

第3回 南魚沼市地域公共交通協議会 次第

令和元年12月6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

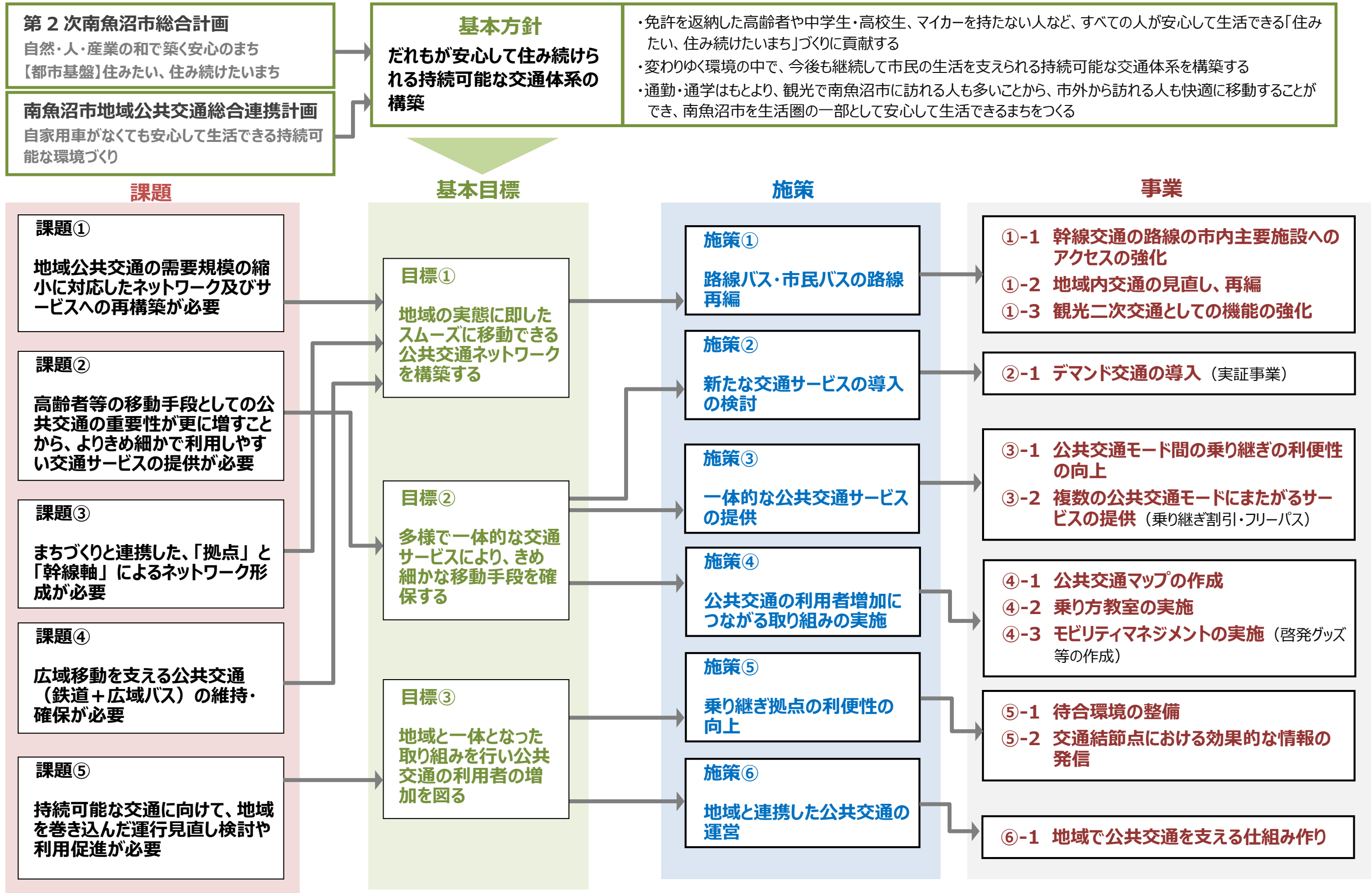
1. 地域公共交通網形成計画の素案について

2. その他

(3) 閉会

計画の基本方針、目標、施策、事業（案）

1. 基本方針、目標、施策、事業とその関連性



2. 市内の交通と拠点の分類と公共交通ネットワークのイメージ

表 市内の交通の分類

交通分類	定義・役割	対象
広域交通	<ul style="list-style-type: none"> 市内外を結ぶ広域移動に対応した公共交通サービス 市内からの移動に加え、市外からの通勤や通学、観光を目的とした移動に対応する 広域路線バスは生産性を向上させるため、基幹病院等の拠点を経由する 	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道 路線バス
幹線交通	<ul style="list-style-type: none"> 速達性を重視し、主に幹線道路を通る 鉄道駅や市内の主要施設へのアクセスを支援、通勤、通学、通院、買い物など様々な目的に対応する 地域内交通と幹線交通を接続させ、各集落で生活する市民の高次都市機能（商業・医療・福祉・行政等）への移動を支援する役割も担う 	<ul style="list-style-type: none"> 路線バス
地域内交通	<ul style="list-style-type: none"> 市内の各集落内の移動と、集落拠点と都市拠点間の移動を支える 幹線交通に接続し、地域から幹線交通にアクセスする末端交通としての機能をもつ <p><路線バス・市民バス></p> <ul style="list-style-type: none"> 集落と都市拠点を結び、集落の居住者の市街地への移動を支援する 観光拠点と都市拠点を結び、観光二次交通としての機能を担う 一部の路線では高校生の通学利用を支援する <p><デマンド交通></p> <ul style="list-style-type: none"> 各集落の居住者の居住地と生活施設間の移動を支援する 集落と集落拠点、都市拠点を結び、集落の居住者の市街地への移動を支援する 	<ul style="list-style-type: none"> 路線バス 市民バス デマンド交通

表 市内の拠点の分類

拠点分類	定義・役割	公共交通の拠点となる施設等
都市拠点	<ul style="list-style-type: none"> 商業や工業、教育、医療、文化、観光交流、行政などの機能をもつ、南魚沼市の中心となる地域の中心市街地（六日町の中心市街地、浦佐の中心市街地、塩沢の中心市街地） 	六日町駅、南魚沼市役所、南魚沼市民病院、魚沼基幹病院、浦佐駅、塩沢駅
地域拠点	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道駅を有するほか、店舗や飲食店、金融などが立地し、都市拠点を補完する地域住民の生活の拠点（五日町地区周辺、石打地区周辺） 	五日町駅、石打駅
集落拠点	<ul style="list-style-type: none"> 小学校や保育園、医療施設、郵便局など基礎的な生活施設が立地する農村集落での生活の拠点（各農村集落） 	農村集落の中心となる施設
観光拠点	<ul style="list-style-type: none"> 毎年多くの観光客が訪れる主要な観光地 	牧之通り、道の駅南魚沼、魚沼の里、八海山、巻機山 など

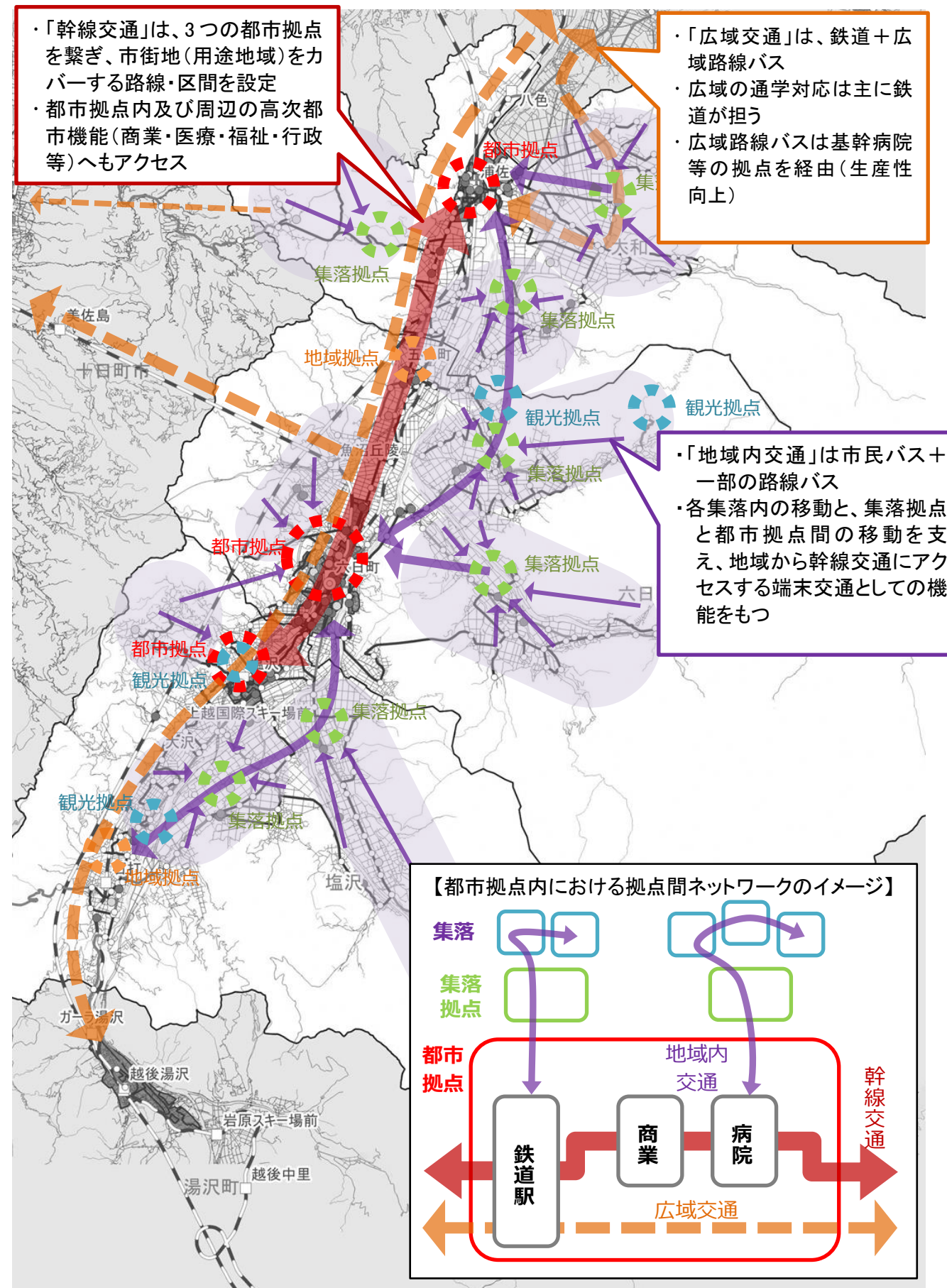


図 公共交通のネットワークイメージ

南魚沼市地域公共交通網形成計画

(素案)

2019年12月

南魚沼市

目次

1. はじめに	1
1-1 計画の目的	1
1-2 計画の役割と位置付け	2
1-3 計画の区域	3
1-4 計画の期間	3
2. 上位・関連計画等におけるまちづくりの方向性	4
2-1 市が目指す将来像	4
2-2 都市づくりの方向性	5
2-3 上位・関連計画における公共交通の位置づけ	6
3. 地域の現状	7
3-1 人口動向等	7
3-2 土地利用	14
3-3 生活利便施設等の分布	15
3-4 市民の移動特性・ニーズ	20
3-5 交通安全など	25
3-6 地域の現状にみる公共交通の問題点	27
4. 南魚沼市の公共交通の現状	28
4-1 南魚沼市の地域公共交通の概要	28
4-2 鉄道	29
4-3 路線バス	30
4-4 市民バス	36
4-5 実態・ニーズ調査結果	41
4-6 供給側の視点から見た問題点	44
5. 南魚沼市地域公共交通の課題	45
6. 基本的な方針と目標	51
6-1 基本理念と基本方針	51
6-2 計画の目標	52
6-3 公共交通ネットワーク・サービスの将来像	53
7. 目標達成のための事業及び施策体系	55
7-1 施策体系	55
7-2 事業の内容	56
7-3 事業の実施スケジュール	63
8. 計画目標の達成状況の評価	64
8-1 計画の推進体制	64
8-2 PDCA サイクルによる評価・検証	64
8-3 評価指標・数値目標	64

参考資料	65
1 策定の経緯	65
3 用語解説	66

1. はじめに

1-1 計画の目的

(1) 地域公共交通網形成計画とは

地域公共交通網形成計画は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律^{*}（平成 19 年法律第 59 号）に基づく計画で、「地域にとって望ましい公共交通ネットワークの姿」を明らかにする「地域公共交通の基本計画」としての役割を果たすものである。

本計画に基づき、地域公共交通に関する取り組みを計画的に進めることで、限られた資源を有効に活用し、持続可能な地域公共交通網の形成を図っていく。

(2) 策定の背景

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。

しかしながら、少子高齢化や人口減少、マイカーの普及等の影響を受け、本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。実際に市内を運行する路線バスの多くで減便が行われている。

一方で、小中学校の統廃合が行われることによる通学流動の変化や、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、通院ニーズの変化など、公共交通を取り巻く環境は大きく変化してきている。

本市では、平成 27 年度に人口減少化・高齢化社会を見据えた持続可能な都市づくりを目指し、南魚沼市都市計画マスタープランを策定している。この計画を中心とした上位・関連計画の方針を踏まえ公共交通体系のあり方を示していくことが必要とされている。

(3) 計画の目的

こうした中、本市における地域の課題や公共交通の現状・問題点などを踏まえ、市が目指す将来都市像を実現する上で公共交通の果たすべき役割を明らかにするとともに、市民の生活とおでかけを支援し、かつ、持続可能な公共交通網のすがたを実現するため、そのビジョン、目標及び施策体系を示すマスタープランとして、「地域公共交通網形成計画」を策定する。

1 - 2 計画の役割と位置付け

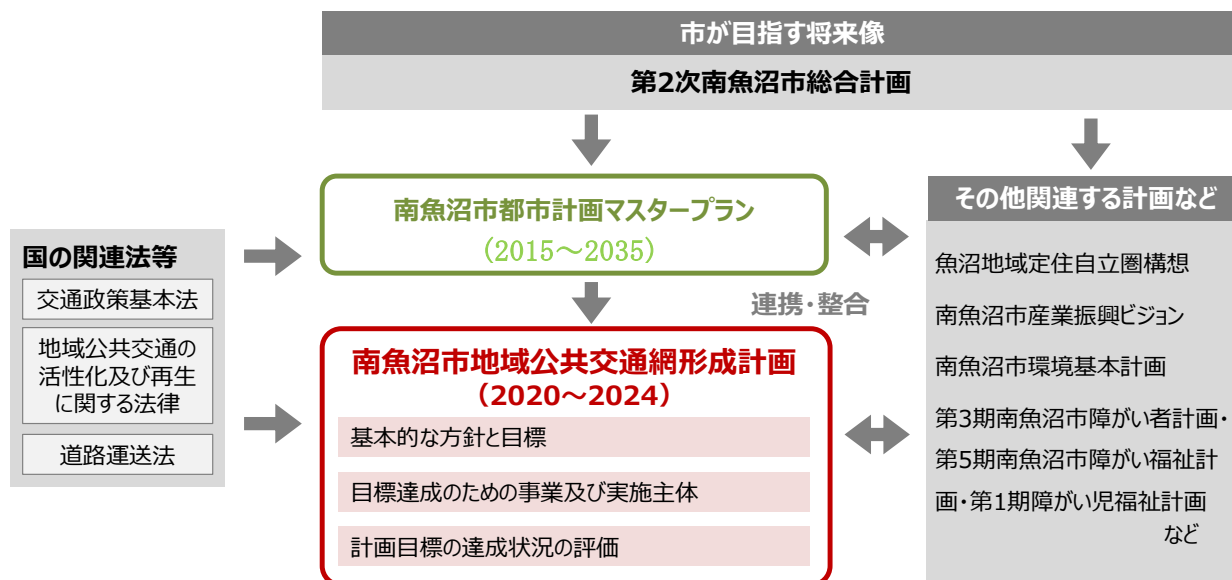
(1) 計画の役割

本計画は、以下の5つの役割を担うものである。

- ①南魚沼市の地域公共交通のマスタープランとして、地域にとって望ましい公共交通ネットワークの姿を明らかにする（ビジョン及び施策体系）
- ②南魚沼市のまちづくり（都市計画、商業、観光振興など）の取り組みとの一体性を確保する
- ③地域特性に応じた多様な交通サービスによるネットワーク構築を目指す
- ④地域・企業など多様な関係者との連携を促進する
- ⑤広域性を確保する
- ⑥具体的な数値目標とP D C Aサイクル*により、計画の達成に向けた継続的な改善を推進する

