

魚沼市地域公共交通網形成計画

魚沼市

平成28年3月

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網形成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 | 10 |
| 2-4 上位・関連計画の整理 | 20 |
| 第3章 魚沼市の公共交通が解決すべき課題 | 26 |
| 3-1 魚沼市の公共交通全体に係わる視点 | 26 |
| 3-2 地域間の移動に係わる視点 ～日常生活の移動を支援する幹線軸構築の課題～ | 27 |
| 3-3 地域内の移動に係わる視点 ～日常生活の移動を支援する支線構築の課題～ | 27 |
| 3-4 都市間の移動に係わる視点 | 28 |
| 3-5 新たな施設への対応の視点 | 28 |
| | |
| 第2編 魚沼市地域公共交通網形成計画 | 29 |
| 第1章 基本方針 | 30 |
| 第2章 地域公共交通網形成計画の区域と計画期間 | 32 |
| 第3章 地域公共交通網形成計画の目標 | 32 |
| 3-1 計画の目標 | 32 |
| 3-2 目指す地域公共交通網に係わる各交通手段の役割 | 33 |
| 3-3 目指す地域公共交通網のすがた | 34 |
| 第4章 目標を達成するために行う施策 | 35 |
| 4-1 目標を達成するために行う施策 | 35 |
| 4-2 施策の実施スケジュール | 49 |
| 第5章 目標の達成状況の評価 | 50 |
| 5-1 目標の達成状況の評価と改善の枠組み | 50 |
| 5-2 地域公共交通網形成計画の進行管理 | 51 |
| 5-3 達成度評価指標と目標値の設定 | 52 |

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網形成計画策定の背景とねらい

本市では、平成21年度に「魚沼市地域公共交通総合連携計画（公共交通のマスタープラン）」（以下、「連携計画」という）を策定し、地域公共交通の活性化・再生を図ってきました。その中で、「地域間の移動」は鉄道会社およびバス会社、「地域内の移動」はタクシー会社による運行を基本とし、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。

一方で、人口減少や通学需要の減少等により、利用者が極めて少ない路線もあります。本市では今後、少子高齢化がより深刻化し、現状の運行方法のままでは、さらなる利用者減少は避けられないと考えられ、将来の持続的な運行に大きな問題を抱えています。しかし、利用者の少ない路線について短絡的に減便を行うことは、市民の外出機会を損なうことにつながり、ひいてはさらなる利用者減少を招く悪循環が生じることも懸念されます。このことから、近い将来を見据え戦略的に公共交通を確保・維持・改善する取り組みが求められます。

その中で、現行の連携計画は、平成27年度で計画期間が終了することから、本市の課題を踏まえ連携計画を更新する必要があります。併せて、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の一部が改正されるなど、国の公共交通に関わる取り組みにも変化があります。

以上、本市の社会情勢と公共交通の課題、そして、国の政策動向を捉えた中で、公共交通に関する新たなマスタープランとして、「魚沼市地域公共交通網形成計画」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

本市は新潟県の南東部に位置し、福島県と群馬県の山岳地帯が連なる県境に接しており、総面積は946.93km²、山林・原野が全体の約84%を占めている山間地帯です。

居住地は、信濃川支流の魚野川沿いを中心に、破間川、黒又川、佐梨川、羽根川等の1級河川流域に沿って形成され、さらに、その上流部には支流に沿って小集落が枝状に点在するといった山間地特有の形状となっています。

また、市内全域が特別豪雪地帯に指定されており、最大積雪深が300cmを超えることも多く、特に守門・入広瀬などの北部地域では、平成23年度に最大積雪深が400cmを観測しました。冬期の降雪は市民の生活・外出行動に大きな影響を与えています。



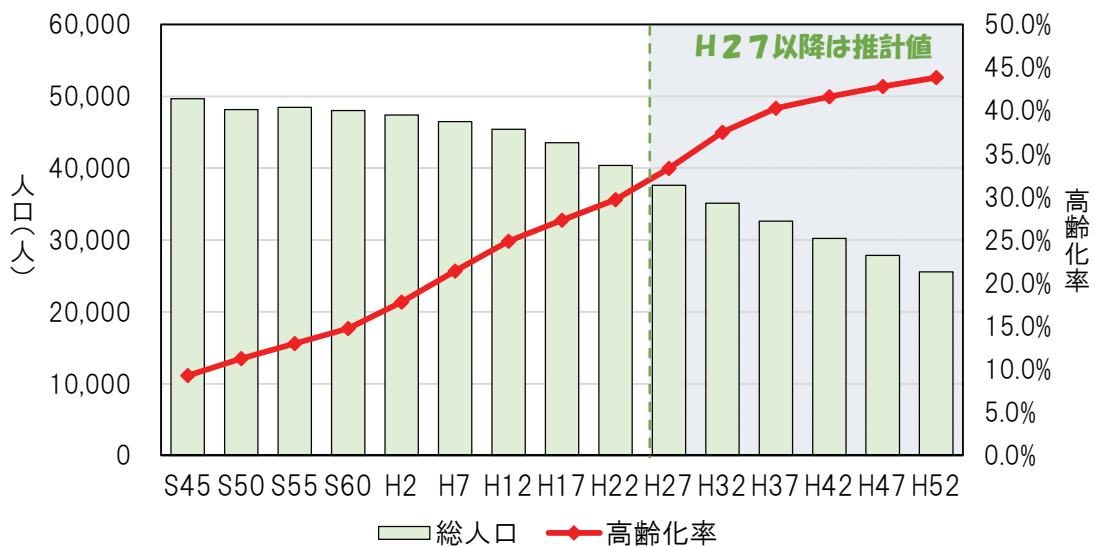
図 市の概況図

2-2 社会状況

(1) 魚沼市の人口

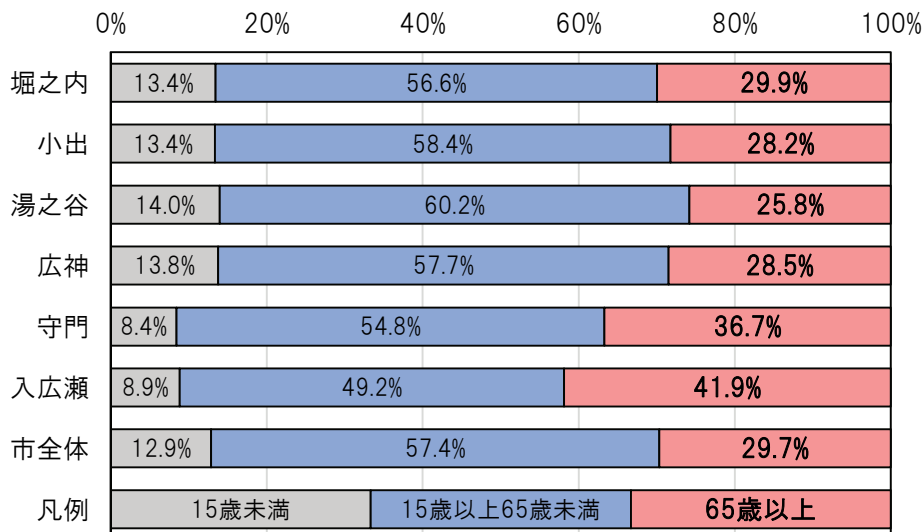
本市の人口は2010年（平成22年）国勢調査において40,361人、高齢化率29.7%であり、本計画の目標年次である2020年（平成32年）には、人口約35,000人、高齢化率約37.5%になると推計され、人口減少・高齢化はさらに進みます。

地域別に見ると、北部地域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。



[出典] H22 以前は国勢調査、H27 以降は国立社会保障・人口問題研究所による推計値

図 魚沼市の人口推移



[出典] H22 国勢調査

図 地域別の年代別構成比

■高齢者の免許保有状況（新潟県全体の傾向）

高齢者の自動車運転免許保有率は年々高まっており、本市でも同様の傾向にあると考えられます。高齢化の高まりに加え、高齢者の自動車への依存度も高まっています。

[出典] 高齢者数(65歳以上)は新潟県の老年人口／新潟県公表値、

自動車運転免許保有者数は交通年鑑(H26)／新潟県警察本部による公表値に基づき算定

※高齢者数と自動車運転免許保有者数の集計月が異なっているため、
高齢者免許保有率はあくまで参考値となります。

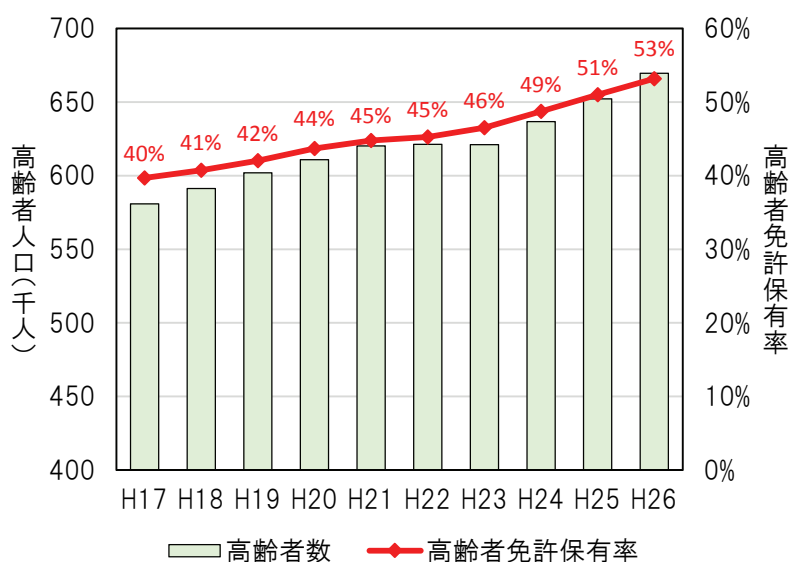


図 新潟県の高齢者免許保有率（参考値）

(2) 主要施設

本市の道路網は関越自動車道（高速道路）と国道 17 号が広域幹線道路として、市の南西部から南部にかけて通り、高速道路のインターチェンジは市内 2 箇所にあります。

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ました。北部地域には守門庁舎及び入広瀬庁舎付近に診療所が立地しています。商業施設は小出地域や湯之谷地域に集積しています。高校は市内に 2 校あります。

この他、本市では新庁舎建設計画を進めており、本市の新たな拠点として、公共交通網の形成においても重要な役割を担います。

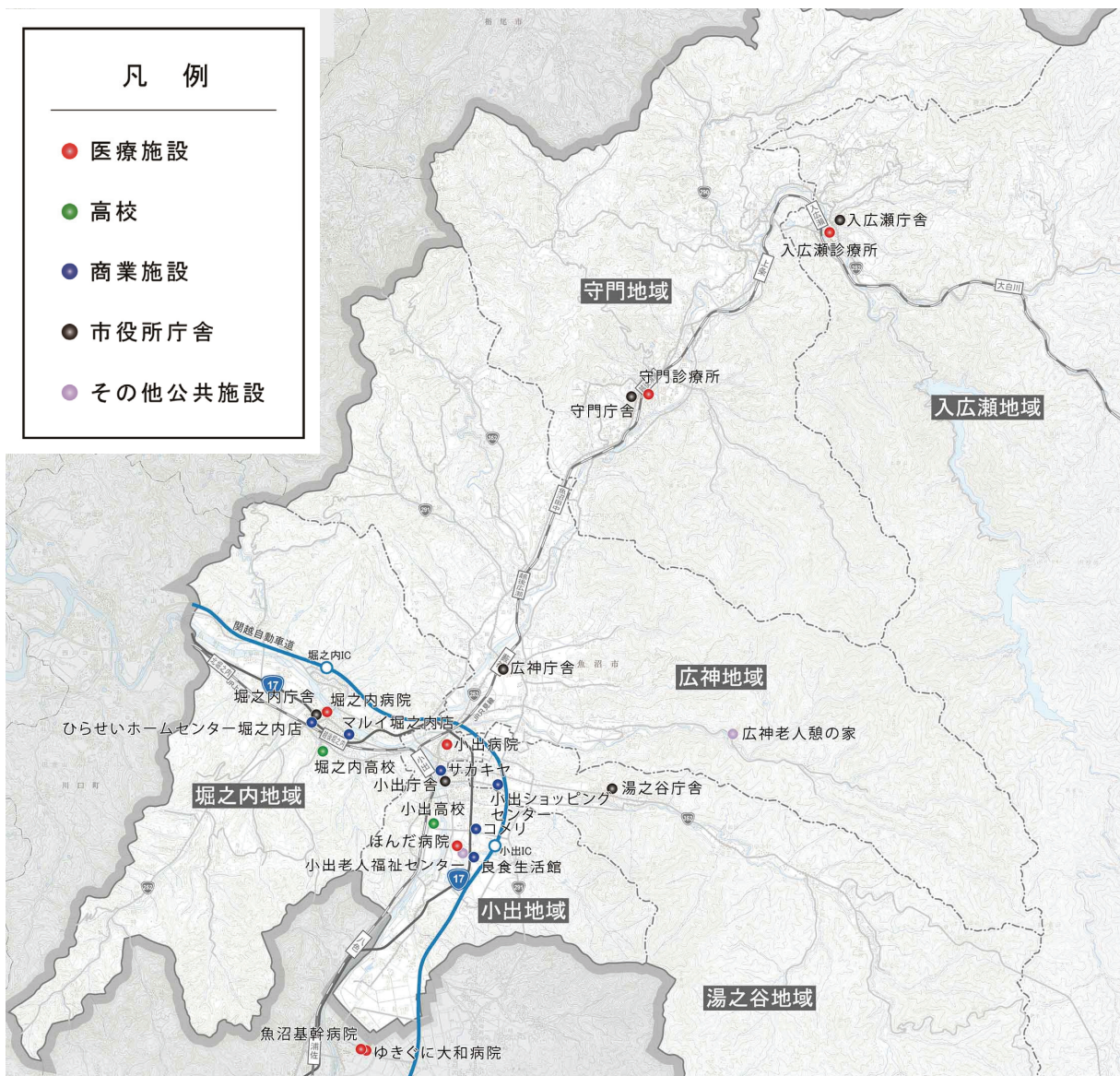


図 主要施設の立地状況

(3) 通勤・通学の動向

市外との流動を見ると、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。特に南魚沼市と長岡市には、それぞれ1,000人を超える市民が通勤しています。また、南魚沼市と長岡市には約200～300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。

