

# 見附市地域公共交通計画

---

令和 3 年 3 月  
(令和 7 年 6 月見直し)

見附市地域公共交通活性化協議会

## <目 次>

第1章 計画策定の背景と目的	1
1.1 計画策定の背景	2
1.2 計画期間と対象区域	2
1.3 計画の位置づけ	3
第2章 地域および公共交通の現状	5
2.1 地勢	6
2.2 社会特性	7
2.3 気候特性	12
2.4 施設分布	13
2.5 道路環境	14
2.6 公共交通の現状	16
第3章 公共交通の利用実態と利用者の意向	28
3.1 調査概要	29
3.2 調査結果	30
第4章 見附市地域公共交通網形成計画の評価	38
4.1 計画の概要	39
4.2 事業の取組み状況	39
4.3 数値目標の達成状況	41
第5章 見附市地域公共交通計画の中間評価	43
5.1 事業の取組み状況と中間評価	44
第6章 公共交通の課題および目標	47
6.1 公共交通の課題	48
6.2 計画の目標	50
6.3 目指すべき都市構造	51
6.4 地域公共交通確保維持事業の必要性和実施主体	52
第7章 目標達成のために行う事業	54
7.1 課題・目標・事業の対応関係	55
7.2 事業の詳細	56
第8章 計画の推進方法	76
8.1 PDCA サイクルによる計画の推進	77
8.2 評価指標と目標値の設定	77

## 第1章 計画策定の背景と目的

---

## 1.1 計画策定の背景

見附市では、平成 28 年 3 月に「見附市地域公共交通網形成計画」を策定し、市街地を循環するコミュニティバス、市街地と周辺地域を結ぶデマンド型乗合タクシーと路線バス、周辺市などの広域を結ぶ路線バスと鉄道と、それぞれの役割を明確にすることで公共交通の運行効率化と市民の自由な移動の確保を図ってきました。

しかしながら、コミュニティバスの利用者は増加しているものの、路線バスの利用者は減少傾向にあり、バス路線の減便や廃止などにより市街地と周辺地域とで公共交通の利便性の格差が生じています。

また、今後ますます進展する高齢化や、公共交通の運転手不足の深刻化など、公共交通を取り巻く環境が変化しています。

そこで、これらの社会状況の変化を見据えながら、まちづくり等の地域戦略と一体となった持続可能な公共交通網を構築するため、「見附市地域公共交通計画」を策定するものです。

## 1.2 計画期間と対象区域

- 計画期間：令和 3 年度から令和 8 年度の 6 年間
- 対象区域：見附市全域

### 1.3 計画の位置づけ

本計画の上位計画となる「第5次見附市総合計画」では、「住みたい 行きたい 帰りたい やさしい絆のまち みつけ」をまちづくりの基本理念とし、目指す都市像を「スマートウエルネスみつけ」と定めています。

人々が健康で、かつ、生きがいを持ち、安全安心で豊かな生活を送れる状態を「健幸（けんこう）＝ウエルネス」と呼び、自然と健康になれるハード整備や仕組みづくりなど、「住んでいるだけで健やかに幸せに暮らせるまち」の実現に向けた取り組みを進めています。

本計画は、第5次見附市総合計画の基本理念に基づき、関連計画と連携を図りながら、将来にわたって持続可能な公共交通網の構築を目指す、公共交通のマスタープランとして位置付けられます。

表 上位計画・関連計画

計画名	計画期間
第5次見附市総合計画	平成28年度～令和7年度
見附市総合戦略	令和3年度～令和7年度
見附市都市計画マスタープラン	平成22年度～令和12年度
見附市立地適正化計画	令和2年度～令和22年度
見附市SDGs未来都市計画	令和4年度～令和7年度

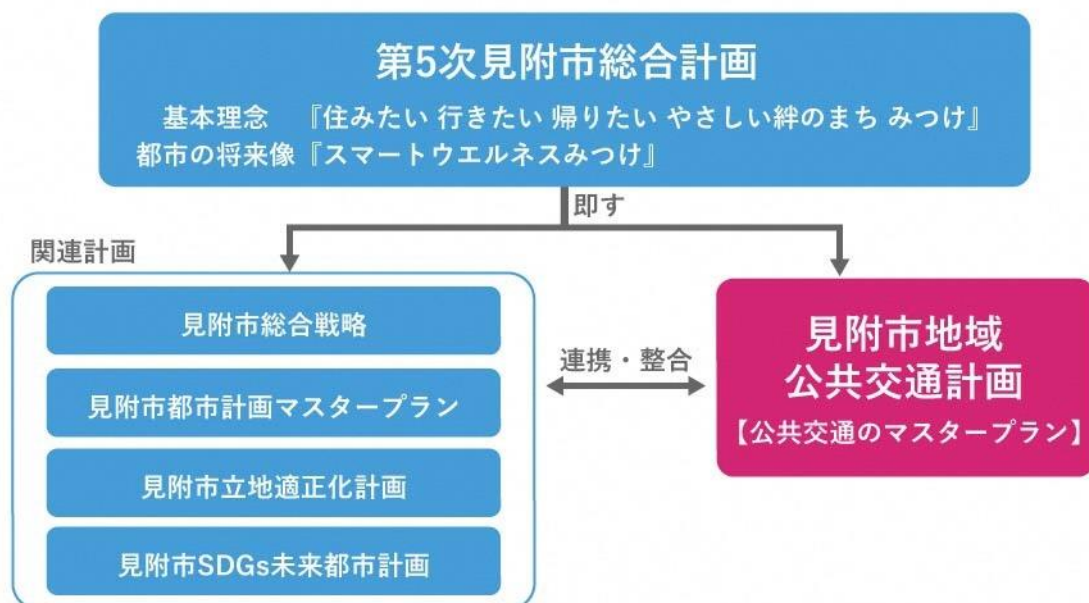


図 上位計画・関連計画との関係

## 1.4 計画の中間見直し

本計画の推進にあたっては、PDCA サイクルに従い、見附市地域公共交通活性化協議会において、計画の進捗確認と効果の検証・評価を行うものとしています。

その上で、令和 6 年度においては、計画の進捗状況や目標の達成状況に応じて、本計画の中間見直し並びにその結果を踏まえた事業計画等の更新を行っています。なお、計画の更新にあたっては、地域および公共交通の現状についても、地域公共交通に特に関わりのある項目について、令和 5 年度時点値（一部令和 6 年度時点値）における時点修正を実施しています。

## 第2章 地域および公共交通の現状

---

## 2.1 地勢

- 見附市は南北に長い新潟県のほぼ中央に位置し、市内には信濃川水系の刈谷田川が流れ、豊かな水と清涼な空気に恵まれた比較的平坦な都市です。
- 市土は東西に 11.5km、南北に 14.7km、面積 77.91 km<sup>2</sup>で、市東部は丘陵部、市西部には平野が広がっています。
- 南側は中越地域の拠点都市である長岡市と隣接しており、長岡都市計画区域に属しています。市域 77.91 km<sup>2</sup>のうち都市計画区域 60.0 km<sup>2</sup>、そのうち市街化区域 8.3 km<sup>2</sup>となっており、見附市人口※の約 4.1 万人のうち 75%の約 3.1 万人は市街化区域内に住んでいますが、残りの 25%の約 1.0 万人は市街化調整区域または都市計画区域外に点在する集落地域に住んでいます。
- 見附市内には信越本線が縦断しており、唯一の鉄道駅である見附駅から上越新幹線乗車駅である長岡駅まで約 12 分、また北陸自動車道「中之島見附インターチェンジ」が市のすぐ西側に位置しており、高速交通体系へ容易にアクセスできる恵まれた環境にあります。

※平成 27 年度国勢調査より

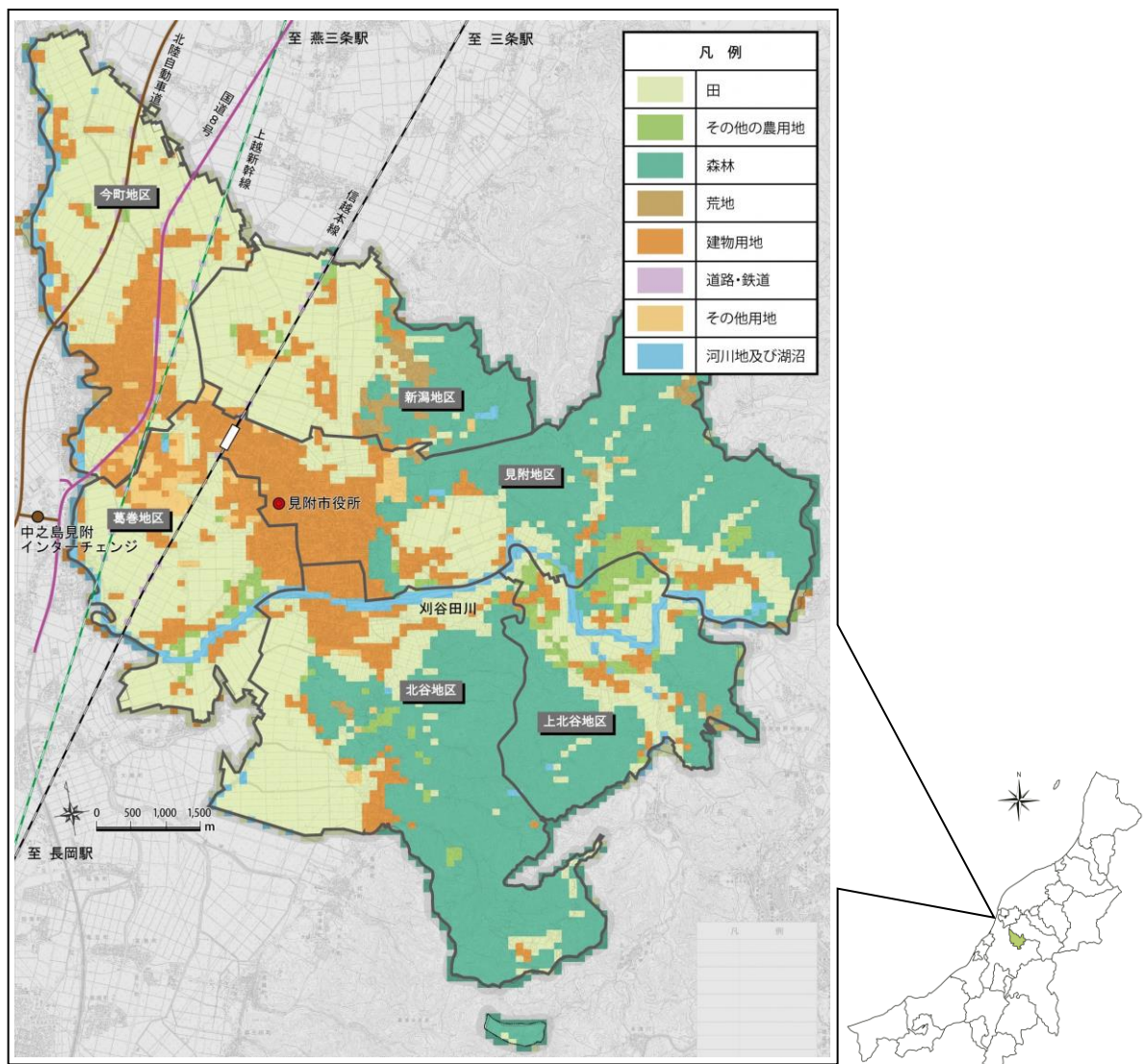


図 見附市の地勢

資料：国土交通省 土地利用細分メッシュ



## 2.2 社会特性

## (1) 人口推移

- 見附市の人口は、平成7年以降は減少傾向にあり、令和2年は39,237人で、平成7年と比較して4,523人（10%）減少しています。
- 一方で、65歳以上の高齢者の人口は年々増加しています。令和2年の高齢化率は33%で、このままのペースで高齢化が進むと、令和27年には見附市の総人口のうち42%が高齢者になると予測されています。

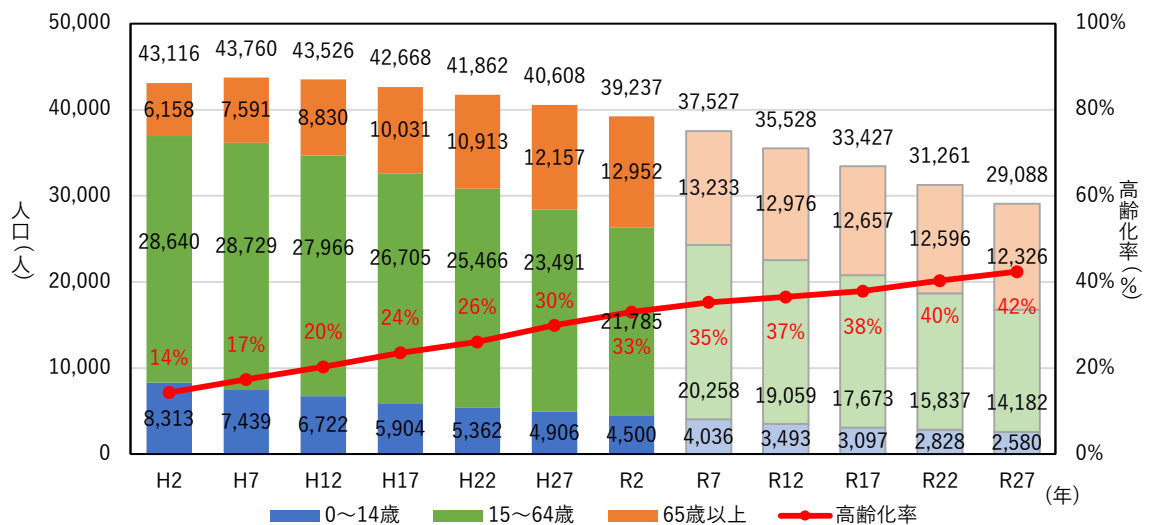


図 人口の推移

※総人口は年齢不詳を含むが、年齢別人口は年齢不詳を除くため合計が一致しない場合がある。  
資料：国勢調査（H2～R2）、国立社会保障・人口問題研究所（R7～R27）

## (2) 人口分布

- 人口は、見附駅の東側から刈谷田川にかけて多く分布しているほか、今町地区南部にも集中しています。
- また、市西部や刈谷田川沿いの平野部には、集落が点在しています。
- コミュニティバスをはじめとするバス路線は、概ね人口分布にそって運行しているほか、点在する集落ではデマンド型乗合タクシーが運行しています。

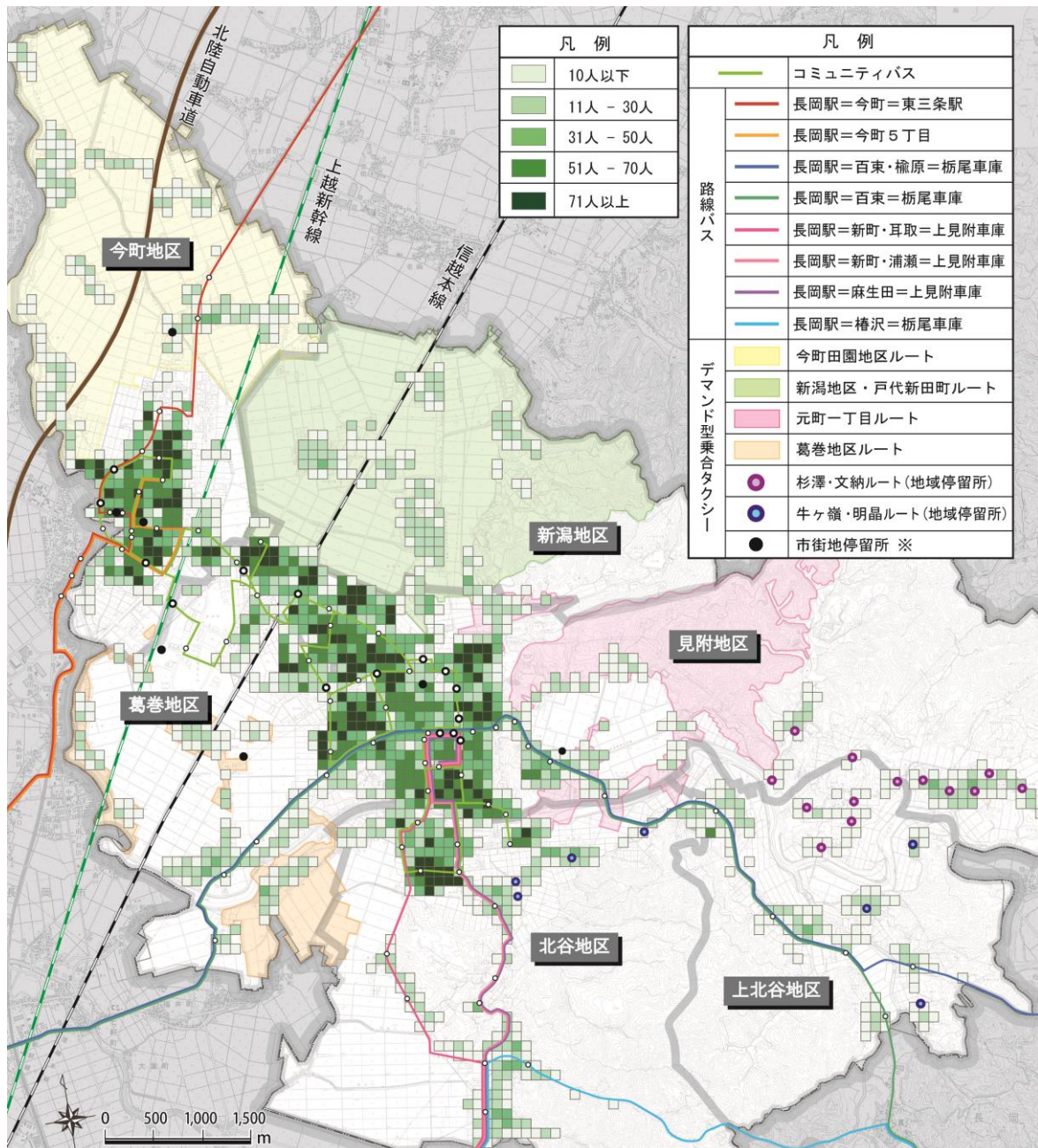


図 人口の分布

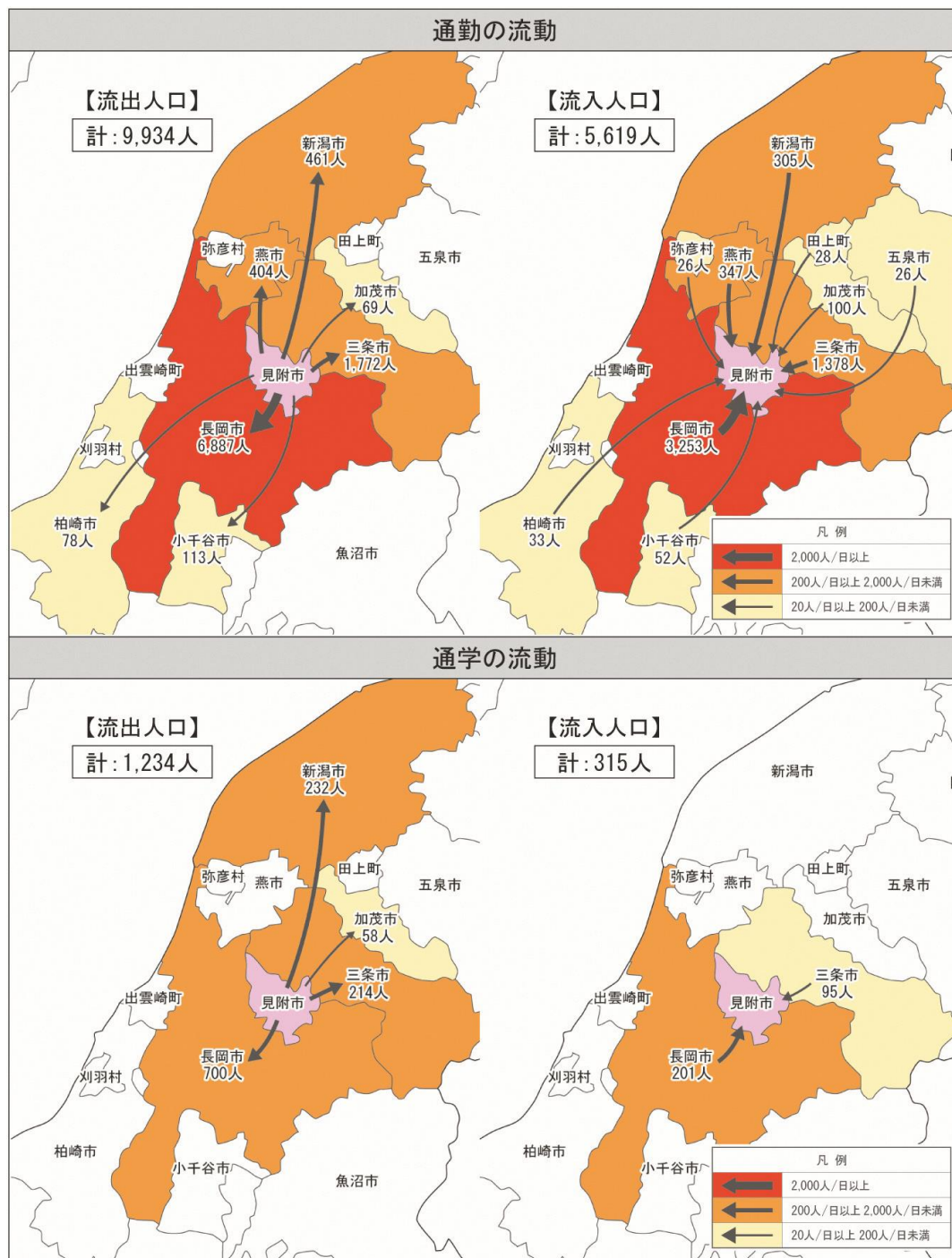
※100m メッシュ

※デマンド型乗合タクシーのルートごとに、利用できる市街地停留所は異なる

資料：住民基本台帳（R2年3月1日）

## (3) 通勤・通学

- 通勤・通学ともに、流出人口が流入人口を上回っています。
- 通勤については、長岡市との往来が最も多く、見附市から長岡市へ約 6,900 人、長岡市から見附市へ約 3,300 人の移動があります。また、三条市においても 1,000 人を超える往来があり、隣接している長岡市、三条市との関わりが深い状況です。
- 通学についても、長岡市、三条市との往来が多くなっていますが、見附市から新潟市への通学者も比較的多くなっています。



※20人/日未満の市町村は省略 ※15歳以上の通学者数  
資料：国勢調査(H27)

## (4) 自動車保有台数

- 見附市内の自動車保有台数は、ほぼ横ばいとなっています。
- 1世帯あたりの自動車保有台数は緩やかな減少傾向で、平成30年度は1世帯あたり平均約2台の自動車を保有しています。

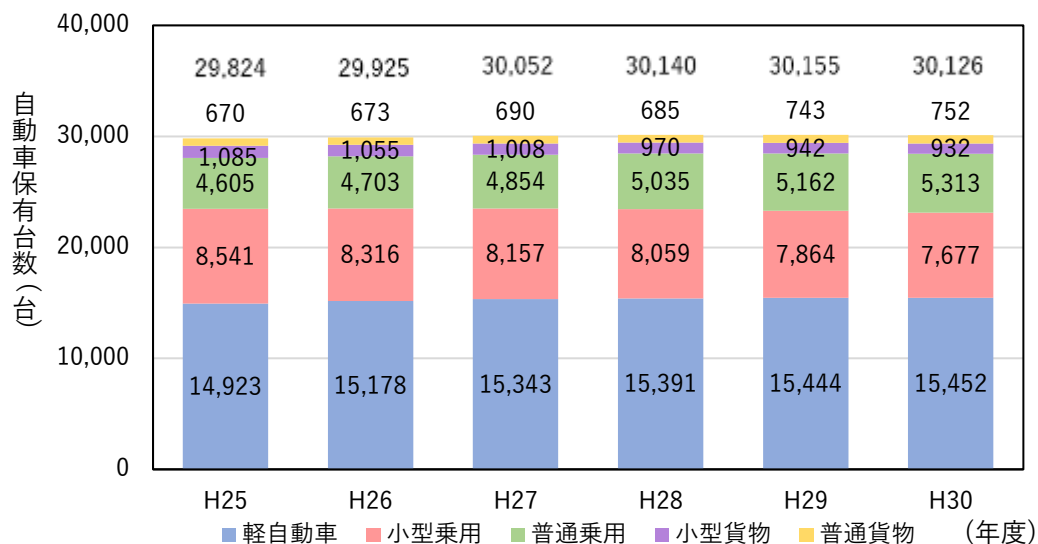


図 自動車保有台数

資料：新潟運輸支局

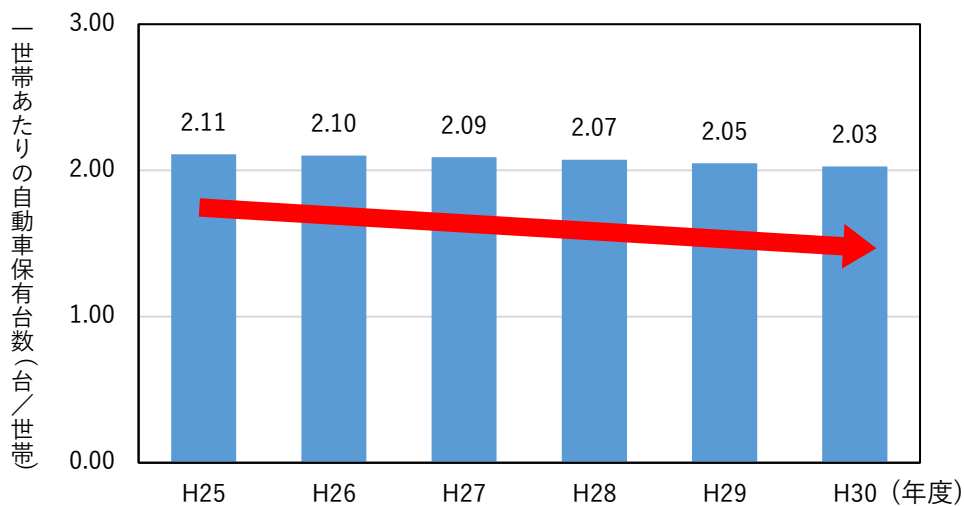


図 1世帯あたりの自動車保有台数

資料：新潟運輸支局



## (5) 高齢者の運転状況

- 65 歳未満の運転免許保有者が減少しているのに対して、65 歳以上の運転免許保有者は年々増加しています。
- 運転免許返納数は平成 24 年度から令和元年度にかけて増加傾向であったものの、それ以降は令和 5 年度にかけて減少傾向に転じています。
- 見附市では、高齢者の運転免許自主返納を支援するため、運転免許を自主返納した 65 歳以上の高齢者に対し、「①バス回数券」、「②タクシー利用券」、「③バス回数券及びタクシー利用券」のうちいずれかを 1 万円相当分支給しています。加えて、市が交付する運転免許返納証明書を提示した方には、コミュニティバスの基本運賃の 50 円割引や、市内タクシー運賃の 1 割引を行っています。

