

津南町地域公共交通計画

津南町地域公共交通協議会

令和 7 年 3 月

(令和 7 年 6 月変更)

[目 次]

1 計画の概要	1
1-1 計画策定の目的及び背景	1
1-2 計画の位置付け	1
1-3 計画対象	1
1-4 計画期間	1
2 地域公共交通を取り巻く現状	2
2-1 地域特性	2
2-2 地域公共交通の現状	19
2-3 各種調査結果の概要	24
2-4 上位・関連計画において公共交通に求められる役割	30
2-5 津南町地域公共交通計画の評価・検証	38
3 津南町の地域公共交通が抱える課題	43
3-1 公共交通を取り巻く現状・問題点	43
4 計画の基本的な方針と目標	45
4-1 基本理念・基本方針	45
4-2 つなん型公共交通ネットワーク構想	47
4-3 既存公共交通における補助制度の活用について	48
5 計画目標達成に向けた施策及び事業	49
5-1 計画の体系について	49
5-2 計画期間中に実施する施策・事業	50
6 計画の進捗管理	58
6-1 計画の進捗を図る評価指標	58
6-2 推進・管理体制	61
7 参考資料	62
7-1 用語集	62
7-2 策定の経緯	65

1 計画の概要

1-1 計画策定の目的及び背景

本町の公共交通は、本町を東西に運行する JR 飯山線と、路線バス十日町＝中里＝津南線が本町の主な商圈となる十日町市にアクセスしており、広域での生活輸送を担うサービスとなっています。町内の移動については、市街地を中心に町南部の居住区域に向けて路線バスと乗合タクシーによる運行が行われています。併せて、これらを補完すべく、町内を運行するスクールバスにおける一般利用者混乗を行っています。

一方で、全国的な社会情勢として人口減少・少子高齢化に伴い、公共交通の利用者数の減少やニーズの変化等が想定されており、これに対応した交通手段の検討が全国的に行われています。また本町同様、主にバス事業における乗務員不足の深刻化や、燃料費の高騰といった問題により、既存交通ネットワークの維持が困難になる地域も増えつつあります。

こうした状況を踏まえ、町行政をはじめとする交通に関わる様々な主体が相互に協力して、本町にとって持続可能かつ有効な公共交通網を形成し、公共交通サービスの維持確保*を図ることを目的として、公共交通政策のマスタープラン*となる「津南町地域公共交通計画*」を策定しました。

1-2 計画の位置付け

本計画は、上位計画の「津南町総合振興計画」や、それに付随する関連計画などとの整合を図るとともに、地域公共交通を取り巻く課題を解決するための、公共交通政策のマスタープランとして策定します。

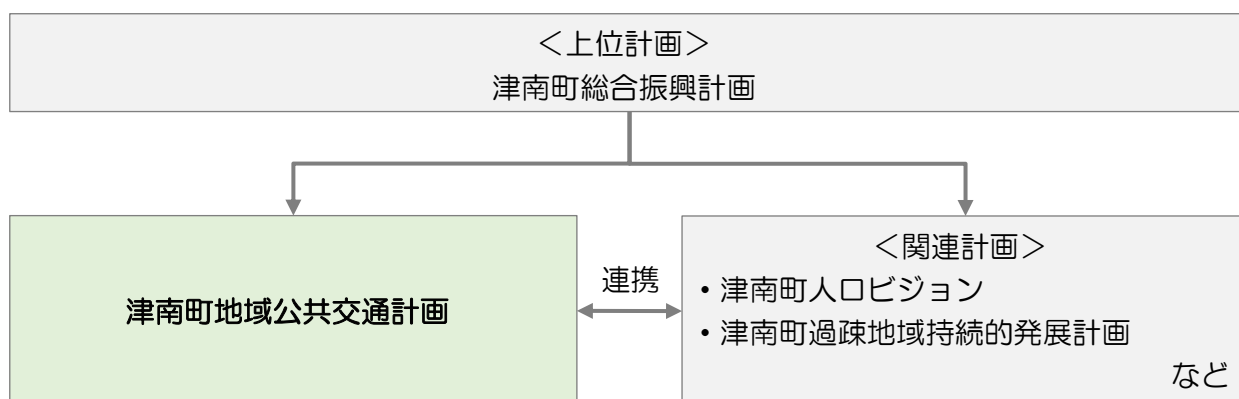


図 計画の位置付け

1-3 計画対象

本計画の区域は、津南町全域とします。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。

1-4 計画期間

計画期間は令和7年度～令和11年度の5年間とします。ただし、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。

2 地域公共交通を取り巻く現状

2-1 地域特性

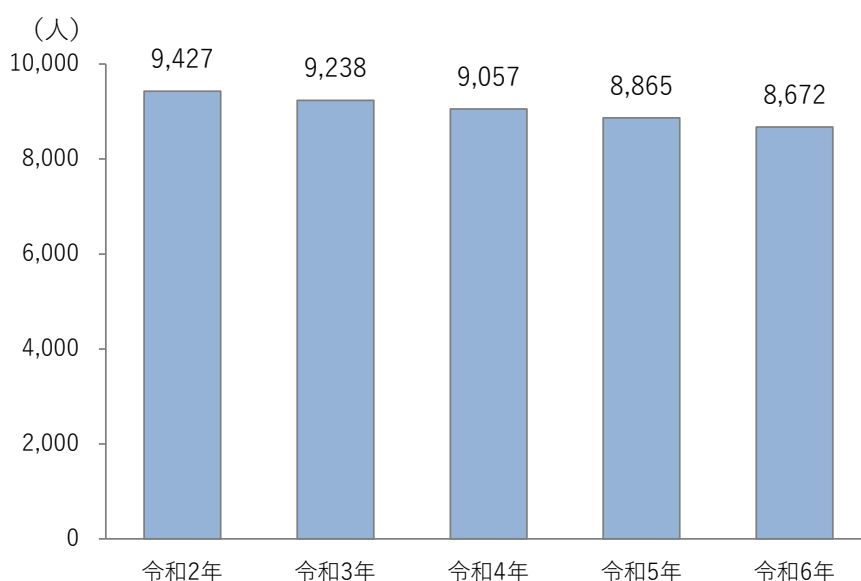
2-1-1 人口動態

(1) 人口推移

本町の人口は、令和 6 年 1 月 1 日現在で約 8,700 人となっています。4 年前の令和 2 年に比べて、約 750 人減少しています。

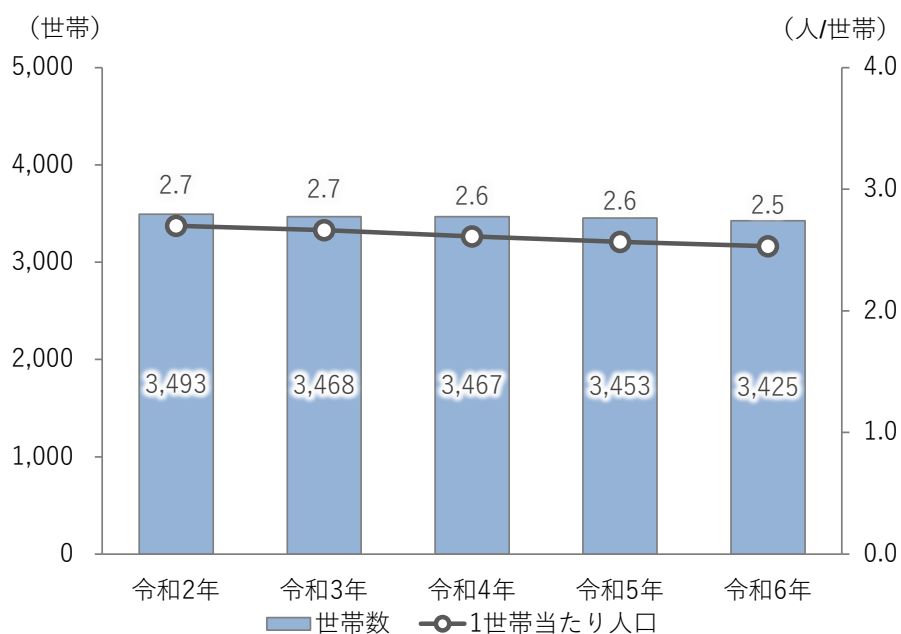
本町の世帯数は、令和 6 年 1 月 1 日現在で約 3,400 世帯となっています。4 年前の令和 2 年に比べて、70 世帯減少しており、令和 6 年の 1 世帯当たり人口は 2.5 人です。

■人口の推移



資料：住民基本台帳（各年 1 月 1 日現在）

■世帯数及び 1 世帯当たり人口の推移



資料：住民基本台帳（各年 1 月 1 日現在）

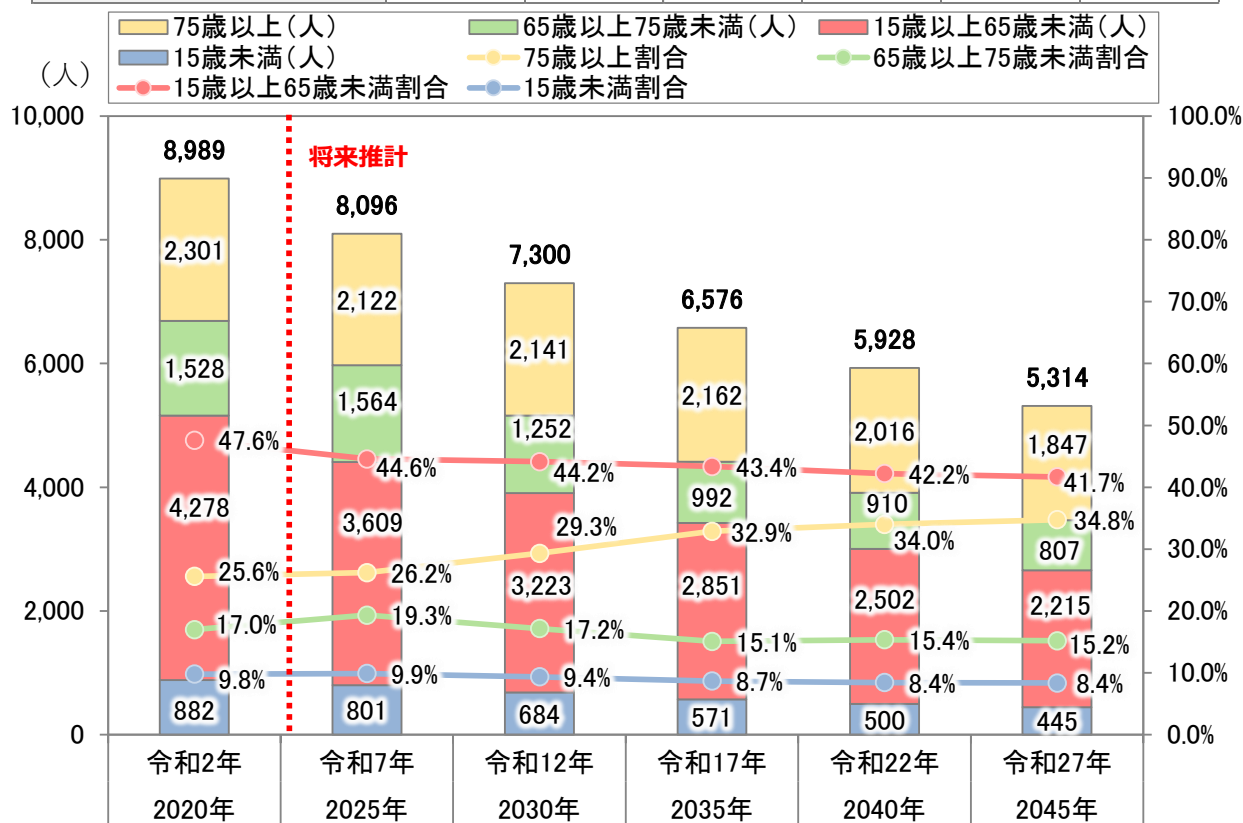
(2) 将来人口推計

国立社会保障・人口問題研究所による人口推計では、本町の人口は、令和2年の約9,000人から令和27年には約5,300人にまで減少することが見込まれています。

15歳未満の年少人口割合は、令和2年の9.8%から令和27年の8.4%に減少、15歳以上65歳未満の生産年齢人口割合は、47.6%から41.7%にまで減少、65歳以上の老年人口割合は、42.6%から49.9%に増加する見込みとなっています。

■人口の推計（目標人口）

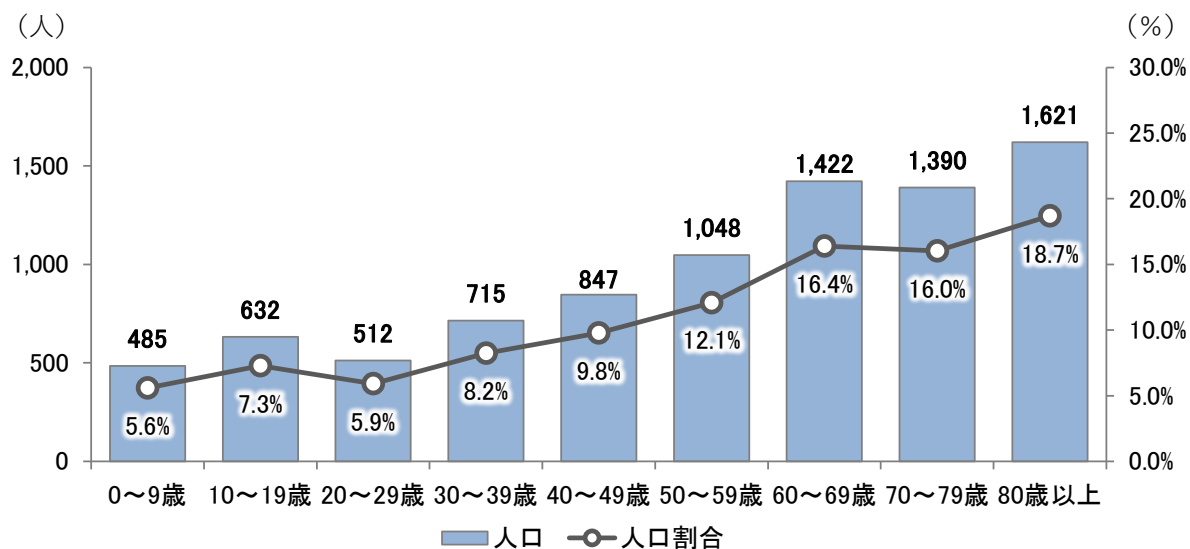
	2020年 令和2年	2025年 令和7年	2030年 令和12年	2035年 令和17年	2040年 令和22年	2045年 令和27年
15歳未満（人）	882	801	684	571	500	445
15歳以上65歳未満（人）	4,278	3,609	3,223	2,851	2,502	2,215
65歳以上（人）	3,829	3,686	3,393	3,154	2,926	2,654
65歳以上75歳未満（人）	1,528	1,564	1,252	992	910	807
75歳以上（人）	2,301	2,122	2,141	2,162	2,016	1,847
総人口（人）	8,989	8,096	7,300	6,576	5,928	5,314
15歳未満割合	9.8%	9.9%	9.4%	8.7%	8.4%	8.4%
15歳以上65歳未満割合	47.6%	44.6%	44.2%	43.4%	42.2%	41.7%
65歳以上割合	42.6%	45.5%	46.5%	48.0%	49.4%	49.9%
65歳以上75歳未満割合	17.0%	19.3%	17.2%	15.1%	15.4%	15.2%
75歳以上割合	25.6%	26.2%	29.3%	32.9%	34.0%	34.8%



(3) 年齢別人口

令和 6 年 1 月 1 日現在の年齢別人口を見ると 80 歳以上が約 1,600 人、60 歳代が約 1,400 人と多くなっています。60 歳以上の人口は、全人口の 51.1%となっています。

■年齢別人口



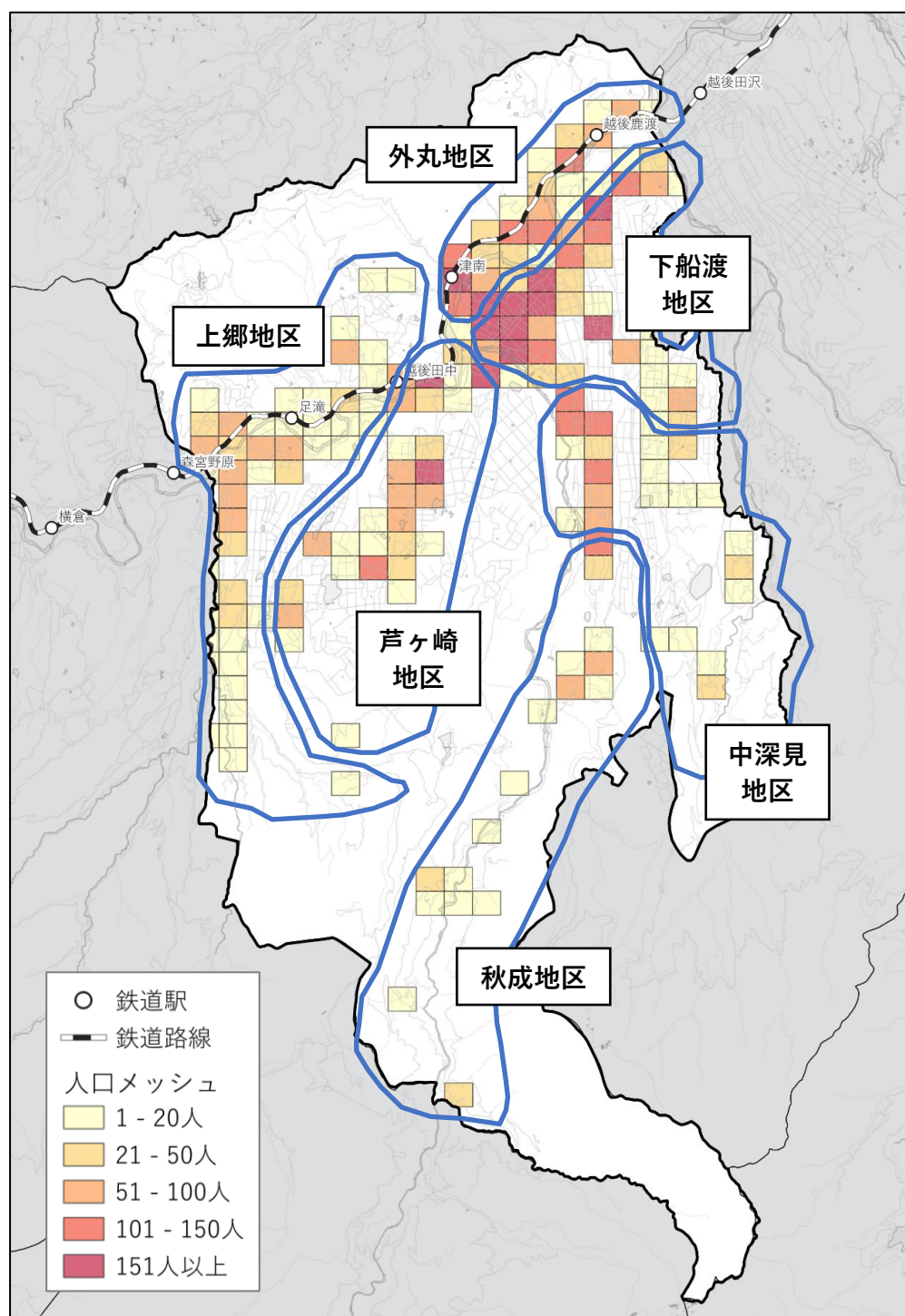
資料：住民基本台帳（令和 6 年 1 月 1 日現在）

(4) 地区別人口及び高齢化率

地区別の人口分布を見ると、町の北部を横断する国道 117 号線沿いとその周辺に人口が集中する傾向にあり、特に東部の外丸地区、下船渡地区の市街地にあたる部分の分布が多くなっています。

一方で、それ以外の地区についても、国道 117 号線から分岐する国道・県道沿いで一定以上の人口が分布する地点が確認できます。

■地区区分図



2-1-2 通勤及び通学における流入出

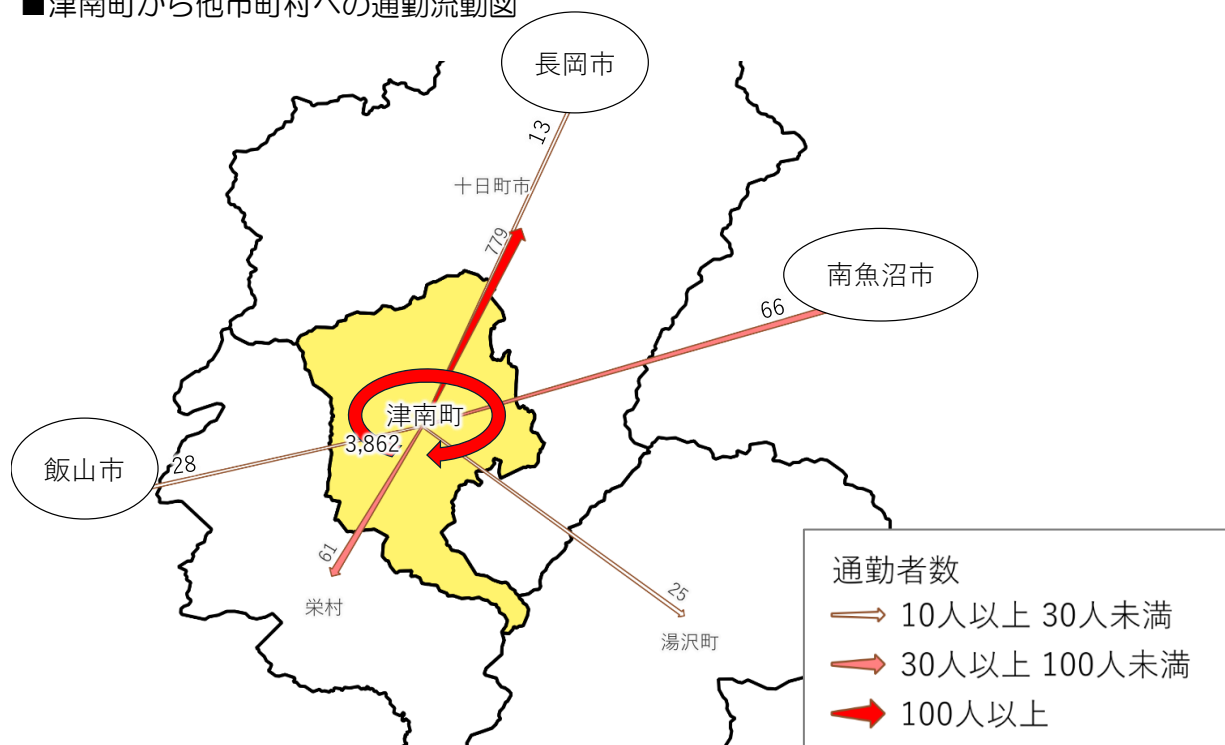
(1) 通勤流動

町内に通勤している人が最も多く 3,862 人となっています。

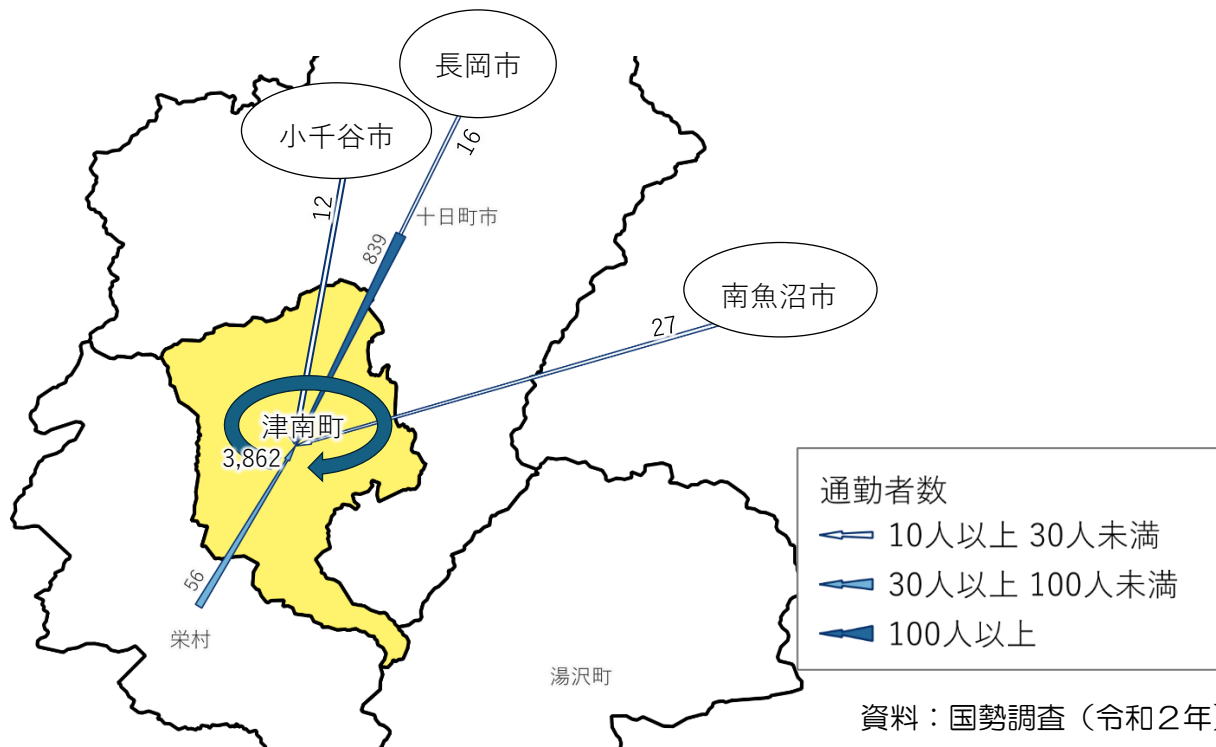
町外への通勤を見ると、十日町市（779 人）、南魚沼市（66 人）が多くなっています。

