

# 糸魚川市地域公共交通計画 (アクションプラン)



令和8年3月  
糸魚川市

# 目次

---

<b>第 1 章 計画の趣旨と位置づけ</b>	<b>1</b>
1.1 計画の趣旨	1
1.2 計画の位置づけと計画期間	1
1.3 マスタープランの体系図	3
<b>第 2 章 課題の整理及び施策の方向性</b>	<b>4</b>
2.1 課題の整理	4
2.2 各交通モードにおける施策の方向性	6
2.3 将来の交通網イメージ	10
<b>第 3 章 施策と参考事例</b>	<b>12</b>
3.1 取組方針に基づく具体的な施策	12
3.2 各政策の実現に向けて参考となる事例	16
<b>第 4 章 各施策のスケジュール</b>	<b>32</b>

---

# 第1章 計画の趣旨と位置づけ

## 1.1 計画の趣旨

- 本計画は、令和7年3月策定の糸魚川市地域公共交通計画（マスタープラン）<sup>※1</sup>（以下「マスタープラン」という。）第4章で示された「4つの取組方針」に基づき、公共交通が抱える課題の改善や利便性の向上に向けた具体的な施策や先進事例を整理するとともに、実装を見据えた条件などを取りまとめた実行計画である。
- 深刻化する運転手不足や利用者数の減少など、公共交通をめぐる情勢が変化しており、限られた輸送資源を効率的に運用していく必要がある。そのためには、市民、交通事業者、市が「協働」し、持続可能な公共交通を目指すことが重要となる。また、最新のデジタル技術などを活用して、運行の効率化や利便性の向上を図ることが求められる。

## 1.2 計画の位置づけと計画期間

- 上位計画のマスタープランは、令和7年度から令和16年度までの10年間を計画期間としている。一方で、糸魚川市地域公共交通計画（アクションプラン）（以下「アクションプラン」という。）は、マスタープランの方針に基づいて地域や利用者にとって最適な形での交通手段の確保・維持の実現に向けた具体的な取組を整理した計画であることから、令和8年度から令和17年度までの10年間とする。
- アクションプランは取組状況を適宜評価し、計画の見直し・再検討を行う必要があるため、計画期間を前期（令和8年度～令和12年度）と後期（令和13年度～令和17年度）の2期間に分けることとし、本計画は前期計画として策定する。

※1 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）に基づき策定した計画。

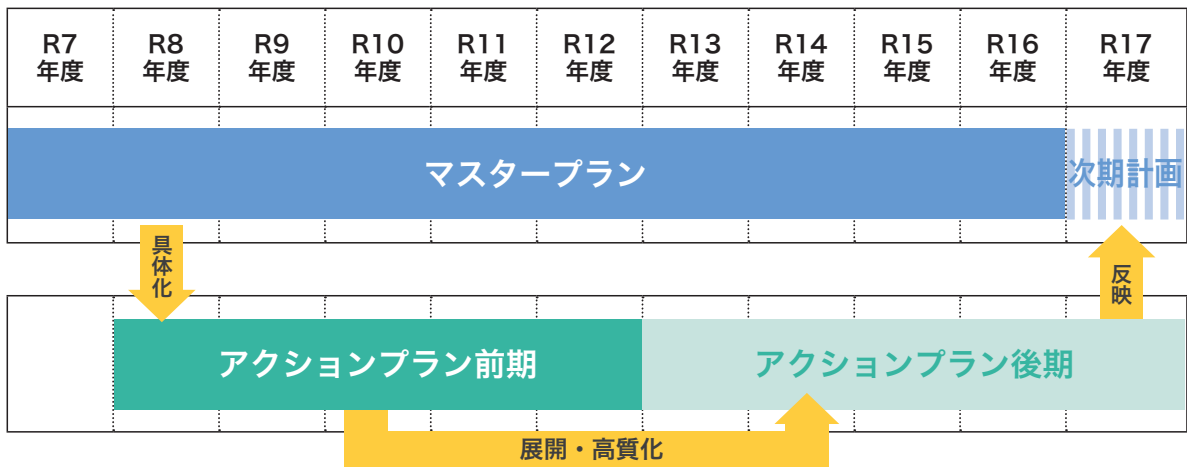


図. 計画の位置づけと計画期間

# 最上位計画 糸魚川市総合計画

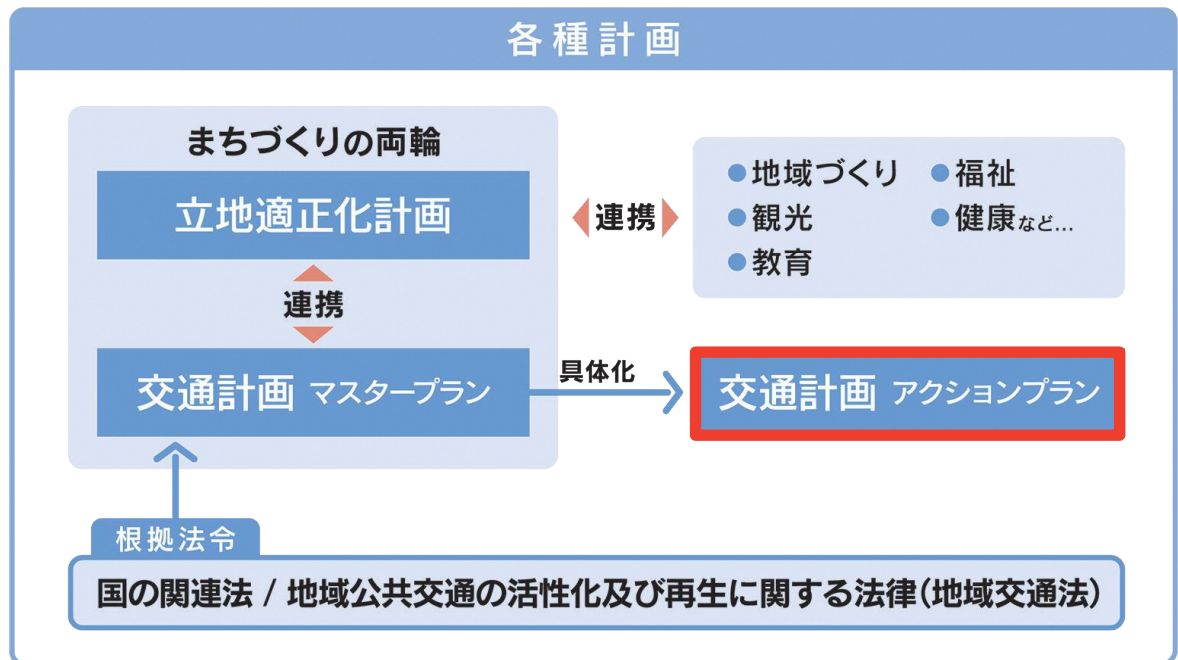


図. 上位・関連計画との位置付け (マスタープランより)

### 1.3 マスタープランの体系図



図. マスタープランの体系図 (マスタープランより)

## 第2章 課題の整理及び施策の方向性

### 2.1 課題の整理

- 公共交通は、住民の買い物や通院など、日常生活にあたっての移動手段であるだけでなく、コミュニティの形成にあたって不可欠な地域の共有財産としての役割も有している。公共交通の利用者である住民のニーズを的確に反映させるだけでなく、住民が主体となって公共交通を考え、さらには運営にも関わるといった積極的・継続的関与を行うことが、公共交通の持続性の観点からも必要とされている。
- 路線バスやタクシーといった従来からの公共交通のみでは地域の移動ニーズに対応しきれない場合には、自家用有償旅客運送や、スクールバス、福祉輸送、商業施設の送迎サービスなど他の交通手段による補完を行いながら、地域の輸送資源を総動員し、移動需要の創出や交通ネットワークの統合などを行いながら、移動手段を確保していくことが重要とされている。

#### 課題1 公共交通を支える人材の減少

- 急速な少子高齢化の進行、新型コロナ禍の影響の長期化、物価・エネルギー価格の高騰などによる公共交通を取り巻く環境の変化を背景として、運転手不足が深刻な問題となっており、特に路線バスやタクシーの実稼働の低下や減便をせざるを得ない事態が発生し、地域住民や観光客の移動手段の確保・維持は危機的な状況下にある。
- 他方で、マイカーの普及やライフスタイルの変化などによる長期的な輸送需要の減少により、交通事業者は厳しい状況に直面しており、交通事業者の経営努力のみでは、人材確保が困難な状況となっている。
- 運転手の安定的な確保と育成に向けた取組の更なる強化と同時に、デジタル技術などを活用した生産性の向上による業務効率化と賃上げを含む処遇改善や、長時間労働の是正、柔軟な働き方の実現などの労働環境の改善が喫緊の課題である。

#### 課題2 公共交通利用者の減少

- 当市の将来人口は令和22(2040)年に27,605人<sup>※2</sup>まで減少すると予測されている。外部環境の変化が重なり、交通事業者を取り巻く経営環境が一層厳しさを増している中でも、地域の需要量に応じた移動サービスの供給量の確保とともに高質化に向けた取組を推進する必要がある。

- 人口減少下の社会にあっても、それぞれの交通モードが担っている役割を最大限発揮しながら、利用者の多様なニーズやライフスタイルの変化に柔軟に応える環境整備と仕組みの構築が必要である。

