

十日町市地域公共交通計画策定（地域現況・ニーズ等の把握）

1. 地域現況の整理

（1）上位関連計画等と本計画の位置づけ整理

・上位計画の「第二次十日町市総合計画後期基本計画」においては、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を掲げている。また、他の関連計画においては、交流促進に向けた移動支援として二次交通の確保、生活環境の充実支援として生活交通の確保を掲げている。

表 上位・関連計画における公共交通の役割等

区分	分野（計画）	求められる役割及び施策事業等
上位計画	市全体 （第二次十日町市総合計画後期基本計画）	<p>【暮らしや経済活動を支える移動を支援】</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>【施策・事業】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・基幹系路線バスの維持・確保 ・市営バス・乗合タクシーなどの運行 ・持続可能な鉄道輸送への支援 ・公共交通の利用促進
	市全体 （十日町市都市計画マスタープラン）	<p>【交通体系の整備により市のまちづくりを支援】</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>【方針】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・JR十日町駅の交通結節機能の強化 ・ほくほく線の利用促進 ・JR飯山線の利便性向上 ・バス交通のサービスの確保
関連計画	人口 （第2期十日町市まち・ひと・しごと創生総合戦略）	<p>【安心して暮らせる時代に合った地域づくりを支援】</p> <p>○住み慣れた地域で安心して暮らせるよう、地域の実情に即した利便性の高い生活交通の確保と利用に取り組む。</p> <p>【地域の魅力を活かした交流促進に向けた移動支援】</p> <p>○大地の芸術祭の推進を目的に、来訪者に対する二次交通の確保などにより誘客を推進。</p>
	福祉 （第4次十日町市地域福祉計画・地域福祉活動計画）	<p>【外出しやすい環境づくりの推進】</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みます。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>

（2）十日町市の現状整理

1) 地域の特徴

■人口

・十日町駅に人口が集中し、地区別人口では十日町地区が最も多い。しかしながら、JR飯山線沿線の他、川西、中里、松代、松之山の合併前旧市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る。

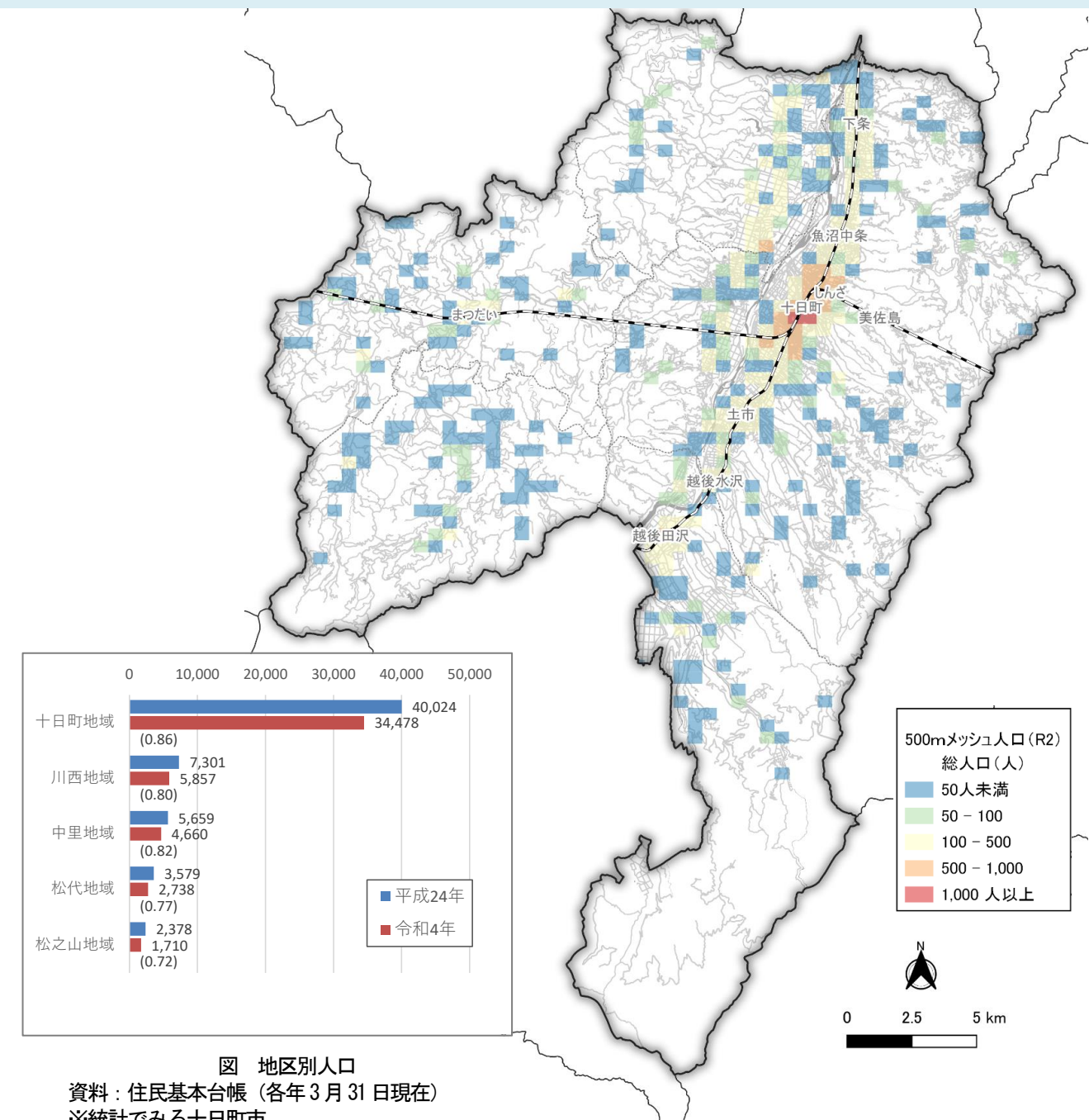


図 人口分布 (500mメッシュ)
R2 国勢調査

■高齢化率

- ・高齢化率は十日町駅周辺では比較的低下しているものの、市の中心地から離れた地域などでは高齢化率が高い地域が多く見られ、市の広い範囲に高齢者が居住していることがわかる。

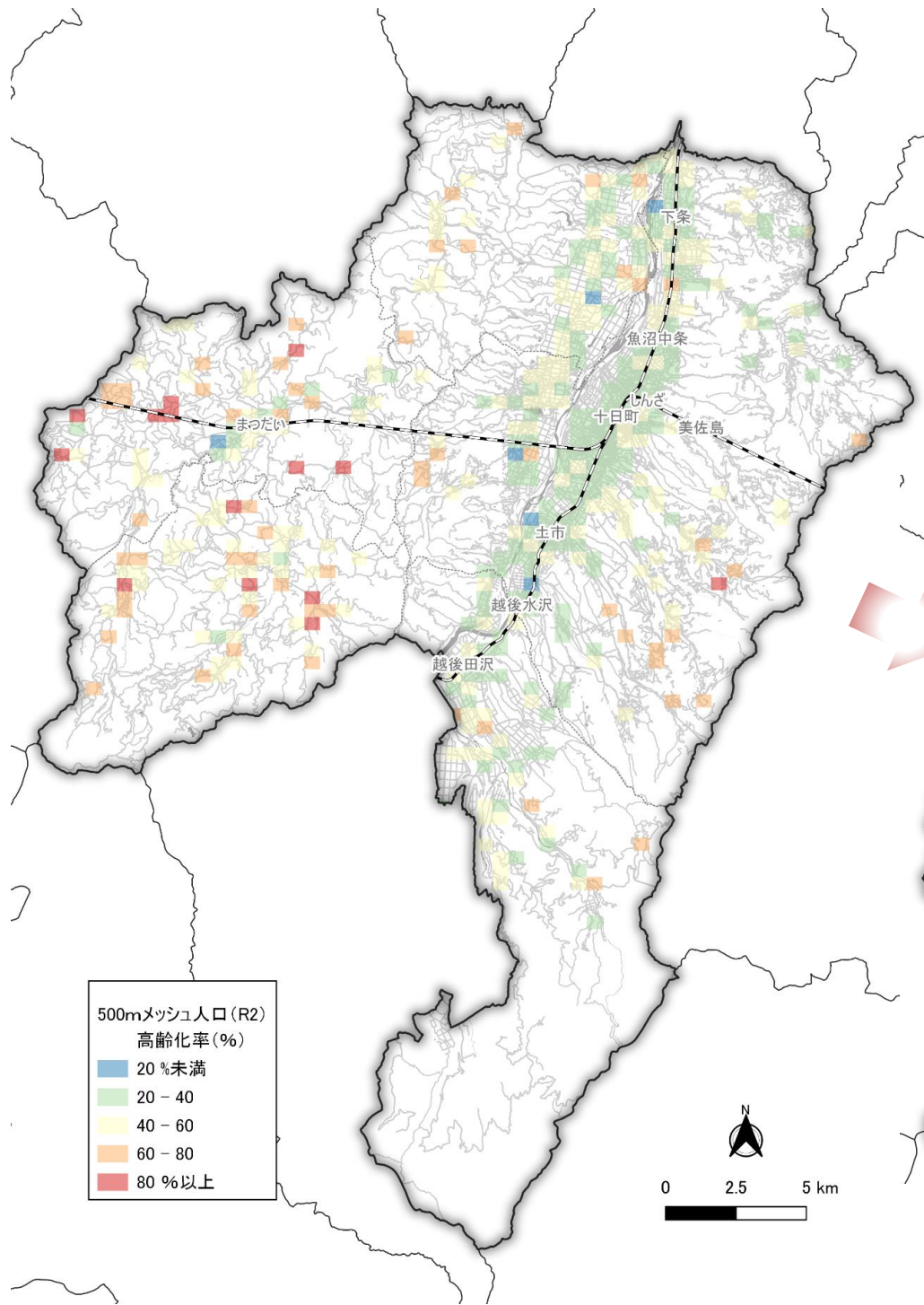


図 高齢化率分布 (500mメッシュ)
R2 国勢調査

■将来人口

- ・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、2020年の約49,820人から2045年には約32,000人にまで減少することが見込まれている。
- ・15歳未満の年少人口割合は、2020年から2045年にかけて10%程度で推移、15歳以上65歳未満の生産年齢人口割合は49.37%から43.60%に減少、65歳以上の老年人口割合は39.8%から46.9%に増加する見込みとなっている。
- ・2030年における将来推計高齢化率では、全体的に高齢化率は高くなっており、特に中山間地域では高齢化率が80%以上の場所が多くなっている。

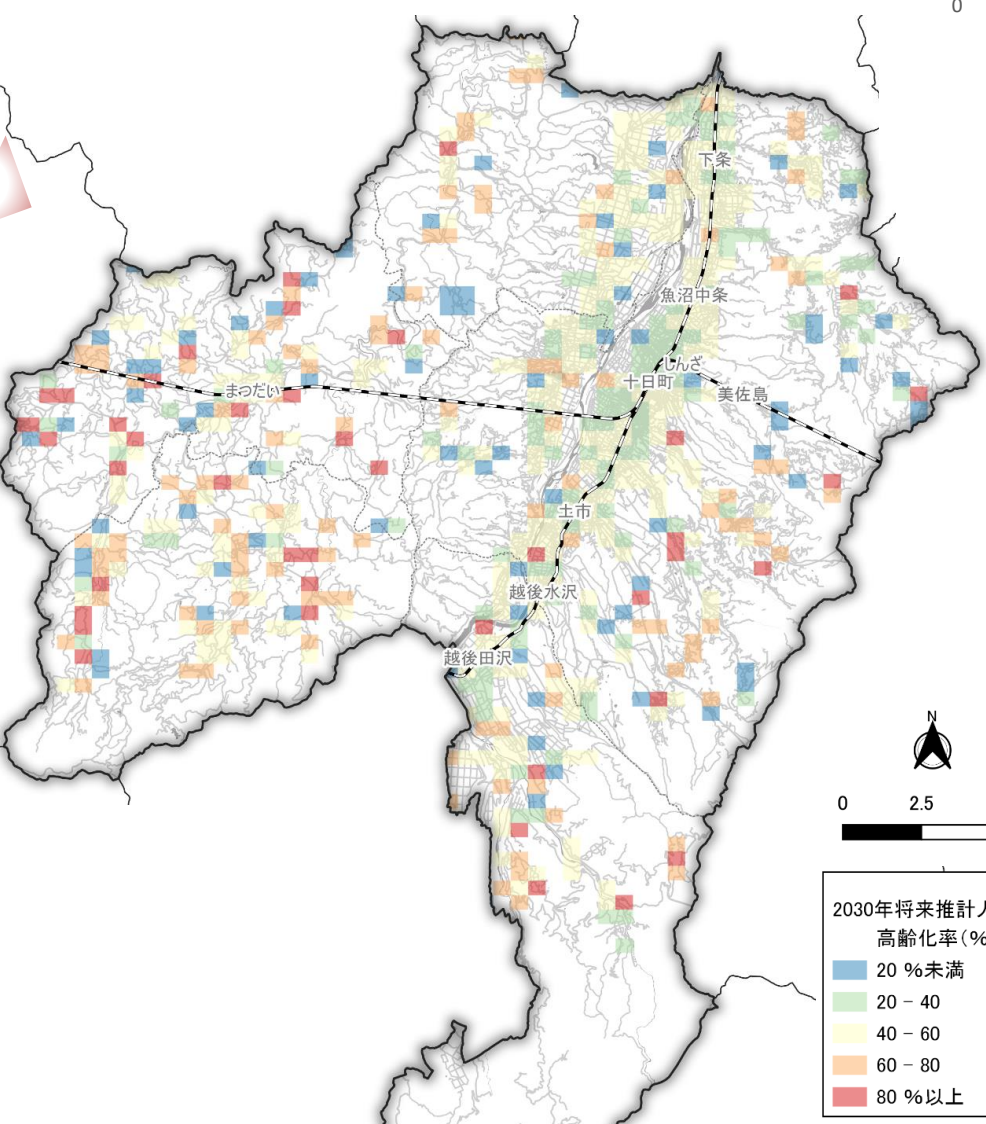


図 2030年将来推計高齢化率
資料：国土数値情報 500mメッシュ別将来推計人口データ (H30 国政局推計)

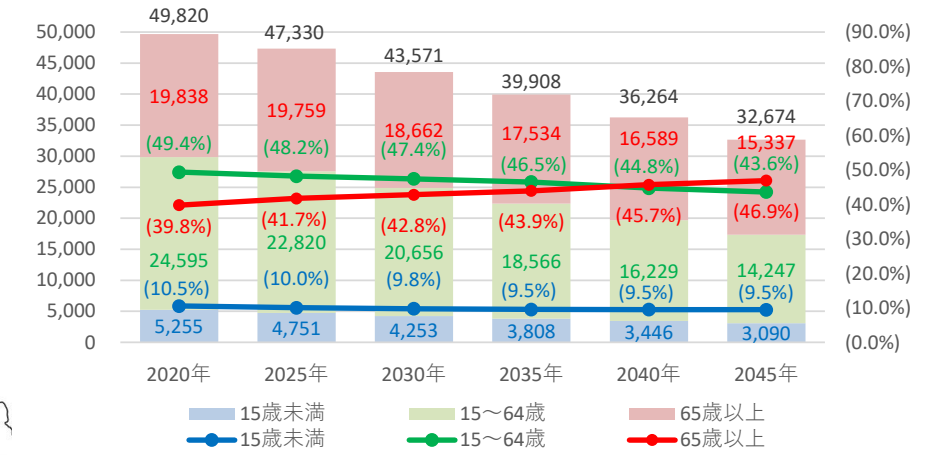


図 十日町市の人口構成の推移
資料：2020年：「国勢調査」による実数値
推定値/国立社会保障・人口問題研究所日本の地域別将来推計人口

■通勤・通学

- 通勤・通学時における交通手段は、自家用車が約8割を占めており、鉄道・電車、乗合バスなどの利用は1割以下。
- 通勤目的における人の動きとしては、十日町市内が多いものの、津南町や南魚沼市、小千谷市などへの動きも多く見られる。
- 通学目的における人の動きも、通勤と同様に十日町市内が多くみられるが、津南町や南魚沼市、長岡市などへの動きも見られる。

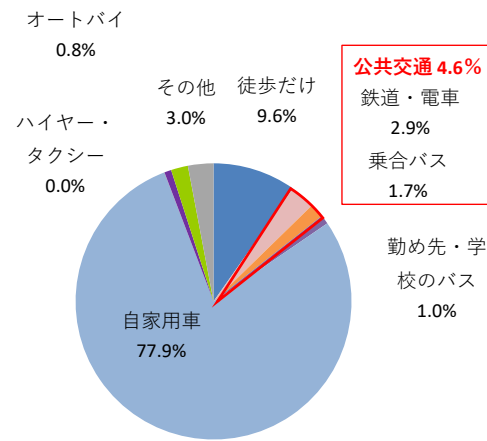


図 15歳以上自宅外就業者・通学者の交通手段

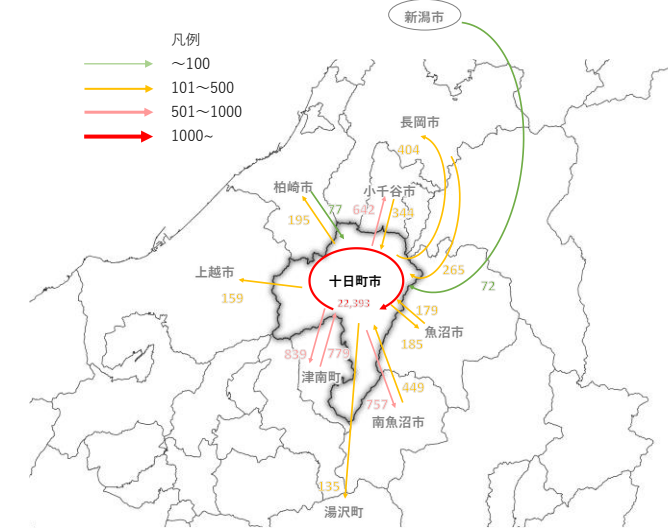


図 通勤目的における人の動き

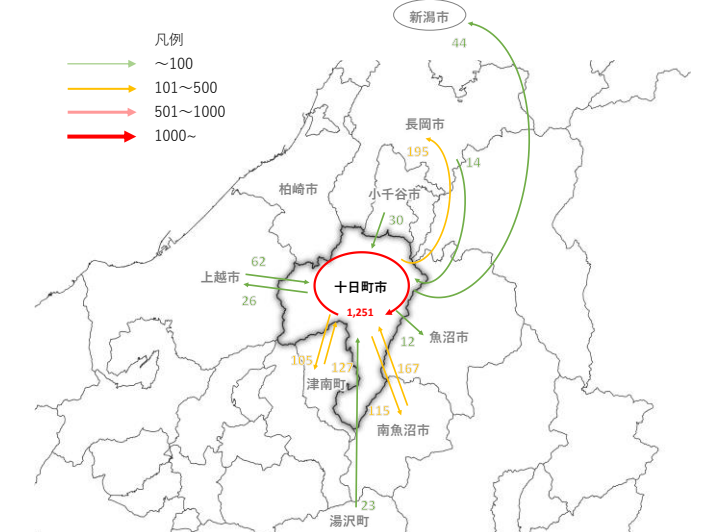


図 通学目的における人の動き

資料：R2 国勢調査

■施設の分布状況

- 十日町市役所、中里支所、松代支所など鉄道沿線に所在している行政施設が多くみられるものの、松之山支所のように鉄道沿線から離れた場所に所在している施設もみられる。
- リオンドールなど大規模商業施設は十日町駅周辺に集中しており、市の中心部としての機能。
- 十日町駅周辺の中心部には地域中核病院の十日町病院が所在している他、鉄道沿線には県立松代病院が所在している。
- 市中心部、鉄道沿線では、行政施設、商業施設、医療施設により市民生活に機能しているが、山間部などの集落で生活する人々は、交通手段を用いて移動する必要がある。

