

## 第2回 南魚沼市地域公共交通協議会 次第

令和元年10月23日 午前10時00分  
南魚沼市役所 2階 大会議室

(1) 開会

(2) 議題

1. 委員の追加について

2. 地域公共交通網形成計画に係る課題整理について

3. その他

(3) 閉会

## 新に委嘱した委員

区分	所属団体等	職・氏名
(1) 市	南魚沼市長及びその指名する職員	福祉課長 小林 龍雄
		商工観光課長 腰越 勝利
		学校教育課長 山崎 一也
		南魚沼市民病院 庶務課長 中島 仁
(3) 地方運輸局	国土交通省北陸信越運輸局	交通企画課長 佐々木凜太郎

## 南魚沼市地域公共交通網形成計画の策定について

### 1. 経過

南魚沼市においては、平成 25 年度に作成した「南魚沼市地域公共交通総合連携計画（平成 26 年度～平成 30 年度）」に基づき、公共交通の空白地域の解消のため市民バスを運行し、交通弱者の生活交通の維持確保を図ってきた。

そんな中、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律が平成 26 年 11 月 20 日に改正され、従来の「地域公共交通総合連携計画」は任意の計画となり、新たに法的計画として「地域公共交通網形成計画」を策定できるようになった。

### 2. 総合連携計画と網形成計画との相違点

総合連携計画では不十分だった内容を補うものとして、以下の項目について網形成計画の策定において留意すべき事項として基本方針に盛り込まれた。

- ・まちづくり、観光振興等の地域戦略との一体性の確保
- ・地域全体を見渡した総合的な公共交通ネットワークの形成
- ・地域特性に応じた多様な公共サービスの組合せ
- ・住民の協力を含む関係者の連携
- ・広域性の確保
- ・具体的で可能な限り数値化した目標設定

### 3. 地域公共交通網形成計画策定の理由

下記の理由から、「南魚沼市地域公共交通総合連携計画」を見直し、地域特性に応じた持続可能な公共交通網を整備するための新たな公共交通のマスタープランとして「南魚沼市地域公共交通網形成計画」を策定するものである。

#### (1) 総合連携計画策定後の情勢の変化

少子高齢化や人口減少、マイカーの普及等の影響など、当市における公共交通利用者は依然減少傾向にあり、安定した運行の維持は厳しい状況が続いている。路線バスでは、市内のほとんどの路線で減便が行われている。

市内においては、平成 27 年に魚沼基幹病院・南魚沼市民病院が開院し医療再編が行われたことにより、市民の通院のニーズにも変化が生じている。また、小中学校の統廃合が行われる中、公共交通（スクールバス対応の路線バスを含む）を取り巻く環境は大きく変化してきている。

以上のことから、情勢の変化を踏まえた計画の見直しを図る必要がある。

#### (2) 都市計画マスタープランの方針への整合

南魚沼市は、人口減少化・高齢化社会を見据えた持続可能な都市づくりを目指し、平成 27 年度に南魚沼市都市計画マスタープランを策定した。都市計画マスタープラ

ンでは、交通体系の方針として、拠点間をつなぐ公共交通の利便性向上や鉄道やバス等の乗り継ぎ機能の充実を掲げている。方針を踏まえ公共交通体系のあり方を検討し、計画の見直しを図る必要がある。

#### 4. 今までの経過

- 5月15日 地域公共交通網形成計画策定業務委託の公募型プロポーザル公告
- 7月3日 地域公共交通網形成計画策定業務委託の契約
- 7月31日～10月1日 事業者ヒアリング
- 9月6日～9月16日 市民アンケート実施
- 9月19日～9月30日 バス利用者アンケート実施

#### 5. 今後の予定

- 12月上旬 地域公共交通網形成計画素案の説明
- 1月頃 地域公共交通網形成計画原案の説明
- 2月頃 パブリックコメント
- 3月頃 地域公共交通網形成計画策定

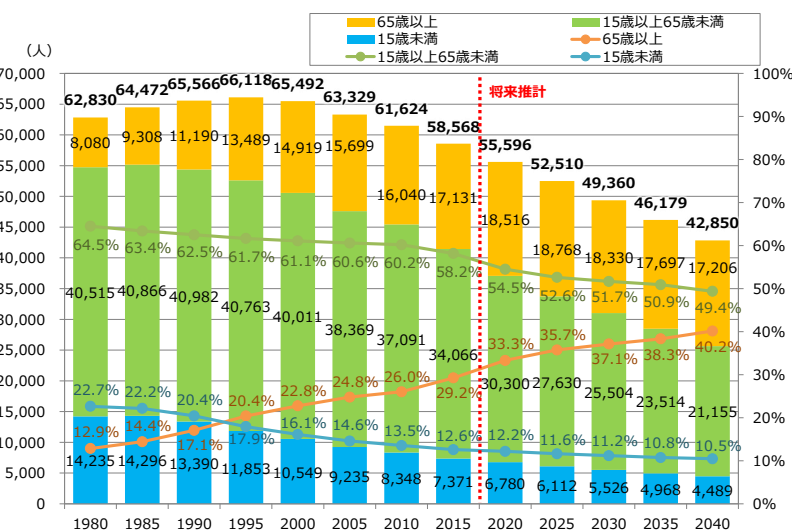
# 南魚沼市の地域公共交通を取り巻く課題（案）

## ① 地域公共交通の需要規模の縮小に対応したネットワーク及びサービスへの再構築が必要

### ■ 今後 10 年間で約 2 割、20 年間で約 3 割

の人口減少が想定されており、人口減少に伴って、地域公共交通の需要規模が縮小する

- 平成 7 (1995) 年の 6.6 万人をピークに減少に転じ、平成 27 (2015) 年には約 5.9 万人と、平成 7 (1995) 年時点から約 13% 減少している。
- 人口将来推計によると、2040 年には本市の総人口は約 1.6 万人減少し、高齢化率は 40% に達することが予測されている。



▲人口推移(国勢調査及び社人研推計)

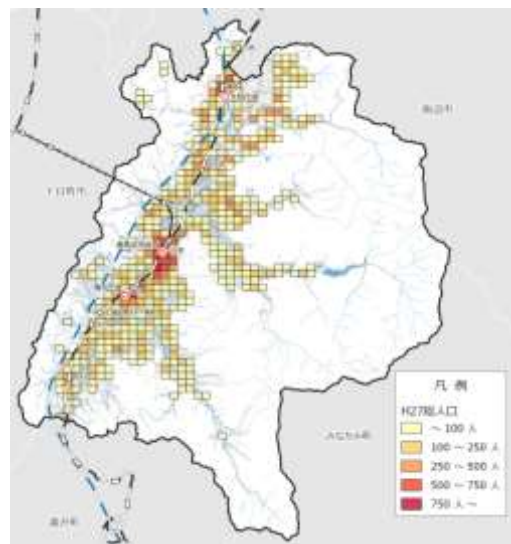
### ■ 年齢別人口をみると、年少人口の減少が著しく、公共交通（路線バス）のターゲットである高校生数が減り、通学利用（定期）が減少する

- 年少人口（0～14 歳）と生産年齢人口（15～64 歳）は減少を続けている。
- 路線バスは、朝夕の高校生の通学利用や小中学校のスクール利用も多く、昼間時間帯の利用が少ない状況である。

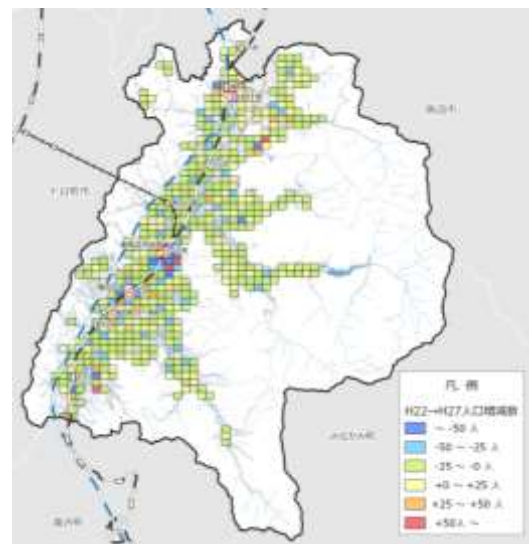
### ■ 鉄道・路線バス・市民バス・スクールバス等の重複解消に向け、役割分担・連携・統合が必要

- 東西の山岳と丘陵地に挟まれた南北に長い平野部に市街地や集落が分布していることから、鉄道と路線バス、路線バスと市民バス・スクールバス等の路線が並行・重複して運行している。

### ■ 人口分布状況から、人口密度が薄く、まとまった需要のないエリアが広がっていき、特に集落部において、乗り合うことを前提としたバス交通での対応に限界が生じる可能性がある。



▲人口分布 平成 27 年



▲人口増減数 平成 22 年～平成 27 年

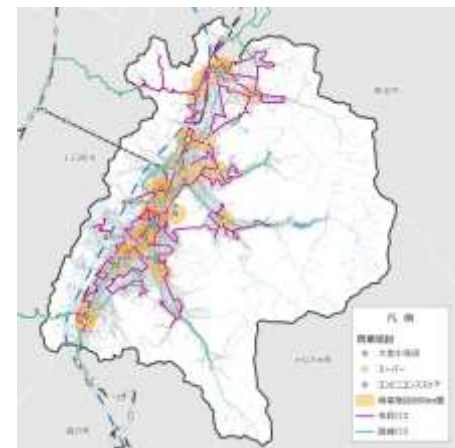
## ② 高齢者等の移動手段としての公共交通の重要性が更にも増すことから、よりきめ細かで利用しやすい交通サービスの提供が必要

### ■ 更なる高齢化の進展により、日常の移動手段としての公共交通の必要性が高まる

- 公共交通を必要とする高齢者人口が当面は増加していく（2035 年以降は減少に転じる）。
- 将来的には、特に 75 歳以上の後期高齢者の割合の増加や、人口減少・少子化と高齢化が同時に進行することで、高齢者の単身世帯や独居高齢者の増加が想定される。

### ■ 身近な生活サービス（かかりつけ医、日用品店舗等）へのアクセスは最低限確保されている一方、買回り品店舗やかかりつけ医以外の医療施設へのアクセスが不便

- 施設分布状況から、身近な生活サービス（かかりつけ医、日用品店舗等）は、比較的 mountainous 部の集落にも見られ、集落で生活する人々の暮らしを支えている。
- 市街地の買回り品店舗（イオン等）へのアクセスが不便である。
- 地区によっては、かかりつけ医以外の医療施設（魚沼基幹病院・南魚沼市民病院等）へ公共交通機関（タクシーを除く）のみで通院することが困難となっている。
- 交通結節点の整備を行い、スムーズな乗り換えによる買回り品店舗や医療施設へのアクセスの向上を図る必要がある。



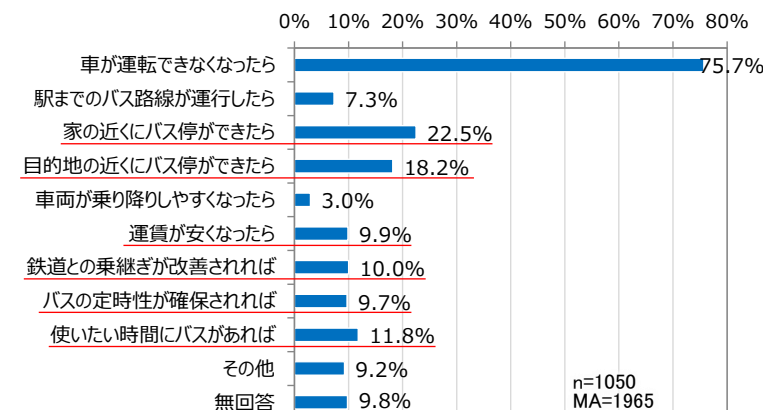
▲施設分布と徒歩圏 800m (上: 商業施設/下: 医療施設)

### ■ 人口減少（特に集落部）により、身近な生活サービス（かかりつけ医、日用品店舗等）が減少する恐れがあり、市内各所から市街地への移動手段が必要となる

- 人口減少により、一定の人口密度により成り立っている身近な生活サービス（かかりつけ医、日用品店舗等）の維持が困難となる地域が出てくる可能性がある。
- その結果、買回り品店舗や総合病院に加えて、身近な生活サービスへのアクセス確保のためにも、市街地への移動手段が必要となることが想定される。

### ■ 現状の公共交通サービスは、上記の需要・ニーズに対応しきれていない

- 市民アンケートでは、5 割以上が公共交通を利用していないと回答（特に路線バス・市民バスでは 7 割以上）。
- バスを利用する条件（バスを利用していない回答者）としては、「車が運転できなくなったら」を除くと、「バス停の近さ」は 2 割前後、「使いやすいダイヤ設定」「鉄道との乗り継ぎ利便性」「運賃」「定時性」は 1 割前後となっている。

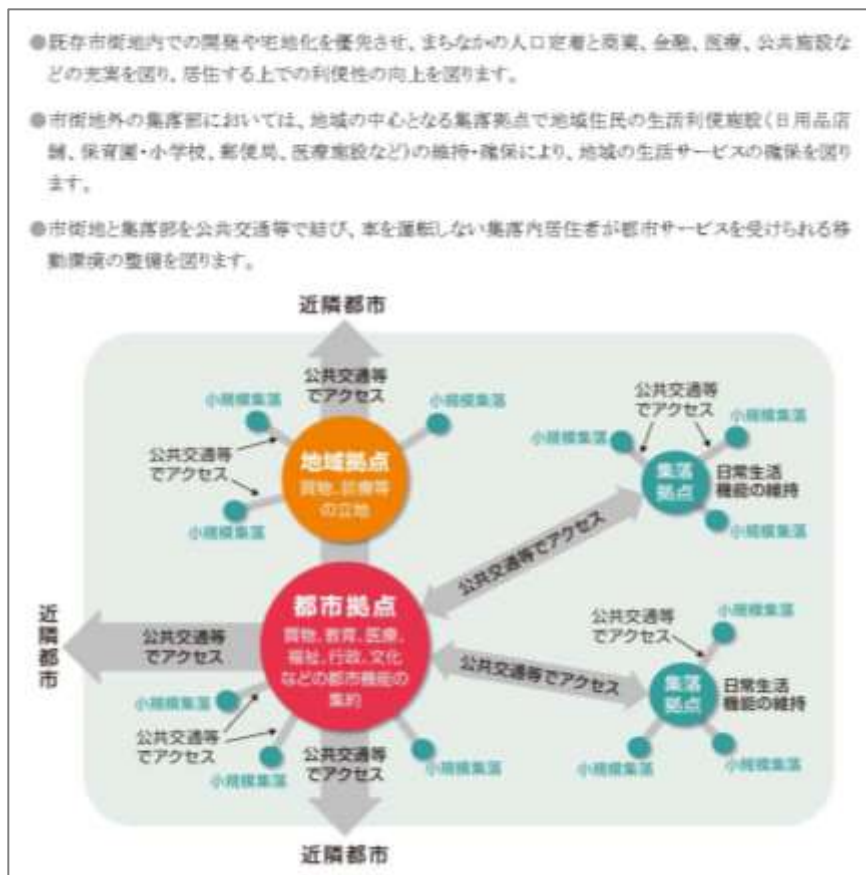


▲バスを利用する条件(市民アンケート)

