

# 十日町市地域公共交通計画 (案)

十日町市地域公共交通活性化協議会  
令和6年2月時点

## [目次]

<b>第1章 計画の概要</b> .....	<b>1</b>
1. 計画策定の背景・目的.....	1
2. 計画の位置づけ.....	1
3. 計画の対象区域.....	1
4. 計画期間.....	2
<b>第2章 地域公共交通を取り巻く現状と課題</b> .....	<b>3</b>
1. 十日町市の地域特性.....	3
2. 市内を運行する公共交通サービスの現状.....	12
3. 各種調査結果からみる地域公共交通の利用実態・ニーズ等.....	31
4. 上位・関連計画において公共交通に求められる役割.....	35
5. 地域公共交通に関する動向.....	36
6. 十日町市の地域公共交通の現状および課題.....	37
<b>第3章 地域公共交通が目指す方向性</b> .....	<b>44</b>
1. 基本方針.....	44
2. 計画目標および評価指標.....	45
3. 目指す公共交通ネットワーク.....	46
4. 補助対象系統の役割・必要性.....	47
<b>第4章 計画目標達成に向けた施策および事業</b> .....	<b>48</b>
1. 施策体系.....	48
2. 事業一覧.....	49
3. 事業の詳細.....	50
<b>第5章 計画の推進体制</b> .....	<b>59</b>
1. 推進体制.....	59
2. 進捗管理手法.....	59
<b>資料編</b> .....	

# 第1章 計画の概要

## 1. 計画策定の背景・目的

本市では、これまで交通空白地域の解消を図るため、路線バスが廃止となる地域において、市営バスや予約型乗合タクシーの運行を行うとともに、運行内容の見直しなど、地域の実情に即した生活交通の維持確保に努めてきました。

しかし、人口減少や少子高齢化、モータリゼーションの進展などによって公共交通利用者は減少傾向にあります。また、新型コロナウイルス感染症による行動変容に伴う利用者の減少や、事業者の経営状況の悪化に伴う路線廃止や減便、運転手の高齢化など、公共交通を取り巻く環境は厳しさを増しています。

このような中、自動車を運転しない高齢者や高校生などにとって、地域公共交通は重要な移動手段であり、今後も確保していかなければなりません。また、高齢化の進行や運転免許証の返納など、今後はさらに公共交通サービスの必要性が高まってくるものと考えられます。

本市の地域公共交通を取り巻く様々な課題や今後の社会経済情勢の変化に対応し、地域にとって望ましい交通ネットワークを構築するとともに、持続可能な地域公共交通の実現を図るため「十日町市地域公共交通計画」を策定します。

## 2. 計画の位置づけ

本計画は、本市の最上位計画である第二次十日町市総合計画や、関連計画である十日町市都市計画マスタープラン・十日町市立地適正化計画・第2期十日町市まち・ひと・しごと創生総合戦略等と整合を図り、第二次十日町市総合計画で掲げる目指すまちの姿である「選ばれて 住み継がれるまちとおかまち」を実現するための地域公共交通のマスタープランとして位置付けます。

なお、本計画は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成19年法律第59号)第5条の規定に基づき策定するものです。

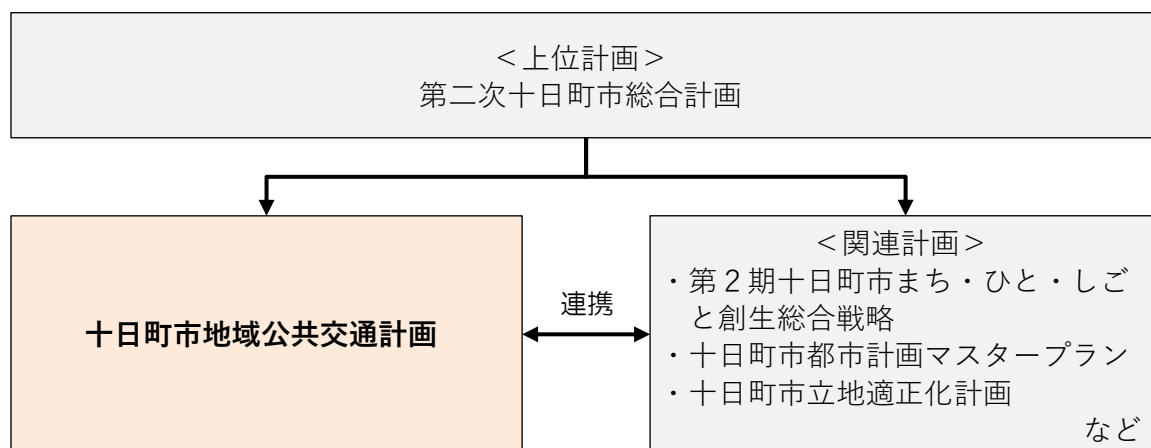


図 地域公共交通計画の位置づけ

## 3. 計画の対象区域

本計画の区域は、十日町市全域とします。なお、近隣市町を結ぶ広域交通については、関係自治体や交通事業者と連携を図ります。

## 4. 計画期間

---

計画期間は令和6年度から令和10年度の5年間とします。社会情勢やまちづくりに大きな変化が生じた場合は、適宜、改定を行います。

## 第2章 地域公共交通を取り巻く現状と課題

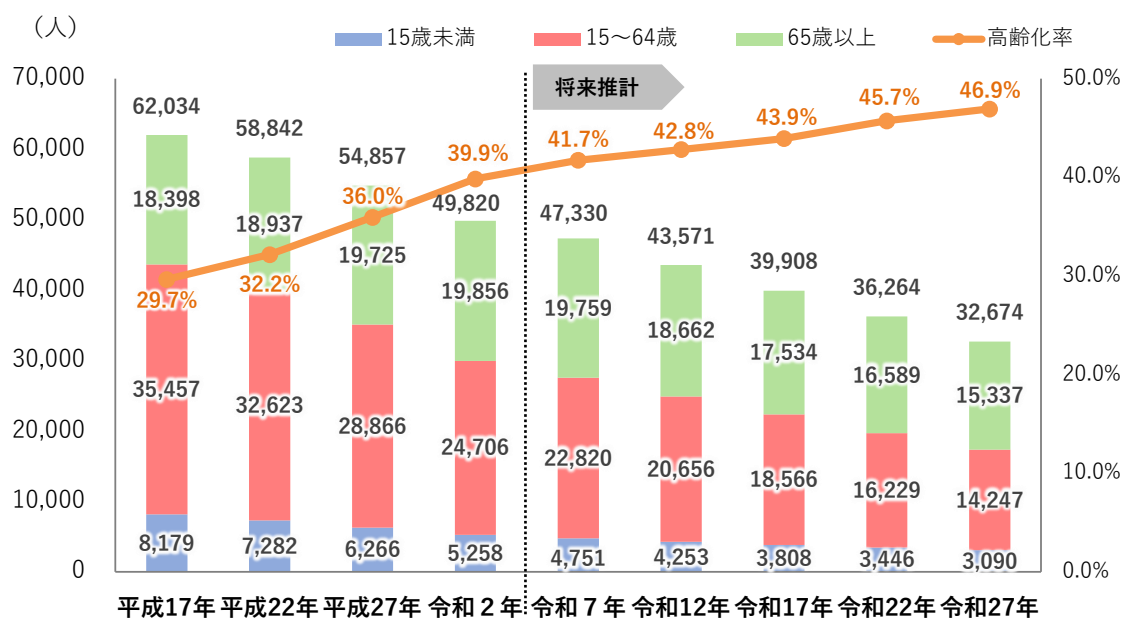
### 1. 十日町市の地域特性

#### (1)人口動態

##### ① 人口推移および将来推計

本市の人口は、令和2年で49,820人、世帯数は18,012世帯となっています。令和2年の人口は、5年前の平成27年と比べて、5,037人(約9%)減少、世帯数は平成27年と比べて586世帯(約3%)減少しています。国立社会保障・人口問題研究所による人口推計では、本市の人口は、令和2年の49,820人から令和27年には32,674人にまで減少することが見込まれています。65歳以上の高齢化率は39.9%から46.9%に増加する見込となっています。

また、令和2年の1世帯当たり人口は2.77人となっています。



平成17年 平成22年 平成27年 令和2年 令和7年 令和12年 令和17年 令和22年 令和27年

資料：国勢調査および国立社会保障・人口問題研究所

各年10月1日現在

図 人口の推移

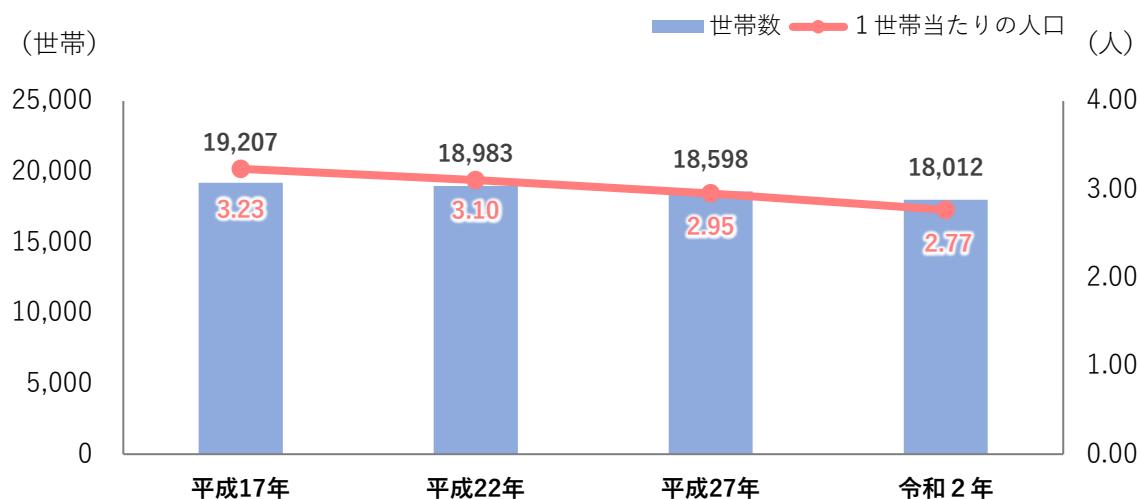


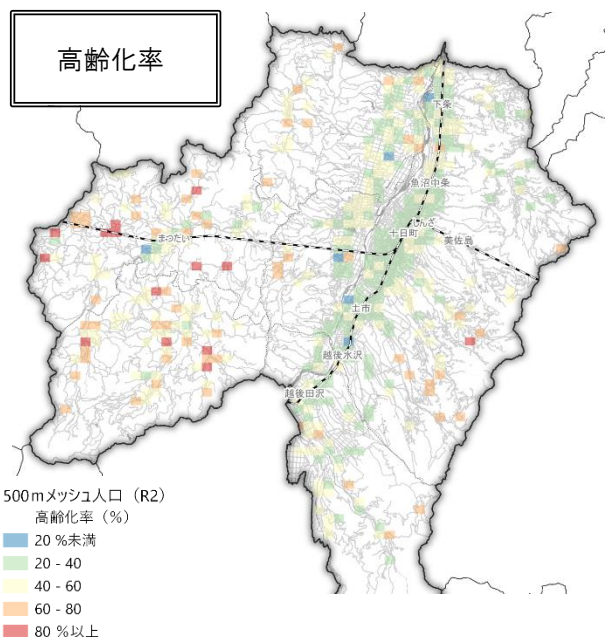
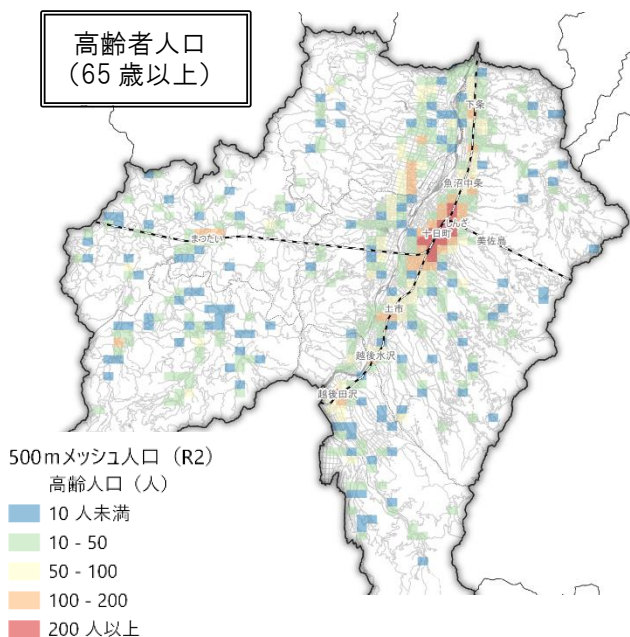
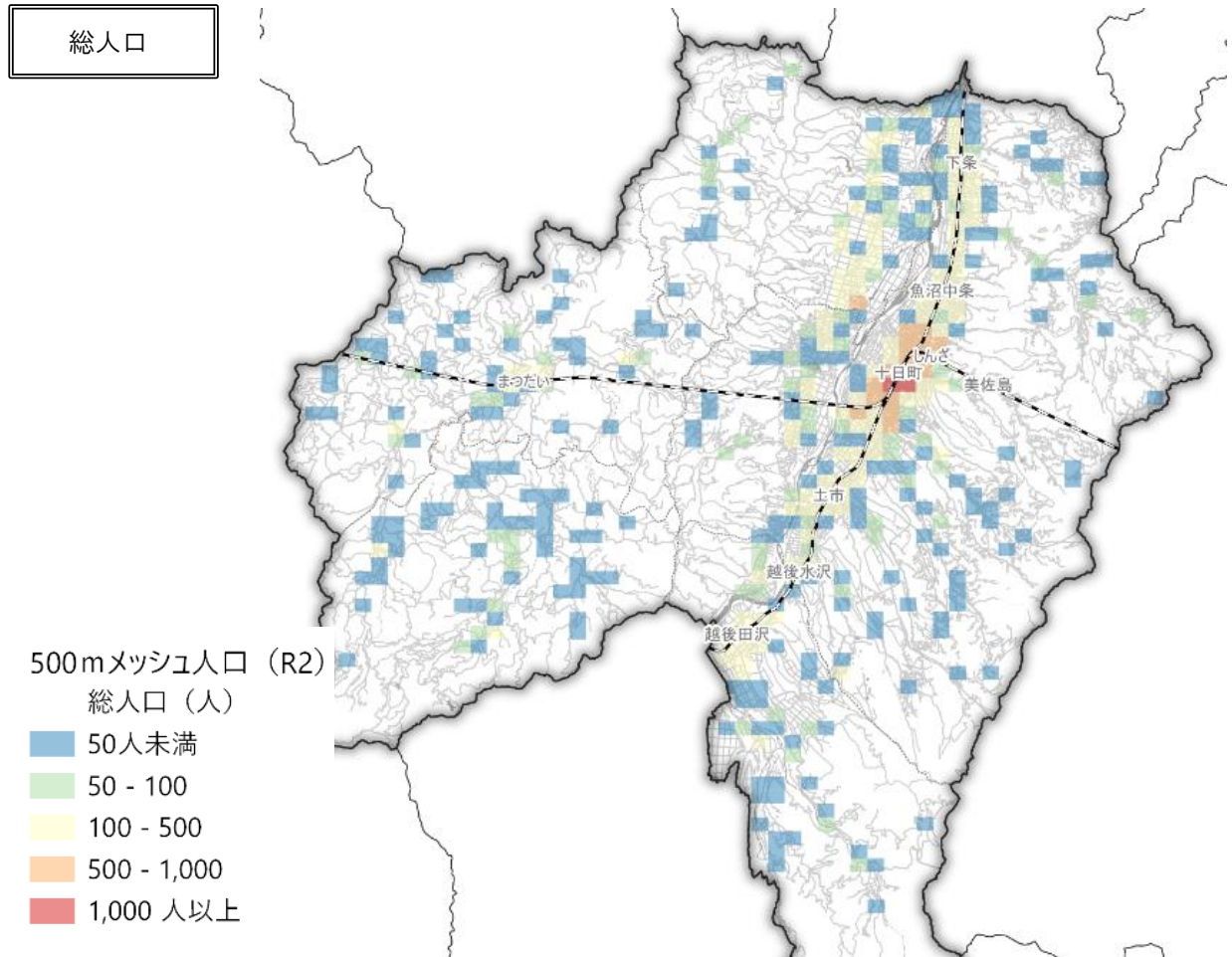
図 世帯数および1世帯当たりの人口の推移

資料：国勢調査

## ② 人口分布

本市における人口は、十日町駅周辺に人口が集中していますが、JR 飯山線沿線その他、川西、中里、松代、松之山地域の合併前旧町村にも広く点在しており、鉄道駅や市役所がある中心部から離れた地域で生活している人も多く見られます。

高齢者人口(65歳以上)は、十日町駅周辺が最も多く、その他に、まつだい駅周辺やJR 飯山線沿線など、一部で多い地域がみられますが、高齢化率は、鉄道沿線から離れた中山間地で高くなっています。



## (2)日常生活における移動状況

### ① 通勤における移動状況

十日町市内の移動が最も多くなっています。津南町、南魚沼市、小千谷市への流出、津南町、南魚沼市、小千谷市からの流入が多く見られます。

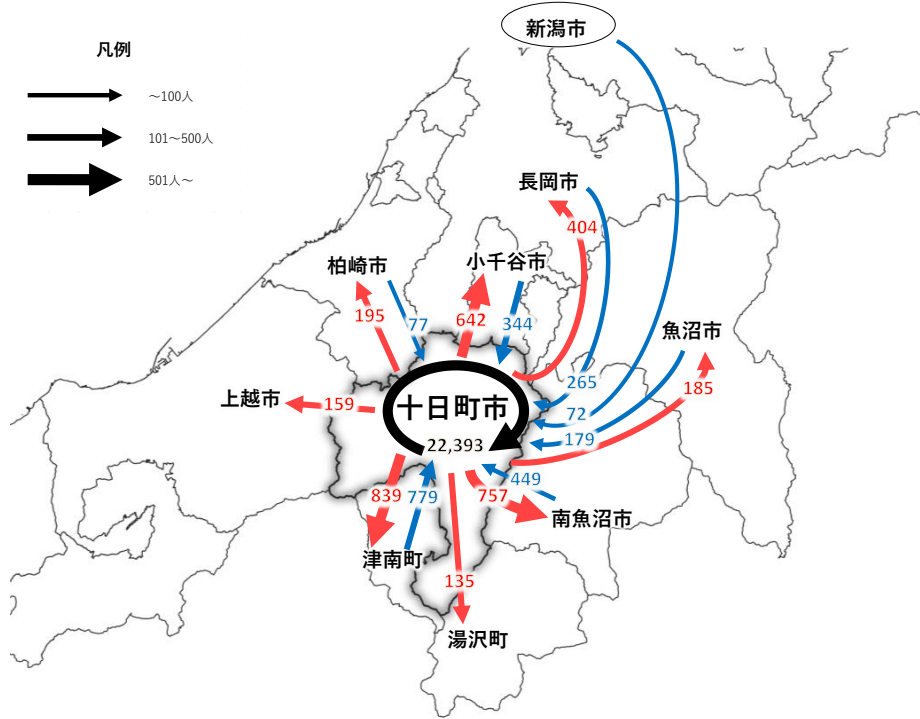


図 通勤目的における人の動き (1日あたりの移動数)

資料：令和2年国勢調査

### ② 通学における移動状況

十日町市内の移動が最も多くなっています。長岡市、南魚沼市、津南町への流出、南魚沼市、津南町、上越市からの流入が多く見られます。

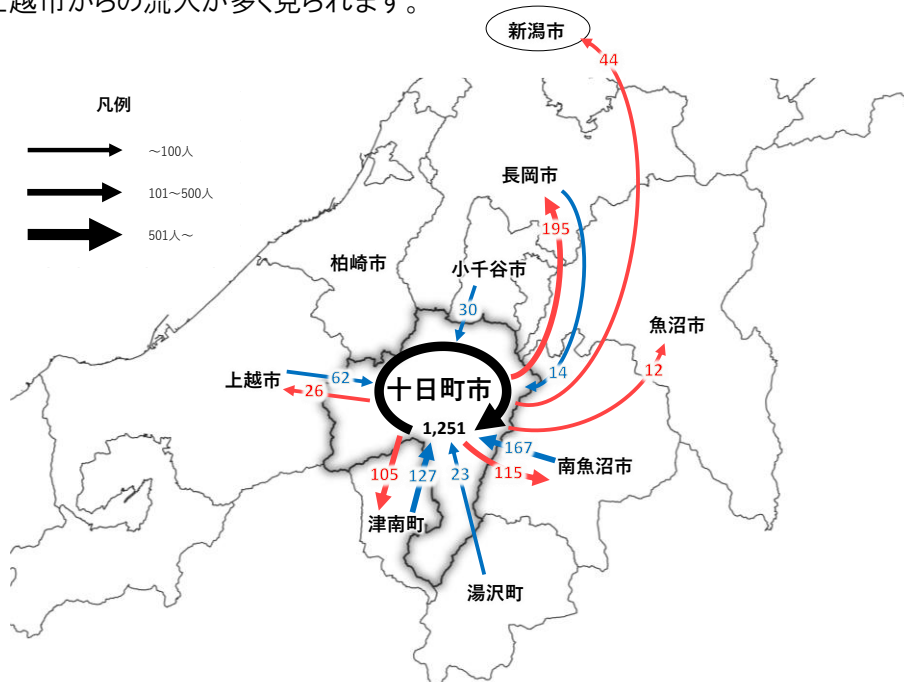


図 通学目的における人の動き (1日あたりの移動数)