また、町外からの通勤を見ると十日町市（839 人）、栄村（56 人）が多くなっています。

■津南町から他市町村への通勤流動図



■他市町村から津南町への通勤流動図



(2) 通学流動

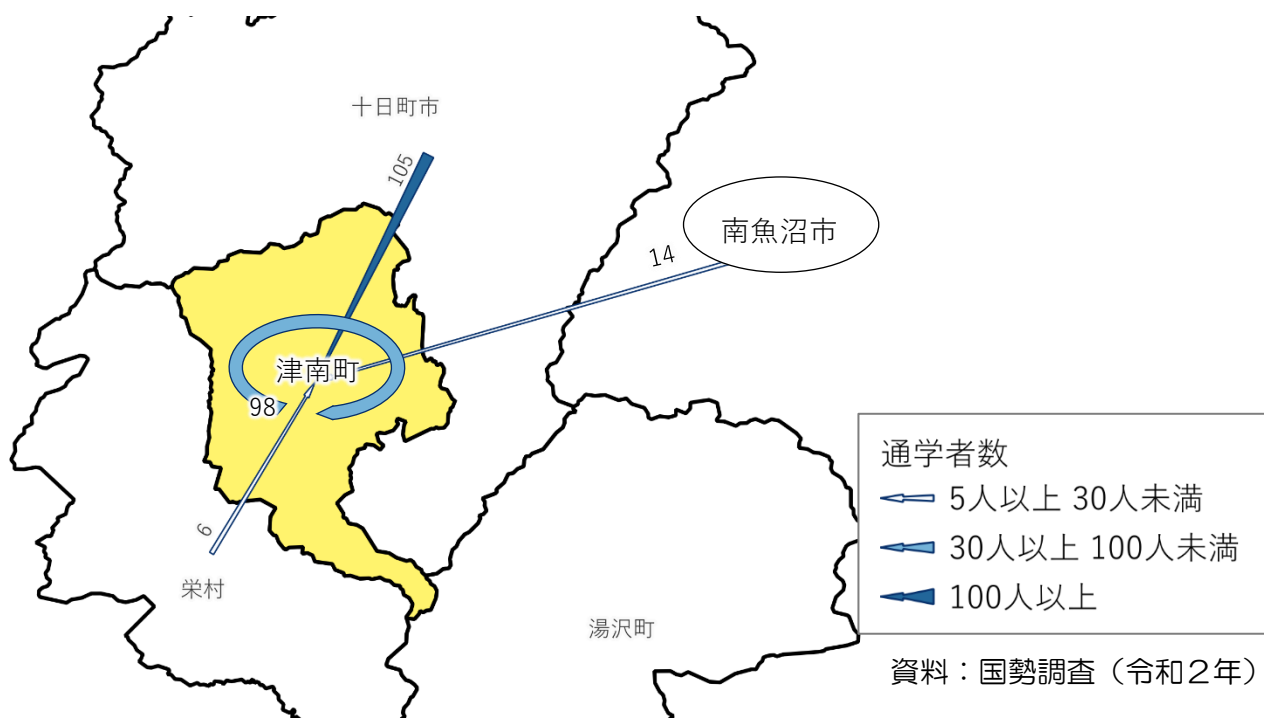
町外への通学を見ると、十日町市（127人）が最も多く、次いで町内（98人）に通学している人が多くなっています。

町外からの通学を見ると、十日町市（105人）が最も多く、次いで町内（98人）に通学している人が多くなっています。

■津南町から他市町村への通学流動図



■他市町から津南町村への通学流動図

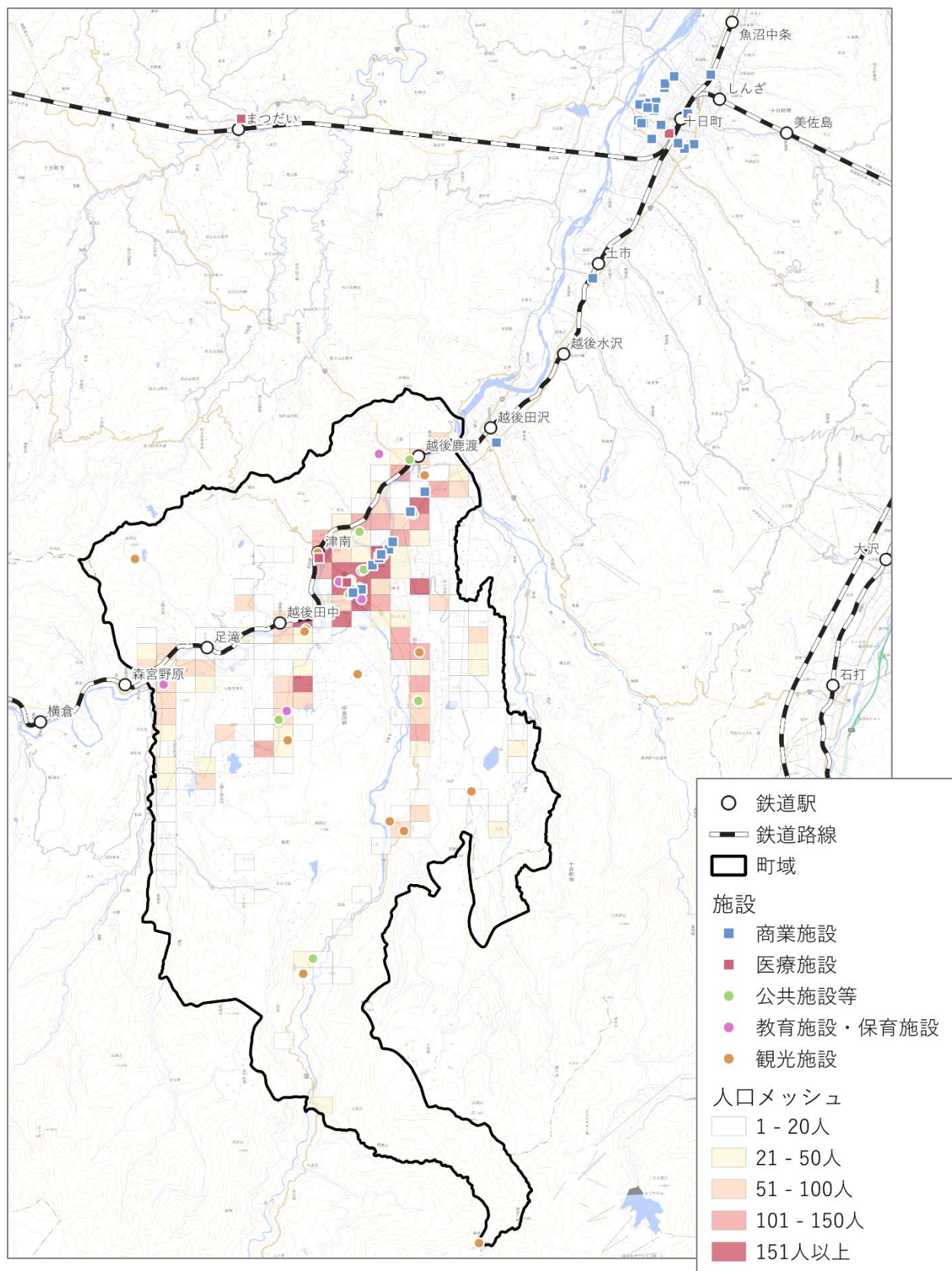


資料：国勢調査（令和2年）

2-1-3 主要施設の立地状況

主要施設の立地状況を見ると、特に国道117号線沿いに集中しています。

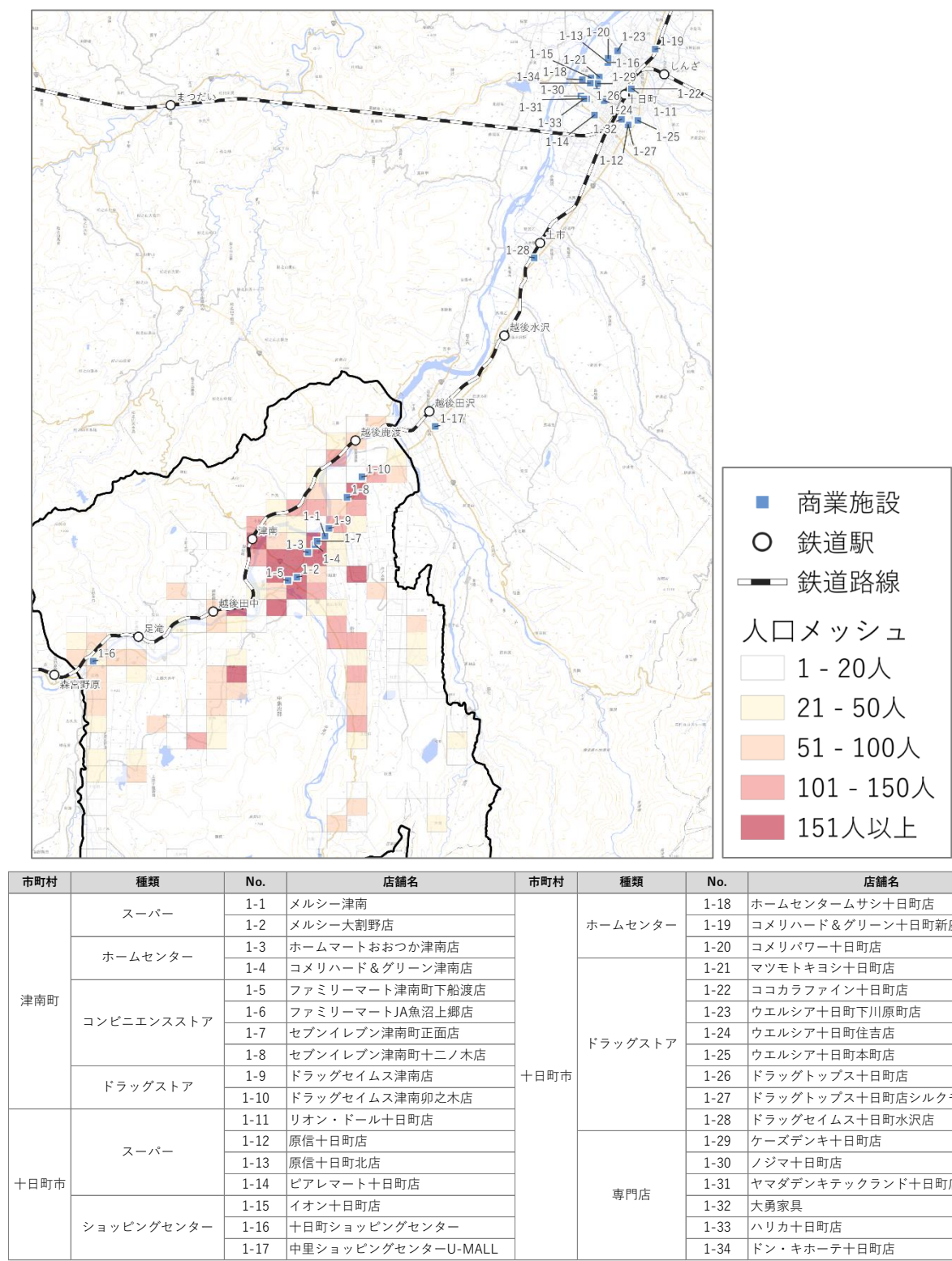
■施設等の立地状況



(1) 主な商業施設

商業施設の分布では、国道 117 号線沿いに集中して立地しています。

■商業施設の立地状況

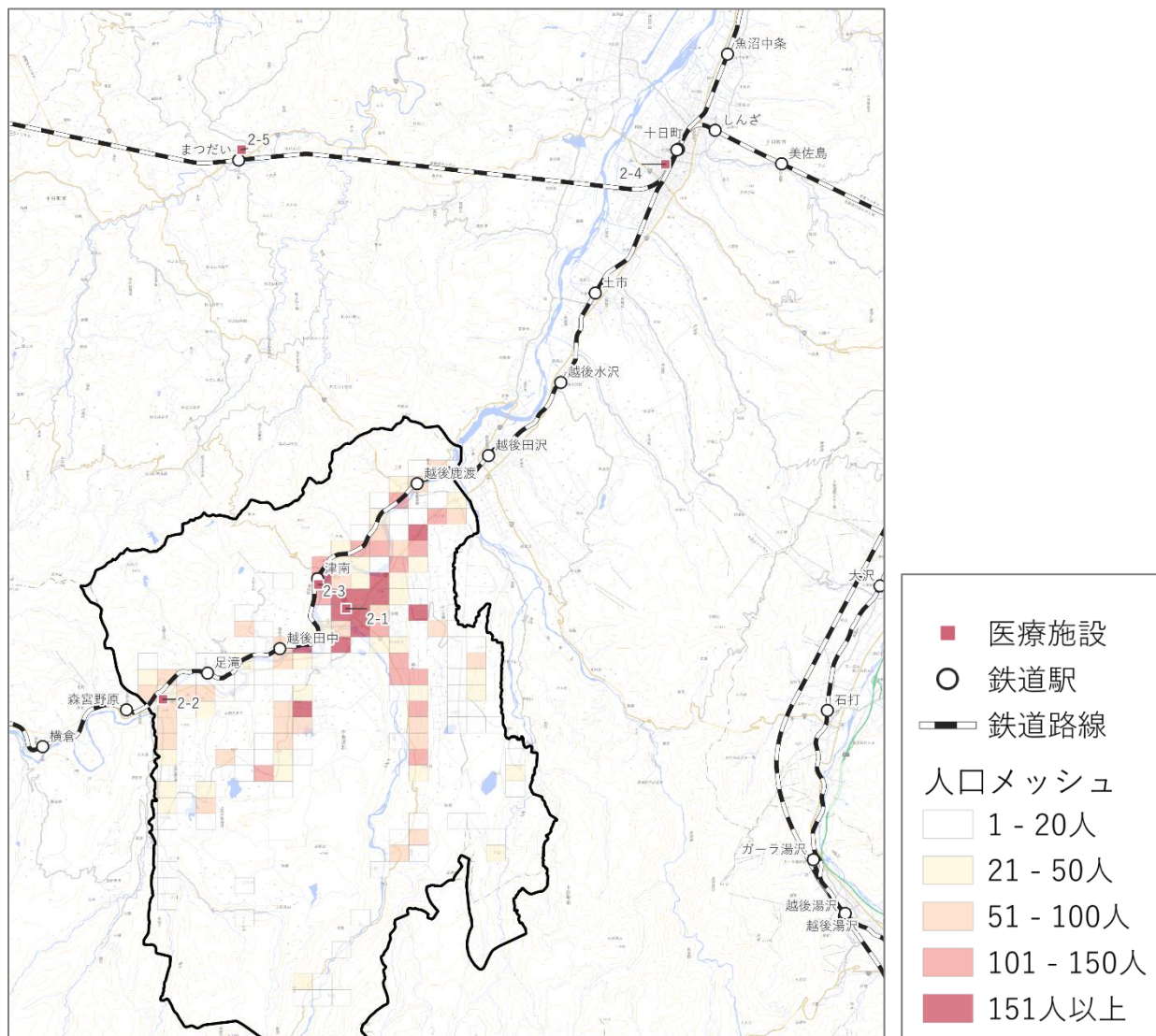


資料：全国大型小売店総覧（2025 年版）、i タウンページ

(2) 主な医療施設

医療施設は、市街地部に集中して立地しています。

■医療施設の立地状況



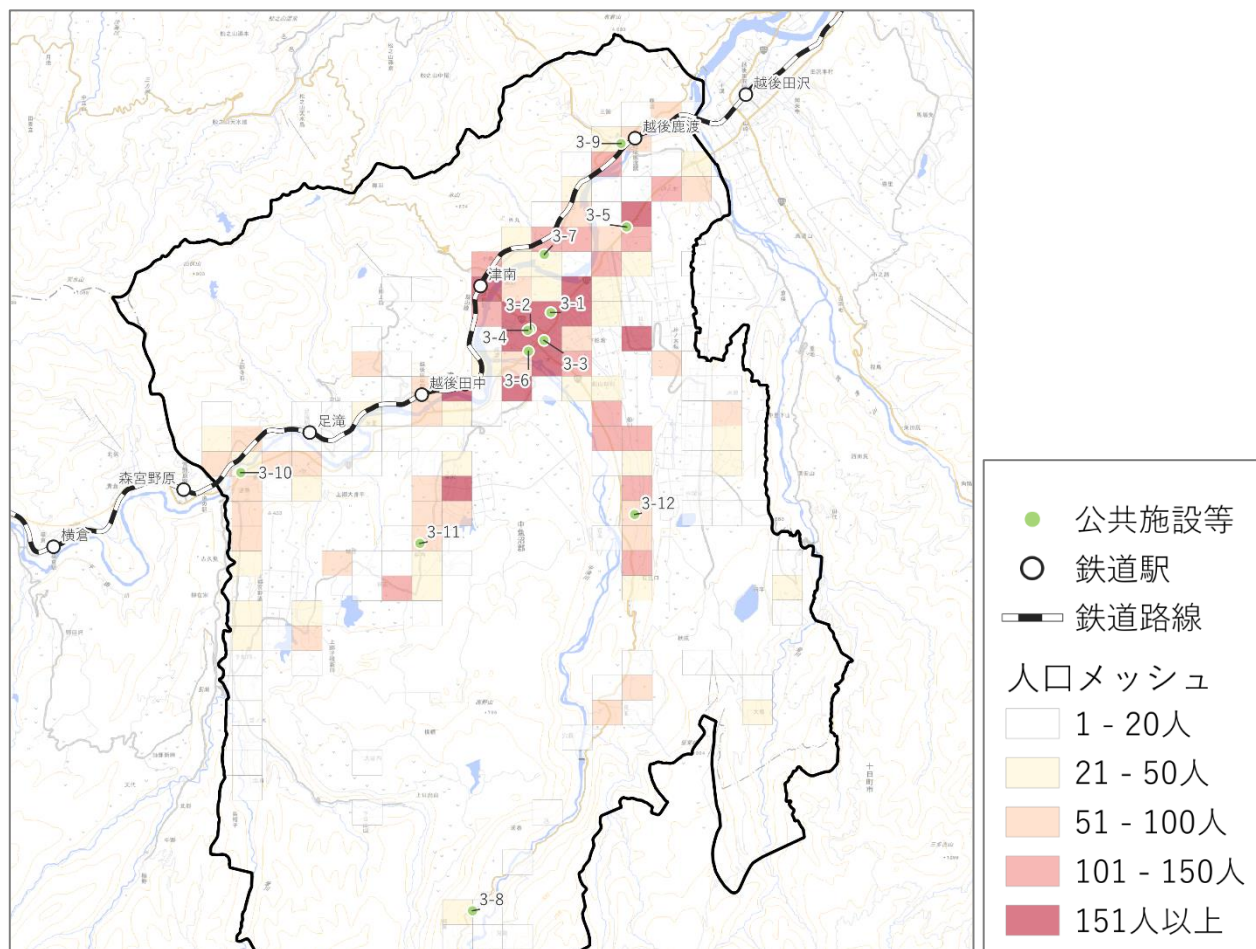
市町村	種類	No.	名称
津南町	病院	2-1	町立津南病院
	一般診療所	2-2	石川医院
		2-3	古藤医院
十日町	病院	2-4	十日町病院
		2-5	松代病院