### 課題3 社会に合った交通手段の確保

- 人口が集積し、需要が集中している市街地では、鉄道や路線バスを中心とした幹線と支線による輸送サービスの維持・充実を図るとともに、幹線と支線の役割を担う交通モードではカバーできない需要を補完するために新たな移動手段の導入によるサービス水準の向上を図る必要がある。
- 人口密度が低く、居住が点在する地域では、路線バスによる運行の継続が必ずしも最適かつ効率的な移動手段であるとは限らないため、路線バスの運行エリアの最適化を図りつつ、地区住民を含む様々な関係者や団体と連携の上、こうした団体などが主体となって、それぞれの地区の特性や需要規模に対応できる最適な交通モードへの転換を検討する必要がある。
- 「人口分布」「施設の立地状況」「既存公共交通の運行状況・利用状況」などの地域特性を多面的に把握し、まちづくりや福祉・教育、観光などの他分野と連携し、関係者が共通認識を持ち、実態に応じた交通モード間の役割分担や運行形態の見直しを行う必要がある。

### 課題4 時代に合ったハード面の更新

- 交通事業者の経営環境が厳しさを増す状況下において、将来にわたり、利便性・生産性・持続可能性の高い公共交通を確保・維持するための計画的な設備投資が、物価・エネルギー価格の高騰などの影響による事業収支の悪化を背景として、計画的に進めることが困難な状況が続いている。
- 計画的な設備投資を着実に実行するためには、交通事業者におけるデジタル基盤の整備による交通DX化<sup>※3</sup>や、社会の要請に応える車両への転換をはじめとする交通GX化<sup>※4</sup>の推進による経営効率化・経営力強化が不可欠である。
- その際に、交通分野におけるそれぞれの主体が個々に取り組むのではなく、分野の垣根を越えた取組主体間の事業の連携によって、資源や技術を融通・共有し合うことで、地域課題を解決するための可能性を広げていくことが重要である。

※2 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（令和5年推計）」。

※3 公共交通分野におけるデジタル技術や交通データの効果的な活用により効率性・利便性の向上を図る取組。

※4 公共交通分野の脱炭素化に向けた車両の電動化や再生可能エネルギーの活用などに関する取組。

## 2.2 各交通モードにおける施策の方向性

- マスタープラン第4章で掲げた各交通モードにおける取組方針に則り、深刻化している地域の移動手段の確保・維持に係る課題を解決し、より持続可能性・利便性・生産性の高い交通体系の実現に向けた取組を推進していく必要がある。
- マイカーの普及やライフスタイルの変化などによる輸送需要の減少、さらに近年の担い手不足の深刻化によって交通事業者は厳しい状況に置かれており、これまでのように交通事業者の自助努力のみに委ねては、将来にわたって輸送サービスを確保・維持していくことは困難となっている。こうしたことから、地域の多様な主体が連携・協働を推進し、地域の輸送資源を総動員するための環境整備に加え、限られた資源を効率的に活用し、組み合わせる仕組みを構築することが求められる。
- 地域全体で見ると、路線バスやスクールバス等、送迎サービスが個々に提供されている状況は、公共交通と各施設の送迎によって需要が分散し、重複運行が発生している現状がみられる。移動サービスの供給を存続させていくためには、労働生産性を向上させる取組が必要不可欠である。
- 交通モード間の接続を強化することで利便性の向上を図るとともに、鉄道については二次交通との接続強化により、駅周辺の限られた人口に加え、市外からの利用促進を図る。



## 鉄道

### 北陸新幹線

- ・ 停車本数の確保に向けた利用促進の取組
- ・ 「つるぎ」延伸に向けた沿線自治体との連携による要望

- 高速交通ネットワークの形成に一翼を担う北陸新幹線については、地域振興や経済活性化への効果を踏まえ、交流人口・関係人口の拡大に向けて、近隣県からの誘客を強化するとともに、首都圏・関西圏からの北陸新幹線を活用した誘客の促進を図る。
- あわせて、北陸新幹線による首都圏からの高いアクセス性を活かし、市民の高度医療や企業活動の活性化に加え、ワーケーションの推進や大学生のインターンシップの積極的な受入れを進め、関係機関と連携した多様な人材交流を通じて、地域課題の解決や新たなイノベーションの創出を図る。
- さらに、糸魚川市を經由した羽越新幹線の建設促進に向けて、関係団体及び自治体と連携した要望活動を継続し、県都新潟市をはじめ日本海側主要都市とのアクセス向上を図る。
- これらの取組により、将来的な移住・定住の促進や企業誘致につなげる。

### えちごトキめき鉄道

- 交通事業者の安定的な経営確保に対する支援に加え、安心安全な列車の運行に対する支援を継続する。あわせて、交通事業者が策定する中期経営計画における取組が着実に実行され、成果指標が達成されるよう、関係機関と緊密な連携の下、その取組を後押しする。
- 低下した県都新潟市への利便性の向上を図るため、糸魚川市と新潟市を結ぶ直通列車の再開について、関係団体及び自治体と連携しつつ、日本海ひすいライン・JR信越本線を活用する直行特急の実現に向けた要望活動を継続する。

### 大糸線

- 災害時のリダンダンシー<sup>※5</sup>の確保や鉄道ネットワークの維持を訴えながら、これまで取り組んできた利用促進などの成果を踏まえて、沿線住民や観光客にとって最適な交通体系について、沿線自治体や関係者などと連携して協議していく。

※5 自然災害などによる障害発生時に、一部の区間の途絶や一部施設の破壊が全体の機能不全につながらないように、予め交通ネットワークやライフライン施設を多重化すること。

## 路線バス

- 通院や通学の足の確保を最優先としながらも、人材など限られた資源の中で、効率的で持続可能な運行を図る。
- 交通事業者の人員確保の取組支援や、適正で分かりやすい運賃体系の検討、急激に進む人口減少の中で輸送人員に応じた車両更新など、必要な支援を行うとともに、自動運転やキャッシュレス設備の導入など、新たな技術の導入に向けた検討を行う。

## 県内高速バス

- 高度医療施設をはじめとした高次都市機能が集積する新潟市周辺への移動手段であることから重要な生活の足として路線の確保・維持を行う。
- 「新潟県県内高速バスネットワーク計画」における取組効果が最大限発揮されるよう新潟県や沿線自治体、関係者への必要な連携・協力を行う。

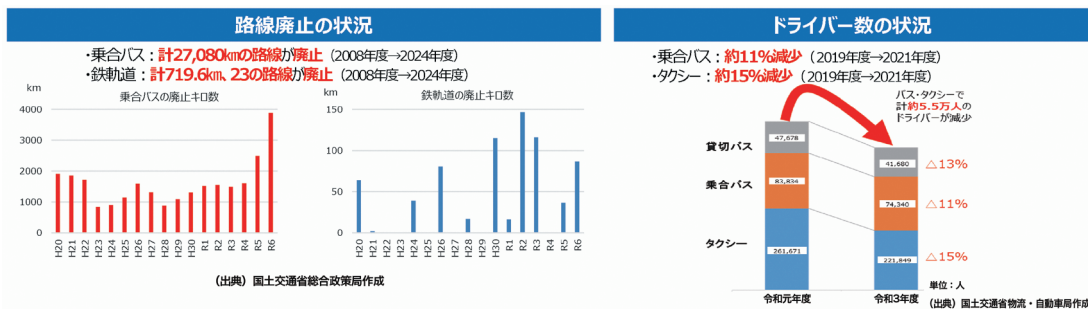
## コミュニティバス・乗合タクシー

- 人口が少なく、路線バスによる運行継続が困難な地域などにおける地域の足、観光客の足を確保する役割として、コミュニティバス・乗合タクシーの活用が想定される。
- 需要に的確に応えるために路線定期運行、路線不定期運行、区域運行の運行形態を含む、他の交通モードとの役割分担を再構築する。

### コラム①

### 地域交通を取り巻く現状

- 人口減少及び高齢化が全国的に進む中、免許返納した高齢者をはじめ移動手段の確保に対する不安が高まっている。
- 一方、乗合バス・鉄軌道路線の減便・廃止やバス・タクシードライバーの減少が進み、公共交通の確保は危機的な状況。



（出典）「国土交通省地域交通課の施策について（「交通空白」の解消等に向けた地域交通のリ・デザインの全面展開）」資料（国土交通省）をもとに糸魚川市都市政策課作成

タクシー・福祉タクシー

- 交通事業者が行う担い手確保に向けた取組の支援や、妊産婦、高齢者、障害者、車いす使用者、訪日外国人旅行者を含む誰もが利用しやすい車両への更新に必要な支援を行う。
- 市内の観光地の多くは駅から徒歩で訪問することが難しいことから、タクシーも活用し、国内や国外の観光客がスムーズに訪問できるよう二次交通へのアクセシビリティの向上を促進する。
- タクシーの夜の運行台数の確保は、市内の飲食・社交飲食業に多大な影響を及ぼすことから、事業者とともに台数確保に向けた取組について協議する。

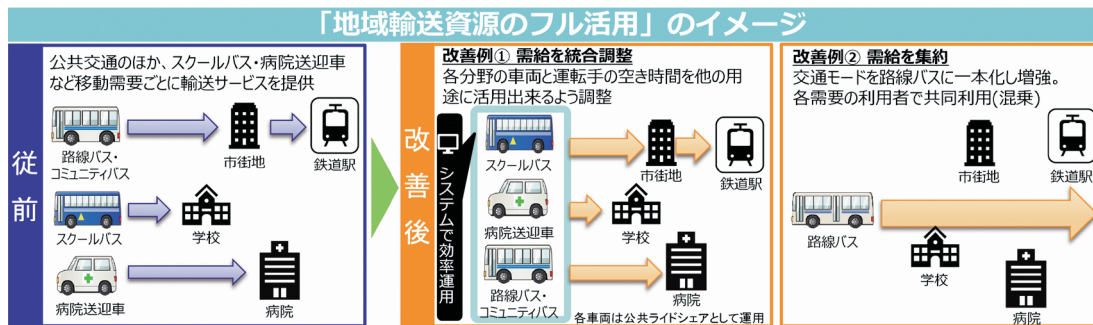
新たな移動手段

- 中山間地域では高齢化が進み、路線バスが運行されていない地域の移動手段が課題となっている。人口規模が極めて小さい地域では、コミュニティバスや乗合タクシーによる運行が困難あることから、新たな移動手段の構築が急務となっている。その対応として、次の取組が考えられる。
  - ・地域の支え合いによる共助+公助による移動サービス
  - ・スクールバスや福祉車両との共同化による移動支援の検討
  - ・観光需要を意識した二次交通の検討