資料：令和2年国勢調査

### ③ 日用品の買物における移動状況（最寄り品\*）

十日町市内の移動が最も多くなっています。小千谷市、津南町、長岡市への流出、津南町、湯沢町、小千谷市からの流入が多く見られます。

\*最寄り品・・・日用雑貨、生鮮食品（肉・魚・野菜）、一般食料品（菓子・パンを含む）

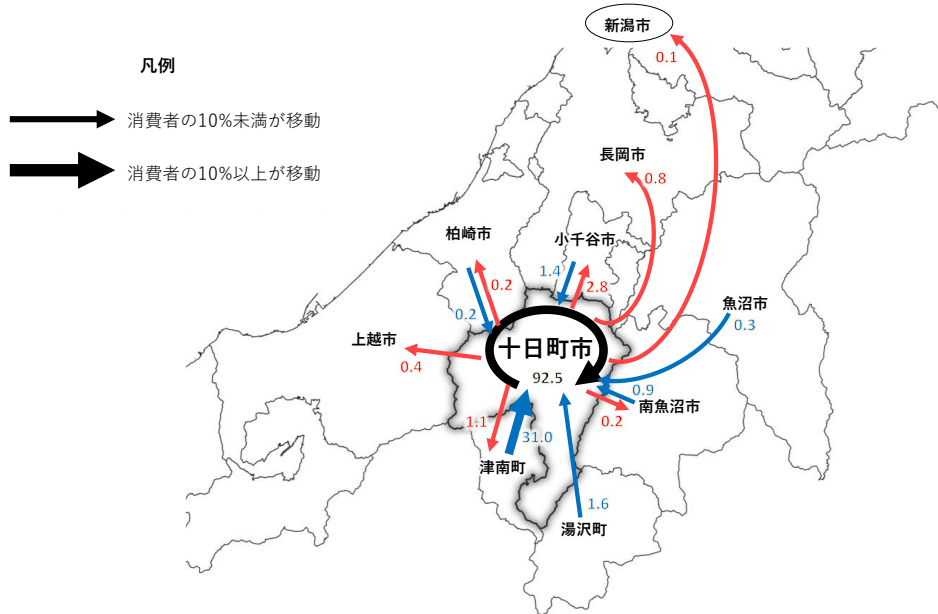


図 日用品の買物目的における人の動き（最寄り品）

資料：平成28年度消費動向調査（新潟県）

### ④ 日用品以外の買物における移動状況（買回品\*）

十日町市内の移動が最も多くなっています。長岡市、新潟市、小千谷市への流出、津南町、小千谷市、湯沢町からの流入が多く見られます。

\*買回品・・・呉服・寝具、高級衣料（背広・外出着）、服飾品・アクセサリ、靴・カバン、時計・メガネ・カメラ、家庭電気製品、家具・インテリア、文具・書籍、レジャー・スポーツ用品、おもちゃ・楽器・CD、贈答品

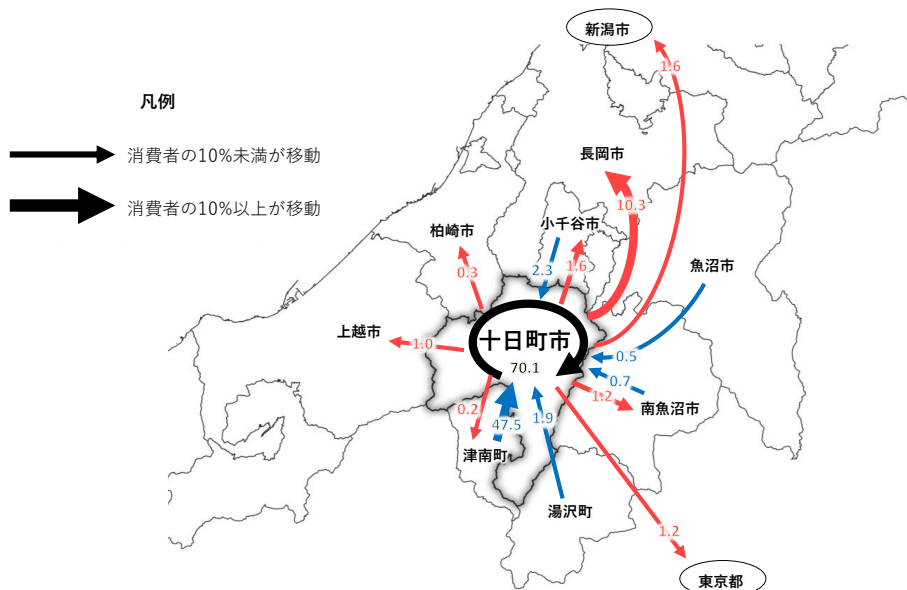


図 日用品以外の買物目的における人の動き（買回品）

資料：平成28年度消費動向調査（新潟県）



⑤ 日用品以外の買物における移動状況（準買回品\*）

十日町市内の移動が最も多く、次いで津南町からの流入、長岡市への流出が多く見られます。

\*準買回品・・・実用衣料（下着・普段着）、衣料品・化粧品

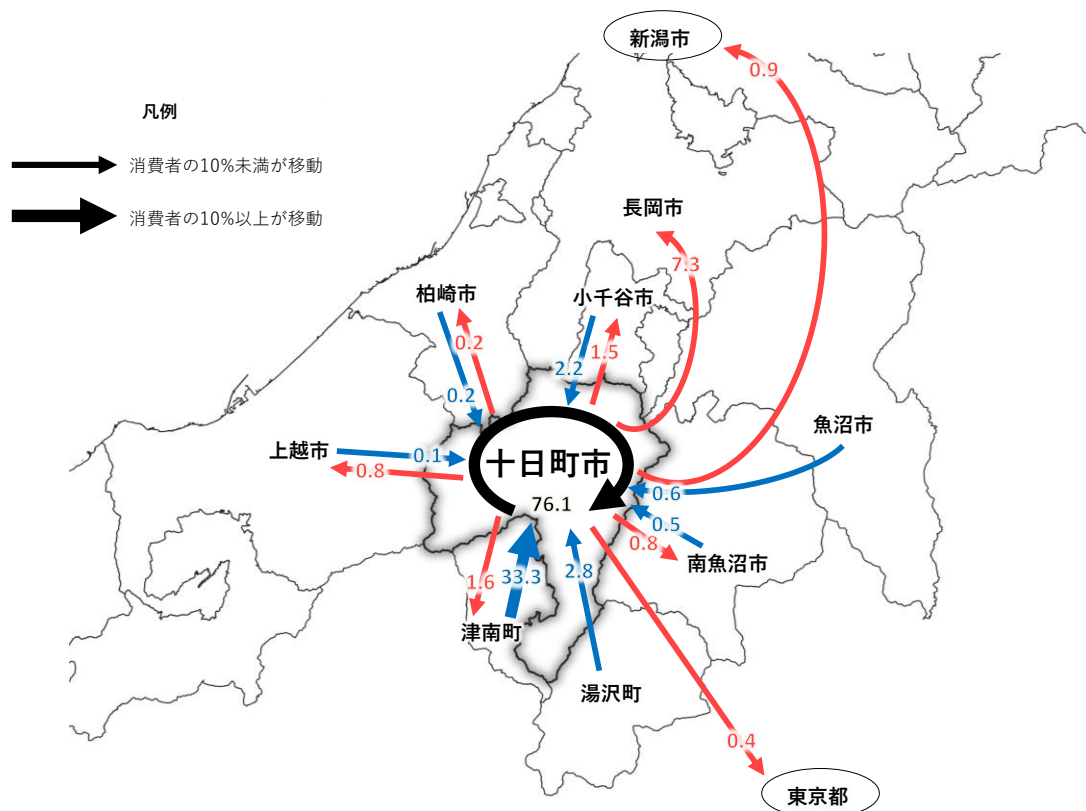
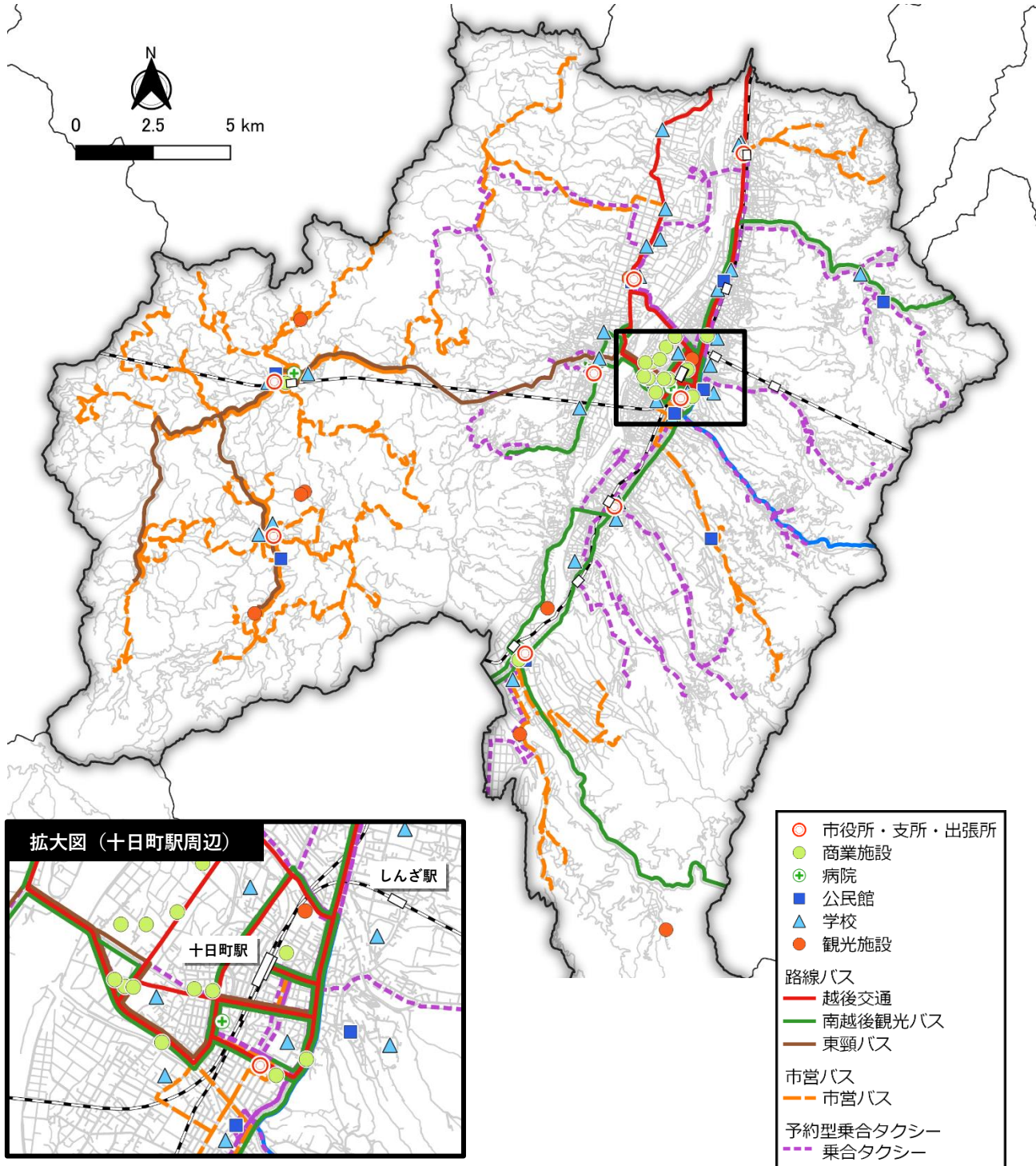


図 日用品以外の買物目的における人の動き（準買回品）

資料：平成 28 年度消費動向調査（新潟県）

### (3)主要施設の立地状況

施設の多くは、十日町駅周辺の市中心部、もしくは鉄道沿線に集中しています。市中心部にはリオンドールや県立十日町病院など主要な施設も立地しており、特に市中心部では生活利便性が高い状況と言えます。松代地域や中山間地域には大きな施設の立地は見られないものの支所や学校などが点在しており、市民の日常生活を支えています。



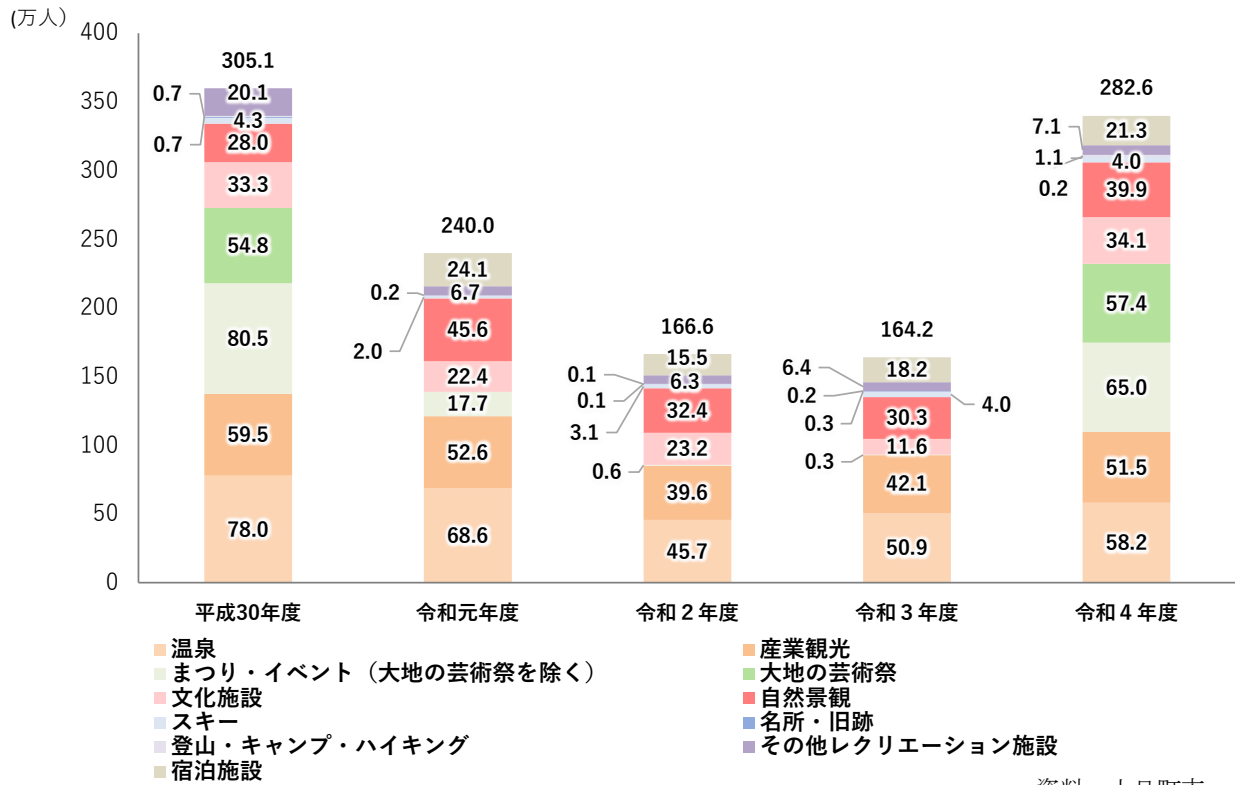
資料：市役所・支所・出張所、公民館、学校は「国土数値情報」を基に作成  
 商業施設は「大規模小売店舗一覧（新潟県HP）」および「iタウンページ」を基に作成  
 病院は「地域医療情報システム」を基に作成

図 施設等の立地状況

#### (4)観光入込客数

本市には年間 160 万人以上の観光客が訪れています。また、大地の芸術祭の開催年度には、それらに加えて 50 万人以上の観光客が訪れています。

特に大地の芸術祭で生まれ変わった清津峡溪谷歩道トンネルは年間 20 万人以上の観光客が訪れています。



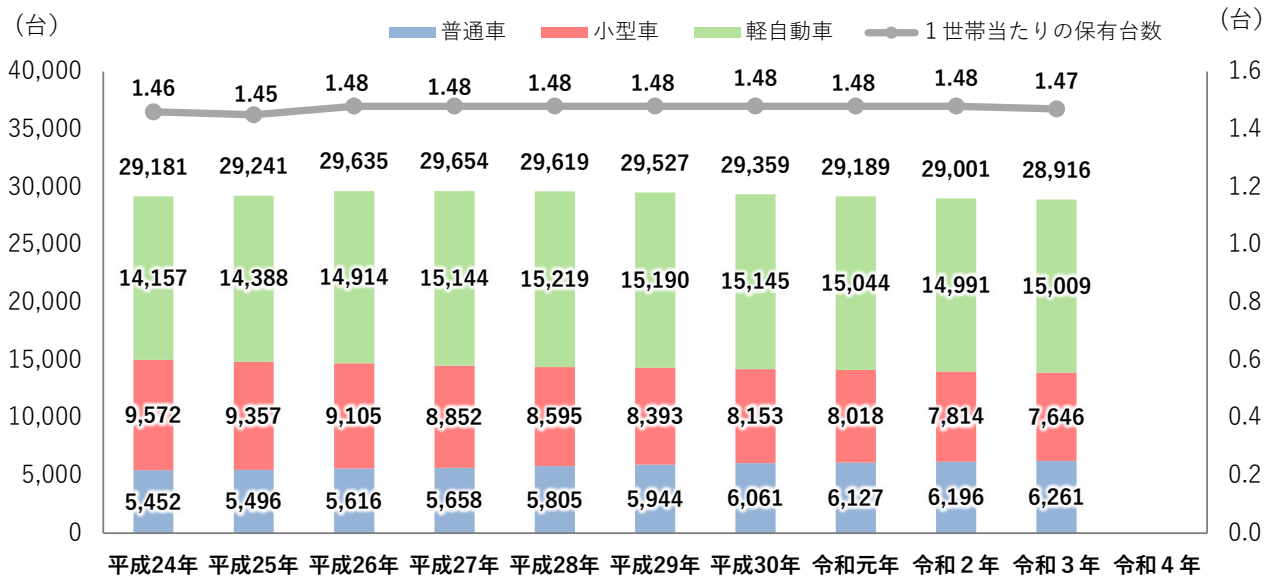
資料：十日町市

図 目的別の観光入込客数

## (5)自動車保有台数

本市における自動車の保有台数は、約2万9千台であり、平成24年から横ばいに推移しています。保有車種は軽自動車の比率が高く、全体の約半数が軽自動車となっています。乗用車(普通車)は増加傾向にあり、令和3年で6,261台、軽自動車は横ばいに推移しており令和3年で15,009台となっています。一方、小型車の保有台数は減少しており、令和3年で7,646台となっています。

また、1世帯当たりの保有台数は、1.47台前後を推移しています。

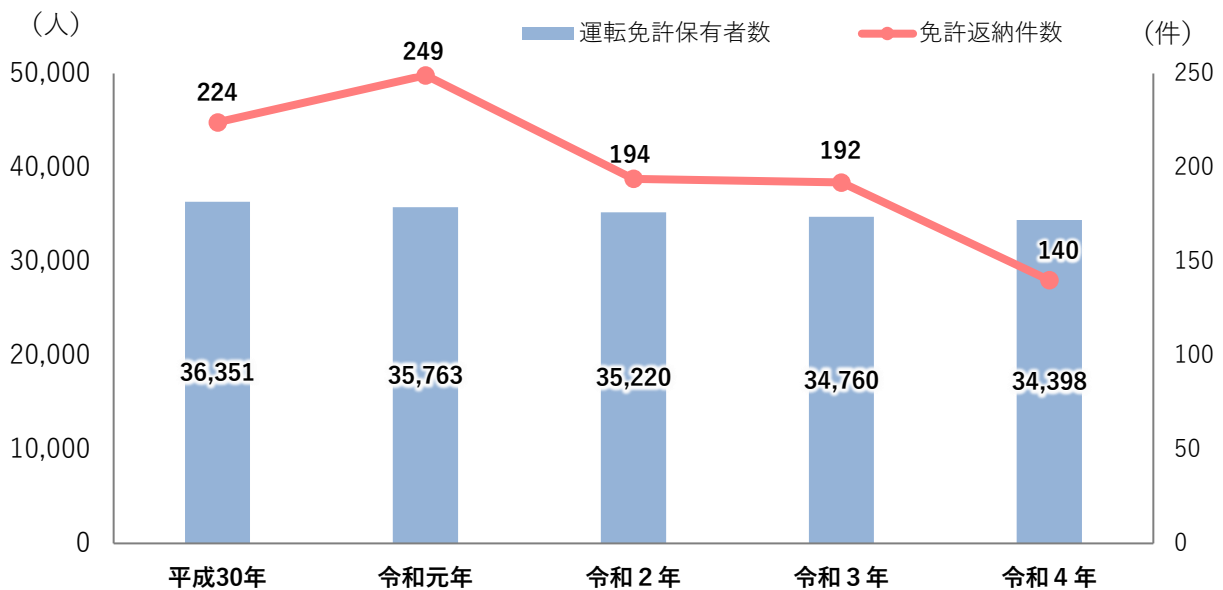


資料：北陸信越運輸局新潟運輸支局「市町村別自動車保有車両数」

図 自動車保有台数の推移 (十日町市)

## (6)運転免許保有者数及び免許返納件数

本市における令和4年の運転免許保有者数は34,398人、免許返納件数は140件となっており、ともに年々減少傾向にあります。

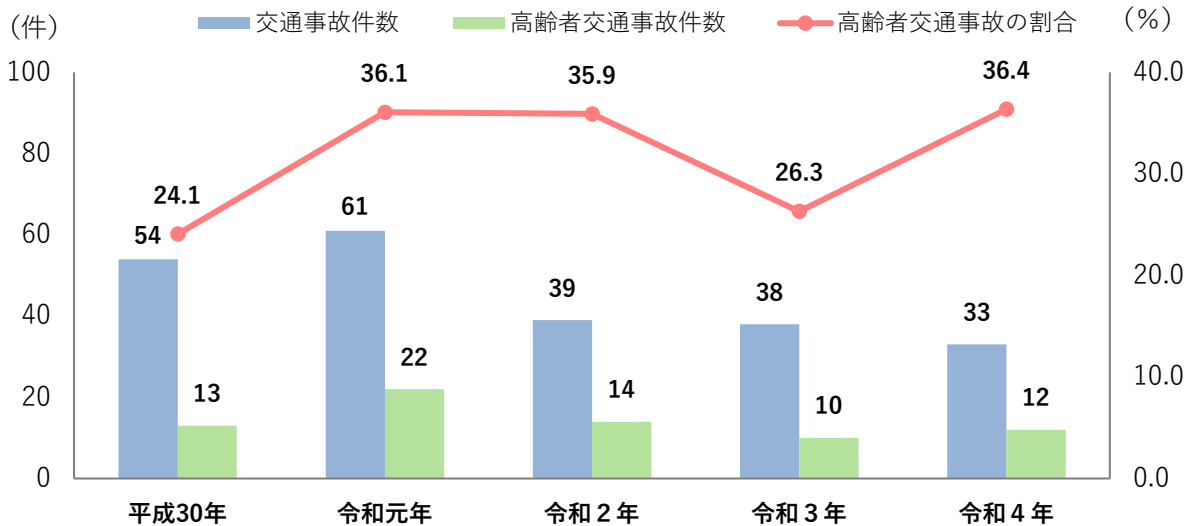


資料：新潟県警察 交通年鑑 (1/1～12/31) 及び十日町市 (1/1～12/31)

