

資料 2 計画の目的及び関連計画の整理

1.1 計画の目的

【公共交通利用者の減少】

○人口減少やマイカーの普及等により路線バスの利用者が年々減少し、運行維持のための町の費用負担が年々増加しています。また、路線バスは主に幹線沿いを運行していますが、福祉施策の一環として運行している無償の福祉バスは全集落を運行しており、路線バス利用者の減少の要因ともなっています。

【車を運転しない高齢者・高校生の移動手段の確保】

○一方で、利用者が減少し、路線バスの運行が維持できなくなると、毎日の運行を必要としている高校生の通学手段の確保や、車を運転しない高齢者の移動手段の確保が困難となります。

【協働で推進する計画を策定】

○計画を効率的・効果的に推進するため、関係機関と形成する協議会を組織し、地域公共交通網形成計画を策定し、協働で計画を推進します。

以上のことから、高齢者・高校生の移動手段を確保し、阿賀町における持続可能な公共交通の整備を行うため、本計画を策定します。

1.2 関連計画の整理

(1) 第2次阿賀町総合計画【平成27年度～平成36年度】

○第2次阿賀町総合計画では、「だれもが安心して暮らせるまちを目指して、阿賀町の素晴らしい大地や山河を基盤に、地域の伝統や歴史を大切にしながら新しい文化を、この地に暮らす人たちが一緒になって築きます。」を基本理念に掲げています。そのため、「路線バスの効率化」、「多様なニーズに対応する交通手段」、「高速バスの運行維持」、「鉄道の施設整備の要望」を主な公共交通関連の施策としています。

■基本理念：豊かな自然・かがやく文化・みんなで築く安心のまち

将来像1：自然と共有するまち（ゆとり・潤い）	将来像2：文化があふれるまち（希望・活気）
将来像3：活力ある産業のまち（連携・発展）	将来像4：やすらぎのあるまち（安心・安全）

■総合計画における公共交通の課題

①【バス】

国・県・町の補助を受けて、幹線道路を中心に路線バスが16系統（類似系統は1系統と見なす）運行されている。うち、町内のみの運行が14系統、町外（新発田市・阿賀野市）への運行が2系統となっている。

その他、新潟市を往復する「高速バス」、曜日を指定して各集落を周回する無料の「福祉バス」、町内小中学生の送迎を行う「スクールバス」、保育園児の送迎を行う「保育園バス」を運行している。

人口減少やマイカーの普及等により路線バスの利用者が年々減少し、運行維持のための町の費用負担が年々増加している。また、路線バスは主に幹線沿いを運行しているが、福祉施策の一環として運行している無償の福祉バスは全集落を運行しており、路線バス利用者の減少の要因ともなっている。

高速バスは、平成24年に収支の悪化から運行便数が減少（1日4往復→2往復）となったが、依然として厳しい状況である。

②【鉄道】

町の中心部を流れる阿賀野川と並行して、JR磐越西線が運行されている。

町内には、国道49号沿いに「津川駅」「三川駅」「五十島駅」「東下条駅」が、国道459号沿いに「鹿瀬駅」「日出谷駅」「豊実駅」があり、主に通勤・通学のための貴重な交通手段となっている。また、休・祝祭日等には新潟・会津若松間をSLばんえつ物語号が運行している。

JR磐越西線の運行本数は近年徐々に減少傾向である。また、津川駅や五十島駅内にある跨線橋にはエレベーターなどの設備が無く、高齢者等がJRの利用を避ける要因になっている。JR磐越西線の利用しやすい環境整備が求められている。

■総合計画における主な施策

生活交通体系の再構築	<ul style="list-style-type: none"> ・利用実態・利用目的等の現況をしっかりと把握し、<u>路線バス系統の見直し等により効率化</u>を図る。 ・利用者の高齢化等による<u>多様なニーズに対応するための交通手段を導入</u>する。
高速バス運行の維持	<ul style="list-style-type: none"> ・高速バスは医療機関への通院者等にとって重要な交通手段であり、<u>運行の維持を図る</u>ため積極的な施策を展開する。
鉄道運行・施設の充実	<ul style="list-style-type: none"> ・JR東日本に対して、運行本数の増加及び<u>施設整備の要望活動</u>を継続的に行う。

(2) 阿賀町総合戦略【平成 27 年 10 月策定】

○総合戦略は、総合計画との整合を図りながら、「人口減少対策と地方創生」を目的とした施策に焦点をあて、戦略的に取り組んでいます。その戦略における公共交通施策は、「人口減少を踏まえた新たな交通システムの構築」を戦略とし、「街中、郊外の新たな交通システムの整備を推進する」としています。また、公共交通を含め、「近隣市町村への通勤支援」の戦略として「通勤圏への利便性向上」を掲げています。

■総合戦略における公共交通の目標・施策

【基本目標】

- 基本目標 1 伝統産業のブランド化と新産業の推進
- 基本目標 2 通勤圏とヘルスツーリズムによるライフスタイルの創出
- 基本目標 3 自然資源を活用した子育て環境づくり
- 基本目標 4 交通利便性の向上と集落連携による時代に合った地域づくり

基本目標 2 通勤圏とヘルスツーリズムによるライフスタイルの創出

1) 基本的な方向性

町の自然環境を享受して暮らし、町外への通勤が容易にできるまちを実現します。また、ヘルスツーリズムや大学連携により街の魅力アップを図るため、交通利便性の向上。移動しやすく地域内で暮らしに必要なものが揃えられるまちを実現するため、交通まちづくりを推進します。

