

小国町地域公共交通総合連携計画書

(作成：平成21年2月)

(変更：平成22年3月)



山形県小国町

目 次

はじめに

1. 地域公共交通総合連携計画の区域	1
1. 1. 計画区域の設定	1
1. 2. 小国町の概況	1
2. 計画期間	4
3. 地域公共交通の活性化及び再生の総合的かつ一体的な推進に関する基本的な方針	4
4. 地域公共交通総合連携計画の目標	5
4. 1. 町内交通の現状	5
4. 2. 町民意識の把握	11
4. 3. 公共交通の取り巻く課題	14
4. 4. 小国町における公共交通対策の目標	15
4. 5. 小国町における公共交通ネットワークのあり方	18
4. 5. 1. ネットワーク整備の方向性	18
4. 5. 2. 地区毎（路線毎）の対応の方向性	19
4. 5. 3. 地区毎（路線毎）の対策案	20
5. 目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項	22
5. 1. 本格実施する事業	22
5. 2. 実証運行を行う事業	22
5. 3. 町民への広報事業	26
5. 4. 事業の具体化に向けた課題検討	27
5. 5. 事業の全体像	28

はじめに

我が国の地方の公共交通機関は、近年の自家用車の普及や都市部への人口集中により、利用者数が年々減少してきており、自治体財政の逼迫と併せて、存続が危ぶまれている。

小国町においても例外ではなく、小国町営バスは、利用者数及び利用料収入が減少し、乗客が誰も乗っていない空きバスが目立つようになっている。

一方で、少子化に伴い、町内の小中学校を町中心部の小国小学校および小国中学校に統合する予定となっており、通学のために必要な移動手段の確保や高齢者等の移動制約者の通院や買い物などのために必要な移動手段の確保などが望まれており、厳しい財政状況の中で地域公共交通の維持、存続をいかに図っていくかが課題となっている。

当該「小国町地域公共交通総合連携計画」は、このような状況から、小国町の基幹的公共交通である小国町営バス等について、今後、学校統合が進んだ場合の町営バスとスクールバスのあり方も含めた小国町のよりよい公共交通形態のあり方や地区毎の対応の方向性・対応方針を定めたものである。

1. 地域公共交通総合連携計画の区域

1. 1. 計画区域の設定

本計画の対象とする区域は、小国町全域とする。

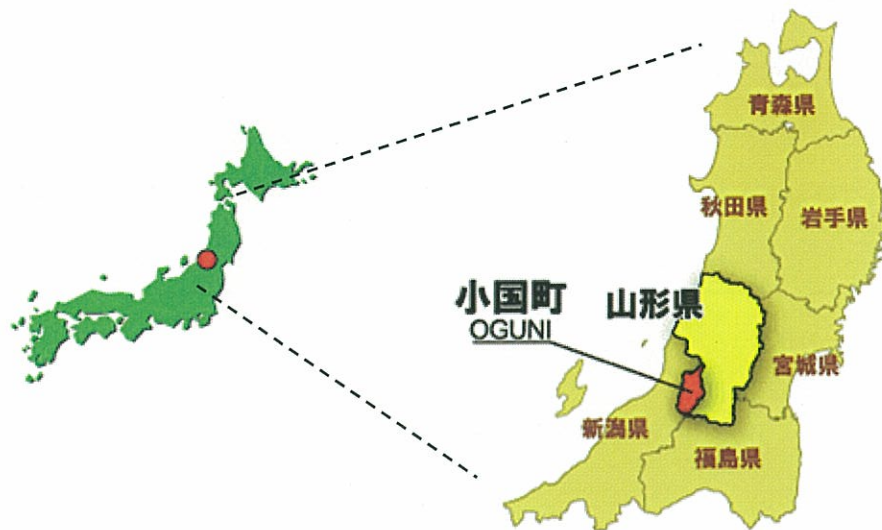


図 1. 1. 地域公共交通総合連携計画区域

1. 2. 小国町の概況

(1) 位置

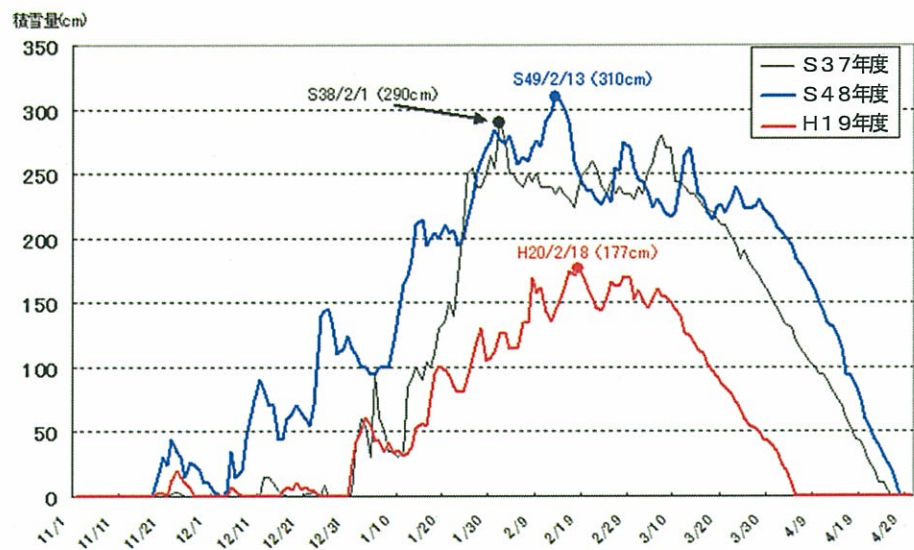
小国町は、山形県の西南端、新潟県境に位置し、両県庁所在地である山形市と新潟市までそれぞれ約 80 kmの地点にある。面積は 737.55k m²で、山形県総面積の 7.9%を占め、東京 23 区よりもやや広くなっている。

(2) 地勢

小国町は、越後山脈にできた断層盆地で、磐梯朝日国立公園に属する北方の大朝日岳、南方の飯豊山を主峰とする 1,000m級の連山に囲まれ、他地域と隔絶した文字どおりの「小国」を形づくっている。生活の舞台となる平地は全町域のわずか 3.7%で、町土の 94.5%は山林で占められている。

(3) 気候

気候は、地形的な制約を受け複雑であるが、概略的には典型的な日本海型気候に属し、四方を山地丘陵に囲まれているため、盆地特有の気候の面を見せている。日本海からの湿潤な気流が高い山岳にぶつかり、地形的な上昇気流が起こるため日照時間の少ない天候が多く、夏季には驟雨性の豪雨を降らせ、秋には秋霜現象が目立っている。特に冬期には全国屈指の豪雪をもたらし、積雪は町中心部でも 2mを超えることが多く、山間奥地の集落では 4mにも及ぶ所がある。



山形地方気象台（小国観測所）

図 1. 2. 気象台小国観測所の積雪量

（４）人口

１）全人口と世帯数

小国町の人口は、昭和 30 年の 18,366 人をピークに減少をたどり、平成 17 年には 9,742 人となっている。世帯数は昭和 30 年が 3,267 世帯であったのが、平成 17 年では 3,277 世帯になっている。

また、小国市街地に人口が集中し、町内を流れる一級河川荒川とその支線である横川、玉川などに沿って 90 余りの集落が散在している。

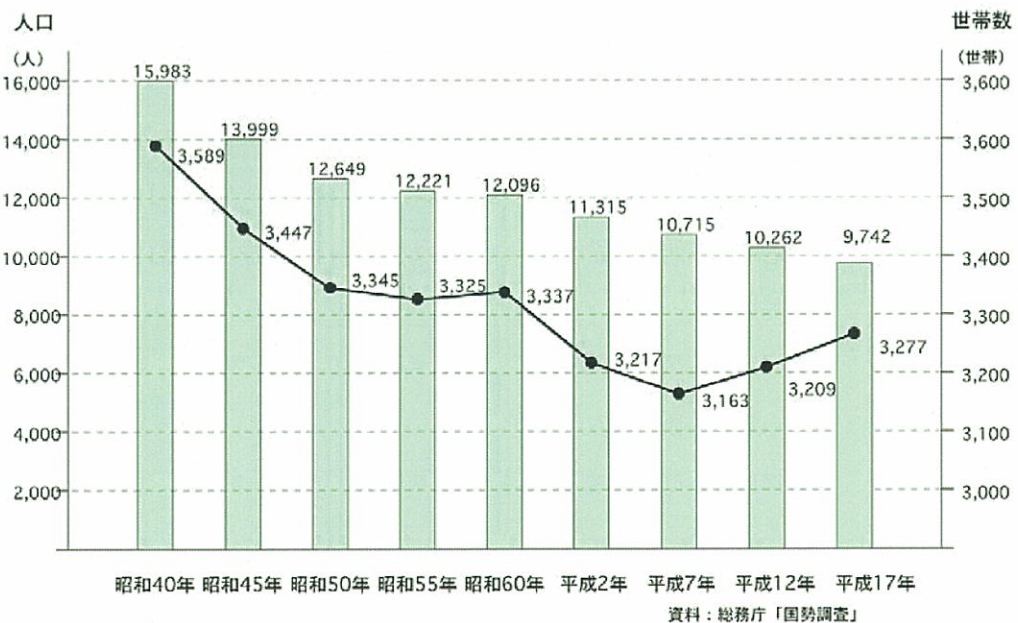


図 1. 3. 小国町の人口と世帯数の推移

2) 年少人口と高齢人口

小国町においても人口減少、少子高齢化の傾向ははっきり現れており、平成 17 年における年少者比率（15 歳以上～30 歳未満）は 13.3%、高齢者比率（65 歳以上）は 31.2%となっており、急速に少子高齢化が進行している。

また、小国市街地の高齢者比率は、30%程度であるのに対し、足中地区においては、既に 50%を上回っており、高齢化が顕著な地区となっている。その他の地区でも 40%前後の地区が多い。

一方、各地区の学生は、全地区において減少することが予測されている。

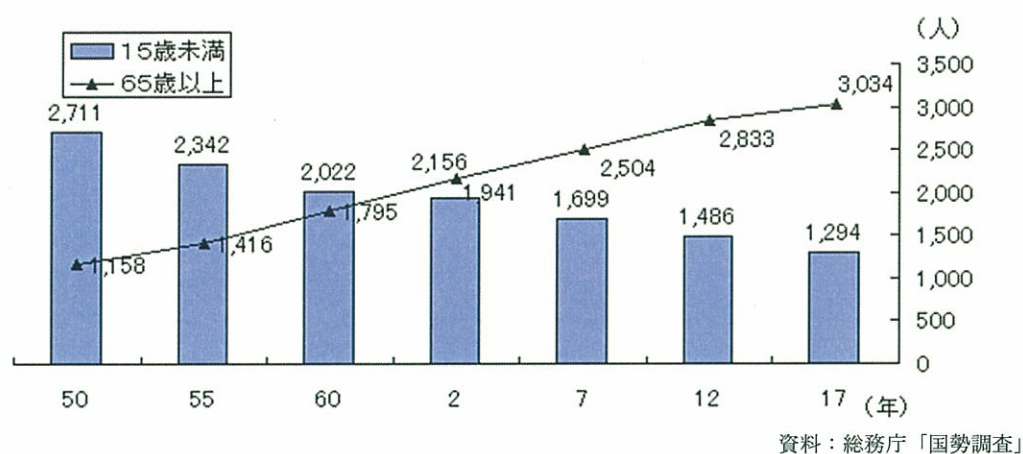


図 1.4. 年少人口と高齢人口の推移

(5) 医療施設

医療施設は小国駅を中心に半径 1km 以内に 8 つあるが、各集落にはない。

(6) 観光

小国町は、以前から交流人口拡大、観光に取り組み、豊かな自然を活かして森林と触れ合える施設があり、飯豊山麓には飯豊温泉を活用し、飯豊山登山や森林浴の拠点として「梅花皮荘」、「川入荘」、「飯豊山荘」が、朝日山麓には野外レクリエーションのための「りふれ」や「オートキャンプ場」が整備されている。