[出典] H22 国勢調査

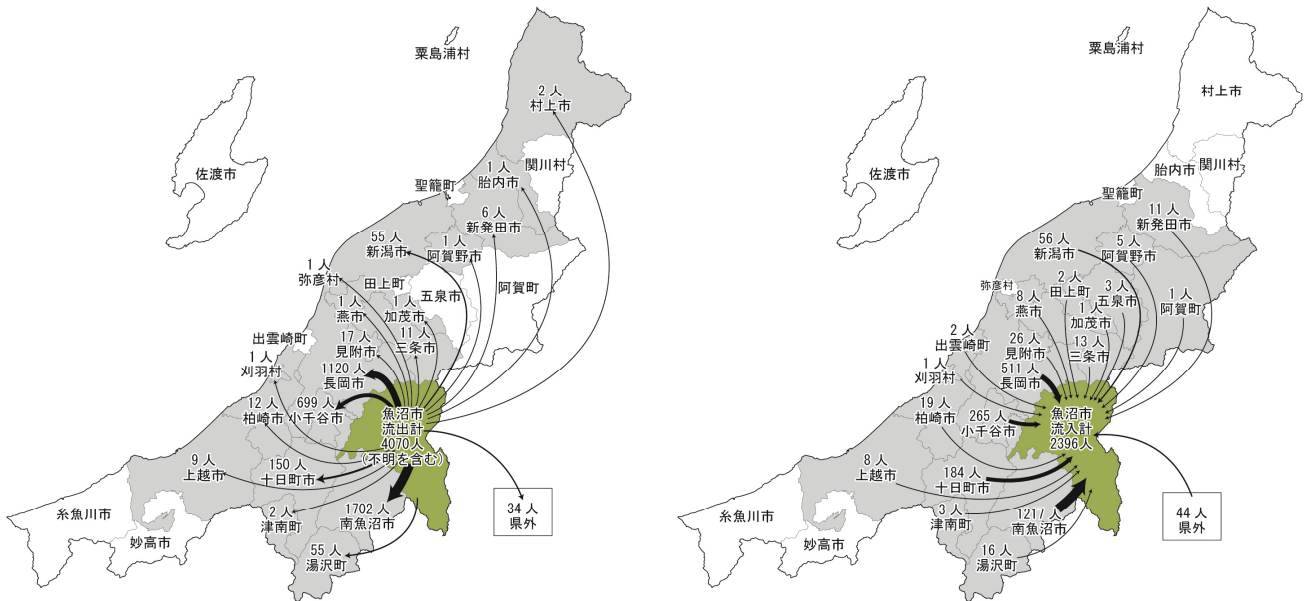


図 就業者の市外流動 (左図：流出、右図：流入)

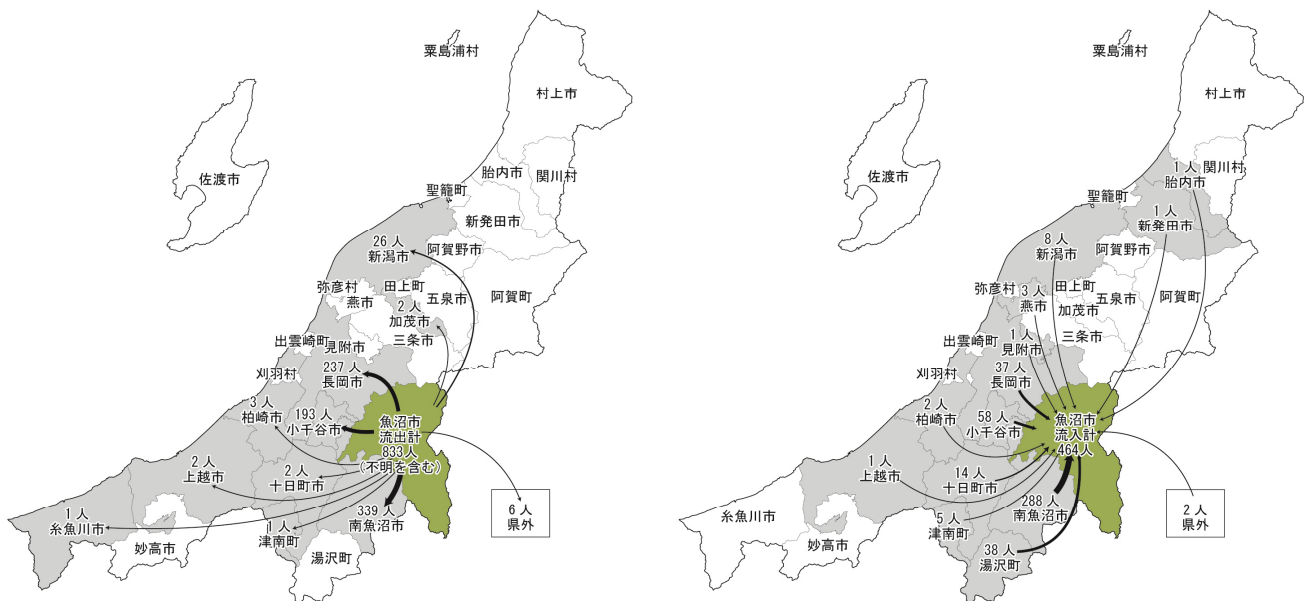


図 通学者の市外流動 (左図：流出、右図：流入)

(4) 日常の買い物の動向

小出地域、湯之谷地域は自地域内での買い物が50%を超えています。一方で、その他の地域では自地域内での買い物は少なく地域外の方が多くなっています。特に小出地域やショッピングセンターがある湯之谷地域での買い物割合が高くなっています。

[出典] 中心市街地に関する県民意識・消費動向調査報告書（平成25年度）

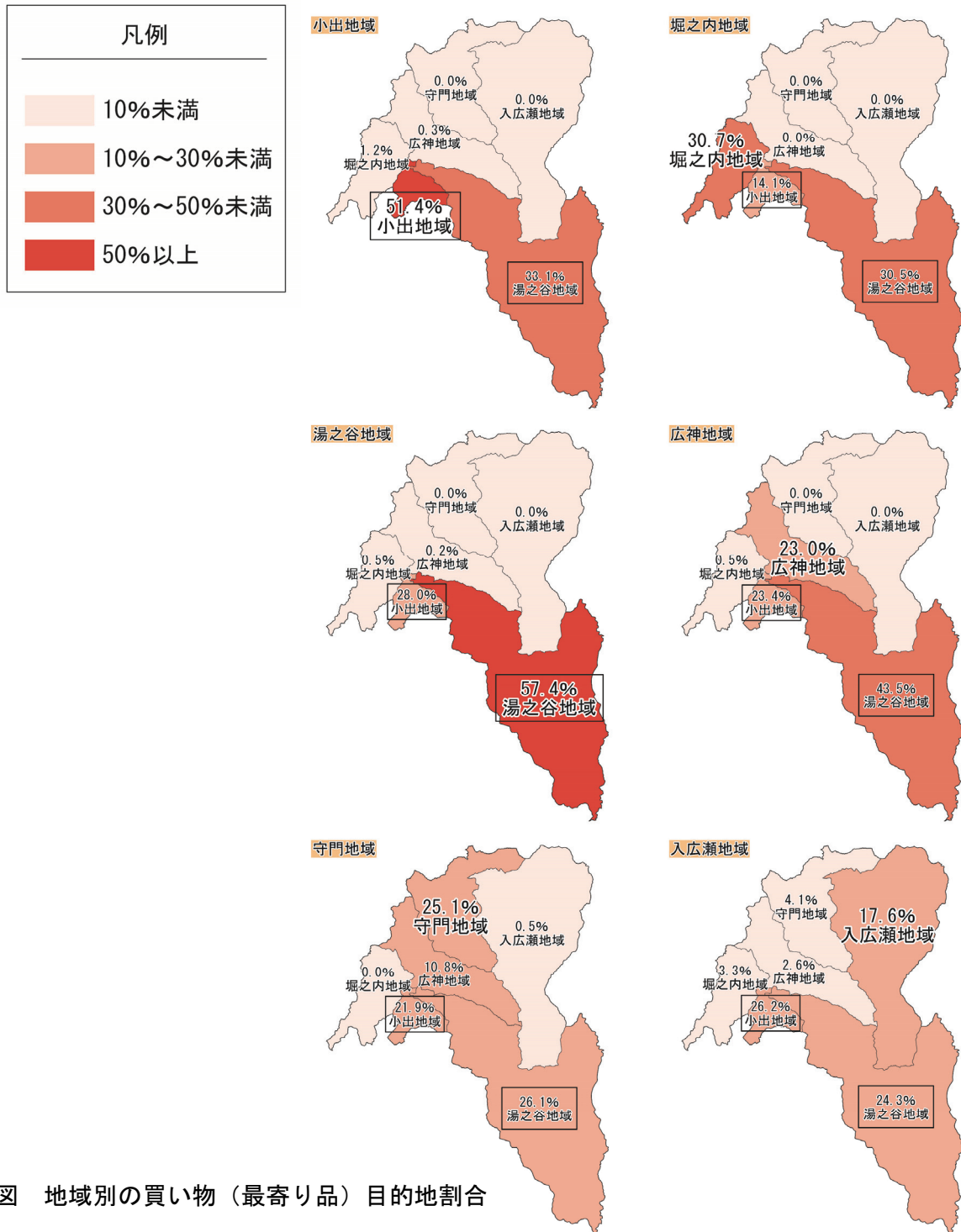


図 地域別の買い物（最寄り品）目的地割合

(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、温泉やスキー場などが点在しています。近年は年間140万人程度の観光入込客数があります。

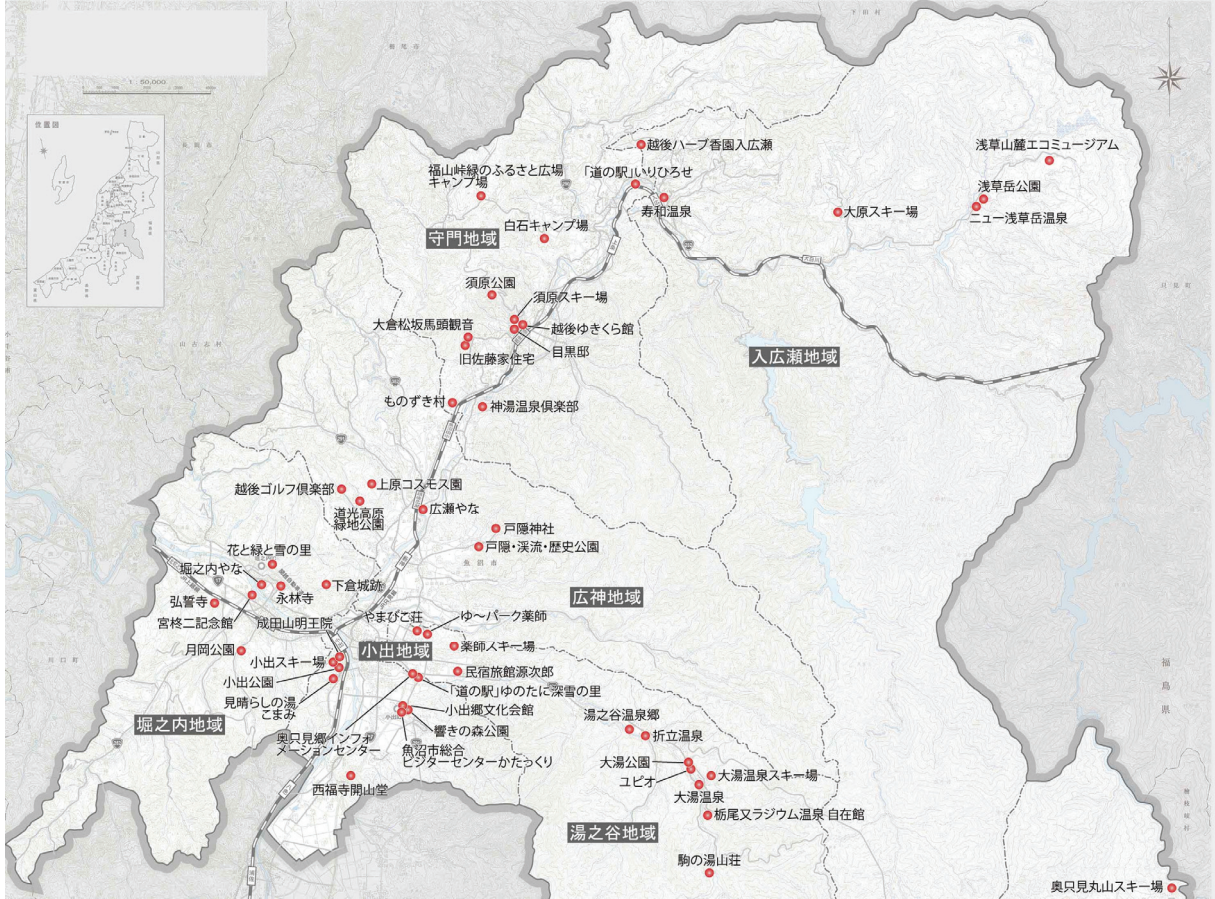


図 観光施設の立地状況

[出典] 平成26年新潟県観光入込客統計

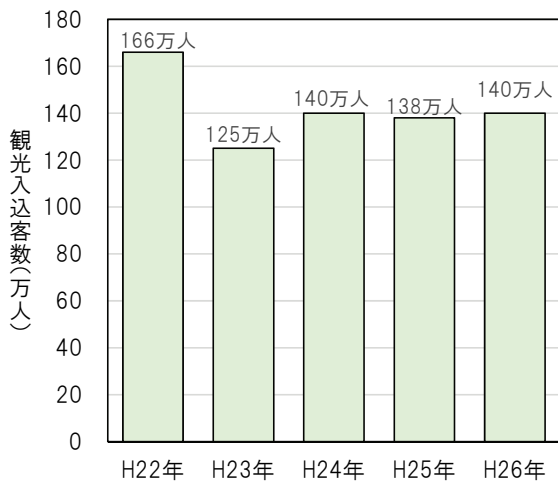


図 魚沼市の観光入込客数の推移

表 主要観光施設の入込客数

| 施設名称 | H26年 (人/年) | 前年比 |
|---------------------------|---------------|--------|
| 奥只見・銀山平・尾瀬 | 335,195 | 93.6% |
| 湯之谷温泉郷 | 118,890 | 113.6% |
| 見晴らしの湯こまみ (ふれあい交流センター) | 50,038 | 95.3% |

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路線は小出駅で連絡しています。鉄道と路線バスが小出駅を中心に放射状に伸びており、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、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。しかし、運行便数は減少傾向にあります。同様に広域移動を支える JR 上越新幹線については、市内で停車はしませんが、隣接する南魚沼市に浦佐駅があります。

