

広域バス路線の評価をきっかけとした 関係者間での議論の土壌整備

～新潟県におけるケーススタディ～

令和8年3月23日

北陸信越運輸局
交通政策部交通企画課

1. 背景および目的

(1) 広域バス路線に関する問題意識

- 広域路線バス(幹線系統に限らず市町村を跨ぐ路線)は、朝夕の一定のボリュームゾーンに対応していることが多く、**減便廃止となれば、通学・通院・買い物などに支障**をきたすことになるため、社会問題化しやすい
- ところが、こうした広域路線バスについては、市町村を跨ぐがために関係者調整がつきにくく、どの自治体がどの程度の恩恵を受けているのか、分かりにくい現状にあるため、**消極的な対応姿勢を取りがち(=事業者からの相談待ちの状態)**である
 - ➡ **相談が来る頃合いには手遅れ**であることも多い
 - ー 廃止寸前の状態
 - ー サービスレベルが下がりすぎていて使える路線でない状態

往々にして

自治体＝急に減便廃止の相談に来た

事業者＝前々から厳しい状況は伝えてきたが取り合ってもらえなかった

} という**齟齬**が生まれる

さらに

幹線路線として、維持のみならず、**改善＝増便や利用環境向上**(リアルタイム運行情報、バス停優先整備)が必要なケースも**黙殺されている可能性**がある

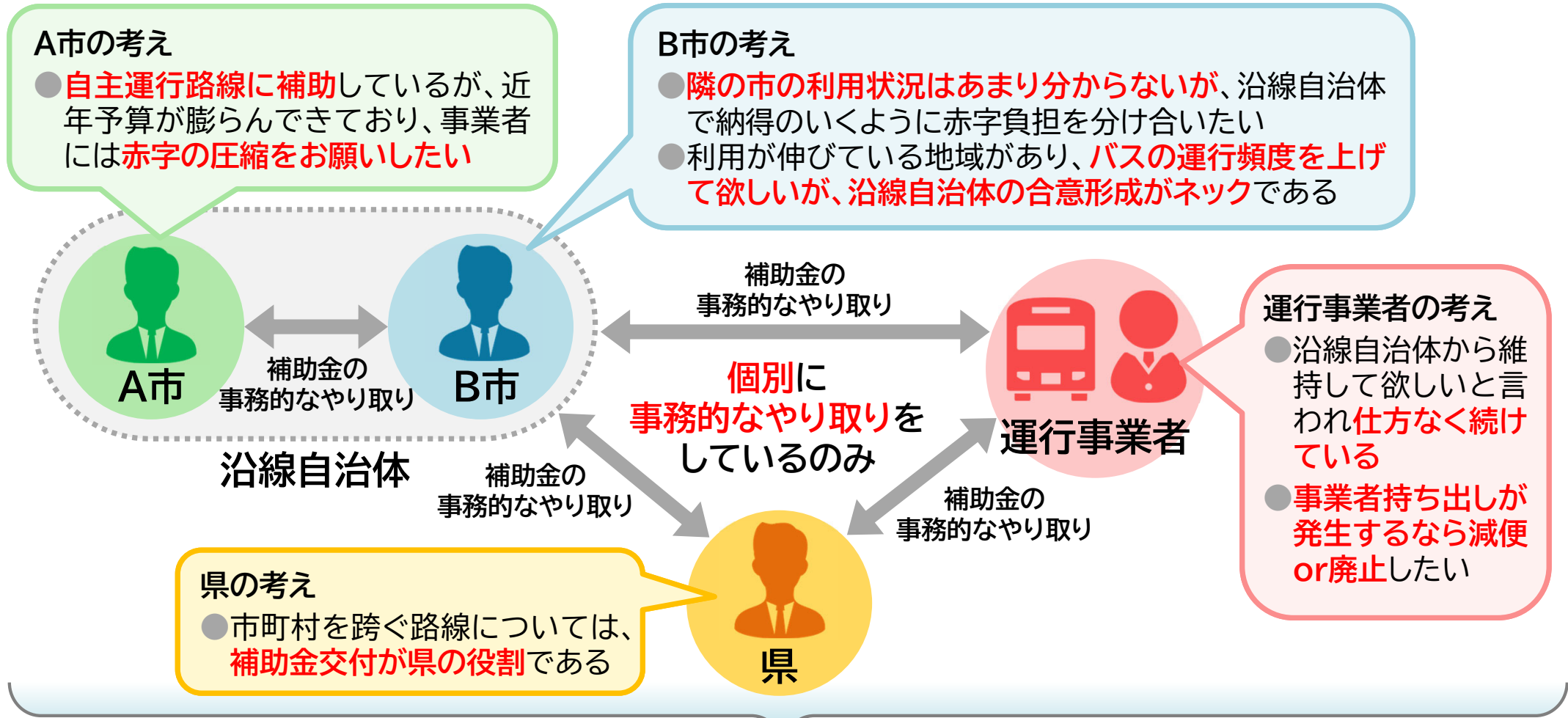
→ 上記の点は、事業者・自治体間の連携不足というだけであればまだしも、住民生活(通院・通学)や観光に直結するため、対応する優先度が高い

加えて

令和4～7年度事業はコロナ特例により幹線補助要件が緩和されているが、令和8年度以降は段階的に特例が廃止されるため、**特例を受けていた系統については輸送量確保に向けた準備**が求められる

1. 背景および目的

(2) 広域バス路線に対する関係者間の関わり方の現状(例)



広域バス路線全体を俯瞰し、維持・改善を引っ張っていく主体が不在

関係者間で議論する土壌が無い状態

1. 背景および目的

(2) 広域バス路線に対する関係者間の関わり方の現状(例)