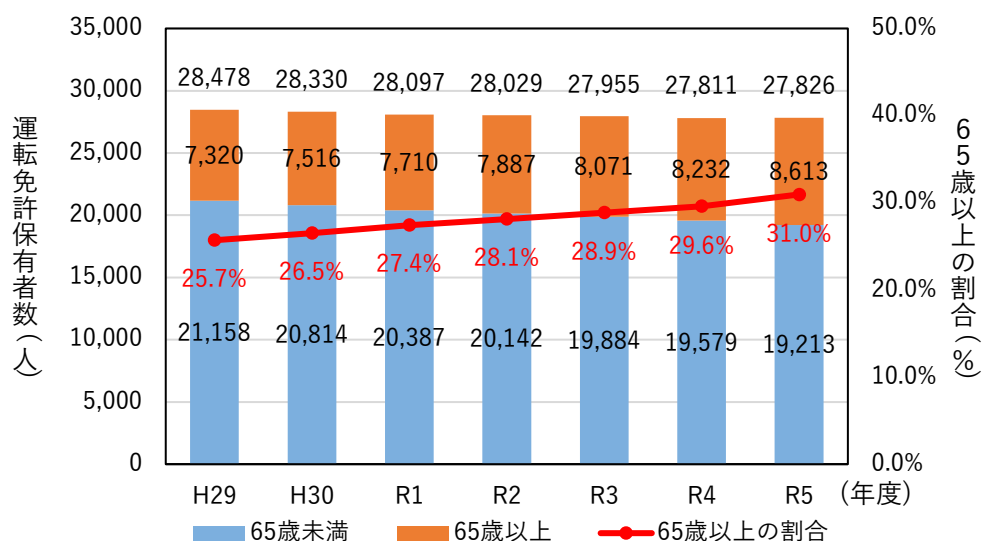


図 運転免許保有者数

資料：新潟県警察本部

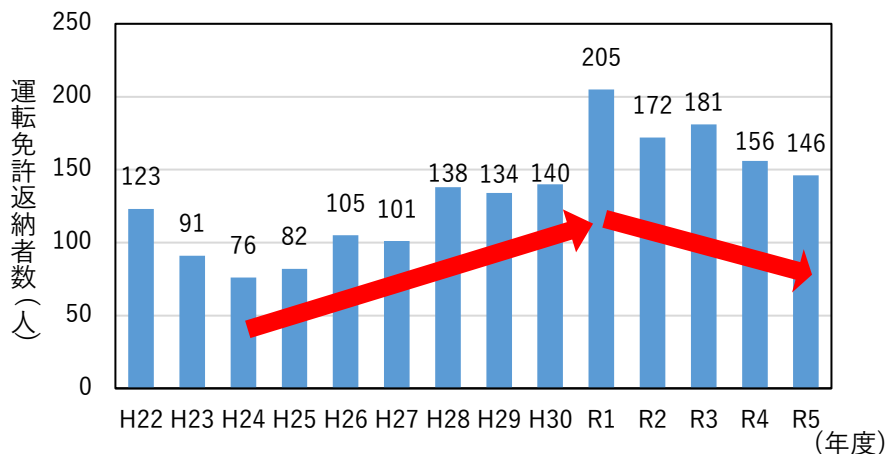


図 運転免許返納者数

資料：見附市

## 2.3 気候特性

- 平成 23 年度以降の降雪量は減少傾向にありますが、数年に 1 度、最大積雪深が 1m を超える積雪を記録することがあります。
- 積雪時には、自転車が利用困難になるほか、徒歩の交通環境が著しく悪化するため、冬期の市内移動においてはバスが重要な役割を担っています。

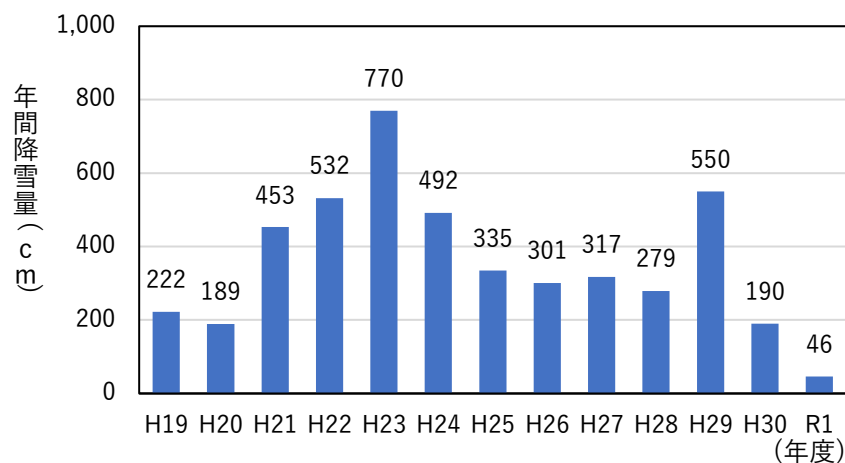


図 見附市の年間降雪量

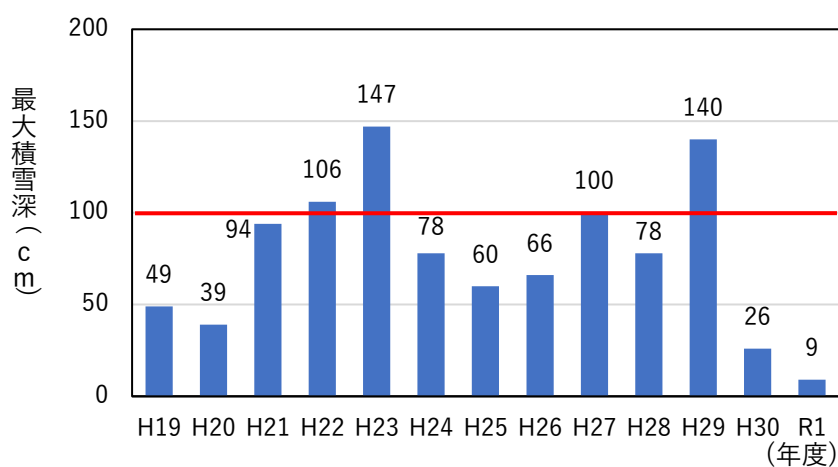


図 見附市の最大積雪深



写真 積雪時の歩行環境



写真 積雪時のバス停

資料：見附市消防本部

## 2.4 施設分布

- 主な施設は、今町地区南部や見附地区西側に集中しています。
- コミュニティバスは、主な施設の分布に沿うように運行しています。

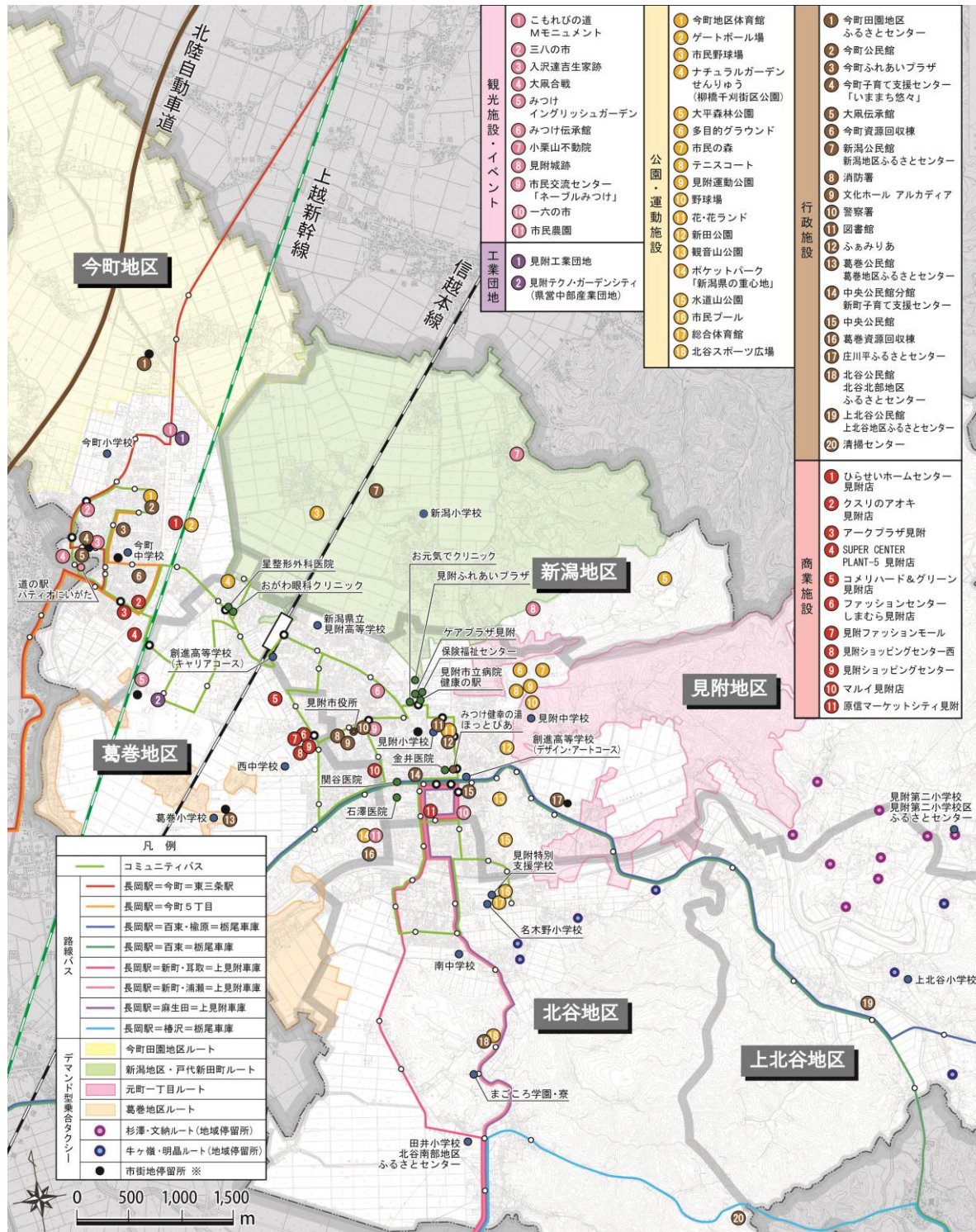


図 施設の分布

資料：見附市周辺マップ、新潟県内大規模小売店舗一覧(R1.8) ※廃止施設等を除く  
 ※デマンド型乗合タクシーのルートごとに、利用できる市街地停留所は異なる



## 2.5 道路環境

### (1) 道路配置

- 国道 8 号が南北に縦断するとともに、北陸自動車道中之島見附インターチェンジが見附市西側（長岡市中之島）にあり、広域の移動がしやすい環境にあります。
- また、市の中央部を主要地方道長岡見附三条線が南北に縦断、東西を主要地方道見附中之島線および主要地方道見附栃尾線が横断しています。

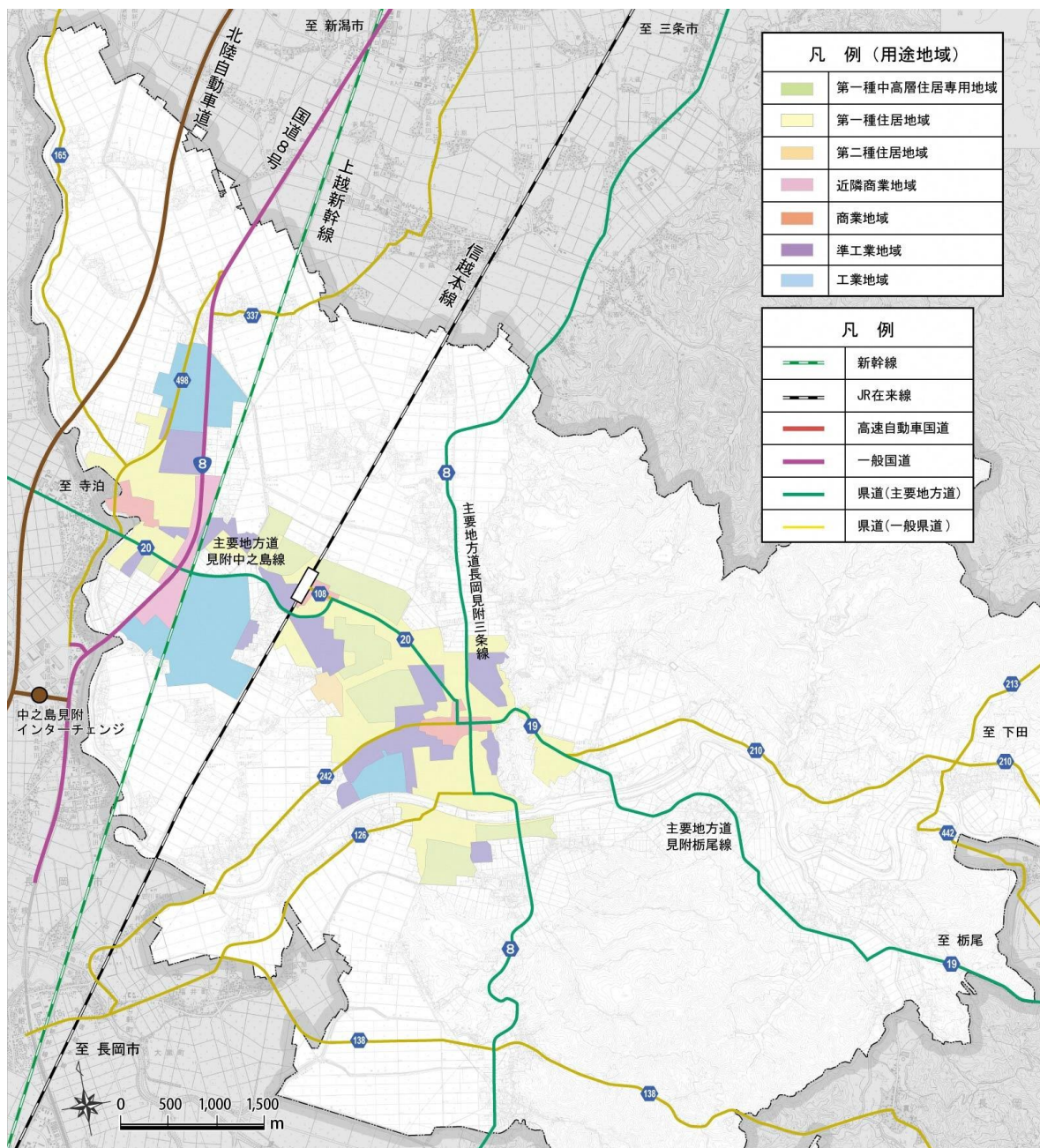


図 道路配置

資料：見附市



## (2) 道路施策

- 見附市内の道路については、自動車優先ではなく、歩行者・自転車優先の整備を進めています。
- 市内を通過する車両については、市街地内への流入を避けるため、車両誘導看板による外環道への誘導を行っているほか、市街地内では自転車走行空間の整備などを進めています。

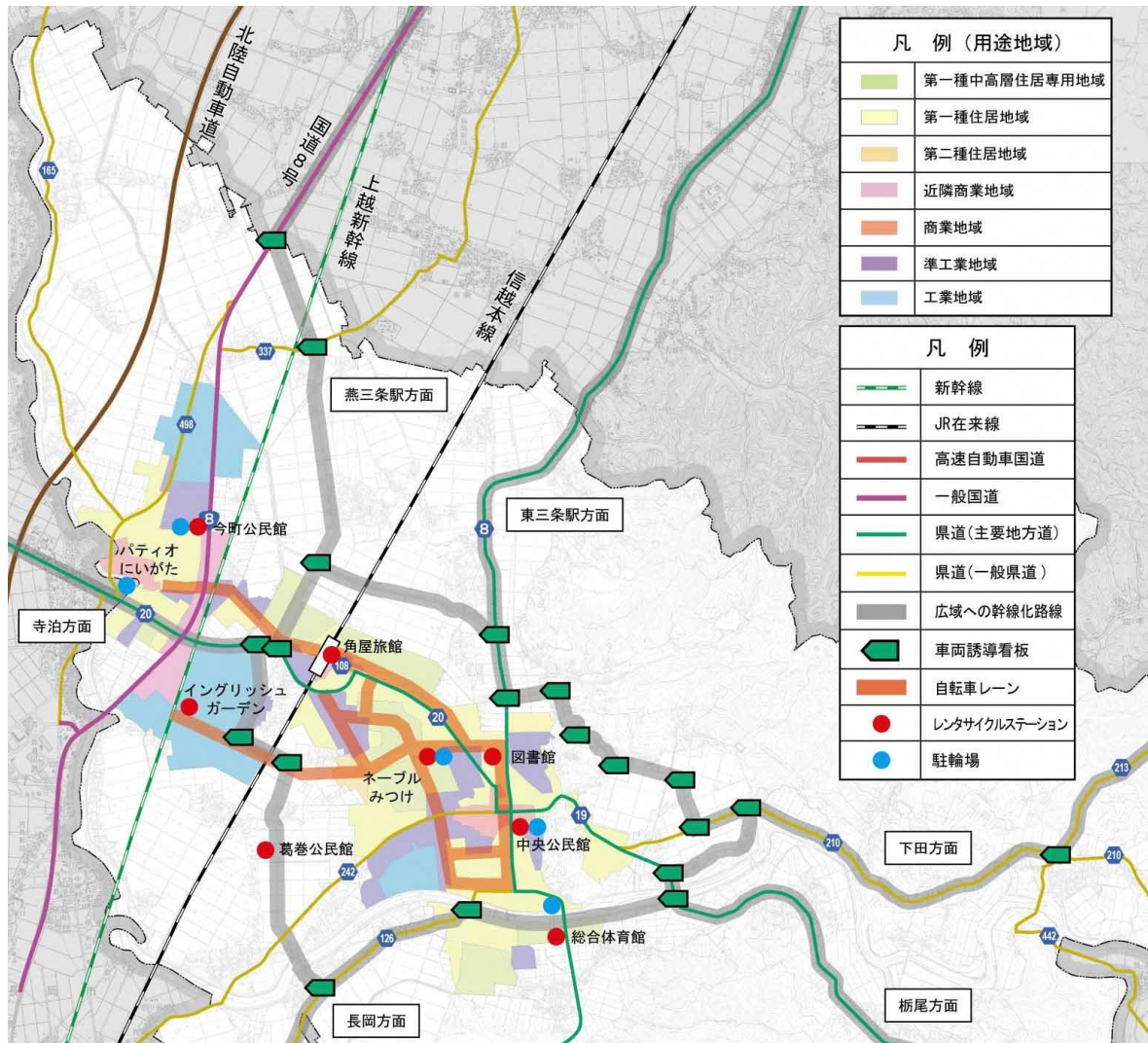


図 道路施策



写真 通過車両誘導看板



写真 自転車走行空間

資料：見附市

## 2.6 公共交通の現状

## (1) 見附市の公共交通網

- 市街地ではコミュニティバスが運行しており、市街地と長岡市中心部、栃尾地域、三条市などの周辺地域を結ぶように路線バスが運行しています。
- バス路線がない地域では、デマンド型乗合タクシーを運行しています。
- 鉄道は、信越本線の見附駅が立地しています。

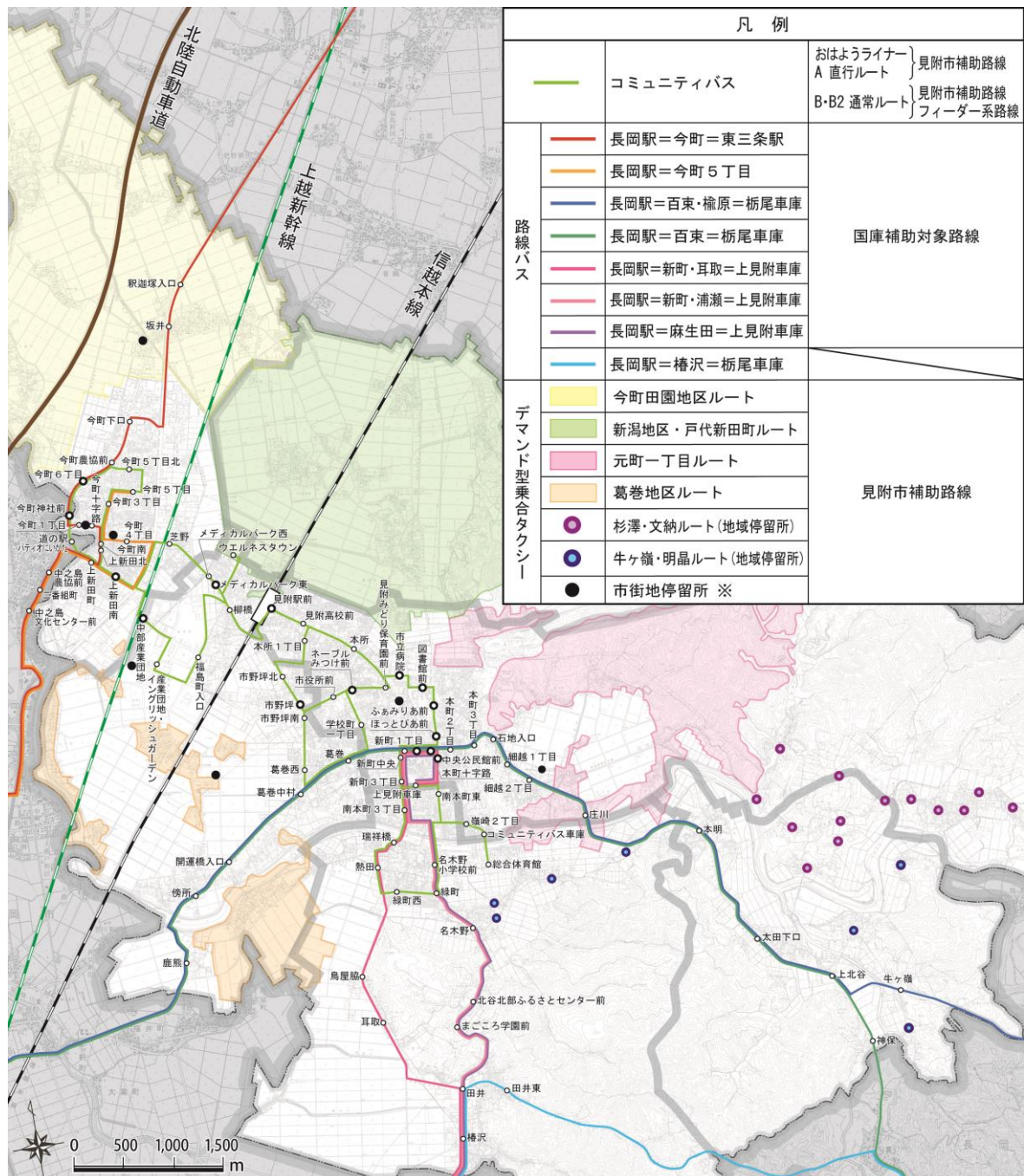


図 見附市の公共交通網

※デマンド型乗合タクシーのルートごとに、利用できる市街地停留所は異なる

資料：見附市



### ■公共交通の人口カバー状況

○公共交通の停留所から 300m、もしくはデマンド型乗合タクシーの運行エリア内に住んでいる人は、見附市の人口約 37,900 人（住民基本台帳 R7 年 2 月 1 日時点）のうち、コミュニティバスの運行ルートを見直したことにより約 36,900 人（97.5%）となっており、計画当初(92.6%)より改善しています。

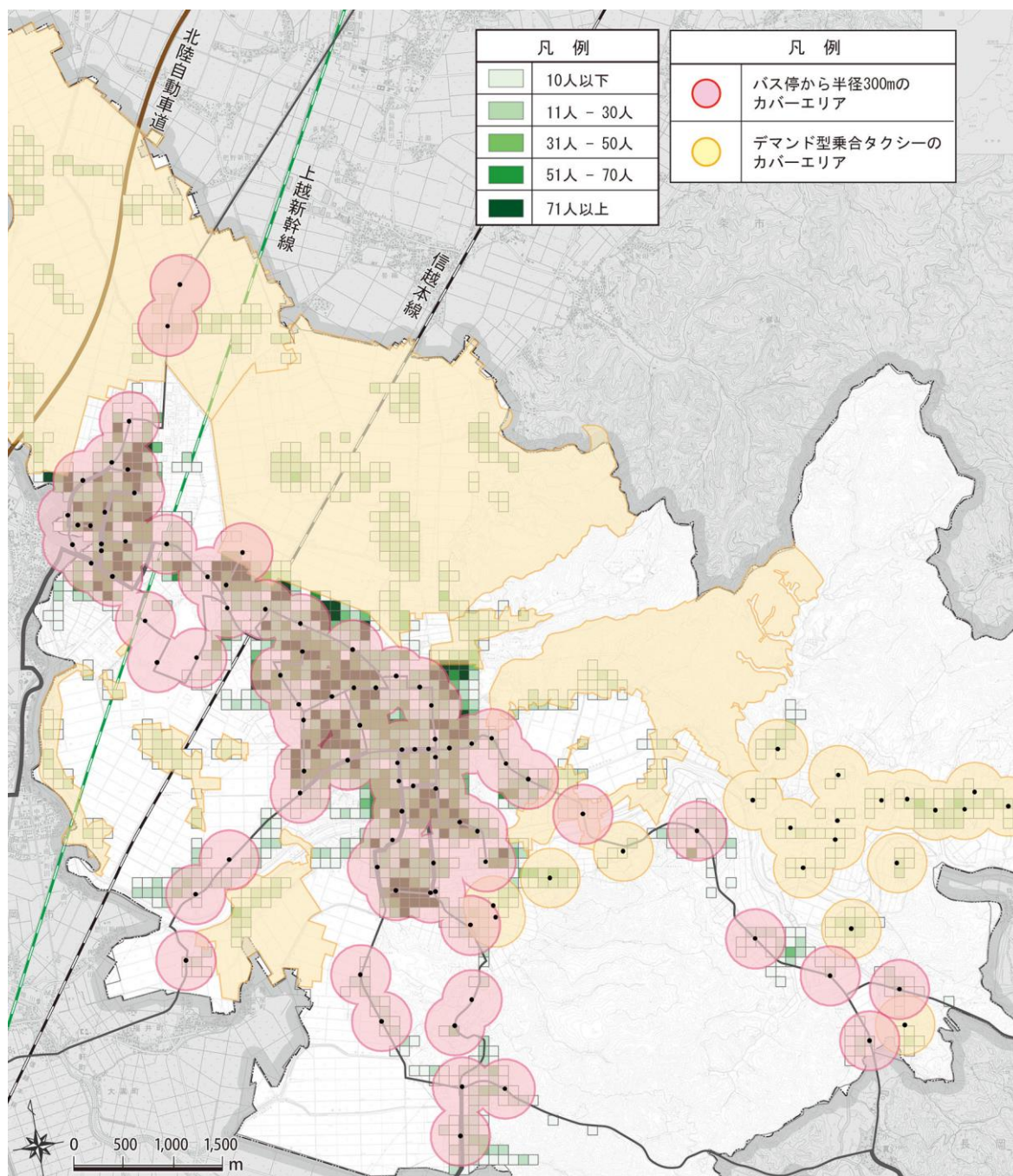


図 公共交通の人口カバー状況

資料：見附市  
※100m メッシュ  
※住民基本台帳（R2 年 3 月 1 日）



### ■交通結節点の位置づけ

- 市街地での移動はコミュニティバス、市外への移動は路線バスまたは鉄道が担っており、コミュニティバスと鉄道は見附駅、コミュニティバスと路線バスは本町十字路などで結節しています。
- 今町地区では、今町5丁目などが結節点とされているものの、公共交通の運行が集積している停留所がなく、道幅が狭いため待合環境の整備が進んでいないことなどから、乗継ぎの利便性が低くなっています。
- 今町地区には、待合環境が整備されている「道の駅パティオにいがた」が立地していますが、路線バスの乗り入れがほとんどありません。

