

6. アンケート調査

(1) アンケート調査概要

①調査目的

地域公共交通総合連携計画の策定にあたり実施する町民アンケート調査の目的は以下の通り。

①住民の利用交通実態の把握

- ・現状として、津南町の住民が様々な目的において、どの交通手段を、どのくらいの頻度で、いつ利用しているか、なぜその交通手段を利用するのか等の実態を把握。

②住民の問題認識の確認

- ・公共交通の方向性を検討するため、津南町の公共交通が抱える問題点、今後の公共交通施策のあり方に関する考え方などの問題認識を確認。

③改善ニーズの把握

- ・公共交通が効率的に運行、かつ利用されるための改善方向を検討するため、鉄道、バス交通、タクシーなどに関して具体的な改善ニーズを把握。

本アンケート調査と津南町の公共交通課題との対応関係は以下の通り。

全世帯を対象とする本アンケート調査は、今後の地域交通のあり方を広く町民に問いかけるきっかけになるため、地域交通に対する市の財政負担の状況を示し「地域公共交通の今後のあり方」についても把握した。また、バス交通依存度が高い、津南中等教育学校の生徒への調査も同時に実施した。

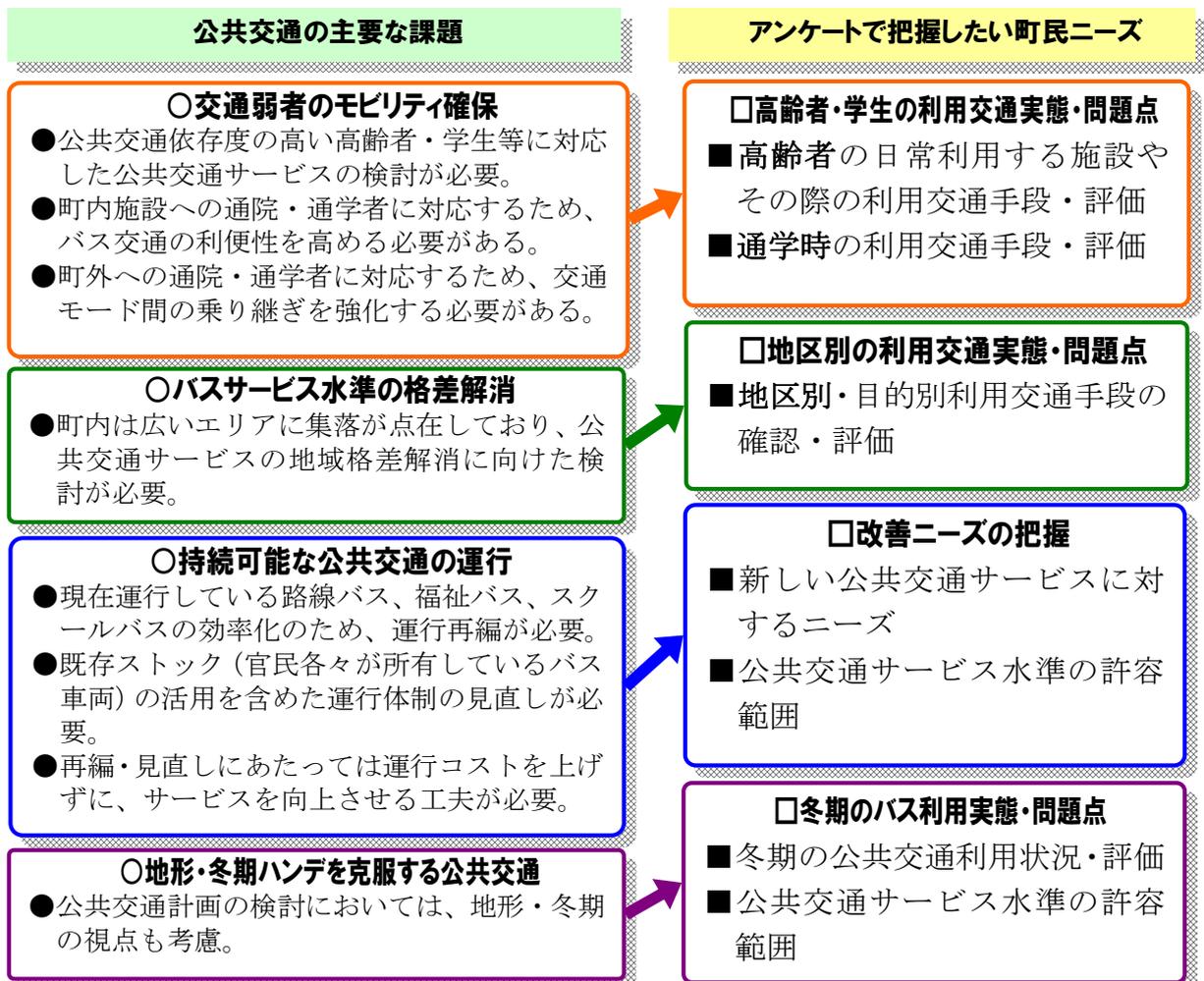


図 25 津南町の公共交通の課題と市民ニーズの把握項目

②アンケートの実施方法

地域公共交通総合連携計画の策定にあたり実施する町民アンケート調査の目的は以下の通り。

<調査の対象>

町内全世帯（約 3,500 世帯）※複数人回答可能、津南中等教育学校の生徒（約 220 名）

<調査手法>

町内全世帯：嘱託員を通じ、訪問配布、回収。

津南中等教育学校の生徒：学校を通じて依頼配布、回収。

<調査時期>

町内全世帯：平成 20 年 10 月下旬配布～11 月 10 日〆切

津南中等教育学校：平成 20 年 12 月中旬配布～12 月 25 日〆切

<調査項目>

表 9 アンケート調査のねらい・項目イメージ

調査のねらい	調査項目	調査対象	
		津南町 世帯全戸 調査	津南 中等教育 学校
属性・地域（集落）別の特性の把握	住所・性別・年齢・職業 免許有無・交通手段有無	○	○
（マイカー利用者） ■バス利用機会の確認	バスの利用頻度 公共交通を利用しない理由 バスを利用する条件 等	○	—
（公共交通利用者） ■公共交通利用実態の確認	外出で最も多い目的地 利用交通手段 利用バス路線名、バス停名 利用頻度 問題点・課題 バス利便性向上の場合の外出機会 交通不便による、行きたくても行けない経験の有無 等	○	○ ※通学のみ
■公共交通サービス水準の許容範囲	許容可能な公共交通サービス （減衰状況の確認） バス停までの許容距離 等	○	—
■今後のバスについて		○	○
■冬期の問題点		○	○
■自由回答		○	○

※別途、小学校・保育園へのスクールバス運行状況等を把握する Fax アンケート調査を実施した。

<配布アンケート用紙>

配布した町内全世帯アンケート調査票は次頁に示す通り。

【質問用紙】 津南町の公共交通に関するアンケート ※回答は、下記の質問をよく読んで、**黄色の用紙【回答用紙】**に直接ご記入ください。

設 問		選 択 項 目
【この質問は、全員お答えください】		
質問1 あなたの世帯の世帯構成や交通手段の状況についておたずねします。		
1-1	住所を教えてください。	津南町（ 回答用紙へ直接記入 ）※集落名（行政区）だけ記入、番地やアパート名などは要りません
1-2	性別を教えてください。	①男性 ②女性
1-3	年齢を教えてください。	回答用紙へ数字でお書きください
1-4	職業を教えてください。	①高校生 ②大学・短大生 ③専門学校・予備校生 ④会社員 ⑤公務員 ⑥会社役員 ⑦農業 ⑧自営業 ⑨専業主婦 ⑩アルバイト・パート ⑪定年退職者 ⑫無職 ⑬その他
1-5	運転免許を持っていますか？	①持っている ②持っていない
1-6	自分が使える自動車を持っていますか？	①自分専用で使える車を持っている ②家族共用で自分が優先的に使える ③家族共用だが自分はあまり使えない ④車を持っていない
1-7	日常的な交通手段は何ですか？ （主たるもの1つのみ）	①マイカー（自分で運転） ②バイク・原付 ③自転車 ④徒歩 ⑤車いす ⑥電動カート ⑦マイカー（家族や知人の送迎） ⑧鉄道 ⑨路線バス ⑩ひまわりバス ⑪タクシー ⑫介護タクシー ⑬その他・外出せず
1-8	携帯電話を持っていますか？	①自分専用のもを持っている ②家族共用だが自分が優先的に使える ③家族共用だが自分はあまり使えない ④携帯電話を持っていない
【この質問は、普段、主にマイカーで移動されている方のみお答えください】		
質問2 バスの利用についておたずねします。（※高速バスを除く、町内の路線バスを対象）		
2-1	バスはどの程度使いますか？	①週に1回程度は利用する ②月に1回程度は利用する ③年に2～3回程度は利用する ④年に1回程度は利用する ⑤全く利用しない ⇒質問2-4へ
2-2	【バス利用者のみ、お答えください】 主に利用するバス停名をお答えください。	バス停名を回答用紙へ直接記入：行き→自宅近くで乗車するバス停、 帰り→目的地近くで利用する近くのバス停
2-3	【バス利用者のみ、お答えください】 バスを使うのはどんなときですか？	【当てはまるもの全てお答えください】 ①お酒を飲む（飲んだ）とき ②旅行等に行くとき ③マイカーの都合がつかないとき（家族との競合など） ④ケガや病気などで運転ができないとき ⑤天候が悪いとき（降雪時等） ⑥その他
2-4	バスをあまり利用しない（または、全く利用しない）理由は どんなことですか？	【当てはまるもの全てお答えください】 ①本数が少ない ②路線が通っていない ③バス停がない・遠い ④料金が安い ⑤時間がかかる ⑥その他
2-5	利便性が向上すれば、バスの利用回数が増えますか？	①大幅に増える ②多少は増える ③今と変わらない ④わからない
【この質問は、普段マイカーを運転されず、公共交通（JR・路線バス・ひまわりバスも含みます）を利用している方、家族に送迎してもらっている方のみお答えください】		
質問3 あなたの日常の交通行動についておたずねします。通勤・通学・通院・買い物・趣味の活動などで、 普段最もよく行く場所（1つ） について教えてください。		
3-1	目的地	最も多く出かける先はどこですか？
		回答用紙に施設名などを具体的に記入 ※単に学校・病院だけではなく、施設が特定できる名称をお願いします
3-2	目的	そこには何をしに行っていますか？
		①通勤 ②通学 ③通院 ④買い物 ⑤習い事・趣味等 ⑥会合・集会等 ⑦保養 ⑧その他
3-3	出発時刻	何時ころ家を出ますか？
		①8時前 ②8時台 ③9時台 ④10時台 ⑤11時台 ⑥12時台 ⑦13時台 ⑧14時台 ⑨15時台 ⑩16時台 ⑪17時台 ⑫18時台 ⑬19時以降
3-4	到着時刻	目的地には何時ころ着きますか？
		①8時前 ②8時台 ③9時台 ④10時台 ⑤11時台 ⑥12時台 ⑦13時台 ⑧14時台 ⑨15時台 ⑩16時台 ⑪17時台 ⑫18時台 ⑬19時以降
3-5	交通手段 （行き）	行きの交通手段はなんですか？
		【当てはまるもの全てお答えください】 ①徒歩（5分以上のもの） ②自転車 ③バイク・原付 ④車いす ⑤電動カート ⑥家族や知人による送迎 ⑦鉄道 ⑧路線バス ⑨ひまわりバス ⑩タクシー ⑪介護タクシー ⑫その他
3-6	行き路線	バスの場合、主に利用するバス停名をお答えください。
		バス停名を回答用紙へ直接記入：自宅近くで乗車するバス停
3-7	立ち寄り 施設	主な目的地以外にどこかに立ち寄りますか？
		回答用紙に施設名などを具体的に記入 ※単に学校・病院だけではなく、施設が特定できる名称をお願いします

3-8	帰宅時刻	何時ころ家に帰ってきますか？	①8時前 ②8時台 ③9時台 ④10時台 ⑤11時台 ⑥12時台 ⑦13時台 ⑧14時台 ⑨15時台 ⑩16時台 ⑪17時台 ⑫18時台 ⑬19時以降
3-9	交通手段 (帰り)	帰りの交通手段はなんですか？	【当てはまるもの全てお答えください】 ①徒歩(5分以上のもの) ②自転車 ③バイク・原付 ④車いす ⑤電動カート ⑥家族や知人による送迎 ⑦鉄道 ⑧路線バス ⑨ひまわりバス ⑩タクシー ⑪介護タクシー ⑫その他
3-10	帰り路線	バスの場合、主に利用するバス停名をお答えください。	バス停名を回答用紙へ直接記入 : 目的地近くで乗車するバス停
3-11	頻度	そこにはどのくらいの割合で行きますか？	①ほぼ毎日(週5日以上) ②週の半分程度 ③週に1、2回程度 ④2週間に1回程度 ⑤月に1回程度 ⑥それ以下
3-12		上記の質問(3-1から3-11)で答えた交通行動について不便さを感じていますか？	①大いに感じる ⇒質問3-13へ ②ある程度感じる ⇒質問3-13へ ③どちらとも言えない ⇒質問4へ ④ほとんど感じない ⇒質問4へ ⑤全く感じない ⇒質問4へ
3-13		【不便さを感じる方のみ、お答えください】 具体的に不便な点はどこですか？	【当てはまるもの全てにお答えください】 ①駅・バス停までの歩く距離が長い ②駅・バス停までの道が悪い・きつい ③路線が通っていない・路線が少ない ④運行本数が少ない ⑤運賃が高い ⑥時間が不正確 ⑦公共交通同士の連絡が悪い ⑧バス・鉄道のスピードが遅い ⑨家族や知人に送迎を頼むのが心苦しい ⑩送迎してくれる人との時間が合わない ⑪その他
3-14		上記の質問(3-1)の目的地へバスを利用する場合、行き・帰りそれぞれについて、あったら利用したいと思う時間帯はいつですか？ ※現在の運行時間に関わらず、あったら利用する時間を記入	【一番利用したいバスの区間・方向・時間帯】 「行き(自宅から目的地へ)」、「帰り(目的地から自宅へ)」それぞれについて記入 時間帯: ①朝(～9時) ②午前(9～12時) ③午後(12～17時) ④夕方(17～19時) ⑤夜間(19時以降) 時刻: []時台 (⇒回答用紙に時刻に記入)
3-15		もし、上でお答えになったような交通不便が解消されれば、外出する機会、友人等と交際する機会等は増えますか？	①かなり増える ②ある程度増える ③今と変わらない ④わからない
3-16		現在、交通手段がないことによって、行きたくても行けないところはありますか？	①ある (⇒回答用紙に具体的な名称を記入) ②ない
質問4 公共交通に対するニーズについておたずねします。			
4-1		最寄りの公共交通の駅・バス停まで徒歩で最大どのくらいの距離であれば、許容できますか？	①5分以内 ②10分以内 ③20分以内 ④30分以内 ⑤30分以上でも可
4-2		あなたの家から津南町中心部まで移動するとき、最も高くてもどのくらいの料金であれば、許容できますか？	①100円以内 ②200円以内 ③300円以内 ④500円以内 ⑤1000円以内 ⑥2000円以内 ⑦それ以上でも可
【以降の質問は、全ての方がお答えください】			
質問5 今後のバスについておたずねします。			
5-1		現在、町では路線バスへの補助やひまわりバス、スクールバスの運行等で、年間約8,500万円を支出しています。ご存知でしたか？	①知っていた ②知らなかった ③支出は知っていたが、金額までは知らなかった
5-2		今後のバスのあり方について、あなたの考えに近いものはどれですか？	①税金の負担を増やしてでも、公共交通を今以上に充実する ②現状なみの負担で、現在の公共交通を維持する ③公共交通の縮小もやむを得ない ④その他 (⇒回答用紙にご意見を自由に記入)
5-3		もし、次のような交通手段があったら、利用したいですか？	【当てはまるもの全てお答えください】 カッコ内の○はメリット、×はデメリットを示しています ①乗合タクシー (○:戸口まで送迎、○:バスと同程度の料金、×:予約が必要、×:何軒も立ち寄るため時間がかかる) ②福祉バス・スクールバスへの相乗り (○:バスの効率化、○:選択肢が増える、×:高齢者や小学生と一緒に乗り込むことの違和感) ③地域の助け合いによる送迎サポート (○:話し合いにより柔軟な運行が可能となる、×:曜日ごとの担当者制など地域への負担が増える) ④その他 (⇒回答用紙にご意見を自由に記入)
質問6 冬期の利用交通について、ご意見やご要望があればお書き下さい。何でも結構です。できるだけ具体的にお書きください。(⇒回答用紙にご意見を自由に記入)			
質問7 最後に津南町の公共交通機関のあり方について、ご意見やご要望があればご自由にお書きください。何でも結構です。できるだけ具体的にお書きください。(⇒回答用紙にご意見を自由に記入)			