図 運転免許保有者数及び免許返納件数の推移

## (7)交通事故件数

本市における交通事故件数は、令和2年に大きく減少した後、減少傾向が続き、令和4年では33件となっています。また、交通事故のうち高齢者が関与した交通事故の割合は、令和4年に再び増加に転じ、36.4%となっています。



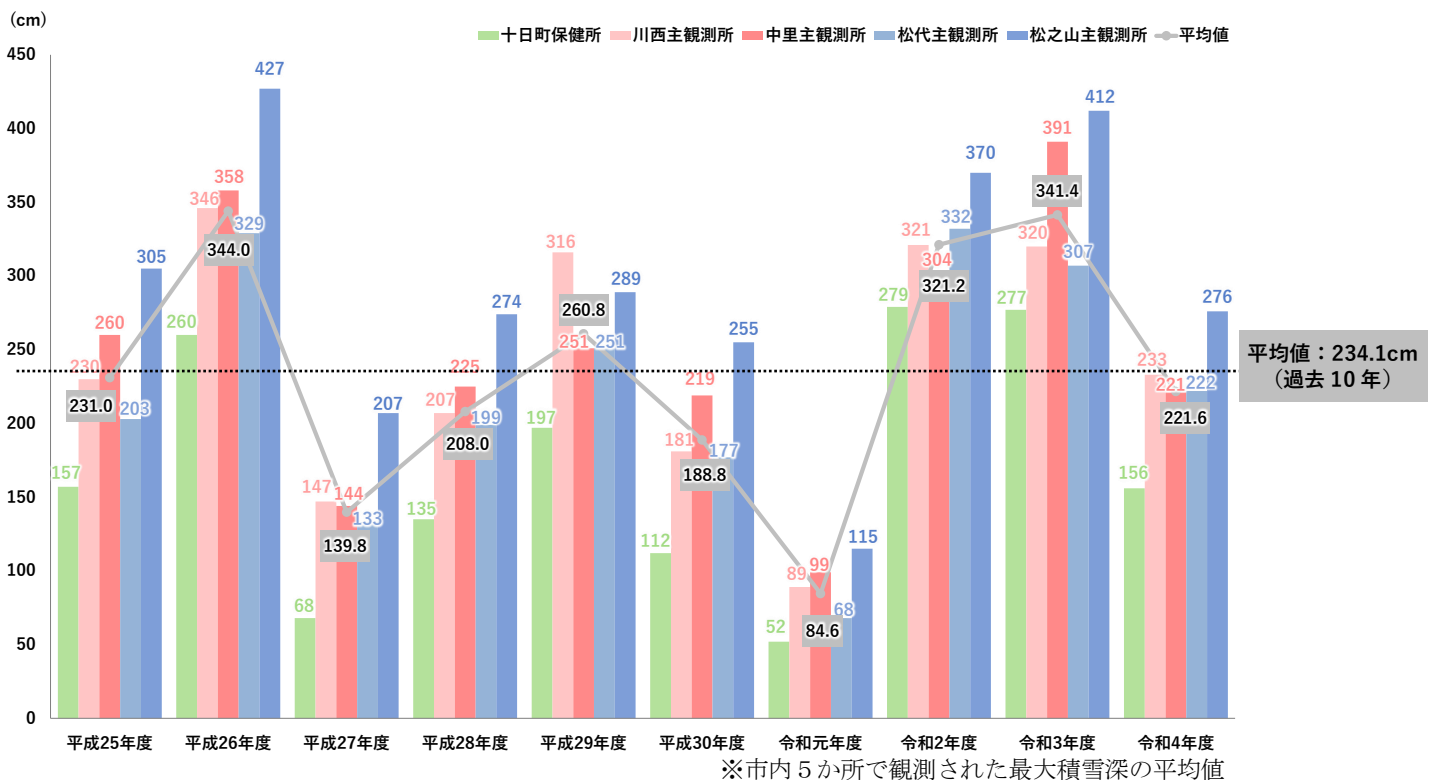
資料：新潟県警察 交通年鑑（1/1～12/31）

図 交通事故件数の推移

## (8)積雪量

本市は国内有数の豪雪地帯であり、市内5か所の最大積雪深の平均は、234.1cm(過去10年平均)となっています。大雪などの降雪状況によって路線バス等の遅延が生じることもあります。

※積雪深：自然に降り積もって地面をおおっている雪などの固形降水の深さ



※市内5か所で観測された最大積雪深の平均値

資料：十日町市

図 過去10年間の最大積雪深（市内平均）

## 2. 市内を運行する公共交通サービスの現状

### (1)十日町市の地域公共交通ネットワーク

本市では鉄道・高速バス・路線バス・市営バス・予約型乗合タクシー等が運行しており、市民や観光来訪者の移動を支えています。

鉄道・高速バス・一部の路線バスが市外への移動を支えており、路線バス・市営バス・予約型乗合タクシーが市内地域間の移動を支えています。

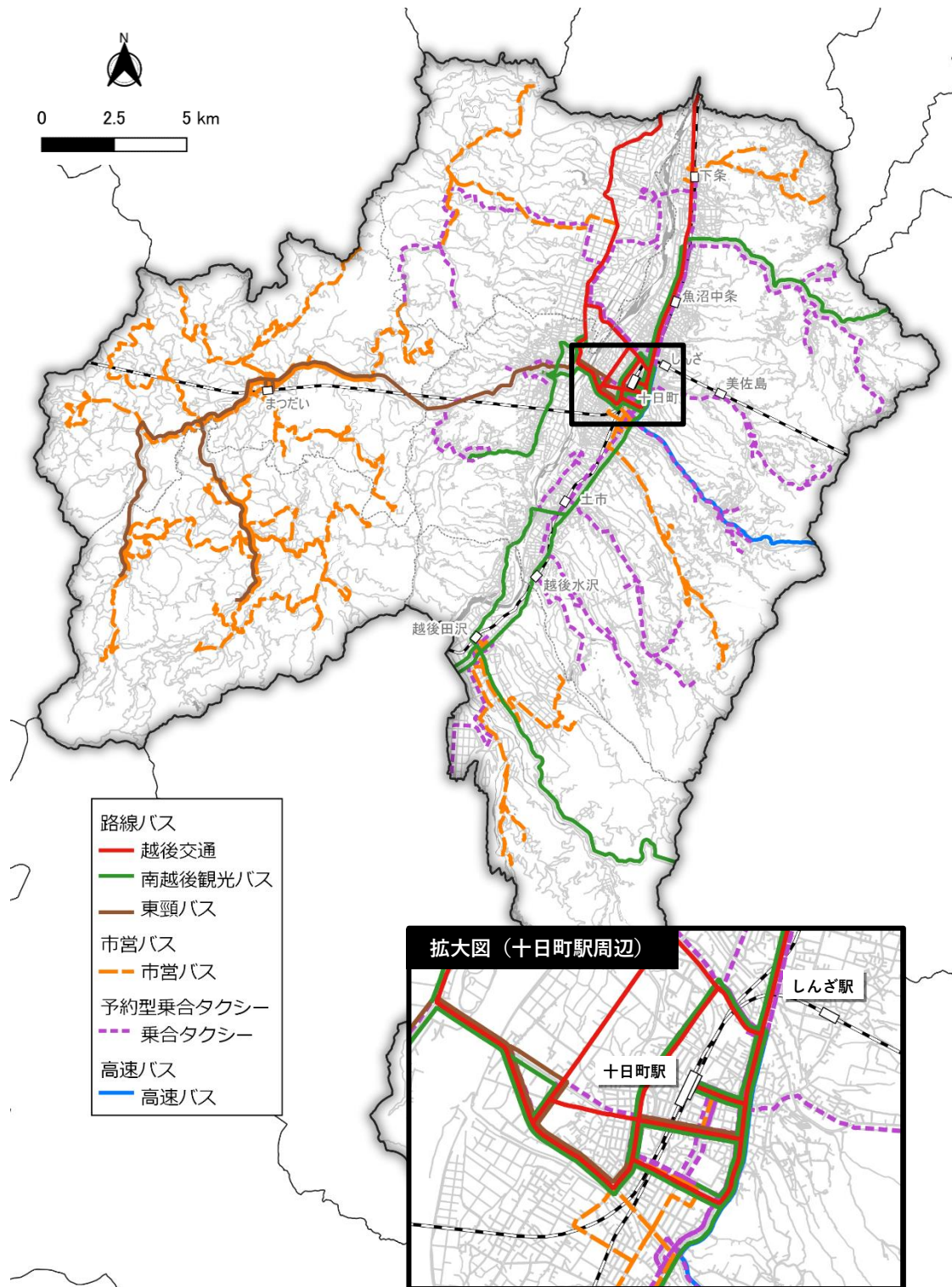


図 十日町市の地域公共交通ネットワーク

## (2) 鉄道

### ① 運行状況

越後川口駅(長岡市)と飯山駅(飯山市)を結ぶ JR 飯山線と、六日町駅(南魚沼市)と犀潟駅(上越市)を結ぶ北越急行ほくほく線が運行されており、両路線は十日町駅で結節しています。

鉄道駅は、JR 飯山線及び北越急行ほくほく線が結節する十日町駅のほか、JR 飯山線の下条駅、魚沼中条駅、土市駅、越後水沢駅、越後田沢駅、北越急行ほくほく線のまつだい駅、しんざ駅、美佐島駅の合計10駅です。

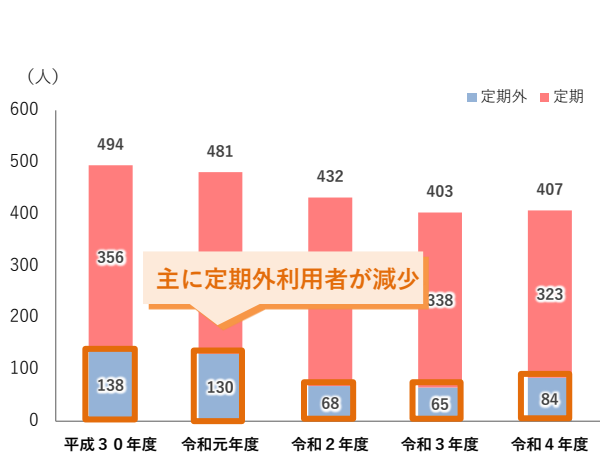
表 鉄道運行状況 (令和5年4月時点)

路線名	方面	運行本数			運行時間帯
		平日	土曜	日祝	
JR 飯山線	越後川口駅方面	10	10	10	5:50~20:49
	飯山駅方面	8	8	8	6:20~21:40
ほくほく線	六日町駅方面	18	17	17	5:34~23:04
	犀潟駅方面	18	17	17	5:48~23:04

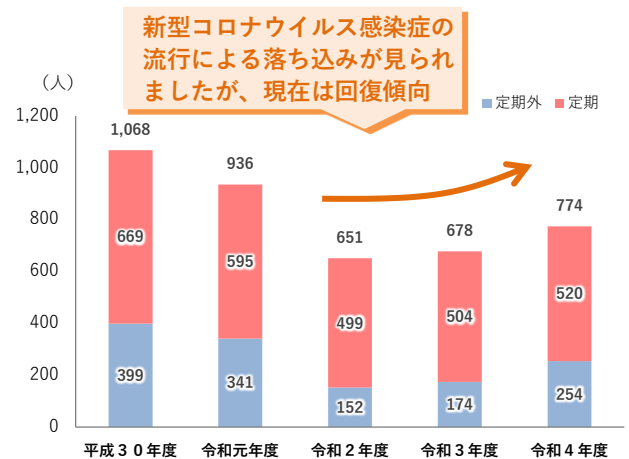
資料：十日町市公共交通マップ

### ② 乗車人数

JR 飯山線およびほくほく線の十日町駅の乗車人員は減少傾向にあります。特に令和2・3年度は定期外の利用が前年比約半数に減少しており、新型コロナウイルス感染症の影響とみられています。



資料：JR 東日本 飯山線十日町駅の乗車人員



資料：北越急行株式会社

図 1日あたりの十日町駅の乗車人員 (JR 飯山線)

図 1日あたりの十日町駅の乗車人員 (ほくほく線)

### (3)路線バス

#### ① 運行状況

本市では、越後交通株式会社、南越後観光バス株式会社、東頸バス株式会社の3社が路線バスを運行しており、人口減少等による利用者数の減少などから運行廃止となる路線があり、5年前の平成30年度には13路線あったバス路線が、令和5年度では8路線となっています。

表 路線バス運行状況（令和5年4月時点）

路線名	運行事業者	運行本数		運行時間		路線延長 (片道)	運賃
		平日	土日 祝日	始発	終発		
十日町＝小千谷＝長岡駅前線	越後交通株式会社	20	16	5:57	19:15	49.1 キロ	160～950 円
十日町＝川西＝小千谷線		16	10	6:40	19:00	34.8 キロ	160～640 円
十日町車庫前＝中里（宮中）＝津南線	南越後観光バス株式会社	36	17	6:39	19:00	21.3 キロ	160～500 円
森宮野原駅＝津南＝清津峡＝越後湯沢線		8	8	7:08	17:20	38.9 キロ	230～1,030 円
【快速】十日町車庫前＝新水＝菅沼＝後山＝浦佐駅東口＝魚沼基幹病院線 ※令和3年度までは後山線として運行		8	—	6:58	16:05	28.4 キロ	160～810 円
十日町＝高島＝鉢線		8	—	7:21	17:55	14.0 キロ	160～460 円
松之山温泉＝松代＝十日町線	東頸バス株式会社	20	11	7:05	18:05	30.1 キロ	140～1,030 円
松代＝室野＝豊田線		6	4	7:32	18:05	13.1 キロ	140～550 円

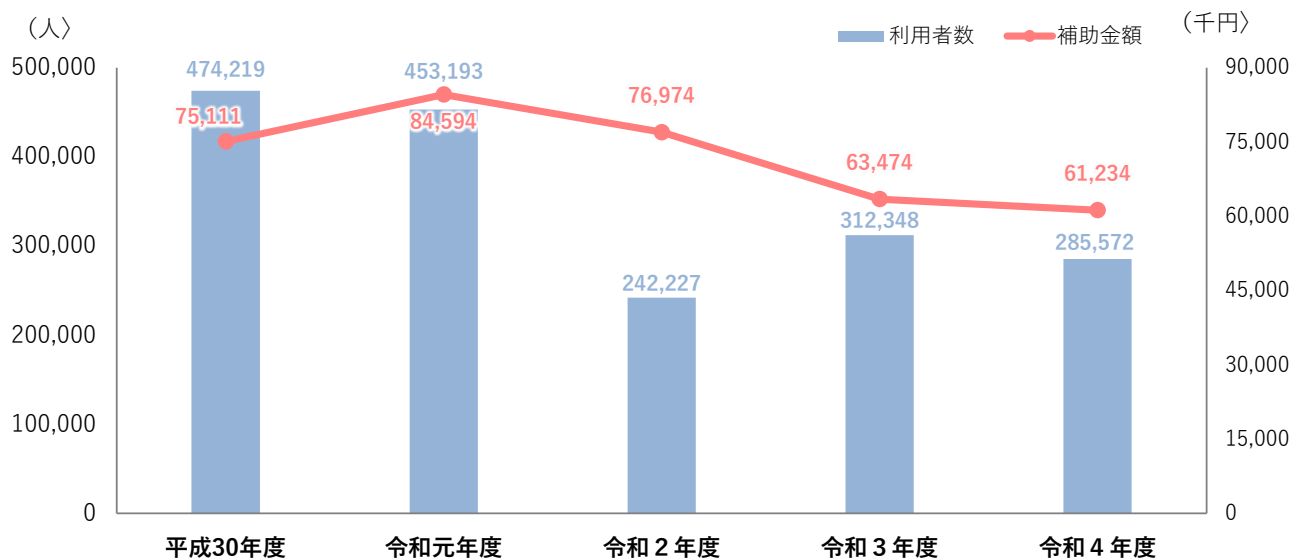
資料：十日町市公共交通マップ  
各運行事業者HP



## ② 利用状況（路線バス全体）

令和4年度の路線バス全体の利用者数は、約 28 万 6 千人であり、平成 30 年度と比較すると約 18 万 9 千人（約 40%）減少しています。

路線バスの運行を維持するため、6,123 万 4 千円（令和 4 年度）の補助を行っています。近年では路線の廃止に伴い補助金額は、平成 30 年度比で約 1,387 万 7 千円（約 18%）減少しています。



（各年 10 月～翌年 9 月の数値）

資料：十日町市

図 利用者数の推移（路線バス全体）

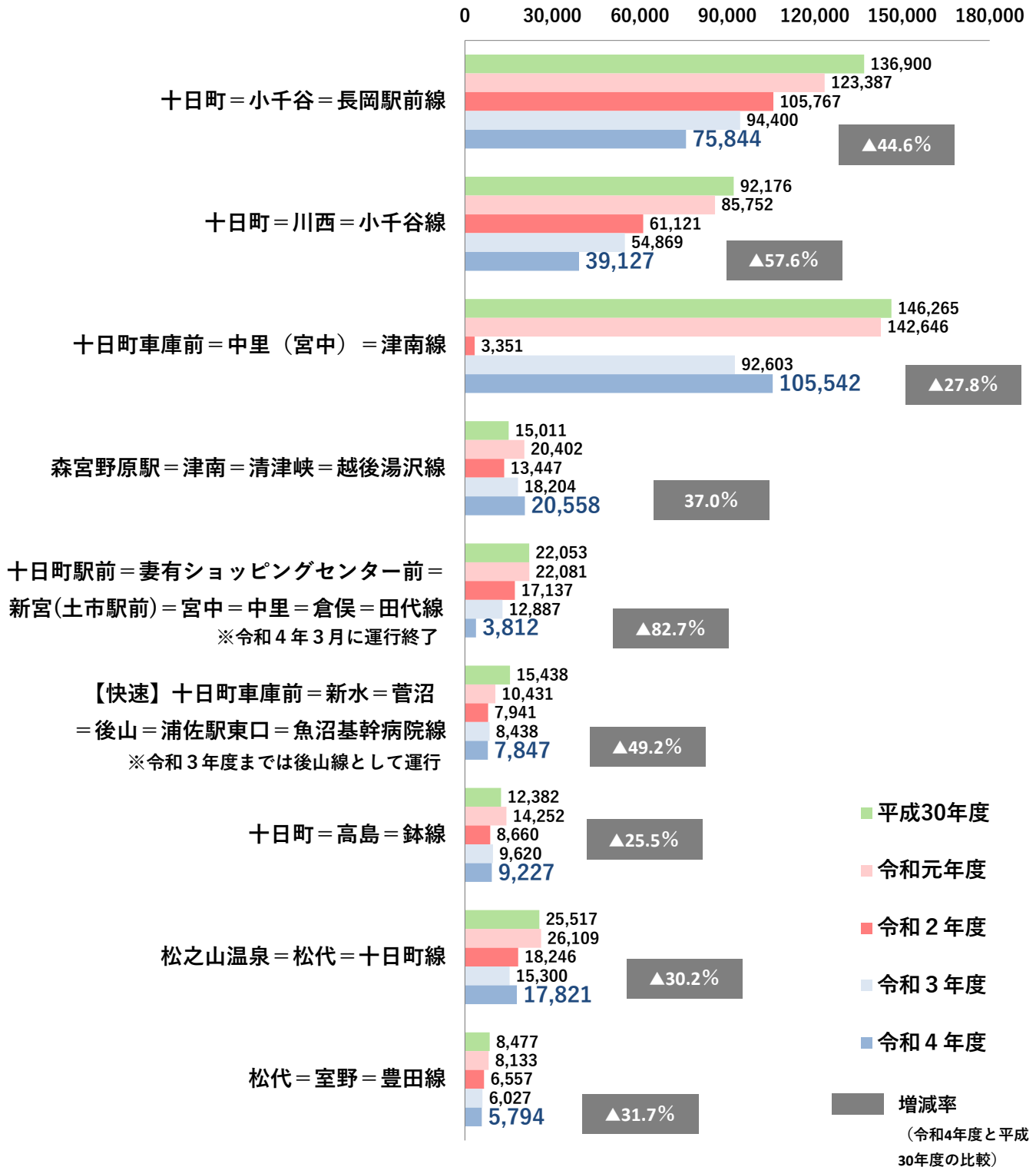
表 近年廃止となったバス路線

路線名	運行終了年月日	備考 （廃止後の市営バス等運行による生活交通の確保）
六箇線	平成 30 年 3 月末日	市営バス六箇線（H30 運行開始）
栄橋循環線	平成 30 年 4 月末日	予約型乗合タクシー木落線（H30 運行開始）
小白倉線	令和 2 年 3 月末日	市営バス仙田線（R2 運行開始） 予約型乗合タクシー仙田・山ノ根線（R2 運行区域拡大）
長里線	令和 2 年 9 月末日	予約型乗合タクシー八箇線（R2 運行区域拡大）
田代線	令和 4 年 3 月末日	市営バス清田山線（R4 運行区域拡大） 予約型乗合タクシー当間線（R4 運行区域拡大）

### ③ 利用状況（路線別）

「森宮野原＝津南＝清津峡＝越後湯沢駅」では、清津峡溪谷歩道トンネルへの観光来訪者などによる利用もあり、利用者数は増加しています。一方、「十日町＝川西＝小千谷線」や「十日町＝小千谷＝長岡駅前線」などをはじめとする多くの路線では減少傾向が見られています。

(人)



(各年10月～翌年9月の数値)  
資料：十日町市

図 利用者数の推移（路線別）

#### ④ 収支率

【快速】十日町車庫前＝新水＝菅沼＝後山＝浦佐駅東口＝魚沼基幹病院線においては、収支率が最も低く、12%を下回っています。一方で、十日町車庫前＝中里(宮中)＝津南線は74.6%、十日町＝小千谷＝長岡駅前線は47.2%と比較的収支率が高くなっています。

