型コロナウイルス感染症の影響による更なる利用者の減少、物価・エネルギー価格高騰に伴う運行経費の増加、運転手不足など、新たな課題が発生し、地域公共交通を取り巻く環境は一段と厳しさが増している。

しかしながら、高齢化の進行や運転免許証の自主返納者の増加に適切に対応するため、地域公共交通は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求められている。

こうした状況の下、第2次交通計画に基づき、路線バス等の運行経路の見直しを行うほか、住民団体による互助に基づく輸送サービスへの支援や予約型コミュニティバスの導入といった、多様な移動サービスを展開するなど、地域の実情を踏まえた地域公共交通の効率化と利便性の向上に資する運行形態の見直しを進めてきた。令和5年度で前期4年間の取組が終了することから、目標の達成状況や各バス路線等の評価、利用促進策の実施状況等の検証を行った上で、令和6年度以降の後期4年間の取組内容を検討し、後期再編計画（以下「本計画」という。）を策定する。

2 計画の位置付け

(1) 活性化再生法に基づく地域公共交通計画

本計画は、地域公共交通活性化再生法第5条に基づき策定するものであり、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するための「地域公共交通計画」として位置付けるものである。

なお、本計画の策定に当たっては、鉄道・バス・タクシーの各交通事業者、国土交通省、道路管理者、新潟県警察本部、学識経験者、公募市民などからなる地域公共交通活性化協議会のほか、地区公共交通懇話会、バスの利用者、町内会や住民団体等の関係者と協議等を行い、その内容を反映したものとしている。

あわせて、当市のまちづくりの考え方と整合を図るとともに、市内の公共交通機関のほか、自家用有償旅客運送や住民団体による輸送等を含めて地域の移動の在り方を整理することにより、まちづくり・地域づくりと連携した面的な公共交通ネットワークの構築を目指している。

(2) 上位計画及び関連計画との整合

① 上越市第7次総合計画

令和4年12月に策定した第7次総合計画（令和5年度～令和12年度）（以下「総合計画」という。）では、市の将来都市像に「暮らしやすく、希望あふれるまち 上越」を掲げ、人口減少や人々の価値観の多様化などが進む成熟社会の中にあっても、生きる力を備えたまちと人をつくることで、当市ならではの快適で幸せな暮らしを実現するため、5つのまちの姿を基本目標に定め、各政策分野において必要な政策・施策を推進していくこととしている。（図表 1-1）

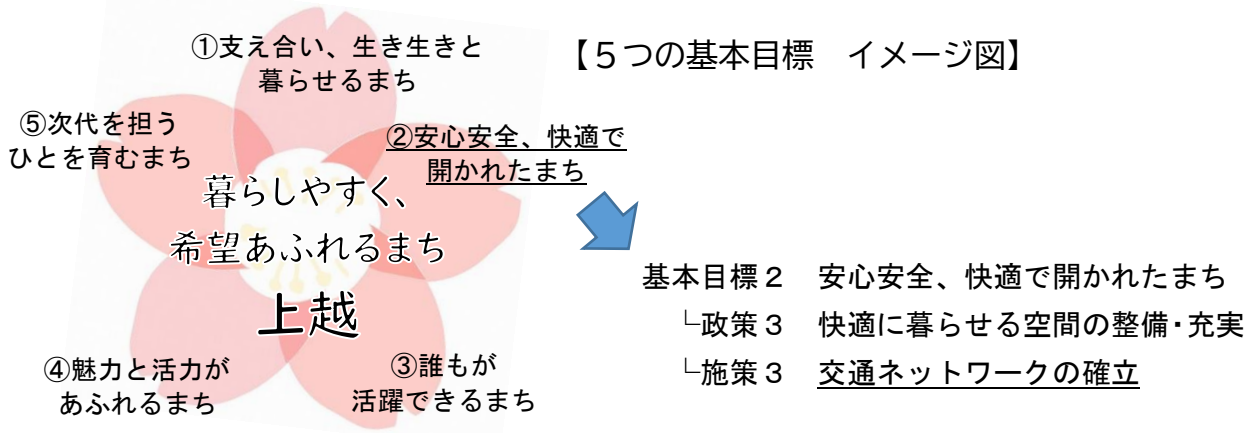
また、将来都市像の実現に向けた土地利用の基本的な考え方である土地利用構想では、暮らしを支える機能を維持・集積する「拠点」を構築し、拠点と市外、拠点と拠点、拠点と地区内の集落のそれぞれの間の移動を支える交通ネットワークを構築することとしている。（図表 1-2）

そして、基本目標の一つである「安心安全、快適で開かれたまち」の実現に必要な政策・施策として、「快適に暮らせる空間の整備・充実—交通ネットワークの確立」を掲げ、多様な移動手段の活用により、将来にわたり持続可能な公共交通ネットワークの構築に取り組むこととしている。

本計画では、総合計画に掲げる将来都市像の実現に向け、土地利用構想の考え方を踏まえて、公共交通ネットワークの利便性の向上と持続可能な公共交通ネットワークの構築を目指すものとする。

図表 1-1 上越市第7次総合計画将来都市像と施策

≪第7次総合計画将来都市像≫
暮らしやすく、希望あふれるまち 上越



【施策3】交通ネットワークの確立

【ありたい姿】

市内外に開かれた広域交通網の利便性が高まり、学業や職業、観光等の選択肢が広がるとともに、地域内では公共交通や互助による輸送などにより、暮らしを支える地域交通が確保され、車を運転しない人も安心して生活しています。

【現状（抜粋）】

- ・人口減少や車社会の進展、新型コロナウイルス感染症の感染拡大によりバス利用者の減少傾向が続いており、今後の需要回復と、将来にわたって持続可能な交通ネットワークの構築が求められています。
- ・また、鉄道においても利用者数の減少から、えちごトキめき鉄道と北越急行は両社とも厳しい経営状況が続いており、加えて、えちごトキめき鉄道では、変電所設備の老朽化に伴う大規模修繕に取り組む必要があります。

【目標（抜粋）】

- ・路線バスや予約型コミュニティバス、互助による輸送などにより、利用しやすい移動手段が確保されています。
- ・市民生活や地域経済を支える重要なインフラである在来線の安全で安定した運行が維持されています。

（参考）第7次総合計画に位置付けた施策「交通ネットワークの確立」に係る成果指標

	現状値	R8 中間目標値	R12 目標値
路線バス・乗合タクシー・市営バスの利用者数	1,291 千人 (R3)	1,468 千人	1,410 千人
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（上越市市民の声アンケート）	26.6% (R4)	29.0%	31.0%

図表 1-2 上越市第7次総合計画における面（エリア）・点（拠点）・線（交通ネットワーク）によるまちの構造のイメージ



面 めりはりのある土地利用

多様な都市機能や優良な農地、豊かな自然を有するエリアそれぞれの特性をいかし、育むめりはりのある土地利用を推進します。

点 暮らしを支える拠点の構築

各地区の拠点の機能に応じ、暮らしを支える機能を維持・集積します。

線 人や物の移動を支える交通ネットワークの構築

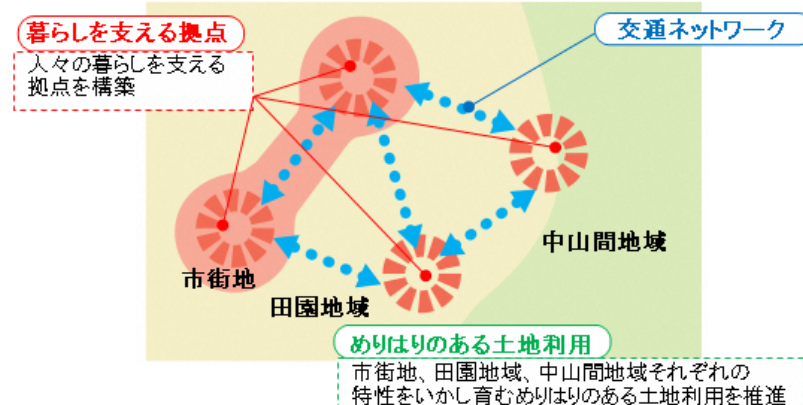
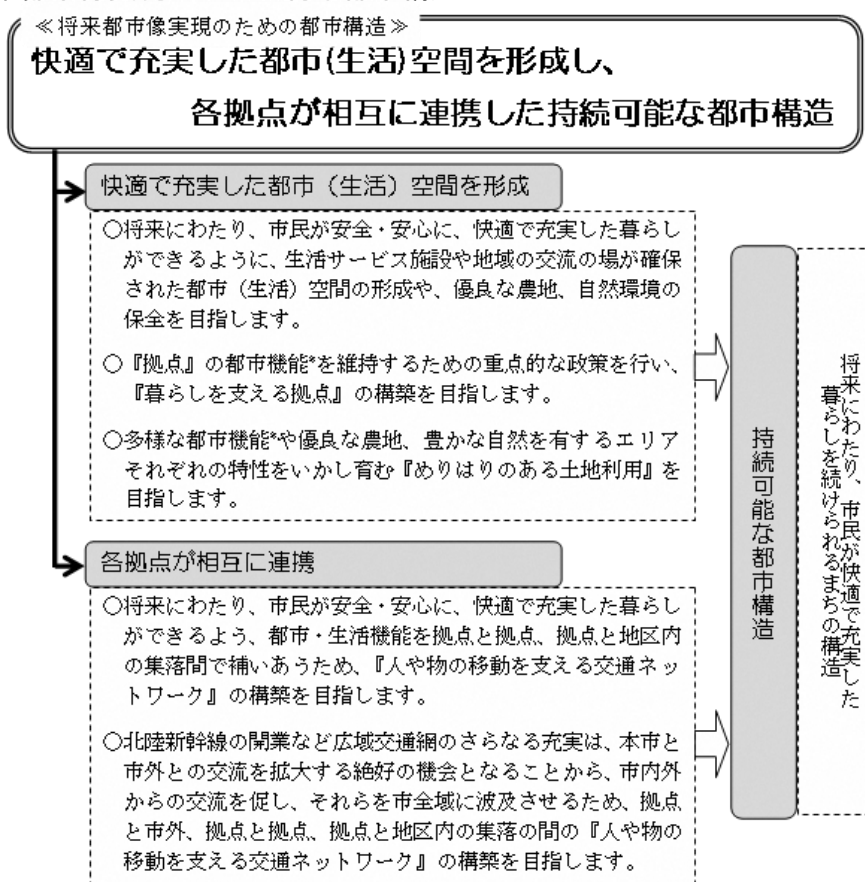
拠点と市外、拠点と拠点、拠点と地区内の集落のそれぞれの間を便利で安全に移動できる、交通ネットワークの構築を推進します。

② 上越市都市計画マスタープラン

当市の都市計画に関する基本的な方針を取りまとめた上越市都市計画マスタープラン（平成 27 年度～令和 16 年度）では、総合計画に掲げる将来都市像に基づき、将来都市構造として「快適で充実した都市（生活）空間を形成し、各拠点が相互に連携した持続可能な都市構造」を掲げ、将来にわたり、市民が安全・安心に、快適で充実した暮らしができるよう「暮らしを支える拠点」とともに、「人や物の移動を支える交通ネットワーク」の構築を目指すこととしている。

本計画では、都市計画マスタープランに掲げる拠点や交通ネットワークの考え方を踏まえ、将来の公共交通の在り方を定めることとする。

図表 1-3 将来都市像実現のための将来都市構造



資料：上越市都市計画マスタープラン

都市構造のイメージ

③ 上越市立地適正化計画

当市における日常生活に関わる都市機能の集約とともに、地域の個性を活かした拠点形成に向けた具体的な区域設定や施策を立案するための計画である上越市立地適正化計画（平成29年3月策定、目標年次：令和16年度）では、総合計画の将来都市像や都市計画マスタープランの将来都市構造に基づき、居住誘導区域への誘導施策として、公共交通の利便性向上に取り組むこととしている。また、施策の実施に当たっては、当市の公共交通に関する計画と連携し、必要に応じて計画の整合を図ることとしている。

本計画では、立地適正化計画が目指す都市機能の集約の考え方を踏まえ、将来の公共交通の在り方を定めることとする。

図表 1-4 上越市立地適正化計画において上越市が独自に行う施策の方向性



資料：上越市立地適正化計画を推進するための施策集

④ その他の各政策分野における計画

公共交通の在り方の検討に当たっては、市内在住の高齢者や障害者、学生のほか、市外からの来訪者等の重要な移動手段となっている役割を踏まえ、福祉・教育・観光等の各分野における施策と連携を図り、総合的に施策を展開していくことが大切である。

このため、本計画に基づく施策の実施の際には、必要に応じて、各政策分野の計画や施策との調整を図り、関係部署・機関と連携して取り組む体制を整えることとする。

3 本計画が対象とする公共交通

本計画では、「公共交通」を「不特定多数の者が利用することができる交通機関」と定義し、鉄道（鉄道事業法第2条第1項）、バス（道路運送法第3条第1号イの一般乗合旅客自動車運送事業をいい、乗合タクシーを含む。）、タクシー（道路運送法第3条第1号ハの一般乗用旅客自動車運送事業）及び市営バス（道路運送法施行規則第51条第1号の交通空白地有償運送）がこれに当たるものとして取り扱う。

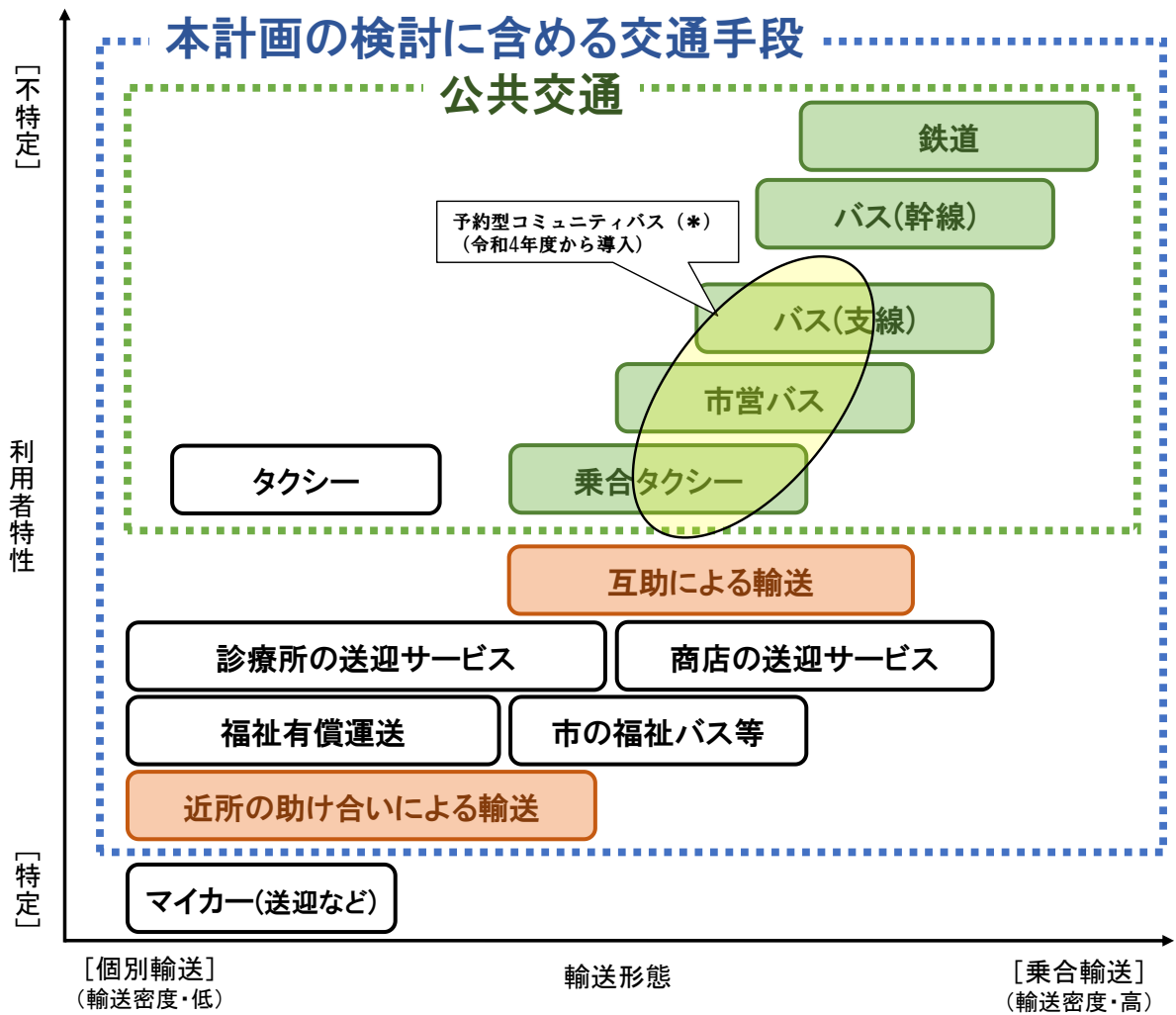
このうち、本計画では、市民の住居の近くまできめ細かく運行し、その運行内容の決定や運行経費の負担に対して市の関与が大きいバス及び市営バスを中心に、公共交通の在り方を取りまとめるものとする。

また、鉄道は、他の都市との広域ネットワークや拠点間の大量輸送を担う公共交通であることから、観光やビジネス、通勤・通学等での移動において利用しやすいツールをなるよう、その在り方についてまとめる。

なお、上記のような公共交通による対応が難しい地域においては、地域住民の主体的な参画を前提としつつ、「いかに住民の移動手段を確保していくか」という課題に対応していく必要がある。

このため、本計画では、民間の商店や診療所等が運行する送迎サービス、単独で公共交通機関を利用できない身体障害者等をNPO法人等が輸送する福祉有償運送、市が対象者を限定し運行する福祉バス等のほか、日常生活における移動手段を担うべく、住民が主体となり、自ら運転手や車両を用意した上で運行内容を定め、定期的に住民を輸送する互助的な取組や、近隣の住民同士が支え合う取組など、地域の交通手段を総動員し、公共交通による対応が難しい地域における住民の移動手段の在り方についても検討を加え、具体的な取組方針を整理する。

図表 1-5 本計画の対象とする交通手段



※ 国土交通省「地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画作成のための手引き 第4版 (H30.12月)」の図をもとに加筆して作成

*** 予約型コミュニティバスとは**

- ・ 小型車両で利用者の予約に応じて地域内を移動
- ・ 地域内の移動を面的にカバーし、交通空白地を解消
- ・ 運行効率化のため、オンデマンド交通システムを導入し、最適な運行ルートを決定 (不定時・不定路線)

4 計画の対象区域

本計画の対象区域は、上越市全域とする。ただし、本市で運行されている公共交通機関が近隣市に接続しており、市民が市域を越えて移動している状況を踏まえ、バス路線の再編等に当たっては、必要に応じて、近隣市と連携した取組を進めることとする。

5 計画期間

本計画の期間は、令和2年度から令和9年度までの8年間とする。

第2章 上越市の概況

1 地勢

当市は、新潟県の南西部に位置し、日本海に面する地方都市である。

平成17年1月1日の14市町村の合併により、市の面積は、合併前の上越市（249.24㎢）の約4倍、東京23区に相当する973.89㎢となった。市の中心部に広がる高田平野を取り囲むように中山間地域が広がり、市内の11区が過疎地域、大潟区と頸城区を除く全域が特別豪雪地帯に指定されている。

当市には、重要港湾の直江津港をはじめ、陸路として北陸自動車道及び上信越自動車道が走り、平成27年3月には北陸新幹線が開業した。

また、高田平野をえちごトキめき鉄道(株)の妙高はねうまラインが南北に縦断し、直江津から西の海岸線沿いでは日本海ひすいラインが運行されている。さらに、直江津から東の海岸線沿いではJR東日本の信越本線が運行されているほか、犀潟から六日町に向けて、北越急行(株)のほくほく線が運行されている。

図表2-1 上越市の概要



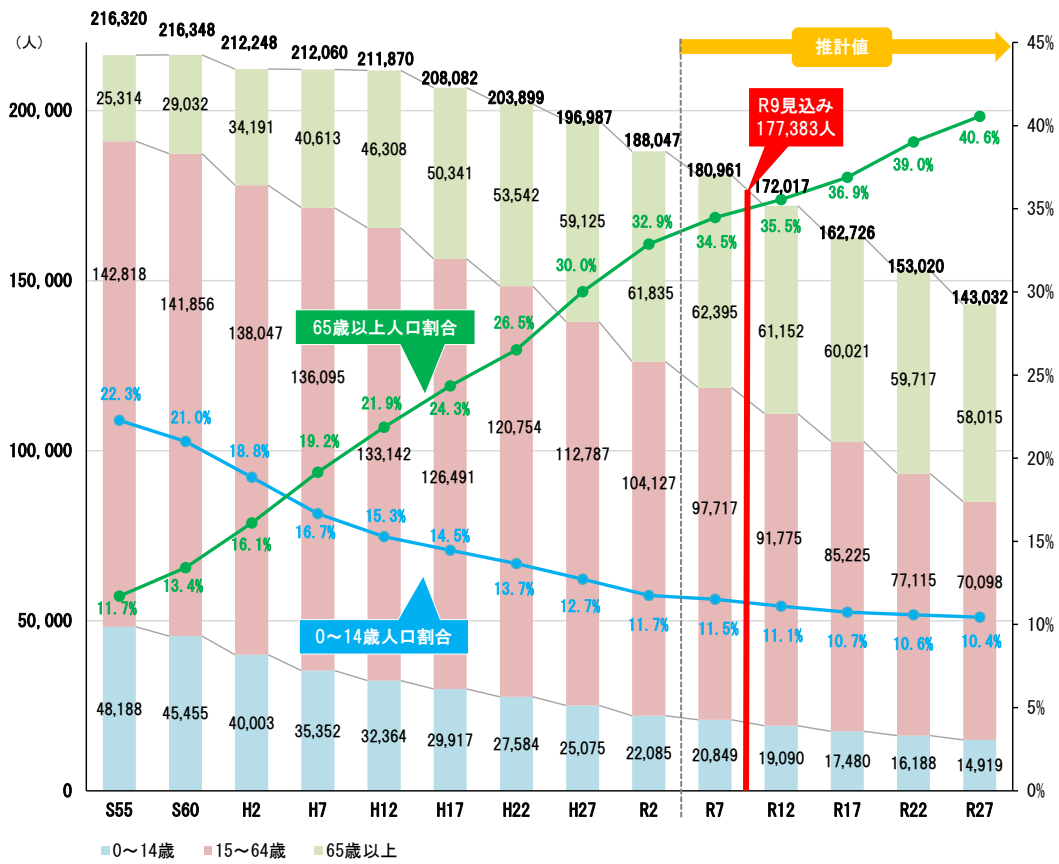
資料：上越市都市計画マスタープラン

2 人口の推移と将来推計

令和5年3月末現在の当市の人口は、約18万4千人で、新潟県全体の8.6%を占めているものの、減少傾向が続いており、本計画が終了する令和9年には、約17万7千人となる見込みである。

