

募集期間：令和8年1月13日～2月12日
パブリックコメント資料

第二次魚沼市地域公共交通計画

(案)

令和8年3月

魚沼市

<目 次>

第1章 はじめに	4
1.1 計画策定の背景と目的	5
1.2 計画の対象区域と期間	5
1.2.1 対象区域	5
1.2.2 対象期間	5
1.3 本計画の関連計画と位置づけ	6
1.4 前回計画の評価	8
1.4.1 施策の実施状況	8
1.4.2 目標値の達成状況	10
第2章 魚沼市及び公共交通の現状	11
2.1 魚沼市の概況	12
2.2 社会状況	13
2.2.1 魚沼市の人口	13
2.2.2 交通人身事故の状況	16
2.2.3 自動車運転免許保有状況	17
2.3 主要施設	18
2.3.1 医療機関	18
2.3.2 商業施設	19
2.3.3 学校	20
2.3.4 行政施設	21
2.4 通勤・通学の動向	22
2.5 観光	23
2.6 公共交通の現状	24
2.6.1 魚沼市の公共交通概要	24
2.6.2 市内公共交通利用者の推移	28
2.6.3 公共交通に係る市負担額の推移	29
2.6.4 利用者一人あたり市負担額	30
2.6.5 市内の公共交通ドライバー数の推移	32
2.6.6 路線バス	33
2.6.7 路線バスによる市外への利用状況（令和6年度）	35
2.6.8 のるーと魚沼	39
2.6.9 乗合タクシー	40
2.6.10 入広瀬コミュニティバス	43
2.6.11 一般タクシー	44
2.7 その他市内の交通手段	45
2.7.1 スクールバス	45
2.7.2 診療所患者通院バス	47
2.8 市外への移動手段	48
2.8.1 鉄道	48

2.8.2 高速バス	49
2.9 アンケート調査結果	50
2.9.1 アンケート調査の概要	50
2.9.2 魚沼市内の公共交通に対する満足度	51
2.9.3 今後魚沼市に住み続ける場合の将来の公共交通に対する安心度	51
2.9.4 路線バス（入広瀬コミバスも含む）に対する改善要望	52
2.9.5 各地域乗合タクシーおよびのるーと魚沼に対する改善要望	53
2.10 市内団体へのヒアリング調査	54
第3章 公共交通の課題	55
第4章 基本的な方針、計画の目標	58
4.1 計画の基本方針	59
4.2 計画の目標	59
4.3 目指す地域公共交通網	60
4.4 目指す地域公共交通網に関わる各交通手段の役割	61
4.5 地域公共交通確保維持事業等の必要性と実施主体	62
第5章 目標達成のための施策・事業	66
施策 1-1 路線バス及び乗合タクシー重複区間の再編	67
施策 1-2 のるーと魚沼の運行効率化	68
施策 1-3 市内公共交通と地域の輸送資源の連携	68
施策 1-4 地域間幹線系統の再編・維持の検討	69
施策 1-5 乗合タクシーの運賃改善	69
施策 2-1 郊外部からの魚沼基幹病院アクセス改善の検討	70
施策 2-2 乗換拠点における待合環境整備	70
施策 2-3 中高生へのバス利用促進	71
施策 2-4 誰もが分かりやすい公共交通マップの作成	72
施策 2-5 乗合タクシーの乗り方説明会の開催	73
施策 2-6 公共交通利用機会の創出	74
施策 2-7 運転免許返納者への公共交通利用券の交付	75
施策 2-8 高齢者福祉タクシー利用券・障がい者福祉タクシー利用券の交付	75
施策 2-9 尾瀬エリアへのアクセス路線の利用促進	76
施策 2-10 キャッシュレス決済等の導入	77
施策 3-1 こどもへのバス利用意識の醸成	78
施策 3-2 交通事業者のドライバー確保に向けた補助制度の導入	79
施策 3-3 大型バスの運転体験機会を通したドライバー希望者の創出	79
■施策のスケジュールと実施主体一覧	80
第6章 計画の達成状況の評価	81
6.1 評価の指標	82
6.2 見直しの方法	84

第1章 はじめに

1.1 計画策定の背景と目的

本市の市民の移動は自家用車への依存が高く、少子高齢化や通学需要の減少などの影響により、公共交通の利用者は減少傾向にあり、持続的な運行は厳しい状況が続いていました。そのような状況の中でも、市民が健康で安心して暮らせる生活環境を整備するため、令和3年3月に「魚沼市地域公共交通計画（令和3年度～令和7年度）」を策定し、地域公共交通の課題解決に向けた取り組みを進めてきました。

具体的には、AI オンデマンド交通「のるーと魚沼」の導入、各地域における乗合タクシーのきめ細やかな運行、魚沼基幹病院を経由する路線バスの運行など、地域の実情に応じた交通サービスの充実を図ってきました。

しかし現在でも、ドライバー不足や運行コストの増加などにより、持続的な運行が困難な状況が続いており、地域公共交通における課題は一層深刻化しています。

本計画では、深刻化する課題の解決に向けて、令和3年度から令和7年度にかけて実施してきた取り組みを継承・発展させながら、地域の実情に即した交通サービスの再編を行い、公共交通の持続可能な運行体制を構築することを目指します。それにより、すべての市民が安心して移動できる環境を整備し、地域住民の生活の質を向上させるとともに、公共交通の利便性を高め、利用促進を図ることで、地域の活性化にも寄与します。

これらの取り組みを推進するためには、行政、交通事業者、地域住民が連携し、地域交通の課題を共有しながら、共に解決に取り組む体制を整えることが必要です。本計画では、具体的な施策の実施主体を定めながら、関係者との連携を図り、施策を推し進め、持続可能で魅力ある交通体系の実現を図っていきます。

1.2 計画の対象区域と期間

1.2.1 対象区域

- 魚沼市全域

1.2.2 対象期間

- 令和8年度（2026年度）から令和12年度（2030年度）までの5年間

1.3 本計画の関連計画と位置づけ

○本計画の策定にあたっては、上位計画である第三次魚沼市総合計画に即し、魚沼市の関連計画と連携を図ります。

○下表に魚沼市の関連計画と本計画との関連を整理した結果を示します。

表 各計画の方針・目標と本計画との関連

計画名	各計画の方針	
	将来 目指す姿	「ひとり一人の笑顔がかがやき、幸せを感じられる魚沼市」を掲げており、それを達成するため、4つの基本目標を設定しています。基本目標のうちの一つの「快適でひとにやさしく、居心地のよいまち」に交通対策の目標や施策を掲げています。
第三次魚沼市 総合計画 【上位計画】 令和8年度～ 令和17年度	本計画 との関連	<p>○施策3-(3)-①コンパクトなまちづくりでは、中心拠点と地域拠点を結ぶ公共交通ネットワークの形成を掲げており、本計画ではそのネットワークの位置づけを行います。</p> <p>○施策3-(4)-①地域公共交通の維持・充実では、主に以下の点を挙げており本計画において具体的な位置づけを行います。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通事業者、行政、住民等が役割を分担し、地域公共交通の維持・存続に取り組む ・バスやタクシー事業者の人材確保支援 ・AI オンデマンド交通の導入により乗合タクシー利用者の利便性向上 ・地域の実情に合わせた効率的な交通網の形成
魚沼市都市 計画マスター プラン 【関連計画】 平成28年8月～ 令和17年7月	都市の 将来像	「暮らしやすいまち、暮らし続けられるまち魚沼」を将来像とし、3つの目標を掲げています。それらを踏まえた交通体系の方針を定め、その中で「便利に市内を移動できる交通体系を形成する」としています。
	本計画 との関連	<p>公共交通の整備方針として以下の点を挙げており、本計画ではその方針に基づき施策等を定めます。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・乗合タクシー住民の意見を聞きながら随時見直し、持続可能な交通網を形成 ・鉄道、乗合タクシー、路線バスの連携により、利便性の高いバス路線を形成 ・効率的な公共交通を形成し、中山間地での生活環境を維持 ・天候に左右されないバス待合所の環境整備

計画名	各計画の方針	
魚沼市立地適正化計画 【関連計画】 平成 29 年度～令和 22 年度	まちづくりの方針	都市マスタープランの「都市の将来像」と同様
	本計画との関連	広域に分散する生活圏の連絡性を高めるため、高齢化が進展する中でも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・充実に取り組むとしており、本計画では交通結節点の強化、公共交通サービスの運行形態の見直しなどを推進する必要があります。
国土利用計画 (魚沼市計画) 【関連計画】 平成 30 年度～令和 7 年度	基本構想	<p>以下の 4 つを基本構想として、市土利用の総合的なマネジメントを進め、より良い状態で市土を次の世代へ引き継ぐ「持続可能な市土管理」を行う</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 ・地域経済の持続的な発展に向けた土地利用 ・災害に強い安全・安心な市土形成に向けた土地利用 ・豊かな自然と人が共生する土地利用
	本計画との関連	立地適正化計画等に基づき、医療や福祉、商業等の都市機能を都市拠点となりうる施設を核にして集積をはかるほか、その周辺地への居住を誘導することとしており、併せて都市拠点と地域拠点を結ぶ公共交通ネットワークの整備を進めています。本計画では、公共交通のネットワークを定め、そのネットワークを持続可能なものにする施策を定めます。

1.4 前回計画の評価

1.4.1 施策の実施状況

No	施策	取組み	取組み内容	評価	継続
1	周辺部と 中心部の 連絡強化	路線バスの運行見直し	<ul style="list-style-type: none"> R5年3月、利用者減少に伴い、小出一貫木線を廃止し、地域乗合タクシーへの転換を行った。 R6年4月から小出一柄尾又線については、重複する乗合タクシーとの役割分担により見直しを行った。 R6年9月、利用者数減少に伴い、小出～浦佐線を廃止した。一方で、小出～六日町線6便のうち4便を魚沼基幹病院経由とし、魚沼市・南魚沼市の通院利用者の利便性を高めた。 R7年10月から小出～小千谷線が5便⇒3便に減便となつた。今後の利用状況を確認しつつ、路線の再編を含めた協議を沿線市町村と進めていく（長岡市、小千谷市との3市協調路線であり、今後も協議を継続予定）。 小出一白樺線については、運行回数の見直しを行ったが、地域乗合タクシーへの転換はできなかつた。 	△	継続 (施策 1-4, P68)
		路線バスの利用促進	<ul style="list-style-type: none"> 小出一六日町線について、R3年10月から一部の運行便を魚沼基幹病院経由とした実証運行では、一定数の需要を確認することができ、通院者等の利便性向上や利用促進に繋がつた。 路線バスを維持するために、運行費補助金交付の支援を行なながら、利便性が低下しないよう取り組んだ。 乗合タクシーの利用促進を目的に無料月間（7月）や乗合タクシー券（2,200円分を2,000円で販売）の販売を行つた。 	○	継続 (施策 1-4, P68)
		支線の接続性向上、ルート見直し	<ul style="list-style-type: none"> R6年4月から湯之谷地域乗合タクシーと重複する路線バスとの役割を整理し、運行区域の拡大及び増便を図り、生活交通及び観光路線の利便性を高めた。 R6年4月から守門地域内の乗合タクシーについて、守門地域と小出市街地間の直通便や守門地域内のフルデマンド便により利便性を高めた。 宇賀地区から地域要望のあつた堀之内地域乗合タクシーの再編については、路線バス（小出一小千谷線）やその沿線自治体への影響を鑑み当面先送りとした。 広神地域乗合タクシー等、利用者が少ない支線のルート見直し等が必要となっている。 	△	継続 (施策 1-1, P66)
2	地域の実情に即した運行形態再構築	中高生の路線バス利用促進	<ul style="list-style-type: none"> 生涯学習センターここいらのオープンに合わせ、小出駅前～小出高校線の高校発便を小出郵便局経由に変更し、全便で使用可能な無料チケットを生涯学習課で作成・配布したことにより、利用者増に繋がつた。 	△	継続 (施策 2-3, P70)
		守門地域の住民参加による持続可能な公共交通システム構築に向けた、関係者調整・検討	<ul style="list-style-type: none"> 守門地域乗合タクシーの見直しについて、地元自治会や運行事業者、関係団体等と打合せを行い、再編に繋げることができた。 	○	継続 (施策 1-1, P66)
		温泉入浴施設との連携	<ul style="list-style-type: none"> 市内一部の温泉入浴施設については、のるーと魚沼及び乗合タクシーによりアクセス可能となっている。 	△	継続 (施策 1-3, P67)

NO	施策	取組み	取組み内容	評価	継続
3 公共交通利用促進に資する広報の展開	時刻表の全戸配布 高齢者でも分かりやすい時刻表・路線図の作成 地域公共交通のガイドブック作成	時刻表の全戸配布や地域版時刻表の地域内配布を継続して行った。 ・高齢者でも見やすく、分かりやすい時刻表となるよう工夫を行った。 ・鉄道、路線バス及び乗合タクシーの時刻表や利用方法等を掲載した、持ち運びしやすい公共交通マップを作製し、全戸配布を行った。	○ ○ ○	継続(施策2-4, P71)	
	中学校及び高校に対する通学利用の呼びかけ	・生涯学習センターここいらのオープンに合わせ、小出駅前一小出高校線を利用する高校生に無料チケットを配布(生涯学習課)した。 ・スクールバスとして路線バス(穴沢線、白樺線、栃尾又線)を利用する中学生に学校を通じて毎年お知らせした(学校教育課)。	○	継続(施策2-3, P70)	
	尾瀬へのアクセスマップの作成	・観光協会で「船とバスで行く 尾瀬トレッキングマップ」を作成、配布している。	○	継続(施策2-9, P75)	
4	主要施設への公共交通の乗り入れ	市役所本庁舎及び小出病院への乗り入れ	交通事業者と市役所本庁舎及び小出病院の施設前までの乗り入れの協議を行ったが、どちらも乗り入れるためのスペースが少なく、安全を確保して運行できないことから実現できなかつたが、最寄りのバス停を設置した。	△	継続(施策2-2, P69)
5	市外への移動需要に対応した運行	魚沼基幹病院までの運行ルートの見直し	・R6年4月から小出～六日町線(基幹病院経由)の増便(3⇒4便)を行い、その一方で小出～浦佐線は利用者数が減少したため廃止をした。 ・乗合タクシー等で魚沼市内から魚沼基幹病院直通で乗り入れを希望する声(自立支援協議会等)がある。	△	継続(施策2-1, P69)
6	観光振興による路線バスの維持	尾瀬エリアへのアクセス路線の利用促進	観光協会ホームページやパンフレットで利用促進を図っている。	○	継続(施策2-9, P75)
7	関係機関との連携強化	交通事業者等との関係機関との協議・連携	・路線バスの再編や廃止あるいは乗合タクシーの見直しにあたっては、交通事業者や関係機関と連携を密にとり協議を重ねた。	○	継続
		利用者との情報交換機会の設定	・公共交通計画策定の基礎調査事業では、高齢者や障がい者、児童生徒の支援を行っている各団体から公共交通への要望を把握することができた。 ・出前講座等実施の際に公共交通の利用状況や認知度などの情報収集をすることができた。	○	継続
8	自動車運転免許返納者等に対するサービスの拡充	高齢者割引き制度の拡充	・運転免許返納者に対する乗合タクシー等共通回数券の交付を行っている。 (現在は22,000円分の回数券を配布) ・また、高齢者福祉タクシー券及び、障がい者福祉タクシー券の交付も行っている。	○	継続(施策2-7, 8 P74)

評価基準

○：施策を実施し、今後も継続して取り組むもの。

△：施策を実施したが、継続して検討が必要。または一部未実施であった。

×：施策の実施を検討したが実施に至らなかった。

1.4.2 目標値の達成状況

- 評価指標1（市民1人あたりの年間乗合バス等利用回数）について、新型コロナウィルスの流行や路線バスの減便等により、路線バスの利用者が減少し当初現況値を下回る結果となりました。
- 評価指標2（地域公共交通の認知度）について、当初現況値の下限値よりも認知度が低くなる結果となりました。市内公共交通時刻表の全戸配布等の取組を進めてきましたが、認知度を回復させるためには更なる改善が必要です。
- 評価指標3（公共交通への補助額）について、燃料費や人件費の高騰による運行経費の増大や、のるーと魚沼等の新たな取り組みにより増加しました。
- 評価指標4（公共交通の収支率）について、路線バスについては改善が見られましたが、地域乗合タクシーについては、目標値を大幅に下回る結果となりました。乗合の発生が少ないと、運行経費の増大に対して運賃が据え置きのままであったことが影響していると考えられます。
- 評価指標5（観光入込客数）については、新型コロナウィルスの影響により観光客が減少した後、コロナ禍前の状態には回復しましたが、目標値には届かない結果となりました。浦佐から奥只見ダムを結ぶ路線を維持してきたことが観光客の回復に一部寄与していたと考えられます。

表 達成度評価指標

達成度評価指標	当初現況値 (令和元年度)	目標値 (令和7年度)	実績値	達成度
評価指標1 市民1人あたりの年間乗合バス等利用回数	6.6回/年	7.9回/年	4.4回/年 (令和6年度)	×
評価指標2 地域公共交通の認知度	59%～90%	90%	平均58% 【51%～71%】 (令和7年度)	×
評価指標3 公共交通への補助額	10,321万円	12,400万円 以下	13,938万円 (令和6年度)	×
評価指標4 公共交通の収支率	路線バス： 25.6%	路線バス： 現状以上	路線バス： 平均26.1% (令和6年度)	○
	地域乗合 タクシー等： 1.6%～22.6%	地域乗合 タクシー等： 22.6%	地域乗合 タクシー等： 平均5.5% 【4.0%～8.8%】 (令和6年度)	×
評価指標5 観光入込客数	165万人/年	175万人/年	166万人/年 (令和6年度)	×

※ ()内は実績値の集計年度（令和7年11月現在で最新の値を使用）

※ 【】内の値は各路線等の最小値～最大値

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、新潟県全体の 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しています。
- 夏は高温多湿で、冬は 3 メートルもの積雪がある豪雪地帯です。
- 魚沼盆地内を、アユ・ウグイ（ハヤ）・カジカなど数多くの魚が生息する魚野川が流れています。さらに、その支流である破間川、佐梨川、羽根川などの清流も市内を貫いています。
- 市の大部分は森林であり、市街地や田畠は魚沼盆地に集中しています。

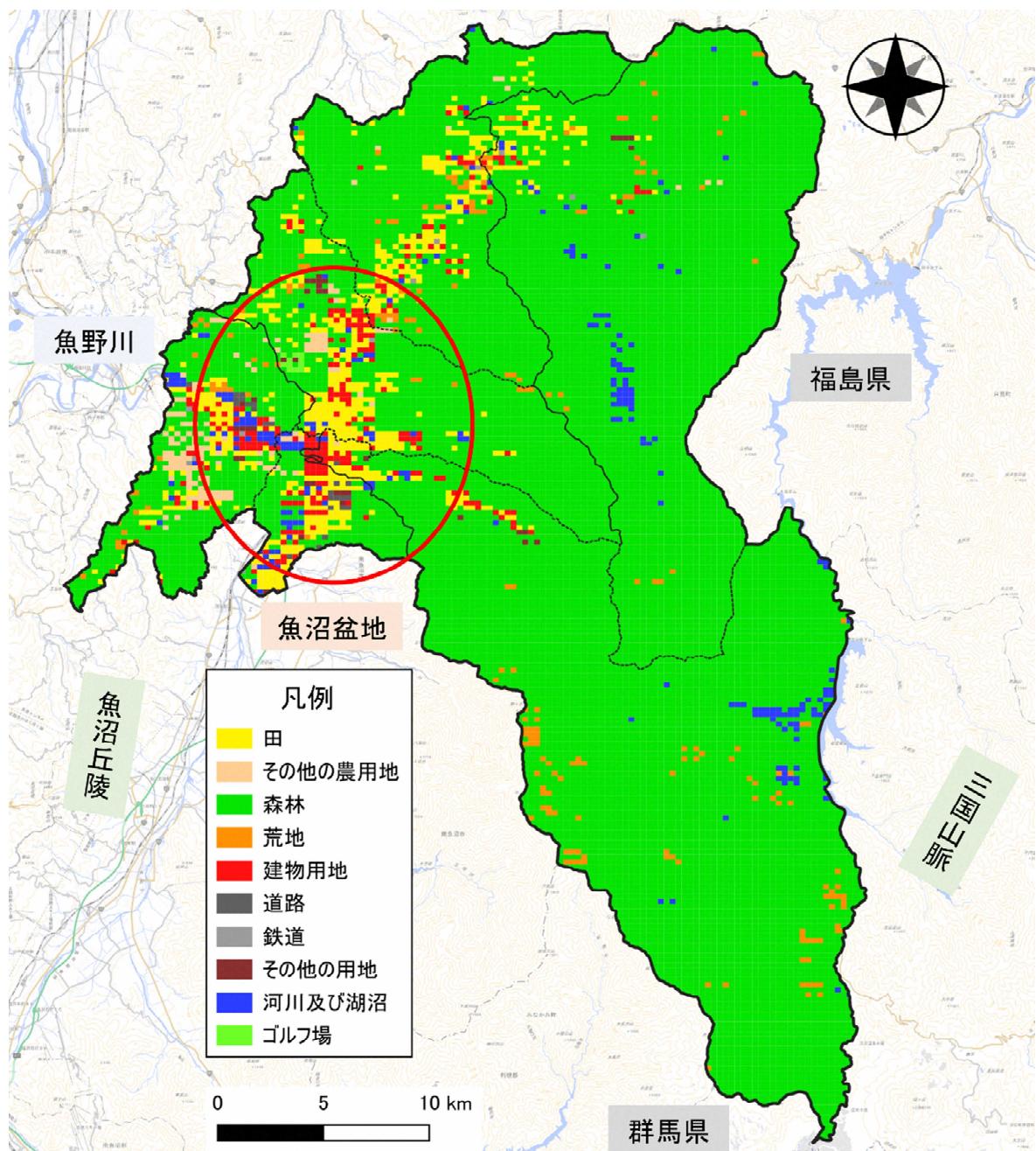


図 土地利用分布

[出典] 国土数値情報 土地利用細分メッシュ (R3)

2.2 社会状況

2.2.1 魚沼市の人口

(1) 魚沼市の人口推移

○本市の人口は2020年（令和2年）国勢調査において34,325人で、高齢化率は37.6%となっています。

○しかしながら、本計画の目標年次である2030年（令和12年）には、人口約28,510人、高齢化率約42.7%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。

○地域別にみると、守門地域は高齢化率46.6%、入広瀬地域は52.7%と高齢化率が極めて高い状況にあることが分かります。

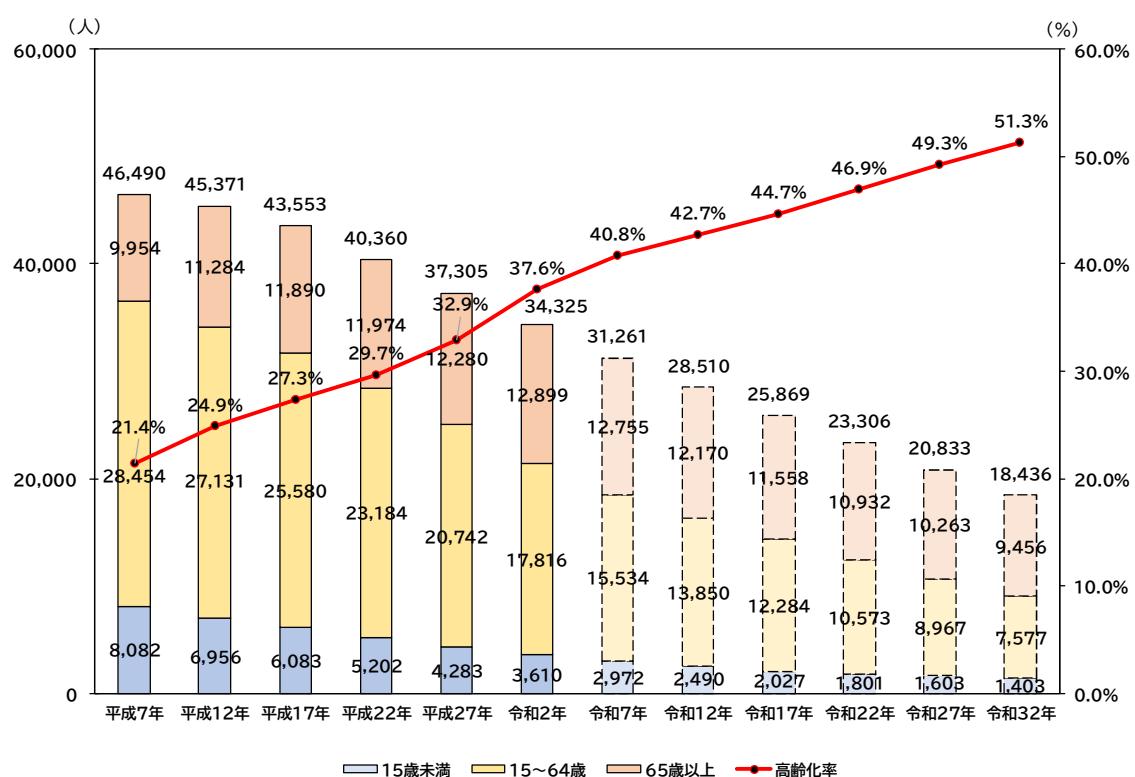
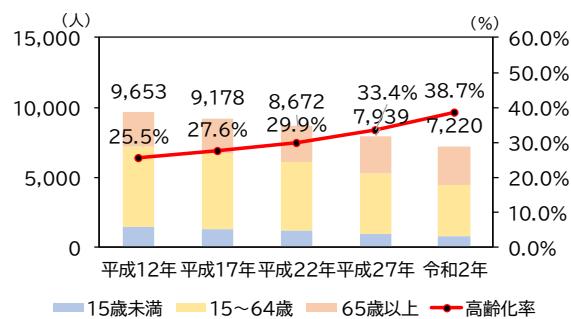


