

阿賀野市地域公共交通網形成計画 (案)

平成 29 年 月

阿賀野市

目次

1 阿賀野市の現況整理	1
1.1 阿賀野市の位置、地勢	1
1.2 社会状況の現況	2
1.3 公共交通の現況	19
2 利用者ニーズ・改善要望調査	41
2.1 調査概要	41
2.2 アンケート単純集計概要	42
2.3 アンケートクロス集計結果	49
2.4 過年度(平成 21 年)アンケート調査との比較	61
3 阿賀野市の上位・関連計画の整理	70
3.1 阿賀野市総合計画	70
3.2 阿賀野市都市計画マスタープラン	72
3.3 阿賀野市まち・ひと・しごと創生総合戦略	74
3.4 阿賀野市地域公共交通総合連携計画	75
4 阿賀野市の公共交通の計画体系	82
4.1 阿賀野市の公共交通の課題の整理	82
4.2 阿賀野市公共交通網形成計画の区域	87
4.3 阿賀野市公共交通網形成計画の期間	87
4.4 阿賀野市公共交通網形成計画の基本的方針	88
4.5 各公共交通の役割	89
4.6 阿賀野市がめざす公共交通網	86
4.7 阿賀野市公共交通網形成計画の計画体系	91
5 目標を達成するために行う施策	92
5.1 目標を達成するために行う施策	92
5.2 優先的に実施する施策	106
5.3 施策の実施スケジュール	107
6 目標の達成状況の評価	108
6.1 推進体制	108
6.2 計画の進行管理	109
6.3 評価指標と目標値	110

1 阿賀野市の現況整理

1.1 阿賀野市の位置、地勢

- 阿賀野市は、県都新潟市から南東へ約 20km、新潟平野に属し、南側に大河阿賀野川が流れ、東側には標高 1,000m 級の山々が連なる五頭連峰がそびえる。五頭連峰を背にして形成された扇状地は、6,500ha 余りの水田が広がる穀倉地帯である。
- 阿賀野市の北西には県都新潟市、北東には定住自立圏の形成をめざす新発田市、南西には五泉市、南東には阿賀町とそれぞれ接する。市の道路は磐越自動車道と国道 49 号が南北に、国道 460 号と 290 号が市を東西に走り、鉄道は JR 羽越本線が新津-新発田間を結んでいる。
- 阿賀野市は東西約 18.5km、南北約 15.3km で、192.7 km²の面積を有している。可住地面積割合は 62.3%である。(県平均 35.8%)



図 阿賀野市の位置

出典: 阿賀野市総合計画、新潟県庁ホームページ 新潟県 100 の指標

1.2 社会状況の現況

1.2.1 人口

(1) 人口と世帯数の推移

1) 市の人口と世帯数

- 阿賀野市の人口は平成7年を境に増加傾向から減少傾向に転じている。
- 平成27年の人口は最も人口が多かった平成7年に比べ、11.1%(5,407人)の人口が減少し、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、7.7%(3,622人)の人口が減少している。
- 世帯数は平成2年より一貫して増加傾向にある。

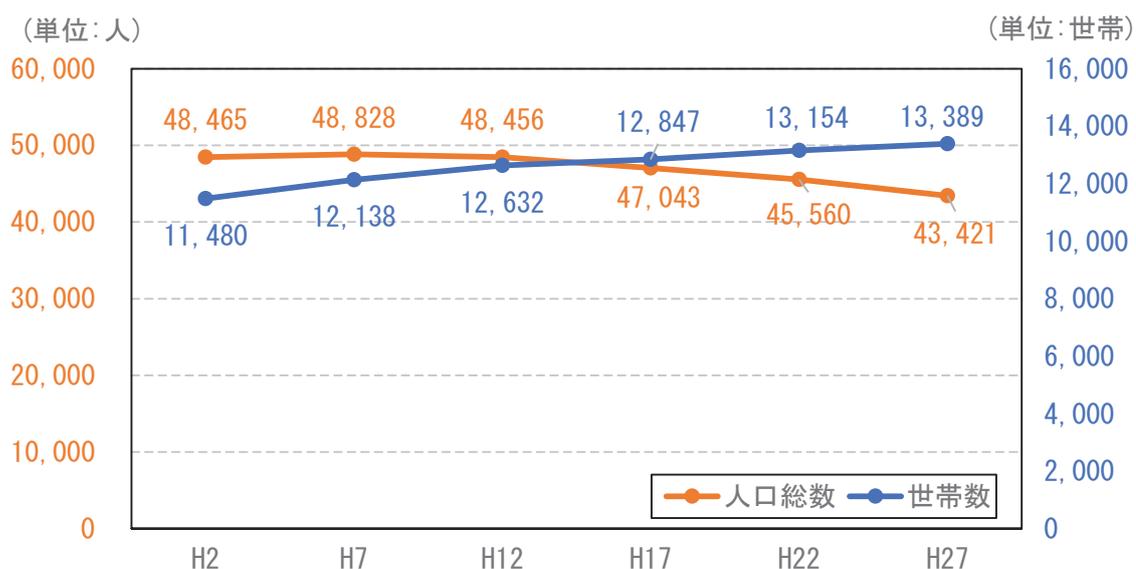


図 阿賀野市の総人口および世帯数の推移(H2～H27)

出典: 国勢調査(平成2年～平成27年)

2) 地域別の人口と世帯数

- 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る。笹神地域は一貫して減少傾向にある。
- 地域別の世帯数では、安田、京ヶ瀬、水原地域は増加傾向にあるが、笹神地域は横ばいである。

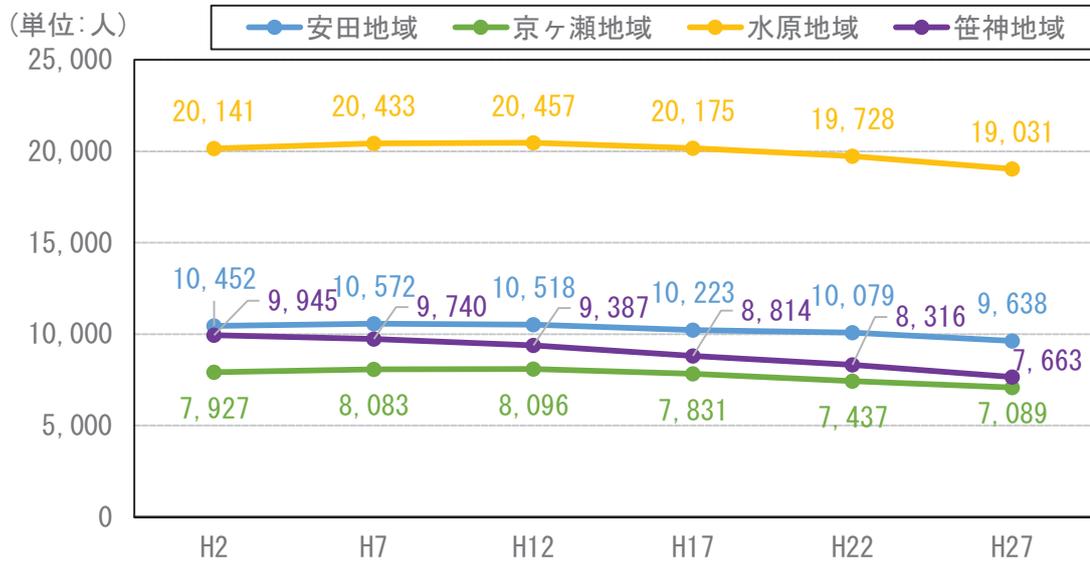


図 阿賀野市の地域別人口の推移(H2~H27)

出典:国勢調査(平成2年~平成27年)

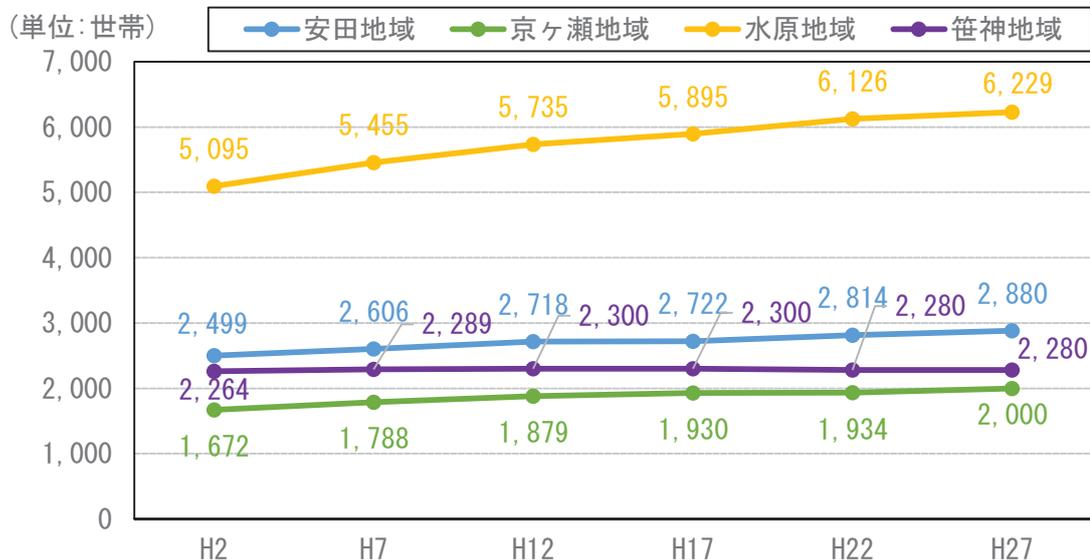


図 阿賀野市の地域別世帯数の推移(H2~H27)

出典:国勢調査(平成2年~平成27年)

(2) 人口の分布

1) 人口の分布

○水原地域、安田地域の中心部に人口が集中している。また、平野部の全域に集落が点在している。

○市営バスは比較的人口が少ない地区のメッシュにおいても運行しており、人口メッシュを概ね網羅するように運行している。

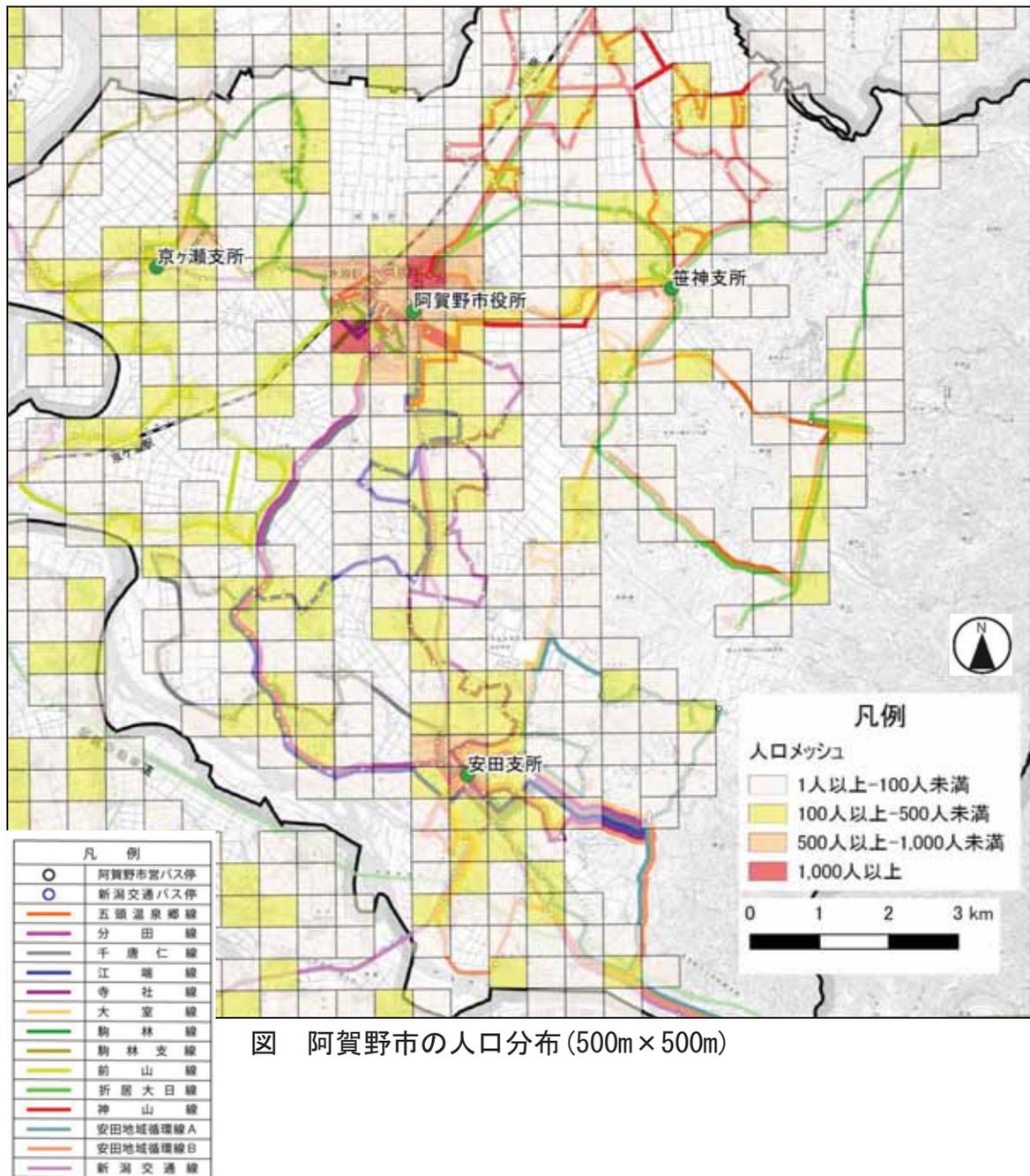


図 阿賀野市の人口分布 (500m × 500m)

出典: 国勢調査(平成 22 年)

2) 人口増減の分布

○折居大日線沿線の地区 A は人口が増加している地区がなく、人口減少がおきている。

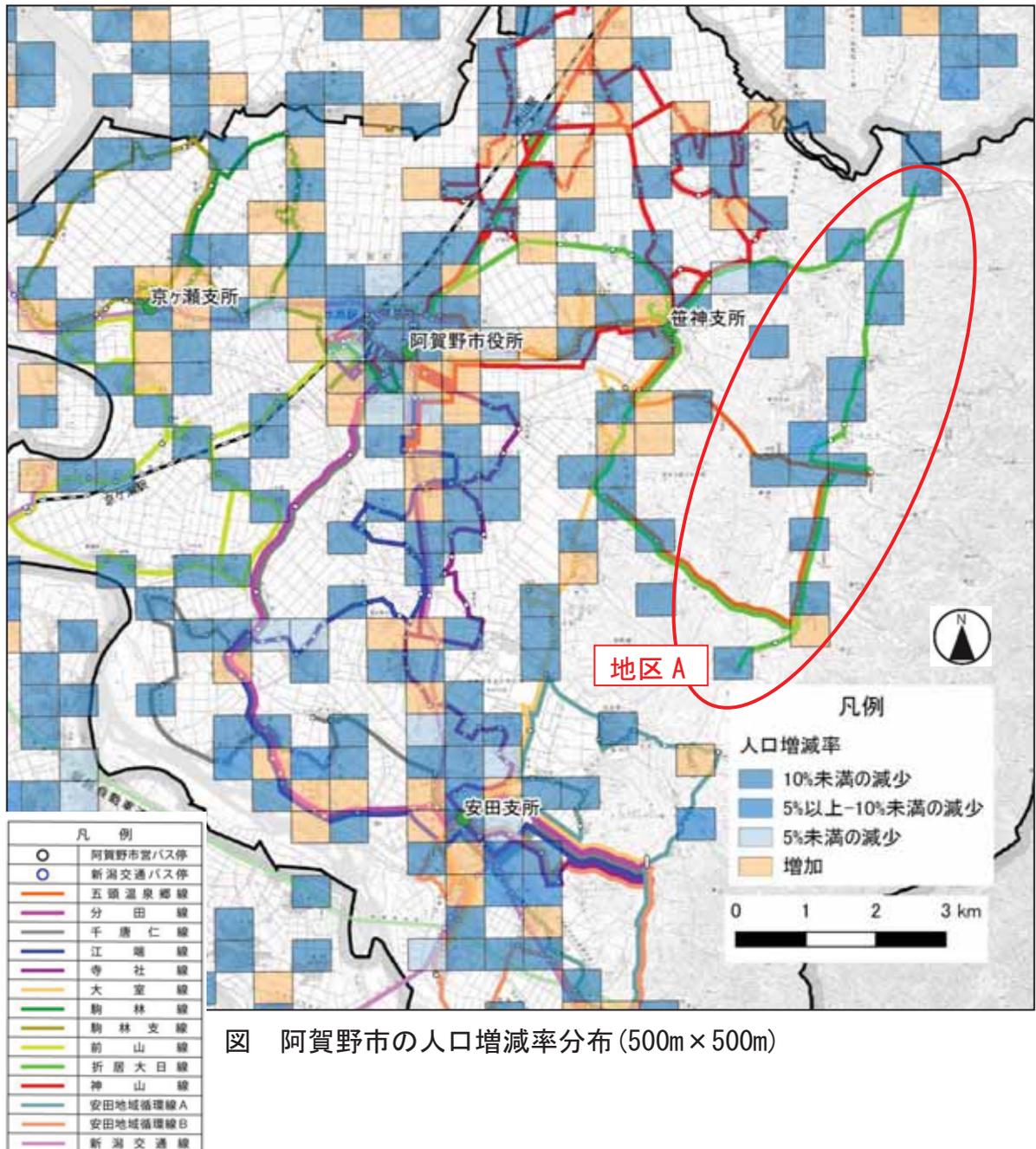


図 阿賀野市の人口増減率分布 (500m × 500m)

出典: 国勢調査(平成12年~22年)

※地区 A の内訳(折居、女堂、湯沢、勝屋、畑江、今板、村杉、大日)

(3) 高齢化の状況

1) 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、平成2年から平成22年の20年間で約10%上昇した。
- 高齢化率は平成27年以降も上昇が続くことが見込まれる。

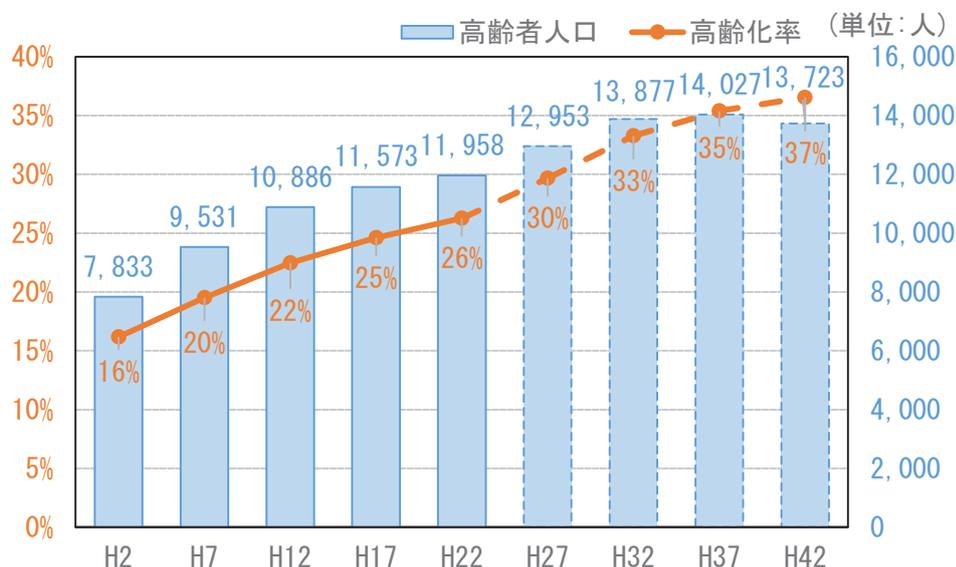


図 阿賀野市の高齢化率の推移と将来推計 (H2~H42)

出典：実績値：国勢調査(平成2年～平成22年)

推計値：国立社会保障・人口問題研究所平成25年推計

2) 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、他地域に比べ高い。

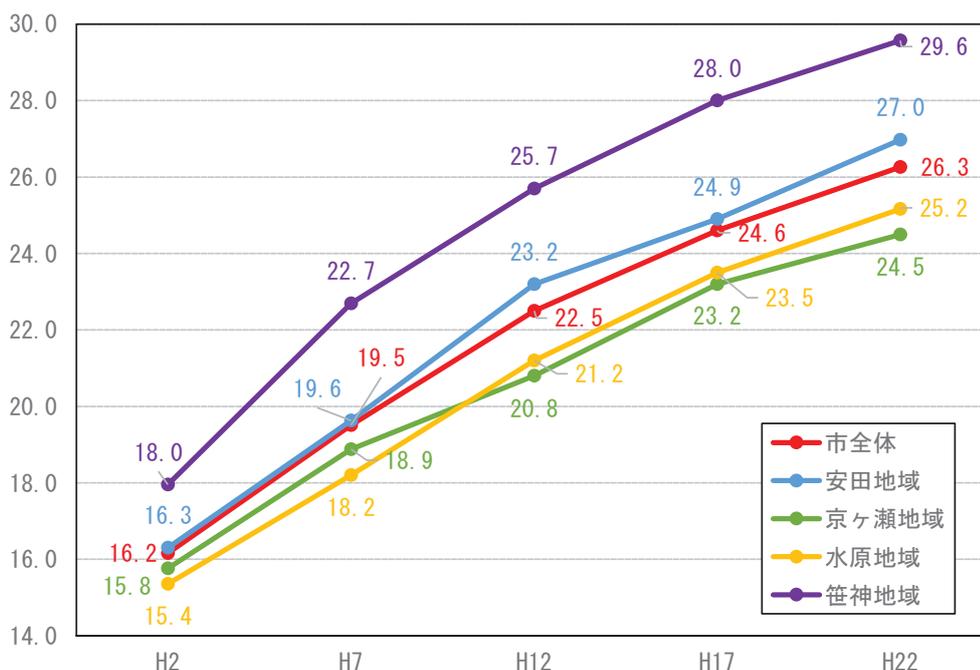


図 阿賀野市の地区別高齢化率 (H2~H22)

出典：国勢調査(平成2年～平成22年)

3) 町丁目別の高齢化率

○阿賀野市内では、著しく高齢化率が高い地区A、B、Cが点在している。

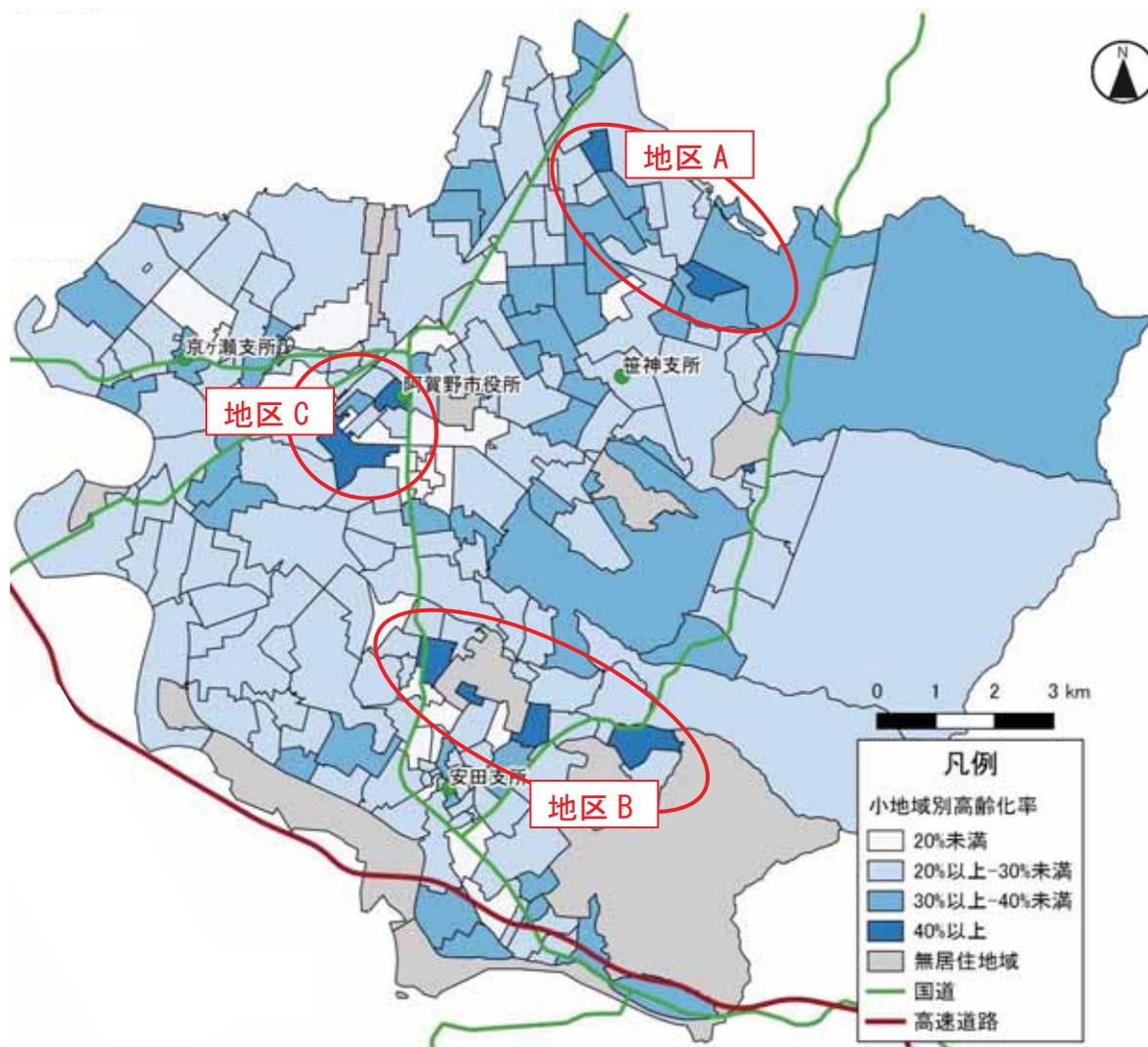


図 阿賀野市の町丁目別高齢化率

出典：国勢調査(平成22年)

※各地区の内訳

地区A(沢口、上西野)、地区B(保田)、地区C(岡山町、百津)

1.2.2 免許保有率の推移

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

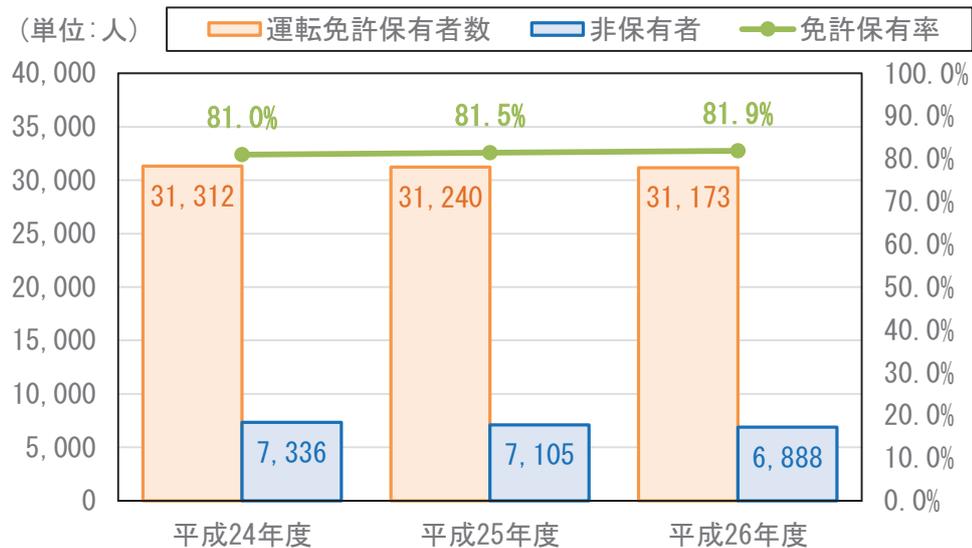


図 阿賀野市の免許保有者数および免許保有率の推移(H24～H26)

出典:新潟県警本部交通年鑑(平成24年度～平成26年度)

※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。

1.2.3 高齢者と事故

○新潟県の第一当事者事故割合は高齢者(65歳以上)が占める割合が年々増加しており、1万人当たり第一当事者死亡数は70歳を超えると高い値となる。
 ○阿賀野市では、高齢ドライバーの交通事故防止のため、高齢者の運転免許自主返納者に対して、市営バス利用料の免除など移動の支援を行っている。

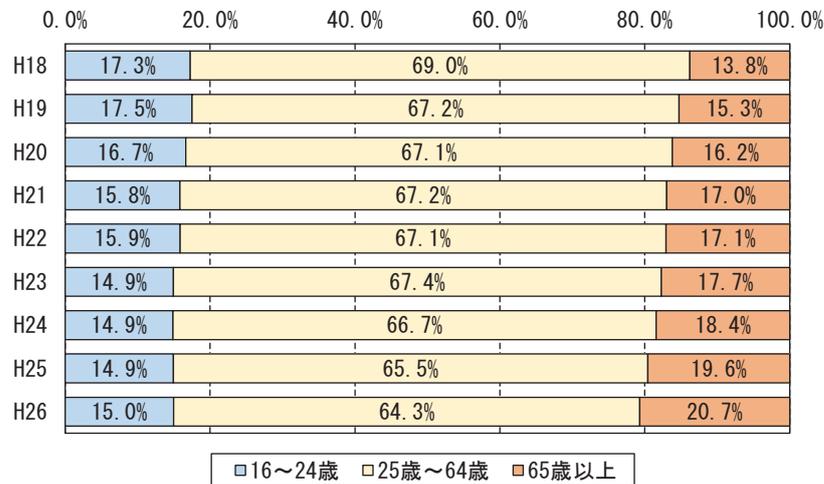


図 年齢階層別の第一当事者事故割合の推移【新潟県全体】

出典：平成26年度新潟県交通年鑑

※第一当事者とは、事故の当事者のなかで一番過失が重い人。

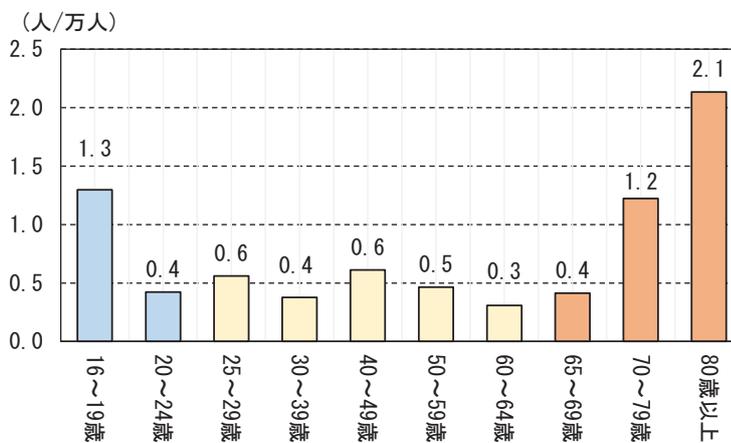


図 平成26年度の年齢階層別1万人当たり第一当事者死亡数【新潟県全体】

出典：平成26年度新潟県交通年鑑

表 阿賀野市の高齢者運転免許証自主返納支援制度の支援内容

支援対象者	阿賀野市に住民登録または外国人登録しており、満65歳以上で運転免許証を自主的に返納した方、又は運転免許証の更新を受けずに免許を失効させた方
支援内容	市営バス利用料の免除(2年間) 市内タクシー利用券5千円分交付(有効期限2年間) 市内タクシー事業者によるタクシー運賃1割引(無期限)
返納件数	461件(平成23年1月～平成27年3月)

出典：阿賀野市資料

1.2.4 市外の流動

- 通勤に関しては、流出・流入ともに新潟市、新発田市、五泉市とのつながりが強い。
- 通学に関しては、流出・流入ともに新潟市、新発田市とのつながりが強い。
- 通勤、通学ともに流入人口に比べ、流出人口が多い。

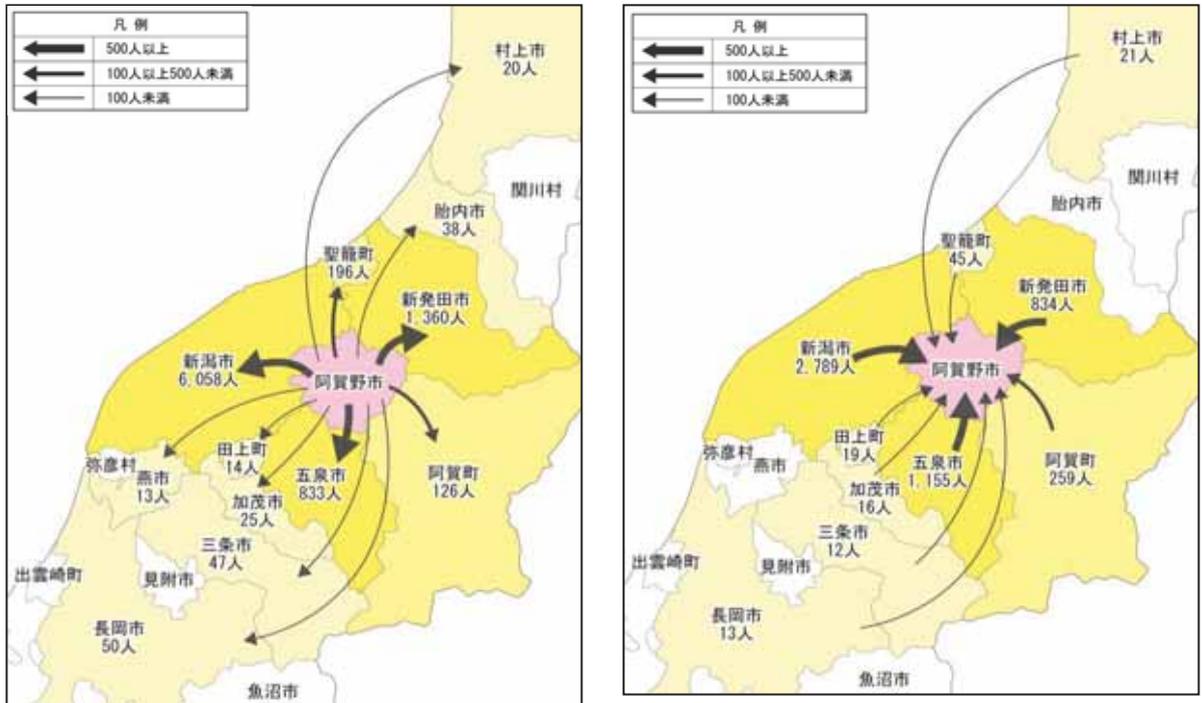


図 阿賀野市の就業者流出人口・流入人口

出典:国勢調査(平成22年)

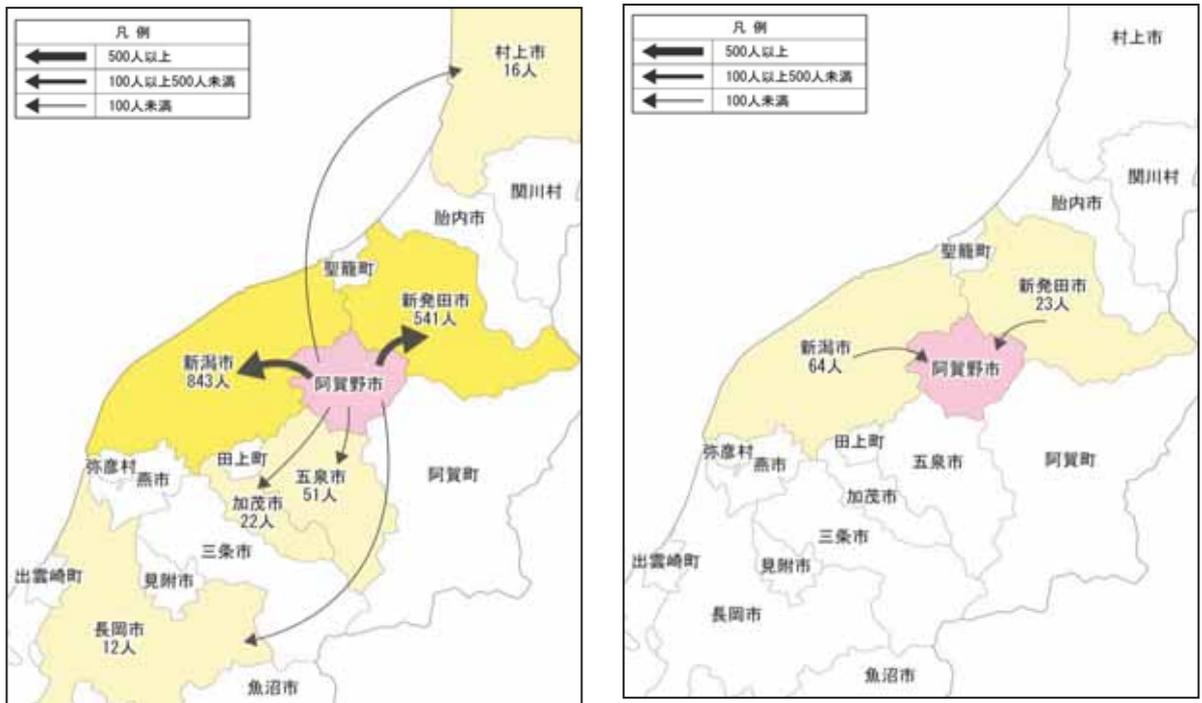


図 阿賀野市の通学者流出人口・流入人口

出典:国勢調査(平成22年)

※通勤、通学の流動人口ともに、10人以下の市町村、県外市町村、上越市は省略している。

1.2.5 主要施設の立地状況

(1) 学校施設

○市内の学校施設は概ねバス路線沿いに位置しており、バスを利用して向かうことができる。

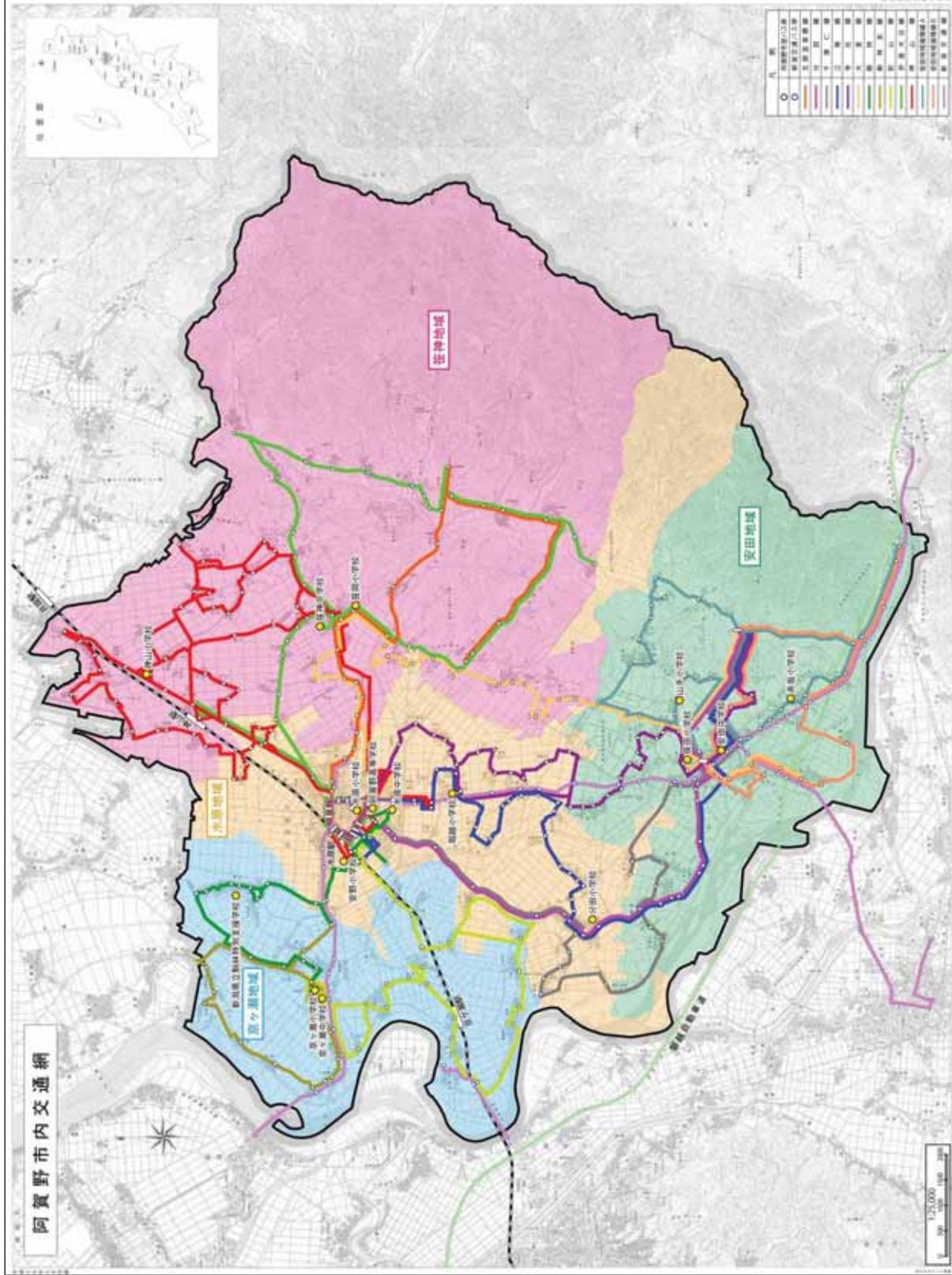


図 学校施設の立地状況(平成 28 年 11 月 1 日現在)