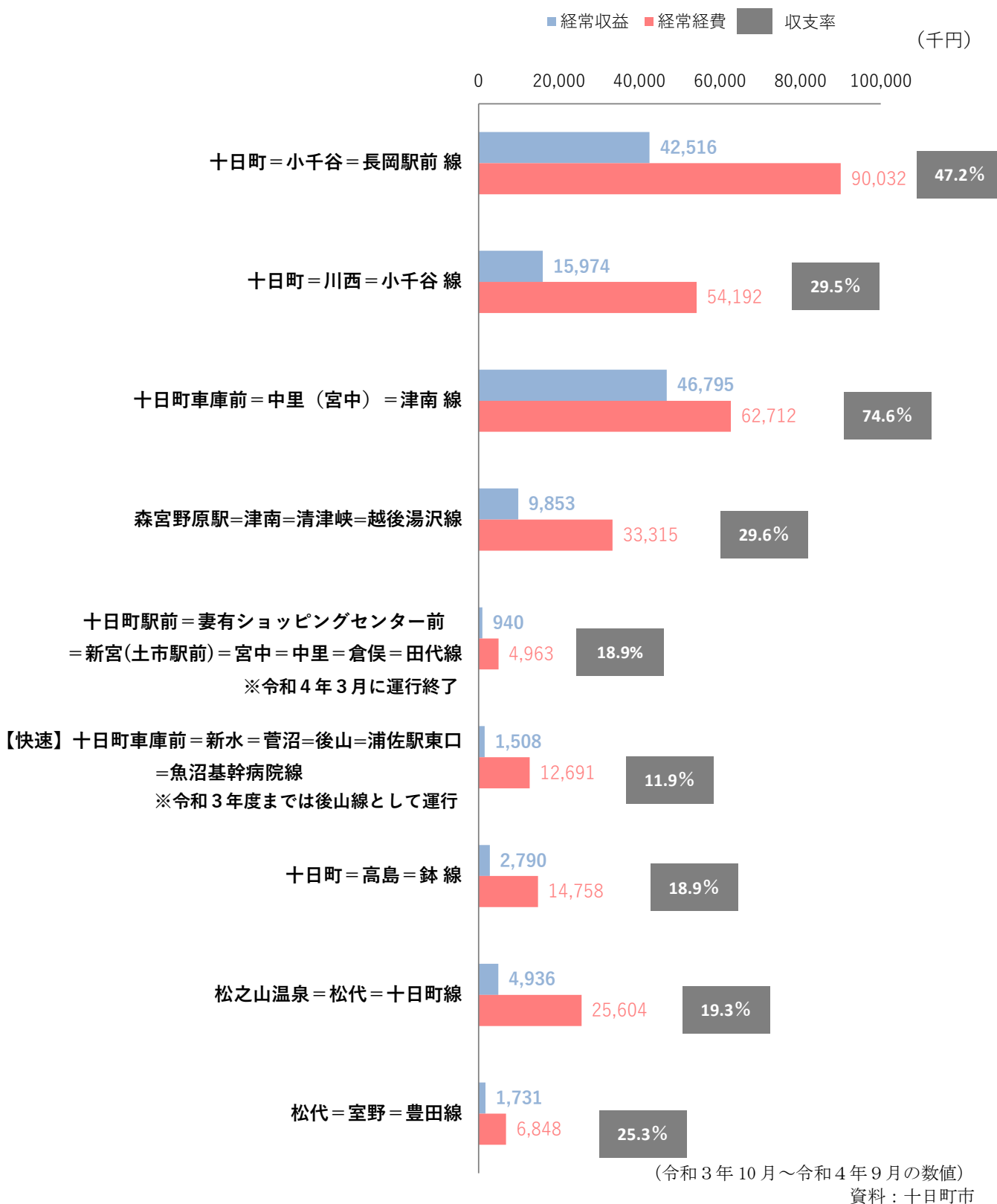


図 路線別収支率 (路線別)

## (4)市営バス

### ① 運行状況

市内の各地域を運行する市営バスは、受託する運行事業者 10 社において、19 路線を運行しています。近年では、人口減少等による利用者数の減少などから路線バスが運行終了となる地域がありますが、本市では交通空白地域が生じないよう、六箇線(平成 30 年度から)、仙田線(令和2年度から)の運行開始や、清田山線(令和4年度から)の運行区域の拡大により、公共交通の確保を図っています。なお、市営バスは、小中学生のスクールバスを兼ねて運行しており、有償の一般利用者と混乗の形態となっています。

表 市営バス運行状況 (令和 5 年 4 月時点)

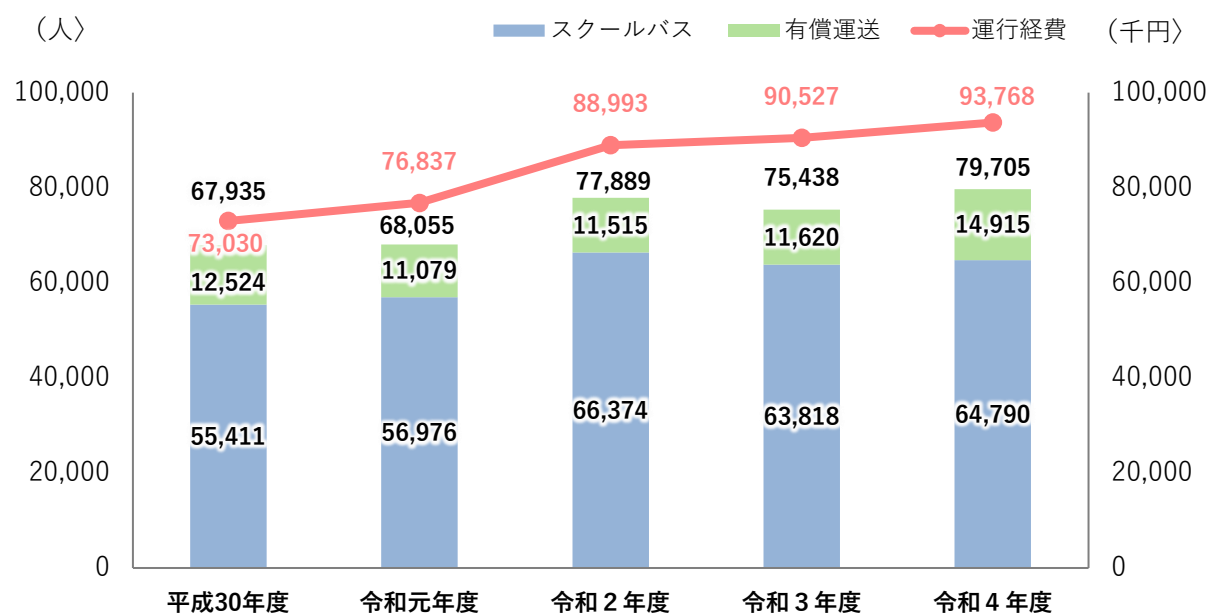
地域	路線名	運行事業者	運行本数		運行時間		路線延長 (片道)	運賃 (片道)
			平日	土日 祝日	始発	終発		
十日町	東下組線	NPO 法人さわやか下条	8	-	-	-	17.0 キロ	200 円
	六箇線 (H30 運行開始)	NPO 法人支援センター あんしん	6	-	-	-	20.5 キロ	200 円
川西	仙田線 (R2 運行開始)	NPO 法人支援センター あんしん	7	3	7:26	18:00	21.5 キロ	200 円 ※
中里	市之越鷹羽線	NPO 法人はつらつ中里	10	-	7:38	16:20	8.0 キロ	200 円
	清田山線 (R4 運行区域拡大)		10	-	7:25	16:20	15.3 キロ	200 円
松代	伊沢田沢線	伊沢地域メロディーバス 運転士組合	8	4	7:25	18:02	13.9 キロ	200 円
	儀明線	松代市営バス運営組合	8	-	7:30	18:05	14.4 キロ	200 円
	桐山線	有限会社東部タクシー	8	4	7:15	18:04	9.5 キロ	200 円
	南部線	株式会社司工務店	8	-	7:30	18:04	15.7 キロ	200 円
	犬伏菅刈線	株式会社室岡組	3	2	7:30	18:03	7.1 キロ	200 円
	筋平線		8	4	7:37	18:05	10.3 キロ	200 円
	峠線	峠線市営バス運営組合	8	4	7:33	18:05	13.5 キロ	200 円
松之山	浦田線	東頸バス株式会社	6	-	7:20	18:10	18.5 キロ	200 円
	中立山線		7	-	7:15	17:30	18.5 キロ	
	三省・川手線		12	-	7:28	17:48	13.9 キロ	
	松里線		12	-	7:25	17:52	7.3 キロ	
	上湯線		7	-	7:40	15:03	7.1 キロ	
	布川線		11	-	7:32	18:09	23.5 キロ	
	松之山東山線		11	-	7:42	17:52	9.9 キロ	

※元町集落～川西支所間は 100 円  
資料：十日町市公共交通マップ

## ② 利用状況（市営バス全体）

平成30年度以降に新たに運行を開始した路線もあり、令和4年度の市営バスの一般利用者数（有償運送）は14,915人であり、平成30年度と比較すると、2,391人（19%）増加しています。また、スクールバス利用では、令和4年度64,790人であり、平成30年度と比較すると、9,379人（17%）増加しています。

運行に係る経費は9,376万8千円（令和4年度）となっており、平成30年度比で2,073万8千円（28%）増加しています。



（各年4月～翌年3月末の数値）

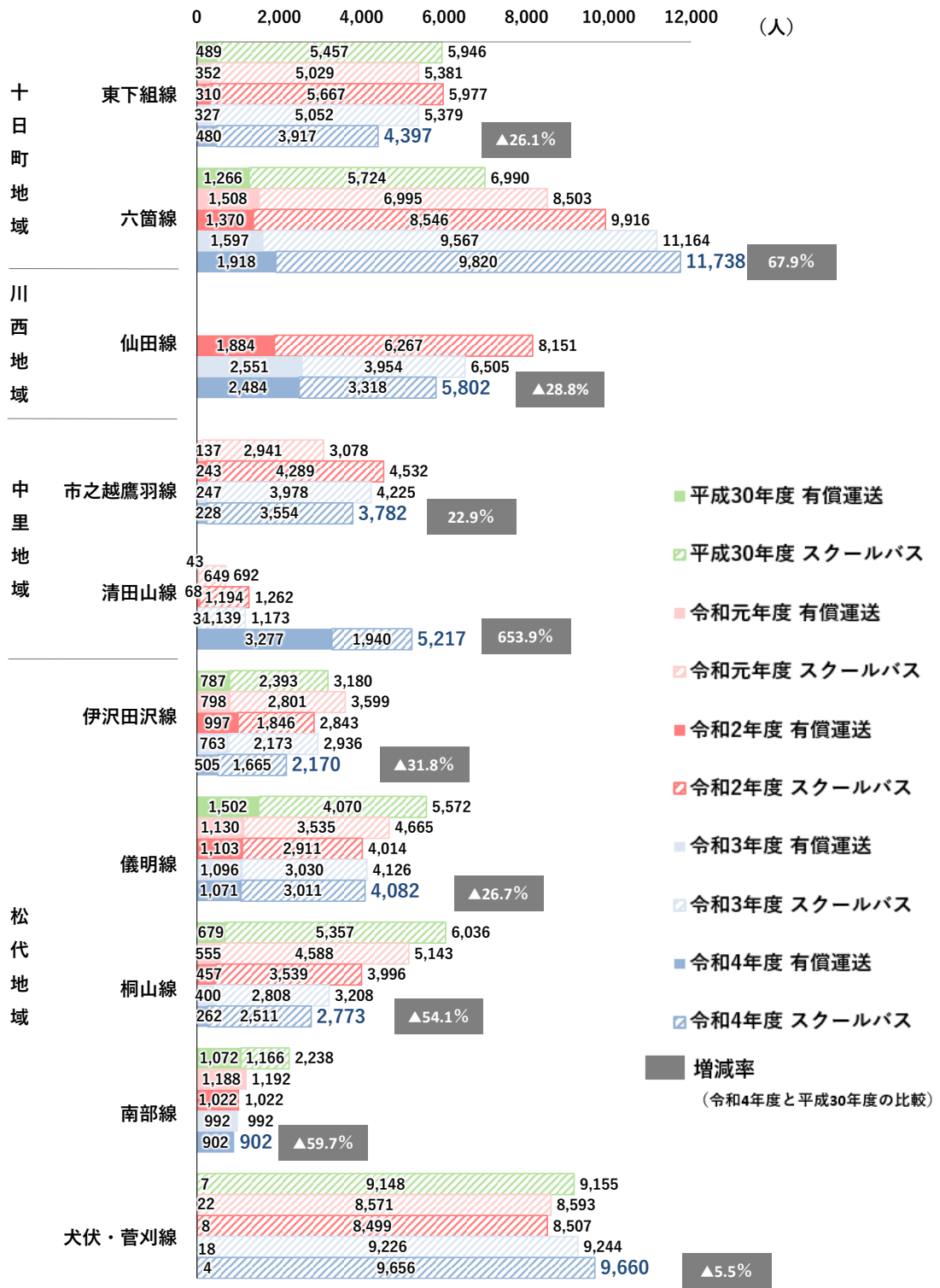
資料：十日町市

図 利用者数の推移（市営バス）

### ③ 利用状況（路線別）

有償運送における利用者数をみると、「六箇線」「清田山線」において増加傾向が見られる。一方で、「苜平線」「松之山東山線」などにおいては利用者減少が大きく、平成30年度と令和4年度を比較すると、56.0%～58.8%の減少が見られます。

スクールバス利用を含めると、「六箇線」「清田山線」「犬伏・菅刈線」など利用者が増加している路線も見られます。一方、「松之山東山線」「桐山線」「南部線」などでは利用者減少が大きく、平成30年度と令和4年度を比較すると、「桐山線」は54.1%の減少、「松之山東山線」と「南部線」は令和4年度では0人になっています。



(各年4月～翌年3月末の数値)

資料：十日町市

図 路線別利用状況（市営バス）

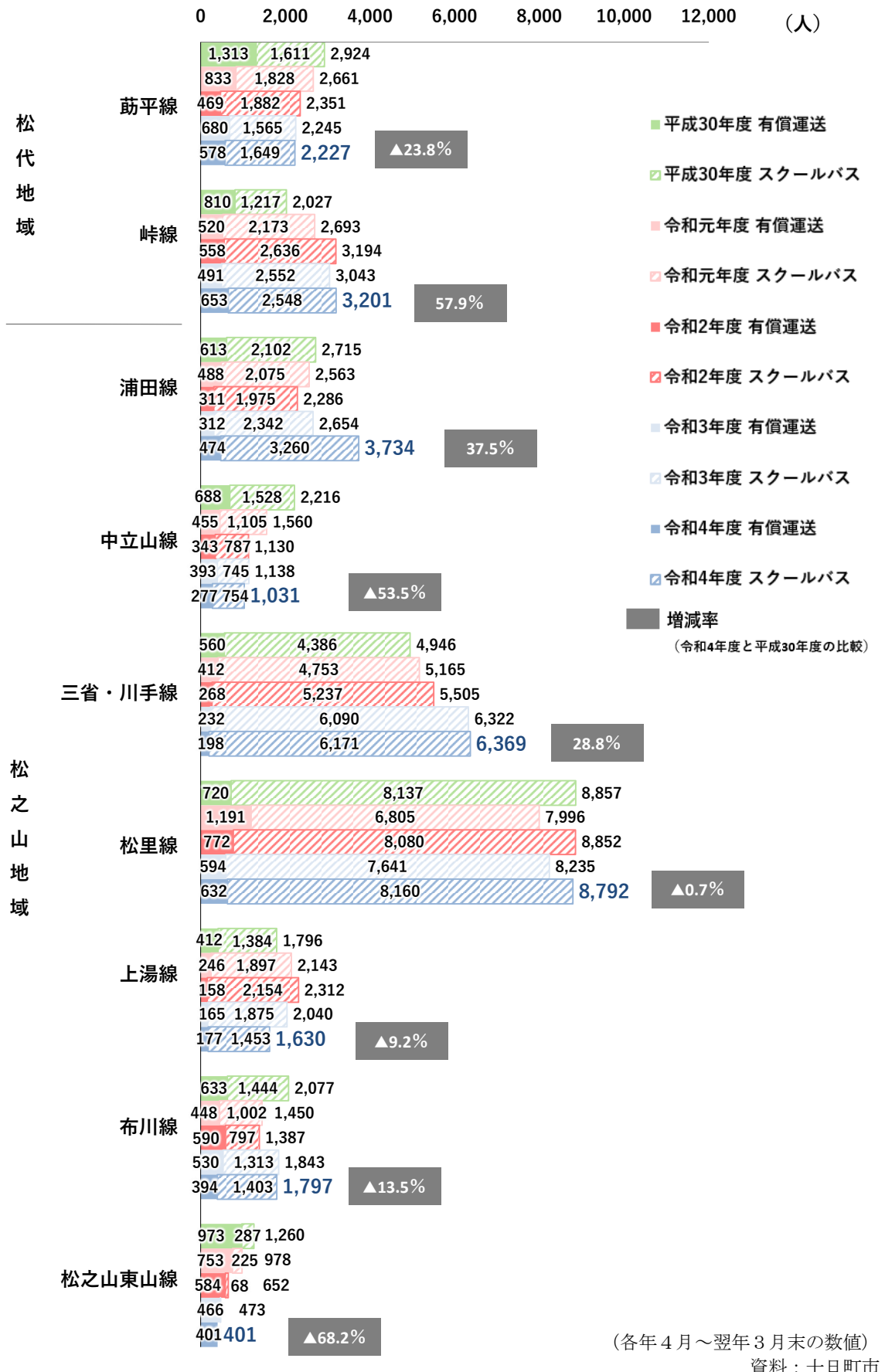
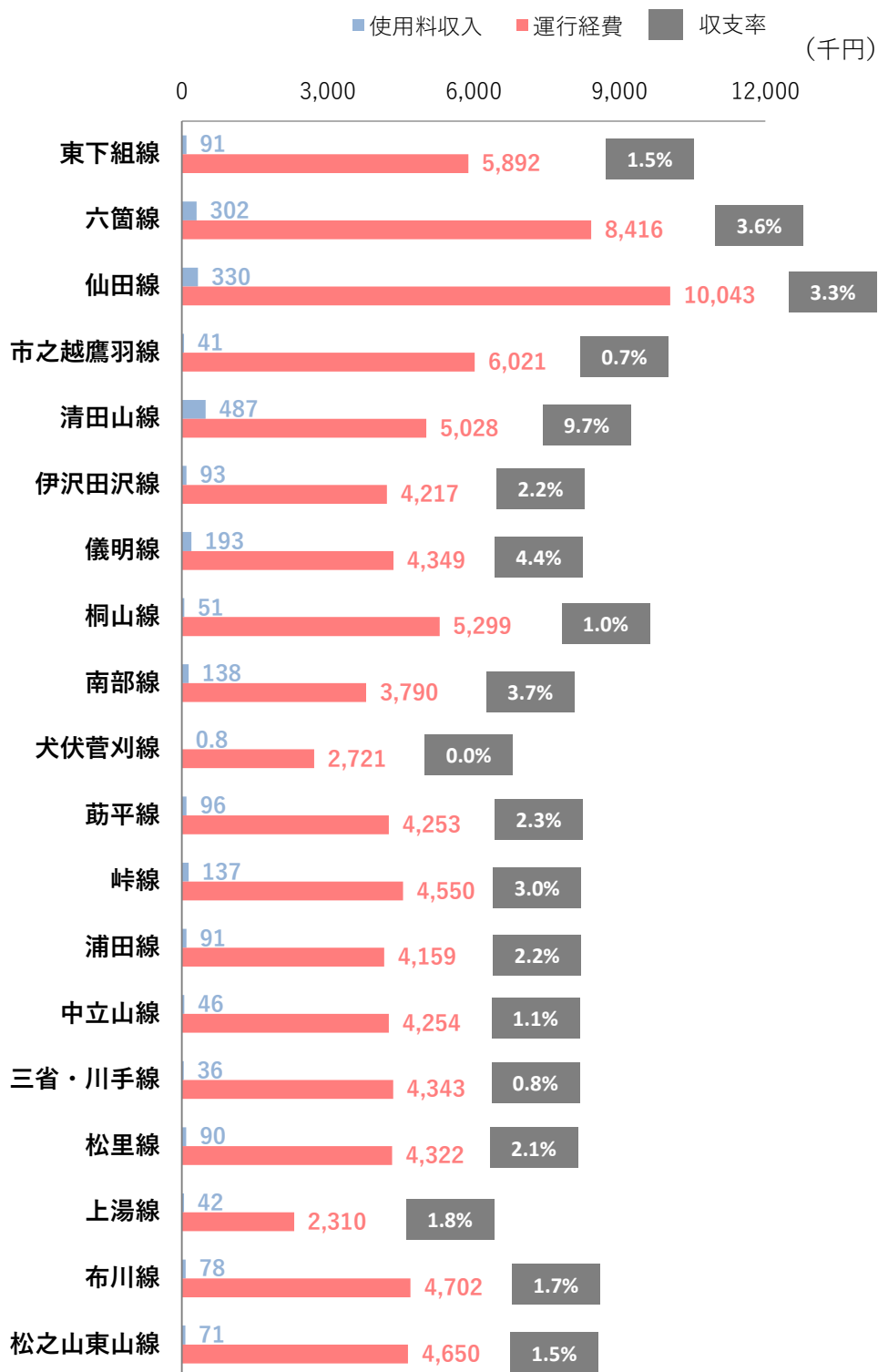


図 路線別利用状況 (市営バス)

#### ④ 収支率

「清田山線」は9.7%、「儀明線」は4.4%と収支率が比較的高くなっています。一方、「犬伏菅刈線」、「市之越鷹羽線」、「三省・川手線」においては、収支率が特に低く、1%を下回っています。



(令和4年4月～令和5年3月末の数値)  
資料：十日町市

図 路線別収支率 (市営バス)