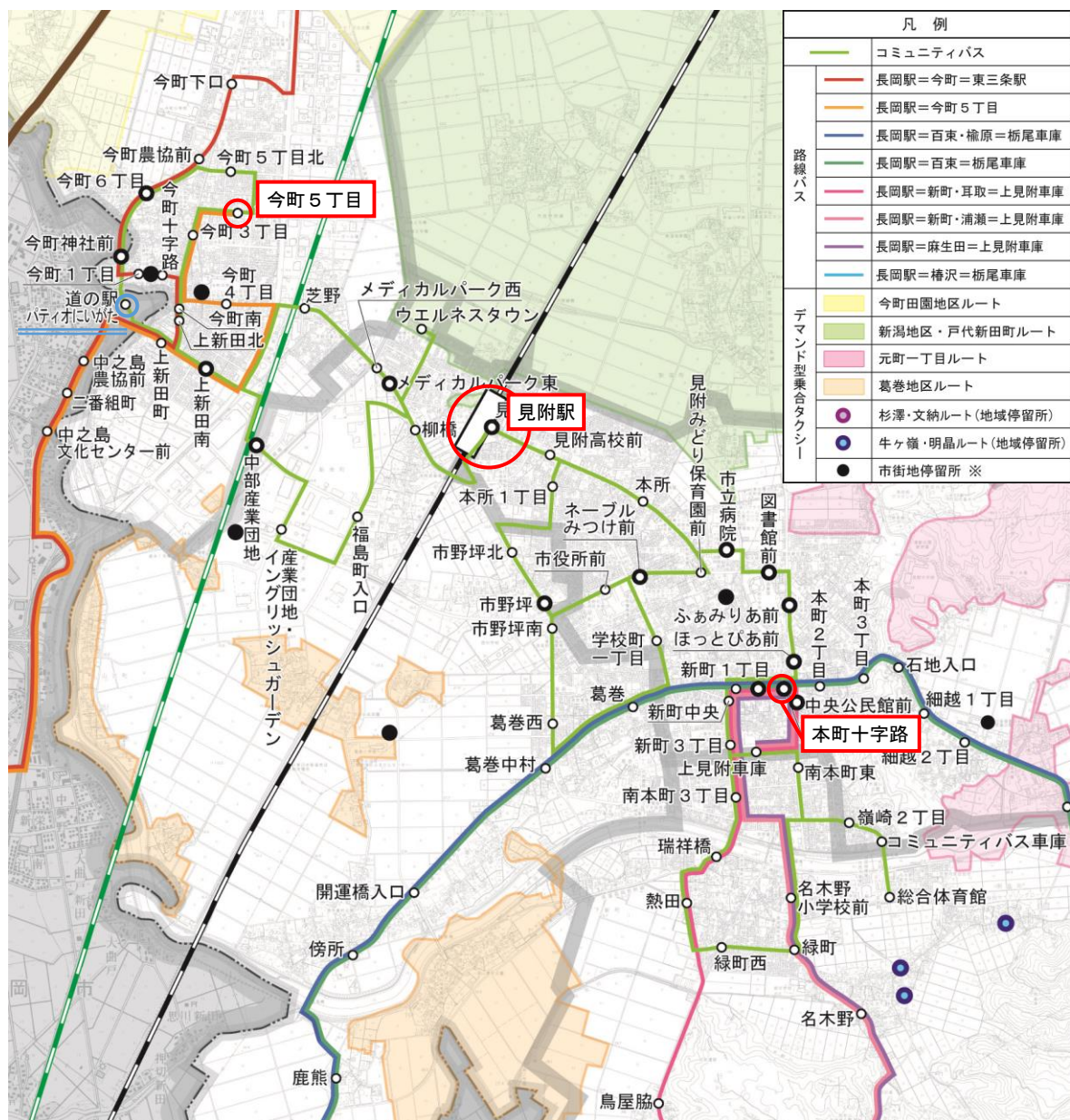


図 交通結節点

※デマンド型乗合タクシーのルートごとに、利用できる市街地停留所は異なる 資料：見附市

## (2) 鉄道

## a) 利用状況

- 見附市内唯一の鉄道駅として、見附駅（信越本線）があり、長岡駅方面および、新潟駅方面と連絡しています。
- 令和4年3月のダイヤ改正により、計画策定時（令和2年度）と比較して、見附駅の鉄道運行本数は上下線合わせて計4本減少しています。
- 見附駅の1日あたりの平均乗降人員数は令和元年度から令和3年度にかけて、新型コロナウイルスの流行等により利用者数は一時減少傾向にありましたが、令和3年度以降は増加傾向に転じ、令和3年度から令和5年度にかけて324人/日増加しています。

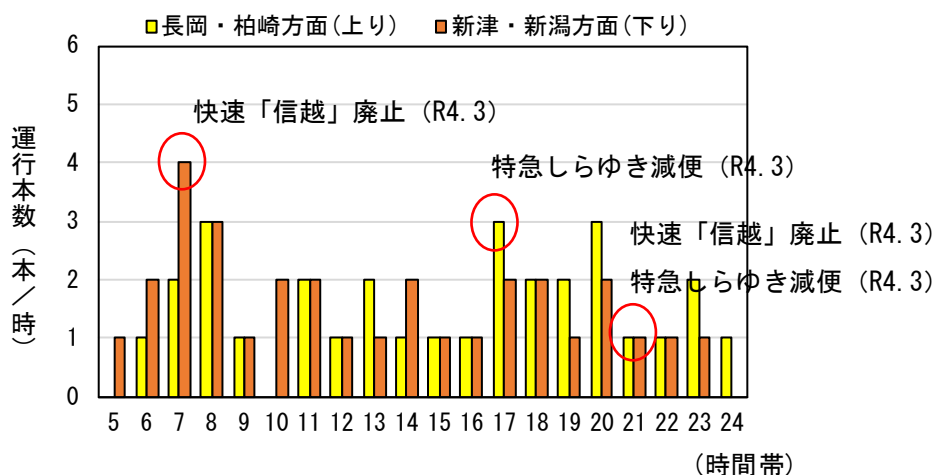
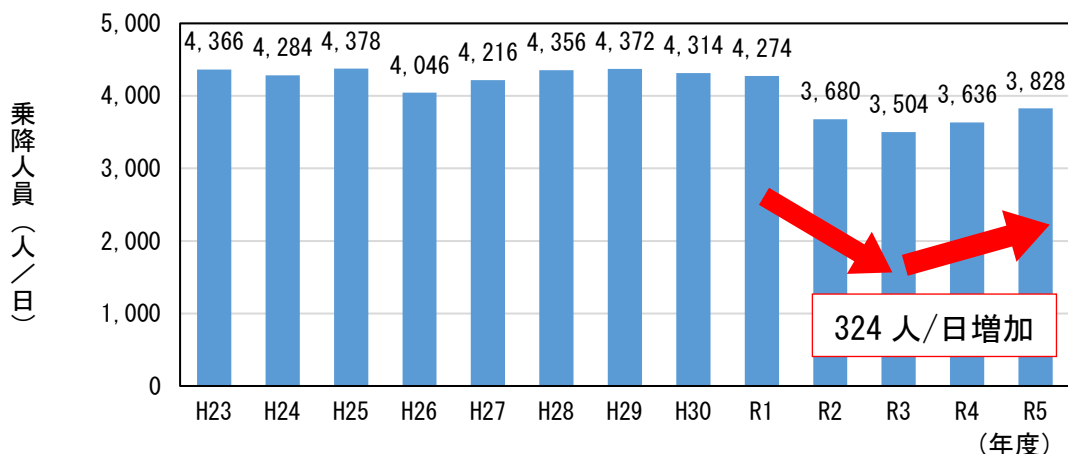


図 見附駅の鉄道運行本数

表 見附駅の始発・終発時刻

方面	始発 (見附駅発)	終発 (見附駅着)
長岡・柏崎方面(上り)	6:15	24:19
新津・新潟方面(下り)	5:48	23:21

資料：東日本旅客鉄道株式会社（R6.10月時点）



※乗車人員数を2倍にして乗降人員数を算出  
資料：東日本旅客鉄道株式会社



## b) 見附駅周辺の利用環境

- 見附駅には、駅の東西に広場が設けられており、それぞれに駐車場や駐輪場が整備されています。東側広場はバス乗降場所のほか、タクシー専用駐車場があり、公共交通の結節点として重要な役割を担っています。
- 駅周辺整備基本計画に基づいて整備が進められており、現在までに送迎用駐車場（R3.12 開業）や交流拠点 MITSUKERU（R6.5 開業）等を整備した他、令和 6 年度中に東口駅前広場（ロータリー）及び連絡通路の整備完了を予定しています。

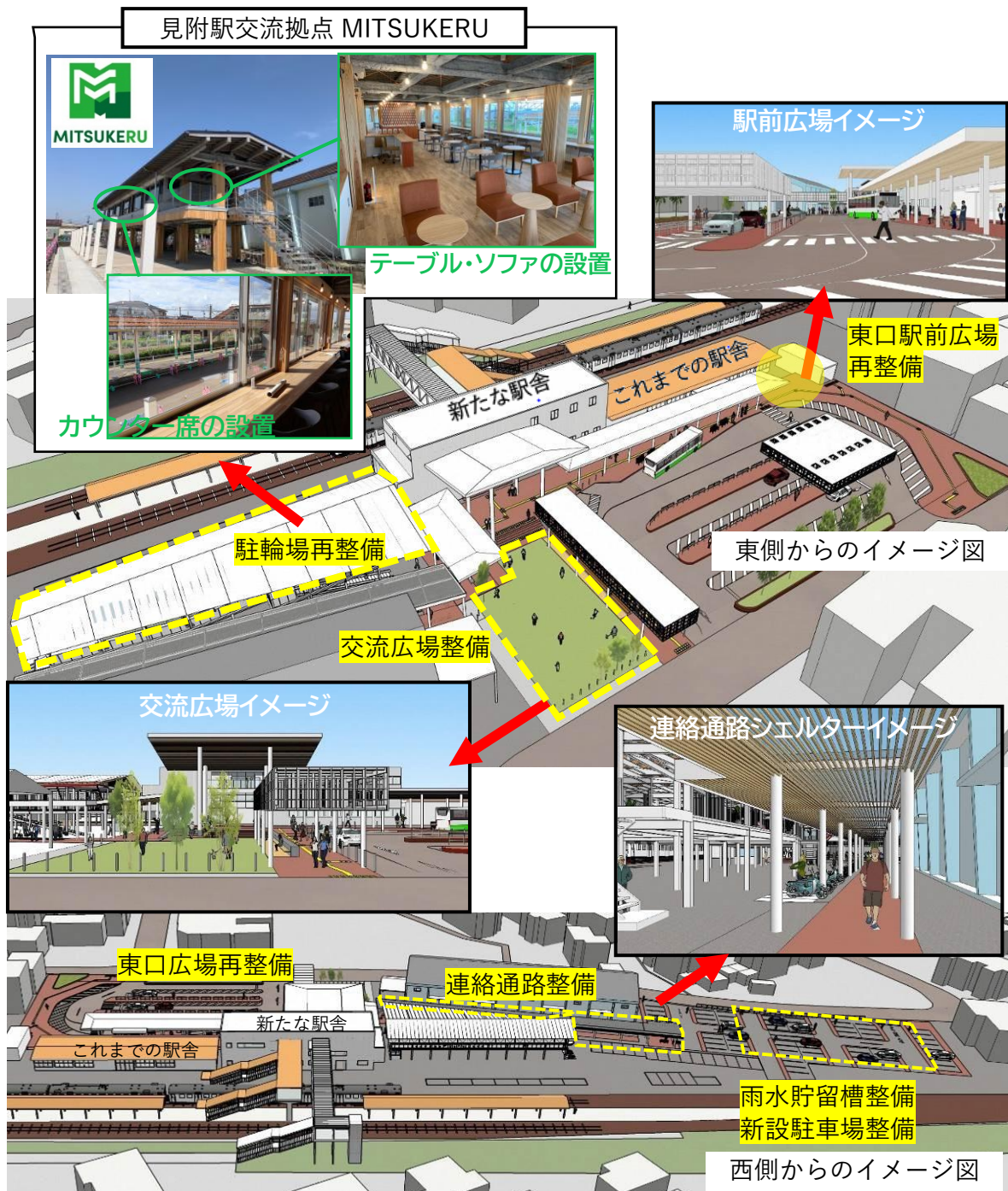


図 見附駅周辺整備イメージ

資料：見附市

## (3) 路線バス

○見附市内を運行する路線バスは、大きく分けて 4 路線が運行されており、隣接する長岡市や三条市への移動における重要な幹線となっています。

○路線バスの利用者数は減少傾向にあり、令和 5 年度は約 343,000 人となっています。

表 路線バスの系統数

集約路線名	運行便数 (往復)	系統名	運行便数 (往復)
①長岡駅＝今町＝東三条駅	13.0	長岡駅前＝新国道＝東三条駅前線	3.5
		長岡駅前＝新国道・済生会病院＝東三条駅前線	3.0
		長岡駅前＝今町 5 丁目線	6.5
②長岡駅＝見附＝栃尾車庫	16.5	【急行】長岡駅前＝百束＝栃尾車庫前線	6.5
		【急行】長岡駅前＝百束・楡原＝栃尾車庫前線	10.0
③長岡駅＝上見附車庫	19.0	長岡駅東口＝川崎＝上見附車庫前線	4.5
		長岡駅東口＝名木野＝上見附車庫前線	10.5
		長岡駅東口＝耳取＝上見附車庫前線	4.0
④長岡駅＝椿沢＝栃尾車庫	4.5	【快速】長岡駅東口＝桑探峠＝栃尾車庫前線	2.0
		【快速】長岡駅東口＝干場・桑探峠＝栃尾車庫前線	2.0
		【快速】長岡駅東口＝川崎・桑探峠＝栃尾車庫前線	0.5

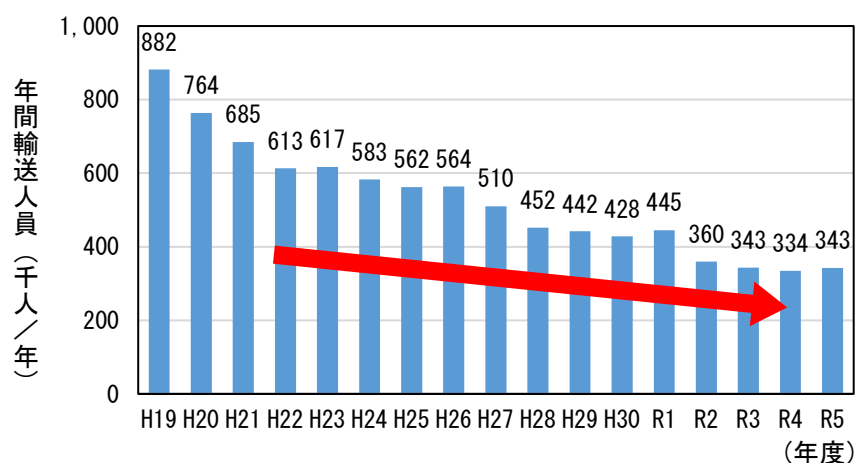


図 路線バスの年間輸送人員

資料：越後交通株式会社

### ■集約路線ごとの年間輸送人員

- 令和2年度から令和5年度において、③長岡駅＝上見附車庫と、④長岡駅＝椿沢＝栃尾車庫の利用者は横ばい傾向にあります。他2路線の利用者は減少傾向にあり、令和2年度と比較して、①長岡駅＝今町＝東三条駅で12%、②長岡駅＝見附＝栃尾車庫で7%減少しています。
- ①長岡駅＝今町＝東三条駅は、令和3年度以降横ばいの推移傾向に転じていることから、利用者の減少は下げ止まっていると考えられます。

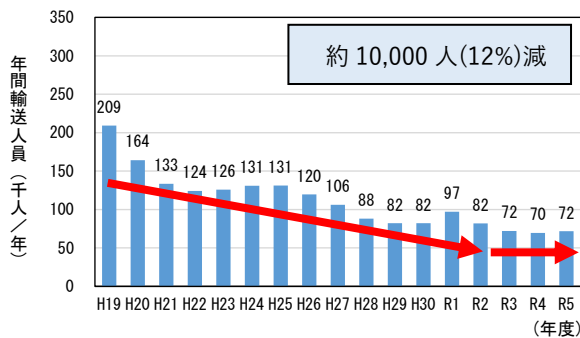


図 ①長岡駅＝今町＝東三条駅

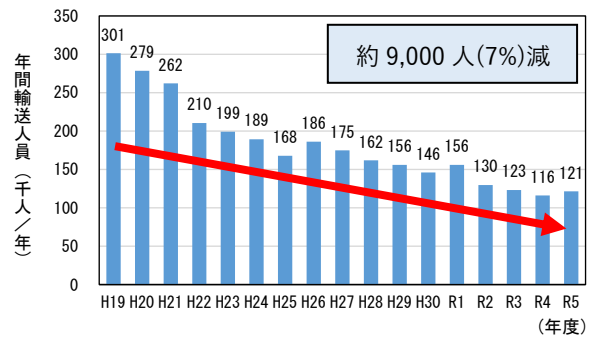


図 ②長岡駅＝見附＝栃尾車庫

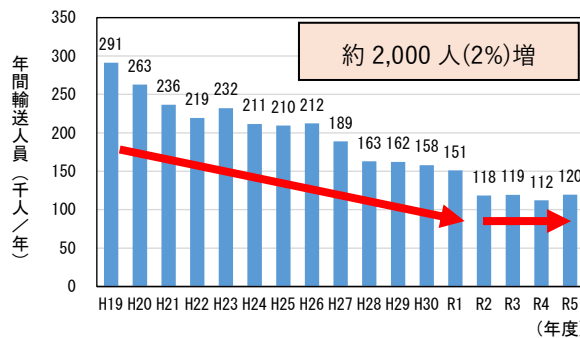


図 ③長岡駅＝上見附車庫

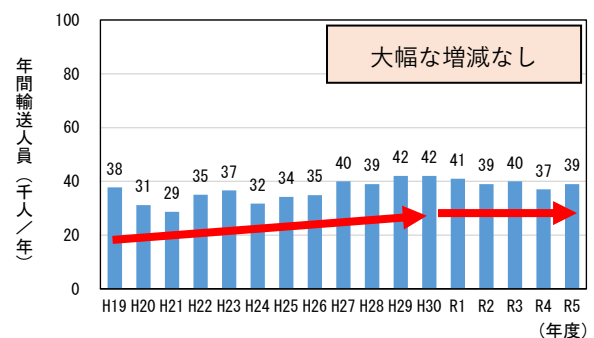


図 ④長岡駅＝椿沢＝栃尾車庫

※見附市外での乗降数を含む

※増減は令和2年度と令和5年度を比較した値

資料：越後交通株式会社



## (4) コミュニティバス

- 利用者数はコロナ禍の影響を受け一時減少したものの、朝夕のコアタイムの増便やルート変更(令和4年度に名木野ルートを廃止し、葛巻ルートに変更)、市内小中学生のコミュニティバス無料化施策による利便性の向上により、令和2年以降は増加傾向に転じています。
- 令和5年度の利用者数は約192,000人で、計画策定時(令和2年度)よりも32,000人増加しています。
- 人件費や燃料費などの運行経費の増加により収支率は令和5年度に18.6%であり、令和元年度の22.6%から悪化しています。

表 コミュニティバスの運行内容 (R6.10月時点)

項目	内容
運賃	100 円 ※小学生、障がい者手帳所持者は半額(小学生未満は無料)
運行便数	全体：34.5 往復 A 直行ルート：13.5 往復 B 通常ルート：17.0 往復 B2 通常(葛巻経由)ルート：3.5 往復 おはようライナー：0.5 往復
運行時間帯	・コミュニティバス車庫→パティオにいがた 始発 6:00、終発 20:08 ・パティオにいがた→コミュニティバス車庫 始発 6:45、終発 21:15

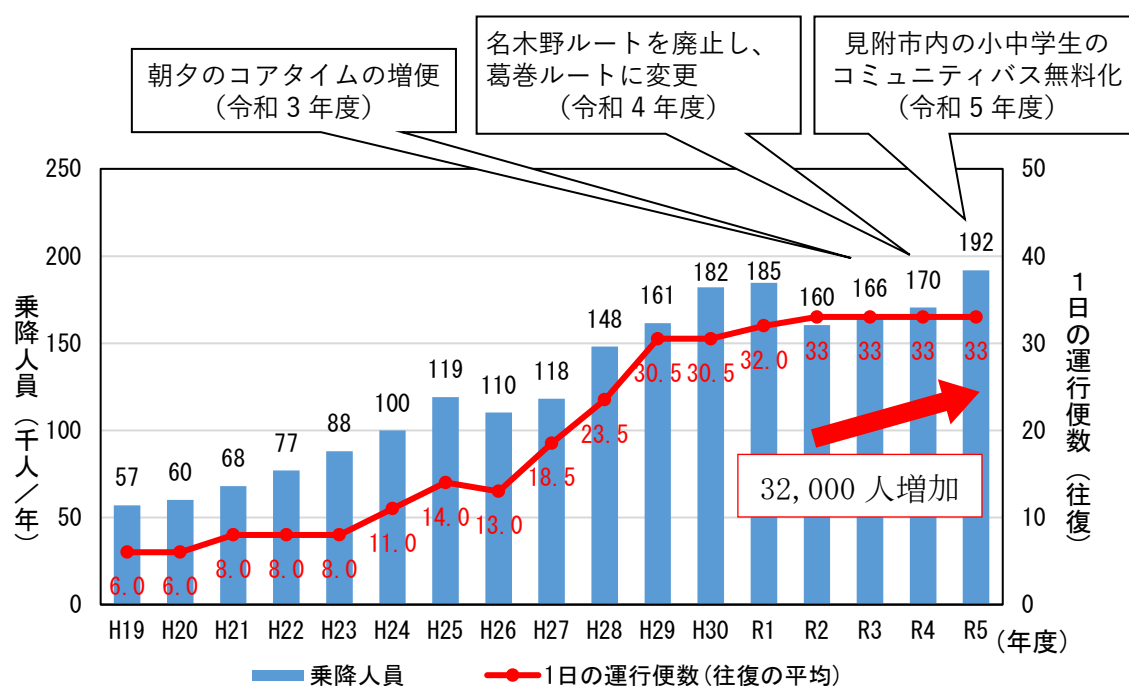


図 コミュニティバスの年間輸送人員

資料：見附市

## (5) デマンド型乗合タクシー

- バスが運行していない公共交通空白地域の解消を目的として、デマンド型乗合タクシーを市内6地域で運行しています。
- 利用者数は、令和3年度まで増加傾向にあったものの、令和3年度以降は減少傾向に転じています。この要因としては、対象地区の人口減少や、高齢者の免許保有率の上昇によるものと考えられます。
- 収支率は令和5年度に13.0%であり、令和元年度の16.9%から悪化しています。

表 デマンド型乗合タクシーの運行内容（R6.10月時点）

項目	内容
運行地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>・今町田園地区 ・新潟地区・戸代新田町</li> <li>・葛巻地区の一部（バスの利用が困難な地区のみ）</li> <li>・元町一丁目・島切窪町・石地町・町屋町・西山町</li> <li>・牛ヶ嶺町・宮之原町・河野町・明晶町・名木野町</li> <li>・杉澤町・池之島町・堀溝町・長岡市文納</li> </ul>
運賃	300 円（乗合い予約の場合 200 円） ※今町田園地区の一部停留所は 400 円（乗合い予約の場合 300 円） ※小学生、障がい者手帳所持者は半額（小学生未満は無料）
運行便数	7 往復
運行時間帯	<ul style="list-style-type: none"> <li>・各地区→市街地 午前 8 時台～午後 2 時台</li> <li>・市街地→各地区 午前 9 時台～午後 4 時台</li> </ul>
利用方法	1. 事前登録を行う 2. 利用の 1 時間前までに電話予約をする 3. 停留所または自宅へ迎えに来るタクシーへ乗車する 4. 予約した停留所で降車する

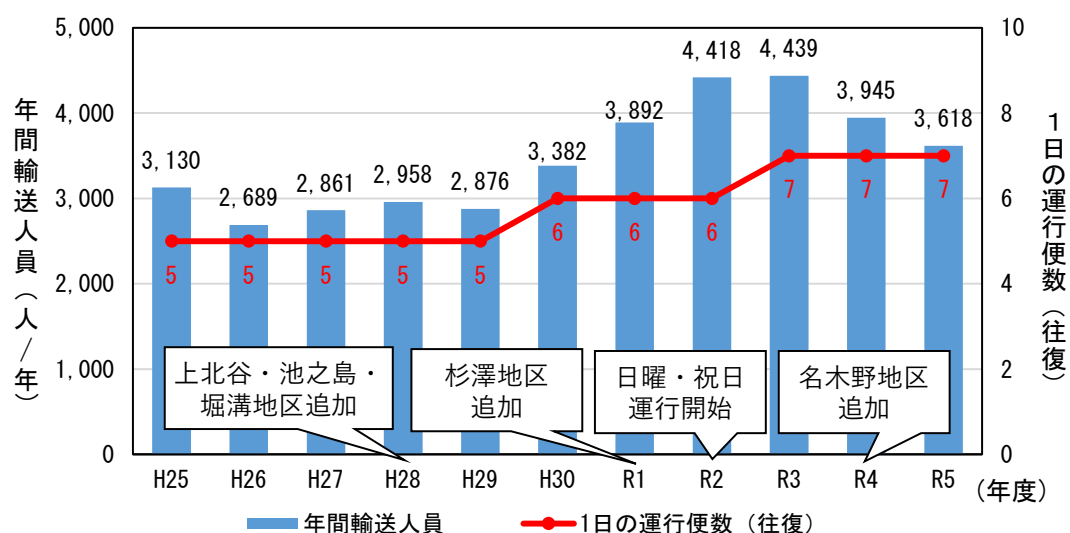


図 デマンド型乗合タクシーの年間輸送人員

## (6) タクシー

- 見附市内にタクシー事業者は3社あり、保有台数は計95台（うち福祉タクシー7台、ユニバーサルデザインタクシー3台）となっています。
- タクシーの利用者数は年々減少しており、令和元年度は約15万人で、平成19年度と比較して約17万人（53%）減少しています。



図 見附市内のタクシー事業者

図 タクシー保有台数

	三越タクシー 株式会社 見附営業所	中越交通 株式会社 見附営業所	株式会社 みつけタクシー
保有台数合計	9 台	20 台	19 台
福祉タクシー	-	1 台	6 台
ユニバーサルデザインタクシー	2 台	1 台	-

資料：各社ホームページ、新潟県ハイヤー・タクシー協会

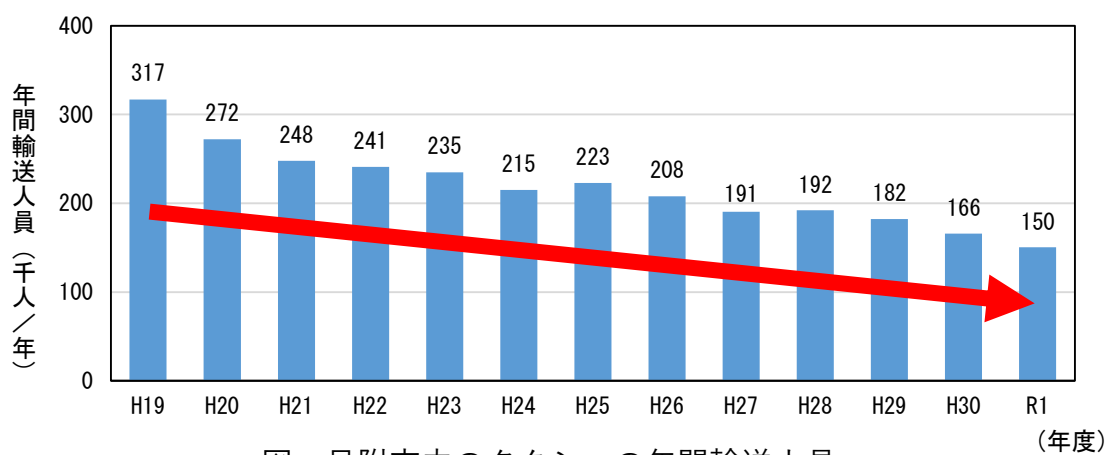


図 見附市内のタクシーの年間輸送人員

資料：新潟県ハイヤー・タクシー協会

## (7) コミュニティワゴン

- 市が各地域コミュニティに車両を貸与し、運転業務や運行計画については各地域コミュニティが担っています。各地域と市街地を結ぶ定期運行や、地域のイベントでの送迎など、地域の実情に合わせて活用されています。
- 令和5年度の団体利用も含めた全体の利用者数は8348人で、コロナ禍である令和2年度と比較して約1.5倍に増加しています。
- 一方で、定期運行の実施地区数並びに利用者数は横ばい傾向となっています。