質問 5 冬期の登下校におけるバスや鉄道の利用について、感じていること、意見があればお書きください。

質問 6 登下校の公共交通について、感じていること、意見があればお書きください。

質問は以上です。ありがとうございました。

(2) 住民アンケート調査結果

<アンケート回収状況>

- ・配布数 全世帯（約 3,500 世帯）・・・回収があった世帯数 2,007 世帯（57%）
回答があった人数 5,293 票（人口の 46%）

<全回答者の属性>

- ・回答者の男女比はほぼ同数、年齢は 70 歳以上が 30%、自分で使える車を所有している人が 61%を占めている。
- ・日常的な交通手段は、マイカー（自分で運転）が 65%を占めている。

<マイカー利用者の回答傾向>

- ・マイカー利用者のバス利用頻度は、「全く利用しない」が 60%を占めている。
- ・バスを利用する目的は、「お酒を飲んだとき」、「マイカーの都合がつかなくなったとき」が多い。
- ・バスを利用しない理由は、「運行本数が少ない」、「時間がかかる」が多い。
- ・バス利便性が向上した場合のバス利用意向は、「今と変わらない」が 49%を占めている。

<公共交通利用者（家族や知人による送迎を含む）の回答傾向>

【利用目的と交通手段】

- ・公共交通を利用する目的は、「通院」、「買い物」が多く、目的地では「津南病院」が最も多い。
- ・利用交通手段は、「路線バス」、「送迎」が多い。

【バス利用の不便さ】

- ・「大いに感じる」、「ある程度感じる」という意見が、約 6 割を占めている。
- ・不便な点として、「運行本数が少ない」という意見が約 69%と最も多く、次いで、「駅・バス停まで歩く距離が長い」という意見が多い。

【バス利用意向（利便性向上による利用意向）】

- ・交通不便が解消されれば、「かなり増える」、「ある程度増える」という回答が半数を占めている。
- ・「大赤沢地域」、「三箇地域」の約半数の人が、交通手段がないことで行きたいところに行けないと感じている。

<公共交通に対するニーズ>

【許容徒歩距離・時間】

- ・最寄り駅やバス停までの許容徒歩距離・時間は、概ね「10 分以内」となっている。

【許容徒歩距離・時間】

- ・津南町中心部までの料金許容範囲は、概ね「300 円以内」となっている。

【質問 1】 回答者属性

- ・ 性別は、男女ほぼ同数となっている。
- ・ 年齢は、70 歳以上が約 30%と最も多くを占めている。
- ・ 職業は、会社員・無職・農業の順に多くなっている。

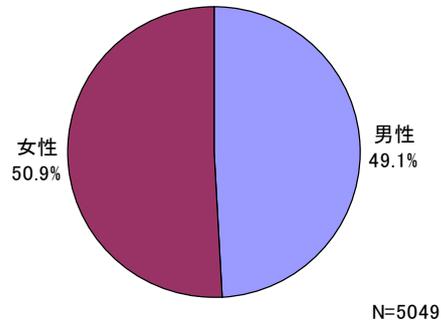


図 26 回答者属性（性別）

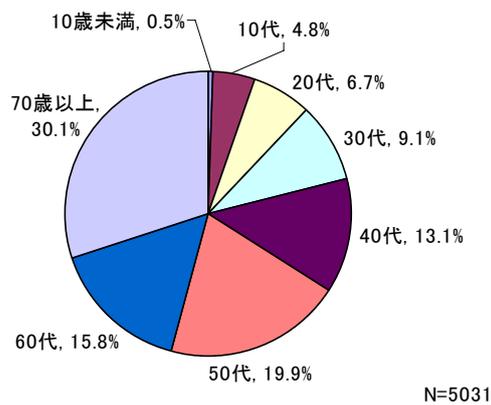


図 27 回答者属性（年齢）

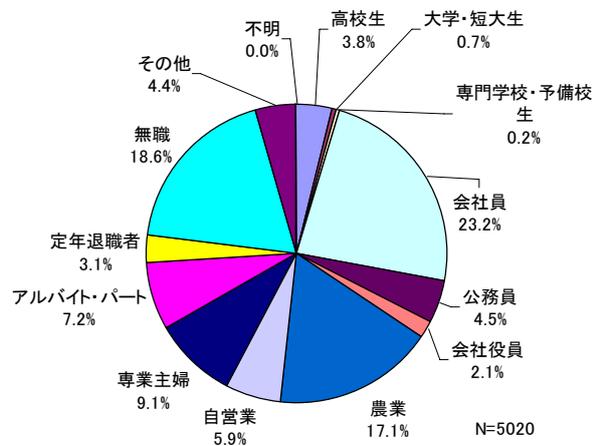


図 28 回答者属性（職業）

- ・ 運転免許は、全体の約 75%が保有している。
- ・ 自分専用で使える車を持っている人は、約 61%を占めている。。

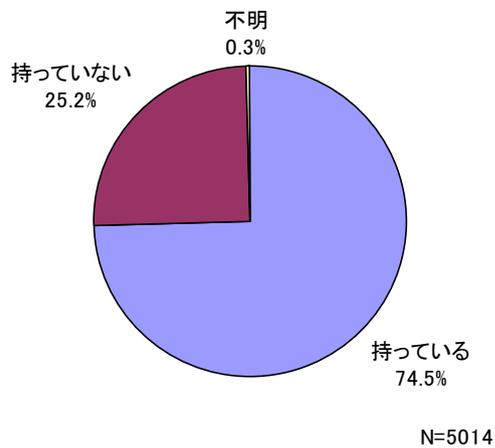


図 29 回答者属性（運転免許の有無）

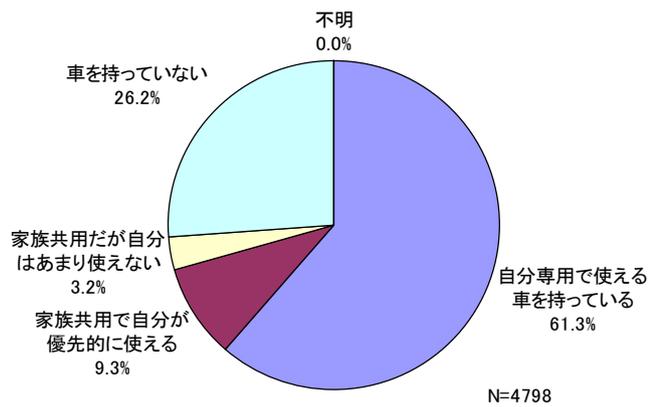


図 30 回答者属性（自動車の有無）

- ・ 主な日常の交通手段は、マイカー（自分で運転）が約 65%と過半数を占めている。
- ・ 地域別では、大赤沢地域や結東地域で公共交通の利用が若干多くなっている。