## (5) 予約型乗合タクシー

### ① 運行状況

市内の十日町地域、川西地域、中里地域を運行する予約型乗合タクシーは、受託する十日町地区タクシー協会(明石交通株式会社、十日町交通株式会社、十日町タクシー株式会社)において、9地区 10 路線を運行しています。

本市における予約型乗合タクシーは、交通空白地域の解消を図るため、平成 21 年度の実証運行を通して平成 23 年度から運行を開始しました。近年では、人口減少等による利用者数の減少などから路線バスが運行終了となる地域がありますが、本市では交通空白地域が生じないよう、木落線(平成 30 年度から)の運行開始や、仙田線及び八箇線(令和2年度から)、当間線(令和4年度から)の運行区域拡大により、公共交通の確保を図っています。

表 予約型乗合タクシー運行状況 (令和 5 年 4 月時点)

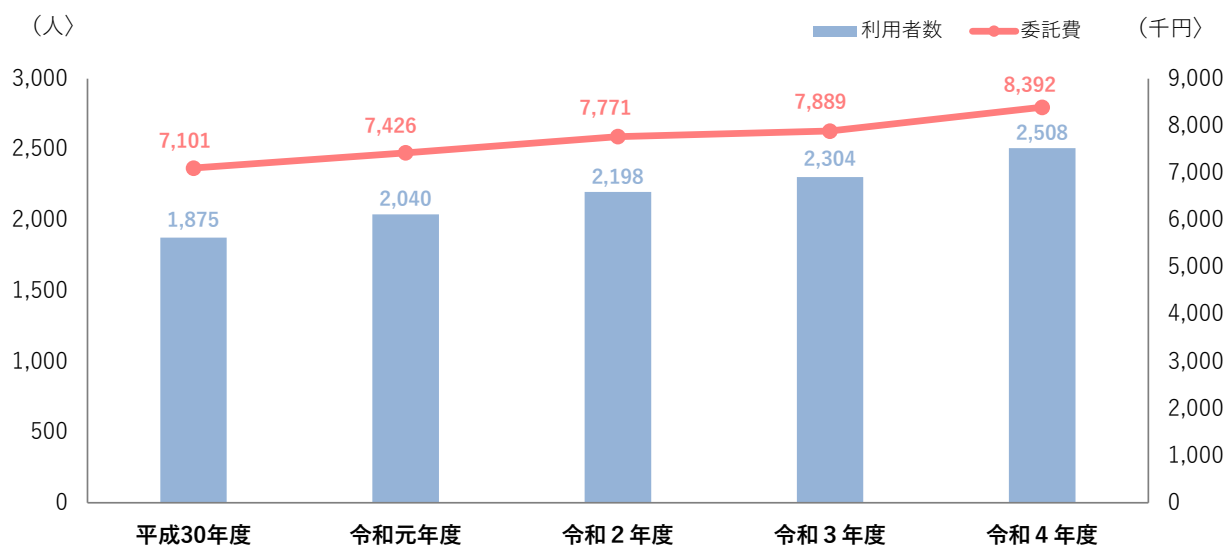
路線名	交通事業者	運行本数	運行時間		運行曜日	路線延長 (片道)	運賃 (片道)
			始発	終発			
美佐島線	明石交通株式会社	6	8:15	15:30	月・水・金	15.0 キロ	200 円
飛渡線	十日町交通株式会社	4	8:15	15:00	月・水・金	36.8 キロ	市街地：500 円 メンタルケア中条：300 円
真田線		4	7:44	14:00	月・水・金	11.2 キロ	市街地：400 円 吉田公民館：200 円
鍬柄沢線	十日町タクシー株式会社	4	8:26	15:30	月・水・金	13.0 キロ	市街地：400 円 土市地区：200 円
当間線 (R4 運行区域拡大)		4	8:16	15:30	月・水・金	15.5 キロ	集落①～市街地：400 円 集落①～土市エリア：200 円 集落②～市街地：200 円
八箇線 (R2 運行区域拡大)	十日町交通株式会社	4	8:50	15:30	火・木・土	18.6 キロ	300 円
仙田・山ノ根線 (R2 運行区域拡大)	十日町タクシー株式会社	4	8:15	15:30	火・木	27.0 キロ	仙田～市街地：600 円 仙田～千手・山ノ根地区：300 円 山ノ根～市街地：300 円 山ノ根～千手地区：200 円
木落線(川西地域) (H30 運行開始)	明石交通株式会社	8	7:50	16:30	火・木	11.0 キロ	市街地：400 円 川西地域：200 円
原町・新里線	十日町タクシー株式会社	6	8:00	15:00	毎日	9.5 キロ	200 円

資料：十日町市公共交通マップ

## ② 利用状況（予約型乗合タクシー全体）

平成30年度以降に新たに運行を開始した路線や運行区域を拡大した路線もあり、令和4年度の予約型乗合タクシー全体の利用者数は、2,508人であり、平成30年度と比較すると366人（約34%）増加しています。

運行に係る経費は839万2千円（令和4年度）となっており、平成30年度比で129万1千円（約18%）増加しています。



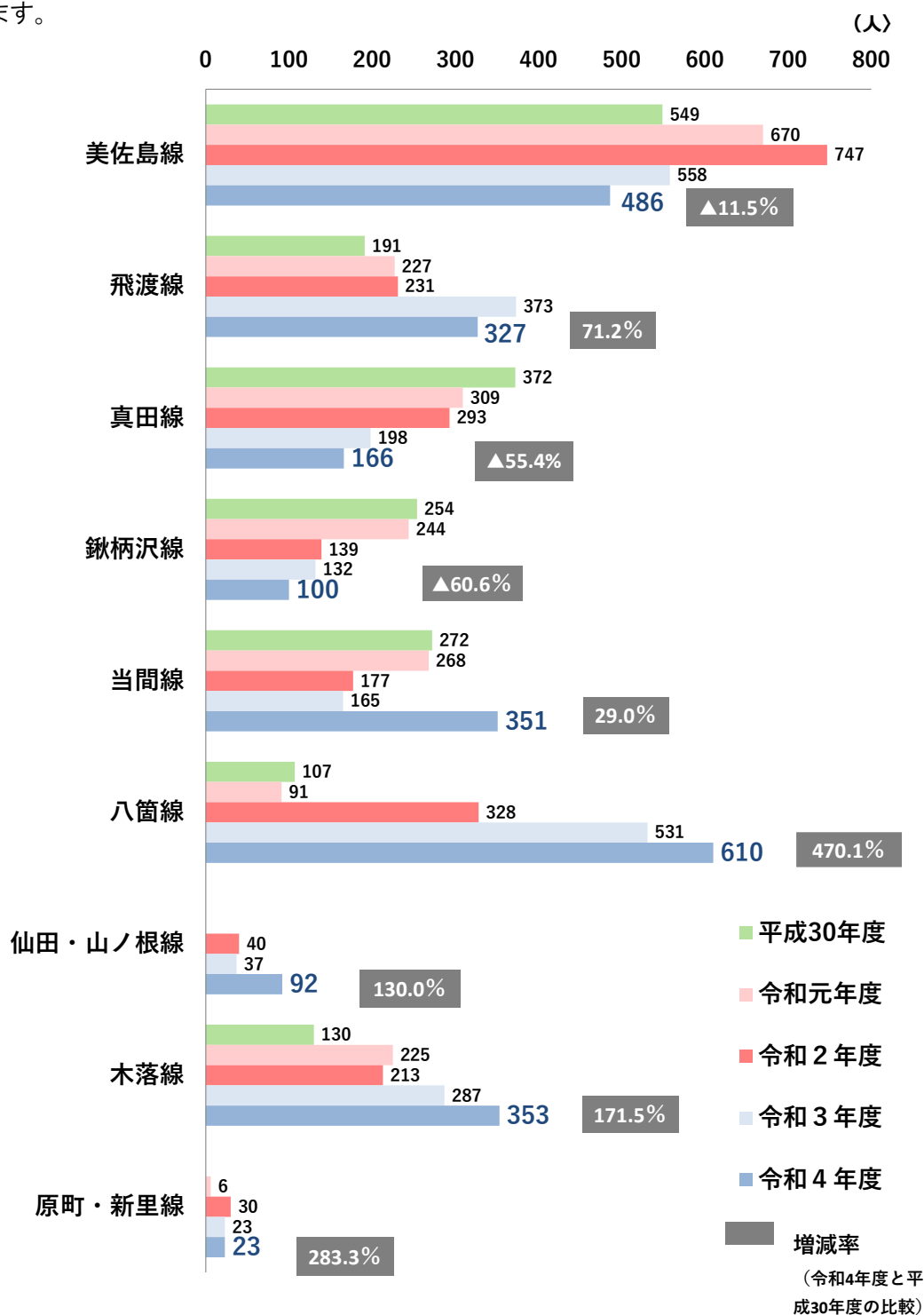
（各年4月～翌年3月末の数値）

資料：十日町市

図 利用者数の推移（予約型乗合タクシー全体）

### ③ 利用状況（路線別）

運行区域を拡大した「八箇線」、「当間線」、また、新たに運行を開始した「木落線」においては、認知が進み、増加率が高くなっています。一方、「鍬柄沢線」や「真田線」、「美佐島線」は減少傾向となっています。

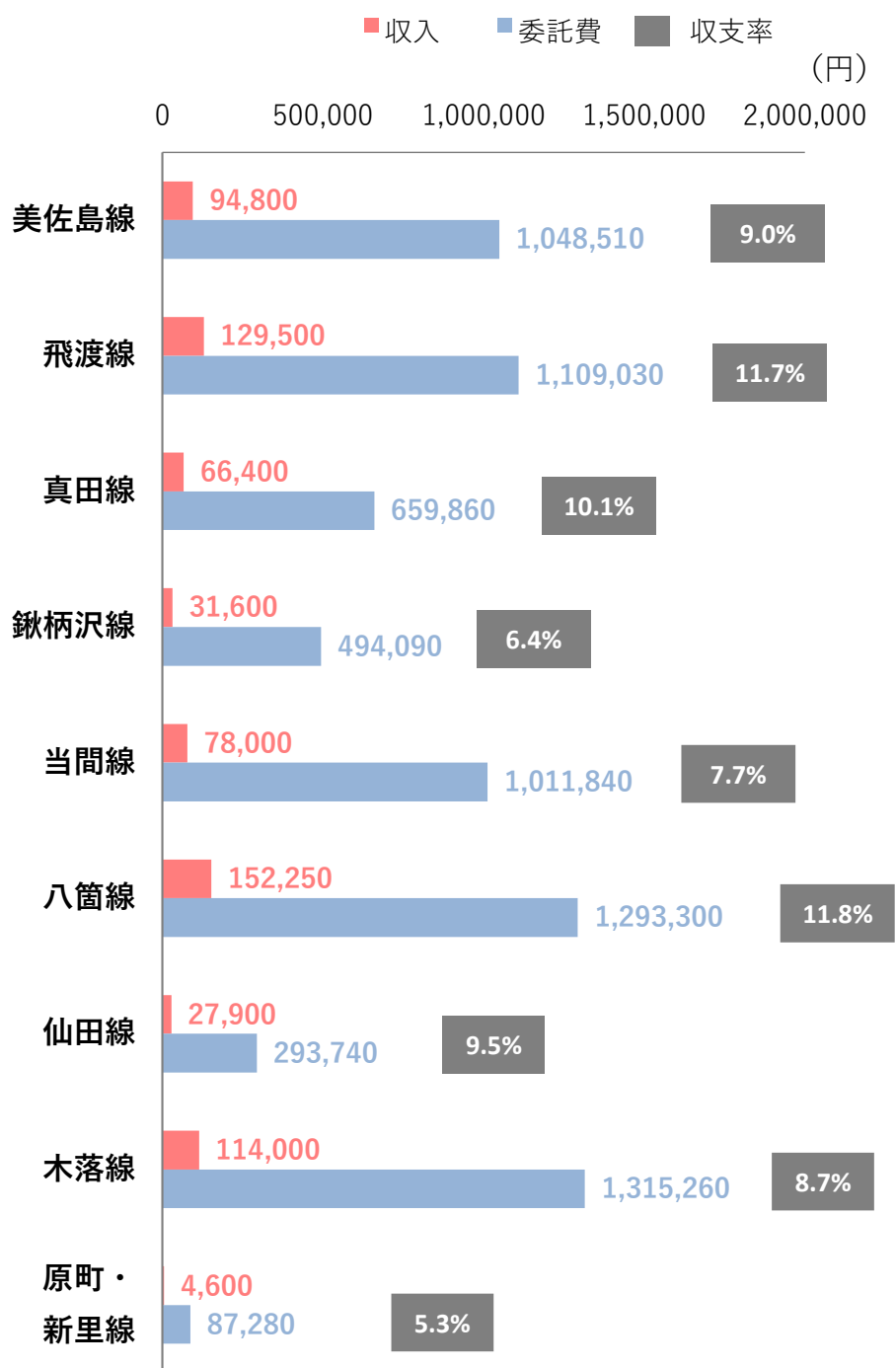


(各年4月～翌年3月末の数値)  
資料：十日町市

図 路線別利用状況（予約型乗合タクシー）

#### ④ 収支率

「八箇線」、「飛渡線」、「真田線」は収支率が比較的高くなっており、10%以上となっています。一方で、「原町・新里線」、「鍬柄沢線」、「当間線」においては、収支率が特に低い状況となっています。



(令和4年4月～令和5年3月末の数値)  
資料：十日町市

図 路線別収支率（予約型乗合タクシー）

### ⑤ 路線バス・市営バス・予約型乗合タクシーに対する費用

本市では、路線バス・市営バス・予約型乗合タクシーの運行に対して1億6,339万4千円(令和4年度)の負担を行っています。全体の利用者数が減少傾向にある一方で、負担額が横ばいを推移しており、1人当たりの負担額は増加傾向にあります。

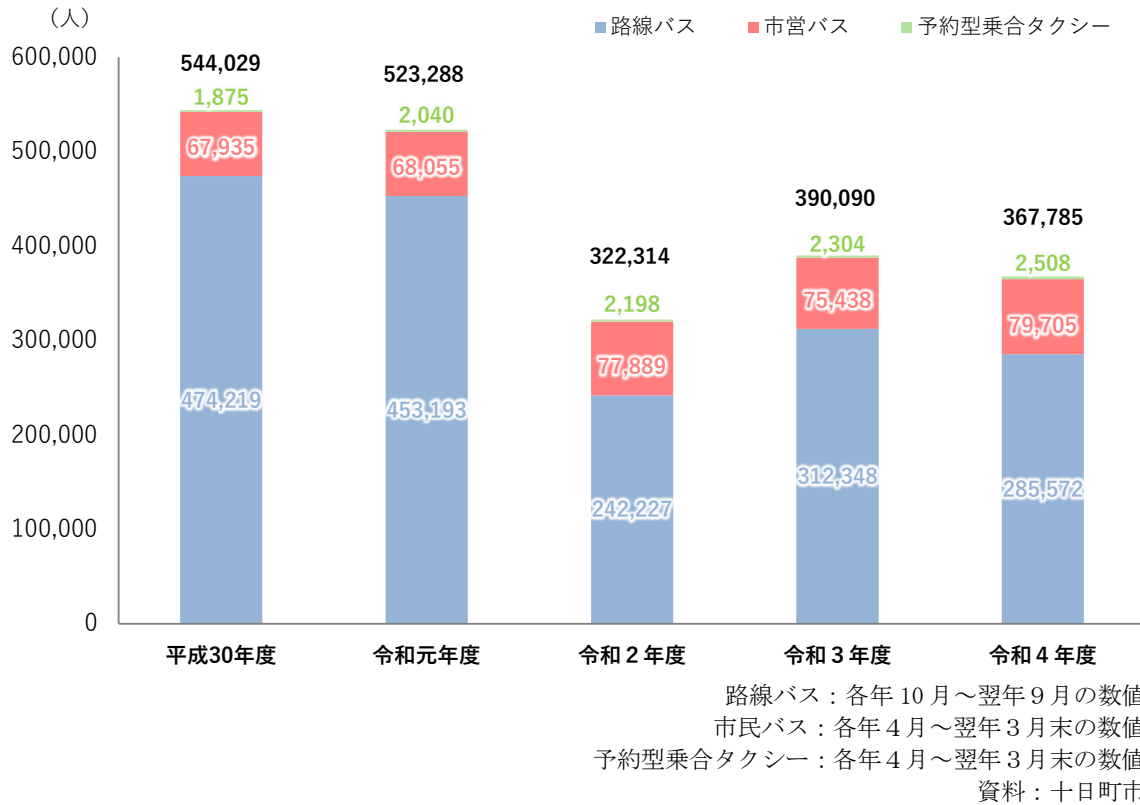


図 路線バス・市営バス・予約型乗合タクシーの利用者数

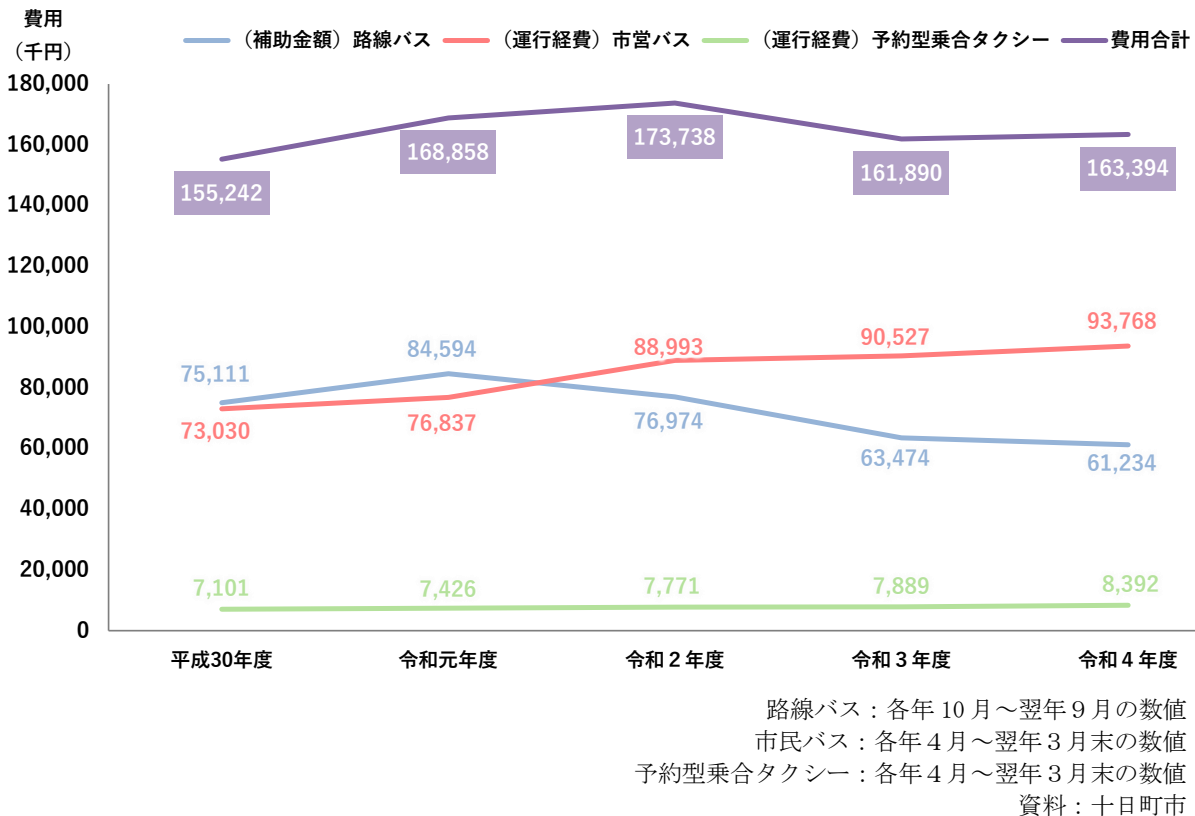


図 路線バス・市営バス・予約型乗合タクシーの費用

## (6)高速バス

### ① 運行状況

高速バスは十日町車庫前から新潟駅前までの間で毎日2往復運行しています。

表 高速バス運行状況（令和5年4月時点）

路線名	運行事業者	運行本数		運行時間		運賃
		平日	土日祝	始発	終発	
十日町＝新潟線	アイ・ケー アライアンス 株式会社	2	2	6:15	8:25	1,990円

資料：十日町市公共交通マップ

### ② 利用状況

高速バスの利用者数は、新型コロナウイルス感染症の影響もあり、令和2年度に大きく減少しています。令和3年度には、やや回復傾向が見られ、年間利用者数は54,111人となっている。

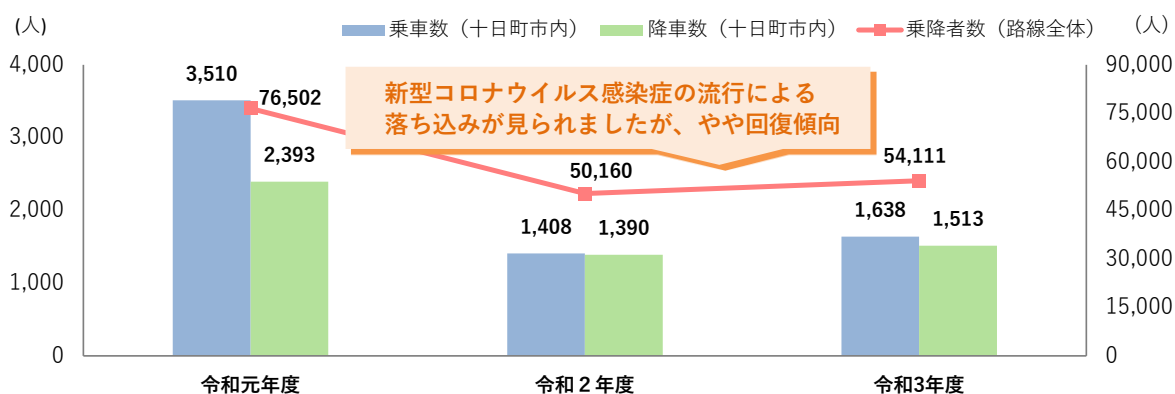


図 高速バス利用者数の推移

## (7)タクシー

市内では、明石交通(株)、十日町交通(株)、十日町タクシー(株)、(有)東部タクシーの4社が運行しています。

表 市内に配車しているタクシー事業者一覧

事業者名	住所	車両保有台数	営業時間
明石交通（株）	十日町市昭和町 3-22-4	16台	午前7:00～午前3:00
十日町交通（株）	十日町市本町 2-220	15台	午前7:00～午前3:00
十日町タクシー（株）	十日町市1丁目下 285-1	18台	午前7:00～午前3:00
(有)東部タクシー	十日町市松代 3473-1	5台	午前7:00～午後6:00