コラム②

交通と医療・福祉・教育等の他分野連携による地域輸送資源のフル活用

- 人口減少・高齢化に伴い、公共交通の担い手不足による供給制約が強まる一方、医療・福祉・教育・買物等生活に不可欠な分野のサービスの持続性確保のため、病院・学校等の統合・集約が急速に進展し、移動需要は増大。
- 移動手段を確保して地域の暮らしを安定させるため、交通とこれらの分野の連携の一層の強化が急務。
- データ活用等によりこれらの分野に係る移動の需給を集約化・統合調整し、あらゆる地域輸送資源（交通事業者に加え、これらの施設が保有する施設送迎に係る人員・車両等）のフル活用を推進。



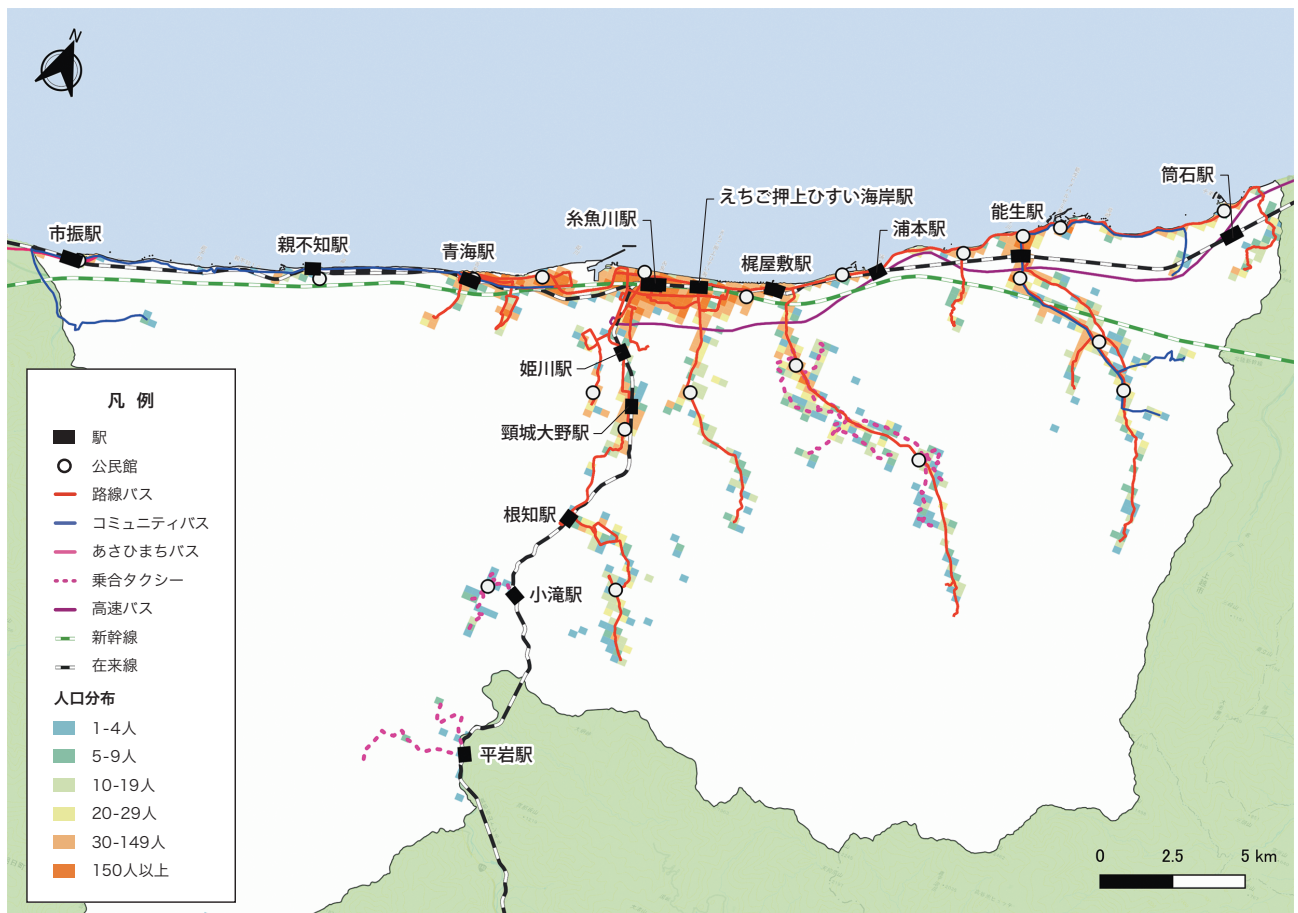
(出典)「国土交通省地域交通課の施策について(「交通空白」の解消等に向けた地域交通のり・デザインの全面展開)」資料(国土交通省)をもとに糸魚川市都市政策課作成

## 2.3 将来の交通網イメージ

### 現在の交通網の特徴

- 運転手、車両ともにできる範囲で最大の運行を行うことで今の交通網を維持する（運転手減少で負担が増加）。
- 人口の減少、子どもの減少により、公共交通の利用者は減少傾向である。高齢者もできる限り運転免許を保有し、自由な移動手段を確保している。
- 生活に必要なおでかけ（通院や買い物など）について、中山間地はもとより市街地においても支障が生じ始めている（バス停まで行けない、荷物をもって歩けない等）。

### 現在



図．現在の公共交通体系  
(出典) 人口分布：令和2年国勢調査

将来の交通網の特徴

- 限りある運転手、車両を効率よく運用するために運行範囲を狭め、乗合が効率的である路線を中心に維持確保を図る。
- 利用の少ない路線などについては、乗合による非効率も踏まえた運行区間や便数の見直し、共助による移動手段確保など適切な手法による交通網の維持を目指す。
- 共助による移動手段の確保は、より地区にあった運行を実現し、住み続けられる地区につながる取組と考え、検討を進める。

将来

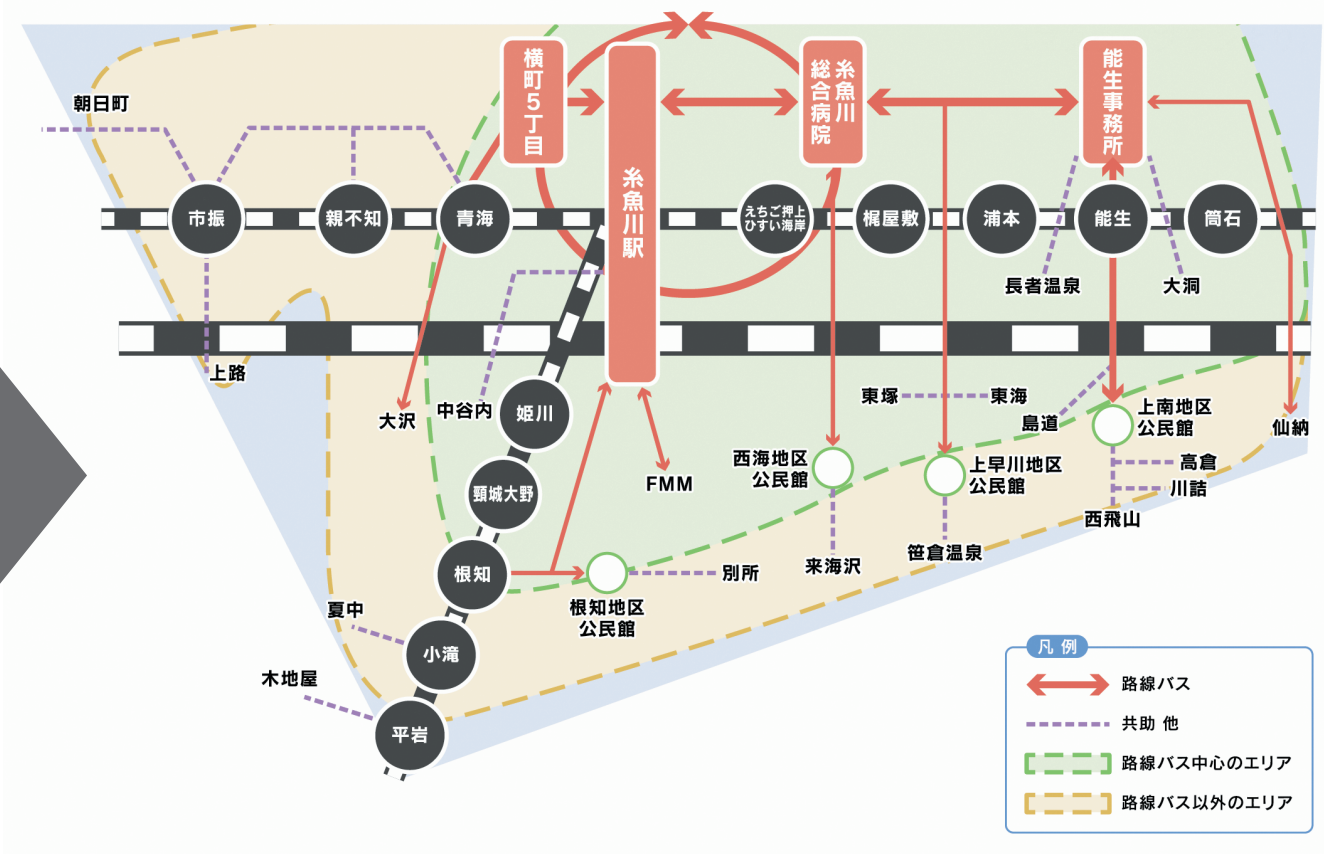


図. マスタープランにおける「将来の交通網イメージ」

第1章  
第2章  
第3章  
第4章

## 第3章 施策と参考事例

### 3.1 取組方針に基づく具体的な施策

国では、「交通空白<sup>※6</sup>」解消などを進めるために、様々な支援事業を展開している。当市においても、地域の実情を把握しながら、国などの支援制度を活用し、以下の取組方針に基づき取組を進める。