図 魚沼市の人口推移

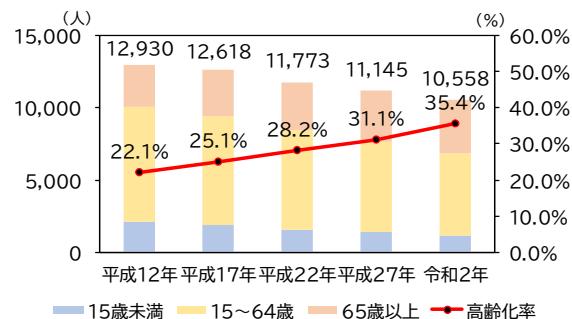
[出典] R2以前は国勢調査、R7以降は国立社会保障・人口問題研究所による推計

(2) 各地域別の人口推移

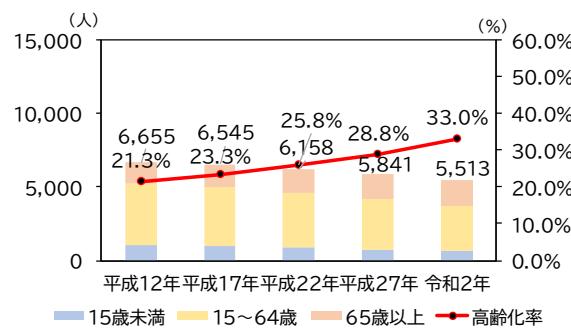
■堀之内地域



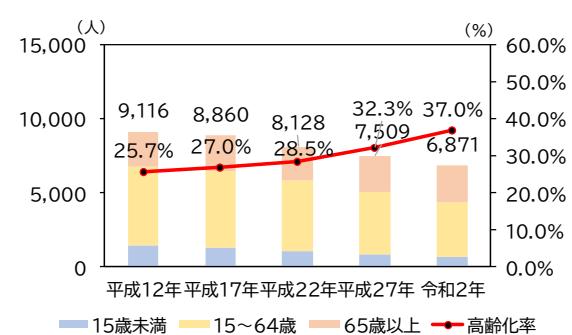
■小出地域



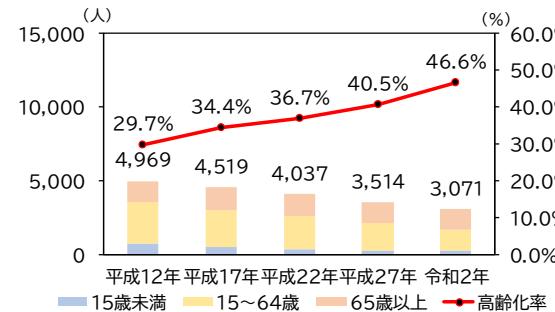
■湯之谷地域



■広神地域



■守門地域



■入広瀬地域

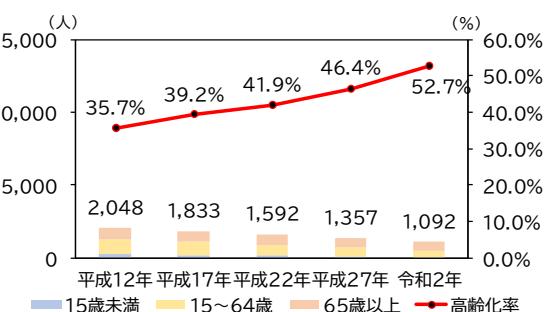
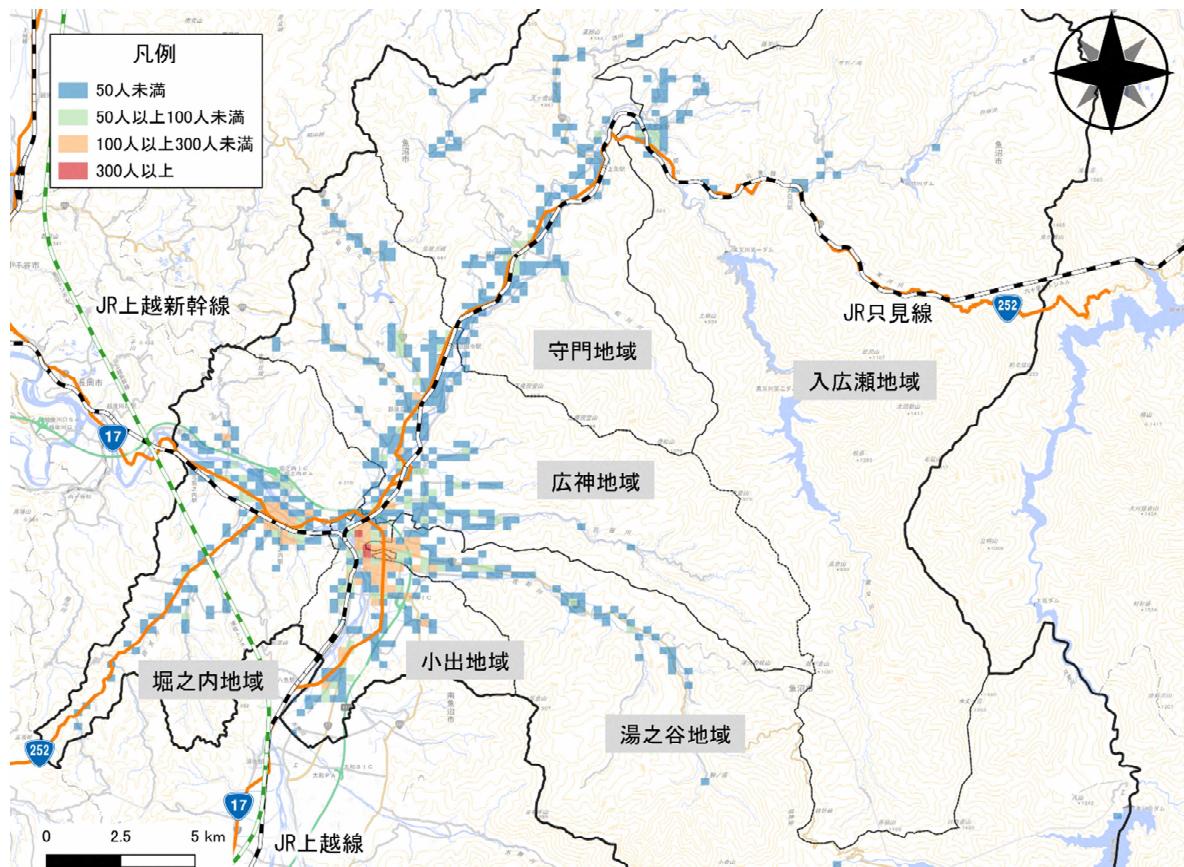


図 各地域における人口推移

[出典] 国勢調査

(3) 人口分布

- 本市の人口分布をみると、小出地域や堀之内地域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、人口分布はほとんど見られません。



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

(4) 高齢化率

○本市の高齢化率をみると、全地域で高齢化が進行しており、公共交通の利用ニーズの高い地域が市内全域に広がっていることが分かります。

○特に、郊外地域においては高齢化率70%を超えていたる箇所も点在していることが分かります。

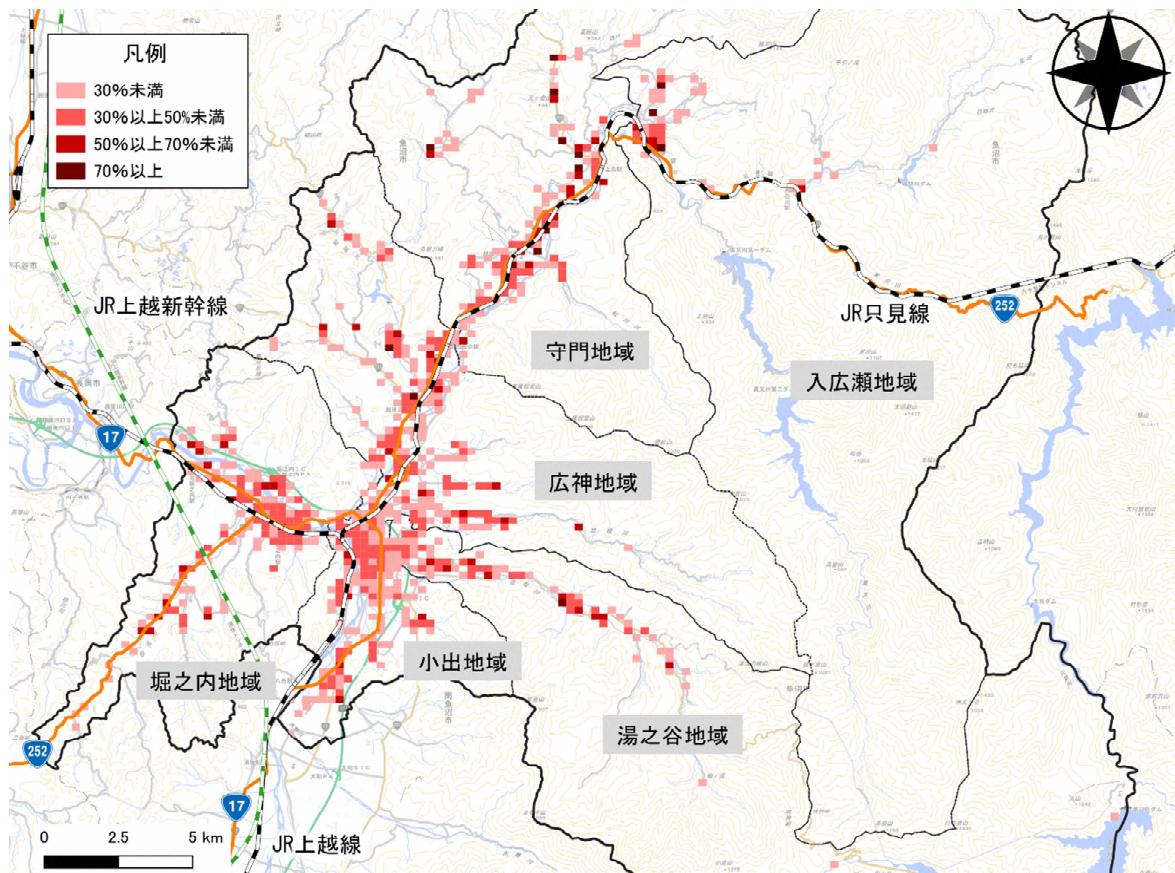


図 魚沼市における高齢化率

[出典] R2国勢調査

2.2.2 交通人身事故の状況

○交通人身事故件数は令和3年から減少傾向にあります。一方で、高齢者の事故率は令和4年から微増傾向で推移しています。事故率の低下のため、公共交通の利用促進が求められます。

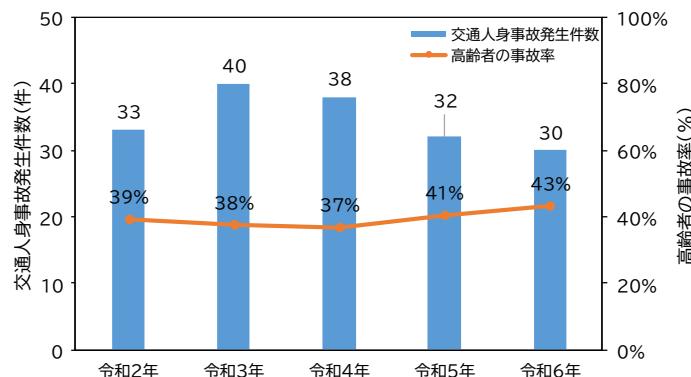


図 魚沼市における交通人身事故件数とその高齢者割合

[出典] 新潟県警察本部

2.2.3 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。
- 一方で高齢者（65歳以上）の運転免許保有者は年々増加傾向にあります。
- 免許返納率は毎年2%程度に留まっています。免許自主返納者支援制度利用者数は毎年200人前後となっています。
- 免許返納数や免許自主返納者支援制度が一定数に留まっていることから、更なる公共交通への転換が求められます。そのためには公共交通の利便性向上が必要です。

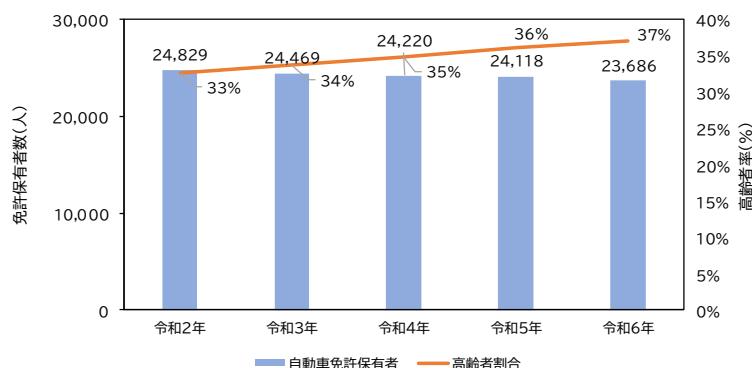


図 魚沼市における自動車運転免許保有者数と高齢者が占める割合

[出典] 新潟県警察本部

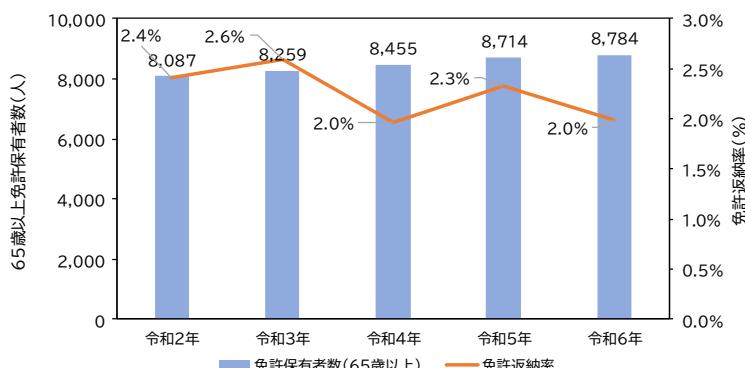


図 魚沼市における65歳以上の自動車運転免許保有者数と免許返納率

[出典] 新潟県警察本部

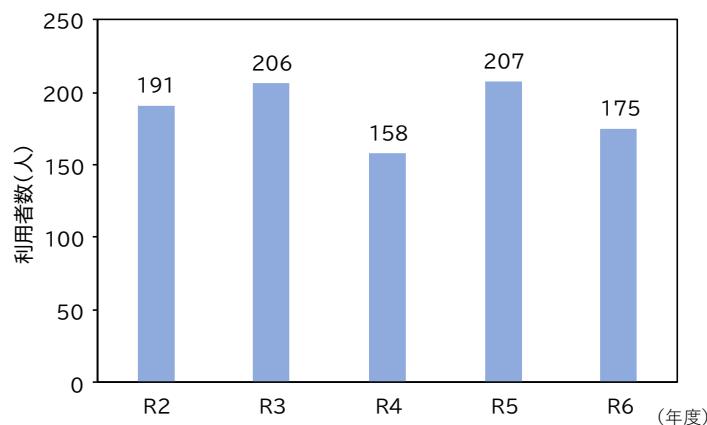


図 免許自主返納者支援制度利用者数

2.3 主要施設

2.3.1 医療機関

- 市立小出病院をはじめ、医療施設の多くは小出地域に集中しています。
- また、救命救急医療や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。
- 北部の広神地域、守門地域、入広瀬地域には、それぞれ診療所が立地しており、基礎的な医療を提供しています。しかし、より専門的な医療を受けるためには市立小出病院や魚沼基幹病院に行く必要があります。

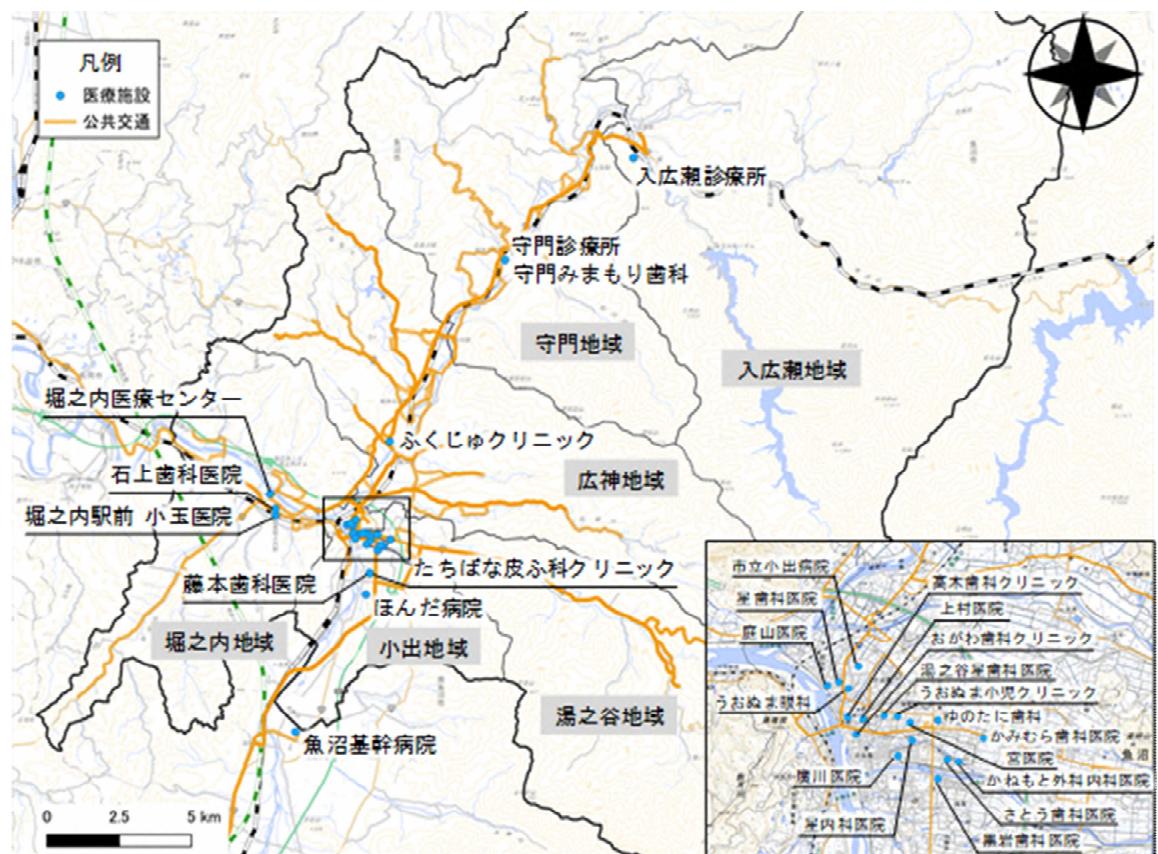


図 医療施設の立地状況

[出典] 国土数値情報

2.3.2 商業施設

○各地域には、食料品等を購入できる商業施設が点在しています。その一方で、大型店舗は小出・湯之谷地域や堀之内地域といった中心部に集積しており、郊外の住民はこれら中心部へ向かう必要があります。



図 商業施設の立地状況

[出典] 新潟県大規模小売店舗一覧（令和7年7月末）
魚沼市調べ

2.3.3 学校

- 小・中学校・特別支援学校・高等学校は小出・堀之内地域に集中しているほか、各地域にも広く所在しています。また、入広瀬小学校が令和5年3月に閉校となり、須原小学校と統合されました。
- 市外の高校へ公共交通で通う場合には小出駅等からバスや鉄道を利用して通学する必要があります。

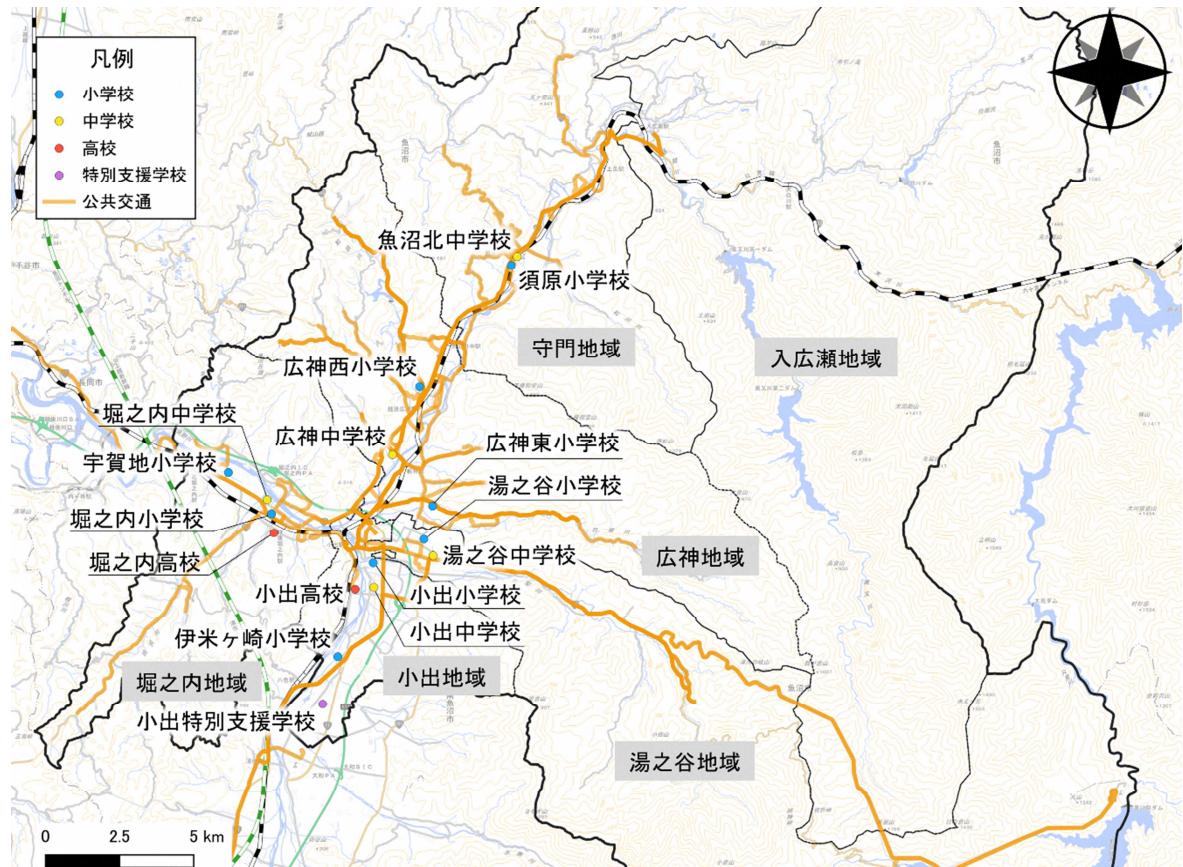


図 学校の立地状況

[出典] 新潟県立教育センター

2.3.4 行政施設

○行政施設は、各地域に所在しており、住む地域に関わらずアクセスがしやすい状況です。また、各地域の乗合タクシーが市役所本庁舎に乗り入れているため、市役所を訪れる人の利便性は高くなっています。



