

阿賀野市地域公共交通計画 (案)

令和 4 年〇月

阿賀野市

目次

第1章 はじめに	1
1 計画策定の背景・目的	1
2 計画の位置づけ	1
第2章 阿賀野市の現状	2
1 地勢	2
2 人口	3
3 観光の状況	7
第3章 地域公共交通の現状	8
1 鉄道	9
2 阿賀野市営バス	10
3 路線バス	12
4 高速バス	13
5 その他の生活交通	13
第4章 上位・関連計画	17
1 阿賀野市総合計画	17
2 阿賀野市都市計画マスタープラン（案）	19
3 阿賀野市立地適正化計画（案）	23
第5章 地域公共交通の課題	25
1 阿賀野市地域公共交通網形成計画の目標達成状況	26
2 阿賀野市地域公共交通網形成計画の施策実施状況	29
3 社会環境の変化	43
4 アンケートからの把握	46
5 データ等からの把握	52
6 課題の整理	56
第6章 阿賀野市地域公共交通計画	58
1 基本方針	58
2 計画の区域	59
3 計画の期間	59
4 阿賀野市がめざす公共交通網	60
5 計画の目標	61
6 目標を達成するために行う施策	62
7 評価指標と目標値	70
8 計画の進行管理	72
9 目標の達成状況の評価	72

第1章 はじめに

1 計画策定の背景・目的

本市の地域公共交通は、JR 羽越本線、阿賀野市営バス、路線バス、タクシーといった交通機関があり、通学、通院、買い物など市民の日常生活に欠かすことのできない移動手段となっています。

また、周辺自治体や市内各地区と市の中心部をつなぎ、地域間交流を図る上でも重要な役割を担っています。

近年は人口減少や少子・高齢化とマイカー利用が高いことから、公共交通の利用は減少が続いていますが、一方で、今後の高齢化の進展から自動車が運転できなくなる人や運転免許証の返納を検討する方が増えることにより、公共交通サービスの必要性が高まっていくと考えられます。

直近では新型コロナウイルスの影響により公共交通の利用者は大きく減少し、これがどこまで続くのか先行きが見えにくい状況ではありますが、今後の社会経済情勢の変化に対応し、日常生活に必要な移動手段を確保するとともに将来を見据えた持続可能な公共交通の実現を目指すため「阿賀野市地域公共交通計画」を策定します。

2 計画の位置づけ

本計画は、平成 29 年 3 月に策定した「阿賀野市地域公共交通網形成計画」を基本とし、検証・分析を実施したうえで策定する第 2 次計画として位置づけています。

なお、策定にあたっては、上位計画である「阿賀野市総合計画」や都市計画等の関連計画との整合性を図ります。

2 人口

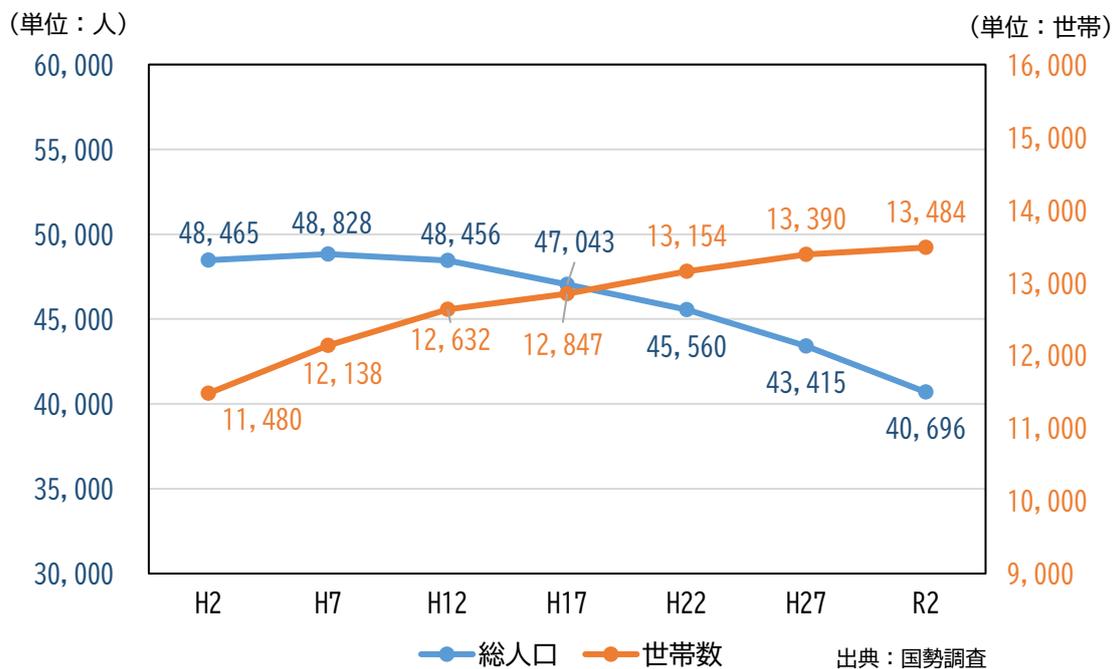
2-1 人口・世帯の推移

阿賀野市の人口は平成7年まで増加基調でしたが、それ以降が減少傾向となり令和2年時点で40,696人となっています。平成7年と比べ16.7% (8,132人)の人口が減少しています。

市営バスの運行が開始された翌年の平成17年と比べると、13.5% (6,347人)の人口が減少しています。

一方、世帯数は平成2年より増加傾向が続いています。

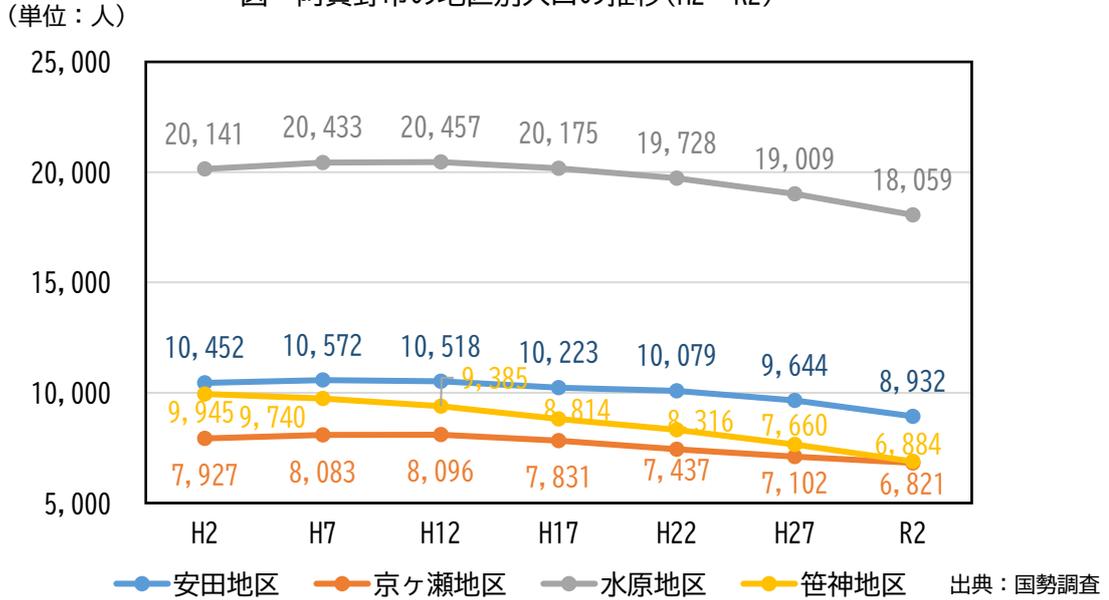
図 阿賀野市の総人口および世帯数の推移(H2～R2)



2-1-1 地域別の人口

安田地域の人口は平成7年を境に、京ヶ瀬、水原地域は平成12年を境に増加傾向から減少傾向に転じています。笹神地域は一貫して減少傾向にあります。

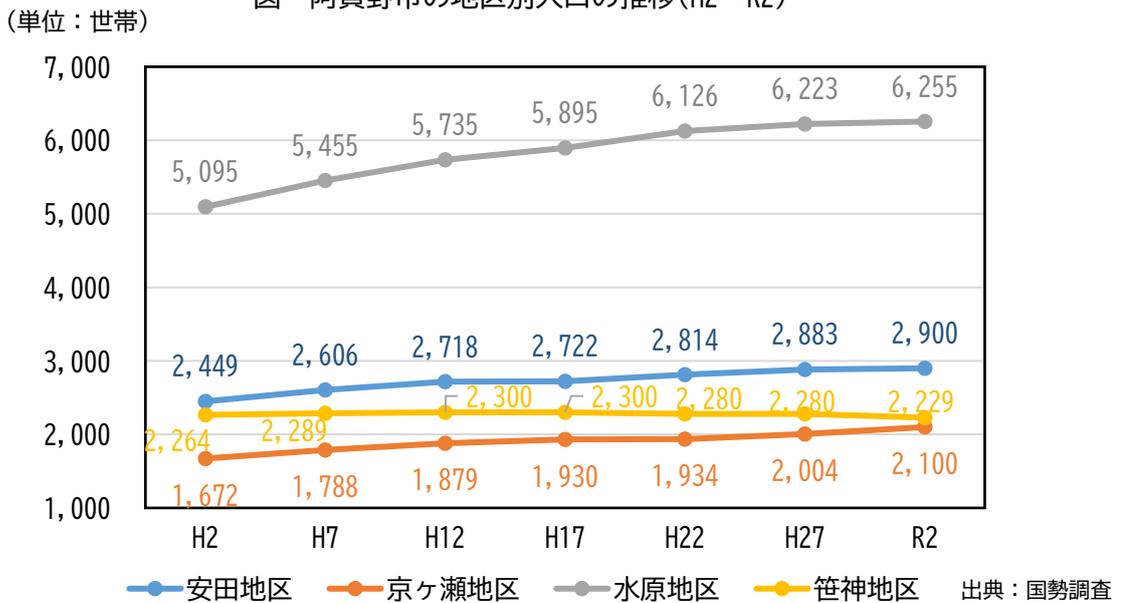
図 阿賀野市の地区別人口の推移(H2～R2)



2-1-2 地域別の世帯数

安田、京ヶ瀬、水原地域は増加傾向にありますが、笹神地域は横ばいの状況です。

図 阿賀野市の地区別人口の推移(H2～R2)



2-2 高齢化の推移

阿賀野市の高齢化率は平成2年以降、一貫して上昇傾向にあります。平成2年から令和2年の30年間で18%上昇しました。高齢化率は今後も上昇が続くことが見込まれています。

高齢者同居世帯も増加が続いており、平成12年から令和2年の20年間で高齢者のみの単身世帯が1.9倍、高齢者のみの夫婦世帯が2.5倍増えています。

図 阿賀野市の高齢化率の推移と将来推計(H2～R12)

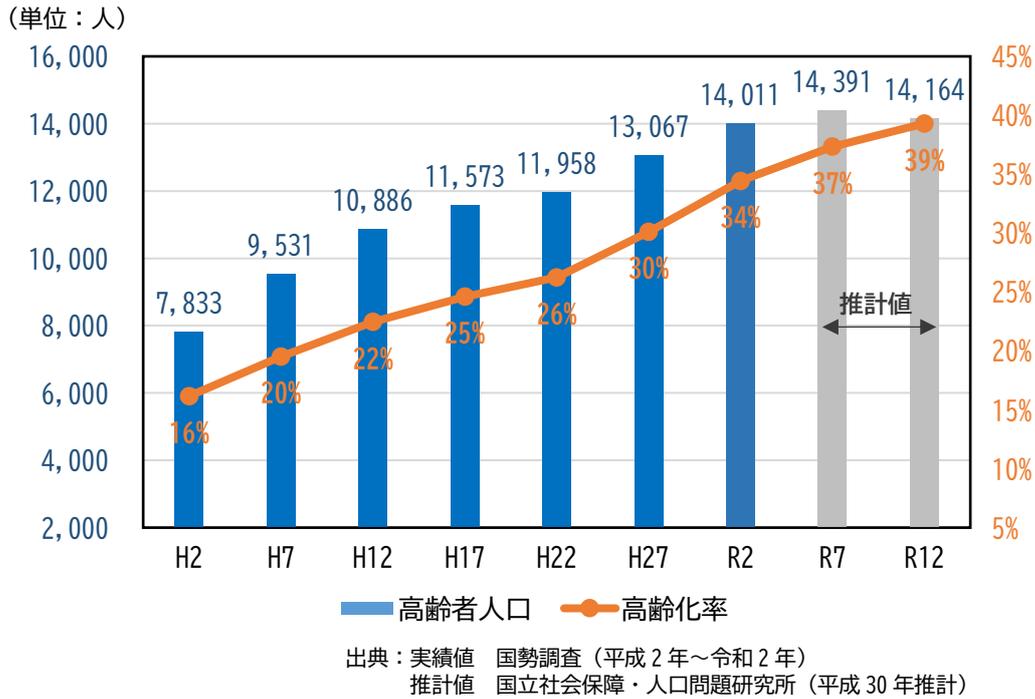
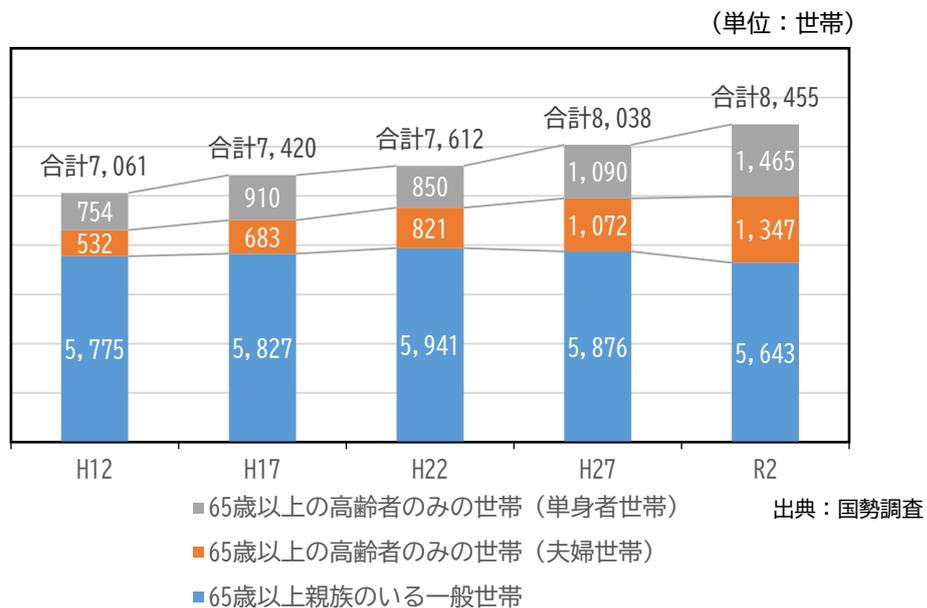


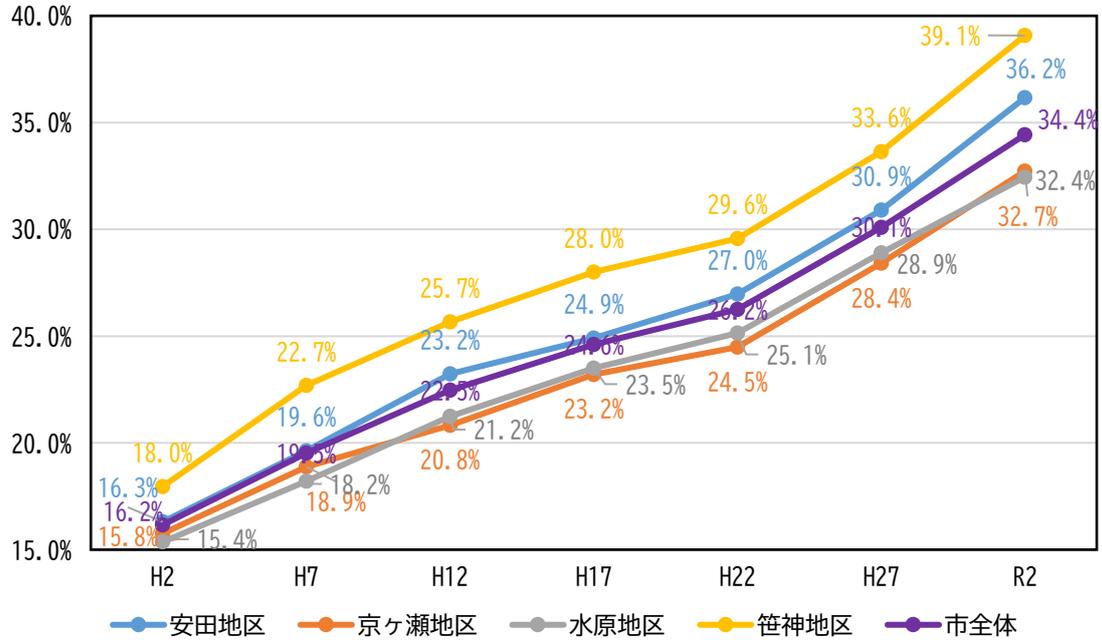
図 阿賀野市の高齢者同居世帯の推移(H12～R2)



2-2-1 地区別の高齢化

阿賀野市の高齢化率は、いずれの地区も上昇傾向にあり、特に笹神地区の高齢化率が他の地域に比べ高くなっています。

図 阿賀野市の地区別高齢化率(H2～R2)



出典：国勢調査

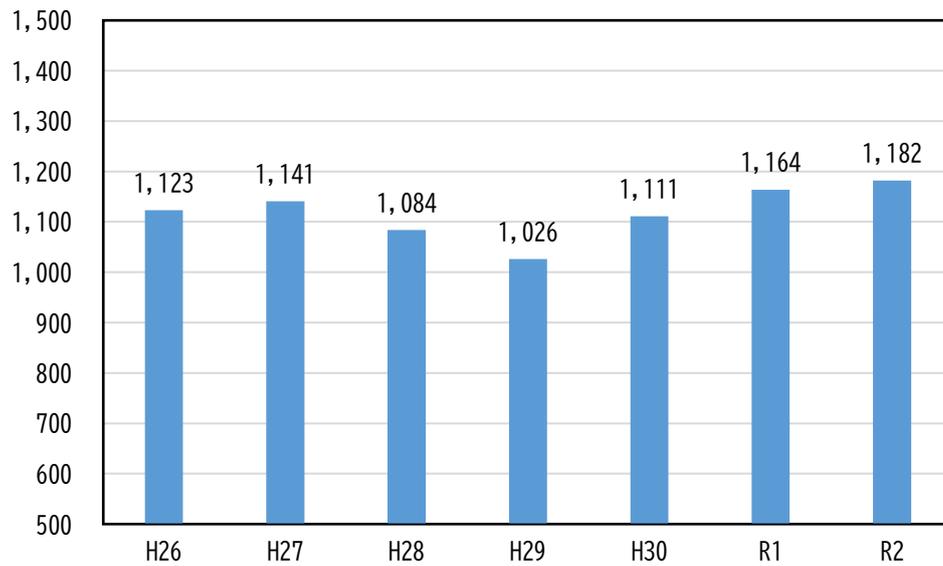
3 観光の状況

阿賀野市の観光入込客数は平成 29 年まで減少が続いていましたが、平成 30 年以降は増加が続いています。

五頭温泉郷は平成 22 年から 3 回連続で新潟県の観光地満足度調査で総合満足度 1 位を受賞しています。平成 28 年には国民保養温泉地に登録され、観光客の増加が期待されます。

図 阿賀野市の観光入込客数の推移(H26～R2)

(単位：千人)