全国的にも国民一人当たりの宿泊観光回数は平成 3 年をピークに減少傾向にあり、それと呼応するように小国町の観光地でも入り込みは年々減少している。

2. 計画期間

平成 21 年度～平成 23 年度

3. 地域公共交通の活性化及び再生の総合的かつ一体的な推進に関する基本的な方針

本計画では、小国町の現状を踏まえ、下記事項を基本方針とする。

○基本方針 1：移動制約者の移動手段の確保

少子化に伴い、町内の小中学校を町中心部の小国小学校および小国中学校に統合する予定となっていることから、通学のために必要な移動手段を確保する必要がある。

また、今後更に高齢化が進み移動制約者が増加すると予測されるが、病院や商店は市街地に集中しており、散在する集落に住む高齢者等の通院や買い物などのために必要な移動手段を限られた財源の中で引き続き確保していく必要がある。

○基本方針 2：持続可能な公共交通サービスの確立

小国町営バスは、利用者数及び利用料収入が減少し、乗客が誰も乗っていない空きバスが目立つようになってきており、町の逼迫した財政を考えると、効率的で持続可能な公共交通サービスの確立が急務となっている。

4. 地域公共交通総合連携計画の目標

4. 1. 町内交通の現状

(1) 町営バスの運行状況

1) 町営バスの運行本数

小国町には、8 路線の町営バスがあり、運行本数は、1 日平均 50 本である。

路線別でみると、最も本数が多いのが、北部線で 9 本/日。次いで南部線 7 本/日、金目線 6 本/日と続き、その他の路線は 4 本/日程度である。

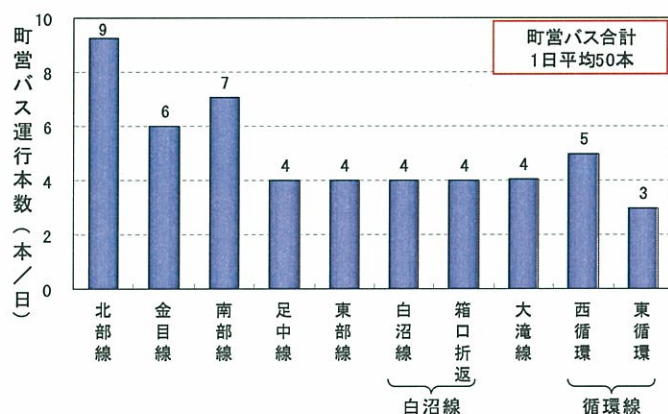


図 4. 2. 町営バスの 1 日あたりの路線別平均運行本数



図 4. 1. 町営バスの路線

2) 車両

保有しているバスは 6 台あり、そのうち 5 台が運行している。

6 台のうち、定員 38 人の車両は 5 台、27 人の車両が 1 台である。

3) 運行主体

町営バスは、小国町の第三セクター（おぐに白い森株式会社）が運営。

4) 料金体系

運賃は、乗車区間により料金が異なり、距離に応じて金額が上がる。（最大は南部線の 700 円）

ただし、循環線は一律 100 円である。

(2) 町営バスの利用状況

1) 年間利用者数

町営バスの利用者は、平成 8 年以降は増加傾向にあった。その後、平成 12 年（6.3 万人/年）をピークに減少傾向にあったが、近年は横ばいで推移している（平成 19 年 4.7 万人）。

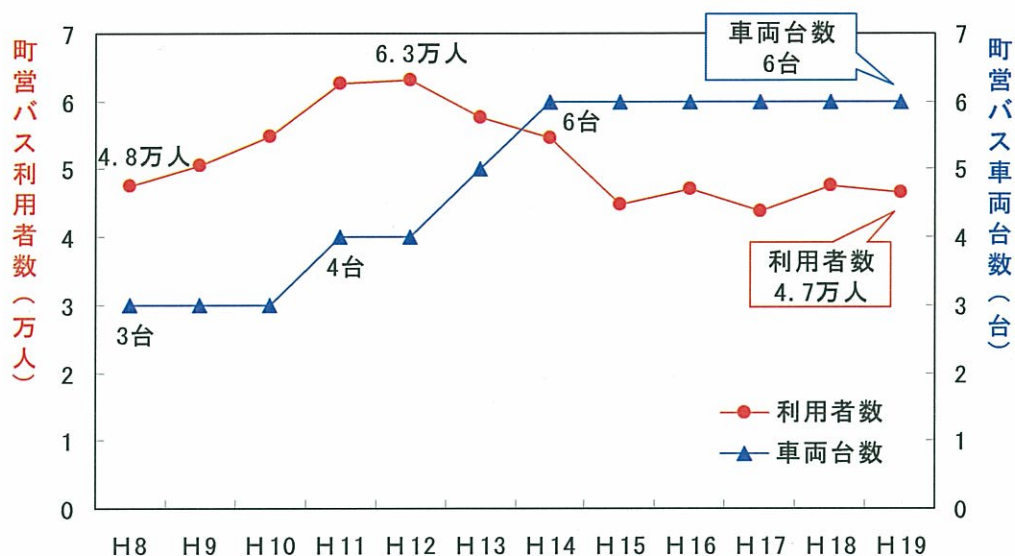


図 4. 3. 町営バス利用者数の経年的な変化

2) 路線別利用者数

路線別にみると、北部線が 2.1 万人/年と最も多く、町営バス全体の利用者数の 45%を占めている。

路線別に利用者数の季節変動をみると、飯豊山荘等の観光施設がある南部線は夏の利用者が多い。また、北部線は秋～冬、大滝線、西循環は冬の利用者が多い。

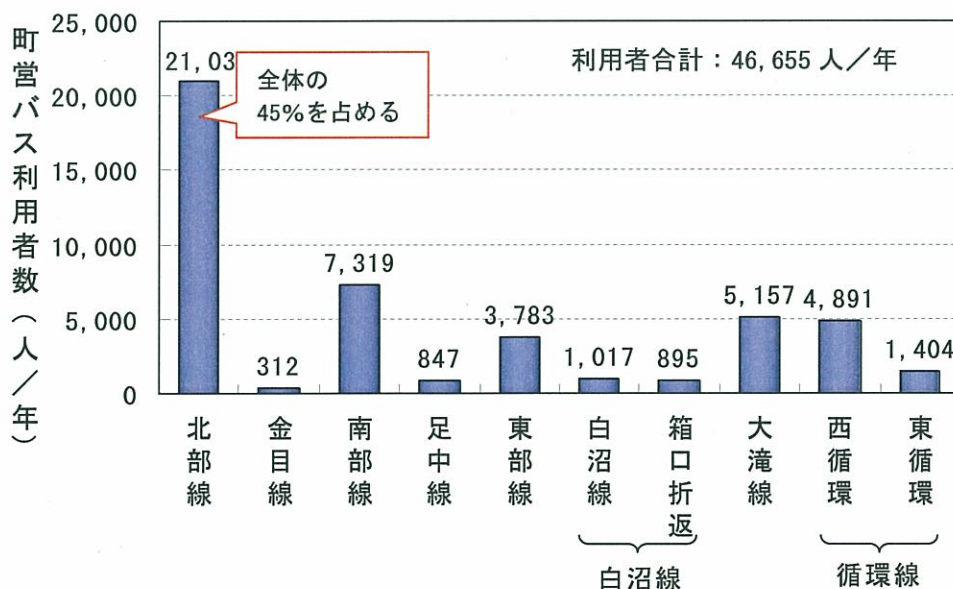


図 4. 4. 町営バスの路線別の年間利用者数（平成 19 年度）

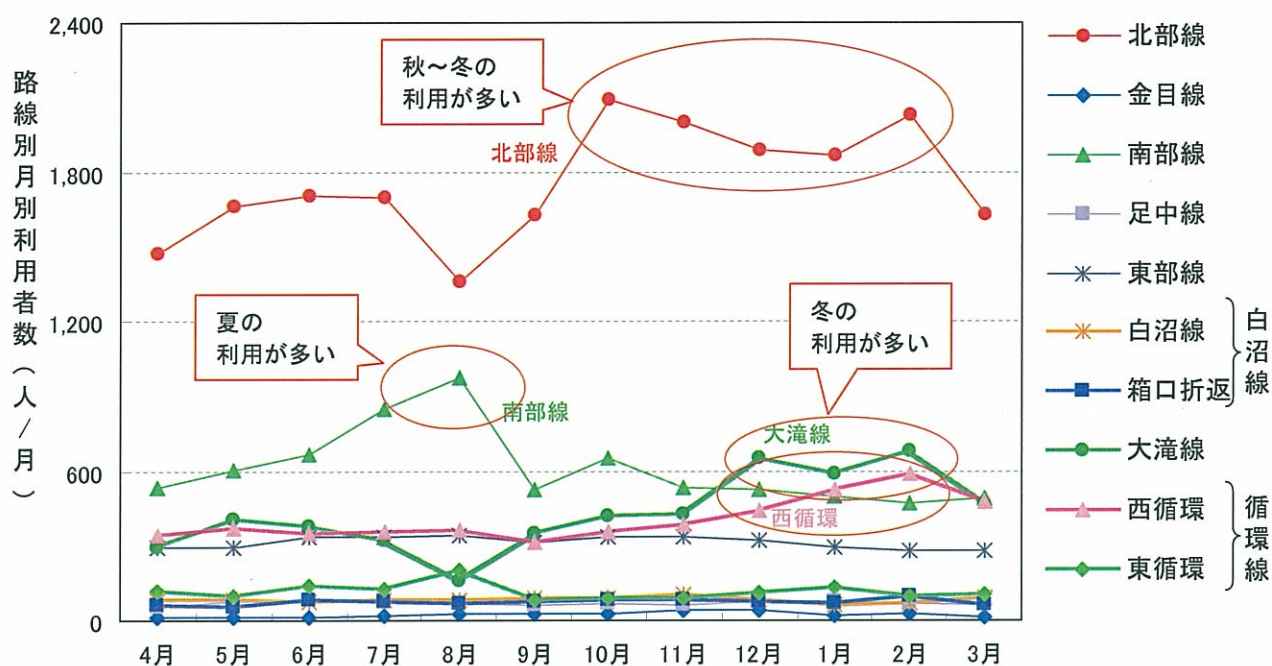


図 4.5. 町営バスの路線別月別の利用者数の変化

3) 輸送効率

路線により利用状況に違いはあるが、どの路線も利用者数は少なく、1 本平均では、最も多い北部線でも 6 人/本となっている。

時間帯別に見ると、路線や方向により異なるが、概ね朝・夕の通学時間帯等の利用が多い。

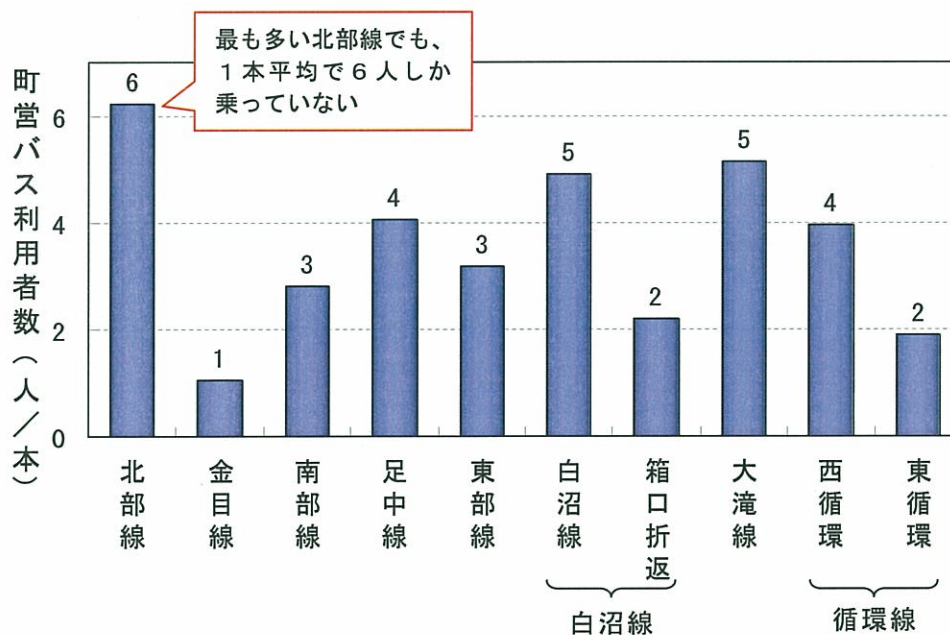


図 4.6. 町営バスの路線別乗客数 (1 本平均)