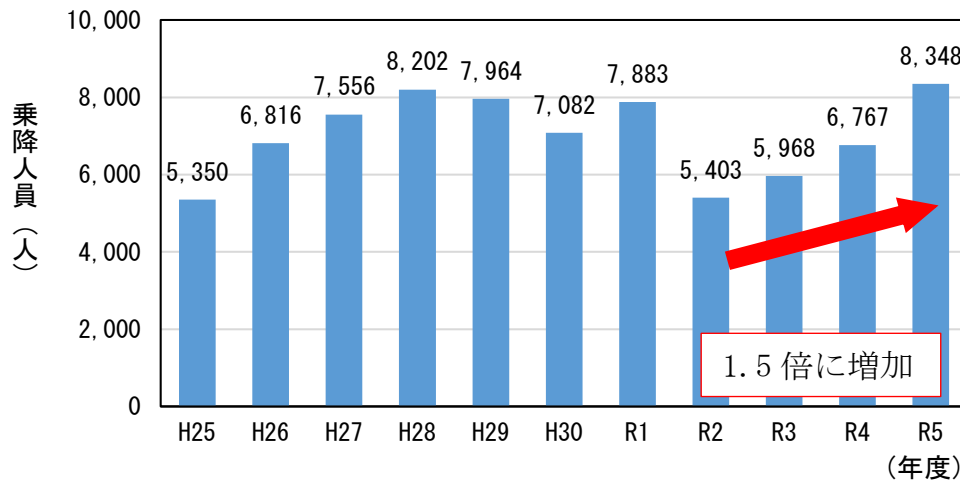


図 コミュニティワゴンの年間乗降人数（団体利用を含む総数）  
資料：見附市

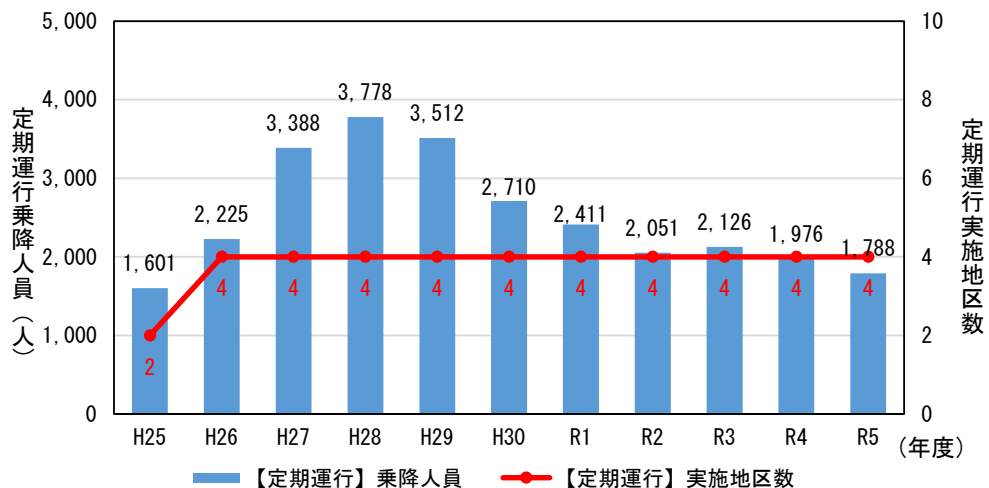


図 コミュニティワゴンの年間乗降人数（定期運行※）

※定期運行は上北谷地区、今町田園地区、北谷南部地区、庄川平地区の4地区で実施(R2年度)

資料：見附市

## (8) レンタサイクル

- 環境・健康を意識した施策の 1 つとして、レンタサイクル事業を実施しています。
- 令和 3 年度に、専用アプリを利用して自転車を借りることができるシェアサイクルシステム「PiPPA」の導入を実施しました。※令和 6 年 9 月に運営事業者のサービス終了に伴い運用を終了しています。
- 利用者数はコロナ禍に伴い令和 2 年度から減少傾向がみられました。利用者数が最も減少した令和 3 年度からは変動があるものの、令和 5 年度の利用者は 976 人で、令和 3 年度と比較して 146 人増加しています。

表 レンタサイクルの内容

項目	内容
実施期間	毎年 4 月 1 日～11 月 30 日
利用時間帯	24 時間
利用料金	100 円

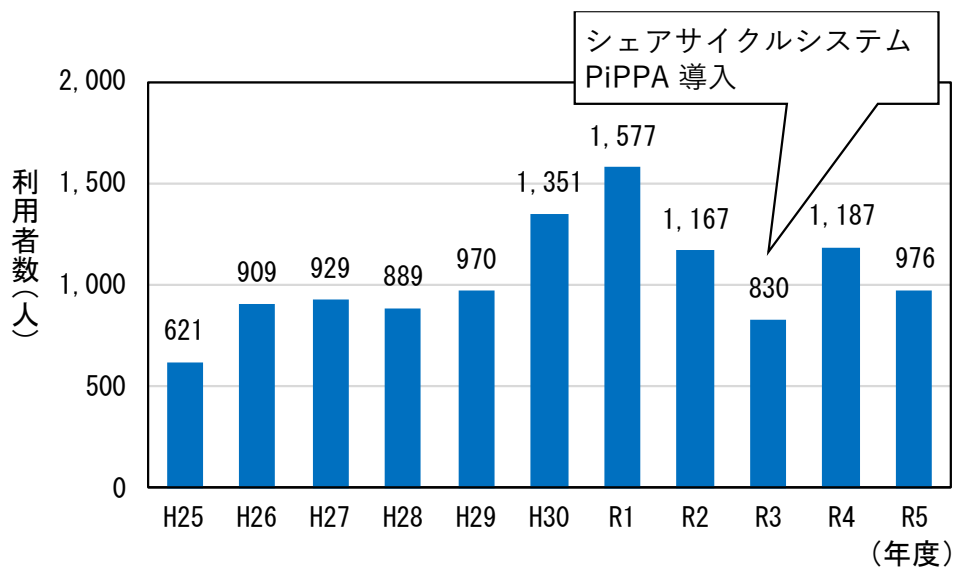


図 レンタサイクルの年間利用者数

資料：見附市

第3章 公共交通の利用実態と利用者の意向

---

## 3.1 調査概要

市民の移動特性や公共交通の利用状況、意向を確認すると共に、計画策定の基礎資料とするため、アンケート調査を実施しました。

表 令和2年度 公共交通に関するアンケート調査の概要

	地域コミュニティ	高校・企業	見附駅前	デマンド型乗合 タクシー利用者
目的	市民の移動特性、公共交通の利用実態、公共交通に関する意向を把握する		公共交通の利用実態、利用者の意向を把握する	
配布対象	・住民 ※高齢者や高校生に優先して配布	・高校生 ・産業団地の企業 ※公共交通利用者に優先して配布	・公共交通利用者 (主に鉄道、バス)	・デマンド型乗合 タクシー利用者
配布方法	・地域コミュニティ団体に配布を依頼し、団体役員から住民へ直接配布	・市内の高校および企業に配布を依頼し、直接配布	・直接配布	・直接配布
回収方法	・各地域のコミュニティセンターに設置の回収ボックスで回収 ・一部地区ではWeb およびメール回答受付	・高校：直接回収 ・企業：Web 回答	・Web 回答 ・もしくはその場で調査票に回答を記入し回収	・乗車中に調査票に回答を記入し回収
配布日	・令和2年7月20日(月)～26日(日)	・高校生 令和2年7月16日(木) ・産業団地の企業 令和2年8月6日(木)～20日(木)	・令和2年7月17日(金) 17時～19時	・令和2年10月19日(月)～31日(土)
期限	令和2年8月17日(月) ※企業のみ令和2年8月31日(月)			—
配布数	1,550 部	400 部 ・高校：150 部 ・企業：250 部	131 部 ・Web：126 部 ・紙配布：5 部	26 部
回収率	1,031 部 (66.5%)	237 部 (44.6%) ・高校：128 部 (85%) ・企業、駅前 (Web)：104 部 (27.7%) ・駅前 (紙)：5 部 (100.0%)		26 部 (100.0%)
	全体：1,294 部 (61.4%)			

## 3.2 調査結果

## (1) 回答者の属性

○回答者のうち約半数が 60 歳以上となっています。

○見附市内の 6 地区すべての居住者から回答を得ており、最も多いのが見附地区で、次いで今町地区と北谷地区が多くなっています。

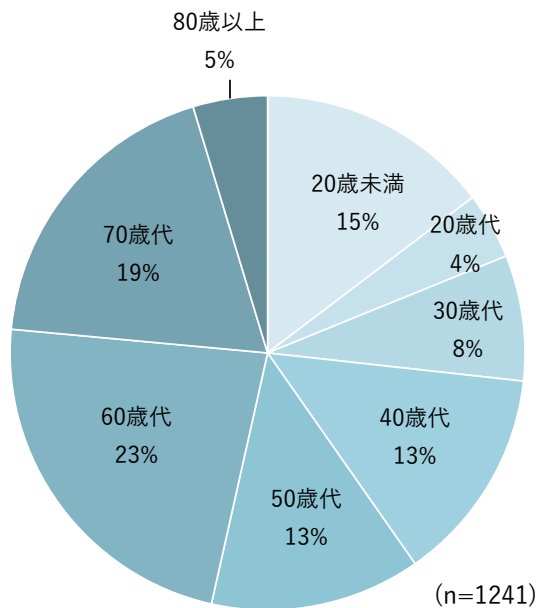


図 回答者の年代

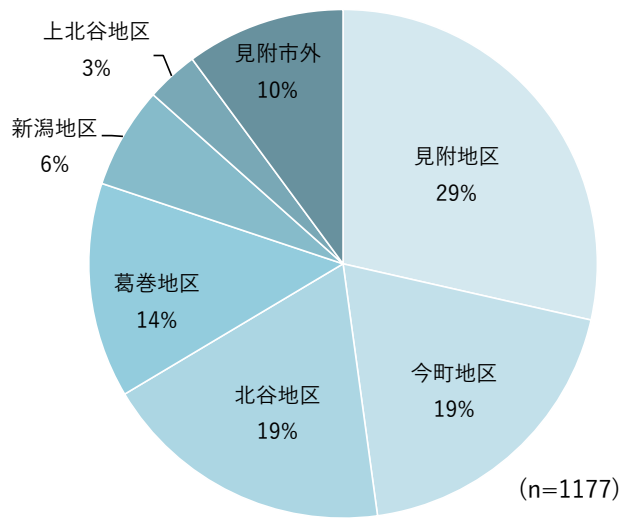


図 回答者の居住地

## (2) 外出時の移動手段

○通勤・通学が目的の外出では、他の目的と比較して公共交通や徒歩・自転車の割合が高くなっています。

○家族等の送迎を含めると自家用車での移動の割合は、通勤・通学が 66%、買い物と通院は約 80%となっています。

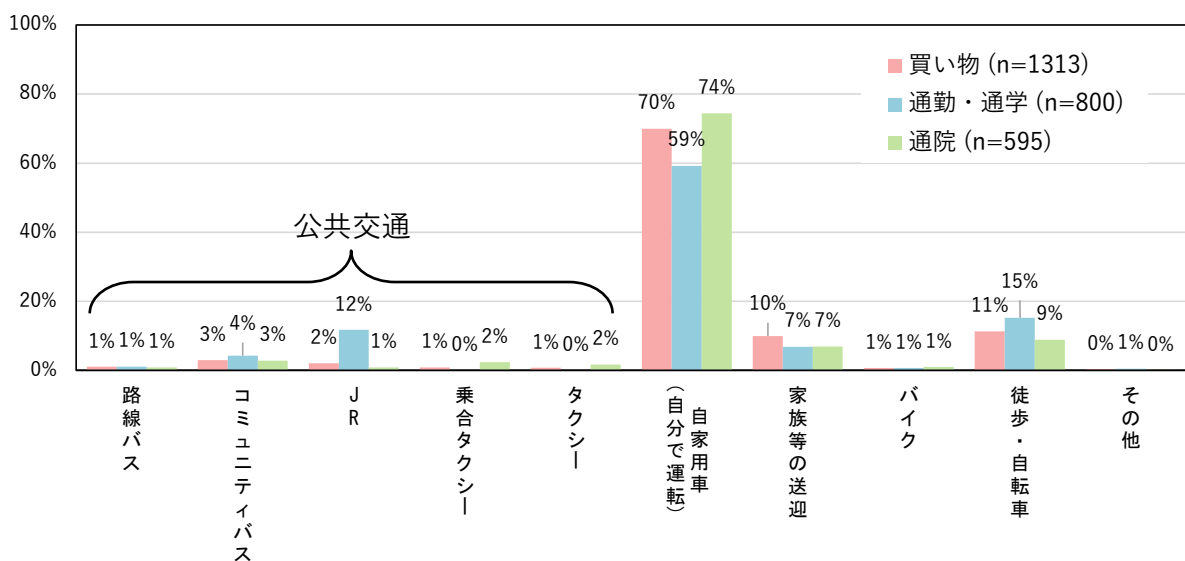


図 外出時の主な移動手段の推移



### (3) 車が自由に使えない人の割合

- 運転免許を持っていない人、もしくは、免許はあるが自由に使える車がない人の割合は、23%となっています。
- 平成 20 年、平成 28 年のアンケートと比較すると、50 歳以上に占める割合が減少しており、自家用車を利用する人が増加しています。

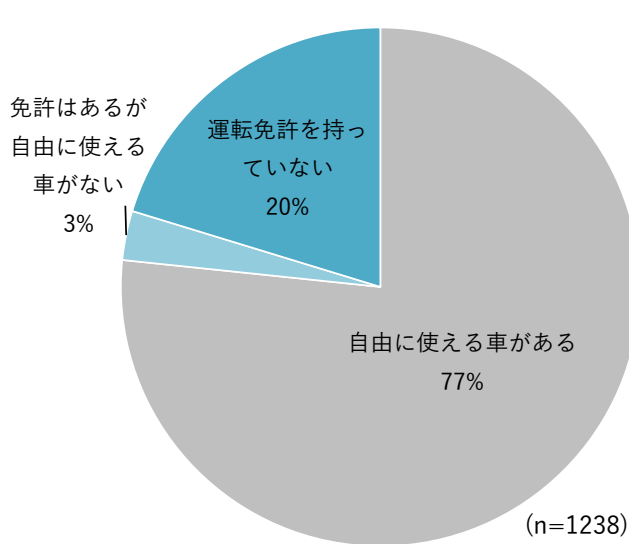


図 自家用車の保有状況

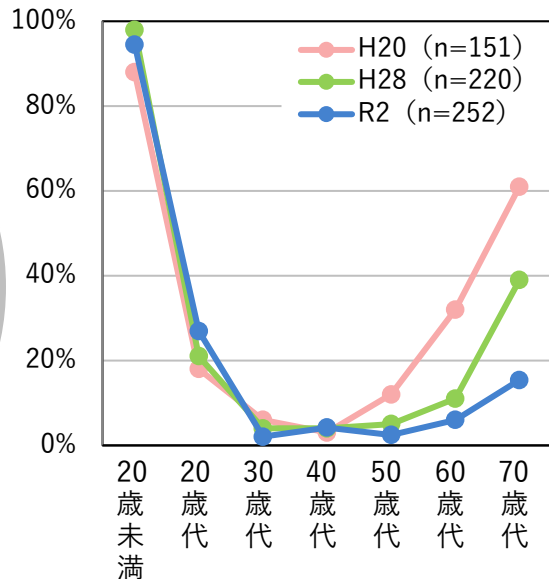


図 車が自由に使えない人の年代別割合

### (4) 車が自由に使えない人の移動手段

- 買い物と通院では、家族等の送迎が最も多く、次いで徒歩・自転車が多くなっています。
- 通勤・通学では、JR が 35%と最も多く、次いで徒歩・自転車が多くなっています。

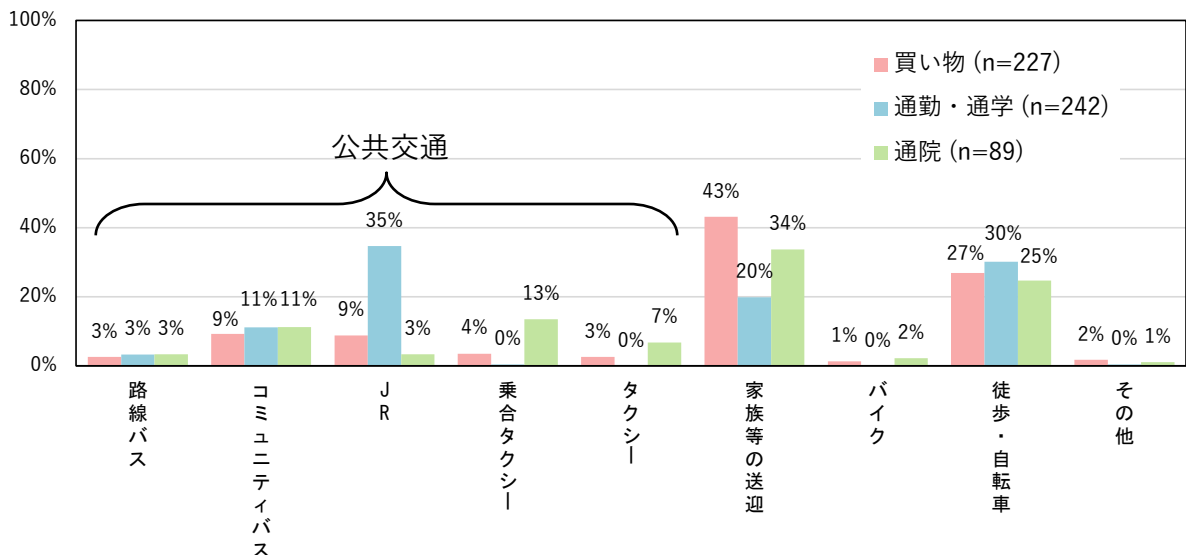


図 車が自由に使えない人の移動手段の推移

## (5) バスの利用割合

- バスの利用割合は、コミュニティバスが 18%、路線バスが 7%となっています。
- 全体のうち 75%の人は、最近 1 年間でバスを 1 回も利用していません。

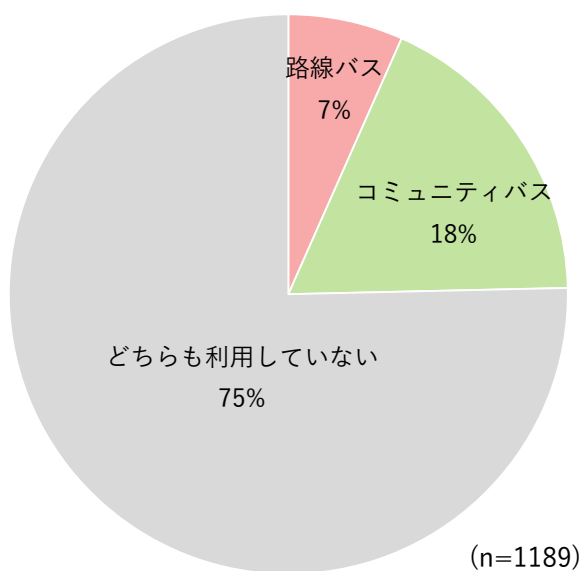


図 最近 1 年間で最も利用したバス

## (6) バスの利用頻度

- 月に 1 回以上利用する人の割合は、路線バス利用者は約 36%、コミュニティバス利用者は約 58%となっています。

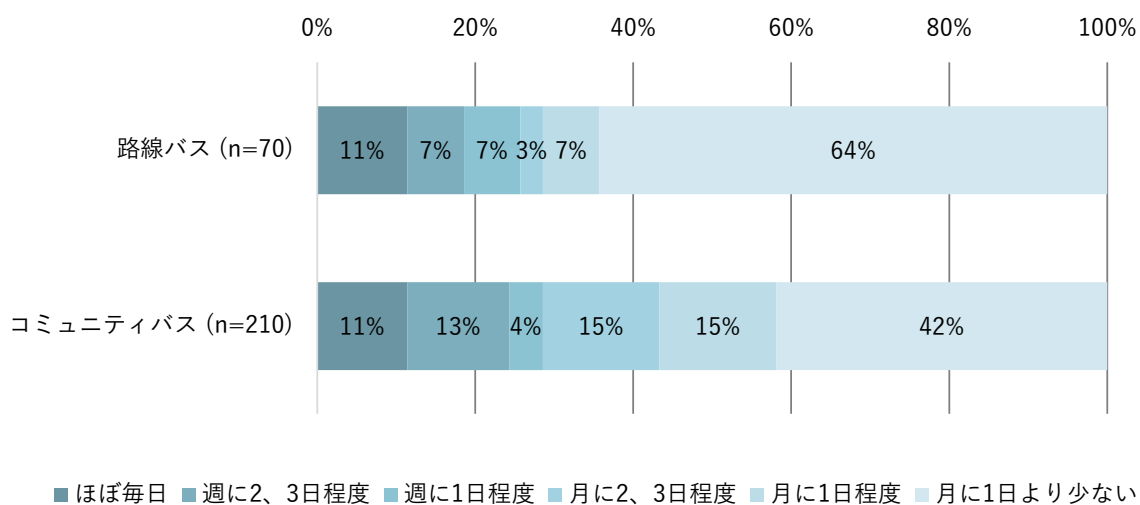


図 バスの利用頻度

## (7) 路線バスの改善要望

○増便や運行時間の拡大など、利便性向上についての要望が多くなっています。

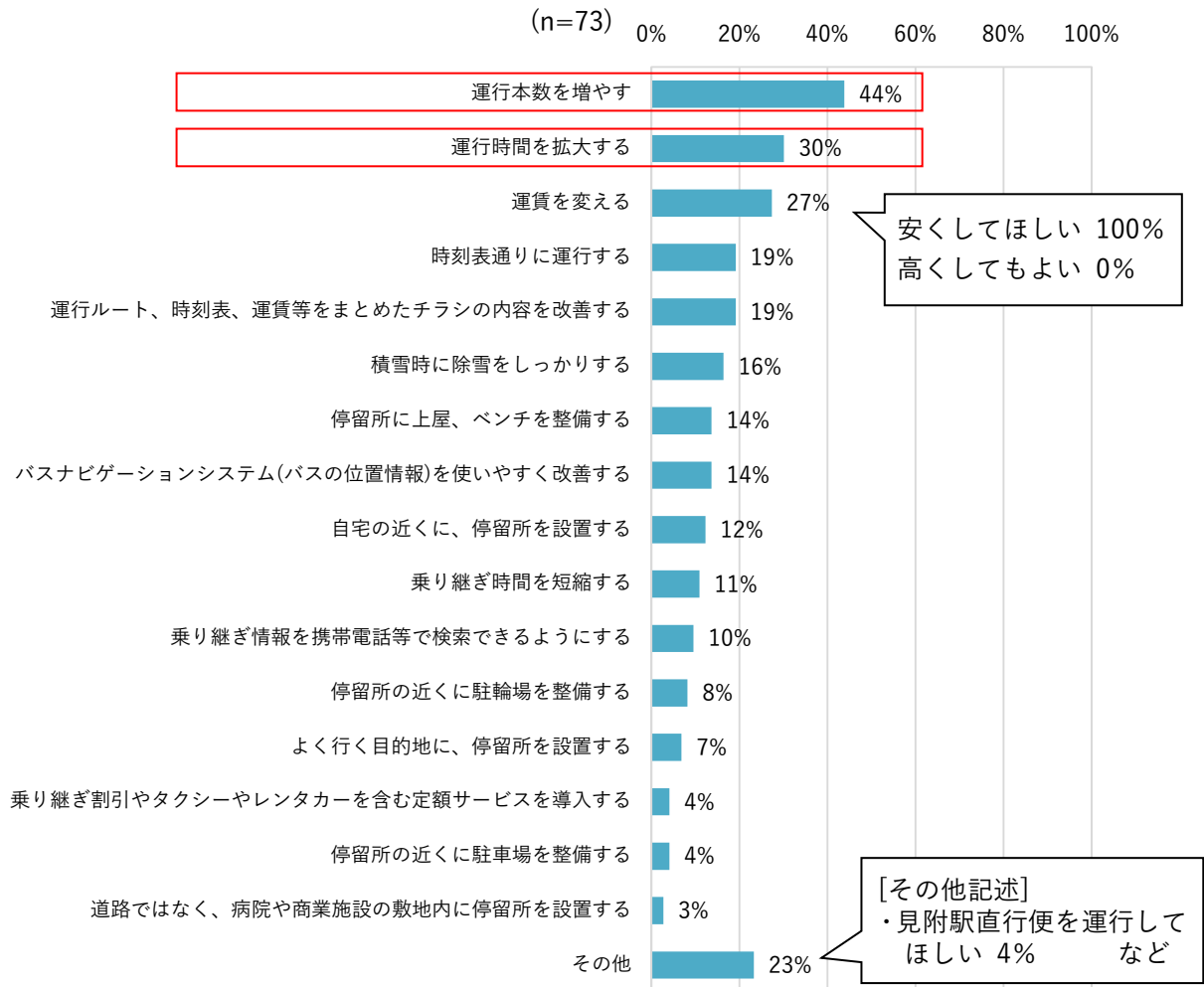


図 路線バスの改善要望（利用者）

### (8) コミュニティバスの改善要望

- 増便についての要望が最も多く、特に 7 時台や 17～18 時台の通勤・通学時間帯の増便の要望が多くなっています。
- また、時刻表通りの運行についての要望や、運行内容をまとめたチラシの内容改善など、分かりやすい情報提供についての要望がみられます。

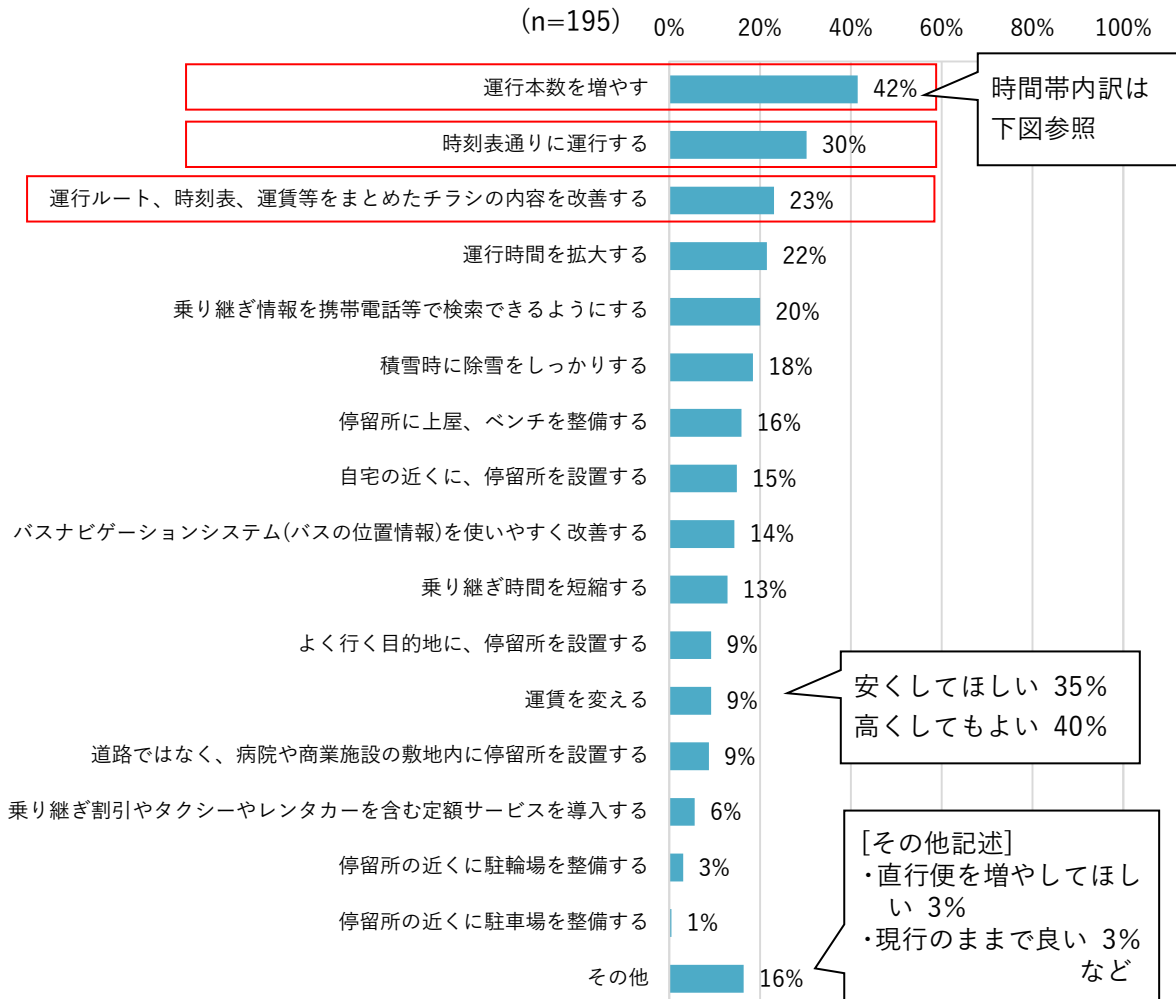


図 コミュニティバスの改善要望 (利用者)