このうち、65歳以上の高齢者が総人口に占める割合は、平成30年の32.1%から令和9年には34.9%に高まる一方、15歳未満の年少者が総人口に占める割合は、平成30年の12.2%から令和9年には11.4%に低下すると推計されている。

図表 2-2 総人口の推移と将来推計人口（昭和55年～令和27年）



(計画策定時との違い：令和2年の人口)

	年少人口(～14歳)	生産年齢人口(15～64歳)	65歳以上人口
推計値	22,959人	104,053人	62,381人
実績	22,085人(▲3.8%)	104,127人(+0.1%)	61,835人(▲0.9%)

第3章 公共交通を取り巻く現状

1 公共交通に対する市民ニーズ

(1) 利用者層

第2次交通計画の策定に当たり、平成30年に実施したバスの乗降調査では、バス利用者の全体の41%が小学生から大学生までの学生であり、一般の利用者が28%、高齢者の利用者は27%だった。(図表3-2) また、同年実施した市内及び妙高市内の高等学校に通学する高校生に対するアンケート調査では、高校生の約半数が通学に鉄道を利用するほか、約1割がバスで通学していることが分かった。(図表3-3)

また、同年実施した公共交通に関するアンケートでは、運転免許証を有しない人のうち、日常生活において鉄道やバス、タクシーといった公共交通を利用していると回答した人の割合は43.8%であった。(図表3-4)

一方、本計画の策定に向け、平成30年の乗降調査時から路線バスの運行形態や利用状況が大きく変わった4路線(高等学校の閉校に向けた新入生募集停止、第2次交通計画の期間における路線再編に伴う利用状況の変化など)について、令和5年に実施した乗降調査では、高校生を中心とした学生の利用者が23.3%、一般の利用者が37.8%、高齢者の利用は35.6%であった。これは、当該路線が、高齢化が進んでいる地域を運行しているバス路線であることから高齢者の割合が大きくなった一方、小中学生の通学利用がないことから学生の割合が下がったものと考えられる。

このほか、バス利用者のうち運転免許証を保有していない人の割合は、平成30年調査では74.2%、また、令和5年調査では79.1%を占める結果となり、バス利用者の大半が運転免許証を有しない人であった。

このように、当市における公共交通は、運転免許証を有しない人に多く利用されており、移動に制約がある市民の移動手段として重要な役割を担っている。

図表3-1 各種調査等の概要

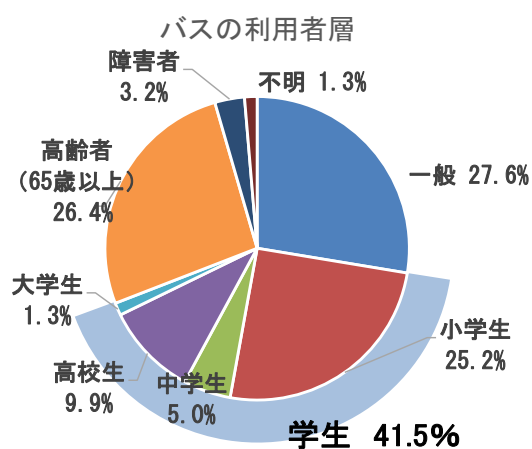
調査名	公共交通に関するアンケート	高校生アンケート
目的	市民の日常生活の移動手段の実態、公共交通に対する関心度や意見等の把握	高校生の公共交通の利用実態、需要等の把握
実施時期	平成30年3月	平成30年12月
対象	市内在住の16歳以上の男女6,228人	市内及び妙高市内の高等学校に通学する高校1・2年生3,903人
調査者数	2,745人(回収率44.1%)	3,557人(回収率91.1%)
主な調査項目	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通に対する意識 外出の目的地、目的、手段 公共交通の満足度、重要度 	<ul style="list-style-type: none"> 通学手段、交通費 公共交通の改善点 利用促進策の認知度

調査名	路線バス乗降調査 (H30)	聞き取り調査
目的	市内の路線バス(市営バスを含む)の利用状況の把握	高齢者を始めとする移動に制約がある人の移動実態、公共交通に対する需要等の把握
実施時期	平成30年6月～7月	平成30年4月～平成31年2月
対象	市内43路線	町内会長、民生委員、すこやかサロンの参加者、地域住民、免許返納者等
調査者数	5,932人	2,847人
主な調査項目	<ul style="list-style-type: none"> 乗車した便、乗降バス停 利用目的、頻度 路線バスに対する意見 	<ul style="list-style-type: none"> 住民の移動実態 公共交通を必要とする住民の状況

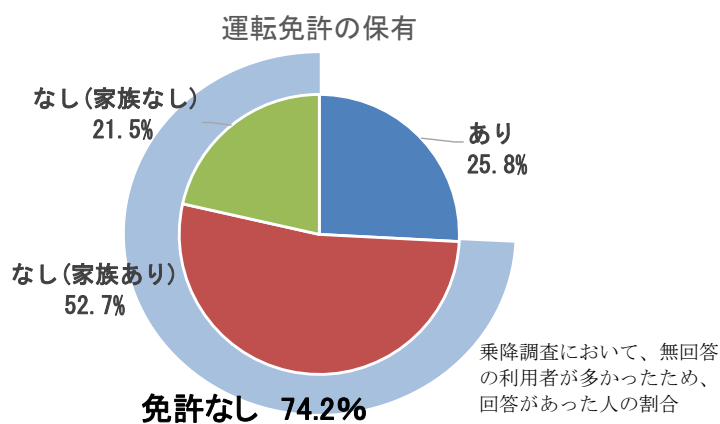
調査名	路線バス乗降調査 (R5)
目的	運行形態や利用状況が大きく変わった4路線の利用状況の把握
実施時期	令和5年4月、7月～9月
対象	市内4路線
調査者数	90人
主な調査項目	<ul style="list-style-type: none"> 乗車した便、乗降バス停 利用目的、頻度 路線バスに対する意見

図表 3-2 バス利用者の状況

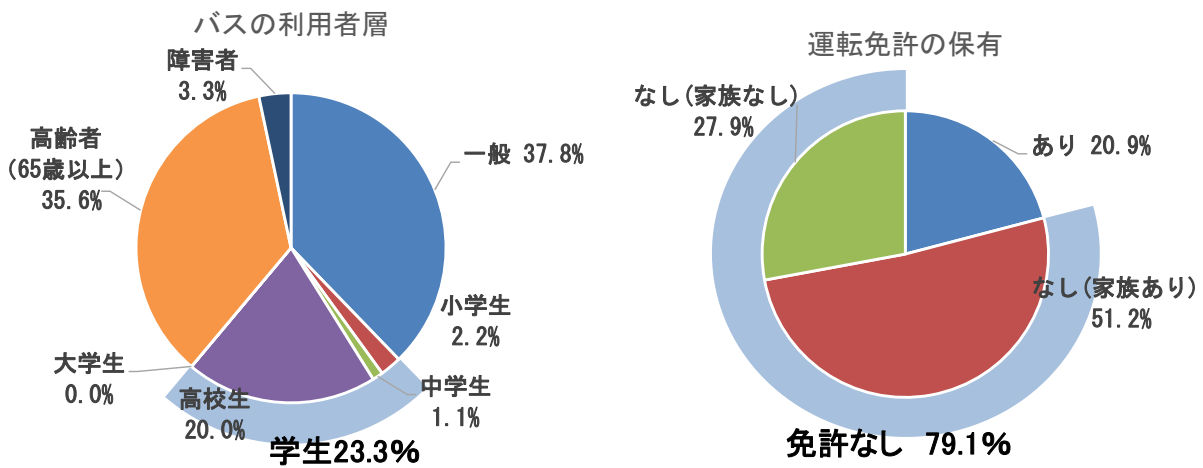
<平成30年調査>



資料：バスの乗降調査（平成30年、上越市）

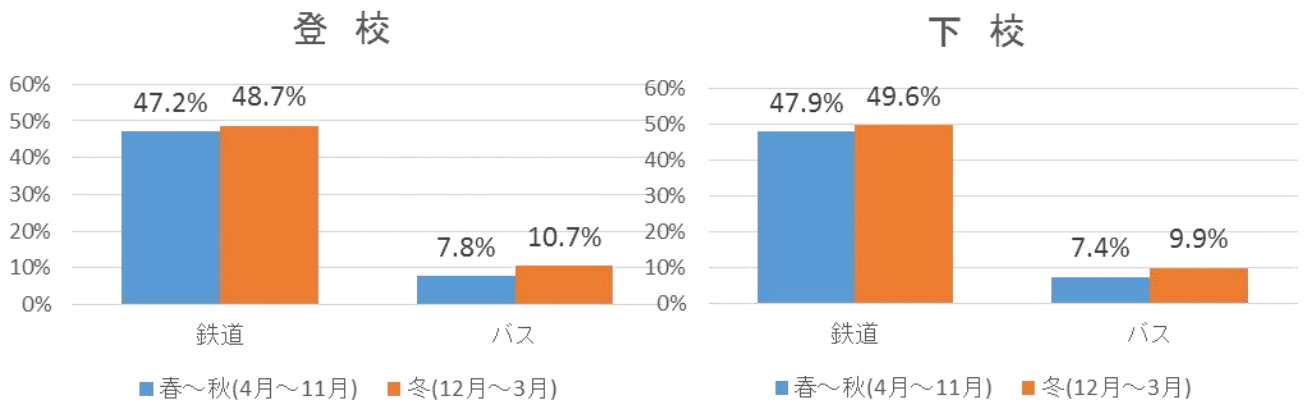


<令和5年調査>



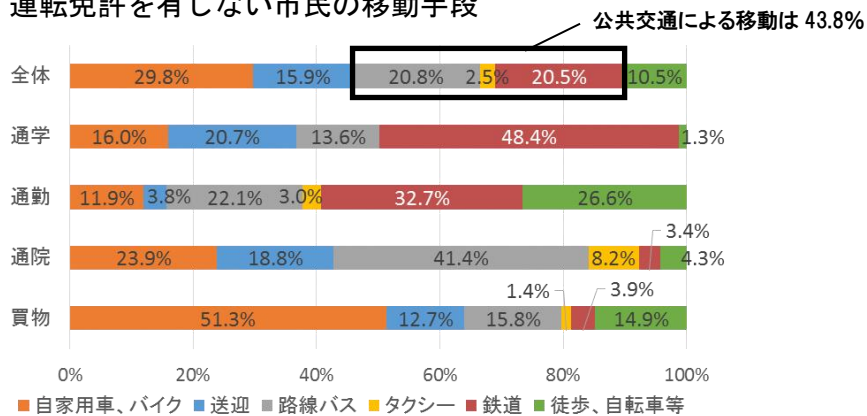
資料：バスの乗降調査（令和5年、上越市）

図表 3-3 高校生の通学手段



資料：「公共交通に関するアンケート」（高校生対象、平成30年、上越市）

図表 3-4 運転免許を有しない市民の移動手段



資料：「公共交通に関するアンケート」（平成30年、上越市）

(2) 高齢者を取り巻く状況

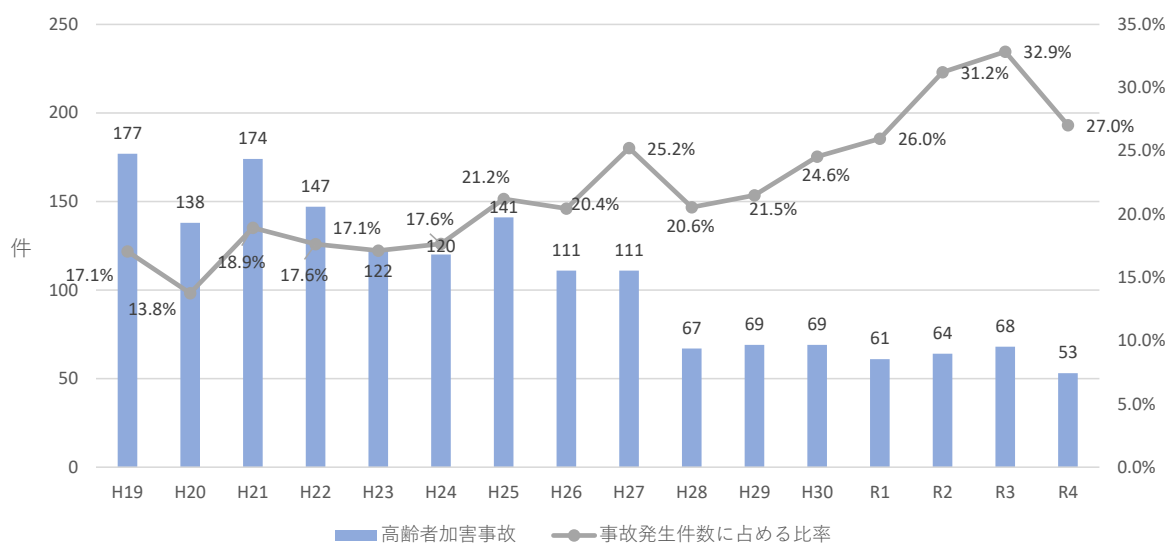
全国では、高齢運転者が加害者となる交通事故の発生が相次いでおり、当市においても、自らの運転に不安を持つ高齢者が安心して生活できる環境の整備が求められている。

新潟県内では、交通事故発生件数が減少傾向にある一方、高齢者加害事故件数の割合は増加傾向にあり、令和4年の交通事故発生件数に占める割合は29.6%となっている。この傾向は当市においても同様であり、令和4年の交通事故発生件数に占める高齢者加害事故の割合は27.0%（令和3年は32.9%）であった。（図表3-5）

このような中、市内の65歳以上の運転免許証の自主返納者数は、令和元年をピークに増加傾向から減少傾向に転じ、令和4年は435人であった。（図表3-6）この傾向は新潟県全体でも同様である。原因として、新型コロナウイルス感染症の流行により、密になりにくい自動車を手放さなくなったことが考えられる。

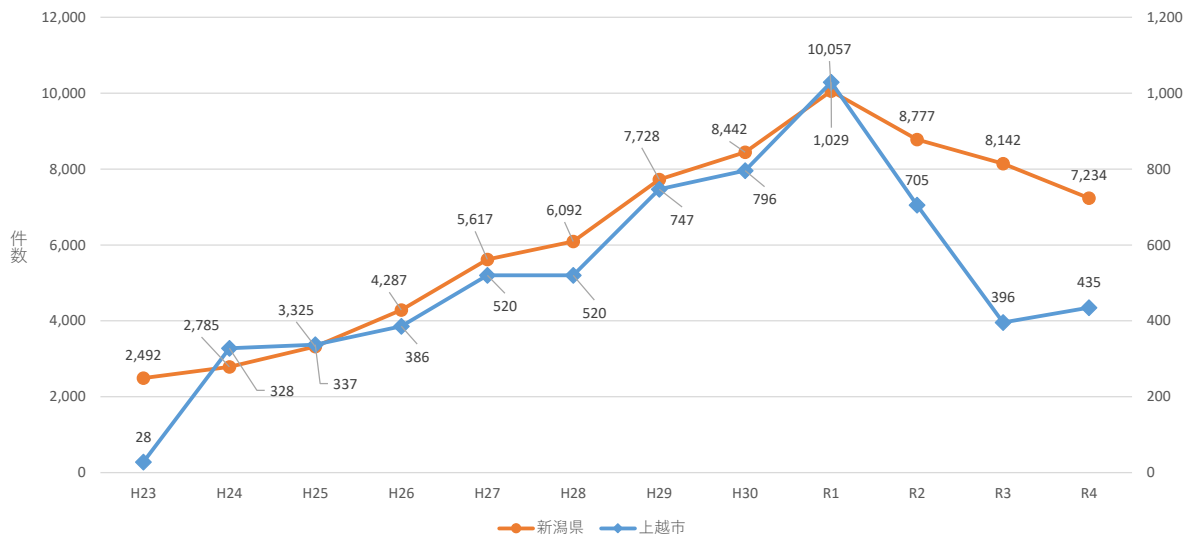
また、加齢に伴い身体機能や認知機能が低下し、自家用車による移動が困難となる高齢者は、高齢者人口の増加に比例して増えていくことが想定されることから、公共交通に対する潜在的な需要は更に高まるものと考えられる。

図表 3-5 高齢者加害事故の発生状況（上越市内）



資料：新潟県警察本部

図表 3-6 当市における 65 歳以上の高齢者の運転免許証の自主返納者数



資料：新潟県警察本部

(3) 公共交通に対する市民の意識

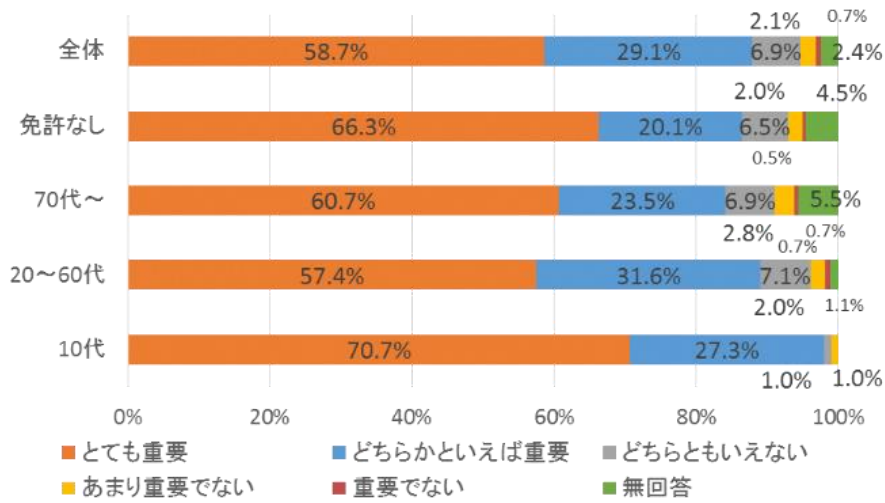
平成 30 年に行った公共交通に関するアンケートでは、地域で生活していく上で公共交通が重要と考える市民の割合は、「とても重要」「どちらかといえば重要」を合わせると全体の 87.8%であり、全ての世代において 80%を超えていた。また、「とても重要」と考える人の割合は、10代で 70.7%、70代以上で 60.7%、免許を持たない人では 66.3%となり、全体の 58.7%を上回った。(図表 3-7)

一方、市が 4 年毎に実施している市民の声アンケートにおいて、平成 30 年と令和 4 年を比較すると、公共交通を「たいへん重要である」「ある程度重要である」と回答した人はいずれも 70%を超え、さらに令和 4 年度のほうが重要と考える人の割合が高い結果となった。(図表 3-8)

このほか、令和 5 年度に開催した地区公共交通懇話会や懇談会、バス乗降調査等における聞き取りにおいても、児童・生徒の通学手段や運転免許証を持たない人の通勤、通院、買物の移動手段としてはもとより、運転免許証の返納後の生活を支える移動手段として、公共交通の確保が必要であるといった意見が多く寄せられたところである。

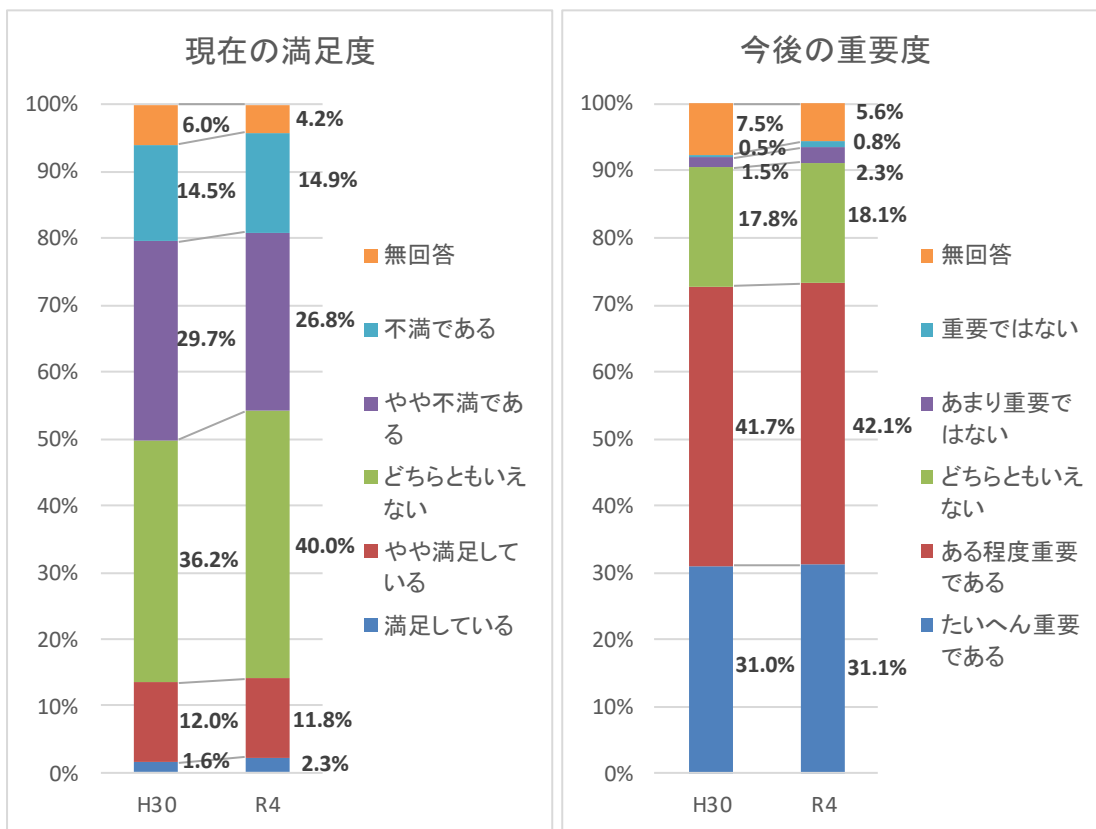
こうしたアンケート結果や意見等から、日常的に自家用車で移動している市民においても、将来、自動車の運転ができなくなった場合の移動手段に対して潜在的な不安感を抱えており、その際の移動手段として公共交通に一定の期待があることが、重要性の認識につながっているものと推察される。