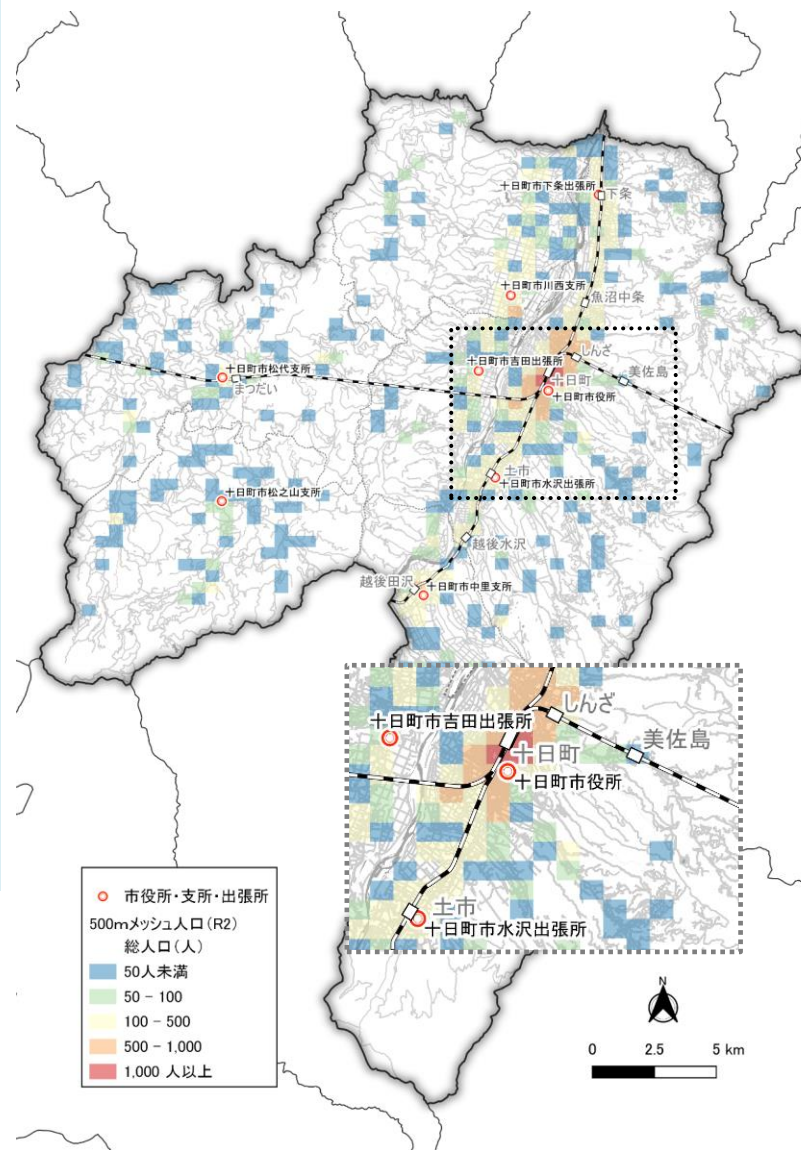


図 行政施設の立地状況

資料：十日町市オープンデータ、R2 国勢調査

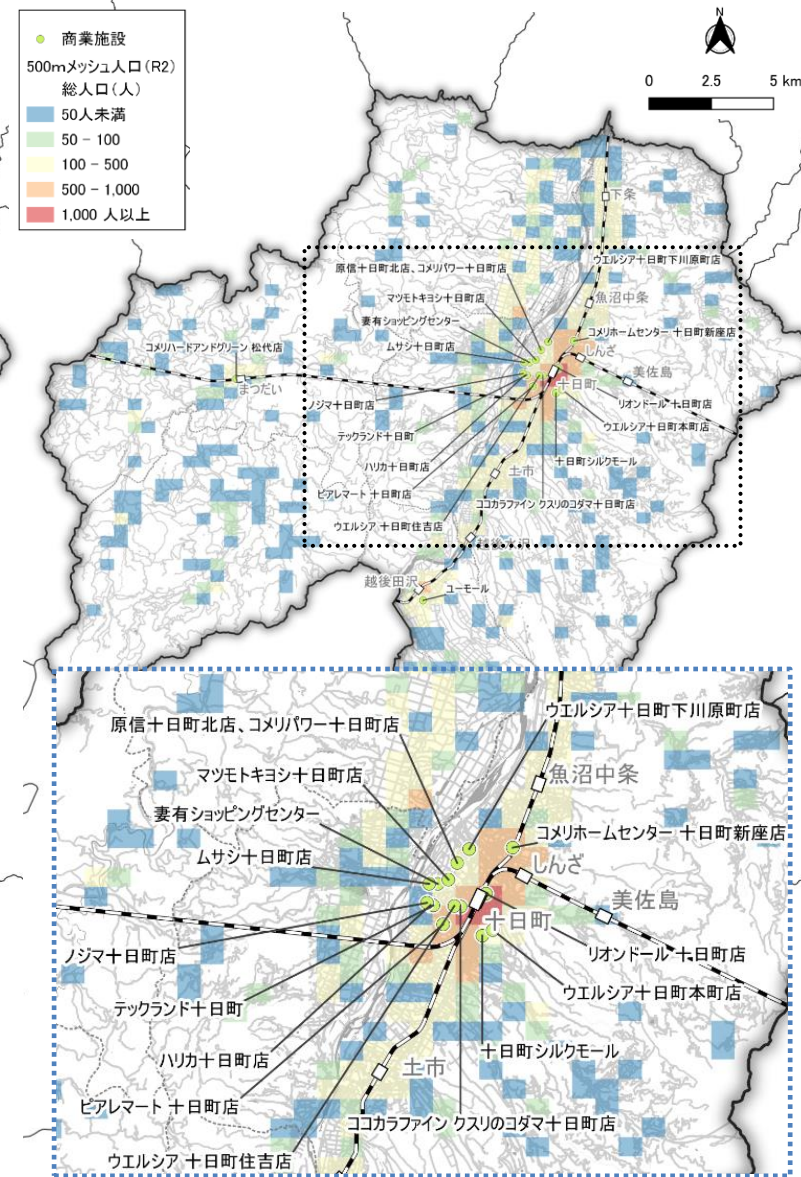


図 商業施設の立地状況

資料：新潟県大規模小売店舗一覧、R2 国勢調査

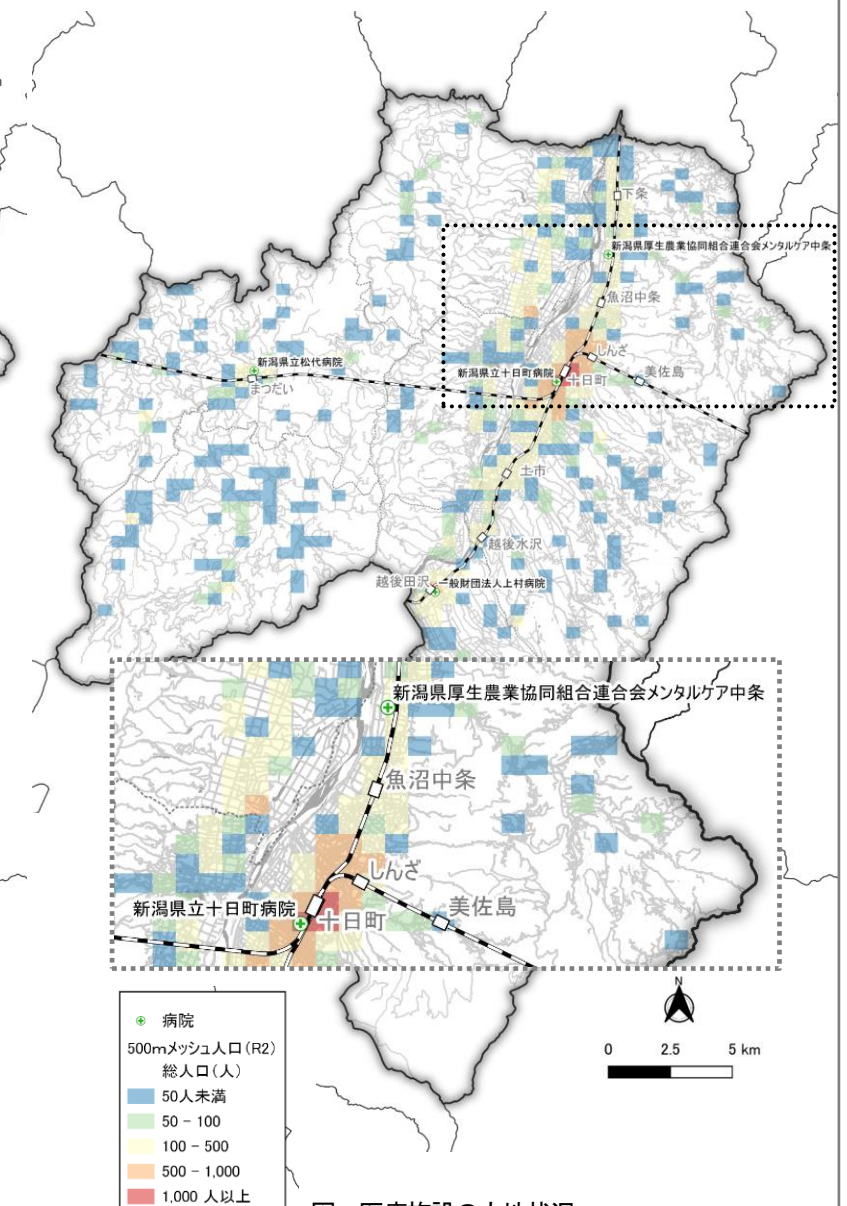


図 医療施設の立地状況

資料：十日町市オープンデータ、R2 国勢調査

2) 地域公共交通の現状

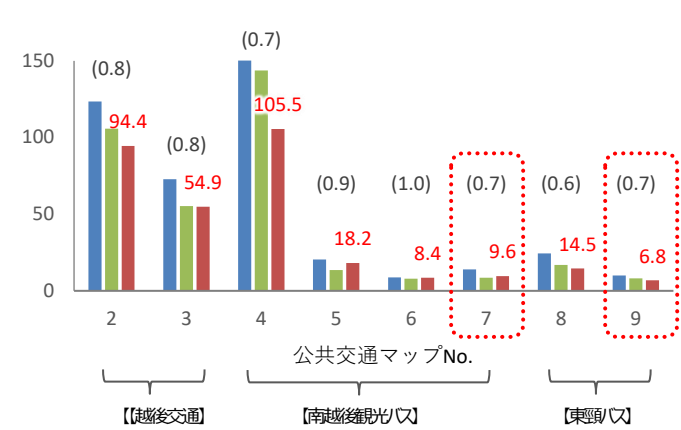
■公共交通の現状

- ・鉄道網は、市域の南北をJR飯山線、東西を北越急行ほくほく線が走っており、市内、市外への移動手段として利用されている。
- ・路線バスは越後交通、南越後観光バス、東頸バスの3社により運行しており、その他に市営バスや乗合タクシーが各地域の生活交通を確保している。また、十日町～新潟間を結ぶ高速バスも運行している。
- ・市内を運行しているバス等の利用状況をみると、市営バスや予約型乗合タクシーでは利用者が増えている路線もみられるが、路線バスでは、殆どの路線が減少傾向となっている。特に「7. 十日町＝高島＝鉢線」、「9. 松代＝室野＝豊田線」では、増減率（R1/R3）が0.7以下で、利用者も年間1万人以下となっている。

【利用状況】

▼路線バス

(千人) R1 R2 R3 ()増減率R1/R3



※公共交通マップNo. 路線名 (平日運行本数, 土日祝運行本数)

【越後交通】

- 十日町＝小千谷＝長岡駅前線 (20, 16)
- 十日町＝川西＝小千谷線 (16, 10)

【南越後観光バス】

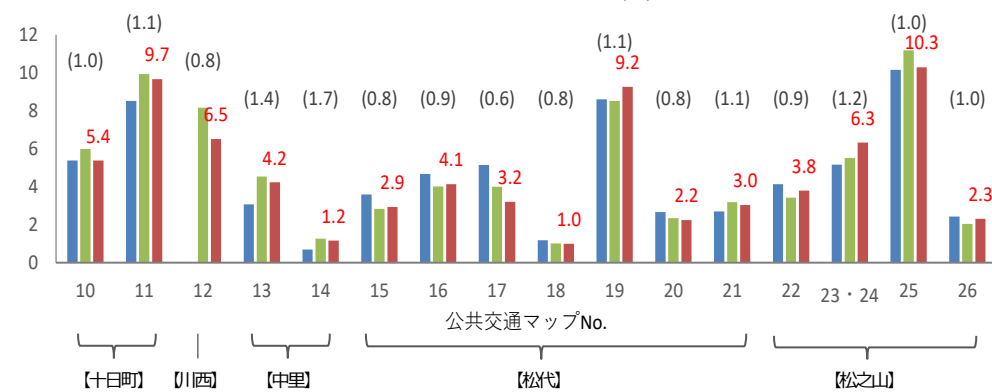
- 十日町＝中里＝津南線 (31, 21)
- 森宮野原駅＝津南＝清津峡＝越後湯沢線 (8, 8)
- 【快速】十日町駅前＝新水＝菅沼＝後山＝清佐駅東口＝魚沼基幹幹線 (8, -)
- 十日町＝高島＝鉢線 (10, 8)

【東頸バス】

- 松之山温泉＝松代＝十日町線 (13, 11)
- 松代＝室野＝豊田線 (6, 4)

▼市営バス

(千人) R1 R2 R3 ()増減率R1/R3



【十日町】

- 東下線 (8, -)
- 六管線 (11, -)

【川西】

- 仙田線 (7, 3)

【中里】

- 東田沢線 (10, -)
- 清田山線 (10, -)

【松代】

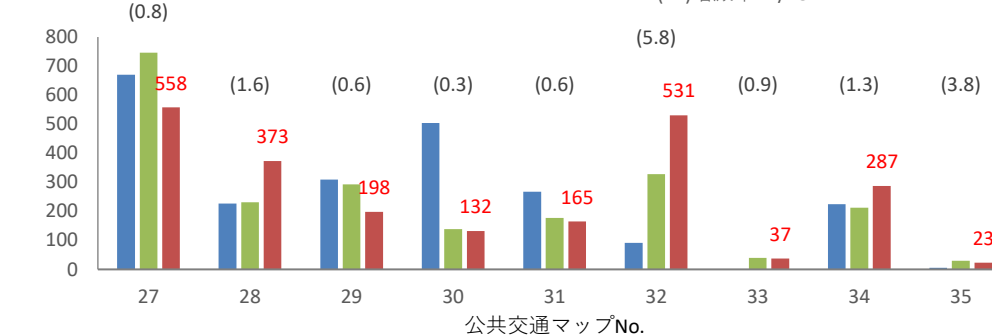
- 伊沢田沢線 (8, 4)
- 俣野線 (8, 4)
- 桐山線 (8, 4)
- 南沼線 (8, -)
- 犬伏菅刈線 (3, 2)
- 跡平線 (8, 4)
- 峠線 (8, 4)

【松之山】

- 中立山-大宮-松之山 (11, -)
- 松之山-上川手-下川手-松之山 (6, -)
- 松之山-三省-松之山 (6, -)
- 天水-松之山温泉-松之山 (24, -)
- 藤倉-府川-松之山 (17, -)

▼予約型乗合タクシー

(人) R1 R2 R3 ()増減率R1/R3



27. 美佐島線 (6, -)

28. 飛騨線 (4, -)

29. 真田線 (4, -)

30. 鏡内沢線 (4, -)

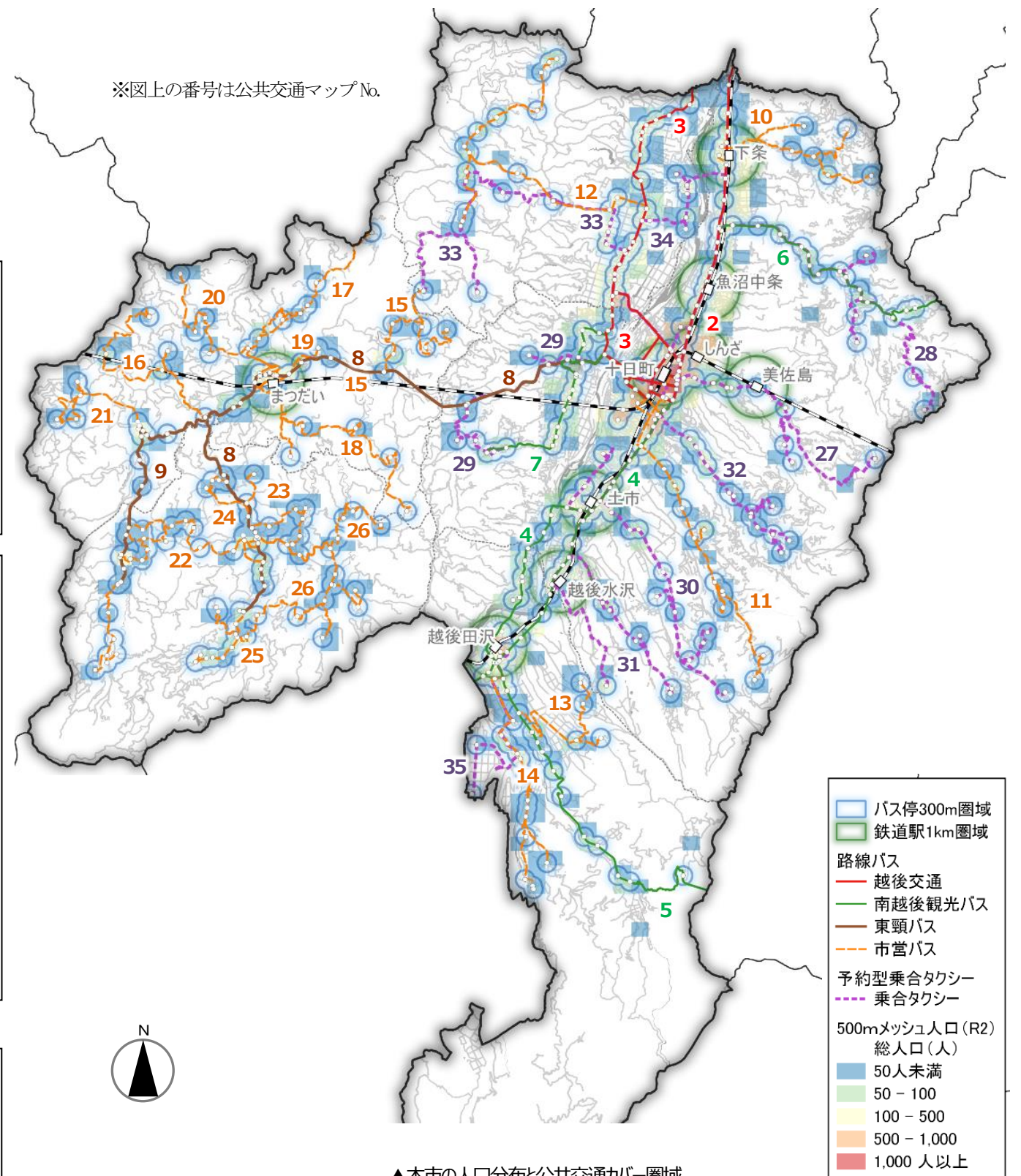
31. 当留線 (4, -)

32. 八管線 (4, -)

33. 仙田・山根線 (4, -)

34. 木暮線 (8, -)

35. 原町・新里線 (6, 6)



▲本市の人口分布と公共交通カバー圏

※人口分布：総務省「令和2年国勢調査」、公共交通カバー圏：バス停留所から300m圏、鉄道駅から1km圏として設定

2. 地域公共交通におけるニーズ等の把握

(1) 市民アンケート

1) 調査の実施概要

項目	内容
調査目的	・市民の日常生活における移動実態や公共交通の利用状況、問題点などを把握するため、市民を対象にアンケートを実施。
調査方法	・郵送配布、郵送回収、WEBアンケートを併用
調査対象	・市内の18歳以上85歳以下の市民から無作為抽出
調査項目	・回答者の基本属性 ・普段の移動状況（買物、通院、通勤・通学） ・公共交通の利用状況 ・免許証の返納意志 ・今後の市内の公共交通
調査時期	・令和4年9月30日（金）～10月20日（木）
配布数・回収状況	・配布数：2,000票 ・回収数：1,053票 （郵送回収：914票、WEB回答139票） ・回収率：52.7%

【Web調査の実施】

調査票と併せてお送りした依頼文にWEBアンケートにリンクするQRコードを添付して、WEBでも回答が可能のように実施した。

十日町市の地域公共交通に関する「市民アンケート」のお願い

いつも十日町市の交通行政に対してご理解、ご協力をいただき、ありがとうございます。

現在、十日町市の公共交通は、JR飯山線とほくほく線が市内を南北と東西にそれぞれ運行しているほか、高速バスが十日町市と新潟市間、路線バスが近隣市町間を広域的に結んでいます。また、集積の交通手段を確保するため、市営バスや予約型乗合タクシーも運行しております。

十日町市では皆様により良い公共交通サービスが提供できるよう、様々な取り組みを行ってまいりましたが、高齢化の進行に加え、交通環境、社会環境が大きく変動しており、この先を見据えた公共交通の取り組みが必要となっております。今後皆様にとってより利便性の高い公共交通サービスが提供できるよう、皆様のご意見をお聞かせいただくと考えております。

本アンケートは、市民の皆様現在の移動状況や市の公共交通への考えなどを把握し、公共交通施策の取り組みを検討するための基礎資料とすることを目的としています。

アンケートの趣旨をご理解いただき、ぜひともご協力くださいようお願い申し上げます。

問合せ先 十日町市地域公共交通活性化協議会
（事務局：十日町市企画政策課） 電話：025-757-3193

＜アンケートの記入にあたって＞

- ◆無記名ですので、調査票や返信用封筒に氏名を書く必要はありません。
- ◆字が小さく読み取れない、不在など、アンケートを受け取られた方が回答しづらい、できない場合は、**家族の方、もしくは代理の方がアンケートに回答いただいても構いません。**
- ◆ご回答いただいたアンケートは、同封の返信用封筒（切手不要）に入り、**令和4年10月20日（木）まで**にお近くのポストへ投函して下さい。
- ◆また、左記のQRコードからWEBによるアンケートの回答も可能ですので、どちらでも、回答しやすい方法での回答をお願いします。
- ◆なお、WEBで回答された方は、返信用封筒でアンケートを投函する必要はありません。