出典:阿賀野市子育て支援サイト、新潟県教育委員会ホームページ

※山手小学校、赤坂小学校は平成 29 年 4 月に保田小学校と統合し、安田小学校となる予定である。

(2) 医療施設

○あがの市民病院を始めとする阿賀野市の医療施設は水原地区中心部に集中しており、概ねバス路線沿いに位置しており、バスを利用して向かうことができる。

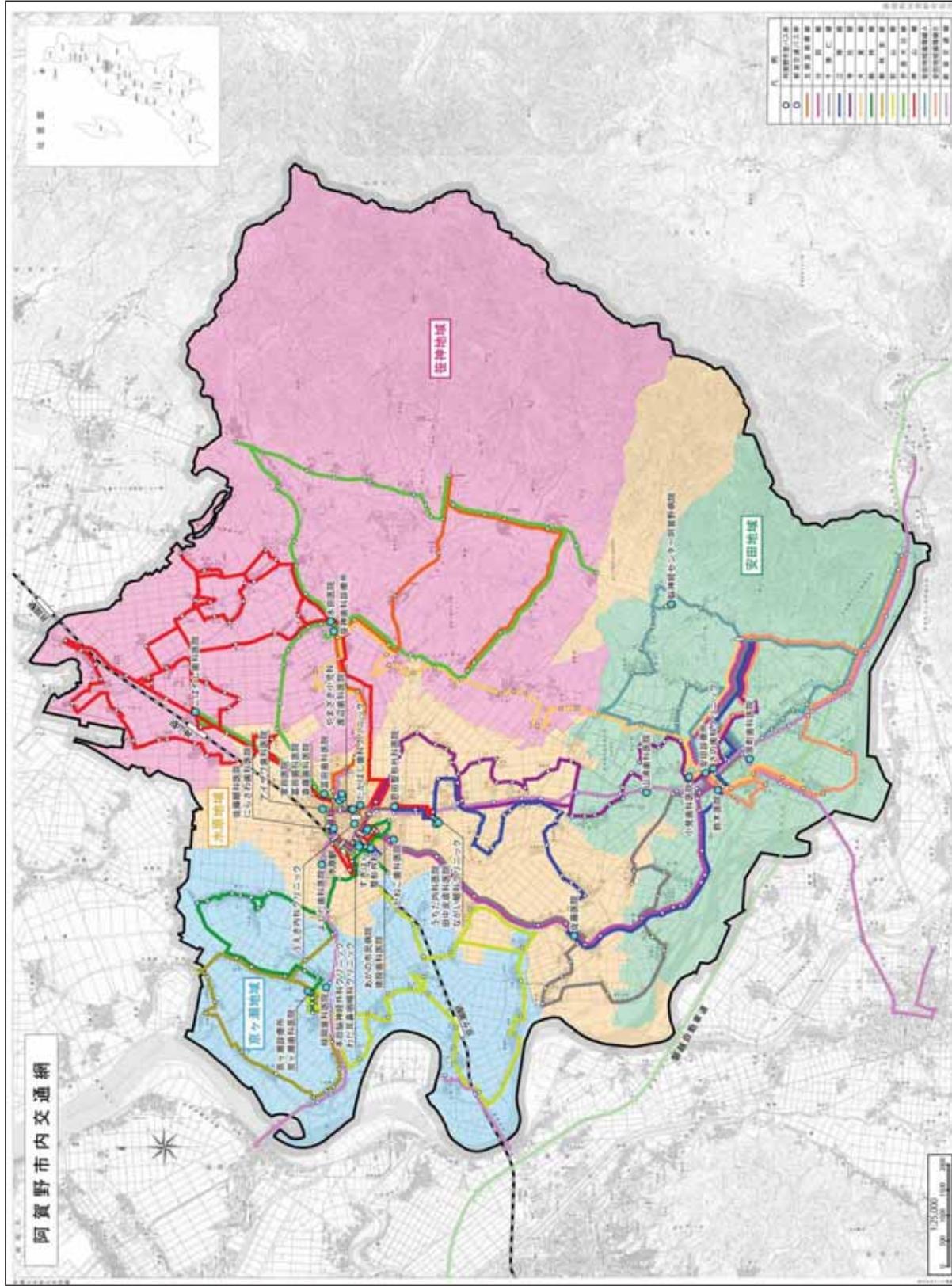


図 医療施設の立地状況(平成28年11月1日現在)

出典:新発田北蒲原医師会ホームページ、新潟県歯科医師会ホームページ

(3) 介護施設

○介護施設は市内各地に点在し、概ねバス路線沿いに位置しており、入居者のお見舞い等にバスを利用して向かうことができる。

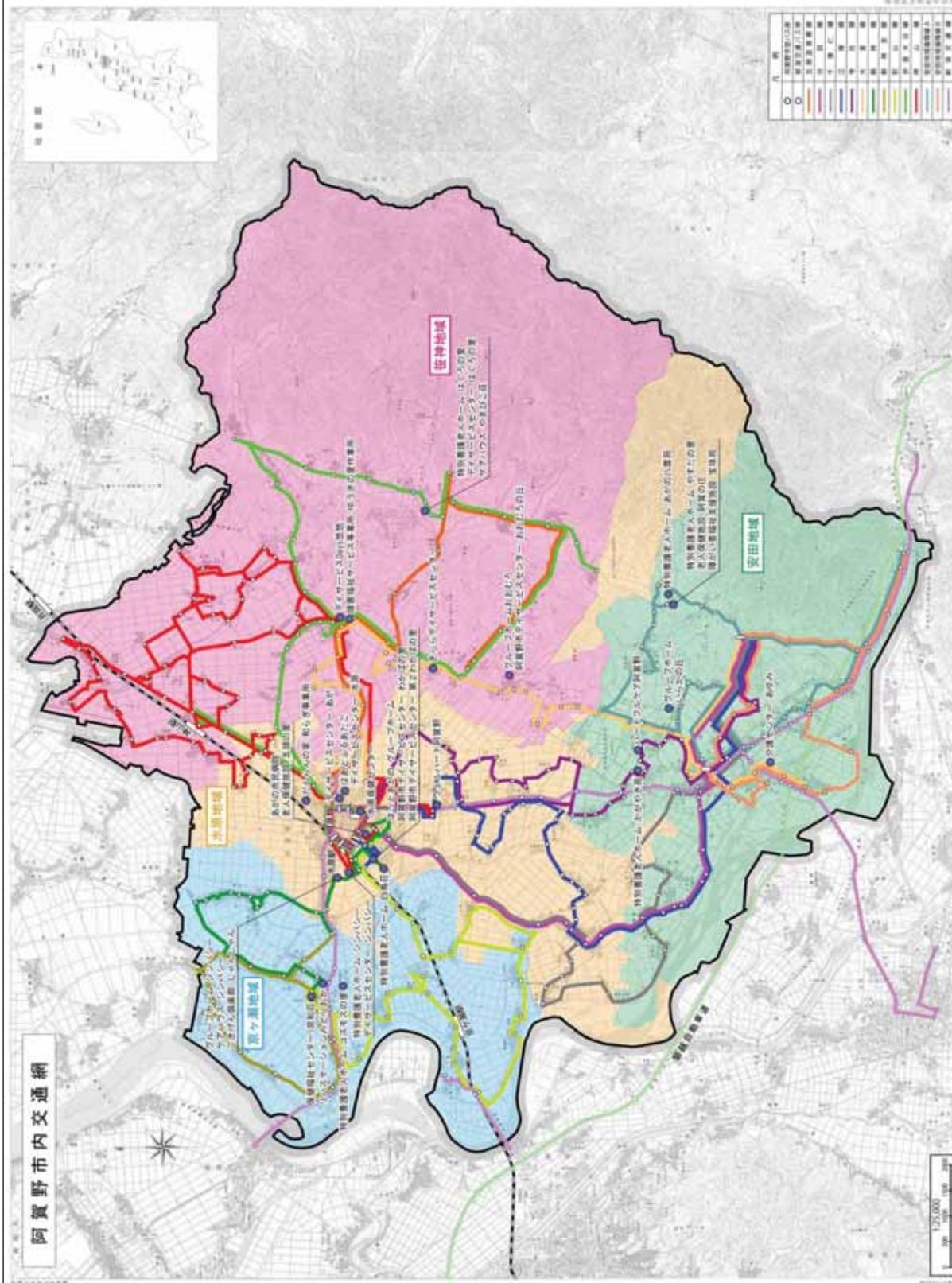


図 介護施設の立地状況(平成 28 年 11 月 1 日現在)

出典:阿賀野市ホームページ

(4) 商業施設

○大規模商業施設は水原地域、安田地域に集中し、概ねバス路線沿いに位置しており、バスを利用して向かうことができる。

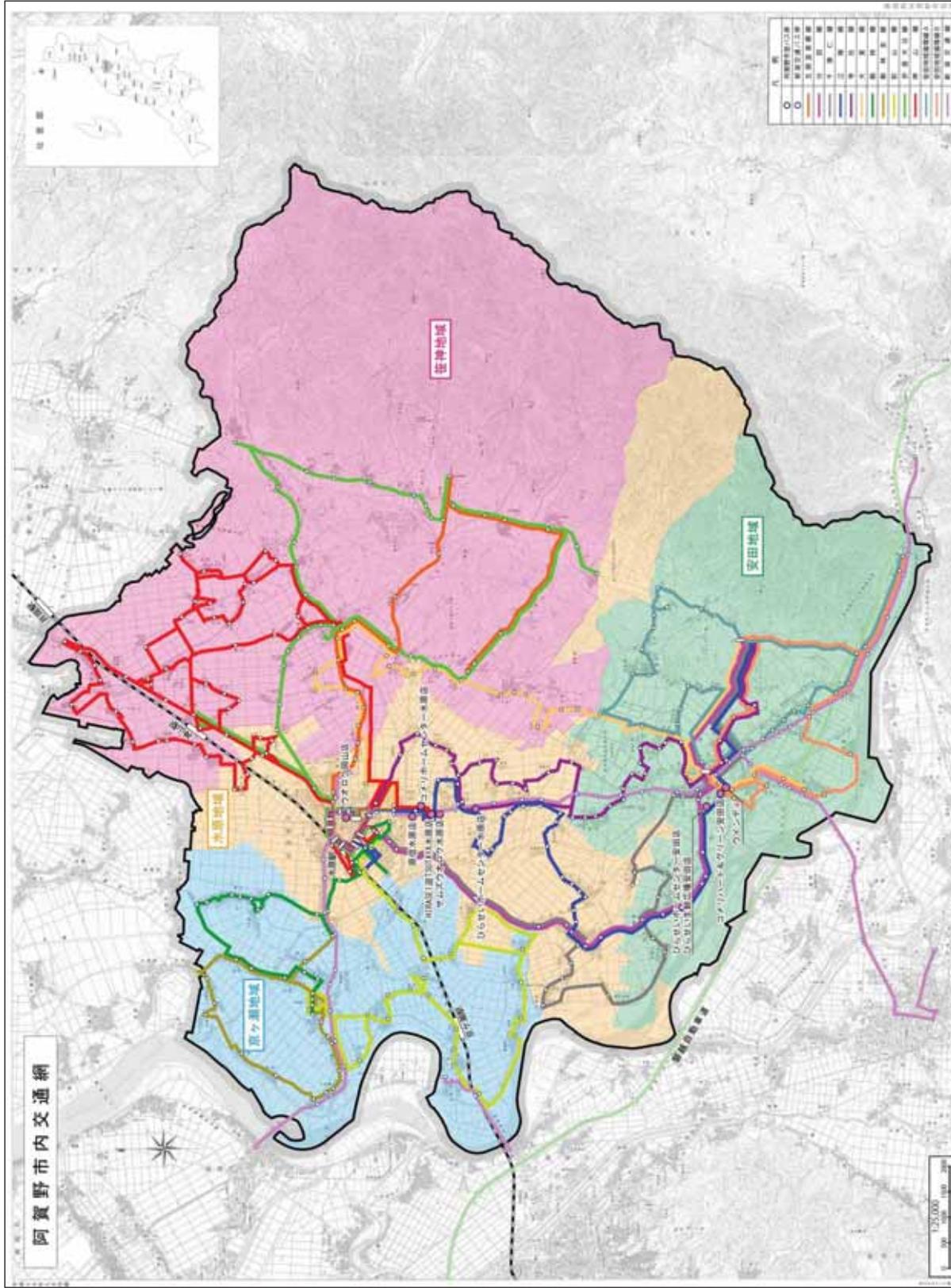


図 商業施設の立地状況 (平成 28 年 11 月 1 日現在)

出典：新潟県庁ホームページ新潟県大規模小売店舗一覧表をもとに一部改

(5) 行政施設・コミュニティ施設

○行政施設、コミュニティ施設は各地域に点在し、概ねバス路線沿いに位置しており、バスを利用して向かうことができる。

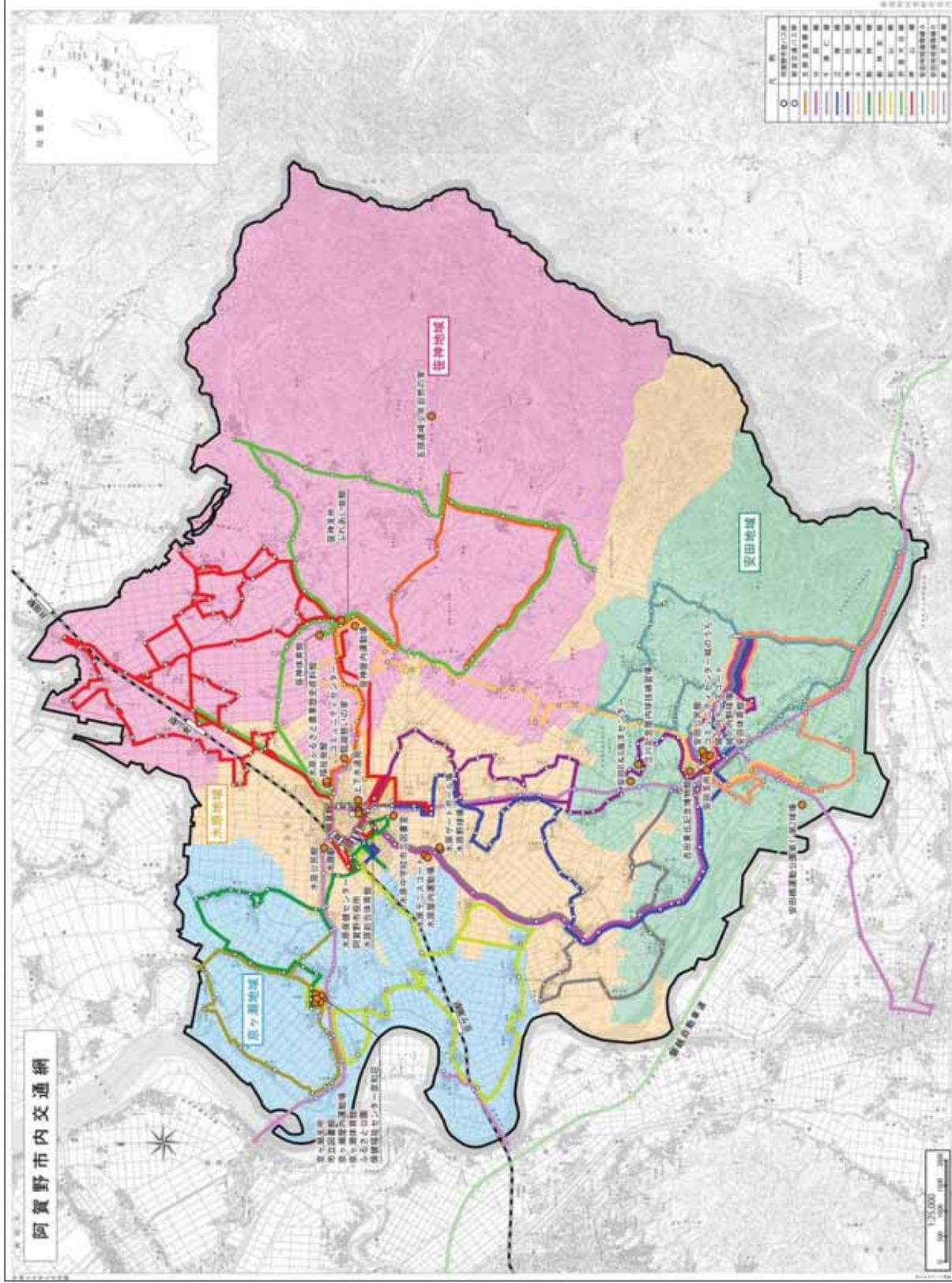


図 行政施設・コミュニティ施設の立地状況 (平成 28 年 11 月 1 日現在)
 出典:阿賀野市ホームページ 検索コーナー「地図でさがす」

(6) 観光施設

○観光施設は概ねバス路線沿いに立地しており、バスを利用して向かうことができる。

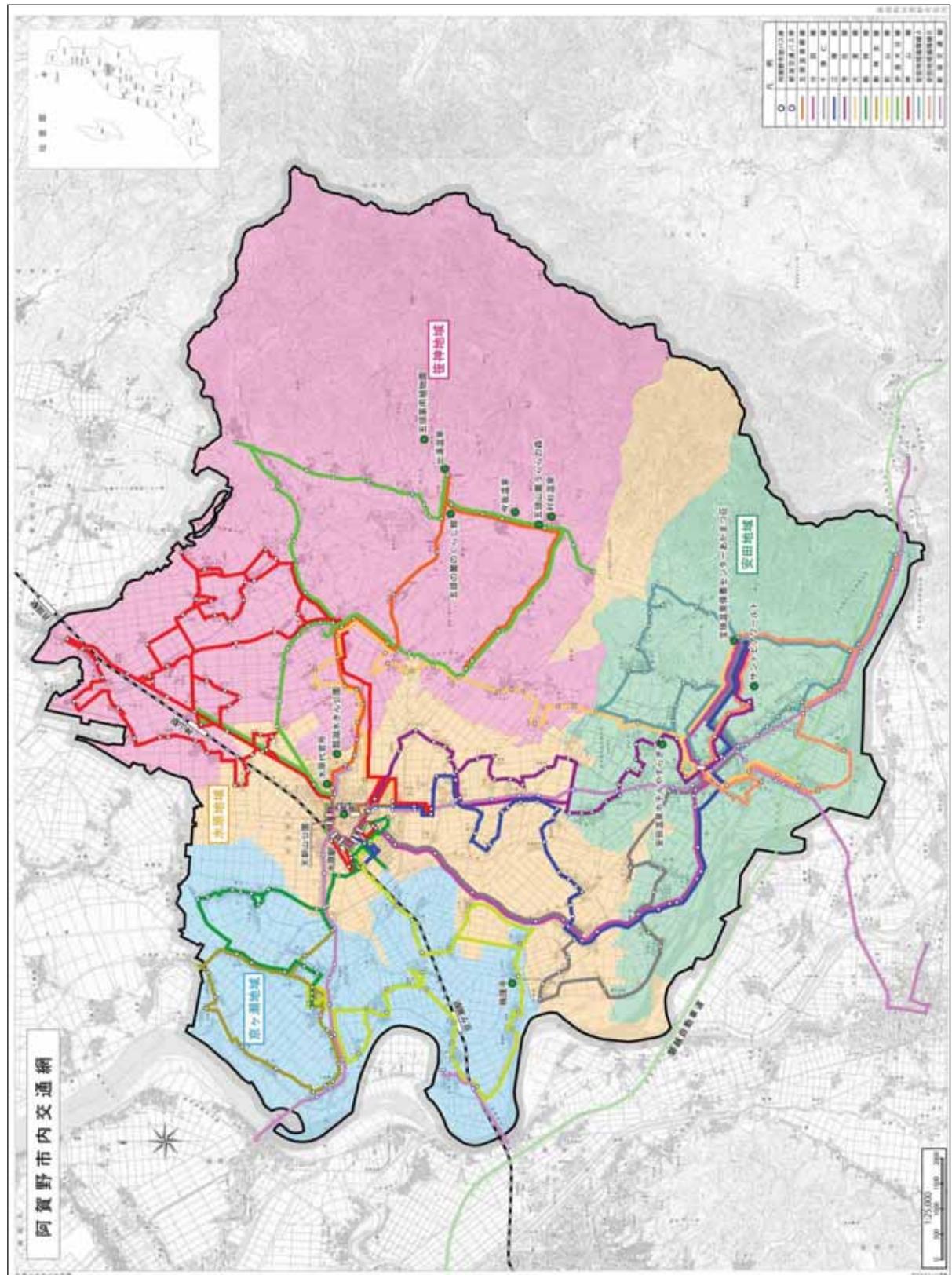


図 観光施設の立地状況(平成28年11月1日現在)
 出典：阿賀野市ホームページ 検索コーナー「地図でさがす」、新潟県庁ホームページ 平成26年観光入込客統計、阿賀野市観光協会ホームページをもとに一部改

1.2.6 観光客の入込客状況

(1) 阿賀野市の観光客数の推移

- 阿賀野市の観光入込客数は平成24年まで減少傾向が続いていたが、平成25年以降は増加に転じている。
- 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、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る。

(単位:千人)

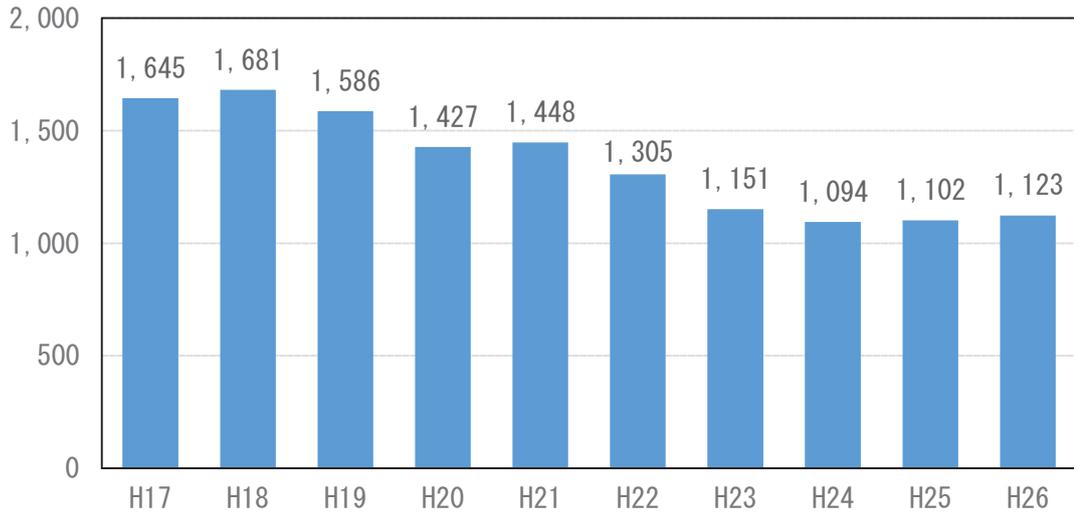


図 阿賀野市の観光入込客数の推移(H17~H26)

出典:新潟県観光入込客統計

※平成22年以前と平成23年以降では集計方法が異なっており、正確な比較とはいえないため参考値として表示している。

表 各施設の観光入込客数の推移(H23~H26)

観光地点名	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年
瓢湖水きん公園	301,950	298,891	316,133	316,870
五頭連峰	51,297	-	55,428	-
村杉温泉	84,609	-	97,791	96,855
宝珠温泉	91,154	88,254	80,441	84,707
ホテルやすらぎ	59,040	-	-	-
サントピアワールド	145,218	-	112,905	132,403
五頭山麗いこいの森	56,079	53,073	-	-
五頭山麗うらの森	88,701	-	111,160	120,247

出典:新潟県観光入込客統計



図 総合満足度1位の受賞イラスト

出典:五頭温泉郷ホームページ



図 国民保養温泉地の指定宣伝写真

(2) 観光施設のバスの運行状況

○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る。

表 サントピアワールドシャトルバス概要(平成28年)

運行期間	3月19日(土)～11月27日の土・日・祝日 春休み(3月19日～4月5日) ゴールデンウィーク(4月29日～5月8日) 夏休み(7月25日～8月31日) 特別運行(5月23日、5月30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、安田インター

出典:サントピアワールドホームページ

1.3 公共交通の現況

1.3.1 阿賀野市の公共交通網

- 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、五泉市などの市外を結ぶ路線バスを新潟交通観光バス(株)により運行している。
- 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する。

表 阿賀野市の公共交通(平成 28 年 10 月 1 日現在)

種別	路線	運行概要	運賃
鉄道	JR 羽越本線	<ul style="list-style-type: none"> ●主に新津駅～新発田駅間を運行 ●新津方面に 1 日 12 本、新発田方面に 1 日 13 本運行 	<ul style="list-style-type: none"> ●乗車区間による (水原-新津間 200 円 水原-新発田間 320 円 水原-新潟間 500 円)
市営 バス	五頭 温泉郷線	<ul style="list-style-type: none"> ●阿賀野市役所～七浦区間を運行 ●市役所方面 1 日 6 本、七浦方面 1 日 7 本運行 	<ul style="list-style-type: none"> ●100 円(中学生以上)、 50 円(小学生)、 無料 (小学校就学前 の幼児、障害者)
	分田線	<ul style="list-style-type: none"> ●阿賀野市役所～安田支所間を運行 ●市役所方面 1 日 7 本、安田支所方面 1 日 7 本運行 	
	千唐仁線	<ul style="list-style-type: none"> ●阿賀野市役所～あかまつ荘区間を運行 ●市役所方面 1 日 3 本、あかまつ荘方面 1 日 3 本運行 	
	江端線	<ul style="list-style-type: none"> ●阿賀野市役所～あかまつ荘区間を運行 ●市役所方面 1 日 3 本、あかまつ荘方面 1 日 4 本運行 	
	寺社線	<ul style="list-style-type: none"> ●阿賀野市役所～あかまつ荘区間を運行 ●市役所方面 1 日 3 本、あかまつ荘方面 1 日 4 本運行 	
	大室線	<ul style="list-style-type: none"> ●阿賀野市役所～新保・あかまつ荘区間を運行 ●市役所方面 1 日 2 本、あかまつ荘方面 1 日 3 本運行 	
	駒林線	<ul style="list-style-type: none"> ●阿賀野市役所～京和荘区間を運行 ●市役所方面 1 日 5 本、京和荘方面 1 日 4 本運行 ●支線として京ヶ瀬地域を循環する駒林支線を 1 日 2 本運行 	
	前山線	<ul style="list-style-type: none"> ●阿賀野市役所～京和荘区間を運行 ●市役所方面 1 日 3 本、京和荘 1 日 3 本運行 	

表 阿賀野市の公共交通(平成 28 年 10 月 1 日現在)

種別	路線	運行概要	運賃
市営バス	折居大日線	●阿賀野市役所～笹神支所間を運行 ●市役所方面 1 日 4 本、笹神支所方面 1 日 4 本運行	●100 円(中学生以上)、 50 円(小学生)、 無料 (小学校就学前の幼児、障害者)
	神山線	●阿賀野市役所～笹神支所間を運行 ●市役所方面 1 日 5 本、笹神支所方面 1 日 5 本運行	
	安田地域循環線	●安田地域を A、B2 つのルートで循環運行 ●A:外回り 1 日 1 本、内回り 1 日 2 本運行 ●B:外回り 1 日 3 本、内回り 1 日 2 本運行	
路線バス	新潟～水原線	●新潟市～水原・瓢湖・保田間を運行 ●新潟方面 1 日 26 本、水原・瓢湖・保田方面 1 日 25 本運行	●乗車区間による (水原-万代シティ間 530 円)
	新潟～沢海～京ヶ瀬営業所線	●新潟市～京ヶ瀬営業所間を運行 ●新潟方面 1 日 5 本、京ヶ瀬営業所方面 1 日 6 本運行	●乗車区間による (京ヶ瀬営業所-万代シティ間 530 円)
	市役所 - 保田車庫前線	●阿賀野市役所～保田車庫間を運行 ●市役所方面 1 日 1 本、保田車庫方面 1 日 2 本運行	●乗車区間による (阿賀野市役所-保田車庫前間 360 円)
	市役所 - 石間中線	●阿賀野市役所～石間中區間を運行 ●市役所方面 1 日 3 本、石間中方面 1 日 3 本運行	●乗車区間による (阿賀野市役所-石間中間 550 円)
	市役所 - 五泉営業所線	●阿賀野市役所～五泉営業所間を運行 ●市役所方面 1 日 3 本、五泉営業所方面 1 日 5 本運行	●乗車区間による (阿賀野市役所-五泉営業所間 610 円)
	京ヶ瀬営業所 - 中新田 - 新津線	●京ヶ瀬営業所～新津駅間を運行 ●京ヶ瀬営業所方面 1 日 5 本、新津駅方面 1 日 5 本運行	●乗車区間による (京ヶ瀬営業所-新津間 260 円)
高速バス	新潟 - 五泉・村松線	●1 日 6 往復運行 (安田インター前停留所で停車)	●乗車区間による (安田インター前 - 新潟駅前 580 円)
	新潟 - 会津若松線	●1 日 4 往復運行 (安田インター前停留所で停車)	●乗車区間による (安田インター前 - 鶴ヶ城前 1,540 円)

※一部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。

※安田インター前停留所に停車していた新潟-津川・上川線は平成 28 年 9 月 30 日をもって廃止となった。

- 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る。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る。その他、水原、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る。
- パークアンドライド駐車場は水原駅（75台）、京ヶ瀬駅（17台）、安田インター（48台）の3カ所に立地している。

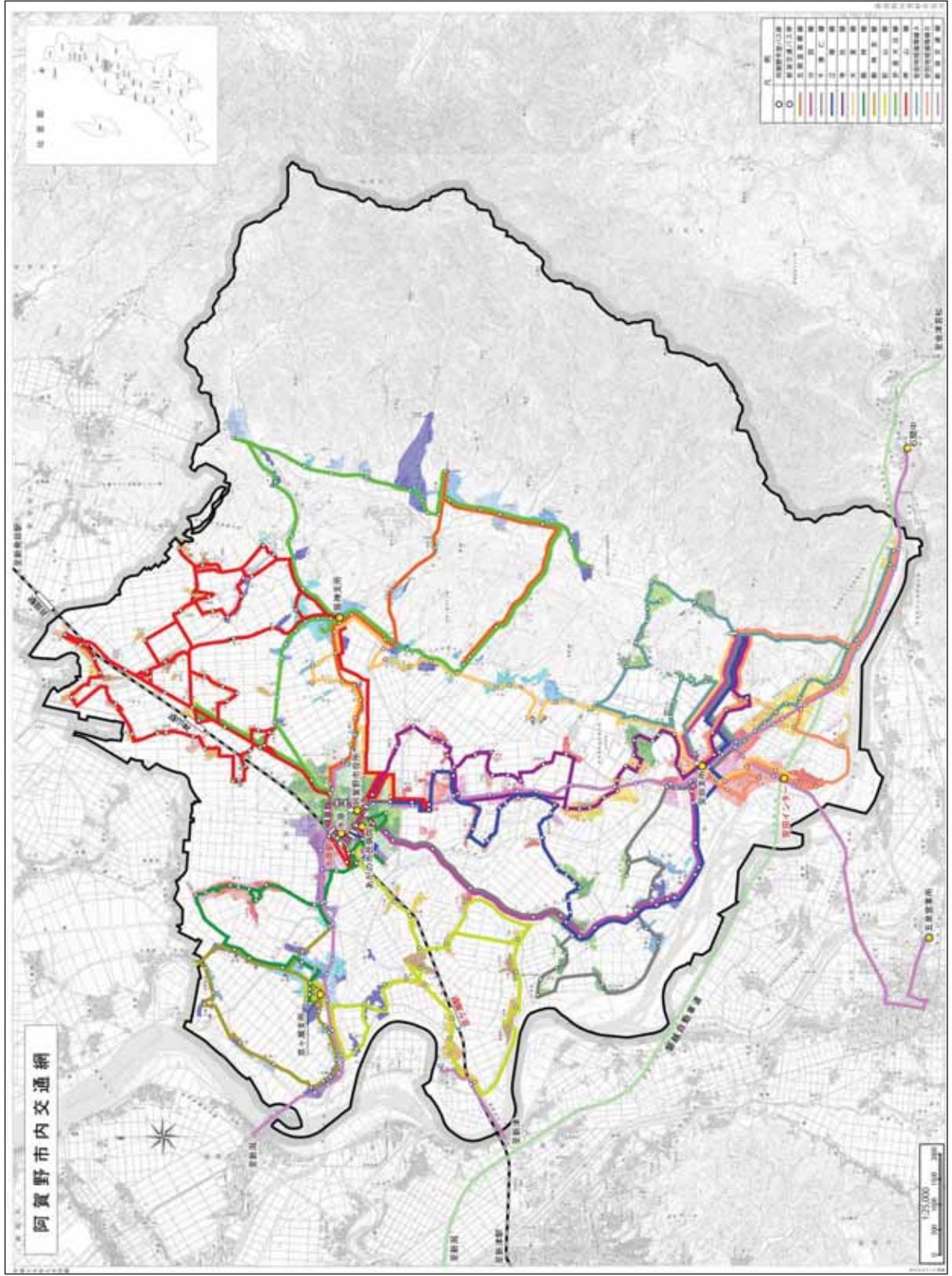


図 阿賀野市の公共交通
 ※図中塗りつぶし部分は阿賀野市の集落を示し、黒字は支所、起終点、交通結節点を示し、赤字はパークアンドライド駐車場を示す。

1.3.2 阿賀野市の公共交通サービスカバー圏域

- 阿賀野市の公共交通は市内居住地区の99.5%をカバーしている。
- 公共交通空白地域は笹神地域の山間部に多い。

表 阿賀野市の公共交通カバー圏域人口

公共交通サービスカバー圏域人口	45,351人
空白地域人口	209人
阿賀野市人口	45,560人
サービスカバー率 (公共交通サービスカバー圏域人口/阿賀野市人口)	99.5%

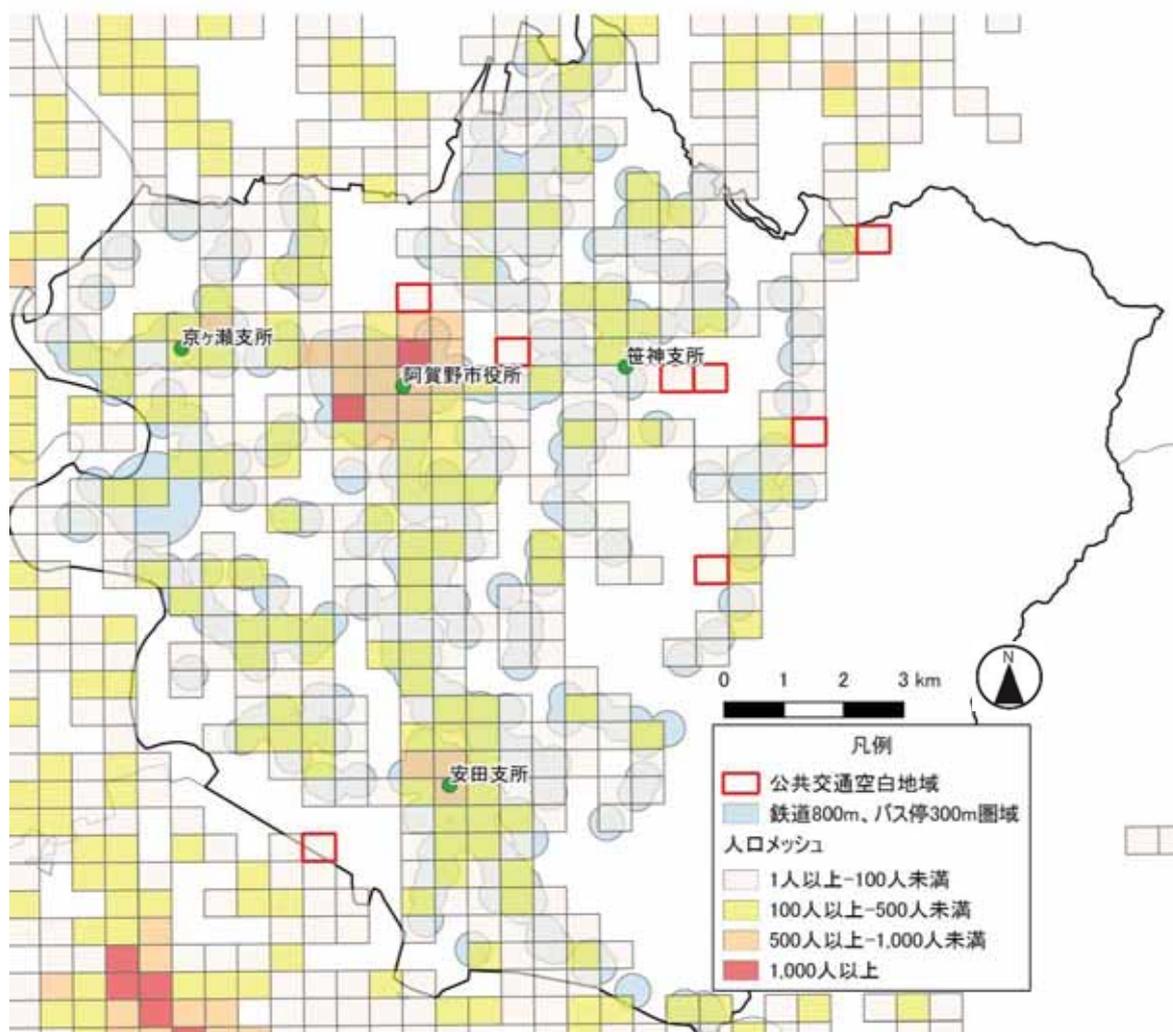


図 阿賀野市の公共交通カバー圏域

出典：国勢調査(平成22年)、バスサービスハンドブック

※公共交通サービスカバー圏域はバス停から300m、鉄道駅から800mとして算出した。

市境のメッシュ人口はどちらの市町村に属するか不明瞭なため、本データは参考記録とする。

鉄道の運行状況・利用状況

- 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る。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る。
- 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する。
- 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ある。水原駅の平成 26 年度における 1 日あたりの平均乗車人員は 815 人であり、利用者は減少傾向である。

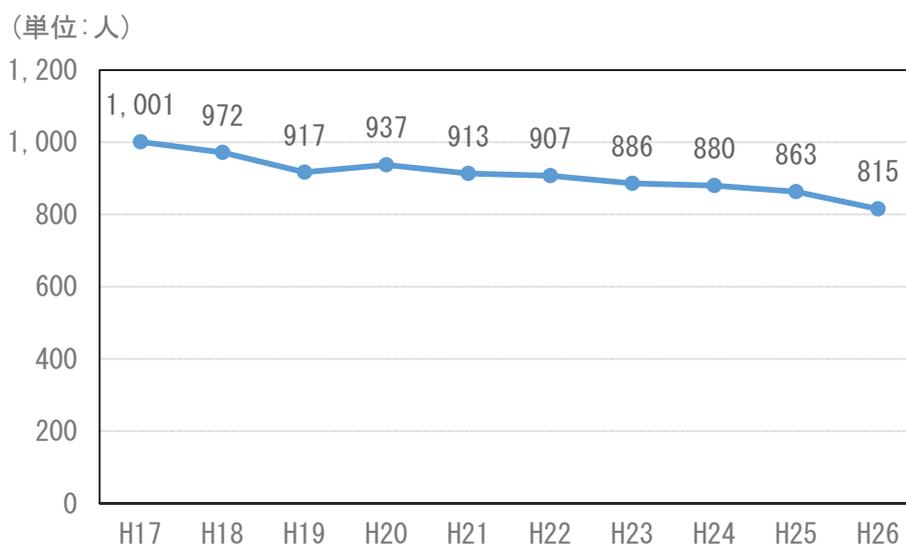


図 水原駅の乗車人員の推移(H17~H26)

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	-	2	-	1	-	12
新発田方面行	1	2	-	-	1	-	1	-	1	1	1	-	1	1	1	1	-	1	13

出典：東日本旅客鉄道株式会社ホームページ

※黄色着色はその時間に運行がある時間帯を示す。

1.3.3 市営バスの運行状況・利用状況

- 市営バスは水原市街地と市内各地域を結ぶ路線、地域を循環する路線など 11 路線を運行している。
- 市営バスの中で運行本数が最も多い時間帯は 8 時台発車の時間帯であり、次いで多いのは 7 時台、11 時台発車の時間帯である。

表 市営バスの運行時間帯

		運行時間帯(時間あたりの運行本数)												計 1日
		7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	
五頭温泉郷線	市役所方面行	1	1	-	1	-	1	-	-	1	1	-	-	6
	七浦方面行	2	-	-	1	-	-	1	-	1	-	1	1	7
分田線	市役所方面行	1	1	-	-	1	1	-	1	-	1	1	-	7
	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	-	-	-	2
	あかまつ荘方面行	-	-	1	-	1	-	1	-	-	-	-	-	3
駒林線	市役所方面行	1	1	-	1	-	-	-	1	-	-	1	-	5
	京和荘方面行	-	-	1	-	1	-	-	-	-	1	1	-	4
	駒林支線	-	1	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	2
前山線	市役所方面行	1	1	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	3
	京和荘方面行	-	1	-	-	1	-	-	-	1	-	-	-	3
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		12	14	8.5	9.5	12	3.5	8	5	8.5	6	6.5	2	95

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。

※黄色着色はその時間に運行がある時間帯、赤文字は学休日運休の本数を示す。

1.3.4 民間路線バスの運行状況・利用状況

(1) 民間路線バスの運行状況

- 阿賀野市内の民間路線バスは、阿賀野市と新潟市中心部と連絡する新潟～水原線、五泉市と連絡する市役所～五泉営業所線などが運行している。
- 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。
- 市役所-石間中線、市役所-五泉営業所線は朝夕の通学・通勤の時間帯に合わせた運行となっている。
- 京ヶ瀬営業所 - 中新田 - 新津線は1時間あたり最大2本の運行であり、終発は15時台であり、夕方には運行していない。

表 民間路線バスの運行時間帯

		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
新潟～水原線	新潟方面行	3	4	2	2	2	1	1	1	2	1	2	1	2	-	1	1	-	-	26
	水原・瓢湖・保田方面行	-	1	2	2	-	2	2	-	3	-	1	2	3	1	2	2	1	1	25
新潟～沢海～京ヶ瀬営業所線	新潟方面行	1	1	-	-	-	-	2	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	5
	京ヶ瀬営業所方面行	-	-	-	-	-	-	1	1	-	1	-	-	-	1	1	-	-	1	6
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-五泉営業所線	市役所方面行	-	-	-	-	-	-	1	-	-	1	-	1	1	1	-	-	-	-	5
	五泉営業所方面行	-	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	-	2	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	5
	新津駅方面行	-	1	-	1	-	1	-	1	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	5

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

※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-五泉営業所線は阿賀野市役所、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。