(2) 計画の位置付け

本計画は、南魚沼市の上位・関連計画（総合計画、都市計画マスタープラン*等）等との整合を図り、それら計画で定める将来都市像の実現に向けて、地域公共交通のマスタープランとして策定する。



1-3 計画の区域

計画の区域は、南魚沼市の全域とする。

【南魚沼市の地域の概要】

- ・南魚沼市は、新潟県南部の魚沼盆地に位置し、太平洋側と日本海側を結ぶ交通の大動脈が集中しています。関越自動車道や上越新幹線などの高速交通によるアクセスは大変便利で、交通および物流の中継地としての役割を果たしています。
- ・平成16年11月1日六日町と大和町の合併による市制施行で「南魚沼市」が誕生し、平成17年10月1日には南魚沼市が塩沢町を編入合併する形で新生「南魚沼市」となりました。

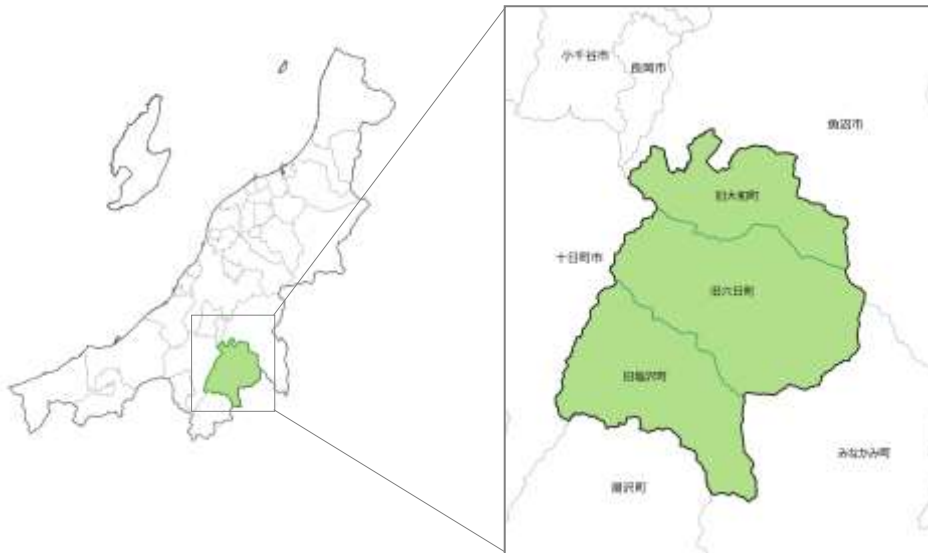


図 計画の区域

1-4 計画の期間

計画の期間は、2020年度から2024年度までの5年間とする。

	2020	2021	2022	2023	2024	2025
第2次南魚沼市 総合計画	基本構想 (2016~2025)					
	基本計画 (2016~2020)		基本計画 (2016~2020)			
	3年間の実施計画 (毎年ローリング)					
南魚沼市都市計画 マスタープラン	2015~2035					
南魚沼市地域公共 交通網形成計画	2020~2024					
	基本的な方針：約10年後を展望					
	事業・施策：5年間で優先的に実施すべき事業・施策					

2. 上位・関連計画等におけるまちづくりの方向性

2-1 市が目指す将来像

第2次南魚沼市総合計画

項目	内容
計画期間	2016年度～2025年度
将来像	自然・人・産業の和で築く 安心のまち
将来像実現のための基本理念	(1) 郷土を愛し、一人ひとりがつくるまち (2) 人の和で支えあう安心のまち (3) 力強い産業が育ち、働く魅力がたくさんあるまち (4) 新しい課題に柔軟に対応する行政組織をもつまち
まちづくりの目標	【保健・医療・福祉】 地域ぐるみでつくる健康・福祉・子育てのまち 【教育・文化】 学ぶ喜び・文化をはぐくむ喜びのあるまち 【環境共生】 豊かな自然を守り、そして共に生き、100年後に引き継いでいくまち 【都市基盤】 住みたい、住み続けたいまち 【産業振興】 豊かな自然を活かし、自然や人にやさしく力強い産業のまち 【行財政改革・市民参画】 世界にひらく市民が誇りをもてるまち

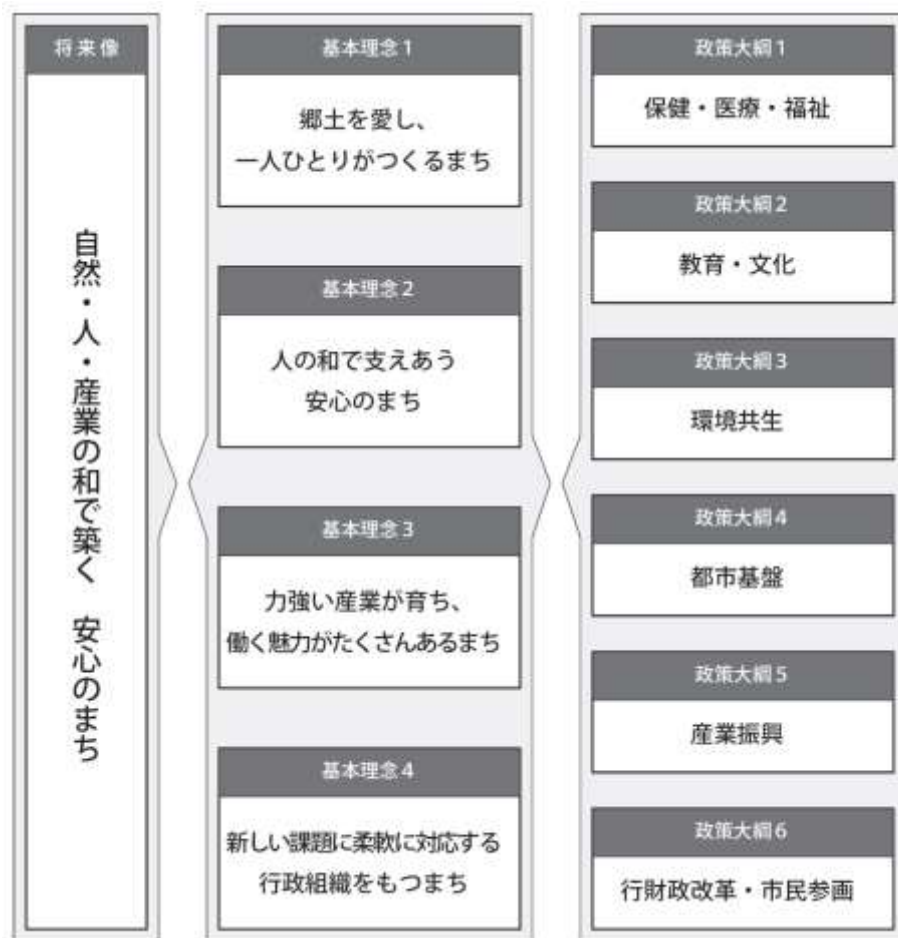


図 将来像と基本理念、まちづくりの目標の関係

2-2 都市づくりの方向性

南魚沼市都市計画マスタープラン

項目	内容
計画期間	2015年度～2035年度
将来都市像	自然・人・産業の和で築く 安心のまち (第2次南魚沼市総合計画で設定)
都市づくりの基本目標	(1) 安心して住みつけられる都市構造の形成 (2) 交通体系の強化による地域連携の促進 (3) 安心・安全な都市の形成 (4) 自然環境や景観と調和した歴史・文化を感じる都市の形成 (5) 民間と行政の多様な協働によるまちづくり

- 既存市街地内での開発や宅地化を優先させ、まちなかの人口定着と商業、金融、医療、公共施設などの充実を図り、居住する上での利便性の向上を図ります。
- 市街地外の集落部においては、地域の中心となる集落拠点で地域住民の生活利便施設(日用品店舗、保育園・小学校、郵便局、医療施設など)の維持・確保により、地域の生活サービスの確保を図ります。
- 市街地と集落部を公共交通等で結び、車を運転しない集落内居住者が都市サービスを受けられる移動環境の整備を図ります。

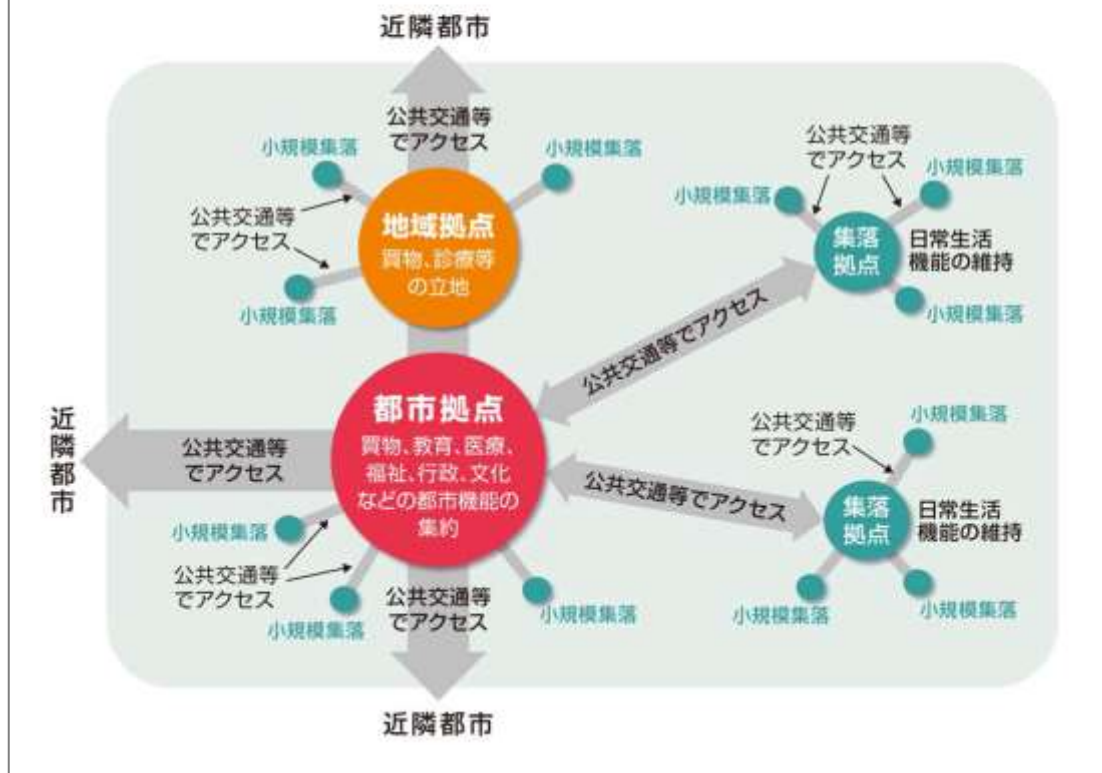


図 南魚沼市都市計画マスタープランにおける「土地利用に関する基本的な方針」
～コンパクトなまちづくりに向けて～

2-3 上位・関連計画における公共交通の位置づけ

上位計画及び関連計画より“公共交通に求められる役割”を整理した。整理にあたっては、下記の2つの視点に基づいて整理を行った。

表 公共交通に求められる役割の整理の視点

視点①：公共交通に期待される役割	各計画で示されている将来像や目標等の内容に着目、直接的に公共交通に関する記述はないものの、示されている将来像等の実現を考えていく上で公共交通として支援できる・支援すべき事項を検討し、公共交通に期待される役割として整理。
視点②：公共交通に関連する施策	各計画で示されている施策体系等の中で、公共交通に直接的に言及している箇所に着目、当該箇所に記載されている公共交通に関連する事項を抽出して整理。

表 公共交通に期待される役割

計画	公共交通に期待される役割
第2次南魚沼市総合計画	南魚沼市を住みたい・住み続けたいまちとしていくため、進行する高齢化に対応する交通システムを整備し、人にやさしいまちづくりを推進していく
南魚沼市都市計画マスタープラン	<p>市街地内の住宅地において、買い物や医療などの日常サービス機能が充実を図っていく中で、利便性の高い魅力的な定住環境を支えるべく、快適な移動を提供する。</p> <p>市街地と集落部を公共交通等で結び、車を運転しない集落内居住者が都市サービスを受けられる移動環境を整備し、集落部における生活を支える。</p>

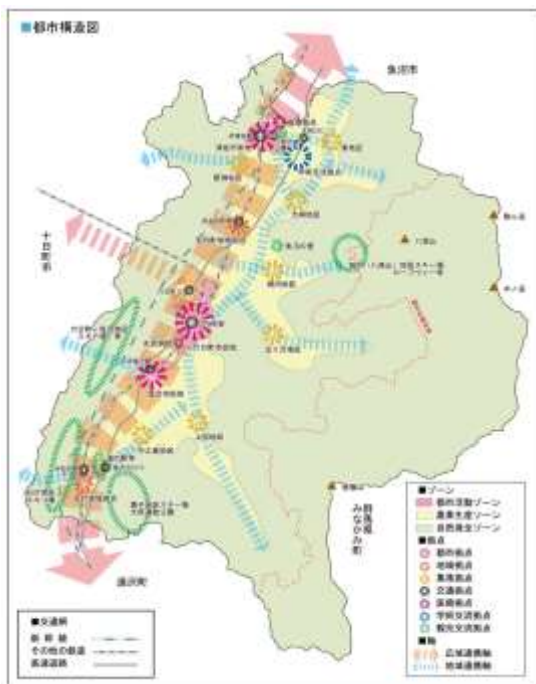


表 公共交通に関連する施策

計画	公共交通に関連する施策
第2次南魚沼市総合計画	市内交通ネットワーク整備事業
南魚沼市都市計画マスタープラン	<p>新幹線の停車駅であるJR浦佐駅周辺及び六日町駅周辺は、在来線やバス等との乗り継ぎ機能の充実など、交通拠点としての利便性の向上を図ります。</p> <p>集落の生活環境を維持するために、都市拠点や地域拠点と集落拠点を結ぶ路線や公共交通の利便性の向上を働きかけます。</p> <p>車を運転しない高齢者や学生などの交通手段を確保するため、市民バスをはじめとする公共交通の効率的な運行を図ります。</p>

3. 地域の現状

3-1 人口動向等

(1) 人口の推移及び将来展望

- 本市の人口は、平成7（1995）年の6.6万人をピークに減少に転じ、平成12（2000）年からは減少の一途をたどっており、平成27（2015）年には約5.9万人と、平成17（2005）年時点から約8%減少、平成7（1995）年時点から約13%減少している。
- 年齢3区分別人口割合は、年少人口（0～14歳）と生産年齢人口（15～64歳）は減少を続けており、一方で老年人口（65歳以上）は増加を続けている。平成27（2015）年の高齢化率は29.2%と平成17（2005）年時点から4.4ポイント、平成7（1995）年時点から8.8ポイント増加している。
- 国立社会保障・人口問題研究所（社人研）の「日本の地域別将来推計人口」によると、このまま推移した場合、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。