③まちづくりと連携した、「拠点」と「幹線軸」によるネットワーク形成が必要

■コンパクトなまちづくりの推進に向けて、公共交通での拠点へのアクセスと接続強化が必要

- ・上位計画において、土地利用に関する基本的な方針として「コンパクトなまちづくりの推進」が示されている（人口減少に対応した都市構造形成に向けて、立地適正化計画の策定を検討中）。
- ・以上を見据えて、市内の移動需要が多く重要な路線・区間を「幹線軸」として設定（鉄道と路線バスが並行する区間の連携・役割分担も必要）や、市街地の拠点と集落部の拠点を繋ぐネットワークの形成が必要である。



▲南魚沼市都市計画マスタープランにおける「土地利用に関する基本的な方針」～コンパクトなまちづくりに向けて～

■地域医療再編への対応や、観光拠点（魚沼の里）への二次交通の対応が必要

- ・2015年の地域医療再編により、基幹病院との役割分担が図られ、市民の通院移動や見舞等による来院移動が大きく変化している。
- ・市内には「魚沼の里」などの観光拠点があるが、駅から離れており、二次交通が十分とは言えない状況である。

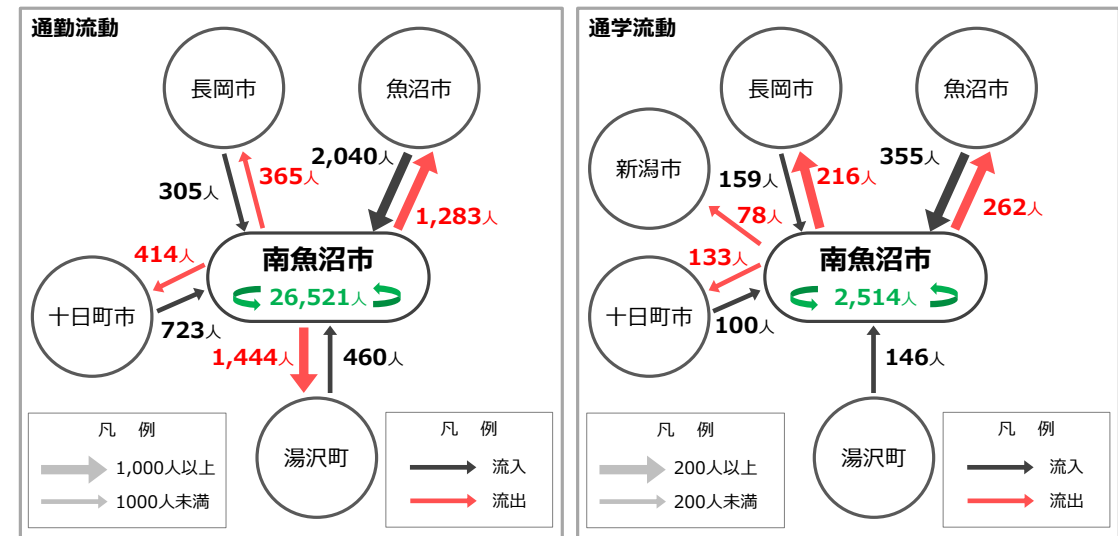
▼市民アンケート結果(居住地区別通院施設)

通院施設	居住地														
	浦佐	城内	五十沢	六日町			上田	塩沢	中之島	石打	市内その他				
魚沼基幹病院	ゆきくに大和病院	城内診療所	萌気園	やすかわ整形外科	河内医院	齋藤記念病院	南魚沼市民病院	米倉医院	荒川診療所	風間医院	あんべクリニック	中之島診療所	ゆきあかり診療所		
東	9	15	0	7	0	0	1	2	0	0	0	0	0	0	1
浦佐	14	16	0	7	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	4
大崎	14	14	0	6	1	0	2	5	0	0	0	0	0	0	1
越前	12	17	0	8	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0
城内	18	7	5	3	1	1	2	5	1	0	0	0	0	0	4
大巻	28	5	2	6	1	0	9	8	3	0	0	0	0	0	1
五十沢	19	1	4	8	0	3	5	3	4	0	0	0	0	0	2
六日町	82	4	2	4	7	12	13	27	20	1	0	5	3	3	8
上田	9	0	0	0	3	2	4	4	2	9	0	3	5	0	3
塩沢	42	3	0	1	0	1	4	14	5	1	12	24	4	1	5
中之島	15	0	0	0	0	0	7	3	1	2	1	1	10	2	2
石打	13	0	0	0	0	0	1	5	1	0	1	3	5	11	0
合計	275	82	13	50	13	19	48	80	37	13	14	36	27	17	31

④広域移動を支える公共交通（鉄道+広域バス）の維持・確保が必要

■市民の高校通学先の選択肢を守るとともに、市外からの通学手段の確保が必要

- ・H27国勢調査では、市民の約74%が市内で通学している一方で、約26%となる900人弱の市民が市外へ通学しており、また市外からの通学も同数程度みられる。



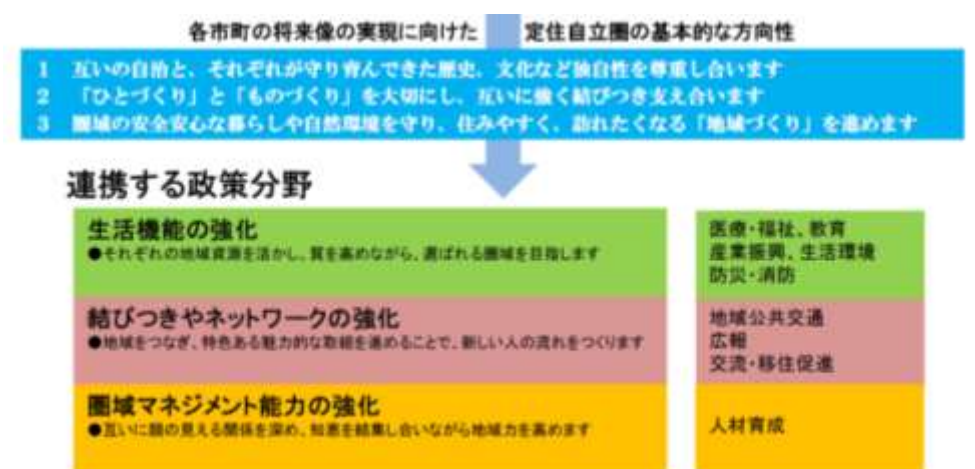
▲H27国勢調査による通勤・通学流動図

■基幹病院等へのアクセス性向上が必要

- ・2015年の地域医療再編により、魚沼・南魚沼地域の拠点医療を担う「魚沼基幹病院」が開院しており、市内各所及び市外からの広域での来院がみられる。
- ・魚沼基幹病院は浦佐駅から離れており（徒歩約20分）、路線バス又は市民バスへの乗り換えが必要となっている。
- ・小出駅からは羽根川＝小出＝干溝＝虫野＝荒金＝浦佐線が魚沼基幹病院を經由しており、アクセス性は確保されている。六日町駅からは六日町＝野田＝五日町＝大崎＝浦佐線が魚沼基幹病院入口を經由しているが、魚沼基幹病院まで400m程度離れており、アクセス性のさらなる向上が課題となっている。

■魚沼地域定住自立圏によるネットワーク強化

- ・「結びつきやネットワークの強化に係る政策分野」として、圏域内における通勤、通学及び通院等の生活交通を確保するため、圏域内の公共交通ネットワークの維持を図ることとしている。



▲魚沼地域定住自立圏の将来像(連携する政策分野)

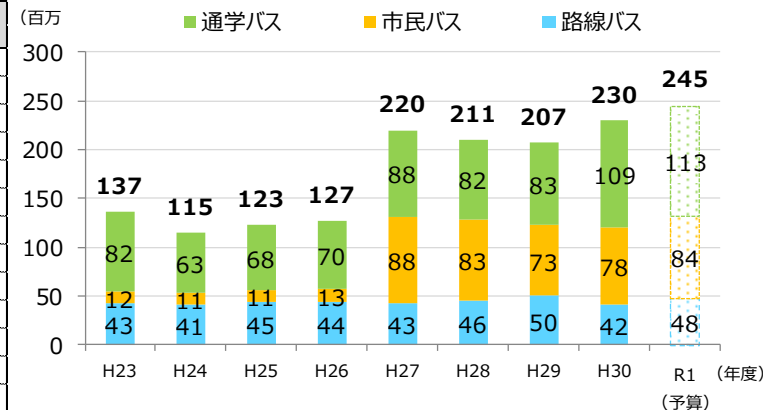
⑤持続可能な交通に向けて、地域を巻き込んだ運行見直し検討や利用促進が必要

■利用の低迷とともに、運行に係る経費が大きく、収支が低く市負担額が過大となっている

- ・市民バスの収支率は、多くのコースで1割以下となっている（1.3%～15.0%とコースによって大きく差がある）。
- ・公共交通等に係る市負担額は、路線バスや通学バスも含めると約230,000千円/年であり、微増傾向となっている。

路線名	市民バスH30年度収支					
	経常収益 (円)	経常費用 (円)	収支率	補助金 (円)	利用者数 (人)	1人当たり 経費 (円)
三用コース	738,148	5,935,073	12.4%	5,196,000	3,986	1,304
赤石コース	341,481	3,277,248	10.4%	2,939,000	1,844	1,594
浦佐・五箇コース	1,420,925	9,454,224	15.0%	8,033,000	7,673	1,047
大崎コース	691,178	8,935,297	7.7%	8,244,000	3,688	2,235
蘇神コース	418,889	4,096,561	10.2%	3,674,000	2,262	1,624
後山・辻又コース	134,627	6,481,032	2.1%	6,345,000	727	8,728
城内コース	851,321	10,426,645	8.2%	7,988,000	6,644	1,202
大巻・泉コース	363,332	7,208,163	5.0%	5,472,000	1,962	2,789
五十沢・大月コース	738,785	11,169,859	6.6%	8,781,000	3,923	2,238
上田・泉田コース	485,554	7,203,481	6.7%	5,344,000	2,622	2,038
橋蓮・岩之下コース	64,259	5,121,229	1.3%	5,056,000	347	14,571
中之島・吉里コース	499,259	6,437,862	7.8%	4,804,000	2,696	1,782
石打・竹俣コース	508,518	6,397,142	7.9%	4,753,000	2,746	1,731

▲市民バス 収支状況



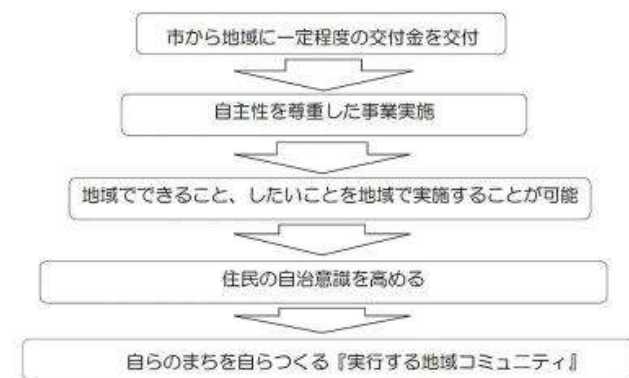
▲公共交通等に係る市負担額の推移

■持続可能な運行管理の仕組みづくりという視点で、現状の取り組みに限界がみられる

- ・PDCA サイクルの実行による運行管理を実施してきているものの、利用者アンケートや老人クラブアンケート等では、現在は利用していないが、移動手段を必要としている住民の声をきめ細かに把握することが難しい（必要な時間・必要な場所にバスが運行していない可能性がある）。
- ・行政と利用者以外の地域（潜在的利用者である地域住民や企業等）に負担を求める仕組みがない。
- ・利用促進の取り組みについて、人的・金銭的・時間的制約から、継続的な実施に限界がある。
- ・産業構造（労働環境）の変化により、運転手確保が困難となってきている。
- ・不正利用を発生させない運用ルールが必要（乗継割引等）。