図表 3-7 市民の公共交通に対する意識（公共交通に関するアンケート）



資料：「公共交通に関するアンケート」（平成 30 年、上越市）

図表 3-8 市民の公共交通に対する意識（市民の声アンケート）



2 公共交通の利用状況

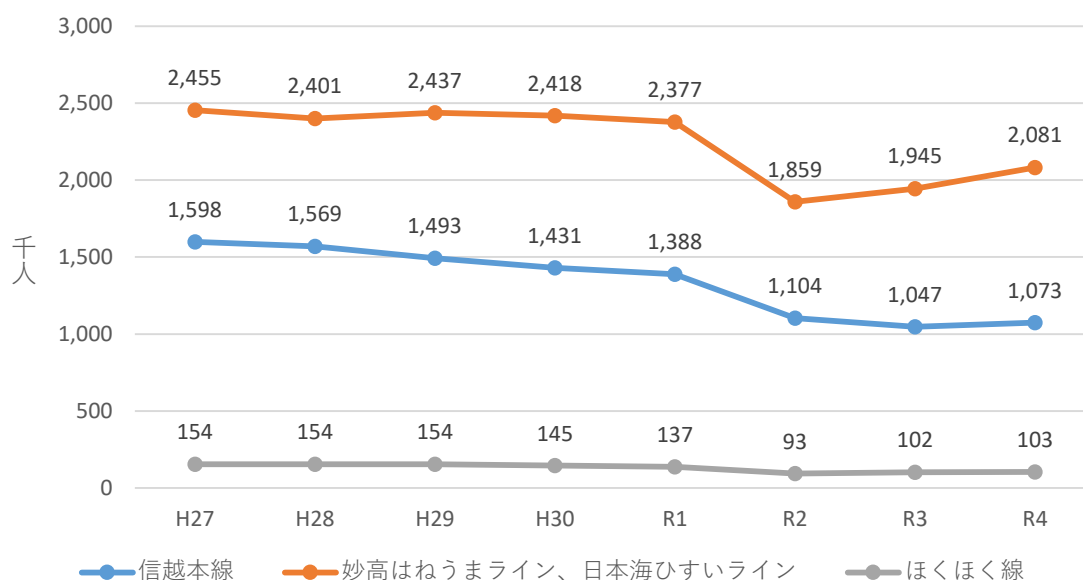
(1) 利用者数の推移

① 鉄道

市内の鉄道の乗車人員は、横ばい又は若干の減少傾向であったが、新型コロナウイルス感染症の影響により、令和2年度には、特に妙高はねうまラインと日本海ひすいラインで大きく減少した。

その後、コロナ禍に対応した生活様式を取り入れる中で、徐々に利用者数が回復し、令和4年度の利用者数は、信越本線は約107万3千人、妙高はねうまラインと日本海ひすいラインは合わせて約208万1千人、ほくほく線は約10万3千人となっている。

図表 3-9 鉄道の乗車人員の推移



※乗車人員は、市内各駅の乗車人員を路線ごとに合計したものとし、二本木駅、上越妙高駅、南高田駅、高田駅、春日山駅、直江津駅、谷浜駅、有間川駅、名立駅及び犀潟駅の乗車人員は、1日平均の値に365を乗じた値

※犀潟駅は、信越本線とほくほく線の境界にあり、乗車人員と通過人員の内訳が不明であるため、全て信越本線の乗車人員として集計

※信越本線の輸送人員のうち、黒井駅、土底浜駅、上下浜駅及び潟町駅（潟町駅はH29から）については、乗車人員が非公表であるため推計値

② バス

平成17年の市町村合併以降、バスの輸送人員は毎年10万人以上減少していたが、平成21年度以降、バス路線の再編や利用促進の取組などにより減少幅は次第に鈍化し、令和元年度の輸送人員は前年度比1万4千人減の146万5千人となった。

その後、新型コロナウイルス感染症の感染拡大により輸送人員は大きく減少し、令和2年度の輸送人員は前年度と比べ29万人減の117万5千人となり、令和4年度においても回復には至っていない。

③ タクシー

平成 23 年以降、輸送人員は平均して毎年 3 万 5 千人の減少傾向にあったが、新型コロナウイルス感染症の影響により、令和 2 年の輸送人員は前年から 34 万人 1 千人減少し、53 万 9 千人となった。令和 4 年には 56 万 8 千人で若干の回復が見られた。

④ 市営バス

安塚区、大島区、牧区、頸城区、名立区、板倉区及び清里区において、スクールバスに一般利用者が混乗する「スクール混乗」方式で運行している市営バスの輸送人員は、バス路線の再編に伴い運行地区が増えたことから、令和 4 年度は約 10 万 3 千人であった。（清里区では令和 3 年度から一般利用のみの市営バスを運行開始）

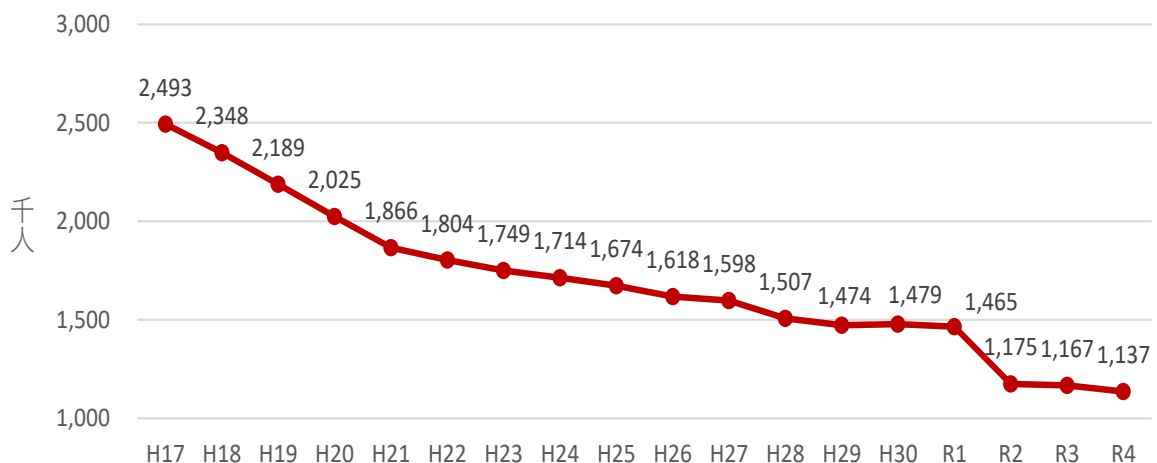
⑤ 予約型コミュニティバス

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、予約型コミュニティバスの運行を行うこととし、令和 4 年 10 月、安塚区及び牧区に導入した。

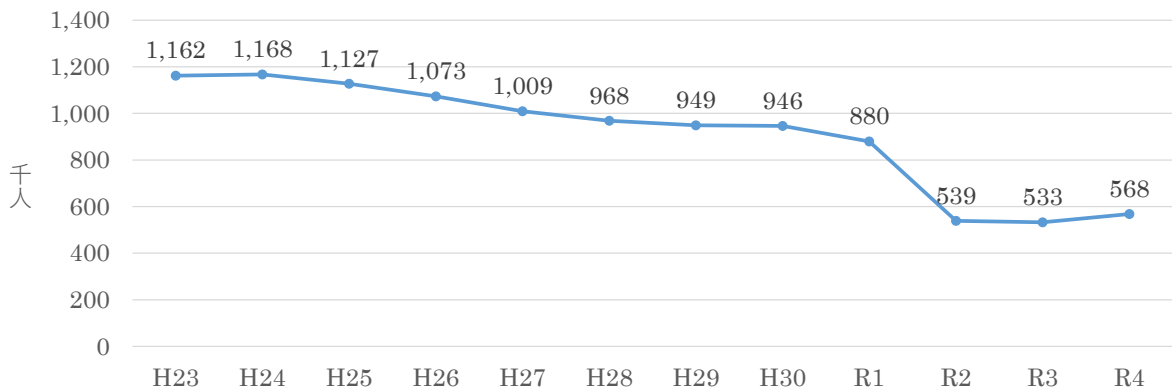
安塚区においては、予約型コミュニティバス導入前は曜日を指定して乗合タクシーが運行していたが、導入後は平日毎日乗降することができることから、利用が増えている。一方、牧区においては令和 5 年 3 月までは降雪に伴う外出控えなどにより利用者が前年同月を下回ったが、4 月以降は利用者が増加に転じている。

また、早朝・夕方時における高校生の通学利用やグループでの外出利用など、新たな利用が生まれている。

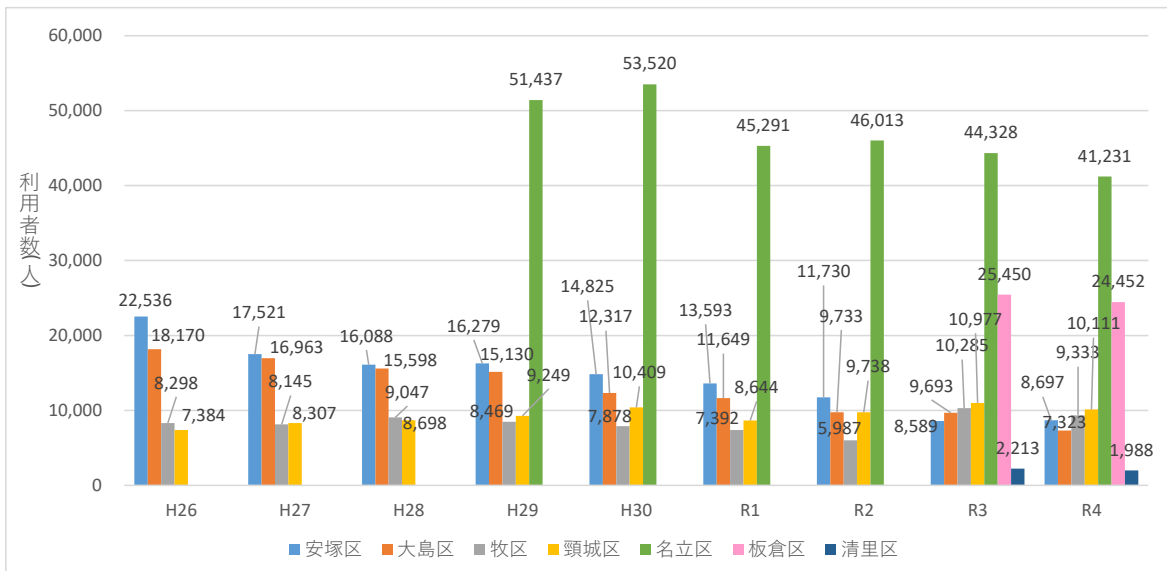
図表 3-10 バスの輸送人員の推移



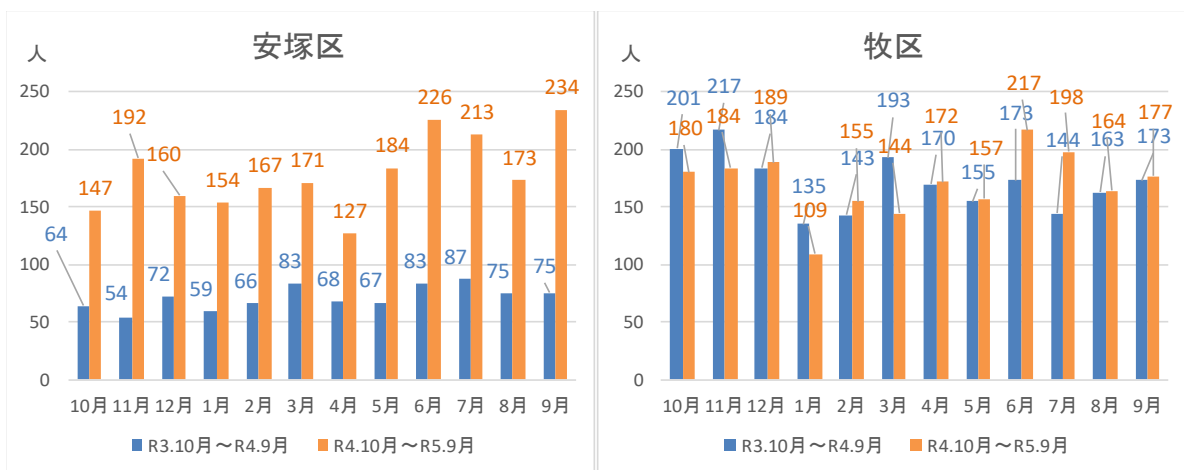
図表 3-11 タクシーの輸送人員の推移



図表 3-12 市営バスの輸送人員の推移



図表 3-13 予約型コミュニティバス導入 (R4. 10月から) 前後の輸送人員の推移



(2) 市民の移動手段の状況

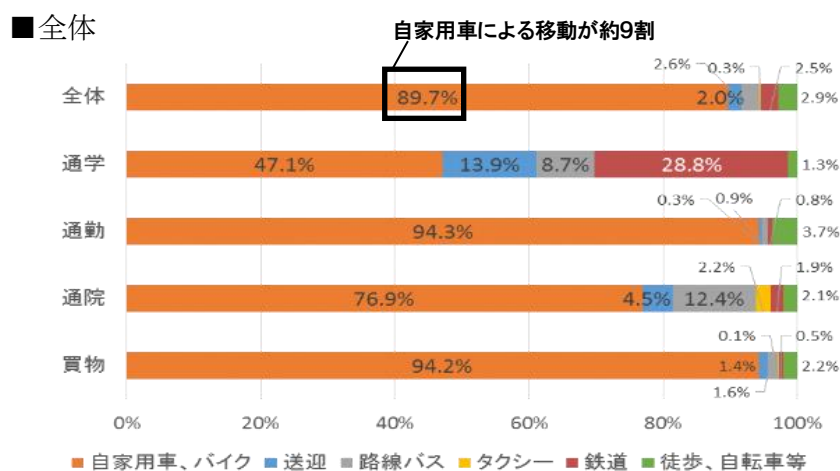
平成30年度に実施したアンケート結果から、市民の89.7%は、自家用車で日常生活の移動を行っており、公共交通の利用は5.4%にとどまっていることが分かった。この傾向は、70代以上の高齢者においても同様であり、自家用車で移動する人は全体の81.9%を占める一方で、公共交通の利用は10.9%であった。(図表3-14)

また、自動車の運転免許証を持たない人と10代の市民は、公共交通を利用する人の割合がそれぞれ43.8%、47.2%であった一方、家族等の送迎により移動を行う人の割合もそれぞれ45.7%、49.8%となっており、ほぼ同様の割合であった。さらに、高校生を対象に行ったアンケートでは、自転車を利用して通学する生徒が冬期間に減少するものの、送迎による生徒が増加しており、公共交通への転換が進んでいない状況であった。(図表3-15)

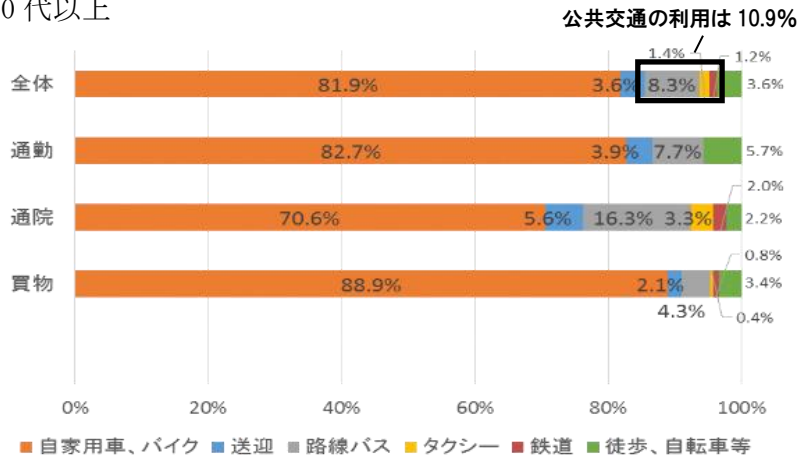
なお、70歳以上の高齢者の免許保有率は、令和元年度から令和4年までの4年間で49.2%から57.2%に増加しており、高齢になっても自家用車を運転し続ける人の割合が増えていると考えられる。また、農村部では農業を営む上で、高齢となっても自動車を運転し続ける人が多い状況にある。(図表3-16)

当市では、運転免許の保有率が、高齢者においても高い水準にあるほか、1世帯当たり1.41台の自家用車を保有しているなど(図表3-17)、移動手段として時間を選ばず目的地へ自由に移動できる自家用車の利用を選択する傾向にあり、高齢者や学生など、移動に制約のある市民であっても、家族の送迎で移動する人が多くを占めていると推察される。