#### 取組方針 1：公共交通を支える人材の育成と確保

- 公共交通を支える運転手不足は、今後さらなる深刻化が予想される。運転手不足が進行すれば、減便や路線の廃止などサービス水準の低下を招き、日常生活や地域経済、観光活動にも大きな影響を及ぼすおそれがある。こうした事態を防ぎ、公共交通を将来にわたって維持していくためには、運転手の安定的な確保が喫緊の課題である。
- 市内に限らず市外在住者も含めた幅広い人材を対象に運転手の確保を図るとともに、既存の運転手についても、安心して長く働き続けることができる就業環境の整備が必要である。安定的な雇用環境の確保は、離職防止による人材定着を図るだけでなく、新規運転手の確保にもつながる重要な取組である。
- 公共交通の運転手という職業の魅力や社会的役割、地域における重要性を幅広い世代に向けて積極的に発信し、理解の促進を図っていくことが求められる。特に若年世代に対しては、将来の進路選択の一つとして公共交通の運転手を意識するきっかけを創出していくことが重要である。

#### ■施策 1-1：新規運転手確保の強化

#### ■施策 1-2：既存運転手も対象とした処遇改善

#### ■施策 1-3：運転手の魅力発信・理解向上

※6 誰もがアクセスできる移動の足がない又は利用しづらいなど地域交通に係るお困りごとを抱える地域（必ずしも、地理的、空間的な「交通空白」に限らない）。

## 取組方針2：既存公共交通の効率化と見直し

- 人口減少や高齢化の進行に伴い運転手不足が今後も続くことが想定される中、公共交通を将来にわたって維持するためには、限られた輸送資源を効率的に活用することが求められる。
- 地域ごとの利用状況や移動特性に応じて運行体系を見直すとともに、輸送資源に見合った形で需要を調整・誘導する「需要マネジメント」の考え方を取り入れ、効率的かつ持続可能な公共交通の実現を図る必要がある。

■施策 2-1：路線バス・コミュニティバス等の運行体系の見直し

■施策 2-2：需要マネジメントによる効率的なサービスの実現

## 取組方針3：DX等の推進による利便性の向上

- 近年、訪日外国人旅行者の増加や子どもを取り巻く移動環境への配慮など、公共交通に求められる役割は多様化している。こうした中、誰にとっても分かりやすく、安心して利用できる公共交通を実現していくことが重要となっている。
- デジタル技術などを活用し、複数の交通モードや施設との連携を強化することで、移動に関する情報やサービスを分かりやすく提供するとともに、訪日外国人旅行者や子どもを含む、多様な利用者にとって利用しやすい公共交通環境の整備を進めていく必要がある。
- 利便性の向上により、公共交通の利用促進を図るとともに、地域活性化にも寄与する。

■施策 3-1：MaaS<sup>※7</sup>による複数モードの連携・キャッシュレス設備の導入

■施策 3-2：多様な利用者を想定した利便性の向上

※7 Mobility as a Service の略。地域住民や旅行者一人ひとりのトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済などを一括で行うサービスであり、観光や医療などの目的地における交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となるもの。

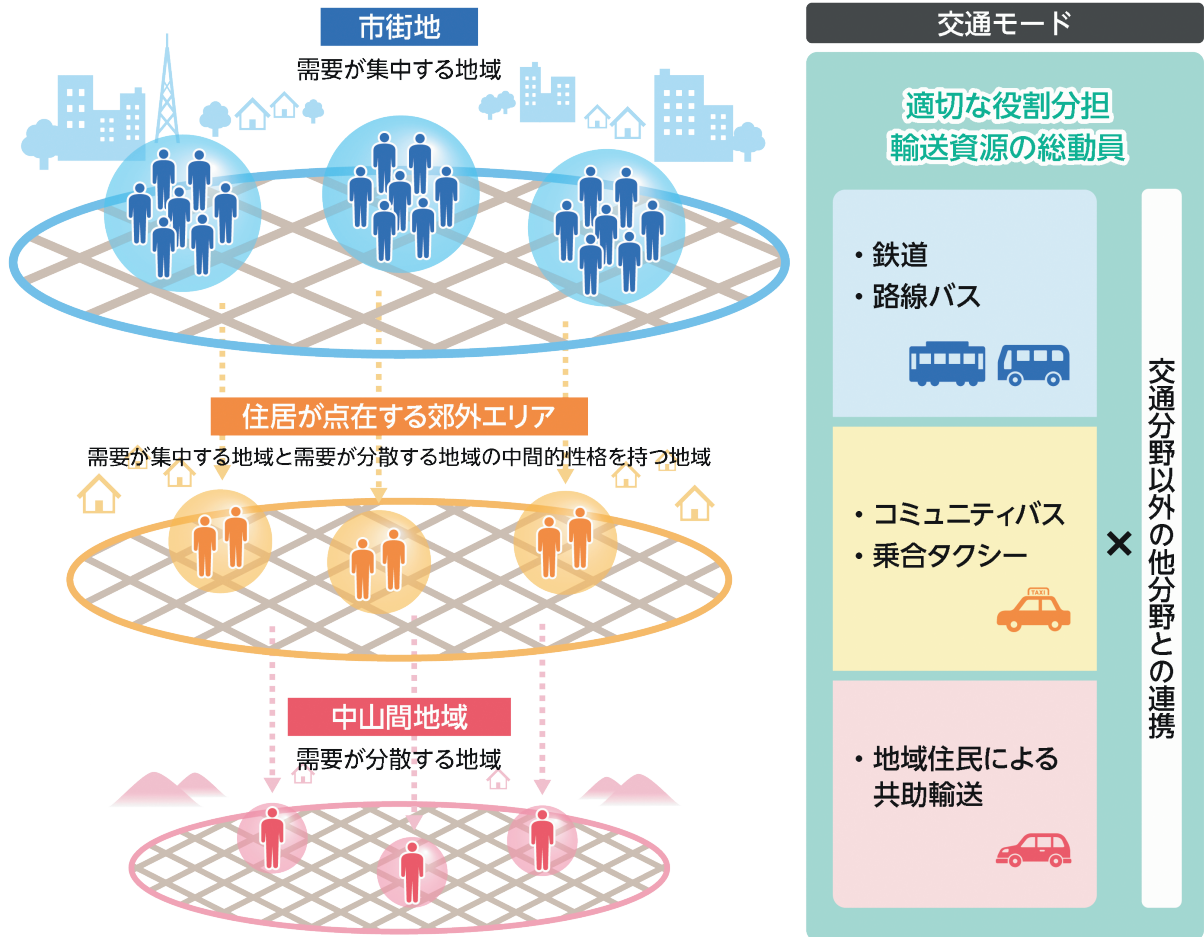
## 取組方針 4：新たな移動手段の検討と導入

- 公共交通を将来にわたって維持していくためには、地域ごとの需要規模や人口構成、地理的条件などを踏まえ、最適な交通モードを選択・組み合わせていくことが重要である。限られた輸送資源の中で、従来と同様の路線や運行形態を前提とするのではなく、需要に応じた柔軟な交通体系の構築と、新たな移動手段の導入について検討していく必要がある。
- 公共交通については、事業者による運行を原則とし、利用者が多く集まる市街地などにおいては、路線バスによる定時・定路線型の運行により、安定的な公共交通の提供を図る。一方で、住居が点在する郊外エリアにおいては、路線バスによる運行が困難となる場合があることから、予約制を採用したコミュニティバスや乗合タクシー等、需要に応じて柔軟に運行できる交通モードの活用を検討する。
- さらに、中山間地域など需要が分散する地域においては、交通事業者による運行が困難となることから、地域住民による共助輸送（住民による運行）や、介護・福祉、教育、物流などの分野で提供されている既存の輸送サービスとの連携を含め、「協働」の考え方により、地域全体で公共交通を支えていくことが求められる。
- 需要規模や地域特性に応じて、公共交通（事業者による運行）、地域住民による共助輸送（住民による運行）、公共交通以外の輸送資源の活用といった複数の選択肢を整理し、それぞれの役割や位置付けを明確化した上で、新たな移動手段の導入や交通体系の再構築について検討する。