■地域コミュニティ活性化事業の展開

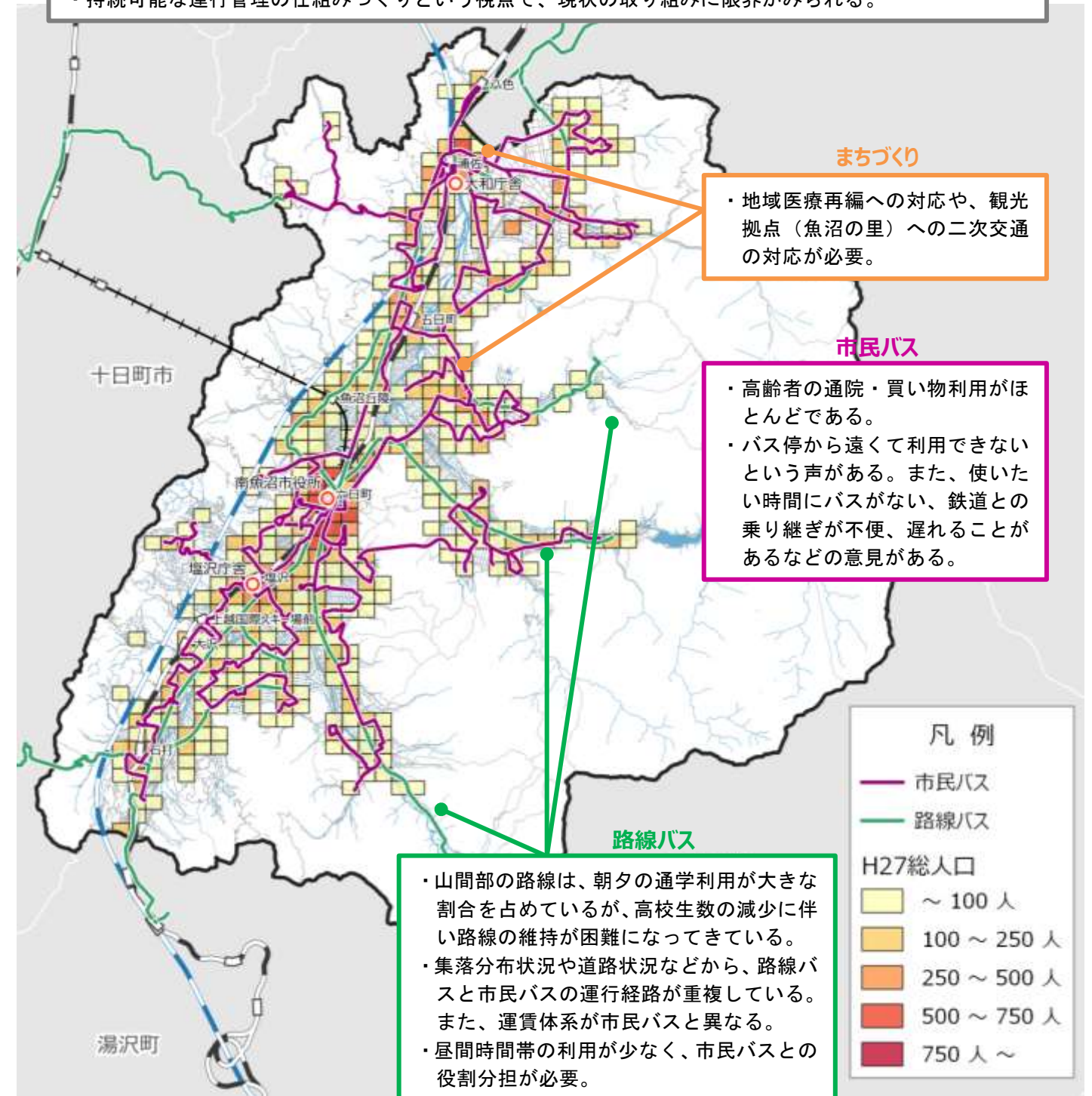
- ・地域のことを一番理解している住民の総力で、地区独自の特性を生かしつつ、地域を活性化させる取り組みとして「地域コミュニティ活性化事業」が進められており、「地域づくり協議会」が市内全域の12地区で設置されている。
- ・地域づくり協議会の場を活用して、地域住民に公共交通の必要性や厳しい現状、今後の方向性などを理解してもらうことが考えられる。



▲地域コミュニティ活性化事業の全体イメージ

全般

- ・地域公共交通の需要規模の縮小に対応したネットワーク及びサービスへの再構築が必要。
- ・高齢者等の移動手段としての公共交通の重要性が更にも増すことから、よりきめ細かで利用しやすい交通サービスの提供が必要。
- ・コンパクトなまちづくりの推進に向けて、公共交通での拠点へのアクセスと接続強化が必要。
- ・広域移動（通学・医療・定住自立圏）を支える公共交通（鉄道+広域バス）の維持・確保が必要
- ・利用の低迷とともに、運行に係る経費が大きく、収支が低く市負担額が過大となっている。
- ・持続可能な運行管理の仕組みづくりという視点で、現状の取り組みに限界がみられる。



**まちづくり**

- ・地域医療再編への対応や、観光拠点（魚沼の里）への二次交通の対応が必要。

**市民バス**

- ・高齢者の通院・買い物利用がほとんどである。
- ・バス停から遠くて利用できないという声がある。また、使いたい時間にバスがない、鉄道との乗り継ぎが不便、遅れることがあるなどの意見がある。

**路線バス**

- ・山間部の路線は、朝夕の通学利用が大きな割合を占めているが、高校生数の減少に伴い路線の維持が困難になってきている。
- ・集落分布状況や道路状況などから、路線バスと市民バスの運行経路が重複している。また、運賃体系が市民バスと異なる。
- ・昼間時間帯の利用が少なく、市民バスとの役割分担が必要。

**凡例**

- 市民バス (紫線)
- 路線バス (緑線)

**H27総人口**

- ～100人 (薄黄色)
- 100～250人 (黄色)
- 250～500人 (オレンジ)
- 500～750人 (赤)
- 750人～ (濃い赤)

▲南魚沼市地域公共交通の課題図

# 南魚沼市の現況の整理、実態・ニーズ調査結果

## 1. 南魚沼市の地域特性および公共交通等の実態整理

### (1) 南魚沼市の人口等の状況

#### ■人口：58,568人（2015年）

- ・総人口は1995年の6.6万人をピークに減少に転じ、2005年時点から約8%減少している。
- ・2040年には総人口が約1.6万人減少することが予測されている。
- 高齢者数：17,131人（2015年）  
高齢化率：約29.2%（2015年）
- ・2005年時点から4.4ポイント増加している。
- ・2040年には高齢化率が40%に達することが予測されている。

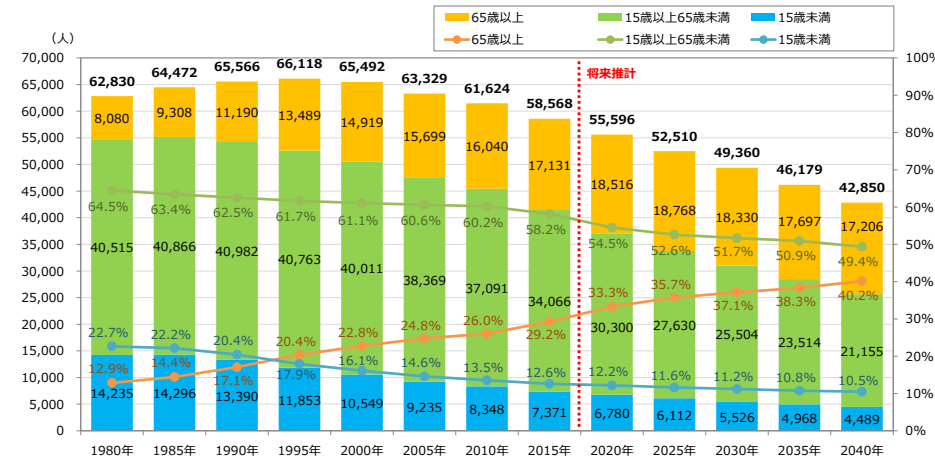


図 年次別年齢区分別人口

資料：国勢調査（1980～2015年）、社人研推計値（2020～2040年）  
※2000年以前は旧六日町・旧大和町・旧塩沢町の合計  
※年齢不詳を含まない

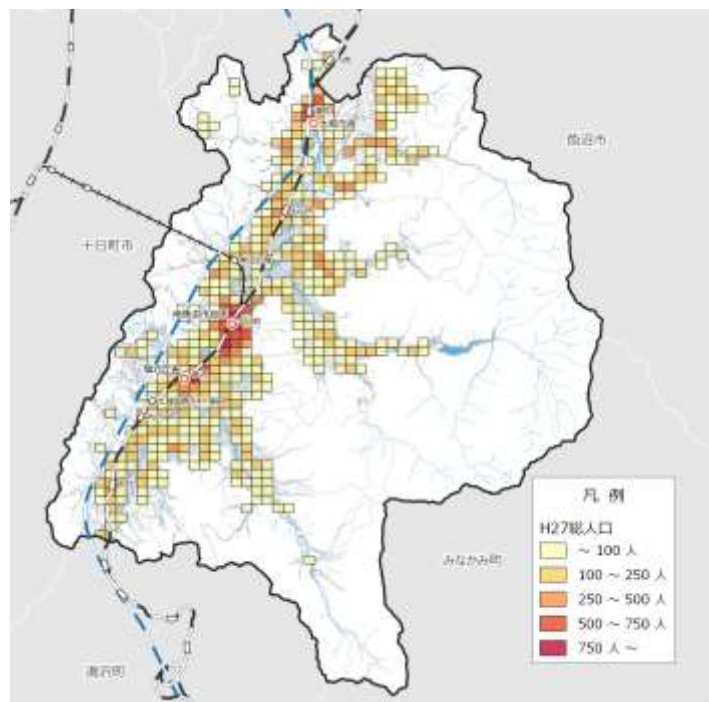


図 H27人口分布（500mメッシュ）

資料：H27国勢調査

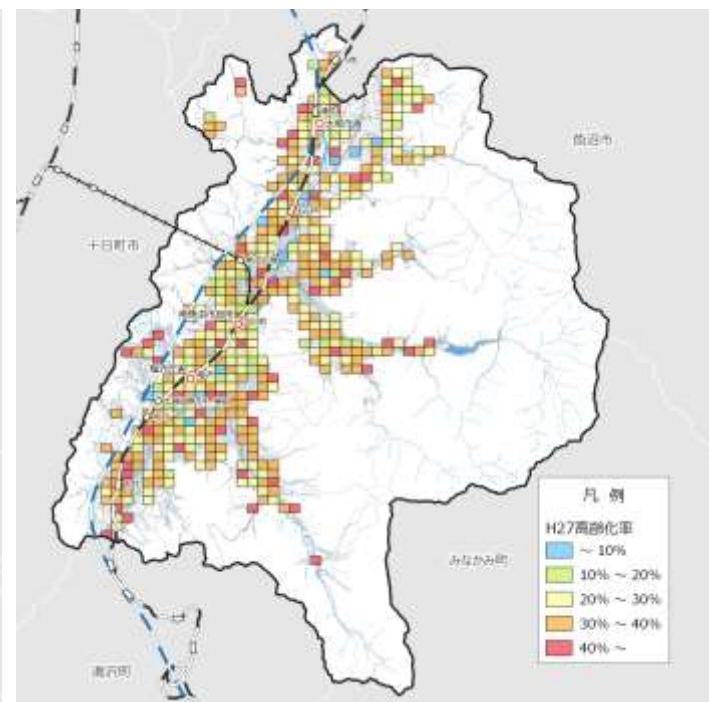


図 H27高齢化率分布（500mメッシュ）

資料：H27国勢調査

#### ■人口・高齢化率分布

- ・JR六日町駅周辺、浦佐駅周辺、塩沢駅周辺が多くなっている一方で、市の東側の山の方面などにも集落が点在しており、鉄道駅や市役所がある中心部から離れた地域で生活している人も多く見られる。
- ・高齢化率は全体的に高くなっているが、六日町駅や塩沢駅のすぐ近くでは比較的lowく、生産年齢人口や若年層の居住も多く見られると考えられる。
- ・市の中心地から少し離れた地域などでは高齢化率が高い地域が多く見られ、市の広い範囲に高齢者が居住していることがわかる。

### (2) 南魚沼市の施設の立地状況

#### ■医療施設

- ・六日町駅周辺には南魚沼市民病院、五日町駅には五日町病院、浦佐駅には魚沼基幹病院といった病床数が100を超える大規模な病院が所在しており、周辺地域の人の暮らしを支えている。
- ・一般診療所は地域にも点在しているが、山間部の集落には見られず、山間部の集落で生活する人々は医療機関で診療を受ける際には市街地付近まで移動する必要がある。

#### ■商業施設

- ・大型小売店は六日町駅や塩沢駅の周辺に集中しており、これらの地域の市の中心部としての機能を加速させている。
- ・Aコープなどのスーパーやコンビニエンスストアは比較的山間部の集落にも見られ、集落で生活する人々の暮らしを支えている。

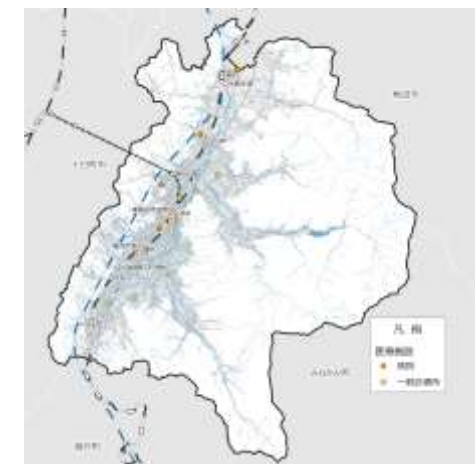


図 医療施設の立地状況

資料：新潟県病院名簿、新潟県一般診療所名簿

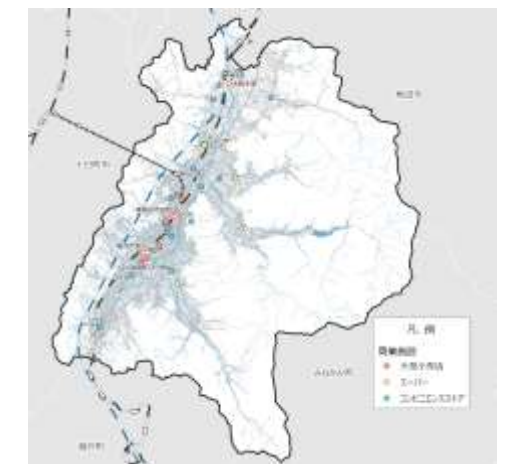


図 商業施設の立地状況

資料：2019年全国大型小売店総覧、iタウンページ

### (3) 南魚沼市の通勤・通学時移動交通手段、運転免許保有者数の状況

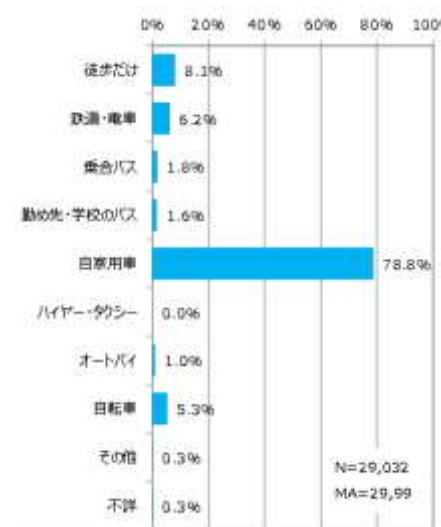


図 通勤・通学時移動交通手段

資料：H22国勢調査

- ・利用交通手段は自家用車が78.8%と、南魚沼市に住むほとんどの人が自家用車で移動しているという状況が把握できる。
- ・新潟県における運転免許保有者数は横ばいから微減の傾向にあり、2018年時点では約139万人となっている。
- ・2018年時点の65歳以上の高齢者の免許保有者は約35万人となっており、年々増加している。



