

魚沼市地域公共交通計画

魚 沼 市
令和3年3月
(令和6年4月変更)

目 次

| | |
|---|----|
| 第1編 魚沼市の現状及び地域公共交通が解決すべき課題 | 1 |
| 第1章 魚沼市地域公共交通計画策定の背景とねらい..... | 2 |
| 第2章 魚沼市及び公共交通の現状..... | 3 |
| 2-1 魚沼市の概況..... | 3 |
| 2-2 社会状況..... | 4 |
| 2-3 公共交通の現状..... | 14 |
| 2-4 上位・関連計画の整理..... | 30 |
| 第3章 魚沼市の公共交通が解決すべき課題..... | 43 |
| 3-1 魚沼市の公共交通全体に関わる視点..... | 43 |
| 3-2 地域間の移動に関わる視点..... | 50 |
| 3-3 都市間の移動に関わる視点..... | 53 |
| 第2編 魚沼市地域公共交通計画 | 54 |
| 第1章 基本方針..... | 55 |
| 第2章 地域公共交通計画の区域と計画期間..... | 56 |
| 第3章 地域公共交通計画の目標..... | 56 |
| 3-1 計画の目標..... | 56 |
| 3-2 目指す地域公共交通網に関わる各交通手段の役割..... | 58 |
| 3-3 目指す地域公共交通網のすがた..... | 59 |
| 3-4 地域公共交通確保維持改善事業の必要性..... | 60 |
| 第4章 目標を達成するために行う施策..... | 68 |
| 第5章 目標の達成状況の評価..... | 82 |
| 5-1 PDCA サイクルによる施策・事業の推進..... | 82 |
| 5-2 評価指標と目標値の設定..... | 83 |

第1編

魚沼市の現状及び地域公共交通が解決すべき課題

第1章 魚沼市地域公共交通計画策定の背景とねらい

町村合併によって市域が広域化した魚沼市においては、鉄道・路線バス・タクシー等は、学生の通学や運転免許を持たない高齢者の通院や買い物など、自家用車を利用できない方々の移動に重要な役割を果たしています。

本市では、平成22年3月に「魚沼市地域公共交通総合連携計画（平成22年度～平成27年度）」に基づき路線バスを中心とした公共交通網の見直しと代替交通の整備を図るとともに、平成28年3月には「魚沼市地域公共交通網形成計画（平成28年度～令和2年度）」を策定し、地域公共交通の維持確保を行ってきました。

その中で「地域間の移動」は鉄道会社及びバス会社、「地域内の移動」はタクシー会社による移動を基本とし、多様な運行主体による役割分担の土台を形づくり、一定の成果を得ることができたと考えています。

その一方で、市民の移動は自家用車に依存しており、少子高齢化社会や通学需要の減少等の影響により、公共交通利用者は依然減少傾向にあり、安定した持続的な運行は厳しい状況が続いています。しかし、そうした中でも、自家用車に依存する交通体系では、高齢者・学生など、移動に困難をきたす方々が存在することから、市民が健康で安心して暮らせると思える生活環境を整備するために、社会情勢に応じた利用しやすい地域公共交通網の構築を進める必要があり、市内各地域の特性に応じた持続可能な地域公共交通網の形成を図っていくことが求められています。

令和2年6月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が改正され「地域公共交通計画」の策定が努力義務化されました。「魚沼市地域公共交通網形成計画」の計画期間の終了に伴い、法改正の内容と現行の交通体系の状況を反映し、今後の交通体系のあり方を示す新たなマスタープランとして、「魚沼市地域公共交通計画」を策定するものです。

第2章 魚沼市及び公共交通の現状

2-1 魚沼市の概況

魚沼市は、新潟県の南東部に位置し、福島県と群馬県の県境に接しています。総面積は946.76平方キロメートル、新潟県全体7.5%を占めています。西を魚沼丘陵、東を三国山脈に挟まれた魚沼盆地の北方に位置する魚沼市は、夏は高温多湿、冬は3メートルもの積雪がある豪雪地帯です。市の中心部を流れるのは、鮎・ウグイ（ハヤ）・カジカなど数多くの魚が生息する魚野川、その支流である破間川、佐梨川、羽根川などの清流が貫流しています。

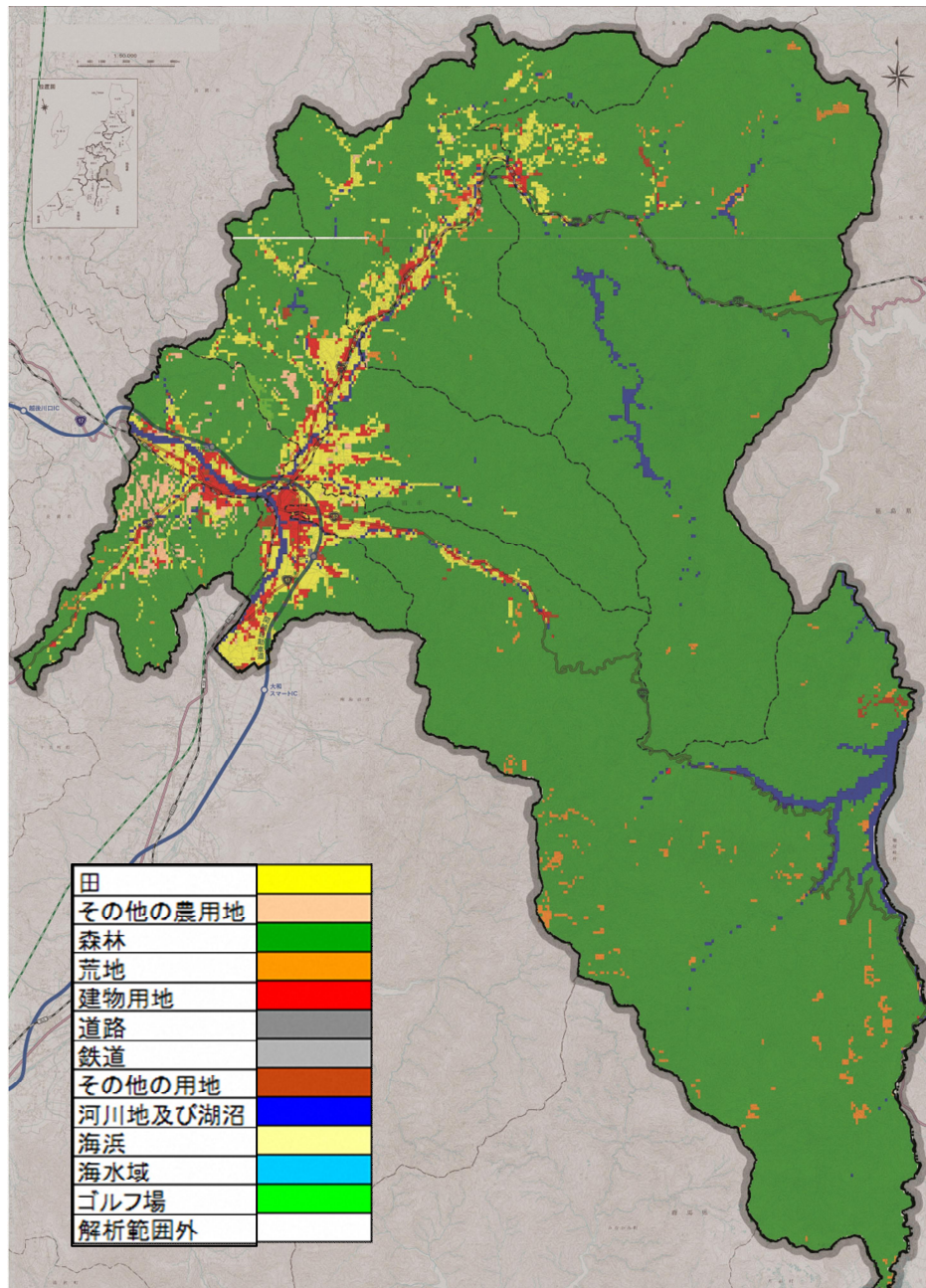


図 土地利用分布

[出典] 国土数値情報 土地利用細分メッシュ (H26)

2-2 社会状況

(1) 魚沼市の人口

本市の人口は2015年（平成27年）国勢調査において37,352人で、高齢化率は32.9%ですが、本計画の目標年次である2025年（令和7年）には、人口約32,000人、高齢化率約41.1%になると推計され、人口減少・高齢化はさらに進むものとみられます。

地域別に見ると、北部地域（守門・入広瀬）は高齢化率が極めて高い状況にあり、地域によって状況に相当の違いがあります。

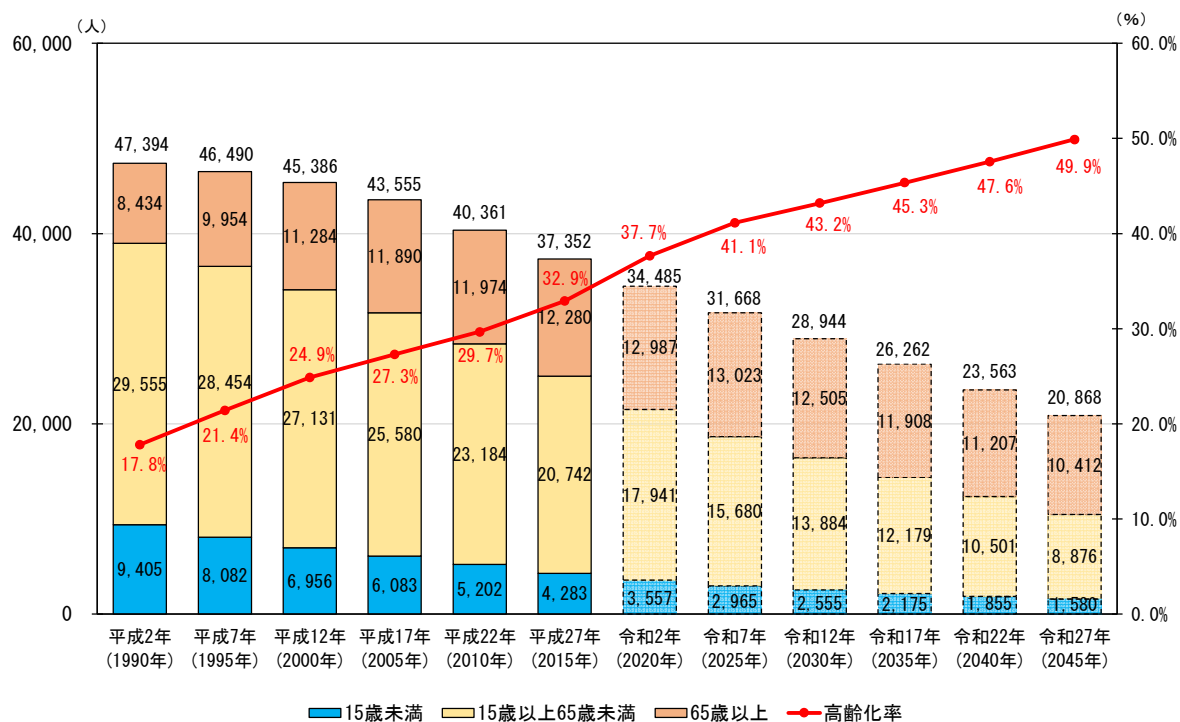


図 魚沼市の人口推移

[出典] H27 以前は国勢調査、R2 以降は国立社会保障・人口問題研究所による推計値

■各地域別の人口

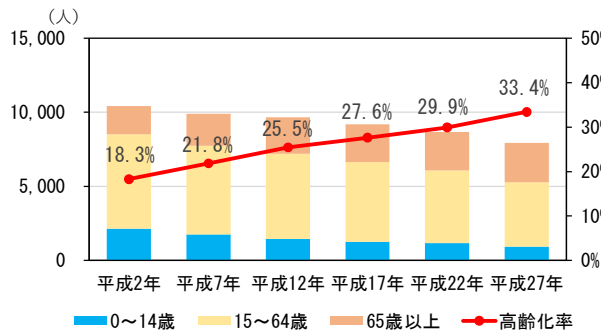


図 堀之内地域の人口推移

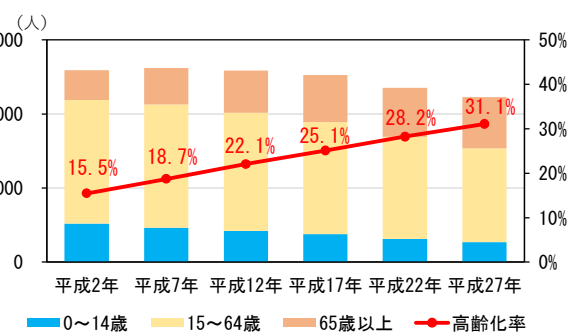


図 小出地域の人口推移

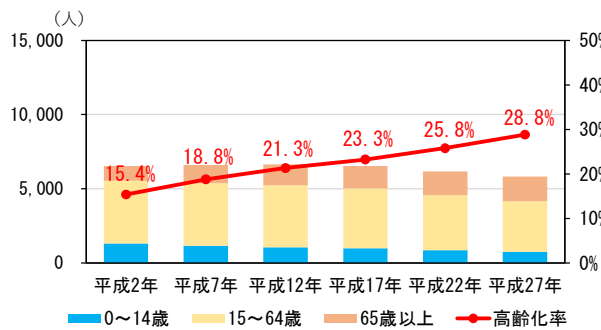


図 湯之谷地域の人口推移

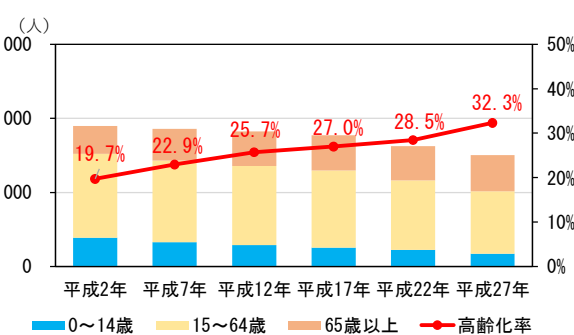


図 広神地域の人口推移

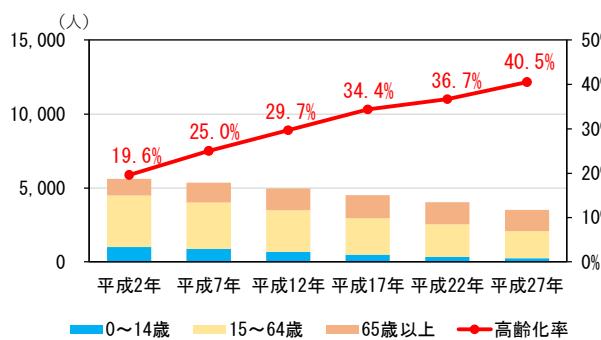


図 守門地域の人口推移

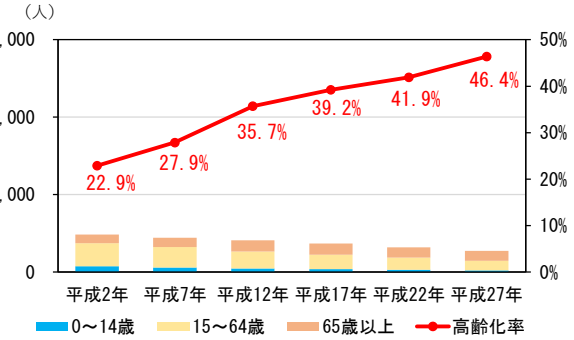


図 入広瀬地域の人口推移

[出典] 国勢調査

本市の人口分布をみると、小出地域や堀之内地域といった市街地形成地を中心に集積しています。また、国道17号・国道252号をはじめとする主要道路沿いやJR上越線・只見線沿線といった交通インフラに沿って人口が分布しています。なお、東部や南東部は森林部となっているため、人口の分布はほとんど見られません。

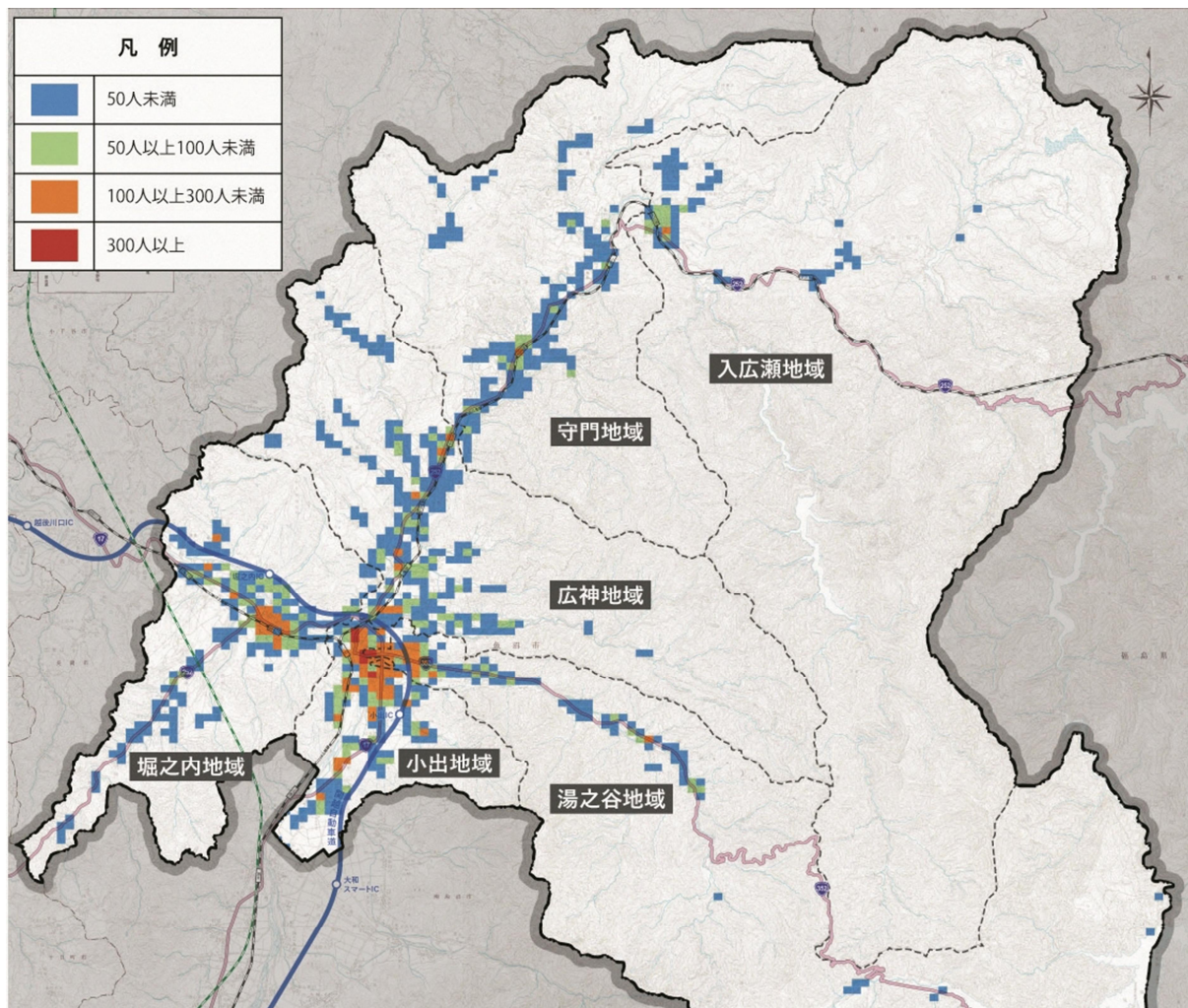


図 魚沼市における人口分布

[出典] H27 国勢調査

※人口メッシュ：1メッシュ（250m×250m）面積あたりの人口を示している

■自動車運転免許保有状況

本市における自動車運転免許保有者数の推移は、微減の傾向がみられます。一方で、近年における本市の自動車運転免許自主返納者数は、増加傾向にあります。地域別にみると、多くの地域で免許自主返納者数は増加傾向にあり、令和元年はすべての地域において前年より増加しています。

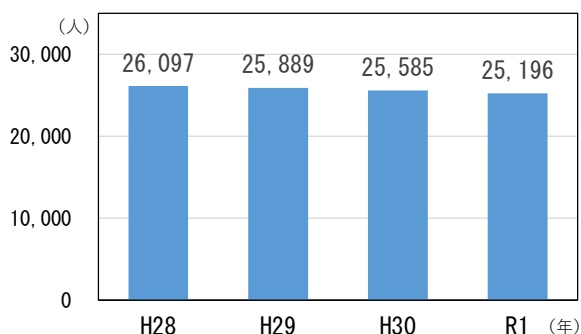


図 魚沼市における自動車免許保有者数

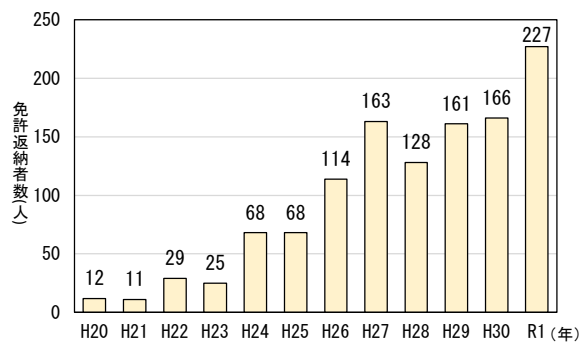


図 魚沼市における免許返納者数の推移

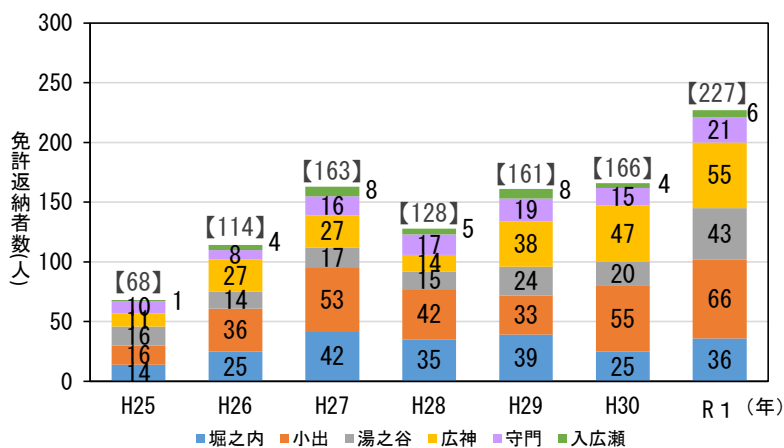


図 地域別免許返納者数の推移

(市自主返納者タクシー等共通回数券申請数から推定)

[出典] 新潟県警察本部「交通年鑑」、魚沼市調べ

■自動車運転免許証自主返納者への支援

【魚沼市】

- ・魚沼市乗合タクシー等共通回数券（合計2万2千円相当分）を交付
 ※市運行の乗合タクシーのほか、一般タクシー及び路線バスでも利用可能
 ※運転免許証を自主返納した方が対象（申請は1回限り）

【魚沼市交通安全協会】

- ・運転経歴証明書用写真撮影代補助

(2) 主要施設

市立小出病院をはじめ、医療施設の多くは市中心部に集中する一方で、高度医療を担う魚沼基幹病院が南魚沼市に開設されています。北部の守門地域、入広瀬地域にはそれぞれ診療所が立地しています。