運行事業者と沿線自治体のアンケート調査では、「全ての沿線自治体と交通事業者で同じ場で議論する場があった」と答えたのはわずか22.2%

「いずれもなかった」が37%と約4割が全く議論をしていない状態でこれまで広域路線バスが維持されてきた

まずは関係者間で議論する**土壌の整備**をし、**広域路線バスを維持・改善に向けた関係性作り**が必要

Q 今回のワークショップのように、地域間幹線系統について沿線自治体や交通事業者と議論する場はこれまでありましたか

(第1回検討会のアンケート結果より)

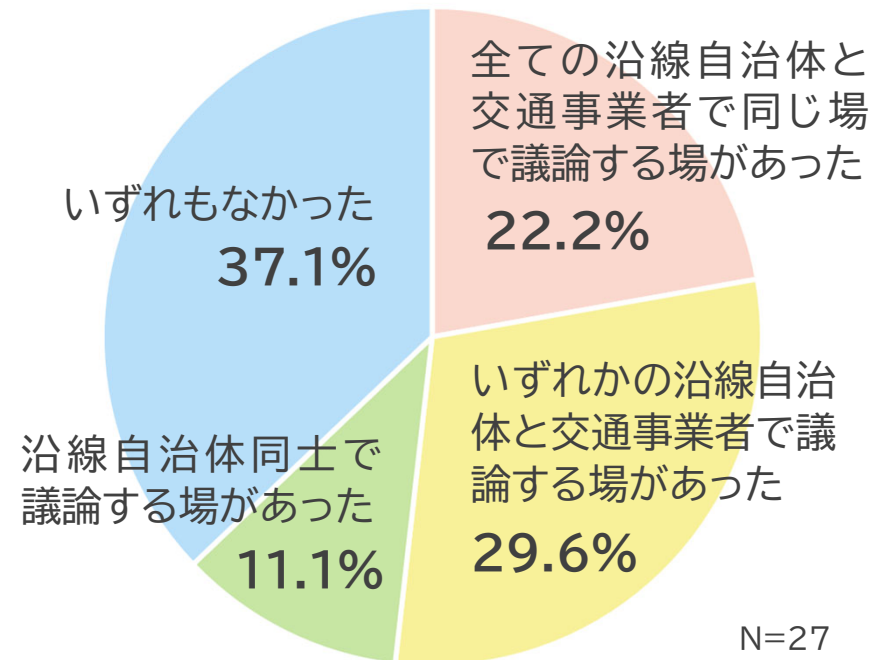


図 検討会以前に地域間幹線系統について、関係者で議論する場はあったか

1. 背景および目的

(3) 本調査事業の目的

目的

広域バス路線に対する関係者を対象に、消極的な対応姿勢を取りがちな現状から一歩踏み出し、議論の土壌を整備すること

そのために

広域バス路線の関係者(新潟県、沿線自治体、運行事業者)を集めて、広域バス路線の維持・活性化に向けた検討会を開催(全2回)

検討会で意識したポイント

- ①地域間幹線系統の**関係者を全員集める**
 - 今後の議論の関係性を築くために、対象系統の関係者が全員で一つのテーブルを囲む形に
- ②地域間幹線系統の**重要性を理解してもらう**
 - 地域間幹線系統で無くなってしまった場合の影響(地域間幹線系統の機能、フィーダー補助金の要件外れ等)を説明
- ③自身が関連する**地域間幹線系統の現状について知ってもらう**
 - 行ける行けない表の作成を通して、対象系統がどのような機能を持っているかを確認
 - 幹線分析シートに利用者数や行ける行けない表による分析結果を取りまとめ
- ④**関係者全員で地域間幹線系統のあり方を考える**
 - ③の現状を踏まえ、関係者全員で今後の対象系統のあり方を再編や利用促進等の側面から検討

2. 広域バス路線の維持・活性化に向けた検討会

(1) 検討会の目的

第1回検討会

- 行ける行けない表による地域間幹線系統の機能整理を通して、地域間幹線系統幹線系統の重要性の認識を深める
- 行ける行けない表の作り方を実際に作成することで学んでもらい、行ける行けない表によるアクセス性の評価に取り組んでもらう

第2回検討会

- 地域間幹線系統の機能評価に関する講演や、幹線分析シートによる分析結果を踏まえて、地域間幹線系統の重要性の理解を深める
- 広域路線バスを維持・改善に向けた関係性作りを行う

対象とした系統

- 地域間幹線系統補助の条件のボーダーである輸送量15付近として、輸送量10~20または、補助金の密度カットのボーダーである平均乗車密度5付近として平均乗車密度6未満の系統の中から、計6つの系統を対象とした

幹線落ちの可能性のある系統を対象系統として抽出

地域間幹線系統の現状分析

行ける行けない表による対象系統のアクセス性評価、機能整理

幹線分析シートによる対象系統の分析(評価)

対象系統のあり方検討

第1回 第2回

図 検討会のフロー

2. 広域バス路線の維持・活性化に向けた検討会

(2) 第1回検討会の結果

① 地域間幹線系統の現状について(講義)

- まずは、地域間幹線系統の現状と重要性を理解してもらうため、北陸信越運輸局管内及び、新潟県内のデータの分析結果を提示
- 地域間幹線系統から落ちてしまう可能性がある系統が全体に占める割合や、地域間幹線系統が無くなると平均的に失うフィーダー補助額について説明