資料：国土交通省・国土数値情報

(3) 主な公共施設等

公共施設等は、一定の人口分布が見られる地域を中心に点在しています。

■公共施設等の立地状況



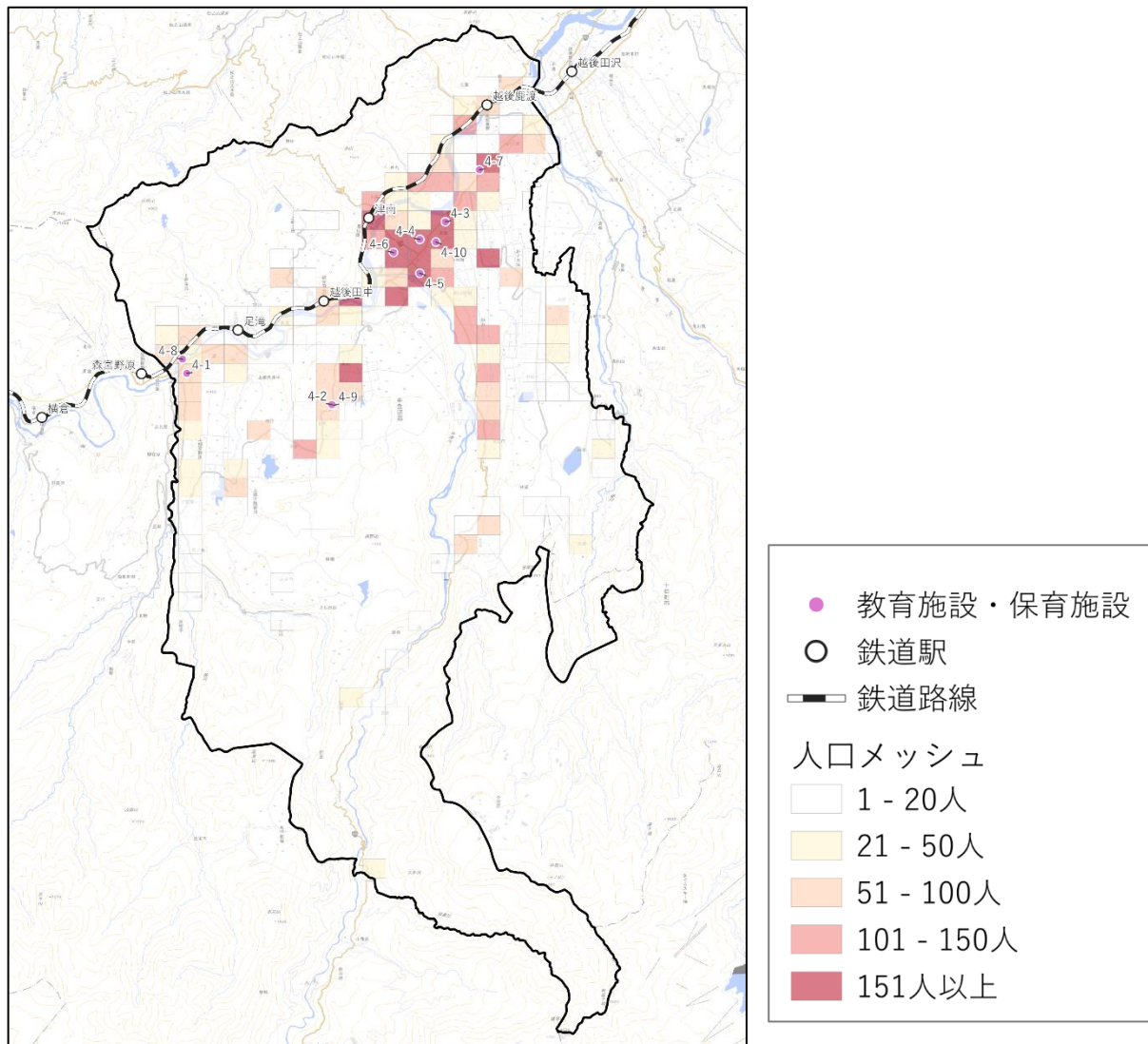
種類	No.	名称	種類	No.	名称
公共施設	3-1	津南町総合センター	郵便局	3-5	下船渡郵便局
	3-2	津南町公民館		3-6	大割野郵便局
	3-3	津南町役場		3-7	外丸郵便局
	3-4	津南町保健センター		3-8	結束簡易郵便局
				3-9	三箇簡易郵便局
				3-10	宮野原郵便局
				3-11	芦ヶ崎郵便局
				3-12	秋成郵便局

資料：国土交通省・国土数値情報

(4) 主な教育施設・保育施設

教育施設・保育施設は、市街地部を中心に立地しているほか、市街地から距離のある地点に一部点在しています。

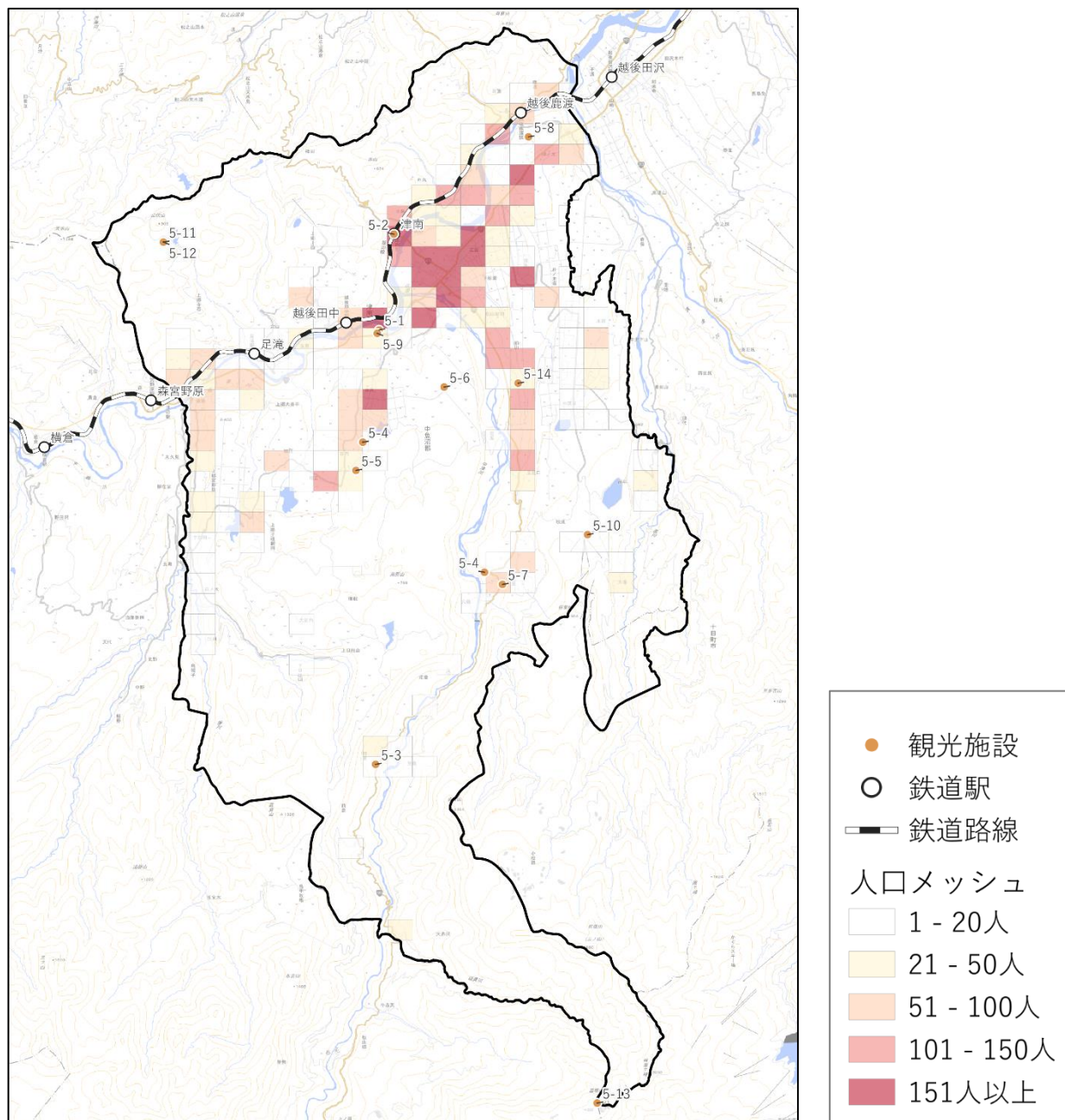
■教育施設の立地状況



種類	No.	名称
小学校	4-1	津南町立上郷小学校
	4-2	津南町立芦ヶ崎小学校
	4-3	津南町立津南小学校
中学校	4-4	津南町立津南中学校
中等教育学校	4-5	新潟県立津南中等教育学校
保育園	4-6	ひまわり保育園
	4-7	北部保育園
	4-8	上郷保育園
	4-9	わかば保育園
	4-10	こばと保育園

資料：国土交通省・国土数値情報

(5) 主な観光施設



No.	名称	No.	名称
5-1	クアハウス津南（ほっとワーク津南、サン・ビレッジ津南）	5-8	農と縄文の体験実習館「なじょもん」
5-2	リバーサイド津南	5-9	津南観光物産館
5-3	萌木の里	5-10	ニュー・グリーンピア津南
5-4	津南見玉公園	5-11	山伏山森林公園
5-5	名水百選「竜ヶ窪」	5-12	無印良品津南キャンプ場
5-6	ひまわり広場	5-13	苗場山
5-7	見玉不動尊	5-14	津南町埋蔵文化財センター

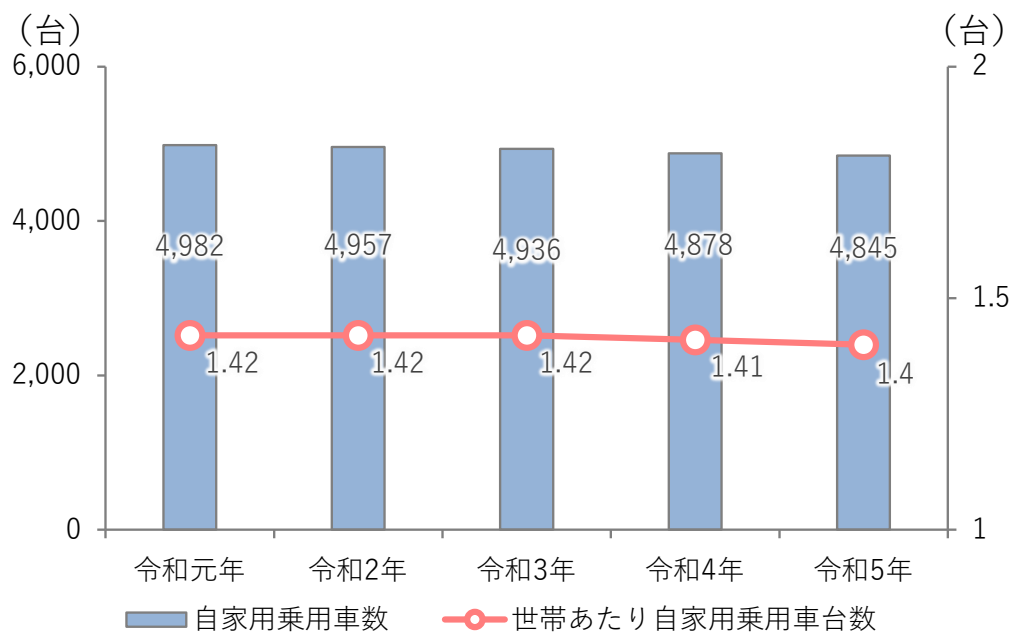
資料：津南町

2-1-4 自動車保有状況

自家用車の保有台数は、令和 5 年 3 月末現在で約 4,800 台となっています。

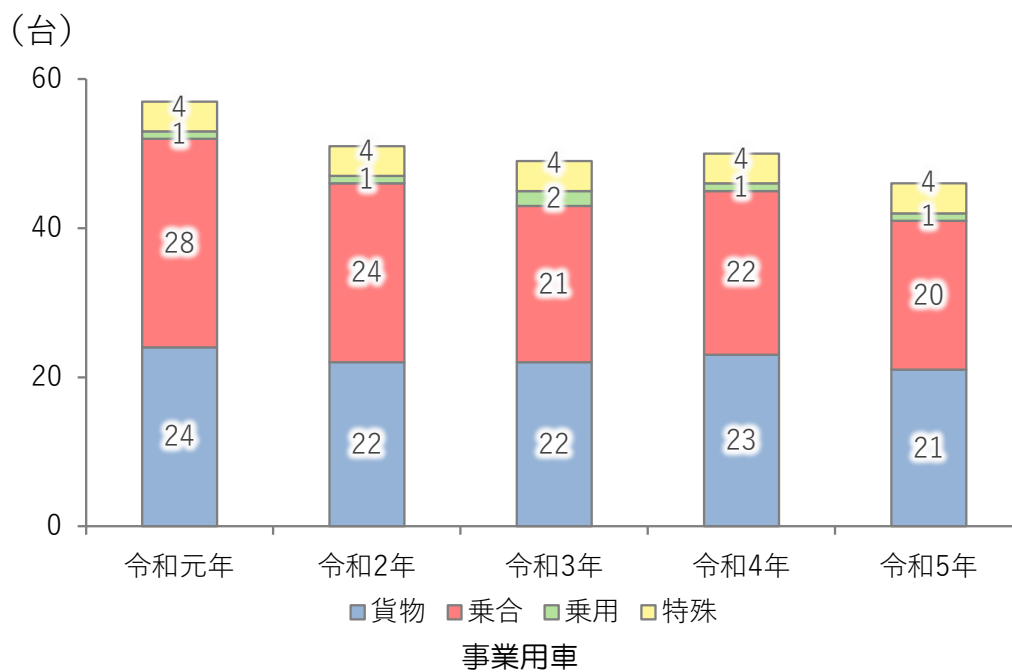
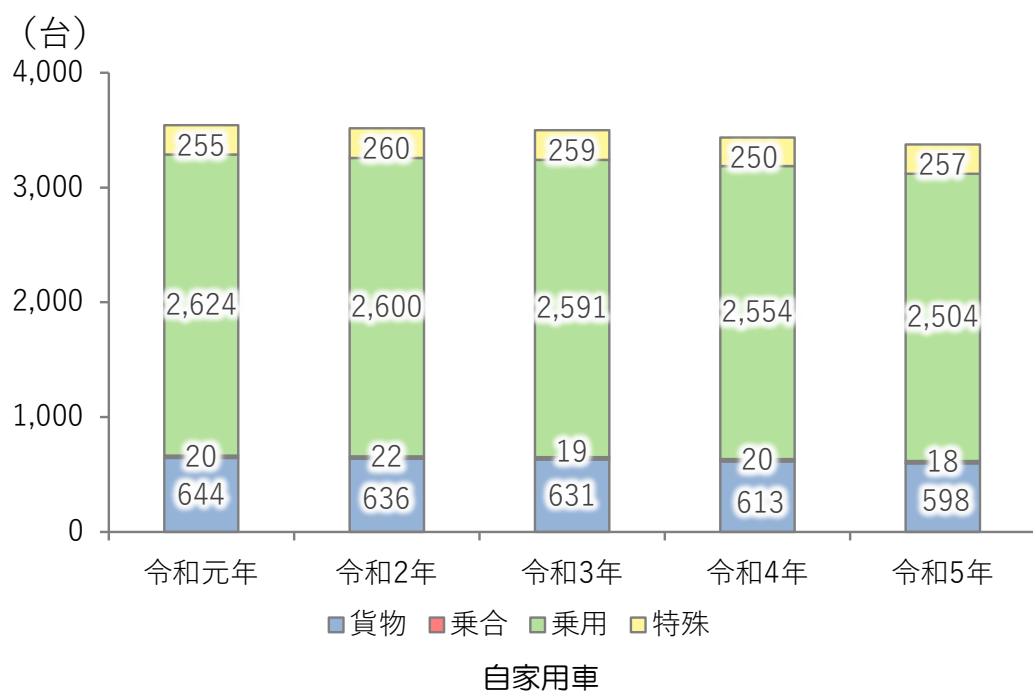
1 世帯当たりの自家用車保有台数は、令和 5 年 3 月末現在で約 1.4 台となっています。

■ 1 世帯当たりの自家用車保有台数の推移



資料：国土交通省地方運輸局統計情報（各年 3 月末現在）

■種類別自動車保有状況の推移

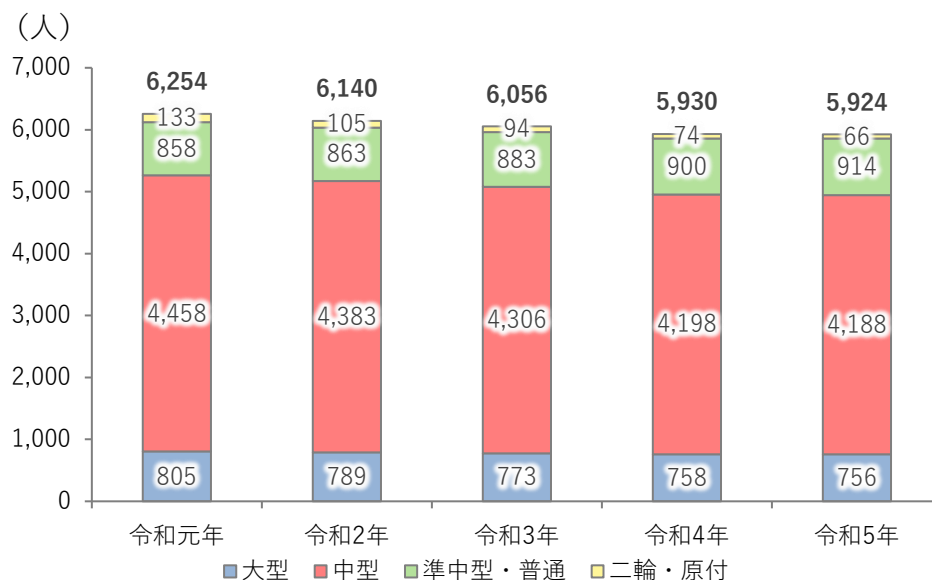


資料：国土交通省地方運輸局統計情報（各年3月末現在）

2-1-5 免許保有状況

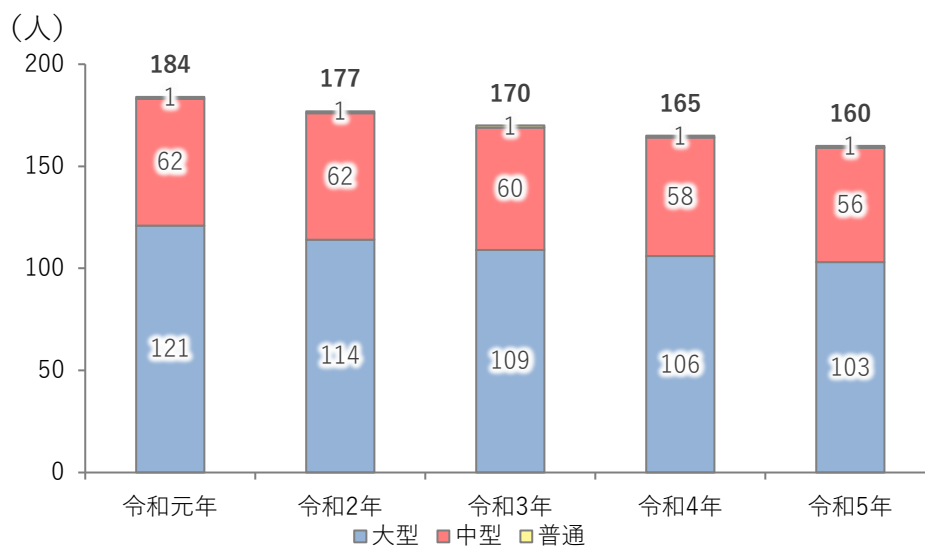
町内における免許保有状況を見ると、令和5年時点での免許保有者数は約6,000人で、これは全15歳以上の人口の4分の3に該当します。内訳をみると、中型免許を保有している人が特に多く、全体の約7割を占めています。

■津南町における免許保有状況の推移



資料：新潟県警察本部「交通年鑑」（各年12月31日現在）

■津南町における二種免許保有状況の推移



資料：新潟県警察本部「交通年鑑」（各年12月31日現在）

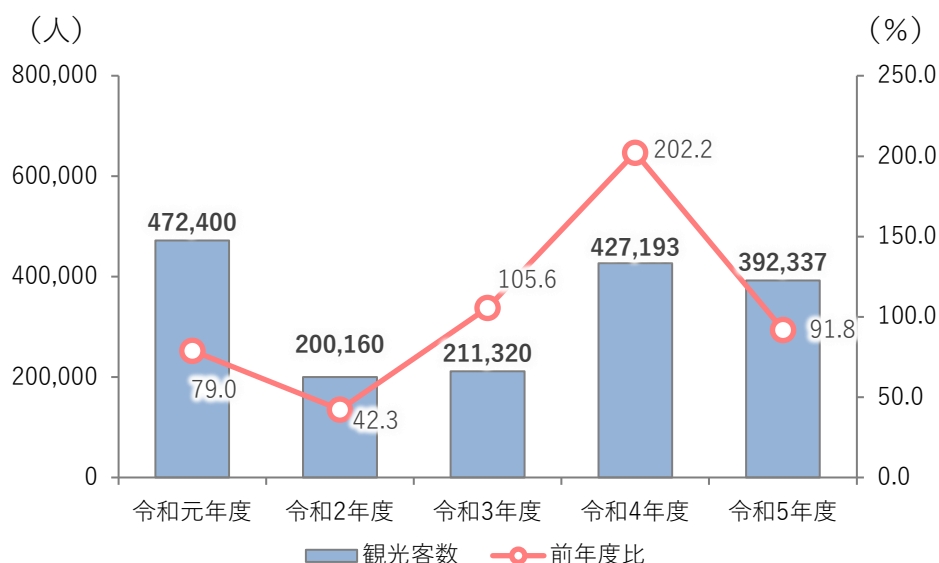
2-1-6 観光来訪者

(1) 津南町における観光流動について

観光客数は、コロナ禍による減少の後、令和3年度～令和4年度では回復傾向が見られたものの、令和5年度では再び減少に転じています。

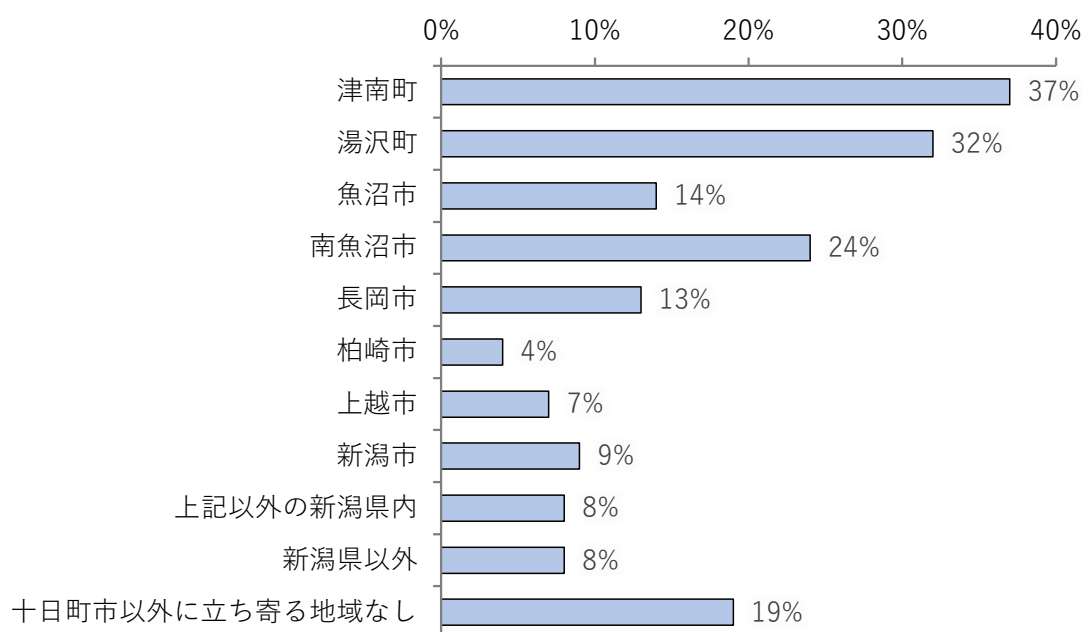
また、隣接する十日町市には、県内有数の観光地である清津峡などを訪れる観光客が多く見られますが、2022年の大地の芸術祭の際に実施されたアンケート調査では、十日町市と併せて津南町を訪れる観光客が一定数みられます。