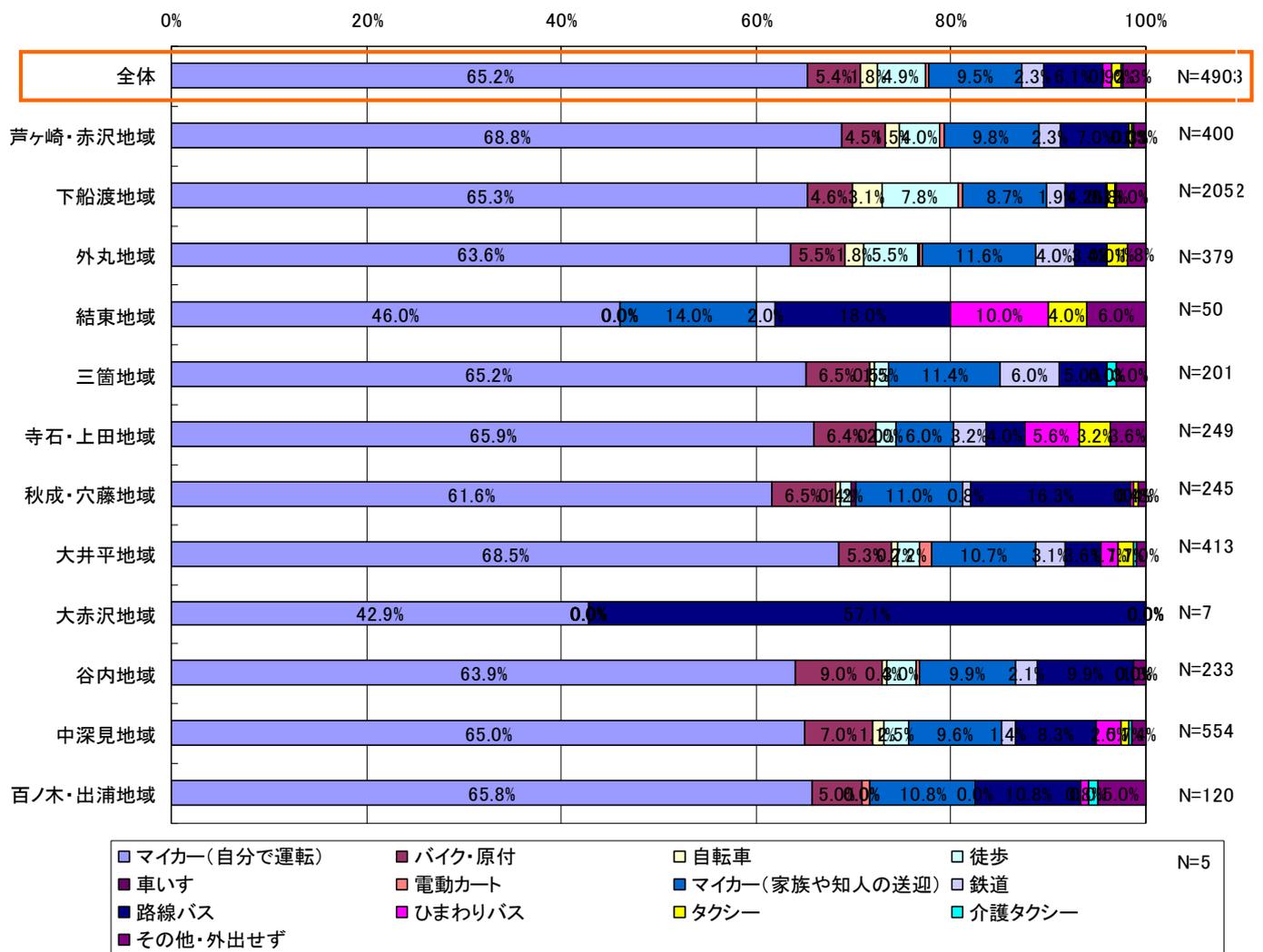


図 31 回答者属性（日常的な交通手段）

【問2】マイカー利用者回答項目（* 普段マイカーを利用している町民）

① マイカー利用者のバス利用頻度

- ・バスを全く利用しない人が過半数を占め、利用頻度は低い。
- ・地域的には、秋成・穴藤地域、芦ヶ崎・赤沢地域で「週に1回」利用者が存在する。

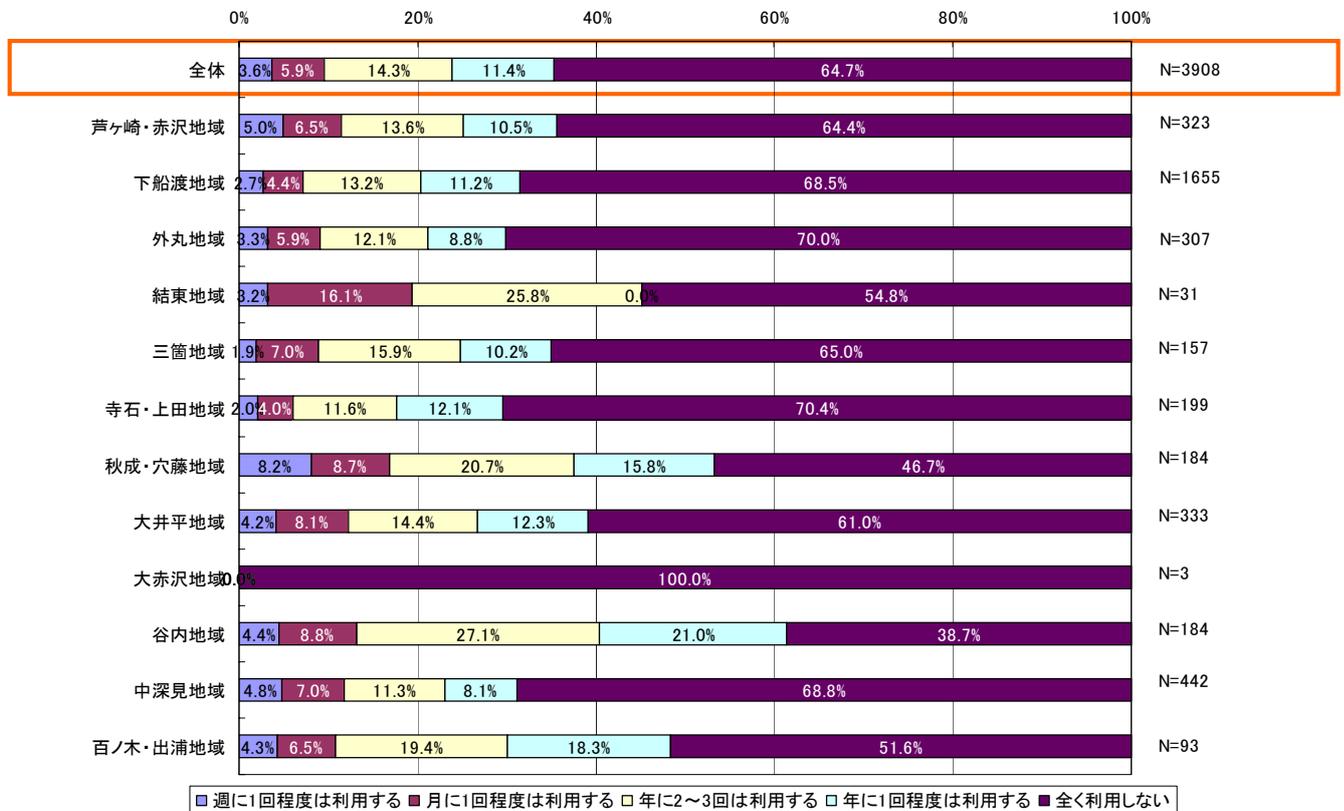


図 32 マイカー利用者のバスの利用頻度

② マイカー利用者のバス利用目的（上記①で利用すると回答した方のみ回答）

- ・バスを利用する目的は、「お酒を飲む（飲んだ）とき」が最も多く、次いで「マイカーの都合が悪いとき」、「旅行等に行くとき」、が多くなっている。

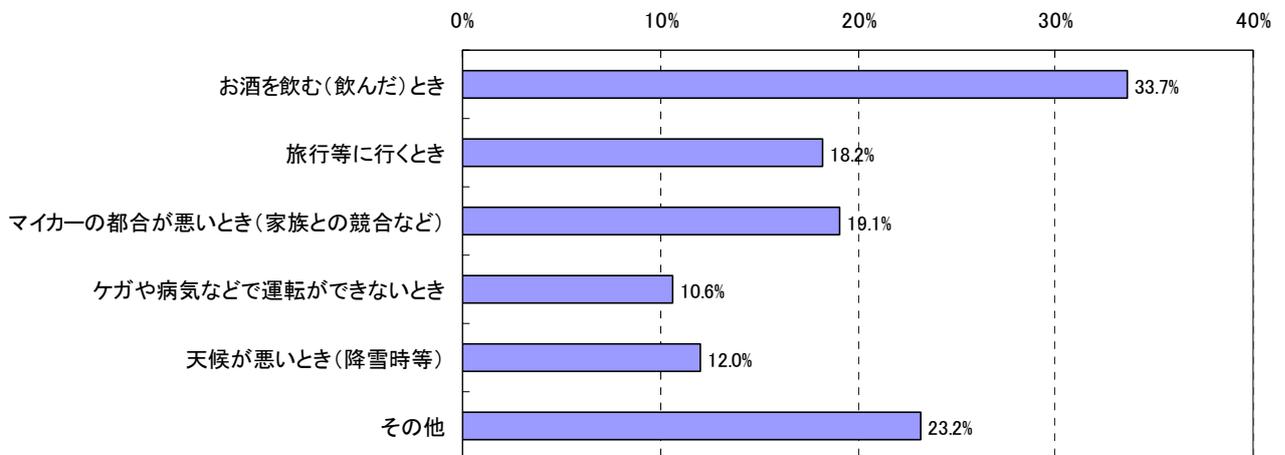
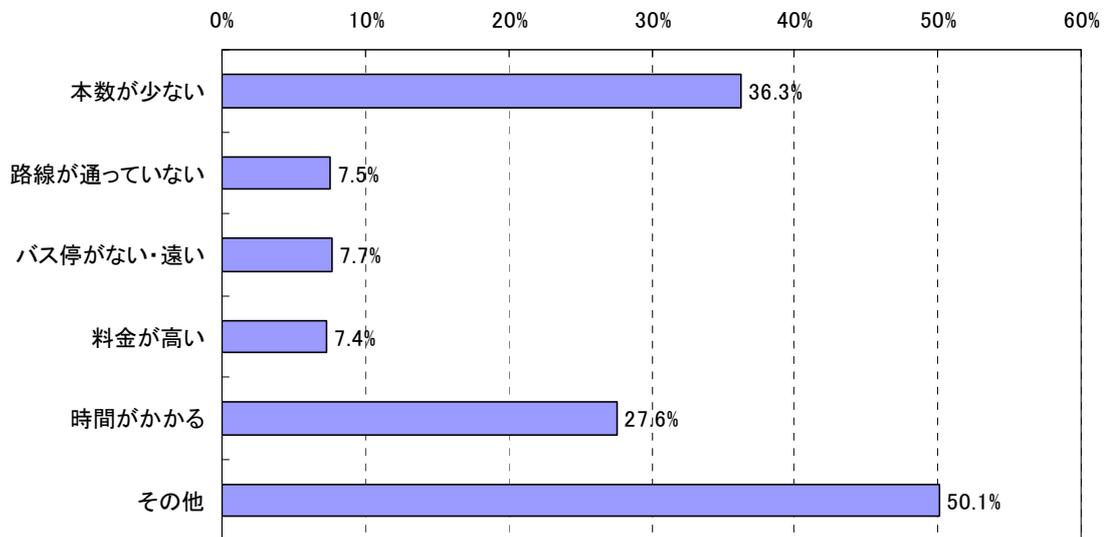


図 33 マイカー利用者のバスの利用目的

N=4929

③ マイカー利用者の普段バスを利用しない理由

・バスを利用しない理由としては、「本数が少ない」が最も多く、次いで「時間がかかる」が多い。



N=3249

図 34 マイカー利用者のバスを利用しない理由

④ マイカー利用者のバス利用意向（利便性向上後、バス利用機会の変化）

・全体の約5割の人が、利便性が向上してもバス利用は「今と変わらない」と回答している。

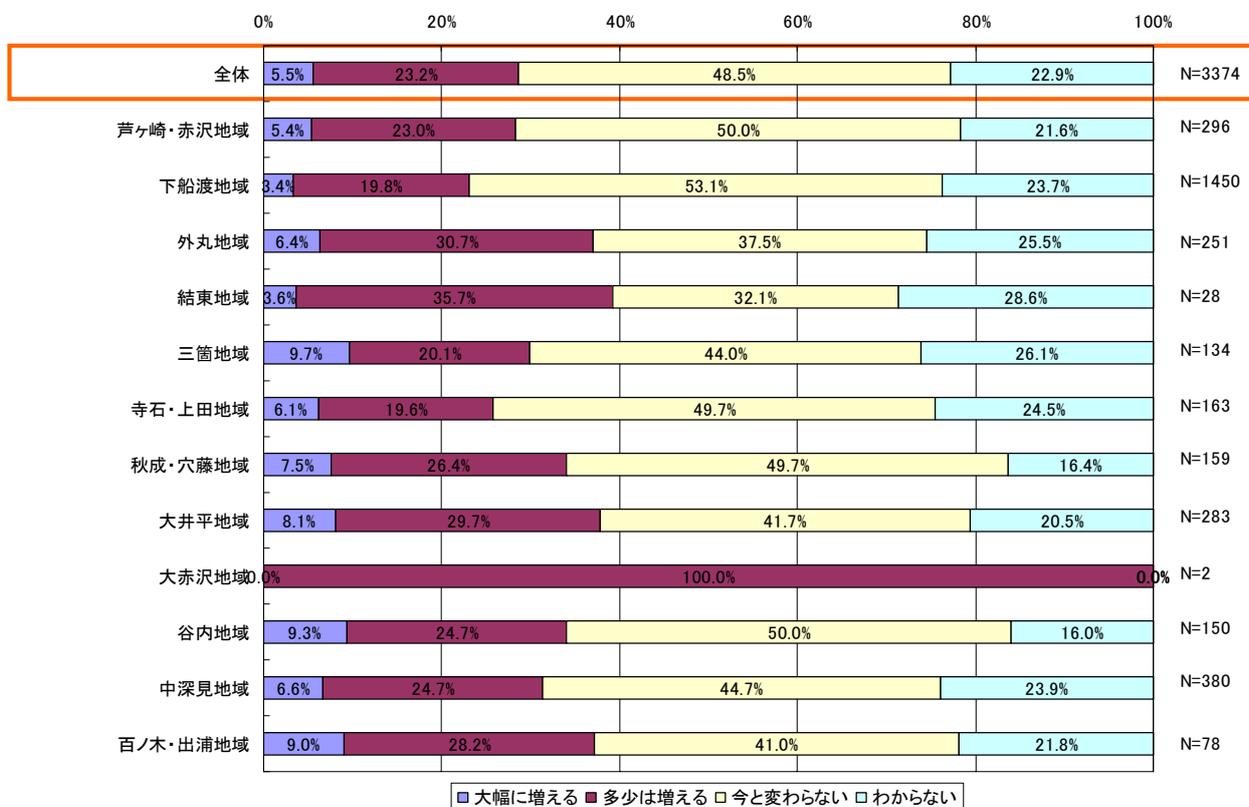


図 35 マイカー利用者のバス利用意向

【問3】公共交通利用者の回答項目（* 普段公共交通を利用している町民）

① 公共交通利用者の利用目的

- ・ 利用目的は、「通院」が最も多く（目的地は津南病院等）、次いで、「買い物」が多い。
- ・ 「ひまわりバス」は、主目的が「通院」であるが、2割弱はそれ以外の利用目的となっている。
- ・ 公共交通利用者の7割以上が60歳以上の年齢層となっている。

No.	行き先	回答者数
1	津南病院	230
2	病院	132
3	十日町高校	56
4	農協	45
5	十日町	44
6	上村病院	28
7	大割野	26
8	生活センター	16
9	会社	14
10	十日町病院	13

図 36 主な行き先

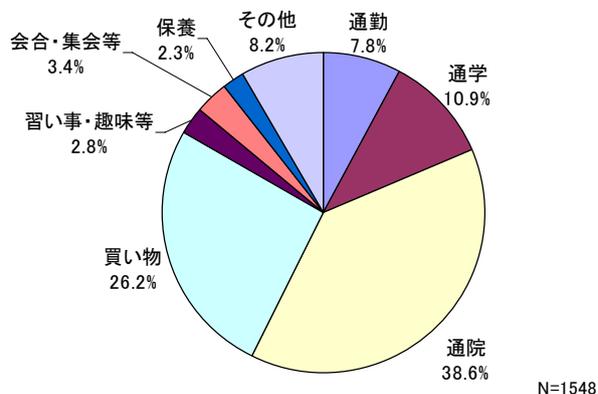


図 37 公共交通の利用目的

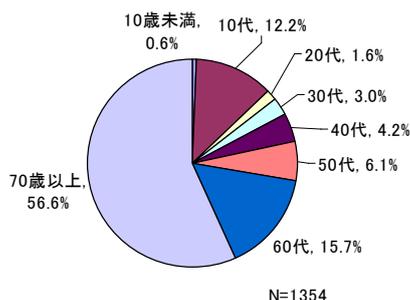


図 38 利用者の年齢層

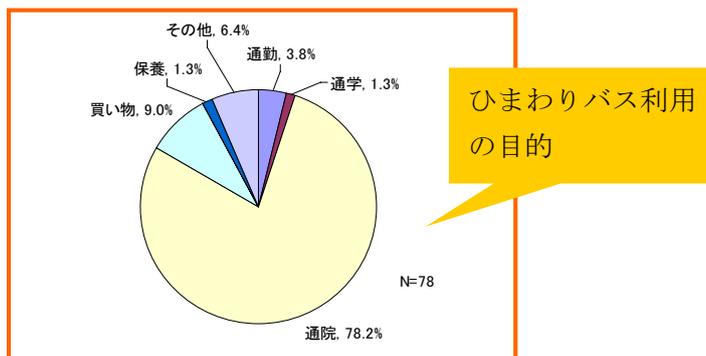


図 39 ひまわりバスの利用目的層

② バス利用時間（通院・買い物目的：出発時刻－帰宅時間）

- ・ 利用目的で最も多い「通院」では、8時台に出発、昼頃帰宅する割合が多い。

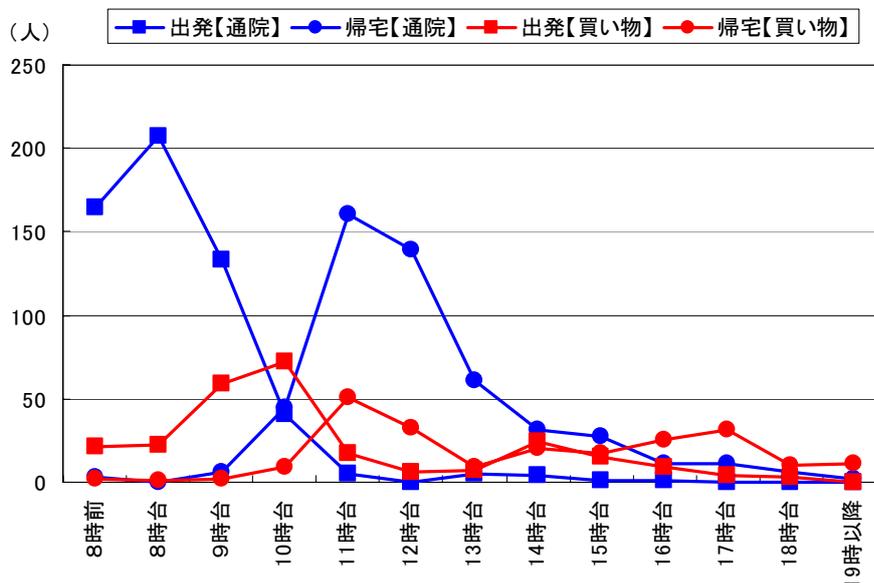


図 40 バス利用時間（通院・買い物目的：出発時刻－帰宅時刻）

③ 公共交通利用者の交通手段

- ・ 目的地までの交通手段では、「路線バス」が最も多く、次いで「家族や知人による送迎」が多い。
- ・ 「行き」、「帰り」での利用率が若干異なっており、「帰り」の場合にタクシー利用が若干みられる。