※黄色着色はその時間に運行がある時間帯、朱色着色は運行本数が比較的多い時間帯を示す。

(2) 民間路線バスの利用状況

○区間でみると、京ヶ瀬支所-水原間の乗降人数が多く、方面、乗降別にみると、新潟方面行への乗車、水原-瓢湖・保田方面行での降車が突出している。

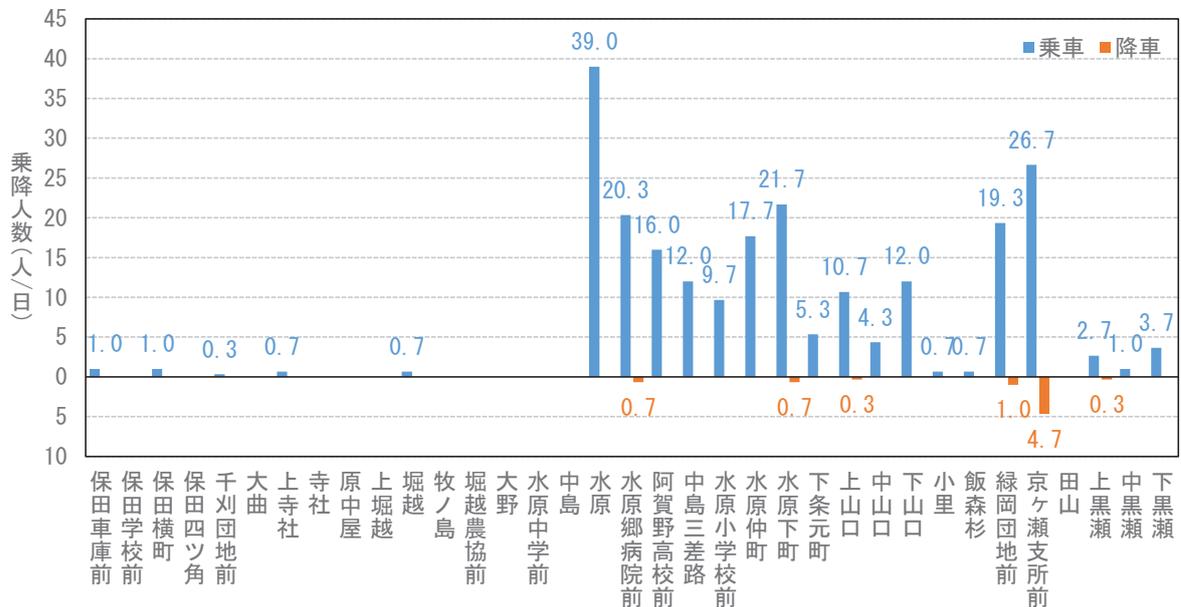


図 1日あたりの新潟～水原線停留所別乗降人数(新潟方面行)

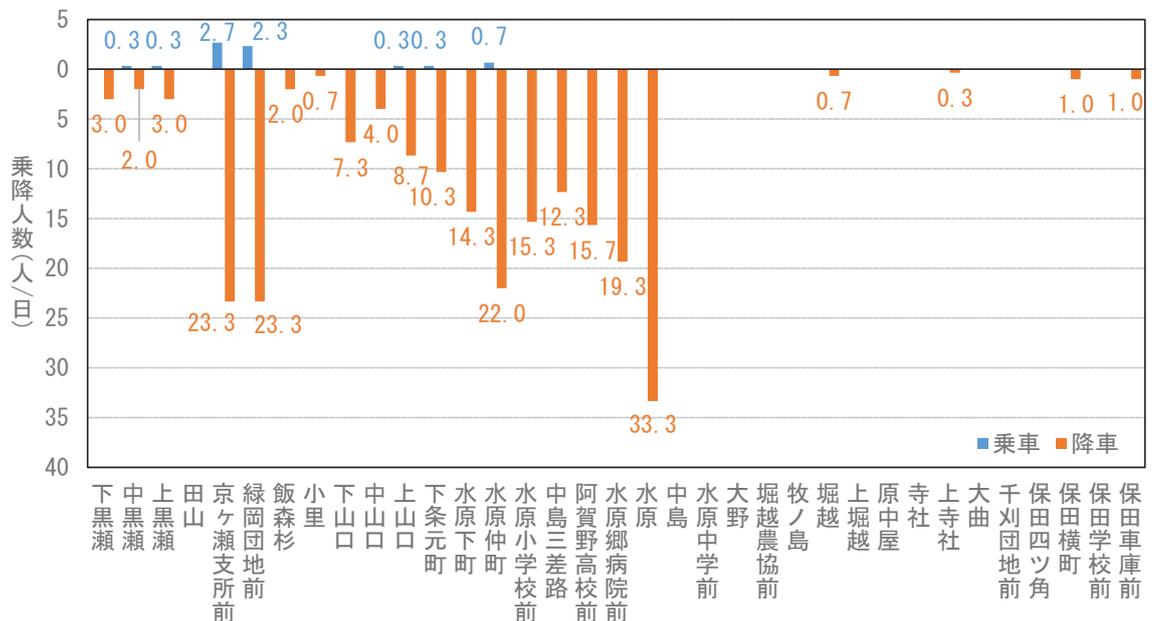


図 1日あたりの新潟～水原線停留所別乗降人数(水原-瓢湖・保田方面行)

出典:阿賀野市資料

※乗降調査の期間は平成27年6月14日(日)～6月16日(火)の3日間である。

1.3.5 各公共交通での定期券の価格

○鉄道、民間路線バスの運賃は1回の片道運賃の差は30円だが、定期券では鉄道に比べて民間路線バスの運賃が2倍を超える場合がある。

表 鉄道と民間路線バスの運賃比較

水原-新潟間での運賃比較		鉄道	民間路線バス	比率 (民間路線バス/鉄道)	
起終点		水原駅-新潟駅	水原停留所 -万代シティバスセンター前停留所	-	
路線		JR羽越本線 →JR信越本線 新津駅で乗り換え	新潟-水原線	-	
運行本数		1日12.5往復 (JR羽越本線)	1日25.5往復	-	
片道運賃		500	530	1.06	
定期券運賃	学生	1ヶ月	7,430	19,080	2.57
		3ヶ月	21,190	43,000	2.03
		6ヶ月	40,150	72,000	1.79
	通勤	1ヶ月	14,480	22,600	1.56
		3ヶ月	41,280	63,440	1.54
		6ヶ月	71,540	120,200	1.68

出典:JR 東日本ホームページ、新潟交通ホームページ

※赤色文字は鉄道に比べて民間路線バスが2倍を超える定期券。

1.3.6 路線バスの運行状況の変化

(1) 市営バス全体の推移

- 乗車人数は平成21年度、運賃収入は平成19年度を境に増加傾向から減少傾向に転じている。
- 平成27年度の乗車人数は最も利用者が多かった平成21年度と比べて、16.0%（約2.1万人）減少、運賃収入は最も高かった平成19年度と比べて、24.7%（約260万円）減少している。

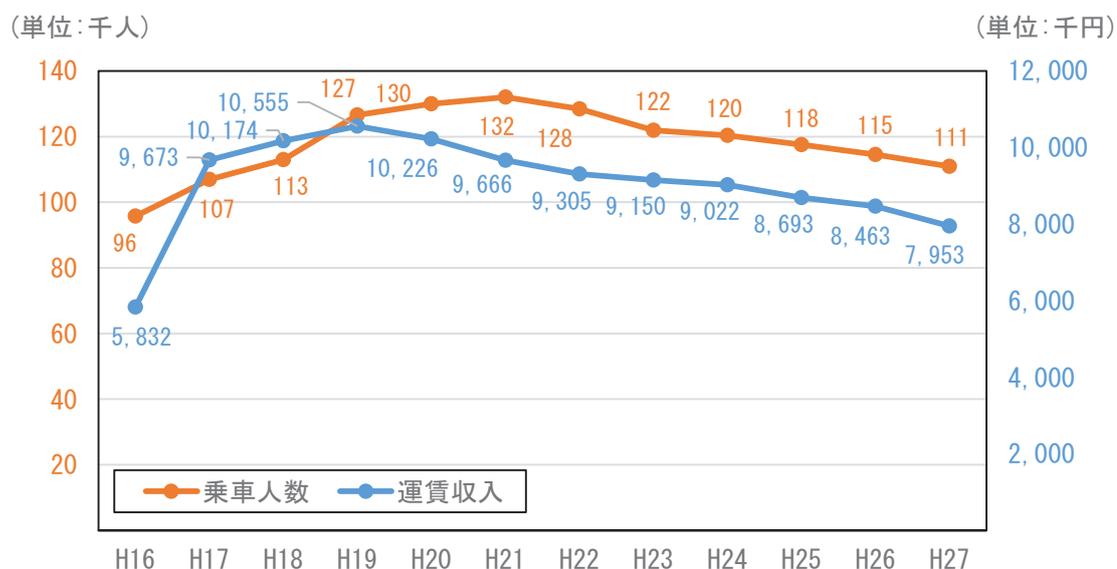


図 市営バスの乗車人数と運賃収入の推移(H16～H27)

出典：阿賀野市資料

※平成16年4月～7月は無料で運行

(2) 市営バス各路線の推移

○乗車人数の推移を各路線ごとにみると、五頭温泉郷線、安田地域循環線、寺社線、神山線、駒林線、大室線は減少傾向にある。

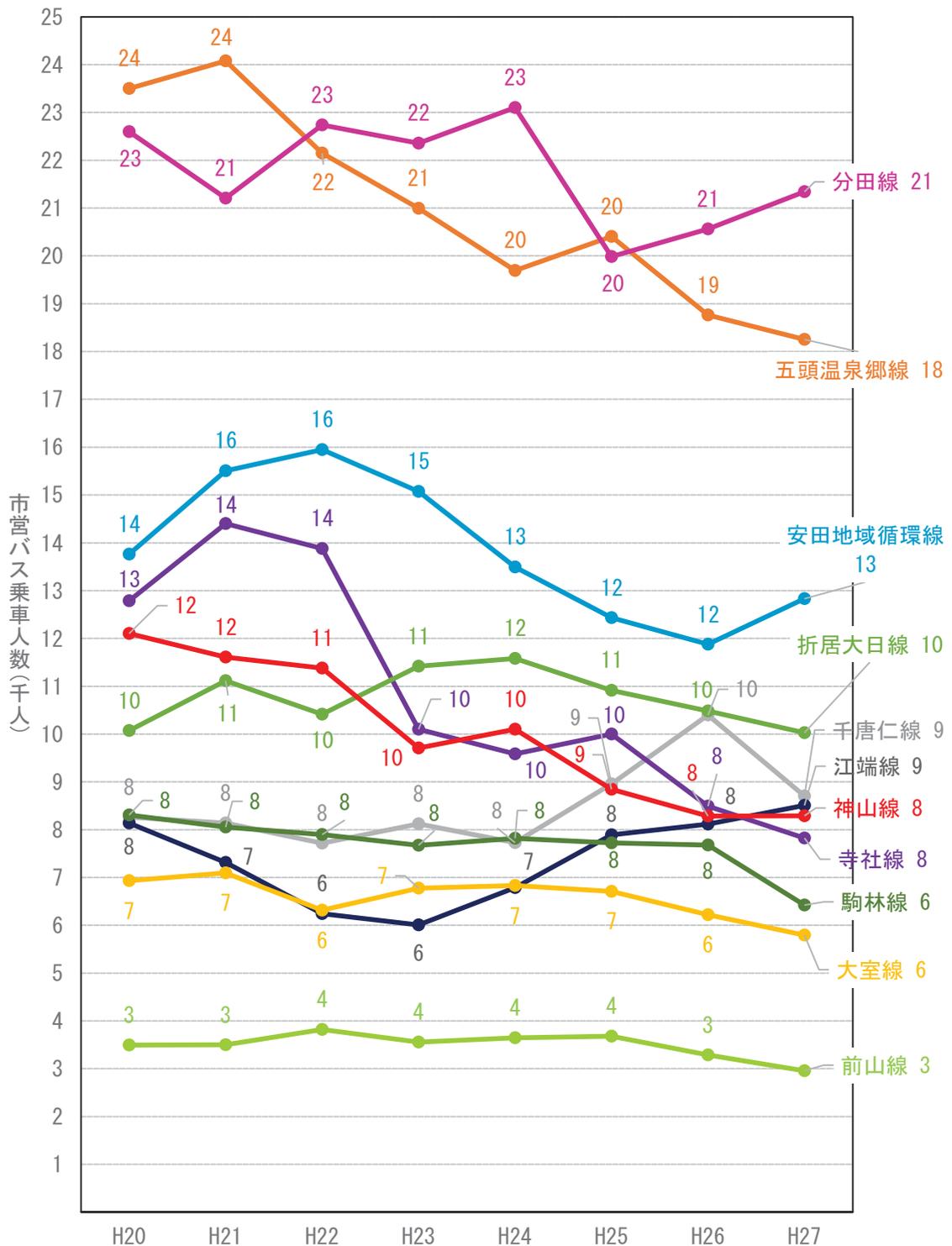
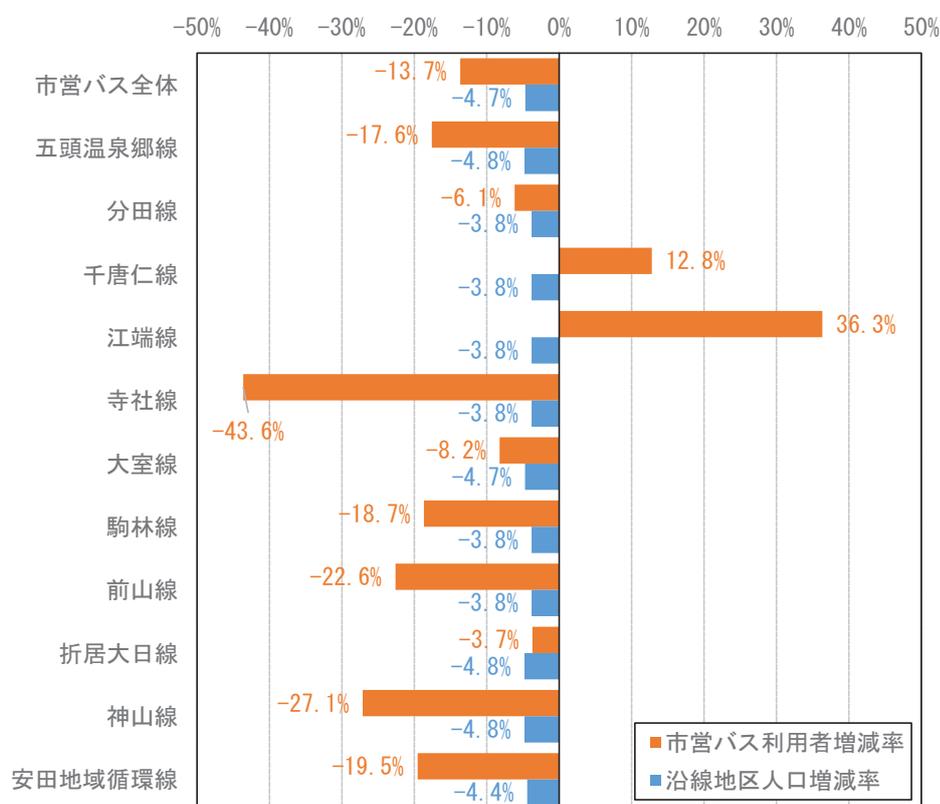


図 市営バス各路線の乗車人数の推移 (H20～H27)

出典: 阿賀野市資料

(3) 沿線人口との比較(平成 22 年-平成 27 年)

- 市営バス全体で人口減少率を超える利用者の減少率となっており、人口減以上に利用者数は落ち込んでいる。
- 寺社線、神山線、前山線は人口減少率の 5 倍以上の減少率となっており、利用者数の落ち込みが激しい。



出典: 国勢調査(平成 22 年、平成 27 年)

図 市営バス各路線の乗車人数の推移と沿線地区人口の比較(H22、H27)

表 市営バス各路線の乗車人数の推移と沿線地区人口の比較

路線名	市営バス利用者数				バス路線沿線地区人口				沿線地区名
	増減率	増減数	H22	H27	増減率	増減数	H22	H27	
市営バス全体	-13.7%	-17,543	128,496	110,953	-4.7%	-2,139	45,560	43,421	阿賀野市全体
五頭温泉郷線	-17.6%	-3,897	22,151	18,254	-4.8%	-1,350	28,044	26,694	水原・笹神
分田線	-6.1%	-1,396	22,737	21,341					
千唐仁線	12.8%	986	7,719	8,705					
江端線	36.3%	2,266	6,240	8,506	-3.8%	-1,138	29,807	28,669	水原・安田
寺社線	-43.6%	-6,057	13,882	7,825					
大室線	-8.2%	-520	6,315	5,795	-4.7%	-1,791	38,123	36,332	水原・安田・笹神
駒林線	-18.7%	-1,473	7,895	6,422					
前山線	-22.6%	-864	3,820	2,956	-3.8%	-1,045	27,165	26,120	水原・京ヶ瀬
折居大日線	-3.7%	-385	10,413	10,028					
神山線	-27.1%	-3,086	11,377	8,291	-4.8%	-1,350	28,044	26,694	水原・笹神
安田地域循環線	-19.5%	-3,117	15,947	12,830	-4.4%	-441	10,079	9,638	安田

出典: 阿賀野市資料

※沿線地区人口は、運行ルート上の地区の合計値を示している。

(4) 民間路線バスの乗車密度の推移

- 各路線の乗車密度は、平成 26 年度の再編を境に減少傾向から増加傾向に転じている。
- 特に市役所-五泉営業所線は再編前の五泉営業所線-大曲線と比較し、乗車密度が増加している。

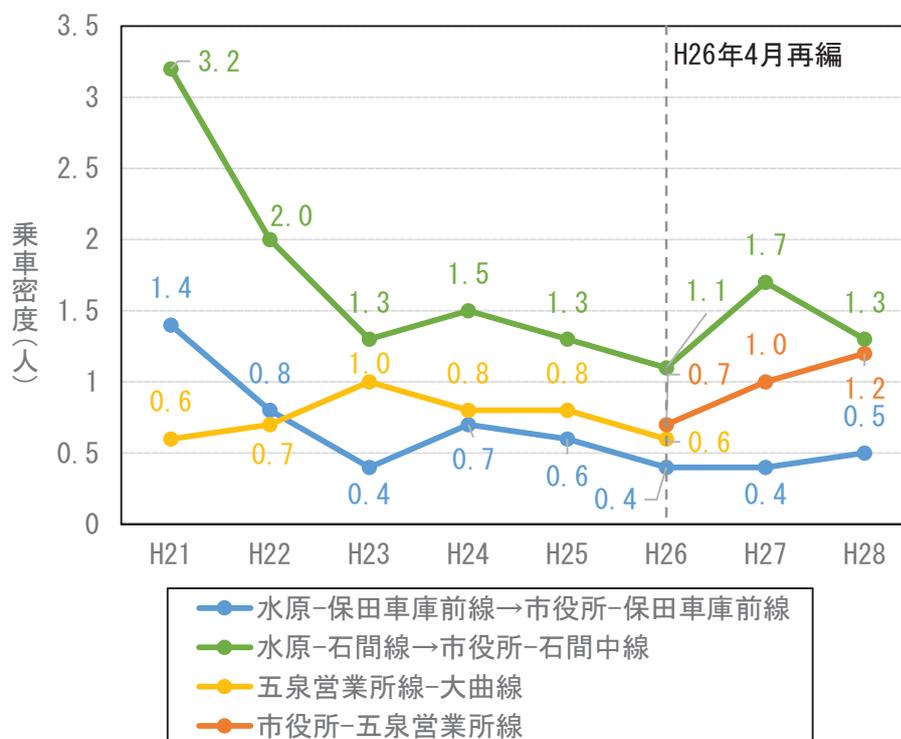


図 民間路線バスの乗車密度の推移 (H21～H28)

出典: 阿賀野市資料

※乗車密度=路線の起点から終点まで、常時バスに乗り続けていたとされる人数。

上図の1年度は10月1日に開始し、9月30日に終了する。

1.3.7 財政負担の推移

(1) 市営バスの収支率

- 収支率を各路線ごとにみると、平成 23 年度以降、江端線を除いた 10 路線が減少傾向にある。
- 特に駒林線は平成 23 年度と比較して、平成 27 年度は 5.8%減少と減少幅が大きい。

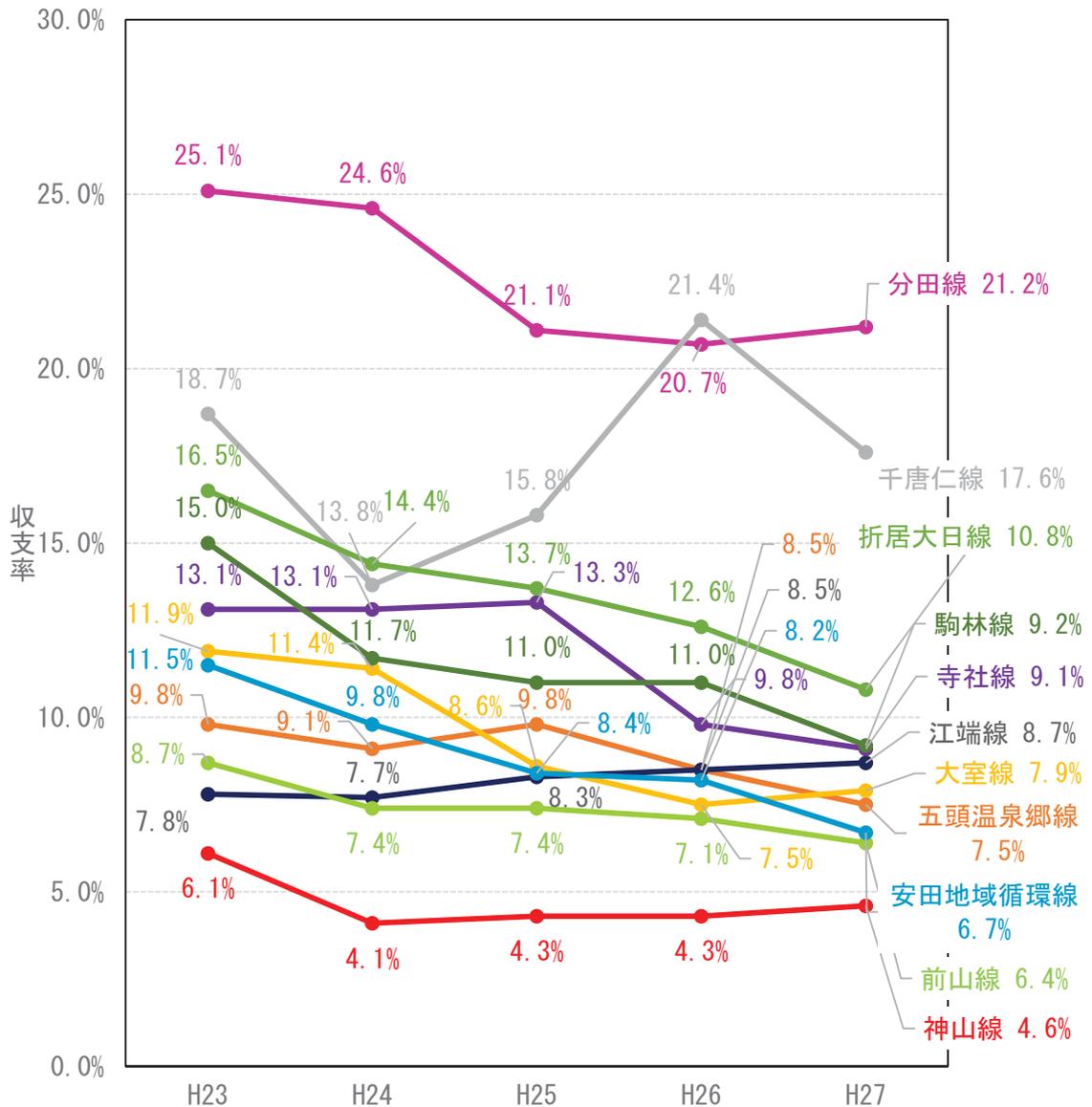


図 市営バス各路線の収支率の推移 (H23~H27)

出典: 阿賀野市資料

(2) 民間路線バスへの補助金額

- 各路線の補助金額は、平成 26 年度の再編を境に増加傾向から減少傾向に転じている。
- 平成 28 年度の補助金額は最も金額が多かった平成 25 年度に比べて、720 万円減少している。

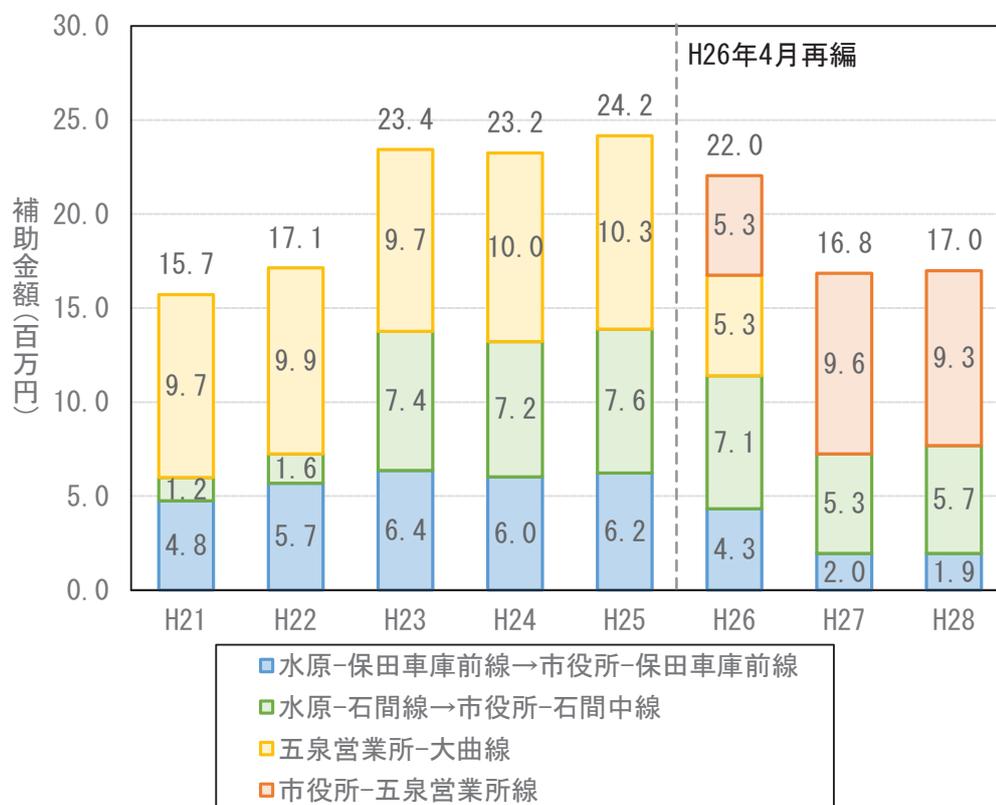


図 民間路線バスへの補助金額の推移 (H21～H27)

出典：阿賀野市資料

※補助金額は阿賀野市、五泉市、阿賀町の3市町の合計金額。

上図の1年度は10月1日に開始し、9月30日に終了する。

1.3.8 過去のバスの運行内容との比較

(1) 運行ルート

- 平成16年、平成21年、平成27年いずれの時点も市のほぼ全域をカバーする運行ルートを構成している。
- 平成16年と平成21年を比較すると、市営バスの運行ルートは利用者の要望を受け大きく変更、複雑になった。大きな変更内容は以下の通り。
 - ◎安田・千唐仁・江端・水原線が江端線、千唐仁線に分離
 - ◎京ヶ瀬・駒林・水原循環線が駒林線、駒林支線に分離、駒林線のルートを小回りに変更
 - ◎笹神・神山・水原線、大日・折居・笹神・山倉・水原線の神山地区の路線を神山線に再編
- 平成21年と平成27年の比較では、運行ルートに大きな変化はない。

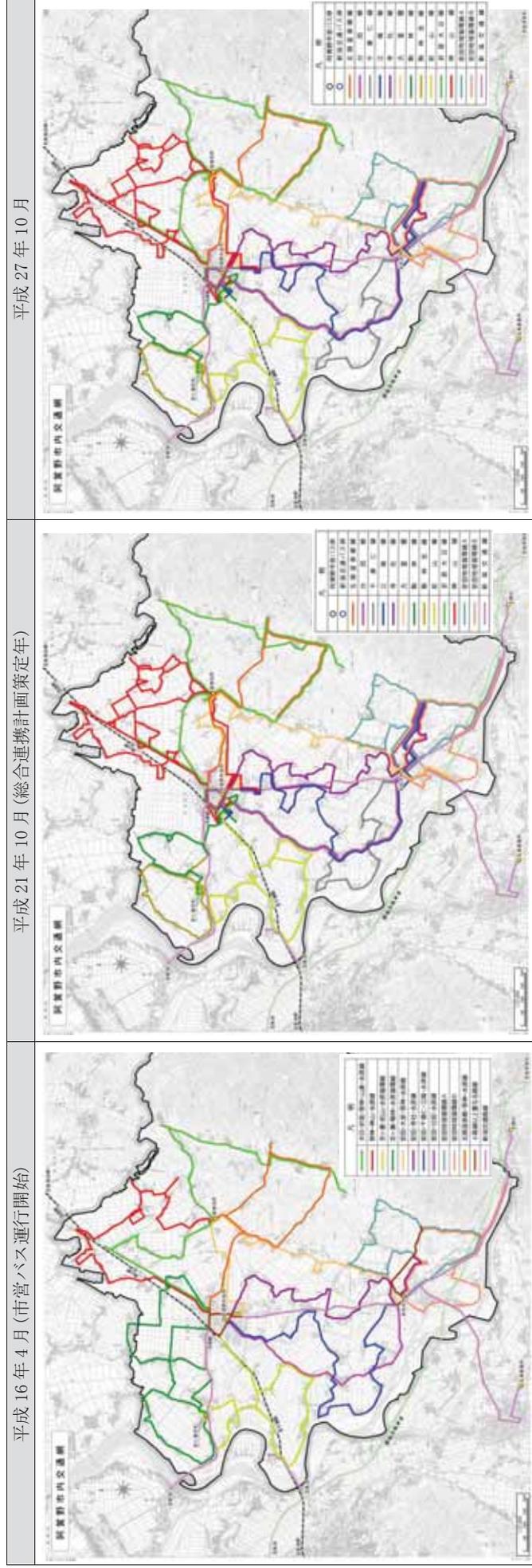


図 過去路線バスの運行ルートの比較 (H16、H21、H27)

出典：阿賀野市営バス時刻表

(2) 運行頻度の変化

1) 鉄道

○平成 27 年と平成 16 年、平成 21 年を比較して JR 羽越本線の運行本数を維持しており、新津方面行は 1 日あたり 12 本、新発田方面行は 1 日あたり 13 本である。

表 JR 羽越本線の運行頻度(水原駅)の変化

路線	行き先	運行年	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	1日	
JR羽越本線	新津方面行	平成16年4月	1	2	1	-	-	1	-	1	-	-	1	1	1	1	1	1	-	-	12	
	新発田方面行		1	1	1	-	1	-	1	-	1	1	1	1	1	-	1	1	-	1	13	
	新津方面行	平成21年10月	1	2	1	-	-	1	-	1	-	-	1	1	1	-	2	-	1	-	12	
	新発田方面行		1	1	1	-	1	-	1	-	1	1	1	-	1	1	1	1	-	1	13	
	新津方面行	平成27年10月	1	2	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	13	

出典：阿賀野市営バス時刻表

※着色はその時間に運行がある時間帯を示す。

2) 市営バス

○運行開始時の平成16年と平成21年の運行本数を比較すると、1日あたり20本以上増加しており、平成27年まで運行本数を維持している。

表 市営バスの運行頻度の変化

路線	行き先	運行年	運行時間帯(時間あたりの運行本数)															計
			7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	1日			
五頭温泉郷・笹神・水原線	笹神支所→出湯	平成16年 4月	1	-	1	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	3	
	出湯→笹神支所		1	-	-	1	-	-	-	-	1	-	1	1	5			
安田・分田・水原線	市役所方面行		1	1	-	1	-	-	-	-	-	-	1	-	4			
	安田支所方面行		-	1	1	-	1	-	-	-	-	-	-	1	5			
安田・千唐仁・江端線	市役所方面行		-	2	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	3			
	あかまつ荘方面行		-	-	2	-	2	-	1	-	-	-	-	-	5			
安田・寺社・水原線	市役所方面行		-	1	-	1	-	-	-	1	-	-	-	-	3			
	あかまつ荘方面行		-	-	1	-	1	-	1	-	-	-	-	-	3			
安田・大室・笹神・水原線	市役所方面行		-	1	-	1	-	-	-	-	1	-	-	-	3			
	あかまつ荘方面行		-	-	1	-	1	-	1	-	-	-	-	-	3			
京ヶ瀬・駒林・水原線	駒林→市役所		1	-	1	-	-	-	1	-	-	-	-	-	3			
	市役所→駒林		-	1	-	1	-	-	1	-	-	-	-	-	3			
京ヶ瀬・前山・水原線	市役所→前山		1	-	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	3			
	前山→市役所		-	1	-	-	1	-	1	-	-	-	-	-	3			
大日・折居・笹神・山倉・水原線	市役所方面行		-	1	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	2			
	笹神支所方面行		-	-	1	-	1	-	1	-	-	-	-	-	3			
笹神・神山・水原線	市役所方面行		1	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3			
	笹神支所方面行		-	-	1	-	1	-	1	-	-	-	-	-	3			
安田地域循環線	A 外回り		-	-	1	-	-	-	-	1	-	-	-	-	2			
	B 内回り		1	-	-	1	-	-	-	-	1	-	-	-	3			
計			-	-	1	-	-	-	1	-	-	-	-	2				
			-	-	1	-	-	-	1	-	-	-	-	2				
計			7	10	13	8	9	0	9	4	3	2	2	2	69			
路線	行き先	運行年	運行時間帯(時間あたりの運行本数)															計
			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	平成21年 10月	1	1	-	1	-	1	-	1	-	1	-	1	-	6		
	七浦方面行		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	7			
	安田支所方面行		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	-	-	-	2			
	あかまつ荘方面行		-	-	1	-	1	-	1	-	-	-	-	-	3			
駒林線	市役所方面行		1	1	-	1	-	-	-	1	-	1	-	-	5			
	京和荘方面行		-	-	1	-	1	-	-	-	-	1	1	-	4			
駒林支線			-	1	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	2			
			1	1	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	3			
前山線	市役所方面行		-	1	-	-	1	-	-	-	1	-	-	-	3			
	京和荘方面行		-	1	-	-	1	-	-	-	1	-	-	-	3			
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				
	B 内回り	1	-	-	-	0.5	-	-	-	-	0.5	-	-	2				
計			1	-	-	1	-	-	-	-	0.5	-	-	1				
			1	-	-	1	-	-	-	-	0.5	-	-	2				
計			11	15	7.5	11	12	3.5	7	8	7.5	7	4.5	2	95			
路線	行き先	運行年	運行時間帯(時間あたりの運行本数)															計
			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	平成27年 10月	1	1	-	1	-	1	-	1	-	1	-	1	-	6		
	七浦方面行		2	-	1	-	1	-	1	-	1	-	1	1	7			
分田線	市役所方面行		1	1	-	1	1	-	1	-	1	-	1	1	7			
	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	-	-	-	2			
	あかまつ荘方面行		-	-	1	-	1	-	1	-	-	-	-	-	3			
駒林線	市役所方面行		1	1	-	1	-	-	-	1	-	-	-	1	5			
	京和荘方面行		-	-	1	-	1	-	-	-	-	-	1	1	4			
駒林支線			-	1	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	2			
			1	1	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	3			
前山線	市役所方面行		-	1	-	-	1	-	-	-	1	-	-	-	3			
	京和荘方面行		-	1	-	-	1	-	-	-	1	-	-	-	3			
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				
	B 内回り	1	-	-	-	0.5	-	-	-	-	0.5	-	-	2				
計			1	-	-	1	-	-	-	-	0.5	-	-	1				
			1	-	-	1	-	-	-	-	0.5	-	-	2				
計			12	14	8.5	9.5	12	3.5	8	5	8.5	6	6.5	2	95			

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。
 ※黄色着色はその時間に運行がある時間帯、赤文字は学休日運休の本数を示す。

3) 民間路線バス

- 新潟～水原線は平成 16 年から運行本数を若干減少させているが、大幅な減便はない。
- 水原-保田車庫前線、水原-石間線、五泉営業所-大曲線は平成 26 年に市役所-保田車庫線、市役所-石間中線、市役所-五泉営業所線として再編された。再編後は、平日のみの運行となり、再編後の運行本数は再編前の平成 21 年当時に比べ、減少した。

表 民間路線バスの運行時間帯

路線	行き先	運行年	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	1日			
新潟～水原線	新潟方面行	平成16年4月	3	4	1	3	2	1	1	2	2	2	1	1	1	2	1	-	-	-	27			
	水原・瓢湖・保田方面行		-	1	2	3	-	1	1	2	2	-	2	2	3	2	2	1	2	-	26			
	新潟方面行	平成21年10月	3	4	1	3	2	1	1	2	2	2	1	1	1	2	1	-	-	-	27			
	水原・瓢湖・保田方面行		-	1	2	3	1	1	1	2	2	1	2	2	3	2	2	1	2	-	28			
	新潟方面行		3	4	2	2	2	1	1	1	2	1	2	1	2	-	1	1	-	-	26			
水原・瓢湖・保田方面行	平成27年10月	-	1	2	2	-	2	2	-	3	-	1	2	3	1	2	2	1	1	25				
新潟方面行		3	4	2	2	2	1	1	1	2	1	2	1	2	-	1	1	-	-	26				
水原-保田車庫前線	水原方面行	平成16年12月	-	1	1	-	1	-	-	-	1	-	1	-	-	-	-	-	-	-	5			
保田車庫前方面行	-		-	1	-	1	-	-	-	1	-	-	1	-	-	1	-	-	-	-	6			
水原-石間線	水原方面行	平成21年10月	-	1	1	-	1	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	4			
	保田車庫前方面行		-	-	1	-	1	-	-	-	-	-	1	-	1	1	-	-	-	-	5			
	水原方面行	平成16年12月	-	1	-	-	-	-	1	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	3			
	石間方面行		-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	1	-	1	-	-	-	-	-	3			
五泉営業所-大曲線	水原方面行	平成21年10月	-	1	-	-	-	-	1	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	3			
	石間方面行		-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	1	-	1	-	-	-	-	-	3			
	五泉営業所方面行	平成16年12月	-	1	1	-	-	-	1	-	1	1	-	1	1	-	-	-	-	-	7			
	大曲方面行		-	1	1	-	-	-	1	-	1	-	1	1	1	-	-	-	-	-	7			
市役所-保田車庫前線	市役所方面行	平成27年10月	-	1	1	-	-	-	1	-	1	-	1	-	1	-	-	-	-	-	6			
保田車庫前方面行	-		1	1	-	-	-	1	-	1	-	1	-	1	-	-	-	-	-	-	6			
市役所方面行	-		-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1			
石間中方面行	-		-	-	1	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2			
市役所-石間中線	市役所方面行		-	-	1	1	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3		
市役所-五泉営業所線	市役所方面行	平成27年10月	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	1	-	1	1	1	-	-	-	5			
	五泉営業所方面行		-	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3		

表 再編前後での運行本数の変化

路線	再編の前か後か	運行年	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	1日			
水原-保田車庫前線	再編前	平成16年12月	-	3	3	-	2	-	3	1	2	2	3	2	2	1	-	-	-	-	24			
水原-石間線		平成21年10月	-	3	3	-	2	-	3	-	1	1	4	1	2	1	-	-	-	-	21			
五泉営業所-大曲線	再編後	平成27年10月	-	1	2	1	2	-	2	1	-	2	1	2	2	1	-	-	-	-	17			
市役所-保田車庫前線			-	1	2	1	2	-	2	1	-	2	1	2	2	1	-	-	-	-	-	17		
市役所-石間中線			-	1	2	1	2	-	2	1	-	2	1	2	2	1	-	-	-	-	-	17		
市役所-五泉営業所線			-	1	2	1	2	-	2	1	-	2	1	2	2	1	-	-	-	-	17			

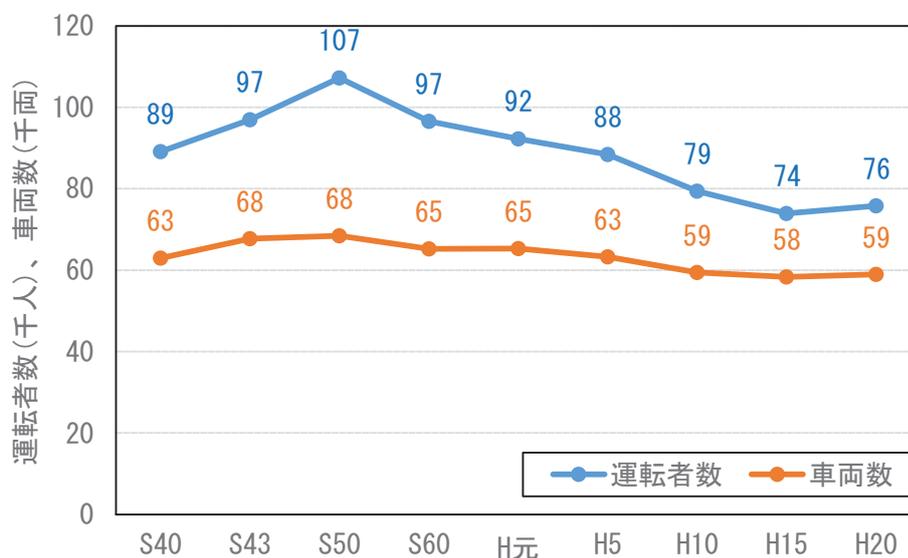
出典: 阿賀野市営バス時刻表

※新潟～水原線は水原停留所、市役所-保田車庫前線、市役所-石間中線、市役所-五泉営業所線は阿賀野市役所停車時刻を基準に表を作成。

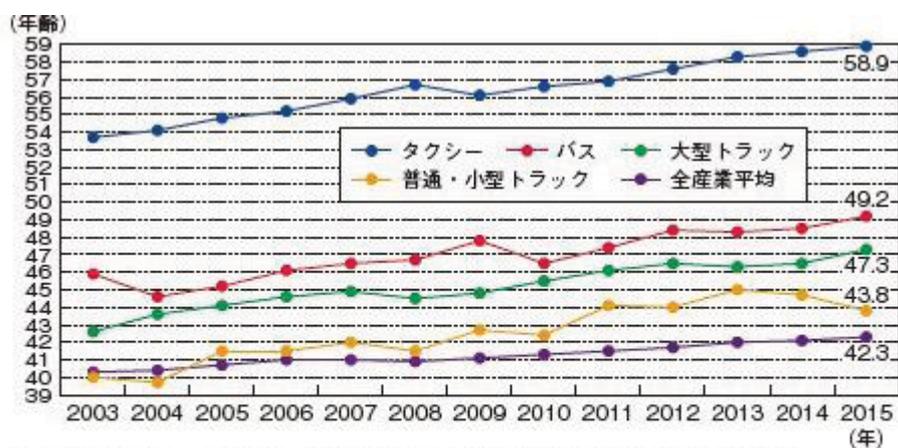
※着色はその時間に運行がある時間帯を示す。

1.3.9 運転手をめぐる現状

- バスの車両数が横ばい傾向であるのに対し、バスの運転者数は減少傾向にある。
- バス、タクシーなどの運転手の平均年齢は全産業の高齢化率を上回って、高齢化が進んでいる。