■観光客数の推移



資料：津南町

■十日町市に訪れた観光客が、その前後に立ち寄る地域



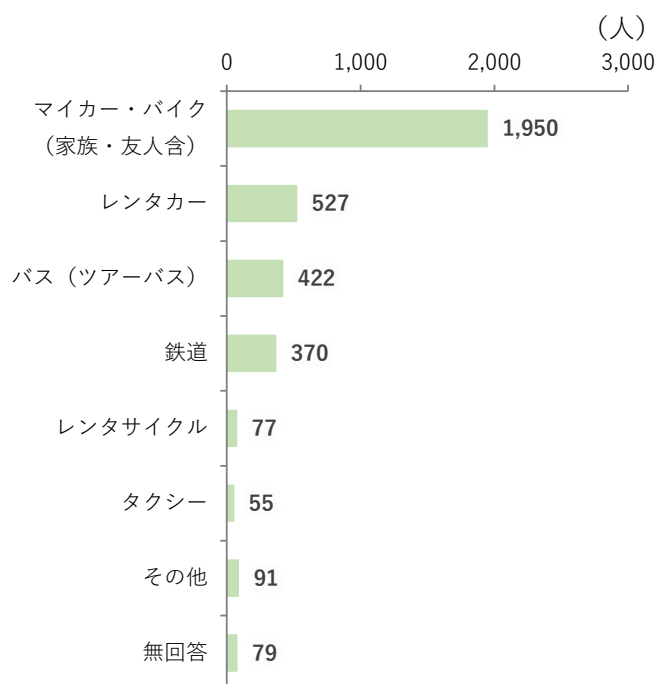
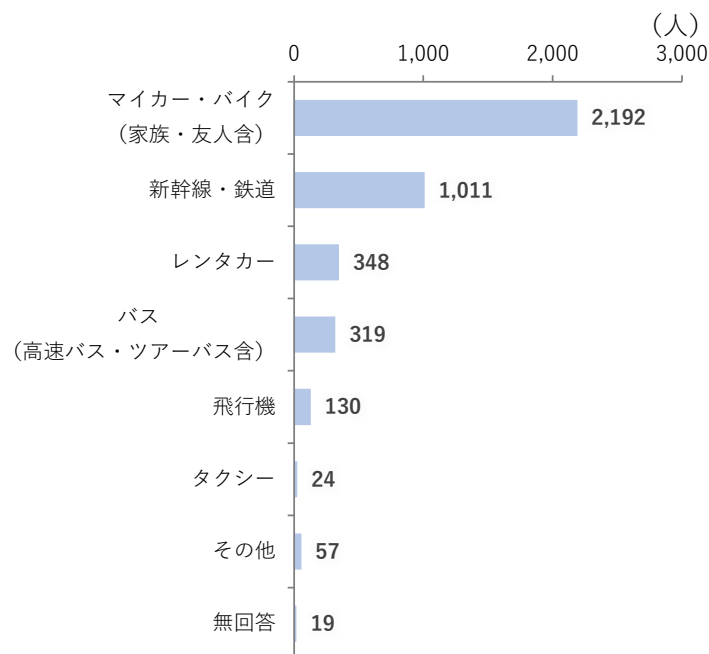
資料：新潟県

(2) 十日町市からの観光流動に関する流動状況

越後妻有地域（十日町市・津南町）で開催される「大地の芸術祭」では、毎回、全国から多くの来訪者が訪れているが、令和4年度に実施されたアンケート調査では、来訪者が越後妻有地域へ訪れる移動手段として、マイカー・バイクが多いものの、鉄道利用も次いで多い。一方で、到着後の移動では、レンタカーやツアーバスが主軸となっており、鉄道を利用できない地域での公共交通利用は少数に留まっている。

■「大地の芸術祭」来訪者が利用した移動手段

（上：越後妻有地域までの手段、下：越後妻有地域到着後の手段）



資料：十日町市「越後妻有 大地の芸術祭 2022 総括報告書」

2-2 地域公共交通の現状

2-2-1 地域公共交通ネットワーク*

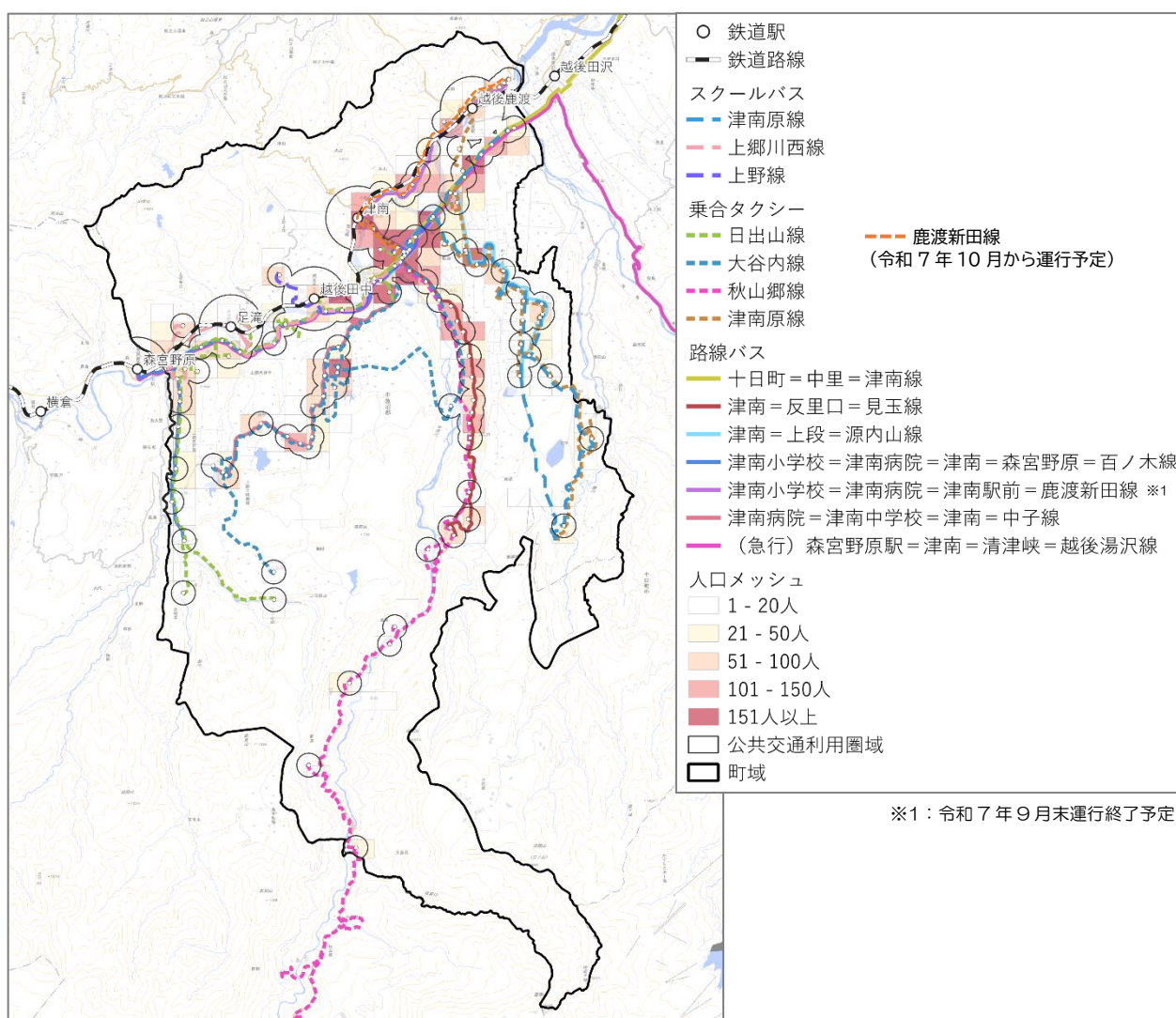
本町の公共交通は、鉄道はＪＲ飯山線が、町の北部を東西に運行しており、隣接する十日町、長野県栄村をはじめとする広域の地域間の移動を担っています。

路線バスは民営バス７路線のうち、十日町＝中里＝津南線と、森宮野原駅＝津南＝清津峡＝越後湯沢線が周辺市町へ接続し、広域及び地域間の移動を担っているほか、町内では３路線が市街地を起点に、一定の人口分布がある区域を運行しており、各地区の地区間輸送を担っています。

また、山間部の集落における移動手段として、定時運行の乗合タクシーが市街地を中心に４路線運行されています。また、これらを補完する輸送支援策として、スクールバス３路線への一般混乗利用を実施しています。

鉄道及びバス交通が利用可能な人口は約 6,900 人であり、全人口の約 77%となっています。（総務省統計局の令和２年国勢調査地域メッシュデータを利用して、鉄道・バス交通のカバー圏域*人口を算出。その場合、カバー圏域を鉄道については駅から徒歩 800m以内、バスについては停留所から徒歩 300m 以内としました。）

■津南町内の地域公共交通網



■津南町内の地域公共交通の運行状況

交通モード		実施主体	運行エリア	運行本数 (平日上下便数)
鉄道	JR 飯山線	東日本旅客鉄道(株)	豊野～津南～越後川口	平日：上下各8便 休日：上下各10便 (快速等含む)
スクールバス	津南原線	津南町	源内山～役場	1便
	上郷川西線		津南病院～下足滝～津南病院	2便(※1)
	上野線		上野～津南病院	2便(※1)
タク乗 合 し	日出山線		下日出山～津南病院	津南病院行き：3便 下日出山行き：4便
	大谷内線		大谷内・中子方面～津南病院	上下各1便
	秋山郷線		切明(栄村)方面 ～大赤沢～見玉	見玉行き：4便 切明(栄村)方面行き ：3便
	津南原線		大場方面～津南病院方面	上下各5便 (令和7年10月～ 大場行き：6便に増便)
	鹿渡新田線		鹿渡新田～大割野(外丸 地区)	上下各4便
路線バス	十日町＝中里＝津南線	南越後 観光 バス (株)	十日町車庫前 ～津南営業所	津南営業所行き：14便 十日町車庫前行き ：13便
	津南＝反里口＝見玉線		津南～見玉	上下各8便(一部デマ ンド区間含む)
	津南＝上段＝源内山線 (※2)		津南営業所～源内山	上下各3便
	津南小学校＝津南病院 ＝津南＝森宮野原駅 ＝百ノ木線		津南小学校～百ノ木	上下各6便
	津南小学校＝津南病院 ＝津南駅前＝鹿渡新田線 (※2)		津南小学校～鹿渡新田	上下各6便
	津南病院＝津南中学校 ＝津南＝中子線		津南病院～中子	中子行き：6便 津南病院行き：5便
	森宮野原駅＝津南 ＝清津峡＝越後湯沢線		森宮野原駅前～ 越後湯沢駅前	越後湯沢駅前行き：4便 森宮野原駅前行き：4便 (令和7年10月～ うち、森宮野原駅前行き2便は 津南営業所終着、越後湯沢駅 前行き2便は津南営業所始発)

※1：一般混乗対象の定期運行便のみ掲載

※2：令和7年9月に運行終了予定

2-2-2 鉄道

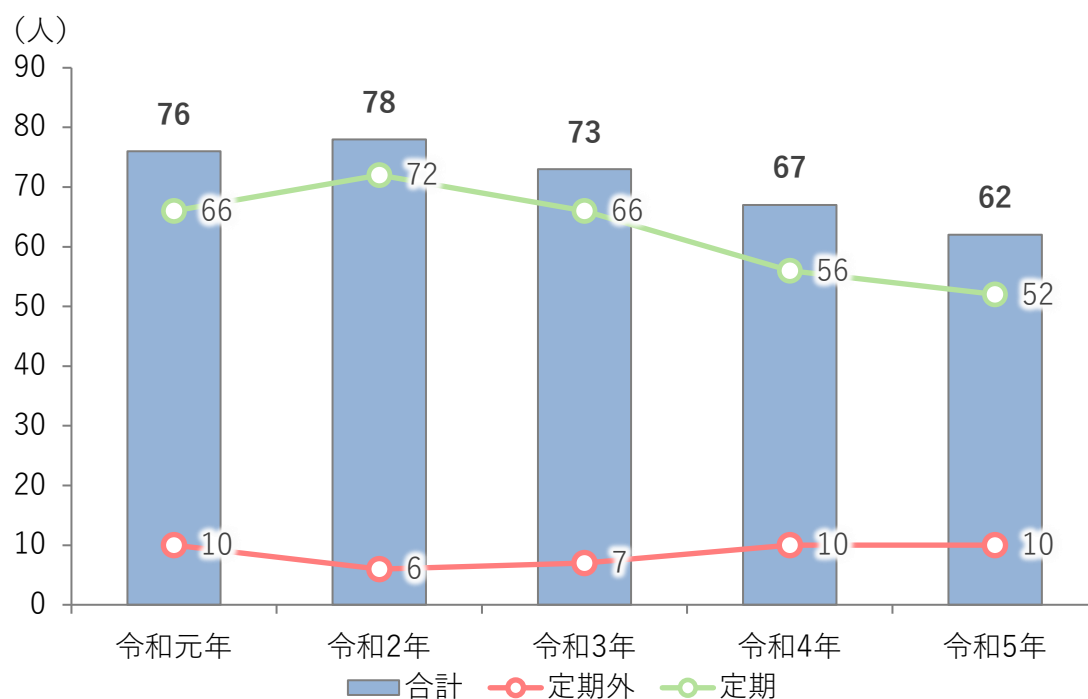
(1) 運行概要

JR飯山線が、町の北部を東西に運行しており、津南駅は町の代表駅であるとともに、町内交通との結節点として重要な位置にあります。また、それ以外の越後鹿渡駅・越後田中駅・足滝駅は無人駅となっています。

(2) 利用状況

令和5年の津南駅の1日平均乗車人員は、62人となっています。

■津南駅における1日平均乗車人員



資料: 東日本旅客鉄道(株)

2-2-3 路線バス

(1) 運行概要

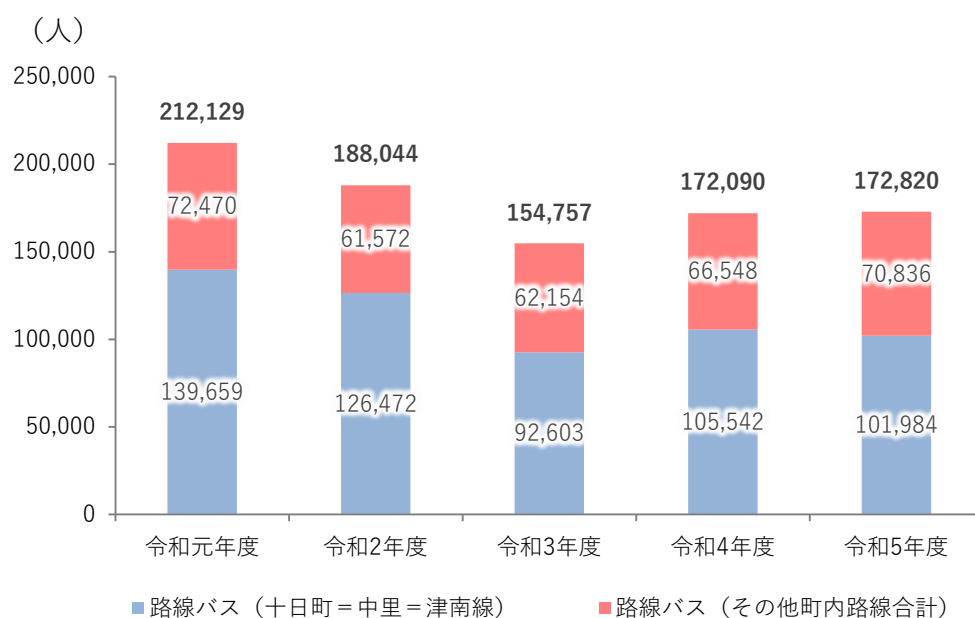
路線バスは、周辺市町との地域間移動を担う公共交通として、十日町＝中里＝津南線と、森宮野原駅＝津南＝清津峡＝越後湯沢線が、周辺市町へ接続しています。

(2) 利用状況

年度別輸送人員を見ると、コロナ禍の影響もあり、令和2～3年度にかけて十日町＝中里＝津南線で大幅に利用者が減少しましたが、その後増加傾向に転じており、令和5年度には令和元年度の8割程度まで回復しています。

一方、十日町＝中里＝津南線を除く路線については、合計値を見ると令和2年度より経年的に増加しています。

■路線別・年度別輸送人員



資料: 津南町

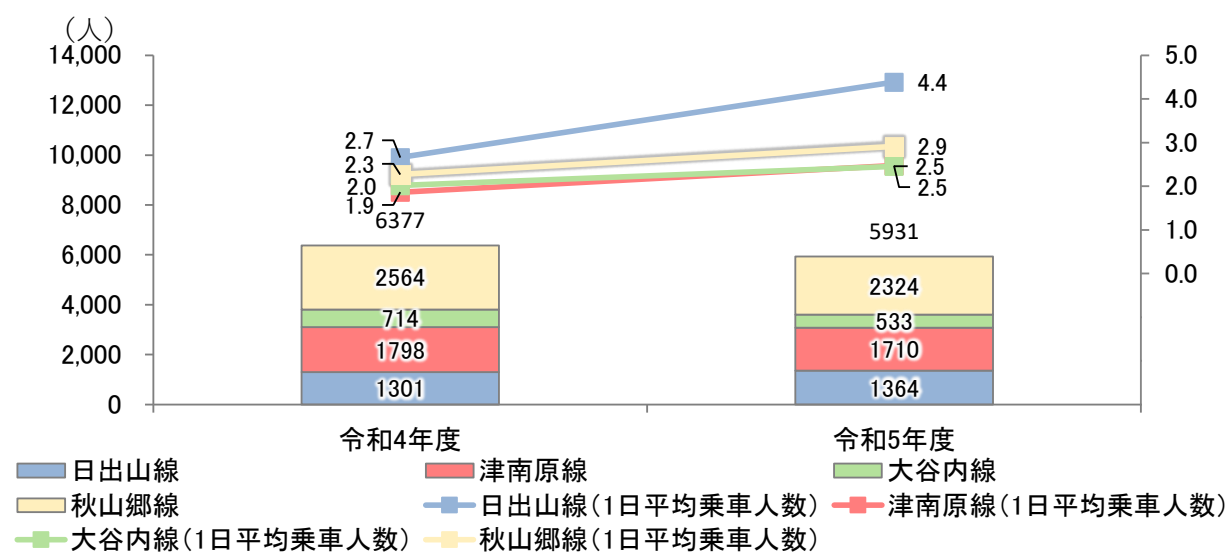
2-2-4 乗合タクシー・スクールバス

(1) 乗合タクシー利用状況

路線バスを補完する山間部及び過疎地域の移動手段として、ドアツードア型*の乗合タクシー4路線が、固定ダイヤ型で運行しています。

1日あたりの利用状況を見ると、秋山郷周辺への輸送を担う秋山郷線の利用が特に多くなっています。令和4年度から5年度にかけて、利用者数こそ減少したものの、1便当たりの利用者数はいずれの路線でも増加しており、乗合率の増加により運行効率が高まっている傾向にあります。

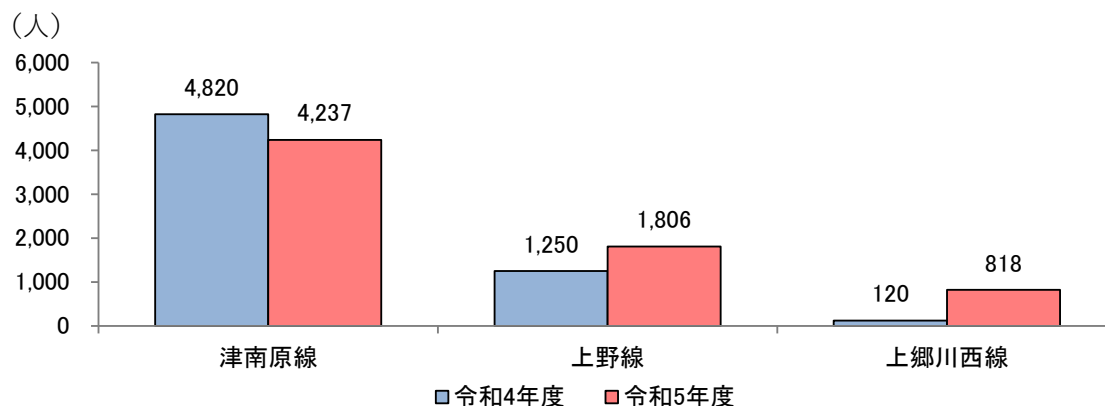
■ 1日あたりの乗車人数の推移



(2) スクールバス利用状況

前述の公共交通サービスに加えて、朝の通勤時間帯や夕方の輸送を補完する取組みとして、町内を運行するスクールバスによる一般混乗を実施しています。乗車人数を見ると、経由地が多く、町内3校の登校輸送を担っている津南原線が最も多くなっています。

■ 年間乗車人数の推移



※混乗対象便のみ計算、人数は学生利用も含む

資料：津南町

2-3 各種調査結果の概要

2-3-1 住民アンケート調査

(1) 調査内容

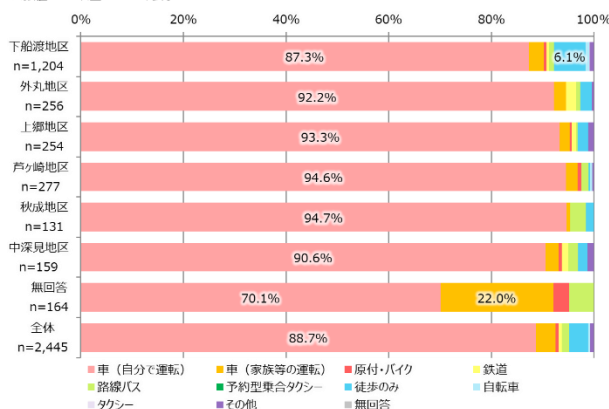
項目	内容
調査目的	住民の日常的な移動実態や公共交通の利用状況を把握するため、住民アンケート調査を実施した。
調査方法	地域代表者を介した直接配布・直接回収
調査対象	町内 3,081 世帯
調査時期	2023 年 7 月 5 日～7 月 21 日
配布数・回収数	世帯：2,225 票／個人：5,139 人

(2) 調査結果（概要）

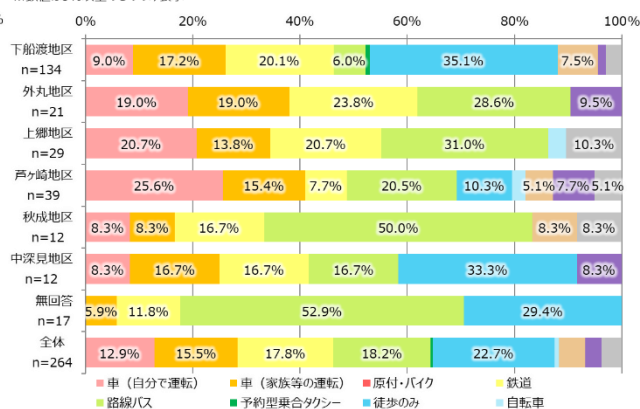
<回答者の日常での移動傾向>

- ・通勤、買い物移動では、8 割以上が自家用車を運転して移動している。また、通院に関しても、家族等の送迎も含めて、自家用車利用での移動が圧倒的に多い。
- ・通学については、地域によって差があるが、鉄道、路線バス、徒歩で通学する生徒も多く、秋成、上郷、外丸地区などでは路線バスの利用が多く、下船渡、中深見地区では徒歩通学が多く見られる。一方で、芦ヶ崎、外丸、上郷地区では、自家用車利用が 3 割以上を占めている。