(3) 町営バスのコスト

1) 収支状況

収入のうち運賃収入が占める割合は14%と少なく、町の持ち出し分は67%に上っている。

支出のうち、運行業務委託料が59%を占めている。平成19年度にはバス車両を購入しているため、この分の支出801万円(19%)が含まれている。

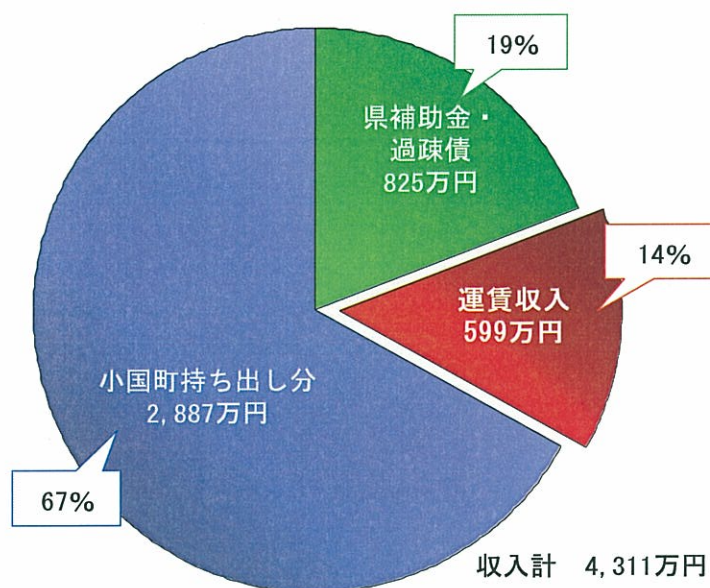


図 4. 7. 町営バスの収入内訳 (平成 19 年度)

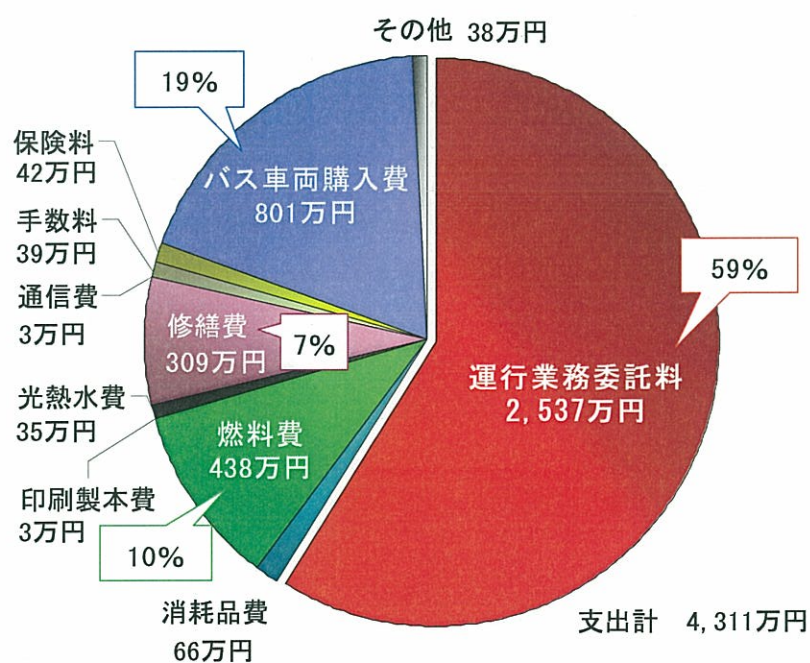
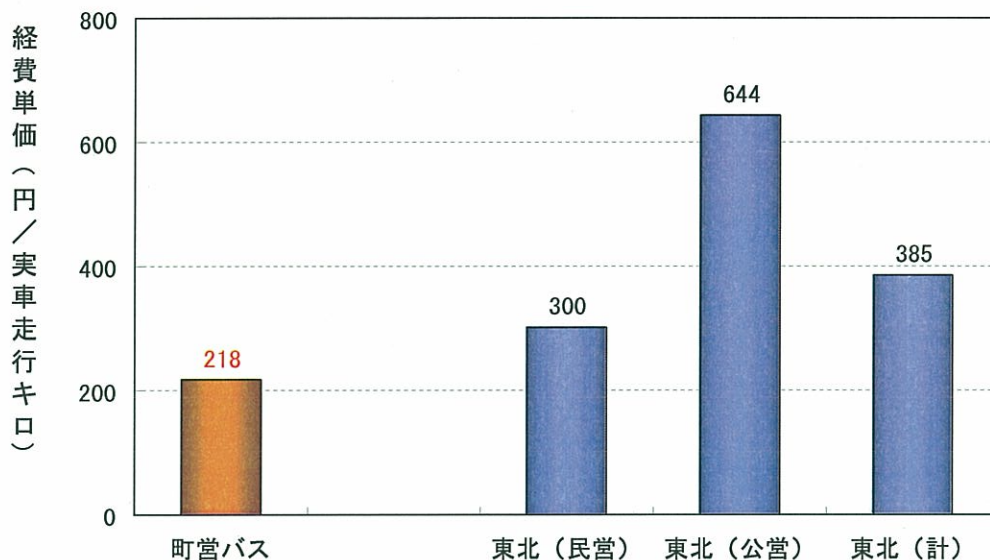


図 4. 8. 町営バスの支出内訳 (平成 19 年度)

2) 運行経費単価

実車走行キロ当たりの経費単価を見ると、町営バスは 218 円／実車走行キロであり、東北地方のバス事業者平均に比べ非常に経費を圧縮した運行をしている。



※資料 町営バス：小国町資料をもとに算出。東北：2008 年版日本のバス事業（社団法人日本バス協会）
 ※実車走行キロ：バスの走行キロ数。回送分は含まない。

3) 収支効率

乗客 1 人あたりの運行費用は 924 円である（平成 19 年度）。

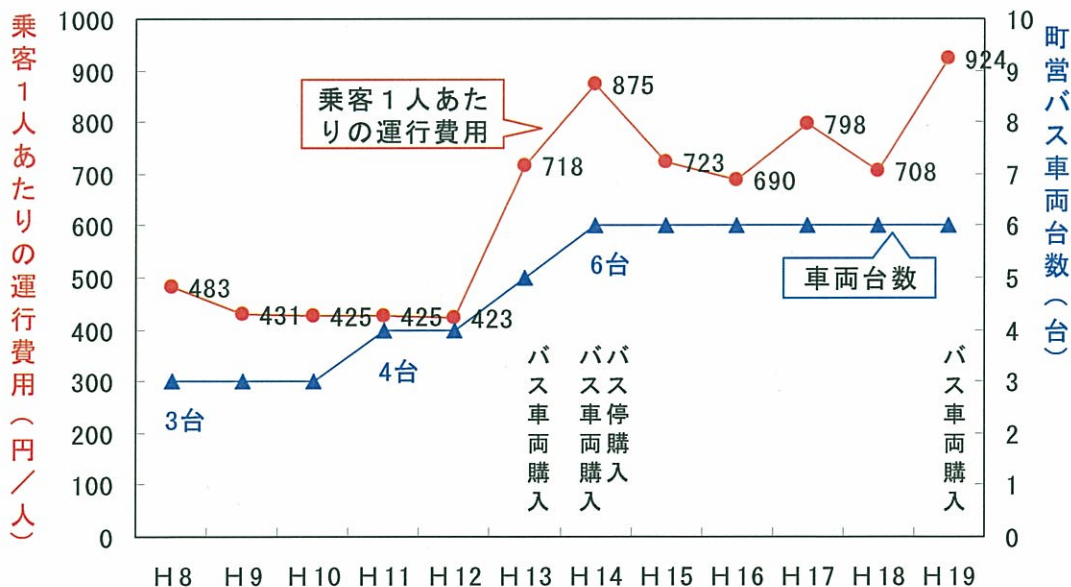


図 4. 10. 乗客 1 人あたりの運行費用 (円/人)

(4) 他の交通資源の状況

1) 通学利用

A) スクールバス

平成 18 年 4 月に玉川・小玉川中学校が小国中学校に統合したことに伴い、遠距離通学を支援するため、スクールバスを運行している。

表 4.1. スクールバスの概要

項目	内容	
車両	・ 15 人乗り 1 台、10 人乗り 1 台（計 2 台） ・ 車種は 2 台ともハイエース	
事業者	・ 小国タクシー（株）に委託	
町の役割	・ 車両は町が所有 ・ 燃料費・修繕費等は町の負担	
スクールバスのルート	15 人乗り	梅花皮荘（市野沢）－ 役場（小国小学生下車）－ 小国中学校（町営バス南部線とほぼ同じルート）
	10 人乗り	市野沢－ 小国中学校（町営バス足中線とほぼ同じルート）
	※町営バスのルートとは異なり、中心部ではアスモや小国駅に経由しない。	
事業費	・ 委託料 4,241,250 円 ・ 燃料費 768,612 円 ・ 修繕費等 455,120 円 （19 年度の決算ベース。金額はいずれも消費税含む） ※委託料は、1 回（1 往復）単位で契約。平成 20 年度は小玉川小が小国小に統合になったため、委託料は増加する見込み。	

B) 鉄道

- ・ 通学に鉄道を利用している生徒は合計 5 人。小国駅～松岡駅で通学。
- ・ 小国小学校 1 年 1 名、3 年 2 名、5 年 2 名

2) 福祉利用

A) 移送サービス

①町の老人保健施設の移送サービス

- ・ 町の老人保健施設で、デイケアのための送迎を車両 3 台で実施。
- ・ 送迎に対する費用は、介護報酬として利用者負担。

②障害者移送サービスの民間委託

- ・ 町では生涯福祉サービスとして、障害者の移送を NPO 法人に委託。
- ・ 障害者限定の移送であり、一般の方が利用することはできない。
- ・ 費用は町が 9 割、利用者が 1 割の負担。

③民間施設の移送サービス

- ・ デイケア、デイサービスを行っている民間施設が町内に 2 カ所あり、それぞれの施設でも送迎を実施。

B) タクシー利用助成券の交付

重度の障害をお持ちの方の移動を支援するため、タクシー利用助成券（1 枚 500 円）を交付している。

過去 5 年間では、毎年 60 人以上の方が制度を利用している。

4. 2. 町民意識の把握

(1) アンケート結果

- ・対 象：全町民
- ・調査期間：配布) 平成 20 年 10 月 1 日 (水)
回収) 平成 20 年 10 月 17 日 (金)
- ・調査方法：各地区の駐在員から隣組を介して
配布・回収
- ・回収結果：有効回答数 6112 票
(64.0% (有効票/人口))

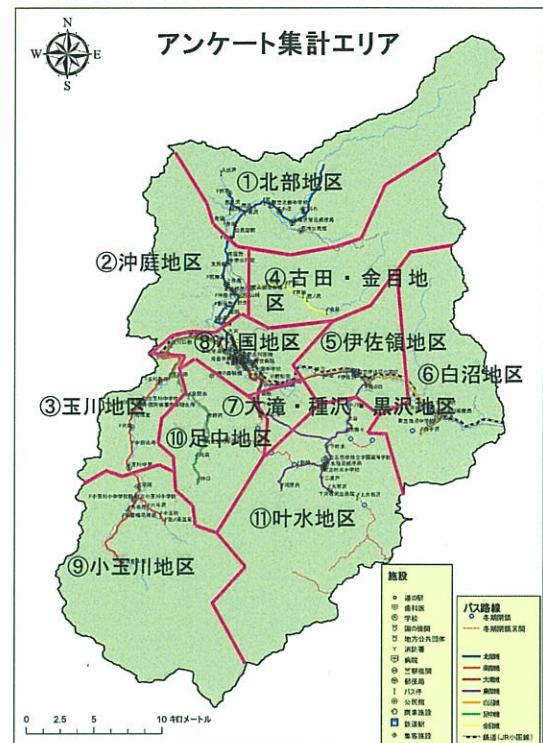


図4.11. アンケート集計エリア区分

1) バス停までの所要時間

- ・地区によって多少のばらつきはあるが、バス停まで5分以内の人が71%、10分以内の人が83%で距離の面では利用環境が良い。

2) 60歳以上の方の通院福祉目的移動における移動手段（頻度別）

- ・週2～3回以上の頻度で移動する場合は、路線バスの利用率が低下し、自分で運転する割合が高くなる。
- ・移動頻度が少ない人ほど家族や知り合いに運転をお願いしている。