図 行政施設の立地状況

[出典] 魚沼市

2.4 通勤・通学の動向

- 市外との流動を見ると、通勤・通学とともに南魚沼市、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2000人、長岡市には約1000人の市民が通勤しています。
- 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] R2国勢調査



図 通学者の市外流動（左図：流出、右図：流入）

[出典] R2国勢調査

2.5 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、温泉やスキー場等が点在しています。令和6年には年間165万人の観光入込客数があります。

○魚沼市において最も入込客数の多い奥只見エリアへアクセスする手段として、路線バス「浦佐駅-奥只見ダム線（急行）」が運行されています。



図 観光施設の立地状況

[出典] 魚沼市観光オフィシャルサイトより主要施設を抜粋

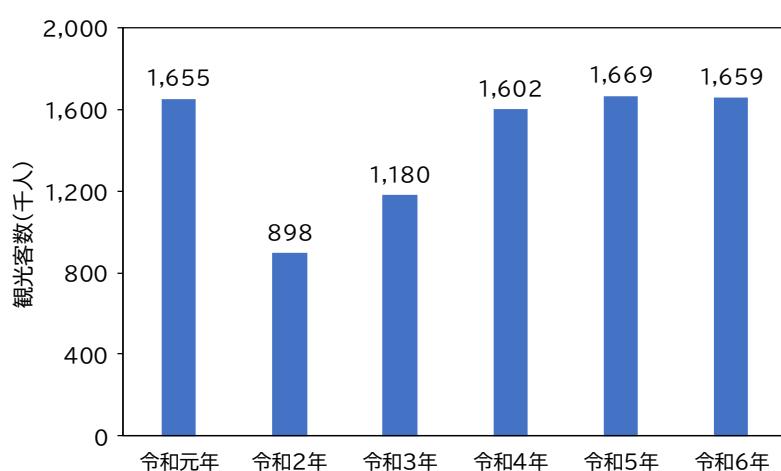


図 魚沼市における観光入込客数の推移

[出典] 魚沼市資料

2.6 公共交通の現状

2.6.1 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 路線が魚沼 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。
- 市内 4 地域（堀之内、湯之谷、広神、守門）で、乗合タクシーが運行されています。いずれも 1 時間前までの予約制を採用しており、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。一方で、市北部の広神、守門地域乗合タクシーは重複が発生し、一部非効率な運行となってしまっています。
- また、広神、守門地域乗合タクシーと堀之内地域乗合タクシーは路線バスとの重複もあることから、効率化やドライバー数の削減の余地があります。
- 入広瀬地域では、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を運行しています。
- 小出地域（一部、湯之谷地域を含む）においては、周遊性を高めるためいつも予約可能で利便性の高い「のるーと魚沼」が運行されています。
- 市内にはタクシー事業者 4 社が営業しています。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、横根・大白川地区から入広瀬診療所及び、守門地域の福山地区から守門診療所への無料送迎バスを運行しています。



写真 JR 上越線



写真 路線バス



写真 高速バス

注) 運行概要是令和 7 年 9 月時

表 魚沼市の公共交通（その1）

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（運転日注意含むと 19 本）
	JR 上越線	○上下線各 15 本運行
	JR 只見線	○上下線各 5 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 ※停留所は魚沼 IC
	新潟－東京線	○新潟－東京線は片道 8 便運行 ※停留所は魚沼 IC
路線 バス	小出営業所前－小千谷線	○片道 3 便運行
	小出駅前－小出高校線	○朝 2 便、夕 1 便運行
	小出駅前－栃尾又温泉線	○栃尾又温泉行 4 便、小出駅前行 5 便運行
	魚沼市役所前 －小出駅前－六日町線	○片道 6 便運行（平日） ○片道 5 便運行（休日）
	小出駅前－上条・穴沢線	○片道 6 便運行
	小出駅前－下倉 －小平尾－白樺線	○片道 3 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

注) 運行概要是令和7年9月時点

表 魚沼市の公共交通（その2）

種別	路線名	概要
乗合タクシー	のるーと魚沼	<ul style="list-style-type: none"> ○小出地域と一部、湯之谷地域内で運行 ○自由乗降型の予約制で時刻表なし（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 6 便/日運行（年末年始を除く毎日運行） ○料金は 300~400 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 11~13 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"> ○守門地域から小出市街地間を運行 ○自由乗降型の予約制で 6 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 ○特定曜日に地域別で運行し、2 便/日運行 ○料金は 200 円/回
コミュニティバス	入広瀬地域 コミュニティバス	<ul style="list-style-type: none"> ○入広瀬地域内で運行 ○週 4 日運行（月・火・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"> ○市内タクシー事業者 4 社が営業



写真 のるーと魚沼



写真 入広瀬コミュニティバス



写真 タクシー

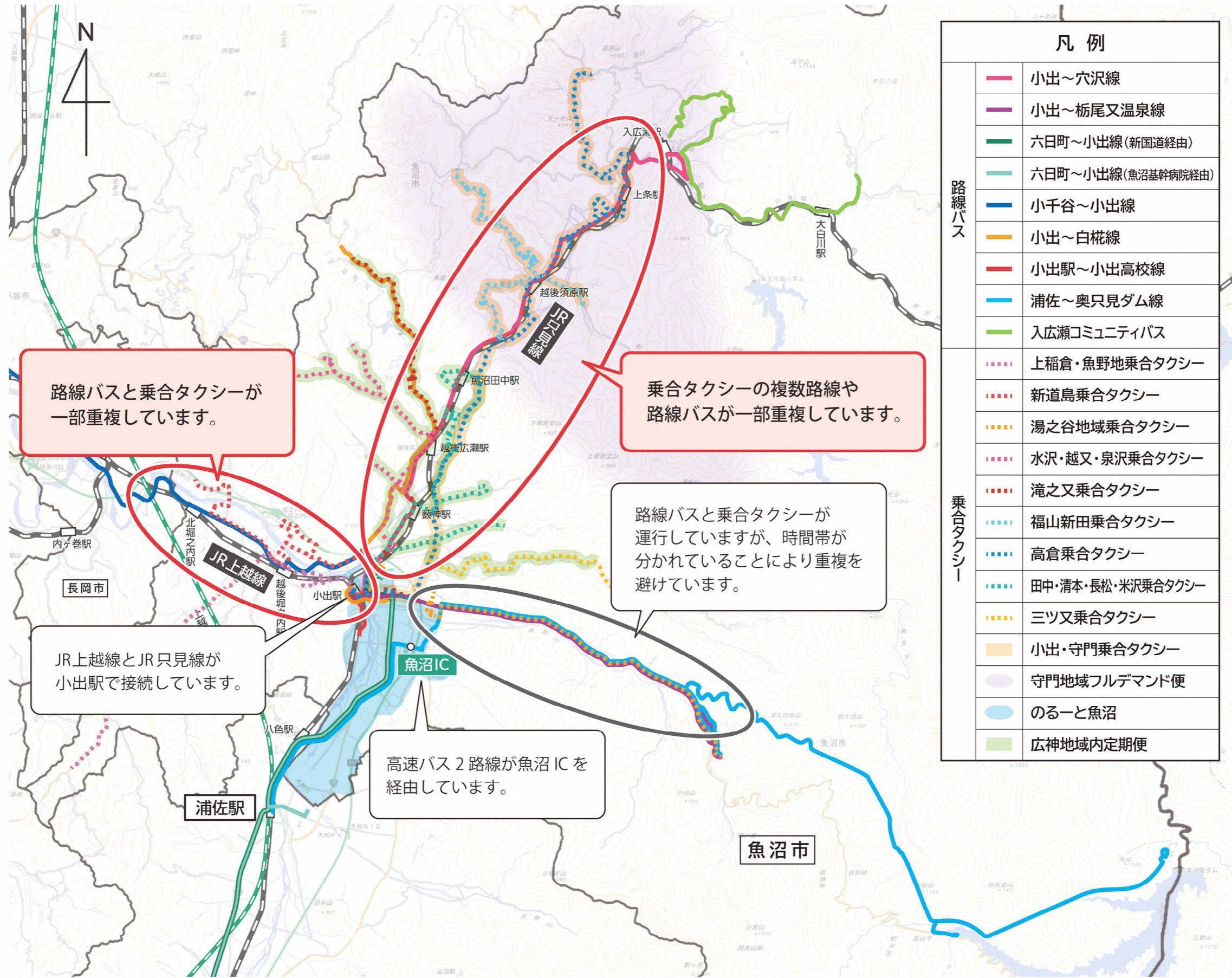


図 魚沼市内の公共交通

2.6.2 市内公共交通利用者の推移

a) 市内の総公共交通利用者数の推移

○公共交通の総利用者数は令和2年度から令和5年度にかけて減少傾向にありましたが、令和6年度から再び増加傾向に転じています。

○路線バスの利用者数については、コロナ禍後の利用者の減少から利用者は回復せず、令和4年10月の各路線の減便の影響で令和5年度はさらに利用者数が減少しました。

○乗合タクシーの利用者については、令和2~5年度は横ばい傾向でしたが、令和6年に利用者が増加しています。これは、「のるーと魚沼」の運行開始と、湯之谷乗合タクシーの利用回数が増加（※1）したことが大きな要因です。

※1 増便と温泉地までの延長により、観光客を含む利用が増えたため。

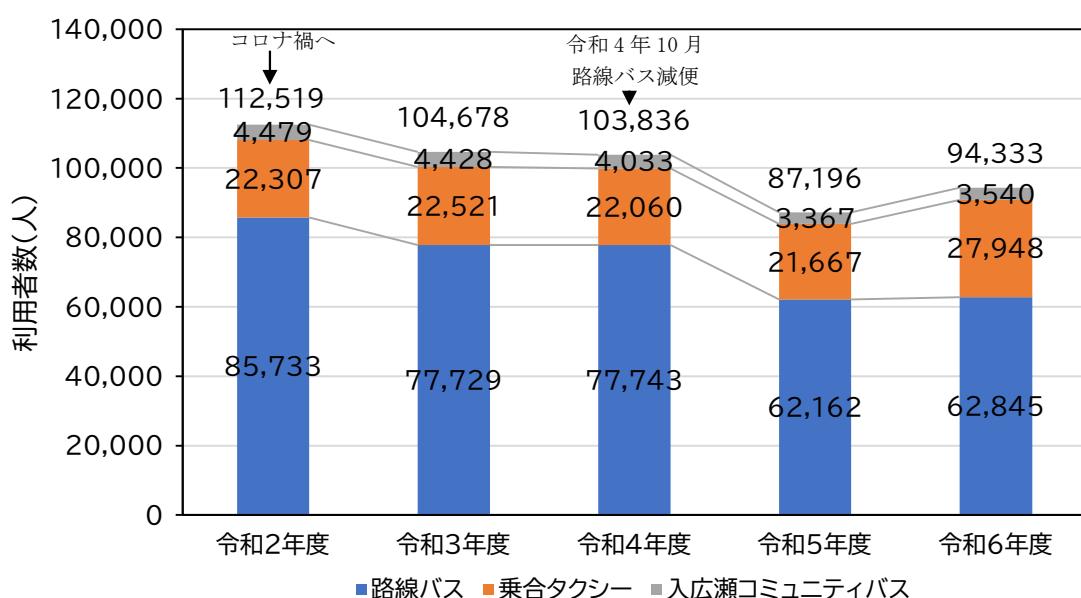


図 市内の総公共交通利用者数の推移（※2）

※2 路線バスは乗降調査結果を用いて市内の利用者数のみを算出している

[出典] 魚沼市資料

2.6.3 公共交通に係る市負担額の推移

○令和2年度から令和6年度にかけて、公共交通に係る市負担額は全体でみると増加傾向にあります。特に、乗合タクシーは令和6年度に約1.6倍に増えています。

○令和6年度に大きく乗合タクシーの市負担額が増加した理由として、「のるーと魚沼」の運行開始と、湯之谷乗合タクシーの利用回数が増加（※）したことが大きな要因です。

※湯之谷乗合タクシーの利用回数の増加は、増便と温泉地までの延長により、観光客を含む利用が増えたため。

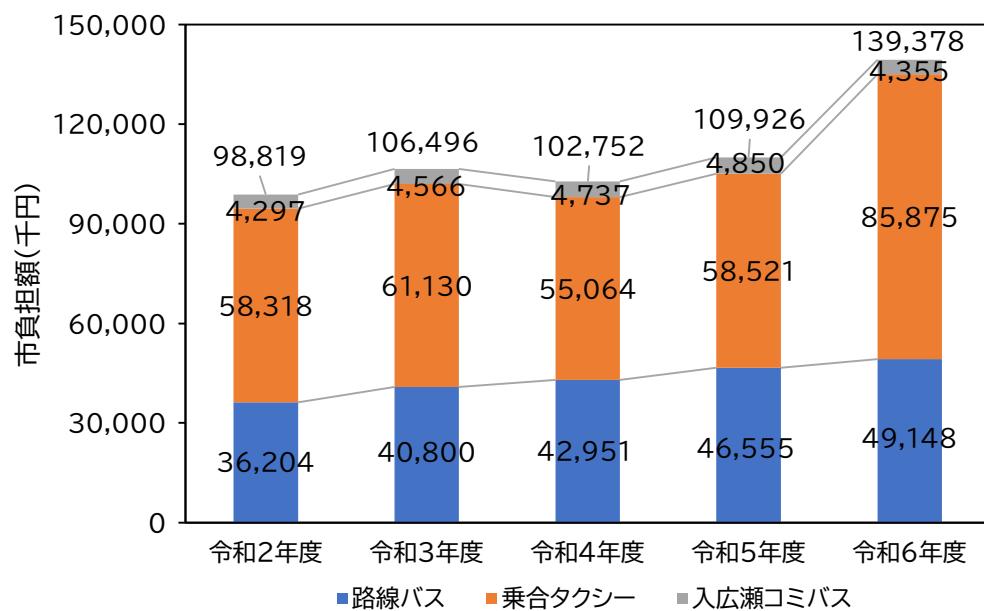


図 公共交通に係る市負担額の推移

[出典] 魚沼市資料

2.6.4 利用者一人あたり市負担額（※）

a) 路線バス・入広瀬コミュニティバス

○利用者一人当たり市負担額が最も多いのは小出～白樺線であり、1,500円を超過しています。その一方で、市負担額が少ないのは小出～栃尾又温泉線、小出～六日町線等の国の地域間幹線系統補助を受けている系統となっています。

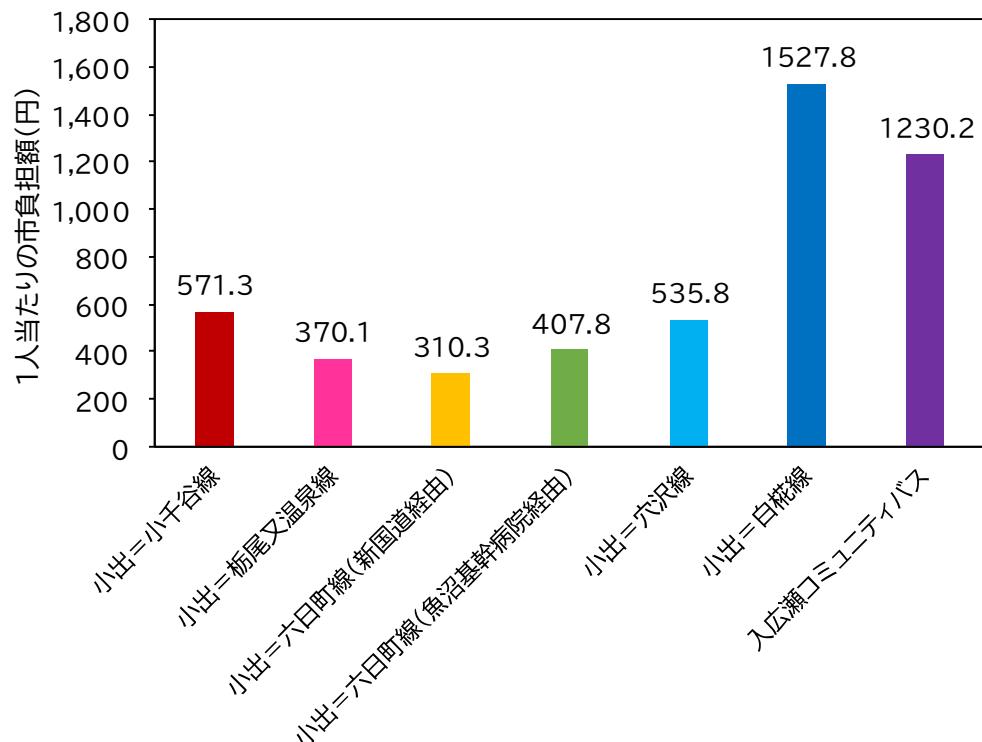


図 路線バス・入広瀬コミュニティバスにおける一人当たり市負担額

[出典] 魚沼市資料

※市負担額とは、運賃収入を除いた市が交通事業者に支払う補助金等の金額を指し、それを各路線の利用者数で割ったものを利用者一人あたり市負担額としている。

b) 乗合タクシー

- 小出まちなか循環線と小出地域乗合タクシーの代替として「のるーと魚沼」を運行していますが、利用者一人当たり市負担額は3,962円となっており、今後の効率化が必要です。
- その他の系統については、一人当たり市負担額4000円を超える系統が複数系統あり、非効率な系統が多く存在します。特に守門地域の乗合タクシー（福山新田、守門地域フルデマンド、小出・守門）は他の系統と比べても比較的一人当たり市負担額が高い状況になっています。

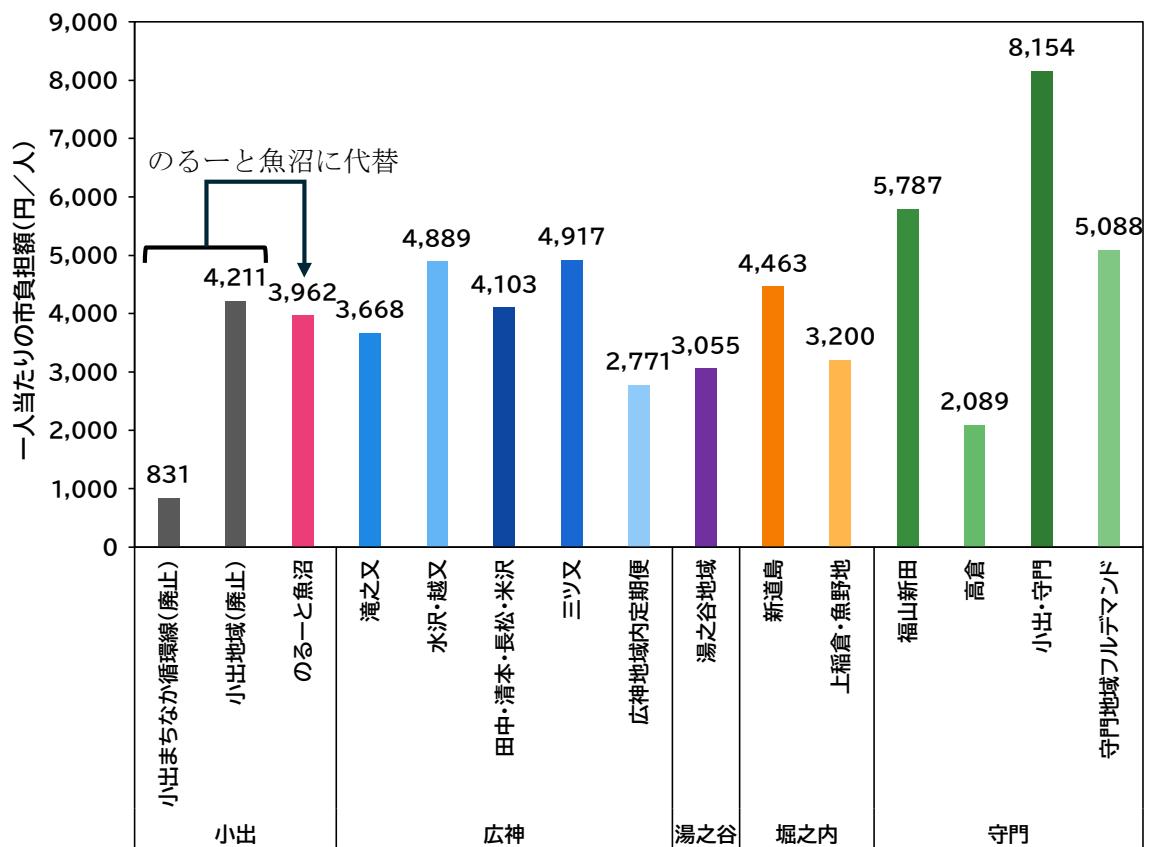


図 乗り合いタクシール線別一人当たり行政負担額
※のるーと魚沼の値は令和7年4~9月の平均値、その他は令和6年度の平均値

2.6.5 市内の公共交通ドライバー数の推移

(1) バス事業者

○市内の路線バスの全路線を担う南越後観光バス（株）のドライバーは令和3年度から減少傾向にあり、令和6年度まで続いている。今後もドライバー数の減少が予想され、ドライバーの確保は急務となっています。

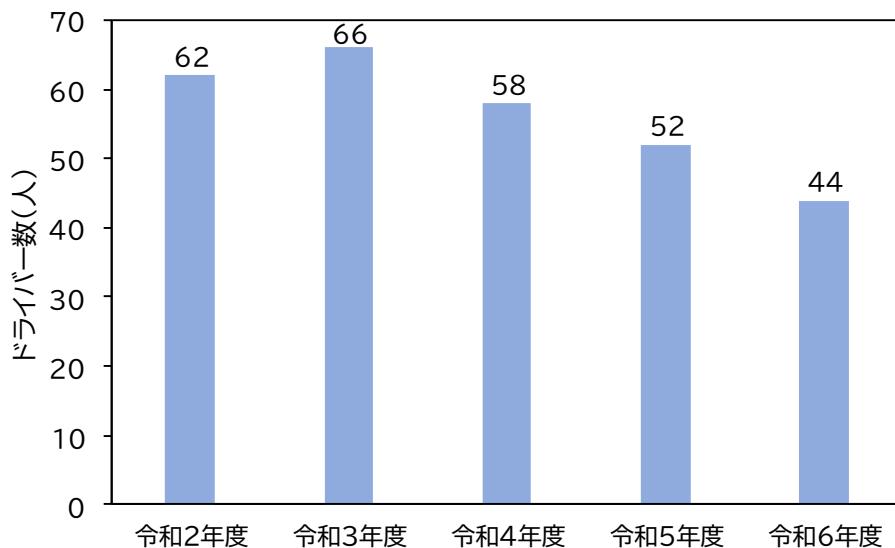


図 南越後観光バス（株）のドライバー数の推移

[出典] 南越後観光バス

(2) タクシー事業者

○タクシーのドライバーは令和2年度から令和6年度にかけて、概ね横ばいに推移しています。しかし、バス事業者と同様に、高齢化等により減少する可能性があります。

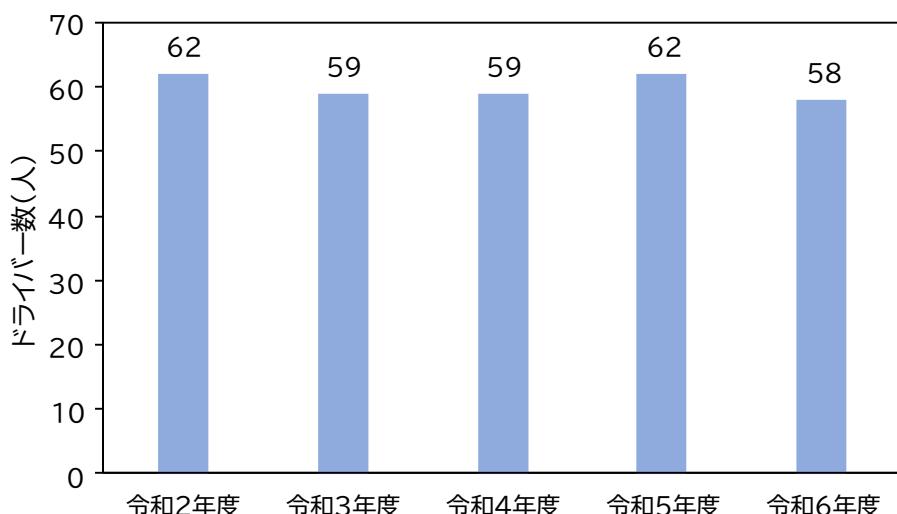


図 タクシーのドライバー数（※）の推移

[出典] 魚沼市資料

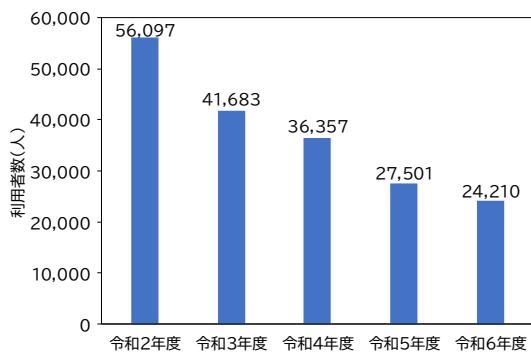
※市内4つのタクシー事業者のドライバー数の合計

2.6.6 路線バス

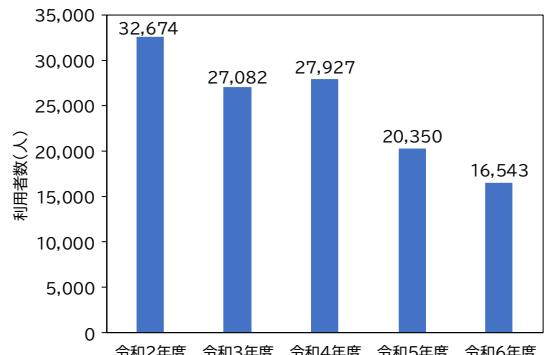
(1) 路線バス系統別利用者数の推移

- 利用者数の推移は路線によって異なります。小出～小千谷線、小出～栃尾又温泉線、小出～六日町線（新国道経由）は年々減少傾向にあります。
- 一方で、小出～六日町線（魚沼基幹病院経由）は令和3年10月の運行開始から増加傾向にあります。
- 令和4年度を境に小出～白樺線は増加から減少に、小出～小出高校線は減少から増加に転じています。