また、市内6地域（小出、堀之内、湯之谷、広神、守門、入広瀬）で、乗合タクシーを運行しています。いずれも予約制を採用しており、小出地域では停留所設置型、その他の地域では、自宅付近までの「ドアツードア」によるサービスを提供しています。また、小出市街地での周遊性を高めるため小出まちなか循環線を運行しています。

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り、また、自動車運転免許自主返納者に対しては共通回数券（市内路線バス、並びにタクシー・乗合タクシーで利用可）を交付しています。

この他、広神地域住民を対象に広神老人憩の家までの移動手段として広神地域内定期便を、小中学生の通学を支援するためのスクールバスを、小出病院の再編に伴い、魚沼基幹病院（南魚沼市に立地）に通院が必要となった方を対象として、魚沼基幹病院患者通院バスを運行しています。

表 魚沼市の公共交通（その1） 注）運行概要はH27年4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 16 本運行 ※土休日運行列車上下各 1 本を含みます |
| | JR 只見線 | ●上下線各 4 本運行 ※大白川駅の上り線は 3 本 |
| 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 16 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 11 便運行 ※小出発着便の合計 |
| | 小出駅前－小出高校線 | ●朝 4 便、夕 2 便運行 |
| | 小出駅前－栃尾又温泉線 | ●栃尾又温泉行 11 便、小出駅前行 12 便運行 |
| | 羽根川－小出駅前－六日町線 | ●六日町駅前行 10 便、小出駅前行 11 便運行 |
| | 小出駅前－浦佐線 | ●片道 5 便運行 ※小出－虫野上口・山崎新田便含む |
| | 小出駅前－貫木・穴沢 －大白川線 | ●大白川行 8 便、小出駅前行 9 便運行 ※小出－貫木便含む |
| | 小出駅前－白樫線 | ●片道 5 便運行 |
| | 浦佐－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 |
| | 小出駅前－銀山平線（急行） | ●片道 1 便運行 ※降雪期を除く期間限定 |

表 魚沼市の公共交通（その2） 注）運行概要はH27年4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 ●停留所設置型の予約制運行で片道 10 便運行（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片道 2 ～ 3 便運行（平日のみ） ●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片道 1 便運行（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片道 3 便運行（平日隔日で運行） ●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片道 2 ～ 4 便運行（平日のみ） ●料金は 200 円／回 |
| | 入広瀬地域 乗合タクシー ※複数路線あり | <ul style="list-style-type: none"> ●入広瀬地域内で運行 ●自由乗降型の予約制で片道 2 ～ 7 便運行（平日のみ） ●料金は 200 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、片道 1 便運行 ●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 |

表 魚沼市の公共交通（その3） 注）運行概要はH27年4月時点

| 種別 | 路線名 | 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 |
| 魚沼基幹病院 患者通院バス | — | ●小出病院前から魚沼基幹病院間を3往復運行 ※途中「中央街」停留所に停車 ●現在、無料で暫定的に運行 |
| タクシー | — | ●市内タクシー事業社4社が営業 |

(2) 鉄道及び路線バス

鉄道の利用者数は平成 20 年頃まで減少傾向にありましたが、近年は横ばいで推移しています。また、路線バスの利用者数は平成 22 年までは減少傾向にありましたが、近年は横ばい傾向にあります。

なお、平成 26 年度の路線バス運行事業費補助金（市決算額）は約 3,500 万円です。

[出典] JR 東日本公表資料

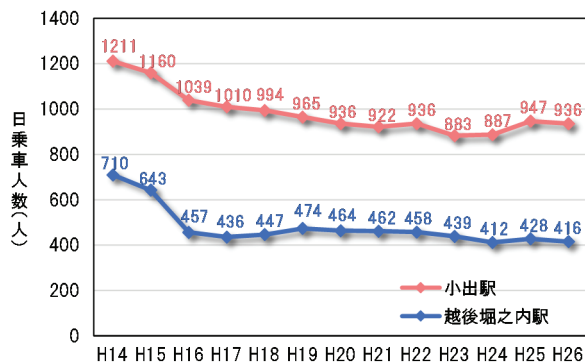


図 鉄道利用者数の推移 (日乗車人数)

[出典] 南越後観光バス調べ

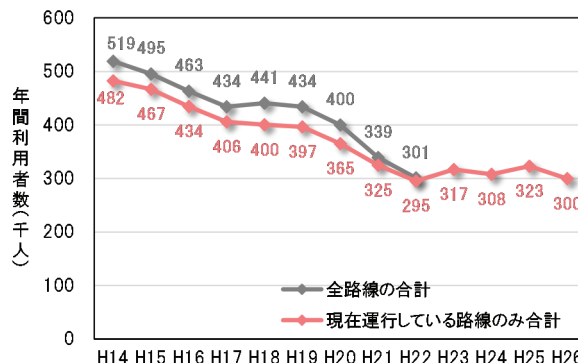


図 路線バス利用者数の推移 (年間利用者数)

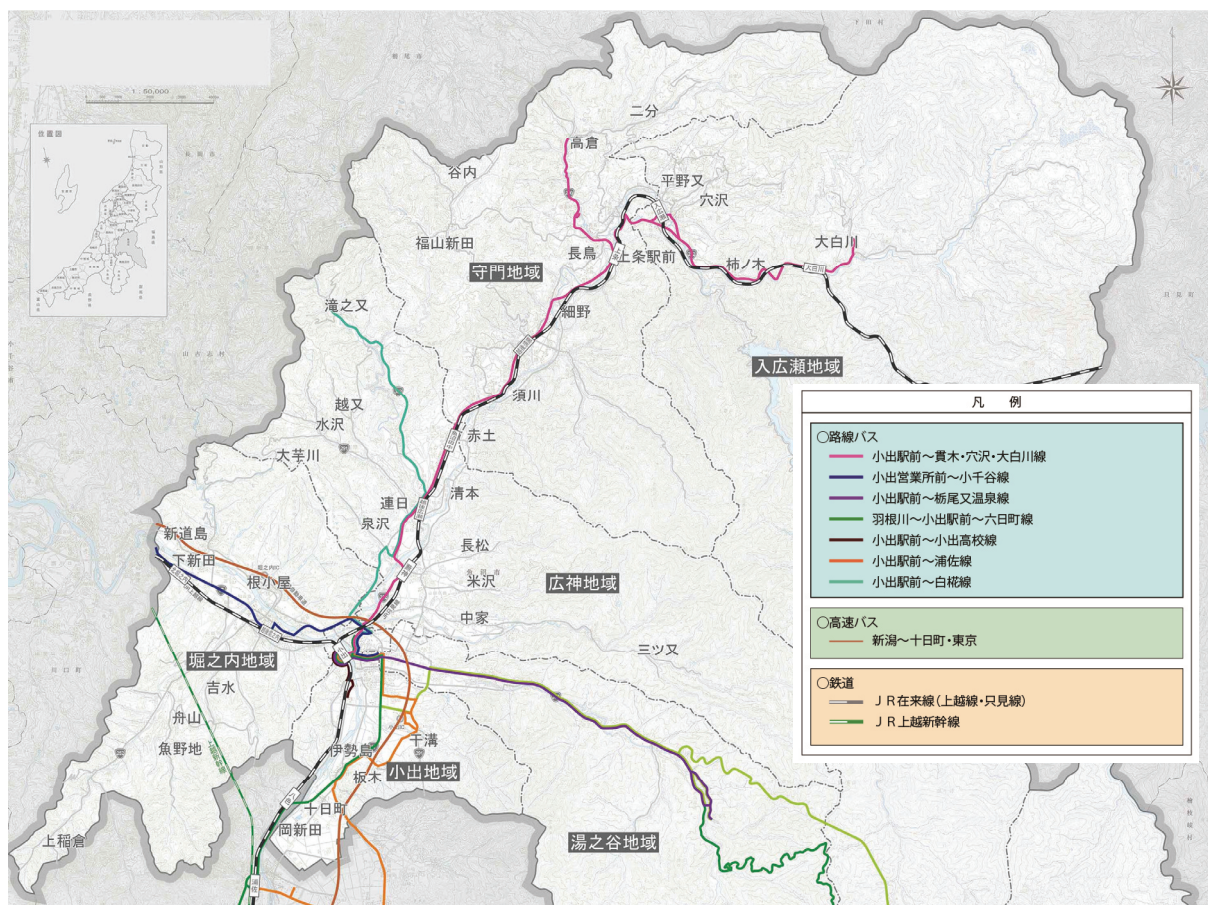


図 鉄道・バス交通の路線網

(3) 乗合タクシー（地域乗合タクシー、小出まちなか循環線）

平成23年10月より現在の形での運行を行っています。乗合タクシーは基本的には予約制を採用しており、各地域の実情に応じて停留所設置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、平成26年度の乗合タクシー運行事業費補助金（市決算額）は約4,700万円です。

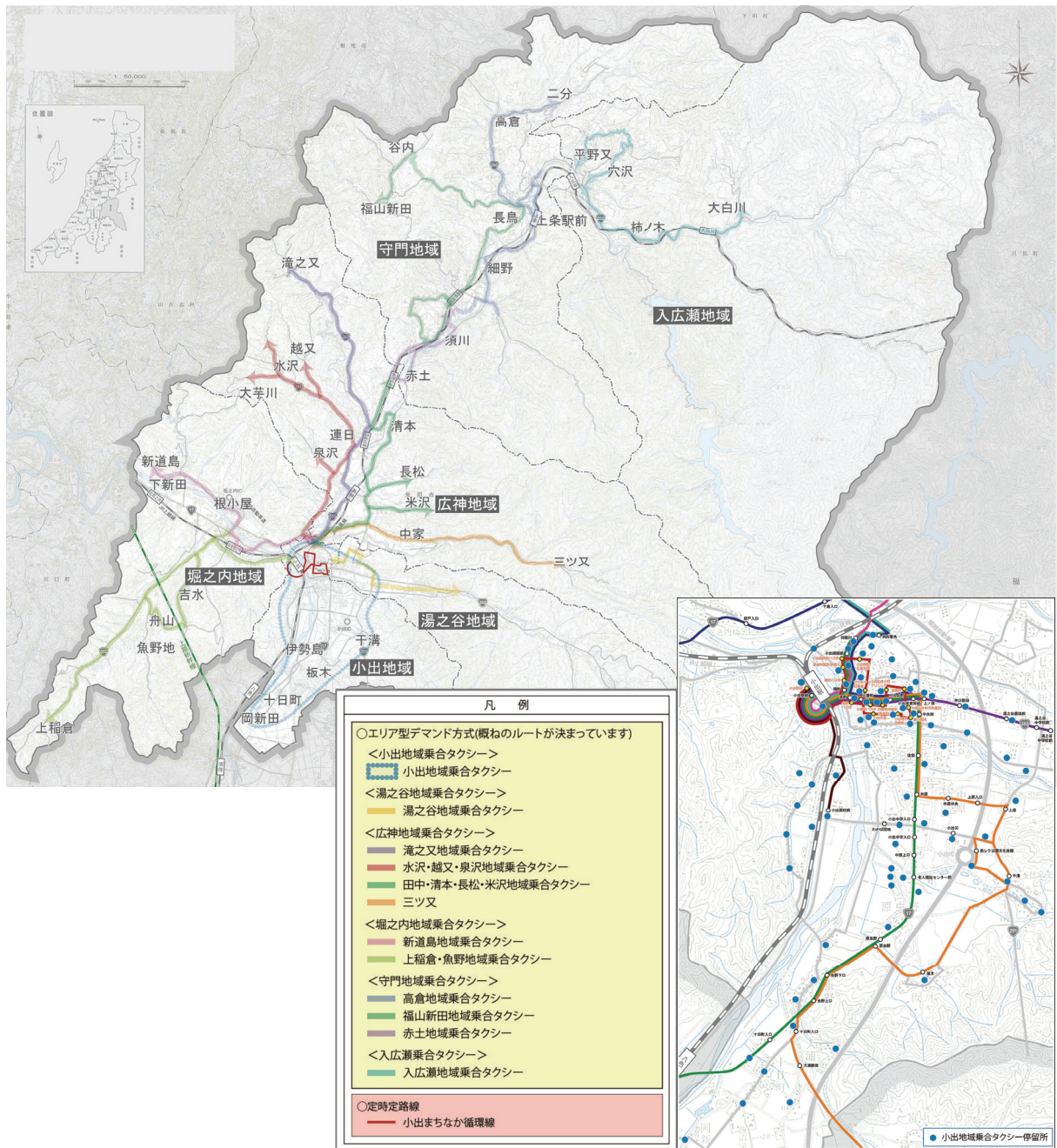


図 乗合タクシー路線図

乗合タクシーの利用者数については、平成 24 年度が約 2,500 人／月であったのに対し、平成 26 年度は約 2,200 人／月と年々減少傾向にあります。一方で、小出地域乗合タクシーや広神地域乗合タクシーの一部路線では、利用者数が増加するなど、地域によって利用動向にも違いがあります。