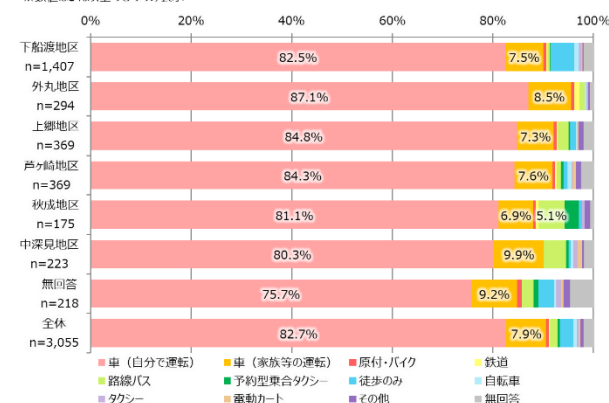
※数値は5%以上のもののみ表示



※数値は5%以上のもののみ表示



※数値は5%以上のもののみ表示



※数値は5%以上のもののみ表示

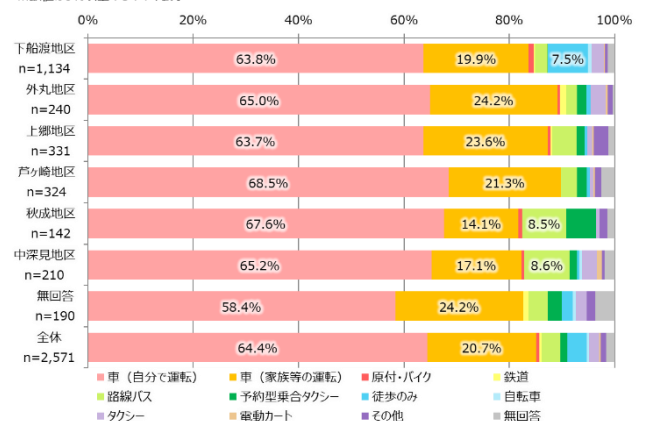


図 目的別での主な移動手段（左上：通勤、右上：通学、左下：買い物、右下：通院）

＜公共交通の利用状況＞

- 全体の 4 分の 3 が町内の公共交通を利用しておらず、理由として 9 割以上の人が自家用車の利用を挙げている。
- 町内の路線バス、乗合タクシーに関する不満に関しては、いずれも運行本数の少なさや運行時間のミスマッチを挙げる人が多くなっている。
- 乗合タクシーに関しては、当日予約が出来ない点を挙げる人も一定数見られる。

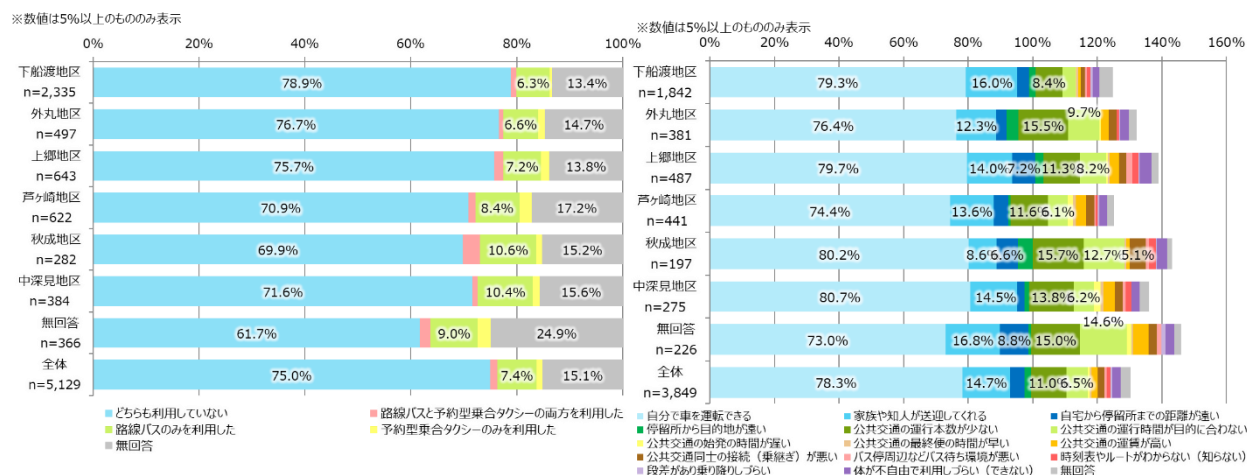


図 過去 1 年間の町内公共交通の利用について 図 路線バスや乗合タクシーを利用しない理由

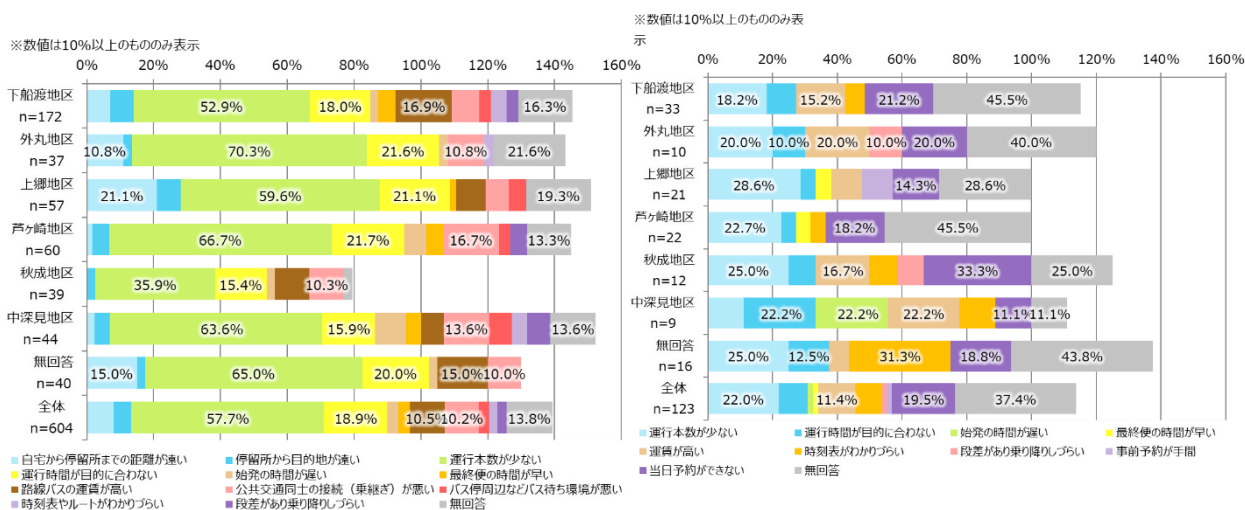


図 路線バスに対しての不満について 図 乗合タクシーに対しての不満について

＜今後の公共交通施策について＞

- 今後の公共交通のあり方については、現状の維持を求める意見は下船渡、上郷地区で特に多く、運行本数、利便性向上を求める意見は下船渡、芦ヶ崎地区に特に多く見られる。
- 公共交通施策に対しては、交通弱者に対する料金面での負担軽減を求める意見が多く出ている。

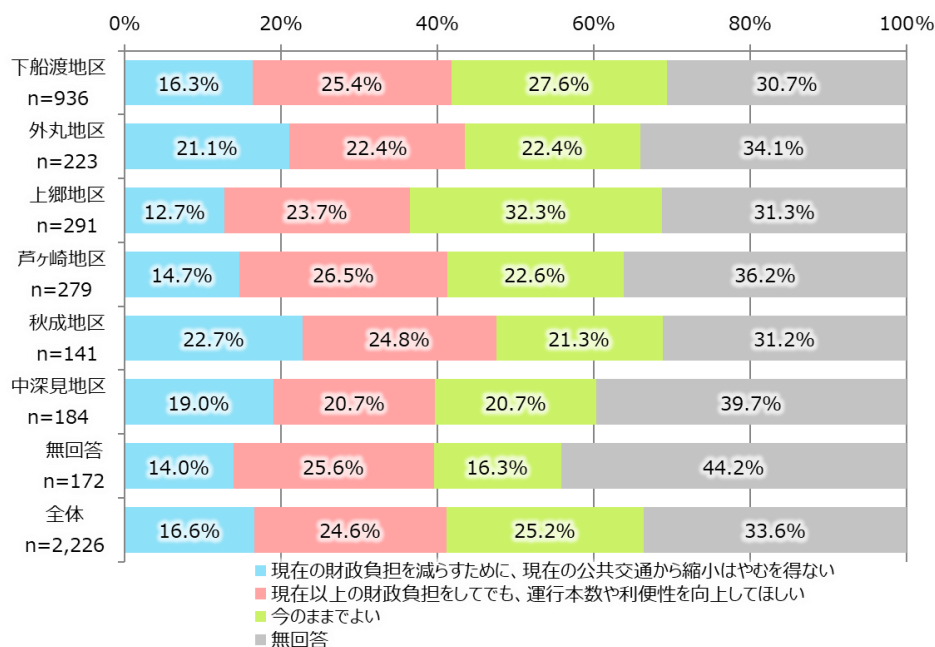


図 津南町の今後の公共交通のあり方について

※数値は10%以上のもののみ表示

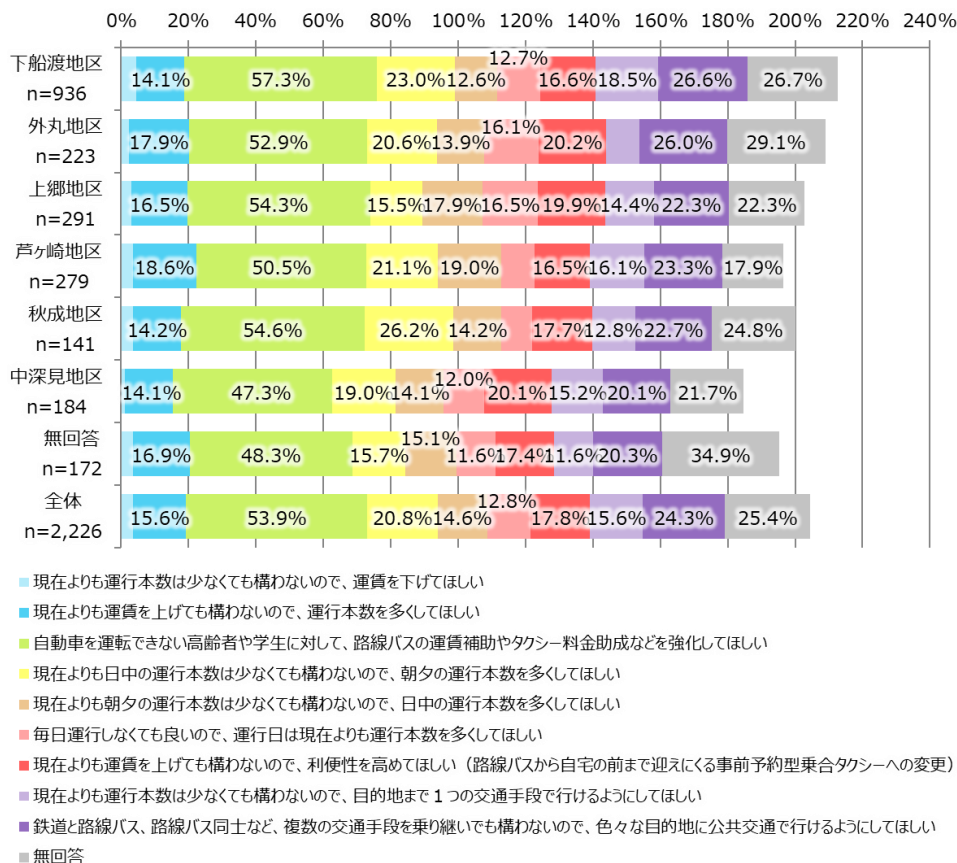


図 津南町の公共交通への要望について

2-3-2 事業者ヒアリング調査

町内を運行する路線バス、タクシーについて、利用状況や運行に係る交通事業者の状況などを把握するため、事業者向けのヒアリング調査を実施しました。

(1) 実施概要

項目	内容
調査時期	令和6年12月17日、令和7年1月14日
調査対象	管内交通事業者（計3社）

(2) 調査結果（概要）

○路線バスについて

■利用状況

<十日町＝中里＝津南線>

- ・朝の通学輸送については、十日町方面、津南方面いずれも利用できるようなダイヤで運行しているが、全体の概ね8割は十日町から津南方面への通学利用が占めている。津南中等学校への通学利用が主で、南魚沼市北部（六日町地域）から中等学校に通う生徒が、ほくほく線十日町駅から乗換えての通学利用がある。
- ・津南から十日町市方面への通学では、保護者が津南駅まで送迎の上、JR 飯山線利用が路線バスよりも多い。
- ・日中の時間帯は、津南から十日町までの高齢者等のご利用が1便あたり数人程度ある。

<森宮野原駅＝津南＝越後湯沢線>

- ・平日は南魚沼市南部（石打地域）と湯沢町から津南中等学校に通学する生徒が利用している。それ以外にも津南小学校下校時等のご利用有り。通学利用が大半で、近年、津南中等学校への利用が若干増加傾向である。
- ・土休日を中心に、日中は清津峡へのアクセスを担っている。通年では多くないが季節によりご利用が多い（越後湯沢駅にて新幹線から乗換えの利用がある）
- ・帰省シーズン等には稀に座席が埋まる程度、湯沢から津南までのご利用がある。湯沢発2、3便は、津南役場前にて見玉線、秋山郷方面と接続しており、紅葉の季節には乗継のご利用がある。（通常は多くない）
- ・当初は、北信、津南、中里地域から越後湯沢へのアクセス手段として沿線自治体からのご依頼で運行を開始したが、現在ではご利用の流動数（方向）が逆転傾向である。
- ・当該路線の収支に影響がある清津峡等臨時バス等を運行する場合は、沿線各自治体の意向を踏まえ慎重に着手する必要がある。（湯沢～清津峡間、及び十日町～清津峡間）

<その他町内完結路線>

- ・いずれの枝路線も、通学での利用が殆ど。
- ・百ノ木線は上郷小学校が統合されることにより、路線バスを活用するようになるとご利用が増える事が予想される。
- ・源内山線、鹿渡新田線については、通学を中心に利用はあるものの、現状のご利用状況と今後の運転士不足等を鑑み、朝タスクールバス及び日中はデマンド交通等への移行を津南町と協議してR7年10月から移行予定で現在最終調整中。

- ・中子線、見玉線、百ノ木線は日中若干一般利用が見られる。
- ・津南地域枝線は道路幅員等により、中型または小型車両しか使用できない路線が多い。

■運行にあたっての課題

- ・首都圏大手バス事業者が使用した中古路線バスを購入し架装している車両が殆ど。寒冷地仕様（暖房改造等）の施工や、豪雪地の運行にある程度の車高が必要になる関係でノンステップバスが路線によっては使用できず、概ねワンステップバスで運行しており、近年車両調達が難しくなっている。（現在、中型小型のワンステップは新車製造されておらず中古車も少ない）
- ・森宮野原駅＝津南＝越後湯沢線のような長距離広域路線では、多市町村に跨る運行路線の為、各市町村の様々な意向が絡み、全体の調整がなかなか難しい。当該路線は現在津南町が事務局（幹事）となり調整に苦慮されている。昭和 57 年運行開始当時には旧中里村（現十日町市）が事務局であった。
- ・乗務員確保という点は今後も継続的になる。例年全事業所で 2～3 人程度減少（退職）する見込み。鹿渡新田線、源内山線の運行終了も、これを含めて数年前からの懸案事項であった。
- ・現行路線の運用という面では、今後定年退職等の社員もいるが、それも見越して運行路線と便数等の見直しを順次対策していく必要がある。
- ・学校輸送に特化して路線バスとして運行設定すると、学校都合での下校時間変更、時間調整等、長期休暇などによる運行設定が難しくなることがある。
- ・津南町内枝線は現行小中学生の通学利用が多い。今後、少子高齢化で学生利用が減少すると、見直しが必要になる可能性がある。

■今後の取組みや施策について

- ・乗継券や町内施設を含めた事業者間連携については、何かしなければと思うが、人口が少ないエリアでは利用者増は難しいと思う。乗合タクシーとの乗り継ぎについて連携するのは検討しても良いと思うが、費用対効果は低いのではないかな。
- ・枝線代替え交通について、日中のみという運行形態での代替は難しいので、朝夕はスクールバス、日中はデマンド交通というような形態が将来的に現実的と思われる。
- ・担い手確保について、通年雇用を継続的に募集しているが、例えば農業をされている方等でバス運行にご協力いただける人がいられたら、朝夕のスクールバス運行に、または農閑期等冬期間だけでも手伝っていただけるとありがたい。
- ・小学校の統廃合によるスクールバスの新設やルート変更がある場合は、現行路線の微調整も必要ではないか。路線バスを活かすのか、専用のスクールバスに移行するのか。その路線の特性やご利用実態と照らし合わせて総合的に判断していかなければならない。

○乗合タクシーについて

■利用状況

＜大谷内線＞

- ・主な利用者層は買い物、通院の高齢者。
- ・病院からの帰路で乗合が発生することがある。

＜津南原線＞

- ・午前中を中心に、70 代以上の高齢者が病院や役場へ利用する。
- ・2～3 人ほど乗り合わせることも多い。

- ・自家用車を持っている人は自家用車で移動する傾向にある。
- ・中等学校や保育園の送迎として利用されることもある。

＜秋山郷線＞

- ・第1便を中心に、朝夕は通学利用、日中は通院利用といった具合に、地元の人が利用している。
- ・秋の行楽シーズンでは、観光客グループの利用が多くなり、冬は秋山郷の宿泊施設へのアクセス利用が多くなる。

＜日出山線＞

- ・朝夕の学生利用がメインで、一般利用は病院からリバーサイド津南への利用が多い。
- ・路線バスと並行して運行することから、他路線と比べて一般利用者が少ない。

■運行にあたっての課題

- ・秋山郷線にて、秋のシーズンに観光客グループの利用があると、地元住民が利用できないケースが見受けられる。
- ・高齢者の中には、電話対応が難しいケースもある。
- ・今のシステムで馴染んでいるので、あまり転換しない方が良いように感じる。
- ・町の公共交通の担い手となり得る組織が現事業者以外にはいない。

■今後の取組みや施策について

- ・お買い物タクシー（買い物代行）のようなサービスは積極的に実施してほしい。
- ・キャッシュレス決済について、一般タクシーの利用者はほぼ町内の固定客なこともあり、利用した際には支払いをせず、後日まとめて振込請求するというパターンが一般化している。また、クレジットカードはあまり需要を聞かないが、QRコード決済は利用が増えつつある。
- ・ライドシェアサービスについて、日本版ライドシェアは過疎地域では適合しない。輸送サービスの運行が薄くなる夜間では、ライドシェアもあまり効果がないのではないかと。仮に導入する場合は、行政が管理者になって行う方が良い。また、現在の運行との棲み分けが必要だと思う。
- ・バス、タクシー共に、運転手募集、育成に力を入れて、従事者を増やす取組みを行うとともに、地域全体で公共交通を盛り立ててもらいたい。
- ・他市町との施策の兼ね合いもあるので、広域的に取り組む必要がある。
- ・LINEを利用する高齢者が増えつつあるので、配車システムへの組み込みは有効ではないか。
- ・観光輸送とも連携していかなければ、事業として維持していくのは難しい。
- ・インバウンド需要を中心に、野沢温泉を訪れた観光客が秋山郷などを散策するケースが見られるので、飯山、野沢温泉との広域ルートが出来れば、観光客を誘致できるのではないかと。
- ・交通施策のみならず、観光施策としても、もっと大々的に秋山郷を訪れてもらえるようにしないといけない。

2-4 上位・関連計画において公共交通に求められる役割

本町の公共交通に関わる上位計画・関連計画の位置付け、施策・プロジェクトを整理し、政策連携を検討する上での基礎資料としました。参照した上位・関連計画は次のとおりとなります。

■公共交通に関連する上位・関連計画一覧

計画名		計画期間
上位計画	津南町総合振興計画基本構想・前期基本計画	令和 3(2021)～令和 12(2030)年度
関連計画	津南町人口ビジョン	平成 28(2016)～令和 22(2040)年
	津南町過疎地域持続的発展計画	令和 3(2021)～令和 7(2025)年度
	津南町第 9 期介護保険事業計画	令和 6 (2024) ～令和 8 (2026) 年度

2-4-1 【上位計画】津南町総合振興計画基本構想・前期基本計画

■津南町総合振興計画基本構想・前期基本計画の概要

項目	内容
策定期間	2021 年（令和 3 年度）～2030 年（令和 12 年度）
策定年度	2021 年(令和 3 年)
基本理念	希望と愛、参加できるまち
将来像	○希望のまちづくり ○愛のあるまちづくり ○参加できるまちづくり
基本的な方向性	1 希望のまちづくり （1）希望と可能性に満ちた活力のある産業のまち 経営規模に関わらず農家が共存共栄できる農業を目指すため、担い手育成、圃場整備やスマート農業の推進に力を入れる。また、優良で広大な農地において安全安心な農産物の生産に努めるなど、収益性を高める。加えて、豊かな森林資源を生かし、生産に努め、森林保全と林業の活性化を図る。 （2）生涯学びながら成長できるまち 雄大な自然資源とそこに育まれた生態系を守り、祖先から受け継いできた独自の雪国文化と火焰型土器に代表される縄文時代から脈々と受け継がれてきた歴史ある伝統文化を、地域の子どもたちに受け継いでいく。また、急速な時代の流れと国際化が進む時代の中、子どもたちが人を思いやり、言葉や行動で自分自身を表現できる「生きる力」をもち、GIGAスクール構想の実現に向けて先進的な教育を受けられるよう環境整備を進める。 2 愛のあるまちづくり （1）安全安心で快適に暮らせるまち 町民の安全安心な生活維持のため、ライフラインなどインフラ整備や集落環境の整備を進める。地域福祉や防災などにおいて、町民の助け合いは欠かせないため、集落内の支え合いなど町民の共助体制の整備を支援する。 （2）住んでよかったとみんなが言えるまち 町立津南病院は、一次医療を担う大切な医療機関として必要な診療体制や救急医療体制をとるとともに引き続き運営の健全化を図る。合わせて、住み慣れた地域で安心して暮らし続けられるように介護サービスなど福祉施策の充実を進める。 3 参加できるまちづくり （1）地域資源を生かした活気と魅力あふれるまち 豊かな自然環境や文化資源など津南の特性を生かし、農業のみならず商工業、観光業など多様な産業と組織や個人と連携し、観光地域づくりを進める。加えて、本町にゆかりのある方や関わりを持ちたいと思っている方たちの様々な知見をまちづくりに生かすため、本町に興味を持ち関わっていただく関係人口の拡大及び絆づくりと、それらが移住定住につながるよう目指す。また、町民や各種団体又は事業者の皆様が、行政と協働でまちづくりに参加し、地域の担い手としてともに支え合う地域社会づくりを目指す。

公共交通に関する内容	2 目指すべき方向性や主な取組 (1) 地域型の地域公共交通網の構築 現行の地域公共交通網で居住地域や主要施設を概ねカバーできており、今後も継続して公共交通でカバーをすることが必要である。また、町外移動に対応できるよう鉄道や路線バスとその他公共交通の連携強化、広域化が望まれる。 重複区間の効率化及び利便性の向上を視野に津南町の地域特性に応じた運行サービスや運行形態を導入し、持続可能な地域公共交通網の構築を図る。 観光等のまちづくり施策との連携により駅からの二次交通の充実を図り、活力と賑わいの創出につながる多角的な運営を検討する。 地域全体で公共交通を支えるための取組を検討し、地域等と協働による積極的な利用促進を図る。 行政や交通事業者、関係団体等がそれぞれの役割を認識した上で密な連携や協働の多様な取組を展開し、公共交通の適正かつ効果的・効率的なマネジメントを実施する。 (主な取組) ア サービス水準と運行費用の管理 イ 広域移動に対応する公共交通の維持 ウ 観光施策と連携した公共交通の検討 エ 津南町地域公共交通協議会*での積極的な協議 オ 地域体制を先導する人材の発掘・育成 (2) 環境整備による利用促進 誰もがわかりやすく利用しやすい公共交通の構築を図るため、利用環境づくりや情報発信を行う。 利用者のニーズを踏まえ、運賃や運行形態など、利便性を考慮した運行サービスを検討する。 高齢化の現状を踏まえ、高齢者が公共交通を利用しやすい環境を整備する。 (主な取組) ア バス停の待合環境*の改善と協力体制の構築 イ 利用しやすい時刻表の配布 ウ ICT*を活用した情報提供の充実 エ 利用者に対するサービスの充実 オ 公共交通の利用促進を促す啓発活動
------------	---