## (8)スクールバス

### ① 運行状況

市内小中学校のスクールバスは下記のとおりです。

学校名	路線名
中条小学校	枯木又方面線、飛渡方面線
飛渡第一小学校	飛渡方面線
川治小学校	六箇（塩之又方面）線、六箇線、八箇線
吉田小学校	名ヶ山・鑑島方面線
鑑島小学校	鉢・高島方面線
下条小学校	東下組線
水沢小学校	当間・南雲方面線
馬場小学校	珠川方面線
上野小学校	仙田（室島）線、三領方面線
橘小学校	野口・原田方面線
田沢小学校	東田沢・市之越方面線、清田山・田代方面線、清津峡方面線、倉俣方面線、貝野方面線、珠川方面線
松代小学校	儀明・寺田線、犬伏・菅刈線、星峠・竹所・木和田原線、伊沢・寺田線、桐山線、筋平・仙納線、豊田（室野）線
まつのやま学園 松之山小学校	上湯線、松里線、布川線、三省線、浦田線
十日町中学校	寿町線
中条中学校	枯木又方面線、飛渡方面線
南中学校	六箇（塩之又方面）線、六箇線、八箇線
吉田中学校	名ヶ山・鑑島方面線、鉢・高島方面線
下条中学校	東下組線
水沢中学校	当間・南雲方面線、珠川方面線
川西中学校	仙田（室島）線、仙田（白倉）線、木落・三領・塩辛方面線、原田方面線
中里中学校	東田沢・市之越方面線、清田山・田代方面線、清津峡方面線、倉俣方面線、貝野方面線、珠川方面線
松代中学校	儀明・寺田線、犬伏・菅刈線、星峠・竹所・木和田原線、桐山線、筋平・仙納線、豊田（室野）線
まつのやま学園 松之山中学校	上湯線、松里線、布川線、三省線、浦田線、東山線

：市営バスとして運行している路線

## ② 利用状況

スクールバス利用者(実人数)は年間 500 人前後を推移しています。

学校名	スクールバス利用者数（実人数）					増減率 (R4/H30)
	平成 30 年度	令和 元年度	令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 年度	
十日町小学校	0	0	0	0	0	0
中条小学校	13	20	14	19	18	1.38
飛渡第一小学校	9	15	6	5	11	1.22
川治小学校	36	34	51	42	40	1.11
吉田小学校	6	5	3	2	3	0.50
鏡島小学校	4	2	3	3	2	0.50
下条小学校	13	9	10	12	12	0.92
水沢小学校	5	4	4	9	9	1.80
馬場小学校	16	17	15	14	13	0.81
上野小学校	14	15	12	12	13	0.93
橘小学校	22	21	23	22	26	1.18
田沢小学校	62	45	48	84	82	1.32
松代小学校	76	65	60	38	46	0.60
まつのやま学園 松之山小学校	36	38	41	38	39	1.08
十日町中学校	0	0	0	0	1	0
中条中学校	13	15	11	11	14	1.08
南中学校	17	16	15	15	11	0.65
吉田中学校	4	2	1	20	17	4.25
下条中学校	5	11	6	5	2	0.40
水沢中学校	10	11	7	7	6	0.60
川西中学校	47	38	32	26	29	0.62
中里中学校	50	65	52	47	31	0.62
松代中学校	40	40	29	18	29	0.73
まつのやま学園 松之山中学校	24	23	20	25	26	1.08
合計	522	511	463	502	480	0.92



### 3. 各種調査結果からみる地域公共交通の利用実態・ニーズ等

地域公共交通の現状や課題を整理するために、令和4年度に市民アンケート調査、高校生アンケート調査、公共交通利用者アンケート調査、ヒアリング調査を実施しました。調査結果から分かったこと(抜粋)を下記に示します。

#### (1)市民の移動状況

##### ① 外出先

日常生活の外出先は、市内13地域別で分けると、買物、通院、通勤通学のいずれにおいても「十日町地域」が最も多くなっています。また、特に買物においては十日町地域で済ませていることが分かります。

松代地域、松之山地域では地域内で買物、通院、通勤通学を済ませている方も一定数います。

十日町地域への外出をする割合		
買物時	通院時	通勤通学时
88.3 %	44.8 %	38.6 %
回答者数：1,051	回答者数：1,013	回答者数：887

市民アンケート調査より



市民アンケート調査より

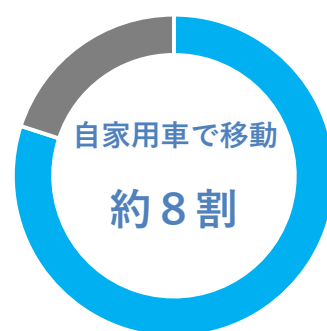
##### ② 外出時の交通手段

日常生活における交通手段として、市民の約8割が「自家用車(自分で運転)」を回答しています。次に多い交通手段としては、自家用車(家族の送迎)、徒歩・自転車が挙げられており、1~2割を占めています。

また、「路線バスも市営バスも利用しない」の回答が約9割を占めていることから、市全体として、自家用車利用が根付いていることが分かります。

自家用車利用の割合		
買物時	通院時	通勤通学时
83.1 %	76.6 %	84.4 %
回答者数：1,036	回答者数：642	回答者数：531

市民アンケート調査より



市民アンケート調査より

## (2)公共交通の利用状況

### ① 市民によるバス利用

市民アンケートでは「路線バス」「市営バス」を利用した回答が1割未満となっており、市民全体のうち利用者の割合は少ない状況です。

路線バスや市営バスを利用する理由としては「バス停が近くにあるため」が約3割、「目的地の近くまで行くルートがあるから」が約2割を占めています。また、「家族友人等に送迎を頼みづらい」「車を運転できない、しづらい」もそれぞれ2割を占めており、移動に困っている方々の移動をバスが支えている状況です。

一方、路線バスや市営バスを利用しない理由としては、「車で自由に移動できる」が約8割を占めており、次に多い理由として「使いたい時間にバスがない」「家族、友人等の送迎で移動している」がそれぞれ約5%を占めています。

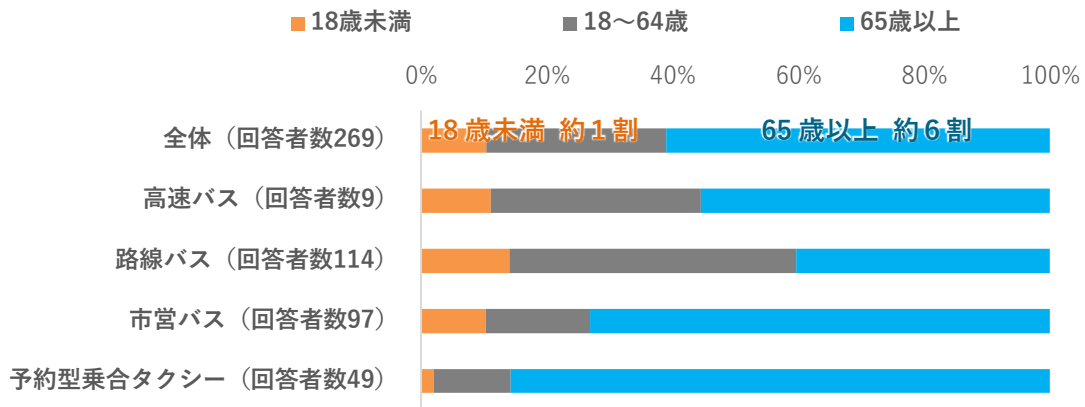


回答者数：878  
市民アンケート調査より

### ② 公共交通の利用者層

高齢者(65歳以上)による利用が約6割を占めており、一方で18歳未満の利用も約1割を占めていることから、交通弱者を中心に利用されていることがわかります。また、市営バスおよび予約型乗合タクシーの利用者の5~6割が「75歳以上」となっています。

高校生アンケートでは、回答者の約5割が鉄道(JR飯山線・ほくほく線)、約1割がバスを利用して通学していると回答しています。



公共交通利用者アンケート調査より

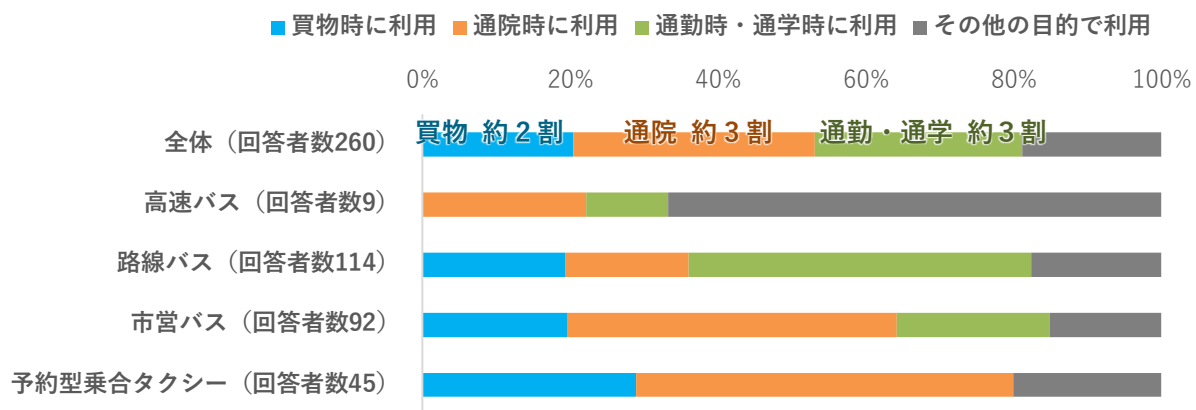


回答者数：207

高校生アンケート調査より

### ③ 公共交通の利用目的

全体としては「通院」「通勤・通学」がそれぞれ約3割、「買物」が約2割となっています。中でも市営バスおよび予約型乗合タクシーにおいては、利用者の約4～5割が通院利用をしており、高齢者の通院を支えていることが分かります。



公共交通利用者アンケート調査より

### ④ 運行内容に対する満足度

高速バスについて、満足度が高い項目は、「電車・バスの乗り継ぎ」となっています。満足度が低い項目は「運行便数」となっています。

路線バスについて、満足度が高い項目は、「停留所までの距離」となっています。満足度が低い項目は「運行便数」となっています。

市営バスについて、満足度が高い項目は、「運賃」となっています。満足度が低い項目は「電車・バスの乗り継ぎ」となっています。

予約型乗合タクシーについて、満足度が高い項目は、「運賃」となっています。満足度が低い項目は運行便数「電車・バスの乗り継ぎ」となっています。

	運行時間	運行便数	運行ルート	停留所までの距離	運賃	停留所・待合所の快適性	電車・バスの乗り継ぎ	案内表示等の情報提供	平均
高速バス	2.86	2.57	4.00	4.00	3.86	3.14	4.14	4.00	3.57
路線バス	3.59	2.91	3.83	3.94	3.6	3.48	3.51	3.75	3.58
市営バス	3.81	3.3	4.06	4.21	4.38	3.71	3.29	3.44	3.77
予約型乗合タクシー	4.03	3.50	3.77	3.68	4.31	3.67	3.50	3.56	3.75
平均	3.57	3.07	3.92	3.96	4.04	3.5	3.61	3.69	

※「大変満足」を5点、「満足」を4点、「普通」を3点  
「やや不満」を2点、「不満」を1点として集計  
公共交通利用者アンケート調査より

### ⑤ 今後の公共交通に対する要望

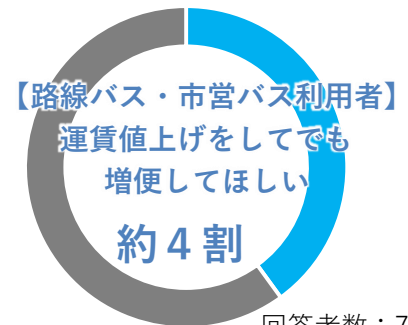
回答者の約5割が「自動車を運転できない高齢者や学生に対して、路線バスの運賃補助やタクシー料金助成があるとよい」を回答しており、交通弱者に対する支援が求められています。次に多い要望としては、「現在よりも運賃を上げて構わないので、1日の運行本数を多くしてほしい」「市街地(主要施設など)を周る循環バスを運行してほしい」の回答がそれぞれ約1割を占めています。

バス利用状況別の要望をみると、年齢に関係なく路線バス、市営バスを利用している方は「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」の割合が多く約4割を占めています。実際に利用している方は、運賃補助や料金助成よりも利便性に対する意向が高いことが伺えます。

また、高校生アンケートによると、「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」との回答が最も多く、約2割を占めています。ほかに「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」が1割を占めています。



回答者数：915  
市民アンケート調査より



回答者数：71  
市民アンケート調査より

### (3)公共交通関係者の現状

公共交通事業者では、「運転手不足」「運転手の高齢化」の問題を抱えており、交通サービスを提供し続けることが難しくなってくるのが予想されます。また、庁内関係課へのヒアリングでは、各分野から公共交通に求める役割等が示されています。



- ・運転手が減っており、新規雇用も少ない。
- ・さらに運転手の高齢化も進んでおり、対応が必要。

など



- ・コンパクトプラスネットワークのまちづくりを地域公共交通計画と連携して進めていきたい。
- ・公共の主要拠点（駅等）から観光地へのアクセス向上が必要である。

など

## 4. 上位・関連計画において公共交通に求められる役割

上位・関連計画等において、公共交通に求められる役割や関連する取組等を下表のとおり整理しました。

表 上位・関連計画等と本計画の位置づけ

区分	計画名称	求められる役割及び施策事業等
上位計画	第二次十日町市総合計画後期基本計画	<p><b>【暮らしや経済活動を支える移動を支援】</b></p> <p>○住み慣れた地域で安心して暮らせるよう、基幹系路線バスや鉄道輸送の確保とあわせ、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を図る。</p> <p><b>【施策・事業】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・基幹系路線バスの維持・確保</li> <li>・市営バス・乗合タクシーなどの運行</li> <li>・持続可能な鉄道輸送への支援</li> <li>・公共交通の利用促進</li> </ul>
関連計画	第2期十日町市まち・ひと・しごと創生総合戦略	<p><b>【安心して暮らせる地域づくりを支援】</b></p> <p>○住み慣れた地域で安心して暮らせるよう、利便性の高い生活交通の確保と利用に取り組む。</p> <p><b>【地域の魅力を活かした交流促進に向けた移動支援】</b></p> <p>○大地の芸術祭の来訪者に対する二次交通の確保により誘客を推進する。</p>
	十日町市都市計画マスタープラン	<p><b>【交通体系の整備により市のまちづくりを支援】</b></p> <p>○市内の公共交通における乗り換えや、交通サービスの確保など、利便性向上に努める。</p> <p><b>【方針】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・J R十日町駅の交通結節機能の強化</li> <li>・ほくほく線の利用促進</li> <li>・J R飯山線の利便性向上</li> <li>・バス交通のサービスの確保</li> </ul>
	十日町市立地適正化計画	<p><b>【まちづくりの方針】</b></p> <p>○中心市街地・郊外部・中山間それぞれの地域特性を活かした持続可能な都市構造を維持しつつ、コンパクトで利便性の高い賑わいある市街地づくり</p> <p><b>【メリハリある都市構造の実現に向けた公共交通の維持・確保】</b></p> <p>○中心市街地と郊外部・集落部などの地域間を連絡する公共交通の利便性の向上を図ります。</p> <p>○地域や年代などに関わらず、誰もが公共交通を利用しやすい環境の整備を推進します。</p>
	第4次十日町市地域福祉計画・地域福祉活動計画	<p><b>【外出しやすい環境づくりの推進】</b></p> <p>○基幹系路線バスや鉄道輸送の確保とあわせ、市営バスや予約型乗合タクシーの運行など、地域の実情に即した生活交通の確保と利便性の向上に取り組めます。また、人口減少や高齢化の進行などを踏まえた持続可能な地域公共交通ネットワークの構築を図るため「地域公共交通計画」を策定し、課題解決のための取り組みを進めます。</p>

## 5. 地域公共交通に関する動向

---

地域公共交通を取り巻く環境は変化しており、これらの変化や先進的な取組を踏まえながら、本市の公共交通サービスを検討していく必要があります。

### (1) 地域主体の公共交通サービス

運転手不足や運転手の高齢化は、本市だけでなく全国的に進行しています。そのような中で公共交通事業者以外の実施主体による移動サービス提供も進んでいます。地域住民や NPO 団体等が主体となって、運行や運営を行う「自家用有償運送」や地域内施設の送迎サービスを“地域の輸送資源”として捉え、市民が利用できるようにサービス提供する事例もあります。

将来的な担い手不足が予想される本市においても“交通事業者以外による移動サービス”の提供を検討・導入することで、市民の皆さんの日常生活を支えていく必要があります。

### (2) 公共交通サービスのデジタル化

#### ① MaaS (Mobility as a Service)

複数の交通サービスを一つのサービスとして捉え、それぞれの交通サービスをシームレスに利用できるようにするコンセプトを指します。本市においては複数の交通サービスが運行されており、それらが連携することで、市民の皆さんの移動利便性を高めていくことが期待できます。

#### ② AI オンデマンド交通

AI 技術を使って、利用者の予約に基づいてリアルタイムで運行ルートを最適化し、利便性が高く、効率的な配車を行う予約型の交通サービスです。これにより、利用者にとっては移動時間の短縮を図ることができます。交通事業者にとっては運行効率の向上を図ることができます。

#### ③ 公共交通情報のオープンデータ化

公共交通のデータ(時刻表、ルート情報など)を公開し、アプリ開発者などがアクセスできるようにする取り組みです。これにより、お住まいの地域のバスや電車の時刻表、遅延情報などが、アプリやウェブサイトですぐに確認できるようになります。

#### ④ キャッシュレス決済

バスや電車に乗る時に、現金ではなくスマートフォンや交通系 IC カードを使って運賃を支払うことができるシステムです。例えば、Suica 等の交通系 IC カードをタッチするだけで、料金が自動で引き落とされ、乗車と降車がスムーズになります。また、スマートフォンアプリを使ってチケットを購入し、QR コードで支払いをすることも可能です。これにより、現金を取り出す手間や、切符を買う時間が節約でき、より便利で効率的な公共交通利用が実現します。

#### ⑤ バスロケーションシステム

バスロケーションシステムは、GPS 技術を利用してバスの実際の位置情報をリアルタイムで提供するシステムです。このシステムにより、利用者はスマートフォンアプリやウェブサイトを通じて、バスの現在位置や到着予定時刻を簡単に確認することができます。

## 6. 十日町市の地域公共交通の現状および課題

現状整理や各種調査結果、上位・関連計画の整理などを踏まえ、本市の地域公共交通の現状および課題を以下のとおり整理しました。

### 課題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

公共交通の利用者は、通学利用の高校生と、通院や買い物に利用する65歳以上の高齢者が多く、特に、市営バスや予約型乗合タクシーの利用者は75歳以上が5割以上を占めています。また、利用者のうち8割以上が自動車は運転しない状況であり、公共交通は日常生活を支える重要な移動手段となっています。

今後、人口減少とともに高齢者人口はゆるやかに減少していくことが推計されていますが、高齢化率は増加が続くことが推計されています。また、運賃補助や運行本数増などの利便性を求める声もあり、これらに対応したサービスを提供するとともに、交通弱者の移動を支える交通サービスの維持・向上が必要です。

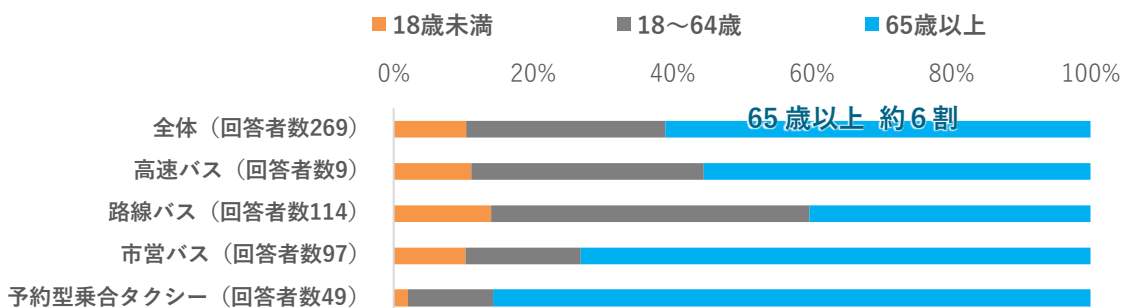


図 公共交通利用者の年代（利用者アンケート調査）

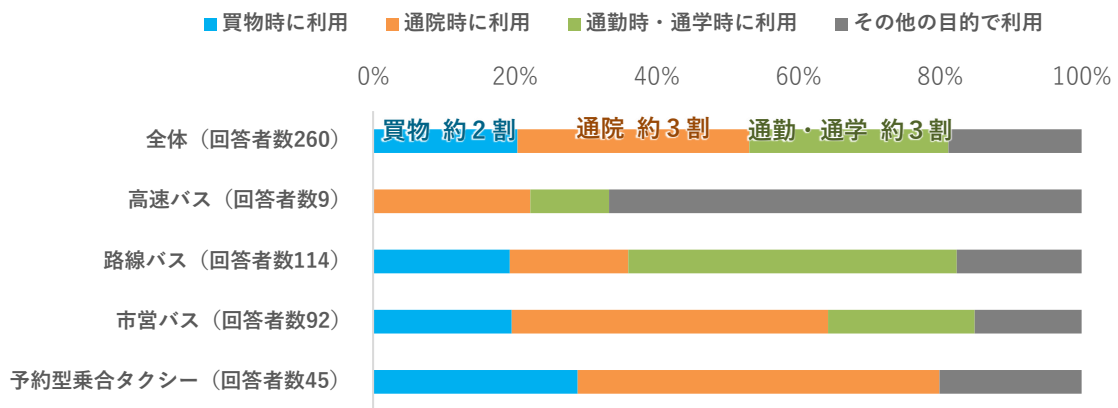


図 公共交通の利用目的（利用者アンケート調査）



回答者数：915

市民の約半数が「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」を回答しました。

図 今後の市内の公共交通について最も望ましいもの（市民アンケート調査）

## 課題2 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

行政施設、商業施設、医療施設は市中心部に集中して立地しており、市民アンケート結果を見ると、日用品の買物において約9割の市民が中心部に移動している結果となっています。