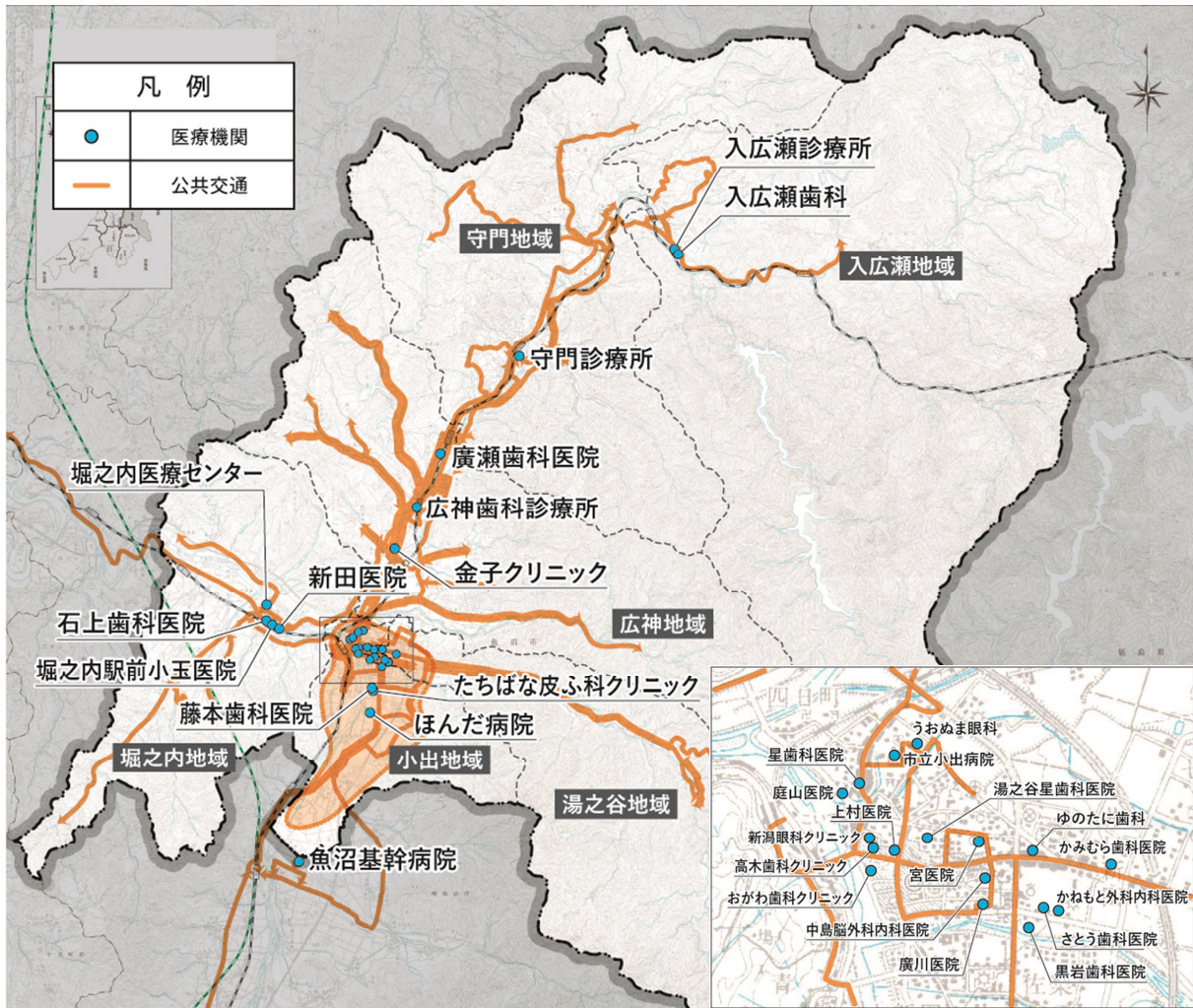


図 医療施設の立地状況

[出典] 魚沼市

商業施設（店舗面積 1,000㎡ 以上の大規模小売店舗）は小出及び湯之谷地域、並びに堀之内地域に集積しており、郊外地域にはみられません。

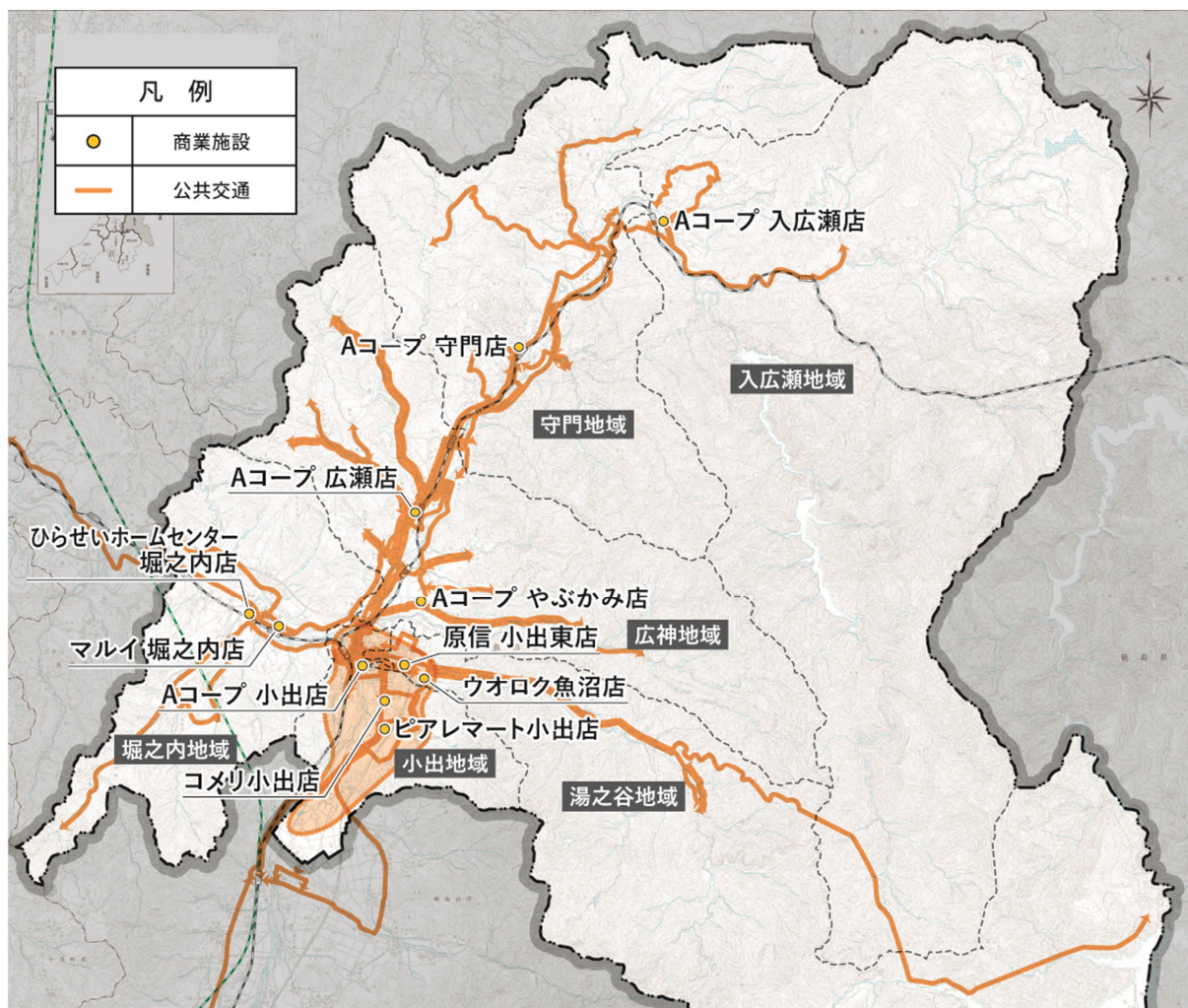


図 商業施設の立地状況

[出典] 新潟県内大規模小売店舗一覧（令和元年8月末）

魚沼市調べ

小・中学校は小出地域周辺部に集中しているほか、郊外部にも広く点在しています。高校は市の中心部にあり、郊外に住む高校生は市の中心部まで通学しなければなりません。

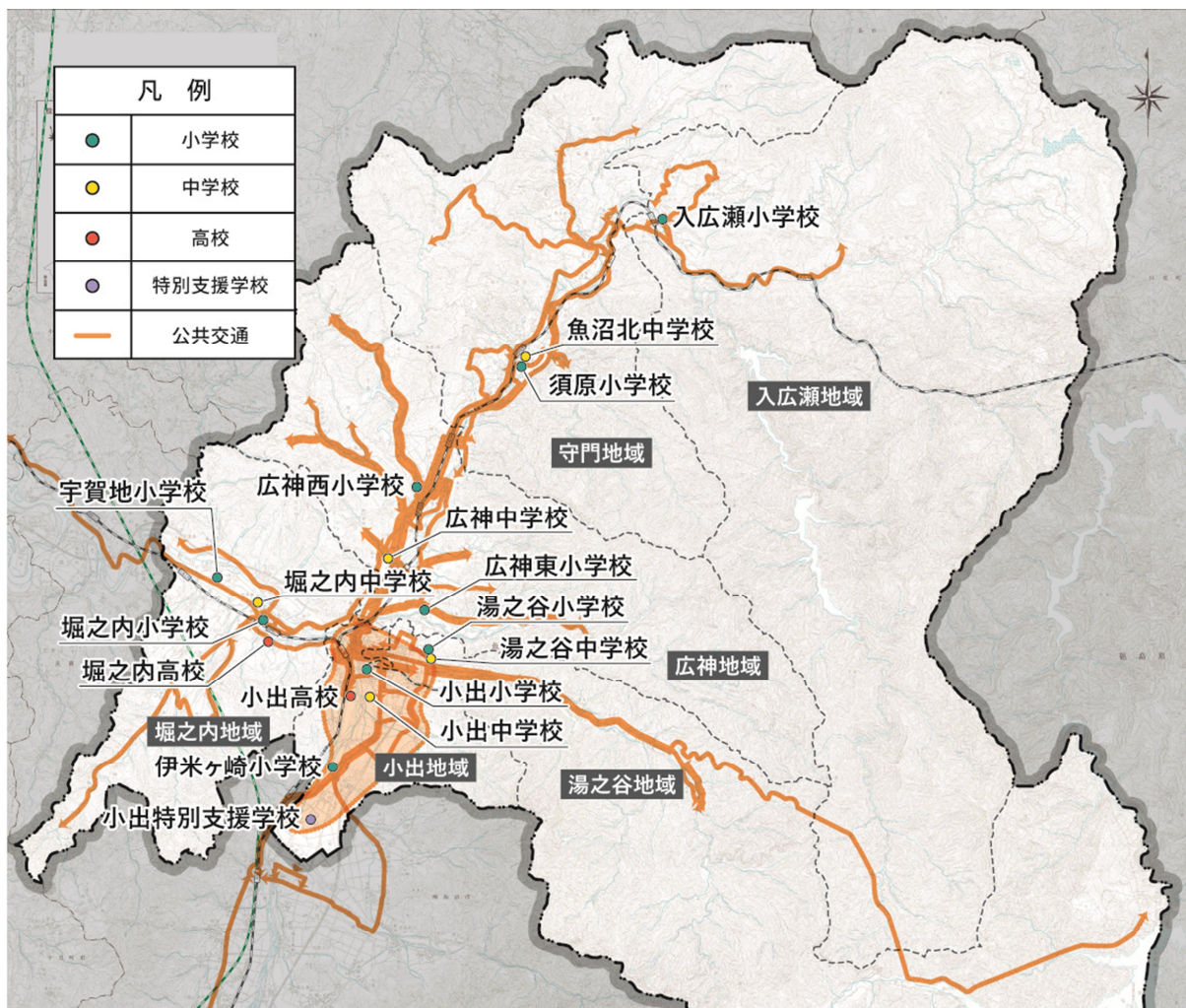


図 学校の立地状況

[出典] 新潟県立教育センター

本市の行政施設は、令和2年5月7日に魚沼市役所本庁舎が開庁したことに伴い、市役所庁舎の配置・機能に大きな変化がありました。新たな庁舎の開庁によって小出庁舎が廃止されたほか、守門庁舎は「北部庁舎」、入広瀬庁舎は「入広瀬会館」と体制を変えずに名称がそれぞれ変更されました。また、町村合併前の旧役場庁舎内にそれぞれ配置されていた市民センターは「市民サービスコーナー」に名称を変更するとともに機能・権限が縮小され、うち一部は位置を隣接施設に移転し、小出地域における市民サービスコーナーは配置しないこととしました。

このことに合わせて、新たに小出まちなか循環線と魚沼市乗合タクシーが市役所本庁舎に乗り入れるようになり、市役所を訪れる人の利便性が向上しました。

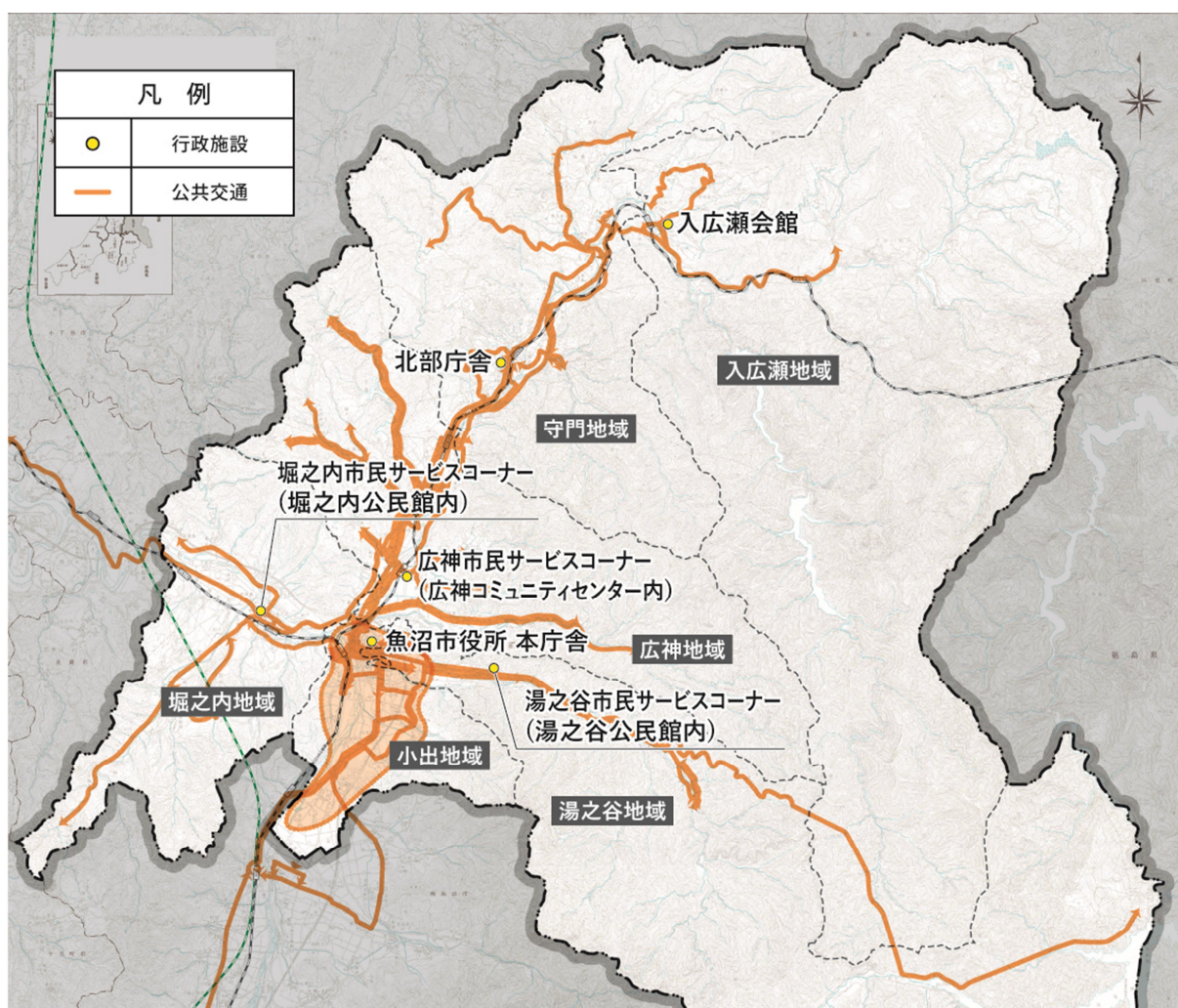


図 行政施設の立地状況

[出典] 魚沼市

(3) 通勤・通学の動向

市外との流動をみると、通勤・通学ともに南魚沼市、長岡市及び小千谷市との結びつきが強いことがわかります。特に南魚沼市には約2,000人、長岡市には約1,000人の市民が通勤しています。また、南魚沼市と長岡市には約250～350人の生徒・学生が通学しています。流出（本市から市外への通勤・通学）と流入（市外から本市への通勤・通学）を比較すると、流出が多い傾向にあります。

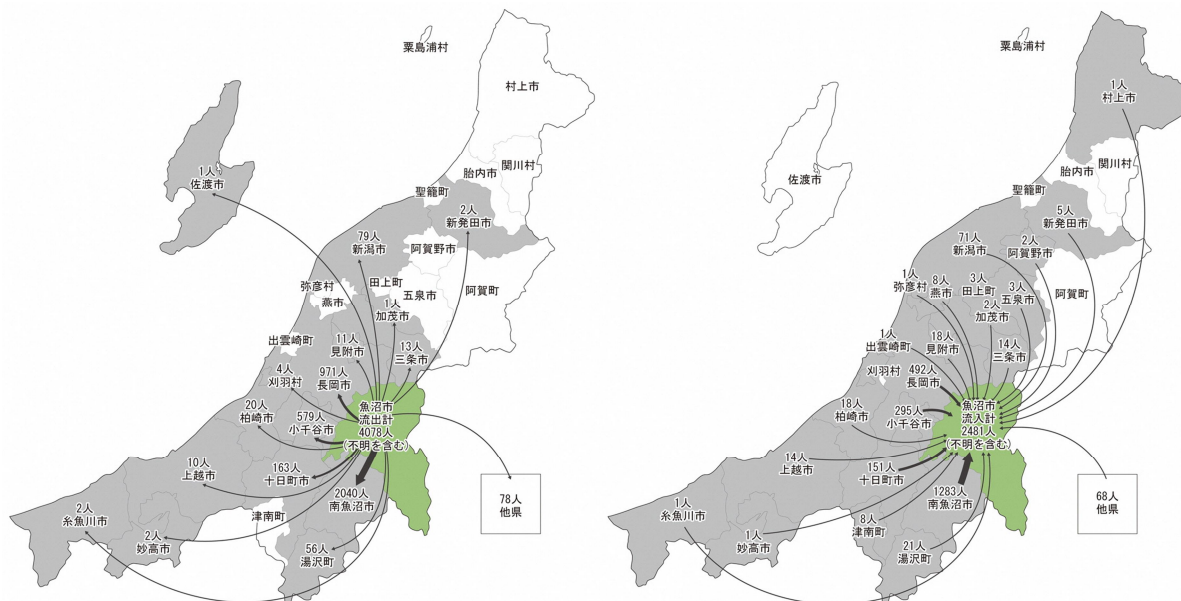


図 就業者の市外流動 (左図: 流出、右図: 流入)

[出典] H27 国勢調査

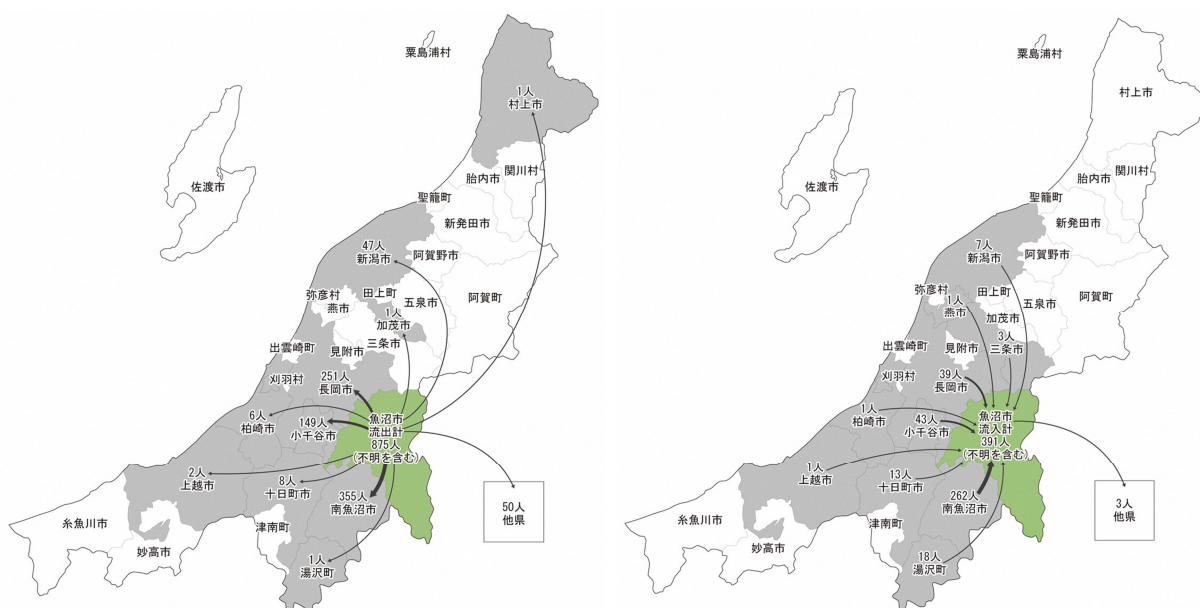


図 通学者の市外流動 (左図: 流出、右図: 流入)

[出典] H27 国勢調査

(4) 観光

周辺を山に囲まれた本市は山間部を中心に観光資源が豊富で、温泉やスキー場などが点在しています。令和元年には年間149万人の観光入込客数があります。

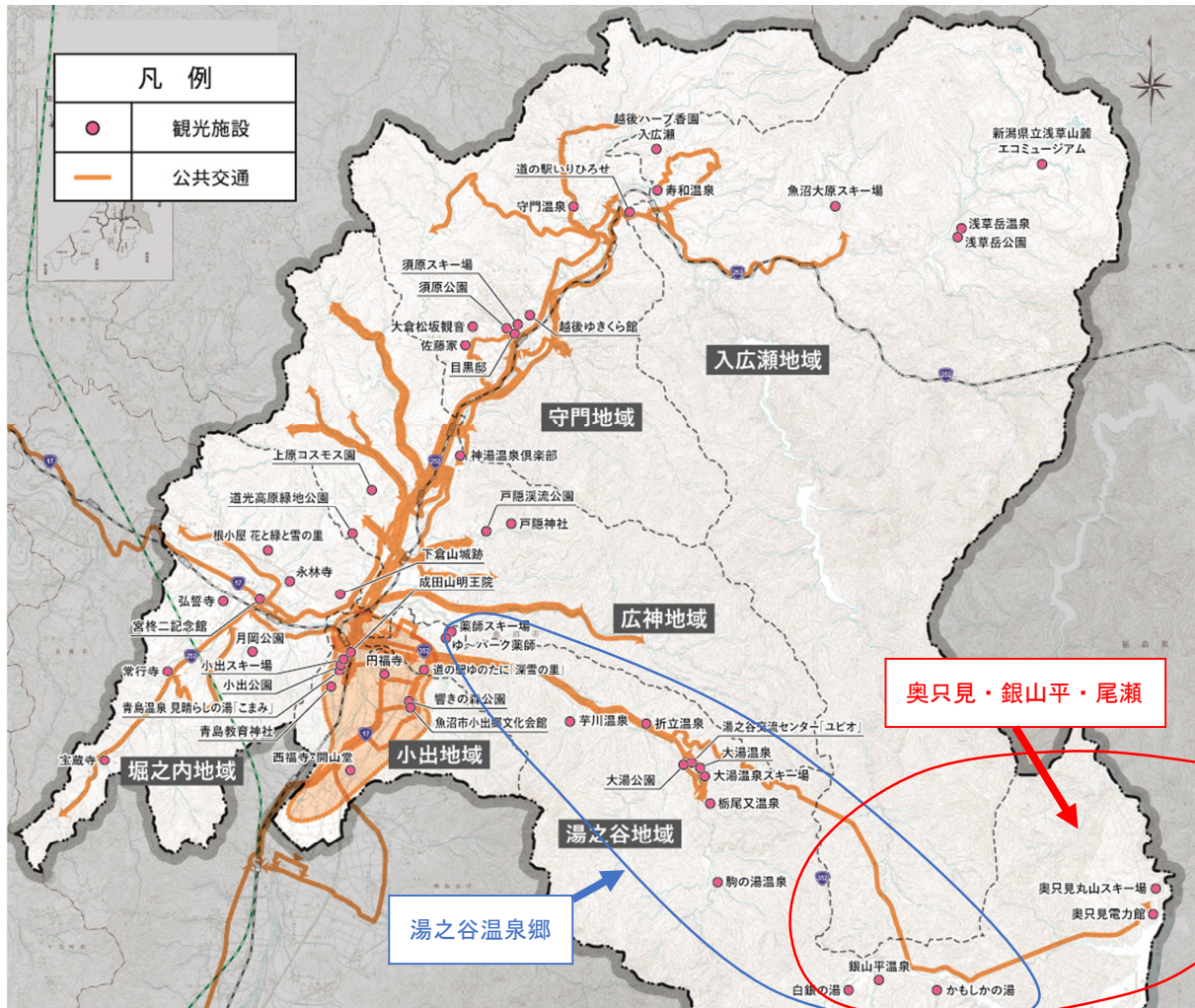


図 観光施設の立地状況

[出典] うおぬま旅手帖より主要施設を抜粋

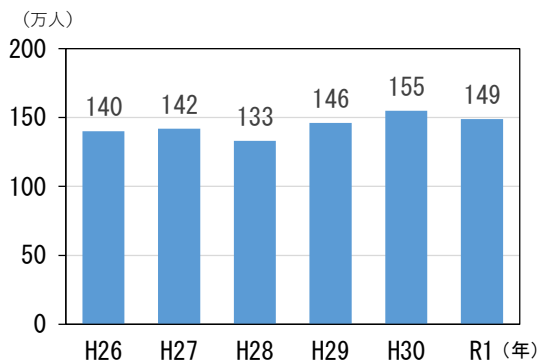


図 魚沼市における観光入込客数の推移

表 主要観光地点入込数

| 施設名称 | R1年 (人/年) | 前年比 |
|---------------------------|--------------|--------|
| 奥只見・銀山平・尾瀬 | 299,061 | 108.2% |
| 湯之谷温泉郷 | 154,051 | 95.2% |
| ふれあい交流センター (見晴らしの湯こまみ) | 58,314 | 102.2% |
| 道の駅 いりひろせ | 61,738 | 138.5% |

[出典] 令和元年新潟県観光入込客統計

2-3 公共交通の現状

(1) 魚沼市の公共交通概要

本市では、南西部から南部にかけて走る JR 上越線と北部方面に走る JR 只見線があり、この2路線は小出駅で接続しています。鉄道と路線バスが小出駅を中心に放射状に伸びている形状をしており、本市における公共交通の骨格を形成しています。

市域を越える広域移動を支える交通としては、高速バス2路線が小出 IC を経由し、新潟～十日町及び新潟～東京間を運行しています。同様に広域移動を支える JR 上越新幹線については、市内に停車駅はありませんが、隣接する南魚沼市に浦佐駅があります。

また、市内の5地域（堀之内、小出、湯之谷、広神、守門）では、乗合タクシーが運行されています。いずれも予約制を採用しており、小出地域では停留所型、その他の地域では、自宅付近までの「ドアツードア」によるサービスがされています。以前は、入広瀬地域でも乗合タクシーが運行されていましたが、平成29年10月から自家用有償旅客運送によるコミュニティバスに移行しました。小出市街地においては、周遊性を高めるため小出まちなか循環線が運行されています。

なお、市内にはタクシー事業者4社が営業しており、乗合タクシーの運行も担っています。タクシー利用に関しては、福祉タクシー利用料金助成事業により料金の一部を助成する制度があるほか、自動車運転免許自主返納者に対しては申請により、共通回数券（市内路線バス、タクシー、乗合タクシーで利用可）が交付されています。

この他に、小中学生の通学を支援するためのスクールバスを市が運行しています。また、入広瀬地域の太白川地区及び横根地区の「へき地診療所」の閉鎖に伴い、横根地区から入広瀬診療所への無料送迎バスを平成25年1月31日より、太白川地区から入広瀬診療所への無料送迎バスを平成27年1月31日よりそれぞれ運行開始したほか、守門地域の福山新田地区の「へき地診療所」の閉鎖に伴い、福山地区から守門診療所への無料送迎バスを平成29年3月31日より運行しています。



写真 JR 上越線



写真 路線バス



写真 高速バス

表 魚沼市の公共交通（その1） 注）運行概要はR2年7月時点

| 種別 | 路線名 | 運行概要 |
|------|-------------------------|--|
| 鉄道 | JR 上越新幹線 | 【浦佐駅】 ●東京方面行 17 本（うち越後湯沢行 1 本）運行 ●新潟方面行 16 本運行 |
| | JR 上越線 | ●上下線各 15 本運行 |
| | JR 只見線 | ●上下線各 4 本運行 |
| 高速バス | 新潟－十日町線 | ●新潟－十日町線は片道 2 便運行 ※停留所は小出 IC |
| | 新潟－東京線 | ●新潟－東京線は片道 17 便運行 ※停留所は小出 IC |
| 路線バス | 小出営業所前－小千谷線 | ●片道 8 便運行 |
| | 小出駅前－小出高校線 | ●朝 2 便（うち 1 便は穴沢発）、夕 1 便運行 |
| | 小出駅前－栃尾又温泉線 | ●栃尾又温泉行 8 便、小出駅前行 9 便運行 |
| | 羽根川－小出駅前－六日町線 | ●片道 8 便運行 |
| | 羽根川－小出駅前 －魚沼基幹病院－浦佐線 | ●片道 4 便運行 |
| | 小出駅前－貫木・穴沢線 | ●片道 7 便運行 ※小出－上条・貫木便含む |
| | 小出駅前－下倉 －小平尾－白栴線 | ●片道 5 便運行 |
| | 浦佐駅－奥只見ダム線（急行） | ●奥只見行 2 便、浦佐駅行 3 便運行 ※降雪期を除く期間限定 |



写真 小出地域乗合タクシー



写真 入広瀬コミュニティバス



写真 タクシー

表 魚沼市の公共交通（その2） 注）運行概要はR2年7月時点

| 種別 | 路線名 | 概要 |
|----------|------------------------------|--|
| 乗合タクシー | 小出地域 乗合タクシー | <ul style="list-style-type: none"> ●小出地域内で運行 ●停留所型の予約制運行で20便/日運行（平日のみ） ●料金は300円/回 |
| | 堀之内地域 乗合タクシー ※複数路線あり | <ul style="list-style-type: none"> ●堀之内地域から小出市街地間を運行 ●自由乗降型の予約制で11便/日運行（基本平日のみ運行、一部土日運行便あり） ●料金は300円/回 |
| | 湯之谷地域 乗合タクシー | <ul style="list-style-type: none"> ●湯之谷地域から小出市街地間を運行 ●自由乗降型の予約制で2便/日運行（平日のみ） ●料金は300円/回 |
| | 広神地域 乗合タクシー ※複数路線あり | <ul style="list-style-type: none"> ●広神地域から小出市街地間を運行 ●自由乗降型の予約制で12便/日運行（東側・西側で平日隔日運行） ●料金は300円/回 |
| | 守門地域 乗合タクシー ※複数路線あり | <ul style="list-style-type: none"> ●守門地域内で運行 ●自由乗降型の予約制で12～14便/日運行（平日のみ） ●料金は200～400円/回 |
| | 広神地域内定期便 | <ul style="list-style-type: none"> ●「広神老人憩の家」方面に予約制で運行 ●特定曜日に地域別運行に、2便/日運行 ●料金は200円/回 |
| | 小出まちなか循環線 | <ul style="list-style-type: none"> ●小出市街地をコンパクトに運行 ●定時定路線型で10便運行（平日のみ） ●料金は100円/回 |
| コミュニティバス | 入広瀬地域 コミュニティバス ※複数路線あり | <ul style="list-style-type: none"> ●入広瀬地域内で運行 ●週3日運行（月・水・金のみ） ●定時定路線型で13便/日運行 ●運賃なし（年度会費2,000円/世帯） |
| タクシー | — | <ul style="list-style-type: none"> ●市内タクシー事業社4社が営業 |

(2) 鉄道及び路線バス

■鉄道

鉄道の利用者数は減少傾向で推移しています。それに伴い、令和2年9月30日をもって越後堀之内駅ではみどりの窓口が閉鎖されました。現在、窓口を有する駅は小出駅のみとなり、定期券等を購入する際は小出駅まで行かなければなりません。

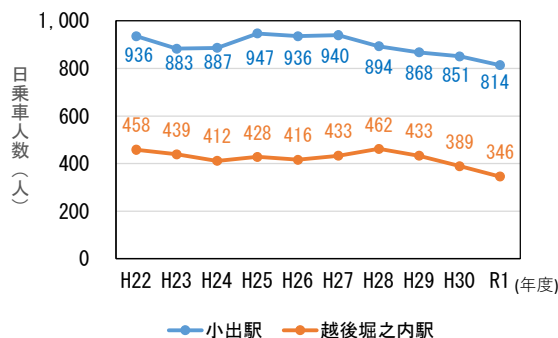


図 鉄道利用者数の推移（日乗車人数）

[出典] JR 東日本

■路線バス

路線バスの利用者数も減少傾向にあります。そのため、利用者の少ない区間を一部廃止したり、路線を統合したり、経路を一部変更するなどバス路線の再編を進めて路線バスの維持を行っています。なお、令和元年度の路線バス運行事業費補助金（市決算額）は約3,900万円です。