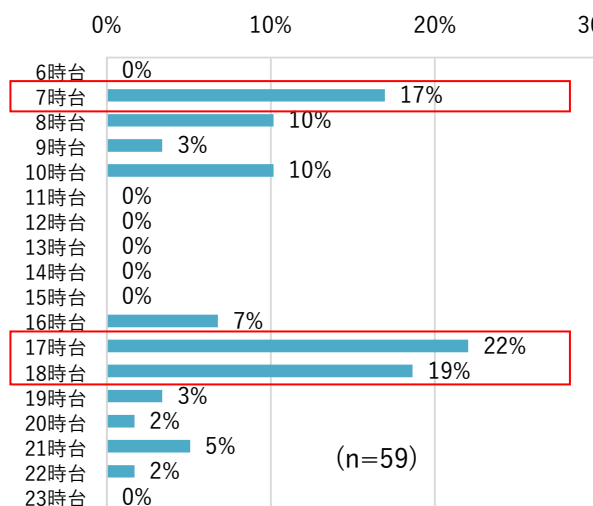


図 運行本数を増やしてほしい時間帯 (利用者)

## (9) コミュニティバスの運行間隔についての意向

- コミュニティバスは、現在は平均で 27 分に 1 本の間隔で運行しており、市の負担額は、市民 1 人あたりに換算すると約 210 円（令和元年度）となっています。
- コミュニティバス利用者の意向としては、20 分間隔もしくは 15 分間隔まで短縮を希望する人が 23%、現状維持が 72%となっています。

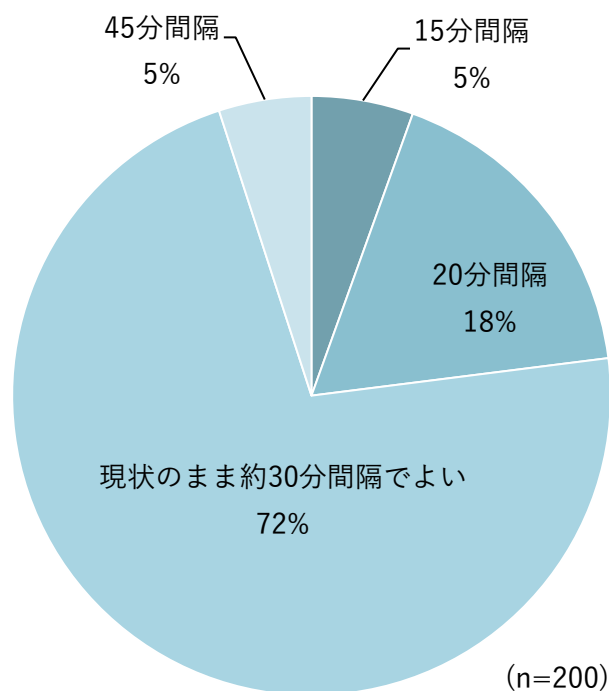


図 コミュニティバスの運行間隔についての意向（利用者）

## (10) デマンド型乗合タクシーの利用割合

- 運行エリア内に住んでいる人のうち、デマンド型乗合タクシーを利用している回答者の割合は、7%となっています。
- デマンド型乗合タクシーを利用していない人が93%、事前登録をしていない人が86%で、そのうち43%はデマンド型乗合タクシーの運行内容や運行していること自体を知らないと回答しています。

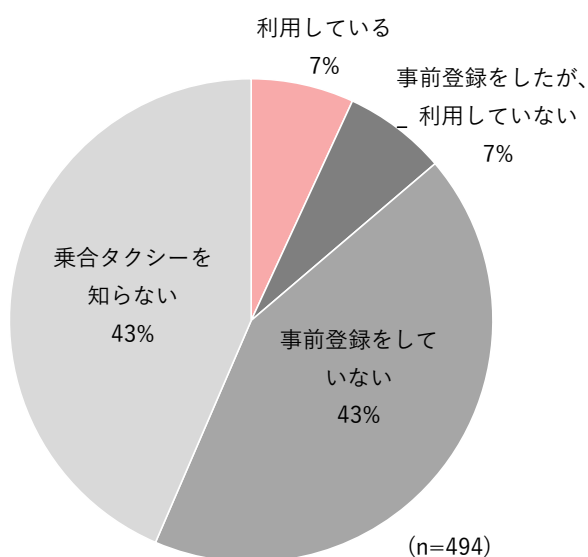


図 デマンド型乗合タクシーの利用割合  
(運行エリア内の居住者)

## (11) デマンド型乗合タクシーの利用頻度

- デマンド型乗合タクシーの利用者のうち、月1回以上利用する人の割合は、85%となっています。

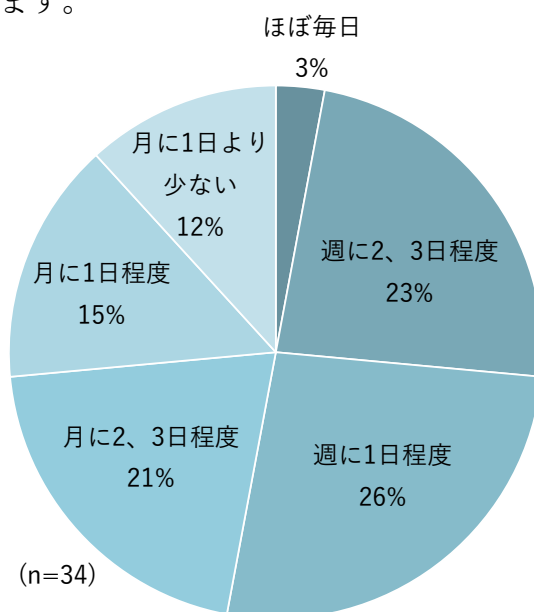


図 デマンド型乗合タクシーの利用頻度

## (12) デマンド型乗合タクシーの改善要望

- 利用者の改善要望としては、運行時間の拡大、よく行く目的地への停留所の設置、運行設定本数を増やす等の要望が多くなっています。
- デマンド型乗合タクシーを利用していない60歳以上の人(運行エリア内の居住者)からの要望としては、自宅の近くでの乗降や、運行内容をまとめたチラシの内容改善が多くなっています。
- 60歳以上の方は、95%以上が5分(300m程度)以上無理なく歩けると回答しています。

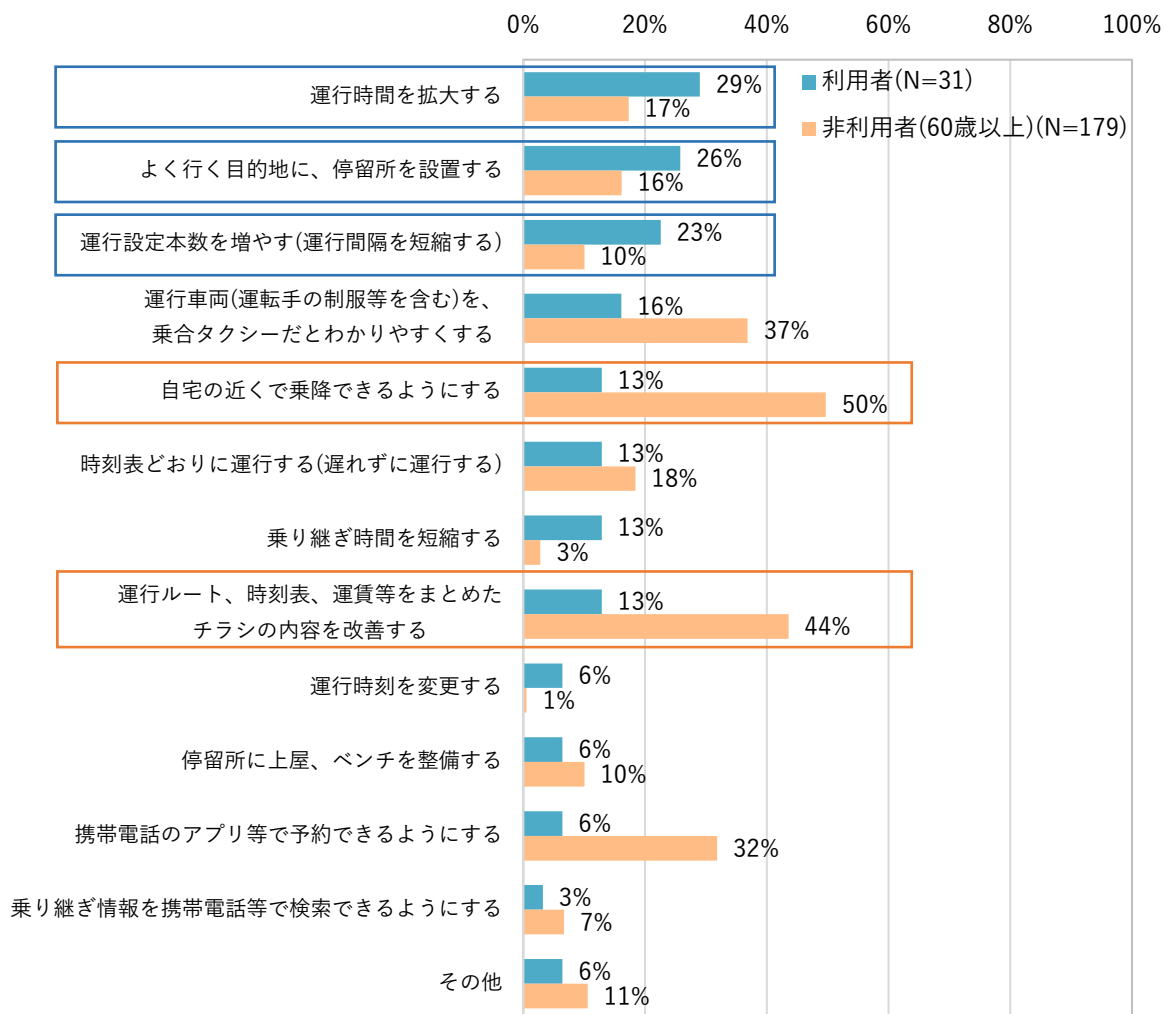


図 デマンド型乗合タクシーの改善要望

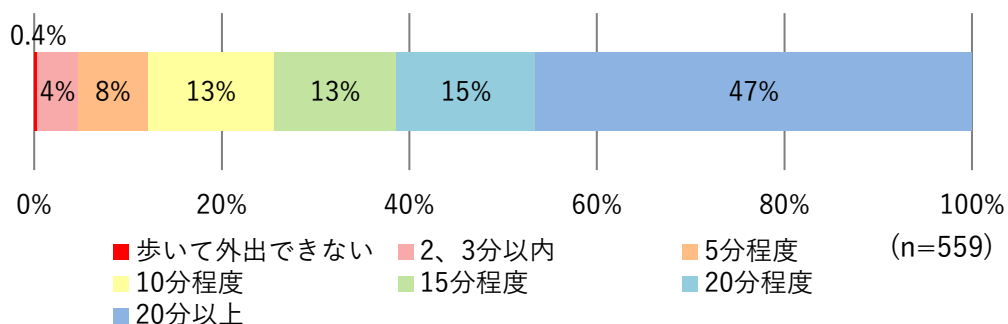


図 無理なく歩ける時間 (60歳以上)

第4章 見附市地域公共交通網形成計画の評価

---



## 4.1 計画の概要

見附市では、平成 28 年 3 月に「見附市地域公共交通網形成計画」（計画期間：平成 28 年度～令和 2 年度）を策定し、この計画に基づいた取組みを実施してきました。この計画では、「歩いて暮らせるまちづくり」の実現に向け、誰もが自由に安心して移動できる公共交通網の整備に向け、以下の 3 つの目標を掲げ、これを達成するための 20 の事業を定めています。

### ■目標 1 効率的で利便性の高い公共交通網の形成

見附市内を運行する公共交通について、公共施設・商業施設・医療施設が集積する市街地を巡回するルート、周辺地域と市街地をつなぐルート、周辺市・首都圏への広域ルートを、それぞれの特性に合わせて運行すると共に、各ルートが効率的に連携し合うことで、市民が自由に移動できる公共交通網の形成を図ります。

### ■目標 2 公共交通の魅力を高める環境づくり

バスの安全対策やバリアフリー化、乗継・待合環境の整備等のハード面の整備を進めるとともに、共通時刻表の作成や、WEB を利用した運行情報の提供などのソフト面の整備を進め、わかりやすく、利用しやすい公共交通となるための環境整備を進めます。

### ■目標 3 公共交通を支えるシステムづくり

公共交通を長期的に持続可能なものとするため、市民と公共交通の重要性の共有、自家用車から公共交通利用への転換を促す PR を継続的に行うとともに、広告収入など運賃収入以外の収入源の確保を進めます。

## 4.2 事業の取組み状況

次ページに、20 の事業の内容と取組み状況を整理します。

表 見附市地域公共交通網形成計画の事業取組み状況

目標	事業内容		実施主体	取組み状況	
1 効率的で 利便性の 高い公共 交通網の 形成	1.市街地	①コミュニティバスの利便性向上	見附市、越後交通(株)	・小型低床バスを計7台導入（H28年度：1台、R1年度：1台） ・バス車庫整備により運行時間短縮（H29年度）【運行間隔】H28年度：35.9分、R2年度：28.9分	○
	2.周辺地域	②路線バスの利便性向上	見附市、越後交通(株)	・ダイヤ改正時等に接続状況についてバス事業者と協議を実施し、ダイヤに反映（H28年度～継続）	○
		③デマンド型乗合タクシーの利便性向上	見附市、見附タクシー協議会	・新たに2地域で運行開始（H28年10月：明晶町、R1年10月：杉澤地域ほか4集落） ・ほっとぴあを追加（H29年8月） ・1日5往復⇒6往復に増便（H30年9月）	○
		④コミュニティワゴンの活用	見附市、地域コミュニティ	・新規結成コミュニティ2団体にコミュニティワゴンを貸与（H28年度：「まちなか東コミュニティ」1台、R1年度：「まちなか西コミュニティ」1台）	○
	3.広域	⑤路線バスの利便性向上	見附市、越後交通(株)	・ダイヤ改正時等に接続状況についてバス事業者と協議を実施し、ダイヤに反映（H28年度～継続） ・下塩線が廃止（H30年度：事前協議、R1年10月：廃止）	○
		⑥首都圏へのアクセス向上	見附市、越後交通(株)、見附タクシー協議会	・新幹線との接続を意識したデマンド型交通について、市内タクシー事業者と事業化を検討（H28年度） ・高速バス停留所について検討（H29年度～継続） ・今後は、現在運行している公共交通の乗継ぎ利便性の向上による広域のアクセス向上の取組みが必要である	▲
	4.連携強化	⑦公共交通の連携強化	見附市、越後交通(株)、見附タクシー協議会、東日本旅客鉄道(株)、地域コミュニティ	・バス事業者と各種公共交通の接続状況について確認し、ダイヤに反映（H28年度～継続）	○
		⑧交通結節機能の強化	見附市、越後交通(株)、見附タクシー協議会、地域コミュニティ	・H28年度に多機能型待合所について選定作業を行ったが、設置スペースがないことに加え、将来的な運行ルートが変更する可能性がある為保留中 ・今後は、交通結節点への公共交通の集積、接続改善による機能強化の取組みが必要である	▲
		⑨乗継ぎ利便性の向上	見附市、越後交通(株)、見附タクシー協議会	・利用促進策について関係機関との協議を実施（H28年度、H30年度）	○
2 公共交 通の魅 力を高 める環 境づく り	1.利用しやすい施設の整備	⑩低床車両導入の促進	見附市、越後交通(株)	・小型低床バスを計7台導入（H28年度：1台、R1年度：1台）	○
		⑪バス車両の車外ラッピング	見附市、越後交通(株)	・導入車両に車外ラッピングを実施（H28年度） ・コミュニティバスの車内ラッピングを実施（H30年度：3回、R1年度：6回） ・SDGsマークの車外ラッピングを実施（R1年度）	○
		⑫バス待合環境の改善	見附市、越後交通(株)、地域	・路線バス運行地域の待合環境改善に対する県内補助制度や、路線バス停の町内管理状況について調査を実施（H28年度～H29年度） ・コミュニティバスシェルターを整備（H28年度：8か所、H29年度：ほっとぴあ前（上下）2か所、H30年度：メディカルパーク東1か所） ・バスシェルター設置が難しいバス停には、木製ベンチを設置（25基設置済み） ・バス待合環境は概ね整備が完了	○
		⑬コミュニティバス車庫の整備	見附市、越後交通(株)	・車庫整備を実施（H28年度） ・消雪パイプ、外周フェンス、バスシェルターを整備（H29年度～H30年度） ・コミュニティバス車庫は整備が完了	○
		⑭見附駅周辺整備	見附市、越後交通(株)、見附タクシー協議会、東日本旅客鉄道(株)	・見附駅周辺まちづくり協議会を開催（H28年度～H30年度） ・駅周辺整備基本計画書を策定し、駅周辺整備事業の全体的なスケジュールを確認（H30年度） ・R2年度より着工	○
		⑮自転車利用環境の整備	見附市	・自転車ネットワーク計画を策定（H28年度） ・計画に基づき自転車レーンを整備（H28年度：見附駅～市道十二の木線の約1.5キロ、H29年度：見附駅西口～今町柳橋線の約1.8キロ）	○
		⑯レンタサイクルの利便性向上	見附市	・老朽自転車の入替（H28年度） ・図書館を新規サイクルステーションとして整備（H29年7月） ・専用アプリで自転車が借りられる「PIPPA」を導入予定（R2年度：試行運用、R3年度：実装）	○
	2.利用しやすい情報提供の整備	⑰利用しやすい情報提供の整備	見附市、越後交通(株)、見附タクシー協議会、東日本旅客鉄道(株)	・バス停におけるルート図、時刻表の更新（H28年度～継続） ・バス車両のルート掲示の拡大（H29年度） ・携帯用時刻表の配布（R1年10月）、コミュニティバスの位置情報のWeb配信（H23年9月～継続）	○
3 公共交 通を支 えるシ ステ ムづく り	1.自家用車に過度に依存しない交通行動の促進	⑱公共交通に関するPR、モビリティマネジメントの推進	見附市、越後交通(株)、見附タクシー協議会、東日本旅客鉄道(株)	・実態調査を実施（H28年度） ・広報、コミュニティかわら版によるPR活動（H28年度～継続） ・コミュニティバスの車内ラッピングを実施（H30年度：3回、R1年度：6回）	○
		⑲観光施設・イベントとの連携	見附市、越後交通(株)	・見附まつり、大風合戦時に利用キャンペーンを実施したほか、見附まつり時には臨時増便を運行（H28年度～継続） ・「みつけスタンプラリー-BINGO」を実施し、コミュニティバスを利用したまちあるきを促進（R1年度）	○
	2.運賃収入以外の収入源の確保	⑳バス車内・バス停での広告掲載	見附市、越後交通(株)	・HP、車内広告（H28年度のみ）による掲載呼びかけを実施（H28年度～継続） 【広告収入】H28年度：69,156円、H29年度：78,258円、H30年度：113,468円、R1年度：147,800円 ・時刻表の広告掲載を実施（R1年度～継続）【時刻表の広告収入】R1年度：200,000円	○

※取組み状況については、実際に取組み実績がある事業は○、検討や情報収集に留まった事業は▲とした。

## 4.3 数値目標の達成状況

見附市地域公共交通網形成計画で設定した数値目標の達成状況は以下の通りです。

表 数値目標の達成状況

※赤字は目標値達成  
青字は目標値未達成

指標	達成状況	関連事業
①コミュニティバス 年間利用者数	目標値（R2 年度）：195,000 人 （R1 年度）：186,000 人 現況値（R1 年度）：184,647 人 ※策定時（H26 年度）：110,225 人 ※R1 年度に目標値を見直し(当初は 200,000 人)  ○増便による利便性の向上や、ほっとぴあや創進高等学校の新設により、策定時よりも増加。 ○しかし、令和元年 3 月に新型コロナウイルスの影響で利用者が減少し、目標値を下回った。(次頁参照)	①⑦⑧⑨ ⑩⑪⑫⑬ ⑭⑰⑱⑲ ⑳
②路線バス 市内運行路線数	目標値（R2 年度）：5 路線 現況値（R1 年度）：4 路線 ※策定時（H26 年度）：5 路線  ○令和元年度に下塩線が廃止となり、路線数が減少。	②⑤⑥⑦ ⑧⑨⑩⑫ ⑰⑱⑲⑳
③デマンド型乗合タクシー 年間利用者数	目標値（R2 年度）：3,500 人 現況値（R1 年度）：3,892 人 ※策定時（H26 年度）：2,689 人  ○増便やほっとぴあへの停留所の設置に加え、路線バスの廃止に伴う新たな運行地区の追加により利用者数が増加し、目標を達成。	③⑥⑦⑧ ⑨⑭⑰
④コミュニティワゴン 年間利用者数	目標値（R2 年度）：7,100 人 現況値（R1 年度）：7,883 人 ※策定時（H26 年度）：6,816 人  ○新規結成コミュニティへのコミュニティワゴン貸与などにより利用者数が増加し、目標を達成。	④⑦⑧⑱
⑤レンタサイクル 年間利用者数	目標値（R2 年度）：1,500 人 現況値（R1 年度）：1,577 人 ※策定時（H26 年度）：909 人  ○新規サイクルステーションの整備などにより利用者数が増加し、目標を達成。	⑮⑯⑰
⑥公共交通空白地域の 解消率	目標値（R2 年度）：92.0% 現況値（R1 年度）：92.6% ※策定時（H26 年度）：87.2%  ○デマンド型乗合タクシーの運行エリアの追加により公共交通のカバー人口が増加し、目標を達成。	①②③⑤

## ■参考

○令和2年3月のコミュニティバスの利用者数は、前月比で約4,500人(30%)減少、前年の同月比で約3,800人(25%)減少しており、新型コロナウイルスの感染拡大を受けた外出自粛の影響を受けていると考えられます。

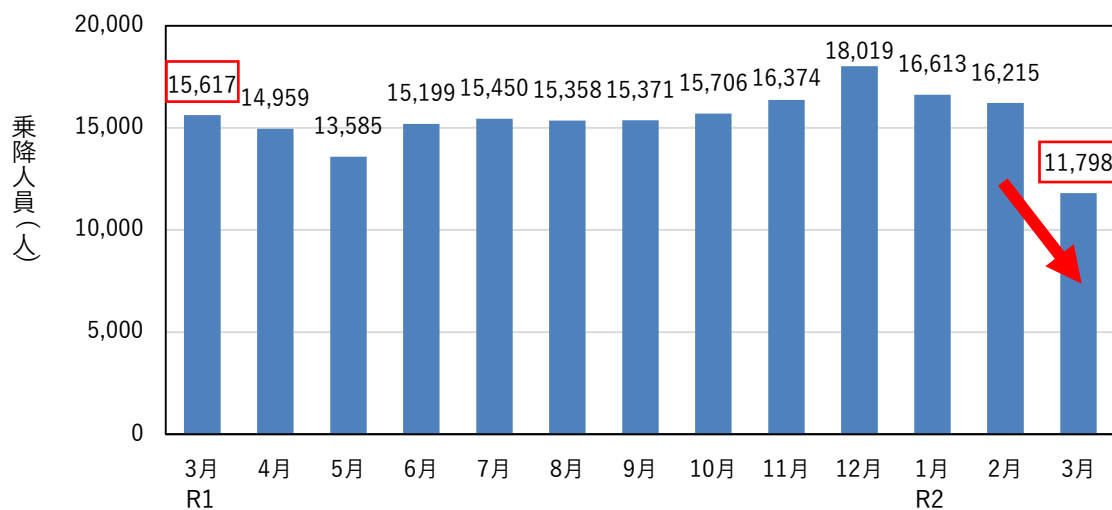


図 コミュニティバスの利用者数

資料：見附市

第5章 見附市地域公共交通計画の中間評価

---

## 5.1 事業の取組み状況と中間評価

次ページに、本計画で定める 14 の事業、28 の取組みの内容と令和 6 年度時点までの状況を整理します。

なお、28 の取組みのうち、現時点で実際に取組みがあるものは 22 項目（79%）となっており、概ね計画に定める事業について取組みを進めることができたと評価できます。

表 見附市地域公共交通計画の事業取組み状況（目標別）

目標	評価※		
	○	△	×
1 スマートウェルネスシティの推進	9 (90%)	1 (10%)	0 (0%)
2 公共交通の魅力を高める環境づくり	8 (67%)	4 (33%)	0 (0%)
3 公共交通を支えるシステムづくり	5 (83%)	0 (0%)	1 (17%)
全体	22 (79%)	5 (18%)	1 (3%)

※評価の考え方

○：現時点で実際に取組がある事業

△：検討や情報収集を実施した事業

×：未実施や廃止の事業



表 見附市地域公共交通計画の事業取組み状況（令和 6 年度時点）

目標	事業内容	実施主体	取込み内容	取込み状況	評価
1 ス マ ー ト ウ エ ル ネ ス シ テ ィ の 推 進	①コミュニティバスの利便性向上	見附市地域公共交通活性化協議会 越後交通㈱	①-1 要望が多い時間帯の増便	令和3年度：利用者のニーズを鑑みて、朝や夕方のコアタイムにおける運行間隔を30分から20分に短縮	○
			①-2 ニーズを踏まえた運行内容の見直し	令和4年度：交通空白地域縮小と運行ルート効率化を目的に、名木野ルートを廃止し葛巻ルートに変更 （公共交通空白地域の解消率が92.6％から97.5％に向上） 令和6年度：利用状況を鑑みて、土曜日の運行ダイヤを祝日ダイヤと統一し、運行便数を減便 （令和5年度：69便→令和6年度：51便、土日祝）	○
	②路線バスの利便性向上	見附市 見附市地域公共交通活性化協議会 越後交通㈱	②-1 コミュニティバスとの接続改善	コミュニティバスは、現在20分～30分間隔の高頻度な運行を行っているため、一定の待機時間は生じるものとし、待合環境の整備を実施することで待機時間の快適性を向上させた【取り組み⑤-2に包含】	○
			②-2 ニーズを踏まえた運行内容の見直し	路線維持のために、低収益路線に対して国・県と調整しての補助を行っているが、利用者数の減少や燃料価格の高騰による収益悪化及び運転手確保が難しい状況の中で、運行内容見直しまでの議論は行っていない	△
	③デマンド型乗合タクシーの利便性向上	見附市地域公共交通活性化協議会 見附タクシー協議会	③-1 分かりやすい情報提供の実施	令和3年度：コミュニティバス、デマンド型乗合タクシーの利用方法等に関する出前講座を実施 令和4年度：配布チラシの記載内容等見直しを実施 令和5年度：対象地域の住民にデマンド型乗合タクシーのチラシを配布	○
			③-2 効率的で持続可能な運行内容への見直し	【デマンド型乗合タクシー】 令和3年度：運行便数の増便（6往復→7往復）を実施 令和4年度：コミュニティバスのルート変更に伴い、対象地域の追加(名木野地域)を実施 令和5年度：土日祝日運行の恒常化を実施 なお、今後は運行方法の統一や利用状況の分析を踏まえて効率的な運行に向けた検討を行う 【福祉タクシー】 令和3年度：4,341枚、令和4年度：3,861枚、令和5年度3,604枚の利用実績	○
	④コミュニティワゴンの活用	見附市 地域コミュニティ	④-1 コミュニティワゴン事業の継続	毎年度：車両の貸与及び、市による維持費・燃料費の負担	○
			④-2 地域コミュニティでの活用促進	毎年度：全地域のコミュニティによる情報共有の機会を設置 ⇒センター長会議(月1)、地域コミュニティ定例懇談会(年1回) 随時 ：各地域のコミュニティから問い合わせがあった際に、法令的な観点や関係事業者との調整等に 必要なアドバイスを実施	○
	⑤公共交通の連携強化	見附市地域公共交通活性化協議会 越後交通(株) 見附タクシー協議会 東日本旅客鉄道㈱	⑤-1 各公共交通の接続改善	コミュニティバスは、現在20分～30分間隔の高頻度な運行を行っているため、各公共交通機関との接続の際に一定の待機時間は生じるものとし、待合環境の整備を実施することで待機時間の快適性を向上させた【取り組み⑤-2に包含】	○
			⑤-2 交通結節点の機能強化	見附駅：令和6年5月に見附駅駐輪場の2階に交流拠点「MITSUKERU（ミツケル）」を整備 本町十字路：ベンチ等の設置により待合環境の整備が完了 パティオにいがた：今後、実現の可能性や他の方法も含めて検討	○
2 公 共 交 通 の 魅 力 を 高 め る 環 境 づ く り	⑥低床バスの導入	見附市地域公共交通活性化協議会 越後交通(株)	⑥-1 低床バスの導入	令和3年度以降、車両の更新は実施していないが、更新の優先順位の設定等を行っており、今後も優先順位に基づき車両更新を検討していく	○
			⑥-2 低床バス走行ルートの優先的な補修修繕	随時：運転手からの要望等に応じて、関係機関への相談を実施	○
	⑦コミュニティバスの車両ラッピング	見附市地域公共交通活性化協議会 越後交通(株)	⑦-1 車外ラッピングの継続	ラッピング車両で運行中	○
			⑦-2 車内展示イベントの実施	市内の幼稚園・保育園・認定こども園～高校までの各年代のこどもの作品展示を実施 令和2年度：市内2幼稚園の作品展示、令和3年度:市内小学校1校ラッピング 令和4年度：市内高校1校・市内小学校1校ラッピング、令和5年度:市内中学校1校ラッピング・動画上映	○
	⑧見附駅周辺整備	見附市 東日本旅客鉄道㈱	⑧-1 見附駅周辺整備	令和3年12月：送迎用駐車場の整備 令和6年5月 ：駅交流拠点「MITSUKERU（ミツケル）」の整備 令和6年度中：東口駅前広場（ロータリー）及び連絡通路の整備完了予定	○
取り組み状況の評価については、現時点で実際に取組がある事業は○、検討や情報収集を実施した事業は△、未実施や廃止の事業は×と表記。					