■施策 4-1：需要に応じた新たな交通モードの導入（事業者による運行）

■施策 4-2：地域住民による共助輸送（住民による運行）

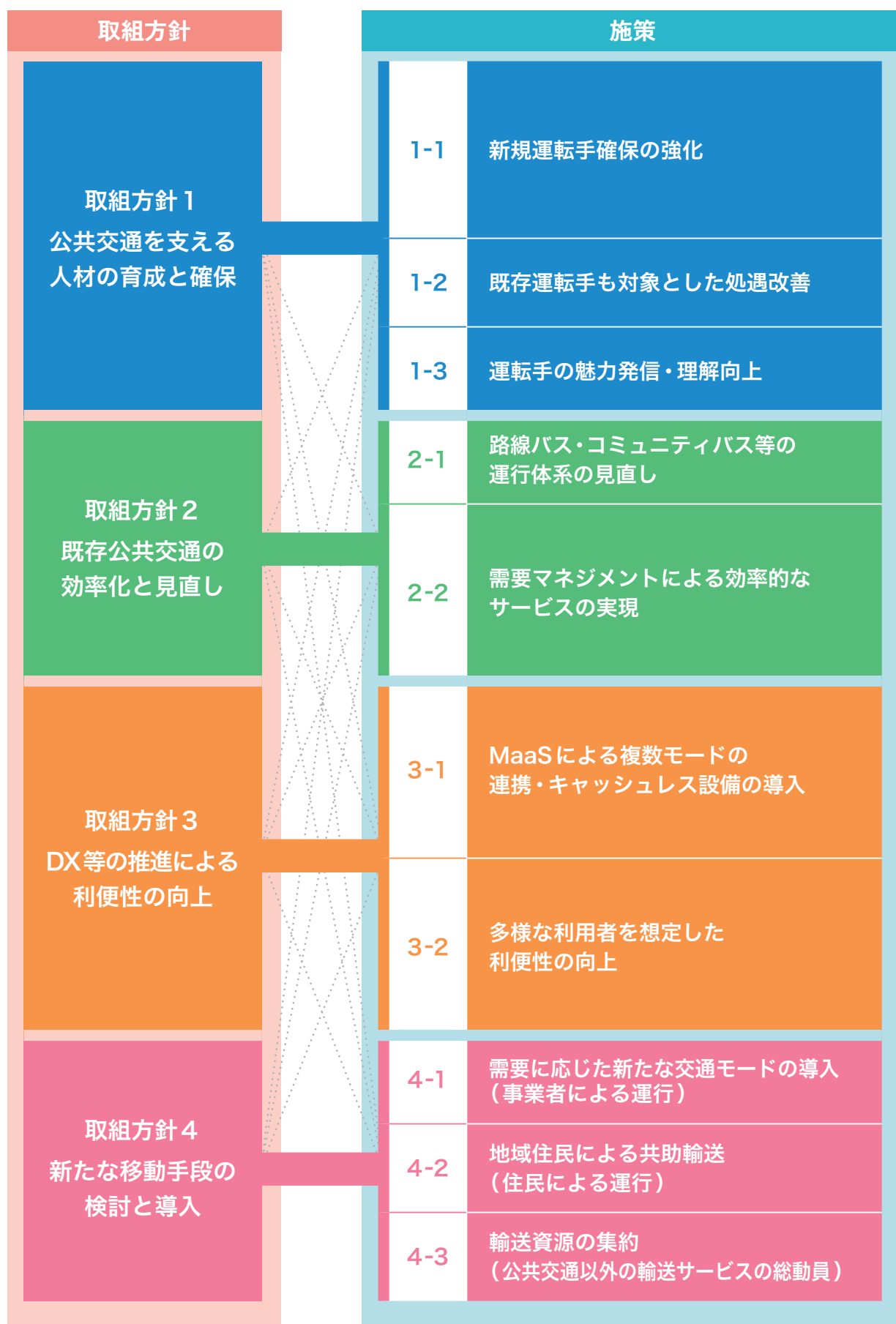
■施策 4-3：輸送資源の集約（公共交通以外の輸送サービスの総動員）



- 第1章
- 第2章
- 第3章
- 第4章

図. 地域特性に応じた交通モード

## 3.2 各政策の実現に向けて参考となる事例



第1章

第2章

第3章

第4章

## 参考事例

1-1-1	公共交通担い手確保支援事業補助金
1-1-2	特定技能外国人制度の活用
1-2	短時間正社員制度
1-3	バス運転手体験会
2-1	路線バスの一部区間を他の交通モードに転換
2-2-1	地域の支え合いによる共助+公助による移動サービス
2-2-2	車両購入費補助金
3-1-1	ルート検索機能の充実
3-1-2	デマンドバス運賃決済への地域通貨の導入
3-2-1	ゾーン制運賃
3-2-2	AI翻訳透明ディスプレイの導入
4-1	デマンド型乗合タクシー
4-2	地域の支え合いによる共助+公助による移動サービス
4-3	高齢者等外出応援事業


## 取組方針 1：公共交通を支える人材の育成と確保

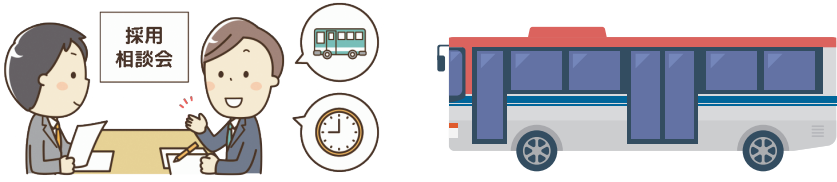
施策 1-1：新規運転手確保の強化	
事例 1-1-1	公共交通担い手確保支援事業補助金
実施主体	糸魚川市
取組内容	<p><b>目的</b></p> <p><b>【成功報酬型人材紹介サービス利用支援事業】</b> ○人口減少の進行により、市内のみで公共交通の運転手を確保することは困難な状況となっている。このため、市外からの新規運転手の確保が強く求められる。市と交通事業者が連携し、市外在住者を対象とした人材確保を積極的に進めることで、公共交通を支える人材基盤の強化を図る。</p> <p><b>【賃貸住宅手当支援事業】</b> ○採用後しばらくの間は、収入や生活が安定するまでに時間がかかることが多く、特に移住を伴う就業の場合には、家賃などの生活費に対する不安が大きくなりやすい。こうした不安を軽減し、安心して応募・就業できる環境を整える。</p>
	<p><b>実施概要</b></p> <p>○交通事業者が市外在住者を新たに運転手として雇用した場合に、交通事業者が人材紹介会社へ支払う成功報酬の一部を支援し、事業者の採用コストを軽減することで、市外からの人材確保を推進する。</p> <p>○交通事業者が新たに雇用した運転手に対して支給する住居手当の一部を支援することで、処遇改善に向けた取組の後押しをする。</p> <p>○採用時の事業者の負担と、就業・移住後の個人負担の双方を軽減することで、市外人材の採用・定着を一体的に支援する。</p> <div style="text-align: center;"> </div>
制度拡充に向けた検討事項	<p>○職場見学や面接時の交通費についても補助対象を拡大することで、「まず現地を訪れる」際の経済的・心理的負担の軽減が期待できる。</p> <p>○数日～数週間程度の「お試し移住」や短期就業体験を組み込み、仕事と生活の両面を事前に体験できる機会を提供することも有効な手段となり得る。</p> <p>○応募前から採用後までを段階的に支援することで、採用後のミスマッチや早期離職を防ぎ、定着率の向上を図る必要がある。</p> <p>○「応募 → 体験 → 移住 → 定着」を支えるパッケージ支援制度の検討と、訴求力の高い情報発信の手段を検討する必要がある。</p>
出典	・糸魚川市公共交通担い手確保支援事業補助金交付要綱（令和7年6月26日告示第144号）

施策 1-1：新規運転手確保の強化	
事例 1-1-2	特定技能外国人制度の活用
実施主体	東京バス株式会社
取組内容	<p><b>目的</b></p> <p>○外国人材を新たな担い手として受け入れ・育成することで、深刻化する運転手不足に対応し、公共交通の維持を図る。</p> <hr/> <p><b>実施概要</b></p> <p>○令和6年度の閣議決定により、自動車運送業分野も特定技能外国人制度の対象となった。令和7年12月には、東京及び沖縄の路線バスにおいて、本制度を活用した第1号のドライバーが誕生している。</p> <p>○運転技能は、最大12か月間の研修を通じて、大型第二種免許の取得から路上走行・実務研修までを段階的に実施する。</p> <p>○待遇や利用者対応に関する研修も併せて実施することで、安心して利用できる公共交通の品質確保につなげる。</p> <div style="text-align: center;"> </div> <p>図．特定技能制度における自動車運送業分野の制度概要（国土交通省）</p>
実施に向けた検討事項	<p>○運転技能や接遇、法令等について適切に指導できる体制を整備するとともに、日本語能力に配慮した支援や現場での継続的なフォローが必要となる。</p> <p>○外国人ドライバーに対する市民の不安を軽減するため、制度の内容や安全確保の取組を分かりやすく伝え、安心して受け入れられる環境づくりを進めることが重要である。</p>
出典	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 特定技能1号外国人バス運転士（東京バス株式会社 HP）をもとに糸魚川市都市政策課作成              ▶ <a href="https://www.tokyobus.jp/2025/12/24/post-4695/">https://www.tokyobus.jp/2025/12/24/post-4695/</a></li> <li>・ 特定技能制度における自動車運送業分野の制度概要（国土交通省 HP）をもとに糸魚川市都市政策課作成              ▶ <a href="https://www.mlit.go.jp/jidosha/content/001761559.pdf">https://www.mlit.go.jp/jidosha/content/001761559.pdf</a></li> </ul>