3) バスを使う頻度

- ・バスを使う人のうち、週1回以上利用する人は約1割。

4) 町営バスの継続を望む理由（運行継続と回答した方のみ）

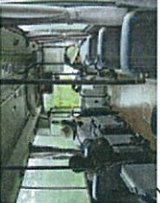
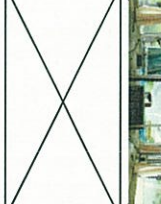
- ・「自分自身の交通手段がなくなる：13%」、「積雪時などの交通手段がなくなる：11%」となっており、冬期を含めると4人に1人の割合で交通手段がなくなってしまう。
- ・「高齢になったら自動車の運転ができなくなるため：39%」、「地域社会を維持するために必要であるため：61%」となっており、将来への対応と地域社会を維持するうえで必要と考えている。

5) バスに対して協力してもらえること

- ・「バスの利用を増やす」と回答した方が、バス利用者 40%、バス非利用者 22%となっており、工夫次第でバスの利用増が見込める。
- ・「バスの導入や維持・存続のための仕組みづくりなどの活動に積極的に参加する」と回答した方が、バス利用者 9%、バス非利用者 12%となっており、地域でのバス運行活動に参加が期待できる人が多い。
- ・「無償で運転手として近隣住民を送迎する」と回答した方が、バス利用者 3%、バス非利用者 4%となっており、運転ボランティア制度等の導入に期待できる人が多い。

(2) 利用者ヒアリング結果（バス乗車調査）

- ・調査日時：平成 20 年 10 月 23 日（木）
平成 20 年 10 月 24 日（金）
- ・調査方法：町営バスに調査員が分散して 3 名乗車し、バス利用者に直接インタビューした
- ・調査路線：足中線を除く 7 路線
※足中線は、火曜日のみのためは実施せず
- ・調査結果：次表に示す。

路線名	現地調査結果(10月23・24日)	朝	日中	夕	利用者ヒアリング	主たるコメント(利用特性)	課題
南部線	比較的多様な利用 ・通勤(まんまる) ・観光客 ・高齢者(通院、通所、買い物)	病院発7時57分 ・通勤(まんまる)(40代)1名 ・観光(70代)2名 ・通勤(まんまる)7名 飯豊梅花皮荘発9時13分 ・観光(60代)1名 ・私用(70代)3名 ・通院(80代)2名			・バス運行に感謝する声がある ・観光客は、バスがあるから、梅花皮荘に行く ・通勤したい時刻とバス運行時刻が合わないときは、友人の車に便乗	・スクーレルバスとの重複がもつけない ・小型バスへの転換という意見があるが、車両運用が困難となる。多様な車両を保有するとかえって不経済。 ・最遅発時には20人以上乗車し、その際の利用客には登山客が多く含まれ、荷物が多いこともあり、立ち客が生じる。 ・泡の湯温泉付近に居住する高齢者が、通院時に利用することが多い。 ・観光客の中には、小国駅前から赤之崎まで利用する人が多い。	・観光ピーク対応、特定時期の最大需要に対応した運行形態による非効率化 ・路線バスとスクールバスの重複(非効率なネットワーク)
足中線	—	—	—	—	—	—	—
北部線	朝夕は通学主体 ・北部地区、沖庭地区の通学、下校利用が中心。 ・そのほか二、通勤・通院・買い物等の利用が一部存在	りふれ7時16分 ・小国高生通学2名、 ・沖庭小通学6名		病院発15時47分 ・買物(70代)2名 ・通勤(40代)1名 ・通勤(まんまる)(40代)1名 ・小国高生下校1名 ・沖庭小下校3名 ・北部小下校7名	・通勤・買物等利用者からは、特に不便等の意見は聞かれない ・バスがない場合、家族送迎を依頼する人や、移動・仕事をやめる人がいる。	・7時・8時台の上り便は、小学生・高校生の通学・下校が中心で、一般客の利用はほとんどない。 ・りふれ7時11分は沖庭小、8時5分は北部小中の通学利用がある。	・路線バスの維持(それに向けた需要確保と経費削減)
金目線	高齢者の生活交通に特化	小国駅発6時50分 ・0人 金目発7時20分 ・0人	病院発13時47分 ・0人 金目発14時21分 ・通院(70代)1名 ・買物(70代)3名		・16時41分病院発の便は便利で、バス運行に感謝する声がある ・毎日運行している(ただし毎日使う訳ではない) ・運行していない日は、親族・友人等に送迎・便乗を依頼	・沿線には、自動車を送らない独居高齢者が在住	・需要規模に対して、過大な輸送体制の解消
大滝線	朝夕の小国小への通学下校に特化	小国駅発7時07分 ・0人 上大滝発7時28分 ・小国小通学10人		病院発16時37分 ・小国小下校7人	・終業時刻と運行ダイヤが合わないため、帰宅時の待ち時間が長い(1時間以上ある)	・小学生が通学のために乗っている。たまに中学生も乗車する。 ・中学生は夏は自転車か家族が送迎している。部活動等で時間が合わないためである。 ・たまに高齢者が通院のために2〜3名乗車する。	・路線バスの維持(それに向けた需要確保と経費削減)
東部線	高齢者を中心とする生活交通	病院発(伊佐領経由)8時00分 ・0人 河原角発(大滝経由)8時50分 ・通勤(20代、福祉作業所)1名 ・私用(80代)1名 ・私用・通院(60代)1名 ・通院(60代)1名 ・私用(60代)1名		病院発(大滝経由)15時00分 ・見舞・買物(40代)1名 ・通勤(まんまる)(20代)2名 ・私用(80代)2名 大石沢発(伊佐領経由)15時37分 ・0人	・運転免許を持たないためバスがないと困る ・バスがあるだけでうれしい。(賛成は言わない) ・バスがないときは、家族の送迎、自転車移動 ・自転車のときは、信号のない交差点を横断しなくてはならないので、極力避けている	・白い森おぐに湖の沿岸部(市野々付近)での乗降客は皆無。 ・利用実態に合ったルート形態への変更(ルート設定の解消) ・叶水以南の終端部の整理	・路線バスの維持(それに向けた需要確保と経費削減)
白沼線	高齢者を中心とする生活交通	病院発8時42分 ・0人 箱の口発9時09分 ・通勤(20代)1名 ・通院(80代)2名	病院発13時27分 ・通勤(20代)1名 ・買物(70代)1名 ・通院(70代)1名 箱の口発13時57分 ・0人		・JRとバスが並行しており、そのつど、利用しやすい手段を選択	—	・長い路線長に対して、利用者数が少なく、非効率的な運行 ・JR米坂線と並行
東循環	病院→アスモ・駅への短距離利用も含め、多様な利用形態(ただし需要は少ない)	病院発10時03分 ・買物・通勤(40代)1名	病院発14時08分 ・0人		・複数の用事をこなすため、病院→アスモ・駅役場等の短距離利用(その後放射線線に乗り継ぎ)がある ・雨・冬期の移動手段として利用する	・水曜日のみ運行する白子沢線は、白子沢地区内のみで10人以上が利用するときがある。 ・ただし週毎に変動がある。病院の診察が2週間に1回等の人もいる様子。	・路線バスの維持(それに向けた需要確保と経費削減)
西循環	—	病院発10時44分 ・通院(80代)1名	病院発11時35分発 ・見舞(80代)1名 病院発13時25分 ・通院・買物(80代)3名 ・私用(80代)1名 ・通院(70代)1名		—	—	—

4. 3. 公共交通を取り巻く課題

町営バスの現況分析等の結果を踏まえ、公共交通の取り巻く課題を以下に整理する。

(1) 利用者数の低迷と、低い輸送効率

町営バスの利用者は平成 12 年度以降減少傾向で、1 本当たり利用者数は 6 人/本以下と少なく、利用者数の低迷と低い輸送効率での運行が行われている。

最も多い北部線でも、1 本平均で 6 人しか乗っていない

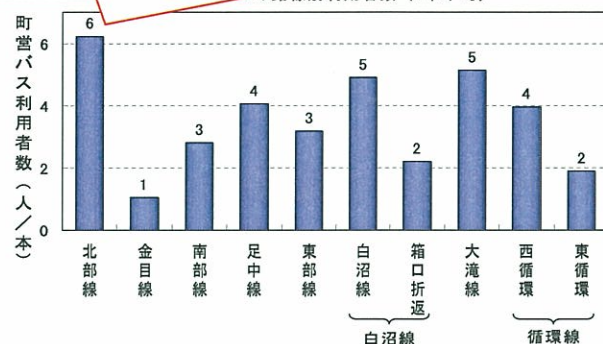


図 4. 12. 路線別町営バス利用者数

(2) バス運行に対する行政負担の発生

町営バスの運行経費単価は比較的低い水準に抑制されているが、利用者数が低迷しているため、支出に対する運賃収入の割合は約 14%に過ぎず、残りの約 86%は行政負担によって賄われている。

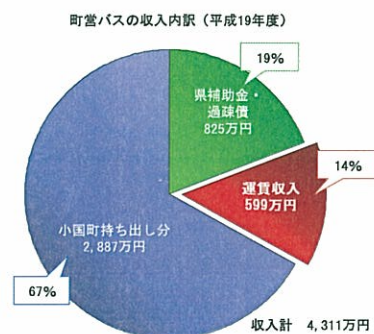


図 4. 13. 町営バスの収入内訳(平成 19 年度)

(3) 交通サービスの重複

町営バスの他に、JR 米坂線、スクールバスが運行しており、それぞれ町営バスと並行する路線を形成している。運行時間帯や輸送対象に相違はあるものの、限られた交通資源が、いずれも輸送効率の低い状態で重複して運行されている。

(4) 学校統廃合計画への対応

平成 20 年度小玉川小中学校の廃校に続き、平成 21・22 年度に玉川小学校の統廃合(平成 22 年度からは小国小へ統合)、平成 23 年度から伊佐領小学校が小国小へ統合される予定となっている。また少子化の進展に伴い、他小中学校も将来的な小国小中学校への統廃合の可能性を持っており、その際の通学輸送への対応が求められる。

4. 4. 小国町における公共交通対策の目標

小国町の交通現況、公共交通を取り巻く課題等を踏まえ、町における公共交通対策の目標を以下に示す。

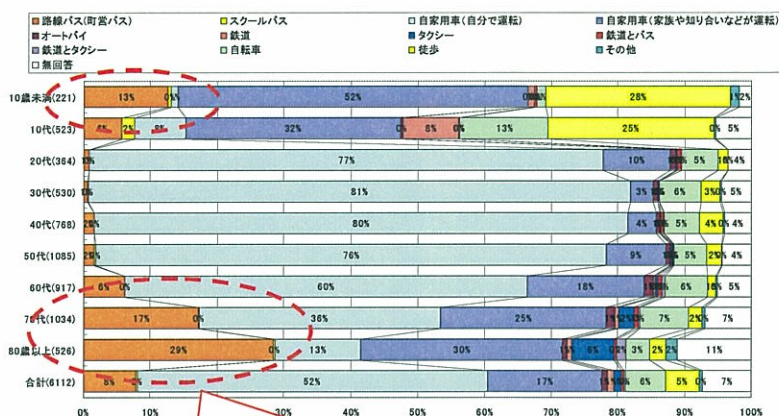
- (1) 高齢者・通学者を主対象とした地域社会基盤としての公共交通の存続
- (2) 持続性を追及した効率的な公共交通サービスの提供
- (3) 行政と地域住民の連携・協働

上記の目標は、運行経費の増加を極力抑制しつつ、住民満足度を向上させるもので、対策実施後に行うアンケート等で満足度の変化を数値として把握する。

(1) 高齢者・通学者を主対象とした地域社会基盤としての公共交通の存続

町営バスは、高齢者、通学者を中心とした交通弱者の貴重な生活交通手段として利用されており、また町民全体からも地域社会の維持・高齢者の移動手段確保の観点から運行継続を望む意見が多数を占める。