目標	事業内容	実施主体	取込み内容	取込み状況	評価
2  公 共 環 境 通 づ く 魅 力 を 高 め る	⑨自転車利用環境の整備	見附市 その他関係機関	⑨-1 自転車走行空間の整備	令和6年度現在：計画延長59.6kmの内、42.4km区間で整備済み	○
			⑨-2 車両誘導看板の整備	随時：既存の車両誘導看板について、維持管理を実施	○
	⑩レンタサイクルの利便性向上	見附市地域公共交通活性化協議会 見附市自転車商組合 (株)オーシャンブルースマート	⑩-1 PiPPA の導入	令和3年度：令和2年度までの試行運用を基に、本格導入 令和6年9月：運営事業者のサービ終了に伴い、運用を終了 今後、レンタサイクル事業の継続に向けた検討を実施	△
	⑪利用しやすい情報提供や決済システムの整備	見附市地域公共交通活性化協議会 越後交通(株) 見附タクシー協議会 東日本旅客鉄道(株)	⑪-1 Web での運行情報提供の改善	令和5年度：バスロケーションシステム（バス予報）の更新を実施バスの現在地や遅延情報の確認等の利便性を向上	○
			⑪-2 電子決済の導入検討	検討の結果、導入コストと利便性向上のバランス等を鑑みて導入は見送っている	△
			⑪-3 GTFS データの整備	令和6年度：コミュニティバスのデータを整備し市HPにて公表 ※新潟県の事業の中で市内を運行する越後交通（株）の路線バスについてもGTFSデータを整備	△
			⑪-4 共通時刻表の作成	コミュニティバス時刻表にJRの時刻表も記載。 また、Webでは異なる移動手段を組み合わせたルート検索が可能となっており、今後は作成の必要性も含めて検討を実施	△
3  公 共 交 通 づ く り を 支 え る シ	⑫公共交通に関する PR、モビリティマネジメントの推進	見附市地域公共交通活性化協議会 越後交通(株) 見附タクシー協議会	⑫-1 広報やコミュニティかわら版での PR	令和6年度：デマンドタクシーの紹介やPRを地域コミュニティかわら版に掲載 併せて時刻表の配布も実施	○
			⑫-2 出前講座等の実施	令和3年度：コミュニティバス、デマンド型乗合タクシーの利用方法等に関する出前講座を実施 今後にも必要に応じて実施予定	○
			⑫-3 運転免許返納者への支援継続	継続して実施中	○
	⑬地域事業者・イベントとの連携	見附市地域公共交通活性化協議会 地域事業者 越後交通(株)	⑬-1 地域事業者と連携した利用促進	令和6年度：スポーツツーリズム推進事業の一環で、見附市でスポーツまたは芸術文化活動の合宿・大会・遠征などを目的に2泊以上宿泊する団体等に対し、コミュニティバス1日利用券の配布を実施	○
			⑬-2 イベントと連携した利用促進	令和6年度：見附まつりの際にコミュニティバスの市内中学生以下無料施策をPR 随時：各種イベントの際にチラシに最寄りバス停や時刻表を掲載	○
	⑭広告掲載等による収入源の確保	見附市地域公共交通活性化協議会 越後交通(株)	⑭-1 広告掲載の継続	令和5年度まで：コミュニティバス時刻表への広告掲載を実施 令和6年度：コミュニティバス時刻表への広告掲載希望事業者が少ないことより、広告掲載事業を休止 今後は、広告掲載のあり方や再実施も含めて、検討実施予定	×
取り組み状況の評価については、現時点で実際に取組がある事業は○、検討や情報収集を実施した事業は△、未実施や廃止の事業は×と表記。					

第6章 公共交通の課題および目標

---

6.1 公共交通の課題

第2章 地域および公共交通の現状、第3章 公共交通の利用実態と利用者の意向、第4章 見附市地域公共交通網形成計画の評価、第5章地域公共交通計画の中間評価結果を整理します。

		地域の現状	公共交通の現状	アンケート調査	地域公共交通網形成計画の評価	地域公共交通計画の中間評価	総括
市全域		・人口は減少傾向にある。 ・高齢者の人口は増加しており、高齢化が進んでいる。	・人口減少や高齢化の影響により、公共交通に関わる運転手の確保が困難になりつつある。 ・人件費や燃料費の上昇により、公共交通の運行経費は増加傾向にある。	—	—	—	・人口減少や運行経費の上昇等の社会状況の変化を見据え、新たな交通空白への対応と持続可能な運行体制の整備が必要。 ・誰でも安心・安全に利用できる環境整備が必要。
		・1世帯あたりの自動車保有台数は約2台で、自家用車が主な移動手段である。 ・高齢の運転免許保有者が増加傾向。	・公共交通の人口カバー率は97.5%。	・自家用車の利用割合は、買い物や通院では約80%と高く、公共交通の利用割合は低い。	—	・交通空白地域縮小と運行ルート効率化を目的に、ルート再編を実施。	・自家用車から公共交通への転換の促進が必要。 ・自家用車を使用できなくても自由に移動できる公共交通網形成が必要。
市街地	コミュニティバス	・人口および行政施設や商業施設は、見附地区や今町地区南部に集積している。	・コミュニティバスの利用者数は、新型コロナウイルスの影響で令和元年から令和2年にかけて減少したものの、その後は年々増加している。 ・運行経費（燃料費等）の価格上昇による市負担額の増加	・コミュニティバスの利用者は、23%が運行間隔の短縮を希望し、72%が現状維持を希望。 ・定時性向上の要望や、運行内容をまとめたチラシの内容改善の要望が多い。	・増便により、運行間隔は年々短縮している。	・朝や夕方のコアタイムにおける運行間隔を30分から20分に短縮。 ・土曜日と祝日ダイヤと統一し、運行便数を減便。 ・交通空白地域縮小と運行ルート効率化を目的に、ルート再編を実施。（再掲） ・小中学生対象の無料化事業を実施 ・収支率が評価指標の目標値以下。（令和元年度から悪化）	・コミュニティバスはニーズに合わせた運行内容改善により、利用者数の増加等の効果がみられているため、今後も利用動向を注視。 ・小中学生の無料化事業の実施により、利用者数が増加している。 ・適正な運賃のあり方を検討することが必要。
	レンタサイクル	・自転車走行空間や通行車両誘導看板の整備を進めている。	・従来使用していたシステム（PIPPA）が令和6年9月に終了。	—	・老朽した自転車の入替や、新たなレンタサイクルステーションを整備。	・PIPPAでシステム等のトラブルが散見。 ・今後もレンタサイクル事業の継続に向けた検討が必要。	・無人で貸出、返却可能なシステムの導入が必要。 ・併せて、持続可能な利用環境の整備が必要。
周辺地域	乗合デマンド型	・市西部や刈谷田川沿いには集落が点在している。	・平成30年度から令和2年度まで増加傾向であったものの、令和3年度をピークに現在まで減少傾向。 ・運行経費（燃料費等）の価格上昇による市負担額の増加	・利用者の要望は、運行時間の拡大や市街地停留所の増設、増便が多い。 ・事前登録をしていない人が86%、運行内容を知らない人が43%と多い。 ・運行内容をまとめたチラシの内容改善の要望が多い。	—	・コミュニティバスのルート変更に伴い、対象地域の追加（名木野地域）を実施。 ・土日祝日運行の恒常化、増便（6往復→7往復）を実施。 ・収支率が評価指標の目標値以下。（令和元年度から悪化）	・運行地域及び便数が拡大しており、効率的で持続可能な運行に向けた検討を行うことが必要。 ・分かりやすい情報提供、さらなる利用促進の強化が必要。 ・コミュニティバスと併せて適正な運賃のあり方を検討することが必要。
	路線バス	—	・路線バスの利用者数は減少傾向。 ・R元年10月に下塩線廃止。 ・コミュニティバスと接続する交通結節点機能の強化が必要。	・増便や運行時間の拡大など、利便性向上についての要望が多い。	—	・見附駅、本町十字路のバス待合環境を整備したことで、利便性が向上。 ・パティオにいがた等の交通結節点の機能強化に向けて引き続き検討が必用。	・バス路線維持のために、ニーズに合わせた運行内容の改善や利用促進が必要。 ・コミュニティバスとの接続改善、結節点機能強化を継続して実施。
	コミュニティ	—	・令和2年度以降、全体の利用者数が大きく増加したが、定期運行は横ばい傾向	—	・市内全コミュニティに車両を貸与。	・車両の貸与や維持費等の負担を継続実施。	・住民のニーズに対応した更なる活用の検討が必要。
広域	バス線	・長岡市や三条市への通勤通学者が多い。	・隣接市を結ぶ重要な路線だが、利用者数は減少傾向。	—	—	・路線維持のために補助を行っているが、利用者減少や運転手確保など厳しい状況	・市外への通勤通学者の移動手段の確保のため、国・県と連携した支援の継続が必用
	鉄道	・通勤通学時間帯の見附駅での送迎による混雑が発生している。	・見附駅乗降人数は令和3年まで減少傾向であったものの、それ以降は増加傾向。	・通勤・通学で車を自由に使えない人のうち、35%が鉄道を使用。	・見附駅周辺整備事業の工事着手。	・送迎用駐車場やロータリー、駅交流拠点「MITSUKERU（ミツケル）」を整備。	・見附駅の利便性向上に向けた駅周辺整備の継続。



○前頁の整理結果を踏まえて、公共交通の課題を5つ示します。

		総括
市全域		<ul style="list-style-type: none"> <li>・人口減少や運行経費の上昇等の社会状況の変化を見据え、新たな交通空白への対応と持続可能な運行体制の整備が必要。</li> <li>・誰でも安心・安全に利用できる環境整備が必要。</li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>・自家用車から公共交通への転換の促進が必要。</li> <li>・自家用車を使用できなくても自由に移動できる公共交通網形成が必要。</li> </ul>
市街地	コミュニティバス	<ul style="list-style-type: none"> <li>・コミュニティバスはニーズに合わせた運行内容改善により、利用者数の増加等の効果がみられているため、今後も利用動向を注視。</li> <li>・小中学生の無料化事業の実施により、利用者数が増加している。</li> <li>・適正な運賃のあり方を検討することが必要。</li> </ul>
	レンタサイクル	<ul style="list-style-type: none"> <li>・無人で貸出、返却可能なシステムの導入が必要。</li> <li>・併せて、持続可能な利用環境の整備が必要。</li> </ul>
周辺地域	デマンド型乗合タクシー	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運行地域及び便数が拡大しており、効率的で持続可能な運行に向けた検討を行うことが必要。</li> <li>・分かりやすい情報提供、さらなる利用促進の強化が必要。</li> <li>・コミュニティバスと併せて適正な運賃のあり方を検討することが必要。</li> </ul>
	路線バス	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バス路線維持のために、ニーズに合わせた運行内容の改善や利用促進が必要。</li> <li>・コミュニティバスとの接続改善、結節点機能強化を継続して実施。</li> </ul>
	コミュニティ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・住民のニーズに対応した更なる活用の検討が必要。</li> </ul>
広域	バス線	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市外への通勤通学者の移動手段の確保のため、国・県と連携した支援の継続が必用</li> </ul>
	鉄道	<ul style="list-style-type: none"> <li>・見附駅の利便性向上に向けた駅周辺整備の継続。</li> </ul>

## 課 題

### 1. 交通手段の連携強化、ネットワーク形成

- ・分野を超えた多様な地域関係者との共創体制を構築し、便利で利用しやすい公共交通ネットワークを形成する必要があります。

### 2. 地域特性に合わせた効率的な公共交通

- ・地域の状況や、市民のニーズに合わせた運行により、利便性を高める必要があります。
- ・効率的で、持続可能な公共交通網を形成する必要があります。

### 3. 安心・安全かつ快適な利用環境の確保

- ・バリアフリー化などにより、誰もが安心・安全かつ快適に利用できる環境を整備する必要があります。
- ・分かりやすい情報提供が必要です。

### 4. 地域活性化との連携

- ・市内の観光・交流施設やイベント等と連携し、公共交通を利用した外出機会を創出する中で、地域内での経済循環を促進する必要があります。

### 5. 持続可能な運営体制の整備

- ・公共交通を長期的に持続可能なものとするため、市民への利用促進を図る必要があります。
- ・運賃収入以外の収入源の確保とともに、適正な運賃のあり方を検討していく必要があります。
- ・深刻なドライバー不足によるサービス低下を防ぐためにも、国の規制緩和やデジタル技術や地域資源の活用による新たな運行体制を検討する必要があります。
- ・子どもたちが使いやすく、利用したいと思える環境を整備する必要があります。

## 6.2 計画の目標

○公共交通の課題を踏まえて、以下の 3 つの目標を設定します。

### 1. スマートウェルネスシティの推進

- ・「住んでいるだけで健やかに幸せに暮らせるまち」を実現するためのエンジンとして、市民が自由に移動できる公共交通網を形成します。
- ・見附市内を運行する各公共交通の特性に合わせて役割を分担し、連携を強化することで、効率的かつ利便性の高い公共交通網を目指します。

### 2. 公共交通の魅力を高める環境づくり

- ・バリアフリー化、安全対策などのハード面の整備を進め、誰もが利用しやすい公共交通を目指します。
- ・市内公共交通の共通時刻表の作成や、Web での運行情報提供の改善など、利用しやすい公共交通の情報提供を目指します。

### 3. 公共交通を支えるシステムづくり

- ・市民への公共交通の利用促進を継続的に行い、長期的に持続可能な公共交通を目指します。
- ・自家用車から公共交通への転換を促進します。
- ・運賃収入以外の収入源を確保し、公共交通運営の安定化を図ります。

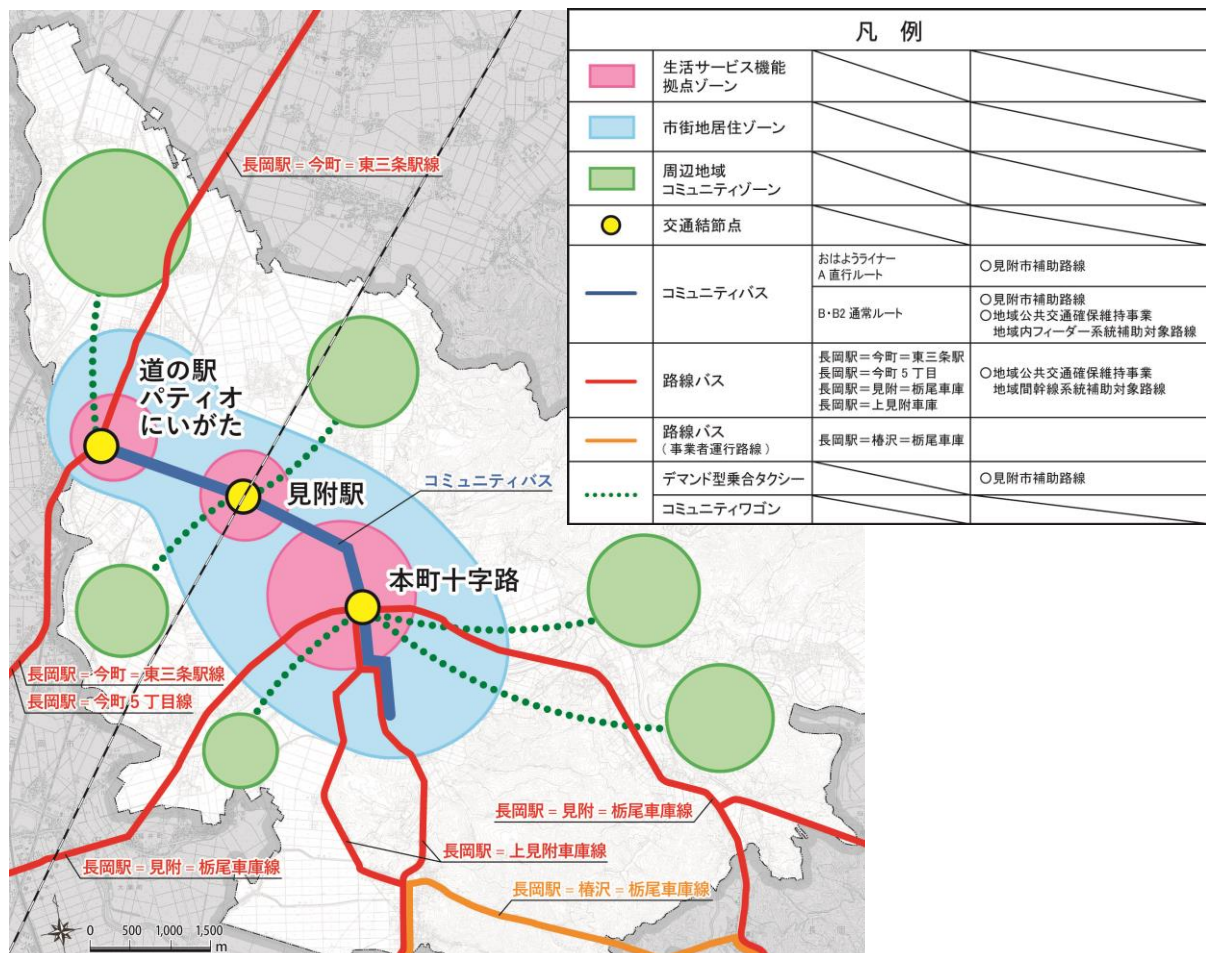


## 6.3 目指すべき都市構造

- 「住んでいるだけで健やかに幸せに暮らせるまち」の実現を目指し、自家用車に頼らなくても、公共交通を利用して歩いて暮らせるまちづくりを推進します。
- 多様な公共交通サービスが、それぞれの特性に応じて役割を分担し、連携し合うことで、効率的かつ利便性の高い公共交通網の形成を図ります。

エリア	交通手段	役割
市街地	コミュニティバス	○生活サービス機能拠点を結び、市街地の基幹路線として様々な利用目的に対応します。
	レンタサイクル	○自家用車に頼らない移動の利便性を高めます。
周辺地域	デマンド型乗合タクシー	○周辺地域から市街地への移動を支えます。
	路線バス	○周辺地域から市街地の交通結節点への移動を支えます。
	コミュニティワゴン	○各地域の細やかな移動ニーズに対応します。
広域	路線バス	○市外への移動を支えます。
	鉄道	○市外への移動を支えます。

■市全体の公共交通のイメージ図



## 6.4 地域公共交通確保維持事業の必要性と実施主体

## (1) 路線バスの必要性

- 路線バスは長岡市等から見附市の間を結んでおり、市内外の通勤・通学、買い物施設等へ移動を支え、地域にとって欠かせない移動手段となっています。また、市内において郊外部から市街地の交通結節点まで結んでおり、フィーダー路線であるコミュニティバス等へのアクセス手段としての役割を果たしています。
- 一方で、運送事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要があります。

表 地域公共交通確保維持事業に係る運送事業及び実施主体の概要

路線	起点	主たる 経由地	終点	事業許可区分	実施 主体	補助事業の 活用
長岡駅＝今町＝ 東三条駅線	長岡駅	今町	東三条駅	道路運送法4条 一般乗合旅客自動 車運送事業 (路線定期 運行)	越後交通	地域公共交通確 保維持事業 地域間幹線系統 補助対象路線
長岡駅＝今町5 丁目線	長岡駅	－	今町 5丁目			
長岡駅＝百束＝ 栃尾車庫線	長岡駅	百束	栃尾車庫			
長岡駅＝ 百束・楡原＝ 栃尾車庫線	長岡駅	百束・ 楡原	栃尾車庫			
長岡駅＝新町・ 耳取＝上見附車 庫線	長岡駅	新町・ 耳取	上見附車庫			
長岡駅＝新町・ 浦瀬＝上見附車 庫線	長岡駅	新町・ 浦瀬	上見附車庫			
長岡駅＝麻生田 ＝上見附車庫線	長岡駅	麻生田	上見附車庫			

## (2) コミュニティバスの必要性

- コミュニティバスは、交通結節点である道の駅パティオにいがた、見附駅、本町十字路を結びながら、中心市街地を通り、市民の通勤・通学、通院、買い物といった市民の移動を支えています。また、交通結節点に接続することで、郊外部や市外への移動のアクセス手段を担っています。
- 一方で、自営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要があります。
- コミュニティバスは、H17 年の導入以降、車両の更新を行っておらず、経年劣化による修繕頻度の増加がみられています。市民の移動手段を支えるため、古い車両の更新を検討する必要があります。

表 地域公共交通確保維持事業に係る運送事業及び実施主体の概要

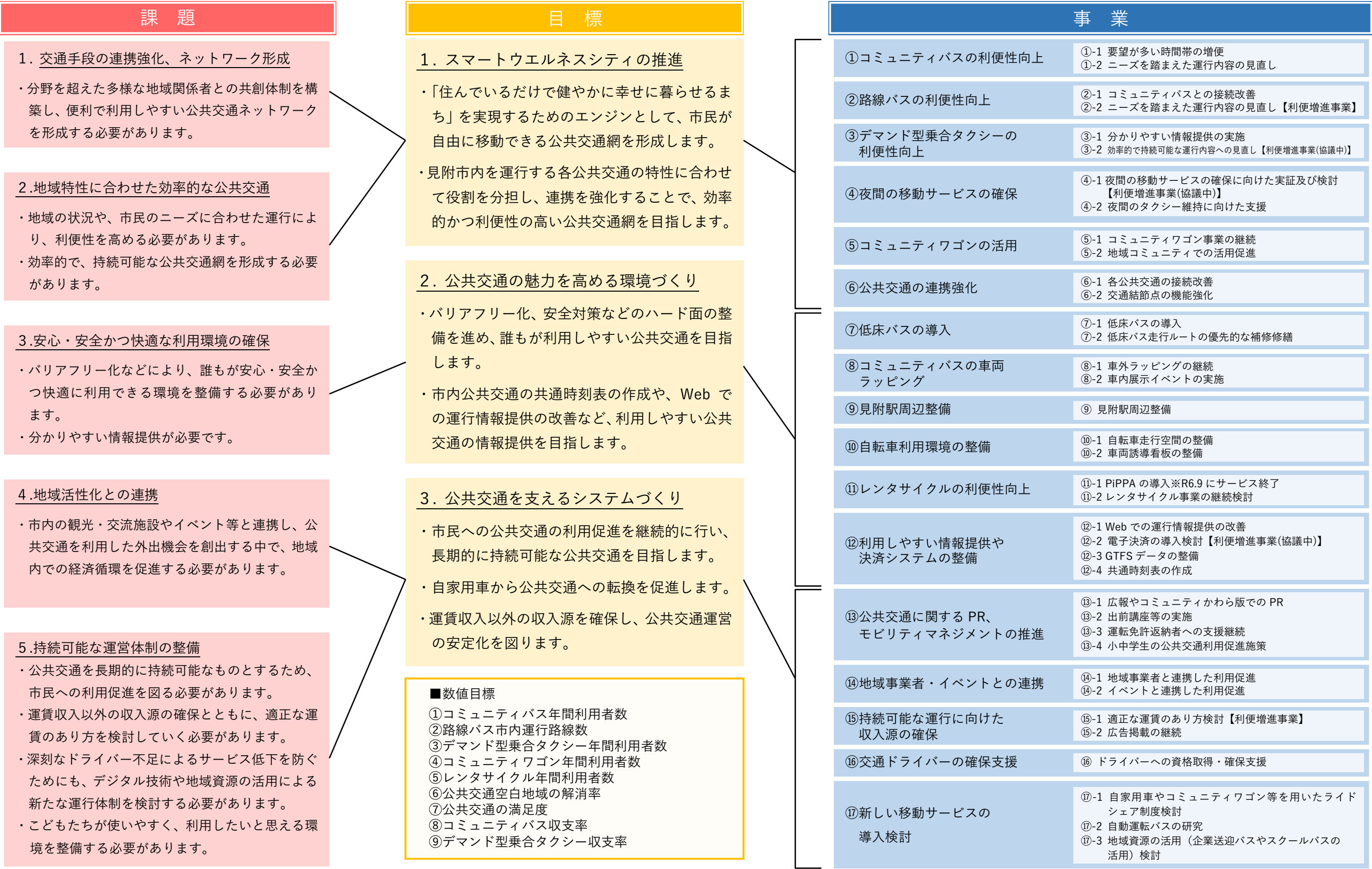
路線	起点	主たる 経由地	終点	事業許可区分	実施 主体	補助事業の 活用
B・B2 (葛巻経由) 通常ルート	コミュニティ バス車庫	見附駅前	パティオ にいがた	道路運送法 4 条 一般乗合旅客自 動車運送事業 (路線定期運行)	見附市 (運行は 越後交通に 委託)	地域公共交通 確保維持事業 地域内フィーダ ー系統補助対象 路線 車両減価償却費 等国庫補助対象 路線