第1章  
第2章  
第3章  
第4章

施策 1-2：既存運転手も対象とした処遇改善



事例 1-2	<b>短時間正社員制度</b>	
実施主体	広島電鉄株式会社	
取組内容	目的	<ul style="list-style-type: none"> <li>○育児や介護など、多様化するライフスタイルやライフステージに対応できる働き方を可能とすることで、離職の防止を図る。</li> <li>○働き方の選択肢を広げることで、就業継続が難しい層の就労を後押しするとともに、応募者層の拡大につなげる。</li> </ul>
	実施概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>○育児や介護、病気・体力面の変化など、個々のライフステージや事情に応じて、柔軟な働き方を選択できる制度を整備する。</li> <li>○1日の労働時間や週の勤務日数は、本人の希望に十分配慮した上で、柔軟に設定する。</li> <li>○短時間勤務に移行した場合には、労働時間に応じて基本給を調整する仕組みとすることで、無理なく働くことができる環境を整備する。</li> </ul>
	効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>○平成29年9月の制度導入以降、1年間で約23名の社員が本制度を活用しており、育児・病気・介護など、さまざまな事情を抱えながらも働き続けることができている。</li> <li>○性別を問わず幅広い年代・属性が制度を活用しており、特定の層に限定されない柔軟な制度として機能している。</li> </ul> <div style="text-align: center;">  </div>
実施に向けた検討事項	<ul style="list-style-type: none"> <li>○短時間勤務を前提とした働き方を導入する場合には、短時間勤務に適した行路の切り出しや朝夕のピーク時間帯に限定した乗務設定など、運行時間帯ごとの需要や役割を踏まえた行路設計を行い、ダイヤ編成との整合を図ることが不可欠である。</li> <li>○短時間勤務制度を導入した際にサービス水準を維持するためには一定数のドライバーを継続的に確保する必要があり、一人当たりの稼働時間が短くなることを踏まえ、複数の短時間勤務者を組み合わせた体制づくりやフルタイム勤務との併用を前提とした人員配置の工夫が重要となる。</li> </ul>	
出典	<ul style="list-style-type: none"> <li>・多様な働き方の実現応援サイト（厚生労働省 HP）をもとに糸魚川市都市政策課作成</li> <li>▶ <a href="https://part-tanjikan.mhlw.go.jp/navi/cases/case_0107/">https://part-tanjikan.mhlw.go.jp/navi/cases/case_0107/</a></li> </ul>	

施策 1-3：運転手の魅力発信・理解向上	
事例 1-3	バス運転手体験会
実施主体	新潟交通株式会社
取組内容	<p><b>目的</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○公共交通の運転手という職業に対する興味・理解を高め、これまで接点のなかった層にも関心を持ってもらう。</li> <li>○実際にバスを運転する体験を通じて、「自分には難しそう」「責任が重そう」といった運転に対する不安を解消し、バス運転手への応募に対する心理的ハードルを下げる。</li> </ul>
	<p><b>実施概要</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○プロドライバーの指導の下、安全に配慮した上で、実際のバスの運転体験を行う。</li> <li>○私有地で実施することにより、大型二種免許を保有していない参加者でも運転体験が可能なプログラムとする。</li> <li>○前進・後退・S字カーブ・幅員の狭い区間など、実際の運行を想定した多様なコースを設定し、運転操作への理解を深める。</li> <li>○職場見学会や採用相談会などを同時開催し、仕事内容や就業条件について直接確認できる機会を設ける。</li> </ul>
	<p><b>効果</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○令和5年7月の初開催以降、継続的に開催されている。</li> <li>○参加者からは、「女性でも運転できそう」といった声も上がり、運転に対する不安の解消や、運転手という職業への心理的ハードルの低下につながっている。</li> </ul>  <p>The illustration shows two people in business attire sitting at a table for a '採用相談会' (Job Consultation Meeting). One person is pointing at a document. To the right, there is a blue and white bus. Above the bus are icons for a bus and a clock, representing the practical experience and time involved in the program.</p>
実施に向けた検討事項	<ul style="list-style-type: none"> <li>○会場の確保や運営に関わる人員、体験用車両の確保など運営にあたっては、交通事業者のほか地域の関係者との継続的な協力体制の構築が不可欠となる。</li> <li>○運営に要する人件費、車両使用に伴う費用などの経費の確保のほか、役割分担を整理する必要がある。</li> </ul>
出典	<ul style="list-style-type: none"> <li>・新潟交通「バス運転手体験会」を初開催します！（新潟交通株式会社 HP）をもとに糸魚川市都市政策課作成</li> <li>▶ <a href="https://www.niigata-kotsu.co.jp/images/top_taikennkai_kakutei.pdf">https://www.niigata-kotsu.co.jp/images/top_taikennkai_kakutei.pdf</a></li> </ul>

## 取組方針 2：既存公共交通の効率化と見直し

### 施策 2-1：路線バス・コミュニティバス等の運行体系の見直し

事例 2-1	路線バスの一部区間を他の交通モードに転換	
実施主体	鶴岡市（山形県）	
取組内容	目的	<p>○需要が集中する地域と需要が分散する地域を区分し、需要が分散する地域は需要に応じた交通モードへ転換することで、限られた輸送資源を有効活用し、地域全体の公共交通を維持する。</p>
	実施概要	<p>○鶴岡市中心部と朝日地区を結ぶ「上田沢線」および「大網線」は、区間の利用が少なく、路線バスとして効率的な運行が難しくなったことから、地域の拠点である「朝日庁舎」を結節点に位置づけ、結節点を中心とした交通モードの特性を発揮できる適切な役割分担を再構築する。</p> <p>○デマンドタクシー等はいずれも「朝日庁舎」まで運行することで、路線バスとのスムーズな接続の確保に取り組んでいる。また、Wi-Fi完備や打合せスペース等の設置がある乗り換え環境の整備も同時に進め、利用環境の充実に取り組む。</p>
	効果	<p>○従来の路線バスによる運行から地域の特性に応じた運行形態に変更することで、持続可能な公共交通が実現される。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div data-bbox="422 1160 853 1518"> </div> <div data-bbox="885 1220 1364 1478"> </div> </div> <p>図．鶴岡市公表資料をもとに 糸魚川市都市政策課作成</p> <p>図．待合スペース（鶴岡市 HP）</p>
実施に向けた検討事項	<p>○路線バスの沿線地域における需要を区間別に把握し、需要が集中する幹線区間と、需要が分散する区間を明確に切り分ける必要がある。</p> <p>○乗り換えが必要となる場合には、待合環境が整った施設を拠点として設定することが求められる。</p> <p>○地域の支え合いによる共助を含め、交通分野以外の他分野との連携を進め、新たな仕組みを構築する必要がある。</p>	
出典	<ul style="list-style-type: none"> <li>朝日地域公共交通「利用の手引き」（鶴岡市 HP）をもとに糸魚川市都市政策課作成 ▶ <a href="https://www.city.tsuruoka.lg.jp/shisei/shiyakusyo/infomation/asahi/askikaku010526.files/riyounotebiki.pdf">https://www.city.tsuruoka.lg.jp/shisei/shiyakusyo/infomation/asahi/askikaku010526.files/riyounotebiki.pdf</a></li> <li>令和6年度第4回鶴岡市地域公共交通活性化協議会資料（鶴岡市 HP）をもとに糸魚川市都市政策課作成 ▶ <a href="https://www.city.tsuruoka.lg.jp/shisei/koutyou/koutyou/shingikai/kikaku/ckkkk/20241225koutsukaigi.files/kyougishiryoyou_20241225.pdf">https://www.city.tsuruoka.lg.jp/shisei/koutyou/koutyou/shingikai/kikaku/ckkkk/20241225koutsukaigi.files/kyougishiryoyou_20241225.pdf</a></li> </ul>	

施策 2-2：需要マネジメントによる効率的なサービスの実現	
事例 2-2-1	<b>地域の支え合いによる共助+公助による移動サービス</b>
実施主体	一般社団法人根知未来、上南地区地域づくり協議会、糸魚川市
法令根拠	道路運送法における許可又は登録を要しない運送
取組内容	<p><b>目的</b></p> <p>○現在の公共交通ではカバーしきれていない地域における住民の移動ニーズに対し、地域住民と市が連携した「共助による移動の足」を確保することで、日常生活に必要な移動手段を確保・補完する。</p> <hr/> <p><b>実施概要</b></p> <p><b>【根知地区】</b></p> <p>○地域に根差した一般社団法人が主体となり、地域課題の一つである移動手段の確保に向けた取組を展開する。</p> <p>○使用する車両は、運営主体が自ら所有・管理しており、地域主体による自立的な運営を行う。</p> <p><b>【上南地区】</b></p> <p>○地域の共助による移動手段の確保モデルを構築するため、公共交通だけでは対応しきれない移動ニーズを対象に実証運行を実施する。</p> <p>○地区住民が主体となり、運行日や運行経路などを決定し、地域の支え合いによる送迎を行う。車両は、日中に空き時間のある市所有のスクールバスを活用する。</p> <hr/> <p><b>効果</b></p> <p>○中山間地域における従来の路線バス等に代わる移動手段として、地域が主体となって、地域特性に応じた新たな移動の形の実現が期待される。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;">  <p>図. 根知地区の取組の様子</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>図. 上南地区の取組の様子</p> </div> </div>
制度拡充に向けた検討事項	<p>○実施状況を検証しながら、効率的かつ持続可能な運用となるよう継続的な見直しと改善が必要である。</p> <p>○持続可能な運営の実現に向けて、自家用有償旅客運送制度の活用も検討しつつ、運賃収入や自治会費などによる安定した運営費の確保が必要である。</p> <p>○路線バス等を補完・代替する「地域の足」としての役割を担うためには、地域、関係団体、行政などの更なる連携強化が必要である。</p>
出典	—