図 運転免許保有者数の推移（新潟県）

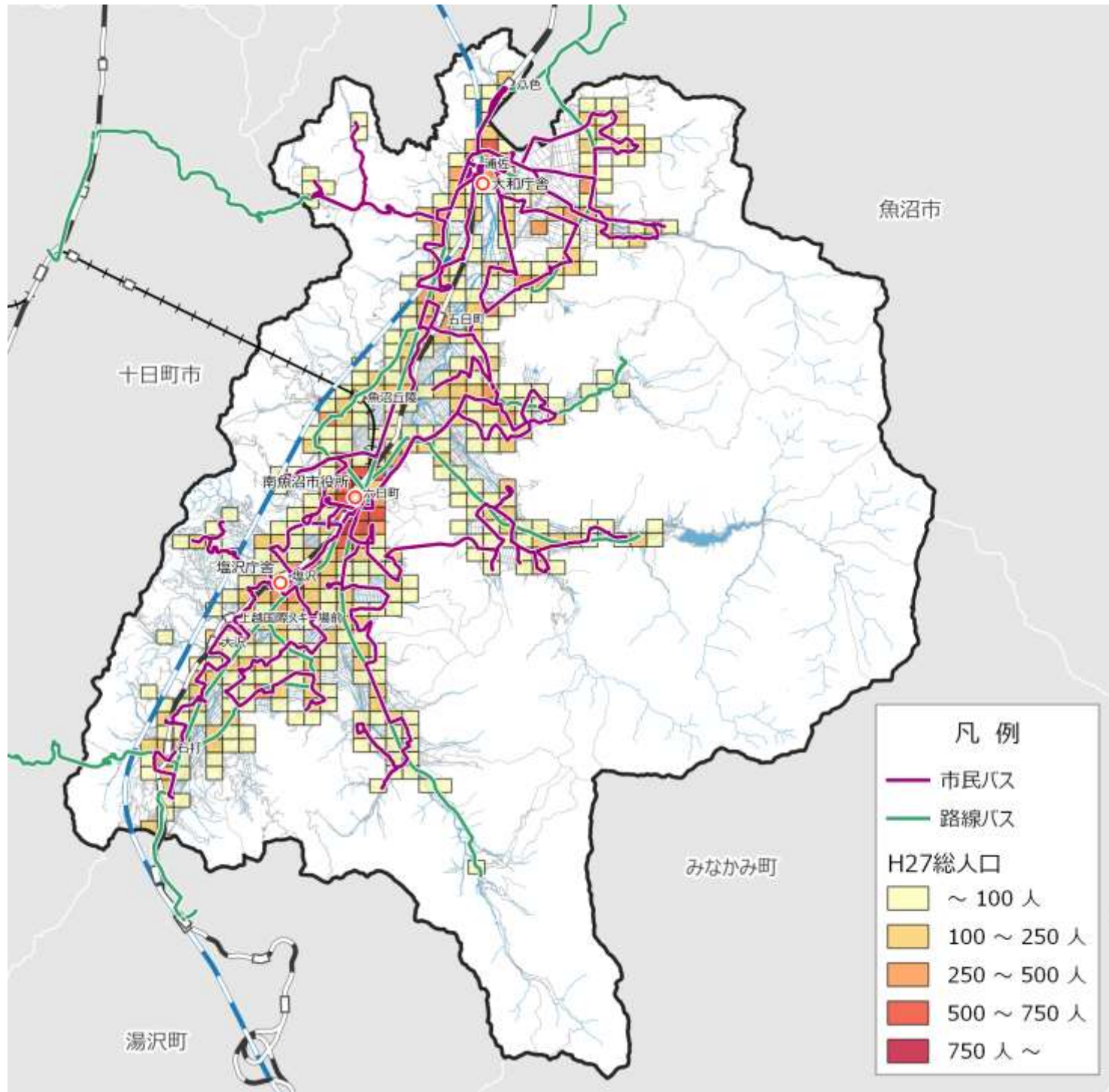
資料：新潟県警察提供資料



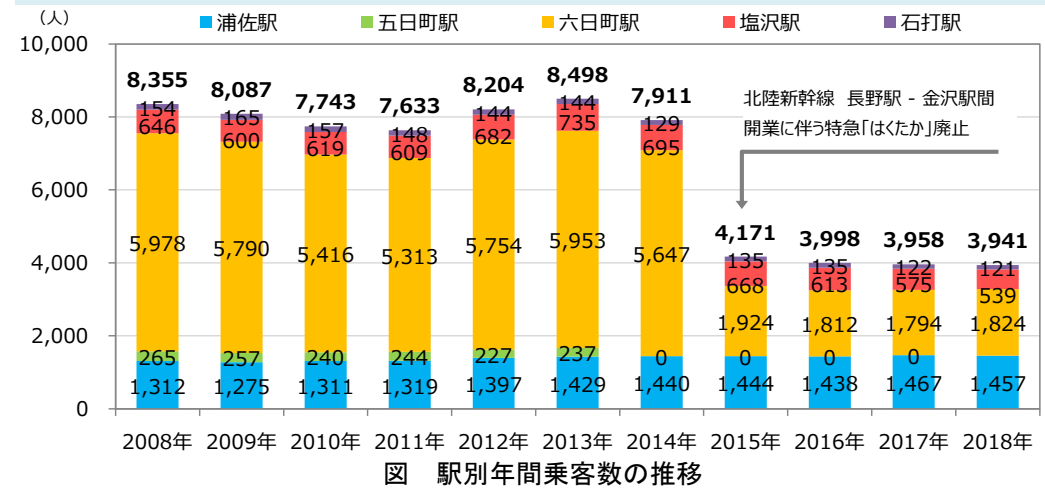
#### (4) 公共交通等の実態整理

##### ■公共交通の運行状況

- ・市内には南北にJR上越線が走って市内の移動、また、市外への移動の手段として利用されている。また、JR上越線と並行して上越新幹線が運行されており、市内では北部にある浦佐駅が停車駅となっている。六日町駅を起点とする北越急行ほくほく線は上越市までを結び、西方向とのアクセスを支えている。
- ・市内の主要な道路には路線バスが、市内の中心地から離れた集落拠点には市民バスが運行しており、広い範囲で市民の移動を支えている。

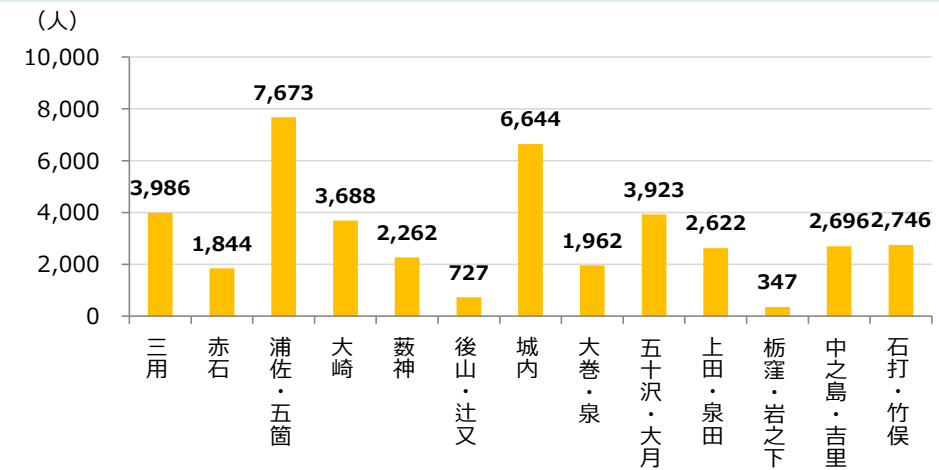


##### ■鉄道の運行・利用状況

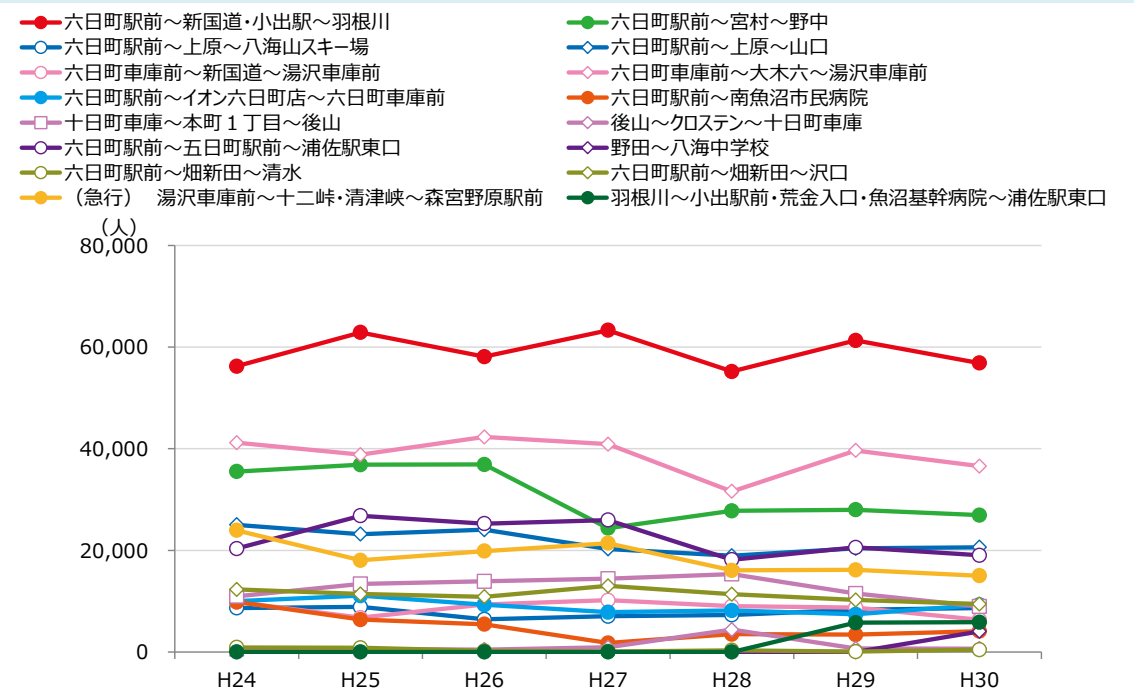


資料：東日本旅客鉄道株式会社

##### ■市民バスの利用状況



##### ■②路線バスの輸送人数の推移



## 2. 市民アンケートの実施結果（速報）

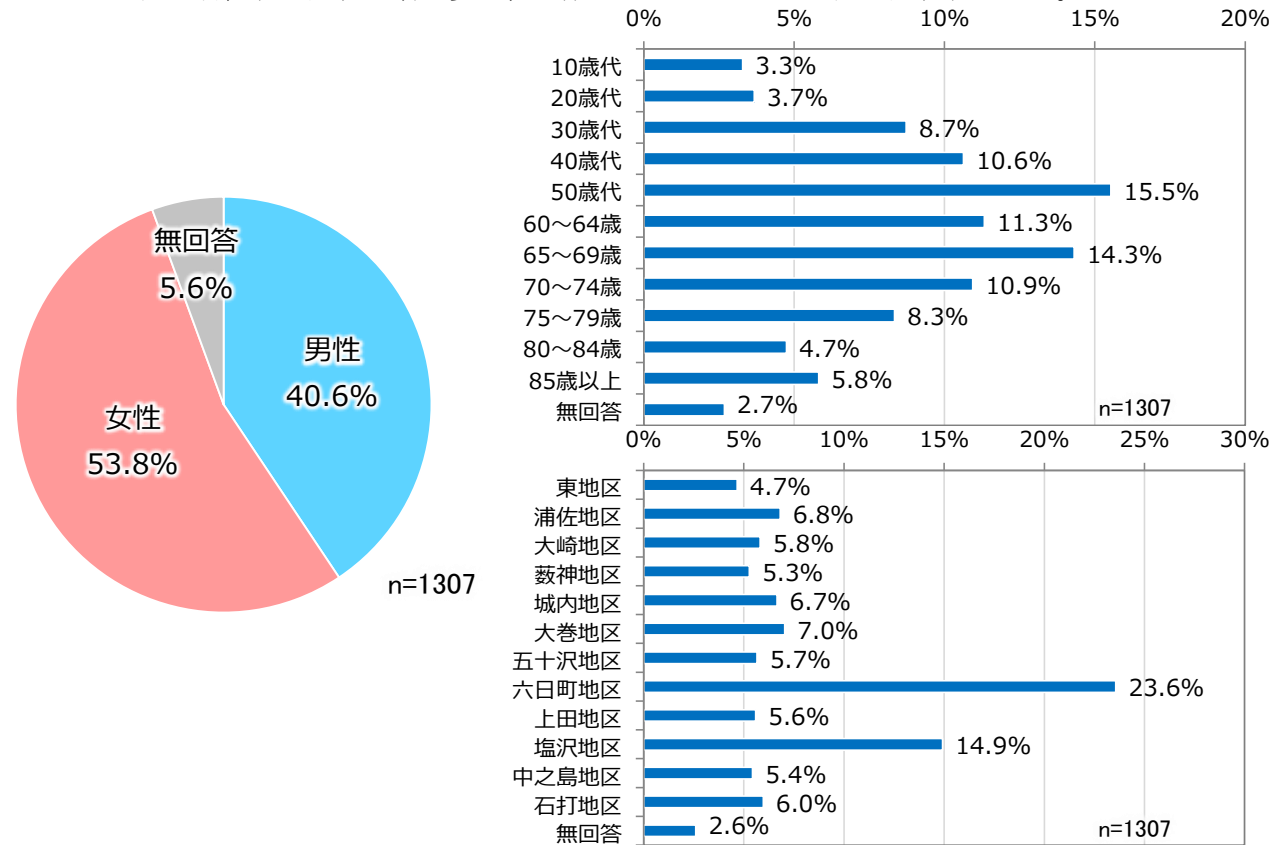
### （1）調査の実施概要

項目	内容
調査目的	・市民の日常の移動実態や、公共交通の利用状況、バス等の公共交通が抱える問題点・それに対する改善要望などを把握し、また、居住地域ごとに課題や改善要望を整理し、どの地域でどのような意見があるのかといった、今後の公共交通の改善に向けた検討材料を得ることを目的として実施。
調査方法	・郵送配布、郵送回収
調査対象	・南魚沼市に住む平成31年4月2日現在、15歳以上の人から無作為抽出
調査項目	・回答者の基本属性 ・日常生活の外出実態 ・公共交通の利用状況等 ・評価・効果検証/今後の改善ニーズ・意向
調査時期	令和元年9月7日（土）～16日（月）
配布数・回収状況	配布数：3,000票 回収数：1,307票 回収率：43.6%