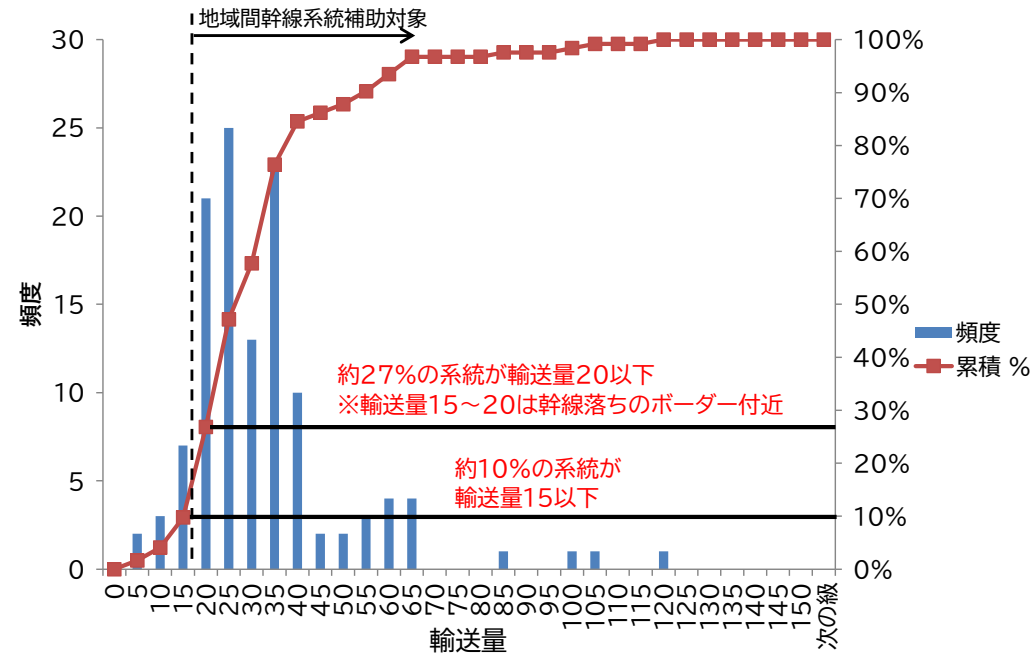


図 輸送量の分布(北陸信越運輸局管内)
データ期間: 令和5年10月~令和6年9月

$\frac{80,346,000\text{円}(\text{①})}{58\text{系統}(\text{②})} = 1,385,000\text{円}$	幹線落ちした場合に、平均的に失うフィーダー補助額
①R6新潟県内の幹線系統に接続するフィーダー補助額(年間あたり)の合計 ②R6新潟県内の地域間幹線系統の系統数の合計	. . 地域間幹線系統を失うと自治体の負担は大きくなり、系統の維持が困難に

図 地域間幹線系統1系統あたりのフィーダー補助額

2. 広域バス路線の維持・活性化に向けた検討会

(2) 第1回検討会の結果

②行ける行けない表の作成(グループワーク)

- 議論の主体は沿線自治体及び運行事業者とし、新潟県(地域振興局)はファシリテーターとして実際の議論の場に近い形で役割を設定した
- まずは、対象系統沿線で重要だと思ふ目的地(施設)を洗い出した
 - 各関係者がどの目的地へのアクセスを重要視しているかの認識合わせが目的

ワークシート I : 重要施設の選定

市町村名: 上越市				市町村名: 妙高市				交通事業者: 頸城自動車			
施設種別	No	施設名	重要な施設だと思ふ理由	施設種別	No	施設名	重要な施設だと思ふ理由	施設種別	No	施設名	重要な施設だと思ふ理由
学校		上越市立	沿線市町村に含まれる学校は全てを対象とします。(高校に進学する生徒の選択肢を減らさないようにするため)	学校		上越市立	沿線市町村に含まれる学校は全てを対象とします。(高校に進学する生徒の選択肢を減らさないようにするため)	学校		上越市立	沿線市町村に含まれる学校は全てを対象とします。(高校に進学する生徒の選択肢を減らさないようにするため)
病院	例	〇〇病院	市内の〇〇病院にない診療科があるため	病院	例	〇〇病院	市内の〇〇病院にない診療科があるため	病院	例	〇〇病院	市内の〇〇病院にない診療科があるため
	①	中央病院	内科の診察		①	中央病院	内科の診察		①	中央病院	左と同じ
	②	中央病院	専門の診療科がある		②	中央病院	専門の診療科がある		②	中央病院	左と同じ
買い物	例	△△スーパー	施設が大きく、市内からも通う方が一定する	買い物	例	△△スーパー	施設が大きく、市内からも通う方が一定する	買い物	例	△△スーパー	施設が大きく、市内からも通う方が一定する
	①	中央スーパー	16:11まで		①	中央スーパー	16:11まで		①	中央スーパー	高田 中央スーパー
	②				②				②		
駅	例	■ ■ 駅	新幹線駅であり、買い物や広域移動の際に利用されることが、路線バスのハブとなっているため	駅	例	■ ■ 駅	新幹線駅であり、買い物や広域移動の際に利用されることが、路線バスのハブとなっているため	駅	例	■ ■ 駅	新幹線駅であり、買い物や広域移動の際に利用されることが、路線バスのハブとなっているため
	①	中央駅	新幹線駅		①	中央駅	左同		①	中央駅	左同
	②	高田			②	高田			②		
娯楽施設(温泉等)	例	◇◇温泉	人気の施設で、市内からも通う方が一定する	娯楽施設(温泉等)	例	◇◇温泉	人気の施設で、市内からも通う方が一定する	娯楽施設(温泉等)	例	◇◇温泉	人気の施設で、市内からも通う方が一定する
	①	中央温泉	観光客の時は多くの人が来る		①	中央温泉	観光客の時は多くの人が来る		①	中央温泉	観光客の時は多くの人が来る
	②				②				②		