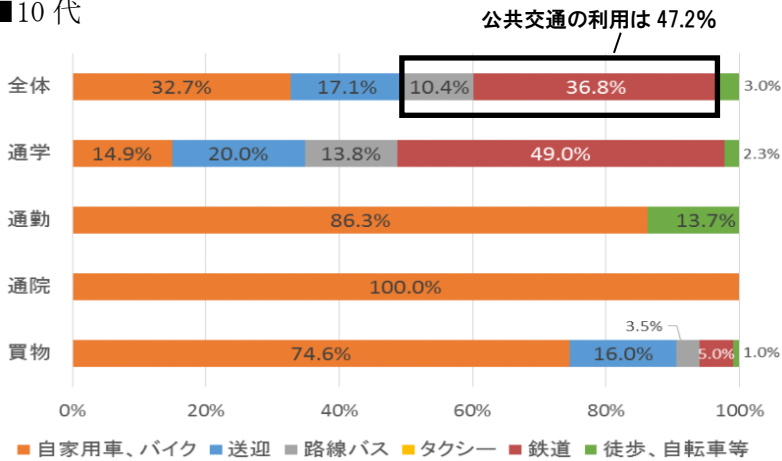
図表3-14 市民の外出手段



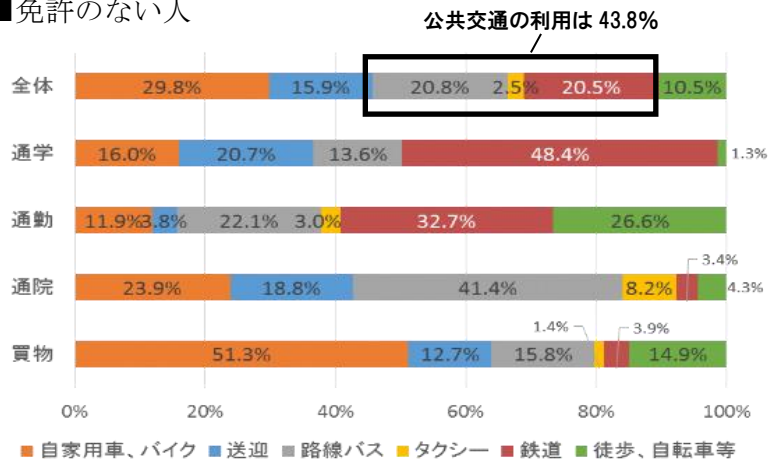
■70代以上



■10代

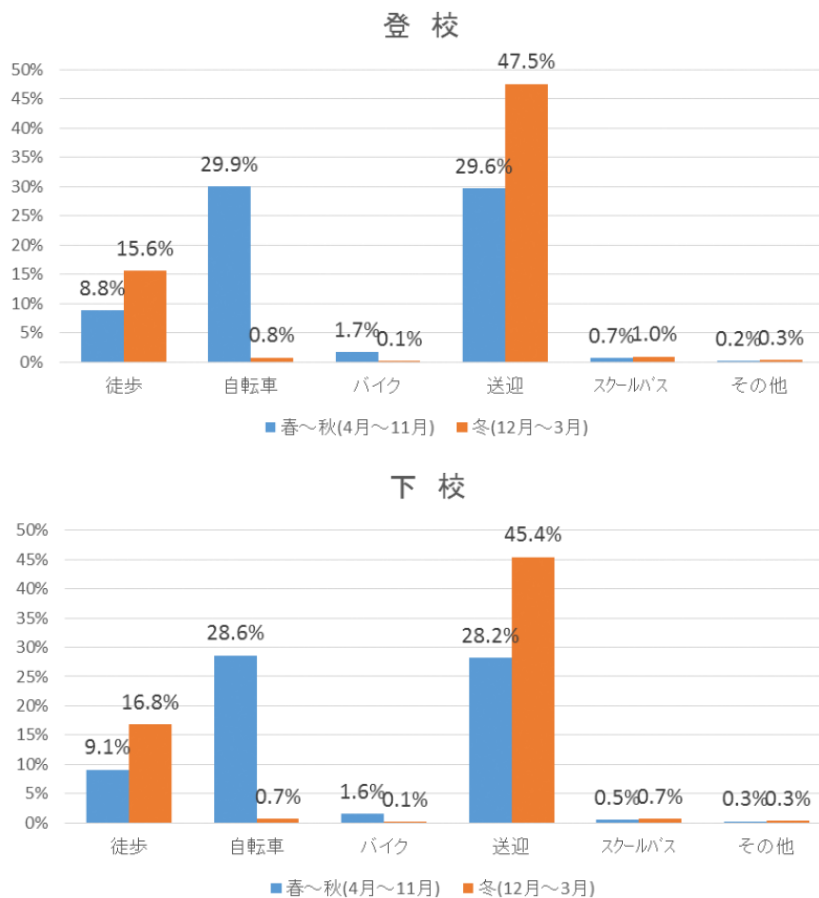


■免許のない人



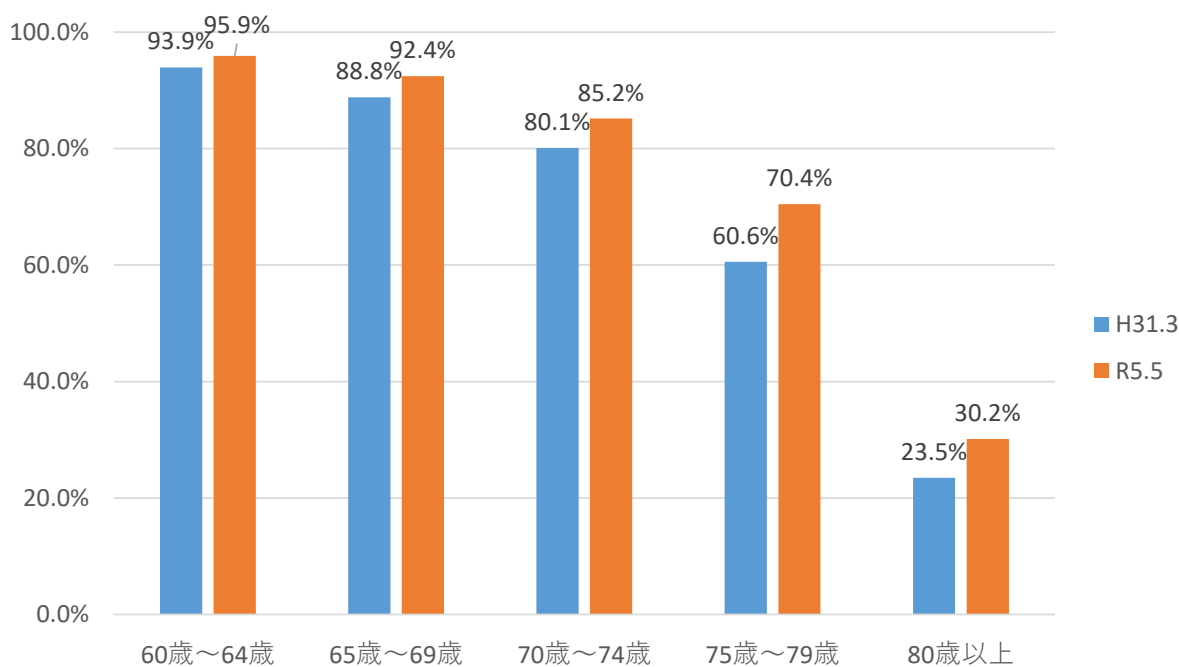
資料：「公共交通に関するアンケート」（平成30年、上越市）

図表 3-15 高校生の通学手段



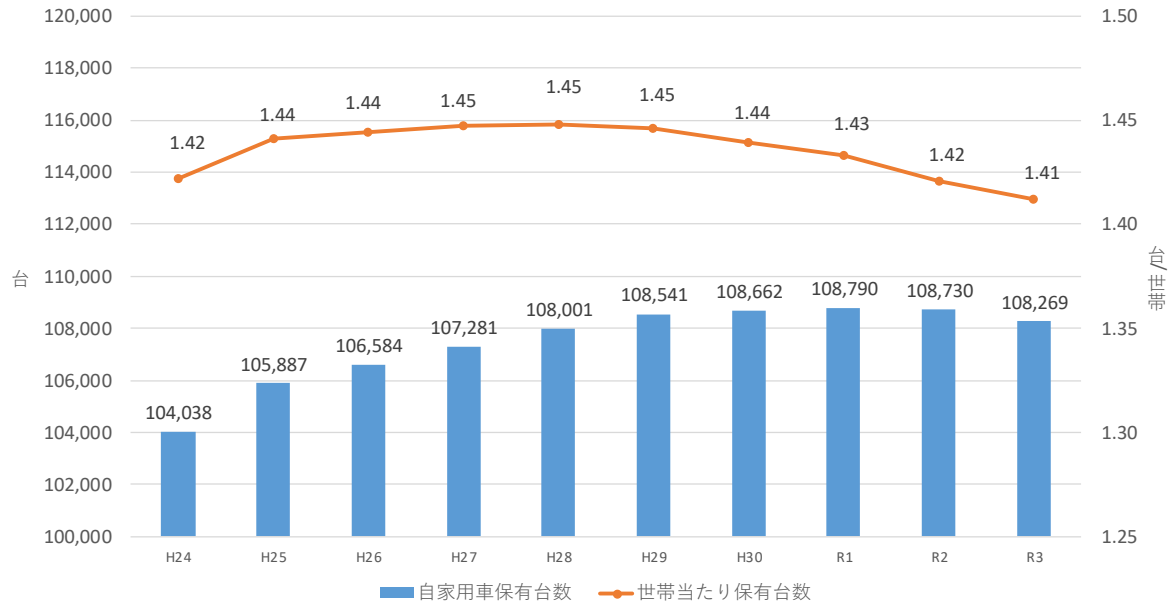
資料：「公共交通に関するアンケート」（高校生対象、平成 30 年、上越市）

図表 3-16 運転免許証の保有率



資料：新潟県警察本部

図表 3-17 自家用車保有台数の推移



資料：新潟県警察本部

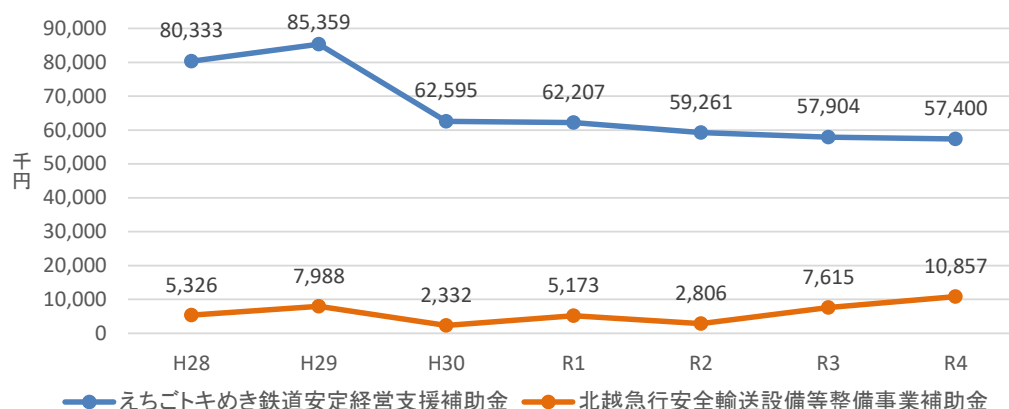
3 公共交通に対する市の負担

(1) 鉄道

市内には、JR信越本線のほか、第三セクター2社の鉄道が運行されている。市では、これらの第三セクター鉄道に対し補助金を交付しており、令和4年度の実績は、合わせて約6千8百万円となっている。(図表3-18)

また、新型コロナウイルス感染症の感染拡大や、エネルギー価格高騰に際して、地域鉄道の安全安心な運行を維持するため、緊急的な支援を行っている。(図表3-19)

図表3-18 第三セクター鉄道に対する市の補助額の推移



図表3-19 第三セクター鉄道に対する市の補助制度

補助金名称	補助目的	補助金の主な用途
えちごトキめき鉄道安定経営支援補助金	えちごトキめき鉄道の安定経営を図るため、鉄道施設の維持修繕の費用を支援	吊架線張り替え、き電線張り替え、可動ブラケット取替え、高圧変圧器取替え、橋梁ペイント塗り替え
北越急行安全輸送設備等整備事業補助金	ほくほく線の安全輸送の確保を図るため、鉄道設備の更新及び維持修繕等の費用を支援	レール・融雪設備・遮断器・自動列車停止装置の更新

※その他緊急的な支援

補助金名称	補助目的	補助金の額
地域鉄道安定経営緊急支援金 (令和3年度)	地域鉄道の安全安心な運行を維持するため、新型コロナウイルス感染症の影響により利用者が減少しているえちごトキめき鉄道及び北越急行に対し、県及び沿線自治体と協調して支援	<ul style="list-style-type: none"> えちごトキめき鉄道 77,116千円 北越急行 26,569千円
エネルギー価格高騰対策支援金 (令和4年度)	地域鉄道の安全安心な運行を維持するため、エネルギー価格高騰の影響を受けているえちごトキめき鉄道及び北越急行に対し、県及び沿線自治体と協調して支援	<ul style="list-style-type: none"> えちごトキめき鉄道 2,376千円 北越急行 1,844千円

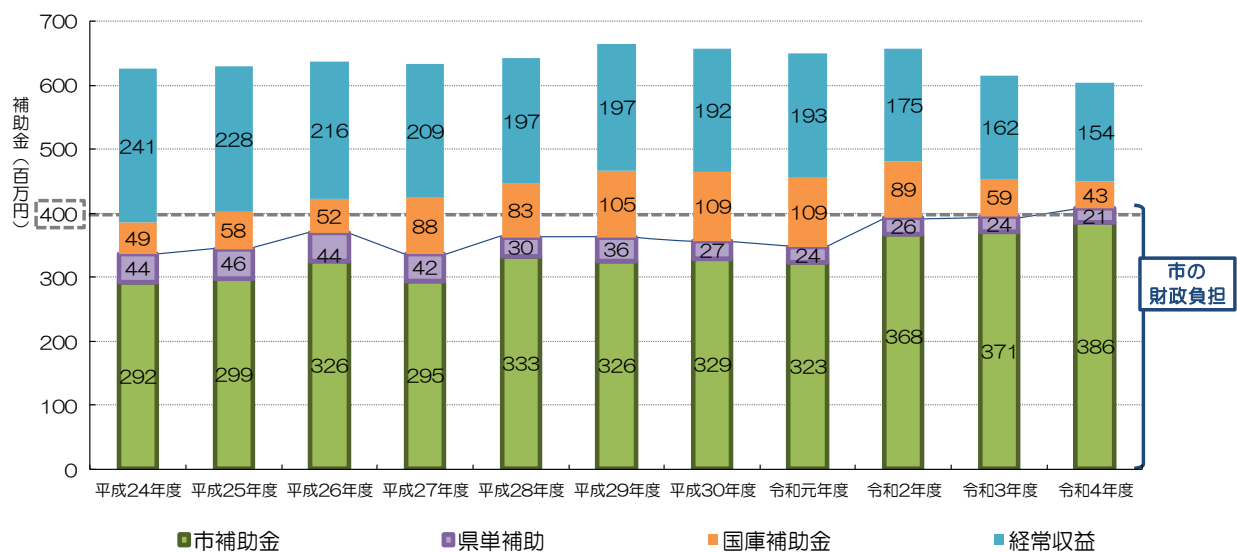
(2) バス

市では、バスの運行に係る経費を対象に、運行事業者に補助金を交付しており、令和4年度の実績は、約4億7百万円となっている。(図表3-20)

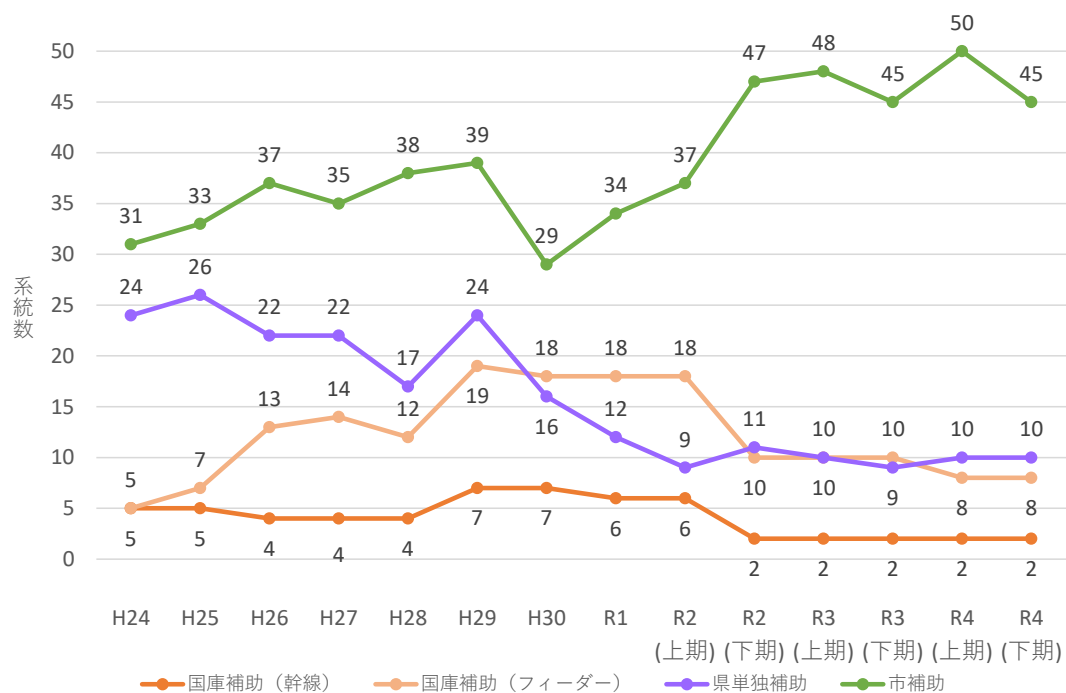
今後も、バスの利用者数の減に伴う運賃収入の減少に加え、国や県の補助要件を満たさない路線が増加することにより、国県の補助金額の減少が見込まれる。(図表3-21)

また、物価・エネルギー価格の高騰、予約型コミュニティバスの導入等に伴う運行経費の増加などから、今後も市の財政負担は増加することが見込まれる。

図表3-20 バス運行に対する補助金の推移 ※市営バスを除く



図表3-21 国・県・市補助系統数の推移

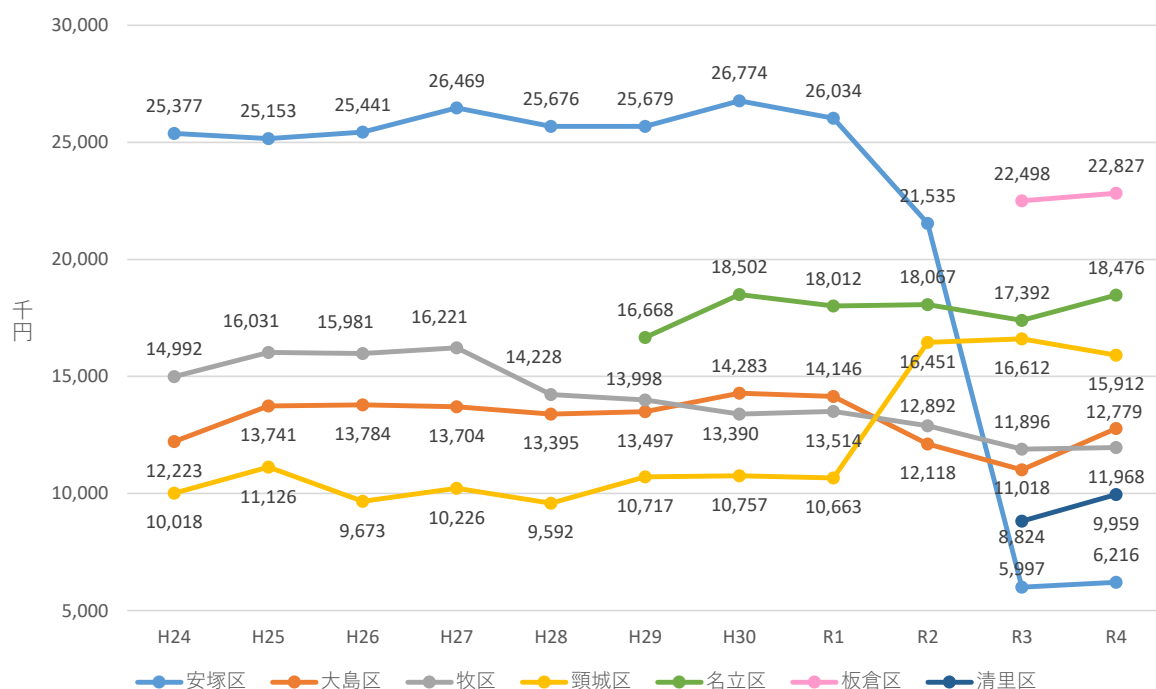


(3) 市営バス

市営バスについて、交通事業者等に対するバスの運行業務の委託料や燃料費等の運行経費から運賃収入を控除した市の負担額は、乗合タクシー・予約型コミュニティバスに運行形態を見直した安塚区を除き、ほぼ横ばいで推移してきた。(頸城区において、令和2年度に市の負担金が増額した要因は、新型コロナウイルス感染症の感染拡大を防止するため、運行車両を1台追加したことによるもの)

なお、令和4年度の負担総額は約9千8百万円であった。

図表 3-22 市営バスの運行に係る市の負担額（車両購入費を除き、スクールバス運行経費を含む）



※ 安塚区では令和3年4月にスクールバスへの一般混乗を一部廃止（高田高等学校安塚分校学生の通学利用のみ継続）

4 公共交通を取り巻く環境の変化

(1) 運転手不足

バスやタクシーの運行に必要な運転手の確保が難しい状況が続いており、一部のバス路線が運休することになったほか、タクシー配車の調整が困難な状況が続いているなど、旅客輸送を縮小せざるを得ない状況も生じている。

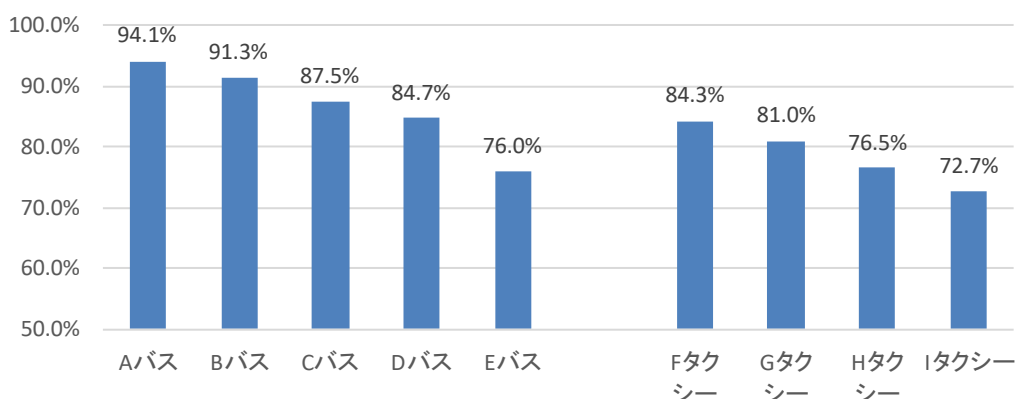
令和5年7月現在の運転手の人数は、市内バス事業者5社及びタクシー事業者4社で不足が生じており、不足する数は合わせて約50人に上る。(図表3-23)

また、運転手の年齢構成を見ると、60代の人約半数を占め、次いで50代の人が多く、年齢層の偏りが大きいことから、今後、加齢に伴う退職者が増加した際には、運転手不足によるバス路線の休止やタクシーの減車による利便性の低下が想定される。(図表3-24)

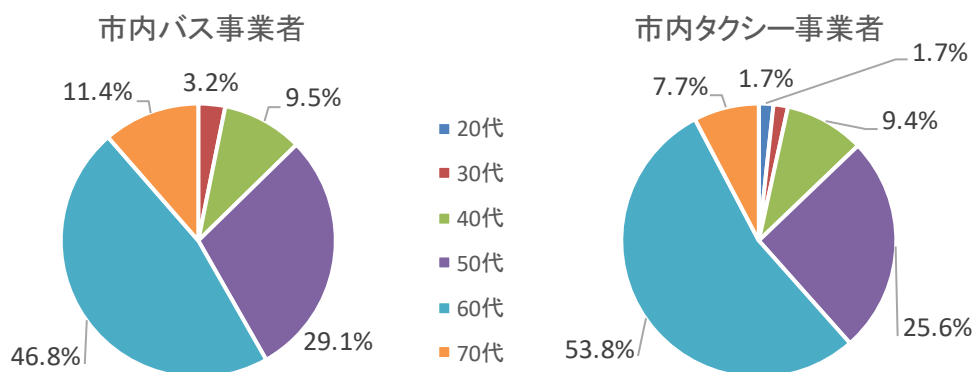
さらに、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準(改善基準告示)」が令和6年4月に施行される(2024年問題)ことに伴い、運転業務の時間外労働の上限規制が適用されることなどから、運転手不足が一層深刻化することが懸念される。

交通事業者のみならず、関係機関が協力して日常生活を支える移手段の確保に努めることが求められている。

図表3-23 バス及びタクシー事業者における運転手の充足率(不足と回答した事業者のみ)



図表3-24 バス及びタクシー事業者における運転手の年齢構成



(2) 地域公共交通の再構築に向けた国の取組及び制度改正

国では、公共交通機関を巡る状況が非常に厳しい中、このままでは「交通崩壊」が発生し、自家用車を利用できない人が安全・安心に暮らせなくなるなど地域社会に甚大な影響が生じるおそれがあることから、地域全体を巻き込み新技術も活用して共創（連携・協働）しながら、公共交通の利便性・持続可能性・生産性を高めることができるよう、各種の取組や制度改正を進めている。

当市においても、こうした取組に関する情報収集を行い、効果的に対応していくことで、地域の実情に適した利便性が高く、かつ、持続可能な交通ネットワークを構築していくことが必要である。