### （2）調査結果の概要

#### ① 回答者の基本属性

- ・男性と女性の比率は概ね半々で、女性が53.8%、男性が40.6%となっている。
- ・年齢は60～79歳の間の割合が高くなっている。
- ・65歳以上の割合を合計すると44.1%となり、高齢者の回答が大部分を占めている。
- ・六日町地区の居住者の回答が最も多く、全体の23.6%が六日町地区の回答者である。

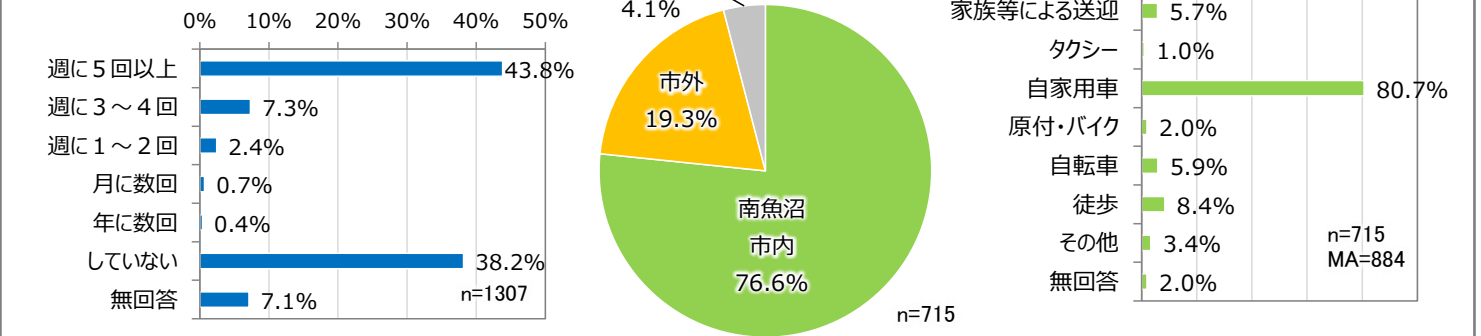


※「n」は回答者数、「MA」は複数回答時の回答数（以下同様）

#### ② 日常生活の外出実態

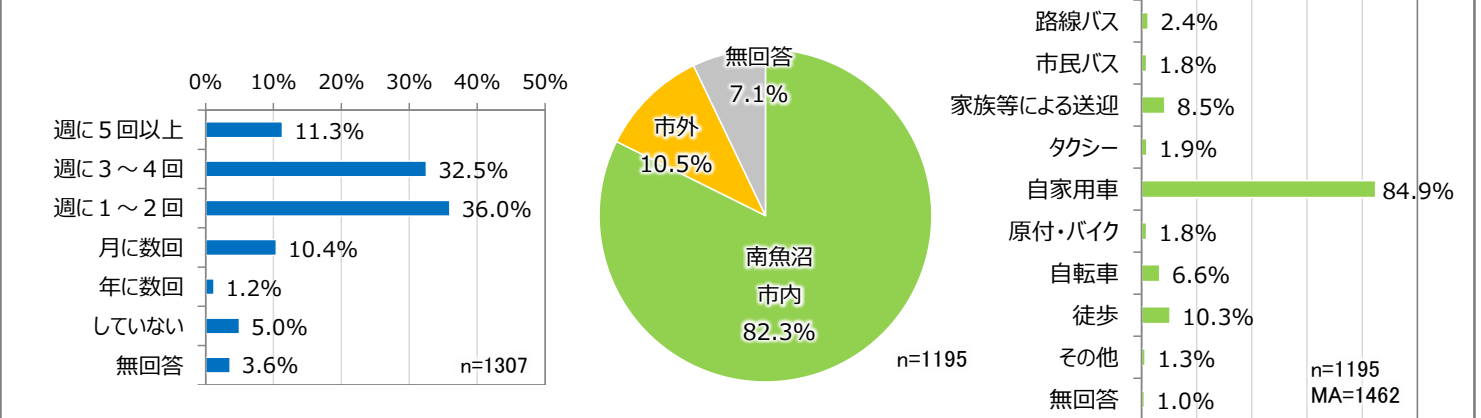
##### ■通勤・通学

- ・週5回以上通勤・通学している人は回答者の半数弱で、43.8%。
- ・通勤・通学していないと回答した人も38.2%見られた。
- ・南魚沼市内での通勤・通学が約8割を占める。
- ・8割以上の方が自家用車を利用して通勤・通学している。



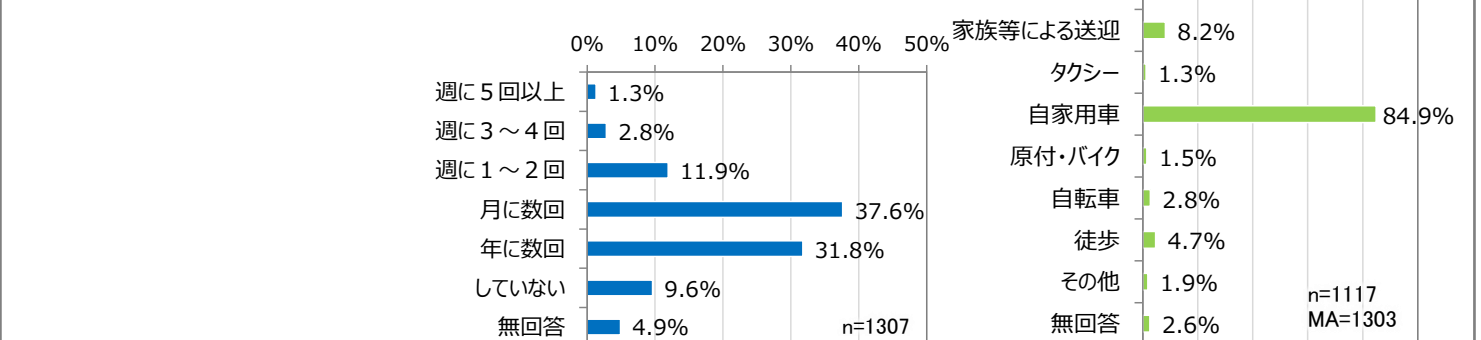
##### ■日々の買い物（食料品、日用品）

- ・日々の買い物の頻度は週に1回～4回程度が多く、約7割を占める。
- ・南魚沼市内での買い物が約8割を占める。
- ・8割以上の方が自家用車を利用して日々の買い物へ出かけている。



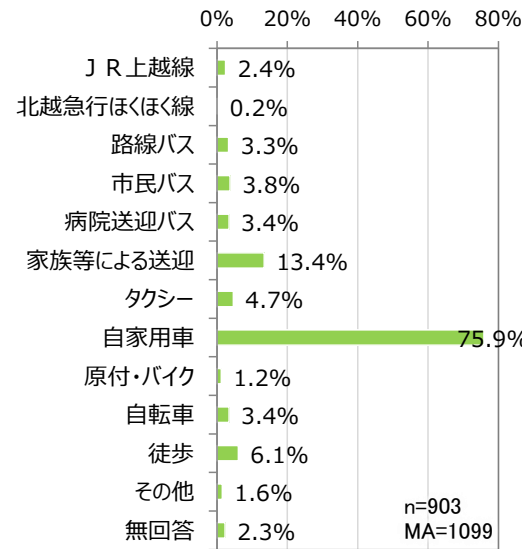
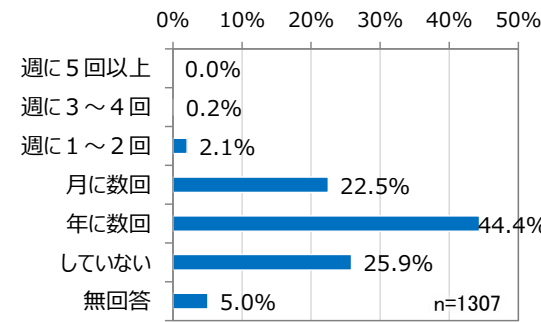
##### ■食料品・日用品以外の買い物（衣類・贈答品など）

- ・食料品・日用品以外の買い物の頻度は月に数回が最も多く、約4割を占める。
- ・8割以上の方が自家用車を利用して食料品・日用品以外の買い物へ出かけている。



■通院

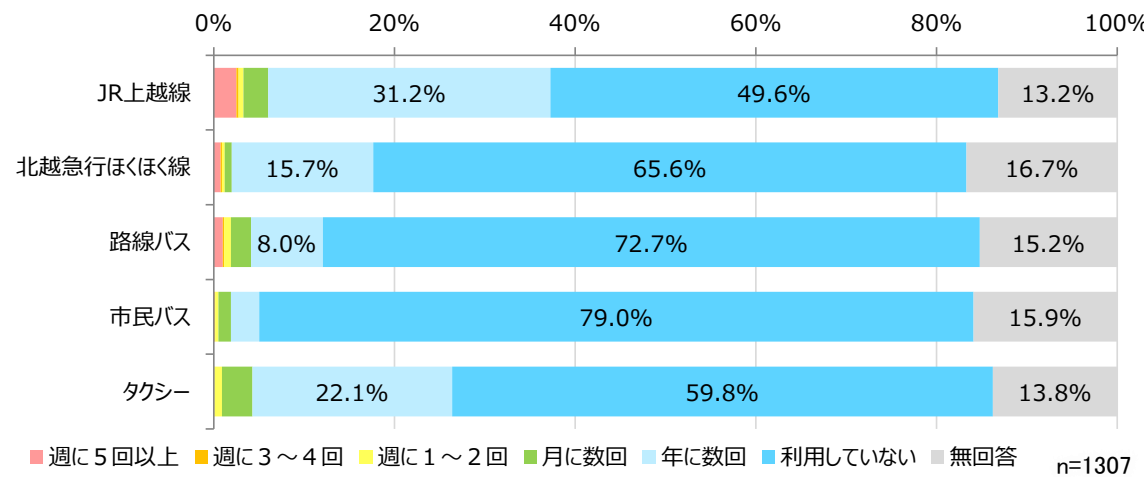
- ・通院の頻度は年に数回が最も多く、約4割を占める。
- ・7割以上の方が自家用車を利用して通院している。



④ 公共交通の利用状況等

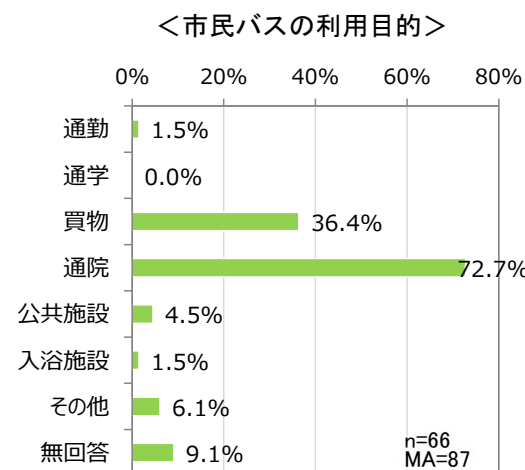
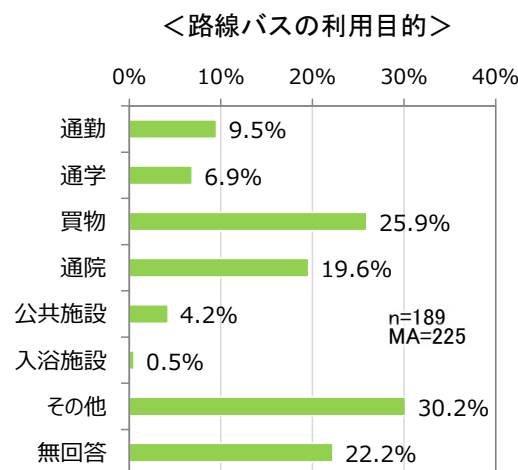
■日頃の公共交通の利用頻度