3 重要業績評価指数（KPI）

項目	現在値	目標値（R7年）
収支率の維持・向上	路線バス（十日町～津南線） 85.7%	路線バス（十日町～津南線） 85.7%以上
	路線バス（上記以外の路線） 28.5%	路線バス（上記以外の路線） 28.5%以上
	スクールバス・乗合タクシー 16.3%	スクールバス・乗合タクシー 16.3%以上
利用者の維持・向上	路線バス（十日町～津南線） 142,766人	路線バス（十日町～津南線） 142千人以上
	路線バス（上記以外の路線） 67,317人	路線バス（上記以外の路線） 67千人以上
	スクールバス・乗合タクシー 5,031人	スクールバス・乗合タクシー 5千人以上
利用促進事業の実施	—	利用促進に向けた取組の実施回数 2回以上／年

2-4-2 【関連計画】津南町人口ビジョン

■津南人口ビジョンの概要

項目	内容							
策定期間	2016 年（平成 28 年度）～2040 年（令和 22 年度）							
策定年度	2016 年（平成 28 年）							
公共交通に関する内容等	第3章 人口の将来展望 2.目指すべき将来の方向性							
		<table><tr><th></th><th>人口動向の特徴</th><th>課題を改善するための方向性</th></tr><tr><td>社会増減</td><td> *平成 10 年以降、常に社会減の状況。 *20～24 歳の年齢階級の転出超過が多い。 *男女とも県外転出者が多い。 *県内では、十日町市や長岡市への転出超過が多い。 *働く世代の転入・転出は「職業」や「住宅」の理由が多い。 *圏域の有効求人倍率は現在 1.0 を上回っているが、雇用のミスマッチが多い。 </td><td> ■魅力ある雇用機会を創出し、若者の就職による転出を防ぐ ■通学支援等により若者の進学による転出を防ぐ ■町内産業の活性化や企業の誘致により、町外からの転入を増やす ■子育て支援策の充実により、町外からの転入を増やす ■移住・定住支援により、町外からの転入を増やす </td></tr></table>		人口動向の特徴	課題を改善するための方向性	社会増減	*平成 10 年以降、常に社会減の状況。 *20～24 歳の年齢階級の転出超過が多い。 *男女とも県外転出者が多い。 *県内では、十日町市や長岡市への転出超過が多い。 *働く世代の転入・転出は「職業」や「住宅」の理由が多い。 *圏域の有効求人倍率は現在 1.0 を上回っているが、雇用のミスマッチが多い。	■魅力ある雇用機会を創出し、若者の就職による転出を防ぐ ■通学支援等により若者の進学による転出を防ぐ ■町内産業の活性化や企業の誘致により、町外からの転入を増やす ■子育て支援策の充実により、町外からの転入を増やす ■移住・定住支援により、町外からの転入を増やす
		人口動向の特徴	課題を改善するための方向性					
	社会増減	*平成 10 年以降、常に社会減の状況。 *20～24 歳の年齢階級の転出超過が多い。 *男女とも県外転出者が多い。 *県内では、十日町市や長岡市への転出超過が多い。 *働く世代の転入・転出は「職業」や「住宅」の理由が多い。 *圏域の有効求人倍率は現在 1.0 を上回っているが、雇用のミスマッチが多い。	■魅力ある雇用機会を創出し、若者の就職による転出を防ぐ ■通学支援等により若者の進学による転出を防ぐ ■町内産業の活性化や企業の誘致により、町外からの転入を増やす ■子育て支援策の充実により、町外からの転入を増やす ■移住・定住支援により、町外からの転入を増やす					
	3.人口の将来展望							
	【津南町の目標人口】 国、県が示す長期ビジョンをふまえた中長期的な人口の展望として、2040 年（平成 52 年）に 7,300 人の人口規模を維持するとともに、人口構造の若返り化を目指す。 津南町は 2040 年に 7,300 人の人口維持を目指します！							

2-4-3 【関連計画】津南町過疎地域持続的発展計画

■津南町過疎地域持続的発展計画の概要

項目	内容
策定期間	2021 年（令和 3 年度）～2025 年（令和 7 年度）
策定年度	2021 年（令和 3 年）
基本理念	◆希望と可能性に満ちた活気ある産業の創出 ◆生涯学びながら成長できる子育て・教育環境の充実 ◆安心安全で快適に暮らせる生活環境の整備 ◆住んでよかったとみんなが言える保健・医療・福祉サービスの充実 ◆地域資源を生かした活気と魅力あふれるまちの整備
公共交通に関する内容	（４）生活交通の整備 ＜現状と問題点＞ ・津南町の公共交通は、ＪＲ飯山線や路線バスが運行されているほか、公共交通空白地域*の解消又は高齢者や通学等の移動手段の確保のため、予約型乗合タクシーや住民混乗型スクールバスを運行している。 ・現行の地域公共交通網は、居住地域に対して概ねカバーできているが、町中心部や郊外では、路線バス、スクールバス、乗合タクシーの重複している区間がみられ課題になっている。 ・津南駅における鉄道の１日当たりの利用者は、直近 10 年間に於いておよそ 46%の大幅減となっており、路線バス、スクールバス、乗合タクシーの利用者もまた全体的に微減傾向となっている。 ・路線バスの時間帯別の利用状況は、通学や通院のため朝夕は一定の利用がみられるものの、日中は多くの路線で利用が少なくなっている。将来的な人口減少に伴い、今後も公共交通利用者の更なる減少が予想される。 ・路線バスの運営状況について、近年路線毎の収支率は改善傾向にあるが、依然として「十日町～津南線」以外は低い収支率となっている。スクールバス、乗合タクシーも同様に低水準で推移しており、財政措置を講じて赤字補填の一部対応としている。 ・利用者数の減少が見込まれる中、現状の地域公共交通網を維持する場合、運行経費は更に増加することが見込まれ、地域公共交通網を維持できなくなる可能性がある。運行経費を圧縮するための効率化を検討し、利用者数を維持・向上していくための見直しが急務である。 ・令和元年度に津南町が実施した「公共交通に関するアンケート調査」では、交通弱者に対する支援制度の充実化を求めるニーズが多い一方で、運賃を上げて利便性の向上を求めるものもあった。路線バス、乗合タクシーともに運行時間が目的と合わない、運行本数が少ないといった回答も多く、また、乗合タクシーの事前予約の手間を不便な点とする回答もある。これらは、郊外部の公共交通が不便な地区ほど当該ニーズが高くなっている。 ＜その対策＞ ・現行の地域公共交通網で居住地域や主要施設を概ねカバーできており、今後も継続して公共交通でカバーをすることが必要である。また、町外移動に対応できるよう鉄道や路線バスとその他公共交通の連携強化、広域化が望まれる。重複区間の効率化及び利便性の向上を視野に津南町の地域特性に応じた運行サービスや運行形態を導入し、持続可能な地域公共交通網の構築を図る。

- ・観光等のまちづくり施策との連携により駅からの二次交通の充実を図り、活力と賑わいの創出につながる多角的な運営を検討するとともに、地域全体で公共交通を支えるための取組を検討し、地域等と協働による積極的な利用促進を図る。
- ・行政や交通事業者、関係団体等がそれぞれの役割を認識した上で密な連携や協働の多様な取組を展開し、公共交通の適正かつ効果的・効率的なマネジメントを実施する。
- ・誰もがわかりやすく利用しやすい公共交通の構築を図るため、利用環境づくりや情報発信を行う。
- ・その他、利用者のニーズを踏まえ、運賃や運行形態など、利便性を考慮した運行サービスを検討し、高齢化の現状を踏まえ、高齢者が公共交通を利用しやすい環境を整備する。

(5) 計画

事業計画（令和３年度～令和７年度）

持続的発展 施策区分	事業名 (事業主体)	事業内容	備考
4 交通施設の整備、 交通手段の確保	(9) 過疎地域持続的発展特別事業 (津南町) ・公共交通	地域公共交運行事業 【事業内容】 通園や通学又は通院などのため乗合タクシー事業を行う。 【必要性】 本町は多くの集落が点在しているなか、路線バスや鉄道などの公共交通が限られており、町民の移動手段の確保が必要である。 【効果】 保育園や学校の統廃合に伴い自宅から遠方に通園又は通学するケースが増える。また、高齢化により自動車免許の返納者が増えることが予想され、住民の移動手段の確保に大きく寄与する。	本町では人口減少と少子高齢化が加速しており、本事業の必要性は益々高まるとともに、事業効果は将来に渡り及ぶものである。
		定期バス運行費補助事業 【事業内容】定期路線バスの運行費の補助を行う。 【必要性】 本町は多くの集落が点在しているなか、路線バスや鉄道などの公共交通が限られており、町民の移動手段の確保が必要である。 【効果】 保育園や学校の統廃合に伴い自宅から遠方に通園又は通学するケースが増える。また、高齢化により自動車免許の返納者が増えることが予想され、住民の移動手段の確保に大きく寄与する。	

2-4-4 【関連計画】津南町第 9 期介護保険事業計画

■津南町第 9 期介護保険事業計画の概要

項目	内容
策定期間	2024 年（令和 6 年度）～2026 年（令和 8 年度）
策定年度	2024 年（令和 6 年）
基本理念	本町では、第 6 次津南町総合振興計画に掲げる「希望と愛、参加できるまち」を基本理念として、高齢であっても障害があっても、住み慣れた家庭や地域で安心して自分らしく暮らし続けることができる「住んでよかったとみんなが言えるまち」づくりに取り組んでいます。 本計画は、超高齢化の進行する地域の実情を踏まえながら、すべての高齢者の生活を支援する体制づくりに取り組み、地域で暮らすすべての人が生きがいや役割を持ち、支え合いながら暮らしていくことのできる地域共生社会の実現を目指すための基本的な考え方を示すものです。
公共交通に関する内容	第 4 章 施策の展開 9. 高齢者福祉事業 （2）特定地域老人等福祉タクシー事業 地域公共交通網では町中心部へのアクセスが不便な、特定地域に居住する高齢者世帯等に対して、緊急時に利用できるタクシー券を交付し、居住地から町中心部への移動支援を行っています。 一方で、高齢化の進展に伴い、運転免許証を返納する高齢者が増加することも予測されます。対象地域や利用目的を限定せずに、買い物や通院、生きがいづくり活動への参加といった日常生活における外出時全般に支障を来している高齢者の実情に即した移動 支援・外出支援サービスの提供に向けた見直しについても検討していく必要があります。

2-5 津南町地域公共交通計画の評価・検証

2-5-1 計画指標の達成状況

現行計画にあたる、津南町地域公共交通計画で掲げた、基本目標に対する評価指標の達成状況は、以下のとおりです。

(1) 目標1 つなん型の地域公共交通ネットワークの構築

評価指標① 公共交通の収支率の維持・向上

対象路線	(前計画策定時点) 現状値	目標値	達成状況
路線バス (十日町～津南線)	85.7%	85.7%以上	72.9%
路線バス (十日町～津南線以外)	28.5%	28.5%以上	30.8%
スクールバス・ 予約型乗合タクシー	16.3%	16.3%以上	19.1%

(2) 目標2 利用しやすい環境整備による利用促進

評価指標② 公共交通の利用率の向上

対象路線	(前計画策定時点) 現状値	目標値	達成状況
全体	15.9%	20.5%以上	11.6%

評価指標③ 公共交通の利用者数の維持

対象路線	(前計画策定時点) 現状値	目標値	達成状況
路線バス (十日町～津南線)	142,766人	142,000人以上	101,984人
路線バス (十日町～津南線以外)	67,317人	67,000人以上	70,836人
スクールバス・ 予約型乗合タクシー	5,031人	5,000以上	6,077人

(3) 目標3 多様な関係者の連携による公共交通の構築

評価指標④ 利用促進事業の新規施策の実施

対象路線	(前計画策定時点) 現状値	目標値	達成状況
全体	-	2回以上/年	R4年度：3回 R6年度：2回

2-6-1 各施策の取組状況と今後の課題

事業評価	A：予定通り完了または完了予定の施策 B：進行中だが、予定から遅れている施策 B'：内容または方向性を変更して、進行中の施策 C：現時点でまだ着手できていない施策 D：実施の是非について見直しが必要な業務
今後の見直しの必要性	—：完了した施策 ◎：さらなる発展的な取組みを検討することが望ましい施策 ○：今後も継続することが望ましい施策 △：事業内容を見直して継続することが望ましい施策 ▲：事業内容の見直し及び継続についても検討すべき施策

施 策	個別 施策	取組内容	事業 評価	見直し／今後の課題	
【基本目標1】つなん型の地域公共交通ネットワークの構築					
施策1 地域特性に 応じた公共 交通サービ スの提供	取組① 地域需要 に応じた サービス 水準と運 行費用の 管理	重要度の高い既存交通について、維持確保は図れているものの、現計画にて位置付けた再編については実施がなされていない状況です。	B	○	継続的な人口減少、少子高齢化に加えて、運行事業者における乗務員不足等の背景を踏まえると、既存交通の最適化は今後さらに重要度が高くなることから、継続的に取組みを進める必要があります。
	取組② 広域移動 に対応し た公共交 通の維持	十日町市方面への鉄道および路線バスについては、現在も重要な市街地アクセスとして、維持確保が図られています。	A	○	本町の移動ニーズの根幹として、十日町市への移動は今後も重要度の高いルートであることから、今後も継続的に維持確保を図っていきます。特に、昨今の路線バスにおける乗務員不足と、JRにおける赤字路線への対応方針に基づく対応策については、注視していく必要があります。

施策2 観光等まち づくり施策 との連携	取組① 観光地等 への公共 交通の確 保	観光アクセスについて、 本町のターミナル的位 置付けである津南停留 所を起点に維持確保が 図られているものの、運 行形態の再編やシステ ム化等は実施がなされ ていない状況です。	B	○	運行事業者の現状を踏まえる と、まずは生活移動手段の確保 を優先する必要があるものの、 既存交通の利用者増加の一因と なり得ることや、観光施策や交 流人口の増加に寄与することか ら、継続的に取組みを進める必 要があります。
施策3 利用環境の 改善	取組① バス停の 上屋など の待合環 境の整備	津南停留所付近にオー プンしたテレワーク施 設が、待合所としても活 用されており、ターミナ ルである同停留所の待 合環境の改善につなが っていますが、ターミナ ル以外の待合所につい ては、充足率は低い状況 が続いています。	B	○	既存交通は運行頻度が低く、冬 季には積雪により厳しい環境と なる本町では、バス停留所の待 合環境は非常に重要であること から、主要バス停での整備や、 近隣施設の活用などにより、待 合環境の整備を図る必要があり ます。 ただし、一部地域では将来的な サービス形態の転換も想定され ることから、ネットワーク再編 案を踏まえた上で、計画的に整 備を行う必要があります。

施 策	個別 施策	取組内容	事業 評価	見直し／今後の課題	
【基本目標２】利用しやすい環境整備による利用促進					
施策４ 情報提供の 充実	取組① 利用しや すい時刻 表の配布	鉄道、路線バス、デマ ンド交通等、町内の交通を 網羅した時刻表は公開 されているものの、接続 場所や停留所の位置な どの情報がなく、新規利 用者が活用するには不 十分なものとなってい ます。	B	○	地域公共交通の維持確保に向け ては、各交通サービスの利用者 増加が重要となるほか、今後の 高齢化による公共交通利用ニ ーズの増加に伴い、新規利用 者の増加が見込まれることか ら、時刻表以外の情報も踏ま えた、より分かりやすい情報 提供が必要になります。
	取組② ICT を活 用した情 報提供の 充実	路線バスのオープンデ ータ*化により、インタ ーネットの乗換案内等 で掲載されていますが、 乗合タクシーについては 情報提供、配車方法と もに ICT の導入が進め られていない状況です。	B	◎	地域公共交通の利便性向上を図 る中で、高齢世代においても スマートフォンの普及が進む ことが想定されることから、 これを活用してのデジタル情 報の提供や、バスロケーシ ョンシステム*の導入など、 積極的な検討が求められま す。 また、乗合タクシーにおい ても、事業最適化の観点か ら、AI*デマンド交通への 転換など、ICT システムの 導入について検討する必要 があります。
施策５ 公共交通の 利用促進	取組① 高 齢 者 等 に 対 す る サ ー ビ ス	福祉分野の取組として、 条件を満たした高齢者 へのタクシー券配布が 行われ、移動手段確保の 点で、一部改善がみられ ます。	B	○	今後も進行が想定される人口 減少、高齢化の中で、地域 公共交通の利用促進と、高 齢者における安全な生活 移動手段の確保という観 点から、自家用車利用か らの利用転換は重要な取 組みとなるため、積極 的な導入検討が求められ ます。
	取組② 観 光 等 と 連 携 し た 利 用 促 進	秋山郷を筆頭に、豊かな 自然を活かした観光ス ポットが点在している ものの、公共交通を介 した連携施策は行われ ていません。	C	○	利用促進策の一環として有 効性が高いことから、連 携できる施設やイベント について、積極的に実施 を図る必要があります。

施 策	個別 施策	取組内容	事業 評価	見直し／今後の課題	
【基本目標3】多様な関係者の連携による公共交通の構築					
施策6 公共交通への 町民参画 推進	取組① 公共交通 利用に向 けた意識 啓発	中等教育学校、交通事業者との公共交通についての意見交換会の実施や、地域のサロン事業に出張し、高齢者に対して公共交通の利用についての聞き取りを実施しました。	A	○	町の公共交通を利用したことのない町民にとって、公共交通に触れる貴重な機会であることから、学生向けの乗り方教室、成人向けのワークショップなど、老若男女問わず、あらゆる方法を模索する必要があります。
施策7 公共交通に 関する地域 体制づくり	取組① 地域の関 係者との 協議	地域住民意見交換会を実施し、地域の公共交通にかかるざくばらんな意見交換会、今後の公共交通や新しい町内公共交通ネットワークについての意見交換会を実施しました。	B	○	地域公共交通の維持確保について、交通事業者を取り巻く環境は年々厳しさを増していることから、新しい交通の担い手確保に向けた施策として、地域住民の参画を図るというのは有効的な対応策のひとつであることから、地域特性を踏まえながら、必要に応じて地域内との協議を実施し、導入に向けた検討を行う必要があります。
	取組② 地域の公 共交通キ ーパーソ ンの 発 掘・育成	地域意見交換会をはじめとする地域住民との連携を通して検討したもの、現段階で実現には至っていません。	C	○	

3 津南町の地域公共交通が抱える課題

3-1 公共交通を取り巻く現状・問題点

本町における課題分析に向けて、公共交通を取り巻く現状・問題点について、以下のように整理します。

1. 地域現況から見る現状・問題点

- 総人口を見ると、経年的な減少傾向にあるとともに、将来的に更なる進行が予測されています。
- 年齢別の構成比では、約半数を 60 歳以上の高齢者が占めています。また、将来人口推計では、今後も経年的に高齢化は進むことが予測されています。加えて、世帯人員も減少傾向にあることから、高齢者世帯の増加も想定されます。
- 通勤・通学では町内移動のほか、十日町市のつながりが特に強くなっています。
- 町内の人口分布を見ると、概ね町北東部、国道 117 号沿線を中心に分布しているほか、山あいの集落にも一定の分布が見られます。一方で、商業・教育施設は国道沿いを中心に、医療施設は市街地部のみに分布しており、生活移動による中心地への移動ニーズが想定されます。
- 隣接する十日町市では、市街地に複数の商業施設が点在しているほか、県立病院も立地していることから、十日町駅周辺への移動需要が高いことが想定されます。
- 自動車保有状況では、世帯当たりの保有台数は 1.4 台程度ですが、令和 3 年以降は減少傾向にあります。
- 観光流動では、津南町内ではコロナ禍の影響から回復の傾向がみられます。また、隣接する十日町市から、津南町への観光流動が一定数みられるものの、多くがマイカー・バイクやレンタカーを伴う移動となっており、これらの観光客については、公共交通利便性の向上による利用転換が期待できます。

2. 公共交通現況から見る現状・問題点

- 町内を運行する JR 飯山線の本数が極端に少ないこともあり、移動ニーズの高い十日町市への輸送は主に路線バスが担っている状況です。
- 路線バス系統は、広域運行の十日町＝中里＝津南線、森宮野原駅＝津南＝清津峡＝越後湯沢線と、町内を運行する 5 路線（令和 7 年 10 月から 3 路線）に区分され、後者は市街地から山間部の集落を結ぶ、概ね片道 30 分程度の区間を運行しています。
- 十日町＝中里＝津南線の利用者数は、コロナ禍からの回復後、やや減少傾向にあります。が、町内完結路線については、コロナ禍収束以降、増加が続いています。
- 乗合タクシーの利用を見ると、日出山は利用者数が増加しているものの、津南原線、大谷内線、秋山郷線では利用者数が減少しました。

3. 津南町のまちづくりから見る現状・問題点

- 津南町総合振興計画では、現在の公共交通網について、重複区間の効率化や観光等のまちづくり施策との連携による、地域に寄り添ったネットワークの検討と、誰もが分かりやすく気軽に利用しやすい公共交通に向けた、情報発信の強化や利用環境の整備などが掲げられています。
- 津南町過疎地域持続的発展計画では、通学及び生活移動手段として、乗合タクシー事業の展開と、路線バス運行費の補助が位置付けられています。

4. 関係者（町民・交通事業者等）から見る現状・問題点

- 日常生活における町民の移動動向では、概ね自家用車を利用する傾向が強いですが、通学利用に関しては約半数が鉄道、路線バスなどの公共交通を利用しています。
- 町内の公共交通については、路線バス、乗合タクシー共に、自家用車移動を理由に日常的な利用は少ない傾向が見られます。路線バスにおいては運行本数、乗合タクシーは運行形態の認知度が課題として挙げられています。
- 今後の公共交通施策に向けては、運行本数の拡大と併せて、自家用車を運転できない高齢者、学生への公共交通利用助成を求める意見が多く見られます。
- 町の公共交通に係る交通事業者では、いずれも乗務員不足が慢性的な課題となっており、一定の利用があるにも関わらず、人員確保の観点から運行終了を行う路線も生じています。
- 公共交通運行の担い手として、農業従事者の空き時間の活用が期待されています。
- 秋山郷をはじめとする観光資源へのアクセス利用を取り込むことで、公共交通の活性化を期待する意見もみられます。

5. 全国的な社会傾向や、新たな技術革新を踏まえた現状・問題点

- デジタル技術を活用し、公共交通の利便性向上や運行効率化*を図る取組み（交通系ICカードを含むキャッシュレス決済、MaaS*、AI デマンド交通、自動運転など）の開発・導入が進みつつあります。
- 本町のみならず全国的にも、求職者数の減少や法改正に伴う就労時間の規制などにより、バス・タクシーをはじめとする交通事業者の乗務員不足が深刻化しており、既存路線の減便・廃止や、新しい交通の担い手確保が困難なケースが増加しています。
- 物価や燃料資源の高騰により、公共交通事業に係る経費は年々増加しており、交通事業者及び運行支援を行う自治体の負担は増加しつつあります。