出典：陸運統計要覧 図 全国のバスの運転者数と車両数の推移



注1：企業規模10人以上の民営事業所。常用労働者における一般労働者（短時間労働者を除く）を対象とした。
 注2：調査産業計のデータを「全産業平均」とした。
 資料：厚生労働省「賃金構造基本統計調査」から国土交通省自動車局作成

図 全国の自動車運送業における運転者の平均年齢

出典：平成 28 年交通白書

1.3.10 その他の生活交通等

(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ある。市内には4社の事業所があり、各々市全域で運行を実施している。
- タクシーの利用者は高齢者が多く、利用目的は通所通院、買い物の送迎が主となっている。

表 阿賀野市内のタクシー事業所

事業者名	車両保有台数					代行実施
	ジャンボ タクシー	大型 タクシー	中型 タクシー	小型 タクシー	福祉 タクシー	
五頭タクシー(株)	1	0	2	4	2	○
水原タクシー(株)	1	0	1	4	1	
(有)白鳥タクシー	1	0	0	3	0	
安田タクシー(株)	0	0	2	4	0	

出典：(一社)新潟県ハイヤー・タクシー協会ホームページ

表 阿賀野市内のタクシー利用目的

主な利用者	高齢者
主な利用目的	通所通院の送迎 飲酒時の送迎 買い物の送迎
主な目的地	あがの市民病院 個人医院 スーパー

出典：阿賀野市内タクシー事業所へのアンケート(H28)

(2) 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本運行している。

表 阿賀野病院バスの概要

運行日	平日、土曜(土曜の夕刻を除く)
運行本数	五泉駅発病院行き:1日3本 病院発五泉駅行き: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、五泉駅など 停留所以外でも手をあげれば乗車可
運賃	無料

出典：脳神経センター阿賀野病院ホームページ

(3) 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る。

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 永寿園	
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 わかばの里	
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	
介護センター あゆみ	
デイサービスセンターシンパシー	
きららデイサービスセンター	
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

(4) 自治会での移動援助

○外出が困難な高齢者のために、一部の自治会では無料で自宅と買い物先までの送迎サービスを行っている。

表 自治会による移動援助の概要

支援内容	自宅から買い物先までの車による送迎
利用目的	買い物のほか銀行、郵便局への用事でも可
頻度	週に1回
送迎範囲	自宅～旧水原町
料金	無料

出典：阿賀野市資料

2 利用者ニーズ・改善要望調査

2.1 調査概要

2.1.1 調査の目的

本調査の目的は住民や利用者の意向を反映した「阿賀野市地域交通網形成計画」を策定するため、公共交通の利用状況や課題、改善内容などを把握する。

2.1.2 実施概要

本調査では、阿賀野市住民、公共交通の利用者、それぞれの対象者に向けたアンケートを作成し、配布する。

表 アンケート実施概要

調査対象	住民	公共交通利用者
配布対象	・15歳以上20歳未満、60歳以上の阿賀野市民(無作為抽出)	①バス利用者、②鉄道利用者 (利用機会が多い高齢者、高校生を主な対象と想定)
配布場所	—	・水原駅、阿賀野市役所停留所、あがの市民病院停留所、安田支所停留所、宝珠温泉あかまつ荘停留所、水原停留所
配布・回収方法	・郵送配布 ・郵送回収	・直接配布 ・郵送回収
配布数・回収状況	・2,800票(回収数：1,451票) 回収率：51.8%	・421票(回収数：88票) 回収率：20.9%
配布物	・依頼文、調査票を同封し配布する。	・依頼文、調査票をビニールパックに同封し配布する。
配布時間	—	8:30～19:00(主に帰宅者に配布)
調査票の仕様	・調査票：A3用紙1枚 両面印刷 ・依頼文：A4用紙1枚 片面印刷	
発送・配布時期	・7月中旬に発送	・平成28年7月26日(火) ※利用者数が多い曜日を選定
回収期限	※配布後2週間	
調査項目(設問内容)	(1)最近の外出目的と目的地、利用公共交通、乗車・下車までの交通手段 (2)バスの利用状況、利用した理由、満足度、改善ニーズ、運行内容変更時の利用の意向 (3)鉄道の利用状況、改善ニーズ (4)その他、自由意見 (5)属性 など	(1)配布日の外出目的、目的地、乗車・下車までの交通手段、利用した理由 (2)バスの利用状況、利用した理由、満足度、改善ニーズ、運行内容変更時の利用の意向 (3)鉄道の利用状況、改善ニーズ (4)その他、自由意見 (5)属性 など

2.2 アンケート単純集計概要

■アンケート回答者の属性

【住民アンケート】

- 回答者の8.6%は個人で乗り物等を所有していない。
- 回答者の中の2割が送迎してもらえない家族・知人等がない。

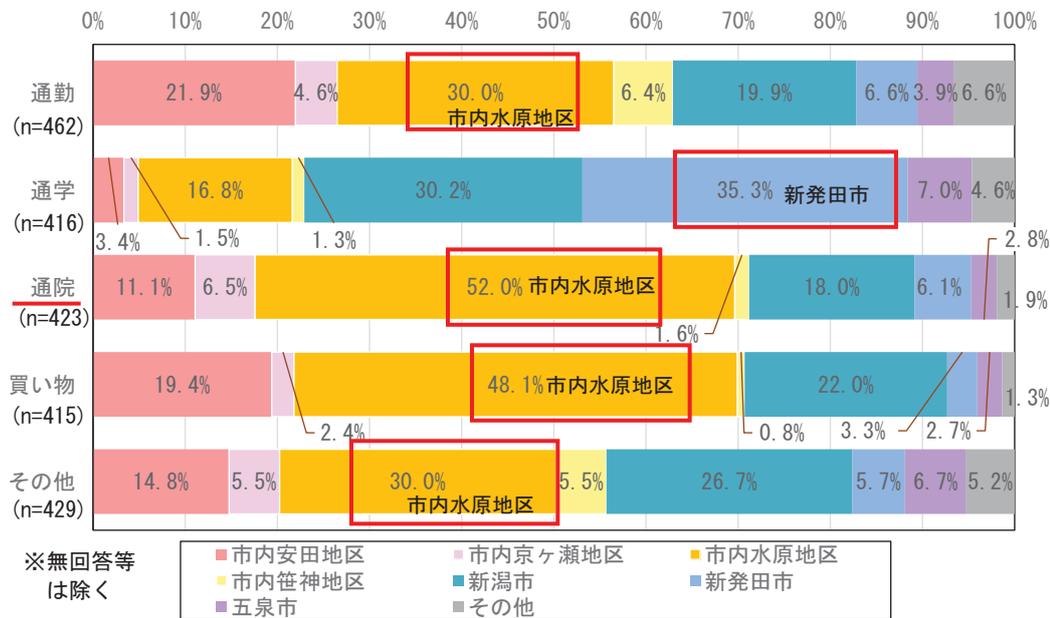
【利用者アンケート】

- 回答者の年齢は公共交通を利用が多いとされる60歳以上の高齢者と20歳未満の回答者の約7割を占める。
- 回答者の35.4%は個人で乗り物等を所有していない。
- 回答者の約半数は送迎してもらえない家族・知人等がない。

	住民アンケート	利用者アンケート																												
回答者の年齢	<p>n=1,377(無回答等を除く)</p> <table border="1"> <tr><th>年齢</th><th>割合</th></tr> <tr><td>10歳代</td><td>24.9%</td></tr> <tr><td>60歳代</td><td>38.6%</td></tr> <tr><td>70歳代</td><td>22.7%</td></tr> <tr><td>80歳以上</td><td>13.7%</td></tr> </table>	年齢	割合	10歳代	24.9%	60歳代	38.6%	70歳代	22.7%	80歳以上	13.7%	<p>n=69(無回答等を除く)</p> <table border="1"> <tr><th>年齢</th><th>割合</th></tr> <tr><td>20歳未満</td><td>21.7%</td></tr> <tr><td>80歳以上</td><td>23.2%</td></tr> <tr><td>70歳代</td><td>20.3%</td></tr> <tr><td>60歳代</td><td>8.7%</td></tr> <tr><td>50歳代</td><td>10.1%</td></tr> <tr><td>40歳以上</td><td>2.9%</td></tr> <tr><td>30歳代</td><td>4.3%</td></tr> <tr><td>20歳代</td><td>8.7%</td></tr> </table>	年齢	割合	20歳未満	21.7%	80歳以上	23.2%	70歳代	20.3%	60歳代	8.7%	50歳代	10.1%	40歳以上	2.9%	30歳代	4.3%	20歳代	8.7%
年齢	割合																													
10歳代	24.9%																													
60歳代	38.6%																													
70歳代	22.7%																													
80歳以上	13.7%																													
年齢	割合																													
20歳未満	21.7%																													
80歳以上	23.2%																													
70歳代	20.3%																													
60歳代	8.7%																													
50歳代	10.1%																													
40歳以上	2.9%																													
30歳代	4.3%																													
20歳代	8.7%																													
個人で所有又は専用の乗り物の有無	<p>n=1,228(無回答等を除く)</p> <table border="1"> <tr><th>乗り物</th><th>割合</th></tr> <tr><td>自動車</td><td>60.7%</td></tr> <tr><td>バイク</td><td>6.3%</td></tr> <tr><td>自転車</td><td>49.5%</td></tr> <tr><td>無し</td><td>8.6%</td></tr> </table>	乗り物	割合	自動車	60.7%	バイク	6.3%	自転車	49.5%	無し	8.6%	<p>n=65(無回答等を除く)</p> <table border="1"> <tr><th>乗り物</th><th>割合</th></tr> <tr><td>自動車</td><td>21.5%</td></tr> <tr><td>バイク</td><td>1.5%</td></tr> <tr><td>自転車</td><td>47.7%</td></tr> <tr><td>無し</td><td>35.4%</td></tr> </table>	乗り物	割合	自動車	21.5%	バイク	1.5%	自転車	47.7%	無し	35.4%								
乗り物	割合																													
自動車	60.7%																													
バイク	6.3%																													
自転車	49.5%																													
無し	8.6%																													
乗り物	割合																													
自動車	21.5%																													
バイク	1.5%																													
自転車	47.7%																													
無し	35.4%																													
送迎してもらえない家族・知人等の有無	<p>n=1,176(無回答等を除く)</p> <table border="1"> <tr><th>有無</th><th>割合</th></tr> <tr><td>無し</td><td>20.2%</td></tr> <tr><td>有り</td><td>79.8%</td></tr> </table>	有無	割合	無し	20.2%	有り	79.8%	<p>n=64(無回答等を除く)</p> <table border="1"> <tr><th>有無</th><th>割合</th></tr> <tr><td>無し</td><td>48.4%</td></tr> <tr><td>有り</td><td>51.6%</td></tr> </table>	有無	割合	無し	48.4%	有り	51.6%																
有無	割合																													
無し	20.2%																													
有り	79.8%																													
有無	割合																													
無し	48.4%																													
有り	51.6%																													

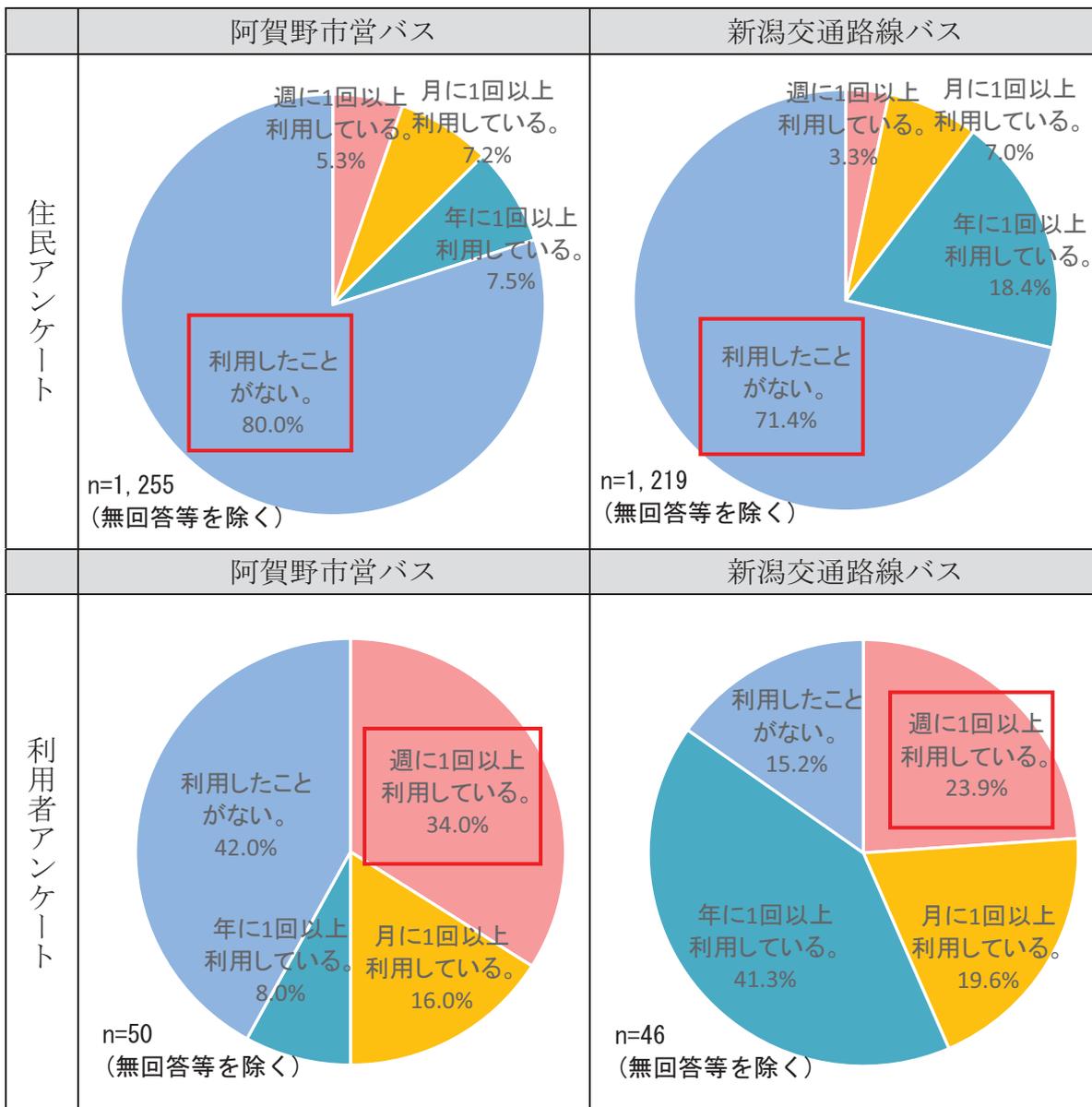
■外出目的別の行き先(住民アンケートのみ)

○通学以外の目的で住民が最も向かう行き先は水原地区である。
 ○通学では新発田市へ向かう住民が最も多く、次いで新潟市が多い。
 ○阿賀野市内が行き先となる最も多い目的は通院で、次いで買い物が多い。



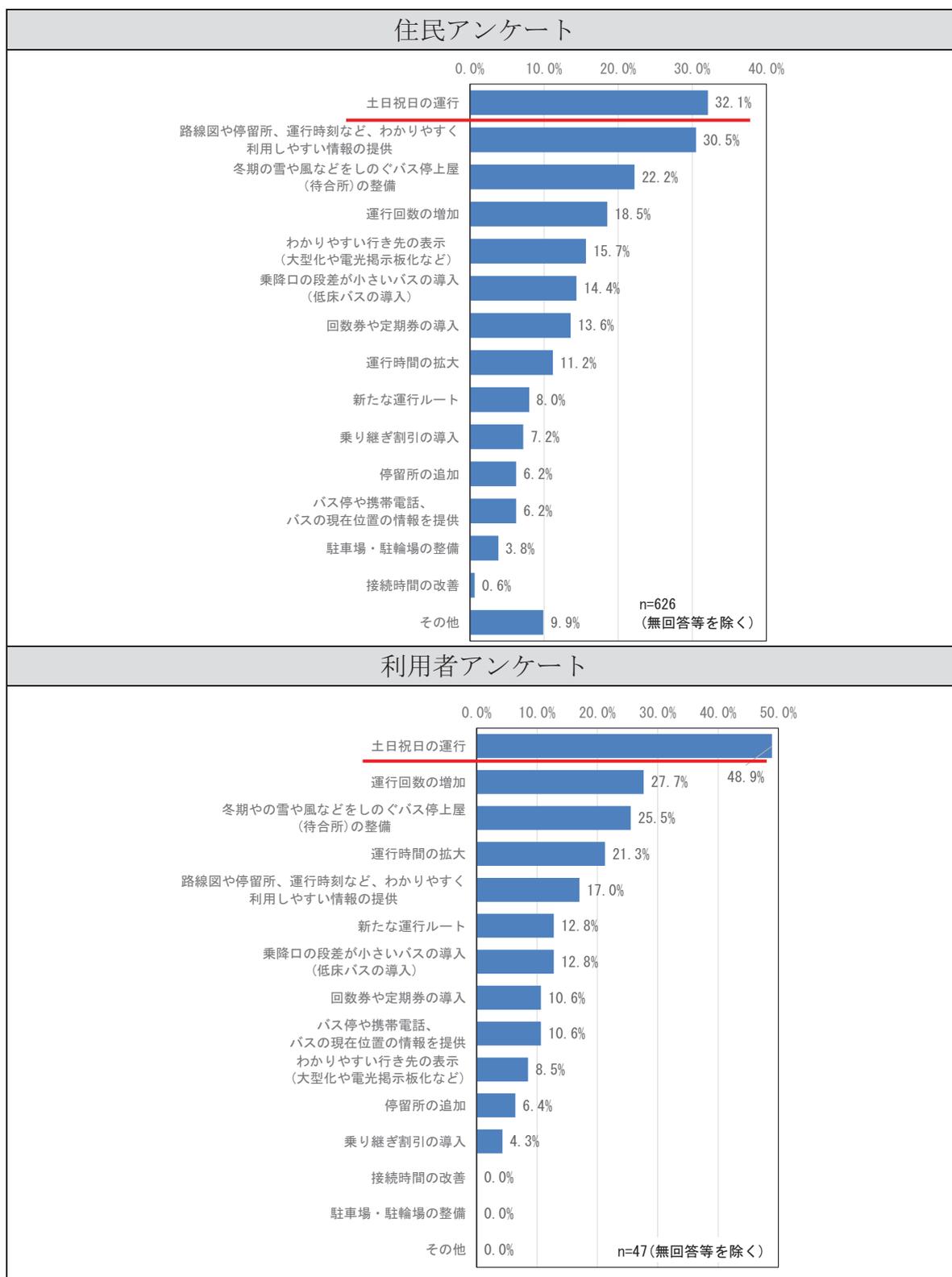
■バスの利用頻度

- 住民アンケートの回答者は阿賀野市営バスでは 80.0%、新潟交通路線バスでは 71.4%の人が最近 1 年間バスを利用していない。
- 利用者アンケートの回答者は阿賀野市営バスでは 34.0%、新潟交通路線バスでは 23.9%の人が週に 1 回以上利用している。



■バスへの改善要望

- 住民アンケートの回答者、利用者アンケートの回答者ともに土日祝日の運行を望んでいる。
- 住民アンケートの回答者は次いで、路線図等のわかりやすい情報提供を望んでいる。



※市営バスでは既に土曜運行の実証試験を行い、寺社線の一部便が日曜日で運行している。

■バスの運行に対する満足度

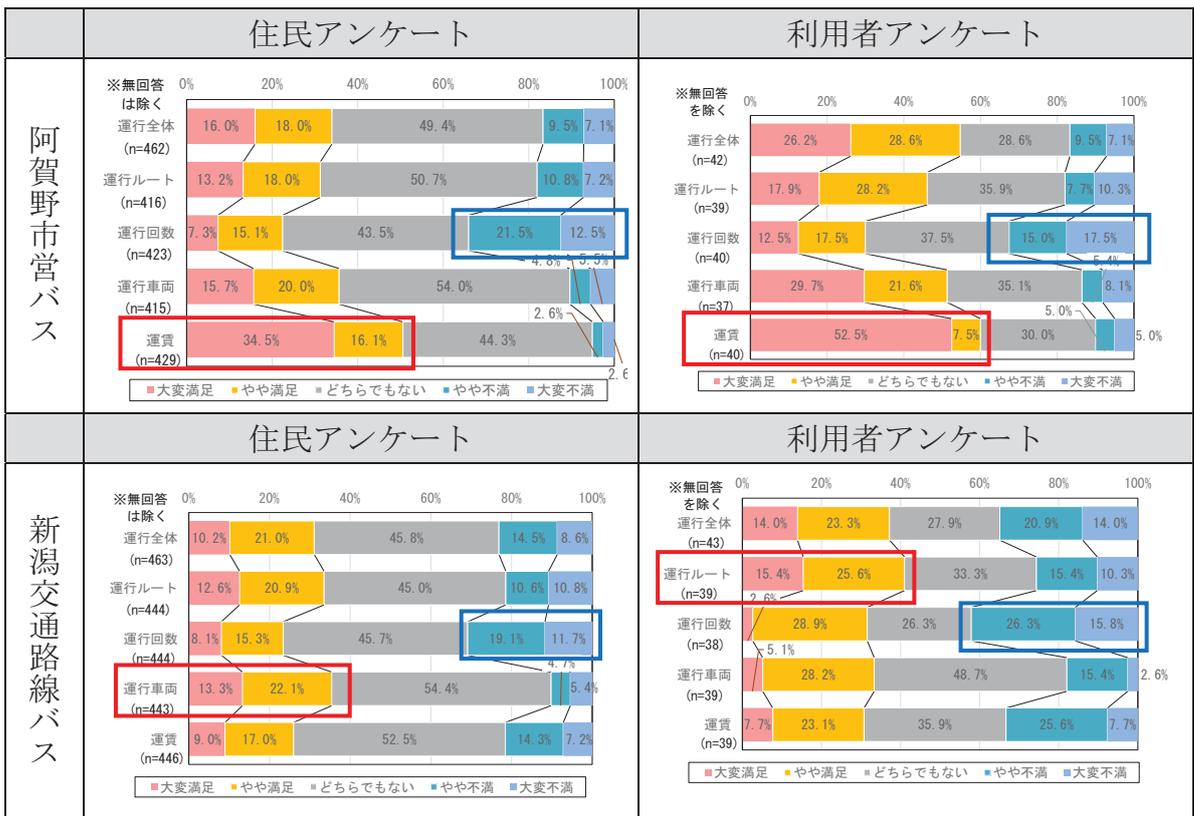
【阿賀野市営バス】

○住民アンケートの回答者、利用者のアンケート回答者ともに運賃の満足度が最も高く、運行回数の不満度が最も高い。

【新潟交通路線バス】

○住民アンケートの回答者で最も満足度が高いのは、運行車両であり、利用者アンケートの回答者で最も満足度が高いのは、運行ルートである。

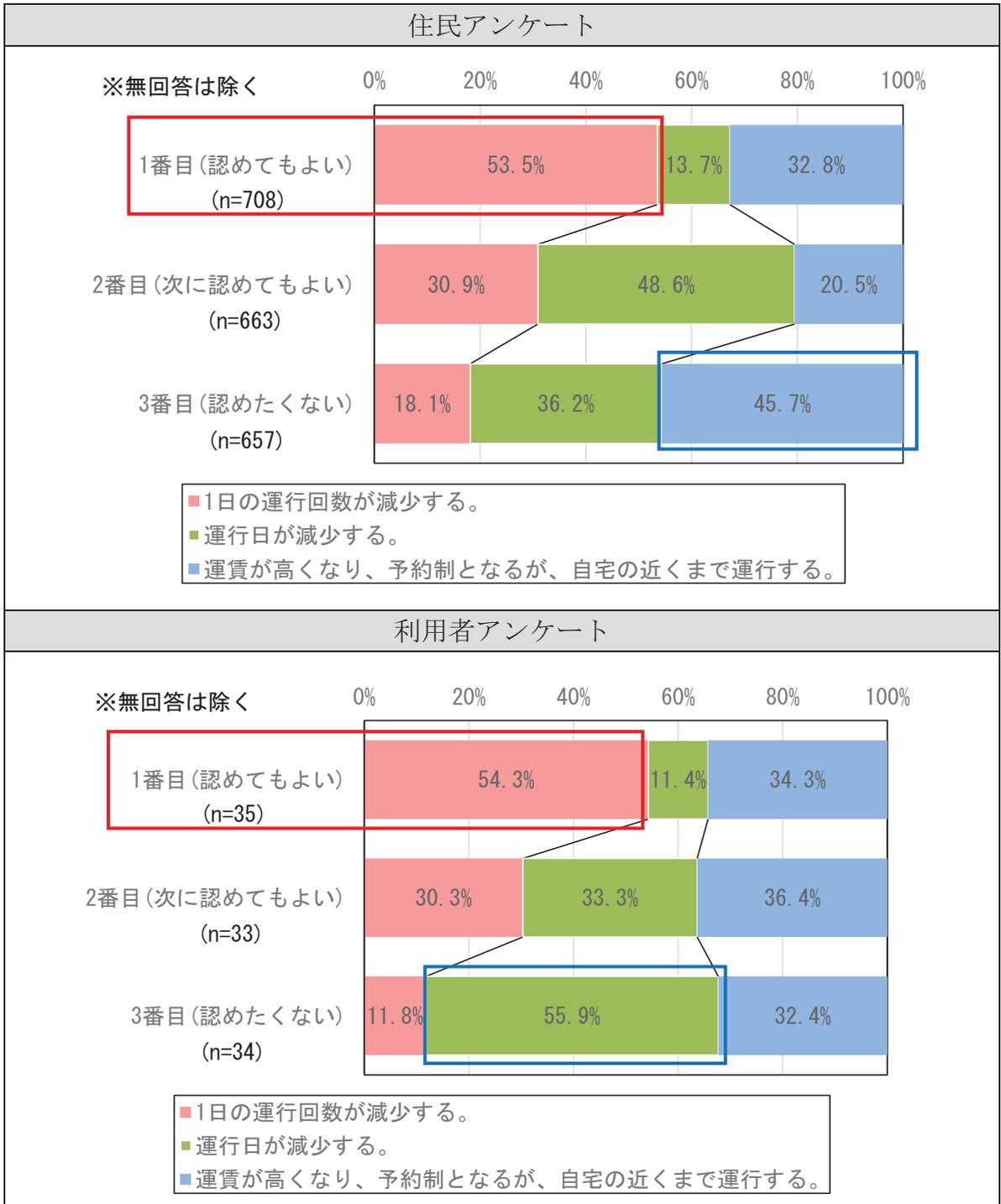
○住民アンケート、利用者アンケートの回答者ともに運行回数の不満度が最も高い。



■運行内容の変更に対する許容の度合い

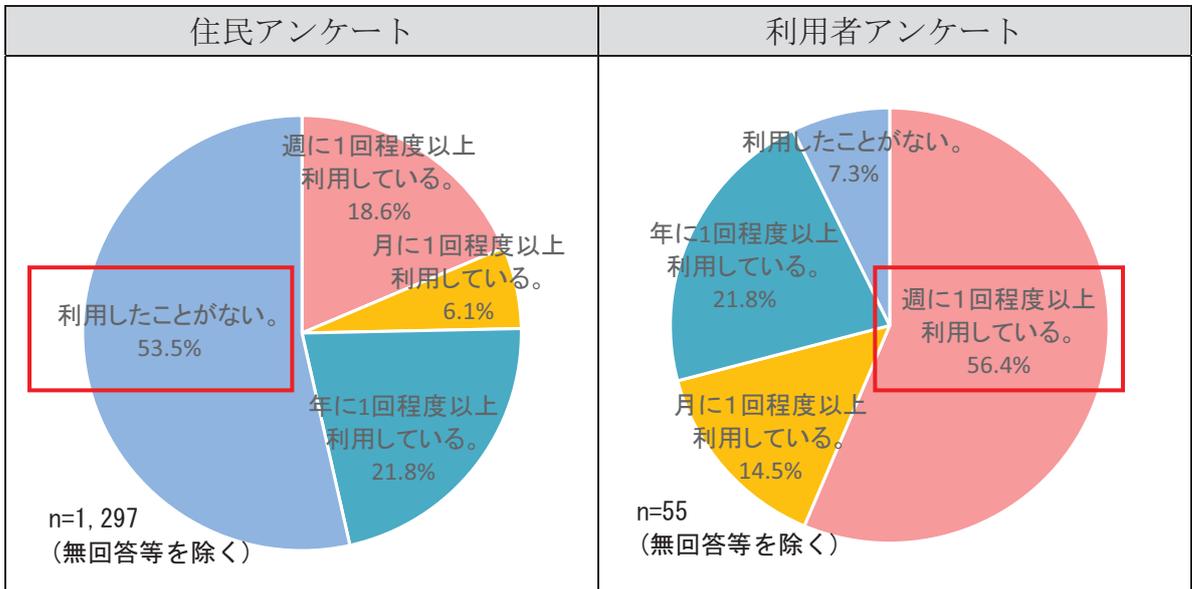
○住民アンケート、利用者アンケートの回答者ともに、最も認めてもよい運行内容(案)は運行回数の減少である。

○最も認めたくない運行内容(案)は住民アンケートの回答者では予約制の運行であるが、利用者アンケートの回答者は運行日の減少である。



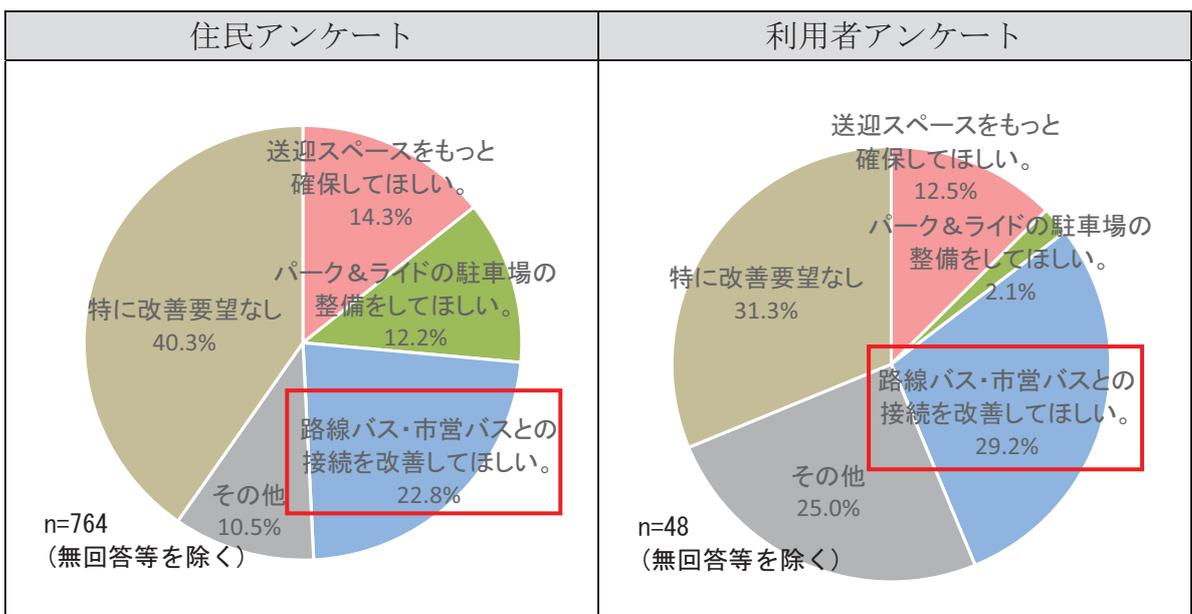
■鉄道の利用頻度

- 住民アンケートの回答者の過半数が、最近1年間で鉄道を利用していない。
- 利用者アンケートの回答者の過半数が、週に1回程度以上鉄道を利用している。



■駅を利用するにあたって望む改善

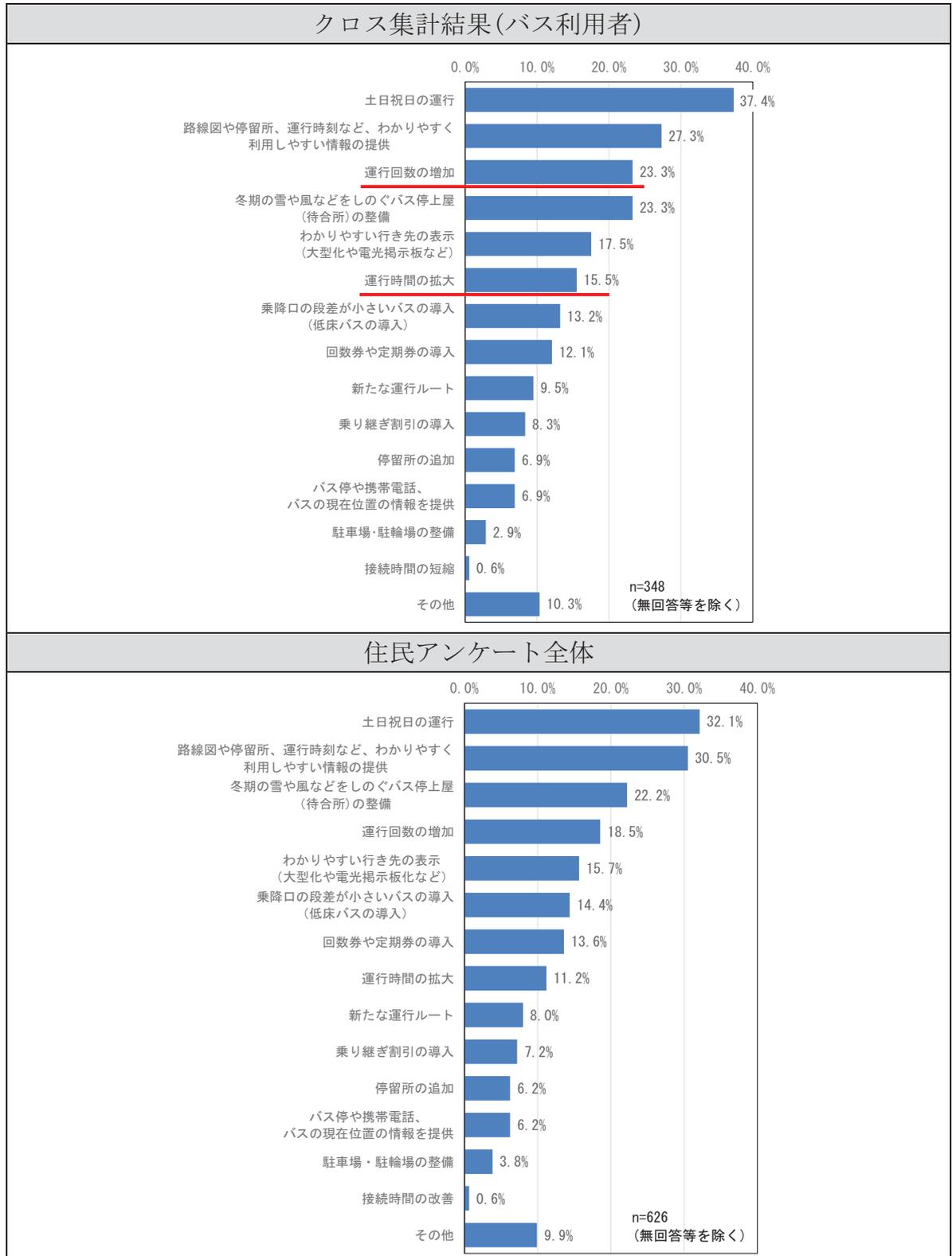
- 住民アンケート、利用者アンケートの回答者ともにバスとの接続改善を望んでいる。
- 住民アンケートの回答者は利用者アンケートと比較して駐車場の整備の要望が多い。



2.3 アンケートクロス集計結果

■バス利用者のバスへの改善要望(住民アンケート)

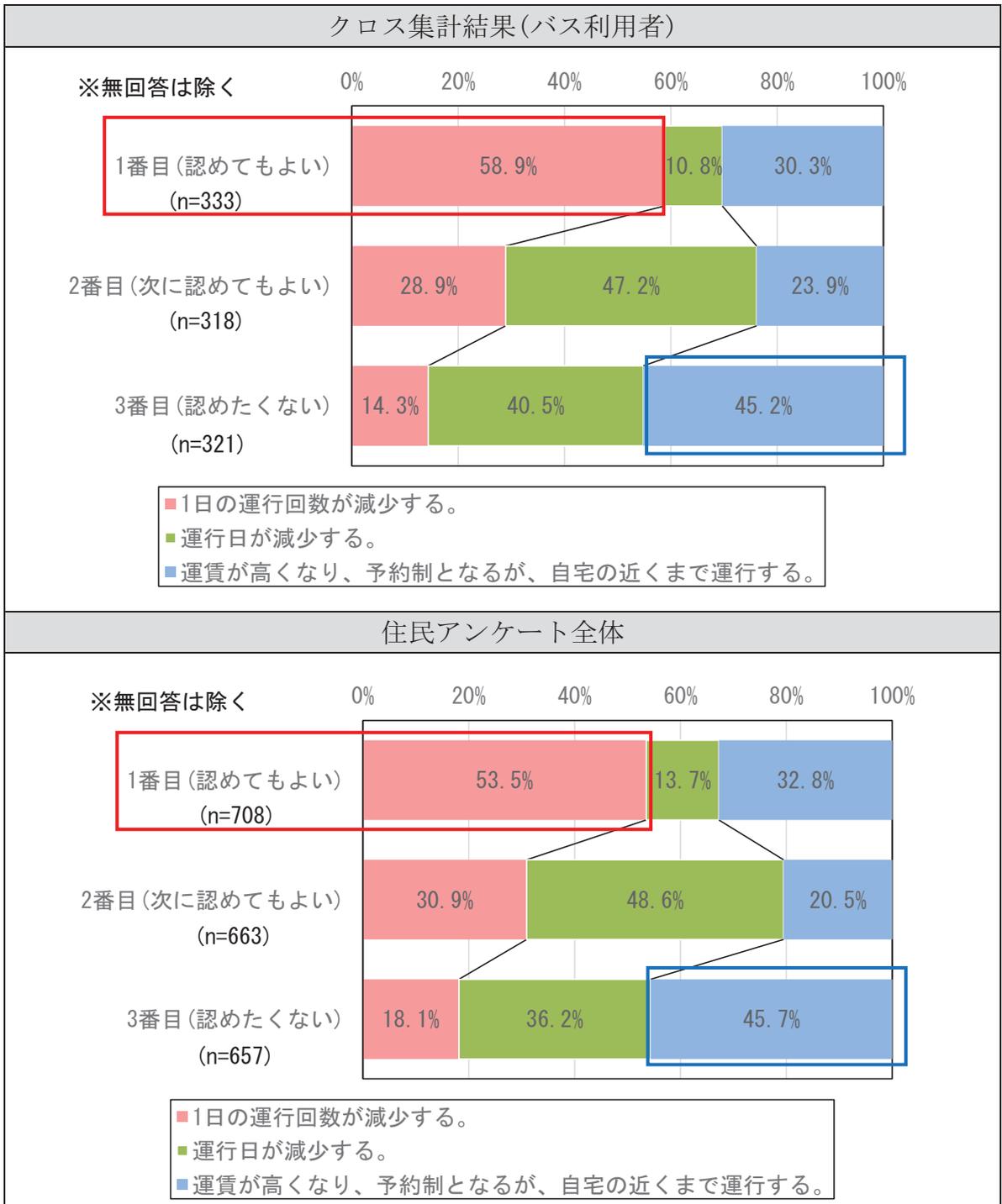
- バス利用者の改善要望は他の集計結果と同様に「土日祝日の運行」、「わかりやすい情報提供」が多い。
- 住民アンケートと比較して、バス利用者のみは、運行回数の増加、運行時間の拡大の要望が多い。



※バス利用者は阿賀野市営バス、新潟交道路線バスのどちらかに年に1回以上利用している人を対象とした。

■バス利用者の運行内容の変更に対する許容の度合い(住民アンケート)

○バス利用者の運行内容の変更による許容度の違いの傾向は住民アンケートと同様に最も認めてもよい運行内容(案)は1日の運行回数の減少であり、最も認めたくない運行内容(案)は予約制の運行である。



■目的別目的地別交通手段(住民アンケート)