このアンケートは、18歳以上の市民の皆様の中から2,000人を無作為に抽出し、お送りしております。

* ご回答いただいた結果は、十日町市の公共交通施策の取り組みを検討するための基礎資料とする目的以外に使用することはありません。

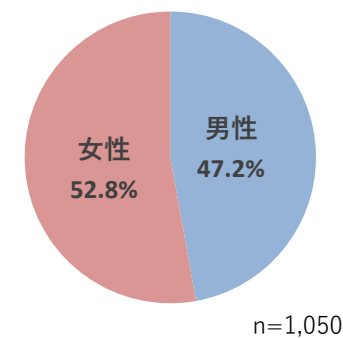


2) 調査結果

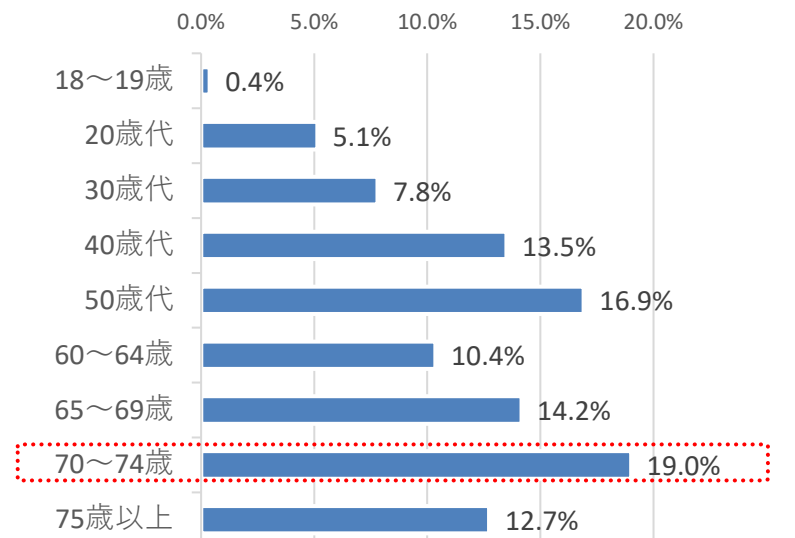
① 回答者の基本属性

- ・男性と女性の比率は概ね半々で、男性が47.2%、女性が52.8%となっている。
- ・年齢は70～74歳の割合が最も多く、65歳以上で4割以上を占めている。
- ・住まいについては、十日町（十日町中学校区）の回答者が最も多く、全体の13.2%を占める。

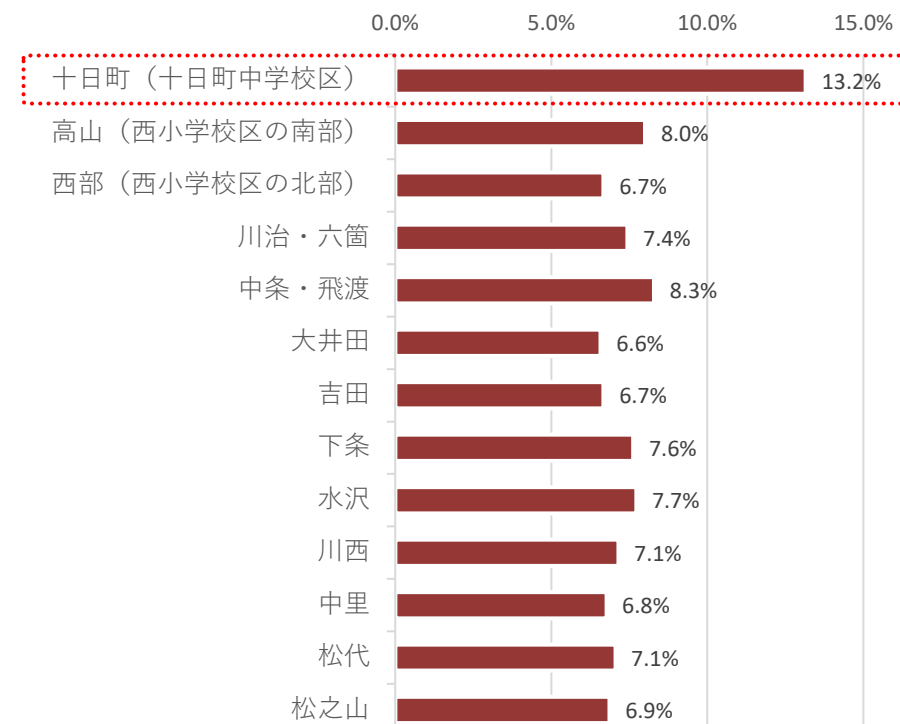
【性別】



【年齢】



【住まい】

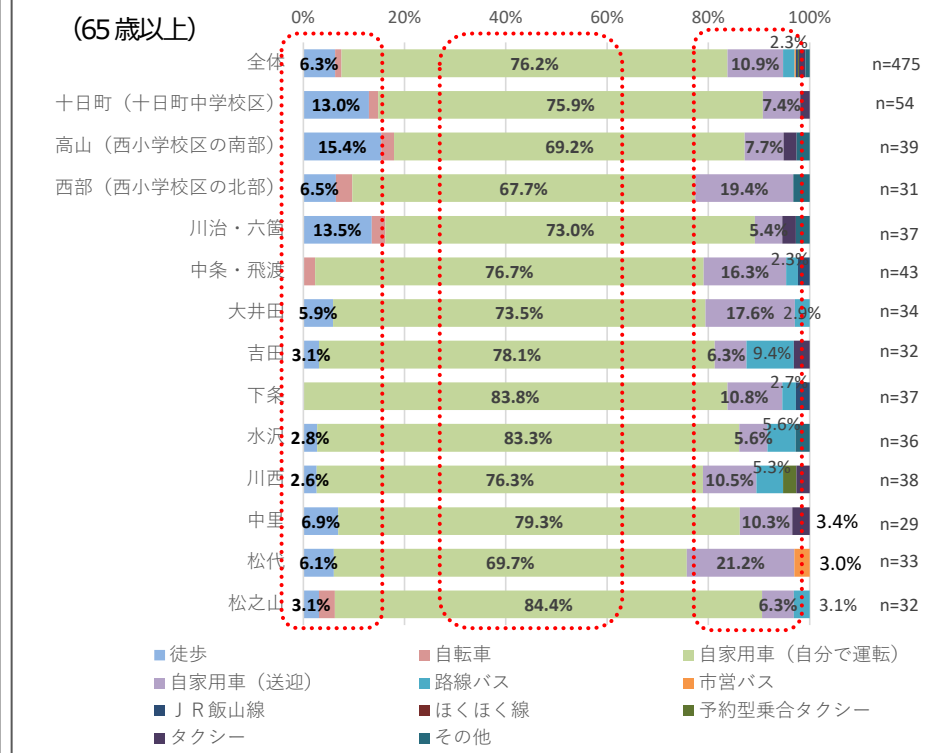
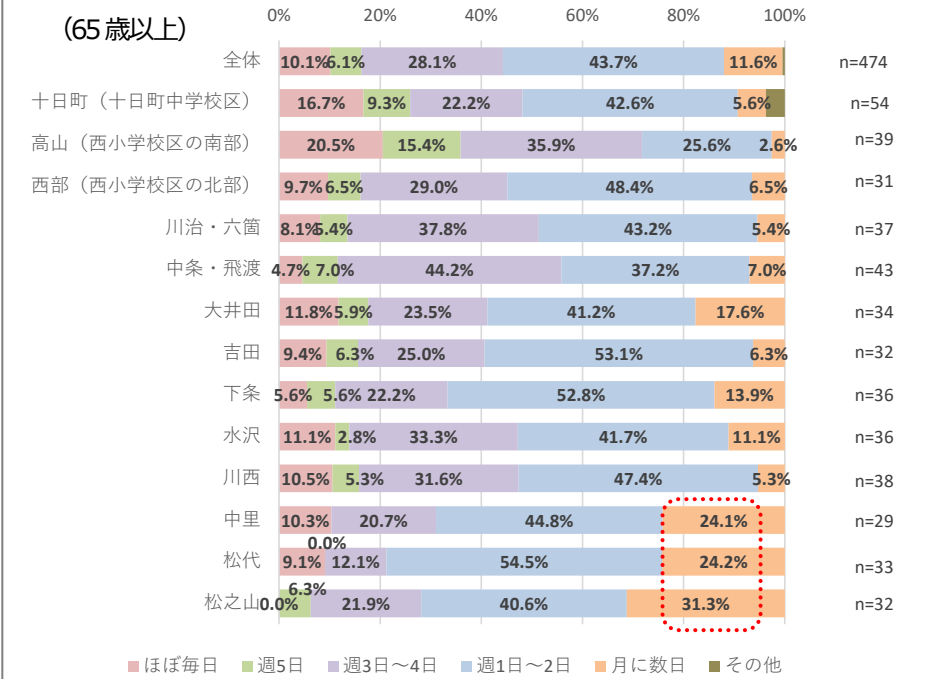
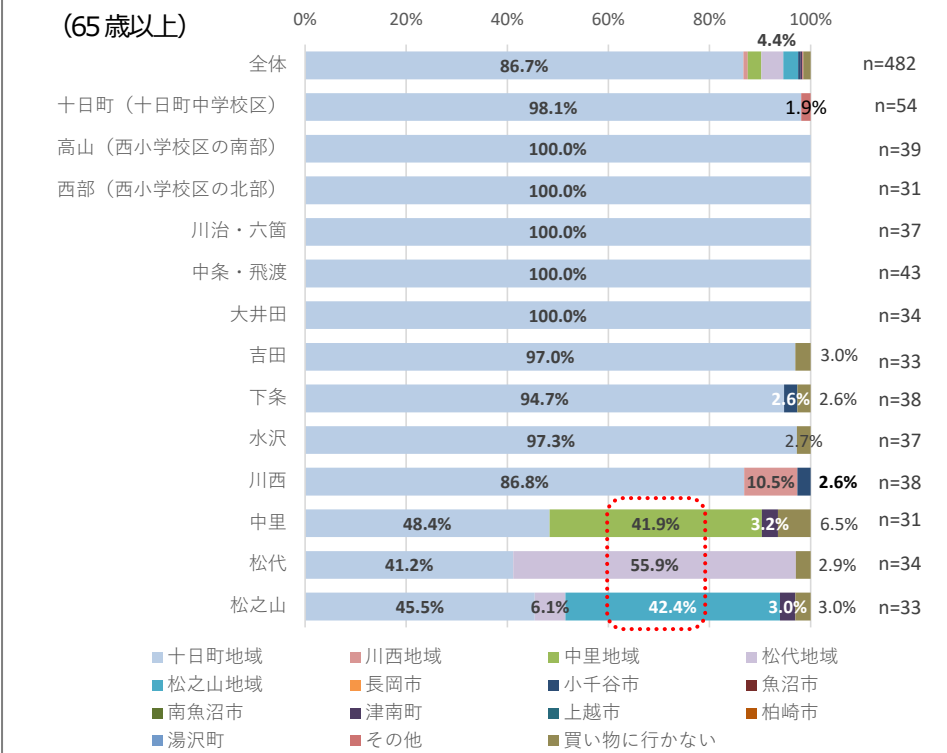
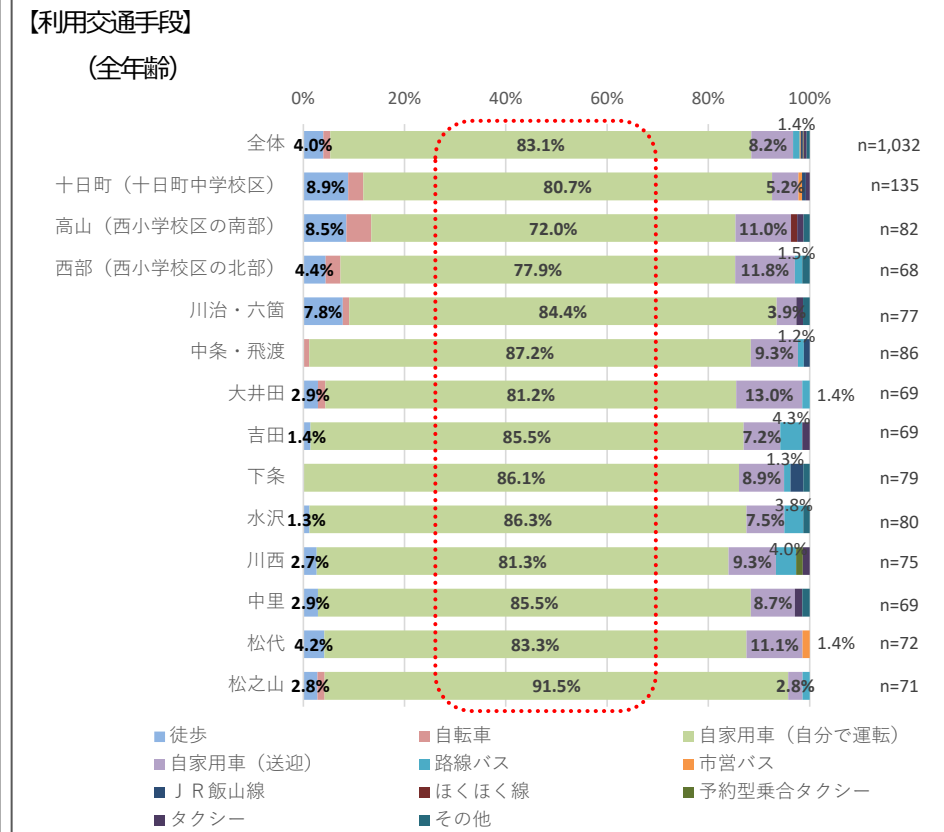
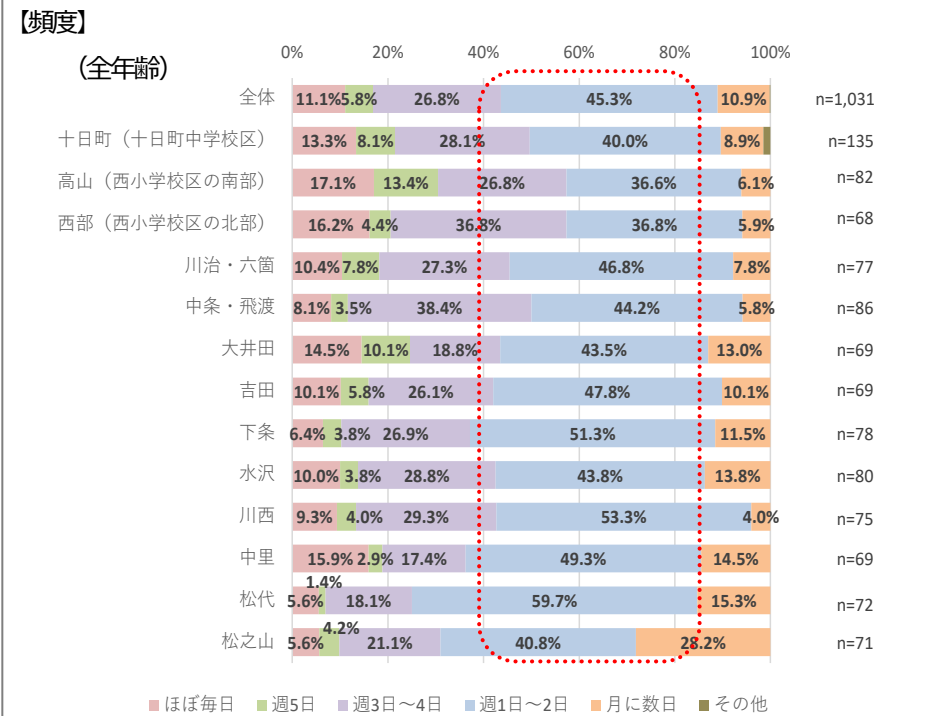
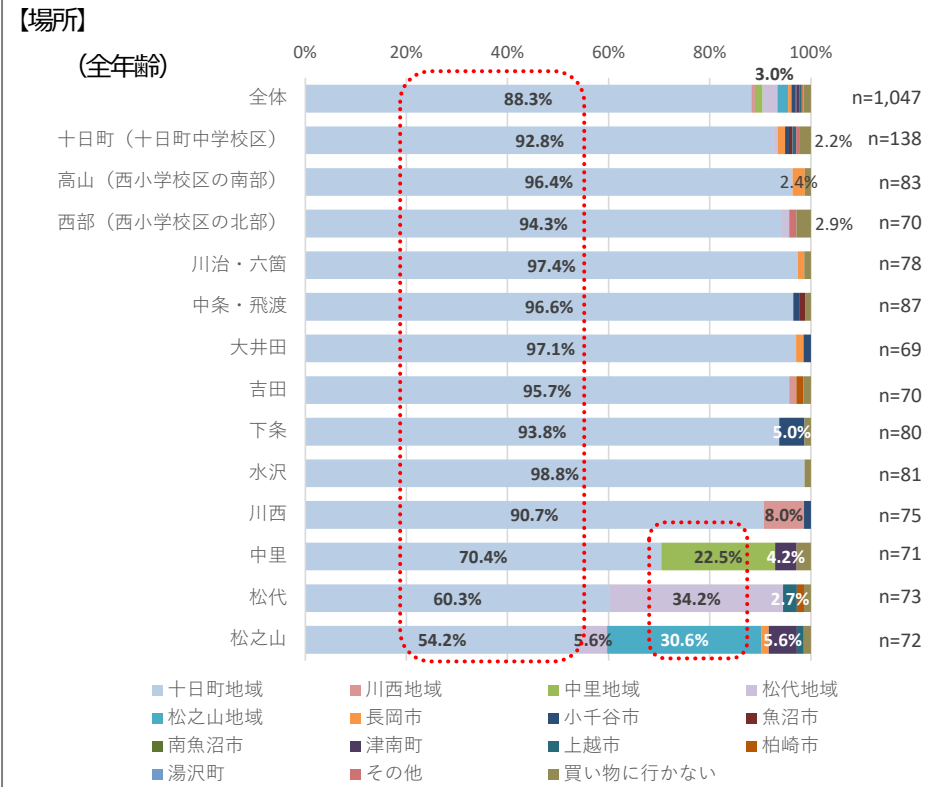


n=1,052

②普段の移動状況

■買い物

- ・買い物に行く場所は、どの地区でも「十日町市地域」への買い物が多いものの、中里、松代、松之山では、住まいと同地域も多くなっている。特に65歳以上の中里、松代、松之山では、住まいと同地域の割合が全年齢に比べて多くなっている。
- ・買い物の頻度は、どの地区でも「週1日～2日」が多く、次いで「週3日～4日」が多くなっているが、65歳以上の場合をみると、中里、松代、松之山では「月に数日」が「週1日～2日」に次いで多くなっている。
- ・利用交通手段としては、どの地区でも「自家用車（自分で運転）」が8割以上を占めているが、65歳以上では「自家用車（自分で運転）」の割合が減少し、「徒歩」や「自家用車（送迎）」、「路線バス」などが増加している。
- ・65歳以上の高齢者では、外出頻度が減少し、移動時間のかからない住まいの地域で買い物を済ませる傾向が伺える。また自家用車を自分で運転することも少なくなり、路線バス等の他の交通手段の必要性が高まるものと思われる。