以上より、小国町においては、高齢者・通学者を主対象として、地域社会基盤の一部として公共交通の存続に向けて取り組む必要がある。



10歳未満および60歳代以上で、バスの分担率が高い

図 4.14. 年代別の移動交通手段

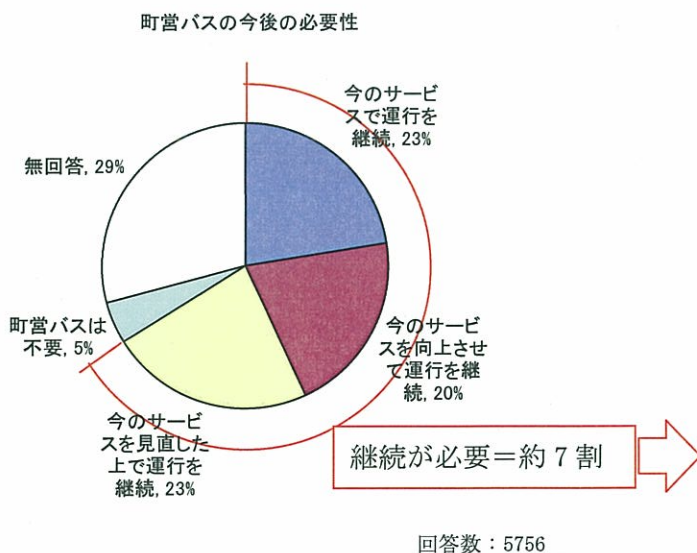
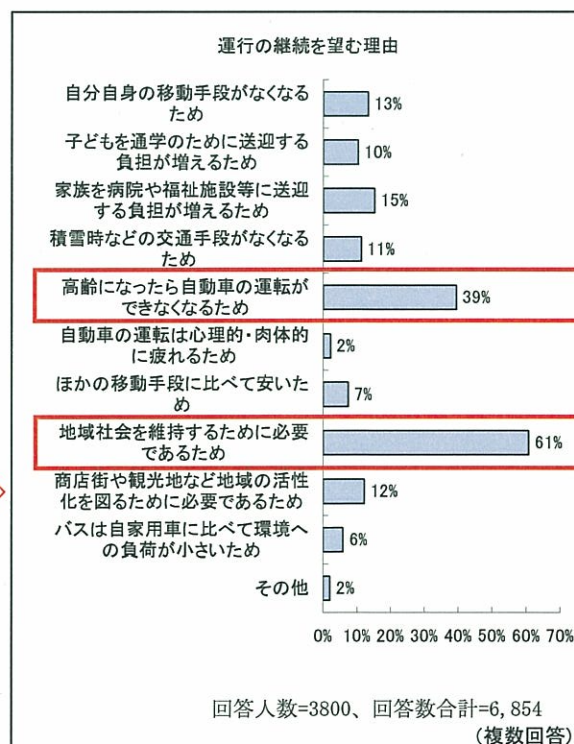


図 4.15. 町営バスの必要性に関する町民意識及び運行継続を望む理由



(2) 持続性を追及した効率的な公共交通サービスの提供

今後の少子高齢化の更なる進展が見込まれ、公共交通への期待は高まる一方、町全体の財政面では税収の不安定化・福祉コストの増加等が懸念される。このような中で、必ずしも効率的な利用がなされていない公共交通の維持に対する行政負担コストの見直しの必要性は高い。

このような厳しい事業環境の中で、公共交通の持続性を確保するため、限られた交通資源（町営バス、スクールバス、JR）を可能な限り効率的・効果的に運用し、日常的に町営バスを利用する高齢者及び通学者のニーズに対応した公共交通サービスを提供することが必要である。

そのため、以下の視点に留意して取り組む。

1) 特定輸送から混合輸送へのシフト

小中学校の統廃合が先行的に進む南部線・足中線では、通院・観光等の利用がある町営バスと、小中学生の通学に特化したスクールバスが、共に輸送効率の低い状態で路線的・時間的に併走する。

また将来的に小中学校の統廃合が進む場合、他地区においても同様の輸送形態となった場合は行政負担コストが著しく増加し、財政全体を圧迫する要因となる可能性がある。

そのため、今後の公共交通サービスを考える上では、輸送効率の向上と行政負担の効率化を進めることが必要である。

2) 人的・物的資源の効率運用

町営バスは約 30～40 名定員のバス車両、これ以外にスクールバス 10～15 名定員のワゴン車両を保有し、これをおぐに白い森(株)・(株)小国タクシーに委託して運行している。

今後は、鉄道やタクシー会社等の民間事業者も含めたこれらの人的・物的資源を小国町全体で効率的・弾力的に運用することで、町全体での保有資源のスリム化と運営コスト縮減を図ることが必要である。

(3) 行政と地域住民の連携・協働

地域社会に必要な公共交通サービスの維持存続が求められるものの、今後の高齢化の更なる進展等により厳しい財政環境が見込まれる現況では、行政単独での取り組みには一定の限界が訪れると考えられる。

また町民（特にバス非利用者）の中には、町営バスの維持・存続に対して積極的に関与する意向を有する町民が潜在的にあると見込まれる。

以上を踏まえ、今後、このような厳しい事業環境下で公共交通サービスの維持存続を進めるため、他都市の事例での取り組みにあるような、地域住民と行政の連携・協働による運行体制の構築・確保等を小国町においても検討する必要がある。