- ・いずれの交通手段も「利用していない」が5割を超えており、特に路線バス・市民バスでは7割を超える人が「利用していない」と回答している。



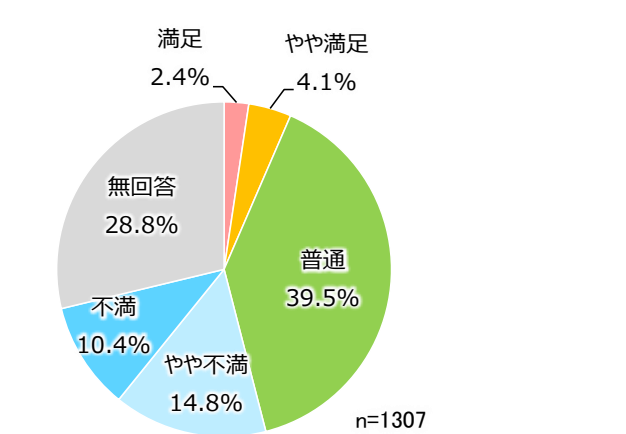
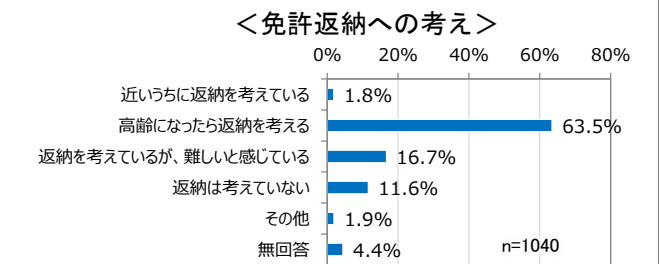
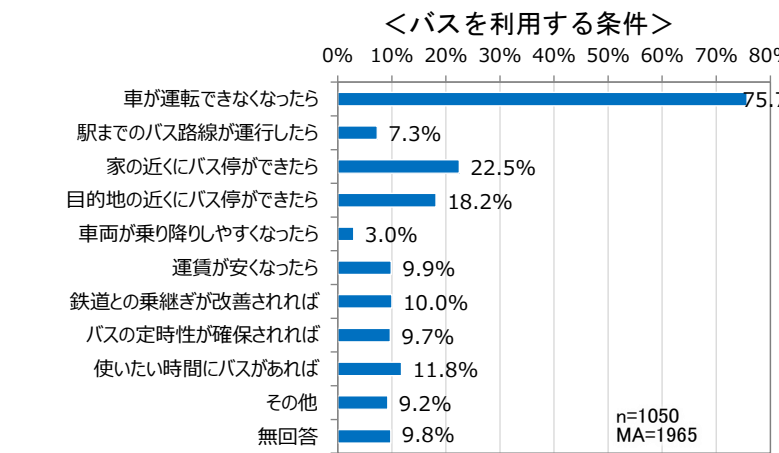
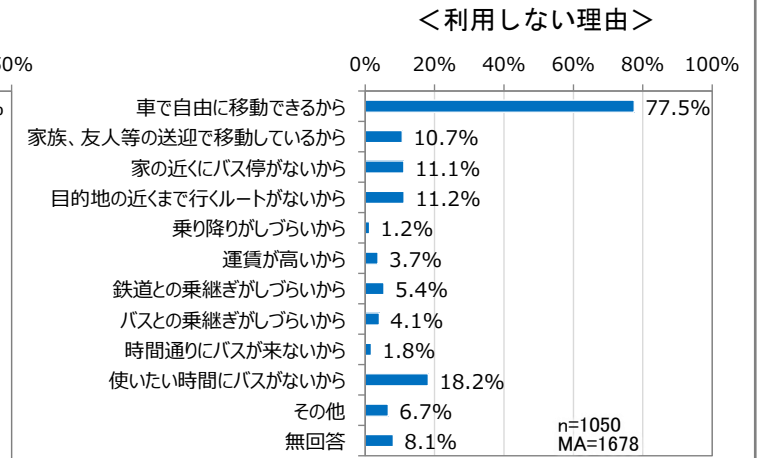
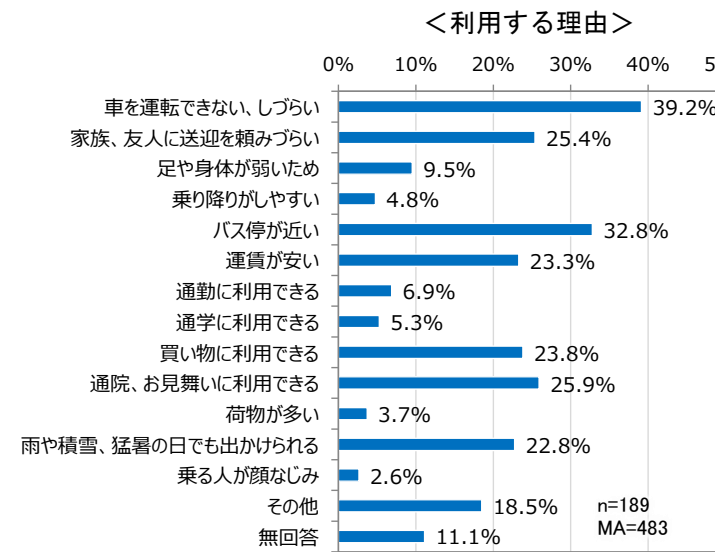
■路線バス・市民バスの利用目的

- ・路線バスの利用目的は、「買物」が約26%と最も多い。「その他」の内容としては、「飲み会、飲酒を含む食事」が多く見られた。
- ・市民バスの利用目的は、「通院」が約73%と最も多く、次いで「買物」が約36%である。



■路線バス・市民バスの利用理由・利用しない理由、利用する条件

- ・路線バス・市民バスを利用する理由としては、「車を運転できない、しづらい」が39.2%と最も多い。
- ・利用しない理由としては「車で自由に移動できるから」が77.5%と最も多い。
- ・バスを利用する条件としては「車が運転できなくなったら」が75.7%と最も多い。
- ・運転免許の返納については、「高齢になったら返納を考える」が63.5%を占める。



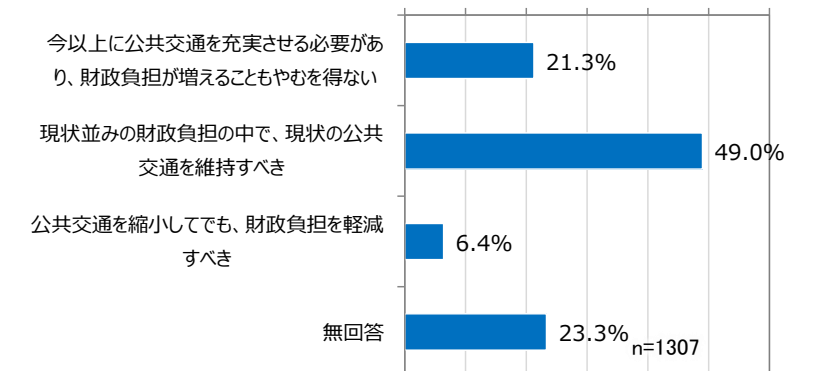
③ 評価・効果検証/今後の改善ニーズ・意向

■南魚沼市の公共交通全体の満足度

- ・公共交通全体の満足度としては「普通」が約4割を占める一方、「不満」、「やや不満」を合わせると約25%を占める。

■財政負担と公共交通への取り組み

- ・財政負担と公共交通への取り組みについての考えとしては、「現状並みの財政負担の中で、現状の公共交通を維持すべき」が49.0%とほぼ半数を占める。



### 3. 市民バス利用者アンケート調査の実施結果（速報）

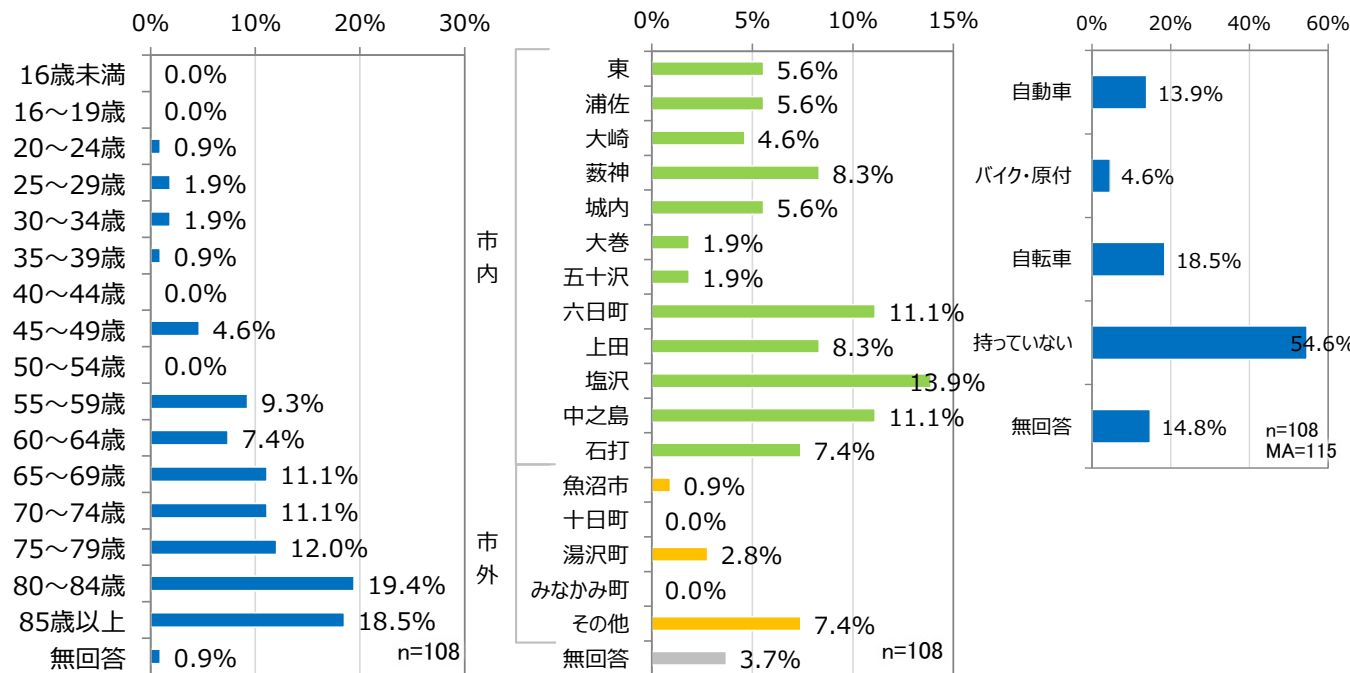
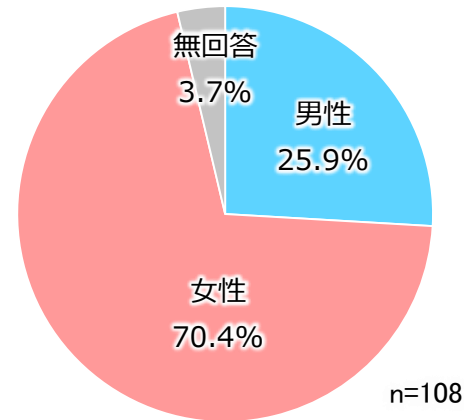
#### （1）調査の実施概要

項目	内容
調査目的	・南魚沼市内を運行する市民バスの利用実態を把握し、現在のバスが果たしている役割を明確化するとともに、路線、ルートへの満足度を把握することで、今後の公共交通の改善に向けた検討材料を得ることを目的として実施。
調査方法	・車内にて配布。調査票と同時に配布する返信用封筒を利用し、郵送回収
調査対象	・南魚沼市を走る市民バス 13 ルート
調査項目	・回答者の属性      ・利用実態      ・効果把握      ・利用者の評価
調査時期	配布日        : 令和元年 9 月 19 日（木）～9 月 25 日（水） 回収締切日   : 令和元年 9 月 30 日（月）
回収状況	回収数：108 票

#### （2）調査結果の概要

##### ① 回答者の属性

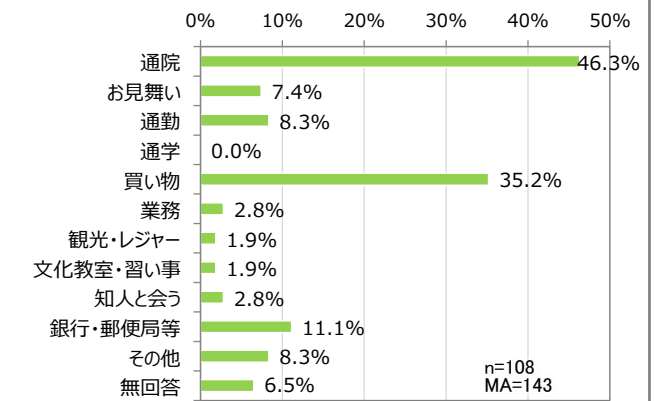
- ・男性と女性の比率は女性が 70.4%、男性が 25.9%と女性の割合が高くなっている。
- ・80 歳以上の割合が高くなっている。
- ・65 歳以上の割合を合計すると 72.2%となり、高齢者の回答が大部分を占めている。
- ・塩沢、六日町、中之島の居住者の回答が多い。
- ・自由に使える交通手段としては、「持っていない」が 54.6%であり、「自動車」の回答は 13.9%にとどまった。



##### ② 利用実態

###### ■ 外出目的

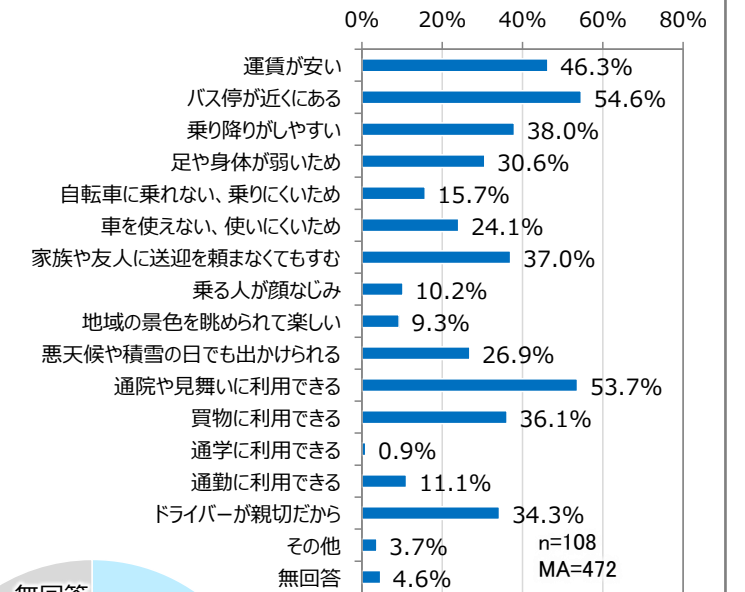
- ・外出目的は「通院」が 46.3%と最も多く、次いで「買い物」が 35.2%である。