使い方の詳細は **別紙1**

関係者が1つのテーブルに座り
グループワークを実施



図 行ける行けない表作成の様子

2. 広域バス路線の維持・活性化に向けた検討会

(2) 第1回検討会の結果

②行ける行けない表の作成(グループワーク)

- 重要な目的地についてのアクセス性を調べるため、経路検索や時刻表を使ってダイヤを確認した
- 施設に行って、滞在して、帰ってこれるかを確認し、表に整理する(行ける行けない表の作成)



図 行ける行けない表作成の様子

出発地	施設	学校 (部活なし)		
		例. ○○高校		
新潟市役所 ※市町村の役所等代表点を設定	行ける行けない判定 ○:往復対象系統で行ける △:片道対象系統で行ける ×:対象系統では行けない	○		
	施設への着時刻 (-30分までOK)	8:15	※始業時間を記入	
	滞在時間	始業から終業時間	始業から終業時間	
	施設からの乗車時間 (+30分までOK)	16:00	※終業時間を記入	
	往路	施設への着時刻	8:13	
		所要時間 (徒歩含む)	16分	
		乗車時間	9分	
	復路	施設からの乗車時刻	16:15	
		所要時間 (徒歩含む)	16分	
		乗車時間	9分	
	往路: 代替交通手段	交通手段	○○線	
		施設への着時刻	8:13	
所要時間 (徒歩含む)		16分		
	乗車時間	9分		
		○○線		
	着時刻	16:20		
	所要時間(徒歩含む)	16分		
	乗車時間	9分		

使い方の詳細は **別紙1**

2. 広域バス路線の維持・活性化に向けた検討会

(2) 第1回検討会の結果

③ 行ける行けない表を用いた対象システムの機能整理(グループワーク)

- 行ける行けない表の整理結果を踏まえて、ワークシートにアクセス機能の確保状況を整理した
 - これにより、**対象システムの機能が整理**された
- 現状の機能を踏まえて、**今後の路線のあり方を整理**し、班ごとに発表を行った

ワークシートⅢ:対象システムの機能整理とまとめ

系統名: 上越大通り線

評価方法
○:行ける行けない判定が全て"○"
△:いずれか一つでも"△"or"×"
×:全て"×"

目的地	重要	アクセス確保できている	関係者での認識の違いがある	関係者が考える各施設へのアクセス確保機能
学校(部活なし)	☑	○	□	北城高校は行ける。他の高田の高校と18:35に乗る。経由しているのだから行ける
学校(部活あり)	☑	○	□	18:35から部活後に乗れる。18:35に乗れないとバスでは帰れない(鉄道あり)
病院	☑	○	□	中央病院へのアクセスは(田中)も確保。アクセスも確保できている。7時間11本あるの7時間か
買い物	☑	○	☑	上越市は新幹線の駅で、上越市は城(モリカ)まで確保OK
駅	☑	○	□	一部15分乗りこえないが、全列車でOK
娯楽施設(温泉等)	☑	○	□	高田公園へアクセス確保できた。オーレのうやもあぶらめ重要

まとめ(今後の路線のあり方)