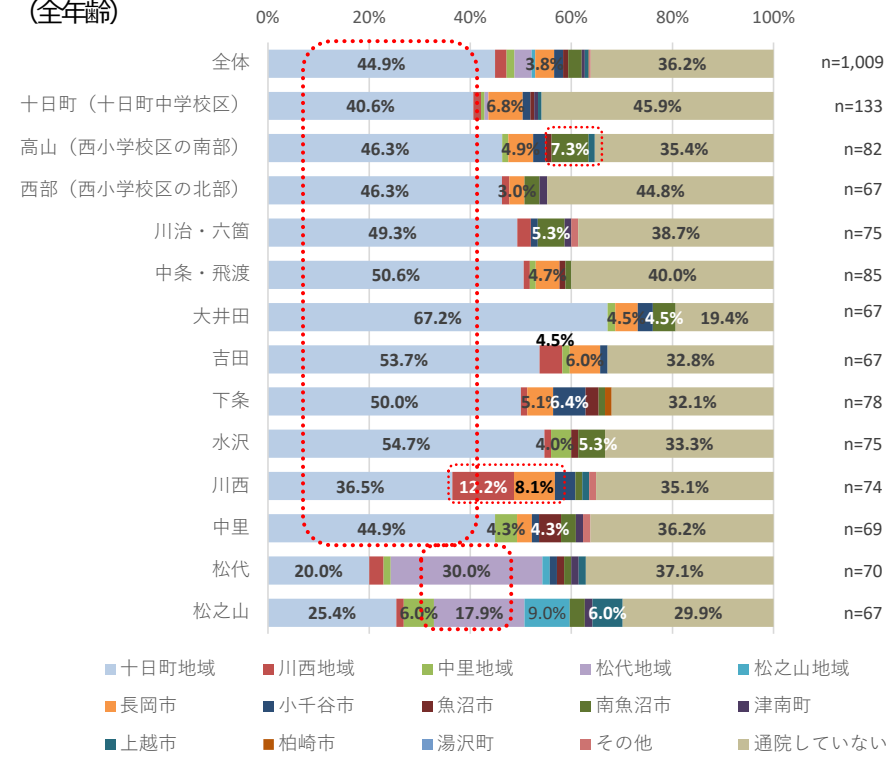


■通院

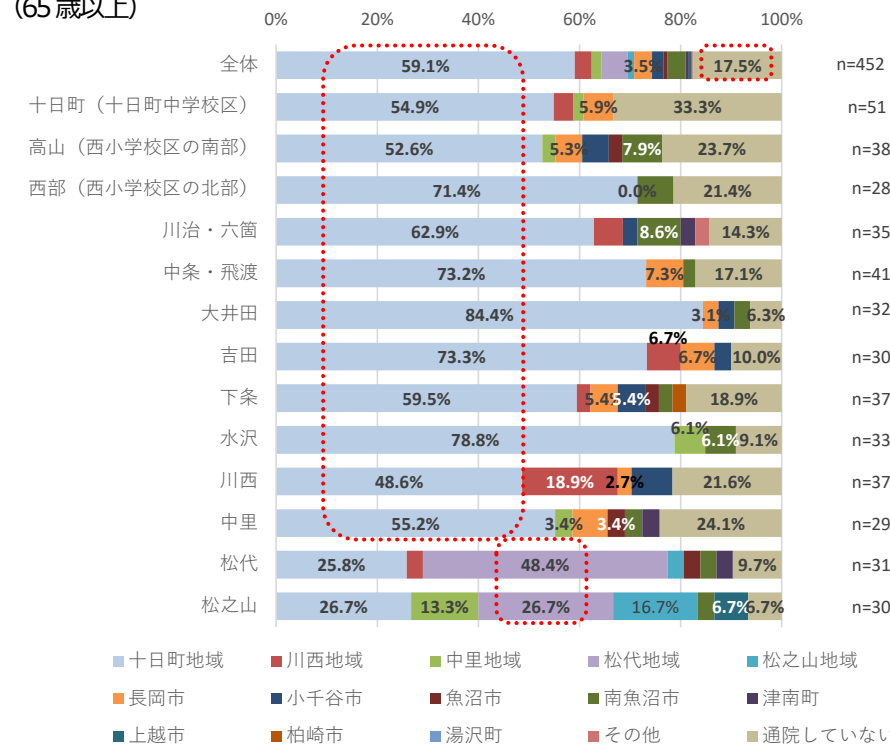
- ・通院先（「通院していない」を除く）の場所としては、松代を除き、「十日町地域」が最も多く、特に大井田では、「十日町地域」が7割近くを占めている。一方、川西では川西地域、松代や松之山では松代地域の割合も高く、松代では最も多い30.0%を占めている。また、市外への通院では南魚沼市や長岡市等への通院がみられ、特に高山では南魚沼市、川西では長岡へ約1割が通院している。
- ・通院の頻度は、その他を除き、「月に数日」が多くみられ、通院目的の頻度は低くなっている。※その他（年に数日、数か月に1回など）
- ・利用交通手段としては、どの地区でも「自家用車（自分で運転）」が6割以上で最も多いものの、「自家用車（送迎）」も若干見られる。
- ・65歳以上の高齢者では、「通院していない」が全体で2割以下に減少、通院先は全体的に「十日町地域」が多いものの、松代や松之山では松代地域の割合が増加。特に高齢者では松代、松之山からは「新潟県立松代病院」といった住まいの地域からアクセスの良い病院へ通院しているものと思われる。

【場所】

(全年齢)

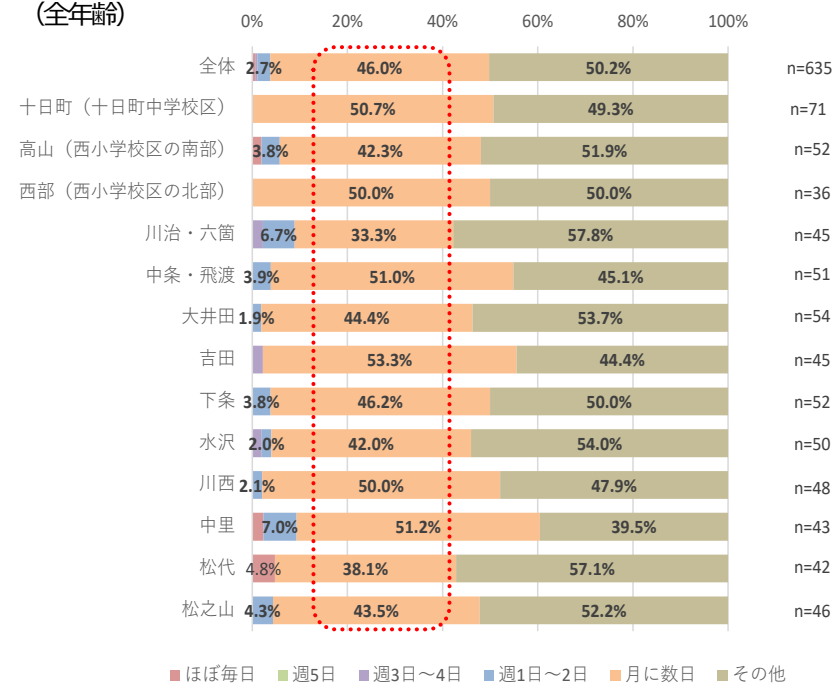


(65歳以上)

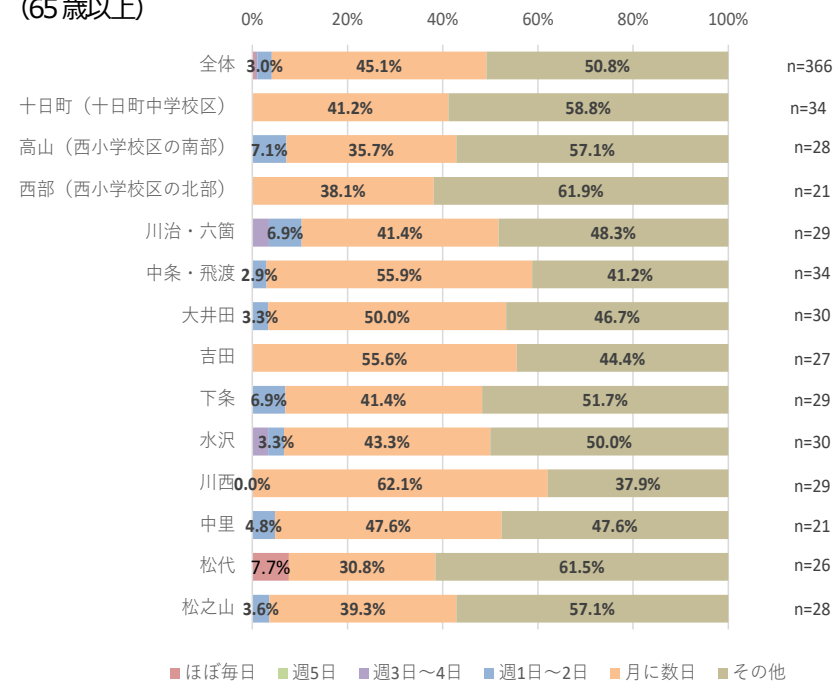


【頻度】

(全年齢)

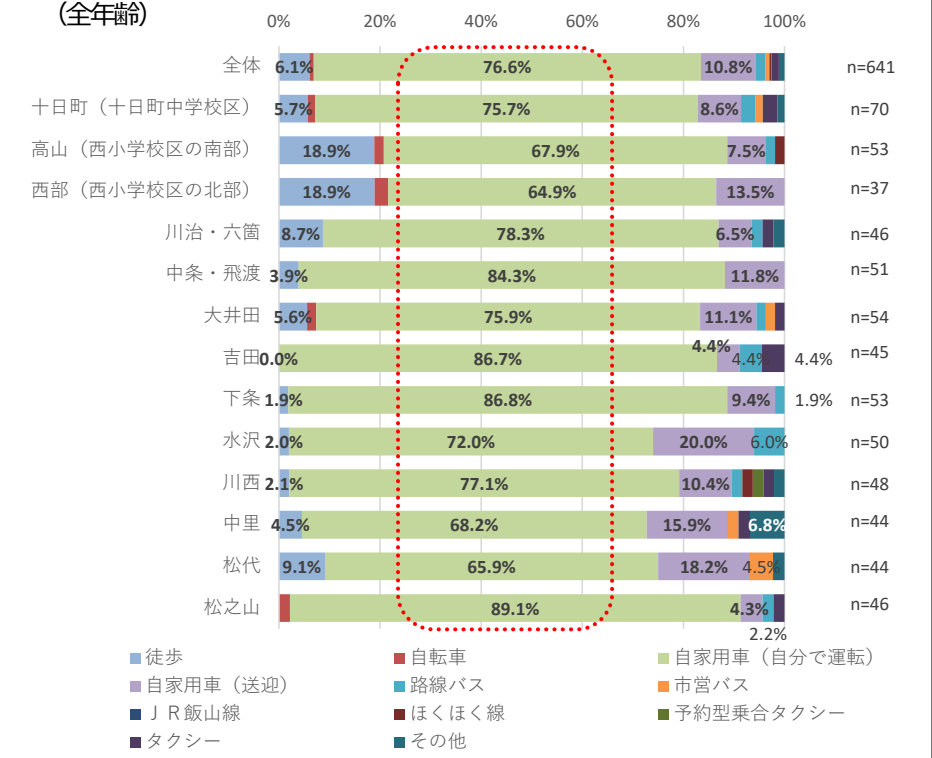


(65歳以上)

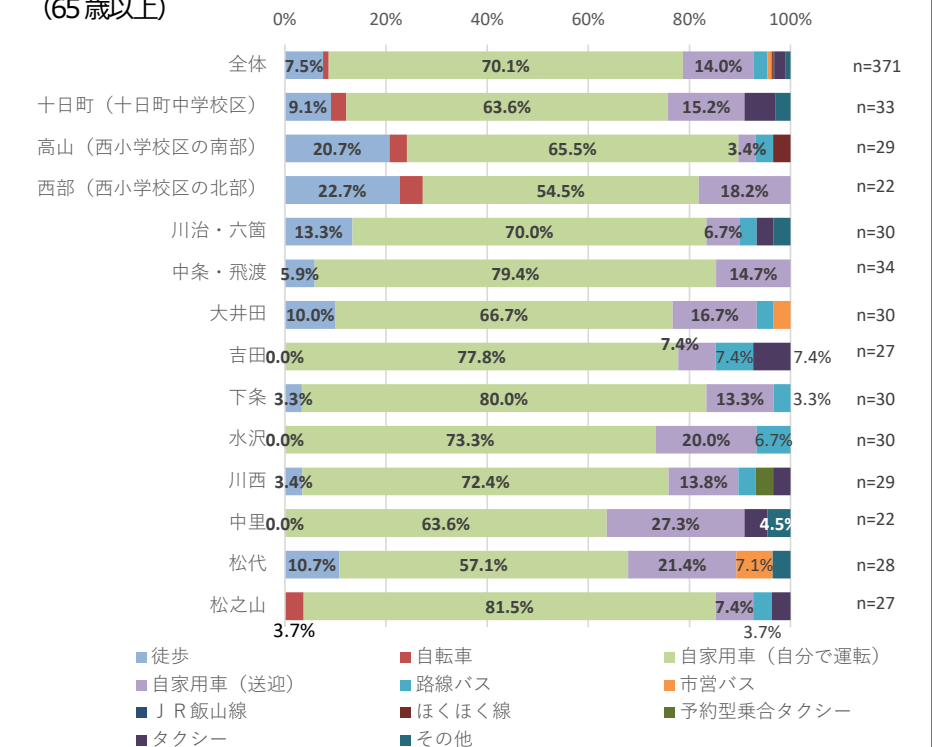


【利用交通手段】

(全年齢)



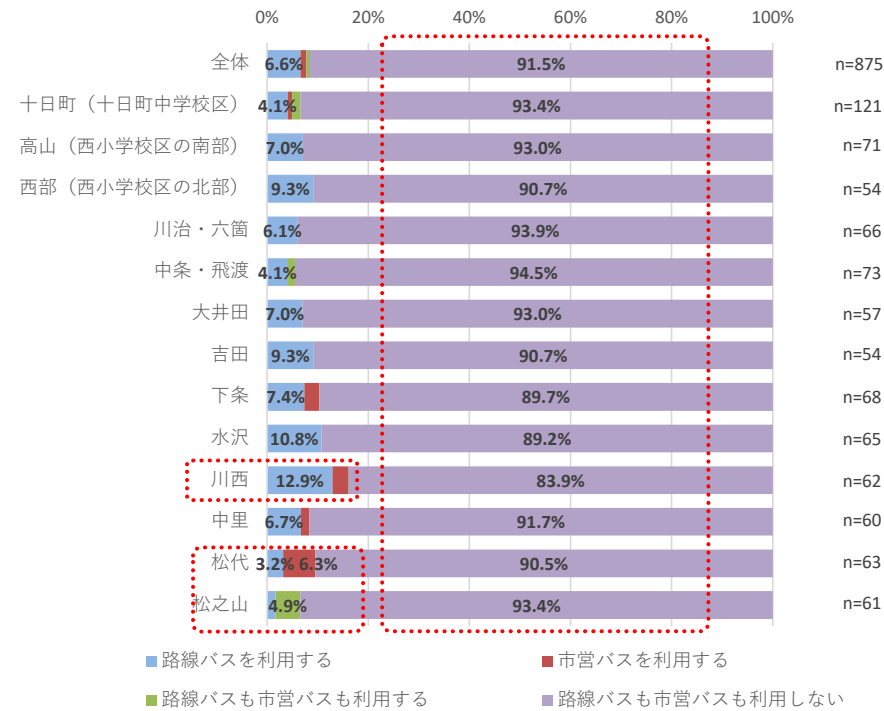
(65歳以上)



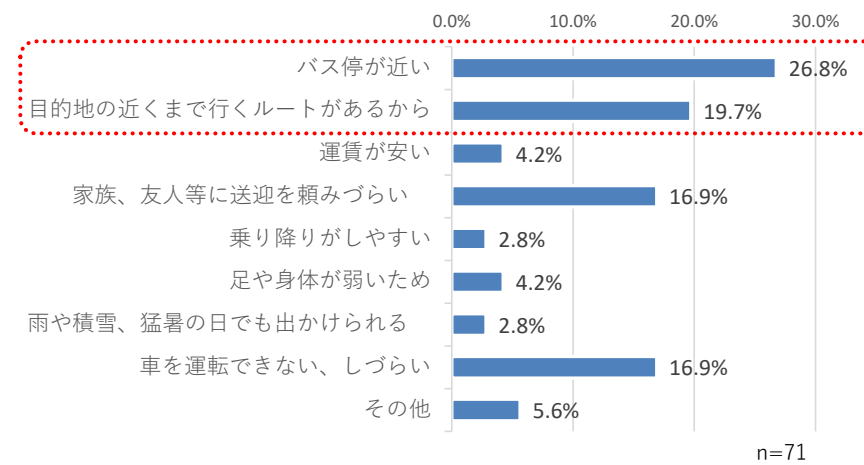
③路線バス、市営バスの利用状況

- ・路線バス、市営バスの利用状況は、「路線バスも市営バスも利用しない」が約9割を占めているものの、川西では「路線バス」が1割以上、松代では「市営バス」、松之山では「路線バスも市営バスも利用する」も僅かにみられる。
- ・利用する理由としては、「バス停が近い」、「目的地まで行くルートがあるから」が多く、利用しない理由としては、「車で自由に移動できる」が79.8%と最も多い。
- ・旧合併市町村では、十日町地域に比べて路線バスや市営バスの利用が多く、日常生活において公共交通の必要性が高いことが伺える。

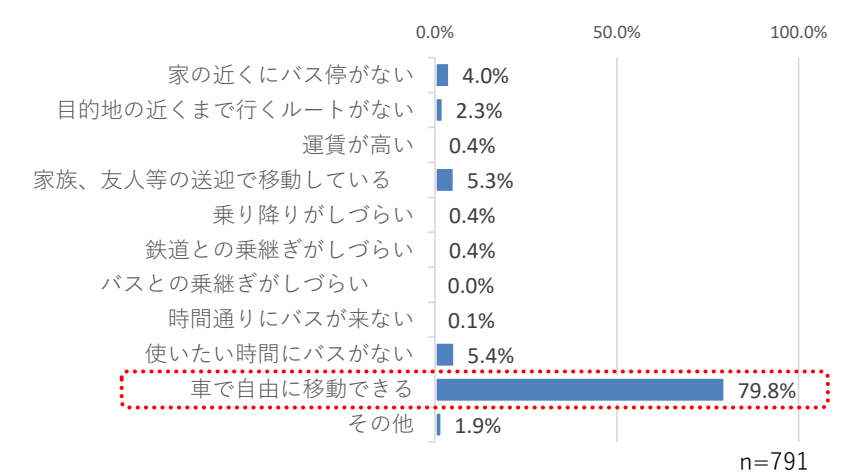
【利用状況】



【利用する理由】



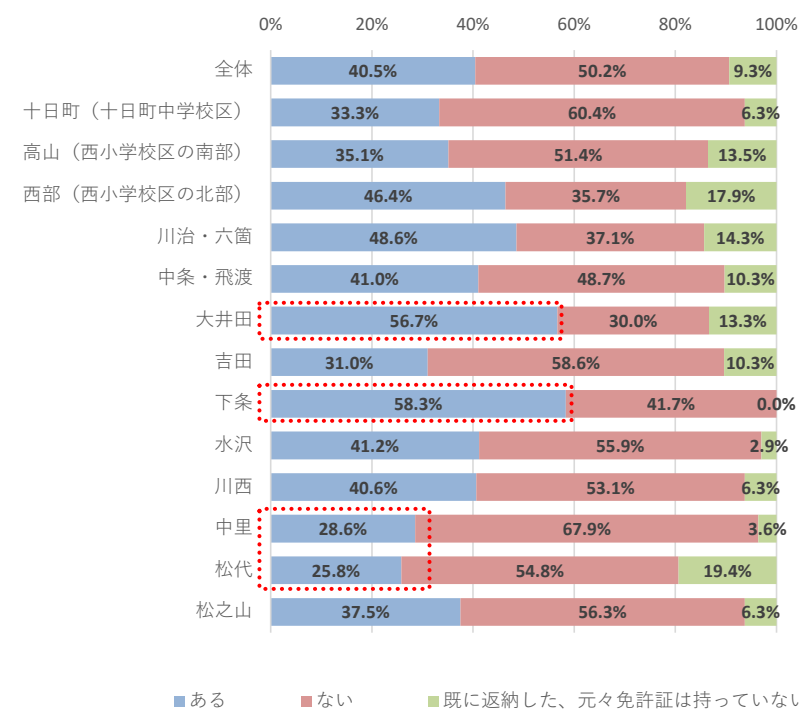
【利用しない理由】



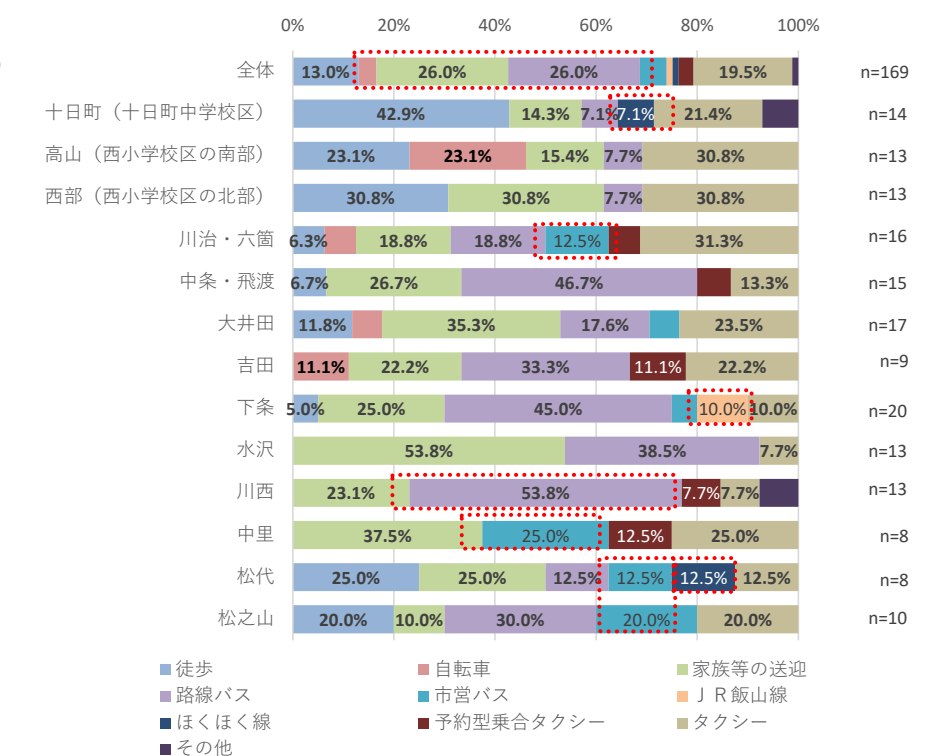
④運転免許証の返納について

- ・運転免許証の返納意志については全体では「ない」が50.2%で半数以上を占めているが、75歳以上では「ない」は4割以下に減少、「ある」が4割以上に増加しており、返納意志が高まっている。
- ・また、地区別では、大井田地区や下条地区では返納意志が5割以上と高くなっているが、中里地区や松代地区では、返納意志が3割以下と低く、地区によって差がみられる。
- ・返納後の利用交通手段としては、全体的には「家族等の送迎」、「路線バス」が多く、特に川西では5割以上。また、十日町地区等の中心部では「徒歩」の割合が高く、川治・六箇、中里、松代、松之山では「市営バス」もみられる。
- ・また鉄軌道では、JR 飯山線を選択したのは下条地区のみ、ほくほく線を選択したのは十日町 (十日町中学校区)・松代のみで沿線地域での利用もみられる。
- ・今後、高齢化の進展とともに免許返納者は増加。今後は返納後の交通手段として利用意向の高い「路線バス」等の公共交通の必要性が高くなるものと思われる。