第7章 目標達成のために行う事業

---

7.1 課題・目標・事業の対応関係

前章で設定した目標を達成するために、以下の 16 の事業を検討・実施します。



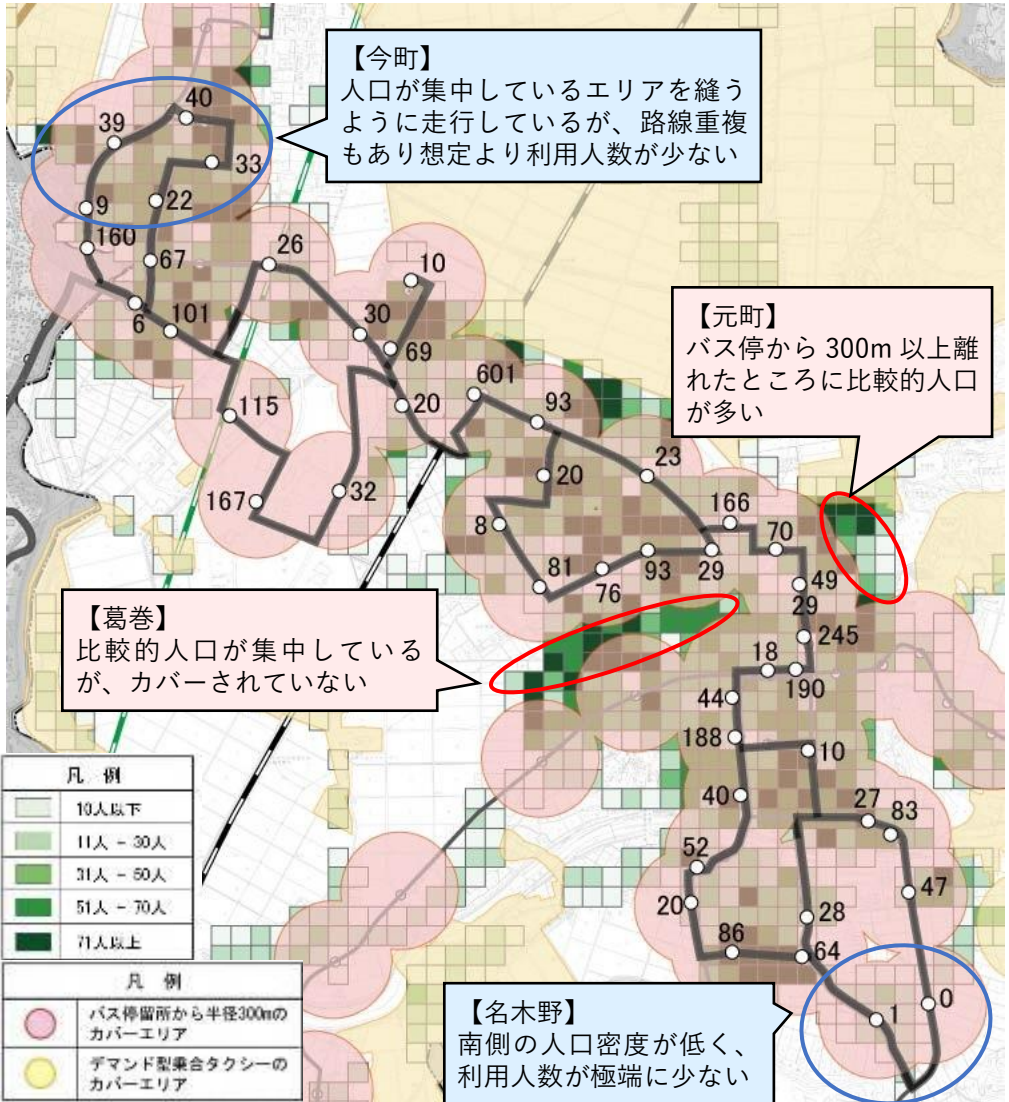


## 7.2 事業の詳細

## 目標1. スマートウェルネスシティの推進

事業	① コミュニティバスの利便性向上																																																																												
現状	<p>○コミュニティバスは、運行間隔の短縮等の利便性向上にともない、利用者数が年々増加しています。</p> <p>○コミュニティバスの利用者は、運行間隔の短縮については現状維持を希望する意見が多いものの、通勤・通学時間帯等の特定の時間帯の運行便数を増やしてほしいという要望があります。</p>																																																																												
事業の方向性	<p>○利用者からの要望が多い時間帯を増便します。</p> <p>○利用状況や市民の移動ニーズ等のデータに基づいた運行内容の見直しにより、利便性の向上を図ります。</p>																																																																												
事業内容	<p>■①-1 要望が多い時間帯の増便</p> <p>○利用者からの要望が多い時間帯を増便します。</p> <p>○利用者からの増便の要望としては、朝7時台、夕方17時～18時台の通勤・通学時間帯等が多く、当該時間帯の運行便数は前後の時間帯と同程度となっています。</p> <p>○増便にあたっては、利用状況や鉄道等との接続を考慮しながら、増便数、ダイヤを検討します。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>0% 10% 20% 30%</p> <table border="1"> <caption>増便してほしい時間帯（利用者）</caption> <thead> <tr><th>時間帯</th><th>割合</th></tr> </thead> <tbody> <tr><td>6時台</td><td>0%</td></tr> <tr><td>7時台</td><td>17%</td></tr> <tr><td>8時台</td><td>10%</td></tr> <tr><td>9時台</td><td>3%</td></tr> <tr><td>10時台</td><td>10%</td></tr> <tr><td>11時台</td><td>0%</td></tr> <tr><td>12時台</td><td>0%</td></tr> <tr><td>13時台</td><td>0%</td></tr> <tr><td>14時台</td><td>0%</td></tr> <tr><td>15時台</td><td>0%</td></tr> <tr><td>16時台</td><td>7%</td></tr> <tr><td>17時台</td><td>22%</td></tr> <tr><td>18時台</td><td>19%</td></tr> <tr><td>19時台</td><td>3%</td></tr> <tr><td>20時台</td><td>2%</td></tr> <tr><td>21時台</td><td>5%</td></tr> <tr><td>22時台</td><td>2%</td></tr> <tr><td>23時台</td><td>0%</td></tr> </tbody> </table> <p>(n=59)</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>0 2 4 6 8 10</p> <table border="1"> <caption>時間帯別の運行便数（平日）</caption> <thead> <tr><th>時間帯</th><th>便数</th></tr> </thead> <tbody> <tr><td>6時台</td><td>4</td></tr> <tr><td>7時台</td><td>5</td></tr> <tr><td>8時台</td><td>5</td></tr> <tr><td>9時台</td><td>4</td></tr> <tr><td>10時台</td><td>5</td></tr> <tr><td>11時台</td><td>5</td></tr> <tr><td>12時台</td><td>3</td></tr> <tr><td>13時台</td><td>4</td></tr> <tr><td>14時台</td><td>4</td></tr> <tr><td>15時台</td><td>4</td></tr> <tr><td>16時台</td><td>6</td></tr> <tr><td>17時台</td><td>4</td></tr> <tr><td>18時台</td><td>6</td></tr> <tr><td>19時台</td><td>3</td></tr> <tr><td>20時台</td><td>3</td></tr> <tr><td>21時台</td><td>1</td></tr> <tr><td>22時台</td><td>1</td></tr> <tr><td>23時台</td><td>0</td></tr> </tbody> </table> <p>(便)</p> </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 10px;"> <p>図 増便してほしい時間帯（利用者） 資料：R2.8 見附市アンケート</p> <p>図 時間帯別の運行便数（平日） 資料：見附市(R2.12 時点)</p> </div>	時間帯	割合	6時台	0%	7時台	17%	8時台	10%	9時台	3%	10時台	10%	11時台	0%	12時台	0%	13時台	0%	14時台	0%	15時台	0%	16時台	7%	17時台	22%	18時台	19%	19時台	3%	20時台	2%	21時台	5%	22時台	2%	23時台	0%	時間帯	便数	6時台	4	7時台	5	8時台	5	9時台	4	10時台	5	11時台	5	12時台	3	13時台	4	14時台	4	15時台	4	16時台	6	17時台	4	18時台	6	19時台	3	20時台	3	21時台	1	22時台	1	23時台	0
時間帯	割合																																																																												
6時台	0%																																																																												
7時台	17%																																																																												
8時台	10%																																																																												
9時台	3%																																																																												
10時台	10%																																																																												
11時台	0%																																																																												
12時台	0%																																																																												
13時台	0%																																																																												
14時台	0%																																																																												
15時台	0%																																																																												
16時台	7%																																																																												
17時台	22%																																																																												
18時台	19%																																																																												
19時台	3%																																																																												
20時台	2%																																																																												
21時台	5%																																																																												
22時台	2%																																																																												
23時台	0%																																																																												
時間帯	便数																																																																												
6時台	4																																																																												
7時台	5																																																																												
8時台	5																																																																												
9時台	4																																																																												
10時台	5																																																																												
11時台	5																																																																												
12時台	3																																																																												
13時台	4																																																																												
14時台	4																																																																												
15時台	4																																																																												
16時台	6																																																																												
17時台	4																																																																												
18時台	6																																																																												
19時台	3																																																																												
20時台	3																																																																												
21時台	1																																																																												
22時台	1																																																																												
23時台	0																																																																												



事業内容	<div>■①-2 ニーズを踏まえた運行内容の見直し</div> <div>○利用状況や市民の移動ニーズ等のデータに基づき、運行ルートやダイヤ等の運行内容の見直しを実施し、利便性向上を図ります。</div> <div>○葛巻、元町などの公共交通の利便性が低い地域への停留所の設置や、今町、名木野などの比較的利用が少ない地域の特性に応じた公共交通の導入等を検討し、効率的かつ利便性の高い公共交通網を形成します。</div> <div></div> <div>図 人口分布及びバス停別の利用人数</div> <div>資料：見附市 ※図中の数字は 7 日間の降車人数合計(コミュニティバス動態調査:2019 年 5 月 20 日(月)~26 日(日)) ※人口は住民基本台帳 (R2 年 3 月 1 日)、100m メッシュ</div>						
	実施主体 見附市地域公共交通活性化協議会、越後交通(株)						
実施工程	事業	R3 年度	R4 年度	R5 年度	R6 年度	R7 年度	R8 年度
	①-1	増便内容の検討 ←→	←→	←→	適宜実施	←→	←→
	①-2	地域住民との協議 ←→	←→	←→	適宜実施	←→	←→

事業	② 路線バスの利便性向上						
現状	<p>○路線バスの利用者数は減少傾向にあり、路線の減便・廃止が進んでいます。</p> <p>○路線バスは、市街地と周辺地域、隣接市をつなぐ重要な路線であり、今後も維持・確保していく必要があります。</p> <p>○路線バスとコミュニティバスは、本町十字路などで結節しています。今町地区では今町5丁目が結節点とされているものの、バス路線が集積しておらず、待合環境も整備されていないため、乗換えの利便性が低くなっています。</p>						
事業の方向性	<p>○コミュニティバスとの接続環境を改善し、乗換え利便性を向上します。</p> <p>○ニーズを踏まえて運行内容を見直します。</p>						
事業内容	<p>■②-1 コミュニティバスとの接続改善</p> <p>○本町十字路における路線バスとコミュニティバスの接続について、ダイヤ改正に合わせて事業者と協議を実施します。（詳細は事業⑤-1 参照）</p> <p>○今町地区の交通結節点機能をパティオにいがたへ集積し、コミュニティバスと路線バスの乗換えの利便性を向上します。路線バスについては、パティオにいがたへの乗り入れや最寄りのバス停からの誘導を検討します。（詳細は事業⑤-2 参照）</p> <div data-bbox="427 1032 1302 1442"> </div> <p>図 今町地区の交通結節点機能の集積</p> <p>■②-2 ニーズを踏まえた運行内容の見直し【利便増進事業】</p> <p>○事業者と連携し、ニーズを踏まえた運行ルート、ダイヤ等の見直しを実施します。効率的かつ利便性の高い運行により、利用者の増加、定着を図り、路線を維持・確保します。なお、維持が難しいバス路線が生じた場合には、住民の移動の足を確保するためにも、デマンド型乗合タクシーのエリア設定を見直し・追加する等の対応を実施します。</p>						
実施主体	見附市、見附市地域公共交通活性化協議会、越後交通㈱						
実施工程	事業	R3 年度	R4 年度	R5 年度	R6 年度	R7 年度	R8 年度
	②-1	事業⑤公共交通の連携強化を参照					
	②-2	事業者との協議を適宜実施					

事業	③ デマンド型乗合タクシーの利便性向上						
現状	<p>○運行内容や運行自体を知らない人が多く、利用が一部の人に限られています。また、デマンド型乗合タクシーを利用していない 60 歳以上の人からの要望としては、運行内容をまとめたチラシの内容改善が多く、分かりやすい情報提供や利用促進が必要です。</p> <p>○利用者からの要望としては、運行時間の拡大、よく行く目的地への停留所の設置、運行設定本数を増やす等の要望が多くなっています。また、自宅近くでの乗降についての要望は比較的多くありません。</p> <p>○一部地域では、利用者の自宅近くで乗降可能となっていますが、利用者が多い場合は予定時刻に目的地に着かないなど、定時性に問題があるほか、運行コストが割高となっています。</p>						
事業の方向性	<p>○分かりやすい情報提供や利用促進により、利用拡大を図ります。</p> <p>○持続可能な公共交通とするため、効率的な運営方法の検討・改善をします。</p>						
事業内容	<p><b>■③-1 分かりやすい情報提供の実施</b></p> <p>○運行エリア、時刻表等をまとめたチラシの内容を改善します。</p> <p>○運行エリアとなっている地域において、乗り方や活用事例を紹介する出前講座を実施します。(詳細は事業⑫-2 参照)</p> <p><b>■③-2 効率的で持続可能な運行内容への見直し【利便増進事業(協議中)】</b></p> <p>○利用状況や市民の移動ニーズ等のデータに基づき、停留所の設置箇所、運行時刻等の見直しを実施します。また、インターネットを用いた予約システムの導入等を検討する中で、効率的かつ利便性の高い運行による利用者の増加、定着を図ります。</p> <p>○デマンド型乗合タクシーについて、現在、自宅近くでの乗降が可能なエリアと、利用者が停留所まで歩いて乗降する停留所方式のエリアが混在しています。このことから、運行方式の統一等により利便性を向上させながら、効率的で持続可能な運行内容への転換を検討します。</p> <p>○歩行移動が困難な方については、福祉タクシー利用券の交付や一般タクシーの割引等により移動を支援します。</p>						
実施主体	見附市地域公共交通活性化協議会、見附タクシー協議会						
実施工程	事業	R3 年度	R4 年度	R5 年度	R6 年度	R7 年度	R8 年度
	③-1	← 適宜実施 →					
	③-2	← 適宜実施 →					



事業	④ 夜間の移動サービスの確保						
現状	<p>○コロナ禍の影響やタクシー運転手の不足により、主に夜間を中心として、地域経済や夜間の市民の足の確保に影響が出ています。</p> <p>○夜間のタクシー運転手や車両の確保を行うと共に、不足するタクシーを補完する新たな仕組みの導入を図っていく必要があります。</p>						
事業の方向性	<p>○夜間に不足するタクシーを補完する新たな仕組みの導入を図ります。</p> <p>○夜間のタクシー維持を目的とした支援施策を実施します。</p>						
事業内容	<p>■④-1 夜間の移動サービスの確保に向けた実証及び検討【利便増進(協議中)】</p> <p>○夜間に不足するタクシーを補完する新たな仕組みの導入を図る上で、ICTを活用したオンデマンドの仕組みを活用することで、運転手不足などの課題に直面する中での持続可能な地域公共交通の在り方を検討するための実証運行を令和6年度に実施します。</p> <p>○実証運行で得られた結果を基に事業継続の必要性や夜間の市民の足の確保に向けた検討（必要に応じて新たな実証運行の実施）を行います。</p> <div data-bbox="577 916 1174 1386" data-label="Image"> </div> <p>写真 見附市ナイトコミタク2</p> <p>■④-2 夜間タクシーの維持に向けた支援</p> <p>○深夜帯については、利用者数の減少などにより、事業者単独の努力ではタクシーの維持が困難なことから、市民の夜間の緊急時のニーズに対応するために、タクシー事業者に深夜帯のタクシー維持に対する支援を実施します。</p>						
実施主体	見附市公共交通協議会、見附タクシー協議会						
実施工程	事業	R3 年度	R4 年度	R5 年度	R6 年度	R7 年度	R8 年度
	④-1				実証実験		実施検討
	④-2	夜間のタクシー運転手及び車両確保の支援					

事業	⑤ コミュニティワゴンの活用						
現状	<p>○市が各地域コミュニティに車両を貸与し、車両の維持費・燃料費を負担しており、運転業務・運行計画については各地域コミュニティが担っています。</p> <p>○住民の移動ニーズに合わせて、各地域と市街地をつなぐ定期運行や、イベント時の送迎に活用されています。</p>						
事業の方向性	<p>○車両の貸与及び維持費・燃料費の負担を継続します。</p> <p>○各地域コミュニティにおける活用を促進します。</p>						
事業内容	<p>■⑤-1 コミュニティワゴン事業の継続</p> <p>○車両の貸与及び維持費・燃料費の負担を継続します。</p> <div data-bbox="616 698 1120 1075" data-label="Image"> </div> <p>写真 コミュニティワゴン</p> <p>■⑤-2 地域コミュニティでの活用促進</p> <p>○定例懇親会において、地域コミュニティ間でコミュニティワゴンの活用事例を共有し、各地域の特性に応じた活用を促進します。</p> <p>○特に、買い物や通院などの移動ニーズに対応した定期運行については、各地域コミュニティの特性に応じた運行内容の検討や、運営体制の構築を支援します。</p>						
実施主体	見附市、地域コミュニティ						
実施工程	事業	R3 年度	R4 年度	R5 年度	R6 年度	R7 年度	R8 年度
	⑤-1	← コミュニティワゴン事業の継続 →					
	⑤-2	← 活用事例の共有、運営支援を適宜実施 →					



事業		⑥ 公共交通の連携強化													
現状	○持続可能な公共交通網形成のためには、各公共交通の重複を避け、連携を強化する必要があります。 ○通勤・通学時間帯の見附駅前広場は、鉄道利用者を送迎する自家用車で混雑しており、鉄道とコミュニティバスの乗換え利用が少なくなっています。 ○交通結節点としては、見附駅、本町十字路、今町5丁目が位置付けられています。しかし、今町5丁目はバス路線が集積しておらず、待合環境も整備されていないため、乗換えの利便性が低くなっています。														
事業の方向性	○各公共交通の接続を改善します。 ○交通結節点への公共交通の集積により、乗継ぎの利便性向上を図ります。														
事業内容	<div>■⑥-1 各公共交通の接続改善</div> <div>○鉄道、路線バス、コミュニティバス、デマンド型乗合タクシーの接続改善について、ダイヤ改正等にに合わせて事業者と協議を実施します。</div> <div>■⑥-2 交通結節点の機能強化</div> <div>○見附駅、本町十字路を引き続き交通結節点として位置づけ、待合環境や乗継ぎ案内の改善により、乗継ぎ利用を促進します。</div> <div>○今町地区における交通結節点としては、バス路線の集積や待合環境の整備が進んでいない今町5丁目に代わり、既に待合環境が整備されているパティオにいがたを位置づけ、公共交通の集積による交通結節点機能の強化に向けて、事業者と協議を実施します。</div> <div>表 各交通結節点における取り組み内容</div> <table><tr><th>交通結節点</th><th>取り組み内容</th></tr><tr><td>パティオにいがた</td><td>・路線バスの乗り入れや最寄りのバス停からの誘導について事業者と協議を実施</td></tr><tr><td>見附駅</td><td>・見附駅周辺整備により、待合環境を改善</td></tr><tr><td>本町十字路</td><td>・ベンチ等の待合環境は整備が完了</td></tr></table>							交通結節点	取り組み内容	パティオにいがた	・路線バスの乗り入れや最寄りのバス停からの誘導について事業者と協議を実施	見附駅	・見附駅周辺整備により、待合環境を改善	本町十字路	・ベンチ等の待合環境は整備が完了
交通結節点	取り組み内容														
パティオにいがた	・路線バスの乗り入れや最寄りのバス停からの誘導について事業者と協議を実施														
見附駅	・見附駅周辺整備により、待合環境を改善														
本町十字路	・ベンチ等の待合環境は整備が完了														
実施主体	見附市地域公共交通活性化協議会、越後交通(株)、見附タクシー協議会、東日本旅客鉄道(株)														
実施工程	事業	R3 年度	R4 年度	R5 年度	R6 年度	R7 年度	R8 年度								
	⑥-1	ダイヤ改正に合わせて協議、接続改善を適宜実施													
	⑥-2	【パティオにいがた】事業協議	実施方法の検討												
		【見附駅】	事業⑧見附駅周辺整備を参照												

## 目標2. 公共交通の魅力を高める環境づくり

事業	⑦ 低床バスの導入						
現状	<p>○今後さらに高齢化が進展するため、高齢者の乗降時の負担軽減が必要です。</p> <p>○コミュニティバスは、平成22年度より低床バスの導入を進めており、現在は全7台が低床バスとなっています。</p> <p>○低床バスの導入により、バスの走行ルートにおいて、軽微な段差でも運転に支障をきたす場合があります、舗装の修繕などが必要です。</p>						
事業の方向性	<p>○低床バス導入を推進し、誰もが利用しやすい公共交通を目指します。</p> <p>○低床バスの運行に支障がないよう、走行ルートの舗装修繕等を優先的に実施します。</p>						
事業内容	<p>■⑦-1 低床バスの導入</p> <p>○路線バスへの低床車両の導入を推進します。</p> <p>○コミュニティバスの新規車両導入時には、引き続き低床バスを導入します。</p> <div data-bbox="392 913 1347 1256">  </div> <p style="text-align: center;">写真 低床バス</p> <p>■⑦-2 低床バス走行ルートの優先的な補修修繕</p> <p>○低床バスの運行に支障がないよう、コミュニティバスの走行ルートの舗装修繕等を優先的に実施します。</p>						
実施主体	見附市地域公共交通活性化協議会、越後交通(株)						
実施工程	事業	R3 年度	R4 年度	R5 年度	R6 年度	R7 年度	R8 年度
	⑦-1	← 適宜実施 →					
	⑦-2	← 適宜実施 →					

事業	⑧ コミュニティバスの車両ラッピング						
現状	<p>○コミュニティバス車両に、見附市のキャラクターである「ミッケちゃん」やSDGsマークをラッピングしており、市民の認知度の向上に寄与しています。</p> <p>○令和元年度は、保育園児の絵画作品の車内展示等を年6回実施し、市民に親しみをもってもらう機会を創出しました。</p>						
事業の方向性	○引き続きコミュニティバス車両のラッピングを実施し、市民の認知度を向上します。						
事業内容	<p>■⑧-1 車外ラッピングの継続</p> <p>○コミュニティバスの車外ラッピングを継続します。</p> <p>○新規車両を導入する場合は、随時ラッピングを実施します。</p> <div data-bbox="616 741 1114 1070" data-label="Image"> </div> <p>写真 コミュニティバスの車外ラッピング</p> <p>■⑧-2 車内展示イベントの実施</p> <p>○車内への絵画作品の展示や、季節に合わせた装飾等のイベントを、定期的の実施します。地域に根差した、親しみやすいバスのイメージを定着させるとともに、普段は公共交通を利用しない人の利用機会を創出します。</p> <div data-bbox="371 1355 1358 1697" data-label="Image"> </div> <p>写真 コミュニティバスの車内展示イベント</p>						
実施主体	見附市地域公共交通活性化協議会、越後交通(株)						
実施工程	事業	R3 年度	R4 年度	R5 年度	R6 年度	R7 年度	R8 年度
	⑧-1	←			車外ラッピングの継続	→	
	⑧-2	←			車内展示イベントを実施	→	

事業	⑨ 見附駅周辺整備						
現状	<p>○東口駅前広場では、送迎の自家用車と公共交通の乗降場所が混在しています。朝夕の通勤・通学時間帯は送迎の自家用車が非常に多く、周辺道路まで交通渋滞を引き起こしているほか、無秩序な駐停車により公共交通と歩行者の安全な通行の支障となっています。</p> <p>○駅西口の利用が少なく、東口駅前広場に利用が集中しています。</p>						
事業の方向性	○見附駅周辺整備基本計画（計画期間：令和元年度から令和10年度）に基づき、見附駅周辺整備を進めます。						
事業内容	<p>■⑨-1 見附駅周辺整備</p> <p>○自家用車と公共交通の乗降場所を分けた見附駅前広場の改修を行います。</p> <p>○駅前広場改修に合わせ、バスシェルター（バス停上屋）の整備を行います。</p> <p>○駅西口周辺整備を行い、駅全体の利便性向上を図ります。</p> <div data-bbox="438 844 1276 1812"> </div> <p>図 見附駅周辺整備イメージ</p> <p>資料：見附市</p>						
実施主体	見附市、東日本旅客鉄道㈱						
実施工程	事業	R3 年度	R4 年度	R5 年度	R6 年度	R7 年度	R8 年度
	⑨-1	見附駅周辺整備基本計画に基づき、整備を実施					


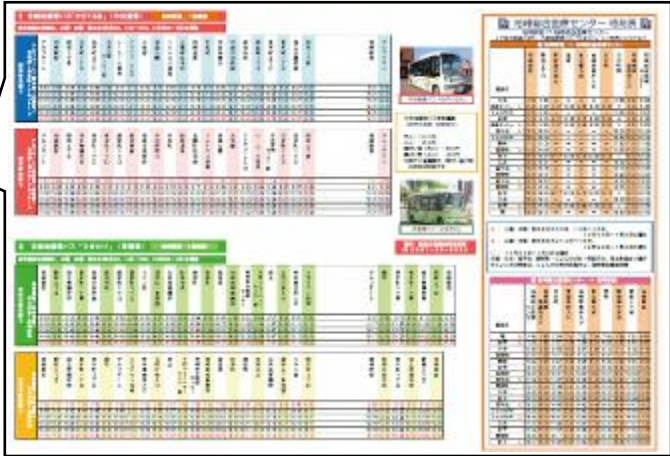


事業	⑩ 自転車利用環境の整備						
現状	○市内 10.5km に自転車走行空間が整備されています。自家用車から自転車への転換を図るため、自転車利用環境の更なる改善が必要です。						
事業の方向性	○自転車走行空間等の整備を進め、自転車による移動の利便性・安全性を向上します。						
事業内容	<p>■⑩-1 自転車走行空間の整備</p> <p>○自転車利用の多い道路を中心として、自転車走行空間を整備します。</p>  <p>図 自転車走行空間</p> <p>■⑩-2 車両誘導看板の整備</p> <p>○車両誘導看板の整備により、市街地への通過交通の流入を抑制し、自転車の走行環境や歩行環境の安全性を高めます。</p>  <p>図 通過車両誘導看板</p>						
実施主体	見附市、その他関係機関						
実施工程	事業	R3 年度	R4 年度	R5 年度	R6 年度	R7 年度	R8 年度
	⑩-1	← 適宜実施 →					
	⑩-2	← 適宜実施 →					



事業	⑪ レンタサイクルの利便性向上						
現状	○レンタサイクルの利用者数は、年々増加しています。 ○貸出、返却の際には、受付場所となっている施設の管理人等が対応する必要があり、利用時間等が制限されています。 ○シェアサイクルサービス「PiPPA」のサービスが、令和6年9月に終了したことから、事業の継続に向けた検討を実施する必要があります。						
事業の方向性	○レンタサイクルの利用環境を改善し、市街地での移動手段として普及・定着を図ります。						
事業内容	<p>■⑪-1 PiPPA の導入</p> <p>※令和6年9月に運営事業者のサービス終了に伴い運用を終了しています。</p> <p>○レンタサイクルの利便性向上のため、専用アプリから自転車を借りられるシェアサイクルサービス「PiPPA」を導入します。</p> <p>○専用アプリのみで貸し出しから支払いまでできるため、貸出場所に管理人が常駐する必要がなく、24時間の利用に対応します。</p> <p>○令和2年度10月、11月の試行運用の結果を踏まえ、車両や貸出場所等の整備を行うとともに、サービスの周知に取り組みます。</p> <p>■⑪-2 レンタサイクル事業の継続検討</p> <p>○シェアサイクルサービス「PiPPA」について、事業者のサービス終了により令和6年9月に終了した一方で、今後も公共交通を補完するサービスの1つとして、新たなサービスの導入等、レンタサイクル事業継続に向けた検討を実施します。</p> <div data-bbox="395 1301 1361 1624"> </div> <p>図 高崎まちなかコミュニティサイクルの貸出・返却方法 資料：高チャリ HP</p>						
実施主体	見附市地域公共交通活性化協議会、見附市自転車商組合						
実施工程	事業	R3 年度	R4 年度	R5 年度	R6 年度	R7 年度	R8 年度
	⑪-1	実装開始			事業終了		
	⑪-2				継続検討及び実施		

事業	⑫ 利用しやすい情報提供や決済システムの整備
現状	<p>○コミュニティバスの運行状況が分かる「見附市コミュニティバスナビゲーション」によりバスの位置情報を提供していますが、利用者が限られています。</p> <p>○コミュニティバスについては、時刻表通りの運行についての改善要望が多くなっています。</p> <p>○現在の時刻表は、各種公共交通ごとに作成されているため、公共交通を乗継ぐ場合の時刻や乗継ぎ場所が分かりにくくなっています。</p>
事業の方向性	<p>○利用しやすい情報提供を整備し、必要な情報を得やすい環境を整えます。</p> <p>○乗継ぎ経路や時刻の検索等の MaaS（Mobility as a Service）を構成する各要素の導入を検討します。</p>
事業内容	<p>■⑫-1 Web での運行情報提供の改善</p> <p>○バスの運行情報を提供する「見附市コミュニティバスナビゲーション」の内容を、より利用しやすいものへ改善します。</p> <div data-bbox="561 878 1190 1234" data-label="Image"> </div> <p>写真 見附市コミュニティバスナビゲーションの利用画面</p> <p>■⑫-2 電子決済の導入検討【利便増進(協議中)】</p> <p>○市内公共交通への電子決済の導入を検討します。</p> <p>○定時性の改善についての要望が多いコミュニティバスについては、電子決済の導入により乗降時間を短縮し、定時性の向上を図ります。</p> <p>■⑫-3 GTFS データの整備</p> <p>○路線バス、コミュニティバス、デマンド型乗合タクシー等について、標準的なバス情報フォーマット（GTFS）に沿った公共交通データを整備し、インターネット等での経路検索の利便性を向上します。</p>