通学と通院の時間が根子なので、通学利用者が多い。通院の方が座れない状況となっている。改善に向けて検討が必要。

便数は多いが日中の利用が少ないので、日中の利用促進が必要

使い方の詳細は **別紙1**

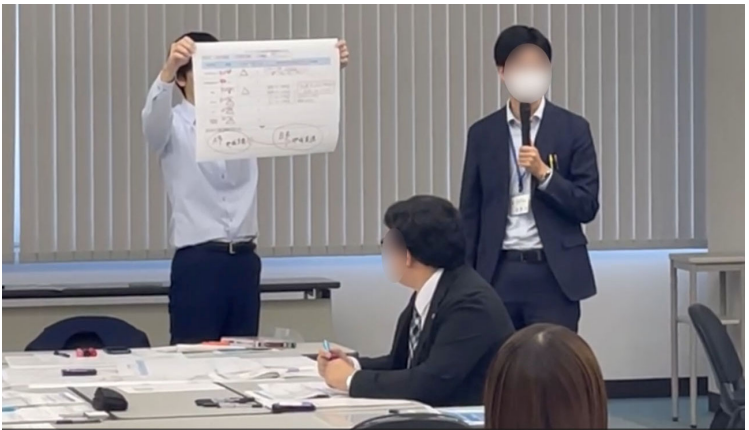


図 各班発表の様子

図 第1回検討会のまとめ結果

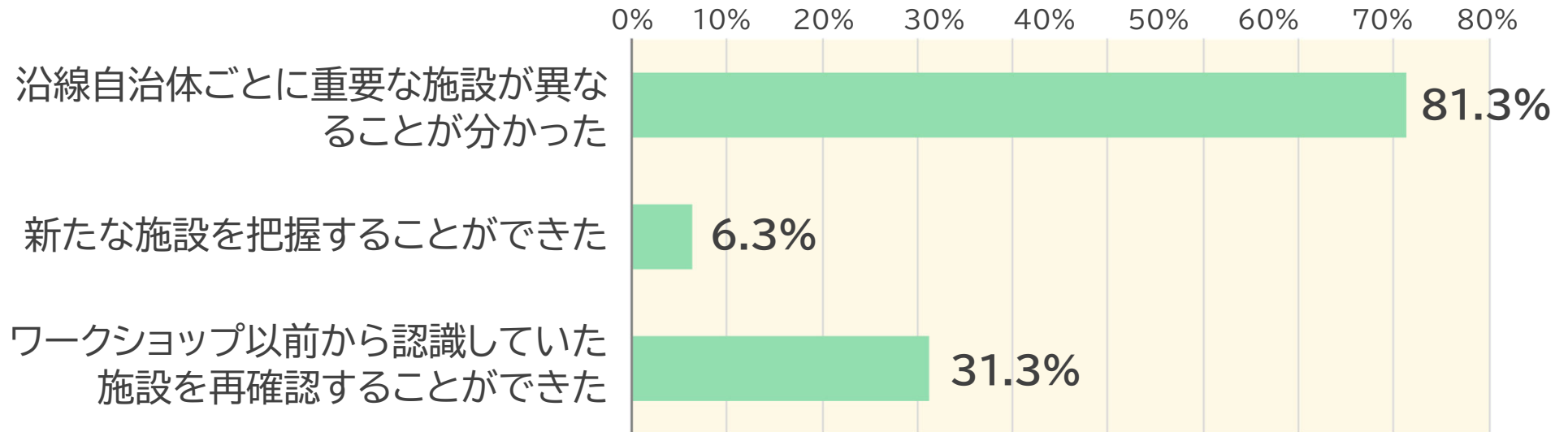
2. 広域バス路線の維持・活性化に向けた検討会

(2) 第1回検討会の結果

④ アンケート結果

- 「沿線自治体ごとに重要な施設が異なることが分かった」が31.3%となった
 - 関係者同士で対象路線に対する考えの違いを理解することに繋がった

Q 重要な施設(通学、通院、買い物等)の洗い出しを行い、どのような気づきがありましたか(複数選択可)



※「その他」「無回答」の回答数は0
N=16

図 重要な施設の洗い出しを行い、どのような気づきがあったか

2. 広域バス路線の維持・活性化に向けた検討会

(2) 第1回検討会の結果

④ アンケート結果

- 「重要な施設へのアクセスが確保されており、重要な系統だということが分かった」が62.5%となった
 - 地域間幹線系統幹線系統の重要性の認識が深まったと考えられる
- 「行けるが待ち時間が長いことが分かった」が50.0%となった
 - アクセスはできるが、利用者にとって利用しやすいサービスではないという認識を持つことに繋がったと想定される



行ける行けない表の作成を通してどのような気づきがありましたか(複数選択可)

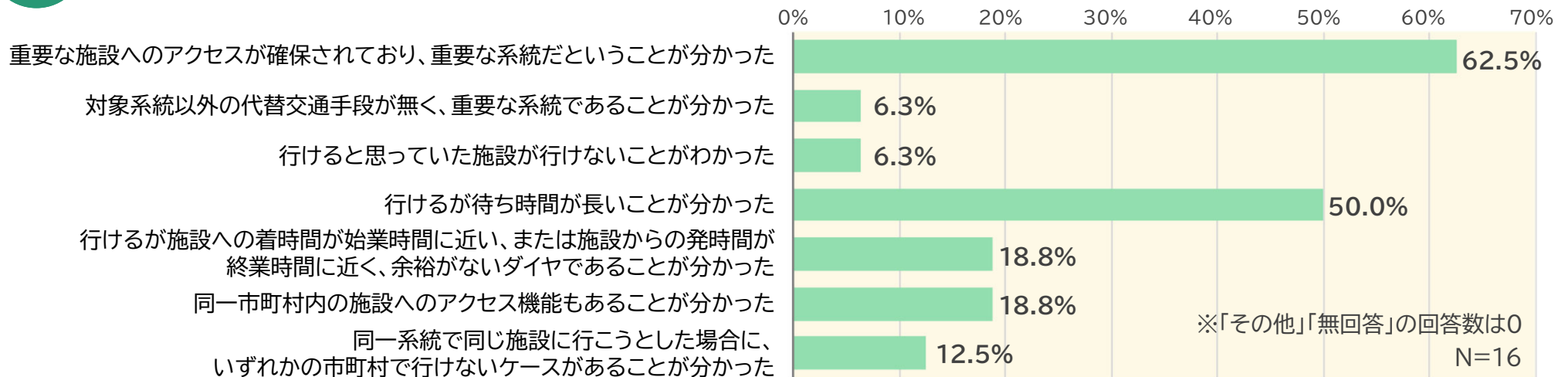


図 「行ける行けない表」の作成を通して、どのような気づきがあったか

2. 広域バス路線の維持・活性化に向けた検討会

(2) 第1回検討会の結果

④ アンケート結果

- 今後も他系統などで行ける行けない表の作成をしてみたいと「思う」「やや思う」の合計が66.6%となった
 - **多くの参加者に今後も行けない表の作成意向があることを確認することができた**