通勤目的の交通手段

○通勤目的での交通手段は、いずれの方面においても、自家用車の運転による移動が最も多い。

○新潟市、新発田市への交通手段は、次いで鉄道の利用が多く、五泉市への交通手段は自家用車による移動(同乗)、バスの利用が多い。

	市内安田地区	市内京ヶ瀬地区
通勤目的の交通手段	<p>0.0% 20.0% 40.0% 60.0% 80.0% 100.0%</p> <p>自家用車(運転) 76.9%</p> <p>自転車 11.5%</p> <p>自家用車(同乗) 9.6%</p> <p>バス(市営バス・路線バス) 5.8%</p> <p>徒歩 5.8%</p> <p>バイク 4.8%</p> <p>タクシー 1.9%</p> <p>鉄道 0.0%</p> <p>その他 1.0%</p> <p>n=104 (無回答等を除く)</p>	<p>0.0% 20.0% 40.0% 60.0% 80.0% 100.0%</p> <p>自家用車(運転) 77.3%</p> <p>自家用車(同乗) 9.1%</p> <p>タクシー 9.1%</p> <p>自転車 4.5%</p> <p>徒歩 4.5%</p> <p>バイク 0.0%</p> <p>鉄道 0.0%</p> <p>バス(市営バス・路線バス) 0.0%</p> <p>その他 4.5%</p> <p>n=22 (無回答等を除く)</p>
	市内水原地区	市内笹神地区
通勤目的の交通手段	<p>0.0% 20.0% 40.0% 60.0% 80.0% 100.0%</p> <p>自家用車(運転) 62.2%</p> <p>自家用車(同乗) 18.9%</p> <p>自転車 15.4%</p> <p>バス(市営バス・路線バス) 11.2%</p> <p>徒歩 5.6%</p> <p>タクシー 5.6%</p> <p>バイク 5.6%</p> <p>鉄道 0.0%</p> <p>その他 0.7%</p> <p>n=143 (無回答等を除く)</p>	<p>0.0% 20.0% 40.0% 60.0% 80.0% 100.0%</p> <p>自家用車(運転) 75.9%</p> <p>自家用車(同乗) 13.8%</p> <p>自転車 13.8%</p> <p>バス(市営バス・路線バス) 6.9%</p> <p>バイク 6.9%</p> <p>徒歩 3.4%</p> <p>鉄道 0.0%</p> <p>タクシー 0.0%</p> <p>その他 0.0%</p> <p>n=29 (無回答等を除く)</p>
	新潟市	新発田市
通勤目的の交通手段	<p>0.0% 20.0% 40.0% 60.0% 80.0% 100.0%</p> <p>自家用車(運転) 84.0%</p> <p>鉄道 10.6%</p> <p>バス(市営バス・路線バス) 8.5%</p> <p>自家用車(同乗) 6.4%</p> <p>自転車 2.1%</p> <p>徒歩 2.1%</p> <p>バイク 0.0%</p> <p>タクシー 0.0%</p> <p>その他 2.1%</p> <p>n=94 (無回答等を除く)</p>	<p>0.0% 20.0% 40.0% 60.0% 80.0% 100.0%</p> <p>自家用車(運転) 66.7%</p> <p>鉄道 30.0%</p> <p>自転車 13.3%</p> <p>自家用車(同乗) 3.3%</p> <p>バス(市営バス・路線バス) 3.3%</p> <p>バイク 3.3%</p> <p>徒歩 0.0%</p> <p>タクシー 0.0%</p> <p>その他 6.7%</p> <p>n=30 (無回答等を除く)</p>
	五泉市	その他
通勤目的の交通手段	<p>0.0% 20.0% 40.0% 60.0% 80.0% 100.0%</p> <p>自家用車(同乗) 100.0%</p> <p>自家用車(運転) 11.1%</p> <p>バス(市営バス・路線バス) 11.1%</p> <p>タクシー 5.6%</p> <p>徒歩 0.0%</p> <p>鉄道 0.0%</p> <p>バイク 0.0%</p> <p>自転車 0.0%</p> <p>その他 5.6%</p> <p>n=18 (無回答等を除く)</p>	<p>0.0% 20.0% 40.0% 60.0% 80.0% 100.0%</p> <p>自家用車(運転) 67.7%</p> <p>自家用車(同乗) 9.7%</p> <p>自転車 6.5%</p> <p>鉄道 3.2%</p> <p>徒歩 3.2%</p> <p>バス(市営バス・路線バス) 0.0%</p> <p>バイク 0.0%</p> <p>タクシー 0.0%</p> <p>その他 16.1%</p> <p>n=31 (無回答等を除く)</p>

通学目的の交通手段

- 通学目的での交通手段は水原地区には自転車、新潟市、新発田市には鉄道、五泉市にはバスの利用が最も多い。
- 新潟市、新発田市へのバスの利用は鉄道に比べて、少ない。

	市内安田地区	市内京ヶ瀬地区																																				
通学目的の交通手段	<p>0.0% 20.0% 40.0% 60.0% 80.0% 100.0%</p> <table border="1"> <tr><td>バイク</td><td>46.2%</td></tr> <tr><td>自家用車（同乗）</td><td>30.8%</td></tr> <tr><td>自転車</td><td>23.1%</td></tr> <tr><td>バス（市営バス・路線バス）</td><td>7.7%</td></tr> <tr><td>徒歩</td><td>7.7%</td></tr> <tr><td>鉄道</td><td>0.0%</td></tr> <tr><td>自家用車（運転）</td><td>0.0%</td></tr> <tr><td>タクシー</td><td>0.0%</td></tr> <tr><td>その他</td><td>7.7%</td></tr> </table> <p>n=13 (無回答等を除く)</p>	バイク	46.2%	自家用車（同乗）	30.8%	自転車	23.1%	バス（市営バス・路線バス）	7.7%	徒歩	7.7%	鉄道	0.0%	自家用車（運転）	0.0%	タクシー	0.0%	その他	7.7%	<p>0.0% 20.0% 40.0% 60.0% 80.0% 100.0%</p> <table border="1"> <tr><td>自転車</td><td>33.3%</td></tr> <tr><td>鉄道</td><td>16.7%</td></tr> <tr><td>自家用車（同乗）</td><td>16.7%</td></tr> <tr><td>自家用車（運転）</td><td>16.7%</td></tr> <tr><td>バイク</td><td>16.7%</td></tr> <tr><td>バス（市営バス・路線バス）</td><td>0.0%</td></tr> <tr><td>徒歩</td><td>0.0%</td></tr> <tr><td>タクシー</td><td>0.0%</td></tr> <tr><td>その他</td><td>0.0%</td></tr> </table> <p>n=6 (無回答等を除く)</p>	自転車	33.3%	鉄道	16.7%	自家用車（同乗）	16.7%	自家用車（運転）	16.7%	バイク	16.7%	バス（市営バス・路線バス）	0.0%	徒歩	0.0%	タクシー	0.0%	その他	0.0%
バイク	46.2%																																					
自家用車（同乗）	30.8%																																					
自転車	23.1%																																					
バス（市営バス・路線バス）	7.7%																																					
徒歩	7.7%																																					
鉄道	0.0%																																					
自家用車（運転）	0.0%																																					
タクシー	0.0%																																					
その他	7.7%																																					
自転車	33.3%																																					
鉄道	16.7%																																					
自家用車（同乗）	16.7%																																					
自家用車（運転）	16.7%																																					
バイク	16.7%																																					
バス（市営バス・路線バス）	0.0%																																					
徒歩	0.0%																																					
タクシー	0.0%																																					
その他	0.0%																																					
	市内水原地区	市内笹神地区																																				
通学目的の交通手段	<p>0.0% 20.0% 40.0% 60.0% 80.0% 100.0%</p> <table border="1"> <tr><td>自転車</td><td>36.9%</td></tr> <tr><td>自家用車（同乗）</td><td>35.4%</td></tr> <tr><td>バス（市営バス・路線バス）</td><td>26.2%</td></tr> <tr><td>徒歩</td><td>16.9%</td></tr> <tr><td>バイク</td><td>16.9%</td></tr> <tr><td>タクシー</td><td>6.2%</td></tr> <tr><td>鉄道</td><td>3.1%</td></tr> <tr><td>自家用車（運転）</td><td>0.0%</td></tr> <tr><td>その他</td><td>1.5%</td></tr> </table> <p>n=65 (無回答等を除く)</p>	自転車	36.9%	自家用車（同乗）	35.4%	バス（市営バス・路線バス）	26.2%	徒歩	16.9%	バイク	16.9%	タクシー	6.2%	鉄道	3.1%	自家用車（運転）	0.0%	その他	1.5%	<p>0.0% 20.0% 40.0% 60.0% 80.0% 100.0%</p> <table border="1"> <tr><td>自家用車（同乗）</td><td>60.0%</td></tr> <tr><td>自転車</td><td>60.0%</td></tr> <tr><td>バス（市営バス・路線バス）</td><td>40.0%</td></tr> <tr><td>鉄道</td><td>20.0%</td></tr> <tr><td>徒歩</td><td>20.0%</td></tr> <tr><td>バイク</td><td>20.0%</td></tr> <tr><td>自家用車（運転）</td><td>0.0%</td></tr> <tr><td>タクシー</td><td>0.0%</td></tr> <tr><td>その他</td><td>20.0%</td></tr> </table> <p>n=5 (無回答等を除く)</p>	自家用車（同乗）	60.0%	自転車	60.0%	バス（市営バス・路線バス）	40.0%	鉄道	20.0%	徒歩	20.0%	バイク	20.0%	自家用車（運転）	0.0%	タクシー	0.0%	その他	20.0%
自転車	36.9%																																					
自家用車（同乗）	35.4%																																					
バス（市営バス・路線バス）	26.2%																																					
徒歩	16.9%																																					
バイク	16.9%																																					
タクシー	6.2%																																					
鉄道	3.1%																																					
自家用車（運転）	0.0%																																					
その他	1.5%																																					
自家用車（同乗）	60.0%																																					
自転車	60.0%																																					
バス（市営バス・路線バス）	40.0%																																					
鉄道	20.0%																																					
徒歩	20.0%																																					
バイク	20.0%																																					
自家用車（運転）	0.0%																																					
タクシー	0.0%																																					
その他	20.0%																																					
	新潟市	新発田市																																				
通学目的の交通手段	<p>0.0% 20.0% 40.0% 60.0% 80.0% 100.0%</p> <table border="1"> <tr><td>鉄道</td><td>63.2%</td></tr> <tr><td>自家用車（同乗）</td><td>36.8%</td></tr> <tr><td>自転車</td><td>20.5%</td></tr> <tr><td>バス（市営バス・路線バス）</td><td>17.9%</td></tr> <tr><td>徒歩</td><td>12.8%</td></tr> <tr><td>その他</td><td>7.7%</td></tr> <tr><td>自家用車（運転）</td><td>5.1%</td></tr> <tr><td>バイク</td><td>2.6%</td></tr> <tr><td>タクシー</td><td>0.9%</td></tr> </table> <p>n=117 (無回答等を除く)</p>	鉄道	63.2%	自家用車（同乗）	36.8%	自転車	20.5%	バス（市営バス・路線バス）	17.9%	徒歩	12.8%	その他	7.7%	自家用車（運転）	5.1%	バイク	2.6%	タクシー	0.9%	<p>0.0% 20.0% 40.0% 60.0% 80.0% 100.0%</p> <table border="1"> <tr><td>鉄道</td><td>87.6%</td></tr> <tr><td>自家用車（同乗）</td><td>38.0%</td></tr> <tr><td>自転車</td><td>32.1%</td></tr> <tr><td>徒歩</td><td>19.7%</td></tr> <tr><td>バス（市営バス・路線バス）</td><td>19.0%</td></tr> <tr><td>自家用車（運転）</td><td>2.2%</td></tr> <tr><td>タクシー</td><td>1.5%</td></tr> <tr><td>バイク</td><td>1.5%</td></tr> <tr><td>その他</td><td>1.5%</td></tr> </table> <p>n=137 (無回答等を除く)</p>	鉄道	87.6%	自家用車（同乗）	38.0%	自転車	32.1%	徒歩	19.7%	バス（市営バス・路線バス）	19.0%	自家用車（運転）	2.2%	タクシー	1.5%	バイク	1.5%	その他	1.5%
鉄道	63.2%																																					
自家用車（同乗）	36.8%																																					
自転車	20.5%																																					
バス（市営バス・路線バス）	17.9%																																					
徒歩	12.8%																																					
その他	7.7%																																					
自家用車（運転）	5.1%																																					
バイク	2.6%																																					
タクシー	0.9%																																					
鉄道	87.6%																																					
自家用車（同乗）	38.0%																																					
自転車	32.1%																																					
徒歩	19.7%																																					
バス（市営バス・路線バス）	19.0%																																					
自家用車（運転）	2.2%																																					
タクシー	1.5%																																					
バイク	1.5%																																					
その他	1.5%																																					
	五泉市	その他																																				
通学目的の交通手段	<p>0.0% 20.0% 40.0% 60.0% 80.0% 100.0%</p> <table border="1"> <tr><td>バス（市営バス・路線バス）</td><td>44.4%</td></tr> <tr><td>自家用車（同乗）</td><td>40.7%</td></tr> <tr><td>鉄道</td><td>22.2%</td></tr> <tr><td>自転車</td><td>22.2%</td></tr> <tr><td>自家用車（運転）</td><td>11.1%</td></tr> <tr><td>バイク</td><td>11.1%</td></tr> <tr><td>徒歩</td><td>7.4%</td></tr> <tr><td>タクシー</td><td>0.0%</td></tr> <tr><td>その他</td><td>0.0%</td></tr> </table> <p>n=27 (無回答等を除く)</p>	バス（市営バス・路線バス）	44.4%	自家用車（同乗）	40.7%	鉄道	22.2%	自転車	22.2%	自家用車（運転）	11.1%	バイク	11.1%	徒歩	7.4%	タクシー	0.0%	その他	0.0%	<p>0.0% 20.0% 40.0% 60.0% 80.0% 100.0%</p> <table border="1"> <tr><td>鉄道</td><td>44.4%</td></tr> <tr><td>徒歩</td><td>27.8%</td></tr> <tr><td>自転車</td><td>22.2%</td></tr> <tr><td>その他</td><td>22.2%</td></tr> <tr><td>自家用車（同乗）</td><td>16.7%</td></tr> <tr><td>自家用車（運転）</td><td>16.7%</td></tr> <tr><td>バス（市営バス・路線バス）</td><td>5.6%</td></tr> <tr><td>タクシー</td><td>5.6%</td></tr> <tr><td>バイク</td><td>0.0%</td></tr> </table> <p>n=18 (無回答等を除く)</p>	鉄道	44.4%	徒歩	27.8%	自転車	22.2%	その他	22.2%	自家用車（同乗）	16.7%	自家用車（運転）	16.7%	バス（市営バス・路線バス）	5.6%	タクシー	5.6%	バイク	0.0%
バス（市営バス・路線バス）	44.4%																																					
自家用車（同乗）	40.7%																																					
鉄道	22.2%																																					
自転車	22.2%																																					
自家用車（運転）	11.1%																																					
バイク	11.1%																																					
徒歩	7.4%																																					
タクシー	0.0%																																					
その他	0.0%																																					
鉄道	44.4%																																					
徒歩	27.8%																																					
自転車	22.2%																																					
その他	22.2%																																					
自家用車（同乗）	16.7%																																					
自家用車（運転）	16.7%																																					
バス（市営バス・路線バス）	5.6%																																					
タクシー	5.6%																																					
バイク	0.0%																																					

通院目的の交通手段

- 通院目的での交通手段はいずれの方面においても、自家用車の運転による移動が最も多い。
- いずれの方面においても、次いで自家用車に同乗しての移動が多い。
- 新潟市への移動は鉄道に比べ、バスの利用が多い。

	市内安田地区	市内京ヶ瀬地区
通院目的の交通手段	<p>0.0% 20.0% 40.0% 60.0% 80.0% 100.0%</p> <p>自家用車（運転） 56.5%</p> <p>自家用車（同乗） 24.7%</p> <p>自転車 10.6%</p> <p>バス（市営バス・路線バス） 5.9%</p> <p>徒歩 4.7%</p> <p>バイク 4.7%</p> <p>タクシー 1.2%</p> <p>鉄道 0.0%</p> <p>その他 0.0%</p> <p>n=85 (無回答等を除く)</p>	<p>0.0% 20.0% 40.0% 60.0% 80.0% 100.0%</p> <p>自家用車（運転） 63.0%</p> <p>自家用車（同乗） 18.5%</p> <p>自転車 14.8%</p> <p>徒歩 7.4%</p> <p>タクシー 5.6%</p> <p>バス（市営バス・路線バス） 1.9%</p> <p>バイク 1.9%</p> <p>鉄道 0.0%</p> <p>その他 0.0%</p> <p>n=54 (無回答等を除く)</p>
	市内水原地区	市内笹神地区
通院目的の交通手段	<p>0.0% 20.0% 40.0% 60.0% 80.0% 100.0%</p> <p>自家用車（運転） 54.4%</p> <p>自家用車（同乗） 27.1%</p> <p>バス（市営バス・路線バス） 12.1%</p> <p>自転車 9.3%</p> <p>徒歩 4.3%</p> <p>バイク 2.9%</p> <p>タクシー 2.6%</p> <p>鉄道 0.5%</p> <p>その他 0.5%</p> <p>n=421 (無回答等を除く)</p>	<p>0.0% 20.0% 40.0% 60.0% 80.0% 100.0%</p> <p>自家用車（運転） 61.5%</p> <p>自家用車（同乗） 23.1%</p> <p>バス（市営バス・路線バス） 23.1%</p> <p>徒歩 15.4%</p> <p>自転車 7.7%</p> <p>バイク 7.7%</p> <p>タクシー 0.0%</p> <p>鉄道 0.0%</p> <p>その他 0.0%</p> <p>n=13 (無回答等を除く)</p>
	新潟市	新発田市
通院目的の交通手段	<p>0.0% 20.0% 40.0% 60.0% 80.0% 100.0%</p> <p>自家用車（運転） 74.1%</p> <p>自家用車（同乗） 23.1%</p> <p>バス（市営バス・路線バス） 3.4%</p> <p>タクシー 3.4%</p> <p>徒歩 2.0%</p> <p>鉄道 1.4%</p> <p>自転車 0.7%</p> <p>バイク 0.0%</p> <p>その他 0.7%</p> <p>n=147 (無回答等を除く)</p>	<p>0.0% 20.0% 40.0% 60.0% 80.0% 100.0%</p> <p>自家用車（運転） 64.7%</p> <p>自家用車（同乗） 31.4%</p> <p>自転車 3.9%</p> <p>鉄道 2.0%</p> <p>タクシー 2.0%</p> <p>バス（市営バス・路線バス） 0.0%</p> <p>徒歩 0.0%</p> <p>バイク 0.0%</p> <p>その他 0.0%</p> <p>n=51 (無回答等を除く)</p>
	五泉市	その他
通院目的の交通手段	<p>0.0% 20.0% 40.0% 60.0% 80.0% 100.0%</p> <p>自家用車（運転） 78.3%</p> <p>自家用車（同乗） 17.4%</p> <p>タクシー 4.3%</p> <p>鉄道 0.0%</p> <p>自転車 0.0%</p> <p>バス（市営バス・路線バス） 0.0%</p> <p>徒歩 0.0%</p> <p>バイク 0.0%</p> <p>その他 0.0%</p> <p>n=23 (無回答等を除く)</p>	<p>0.0% 20.0% 40.0% 60.0% 80.0% 100.0%</p> <p>自家用車（運転） 62.5%</p> <p>自家用車（同乗） 18.8%</p> <p>自転車 6.3%</p> <p>バイク 6.3%</p> <p>タクシー 6.3%</p> <p>鉄道 0.0%</p> <p>バス（市営バス・路線バス） 0.0%</p> <p>徒歩 0.0%</p> <p>その他 6.3%</p> <p>n=16 (無回答等を除く)</p>

買い物目的の交通手段

- 通院目的での交通手段はいずれの方面においても、自家用車の運転による移動が最も多い。
- 新潟市への移動はバスに比べ、鉄道の利用が多い。

	市内安田地区	市内京ヶ瀬地区																																				
買い物目的の交通手段	<p>0.0% 20.0% 40.0% 60.0% 80.0% 100.0%</p> <table border="1"> <tr><td>自家用車（運転）</td><td>69.5%</td></tr> <tr><td>自転車</td><td>13.7%</td></tr> <tr><td>自家用車（同乗）</td><td>13.2%</td></tr> <tr><td>バス（市営バス・路線バス）</td><td>4.7%</td></tr> <tr><td>バイク</td><td>4.2%</td></tr> <tr><td>徒歩</td><td>3.7%</td></tr> <tr><td>タクシー</td><td>1.1%</td></tr> <tr><td>鉄道</td><td>0.0%</td></tr> <tr><td>その他</td><td>0.0%</td></tr> </table> <p>n=190 (無回答等を除く)</p>	自家用車（運転）	69.5%	自転車	13.7%	自家用車（同乗）	13.2%	バス（市営バス・路線バス）	4.7%	バイク	4.2%	徒歩	3.7%	タクシー	1.1%	鉄道	0.0%	その他	0.0%	<p>0.0% 20.0% 40.0% 60.0% 80.0% 100.0%</p> <table border="1"> <tr><td>自家用車（運転）</td><td>58.3%</td></tr> <tr><td>自家用車（同乗）</td><td>20.8%</td></tr> <tr><td>自転車</td><td>16.7%</td></tr> <tr><td>徒歩</td><td>12.5%</td></tr> <tr><td>バス（市営バス・路線バス）</td><td>8.3%</td></tr> <tr><td>タクシー</td><td>4.2%</td></tr> <tr><td>鉄道</td><td>0.0%</td></tr> <tr><td>バイク</td><td>0.0%</td></tr> <tr><td>その他</td><td>0.0%</td></tr> </table> <p>n=24 (無回答等を除く)</p>	自家用車（運転）	58.3%	自家用車（同乗）	20.8%	自転車	16.7%	徒歩	12.5%	バス（市営バス・路線バス）	8.3%	タクシー	4.2%	鉄道	0.0%	バイク	0.0%	その他	0.0%
自家用車（運転）	69.5%																																					
自転車	13.7%																																					
自家用車（同乗）	13.2%																																					
バス（市営バス・路線バス）	4.7%																																					
バイク	4.2%																																					
徒歩	3.7%																																					
タクシー	1.1%																																					
鉄道	0.0%																																					
その他	0.0%																																					
自家用車（運転）	58.3%																																					
自家用車（同乗）	20.8%																																					
自転車	16.7%																																					
徒歩	12.5%																																					
バス（市営バス・路線バス）	8.3%																																					
タクシー	4.2%																																					
鉄道	0.0%																																					
バイク	0.0%																																					
その他	0.0%																																					
	市内水原地区	市内笹神地区																																				
買い物目的の交通手段	<p>0.0% 20.0% 40.0% 60.0% 80.0% 100.0%</p> <table border="1"> <tr><td>自家用車（運転）</td><td>66.5%</td></tr> <tr><td>自家用車（同乗）</td><td>23.2%</td></tr> <tr><td>自転車</td><td>10.8%</td></tr> <tr><td>バス（市営バス・路線バス）</td><td>5.7%</td></tr> <tr><td>徒歩</td><td>3.7%</td></tr> <tr><td>バイク</td><td>2.0%</td></tr> <tr><td>タクシー</td><td>0.6%</td></tr> <tr><td>鉄道</td><td>0.4%</td></tr> <tr><td>その他</td><td>0.2%</td></tr> </table> <p>n=492 (無回答等を除く)</p>	自家用車（運転）	66.5%	自家用車（同乗）	23.2%	自転車	10.8%	バス（市営バス・路線バス）	5.7%	徒歩	3.7%	バイク	2.0%	タクシー	0.6%	鉄道	0.4%	その他	0.2%	<p>0.0% 20.0% 40.0% 60.0% 80.0% 100.0%</p> <table border="1"> <tr><td>自家用車（運転）</td><td>62.5%</td></tr> <tr><td>自家用車（同乗）</td><td>37.5%</td></tr> <tr><td>徒歩</td><td>25.0%</td></tr> <tr><td>自転車</td><td>12.5%</td></tr> <tr><td>バス（市営バス・路線バス）</td><td>12.5%</td></tr> <tr><td>鉄道</td><td>0.0%</td></tr> <tr><td>バイク</td><td>0.0%</td></tr> <tr><td>タクシー</td><td>0.0%</td></tr> <tr><td>その他</td><td>0.0%</td></tr> </table> <p>n=8 (無回答等を除く)</p>	自家用車（運転）	62.5%	自家用車（同乗）	37.5%	徒歩	25.0%	自転車	12.5%	バス（市営バス・路線バス）	12.5%	鉄道	0.0%	バイク	0.0%	タクシー	0.0%	その他	0.0%
自家用車（運転）	66.5%																																					
自家用車（同乗）	23.2%																																					
自転車	10.8%																																					
バス（市営バス・路線バス）	5.7%																																					
徒歩	3.7%																																					
バイク	2.0%																																					
タクシー	0.6%																																					
鉄道	0.4%																																					
その他	0.2%																																					
自家用車（運転）	62.5%																																					
自家用車（同乗）	37.5%																																					
徒歩	25.0%																																					
自転車	12.5%																																					
バス（市営バス・路線バス）	12.5%																																					
鉄道	0.0%																																					
バイク	0.0%																																					
タクシー	0.0%																																					
その他	0.0%																																					
	新潟市	新発田市																																				
買い物目的の交通手段	<p>0.0% 20.0% 40.0% 60.0% 80.0% 100.0%</p> <table border="1"> <tr><td>自家用車（運転）</td><td>53.7%</td></tr> <tr><td>自家用車（同乗）</td><td>29.5%</td></tr> <tr><td>鉄道</td><td>23.8%</td></tr> <tr><td>バス（市営バス・路線バス）</td><td>7.0%</td></tr> <tr><td>自転車</td><td>4.4%</td></tr> <tr><td>徒歩</td><td>3.5%</td></tr> <tr><td>バイク</td><td>1.8%</td></tr> <tr><td>タクシー</td><td>0.0%</td></tr> <tr><td>その他</td><td>0.0%</td></tr> </table> <p>n=227 (無回答等を除く)</p>	自家用車（運転）	53.7%	自家用車（同乗）	29.5%	鉄道	23.8%	バス（市営バス・路線バス）	7.0%	自転車	4.4%	徒歩	3.5%	バイク	1.8%	タクシー	0.0%	その他	0.0%	<p>0.0% 20.0% 40.0% 60.0% 80.0% 100.0%</p> <table border="1"> <tr><td>自家用車（同乗）</td><td>47.1%</td></tr> <tr><td>自家用車（運転）</td><td>47.1%</td></tr> <tr><td>鉄道</td><td>23.5%</td></tr> <tr><td>徒歩</td><td>5.9%</td></tr> <tr><td>自転車</td><td>2.9%</td></tr> <tr><td>バス（市営バス・路線バス）</td><td>2.9%</td></tr> <tr><td>バイク</td><td>2.9%</td></tr> <tr><td>タクシー</td><td>0.0%</td></tr> <tr><td>その他</td><td>0.0%</td></tr> </table> <p>n=34 (無回答等を除く)</p>	自家用車（同乗）	47.1%	自家用車（運転）	47.1%	鉄道	23.5%	徒歩	5.9%	自転車	2.9%	バス（市営バス・路線バス）	2.9%	バイク	2.9%	タクシー	0.0%	その他	0.0%
自家用車（運転）	53.7%																																					
自家用車（同乗）	29.5%																																					
鉄道	23.8%																																					
バス（市営バス・路線バス）	7.0%																																					
自転車	4.4%																																					
徒歩	3.5%																																					
バイク	1.8%																																					
タクシー	0.0%																																					
その他	0.0%																																					
自家用車（同乗）	47.1%																																					
自家用車（運転）	47.1%																																					
鉄道	23.5%																																					
徒歩	5.9%																																					
自転車	2.9%																																					
バス（市営バス・路線バス）	2.9%																																					
バイク	2.9%																																					
タクシー	0.0%																																					
その他	0.0%																																					
	五泉市	その他																																				
買い物目的の交通手段	<p>0.0% 20.0% 40.0% 60.0% 80.0% 100.0%</p> <table border="1"> <tr><td>自家用車（運転）</td><td>80.8%</td></tr> <tr><td>自家用車（同乗）</td><td>15.4%</td></tr> <tr><td>自転車</td><td>7.7%</td></tr> <tr><td>鉄道</td><td>3.8%</td></tr> <tr><td>徒歩</td><td>3.8%</td></tr> <tr><td>バス（市営バス・路線バス）</td><td>0.0%</td></tr> <tr><td>バイク</td><td>0.0%</td></tr> <tr><td>タクシー</td><td>0.0%</td></tr> <tr><td>その他</td><td>0.0%</td></tr> </table> <p>n=26 (無回答等を除く)</p>	自家用車（運転）	80.8%	自家用車（同乗）	15.4%	自転車	7.7%	鉄道	3.8%	徒歩	3.8%	バス（市営バス・路線バス）	0.0%	バイク	0.0%	タクシー	0.0%	その他	0.0%	<p>0.0% 20.0% 40.0% 60.0% 80.0% 100.0%</p> <table border="1"> <tr><td>自家用車（運転）</td><td>53.8%</td></tr> <tr><td>徒歩</td><td>23.1%</td></tr> <tr><td>自家用車（同乗）</td><td>15.4%</td></tr> <tr><td>自転車</td><td>7.7%</td></tr> <tr><td>バイク</td><td>7.7%</td></tr> <tr><td>鉄道</td><td>0.0%</td></tr> <tr><td>バス（市営バス・路線バス）</td><td>0.0%</td></tr> <tr><td>タクシー</td><td>0.0%</td></tr> <tr><td>その他</td><td>15.4%</td></tr> </table> <p>n=13 (無回答等を除く)</p>	自家用車（運転）	53.8%	徒歩	23.1%	自家用車（同乗）	15.4%	自転車	7.7%	バイク	7.7%	鉄道	0.0%	バス（市営バス・路線バス）	0.0%	タクシー	0.0%	その他	15.4%
自家用車（運転）	80.8%																																					
自家用車（同乗）	15.4%																																					
自転車	7.7%																																					
鉄道	3.8%																																					
徒歩	3.8%																																					
バス（市営バス・路線バス）	0.0%																																					
バイク	0.0%																																					
タクシー	0.0%																																					
その他	0.0%																																					
自家用車（運転）	53.8%																																					
徒歩	23.1%																																					
自家用車（同乗）	15.4%																																					
自転車	7.7%																																					
バイク	7.7%																																					
鉄道	0.0%																																					
バス（市営バス・路線バス）	0.0%																																					
タクシー	0.0%																																					
その他	15.4%																																					

その他目的の交通手段

- 通院目的での交通手段はいずれの方面においても、自家用車の運転による移動が最も多い。
- いずれの方面においても、次いで自家用車に同乗しての移動が多い。

	市内安田地区	市内京ヶ瀬地区
その他目的の交通手段	<p>0.0% 20.0% 40.0% 60.0% 80.0% 100.0%</p> <p>n=62 (無回答等を除く)</p>	<p>0.0% 20.0% 40.0% 60.0% 80.0% 100.0%</p> <p>n=23 (無回答等を除く)</p>
	市内水原地区	市内笹神地区
その他目的の交通手段	<p>0.0% 20.0% 40.0% 60.0% 80.0% 100.0%</p> <p>n=119 (無回答等を除く)</p>	<p>0.0% 20.0% 40.0% 60.0% 80.0% 100.0%</p> <p>n=22 (無回答等を除く)</p>
	新潟市	新発田市
その他目的の交通手段	<p>0.0% 20.0% 40.0% 60.0% 80.0% 100.0%</p> <p>n=112 (無回答等を除く)</p>	<p>0.0% 20.0% 40.0% 60.0% 80.0% 100.0%</p> <p>n=24 (無回答等を除く)</p>
	五泉市	その他
その他目的の交通手段	<p>0.0% 20.0% 40.0% 60.0% 80.0% 100.0%</p> <p>n=27 (無回答等を除く)</p>	<p>0.0% 20.0% 40.0% 60.0% 80.0% 100.0%</p> <p>n=21 (無回答等を除く)</p>

■住所別バスへの改善要望(住民アンケート)

○住民アンケートによると、最も多く望む改善要望は以下の通り。

- ・土日祝日の運行(保田、山手、旧大和、旧駒林、堀越、笹岡、神山小学校区)
- ・路線図等のわかりやすい情報提供(赤坂、旧前山、京ヶ瀬、分田、水原、神山小学校区)
- ・運行回数の増加(旧寺社小学校区)、バス停上屋の整備(安野小学校区)

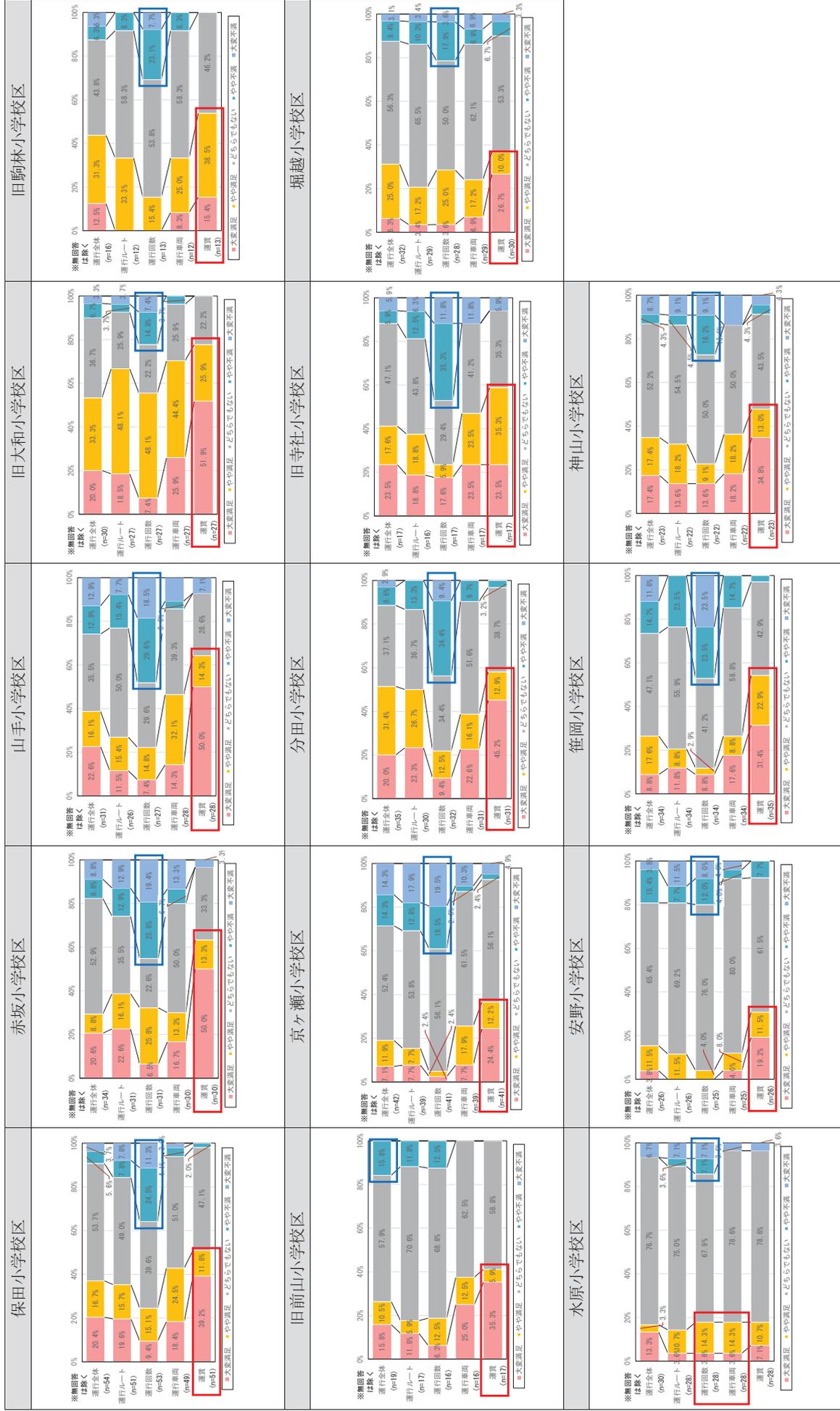
表 住所別バスへの改善要望(住民アンケート)

	保田小学校区	赤坂小学校区	山手小学校区	旧大和小学校区	旧駒林小学校区	旧前山小学校区	京ヶ瀬小学校区	分田小学校区	堀越小学校区	水原小学校区	安野小学校区	笹岡小学校区	神山小学校区
回答者数	66	33	37	18	27	51	33	23	35	51	38	36	27
新たな運行ルート	7.6%	5.1%	16.2%	0.0%	7.4%	13.7%	6.1%	4.3%	2.9%	9.8%	21.1%	5.6%	22.2%
運行回数の増加	13.6%	17.9%	21.6%	33.3%	11.1%	21.6%	21.2%	39.1%	22.9%	21.6%	21.1%	33.3%	14.6%
運行時間の拡大	16.7%	10.3%	8.1%	16.7%	3.7%	19.6%	12.1%	13.0%	20.0%	9.8%	10.5%	16.7%	14.6%
停留所の追加	9.1%	7.7%	8.1%	0.0%	7.4%	11.8%	0.0%	0.0%	5.7%	3.9%	7.9%	2.8%	11.1%
接続時間の短縮	1.5%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	4.3%	2.9%	0.0%	0.0%	2.8%	0.0%
土日祝日の運行	63.6%	43.6%	59.5%	44.4%	40.7%	17.6%	36.4%	21.7%	37.1%	19.6%	10.5%	36.1%	37.0%
乗り継ぎ割引の導入	4.5%	15.4%	0.0%	5.6%	14.8%	15.7%	6.1%	4.3%	2.9%	15.7%	5.3%	2.8%	11.1%
回数券や定期券の導入	12.1%	20.5%	18.9%	11.1%	22.2%	11.8%	24.2%	34.8%	8.6%	9.8%	18.4%	16.7%	14.8%
乗降口の段差が小さいバスの導入 (低床バスの導入)	4.5%	10.3%	13.5%	0.0%	18.5%	21.6%	12.1%	13.0%	17.1%	15.7%	18.4%	30.6%	22.2%
わかりやすい行き先の表示 (大型化や電光掲示板化など)	15.2%	28.2%	18.9%	11.1%	14.8%	5.9%	30.3%	21.7%	25.7%	17.6%	13.2%	11.1%	22.2%
冬の雪や風などをしのぐバス停上屋 (待合所)の整備	19.7%	15.4%	10.8%	16.7%	29.6%	35.3%	27.3%	21.7%	31.4%	39.2%	28.9%	22.2%	11.1%
駐車場・駐輪場の整備	4.5%	5.1%	5.4%	11.1%	3.7%	0.0%	6.1%	8.7%	5.7%	0.0%	5.3%	2.8%	7.4%
路線図や停留所、運行時刻など、わかりやすく 利用しやすい情報の提供	30.3%	46.2%	35.1%	16.7%	51.9%	39.2%	42.4%	34.8%	28.6%	45.1%	26.3%	25.0%	37.0%
バス停や携帯電話、 バスの現在位置の情報を提供	4.5%	2.6%	2.7%	16.7%	0.0%	15.7%	9.1%	4.3%	5.7%	7.8%	10.5%	8.3%	11.1%
その他	9.1%	10.3%	8.1%	11.1%	18.5%	9.8%	12.1%	13.0%	20.0%	7.8%	10.5%	8.3%	7.4%

※回答者数の30%以上の要望がある改善内容は赤色着所で示す。

■小学校区別市営バスの運行に対する満足度(住民アンケート)

- 水原小学校区を除き、運賃の満足度が最も高い。(水原小学校区では、運行回数と運行車両)
- 旧前山小学校区を除き、運行回数の不満度が最も高い。(旧前山小学校区は、運行全体)



■小学校区別運行内容の変更に対する許容の度合い(住民アンケート)

○旧寺社小学校区を除き、最も認めてもよい運行内容(案)では運行回数(案)の減少の割合が最も多い。(旧寺社小学校区では予約制の運行)

○最も認めたくない運行内容(案)は予約制の運行と回答する小学校区が最も多い。

○ちなみに、神山小学校区の最も認めてもよい運行内容(案)は運行回数の減少であり、最も認めたくない運行内容(案)は予約制の運行である。

保田小学校区	赤坂小学校区	山手小学校区	旧大和小学校区	旧駒林小学校区
<p>※無回答は除く</p> <p>1番目(認めてもよい) (n=76) 2番目(次に認めてもよい) (n=69) 3番目(認めたくない) (n=70)</p> <p>■1日の運行回数が減少する。 ■運行日が減少する。 ■運賃が高くなり、予約制となるが、自宅の近くまで運行する。</p>	<p>※無回答は除く</p> <p>1番目(認めてもよい) (n=53) 2番目(次に認めてもよい) (n=81) 3番目(認めたくない) (n=46)</p> <p>■1日の運行回数が減少する。 ■運行日が減少する。 ■運賃が高くなり、予約制となるが、自宅の近くまで運行する。</p>	<p>※無回答は除く</p> <p>1番目(認めてもよい) (n=33) 2番目(次に認めてもよい) (n=30) 3番目(認めたくない) (n=30)</p> <p>■1日の運行回数が減少する。 ■運行日が減少する。 ■運賃が高くなり、予約制となるが、自宅の近くまで運行する。</p>	<p>※無回答は除く</p> <p>1番目(認めてもよい) (n=41) 2番目(次に認めてもよい) (n=36) 3番目(認めたくない) (n=39)</p> <p>■1日の運行回数が減少する。 ■運行日が減少する。 ■運賃が高くなり、予約制となるが、自宅の近くまで運行する。</p>	<p>※無回答は除く</p> <p>1番目(認めてもよい) (n=52) 2番目(次に認めてもよい) (n=29) 3番目(認めたくない) (n=29)</p> <p>■1日の運行回数が減少する。 ■運行日が減少する。 ■運賃が高くなり、予約制となるが、自宅の近くまで運行する。</p>
京ヶ瀬小学校区	分田小学校区	旧寺社小学校区	神山小学校区	堀越小学校区
<p>※無回答は除く</p> <p>1番目(認めてもよい) (n=66) 2番目(次に認めてもよい) (n=81) 3番目(認めたくない) (n=59)</p> <p>■1日の運行回数が減少する。 ■運行日が減少する。 ■運賃が高くなり、予約制となるが、自宅の近くまで運行する。</p>	<p>※無回答は除く</p> <p>1番目(認めてもよい) (n=56) 2番目(次に認めてもよい) (n=32) 3番目(認めたくない) (n=33)</p> <p>■1日の運行回数が減少する。 ■運行日が減少する。 ■運賃が高くなり、予約制となるが、自宅の近くまで運行する。</p>	<p>※無回答は除く</p> <p>1番目(認めてもよい) (n=20) 2番目(次に認めてもよい) (n=25) 3番目(認めたくない) (n=24)</p> <p>■1日の運行回数が減少する。 ■運行日が減少する。 ■運賃が高くなり、予約制となるが、自宅の近くまで運行する。</p>	<p>※無回答は除く</p> <p>1番目(認めてもよい) (n=52) 2番目(次に認めてもよい) (n=51) 3番目(認めたくない) (n=40)</p> <p>■1日の運行回数が減少する。 ■運行日が減少する。 ■運賃が高くなり、予約制となるが、自宅の近くまで運行する。</p>	<p>※無回答は除く</p> <p>1番目(認めてもよい) (n=49) 2番目(次に認めてもよい) (n=45) 3番目(認めたくない) (n=46)</p> <p>■1日の運行回数が減少する。 ■運行日が減少する。 ■運賃が高くなり、予約制となるが、自宅の近くまで運行する。</p>
水原小学校区	安野小学校区	神山小学校区		
<p>※無回答は除く</p> <p>1番目(認めてもよい) (n=70) 2番目(次に認めてもよい) (n=66) 3番目(認めたくない) (n=69)</p> <p>■1日の運行回数が減少する。 ■運行日が減少する。 ■運賃が高くなり、予約制となるが、自宅の近くまで運行する。</p>	<p>※無回答は除く</p> <p>1番目(認めてもよい) (n=40) 2番目(次に認めてもよい) (n=80) 3番目(認めたくない) (n=49)</p> <p>■1日の運行回数が減少する。 ■運行日が減少する。 ■運賃が高くなり、予約制となるが、自宅の近くまで運行する。</p>	<p>※無回答は除く</p> <p>1番目(認めてもよい) (n=52) 2番目(次に認めてもよい) (n=48) 3番目(認めたくない) (n=45)</p> <p>■1日の運行回数が減少する。 ■運行日が減少する。 ■運賃が高くなり、予約制となるが、自宅の近くまで運行する。</p>		

