

## 農山村地域における拠点形成（検討の視点）

鉄道駅がない地区など・・・総合事務所（旧町村役場）周辺に生活機能の集積がある。コミュニティ・プラザの整備も集落の点在を基本とする土地利用の中で、各地区の中心的な場所が発達した歴史（宿場町、市場町、門前町、・・・）

歴史・文化等に裏付けられたその地区の個性を醸し出す空間。その地区の「顔」

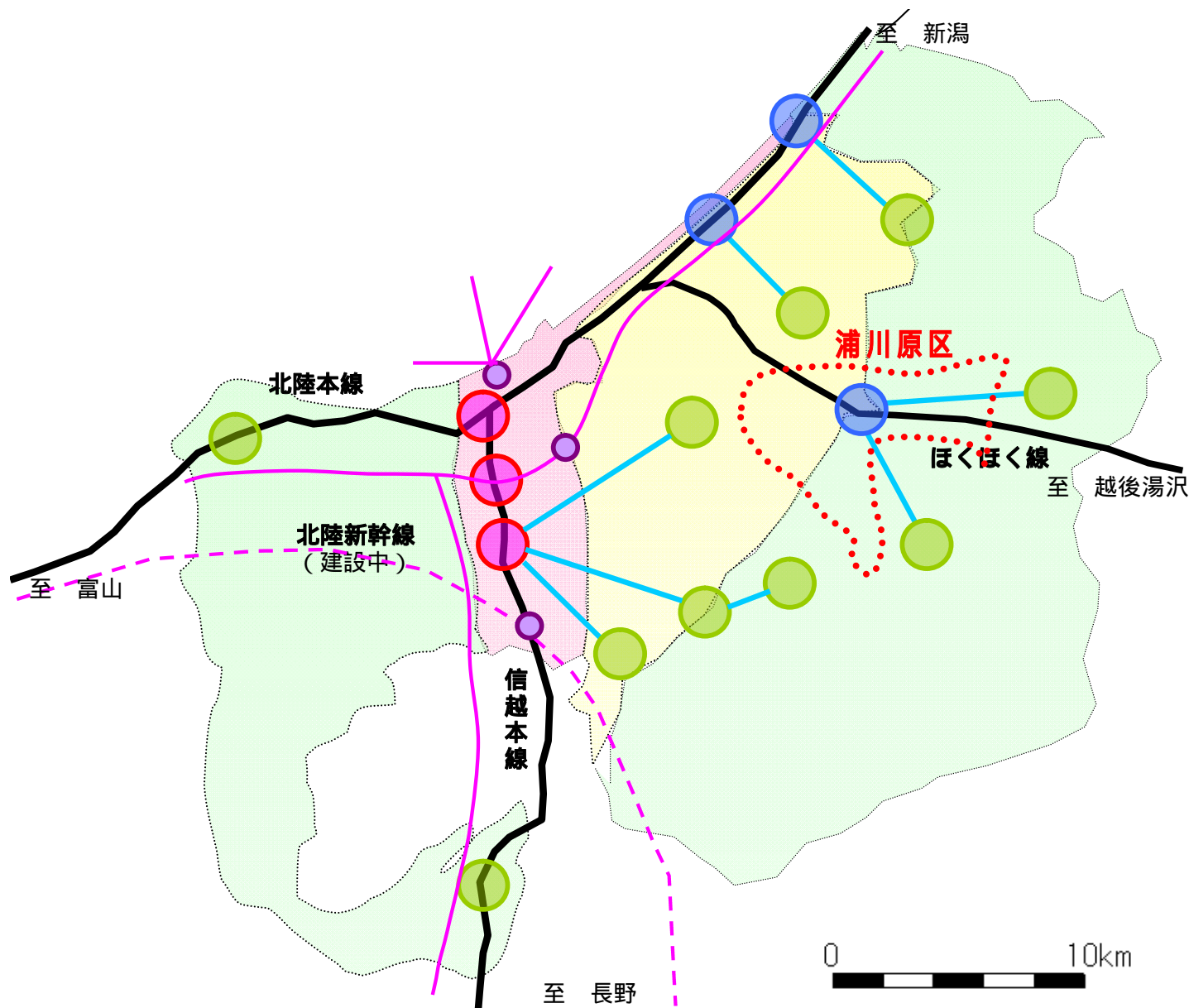
著しい高齢化・過疎化が進展する中での生活・コミュニティの維持

農地・山林の保全（無秩序な宅地等造成を抑制）

市町村合併に伴う公共施設等の集約・機能分担

その過程で拠点の個性化と機能集積促進

# 土地利用構想のイメージ



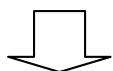
凡 例	
拠 点	都市拠点
	地域拠点
	生活拠点
	ゲートウェイ (玄関口)
交通ネットワーク	バス路線 (幹線バス)
	鉄 道
	広域交通網
土 地 利 用	市 街 地
	田園地域
	中山間地域