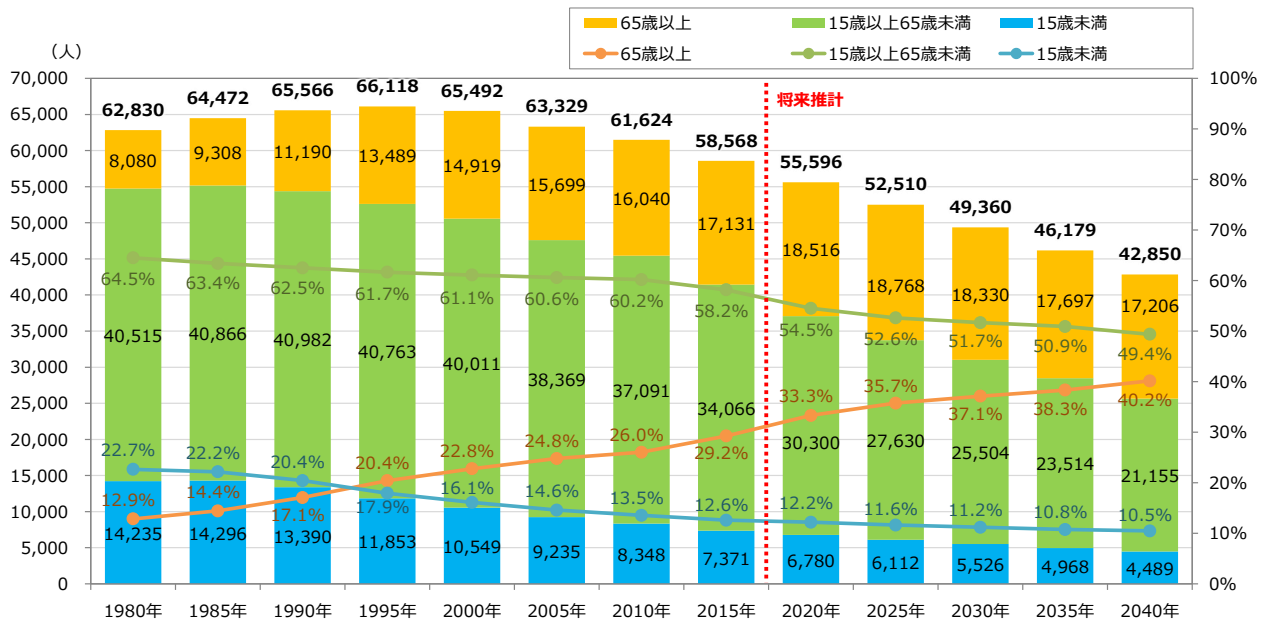


図 年次別年齢区分別人口

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

(2) 人口分布

①人口分布 平成 27 年 (2015 年)

- ・南魚沼市における人口は 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。

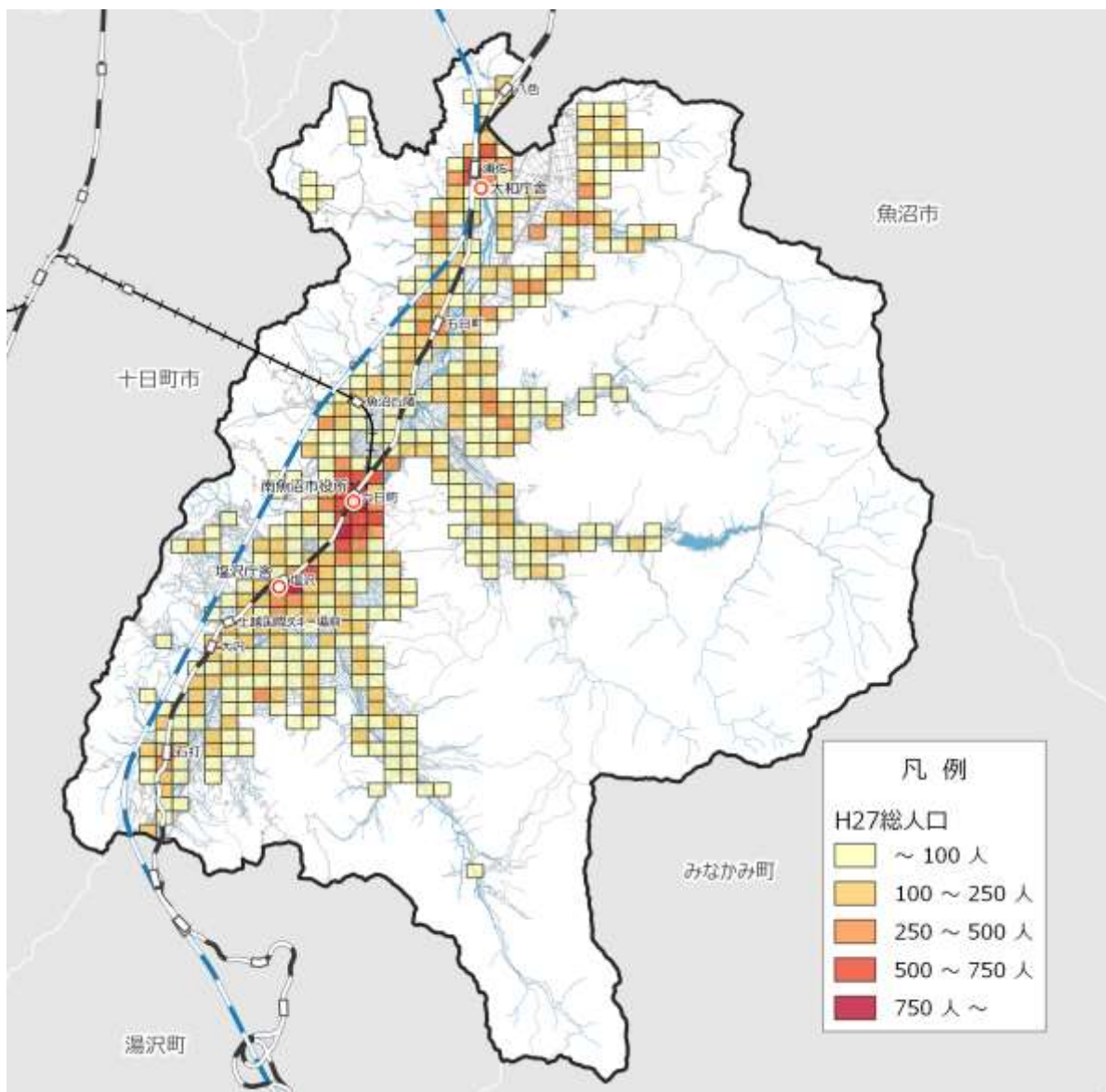


図 500m メッシュ別人口分布 平成 27 年 (2015 年)

資料：国勢調査

②人口増減数 平成 22 年～平成 27 年（2010 年～2015 年）

- ・南魚沼市の全域で人口の減少が見られ、微減となっている地域がほとんどである。
- ・特に人口の集中している六日町駅周辺や浦佐駅の周辺では大きく減少している地域も見られる。

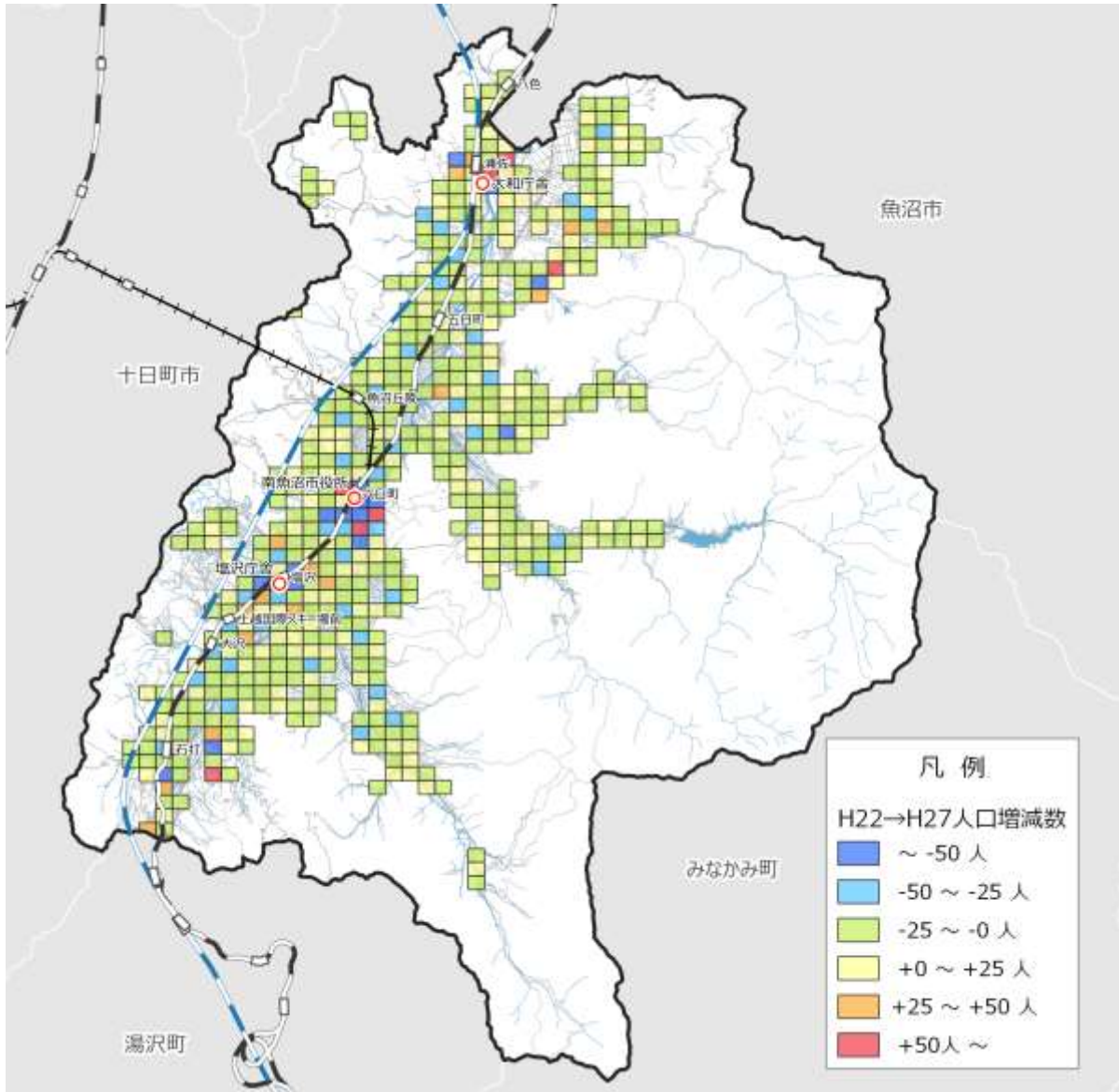


図 500m メッシュ別人口増減数 平成 22 年～平成 27 年（2010 年～2015 年）

資料：国勢調査

③高齢者人口分布 平成 27 年 (2015 年)

- ・南魚沼市におけ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、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。
- ・一方で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。

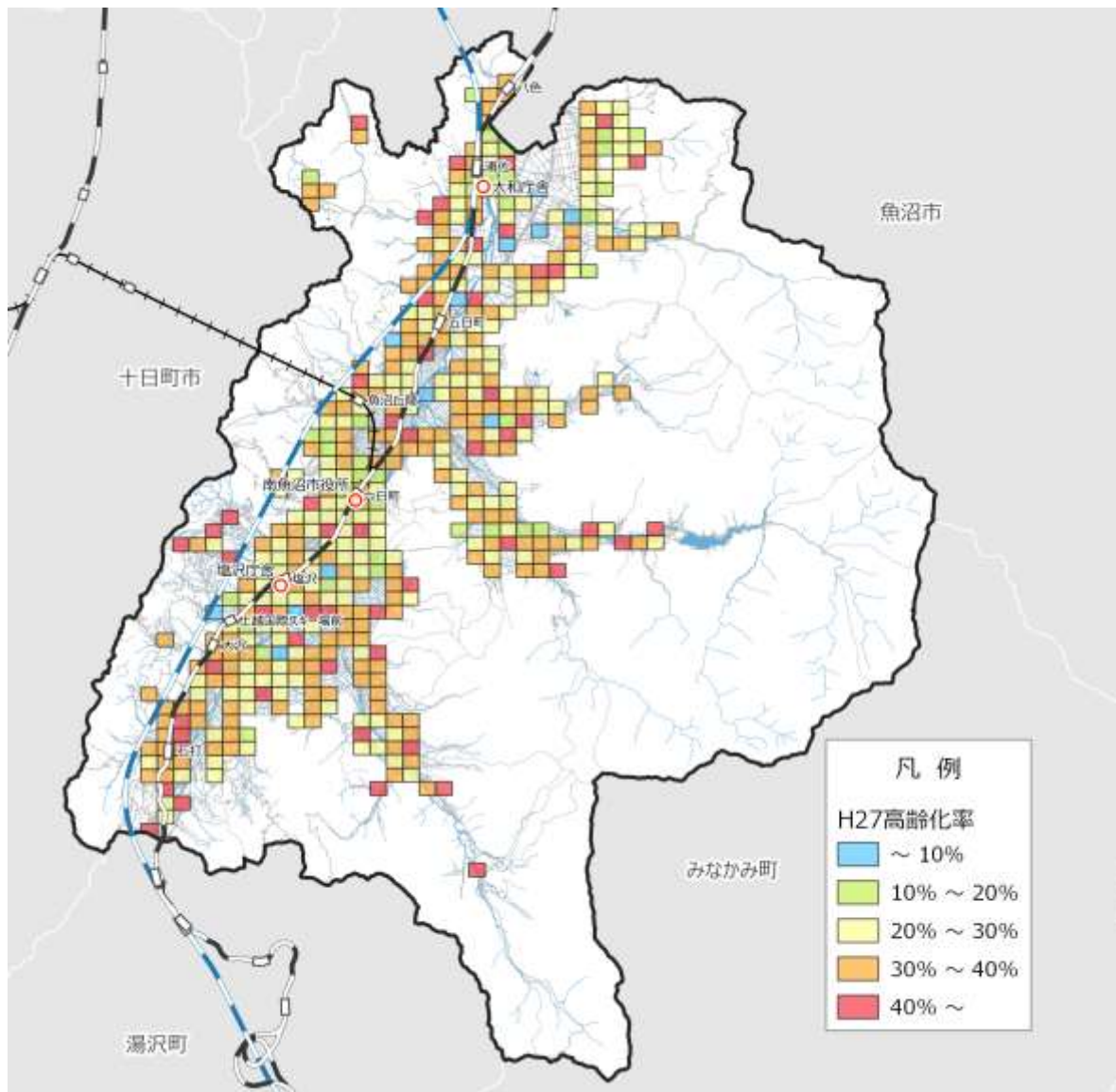


図 500m メッシュ別高齢化率分布 平成 27 年 (2015 年)

資料：国勢調査

④人口分布推計 令和 22 年（2040 年）

- ・令和 22 年（2040 年）の南魚沼市の人口は六日町駅や塩沢駅、浦佐駅の近辺ではある程度の人の密集が見られるが、それ以外の山間部などの地域では 500m 四方の中に 100 人以下の人が暮らしているような地域が目立っている。