2.4 過年度（平成 21 年）アンケート調査との比較

2.4.1 平成 21 年アンケート調査の実施概要

平成 21 年当時、阿賀野市総合連携計画策定にあたって、公共交通の利用状況、改善ニーズを把握することを目的にアンケート調査を実施した。

表 平成 21 年のアンケート実施概要

調査対象	住民	公共交通利用者
配布対象	・ 18 歳以上の阿賀野市民 (無作為抽出)	①バス利用者、②鉄道利用者
配布・ 回収方法	・ 郵送配布 ・ 郵送回収	・ 直接配布 ・ 郵送回収
配布数・ 回収状況	・ 2,822 票(回収数：1,241 票) 回収率：53.4%	・ 641 票(回収数：157 票) 回収率：24.4%
調査項目 (設問内容)	(1)最近の外出目的と 目的地、利用公共交通、 乗車・下車までの交通手段 (2)バスの利用状況、利用した 理由、満足度、改善ニーズ、 運行内容変更時の利用の意向 (3)鉄道の利用状況、改善ニーズ (4)その他、自由意見 (5)属性 など	(1)配布日の外出目的、目的地、 乗車・下車までの交通手段、利用した 理由 (2)バスの利用状況、利用した理由、 満足度、改善ニーズ、運行内容変更時 の利用の意向 (3)鉄道の利用状況、改善ニーズ (4)その他、自由意見 (5)属性 など

※赤字は平成 28 年のアンケート調査と大きく変わる部分である。

2.4.2 平成 21 年アンケート調査との比較

■アンケート回答者の属性の比較

【住民アンケート】

- 平成 21 年では 10 歳以上の住民、平成 28 年では 10 歳代、60 歳以上の住民を対象にアンケートを配布した。
- 平成 21 年に比べ、平成 28 年の回答者は自動車の保有率が減少し、自転車の保有率が増加している。

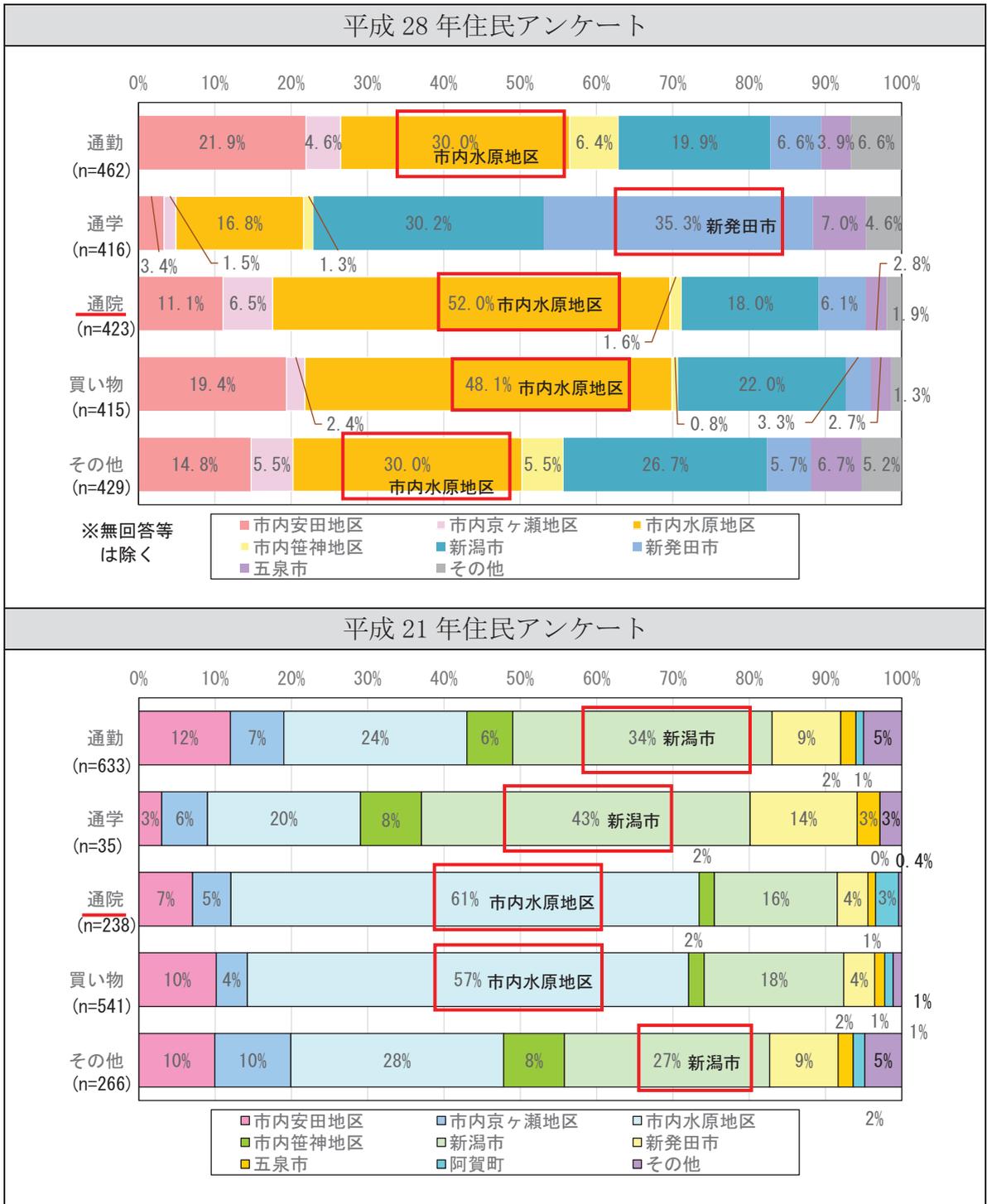
【利用者アンケート】

- 平成 21 年、平成 28 年ともに回答者の年齢は公共交通を利用が多いとされる 60 歳代以上の高齢者と 20 歳未満の回答者で約 7 割を占める。
- 平成 21 年に比べ、平成 28 年の回答者は乗り物の保有率が減少している。

	平成 28 年住民アンケート	平成 21 年住民アンケート
年齢	<p>n=1,377(無回答等を除く)</p>	<p>N=1201</p>
個人で所有又は専用の乗り物の有無	<p>n=1,228(無回答等を除く)</p>	<p>(N=1,298) 複数回答</p>
	平成 28 年利用者アンケート	平成 21 年利用者アンケート
年齢	<p>n=69(無回答等を除く)</p>	<p>N=145</p>
個人で所有又は専用の乗り物の有無	<p>n=65(無回答等を除く)</p>	<p>(N=148) 複数回答</p>

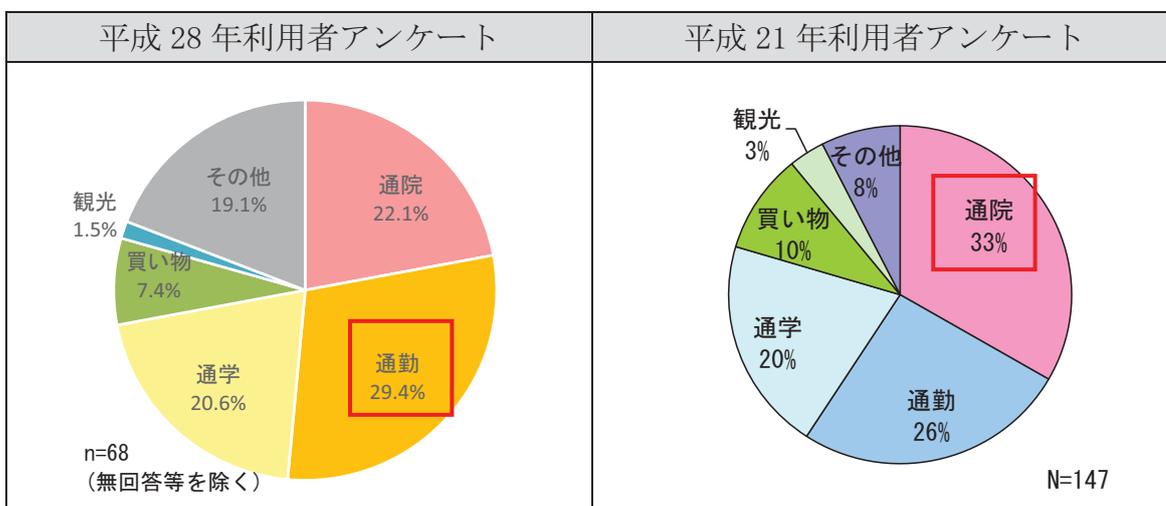
■外出目的別の行き先(住民アンケートのみ)

- 平成 21 年は通勤、通学、その他の目的では新潟市が最も多い行き先であったが、平成 28 年では通勤、その他の目的では市内水原地区、通学目的では、新発田市が最も多い行き先となっている。
- 通院、買い物の目的は平成 21 年、平成 28 年ともに、市内水原地区が最も多い行き先となっている。
- 平成 28 年、平成 21 年ともに阿賀野市内が行き先となる最も多い目的は通院で、次いで買い物が多。



■公共交通の利用目的(利用者アンケートのみ)

○平成 21 年の公共交通の利用目的は通院が最も多かったが、平成 28 年では通勤の目的が最も多く、「その他」の目的が増加した。

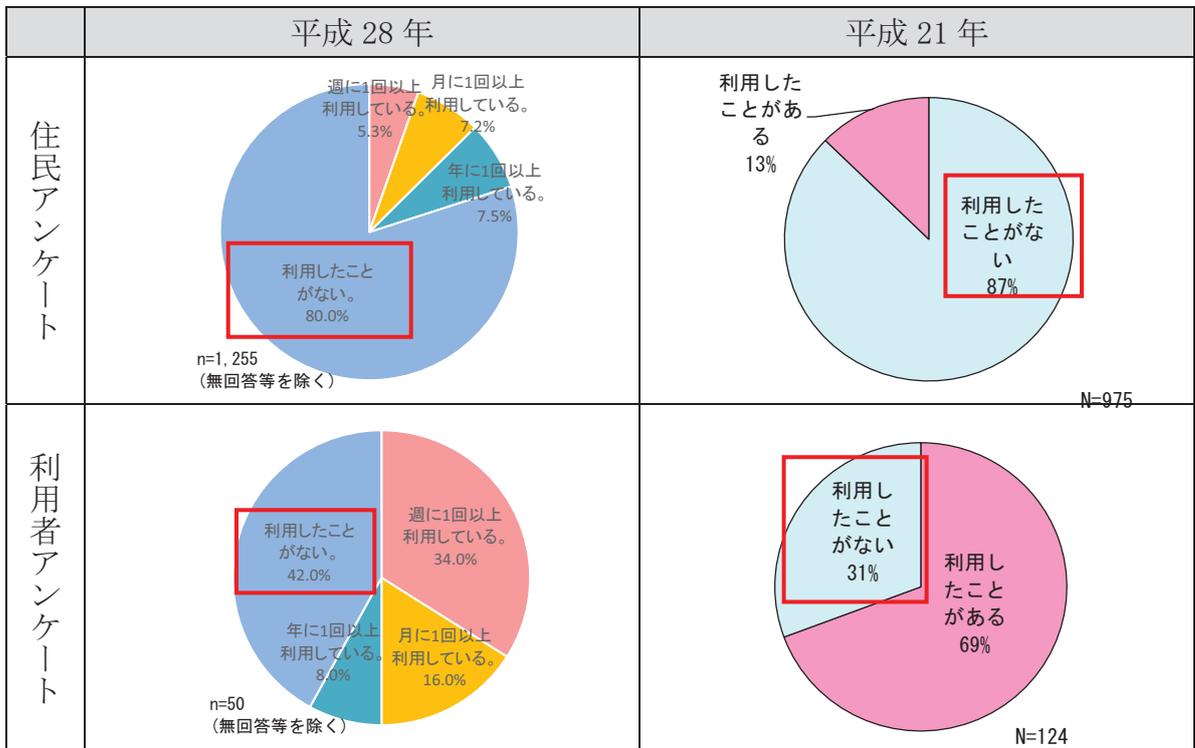


※平成 28 年その他の例

お見舞い、温泉、役所、文化講座の受講など

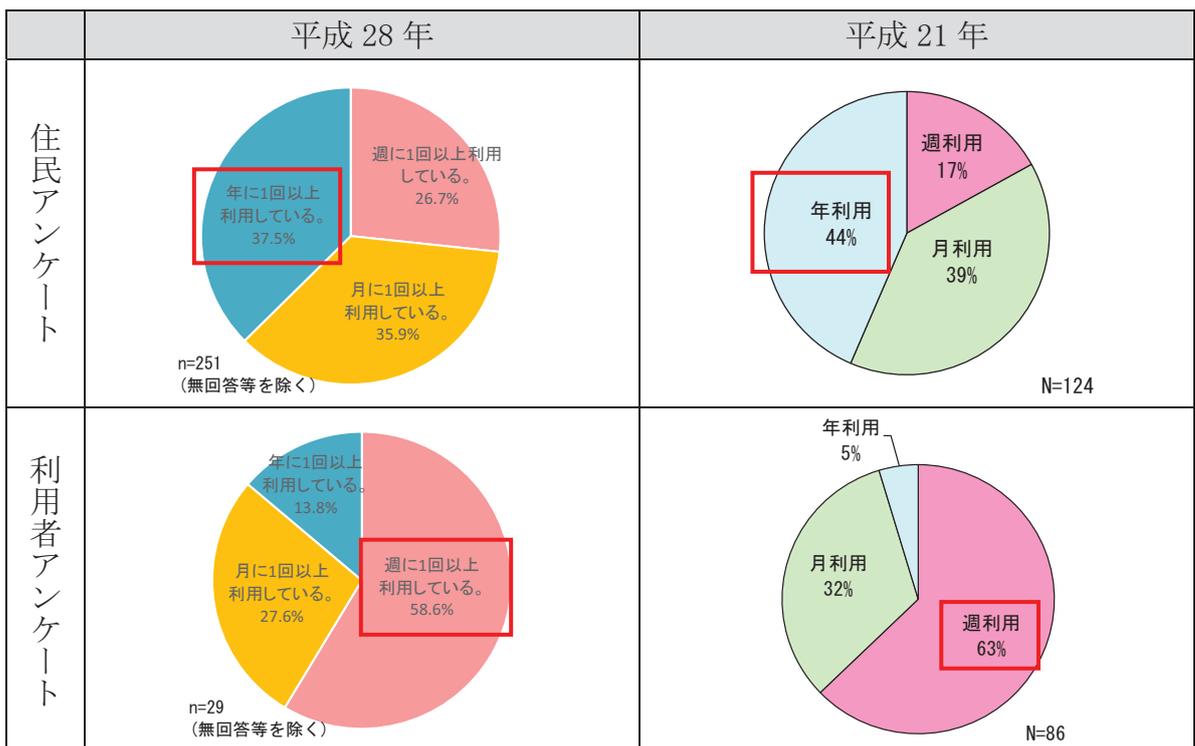
■バスの利用の有無(阿賀野市営バス)

○平成 21 年に比べ、住民アンケートでは、市営バスを利用したことがない回答者の割合が減少したが、利用者アンケートでは増加した。



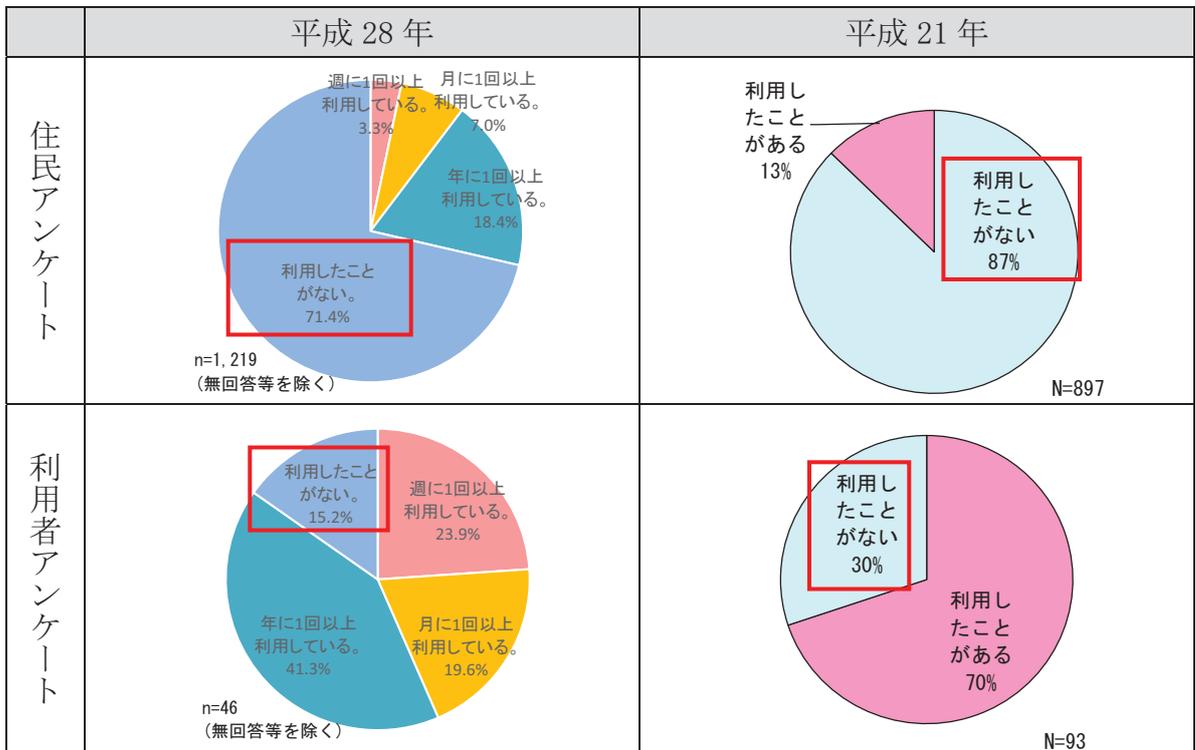
■バスの利用頻度(阿賀野市営バス)

○平成 21 年、平成 28 年ともに、住民アンケートでは年に 1 回以上の利用、利用者アンケートでは週に 1 回以上の利用が最も多い。



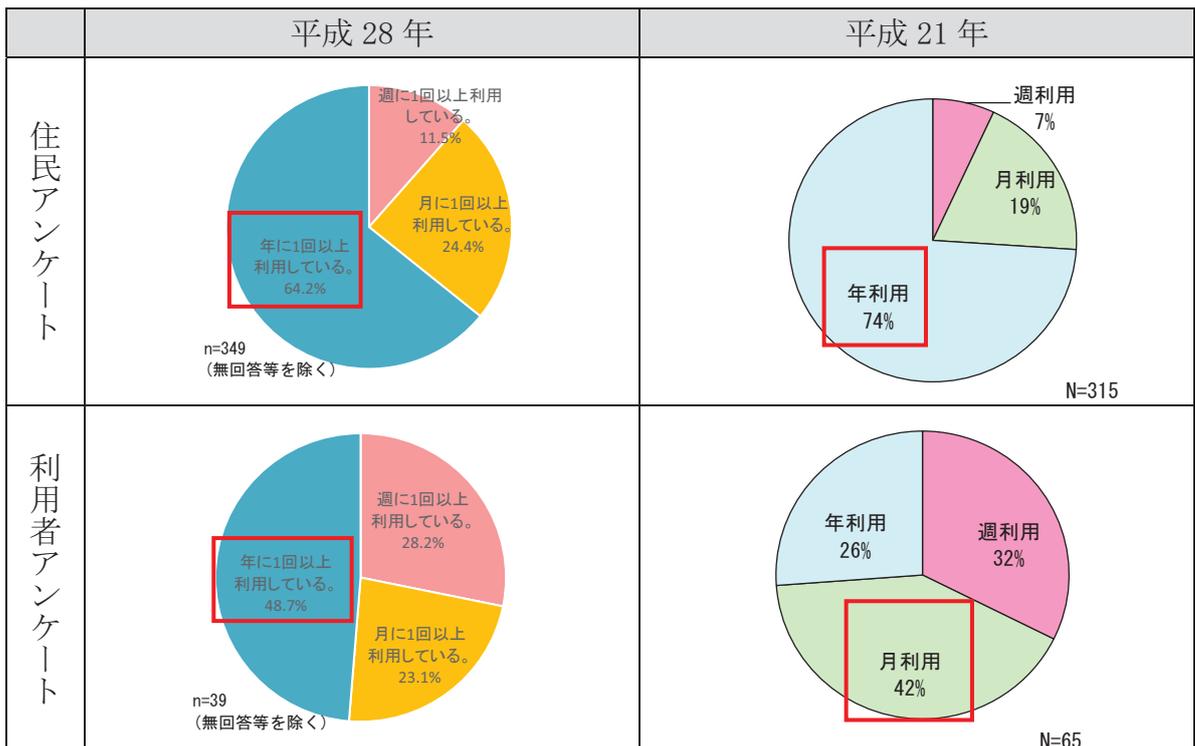
■バスの利用有無(新潟交通路線バス)

○平成 21 年に比べ、住民アンケート、利用者アンケートともに新潟交通路線バスを利用したことがない回答者の割合が減少した。



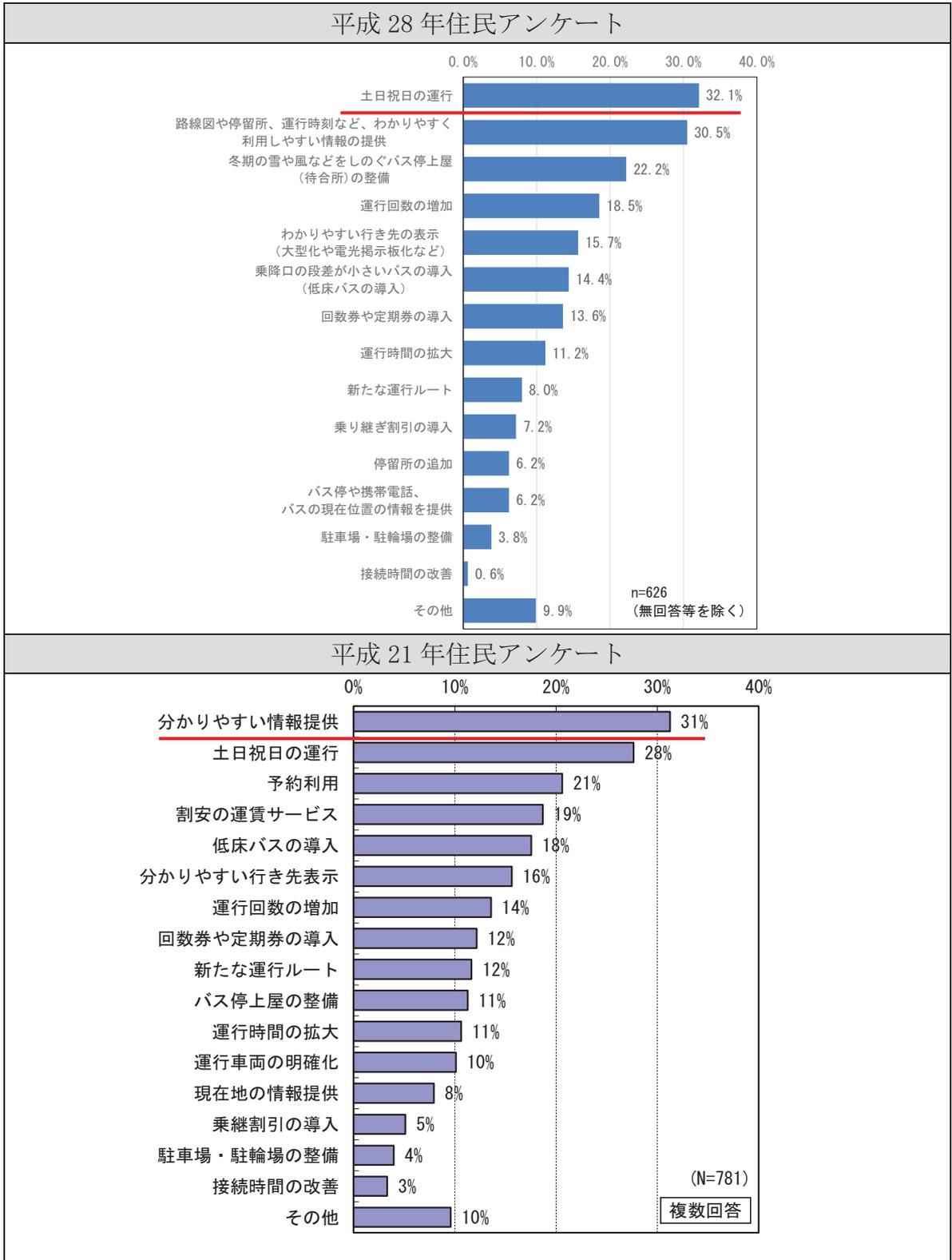
■バスの利用頻度(新潟交通路線バス)

○平成 21 年、平成 28 年ともに、住民アンケートでは年に 1 回以上の利用が多い。
○平成 21 年の利用者アンケートでは、月に 1 回以上の利用が多いが、平成 28 年では、週に 1 回以上の利用が多い。



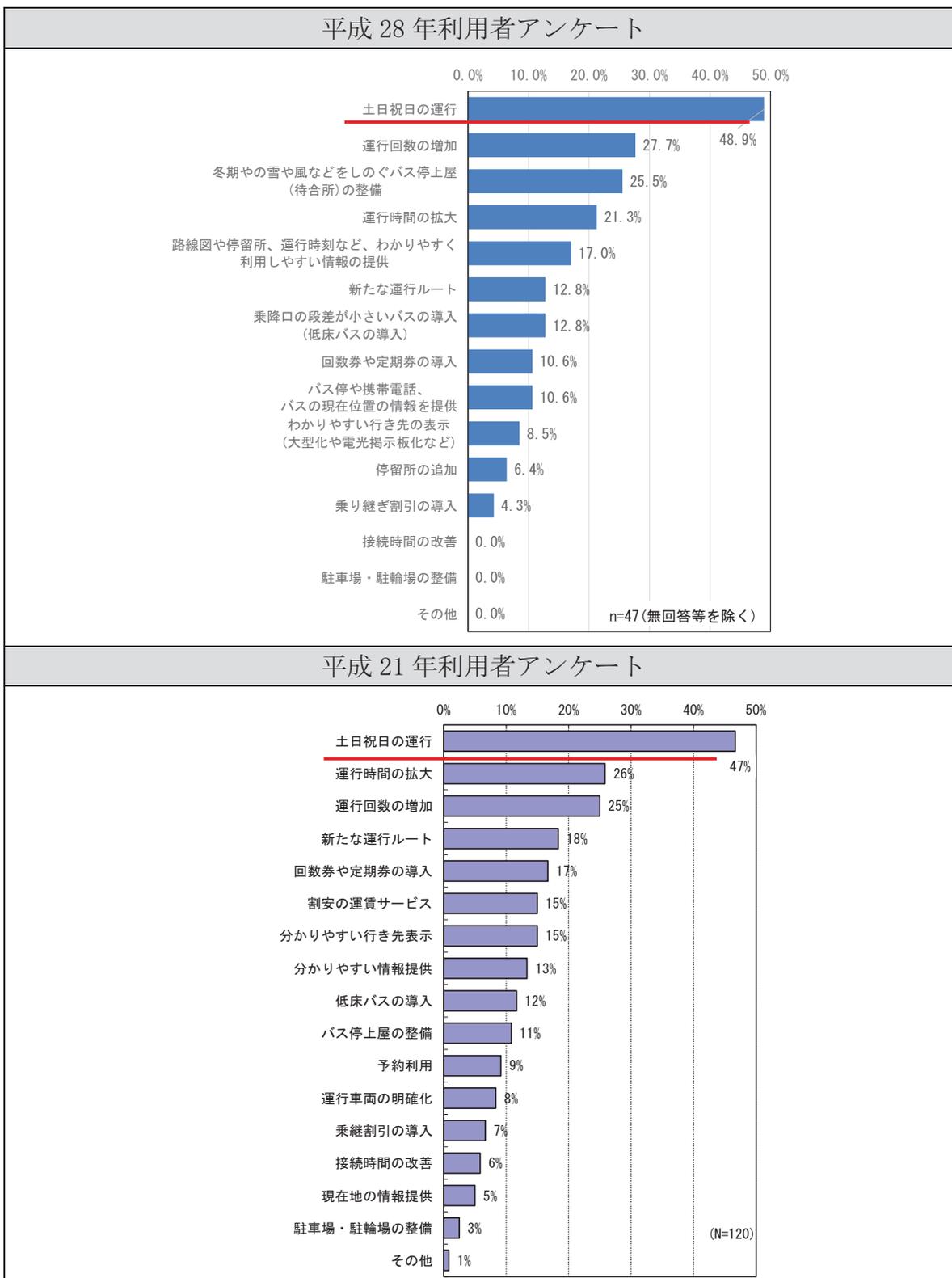
■バスへの改善要望(住民アンケート)

- 平成 21 年、平成 28 年の住民アンケートの回答者は、土日祝日の運行、分かりやすい情報提供の改善要望が多い。
- 平成 21 年に比べ、平成 28 年はバス停上屋の整備の要望が増えた。



■バスへの改善要望

- 平成 21 年、平成 28 年ともに利用者アンケートの回答者は土日祝日の運行の改善要望が最も多い。
- 次いで多いのは、平成 21 年では運行時間の拡大であり、平成 28 年では運行回数の増加である。
- 平成 21 年に比べ、平成 28 年はバス停上屋の整備の要望が増えた。



■バスの運行に対する満足度

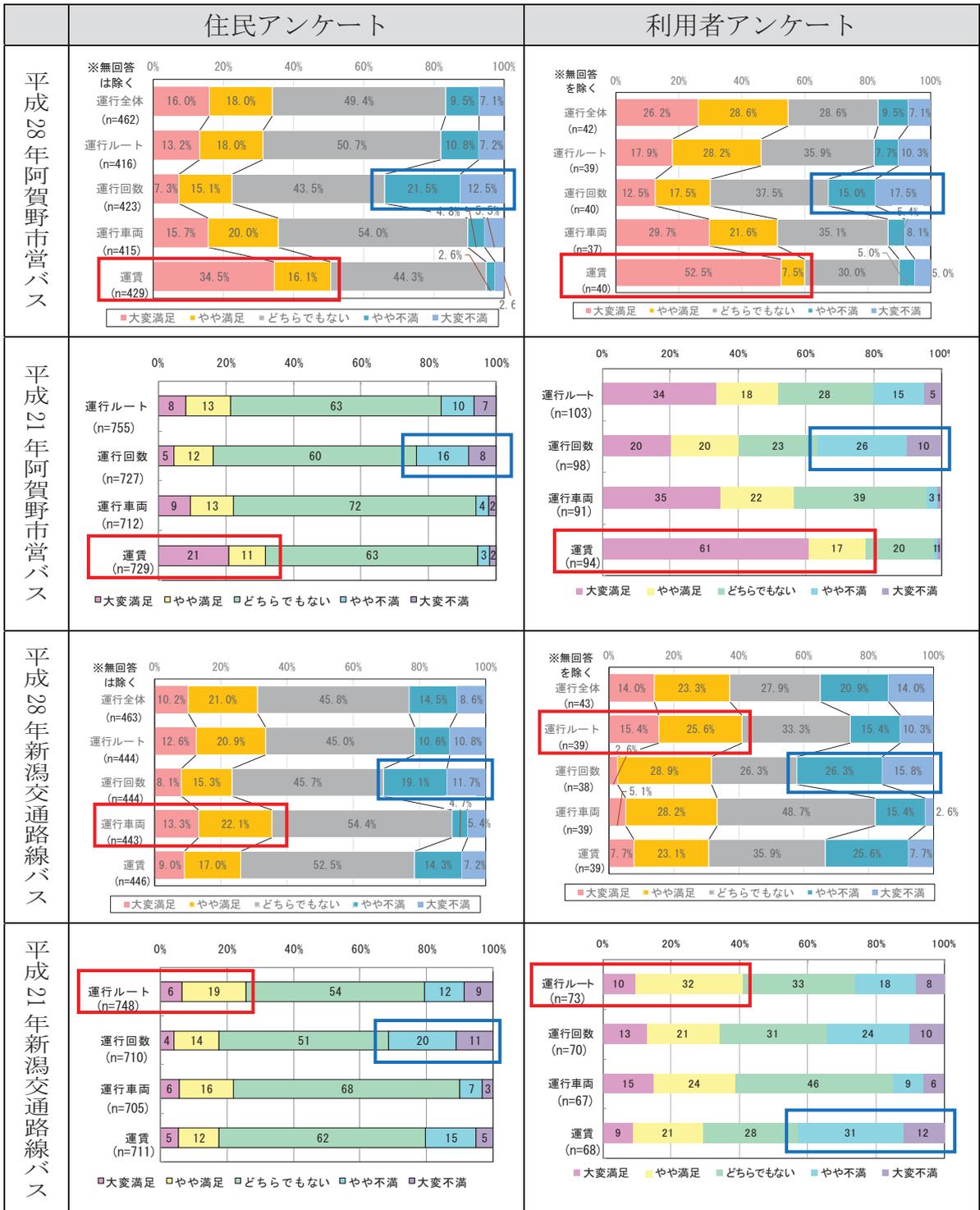
【阿賀野市営バス】

○運賃の満足度が最も高く、運行回数の満足度が最も低いことは変わっていない。

【新潟交通路線バス】

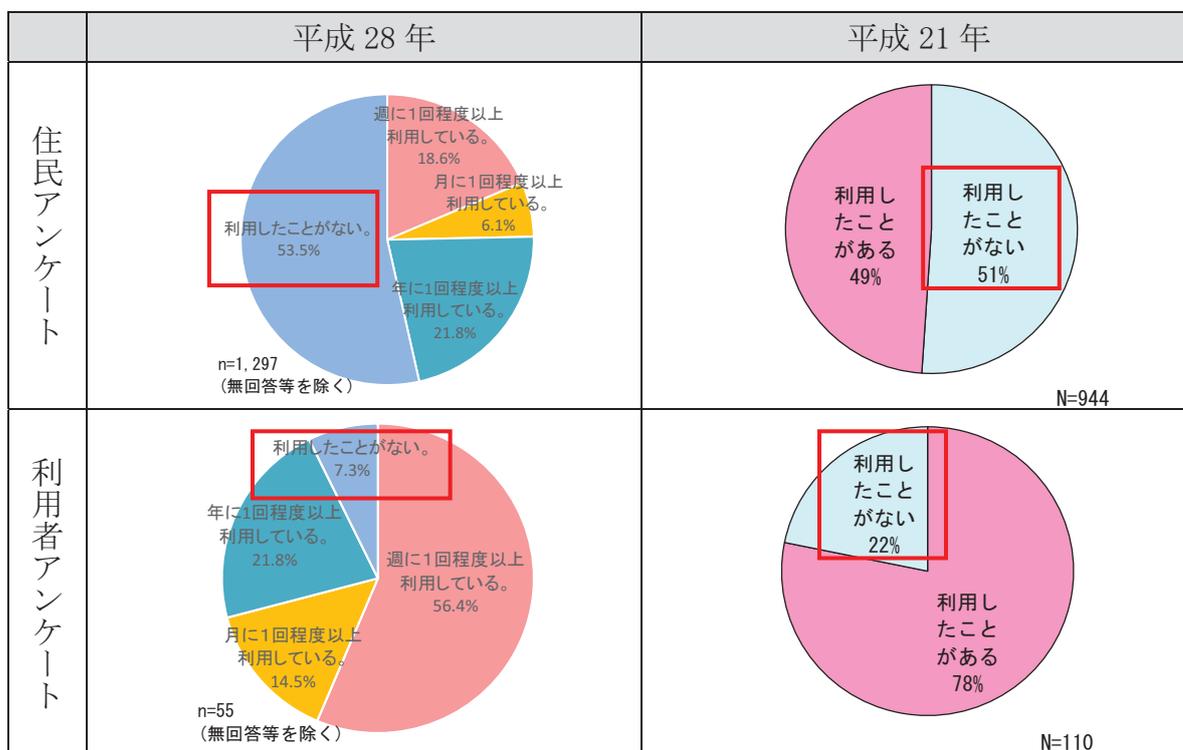
○運行ルート、運行車両の満足度が比較的高いことは変わっていない。

○平成 21 年調査時には住民は運行回数、利用者は運賃への不満度が最も高かったが、平成 28 年調査では住民、利用者ともに運行回数への不満度が最も高い。



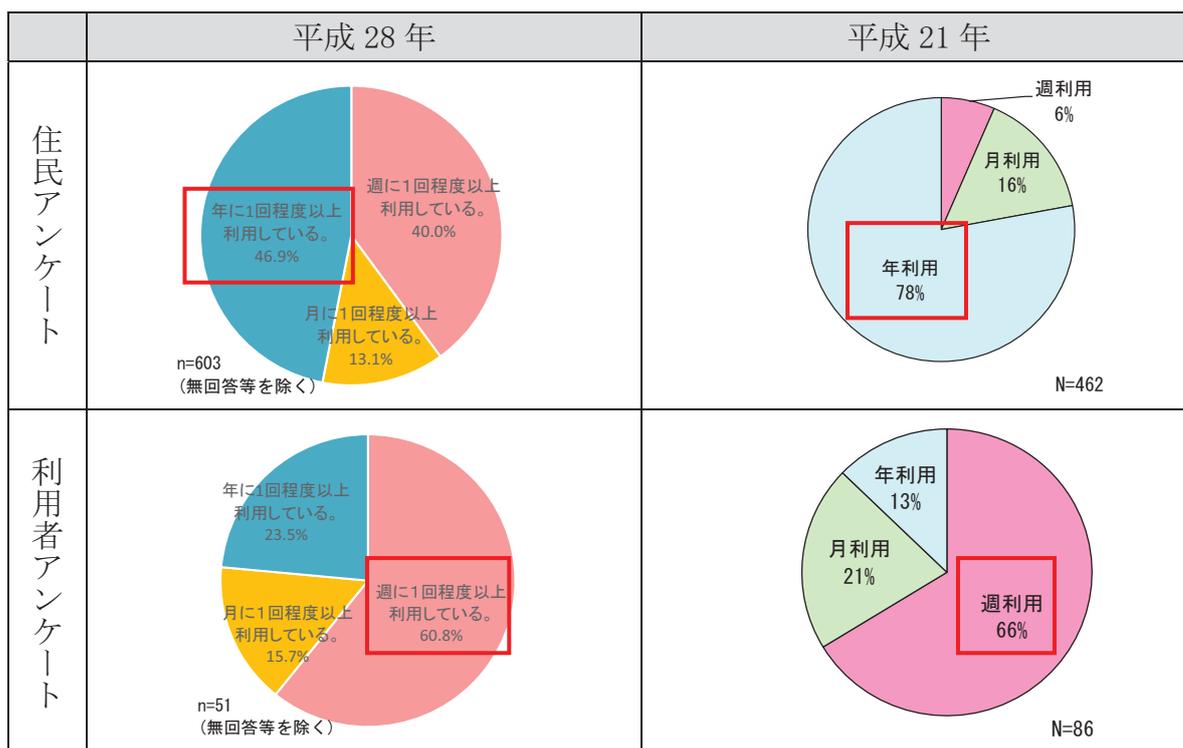
■鉄道の利用有無

○鉄道を利用したことがない回答者の割合は、住民アンケートでは、平成21年に比べ平成28年では横ばいであるが、利用者アンケートでは減少している。



■鉄道の利用頻度

○平成21年、平成28年ともに、住民アンケートでは年に1回以上の利用、利用者アンケートでは週に1回以上の利用が最も多い。



3 阿賀野市の上位・関連計画の整理

3.1 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る。

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～平成 36 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

- ・各集落と市役所、各支所、病院等をつなぐ交通機関として、市域全域において運行(11 路線)している市営バスの利用者が年々減少しています。今後、人口減少や少子高齢化の進行により、利用者の一層の減少が予測されます。
- ・利用者の減少に伴って、公共交通サービスの提供が低下すれば、日常生活において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、日常生活を支える基本的サービスとして市営バスの運行を充実するとともに、地域の実情に応じた、市民が利用しやすい公共交通づくりに取り組みます。
- ・通勤・通学者の約 4 割が市外へ移動をしている現状を踏まえ、公共交通機関による市外への移動の利便性の向上を図ります。