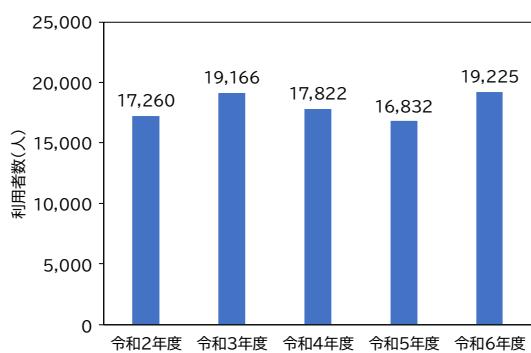
■小出～小千谷線



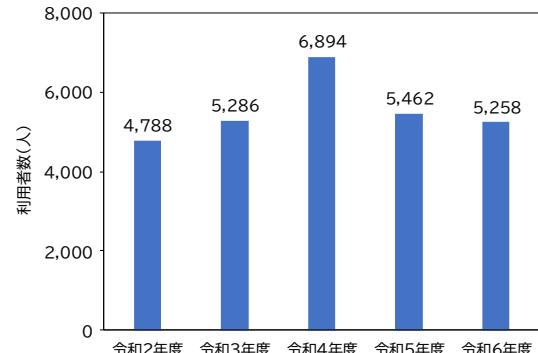
■小出～栃尾又温泉線



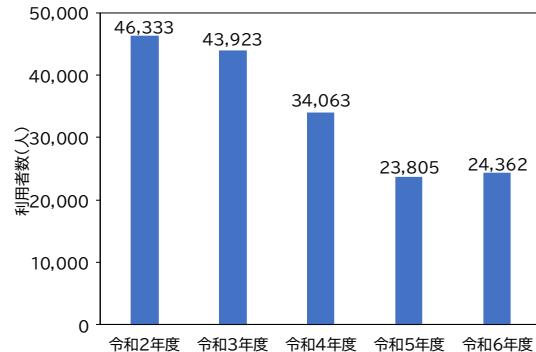
■小出～穴沢線



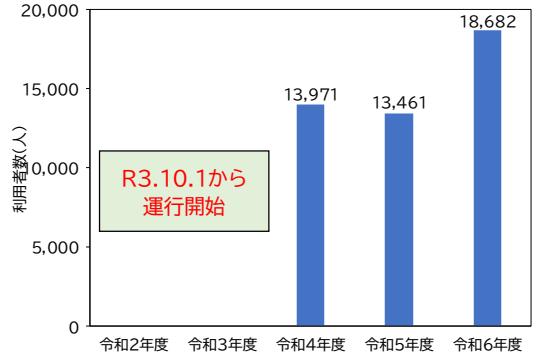
■小出～白樺線



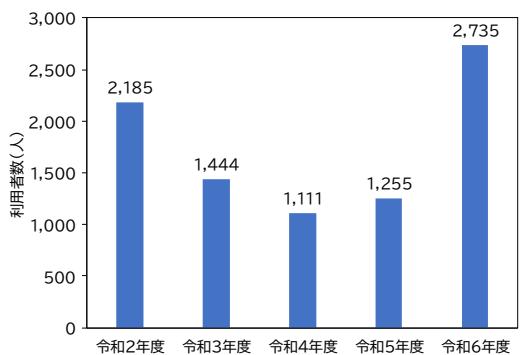
■小出～六日町線（新国道経由）



■小出～六日町線（魚沼基幹病院経由）



■小出～小出高校線



■浦佐駅～奥只見ダム線（急行）

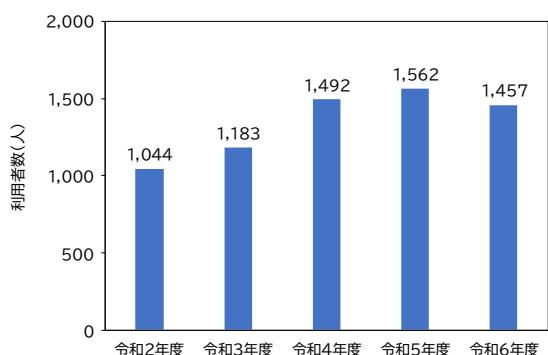


図 路線バスの利用者数推移

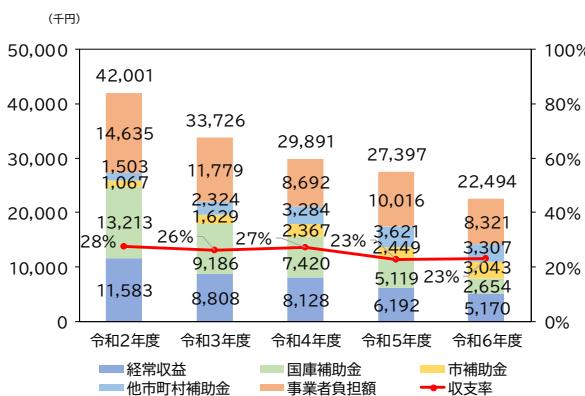
[出典] 南越後観光バス（株）

(2) 路線バスの系統別収支率等の推移

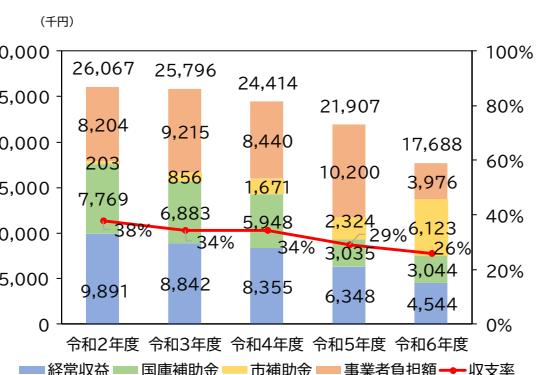
○多くの路線において収支率が100%を下回っており、市や県、国の補助を受けて運行しています。

○小出～小出高校線は、当初100%以上の収支率を維持していましたが、一時的に100%を下回りました。しかし、令和6年度には163%を達成し、再び黒字に転じています。

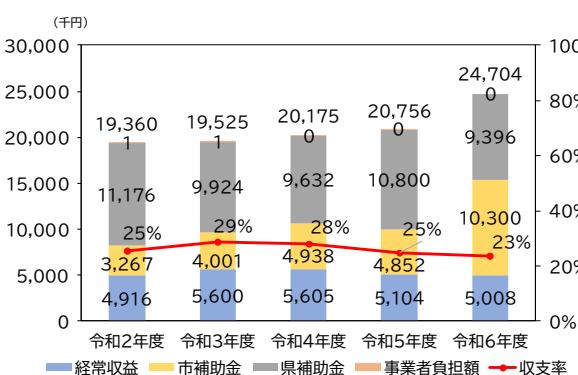
■小出～小千谷線



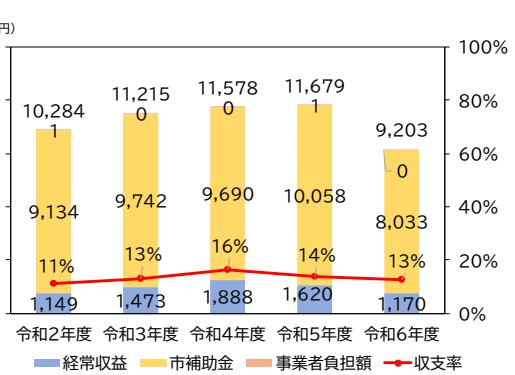
■小出～栃尾又温泉線



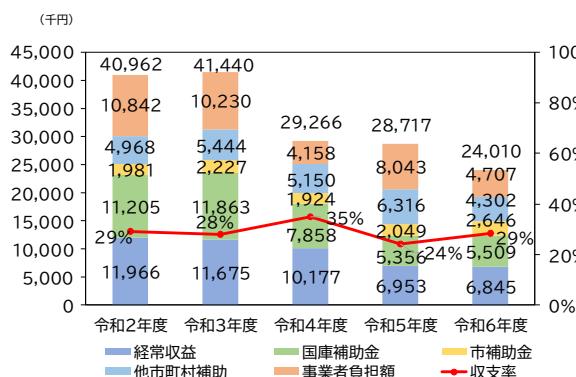
■小出～穴沢線



■小出～白樺線



■小出～六日町線（新国道経由）



■小出～六日町線（魚沼基幹病院経由）

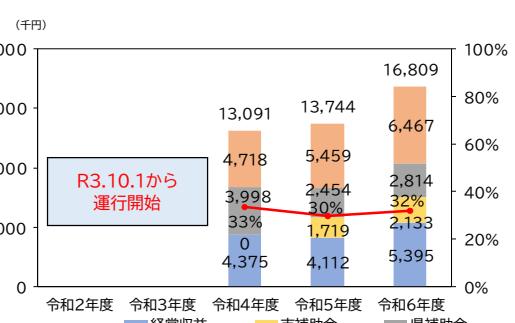
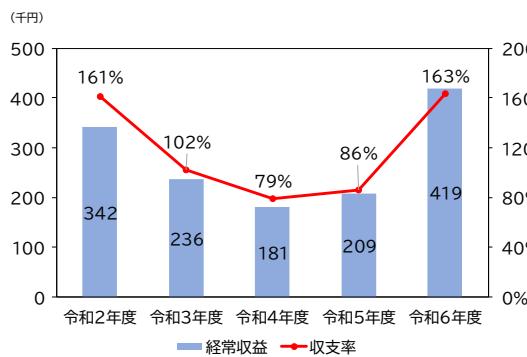


図 路線バスの運行経費内訳・収支率

[出典] 魚沼市資料

■小出～小出高校線



■浦佐～奥只見ダム線（急行）

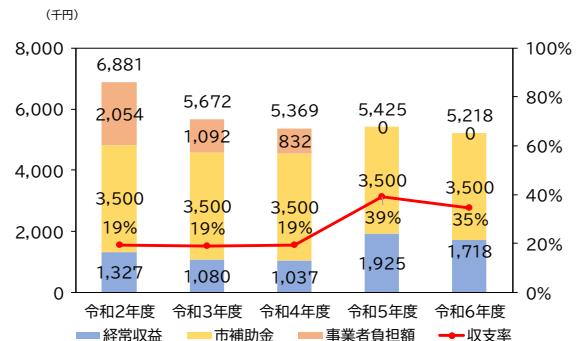


図 路線バスの運行経費内訳・収支率

[出典] 魚沼市資料

2.6.7 路線バスによる市外への利用状況（令和6年度）

a) 小千谷総合病院～川口～小出営業所前線

○通過人数の推移から、上下線ともに魚沼市内の利用は少ないとことから、市域を跨ぐ必要性が低く、系統のあり方を検討する必要があります。

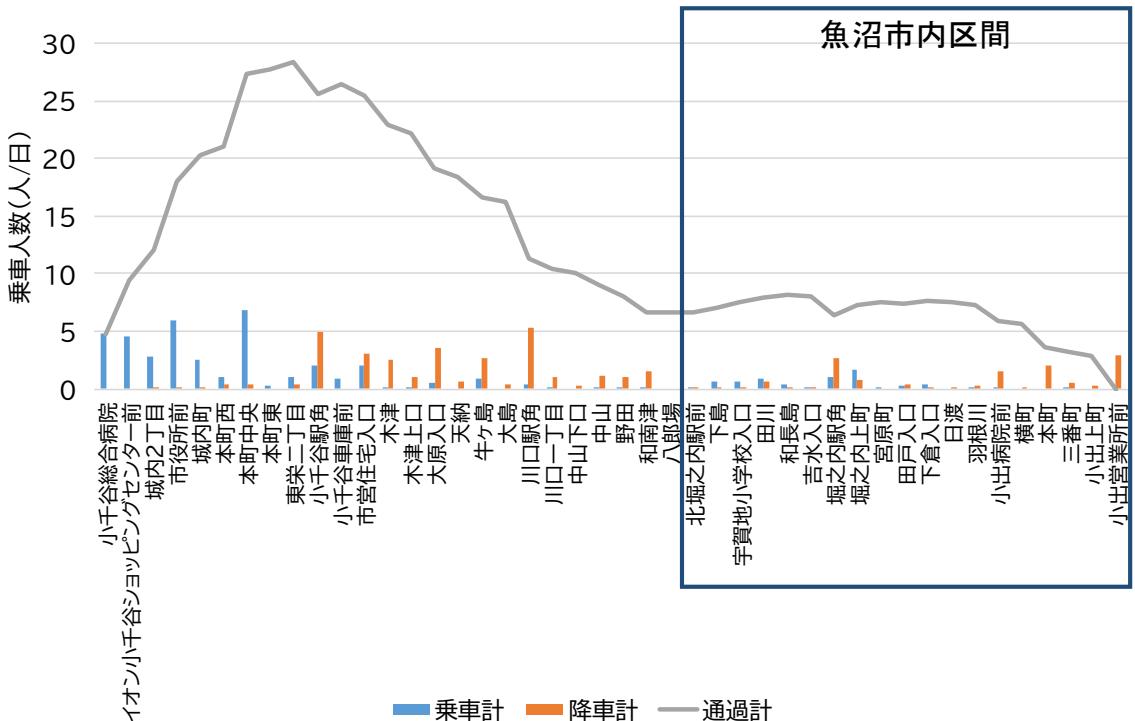


図 小千谷総合病院→小出営業所前（下り）

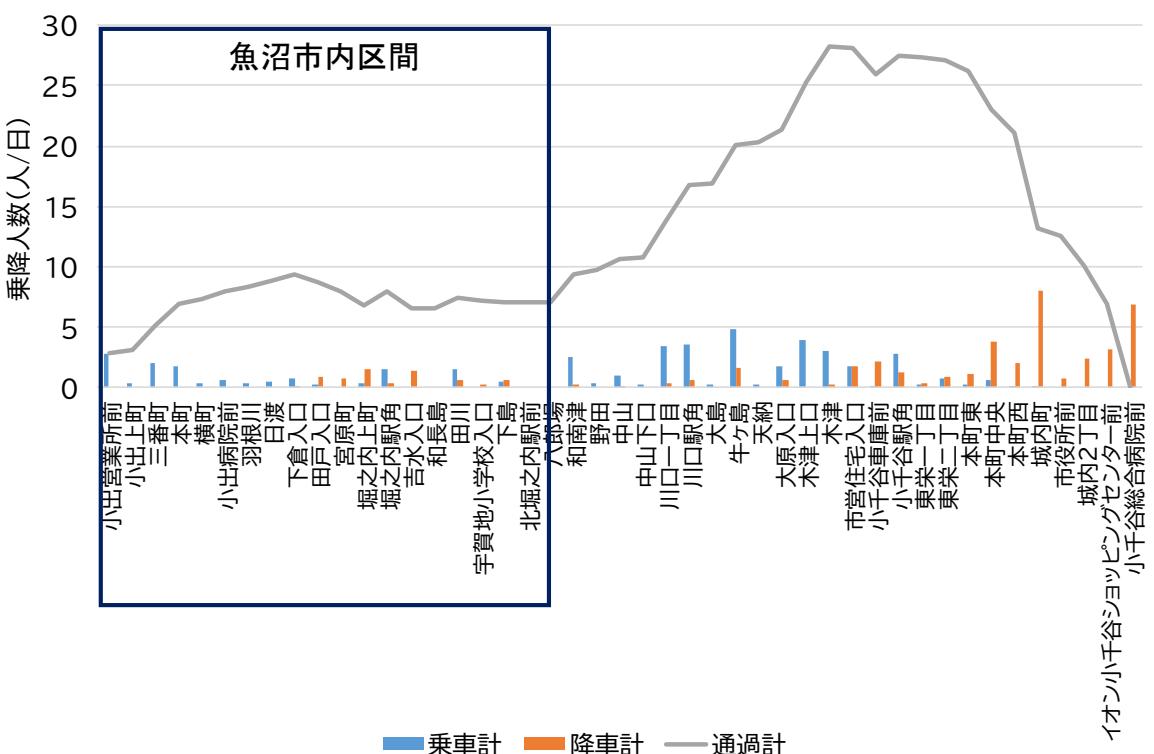


図 小出営業所前→小千谷総合病院（上り）

[出典] 南越後観光バス(株)

b) 六日町駅前～新国道・魚沼基幹病院・小出駅～魚沼市役所前線

○魚沼市内の各停留所で人数は少ないものの乗降が確認でき、沿線の市民が各停留所を利用していると想定されます。

○上下線ともに浦佐駅西口や魚沼基幹病院で乗車・降車がそれぞれ多いことが分かり、これらの停留所で利用者が入れ替わっていることが想定されます。そのため、六日町↔魚沼市内を通して乗り続けている方が少ないと想定されますが、実際の利用状況を知るためにOD調査(※)が必要です。

※OD調査：各利用者がどこから乗って、どこで降りたかを把握する調査

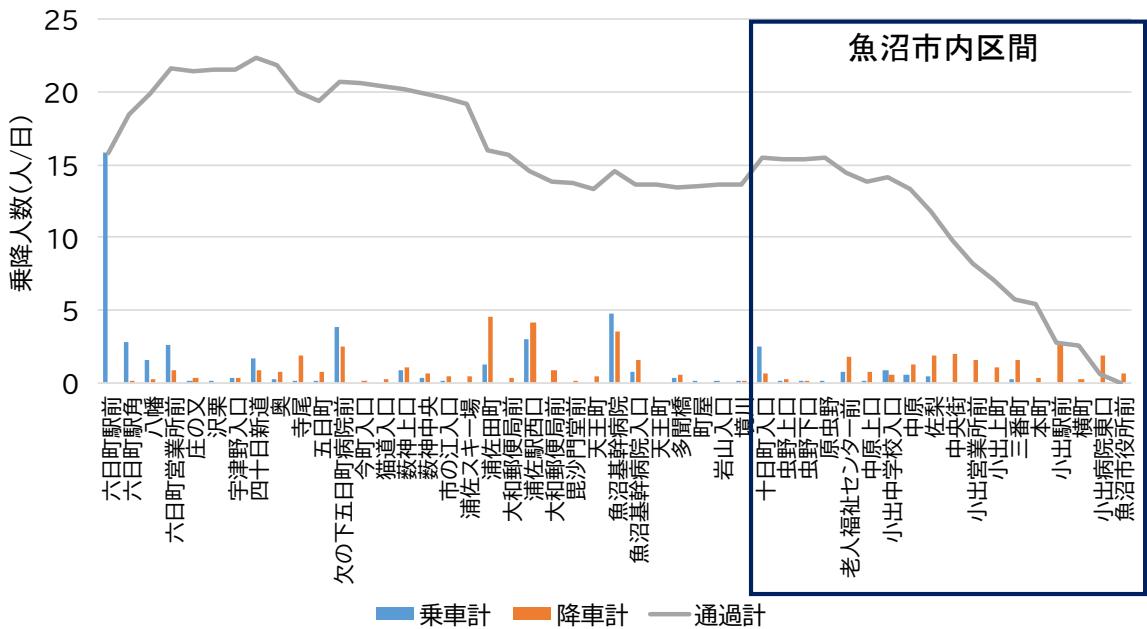


図 六日町駅前→魚沼市役所前（下り）

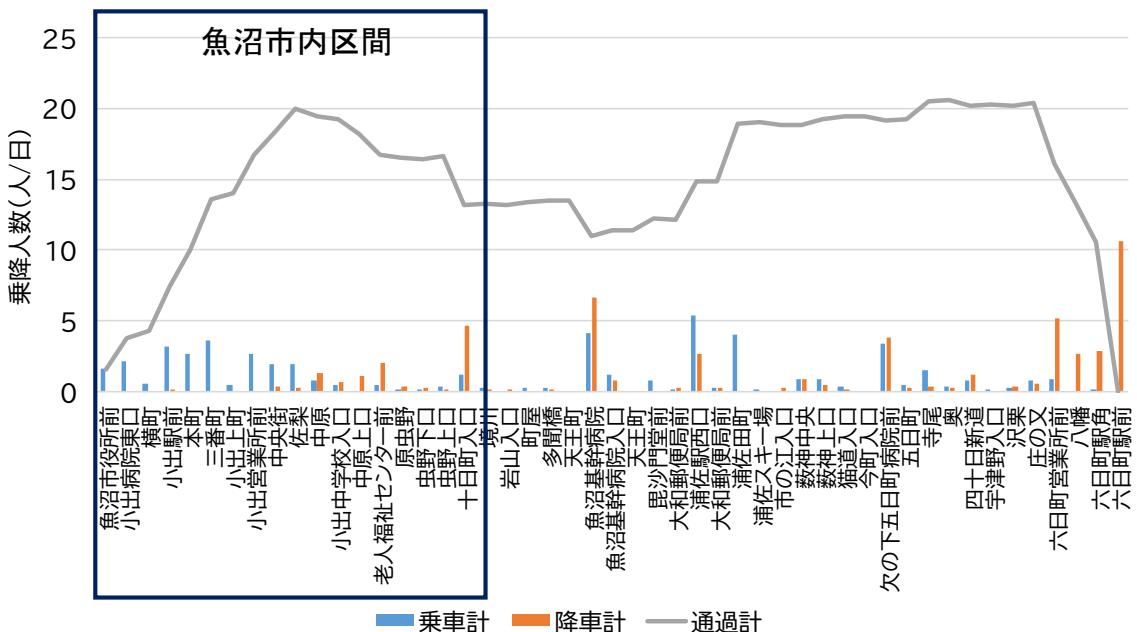


図 魚沼市役所前→六日町駅前（上り）

〔出典〕 南越後観光バス（株）

2.6.8 のるーと魚沼

(1) 魚沼市 AI デマンド交通の利用者数の推移

a) 月別利用者数

○運行見直し後の利用者数は、見直し前（小出地域乗合タクシー・小出まちなか循環線）と比較して増加しており、特に令和7年7月までは増加傾向で推移しました。8月には一時的に減少しましたが、9月に再び回復傾向に転じています。