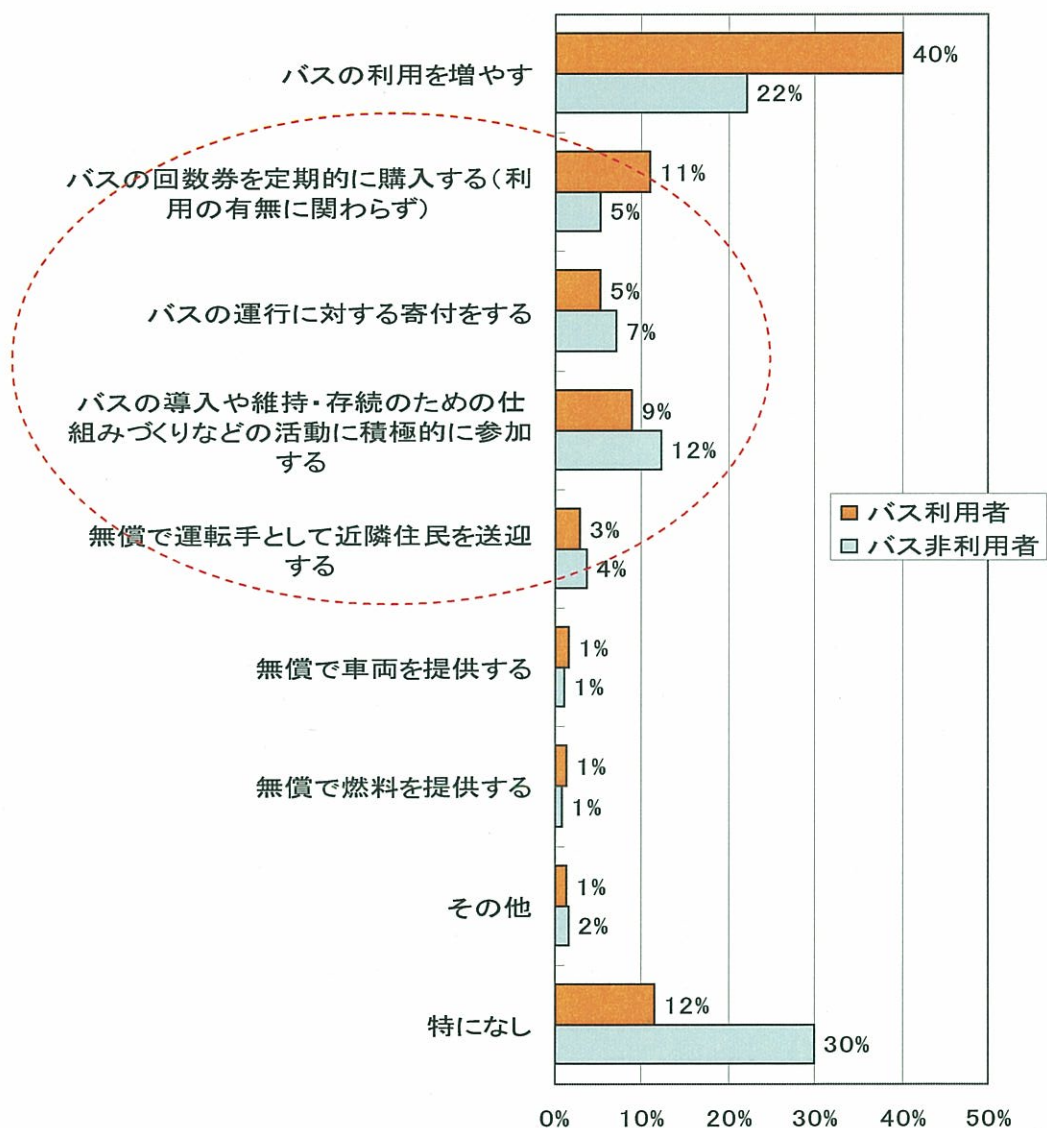


図 4. 16. バス利用・非利用者別にみた町営バスに対する協力できること

※バス利用＝月に1回程度以上の利用者、バス非利用者＝月に1回程度未満の利用者とした。

4. 5. 小国町における公共交通ネットワークのあり方

4. 5. 1. ネットワーク整備の方向性

各路線の沿線・需要特性を踏まえ、ネットワーク全体としての整備の方向性を以下に示す。

(1) 需要に見合った交通資源の有効活用

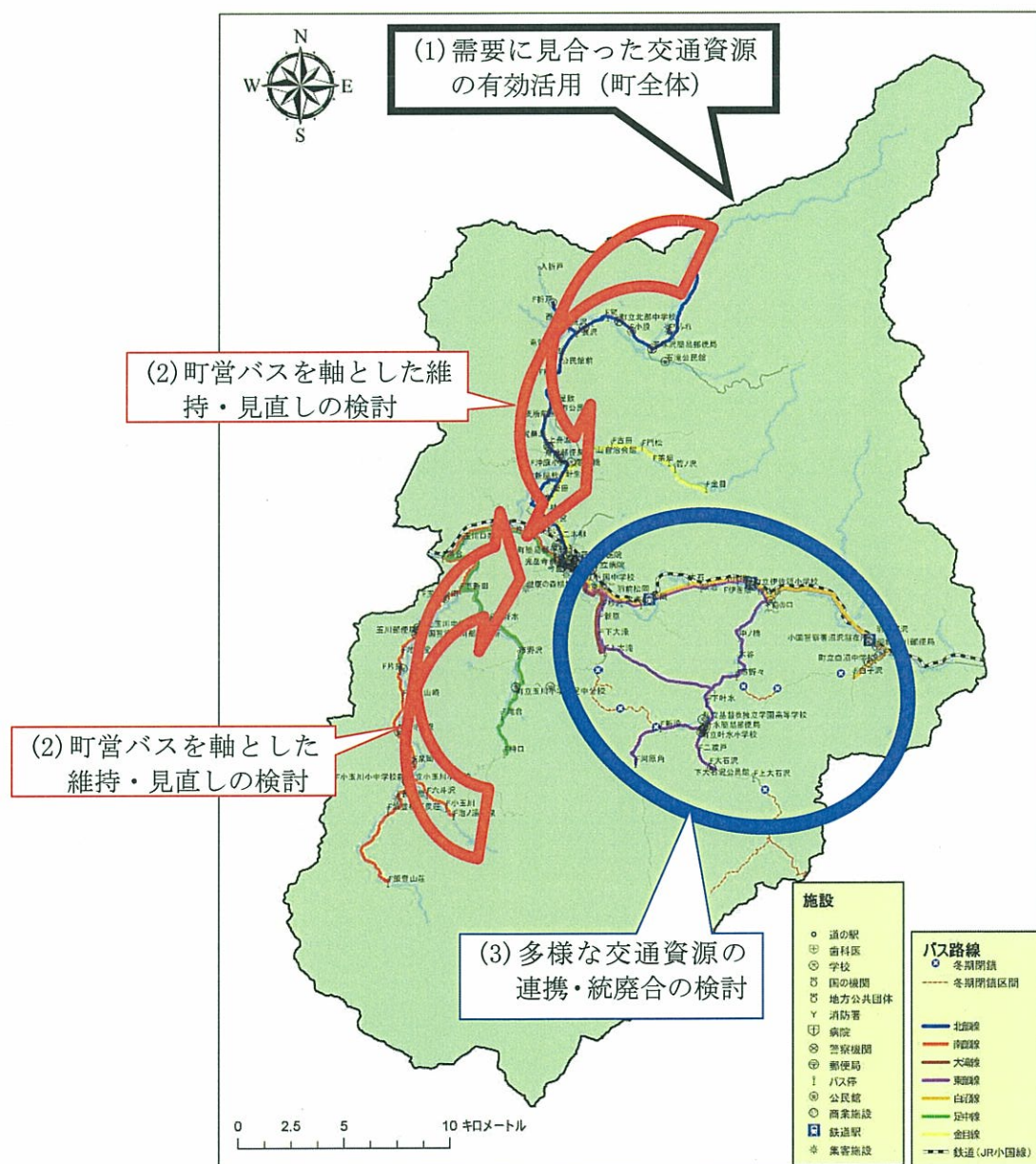
全体を通じて、利用実態に即した車両の活用、路線設定を進める。

(2) 町営バスを軸とした維持・見直し検討

通学需要への対応を軸としつつ、高齢者、買物客等の生活者が混乗できるようにするため、町営バスへのサービスの一元化や見直しに取り組み、輸送効率の向上を進める。

(3) 多様な交通資源の連携・統廃合の検討

重複する交通サービス（町営バス同士、J R）を統廃合し、地域特性や需要特性に見合った交通サービスの提供を進める。



4. 5. 2. 地区毎（路線毎）の対応の方向性

各路線の沿線・需要特性及び現在の町営バス、スクールバス、ＪＲ等の運行状況を踏まえ、地区毎の対応の方向性を以下に示す。

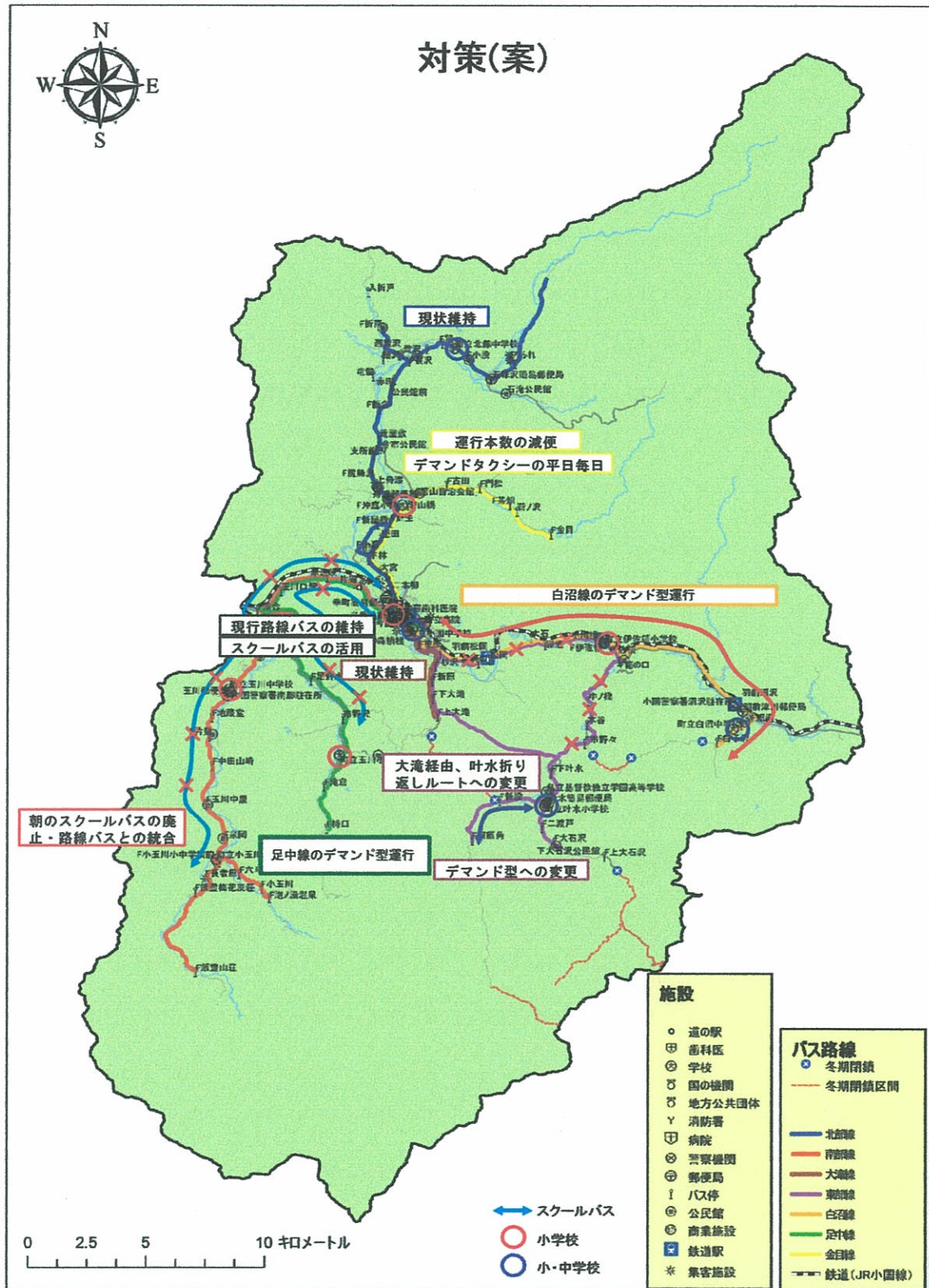
表 4.2. 路線別の対応の方向性

路線	町営バスの主な利用者					課 題	対応の方向性
	通学	通院	買物	通勤	観光		
南部線		●	●	●	○（一部）	・スクールバスと町営バスの競合 ・学校統廃合の実施 ・観光対応に伴う非効率運行	・通学の利便を損なわない部分で、町営バスとスクールバスの連携を模索し、通学及び生活交通のニーズへの効率的な対応 （・ただし下山客が集中する特定便を確保）
足中線		●	●			・スクールバスと町営バス（週1回運行）の競合 ・学校統廃合の実施	・スクールバスの制度上の問題を踏まえたうえで、主に高齢者の生活交通を中心とした効率の高い輸送形態の確保
北部線	●	●	●	●		—	・北部小、沖庭小通学者を中心とする多様な利用者への効率的な対応
金目線		●	●			・利用状況の低迷 ・高齢世帯の集中 ・小中学生の通学手段の確保	・高齢者および通学者の少量の生活交通を中心とした効率の高い輸送形態の確保
大滝線	●					—	・大滝・黒沢地区周辺から小国小への通学対応の確保
東部線		●	●	●		・沿道集落のない区間の通行 ・白沼線との並行区間の存在 ・小国駅～松岡～伊佐領区間の利用が低迷（運行時刻と方向の問題）	・東部線と白沼線の整理統合による、叶水・大滝地区及び伊佐領地区の生活交通の効率的な対応と利便性の向上
白沼線		●	●	●		・東部線との並行区間の存在 ・ＪＲと並行な路線形態 ・白子沢行き（週1回運行）は、途中に、沿道集落のない区間を多く通行 ・保育園の廃園に伴う通園手段の確保	
循環線		●	●	●		—	・少量・短距離輸送ニーズへの効率的な対応