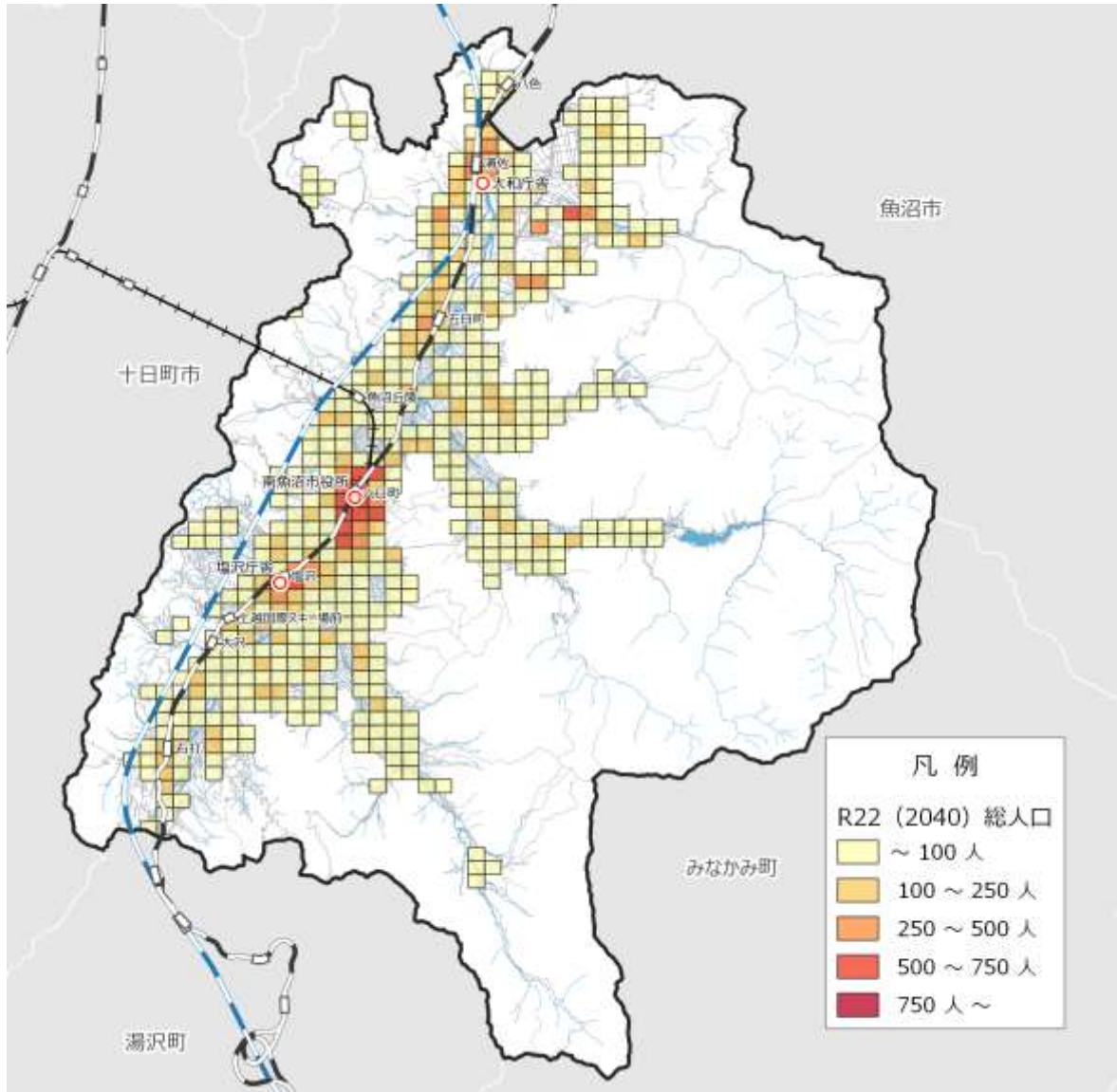


図 人口分布推計 令和 22 年（2040 年）

資料：国土数値情報 500m メッシュ別将来推計人口（H30 国政局推計）

⑤ 高齢者人口分布推計 令和 22 年（2040 年）

- 令和 22 年（2040 年）の南魚沼市の高齢者の分布は概ね現在と変わりはなく、令和 22 年でも同じように市内の全域で高齢者が生活していると予測されている。
- 高齢者の数は人口が集まっている六日町駅周辺など、鉄道駅の周辺の地域で多くなっている。

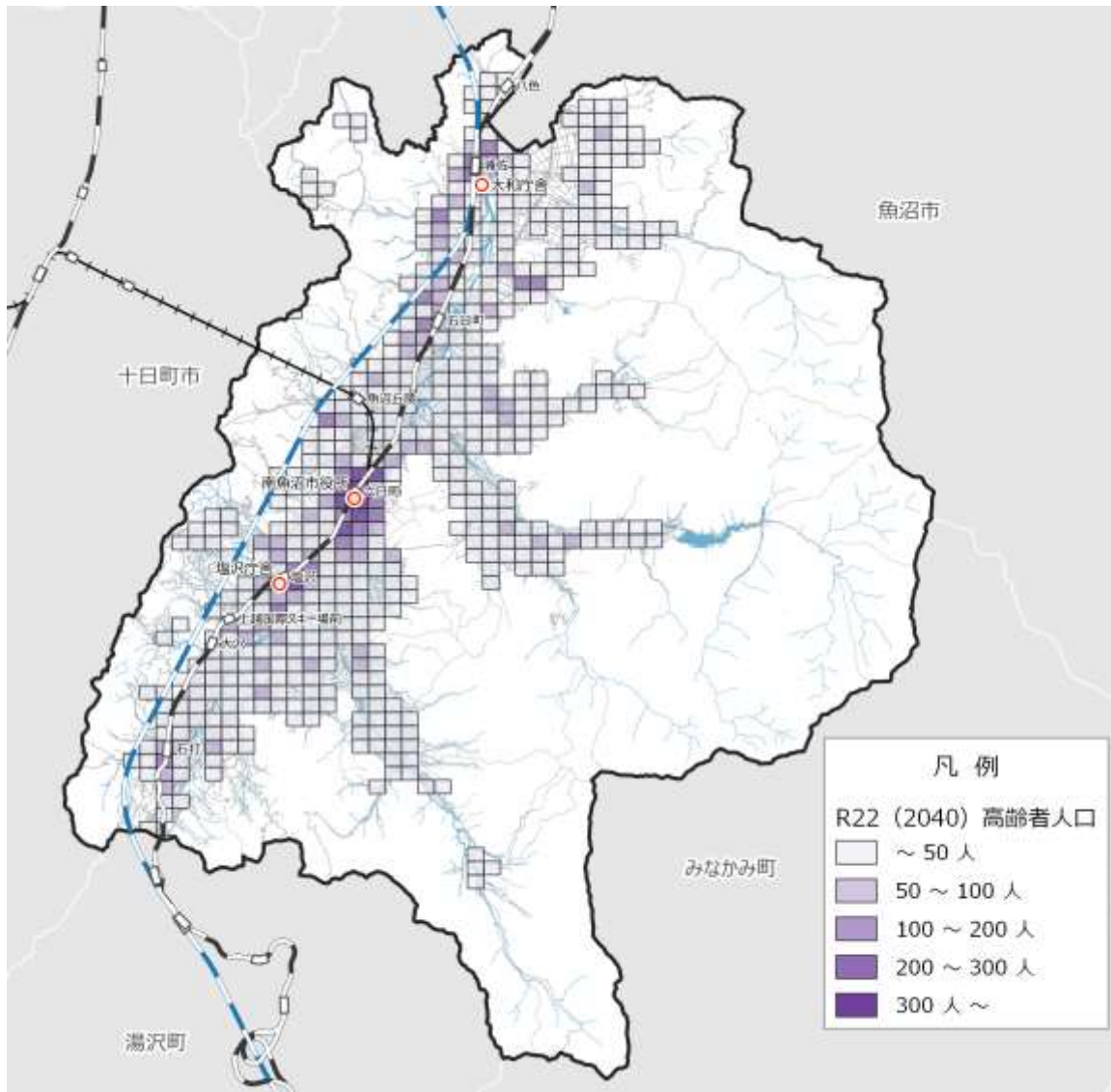


図 人口分布推計 令和 30 年（2048 年） ※外国人を含まない
資料：国土数値情報 500m メッシュ別将来推計人口（H30 国政局推計）

⑥高齢化率分布推計 令和 22 年（2040 年）

- ・令和 22 年の南魚沼市では、中心部を除き、高齢化率が 40%を超える地域が多く見られるようになり、高齢化率が 40%未満となっている地域の方が少なくなっている。
- ・六日町駅周辺や浦佐駅の周辺は比較的高齢化率は低いようにも見えるが、30～40%の高齢化率の地域が多く、また、人口も多い地域であることから、中心部も含めて市内の全域で高齢者が生活しているという予測となっている。

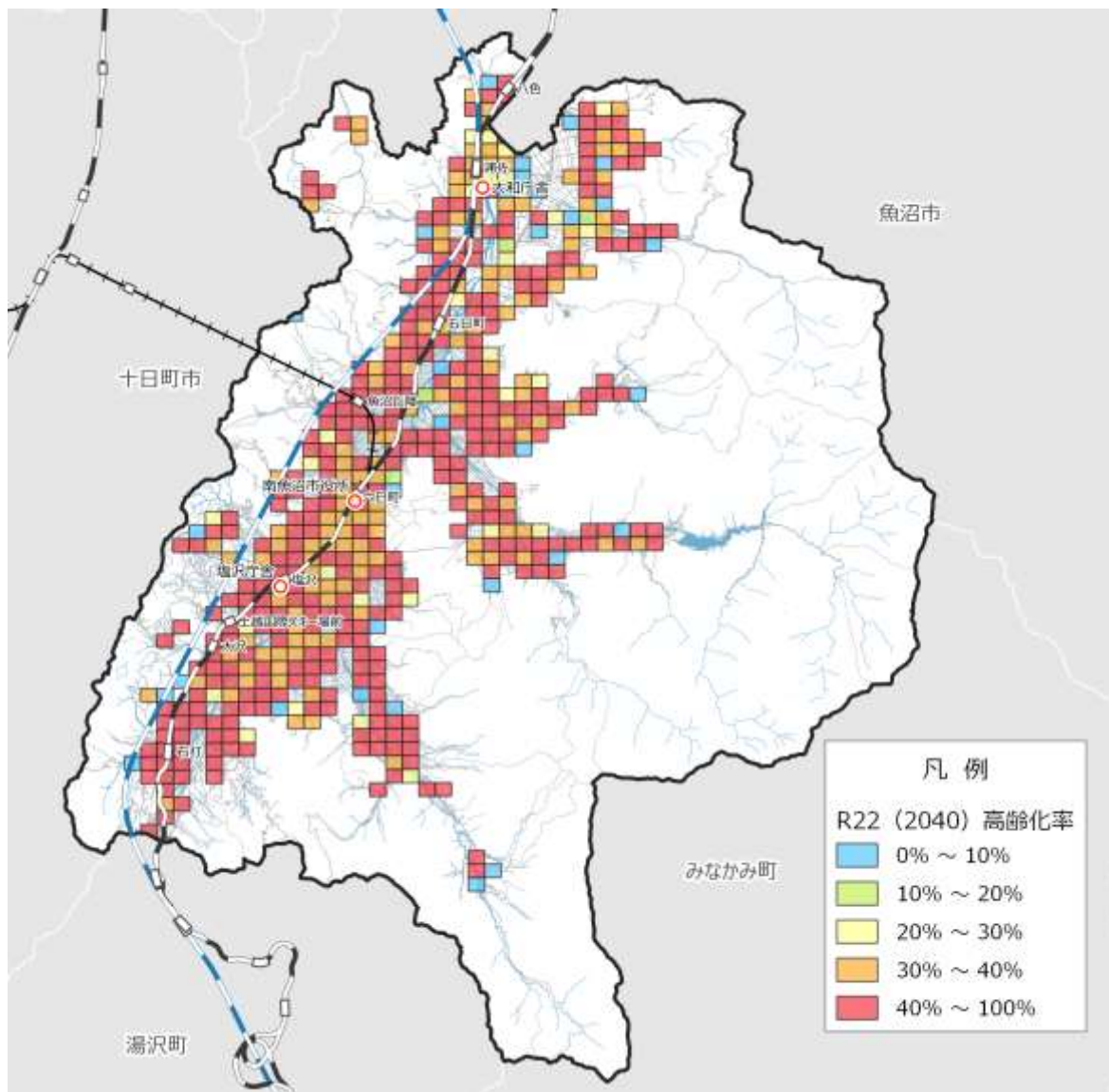


図 高齢化率分布推計 令和 22 年（2040 年）

資料：国土数値情報 500m メッシュ別将来推計人口（H30 国政局推計）

3-2 土地利用

- 市の東には標高の高い山々が連なり、森林地帯が市の面積の多くを占めている。その山々の谷となっている部分に集落や農用地が見られ、市を南北に流れる魚野川の流域付近には住宅が集まり、市街地を形成している。特に JR 六日町駅付近や新幹線停車駅でもある浦佐駅付近には多くの建物用地が見られ、市の中心部となっている。

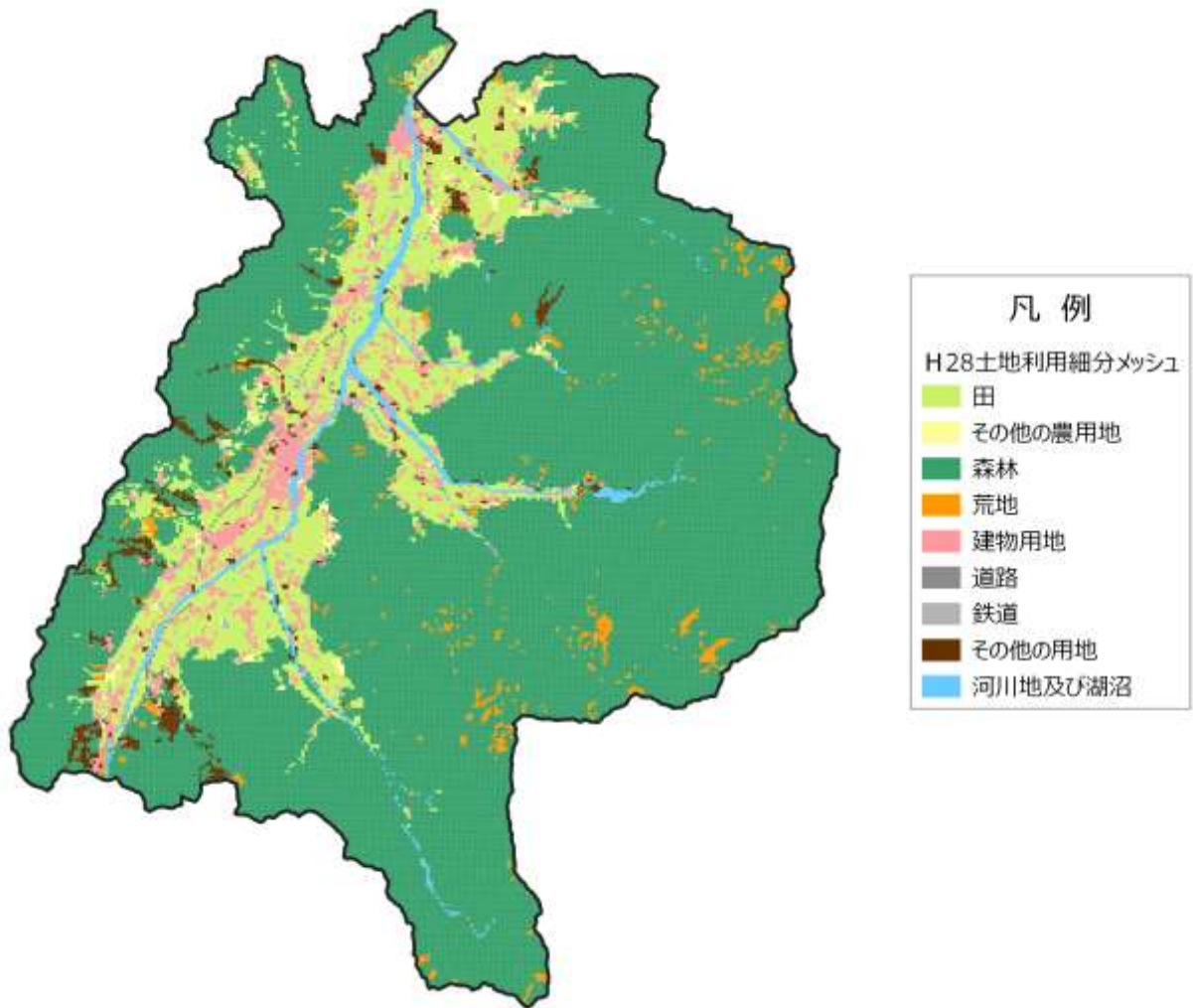


図 土地利用現況図 (H28)