また、月間利用者数の推移を見ると、降雪期間には利用者が増加する傾向にあります。

[出典] 魚沼市資料（1 年分のデータで集計可能な H24 年度以降を掲載）

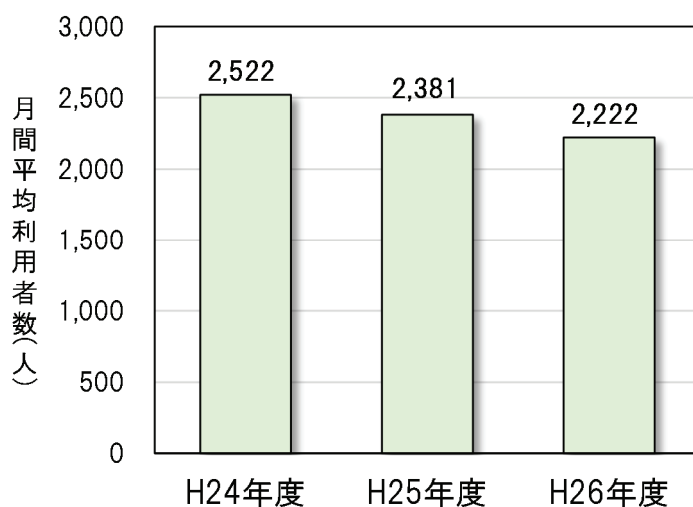


図 乗合タクシー全体の利用者数の推移（年度別月間平均利用者数）

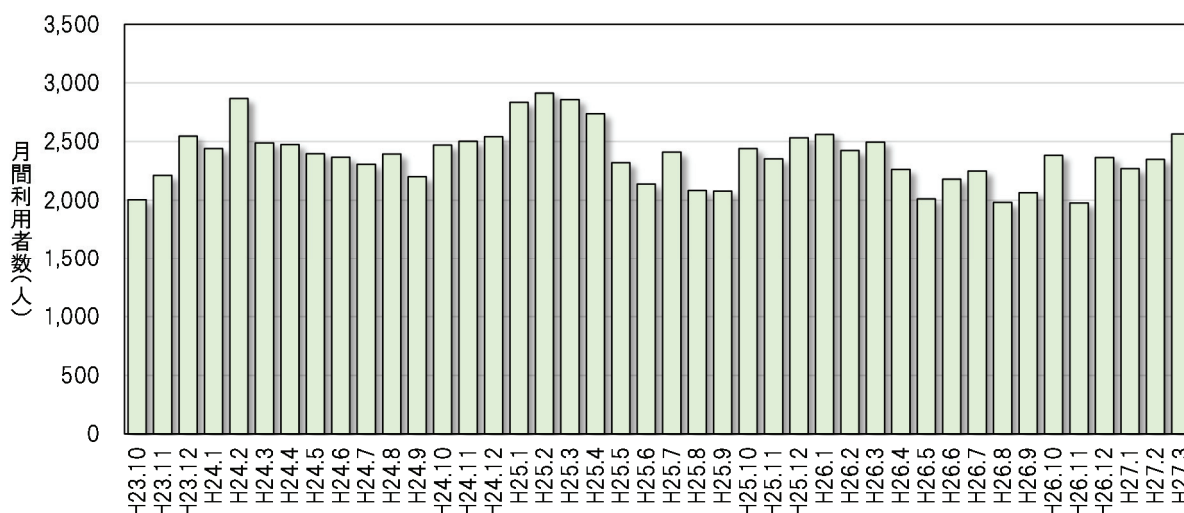
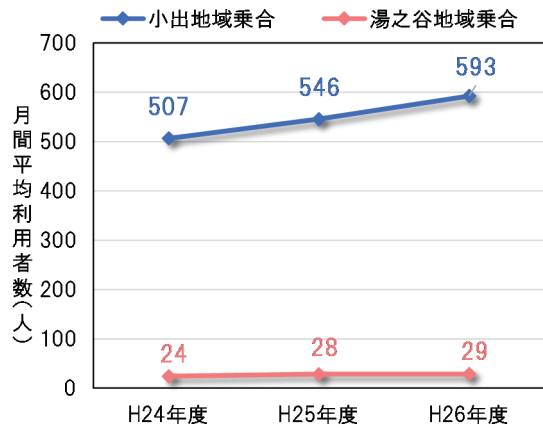
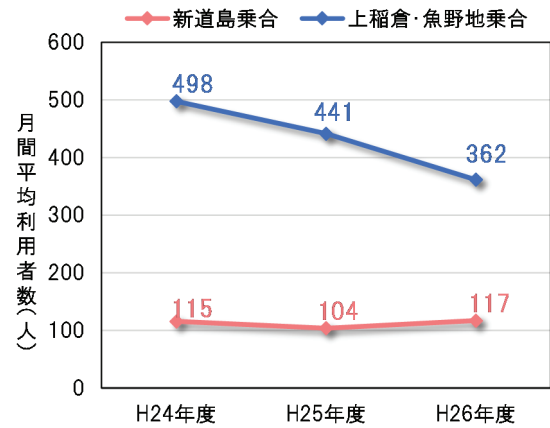


図 乗合タクシー全体の利用者数の推移（月間利用者数）

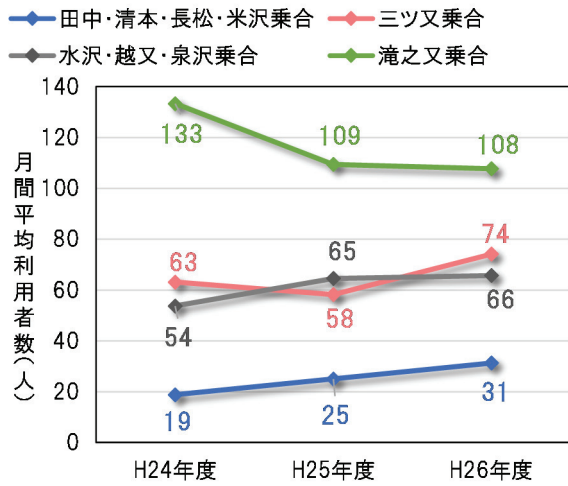
■小出・湯之谷地域



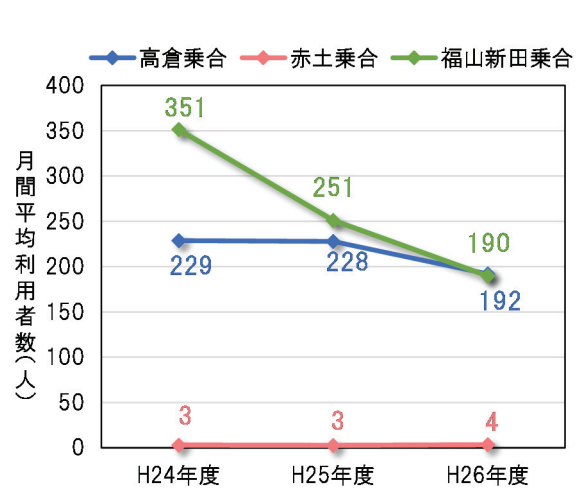
■堀之内地域



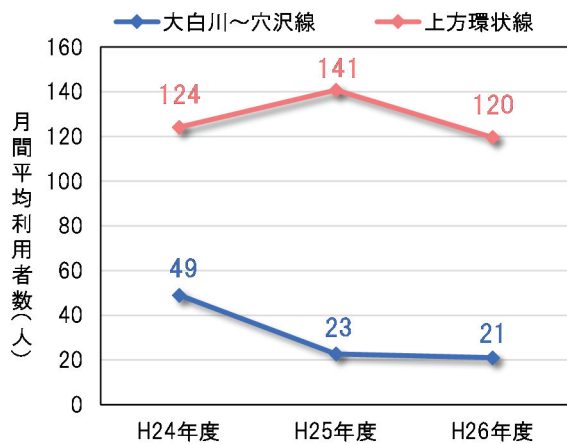
■広神地域



■守門地域



■入広瀬地域



■その他乗合タクシー

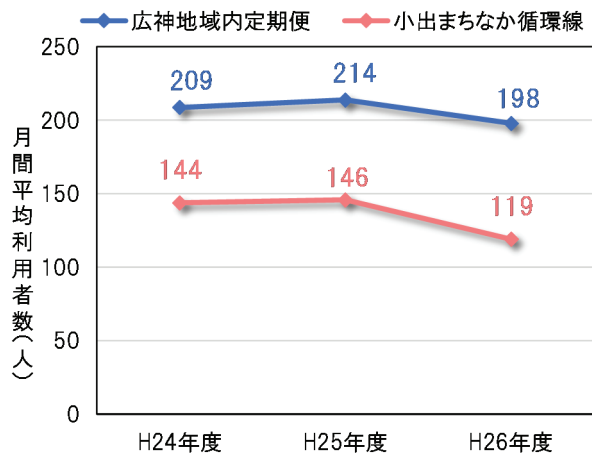


図 乗合タクシー路線別の利用者数推移

(4) その他 地域公共交通

■スクールバス

本市では、小中学校から遠方の児童・生徒の通学対策として、スクールバスを運行しています。また、スクールバスでの対応と併せて、路線バス利用への対応のため、通学定期券を支給している地域もあります。

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、平成26年度実績ベースで約6千万円となっています。

表 H26 年度スクールバス運行路線

| 系統 | 路線 | 備考 |
|-------|-----------------------------------|-----------------------|
| 小出地域 | 干溝(通年)・青島(冬期のみ)－小出小学校 | 市有バス1台及び 民間バス1台で運行 |
| | 伊米ヶ崎小学校・小出中学校・ ひがし保育園・伊米ヶ崎保育園 | |
| 堀之内地域 | 上稲倉－堀之内小学校 | 市有バス3台及び 民間バス2台で運行 |
| | 上稲倉－堀之内中学校 | |
| | 舟山・魚野地－堀之内小学校 | |
| | 下倉－堀之内小学校 竜光・新道島－宇賀地小学校・堀之内中学校 | |
| 湯之谷地域 | 大湯温泉・葎沢－井口小学校 | 市有バス1台及び 民間バス1台で運行 |
| 広神地域 | 栗山・金ヶ沢－広神西小学校・広神中学校 | 市有バス3台で運行 |
| | 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 | |
| 守門地域 | 大宿－須原小学校・守門中学校 | 市有バス2台及び タクシーで運行 |
| | 赤土－須原小学校・守門中学校 | |
| | 福山新田－須原小学校・守門中学校 | |
| 入広瀬地域 | 横根・大白川 －入広瀬幼稚園・入広瀬小学校・入広瀬中学校 | 市有バス1台で運行 |

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。

■魚沼基幹病院患者通院バス

魚沼基幹病院患者通院バスは小出病院前から魚沼基幹病院まで運行する無料のシャトルバスです。運行は南越後観光バス(株)に委託しており、利用者数は月間 300～470 人程度となっています。

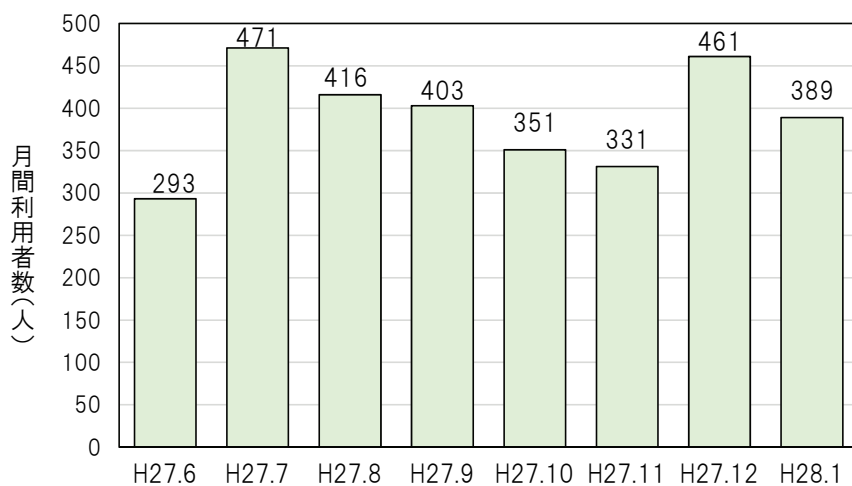


図 魚沼基幹病院患者通院バスの利用者数

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」、「他団体との調整役と分野別計画の指針」としての役割があり、平成 28 年度から平成 37 年度までの 10 年間の計画期間としています。また、前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 年度から平成 32 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あります。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」の推進を設定し、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。

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 持続可能な仕組みづくり | <p>鉄道、路線バス、乗合タクシー等の交通資源の有効活用に加え、将来を見据えたコミュニティバス^{補注}の導入の検討など、市民生活の足として通学、通院、買い物など地域の実情に対応した持続可能な公共交通体系を整備し、利便性の向上と利用の促進を図ります。</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、交通機関や道路のユニバーサルデザイン化^{補注}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>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目指します。</p> |

(2) 魚沼市都市計画マスタープラン（平成19年度策定）

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、車社会の進展による生活圏の拡大など、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「それぞれの地域にあった暮らしやすいまちづくり」

- 「コンパクト」とは、市街地への一極集中を促進することではありません。
- 市街地はもちろん、魚沼市の人口の約7割が住む集落地においても、快適な日常生活を送ることができるよう、各地域の生活に重点を置きます。

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） |
|-------------|---|
| 地域拠点の形成 | 生活域を「市街地」「基幹集落」「一般集落」の3つに区分し、それ以外の地域を「保全地」とします。これら3つの地域拠点が持つ役割を明確にし、それに沿った機能の分担を行い地域内の暮らしの質を高めます。 |
| 交通ネットワークの確保 | 市街地と各地域との移動の利便性を高め、誰もが使いやすい公共交通を確保することにより、「車が無いと不便なまち」から、「車が無くても便利なまち」への転換を進めます。 |

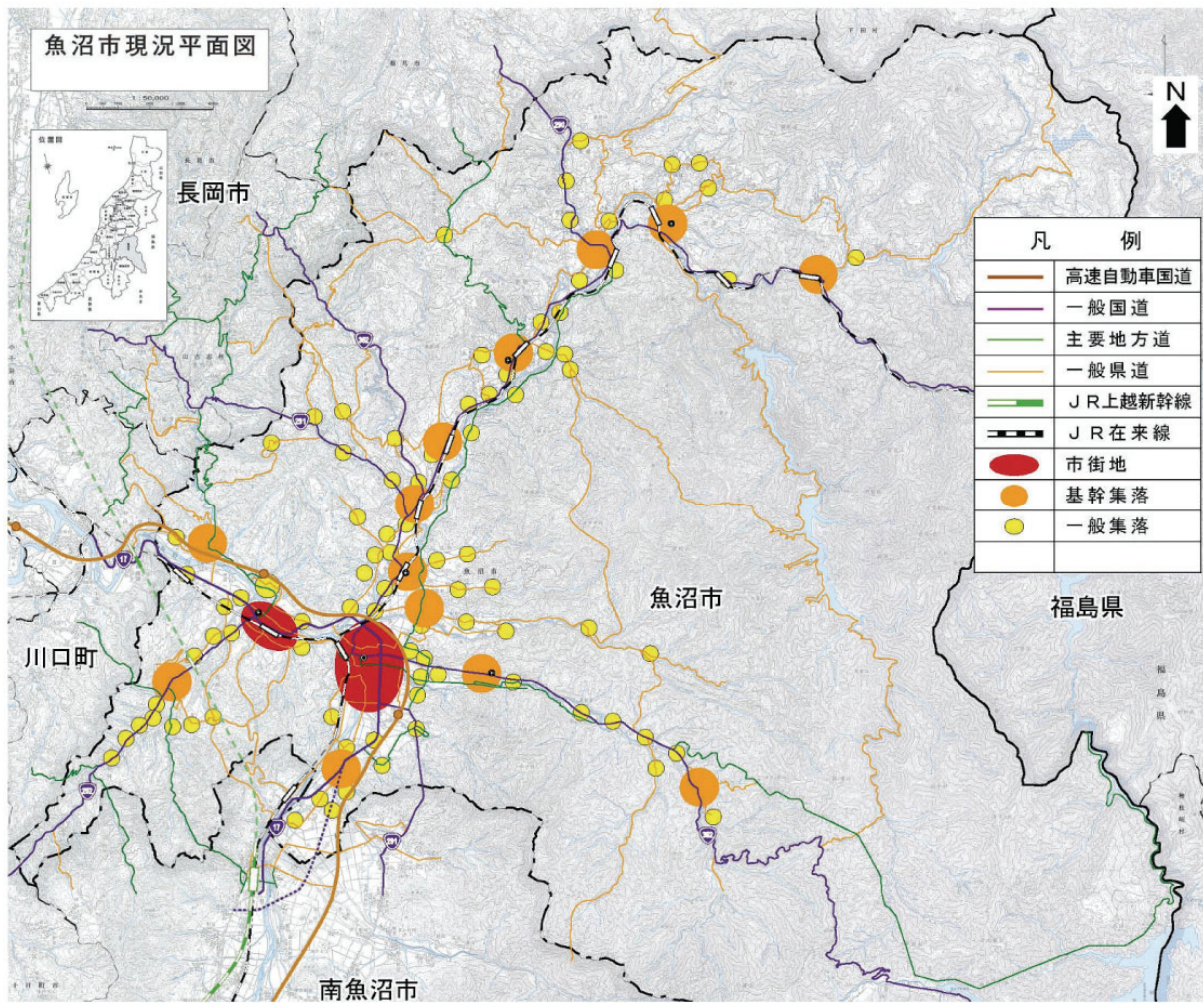


図 魚沼市都市計画マスタープランにおける地域拠点形成イメージ

(3) 魚沼市地域公共交通総合連携計画（平成 21 年度策定）

本市の公共交通の方向性を示した「連携計画」は、平成 21 年度末に策定され、平成 22 年度～平成 27 年度末までの 6 年間の計画期間としています。同計画の基本的な方針は次の通りです。