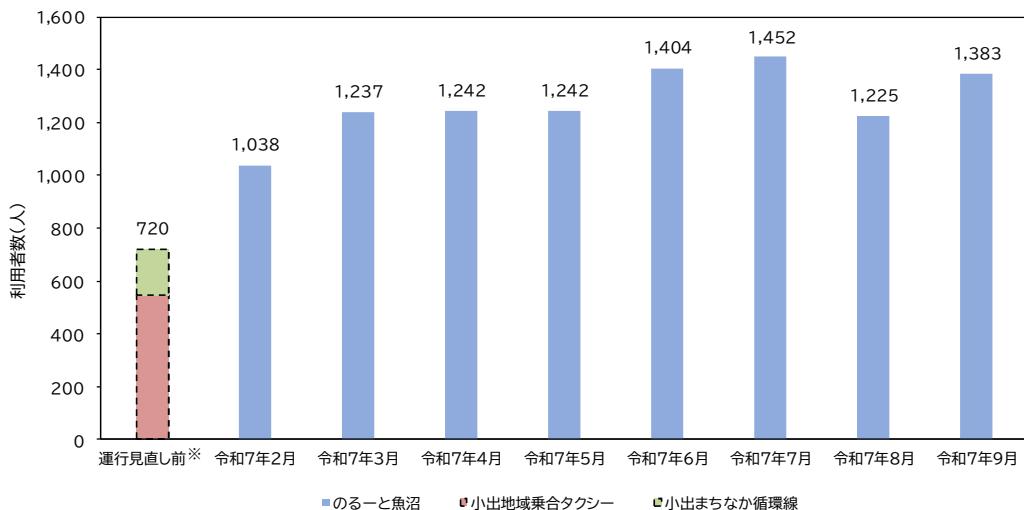


図 のるーと魚沼の月別利用者数

[出典] 魚沼市資料

※R6 年度における利用者数の月平均

b) 時間帯別利用者数

○全体を通して午前中の利用が多い傾向にあり、特に 8:00、9:00、10:00～11:00 に利用者数が集中しています。また、午後は 13:00、14:00、15:30、16:00 の利用者が多くなっています。

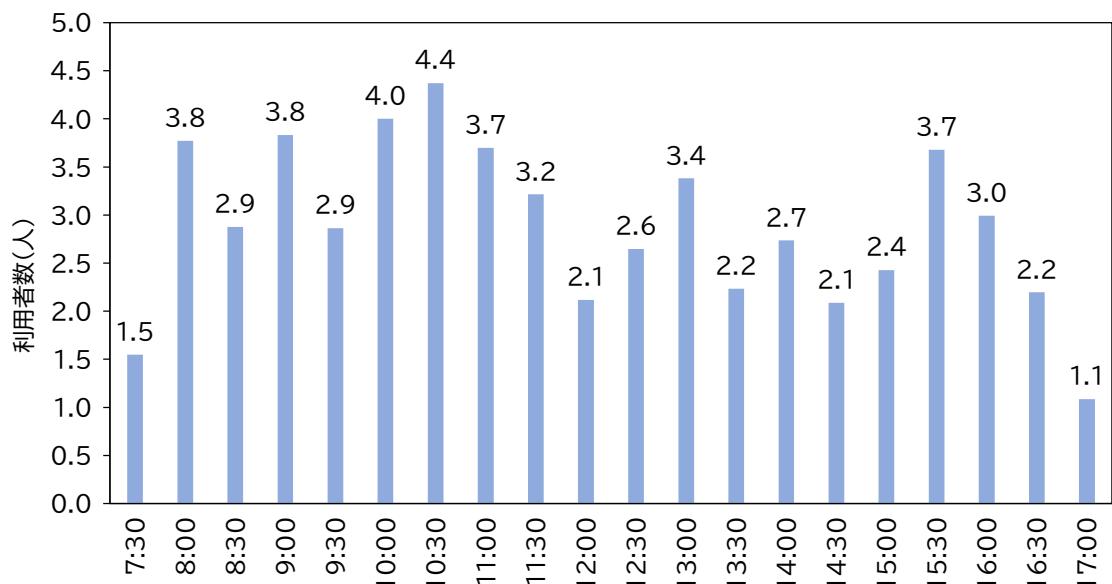


図 のるーと魚沼の乗車完了時間帯別利用者数

※R7 年2月～9月における利用者数の日平均

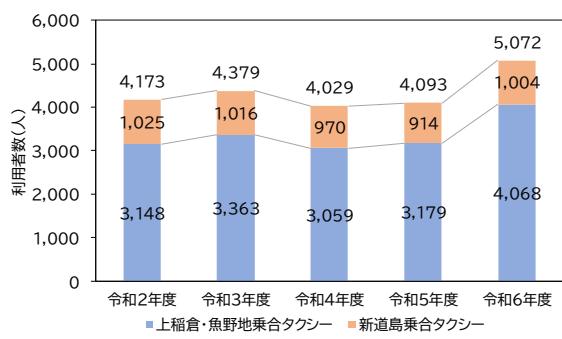
[出典] 魚沼市資料

2.6.9 乗合タクシー

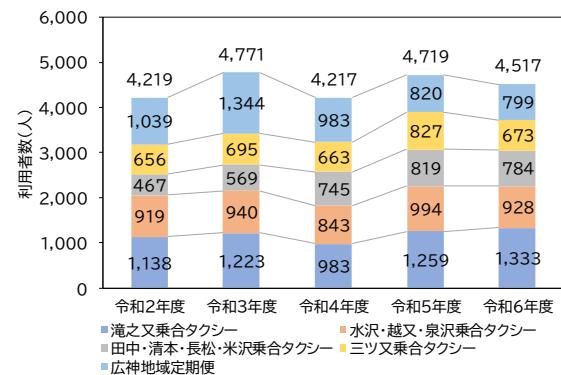
(1) 乗合タクシー利用者数の推移

- 堀之内地域乗合タクシーの利用者数は、令和6年度に増加しました。
- 広神地域乗合タクシーの利用者数は、増減を繰り返しています。
- 守門地域乗合タクシーにおいては、令和6年度から運行系統が見直され、従来の4系統から2系統に再編され、新たに守門地域内フルデマンド便の運行を開始しました。それにより、直接小出地域まで行けるようになったことと、守門地域内の移動利便性が高まったことにより前年度よりも利用者数が増加しています。
- 湯之谷地域乗合タクシーは、令和6年度に増便と温泉地までの延長を行ったため、観光客を含む利用者数が大幅に増加しています。

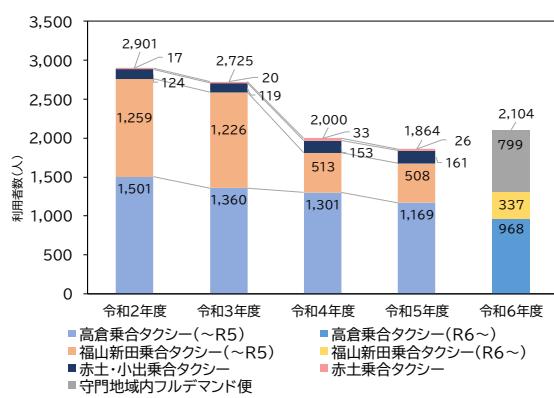
■堀之内地域乗合タクシー



■広神地域乗合タクシー



■守門地域乗合タクシー



■湯之谷地域乗合タクシー

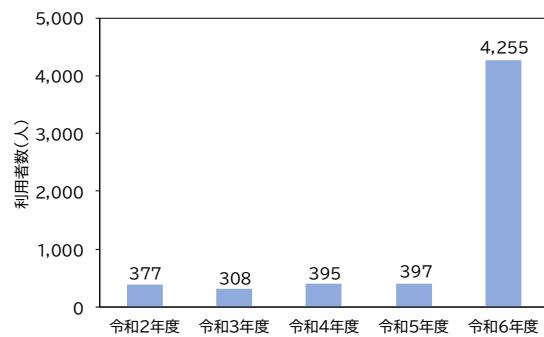


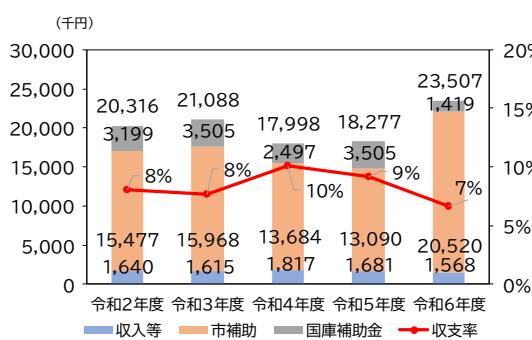
図 乗合タクシーの利用者数の推移

[出典] 魚沼市資料

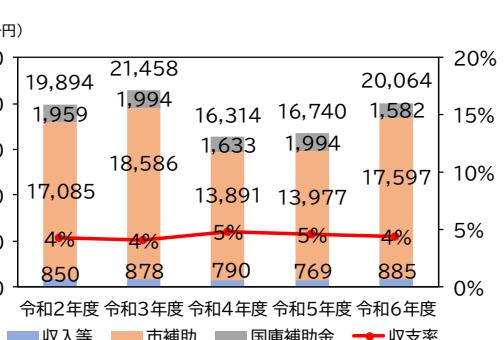
(2) 乗合タクシーの地域別収支率等の推移

- 全地域において各年度の収支率は10%を下回っています。また、市の補助金は概ね増加傾向で推移しており、中でも小出地域と湯之谷地域においては令和6年度に大幅な増加が見られます。
- 令和6年度に小出地域乗合タクシーの市補助金が大幅に増加した理由は、「のるーと魚沼」の運行を開始したためです。
- 令和6年度に守門地域乗合タクシーの市補助金が大幅に増加した理由は、再編により利便性が高まり、利用者数が増えたためです。
- 令和6年度に湯之谷地域乗合タクシーの市補助金が大幅に増加した理由は、増便と温泉地までの延長を行い、観光利用を含む利用が増え、利用者数が大幅に増加したためです。

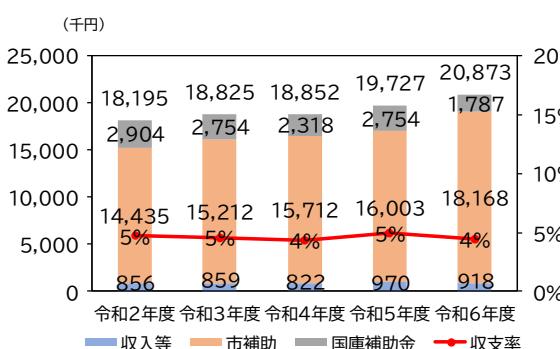
■小出地域



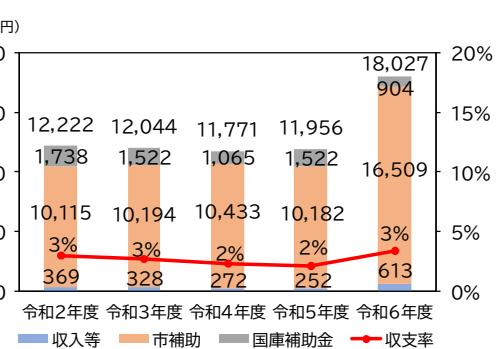
■堀之内地域



■広神地域



■守門地域



■湯之谷地域

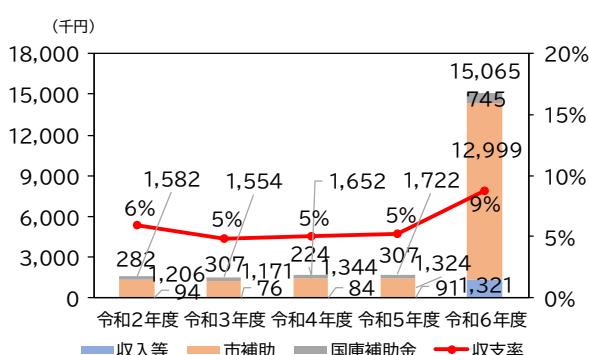


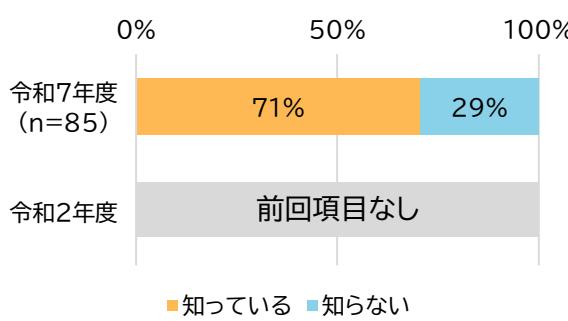
図 地域乗合タクシーの運行経費内訳・収支率

[出典] 魚沼市資料

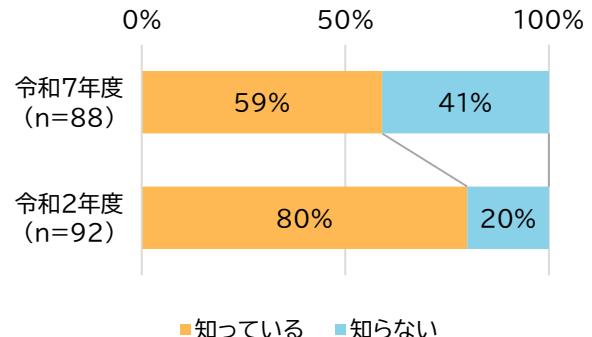
(3) 各地域乗合タクシーの地域内認知度（前回計画アンケートと今回の比較）

- 小出地域でののるーと魚沼の認知度は他の地域乗合タクシーの地域内認知度と比較しても 71%と高い傾向にあります。
- しかし、小出地域以外の全ての地域において乗合タクシーの認知度の低下がみられるため、認知度向上を図る必要があります。

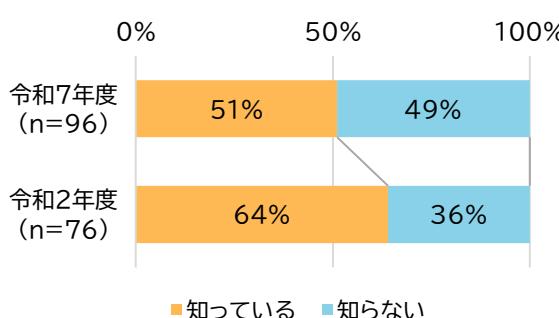
■小出地域（のるーと魚沼）



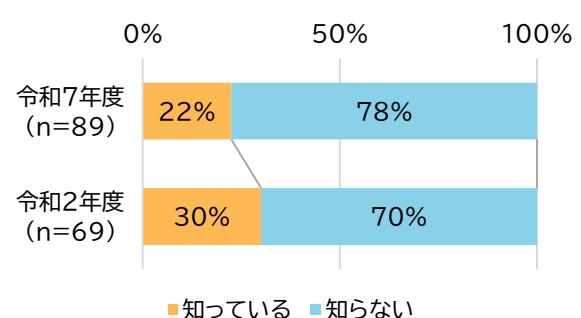
■堀之内地域乗合タクシー



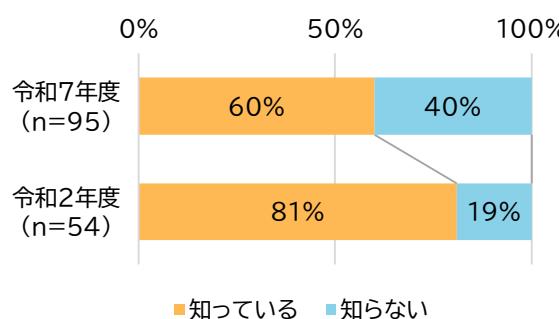
■広神地域乗合タクシー



■広神地域内定期便乗合タクシー



■守門地域乗合タクシー



■湯之谷地域乗合タクシー

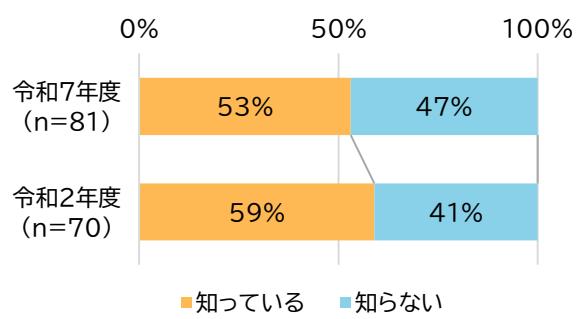


図 各地域乗合タクシーの地域内認知度（前回計画アンケートと今回の比較）

[出典] 魚沼市住民（65歳以上）アンケート調査

2.6.10 入広瀬コミュニティバス

(1) 上方方面

○令和2年度から令和5年度にかけて利用者数は減少傾向にあります。

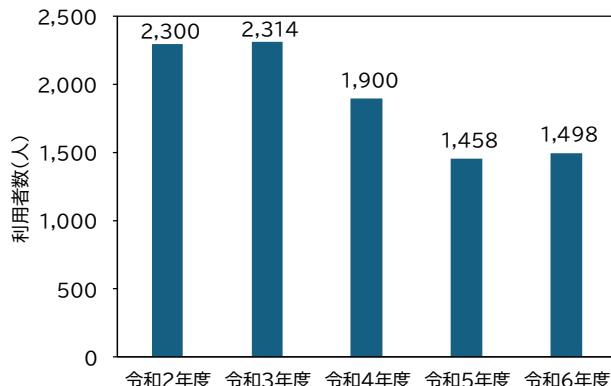


図 上方方面の利用者数の推移

(2) 大柄山・穴沢方面

○利用者数は令和4年度まで増加傾向にありましたが、同年度から減少傾向に転じています。

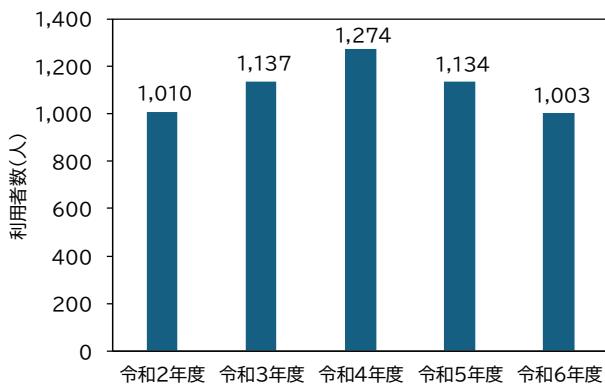


図 大柄山・穴沢方面の利用者数の推移

(3) 大白川方面

○利用者数は令和2年度から令和5年度まで減少傾向にありましたが、同年度から増加傾向に転じています。

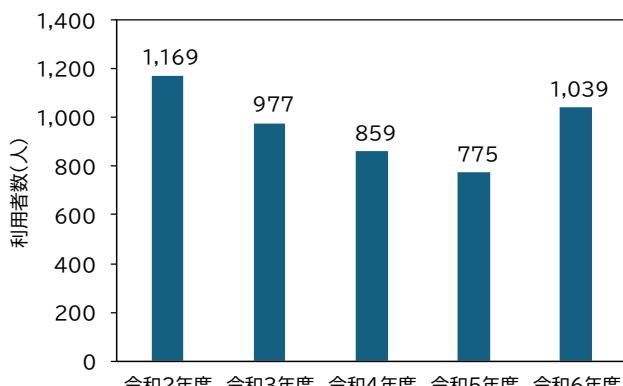


図 大白川方面の利用者数の推移

[出典] 魚沼市資料

2.6.11 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令和3年度には減少しましたが、以降回復し横ばいの推移が続いています。

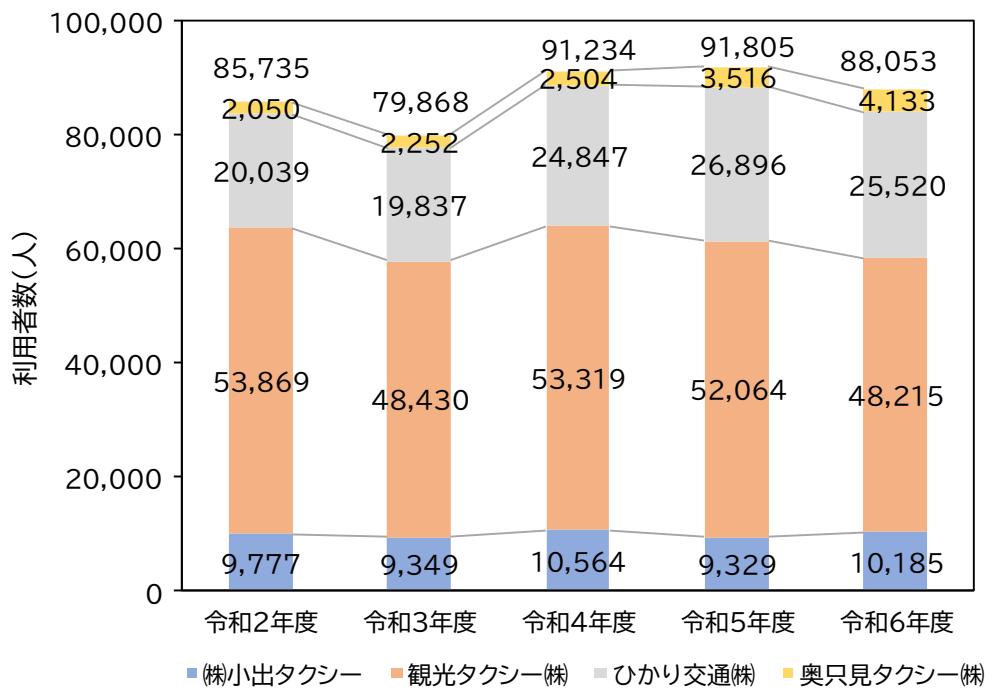


図 一般タクシーの利用者数

[出典] (株) 小出タクシー
観光タクシー(株)
ひかり交通(株)
奥只見タクシー(株)

2.7 その他市内の交通手段

2.7.1 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見られます。

○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6年度実績で約1億700万円となっています。

表 令和7年度スクールバス運行路線（令和7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	青島上-干溝-小出小学校	
	伊米ヶ崎小学校	岡新田-板木-伊米ヶ崎小学校	保育園 バス
	小出中学校	十日町-小出中学校（冬季）	
	伊米ヶ崎保育園		
堀之内 地域	堀之内小学校 宇賀地小学校 堀之内中学校	魚野地-笹花-堀之内小・中学校	路線 バス
		下倉新田-田戸-堀之内小学校	
		上稻倉-堀之内小・中学校	
		竜光（冬季）-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	
湯之谷 地域	湯之谷小学校	清水上-湯之谷小学校	路線 バス
		大湯温泉-葎沢-大沢-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

系統	目的地	路線	備考
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	
		中島新田（冬季）-池平 -広神東小学校-広神中学校	
		水沢-広神西小学校-広神中学校 -東中-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	和田橋-魚沼北中学校・須原小学校	
	須原小学校	赤土-須原小学校	
入広瀬 地域	魚沼北中学校 須原小学校	大白川-穴沢寺前-須原小学校・魚沼北中学 校	
	すもんこども園 須原小学校	横根-すもんこども園-須原小学校	

2.7.2 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。福山地区の利用者数は安定していますが、横根・大白川地区については年々大幅に減少していることが分かります。
- なお、運行に必要な経費は、令和6年度実績で福山地区が約71.8万円、横根・大白川地区が約65.3万円となっています。
- 一人あたり市負担額を算出すると、福山地区が4,351円、横根・大白川地区が20,406円となっており、非効率な運行となっています。