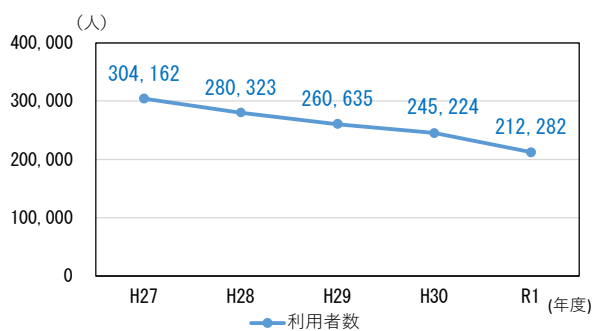


図 路線バス利用者数の推移（年間利用者数）

[出典] 南越後観光バス（株）

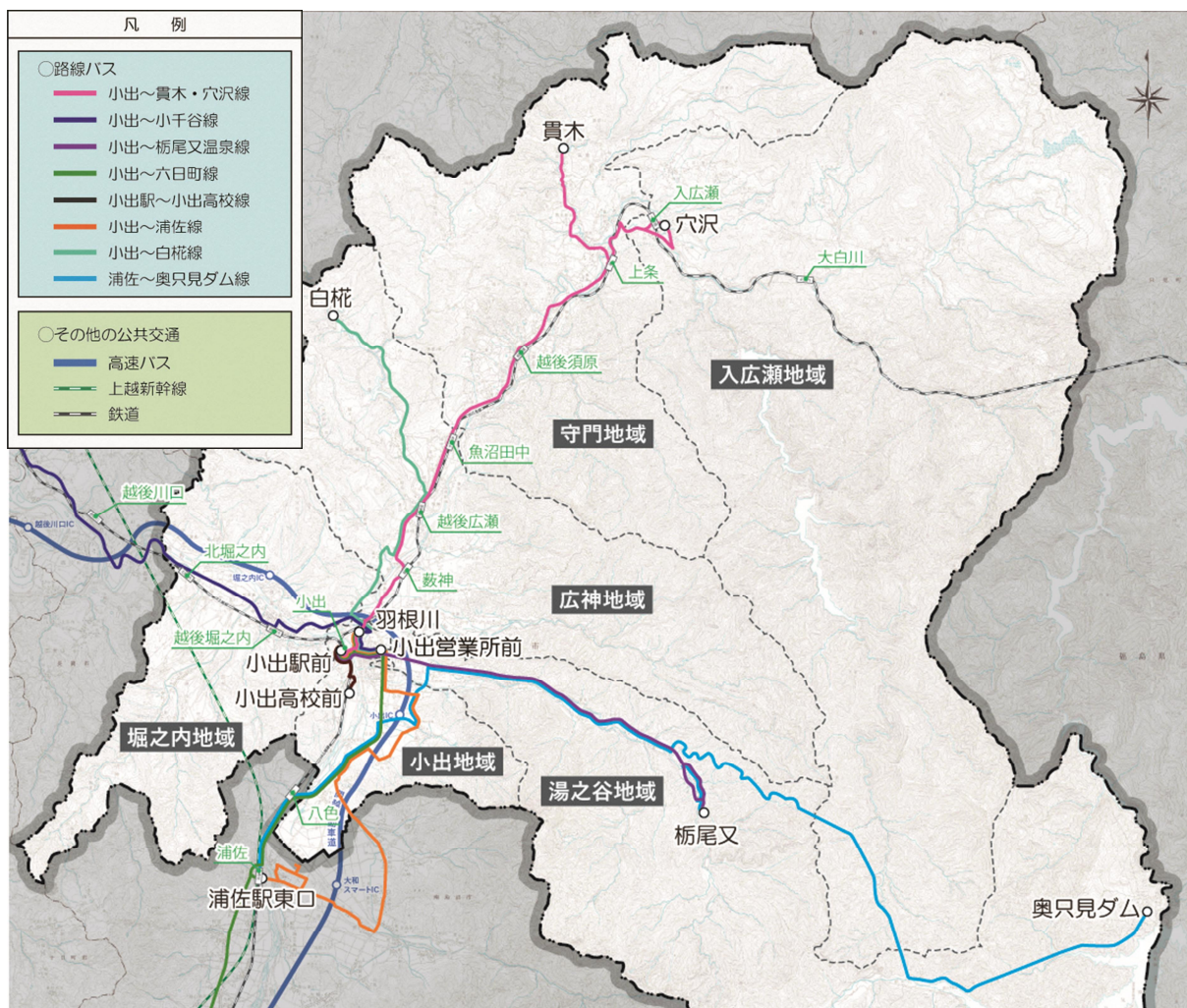


図 鉄道・バス交通の路線網



写真 JR上越線【再掲】



写真 路線バス【再掲】

■路線バス系統別経常収益等の推移

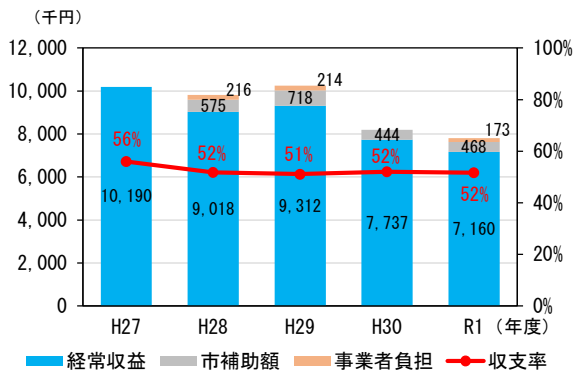


図 小出～小千谷線

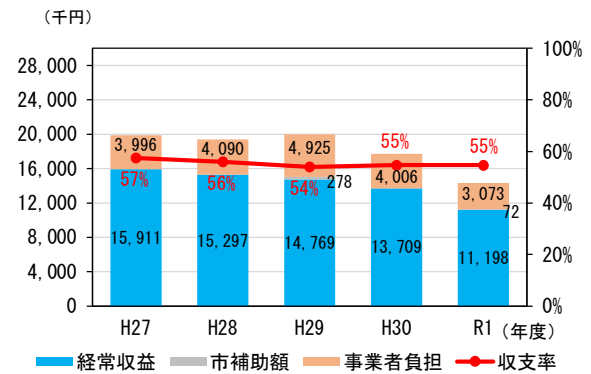


図 小出～栃尾又線

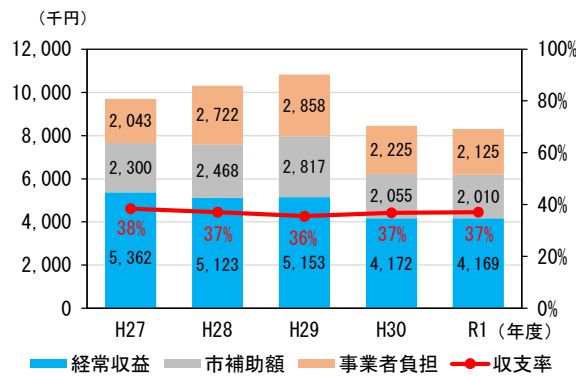


図 小出～六日町線

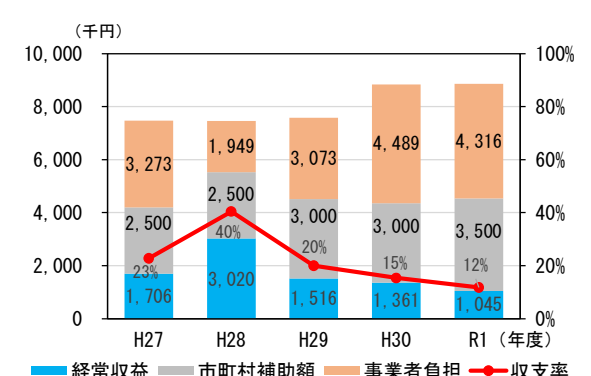


図 浦佐駅東口～奥只見ダム線

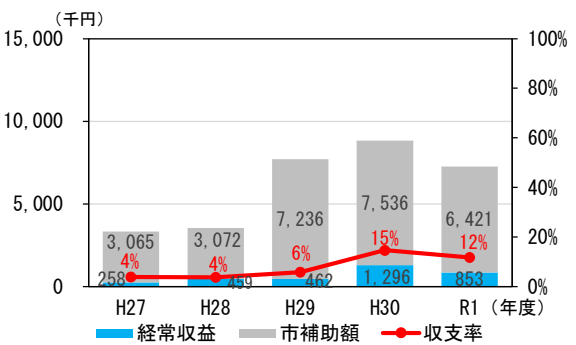


図 羽根川～荒金入口・基幹病院～浦佐駅東口線

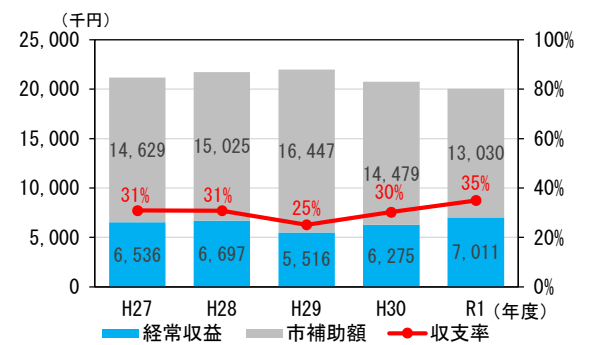


図 小出駅前～守門診療所前・上条～穴沢寺前線

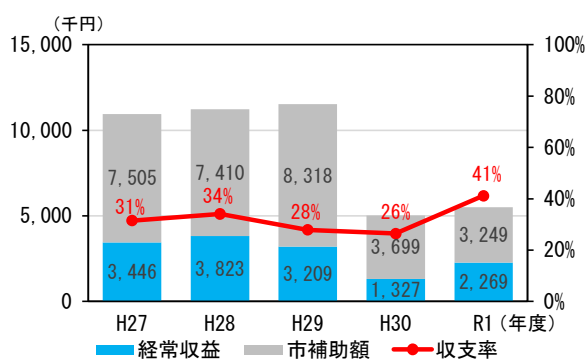


図 小出駅前～守門診療所前・
上条～貫木線

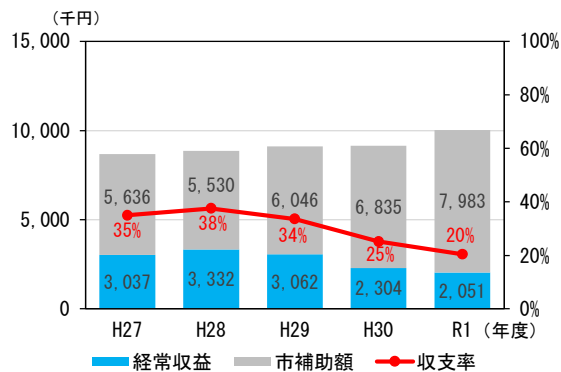


図 小出駅前・小出駅営業所前～下
倉・東中・広瀬駅角・小平尾～白栴
線

[出典] 魚沼市資料

■高速バス

本市には、県内高速バスの新潟—十日町線が片道2便、県外高速バスの新潟—東京線が片道17便運行されており、小出ICの停留所で乗降できます。停留所には、待合施設やパークアンドライドを整備し、利便性の向上を図りました。

引き続き高速バスの運行を維持していくには、利用者数を確保しなければならないため、さらなる利用促進を図ることが必要です。



(3) 乗合タクシー（地域乗合タクシー、小出まちなか循環線、入広瀬コミュニティバス）

乗合タクシーは基本的には予約制の区域運行を採用しており、各地域の実情に応じて停留所型あるいは自由乗降型の運行形態を採っています。この乗合タクシーの運行により、市内全域で公共交通空白地は解消されています。

なお、令和元年度の乗合タクシー運行事業費補助金（市決算額）は約4,500万円です。

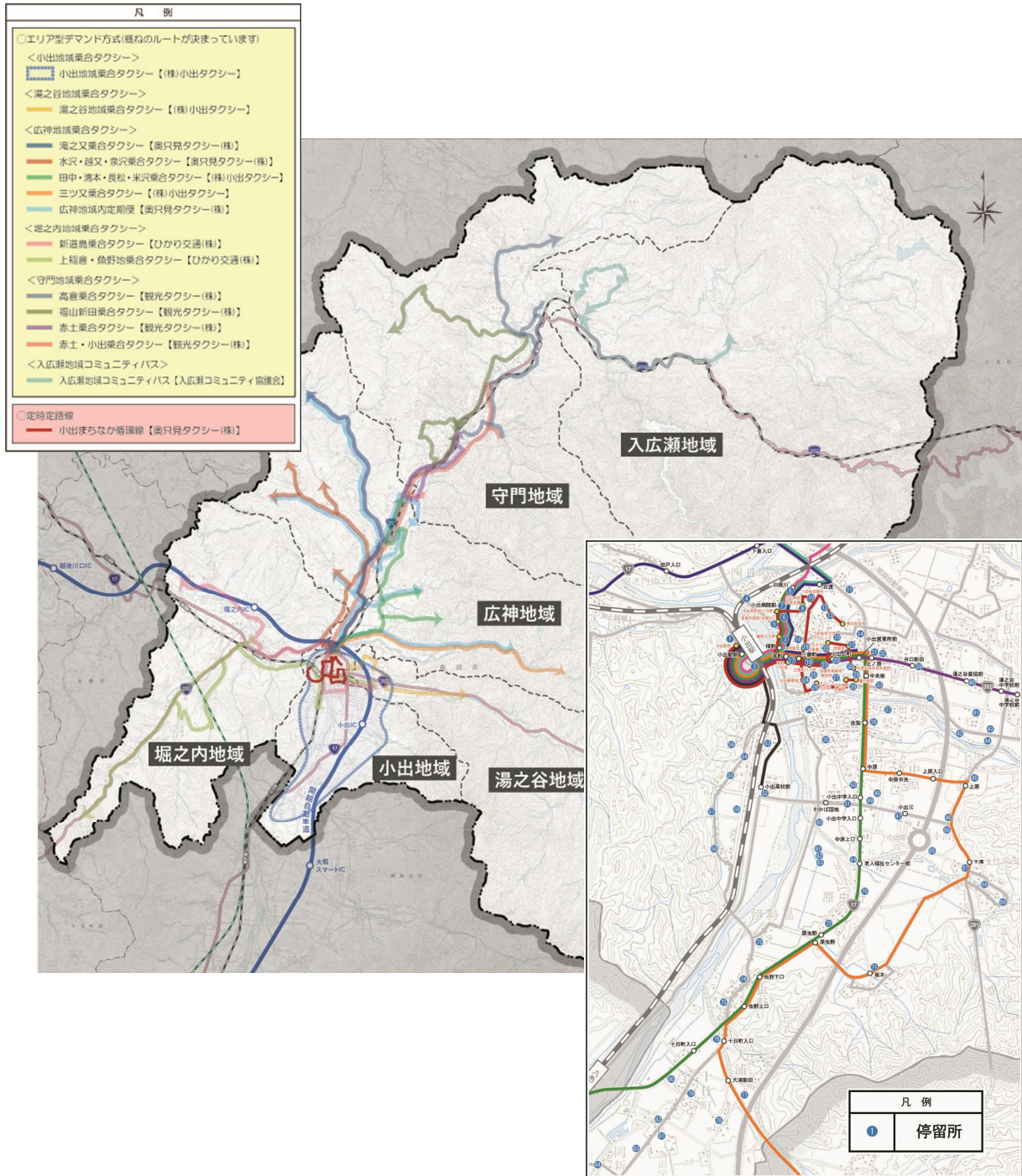


図 乗合タクシー路線図

乗合タクシー（入広瀬コミュニティバス含）の全体利用者数については、平成 24 年度が 30,258 人であったのに対し、平成 27 年度は 24,546 人と年々減少傾向にありました。ところが、平成 28 年以降の利用者数は増加傾向に転じ、令和元年度は 28,675 人にまで回復しました。地域別・路線別にみると、小出地域のように増加傾向を示している地域もあれば、守門地域のように減少傾向を示している地域もあり、地域によって利用動向に違いがみられます。

乗合タクシー運行の収支については、各地域とも低迷しており、厳しい状況が続いています。堀之内及び広神、守門地域乗合タクシーにおいては、市補助金が前年度と比べて増加しています。

また、入広瀬地域では、平成 29 年 10 月からコミュニティバスの運行を開始し、以降堅調に利用者が増加しています。

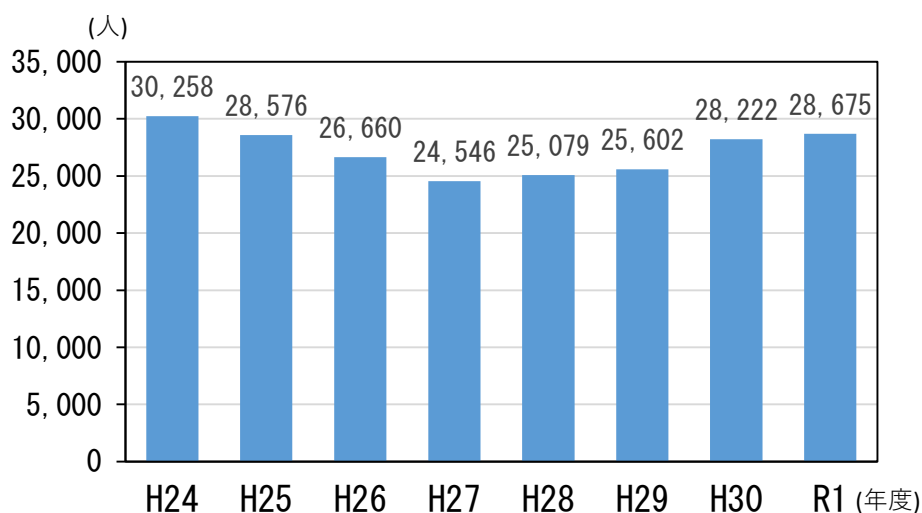
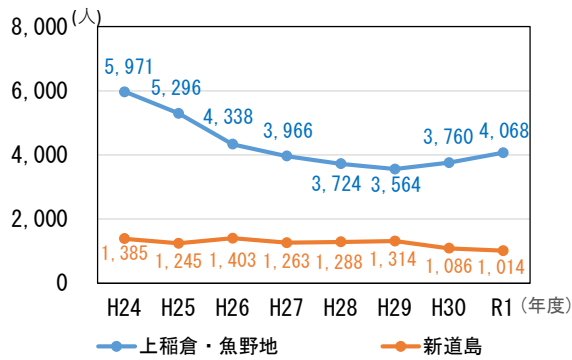


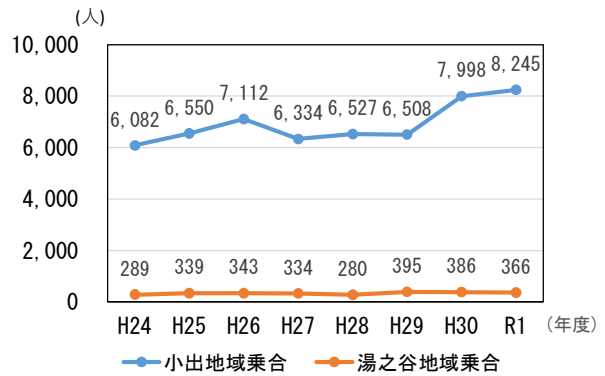
図 乗合タクシー全体の利用者数の推移（年度別利用者数）

[出典] 魚沼市資料

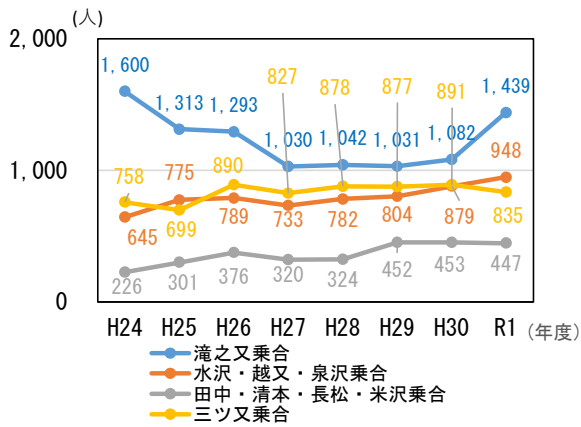
■堀之内地域乗合タクシー



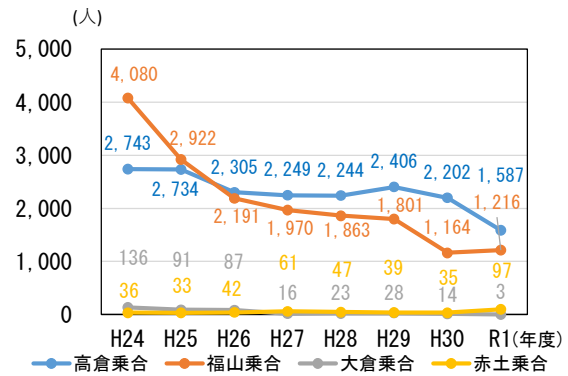
■小出・湯之谷地域乗合タクシー



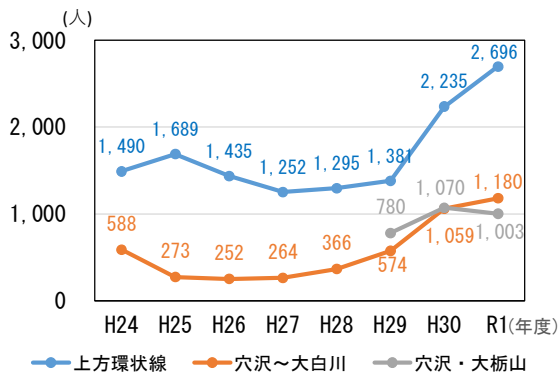
■広神地域乗合タクシー



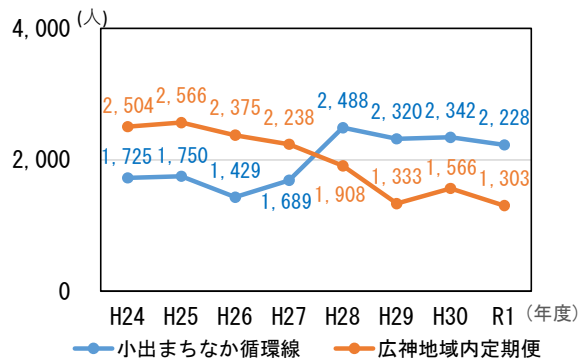
■守門地域乗合タクシー



■入広瀬コミュニティバス



■その他乗合タクシー

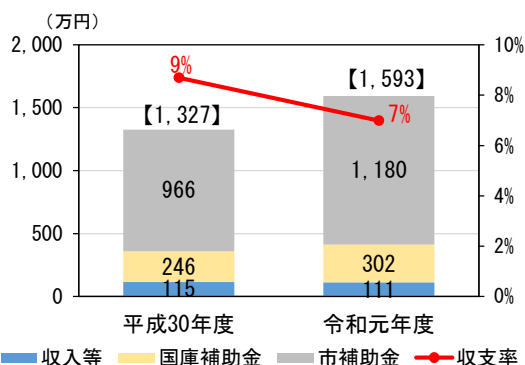


H29.10～コミュニティバス

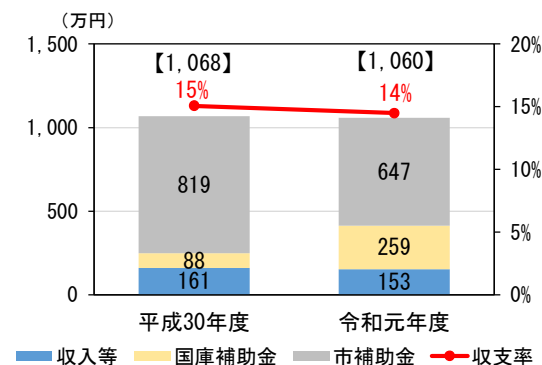
図 地域乗合タクシー等利用者数推移

[出典] 魚沼市資料

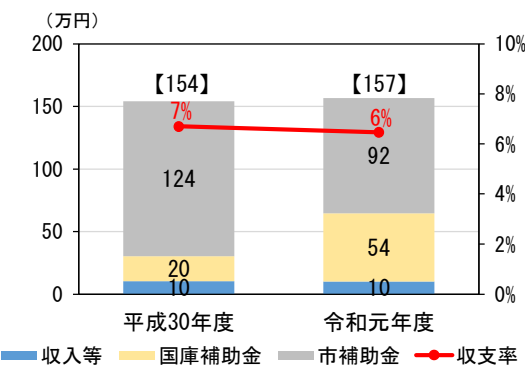
■堀之内地域乗合タクシー



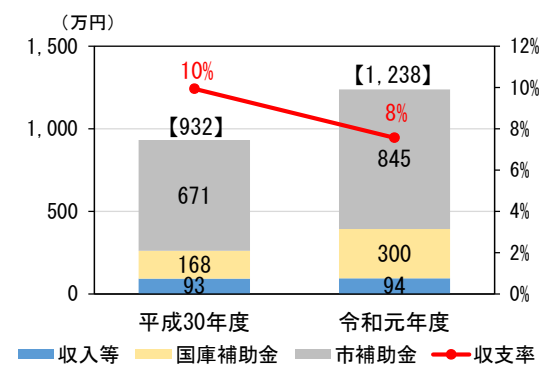
■小出地域乗合タクシー



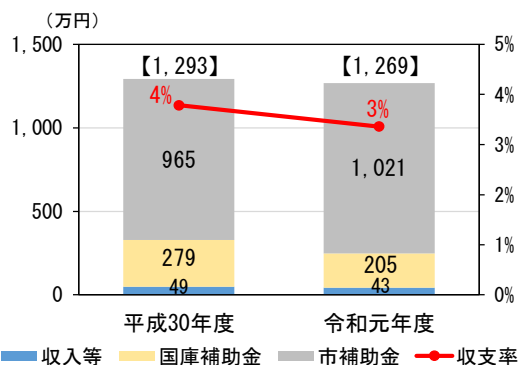
■湯之谷地域乗合タクシー



■広神地域乗合タクシー



■守門地域乗合タクシー



■入広瀬コミュニティバス

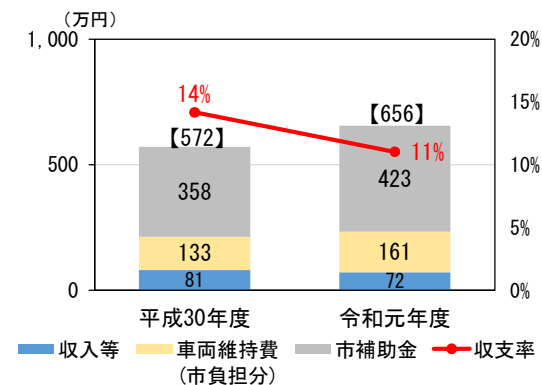


図 地域乗合タクシー等の経費内訳・収支率

[出典] 魚沼市資料

地域乗合タクシー等の認知度を調査した結果、居住地域内の地域乗合タクシーの認知度は高いものの、他地域の地域乗合タクシー等の認知度は低い状況です。

| 居住地 | 小出地域 | 堀之内地域 | 広神地域 | 湯之谷地域 | 守門地域 | 入広瀬地域 |
|---------|------|-------|------|-------|------|-------|
| 認知度 | | | | | | |
| 知っている | 27% | 80% | 29% | 21% | 19% | 10% |
| 知らなかった | 73% | 20% | 71% | 79% | 81% | 90% |
| 回答者数(人) | 100 | 92 | 65 | 57 | 37 | 20 |

図 堀之内地域乗合タクシーの認知度

| 居住地 | 小出地域 | 堀之内地域 | 広神地域 | 湯之谷地域 | 守門地域 | 入広瀬地域 |
|---------|------|-------|------|-------|------|-------|
| 認知度 | | | | | | |
| 知っている | 90% | 63% | 63% | 78% | 55% | 43% |
| 知らなかった | 10% | 38% | 37% | 22% | 45% | 57% |
| 回答者数(人) | 120 | 80 | 73 | 68 | 42 | 23 |

図 小出地域乗合タクシーの認知度

| 居住地 | 小出地域 | 堀之内地域 | 広神地域 | 湯之谷地域 | 守門地域 | 入広瀬地域 |
|---------|------|-------|------|-------|------|-------|
| 認知度 | | | | | | |
| 知っている | 76% | 53% | 54% | 69% | 49% | 36% |
| 知らなかった | 24% | 47% | 46% | 31% | 51% | 64% |
| 回答者数(人) | 112 | 77 | 71 | 65 | 39 | 22 |

図 小出まちなか循環線の認知度

| 居住地 | 小出地域 | 堀之内地域 | 広神地域 | 湯之谷地域 | 守門地域 | 入広瀬地域 |
|---------|------|-------|------|-------|------|-------|
| 認知度 | | | | | | |
| 知っている | 28% | 32% | 33% | 59% | 19% | 10% |
| 知らなかった | 72% | 68% | 67% | 41% | 81% | 90% |
| 回答者数(人) | 99 | 76 | 67 | 70 | 37 | 20 |

図 湯之谷地域乗合タクシーの認知度

| 居住地 | 小出地域 | 堀之内地域 | 広神地域 | 湯之谷地域 | 守門地域 | 入広瀬地域 |
|---------|------|-------|------|-------|------|-------|
| 認知度 | | | | | | |
| 知っている | 25% | 29% | 64% | 18% | 19% | 10% |
| 知らなかった | 75% | 71% | 36% | 82% | 81% | 90% |
| 回答者数(人) | 99 | 76 | 76 | 57 | 37 | 20 |

図 広神地域乗合タクシーの認知度

| 居住地 | 小出地域 | 堀之内地域 | 広神地域 | 湯之谷地域 | 守門地域 | 入広瀬地域 |
|---------|------|-------|------|-------|------|-------|
| 認知度 | | | | | | |
| 知っている | 21% | 20% | 30% | 14% | 22% | 10% |
| 知らなかった | 79% | 80% | 70% | 86% | 78% | 90% |
| 回答者数(人) | 98 | 76 | 69 | 57 | 37 | 20 |

図 広神地域内定期便の認知度

| 居住地 | 小出地域 | 堀之内地域 | 広神地域 | 湯之谷地域 | 守門地域 | 入広瀬地域 |
|---------|------|-------|------|-------|------|-------|
| 認知度 | | | | | | |
| 知っている | 26% | 24% | 31% | 17% | 81% | 39% |
| 知らなかった | 74% | 76% | 69% | 83% | 19% | 61% |
| 回答者数(人) | 97 | 76 | 67 | 58 | 54 | 23 |

図 守門地域乗合タクシーの認知度

| 居住地 | 小出地域 | 堀之内地域 | 広神地域 | 湯之谷地域 | 守門地域 | 入広瀬地域 |
|---------|------|-------|------|-------|------|-------|
| 認知度 | | | | | | |
| 知っている | 27% | 22% | 27% | 21% | 30% | 100% |
| 知らなかった | 73% | 78% | 73% | 79% | 70% | 0% |
| 回答者数(人) | 98 | 76 | 67 | 58 | 37 | 29 |