成果指標

公共交通機関の満足度

指標名	現状値(平成 27 年度)	目標値(平成 32 年度)
公共交通の満足度	57.0%	65%

基本事業

・市内の交通手段の確保

[あるべき姿]

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(平成 26 年度)	目標値(平成 32 年度)
市営バスの年間総利用者数	114, 156 人	現在の利用数を維持
市内移動の公共交通機関の満足度	67. 3% (平成 27 年度)	70%

・市外への交通手段の確保※

※2020 年までの基本計画期間に成果向上・維持に注力する分野として指定されている。

[あるべき姿]

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(平成 26 年度)	目標値(平成 32 年度)
市外移動の公共交通機関の満足度	46. 6% (平成 27 年度)	60%
水原駅の 1 日平均乗車数	815 人	現状を維持

3.2 阿賀野市都市計画マスタープラン

※注 別途策定予定である「都市計画マスタープラン」の内容が記載される予定です。

3.3 阿賀野市まち・ひと・しごと創生総合戦略

○まち・ひと・しごと創生総合戦略では、基本目標の方向性として公共交通の充実を図り、利便性の向上を図る戦略を示している。

計画の概要・基本理念

- ・策定年次:平成 27 年 10 月
- ・計画期間:平成 27 年度～平成 31 年度

◎基本目標

1. 子育て環境日本一のまちづくり
2. 健康寿命日本一のまちづくり
3. 安全・安心な暮らしの実現
4. 地域経済の活性化

◎基本的方向性(一部抜粋)

基本目標 4: 地域経済の活性化

○市民生活における移動の利便性向上のため、公共交通の充実を図ります。

公共交通に関する課題・戦略

新たな生活・交流の拠点形成

・市民生活の利便性の向上が図られ、また市内外の人との交流が盛んになる拠点づくりを進めます。

[主な取組概要]

にぎわいの拠点となる JR 水原駅の駅前広場や周辺道路の整備について検討を進めます。

市外への交通手段の確保

・市外への交通手段を確保し、利用者の利便性の向上を図ります。

[主な取組概要]

市民だれもが容易に市内を行き来できるよう、市営バス運行の一層の効率化を図るとともに、市外への移動の利便性向上のため、JR や路線・高速バスなどの公共交通機関とのアクセス向上を図ります。

市営バスのルートや停留所の位置など、利用促進のための情報提供を行います。

磐越自動車道安田インターチェンジ周辺において、パークアンドライドの利便性を高めます。

3.4 阿賀野市地域公共交通総合連携計画

3.4.1 計画の概要

○総合連携計画では、目標像以下の4つの視点に立ち、目標、施策、事業をとりまとめ、公共交通の方向性を示している。

・策定年次:平成22年3月

4つの視点・基本的方針	概要
(1) 地域住民の自立した日常生活及び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。
(2) 人口増加や就業施設の立地促進等の地域の活性化を図る。	・人口集積が高い地域(人口集積が見込める地域)や就業施設(工業団地、商業施設等)の集積と公共交通が連携することにより、地域の活性化を図る。
(3) 観光等の地域間交流の促進を図る。	・商店街(中心市街地)、瓢湖、温泉施設等の商業・観光施設と他地域との交流を促進する。
(4) 地球温暖化対策としての公共交通の利用促進を図る。	・地域のニーズに応じた公共交通とすることで、マイカー等からの利用の転換、利用促進を図る。

3.4.2 計画の評価における進捗状況

総合連携計画内の目標、施策、事業の進捗、達成状況について、以下の基準をもとに整理する。

進捗、達成状況について

評価A：「着手しており、効果が認められる目標(施策、事業)」が該当する。

評価B：「着手しているが効果が十分でない目標(施策、事業)、あるいは効果が検証できていない目標(施策、事業)」が該当する。

評価C：「未着手の目標(施策、事業)、あるいは着手を見送った目標(施策、事業)」が該当する。

(1) 目標の達成状況

目標	概要	取り組んだ内容・評価項目	達成状況	取り組み状況
(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、学生、観光客など誰もが、容易かつ快適に利用できる、利便性の高い生活交通手段を構築する。	[取り組んだ内容] ○市営バスの路線本数、運行本数を維持 ○市営バスの運行ダイヤ、運行経路を住民ニーズにあわせて変更 ○沿線に観光施設が多い五頭温泉郷線の土日祝日運行を維持 [評価項目] ○公共交通の満足度(H28 アンケート) 【住民】 市営バス、民間路線バスともに全項目(運行ルート、運行回数、運行車両、運賃)で満足度が増加した。 【利用者】 市営バスはH22年当時と比較して全項目で満足度が減少、民間路線バスは運行車両に関する満足度が減少したが、運行車両以外の項目は満足度を維持している。 ○市営バスの運行本数 H21:1日95本→H27:1日95本	A	・市営バスは、住民ニーズにあわせて変更を行いながら路線本数、運行本数を維持し、高齢者、学生、観光客などが容易に利用できる生活交通手段を確保してきた。 ・しかし、近年は人口減少やマイカー利用の増加などにより、利用者数が減少している。
(2) 市街地整備などに合わせた公共交通を運行することによるまちの活性化	○宅地開発や都市施設整備などの市街地整備に合わせた利便性の高い公共交通を運行することにより、市内の交流を活性化してまちの活性化に寄与する。	[取り組んだ内容] ○市街地循環線の試験運行(H28.2~3)	B	・市街地循環線の試験運行では利用者が低迷し、本格運行の検討には至らなかった。
(3) 市内外の交流促進に結びつく交通体系の整備	○阿賀野市と周辺市町を結ぶ公共交通を強化し、観光客など市外からの利用者にとって利便性の高い公共交通を提供して、市外との交流を促進する。	[取り組んだ内容] ○JR羽越本線の運行本数を維持 [評価項目] ○JR羽越本線、民間路線バス水原～新潟線の運行本数 JR 羽越本線 - H21:1日上下25本→H28:1日上下25本 民間路線バス水原～新潟線 - H21:1日上下55本→H28:1日上下51本	A	・阿賀野市と周辺市町を結ぶJR及び民間路線バスの運行本数をおおむね維持している。
(4) 公共交通の利用促進や環境にやさしい燃料の転換による環境負荷の軽減	○自動車と公共交通の適切な役割分担を図り、良質な公共交通サービスを提供することにより、マイカー利用から公共交通利用への転換を促進し、環境負荷の軽減を図る。また、公共交通の使用燃料についても、環境に配慮する。	[取り組んだ内容] ○市広報誌の特集、公共交通マップ・時刻表の作成・配布、市営バス情報チラシ配布 ○市職員のノーマイカーデーの実施	B	・公共交通の利用促進啓発活動を行い、周知が図られた。 ・一方、環境にやさしい燃料の使用については取り組みが出来なかった。

(2) 施策の達成状況

視点	施策	施策内容	主な実施主体	取り組んだ内容	進捗状況	取り組み状況
「地域住民の自立した日常生活及び社会生活を確保する」視点	1-1 公共交通の充実	<p>○高齢者が多く、集落が分散しているため、商業施設や病院等の生活関連施設に向かうための公共交通を確保する。</p> <p>○マイカーを利用しない(できない)観光客のために、水原駅等から観光地(観光施設)に向かうため交通手段を確保する。</p> <p>○11路線ある市営バスの運行車両について、行き先等が識別しやすい外観や表示方法を工夫するとともに、停留所標識が未設置のバス停における停車位置の明確化、夜間でも見やすい時刻表の導入等により、分かりやすさの向上を図る。</p> <p>○市営バスの土日祝日の運行は、ニーズの動向を詳細に調査して実施する。</p>	阿賀野市	<p>[取り組み内容]</p> <p>○各地域の各施設を限なく回るため、市営バスの11路線を維持</p> <p>○沿線に観光施設が多い五頭温泉郷線の土日祝日運行を維持</p> <p>○路線別カラーマターグネットの作成・車両への貼付け</p> <p>○停留所標識の未設置箇所への設置</p> <p>○土曜日運行の実証試験 (H22.10～12、H23.10～H24.3)</p> <p>○寺社線の一部便で日曜日に運行開始(H24.10)</p> <p>○お盆、年末・年始期間運行の実証試験 (H27.8、H27.12)</p>	A	<ul style="list-style-type: none"> 市営バスは、住民ニーズにあわせて変更を行いながら路線本数、運行本数を維持し、高齢者、学生、観光客などが容易に利用できる生活交通手段を確保してきた。 路線別カラーマターグネットの作成やバス停標識の設置などにより市営バスの利用しやすさ、利便性が向上した。今後も継続、充実させていく必要がある。 H21実施のアンケート調査において要望の多かった土日祝日の運行については、実証試験を行い利用者数、利用目的などを慎重に検討した結果、寺社線の一部の日曜日運行の開始につながった。 全便運休期間としているお盆(8/13～16)、年末・年始(12/29～1/3)の運行については、実証試験を行った結果、利用者数は低迷したが、医療機関の診療日やまちなか活性化への寄与などを考慮し、引き続き検討が必要である。
	1-2 需要に応じた運行方法の導入	<p>○市営バスの収支率(運行経費に対する運賃収入の割合)の低い路線等について、利用者数に合わせた運行方法(デマンド運行等)を検討する。</p> <p>○市が運行欠損額(赤字額)を全額補填している路線バスについて、道路運送法第79条による、市が直営で運行する市営バスへの切替えも視野に入れ、運行方法等の見直しを検討する。</p>	阿賀野市 五泉市 阿賀町 交通事業者	<p>[取り組み内容]</p> <p>○神山線で自由乗降の運行を実施 (H25.10～H26.3)</p> <p>○利用者数に合わせた新バス車両の導入 (H27.11)</p> <p>○民間路線バス路線の再編 (後掲(3)事業1)</p>	B	<ul style="list-style-type: none"> 神山線で自由乗降区間を設定し、デマンド運行に近い形での運行を試験的に行った。利用者にはおおむね好評であったが、安全性の確保に課題が残った。なお、従前どおりの路線運行であるため、収支率改善には寄与しない。また、車両の更新に際し、利用者数に合せ、14人乗りの小型車2台を導入した。引き続きデマンド運行等の検討が必要である。 市が運行欠損額(赤字額)を全額補填している路線については、乗降調査並びに沿線住民及び利用者アンケートを実施しうえて、再編を行った。
	1-3 運転免許証返納制度との連携	<p>○運転免許証を自主返納した高齢者に対し、公共交通の利用を促す施策を検討する。</p>	阿賀野市 阿賀野警察署 阿賀野市交通安全協会	<p>[取り組み内容]</p> <p>○平成23年1月以降市営バスの利用料金2年間免除などの運転免許返納支援事業を実施している。平成27年度までで累計461人が返納</p>	A	<ul style="list-style-type: none"> 制度が住民に定着してきており、平成26年度及び27年度はそれぞれ100人前後の自主返納があった。公共交通利用者の増加に一定程度貢献していると考えられる。

視点	施策	施策内容	主な実施主体	取り組んだ内容	進捗状況	取り組み状況
「人口増加や就業施設等の地域の活性化を図る」視点	2-1 公共交通を活用したまちの活性化	○市街地整備や地域活性化施策に合わせて、行政、交通事業者及び地域の連携のもと、住民はもとより通勤、通院、買い物、観光等を目的とした来訪者のニーズに合わせてバス運行や交通結節点機能の継続的改善を行い、公共交通を利用した地域間交流を活性にすることで、まちの活性化に寄与する。	阿賀野市	[取り組んだ内容] ○ニーズに合わせて、バスの運行ダイヤ、運行経路を変更(毎年) ○あがの市民病院駐車場整備にあわせて、バス待ち環境を整備(H27.10) ○まちなか交流促進を目的とした市街地循環線の試験運行(H28.2~3)	B	・住民ニーズにあわせ変更を行いながら路線本数、運行本数を維持してきたことにより、通勤、通学、通院、買い物、観光等の交通手段が確保されている。 ・また、あがの市民病院駐車場整備にあわせて、バス待ち環境を整備したことにより、病院利用者の利便性が向上した。ただし、実施時期の関係で利用者数の検証は今後行うこととする。 ・市街地循環線の試験運行では、利用者が低迷し、本格運行には至っていない。
	2-2 商業施設等との連携	○公共交通の利用促進のため、商店街や商業施設側から、バスを利用する買い物客を対象とした優遇策を検討する。 ○買い物客の利便性向上を図るため、ニーズに応じて、郊外の商業施設へのバス運行を検証するとともに、店舗敷地を活用したバス停やバス待ちスペースを確保する。	阿賀野市 商工会	[取り組んだ内容] ○まちなか交流促進を目的とした市街地循環線の試験運行(H28.2~3) ○市内大型商業施設敷地内への市営バスの運行(H25.10)	B	・市街地循環線の試験運行では、利用者が低迷し、本格運行には至っていない。商店街等との連携が課題である。 ・大型商業施設敷地内へ市営バスを乗り入れることによって、利用者の利便性が向上した。
	2-3 公共交通の連携強化	○鉄道とバス(市営バス、路線バス)、市営バスと路線バス等、公共交通が、鉄道駅やバス停等でスムーズに接続(相互連携)できるようにする。	阿賀野市	[取り組んだ内容] ○鉄道に合わせた市営バスの運行ダイヤ見直し(毎年)	B	・市営バスの一部の便において、鉄道及び路線バスとの接続を確保しているが、すべての接続が確保されていない。今後も利用者の目的にあわせた接続確保の検討が必要である。 ・五泉・石間方面の路線バスの再編にあわせ、安田地区利用者の高速バスへの接続を確保した。

視点	施策	施策内容	主な実施主体	取り組んだ内容	進捗状況	取り組み状況
「観光等 地域間交流 の促進を図 る」視点	3-1 公共交通を活用した まちの活性化 【再掲 2-1】	○市街地整備や地域活性化施策に合わせて、行政、交通事業者及び地域の連携のもと、住民はもとより通勤、通院、買い物、観光等を目的とした来訪者のニーズに合わせたバス運行や交通結節点機能の継続的改善を行い、公共交通を利用した地域間交流を活性にすることで、まちの活性化に寄与する。	阿賀野市	[取り組んだ内容] ○ニーズに合わせて、バスの運行ダイヤ、運行経路を変更(毎年) ○あがの市民病院駐車場整備にあわせて、バス待ち環境を整備(H27.10) ○まちなか交流促進を目的とした市街地循環線の試験運行(H28.2~3)	B	・住民ニーズにあわせて変更を行いながら路線本数、運行本数を維持してきたことにより、通勤、通学、通院、買い物、観光等の交通手段が確保されている。 ・また、あがの市民病院駐車場整備にあわせて、バス待ち環境を整備したことにより、病院利用者の利便性が向上した。ただし、実施時期の関係で利用者数の検証は今後行うこととする。 ・市街地循環線の試験運行では、利用者が低迷し、本格運行には至っていない。
	3-2 幹線(バス、鉄道)の 利便性向上	○路線バス(新潟～水原線を除く。)の運行方法等の見直しと併せて、市営バスや鉄道等との接続改善を行い、利用促進を図る。 ○羽越本線の運行本数や運行時刻の改善、新津駅での信越本線、磐越西線との接続改善等、利用促進に向けた検討を行う。	阿賀野市 交通事業者	[取り組んだ内容] ○鉄道に合わせた市営バスの運行ダイヤ見直し(毎年) ○JRへの要望	B	・市営バスの一部の便において、鉄道及び路線バスとの接続を確保しているが、すべての接続が確保されているものではない。今後も利用者の目的にあわせた接続確保の検討が必要である。 ・通勤、通学利用者の多い朝7時台の増便及び新潟駅への直通化の要望をJRに行っているが、実現されていない。
「地球温暖 化対策とし ての公共交 通の利用促 進を図る」 視点	4-1 利用促進のための 多様な情報の提供	【公共交通】 ○市内の鉄道、バス等運行情報(運行時刻、停留所の位置運賃等)、公共交通間の乗り換え情報、パークアンドライド駐車場(水原駅、京ヶ瀬駅、安田 IC)等の位置情報等、公共交通の利用方法をまとめた冊子等を作成し、配布する。 ○鉄道駅舎において、バス停位置等の情報を提供できる環境を整備する。 ○運行形態、運賃及び利用方法の公共交通に関する情報を分かりやすく提供する。 【意識啓発】 ○公共交通の意識を市民にPRしながら、マイカー利用から公共交通利用への転換を促す意識啓発を行い、公共交通の利用促進を図る。	阿賀野市	[取り組んだ内容] ○バス運行情報をまとめた冊子を作成、配布(毎年) ○公共交通マップの作製、配布(H22.12) ○市営バス情報チラシ配布 ○市民にバスの親近感をもってもらおう活動としてバスを自由に絵を描いてもらおうお絵かきバスを実施(H25.8) ○広報に市民バスの特集、ダイヤ等の改正内容を掲載(特集:H27.5、改正:毎年)	B	・意識啓発活動については、広報誌への掲載や「お絵かきバス」の実施など継続的に取り組んでいる。 ・また、公共交通マップや時刻表の作成、配布を通じて公共交通の利用方法の周知に努めているほか、観光地の主要停留所に市営バスと鉄道の接続を掲示するなど観光客の利便性を高める取り組みを行っている。 ・一方、鉄道駅舎での情報提供環境が整備されていないことや掲示板の大型化など情報提供方法に改善の余地があるなど、取り組みに不十分な面もある。
	4-2 環境に配慮した 公共交通の運行	○環境にやさしく、廉価な燃料(てんぷら油の廃油を原料としたBDF等)を使用することで、環境に配慮した市営バスの運行を目指す。	阿賀野市	[取り組んだ内容] —	C	・市営バスへのBDF使用は、取り組みが出来なかった。

(3) 事業の進捗事業

事業	事業概要要約	取り組んだ内容・評価指標	主な実施主体	進捗状況	取り組み状況
<p>路線バス (新潟～水原線 を除く。) 事業1 の運行の改善</p>	<p>◇沿線市町が運行欠損額を全額補填している路線バス3路線 (①水原-保田車庫前線、②水原-石間線、③五泉営業所-大 曲線)について、利便性の向上、利用者数の増加及び運行経 費の削減等を図るため、運行経路、停留所、運行時刻及び運 行方法等について調査及び検討を行い、見直しを行う。 【実施項目】 (1)路線バス(新潟～水原線を除く。)の運行経路、停留所、運 行時刻、運行方法等の見直し (2)効果の計測(乗降者数の調査、アンケート調査)ほか</p>	<p>[取り組んだ内容] (1)①水原-保田車庫前線、②水原-石間 線、③五泉営業所-大曲線の3路線の 見直しを行い、i)市役所-保田車庫前 線、ii)市役所-石間中線、iii)市役所- 五泉営業所線として再編を実施 (H26.4)。①と③の一部を統合して新 たにiii)とし、①の一部を時刻変更(接 続改善)したうえで全体として10便 減便し、②の時刻変更(接続改善)を 行った。加えて、土休日の運行を取り 止めた。 (2)再編の前段として、利用者及び沿線住 民アンケート調査の実施(H23.12)。 乗降者数調査は事業者資料による。 【評価項目】 ○乗車人員 H22年当時の平均乗車密度(運送収入/1 km当り運賃/年間走行km)①0.8人、② 2.0人、③0.7人に対し、H27年実績は i)0.4人、ii)1.7人、iii)1.0人となり、 一部路線の統合を行ったiii)は向上し、 他の2路線は低下した。 ○収支率 H22年当時の運行欠損負担額2市1町 合計21,694千円に対し、H27実績は 16,847千円と減少した。 ○利用者の満足度(H28アンケート) H22年当時と比較し、運行車両に関する 満足度が減少したが、運行ルート、運 行回数、運賃の満足度を維持している。</p>	<p>阿賀野市 五泉市 阿賀町 交通事業者</p>	<p>A</p>	<p>・路線バスの再編については、沿線住民及び利用者 のアンケート調査を実施し、利用目的及び目的地 などの利用状況や利用者ニーズを把握したうえ で、重複路線の統合、利用者数の少ない時間帯や 土休日の運行取り止めなど、運行の効率化を図つ た。また、同時に行なった時刻変更では、高速バス、 路線バス、JRへの接続を考慮した。 ・この結果、一部路線の統合を行ったiii)の市役所- 五泉営業所線では利用者数が増加した。 ・また、時刻変更により利便性が向上した。 ・さらに、運行の効率化が図られたことで、運行経 費が削減され、運行欠損額の補填額も低減した。</p>

事業	事業概要要約	取り組んだ内容・評価指標	主な実施主体	進捗状況	取り組み状況
<p>事業2</p> <p>市営バス (全路線) の運行の改善</p>	<p>◇乗車率の低い地区において、定時定路線のデマンド運行や、曜日限定の運行等、利用者数に応じた運行を検討し、実証運行を行う。</p> <p>◇利便性の向上を図る施策として、土日祝日の実証運行、主要なバス停標識へのLEDライトの設置、バスの分かりやすい行き先表示等を行う。</p> <p>◇運賃に関する施策として、買い物客用割引券、温泉や観光施設の利用者割引券、定期的な割引券(1日券、1ヶ月券)等の導入を検討する。</p> <p>◇バスの燃料として、BDF(てんぷら油等の廃油を原料とした燃料)等の使用を検討し、環境に配慮した運行を目指す。</p> <p>【実施項目】</p> <p>(1)運行方法の見直し</p> <p>(2)利便性の向上を図る施策</p> <p>(3)運賃に関する施策の検討</p> <p>(4)環境に配慮した運行の検討</p> <p>(5)PR・啓発活動</p> <p>(6)効果の計測(乗降者数の調査、アンケート調査)ほか</p>	<p>【取り組んだ内容】</p> <p>(1)中山線で自由乗降の試験運行を実施</p> <p>(2)住民ニーズに合わせ、運行経路、運行ダイヤの見直しを実施、市街地循環線を試験運行</p> <p>(5)市民にバスの親近感をもってもらう活動としてバスを自由に絵を描いてもらうお絵かきバスを実施</p> <p>【評価項目】</p> <p>○乗車人員</p> <p>H21年以降減少傾向にある。ただし、分田、保田地区沿線の一部路線は増加傾向にある。</p> <p>○収支率</p> <p>料金収入はH19年以降減少傾向にある。</p> <p>○利用者の満足度(H28アンケート)</p> <p>H22年当時と比較して全項目(運行ルート、運行回数、運行車両、運賃)で満足度が減少している。</p>	<p>阿賀野市 阿賀野警察署 阿賀野市交通 安全協会 商工会</p>	<p>B</p>	<ul style="list-style-type: none"> 運行方法に関しては、従来の定時定路線を維持しながら、自由乗降の試験運行を実施し、一部の曜日の曜日限定運行の導入するなど、可能性を検討したが、引き続き検討が必要である。 利便性の向上に関しては、土日祝日の実証運行を行い、寺社線の一部の便の日曜日運行の実施するに至ったほか、運行経路、運行ダイヤを適宜見直すなど継続的な取り組みを実施している。今後もし引き続き利便性の向上につながる施策の実施が必要である。 また、PR・啓発活動に関しても、広報誌への掲載をはじめ様々な施策を適宜実施しており、引き続き取り組み必要がある。 なお、運賃に関する施策の検討及び環境に配慮した運行の検討は着手できていない。 以上のとおり、様々な取り組みを実施しているものの、市営バス全体としては、利用者の減少傾向が続いており、施策の見直しが求められていると考えられる。
<p>事業3</p> <p>モビリティ ・マネジメン ト の実施</p>	<p>【社会人】に対して</p> <p>◇市役所職員を中心としたノーマイカーデーの実施により、市民に向けて公共交通に対する意識啓発を行う。</p> <p>【住民】に対して</p> <p>◇分田地区及び保田地区等の市営バスの利用者数、運行便数が多い地域において、公共交通に対する意識啓発を行う。</p> <p>【学生】に対して</p> <p>◇小中学生向けに「市営バス夏休みフリーパス」の設定や「市営バス試乗券」等の配布を実施し、また、公共交通の利用方法(バスの乗り方等)について講習会等を開催することで、市営バスを利用する機会の増加を図り、市営バスを始めとする地域の公共交通の親しみや愛着心を持ってもらう。</p> <p>【実施項目】</p> <p>(1)公共交通時刻表、ポケット時刻表の作成</p> <p>(2)鉄道駅舎、商業施設及び病院等へのバス時刻表の提示やバス乗り場案内(バス停の位置情報「サイン」の整備)</p> <p>(3)PR・啓発活動</p> <p>(4)効果の計測(乗降者数の調査、アンケート調査)ほか</p>	<p>【取り組んだ内容】</p> <p>(1)時刻表を毎年配布</p> <p>(2)あがの市民病院駐車場整備(バス発車時刻、バス待ち環境を整備(バス発車時刻の案内モニタを設置)</p> <p>(3)高齢者への免許返納支援事業を実施</p> <p>【評価項目】</p> <p>○乗車人員</p> <p>市営バスはH21年以降減少傾向にある。ただし、分田、保田地区沿線の一部路線は増加傾向にある。</p> <p>○利用者の満足度(H28アンケート)</p> <p>市営バスはH22年当時と比較して全項目(運行ルート、運行回数、運行車両、運賃)で満足度が減少している。</p>	<p>阿賀野市</p>	<p>B</p>	<ul style="list-style-type: none"> 毎年の市営バスのダイヤ改正にあわせ、JR・路線バス等市内公共交通の時刻表も盛り込んだ冊子を作成、配布しているほか、商業施設や医療機関などへのバス時刻表や乗り場案内を掲示し、利用者が利用しやすい環境整備に努めている。 また、PR・啓発活動も、広報誌への掲載をはじめ様々な施策を適宜実施している。 しかしながら、公共交通の利用者は年々減少しており、上記事業2「市営バス(全路線)の運行の改善」とあわせ、さらなる充実及び施策の見直しが求められていると考えられる。

4 阿賀野市の公共交通の計画体系

4.1 阿賀野市の公共交通の課題の整理

これまでの阿賀野市の現況整理、アンケート調査、上位関連計画の整理、総合連携計画の評価から導き出される阿賀野市の公共交通に関する課題を以下に整理する。

課題		現況	
(1) 市内公共交通網の利便性向上	人口	人口の分布	<ul style="list-style-type: none"> ○平野部の全域に集落が点在している。(p.4) ○市営バスは人口が少ない地区においても運行しており、市内の集落を網羅するように運行している。(p.4)
	主要施設の分布		<ul style="list-style-type: none"> ○市内の主要施設(学校、医療施設、介護施設、商業施設、行政施設、コミュニティ施設、観光施設)はバス路線の沿線に立地しており、バスによる移動が可能である。(p.10～p.15)
	公共交通の状況	市営バス	<ul style="list-style-type: none"> ○市営バスは各集落を結び、水原から安田、京ヶ瀬、笹神地域へと広がる放射状の運行を行っている。(p.20) ○起終点は主要な経由地として各地域の拠点となっている。(p.29) ○市営バスの運行路線の再編により一部路線の運行ルートが複雑になった。(p.28) ○運行本数は平成21年と比較して維持している。(p.30) ○市営バスの利用者人数、運賃収入は減少傾向にある。(p.25～27) ○市役所と保田車庫前をつなぐ市役所-保田車庫前線が運行されている。(p.18、22) ○運行本数は平成21年と比較して減少している。(p.30)
	利用者ニーズ ・改善要望調査	民間路線バス	<ul style="list-style-type: none"> ○公共交通を利用した外出目的は通勤、通学、通院、買い物等多様である。(p.35) ○住民はバスに対し「土日祝日の運行やわかりやすい情報提供」の改善要望が多い。(p.37、41) ○住民、利用者ともに市営バス、新潟交通路線バスの運行回数の不満度が高い。(p.38、42～43) ○住民、利用者ともに鉄道とバスの接続時間の改善要望が多い。(p.40)
	総合計画	基本事業	<ul style="list-style-type: none"> ○「市内の交通手段の確保」を掲げている。(p.56) ○「高齢者や学生など誰もが利用しやすい公共交通の構築」を掲げている。
	目標	<ul style="list-style-type: none"> ・市営バスは住民ニーズにあわせて変更を行わないながら路線本数、運行本数を維持し、容易に利用できる生活交通手段を確保してきた。 ・しかし、近年は市営バスの利用者数が減少している。(p.59) 	
	施策	<ul style="list-style-type: none"> ○「公共交通の充実」を掲げている。 ・市営バスは住民ニーズにあわせて変更を行わないながら路線本数、運行本数を維持し、容易に利用できる生活交通手段を確保してきた。 ・路線別カラマツネットワークの作成やバス停標識の設置などにより市営バスの利用しやすさ、利便性が向上した。今後も継続していく必要がある。 ・土日運行は実証試験、慎重な検討の結果、寺社線の一部で日曜日の運行が開始された。 ・お盆、年末年始の運行については実証試験の結果、利用者数が低迷したがまちなか活性化への寄与を考慮し、検討が必要である。(p.60) 	
	事業	<ul style="list-style-type: none"> ○「市営バス(全路線)の運行の改善」を掲げている。 ・運行方法については自由乗降の試験運行や曜日限定の運行を導入の可能性を検討してきたが、引き続き検討が必要である。 ・運行経路、運行ダイヤの見直しによる利便性の向上やPR・啓発活動は今後も取り組み必要がある。 ・運賃に関する施策及び環境に配慮した運行の検討は着手できていない。 ・市営バス全体として利用者数の減少傾向が続いており施策の見直しが求められる。(p.64) 	

課題		現況	
	市外の流動	鉄道	<p>○阿賀野市は新潟市、新発田市、五泉市等の移動需要が多い。(p.9)</p> <p>○JR羽越本線が通っており、新津駅、新発田駅へ向かうことができ、新潟駅は新津駅からJR羽越本線からJR信越本線に乗り換えて向かうことができる。(p.21)</p> <p>○運行本数は総合連携計画策定年の平成21年と比較して維持している。(p.29)</p> <p>○水原駅の利用者数は減少傾向にある。(p.21)</p>
	公共交通の状況	民間路線バス	<p>○阿賀野市と新潟市中心部をつなぐ新潟～水原線、新潟～沢海～京ヶ瀬営業所線が運行されている。(p.19、23)</p> <p>○阿賀野市と五泉市をつなぐ市役所-五泉営業所線が運行されている。(p.19、23)</p> <p>○阿賀野市と阿賀町をつなぐ市役所-石間中線が運行されている。(p.19、23)</p> <p>○運行本数は平成21年と比較して新潟～水原線、市役所～五泉営業所線はやや減少しており、市役所～石間中線は維持している。(p.31)</p> <p>○再編後の運行本数は再編前の平成21年当時に比べ、市役所-石間中線は維持し、市役所-五泉営業所線は減少した。(p.31)</p>
(2)市外を結ぶ公共交通の確保	利用者ニーズ ・改善要望調査		<p>○通学の目的で最も多い外出先は「新発田市」、次いで「新潟市」が多い。(p.35)</p> <p>○住民、利用者ともに新潟交通路線バスの運行回数への不満度が高い。(p.38、42～43)</p>
	まち・ひと・しごと 創生総合戦略	課題・戦略	<p>○「新たな生活・交流の拠点形成」を掲げている。(p.57)</p> <p>○「市外への交通手段の確保」を掲げている。(p.57)</p>
	総合連携計画	目標	<p>○「市内外の交流促進に結びつく交通体系の整備」を掲げている。</p> <p>・阿賀野市と周辺市町を結ぶJR及び民間路線バスの運行本数を維持している。(p.58)</p>
		施策	<p>○「幹線(バス、鉄道)の利便性向上」を掲げている。</p> <p>・朝7時台の増便及び新潟駅への直通化の要望をJRに行っているが、実現されていない。(p.62)</p>
	事業	<p>○「路線バス(新潟～水原線を除く。)の運行の改善」を掲げている。</p> <p>・路線バスの再編については重複路線の統合、利用者数の少ない時間帯や土休日の運行取りやめなど運行の効率化を図ってきた。</p> <p>・この結果、市役所～五泉営業所線では利用者数が増加した。</p> <p>・また、時刻変更により利便性が向上し、運行の効率化が図られ運行欠損額の補填額も減少した。(p.64)</p>	

課題	現況	
(3) 交通結節点の強化	鉄道	<p>○ J R 羽越本線が通っており、新津駅、新発田駅へ向かうことができ、新潟駅は新津駅で J R 羽越本線から J R 信越本線に乗り換えて向かうことができる。(p. 21)</p> <p>○ 水原駅の利用者数は減少傾向にある。(p. 21)</p>
	市営バス	<p>○ 市営バスは各集落を結び、水原から安田、京ヶ瀬、笹神地域へと広がる放射状の運行を行っている。(p. 20)</p> <p>○ 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る。(p. 20)</p> <p>○ 水原、あがの市民病院の停留所が交通結節点の役割を担う。(p. 20)</p> <p>○ 阿賀野市内には水原駅、京ヶ瀬駅、安田インターの 3 ヶ所にパークアンドライド用の駐車場がある。(p. 20)</p> <p>○ 市営バスの利用者人数、運賃収入は減少傾向にある。(p. 25～27)</p>
	公共交通の状況	<p>○ 阿賀野市と新潟市中心部をつなぐ新潟～水原線が運行されている。(p. 23)</p> <p>○ 阿賀野市と五泉市をつなぐ市役所-五泉営業所線が運行されている。(p. 23)</p> <p>○ 阿賀野市と阿賀町をつなぐ市役所-石間中線が運行されている。(p. 23)</p> <p>○ 市役所と保田車庫前をつなぐ市役所-保田車庫前線が運行されている。(p. 19、23)</p> <p>○ 住民、利用者ともに鉄道とバスの接続時間の改善要望が多い。(p. 40)</p>
	利用者ニーズ ・改善要望調査	
	まち・ひと・しごと 創生総合戦略	<p>○ 「新たな生活・交流の拠点形成」を掲げている。(p. 57)</p> <p>○ 「市外への交通手段の確保」を掲げている。(p. 57)</p>
	総合計画	<p>○ 「市内の交通手段の確保」を掲げている。(p. 56)</p> <p>○ 「市外への交通手段の確保」を掲げている。(p. 56)</p> <p>○ 「高齢者や学生など誰もが利用しやすい公共交通の構築」を掲げている。</p>
	目標	<ul style="list-style-type: none"> ・市営バスは住民ニーズにあわせて変更を行っていないながら路線本数、運行本数を維持し、容易に利用できる生活交通手段を確保してきた。 ・しかし、近年は市営バスの利用者数が減少している。(p. 59)
	総合連携計画	<p>○ 「公共交通を活用したまちの活性化」を掲げている。</p> <p>・あがの市民病院駐車場整備にあわせて、バス待ち環境を整備したことにより、病院利用者の利便性が向上した。ただし、利用者数の検証は今後行うこととする。(p. 61)</p> <p>○ 「公共交通の連携強化」を掲げている。</p> <p>・市営バスと鉄道及び路線バスの接続の確保については今後も利用者の目的にあわせて検討していくことが必要である。</p> <p>・五泉・石間方面の路線バスの再編にあわせ、安田地区利用者の高速バスへの接続を確保した。(p. 61)</p> <p>○ 「幹線(バス、鉄道)の利便性向上」を掲げている。</p> <p>・市営バスと鉄道及び路線バスの接続の確保については今後も利用者の目的にあわせて検討していくことが必要である。(p. 62)</p>
	施策	

課題		現況	
人口	人口推移	○阿賀野市は人口減少が進んでいる。(p. 2～3)	○阿賀野市は人口減少が進んでいる。(p. 2～3)
	人口の分布	○平野部の全域に集落が点在している。(p. 4)	○平野部の全域に集落が点在している。(p. 4)
	市営バス	○市営バスは人口が少ない地区においても運行しており、市内の集落を網羅するように運行している。(p. 4)	○市営バスは人口が少ない地区においても運行しており、市内の集落を網羅するように運行している。(p. 4)
	公共交通の状況	○市営バスの利用者人数、運賃収入は減少傾向にある。(p. 25～27)	○市営バスの利用者人数、運賃収入は減少傾向にある。(p. 25～27)
利用者ニーズ ・改善要望調査	民間路線バス	○年間の利用者人数は江端線、千唐仁線は増加傾向にあり、五頭温泉郷線、安田地域循環線、寺社線、神山線、駒林線、大室線は減少傾向にある。(p. 26～27)	○年間の利用者人数は江端線、千唐仁線は増加傾向にあり、五頭温泉郷線、安田地域循環線、寺社線、神山線、駒林線、大室線は減少傾向にある。(p. 26～27)
	民間路線バス	○水原-保田車庫前線、水原-石間線、五泉営業所-大曲線は平成 26 年に市役所-保田車庫線、市役所-石間中線、市役所-五泉営業所線として再編された。(p. 31)	○水原-保田車庫前線、水原-石間線、五泉営業所-大曲線は平成 26 年に市役所-保田車庫線、市役所-石間中線、市役所-五泉営業所線として再編された。(p. 31)
(4) 地域の実情にあった運行の整備	目標	○再編後の運行本数は再編前の平成 21 年当時と比べ、市役所-石間中線は維持し、市役所-五泉営業所線は減少した。(p. 31)	○再編後の運行本数は再編前の平成 21 年当時と比べ、市役所-石間中線は維持し、市役所-五泉営業所線は減少した。(p. 31)
	目標	○公共交通の利用者は高齢者、10 歳代が多くを占める。(p. 34)	○公共交通の利用者は高齢者、10 歳代が多くを占める。(p. 34)
総合連携計画	施策	○住民は「予約制の運行」、利用者は「運行日の減少」に抵抗感がある。(p. 39、44)	○住民は「予約制の運行」、利用者は「運行日の減少」に抵抗感がある。(p. 39、44)
	事業	○旧寺社小学校区の住民は運行回数が増加、安野小学校区の住民はバス停上屋の整備の改善要望が多い。(p. 41)	○旧寺社小学校区の住民は運行回数が増加、安野小学校区の住民はバス停上屋の整備の改善要望が多い。(p. 41)
総合連携計画	目標	○「高齢者や学生など誰もが利用しやすい公共交通の構築」を掲げている。	○「高齢者や学生など誰もが利用しやすい公共交通の構築」を掲げている。
	目標	・市営バスは住民ニーズにあわせた変更を行いなから路線本数、運行本数を維持し、容易に利用できる生活交通手段を確保してきた。	・市営バスは住民ニーズにあわせた変更を行いなから路線本数、運行本数を維持し、容易に利用できる生活交通手段を確保してきた。
総合連携計画	施策	・しかし、近年は市営バスの利用者数が減少している。(p. 59)	・しかし、近年は市営バスの利用者数が減少している。(p. 59)
	施策	○「需要に応じた運行方法の導入」を掲げている。	○「需要に応じた運行方法の導入」を掲げている。
総合連携計画	事業	・神山線で自由乗降区間の運行を試験的に実施した。利用者には好評だったが、安全面の確保に課題が残った。従前どおりの路線運行であるため、収支率の改善には寄与していない。引き続きデマンド運行等の検討が必要である。(p. 60)	・神山線で自由乗降区間の運行を試験的に実施した。利用者には好評だったが、安全面の確保に課題が残った。従前どおりの路線運行であるため、収支率の改善には寄与していない。引き続きデマンド運行等の検討が必要である。(p. 60)
	事業	○「路線バス(新潟～水原線を除く。)の運行の改善」を掲げている。	○「路線バス(新潟～水原線を除く。)の運行の改善」を掲げている。
総合連携計画	事業	・路線バスの再編については重複路線の統合、利用者数の少ない時間帯や土休日の運行取りやめなど運行の効率化を図ってきた。	・路線バスの再編については重複路線の統合、利用者数の少ない時間帯や土休日の運行取りやめなど運行の効率化を図ってきた。
	事業	・この結果、市役所～五泉営業所線では利用者数が増加した。	・この結果、市役所～五泉営業所線では利用者数が増加した。
総合連携計画	事業	・また、時刻変更により利便性が向上し、運行の効率化が図られ運行欠損額の補填額も減少した。(p. 64)	・また、時刻変更により利便性が向上し、運行の効率化が図られ運行欠損額の補填額も減少した。(p. 64)
	事業	○「市営バス(全路線)の運行の改善」を掲げている。	○「市営バス(全路線)の運行の改善」を掲げている。
総合連携計画	事業	・運行方法については自由乗降の試験運行や曜日限定の運行を導入の可能性を検討してきたが、引き続き検討が必要である。(p. 64)	・運行方法については自由乗降の試験運行や曜日限定の運行を導入の可能性を検討してきたが、引き続き検討が必要である。(p. 64)
	事業		