出典：新潟県観光入込客統計

第3章 地域公共交通の現状

阿賀野市内の主要な公共交通は、市内を東西に走る JR 羽越本線、水原市街地を中心に市内各地域を結ぶ阿賀野市営バス、阿賀野市と新潟市、五泉市、阿賀町の市外を結ぶ路線バスがあります。

広域の公共交通としては、新津 - 新発田間の JR 羽越本線のほか、高速バスで、新潟 - 五泉・村松線、新潟 - 会津若松線が阿賀野市内に停車します。

表 阿賀野市の公共交通(令和3年10月1日現在)

種別	路線	運行概要
鉄道	JR 羽越本線	主に新津駅～新発田駅間を運行
阿賀野市営バス	五頭温泉郷線	阿賀野市役所～七浦区間を運行
	分田線	阿賀野市役所～安田支所区間を運行
	千唐仁線	阿賀野市役所～あかまつ荘区間を運行
	江端線	阿賀野市役所～あかまつ荘区間を運行
	寺社線	阿賀野市役所～あかまつ荘区間を運行
	大室線	市野山～新保・あかまつ荘区間を運行
	駒林線	市野山～京和荘区間を運行
	前山線	市野山～京和荘区間を運行
	折居大日線	阿賀野市役所～笹神支所区間を運行
	神山線	阿賀野市役所～笹神支所区間を運行
	安田地域循環線	安田地域を A (外回り)、B (内回り) の 2 つのルートで循環運行
路線バス	新潟～水原線	新潟市～水原・瓢湖・保田区間を運行
	新潟～沢海～京ヶ瀬営業所線	新潟市～京ヶ瀬営業所区間を運行
	市役所 - 保田車庫前線	阿賀野市役所～保田車庫区間を運行
	市役所 - 石間中線	阿賀野市役所～石間中区間を運行
	市役所 - 旧五泉車庫線	阿賀野市役所～旧五泉車庫区間を運行
	京ヶ瀬営業所 - 中新田 - 新津線	京ヶ瀬営業所～新津駅区間を運行
高速バス	新潟 - 五泉・村松線	新潟市～五泉・村松区間を運行
	新潟 - 会津若松線	新潟市～会津若松区間を運行

※一部阿賀野市営バスではスクールバスを兼ねて運行している路線もある。

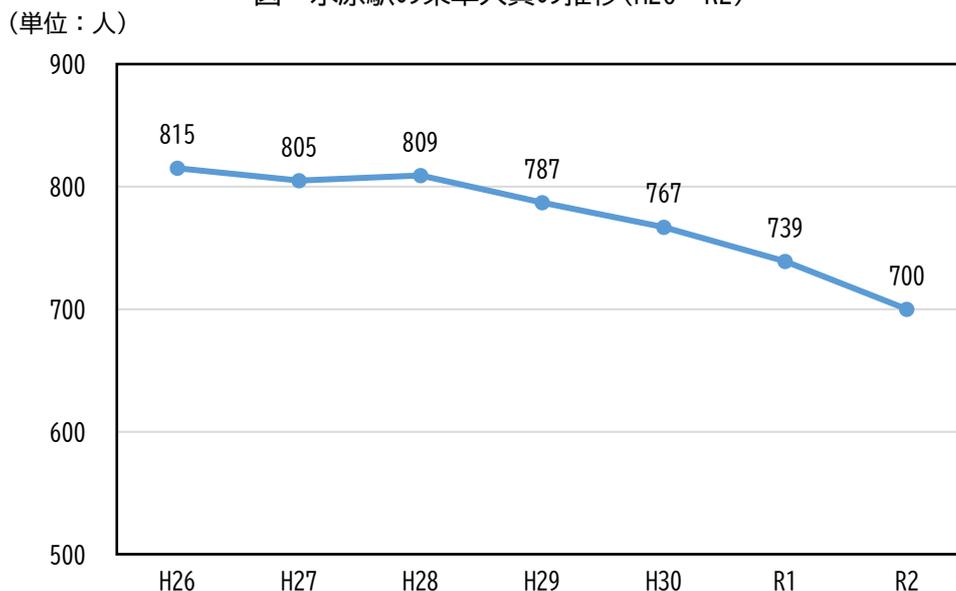
1 鉄道

阿賀野市には JR 羽越本線が走り、北東に新発田駅、南西に新津駅と連絡しています。また、新津駅で JR 信越本線に乗り換えて、新潟駅へ向かうことができます。

JR 羽越本線は 1 時間あたり最大 2 本の運行であり、運行がない時間帯も点在します。

阿賀野市には水原駅、神山駅、京ヶ瀬駅の 3 駅があり、有人駅は水原駅のみです。水原駅の令和 2 年度における 1 日あたりの平均乗車人員は 700 人であり、利用者は減少傾向です。

図 水原駅の乗車人員の推移(H26～R2)



出典：東日本旅客鉄道株式会社ホームページ

表 JR 羽越本線の運行時間帯 (水原駅)

		運行時間帯 (時間あたりの運行本数)																	計				
		6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22		23			
JR羽越本線	新津方面行	1	2	1			1		1			1			1	1	1		2		1		12
	新発田方面行	1	2			1		1			1	1	1			1	1	1	1	1		1	13

7 時台の新津方面・新発田方面の各 2 本のうち、新津方面の 1 本は水原駅～新津駅間、新発田方面の 1 本は新津駅～水原駅間の運行である。

出典：東日本旅客鉄道株式会社ホームページ

2 阿賀野市営バス

阿賀野市の市営バスは、水原中心部から各集落を結び、安田、京ヶ瀬、笹神の各地域へ広がる放射状の運行を行っています。

また、市役所、安田、京ヶ瀬、笹神の各支所は、起終点や主要な経由地として各地域の拠点となっています。その他、「水原駅前」、「あがの市民病院」などの停留所は交通結節点としての役割を担っています。

図 阿賀野市営バスの路線図（令和3年10月1日現在）

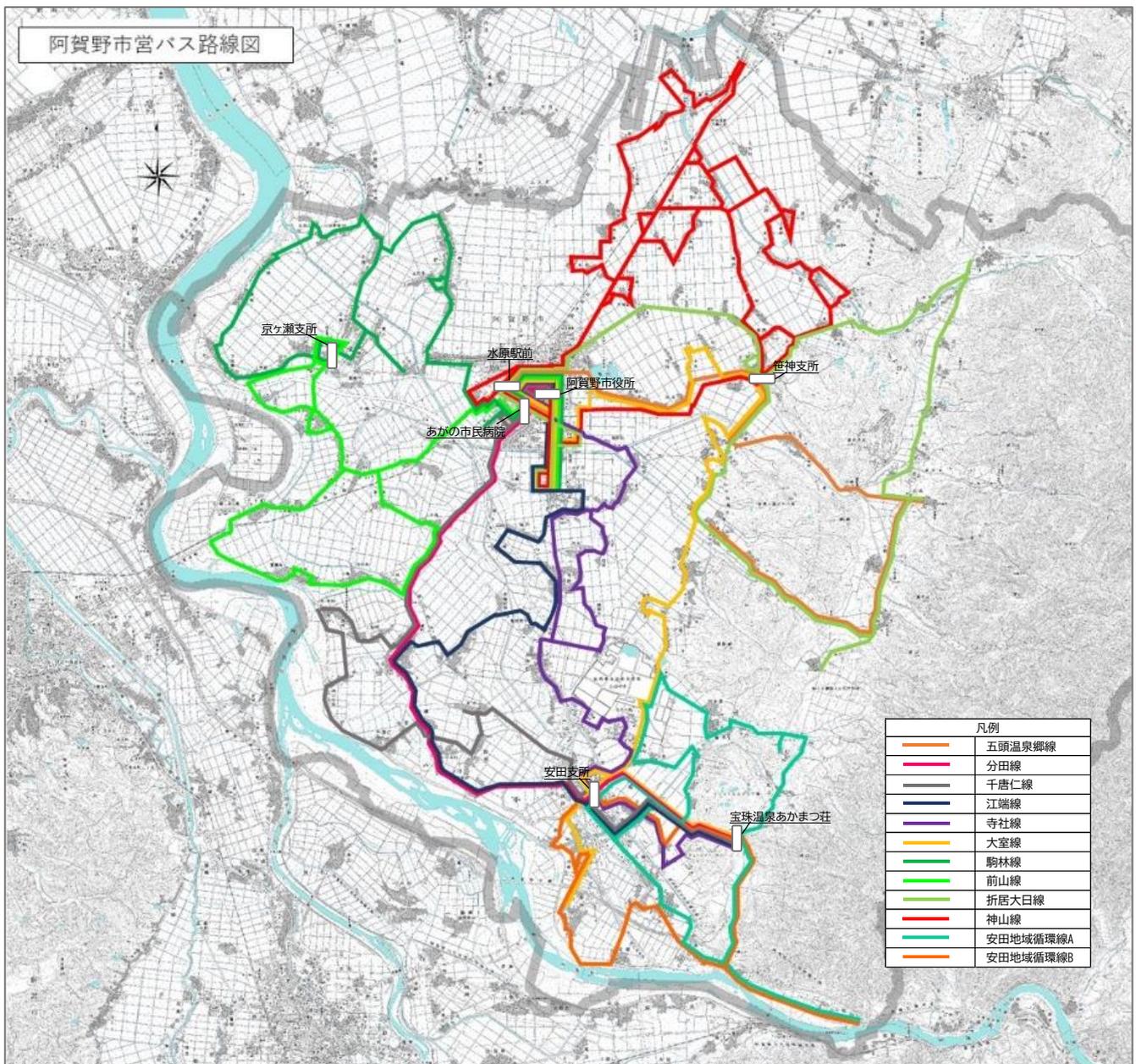


表 阿賀野市営バスの運行時間帯（令和3年10月1日現在）

		運行時間帯（時間あたりの運行本数）														計	
		6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	1日		
五頭温泉郷線	市役所方面行		1	1		1		1			1			1	1		6
	七浦方面行		1	1			1		1		1			1	1	1	7
分田線	市役所方面行	1	1	1			1		1	1			1	1		8	
	安田支所方面行		1	1		1			1				1	1	1	7	
千唐仁線	市役所方面行		1			1							1			3	
	あかまつ荘方面行				1		1			1						3	
江端線	市役所方面行			1		1							1			3	
	あかまつ荘方面行				1	1	1			1						4	
寺社線	市役所方面行			1		1							1			3	
	あかまつ荘方面行		1		1		1		1							4	
大室線	市役所方面行			1		1		1					1			4	
	あかまつ荘方面行				1		1			1			1			4	
駒林線	市役所方面行		1	1		1				1						4	
	京和荘方面行			1		1	1					1	1	1		6	
前山線	市役所方面行		1	1					1			1				4	
	京和荘方面行			1			1			1		1	1			4	
折居大日線	市役所方面行		1	1		1							1			4	
	笹神支所方面行				1		1			1		1				4	
神山線	市役所方面行		1	2	1				1							5	
	笹神支所方面行				1		2		1	1						5	
安田地域 循環線	A	外回り			0.5								0.5			1	
		内回り		1				0.5					0.5			2	
	B	外回り		1				1	0.5				0.5			3	
		内回り				0.5							1	0.5		2	
計		1	12	15	7.5	10	13	2.5	7	8	12	7.5	4	2	100		

出典：阿賀野市営バス時刻表

各路線始発時間を基準に表を作成。
赤字は学休日運休の本数を示す。

3 路線バス

阿賀野市内の民間路線バスは新潟交通観光バス㈱が運行しており、阿賀野市と新潟市中心部とを連絡する「新潟～水原線」、五泉市と連絡する「阿賀野市役所－旧五泉車庫線」、阿賀町と連絡する「阿賀野市役所－石間中線」などが運行しています。

新潟市の中心部と連絡する新潟～水原線は、1日あたりの運行本数が多く、特に朝夕の通勤・通学時間帯での運行本数が多いです。

「阿賀野市役所－旧五泉車庫線」、「阿賀野市役所－石間中線」は朝夕の通学・通勤の時間帯に合わせた運行となっています。

「京ヶ瀬営業所－中新田－新津線」は終発が15時台であり、夕方には運行していません。

表 民間路線バスの運行時間帯（令和3年10月1日現在）

		運行時間帯（時間あたりの運行本数）																			計
		5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	
新潟～水原線	新潟方面行		3	4	1	1	1	1		1	1	1	2	1	1		1				19
	水原・瓢湖・保田方面行			1	1	1	1	1	1		1	1	1	1	2	2	2	1	1	1	19
新潟～沢海～京ヶ瀬営業所線	新潟方面行	1		1			1		1			1									5
	京ヶ瀬営業所方面行								1	1		1					1		1		5
市役所－保田車庫前線	市役所方面行						1														1
	保田車庫方面行						1									1					2
市役所－石間中線	市役所方面行				1	1					1										3
	石間中方面行										1			1	1						3
市役所－旧五泉車庫線	市役所方面行										1		1		1	1	1				5
	旧五泉車庫方面行			1	1								1								3
京ヶ瀬営業所－中新田－新津線	京ヶ瀬営業所方面行				1		1	1													3
	新津駅方面行		1					1				1									3
計		1	4	7	5	3	6	4	4	4	2	6	5	4	5	4	3	2	1	1	71

新潟～水原線は水原停留所、新潟～沢海～京ヶ瀬営業所線は京ヶ瀬営業所、市役所－保田車庫前線、市役所－石間中線、市役所－旧五泉車庫線は阿賀野市役所、京ヶ瀬営業所－中新田－新津線は京ヶ瀬営業所の停車時刻を基準に表を作成。

出典：新潟交通ホームページ，新潟交通観光バスホームページ

4 高速バス

五泉・村松～新潟線は蒲原鉄道㈱が運行しています。村松駅前と新潟駅前を結び、阿賀野市内では安田インター前停留所で停車します。

会津若松～新潟線は新潟交通㈱と会津乗合自動車㈱が運行しています。若松駅前と万代シティバスセンター・新潟空港を結び、阿賀野市内では安田インター前停留所で停車します。

※当面の間新型コロナウイルスの影響に伴い、一部便運休及び新潟空港乗り入れを休止している。

表 高速バスの運行時間帯（令和3年10月1日現在）

		運行時間帯（時間あたりの運行本数）																						計
		5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	1日			
五泉・村松～新潟	新潟方面行			2			1		1			1		1								6		
	五泉・村松方面行					1	1				1		1		1	1						6		
新潟～会津若松	新潟方面行					1		1					1				1					4		
	会津若松方面行				1				1			1					1					4		
計		0	0	3	0	2	2	1	2	0	1	2	2	1	1	3	0	0	0	0	0	20		

出典：蒲原鉄道ホームページ，新潟交通ホームページ
 安田インター前の発着時間を基準に表を作成。
 赤字は新型コロナウイルスの影響に伴い運休している便を示す。

5 その他の生活交通

5-1 タクシー

タクシーは、鉄道や路線バスでは担うことのできない時間帯や目的地への移動ができるサービスを提供し、利用者がいつでも、どこへでも行くことができる交通手段です。

市内には3社の事業所があり、各々市全域で運行を実施しています。

表 阿賀野市内のタクシー事業所

	車両保有台数			代行実施
	ジャンボ タクシー	普通 タクシー	福祉 タクシー	
五頭タクシー（株）	1	6	1	○
あがのタクシー（株）	2	5	1	○
（有）白鳥タクシー	1	3	0	

出典：阿賀野市資料

5-2 スクールバス

阿賀野市内の小中学校の通学のため、通年及び冬季期間のスクールバスを運行しています。
また、阿賀野市営バスの一部路線ではスクールバスを兼ねて運行しています。

表 阿賀野市内のスクールバス運行概要

【通年】		【冬季】12月～3月	
学校	運行地域	学校	運行地域
安田小学校	新保方面 ※	安田小学校	南郷砂山 ※
	大和方面	京ヶ瀬小学校	小里・下黒瀬・金淵方面
	寺社方面	分田小学校	水ヶ曾根方面
	小松方面	堀越小学校	大野地・境新田方面 ※
	久保方面		越御堂
	丸山方面	笹岡小学校	須走方面 ※
	庵地方面	神山小学校	中ノ通方面
京ヶ瀬小学校	駒林方面		本明方面
	下里～七島方面	安田中学校	小松方面
	嘉瀬島～関屋方面		渡場・新保・大和方面 ※
	法柳方面		山手方面 ※
	寺社方面 ※		
堀越小学校	中渦・原中屋方面	京ヶ瀬中学校	嘉瀬島～前山方面
水原小学校	原・天神堂方面		下里～月崎方面
笹岡小学校	大室方面		駒林方面
	出湯方面		法柳方面
	明倫方面		小里方面
神山小学校	滝沢方面 ※		下黒瀬方面
水原中学校	分田方面	水原中学校	天神堂方面 ※
			中渦方面 ※
			小境・七石・境新方面
			堀越方面
			横山方面 ※
			越御堂方面
		原方面	
		山口方面 ※	
		笹神中学校	大室方面
			出湯・明倫方面 ※
			中ノ通方面
			村岡方面
			上飯塚方面

※は阿賀野市営バスがスクールバスを兼ねて運行している。

出典：阿賀野市資料

5-3 病院バス

脳神経センター阿賀野病院では五泉市と病院を結ぶバスを片方向1日あたり3本運行しています。

表 阿賀野病院バスの概要

運行期間	平日・土曜日
運賃	無料
運行本数	五泉駅発—病院行 1日3本 病院発—五泉駅行 1日3本
主な停留所	阿賀野病院、安田支所、安田中学校前、 保田車庫前、安田I.C前、五泉駅 ※停留所以外でも手をあげれば乗車可

出典：脳神経センター阿賀野病院ホームページ

5-4 観光関連バス

サントピアワールドと新潟駅間を結ぶシャトルバスは主に土日祝日に運行しています。

表 サントピアワールドシャトルバスの概要

運行期間	3月20日（金）～11月29日（日）の土・日・祝日 3月20日～4月5日 夏休み（7月23日～8月23日）
運賃	無料
運行本数	1日2本（1日1往復）
停留所	新潟駅、新津駅

出典：サントピアワールドホームページ（令和2年度）

新宿・池袋と五頭温泉郷を結ぶ予約制の高速バスが土日で1往復運行しています。

表 「新宿⇄五頭温泉郷」予約制高速バスの概要

運行期間	毎週土日
運賃	おとな片道3,600円～（シーズン変動価格）
運行本数	土曜：バスタ新宿—五頭温泉郷 1日1本 日曜：五頭温泉郷—バスタ新宿 1日1本
主な停留所	バスタ新宿、池袋サンシャインバスターミナル 月岡温泉、五頭温泉郷（五頭山麓うらの森）

出典：五頭温泉郷旅館協同組合チラシ

5-5 通所介護施設の送迎

通所介護施設では、要介護、要支援の認定を受けた人を対象に、送迎サービスを行っています。

表 阿賀野市内の通所介護施設

事業者名	事業内容
阿賀野市デイサービスセンターむすびの里	要介護・要支援の認定を受けた人を対象に、自身が有する能力に応じ、可能な限り自立した日常生活を自宅で営むことをめざし、デイサービスセンターの車で送迎のほか、レクリエーションなどのサービスを行っている。 [サービス内容] 送迎、食事、入浴、レクリエーション、日常動作訓練
阿賀野市デイサービスセンター第二むすびの里	
阿賀野市デイサービスセンター第二永寿園	
阿賀野市デイサービスセンター第二わかばの里	
阿賀野市デイサービスセンターおおむろの丘	
デイサービスセンターはぐろの里	
デイサービスセンターあが	
はあとふるあたごデイサービスセンター水原	
ごきげん倶楽部しゃんしゃん	
いらかの丘	
デイサービスセンターシンパシー	
リハステーションみどりおか	
デイサービスDays悠悠	
だんらんの家和らぎ事業所	

