

概要版

飯山市

# 地域公共交通



## 計画

計画期間

令和4年度～8年度



飯山市

# 1

## 飯山市地域公共交通計画の背景と目的



自ら車を運転できない、あるいは家族等の送迎に頼れない方にとって、公共交通は自身と目的地を繋ぐ重要な社会基盤（インフラ）です。

当市では平成19年度以降、公共交通の運行区域を維持しつつ、行政負担を低減することを目的として、それまでバスを運行していた路線・区域において、予約制の乗り合いタクシーを導入してきました。

この間、平成27年3月に北陸新幹線飯山駅が開業したことにより、コミュニティバスでは観光目的による利用者が増加した路線がある

一方で、乗り合いタクシーの利用者や民営のタクシーの輸送人員は減少傾向が続いています。

また、民営の路線バスや飯山線についても昨今の利用者数の減少により経営存続が危ぶまれている状況であり、公共交通を取り巻く状況は依然として厳しいものとなっています。

市民の日常生活における移動手段として、また、駅を降り立った観光客が次の目的地まで快適に移動できる観光二次交通として、公共交通にはその役割の維持に加えて、更なる機能の強化が求められています。

このような観点から、地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿を明らかにするため、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき、飯山市地域公共交通計画を作成します。



# 2

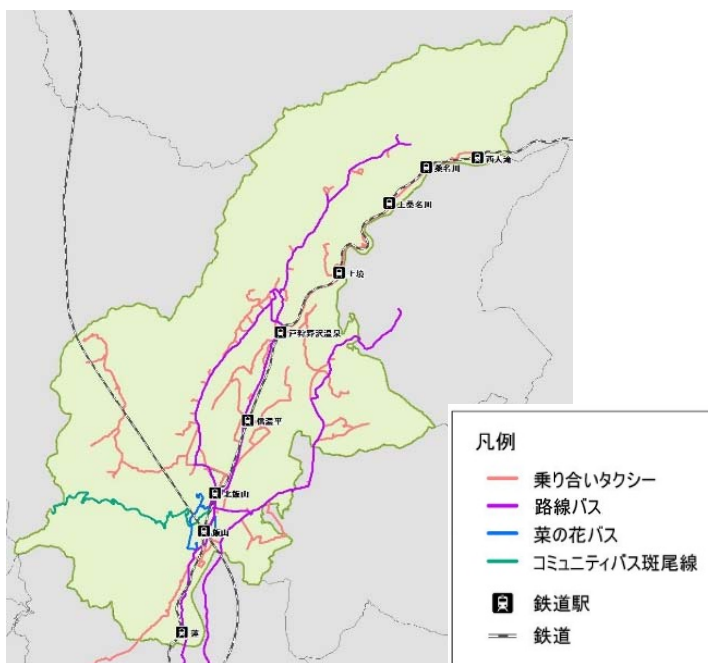
## 計画の区域・期間

### （１）計画の区域

計画区域は飯山市全域とします。ただし、一部の公共交通は市域を越えて運行していることから、区域外については関係自治体と連携して事業を行うものとします。

### （２）計画の期間

本計画の期間は、令和4年度から令和8年度までの5年間とします。



計画の区域

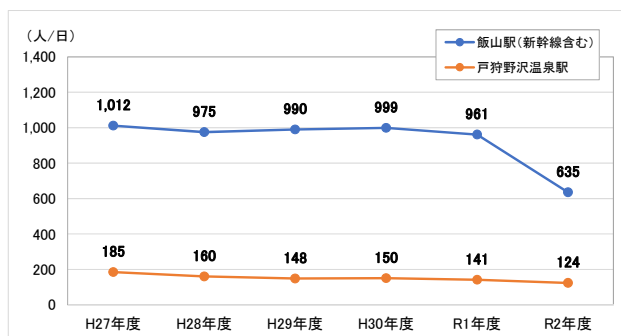