(出所) 上越市第5次総合計画(改定版)

# 農山村地域における交通ネットワーク構築

(検討の視点 : 路線バスの現状・課題)

- ・「集落を結ぶ」という使命？
- ・地形(丘陵)・道路整備状況による制約がある
- ・バスからバスへの乗換えは、特に豪雪地帯では厳しい



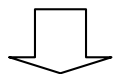
- ・幹線と支線の明確な区別がない路線体系
- ・路線が単調かつ非効率なものにならざるを得ない
- ・知名度の低い過疎集落が終点となることによるわかりにくさ、イメージ
- ・非居住地にある自然をいかした地域資源は路線体系からはずれる

路線バスは一部の生活者のためだけのもの、  
来訪者はマイカーや貸切バスを利用

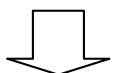
# 農山村地域における交通ネットワーク構築 (検討の視点 : ほくほく線等の現状・課題)

- ・ 平成9年 ほくほく線(北越急行株)開業  
沿線は上越市内ではほぼ全区間が農山村地域
- ・ 「特急はくたか」により、三セクとしては数少ない黒字路線
- ・ 普通電車の利用は、高校生の通学、新幹線・特急電車の乗換駅  
までの移動など、限定的
- ・ 路線バスは電車との乗り継ぎに配慮しているが、一部で競合が  
見られる(路線バスと鉄道の役割の違いから?)
- ・ 駅は各地区の中心地や最寄集落から距離があるところも
- ・ 北陸新幹線金沢延伸(平成26年度)  
市の玄関口の移動、 並行在来線問題、 ほくほく線経営問題

総合交通計画策定  
(H17~18)



地域公共交通  
活性化協議会設置  
(H20)



地域公共交通総合  
連携計画策定  
(H21.3)

事業区分	事業名	内容	実施主体
<div style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block;">目標</div> 1. 運行の改善	新たな公共交通システムの導入	a) デマンド型(予約制)バスの運行・導入 b) コミュニティバスの運行・導入	<ul style="list-style-type: none"> <li>・協議会</li> <li>・上越市</li> <li>・協議会参加交通事業者</li> </ul>
	新規路線の運行 既存路線の見直し	a) 公共交通ネットワークの階層化 幹線バス・支線バスの設定	<ul style="list-style-type: none"> <li>・協議会</li> <li>・上越市</li> </ul>
		b) わかりやすいバス路線網への見直し c) 利用目的に対応した運行ダイヤの見直し	<ul style="list-style-type: none"> <li>・協議会</li> <li>・上越市</li> <li>・協議会参加交通事業者</li> </ul>
	目的バスの活用	a) スクールバス・福祉バス等の混乗化・間合い利用による有効活用	<ul style="list-style-type: none"> <li>・協議会</li> <li>・上越市</li> </ul>
車両の見直し	a) 地域独自のバスデザインの導入 b) ノンステップ・ワンステップバスの導入、小型車両の導入	<ul style="list-style-type: none"> <li>・協議会</li> <li>・上越市</li> <li>・協議会参加交通事業者</li> </ul>	
<div style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block;">目標</div> 2. 利便性の向上	交通結節点の改善	a) 既存鉄道駅及び地域公共交通拠点となる「さとの駅」の整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>・協議会</li> <li>・上越市</li> </ul>
	運賃制度の見直し	a) 乗継ぎ割引の導入	<ul style="list-style-type: none"> <li>・協議会</li> <li>・上越市</li> <li>・協議会参加交通事業者</li> </ul>
<div style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block;">目標</div> 3. 利用環境の改善	情報提供の充実	a) バスの情報をHPや携帯サイトにわかりやすく掲載 b) 運行状況をリアルタイムに提供	<ul style="list-style-type: none"> <li>・協議会</li> <li>・上越市</li> <li>・協議会参加交通事業者</li> </ul>
<div style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block;">目標</div> 4. まちづくりとの連携	公共交通の分かりやすい情報提供	a) 路線図や時刻表、運賃、お得なサービスなどを分かりやすくしたパンフレットやバスマップの作成と配布	<ul style="list-style-type: none"> <li>・協議会</li> <li>・上越市</li> </ul>
<div style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block;">目標</div> 5. 市民意識の醸成	モビリティマネジメントや公共交通のPRイベントの実施	a) モビリティマネジメントの実施 b) ノーマイカーデーの実施 c) バス利用に関する総合学習やイベントの実施、広報・PR活動の実施	<ul style="list-style-type: none"> <li>・協議会</li> <li>・上越市</li> </ul>

# 農山村地域における拠点形成と 交通ネットワーク構築の在り方(案)

住民が自らの地区の歴史・文化を踏まえて拠点を位置付け  
これを「顔」とした地区のまちづくり

ほくほく線駅は一部を除き地区の「玄関口」として位置付け  
駅周辺の自然は保全を基本とする

公共交通の階層化・体系化

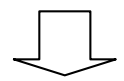
ほくほく線を幹線、路線バスを原則支線に位置付け(連携)