4. 5. 3. 地区毎(路線毎)の対策案

各路線の沿線・運行・利用状況から路線の有する課題を整理し、課題に対する対策案を地区毎(路線毎)に検討したものを示す。

下図にまとめたものを提示する。また地区(路線毎)の対応案を次項に提示する。



＜地区毎（路線毎）の対策案一覧表＞

路線名	人口(H19)	路線延長 (km)	便数 便/年	利用人数 人/年	平均 乗車人数 人/便	効率化に向けての論点				現地調査結果(10月23・24日)	(参考) H19委員会での意見	対策案 キーワード	対策 対象者	対策案	対策案の効果	実施に向けての 検討課題	対策案のデメリット	デメリットに対する 対策案	H21 実績(案)	将来課題	将来課題への対応
						現況(バス関係)	スクールバス	現況(沿線状況)	課 題												
南部線	①合計410人 ・玉川地区 245人 ・小玉川 165人 ②合計17人 ・玉川地区15人 (48%) ・小玉川2人 (14%)	33.1	2,594	7,319	3	・1本当り15人を超える便は、年間5便のみ ・いずれも飯豊梅花皮荘 9:00or9:13発の、6～8月運行便 ⇒利用者が多い便は、特定時期の特定時刻便にて発生 ・他の方向・時間帯は、いずれも15人以下 ・スクールバス(小国小・中通学生向け、H20で10人)が存在(特に朝 小国駅方面は、わずか2分差で出発)	○ 小国中～小玉川地区 (六斗沢経由)15人乗り	・飯豊梅花皮荘、飯豊山荘、泡の湯温泉等の観光資源が終端部に立地 ・小玉川小、玉川中の閉校	・特定時期の最大需要に対応した運行形態による非効率化 ・路線バスとスクールバスの重複(非効率なネットワーク)	比較的多様な利用 ・通勤(まんまる) ・観光客 ・高齢者(通院、通所、買い物等)	・観光客対応に梅花皮荘のバスをつかつてはどうか？ ・スクールバスが今(H19.11時点)運行しているのは南部のみであり、今年度の不経済な点を解消してほしい。(アドバイザーより) ・産業振興策としては観光客の足の確保が必要と考えているが、南部線の始発を利用する観光客は月に数名程度。当面、南部線の始発は登校時刻に合わせて運行する予定。 ・観光客の多い7～8月は学校は夏休みとなるため、期間限定で観光客対策としての町営バス運行も考えられるため、細かな議論についてはこれからもつめていく。	ス ク ー ル バ ス ・ 路 線バスの再編	朝 ・通学者 日中 ・高齢者	・朝のスクールバスの廃止・路線バスとの統合(路線バス選択理由:朝食の関係で朝一便に乗車する観光客は少ないため、学校の始業に合わせたダイヤで運行可能であるため) ※参考:スクールバス(H20現在) 中学生6名 小学生4名	・二重投資の解消によるコスト削減 ・乗車効率の向上	・教育委員会との調整 ・ダイヤの調整	・学校行事にあわせた柔軟な運行が困難	・下校時のスクールバスの存続 ・飯豊梅花皮荘のバスの活用 ・NPO等による対応	○	・玉川小学校 閉校時の通学輸送への対応	小国小・中学校への統合時の交通サービスの整理・統合 ↓ 路線バスへの一元化(朝のみ)
足中線	①合計147人 ・足中地区 147人 ②合計4人 ・足中地区 4人 (21%)	20.0	208	847	4	・火曜日限定の路線 ・1本当り15人を超える便は皆無、10人以上の便も年間22便のみ ・利用者は、樺口9時02分発と、小国14時22分発に集中 ・スクールバス(小国中通学生向け、H20で4人)が存在	○ 小国中～市野沢地区 (足野水経由)10人乗り	・観光施設等の立地はない ・玉川中の閉校	・路線バスのサービス水準が他地区に比べて低い ・路線バスとスクールバスの重複(非効率なネットワーク)	—	・樺口からスクールバスを現行2往復運行しているが、来年(平成20年度)小国高校に入る高校生から乗せてももらえないかとの要望がある。その場合有償か、無償か。有償の場合、法的に町営バスという位置づけになるため、条例の整備も必要。他の地域とのバランスもあるので検討が必要。	高 齢 者 : デ マン ド 型 通 学 者 : ス ク ー ル バ ス	朝 ・通学者 日中 ・高齢者	・病院前～樺口間のデマンドタクシー(タクシー車両・毎週火曜日の運行 ・通学者についてはスクールバスによる送迎(スクールバス運行に係る制度上の問題を踏まえ、一般客と児童生徒の送迎は区別して考えることとする。) ※参考:スクールバス (H20現在) 中学生4名 小学生8名 (H21)	・戸口までの運行による利便性の向上 ・行政コストの削減 ・乗車効率の向上	・運行担い手の確保	—	—	・運行便数、ダイヤに対する一般利用客の要望への対応	・対象地区住民に対するアンケート結果や他の路線に係るコスト等を勘案し調整	
北部線	①合計1,521人 ・北部地区 760人 ・沖庭地区 761人 ②合計40人 ・北部地区24人 (26%) ・沖庭16人 (27%)	28.9	3,388	21,030	6	・1本当り15人を超える便が多い ・小国6時50分発及びふれ8時発、小国12時48分発は特に多く、また冬場に利用者増加の傾向あり ・8月、1月の利用者減少が顕著で、通学需要が多いと考えられる	—	・北部、沖庭学区とも、集落の規模が大きい。ただしH25には、小中学生が半数～2/3に減少 ・「ふれ」が終端部に立地	・路線バスの維持(それに向けた需要確保と経費削減)	朝夕は通学主体 ・北部地区、沖庭地区の通学・下校利用が中心。 ・そのほか、通勤・通院・買い物等の利用が一部存在	—	通学者	・現行の路線バスの維持	・金目線のデマンド化によるダイヤの効率化(朝より先行の金目経由解消)	・現行の路線バスの維持のための効率化による経費削減 ・需要確保(需要動向のモニタリングの継続・実施)	—	—	—	・沖庭小、北部小中の閉校時の通学輸送への対応	・現行の路線バスの拡充 ・通学生徒の規模に応じた運行本数の調整(朝:北部地区向けと、沖庭地区向けの2便確保、夕:下校時間帯の増便、一斉下校に対応した臨時便等)	
金目線	①合計236人 ・古田地区 203人 ・金目地区 33人 ②合計0人 ・古田・金目地区0人(0%)	16.1	300	312	1	・金曜日限定の路線 ・1本当り5人を超える便は、年間4便のみ	—	・県道五味沢小国線から外れた位置に集落が立地	・需要規模に対して、過大な輸送体制の解消	高齢者の生活交通に特化	デマンド型	高齢者	・病院前～金目間のデマンドタクシー(タクシー車両・平日)の運行	・空バスの解消	・運行の担い手の確保	—	—	○	・沖庭小の閉校時の通学輸送への対応	・デマンドタクシーのダイヤ調整	
大滝線	①合計310人 ・大滝・種沢・黒沢310人 ②合計2人 ・大滝・種沢・黒沢2人(13%)	10.8	1,005	5,157	5	・大滝地区から小国小中への通学対応路線 ・大滝7時28分発及び小国16時37分発は、1本当り10～30人規模の利用が日常的に存在し、また冬場に利用者増加の傾向あり ・朝の通院時間帯及び午後3時台に、東部線が補完	—	・小国小中の学区に含まれる ・観光施設等の立地はない	・路線バスの維持(それに向けた需要確保と経費削減)	朝夕の小国小への通学下校に特化	—	通学者	・現行の路線バスの維持	—	・現行の路線バスの維持のための効率化による経費削減 ・需要確保(需要動向のモニタリングの継続・実施)	—	—	—	—	—	
東部線	①合計413人 ・叶水地区 413人 ②合計16人 ・足中地区 16人 (43%)	28.2	1,192	3,783	3	・ループ状の路線形態で、朝右回り、夕左回りで計2周運行 ・叶水以南については、曜日によって最終着地が異なる ・上大滝地区の便を優先した周回設定であり、大石沢8時45分発と小国15時0分発は一定規模の利用が存在するが、他は総じて1本当り5人以下の利用に止まる	—	・県道川西小国線 土尾～大石沢間に沿って集落が隣接 ・白い森おぐに湖沿いには、集落はない	・利用実態に合ったルート形態への変更(伊佐領、箱の口及び下叶水、大石沢と小国中心部の利用をターゲットとする。) ・叶水以南の終端部の整理	日中あいているスクールバスの活用。(叶水)	ループ路線設定の解消	高齢者	・叶水へのルートが大滝経由に統合し、伊佐領経由の経路を廃止 ・河原角及び上大石沢方面の事前予約制(曜日を限定)の採用	・送迎の解消による時間短縮、コスト削減 ・利用ニーズに即した路線形態	・伊佐領地区のサービス水準の維持	・伊佐領地区のサービス水準低下	・松岡・伊佐領地区の合意形成 ・利用状況を見極め、JR米坂線の活用に向けた工夫と経路・ダイヤの見直し	—	—	・叶水小・中の閉校時の通学輸送への対応	・大滝線の延伸(車両定員を超える場合は、2便確保)
白沼線	①合計620人 ・白沼地区 345人 ・伊佐領地区 275人 ②合計15人 ・白沼地区 10人 (28%) ・伊佐領地区 5人 (17%) ③出入口 ④現在バスを利用していないバス以外の移動手段がない人(参考:アンケート回答者のみ)	19.8	【箱口折返】408 【箱口折返】895 【白子沢】208 【白子沢】1,017	【箱口折返】2 【白子沢】5	【小国～箱の口】 ・火曜日、金曜日限定の路線 ・1本当り10人を超える便は、年間3便のみ 【小国～箱の口～白子沢】 ・水曜日限定の路線 ・1本当り10人を超える便がある程度存在 (箱の口止りよりも、1本当り5人前後利用者が多い)	—	・伊佐領地区の中学生は、小国中へ通学 ・国道113号 羽前沼沢駅～箱の口間は、トンネルが連なり、また沿道に集落が立地しない	・長い路線長に対して、利用者が少なく、非効率な運行 ・JR米坂線と並行	高齢者を中心とする生活交通	※白沼保育園:2～4名の入園児童がいるが、保護者としては輸送手段を確保してくれば町へ通園してもよいと考えている。福祉課では町でも確保が必要であると考えている。保育園は時間に幅があるので、通院者による輸送も可能と考えている。 ※幼児はバスでは通えない。(アドバイザーより) 日中あいているスクールバスの活用。(白沼)	高 齢 者 ・ デ マ ン ド 型 通 園 者 ・ 個 別 対 応	高齢者 通園者	・小国駅～白子沢間の水・金曜日運行(デマンド方式) ・園児の通園については個別に対応	・戸口までの運行による利便性の向上 ・東部線松岡・伊佐領経由便廃止の代替化による輸送効率の向上 ・白沼地区への増便に伴うサービス水準の向上 ・便数の減少による効率化 ・行政コストの削減	・伊佐領地区のサービス水準の維持	・伊佐領地区のサービス水準低下	・利用状況を見極め、JR米坂線の活用に向けた工夫と経路・ダイヤの見直し	—	—	・伊佐領小の閉校時の通学輸送への対応 ・白沼小・中の閉校時の通学輸送への対応	・通学者に対するスクールバスの配備 ・スクールバスへの通園者の混雑化検討 ・JR米坂線の利用 ・JRバス共有定期券の新設 ・羽前沼沢駅～白子沢間のフィーダーバスの路線バス化
循環線	①合計5,895人 ・小国地区 5,895人 ②合計45人 ・小国地区 45人 (26%)	11.9	【西循環】1,240 【東循環】744 【西循環】4,891 【東循環】1,404	【西循環】4 【東循環】2	・1台の車両で、東循環と西循環を運行 ・人口が集中する中心部を網羅 ・9時台が始発 ・東循環は1便当り10人以下が大部分だが、特異日には20人超が乗車(年間4便) ・西循環は1便当り概ね5～15人前後で安定した利用がある	—	・小国小、小国中、町立病院等を経由	・路線バスの維持(それに向けた需要確保と経費削減)	病院→アスモ・駅への短距離利用も含めた、多様な利用形態(ただし需要は少ない)	—	スクールバスの活用	高齢者	・現行の路線バスの維持 ・日中空いているスクールバス(15人乗り)の活用	・小型化によるガソリン代の節約	・現行の路線バスの維持のための効率化による経費削減 ・需要確保(需要動向のモニタリングの継続・実施) ・教育委員会との調整 ・料金や制度上の問題	—	—	—	・鉄道を利用した通学・通院需要への対応(小国駅から目的へのフィーダー対応)	・坂町方面7時32分発に接続するための始発便の新設	

5. 目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項

5. 1. 本格実施する事業

◆ スクールバスと路線バスの連携（南部線）

（1）実施の目的

現状の南部線の車両は、特定時期の最大需要に対応できるものとなっており、容量が過大となっている。一方で、朝の路線バスとスクールバスは、ほぼ同時に走行しており、重複して運行されている。

このような非効率な運行形態を改善することを目的とする。

（2）実施内容

- ・朝のスクールバスを廃止し、路線バスと統合する。
（学校の就業時間は日により変化するため、夕方のスクールバスは存続させる。）
- ・朝の町営バスのダイヤを見直す。

（3）実施期間

- ・平成 21 年度より実施

（4）実施主体

- ・小国町

5. 2. 実証運行を行う事業

◆ デマンド型対応への移行（足中線）

（1）実施の目的

現状の足中線は、利用者が少なく、1 本あたり 15 人を超える便は皆無である。一方、沿線の玉川小学校足中分校は平成 22 年度に小国小学校への統合を予定しており、足中線に沿ってスクールバスを運行することを予定している。

路線バスとスクールバスが共存する非効率な運行形態の改善として、スクールバスの混乗化が考えられるが、スクールバス運行に係る制度上の問題を踏まえ、一般客と児童生徒の送迎については区別して考えることとし、一般客については利便性の向上及び運行経費の軽減を図る観点から町営バスによる運行からデマンドタクシーによる運行に移行するものとする。

（2）実施内容

- ・町営バスを廃止し、小型～ワゴンタイプの車両（5 人乗り～10 人乗り）によるデマンド型の運行形態とする。
- ・児童生徒については現状のとおりスクールバスによる送迎を行う。
- ・運行曜日については現状のとおり火曜日限定の運行とする。

(3) 実施期間

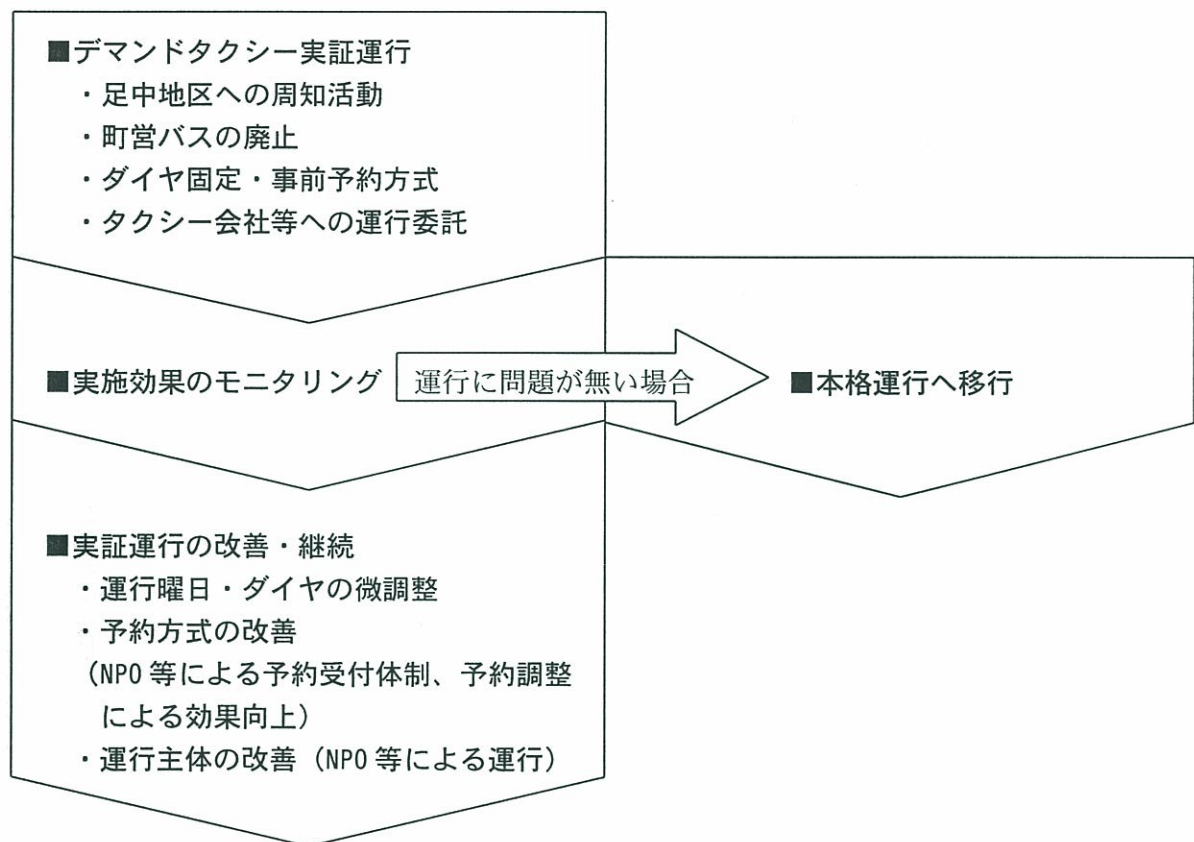
- ・平成 22 年度～平成 23 年度

(4) 実施主体

- ・タクシー事業者

(5) 段階検討

スクールバスの混乗化に必要な調整を行い、実証運行の結果をモニタリングし、状況に応じて本格運行へ移行する又は実証運行の改善・継続を図る段階的な検討を行っていく。



◆ 地域との連携によるデマンド対応型への移行（金目線）

(1) 実施の目的

金目線は金曜日限定の路線であるが、年間運行便のうち 48%（144 便/年間 300 便）は乗車人数がゼロとなっている。また、1 便あたり 5 人を超える便は年間 4 便の（平成 19 年度）のみで、残りの 51%は、乗車人数が 1～4 名である。