### 3 飯山市の公共交通の概況

現在、市内には北陸新幹線や JR 飯山線といった鉄道網、当市と近隣の市町村を結ぶ路線バス、市内の移動を担う乗り合いタクシーなどの公共交通が運行されています。

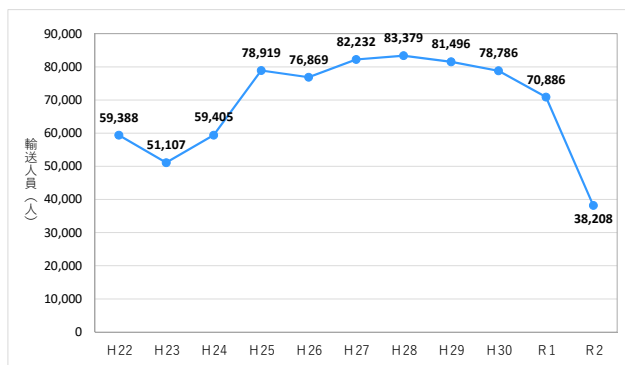
交通モード別の利用者は以下のとおりとなっています。平成 27 年 3 月に北陸新幹線飯山駅が開業した後、コミュニティバスは利用者数を伸ばしていましたが、それ以外は全体として横ばい又は減少傾向となっています。

また、令和 2 年 3 月頃からは新型コロナウイルスの感染拡大に伴い、全ての交通モードで利用者が減少しています。

鉄道の利用者（飯山駅・戸狩野沢温泉駅）



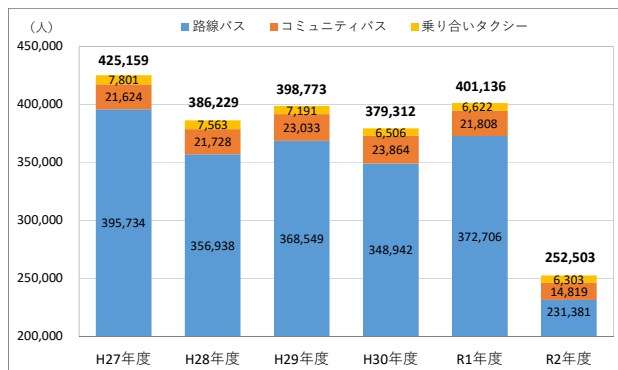
タクシーの輸送人員



※年度ごとの輸送人数



バス等の利用者数



## 4 公共交通の課題

### 1 地域特性や人口特性からの課題

- ・ 市内の各集落と市街地を結ぶ移動手段の確保・維持が必要
- ・ 市内と市外を結ぶ移動手段の確保・維持が必要
- ・ 冬季でも日常生活が送れる移動手段の確保・維持が必要
- ・ 高齢者等の日常生活を支える移動手段の確保・維持が必要

市内・外を結ぶ移動ネットワークの確保・維持  
年間を通じて高齢者等の日常生活を支える移動手段の確保・維持

### 2 公共交通の運行状況からの課題

- ・ バス停圏（300m）外地域居住者への移動手段の対応
- ・ バス停圏内地域居住者のうち地理的・身体的理由により移動距離が制限される者への移動手段の対応
- ・ 公共交通関連支出の増加

自宅から停留所までの移動に係る負担の軽減

### 3 公共交通の利用実態からの課題

- ・ 利用状況を踏まえた公共交通の見直し
- ・ 既存の公共交通利用者の継続利用（リピーターの増加）
- ・ 高齢者にとって車両が利用しにくいこと
- ・ 乗り合いタクシーの予約が煩わしいこと
- ・ 高齢者には現行の路線図・時刻表が分かりにくいこと
- ・ 市民の行動実態と運行ダイヤとのずれ
- ・ 隔日運行や曜日による発着地点の違い等の利用形態の複雑さ
- ・ バス待合環境に対する不満