図 入広瀬コミュニティバスの認知度

[出典] 魚沼市の地域公共交通に関するアンケート

住民アンケートより、居住地域の地域乗合タクシーへの改善要望として、「運転免許返納者に対するサービスの拡充」や「わかりやすく持ちやすい時刻表・路線図」を求める声が多く寄せられています。このほかにも、魚沼基幹病院へのアクセスをよくしてほしいといった声も寄せられています。

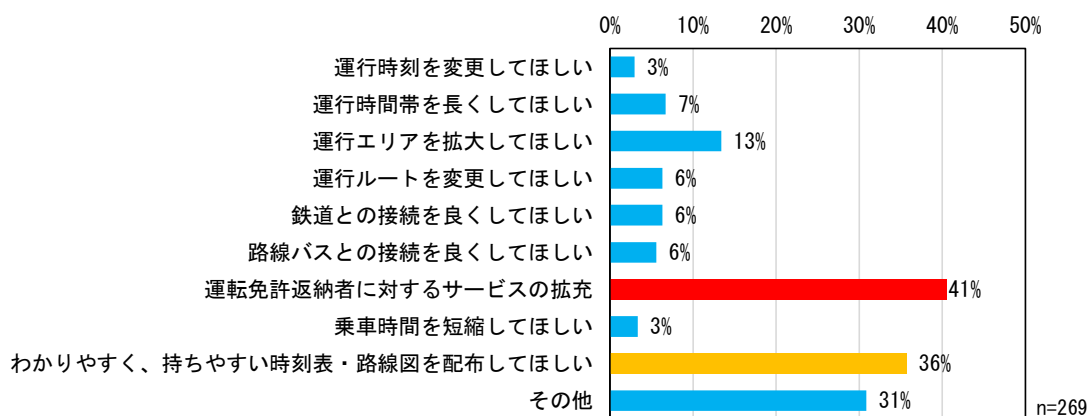


図 アンケートにおける公共交通の改善要望（複数回答）

[出典] 魚沼市の地域公共交通に関するアンケート

■一般タクシー

魚沼市内にはタクシー事業者が4社あります。4社のタクシー利用者数は平成27年度には約257,000人の利用がありましたが、令和元年度には約202,000人にまで落ち込んでいます。

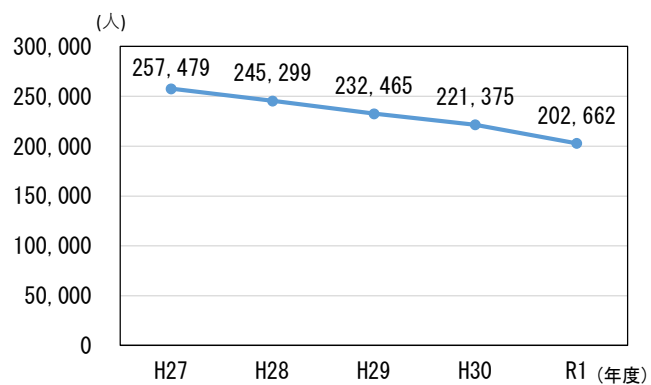


図 一般タクシーの利用者数

[出典] 魚沼市資料

(4) その他

本市では、公共交通以外の移動手段として、スクールバスと診療所患者通院バスを運行しています。

表 魚沼市のスクールバスと診療所患者通院バス

注) 運行概要はR2年7月時点

| 種別 | 概要 |
|---------------|---|
| スクールバス | ●市有バスもしくは民間バスにより、児童・生徒のスクールバスを運行 |
| 診療所 患者通院バス | ●横根・大白川地区から入広瀬診療所間、福山地区から守門診療所間を各地域1往復運行 ●月に1～3日運行 ●料金は無料 |

■スクールバス

本市では、小中学校から遠方に居住する児童・生徒のための通学対策として、スクールバスを運行しています。また、スクールバスによる対応と併せて、路線バスを利用して通学する児童・生徒に対して、通学定期券を支給している地域もあります。守門地域では、一般タクシーや乗合タクシーを利用した通学もみられます。

なお、通学対策事業費（通学定期券支給・スクールバス運行等）は、令和元年度実績で約5,600万円となっています。

表 令和元年度スクールバス運行路線（令和元年8月1日現在）

| 系統 | 目的地 | 路線 | 備考 |
|-----------|----------------------------|--------------------------|-------|
| 小出 地域 | 小出小学校 | 干溝(通年)・青島上(冬期) — 小出小学校 | |
| | 伊米ヶ崎小学校 | 岡新田 — 伊米ヶ崎小 (通年) | 保育園バス |
| | 小出中学校 | 板木 — 伊米ヶ崎小 (冬季) | |
| | ひがし保育園 伊米ヶ崎保育園 | 十日町 — 小出中 | |
| 堀之内 地域 | 堀之内小学校 宇賀地小学校 堀之内中学校 | 舟山 — 魚野地 — 長屋 — 堀之内小・中学校 | |
| | | 下倉 — 田戸 — 堀之内小学校 | |
| | | 上稲倉 — 堀之内小・中学校 | |
| | | 新道島 — 宇賀地小・堀之内中学校 | |
| | 堀之内中学校 | 下倉 — 堀之内中学校 | 路線バス |

| 系統 | 目的地 | 路線 | 備考 |
|-----------|---------------------------|---------------------------------------|--------|
| 湯之谷 地域 | 湯之谷小学校 | 清水上－湯之谷小学校 大沢－湯之谷小－清水上－湯之谷小（冬季） | |
| | | 大湯温泉－葎沢－湯之谷小学校 | |
| | 湯之谷中学校 | 大湯温泉－湯之谷中学校 | 路線バス |
| 広神 地域 | 広神西小学校 広神東小学校 広神中学校 | 栗山－広神西小学校－広神中学校－長松－ 広神東小学校 | |
| | | 池平－広神東小学校－広神中学校 〔(冬季)－中島新田－広神東小学校〕 | |
| | | 水沢－広神西小学校－広神中学校－ 広神東小学校－広神西小学校 | |
| | 広神西小学校 広神中学校 | 滝之又－広神西小学校－広神中学校 | 路線バス |
| | 広神中学校 | 田中－広神中学校 | 路線バス |
| 守門 地域 | 魚沼北中学校 須原小学校 | 高倉－魚沼北中学校－須原小学校 | |
| | 須原小学校 | 赤土－須原小学校 | |
| | 魚沼北中学校 | 福山新田－魚沼北中学校 | タクシー |
| | 魚沼北中学校 | 福山新田－魚沼北中学校 | 乗合タクシー |
| 入広瀬 地域 | 魚沼北中学校 | 末沢－入広瀬庁舎－大栃山－魚沼北中学校 | |
| | 入広瀬小学校 すもんこども園 | 横根－入広瀬小学校－すもんこども園－ (魚沼北中学校) | |

注) 守門地域では上記のほか、守門地域乗合タクシー（福山新田乗合）の一部便が予約不要で運行しており、通学対応便となっています。

■ 診療所患者通院バス

診療所患者通院バスは、福山地区から守門診療所までの区間と、横根・大白川地区から入広瀬診療所までの区間を運行する無料のシャトルバスです。利用者数については、高齢等の理由により診療所への通院ができなくなった方がいる一方で、新たに通院バスを利用して診療所に通院する方が少なかったことから、平成30年度から大幅に減少しており、特に福山地区における利用者の減少が顕著となっています。

なお、運行に必要な経費は、令和元年度実績で約118万円となっています。

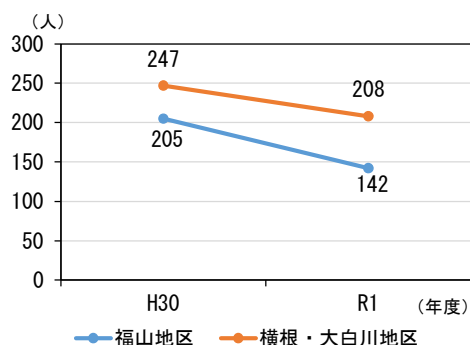


図 診療所患者通院バスの利用者数

[出典] 魚沼市資料

2-4 上位・関連計画の整理

(1) 第二次魚沼市総合計画（平成 27 年度策定）

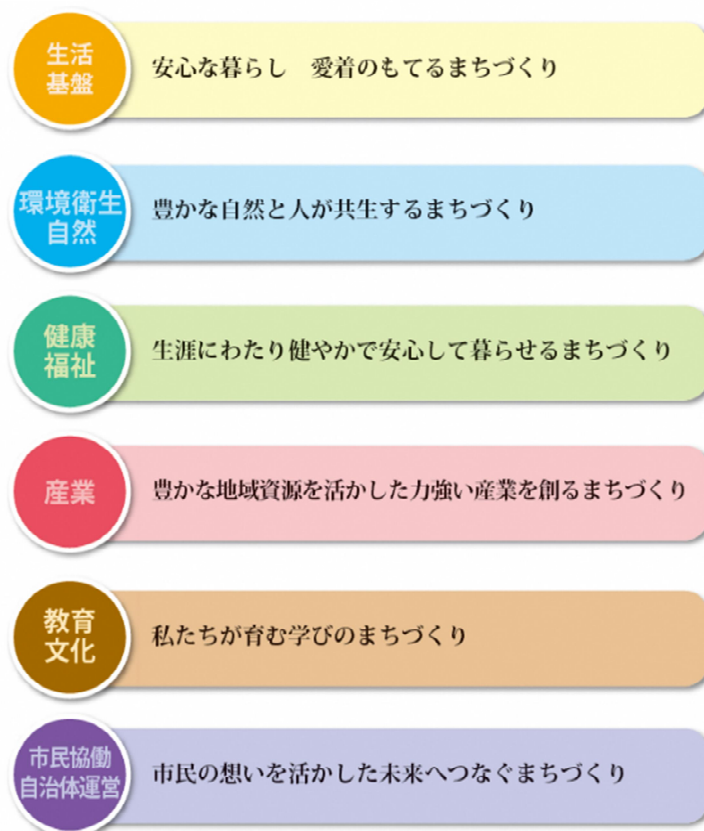
第二次魚沼市総合計画は「地域を運営していく総合指針」、「まちづくりの共通目標」、「分野別計画の指針」としての役割があり、平成 28 年度から令和 7 年度までの 10 年間を計画期間としています。また、前期と後期に分けて基本計画が定められ、前期基本計画は平成 28 年度から令和 2 年度まで、後期基本計画については、令和 3 年度から令和 7 年度までの 5 年間としています。

同計画ではまちづくりの重要な基盤として公共交通を位置付けており、公共交通と関わりの強い施策も複数掲載されています。また、将来に向けたまちづくりの推進のための重点施策として、「魚沼市版コンパクトなまちづくり」に取り組み、公共交通との連携により市民の利便性向上を図ることとしています。

魚沼市の将来像

人が集い、学び、支えあうまち 魚沼

基本目標



また、同計画では、モータリゼーションや少子高齢化社会等の進展による利用者数の減少、そして持続可能な仕組みづくりを課題として挙げています。人の移動がもたらす多面的な効果を見据え、計画的なまちづくりや健康、福祉、医療、観光分野等との連携した利用促進を図るとともに、高齢者等が安心して暮らせるよう地域公共交通網の構築をすすめる必要があります。

表 公共交通と関わりの深い施策

| 該当する施策 | 具体的内容（一部抜粋） |
|--------------------|--|
| 公共交通の持続可能な地域交通網の推進 | <p>基幹的な公共交通軸である乗合バスと、拠点と周辺生活圏を連絡する乗合タクシー及びコミュニティバスの運行支援等によって地域交通網を維持し、高齢者をはじめとした日常生活に必要な移動手段の確保を図ります。</p> <p>補注) コミュニティバスとは、明確な定義はされていませんが、一般的には、路線バス等が運行されていない公共交通空白地の交通需要に対応するため、行政が公的施策として実施する乗合交通を言います。</p> |
| 安心して暮らせる公共空間の整備 | <p>障害の有無にかかわらず、市民の誰もが安全で快適に暮らすことができる地域社会を実現するため、公共建物のバリアフリー化、交通機関や道路のユニバーサルデザイン化^{補注)}をすすめることにより、全ての人にやさしいまちづくりを推進します。</p> <p>補注) ユニバーサルデザインとは、障がいの有無、年齢、性別、人種等に関わらず、多様な人びとが利用しやすい都市環境や生活環境を設計(デザイン)することを言います。</p> |
| 地域資源を最大限に活かした観光の振興 | <p>尾瀬・奥只見をはじめとした魚沼の自然を活かした体験型観光や外国人観光客などの誘客促進に向けた体制整備、友好都市との交流、来訪者をおもてなしする人財の育成などを推進し、地域資源を最大限に活かした観光の振興を図ります。</p> |

(2) 魚沼市都市計画マスタープラン（平成 28 年度改定）

魚沼市都市計画マスタープランでは、人口減少と少子高齢化の進行、安全・安心意識の高まりなど、本市を取り巻く社会環境の変化に対応した、まちづくりの目標を設定しており、概ね 20 年後を見据えた計画としています。

まちづくりの基本目標

「魚沼市版コンパクトなまちづくり」

表 魚沼市版コンパクトなまちづくり実現のための 2 つの柱

| 目標 | 内容（マスタープランより抜粋） |
|-------------|--|
| 拠点と基幹集落の形成 | <ul style="list-style-type: none"> ・都市機能の集積やまちなか居住による拠点の形成により、魅力ある都市を形成します。 ・基幹集落への生活利便施設の集積により、集落地での生活環境の維持・向上を推進します。 |
| 交通ネットワークの確保 | <ul style="list-style-type: none"> ・利便性が高く効率的な交通網の整備により、交通手段の確保を図ります。 ・広域交通ネットワークの強化を推進し、近隣市町村間の連携を図ります。 |

表 交通体系に関する課題

| 課題 | 具体的内容（マスタープランより抜粋） |
|--------------|--|
| 公共交通の維持 | <p>鉄道、路線バスのほか、公共交通空白域の不均衡を是正するため、平成 22 年から乗合タクシーが運行され市内の各地を巡回しています。近年の鉄道利用者は横ばい傾向であり、公共交通の利用者が減少すると路線の維持に費用が必要となったり、減便や廃線につながったりするため、市民の負担増や利便性の低下が懸念されます。</p> |
| 自動車への依存 | <p>公共交通の乗り継ぎの不便さや商業施設の郊外化等の影響もあり、日常の移動における自動車への依存傾向が強くなっています。今後はより一層の高齢化等により、自動車の運転ができなくなる人が増えることが予想されており、日常の移動等への影響が懸念されます。</p> |
| 集落等における交通の確保 | <p>本市の山間部には集落が広く分布しており、すべてを網羅する交通網を配置するには多額の費用が必要となります。今後、本市の財政状況が益々厳しくなることが見込まれる中、財政の負担を減らし、交通網を維持するためには効率的な交通体系の整備が必要となります。</p> |

表 公共交通の整備方針

| 交通機関 | 具体的内容（マスタープランより抜粋） |
|------|---|
| 鉄道 | <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道の利便性向上のため、駅周辺においてパークアンドライド用の駐輪場、駐車場整備を推進します。 ・鉄道駅の利用促進と各駅の拠点性を高めるため、バスとの連携による乗り継ぎの利便性向上や待合機能の充実、観光情報の発信等、駅周辺の環境整備を図ります。 |
| バス等 | <ul style="list-style-type: none"> ・乗合タクシーは住民の意見を聞きながら運行方法等を随時見直し、持続可能な交通網を形成します。 ・鉄道との連携や、乗合タクシーと路線バスの連携により、多くの人々が気軽に利用できる利便性の高いバス路線を形成します。 ・高齢化が進む中山間地域において公共交通を形成することで、中山間地での生活環境を維持します。 ・使いやすく快適な公共交通の導入を関係機関に働きかけるとともに、天候に左右されないバス待合所設置等の環境整備にも努めます。 ・環境にやさしい低公害型バス（ハイブリッドバスなど）の導入を関係機関に働きかけます。 |

また、土地利用の方針として、以下のような拠点整備や公共交通ネットワークの強化が考えられています。

表 土地利用における基本的な考え方（マスタープランより一部抜粋）

- ・商業施設や公共施設などの都市サービス機能が集積する都市拠点では、既存の資源を有効に活用し、市民にとって便利であり、新たな活力が生まれる魅力ある都市拠点の形成を図ります。
- ・また、市内各地域との公共交通ネットワークを強化するとともに、周辺都市との役割分担に配慮し、多くの人が集まり多様な交流が繰り返される賑わいのあるまちを形成します。

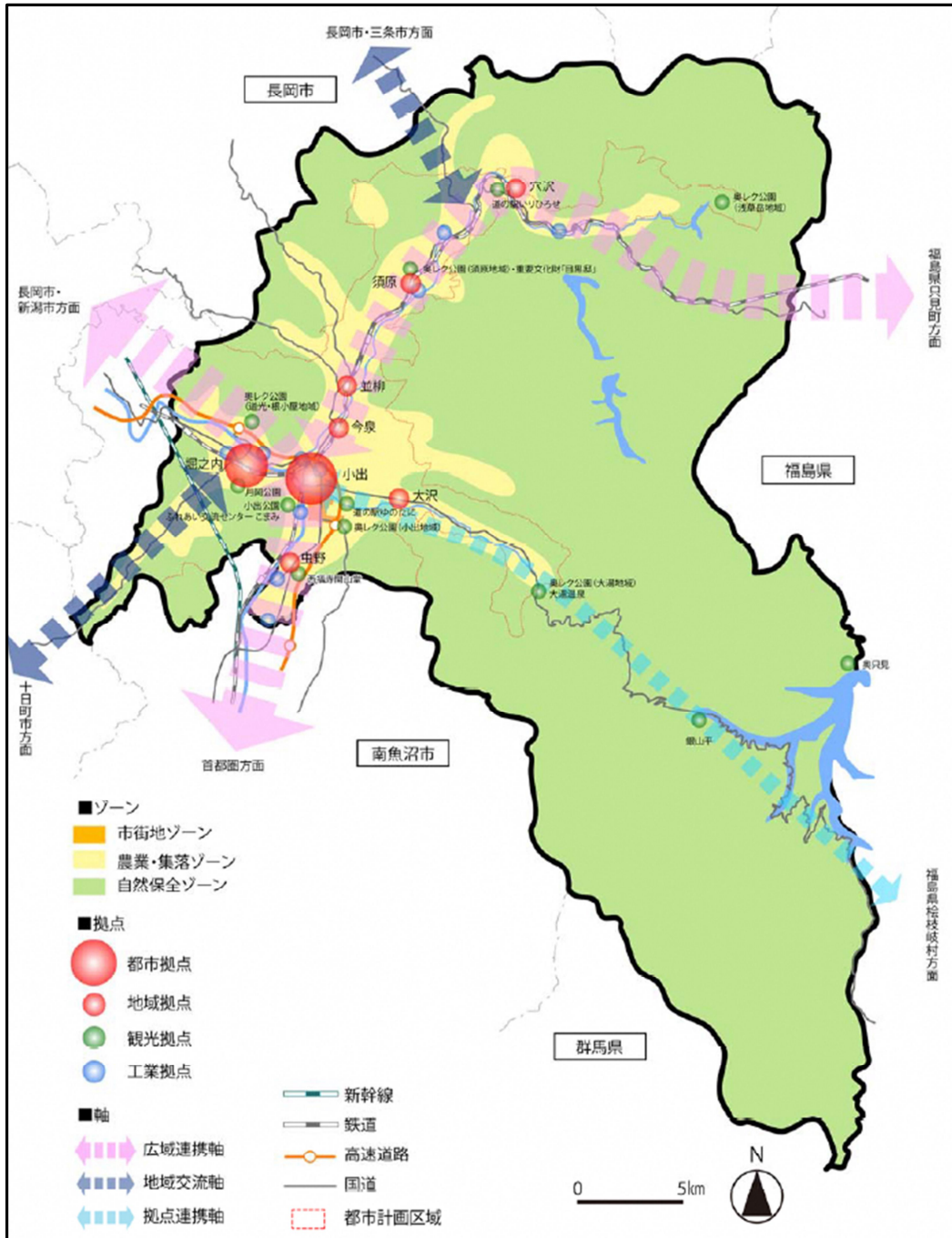


図 魚沼市都市計画マスタープランにおける将来都市構造図

(3) 魚沼市立地適正化計画（平成 29 年度策定）

魚沼市立地適正化計画は、人口減少、少子高齢化の課題に直面している本市において、将来に向け安心して暮らし続けられるまちづくりを目指し、魚沼市都市計画マスタープランで掲げる「魚沼市版コンパクトなまちづくり」を実現するために策定されました。目標年次は、2040 年（令和 22 年）としています。

表 公共交通と関わりの深い方針

| 該当する方針 | 具体的内容（立地適正化計画より抜粋） |
|----------------|--|
| 公共交通サービスの維持・充実 | <p>広域に分散している生活圏の連絡性を高めるため、また、高齢化が進展する中で、自家用車に頼ることなく誰もが快適に移動できる環境を整えるため、公共交通サービスの維持・充実に取り組みます。具体的には、魚沼市地域公共交通網形成計画との連携を図りながら、居住誘導などによる移動需要の維持・拡大に合わせた生活圏相互を連絡する公共交通ネットワークの維持・充実、乗り継ぎ・乗り換えの拠点となる交通結節点の強化、公共交通サービスの運行形態（ルート、運営方法等）の見直しなどを推進します。</p> |

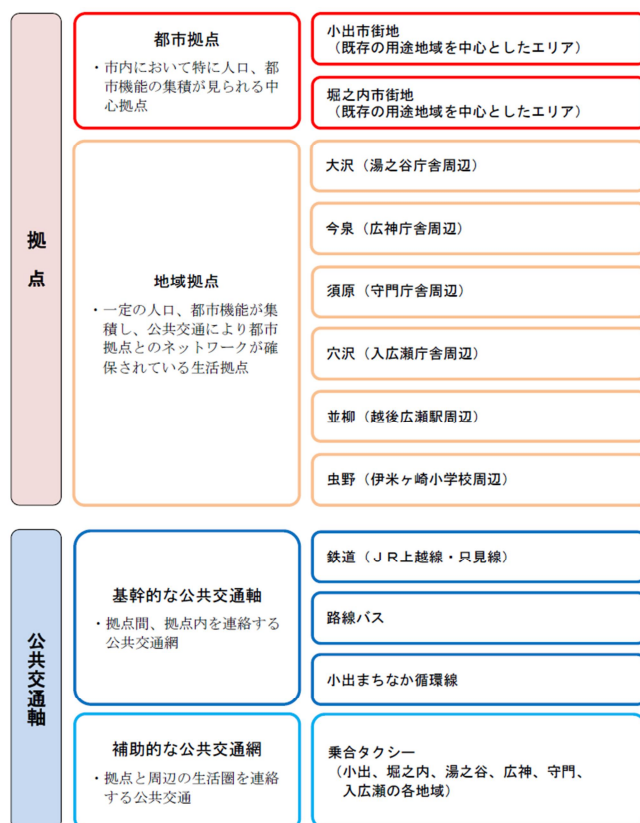


図 都市の骨格構造

(4) 国土利用計画（平成 29 年度策定）

国土利用計画は、国土利用計画法に基づき、本市が有する地域特性を踏まえながら、長期にわたって安定し、かつ、調和のとれた土地利用を確保することを目的として、本市の区域における国土の利用に関する基本的な事項について定めたものです。

表 基本構想と具体的内容

| 基本構想 | 具体的内容 |
|----------------------------|---|
| 人口減少社会におけるコンパクトで暮らしやすい土地利用 | 人口減少対策は本市の最重要課題として、様々な施策を進めているところですが、人口減少は避けられない状況となっています。そのため、人口減少が続いている状況においても市土の適切な利用・管理を行い、管理水準を低下させない土地利用の対策を進めます。 |
| 地域経済の持続的な発展に向けた土地利用 | 市民が豊かさを実感できる市土づくりを目指し、住宅用地や工業用地、商業用地、農地及び森林の適切な配置と整備を進めることにより、地域経済の発展に結びつく土地の有効利用を推進し、地場産業等の活性化や生産性の向上を目指します。 |
| 災害に強い安全・安心な市土形成に向けた土地利用 | 全国屈指の豪雪地帯にあり、多数の土砂災害危険箇所を抱えている本市では、災害発生の防止、災害対策が重要であり、災害や雪に強い、安全・安心な市土づくりを推進します。 |
| 豊かな自然と人が共生する土地利用 | 本市の美しく多様な自然環境を守り、人と自然との共生の取組を続け、再生可能エネルギーの導入など、環境に負荷の少ない資源循環型社会や低炭素社会の形成を進めます。 |

本計画における公共交通・拠点整備に関わる措置として、以下の内容が述べられています。

国土利用持続可能な市土の管理

「コンパクトなまちづくり」を目指して、都市計画マスタープランや立地適正化計画において市街地を適切な規模にとどめるとともに、既存市街地を有効に活用します。また、医療や福祉、商業等の都市機能については、都市拠点となりうる施設を核にして集積を図るほか、その周辺地への居住を誘導することとします。

併せて、都市拠点と地域拠点を結び、誰もが暮らしやすい生活環境を創出・維持するため、公共交通ネットワークの整備を進めます。

(5) 魚沼市地域公共交通網形成計画（平成 27 年度策定）

本市の公共交通の方向性を示した「地域公共交通網形成計画」は、平成 28 年 3 月に策定され、平成 28 年度～令和 2 年度の 5 年間を計画期間としています。同計画の基本的な方針は次のとおりです。

表 魚沼市の地域公共交通

| 基本的な方針 | 概要 |
|----------------------------------|---|
| 行きたい場所に行くことができる | <p>商業施設や医療施設が市街地周辺部に集中しており、市周辺部と中心部のアクセス性を確保することは極めて重要です。そして、市内全体を公共交通の網で覆い日常生活でしっかりと使えるようにするためには、幹線と支線の役割分担及び、その連携が欠かせず、この際、乗り継ぎが発生するケースも想定できます。乗り継ぎ抵抗を可能なかぎり緩和するためにも、乗り継ぎ拠点（交通結節点）を強化します。</p> <p>あらゆる公共交通がその役割を果たすことで、市民が行きたい場所に行くことができる地域公共交通網の形成を目指します。</p> |
| 都市の変化に対応する | <p>高度な医療サービスを担う、魚沼基幹病院が南魚沼市に開業し、また、行政機能の一元化等を目的とした新市役所庁舎の建設計画も進めています。医療・行政といった市民の安心で快適な生活の根幹に関わるサービスであり、これら都市の変化に対応した地域公共交通網の形成を目指します。</p> |
| 来訪者等の交流人口の拡大に貢献する | <p>急激な人口減少を迎えるなか、地域の活性化のためには交流人口の増加が不可欠です。また、市外からの来訪者（ビジネスや観光目的）にも市内の公共交通を利用してもらうことが、公共交通を将来にわたって守るうえで重要です。都市間交通とその二次交通の強化により、市外からの来訪者にも利用してもらえる地域公共交通網の形成を目指します。</p> |
| 交通事業者・住民・地元企業・行政みんなで“つくり、守り、育てる” | <p>公共交通を守り、育てていくためには、住民や地元企業など本市に関わるすべての人のチカラが必要です。特に住民自らが地域の実情を議論し、地域に必要な公共交通について合意形成を図る場を整えることが不可欠です。本市では、交通事業者と行政だけでなく、本市に関わるみんなで公共交通をつくり、守り、育てます。</p> |