このような利用状況において路線バス（車両）の容量は過大であり、ニーズに対応した運行形態に改善することを目的とする。

(2) 実施内容

- ・町営バスを廃止し、小型の車両（5人乗乗用車～6人乗りのミニバン程度）によるデマンド型の運行形態とする。
- ・金曜日限定の運行から、平日毎日の運行とする。

(3) 実施期間

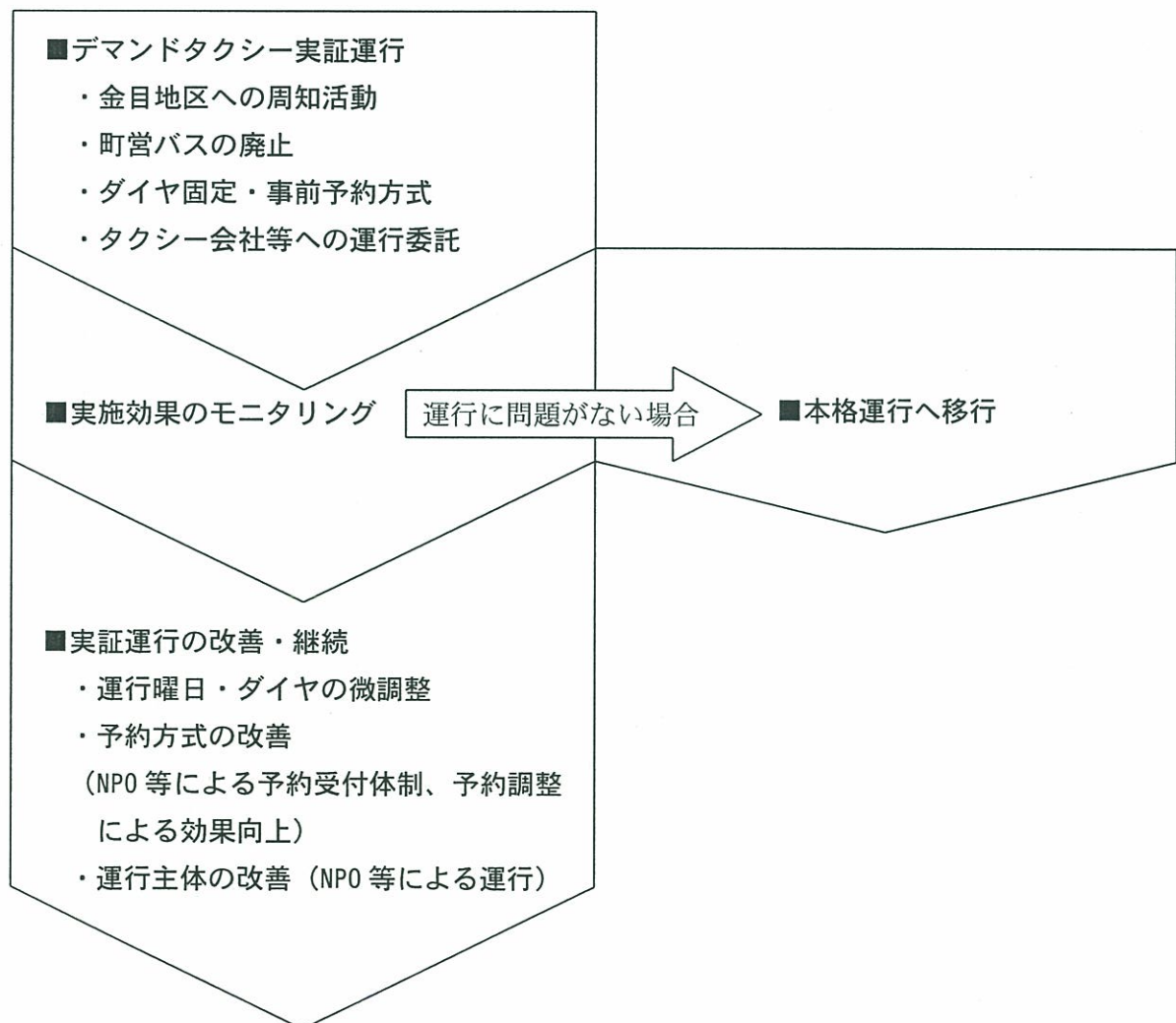
- ・平成21年度～平成23年度

(4) 実施主体

- ・タクシー事業者

(5) 段階検討

実証運行の結果をモニタリングし、改善・継続を図る段階的な検討を行っていく。



◆ 重複する路線の整理による運行の効率化（東部線・白沼線）

（１）実施の目的

東部線は、以前、大石から伊佐領小学校への通学児童が２名おり、通学する手段がないことから、朝便は右廻り、夕方便は左廻りとするループ経路での日２週の運行形態とした経緯があるが、現在は大石から伊佐領小学校への通学児童がいなくなっている。また、箱の口～下叶水間は集落がほとんどなく、利用が見込めない状況となっている。

一方で、白沼線は、火・水・金曜日のみ運行となっており、箱の口折り返し便（火・金曜日運行）は、東部線と重複運行ととなっている。

また、白沼保育園の廃園に伴う中心部への通園に対する移動手段の確保が課題となっている。

この様な状況から、利用実態に合ったルート形態へ移行し、重複する路線の整理によって運行の効率化を図ることを目的とする。

また、東部線の叶水以南については、曜日によって終着地が異なるため、需要に応じた運行形態へ移行することを目的とする。

（２）実施内容

- ①東部線のルートを大滝経由に統合し、松岡・伊佐領経由の便を廃止する。
- ②白沼線は、水・金曜日を基本としたデマンド型の運行形態とする。
- ③園児の通園については、個別に対応するものとする。

（３）実施期間

- ・平成 22 年度～平成 23 年度

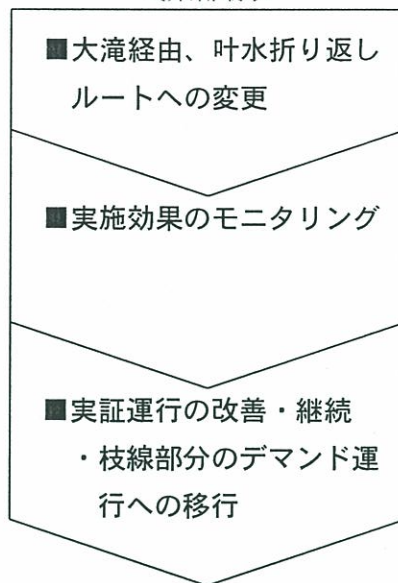
（４）実施主体

- ・小国町、タクシー事業者

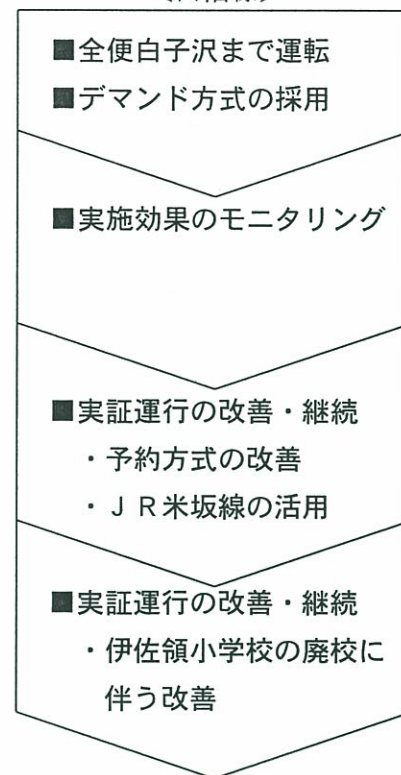
（５）段階検討

実証運行の結果をモニタリングし、改善・継続を図る段階的な検討を行っていく。

＜東部線＞



＜白沼線＞



5. 3. 町民への広報事業

- ◆ 連携計画・実証実験の周知
- ◆ 利用促進P R

(1) 実施の目的

厳しい財政状況下において、地域社会に必要な公共交通の維持存続を図っていくためには、町民の積極的な参加が必要であり、連携計画に基づく実証実験を実効性のあるものとしなくてはならない。このため、実証実験の実施の周知やバス利用の促進を図ることを目的とする。

(2) 実施内容

- ・ 連携計画・実証実験の周知
- ・ 利用促進P R

(3) 実施期間

- ・ 平成 21 年度～平成 23 年度

(4) 実施主体

- ・小国町

5. 4. 事業の具体化に向けた課題検討

◆ NPO・商工会等を含めた全町的な取り組み

(1) 実施の目的

地域社会に必要な公共交通サービスの維持存続が求められているものの、厳しい財政状況の下では、行政単独での取り組みには一定の限界がある。

このため、NPO等による運行や運転ボランティア制度の導入、商工会等との連携による利用促進に向けたサービスの提供等の行政と地域住民との連携・共同による全町的な取り組みを行い、持続性・効率性を高めることを目的とする。

(2) 実施内容（例）

- ・公共交通利用者向けサービス（ボランティア運送、乗車料金割引券の発行など）の提供

(3) 実施期間

- ・平成 21 年度～平成 23 年度

(4) 実施主体

- ・小国町、商工会

(5) 段階検討

- ・各地域の座談会等を通じ、事業の具体化および気運が高まった段階で実証運行に着手。

◆ 学校統廃合の進展に合わせた公共交通サービスの提供

(1) 実施の目的

少子化に伴い、町内の小中学校を町中心部の小国小学校および小国中学校に段階的に統合する予定となっているため、学校統廃合の進展に合わせた公共交通サービスを提供することを目的とする。

(2) 実施内容（例）

現状で考えられる実施例は以下のとおりである。

- ・ 叶水小・中学校廃校に伴う大滝線の延伸
- ・ 沖庭小学校廃校に伴う金目線の活用
- ・ 1 台のバスで対応できるように、小学校低学年の生徒が高学年の帰宅時間まで待機できる態勢の構築

(3) 実施期間

- ・ 平成 21 年度～平成 23 年度

(4) 実施主体

- ・ 小国町

(5) 段階検討

- ・ 学校統廃合の実施時期は確定的でないことや、スクールバスと町営バスの運営母体が異なることから、協議調整を重ね、状況に応じて実証運行に着手。

5. 5. 事業の全体像

平成 21 年度～平成 23 年度の 3 ヶ年に実施する事業の全体を次表に示す。

小国町公共交通連携計画 事業計画 (案)

	1 年目 平成 21 年度	2 年目 平成 22 年度	3 年目 平成 23 年度
■ 本格実施する事業	対象路線		
朝のスクールバスを廃止し路線バスと統合する事業	南部線		
■ 実証運行を行う事業		実施	
スクールバスを混乗化する事業	足中線		
便数を見直し、デマンド対応型へ移行する事業	金目線	デマンドタクシー実証運行	実施効果のモニタリング・改善
	白沼線	デマンドタクシー実証運行	実施効果の改善継続
	東部線	デマンドタクシー実証運行	実施効果のモニタリング・改善
ルートを変更する事業		ルート変更実証運行	実施効果のモニタリング・改善
■ 町民への広報事業			
連携計画・実証実験の周知	全線	実施	
利用促進PR	全線	実施	
■ 事業の具体化に向けた課題検討			
NPO・商工会等を含めた全町的な取り組みを行う事業	全線	座談会等を通じ、事業の具体化・気運が高まった段階で実証運行	実施効果のモニタリング・改善継続
学校統廃合の進展に合わせた公共交通サービスを提供する事業	全線	学校統廃合時期に合わせた協議調整(必要に応じて実証運行に着手)	

※各事業とも状況により本格運行へ移行