4 計画の基本的な方針と目標

4-1 基本理念・基本方針

計画を通じて実現する、本町の公共交通の将来像を示す基本理念と、本計画が目指す方向性を明確にするための基本方針について、本計画では以下のとおりとします。

■基本理念

まちから広がる町民の足 みんなで活かす交通ネットワーク

■基本方針

基本方針1 つなん型の公共交通ネットワークの確立

本町の公共交通は、前計画にあたる地域公共交通計画にて掲げられた「つなん型の地域公共交通ネットワークの構築」に基づき、幹線軸と支線軸の観点に基づいた公共交通ネットワークの形成を進め、町内の路線バス・乗合タクシーの利用を高めるなど、一定の効果が得られました。

本計画においても、この考え方を踏襲しつつ、行政・利用者（町民）・交通事業者など、現在の関係者の状況を踏まえて、既存交通の利便性向上や運行の見直しや、地域特性に応じた新しい交通への転換検討など、今後想定される事態に対応した、新しいネットワークの確立を図ります。

<基本目標>

○広域路線バス網の利便性維持

指標：市町間を運行する路線バスの本数

市町間を運行する主要路線バスの利用者数

民間路線バスの維持確保を目的とした事業者との協議回数

○市街地を起点に各方面へ運行する交通サービスの確立

指標：市街地を起点に運行する路線数

町内を運行する交通サービスの利用者数

基本方針2 教育・観光等の関連施策との連携による事業性の確保

本町の公共交通は、路線バス・乗合タクシーを活用した通学利用や、逆にスクールバスにおける一般混乗など、通学移動との結びつきが強い傾向にあります。また、経年的な人口減少による公共交通利用の減少と、高齢化の進行による免許返納者増加に伴う、公共交通利用需要の拡大という相反する状況が将来的に想定されることから、事業者のみならず、行政を交えた公共施策としての対応が求められます。加えて、本町の特性のひとつである、秋山郷などの観光需要についても、本町の地域性や、近年のインバウンド需要拡大などにより、交通結節点と観光地を結ぶ交通手段の確立・維持確保が重要なテーマになると考えられます。

これを踏まえて、公共交通施策単独で取り組みを行うのではなく、教育分野や観光分野、福祉分野などと連携し、公共交通の維持確保に向けた利用者の確保や、さらなる利用促進を図ること、個々の交通の採算性を高め、事業性の向上を図ります。

＜基本目標＞

○通学移動との連携による利用者の確保

指標：現行のスクールバスにおける利用者数

○まちづくりの方針や他分野との連携

指標：本町の教育、観光施策との連携事業数

公共交通の収支率の維持・向上

公共交通施策に対する町民一人あたりの財政負担

基本方針3 持続可能性の向上に向けた取り組みの推進

公共交通事業の維持確保に向けては、利用者の確保が最も重要なポイントのひとつとなります。一方で、本町の生活移動では、日常的な自家用車利用が浸透しており、公共交通の利用に馴染みのない町民も一定数みられると考えられます。特に、比較的新しい考え方の交通体系である乗合タクシーについては、運行状況や利用方法が分からず、いざという時に利用できない町民も一定数みられると考えられます。

こういった状況を踏まえつつ、将来的な免許返納者の増加による公共交通利用の拡大に備えて、町民に対して積極的な情報提供を行うとともに、気軽に利用できる環境整備を実施します。

＜基本目標＞

○町民を対象とした利用促進策の実施

指標：町民を対象にした公共交通イベント（モビリティ・マネジメント*を含む）の実施回数

○利用しやすい環境の整備

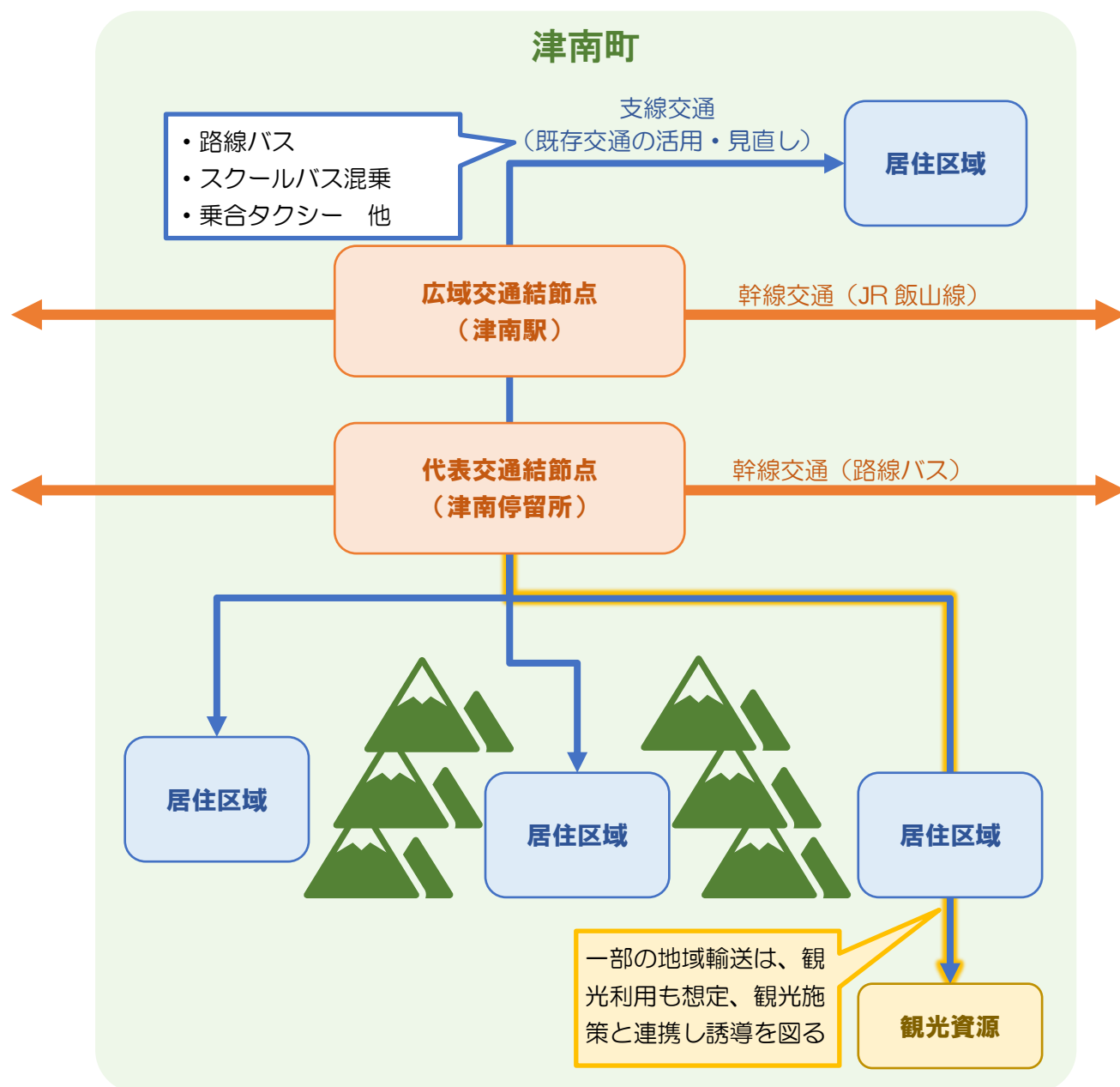
指標：町内で利用環境の見直しを図ったバス停留所数

町内交通における運行情報のオープンデータ化率

4-2 つなん型公共交通ネットワーク構想

前項の基本的な方向性の実現に向けて、基本目標達成に向けた取組みと併せて、本町が目指す公共交通ネットワークを、以下のとおり示します。

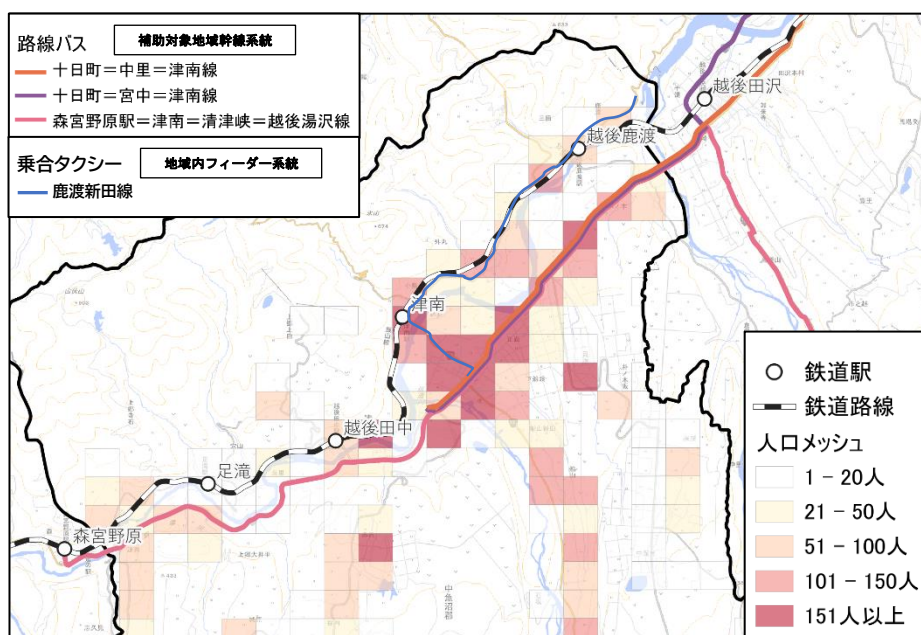
■つなん型公共交通ネットワーク概要図



4-3 既存公共交通における補助制度の活用について

既存の公共交通の運行にあたっては、運営努力や町の財政負担だけでは路線の維持が難しいため、国の地域公共交通確保維持事業や県のバス運行費補助制度等を活用し、生活交通手段を確保・維持する必要があります。これらの補助制度の活用により、補助幹線系統及び地域内フィーダー系統の運行維持を図ります。

■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」及び「地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金」を活用する路線（路線名は補助事業内での系統名で表記）

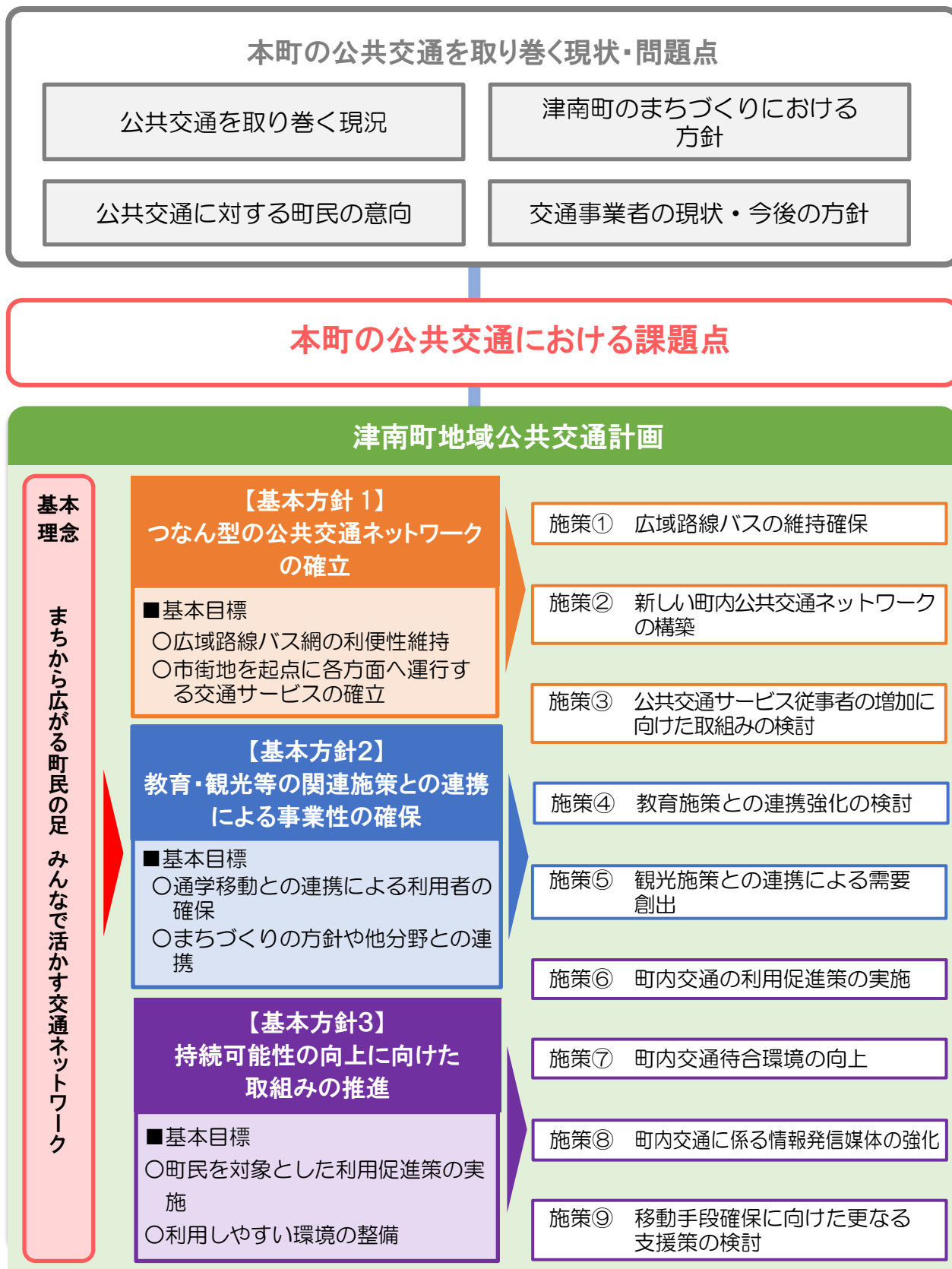


路線	必要性・有効性	概要
十日町=中里=津南線	主要幹線（ＪＲ飯山線）に連絡し、新潟県内の主要拠点へのアクセスを担う交通手段になっている。	南越後観光バス（株）が運行
十日町=宮中=津南線	- 町内の地域拠点や主要施設へのアクセスを担い、生活（通勤、通学、買い物、通院）移動等における交通手段になっている。 - 本町と十日町市の移動の際の通勤、通学、買い物、通院利用者等の交通手段となっている。	
森宮野原駅=津南=清津峡=越後湯沢線	- 越後湯沢駅から清津峡、本町を経由して森宮野原駅（津南営業所）の間を連絡し、通勤、通学、観光等における交通手段となっている。 - 起終点の越後湯沢駅、森宮野原駅では、鉄道やほかの路線バスと連絡し、公共交通ネットワークを構築する上で重要な役割を担っている。	十日町タクシー（株）が運行予定
鹿渡新田線	令和 7 年 9 月末に運行終了予定の路線バス鹿渡新田線の代替交通として、補助対象地域幹線系統に連絡し、外丸地区の通勤、通学、買い物、通院利用者等の生活交通を担うもの。	

5 計画目標達成に向けた施策及び事業

5-1 計画の体系について

以上を踏まえて、本計画の体系について、以下のように整理しました。



5-2 計画期間中に実施する施策・事業

【施策1】広域路線バスの維持確保

施策内容

本町を通る交通手段として、JR 飯山線の鉄道と、十日町＝中里＝津南線や森宮野原駅＝津南＝清津峡＝越後湯沢線の路線バスがあります。特に路線バスは本数や市街地へのアクセスの面で一定の利便性がありますが、利用者の多くを占める学生の減少が予想されるほか、運行費用の高騰や乗務員不足といった課題への対応も必要です。

今後の高齢化により、これらの交通手段の重要性はさらに高まると考えられるため、それを見据えて以下の内容について、運行事業者と定期的な協議・検討を行います。

- 現在の運行体制（時間帯・本数等）の維持確保
- JR と路線バスの併用による、十日町市への一定以上の運行頻度の確保
- 利用状況に応じた運行ダイヤの調整
- 利用促進に向けた取組みの実施

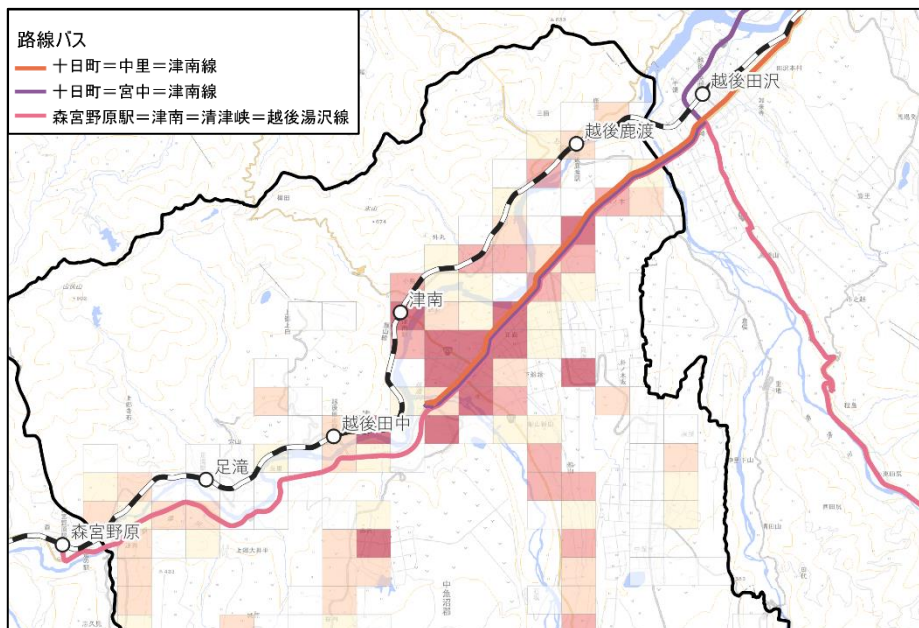


図 広域バス路線ネットワーク

実施主体

町、交通事業者

実施行程・スケジュール	実施行程	R7 年度	R8 年度	R9 年度	R10 年度	R11 年度
		継続的な運行に向けた事業者との協議				
		路線の維持・確保				
	協議会での協議事項	○事業者との協議結果の報告				

【施策2】新しい町内公共交通ネットワークの構築

施策内容

町内で完結する公共交通サービスについては、主に津南停留所を中心に、山間部へ運行する路線バスが中心となっていますが、広域路線同様、乗務員不足等の課題を抱えており、全路線において将来的な減便や、スクールバス等への転換といった対応が起こり得る状況にあります。

こういった将来的な課題に対して、早急かつ的確に対応できるように、新しい町内公共交通ネットワークの構築として、以下の検討を行います。

- 市街地（津南停留所）を起点に、維持確保路線として運行を確保すべき区間を明確にした、具体的なネットワーク構想を確立する
- ネットワーク構想に位置付けた維持確保路線について、現在の運行体制の維持が困難となった場合に、同等以上の利便性を有する代替交通への転換を図り、ネットワークの維持を図る
- 維持確保路線について、運行効率性や利便性の向上が期待される区間・地域については、より適切な交通モードへの転換を図る
- 交通モードの転換については、地域特性等を踏まえて、既存の輸送サービス（乗合タクシー、スクールバス）のほか、新たな交通モード（AIオンデマンド交通、ライドシェア、グリーンスローモビリティ*等）の導入も含めて検討する

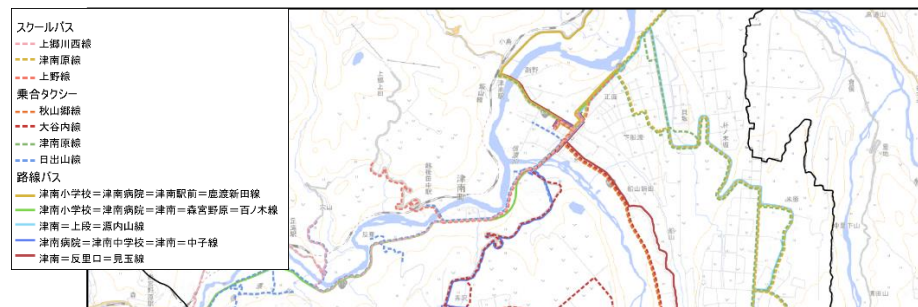


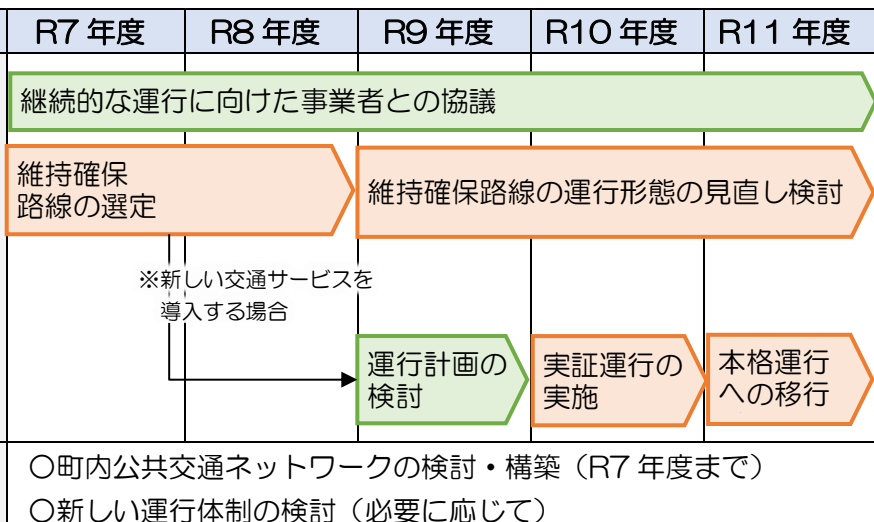
図 対象路線・交通サービス（図はR7.3時点）

実施主体

町、交通事業者

実施行程・スケジュール

実施行程



【施策3】公共交通サービス従事者の増加に向けた取組みの検討						
施策内容	交通事業者における乗務員不足の深刻化について、利便性向上や生活移動手段確保のために必要な交通サービスの新設のみならず、既存交通の維持確保という観点でも、部分的な路線の運行終了が行われるなど大きな影響が出ています。また、対応策の検討においては、交通事業者単体での対応は困難であり、行政と連携しての対応が求められる状況です。 乗務員確保についてこの事態を解決すべく、行政サイドでの人員確保施策の実施や、交通事業者の取組みへの支援策の検討を行うなど、行政と交通事業者が一体となった取組みについて、関連事業者との協議や、他地域の事例調査などを通して検討します。					
実施主体	町、交通事業者					
実施行程・スケジュール		R7 年度	R8 年度	R9 年度	R10 年度	R11 年度
	実施行程	他地域事例等の調査	実施内容の検討			
			取組みの実施			
	協議会での協議事項	○他地域の事例調査・視察等の結果の報告 ○取組み内容の検討 ○取組み結果の報告				