表 連携計画における基本的な方針

| 基本的な方針 | 概要 |
|-----------------------------|---|
| 高齢者や学生にとって移動利便性が高い公共交通体系の構築 | 少子化による利用者の減少と高齢化によるニーズの増大に対応することが、今後特に重要と考え、高齢者や学生を重点対象とした移動利便性の高い公共交通体系を構築します。 |
| バランスのとれた公共交通体系の構築 | 公共交通空白域や料金格差によるサービスの不均衡を解消し、バランスのとれた公共交通体系を構築します。 |
| 市民みんなが理解し、支える持続可能な公共交通体系の構築 | 公共交通に対する理解を深め、市民の自発的な利用・運行支援などにより、市民みんなで支える持続可能な公共交通を構築します。 |

基本的な方針に対応する施策として、「公共交通ネットワークの再編」、「広報PR施策」、「料金施策」、「利用環境改善施策」の 4 つの項目について、10 の施策を設定しました。各施策の進捗状況を次頁に整理します。

【進捗状況について】

評価 A：「着手しており効果が認められる施策」が該当します。

評価 B：「着手しているが効果が十分でない施策、あるいは効果が検証できていない施策」が該当します。

評価 C：「未着手の施策、あるいは着手を見送った施策」が該当します。

※全ての施策について何らかの対応を行っており、評価 C に該当する施策はありません。

表 連携計画で定めた施策の進捗状況

| | 施策 | 取り組みのポイント（連携計画記載の内容を要約） | 取り組んだ内容（主なもの） | 進捗状況 |
|-----------------------|--|--|--|------|
| 公共交通 ネットワークの 再編 | ①. 周辺部～中心部間および周辺部内の公共交通体系の見直し 【重点施策】 | ○乗り換え地点を設置し、路線を階層化 ○人口規模・地形など地域の実情にあった車両の導入、運行形態（曜日限定、予約型など） ○福祉バス、患者バスとの整理統合による地域内の新たなバス運行 ○高齢者、学生の需要に対応した運行時間帯およびルート、施設への乗り入れ | ○福祉バス、患者バスを統合し予約型の乗合タクシーとして運行を開始しました。 ○堀之内地域、湯之谷地域、広神地域から小出市街地までの直通運行など、利便性向上に寄与する見直しを行いました。 ○地域特性を踏まえ、広神地域で隔日運行を開始し、大きく利用者が減少することなく、運行効率が高まりました。なお、高齢者にとって「隔日運行はわかりづらい」との声もありましたが、地元の個人医院が乗合タクシーの予約をサポートするなど、地域みんなで公共交通利用者を支える動きもみられ、これも利用者が減少しなかった理由の1つであると考えています。 | A |
| | ②. 市営循環バスの見直し 【重点施策】 | ○利用状況の徹底検証及び検証結果に基づいた利用促進策の検討 | ○広神地域の空白域をカバーするルートに見直し、新たな需要を喚起することで利用促進を図るとともに、「地域巡回バス」と呼称を変更しました。 ○堀之内地域乗合タクシー及び広神地域乗合タクシーの小出市街地乗り入れに伴い、地域巡回バスを廃止しました。 ○堀之内、湯之谷、広神地域から小出地域への直接乗り入れることにより、小出市街地への移動利便性が向上し、利用者からも高い評価を得ました。 | A |
| | ③. 路線間の接続時間調整、パークアンドライド ^{補注)} の推進 | ○JR 上越線と路線バスの朝夕時間帯における接続時間調整 ○鉄道駅周辺での駐車スペースの確保検討 ○小出 IC 高速バス停周辺での駐車スペースの確保 | ○大白川線など一部の路線で、鉄道と路線バスの接続時間が短縮されました。 ○小出 IC 高速バス停周辺で駐車場を整備しました。 | B |
| | ④. 新たな施設立地等に対応した路線再編 | ○平成 27 年度の魚沼基幹病院完成等を見据えた路線バスの再編 ○JR 只見線の浦佐駅乗り入れの検討 | ○小出病院の診療科目再編により、魚沼基幹病院への通院が必要になった市民の足を確保するため、魚沼基幹病院患者通院バスを運行しました。 | B |
| 広報 PR 施策 | ⑤. 全市的な意識啓発の推進 【重点施策】 | ○公共交通の重要性を周知するためのパンフレットの作成 ○利用目的に応じたバスマップ等の作成、配布 ○市民が支える公共交通への意識改革 | ○スローガン「乗って守ろう」を明記した路線バス・乗合タクシーの時刻表を全戸に配布しました。 ○地区の集会等の場で公共交通に関する説明会を開催し、広報及び意識啓発に取り組みました。 | B |
| | ⑥. 只見線を活用したイベント列車の運行の充実 | ○JR 只見線を活用した観光活性化に向けた新たなイベント列車の検討 | ○JR 東日本により、「只見線紅葉号」が運行されています。 ○新潟・福島豪雨の被害を受けた只見線の応援団を募集する取り組みを始めました。 | B |
| 料金施策 | ⑦. 高齢者に対応した料金サービスの導入の検討 | ○高齢者が自主的に免許を返納できる仕組みづくり ○免許返納制度に合わせた割引サービスの導入検討 | ○自動車運転免許自主返納者に対し、乗合タクシー等共通回数券の交付を始めました。この効果もあり、免許自主返納者が増加傾向にあります。 ※共通回数券は乗合タクシー、市内路線バス、市内タクシー事業者のタクシーで利用可能です。 | A |
| 利用環境 改善施策 | ⑧. バス待ち環境の整備推進 | ○施設内へのバス乗り入れと施設内を活用した待合施設の整備 ○主要な集客施設周辺のバス停上屋及びベンチの整備推進 | ○守門診療所患者の要望等をふまえ、路線バス停留所として「守門診療所前」を新設しました。これにより、診療所内の待合スペースを活用した待合環境も整いました。 ○平成 27 年 4 月には「魚沼市バス待合所設置事業補助金交付要綱」を改正し、待合所の修繕にも活用できるようにしました。 | B |
| | ⑨. 公共交通バリアフリー化の推進 | ○「魚沼市移動円滑化基本構想」策定推進 ○低床バスの導入及び小出駅のバリアフリー化の推進 | ○随時、ノンステップバス、ワンステップバスへの入れ替えを進めています。 | B |
| | ⑩. 分かりやすい公共交通情報の提供 | ○魚沼市公共交通マップの作成 ○インターネットや携帯端末を活用した公共交通情報の提供 | ○市内の公共交通を網羅した公共交通情報冊子を全戸配布しました。 ○居住地域別に利用可能な乗合タクシーの路線及び運行時刻に関する情報を掲載した地域別チラシを作成し、全戸に配布しました。 | B |

補注) パークアンドライドとは、自宅から自家用車で鉄道駅やバス停留所まで行き、自家用車を駐車し公共交通を利用して目的地に行くことを言います。

■連携計画の進捗を踏まえた今後の方向性

進捗状況の評価で「評価 B：着手しているが効果が十分でない施策、あるいは効果が検証できていない施策」に該当した施策について、今後の方向性を整理します。

表 今後の方向性

| 施策 | 状況と今後の方向性 |
|-------------------------------|--|
| 施策③. 路線間の接続時間調整、パークアンドライドの推進 | <ul style="list-style-type: none"> ●鉄道と路線バスなど、接続時間の調整について、さらなる検討が必要です。 ●パークアンドライドの推進のために、鉄道駅や高速バス停留所周辺の駐車場・駐輪場のさらなる整備が必要です。 |
| 施策④. 新たな施設立地等に 対応した路線再編 | <ul style="list-style-type: none"> ●魚沼基幹病院への魚沼基幹病院患者通院バスを運行していますが、定期運行に向けた検討を進めていく必要があります。 ●また、市役所新庁舎建設の動向に合わせた地域公共交通網の再編が必要です。 |
| 施策⑤. 全市的な意識啓発の推進 | <ul style="list-style-type: none"> ●広報誌やチラシの作成などを進めてきましたが、依然として、地域公共交通の認知度は低い状況にあります。 ●これまでの情報発信一辺倒の施策ではなく、住民参画の推進など、市民自らが能動的に地域公共交通に係わる取り組みが必要です。 |
| 施策⑥. 只見線を活用した イベント列車の運行の充実 | <ul style="list-style-type: none"> ●観光振興等による交流人口の拡大のために、さらなる推進が必要です。 ●只見線の早期全線復旧に向けた取り組みが必要です。 |
| 施策⑧. バス待ち環境の整備推進 | <ul style="list-style-type: none"> ●地域による停留所環境の保全・向上を図るため、停留所上屋整備の更なる推進を図るほか、停留所の環境を保全する地域ぐるみの活動が必要です。 |
| 施策⑨. 公共交通の バリアフリー化の推進 | <ul style="list-style-type: none"> ●バス車両は可能な限り低床車両の導入を進めていますが、豪雪地帯であることも考慮が必要です。 ●今後は、交通拠点となる施設のバリアフリー化を進める必要があります。 |
| 施策⑩. 分かりやすい 公共交通情報の提供 | <ul style="list-style-type: none"> ●広報、意識啓発への効果も念頭に置き、毎年、市内全戸に時刻表を配布する必要があります。 |

第3章 魚沼市の公共交通が解決すべき課題

ここでは、2章で整理した魚沼市及び公共交通の現状、連携計画の進捗を踏まえた今後の方向性を考察し、導き出した課題をとりまとめます。

3-1 魚沼市の公共交通全体に係わる視点

■日常生活でしっかり使える公共交通網の確立

限られた予算のなかで、市内全体を公共交通の網で覆うためには、地域間をつなぐ交通手段（幹線）と地域内の交通手段（支線）の役割分担及び連携が必要です。多様な交通手段の組み合わせにより日常生活でしっかり使える公共交通網を確立することが課題です。

■公共交通に対する意識啓発・住民参画の推進

バスや乗合タクシーは「マイカーを持たない学生や高齢者など」が利用するものとのイメージが定着しています。また、高齢化率は高まるものの、高齢者の免許保有率も高くなっていることから、公共交通の必要性を改めて住民に考えてもらう必要があります。そのために、まずは、公共交通に対する関心を持ってもらうことが必要です。そのうえで、住民自らが公共交通を「つくり、守り、育てる」過程に参画する仕組みを構築することが課題です。

■利用促進のための分かりやすい情報提供

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、一定の利用者数を確保することが重要です。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で、新たな需要喚起など利用促進を図ることが課題です。

■交流人口を拡大する基盤としてさらに活用

急速な人口減少社会を迎えるなか、地域活性化のためには交流人口の増加が不可欠です。本市には、温泉やスキー場といった豊富な観光資源があります。現在、奥只見紅葉号をはじめとした観光イベント列車が運行されています。これら、観光客増加への貢献が期待できる取り組みを積極的に支援することが課題であり、公共交通を「交流人口を拡大する基盤」として更に活用する必要があります。

3-2 地域間の移動に係わる視点

～日常生活の移動を支援する幹線軸構築の課題～

■魚沼市周辺部と中心部のアクセス性（移動利便性）の保障

これまで、周辺部と小出市街地のアクセス性を高める取り組みを進めてきましたが、守門地域・入広瀬地域については、乗合タクシーが直接小出市街地まで乗り入れていないなど、他の地域に比べてアクセス性は低くなっています。一方で、同地域から市中心部の商業施設への移動ニーズは極めて高いことがわかっています。市周辺部と中心部の連絡を保障し、住民が「行きたいところに行くことができる」公共交通網の形成が課題です。

■交通結節点の設定と機能強化

地域間の移動を効率的に支援するためには、適切な場所での乗り換えを前提とした考え方が必要です。重要な交通結節点として、市役所庁舎（現在の6庁舎）及び市立病院、これと近接する鉄道駅、バス停留所を「主要結節点」として位置付け、幹線と支線の乗り換えポイントとして機能強化が課題です。一方で、市民の生活に欠かせない病院や商業施設については、各施設へ敷地内に乗り入れるなど、公共交通全体の利便性向上を図る必要があります。

3-3 地域内の移動に係わる視点

～日常生活の移動を支援する支線構築の課題～

■地域の実情に即した運行システムの再構築

本市では、乗合タクシーを中心とした自治体運営による乗合交通を運行し、市内全域の公共交通空白地解消に取り組むとともに、予約制を採用することで、「利用者ゼロの運行」を回避し、効率的な運行に努めてきました。しかし、地域の実情に必ずしも合致しておらず、利用者数が極めて少ない路線もあります。このような路線について、より地域の利便性を図るために、地域の実情に即した運行システムへ再構築を図ることが課題です。

そのため、「自分たちの地域に必要な公共交通のあり方」を考えるプロセスに、地域住民が参画することが欠かせないことから、地域の課題を「住民が議論する場」を整える作業も必要です。

3-4 都市間の移動に係わる視点

■高速バス利用環境の向上

本市では都市間高速バスが、新潟―魚沼(小出 IC)―十日町間を往復 2 便、新潟―魚沼(小出 IC)―東京間を往復 16 便、それぞれ運行しています。しかし、新潟―魚沼―十日町間の高速バスは、利用者の減少等を受け 5 年前の半分の便数となっています。高速バスは都市間移動の重要な手段としての役割を担っており、さらなる減便・廃止は市民の移動利便性を大きく損ないます。

