

十日町市地域公共交通計画（骨子案）について

十日町市地域公共交通計画の構成（案）

【第1章】 計画の概要	1-1 計画策定の目的・背景 1-2 計画の位置付け 1-3 計画対象 1-4 計画期間
【第2章】 地域公共交通を取り 巻く現状と課題	2-1 十日町市の地域特性（人口・施設分布等） 2-2 市内を運行する公共交通サービスの現状（利用・収支 状況等） 2-3 上位・関連計画における公共交通に求められる役割 2-4 十日町市の地域公共交通が抱える問題点及び課題
【第3章】 基本方針と計画目標	3-1 基本方針 3-2 計画目標及び評価指標 3-3 目指す将来像
【第4章】 計画目標達成に向け た施策及び事業	4-1 施策及び事業の体系図 4-2 施策①に係る事業 4-3 施策②に係る事業 ：
【第5章】 計画の推進体制	5-1 推進体制 5-2 進捗管理手法
資料編	十日町市地域公共交通活性化協議会の開催概要 十日町市地域公共交通活性化協議会の委員名簿 各種調査結果の概要 評価指標の算出根拠 用語解説

■十日町市地域公共交通計画（骨子案の概要）

十日町市の地域公共交通を取り巻く現状 【本編 2-1, 2-2, 2-3】

- 1. 人口動態：人口減少・少子高齢化が進行している。**
 - ・本市の人口は 2020 年で 49,000 人であったのに対し、2045 年には約 32,000 人まで減少し、65 歳以上の老年人口割合は 39.8% から 46.9% まで増加する見込みである。（国勢調査、社人研推計）
- 2. まちづくり：上位・関連計画内において公共交通の役割が示されている。**
 - ・上位計画における位置づけとしては、中山間地域の新たな交通システムの構築など、地域の実情に即した生活交通の確保と利便性の向上、関連計画では、二次交通の確保による誘客促進、生活交通の確保による生活環境の充実も掲げている。
 - ・立地適正化計画では、コンパクトプラスネットワークのまちづくりと位置づけ、地域公共交通計画との連携が重要であると位置づけている。
- 3. まちづくり：観光分野と連携した公共交通サービスが求められている。**
 - ・大地の芸術祭などの観光誘客にも注力しており、開催中は、市内周遊のニーズが高くなる。
 - ・主要観光地へのアクセスが不便な箇所がある（清津峡、大地の芸術祭等）。（事業者ヒアリング調査）
- 4. 社会動向：公共交通を取り巻く環境が変化している。**
 - ・活性化再生法の改正によって、従来の公共交通サービスに加え、地域の多様な輸送資源（自家用有償旅客運送、福祉輸送、スクールバス等）も計画に位置付けることが可能になり、現在、取組が進んでいる。
 - ・公共交通分野においても、デジタル化の取組・検討が進んでいる。
- 5. 市民の移動状況：自家用車で市中心部への外出が主である。**
 - ・市中心部に、行政施設、商業施設、医療施設が集中しており、特に山間集落の人は、中心部への交通手段の確保が必要である。
 - ・世帯当たりの自家用車保有台数は約 1.5 台であり、自家用車での移動が浸透している。（北陸信越運輸局新潟運輸支局データ）
 - ・利用交通手段は、どの目的においても、自家用車（自分で運転）が多く約 7 割以上を占めている。（市民アンケート調査）
 - ・目的地は、どの目的においても、「十日町地域」が多く、約 4 割以上を占めている。（市民アンケート調査）
 - ・路線バス、市営バスを利用している市民は、1 割以下である。（市民アンケート調査）
- 6. 公共交通の利用状況：公共交通が交通弱者の移動手段となっている。**
 - ・市営バスや予約型乗合タクシーは、「75 歳以上」の利用が多い（市営バスは 51.5%、予約型乗合タクシーは 61.2%）（利用者アンケート調査）
 - ・路線バス、市営バス、予約型乗合タクシーの利用者のうち約 8 割以上が現在自動車を運転していない。（利用者アンケート調査）
 - ・交通手段は、まつだい駅に近い松代高等学校では「ほくほく線（70.6%）」、津南の高校等では「路線バス（80.8%）」等の利用している。（高校生アンケート調査）
 - ・中里・松代・松之山地域の山間部から障がいサービス提供事業所への移動手段が少ない。※買い物等も同様（事業者ヒアリング調査）
 - ・利用目的をみると、市営バスおよび予約型乗合タクシーでは「通院（3 割以上）」が多い。（利用者アンケート調査）
- 7. 公共交通の利用状況：広域移動を担う公共交通が通勤通学のための移動手段となっている。**
 - ・通勤・通学では、十日町市内が最も多いものの、津南町や南魚沼市、小千谷市など周辺市町村への移動も多い。（国勢調査）
 - ・路線バス各線の利用区間をみると、多くの路線が広域移動で利用されており、通勤通学で利用されている。（路線別分析結果）
 - ・利用目的をみると、路線バスでは「通勤（36.6%）」が多い。（利用者アンケート調査）
- 8. 公共交通への要望：交通弱者に対する公共交通サービス提供が求められている。**
 - ・望ましい公共交通について、「自動車を運転できない高齢者や学生に対して、路線バスの運賃補助やタクシー料金助成があるとよい」との回答が比較的多い。（市民アンケート回答者の約 5 割、利用者アンケート回答者の約 3 割が回答）
- 9. 公共交通への要望：増便、市街地循環バスの運行が求められている。**
 - ・望ましい公共交通：「現在よりも運賃を上げて構わないので、1 日の運行本数を多くしてほしい（23.0%）」「夕方の運行本数を多くしてほしい（17.2%）」（高校生アンケート調査）
 - ・望ましい公共交通：予約型乗合タクシーでは「市街地（主要施設など）を周る循環バスを運行してほしい（33.3%）」。（利用者アンケート調査）
- 10. 公共交通の持続可能性：公共交通の担い手が不足している。**
 - ・交通事業者では運転士不足・高齢化が大きな課題となっている。（事業者ヒアリング調査）
- 11. 公共交通の持続可能性：公共交通の利用者が減少している。**
 - ・路線バス各線の 1 便当たりの利用者数が少ない路線がみられる。（路線別分析結果）
 - ・公共交通利用者は一部の路線を除き、利用者は減少している。（利用状況データ）
- 12. 公共交通の持続可能性：収支改善が必要な路線が存在している。**
 - ・路線バスに対する市負担額は減少傾向にあり、市営バスや予約型乗合タクシーに対する市負担額は増加傾向である。
 - ・利用者 1 人当たりの市負担額を整理すると、路線バスでは 24 系統のうち 6 系統、市営バスでは 19 系統のうち 5 系統が利用者 1 人あたりに 2,000 円以上を負担している状況であり、負担額が大きい系統では 9,000 円を上回る系統もみられる。予約型乗合タクシーの利用者 1 人当たりの市負担額をみると、平均して約 3,000 円であり、負担が大きい路線は約 4,000 円である。負担額が大きい路線の平均乗車密度が低くなっており、広域利用も少ない状況であることが分かる。