基本的な方針に基づき、下図に示す6つの目標と11の施策を設定しました。各施策の進捗状況は次頁から整理します。

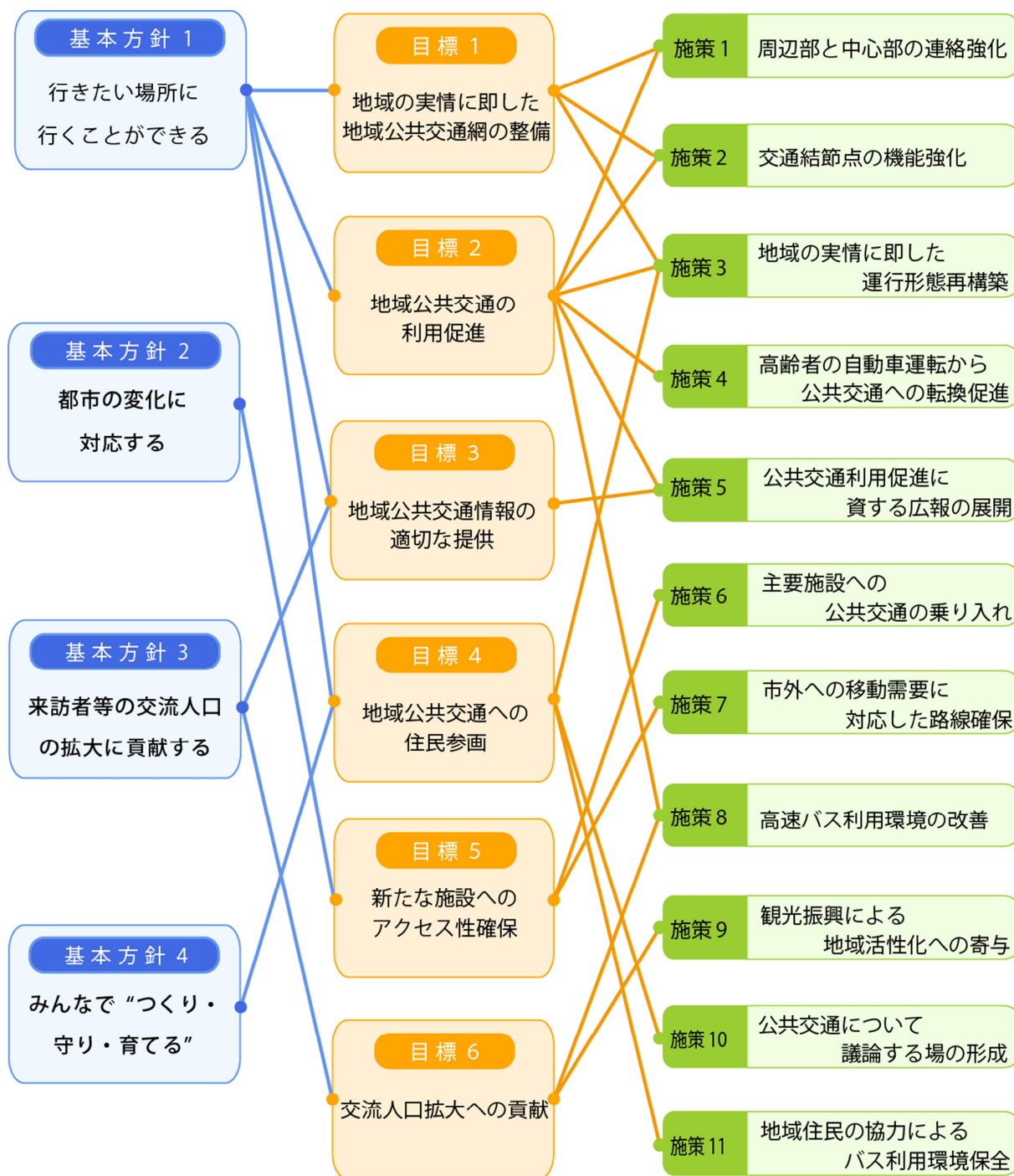


図 基本方針・目標と施策の対応関係

表 地域公共交通網形成計画で定めた施策の進捗状況（その1）

実施状況の評価 A：計画通り B：一部達成 C：検討中 D：未着手 —：評価が困難なもの

| 施策 | 事業内容 | 評価 | 実施状況 | 今後の予定 |
|---------------------|---|----|---|--|
| 1. 周辺部と中心部の連絡強化 | ○鉄道・路線バスは幹線軸として現状の運行水準を維持します。そのため、他の施策と連携し、利用促進を図ります。 ○一方で、幹線軸に接続する支線については、運行内容を見直し地域の实情に応じた運行システムへの見直しを進めます。 | A | ○幹線 ・路線バス（地域間幹線）を維持するため、運行費補助金の交付（国県補助事業）の支援を行いながら、利用促進に取り組みました。 ○支線 ・路線バス（幹線以外）を維持するため、運行費補助金の交付（市単独）を行いながら、利用促進に取り組みました。 ・乗合タクシーを維持するため、運行費補助金の交付（国補助事業）の支援を行いながら、利用促進に取り組みました。 ・平成29年10月に入広瀬地域において、交通事業者が運行する乗合タクシーからコミュニティ協議会が運行するコミュニティバスに変更しています。 | ○幹線 ・路線バス（地域間幹線）を維持するため、運行の効率化を検討します。 ○支線 ・路線バス（幹線以外）を維持できるように随時見直しを検討します。 ・乗合タクシーを維持できるように必要に応じ見直しを検討します。 |
| 2. 交通結節点の機能強化 | ○市役所庁舎及びこれと隣接する鉄道駅並びにバス停留所を「交通結節点」として位置づけ、鉄道や路線バスの乗り継ぎ拠点として機能強化を図ります。 ○特に、守門・入広瀬地域は、地域乗合タクシーが市中心部まで直接乗り入れていないことから、鉄道・路線バスと乗合タクシーが乗り入れる「交通結節点」の重要性が高くなっています。 | A | ○交通結節点 ・守門・入広瀬方面からの鉄道・路線バスの交通結節点を小出駅とし、その他の路線バス及び小出市街地を運行する乗合タクシーの乗継拠点として機能強化を図りました。 ○守門・入広瀬地域の交通結節点 ・JR、路線バス、乗合タクシー、入広瀬コミュニティバスの乗り継ぎ拠点として、入広瀬駅、上条駅、須原駅、穴沢停留所、上条駅前、守門庁舎前、守門診療所として、上屋やベンチ等の整備・維持を行っています。 | ・今後も継続する予定です。 |
| 3. 地域の実情に即した運行形態再構築 | 【市街地部】 ○小出まちなか循環線は、小出駅前、小出病院正面玄関、サカキヤ駐車場及び三番町バス停の利用が多く、特に小出駅及び小出病院の利用が多くなっています。 ○小出駅⇄小出病院の利用実態を踏まえ、逆回り（本町先回り）運行を実施します。運行本数は現行の10便を維持し、横町先回りと本町先回りを交互に運行し、その結果を検証します。検証の結果、継続運行が望ましくないと判断した場合には、適切な見直しを行います。 | A | ○小出まちなか循環線 ・H28.10から逆回り（本町先回り）の運行を開始し、30分毎に交互の運行を実施しています。 ・運行ルートの見直し（うおめま眼科、市役所新庁舎、Aコープ小出店）を移設の移転等の時期に実施しました。 | ・小出まちなか循環線の運行を維持するため、必要に応じ、運行ルート等の運行内容の見直しを行います。 |
| | 【郊外部】 ○守門・入広瀬地域などの利用者が少ない路線について、地区内限定の住民バス等、積極的な住民参画による持続的な運行システムへの移行に向け、地域住民及び関係機関との調整・検討を進めます。 ○利用者数が極めて少ない赤土地域の路線について、運行内容の見直しを優先的に実施します。 | A | ○入広瀬コミュニティバス【再掲】 ・平成29年10月に入広瀬地域において、交通事業者が運行する乗合タクシーからコミュニティ協議会が運行するコミュニティバスに変更しました。 ○守門地域乗合タクシー ・守門地域乗合タクシーは、必要に応じて、見直しを進めました。 ①高倉乗合タクシー ルート及び便数見直し（R2.5） ②福山新田乗合タクシー 福山新田線と大倉線の統合（R2.5） ③赤土乗合タクシー 運行便数の見直し（H31.4） ④赤土・小出乗合タクシーの運行（R2.5） ・守門地域乗合タクシーの運行形態の見直しについて、地域住民を巻き込んだ調整・検討をすすめましたが、合意形成を図ることができませんでした。 | ・守門地域乗合タクシーの運行形態の見直しについて、引き続き、地域と連携した検討を進めます。 |

表 地域公共交通網形成計画で定めた施策の進捗状況（その2）

実施状況の評価 A：計画通り B：一部達成 C：検討中 D：未着手 —：評価が困難なもの

| 施策 | 事業内容 | 評価 | 実施状況 | 今後の予定 |
|--------------------------|--|----|---|---|
| 4. 高齢者の自動車運転から公共交通への転換促進 | <ul style="list-style-type: none"> ○自動車運転免許自主返納者に対する「共通回数券」の交付など、利用促進施策を継続・推進します。 ○広域地域などで見られる「公共交通利用者を地域で支える」取り組みを全市に拡大するため、地域の病院や個人医院などへの働きかけを強化します。 | B | <ul style="list-style-type: none"> ○自動車運転免許自主返納者に対する優遇措置 <ul style="list-style-type: none"> ・魚沼市乗合タクシー等共通回数券の交付（路線バス、タクシー、乗合タクシー）などの支援を実施しています。 ・出前講座により、併せて利用促進をPRしています。 ○地域の病院や個人医院などへの働きかけを強化 <ul style="list-style-type: none"> ・乗合タクシーの利用案内と時刻表の送付を病院や個人医院において実施しています。 ・「公共交通利用者を地域で支える」取組については、全市に拡大することができませんでした。 | ・今後も継続します。 |
| 5. 公共交通利用促進に資する広報の展開 | <p>【分かりやすい広報】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○市民の意識啓発を促す広報資料を作成し、市内全戸に配布します。 ○高齢者でもわかりやすい「ユニバーサルデザインに配慮した時刻表」を作成します。 ○乗合タクシー乗務員ユニフォームを作成し、わかりやすさと認知度向上を図ります。 ○中学3年生及び高校生を対象にした、意識啓発を促す広報資料を作成・配布し、高校在学中の公共交通利用を促進します。 | B | <ul style="list-style-type: none"> ・時刻表の全戸配布及び地域版時刻表の地域内配布によって啓発しました。 ・市内中学校及び高等学校への通学利用の働きかけを行いました。 ・出前講座により、公共交通の利用促進に向けてPRしています。【再掲】 ・ユニバーサルデザインに配慮した時刻表を作成することができませんでした。 ・乗合タクシー乗務員ユニフォームを作成することができませんでした。 ・中学3年生及び高校生を対象にした、意識啓発を促す広報資料を作成・配布することができませんでした。 | ・今後も継続します。 |
| | <p>【インターネットを活用した高度な情報提供】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○バス位置情報をリアルタイム（即時的）に知ることができる「バスロケーションシステム」等の導入に向け研究を進めます。 | C | <ul style="list-style-type: none"> ・利用実態に合わせて検討した結果、現段階では、投資に見合う利用促進への効果が期待できない状況にあることが判明したため、引き続き新たなシステムの情報に注視しながら研究を進めています。 | ・今後も継続します。 |
| 6. 主要施設への公共交通の乗り入れ | <ul style="list-style-type: none"> ○庁舎建設の動きに合わせて、新庁舎へのアクセス路線を設定します。 ○小出病院の完成時には、敷地内に路線バス、タクシー、乗合タクシーの専用乗降スペースを設置し、公共交通利用者の利便性向上を図ります。 ○また、既存の各庁舎、および市民の生活に欠かせないその他の病院や商業施設などについても、施設敷地内への路線バスや乗合タクシーの乗り入れについて検討します。 ○市中心部の交通結節機能を向上させるため、上記の新庁舎、小出病院に小出駅を加えた3つの施設を公共交通ターミナルとして位置付け、必要な整備を進めます。 | B | <ul style="list-style-type: none"> ○乗合タクシー及び小出まちなか循環線の乗入れ <ul style="list-style-type: none"> ・市役所新庁舎及び新小出病院に乗り入れました。 ・また、うおぬま眼科、Aコープ小出店に小出まちなか循環線が経由し、原信小出東店、ウオロク魚沼店に乗合タクシーが乗り入れました。 ○路線バスの乗入れ <ul style="list-style-type: none"> ・新小出病院への乗り入れは実現できませんでした。 ○公共交通ターミナル <ul style="list-style-type: none"> ・小出駅は公共交通ターミナルとして機能していますが、市役所新庁舎及び新小出病院は公共交通ターミナルとしての必要な整備が実現できませんでした。 | ・小出病院、市役所新庁舎の専用バスレーンの設置が不可のため、これらと隣接するバス停留所の設置等を含めて検討します。 |
| 7. 市外への移動需要に対応した路線確保 | <ul style="list-style-type: none"> ○現在、魚沼基幹病院通院患者を対象に、「魚沼基幹病院患者通院バス」を運行しています。この「魚沼基幹病院患者通院バス」を暫定的に運行しながら、定期運行に向けて関係機関と調整を進め、平成29年度からの路線バスによる定期運行を実現します。 ○また、定期運行にあたっては、診療科目ごとに診療時間が異なる点を十分に考慮したうえで、運行ダイヤの設定を行います。 | A | <ul style="list-style-type: none"> ○路線バスの乗入れ <ul style="list-style-type: none"> ・路線バス（小出一浦佐線）により、魚沼基幹病院への定期運行を開始しました。 | ・今後も運行を継続するとともに、運行ルート等の見直し等、引き続き検討を進めます。 |

表 地域公共交通網形成計画で定めた施策の進捗状況（その3）

実施状況の評価 A：計画通り B：一部達成 C：検討中 D：未着手 —：評価が困難なもの

| 施策 | 事業内容 | 評価 | 実施状況（取り組んだ内容） | 今後の予定 |
|---------------------------|---|----|---|---|
| 8. 高速バス利用環境の改善 | <ul style="list-style-type: none"> ○さらなる利用環境の改善に向け、高速バス及び小出 IC 駐車場の利用実態調査を実施します。 ○この調査結果に基づき、関係機関と協議を行い方向性の検討を進め、計画期間内（平成32年度まで）に具体的な取り組みを実行します。 | A | <ul style="list-style-type: none"> ○利用環境の改善 <ul style="list-style-type: none"> ・利用してもらえる環境の維持に向けて、冬期間における送迎・駐車用場所を確保するため、小出 IC 駐車場の除排雪を強化して行っています。 ○県内高速バス「新潟十日町線」廃止の回避 <ul style="list-style-type: none"> ・新潟県及び沿線自治体と協調した取り組みによって、新規代替事業者が確保され、運行を継続することができました。 | <ul style="list-style-type: none"> ・今後も継続します。 |
| 9. 観光振興による地域活性化への寄与 | <ul style="list-style-type: none"> ○観光活性化に向け、只見紅葉号をはじめとしたイベント列車の拡充を検討します。 ○新幹線駅である浦佐駅からの本市への観光需要を調査し、浦佐駅から市内の観光資源までの路線バスの充実に向け、関係機関との調整・検討を進めます。 ○中長期的な視点では、観光施設と協力・連携した観光乗合タクシーの導入に向け、関係機関との調整・検討を進めます。 ○イベント列車や急行バスなどの積極的な広報の展開について関係機関と協議・調整し、観光客の公共交通利用を促進します。 | B | <ul style="list-style-type: none"> ・市観光協会、だんだんど～も只見線元気会議と連携し、観光振興に向け、以下の事業を実施しました。 <ol style="list-style-type: none"> ①只見線イベント列車の運行 ②只見線観光マップの発行 ③観光路線バス（浦佐－奥只見） | <ul style="list-style-type: none"> ・観光利用による外からの人の流れによって、只見線等の公共交通の利用促進を図ります。 |
| 10. 公共交通について議論する場の形成 | <ul style="list-style-type: none"> ○第二次魚沼市総合計画では「全地域にコミュニティ協議会を設置する」ことを施策としています。このコミュニティ協議会を基盤としながら（コミュニティ協議会が無い地域は自治会）、公共交通に関わる問題・課題を議論する場を設けます。 ○公共交通に関わる情報を共有する場として、コミュニティ協議会連絡協議会、連合自治会長会議等の活用を想定します。 ○コミュニティ協議会連絡協議会等の議論の結果を踏まえ、魚沼市地域公共交通協議会の場において、結果に対応する取り組み方針を決定します。 | B | <ul style="list-style-type: none"> ・入広瀬地域における公共交通に関わる議論をすすめ、入広瀬コミュニティ協議会のコミュニティバスが新たに運行されました。 ・根小屋及び竜光、新道島、下新田連合自治会において、乗合タクシーについての情報共有をすすめ、地域における利用促進に取り組みました。 ・出前講座による利用促進を図りました。【再掲】 | <ul style="list-style-type: none"> ・特に守門地域乗合タクシーについては、地域との議論を進めながら、見直しを図ります。 |
| 11. 地域住民の協力によるバス利用環境保全 | <ul style="list-style-type: none"> ○地区ごとに、環境保全に取り組む停留所を定め、日頃より清掃活動等に取り組み、バスを“みんなで守る”意識を高めます。 ○また「魚沼市バス待合所設置事業補助金要綱」に基づき補助を受けた地区及び整備した停留所を、モデルケースに定め先行的に取り組み、そのノウハウを全市展開します。 ○この他、乗合タクシー停留所については、地域住民や交通事業者の意向を聞きながら、市が主体となって随時改善に取り組みます。 | B | <ul style="list-style-type: none"> ・魚沼市バス待合所設置事業補助金により、停留所の上屋整備（5か所）を行いました。 ・環境保全に取り組む停留所を定めることができませんでした。 ・魚沼市バス待合所設置事業補助金要綱に基づき補助を受けた地区及び整備した停留所をモデルケースに定めることができませんでした。 | <ul style="list-style-type: none"> ・今後も継続してバス利用環境保全の取組を進めます。 |

魚沼市地域公共交通網形成計画を総括すると、計画通りにすべての施策を実施することができず、目標をすべて達成することはできませんでした。

運行内容等の施策を実施したことで、一部の地域においては、地域公共交通の認知度向上や施設への公共交通の乗り入れ、地域の実情に即した運行形態の見直しなど、解決された課題もあります。

しかし、多くの施策を実施したにもかかわらず、その内容が一部の市民にしか伝わらず公共交通に対する満足度は低くなっています。また、地域公共交通の利用促進にもつながっておらず、市民にとって利便性の高い公共交通を実現できたとはいえません。市民にとって利便性の高い公共交通を実現するため、本市の実情を踏まえたうえで、地域公共交通計画に施策を盛り込む必要があります。

表 達成度評価指標

| 目標 | 達成度評価指標 | 当初現況値 | 目標値 | 実績値 | 達成度 |
|-----------------------------|------------------------------------|---------------|------------------|---------------------------------|-----|
| 目標 1 地域の実情に即した地域公共交通網の整備 | 1-1 公共交通に対する満足度 | マイナス 0.3 | ±0 | マイナス 0.82 (R1) | × |
| 目標 2 地域公共交通の利用促進 | 2-1 市民 1 人あたりの年間乗合バス等利用回数 | 8.4 回/年 | 9.3 回/年 (R2) | 6.6 回/年 (R1) | × |
| | 2-2 日常の買い物での公共交通利用割合 | 7.9% (H27) | 8%以上 (R2) | 5.9% (R2) | × |
| 目標 3 地域公共交通情報の適切な提供 | 3-1 地域公共交通の認知度 | 53%～76% | 75% (R2) | 75.9% (小出まちなか循環線) (R2) | ○ |
| 目標 4 地域公共交通への住民参画 | 4-1 住民会議の実施割合 (コミュニティ協議会ベース) | 0% | 100% (R2) | 6.7% (R2) | × |
| | 4-2 住民会議の実施割合 (人口ベース) | 0% | 100% (R2) | 3.2% (R2) | × |
| 目標 5 新たな施設へのアクセス性確保 | 5-1 新たな施設への路線 | 0 路線 | 2 路線 (R2) | 6 路線 (R2 基幹病院：1 市役所：5) | ○ |
| 目標 6 交流人口拡大への貢献 | 6-1 観光入込客数 | 約 140 万人 | 約 147 万人 (R2) | 約 149 万人 (R1) | ○ |

第3章 魚沼市の公共交通が解決すべき課題

3-1 魚沼市の公共交通全体に関わる視点

■自家用車に頼ることなく誰もが移動できる環境の実現

市民の移動は自家用車に依存しており、合わせて少子高齢化や通学需要の減少の影響から、公共交通利用者はさらに減少するおそれがあります。自家用車に依存する社会では、学生や免許返納後の高齢者など移動に困難をきたす市民が存在することから、多くの市民が利用しやすい地域公共交通網の構築を進めていくことが必要です。

さらに、自動車免許返納後の移動手段を確保するため、市民に不安を感じさせない地域公共交通網の構築を進めていくことが必要です。

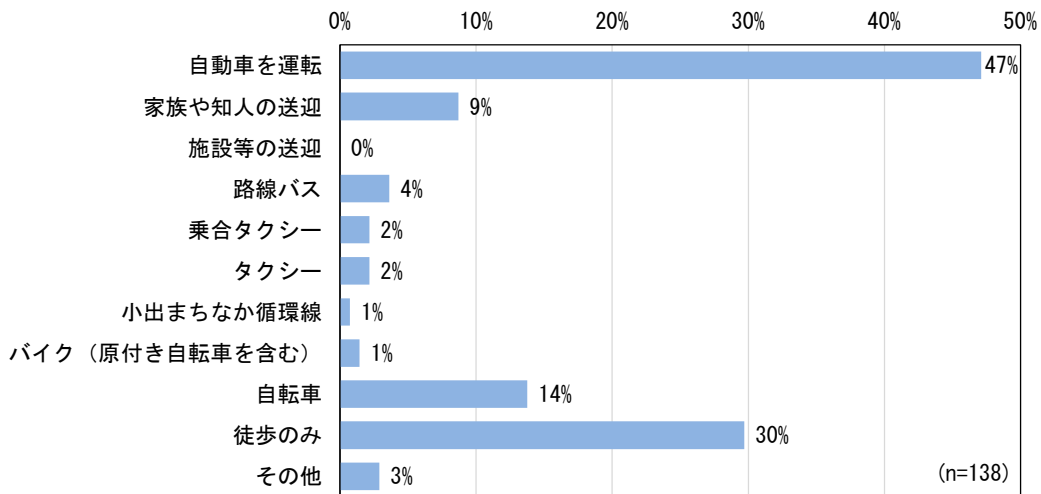


図 商業施設来訪時に利用した交通手段（複数回答）

[出典] 商業施設来訪時の交通手段に関するアンケート調査

(世帯)

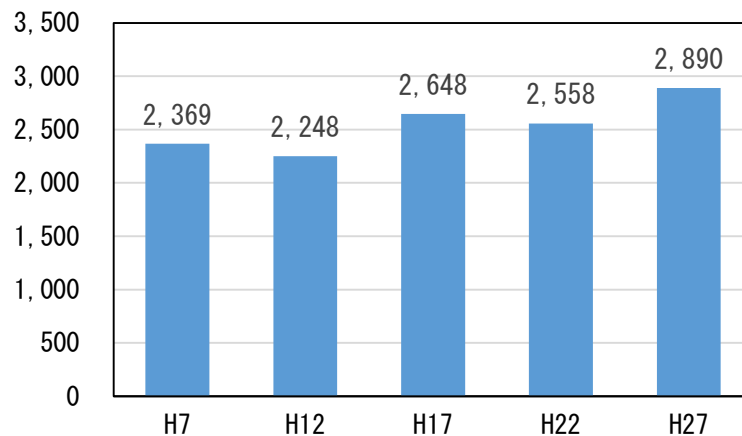


図 本市における一人暮らしの世帯数（全年齢）

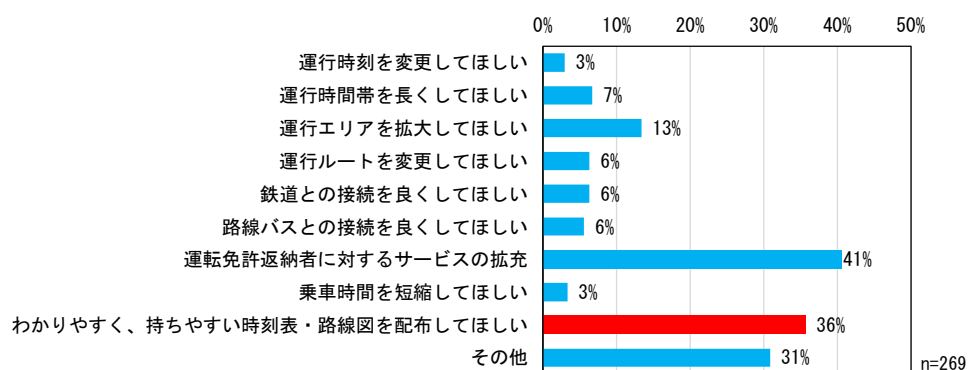
[出典] 国勢調査

■公共交通の運行内容・利用方法の認知度向上

市民の居住地域内における地域乗合タクシー等の認知度については高くなっていますが、居住地域以外の運行に対する認知度は低くなっています。また、小出市街地への移動需要が高い中、小出地域内を運行する地域乗合タクシーにおける認知度が低い地域もみられます。目的地までの運行内容や利用方法が認知されていないため、利用につながっていないことが窺えます。利用者数を増加させるために、さらなる運行内容や利用方法を含む認知度の向上を図ることが必要です。

また、市民からの改善要望で、「わかりやすく、持ちやすい時刻表・路線図を配布してほしい」という声が数多く寄せられていることから、よりわかりやすい配布物を検討し、運行内容や利用方法を知ってもらうことが必要です。

将来にわたって安心して利用できる地域公共交通を維持するためには、利用者数を増加させることが重要です。公共交通を普段利用していない市民に対して、わかりやすい情報提供を行うことにより、新たな需要喚起と利用促進を図ることが必要です。



[出典] 魚沼市の地域公共交通に関するアンケート



写真 小出地域乗合タクシー

■効率的な運行による持続可能な公共交通の実現

魚沼市の人口は減少傾向にあり、高齢化も急速に進んでいます。その影響で、路線バスや地域乗合タクシーでは利用者が減少している路線があり、本市の運行補助額が大きくなっていく路線もあります。このまま何も対策を講じなければ、今後もその傾向は続くものと予想されており、さらなる利用者の減少によって行政負担の引き上げのほか、減便や路線の廃止につながるものが懸念されます。そのため、各地域の実情に沿った効率的な運行による持続可能な地域公共交通網の形成を図る必要があります。

また、人口減少や高齢化が進むなか、交通事業者の人手不足や高齢化も深刻な問題となっています。公共交通を担う交通事業者の安定した人材の確保が不可欠であるため、持続的な運行に向けた交通事業者への支援も必要です。

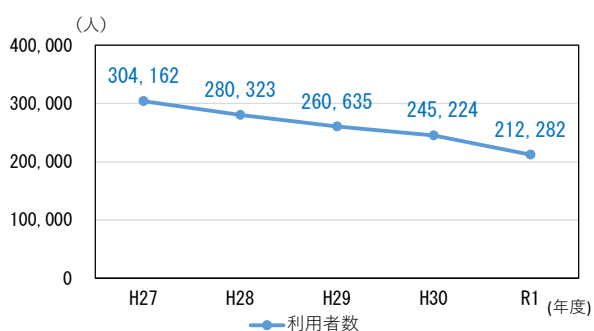


図 路線バス利用者数

[出典] 魚沼市資料

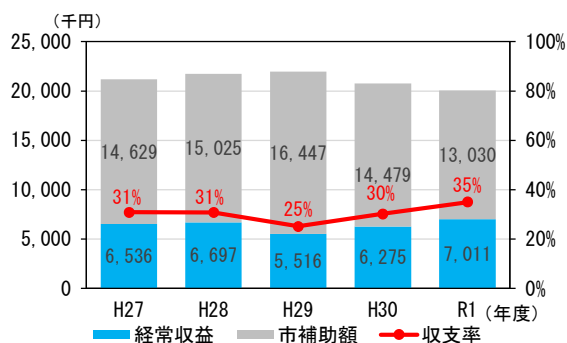


図 小出駅前～守門診療所前・上条～穴沢寺前線の収支

[出典] 魚沼市資料

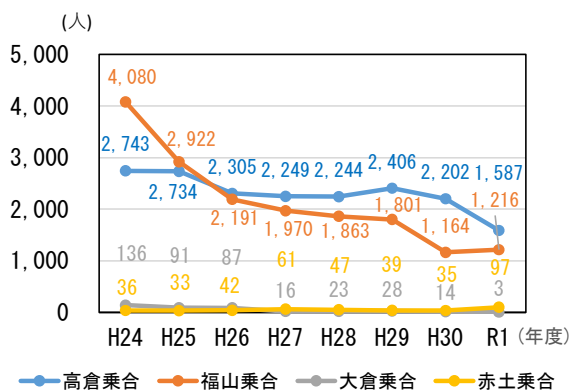


図 守門地域乗合タクシーの利用者数

[出典] 魚沼市資料

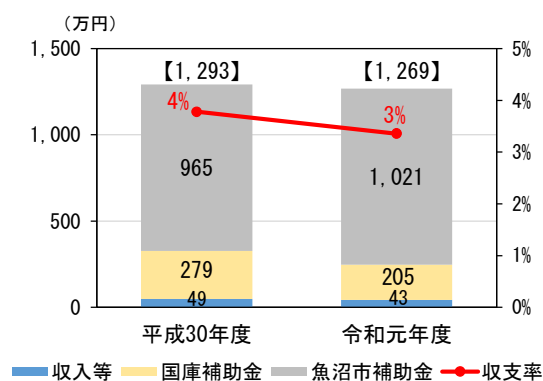


図 守門地域乗合タクシーの経費内訳・収支率

[出典] 魚沼市資料

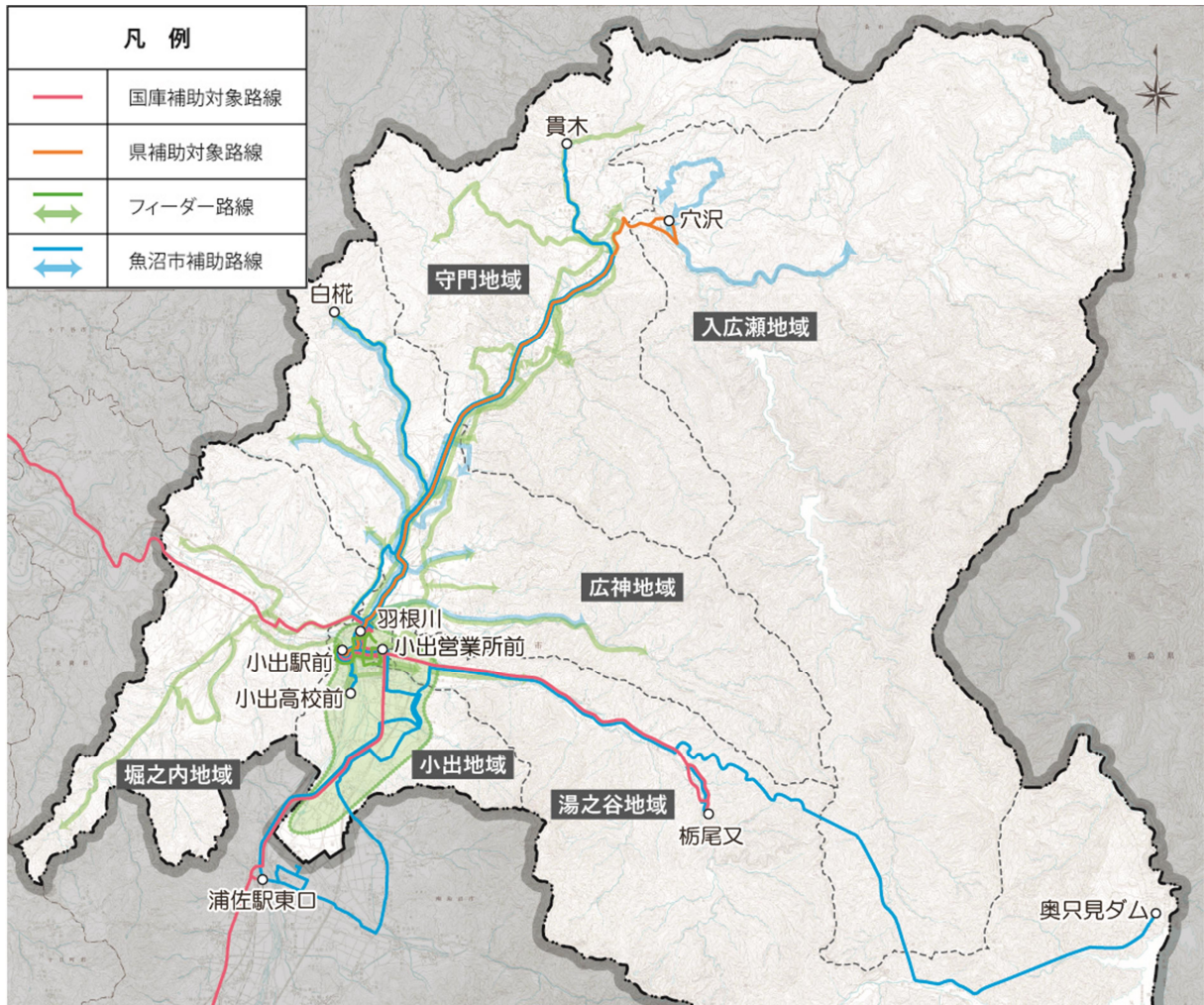


図 令和2年度における補助対象路線

[出典] 魚沼市資料

■路線バスの維持と利便性向上

平成 27 年から令和元年の間にバス利用者の減少に伴って 7 系統が廃止されています。廃止によるバスサービスの低下が利用者離れを招き、利用者減少によって不採算が拡大し新たな廃止路線が発生するといったように、負の連鎖となっています。利用実態に応じた運行経路の見直しを行っているものの、未だ利用者数が低迷している路線や行政負担額が大きい路線、収支率が低い路線があります。また、路線バスの利用者数を確保するため、観光客の利用促進や、スクールバスの路線バスへの転換など、路線バスを維持する工夫が必要です。