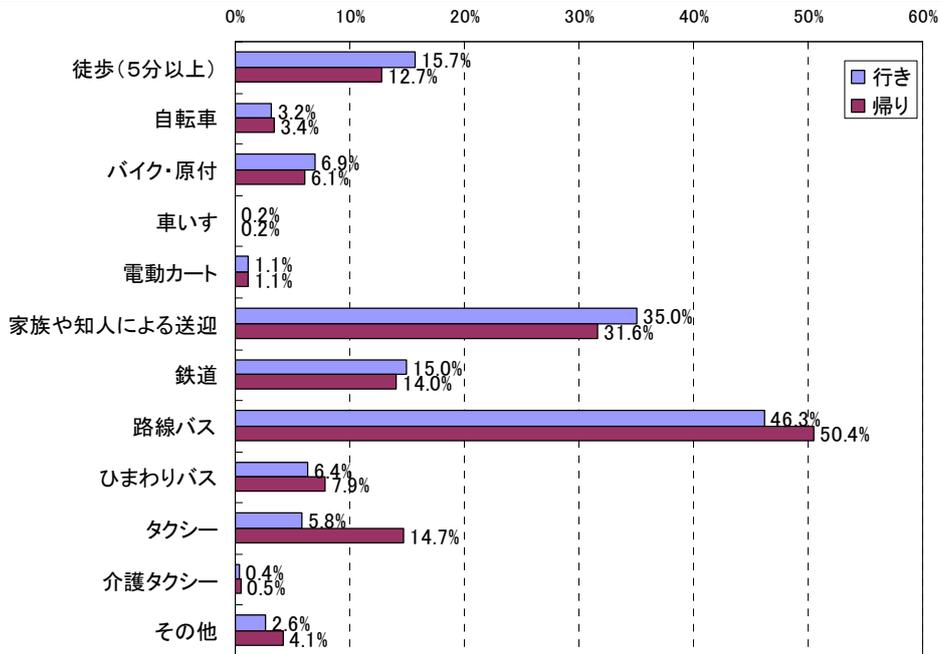


図 41 利用交通手段（行き・帰り）

④ 公共交通の利用頻度

- ・ 全体傾向として、「ほぼ毎日」の利用が約 27%で、「週の半分」と「週 1, 2 回」を合わせて約半数を占める。

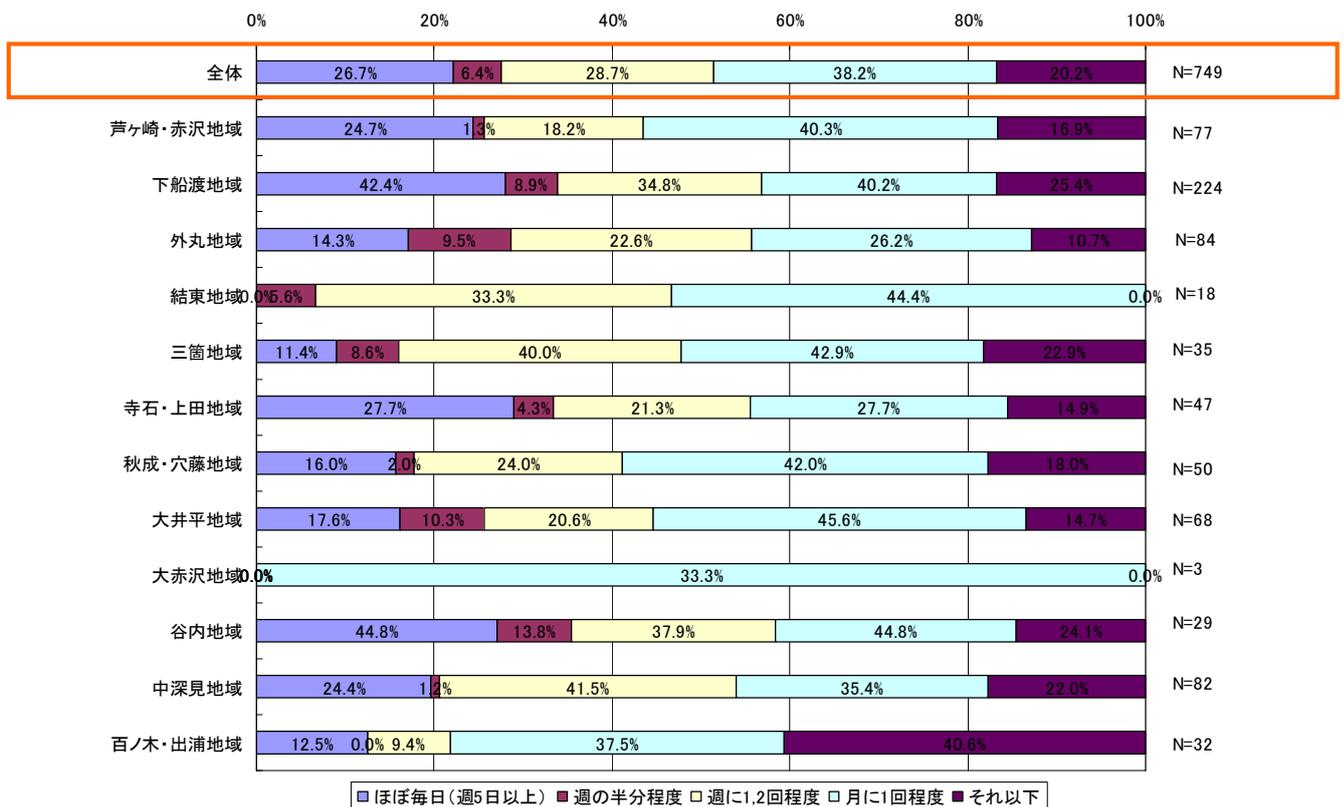


図 42 利用頻度

⑤ バス利用の不便さ

・「大いに感じる」、「ある程度感じる」という意見が、約6割を占めている。

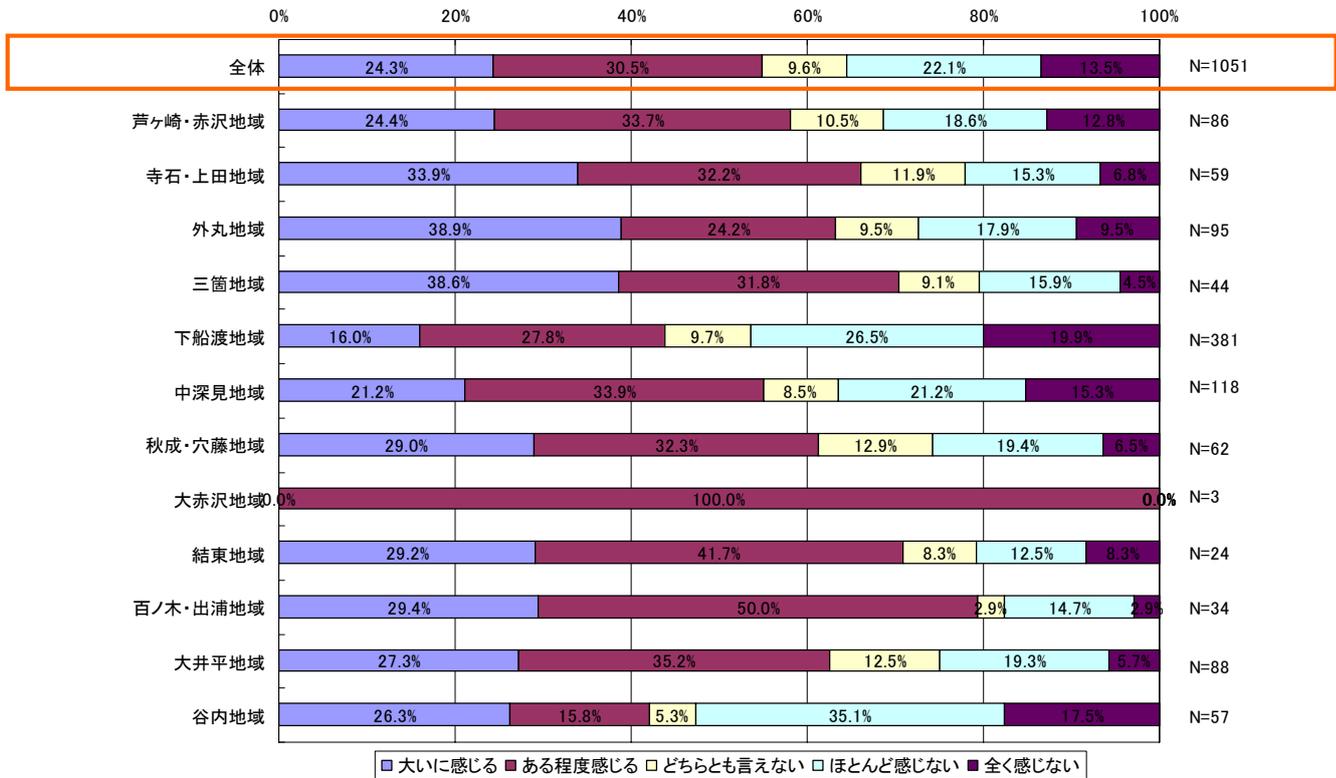


図 43 バス利用の不便さ

⑥ 不満足理由 (上記⑤で不満と回答した方のみ回答)