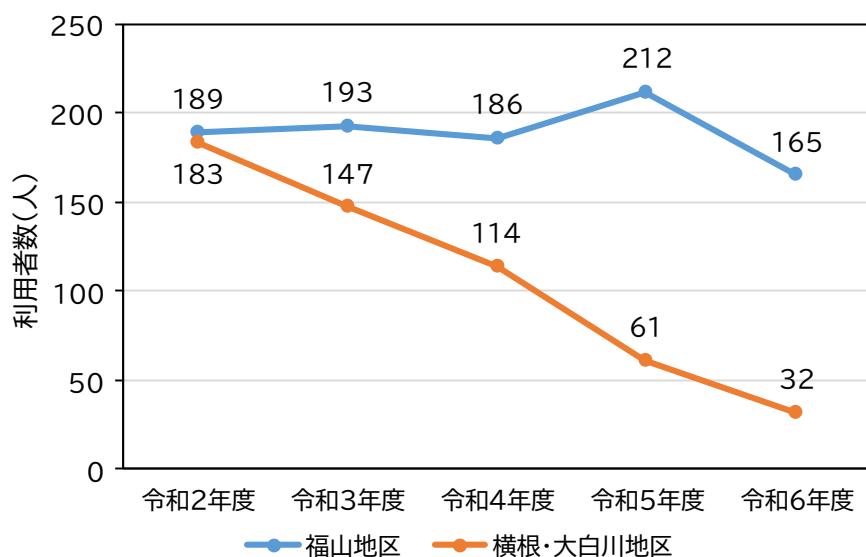


図 診療所患者通院バスの利用者数

[出典] 魚沼市資料

2.8 市外への移動手段

2.8.1 鉄道

- 小出駅及び越後堀之内駅の利用者数は減少傾向で推移しています。
- 越後堀之内駅のみどりの窓口は令和2年9月30日をもって、小出駅でのみどりの窓口は令和6年2月29日をもって営業を終了しました。ただし、小出駅では令和6年10月1日より自動券売機で購入ができない定期券等を窓口で販売しています。
- また、都市間輸送を担う上越新幹線の最寄り駅は南魚沼市の浦佐駅であり、路線バスや鉄道でアクセスすることが可能です。

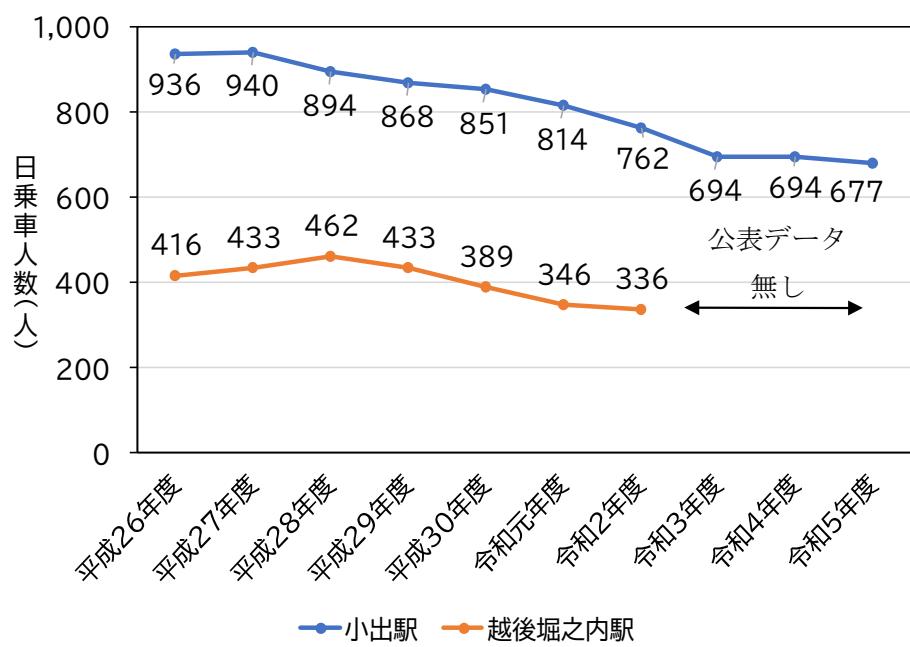
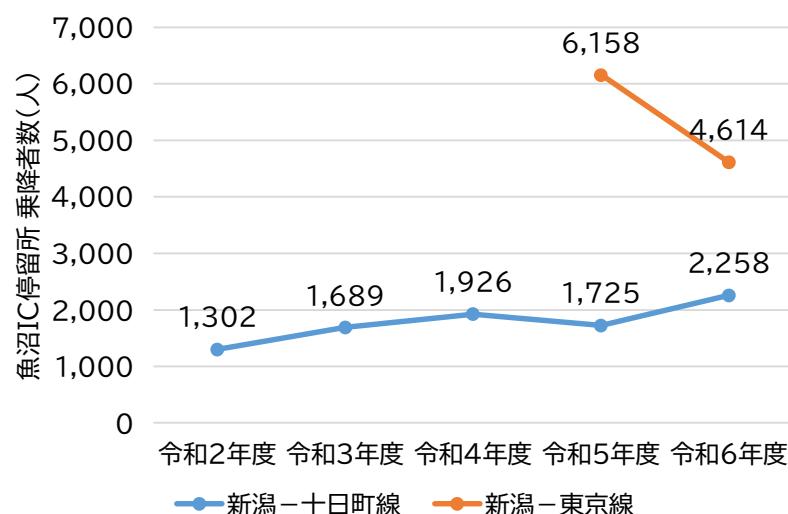


図 鉄道利用者数の推移（日乗車人数）

[出典] JR 東日本

2.8.2 高速バス

- 本市には、県内高速バスの新潟一十日町線が1日2往復（4便）、県外高速バスの新潟一東京線が1日8往復（16便）運行されており魚沼IC停留所で乗降できます。停留所には、利便性向上のため待合施設やパークアンドライドを整備しました。
- 魚沼ICの一便あたり乗降者数は県内高速バスが1.5人/便、県外高速バスが0.8人/便（令和6年度の平均値）となっています。
- 魚沼ICの県内高速バス乗降者数は令和2年度と比較して令和6年度には約1.7倍となっており、コロナ禍後に順調に増加しています。一方で、県外高速バスの乗降者数は令和5年度から令和6年度に減少しています。
- のるーと魚沼を利用することにより魚沼ICにアクセスすることが可能であり、自家用車だけでなく公共交通での接続も確保されています。



[出典] アイ・ケーライアンス(株)、越後交通(株)

図 魚沼 IC 停留所 乗降者数

※新潟一東京線はコロナ禍中は不規則な運行形態であったためデータ無し



図 県内高速バス（新潟一十日町線）



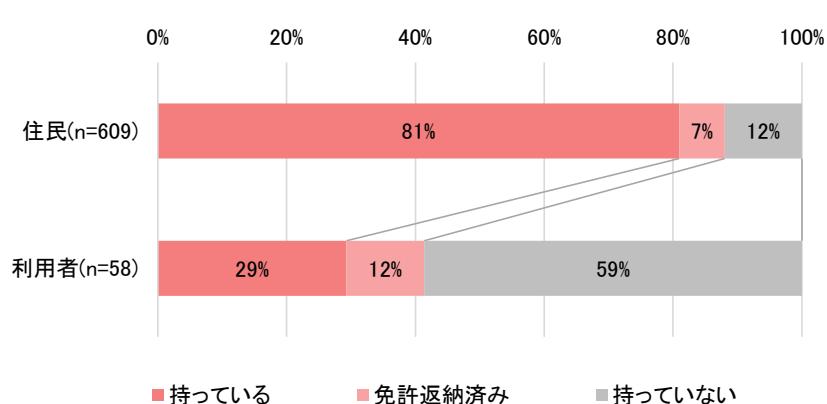
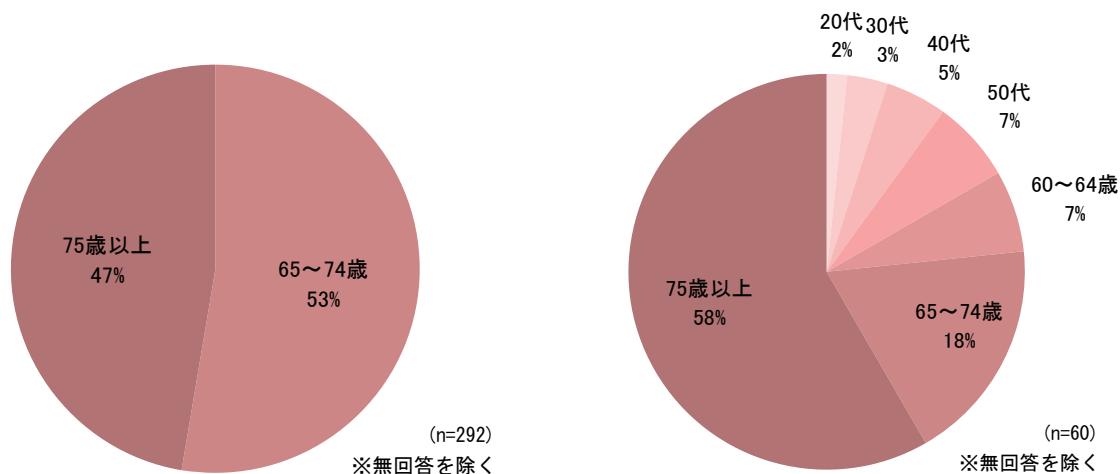
図 県外高速バス（新潟一東京線）

2.9 アンケート調査結果

2.9.1 アンケート調査の概要

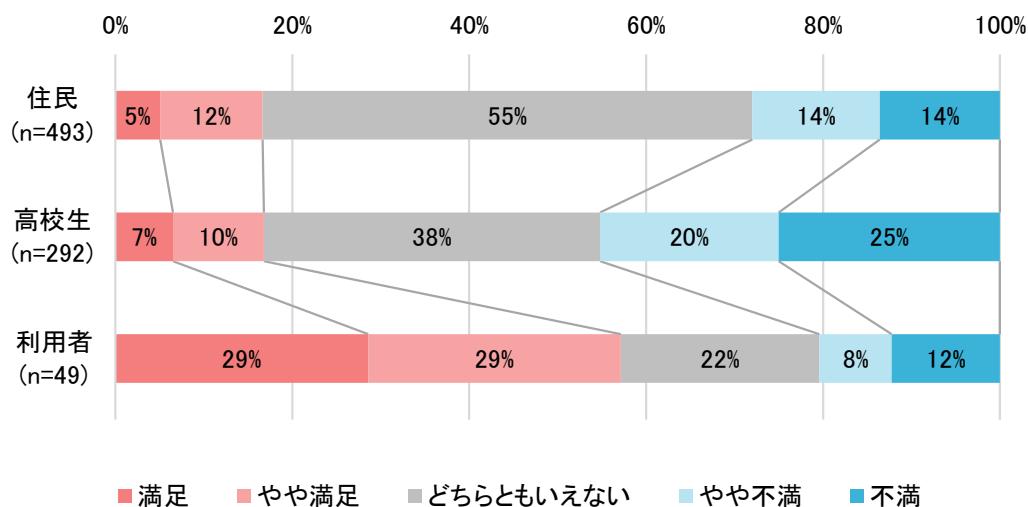
- 主な公共交通利用者と想定される住民（65歳以上）及び高校生、実際に乗合タクシー等を利用されている方の市内公共交通の満足度や改善要望等を把握するためアンケート調査を実施しました。
- アンケート調査の配布対象や、配布方法、回収率等の概要を以下に示します。

項目	住民(65歳以上) アンケート	乗合タクシー、のるーと 利用者アンケート	高校生アンケート
配布対象	65歳以上の市民	乗合タクシー等の利用者	市内の高校生
配布/ 回収方法	調査票及び Web アンケート 用 QR コードを郵送配布 (1200部)	乗合タクシー及び のるーと魚沼ドライバー からの配布	調査票及び Web アンケート 用 QR コードを郵送配布 (800部)
調査日	令和7年 8/8(金)~17(日)	令和7年 8/1(金)~17(日)	令和7年 8/8(金)~17(日)
回収数	619部(回収率:51.6%)	60部	294部(回収率:36.8%)



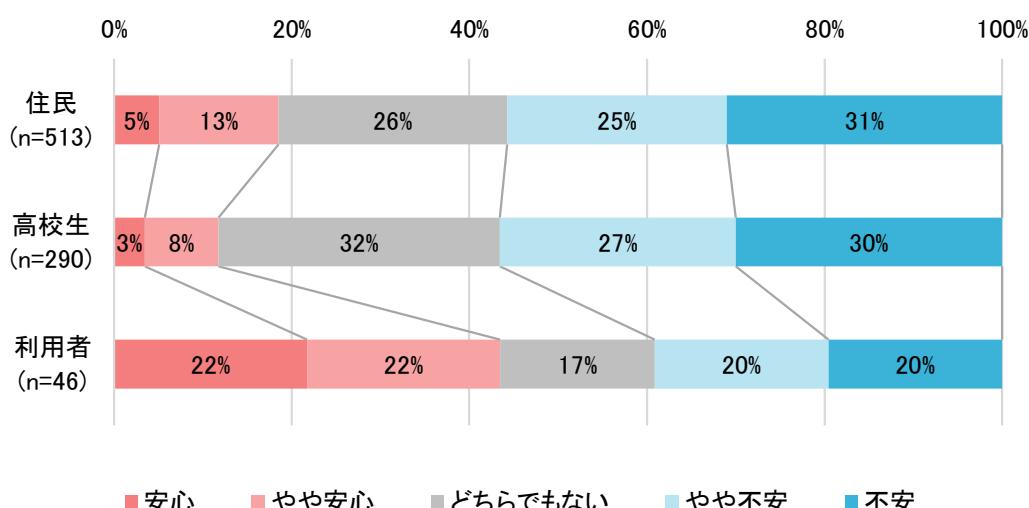
2.9.2 魚沼市内の公共交通に対する満足度

- 住民・高校生ともに、「満足」「やや満足」の合計が、「やや不満」「不満」の合計よりも低い結果となりました。また、特に高校生は「やや不満」「不満」と感じている人が45%と多いことが分かります。
 - 利用者は住民や、高校生と比べて「満足」「やや満足」と感じている人が多い結果となりました。
- ⇒高校生や住民等の満足度を高めるため、改善要望等を踏まえて公共交通の改善を図る必要があります。



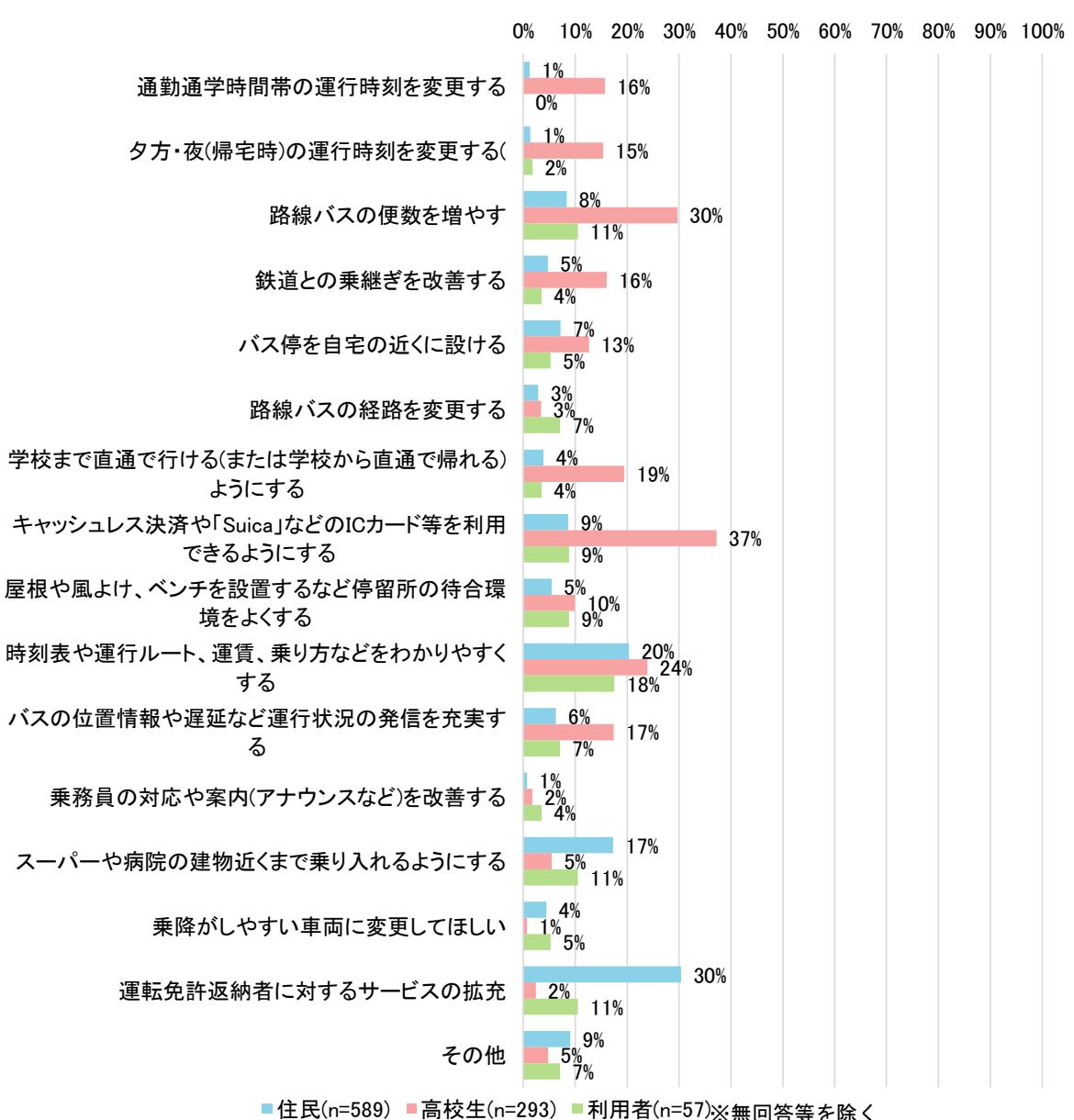
2.9.3 今後魚沼市に住み続ける場合の将来の公共交通に対する安心度

- 住民および高校生は、「やや不安」「不安」の合計が、どちらも50%以上であり不安に感じている人が多いことが分かります。
 - 利用者においては「安心」「やや安心」の割合と、「やや不安」「不安」の割合がほぼ同程度となっています。
- ⇒高校生や住民等の将来の移動に対する不安感を低減させられるよう、改善要望等を踏まえて公共交通の改善を図る必要があります。



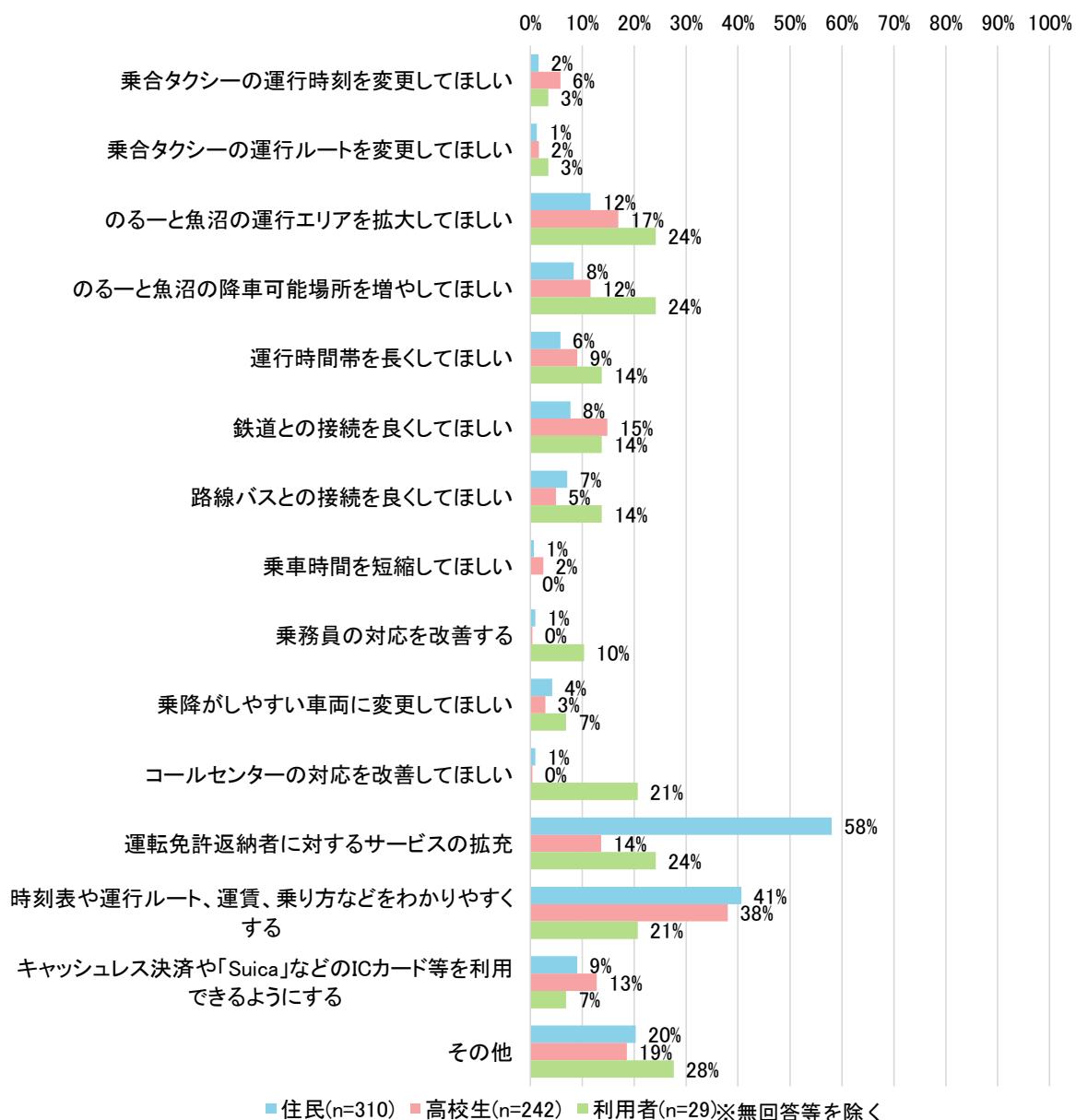
2.9.4 路線バス（入広瀬コミバスも含む）に対する改善要望

- 住民においては、「運転免許返納者に対するサービスの拡充」が30%と最も多く、次いで「時刻表やルート、運賃、乗り方などをわかりやすくする」が20%となっています。
 - 高校生においては、「キャッシュレス決済やICカード等を利用できるようにする」が37%と最も多く、次いで「路線バスの便数を増やす」が30%となっています。また、運行時刻の変更や学校までの直通化が求められています。
 - 利用者においては、「時刻表やルート、運賃、乗り方などをわかりやすくする」が18%と最も多くなっています。
- ⇒全ての回答区分から路線バスの情報を分かりやすく提供するための改善が求められています。



2.9.5 各地域乗合タクシーおよびのるーと魚沼に対する改善要望

- 住民（65歳以上）においては、「運転免許返納者に対するサービスの拡充」が58%と最も多く、次いで「時刻表やルート、運賃、乗り方などをわかりやすくする」が41%となっています。
- 高校生においては、「時刻表やルート、運賃、乗り方などをわかりやすくする」が38%と最も多い結果となっています。
- 利用者においては、「のるーと魚沼の運行エリア、降車可能場所の拡大」「運転免許返納者に対するサービスの拡充」と回答する人が多く見られました。



2.10 市内団体へのヒアリング調査

○市内の高齢者や障がい者、児童生徒の支援等を行っている各団体から、普段関わる方々から聞いた公共交通への要望を把握するために、令和6年度にヒアリング調査を実施しました。意見を整理した結果を下表に示します。