【戦略 1：近隣市町村への通勤支援】

◆通勤圏への利便性向上

- ◆ニーズに応じた住宅供給
- など

基本目標 4 交通利便性の向上と集落連携による時代に合った地域づくり

1) 基本的な方向性

街の魅力アップを図るため、交通利便性の向上。移動しやすく地域内で暮らしに必要なものが揃えられるまちを実現するため、交通まちづくりを推進します。

【戦略 1：新たな公共交通整備】

◆人口減少をふまえた新たな交通システムの構築

【戦略 2：「小さな拠点」整備】

- ◆新たな交通網を生かした、公共施設等の再整備
- ◆各地域に「小さな拠点」となる施設の整備促進

2) 施策と取組内容

・街中、郊外の新たな交通システムの整備を推進します。

- ・新交通システムの構築にあわせた「小さな拠点」整備を推進します。

(3) 阿賀町生活交通確保計画【平成 29 年 10 月～平成 30 年 9 月】

生活交通を確保するため、「学生や高齢者の必要性に合うルートや運行時間帯を考慮した交通の確保」や「地域の実情に応じた効率的・効果的な運行形態を検討し、生活交通の確保」を基本方針としています。また、その方針を実現するため、国・県の支援を受けながら、実施しています。

■阿賀町生活交通確保計画における課題と基本方針

(1) 生活交通に係る課題

- ①人口減少やマイカーの普及等により路線バスの利用者が年々減少し、県補助対象から外れる路線が増えており、運行維持のための町の費用負担が膨らんできている。
- ②路線バスは主に幹線沿いを運行しているが、福祉施策の一環として運行している無償の福祉バスは全集落を運行しており、路線バス利用者の減少の要因ともなっている。
- ③路線バスと福祉バス等、交通機関を連絡する待合場所（ターミナル等）がないため、利用者に不便をかけており、また、路線バスと福祉バスの運行事業者が異なるため運休の有無など、各々に問い合わせ先が異なり、公共交通情報の一元化ができず改善が進まない。

(2) 基本方針

1) 交通ネットワークの構築

地域住民にとっての通学・通院・買い物等の日常生活に必要な生活交通について、特にバス利用者の主体である学生や高齢者の必要性に合うルートや運行時間帯を考慮した交通の確保が必要である。

2) 効率的・効果的な生活交通の確保

利用実態・利用目的等の現況をしっかりと把握し、地域の実情に応じた効率的・効果的な運行形態を検討し、生活交通の確保を図る。

(3) 生活交通確保に要する費用負担

交通事業者が運行する路線バス 15 系統のうち、2 系統については県補助対象となることが見込まれるため、バス事業者に対して国・県・町で補助を行う。残りの 13 系統については県補助対象とはならないが、住民の利便性を考慮し町単独で補助を行う。

スクールバス、福祉バス、園児バスについて町営バスにより運行を行うこととし、経費は町負担とする。

(4) 改正地域公共交通活性化再生法

平成 25 年の交通政策基本法の制定により、「改正地域公共交通活性化再生法」が施行されました。地方公共団体が中心となり、まちづくりと連携し、面的な公共交通ネットワークを再構築することで「本格的な人口減少社会における地域社会の活力の維持・向上」を実現します。

また、「地域公共交通網形成計画」を策定することで、関係機関と協働で事業を推進するとともに、支援を受けることが可能となります。

■交通政策基本法（H25. 12）の具体化

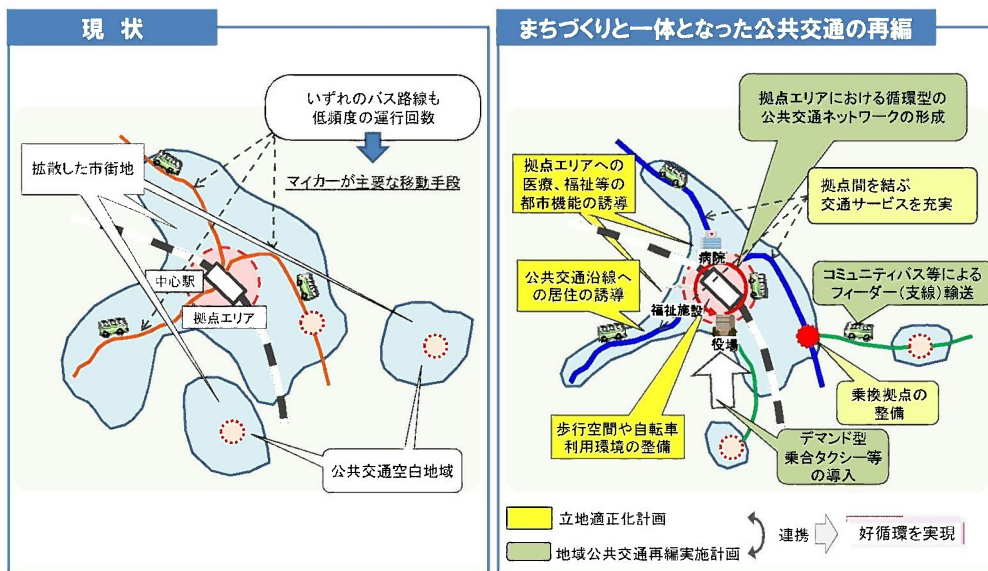
- ・ 日常生活等に必要不可欠な交通手段の確保等
- ・ まちづくりの観点からの交通施策の促進
- ・ 関係者相互間の連携と協働の促進等

■目標

本格的な人口減少社会における地域社会の活力の維持・向上

①地方公共団体が中心となり、②まちづくりと連携し、③面的な公共交通ネットワークを再構築

【コンパクトなまちづくりと一体となった公共交通の再編のイメージ】



※富山市、熊本市、豊岡市、三条市等の取組を参考として作成