・不便な点として、「運行本数が少ない」という意見が 69%と最も多くを占めている。次いで、「駅・バス停までの歩く距離が長い」という意見が多くなっている。

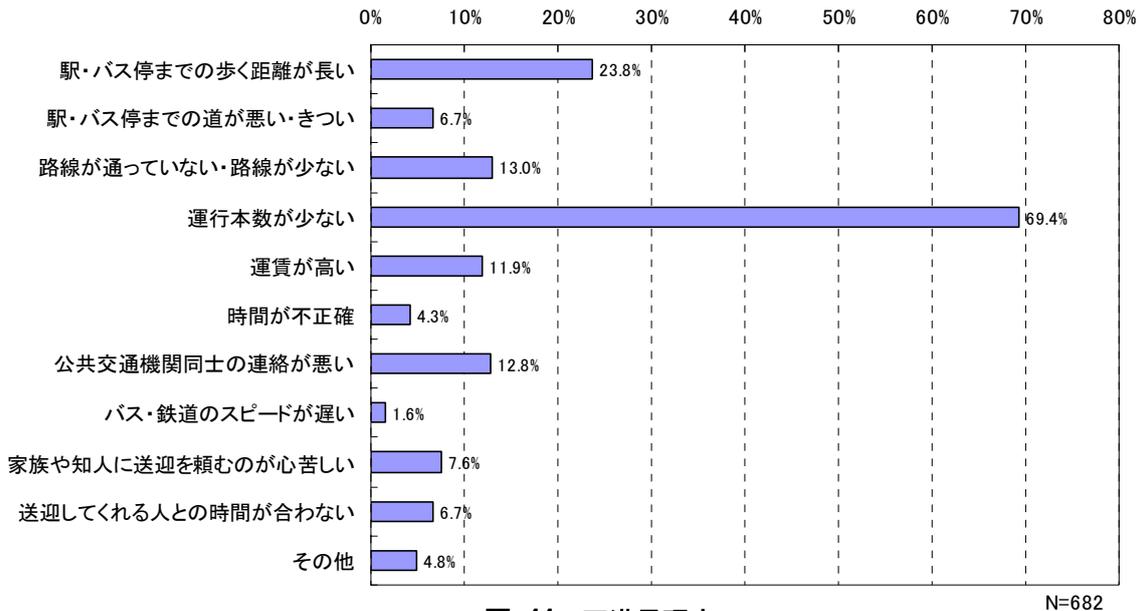


図 44 不満足理由

⑦ バス利用者の今後の利用意向（利便性向上後、バス利用機会の変化）

・交通不便が解消されれば、「かなり増える」、「ある程度増える」という回答が全体の約半数を占めている。

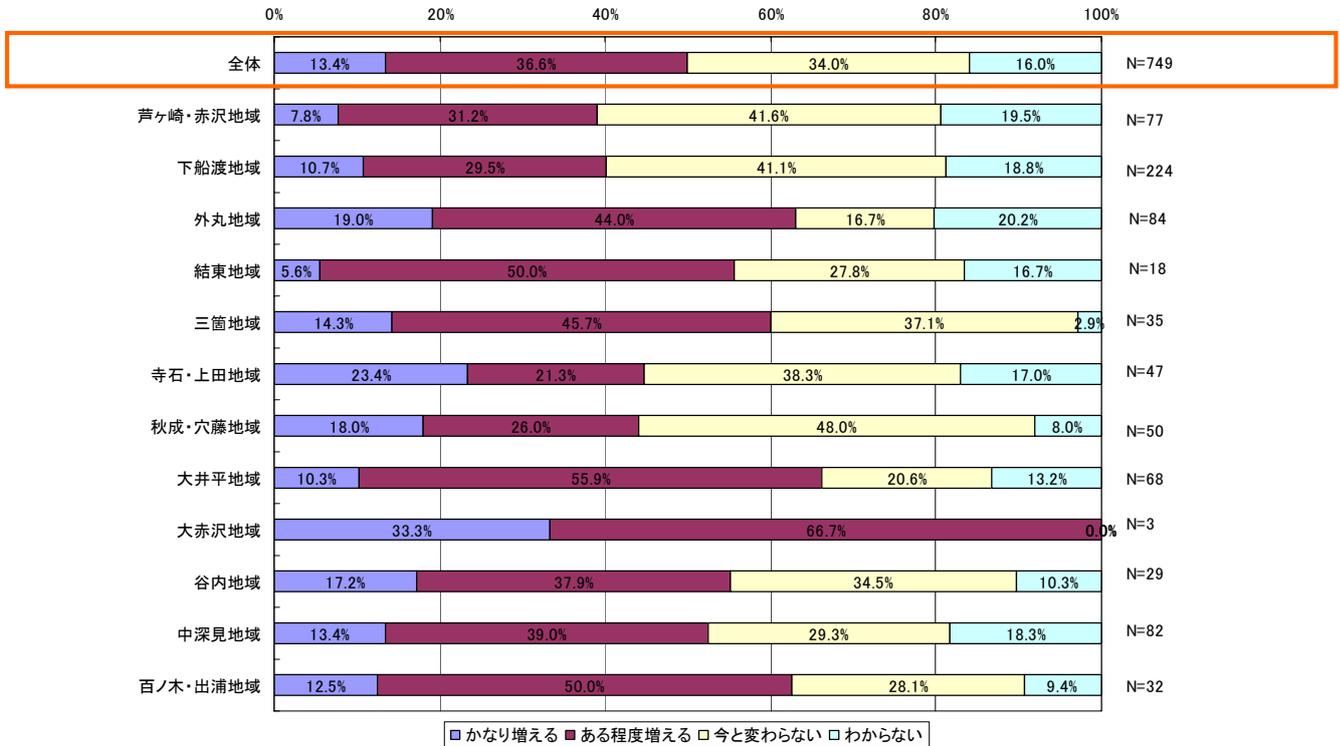


図 45 バス利用意向（利便性向上後、バス利用機会の変化）

⑧ 交通手段がないことで行けないところの有無

・「大赤沢地域」、「三箇地域」の約半数の人が、交通手段がないことで行きたいところに行けないと感じている。

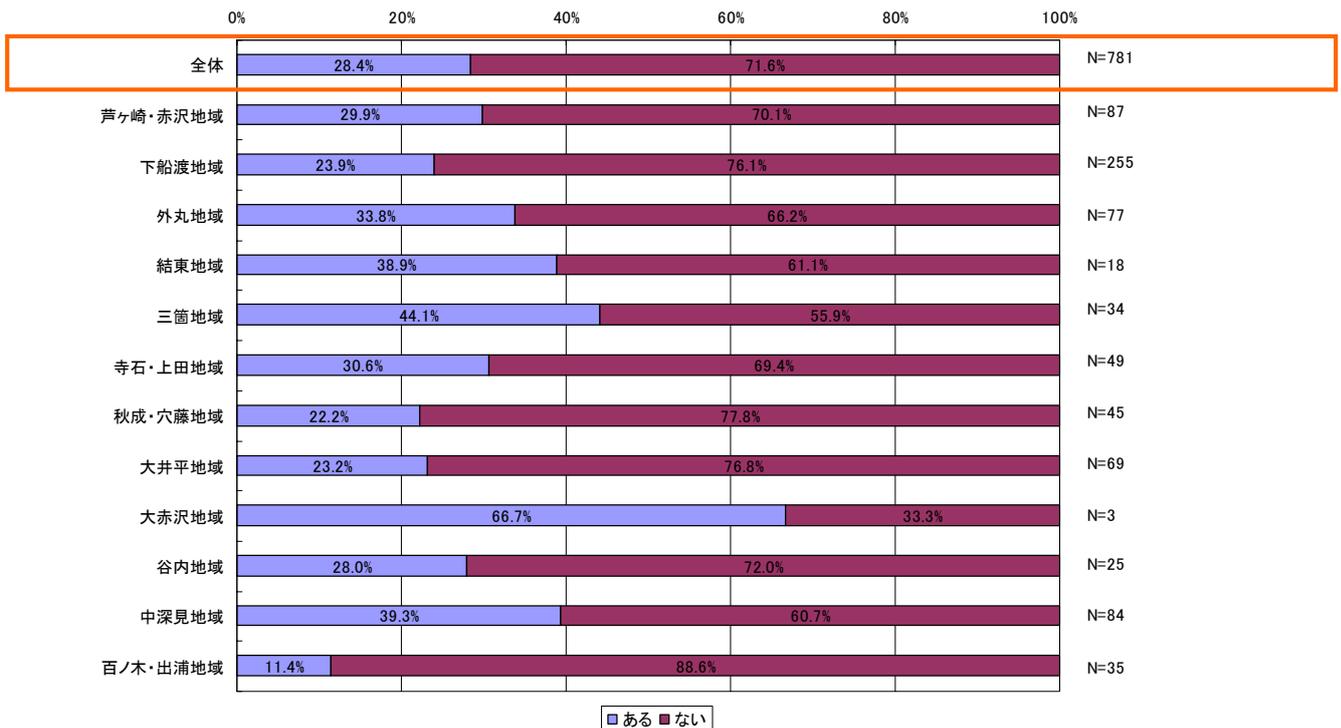


図 46 交通手段がないことで行けないところの有無

【問4】公共交通に対するニーズ

① 許容徒歩距離・時間

・最寄りの駅やバス停までの徒歩での許容範囲（時間）は、「10分以内」が、大多数を占めている。

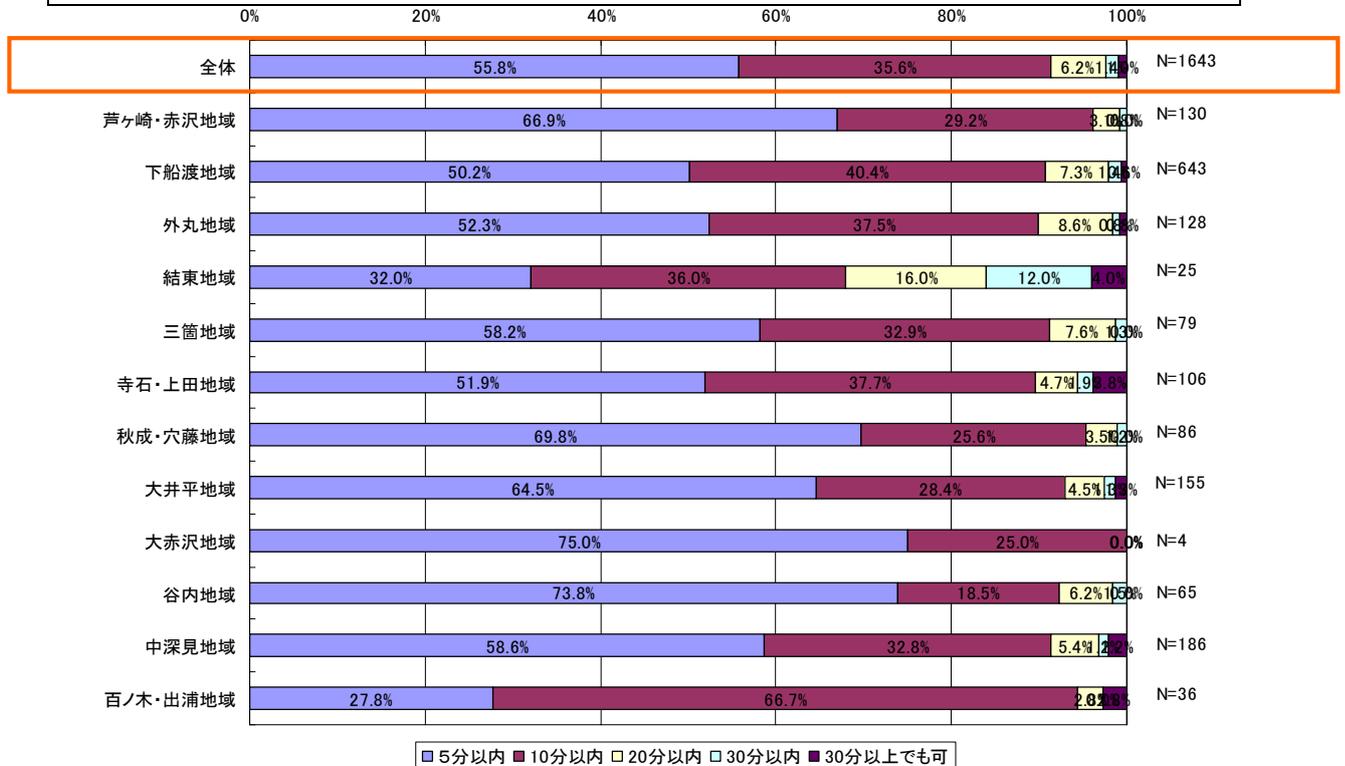


図 47 許容徒歩時間

② 許容料金設定

・津南町中心部までの料金の許容範囲は、「300円以内」が大多数を占めている。

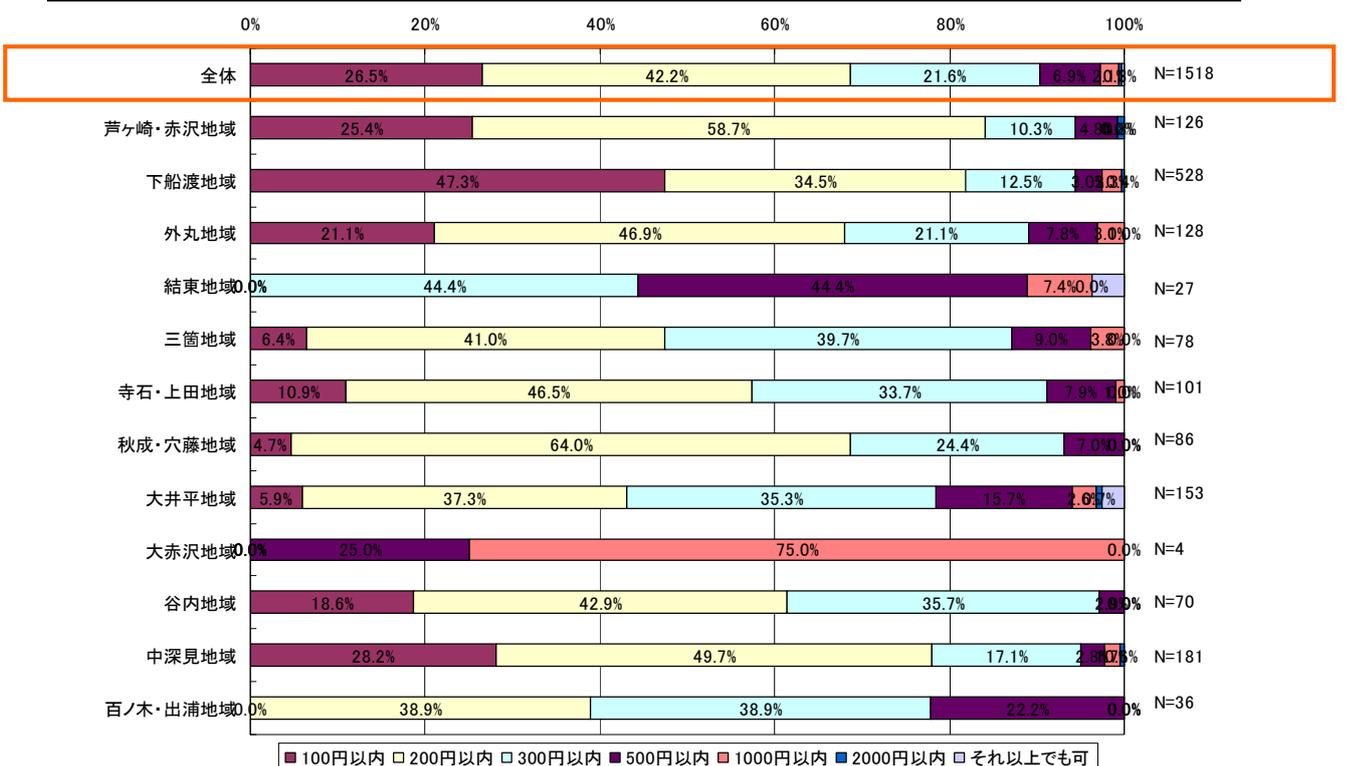


図 48 許容料金設定

【問5】今後のバスについて

① 公共交通運行経費の認知度

・公共交通運行経費については、「知らなかった」、「金額までは知らなかった」という人が多数を占めている。

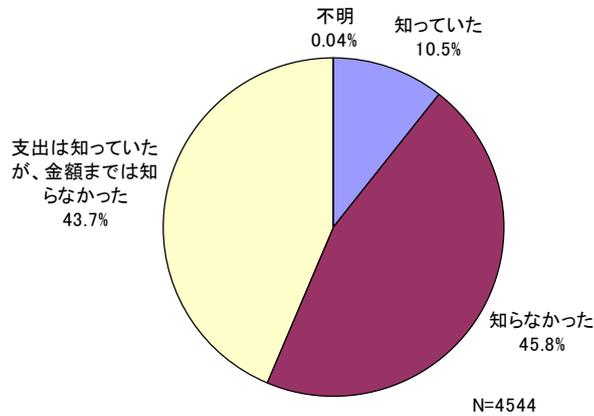


図 49 公共交通運行経費の認知度

② 今後のバスのあり方

・今後のバスのあり方については、「現状並みの負担で現在の公共交通を維持する」という意見が最も多い。

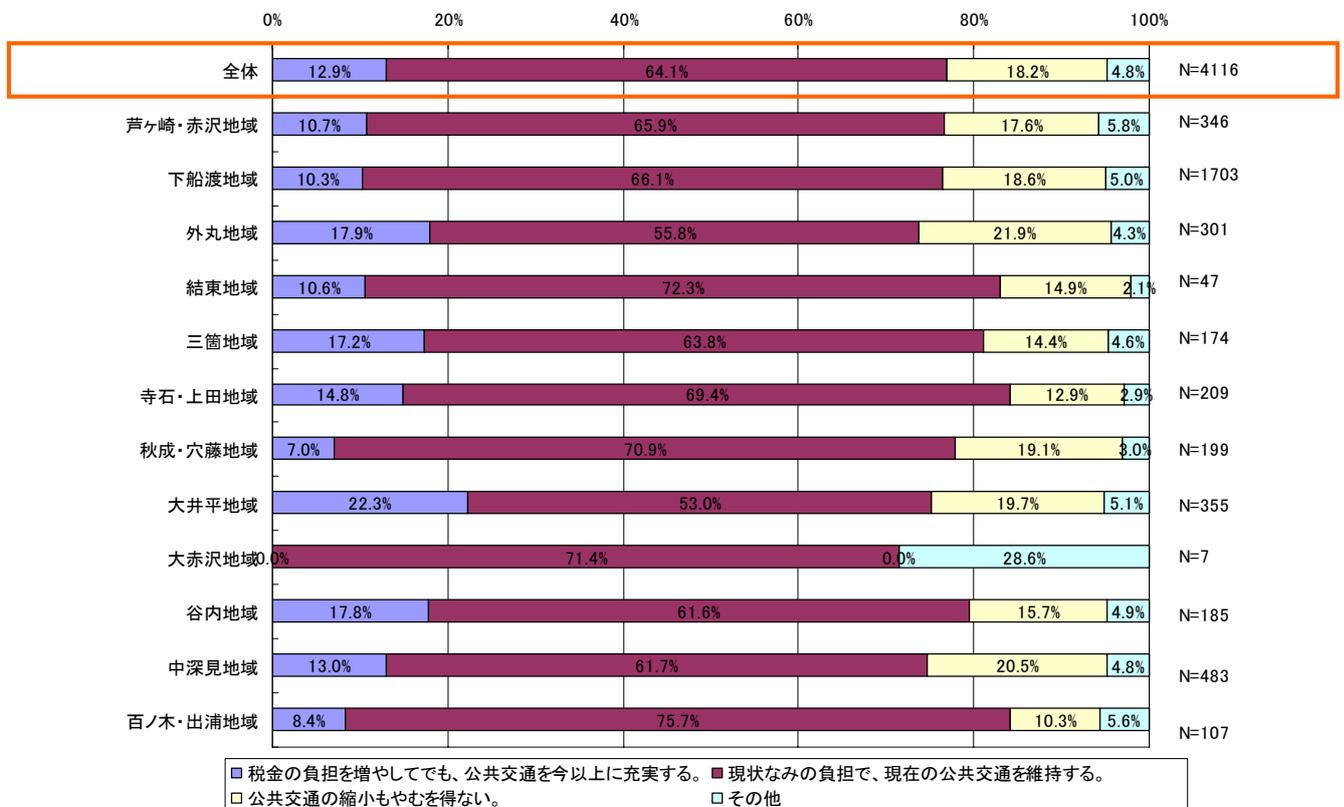


図 50 今後のバスのあり方

③ 新しい交通手段の利用意向

・ 今後利用したい交通手段としては、「福祉バス・スクールバスへの相乗り」が最も多く、次いで「乗合タクシー」が多い。

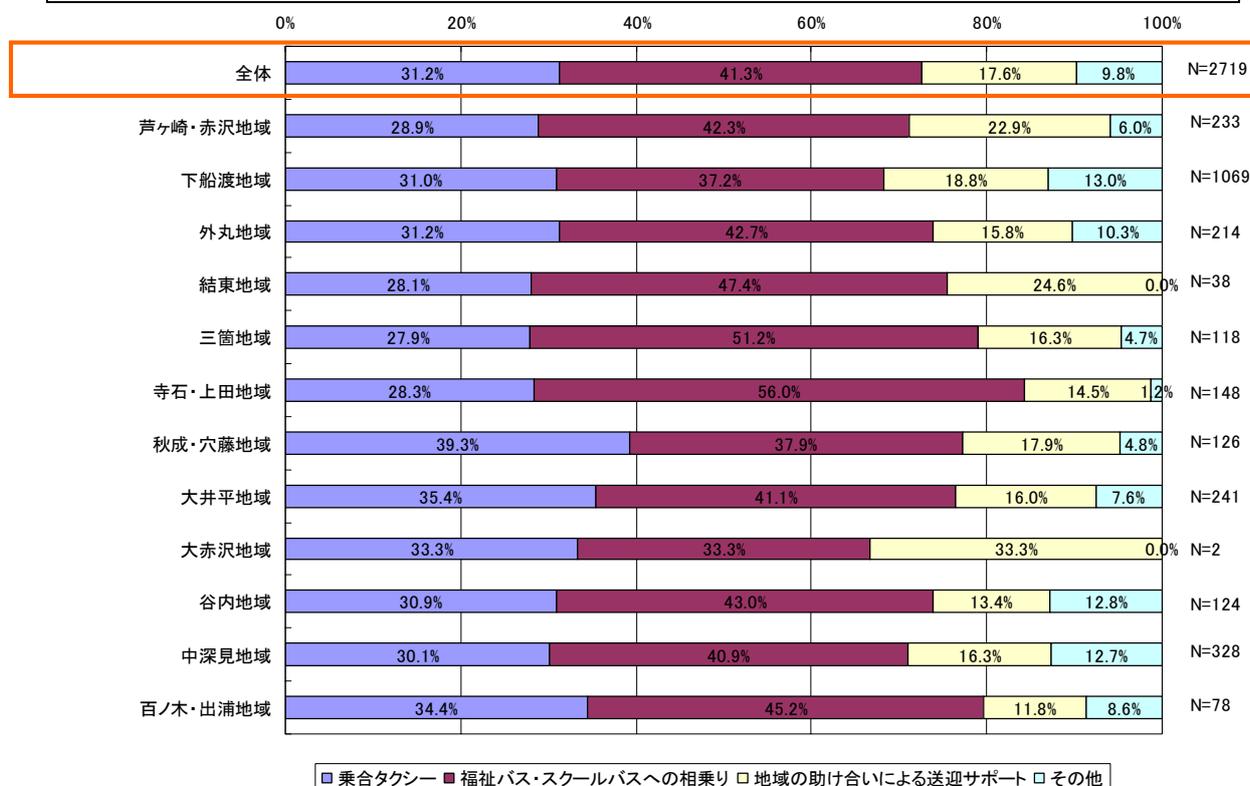


図 51 新しい交通手段の利用意向

(3) 津南中等教育学校生徒アンケート調査結果

<アンケート回収状況>

・配布 全生徒（1～3年生 約220名） 回収172票（77%）

<回答者の属性>

【通学状況】

- ・回答者の約6割は津南町外からの通学である。
- ・町外（市町村別）では、十日町市からの通学が約85%を占め、次いで、南魚沼市が多い。
- ・利用交通手段は、津南町内の通学では路線バスが約47%で最も多く、十日町市からの通学では路線バスが約90%で殆どを占めるほか、送迎が40%と多く、南魚沼市は送迎利用者が約33%となっていた。

<バス利用者の意見>

【バス利用の不便な点】

- ・不満を感じている生徒は、6割以上と高い。
- ・不満な点としては、「運行本数」「運賃」に対するものが多い。

<自動車送迎など利用者の意見>

【自動車利用者の登校下校における公共交通利用】

- ・「バスが不便で利用できない」が多くなっていた。
- ・市町村別では、南魚沼市で「バスが不便で利用できない」が多くなっていた。

【質問 1】 回答者属性

- ・ 回答者の地域構成は、「津南町内」が 38.4%、「他市町村」が 61.6%となっている。
- ・ 町外では、「十日町市」が 84.9%と大多数を占めている。

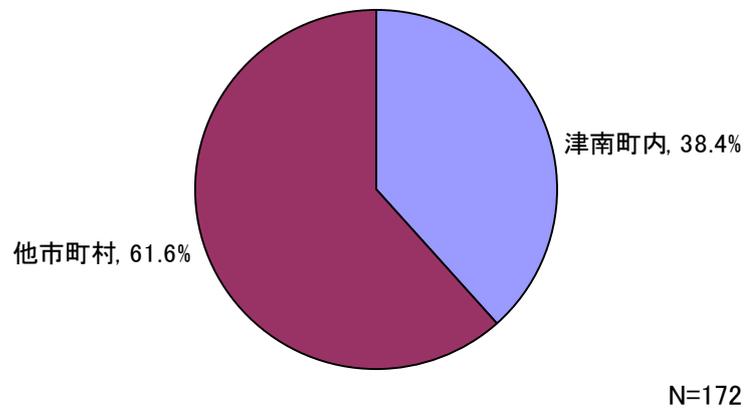


図 52 回答者属性 (町内外)