今後、高齢化の進行により、特に松代地域や松之山地域などの中山間地域では、高齢化率が高くなることが予想されており、これに伴い、自身で移動することが困難になる高齢者の増加が見込まれ、高齢者等の移動手段として公共交通の重要性はますます高まってきます。中山間地域に暮らす高齢者等が安心して暮らせるよう、中山間地域から中心部への移動を支える交通サービスの維持・向上が必要です。

また、中心部においては、複数のバス路線が運行されていますが、回遊に適している路線は多くなく、どの路線バスを利用すればよいかの分かりにくい状況となっています。そのため、中心部を回遊しやすい公共交通サービスの提供、運行ルートやダイヤに関する情報提供の強化等が必要です。



十日町地域への外出をする割合		
買物時	通院時	通勤通学時
88.3 %	44.8 %	38.6 %
回答者数：1,051	回答者数：1,013	回答者数：887

図 買物における外出先（市民アンケート調査）

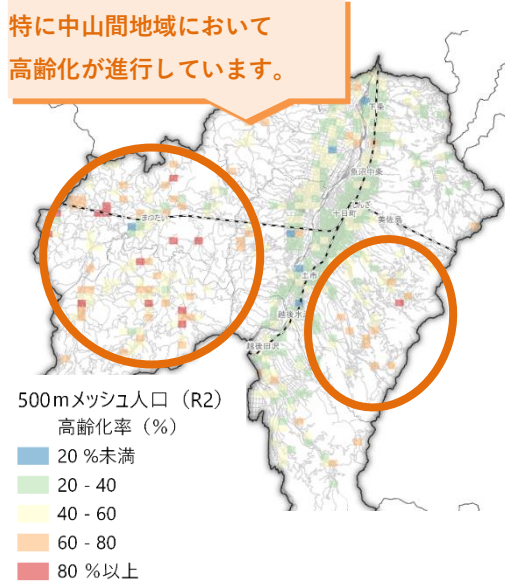


図 地区別の高齢化率

多くの路線が運行している一方で、  
中心部回遊時に利用する路線が分かりにくい  
状況です。



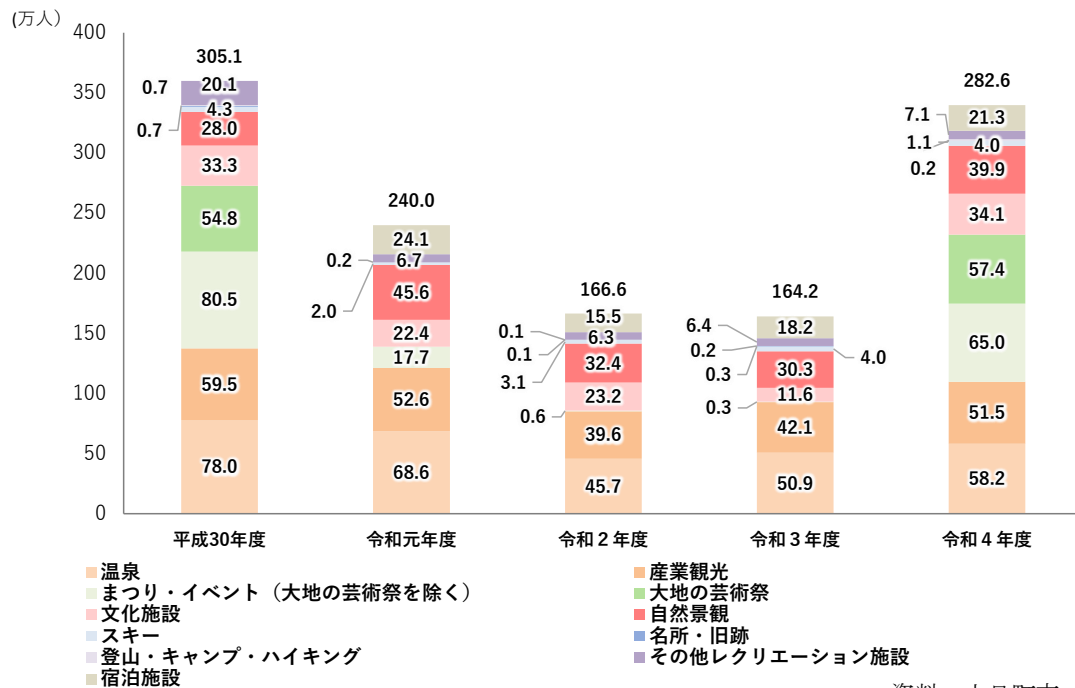
図 十日町駅周辺の交通網



### 課題3 まちづくりと連動した公共交通の実現

上位計画の総合計画では、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を掲げています。また、関連計画では、多分野(都市計画・観光など)から求められる公共交通の役割が示されており、特に立地適正化計画では、住居や都市の生活を支える機能の誘導によるコンパクトなまちづくりと地域交通の再編との連携が重要と示されています。今後、中山間地域の新たな交通システムの構築や、中心部と郊外部・集落部との地域間を結ぶ公共交通の維持・確保、中心部でのコンパクトなまちづくりに対応する公共交通サービスの提供が必要です。

また、大地の芸術祭では約50万人以上の観光客が訪れており、観光分野においては、国内外からの誘客促進や回遊性向上のための二次交通の充実が必要です。



資料：十日町市

図 目的別の観光入込客数

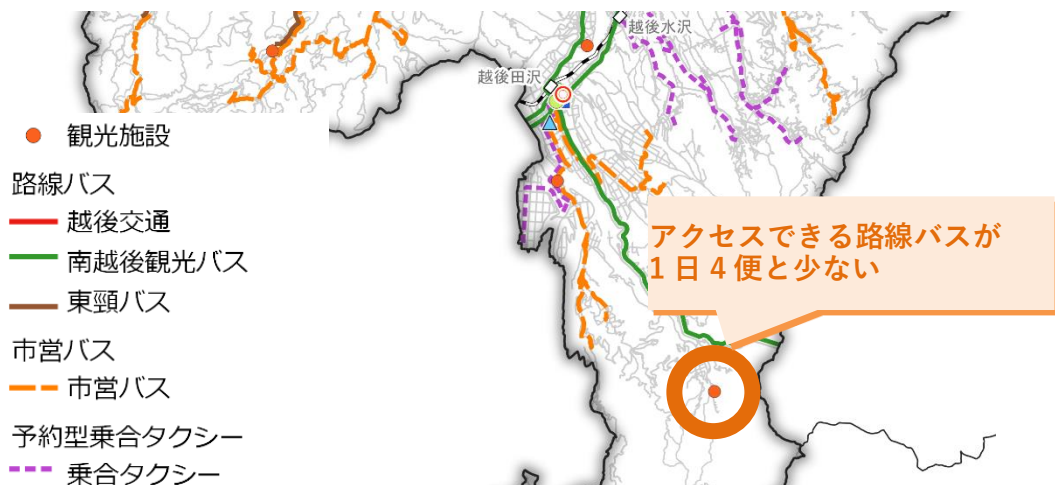


図 観光施設までの公共交通アクセス状況 (清津峡溪谷トンネルの例)

## 課題4 利用促進による公共交通の維持

1世帯当たりの自動車保有台数は1.47台を推移し、また、市民アンケートでは、市民の7～8割が「自家用車」を交通手段としており、日常生活において自家用車利用が浸透しています。加えて、人口減少や新型コロナウイルス感染症の拡大によって、鉄道・路線バス利用者は大きく減少し、令和4年度と平成30年度と比較すると、鉄道は約2割減少しています。また、路線バスは約6割減少となっており、平成30年度には13路線あったバス路線が、令和5年度では8路線となっています。

地域公共交通は、移動手段の確保、地域の活性化、環境問題への対応など、経済社会活動の基盤として重要なものであり、その活性化が必要です。利用者の減少がサービス水準の低下を招き、さらに利用者が減少するという負のスパイラルから脱却するためにも、「公共交通を使うことで、公共交通を維持していく」という市民意識の醸成等を行いながら、利用促進策を展開し、自家用車から公共交通への転換を図る必要があります。

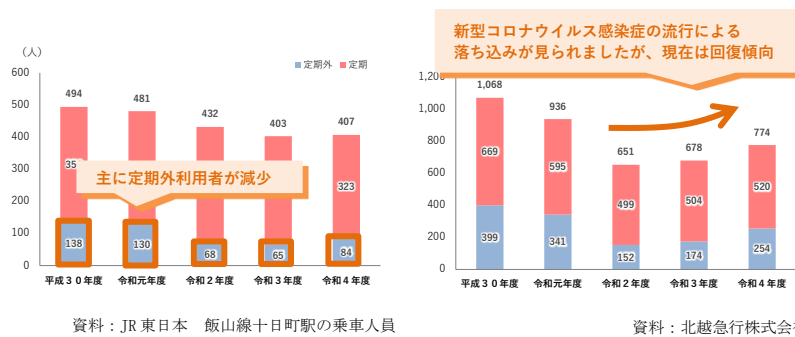


図 1日あたりの十日町駅の乗車人員（JR飯山線）

図 1日あたりの十日町駅の乗車人員（ほくほく線）

表 近年廃止となった路線

路線名	運行終了年月日
六箇線	平成30年3月末日
栄橋循環線	平成30年4月末日
小白倉線	令和2年3月末日
長里線	令和2年9月末日
田代線	令和4年3月末日

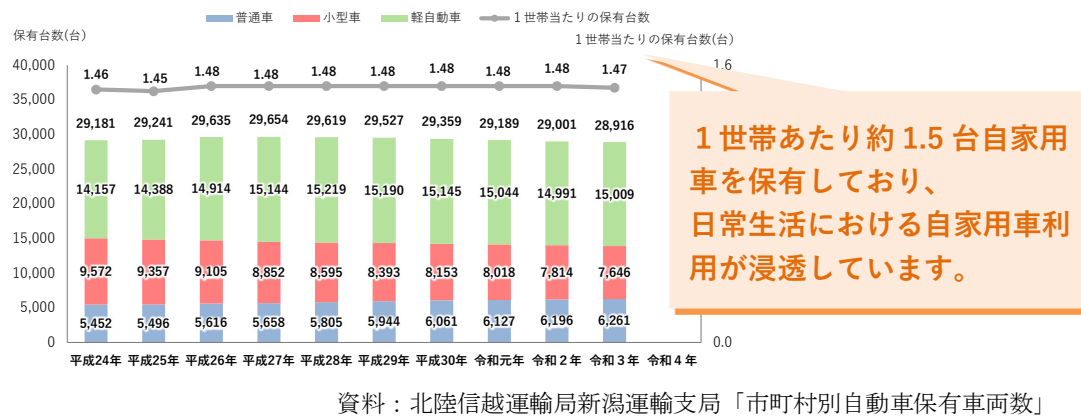


図 自動車保有台数の推移（十日町市）



自家用車利用の割合		
買物時	通院時	通勤通学时
83.1 %	76.6 %	84.4 %
回答者数：1,036	回答者数：642	回答者数：531

市民アンケート調査より

図 日常生活における交通手段（市民アンケート調査）

## 課題5 公共交通の担い手の確保

人口減少や高齢化などを背景に全国的に運転手不足が叫ばれており、市内の交通事業者においても、運転手の高齢化や退職者数に応じた採用数がないなど、運転手不足の問題を抱えています。

市内のバス・タクシー事業者においては、多くの事業者において運転手の人数が減少傾向にあり、平成30年度と比較すると1～3割の減少、事業者によっては4割近い減少となるなど、深刻な状況にあります。

今後、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、運転手などの担い手を確保する必要があります。また、人口減少、運転手不足に伴って公共交通サービスの維持・確保が困難となる中、既存の公共交通サービスの改善・充実を図るとともに、地域の輸送資源を活用した取組を進める必要があります。



交通事業者

- ・運転手が減っており、新規雇用も少ない。
- ・さらに運転手の高齢化も進んでおり、対応が必要。



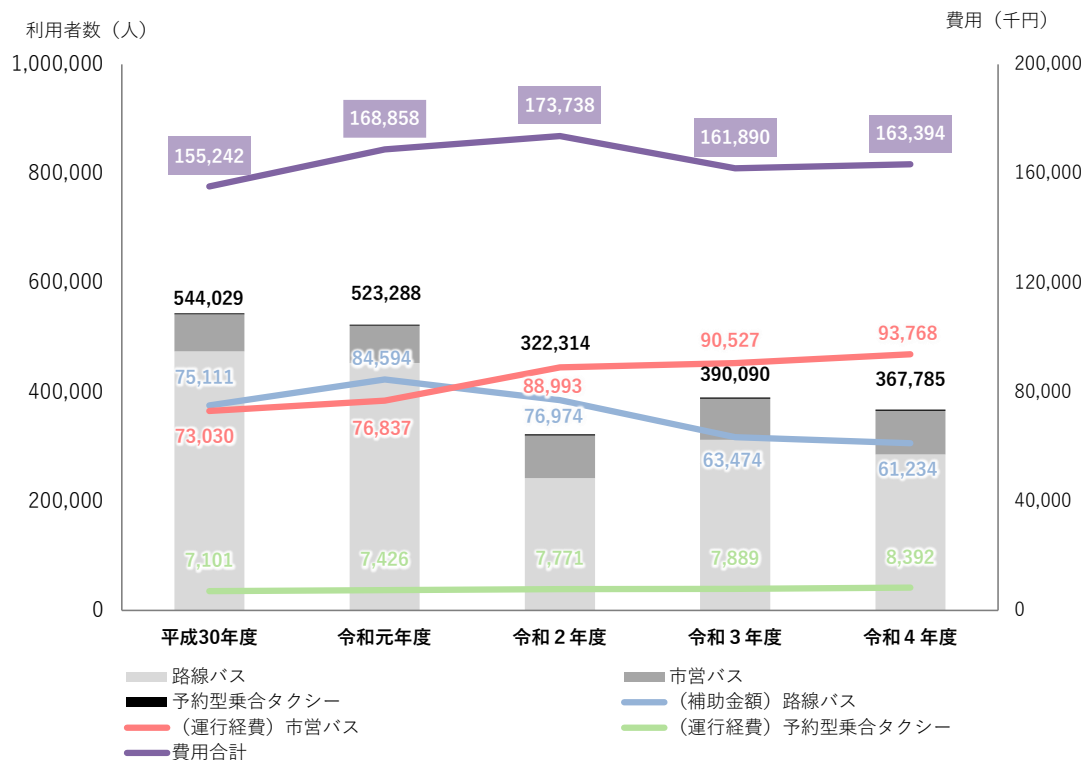
写真 地域住民主体の移動サービス  
(千葉県木更津市)

## 課題6 公共交通に対する財政負担の適正化

人口減少等により公共交通の利用者数は減少傾向にある一方で、路線バスに対する補助金や、市営バスと予約型乗合タクシーの運行に係る経費など、公共交通に係る市の負担額は横ばいで推移しています。路線バス、市営バス、予約型乗合タクシーの路線別の収支を整理すると、収支率が低く、運行に係る経費が大きくなっている路線もあります。

持続可能な公共交通サービスを提供するため、サービスの見直しや利用促進等を行い、収支率の改善を図る必要があります。

利用者が減少している一方で、路線バス・市営バス・予約型乗合タクシーに対する費用は横ばいで推移しています。



路線バス：各年10月～翌年9月の数値  
 市営バス：各年4月～翌年3月末の数値  
 予約型乗合タクシー：各年4月～翌年3月末の数値  
 資料：十日町市

図 路線バス・市営バス・予約型乗合タクシーの利用者数および費用の推移

## 課題7 公共交通サービスにおけるデジタル化の推進

市民はもとより、観光による地域振興を図る上でも、外国人旅行者を含む観光来訪者にとって利用しやすい移動手段の確保が必要です。全国では公共交通のデジタル化によって利便性向上や運行効率化を図る取組が行われています。

本市においても、交通に関する新たな技術やシステムの導入により、利便性向上や効率化を図り、地域公共交通の活性化を図る必要があります。



図 AI オンデマンド交通のイメージ

### 【AIオンデマンド交通】

・AIを活用することで利用者予約に対し、リアルタイムに最適配車を行うサービス。定まった路線を持たず、配車予約と車両位置からAIがリアルタイムに最適な運行ルートを決定するため、乗合をしつつ、概ね希望時間通りの移動が可能となる。個々の移動ニーズに対応しつつ、低コストで一定数の人が同時に移動可能。新潟県妙高市などでも導入されています。

## 第3章 地域公共交通が目指す方向性

### 1. 基本方針

前項までの整理を踏まえ、本市の地域公共交通の基本方針を定めました。

#### ＜十日町市地域公共交通の基本方針＞

##### 暮らしや経済活動を支える 持続可能な公共交通ネットワークの実現

公共交通利用者の視点で見ると、現在、公共交通サービスは高齢者や通勤通学者の皆さんに利用されています。また、大地の芸術祭や清津峡・美人林など、市内には多くの観光資源が点在しており、多くの観光客が訪れていることから、観光分野と連携した交通サービスが求められます。

交通事業者の視点で見ると、事業者の多くは、深刻な運転手不足・燃料費高騰などにより、現状路線の維持が困難であり、人材確保や収支改善などが必要とされています。

一方、まちづくりの視点で見ると、今後、コンパクト＋ネットワークのまちづくりが重要となっており、公共交通による市内交通ネットワークの維持・向上が求められています。

これらの状況を踏まえ、安心した暮らしや経済活動を支えるための持続可能な公共交通ネットワークを構築していきます。

## 2. 計画目標および評価指標

基本方針に沿った計画目標および評価指標を次のとおり定めました。

### 計画目標① 市民生活に即した公共交通ネットワークの維持

通勤・通学、買い物、通院などの日常生活に必要な移動を確保するため、広域交通、地域間交通、地域内交通の公共交通ネットワークの維持・確保を図ります。また、各交通サービスの効率化を図るとともに、学生や高齢者などの交通弱者にやさしい公共交通を目指します。

#### 【目標達成状況を評価するための指標】

市民 1 人当たりの地域公共交通の利用回数(鉄道を除く)

現況値 6.3 回/年 ⇒ 目標値 7 回/年

運行効率化を図る路線数 現況値 - ⇒ 目標値 6 路線

### 計画目標② 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」を進めるため、地域間交通を維持・確保するとともに、新たな公共交通サービスの導入など、公共交通ネットワークの構築を図ります。また、観光・商工分野と連携した取組により地域公共交通の活性化を図り、地域経済の活性化に繋がります。

#### 【目標達成状況を評価するための指標】

公共交通に関する満足度 現況値 19%(R5 年度) ⇒ 目標値 25%(R9 年度)

### 計画目標③ 持続的な公共交通サービスの提供

将来にわたって公共交通サービスを提供し続けるため、公共交通の担い手確保および収支適正化を図ります。また、地域の輸送資源の活用により、公共交通サービスをみんなで支える体制を構築します。

#### 【目標達成状況を評価するための指標】

公共交通に係る利用者 1 人当たりの市の財政負担額

現況値 449 円 ⇒ 目標値 現況値を下回る

公共交通に係る収支率 現況値 路線バス:41.6% ⇒ 目標値 現況値を上回る

市営バス: 2.6% 現況値を上回る

予約型 : 8.3% 現況値を上回る

運行事業者における運転手の採用人数

現況値 -人 ⇒ 目標値 交通事業者における退職する運転手数と同数

### 計画目標④ 公共交通の利便性向上および利用促進

「公共交通を使うことで、公共交通を維持する」という市民意識を醸成し、利用促進を図ります。また、交通に関する新たな技術やシステムの導入による利便性向上により地域公共交通の活性化を図ります。

#### 【目標達成状況を評価するための指標】

利便性向上や利用促進に効果的な市の取組実施数 現況値 - ⇒ 目標値 5 取組

市民 1 人当たりの地域公共交通の利用回数(鉄道を除く)【再掲】

現況値 6.3 回/年 ⇒ 目標値 7 回/年

### 3. 目指す公共交通ネットワーク

基本方針、計画目標を踏まえ、公共交通ネットワークのイメージ、各公共交通サービスに求められる役割を下記のとおり、整理しました。

主要交通拠点(十日町駅周辺)から市外への移動、主要交通拠点から地域交通拠点までの移動を広域交通・地域間交通が支え、地域交通拠点までの移動や近隣集落までの移動を地域内交通が支えることで、市民および観光来訪者の移動を支えていきます。