出典：阿賀野市ホームページ

5-6 福祉有償運送

単独ではタクシー等の公共交通機関を利用できない身体障害者等が外出するための移動手段として、市内の事業所等が福祉有償運送（福祉輸送を行う自家用有償旅客運送）をしています。

表 阿賀野市の自家用有償旅客運送(福祉有償運送)登録名簿

事業者名
フレンドランド福祉会（羽ばたきヘルパーステーション）
新潟太陽福祉会（おれんじぼーと）
NPO法人グリーン
阿賀野市社会福祉協議会
ケアセンターきらら（訪問介護 さくらんぼ）
特定非営利活動法人こころ楽楽

出典：阿賀野市資料

第4章 上位・関連計画

1 阿賀野市総合計画

総合計画では、公共交通の利用者が減少している現状を踏まえ、市内、市外への交通手段の確保を基本事業として定めています。

計画の概要・基本理念

策定年次：平成 28 年 3 月

計画期間：平成 28 年度～令和 6 年度

基本構想	阿賀野市のまちづくりの方向性
	①五頭連峰、五頭温泉郷、瓢湖などの自然環境、阿賀野川の恵みによって営まれる農業、窯業などの地場産業、こうした地域資源を活かしたまちづくりを進めます。 ②新潟市に近い地理的条件を活かしたまちづくりを進めます。 ③安田、京ヶ瀬、水原、笹神の 4 地区の特徴を活かしたまちづくりを進めます。
基本計画	まちづくりの目標
	元気で明るく活力のある魅力的なまち

公共交通に関する課題・施策

あるべき姿						
・公共交通が充実し、市民生活における移動の利便性が向上しています。						
施策をとりまく環境変化と課題/施策の基本方針						
・学生や高齢者、免許返納者など移動弱者にとって、公共交通は日常生活に必要不可欠です。しかし、人口減少や少子化、高齢者の免許保有者数の増加などにより市営バスの利用者は年々減少しています。 ・公共交通のサービスが低下すれば、日常生活の移動に困る市民がさらに増えることとなります。こうした事態を避けるため、利用が少ない路線やバス停、運行時間帯など、市営バスの路線や運行方法など見直しに取り組み、市民が利用しやすい公共交通サービスを目指します。 ・阿賀野市公共交通計画に基づき、市内外の公共交通ネットワークの維持向上、市営バスの利便性向上に取り組んでいきます。						
成果指標						
公共交通機関の満足度						
<table border="1"><thead><tr><th>指標名</th><th>現状値(令和元年度)</th><th>目標値(令和 6 年度)</th></tr></thead><tbody><tr><td>公共交通の満足度</td><td>49.4%</td><td>65.0%</td></tr></tbody></table>	指標名	現状値(令和元年度)	目標値(令和 6 年度)	公共交通の満足度	49.4%	65.0%
指標名	現状値(令和元年度)	目標値(令和 6 年度)				
公共交通の満足度	49.4%	65.0%				

基本事業

・市内の交通手段の確保

[目指す姿]

市内の交通手段が確保され、利用しています。

[成果指標]

指標名	現状値(令和元年度)	目標値(令和6年度)
市内移動の公共交通機関の満足度	52.4%	70.0%
市営バスの年間総利用者数	94,950人	94,950人

・市外への交通手段の確保

[目指す姿]

市外への交通手段が確保され、利用者の利便性が向上しています。

[成果指標]

指標名	現状値(令和元年度)	目標値(令和6年度)
市外移動の公共交通機関の満足度	46.3%	60.0%
水原駅の1日平均乗車数	767人	767人
市外バス(新潟行き路線バス・高速バス)の1日平均利用者数	453.5人	453.5人

2 阿賀野市都市計画マスタープラン

都市計画マスタープランではコンパクトなまちづくりやまちの拠点同士をつなぎあわせるネットワーク形成の視点に立った整備方針となっています。

計画の概要・基本理念

策定年次：第2次 令和4年7月（予定）

計画期間：令和4年度～令和13年度

基本理念
選ばれる魅力的なまちを目指し、ともに進めるまちづくり
基本目標(抜粋)
①いつまでも安心して暮らすことのできるまちづくりの推進 ②若者や子育て世帯にやさしいまちづくりの推進 ③誰もが便利に移動できるまちづくりの推進 ④災害に強いまちづくりの推進 ⑤環境にやさしい社会と魅力ある景観づくりの推進
将来都市構造(抜粋)
将来都市像 地域の魅力とやさしさがあふれるまち 阿賀野
都市構造の配置
【市街地・土地利用】 本市の市街地については、無秩序な市街地拡大をできるだけ抑え、既成市街地の都市的機能の再構築や再整備・充実を念頭に、各施設等機能のネットワークを強化することにより、コンパクトで安全・便利な市街地形成に努めていきます。 市の南北に位置する2つの市街地については、用途地域の指定に基づく計画的な土地利用を促進し、都市的生活環境の利便性・快適性の向上を図ります。 用途地域以外の地区については、農地の保全とほ場整備を促進しながら各農村集落の生活環境の質的向上を目指します。
【拠点地区の形成】
<行政拠点と公共交通拠点> 行政拠点は阿賀野市役所を核とします。また、公共交通機関の拠点は、JR羽越本線水原駅とします。 阿賀野市役所のある水原地区の市街地は、行政機関や交通機能が集積した地域特性を踏まえ、都市基盤の充実や新たな都市機能の導入を推進します。
<交流活動拠点> 国道49号阿賀野バイパス及び国道290号は本市道路交通の大動脈であり、この機能特

性を活用し、市民及び来訪者の多様な交流活動の場となる拠点地区の形成を図ります。また、京ヶ瀬地区の国道 49 号阿賀野バイパス沿道に道の駅を設置し、産業や観光の活性化および都市農村の交流拠点の形成を図ります。

＜観光・レクリエーション拠点＞

阿賀野川をはじめとする主要な河川を水辺の軸として、また、市民の憩いの場であると同時に、白鳥や水鳥が飛来し、広域から観光客が訪れる貴重な水辺環境である瓢湖をレクリエーション拠点として位置付けます。

本市東部に位置する五頭連峰県立自然公園・笹神丘陵一帯は、自然体験や交流を実践する地区（拠点）とします。また、五頭温泉郷を長期滞在型の温泉保養地として育成を図り、国道 290 号沿いの五頭山麓における観光機能を強化し、レクリエーション地帯の形成を図ります。

【都市構造を形成する骨格となる道路】

磐越自動車道と広域幹線道路のアクセス強化を図るとともに、主要路線を効率的に結束させることで本市の広域的な道路交通の利便性を高め、周辺都市とのネットワーク機能の向上を図ります。

国道 49 号、国道 49 号阿賀野バイパス、国道 460 号、国道 290 号、（主）白根安田線を本市の骨格となる広域幹線道路として位置づけます。

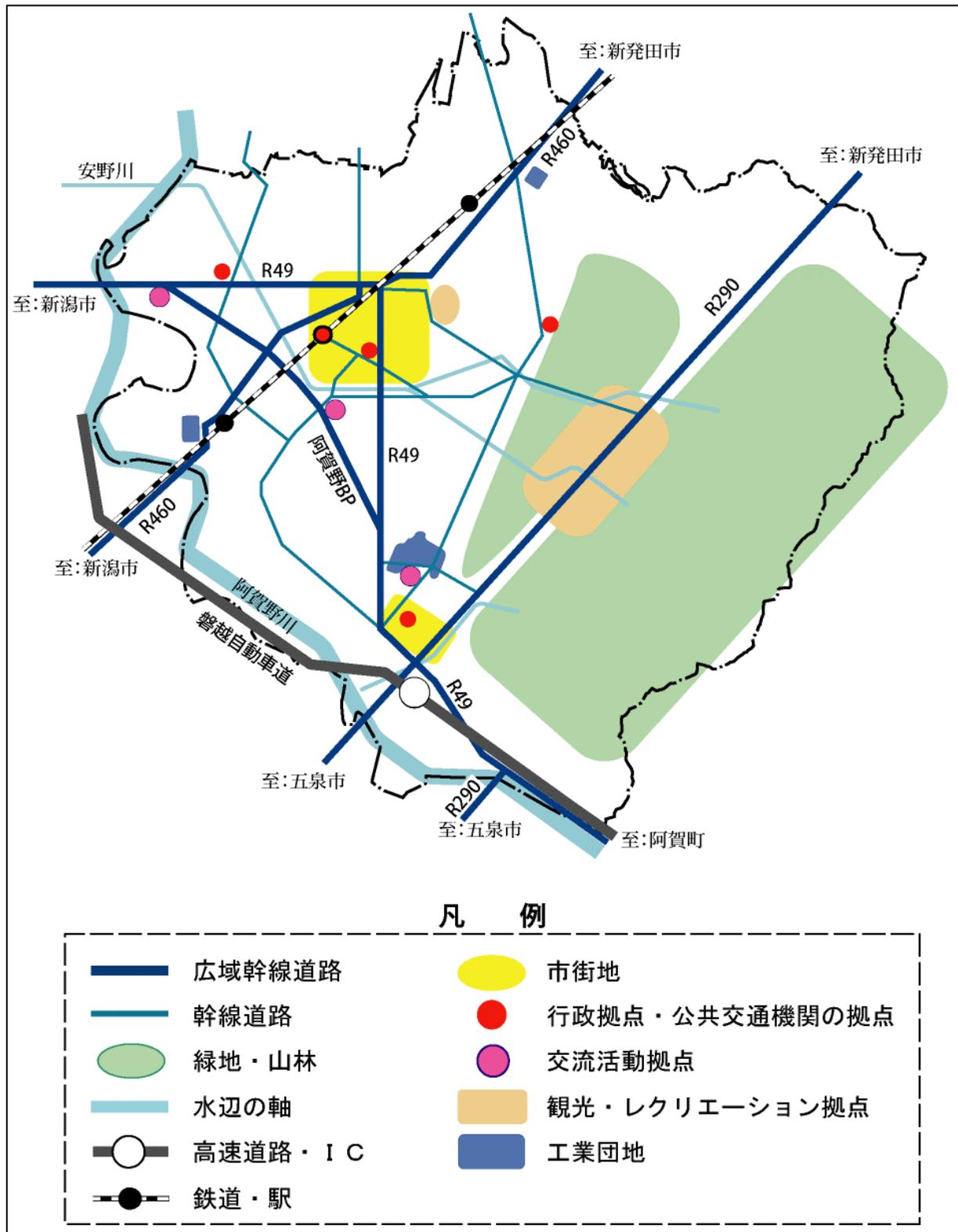


図 阿賀野市の都市構造

公共交通に関する課題・施策

交通体系の整備方針(抜粋)

域間交流を活発にして都市を活性化することや、本市が都市として自立するためには、道路網の整備と併せ公共交通の利便性の向上を図ることが重要です。

道路については、交通量の変化に対応した効率的な道路整備網を図るとともに、安全なまちづくりの視点から高齢者のみならず歩行者誰もが安心して移動できる道づくり（自歩道の整備と併せた点字ブロック敷設、適正な道路幅員の確保、バリアフリー化等）を重視していきます。

公共交通の整備方針

[鉄道施設の整備、強化]

- ・鉄道利用者の利便向上を図るため、運行便数の増加について関係機関に働きかけます。
- ・市の玄関口となる水原駅については、公共交通機関とのアクセス向上や送迎のための一時停車等に配慮した駅前広場の整備を検討します。

[バス交通の利便性向上]

- ・市内間の主要な移動手段である市営バスを維持するため、利用者等の意見や要望、運行の効率性、また「コンパクトシティ」づくりの観点等を踏まえ、新たな運行形態の導入も含めた運行計画の見直しを推進します。また、観光施設や商店街の利用につながる取り組みを推進します。
- ・民間路線バスについては、適宜、利用状況等を踏まえて、交通事業者等と調整・協議を行い、運行ダイヤや運行経路等の見直しを検討・実施します。
- ・高速バスの利用促進を図るため、高速バスと市営バス等の接続改善、安田インターチェンジ駐車場の周知による利用促進に努めます。

[パークアンドライドの機能維持・向上]

- ・磐越自動車道安田インターチェンジの駐車場はパークアンドライドの機能としてその利便性を確保します。さらに、鉄道駅周辺の駐車場や広場等の整備について、関係機関と協議します。

[周辺市町村との広域連携]

- ・市外の高次な都市機能へのアクセス向上を図るため、新潟市を中心とした新潟広域都市圏の市町村と連携した取り組みを推進します。

3 阿賀野市立地適正化計画

立地適正化計画では、都市計画マスタープランで基本目標としている、「誰もが便利に移動できるまちづくりの推進」を、より実効的な視点から具体的に示しています。

計画の概要・基本理念

策定年次：令和4年7月（予定）

計画期間：令和4年度～令和27年度

まちづくりの方針

都市のリノベーションによる子育て世帯の移住・定住の促進

目指すべき都市の骨格構造(抜粋)

各拠点の立地と基幹的な公共交通軸の形成による目指すべき都市の骨格構造は以下のようになります。(図 目指すべき都市の骨格構造)

市街地の中心地と都市拠点・地域拠点を結ぶ広域ネットワーク（JR 羽越本線や民営バス）、都市拠点を起点とする拠点間ネットワーク（民営・市営バス）、都市拠点・地域拠点内の回遊性（徒歩、民営・市営バス）が充足することが重要です。

図 目指すべき都市の骨格構造

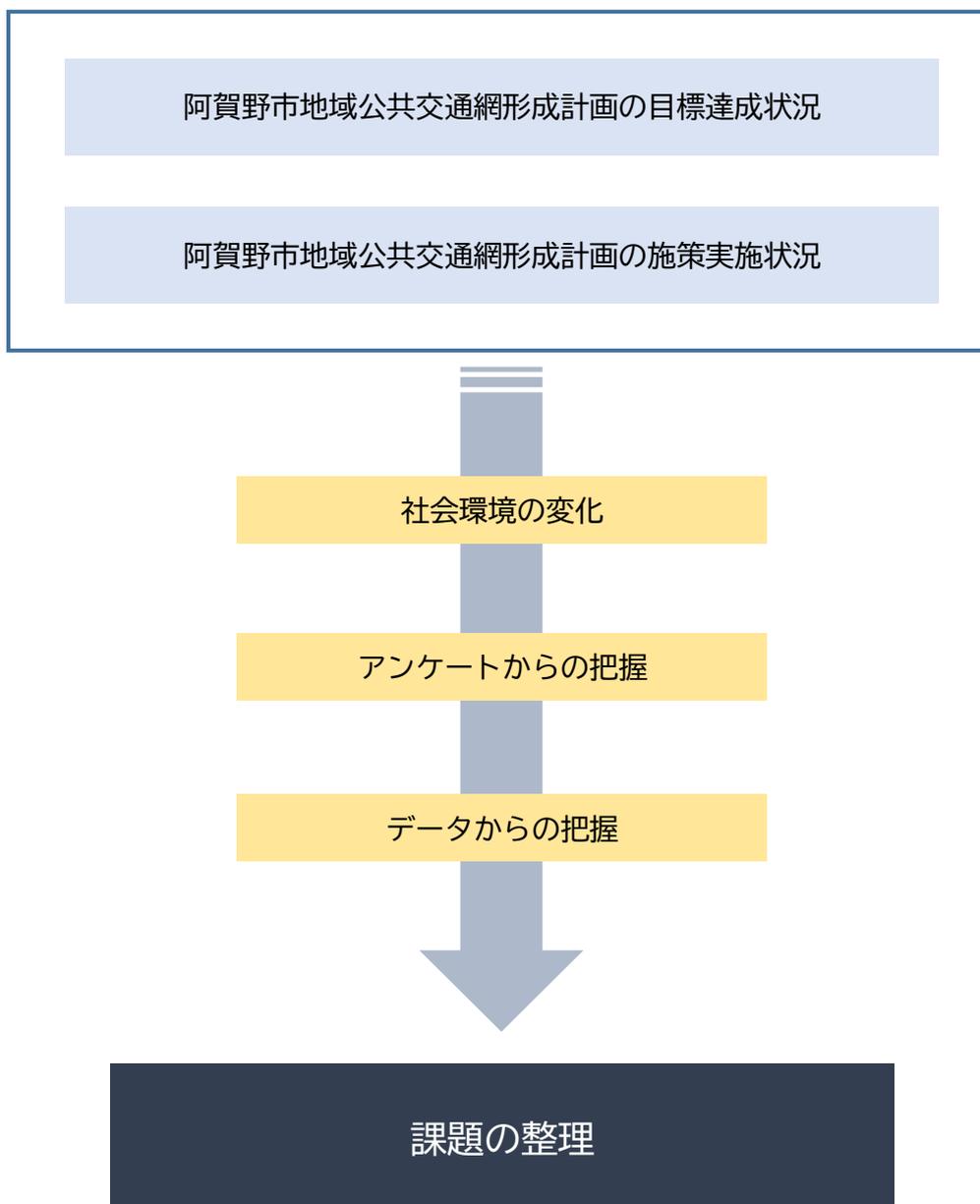


公共交通に関する課題・施策

公共交通の課題(抜粋)		
<ul style="list-style-type: none"> ・誰もが快適に移動でき、必要なサービスを受けることができるように交通手段を強化することが重要です。 ・市民の移動需要に応じた公共交通サービスの確保や、オンデマンドバスの導入により、効率的な運営を図ることが必要となります。 		
公共交通の施策方針		
<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通によるアクセス性の向上 阿賀野市地域公共交通網形成計画に基づき、都市機能・居住誘導区域内における公共交通のアクセス性の向上を図ります。また、特に都市機能増進施設間の移動が容易になるよう路線網や運航頻度の調節を検討します。 ・バスと鉄道の接続改善 バスの運行時刻と JR 羽越本線の運行時刻を調整することで接続の改善を図り、水原市街地とのアクセス性の向上を図ります。 		
目標値の設定(抜粋)		
<p>【拠点におけるネットワークの充足】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・居住誘導区域内におけるバスの乗降場（10 本以上/日）の徒歩圏カバー率の維持 居住誘導区域内の人口密度が維持されつつ、阿賀野市地域公共交通網形成計画に基づき拠点におけるアクセス性向上が図られることにより、居住誘導区域内における、1 日に 10 本以上のバスが停留する乗降場からの徒歩圏（乗降場から半径 300m）のカバー率を維持させることを目標とします。 		
指標名	現状値(令和元年度)	目標値(令和 27 年度)
居住誘導区域内におけるバスの乗降場（10 本以上/日）の徒歩圏カバー率	都市拠点：92.9% 地域拠点：95.1%	維持する

第5章 地域公共交通の課題

阿賀野市の公共交通の課題について、以下の流れで整理・確認しました。



1 阿賀野市地域公共交通網形成計画の目標達成状況

阿賀野市地域公共交通網形成計画における評価指標と目標値の達成状況は以下のとおりです。

		評価指標	現況値 (H28)	目標値 (H32)	実績値 (R2)	達成 状況
本計画における評価指標と目標値	総合計画との整合を図る指標	公共交通機関の満足度※ ¹	(H27) 57.0%	65%	51.9%	未達成
		市内移動の公共交通機関の満足度※ ¹	(H27) 67.3%	70%	55.1%	未達成
		市外移動の公共交通機関の満足度※ ¹	(H27) 46.6%	60%	48.6%	未達成
		観光客入込客数	1,181,568人	1,400,000人	1,182,433人	未達成
	本計画独自の評価指標と目標値	市民1人あたりの市営バス年間利用回数	2.65回/年	2.74回/年	2.00回/年	未達成
		市民1人あたりの水原駅年間利用回数	6.9回/年	7.1回/年	6.2回/年	未達成
		住民の公共交通利用率	53%	68%	21.4%※ ²	未達成
		公共交通の理解を深めるイベントの開催件数	1件/年	2件以上/年	0件/年	未達成