##### ③ 効果把握

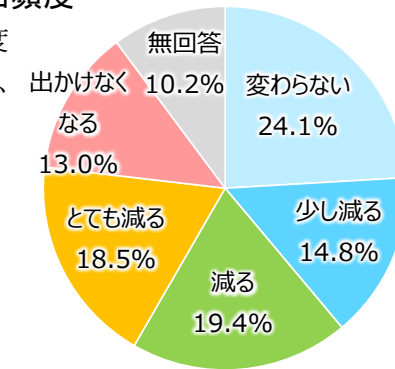
###### ■ 利用理由

- ・利用理由としては、「バス停が近くにある」が 54.6%と最も高く、次いで「通院や見舞いに利用できる」が 53.7%である。



###### ■ 乗車コースのバスが無かった場合の外出頻度

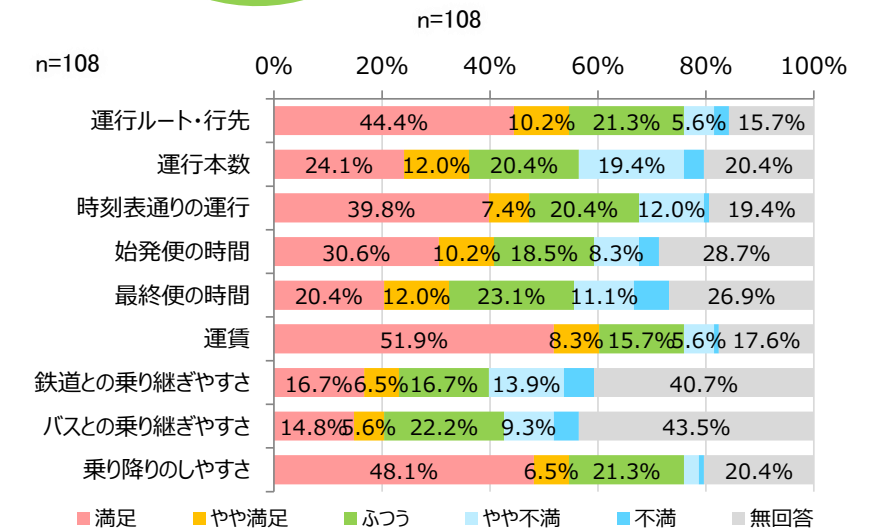
- ・乗車コースのバスが無かった場合の外出頻度は、「変わらない」が 24.1%と最も多いものの、「出かけなくなる」も 13.0%見られる。



##### ④ 利用者の評価

###### ■ 満足度

- ・満足度としては、「運賃」、「乗り降りのしやすさ」、「運行ルート・行先」において満足度が高くなっている一方、鉄道やバスとの乗り継ぎ・運行の時間帯、運行本数において満足度が低い傾向にある。



## 4. 路線バス利用者アンケート調査の実施結果（概要）

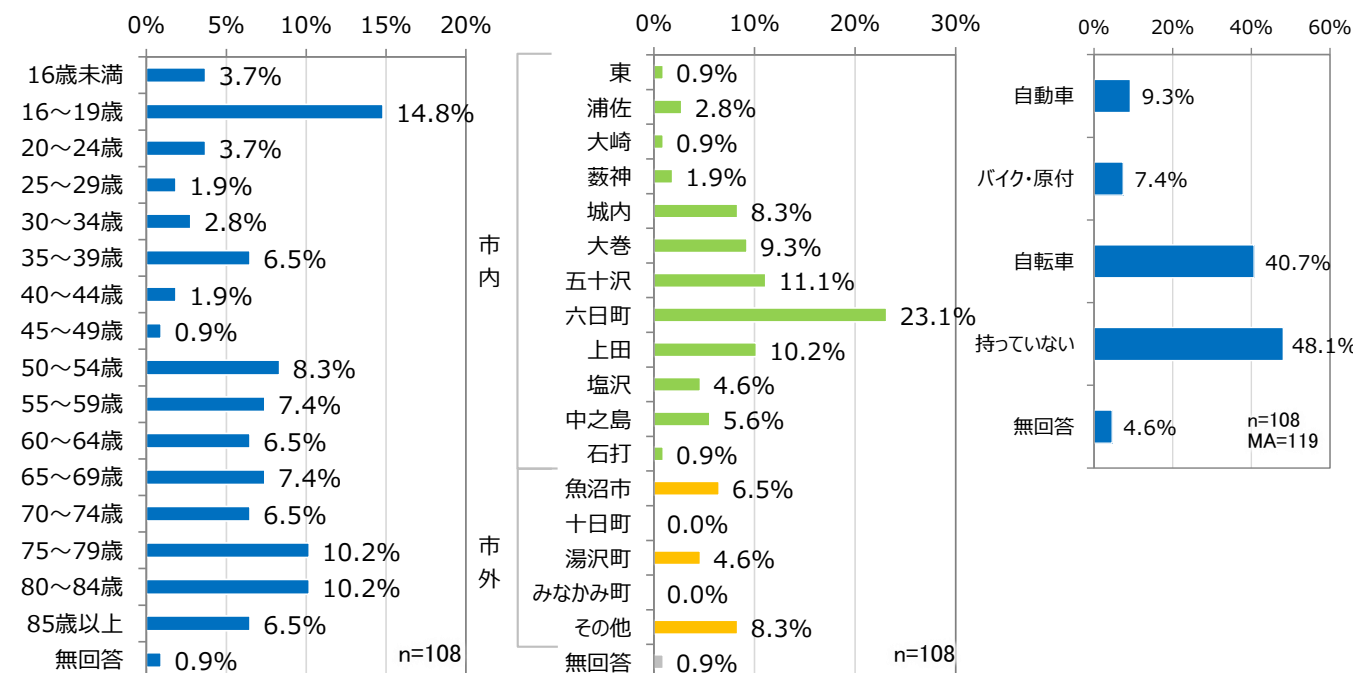
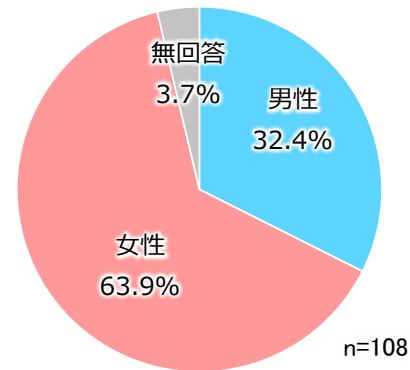
### （1）調査の実施概要

項目	内容
調査目的	・南魚沼市内を運行する路線バスの利用実態を把握し、現在のバスが果たしている役割を明確化するとともに、路線、ルートへの満足度を把握することで、今後の公共交通の改善に向けた検討材料を得ることを目的として実施。
調査方法	・調査員による手渡しにて配布。調査票と同時に配布する返信用封筒を利用し、郵送回収
調査対象	・南魚沼市を走る路線バス 11 路線のうち十日町-新水-菅沼・後山線、湯沢-清津峡-津南-森宮野原駅線を除く 9 路線
調査項目	・回答者の属性      ・利用実態      ・効果把握      ・利用者の評価
調査時期	配布日            : 令和元年 9 月 19 日（木） 回収締切日      : 令和元年 9 月 30 日（月）
配布数・回収状況	配布数 : 308 票 回収数 : 108 票 回収率 : 35.1%

### （2）調査結果の概要

#### ①回答者の属性

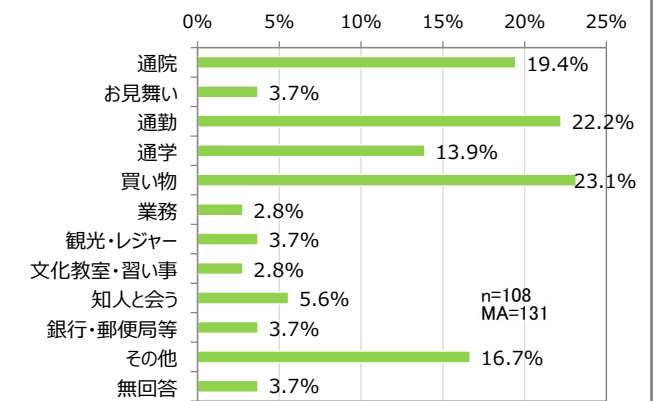
- ・男性と女性の比率は女性が 63.9%、男性が 32.4%と女性の割合が高くなっている。
- ・16～19 歳および 75～84 歳の間の割合が高くなっている。
- ・65 歳以上の割合を合計すると 40.7%となり、高齢者の回答が大部分を占めている。
- ・六日町地区の居住者の回答が最も多く、全体の 23.1%が六日町地区の回答者である
- ・自由に使える交通手段としては、「持っていない」が 48.1%であり、「自動車」の回答は 9.3%にとどまった。



#### ②利用実態

##### ■外出目的

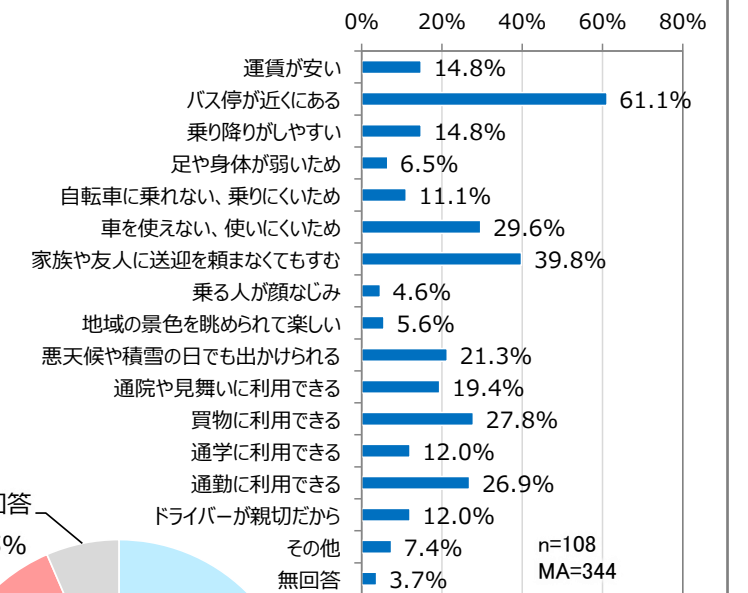
- ・外出目的は「買い物」が 23.1%と最も多く、次いで「通勤」が 22.2%、「通院」が 19.4%である。



#### ③効果把握

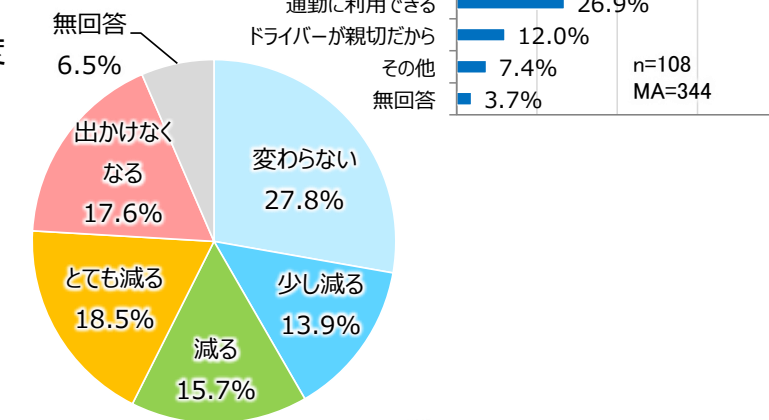
##### ■利用理由

- ・利用理由としては、「バス停が近くにある」が 61.1%と最も高く、次いで「家族や友人に送迎を頼まなくてもすむ」が 39.8%である。



##### ■乗車路線のバスが無かった場合の外出頻度

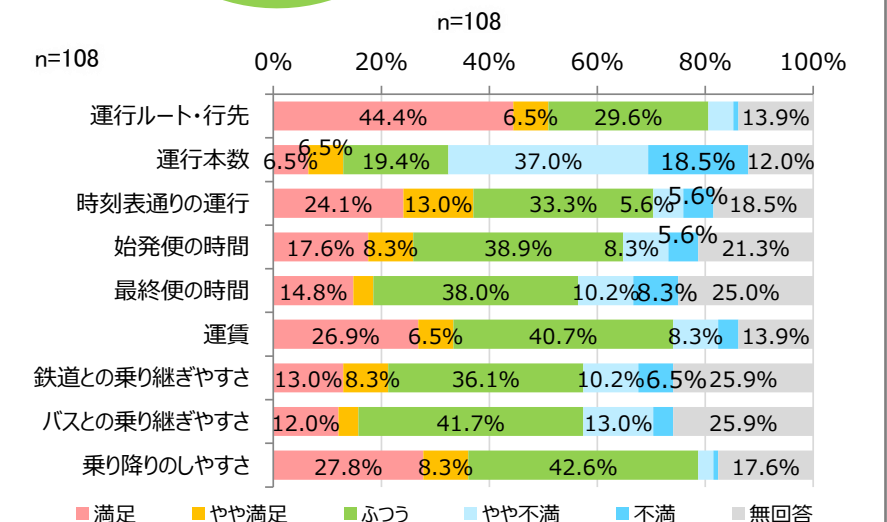
- ・乗車路線のバスが無かった場合の外出頻度は、「変わらない」が 27.8%と最も多いものの、「出かけなくなる」も 17.6%見られる。



#### ④利用者の評価

##### ■満足度

- ・満足度としては、「運賃」、「乗り降りのしやすさ」、「運行ルート・行先」において満足度が高くなっている一方、鉄道やバスとの乗り継ぎ・運行の時間帯、運行本数において満足度が低い傾向にある。