施策 2-2：重要マネジメントによる効率的なサービスの実現

事例 2-2-2	<b>車両購入費補助金</b>	
実施主体	糸魚川市	
取組内容	目的	<p>○バス・タクシー事業者による持続可能な輸送サービスを確保するために計画的な車両更新や、多様な利用者の利便性の向上に資する車両転換が促進されるよう支援を行う。</p>
	実施概要	<p>○地域住民や利用者との意見交換などを通じてニーズを踏まえた上で、バス・タクシー事業者による車両のダウンサイジングや、新たな技術の実装を踏まえた設備更新への取組を推進する。</p> <p>○バス・タクシー事業者によるDX・GX対応車両をはじめとするバリアフリー車両、ユニバーサルデザインタクシーなどの妊産婦、高齢者、障害者、車いす使用者、訪日外国人旅行者を含む誰もが利用しやすい車両への計画的な更新に対して支援を行う。</p>
	効果	<p>○長期間な車両の使用により、突発的な故障や修繕が増加傾向にあることから、計画的な車両更新による安全性の確保とともに安心して利用できる環境づくりにつながる。</p> <p>○DX・GX対応車両やバリアフリー車両などへの転換が円滑に進むことで、担い手不足への対応に資する省人化の推進や、高齢化社会への対応、脱炭素社会の実現、多様な利用者の利便性の向上などへの貢献が期待できる。</p> <div data-bbox="531 1435 1209 1659" style="text-align: center;"> <p>The illustration depicts a transition in public transport. On the left, a grey bus and a dark car are shown. A red arrow points to the right, where a modern blue bus and a dark taxi with a 'TAXI' sign are shown. The background features a yellow sun and stars, suggesting a positive and forward-looking change.</p> </div>
制度拡充に向けた検討事項	<p>○バス・タクシー事業者による計画的な車両更新が進められるよう社会経済情勢に即した制度の見直しに加え、新たな制度の創設によって、バス・タクシー事業者が行う取組をより一層後押しする必要がある。</p>	
出典	<p>・糸魚川市生活交通確保対策補助金交付要綱（平成 17 年 3 月 19 日告示第 17 号）</p>	

取組方針3：DX等の推進による利便性の向上

施策 3-1：MaaSによる複数モードの連携・キャッシュレス設備の導入	
事例 3-1-1	ルート検索機能の充実
実施主体	交通事業者、糸魚川市
取組内容	<p><b>目的</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○日常的に利用されている地図サービスを活用して公共交通の運行に関する情報を提供することで、多様な利用者が利用しやすい環境を整備する。</li> <li>○新たなアプリの導入を前提とせず、既存のツールを活用した情報提供を行うことで、低コストかつ継続的な運用を実現し、地域に根差した公共交通の存在を広く周知し、その認知度の向上を図る。</li> </ul>
	<p><b>実施概要</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○GTFSデータを整備・更新し、Googleマップをはじめとする経路検索サービス等における案内機能を充実・拡大する。</li> <li>○新たなアプリの導入ではなく、既存の地図サービスを活用することで、低コストで持続可能な運用を進める。</li> </ul>
	<p><b>効果</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ユーザー数の多い Google マップにおける案内機能の充実は、市民のみならず、多くの利用者にとって、利用しやすい公共交通の環境が整備される。</li> <li>○停留所名や駅名を知らなくても任意の地点から目的地までの乗換方法や所要時間を簡単に把握することが可能であることから、初めて利用する人や土地勘のない来訪者にとっての不安が軽減される。</li> </ul>
	 <p>図. Google Map 経路案内</p>
制度拡充に向けた検討事項	<ul style="list-style-type: none"> <li>○GTFSデータを最新のダイヤ・停留所情報に継続的に更新し、案内内容の正確性を確保することが必要である。</li> <li>○ダイヤ改正や経路変更が生じた際は、速やかにデータ反映が行える運用体制を整備することが必要である。</li> <li>○市民や来訪者に対し、地図サービスによる経路検索ができることを知ってもらうための周知の強化に加え、積極的な活用を促す取組が重要である。</li> </ul>
出典	—

施策 3-1：MaaSによる複数モードの連携・キャッシュレス設備の導入

事例 3-1-2

デマンドバス運賃決済への地域通貨の導入

実施主体

養老町（岐阜県）

目的

- キャッシュレス決済をデマンドバスに導入することで利便性の向上を図るとともに、地域通貨を活用することで、地域内における消費の循環を生み出す。
- 町内の施設や各種制度との連携が可能となることから、公共交通の利用と組み合わせて、まちの賑わい創出につなげる。

実施概要

- 公共交通の運賃を地域通貨「養老Pay」で支払える仕組みを構築する。
- 地域通貨「養老Pay」アプリにデマンドバス予約機能を統合し、予約・決済をアプリ内で完結させることで、利用者の利便性向上と運行の効率化を実現する。

取組内容

- 現金支払いや対面での手続きが不要となり、利用者にとってより快適な利用環境が実現した。
- 運行事業者には、電話による予約受付や現金の受け渡し・精算作業が不要となり、運行管理や会計処理に係る業務負担の軽減が実現した。

効果

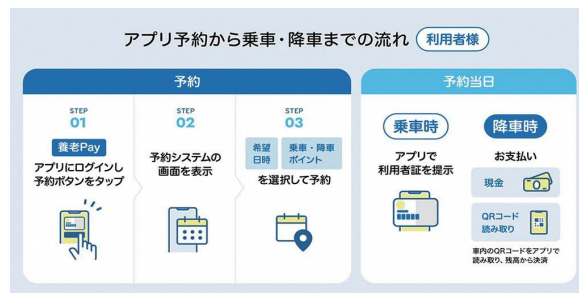


図. 利用の流れ (GMO HP)

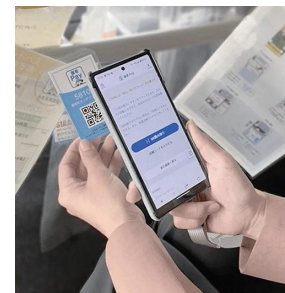


図. 決済の様子 (GMO HP)

実施に向けた検討事項

- 公共交通における運賃のキャッシュレス決済を検討するにあたり、地域通貨「翠ペイ」による決済を導入する場合、新たなシステム導入・改修のほか運用費などが発生することから費用便益を十分に分析する必要がある。
- サービスの更なる質の向上に向けて、マイナンバーカードを活用した移動支援の仕組みの構築に加え、時間帯ごとの乗降場所や利用者数などの移動情報を収集可能とするシステム基盤を整備し、収集したデータをもとに運行計画などを見直すことができる環境の整備を見据える必要がある。
- また、移動データの収集にあたっては、オープンデータ化を前提とした上で、公開に向けた課題の整理とともに、民間ビジネスにおける様々な局面での利用や、民間投資を呼び込む等の地域経済の課題解決や活性化に寄与する高品質かつ信頼性の高いデータを継続的に収集・公開する必要がある。


出典

- ・デジタル技術で地域のまちづくり！（GMO おみせアプリ HP）をもとに糸魚川市都市政策課作成  
▶ [https://gmo-app.jp/case\\_study/10246.html](https://gmo-app.jp/case_study/10246.html)


施策 3-2：多様な利用者を想定した利便性の向上		
事例 3-2-1	ゾーン制運賃	
実施主体	村上市	
取組内容	目的	<p>○運賃体系を簡素化し、利用前に料金がイメージしやすいゾーン制運賃を導入することで、多様な利用者が利用しやすい公共交通を実現する。</p> <p>○郊外地域は、市街地までの移動距離が長く運賃負担が大きくなりやすいことから、ゾーン制運賃の導入により負担を軽減し、公共交通の利用促進を図る。</p>
	実施概要	<p>○生活圏や移動実態を踏まえて複数のゾーンに区分し、ゾーン単位で運賃を設定するゾーン制運賃を導入する。</p> <p>○同一ゾーン内の移動は一定運賃とし、ゾーンをまたぐ場合には通過するゾーン数に応じて段階的に運賃を加算することで、運賃体系を分かりやすく整理する。</p>
	効果	<p>○運賃の仕組みが直感的に理解しやすくなることで、地域住民に加え、来訪者や公共交通を初めて利用する人にとっても、利用しやすい公共交通を実現した。</p> <p>○長距離路線における運賃負担の軽減により、通院・買物・通学などの日常生活に必要な移動における公共交通の利用継続や利用頻度の向上が期待される。</p> <div style="text-align: right;"> <p>ゾーン制運賃について 初乗り100円（同地区内一律運賃）、 境界停留所をまたぐと運賃が 100円加算されます。</p> </div>
実施に向けた検討事項	<p>○生活圏の実態を踏まえた、適切なゾーン区分を設定する必要がある。</p> <p>○ゾーン制運賃の導入に伴う収支への影響を事前に試算し、その結果に応じて継続性の確保に向けた適切な対応策を講じる必要がある。</p> <p>○市民や利用者に対し、ゾーン制運賃の仕組みを丁寧に周知・説明し、理解を得る必要がある。</p>	
出典	<p>・村上市コミュニティバス「あべっ車」(村上市 HP) をもとに糸魚川市都市政策課作成          ▶ <a href="https://www.city.murakami.lg.jp/soshiki/13/machinaka-bus.html#all">https://www.city.murakami.lg.jp/soshiki/13/machinaka-bus.html#all</a></p>	