このことから、路線バスの運行を 1 日でも長く持続させるためにも、ニーズに合った路線再編や利用者数を増加させるための工夫が求められ、路線バスの更なる利便性向上に向けた取組が必要です。

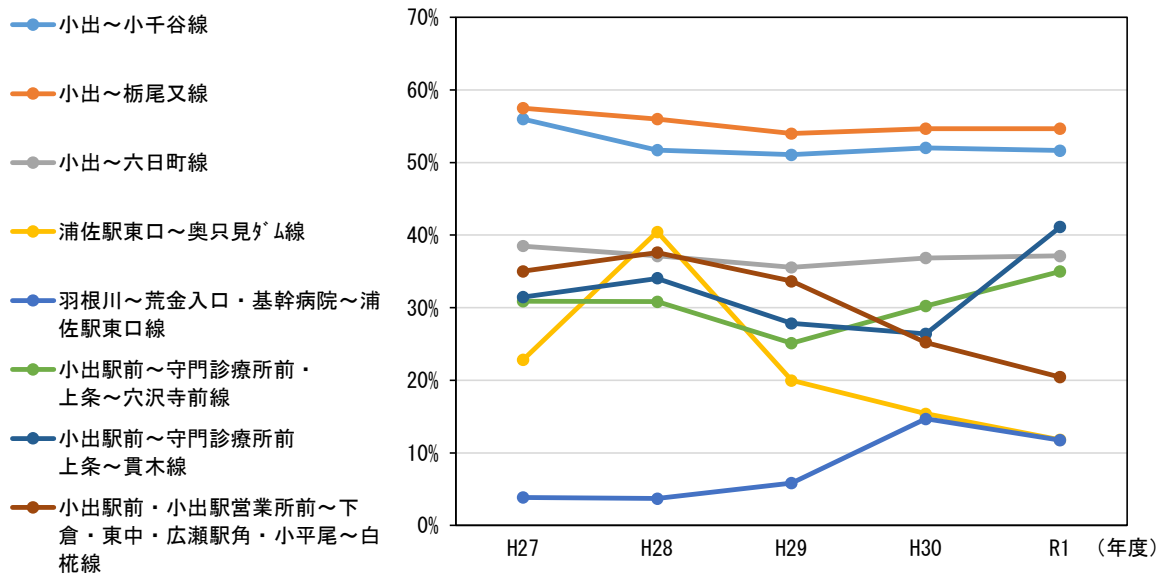


図 路線バス収支率の変化

[出典] 魚沼市資料

■魚沼基幹病院へのアクセス向上

魚沼基幹病院へのアクセス交通として、羽根川から小出駅・荒金を経由して浦佐駅をつなぐ路線バスがあります。市民の利用ニーズが高い魚沼基幹病院を結ぶ路線ですが、交通結節点である小出駅から魚沼基幹病院までは現在約35分を要することから、魚沼基幹病院を利用しにくいと感じている市民は多いものとみられるため、運行ルートの見直しを行い、改善を図る必要があります。

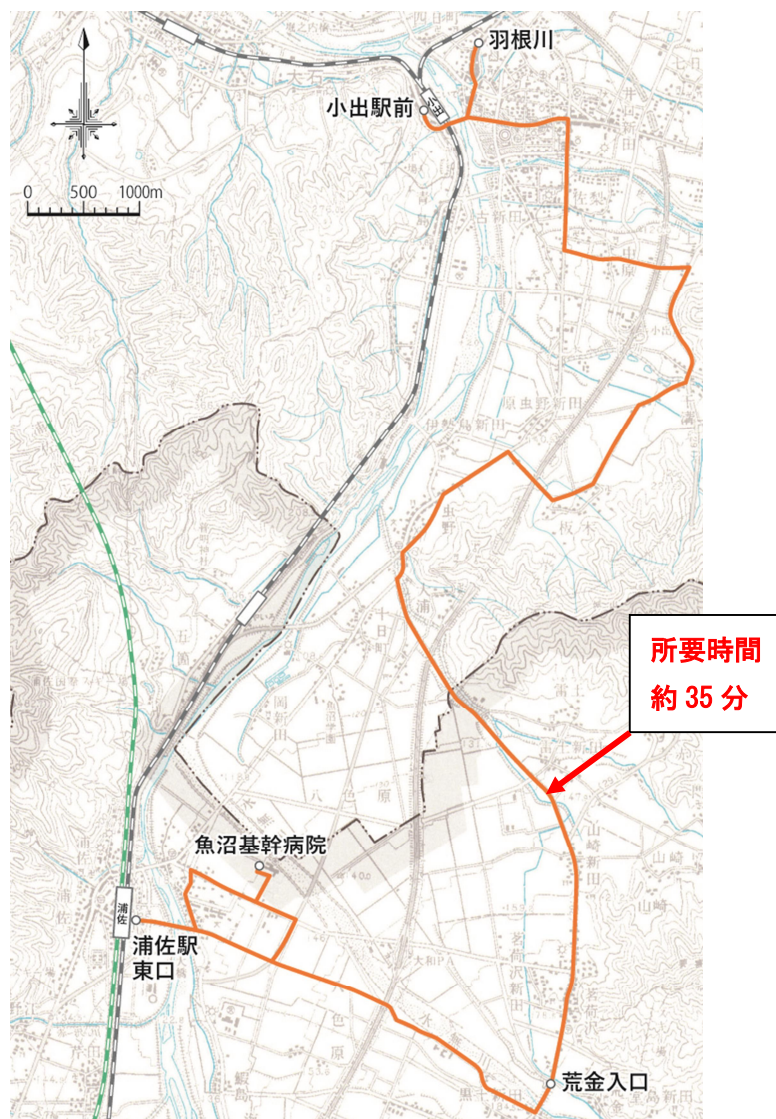


図 本市と魚沼基幹病院を結ぶ路線

■魚沼市役所本庁舎及び小出病院への路線バスの乗り入れ

小出駅は、本市における公共交通の乗換拠点（交通結節点）となっており、鉄道、路線バス及び地域乗合タクシーが乗り入れています。しかし、地域の拠点である市役所本庁舎や小出病院には地域乗合タクシーは乗り入れているものの、路線バスは乗り入れていません。そのため、路線バスの乗り入れによる新たな拠点として整備し、路線バスの待合環境の向上を図るとともに利便性向上を図る必要があります。

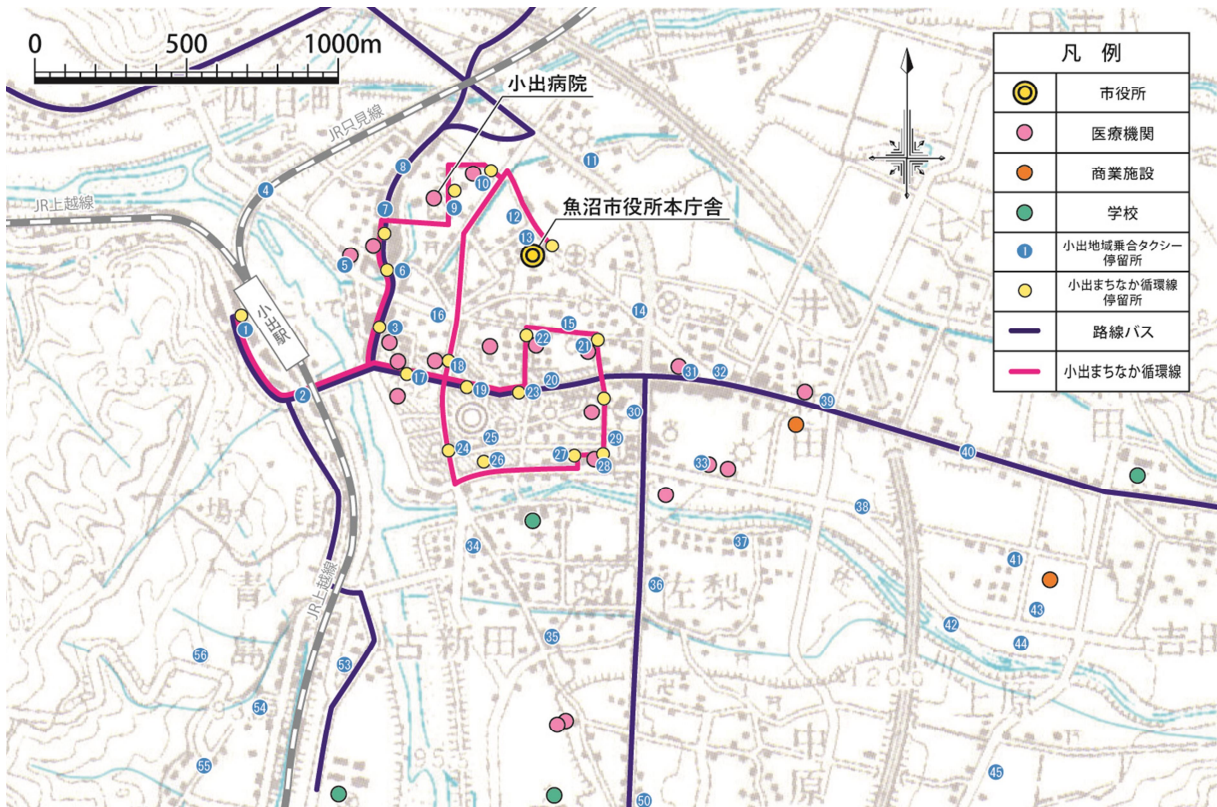


図 小出市街地内の公共交通と主要施設

3-2 地域間の移動に関わる視点

■ 郊外から市街地への移動手段の再構築

商業施設や医療施設などの機能は小出市街地に集中しており、施設の沿線には公共交通もあるため、公共交通の利用で買い物や通院などの目的を達成しやすい環境にあることから、小出市街地においては利便性が高いといえます。一方、守門地域や入広瀬地域、湯之谷地域といった郊外地域は、地域内に施設が少ないこともあり、小出市街地方面に向けたアクセス向上の要望が多く寄せられています。

路線バスについては、高校生等の通学に利用されている一方で、高齢者にとっては、自宅からバス停留所までの移動や乗り換えを伴う市街地への移動について、不安を感じている割合が高くなっています。

令和元年度には、赤土地域と小出市街地を結ぶ地域乗合タクシーの実証運行を行い、小出市街地方面行きの平均稼働率は76%となりました。実証期間の後半には月100%になることも多く、需要が高いことが明らかとなり、令和2年度から定期運行が実現しました。小出市街地への乗り換えがない移動需要が高いことから、他の郊外地域でも小出市街地とのアクセス向上を図り、高齢者等が「安心して市街地等へ移動できる」公共交通網の形成が必要です。

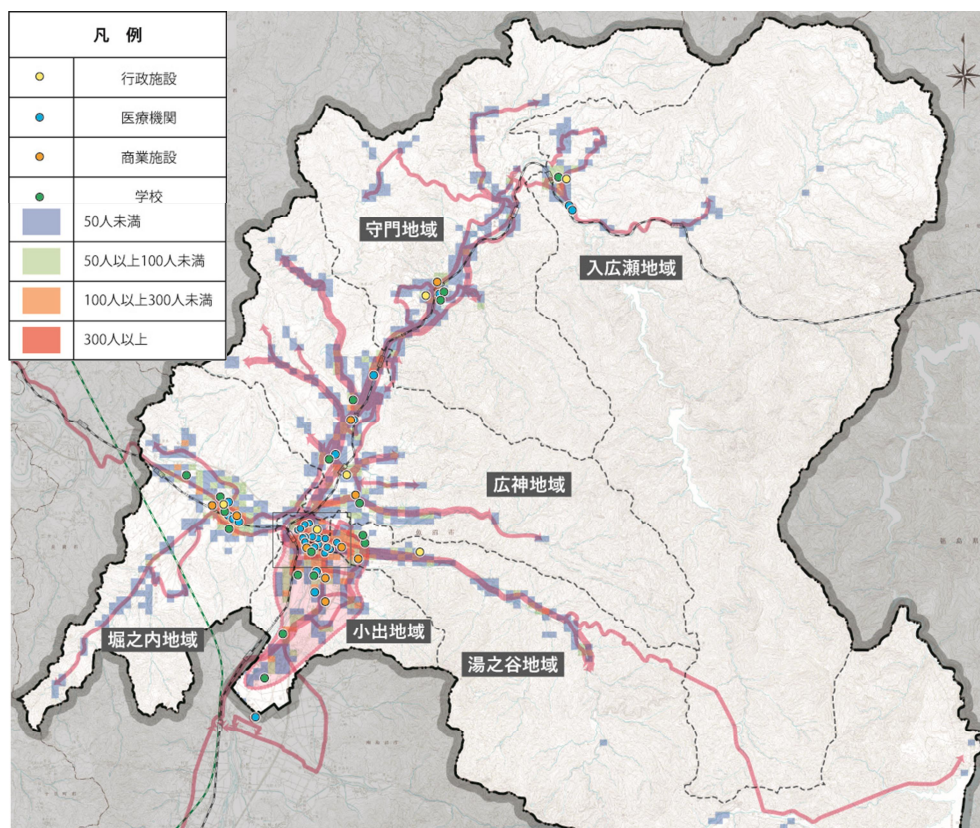


図 魚沼市における主要施設分布状況

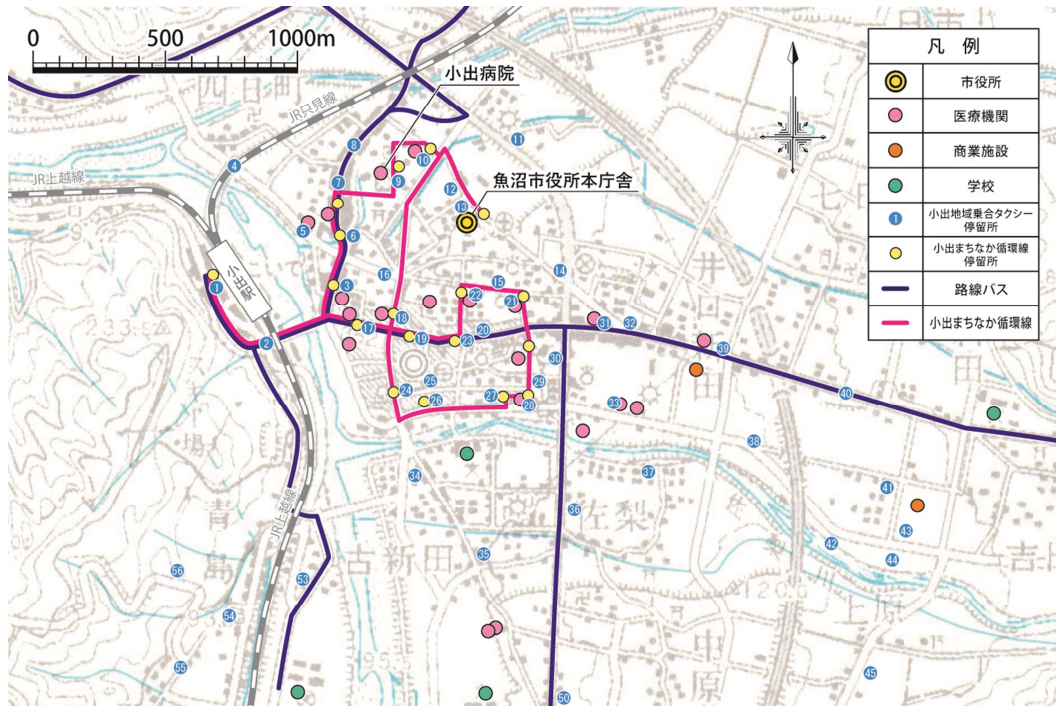


図 小出市街地内の公共交通と主要施設

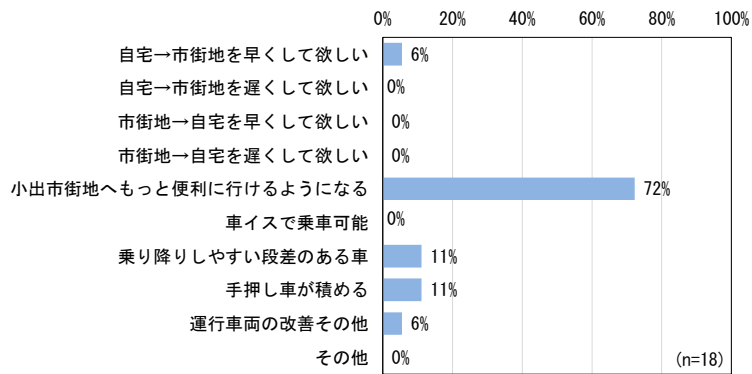


図 守門地域乗合タクシーへの改善要望

[出典] 守門地域乗合タクシーに関するアンケート調査

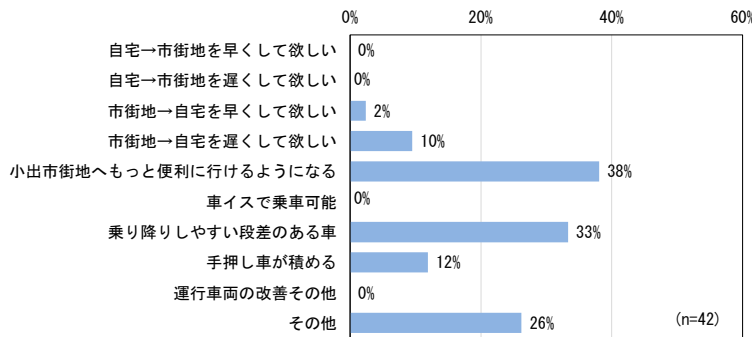


図 入広瀬コミュニティバスへの改善要望

[出典] 入広瀬コミュニティバスに関するアンケート調査

■観光客にも利用しやすい公共交通の実現

急速な人口減少が進む中であって、公共交通を維持するためには市民の利用だけでなく、観光客などの市外の人による利用も不可欠です。

本市には、温泉やスキー場など豊富な観光資源があり、令和元年には観光入込客数が年間165万人に達しました。しかし、各観光施設へのアクセスに着目すると、既存の公共交通だけではアクセスが難しい観光施設もあり、ほとんどが自家用車によるアクセスとなっています。さらなる交流人口の拡大を目指すためにも、観光地にアクセスしやすい公共交通の整備が必要です。

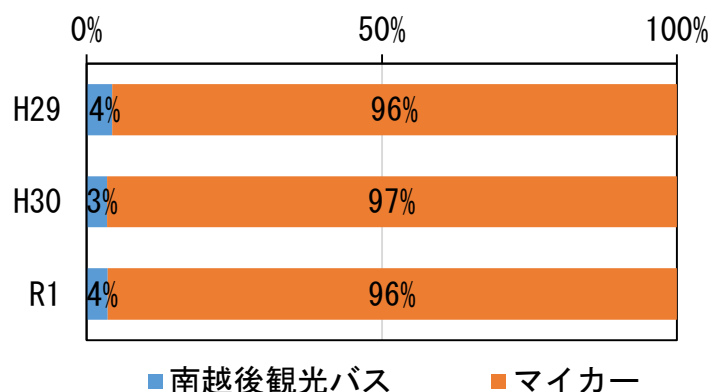


図 魚沼市⇄尾瀬ルート交通機関

[出典] 魚沼市観光協会資料一部改(6月～10月)



写真 観光資源としての只見線

3-3 都市間の移動に関わる視点

■鉄道利用環境の向上

本市には JR 上越線及び JR 只見線が運行しており、通勤・通学など日常の足として利用されていますが、利用者は減少傾向にあります。そうした中、令和2年9月30日をもって越後堀之内駅ではみどりの窓口が閉鎖されました。現在、市内において、みどりの窓口を有する駅は小出駅のみとなり、定期券等を購入する際は小出駅まで行かなければなりません。

鉄道は、市外への往来も含め、遠距離移動の際における重要な交通手段です。鉄道の利用促進を図るため、鉄道駅から路線バス等への乗り継ぎの向上や二次交通の充実、鉄道駅における公共交通情報の充実など、鉄道利用環境の改善に向けた取組を進める必要があります。



写真 小出駅に向かうバス利用者



写真 JR 上越線

■高速バス利用環境の向上

県外高速バスの「新潟—池袋（又は新宿）線」と県内高速バスの「新潟—十日町線」は、関越自動車道小出インターチェンジに設けた停留所で乗降でき、市外へ移動する際の重要な路線です。利用環境の改善策として、駐車場を整備したものの、近年では県内高速バスにおいて、便数の減少がみられました。今後も引き続き運行を維持していくには、パークアンドライドの推進など、待合所及び駐車場等の利用環境の向上によってさらなる利用促進を図っていく必要があります。



写真 県内高速バス【再掲】



写真 県外高速バス【再掲】

第2編 魚沼市地域公共交通計画

第1章 基本方針

第1編では現況及び上位・関連計画を整理し、本市の公共交通が抱える課題を抽出しました。これら課題を捉え、本市の地域公共交通の形成に係る基本方針として次の4本の柱を設定します。

方針1 どこにいても安心して生活できる公共交通

医療施設や商業施設をはじめとする施設は小出地域に集中しているため、郊外部と小出地域とのアクセス性を確保することが重要です。

安定して利便性の高い公共交通の形成を図り、各地域と小出地域との間の往来を可能とすることによって、どこにいても安心して生活できる市域の形成を目指します。

方針2 地域公共交通網の形成

幹線の役割を担う鉄道や路線バスと支線の役割を担う地域乗合タクシー等を組み合わせ、市民が安心して移動できる地域公共交通網を形成します。また、市民のニーズに合わせた地域公共交通網となるよう、随時見直しを進めます。

方針3 市民と来訪者への利用促進

健康な市民が自ら自由に移動するには、選択できる移動手段を確保することが重要です。その中で公共交通を将来にわたって維持していくためには、市民の利用はもちろん、観光客をはじめとする市外からの来訪者の利用も必要であるため、より多くの方々から情報提供や関心を持ってもらうよう工夫しながら、公共交通の利用促進を図ります。

方針4 市民・交通事業者・主要施設・行政の連携

公共交通を維持していくためには、交通事業者だけでなく、市民・主要施設・行政が連携し、協力体制を構築する必要があります。本市に関わるすべての機関と市民が一体となって公共交通の維持を目指します。

第2章 地域公共交通計画の区域と計画期間

市内全域を網羅した地域公共交通網の形成が必要であることから、市内全域を計画の対象区域とします。また、必要に応じて周辺自治体等とも調整・連携のうえ、本計画で設定した施策に取り組みます。

なお、計画期間は令和3年度～令和7年度の5ヵ年とします。

第3章 地域公共交通計画の目標

3-1 計画の目標

前述した本計画の基本方針に基づき、本計画では下図に示す6つの目標の達成を目指し地域公共交通網の形成を進めます。

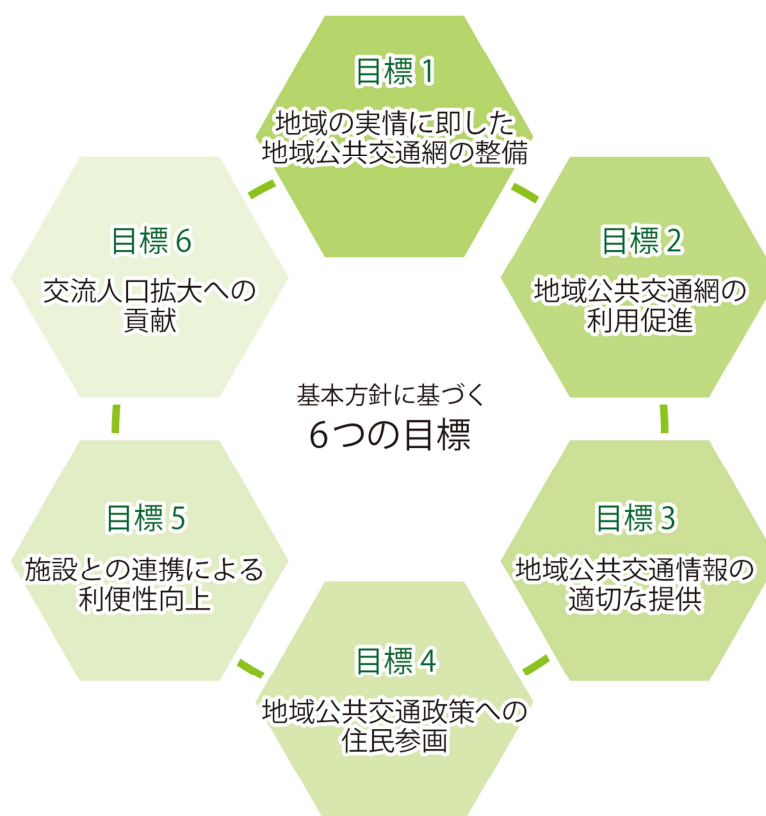


図 地域公共交通計画の6つの目標

地域公共交通計画の目標は、第1章で示した「基本方針」にもとづき、以下の6つの目標を設定し、地域公共交通網の形成を目指すこととします。

目標1：地域の実情に即した地域公共交通網の整備

魚沼市の人口は小出地域に集中していますが、国道、県道及び鉄道それぞれの沿線に沿って郊外部に広く分散しています。特に、郊外部では人口減少・高齢化が進んでいるため、それぞれの地域の実情に即した公共交通の運行を行います。

目標2：地域公共交通網の利用促進

地域乗合タクシーの運行内容や利用方法、乗り継ぎ等の認知度が低い状況がみられます。公共交通を維持するためには、前述の基本方針の方針3で示した利用促進が求められるため、多くの方々から公共交通に対する理解を深めていただき、公共交通機関の利用促進を図ります。

目標3：地域公共交通情報の適切な提供

公共交通機関を利用する際に求められる発着乗換時刻や駐車場などの情報に加え、運休などの臨時的な情報などを適切かつタイムリーに広く提供する仕組みを構築します。

目標4：地域公共交通政策への住民参画

地域公共交通への関心を高めてもらうために、まずは、地域住民から公共交通機関を利用いただいた上で、地域公共交通が置かれている現状と抱えている課題を市民間で共有することが必要と考えます。入広瀬地域のコミュニティ協議会など、地域住民が運営に参加している地域がありますが、自治会などの単位で公共交通に関して地域がより主体的になって参画し、考えていただく機会を設定します。