※¹ 公共交通機関の満足度とは、まちづくりアンケートで「市内の移動に関する公共交通(バス停)、新潟市や新発田市等の市外への移動に関する公共交通(電車、バス等)について満足していますか。」との問いに対し、「満足」「どちらかといえば満足」「ふつう」と回答した市民の割合である。

※² 現況値は阿賀野市地域公共交通網形成計画策定時の住民アンケートをもとに算出していたが、達成状況算定のための住民アンケートは実施していないため、まちづくりアンケートの値を用いた。

●公共交通機関の満足度

現況値	目標値	実績値	達成状況
57.0%	65%	51.9%	未達成

【評価】

75歳以上フリーパス交付事業の実施により高齢者の満足度は上昇しましたが、若い年代（特に20歳～59歳）においては満足度が低い状況です。不便さの解消には、通勤・通学における市内の移動手段の確保及び市外を結ぶ鉄道の増便が必要と思われます。

- ・75歳以上の満足度 H28：59.5%→R2：72.0%（+12.5%）
- ・20～59歳の満足度 H28：49.2%→R2：45.5%（-3.7%）

●市内移動の公共交通機関の満足度

現況値	目標値	実績値	達成状況
67.3%	70%	55.1%	未達成

【評価】

75歳代以上の年代ではフリーパス交付事業により満足度が上昇していますが、75歳未満の年代は満足度が低下しています。路線や運行時刻、運行頻度など利用者ニーズと現状に差異があることが要因と思われます。

- ・75歳以上の満足度 H28：72.4%→R2：74.0%（+1.6%）
- ・65～74歳の満足度 H28：76.0%→R2：62.5%（-13.5%）
- ・20～64歳の満足度 H28：60.2%→R2：49.5%（-10.7%）

●市外移動の公共交通機関の満足度

現況値	目標値	実績値	達成状況
46.6%	60%	48.6%	未達成

【評価】

若い世代から高齢者まで、どの世代においても満足度の上昇は見られましたが、目標達成には至りませんでした。

以前からも要望項目として挙げられている鉄道の増便に対して改善されていないことや市外につながる路線バスの減便なども要因として考えられます。

●観光客入込客数

現況値	目標値	実績値	達成状況
1,181,568人	1,400,000人	1,182,433人	未達成

【評価】

観光入込客は平成29年度を底として、平成30年度以降は増加傾向にありますが、目標達成には至りませんでした。主要観光地の瓢湖水きん公園への入込客が順調であった

ことや瓦テラスでの入込客増加がみられますが、新型コロナウイルスの影響による移動自粛やイベント等の中止による影響もあったと考えられます。

●市民1人あたりの市営バス年間利用回数

現況値	目標値	実績値	達成状況
2.65回/年	2.74回/年	2.00回/年	未達成

【評価】

市営バス利用者数が減少したことで目標値を達成することができませんでした。

高頻度の利用者であった高齢者が身体的な理由等でバスの利用自体ができなくなってしまったことや少子化による通学利用者が減ったことが要因と考えられます。

また、実績値では新型コロナウイルスによる利用減という大きな影響がありました。

●市民1人あたりの水原駅年間利用回数

現況値	目標値	実績値	達成状況
6.9回/年	7.1回/年	6.2回/年	未達成

【評価】

水原駅の主な利用者である高校生が少子化の影響により減少したことが要因と考えられます。また、自宅から勤務先への移動手段として自家用車を利用することが多いことも要因と思われます。

●住民の公共交通利用率

現況値	目標値	実績値	達成状況
53%	68%	21.4%	未達成

【評価】

運転免許保持割合の増加と少子化及びマイカー依存が高いことにより公共交通の利用が増加しなかったことが要因と考えられます。また、公共交通を利用することへの市民の理解を深めることが十分ではなかったと思われます。

※現況値は阿賀野市地域公共交通網形成計画策定時の住民アンケートをもとに算出していたが、達成状況算定のための住民アンケートは実施していないため、まちづくりアンケートの値を用いた。

●公共交通の理解を深めるイベントの開催件数

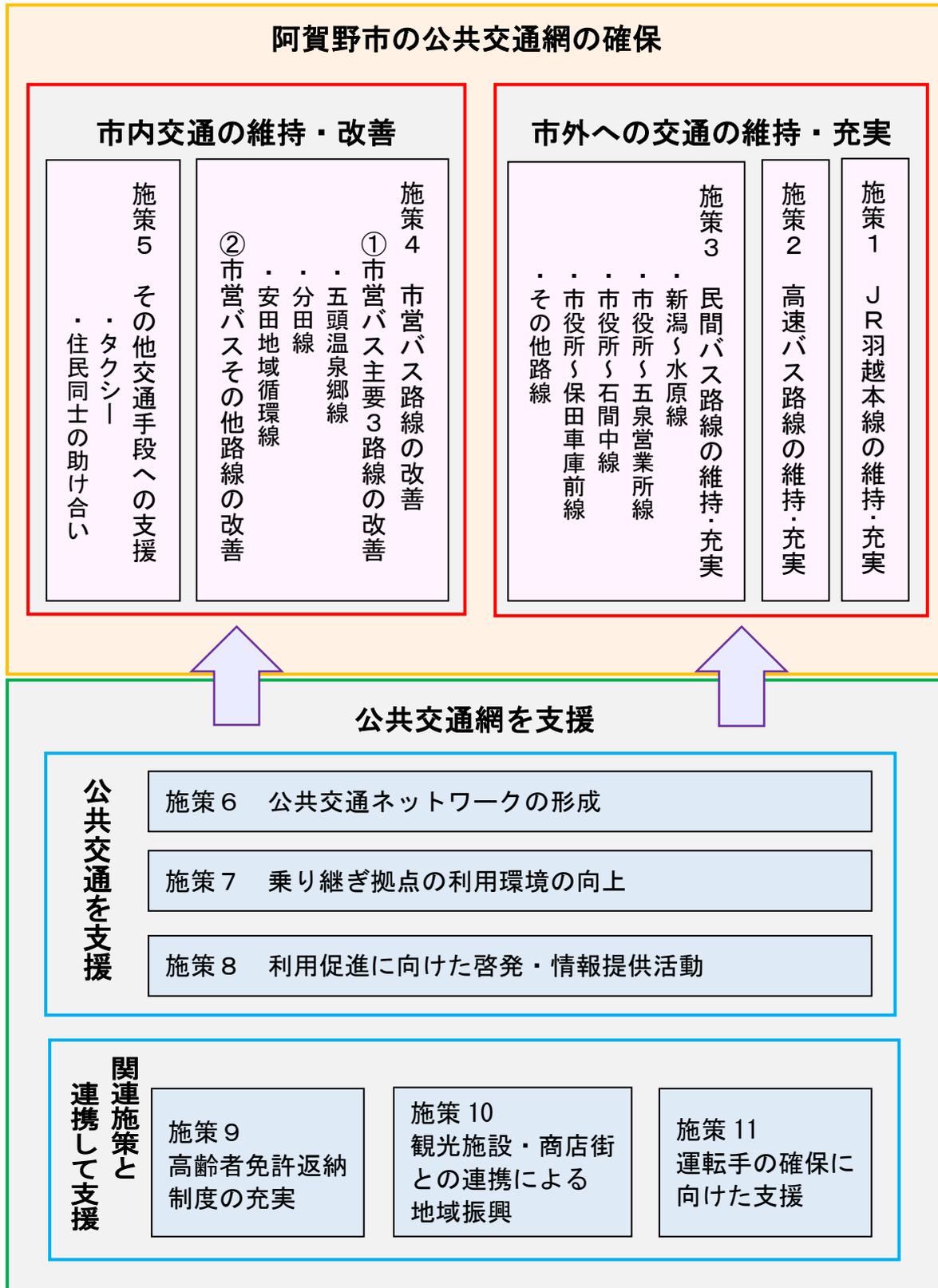
現況値	目標値	実績値	達成状況
1件/年	2件以上/年	0件/年	未達成

【評価】

公共交通に関するイベント開催のノウハウがなく、開催に向けての人員等の確保も難しいことが要因と考えられます。

2 阿賀野市地域公共交通網形成計画の施策実施状況

阿賀野市地域公共交通網形成計画における施策のイメージ及び施策実施状況は以下のとおりです。



施策1 JR 羽越本線の維持・充実

■施策の背景

- ・阿賀野市は通勤、通学で新潟市、新発田市との流動人口が多く、バスと比較して鉄道の利用割合が多い。
- ・阿賀野市と新発田市を結ぶ JR 羽越本線は、運行本数は片方向 1 日 12 便程度であり、1 時間に 1 本満たさない時間帯がある。また市内の駅から新潟駅に直通で向かうことはできず、乗り換えが必要である。

■施策の実施状況

JR 羽越本線は、阿賀野市と市外を結ぶ路線として、通勤・通学を中心に利用される重要な公共交通であるため、路線の維持・充実を図った。

①民間路線バス・市営バスの鉄道への接続改善

- ・利用者の多い通勤・通学時間帯を中心に利用者数の変化に合わせ、各路線バスの水原駅の接続時刻を適宜変更し、JR 羽越本線の利用者の利便性を維持した。

②関係機関への要望

- ・通学時間帯の JR 羽越本線の増便や、新潟駅への直通便の運行による利便性の向上を県・他自治体と連携しながら関係機関に要望した。

施策2 高速バス路線の維持・充実

■施策の背景

- ・阿賀野市は通勤、通学で新潟市、新発田市との流動人口が多い。
- ・安田地区には、市外へのアクセス地点である安田インター（交通拠点）があり、高速バス（五泉・村松線、会津若松線）が運行されている。平成28年9月まで津川・上川線も運行されていたが、収支状況が悪化し廃止された。

■施策の実施状況

高速バスは、鉄道が利用しにくい阿賀野市の安田地区と市外（新潟市方面、福島方面）を結ぶ路線として、通院や買い物、観光等を中心に利用される重要な公共交通であるため、高速バスの利用環境の改善等を行い、路線の維持・充実を図った。

①パークアンドライドの推進

- ・安田インターに整備したパークアンドライド駐車場の利用状況の把握、利用環境の改善と市広報を活用した利用促進等により、高速バス利用者数の維持・確保を図った。

②生活交通路線としての高速バス支援

- ・高速バス路線のうち、通勤・通学、通院、買い物等の生活交通手段として利用されている五泉・村松～新潟線は、平成30年度と令和2年度に県、関係市と協調して運行支援を実施した。

施策3 民間路線バスの維持・充実

■施策の背景

- ・新潟～水原線は 20 往復/日以上運行される市内で最も多く運行される公共交通の路線であるとともに、阿賀野市と新潟市を結ぶ重要な路線であり、主に水原地区・京ヶ瀬地区の市民から利用されている。
- ・民間路線バスでは、市役所から阿賀町・五泉市方面の路線を再編し「市役所 - 保田車庫前線、市役所 - 石間中線、市役所 - 五泉営業所線」として3路線の運行を開始し、利用者の少ない土日の運行の休止などを行った。
- ・新潟市など市外への通院、買い物では、施設の近くまで運行する路線バスの利用もある。

■施策の実施状況

民間路線バスは、阿賀野市の市内外を結ぶ公共交通網の骨格となる路線であるため、地域や関係機関等からのニーズに対し、利用状況を考慮しながら、バスの利便性の向上に努めていたが、新型コロナウイルス渦での新しい生活様式と需給バランスの是正により減便せざるを得ない路線が生じた。

■対象路線と主な事業内容

(1)新潟～水原線

・“新しい生活様式”で生じた需給バランスにより、利用状況に合わせた運行便の調整が実施され、便数を維持確保することができなかった。

1日 51本→38本（令和3年11月20日現在）

(2)市役所～五泉営業所線、市役所～石間中線、市役所～保田車庫前線

・平成26年4月に再編を実施したため、減便や路線再編等の大きな変更の対象外としていたが、路線・便数については維持・確保を図ることができた。

※市役所～五泉営業所線は、令和3年10月から五泉営業所の廃止に伴い、市役所 - 旧五泉車庫線となっています。

(3)その他(新潟～沢海～京ヶ瀬営業所線・京ヶ瀬営業所～中新田～新津線)

・関係機関と協議をしながら主に運行維持に向けた支援を実施した。

施策4 市営バス路線の改善

■施策の背景

- ・市営バスは、各集落から市内主要施設への移動を可能にしている。自家用車を運転できない市民のために、今後もこの公共交通を維持していく必要がある。
- ・市営バス利用者は平成21年度以降減少を続け、市営バスの運賃収入も平成19年度以降減少を続けており、財政負担が大きくなっている。
- ・阿賀野市は人口減少、高齢化が進行しており、地域によって市営バスの利用者数、利用状況に変化が予測される。
- ・停留所が遠い、停留所までの移動が困難などの要望があったため、神山線で自由乗降区間を設定した試験運行を行った。

■施策の実施状況

市営バスは、市内移動の主要な交通手段であるため、高齢者や学生等に必要な移動手段を確保し、路線の維持を図った。

沿線の状況にあわせた新たな運行形態の導入として事前予約制のデマンド交通実証運行を実施した。

①市営バス主要3路線（五頭温泉郷線、分田線、安田地域循環線）の改善

・主要3路線については、利用者数や沿線人口も多いため、水原駅での鉄道、民間路線バスの接続及び日帰り温泉施設への滞在時間を考慮したダイヤを確保した。

また、分田線では水原駅から新津（新潟）方面に向かう高校生の通学利用に向けて増便を実施した。

②市営バスその他路線の改善

・利用者数が落ち込んでいる路線は、鉄道、高速バス、民間路線バス等との接続を考慮しつつ、5路線では事前予約制のデマンド交通実証運行を実施した。

利用規模に合わせた車両の小型化や老朽車両の更新も行い、快適性の向上も図った。

【対象路線】 8路線

- ・千唐仁線 ・江端線 ・寺社線 ・大室線 ・駒林線
- ・前山線 ・折居大日線 ・神山線

（デマンド交通実証運行の5路線）

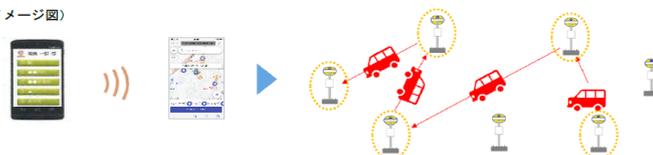
平成29年12月 駒林線、大室線

平成30年6月 前山線

平成30年12月 折居大日線、神山線

※前山線は令和2年12月から令和3年2月までAIを活用したオンデマンドバスの実証運行を実施。

（イメージ図）



(車両の小型化)

- ・大室線 定員 29 人→定員 14 人
- ・駒林線 定員 35 人→定員 25 人



大室線の運行車両 (やすらぎ2号)



駒林線の運行車両 (あかの1号)

施策5 その他の交通手段への支援

■施策の背景

・阿賀野市は、市内の各集落からの移動を市営バスや民間路線バスなどで可能としているが、各交通手段は効率的な運行を実施しているため、運行頻度が多くなく、運行している時間帯や、移動可能な方面が限定されている。

■施策の実施状況

需要が少ない方面への移動や、乗合乗車への抵抗感がある方等に対して、タクシーなどを紹介し、移動手段への情報提供を行った。

①タクシーの活用

・民間路線バスや市営バスの運行が困難な時間帯や利用方面について、タクシーの活用を促し、移動方法の提供を行った。

②住民が主体となった移動手段についての相談はなかった。

施策6 交通ネットワークの形成

■施策の背景

- ・阿賀野市では、鉄道、民間路線バス、市営バス、タクシー等、多様な公共交通が運行され、それぞれの特性を生かした利用がなされている。鉄道は市内外の移動、民間路線バスは市内外の移動と市内の主な地区間の移動、市営バスは市内各集落と市内主要施設間の移動、タクシーは限定された移動等、各々担う移動の役割が異なっている。
- ・市営バスの乗り継ぎ地点である安田支所は平成 29 年以降、建て替え工事を予定している。

■施策の実施状況

鉄道、民間路線バス、市営バス等の各移動手段について、市内全域から市内各地または市外への移動が可能となるように公共交通ネットワークを形成する必要があるため、接続改善や、交通拠点（乗継拠点）の整備を行った。

①接続の改善

- ・鉄道、民間路線バス、市営バス等が接続する駅や主な停留所について、互いの乗継ぎが可能となるよう接続時刻を考慮した運行ダイヤの設定を行った。

②交通拠点（乗継拠点）の整備

- ・安田支所（安田交流センター「風とぴあ」）の建て替えでは、待合環境を整備。施設側では正面玄関までのバス乗り入れ動線を考慮し、専用スペースを確保。施設の反対側（駐車場側）ではバス停上屋を設置した。



安田支所①番線側（「風とぴあ」側）



安田支所②番線側（駐車場側）

施策7 利用環境の向上

■施策の背景

- ・多くのバス路線が乗り入れ、乗り継ぎの拠点となる停留所には、リアルタイムでの運行情報を提供することにより、利便性の向上を図ることができる。
- ・市営バス10路線が乗り入れるあがの市民病院停留所では、バスの運行時刻の案内、ベンチの設置等を整備した。
- ・市営バスの乗り継ぎ地点である安田支所は平成29年以降に、建て替え工事を予定している。

■施策の実施状況

①待合環境の改善

- ・市内乗り継ぎ拠点におけるベンチ、上屋の整備、公共交通の運行情報の提供等待合環境の整備を行った。

<上屋の整備>

平成29年度 中島三差路バス停

平成30年度 水原岡山町バス停、京ヶ瀬支所前バス停



中島三差路バス停の上屋



水原岡山町バス停の上屋



京ヶ瀬支所前バス停の上屋

<運行情報の提供>

あがの市民病院における発車時刻のデジタルサイネージ

阿賀野市役所1階ロビーにおける発車時刻のデジタルサイネージ



あがの市民病院



阿賀野市役所

②パークアンドライド駐車場の充実

・パークアンドライド駐車場、送迎用スペースの駐車場が整備されているが、利用環境の改善として看板を整備したほか、駐車場のラインを引き直した。

<看板設置>

平成 30 年度 京ヶ瀬支所パークアンドライド駐車場，金田町パークアンドライド駐車場



京ヶ瀬支所パークアンドライド駐車場



金田町パークアンドライド駐車場

<ライン引き直し>

平成 30 年度 京ヶ瀬支所駐車場，水原公民館駐車場



水原公民館駐車場ライン引き直し

施策8 利用促進に向けた啓発・情報提供活動

■施策の背景

- ・公共交通の路線網を維持していくには、行政、運行事業者、公共交通利用者のほか、非利用者の力も必要である。
- ・非利用者の方にもバスに親しみをもってもらう活動として「お絵かきバス」を実施した。
- ・公共交通に対しわかりやすい情報提供を望む声が多く、利用してもらうにあたって、わかりやすい情報提供が必要である。
- ・毎年、市営バスの時刻表（鉄道、民間路線バスを含む）を作成配布している。

■施策の実施状況

①公共交通の特集記事

- ・市民向けに広報へ特集記事を掲載し、公共交通利用者、非利用者にも公共交通の現況を周知し、利用啓発を図った。

平成29年度 9月号「持続可能な公共交通を目指して」

平成30年度 9月号「数字で見る公共交通」

②マイ時刻表作成サービス

- ・時刻表の見方が難しい、分かりづらいという方に、自分だけの時刻表「マイ時刻表」の作成サービスを実施した。（令和2年度までの実績数：19件）

- ③高齢者の外出需要の喚起と健康寿命延伸を目的とし、75歳以上の方に市営バスフリーパスの交付を実施した。（令和2年度までの実績数：989人）

- ④市内中学校3年生に向けて、通学利用の促進と啓発のためチラシを作成して配布した。

阿賀野 太郎 様 マイ時刻表 (平成30年●月●日発行)			
出発地	阿賀野市役所	目的地	あかまつ荘
行き	阿賀野市役所	あかまつ荘	10:04
	寺社線		14:16
帰り	あかまつ荘	阿賀野市役所	15:51
	寺社線		