図表 3-25 令和2年度以降の制度改正（地域公共交通活性化再生法・道路運送法関係）（※抜粋）

No	項目	概要	実施主体と対応
1	交通計画の作成	<ul style="list-style-type: none"> 地方公共団体による「地域公共交通計画」（マスタープラン）の作成を努力義務化 本計画では、従来の公共交通サービスに加え、地域の多様な輸送資源（自家用有償旅客運送、福祉輸送等）を位置付け、地域の移動ニーズにきめ細かく対応する。（情報基盤の整備・活用やキャッシュレス化の推進にも配慮） 地域の関係者間相互の連携に関する事項を、計画への記載に努める事項として追加（R5） 	概要のとおり
2	自家用有償旅客運送の実施の円滑化	<ul style="list-style-type: none"> 事業者協力型自家用有償旅客運送の創設 	<ul style="list-style-type: none"> [自家用有償運送を行う団体]…運行管理と車両の整備管理を交通事業者に委託可能になった。
3	貨客混載に係る手続きの円滑化	<ul style="list-style-type: none"> 貨客運送効率化事業の創設 	<ul style="list-style-type: none"> [自動車運送事業者]…手続きの円滑化により旅客・貨物運送サービスに取り組みやすくなった。
4	自動運転関係	<ul style="list-style-type: none"> 運転者が不在の状態での自動運転（レベル4相当）が可能となることに伴い、自動車運送事業者等が自動運転車を用いて事業を行う場合に講ずるべき輸送の安全確保に関する措置及び実施すべき手続き等を新たに規定 	概要のとおり
5	貨客混載制度の実施区域の見直し	<ul style="list-style-type: none"> 過疎地域以外でも貸切バス・タクシー事業に用いる車両で貨物の運送を行うことができる。 過疎地域以外でもトラック事業に用いる車両で旅客の運送を行うことができる。 <p>※地域の関係者による協議が調ったことが条件</p>	<ul style="list-style-type: none"> [自動車運送事業者]…貸切バス・タクシー・トラック事業者は、過疎地域でなくても貨客混載が可能となった（乗合バスは当初から可）。

図表 3-26 (国交省)ラストワンマイル・モビリティ/自動車DX・GXに関する検討会の施策 (※抜粋)

No	施策名	背景・必要性	概要
1	地方部にUターン等した個人タクシー事業者の経験者の活用	<ul style="list-style-type: none"> 個人タクシーは、一定の豊富な経験を有すると認められる運転手に限り、人口が概ね30万人以上の都市を含む営業区域において、地方運輸局長等が認める場合に限って許可されている。 法人タクシー事業者が撤退してしまった地域において、都市部で十分な経験を積み地方部にUターン・Iターンしようとする運転者が個人タクシー事業者として運送を担おうとしてもできない状況である。 	<ul style="list-style-type: none"> 人口が30万人未満の地域においても、地域公共交通会議など地域における議論も勘案しつつ、地方運輸局長等が認めた場合については、個人タクシーの営業を認める(※)。 ※1年以上の個人タクシー事業者の実績のある者に限る。 その際には、当該地域における地理や実情に通じた法人タクシー事業者による運行管理を条件とする。
2	タクシーと乗合タクシーの事業用車両の併用の柔軟化	<ul style="list-style-type: none"> タクシー事業者が乗合タクシーをあわせて行う場合、原則として車両は事業ごと別々に運用されている。 乗合タクシーの需要が少なくタクシーの需要が多い時間帯においては、乗合タクシー専用の車両はタクシー用に使うことができないことから、運用効率が低下するケースも存在する。 	<ul style="list-style-type: none"> 乗合タクシー事業・タクシー事業がいずれも適切に提供されることを前提に、通学・通勤・通院などのため乗合率の高い朝・夕は乗合タクシー、ビジネス・帰宅需要などの移動がばらつく昼・夜はタクシーとして使用するなど、乗合タクシーとタクシーとの間でより柔軟に車両の併用ができることとする。
3	乗合タクシー事業における補完的な自家用車の活用	<ul style="list-style-type: none"> AI配車システムなどのDXの進展により、デマンド型で運行される乗合タクシーによる輸送は、利便性・効率性の向上が見込まれており、ラストワンマイル・モビリティを担う交通手段として、今後ますます期待が掛かる。 他方、乗合タクシー(区域運行型乗合事業)の導入が必要な交通不便地域において、交通事業者が十分に車両等を有していないケースが存在する。 	<ul style="list-style-type: none"> 過疎地域において、予め定められた地域を運行する乗合タクシーを展開するに当たって、地域公共交通会議等の協議が調った場合には、事業用自動車による輸送力補完に必要な範囲に限り、許可を受けた自家用自動車を活用することができることとする。 その際、運転者は乗合タクシー事業者と雇用契約を締結し、同事業者が運行管理を行う。
4	事業者協力型自家用有償旅客運送の活用促進	<ul style="list-style-type: none"> 自家用有償旅客運送(※)については、安全性・サービスの安定的な提供の観点から、令和2年に創設した事業者協力型自家用有償旅客運送を活用することが望ましいが、現時点ではあまり活用が進んでいない。 ※交通空白地での輸送や福祉輸送がバスやタクシー事業によっては提供されない場合に、市町村、NPO法人等が自家用車を用いて行う有償での運送 	<ul style="list-style-type: none"> 事業者協力型自家用有償旅客運送について、現在は「運行管理」に加えて「車両整備管理」に交通事業者が協力する場合のみ認めているが、それだけでなく、「運行管理」に加えて配車サービスの提供等の「ノウハウ面の提供」等に交通事業者が協力する場合も認めること(交通事業者による協力類型の多様化)等を通じて、より一層の活用促進を図る。

No	施策名	背景・必要性	概要
5	「交通空白地」に係る目安の設定及び「地域交通の把握に関するマニュアル」の活用促進	<ul style="list-style-type: none"> ・自家用有償旅客運送は、当該地域が「交通空白地」であることについて地域公共交通会議等において協議を調えることにより導入することが可能である。他方で、「交通空白地」の概念については参考となる目安がなく協議が難航する場合がある。 	<ul style="list-style-type: none"> ・「半径1km以内にバス停・駅がない地域であって、タクシーが恒常的に30分以内に配車されない地域」は少なくとも交通空白地に該当する、という参考となる目安を示す。 ・目安に該当しない地域でも、地域公共交通会議等における協議が調べば、交通空白地として自家用有償旅客運送を導入可能。 ・「地域交通の把握に関するマニュアル」（令和2年12月公表）について、改めて自治体等に周知を図り、活用を促す。
6	自家用有償旅客運送に係る「運送の対価」の目安の適正化	<ul style="list-style-type: none"> ・営利事業ではない自家用有償旅客運送について、道路運送法は、運送の対価が実費の範囲内であることを求めている。 ・現行の目安（「当該地域におけるタクシーの上限運賃（ハイヤー運賃を除く。）の概ね1/2の範囲内）に従った対価では、安全確保のために必要な費用を賄うことができず、持続可能な運営をすることは困難な場合が多い。また、タクシー事業者からも現行の目安に従った対価は安すぎるとの指摘がある。 	<ul style="list-style-type: none"> ・従来の「当該地域におけるタクシーの上限運賃（ハイヤー運賃を除く。）の概ね1/2の範囲内であること」という目安を廃止し、上記のような必要費用も勘案して実費を適切に収受できるように目安を新たに設定する。
7	自家用有償旅客運送に係る更新登録手続の簡素化	<ul style="list-style-type: none"> ・自家用有償旅客運送の登録有効期間は原則2年（重大事故等がない場合は3年）であるが、更新の度に地域公共交通会議等における協議を調べるとともに、少なくない量の書面を提出する必要がある、自家用有償旅客運送者にとって過度な負担となっている場合がある。 	<ul style="list-style-type: none"> ・一定の安全性が担保されている自家用有償旅客運送者については、協議手続の簡素化や申請書類の簡素化を通じて更新登録手続を簡素化する。

(3) 技術の進歩（ICT、脱炭素）

AI技術や自動運転、電動バスの導入など、公共交通分野でのDX・GXに対する新しい技術の開発が進められている。

当市においては、これまで、「標準的なバス情報フォーマット」の整備による乗換案内サイト等の経路検索サービスを拡充したほか、バスロケーションシステム、予約型デマンドバスにおけるWeb予約システムを導入し、ICT技術を活用した利便性の向上に取り組んできたところである。

更なる利便性の向上、経営の効率化、温室効果ガス排出量の削減に向け、こうした技術の活用に向けた検討を必要がある。

図表 3-27 （新技術の一覧の掲載を検討）

5 現行計画の目標達成状況

(1) 上越市第2次総合公共交通計画

第2次交通計画では、令和4年度までを計画期間とした第6次総合計画における市の将来都市像「すこやかなまち～人と地域が輝く上越～」の実現に向け、「公共交通により市民の日常生活の移動手段を確保する。」「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。」の2つの基本方針を掲げ、計画期間内における3つの具体的な目標（目標のうち1つには2つの項目を設け、計4項目）を設定した。

この目標に対する令和4年度末時点の達成状況は、4項目のうち1項目が達成しているが、3項目は未達成となっている。

基本方針1の目標①「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。」については、令和元年度までは3.5万人/年程度の減少傾向であったが、新型コロナウイルス感染症の感染拡大に伴い、令和2補助年度（R1.10月～R2.9月末）は大きく減少（前年度から▲29万人/年、▲19.8%）し、その後回復していない。（図表3-27）

バス利用者数が大きく減少した理由としては、コロナ禍への対策としての「3密回避」や、コロナ禍がもたらした日常生活の変化（具体的には、学校の臨時休業、通院控え、リモートワークの導入など）により、公共交通の利用を回避する意識や利用する機会の減少が影響したものと推測される。

また、目標②『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を、平成30年の調査より向上する。」のうち、未達成の『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について、年代別に見ると、70代以上で4割近くの人が便がよい（そう感じる・ある程度感じる）と回答したが、一方で50代以下の8割の人はよいと感じていないという結果だった。また、世帯構成別では「一人暮らし」「夫婦のみ」の世帯の3割が便がよいと回答し、地域の区分別では「中心市街地」「新興住宅地」で3割の人が便がよいと回答している一方で、「平野部」「中山間部」では8割近くの人が便がよいと感じておらず、利便性に対する感想に地域差が見られた。

（図表3-28）

基本方針2の目標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。」については、令和4年度の市の負担額は435,358千円であり、令和9年度時点の目標額4億円を8.8%上回っている。

路線再編の取組により運行に係る経常費用は減少しているが、運賃収入や国の補助金が減少し、市の負担額の増加につながっているほか、令和2年度後半からはエネルギー価格の高騰に伴う経常費用の増加が生じている状況である。（図表3-20）

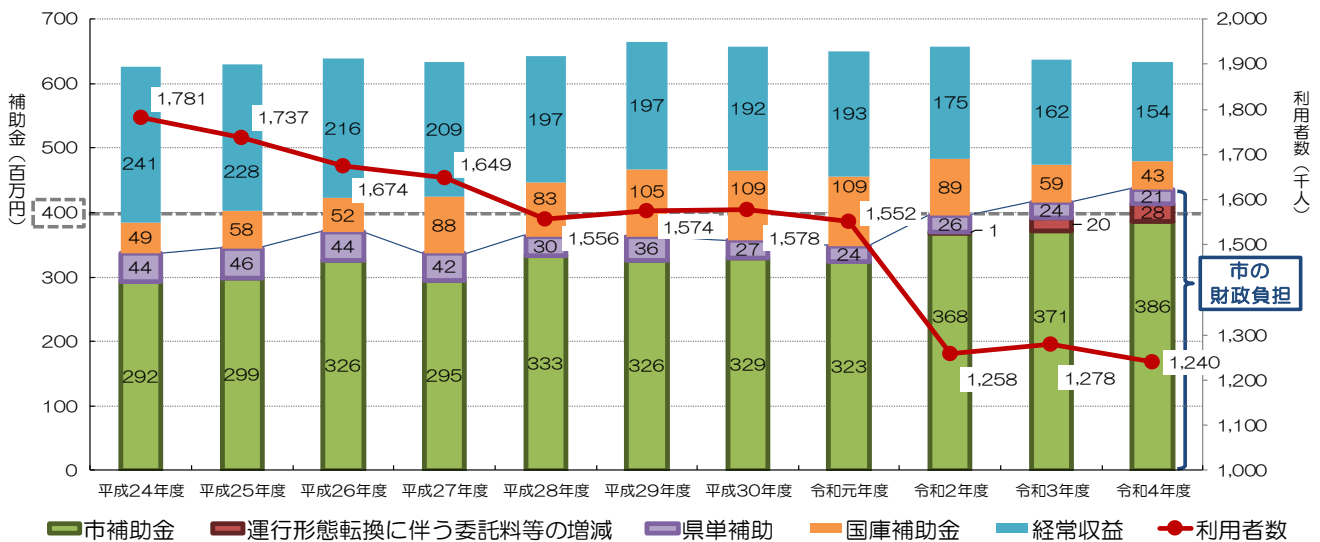
このような状況を踏まえ、今後の地域公共交通の取組に当たっては、バス利用者数の増加を図るため、公共交通ネットワークの利便性を維持・確保しながら、潜在的な利用ニーズへの対応を意識した路線の再編や周知・啓発の取組を進めるとともに、路線の再編に当たっては、実証運行等の実施により移動需要の喚起に取り組み、実証の結果

等に即して適切に効率化を図ることで、市の財政負担を抑制することが必要である。

図表 3-28 第 2 次上越市総合公共交通計画の目標達成状況

基本方針	具体的な目標	参考実績	達成状況
【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。	①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。	○平成 30 年度に対して令和 4 年度の利用者数は 21.4%の減少。同一期間における人口は 4.1%の減少。 (バス及び市営バスの延べ利用者数) ・令和 4 年度 …1,240 千人(H30 比 ▲21.4%) ・平成 30 年度…1,578 千人 (人口) ・令和 4 年 3 月末 …186 千人(H30 比 ▲4.1%) ・平成 30 年 3 月末…194 千人	未達成
	②「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を、平成 30 年の調査より向上する。	○「バスや鉄道などの公共交通の便がよい(そう感じる・ある程度感じる)」と答えた人の割合 ・令和 4 年 …26.7%(H30 比 ▲0.9 ポイント) ・平成 30 年…27.6% ○「公共交通の利便性向上」に係る市の取組に対する満足度 ・令和 4 年 …▲0.42(H30 比 +0.04 ポイント) ・平成 30 年…▲0.46	未達成 達成
	【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。	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。	○バスに対する市の財政負担額 ・令和 4 年度 (決算額) …435,358 千円(目標比 +8.8%)

図表 3-** 目標達成状況 (バス利用者数及び市の財政負担額)



図表 3-29 第2次上越市総合公共交通計画の基本方針1 ② 市民の声アンケート結果（抜粋）

【令和4年市民の声アンケート「バスや鉄道などの公共交通の便がよい」と感じる人】

<年代別>

選択項目	総計	20代以下	30代	40代	50代	60代	70代	80代以上
そう感じる	5.9%	4.3%	1.9%	4.6%	2.5%	5.0%	9.4%	9.8%
ある程度感じる	20.8%	16.7%	17.1%	11.7%	16.2%	22.5%	28.5%	27.3%
あまり感じない	44.4%	45.1%	46.7%	48.9%	41.3%	47.6%	41.0%	40.5%
全く感じない	27.7%	33.3%	34.3%	34.9%	39.4%	24.2%	20.2%	19.7%
無回答	1.3%	0.6%	0.0%	0.0%	0.6%	0.6%	1.0%	2.7%
合計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

<世帯構成別>

選択項目	総計	一人暮らし	夫婦のみ	2世代家族(子ども)	2世代家族(親と)	3世代以上の同居家族	その他
そう感じる	5.9%	7.2%	7.5%	5.0%	4.7%	4.9%	4.7%
ある程度感じる	20.8%	24.6%	22.7%	22.2%	16.0%	18.3%	23.4%
あまり感じない	44.4%	41.5%	43.0%	47.6%	42.6%	45.6%	37.5%
全く感じない	27.7%	25.1%	25.9%	24.7%	35.2%	30.5%	32.8%
無回答	1.3%	1.4%	0.8%	0.4%	1.5%	0.6%	1.6%
合計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

<地域の区分別>

選択項目	総計	中心市街地	新興住宅地	平野部	中山間部
そう感じる	5.9%	7.5%	5.1%	6.0%	3.6%
ある程度感じる	20.8%	25.9%	24.2%	17.4%	13.0%
あまり感じない	44.4%	43.4%	47.6%	41.1%	47.9%
全く感じない	27.7%	22.2%	22.4%	34.7%	34.2%
無回答	1.3%	0.9%	0.7%	0.9%	1.3%
合計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

※ アンケート対象者は18歳以上の市民であり、子どもの意見を含まない。

※ 四捨五入により合計が100%にならない場合がある。

資料：令和4年上越市市民の声アンケート報告書

(2) 上越市第2次総合公共交通計画における再編計画及び公共交通の利用促進の取組

第2次交通計画で定めた2つの基本方針と3つの具体的な目標の達成に向け、現計画の第6章に記載した「バス路線の再編計画」と「公共交通の利用促進の取組」を推進してきた。

「バス路線の再編計画」の取組では、「路線バス・乗合タクシー」について、再編が必要な「Ⅰ路線廃止・互助への転換」「Ⅱ運行形態の転換等」「Ⅲ運行の効率化」は計12路線減少し、「Ⅳ現状維持」の路線は、H30年度比▲2路線となっている。また、「市営バス」では、「Ⅰ路線廃止・互助への転換」「Ⅱ運行形態の転換等」が1路線増の4路線となっている。

なお、この間の路線再編の取組において、市では、市民の皆さんが利用しやすい移動手段を確保するため新たに「予約型コミュニティバス」の導入に取り組んだほか、「中

ノ俣地区」及び「三和区」においては、住民団体による互助の考えに基づく輸送サービスが始まっている。

評価フローの判定の結果、現在も「Ⅰ路線廃止・互助への転換」「Ⅱ運行形態の転換等」「Ⅲ運行の効率化」の見直しを要する路線が合わせて26路線・地区あることから、引き続き地域の実情を把握しながら、路線の再編に取り組む必要がある。

また、「公共交通の利用促進の取組」では、図表3-30に示す「(1)-④バスロケーションシステム」へのアクセス数や「(3)-②夏休み小・中・高校生「バス乗車体験」キャンペーン」の利用者数は増加傾向にあり、今後もバス利用者の利便性向上や利用のきっかけづくりのため、継続的に進めていく取組のほか、「(1)-①上越市内公共交通総合時刻表の作成」の「マイ時刻表」の周知や、「(2)-②施設と連携した割引サービス」「(2)-④デマンド運行の予約の負担軽減」の取組を拡大し、新たなバス利用の掘り起こしに努めることも重要である。

さらには、外国人等の利用が見込まれる「佐渡汽船連絡バス」や外国人住民が多い地域の路線バスを中心に、多言語化対応を着実に進めていくことなど、引き続き、潜在的な移動ニーズの掘り起こしを意識しながら、利用促進策に取り組む必要がある。

図表 3-30 バス路線の再編の実施状況

実施状況	路線数・地区数					
	計画どおり実施	内容、時期を見直して実施	検討の結果見送り	計画になかったが実施	未対応	
H30年度評価						
路線バス・乗合タクシー（路線数）	57	46	12	3	5	0
市営バス（地区数）	6	6	0	0	3	0

※ 一つの路線・地区で複数回の見直しを行うことがあるため、路線数・地区数と内訳の合計は一致しない。

（路線の評価フロー判定の推移 ～H30年度とR4年度の比較～）

		路線バス・乗合タクシー			市営バス		
		H30年度	R4年度	増減	H30年度	R4年度	増減
	路線数・地区数	56	42	▲14	5	6	1
評価判定	Ⅰ路線廃止・互助への転換	9	6	▲3	0	1	1
	Ⅱ運行形態の転換等	15	5	▲10	3	3	0
	Ⅲ運行の効率化	10	11	1	0	0	0
	Ⅳ現状維持	22	20	▲2	2	2	0

図表 3-30 利用促進策の実施状況

主要施策の内容	実施年度			実施主体
	R2 年度	R3 年度	R4 年度	
(1) 分かりやすい情報提供				
①上越市内公共交通 総合時刻表の作成	総合時刻表 マイ時刻表 31 人	→ マイ時刻表 52 人	→ マイ時刻表 40 人	地域公共 交通活性 化協議会
②バス車両の系統番 号の表示	実施	→	→	事業者
③バス停留所・案内 所等における表 示、車内アナン スの多言語化		佐渡汽船ターミ ナルにチラシを設置	佐渡汽船連絡バス に表示	事業者、 地域公共 交通活性 化協議会
④バスロケーション システムの導入	3 路線 アクセス数：18 千回	18 路線 アクセス数：41 千回	31 路線 アクセス数：53 千回	事業者、 市
⑤公共交通に関する 情報を集約したホ ームページの作成	開設	→	→	市
⑥経路検索サイトによ る情報検索サー ビスの拡充		Google Map 検索対 応等	→	事業者、 市
(2) 公共交通を利用しやすくするサービスの向上				
①お得な乗車券等の 発行	実施	→	→	事業者、 市
②施設と連携した割 引サービス	温泉施設 2 箇所 朝市 1 箇所	→ →	温泉施設 1 箇所	各施設、 事業者、 市
③通学 100 円バスの 運行	利用者数 6,882 人	利用者数 6,080 人	利用者数 6,232 人	事業者
④デマンド運行の予 約の負担軽減	1 商店街で実施	→	→ 診療所等で実 施、チラシ配布	事業者、 商店等、 市
⑤Ma a S の検討	検討 (再掲) バスロ ケーションシ ステム導入	→ (再掲) Google Map 検索 対応等	→ Web 予約システ ムの導入	事業者、 市
(3) モビリティマネジメント				
①バスの日フェスタ の実施	中止	開催、 ワコインバス 880 人	開催、 ワコインバス 1,080 人	事業者
②夏休み小・中・高校 生「バス乗車体験」 キャンペーン	利用者数 1,889 人	利用者数 3,812 人	利用者数 4,174 人	事業者、 市
③バスの乗り方教室	3 回	12 回	12 回	事業者
④高齢者向け啓発資 料の配布	実施	→	→	地域公共 交通活性 化協議会
⑤公共交通出前講座 の実施		小学校 1 回	福祉施設 1 回	市