大分類	要望カテゴリ	老人クラブ連合会	地域包括支援センター	民生委員児童委員協議会	自立支援協議会	主な意見・具体例
周知改善	停留所の明確化・案内表示の改善				○	原信・ウォロクの乗場が分かりづらい
	乗合タクシーの使い方・予約方法の周知徹底	○	○		○	利用方法が分からず、講座だけでは理解困難、乗車体験希望
利便性向上	夜間・休日の交通便の確保	○		○	○	夜の便が少ない（只見線・穴沢線）、休日の乗合タクシーがない、飲酒後の帰宅手段がない
	魚沼基幹病院へのアクセス改善		○	○	○	直通便がない、乗継が不便、診療所へ変更する例もある
	公共交通の待ち時間・乗継時間の短縮		○	○	○	乗合タクシーの待ち時間が長い、路線バスとの乗継が困難
	公共交通の団体利用・一括予約	○			○	のるーとの団体予約ができると便利、特別支援学校の校外学習でも活用希望
	高齢者・障がい者向けの乗降環境整備		○	○	○	バスのステップ設置、屋根付き乗場、車いす・押し車対応、自宅玄関からの補助
子育て世代・こども	子育て世代の送迎負担軽減			○		子供の送迎でフルタイム勤務が困難
	部活動・学校活動に対応した交通手段の整備			○	○	部活動移行後の通学手段がない、17時台のバス希望
ドライバー確保等	公共交通ドライバーの待遇・人材確保			○		ドライバーの待遇改善、高齢者ドライバーの活用、市内候補者のリストアップ
	ドライバーへの障がい者への対応・教育				○	運転手が障がい者かどうか確認する場面がある、教育の必要性
のるーと魚沼	のるーと魚沼の説明会・体験機会の提供	○	○		○	のるーとの説明会に行けなかった、理解できなかつた人がいるため丁寧に実施して欲しい
	のるーと魚沼の予約・利用の利便性向上	○	○		○	9時台に電話がつながらない、予約方法が複雑、確認方法の簡素化希望
	のるーと魚沼へのキャッシュレス決済の導入				○	キャッシュレス決済や領収書のネット発行導入希望
その他	冬期の移動手段確保		○		○	雪で外出困難、地域の茶の間が休止、自宅玄関の階段が障害
	駅周辺の駐車場・駐輪場の整備			○		小出駅周辺の駐車スペース不足、防犯上の不安
	タクシー券・回数券の制度改善		○	○	○	月額制限で活動範囲が狭まる、障がい者用タクシー券がすぐなくなる、車内販売希望
	地域内の助け合いによる移動支援		○			堀之内奥地域で住民同士が乗り合いしている事例あり
	JR障がい者割引制度の補完・市独自の支援制度				○	単独利用では100km以上でないと割引にならないため、市独自の補助希望

第3章 公共交通の課題

以下に、第2章で行った現況整理等の結果を整理し、それらから抽出される課題を示します。

分類	現状・問題	課題
現況整理	<ul style="list-style-type: none"> ○市北部の乗合タクシーに重複があり、非効率な運行となっている(P27) ○市北部や、堀之内地域において路線バスと乗合タクシーの重複がある(P27) ○市負担額が年々増加している(P29) ○乗合タクシー及びのるーと魚沼の一人あたり市負担額が高く、非効率な運行となっている(P31) ○「のるーと魚沼」は利用者が増加傾向だが、一人あたり市負担額が高い(P29, 41) ○また、「湯之谷地域乗合タクシー」についても利用者増により、市負担額が高くなっている。(P41) 	<p>①公共交通の市負担額の軽減と効率化 行政負担の軽減と、乗合タクシー・のるーとの効率的な運行が必要</p>
現況整理	<ul style="list-style-type: none"> ○バスドライバーは令和3年度から減少傾向にあり、今後もドライバー数の減少が予想され、ドライバーの確保は急務となっている。(P32) ○小千谷総合病院～川口～小出営業所前線は、魚沼市外での利用が多く魚沼市内の利用は少ないとから、系統のあり方を検討する必要がある(P37) ○六日町駅前～新国道・魚沼基幹病院・小出駅～魚沼市役所前線は魚沼市から六日町（南魚沼市）まで乗り継いでいる人は少ないとが想定され、実際の利用状況を知るためにOD調査が必要(P38) 	<p>②地域間交通の維持・見直し 効率化と地域間幹線系統の維持の両立が必要</p>
現況整理	<ul style="list-style-type: none"> ○路線バスと乗合タクシーの重複や、市北部の乗合タクシーに重複があり、ドライバー数を削減する余地がある(P27) ○バスドライバーの確保は急務となっている(P32、再掲) ○同様に、タクシードライバーについても、高齢化等により将来的な減少が予想される(P32) 	<p>③ドライバーの確保と持続可能な運行体制の構築 将来に向けた人材確保と運行体制維持が必要</p>

分類	現状・問題	課題
現況整理	<ul style="list-style-type: none"> ○交通事故の高齢者の事故率が微増傾向にあり、事故率低下のため公共交通の利用促進が求められる(P16) ○免許返納者数が一定数に留まっていることから、更なる公共交通への転換のため利便性向上が必要(P17) ○コロナ禍以降、路線バスの利用者数が減少し、減便の影響でさらに減少している(P28) ○乗合タクシーの認知度が令和2年度と比較して低下しており、利用方法を含めた周知の強化が必要(P42) 	
アンケート・ヒアリング調査結果	<ul style="list-style-type: none"> ○住民（65歳以上）と高校生は公共交通に対する満足度が低く、将来の移動に対しても不安を抱えている(P51) ○高校生はキャッシュレス決済の導入や路線バス増便やダイヤ変更を求めていている(P52) ○住民（65歳以上）は、運転免許返納者に対するサービスの拡充を求めている(P52, 53) ○全ての区分から、公共交通の分かりやすい情報提供が求められている(P52, 53) ○小出病院や市役所へのバス停が遠く、悪天候時などに不便（P54） ○魚沼基幹病院へのアクセス改善が求められている（P54） 	<p>④利用者の利便性向上と利用促進</p> <p>利用者数の維持・増加と、施設へのアクセス改善が必要</p>

第4章 基本的な方針、計画の目標

4.1 計画の基本方針

支え合い、乗り合い、未来へつなぐ、持続可能な公共交通

基本方針には、地域の皆で公共交通を支え、次世代へとつなげていくという思いを込めています。ドライバー不足や運行コストの増加などにより、公共交通の持続的な運行は困難な状況にあります。こうした中で、市民が安心して移動できる環境を守り続けるためには、交通事業者・行政・地域住民がそれぞれの立場で役割を果たし、連携・協働して地域交通を支えていくことが不可欠です。

公共交通の持続可能な運行体制を築き、利便性の高い交通体系の構築と利用促進を図ることで、持続可能で魅力ある交通体系の実現を目指します。

4.2 計画の目標

① 持続可能な地域公共交通運営体制の構築

- 市北部の乗合タクシー等の重複を整理し、只見線や路線バスとダイヤが重ならないよう調整し、トータルでの運行頻度を維持します。
- 温泉施設など地域資源との連携・活用方法を検討します。
- 市域を跨ぐ幹線系統は、沿線自治体や交通事業者と協議し、利用実態に合った再編を検討します。
- 市負担が増加している乗合タクシー運賃を、適正価格へ見直します。

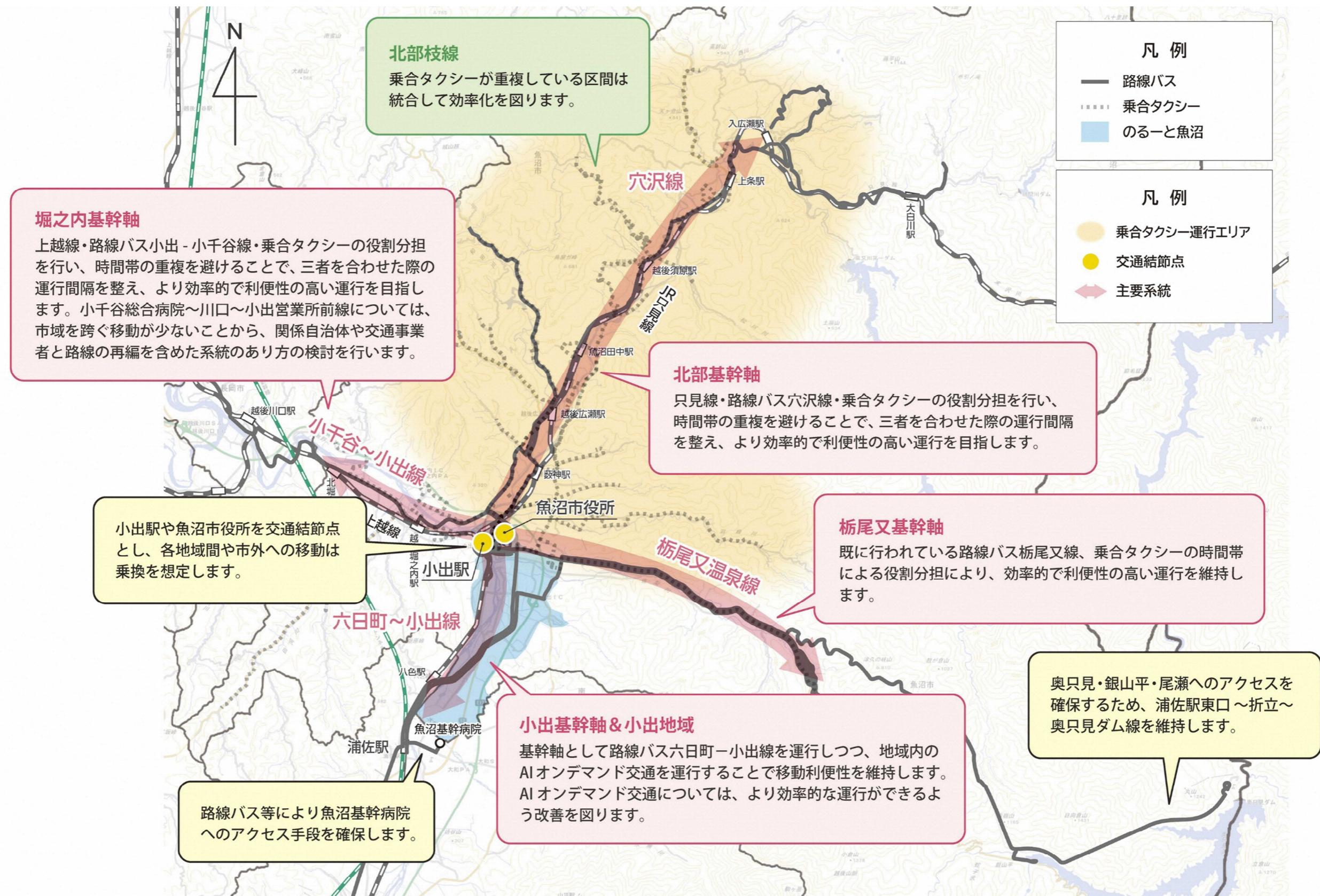
② 利便性の向上と利用促進による公共交通の維持

- 魚沼基幹病院へのアクセスが市内どの地域からもしやすくなるように検討を行います。
- 公共交通の利用方法を分かりやすく伝えるため、公共交通マップの作成や、乗り方説明会等を実施します。
- 現在免許返納を迷っている方や、公共交通を利用していない方にも利用をしてもらえるような利用促進を行います。
- 尾瀬エリアへの観光客の利便性を高めるため、新たな観光交通チケットの造成やキャッシュレス決済の導入を検討します。

③ 地域公共交通を支える人材の確保と育成

- こどもにバスに興味をもってもらい利用をしてもらうことで、将来運転手になってもらえるように、こどもへのバス利用意識の醸成を行います。
- 交通事業者へのドライバー確保に対する補助制度を導入するとともに、大型バスの運転に興味をもってもらえるような体験会を企画します。

4.3 目指す地域公共交通網



※基幹軸：鉄道、路線バス、乗合タクシー等の経路が重複している区間

4.4 目指す地域公共交通網に関する各交通手段の役割

○公共交通の機能、役割及び目的を分類し、以下のとおり整理します。

交通手段	役割及び目的
鉄道（上越線）	<ul style="list-style-type: none"> ○市域をまたいで広域的に他市町村と魚沼市を結ぶ基幹的な路線。 ○定時定路線を基本とし、通勤・通学・通院・買物などの目的に対応。
鉄道（只見線）	<ul style="list-style-type: none"> ○観光資源としての役割も担い、地域間交流を促進する路線。 ○定時定路線を基本とし、通学・通院・観光などの目的に対応。
路線バス（市外）	<ul style="list-style-type: none"> ○市域をまたいで広域的に他市（長岡市・南魚沼市など）と魚沼市を結ぶ路線。 ○定時定路線を基本とし、通勤・通学・通院・買物などの目的に対応。
路線バス（市内）	<ul style="list-style-type: none"> ○小出駅や市役所周辺と地域拠点を結ぶ路線。 ○市役所、病院、商業施設など主要施設を結ぶ路線。 ○地域の特性に合わせて通院・買物・観光などの目的に対応。
乗合タクシー	<ul style="list-style-type: none"> ○多人数の輸送需要が少ない地域を対象とした区域運行型の乗合交通。 ○地域の特性や需要に応じて通院・買物などの目的に対応。 ○公共交通空白地域の移動利便性を補完。
のるーと魚沼	<ul style="list-style-type: none"> ○小出及び湯之谷の一部地域の区域運行型の乗合交通。 ○小出地域内の移動利便性を高めつつ、システムによる輸送効率の向上を目指す。 ○小出地域内の通院・買物等の目的に対応。
一般タクシー	<ul style="list-style-type: none"> ○時間帯やエリアに制限なく自由に移動できる交通手段。 ○他の交通手段を補完し、緊急時や柔軟な移動ニーズに対応。
入広瀬 コミュニティバス	<ul style="list-style-type: none"> ○地域住民の生活移動を支えるコミュニティ路線。 ○入広瀬地域内の拠点（病院、商業施設、行政施設など）へのアクセスを確保。 ○高齢者や交通弱者の移動手段としての役割を担う。

4.5 地域公共交通確保維持事業等の必要性と実施主体

○路線バスや乗合タクシーについては、国の補助制度を活用し、地域間幹線系統や地域内フィーダー系統の運行を維持していくことから、以下の表に補助対象路線を明示します。また、一部の系統については、新潟県生活交通確保対策補助金を活用して維持をしていきます。

系統名	必要性・有用性	運行事業者	事業許可区分	補助
小千谷～小出線	魚沼市と小千谷市を結び、地域間移動や通勤・通学・通院・買物などを支える交通手段	南越後観光バス(株)	4条乗合(路線定期)	※1
小出～栃尾又温泉線	魚沼市内と温泉地を結び、地域間移動や観光・通勤・通学・通院・買物を支える交通手段	南越後観光バス(株)	4条乗合(路線定期)	※3
六日町～小出線（新国道経由）	魚沼市と南魚沼市を結び、地域間移動や通勤・通学・通院・買物などを支える交通手段	南越後観光バス(株)	4条乗合(路線定期)	※1
六日町～小出線（魚沼基幹病院経由）	魚沼市と南魚沼市を結び、地域間移動や通勤・通学・通院（特に魚沼基幹病院）・買物などを支える交通手段	南越後観光バス(株)	4条乗合(路線定期)	※1
のるーと魚沼	小出地域内の停留所間を自由に移動でき、好きな時間に予約ができる柔軟で利便性の高い交通手段 生活交通（通院・買物等）を支えている	(株)小出タクシー 奥只見タクシー(株) 観光タクシー(株)	4条乗合(区域運行)	※2
湯之谷地域乗合タクシー	湯之谷地域内と小出地域を結び、生活交通（通院・買物等）および観光の足としても利用される交通手段	(株)小出タクシー 奥只見タクシー(株)	4条乗合(区域運行)	※2
田中・清本・長	清本・長松地域と小出地域を	(株)小出	4条乗合	※2

系統名	必要性・有用性	運行事業者	事業許可区分	補助
松・米沢 乗合タクシー	結び、生活交通（通院・買物等）を支える交通手段	タクシー	(区域運行)	
三ツ又乗合 タクシー	三ツ又地域と小出地域を結び、生活交通（通院・買物等）を支える交通手段	(株)小出 タクシー	4条乗合 (区域運行)	※2
上稻倉・魚野 地乗合タクシ ー	上稻倉・魚野地地域と小出地域を結び、生活交通（通院・買物等）を支える交通手段	ひかり交 通(株)	4条乗合 (区域運行)	※2
新道島乗合 タクシー	新道島地域と小出地域を結び、生活交通（通院・買物等）を支える交通手段	ひかり交 通(株)	4条乗合 (区域運行)	※2
滝之又乗合 タクシー	滝之又地域と小出地域を結び、生活交通（通院・買物等）を支える交通手段	奥只見 タクシー (株)	4条乗合 (区域運行)	※2
水沢・越又・泉 沢乗合タクシ ー	水沢・越又・泉沢地域と小出地域を結び、生活交通（通院・買物等）を支える交通手段	奥只見 タクシー (株)	4条乗合 (区域運行)	※2
福山新田乗合 タクシー	福山新田地域から小出地域を結び、生活交通（通院・買物等）を支える交通手段	観光タク シー(株)	4条乗合 (区域運行)	※2
高倉乗合 タクシー	高倉地域から小出地域を結び、生活交通（通院・買物等）を支える交通手段	観光タク シー(株)	4条乗合 (区域運行)	※2
小出・守門乗 合タクシー	小出地域から守門地域（福山新田・高倉）への帰宅の移動を担う交通手段	観光タク シー(株)	4条乗合 (区域運行)	※2
守門地域内フ ルデマンド便	守門地域内の生活交通（通院・買物等）を支える柔軟な交通手段	観光タク シー(株)	4条乗合 (区域運行)	※2
小出～上条～ 穴沢線	魚沼市内の生活交通（通院・買物等）を支える交通手段	南越後観 光バス (株)	4条乗合 (路線定期)	※3

宮原止め

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

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

※3 新潟県生活交通確保対策補助金を活用

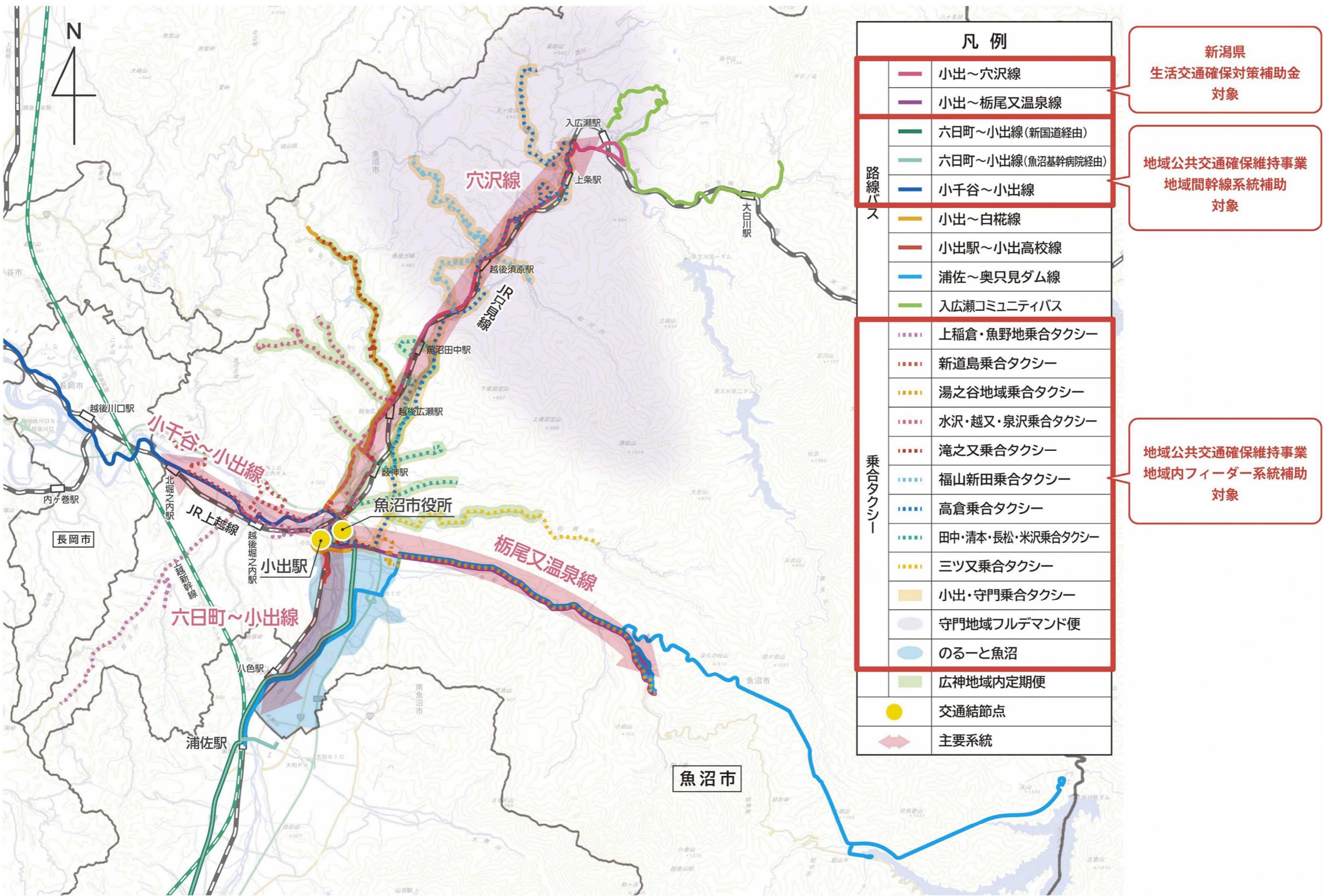


図 魚沼市内の運行系統と地域公共交通確保維持事業等の活用系統

第5章 目標達成のための施策・事業

目標① 持続可能な地域公共交通運営体制の構築

施策 1-1 路線バス及び乗合タクシー重複区間の再編

- 守門地域乗合タクシー及び広神地域乗合タクシーについて、経路上に重複があり、重複する部分では1台の車両で運行ができるように再編を行い効率化を目指します。
- また、鉄道・路線バス・乗合タクシーの役割分担（重複が起こらないように設定する）を行い、時間帯の重複を避けることで、三者を合わせた際の運行間隔を整え、より効率的で利便性の高い運行を目指します。
- 特に利用者数が減少している路線バスについては、代替交通手段等も含め再編を検討し効率化を目指します。

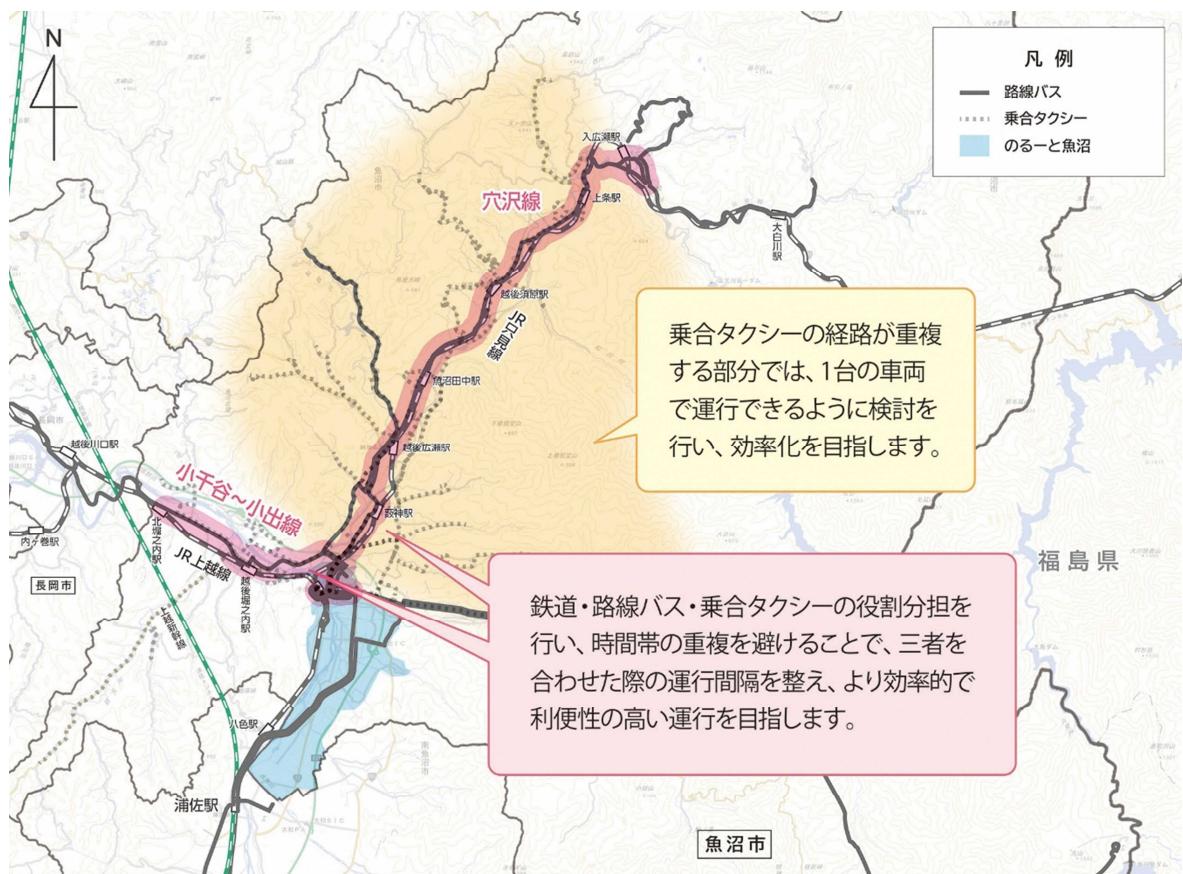


図 市北部地域の路線バス及び乗合タクシーの再編イメージ

■スケジュールと実施主体

令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度	実施主体
利便増進事業として検討		利便増進計画を作成した上で、再編を実施			魚沼市 バス事業者 タクシー事業者