※あかまつ荘内発は、阿賀野3号線は、あかまつ線乗り場まで行きます。

マイ時刻表サンプル



中学3年生向け利用啓発チラシ

施策9 高齢者免許返納制度の充実

■施策の背景

・阿賀野市では、高齢ドライバーによる事故の防止のため、運転免許を自主返納した場合、2年間の市営バス利用料免除等公共交通の利用に関する支援を行っている。平成23年1月以降平成27年度まで累計461人の自主返納の申請があり、制度が定着してきている。

■施策の実施状況

○高齢者免許返納制度の拡充

・高齢者運転免許証自主返納者支援内容の拡充として、市営バスのフリーパス有効期間を2年間から無期限へ拡充した。

制度開始から令和2年度までの累計で989人の申請があった。

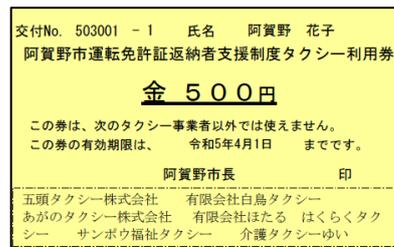
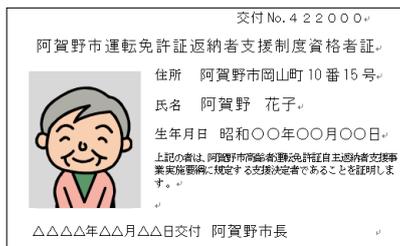
【現在の支援内容】

<市の支援>

- ・市営バス利用料の免除（無期限）
- ・市内タクシー利用券5,000円分交付（有効期限2年間）

<タクシー事業者の支援>

- ・市内タクシー事業者によるタクシー運賃の1割引き（無期限）



運転免許証返納者支援制度資格者証とタクシー利用券のサンプル

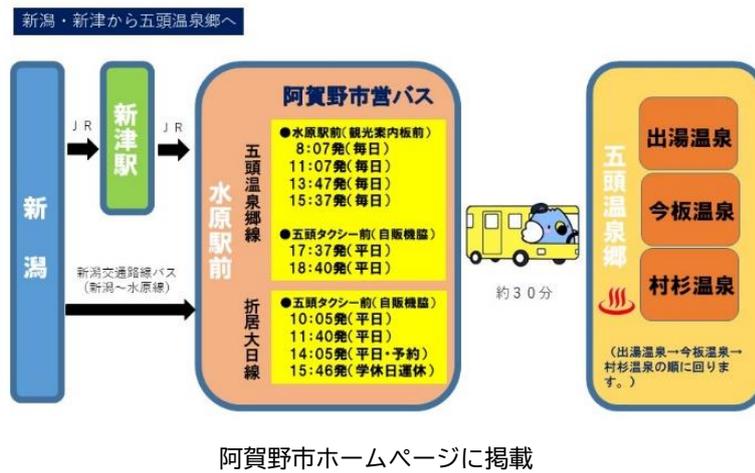
施策10 観光施設・商店街との連携による地域振興

■施策の背景

- ・市営バスは市域のほとんどの集落をめぐることができ、観光施設、商業施設にも向かうことができる。
- ・人口減少が進む阿賀野市では、公共交通を維持していくために、市外との公共交通を活かした交流が必要である。

■施策の実施状況

観光施設としての五頭温泉郷へのアクセス方法をホームページに掲載したほか、市営バスの運行ダイヤを維持したが、バスと観光施設、商店街が連携した新たな施策は実施しなかった。



施策 11 運転手の確保に向けた支援

■施策の背景

- ・現状増便を行うには、運転手、運行車両が不足している。
- ・高齢化、人口減少が進行している阿賀野市にとって、公共交通を将来にわたって維持していくためには、公共交通の利用者だけではなく、公共交通の運転手も確保していく必要がある。

■施策の実施状況

- 運転手のイメージアップを図った。
- ・広報にてバス運転手の仕事を紹介し、やりがいや魅力をPRした。
 - ・運転手の待遇などに関し、利用者や市民からの意見があった場合は、運行業者と速やかに情報を交換し、対応策や改善を実施した。

3 社会環境の変化

3-1 人口減少・高齢化

阿賀野市の将来推計人口をみると、人口は今後も減少していく見通しです。

特に、15～64歳人口（生産年齢人口）の減少が大きく、それに比して高齢者の割合は増加傾向が続きます。

図 阿賀野市の将来推計人口（年代別推移）

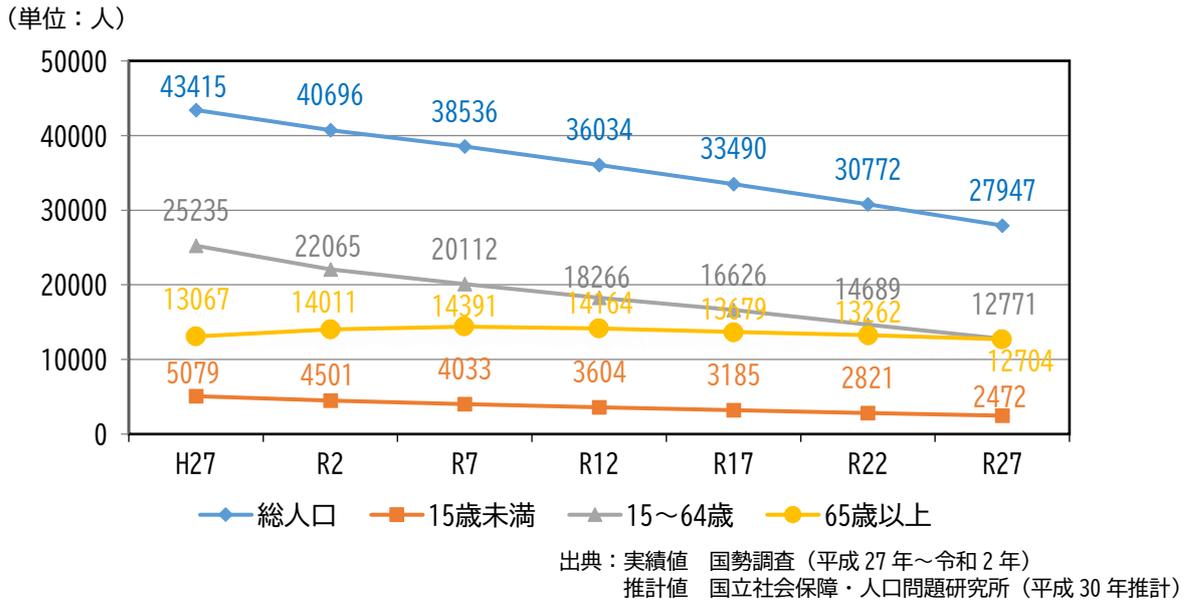
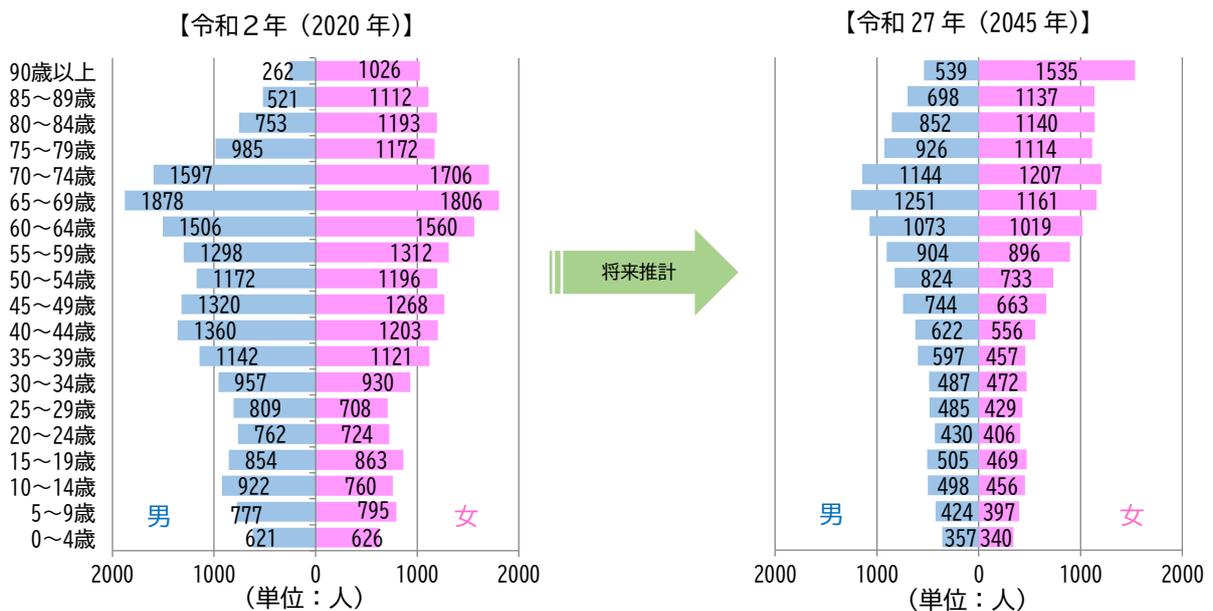


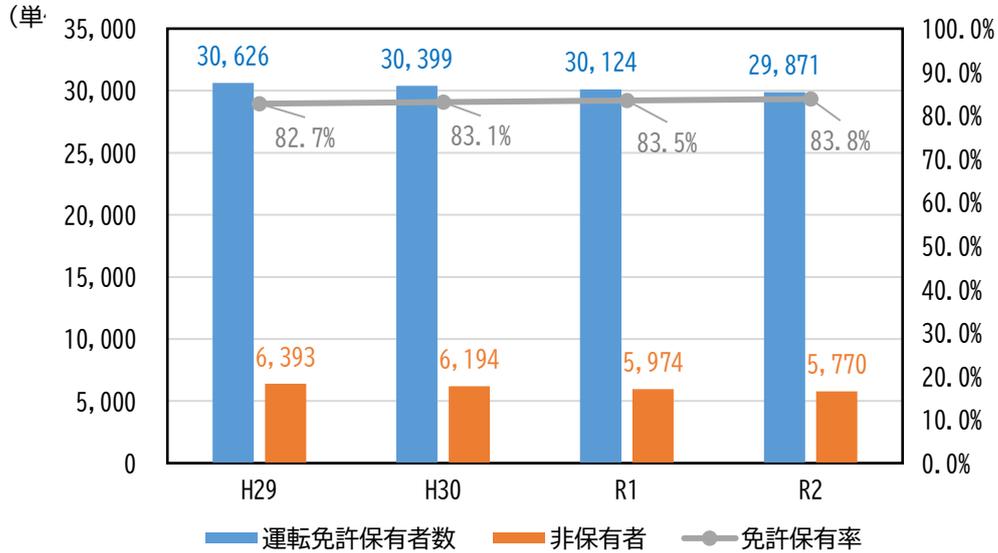
図 阿賀野市の将来推計人口（R2とR27）



3-2 運転免許保有率の推移

運転免許保有者数は微減傾向にありますが、非保有者も減少していることから、運転免許保有率は上昇傾向にあります。

図 阿賀野市の免許保有者数及び免許保有率の推移（H29～R2）



※免許保有率は16歳以上の阿賀野市人口（出典：新潟県ホームページ_人口系列データ（市町村別））を母数としている。

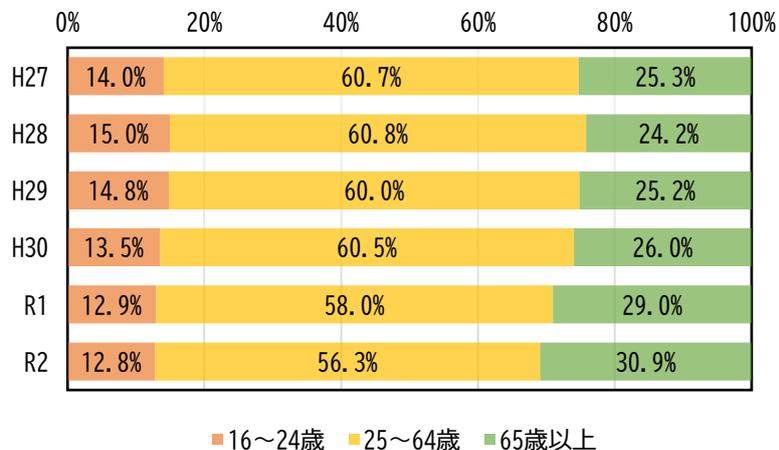
出典：新潟県交通年鑑

3-3 高齢者に起因する交通事故

新潟県の第一当事者事故割合は高齢者（65歳以上）の占める割合が増加しています。

※第一当事者とは、事故当事者のなかで一番過失が重い人このことをいう。

図 年齢階層別の第一当事者事故割合の推移（新潟県全体）



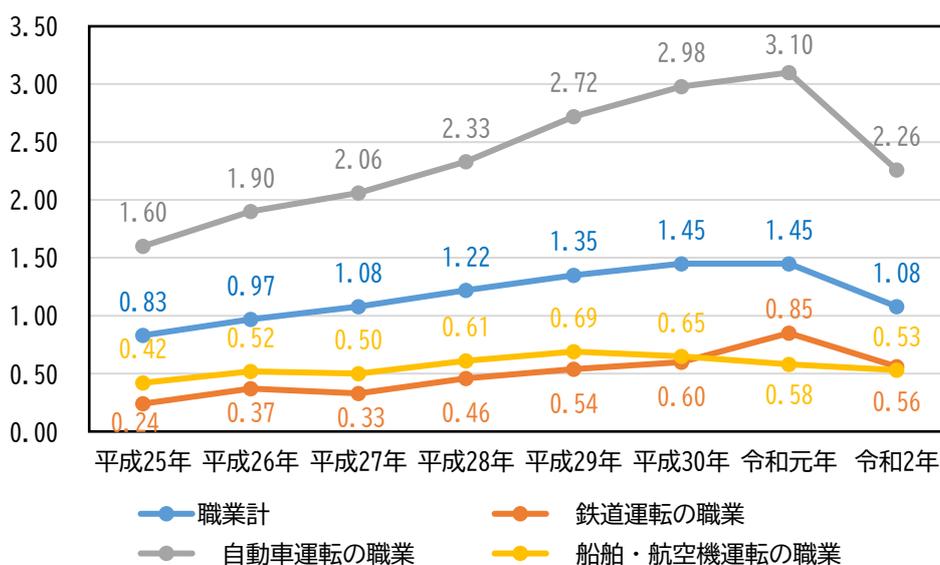
出典：新潟県交通年鑑

3-4 運転手不足

バスやタクシーを含む自動車運転職の有効求人倍率は、令和元年度まで全国的に見ても増加傾向にありました。令和2年度は減少したものの、全業種の平均と比べても約2倍となっています。

運転手不足は深刻化しており、バスの減便や路線維持、タクシー事業継続への影響が懸念されます。

図 各種運転職業の有効求人倍率



出典：一般職業紹介状況（厚生労働省）

3-5 新たな技術等の発展と活用

近年のインターネット等の情報技術の目覚ましい発展は、私たちの日常の生活や行動様式にも大きな変化をもたらしています。

公共交通の分野においてもバスロケーションシステムや自動運転システムの実用化のほか、複数の公共交通や他の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済を一括で行う新たなモビリティサービス (MaaS: Mobility as a Service) への取組みが進められています。

阿賀野市においても、令和2年12月～令和3年2月に市営バス前山線でAI（人工知能）を活用したオンデマンドバスの試験運行を行いました。

今後もICT（情報通信技術）、IoT（モノのインターネット）といった新たな技術が、暮らしの利便性向上や社会課題の解決に活用できるものとして期待が高まっていくと考えられます。

4 アンケートからの把握

4-1 高校生アンケート

まちづくりアンケートにない年代である16歳～18歳までを対象にアンケート調査を実施。

実施期間 令和元年12月6日～令和2年1月13日

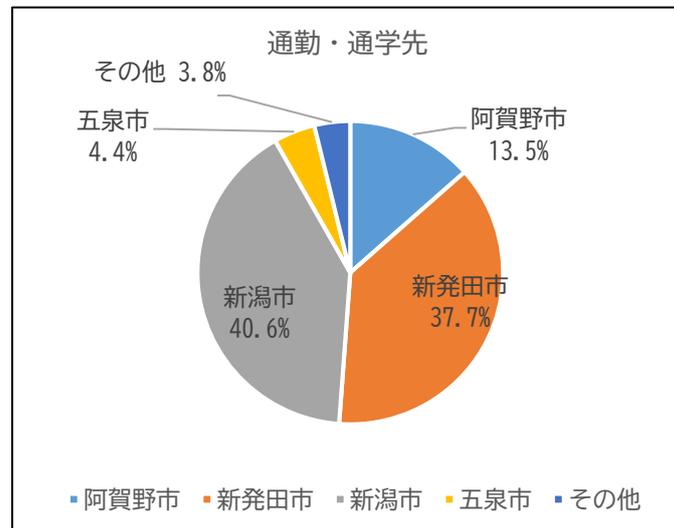
アンケート配布数 1,174通

回収数 342通（回収率29.1%）

①通勤・通学先

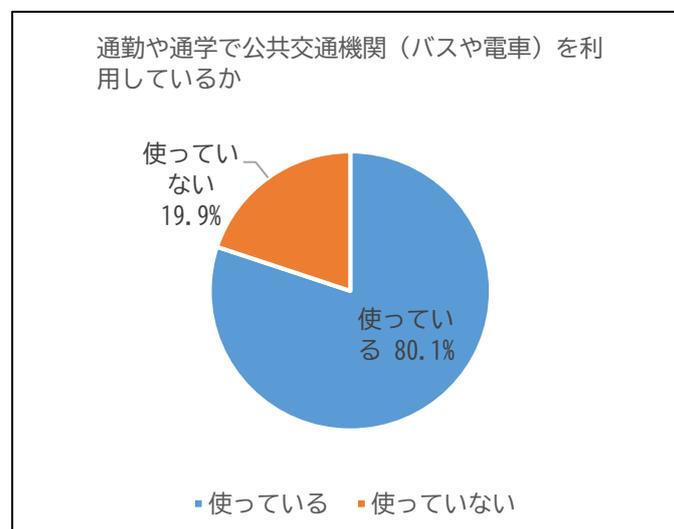
新発田市よりも新潟市の方が多く結果となっています。

以前は学区が決まっていたため、新発田市への通学が多い状況でしたが、現在は新潟市へも多くの学生が通学しています。



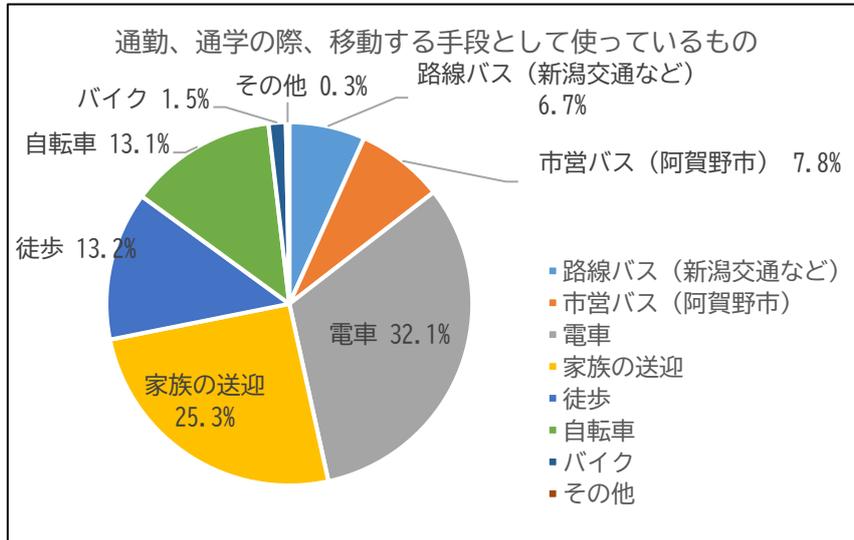
②通勤・通学で公共交通機関（バスや電車）を利用しているか

約80%が公共交通機関を利用しています。



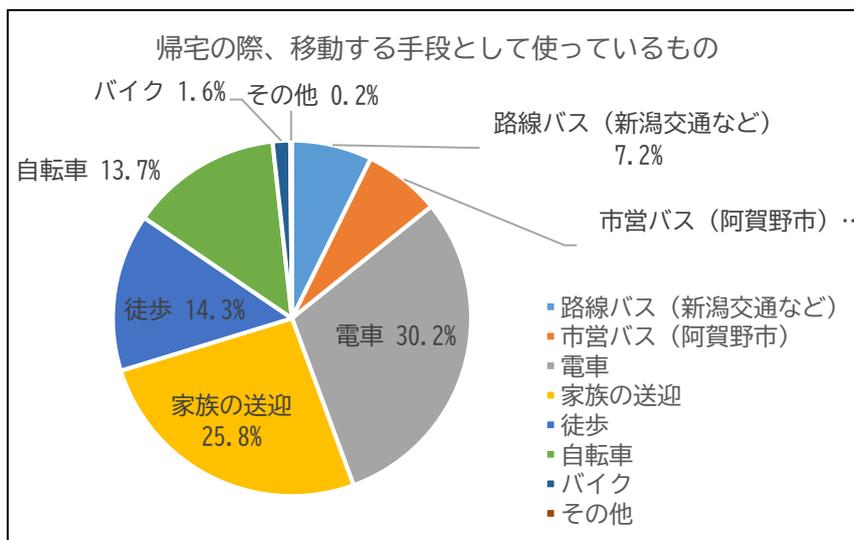
③通勤・通学の際、移動手段として使っているもの

電車が32.1%で一番多く、次が家族の送迎で25.3%となっています。
 家族の送迎により駅に行き、電車に乗るケースが想定されます。
 路線バスと市営バスは合わせても14.5%となっています。