このことから、高速バスのサービス水準を確保するためにも、利用者数を一定以上確保することが重要であり、高速バス利用環境の向上に努めることが課題です。

■鉄道利用環境の向上

本市には JR 上越線、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。また、県外からの来訪者（ビジネス、観光客など）にとって鉄道の利便性向上は、来訪時の快適性の向上に繋がり、本市の交流人口の増加に資するものです。このことから、**鉄道駅からの二次交通^{補注}や、鉄道駅での観光及び公共交通情報の充実、JR 只見線の早期全線復旧など、鉄道利用環境の向上に向けた取り組みを促進することが課題です。**

補注) 鉄道駅からの二次交通：鉄道駅から市内目的地までの移動手段（例えば、路線バス、乗合タクシーなど）

3-5 新たな施設への対応の視点

■新庁舎建設に伴う公共交通網の見直し

本市では、市民の庁舎間の移動負担の軽減や拠点施設としての機能強化を図るため、庁舎再編構想を策定し、新庁舎建設と行政機能の一元化を目指しています。市民への行政サービスの向上を図るために、この新庁舎までのアクセス性を確保することは極めて重要であり、**新庁舎建設の動きに合わせた公共交通網の見直しが課題です。**

■魚沼基幹病院への移動手段確保

魚沼医療圏地域医療再生計画に基づき、小出病院の診療科目の一部を魚沼基幹病院（南魚沼市）で担うことになり、魚沼基幹病院への通院が必要になるケースもあります。このことから、医療サービスを確実に保障するため、**魚沼基幹病院まで市域を越えた移動手段の持続的確保が課題です。**

第2編 魚沼市地域公共交通網形成計画

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網の形成に係わる基本方針として次の4本の柱を設定します。

方針1 行きたい場所に行くことができる

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シビリティ**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。

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。

方針2 都市の変化に対応する

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係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。

方針3 来訪者等の交流人口の拡大に貢献する

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。

方針4 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”

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、本市に係わる全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、本市に係わるみんなで公共交通をつくり、守り、育てます。

第2章 地域公共交通網形成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、計画期間は平成28年度～平成32年度の5ヵ年とします。

第3章 地域公共交通網形成計画の目標

3-1 計画の目標

先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。

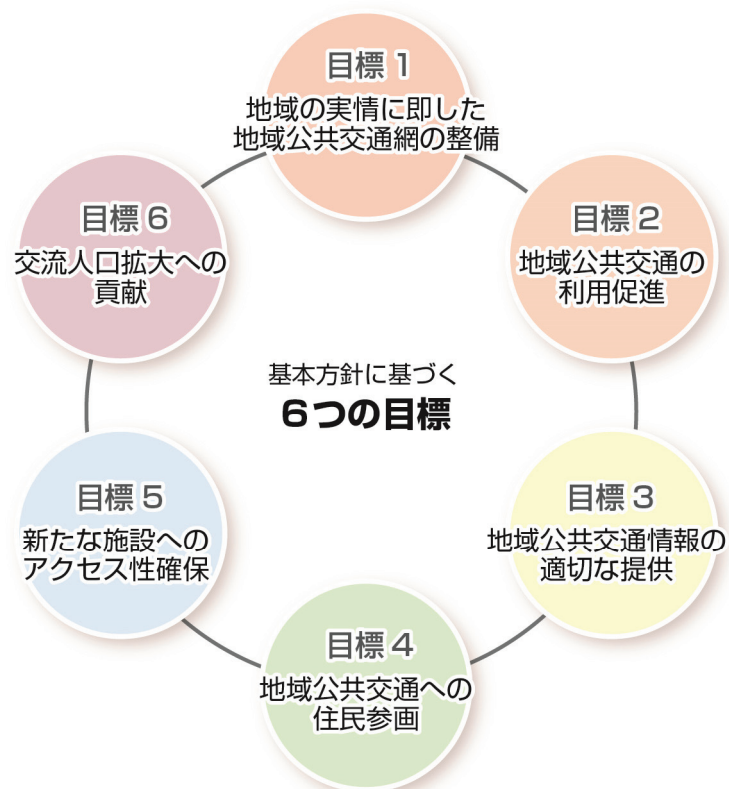


図 地域公共交通網形成計画の6つの目標

3-2 目指す地域公共交通網に係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、地域公共交通網の形成を図ります。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、鉄道及び路線バスで幹線軸を、乗合タクシーが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に重要な役割を担います。

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。 |
| | | | ■ | | 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。 |
| | | | ■ | | 小出まちなか循環線 | ○小出地域内の補助的な公共交通であり、小出市街地内での周遊性向上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。 |
| 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、魚沼基幹病院患者通院バス、広神老人憩の家送迎バス、無償運行されている買い物送迎バス（JA 堀之内店など）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、地域乗合タクシー以外の多様な交通手段により補完することも視野に入れます。また、市中心部に近いエリアを中心に支線と幹線の並行区間とすることで、市中心部までのアクセス性を確保します。

市中心部の交通結節機能を向上させるため、小出駅、小出病院及び現在建設計画を進めている新市役所庁舎を含む3つの施設を公共交通ターミナル^{補注})として位置付け、必要な整備を進めます。

補注) ここで言う公共交通ターミナルは、路線バスや乗合タクシーなどの専用乗降スペースを有し、それぞれの乗り継ぎ利便性の向上を図るための施設です。

■市全体の地域公共交通網のイメージ

■市中心部における公共交通ターミナルのイメージ (中心部拡大)

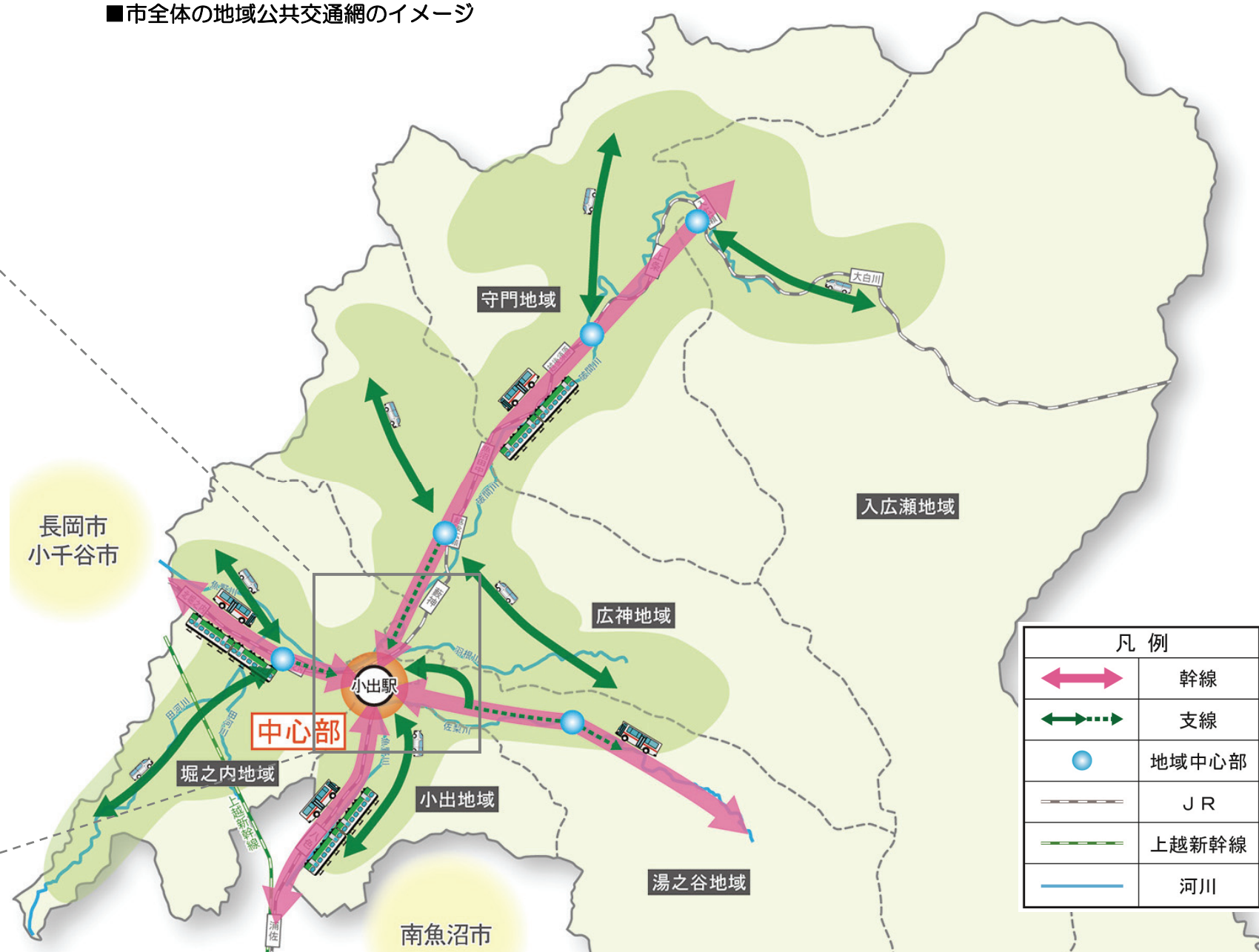


図 目指す地域公共交通網のすがた

第4章 目標を達成するために行う施策

4-1 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11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。

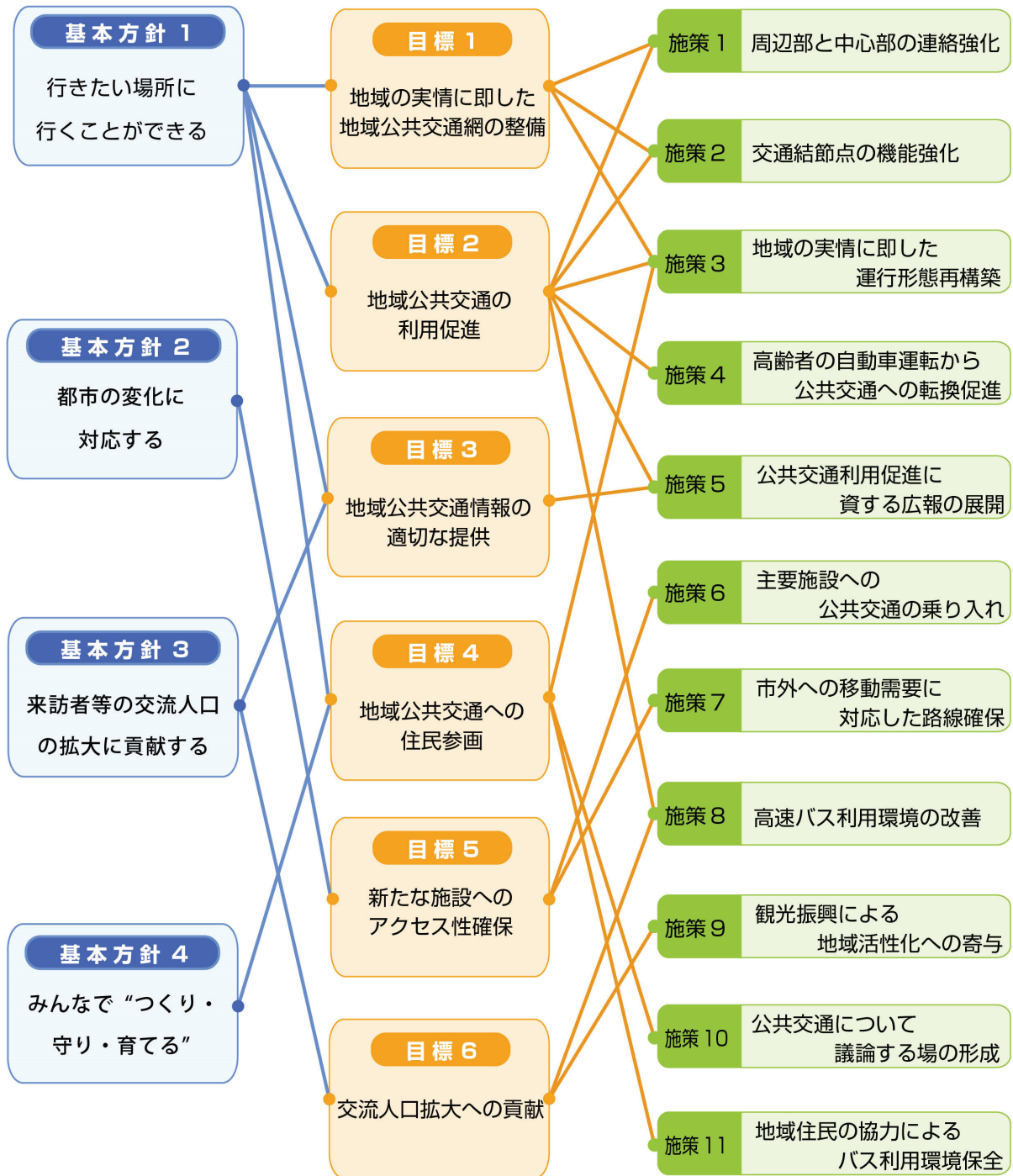


図 目標を達成するために行う施策

施策1 周辺部と中心部の連絡強化

■施策の背景

○守門及び入広瀬地域から小出市街地へは、地域乗合タクシーが直接乗り入れしておらず、鉄道・路線バスが担う役割が非常に大きくなっています。

■施策の内容

○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実情に応じた運行システムへの見直しを進めます（施策3との連動）。