→ 検討 → 実証 → 実装

施策 1-2 のるーと魚沼の運行効率化

- 現在は1人あたり行政負担額が約4000円と高額であるため、1台の車両に乗り合う人数を増加させ、一人あたり市負担額の低減を目指します。
- また、タクシー事業者のドライバー数は限られており、今後減少していくことも想定されるため、1台に乗り合う人数を増加させ効率的に運行することは今後の持続可能性を高めるために重要です。
- 具体的には、のるーと魚沼の乗り方講座を実施（施策2-5）することや、乗車体験（施策2-6）等を通じた利用促進により、利用者数を増やすことで1台の車両に乗り合う人数の増加を図ります。

■スケジュールと実施主体

令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度	実施主体
運行開始と共に効率化に向けて改善を続ける					魚沼市 システム事業者 タクシー事業者

→ 検討 → 実証 → 実装

施策 1-3 市内公共交通と温泉施設等との連携

- 観光客や利用者に公共交通を利用してもらえるように、温泉施設等に公共交通でのアクセス方法をHP等に示すように依頼します。
- 現在公共交通でアクセスできない温泉等への公共交通の乗り入れを検討し、利用者の利便性向上を図ります。

■スケジュールと実施主体

令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度	実施主体
					魚沼市 温泉施設等

→ 検討 → 実証 → 実装

施策 1-4 地域間幹線系統の再編・維持の検討

- 魚沼市内の地域間幹線系統の機能を整理した上で、沿線自治体や交通事業者と今後の地域間幹線系統の実際の利用状況を確認しながら、今後のあり方について協議を継続的に行い、現状に合った適切な運行形態となるようにします。
- 小千谷総合病院～川口～小出営業所前線については、上下線ともに魚沼市内の利用は少ないとから、市域を跨ぐ必要性が低い状況にあるため、関係自治体や交通事業者と路線の再編を含めた系統のあり方の検討を行います。
- また、六日町駅前～新国道・魚沼基幹病院・小出駅～魚沼市役所前線については、浦佐駅や魚沼基幹病院で乗降が多いがそれ以外の区間の利用実態が不明であるため、OD調査を実施します。なお、利用実態を把握した上で、それぞれの市内での利用が多いことが確認された場合には、路線の再編等を検討します。

■スケジュールと実施主体

令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度	実施主体
沿線自治体やバス事業者と協議・検討					魚沼市 沿線自治体 バス事業者

-----→ 検討 -----→ 実証 -----→ 実装

施策 1-5 乗合タクシーの運賃改善

- 乗合タクシーやのるーと魚沼は運賃が安価であることから、行政負担が大きくなっています。物価高騰の影響やこれまでのタクシー料金の値上げ、並行する路線バスとの運賃差を鑑みて運賃値上げの検討を行います。
- 収支率の目標を乗合タクシーは現状の6%から令和12年度に10%、のるーと魚沼は現状の5%から10%を目指しています(P82)。このことから、それぞれ現状の約2倍の運賃収入が必要であり、利用促進と併せて運賃改善に取り組み、目標達成を目指します。

■スケジュールと実施主体

令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度	実施主体
-----→ 検討 -----→ 実証 -----→ 実装					魚沼市 タクシー事業者

目標② 利便性の向上と利用促進による公共交通の維持

施策 2-1 郊外部からの魚沼基幹病院アクセス改善の検討

- 小出地域以外からは、直接魚沼基幹病院方面にアクセスする手段が無いことから、行き帰りとも乗り換えがしやすくなるようダイヤの改善を検討します。
- さらに既存の市内路線バスや乗合タクシーと、小出～六日町線（魚沼基幹病院経由）の乗り継ぎ方法を周知することで、利用促進を図ります。

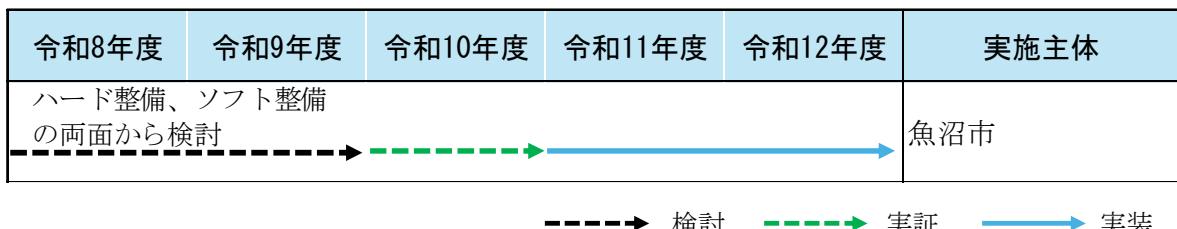
■スケジュールと実施主体



施策 2-2 公共交通利用時の待合環境整備

- 路線バス↔のるーと魚沼等や乗合タクシー↔路線バスの乗継時に快適に過ごせるように、交通結節点として位置づけている市役所や小出駅（P60）や小出病院において、雨等をしのげる環境と乗換がしやすい案内等を整備することを検討します。
- また、停留所と施設入口が離れている市役所や小出病院への乗り入れの可能性について、車両の小型化等も含めて検討します。
- 乗合タクシーは利用状況によって乗車時間が遅れる場合があり、待ち時間が多くなることがあるため、特に利用が多い箇所（病院やスーパー等）については雨をしのげる場所にベンチを設置すること等を検討します。

■スケジュールと実施主体



施策 2-3 中高生へのバス利用促進

- 小出高校～（ここいら）～小出駅間を運行する便限定で使用可能な特別乗車券を生涯学習課で作成・配布し、バス利用及びここいらの利用を促します。
(継続)
- 路線バスの一部区間を中学生のスクールバスとして活用することにより、利用の習慣をつけ、高校進学後も路線バスを利用してもらうことを目指します。
(継続)

■スケジュールと実施主体

令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度	実施主体
継続実施（必要に応じて適宜改善を検討）					魚沼市

-----→ 検討 - - - - → 実証 —————→ 実装

施策 2-4 誰もが分かりやすい公共交通マップの作成

- 誰もが分かりやすい時刻表や路線図の作成を行い、全戸配布を行います。また、時刻表を持ち運ぶ際に、利用者自身がよく使う路線と時刻を書き込めるMy時刻表を作成して時刻表に含めます。(継続)
- 魚沼基幹病院等の需要が多く、アクセスするために乗継が必要な場所については、具体的な乗り方等を分かりやすく示し、周知していきます。

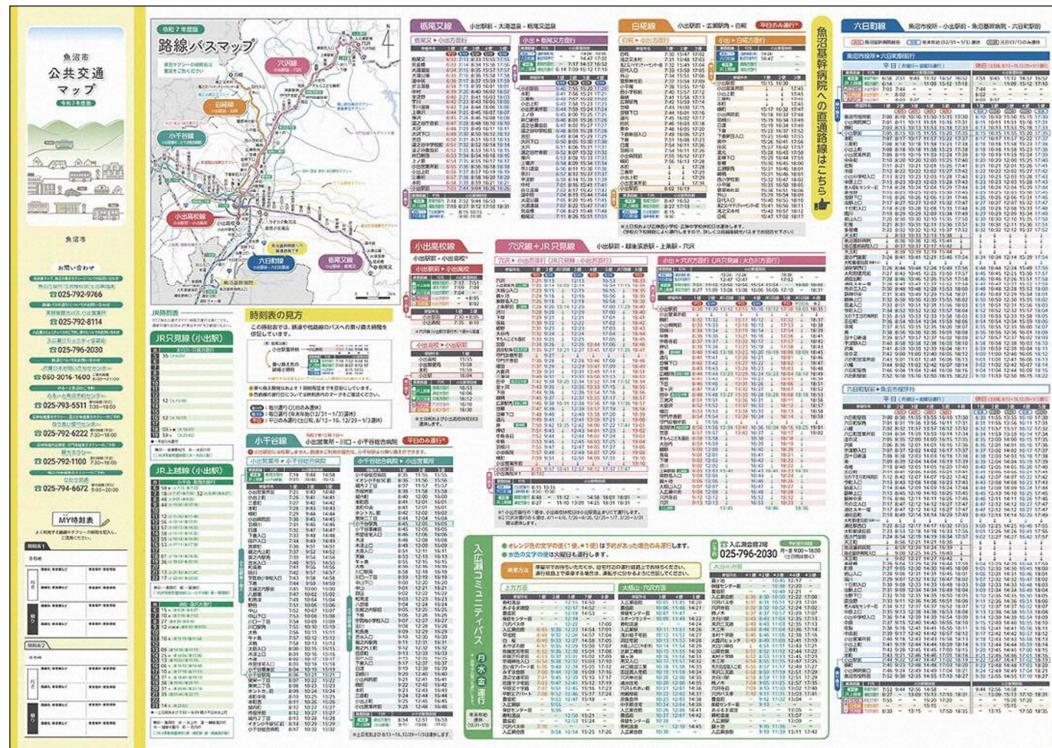


図 魚沼市公共交通マップ



図 My 時公表（魚沼市公共交通マップ内に掲載）

■スケジュールと実施主体

令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度	実施主体
継続実施（利用状況を見て適宜改善）					魚沼市

→ 検討 → 実証 → 実装

施策 2-5 乗合タクシーの乗り方説明会の開催

- 2講座（便利でお得「乗合タクシー」と運転免許証自主返納、～公共交通の新しいカタチ～呼ぶと・来ると・のるーと魚沼）をこれまでに実施しており、今後も継続していきます。（継続）
- 乗り方説明会に合わせて、需要の多い魚沼基幹病院への行き方（乗継の方法）の紹介や、講座の後に乗車体験ができる機会を設ける等、受講者が実際に乗合タクシーを乗れるような工夫を行います。
- のるーと魚沼の電話予約について、時間帯による電話の混雑を避けるため、スマートフォンを使ったアプリ予約等を促進する必要があります。そのため、上記の講座に併せてスマートフォンによる予約方法の説明を行い、スマートフォン予約の普及を図ります。



図 乗り方説明会の様子

■スケジュールと実施主体

令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度	実施主体
					魚沼市

→ 検討 → 実証 → 実装

施策 2-6 公共交通利用機会の創出

- 乗合タクシー無料月間（例年7月）を設定し、普段公共交通を利用していない方に対しての公共交通利用機会の創出を行います。（継続）また、のるーと魚沼での実施も検討します。
 - 無料月間の際は、利用促進に向けた方策検討の基礎資料作成のため、利用者にアンケート調査を実施します。
 - 上記と併せて、無料月間参加者に後日の公共交通利用時のインセンティブを与えるなど、無料期間以降の利用が続くような取組みを行います。

図 魚沼市乗合タクシー利用促進月間

■スケジュールと実施主体

令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度	実施主体
乗合タクシーの施策は継続実施					魚沼市 バス事業者 タクシー事業者
→ バス施策を検討					

施策 2-7 運転免許返納者への公共交通利用券の交付

- 運転免許返納者に対する乗合タクシー等共通回数券（※）の交付を継続して行い、運転免許返納を促すとともに、返納後の公共交通の利用機会を創出します。（継続、現在は 22,000 円分の回数券を配布。）
- 乗合タクシー等共通回数券の交付後も継続して公共交通を使用してもらえるように、回数券（2,000 円で 2,200 円分）の販売を行います。（継続）
- また、運転免許返納を迷われている方に対しても、前述の「公共交通利用機会の創出」の取組等に参加してもらうことで、公共交通の体験をしてもらい運転免許返納を促します。

※路線バス、タクシー、乗合タクシーで使用可能

■スケジュールと実施主体

令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度	実施主体
継続実施（利用状況を見て適宜改善）					魚沼市

-----→ 検討 -----→ 実証 -----→ 実装

施策 2-8 高齢者福祉タクシー利用券・障がい者福祉タクシー利用券の交付

- 介護予防・生きがい活動支援事業への参加、医療機関等への送迎や買い物等、広い用途で利用できるよう、利用条件を満たす 65 歳以上の方への高齢者福祉タクシー利用券の交付を継続して実施します。（継続）
- また、障がい者の方の移動支援としての障がい者福祉タクシー利用券の交付についても継続して実施します。（継続）

■スケジュールと実施主体

令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度	実施主体
継続実施（利用状況を見て適宜改善）					魚沼市

-----→ 検討 -----→ 実証 -----→ 実装

施策 2-9 尾瀬エリアへのアクセス路線の利用促進

- 公共交通によるアクセス方法を分かりやすくパンフレット等に整理し、観光協会ホームページ等で公開することにより利用促進を図ります（継続）。
- 浦佐～大湯～栃尾又温泉～銀山平～奥只見ダム線については、観光利用が多い路線であるが、利用者数は少なく、また、運賃が低廉のため、協議運賃による運賃見直しも検討します。
- 奥只見遊覧船と会津バス（予約乗合バス）のセット券である「尾瀬バス」に当該路線もセットにする等、利用者にとっても購入がしやすいよう工夫を行います。



図 尾瀬バス

出典：魚沼市観光オフィシャルサイト

■スケジュールと実施主体

令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度	実施主体
-----→ -----→ -----→					魚沼市 (一社)魚沼市観光協会 バス事業者

-----→ 検討 -----→ 実証 -----→ 実装

施策 2-10 キャッシュレス決済等の導入

- 観光客が多い浦佐～大湯～栃尾又温泉～銀山平～奥只見ダム線については、観光客の利便性を高めるため、キャッシュレス決済の導入を検討します。
- また、アンケート結果から特に高校生からキャッシュレス決済等の導入を求める声が多かったことから、市内の路線バス等についてもキャッシュレス決済の導入を検討します。

■スケジュールと実施主体

令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度	実施主体
奥只見ダム線 から実証	→	利用状況を見て、順次市内の路線に展開	→		魚沼市 バス事業者

→ 検討 → 実証 → 実装

目標③ 地域公共交通を支える人材の確保

施策 3-1 こどもへのバス利用意識の醸成

- 魚沼農業協同組合と魚沼市が主催するイベント「JA 魚沼北魚沼地区大農業祭 × 食まちうおぬま」（例年 10 月開催）でのバス乗車体験等により、こどもへの路線バス利用促進と将来運転士になってもらえるような施策を今後も継続的に実施します。（継続）
- 当日の乗車体験を踏まえて、後日実際に路線バスに乗車してもらえるように、次回のバス乗車券の配布や抽選等の実施を検討します。



図 バス無料乗車体験チラシ



図 無料体験乗車の様子

出典：南越後観光バス(株)

■スケジュールと実施主体

令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度	実施主体
継続実施（実施状況を見て適宜改善）					魚沼市 バス事業者

→ 検討 → 実証 → 実装

施策 3-2 交通事業者のドライバー確保に向けた補助制度の導入

○新規採用者の就業支度金を補助対象とする、ドライバー確保に対する補助金を導入しており、今後は移住施策等との連携を図り、実際に交通事業者のドライバー確保につながるように制度活用の促進を行います。

■スケジュールと実施主体

令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度	実施主体
継続実施（利用状況を見て適宜改善）					魚沼市

→ 検討 → 実証 → 実装

施策 3-3 大型バスの運転体験機会を通したドライバー希望者の創出

○普段運転する機会がない大型バスの運転体験を通して、バスドライバーの志望者を増やすため、バスの運転体験を市職員駐車場等で実施することを検討します。



図 越後交通(株)主催バス運転体験会（後援：長岡市）

出典：長岡市

■スケジュールと実施主体

令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度	実施主体
→ 検討 → 実証 → 実装					魚沼市 バス事業者

→ 検討 → 実証 → 実装

■施策のスケジュールと実施主体一覧

目標	施策番号	施策タイトル	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度	実施主体
目標① 持続可能な地域公共交通運営体制の構築	1-1	市北部地域の路線バス及び乗合タクシーの再編	利便増進事業として検討	利便増進計画を作成した上で、再編を実施				魚沼市 バス事業者 タクシー事業者
	1-2	のるーと魚沼の運行効率化		運行開始と共に効率化に向けて改善を続ける				魚沼市 システム事業者 タクシー事業者
	1-3	市内公共交通と地域の輸送資源の連携						魚沼市 温泉施設等
	1-4	地域間幹線系統の再編・維持の検討	沿線自治体やバス事業者と協議・検討					魚沼市 沿線自治体 バス事業者
	1-5	乗合タクシーの運賃改善						魚沼市 タクシー事業者
目標② 利便性の向上と利用促進による公共交通の維持	2-1	郊外部からの魚沼基幹病院アクセス改善の検討						魚沼市 バス事業者 タクシー事業者
	2-2	乗換拠点における待合環境整備	ハード整備、ソフト整備の両面から検討					魚沼市
	2-3	中高生へのバス利用促進		継続実施（必要に応じて適宜改善を検討）				魚沼市
	2-4	誰もが分かりやすい公共交通マップの作成		継続実施（利用状況を見て適宜改善）				魚沼市
	2-5	乗合タクシーの乗り方説明会の開催						魚沼市
	2-6	公共交通利用機会の創出	乗合タクシーの施策は継続実施 バス施策を検討					魚沼市 バス事業者 タクシー事業者
	2-7	運転免許返納者への公共交通利用券の交付		継続実施（利用状況を見て適宜改善）				魚沼市
	2-8	高齢者福祉タクシー利用券・障がい者福祉タクシー利用券の交付		継続実施（利用状況を見て適宜改善）				魚沼市
	2-9	尾瀬エリアへのアクセス路線の利用促進						魚沼市 (一社)魚沼市観光協会 バス事業者
	2-10	キャッシュレス決済等の導入	奥只見ダム線から実証	利用状況を見て、順次市内の路線に展開				魚沼市 バス事業者
目標③ 地域公共交通を支える人材の確保と育成	3-1	こどもへのバス利用意識の醸成		継続実施（実施状況を見て適宜改善）				魚沼市 バス事業者
	3-2	交通事業者のドライバー確保に向けた補助制度の導入		継続実施（利用状況を見て適宜改善）				魚沼市
	3-3	大型バスの運転体験機会を通したドライバー希望者の創出						魚沼市 バス事業者

→ 検討 → 実証 → 実装

第6章 計画の達成状況の評価

6.1 評価の指標

- 本計画における3つの目標に対応する評価指標を下表のように設定します。
- 計画期間の最終年度である令和12年度(2030年度)の目標値達成を目指し、各施策を推進します。

対応する目標	評価指標	基準値 (R6年度)	目標値 (R12年度)	目標値設定の 考え方
目標1 持続可能な地域公共交通運営体制の構築	市内公共交通に係る市負担額[千円/年] ※1	139,378	167,200	持続可能な運行とするため、運行効率化による市負担額の低減を目指し、燃料費や人件費の増加が見込まれるなかでも20%程度に抑える
	利用者一人あたり市負担額[円/人] 路線バス※2	782	782	市負担の効率性の評価指標として設定し、利用者数及び市負担額を現状維持とすることから、現状維持とする。
	利用者一人あたり市負担額[円/人] 乗合タクシー※3	3,846	3,500	市負担の効率性の評価指標として設定し、乗合タクシー再編による効率化や、運賃値上げ等により約10%の改善を目指す
	利用者一人あたり市負担額[円/人] のるーと魚沼※4	3,962	2,500	市負担の効率性の評価指標として設定し、輸送力を高めることや運賃値上げにより約40%の改善を目指す
	収支率[%] 路線バス※5	26%	26%	利用者数及び市負担額を現状維持とすることから、現状維持とする
	収支率[%] 乗合タクシー※5	6%	10%	乗合タクシー再編による効率化や、運賃値上げ等により改善を目指す
	収支率[%] のるーと魚沼※5	5%	10%	市負担の効率性の評価指標として設定し、輸送力を高めることや運賃値上げにより改善を目指す

対応する目標	評価指標	基準値 (R6 年度)	目標値 (R12 年度)	目標値設定の 考え方
目標 2 利便性の向上 と利用促進に よる公共交通 の維持	市民 1 人あたり利用 回数[回/人] 路線バス※6	1.9	1.9	人口減少により、利用者数の 減少が見込まれるが、利便性 向上や利用促進により利用者 数を基準値のまま維持する
	市民一人当たりの乗 合タクシー利用回数 [回/人] 乗合タクシー※6	1.0	1.1	持続可能な地域公共交通網を 実現するため、より快適に公 共交通を利用して移動できる 環境を整え、利用者数が増え るように取り組む
	将来の移動に対する 安心度[%]※7	18	30	上記のような利便性向上によ り、将来の移動に対する安心 感を向上させる（住民）
	乗合タクシー及び のるーと魚沼の 認知度[%]※8	53	70	分かりやすい時刻表の配布や 地域の説明会等により、認知 度を向上させる
目標 3 地域公共交通 を支える人材 の確保	こどもへのバス利用 意識醸成イベントの 参加者数[人]※9	103	120	バスドライバーに興味を持つ こどもを増やすため、イベン ト参加者数の増加を目指す
	ドライバー確保に 係る補助金利用 累計件数[件]※10	0	10	事業者のドライバー確保の支 援となるよう、補助金活用を 促し、5 年間の累計利用件数 10 件を目指す（年 2 件程度）

※1 路線バス・乗合タクシー・入広瀬コミバスの運行費補助金額の年合計

※2 路線バスの市の運行費補助金年合計÷市内路線バスの利用人数の年合計

※3 乗合タクシーの市の運行費補助金年合計÷乗合タクシーの利用者数年合計

※4 (運行費補助金・コールセンター費・システム費の年合計－運行収入) ÷
のるーと魚沼の利用者数年合計【基準値は令和 7 年 4～9 月の値から算出】

※5 各交通手段の運賃収入÷各交通手段の運行経費の合計【運賃収入には、福
祉券等の利用金額を含む】

※6 市内路線バスまたは乗合タクシーの利用人数の年合計÷魚沼市的人口【基
準値は令和 7 年 3 月 31 日の人口で算出】

※7 住民（65 歳以上）アンケートにおいて「安心できる」「やや安心できる」と
回答した人の合計

※8 住民（65 歳以上）アンケートにおいて各乗合タクシー等が運行する地域内
の回答者が「知っている」と回答した割合の平均値

※9 「JA 魚沼北魚沼地区大農業祭×食まちうおぬま」で同時開催した乗車体験
等に参加した人数

※10 魚沼市地域公共交通人材確保支援事業補助金の利用件数累計【令和 7 年 10 月時点】

6.2 見直しの方法

- 計画を進めるにあたり PDCA サイクル(※)に従い、魚沼市地域公共交通協議会において、計画の進捗確認、評価・見直しを行うものとします。
- 特に、次年度予算要求を計画的に実施するため、前年度の事業効果最終検証 (Check) を元に、協議会での意見を踏まえ (Action)、当該年度及び次年度の事業計画に反映 (Plan) します。
- また、当該年度事業の実施中 (Do) は、事業管理をしながら適宜、事業効果の検証 (Check) を行い、改善 (Action) と事業計画 (Plan) への反映を行います。
- 各施策の検討・実施状況は本計画の計画期間である令和 8 年度（2026 年度）から令和 12 年度（2030 年度）にかけて 1 年毎に確認を行います。
- 本計画は、計画の進捗状況に応じて中間見直しを行います。

※ PDCA サイクル : Plan (計画) → Do (実行) → Check (評価) → Action (改善) → Plan (計画) …のサイクルを繰り返し行うことで、継続的に施策の改善を促す方法を指します。

表 本計画施策で行う PDCA サイクル

		4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	～	1月	～	3月
協議会				I						II		(III)
本計画の 施策	マイル ストーン			施策の 進捗報告					市来年度 予算要求			
	P		②今年度 計画		②来年度施策計画							
	D			③今年度施策実行					④⑤の9月までの結果を踏まえ 来年度の計画に反映			
	C	①前年度施策の 評価			④今年度施策を事業監理							
	A				⑤施策の実施状況に応じて適宜改善							

↑ 毎年度繰り返し