④帰宅の際、移動手段として使っているもの

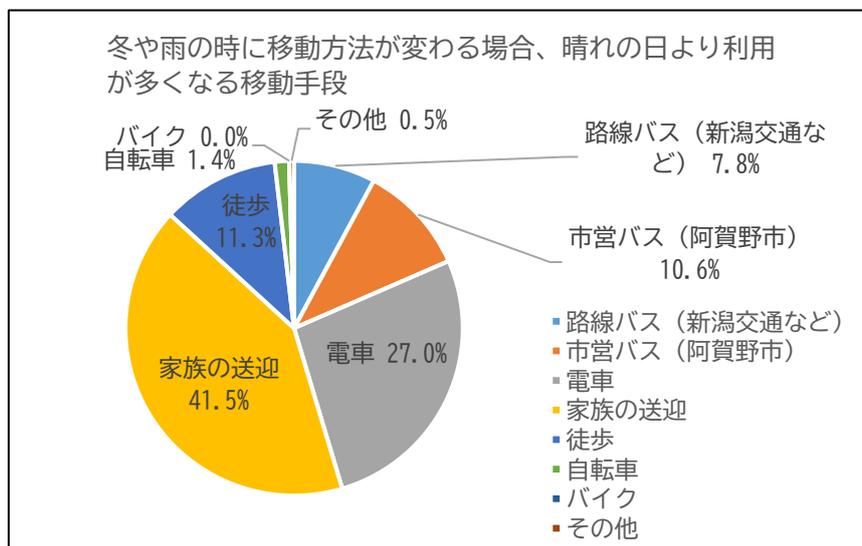
電車が30.2%で、次が家族の送迎で25.8%となっています。
 帰宅においても電車で駅に降りて、家族の送迎で帰るケースが想定されます。
 路線バス、市営バスの利用も14.1%と質問の③とほぼ同じ結果となっています。



⑤冬や雨の時に移動方法が変わる場合、晴れの日よりも利用が多くなる移動手段

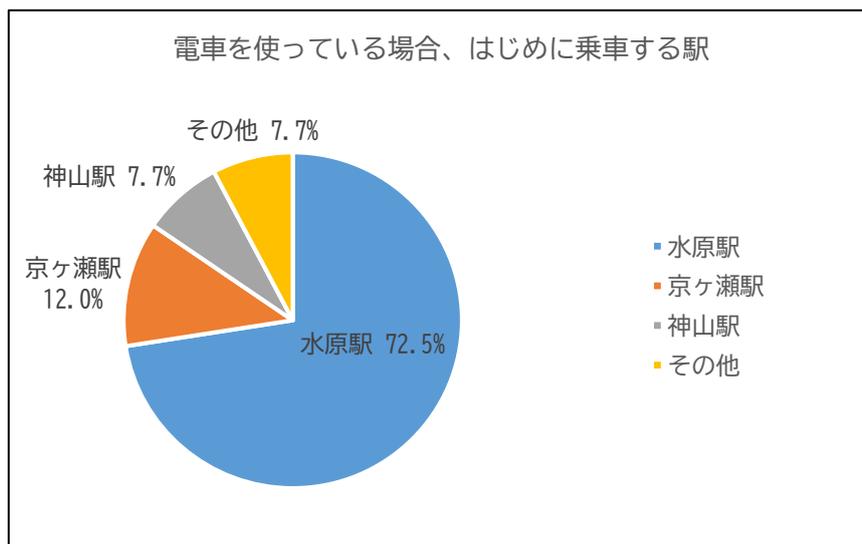
家族の送迎が 41.5%と 1 番目にきています。2 番目の電車は晴れの時よりも約 3%減っています。

路線バス、市営バスは合わせて 18.4%と晴れの時よりも若干増えています。



⑥電車を使っている場合、はじめに乗車する駅

水原駅が 72.5%となっており、次の京ヶ瀬駅と比べても約 60%の差があります。水原駅が主に利用されていることがわかります。



4-2 市営バス利用者アンケート

市内公共交通の中心となる市営バスの利用実態を把握するため、市営バス 11 路線に乗り、アンケート調査を実施。

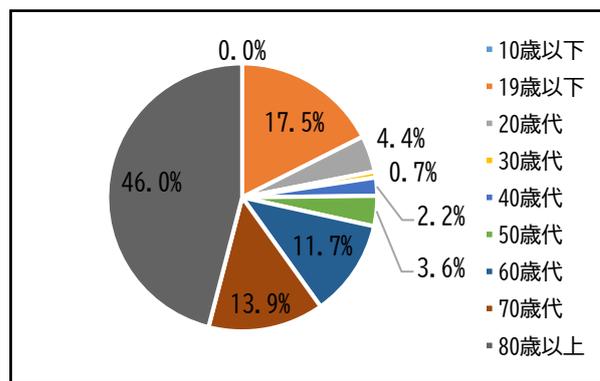
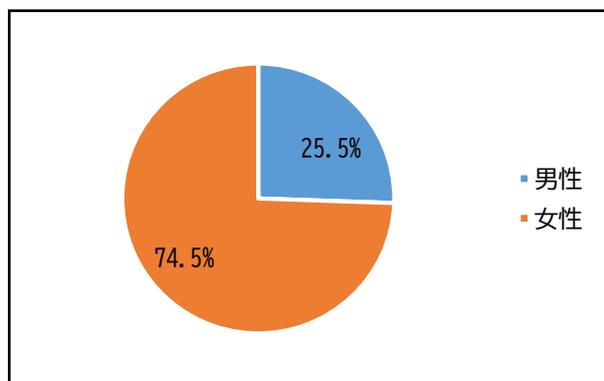
実施期間 令和2年12月17日～令和2年12月25日

回答者数 137人

①属性

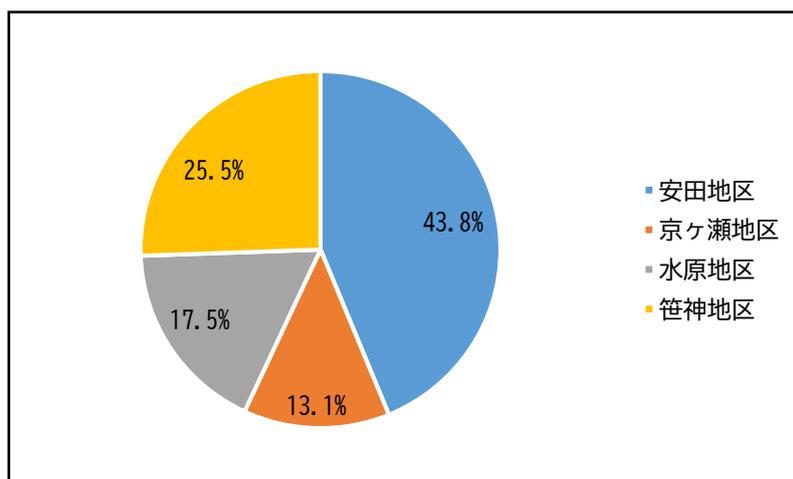
「女性」の利用者が7割を超えています。

年齢的にも「80歳以上」が半分近くを占め、「70歳代」を加えるとほぼ60%となります。



②住まいの地区

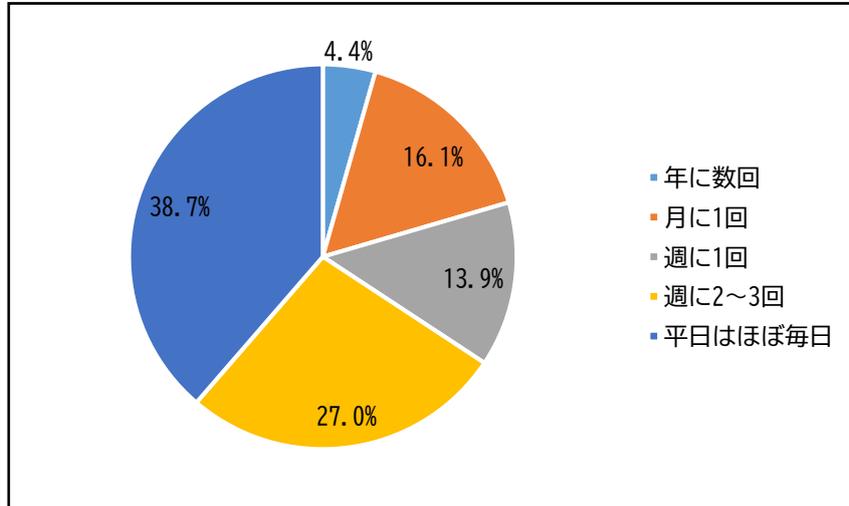
「安田地区」が43.8%と一番目になっています。次が「笹神地区」の25.5%です。「京ヶ瀬地区」、「水原地区」はどちらも20%を下回っています。



③利用頻度

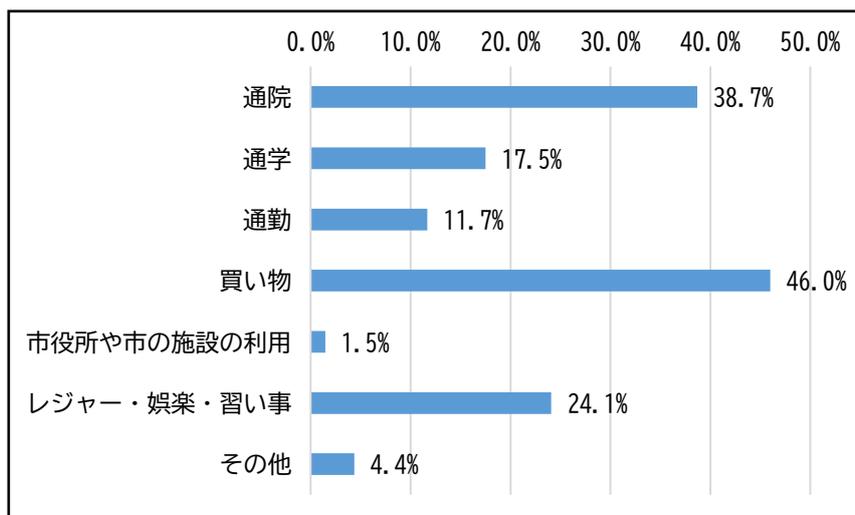
「平日はほぼ毎日」が 38.7%、次の「週2～3回」が 27%で、合わせて 65.7%となります。

週に複数回利用する高頻度の利用者が6割を超えていることになります。



④主な利用目的（複数回答）

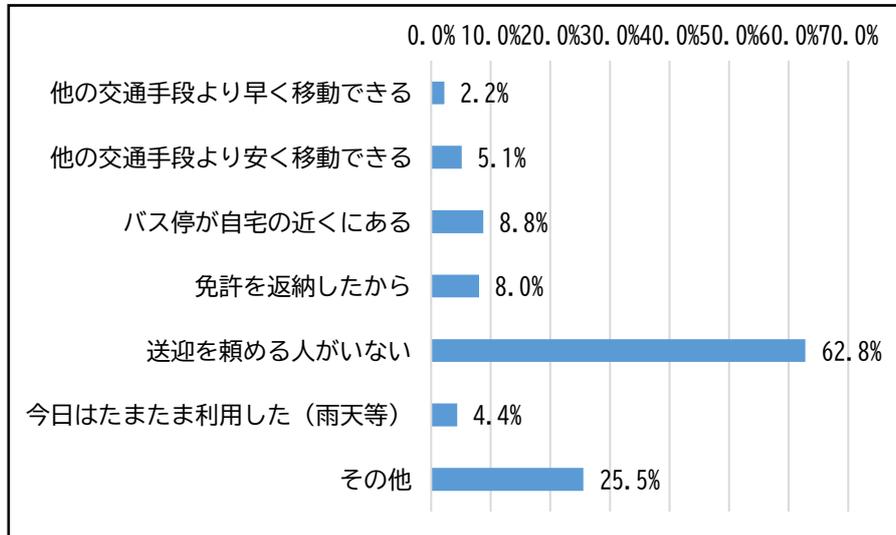
1番目が「買い物」で46%、2番目が「通院」で38.7%となっています。3番目の「レジャー・娯楽・習い事」24.1%のほとんどは日帰り温泉施設への移動手段として利用しています。4番目が「通学」の17.5%となっています。



⑤市営バスを利用する理由（複数回答）

60%以上が「送迎を頼める人がいない」ことを理由にあげています。同居家族がいない場合や、同居家族がいても平日の日中は仕事等で不在にしているという声が多くありました。

2番目の「その他」には免許がない、移動手段がないといった回答が多くみられます。

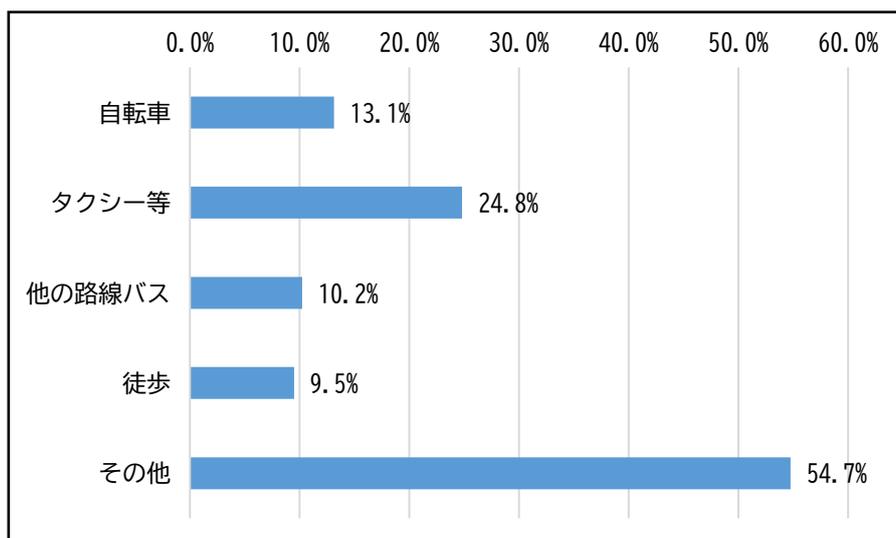


⑥市営バスが利用できないときの移動手段（複数回答）

1番目が「その他」の54.7%ですが、そのほとんどが家族の送迎となっています。

平日の日中は市営バスを利用するが、バスが運行していない日や時間帯などに、どうしても外出しなければならない場合は家族に送迎をお願いしているケースが想定されます。

2番目は「タクシー等」の24.8%となっています。



5 データ等からの把握

5-1 市営バスの1便あたりの利用者数及び利用時間帯(令和2年度実績)

午前中(6~11時台)の利用者が全体で237.8人となり、1日利用者の約7割が集中しています。午前中に外出し、お昼前には帰っているという行動パターンが多いと思われます。

時間帯から見ると、7時台が通学利用で最も多く、1便あたり10人を超える路線があります(最大は分田線の23.9人)。

8~11時台は主に高齢者の利用であると想定されますが、すべての路線で1便10人以下となっています。

14~15時台は小学校の下校利用と日帰り温泉施設からの帰り便での利用が多くなっています。

16~18時台にかけては主に高校生の下校利用になります。

表 阿賀野市営バス1便あたりの利用者数(令和2年度)

		運行時間帯(1便あたりの利用者数)												計 1日	
		6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17		18
五頭温泉郷線	市役所方面行		5.6	5.2		5.0		2.9			5.8	1.6			26.1
	七浦方面行		13.4	4.4			6.4		2.3		3.3		1.8	1.3	32.9
分田線	市役所方面行	4.9	23.9	4.0			1.9	0.9		0.7		0.7	0.5	37.5	
	安田支所方面行		5.2	0.9		3.9			4.0			9.8	10.1	5.0	38.9
千唐仁線	市役所方面行		11.6			2.7					2.5			16.8	
	あかまつ荘方面行				2.8		2.2			2.2				7.2	
江端線	市役所方面行			3.6		2.8					2.4			8.8	
	あかまつ荘方面行				4.0	1.4	3.3			2.9				11.6	
寺社線	市役所方面行			2.8		1.1					4.8			8.7	
	あかまつ荘方面行		4.7		6.2		2.0		1.2					14.1	
大室線	市役所方面行			4.3		0.5		0.1			5.7			10.6	
	あかまつ荘方面行				2.6		3.4			0.2		0.8		7.0	
駒林線	市役所方面行		6.7	5.3		0.5				0.3				12.8	
	京和荘方面行			0.1		0.4	2.2				1.8	0.7	3.9	9.1	
前山線	市役所方面行		0.9	3.2					0.1		0.2			4.4	
	京和荘方面行			0.9			3.4			0.0		0.1		4.4	
折居大日線	市役所方面行		2.2	8.7		0.2					0.0			11.1	
	笹神支所方面行				5.1		2.7			0.1	5.3			13.2	
神山線	市役所方面行		9.6	4.6	0.1				0.1					14.4	
	笹神支所方面行				2.9		2.6		0.0	4.5				10.0	
安田地域 循環線	A	外回り		4.6							2.8			7.4	
		内回り		2.4				2.1				0.8		5.3	
	B	外回り		12.7				2.4	2.1				0.8		18.0
		内回り				4.6						3.8	2.8		11.2
計		4.9	98.9	52.6	28.3	18.5	34.6	6.0	7.7	10.9	38.4	18.1	16.3	6.3	341.5