マイカーと公共交通の共存(パークアンドライド等)

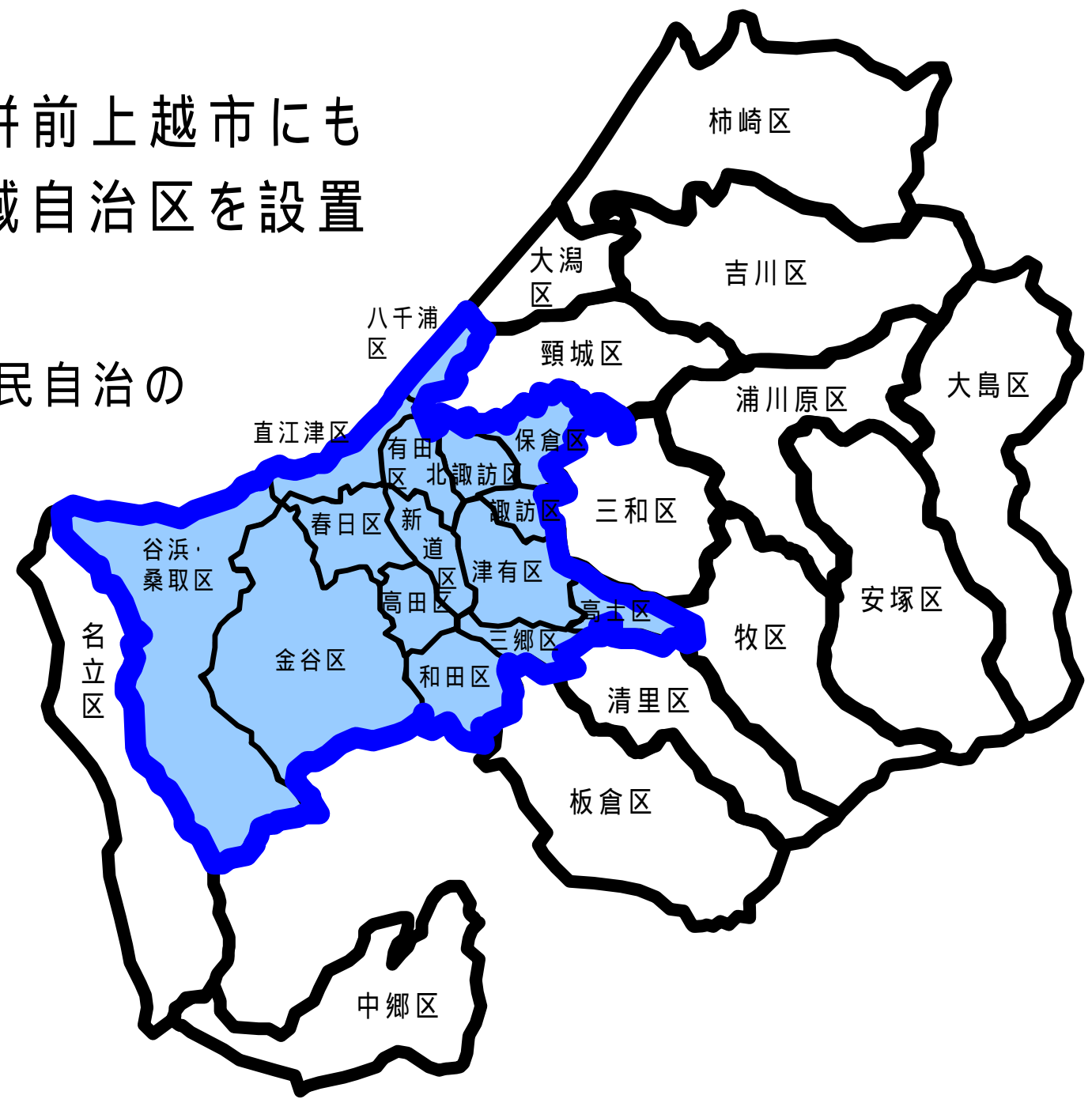
沿線自治体との連携

支線となる路線バスの在り方は地域協議会などでも検討  
検討段階から市民が参加することによるマイルール意識・  
マイバス意識の醸成

今年10月 合併前上越市にも  
地域自治区を設置



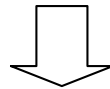
都市内分権、住民自治の  
更なる推進



# まとめ

各地区の個性の創出と全体としての調和

海に山に大地に 学びと出会いが織りなす  
共生・創造都市 上越



- ・コンパクトなまちづくりとそれを結ぶ公共交通ネットワークの再構築
- ・都市内分権、住民自治の推進



## < 問合せ先 >

上越市 企画・地域振興部  
上越市創造行政研究所  
工藤 富三夫



〒 943-8601

新潟県上越市木田1-1-3

TEL: 025-526-5111

E-mail: kudou.f@

city.joetsu.lg.jp