資料：国土数値情報 土地利用細部メッシュデータ

3-3 生活利便施設等の分布

①商業施設

- ・大型小売店は六日町駅や塩沢駅の近辺に集中しており、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 mountain 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。

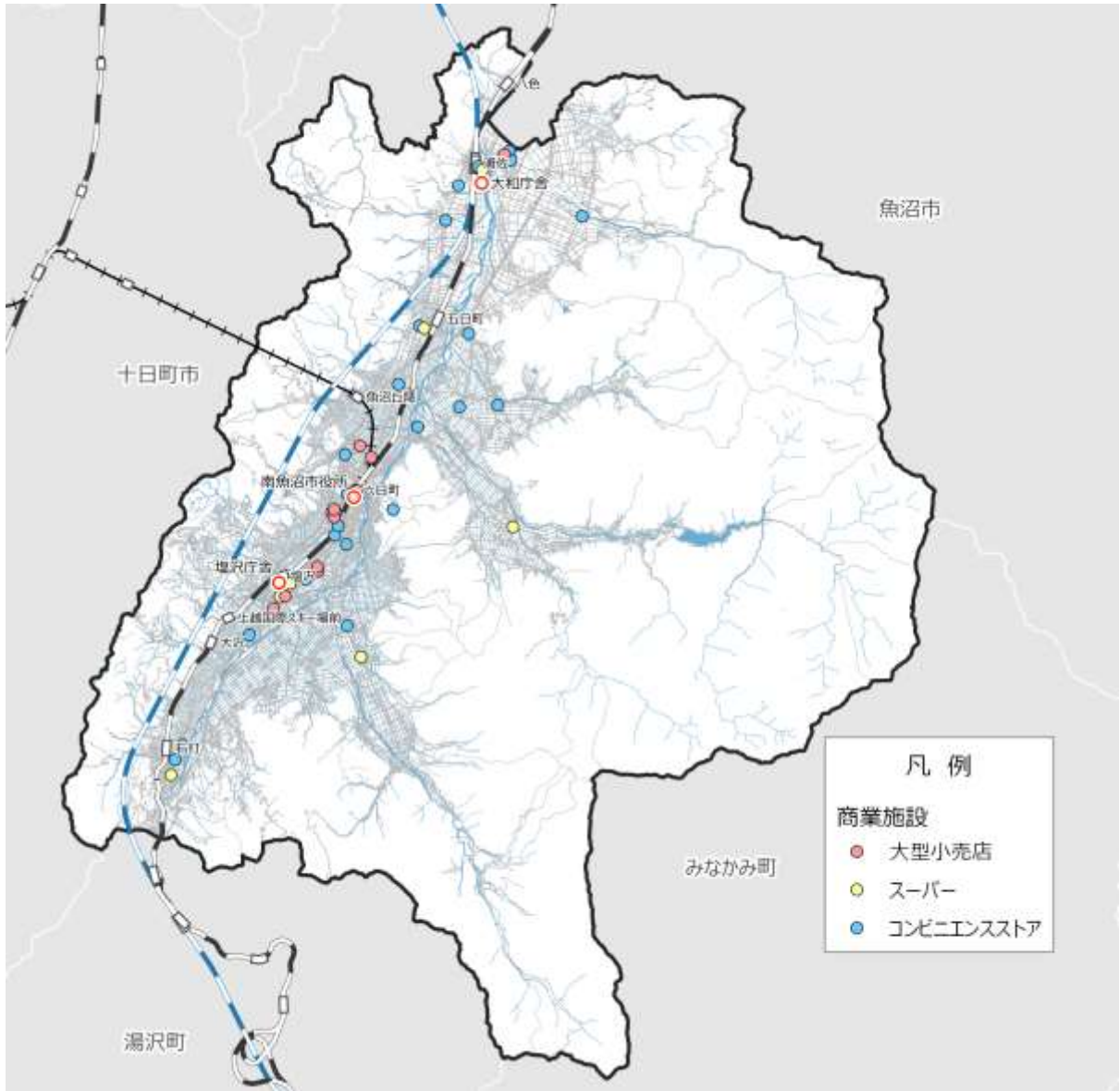


図 商業施設の立地

資料：(大型小売店) 2019 全国大型小売店総覧

(スーパー、コンビニ) i タウンページ

※ i タウンページの「コンビニ・スーパー・デパート」のカテゴリのもの

②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。

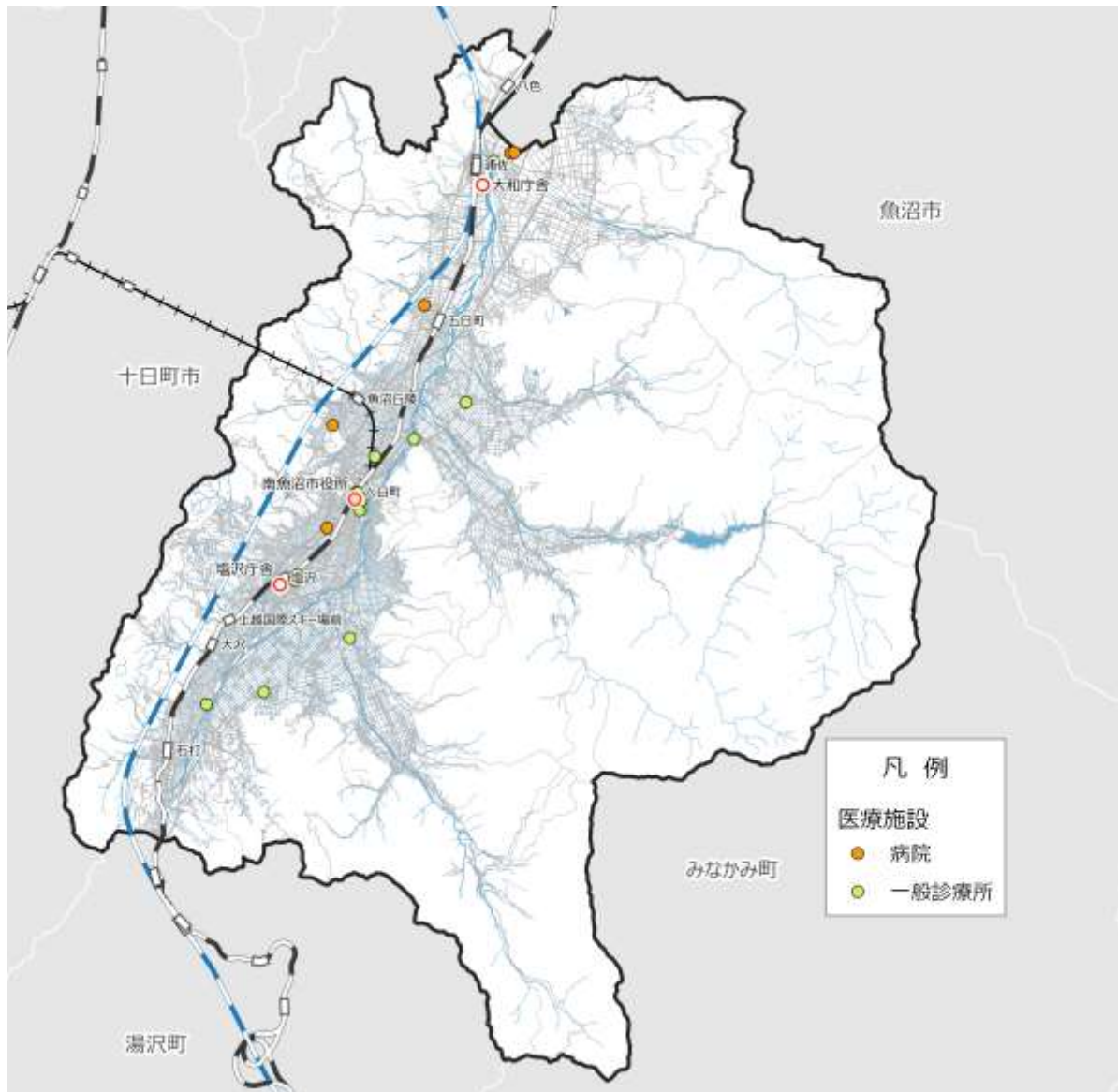


図 医療施設の立地

資料：新潟県病院名簿、新潟県一般診療所名簿

③公共施設

- ・交番などの警察機関や郵便局は比較的集落の中にも見られ、山間部の集落の人がこれらを利用する際は中心部まで移動しなくても良い状況となっている。
- ・一方、消防署は南魚沼市消防署、南魚沼市消防署大和分署の2か所が南魚沼市内に所在している。

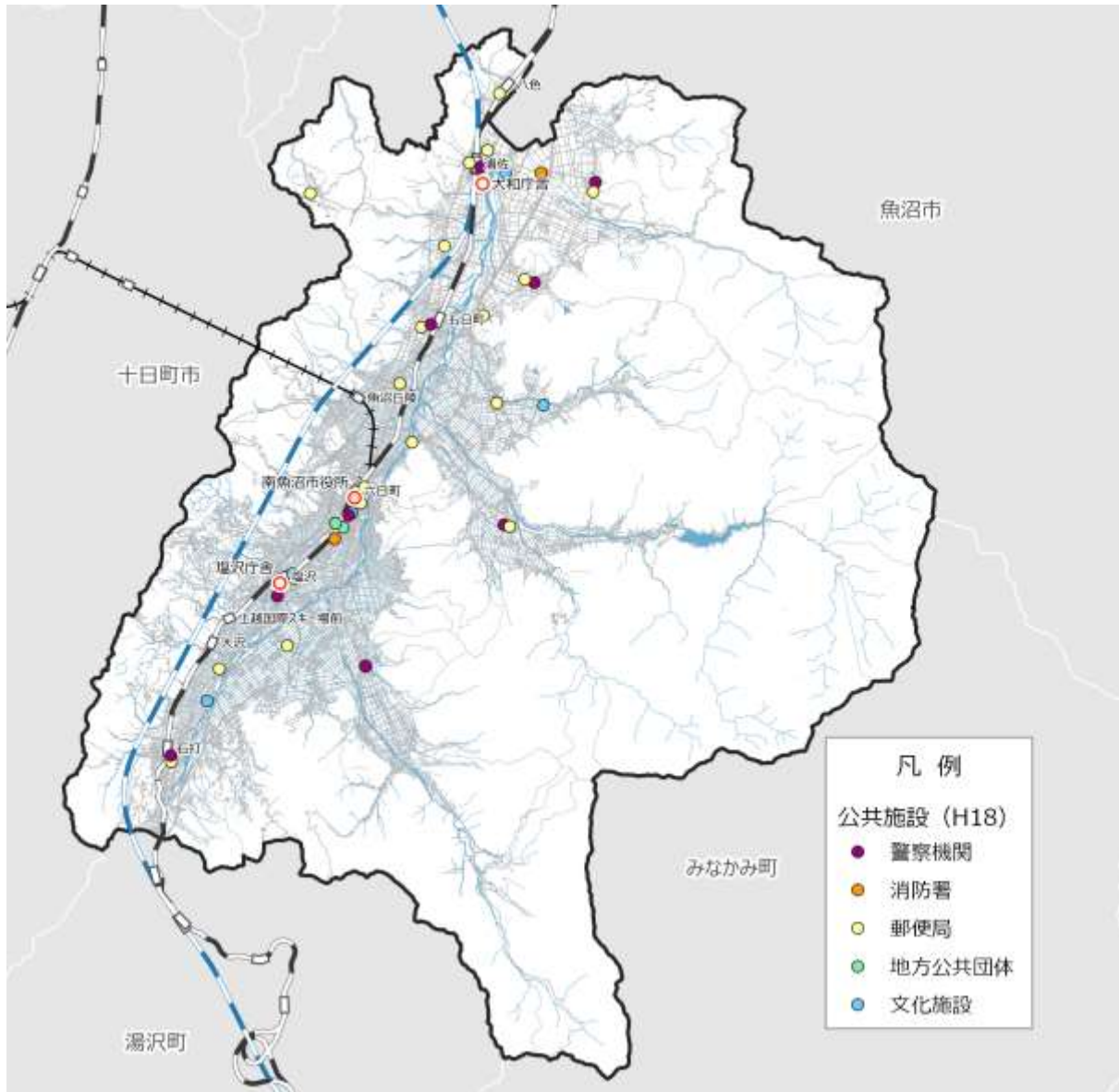


図 公共施設の立地

資料：国土数値情報 公共施設データ (H18)

④教育施設

- ・学校の統廃合が進んでいるが、令和元年時点では南魚沼市内には小学校が18校、中学校が4校、高等学校が4校立地している。
- ・小学校は山間部の集落の中にも見られるが、中学校以上の学校はほとんどが鉄道駅の周辺に立地している。

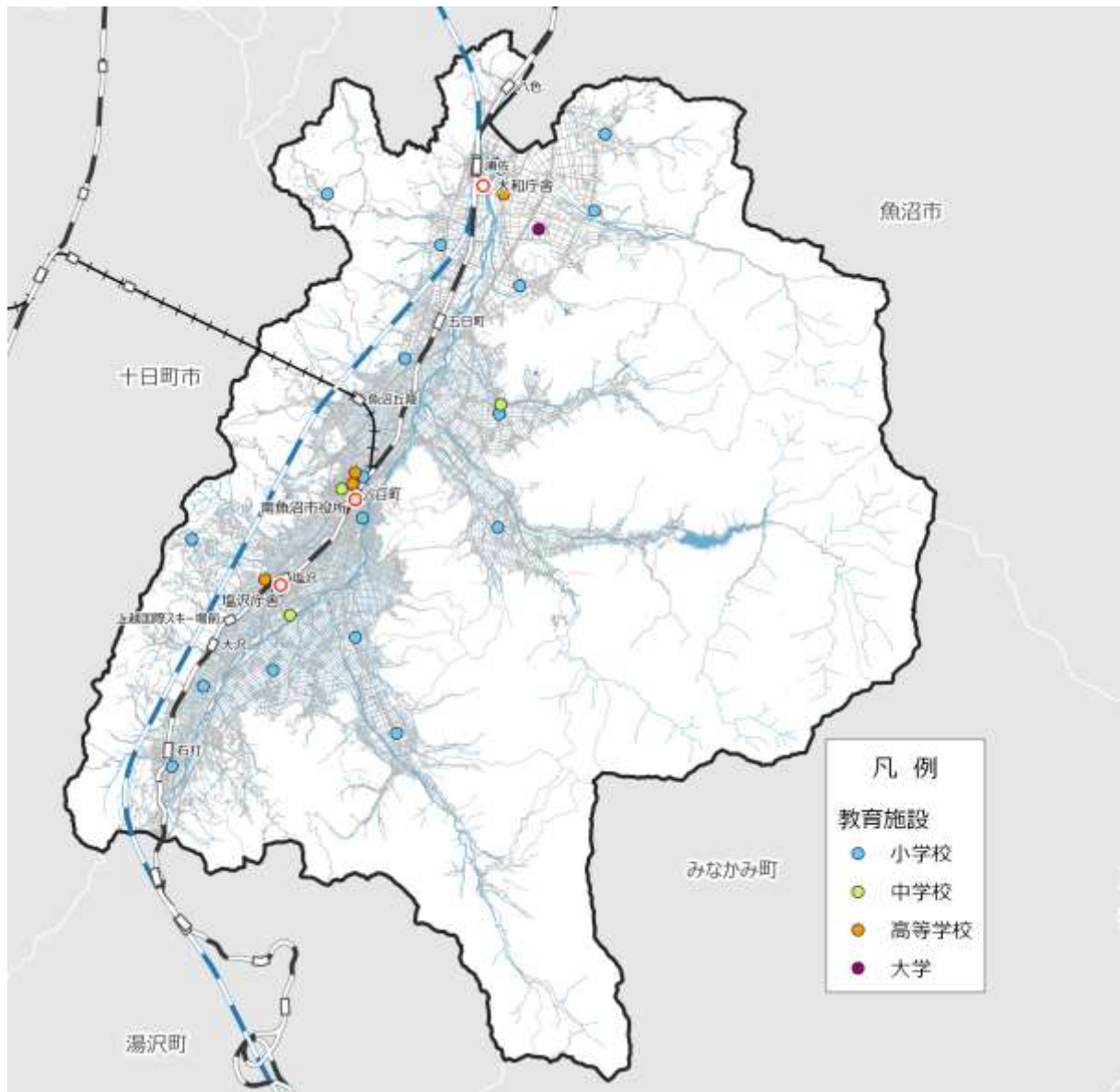


図 教育施設の立地

資料：新潟県ホームページ、新潟県立教育センターホームページ

⑤ 観光資源

- ・特別豪雪地帯とされる南魚沼市では雪と標高の高い山々といった資源を活かし、冬のシーズンには10箇所のスキー場が営業している。
- ・夏場は登山客も多く、巻機山や八海山など人気の山が所在している。