出典：阿賀野市資料

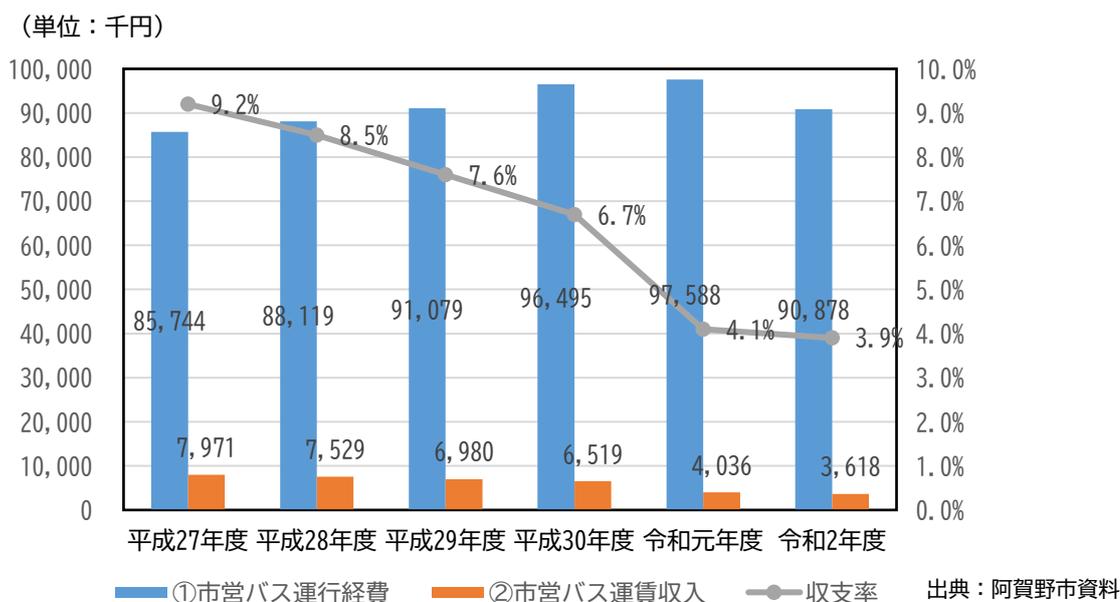
5-2 財政支出の推移(平成27年度～令和2年度)

○阿賀野市営バス

運行経費は増加傾向となっていますが、平成29年度から老朽化した車両を更新していることが主な要因です。また、運行経費の約90%が運行委託料になります。

運賃収入は、利用者減に伴い減少傾向です。また、令和元年度から75歳以上の方にフリーパスの交付を開始したため、減少幅が大きくなっています。

図 市営バス運行経費・運賃収入・収支率の推移



○廃止代替路線への補助金

阿賀野市役所－五泉営業所線は平均乗車密度が上昇し、それに伴って補助金額も減少しています。

阿賀野市役所－保田車庫線、阿賀野市役所－石間中線については、補助金額が若干増加している状況です。平均乗車密度も平成27年度と比べて低下しています。

図 「阿賀野市役所－保田車庫線」の平均乗車密度・補助金額の推移

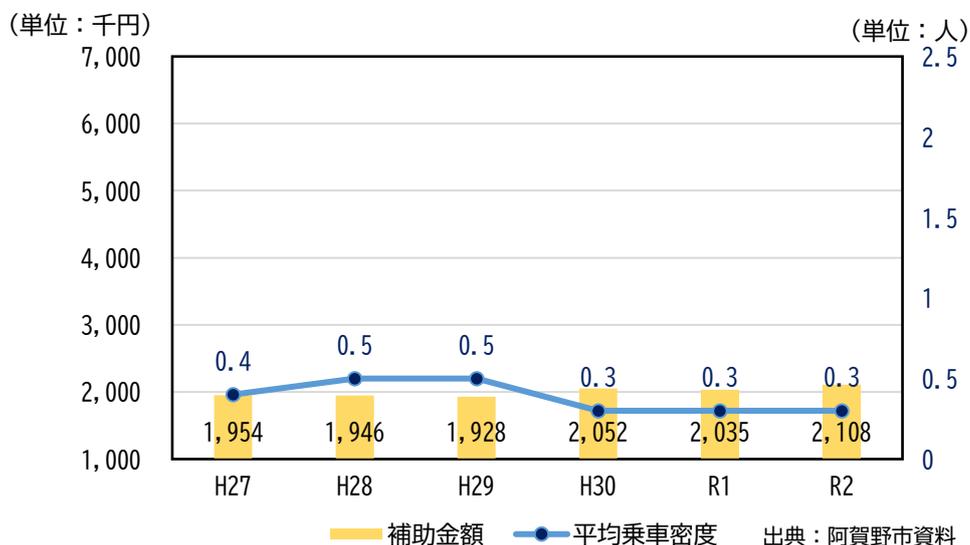


図 「阿賀野市役所－石間中線」の平均乗車密度・補助金額の推移

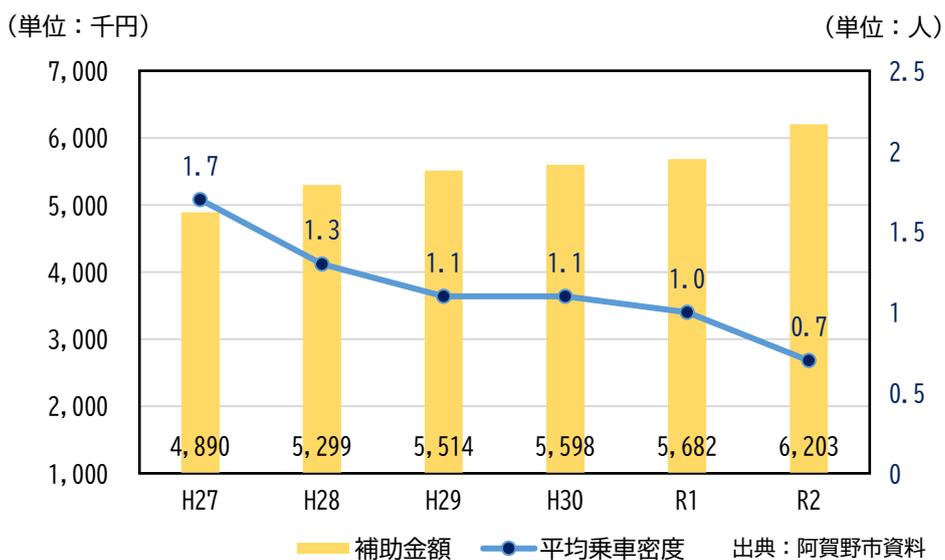
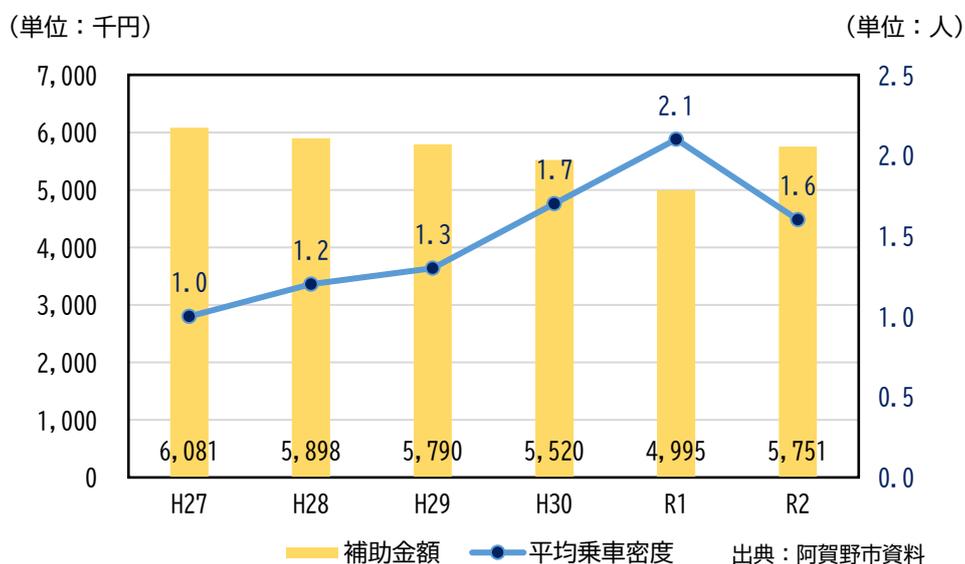


図 「阿賀野市役所－五泉営業所線」の平均乗車密度・補助金額の推移



5-3 通勤・通学における近隣自治体への人口流動

流出では、新潟市への通勤・通学者の割合が非常に高くなっています。

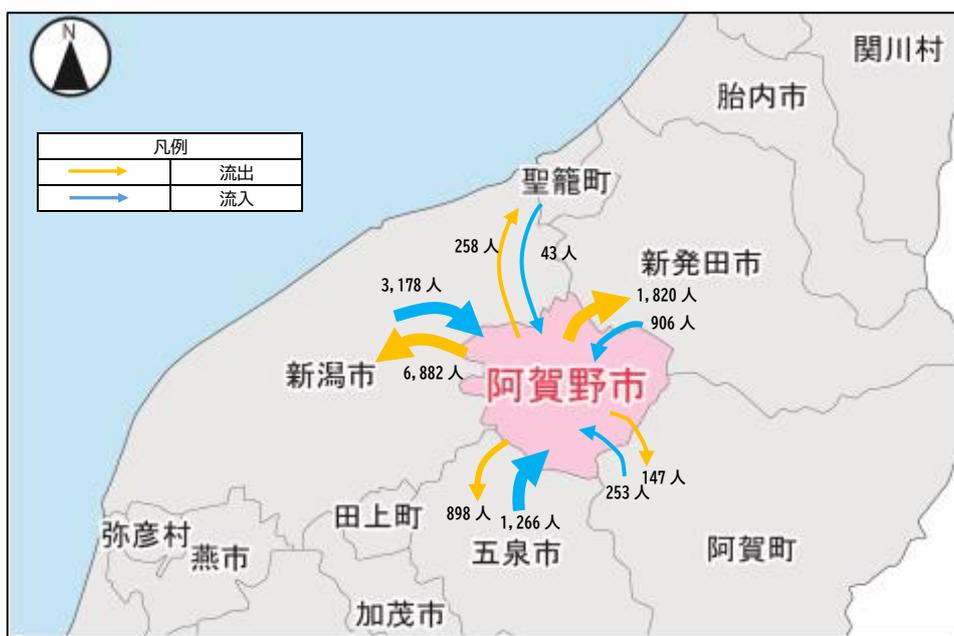
通勤者の67%、通学者の59%が新潟市に通っています。また、新発田市を含めると市外への通勤・通学者は8割以上を占めています。

流入は、市内への通勤者は市外への通勤者の6割程度です。市内への通学者は60人未満で、市外への通学者と比較すると、1割以下となっています。

表・図 阿賀野市の就業者，通学者の流出・流入人口

(単位：人)

流出					流入				
	通勤者	割合	通学者	割合		通勤者	割合	通学者	割合
総数	9,147	100%	1,346	100%	総数	5,788	100%	53	100%
新潟市	6,090	67%	792	59%	新潟市	3,140	54%	38	72%
新発田市	1,389	15%	431	32%	新発田市	900	16%	6	11%
その他	1,668	18%	123	9%	その他	1,748	30%	9	17%



出典：国勢調査（H27）

6 課題の整理

阿賀野市地域公共交通網形成計画にける目標達成状況、施策の実施状況のほか、社会環境の変化やアンケート、データからの把握により、以下のとおり公共交通の課題を整理しました。

課題1 市内公共交通の利便性向上

市営バスは児童・生徒の通学、高齢者の通院・買い物などの目的で生活交通としての役割を担っています。

また、市営バスの路線網は市内の各集落が利用できるようなつながっており、各集落から市役所や病院などの市内主要施設への移動が可能となっています。

よって、今後も利用状況や市民ニーズを把握したうえで改善点を検討し、利便性向上を図って市民の移動を支えていく必要があります。

課題2 市内公共交通の効率化

市営バスは各集落を隈なく回る一方、経路が複雑となって到着までに時間がかかったり、利用者にとって分かりづらい路線網となっています。

また、阿賀野市は集落が分散しているため、効率的な運行が必要です。

利用される時間帯においても、主要な利用者である高校生は朝と夕方の通学時間帯、高齢者は午前中の利用に集中しており、午後からは利用者が極端に少ない時間帯もあります。

これまでも効率的な運行を図るため、予約制運行の実証をしてきましたが、現時点でも試行錯誤しながら、より地域の実情に合った運行形態を模索している最中です。

課題3 利用者の減少と公共交通への財政負担

人口減少、少子・高齢化や運転免許保有率の増加などに伴い、公共交通を取り巻く環境は厳しいものとなっています。将来の人口予測をみても、利用者減少を抑えることは困難を極めます。

阿賀野市では、市営バスに関しては年間約9.1千万円、民間路線バスには年間約1.4千万円、合わせて約10.5千万円の財政負担をしています。これは市民1人当たりになると年間約2,600円となります。

今後は、人口減少の影響などによる歳入の減少や、少子高齢化の進展による社会保障関連経費の増加見込により、市の財政状況が一層厳しくなることが予想される中、公共交通に向けた財政負担を現在のように継続できるかは分かりません。

課題 4**市外を結ぶ公共交通の確保**

水原駅の利用者は減少が続いています。

また、市外につながる路線バスにおいては大幅な減便もありました。

しかし、阿賀野市では通学・通勤等で新潟市、新発田市への流動が多く、五泉市、阿賀町を含め市外の市町をつなぐ公共交通の確保が必要です。

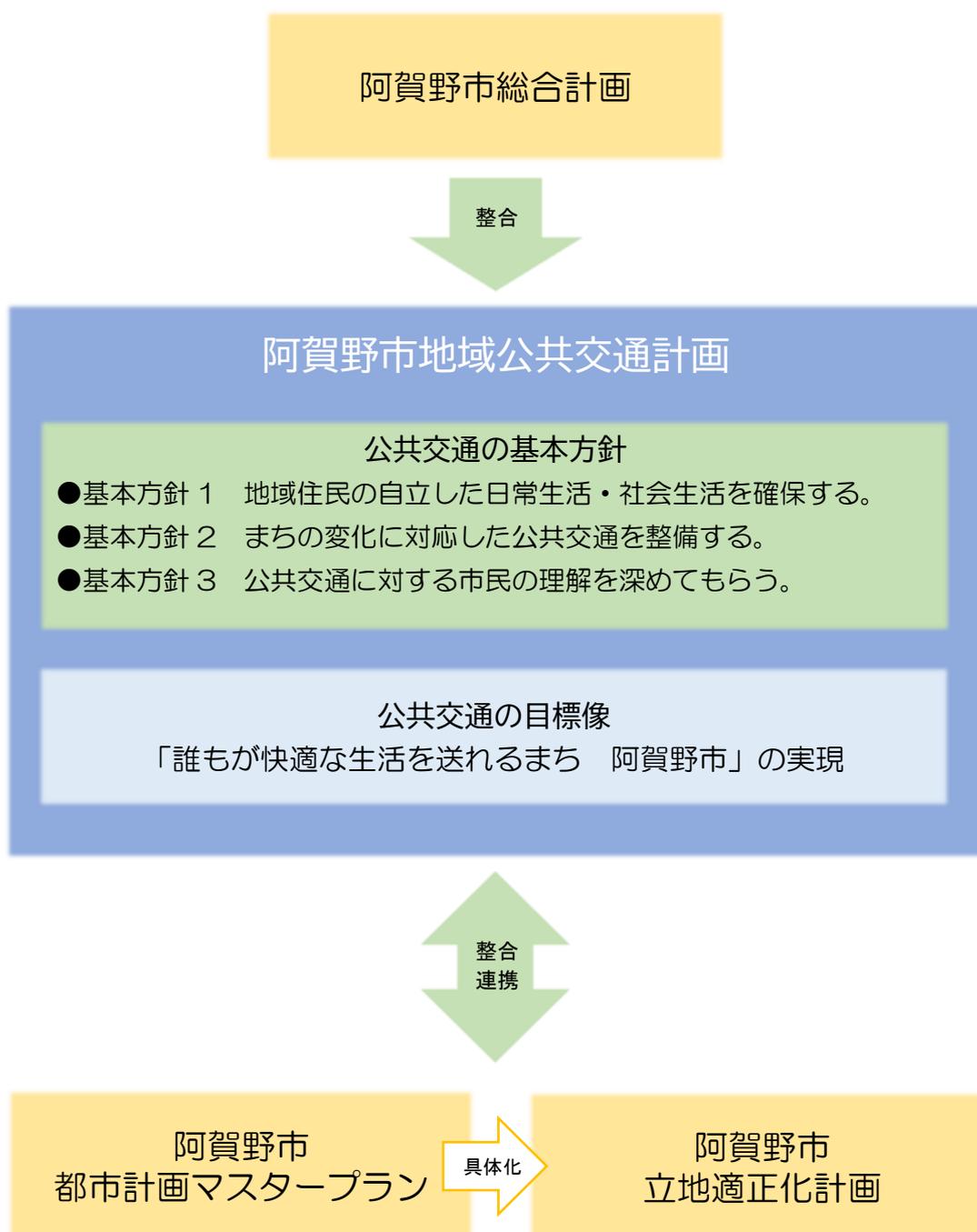
課題 5**公共交通への関心度向上**

公共交通は利用者、非利用者を問わず、市民の支えによって成り立っています。持続可能な公共交通を目指すには、市民への分かりやすい情報提供を心がけ、公共交通の必要性に理解を深めて、関心をもってもらふことが必要です。

第6章 阿賀野市地域公共交通計画

1 基本方針

阿賀野市総合計画の目指す都市像や基本理念と阿賀野市地域公共交通網形成計画の振り返りとともに、他の関連計画等と連携しながら公共交通の課題を踏まえ、計画が目指す目標像、基本方針を以下のとおりとし、地域公共交通網形成に取り組みます。



基本方針 1 地域住民の自立した日常生活・社会生活を確保する。

通勤、通学、通院、買い物等に利用できる利便性の高い生活交通手段を確保する。

基本方針 2 まちの変化に対応した公共交通を整備する。

人口減少・高齢化が進む中、公共交通も市が進める新たな生活・拠点づくりと連携し、運行ダイヤや運行方法などの運行体系を変化させた整備をすすめる。

基本方針 3 公共交通に対する市民の理解を深めてもらう。

公共交通の存続は、市民から公共交通の必要性を理解してもらう必要があり、積極的な情報発信と意識啓発活動をすすめる。

2 計画の区域

計画の区域は、阿賀野市全域とします。

3 計画の期間

令和4年度から令和8年度までの5年間とします。

4 阿賀野市がめざす公共交通網

市街地と新潟市、新発田市等他市町をつなぐ都市間移動は鉄道、高速バス、民間路線バスが担い、市街地から基幹集落、各集落への移動である地域間移動を市営バスが担う。

鉄道駅、高速バス停留所を鉄道、高速バスと市営バス路線をつなぐ交通拠点として機能を強化。地域間移動の利便性向上を図りながら、各種交通手段の接続を改善し、阿賀野市の公共交通網の形成をめざす。

図 阿賀野市公共交通網の将来イメージ



鉄道・高速バス・民間路線バス ○都市間の移動手段（幹線）として確保・維持	市営バス ○地域拠点を經由した効率的でわかりやすい運行経路 ○接続改善による利便性の向上、デマンド運行等による効率化など
--	---