第4章 計画の基本方針及び目標

1 市民の日常生活における移動手段の確保

総合計画をはじめ、本計画の上位・関連計画においては、当市の将来都市像である「暮らしやすく、希望あふれるまち 上越」の実現に向け、市民の暮らしを支える機能を維持・集積する拠点と拠点の間や、拠点と地区内の集落の間を交通ネットワークで結び、誰もが快適に暮らし続けられるまちを目指すこととしている。

その中で、公共交通は、市民の日常生活の移動手段として重要な役割を担うものであり、自動車の運転免許証を持たない市民の大切な移動手段として日々利用されている。

一方、自動車の運転免許証を持たない人を含め、市民の多くが自家用車により移動している現況にあり、公共交通を真に必要とし、主に利用している人は、運転免許証を持たない学生や高齢者等が中心となっている。将来公共交通を利用したいと考えている人は多いものの、運転免許証の自主返納者数の伸びの鈍化とともに、高齢者の免許証保有率が増加傾向にあることから、実際のバス利用には結びついておらず、さらに、コロナ禍の影響もあいまって利用者数の減少に歯止めがかかっていない。このままでは、将来にわたって現在のバス路線のネットワークを維持していくことは困難と言わざるを得ない状況にある。

このため、本計画では、基本方針の1つ目として、「公共交通により市民の日常生活の移動手段を確保する」ことを掲げることとする。

本計画では、当該方針を踏まえ、現在又は近い将来に公共交通を必要とする人の需要に応えられるよう、各地域の今後の公共交通の在り方を示すものとする。なお、将来発生し得る新たな需要については、具体的な内容を確認した上で、地域とともに対応を検討する。

また、基本方針に基づく取組を確実に推進していくため、あらかじめ具体的な目標を設定した上で、定期的に評価を行い、施策の改善・見直しにつなげていく。

2 公共交通ネットワークの持続可能性の確保

バスの利用者数は、減少傾向が続いており、これに伴い、運賃収入の減少、国県補助要件の未達成路線の増加が見込まれるほか、近年の物価・エネルギー価格の高騰に伴う運行経費の増加などにより、市の財政負担は今後も増加していくことが見込まれる。

こうした中、バス路線の安定的な存続と、予約型コミュニティバスの運行地区拡大などによる利便性の向上の両立を図るためには、運行コストへの配慮が不可欠であることを踏まえ、本計画においては、2つ目の基本方針として、「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」ことを掲げることとする。

本計画では、当該方針を踏まえ、利用者が少ないバス路線（市営バス路線を含む。）については、利便性の維持・確保に配慮しながら、効率的な運行形態へ転換するとともに、特に利用者が少ない路線については廃止を前提に、互助や住民の助け合いの観点に基づく住民自らの発意による移動手段の確保を含め、地域にとって望ましい移動手段の在り方について、住民の参画を得て検討するものとする。

本方針についても、市民や関係事業者・機関等が財政面を含む課題認識を共有し、バス路線の再編を着実に推進することにより、バスの運行に係る市の財政負担の増加を抑制するという目標を設定し、定期的な評価を行うものとする。

図表 4-1 後期再編計画の基本方針及び目標

基本方針	具体的な目標
【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。	①計画終了時における路線バス及び市営バスの利用者数を●千人以上にする。
	②「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を29.5%以上にする。 また、「公共交通の利便性向上」に係る市の取組に対する満足度を、平成30年の調査より向上する。
【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。	①計画終了時における路線バス等に対する市の財政負担を●億円以内に抑制する。
	②計画終了時における路線バスの平均収支率を●%以上にする。

第5章 取組方針

1 バス路線の役割分担に基づく再編の考え方

第4章に定める基本方針に基づき、各バス路線を機能や役割に応じて、「主要幹線」、「幹線」、「支線」に区分した上で、それぞれの役割に応じて、利便性の向上と効率化を図ることとする。

路線の区分は、総合計画や都市計画マスタープランに定める都市拠点、地域拠点、生活拠点や、拠点を結ぶネットワークの考え方を踏まえて整理する。

具体的には、「ゲートウェイ」である上越妙高駅や「都市拠点」である高田駅・春日山駅・直江津駅周辺を結ぶ路線を「主要幹線」、都市拠点から病院、地域拠点又は生活拠点である総合事務所周辺を結ぶ路線を「幹線」、地域拠点又は生活拠点から各集落を結ぶ路線を「支線」と位置付ける。(図表 5-1、5-2)

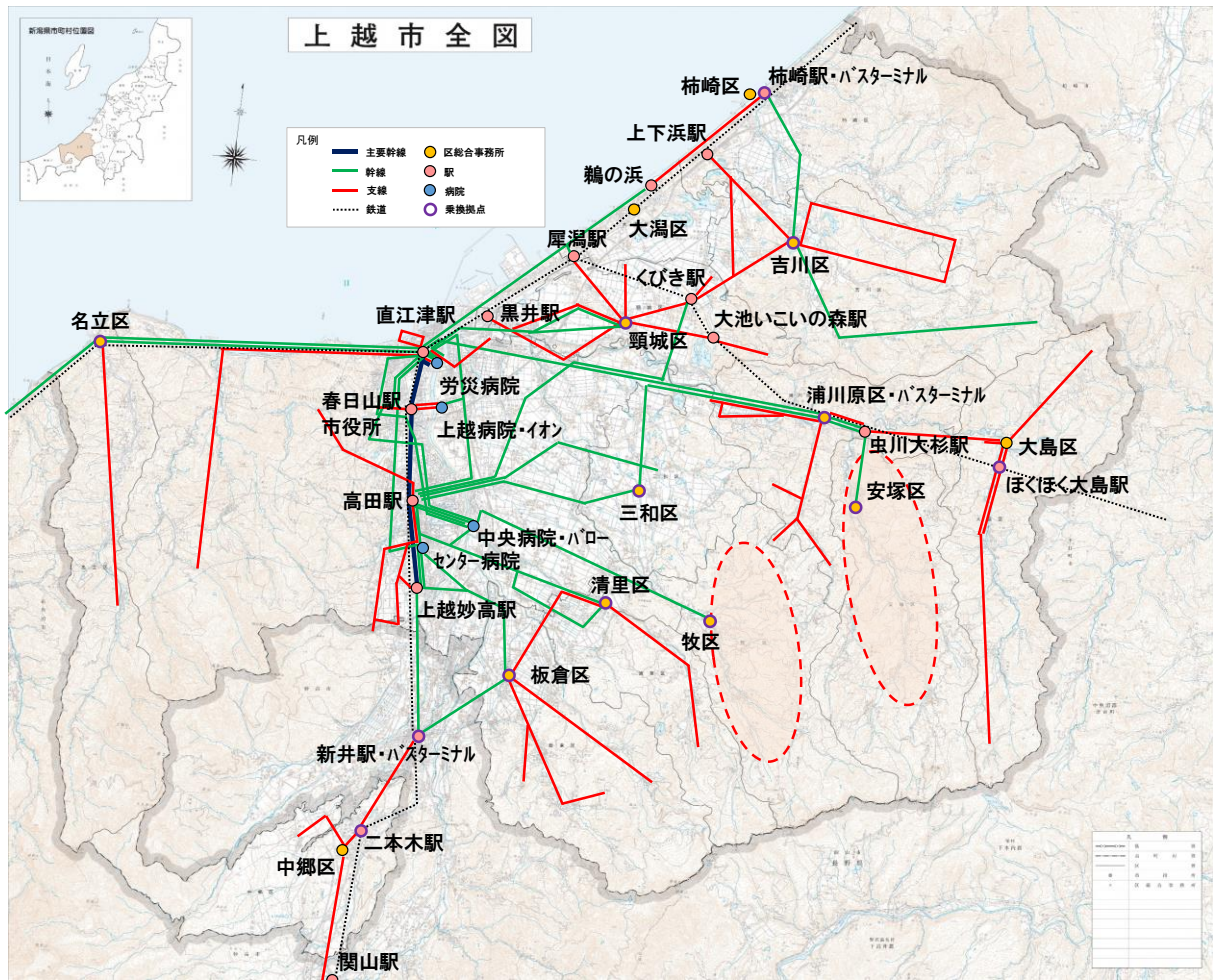
こうした役割分担の考え方に基づき、これまで駅から各集落まで乗り継ぎなしで運行してきたバス路線を、総合事務所周辺を乗継拠点とする「幹線」と「支線」に分割し、路線ごとの利用実態に合わせた見直しを行うことにより、公共交通ネットワークの再編の取組を進めていく。(図表 5-3)

これらの見直しによって新たに乗り換えが生じる場合には、目的地までの所要時間を最小限にとどめるため、乗継時間の短縮を図るとともに、利用者負担の増加を抑制するため運賃設定の配慮について検討する。

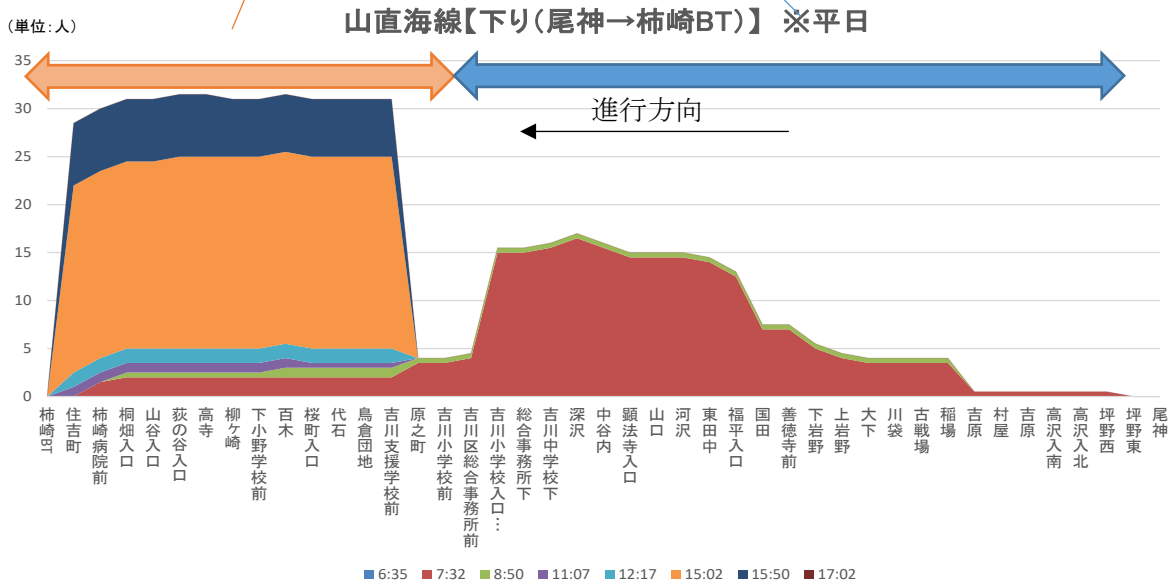
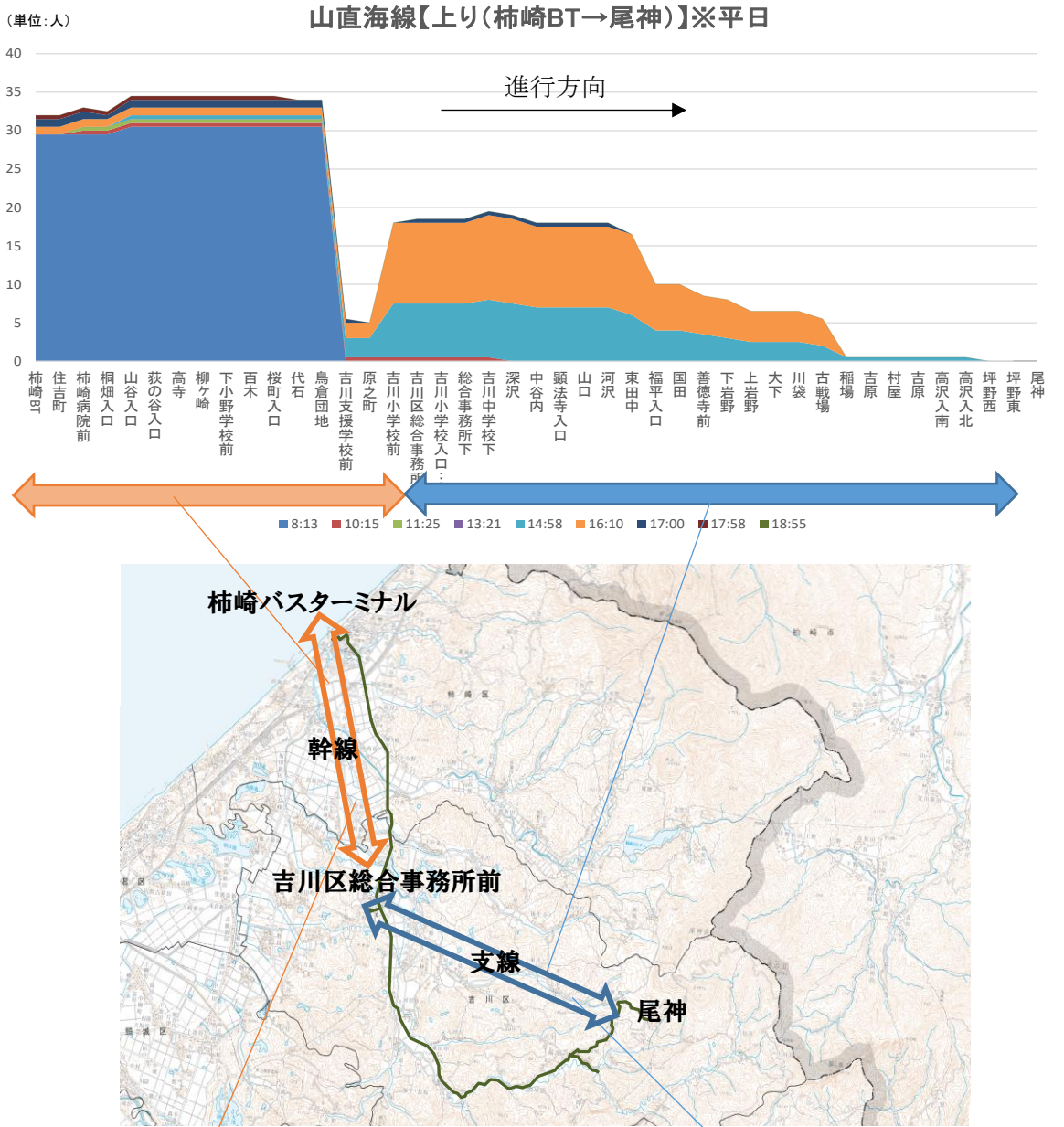
図表 5-1 バス路線の役割分担の考え方

	主要幹線	幹線	支線
区 間	上越妙高駅～直江津駅	駅～病院～総合事務所	総合事務所～集落など (主要幹線・幹線以外のもの)
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と利便性の維持・向上

図表 5-2 公共交通ネットワーク（後期再編計画による再編前の概略図、令和5年4月現在）



図表 5-3 幹線と支線を分割する路線の利用状況の例【山直海線】



2 バス路線の評価と方向性の検討

本計画では、基本方針の1つとして掲げた「将来にわたる持続可能な公共交通ネットワークの構築の実現」に向け、路線ごと（市営バスは区域全体）の1便当たりの利用者数を基準として評価を行い、再編の方向性を整理した。（図表 5-4）

評価に当たっては、路線の役割分担の考え方を踏まえ、主要幹線及び幹線は、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ことから、路線の廃止は行わず、維持を基本としている。

具体的には、1便当たりの利用者数を基準として、1便当たりの利用者数が5人以上いる路線は現状維持とする。また、1便当たりの利用者数が1人以上5人未満の支線は、運行形態を路線バスから乗合タクシーや市営バス、予約型コミュニティバス等に転換するなど、運行の効率化と利便性の維持・向上の両立に努めることとする。ただし、運行形態の転換ができない場合は、路線の統合、サービスの縮小など、別途効率化を検討することとする。

このほか、1便当たりの利用者数が1人未満の支線は、廃止を基本としつつ、住民の互助や近所の助け合いによる移動手段の確保を含め、地域にとって望ましい在り方を検討する。

なお、廃止の評価となった路線については、直ちに廃止とせず、コロナ禍に伴う利用者数の減少の影響も考慮し、社会経済活動がコロナ禍前の状態に戻る一定期間（2年程度）において、利用促進策を講じながら、利用者数の回復動向を見定めることとする。1人以上に回復した場合には、引き続き運行を継続する。（図表 5-7）

また、予約型コミュニティバスについても一定の基準の下で評価を行うこととするが、実績が少なく評価方法が定まっていないことから、令和9年度までを評価方法の検討期間とし、次期総合公共交通計画に評価方法を定めることとする。（図表 5-5）

以上の評価方法は、図表 5-6 の評価フローにより整理することとし、毎年度、コロナ禍からの利用者数の回復動向を確認しながら、当該フローに基づく評価を行うものとする。

あわせて、地域住民と評価結果を共有し、協議を行うことにより、各地域に合った公共交通や移動手段の在り方を検討していくこととする。

図表 5-4 評価の考え方

区分		主要幹線・幹線	支線	
運行形態		路線バス	路線バス 乗合タクシー	市営バス
評価対象	範囲	路線ごと	路線ごと	区域全体
	期間	12 か月 (前年 10 月～9 月)	12 か月 (前年 10 月～9 月)	12 か月 (4 月～翌年 3 月)
	指標	1 便当たりの利用者数	1 便当たりの利用者数	1 便当たりの利用者数
判定と基準	Ⅳ現状維持	5 人以上	5 人以上	5 人以上
	Ⅲ運行の効率化	5 人未満	—	—
	Ⅱ運行形態の転換	—	1 人以上 5 人未満	1 人以上 5 人未満
	Ⅰ路線の廃止 互助への転換	—	1 人未満	1 人未満

(地域の実情や地勢的な状況、利用状況等に応じて選択)

★ 支線の運行形態の転換について

使用車両	運行の態様	路線運行		区域運行
		定期運行	不定期運行 (運行時刻が概ね決まっている)	不定期運行 (運行時刻が決まっていない)
バス(乗車定員 11 人以上の車両)		路線バス		予約型コミュニティバス
タクシー(乗車定員 11 人未満の車両)		乗合タクシー		
市が所有する自家用バス		市営バス		

- ※ 支線において、1 便当たりの利用者数が 1 人以上 5 人未満の場合は、地域の実情や地勢的な状況、利用状況等を踏まえて、転換後の運行形態を決定する。
- ※ 1 便当たりの利用者数 … 「年間の利用者数÷年間計画運行回数」により算出する。なお、年間の利用者数は運行主体による実績値とし、年間計画運行回数には、デマンド運行便として計画し、実際には運行しなかった便も含めるものとする。
- ※ 廃止評価となった路線の再評価 … 廃止評価後の改善策として減便を行った場合に、路線の再評価を行う際は、年間計画運行回数には減便前の回数を用いるものとする。

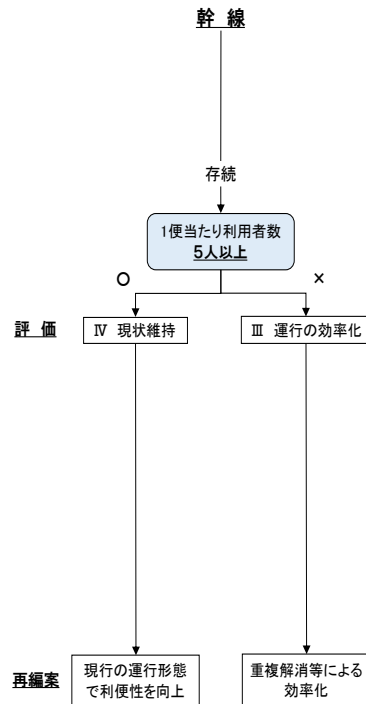
図表 5-5 予約型コミュニティバスに対する路線の評価方法の例

運行形態		予約型コミュニティバス
評価指標		利用者数の減少率が人口減少率を下回らないこと
判定と基準	Ⅳ現状維持	利用者数の減少率が人口減少率を●年連続で下回らないこと かつ 1 日の利用者数が●人以上であること
	Ⅲ運行の効率化	(随時実施)
	Ⅱ運行形態の転換	(必要に応じて検討)
	Ⅰ路線の廃止 互助への転換	利用者数の減少率が人口減少率を●年連続で下回らないこと または 1 日の利用者数が●人未満であること