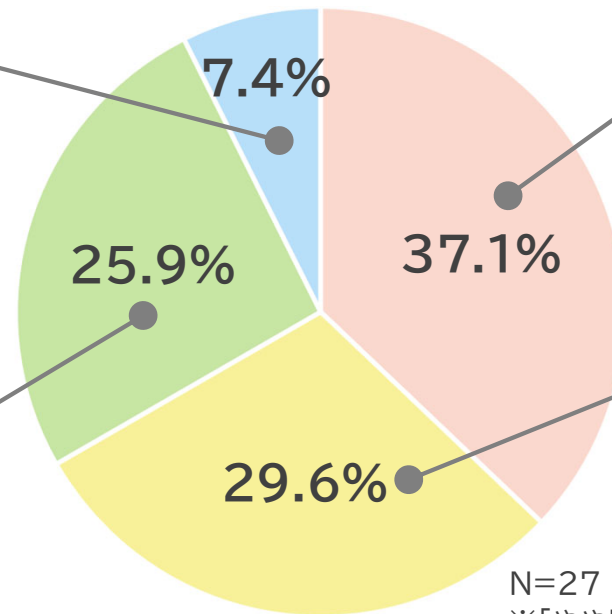
Q 今後も他系統などで行ける行けない表の作成をしてみたいと思いますか

思わない

対象系統の沿線自治体: 2
対象系統の運行事業者: 0
他自治体: 0
他交通事業者: 0

どちらともいえない

対象系統の沿線自治体: 2
対象系統の運行事業者: 2
他自治体: 3
他交通事業者: 0



思う

対象系統の沿線自治体: 2
対象系統の運行事業者: 3
他自治体: 5
他交通事業者: 0

やや思う

対象系統の沿線自治体: 4
対象系統の運行事業者: 1
他自治体: 2
他交通事業者: 1

図 今後も行ける行けない表の作成をしてみたいと思うか

2. 広域バス路線の維持・活性化に向けた検討会

(3) 第2回検討会の結果

① 地域間幹線系統の機能評価に関する講演と幹線系統分析シートの配布

- 福本氏(合同会社萬創社 代表社員/名古屋大学 客員准教授)から地域間幹線系統の機能評価に関する講演を頂いた
- 輸送量等や、幹線の必要性を整理できる「**幹線分析シート**」による評価について説明を頂いた
- その上で、事務局側で作成した対象系統の**幹線分析シート**を配布し、参加者に幹線系統の現状の理解を促した
- 第1回の行ける行けない表の作成で整理された機能を踏まえて、**幹線分析シート**を作成した

関係者が、幹線のモニタリングができるようになる

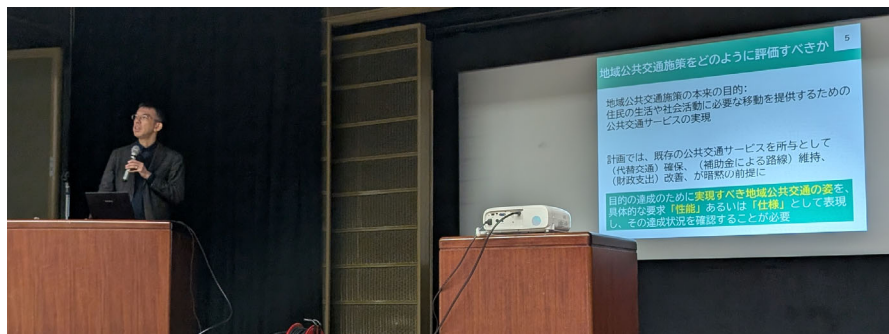


図 講演の様子

R6 年度 地域間幹線系統(上越モール前~上越妙高駅前~新井(スターミナル))分析シート

1. 系統の概要

申請番号	49	事業者名	新井自動車株式会社	
起点	上越モール前	主な経由地	新井(スターミナル)	キロ程
終点	上越妙高駅前	新井(スターミナル)		17

2. 補助系統にかかる指標(実績値)

補助年度	運行回数(回)	輸送人員(人)	経常収支率	平均乗車密度	輸送量	補助額(円)			事業者負担額(円)
						国庫補助	県補助	市町村補助	
H29	10.9	80,264	37.7%	2.2	23.9	9,340,000			17,992,603
H30	10.9	80,650	38.5%	2.2	23.9	7,528,500			19,124,044
R1	10.9	81,266	40.5%	2.2	23.9	7,665,000			16,804,552
R2	10.9	79,661	34.5%	1.8	19.6	5,750,500			23,098,649
R3	10.9	73,697	34.3%	1.9	20.7	3,652,000			25,095,088
R4	10.9	70,768	32.3%	1.8	19.6	2,723,500			27,959,343
R5	10.9	69,747	28.8%	1.7	18.5	3,634,500			30,063,669
R6	10.9	72,918	28.7%	1.8	19.6	2,790,000			34,232,775
R7									
R8									
R9									
R10									

【輸送量・経常収支率の推移】

【千口あたり費用】

年度	地域区分	
	補助非課税千口当たり費用	地域千口当たり費用(経常経費)
H29	338.99	336.05
H30	336.05	317.53
R1	334.1	336.34
R2	339.32	354.68
R3	387.91	
R4		
R5		
R6		
R7		
R8		
R9		
R10		

3. 系統の必要性

① 沿線の主な施設	本系統で「行ける」施設: 新井高校、高田高校、高田北城、高田南城、高田商業、高田農業、上越総合技術、勝原高校、上越高校(部室あり)、上記と同様 病院: けいなん総合病院、中央病院、西城病院、新・富田駅 買い物: 新井ショッピングセンター、上越モール 娯楽施設: 富ふたの湯、神の宮温泉
② 並行数道バス路線の有無	本系統で「行けない」施設: 学校: 有恒高校、上越教育大学、県立看護大学等 学校(部室あり): 有恒高校 病院: なし、駅: なし、娯楽施設: なし
③ 広域利用の状況	えちごトキめき鉄道 はねうまライン
④ 通学・通院利用の状況	同市から①に示した各施設にアクセスするために利用されている。 ※ODデータ等による利用状況の確認が必要
⑤ 本系統への補助の必要性	南市のほぼ全ての高校にアクセスが可能で、高校の通学に利用されている。一方で、専門学校や大学へのアクセスはできないため利用されていない。また、けいなん総合病院、中央病院、西城病院へのアクセス手段として利用されている。