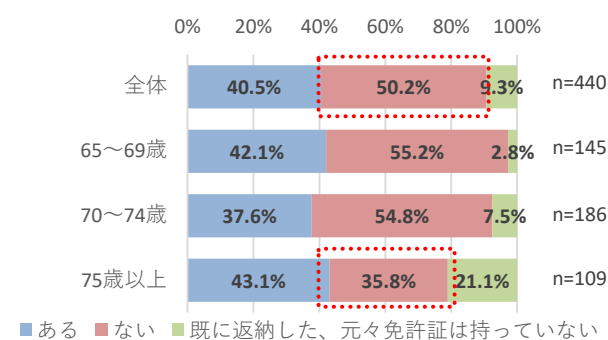
【返納意志】



【返納後の交通手段】



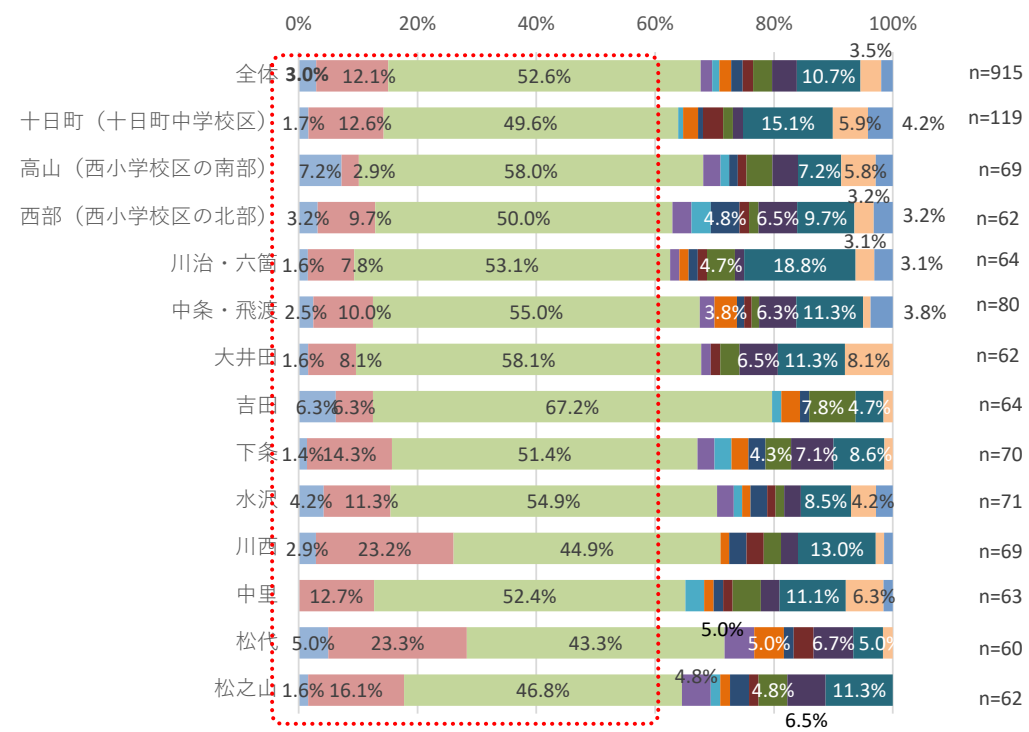
【年齢別 返納意志】



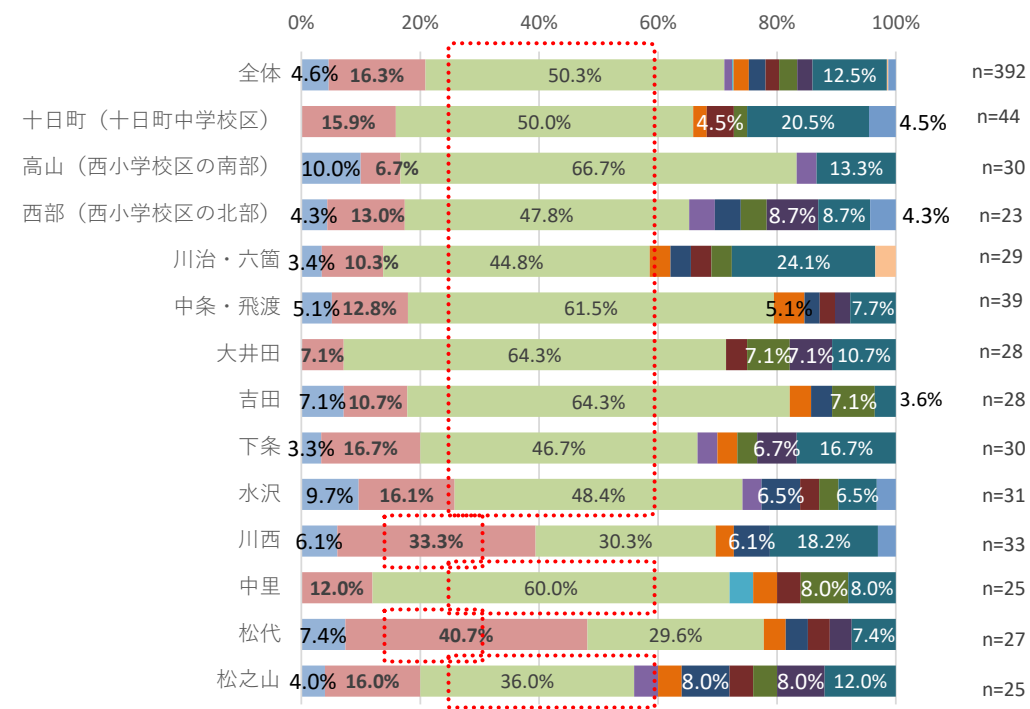
⑤今後の望ましい公共交通

- どの地区でも「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」が最も多く、次いで「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」が多くみられる。
- 65歳以上では、川西と松代では「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」が最も多く、その他の地区では全年齢と同様に「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」が最も多くなっている。
- バス利用状況別では、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、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る。一方で、利用されていない方では「市街地（主要施設など）を周る循環バスを運行してほしい」の割合が高くなっていることから循環バスが利用促進に向けたひとつの要素となる可能性が伺える。

【今後の望ましい公共交通】（全年齢）



（65歳以上）

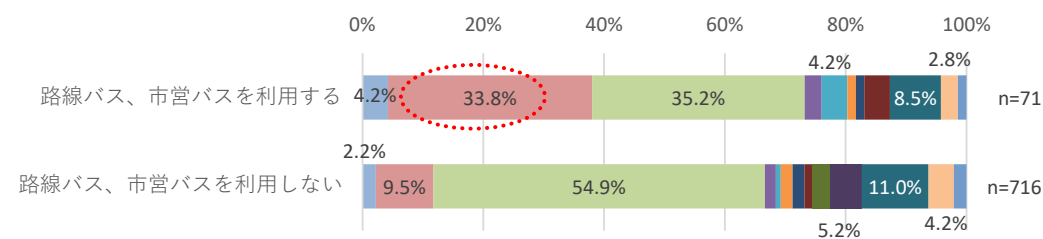


凡例

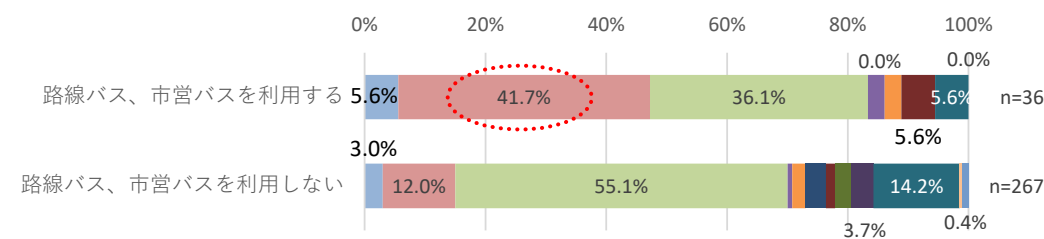
- 現在よりも運行本数は少なくとも構わないので、運賃を下げしてほしい
- 現在よりも運賃を上げて構わないので、1日の運行本数を多くしてほしい
- 自動車を運転できない高齢者や学生に対して、路線バスの運賃補助やタクシー料金助成があるとよい
- 朝の運行本数を多くしてほしい
(日中や夕の運行本数は少なくとも構わない)
- 夕の運行本数を多くしてほしい
(日中や朝の運行本数は少なくとも構わない)
- 日中の運行本数を多くしてほしい
(朝夕の運行本数は少なくとも構わない)
- 毎日運行しなくても良いので、運行日は現在よりも運行本数を多くしてほしい
- 現在よりも運行本数は少なくとも構わないので、目的地まで1つの交通手段で行けるようにしてほしい
- 現在よりも運賃は高くなっても構わないので、目的地まで1つの交通手段で行けるようにしてほしい
- 鉄道と路線バス、路線バス同士など、複数の交通手段を乗り継いでも構わないので、色々な目的地に公共交通で行けるようにしてほしい
- 市街地（主要施設など）を周る循環バスを運行してほしい
- キャッシュレス決済など、支払い時の利便性を高めてほしい
- 現在のバスの走行位置が分かるシステムを入れてほしい

【今後の望ましい公共交通】

（バスの利用状況別）（全年齢）



（65歳以上）



(2) 高校生アンケート

1) 調査の実施概要

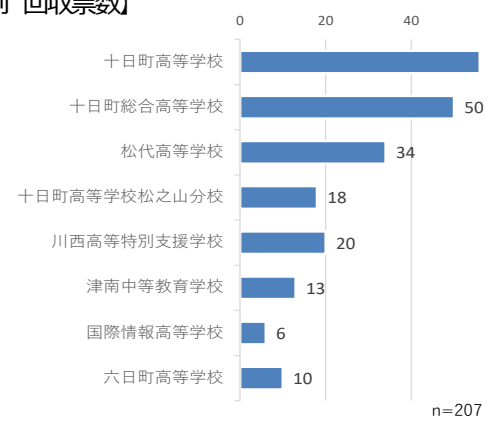
項目	内容
調査目的	・一般市民アンケート調査と並行して、「通学」で利用することが想定される「高校生」を対象に通学利用における公共交通の利用状況、問題点・ニーズ等について把握するため、アンケート調査を実施。
調査方法	・WEBアンケート（一部 調査票の直接配布・直接回収）
調査対象	・十日町市内の高校及び十日町市在住の高校生の通う周辺市町村の高校 【市内】十日町高等学校、十日町総合高等学校、松代高等学校 十日町高等学校松之山分校、川西高等特別支援学校 【市外】津南中等教育学校、国際情報高等学校、六日町高等学校
調査項目	・回答者の基本属性 ・普段の移動状況（通学時等） ・公共交通の利用状況 ・今後の市内の公共交通
調査時期	・令和4年11月
回収状況	・回収数：207票

2) 調査結果

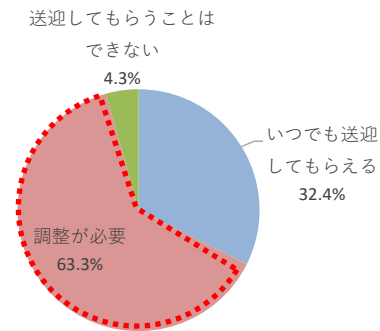
①回答者の基本属性

- ・家族等による送迎については、「調整が必要」が63.3%で最も多く、「送迎してもらうことはできない」は僅か4.3%。
- ・住まい（地区）は、全体では「十日町（十日町中学校区）」が最も多い。
- ・松代高等学校では「上越市」、十日町高等学校松之山分校では「津南町」といった十日町市外からの通学も若干みられる。

【高校別 回収票数】



【家族等による送迎】



【高校別 住まい（地区）】

	十日町市以外														回答数 n				
	十日町 (十日町中 学校区)	高山 (西小 学校区 の南 部)	西部 (西小 学校区 の北 部)	川治・ 六箇	中条・ 飛渡	大井田	吉田	下条	水沢	川西	中里	松代	松之山	津南町		上越市	南魚沼 市	六日町	小千谷 市
全体	19.3%	3.4%	5.8%	6.8%	3.9%	1.9%	1.0%	4.3%	5.8%	5.8%	8.2%	5.8%	2.4%	8.2%	6.3%	6.8%	3.4%	1.0%	207
十日町高等学校	12.5%	8.9%	7.1%	7.1%	1.8%	1.8%	0.0%	5.4%	5.4%	7.1%	3.6%	5.4%	0.0%	5.4%	7.1%	14.3%	3.6%	3.6%	56
十日町総合高等学校	24.0%	0.0%	0.0%	2.0%	4.0%	0.0%	0.0%	10.0%	8.0%	4.0%	8.0%	6.0%	0.0%	10.0%	6.0%	12.0%	6.0%	0.0%	50
松代高等学校	29.4%	0.0%	2.9%	2.9%	5.9%	0.0%	0.0%	0.0%	8.8%	5.9%	8.8%	8.8%	0.0%	2.9%	17.6%	0.0%	5.9%	0.0%	34
十日町高等学校松之山分校	11.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	11.1%	5.6%	16.7%	5.6%	22.2%	27.8%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	18
川西高等特別支援学校	10.0%	10.0%	0.0%	30.0%	10.0%	0.0%	5.0%	5.0%	0.0%	0.0%	5.0%	5.0%	0.0%	15.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	20
津南中等教育学校	23.1%	0.0%	0.0%	7.7%	7.7%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	15.4%	38.5%	7.7%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	13
国際情報高等学校	33.3%	0.0%	33.3%	16.7%	0.0%	0.0%	16.7%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	6
六日町高等学校	20.0%	0.0%	50.0%	0.0%	0.0%	30.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	10

②普段の状況

■通学時

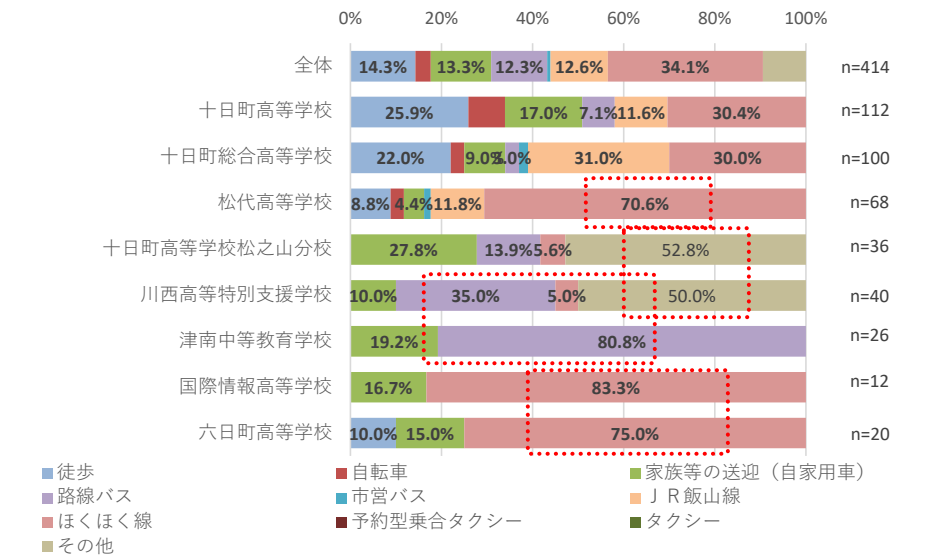
- ・晴れまたは曇りの日の主な交通手段としては、まつだい駅に近い松代高等学校や市外の国際情報高等学校、六日町高等学校では、「ほくほく線」の利用が多く、川西高等特別支援学校、津南中等教育学校では「路線バス」の利用が多くみられる。なお、松之山分校では「その他（スクールバス）」、川西高等特別支援学校では「その他（NPO送迎バス）」が最も多い。

- ・雨や雪の日の主な交通手段では、十日町市内の高校では、晴れまたは曇りの日に比べて、「自転車」が減り「家族等の送迎」が若干増えている高校がみられる。

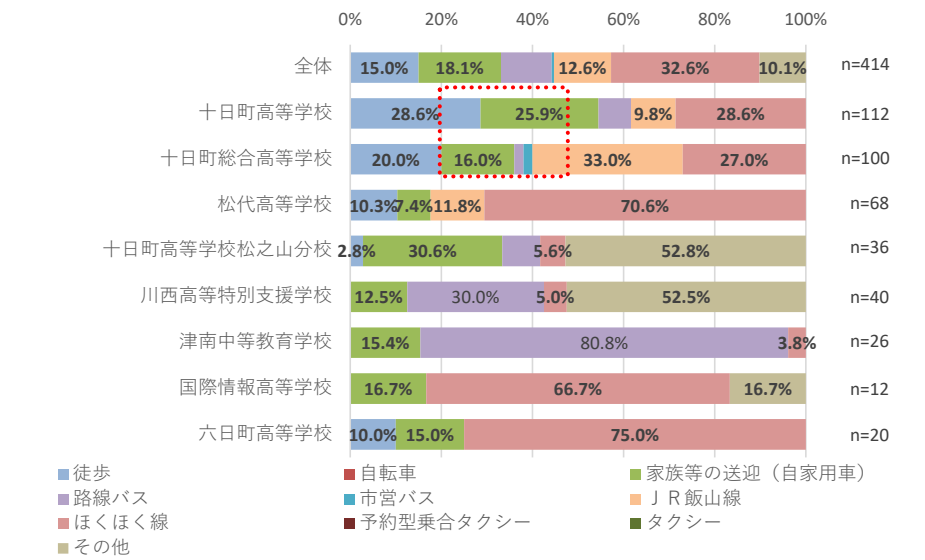
- ・通学時に困っていることについては、「特に困っていることはない」が最も多いものの、「利用できる路線バス・市営バスが無い（不便）」などの指摘も若干みられる。

- ・学校によって、交通手段が異なるものの、一般市民アンケートに比べて公共交通の利用は非常に多く、自動車を運転できない高校生にとって公共交通は重要な交通手段となっている。