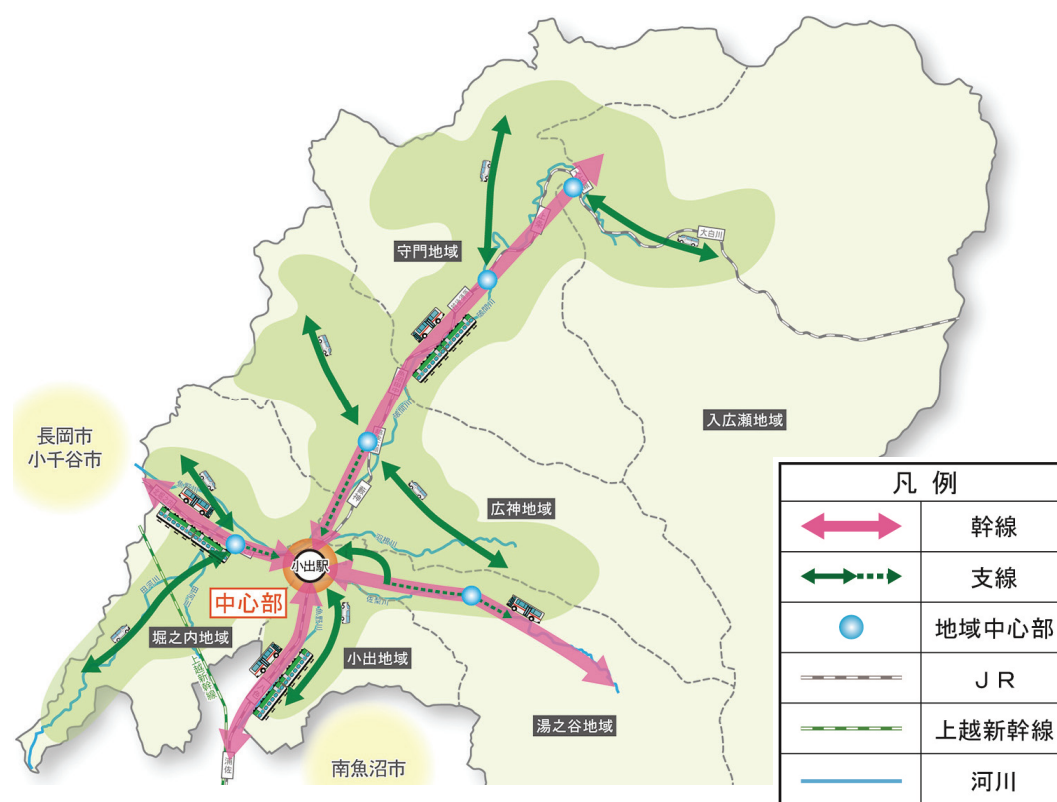


図 幹線・支線のイメージ

■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

○計画期間5カ年で随時実施します。

施策2 交通結節点の機能強化

■施策の背景

- 幹線と支線の役割分担のもと地域公共交通網を整備するうえで、また、都市間交通の利便性向上の視点からも乗り継ぎ拠点（交通結節点）の機能強化が極めて重要です。
- 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。

■施策の内容

- 市役所庁舎及びこれと隣接する鉄道駅及びバス停留所を「交通結節点」として位置付け、鉄道や路線バスの乗り継ぎ拠点としての機能強化を図ります。
※小出駅については施策6とも連動します。
- 特に、市中心部までの移動において鉄道と路線バスの役割が大きい守門・入広瀬地域において、鉄道、路線バスおよび乗合タクシーの接続性向上、バス待合環境の整備などに優先的に取り組みます。

■鉄道との交通結節点「JR入広瀬駅」



■路線バスとの交通結節点「守門庁舎」



写真 交通結節点の一例

■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」

■施策の実施時期

- 計画期間5カ年で随時実施します。

施策3 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「公共交通空白地ゼロ」を目指し地域乗合タクシー等の運行を進めてきました。しかし、利用者の極めて少ない路線もあります。
- これらの路線について、地域の実情に即した運行形態の再構築が必要です。

■施策の内容

【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。

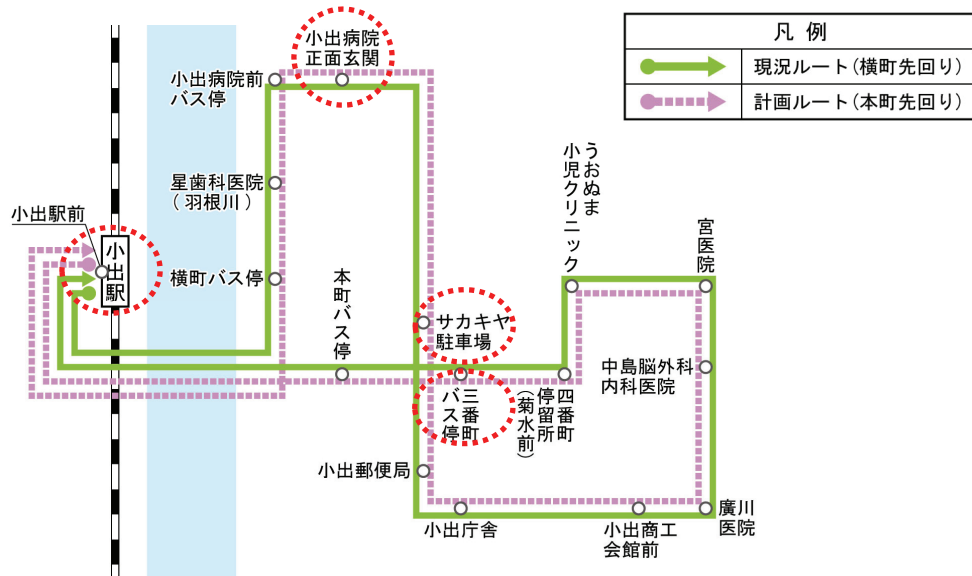


図 小出まちなか循環線見直し案

【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。

施策3 地域の実情に即した運行形態再構築（続き）

■施策の実施主体

○魚沼市、住民、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」
- 目標4「地域公共交通への住民参画」

■施策の実施時期

- 当初2ヵ年で小出まちなか循環線及び赤土乗合タクシーの見直しを優先的に実施し、効果検証を行い更なる見直しの必要性を判断します。
- 守門・入広瀬地域の運行形態見直しは当初の2ヵ年で地域及び関係機関との協議を進め、その結果を受け計画最終年度までに、見直し内容の合意形成を図ります。

施策4 高齢者の自動車運転から公共交通への転換促進

■施策の背景

- 高齢化の進展により、公共交通の主たる利用者である高齢者は増加していますが、現状では、それが公共交通の利用者増加につながっていません。
- これは、高齢者においても自動車への依存度が高いことが影響していると考えられます。また、近年、高齢者による自動車運転の危険性が指摘されています。
- このことより、高齢者の自動車運転から公共交通利用への転換を促進し、地域公共交通の利用者数の底上げを図る必要があります。
- また、広神地域では、地元の個人医院が乗合タクシーの予約を支援するなど公共交通利用者を地域で支える事例があり、このような取り組みを全市に拡大する必要もあります。

■施策の内容

- 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。
- 広神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。

【共通回数券の概要】

【共通回数券の概要】

■交付対象

自動車運転免許証の自主返納者

■交付枚数

100円22枚綴り5セット

■利用可能路線

魚沼市乗合タクシー、市内路線バス
市内事業者が運行するタクシー

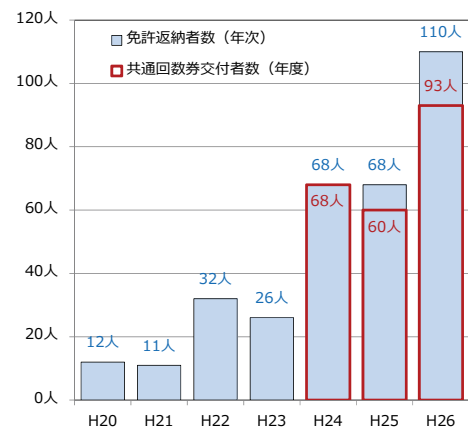


図 免許返納者と
共通回数券交付数

■施策の実施主体

- 魚沼市、交通事業者、病院・医院

■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

- 計画期間5カ年で随時実施します。

施策5 公共交通利用促進に資する広報の展開

■施策の背景

- 魚沼市民の地域公共交通に対する認知度は高いとは言えず、関心も低い実態があります。
- 地域公共交通への認知度・関心が高まることで、利用促進への期待が持てます。

■施策の内容

【分かりやすい広報】

- 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。

【インターネットを活用した高度な情報提供】

- 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。



図 公共交通利用促進に関する意識啓発のリーフレット（熊本市ウェブサイトより）

施策5 公共交通利用促進に資する広報の展開（続き）**■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」

■施策の実施時期

○計画期間5カ年で随時実施します。当初2カ年を重点期間として位置付け新たな広報資料及び乗務員ユニフォームの作成に取り組みます。

施策6 主要施設への公共交通の乗り入れ

■施策の背景

○行政サービスの一元化による市民サービスの向上等を目的に、新市役所庁舎の建設計画を進めています。

■施策の内容

- 庁舎建設の動きに合わせ、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。



写真 病院敷地内の公共交通乗降スペースの事例
(新潟市民病院／新潟市)



平成30年春完成イメージ図

図 魚沼市立小出病院（新病棟及び外構の完成イメージ）

■施策の実施主体

○魚沼市、交通事業者

■対応する目標

○目標5「新たな施設へのアクセス性確保」

■施策の実施時期

○当初3カ年は検討期間とし、計画最終年度までに各施設への乗り入れを実現します。

施策7 市外への移動需要に対応した路線確保

■施策の背景

○魚沼医療圏地域医療再生計画に基づき、魚沼基幹病院が開業しました。小出病院の診療科目の一部について、魚沼基幹病院で担うことになり、同病院までの足をしっかりと確保する必要があります。

■施策の内容

- 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。



図 魚沼基幹病院の位置図

■施策の実施主体

○魚沼市、交通事業者

■対応する目標

○目標5「新たな施設へのアクセス性確保」

■施策の実施時期

○平成28年度に運行に係る手続きを実施し、平成29年度より運行を開始します。

施策8 高速バス利用環境の改善

■施策の背景

- 高速バスは、本市と市外を結ぶ重要な都市間交通です。しかし、利用者の減少等により高速バス運行便数は減少しています。
- これまで高速バス利用者の利便性向上を目的に、パークアンドライド用の駐車場や高速バス待合所の整備などを進めてきたところです。
- 高速バスの更なる減便・廃止を回避するためにも、高速バス利用者数を増加させる必要があり、さらなる高速バス利用環境の改善が求められます。

■施策の内容

- 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。

■パークアンドライド用駐車場



■小出 IC 停留所



写真 小出 IC における停留所および駐車場整備

■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」
- 目標6「交流人口拡大への貢献」

■施策の実施時期

- 当初2カ年は検討期間とし、計画最終年度までに具体的な取り組みを実施します。

施策9 観光振興による地域活性化への寄与

■施策の背景

○急速な人口減少社会を迎えるなか、地域活性化のためには交流人口の増加が不可欠です。本市には、温泉やスキー場など豊富な観光資源があり、観光客増加に関する施策を進める必要があります。

■施策の内容

- 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。

図 観光乗合タクシーの事例（富山県）

| 発 | 10:15 | 11:13 | 11:37 | 12:02 | 12:38 | 着 |
|------|-------|-------|-------|-------|-------|---|
| 会津若松 | | | | | | |
| | | 会津坂下 | | | | |
| | | | 会津柳津 | | | |
| | | | | 会津坂下 | | |
| | | | | | 会津川口 | |
| 着 | 16:12 | 15:31 | 15:03 | 14:39 | 14:03 | 発 |

指定席料金(全車指定席) 運行に関するお問い合わせ
 おとな 520円 只見線の窓口 または
 こども 260円 関東日本お問い合わせセンター TEL.050-2016-1600
※この他に乗車券も必要です ※天候によりはじめてお席を使用し座席する場合があります。

ご乗車の特典もたくさんご用意しております！
 ①会津柳津駅～会津川口駅間で柳津町～只見町までの地酒の試飲サービス
 ②「奥会津ごっつおまつり」会場⇔会津川口駅間 無料シャトルバス運行
 風って只見線紅葉号の停車時間に奥会津の味をお楽しみください

イベントに関するお問い合わせ
 只見川ライン観光協会（柳津町役場内） TEL.0241-42-2114

図 イベント列車広報資料の事例（只見川ライン観光協会）

■施策の実施主体

○魚沼市、交通事業者、観光協会、観光施設

■対応する目標

○目標6「交流人口拡大への貢献」

■施策の実施時期

○計画期間5カ年で随時実施します。

施策10 公共交通について議論する場の形成

■施策の背景

- 第二次魚沼市総合計画では「地域の課題は地域で話し合い解決する」としています。また、市民の公共交通に関する関心は高いとはいえない状況で、これまでの情報発信一辺倒の施策では限界があります。
- これに基づき、地域住民が公共交通の課題・方向性を議論する場を整え、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。

■施策の内容

- 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を活用を想定します。
- 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。

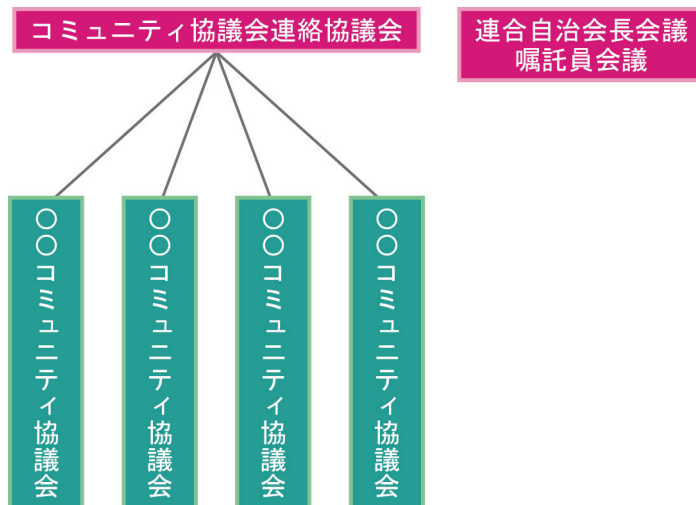


図 公共交通について議論する場のイメージ



図 コミュニティ協議会（羽川の事例）

■施策の実施主体

- 魚沼市、住民

■対応する目標

- 目標4「地域公共交通への住民参画」

■施策の実施時期

- 計画期間5カ年で随時実施します。

施策11 地域住民の協力によるバス利用環境保全

■施策の背景

- 路線バス停留所のなかには、利用者が少ないため清掃等の管理が十分でなく、それがバスそのもののイメージを低下させる要因にもなっていると考えられます。
- 各地区の停留所について、その環境保全に積極的に住民が関与することで、「マイバス意識」の醸成が期待できます。