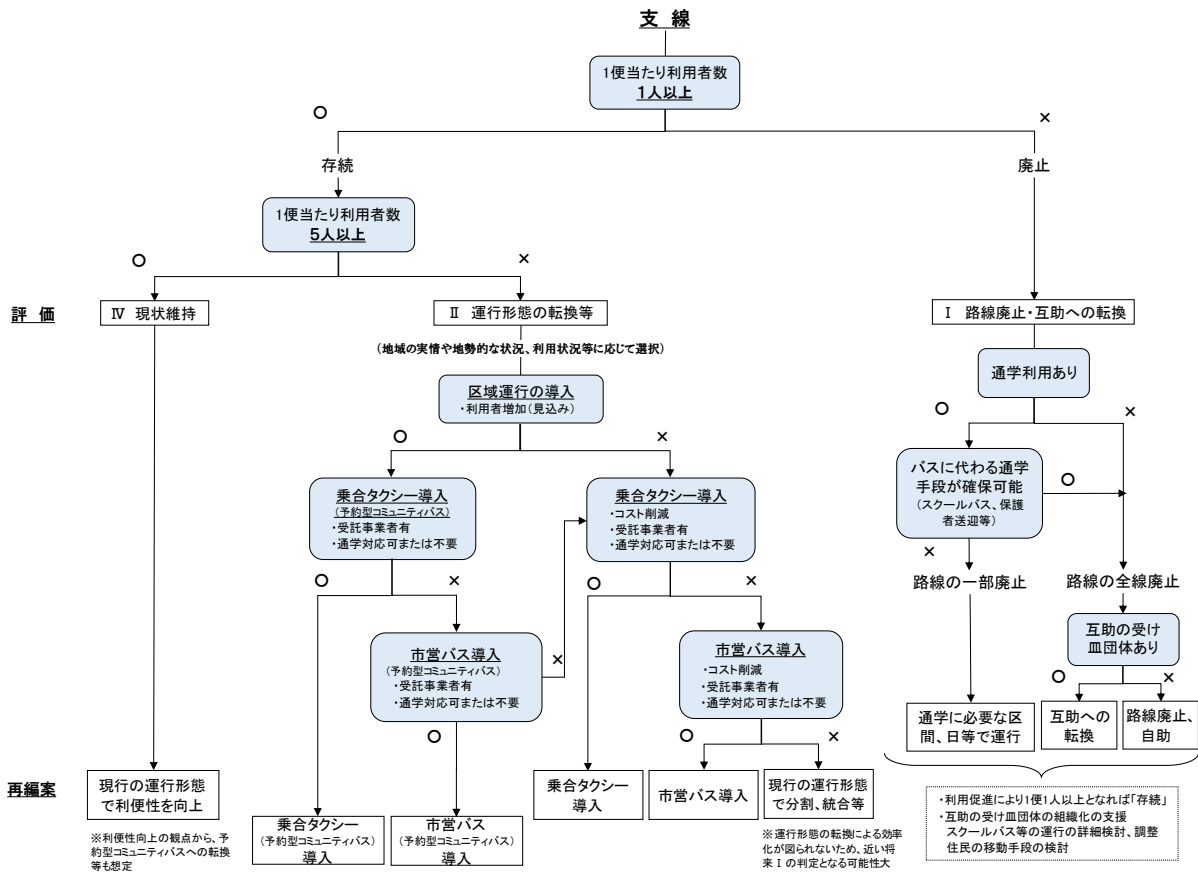
※ 予約型コミュニティバスについては、令和 9 年度までを評価方法の検討期間とする。

図表 5-6 評価フロー

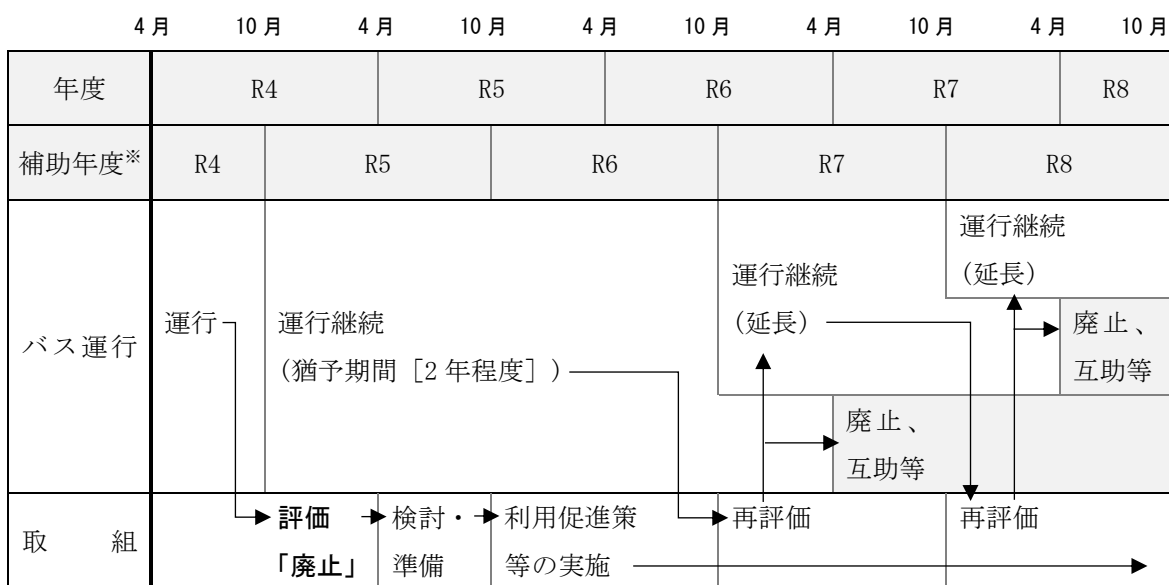
【幹線の場合】



【支線の場合】



図表 5-7 バス路線の評価結果が「廃止」となった場合の流れ（路線バスの場合）



※表中の「補助年度」は、路線バス及び乗合タクシーに対する国・県・市の補助の対象となる期間（前年度の10月1日から当年度の9月30日までの1年間）を指す。

※市営バスについては、補助年度ではなく、通学利用の状況が変化する4月を起点とする1年間の利用状況で評価する。そのため、猶予期間を経て再評価を実施した後の廃止等（見直し）についても、4月に実施することとする。

3 多様な移動手段の検討

地域の公共交通の在り方の検討に当たっては、鉄道やバスといった既存の交通機関に加え、地域の実情や公共交通の利用実態に応じて、小型の車両により集落の中でも運行できる乗合タクシーや市営バス（スクールバスへの一般住民の混乗を含む）など、運行の効率性と利便性を考慮して運行形態を転換していく。

また、同一の運行形態であっても、運行経路をあらかじめ設定して運行する方式のほか、経路を設定せずに予約のあった停留所のみを運行する方式、運行経路や時刻を予約に基づいて定める方式、地勢的な条件に合わせた運賃設定など、各地域の状況に対応したサービスの在り方について、交通事業者はもとより、地域住民の参画を得ながら決めていくこととする。

なお、地域公共交通を取り巻く環境の変化を踏まえ、国の取組や制度改正が随時進められていることから、こうした動きを的確に捉えながら検討を進める。

4 バス路線がない地域の移動手段の確保

(1) 基本的な考え方

本計画は、評価に基づくバス路線の見直しを通じて、効率化を図りつつ、持続可能な公共交通ネットワークの形成を目指すものである。

一方で、バス路線が廃止となる地域や、タクシー以外の公共交通がない地域など、十分な需要が認められず、従来の公共交通の導入が困難な見直しにある地域においては、地域と連携し、各地で現在取り組まれている様々な輸送サービスを組み合わせながら、住民の移動手段を確保していくことが必要となる。

具体的には、民間の商店や診療所が運行する送迎サービス、単独で公共交通機関を利用できない身体障害者等をNPO法人等が輸送する福祉有償運送、市が運行する福祉バス等の運行、タクシーなどのほか、住民が主体となって定期的に住民を輸送する互助的な取組や、住民同士の支え合いによる輸送の取組など、地域の交通手段を総動員し、これらを組み合わせながら、住民の移動手段の確保を図るものとする。

なお、こうした検討に当たっては、継続的な運行を可能とするため、地域住民の主体的な参画を得た上で、取組を進めていく必要がある。その際、市では、専門的な知見や先進事例、補助制度等の情報を提供し、住民の円滑な話し合いの調整に努めるなどの支援を行うものとする。

図表 5-8 バス路線を廃止する地域やバス路線がない地域における移動手段

累計	商店や診療所による送迎サービス	NPO等による福祉有償運送	市の福祉バス等	互助による輸送	タクシー	近所の助け合いによる輸送
主な取組	<ul style="list-style-type: none"> 買物バス 通院バス 	<ul style="list-style-type: none"> 福祉有償運送 	<ul style="list-style-type: none"> 福祉バス 無医地区等における通院支援車の運行 	<ul style="list-style-type: none"> 住民による団体が定期的に車両を運行 	<ul style="list-style-type: none"> タクシーの運行 	<ul style="list-style-type: none"> 隣近所の送迎 住民団体による通院・買物バスの運行
特徴	<ul style="list-style-type: none"> サービスがない地域あり 通院、買物目的に限定 	<ul style="list-style-type: none"> サービスがない地域あり 一定の高齢者、障害者に限定 	<ul style="list-style-type: none"> 運行地域または対象者が限定 	<ul style="list-style-type: none"> 地域における体制づくりが必要 	<ul style="list-style-type: none"> 市の運賃助成は、一定の要件を満たした人に限定 	<ul style="list-style-type: none"> 運行日、利用可能人数が限定的 ボランティアが前提

(2) 住民の互助による輸送

① 互助による輸送の取組

バス路線が廃止となる地域や、路線そのものがない地域においては、定期的な移動手段を確保する手法として、住民が主体となった互助による輸送が有効と考えられる。

この場合、住民団体が運転手や車両を用意し、運行内容を決めた上で、事業者への委託又は自ら車両を運行することにより、対応することとなる。具体的には、(ア)住民団体がバス・タクシー事業者に運行を委託する形態、(イ)交通空白地有償運送の登録を行い自ら輸送を担う形態、(ウ)道路運送法における許可又は登録を要しない方法で行うボランティア輸送の形態を想定しており、住民団体は、それぞれの運行形態に応じて、法令等に基づく必要な手続を経て実施する。

図表 5-9 互助による輸送の形態

項目	内容
対象地域	・バス路線が廃止となる沿線地域 ・バス路線がない地域などで、一定の利用見込みがある地域 ※いずれの場合も、交通事業者との事前協議・調整が必要
対象団体	・住民により設立・組織される団体等 ※小学校区や地域自治区程度の範囲で活動する団体を想定
運行形態	(ア)～(ウ)による、一定の頻度以上の定期的な運行とする。 (ア)一般乗合旅客自動車運送事業者への委託 (イ)交通空白地有償運送（自家用有償旅客運送） (ウ)ボランティア輸送（道路運送法の許可又は登録を要しない運送） ※一定水準の保険加入、地域の合意形成等を条件とする。

② 上記①の取組に対する市の支援

バス路線が廃止となる地域や路線そのものがない地域における、住民の移動手段を確保するため、互助による輸送の取組に対して市が支援を行うこととする。

その際、1 便当たり 1 人以上の利用が安定して見込まれることを基本とするほか、交通事業者とサービス内容や留意点等について、協議・調整を行うとともに、利用者負担を求める場合は、必要に応じて、運行団体とともに、運輸支局と料金設定について協議を行うものとする。

図表 5-10 互助による輸送に対する当市の支援制度

対象者	バス路線が廃止となる地域、公共交通がない地域の住民から構成される団体等
運送の形態	①バス・タクシー事業者に委託し、運行を行う方法 ②交通空白地有償運送（自家用有償旅客運送）の登録を行い、運行を行う方法 ③利用者からは実費のみを徴収し、運行を行う方法
要件	・定期的な運行を行うこと（週1日、1日2便（1往復）以上） ・公共交通がない地域においては、一定の利用（1便1人以上）があること
対象経費	・運行の準備に係る経費（停留所の設置、自家用有償旅客運送の運転手の講習、住民への周知に要する経費等） ・車両等の購入又は賃借に係る経費 ・運行に要する経費（事業者への委託料、運転手・予約受付に係る人件費、燃料費、保険料、修繕費等）
支援額（概要）	①バス・タクシー事業者に委託し、運行を行う方法の場合 ・イニシャルコスト：運行の準備に係る経費（上限3万円） ・ランニングコスト：運行に要する経費（通常要する経費を上限）から運賃収入を控除した額 ②自家用有償旅客運送の登録を行い、運行を行う方法の場合 ・イニシャルコスト：運行の準備に係る経費（講習に要する経費を含む、上限10万円） ・ランニングコスト：運行に要する経費（通常要する経費を上限） ③利用者からは実費のみを徴収し、運行を行う方法の場合 ・イニシャルコスト：運行の準備に係る経費（上限3万円） ・ランニングコスト：運行に要する経費（運転手の人件費を除き、通常要する経費を上限） ※車両等の購入に係る経費は350万円、賃借に係る経費は80万円を上限に支援する。

図表 5-11 互助による輸送の実施状況

区	運行団体	運行開始	廃止路線	運行内容
合併前 上越市	NPO法人 かみえちご 山里ファン 倶楽部	R2.7月	交通空白地である中ノ俣地区で運行	毎週木曜日に中ノ俣地区と金谷（飯・大貫・上中田）地区の商業施設を1往復運行（デマンド制） 運賃は500円/乗車
三和区	NPO法人 三和区振興会	R2.10月	・水科・今保線 ・真砂・岡田線	平日のみ運行。運行エリアは、三和区内全域。1日17便であるが、予約がある便のみ運行 運賃は100円/乗車
柿崎区	NPO法人 柿崎まちづくり振興会	R5.10月	・黒岩線 ・水野線	平日のみ運行。定時便2往復＋デマンド便6往復。運行エリアは、柿崎駅と黒川・黒岩地区の間で、デマンド便は七ヶ地区、下黒川地区なども利用可 運賃は利用登録者200円/乗車（子ども100円/乗車）、登録なしは500円/乗車

(3) 近所の助け合いによる輸送

① 住民同士が支え合う取組の展開

互助による輸送の場合、定期的な運行に向け、地域として住民団体の立ち上げや運転手の確保に取り組む必要があるため、特に少子高齢化が進む中山間地域などでは、これらの対応が難しいケースがあることも想定される。

このため、こうした地域においては、住民同士の支え合いによる「近所の助け合い」の輸送により、移動手段を確保していく方法が想定される。

具体的には、移動が困難な住民と、送迎が可能な住民のマッチングを図ることにより、双方の都合の合った時に送迎する仕組みが考えられる。

なお、既に一部の地域においては、市の地域活性化を目的とした補助事業や、高齢者の健康増進を目的とした補助事業等を活用し、地域の高齢者等を募って買い物ツアーや小旅行などに出かける取組が行われている。

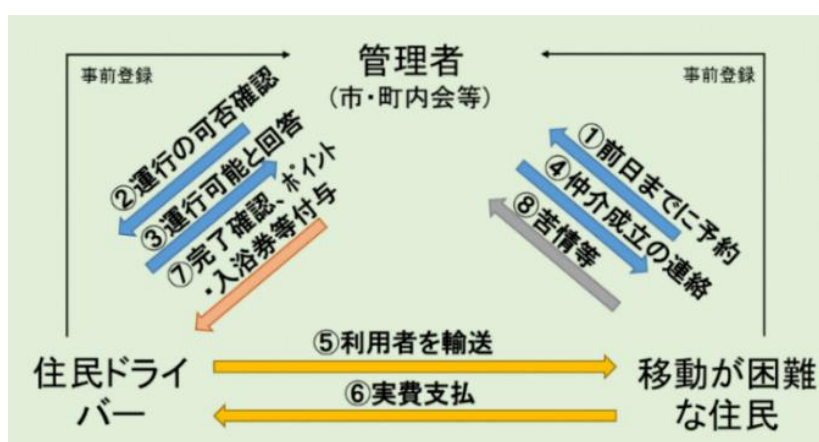
公共交通により、多様な移動ニーズの全てにきめ細かく対応することは難しいことから、こうした支援制度を活用した地域の自発的な取組によって、移動手段が補完されることが期待される。

② 「近所の助け合い」の取組に対する市の支援

バス路線が廃止となった地域や不十分と思われる地域において、住民が自家用車を活用して移動困難な住民の送迎を行う、「近所の助け合い」による輸送の取組に対し、市が支援する制度を令和2年度に創設した。

具体的には、運行に関する周知を行う費用や、関係機関との協議等に要する旅費、車両の保険料などを支援するものである。このほか、住民ドライバーを確保するため、必要に応じて実費以外のインセンティブの付与について検討することとしている。

図表 5-12 住民ドライバーとの仲介の取組のイメージ図



図表 5-13 「近所の助け合い」の取組の概要

	住民ドライバーの仲介	買物バス等の運行
運行主体	住民ドライバー	まちづくり団体
利用者	地域の移動が困難な住民	地域の移動が困難な住民
運行頻度	仲介が成立した時	不定期
料 金	無償(実費負担を含む。)	無償(実費負担を含む。)
車 両	ドライバー個人の車両	団体の車両
任意保険	ドライバー個人の保険 ※地域の団体が民間の保険に加入することも可とする。	団体が加入する保険
市の支援	<ul style="list-style-type: none"> ・移動が困難な住民と住民ドライバーの仲介業務 ・インセンティブに係る経費や利用周知に要する経費等に対する支援 	<ul style="list-style-type: none"> ・まちづくり団体の地域活性化の取組を目的とした補助事業 ・高齢者の健康増進を目的とした補助事業 など

(4) 地域における各種輸送サービスとの連携

市内における輸送サービスとしては、商店や診療所等が主体となった送迎サービスのほか、福祉有償運送、市が運行する福祉バスなどがある。いずれの手段も、利用者が限定的であったり、事前予約の手続きが必要など、一定の条件の下で運行されており、不特定多数の住民の利用を前提とする公共交通とは異なる内容となっている。

しかし、バス路線が廃止となる地域や、路線そのものがない地域では、これらの様々な輸送サービスを補完的に組み合わせることにより、地域の実情に応じた形で住民の移動手段の確保が可能となることから、こうした移動手段との連携を図るものとする。

なお、市では、高齢者の閉じこもりによる体力低下や認知症予防を目的として、一定の要件を満たす高齢者にタクシーやバスの利用券を配付する「高齢者外出支援事業」を行っているほか、障害者等の社会参加を支援するため障害者にタクシー利用券を交付する事業を行っている。こうした福祉分野など、各分野における移動手段の確保に係る関連施策についても注視し、必要に応じて連携を図っていく。

図表 5-14 各種移動手段に対する支援

類 型	具体例	市の主な支援
商店や診療所による送迎サービス	<ul style="list-style-type: none"> ・通院バス ・買物バス 	<ul style="list-style-type: none"> ・住民と運行主体間の調整（運行内容の提案、協議等）
NPO等による福祉有償運送	<ul style="list-style-type: none"> ・福祉有償運送 	<ul style="list-style-type: none"> ・福祉有償運送の運行に関する登録手続の支援
市の福祉バス等	<ul style="list-style-type: none"> ・福祉バス ・無医地区等における通院支援車の運行 	<ul style="list-style-type: none"> ・運行の継続
タクシー	<ul style="list-style-type: none"> ・タクシー 	<ul style="list-style-type: none"> ・運賃助成（高齢者外出支援事業、障害者へのタクシー利用券交付）

5 鉄道

鉄道は、他の都市との広域ネットワークや、拠点間における大量輸送を担う公共交通機関であることから、通勤や通学、通院、買物のほか、観光やビジネスなど、様々な移動ニーズに利便性が良い移動手段として維持・確保を図る必要がある。

そのため、鉄道事業者においては、これらの移動ニーズを的確に捉えながら、適切な運行本数やダイヤ、他の鉄道路線やバスとの接続に十分配慮するよう努める。

また、市内を運行する三セク鉄道事業者（えちごトキめき鉄道、北越急行）にあっては、経営が厳しい状況にあることから、安全安心な運行を維持するため、県や沿線自治体は必要な経営支援を行うとともに、各種協議会等における取組を通じて、利用促進を図るものとする。

6 公共交通を利用しやすい環境の整備

本計画に掲げた基本方針の実現のためには、住民の移動手段の改善や見直しのほか、市民や来訪者が公共交通の運行に係る情報を容易かつ適時に入手することができ、快適に目的地に到達できるような環境の整備・充実が重要である。

このため、市と交通事業者が引き続き連携・協力し、利用者にとって一層分かりやすい情報の提供や、サービスの向上等に努めることとする。

公共交通への興味・関心を高めることにより、自発的な公共交通の利用を促進する、モビリティ・マネジメントの観点から、利用環境の整備・充実を推進する。

(地区別路線再編計画を掲載)

(3) 再編の実施時期

本計画に掲載する再編計画は、令和 9 年までの計画期間のうち、令和 6 年度から 9 年度までの、後期 4 年間に於いて実施することを基本とする。

再編は、利用促進等によるコロナ禍からの利用者数の回復動向を考慮しながら、「廃止」や「運行形態の転換」の評価となった路線や、比較的準備期間を要しない見直しを優先的に行うこととし、「現状維持」の評価となった路線の見直しは、必要に応じて計画期間の後半に実施することとする。