目標5：施設との連携による利便性向上

公共交通機関をより多くの方々から利用してもらうために、利便性の向上に向けた施設との連携が必要と考えます。小出病院や魚沼市役所、原信、ウオロクなどへの乗合タクシー等の乗り入れやルート、時間設定を含めた施設側との連携を進めます。

目標6：交流人口拡大への貢献

安定した公共交通の維持・存続に向けて、市民だけでなく来訪者を含めて広く利用してもらえるような、公共交通網の形成を図ります。

3-2 目指す地域公共交通網に関わる各交通手段の役割

本計画では、市内を運行する公共交通を中心に、多様な交通手段の役割分担により、地域公共交通の形成を図ります。地域公共交通網の形成にあたり重要な役割を担う交通手段とその役割を以下に示します。

基本的な考え方として、鉄道及び路線バスを幹線軸に、地域乗合タクシーを支線として網を形成します。その他、市内で運行する多様な交通手段についても、幹線と支線では対応できない移動需要を支え、市民の生活の質を高めるための重要な役割を担ってもらいます。

表 各交通手段の役割と位置付け

| 位置付け | | | 支線 | その他 | 交通手段 | 役割 | |
|-------------------------------------|-----|----|----|-----|-----------|---|--|
| 幹線 | | | | | | | |
| 広域 | 都市間 | 市内 | | | | | |
| ■ | | | | | 新幹線 | ○県外及び市外など広域移動を支える役割を担います。 | |
| ■ | ■ | | | | 高速バス | ○県外及び市外など広域移動を支える役割を担います。 | |
| | ■ | ■ | | | 鉄道 | ○他都市との都市間移動、及び市内の地域間移動を支える役割を担います。 | |
| | ■ | ■ | | | 路線バス | ○市内各地域間の骨格を形成し、市内各地域の交通拠点、及び市外との移動を支える役割を担います。 | |
| | | | ■ | | 地域乗合タクシー | ○比較的小規模な移動需要に対応します。 ○地域内の移動、また、一部市内中心部までの地域間移動を支える役割を担います。 | |
| | | | | ■ | タクシー | ○市内全域で高い移動サービスを提供し、比較的小規模な移動需要を支える役割を担います。 | |
| | | | ■ | ■ | 自家用有償旅客運送 | ○公共交通空白地有償運送、福祉有償運送等、上記の公共交通ではカバーしきれない特定の移動需要を支える役割を担います。 | |
| 本計画で目指す公共交通網において重要な役割を担う交通手段 | | | | | ■ | その他 | ○スクールバス、無償運行されている買い物送迎バスなどは、上記の公共交通ではカバーしきれない特定の移動需要を支える役割を担います。 |

3-3 目指す地域公共交通網のすがた

これまで整備を進めてきた地域公共交通網を土台に、幹線・支線の連携を強化します。鉄道及び路線バスを幹線、地域乗合タクシー等を支線として位置付け、現況のサービス水準を確保することで、地域公共交通の骨格を形成します。支線については、魚沼市乗合タクシー及び入広瀬コミュニティバスによって、幹線を補完するとともに、これからの高齢化社会に対応するため、地域乗合タクシーの拡充を進める必要があります。また、小出市街地周辺の地域乗合タクシーについては、市街地への直接乗り入れを維持するとともに、郊外からの移動手段についても、高齢化社会を見据えた利便性の向上を図ります。

■市全体の地域公共交通網のイメージ

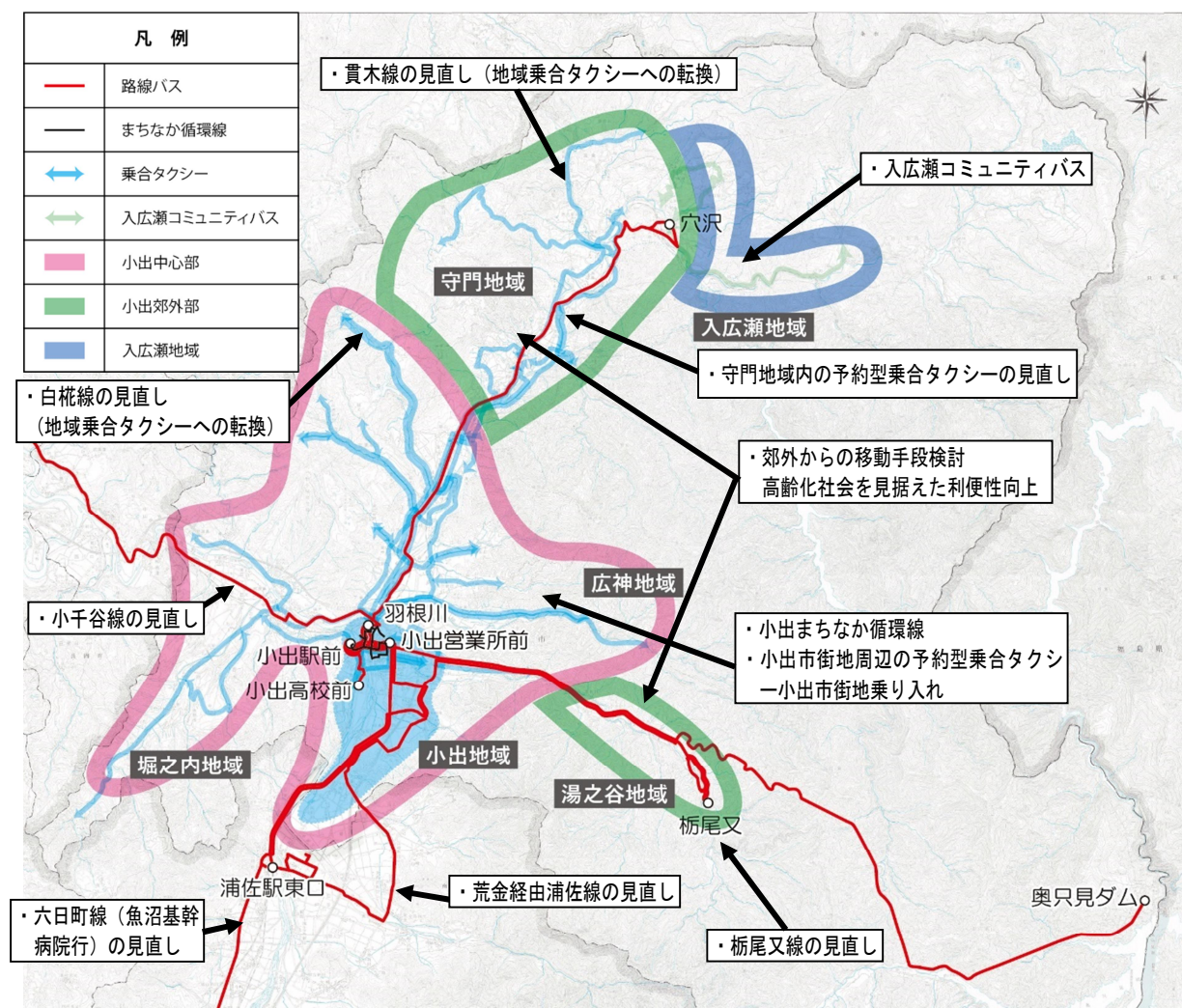


図 目指す地域公共交通網のすがた

3-4 地域公共交通確保維持改善事業の必要性

路線バスの中で、広域的な移動の役割を担っている「小出～小千谷線」「小出～栃尾又温泉線」「小出～六日町線」については、地域公共交通確保維持改善事業の地域間幹線系統確保維持費国庫補助金等を活用しながら維持を図ります。

また、そのほかの乗合タクシー等については、地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金等を活用しながら維持を図ります。

表 補助路線に係る事業及び実施主体の概要（その1）

| 補助事業 | 路線名 | 起点 | 経由地 | 終点 | 事業許可区分 | 運行態様 | 実施主体 |
|-------------------|---------------------------|---------|---|--------|--------|--------|-------|
| 地域間幹線系統確保維持費国庫補助金 | 小出～小千谷線 (小千谷総合病院発) | 小千谷総合病院 | 小千谷本町 川口駅角 堀之内駅角 下倉 小出病院 | 小出営業所前 | 4条乗合 | 路線定期運行 | 交通事業者 |
| | 小出～栃尾又温泉線 | 小出駅前 | 小出本町 小出営業所前 大沢 芋川 折立 大湯温泉 | 栃尾又温泉 | | | |
| | 小出～六日町線 (新国道経由) | 六日町駅前 | 新国道五日町 浦佐駅西口 小出営業所前 小出駅前 小出病院 | 魚沼市役所前 | | | |
| | 小出～六日町線 (新国道・魚沼基幹病院経由) | 六日町駅前 | 新国道五日町 浦佐駅西口 魚沼基幹病院 小出営業所前 小出駅前 小出病院 | 魚沼市役所前 | | | |

表 補助路線に係る事業及び実施主体の概要（その2）

| 補助事業 | 路線名 | 起点 | 経由地 | 終点 | 事業許可区分 | 運行態様 | 実施主体 |
|-----------------------|----------------|------|---|-------|--------|--------|-------|
| 地域内ライダーシステム確保維持費国庫補助金 | 小出まちなか循環線 | 小出駅前 | 小出病院正面玄関 小出郵便局 魚沼市役所 小出商工会館前 本町バス停 など | 小出駅前 | 4条乗合 | 路線定期運行 | 交通事業者 |
| | 湯之谷地域乗合タクシー | 栃尾又 | 下折立 宇津野 蓑和田 湯之谷芋川 大沢 吉田 大下 七日市新田 七日市 井口新田 上ノ原 など | 小出市街地 | | 区域運行 | |
| | 滝之又乗合タクシー | 滝之又 | 外山 小平尾 親柄 和田 並柳 田尻 今泉 中島新田 中島 など | | | | |
| | 水沢・越又・泉沢乗合タクシー | 大芋川 | 水沢 越又 吉原 小庭名 山口 田尻 泉沢 東中 下倉新田 など | | | | |

表 補助路線に係る事業及び実施主体の概要（その3）

| 補助事業 | 路線名 | 起点 | 経由地 | 終点 | 事業許可区分 | 運行態様 | 実施主体 |
|----------------------|-------------------|--------|---|-------|--------|------|-------|
| 地域内ファイダーシステム維持費国庫補助金 | 田中・清本・長松・米沢乗合タクシー | 田中 | 栗山 金ヶ沢 下田 横瀬 長堀新田 清本 江口 長松 今泉 山田 米沢 など | 小出市街地 | 4条乗合 | 区域運行 | 交通事業者 |
| | 三ツ又乗合タクシー | 三ツ又 | 中子沢 池平 中家 山田下 一日市 新保 中島 など | | | | |
| | 新道島乗合タクシー | 新道島 | 竜光 下新田 根小屋 堀之内 など | | | | |
| | 上稲倉・魚野地乗合タクシー | 上稲倉 | 明神 原 魚野地 舟山 吉水 堀之内 大石 小出市街地 など | 堀之内 | | | |
| | 小出地域乗合タクシー | 岡新田公民館 | 小出老人福祉センター こまみ 地域振興センター 魚沼市役所 小出病院 など | 小出駅 | | | |

表 補助路線に係る事業及び実施主体の概要（その4）

| 補助事業 | 路線名 | 起点 | 経由地 | 終点 | 事業許可区分 | 運行態様 | 実施主体 |
|---------------------|----------------------------------|-------|---|---------|--------|------|-------|
| 地域内ライダー系統確保維持費国庫補助金 | 福山新田 乗合タクシー | 福山新田 | 渋川 長鳥 細野 大谷内 松川 新下 須川 西村 守門宮原 小須原 福田新田 大倉 大倉沢 三淵沢 赤土 など | 小出市街地 | 4条乗合 | 区域運行 | 交通事業者 |
| | 高倉 乗合タクシー | 高倉 | 高倉 西名新田 東野名 渋川 長鳥 細野 大谷内 松川 新下 須川 西村 守門宮原 小須原 福田新田 大倉 大倉沢 三淵沢 赤土 など | | | | |
| | 小出守門乗合タクシー (福山新田・高倉乗合タクシー帰り便) | 小出市街地 | 福山新田乗合タクシー及び高倉乗合タクシーの経由地と同様 | 高倉・福山新田 | | | |
| | 守門地域内フルデマンド便 | — | 守門地域全域 | — | | | |

表 地域公共交通確保維持改善事業の必要性（その1）

| 路線名 | 地域公共交通確保維持改善事業の必要性 |
|-----------------------------------|---|
| <p>小出～小千谷線 (小千谷総合病院発)</p> | <p>小千谷総合病院から小出営業所までの拠点間を運行し、市民の通勤・通学、買い物、通院等の日常生活の移動だけでなく、観光、ビジネス等多様な目的での移動を担っています。起終点である小千谷総合病院や小出営業所では他の路線バス等と連絡するとともに、途中、小千谷駅前や越後川口駅前を經由し鉄道等と連絡するなど、公共交通ネットワークを構築する上で特に重要な役割を担っています。</p> <p>一方で、運賃収入だけでは路線の維持が難しいことから、地域公共交通確保維持改善事業等により、運行を維持・確保する必要があります。</p> |
| <p>小出～栃尾又温泉線</p> | <p>小出駅前から栃尾又温泉までの拠点間を運行し、市民の通勤・通学、買い物、通院等の日常生活の移動だけでなく、観光、ビジネス等多様な目的での移動を担っています。起点である小出駅前では鉄道等と連絡するとともに、途中、小出営業所を經由し他の路線バスと連絡するなど、公共交通ネットワークを構築する上で特に重要な役割を担っています。</p> <p>一方で、運賃収入だけでは路線の維持が難しいことから、地域公共交通確保維持改善事業等により、運行を維持・確保する必要があります。</p> |
| <p>小出～六日町線 (新国道経由)</p> | <p>六日町駅前から魚沼市役所前までの拠点間を運行し、市民の通勤・通学、買い物、通院等の日常生活の移動だけでなく、観光、ビジネス等多様な目的での移動を担っています。起点である六日町駅前では鉄道や他の路線バス等と連絡するとともに、途中、浦佐駅や小出駅、小出営業所を經由し鉄道や他の路線バス等と連絡するなど、公共交通ネットワークを構築する上で特に重要な役割を担っています。</p> <p>一方で、運賃収入だけでは路線の維持が難しいことから、地域公共交通確保維持改善事業等により、運行を維持・確保する必要があります。</p> |
| <p>小出～六日町線 (新国道・魚沼基幹病院経由)</p> | <p>六日町駅前から魚沼基幹病院を經由して、魚沼市役所前までの拠点間を運行し、市民の通勤・通学、買い物、通院等の日常生活の移動だけでなく、観光、ビジネス等多様な目的での移動を担っています。起点である六日町駅前では鉄道や他の路線バス等と連絡するとともに、途中、浦佐駅や小出駅、小出営業所を經由し鉄道や他の路線バス等と連絡するなど、公共交通ネットワークを構築する上で特に重要な役割を担っています。</p> <p>一方で、運賃収入だけでは路線の維持が難しいことから、地域公共交通確保維持改善事業等により、運行を維持・確保する必要があります。</p> |
| <p>小出まちなか循環線</p> | <p>小出市街地内を循環運行し、市民の買い物、通院等の日常生活の移動など多様な目的での移動を担っています。また、小出市街地内の居住地域・交通結節点と地域の各拠点施設を結んでおり、市内の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ます。</p> <p>一方で、運賃収入だけでは路線の維持が難しいことから、地域公共交通確保維持改善事業等により、運行を維持・確保する必要があります。</p> |

表 地域公共交通確保維持改善事業の必要性（その2）

| 路線名 | 地域公共交通確保維持改善事業の必要性 |
|-------------------|--|
| 湯之谷地域乗合タクシー | <p>湯之谷地域と小出市街地を結び、市民の通勤・通学、買い物、通院等の日常生活の移動など多様な目的での移動を担っています。また、小出駅や小出市街地の各拠点施設を結んでおり、市内の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ます。</p> <p>一方で、運賃収入だけでは路線の維持が難しいことから、地域公共交通確保維持改善事業等により、運行を維持・確保する必要があります。</p> |
| 滝之又乗合タクシー | <p>広神地域（滝之又等）と小出市街地を結び、市民の通勤・通学、買い物、通院等の日常生活の移動など多様な目的での移動を担っています。また、小出駅や小出市街地の各拠点施設を結んでおり、市内の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ます。</p> <p>一方で、運賃収入だけでは路線の維持が難しいことから、地域公共交通確保維持改善事業等により、運行を維持・確保する必要があります。</p> |
| 水沢・越又・泉沢乗合タクシー | <p>広神地域（水沢等）と小出市街地を結び、市民の通勤・通学、買い物、通院等の日常生活の移動など多様な目的での移動を担っています。また、小出駅や小出市街地の各拠点施設を結んでおり、市内の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ます。</p> <p>一方で、運賃収入だけでは路線の維持が難しいことから、地域公共交通確保維持改善事業等により、運行を維持・確保する必要があります。</p> |
| 田中・清本・長松・米沢乗合タクシー | <p>広神地域（田中等）と小出市街地を結び、市民の通勤・通学、買い物、通院等の日常生活の移動など多様な目的での移動を担っています。また、小出駅や小出市街地の各拠点施設を結んでおり、市内の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ます。</p> <p>一方で、運賃収入だけでは路線の維持が難しいことから、地域公共交通確保維持改善事業等により、運行を維持・確保する必要があります。</p> |
| 三ツ又乗合タクシー | <p>広神地域（三ツ又等）と小出市街地を結び、市民の通勤・通学、買い物、通院等の日常生活の移動など多様な目的での移動を担っています。また、小出駅や小出市街地の各拠点施設を結んでおり、市内の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ます。</p> <p>一方で、運賃収入だけでは路線の維持が難しいことから、地域公共交通確保維持改善事業等により、運行を維持・確保する必要があります。</p> |
| 新道島乗合タクシー | <p>堀之内地域（新道島等）と小出市街地を結び、市民の通勤・通学、買い物、通院等の日常生活の移動など多様な目的での移動を担っています。また、小出駅や小出市街地の各拠点施設を結んでおり、市内の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ます。</p> <p>一方で、運賃収入だけでは路線の維持が難しいことから、地域公共交通確保維持改善事業等により、運行を維持・確保する必要があります。</p> |

表 地域公共交通確保維持改善事業の必要性（その3）

| 路線名 | 地域公共交通確保維持改善事業の必要性 |
|----------------------------------|--|
| 上稲倉・魚野地 乗合タクシー | <p>堀之内地域（上稲倉等）と小出市街地を結び、市民の通勤・通学、買い物、通院等の日常生活の移動など多様な目的での移動を担っています。また、小出駅や小出市街地の各拠点施設を結んでおり、市内の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ます。</p> <p>一方で、運賃収入だけでは路線の維持が難しいことから、地域公共交通確保維持改善事業等により、運行を維持・確保する必要があります。</p> |
| 小出地域乗合タクシー | <p>小出地域内を運行し、市民の通勤・通学、買い物、通院等の日常生活の移動など多様な目的での移動を担っています。また、小出駅や小出市街地の各拠点施設を結んでおり、市内の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ます。</p> <p>一方で、運賃収入だけでは路線の維持が難しいことから、地域公共交通確保維持改善事業等により、運行を維持・確保する必要があります。</p> |
| 福山新田乗合タクシー | <p>守門地域（福山新田等）と小出市街地を結び、市民の通勤・通学、買い物、通院等の日常生活の移動など多様な目的での移動を担っています。また、小出駅や小出市街地の各拠点施設を結んでおり、市内の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ます。</p> <p>一方で、運賃収入だけでは路線の維持が難しいことから、地域公共交通確保維持改善事業等により、運行を維持・確保する必要があります。</p> |
| 高倉乗合タクシー | <p>守門地域（高倉等）と小出市街地を結び、市民の通勤・通学、買い物、通院等の日常生活の移動など多様な目的での移動を担っています。また、小出駅や小出市街地の各拠点施設を結んでおり、市内の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ます。</p> <p>一方で、運賃収入だけでは路線の維持が難しいことから、地域公共交通確保維持改善事業等により、運行を維持・確保する必要があります。</p> |
| 小出守門乗合タクシー （福山新田・高倉乗合タクシー帰り便） | <p>小出市街地と守門地域（福山新田等）を結び、市民の通勤・通学、買い物、通院等の日常生活の移動など多様な目的での移動を担っています。また、小出駅や小出市街地の各拠点施設を結んでおり、市内の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ます。</p> <p>一方で、運賃収入だけでは路線の維持が難しいことから、地域公共交通確保維持改善事業等により、運行を維持・確保する必要があります。</p> |
| 守門地域内 フルデマンド便 | <p>守門地域内を運行し、市民の買い物、通院等の日常生活の移動など多様な目的での移動を担っています。また、地域の各拠点施設を結んでおり、市内の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ます。</p> <p>一方で、運賃収入だけでは路線の維持が難しいことから、地域公共交通確保維持改善事業等により、運行を維持・確保する必要があります。</p> |

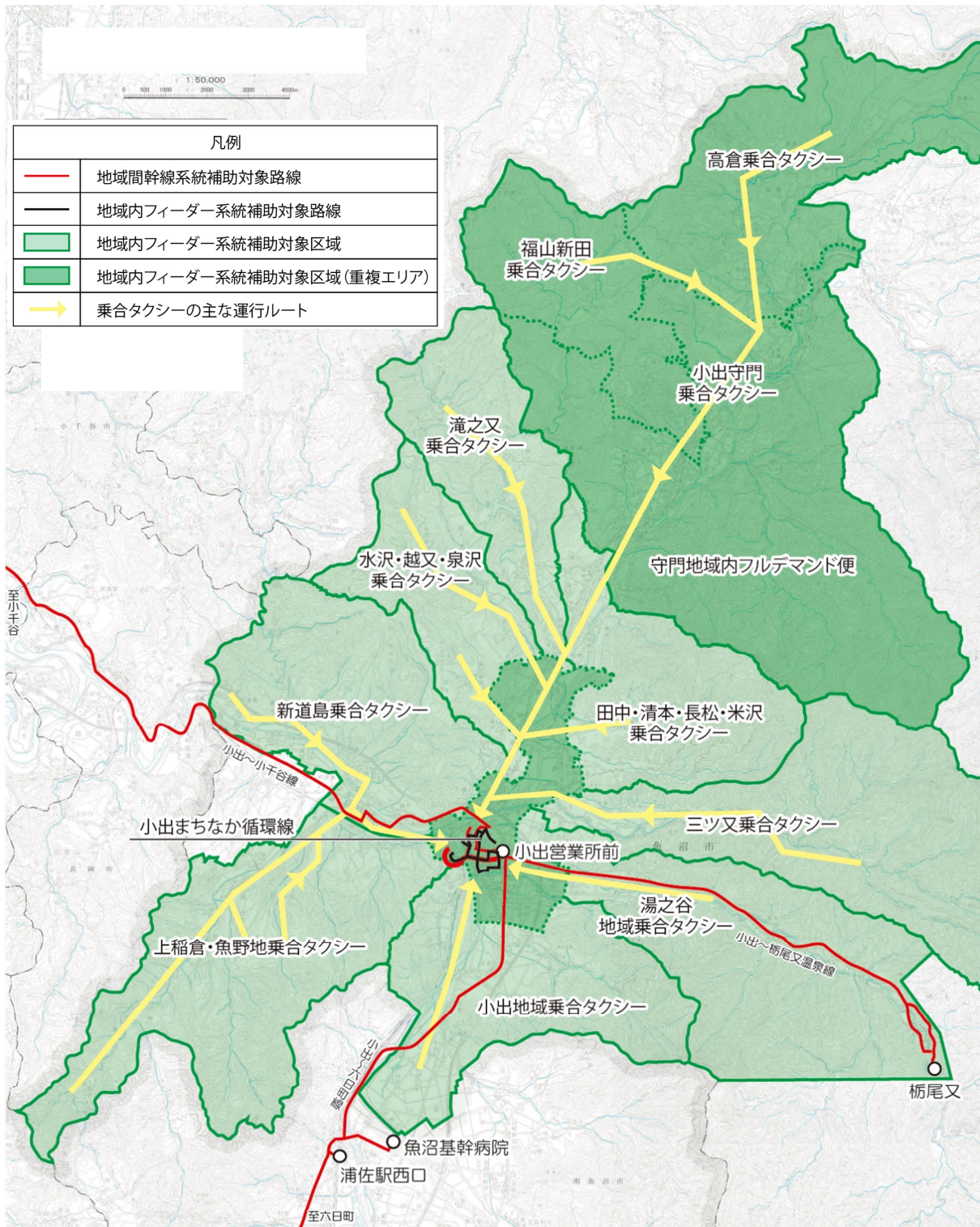


図 国庫補助対象路線の運行経路及び運行区域

第4章 目標を達成するために行う施策

前章までに設定した基本方針と目標を達成するために、計画期間内において8の施策に取り組みます。基本方針・目標と施策の対応関係を下図に示します。

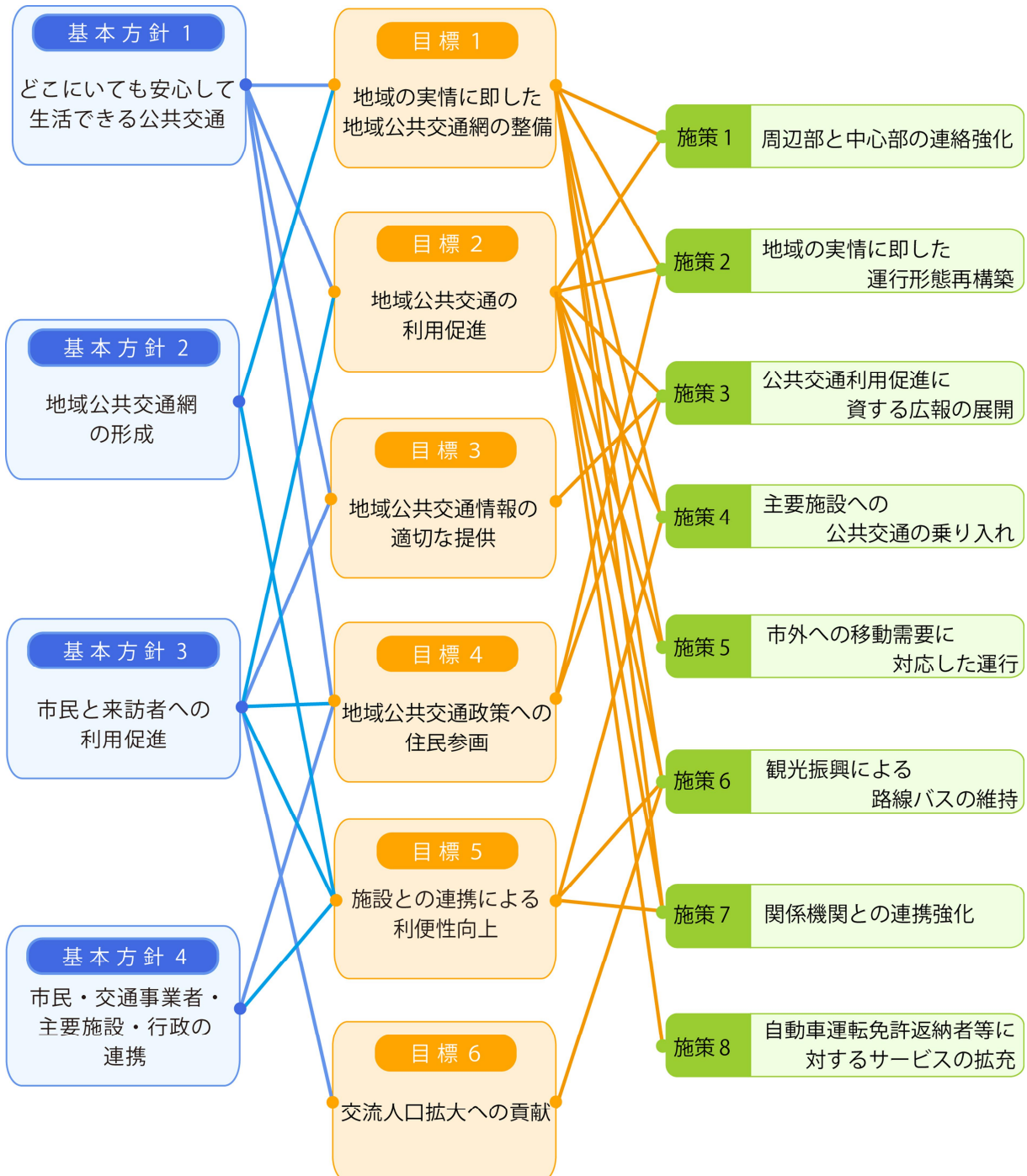


図 目標を達成するために行う施策

施策1 周辺部と中心部の連絡強化

■施策の背景

○商業施設や医療施設などの都市機能は、小出市街地に集中している一方、守門地域や入広瀬地域といった郊外地域には少ないことから、日常生活において郊外から市街地へ移動しなければならないケースが多い状況がみられます。