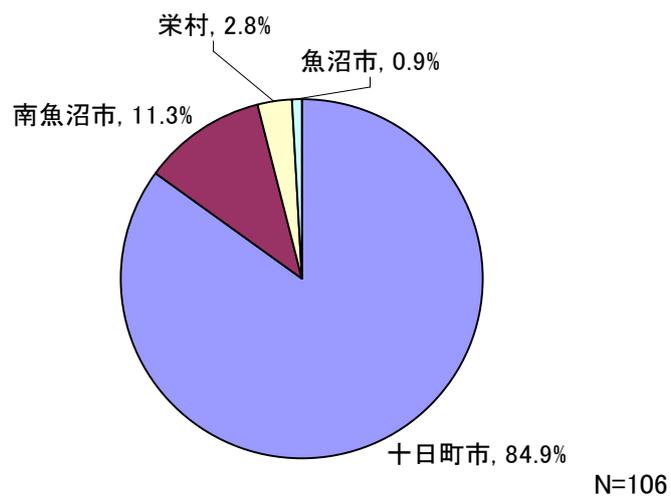


図 53 回答者属性 (町外 市町村別)

- ・ どの市町村も「バス」と「車による送迎」の利用が多い。
- ・ 「南魚沼市」「栄村」「魚沼市」では「鉄道」も利用率が高い。
- ・ 登校時間は「7:30～8:00」、所要時間は「30～59分」が最も多い。

※回答は、複数回答

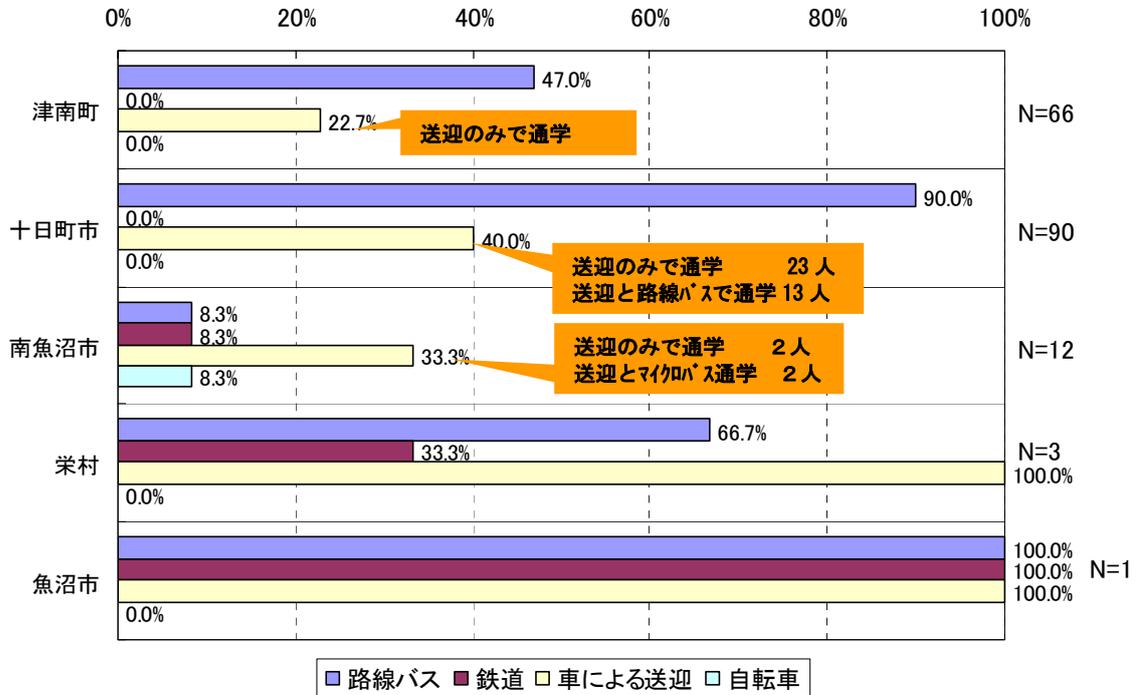


図 54 回答者属性（利用交通手段 ※複数回答）

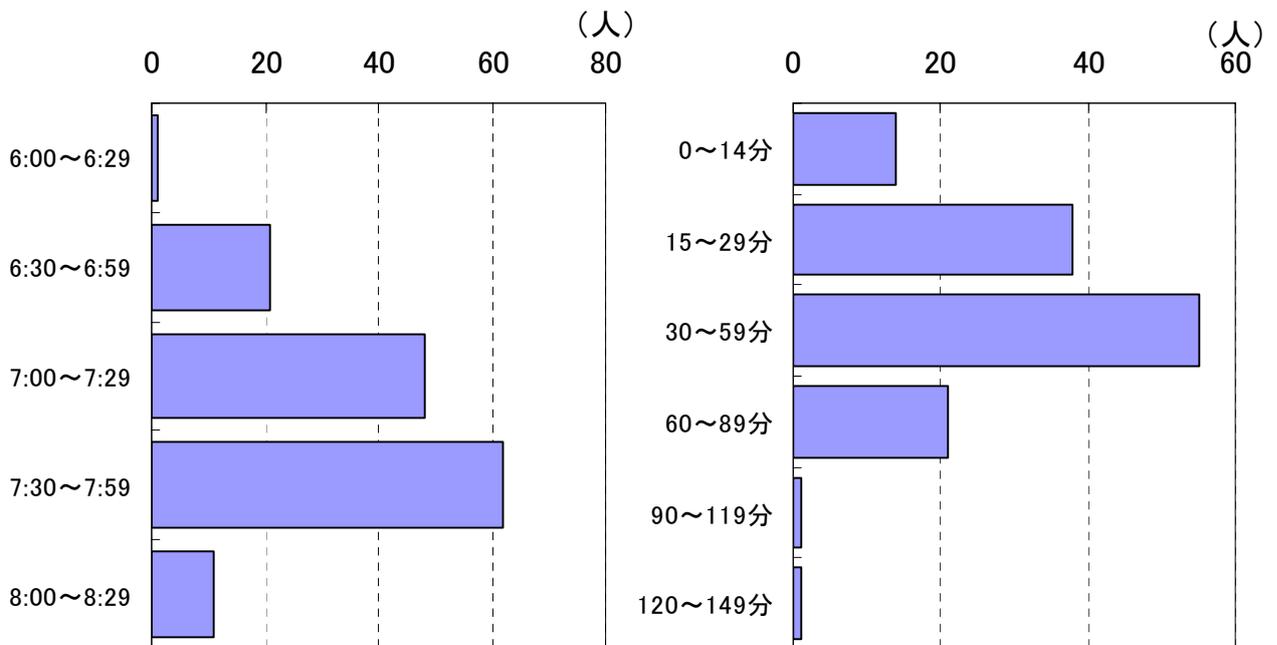


図 55 回答者属性（自宅出発時刻、学校までの所要時間）

- ・ 通学にかかっている1ヶ月あたりの交通費は、「10,000～15,000円未満」が最も多い。

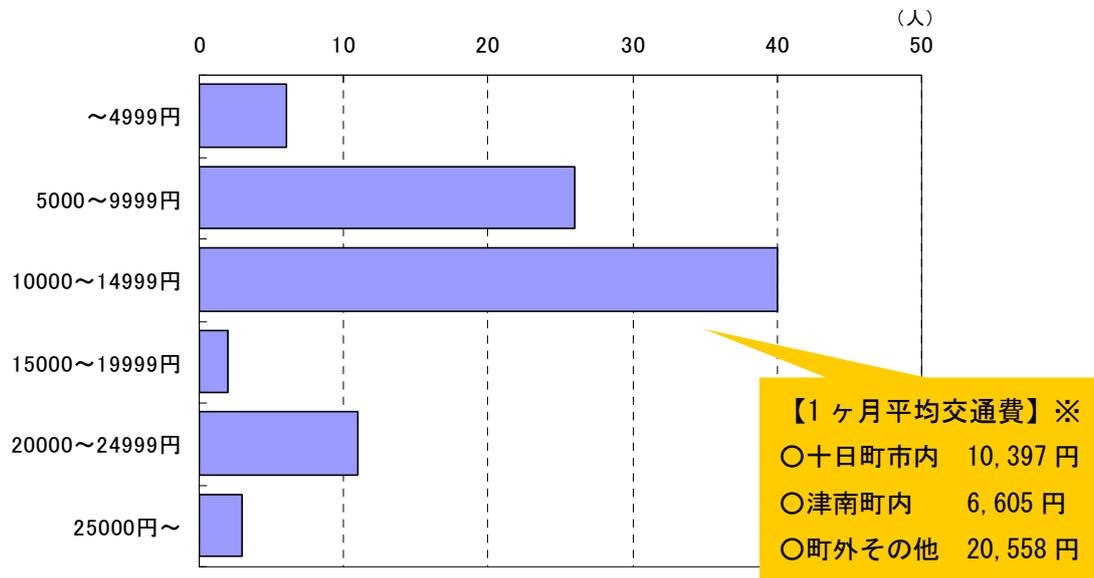


図 56 回答者属性 (交通費/月)

※交通費をかけて通学している生徒の平均値

【質問2】 バス利用についての不便さ (全体)