図．村上市「あべっ車」ゾーン制運賃（あべっ車時刻表）


## 施策 3-2：多様な利用者を想定した利便性の向上

事例 3-2-2	<b>AI 翻訳透明ディスプレイの導入</b>	
実施主体	東京都	
取組内容	目的	<p>○バス運転手の担い手不足が深刻化する中、訪日外国人旅行者の増加に伴い、需要が高まっているバス運転手による多言語対応を行う。</p>
	実施概要	<p>○訪日外国人旅行者が特に多い路線を運行するバスの運転席周辺に AI 翻訳透明ディスプレイを設置し、多様な利用者とのコミュニケーションにおける有効性・利便性を検証しつつ、バス運転手の負担軽減や AI 翻訳透明ディスプレイ導入に向けた課題整理・検討を実証する。</p>
	効果	<p>○バス運転手の負担が軽減されるとともに、国内外の観光旅客などの移動の利便性や周遊性の向上とともに、観光資源の魅力向上に資するサービスの提供が実現される。</p> <p>○さらに、聴覚・言語障害者を含む誰もが安心して公共交通を利用できる環境づくりの実現が期待される。</p> <div data-bbox="604 1176 1142 1576" style="text-align: center;">  </div> <p style="text-align: center;">図．バス運転席周辺に設置された AI 翻訳透明ディスプレイ (東京都交通局 HP)</p>
実施に向けた検討事項	<p>○AI 翻訳透明ディスプレイの導入が進められている公共交通分野以外の分野も含めて情報収集を行い、導入に向けた課題の整理と実用性の検討を行う必要がある。</p>	
出典	<p>・(報道発表) AI 翻訳透明ディスプレイ導入実証を都営バス浅草エリアで開始します！(2026 年 1 月 6 日) をもとに糸魚川市都市政策課作成          ▶ <a href="https://www.kotsu.metro.tokyo.jp/pickup_information/news/bus/2026/bus_p_2026010612338_h.html">https://www.kotsu.metro.tokyo.jp/pickup_information/news/bus/2026/bus_p_2026010612338_h.html</a></p>	

取組方針4：新たな移動手段の検討と導入

施策 4-1：需要に応じた新たな交通モードの導入（事業者による運行）	
事例 4-1	デマンド型乗合タクシー
実施主体	長岡市
法令根拠	道路運送法第4条
取組内容	<p><b>目的</b></p> <p>○路線バスの廃止により日常的な移動手段を失うおそれのある地域において、通院・買物などの日常生活に必要な移動手段を確保・維持する。</p>
	<p><b>実施概要</b></p> <p>○路線バスが廃止された栃尾地域において、利用者の予約に応じて運行するデマンド型乗合タクシー「景虎号」を導入する。</p> <p>○ダイヤ及びルートはあらかじめ設定した上で、予約が入った便・ルートのみを運行する方式とし、需要に応じた柔軟な運行を行う。</p> <p>○廃止された3路線の全てにデマンド型乗合タクシーを順次導入する。</p>
	<p><b>効果</b></p> <p>○一部の路線では、利用者数が年々増加しており、1便あたりの平均利用者数も増加傾向にある。</p> <p>○予約制とすることで需要に応じた運行が可能となり、効率的なサービスの提供につながっている。</p>
	 <p>図．長岡市「景虎号」利用方法（長岡市 HP）</p>
実施に向けた検討事項	<p>○通院や買い物などの利用目的や時間帯ごとに異なる利用者ニーズを正確に把握し、需要を特定の時間帯や区間に集約することが必要となる。</p> <p>○予約受付から配車・運行管理までをデジタル技術などの活用により、一体的に管理し、省人化を実現する仕組みが求められる。</p>
出典	<p>・ 栃尾地域デマンド型乗合タクシー「景虎号」（長岡市 HP）をもとに糸魚川市都市政策課作成                  ▶ <a href="https://www.city.nagaoka.niigata.jp/kurashi/cate06/taxi-tc.html">https://www.city.nagaoka.niigata.jp/kurashi/cate06/taxi-tc.html</a></p>

施策4-2：地域住民による共助輸送（住民による運行）	
事例 4-2	<b>地域の支え合いによる共助+公助による移動サービス</b>
実施主体	一般社団法人根知未来、上南地区地域づくり協議会、糸魚川市
法令根拠	道路運送法における許可又は登録を要しない運送
取組内容	<p><b>目的</b></p> <p>○現在の公共交通ではカバーしきれていない地域における住民の移動ニーズに対し、地域住民と市が連携した「共助による移動の足」を確保することで、日常生活に必要な移動手段を確保・補完する。</p> <hr/> <p><b>実施概要</b></p> <p><b>【根知地区】</b></p> <p>○地域に根差した一般社団法人が主体となり、地域課題の一つである移動手段の確保に向けた取組を展開する。</p> <p>○使用する車両は、運営主体が自ら所有・管理しており、地域主体による自立的な運営を行う。</p> <p><b>【上南地区】</b></p> <p>○地域の共助による移動手段の確保モデルを構築するため、公共交通だけでは対応しきれない移動ニーズを対象に実証運行を実施する。</p> <p>○地区住民が主体となり、運行日や運行経路などを決定し、地域の支え合いによる送迎を行う。車両は、日中に空き時間のある市所有のスクールバスを活用する。</p> <hr/> <p><b>効果</b></p> <p>○中山間地域における従来の路線バス等に代わる移動手段として、地域が主体となって、地域特性に応じた新たな移動の形の実現が期待される。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;">  <p>図．根知地区の取組の様子</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>図．上南地区の取組の様子</p> </div> </div>
制度拡充に向けた検討事項	<p>○実施状況を検証しながら、効率的かつ持続可能な運用となるよう継続的な見直しと改善が必要である。</p> <p>○持続可能な運営の実現に向けて、自家用有償旅客運送制度の活用を検討しつつ、運賃収入や自治会費などによる安定した事業費の確保が必要である。</p> <p>○路線バス等を補完・代替する「地域の足」としての役割を担うためには、地域、関係団体、行政などの更なる連携強化が必要である。</p>
出典	—

施策4-3：輸送資源の集約（公共交通以外の輸送サービスの総動員）	
事例 4-3	高齢者等外出応援事業
実施主体	我孫子市（千葉県）
取組内容	<b>目的</b> ○公共交通を補完する手段として、交通分野以外の他分野が地域内で運行している送迎バスを一般開放し、輸送資源を有効活用することで、新たな運行負担を増やすことなく、持続可能な移動手段を確保・維持する。
	<b>実施概要</b> ○自動車教習所、病院、市の福祉施設が運行する送迎バスの空席を活用し、高齢者や身体障害者が買い物や外出に利用できる送迎サービスを提供する。 ○送迎バスの一般開放に協力を得られた各施設は、ホームページ等を活用し、時刻表・運行経路・乗降場所を公表し、利用者が必要な情報を容易に取得できる環境を整備する。
	<b>効果</b> ○対象市民のうち約2,000名がサービスを利用しており、高齢者や身体障害者の買い物などを含む外出機会の創出を促進している。 ○公共交通ではカバーしきれない時間帯やエリアにおける日常生活に必要な移動手段を確保することで、日常生活の質を高める取組に寄与することが期待される。 ○既存の送迎バスの空席を活用することで、市・利用者双方の費用負担を抑えながら、外出機会の創出と拡大を実現している。
	 <p>図．送迎バス車両（我孫子市 HP）</p>
実施に向けた検討事項	○福祉施設、病院、自動車教習所などが運行する送迎車両のスケジュール・空席状況を整理し、協力の可能性を調査する必要がある。 ○高齢者や障害者を含む利用対象者を明確にし、利用に関する規定を整備する必要がある。 ○事故時の対応や保険加入の範囲、責任分担について、市と協力施設の役割を明確にする必要がある。
出典	・送迎バスの空席を活用した高齢者等の外出を応援（我孫子市 HP）をもとに糸魚川市都市政策課作成 ▶ <a href="https://www.city.abiko.chiba.jp/kurashi/kotsu_douro/shinai/sougei_bus.html">https://www.city.abiko.chiba.jp/kurashi/kotsu_douro/shinai/sougei_bus.html</a>

## 第4章 各施策のスケジュール

○各施策については、以下に示すスケジュールに基づき、段階的に実施していくものとする。なお、本計画では前期計画分のスケジュールのみを示しており、後期計画分については、前期の実施状況などを踏まえ、計画の更新時に改めて設定することとする。

取組方針	施策	スケジュール				
		R8	R9	R10	R11	R12
取組方針1 公共交通を支える 人材の育成と確保	1-1 新規運転手確保の強化			実施		
	1-2 既存運転手も対象とした 処遇改善			実施		
	1-3 運転手の魅力発信・理解向上			実施		
取組方針2 既存公共交通の 効率化と見直し	2-1 路線バス・コミュニティ バス等の運行体系の見直し			実施		
	2-2 需要マネジメントによる 効率的なサービスの実現	検討・ 協議		実施		
取組方針3 DX等の推進による 利便性の向上	3-1 MaaSによる複数モードの 連携・キャッシュレス設備の 導入	検討・ 協議		実施		
	3-2 多様な利用者を想定した 利便性の向上	検討・ 協議		実施		
取組方針4 新たな移動手段の 検討と導入	4-1 需要に応じた新たな 交通モードの導入 (事業者による運行)	検討・ 協議		実施		
	4-2 地域住民による共助輸送 (住民による運行)			実施		
	4-3 輸送資源の集約 (公共交通以外の輸送サービスの 総動員)	検討・ 協議		実施		

糸魚川市地域公共交通計画  
(アクションプラン)

令和8年3月策定

---

発行

糸魚川市 産業部 都市政策課

〒941-8501

新潟県糸魚川市一の宮1-2-5

TEL : 025-552-1511

FAX : 025-552-7372

H P : <https://www.city.itoigawa.lg.jp>

---