市民・利用者の行動実態に合わせた効率的な運行

### 4 日常生活の移動実態からの課題

- ・ 高齢者、高校生の主な移動手段は自家用車（自分で運転・家族等の送迎）であり、バスやタクシー等を利用する機会は少ない
- ・ 市民が多く訪れる施設への移動手段は自家用車（自分で運転・家族等の送迎）であり、バスやタクシー等を利用する機会は少ない
- ・ 市民が多く訪れる施設の付近にバス停が設置されていない箇所がある
- ・ 公共交通に対する認識度不足
- ・ 時間や曜日が合わないことや運行概要を知らないことによる公共交通の利用敬遠
- ・ 運転免許非保有者の公共交通利用推進

公共交通の利用意識や認識度の向上  
飯山駅を含む中心市街地への移動に係る利便性の向上

### 5 観光における課題

- ・ 飯山駅を結節する観光アクセスの不足
- ・ 観光誘客につながる二次交通の確保(特にグリーンシーズン)

飯山駅を拠点とした観光誘客につながる二次交通の確保



# 5

## 飯山市の公共交通が目指す姿

### 目指す姿④

目的地までのアクセス手段として  
充実し観光誘客につながる交通

#### 主な課題

飯山駅を拠点とした観光誘客につながる  
二次交通の確保など

#### 主な施策

新たな技術を用いた運行サービスの研  
究、誰もが利用しやすい様々な用途に  
対応した車両の検討

### 目指す姿③

生活拠点を結ぶ移動手段として市  
民の生活に根付いた交通