- ・ 「大いに感じる」、「ある程度感じる」を合わせると、6割以上が不便さを感じている。

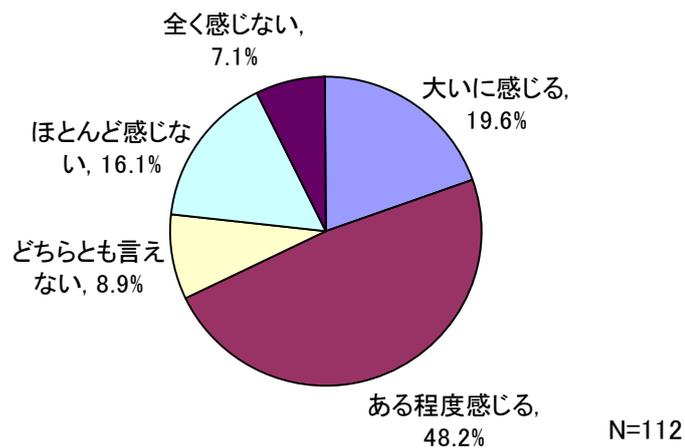


図 57 バス利用についての不便さ

バス利用についての不便さ（市町村別）

・通学生徒が多い「十日町市」、「津南町」では、不満の割合が高い。

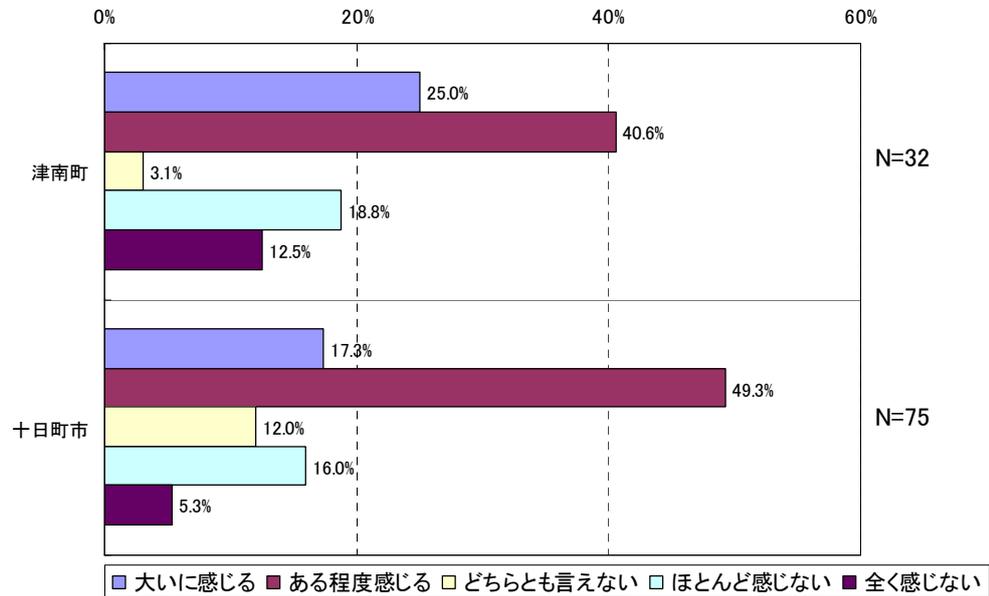


図 58 バス利用についての不便さ（市町村別）

バス利用の不便な点

・「運行本数が少ない」が最も多く、次いで「運賃が高い」が多い。

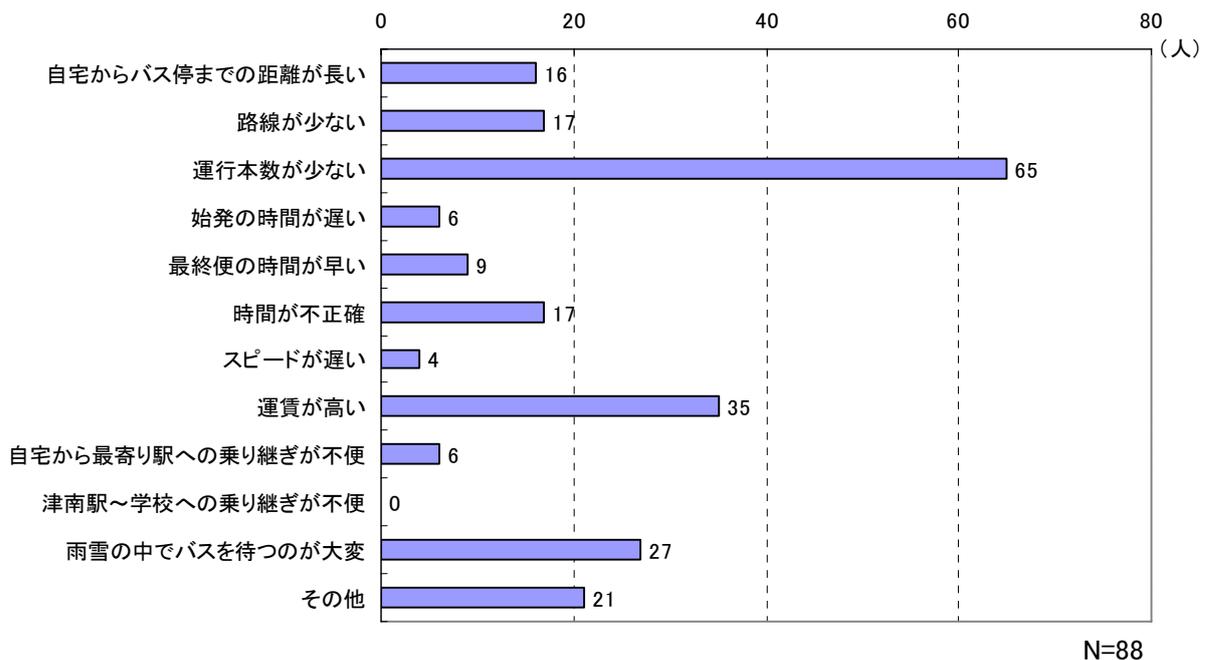


図 59 バス利用の不便な点

【質問4】車送迎等の利用者の公共交通に対する意見（全体）

・「バスの便が悪いため利用できない」という意見が最も多い。

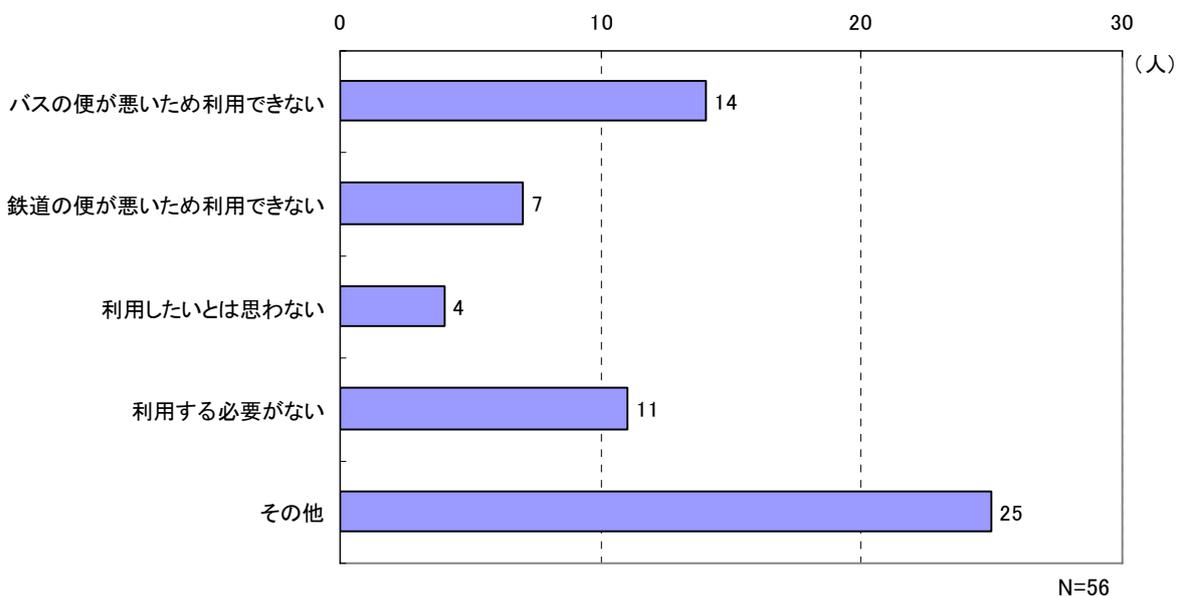


図 60 車送迎車の公共交通利用に対する考え

車送迎等の利用者の公共交通に対する意見（市町村別）

・十日町市と魚沼市では「バスの便が悪いため利用できない」という意見が最も多いが、津南町では「利用する必要がない」が最も多い。

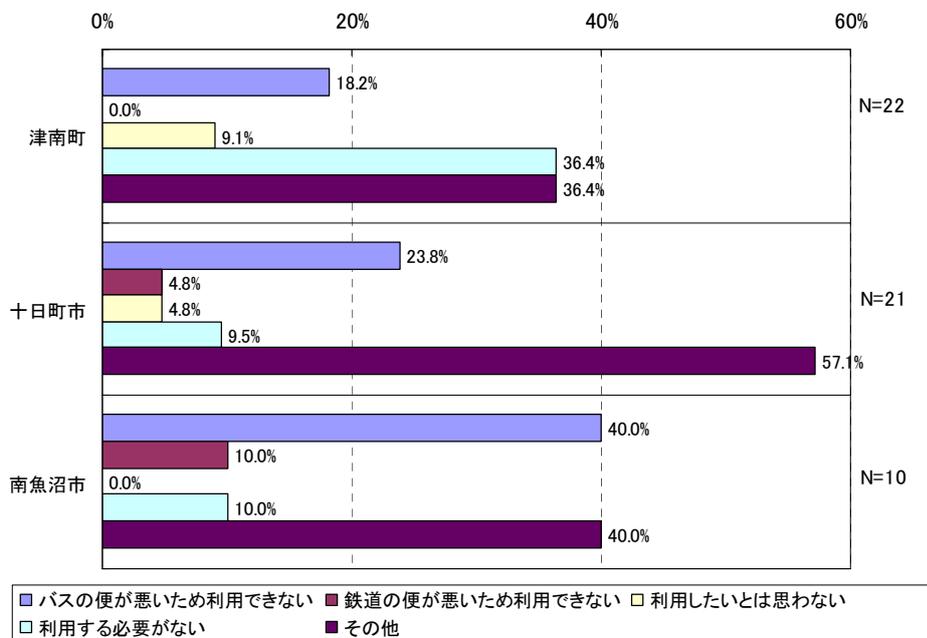


図 61 車送迎車の公共交通利用に対する考え（市町村別）

(4) 小学校・中学校スクールバス現況調査結果

<現況調査回答状況>

・津南町内の小学校・中学校すべて回答。

<現況調査結果>

小学校	スクールバス 運行形態	スクールバス 利用者数	意見要望
上郷 小学校	スクールタクシー 路線バス	11人	—
芦ヶ崎 小学校	登校：スクールバス乗合 下校：路線バス又は スクールバス乗合	11人	—
中津 小学校	登校：見玉行き 大赤沢行き	7人	—
津南原 小学校	津南タクシー	1人	スクールバスではなく町内循環バスの導入。 小型車両の導入など
津南 小学校	上野、田中、小下里、 反里方面 南越後交通バス (スクールバス) 朴ノ木坂方面 (朝) ひまわりバス (夕) ハイエース、 タクシー、路線バス 駒返、卯ノ木 (朝) スクールバス (夕) 路線バス	64人	卯ノ木地区の児童 バス通学とそうでない児童がいるので、 できれば全員をバス通学にしてほしい。
上郷 小学校	タクシー (4人乗り) 2台	5人	スクールタクシーの利用について、ある程 度、弾力的な運用をしてもらっているので、 このまま継続してもらいたい。
外丸 小学校 三箇 小学校	全員徒歩		
津南 中学校	—	—	学校行事、教育活動等により柔軟な運行を 希望する。1日2便運行、時間の変更など。 スクールバスの運行に合わせた放課後活動 の時間など制約がある。

※運行ルートについては、p22(4)スクールバスに反映

(5) 保育園送迎タクシー現況調査結果

<現況調査回答状況>

- ・津南町内の7保育園が回答。

<現況調査結果>

保育園	園児送迎タクシー 運行形態	利用者数	意見要望
中津 保育園	タクシー送迎	1人	小回りの効く乗り物の利用で、小、中学生に対応したバスの運行はできないか。
わかば 保育園	-	0人	児童の多くが自家用車送迎、徒歩
こぼと 保育園	タクシー送迎	2人	細かい運行ルートはわからない。保護者をお願いしている。
上郷 保育園	タクシー送迎	2人	
北部 保育園	タクシー送迎 3台	6人	貝坂、三箇方面へ対応
ひまわり 保育園	ハイエース	9人	現在、全町のタクシー利用者が1台のタクシー（ハイエース）で行われているため、時に苦情がある。
外丸 保育園	タクシー送迎	1人	

7. ヒアリング調査

(1) ヒアリング調査概要

地域公共交通総合連携計画の策定にあたって、住民・利用者ニーズだけでなく、公共交通の運行・運営に関する問題点・課題、また、アンケート調査結果から得られた住民・利用者ニーズを反映した新たな公共交通サービスに対する実現可能性等について把握するため、運行実施主体を対象にヒアリング調査を実施した。

① ヒアリング調査対象

ヒアリング調査は、津南町内を運行する公共交通事業者（鉄道、バス、タクシー事業者）を調査対象とし実施した。

表 10 ヒアリング調査対象

運行実施主体	対象企業
鉄道事業者	東日本旅客鉄道（株）
バス事業者	南越後観光バス（株）
タクシー事業者	津南タクシー（株）、十日町タクシー（株）（タクシー苗場）、森宮交通（株）
（参考）	津南町観光協会 ※観光客の公共交通ニーズ把握のため

② ヒアリング調査項目

ヒアリング調査項目として、運行実施主体が個々に抱える運行上の問題点及び課題、運行コスト及び収支状況等の確認を中心に実施した。具体的なヒアリング調査のねらい及び調査項目は以下に示すとおりである。

表 11 ヒアリング調査のねらい・項目イメージ

項目	調査のねらい	調査項目
現状把握	<ul style="list-style-type: none">現状の利用実態の把握現状の問題点・課題の把握	<ul style="list-style-type: none">運行状況、営業状況 (対象地域内の路線別利用状況、バス停別利用状況等)運行・運営上の問題点・課題 等

(2) ヒアリング調査結果要旨

ヒアリング調査結果の要旨について、問題点と改善に向けた課題に分けてとりまとめた。

○事業者毎の問題点

JR

- ・飯山線において、中高一貫への移行に伴う津南駅 7:14 発十日町行き乗車人数の急増を受けて 2両から 3両編成 (8:00 発を 2両から 1両編成) に変更し対応した。
- ・来年以降、今度は、高校生の十日町から津南への通学の増加が見込まれることから対応 (1本必要) が求められる状況にあるが、現在のダイヤ編成の中で、この高校通学の時間帯に対応させた電車を走らせるには、抜本的な見直しが必要となるため、現状では不可能な状況にある。(理由: 飯山線は単線であり、電車がすれ違える駅が森宮野原駅に限られるため)

タクシー

- ・利用者は減少している。(運賃改定による値上げで利用客が減少した)
- ・固定客はあるが、現在のままでは需要は限られており、また今後において増える要素はない。
- ・ひまわりバスの無料運行により、タクシー事業そのものが継続しにくい状況となった。
- ・冬期では、秋山地区は降雪時、車高が低い車両は入れないこと、タクシー仕様の車両は FR であり冬道に弱いこと等が問題である。

バス

- ・年々赤字が増大し、今後、運賃の増額か路線の廃止の選択を迫られる状況にある。
- ・町営バスの福祉バス (ひまわりバス) を運行してから益々お客様が減ったと思われる。
- ・冬期には、豪雪地帯のため、5~10 分の遅れは当たり前、雪崩等の通行止めやスリップ事故等で運行に支障がある。
- ・高校生は、通学時は JR 利用が多い。理由は料金の問題 (JR 定期は 6 割引であるのに対してバス定期は 4.3 割引である) が大きい。また、津南駅に接続させたとしても、飯山線の運行が少ないこともあって利用者増に繋がるとは考え難い。
- ・中高一貫の影響で学生の利用者が減少している。(これまで 4 クラス 3 学年であったものが、2 クラス 3 学年になり、しかも現在は中学のみの状況である)
- ・バスを小型化しても、朝の乗客が多い時に対応できない。(小は大を兼ねられない)

○改善に向けた課題

JR

- ・長野支社管内では、新幹線の運行を基軸としてダイヤが組まれていることから、2014 年の北陸新幹線の運行に合わせて大幅なダイヤの見直しが行われる予定であり、これに合わせて十日町から津南への通学の増加に対応した変更ができる可能性はある。

タクシー

- ・タクシー利用全額補助ではなく、利用者の一部負担を原則とした誰にでも利用しやすいタクシー制度の導入も必要だと考える。
- ・登録制の乗合タクシーサービスなども実施可能であれば検討する必要がある。
- ・デマンド交通は既に実施しているところもあり、津南の場合でも、谷に沿って一筆書きにタクシーによるデマンド方式での対応は可能と考える。利用人数が予想できれば、中型でも可能と考える。(デマンドを導入する場合には、導入方式(コース設定等)については、継続性をもって取り組んで欲しい)

バス

- ・幹線路線を設定するのであれば、津南市街地までの 117 号区間に設定するのがベターではないかと思う。乗り継ぎ(待ち時間が発生する)という面を考えるとなおさらのように思う。
- ・津南市街地から森宮野原側や百ノ木側の路線についても、他の谷沿いに伸びる枝線と同様の路線に考えるべきと思う。
- ・ひまわりバスについては、現在は町の職員が運転しているので運行経費が高くなっているのではないかと思う。これに対してはバス事業者から運転手のみを提供することも可能であり、これにより運行経費を削減することもできるのではないだろうか。

8. 津南町における公共交通の問題点・課題

津南町の概要及び公共交通の実態、住民アンケート、交通事業者ヒアリング等より、地域が抱える公共交通の問題点について整理し3点に集約される。

<問題点1> 地域を代表する公共交通機関である路線バスは、昼時間帯を中心に利用者が少なく収益が低下している

公共交通の現状

- ・ 町内の公共交通は、路線バスとJRが存在しており、バス路線は、人口集積の高い一般国道117号東西軸（市街地部）に系統・運行本数が多く、人口集積の低い山間部への南北軸は系統・運行本数が少ないが、計24系統が運行し、多くの集落をカバーしている。
- ・ しかしながら、バス利用者が少ない現況を受け、路線バス18路線が赤字路線となっている。（そのうち、6路線のみ県単補助〔生活交通確保対策運行費補助対象〕※H19年実績）
- ・ 町が交通関連経費として拠出している費用は年間約8,500万円にも及ぶ。

住民アンケート結果

- ・ 住民の日常交通手段のうち、バス利用は5%に留まっている。
- ・ 現状の路線バスは、「通院」目的で、70歳以上の利用者が多くを占めている。
- ・ バス利用者の不便さについて、「不便を感じる」指摘は約6割となっており、路線エリアによって約2割の差がみられている。
- ・ バス利用の不便さの理由としては、「運行本数が少ないこと」が最も多く、「バス停までの距離」や「運賃が高い」などが指摘されている。
- ・ 現状の不便さが改善されれば、約半数がバス利用機会が増えると回答している。
- ・ 今後の公共交通運行について、76%以上が「現状維持・サービス向上」を望んでいる。

交通事業者ヒアリングからの意見

- ・ 近年、路線バスは益々お客様が減り、年々赤字が増大している。
- ・ 特に国道から谷沿いの各集落へ入っていく路線バスについては、全て定時運行であるが、運行頻度に対する乗車人数が少なく、結果として収益性の悪化に繋がっている。
- ・ 一方で国道117号のバス路線利用者は多く、収益性は比較的高い状況にある。

【問題点まとめ・課題】

- ◆ 問題点まとめ : 町内の路線バスは高齢者の通院などで重要な足となっているが、バス利用者は年々減少、事業者の赤字が増大、運行に対する補助費用が町政を圧迫する『負のスパイラル』が進行し、現状形態での路線バスは運行維持が困難な状況になり、特に利用者の少ない昼の時間帯を中心に見直しが必要
- 課題 : 収益性のある「幹線」バス路線については、現状並みのサービスを維持しつつ、「枝線」となる谷沿いのバス路線については、時間帯の利用需要に対応した運行形態へ見直すこと、あるいは地域特性（地形、集落分散状況等）に対応する新たな既存の交通手段を活用した運行形態への見直しを行い、運行の効率化を図ることが必要

<問題点2> 路線バスに加え、ひまわりバスとスクールバス(一部でタクシー)が運行しており、運行する時間帯・ルートが重複している区間が存在している

公共交通の現状

- ・津南町は、全体的に地形的に厳しく、中でも地形的な厳しさが理由で路線バスが対応出来ない地域として町内に4つのエリア（公共交通空白地域）があり、これらの地区住民の交通を確保（特に通院を目的として）する目的で運行しているのが「ひまわりバス」である。
- ・「ひまわりバス」は、公共交通空白地域への通院対応を目的として、町内4エリアで運行している。このバスは、各エリアとも隔日で運行し、誰でも利用できる状況にあり、料金は無料である。
- ・就学する児童・生徒は町内の全域に広く居住するため、通学距離が遠距離となり、通学交通としての「スクールバス（一部ではタクシー対応）」が運行する状況となっている。
- ・「スクールバス」は、現状では、町内の小中学校を対象に登下校の時間に対応して運行している。
- ・「ひまわりバス」および「スクールバス」は、多くの路線において、通学・通院の時間帯で、同時刻運行の路線バスと同じルートを運行する状況となって、相互に重複して運行する状況がある。

住民アンケート結果

- ・現在の「ひまわりバス」には、本来の目的以外の利用者が22%乗車（「買い物」が9%、「通勤」が4%など）している状況がある。
- ・新しい交通手段への利用意向としては、「ひまわり・スクール等の目的バスへの相乗」が最も多くなっている。

交通事業者ヒアリングからの意見

- ・町営バスの「ひまわりバス」が運行してから、路線バスのお客様は益々減ったと思われる。

【問題点まとめ・課題】

- ◆ 問題点まとめ : 「ひまわりバス」・「スクールバス」については、通学・通院の時間帯において、同時刻運行の路線バスと同じルートを運行する状況となっているため、このような複数バスの重複運行を避けるための見直し（複数バスの統合運行等）が必要
- 課題 : 路線バスとスクールバスの運行が重複する場合においては、路線バスとの重複を解消することによる、地域公共交通としての効率的な運行形態（混乗化による統合）への見直しが必要
 - 路線バスとスクールバスの運行が重複するが、近い将来において学校統合がある場合においては、学校統合状況に適合したスクールバスの運行形態への見直しが必要
 - 「ひまわりバス」については、本来の運行目的である通院対応は維持するが、各地区の地域特性（地形、集落分散状況等）や利用需要に対応した見直し（新たな既存の交通手段を活用した運行形態への見直しを含め）が必要