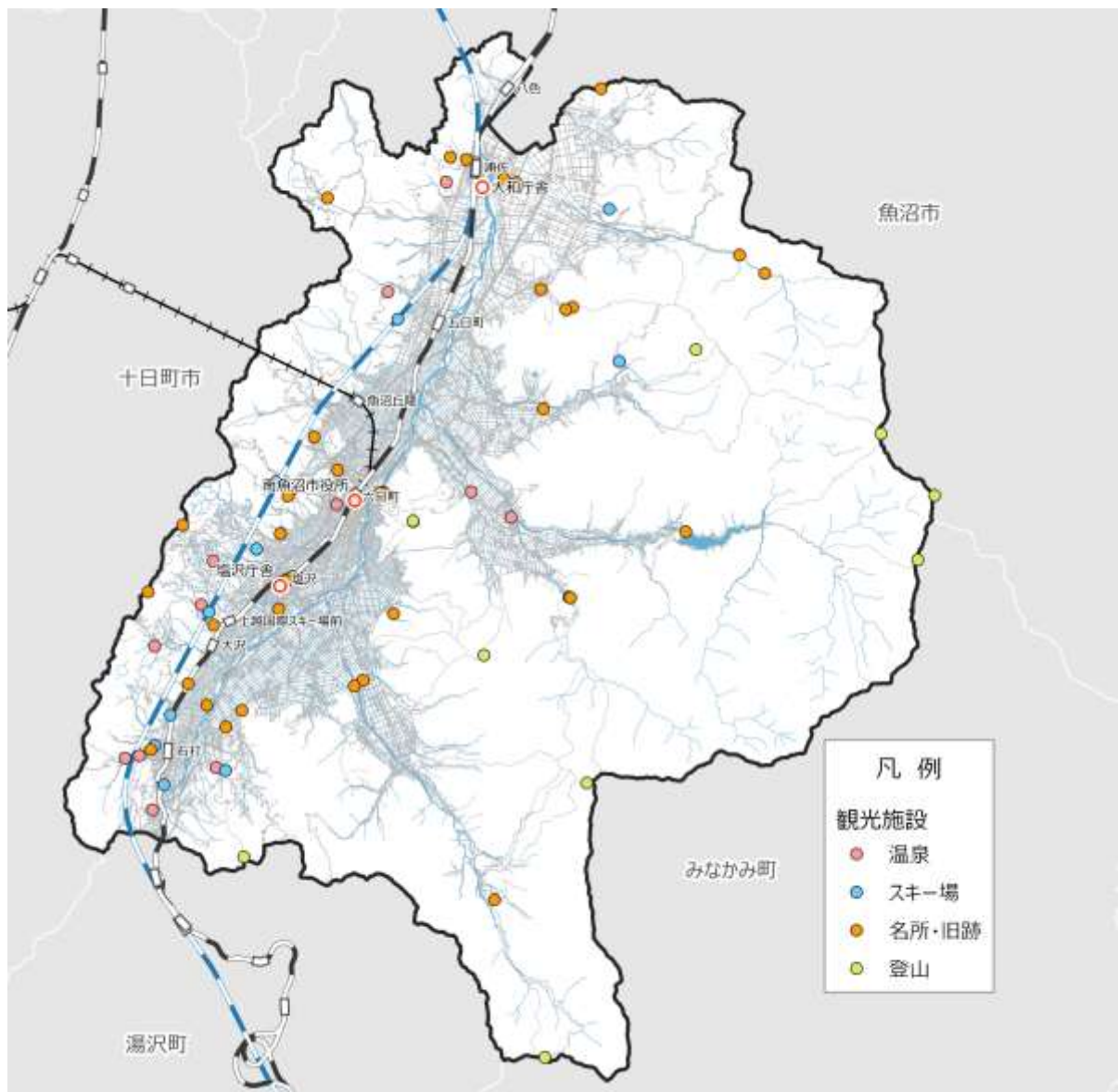


図 観光資源の立地

資料：2018 市勢要覧データ編

3-4 市民の移動特性・ニーズ

(1) 通勤・通学

①通勤（15歳以上就業者）

- ・南魚沼市に住む就業者は南魚沼市内で働いている人がほとんどであるが、湯沢町に働いている人が1,444人、魚沼市で働いている人が1,283人見られる。
- ・一方で周辺市町からの流入は魚沼市からの流入が多く2,040人見られる。湯沢町からの流入は460人と流出の半数以下となっている。

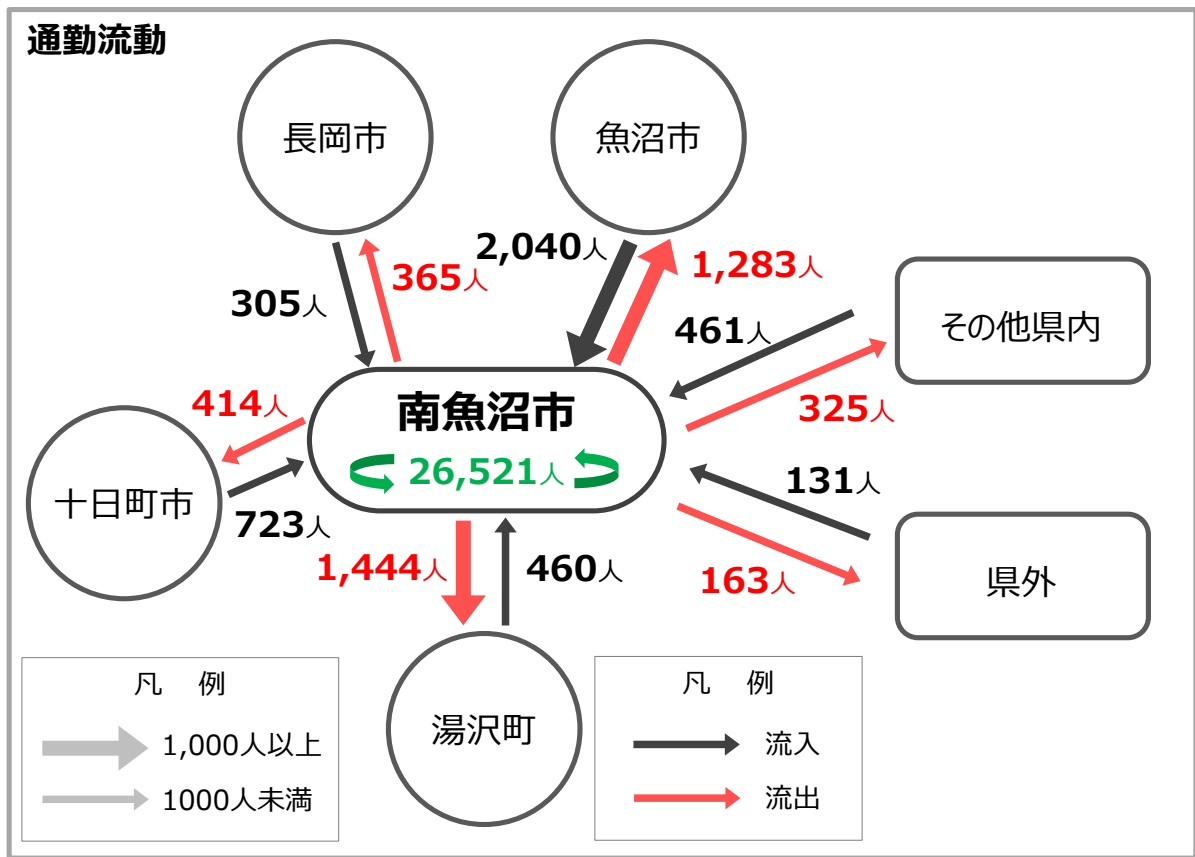


図 通勤における流入・流出人口（15歳以上就業者）

資料：H27 国勢調査

②通学（15歳以上通学者）

- ・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、その中でも魚沼市への通学が多く、262 人の流出が見られる。
- ・また市外からの通学も同数程度みられ、魚沼市から 355 人、長岡市から 159 人の学生が流入している

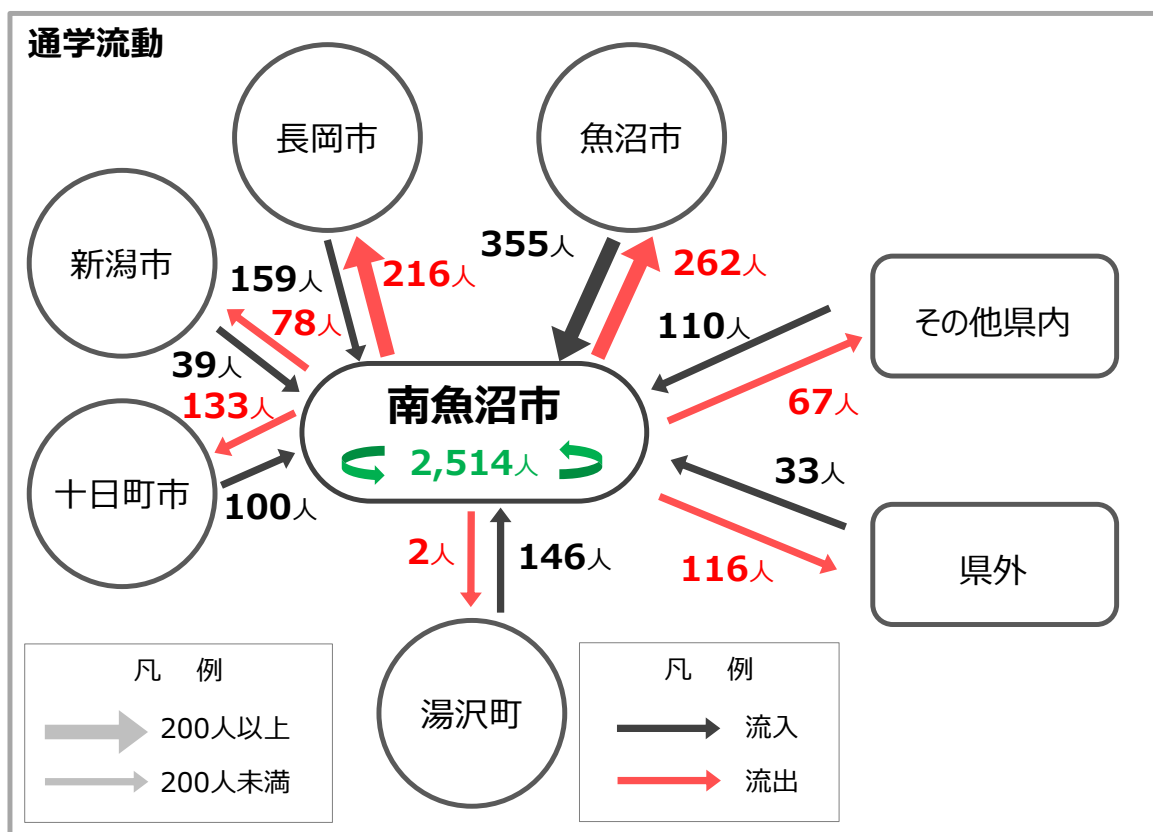


図 通学における流入・流出人口（15歳以上通学者）

資料：H27 国勢調査

③利用交通手段

- 南魚沼市に在住する人の利用交通手段は、自家用車が78.8%と最も多く、2番目に多い徒歩だけが8.1%と大きく差が開いている。このことから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。
- 公共交通については鉄道・電車が6.2%、乗合バスは1.8%と低くなっている。

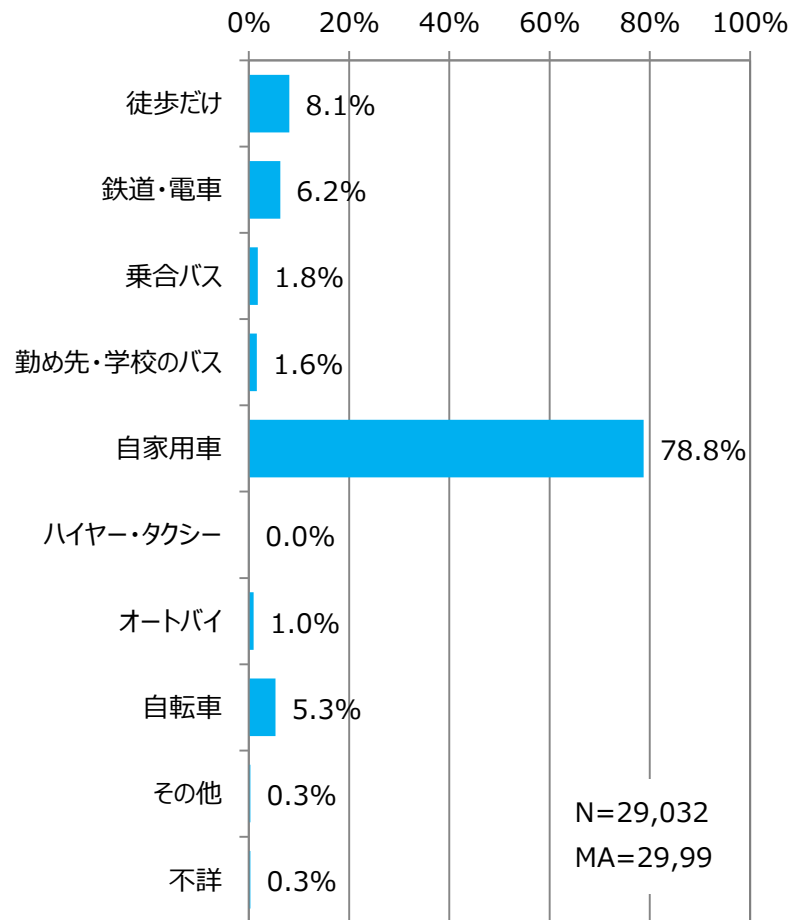


図 移動手段

資料：国勢調査（H22）

(2) 買い物

- ・南魚沼市に在住する人の買い物での移動は近くの都市拠点（六日町駅周辺、浦佐駅周辺）や地域拠点（塩沢駅周辺、石打駅周辺）に向かう移動が多く、各集落から市街地に移動して買い物をしている状況が見られる。
- ・また、市の北部に位置する浦佐地区、東地区、藪神地区、大崎地区では魚沼市側に向かう移動も見られる。