十日町市の地域公共交通が抱える問題点及び課題【本編 2-4】

- 1. 交通弱者（高齢者・障がい者・高校生等）の移動を支える交通サービスの維持・向上**
 - ・現状、公共交通が交通弱者や通勤通学者の移動手段となっており、それらの人々に対するサービス提供の要望も寄せられていることから、引き続き、ひとりでも自由に移動することが難しい方々を中心に公共交通サービスを維持・向上させていく必要がある。
- 2. まちづくりと連動した公共交通の検討が必要**
 - ・上位関連計画内において、他分野（まちづくり・福祉）から求められる公共交通の役割が示されている。また、立地適正化計画と公共交通計画は一体的に策定されることが望ましいとされており、コンパクト+ネットワークのまちづくりを推進するための検討が必要である。
 - ・十日町市では観光に関する取組が進められており、観光客の移動を支える公共交通の検討が必要である。
 - ・これらのことから、まちづくりと連動した公共交通ネットワークや施策事業の検討が必要である。
- 3. 中山間地域から中心部への移動及び中心部の回遊性向上の検討**
 - ・生活関連施設は市中心部に集積しており、市民の多くは中心部へ外出している状況である。特に中山間地域には施設が少ないため、中山間地域に暮らす住民が便利な暮らしを送るための生活交通の維持・向上が必要である。
 - ・一方で、中心部におけるバス運行ルートが分かりにくく、公共交通を利用した回遊がしにくい状況である。これらを改善し、回遊性の向上を図る必要がある。
- 4. 公共交通利用者増加につながる利用促進が必要**
 - ・公共交通利用者が減少傾向にあり、利用者増加に向けた取組みが必要である。
- 5. 公共交通の担い手の確保が必要**
 - ・交通事業者においては、運転士不足や運転士の高齢化を抱えており、将来にわたって持続的に公共交通サービスを提供するためには、担い手の確保が必須である。
 - ・法改正によって、地域公共交通計画に地域の多様な輸送資源を位置付けることが可能になったことから、多様な輸送資源の活用を視野にいた、公共交通の担い手確保が必要である。
- 6. 公共交通に対する財政負担の適正化**
 - ・路線バスや市営バス、予約型乗合タクシーに対する全体の市負担額は、横ばいであるものの、路線別に利用者 1 人当たりの負担額をみると、費用対効果が小さい路線もみられている。当該路線の必要性を検証した上で、サービス見直しや利用促進等を行い、市負担額の適正化を図る必要がある。
- 7. 公共交通に関するデジタル化の検討が必要**
 - ・全国で、公共交通のデジタル化（AI オンデマンド交通、公共交通のアプリ予約等）によって利便性向上や運行効率化を図る取組が推進しており、本市においても公共交通の利便性向上や効率化が必要であると考えられるため、デジタル化の検討が必要である。