#### 主な課題

自宅から停留所までの移動に係る負担  
の軽減など

#### 主な施策

新規・継続利用しやすい仕組みづくり、  
市民・利用者の行動実態に合わせた運  
行ダイヤの設定

### 目指す姿②

市民の日常生活を支えるとともに中  
心市街地での利便性を高める交通

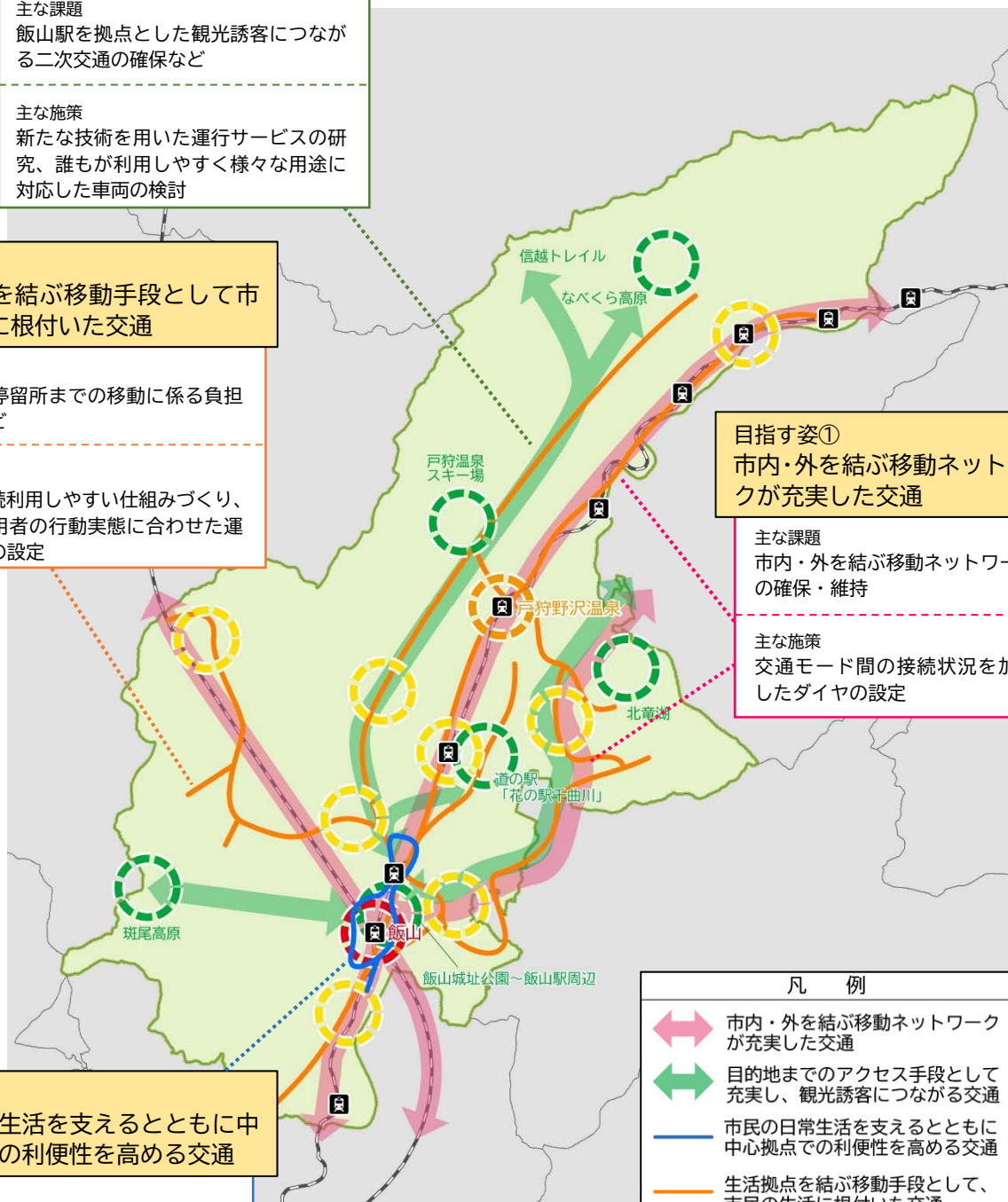
#### 主な課題

中心市街地への移動に係る利便性向上  
など

#### 主な施策

中心市街地での移動をしやすくする仕  
組みづくり、市内の公共交通の種類や  
利用方法の周知

飯山市の公共交通が目指す姿の反映図



### 目指す姿①

市内・外を結ぶ移動ネットワー  
クが充実した交通

#### 主な課題

市内・外を結ぶ移動ネットワー  
クの確保・維持

#### 主な施策

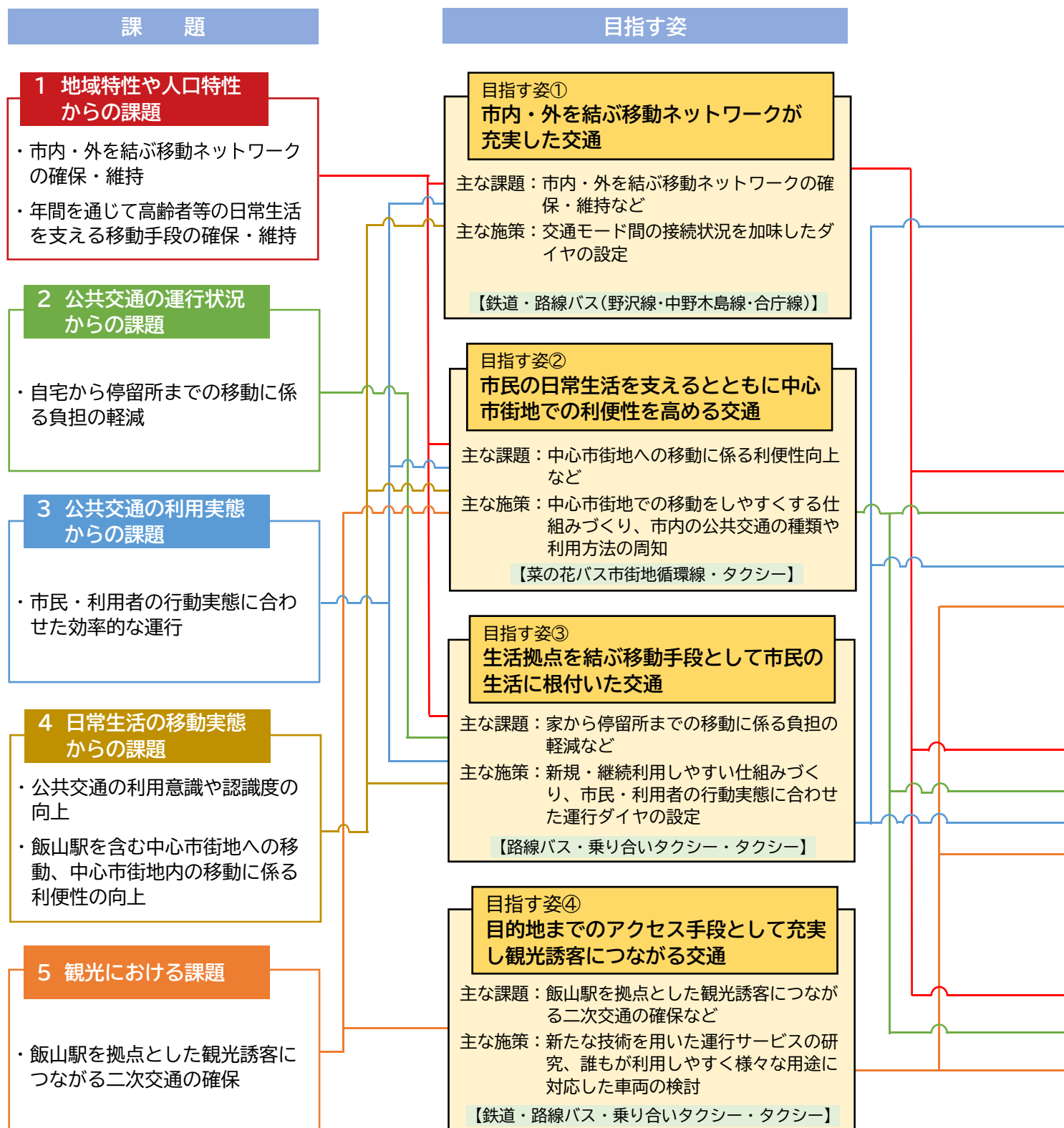
交通モード間の接続状況を加味  
したダイヤの設定

#### 凡 例

- 市内・外を結ぶ移動ネットワーク  
が充実した交通
- 目的地までのアクセス手段として  
充実し、観光誘客につながる交通
- 市民の日常生活を支えるとともに  
中心拠点での利便性を高める交通
- 生活拠点を結ぶ移動手段として、  
市民の生活に根付いた交通
- 中心拠点
- 生活拠点
- 北部拠点
- 観光拠点