再編後においても、評価フローを基に毎年度路線の評価検証を行い、継続的な見直しを行う。

図表 6-1 再編の概要（注：下表は協議中のものであり、確定したものではありません。）

再編時期 年度 月		区・地域	路線名	路線 区分	評価 (R4年度実績)	再編概要
令和6年度	4月	安塚区	安塚線	幹線	Ⅲ運行の効率化	・利用実態に合わせた便数や運行区間の調整を行い、運行の効率化を図る。
		安塚区 浦川原区 大島区	大平線	支線	Ⅱ運行形態の転換等	・利用実態に合わせた便数や運行区間の調整を行い、運行の効率化を図る。
		浦川原区	月影・下保倉・末広ルート	支線	Ⅱ運行形態の転換等	・予約型コミュニティバスに転換(小中学生の通学時間帯は定時便を運行)
		大島区	旭線(市営バス)	支線	Ⅱ運行形態の転換等	・予約型コミュニティバスに転換(小学生の通学時間帯は定時便を運行)
		大島区	菖蒲線(市営バス)	支線	Ⅱ運行形態の転換等	・予約型コミュニティバスに転換(小学生の通学時間帯は定時便を運行)
	4月以降	合併前上越市 名立区	名立線	幹線	Ⅲ運行の効率化	・利用の少ない便の減便やダイヤの見直しにより、運行の効率化を図る。
		板倉区	新井・板倉線	幹線	Ⅲ運行の効率化	・減便等による運行の効率化を検討する。
令和7年度	4月	柿崎区 大潟区	浜線	支線	Ⅰ路線廃止・互助への転換	・路線を廃止 ・互助による輸送への転換を検討(柿崎区の区域) ・廃止前の猶予期間における改善を検討
		中郷区	岡沢ルート	支線	Ⅰ路線廃止・互助への転換	・R5年10月から利用促進策を実施し、評価が改善しない場合は現行の乗合タクシーを廃止するとともに、地域に必要な輸送手段を検討
		中郷区	関山ルート	支線	Ⅰ路線廃止・互助への転換	・R5年10月から利用促進策を実施し、評価が改善しない場合は現行の乗合タクシーを廃止するとともに、地域に必要な輸送手段を検討
	4月以降	板倉区	上関田線(市営バス)	支線	Ⅱ運行形態の転換等	・予約型コミュニティバスに転換
		板倉区	山寺薬師・孤立線(市営バス)	支線	Ⅱ運行形態の転換等	・予約型コミュニティバスに転換
令和8年度	4月以降	板倉区 清里区	三針線	支線	Ⅰ路線廃止・互助への転換	・路線廃止(現在通学で利用している高校生の卒業をもって路線を廃止)
令和9年度	4月まで	合併前上越市	正善寺線	支線	Ⅱ運行形態の転換等	・予約型コミュニティバスへの転換について検討を進める。
		合併前上越市	高田南循環線	支線	Ⅱ運行形態の転換等	・予約型コミュニティバスへの転換について検討を進める。
		柿崎区 吉川区	山直海線	幹線…① 支線…②	①Ⅳ現状維持 ②Ⅱ運行形態の転換等	・幹線と支線に分割(幹線区間：柿崎バスターミナル～吉川区総合事務所前) ・支線区間は予約型コミュニティバスに転換(小中学生の登校時間帯のみ柿崎バスターミナルまで定時運行)
未定	合併前上越市	佐内・直江津循環線	幹線	Ⅲ運行の効率化	・現状維持…各路線ともR5年4月に減便による再編を実施していることから、利用促進等を通じて利用者数の増を図る。	
	合併前上越市	謙信公大通り循環線	幹線	Ⅲ運行の効率化	・現状維持…各路線ともR5年4月に減便による再編を実施していることから、利用促進等を通じて利用者数の増を図る。	
	合併前上越市	春日山駅・アルカディアシャトル便	幹線	Ⅲ運行の効率化	・現状維持…各路線ともR5年4月に減便による再編を実施していることから、利用促進等を通じて利用者数の増を図る。	
	合併前上越市	謙信公大通り線	幹線	Ⅲ運行の効率化	・現状維持…各路線ともR5年4月に減便による再編を実施していることから、利用促進等を通じて利用者数の増を図る。	
	合併前上越市 牧区	宮口線	幹線	Ⅲ運行の効率化	・現状維持…R3年4月に幹線と支線の分割等による運行の効率化を実施していることから、利用促進等を通じて利用者数の増を図る。	
	合併前上越市 三和区	真砂線	幹線	Ⅲ運行の効率化	・利用実態に合わせ運行経路の検討やダイヤ改正等の検討を行い、運行の効率化を図る。	
	合併前上越市 清里区	清里線	幹線	Ⅲ運行の効率化	・利用実態に合わせ運行経路やダイヤ改正、減便等の検討を行い、運行の効率化を図る。	
	板倉区	島田線	幹線	Ⅲ運行の効率化	・R5年4月に経路変更を実施したことから、その後の実績を踏まえて再度評価を行う。	
	清里区	楡池線(市営バス)	支線	Ⅰ路線廃止・互助への転換	・路線の廃止を検討する(互助への転換の検討や、路線を廃止する場合の通勤・通学等の移手段の検討を行う)。	

(4) バス路線の廃止地域及び公共交通がない地域への対応

バス路線が廃止評価となった場合、評価後、一定期間（1～2年程度）において、利用促進等を講じても1便当たりの利用者数が1人に満たないまま推移した際は、バス路線の廃止を検討する。

一方で、互助による輸送の取組や住民同士が助け合う取組など、地域の交通手段を組み合わせるにより、住民の移動手段を確保することについて、地域住民の主体的な参画を得て検討する。

公共交通がない地域においては、住民の移動手段に対する具体的かつ明確な需要を確認することができた場合、同様に地域住民の主体的な参画を得た上で、改めて住民の移動手段の確保の在り方を検討する。

2 公共交通の利用促進の取組

(1) 分かりやすい情報提供

① 上越市内公共交通総合時刻表の作成

（実施主体：上越市地域公共交通活性化協議会）

公共交通を利用するために必要な情報を、市民へ分かりやすく伝えるため、鉄道やバスの時刻や路線図を一冊にまとめた総合時刻表を作成する。また、利便性の向上を図るため、市民が日常的に利用する路線について、希望者に対し、個別に時刻表を作成するサービスを行う。

このほか、地域ごとに、公共交通の利用方法や時刻表、路線図、バス路線の再編内容等を掲載したチラシを配布し、利用促進を図る。

② バス車両の系統番号の表示（実施主体：交通事業者）

市民や来訪者が乗車するバスを容易に判別できるようにするため、路線図及び時刻表に掲載している系統番号をバスの車両に表示する。

また、系統番号や行先の表示について、国の「乗合バスの運行システムのナンバリング等に関するガイドライン」や全国の事例を参考に、表示方法の見直しを検討する。

③ バス停留所・案内所等における表示、車内アナウンスの多言語化

（実施主体：交通事業者、上越市地域公共交通活性化協議会）

在住・訪日外国人がバスを利用するために必要な情報を提供するため、バス停留所や案内所等における時刻表・路線図・運賃等の表示、車内アナウンスの多言語化、運転手の翻訳アプリの携帯等を推進する。

また、在住外国人を対象に、バスの乗車方法などを伝える「バスの乗り方教室」を開催し、当市に暮らす外国人がバス路線を利用して快適に生活できるよう取り組む。

④ バスロケーションシステムの運用（実施主体：交通事業者、上越市）

バスの利用に必要な情報を速やかに提供し、市民や来訪者が安心して快適にバスを利用することができるようにするため、バスの到着時刻、遅延・運休情報をリアルタイムに入手でき、経路検索や乗換案内を行うことができるバスロケーションシステムを運用する。

⑤ 公共交通に関する情報を集約したホームページの運用

（実施主体：交通事業者、上越市）

公共交通の時刻表や企画切符等のお得な情報をはじめ、公共交通の遅延・運休情報など、市内の公共交通に関する情報を容易に入手できるよう、交通事業者と市のホームページに掲載する。

⑥ 経路検索サイトによるバス運行の情報検索サービスの継続

（実施主体：交通事業者、上越市）

市民をはじめ、観光などを目的とする来訪者がどの経路検索サイトを活用しても目的地に向かうために乗車するバス路線や時刻表、乗換情報等を分かりやすく、容易に入手できるようにするため、バス路線の再編や運行時刻の見直しなどにあわせて、時刻表及び停留所の情報に係る「標準的なバス情報フォーマット」を更新し、経路検索事業者へ提供する。また、経路検索サイトから情報が入手できることを総合時刻表やバス停のほか、ウェブサイト、観光案内パンフレット・チラシ等に掲示し、周知を図る。

(2) 公共交通を利用しやすくするサービスの向上

① お得な乗車券等の発行（実施主体：交通事業者、上越市）

公共交通を低廉な価格で利用することができるお得な乗車券の発行や運賃割引を実施し、公共交通の利用者層の拡大を図る。

② 施設と連携した割引サービス（実施主体：各施設、交通事業者、上越市）

地域の公共施設等と連携し、バスで来場する人に対して施設での割引サービスの実施など特典を付与することにより、バス利用の促進を図る。

前期 4 年間においては取組が進まなかったことから、後期 4 年間では公共施設等への協力依頼を強化し、割引サービス等の充実を図る。

③ 通学 100 円バスの運行（実施主体：交通事業者）

高校生の通学時間帯に 1 乗車 100 円で乗車できる「通学 100 円バス」を運行する。

④ デマンド運行の予約の負担軽減（実施主体：交通事業者、商店等、上越市）

デマンド運行の予約の負担軽減のため、予約電話番号の短縮登録や予約を代行する商店等との連携、PRチラシの作成等による情報提供を実施する。

前期 4 年間においては取組が進まなかったことから、後期 4 年間では商店街等への協力依頼や、短縮番号登録に向けた家庭訪問などの取組を強化する。

⑤ M a a S (Mobility as a Service) の検討（実施主体：交通事業者、上越市）

複数の交通手段による様々な移動を 1 つのサービスとして捉え、継ぎ目なくつなぐ、M a a S (Mobility as a Service) の考え方を踏まえ、市民をはじめ、観光などを目的とする来訪者の移動の利便性向上につながる取組を推進する。

具体的には、乗換案内サイト等の経路検索サービスに対する、市内を運行するバスの運行時刻や停留所の位置情報等のデータ提供や、バスの到着時刻、遅延・運休情報や、乗換案内等の情報を提供するバスロケーションシステムの運用を継続するとともに、ICカード・二次元コード等を活用したキャッシュレス決済を含めた新たなサービスの導入について研究を行う。

図表 6-2 （お得な乗車券等の例を掲載）

(3) モビリティ・マネジメント

① バス利用促進イベントの開催（実施主体：交通事業者など）

バスの乗り方教室やバスの絵の展示、働く車の展示等を行う「バスの日フェスタ」など、市民がバスに慣れ親しみ、バスの利用促進につながるイベントを開催する。

② 鉄道利用促進イベントの開催など（実施主体：交通事業者など）

市民が鉄道に慣れ親しむ機会を提供し、鉄道の利用促進に資することを目的に、地域の関係者・関係団体などとともに集客イベントを開催する。

③ 夏休み小・中・高校生「バス乗車体験」キャンペーン

（実施主体：交通事業者、上越市）

夏休み期間中のバス乗車運賃を小学生以下は1乗車50円、中学生・高校生は1乗車100円に割引くことで、バスに慣れ親しんでもらい、将来のバス利用の促進につなげる。

④ バスの乗り方教室（実施主体：交通事業者）

小学生・中学生・高校生に対し、バスの乗車方法や乗車マナーを学ぶ「バスの乗り方教室」を開催し、実際にバス利用を体験してもらうことにより、バスへの理解を深め、安心して通学に利用してもらい、将来の利用促進につなげる。

また、在住外国人を対象に、バスの乗車方法や運賃の支払い方法などを伝える「バスの乗り方教室」を開催し、当市に暮らす外国人がバス路線を利用して快適に生活できるよう取り組む。

⑤ 列車を見たら手を振ろうキャンペーン（実施主体：各種協議会）

地域の鉄道への愛着を深めるため、お出かけした際に「列車を見たら手を振ろうキャンペーン」を実施する。

⑥ 高齢者向け啓発資料の配布（実施主体：上越市地域公共交通活性化協議会）

公共交通のお得な情報をより詳しく記載したチラシを作成し、免許返納の手续に訪れる窓口や高齢者が多く利用する医療機関、趣味の活動施設等に配置することにより、免許証の自主返納者や高齢者に対して公共交通の利用促進の周知を図る。

⑦ 公共交通出前講座の実施（実施主体：上越市、交通事業者）

高齢者向け健康講座や環境学習の機会に公共交通の重要性やお得な情報等の説明を行い、自家用車に依存した生活から適度に公共交通を利用する生活への転換を図る。

3 大雪時における公共交通の確保

令和3年の大雪災害では、短時間に集中した降雪があったことにより、市内各所で生活道路の除排雪が間に合わず、1月9日から13日までの5日間、市内を運行する路線バスが全便運休となったほか、在来鉄道も1月7日から（えちごトキめき鉄道は8日から）15日まで全便運休となる事態となった。

この教訓を踏まえ、今後、大雪などの大規模な自然災害が発生し、妙高はねうまラインの運休や、主要な路線バス等の通常運行が困難な状況になった際には、鉄道の代替も兼ねる主要路線の「上越大通り線」に加え、通院に利用できる「上越病院線」、「中央病院線」の臨時バス3路線を運行する。

なお、運行に当たっては、ホームページや報道への情報提供、バス停への掲示等により、市及び頸城自動車において周知を行う。

また、早期の通常運行再開に向け、鉄道事業者においては、駅構内線路及び駅間の除雪について、優先順位を付けて効率的に取り組み、バス路線の除雪については、市は国・県・市の道路管理者と情報を共有し、各道路管理者がそれぞれ、または共同して除排雪を行うことで、通行の確保に努めることとする。

あわせて、市及び交通事業者は、随時、運行・運休情報や運行再開情報について、ホームページや各種ツール等を通じて発信する。

図表 6-3 大雪等災害時の臨時バス

(1) 運行路線

鉄道の代替も兼ねる主要路線の「上越大通り線」に加え、通院に利用できる「上越病院線」、「中央病院線」の3路線を設定する。

- ①上越大通り線（上越妙高駅前～市役所～直江津駅前）
- ②上越病院線（直江津駅前～市役所～上越総合病院）
- ③中央病院線（高田駅前～中央病院）

(2) ダイヤ

各路線において、朝から夕方まで、1時間に1便を運行予定。

(3) バス停

バス車両や利用者が待機できるスペースのあるバス停で乗降可能。

※除雪等の状況に応じて、停車するバス停を選定

(4) 運賃

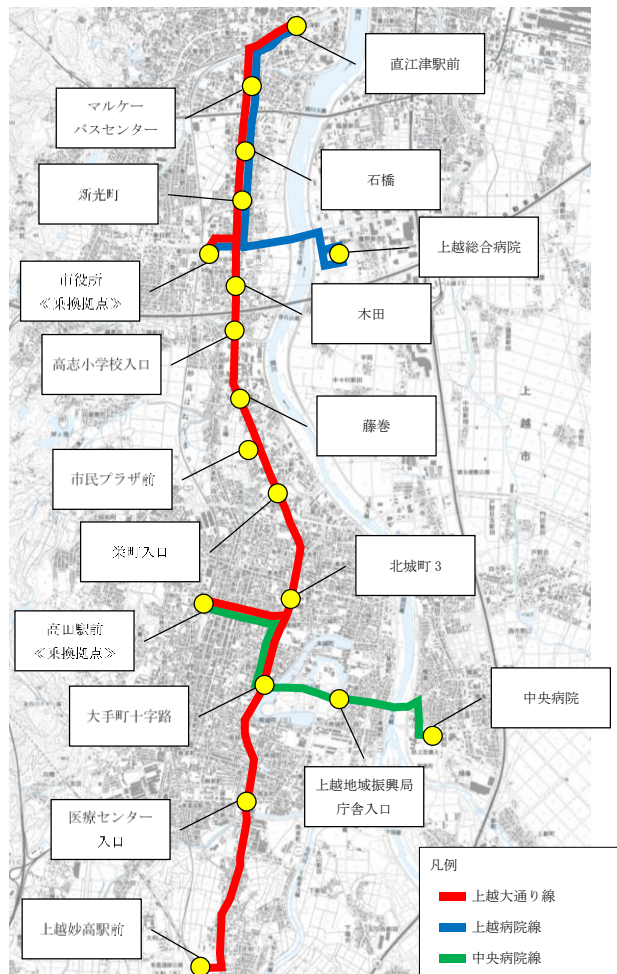
1乗車 200円

(5) 主な運行条件

- ・大雪などの自然災害の影響により、妙高はねうまラインの運休や、バス主要幹線及び主要幹線から主な病院への路線について、通常運行が困難な場合などにおいて、臨時バス「上越大通り線」、「上越病院線」、「中央病院線」を運行する。
- ・臨時バスの運行に必要な除雪が完了し、安全の確認ができた場合に運行する。

※市、バス事業者及び道路管理者の協議により運行を決定する。

< 運行経路図 >



4 新しい技術の活用に向けた検討

人口減少に伴う利用者の減少やエネルギー価格・物価高騰、運転手不足など、全国各地において公共交通を取り巻く環境が厳しさを増している中、運行の効率化や利便性の向上に向け、A I 技術や自動運転、電動バスの導入など、公共交通分野でのD X・G Xに対する新しい技術の開発が進められている。

当市においても、路線バス等の運行の効率化による市の財政負担の軽減や、利便性の向上、さらには温室効果ガス排出量の削減に向け、こうした技術の活用に向けた検討を行う。

- ・路線バス等の運行の効率化、運転手不足への対応
 - 自動運転、A I を活用した区域運行の導入
- ・利便性の向上
 - グリーンスローモビリティ（観光などの利用目的にあわせた小型輸送）の導入
 - I Cカード・二次元コード等を活用したキャッシュレス決済の導入
- ・温室効果ガス排出量の削減
 - グリーンスローモビリティ、電動バスの導入 など

第7章 計画の進捗管理・目標の達成状況の評価

1 基本方針の評価

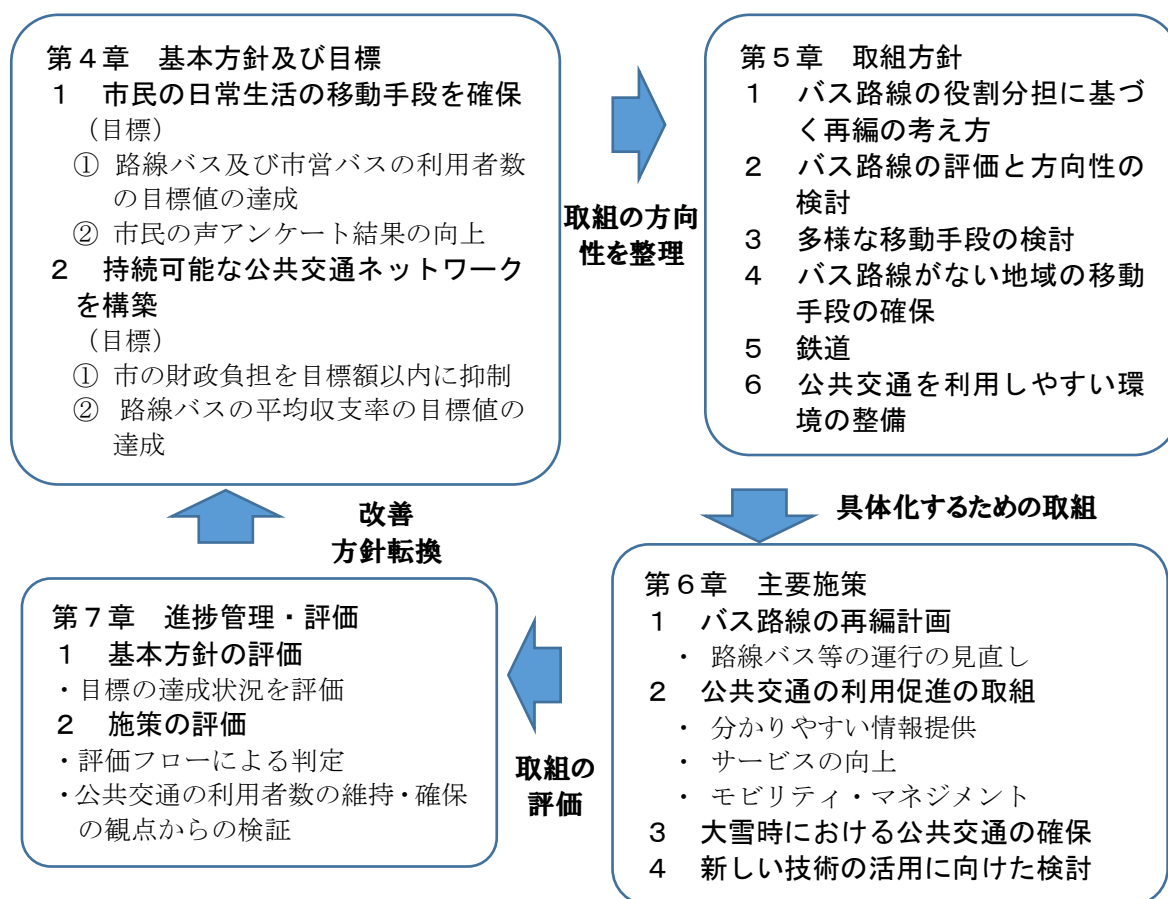
第4章では、当市の公共交通ネットワークが目指すべき方向性を基本方針として定め、達成状況を評価するための目標設定を行っている。

当該方針の達成に向け、第5章において取組方針を定め、これを具体化する施策として、第6章では地域別のバス路線の再編計画と公共交通の利用促進の取組を定めている。

本計画の基本方針の達成状況については、バス路線の再編と利用促進策からなる施策の効果の評価を行い、各施策の実施により期待される効果や、更なる改善の必要性を検証する。

これらの評価により、施策の効果が十分でないと判断された場合や、基本方針の目標の達成が難しいと判定される場合は、個々の施策の改善や方針転換を含めた検討を行うものとする。

図表 7-1 評価の概要



2 施策の評価

(1) バス路線の再編の評価

地域別のバス路線の再編計画については、バス路線の再編後、毎年度、第5章2の評価フローに基づく評価と、市の財政負担への影響の検証を行うほか、第4章に定める具体的な目標達成に向けた進捗状況を分析し、これらについて地域住民と情報を共有し、住民とともに継続して見直しを行うこととする。

なお、評価フローによる評価の結果、評価結果が前回よりも悪化した場合のほか、1便当たり利用者数が1人を下回った場合、公共交通の利用状況の改善がみられない場合は、路線の更なる見直しを行う。

また、市の財政負担について、当初予定していた削減・抑制効果が見込めない場合は、その要因を分析し、改めて財政負担の削減・抑制につながる取組を検討するとともに、利用促進について、地域と協議し、改善に努めるものとする。

さらに、本計画の目標達成が難しいと見込まれる場合についても、同様にバス路線の更なる見直しや改善を行うものとする。

(2) 利用促進策の評価

公共交通の利用促進策については、公共交通の利用者数の維持・確保への寄与の度合いの観点から、毎年度その効果を検証する。

検証の結果、施策の効果が不十分である場合のほか、本計画の目標達成が難しいと見込まれる場合は、施策の改善を図るとともに、効果の薄い施策の廃止や新たな施策の実施に取り組むものとする。

3 評価体制

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、施策の改善や方針転換等について議論する。

また、毎年度の評価結果は、随時地域の住民と情報を共有するとともに、施策の更なる改善策等を検討する。