基本方針（案）【本編 3-1】

市民生活とまちづくりを魅力的にする
持続可能な公共交通ネットワークの実現

市内公共交通ネットワークの基本的な考え方（案）

- 中心部や地域拠点間を結ぶ公共交通ネットワーク
- 広域交通：市内外を繋ぐ広域的な交通（鉄道、高速バス、路線バス）
- 地域間交通：中心部と各地域拠点、地域拠点間を繋ぐ市内の基幹的な交通（鉄道、路線バス、市営バス）
- 地域内交通：地域内の身近な生活を支える交通（市営バス、タクシー、予約型乗合タクシー、住民主体のコミュニティバスなど）
- 交通拠点：都市拠点（中心部）、地域拠点（旧町村の中心部など）、交流拠点（一定の入込がある施設など）

計画目標（案）【本編 3-2】

市民生活に即した公共交通ネットワークの構築

- 各地域拠点から市中心部へ買物・通院を支える交通サービスを提供
- 市中心部内の買物・通院を便利にする交通サービスを提供
- 利用状況に応じた運行サービスの見直し
- 交通弱者の移動を支えている交通サービスの維持
- 交通弱者の外出を生み出すサービスの提供

まちづくりと連動した公共交通ネットワークの構築

- コンパクト+ネットワークのまちづくりを実現する公共交通ネットワークの構築
- 観光客の移動を便利にする公共交通ネットワークの構築

持続的な公共交通サービスの提供

- 公共交通を支える人材を確保
- 公共交通に対する財政的負担の適正化
- デジタル技術活用による運行効率化

公共交通の利用促進および利便性向上

- 公共交通を利用するための情報提供
- 公共交通利用のきっかけづくり
- 利用が低迷している路線を対象とした利用促進
- デジタル技術活用による利便性向上

計画目標達成に向けた施策の方向性（案）【本編 4 章】

交通弱者および観光来訪者に対する公共交通サービスの確保・維持

- 高齢者・高校生に利用されている鉄道・市営バス・予約型乗合タクシー等の確保・維持
- 高齢者・障がい者の外出を促進する公共交通サービスの構築（割引制度など）
- 観光施設への乗り入れ検討 など

各地域拠点と市中心部をつなぐ公共交通ネットワークの構築

- 中山間地域の移動を支える予約型乗合タクシー等の利便性向上（運行曜日・予約方法・発着場所などの見直し検討）
- 公共交通同士（鉄道と路線バスなど）の乗継利便性の向上 など

地域拠点内の回遊性向上に向けた公共交通サービスの提供

- 市街地内の回遊性を高める交通サービス（循環バス、タクシー活用など）
- 地域住民、民間企業、行政が一体となって取組む生活交通（ボランティア輸送等）

公共交通サービスの利用促進・利用環境整備

- 公共交通周知・PRの推進
- 公共交通利用を啓発する取組の推進
- 利用低迷路線沿線住民を対象としたモビリティ・マネジメント
- 予約型乗合タクシーのAI配車システムの導入検討
- 公共交通運行情報のオープンデータ化（GTFS化など）
- 観光施設と公共交通の共通企画券の検討 など

事業（例）【本編 4 章】

- 片道定期券の検討・導入
- 高齢者等を対象とした割引制度の検討・導入
- 交通結節点における乗継ダイヤの調整
- 交通結節点における待合環境の整備・充実化
- 市街地内における新たな公共交通サービスの検討・導入
- 住民主体の移動サービスの検討・導入
- 利用啓発チラシの作成・配布
- モビリティ・マネジメントの実施
- 予約型乗合タクシーに対するAI配車システムの導入検討
- 商業施設・観光施設と連携した企画乗車券の検討・発行 など