## 6

## 体系図【課題～目指す姿～基本方針・目標～施策】



## 施策の基本方針

## 分類別施策

### 基本方針 1

#### 集落と市街地を結ぶ地域生活基盤としての公共交通の維持

##### 目標

- ・集落と市街地を結ぶ移動手段を確保・維持する
- ・冬季においても安心して利用できる移動手段を確保・維持する
- ・移動手段を持たない高齢者等の移動手段を確保・維持する

### 基本方針 2

#### 利用者ニーズに合わせた効率性の高い公共交通サービスの実現

##### 目標

- ・バス停圏外に居住する方の移動手段を確保
- ・市民の行動ニーズに合った公共交通の整備
- ・効果的・効率的な公共交通サービスの確立
- ・公共交通の継続的な利用者(リピーター)を増加させる

### 基本方針 3

#### 公共交通の利用啓発と新規利用者の拡大

##### 目標

- ・様々な媒体を活用し広く公共交通の周知を図る
- ・公共交通を利用するきっかけづくりにより新規利用者を増やす

### 基本方針 4

#### 観光客が利用しやすい二次交通の実現

##### 目標

- ・多様化する観光ニーズに対応する二次交通の整備

### 1 集落の実情や利用者の目的・要望に合わせた公共交通の見直し

- ①交通モードの効果的な組み合わせ  
【路線バス・乗り合いタクシー・タクシー・自家用有償旅客・スクールバス等】
- ②乗り合いタクシーの新たな移送方法
- ③行動実態に合った運行ダイヤの見直し
- ④バス停までの距離が遠い集落・移動需要が見込まれる施設への停留所設置