■施策の内容

- 鉄道・路線バスを幹線として維持するために、需要に応じた運行に向けて、見直しを進めつつ、利便性を低下させないよう他の施策と連携しながら、利用促進を図ります。
- 幹線に接続する支線については、接続性向上に向けて運行内容を見直すとともに、地域の実情に応じた運行ルートへの見直しを進めます。

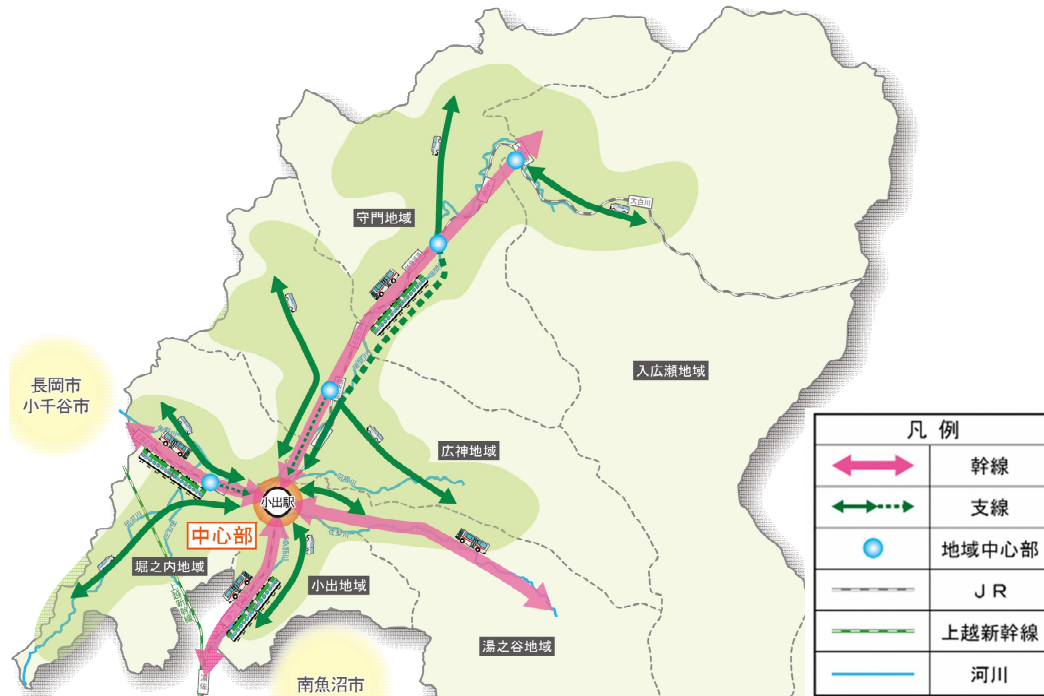


図 幹線・支線のイメージ

■施策の実施主体

○魚沼市、交通事業者

■対応する目標

- 目標1 「地域の実情に即した地域公共交通網の整備」
- 目標2 「地域公共交通の利用促進」

■施策の実施時期

- 令和3～4年度：幹線（路線バス：貫木線、白樫線、六日町線、荒金経由浦佐線、小千谷線、枳尾又線）、支線（地域乗合タクシー）の運行計画見直し協議
- 令和3～6年度：地元協議
- 令和3～7年度：運行内容変更の実施
- その他路線も、必要に応じて随時実施します。

施策2 地域の実情に即した運行形態再構築

■施策の背景

- 本市では、「交通空白地ゼロ」を目指して地域乗合タクシー等の運行を進めてきました。しかし、利用者数が極めて少ない路線も見受けられ、路線バスにおいても、利用者数の低迷により、本市の運行補助額が増嵩している路線も見受けられます。これらの路線については、運行需要や地域の実情に即した運行形態の再構築が必要です。
- 地域の実情に即した公共交通を実現するためには、地域住民の声が重要です。地域住民が公共交通の課題・方向性を話し合う場を整え、地域住民が能動的に公共交通に関与する仕組みが必要です。
- 地域住民の憩いの場である温泉入浴施設を目的とするニーズの声も多く、そうしたニーズに応じた運行内容を検討する必要があります。

■施策の内容

- 利用者が極めて少ない路線について、運行内容の見直しを優先的に実施します。
- 利用者数を確保し、運行を維持するため、中高生の路線バスへの利用促進を関係機関と連携して取り組みます。
- 守門地域においては、郊外地域における特性に配慮した形で運行計画の見直しを進め、住民参画による持続可能な公共交通運行システムの構築に向けて、地域住民及び関係機関との調整・検討を進めます。
- 温泉入浴施設を目的とする利用ニーズが高いことから、ニーズに合わせた運行内容となるよう関係機関との連携を図ります。



写真 神湯温泉

■施策の実施主体

- 魚沼市、交通事業者、住民

■対応する目標

- 目標1 「地域の実情に即した地域公共交通網の整備」
- 目標2 「地域公共交通の利用促進」
- 目標4 「地域公共交通政策への住民参画」

■ 施策の実施時期

○令和3年度：関係機関と協議

○令和4年度～：随時実施

施策3 公共交通利用促進に資する広報の展開

1. 広報の展開による認知度の向上

■施策の背景

- 居住地域内を運行する地域乗合タクシーの認知度は高まっていますが、居住地域以外を運行する公共交通機関については、認知度が低い状況にあります。また、小出市街地への移動ニーズが高い中、小出市街地内の公共交通機関の認知度が低い地域も見られ、十分に活用できていない可能性があります。
- また、市民からわかりやすく持ちやすい時刻表や路線図の作成と配布が求められています。
- 鉄道利用者数の減少による駅窓口の閉鎖や高速バス利用者数の減少による運行本数の削減を回避するため、利用促進が必要です。

■施策の内容

- 時刻表の市内全戸配布及び地域版時刻表の地域内配布を継続します。
- 高齢者でもわかりやすく利用しやすい時刻表・路線図を作成します。
- 鉄道やバス、地域乗合タクシー等の活用事例を紹介するガイドブック等を作成し、新たな需要喚起と利用促進を図ります。
- 尾瀬までの路線バスを維持するため、公共交通マップを作成し、観光客による利用を促進します。
- 自動車運転免許返納者に対して、地域公共交通活用ガイドブックを配付します。
- 市内の中学校及び高等学校に対して、生徒の通学利用への働きかけを行います。
- 出前講座等の実施により、広く利用促進に向けたPRや住民の利用状況や活用方法等を聞き取る機会を設けます。

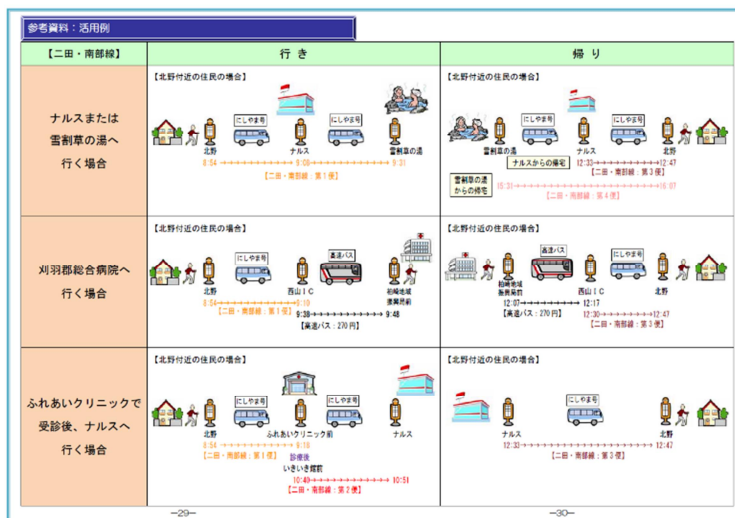


図 地域公共交通の活用事例を紹介するチラシ
(新潟県柏崎市)

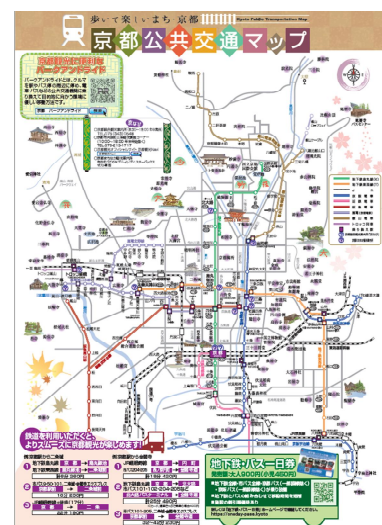


図 主要観光地へのアクセスマップ
(京都市)

| |
|-------------------------|
| ■施策の実施主体 |
| ○魚沼市、教育委員会、市内中学校、市内高等学校 |
| ■対応する目標 |
| ○目標 2 「地域公共交通の利用促進」 |
| ○目標 3 「地域公共交通情報の適切な提供」 |
| ○目標 4 「地域公共交通政策への住民参画」 |
| ■施策の実施時期 |
| ○令和 3 年度：広報資料の検討・作成 |
| ○令和 4 年度～：随時配布・見直し |

施策3 公共交通利用促進に資する広報の展開

2. 新しい技術を活用した情報提供

■施策の背景

- 現在の地域乗合タクシー等の利用者の中で、スマートフォンやタブレット通信端末を利用している人は少数であることから、新しい技術に対して関心を持つ人は少ないものと推測されます。しかし、今後スマートフォン等を持つ世代が自家用車を手放した際に、公共交通を利用する可能性が高まることも想定されます。
- 利便性向上を図る上で、将来を見据えてIoTやAIを活用した公共交通の運行等を検討するとともに、わかりやすく持ちやすい時刻表や路線図が求められているため、利用促進に資する新しい技術の活用が必要です。

■施策の内容

- スマートフォン等を活用した公共交通の情報提供を検討します。

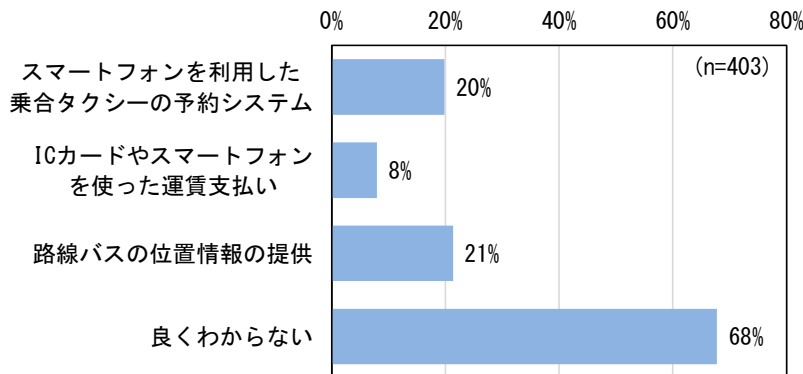


図 公共交通利用時に利用してみたい技術（魚沼市の地域公共交通に関するアンケート）

| 所持 \ 年齢 | 15～18歳 | 19～39歳 | 40～59歳 | 60～65歳 | 66～74歳 | 75歳以上 |
|---------|--------|--------|--------|--------|--------|-------|
| 持っている | 0% | 100% | 89% | 82% | 56% | 22% |
| 持っていない | 0% | 0% | 11% | 18% | 44% | 78% |
| 回答者数 | 0 | 1 | 9 | 17 | 211 | 183 |

図 スマートフォンの所持率（魚沼市の地域公共交通に関するアンケート）

■施策の実施主体

- 魚沼市、交通事業者

■対応する目標

- 目標2「地域公共交通の利用促進」

■施策の実施時期

- 令和3～6年度：実施内容の検討・課題整理
- 令和7年度～：検討・協議結果を踏まえ導入

施策4 主要施設への公共交通の乗り入れ

■施策の背景

- 市役所本庁舎及び小出病院に地域乗合タクシーは乗り入れています、路線バスは乗り入れていません。
- 主要商業施設の原信やウオロク等には地域乗合タクシーが敷地内まで乗り入れています、路線バスは乗り入れていません。そのため、施設の出入り口からバス停までの距離が長くなっており、利便性の向上が必要です。

■施策の内容

- 市役所本庁舎及び小出病院の近くで路線バスの乗降ができるように、運行ルートとともにバス停留所の位置を見直し、公共交通利用者の利便性向上を図ります。
- 商業施設とバス停留所との距離が短くなるよう、関係機関と協議を進めます。



写真 敷地内の地域乗合タクシー乗降スペースの事例
(ウオロク魚沼店)



写真 病院敷地内の公共交通乗降スペースの事例
(小出病院)

■施策の実施主体

- 魚沼市、交通事業者、商業施設、病院

■対応する目標

- 目標1 「地域の実情に即した地域公共交通網の整備」
- 目標2 「地域公共交通の利用促進」
- 目標5 「施設との連携による利便性向上」

■施策の実施時期

- 令和3～4年度：関係機関との協議
- 令和5年度～：随時実施

施策5 市外への移動需要に対応した運行

■施策の背景

- 南魚沼市に位置する魚沼基幹病院では、小出病院において対応できない科目の診療や圏域内の高度医療を担っていますが、市内からも多くの方が通院・入院していることから、同病院までのアクセス性向上が求められています。
- 小出駅から魚沼基幹病院までは現在の運行ルートで約35分要するため、所要時間の短縮による利便性向上が必要です。
- また、守門地域や入広瀬地域といった郊外地域からは、小出地域に至るまでのルートにおいても公共交通を乗り継ぐ必要があるため、接続の面からも利便性向上を図る必要があります。

■施策の内容

- 本市中心部から魚沼基幹病院までの運行ルートを見直し、所要時間の短縮を実現します。

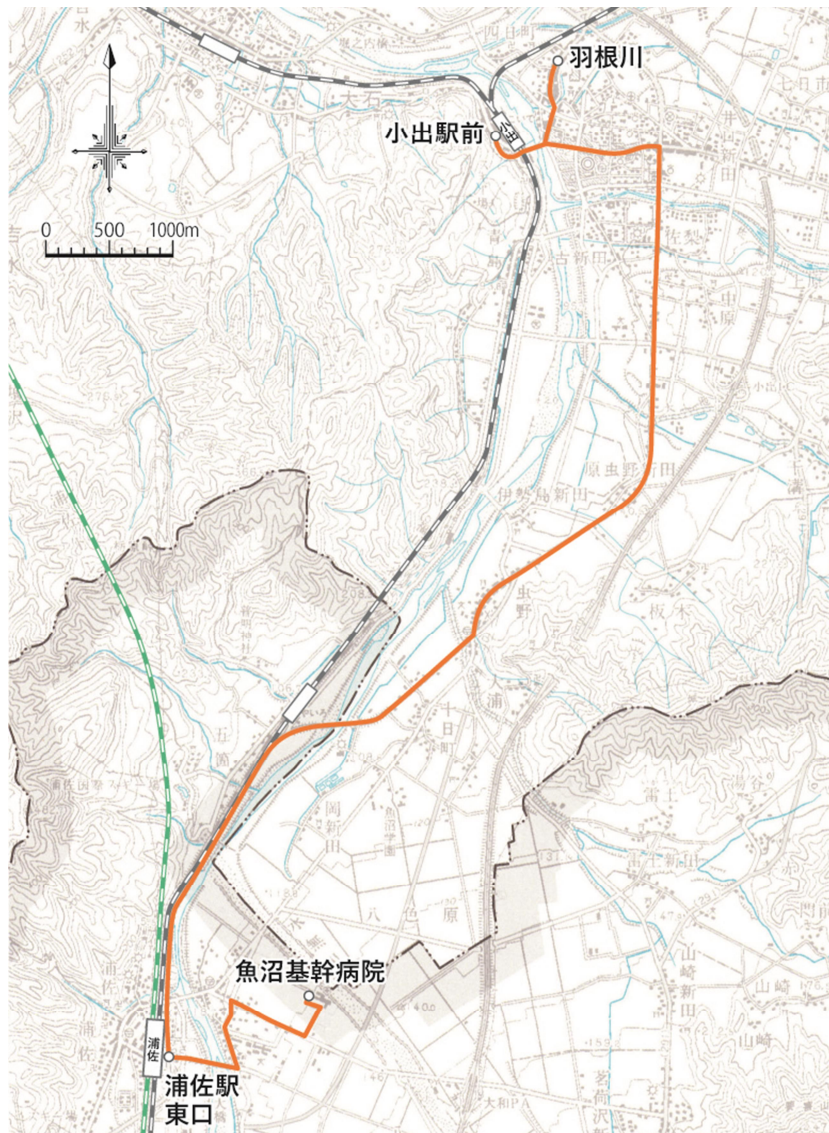


図 運行ルート見直し後の路線イメージ

| |
|--|
| ■施策の実施主体 |
| ○魚沼市、南魚沼市、交通事業者 |
| ■対応する目標 |
| ○目標1 「地域の実情に即した地域公共交通網の整備」 ○目標2 「地域公共交通の利用促進」 |
| ■施策の実施時期 |
| ○令和3～4年度：南魚沼市と交通事業者との協議 ○令和5年度：新ルートでの運行開始 |

施策6 観光振興による路線バスの維持

■施策の背景

- 急速に人口減少が進むなか、地域活性化に向けた交流人口の拡大が不可欠です。本市には、温泉などの豊富な観光資源を有していることから、それらを活かした観光客増加に関する施策をより一層進める必要があります。
- 本市から主要観光地である尾瀬エリアにアクセスできますが、旅行者の多くが自家用車を利用して訪れるため、路線バスの観光利用が伸び悩んでいます。

■施策の内容

- 本市と尾瀬エリアを結ぶ路線バスの利用促進に向け、関係機関と協議を進めます。



写真 南越後観光バス

■施策の実施主体

- 魚沼市、交通事業者、観光協会

■対応する目標

- 目標1 「地域の実情に即した地域公共交通網の整備」
- 目標2 「地域公共交通の利用促進」
- 目標5 「施設との連携による利便性向上」
- 目標6 「交流人口拡大への貢献」

■施策の実施時期

- 令和3年度～：随時実施

施策7 関係機関との連携強化

■施策の背景

○公共交通の利便性を向上させるには、交通事業者だけでなく、目的地となり得る施設や行政とも連携を図ることが必要です。

■施策の内容

○公共交通の利便性向上に向けて、交通事業者や関係機関、関係施設との協議・連携を進めます。

○公共交通の利用促進に役立てるため、関係機関で利用状況や利用者の要望等を情報交換する機会を設けます。

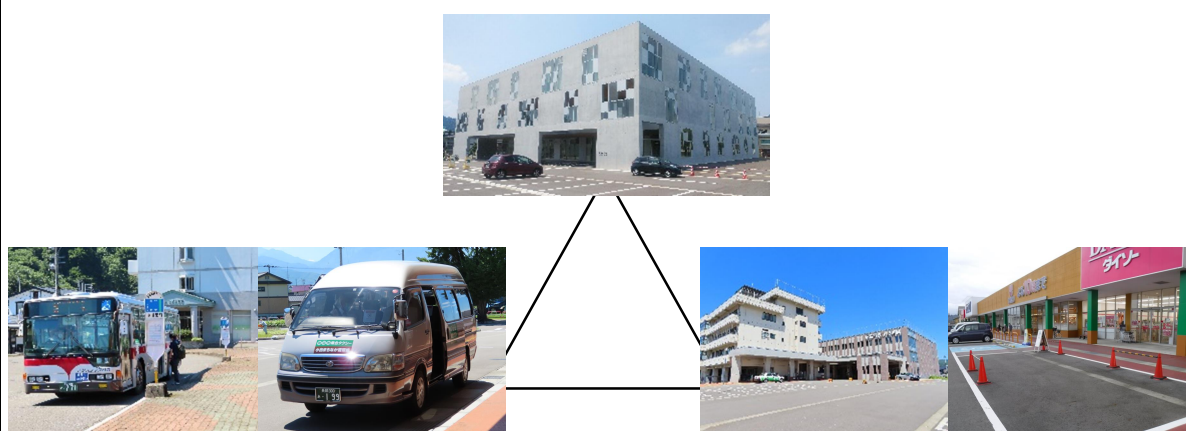


図 連携イメージ

■施策の実施主体

○魚沼市、交通事業者、関係機関

■対応する目標

○目標1 「地域の実情に即した地域公共交通網の整備」

○目標2 「地域公共交通の利用促進」

○目標5 「施設との連携による利便性向上」

■施策の実施時期

○計画5カ年で随時実施します。

施策8 自動車運転免許返納者等に対するサービスの拡充

■施策の背景

- 自動車運転免許返納者数は年々増加しており、自家用車に頼らなくても生活できる環境を整える必要があります。
- 市民の中には、自動車運転免許返納後の移動手段について不安を感じている人や自動車運転免許を返納したくても返納できない人がいます。
- 公共交通の改善要望においても、自動車運転免許返納者に対するサービスの拡充を求める声が多数挙がっています。
- 自動車免許返納後の負担を軽減するため、返納者に対するサービスの拡充が必要です。

■施策の内容

- 運転免許返納者に対するサービスの拡充を図ります。
- 路線バス及び地域乗合タクシー等で利用できる高齢者割引制度の拡充を図ります。



図 高齢者割引制度の例
(新潟県柏崎市)



写真 魚沼市共通回数券

■施策の実施主体

- 魚沼市、交通事業者

■対応する目標

- 目標2 「地域公共交通の利用促進」

■施策の実施時期

- 令和3～4年度：運転免許返納者に対するサービス拡充、高齢者割引制度の検討
- 令和5年度～：検討・協議結果を踏まえ導入

第5章 目標の達成状況の評価

5-1 PDCA サイクルによる施策・事業の推進

本計画における各施策の取組の実施状況や評価指標の達成状況については、「PDCA サイクル」に基づき、評価・検証を行い、改善や見直しを図ることとします。また、本市と交通事業者、道路管理者、地域公共交通の利用者等で構成される「魚沼市地域公共交通協議会」において、取組の効果検証、進捗管理を行うとともに、本計画に係る協議を進めていきます。

主として定量的指標に基づき実施するほか、別途、関係機関へのヒアリングなどを行い、施策の進捗や有効性を定性的に評価し、その結果を踏まえ必要に応じて計画の見直しを行います。基本的には中間年度の令和5年度及び計画期間最終年度の令和7年度を検証(Check)及び改善(Action)の時期とします。ただし、アンケート調査等を伴わない指標については、毎年算出した上で、目標達成に向けた確認を行うものとしします。

また、事業の実施状況を毎年適切に管理し、令和5年度（中間評価実施時）を目処に本計画の内容に対して（社会状況の大きな変化や関連する法令・制度の変更によって新たな対応が必要となった場合など）追記・修正の必要性を検証します。

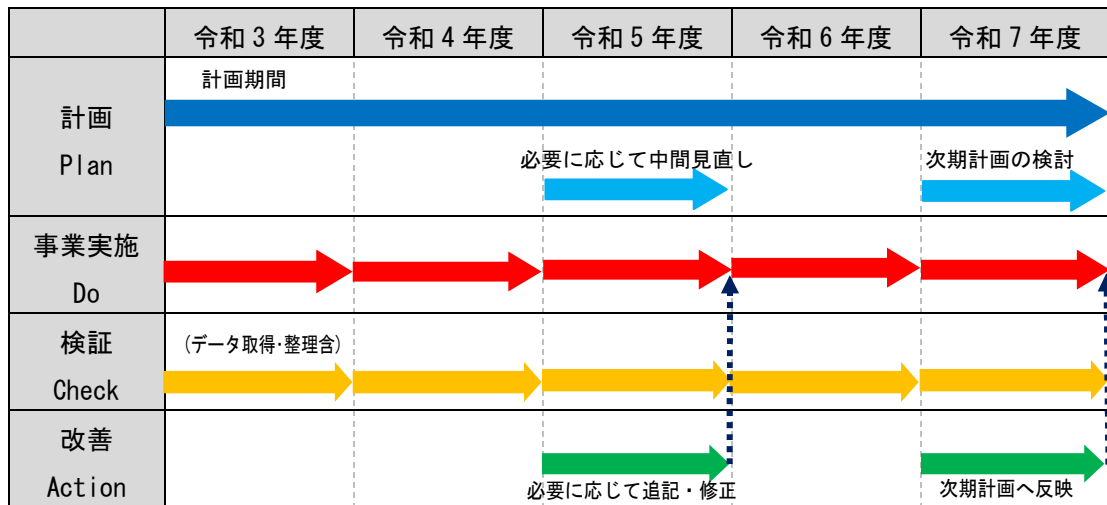


図 本計画における評価の手法・手順

5-2 評価指標と目標値の設定

先に整理した「6つの目標」について、各目標の達成度を検証する評価指標を整理します。各評価指標について、計画期間最終年度の令和7年度に達成することを目指します。

表 検証（Check）及び改善（Action）の時期

| | 策定年 | 計画期間 | | | | | |
|------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|---|
| | 令和 2年度 | 令和 3年度 | 令和 4年度 | 令和 5年度 | 令和 6年度 | 令和 7年度 | |
| 指標 1 | ● | ● | ● | ● | 必要に応じて見直し | ● | ● |
| 指標 2 | ● | — | — | — | | — | ● |
| 指標 3 | ● | ● | ● | ● | | ● | ● |
| 指標 4 | ● | ● | ● | ● | | ● | ● |
| 指標 5 | ● | ● | ● | ● | | ● | ● |
| 各施策 | ● | ● | ● | ● | | ● | ● |

●：検証（Check）

| ■評価指標1『市民1人あたりの年間乗合バス等利用回数』 | |
|-----------------------------|--|
| 対応する目標 | 目標1 地域の実情に即した地域公共交通網の整備 目標2 地域公共交通網の利用促進 目標5 施設との連携による利便性向上 |
| 指標の設定・算定方法 | ○路線バス及び乗合タクシー等利用実績に基づき、下式により算定します。 $\text{市民1人あたり乗合バス等利用回数/年} = \frac{\text{乗合バス等延べ利用者数/年}}{\text{魚沼市総人口}}$ |
| 目標値 | 【現況値】6.6回/年 ⇔ 【目標値】7.9回/年 |
| 目標値設定の考え方 | ○第二次魚沼市総合計画において、地域乗合タクシーにおける利用者数を現状の20%増加を目指していることから、路線バスを含む本指標においても同様に20%増加を目標値として設定します。 |

■評価指標2『地域公共交通の認知度』

| | |
|------------|---|
| 対応する目標 | 目標3 地域公共交通情報の適切な提供 目標4 地域公共交通政策への住民参画 |
| 指標の設定・算定方法 | ○住民アンケート調査結果に基づき設定します。 ○なお、本計画期間最終年度に、魚沼市地域交通協議会が同種の調査を実施し、目標の達成状況を把握するためのデータを収集します。 |
| 目標値 | 【現況値】59～90% ⇨ 【目標値】90% |
| 目標値設定の考え方 | ○人口が減少するなかで、市民一人あたりの乗合バス等利用回数を維持させる必要があります。 ○居住地域の地域乗合タクシーの認知度を向上させるため、最も高い地域の値を目標値として設定します。 |

■評価指標3『公共交通への補助額』

| | |
|------------|--|
| 対応する目標 | 目標1 地域の実情に即した地域公共交通網の整備 目標2 地域公共交通網の利用促進 |
| 指標の設定・算定方法 | ○「地方バス路線運行維持対策に要した経費に関する調」の結果に基づき設定します。 ○路線バス、地域乗合タクシー、入広瀬地域コミュニティバスの補助額を指標とします。 |
| 目標値 | 【現況値】10,321万円 ⇨ 【目標値】12,400万円以下 |
| 目標値設定の考え方 | ○運行の効率化が求められている中、利用者の新規開拓や利用者数を増やす必要があります。 ○2025年問題を迎えるにあたり、社会情勢に応じたサービスを提供するため、現状より20%以内の増加に留めるとともに、運行の効率化を図ります。 |

■評価指標4『公共交通の収支率』

| | |
|------------|--|
| 対応する目標 | 目標1 地域の実情に即した地域公共交通網の整備 目標2 地域公共交通網の利用促進 |
| 指標の設定・算定方法 | ○「地方バス路線運行維持対策に要した経費に関する調」の結果に基づき設定します。 ○国庫補助対象路線を除く路線バスと入広瀬地域コミュニティバスを含めた地域乗合タクシーの収支率を指標とします。 |
| 目標値 | 路線バス（国庫補助対象路線を除く）： 【現況値】25.6% ⇔ 【目標値】現状以上 地域乗合タクシー等： 【現況値】1.6～22.6% ⇔ 【目標値】22.6% |
| 目標値設定の考え方 | ○運行の効率化が求められている中、収支率を向上させる必要があります。 ○収支率を向上させるため、路線バスは現状以上を目標値とし、地域乗合タクシー等は最も高い路線の値を目標値として設定します。 |

■評価指標5『観光入込客数』

| | |
|------------|--------------------------------------|
| 対応する目標 | 目標5 施設との連携による利便性向上 目標6 交流人口拡大への貢献 |
| 指標の設定・算定方法 | ○魚沼市集計の観光入込客統計による、観光入込客数を指標として設定します。 |
| 目標値 | 【現況値】1,654,763人／年⇔【目標値】1,750,000人／年 |
| 目標値設定の考え方 | ○第二次魚沼市総合計画後期計画より目標値を設定します。 |

魚沼市地域公共交通計画

令和3年3月 策定
(令和6年4月 変更)

魚沼市市民福祉部生活環境課

〒946-8601 新潟県魚沼市小出島910番地
TEL 025-792-9766 FAX 025-792-9500



人と四季がかがやく雪のくに

魚沼市

令和3年3月
(令和6年4月変更)