## 5. 事業者ヒアリングの実施結果（概要）

事業者名	実施日	利用状況	問題点・課題・利用者の声	対応策、取り組みの案など
銀嶺タクシー(株)	7/31 (水) 14:30~	<ul style="list-style-type: none"> <li>高齢者が単独で利用している</li> <li>固定客が多く、利用の仕方としては往復の利用が多い</li> <li>市役所、病院へ向かう利用が多い</li> <li>1便の利用が多く、また、2便で帰るという利用が多い</li> <li>3便、4便は利用が少ない</li> <li>冬場、高校生が帰りに利用することもある</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>駅まで入ってほしいという声はある</li> <li>バスでイオンに行くことができれば便利</li> <li>3便、4便の利用者が少ない</li> </ul>	<p>《運行に関する内容》</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>現行の運行ルート、時間の中で、必要があればバス停留所の位置の変更や新設などの対応を行う</li> <li>現在の路線をベースに需要がある部分へバスを回すなど、一部ルートの変更を検討する</li> <li>時刻は運行開始時に様々なことを考慮して決定したので、慎重に検討を行わなければならない。病院の時間だけは外せない。</li> <li>第1便の前に運行する便の検討</li> <li>魚沼の里への乗り入れ</li> <li>運行の効率化（乗車密度の低い便を需要のあると考えられる時間に運行する）</li> <li>鉄道との接続による帰宅する高校生の取り込みの検討</li> </ul> <p>《情報発信》</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>路線バス・市民バスがまとまったわかりやすい情報の発信</li> </ul> <p>《新しい運行形態》</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ゾーン制のデマンド交通など、移動の利便性が向上する運行形態等の検討</li> <li>利用が少ない区間のデマンド式運行対応</li> </ul> <p>《その他》</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>フリー乗車の検討</li> <li>乗り継ぎ拠点の待合環境の整備</li> </ul>
(株)魚沼中央トランスポート	7/31 (火) 16:00~	<ul style="list-style-type: none"> <li>高齢者の利用が多く、固定のお客様</li> <li>郵便局やコメリなど、目的地施設は固定されている</li> <li>往復の利用者が8割程度</li> <li>午前中の利用が多く、4便の利用はほぼない</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>かつての路線では金城の湯への利用が多かった</li> <li>利用方法に関する問い合わせがある</li> <li>全体的に人員が不足している状況下での路線の維持</li> <li>塩沢公民館へのアクセスが不便</li> </ul>	
やまとタクシー(株)	8/1 (木) 11:00~	<ul style="list-style-type: none"> <li>固定の高齢者の利用が多い</li> <li>病院へ向かう利用が多いが、病院で勤務する人の利用もある</li> <li>基幹病院の利用者も大和病院の停留所の椅子に座ってバスを待っている</li> <li>東地区の方は小出方面に出る人が多く、バス利用者と一般の方で生活圏が異なる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>高齢者が長距離をバスの乗り継ぎで移動をしているため、待合環境の整備は課題</li> </ul>	
(株)浦佐タクシー	8/1 (木) 13:30~	<ul style="list-style-type: none"> <li>浦佐・五箇コースは基幹病院へ診察を受けに行く方が多い。</li> <li>病院で勤務している職員の人の利用も見られる。(片道)</li> <li>免許返納の方の回数券の利用が増えてきている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>乗継割引の不正利用の疑いがある</li> <li>特に冬場は停留所の中で待てるようにした方が良い</li> <li>市民バスだけでなくタクシーも乗れる券があれば良いという声</li> <li>車内から出し入れするステップは好評</li> </ul>	
マルカタクシー(資)	8/1 (木) 15:30~	<ul style="list-style-type: none"> <li>同じ人の利用が多く、週に2回程度利用される人が多い</li> <li>通院やスーパーなど、町に出ていくために乗る</li> <li>乗継の利用はあまりない</li> <li>事前予約方式は定着しており、それについての意見はでない</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>もう少し本数があれば、上り、下りもう1本ずつ運行してほしいという声は稀にある</li> </ul>	
小千谷観光バス(株)	9/10 (火) 14:30~	<ul style="list-style-type: none"> <li>朝1便は病院への通勤利用者</li> <li>2便3便は病院への通院（高齢者が多い）</li> <li>5便は障害者の方が福祉の家から基幹病院へ向かい、基幹病院から各方面へ移動する利用</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>病院への通勤利用者が帰宅便としては利用していない</li> <li>乗継割引の不正利用の疑いがある</li> <li>乗車効率の悪い便がある</li> </ul>	
南越後観光バス(株)	10/1 (火) 10:00~	<p>《市民バス》</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>病院へ向かう高齢者や障害者の利用が多い</li> </ul> <p>《路線バス》</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>学生の通学利用が多く、日中の利用は少ない</li> <li>学生の利用も減少傾向</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>冬は時間通りの運行が難しい</li> <li>バス同士の乗継については、接続のオペレーションが課題</li> <li>交通結節点の整備</li> </ul>	

議 事 録

件 名	令和元年度第2回 南魚沼市地域公共交通協議会		
日 時	令和元年10月23日(水) 10:00~11:40	場 所	南魚沼市役所2階 大会議室
委 員 :	<p>林会長(南魚沼市長)、佐野副会長(長岡技術科学大学)、片桐委員(南魚沼市企画政策課)、小林(龍)委員(南魚沼市福祉課)、腰越委員(南魚沼市商工観光課)、山崎委員(南魚沼市学校教育課)、中島委員(南魚沼市民病院庶務課)、永井委員(南魚沼地域振興局企画振興部)、安藤委員(南魚沼警察署)、山口委員(東日本旅客鉄道株式会社新潟支社 越後湯沢駅長)、高橋委員代理:塩入常務取締役(南越後観光バス株)、貝瀬委員(南魚沼市タクシー安全協議会)、西本委員代理:高橋計画専門員(南魚沼地域振興局地域整備部)、南雲(久)委員(南魚沼市建設課)、佐々木委員代理:佐竹氏(国土交通省北陸信越運輸局交通企画課)、渡邊委員(国土交通省北陸信越運輸局新潟運輸支局)、上村(敬)委員(上田ふるさと協議会)、上村(忠)委員(東地区地域づくり協議会)、大塚委員(五十沢地区センター)、本多委員(南魚沼市社会福祉協議会)、南雲(進)委員(身体障がい者協会六日町地区代表)、宮田委員(南魚沼地域商工会連絡協議会)、小林(昌)委員(南魚沼市女子力観光プロモーションチーム)、一之谷委員(南越後観光バス株労働組合)</p>		
欠 席 :	大谷委員(北越急行株)、焼田委員(国土交通省長岡国道事務所)		
オブザーバー :	石田氏、大木氏(株ケー・シー・エス)、武藤氏(南越後観光バス株)		
事 務 局 :	建設部:大塚部長 建設部都市計画課:関課長、熊木都市計画係長、小田原		
協 議 内 容			
<b>(1) 開会</b>			
事務局(関課長):	<p>これより令和元年度第2回南魚沼市地域公共交通協議会を開催します。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・欠席について 北越急行株式会社 営業企画部長 大谷委員 国土交通省長岡国道事務所 焼田委員 以上2名の方が欠席となっております。</li> <li>・代理出席について 南越後観光バス株式会社 管理課長 高橋委員の代理で塩入常務取締役 国土交通省北陸信越運輸局 交通企画課長 佐々木委員の代理で佐竹氏 新潟県南魚沼地域振興局 地域整備部 計画調整課長 西本委員の代理で、高橋計画専門員が出席されております。</li> </ul> <p>以上、協議会規約に規定されている過半数以上の出席をいただいておりますので、本日の協議会の成立を報告いたします。</p> <p>開会にあたり、会長である林市長より挨拶いただき、協議会規則に基づき、引き続き林市長より議事進行をお願いします。</p>		
議長(林市長):	(あいさつ)		

## (2) 議題

- 議長（林市長）： 次第にもとづいて会議を進めていきます。  
議題1、委員の追加について、事務局から説明をお願いします。
- 事務局（熊木係長）： （議題1について、資料No.1に基づき説明）
- 議長（林市長）： 報告になりますので、確認願います。  
議題2、地域公共交通網形成計画に係る課題の整理について、事務局から説明をお願いします。
- 事務局（熊木係長）： （議題2について、資料No.2、3、4に基づき説明）
- 議長（林市長）： ただいまの説明について、質問、意見はありませんか。
- 山口委員： 資料No.3の③に都市計画マスタープランについての記載がありますが、どれくらいの期間で作成したのでしょうか。
- 事務局（熊木係長）： それ以前の計画を見直しし、平成27年度に単年度で作成しました。
- 山口委員： 都市計画マスタープランと立地適正化計画は別の計画という考えでよろしいでしょうか。
- 事務局（熊木係長）： 都市計画マスタープランは都市全体のまちづくりの方針を示すものとなっています。立地適正化計画は都市計画マスタープランを実現するため、より具体化した計画となっています。
- 山口委員： まちづくりに合わせて、交通網も検討していく必要があるという認識でよろしいでしょうか。
- 事務局： その通りとなります。
- 佐野副会長： 資料No.3の③に都市拠点、地域拠点、集落拠点、小規模集落とありますが、各拠点の考え方はどのようなイメージとなっていますか。
- 事務局（熊木係長）： 六日町、塩沢、浦佐市街地が都市拠点となります。五日町駅周辺、石打駅周辺が地域拠点となります。その他の地域で小学校などが立地しているような場所が集落拠点となります。
- 佐野副会長： 集落拠点にはかかりつけ医や日用品店舗があるという認識でよろしいでしょうか。
- 事務局（熊木係長）： その通りの認識となります。
- 南雲（進）委員： 資料No.4のP4、③評価・効果検証/今後の改善ニーズ・意向において、約半数の人が現状並みの財政負担で公共交通を維持すべきとの意見となっていますが、多くがマイカー利用者の回答ではないかと思われます。ただ、説明の中ではデマンド等の話もあり、実現にはさらなる費用負担が必要となり、現状並みの財政負担では実現は難しいのではないかと感じています。利用者のニーズに応じた取り組みが大事だと考えますがいかがでしょうか。
- 事務局（関課長）： 現状の公共交通網は非効率なところがあると思っています。費用をかけずに効率的にできるのではなかと考えています。
- 山口委員： 将来人口推計の資料がありましたが、人口減少により財政が厳しくなっていくことを示しているのではないかと考えています。その中で公共交通をどうしていくか



を考えなければならないと思っています。

渡 邊 委 員 : 資料No. 4のP6でバスがなくなると約5割の方が、外出頻度が減ると回答しています。公共交通がなくなることにより、外出頻度が減ることは、まちの活性化や医療、福祉も関係してきます。そこもふまえて議論をしていただきたいと考えています。一方で財政状況はこれから厳しくなっています。必要な路線に必要なバスを走らせると多くの費用が必要となります。そこをどうとらえていくかが今後の課題だと考えています。その解決策の一つとして、公共交通に無関心な人に関心を持ってもらえるかが重要になってくると考えています。資料No. 3の⑤にも記載がありますが、路線の見直し時に、地域の方の意見を踏まえたなかで必要性を議論していただく必要があると考えます。国土交通省が集めた事例では住民参加により利用率や収益の向上につながっている事例もあります。

高 橋 委 員 代 理 : バスの運行には莫大な費用がかかっています。住民の方がいかにバスに対して興味を持ってもらえるかが重要です。今まで乗ったことがなかった人が年1回でもバスに乗ってもらうようにすることが大切だと考えています。バスに乗ったことがないからわからないという人には乗り方教室を行っていくことが大切だと考えています。また、需要に合わせてバスも小型化を進めています。いかに定期乗合バスとして残していくかが課題となっています。今後は、結節点をつくって乗り換えの必要性もあります。車と比べてしまうと利便性は劣ってしまっていますが、いかに結節点を良い場所に設けるかにかかっていると考えます。

佐 野 副 会 長 : 資料No. 3の⑤に市民バスの収支が記載されています。それによると、路線ごとの需要のばらつきに比べて供給側の費用のばらつきが少ないように見えます。供給側が需要に合わせて収支を調整する必要があると考えます。例えば週5日運行している路線を週2、3日とするなどの方法が考えられます。

山 口 委 員 : 地域コミュニティ等でライドシェアは実施していますか。

議 長 ( 林 市 長 ) : 実施していません。

山 口 委 員 : 地域ごとで実施し、それを連携させることにより一つの手段として検討できるのではないかと考えています。

上 村 ( 敬 ) 委 員 : 時刻表を各家庭に配ってもらえないでしょうか。

事 務 局 ( 関 課 長 ) : 市民バス開始時に各家庭へ配布しました。それ以降は配布していません。現在は各庁舎等で配布しています。今、準備をしている市民ガイドブックにルート図は掲載する予定としています。

議 長 ( 林 市 長 ) : 時刻表については修正の対応ができないため、掲載は難しいと考えています。

事 務 局 ( 関 課 長 ) : 市のWebサイトには最新の時刻表を掲載しています。

片 桐 委 員 : アンケート結果と課題の整合性がわかりづらい箇所があると思います。高齢者に限って集計してみる等、分析の仕方について検討をお願いします。資料No. 3の③に観光について、記載されているのはよいことだと考えます。ただ、魚沼の里に限定されているように思います。市ではおもてなしライナーやレンタサイクルなどの取組

も始めています。担当課と協力して整理してください。

西本委員代理： 資料 No. 4の P4④路線バス・市民バスの利用目的で公共施設や入浴施設の利用がみられます。このような施設の利用は生きがいにもつながります。今回の計画にまちづくりと連携して進めていくというお話がありました。高齢者の方が積極的にこういった施設に出かける仕組みづくりが重要になってくると考えます。

本多委員： 社会福祉協議会が実施しているアンケートでも、高齢者や障がい者の交通の足のニーズがみられます。お金がかからずに自分の家の前までくる交通手段の確保というのは現実的には難しいと考えています。ボランティア運行で毎日の足を確保するのは難しいです。市民バスに乗ったことがないので乗り方がわからないという方が非常に多いです。乗らないとわからないこともあるので、ノーマイカーデーや公共交通無料により乗る機会をつくるのはいかがでしょうか。

事務局（大塚部長）： ノーマイカーデーの取組は以前に市役所でも行っていました。

議長（林市長）： 乗り方がわからないというのは、料金の払い方が課題となっていると思われます。そうならば、高齢者にもスマートフォンは普及してきているため、キャッシュレスに取り組んでみるのはいかがでしょうか。

高橋委員代理： この地域の人口規模ではSuicaのようなICカード方式は、費用対効果の面で現実的ではありません。

上村（敬）委員： 料金を知らない方が多いと思います。その周知も必要だと考えます。

南雲（進）委員： 家の近くにバス停を設置してもらいたい需要があるように読み取れます。フリー降車だけでなくフリー乗車を実施することや市民バスの駅への乗入れにより、便利になると考えます。

事務局（関課長）： 市民バスの六日町駅への乗入れについては検討していきます。フリー乗車については、安全面や乗客の見落としが課題となっています。バス停の設置基準等の見直しについても検討していきます。

貝瀬委員： フリー降車については追突などの安全性が問題と考えています。利用者からの反応はいかがでしょうか。

事務局（関課長）： フリー降車の影響かどうかはわかりませんが、今年度、利用者は増えています。また、事業者から事故の報告は受けていません。

貝瀬委員： 冬期消雪パイプのない路線が心配です。

議長（林市長）： 他に意見がないようでしたら、今回いただいた意見を踏まえて進めさせていただきます。

### (3) 閉会