### 2 公共交通 DX の推進

- ⑤MaaS【マース：Mobility as a Service】の導入
- ⑥新しい運転技術を用いた運行車両
- ⑦乗り合いタクシーの新しい予約方法
- ⑧キャッシュレス決済
- ⑨乗り合いタクシーのサブスクリプション方式

### 3 観光二次交通の展開

- ⑩観光スポットへの直通便・周遊ルートの設定
- ⑪ＪＲとバス等との円滑な接続
- ⑫アクティビティに対応した車両の導入

### 4 公共交通の利用促進

- ⑬公共交通体験イベントやケーブルテレビを活用した利用方法の周知
- ⑭タクシー券の利用範囲の拡充
- ⑮理解しやすい路線図・時刻表の作成
- ⑯運転免許返納者への支援
- ⑰視認性を上げた車両デザインの導入

### 5 事業者支援

- ⑱MaaS やバリアフリー化等利便性の向上に取り組む事業者への支援

### 6 快適・安全に利用できる環境づくり

- ⑲冬季でも安全に利用できる環境づくり
- ⑳バス待ち環境の改善
- ㉑高齢者等が利用しやすい車両改善
- ㉒乗り合いタクシーの停留所看板の設置

## 7 目標値

目標値の項目、現況値、目標値については右のとおりです。

| 項 目                        | 基本方針    | 現 況 値            | 目 標 値            |
|----------------------------|---------|------------------|------------------|
| コミュニティバスの年間の延べ利用者数         | 1,2,3,4 | 14,819人(R2年度)    | 23,900人(R8年度)    |
| 乗り合いタクシーの年間の延べ利用者数         | 1,2,3,4 | 6,303人(R2年度)     | 7,000人(R8年度)     |
| 公共交通に課題があって利用しない人の割合       | 1,2,3   | 37.8%(R3年度)      | 18.9%(R8年度)      |
| 乗り合いタクシーの新たな移送方法の試験実施数     | 1,2,3   | 0(R2年度)          | 1エリア(R8年度)       |
| コミュニティバス利用者1人当たりの運行に係る運行経費 | 2       | 1,294円/人・年(R2年度) | 600円/人・年(R8年度)   |
| 乗り合いタクシー利用者1人当たりの運行に係る運行経費 | 2       | 4,850円/人・年(R2年度) | 4,400円/人・年(R8年度) |
| 飯山市の観光入込客数                 | 4       | 496,700人(R2年度)   | 1,200,000人(R8年度) |

## 8 実施スケジュール

計画期間中の各施策における実施スケジュールは以下のとおりです。この中の重点事業については、より優先的に取り組みます。なお、実施区分を検討・研究としている施策については、中間報告・評価を行い、以降の取り組みの方向性を示していきます。