持続可能な公共交通へ

5 計画の目標

目標 1 高齢者や学生など誰もが利用しやすい公共交通の構築

高齢者の通院、買い物、学生の通学などの日常生活のほか市外からの観光などの多様な目的に対し、わかりやすく快適に利用でき、利便性の高い生活交通手段を構築する。

目標 2 市内外の交流促進に結びつく交通体系の整備

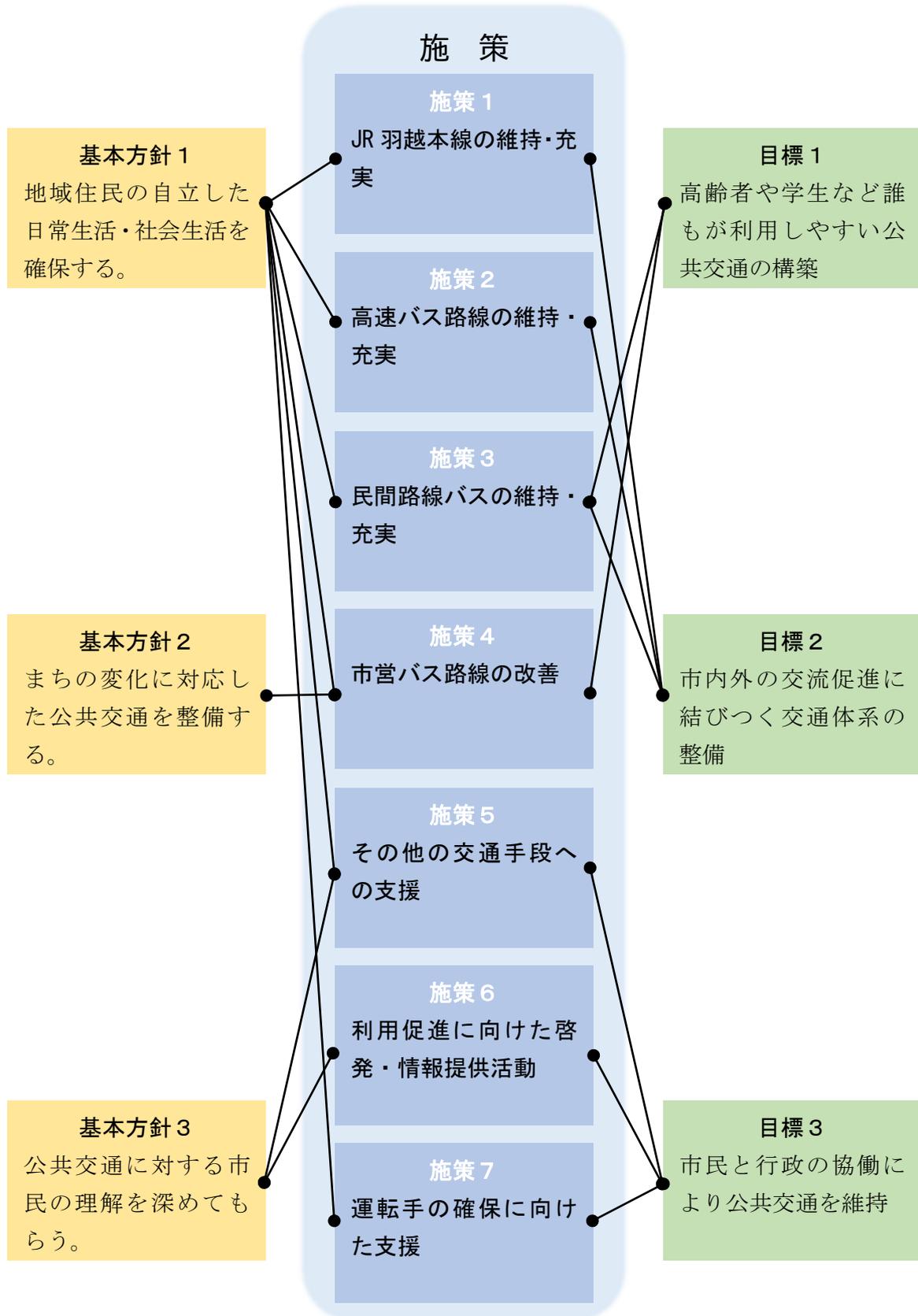
阿賀野市と新潟市、新発田市などを結ぶ市外の公共交通と市内の公共交通をつないで公共交通網を整備し、観光客など市外からの利用者にとっても利便性の高い公共交通を提供し、市外との交流を促進する。

目標 3 市民と行政の協働により公共交通を維持

市や公共交通の利用者だけでなく、利用することがない市民も公共交通を支える一員であることを認識してもらい、市民と行政の協働により公共交通を維持していく。

6 目標を達成するために行う施策

前述の基本方針、目標を達成するために、次の施策に取り組む。



施策 1 JR 羽越本線の維持・充実

関連する方針・目標	方針 1：地域住民の自立した日常生活・社会生活を確保する。 目標 2：市内外の交流促進に結びつく交通体系の整備
-----------	--

施策の内容

JR 羽越本線は、阿賀野市と市外を結ぶ路線として、通勤・通学を中心に利用される重要な公共交通であるため、路線の維持・充実を図る。

①民間路線バス・市営バスの鉄道への接続改善

・利用者の多い通勤・通学時間帯を中心に利用者数の変化に合わせ、各路線バスの水原駅の接続時刻を適宜変更し、JR 羽越本線の利用者の利便性を維持し、利用者数の維持・向上を図る。

②関係機関への要望

・通学時間帯の JR 羽越本線の増便や、新潟駅への直通便の運行による利便性の向上を関係機関に要望する。



実施主体	阿賀野市、交通事業者				
実施時期	R4 年度	R5 年度	R6 年度	R7 年度	R8 年度

施策2 高速バス路線の維持・充実

関連する方針・目標	方針1：地域住民の自立した日常生活・社会生活を確保する。 目標2：市内外の交流促進に結びつく交通体系の整備
-----------	--

施策の内容

高速バスは、鉄道が利用しにくい阿賀野市の安田地区と市外（新潟市方面、福島方面）を結ぶ路線として、通院や買い物、観光等を中心に利用される重要な公共交通であるため、高速バスの利用環境の改善等を行い、路線の維持・充実を図る。

①パークアンドライドの推進

・安田インターに整備したパークアンドライド駐車場の利用状況を調査して実態を把握するとともに、利用促進等を図り、高速バス利用者数の維持・確保を図る。

②民間路線バス・市営バスの高速バスへの接続改善

・高速バスの利用状況に合わせた民間路線バス、市営バスの接続を見直し、利用実態に合わせたバスの運行を検討する。

③生活交通路線としての高速バス支援

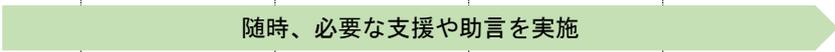
・高速バス路線のうち、通勤・通学、通院、買い物等の生活交通手段として利用されている路線は、関係機関と協調して支援を検討する。



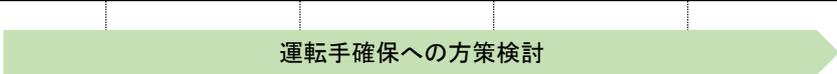
実施主体	阿賀野市、交通事業者				
実施時期	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度	R8年度
	<p>パークアンドライドのPR</p> <p>高速バスとの接続改善、支援の検討</p>				

施策3 民間路線バスの維持・充実					
関連する方針・目標	方針1：地域住民の自立した日常生活・社会生活を確保する。 目標1：高齢者や学生など誰もが利用しやすい公共交通の構築 目標2：市内外の交流促進に結びつく交通体系の整備				
施策の内容 <p>民間路線バスは、阿賀野市の市内外を結ぶ公共交通網の骨格となる路線であるため、地域や関係機関等からのニーズに対し、利用状況を考慮しながら、バスの利便性の向上に努め、路線の維持・充実を図る。</p> <p>①民間路線バスの鉄道駅、高速バスへの接続時刻の見直し</p> <ul style="list-style-type: none"> ・利用者の多い時間帯を中心に、各路線バスの水原駅や安田インターの接続時刻を適宜変更し、利用者の利便性向上を図る。 <p>②目的に合わせた運行時刻の適宜見直し</p> <ul style="list-style-type: none"> ・民間路線バスについては、市営バスとの接続や住民・利用者の要望、医療施設、商業施設の開設、移転などの地域状況等の変化に対し、適宜、利用状況を踏まえ、交通事業者等と調整・協議をしながら、運行ダイヤ、運行経路等を検討し、可能な限り反映させていく。 <p>■対象路線と主な事業内容</p> <p>(1)新潟～水原線</p> <ul style="list-style-type: none"> ・主に運行時刻、運行便数の維持・確保に向けた検討など。 ・公共交通（幹線）の中でも阿賀野市から新潟市江南区（亀田）、新潟市中心部まで乗り換えなく行くことができるので、通勤・通学をはじめ生活交通として重要な路線である。これからも地域公共交通確保維持改善事業（地域間幹線系統確保維持費国庫補助金）を活用し、安定した運行を確保維持していく必要がある。 <p>(2)市役所－旧五泉車庫線，市役所－石間中線，市役所－保田車庫前線</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成26年4月に実施した再編以降の利用状況等を把握し、関係機関と協議をしながら将来的な運行方法等についても検討する。 <p>※市役所－五泉営業所線は、令和3年10月から五泉営業所の廃止に伴い、市役所－旧五泉車庫線となっています。</p>					
実施主体	阿賀野市、交通事業者				
実施時期	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度	R8年度

施策4 市営バス路線の改善					
関連する方針・目標	方針1：地域住民の自立した日常生活・社会生活を確保する。				
	方針2：まちの変化に対応した公共交通を整備する。				
	目標1：高齢者や学生など誰もが利用しやすい公共交通の構築				
施策の内容					
<p>市営バスは、市内移動の主要な交通手段であり、今後も、高齢者や学生等に必要な移動手段を確保するため、引き続き運行を維持・確保する。</p> <p>一方、路線によって人口状況、結んでいる拠点などが異なり、沿線の状況にあわせた維持・改善が求められている。市営バスを持続可能な交通手段とするため、財政負担も考慮しつつ、利用者の利便性を向上させる必要がある。</p> <p>交通分野における新たな技術（バスロケーションシステムやAI、MaaSなど）の活用なども想定し、新たな運行形態の導入も含め、維持・改善を検討する。</p>					
①市営バス路線の改善・再編と支線としての役割					
<ul style="list-style-type: none"> ・通学利用者数の多い時間帯や路線は、水原駅での鉄道、民間路線バス、安田インターでの高速バスの接続にあわせたダイヤと輸送に見合った車両を確保し、効率性・利便性の向上策を実施するとともに、利用者の少ない便の効率化も検討しながら、路線の維持・確保を行う。 ・利用者数が落ち込んでいる時間帯・路線は、需要は少ないが、細かいニーズが点在している状態である。これまでに実証運行してきたデマンド運行では予約の仕方や運転手への運行指示に難しさを感じたが、様々な運行形態の可能性を排除せず、引き続き地域に適した市営バス運行を検討していく。運行内容の変更を行う場合は、地域との協議の上、実施する。 ・市営バスは都市間移動を担う幹線に対して支線としての役割がある。中でも、交通不便地域（北陸信越運輸局長が指定する地域）や過疎地域を運行している路線（前山線，神山線，安田地域循環線）は平成23年度から地域公共交通確保維持改善事業（地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金）を活用している。この市営バスの運行は交通手段が確保されない地域において公共交通を確保することができるとともに、地域間交通ネットワークへアクセスしているため、交通不便地域の住民が日常生活を送る上で、今後も確保維持していく必要がある。 					
実施主体	阿賀野市、交通事業者				
実施時期	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度	R8年度

施策5 その他の交通手段への支援					
関連する方針・目標	方針1：地域住民の自立した日常生活・社会生活を確保する。 方針3：公共交通に対する市民の理解を深めてもらう。 目標3：市民と行政の協働により公共交通を維持				
施策の内容 需要が少ない方面への移動や、乗合乗車への抵抗感がある方等に対して、タクシーなどを活用することや、地域住民が主体となった移動手段の確保を検討する。					
①タクシーの活用 <ul style="list-style-type: none"> ・民間路線バスや市営バスの運行が困難な時間帯や利用方面について、タクシーの活用を促すことにより、移動方法を確保する。 ・タクシー会社における車両の更新等については、国や県などの関係機関からの助言、補助等を含め、支援の検討を行う。 					
②住民が主体となった移動手段の検討 <ul style="list-style-type: none"> ・民間路線バスや市営バスの運行が困難な時間帯や利用方面について地域住民が主体となって移動手段を確保しようとする場合、相談、助言、事例紹介等を実施し、地域にあった移動手段の確保を検討する。 					
実施主体	阿賀野市、交通事業者、住民				
実施時期	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度	R8年度
	 随時、必要な支援や助言を実施				

施策6 利用促進に向けた啓発・情報提供活動					
関連する方針・目標	方針3：公共交通に対する市民の理解を深めてもらう。 目標3：市民と行政の協働により公共交通を維持				
施策の内容 ①公共交通のパンフレットの作成 <ul style="list-style-type: none"> イラストや写真をまじえ、バスの乗り方、目的地までの行き方、乗り継ぐ場合の乗り継ぎ先がわかるような広報資料を市民へ提供することを検討する。 また、広報資料は地域ごとに作成し、地域の路線、主要施設までの行き方、帰り方などを案内することを検討する。 ②自治会、イベント等での公共交通の話題提供 <ul style="list-style-type: none"> 地域の課題として将来の公共交通、快適な移動の確保について自治会で取り上げてもらうように働きかける。 公共交通への親しみをもってもらい、乗るきっかけとなる利用啓発活動を実施する。 					
実施主体	阿賀野市、交通事業者				
実施時期	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度	R8年度
	実施内容の検討		利用促進の活動・イベント参加など		

施策7 運転手の確保に向けた支援					
関連する方針・目標	方針1：地域住民の自立した日常生活・社会生活を確保する。 目標3：市民と行政の協働により公共交通を維持				
施策の内容 ①積極的な採用の促進 ・交通事業者に対し女性、若手従業員の積極的な採用を促すとともに、運転手確保へのPR等の支援を実施 ②運転手のイメージアップ ・市民に対し、公共交通に関するイメージを向上させ、事業者への関心を高めるPRを行っていく。 ・運転手の待遇などに関し、利用者や市民からの意見・要望を踏まえ、市営バス運転手の教育、民間路線バス事業者への要望を実施し、運転手のイメージアップを図る。					
実施主体	阿賀野市、交通事業者				
実施時期	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度	R8年度
					

7 評価指標と目標値

計画で定めた目標の達成状況を検証するために、阿賀野市総合計画に示される指標と、本計画における指標を用いる。

表 本計画における評価指標と目標値

	評価指標	評価方法等	現況値 (R2)	目標値 (R8)	関連する目標
総合計画との整合を図る指標	公共交通機関の満足度※ ¹	市が実施する「まちづくりアンケート」から収集	51.9%	65.0%	[目標 1] 高齢者や学生など誰もが利用しやすい公共交通の構築 [目標 2] 市内外の交流促進に結びつく交通体系の整備 [目標 3] 市民と行政の協働により公共交通を維持
	市内移動の公共交通機関の満足度※ ¹	市が実施する「まちづくりアンケート」から収集	55.1%	70.0%	[目標 1] 高齢者や学生など誰もが利用しやすい公共交通の構築 [目標 3] 市民と行政の協働により公共交通を維持
	市外移動の公共交通機関の満足度※ ¹	市が実施する「まちづくりアンケート」から収集	48.6%	60.0%	[目標 1] 高齢者や学生など誰もが利用しやすい公共交通の構築 [目標 2] 市内外の交流促進に結びつく交通体系の整備 [目標 3] 市民と行政の協働により公共交通を維持
	市外バス（新潟行き路線バス・高速バス）の1日平均利用者数	運行事業者からデータ収集	309.2人	453.5人	[目標 1] 高齢者や学生など誰もが利用しやすい公共交通の構築 [目標 2] 市内外の交流促進に結びつく交通体系の整備 [目標 3] 市民と行政の協働により公共交通を維持
本計画独自の評価指標と目標値	市民1人あたりの市営バス年間利用回数	市の乗降者記録、住民基本台帳からデータ収集	2.00回/年	2.41回/年	[目標 1] 高齢者や学生など誰もが利用しやすい公共交通の構築 [目標 3] 市民と行政の協働により公共交通を維持
	市民1人あたりの水原駅年間利用回数	運行事業者、住民基本台帳からデータ収集	6.2回/年	7.1回/年	[目標 1] 高齢者や学生など誰もが利用しやすい公共交通の構築 [目標 2] 市内外の交流促進に結びつく交通体系の整備 [目標 3] 市民と行政の協働により公共交通を維持

住民の公共交通利用率※2	市が実施する「まちづくりアンケート」から収集	21.4%	24.9%	[目標 1] 高齢者や学生など誰もが利用しやすい公共交通の構築 [目標 2] 市内外の交流促進に結びつく交通体系の整備 [目標 3] 市民と行政の協働により公共交通を維持
公的資金※3が投入されている公共交通事業の収支率	市, 運行事業者からデータ収集	13.0%	15.3%	[目標 1] 高齢者や学生など誰もが利用しやすい公共交通の構築 [目標 3] 市民と行政の協働により公共交通を維持
市民1人あたりの公共交通への公的資金※3投入額	市, 運行事業者, 住民基本台帳からデータ収集	2,556円	2,417円	[目標 1] 高齢者や学生など誰もが利用しやすい公共交通の構築 [目標 3] 市民と行政の協働により公共交通を維持

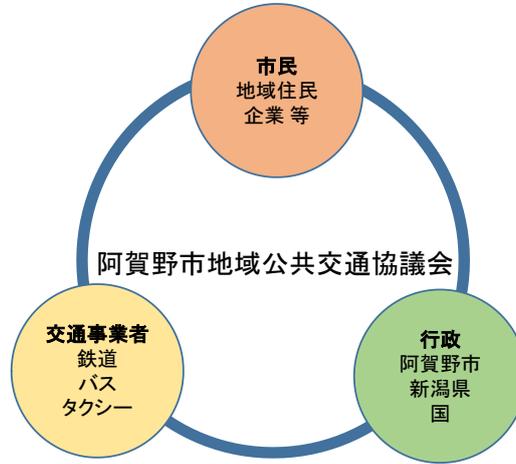
※1 公共交通機関の満足度とは、まちづくりアンケートで「市内の移動に関する公共交通(バス等)、新潟市や新発田市等の市外への移動に関する公共交通(電車、バス等)について満足していますか。」との問いに対し、「満足」「どちらかといえば満足」「ふつう」と回答した市民の割合である。

※2 住民の公共交通利用率とは、まちづくりアンケートで「あなたのこの1年間における市内の駅やバスの利用状況は？」との問いに対し、「市内のJRの鉄道駅からの乗車」もしくは「市内のバス停からの乗車」のどちらか一方でも利用したと回答した市民の割合である。

※3 公的資金とは、阿賀野市の支出する負担金(補助金)とする。

8 計画の進行管理

本計画の進行管理は、阿賀野市地域公共交通協議会が主体となり行います。
阿賀野市地域公共交通協議会は市民、行政、交通事業者が一体となって構成されます。



9 目標の達成状況の評価

本計画はPlan、Do、Check、ActionのPDCAサイクルを用い、公共交通網の改善、向上に向けて取り組みます。

PDCAのCheck部分を実行するために、毎年度計画の施策の実施状況や評価指標を検証・評価し、計画期間内においても必要があれば随時見直しを行います。



	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度
Plan (計画)	計画策定	計画の随時見直し			次期計画検討
Do (実行)					
Check (評価)					
Action (見直し)					