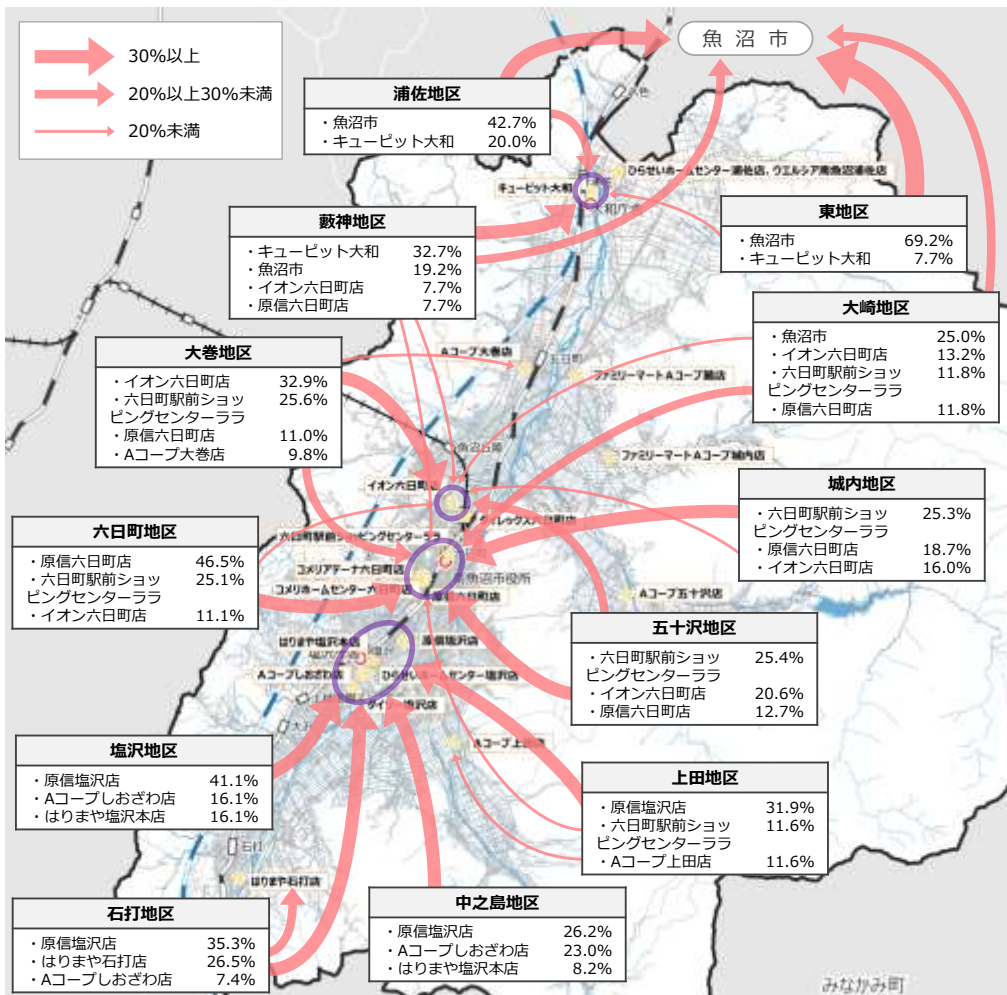


図 市民の買物流動図

資料：市民アンケート調査（R1）

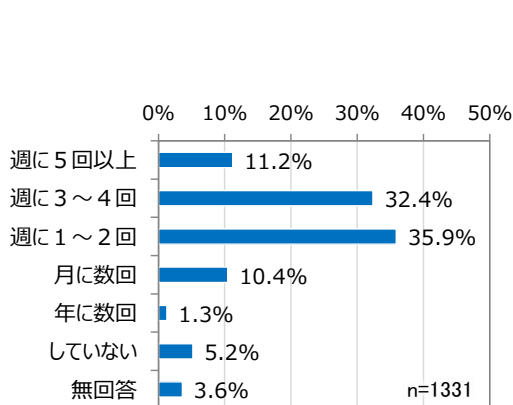


図 買い物（日用品や食料品）に出かける回数

資料：市民アンケート調査（R1）

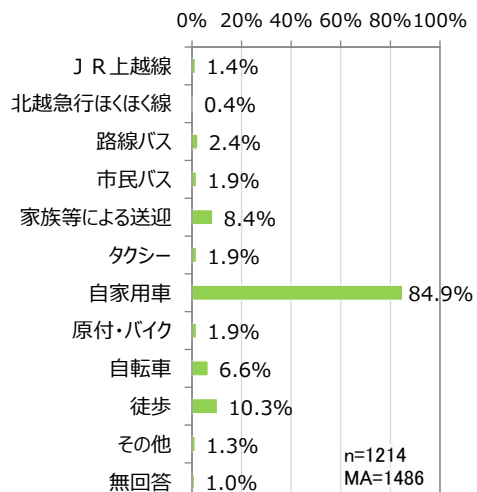


図 買い物（日用品や食料品）に出かけるときの交通手段

資料：市民アンケート調査（R1）

(3) 通院

- ・市の北部に位置する地域ではゆきぐに大和病院、魚沼基幹病院への通院が多く、中部、南部に位置する地域では南魚沼市民病院に向かう移動が多く見られる。
- ・また、石打地区からゆきあかり診療所、中之島地区から南魚沼市立中之島診療所、上田地区から荒川診療所など、比較的集落から近い診療所に通院している動きも見られる。

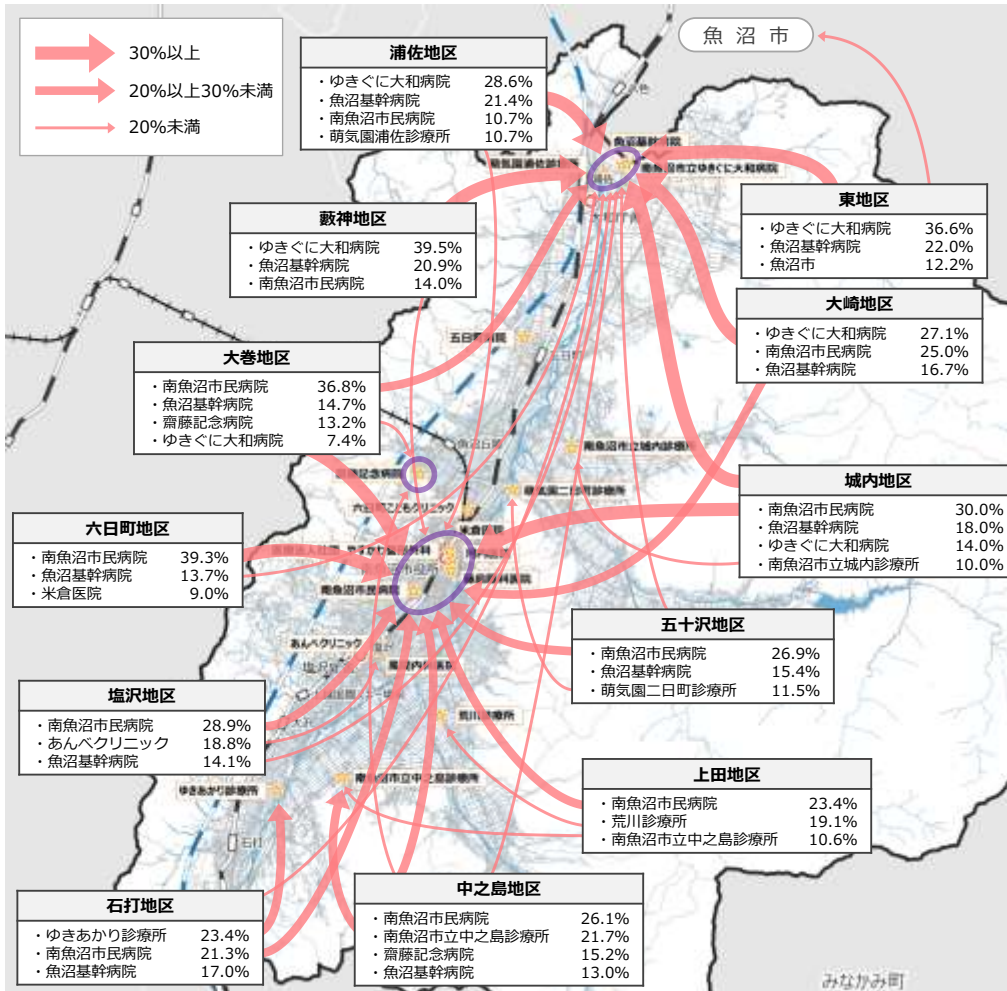
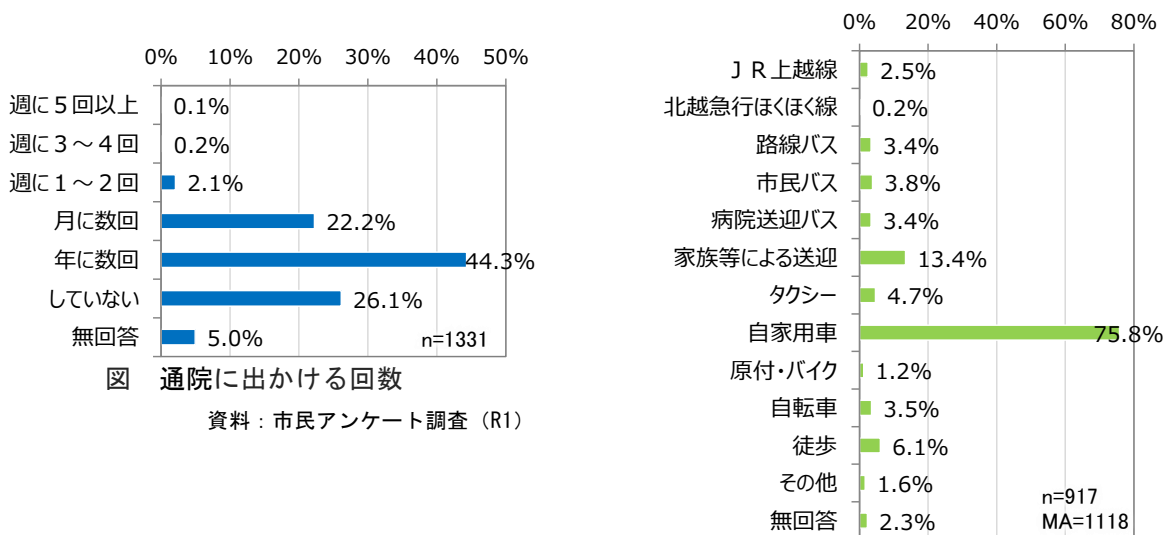


図 市民の通院流動図

資料：市民アンケート調査（R1）



3-5 交通安全など

① 運転免許保有者数の推移（新潟県）

- ・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年時点で運転免許保有者は約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、高齢者の免許保有者数は年々増加している。

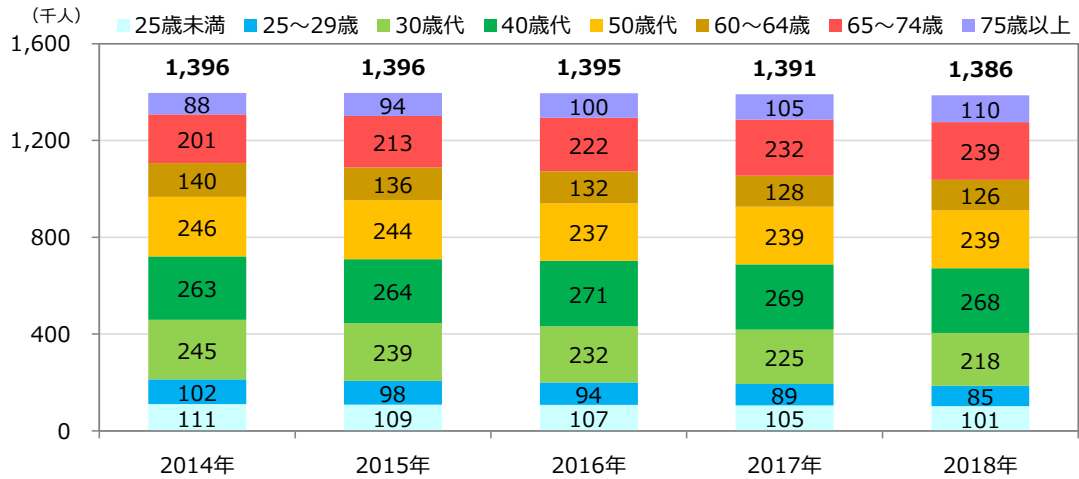


図 運転免許の保有者数（新潟県）

資料：新潟県警察提供資料

② 自動車保有車両数の推移（南魚沼市）

- ・南魚沼市における自動車保有数は2008年からほぼ横ばいで、5万台程度で推移している。
- ・保有車種は軽自動車の比率が高く、全体の数の約半数が軽自動車となっている。また、全体に占める軽自動車割合は年々微増しており、乗用小型車などに減少が見られる。

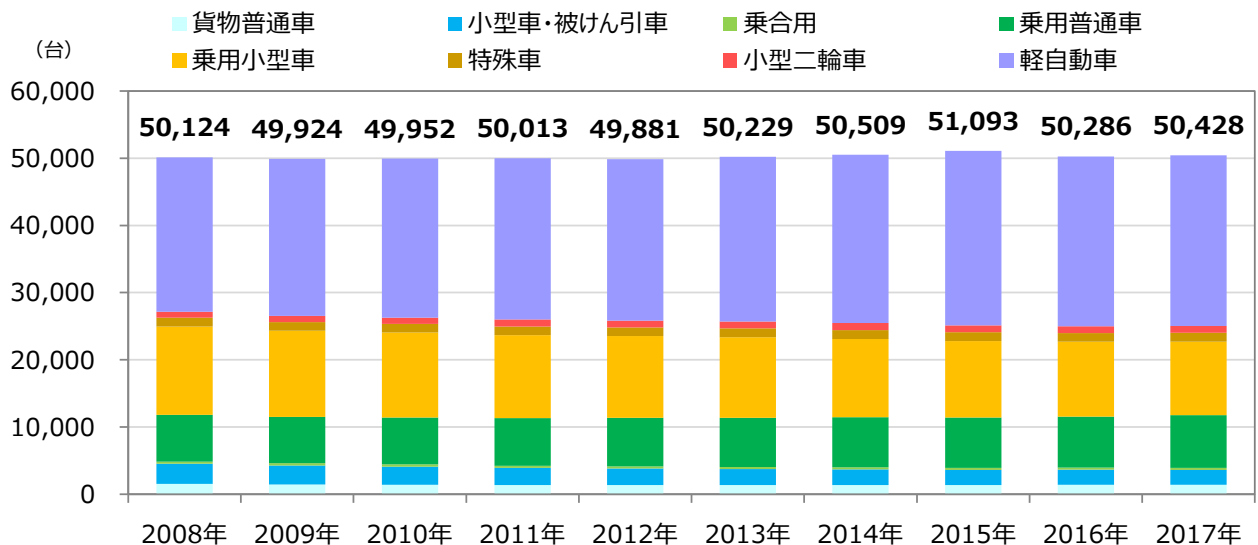


図 自動車保有車両数の推移（南魚沼市）

資料：市勢概要

③事故発生状況の推移（南魚沼市）

- ・南魚沼市における交通事故は減少傾向にあり、2009年は243件であったのに対し、2018年は99件と半数以下まで減少している。
- ・2018年の負傷者数は119人、死者は3人となっている。