【施策4】教育施策との連携強化の検討						
施策内容	現在、町内で運行しているスクールバスの一部にて、一般利用者による混乗輸送を行っており、対象地域における朝夕の貴重な移動手段として機能しています。また、一般の路線バスにおいても、利用者の多くは通学利用が占めており、学生の通学需要が、本町の公共交通を支える重要な要素となっています。 こうした背景から、通学など学生の利用を通じて、公共交通サービスの利用促進を図るとともに、子どもの頃からスクールバスや路線バスを利用することで、公共交通利用への意識醸成を図るべく、教育施策とのさらなる連携を図ります。 ＜取組み例＞ ・町内の学生を対象としたモビリティ・マネジメントの実施 ・町内の学校における乗り方教室等の実施 ・スクールバスの公共交通化による利用機会の醸成 等					
	実施主体 町					
実施行程・スケジュール		R7 年度	R8 年度	R9 年度	R10 年度	R11 年度
	実施行程	継続的な運行に向けた関係部署との協議				
		取組みの実施				
	協議会での協議事項	○他地域の事例調査・視察等の結果の報告 ○取組み内容の検討				

【施策5】観光施策との連携による需要創出

施策内容	本町の南端に広がる秋山郷は、自然豊かな観光地として、秋のシーズンを中心に多くの観光客が訪れます。その他にも、東は清津峡、西は野沢温泉と、誘客力の高い観光地に囲まれており、観光施策に係るポテンシャルが高い傾向にあります。 こうした観光目的での移動について、既存の乗合タクシーや、最寄りのタクシー事業者が運行しているガイドタクシー等も含めて連携し、自家用車利用やレンタカー利用からの転換と公共交通アクセスの利便性向上を図ります。 加えて、広域市町との連携施策（新しい交通の共同運行、MaaS 事業による回遊性の向上など）の実施についても、状況に応じて検討します。 また、地域住民や、地域おこし協力隊などの町民団体の機運が高いエリアについては、地域を中心に運営・運行する交通として、自家用有償運送やライドシェアサービスなど、新しい交通サービスの導入を検討します。 併せて、公共交通アクセスの強化と併せて、公共交通を活用した観光振興について、町の観光施策と連携して、広域的な周知・PR を実施します。					
	・ 市町村 ・ NPO法人 ・ 一般社団法人又は一般財団法人 ・ (地方自治法に規定する)認可地縁団体 ・ 農業協同組合 ・ 消費生活協同組合 ・ 医療法人 ・ 社会福祉法人 ・ 商工会議所 ・ 商工会 ・ 営利を目的としない法人格を有しない団体 (自治会などの住民組織が認可地縁団体を立ち上げ、地域住民が運行主体となるケースもある)					
実施主体	町、地域住民					
実施行程・スケジュール		R7 年度	R8 年度	R9 年度	R10 年度	R11 年度
	実施行程	継続的な運行に向けた関係部署との協議				
		取組みの実施				
協議会での協議事項		○取組み内容の検討				

【施策6】町内交通の利用促進策の実施						
施策内容	今後の公共交通サービスの維持確保においては、本計画でものべた既存交通や町内交通の利便性向上と併せて、町民の日常的な活用による、公共交通の安定的な利用者数増加が必要となります。 そのため、町民を対象とした利用促進策を実施し、自家用車利用からの転換や、家族・知人の送迎移動からの転換を促します。 ＜取組み例＞ ・全町民を対象としたモビリティ・マネジメントの実施 ・公共交通を利用しない（町内の公共交通を知らない）町民向けの路線図や時刻表といった情報提供の強化 ・町のイベント等への出展 等					
	実施主体 町					
実施行程・スケジュール		R7 年度	R8 年度	R9 年度	R10 年度	R11 年度
	実施行程	取組み内容の検討				
		取組みの実施				
	協議会での協議事項	○取組み内容の検討				

【施策 7】 町内交通待合環境の向上

施策内容

公共交通の利便性向上に向けた取り組みとして、運行ダイヤや運行形態の見直しとともに、利用環境の向上が重要な要素になります。本町の場合、冬季には県内有数の豪雪地帯となるなど、厳しい環境になることから、バス待ち環境などの整備は特に重要度が高いと考えられます。

これを踏まえて、既存の路線バスの待合環境の向上を図るべく、利用の多い停留所や、重要な拠点となる停留所を筆頭に、周辺施設と連携して、施設内に待合環境を整備する「バス待ち施設」を整備する、バス停に「バス待ち施設」の案内を掲載するなど、バス待ち環境の向上に取り組みます。



図 津南停留所近隣にあるオープンスペース「だんだん」
町内の学生に、下校時の路線バスの待合場所として活用されている

実施主体

町、沿線施設

実施行程・スケジュール		R7 年度	R8 年度	R9 年度	R10 年度	R11 年度
	実施行程	周辺施設等との調整				
		実施箇所の検討	取り組みの実施			
	協議会での協議事項	○取り組み状況の報告				

【施策8】 町内交通に係る情報発信媒体の強化

施策内容

路線バス等の道路交通は一般的に、道路状況や一般交通の影響により遅延が生じるなど、鉄道や空路、舟運等と比較して定時性がやや劣る側面があるとともに、従来のバス停留所ではリアルタイムの情報提供が進んでおらず、特に初めて利用する町民や来訪者にとっては、やや使い辛いサービスとなっています。

これを解消するため、ICT 技術などの活用により、運行に係る情報発信体制を強化します。

<取組み例>

- ・町内交通の運行経路、運行ダイヤのオープンデータ（GTFS-JP）化
- ・バスロケーションシステムの導入による、リアルタイム運行情報の提供
- ・停留所やバス待ち施設（⇒【施策7】）での LCD 設置等による運行情報提供

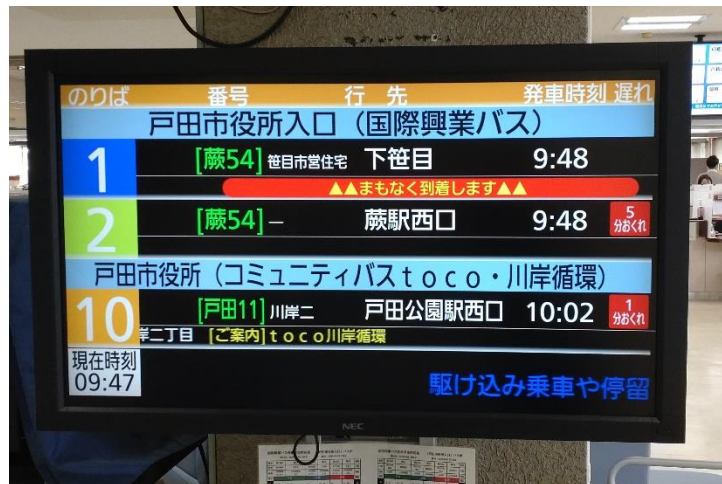


図 待合環境下での LCD 設置例（埼玉県戸田市）

実施主体

町、交通事業者

		R7 年度	R8 年度	R9 年度	R10 年度	R11 年度
実施行程・スケジュール	実施行程					
		周辺施設等との調整				
		実施箇所の検討	取組みの実施			
	協議会での協議事項	○取組み内容の検討				

【施策 9】 移動手段確保に向けた更なる支援策の検討

施策内容	町民の移動手段確保という観点では、すべての町民が一定以上の利便性で公共交通を利用できるネットワークを構築することが理想です。しかし、公共交通サービスではカバーできない、よりきめ細やかな輸送サービスを必要とする地域や、利用需要が極端に少なく、公共交通としての維持が困難な地域などでは、更なる支援策の検討が必要になります。 そのため、町内交通ネットワークにてカバーできない地域について、その他の交通や輸送サービスを活用できるように、地域に応じた支援策を検討します。 ＜取組み例＞ ・タクシー利用補助の見直し ・福祉輸送サービスの活用 ・民間送迎サービス等の活用					
実施主体	町					
実施行程・スケジュール		R7 年度	R8 年度	R9 年度	R10 年度	R11 年度
	実施行程	周辺施設等との調整				
		実施箇所の検討	取組みの実施			
	協議会での協議事項	○取組み状況の報告				

6 計画の進捗管理

6-1 計画の進捗を図る評価指標

目標の達成状況を明確化するため、評価指標の目標値を次のとおり設定します。

■目標の評価指標一覧

目標	評価指標	現況値 (令和 6 年度)	目標値 (令和 11 年度)
基本方針 1 つなん型の公共交通ネットワークの確立			
【目標 1】 広域路線バス網の利便性維持	指標① 市町間を運行する路線バスの本数	18 本/日 (片道)	18 本/日
	指標② 市町間を運行する主要路線バスの利用者数	130,771 人	130,771 人
	指標③ 民間路線バスの維持確保を目的とした事業者との協議回数	—	5 回
【目標 2】 市街地を起点に各方面へ運行する交通サービスの確立	指標① 市街地を起点に運行する路線数	9 路線	9 路線
	指標② 町内を運行する交通サービスの利用者数	○路線バス 70,836 人	○路線バス 70,900 人
		○その他交通 6,077 人	○その他交通 6,100 人
基本方針 2 教育・観光等の関連施策との連携による事業性の確保			
【目標 1】 通学移動との連携による利用者の確保	指標① 現行のスクールバスにおける利用者数	6,861 人 (R5 年度)	6,900 人
【目標 2】 まちづくりの方針や他分野との連携	指標① 本町の教育、観光施策との連携事業数	—	2 件
	指標② 公共交通の収支率の維持・向上	○路線バス (十日町=中里=津南線) 72.9%	○路線バス (十日町=中里=津南線) 72.9%以上
		○路線バス (その他の路線) 30.8%	○路線バス (その他の路線) 30.8%以上
		○その他交通 19.1%	○その他交通 19.1%以上
	指標③ 公共交通施策に対する町民一人あたりの財政負担	9,504 円／年 (R5 年度)	9,504 円／年 以下

基本方針 3 持続可能性の向上に向けた取組みの推進			
【目標1】 町民を対象とした利用促進策の実施	指標① 町民を対象とした公共交通イベント（モビリティマネジメントを含む）の実施回数	—	5回
	指標② 町内交通における運行情報のオープンデータ化率	—	100%
【目標2】 利用しやすい環境の整備	指標① 町内で利用環境の見直しを図ったバス停留所数	—	4箇所
	指標② 町内交通における運行情報のオープンデータ化率	—	100%

■目標値設定の考え方

評価指標	算出方法・考え方
市町間を運行する路線バスの本数	十日町＝中里＝津南線と、森宮野原駅＝津南＝清津峡＝越後湯沢線の2路線の運行本数を指標とし、同程度の運行本数の維持を図ります。路線バスのみでの本数維持が困難な場合は、JR 飯山線を代替とすることも想定しますが、この場合は、津南～津南駅前の道路交通のアクセスが必要となります。
市町間を運行する主要路線バス／町内を運行する交通サービスの利用者数	市町村間を運行する主要路線は、十日町＝中里＝津南線と森宮野原駅＝津南＝清津峡＝越後湯沢線の利用者数の合算値を指標とし、少子化による学生利用の減少を、地域住民における利用促進策等による新規利用者の増加で補填し、現状値の水準の維持を図ります。町内を運行する交通サービスは、路線バスはその他の路線の合算、その他交通は、デマンド交通とスクールバスの合算値を指標とし、人口減少による沿線住民の減少を踏まえつつ、利用促進策による新規利用者の増加を図ります。
民間路線バスの維持確保を目的とした事業者との協議回数	既存路線の維持確保を目的として、現状についての情報交換や、課題解決に向けた対応の模索等、定期的に協議する場を設けます。目標値は、1 年間に 1 回以上の開催を見据えた設定とします。
市街地を起点に運行する路線数	津南停留所を起点に運行している町内完結の路線バス、乗合タクシーの路線数を指標とし、現行本数の維持を図ります。現在の体制での運行が困難な場合は、スクールバス、デマンド交通等、運行形態の転換による路線維持も想定します。
現行のスクールバスにおける利用者数	今後想定される人口減少、少子化によって、スクールバスの利用者は減少することが想定されますが、一般混乗の利用促進や、自家用車送迎利用からの転換により、同水準での利用者数確保を図ります。
本町の教育、観光施策との連携事業数	教育関連施策、観光関連施策それぞれ 1 件ずつを目標値とします。なお、教育関連施策は、スクールバス関連の取組は除くものとします。
公共交通の収支率の維持・向上	市町間を運行する主要路線は十日町＝中里＝津南線、町内を運行する交通サービスは、路線バスはその他の路線の合算、その他交通は、デマンド交通とスクールバスの合算値を指標とします。 いずれも、運行形態の見直し等による運行効率化等による収支率の向上と、行政の運行補助の削減による支出額減少を図ります。
公共交通施策に対する町民一人あたりの財政負担	既存交通については、利用者数の減少や燃料費高騰に伴う行政負担額の増加が想定されますが、ダイヤなどの運行形態の見直しや、より適切な交通サービスへの転換などによる負担軽減を図ります。
町民を対象とした公共交通イベント（モビリティマネジメントを含む）の実施回数	町民が公共交通に触れる機会として、定期的に、学校等でのバスの乗り方教室や、町のイベントでのバス展示といった催しの開催、参加や、モビリティ・マネジメントの実施などを開催します。年に 1 回の開催を見込んだ目標値とします。
町内で利用環境の見直しを図ったバス停留所数	優先的に実施すべき箇所として、交通結節点としての役割が強い津南停留所、津南駅前停留所と、市街地内で特に利用の多い津南町役場停留所、津南病院停留所を想定した目標値とします。
町内交通における運行情報のオープンデータ化率	全路線での GTFS-JP 様式での導入により、100%を目指します。

6-2 推進・管理体制

津南町地域公共交通協議会において、毎年度、取組の実施状況を確認し、効果を検証した上で、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・管理体制	構成員	役 割
津南町 地域公共交通 協議会	町民、交通事業者、 警察、国・県の公共 交通担当者等	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、計画の進捗管理を行う。また、必要に応じて、計画の改定に係る協議を行う。

6-2-1 進捗体制

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）】による計画の進捗管理を行います。

		【D】計画内の各施策の取組み状況や、各目標・指標の達成状況について 年度ごとに確認し、必要に応じて翌年度の取組みを修正します。				【C】 【A】 次期計画 策定に向けた検討 (計画の評価・見直し)
		1年目	2年目	3年目	4年目	5年目
計画の 進捗管理	取組の実施計画の 検討 (Plan)	● 次年度の取組み 検討	● 次年度の取組み 検討	● 次年度の取組み 検討	● 次年度の取組み 検討	● 計画の見直し
	実証実施 (Do)	● 事業実施	● 事業実施	● 事業実施	● 事業実施	● 事業実施
	実証評価 (Check)	● 今年度の取組みの 評価・検証	● 今年度の取組みの 評価・検証	● 今年度の取組みの 評価・検証	● 今年度の取組みの 評価・検証	● 今年度の取組みの 評価・検証
	計画・事業見直し・ 改善 (Action)	● 事業 見直し	● 事業 見直し	● 事業 見直し	● 事業 見直し	● 事業 見直し
津南町 地域公共交通協議会 ※丸番号は開催回数 ※これ以外にも必要に 応じて開催		① 計画認定申請 ② 次年度事業検討 ③ 事業の自己評価	① 計画認定申請 ② 次年度事業検討 ③ 事業の自己評価	① 計画認定申請 ② 次年度事業検討 ③ 事業の自己評価	① 計画認定申請 ② 次年度事業検討 ③ 事業の自己評価	① 計画認定申請 ② 次年度事業検討 ③ 事業の自己評価

7 参考資料

7-1 用語集

【あ行】

■ICT（アイシーティー：Information and Communication Technology）

情報・通信に関連する技術一般の総称。パソコンだけでなく、スマートフォンやタブレット端末など、様々な形状のコンピュータを使った情報処理や通信技術の総称。（P32 など）

■運行効率化

乗客が少ない時間の運行時間の見直し・調整、路線の統合、運行便数の削減、ルートや乗換場所の変更、車両の小型化などによりバスの運行を効率化すること。（P44 など）

■AI（エーアイ：Artificial Intelligence）

人間の知的ふるまいの一部に関して、ソフトウェアを用いて人工的に再現したもので、日本語では「人工知能」と訳される。大量の知識データに関して、高度な推論を的確に行うことを目指したもの。（P41 など）

■オープンデータ

オープンデータは、国、地方公共団体及び事業者が保有する官民データのうち、誰もがインターネット等を通じて容易に利用（加工、編集、再配布等）できるよう、公開されたデータであり、近年、公共交通においても、運行情報、駅や停留所の施設情報等をリアルタイムで提供する取組が進められている。（P41 など）

【か行】

■グリーンスローモビリティ

電動で、時速 20km 未満で公道を走る、4 人乗り以上の公共交通サービスで、低速なため長距離での運行は難しい一方で、高齢者も安全に運行することができる。また、タクシー車両よりも定員が多い一方で、バス車両よりも小型なため、幅員の狭い道でも運行が可能である。主に、近隣のバス停や鉄道駅などへの短距離輸送や、自治会などの住民組織が主体となる自家用有償運送、速達性を必要としない観光移動などで導入されるケースが増えている。（P51 など）

■公共交通空白地域

近隣に鉄道駅・バス停留所が設置されておらず、公共交通を利用しづらい地域をいう。本町では、鉄道駅から 800m 以上、バス停留所から 300m 以上離れた地域とする。（P35 など）

■公共交通ネットワーク

鉄道、バス、デマンドタクシーなどの公共交通機関がバラバラに存在するのではなく、網目のように連結する交通網をいう。公共交通網と同義語。（P19 など）

■公共交通利用圏域／カバー圏域

鉄道やバス等が、無理なく利用できる圏域のこと。本市では、鉄道駅 800m、バス停留所 300m 範囲のこと。（P19 など）

【た行】

■地域公共交通協議会

地域のニーズに応じた多様な形態の運送サービスの普及を促進し、旅客の利便を向上させるため、地域の関係者による合意形成を図る場として開催される組織および会議。地域の実情に応じた公共交通の運行の態様及び運賃・料金、事業計画などについて、地方公共団体が主宰者となり協議を行う。平成 18 年 10 月の改正道路運送法に位置付けられたもの。（P32 など）

■地域公共交通計画

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（令和 2 年 11 月改正）に基づき、目指すべき地域の姿を実現するための公共交通サービスに関する計画。地域の移動手段を確保するために、住民などの移動ニーズにきめ細かく対応できる立場にある地方公共団体が中心となって、交通事業者や住民などの地域の関係者と協議しながら作成する公共交通政策のマスタープランとなる。（P1 など）

■地域間幹線系統

複数市町村にまたがって運行するバス系統。「地域公共交通確保維持改善事業」の補助対象。（P48）

■デマンド型交通及び AI デマンド交通

定時定路線（予め定められたルートを決められた時刻に運行する運行形態）の運行方式ではなく、電話予約など利用者のニーズに応じて、運行ルートや運行ダイヤなどについて、柔軟な運行を行う公共交通の一つの運行形態。中でも、AI の機能をデマンド交通に取り入れ、運行の効率化と利用利便性の向上を図ったものを AI デマンド交通という。（P41 など）

■ドアツードア型

自宅や施設の玄関口から目的施設の玄関口まで直行で移動できる運行形態。（P23 など）

【は行】

■バスロケーションシステム

無線通信や GPS（全地球測位システム）を用いてバスの位置情報等を収集し、バス停の表示板や携帯電話、パソコン等にバスの位置情報を提供するシステム。（P41 など）

■PDCA サイクル

Plan（計画）、Do（実行）、Check（測定・評価）、Action（対策・改善）の頭文字をとったもので、計画を立て、実行し、検証を行ったうえで対策・改善を練るプロセスを循環させ、マネジメントの品質を高めるための概念のこと。（P61 など）

【ま行】

■MaaS（マース：Mobility as a Service）

移動全体を1つのサービスととらえ、利用者にとって一元的なサービスを提供する概念・考え方。（P44 など）

■マスタープラン

基本となる総合的な計画のことで、地域公共交通計画の場合、公共交通に関する基本的な方針を定める計画となる。（P1 など）

■待合環境

鉄道駅やバス停留所付近など、鉄道やバスが到着するまでの時間を過ごす空間・環境のこと。（P32 など）

■モビリティ・マネジメント（Mobility Management）

地域や都市を「過度に自動車に頼る状態」から「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に利用する状態」へ少しずつ変えていく一連の取組。（P46 など）

【ら行】

■路線の維持確保／公共交通サービスの維持確保

運行の見直しや、利用促進による利用者増加、補助事業等の活用による運行支援などにより、継続的な運行を図ること。（P1 など）

7-2 策定の経緯

7-2-1 津南町地域公共交通協議会の構成員

番号	区 分	組 織 ・ 所 属
1	計画作成市町村	津南町長
2	公共交通事業者	南越後観光バス株式会社 六日町本社
3		東日本旅客鉄道株式会社 新潟支社 十日町駅
4		十日町タクシー株式会社
5		森宮交通株式会社
6	道路管理者	新潟県十日町地域振興局 地域整備部
7		津南町建設課
8	公安委員会	十日町警察署
9	地域公共交通の利用者	津南町議会総文福祉常任委員会
10		津南町老人クラブ連合会
11		津南中学校PTA
12		外丸地区 地域代表
13		上郷川西地区 地域代表
14		秋山郷地区 地域代表
15		津南原地区 地域代表
16	学識経験者	長岡工業高等専門学校
17	その他必要と認める者	国土交通省 北陸信越運輸局 交通政策部
18		国土交通省 北陸信越運輸局 新潟運輸支局
19		新潟県十日町地域振興局 地域振興グループ
20		津南町観光協会
21		津南町商工会
22		津南町社会福祉協議会
23		新潟県立津南中等教育学校
24		津南町教育委員会
25		津南町観光地域づくり課
26		津南町福祉保健課
27		津南町立津南病院
28		南越後観光バス株式会社労働組合
29	事務局	津南町総務課

7-2-2 策定経過

月	日	実施内容	実施主体	備考
4	1	国補助金申請	事務局	計画策定事業費の補助申請
	23	国補助金交付決定	事務局	
6	24	協議会開催①	協議会	令和5年度事業報告及び決算報告
				令和6年度事業計画及び予算協議
				計画策定業務委託内容の協議
				地域公共交通計画における補助系統等の位置付けの補助要件化に係る計画の一部改正について協議
				令和7年度地域幹線系統補助申請に係る国提出資料について協議
				住民アンケート調査結果の提示
10	4	計画策定支援業務委託	事務局・委託事業者	計画策定支援に関する業務についてコンサル業者と契約 委託業者:(株)ケー・シー・エス
	23	計画作成に向けた打合せ	事務局・委託事業者	計画策定支援業務の進め方及び調査の進め方について
	30	計画準備・現状整理・上位関連計画との位置付け整理	事務局・委託事業者	
11	26	地域住民意見交換会	地域公共交通の利用者・事務局	今後の公共交通について
12	17	交通事業者ヒアリング	交通事業者・委託事業者	
1	14	交通事業者ヒアリング	交通事業者・事務局・委託事業者	
	22	国補助金事業評価に伴う書面協議	協議会	計画策定事業に関する事業評価について協議
	28	計画作成に向けた打合せ	事務局・委託事業者	計画(骨子案)の内容確認及び修正
	31	国補助金事業評価提出	事務局	計画策定事業に関する事業評価提出

2	7	協議会開催②	協議会	計画(骨子案)をもとに計画(素案)について協議
	18	計画作成に向けた打合せ	事務局・委託事業者	協議会②でいただいた意見等をもとに計画(素案)の修正
	26	協議会開催③	協議会	計画(素案)の内容確認及び修正
3	3	パブリックコメントの実施	事務局	計画(素案)について住民から意見を募る(3/17まで)
	18	計画作成に向けた打合せ	事務局・委託事業者	パブリックコメントの結果をもとに計画(素案)の修正
	26	計画(案)について書面協議	協議会	津南町地域公共交通計画(案)の内容について
	末	計画策定	事務局・委託事業者	計画(案)の確定