事業内容	<div>■⑫-4 共通時刻表の作成</div> <div>○鉄道、路線バス、コミュニティバス、デマンド型乗合タクシー等の共通時刻表を作成します。事業⑤で実施する公共交通の接続改善や、交通結節点の機能強化と合わせて、公共交通の乗継ぎ利便性を向上します。</div> <div>○利用方法や、主要施設の位置等を掲載し、分かりやすい内容とします。</div> <div><div></div><div></div></div> <div>写真 柏崎市の事例</div>						
実施主体	見附市地域公共交通活性化協議会、越後交通(株)、見附タクシー協議会、東日本旅客鉄道(株)						
実施工程	事業	R3 年度	R4 年度	R5 年度	R6 年度	R7 年度	R8 年度
実施工程	⑫-1	適宜実施					
	⑫-2	適宜実施					
	⑫-3	適宜実施					
	⑫-4	事業⑤公共交通の連携強化と合わせて、共通時刻表を適宜作成					



## 目標3. 公共交通を支えるシステムづくり

事業	⑬ 公共交通に関する PR、モビリティマネジメントの推進								
現状	○移動手段としては、自家用車の割合が最も高くなっています。 ○公共交通を長期的に持続可能なものとするためには、自家用車から公共交通への転換を促進するほか、市民との問題意識の共有が必要です。								
事業の方向性	○公共交通に関する PR、モビリティマネジメントを推進し、市民の意識啓発及び利用促進を図ります。 (モビリティマネジメント：公共交通の積極的な活用を促す取り組み)								
事業内容	■⑬-1 広報やコミュニティかわら版での PR ○市の広報誌や各地域コミュニティかわら版に、定期的に公共交通の PR、運行情報を掲載し、利用を呼びかけます。								
	■⑬-2 出前講座等の実施 ○各地域コミュニティや小・中学校、保育園等と連携し、公共交通の運行内容や利用方法に関する出前講座を実施します。具体的な利用例を交えて分かりやすく説明し、公共交通に関心を持つきっかけをつくります。								
									
	写真 出前講座のイメージ								
■⑬-3 運転免許返納者への支援継続 ○運転免許を自主返納した高齢者に対して、公共交通利用券の支給、コミュニティバスや市内タクシー運賃の割引等のサービスを継続します。									
	表 運転免許返納者への支援								
	<table><tr><th>実施事項</th><th>内容</th><th>※65 歳以上対象</th></tr><tr><td>運転免許返納時の公共交通利用券の支給</td><td>①バス回数券 ②タクシー利用券 ③バス回数券及びタクシー利用券</td><td rowspan="2">} いずれか 1 万円相当分</td></tr><tr><td>運賃の割引</td><td>コミュニティバスの基本運賃の 50 円割引 市内タクシー運賃の 1 割引</td></tr></table>	実施事項	内容	※65 歳以上対象	運転免許返納時の公共交通利用券の支給	①バス回数券 ②タクシー利用券 ③バス回数券及びタクシー利用券	} いずれか 1 万円相当分	運賃の割引	コミュニティバスの基本運賃の 50 円割引 市内タクシー運賃の 1 割引
実施事項	内容	※65 歳以上対象							
運転免許返納時の公共交通利用券の支給	①バス回数券 ②タクシー利用券 ③バス回数券及びタクシー利用券	} いずれか 1 万円相当分							
運賃の割引	コミュニティバスの基本運賃の 50 円割引 市内タクシー運賃の 1 割引								


事業内容	<p>■⑬-4 小中学生の公共交通利用促進施策</p> <p>○小中学生がコミュニティバスをはじめとする公共交通機関の利用促進を図るとともに見附の魅力を感じてもらうために、コミュニティバスの市内中学生以下無料券の配布を実施します。(実施行程：⑬-4-1)</p> <p>○コミュニティバスが運行する区域以外に居住している小中学生の公共交通利用促進施策についても検討していきます。</p> <p>(実施行程：⑬-4-2)</p> <div data-bbox="651 584 1169 1317"> </div>						
	<p>図 見附市コミュニティバス小中学生以下無料券配布事業</p>						
実施主体	見附市地域公共交通活性化協議会、越後交通(株)、見附タクシー協議会						
実施工程	事業	R3 年度	R4 年度	R5 年度	R6 年度	R7 年度	R8 年度
	⑬-1	市の広報誌、各地域コミュニティかわら版等への定期的な PR 掲載					
	⑬-2	●	●	●	●	●	
	⑬-3	運転免許返納者への支援の継続					
	⑬-4-1	実施					
	⑬-4-2	実施検討					



事業	⑭ 地域事業者・イベントとの連携						
現状	○移動手段としては、自家用車の割合が最も高く、公共交通を利用する機会がない人が多くなっています。						
事業の方向性	○地域事業者や市内のイベントと連携して、普段は公共交通を利用する機会がない人が公共交通を利用するきっかけをつくります。						
事業内容	<p>■⑭-1 地域事業者と連携した利用促進</p> <p>○地域事業者と連携して、公共交通を利用したまちあるきイベント等を定期的 に実施します。</p> <p>○普段は公共交通を利用していない人が公共交通に関心を持ち、利用するき っかけをつくるとともに、新たな外出機会の創出により地域活性化を図りま す。</p>						
	<div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;">  </div> <p style="text-align: center;">写真 地域事業者と連携したまちあるきイベント</p> <p>■⑭-2 イベントと連携した利用促進</p> <p>○見附まつりや大風合戦等のイベントに対応した臨時便等を運行するほか、コ ミュニティバスの車両展示、試乗会等を実施します。</p> <div style="text-align: center;">  </div> <p style="text-align: center;">写真 イベント時の利用キャンペーン例</p>						
実施主体	見附市地域公共交通活性化協議会、地域事業者、越後交通(株)						
実施工程	事業	R3 年度	R4 年度	R5 年度	R6 年度	R7 年度	R8 年度
	⑭-1	公共交通の利用促進イベントの計画、実施					
	⑭-2	イベント時の臨時便運行、車両展示等の実施					

事業		⑮ 持続可能な運行に向けた収入源の確保					
現状	○燃料費や人件費の高騰により、現行の運賃でコミュニティバス等の公共交通機関の収支を維持することが難しくなりつつあります。 ○長期的に持続可能な公共交通とするため、運賃収入以外の収入源を確保し、収支の改善を図る必要があります。						
事業の方向性	○車両、時刻表等への広告掲載により、広告収入を確保します。						
事業内容	■⑮-1 適正な運賃のあり方検討【利便増進事業】 ○公共交通を持続可能な運行としていくためにも、コミュニティバスやデマンド型乗合タクシーにおいて、適切な運賃のあり方を検討します。						
	表 現在の基本運賃（コミュニティバス）						
	区分	大人（中学生以上）		子ども		未就学児	
	運賃	100 円/回		50 円/回		無料	
	表 現在の基本運賃（デマンド型乗合タクシー）						
区分	大人（中学生以上）		子ども		未就学児		
運賃	300 円/回 (乗合予約 200 円/回) ※今町田園地区の一部 400 円/回 (乗合予約 300 円/回)		150 円/回 (乗合予約 100 円/回) ※今町田園地区の一部 200 円/回 (乗合予約 150 円/回)		無料		
事業内容	■⑮-2 広告掲載の継続 ○コミュニティバス車両、時刻表等への広告掲載を継続します。 ○市ホームページ等を利用して、広告掲載を呼びかけます。						
	<div><div></div><div></div></div>						
	写真 コミュニティバス車両への広告掲載						
実施主体	見附市地域公共交通活性化協議会、越後交通(株)						
実施工程	事業	R3 年度	R4 年度	R5 年度	R6 年度	R7 年度	R8 年度
	⑮-1					適宜検討	
	⑮-2	広告掲載の継続、掲載の呼びかけ					

事業	⑩ 交通ドライバーの確保支援						
現状	○バスやタクシーをはじめとする公共交通のドライバー不足により、現状のサービスレベルを維持することが難しくなりつつあります。						
事業の方向性	○公共交通のドライバーに対して、必要な資格取得や就労支援を実施し、運転手の確保に努めます。						
事業内容	<p>■⑩-1 ドライバーへの資格取得・確保支援</p> <p>○市内公共交通事業者を対象に、ドライバーの第二種免許取得にかかる費用負担に対する補助金の交付を実施します。</p> <p>○交通事業者と連携して、ドライバーの確保に向けた取り組みを検討していきます。</p> <div data-bbox="539 761 1197 1303" data-label="Image"> </div> <p>写真 見附市デマンド型乗合タクシー</p>						
実施主体	見附市、見附市地域公共交通活性化協議会、越後交通（株）、見附タクシー協議会						
実施工程	事業	R3 年度	R4 年度	R5 年度	R6 年度	R7 年度	R8 年度
	⑩-1					適宜実施	

事業	⑰ 新しい移動サービスの導入検討						
現状	<p>○バスやタクシーをはじめとする公共交通のドライバー不足により、今後、現状の公共交通サービスを維持することが難しくなる可能性があります。</p> <p>○事業者協力型自家用有償旅客運送など、交通空白地の解消に向けた国の関係法令における規制緩和が行われています。</p>						
事業の方向性	<p>○自家用車やコミュニティワゴン等を用いたライドシェア制度について、活用を見据えた検討を実施します。</p> <p>○自動運転バスの導入実現性について検討を実施します。</p> <p>○企業送迎バスやスクールバス等の地域資源の活用について、現状の運行状況を整理しながら、活用に向けた検討を実施します。</p>						
事業内容	<p>■⑰-1 自家用車やコミュニティワゴン等を用いたライドシェア制度検討</p> <p>○地域交通の担い手と移動の足を確保するため、公共ライドシェアや日本版ライドシェアの活用も視野に入れながら、タクシー事業者と連携した持続可能な運行体制の確保を検討します。</p> <p>○コミュニティワゴンについて、ライドシェア制度を活用した運行の検討を実施します。</p> <div data-bbox="571 1025 1166 1303">  <p>気軽に乗れる、 手軽に使える、 だからみんな助かる！</p> <p>ノッカルあさひまちは、 住民どうしの 助け合いが実る 公共交通サービスです。</p> <p>ノッカル</p> </div> <p>写真 ノッカルあさひまち</p> <p>資料：富山県朝日町 HP</p> <p>■⑰-2 自動運転バスの研究</p> <p>○自動運転バスについて、全国の先行事例等を参考にしながら実現の可能性について研究していきます。</p> <p>■⑰-3 地域資源の活用（企業送迎バスやスクールバスの活用）検討</p> <p>○企業送迎バスやスクールバス等、公共交通機関以外の輸送資源に着目し、現状の運行状況を整理した上で、活用に向けた検討を実施します。</p>						
実施主体	見附市地域公共交通活性化協議会						
実施工程	事業	R3 年度	R4 年度	R5 年度	R6 年度	R7 年度	R8 年度
	⑰-1					適宜検討	
	⑰-2					適宜検討	
	⑰-3					適宜検討	

第8章 計画の推進方法

---



## 8.1 PDCA サイクルによる計画の推進

- 計画の推進にあたっては、PDCA サイクルに従い、見附市地域公共交通活性化協議会において、計画の進捗確認と効果の検証・評価を行うものとします。
- PDCA サイクルは、1年ごとに確認を行うとともに、令和6年度において、計画の進捗状況や目標の達成状況に応じて、本計画の中間見直しを行います。

## 8.2 評価指標と目標値の設定

- 本計画における事業について、8つの評価指標を設定します。
- 計画期間の最終年度である令和8年度の目標値達成を目指し、各事業を推進します。
- 中間値の評価にあたっては、令和5年度（令和5年4月1日～令和6年3月31日）の実数値を基に、令和6年度中において評価を実施している。

現況値：令和元年度、中間値：令和5年度、目標値：令和8年度					
評価指標	目標値	令和5年度 実数 【対中間値】	中間 評価 ※	目標設定の 考え方	関連 事業
①コミュニティバス 年間利用者数	現況値：184,647人 ↓ 中間値：193,000人 ↓ 目標値：230,000人	192,000人 【-1,000人】	△	○利用者数の増加を目指します。 ○ただし、新型コロナウイルスの影響による利用者の減少を加味します。	①⑥ ⑦⑧ ⑨⑫ ⑬⑭ ⑮⑯ ⑰
②路線バス 市内運行路線数	現況値：4路線 ↓ 中間値：4路線 ↓ 目標値：4路線	4路線 【±0路線】	◎	○市内運行路線数の維持を目指します。	②⑥ ⑦⑫ ⑬⑭ ⑮⑯ ⑰
③デマンド型 乗合タクシー 年間利用者数	現況値：3,892人 ↓ 中間値：4,000人 ↓ 目標値：4,400人	3,618人 【-382人】	×	○利用者数の増加を目指します。	③④ ⑥⑨ ⑫⑬ ⑭⑯ ⑰
④コミュニティ ワゴン 年間利用者数	現況値：7,883人 ↓ 中間値：7,000人 ↓ 目標値：7,700人	8,348人 【+1,348人】	◎	○新型コロナウイルスの影響による利用者の減少を加味し、利用者数の確保を目指します。	⑤⑬ ⑭⑯ ⑰
⑤レンタサイクル 年間利用者数	現況値：1,577人 ↓ 中間値：2,000人 ↓ 目標値：2,400人	976人 【-1,024人】	×	○利用者数の増加を目指します。	⑩⑪ ⑬⑭ ⑰

評価指標	目標値	令和5年度 実数 【対中間値】	中間 評価 ※	目標設定の考え方	関連 事業
⑥公共交通空白 地域の解消率	現況値：92.6% ↓ 中間値：95.0% ↓ 目標値：97.0%	97.5% 【+2.5%】	◎	○公共交通空白地 域の解消を目指 します。	①② ③④ ⑬⑭
⑦公共交通の 満足度	現況値：53.6% ↓ 中間値：現況値以上 ↓ 目標値：現況値以上	63.8% 【+10.2%】 (令和6年度)	◎	○公共交通の利便 性向上により、満 足度の向上を目指 します。	全 事業
⑧コミュニティ バス収支率	現況値：22.6% ↓ 中間値：現況値以上 ↓ 目標値：現況値以上	18.6%※ 【-4.0%】	×	○ニーズを踏まえ た運行内容見直 しや利用促進に より、収支率の 改善を目指しま す。	①⑥ ⑦⑧ ⑨⑫ ⑬⑭ ⑮⑯ ⑰
⑨デマンド型乗合 タクシー収支率	現況値：16.9% ↓ 中間値：現況値以上 ↓ 目標値：現況値以上	13.0% 【-3.9%】	×	○より効率的な運 行内容への見直 しや利用促進に より、収支率の 改善を目指しま す。	③⑥ ⑨⑫ ⑬⑭ ⑮⑯
⑩コミュニティ バス 見附市負担額	現況値：52,195 千円 ↓ 中間値：68,815 千円 ↓ 目標値：中間値以下	66,740 万円 【-2,075 千円】	○	○より効率的な運 行内容への見直 しや利用促進を 図りながら、行 政負担額の現況 維持を目指しま す。	①⑥ ⑦⑧ ⑨⑫ ⑬⑭ ⑮⑯ ⑰
⑪デマンド型 乗合タクシー 見附市負担額	現況値：5,088 千円 ↓ 中間値：6,900 千円 ↓ 目標値：中間値以下	6,467 千円 【-423 千円】	○	○より効率的な運 行内容への見直 しや利用促進を 図りながら、行 政負担額の現況 維持を目指しま す。	③④ ⑥⑨ ⑫⑬ ⑭⑯ ⑰
⑫路線バス 見附市負担額	中間値：1,866 千円 ※令和6年度中間見直 しの際に評価指標 を追加 ↓ 目標値：中間値以下	1,866 千円	—	○より効率的な運 行内容への見直 しや利用促進を 図りながら、行 政負担額の現況 維持を目指しま す。	①② ③⑤ ⑥⑨ ⑩⑫ ⑬⑭ ⑮⑯

※中間評価については、目標値（令和8年度目標値）を達成していれば◎、目標値（中間値）を達成していれば○、目標値（中間値）マイナス5%の範囲内であれば△、達成していなければ×とする。

## ■現況値の設定根拠

### ①コミュニティバス年間利用者数

令和元年4月1日～令和2年3月31日までの利用者数（見附市集計）

### ②路線バス市内運行路線数

P20 「表 路線バスの系統数」を参照

### ③デマンド型乗合タクシー年間利用者数

令和元年4月1日～令和2年3月31日までの利用者数（見附市集計）

### ④コミュニティワゴン年間利用者数

令和元年4月1日～令和2年3月31日までの利用者数（見附市集計）

### ⑤レンタサイクル年間利用者数

令和元年4月1日～令和2年3月31日までの利用者数（見附市集計）

### ⑥公共交通空白地域の解消率

○公共交通の停留所から半径 300m、もしくはデマンド型乗合タクシーの運行エリア内に居住者している人の割合。

・資料：住民基本台帳ポイントデータ（R2年3月1日現在）

### ⑦公共交通の満足度

○平成30年度見附市まちづくり市民アンケート調査において、「公共交通の整備状況や体制」について、「満足」もしくは「やや満足」と回答した人の割合。

・調査期間：平成30年11月26日～平成30年12月28日

・調査対象：市内全域／平成30年11月16日現在で満18歳以上の者

・標本数：1,000人／無作為抽出

### ⑧コミュニティバス収支率

○収入 14,969,902 円／運行経費 66,354,394 円＝収支率 22.6%

### ⑨デマンド型乗合タクシー収支率

○収入 1,034,650 円／運行経費 6,122,690 円＝収支率 16.9%

### ⑩コミュニティバス見附市負担額

○（運行経費 66,354,394 円＋車庫維持費補助金 8,725,000 円）

－（収入 14,969,902 円＋国補助 7,914,000 円）＝52,195,492 円

### ⑪デマンド型乗合タクシー見附市負担額

○令和元年度乗合タクシー運行費補助 5,088,040 円

### ⑫路線バス見附市負担額（令和6年度中間見直しの際に評価指標を追加）

○令和5年度路線バス運行補助額 1,865,889 円

## ■利用者数に関する目標値の設定根拠

### ①コミュニティバス年間利用者数

- 新型コロナウイルスの影響による利用者の減少が平準化していると考えられる、令和2年7月～11月の令和元年同月からの平均増減率は-11.6%で、これが継続する場合、令和2年度の利用者数は15.7万人と推定されます。
- よって、新型コロナウイルスの影響を加味し、令和2年度の推定利用者数から、過去10年の利用者数の傾向と同様に増加することを目標とします。

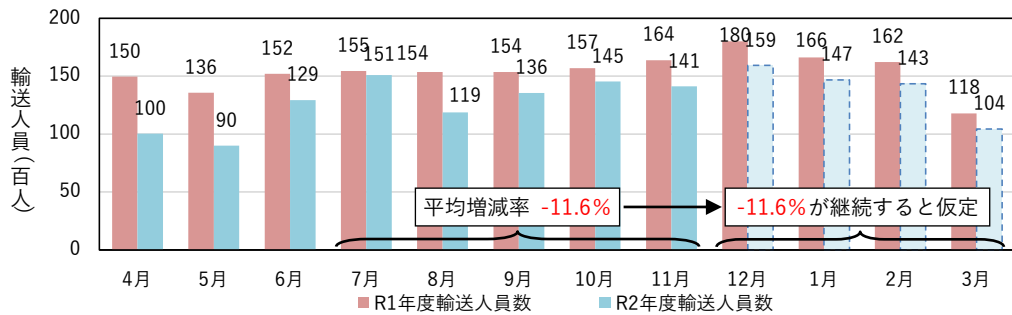


図 令和元年度と令和2年度の同月利用者数の比較

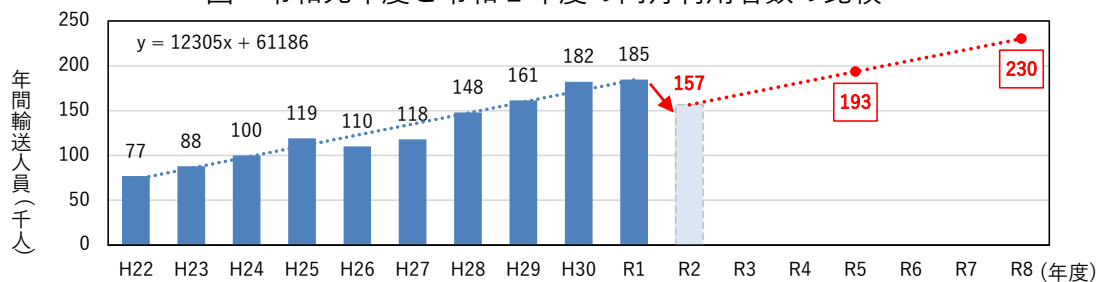


図 利用者数の推移と目標値の設定

### ③デマンド型乗合タクシー年間利用者数

- 新型コロナウイルスの影響による利用者の減少がほとんどみられないため、過去10年の利用者数の傾向から目標値を設定します。

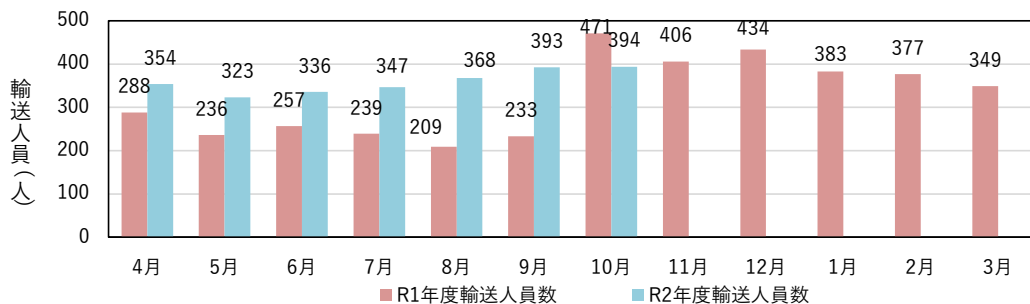


図 令和元年度と令和2年度の同月利用者数の比較

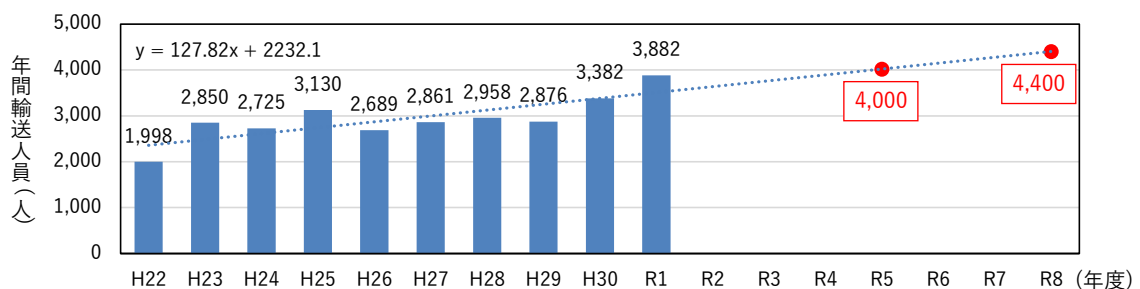


図 利用者数の推移と目標値の設定

※端数は四捨五入  
資料：見附市

## ④コミュニティワゴン年間利用者数

- 新型コロナウイルスの影響による1回の運行あたりの利用者数の減少率は-25.1%となっています。
- よって、新型コロナウイルスの影響を加味し、平成25年度以降の利用者数の傾向の-25.1%を目標値として設定します。

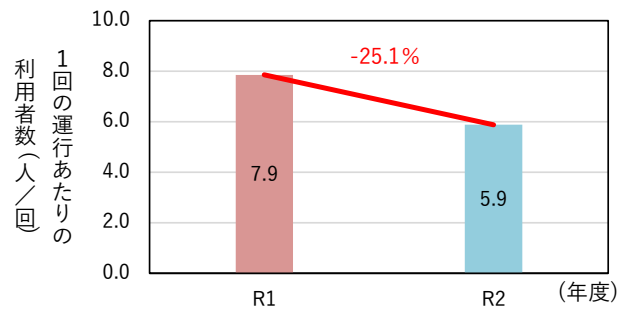


図 1回の運行あたりの利用者数

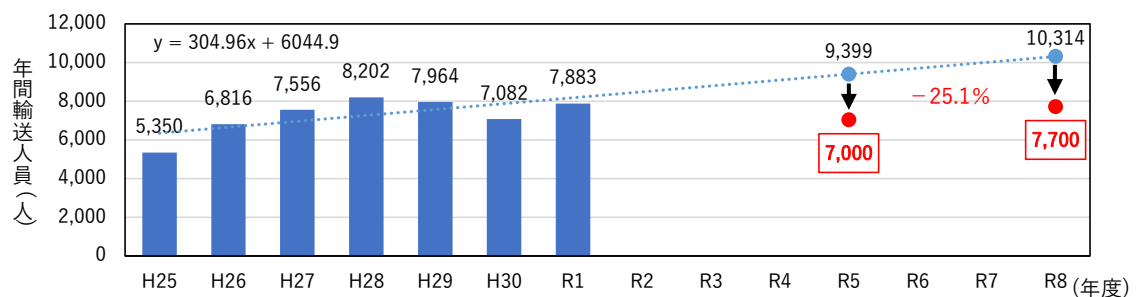


図 利用者数の推移と目標値の設定

## ⑤レンタサイクル年間利用者数

- 令和2年9月以降は新型コロナウイルスの影響による利用者数の減少がみられないため、平成25年度以降の利用者数の傾向から目標値を設定します。

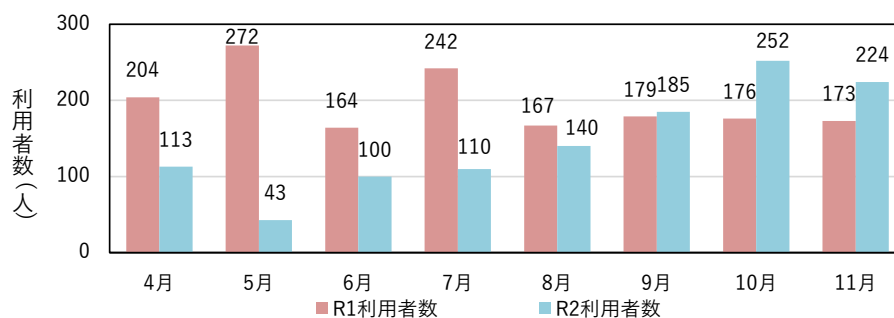


図 令和元年度と令和2年度の同月利用者数の比較

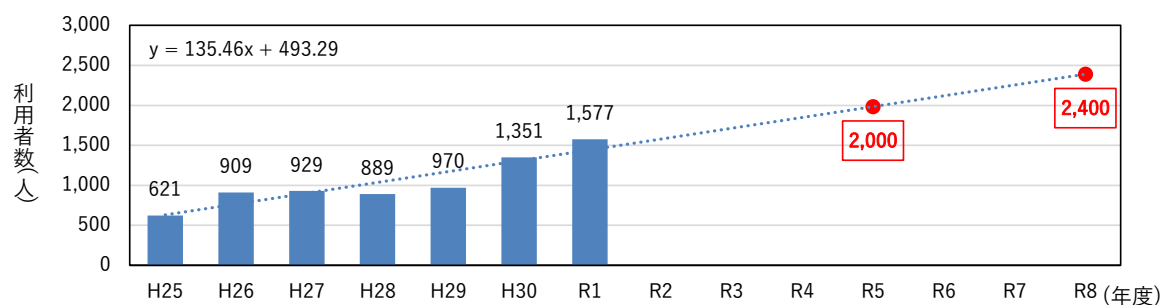


図 利用者数の推移と目標値の設定

※端数は四捨五入  
資料：見附市