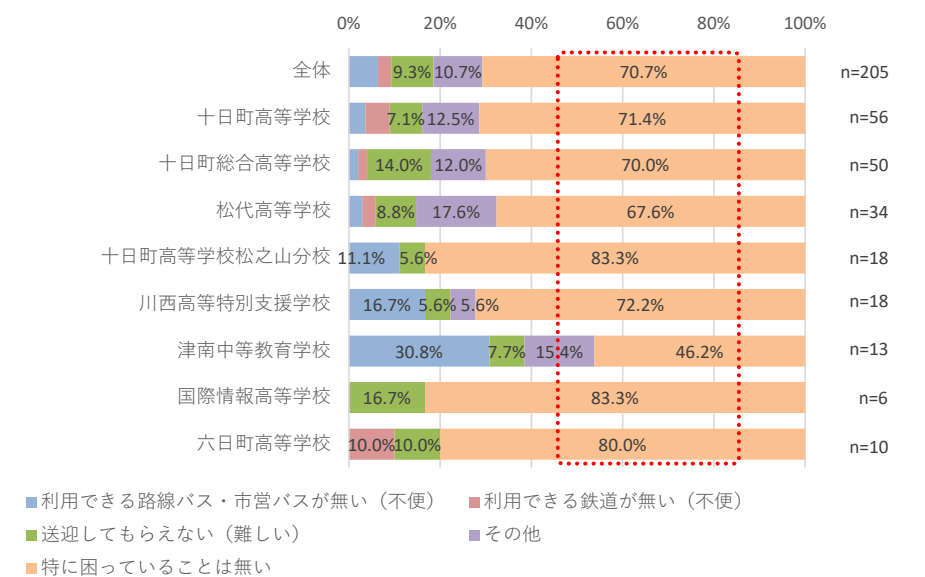
【晴れまたは曇りの日の通学手段】



【雨や雪の日の通学手段】



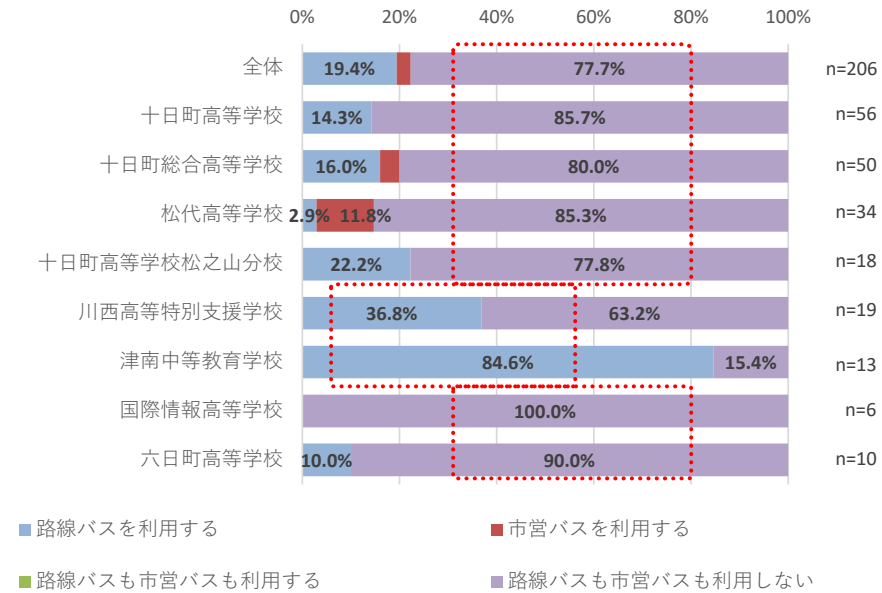
【通学時の移動で困っていること】



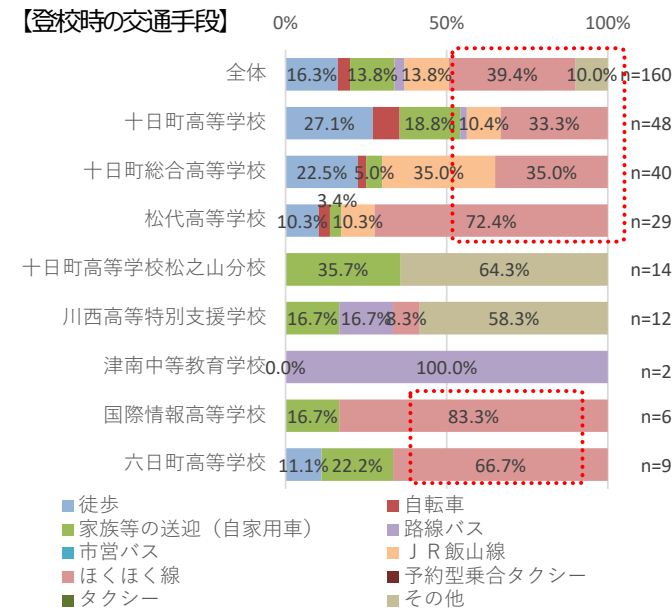
③路線バス、市営バスの利用状況

- ・路線バス、市営バスの利用状況は、「路線バスも市営バスも利用しない」が7割以上を占めている高校が多いものの、川西高等特別支援学校では36.8%、津南中等教育学校では84.6%が「路線バスを利用する」と回答している。
- ・利用する理由としては、「バス停が近い」、「目的地まで行くルートがあるから」が多くみられる。
- ・利用しない理由としては、「家族等の送迎で移動している」が最も多くみられる。
- ・「路線バスも市営バスも利用しない」方は、ほくほく線を利用している方が多く、バスと鉄道を比較して利用しやすい交通手段を選択して利用していることが伺える。

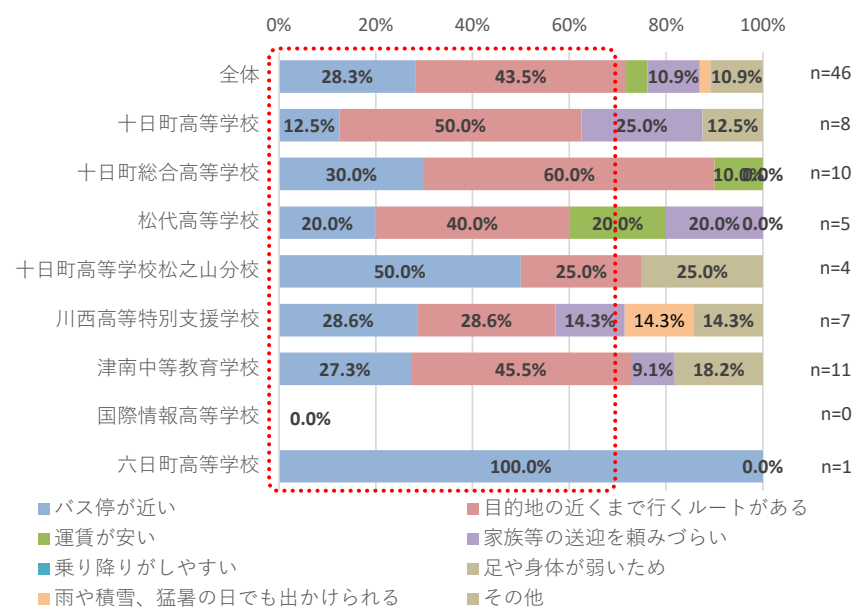
【利用状況】



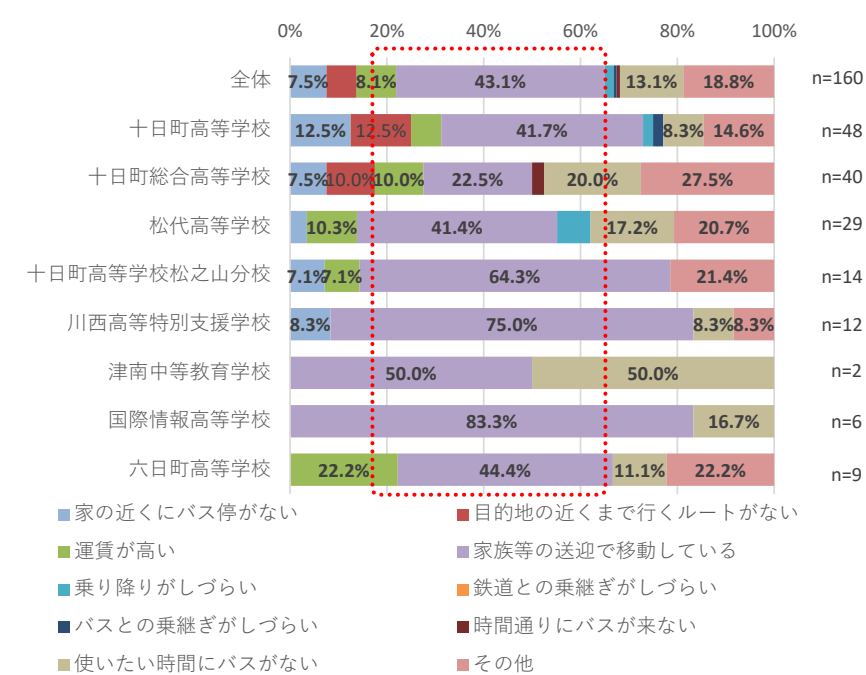
路線バス、市営バスを利用しない



【利用する理由】



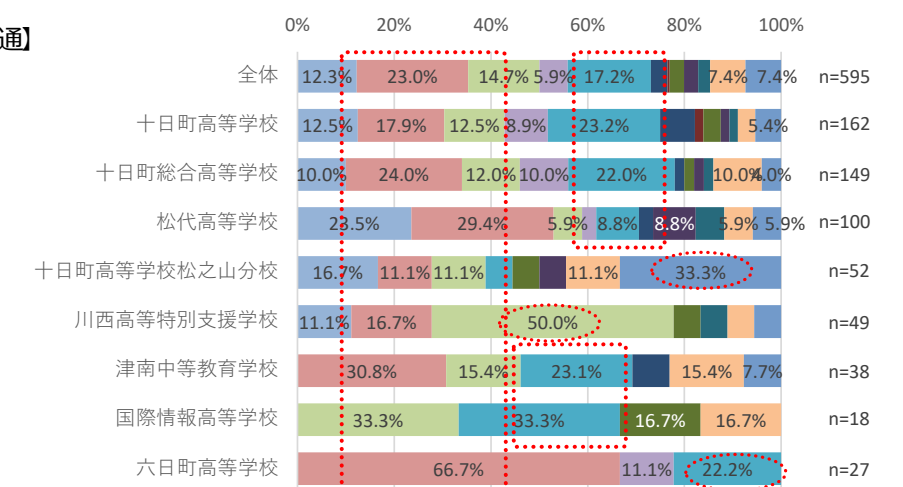
【利用しない理由】



④今後の望ましい公共交通

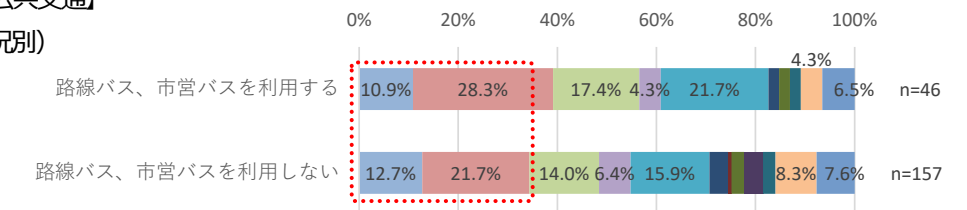
- ・「現在よりも運賃を上げて構わないので、1日の運行本数を多くしてほしい」「夕の運行本数を多くしてほしい（日中や朝の運行本数は少なくなっても構わない）」が多くみられる高校が多い。
- ・川西高等特別支援学校では「自動車を運転できない高齢者や学生に対して、路線バスの運賃補助やタクシー料金助成があるとよい」が多く、十日町高等学校松之山分校では、「現在のバスの走行位置が分かるシステムを入れてほしい」が多くみられる。
- ・川西高等特別支援学校では学校の特性上、交通弱者への助成を望む傾向がみられるが、バスの利用状況別でみると「バスを利用していない」に比べて、「バスを利用している」方が、運賃よりも運行本数等のサービス向上を望む傾向が伺える。

【今後の望ましい公共交通】



【今後の望ましい公共交通】

(バスの利用状況別)



(3) 利用者アンケート

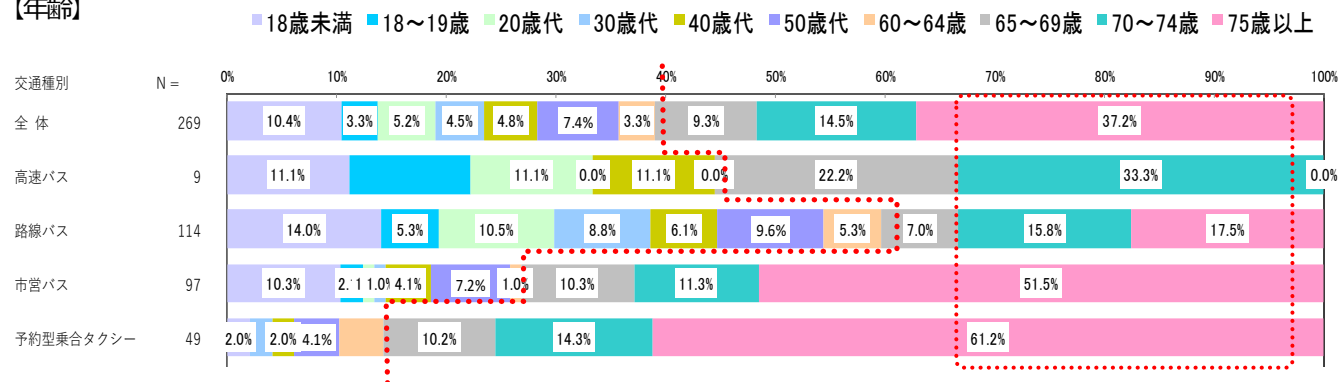
1) 調査の実施概要

項目	内容
調査目的	・利用実態の把握を行うため、路線バス、市営バス、予約型乗合タクシー等の利用者に対してアンケート調査を行い、利用路線の満足度等についてアンケートを実施する。
調査方法	・主要バス停での聞き取り調査
調査対象	・十日町市内を運行する以下の路線 高速バス、路線バス、市営バス、予約型乗合タクシー
調査項目	・回答者の属性 ・利用目的、利用頻度、利用理由 ・満足度、今後の市内の公共交通
調査時期	・路線バス：令和4年11月25日（金） ・その他：令和4年11月9日（水）～令和5年1月17日（火）※左記機関の数日
回収状況	高速バス：9票、路線バス：118票、市営バス：97票、予約型乗合タクシー：49票

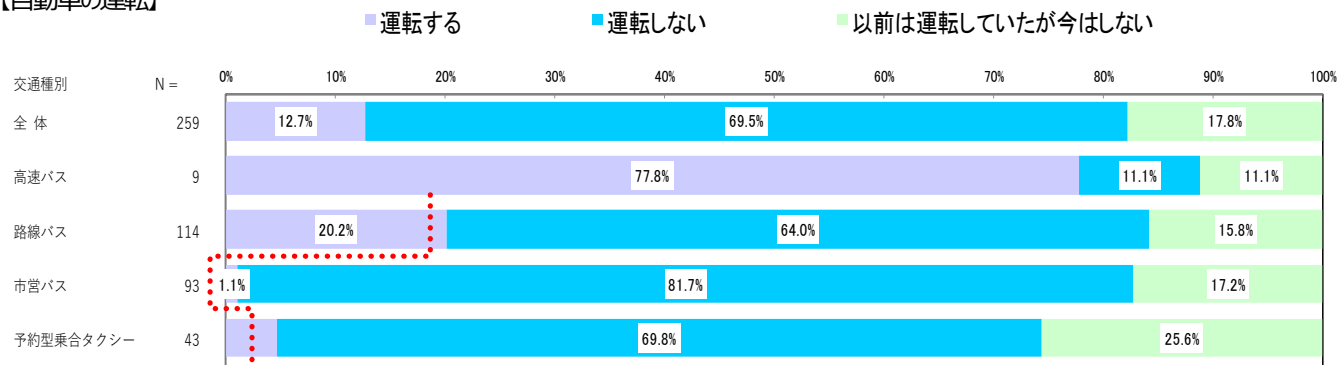
①回答者の基本属性

- ・年齢については、高速バスを除き「75歳以上」が最も多く、特に市営バス、予約型乗合タクシーでは「75歳以上」が5割以上を占めており、65歳以上の高齢者が7割以上を占めている。
- ・自動車の運転状況を見ると、高速バスでは「運転する」が77.8%で最も多いものの、その他の交通手段では、「運転しない」が最も多く、「以前は運転していたが、今はしない」を含めると路線バスで約8割、市営バス及び予約型乗合タクシーでは9割以上が現在運転をしていない状況となっている。
- ・路線バス、市営バス、予約型乗合タクシーは「現在運転をしない」（できない）方、特に市営バスや予約型乗合タクシーについては、高齢者にとって移動時における貴重な足となっていることが伺える。

【年齢】



【自動車の運転】



(2) 調査結果

②利用状況

■目的

- ・路線バスは「通勤」が最も多く、「通学」と合わせると4割以上となっているが、市営バス、予約型乗合タクシーでは「通院」が最も多く、次いで「買い物」となっている。
- ・高速バスで最も多い「その他」は仕事関連、予約型乗合タクシーの「その他」はワクチン接種。

■利用頻度

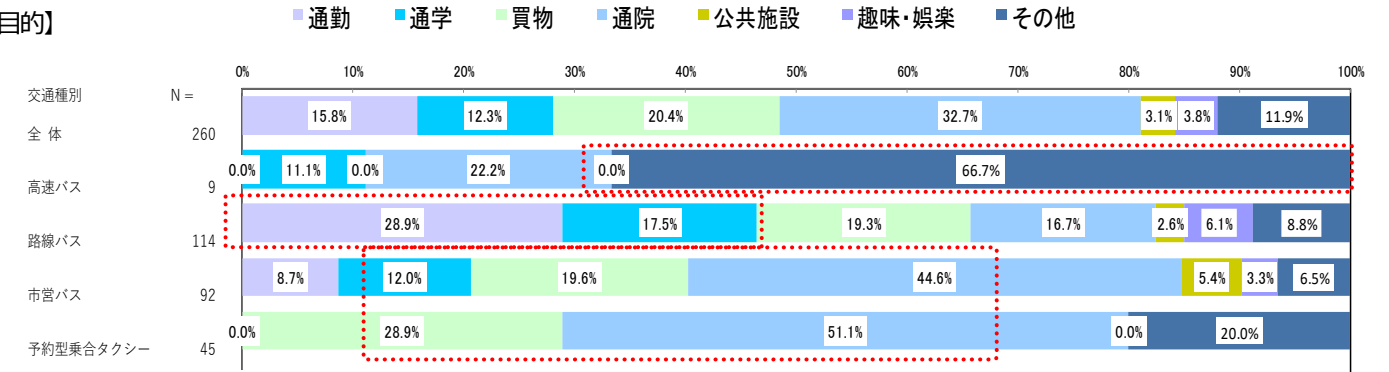
- ・路線バスでは「週5日」「月に数日」が最も多く、市営バス、予約型乗合タクシーでは「月に数日」が最も多い。

■利用の理由

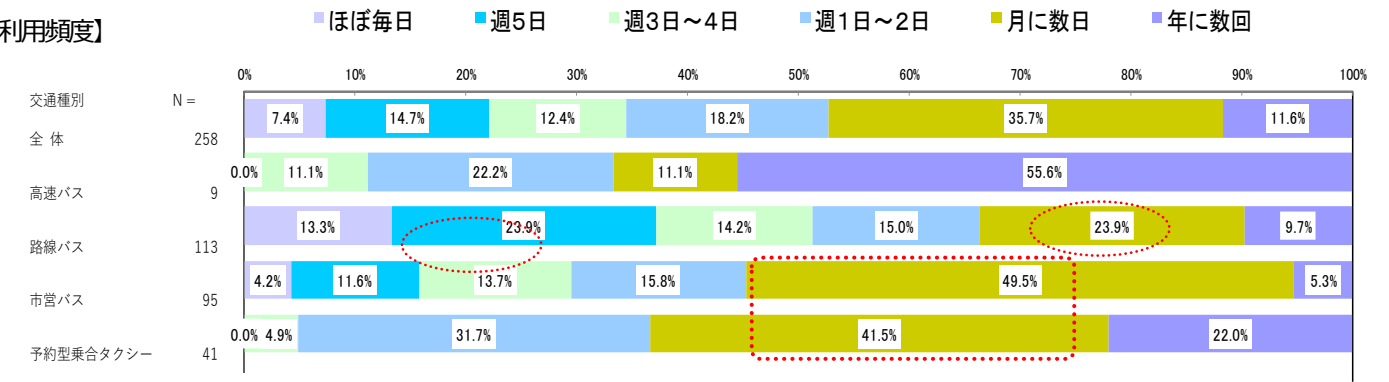
- ・路線バスでは「バス停が近い」、市営バス及び予約型乗合タクシーでは「車を運転できない、しづらい」が多い。

- ・市営バスや予約型乗合タクシーは、路線バスに比べて利用頻度は少ないものの、「通院」や「買い物」目的に利用されており、「車を運転できない、しづらい」方にとっては、生活を維持する上で必要な交通手段となっている。

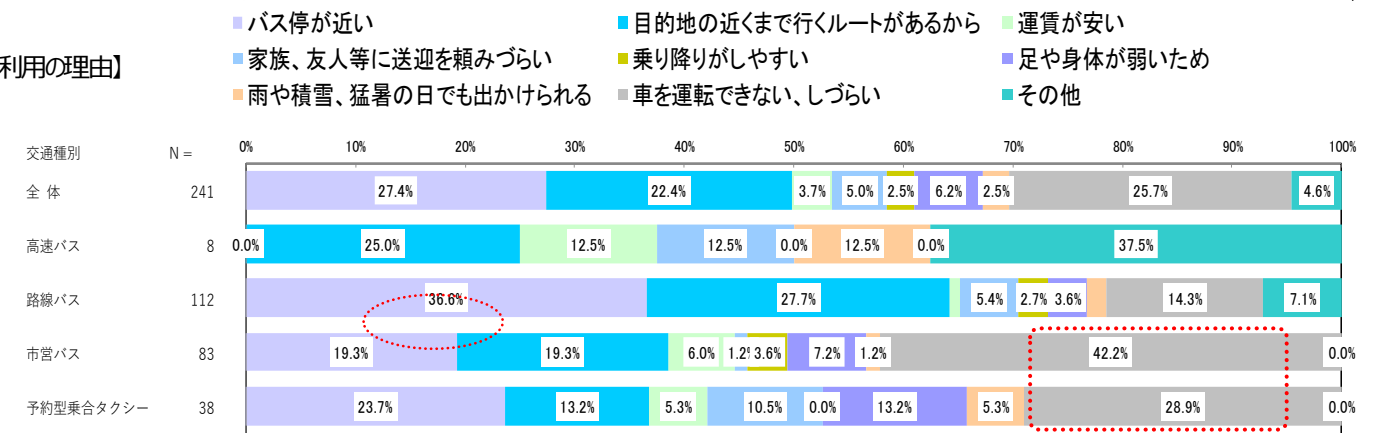
【目的】



【利用頻度】



【利用の理由】



③満足度

- 項目で最も満足度が高いのは「運賃」、最も低いのは「運行便数」。
- 交通種別では市営バスと予約型乗合タクシーが比較的満足度が高く、路線バスや高速バスの満足度が低い。特に高速バスと路線バスでは「運行便数」が低くなっている。
- 市営バス、予約型乗合タクシーでは「運賃」の満足度が最も高く、「乗り継ぎ」と「運行便数」の満足度が低い。
- 路線バスと高速バスの「運行便数」の満足度が低い理由としては、運行本数が少ないことが全路線であげられている。満足度の向上にあたっては、利用状況や収支、他の交通種別との並走なども踏まえた上で、増便の必要性、可能性について検討する必要があるものと思われる。