4. 接続する地域内フィーダー系統

系統名	市町村	協議会	運行(予定)事業者	接続停留所	国庫補助	県補助
富田線(1)	上越市		くびきバス南	JR高田駅		
富田線(2)	上越市		くびきバス南	JR高田駅		
富田線(3)	上越市		くびきバス南	JR高田駅		

使い方の詳細は **別紙2**

図 幹線分析シート

2. 広域バス路線の維持・活性化に向けた検討会

(3) 第2回検討会の結果

②対象システムのあり方の検討(グループワーク)

- 幹線分析シートから分かる対象システムの課題をワークシートに整理
- ①現状路線の改善、②現状系統の利用促進、③別のサービスへの再編・転換の3つの視点から、施策の方針について意見出しをした
- その上で、各施策を誰が取り組むか(事業者、市町村、県)を話し合い、ワークシートにまとめた

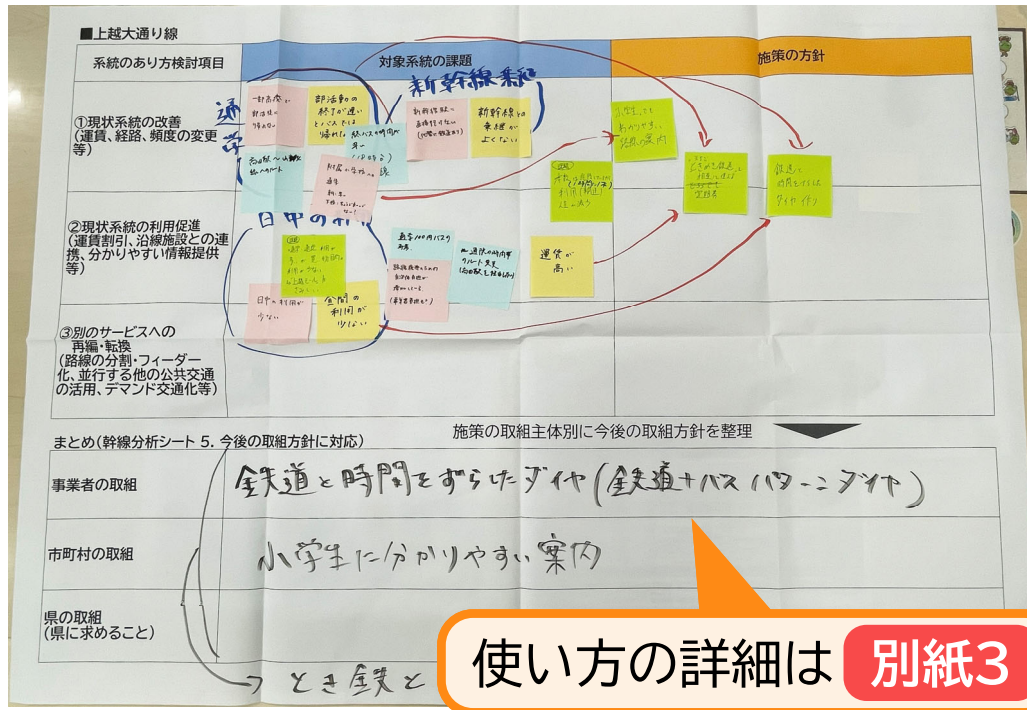


図 第2回検討会のまとめ



図 あり方検討、発表の様子

2. 広域バス路線の維持・活性化に向けた検討会

(3) 第2回検討会の結果

③ アンケート結果

- 「今回の検討会で、地域間幹線系統の重要性を再認識することができたか」という設問に対して、「重要だと思った」が81.0%となった
 - 多くの参加者に、地域間幹線系統の重要性を再認識してもらうことができた