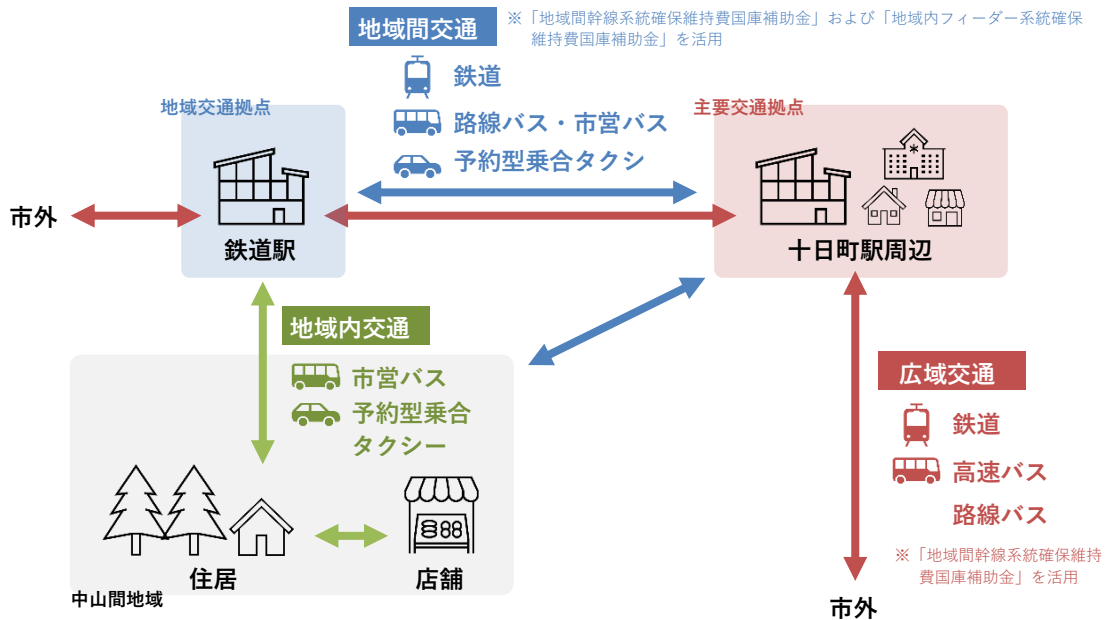


図 目指す公共交通ネットワークのイメージ

#### <市内公共交通ネットワークの役割分担>

位置付け	主な公共交通	役割	確保・維持策
広域交通	鉄道 高速バス 路線バス	・市外および県外等の広域的な移動(通勤通学など)を支える。 ・交通拠点で地域間交通と接続する。	・交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保する。 ・次ページに示す補助対象システムについては、地域公共交通確保維持事業(幹線補助)を活用し持続可能な運行を目指す。
地域間交通	鉄道 路線バス 市営バス 予約型乗合タクシー	・市中心部と中山間地域の移動を支え、市民の日常生活(買物や通院)、観光来訪者の周遊を支える。 ・交通拠点で広域交通および地域内交通と接続する。	
地域内交通	市営バス 予約型乗合タクシー	・市中心部内と中山間地域内の移動を支え、市民の日常生活(買物や通院)を支える。 ・交通拠点で地域間交通と接続する。	・交通事業者と連携した取組により一定の需要を確保する。 ・地域公共交通確保維持事業(フィーダー補助)を活用し持続可能な運行を目指す。

#### <市内公共交通ネットワークの役割分担>

位置付け	エリア・施設	役割
主要交通拠点	十日町駅周辺	・広域交通と地域間交通をつなぎ、多くの利用者に快適な乗継環境を提供する。
地域交通拠点	鉄道駅(十日町駅を除く)、支所、本町3丁目 など	・地域間交通と地域内交通をつなぎ、快適な乗継環境を提供する。



## 4. 補助対象系統の役割・必要性

基本方針や公共交通ネットワークを踏まえ、補助対象系統の役割・必要性を下表のとおり整理しました。これらの路線について、沿線自治体や事業者の運営努力だけでは、路線の維持が難しいため、地域公共交通確保維持改善事業により運行を確保・維持する必要があります。

路線名 (運行区間)	事業概要	役割・必要性	補助事業 の活用
十日町＝小千谷 ＝長岡駅前線	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通事業者が運行</li> <li>本市から小千谷市、長岡市を結ぶ定時定路型の路線</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>広域交通および地域間交通の役割を担う。</li> <li>本市と小千谷市、長岡市を運行し、買い物、通院、通勤通学の交通手段となっており、特に高齢者や学生などの交通弱者の移動を支えていることから、運行の確保・維持が必要である。</li> </ul>	※1
十日町＝川西＝ 小千谷線	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通事業者が運行</li> <li>本市から小千谷市を結ぶ定時定路型の路線</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>広域交通および地域間交通の役割を担う。</li> <li>本市と小千谷市を運行し、買い物、通院、通勤通学の交通手段となっており、特に高齢者や学生などの交通弱者の移動を支えていることから、運行の確保・維持が必要である。</li> </ul>	※1
十日町車庫前＝ 中里(宮中)＝津 南線	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通事業者が運行</li> <li>本市から津南町を結ぶ定時定路型の路線</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>広域交通および地域間交通の役割を担う。</li> <li>本市と津南町を運行し、買い物、通院、通勤通学の交通手段となっており、特に高齢者や学生などの交通弱者の移動を支えていることから、運行の確保・維持が必要である。</li> </ul>	※1
【快速】十日町車 庫前＝新水＝菅 沼＝後山＝浦佐 駅東口＝魚沼基 幹病院線	<ul style="list-style-type: none"> <li>十日町市が実施主体(運行は南越後観光バス(株))</li> <li>十日町市街地～魚沼基幹病院を結ぶ定時定路型の路線</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>広域交通および地域間交通の役割を担う。</li> <li>十日町市街地から魚沼基幹病院までの移動手段として、市民の日常生活(買い物、通院、通勤通学)を支えている。特に通院している方にとって重要な路線であることから、運行の確保・維持が必要である。</li> </ul>	※2
市営バス 吉田線 (令和6年4月 1日から運行予 定)	<ul style="list-style-type: none"> <li>十日町市が実施主体(運行は十日町タクシー協会)</li> <li>自家用有償旅客運送(交通空白地有償運送)による運行</li> <li>吉田地域～十日町市街地を結ぶ定時定路型の路線</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域間交通の役割を担う。</li> <li>吉田地区から十日町駅周辺までの移動手段として、市民の日常生活(買い物、通院、通勤通学)を支えている。十日町駅や本町3丁目で鉄道と接続することで、広域交通や地域間交通を利用することができ、地域住民の生活の要となる路線であることから運行の確保・維持が必要である。</li> </ul>	※2

※1 国の地域公共交通確保維持事業における「地域間幹線系統確保維持費国庫補助金」を活用

※2 国の地域公共交通確保維持事業における「地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金」を活用

# 第4章 計画目標達成に向けた施策および事業

## 1. 施策体系

基本方針および施策の方向性を踏まえ、施策・事業を検討しました。



## 2. 事業一覧


基本方針および施策の方向性を踏まえ、施策・事業を下記のとおり整理しました。

施策	事業	取組概要	実施主体	計画目標 (P45)			
				①	②	③	④
広域交通の維持	1-1 路線バスの運行効率化	○ 利用の少ない路線を中心に運行内容の見直し（運行時刻など）を行い、運行コストの低減、利便性の向上を図ります。	交通事業者 十日町市			○	
	1-2 学生や高齢者の運賃割引等の実施	○ 学生や高齢者を対象とした割引券等を発行することで、公共交通の利用者を増やし、広域路線の維持を図ります。	交通事業者 十日町市	○			
	1-3 運転手等の確保	○ 運転手という職業に対する理解を深めてもらうためのPR活動を実施します。 ○ 持続可能な公共交通を実現するため、市や交通事業者で人材確保に向けた対策を検討します。	交通事業者 十日町市			○	
各地域における公共交通の確保	2-1 市営バス・予約型乗合タクシーの運行効率化	○ 運行コストの低減や利便性向上を図るため、運行内容の見直し（運行時間帯の見直し、減便、市営バスのデマンド運行等）を行います。	交通事業者 十日町市			○	
	2-2 さまざまな輸送資源の活用	○ 既存の公共交通サービスが不十分なエリアにおいて、地域（振興会やNPO法人等）と行政が一体となり、組織づくりや運行内容の検討を進めます。	十日町市 地域	○		○	
	2-3 交通結節点における乗継ダイヤの調整	○ 市内を運行する公共交通サービスのダイヤ変更が行われた場合、引き続き、その他公共交通サービスにおいてもダイヤ調整を行い、乗継利便性の維持・向上を図ります。	交通事業者 十日町市	○	○		
観光・まちづくりとの連携	3-1 観光施設への二次交通の確保	○ 通年を通して一定の来訪者数が見込まれる観光施設までの移動手段の確保を検討します。併せて、既存公共交通サービスの土日ダイヤ・ルート設定も検討します。	交通事業者 観光協会 十日町市		○		
	3-2 市内施設と連携した企画乗車券の発券	○ 商工団体の会員（商店・観光施設）や医療機関等と調整を行い、企画乗車券を販売することで、公共交通利用者の増加・地域活性化を図ります。	交通事業者 商工会議所 十日町市		○		○
	3-3 AIオンデマンド交通や自動運転技術の活用など新たな公共交通サービスの導入	○ 路線バスや市営バスとしてサービスを維持すべき区間を整理しながら、地域公共交通の再編を検討していきます。 ○ 公共交通の利便性向上のため定額制タクシーやAI配車システム、キャッシュレス決済の整備を検討します。	交通事業者 十日町市		○		
公共交通の周知・利用促進	4-1 モビリティ・マネジメントの実施	○ 公共交通のメリットを発信するチラシ等を作成し、公共交通利用への意識醸成を図ります。 ○ 公共交通に触れる機会を創出し、「公共交通利用のきっかけづくり」を行います。 ○ JR 飯山線とほくほく線の鉄道の活性化を図るため、各協議会等において沿線自治体等と連携し、マイレール意識の醸成や利用促進に向けた取組を行います。	交通事業者 十日町市				○
	4-2 公共交通マップのデジタル化	○ 公共交通の利用促進・利便性向上を図るため、本市の公開地理情報システムに各公共交通のバス停や路線図・時刻表を表示します。 ○ スマートフォンで路線図や時刻表を確認できるようになるなど、公共交通サービスの利用促進を図ります。	十日町市				○

### 3. 事業の詳細

#### 【施策1】 広域交通の維持

事業名	1-1 路線バスの運行効率化				
実施内容	<p>■背景・目的</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>本市の広域交通および地域間交通の軸である路線バスサービスを将来に渡り維持していくため、引き続き、効率的な運行内容への見直しを行う必要があります。</li> <li>路線バス事業者においては、運転手等の不足により、限られた人員の中で運行可能な路線バスサービスを引き続き検討する必要があります。</li> </ul> <p>■取組内容</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>利用の少ない路線を中心に運行内容の見直し(運行時刻など)を行い、運行コストの低減、利便性の向上を図ります。</li> </ul>				
実施主体	交通事業者・十日町市				
関連する計画目標	③持続的な公共交通サービスの提供				
実施スケジュール	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
	実施				

事業名	1-2 学生や高齢者の運賃割引等の実施				
実施内容	<p>■背景・目的</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>路線バスの利用者のうち約8割以上が自動車を運転していないことから、路線バスが高齢者等にとって不可欠な移動手段となっています。</li> <li>学生にとって、路線バスが通学手段となっている状況もみられており、移動サービスとして維持していく必要があります。</li> </ul> <p>■取組内容</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>学生や高齢者を対象とした割引券等を発行することで、公共交通の利用者を増やし、広域路線の維持を図ります。</li> </ul> <p>■参考事例(新潟県新潟市)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>市内在住の高齢者(65歳以上)を対象に公共交通が半額で利用できる割引サービスを行っている。</li> </ul> 				
実施主体	交通事業者・十日町市				
関連する計画目標	①市民生活に即した公共交通ネットワークの維持				
実施スケジュール	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
	検討	実施			

事業名	1-3 運転手等の確保				
実施内容	<p>■背景・目的</p> <p>・交通事業者においては、運転手の不足や高齢化の問題を抱えていることから、公共交通サービスを維持することが難しい状況です。公共交通の担い手を増やす取組の推進が急務となっています。</p> <p>■取組内容</p> <p>・運転手という職業に対する理解を深めてもらうためのPR 活動を実施します。</p> <p>・持続可能な公共交通を実現するため、市や交通事業者で人材確保に向けた対策を検討します。</p>				
実施主体	交通事業者・十日町市				
関連する計画目標	③持続的な公共交通サービスの提供				
実施スケジュール	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
	実施				

## 【施策2】各地域における公共交通の確保

事業名	2-1 市営バス・予約型乗合タクシーの運行効率化				
実施内容	<p>■背景・目的</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・市街地と各集落を結んでいる市営バスおよび予約型乗合タクシーを持続可能なものとするため、効率的な運行内容への見直しを行う必要があります。</li> <li>・市営バスには、利用者が少なく定時定路型での運行が適さない路線もみられるため、デマンド運行への移行により、サービスの向上・運行効率化を図る必要があります。</li> </ul> <p>■取組内容</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・運行コストの低減や利便性向上を図るため、運行内容の見直し(運行時間帯の見直し、減便、市営バスのデマンド運行等)を行います。</li> </ul>				
実施主体	交通事業者・十日町市				
関連する計画目標	③持続的な公共交通サービスの提供				
実施スケジュール	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
	実施				

事業名	2-2 さまざまな輸送資源の活用				
実施内容	<p>■背景・目的</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通事業者は深刻な人材不足を抱えており、市内の全ての需要をカバーすることが難しい状況であるため、市民や市内民間企業等が有している移動サービスを活用しながら、地域住民の移動を支えていく必要があります。</li> </ul> <p>■取組内容</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・既存の公共交通サービスが不十分なエリアにおいて、地域(振興会やNPO法人等)と行政が一体となり、組織づくりや運行内容の検討を進めます。</li> </ul> <p>■参考事例(千葉県木更津市)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・木更津市東部に位置する富来田地区では、人口減少、少子高齢化により公共交通の担い手確保が課題となったため、まちづくり協議会を設立し、地域住民と共に移動サービスの提供を行っている。</li> </ul>				
実施主体	十日町市・地域				
関連する計画目標	①市民生活に即した公共交通ネットワークの維持 ③持続的な公共交通サービスの提供				
実施スケジュール	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
	検討			実証	評価・検証



事業名	2-3 交通結節点における乗継ダイヤの調整				
実施内容	<p>■背景・目的</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・市内には鉄道や路線バス、市営バス等、多様な公共交通が運行されており、各交通サービス間でダイヤ調整が行われています。</li> <li>・市内の多様な公共交通サービス同士のダイヤ調整を行うことで、公共交通サービスの利便性を維持していきます。</li> </ul> <p>■取組内容</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・市内を運行する公共交通サービスのダイヤ変更が行われた場合、引き続き、その他公共交通サービスにおいてもダイヤ調整を行い、乗継利便性の維持・向上を図ります。</li> </ul>				
実施主体	交通事業者・十日町市				
関連する計画目標	①市民生活に即した公共交通ネットワークの維持 ②まちづくりと連動した公共交通ネットワークの構築				
実施スケジュール	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
	実施				

### 【施策3】観光・まちづくりとの連携

事業名	3-1 観光施設への二次交通の確保				
実施内容	<p>■背景・目的</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>本市では、観光誘客にも注力していますが、主要観光地(清津峡渓谷トンネル、美人林など)への公共交通アクセスが不十分な状況です。</li> <li>特に集客力が見込まれる施設を対象に公共交通サービスを充実させることで、公共交通分野、観光分野の相乗効果を図る必要があります。</li> </ul> <p>■取組内容</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>通年を通して一定の来訪者数が見込まれる観光施設までの移動手段の確保を検討します。併せて、既存公共交通サービスの土日ダイヤ・ルート設定も検討します。</li> </ul>				
実施主体	交通事業者・観光協会・十日町市				
関連する計画目標	②まちづくりと連動した公共交通ネットワークの構築				
実施スケジュール	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
	実施				

事業名	3-2 市内施設と連携した企画乗車券の発券				
実施内容	<p>■背景・目的</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>買物や通院などの日常生活において、公共交通に対するニーズがあるものの、多くの市民は自家用車で移動している状況です。</li> <li>日常生活の目的地となっている施設と連携することで、新たな公共交通利用者を獲得し、公共交通を使った生活の定着を図ります。</li> </ul> <p>■取組内容</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>商工団体の会員(商店・観光施設)や医療機関等と調整を行い、企画乗車券を販売することで、公共交通利用者の増加・地域活性化を図ります。</li> </ul> <p>■参考事例(長野県松本市)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>松本市内を走る周遊バス「タウンスニーカー」(松本市が事業主体となり、運行はアルピコ交通に委託)の1日乗車券は、以前より販売されてきたが、一般路線バスにも利用範囲を拡大し、浅間温泉・美ヶ原温泉まで利用可能とした。</li> </ul>				
実施主体	交通事業者・商工会議所・十日町市				
関連する計画目標	②まちづくりと連動した公共交通ネットワークの構築 ④公共交通の利用促進および利便性向上				
実施スケジュール	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
	検討		実証		評価・検証





事業名 3-3 AIオンデマンド交通や自動運転技術の活用など  
新たな公共交通サービスの導入

実施内容

■背景・目的  
 ・公共交通利用者アンケートでは、市街地を回る循環バスに対するニーズが確認されていることから、市街地内の移動を支える交通サービスの検討を行う必要があると考えます。  
 ・全国的にキャッシュレス決済が普及しており、公共交通の利用促進や利便性向上のためキャッシュレス決済の導入について検討する必要があります。  
 ・交通事業者は人材不足の問題を抱えており、限られた運転手で多くの利用者を運ぶための工夫が必要となっています。効率的な運行を行うためにもAI配車システムの整備や自動運転技術の研究を進める必要があります。

■取組内容  
 ・路線バスや市営バスとしてサービスを維持すべき区間を整理しながら、地域公共交通の再編を検討していきます。  
 ・公共交通の利便性向上のため定額制タクシーやAI配車システム、キャッシュレス決済の整備を検討します。

【AIオンデマンド交通とは】  
 ・AIを活用することで利用者予約に対し、リアルタイムに最適配車を行うサービス。定まった路線を持たず、配車予約と車両位置からAIがリアルタイムに最適な運行ルートを決定するため、乗合をしつつ、概ね希望時間通りの移動が可能となる。個々の移動ニーズに対応しつつ、低コストで一定数の人が同時に移動可能。新潟県妙高市などでも導入されています。



図 AI配車イメージ  
出典：政府広報オンライン

■参考事例(北海道東川町)  
 ・令和5年3月に自動運転バスを試運行し、町役場や道の駅を巡るやく2.6kmのルートを運行した。道路脇の雪山を想定したルート設定など雪道における走行に必要なオペレーションを検証し、降雪地域でも安定した運行を実現するための体制構築を目指すとしている。




実施主体 交通事業者・十日町市

関連する計画目標 ②まちづくりと連動した公共交通ネットワークの構築

実施スケジュール	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
	検討		実証		評価・検証

**【施策4】公共交通の周知・利用促進**

<p>事業名</p>	<p>4-1 モビリティ・マネジメントの実施</p>				
<p>実施内容</p>	<p>■背景・目的</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自家用車利用が浸透している一方、公共交通利用者が減少傾向にあります。自家用車を利用している方々に公共交通サービスを交通手段のひとつとして認識してもらうことで、公共交通の利用促進や収支改善を図り、持続可能性を高めていく必要があります。</li> </ul> <p>■取組内容</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通のメリットを発信するチラシ等を作成し、公共交通利用への意識醸成を図ります。</li> <li>・公共交通に触れる機会を創出し、「公共交通利用のきっかけづくり」を行います。</li> <li>・JR飯山線とほくほく線の鉄道の活性化を図るため、各協議会等において沿線自治体等と連携し、マイルール意識の醸成や利用促進に向けた取組を行います。</li> </ul> <p>■参考事例(新潟県新潟市)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・新潟市では、市内学校を対象にした出前講座や公共交通のメリットの周知等を行い、公共交通を利用してもらうための意識啓発を行っている。</li> </ul> 				
<p>実施主体</p>	<p>交通事業者・十日町市</p>				
<p>関連する計画目標</p>	<p>④公共交通の利用促進および利便性向上</p>				
<p>実施スケジュール</p>	<p>令和6年度</p>	<p>令和7年度</p>	<p>令和8年度</p>	<p>令和9年度</p>	<p>令和10年度</p>
	<p>検討</p>	<p></p>	<p>実施</p>	<p></p>	<p></p>

事業名	4-2 公共交通マップのデジタル化				
実施内容	<p>■背景・目的</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>紙媒体で公共交通マップを作成し配布していますが、外出時の時刻表確認ができないことや、市外から訪れた方は目的地までのルートや時刻表を確認することに苦慮しています。多くの方々が公共交通の情報にアクセスできる環境を整備する必要があります。</li> </ul> <p>■取組内容</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通の利用促進・利便性向上を図るため、本市の公開地理情報システムに各公共交通のバス停や路線図・時刻表を表示します。</li> <li>スマートフォンで路線図や時刻表を確認できるようになるなど、公共交通サービスの利用促進を図ります。</li> </ul>				
実施主体	十日町市				
関連する計画目標	④公共交通の利用促進および利便性向上				
実施スケジュール	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
					

## 施策および事業の実施スケジュール

施策	事業	令和 6年度	令和 7年度	令和 8年度	令和 9年度	令和 10年度
広域交通 の維持	1-1 路線バスの 運行効率化	実施				
	1-2 学生や高齢者の 運賃割引等の実施	検討	実施			
	1-3 運転手等の確保	実施				
各地域に おける 公共交通 の確保	2-1 市営バス・予約型 乗合タクシーの 運行効率化	実施				
	2-2 さまざまな 輸送資源の活用	検討			実証	評価 検証
	2-3 交通結節点における 乗継ダイヤの調整	実施				
観光・まち づくりと の連携	3-1 観光施設への 二次交通の確保	実施				
	3-2 市内施設と連携した 企画乗車券の発券	検討		実証		評価 検証
	3-3 AIオンデマンド交通や 自動運転技術の活用 など新たな公共交通 サービスの導入	検討		実証		評価 検証
公共交通 の周知・ 利用促 進	4-1 モビリティ・ マネジメントの実施	検討		実施		
	4-2 公共交通マップの デジタル化	実施				

## 第5章 計画の推進体制

### 1. 推進体制

十日町市地域公共交通活性化協議会において、毎年度、取組の実施状況の確認、効果検証や取組の改善案等について協議を行います。

また、計画期間における社会情勢の変化を踏まえ、見直しが必要な場合は、上位・関連計画との整合を図りつつ、計画の改訂を行っていきます。

推進組織	構成員	役割
十日町市地域公共交通活性化協議会	交通事業者、警察、国の交通施策担当者、学識経験者等	本計画に位置付けた取組の実施状況の確認、効果検証や取組の改善案等について協議し、計画の進行管理を行う。 また、必要に応じて、計画の改訂に係る協議を行う。

### 2. 進捗管理手法

目標に応じた評価指標の達成状況や取組の進捗状況を確認し、PDCAサイクル【計画(Plan)→実施(Do)→評価(Check)→見直し(Action)】による計画の進行管理を行います。