【満足度評価の方法】

各公共交通に対する8項目の設問について、アンケートの回答「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点として集計し平均値を比較。

【満足度】

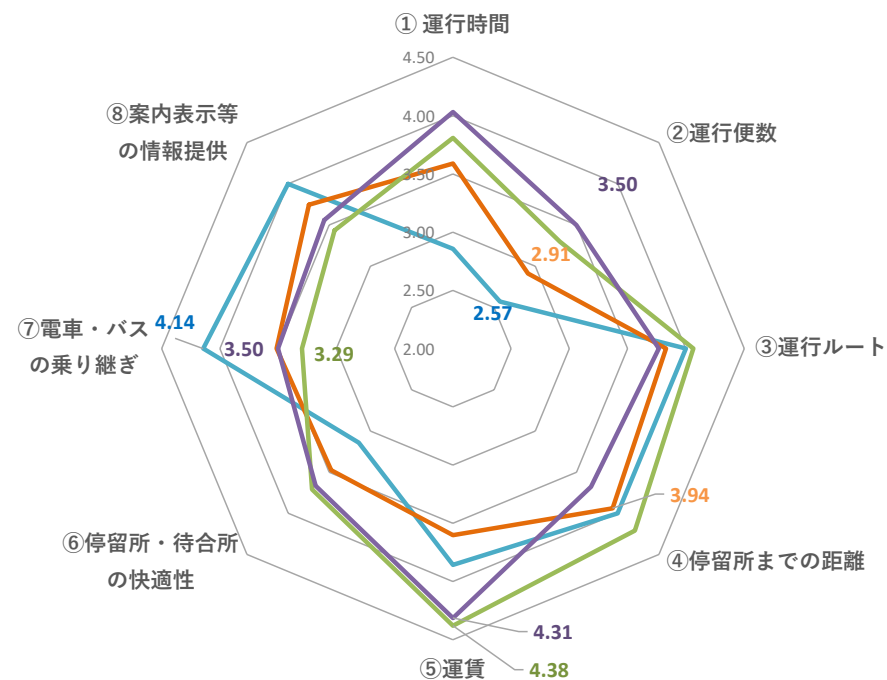
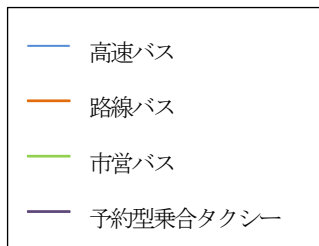
種別	項目	① 運行時間	② 運行便数	③ 運行ルート	④ 停留所までの距離	⑤ 運賃	⑥ 停留所・待合所の快適性	⑦ 電車・バスの乗り継ぎ	⑧ 案内表示等の情報提供	平均
高速バス		2.86	2.57	4.00	4.00	3.86	3.14	4.14	4.00	3.57
路線バス		3.59	2.91	3.83	3.94	3.60	3.48	3.51	3.75	3.58
市営バス		3.81	3.30	4.06	4.21	4.38	3.71	3.29	3.44	3.77
予約型乗合タクシー		4.03	3.50	3.77	3.68	4.31	3.67	3.50	3.56	3.75
平均		3.57	3.07	3.92	3.96	4.04	3.50	3.61	3.69	

青: 種別別 満足度の高い項目

赤: 種別別 満足度の低い項目

【不満の理由】

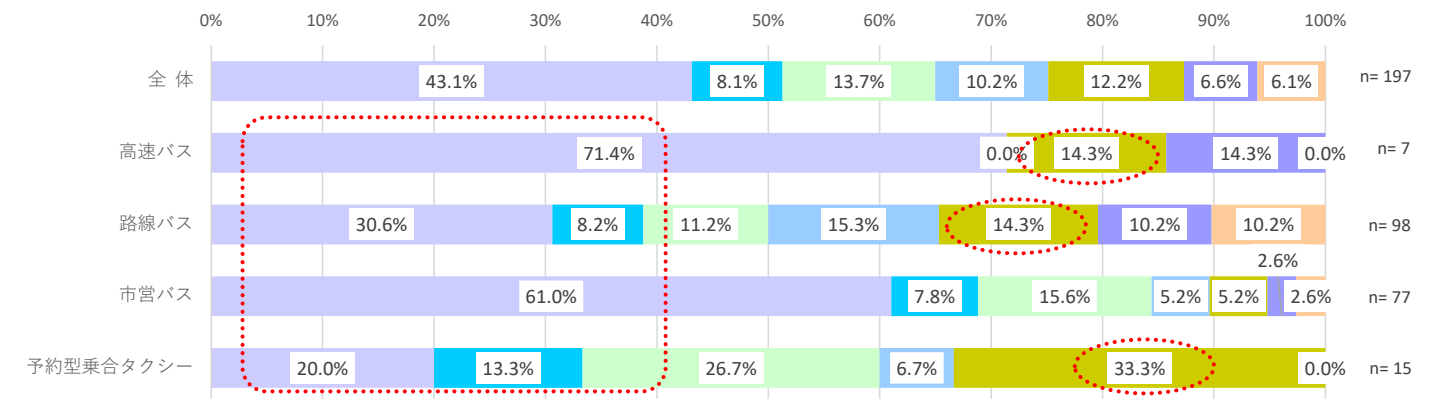
- 高速バス: 便数が少ない(1日2往復) ことに関する理由が多く、朝夕の増便、小千谷、長岡経由ルートの要望もみられる。
- 路線バス: 全路線で運行便数が少ないことに対する不満が多く、十日町車庫前=中里=津南 線では土日の増便要望もある。その他には停留所の上屋(特に冬場) 整備、市営バスとの乗り継ぎなど。
- 市営バス: 中里、松代、松之山では本数が少ないこと、川西、松之山では越後交通との乗り継ぎが不便と感じている。
- 予約型乗合タクシー: 十日町地域では増便の要望、川西地域などでは停留所の増加、十日町(八箇線) では、冬場の待合所などを要望。
- その他の意見: 市内循環バスやバス停近くでの荷物受け渡し所の設置、交通系ICカードが使えない等



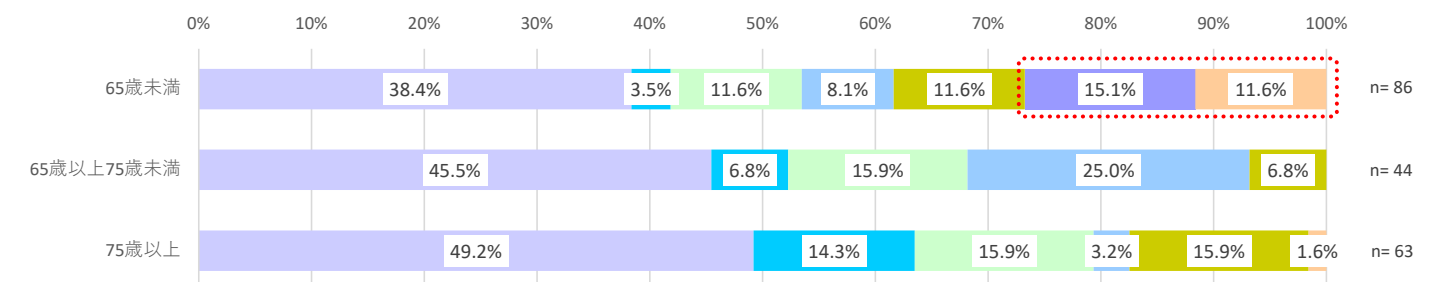
④今後必要な公共交通サービス

- 高速バス、路線バス、市営バスでは「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」が最も多い。
- 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」が最も多く、路線バスや高速バスにおいても上位になっている。
- 年齢が高くなるほど、交通弱者への助成を望む意見が多くなっているものの、65歳未満では「キャッシュレス決済など、支払い時の利便性を高めてほしい」「現在のバスの走行位置が分かるシステムを入れてほしい」といった意見もみられ、今後は、交通系ICカード、バスロケーションシステム等の必要性が伺える。

【今後必要な公共交通サービス】



【今後必要な公共交通サービス】年齢別(3区分)



- 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
- 現在よりも運行本数は少なくても構わないので、目的地まで1つの交通手段で行けるようにしてほしい
- 現在よりも運賃は高くなって構わないので、目的地まで1つの交通手段で行けるようにしてほしい
- 鉄道と路線バス、路線バス同士など、複数の交通手段を乗り継いでも構わないので、色々な目的地に公共交通で行けるようにしてほしい
- 市街地(主要施設など)を周る循環バスを運行してほしい
- キャッシュレス決済など、支払い時の利便性を高めてほしい
- 現在のバスの走行位置が分かるシステムを入れてほしい

(4) 関係者ヒアリング

1) 調査の実施概要

表 調査概要

項目	内容
調査目的	・地域公共交通の運行に関わる関係者の視点から、地域公共交通の現状と問題・課題、利用者・市民の声、今後のまちづくり等を把握するため、庁内関係者（都市計画、福祉等）、バスやタクシー等の交通事業者などの地域公共交通の関係者を対象にヒアリング調査を行った。
調査方法	・調査方法は、調査員による訪問聞き取り調査を基本とするが、コロナ感染状況や日程の調整がつかない場合等については、調査票を送付し、メール・電話等による調査とした。
調査対象	・庁内の関係各課、交通事業者、その他（商業・観光・福祉・医療）
主な調査内容	・現状（来訪状況、来訪手段、公共交通の利用状況） ・各分野からみた地域公共交通の問題・課題 ・取り組み、意見・要望 等
調査時期	・令和4年12月～令和5年1月

表 調査実施箇所及び調査実施日

	分野	ヒアリング対象	実施日	備考	
庁内	総合(市営バス等)	企画政策課	令和5年1月6日	訪問による聞き取り調査	
	まちづくり	都市計画課	令和5年1月6日	訪問による聞き取り調査	
	観光	文化観光課	令和5年1月6日	訪問による聞き取り調査	
	福祉	福祉課	令和5年1月6日	訪問による聞き取り調査	
	教育	教育総務課	令和5年1月6日	訪問による聞き取り調査	
	産業	産業政策課	令和5年1月6日	訪問による聞き取り調査	
	医療	地域ケア推進課	令和5年1月6日	訪問による聞き取り調査	
	支所 (市営バス等)	川西支所 地域振興課	川西支所 地域振興課	令和5年1月6日	訪問による聞き取り調査
		中里支所 地域振興課	中里支所 地域振興課	令和5年1月6日	訪問による聞き取り調査
		松代支所 地域振興課	松代支所 地域振興課	令和5年1月6日	訪問による聞き取り調査
		松之山支所 地域振興課	松之山支所 地域振興課	令和5年1月6日	訪問による聞き取り調査
	交通事業者	交通 (路線バス)	越後交通(株)	令和4年12月7日	訪問による聞き取り調査
			南越後観光バス(株)	令和4年12月7日	訪問による聞き取り調査
			東頸バス(株)	令和4年12月7日	訪問による聞き取り調査
交通(予約型乗合タクシー)		明石交通(株)	令和4年12月16日	訪問による聞き取り調査	
交通(タクシー)		(有)東部タクシー	令和4年12月14日	訪問による聞き取り調査	
交通(鉄道)		東日本旅客鉄道(株)	令和5年1月11日	メールによる回答	
	北越急行(株)	令和4年12月29日	メールによる回答		
その他	商業	十日町商工会議所	令和5年2月15日	メールによる回答	
	福祉	社会福祉法人十日町市社会福祉協議会	令和5年1月5日	メールによる回答	
	観光	一般社団法人十日町市観光協会	令和4年12月16日	訪問による聞き取り調査	
	医療	県立十日町病院	令和4年12月14日	訪問による聞き取り調査	

2) 調査結果

【市内】

分野	現状	問題・課題	取り組み、 その他地域公共交通への意見・要望・提案、 計画に位置づけてほしい基本方針、施策・事業等
まちづくり	<ul style="list-style-type: none"> 都市機能誘導区域については中心市街地活性化基本計画の区域を基本とする案とし、居住誘導区域については都市機能誘導区域の周辺を基本とし、公共交通利用圏内、土砂災害警戒区域、浸水想定区域は除外する案として現在検討中。 	<ul style="list-style-type: none"> 現在立地適正化計画を策定中であり、誘導区域外から誘導区域へのアクセス（公共交通）強化が課題である。 	<p><取り組み></p> <ul style="list-style-type: none"> 令和5年度に誘導区域へ誘導するための誘導施策を検討予定。 <p>【立地適正化計画関連】</p> <ul style="list-style-type: none"> 地域公共交通に対して期待していること・求める役割としては誘導区域外から誘導区域へのアクセス（公共交通）強化など。 「市民アンケート」等により意見を収集、整理中。中でも公共交通ネットワークは重要。立地適正化計画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られており、地域公共交通計画と連携して策定を進めていきたい。
観光産業	<p><観光目的バスの運行></p> <ul style="list-style-type: none"> ○芸術祭 <ul style="list-style-type: none"> ・単日ツアーの催行、半日単位ツアーの催行 ○観光全般 <ul style="list-style-type: none"> ・豪雪ライナー、高速バスラッピング <p><施設バスの運行状況></p> <ul style="list-style-type: none"> ・イオン（妻有ショッピングセンター内）による無料シャトルバス運行（毎週火曜日に下条地域から3便） 	<ul style="list-style-type: none"> ○観光 <ul style="list-style-type: none"> ・観光拠点を巡る公共交通（清津峡溪谷トンネル ⇄ 市街地など）が少ないが、繁忙期・閑散期の波があることから、恒常的に公共交通を運行した場合に赤字運行となる可能性が高い。 ・公共交通機関との観光視点の共有が不足。 ・公共の主要拠点（駅等）から観光地へのアクセスについて利便性が低い。 ・別種交通機関の連携・乗換について利便性が低い。 ○産業 <ul style="list-style-type: none"> ・山間地域では交通が不便なため、現状では事業者による食料品や日用雑貨の移動販売による買い物支援。 	<ul style="list-style-type: none"> ○観光 <p><取り組み></p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通拠点（十日町駅）と観光拠点（清津峡、キナーレ等）を結ぶ臨時便の運行（構想の段階） ・サイクルトレイン（関係者間で検討中） <p><意見・要望・提案></p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域に関連する交通事業者間の連携強化（特にバス） ○産業 <p><取り組み></p> <ul style="list-style-type: none"> ・移動販売車の整備支援 ・プレミアム商品券事業において、タクシー会社も利用可 <p><意見・要望・提案></p> <ul style="list-style-type: none"> ・高齢者や障がい者など買い物弱者への対策を要望
福祉医療教育	<ul style="list-style-type: none"> ○福祉 <p>【高齢者】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「高齢者外出支援サービス事業」。公共交通機関を利用して外出することが困難な方を対象に、外出を支援目的でタクシー券を交付。病院・診療所が主な目的地。 <p>【障害者外出支援、移動支援事業】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通費助成事業を実施（継続） ○医療 <ul style="list-style-type: none"> ・当市には5つの地域包括支援センターがあり、電話で相談の上、直接訪問している場合も多いが、交通手段で困ったケースはあまりない様子。 ○教育 <ul style="list-style-type: none"> ・スクールバスの運行状況 <ul style="list-style-type: none"> 小学校：田沢、松代、松之山など13校で実施。 中学校：中里、松代、松之山など10校で実施。 	<ul style="list-style-type: none"> ○福祉 <ul style="list-style-type: none"> ・地域の公共交通が減少、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通う手段がなく、巡回バスがあっても利用しづらい。 ・障がい児については、放課後等デイサービス事業所へ通いたくても、遠方であるとの理由から移動交通手段がなく、利用できないケースがある。 ・市議会から高齢化などによる交通弱者に対する移動手段の検討、工夫、交通費助成や障がい児の移動交通手段確保要望あり。 ○医療 <ul style="list-style-type: none"> ・配食サービスが行き届かない山間地について、公共交通機関の充実及び移動手段のない高齢者への配食事業のサービス拡充が課題である。 ・十日町病院より市営バスの病院駐車場内への乗り入れの要望あり。 ○通学等における地域公共交通の現状・問題課題 <ul style="list-style-type: none"> ・運転手の高齢化、確保困難 ・車両の維持管理経費の増加（冬期は4WDが必要）。 ・今後、学校統合が進むと学区が広がるため、更にスクールバスが必要。 	<ul style="list-style-type: none"> ○医療 <p><今後予定している取り組み></p> <ul style="list-style-type: none"> ・地理的要因や交通手段の有無等を考慮したうえで、訪問診療へのニーズを把握。 <p><意見・要望・提案></p> <ul style="list-style-type: none"> ・十日町看護学校の学生が通学しやすい便の検討。（浦佐、上越方面）

【交通事業者】

分野	地域公共交通の現状等	問題・課題 利用者、市民からの意見等	取り組み その他地域公共交通への意見・要望・提案、 計画に位置づけてほしい基本方針、施策・事業等
市営バス (市内)	<ul style="list-style-type: none"> ・スクール混乗となっている朝の便の利用が多く、特に小中学生がいる最寄りのバス停からの利用が多い。 ・一般の利用者の客層は高齢者が多い。 ・通学以外では、病院前、駅、支所前など医療施設、交通拠点、行政施設への利用が多く、一般の利用の客層は高齢者が多い。 	<ul style="list-style-type: none"> ・運転手の確保、高齢化。 ・中山間地からの乗換・接続が不便。市街地に行くのに支所で乗り換えが必要かつ待ち時間も発生。 ・スクールバス混乗路線では、時刻表の設定に制限があり、路線バス、鉄道との調整は困難。 ・通学を目的とする時間帯以外の乗車率が極端に低い。 ・今後、利用者数の減少により路線バスの廃止や減便が予想されるが、高齢化や運転免許返納者等の生活交通の維持・確保は大きな課題。(市営バスやデマンド等の要望が増加するものと想定) 	<ul style="list-style-type: none"> ・市街地循環バスの運行。 ・バスロケーションシステムの導入。 ・幹線系統補助路線（長岡線、小千谷線、津南線）。 ・フィーダー系統補助路線（路線バス魚沼基幹病院線、仮称：市営バス吉田線、その他市営バス）。 ・行政及び運行事業者により、役割や取組・地域の輸送資源の活用について連携を図る。
鉄道	<ul style="list-style-type: none"> ・十日町駅の乗降が多く、十日町高等学校、十日町総合高等学校に通学する学生で越後田沢駅や津南駅などからの通学が多い。 ・通学利用の学生年齢層が多いほか、十日町病院など高齢者層等の通院利用もみられる。 ・他にはビジネス利用、観光利用者等。 	<ul style="list-style-type: none"> ・雪害の多い地域のため、冬期は列車を運休して除雪作業を実施しなければならない。 ・少子化の影響で通学利用者が減少。また、コロナウイルスの影響でビジネス利用も減少。(WEB上での打合せ等が多くなり、今後の復調は見込めない) <p><利用者からの意見・要望></p> <ul style="list-style-type: none"> ・十日町駅でS u i c aでの利用。 ・六日町駅で乗り換えがなく越後湯沢駅までの直通運転。 ・快速列車の各駅停車化 等 	<ul style="list-style-type: none"> ・イベント列車、企画乗車券による利用客増へ向けた取り組み。 ・県内での鉄道イベント等のSNS発信による利用者拡大。 ・越後湯沢駅への直通運転と上越新幹線との接続の利便性を考慮したダイヤ作成の継続。 ・自社イベントの拡充。 ・ホームページや駅掲示等を活用した沿線イベント情報の提供。 ・全列車の各駅停車化に向けた検討。
路線バス	<ul style="list-style-type: none"> ・中学校、高校等の通学利用が多く、通勤もみられる路線もある。 ・まつだい駅では、通学時における鉄道-バスの乗り換えによる利用もあり。休日では駅-観光地などの利用もみられる。 ・一般の方では通院、買い物等の年配者が多い。 ・J R 飯山線と並走したバス路線（十日町車庫前-中里-津南線）では現行の運行便数が多く、日中の1便あたりの利用人員が少ない。但し、冬期など鉄道運休時では利用が増加。 ・沿線人口の減少に伴い、利用が極めて少ない路線（十日町-高島-鉢線）もある。 	<ul style="list-style-type: none"> ・運転士不足・高齢化。 ・通学利用も、家族による送迎が多くなり年々減少傾向。 ・バリアフリー対応に改修した停留所がない。 ・利用者の減少（減収）に加え、燃料費の高騰、車両の維持・修繕などにより厳しい状況。 <p><以下、利用者からの意見></p> <ul style="list-style-type: none"> ・実証運行中の魚沼基幹病院直通バスについては「乗り換えなしで行けるので便利になった」等の意見。 ・十日町市役所やクロスステーション駐車場のパークアンドライド活用の意見あり。 ・クロスステーション前のバス停に上屋（屋根）設置の要望。 等 	<ul style="list-style-type: none"> ・運転士募集の継続。 ・運転士不足・減少による運行便数等の見直し。 ・幹線を除き車両のダウンサイズ小型化。 ・ランニングコストの削減。 ・路線バスと乗合タクシー等の重複運行、レールと並走するバス路線など、鉄道と併せた地域公共交通の見直しが必要。
（一般タクシー含む） 予約型乗合タクシー	<p><予約型乗合タクシー></p> <ul style="list-style-type: none"> ・タクシー会社3社で週ごとにローテーションを組んで、持ち回りで運行。受付は各タクシー会社の担当エリア毎に対応。 ・予約は1日1便あるかないか。朝の通院が多く、行きは朝を、帰りは買い物も踏まえて予約のパターン。(通院：十日町病院⇒買い物：L I O N、原信等)。 ・バス路線が無い美佐島線の利用が多い(1日3便程度) ・停留所を増やしたことにより八箇線の利用が増加(1.5倍程度増) ・病院は十日町病院が多く、帰りに買い物(L I O N、原信等)利用。 <p><一般タクシー></p> <ul style="list-style-type: none"> ・市街地では、観光関連の利用は無く、郊外から中心部への利用。 ・中山間地では、営業エリアの人口が少ないため観光関連が約8割で、基本的には「まつだい駅」を拠点とした利用が多い。 ・主な観光地としては柵田、美人林など。 	<p><予約型乗合タクシー></p> <ul style="list-style-type: none"> ・運転士不足・高齢化。 ・越後交通(バス)の看板(バス停)を利用させてもらっているが、タクシー用の専用の看板があるとわかりやすい。 ・十日町病院の場合、敷地内までいけないため、利用者は不便を感じている。 ・ドア to ドアでの要望あり(できるだけ近くに来て欲しいため) <p><一般タクシー></p> <ul style="list-style-type: none"> ・コロナの影響により外出を控え、タクシー利用者が減少して困っている一方で、これまで24時間営業しなければいけなかったものが、利用が少ないのであれば深夜の営業は止めるなどの効率的な対応が可能となった。 	<p><予約型乗合タクシーにおける要望></p> <ul style="list-style-type: none"> ・停留所における予約型乗合タクシーの専用看板を設置してもらえればありがたい。 ・公共交通マップについては、文字を大きくしてシンプルなものにできれば。(字が小さくて見づらい) ・便数の増加、毎日運行など。