課題		現況	
(5) 公共交通による交流人口拡大	人口	人口推移	<ul style="list-style-type: none"> ○阿賀野市は人口減少が進んでいる。(p. 2, 3)
	主要施設の分布		<ul style="list-style-type: none"> ○市内の主要施設(学校、医療施設、介護施設、商業施設、行政施設、コミュニティ施設、観光施設)へはバス路線の沿線に立地しており、バスによる移動が可能である。(p. 10～p. 15)
	観光入込客数の推移		<ul style="list-style-type: none"> ○観光入込客数は平成 24 年まで減少傾向が続いていたが、平成 25 年以降増加に転じている。(p. 16) ○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、平成 28 年に国民保養温泉地に登録され、観光客の増加が期待される。(p. 16)
	総合連携計画	目標 施策	<ul style="list-style-type: none"> ○「市街地整備などに合わせた公共交通を運行することによるまちの活性化」を掲げている。 ・市街地循環線の試験運行では利用者数が低迷し、本格運行の検討には至らなかった。(p. 59) ○「公共交通を活用したまちの活性化」を掲げている。 ・市街地循環線の試験運行では利用者数が低迷し、本格運行の検討には至らなかった。(p. 61～62) ○「商業施設等との連携」を掲げている。 ・市街地循環線の試験運行では利用者数が低迷し、本格運行の検討には至らなかった。商業施設との連携が課題である。 ・大型商業施設敷地内へ市営バスを乗り入れることによって利用者の利便性が向上した。(p. 61)
(6) 公共交通への関心度向上	利用者ニーズ ・改善要望調査	目標	<ul style="list-style-type: none"> ○住民の約 8 割が市営バス、約 7 割が新潟交通路線バスを最近 1 年間利用していない。(p. 36) ○住民はバスに対し「わかりやすい情報提供」の改善要望が多い。(p. 37, 41) ○「公共交通の利用促進や環境にやさしい燃料の転換による環境負荷の軽減」を掲げている。 ・公共交通の利用促進啓発活動を行い、周知が図られた。(p. 59)
	総合連携計画	施策	<ul style="list-style-type: none"> ○「公共交通の充実」を掲げている。 ・路線別カラーマナーネットの作成やバス停標識の設置などにより市営バスの利用しやすさ、利便性が向上した。今後も継続していく必要がある。(p. 60) ○「利用促進のための多様な情報の提供」を掲げている。 ・意識啓発活動については、広報誌への掲載や「お絵かきバス」の実施など継続的に取り組んでいる。 ・また、公共交通マップや時刻表の作成、配布を通じ公共交通の利用方法の周知に努めているほか、観光地の主要停留所に市営バスと鉄道の接続を掲示するなど観光客の利便性を高める取り組みを行っている。 ・一方、鉄道駅舎での情報提供環境が整備されていないことや掲示板の大型化など情報提供方法に改善の余地があるなど、取り組みに不十分な面もある。(p. 62) ○「市営バス(全路線)の運行の改善」を掲げている。 ・PR・啓発活動に関して広報誌への掲載をはじめ様々な施策を適宜実施しており、引き続き取り組みが必要がある。(p. 64) ○「モビリティ・マネジメントの実施」を掲げている。 ・毎年、JR・路線バス等市内公共交通の時刻表も盛り込んだ冊子を作成、配布しているほか、商業施設や医療機関などへのバス時刻表や乗り場案内を掲示し、利用者が利用しやすい環境整備に努めている。 ・また、PR・啓発活動も、広報誌への掲載など様々な施策を適宜実施している。 ・しかしながら、公共交通の利用者は減少傾向にあり、さらなる充実及び施策の見直しが求められる。(p. 64)

4.2 阿賀野市公共交通網形成計画の区域

- ・計画の区域は阿賀野市全域とする。また、市民の移動実態等を踏まえ、隣接する新潟市、新発田市、五泉市及び阿賀町を計画に関連する区域とし、これら自治体と必要に応じて調整及び協議のうえ、本計画で設定した施策に取り組むこととする。



図 計画対象区域

4.3 阿賀野市公共交通網形成計画の期間

- ・計画期間は、阿賀野市総合計画との整合を図り、平成29年度から平成32年度までの4ヵ年とする。

4.4 阿賀野市公共交通網形成計画の基本的方針

○阿賀野市公共交通網形成計画の基本的方針は、市の現況、上位・関連計画を考慮して、以下のように整理する。

表 阿賀野市公共交通網形成計画基本的方針とその背景

阿賀野市公共交通網形成計画 の基本的方針	方針の背景
<p>(1) 地域住民の自立した日常生活及び社会生活を確保する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通は住民の通勤、通学、通院、買い物等の日常生活に利用がされており、住民生活に欠かせないものである。住民の生活を守るために、利便性の高い公共交通を確保する必要がある。
<p>(2) まちの変化に対応した公共交通を整備する</p> <ul style="list-style-type: none"> ・人口減少、高齢化が進む中、まちの構造も変わりつつあり、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。 	<ul style="list-style-type: none"> ・人口減少、高齢化に伴い、公共交通の利用状況や利用者数の変化が予測される。現在、市営バスの利用者数は減少傾向にあり、市の財政負担が増加している。社会構造の変化により、利用者ニーズが低下する既存路線は減便、デマンド運行への転換を視野に入れた効率的な運行を行っていく必要がある。 ・また、あがの市民病院の新設、安田支所の建て替え、国道49号バイパスの整備など市民を支える道路や生活拠点の変化に公共交通として対応していく必要がある。
<p>(3) 観光等の地域間交流の促進を図る。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・商店街(中心市街地)、瓢湖、温泉施設等の商業・観光施設と他地域との交流を促進する。 	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通によって市内の商業施設、観光施設の利用が可能であり、利用者の確保、商店街や観光業の活性化の視点から、公共交通と商業、観光業者が連携して、交流促進していくことが求められる。
<p>(4) 公共交通に対する市民の理解を深めてもらう</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通の存続は利用の有無にかかわらず、公共交通の必要性を理解してもらう必要がある、市民に向けて積極的な情報発信、意識啓発活動をすすめる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通を維持させていくためには、公共交通の必要性を利用者や利用が見込める人に限らず、市民全員に認識してもらう必要がある。

4.5 各公共交通の役割

○鉄道、民間路線バスは都市間移動の役割を担い、市営バスは市内の移動を支える役割を担う。鉄道やバスで対応できない市内の多様な移動需要については、タクシー等の交通手段がその役割を担うものとする。

表 各種公共交通の役割と位置づけ

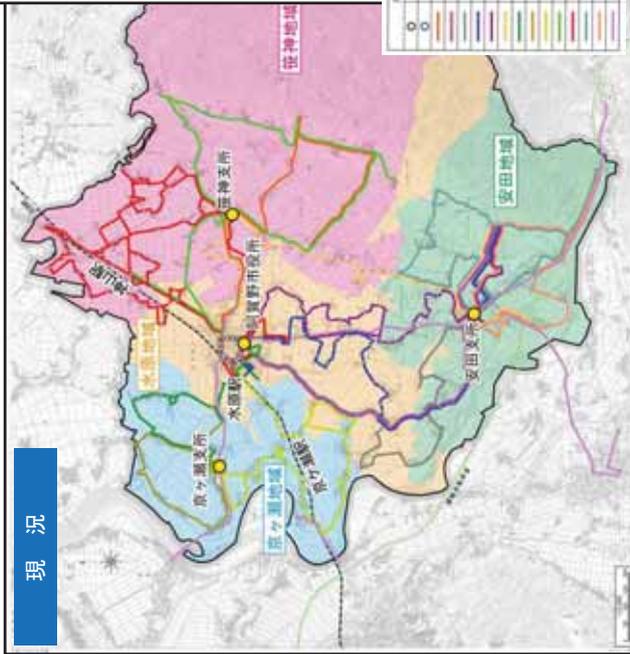
位置づけ			交通手段	役割
都市間	市内	その他		
○	○		鉄道	・新潟市、新発田市との都市間移動、及び市内の地域間移動を支える役割を担う。
○			高速バス	・新潟市との都市間移動に加え、福島県の広域移動を支える役割を担う。
○	○		民間路線バス	・新潟市、五泉市等との都市間移動、及び市内の地域間移動を支える役割を担う。
	○		市営バス	・地域内の移動、市内中心部までの地域間移動を支える役割を担う。
		○	タクシー	・市内全域で高い移動サービスを提供し、比較的な小規模な移動需要を支える役割を担う。
		○	その他	・スクールバス、医療施設・介護施設の送迎などは上記の公共交通ではカバーできない特定の移動需要を支える役割を担う。

4.6 阿賀野市がめざす公共交通網

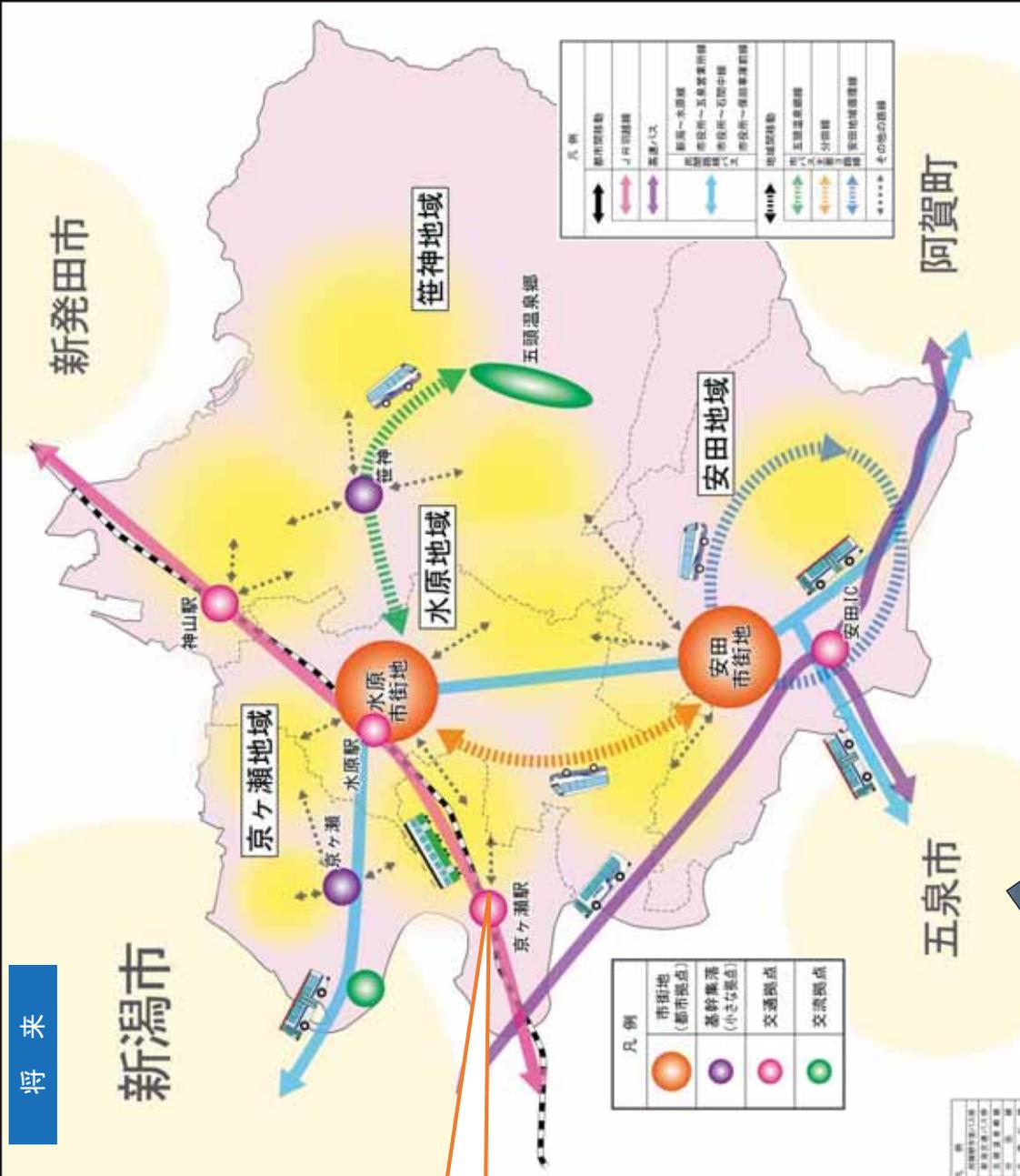
○市街地と新潟市、新発田市等他市町をつなぐ都市間移動は鉄道、高速バス、民間路線バスが担い、市街地から基幹集落、各集落への移動である地域間移動を市営バスが担う。そして、鉄道駅、高速バス停留所を鉄道、高速バスと市営バス各路線をつなぐ交通拠点として機能を強化、各種交通手段の接続を改善し、阿賀野市の公共交通網の形成をめざす。

市営バスその他の路線(主要3路線以外の路線)

- ・デマンド運行等による効率化
- ・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
- 持続可能な公共交通へ



現況



将来

図 阿賀野市公共交通網のイメージ

4.7 阿賀野市公共交通網形成計画の計画体系

公共交通の課題

課題1：市内公共交通網の利便性向上

○市営バスは児童、生徒の通学、高齢者の通院、買い物など多様な目的で生活交通としての役割を担っている。また、市営バスの路線網は阿賀野市内の各集落が利用できるように構築されており、各集落から市内主要施設への移動が可能である。そのため、今後各集落の住民にとってこの路線網を維持し、市民の移動を支えていく必要がある。

○また、市営バスは運行回数が少ないことが不満点、土日祝日の運行や運行回数の増加が利用者の改善要望として多い。そのため、運行ダイヤ、運行方法の見直し等を適宜行い、市営バスの利便性を向上させていく必要がある。

課題2：市外を結ぶ公共交通の確保

○鉄道の水原駅の利用者人数が減少傾向をはじめ、路線バスの運行本数も減少している。しかし、阿賀野市では通勤、買い物等では新潟市、通学では新潟市などとの流動が多く、五泉市、阿賀町を含め市外の市町村をつなぐ、鉄道、路線バス等の公共交通が必要である。

課題3：交通結節点の強化

○阿賀野市では、市営バスのほか、鉄道、民間路線バスの各種公共交通があり、乗り換えにより公共交通網を形成している。バスの改善要望として鉄道と市営バス、路線バスの接続改善やバス停上屋の整備を望む声も多い。移動の利便性を高めるため市営バスと各公共交通間との接続の改善や待合環境の改善を行い、結節点の機能の強化が必要である。

課題4：地域の実情にあった運行

○阿賀野市は集落が分散しており、効率的な運行が必要である。また、人口減少や高齢化の進行により、利用者数の低迷、通院するため午前中の利用に集中するなど地域の利用者数や利用状況の変化が予測される。さらに、児童、生徒の通学の移動手段の確保の必要性もある。今後、減便、予約制の運行の導入など地域の実情、利用者のニーズにあわせた運行が必要である。

課題5：公共交通による交流人口拡大

○人口減少による利用者の減少が予測される中、市内各所を巡ることができ市営バスの路線網を活かし、観光をはじめとした市外の方への利用を促進し、交流人口拡大に向けた公共交通の整備が必要である。

課題6：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る。住民からはわかりやすい情報提供を望む声が多いため、そのため、公共交通の維持のため関心をもってもらう必要がある。

公共交通の基本的方針

方針1：地域住民の自立した日常生活及び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。

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、まちの構造も変わりつつあり、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。

方針3：観光等や地域間交流の促進を図る

○商店街(中心市街地)、瓢湖、温泉施設等の商業・観光施設と市外との交流を促進する。

方針4：公共交通に対する市民の理解を深めてもらう

○公共交通の存続は利用の有無にかかわらず、公共交通の必要性を理解してもらい必要があり、市民に向けて積極的な情報発信、意識啓発活動をすすめる。

公共交通の目標像

「誰もが快適な生活を送れるまち 阿賀野市」の実現

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、新潟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。

実施する施策

5 目標を達成するために行う施策

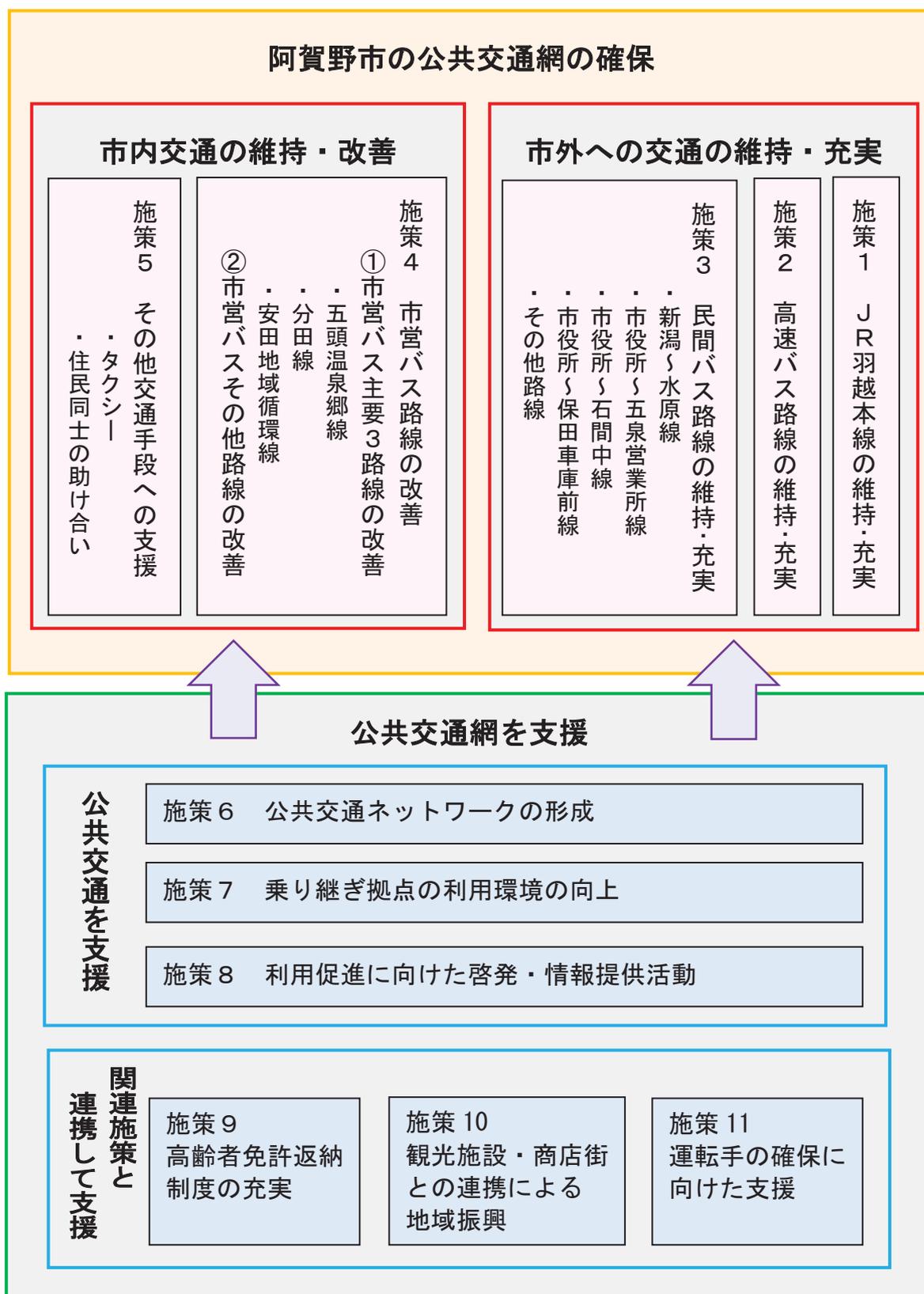
5.1 目標を達成するために行う施策

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
- 施策 2 高速バス路線の維持・充実
- 施策 3 民間路線バスの維持・充実
- 施策 4 市営バス路線の改善
- 施策 5 その他の交通手段への支援
- 施策 6 公共交通ネットワークの形成
- 施策 7 乗り継ぎ拠点の利用環境の向上
- 施策 8 利用促進に向けた啓発・情報提供活動
- 施策 9 高齢者免許返納制度の充実
- 施策 10 観光施設・商店街との連携による地域振興
- 施策 11 運転手の確保に向けた支援

施策のイメージ

本計画の施策は、各交通手段・路線の維持・充実・改善を図るとともに、これらをネットワークとして結び付け、支援することで、それぞれの特性に応じた利用の棲み分けをしながらも、相互に補完し合い、全体として、市民に必要なかつ十分な交通手段が提供されるよう推進するものとする。



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。

【スケジュール】

毎年 4 月：羽越本線運行ダイヤ、民間路線バスのダイヤ調査

毎年 5 月：年度内(前年度 10 月～3 月、当年度 4 月～5 月)の利用状況を踏まえ、市営バスの運行ダイヤ検討

毎年 10 月：市営バス運行ダイヤ変更

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。

【スケジュール】

適宜実施：関係機関への要望



図 羽越本線



図 市営バス

方針 1：地域住民の自立した日常生活及び社会生活を確保する

方針 3：観光等や地域間交流の促進を図る

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。

■施策の内容

○高速バスは、鉄道が利用しにくい阿賀野市（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環境の改善、利用促進等を図り、高速バス利用者数の維持・確保を図る。

【スケジュール】

平成29年度：パークアンドライド駐車場の利用状況調査、高速バス利用状況調査
駐車場誘導サイン等の調査

平成30年度～：改善策（ハード施策、ソフト施策）の検討、改善策の実施

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。

【スケジュール】

平成29年度：民間路線バス利用状況調査、高速バス利用状況調査

平成30年度～：改善策（ハード施策、ソフト施策）の検討、改善策の実施

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。

【スケジュール】

適宜実施：関係機関と支援を検討



図 安田インターパークアンドライド駐車場

■対応する基本方針、目標

方針1：地域住民の自立した日常生活及び社会生活を確保する

方針3：観光等や地域間交流の促進を図る

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。

■ 施策の内容

○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。

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（施策1-①、施策2-②と関連）
・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。

②目的に合わせた運行時刻の適宜見直し（施策4と関連）

- ・民間路線バスについては、市営バスとの接続や運行時間帯の拡大などの住民・利用者の要望、医療施設、商業施設の開設、移転など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。

■ 対象路線と主な事業内容

(1)新潟～水原線

- ・主に運行時刻、夜バス等の運行時間帯、通勤・通学者の高額定期券への対応策の検討など

(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

(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

【スケジュール】

毎年11月：住民要望、社会状況等整理

毎年12月：必要に応じて要望

毎年1月：4月からの羽越本線運行ダイヤ、民間路線バスのダイヤ調査



図 民間路線バス

■ 対応する基本方針、目標

方針1：地域住民の自立した日常生活及び社会生活を確保する

方針3：観光等や地域間交流の促進を図る

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。自家用車を運転しない市民のために、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。

■施策の内容

○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、引き続き路線を維持する。

○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よう、新たな運行形態の導入も含め、維持・改善を検討・実施する。

①市営バス主要3路線の改善（施策1-①、施策2-②、施策3-②と関連）

- ・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、安田インターでの高速バスの接続にあわせた増便を検討するなど利便性向上策、利用促進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。

【対象路線】

3路線 ・五頭温泉郷線 ・分田線 ・安田地域循環線

【スケジュール】

平成 29 年度：接続改善、増便等の利便性向上策、公共交通パンフレットの配布等の利用促進策の検討

平成 30 年度以降：改善策の実施

②市営バスその他路線の改善（施策1-①、施策2-②、施策3-②と関連）

- ・利用者数が落ち込んでいる路線は、路線を維持するため、鉄道、高速バス、民間路線バス等との接続を考慮するとともに、デマンド運行、曜日限定運行、経路の効率化、車両の小型化など、効率的な運行の実施について検討を行い、地域との協議の上、運行内容の変更を行う。

【対象路線】

8路線 ・千唐仁線 ・江端線 ・寺社線 ・大室線 ・駒林線・駒林支線
・前山線 ・折居大日線 ・神山線

■実施方法

- ・高齢化、停留所までの移動が困難などの要望や、沿線路線の人口、利用者人数の変化を考慮し、路線や対象地域を設定する。
- ・アンケート調査で、運行の見直し方法（予約制や、運行本数・運行日数の変化等）の回答状況などの地域住民の意見を考慮した上で、地域住民と協議を重ねながら運行方法について検討する。

【スケジュール】

平成 29 年度 : 対象地域・運行内容の検討、地域との協議、説明会等の実施等
 平成 30 年度以降: 運行内容の見直しの実施 (小型車両の導入、デマンド運行予約システム導入、ダイヤ・ルート変更)

表 運行スタイル別の特徴 (参考)

	定時定路線	予約制の定時定路線	区域運行
利用者の 利便性	・運行経費や時刻が定まっており、 利用しやすい。	・運行経路が定まっているが、利用には 予約が必要など煩わしいと感じる 利用者もいる。 ・導入後は利用者が減るケースも ある。	・運行経路が定まっていないため、 わかりにくいと感じる利用者もいるが、 自宅まで迎えに来てくれるなど 利便性の高いサービス提供が可能。 また、利用には予約が必要。
運行の 効率性	・一定数以上の利用がある地域には よいが、利用が少ない地域の場合、 空バスが運行される場合がある。	・利用がない場合には運行されないた め、空バスが運行されることはない。	・人口が希薄な地域でも、一定範囲の 利用者を確保することができ、また 利用のない便が運行されることはない。
運行経費	・主に運行距離や運行本数によって 運行経費が定まる傾向にあり、一般 的に経費がかかる。	・運行距離は一定だが、運行されない 便もあることから、経費削減が可能と なるものの、想定より経費削減につ ながらない例もある。	・運行距離や運行本数が定まっておらず、 経費は運行事業者との協議によって 決まる場合が多く、想定より経費削減に つながらない例もある。
運行地域	・一定数以上の利用がある地域での 運行が望ましい。	・定時定路線と区域運行の中間的な 人口集積度での運行。時間帯に よって選択される場合もある。	・人口が希薄な地域での運行が多い。
運行難易度	・運行実績が蓄積されており、運行 ノウハウをもつ事業者も多い。	・予約の受付や機材・人員配置など やや困難。	・運行実績が少なく、予約の受付・人員配 置など困難。

出典: コミュニティバス運行指針 (国土交通省北陸信越運輸局)

表 運行方式からみた分類パターン (参考)

	運行方式の特徴(イメージ)
A 定路線型	<p>路線バスやコミュニティバスのように、所定のバス停等で乗降を行うが、予約が合った 場合のみ運行し、予約がなければ運行しない方式。“空気バス”の解消を図ることがで きる。</p> 
B 迂回ルート・エリアデマンド型	<p>定路線型をベースに、予約に応じて所定のバス停等まで迂回させる運行方式。バス停 等まで遠い地域に迂回ルートを設定することにより、公共交通空白地域の解消を図るこ とができる。</p> 
C 自由経路ミーティングポイント※型	<p>運行ルートは定めず、予約に応じた所定のバス停等間を最短経路で結ぶ方式。最短経 路の選択により所要時間を短縮するとともに、バス停等を多数設置することにより、バス 停等間での歩行距離を短縮することができる。一般タクシーとの差別化を図るため、目的 施設または発施設を限定する場合が多い。</p> 
D 自由経路ドアツードア型	<p>運行ルートやバス停等は設けず、指定エリア内で予約のあったところを巡回するドア ツードアのサービスを提供する運行方式。一般タクシーとの差別化を図るため、目的施 設または発施設を限定する場合もみられる。</p> 

※デマンド型交通における指定乗降場所のこと。乗降地点とも呼称される。

出典: デマンド型交通の手引き (国土交通省中部運輸局)

■ 対応する基本方針、目標

方針 1 : 地域住民の自立した日常生活及び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

- ・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。

【スケジュール】

平成 29 年度 : 利用者ニーズ把握の調査

平成 30 年度以降 : 支援策の実施

② 住民が主体となった移動手段の検討

- ・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。

【スケジュール】

適宜実施 : 住民への相談、助言、事例紹介



図 限定された需要に対応するタクシー

■対応する基本方針、目標

方針 1 : 地域住民の自立した日常生活及び社会生活を確保する

方針 4 : 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。

■施策の内容

○鉄道、民間路線バス、市営バス等の各移動手段を有機的に結び付け、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。そのため、接続改善や、交通拠点（乗継拠点）の整備を行う。

①接続の改善（施策1-①、施策2-②、施策3、施策4と関連）

- ・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とする。

【スケジュール】

毎年4月：羽越本線運行ダイヤ、民間路線バスのダイヤ調査

毎年5月：年度内(前年度10月～3月、当年度4月～5月)の利用状況を踏まえ、市営バスの運行ダイヤ検討

毎年10月：市営バス運行ダイヤ変更

②交通拠点（乗継拠点）の整備

- ・建て替え予定である安田支所など、各公共交通の乗継や、自動車・自転車等からの乗継地点では、バスの待機スペースや、駐車場、駐輪場の整備を行い、乗継拠点としての利便性を高める。

【対象】

安田支所など

【スケジュール】

平成29年度：アクセス手段等の利用状況調査等の実施

平成30年度以降：拠点整備の検討

（安田支所については、建て替え工事の進捗状況にあわせて実施）



図 平成28年度現在の安田支所

■対応する基本方針、目標

方針1：地域住民の自立した日常生活及び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。

■ 施策の内容

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う。利用者数や人口、高齢者や障がい者の多さ、運行路線数、運行間隔、待合環境の整備の可能性（設置する空間等）などを考慮し、整備優先度を検討し、優先度が高い停留所から整備を行う。

【スケジュール】

平成 29～30 年度：待合環境等の整備内容、整備優先順位の検討
平成 31 年度以降：整備の実施

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、案内（誘導）がわかりにくいこともあるため、サイン等の見直しを行い、利用環境の改善を行う。

【スケジュール】

平成 29～30 年度：サイン計画の見直し検討
平成 31 年度以降：整備の実施



図 整備された駐車場(水原駅)

■ 対応する基本方針、目標

- 方針 1：地域住民の自立した日常生活及び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おう活動として「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。

■施策の内容

①公共交通のパンフレットの作成

- ・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。

【スケジュール】

平成 29 年度 : パンフレットの内容の検討

平成 30 年度以降 : パンフレットの配布



図 わかりやすい公共交通マップの例（川口地域 黄色いバス）

②自治会、イベント等での公共交通の話題提供

- ・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。

【スケジュール】

適宜実施：市内イベントへの参加

適宜実施：市民と行政との対話の場における話題提供の実施

■対応する基本方針、目標

方針 4：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。

■ 施策の内容

○ 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を検討するとともに、高齢者の集会で事故の重大性、公共交通の利便性をPRし、自主返納を働きかける。

【スケジュール】

- 平成29年度 : 高齢者運転免許証自主返納者支援内容の拡充を検討
平成30年度以降 : 支援制度の変更の実施

【現在の支援内容】

《市の支援》

- ・市営バス利用料の免除（2年間）
- ・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）



写真 現行の支援内容
(市内タクシー利用券、免許返納支援制度資格証、市営バスフリーパス)

■ 対応する基本方針、目標

方針1：地域住民の自立した日常生活及び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

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。

■ 施策の内容

○観光施設や商店街との連携策の実施

- ・バスと観光施設、商店街をあわせて利用してもらえるように、施設利用と一体となった乗車券や、買い物した場合にバス利用者が割引を受けるような、市営バスの利用促進と観光施設、商店街の利用者増加につながるサービスを検討する。また、各観光施設、商店街をPRする際には、公共交通による案内も合わせて実施することを検討する。
- ・バスを利用した買い物、観光のきっかけづくりとして、商店街や露店市、観光地へのツアー企画を検討する。

【栃木県宇都宮市の例】

市内循環バスの日乗車券と、市内店舗で利用できる餃子券をセットで販売している。



図 商店街とのコラボ乗車券

【スケジュール】

- 平成 29 年度 : 観光施設や商店街との連携策の検討
- 平成 30 年度以降 : 連携策の実施

■ 対応する基本方針、目標

方針 3 : 観光等や地域間交流の促進を図る

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 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。

【スケジュール】

採用時期：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。

【スケジュール】

適宜実施：市営バス運転手の教育の実施
民間路線バス事業者への要望

■ 対応する基本方針、目標

- 方針 1：地域住民の自立した日常生活及び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

5.2 優先的に実施する施策

計画で設定した施策の中で優先的に実施する施策を抽出する。

〔優先的に実施する施策の考え方〕

①緊急性(課題改善の緊急性が高い施策)

既に問題が表面化しており、課題解決の緊急性が高い施策を優先的に実施する。

②実現性(実施した際の効果が高い施策)

アンケート調査・地域要望等によりニーズが把握できており、実施した際の効果が
高い施策を優先的に実施する。

③短期実現可能性(短期間で実施可能な施策)

予算の工面や関係機関との調整、既存制度の大幅な変更などが必要なく、短期間で
実施可能な施策を優先的に実施する。

表 優先的に実施する施策

実施する施策	①緊急性	②実現性	③短期 実施可能性	優先的に 実施
施策1 JR羽越本線の維持・充実	○	◎	◎	✓
施策2 高速バス路線の維持・充実	○	◎	◎	✓
施策3 民間路線バスの維持・充実	○	◎	◎	✓
施策4 市営バス路線の改善	◎	◎	◎	✓
施策5 その他の交通手段への支援	○	○	◎	
施策6 公共交通ネットワークの形成	◎	◎	○	✓
施策7 乗り継ぎ拠点の利用環境の向上	○	◎	○	
施策8 利用促進に向けた啓発・情報提供活動	○	◎	◎	✓
施策9 高齢者免許返納制度の充実	○	◎	○	
施策10 観光施設・商店街との連携による地域振興	○	○	○	
施策11 運転手の確保に向けた支援	◎	○	○	✓

※緊急性、実現性、短期実現可能性について特に高い内容を◎とした。3項目のうち◎が2項目以上の
施策及び緊急性が◎の施策を優先的に実施する施策として抽出している。

5.3 施策の実施スケジュール

各施策の実施スケジュールを以下に示す。

表 各施策の実施スケジュール

実施する施策	実施主体				実施時期(年度)			
	阿賀野市	交通事業者	住民	その他	H29	H30	H31	H32
施策1 JR羽越本線の維持・充実	●	●			←優先的に実施→			
施策2 高速バス路線の維持・充実	●	●			←調査検討→	←実施→		
施策3 民間路線バスの維持・充実	●	●			←優先的に実施→			
施策4 市営バス路線の改善	●	●			←検討→	←実施→		
施策5 その他の交通手段への支援	●	●			←調査→	←実施→		
施策6 公共交通ネットワークの形成	●	●			←調査→	←検討→		
施策7 乗り継ぎ拠点の利用環境の向上	●	●	●		←検討→	←実施→		
施策8 利用促進に向けた啓発・情報提供活動	●	●			←検討→	←実施→		
施策9 高齢者免許返納制度の充実	●	●	●	● 警察	←検討→	←実施→		
施策10 観光施設・商店街との連携による地域振興	●	●	●	● 観光協会、商店街	←検討→	←実施→		
施策11 運転手の確保に向けた支援	●	●			←適宜実施→			

※前倒し実施可能なものについては、実施時期が早まる場合がある。

6 目標の達成状況の評価

6.1 推進体制

- 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う。
- 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る。

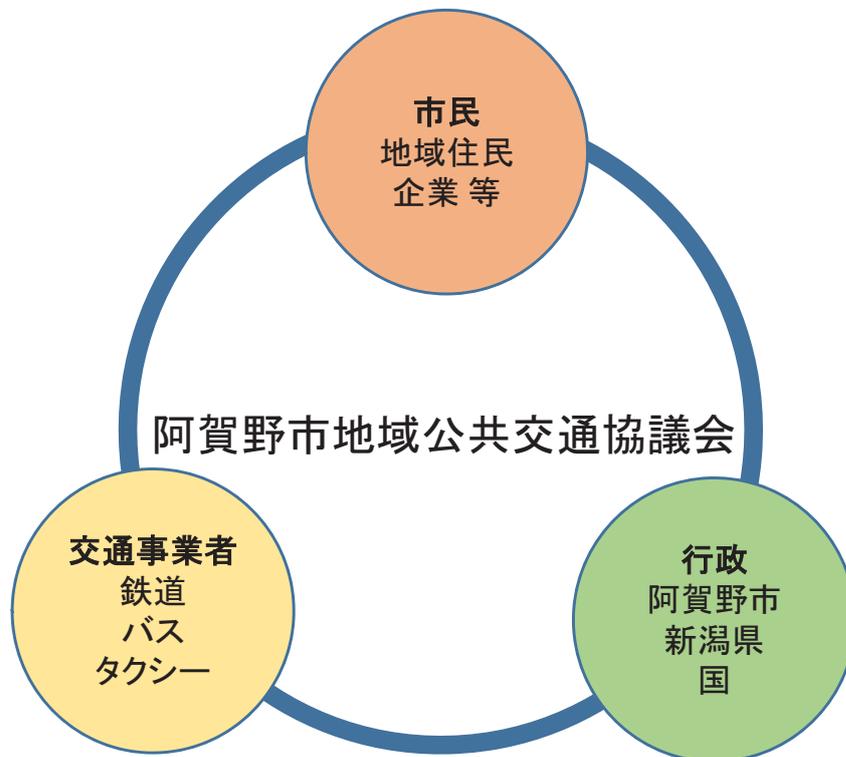


図 推進体制のイメージ

6.2 計画の進行管理

- 本計画の進行には Plan(実施計画の立案)、Do(計画の実行)、Check(計画の評価、検証)、Action(計画の見直し、改善)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む。
- PDCA の Check 部分を実行するために、毎年度計画の施策の達成状況を評価するほか、計画の最終年度において計画全体の達成状況を検証する。

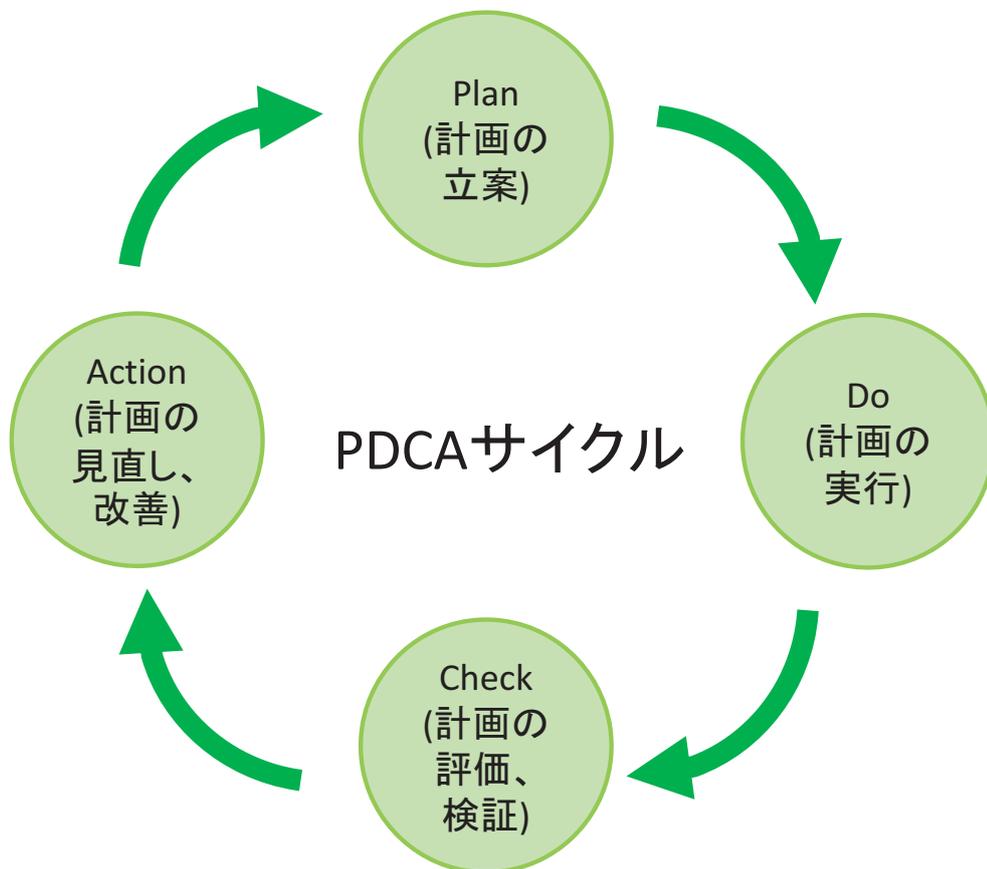


図 PDCA サイクルのイメージ

6.3 評価指標と目標値

6.3.1 本計画における評価指標と目標値

○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。本計画独自の指標は、次項でその内容を示す。

表 本計画における評価指標と目標値

		評価指標	現況値 (H28)	目標値 (H32)	関連する目標
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	57.0%(H27)	65%	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	67.3%(H27)	70%	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	46.6%(H27)	60%	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
		観光客入込客数	1,181,568人	1,400,000人	目標 2:市内外の交流促進に結びつく交通体系の整備
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	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	6.9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	53%	68%	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	
	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	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。

6.3.2 本計画独自の評価指標と目標値

指標 1：市民 1 人あたりの市営バス年間利用回数	
指標の設定・算定方法	<ul style="list-style-type: none"> 市営バス利用実績に基づき、以下の式により算定する。 市民 1 人あたりの市営バス利用回数/年 $= \text{市営バス利用者数/年} \div \text{阿賀野市総人口}$
現況値と目標値	【現況値】 2.65 回/年 → 【目標値(平成 32 年度)】 2.74 回/年
目標値設定の考え方	<ul style="list-style-type: none"> 人口が減少するなかで、現況の市営バス利用者数を維持していくためには、市民 1 人あたりの市営バス利用回数を増加させる必要がある。 平成 32 年度の人口(推計値)を踏まえ、現況の市営バス利用者数を維持する「市民 1 人あたりの市営バス年間利用回数」を平成 32 年度の目標値に設定する。
関連する目標	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 目標 3: 市民と行政の協働により公共交通を維持

指標 2：市民 1 人あたりの水原駅年間利用回数	
指標の設定・算定方法	<ul style="list-style-type: none"> 水原駅利用実績に基づき、以下の式により算定する。 市民 1 人あたりの水原駅利用回数/年 $= \text{水原駅利用者数/年} \div \text{阿賀野市総人口}$
現況値と目標値	【現況値】 6.9 回/年 → 【目標値(平成 32 年度)】 7.1 回/年
目標値設定の考え方	<ul style="list-style-type: none"> 人口が減少するなかで、現況の水原駅の利用者数を維持していくためには、市民 1 人あたりの水原駅利用回数を増加させる必要がある。 平成 32 年度の人口(推計値)を踏まえ、現況の水原駅利用者数を維持する「市民 1 人あたりの水原駅年間利用回数」を平成 32 年度の目標値に設定する。
関連する目標	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 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

指標 3 : 住民の公共交通利用率	
指標の設定・算定方法	<ul style="list-style-type: none"> ・本計画の住民アンケートに基づき、以下の条件に基づき設定する。 ・市営バス、民間路線バス、もしくは鉄道のいずれかで「週に1回以上利用している」、「月に1回以上利用している」、「年に1回以上利用している」と回答した住民の割合を公共交通利用率とする。
現況値と目標値	【現況値】53%→【目標値(平成32年度)】68%
目標値設定の考え方	・阿賀野市の公共交通の利用割合が、市内の小中学校区別で最大値の地区の値(安野小学校区:68%)を目指し、目標値を設定する。
関連する目標	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

指標 4 : 公共交通の理解を深めるイベントの開催件数	
指標の設定・算定方法	・現在実施されている、阿賀野市における公共交通に関するイベント件数(各種イベントへの参加)を指標として設定する
現況値と目標値	【現況値】0～1件→【目標値(平成32年度)】1～2件
目標値設定の考え方	・阿賀野市の公共交通のイベント件数が現状より高くなることを目指し、目標値を設定する。
関連する目標	目標3:市民と行政の協働により公共交通を維持