<問題点3> 利用可能な交通手段としてタクシー等があるが、利用は限定的で、公共交通として十分に活用されていない

公共交通の現状

- ・ 津南町には、公共交通を担う交通手段としてタクシーも存在するが、一部でスクールタクシーを運行する状況がある。
- ・ しかし、津南町全体で見ると、地域の公共交通として、タクシーが有効に活用されていない現状となっている。一方で、十日町市や栄村ではデマンドタクシーが運行されている状況がある。
- ・ このような状況の中で津南地域に関連するタクシーの利用者は年々減少する状況にあり、収益性においても年々低下している。

住民アンケート結果

- ・ 新しい交通手段への利用意向としては、「福祉・スクールへの相乗」が約 41%、「乗合タクシー」が約 31%と様々な公共交通利用に対する声が多くなっている。

交通事業者ヒアリングからの意見

- ・ バスとタクシーの棲み分けが重要であり、デマンド交通だけになれば、タクシーが不要になる。ひまわりバスの無料運行はタクシー事業者にとって非常に厳しい。
- ・ バスだけでなく、タクシーの利便性・活用も視野に入れた施策が必要。
- ・ 交通弱者の対応として、津南でも、谷に沿って一筆書きにタクシーデマンドは可能。デマンドにするなら、戸口対応が基本になる。(待合い方式では、冬が寒い) デマンドを導入するのであれば、導入方式(コース設定等)については、継続性をもって取り組んで欲しい。

【問題点まとめ・課題】

- ◆ 問題点まとめ : 地域にある利用可能な公共交通手段を有効に活用し、様々な交通手段の組み合わせによる、地域の足として効率的で利便性の高い地域の交通体系を確保することが必要
- 課題 : 昼間など利用者需要が少ない谷沿いの地域や時間帯、バス対応が困難な地区については、「乗合タクシー」等の対応可能な新たな交通手段の導入を図る方向での見直しが必要

9. 課題解決に向けた津南町全体の対応策

(1) 本計画の目標

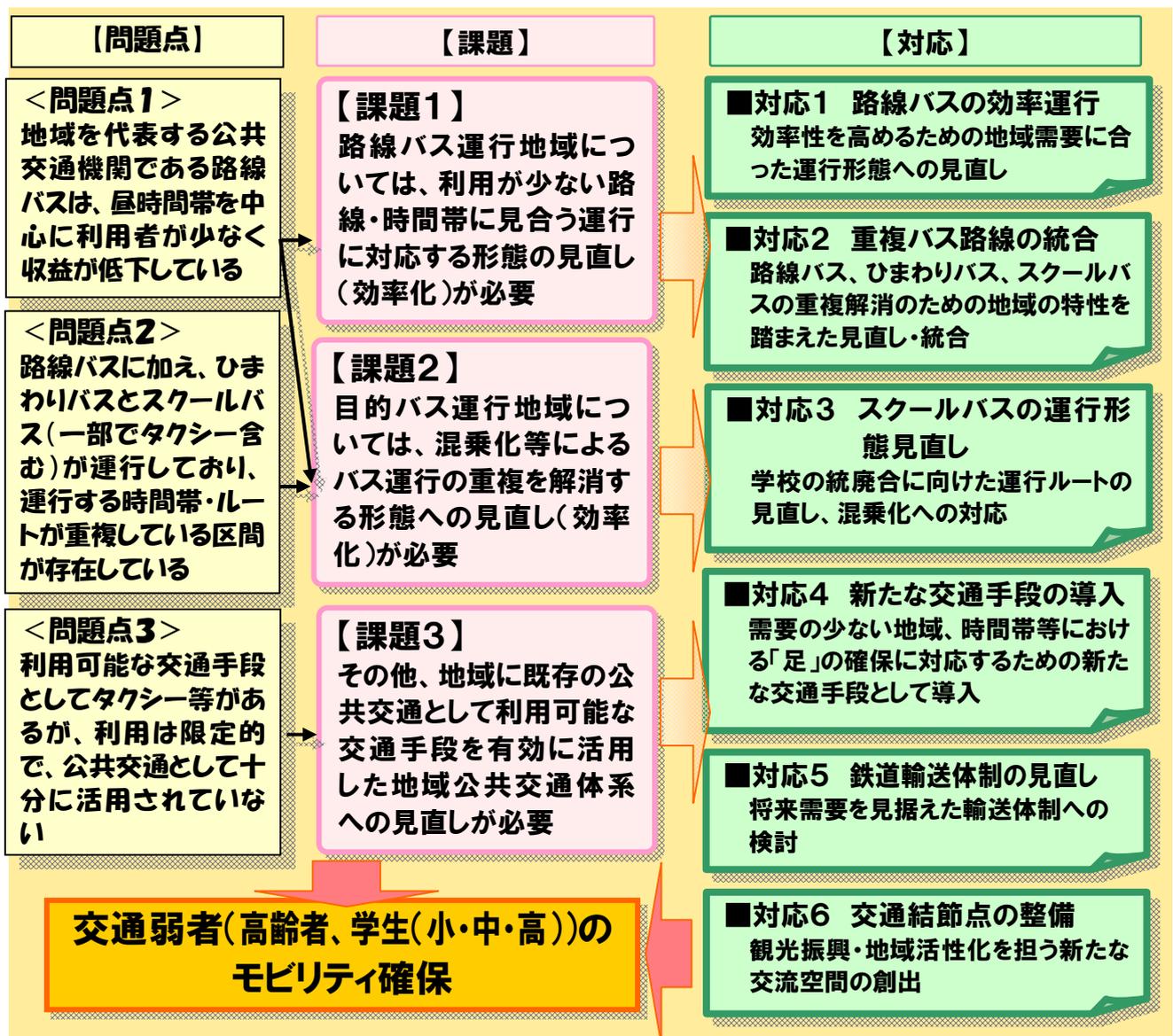
公共交通に係わる現状の問題点・課題解消に向けた、地域公共交通総合連携計画のあり方と具体的な改善方策検討における基本的な目標を以下に示す。

- ①既存路線バスについては、利用需要に見合った運行本数の最適化、運行ダイヤの見直しを行い、効率的かつ効果的な運行へ改善する。
- ②目的バス（スクールバス・福祉バス）については、運行形態の見直しを行い、交通資源を有効活用する。
- ③利用需要が少ない地域やバス対応が困難な地域への対応として、「乗合タクシー」を新たに導入する。

(2) 課題解決に向けた津南町全体の対応策

前頁(1)に基づき、津南町全体としての対応策を整理した。各対応策は以下のとおり。

- ・対応については、問題点から挙げられた3つの課題について、路線バス、福祉バス（ひまわりバス）、スクールバスなどの運行形態の改善を中心とした6つの方策について検討を行った。



各対応について、具体イメージは下記の通り。

■対応1 路線バスの効率運行

- 利用需要が高く、十日町市・津南町の2市町を結ぶ路線は、重要な「幹線バス」と位置づけ、現状の運行サービスを維持する。
- 津南町内を運行する路線バスについては、通学・通院等の目的に対応した運行ルート・ダイヤの見直しを行い、効率化を図る。

- ・ 現在、殆どの路線が「津南」、または「十日町」が発着点となっている。
- ・ これらを津南中心部～十日町方面（117号）の路線バスを『幹線バス』と位置づけ、この間を往復運行する。
- ・ 津南中心部から各集落へ入っていく路線については、原則として朝・夕の通学・通院時間帯中心の運行に見直し・再編を行い、運行の効率化を図る。

■対応2 重複バス路線の統合

- 「路線バス」、「ひまわりバス」、「スクールバス」が重複運行するところでは、地域に合ったバスとして選択・統合の方向で運行形態を見直し、改善を図る。

- ・ 現在、「ひまわりバス」は4エリアで運行され、スクールバスは津南町内の小中学校（10校）を対象に運行されている。
- ・ しかし、「ひまわりバス」と「スクールバス」の運行ルートの多くは路線バスの運行ルートと重複する状況が見られる。
- ・ 重複して運行する「路線バス」、「スクールバス」、「ひまわりバス」については、地域の特性を踏まえた適切な運行形態へ見直し、選択・統合を図る。

■対応3 スクールバスの運行形態見直し

- 既存公共交通が運行している地域については、運行ルート・ダイヤの見直しを図り、通学児童・生徒が利用できる環境を整備する。
- 「スクールバス」は、既存公共交通が運行できないなど、通学困難な地域を助けるため運行する。

- ・ スクールバスと路線バスと同一区間であるが、時間が合わない等の理由で路線バスを利用できない、または行きや帰りのみ路線バス利用などが見られる。
- ・ スクールバスと路線バスが重複する路線については、路線バスとの統合等を図ることにより、無駄なバス運行を見直す。
- ・ 学校の統廃合がされる地域については、新たなエリアに対応したスクールバスの運行形態に変更する。

■対応4 新たな交通手段の導入

- 利用需要が少なく、路線バスが運行していない「公共交通空白地域」を対象に、新しい公共交通手段として乗合タクシーを導入する。
- 利用目的を限定せず、通学・通園・通院など多様な目的に応じてフレキシブルに対応できる運行形態となる方向で検討する。

- ・ 既存の「タクシー」を活用した新しい公共交通システムとして、「乗合タクシー」を導入する。
- ・ 乗合タクシー導入にあたっては、利用需要が少なく、他の公共交通では対応することが難しい（路線バスが運行していない地域等）を対象に運行します。
- ・ また、利用目的・利用者を限定する交通手段ではなく、多様な目的に対応できる柔軟な運行形態になるよう検討する。

■対応5 鉄道輸送体制の見直し

- 津南中等教育学校の開校に伴い、将来的な鉄道ニーズは高まると考えられる（津南から隣接市町村、隣接市町村から津南への通学流動の増加が想定される。）
- 北陸新幹線の開業やその他鉄道ダイヤの大幅な見直し時期がある際は、JR津南駅の利用動向を踏まえ、鉄道とその他公共交通機関との接続・連携のあり方を検討する。

- ・ 現在、JR津南駅には、路線バス「津南～鹿渡新田線」のみ乗り入れており、JR発着に対応した路線バスはほとんど運行されていない。
- ・ 町内には高校が無いため、町内に住んでいる高校生は十日町など町外へ通学していること、また、新設されて3年目の津南中等教育学校は6割が町外からの通学者であり、今後3年間で合計約200名以上が町外から通学することが見込まれることから、今後、鉄道の運行ダイヤ等が改善されれば鉄道需要は高まることが想定される。
- ・ 本計画では、既存路線バス等をJR津南駅発着時間に合わせた運行ダイヤに見直し、JR津南駅を利用しやすい環境を整備する。

■対応6 交通結節点の強化

- 津南町の公共交通拠点『バス乗り継ぎポイント』を整備し、新たな住民・来訪者の交流スペースを提供する。

- ・ 現在、津南町では津南町役場・津南病院を拠点とした公共交通ネットワークが形成されており、バス利用にあたっては「乗継ぎ」行動が常に伴う環境となっている。
- ・ 本計画では、地域公共交通の見直し・再編と同時に、乗継ぎ拠点を整備し、地域住民、地域外来訪者（町外からの観光客など）が交流できる新たな場所を提供し、地域活性化や観光振興にも貢献できるよう検討する。

10. 地区別対応策

(1) 検討にあたっての地区区分

津南町地域公共交通総合連携計画の策定にあたっては、「9. 課題解決に向けた津南町全体の対応策」の基本方針に基づき、各地区の実情・特性を踏まえた検討を行う。

地区区分の設定は、現在運行している「路線バス」、「福祉バス（ひまわりバス）」、「スクールバス」の運行に合わせて行った。地区区分は下図に示すとおり。

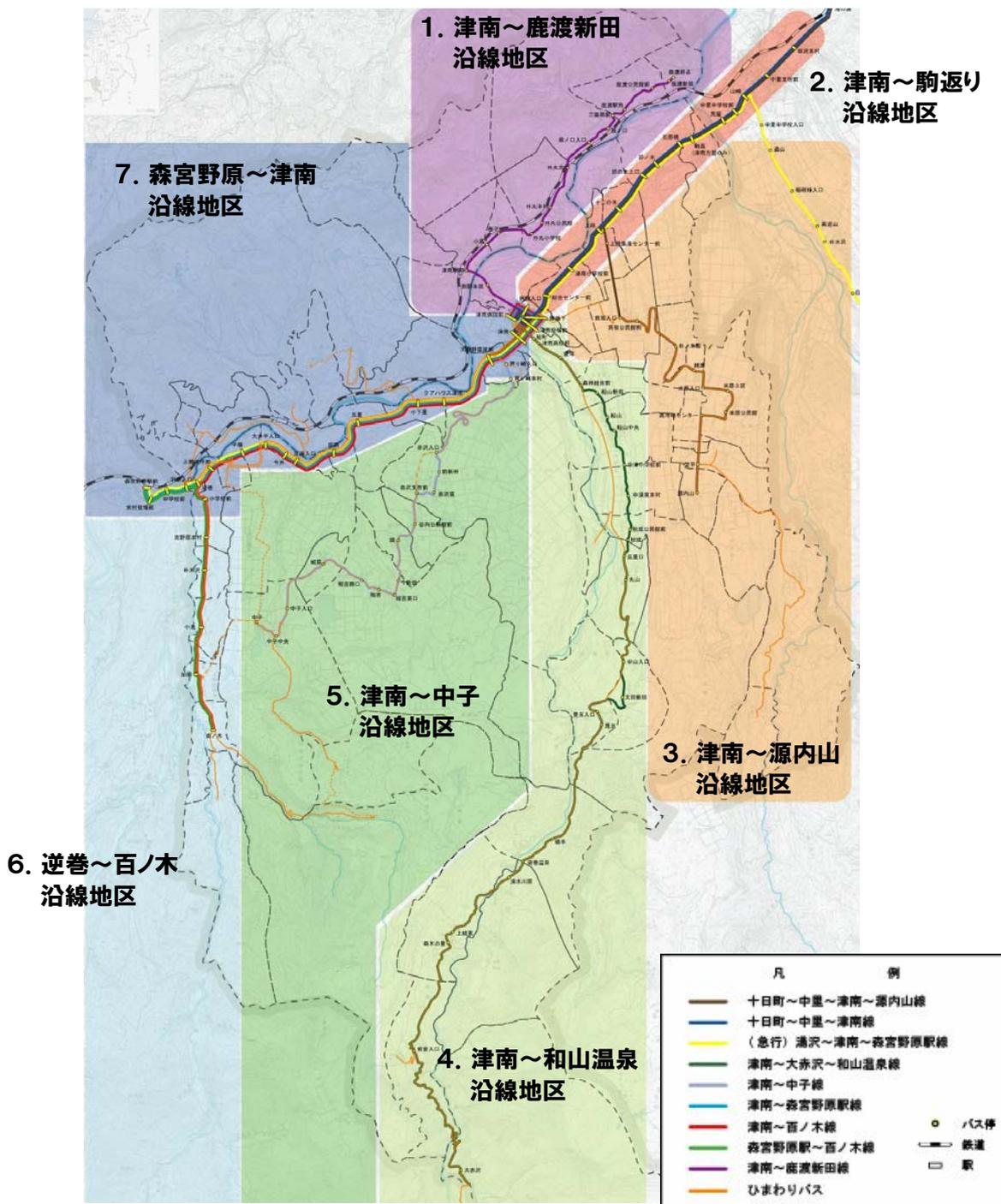


図 62 公共交通ネットワーク見直し・再編を検討する上での地区区分

(2) 地区別公共交通ネットワークの見直し・再編について

上記の地区ごとの整理結果は次頁に示すとおり。