【その他】

分野	現状等（移動状況）	問題・課題 利用者、市民からの意見等	取り組み その他地域公共交通への意見・要望・提案、 計画に位置づけてほしい基本方針、施策・事業等
商業	<ul style="list-style-type: none"> 路線バスの運行が少なく、中心商店街と駅や病院、郊外の大型店等のショッピングセンターを結び周遊する路線がないため、バス利用者は少ない。 (主な大型店舗：妻有ショッピングセンター、十日町ショッピングセンター、リオンドール十日町店、シルクモール) 下島のイオンが、無料シャトルバスを運行。1本あたり15名程度の利用。高齢者の利用が多い。 	<ul style="list-style-type: none"> 中心市街地の商店街は、徒歩で回遊するには距離が長すぎる。また、県立十日町病院など医療機関との接続も悪く、来訪者の利便性が損なわれている。 「利用したくても、バスの本数が少なく利用しづらい」との声。 	<ul style="list-style-type: none"> 高齢者等の利便性を考慮すると、中心市街地を回遊する公共交通があると、今後更に進む高齢化への対応としても有効と考える。
福祉	<ul style="list-style-type: none"> 高齢者・障がい者の移動状況としては、市から受託している施設では広範囲の地域の高齢者が利用しているが、専用のバスが運行されているため不便はない。 集落を超えて集まる事業として、市の受託事業である生きがい通所支援サービス（介護予防）があるが、社協の大型の乗用車で送迎。 	<ul style="list-style-type: none"> 地域福祉活動計画策定のための地域の懇談会では、買い物等の移動時の不便さの声が多かった。（予約型乗合タクシー等では十分ではない） 高齢者の足の確保は十分ではないと考えており、特に買い物難民対策にあっては、店舗に高齢者を乗せていくのではなく、移動販売車の充実が必要と考える。 高齢者・障がい者からの意見・要望としては、停留所まで遠いので玄関や家の近くまで来てくれると助かるという声が多い。 	<ul style="list-style-type: none"> 今後の取り組みとして、生きがいディサービス事業を実施している場所に移動販売車から出向いてもらうことで、売る側も買い手側も喜んでもらえるのではないかと検討中。
観光	<ul style="list-style-type: none"> 大地の芸術祭開始時におけるセレクトバスを運行しており、客層は、東京など関東圏（東京約5割）からの利用が多く、年代としては50代、30代、40代の順に多い。 来訪の多い観光地は清津峡だが、十日町からは不便。越後湯沢から出ているバスを利用しており、十日町市には寄らないようである。 	<ul style="list-style-type: none"> バスでのアクセスについて問合せが多い施設は、清津峡、光の館、絵本と木の実の美術館、星と森の詩美術館の他、イオン方面や川西方面も問合せあり。 生活上で需要のあるバスルートと、観光客の需要が一致しない。運行時間も同様。 市営バスもしくは乗合バスになったルートも、以前は比較的、観光案内をするルートだった。（特に芸術祭開催年では、二ッ屋や八幡方面の作品へ路線バスで行けないかとの問い合わせあり） 主要観光スポットである清津峡への交通手段が不便。 郊外にある芸術祭の作品を鑑賞するための移動手段がない。 「千年の湯」・「光の館」も観光客に人気の施設であるがバスの本数が少なく困っている。 	<ul style="list-style-type: none"> 市営バスを観光客も利用しやすいように、乗り継ぎや土日祝日運行を検討して頂きたい。
医療	<ul style="list-style-type: none"> 1日当たりの来院数：400人程度。直近（今年）日平均で416人、去年で412人。 通院される方は、ほとんどが十日町市内。若干、津南町からの通院で、他の圏域はあまり考えられない。 病院の交通手段は、ほとんどが自動車。（高齢者の方が多く、家族の送迎。もしくは、自分で運転）あとは、ほくほく線を利用される方や、自宅や十日町駅からタクシーも若干みられる。 	<ul style="list-style-type: none"> 高齢者、車を運転できない方（交通不便者）に対して、どういう対応をしているのか。車の無い方の通院や見舞いに、どのような対応をするかが問題。 今ある交通機関を活用するとしても、関係機関（JR、ほくほく線等の交通事業者）で上手く連携していく必要がある。 診療内容によっては、十日町市以外の通院も必要となるので、圏域外への通院者への配慮も必要（魚沼基幹病院への直通バスなど） 例えば精神科の場合、メンタルケア中条となり、国道沿線にあるので車での移動は便利だが、公共交通での移動は不便。 	<ul style="list-style-type: none"> 大型バスでの乗り入れは厳しいかもしれないが、市営バスなど小型のものは、病院の敷地内への乗り入れ。 乗り継ぎは、高齢者にとっては大変。不便を感じ、難しいのではないかと思います。 駅など交通拠点を中心としたまちづくりに力を入れていただきたい。

3. 地域における問題・課題

地域概況及び各種調査結果からの現状及び問題・課題

○地域現況の整理

【上位関連計画等と本計画の位置づけ整理】

・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交流支援、生活交通の確保による生活環境の充実。

⇒生活交通の確保及び利便性の向上、二次交通の確保

【十日町市の現状整理】

・少子高齢化の進展：本市の人口は2045年には約32,000人まで減少。65歳以上の老年人口割合は39.8%から46.9%まで増加。

・市中心部に、行政施設、商業施設、医療施設が集中。山間部などの集落で生活する人は、生活交通の確保が必要。

・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。

・公共交通利用者は一部の路線を除き、利用者は減少。特に十日町＝高島＝鉢線（十日町車庫前＝小泉・JA吉田店＝高島神社前）などは減少が著しく、年間利用者は千人以下。

⇒少子高齢化の進行、中山間地における生活交通の確保、公共交通利用者の減少

○地域公共交通におけるニーズ等の把握

【市民アンケート】

・利用交通手段：どの目的においても、自家用車（自分で運転）が多い。（7割以上）

・目的地：目的に関係なく「十日町地域」が多い。（4割以上）

・利用状況：路線バス、市営バスの利用状況は1割以下。

・免許返納後の移動手段：「家族等の送迎（26.0%）」「路線バス（26.0%）」、中里、松代、松之山では「市営バス（20～25%）」。

・望ましい公共交通：「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（52.6%）」、「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（12.1%）」「市街地（主要施設など）を周る循環バスを運行してほしい（10.7%）」。但し、バス利用者は利便性向上（運賃をあげても構わないので1日の運行本数を多くしてほしい（33.8%）等）の割合が増加。

【高校生アンケート】

・交通手段：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。

・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%）」「夕の運行本数を多くしてほしい（17.2%）」

⇒少ない公共交通利用者、交通弱者への対応、サービス水準の向上

【利用者アンケート】

・年齢：高速バスを除き「75歳以上」が多い。特に市営バス（51.5%）、予約型乗合タクシー（61.2%）。

・運転：高速バス以外では、8割以上が現在運転をしていない状況。

・目的：路線バスでは「通勤（36.6%）」、市営バス、予約型乗合タクシーでは「通院（3割以上）」が多い。

・満足度：市営バス、予約型乗合タクシーは比較的高く（全て3以上）、高速バス、路線バスは低く、特に路線バスでは、運行本数が少ないことに対する不満（2.91）が多い。冬場では待合所等の要望もある。

・望ましい公共交通：高速バス、路線バス、市営バスでは「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（3割以上）」、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%）」。

⇒公共交通は高齢者にとっての生活交通、交通弱者への対応、市街地循環バス

【事業者ヒアリング】＜主な課題・意見等＞

・立地適正化計画は、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。

・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が不便。（買い物等も同様）

・高齢化や運転免許返納者等の生活交通の維持・確保が課題。（市営バスやデマンド等の要望）

・鉄道は十日町駅の乗降が多く、バス等については、通学の他、病院、駅、支所前など医療施設、交通拠点、行政施設への利用が多く、一般の利用の客層は高齢者。

・交通事業者では運転士不足・高齢化が問題。路線バスと鉄道の並走など地域公共交通の見直しが必要。

・主要観光地へのアクセスが不便。（清津峡、大地の芸術祭等）

・中心市街地の商店街は、徒歩で回遊するには距離が長すぎる。

・診療内容によっては圏域外への通院も必要（魚沼基幹病院への直通バスなど）

⇒まちづくりとの連携、交通弱者への対応、公共交通による観光・産業・医療等とのアクセス向上

地域概況及び各種調査結果からみた方向性

■人口動向、交通需要の変化に合った交通弱者への対応

（人口動向を踏まえ、交通弱者の移動手段の確保という観点から公共交通の見直しが必要）

・今後、2025年まで高齢者は増え続け、市内全域の人口減少、少子高齢化の進行が想定される。特に川西、中里、松代、松之山といった合併前旧市町村など中心部から離れた地域に高齢者は広く点在している。

・路線バス、市営バス、予約型乗合タクシーの利用者は高齢者が多く、公共交通は高齢者にとっての生活交通手段となっている。

■「コンパクト＋ネットワーク」実現に向け、地域間の公共交通軸の形成

（集落と地域拠点をつなぐ生活交通の確保をはかるとともに、十日町駅を中心拠点として各地域を鉄道やバス等で繋ぐコンパクトな都市構造を目指し、まちづくりと連携した公共交通軸の形成が必要）

・市の中心部である十日町駅周辺では、主要な施設や、JR飯山線、北越急行ほくほく線などの鉄軌道も集中している。また、行政施設の各支所などは鉄道沿線に所在している。

・市民アンケートでは、目的に関係なく十日町地域への移動が多くみられる。

・関連計画となる立地適正化計画（策定中）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としている。

■「交通モード」の使い分け効率的・効果的な輸送資源の検討

（今後は、路線毎の利用状況に見合った車両や運行形態、市営バスや乗合タクシー等の他、新交通システムも視野に入れた不便地域の対応等、効果的・効率的な持続可能な輸送資源の検討が必要）

・市内を運行するバス利用者は年々減少し、十日町＝高島＝鉢線など一部の系統では年間利用者が千人以下の路線バスもみられる。

・交通弱者など一部の地域、市民にとって公共交通は、移動における重要な交通手段となっている。

・運転士不足・高齢化など、今後地域公共交通を維持していく上での課題も山積。

■人の移動に対応した広域な公共交通ネットワークの構築

（市外への移動に対応できる広域な公共交通ネットワークとして、JR飯山線、北越急行ほくほく線、新潟～十日町を結ぶ高速バスなど、その他の公共交通の連携強化が必要）

・通勤、通学、買物、通院においては、市内だけではなく津南町や南魚沼市、小千谷市など隣接する周辺市町村への移動が見られる。

・診療内容によっては圏域外への通院も必要。（例：南魚沼市の魚沼基幹病院等）

■市民のニーズに対応した公共交通施策の検討

（持続可能な公共交通の確保をはかるとともに、交通弱者に対する助成やサービス水準の向上など市民のニーズ対応した交通施策の検討が必要）

・自動車を運転できない高齢者や学生など交通弱者に対する助成や公共交通のサービス水準の向上、回遊性の高い市街地循環バスなどの運行が求められている。

■地域資源を活かした回遊性の高い交通ネットワークの再構築

（観光面では誘客促進、回遊性向上に向け持続的な二次交通の確保は必要）

・十日町市は、清津峡や美人林、棚田などの日本の原風景や、大地の芸術祭など優れた地域資源を有するものの、鉄道駅からの二次交通が十分に確保されていない状況。

参考) 方向性を踏まえた施策案イメージ

施策① 交通需要の変化に対応した移手段の確保

①-1 交通需要の変化に対応した移手段の確保

- ・鉄道、路線バス、市営バス、予約型乗合タクシーが相互に補完し、地域から市街地への移手段を確保します。
- ・路線バス、市営バス、予約型乗合タクシーの再編にあたっては、幹線軸と支線軸の考え方に基き、各地域の公共交通に関する課題、需要、移動特性、その路線がもつ役割や経緯などを十分踏まえた上で、交通需要の変化に応じた移手段の確保に向けた再編を図ります。

施策② まちづくりと連携した公共交通軸の形成

②-1 都市計画との連動による取組の展開

- ・中心拠点と各地域を鉄道やバス等で繋ぐコンパクトな都市構造を目指し、市街地に居住や都市機能等を集約する立地適正化計画による取組をはじめとした都市計画分野との連携による、一体的な取組を展開します。

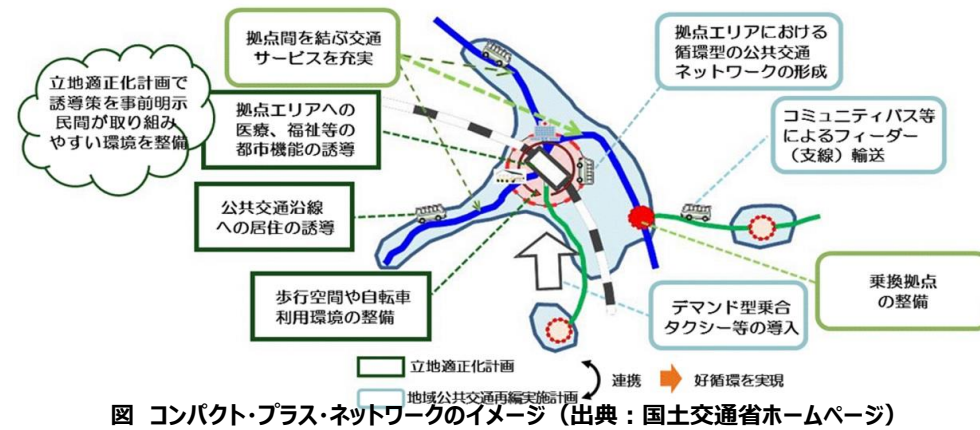


図 コンパクト・プラス・ネットワークのイメージ (出典：国土交通省ホームページ)

施策③ 「交通モード」の使い分け効率的・効果的な輸送資源の検討

③-1 利用状況に見合った車両や運行形態の検討

- ・各路線の利用状況を踏まえ、重複路線の解消、役割の明確化など運行形態の見直しも含めた再編を行い、生活交通の維持・確保をはかります。
- ・新交通システムも視野に入れた不便地域の運行形態について検討します。

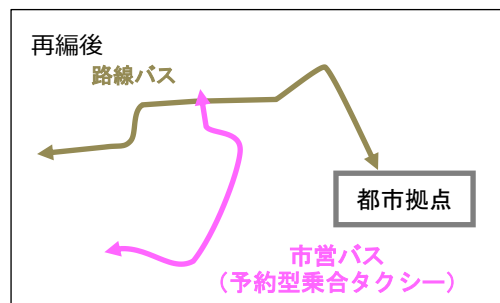
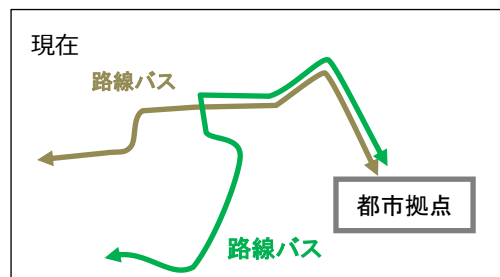


図 再編イメージ

【オンデマンド交通とは】(新交通システム例)
 ○利用者予約に対し、リアルタイムに最適配車を行うシステム
 ・アプリあるいは電話による配車予約で、乗りたい時に希望のポイントまで移動が可能
 【AIの活用】
 ○AIによる最適な運行ルート決定
 ・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するため、乗合をしつつ、概ね希望時間通り移動が可能
 ・リアルタイムな人数分布の統計データとAIにより、移動需要の予測を進め、運行の効率性を高めることが可能
 ○タクシーと路線バスの中間的性質
 ・任意に乗降ポイントを設定できるため、地域内移動を面的にカバー可能
 ・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



図 オンデマンド交通イメージ (出典：国土交通省ホームページ)

施策④ 広域な公共交通ネットワークの構築

④-1 市外施設へのアクセス向上

- ・広域直通バスの運行など、隣接市町村に立地する旅客施設、福祉施設、病院、商業施設、学校等の生活関連施設へのアクセス向上に向けて検討します。

④-2 公共交通機関の連携強化

- ・十日町駅を拠点とし、特に利用が多い時間帯を見極めつつ、鉄道(新幹線・在来線)や広域路線バスの到着時間に合わせて市内のバスのダイヤについて検討を行います。

施策⑤ 市民ニーズに対応したサービス水準の向上

⑤-1 待合環境の改善

- ・バス停などに対して、ベンチや上屋などの設置や街路灯などを設置するとともに、コンビニや商店などの沿道施設を活用した待合環境の確保を進めます。
- ・障がいのある方や高齢者などをはじめとして、誰もが公共交通を利用しやすい環境を確保するため、利用が多い公共交通の拠点や乗降場所(バス停・駅など)を対象として、交通事業者や施設等と連携して、バリアフリー機能の整備を進めます。

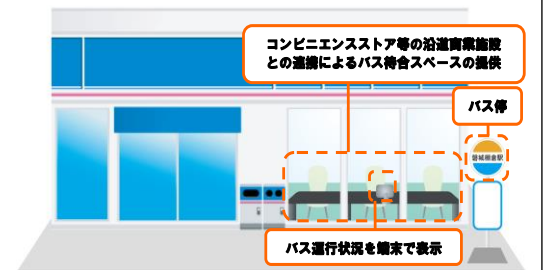


図 コンビニ等の活用イメージ

⑤-2 運行本数の拡大に向けた見直し

- ・市街地において複数の路線が運行する区間では、運行間隔の平準化や、決まった時間での運行ダイヤに揃えるなど、利用者にとってわかりやすいダイヤへの見直しを進めます。

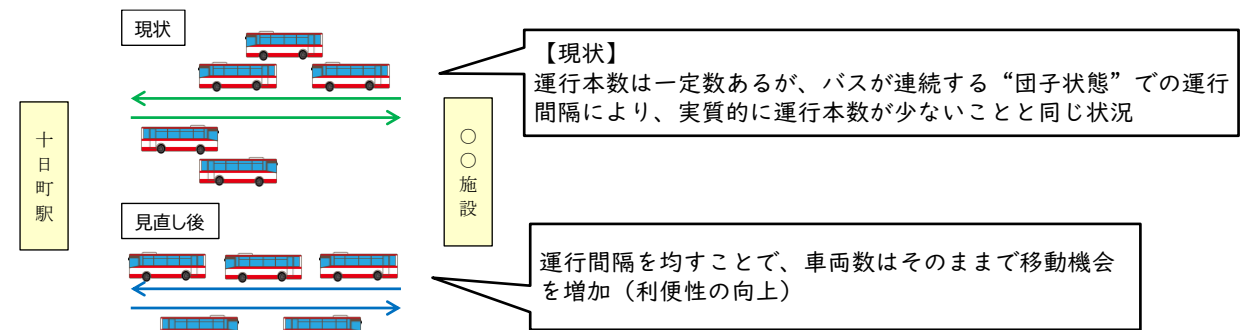


図 運行本数の拡大に向けた見直し例

⑤-3 市街地循環バスの検討

- ・市街地において回遊性の高い市街地循環バスの運行について検討します。

施策⑥ 観光地等への公共交通の確保

⑥-1 観光地等への公共交通の確保

- ・生活交通機能としてだけでなく、国内外からの来訪者ニーズに応えるため、観光施策等と連携し、二次交通の確保などに取り組みます。
- ・路線バス、市営バスによる迂回ルートの設定や停留所の増設の他、タクシー等も有効活用した施策等を検討します。