| 分類 | 施策番号 | 施 策                                | 実施区分 | 実施主体          | R4 | R5 | R6 | R7 | R8 |
|----|------|------------------------------------|------|---------------|----|----|----|----|----|
| 1  | ①    | 交通モードの効果的な組み合わせ                    | 実施   | 運行事業者・市       | ◆  | ◆  | ◆  | ◆  | ◆  |
| 1  | ③    | 行動実態に合った運行ダイヤの見直し                  | 実施   | 運行事業者・市       | ◆  | ◆  | ◆  | ◆  | ◆  |
| 1  | ④    | バス停までの距離が遠い集落・移動需要が見込まれる施設への停留所設置  | 実施   | 運行事業者・市       | ◆  | ◆  | ◆  | ◆  | ◆  |
| 3  | ⑪    | JRとバス等の円滑な接続                       | 実施   | 運行事業者・市       | ◆  | ◆  | ◆  | ◆  | ◆  |
| 4  | ⑬    | 公共交通体験イベントやケーブルテレビを活用した利用方法の周知     | 実施   | 関係機関等・市       | ◆  | ◆  | ◆  | ◆  | ◆  |
| 4  | ⑮    | 理解しやすい路線図・時刻表の作成                   | 実施   | 市             | ◆  | ◆  | ◆  | ◆  | ◆  |
| 4  | ⑰    | 視認性を上げた車両デザインを導入                   | 実施   | 運行事業者・市       | ◆  | ◆  | ◆  | ◆  | ◆  |
| 6  | ⑲    | 冬季でも安全に利用できる環境づくり                  | 実施   | 市民・市          | ◆  | ◆  | ◆  | ◆  | ◆  |
| 6  | ⑳    | バス待ち環境の改善                          | 実施   | 関係機関等・市       | ◆  | ◆  | ◆  | ◆  | ◆  |
| 6  | ㉑    | 高齢者等が利用しやすい車両改善                    | 実施   | 運行事業者・市       | ◆  | ◆  | ◆  | ◆  | ◆  |
| 6  | ㉒    | 乗り合いタクシーの停留所看板の設置                  | 実施   | 市             | ◆  | ◆  | ◆  | ◆  | ◆  |
| 1  | ②    | 乗り合いタクシーの新たな移送方法                   | 検討   | 運行事業者・市       | ◆  | ◆  | ◆  | ◆  | ◆  |
| 2  | ⑤    | MaaS【マース:Mobility as a Service】の導入 | 検討   | 運行事業者・市       | ◆  | ◆  | ◆  | ◆  | ◆  |
| 2  | ⑦    | 乗り合いタクシーの新しい予約方法                   | 検討   | 運行事業者・市       | ◆  | ◆  | ◆  | ◆  | ◆  |
| 2  | ⑧    | キャッシュレス決済                          | 検討   | 運行事業者・市       | ◆  | ◆  | ◆  | ◆  | ◆  |
| 3  | ⑩    | 観光スポットへの直通便・周遊ルートの設定               | 検討   | 関係機関等・運行事業者・市 | ◆  | ◆  | ◆  | ◆  | ◆  |
| 3  | ⑫    | アクティビティに対応した車両の導入                  | 検討   | 運行事業者・市       | ◆  | ◆  | ◆  | ◆  | ◆  |
| 4  | ⑭    | タクシー券の利用範囲の拡充                      | 検討   | 市             | ◆  | ◆  | ◆  | ◆  | ◆  |
| 4  | ⑯    | 運転免許返納者への支援                        | 検討   | 関係機関等・市       | ◆  | ◆  | ◆  | ◆  | ◆  |
| 5  | ⑱    | MaaSやバリアフリー化等利便性の向上に取り組む事業者への支援    | 検討   | 運行事業者・市       | ◆  | ◆  | ◆  | ◆  | ◆  |
| 2  | ⑥    | 新しい運転技術を用いた運行車両                    | 研究   | 運行事業者・市       | ◆  | ◆  | ◆  | ◆  | ◆  |
| 2  | ⑨    | 乗り合いタクシーのサブスクリプション方式               | 研究   | 市             | ◆  | ◆  | ◆  | ◆  | ◆  |

※赤文字は重点事業

◆-----◆: 準備・調査 ◆-----◆: 実施・導入・検討

## 9 推進体制及び計画の進捗状況の評価

計画の推進にあたっては、飯山市地域公共交通会議が施策の承認・検証・評価・改善策の検討を継続的にを行い、公共交通が地域を支える持続可能なシステムとして確立するように進めていきます。なお、施策によっては計画の実現に向けた実施計画を別途作成し進めていきます。

また、各施策の実施や利用促進にあたっては、交通政策・まちづくり・福祉・教育・観光など様々な分野の施策と密接に関係することから、市民・交通事業者・その他関係機関等と行政が連携して取り組んでいきます。

計画の進捗状況及び目標値の達成状況については、公共交通会議において評価・検証を行います。このうち、計画の進捗状況の評価・検証については毎年行います。

また、実施スケジュールにおいて「実施」と区分した施策に係る評価・検証方法は、PDCAサイクル（「計画⇒実行⇒評価⇒改善」の循環検討手法）の考え方に基づいて実施します。