■施策の内容

- 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。

■親柄（事業主体：親柄地区）

■道元（事業主体：東中・田尻

・山口・泉沢地区）



写真 「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上屋を整備した停留所（一例）

■施策の実施主体

- 魚沼市、住民、交通事業者

■対応する目標

- 目標4「地域公共交通への住民参画」

■施策の実施時期

- 当初2カ年はモデル地区で先行実施し、平成30年度からモデル地区のノウハウを全市に展開し取り組みを拡大します。

4-2 施策の実施スケジュール

本計画で設定した各施策の実施スケジュールを整理します。

表 各施策の実施時期

| 施策 | 実施主体 | | | | 実施時期 | | | | |
|------|------|-------|----|---------------|--|--------|--------------------|--------|--------------------------|
| | 魚沼市 | 交通事業者 | 住民 | その他 | 平成28年度 | 平成29年度 | 平成30年度 | 平成31年度 | 平成32年度 |
| 施策1 | ● | ● | | | 随時実施 | | | | |
| 施策2 | ● | ● | ● | | 随時実施 | | | | |
| 施策3 | ● | ● | ● | | 随時実施：小出まちなか循環線の見直しを優先的に実施します | | | | |
| 施策4 | ● | ● | | ● 病院・医院 | 随時実施 | | | | |
| 施策5 | ● | | | ● 教育委員会・中学・高校 | 随時実施：当初2カ年で乗務員ユニフォーム及び広報資料の作成を進めます。 | | | | |
| 施策6 | ● | ● | | | 当初3カ年は検討期間 | | | | 平成32年度の新庁舎完成に向け事務的手続きを実施 |
| 施策7 | ● | ● | | | 平成28年度に運行のための手続きを行い、平成29年度から路線バスによる定期運行を実現します。 | | | | |
| 施策8 | ● | ● | | | 当初2カ年は検討期間 | | | | |
| 施策9 | ● | ● | | ● 観光協会・観光施設 | 随時実施 | | | | |
| 施策10 | ● | | ● | | 随時実施 | | | | |
| 施策11 | ● | ● | ● | | 当初2カ年でモデル地区で先行的に実施します | | モデル地区のノウハウを全市展開します | | |

第5章 目標の達成状況の評価

5-1 目標の達成状況の評価と改善の枠組み

本計画で設定した地域公共交通網形成に係わる目標達成のために、実施計画の立案（Plan）、計画の実施（Do）、計画で設定した施策の進捗評価・課題の再設定（Check）、進捗評価結果等を踏まえた改善の実行（Action）のPDCAサイクルを継続的に繰り返すことで、地域公共交通網の改善に取り組みます。

このPDCAサイクルは、進捗状況を各年度で評価するための「短期サイクル」、計画終了年度に進捗を評価する「長期サイクル」の2つの枠組みを設けます。ここでの評価サイクルは、主として定量的指標に基づくものであり、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、必要に応じて計画期間内に施策を見直します。

表 評価サイクルと内容

| 評価サイクル | 内容 |
|--------|--|
| 短期サイクル | 毎年度入手可能なデータ（追加調査不要なデータ）を用いて、後述する達成度評価指標を評価します。 |
| 長期サイクル | 毎年度入手可能なデータ、及び協議会が独自に実施するアンケート結果等を用いて、後述する達成度評価指標全てを評価します。 |

5-2 地域公共交通網形成計画の進行管理

本計画で設定した地域公共交通網形成に係わる各施策の進行管理は、魚沼市地域公共交通協議会が行います。この際、市民、交通事業者及び行政等が一体となって進行管理を進めます。

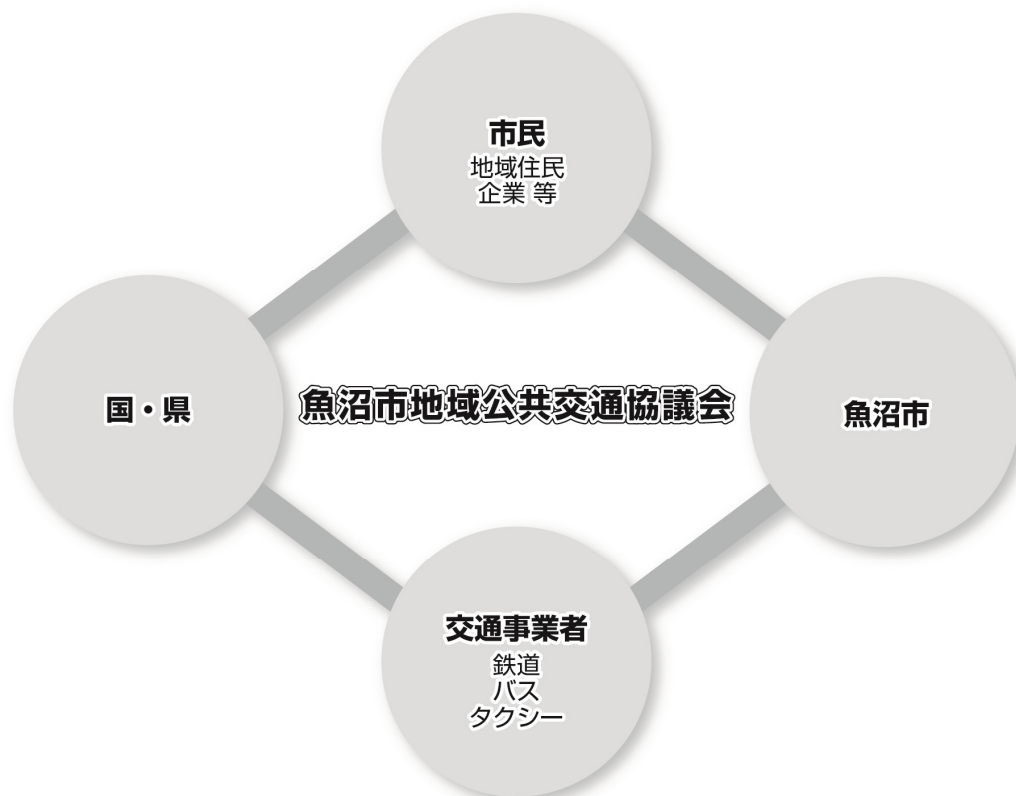


図 計画の進行管理体制のイメージ

5-3 達成度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目標値を整理します。各目標値について、計画期間最終年度の平成32年度に達成することを目指します。

| ■目標1 『地域の実情に即した地域公共交通網の整備』 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----------------------------|--|-------------------|-------------|---------------|--------------------|---------------------|------------|---------------------|-----------------|-------------|------------------|----------|--------------|---------------------|------------|---------------|---------------|-----------|----------------|
| 達成度評価指標1-1 公共交通に対する満足度 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 指標の設定・算定方法 | <ul style="list-style-type: none"> ○第二次魚沼市総合計画の満足度調査結果を活用します。 ○なお、本計画期間最終年度までに、第二次魚沼市総合計画に係わる同種のアンケート調査が実施されない場合は、魚沼市地域交通協議会が独自に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】 マイナス0.3 ⇨ 【平成32年度】 ±0 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 目標値設定の考え方 | <ul style="list-style-type: none"> ○第二次魚沼市総合計画策定に向けた満足度調査結果では、公共交通の満足度は前回H17調査のマイナス0.6から0.3ポイント上昇し、マイナス0.3となっています。 ○このことから本計画では、さらに0.3ポイント上昇させることを目指します。 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | <p>○対象項目</p> <table border="1"> <tbody> <tr> <td>2. 情報化の推進や広報活動の充実</td> <td>40. 公営住宅の整備</td> <td>47. 雨水排水などの対策</td> </tr> <tr> <td>31. まちの美観、街並みの景観整備</td> <td>41. 公園、緑地の充実と維持管理体制</td> <td>48. 土砂崩れ対策</td> </tr> <tr> <td>36. 国道や県道などの幹線道路の整備</td> <td>43. 防災対策などの危機管理</td> <td>49. なだれ防止対策</td> </tr> <tr> <td>37. 自宅周辺の生活道路の整備</td> <td>44. 防犯対策</td> <td>50. 水道水の安定供給</td> </tr> <tr> <td>38. 鉄道・バス等の公共交通網の充実</td> <td>45. 交通安全対策</td> <td>51. 都市ガスの安定供給</td> </tr> <tr> <td>39. 市街地の拠点づくり</td> <td>46. 河川の改修</td> <td>52. 下水道や浄化槽の整備</td> </tr> </tbody> </table> | 2. 情報化の推進や広報活動の充実 | 40. 公営住宅の整備 | 47. 雨水排水などの対策 | 31. まちの美観、街並みの景観整備 | 41. 公園、緑地の充実と維持管理体制 | 48. 土砂崩れ対策 | 36. 国道や県道などの幹線道路の整備 | 43. 防災対策などの危機管理 | 49. なだれ防止対策 | 37. 自宅周辺の生活道路の整備 | 44. 防犯対策 | 50. 水道水の安定供給 | 38. 鉄道・バス等の公共交通網の充実 | 45. 交通安全対策 | 51. 都市ガスの安定供給 | 39. 市街地の拠点づくり | 46. 河川の改修 | 52. 下水道や浄化槽の整備 |
| 2. 情報化の推進や広報活動の充実 | 40. 公営住宅の整備 | 47. 雨水排水などの対策 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 31. まちの美観、街並みの景観整備 | 41. 公園、緑地の充実と維持管理体制 | 48. 土砂崩れ対策 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 36. 国道や県道などの幹線道路の整備 | 43. 防災対策などの危機管理 | 49. なだれ防止対策 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 37. 自宅周辺の生活道路の整備 | 44. 防犯対策 | 50. 水道水の安定供給 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 38. 鉄道・バス等の公共交通網の充実 | 45. 交通安全対策 | 51. 都市ガスの安定供給 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 39. 市街地の拠点づくり | 46. 河川の改修 | 52. 下水道や浄化槽の整備 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 出典) 第二次魚沼市総合計画(仮称)策定に関するアンケート調査 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

■目標2 『地域公共交通の利用促進』

| 達成度評価指標2-1 市民1人あたりの年間乗合バス等利用回数 | |
|--------------------------------|---|
| 指標の設定・算定方法 | <p>○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。</p> <p>○市民1人あたり乗合バス等利用回数/年＝ 乗合バス等延べ利用者数/年÷魚沼市総人口</p> |
| 目標値 | 【現況】8.4回/年 ⇨ 【平成32年度】9.3回/年 |
| 目標値設定の考え方 | <p>○人口が減少するなかで、現況の乗合バス等延べ利用者数を維持するためには、市民一人あたりの乗合バス等利用回数を増加させる必要があります。</p> <p>○平成32年度の人口（推計値）を踏まえ、現況の乗合バス等延べ利用者数を維持する「市民1人あたり年間乗合バス等利用回数」を平成32年度の目標値に設定します。</p> |
| 達成度評価指標2-2 日常の買い物での公共交通利用割合 | |
| 指標の設定・算定方法 | ○平成27年度に実施した「商業施設来訪者アンケート調査」結果に基づき設定します。 |
| 目標値 | 【現況】7.9% ⇨ 【平成32年度】8%以上 |
| 目標値設定の考え方 | <p>○小出市街地に立地するスーパーへの公共交通利用割合について、現状より高くすることを目指し、目標値を設定します。</p> <p>※小出市街地は市内で最も公共交通サービス水準が高いことから、この地域での公共交通利用促進の進展を目標値に設定します。</p> |

■目標3 『地域公共交通情報の適切な提供』

達成度評価指標3-1 地域公共交通の認知度

| | |
|-------------------|--|
| <p>指標の設定・算定方法</p> | <p>○平成26年度に実施した「小出まちなか循環線沿線住民アンケート調査」ならびに「赤土乗合タクシー沿線住民アンケート調査」結果に基づき設定します。</p> <p>○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。</p> |
| <p>目標値</p> | <p>【現況】53%～76% ⇨ 【平成32年度】75%</p> |
| <p>目標値設定の考え方</p> | <p>○同アンケート調査結果より、自地域で運行する地域乗合タクシーの認知度は、それぞれ、「小出まちなか循環線沿線住民」で約76%、「赤土乗合タクシー沿線住民」で約53%でした。</p> <p>○小出地域乗合タクシーは、他地域の乗合タクシーに比べ運行本数が多いことや小出地域の各所に停留所を設置していることから、認知度が高くなっていることが窺えます。</p> <p>○市内全域で運行する地域乗合タクシーの認知度を高め、魚沼市全域で「小出まちなか循環線沿線住民」の認知度に近い水準まで引き上げることを目標値として設定します。</p> |

■目標4 『地域公共交通への住民参画』

| 達成度評価指標4-1 住民会議の実施割合（コミュニティ協議会ベース） | |
|------------------------------------|---|
| 指標の設定・算定方法 | <ul style="list-style-type: none"> ○地域公共交通に関する意見を集約する会議の実施割合をコミュニティ協議会ベースで設定します。 ○住民会議の実施割合（コミュニティ協議会ベース）＝ $\frac{\text{住民会議を実施したコミュニティ協議会数}}{\text{魚沼市のコミュニティ協議会総数}}$ |
| 目標値 | 【現況】0% ⇨ 【平成32年度】100% |
| 目標値設定の考え方 | ○全コミュニティ協議会での実施を目指します。 |
| 達成度評価指標4-2 住民会議の実施割合（人口ベース） | |
| 指標の設定・算定方法 | <ul style="list-style-type: none"> ○地域公共交通に関する意見を集約する会議の実施割合を人口ベースで設定します。 ○仮に実施割合（コミュニティ協議会ベース）が100%にならなかった場合に、実施地域の総人口が魚沼市総人口の何%に相当するかを測るための、補足的指標です。 ○住民会議の実施割合（人口ベース）＝ $\frac{\text{住民会議を実施したコミュニティ協議会の総人口}}{\text{魚沼市総人口}}$ |
| 目標値 | 【現況】0% ⇨ 【平成32年度】100% |
| 目標値設定の考え方 | ○魚沼市全市民をカバーすることを目指します。 |

■目標5 『新たな施設へのアクセス性確保』

| 達成度評価指標5-1 新たな施設への路線 | |
|----------------------|---|
| 指標の設定・算定方法 | ○魚沼基幹病院及び建設が予定されている本市新庁舎へのアクセス可能な路線数に基づき設定します。 |
| 目標値 | 【現況】0路線 ⇨ 【平成32年度】2路線 |
| 目標値設定の考え方 | <ul style="list-style-type: none"> ○魚沼基幹病院及び新庁舎へアクセス可能な路線を少なくとも、各1路線ずつ確保することを目標値として設定します。 ○魚沼基幹病院へは「魚沼基幹病院患者通院バス」を無料で暫定的に運行していますが、ここでは、路線バス等の持続的な運行方法での路線確保をもって目標値に計上します。 |

目標6 『交流人口拡大への貢献』

達成度評価指標6-1 観光入込客数

| | |
|------------|--|
| 指標の設定・算定方法 | ○新潟県観光入込客統計による、魚沼市の観光入込客数を指標として設定します。 |
| 目標値 | 【現況】約140万人 ⇨ 【平成29年度～32年度】約147万人 |
| 目標値設定の考え方 | ○雪国観光圏整備計画では平成25年度を基準年とし、平成29年度までに約5%の観光客増加を目指しています。 ○この増加率を平成32年度まで持続した場合の、魚沼市の観光入込客数を目標値とします。 |