Q 今回の検討会で、地域間幹線系統の重要性を再認識することができましたか

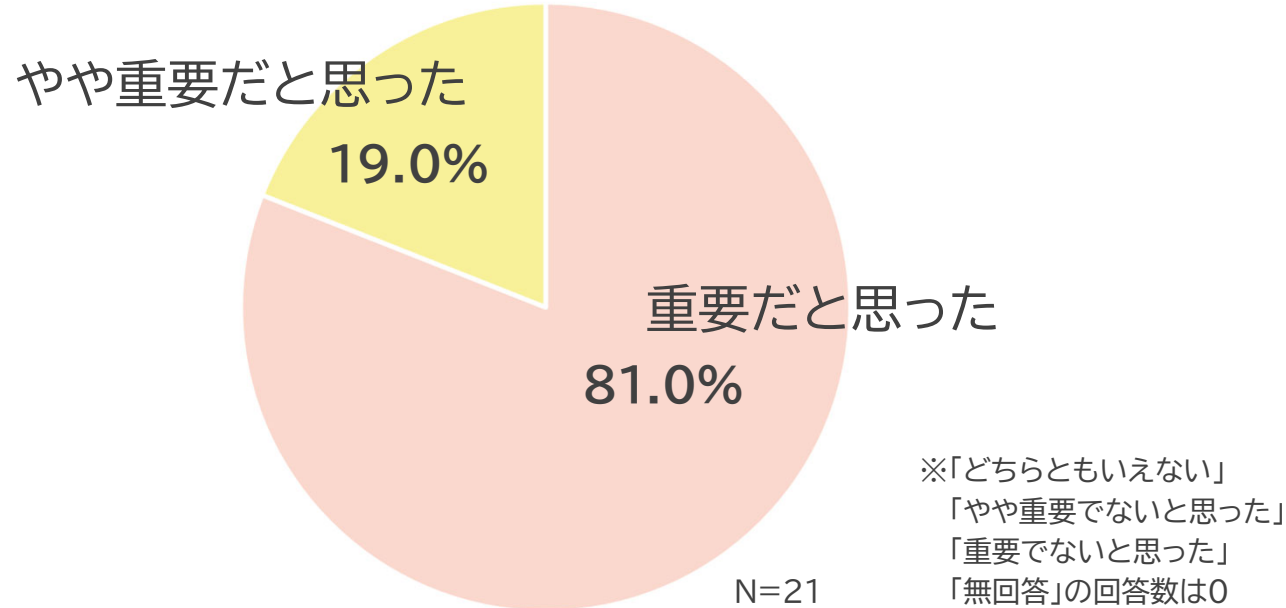


図 検討会で、地域間幹線系統の重要性を再認識することができたか

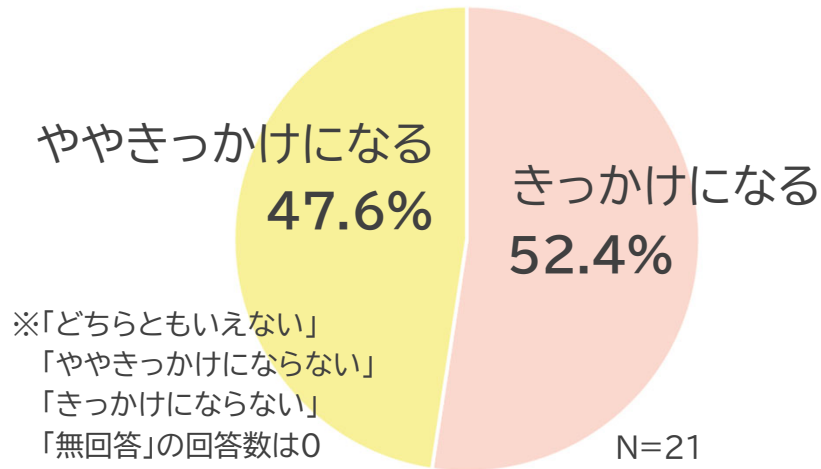
2. 広域バス路線の維持・活性化に向けた検討会

(3) 第2回検討会の結果

③ アンケート結果

- 「今回のグループワークは、今後、沿線自治体や運行事業者と対象系統について、維持・改善に向けた検討をするきっかけになりそうですか」という設問に対して、「きっかけになる」が52.4%、「ややきっかけになる」が47.6%となった
 - 検討会を通して、関係者間で議論する土壌の整備をし、広域路線バスを維持・改善に向けた関係性作りができたと考えられる

Q 今回のグループワークは、今後、沿線自治体や運行事業者と対象系統について維持・改善等に向けた検討をするきっかけになりそうですか



Q8の回答	参加した立場	Q8の回答の理由
きっかけになる	対象系統の沿線自治体	乗降している利用者の客層は、路線の経由地等から推測はできて、実際どうなのかは事業者や他の沿線自治体でないといけない部分がある。今回のような辻褃合わせができる検討会は大切だと感じた
きっかけになる	対象系統の沿線自治体	幹線は事業者が運行していることもあり、当市の自治体職員が主体となって考えるタイミングはあまりなかったため、今回のグループワークはきっかけづくりになった
きっかけになる	対象系統の運行事業者	複数の自治体を跨いで運行している地域間幹線系統について、関係自治体と合同で、話をする機会がなかったため、グループワークを通じて、その重要性が感じられました
きっかけになる	対象系統の運行事業者	行政の方々は普段、事務的なやり取りが主なので、個々がどのような考えを持っているのかを知ることが出来ず、もっと突っ込んだ議論ができるきっかけになるような気がします
きっかけになる	他自治体	自分の市町村を運行している路線についても調べてみたいと思った
ややきっかけになる	対象系統の沿線自治体	高校生が自らの通学したい高校に通える交通環境を整えることが、地域の人口を維持するために重要だと思いました
ややきっかけになる	対象系統の沿線自治体	維持・改善に向けた参考とさせてもらいたい
ややきっかけになる	他自治体	多くの自治体が幹線系統は運行事業者に任せており、積極的関与をしていないため、このような意見交換や検討機会は非常にありがたい。一方で、沿線自治体と運行事業者で今後も検討する機会を設けられるか疑問が残るため、県主催で定期的にこのような場があるとありがたい

図 沿線自治体や運行事業者と対象系統について維持・改善に向けた検討をするきっかけになりそうか

課題 1

本調査事業による検討会(現状から一步踏み出し、議論の土壌を整備すること)をいかに定着させるか

- 沿線自治体・運行事業者ともに人や時間が慢性的に不足している状況下では、現場に期待しても一年限りのイベント的な検討会は定着しない可能性が高いため、**数年間は、現場を引っ張っていく存在**が求められる
- 日頃から広域バス路線に意識が向けば検討会定着の機運が高まることから、**路線の利用状況等が共有化される仕組み**があると良い

課題 2

県全体に広域バス路線に議論の土壌整備をいかに広げていくか

- 直近で補助落ちの可能性のある系統のみではなく、利用者減→サービスレベル低下の**負のスパイラルに陥る前に、今のうちから議論を進める必要**がある
- 一方で、現実的には県内に数多く存在する広域バス路線を全て土壌整備することは難しい可能性があり、必要に応じて**選択と集中を図る**ことも考えられる

広域バス路線の関係者間での議論の土壌整備のために、
ワークシート・幹線分析シート(**別紙1** **別紙2** **別紙3** 参照)をぜひご活用ください