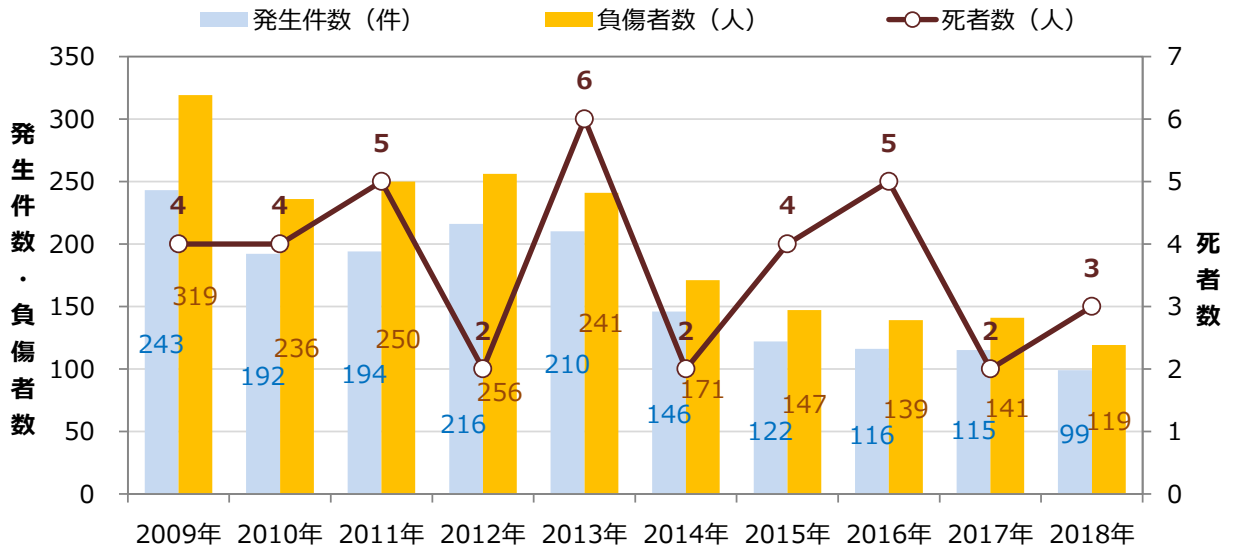


図 事故発生状況の推移（南魚沼市）

資料：新潟県警察提供資料

④特定事故発生状況の推移（3か年）（南魚沼市）

- ・南魚沼市における事故発生状況は交差点における事故が最も多くなっているが、高齢者が関与する事故も多く、2016年～2018年の3年間それぞれ40件を超えている。
- ・前頁より2018年の交通事故発生件数は99件であることから、2018年に発生した交通事故の半数近くは高齢者が関与した事故となっている。

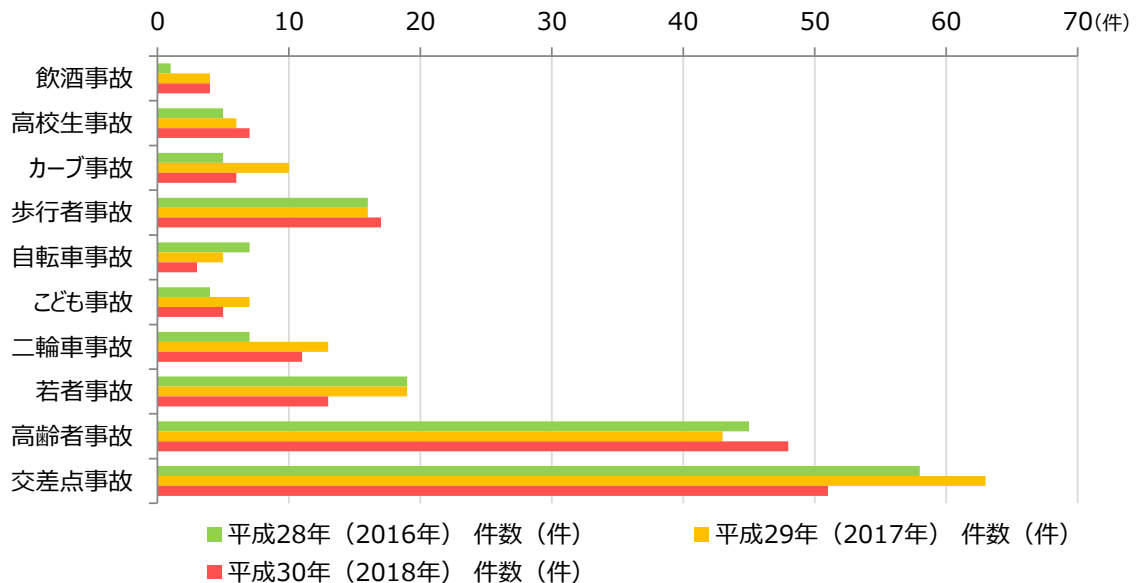


図 特定事故発生状況の推移（3か年）（南魚沼市）

資料：新潟県警察提供資料

3 - 6 地域の現状にみる公共交通の問題点

以上を踏まえて、地域の現状にみる公共交通の問題点を次のとおり整理した。

■ **人口減少や人口構成の変化により、公共交通の利用ニーズの規模の縮小や、公共交通に求められる役割や重要性も変化することが考えられる**

- ・南魚沼市においては今後人口が減少する（特に年少人口）と予測されており、高校生の通学利用（定期）が減少すると考えられる。
- ・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と考えられる。

■ **市域の広い範囲に小規模の集落が点在しており、広い範囲で少ない公共交通のニーズが存在する**

- ・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おり、山間部においても小規模の集落が見られる。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。

■ **市外から市内の移動も多く見られ、市内に限定されず幅広い範囲での移動が行われている**

- ・2015年の地域医療再編により、魚沼地域の拠点的医療を担う「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。
- ・H27国勢調査では、市の高校生の約26%となる900人弱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ことから、市内での移動に加え、市外からも多くの移動ニーズが存在している。

4. 南魚沼市の公共交通の現状

4-1 南魚沼市の地域公共交通の概要

- ・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。

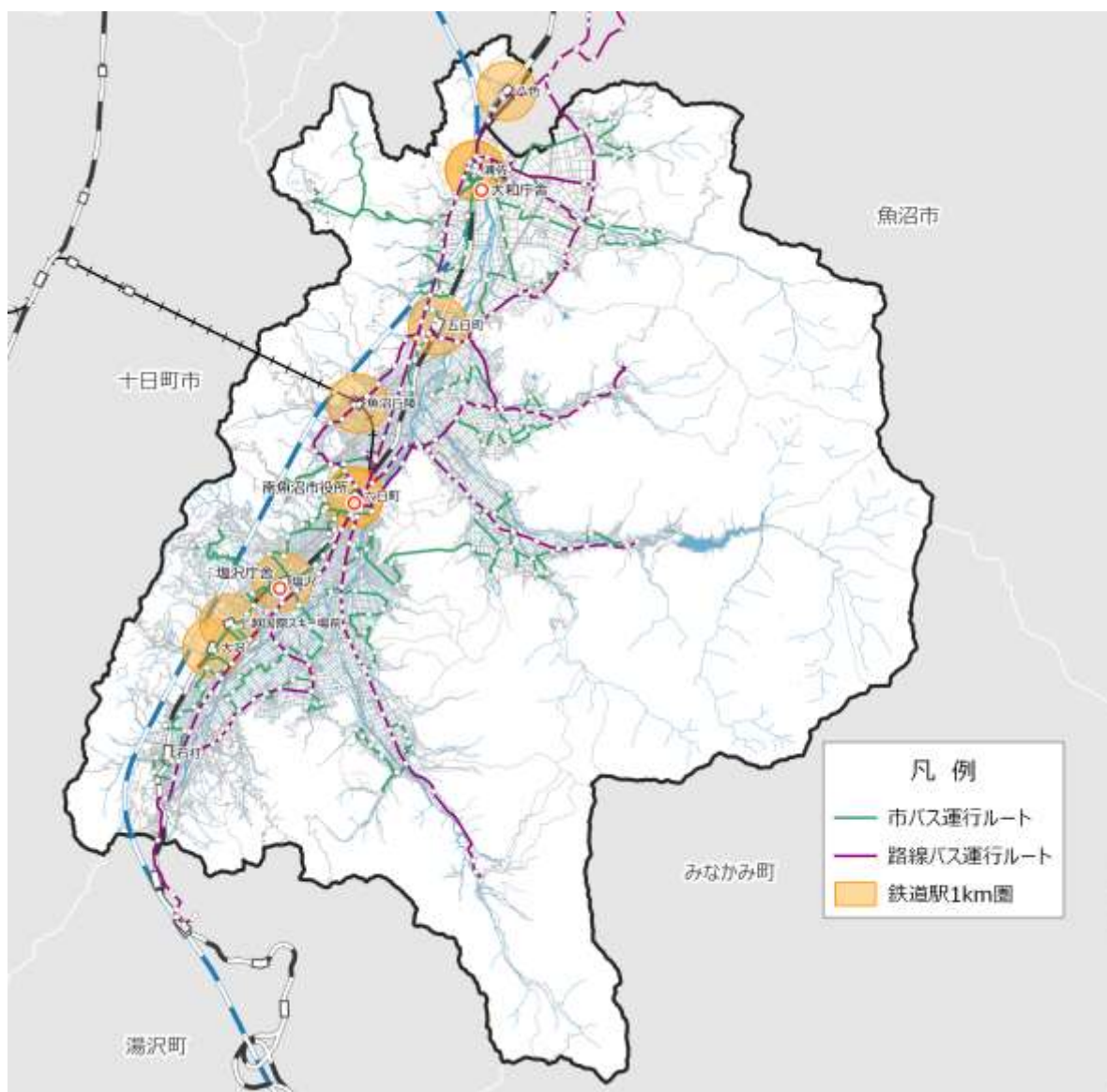


図 公共交通ネットワーク図

資料：南魚沼市提供データ、国土数値情報 鉄道データ

4-2 鉄道

(1) 鉄道の利用状況

- ・市内の鉄道停車駅の利用者は2015年の特急「はくたか」廃止の影響を受けて2014年から2015年にかけて3,700人程度の大きな減少を見せている。
- ・2015年以降も市内の鉄道駅利用者の合計は減少が続いており、2015年は4,171人であった利用者数は2018年には3,941人まで減少している。
- ・2015年以降、六日町駅、塩沢駅、石打駅は概ね減少の傾向にあるが、浦佐駅に関してはほぼ横ばいであり1,400人台半ばで推移している。

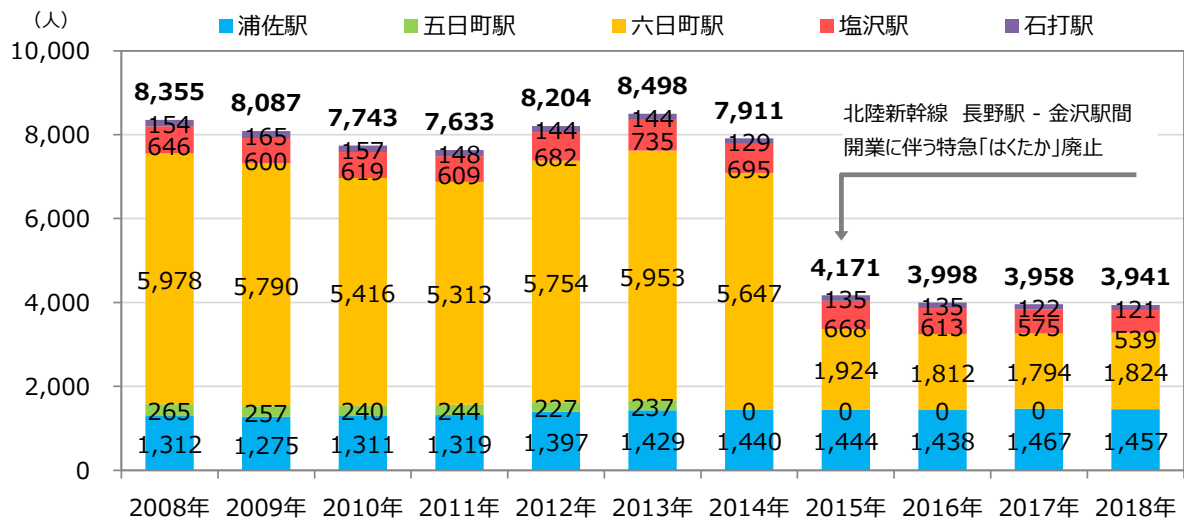


図 駅別年間乗客数の推移

資料：東日本旅客鉄道株式会社

※五日町駅の年間乗客数は2013年まで

4-3 路線バス

(1) 路線バスの運行状況

- ・市内の路線バスは主に鉄道駅を中心とし、国道など主要な道路を通り、他の鉄道駅や主要な施設などを結んで運行している。
- ・市内で運行する路線バスは11路線あり、近隣自治体である魚沼市や湯沢町などへも運行する路線もある。

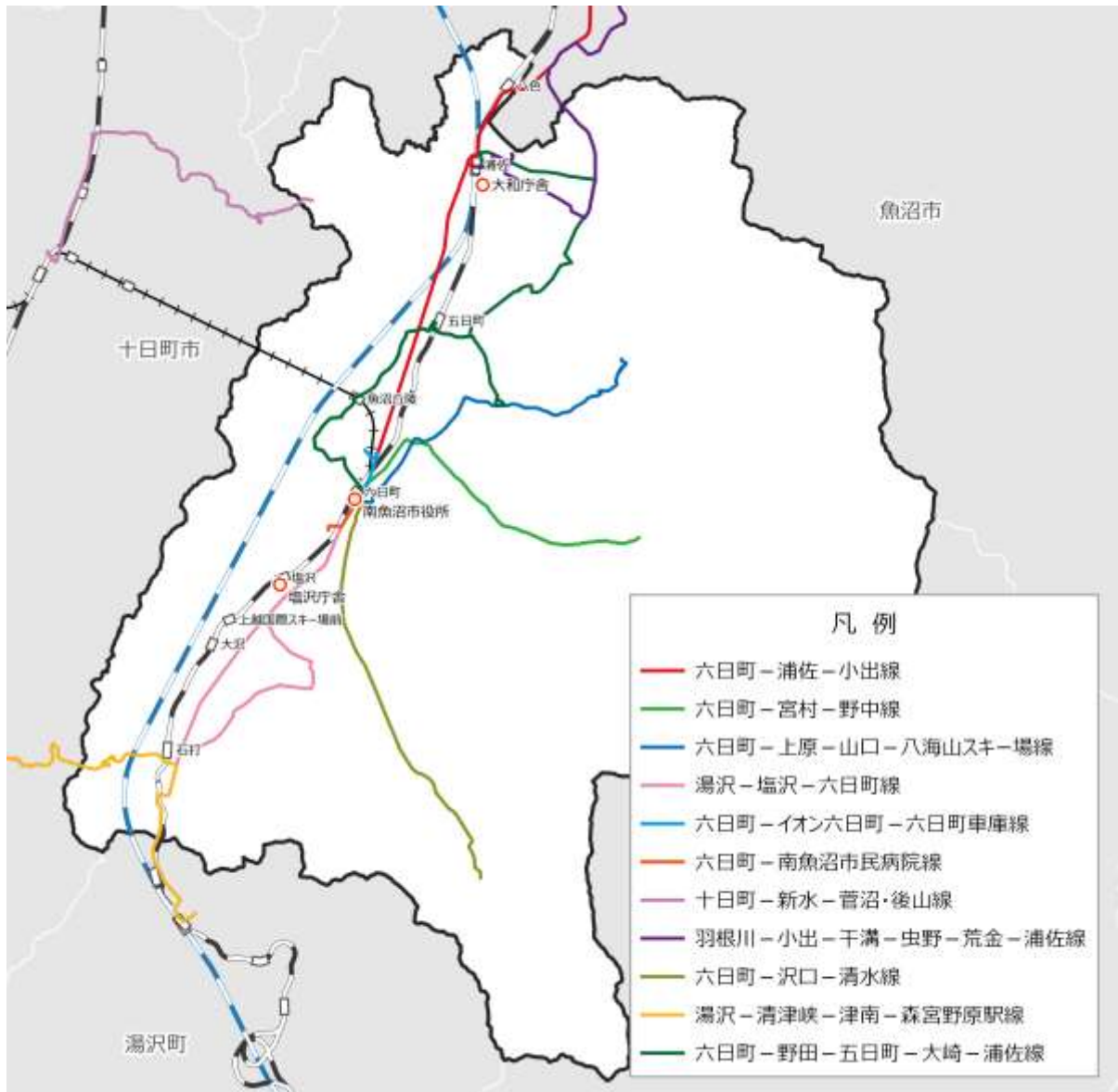


図 路線バス運行状況

資料：南越後観光バス

表 路線バス運行状況

路線名	系統名	運行事業者	運送の様様	起点	経由	終点
六日町-浦佐-小出線	六日町駅前~新国道・小出駅~羽根川	南越後観光バス	路線定期運行	六日町駅前	新国道、小出駅	羽根川
六日町-宮村-野中線	六日町駅前~宮村~野中	南越後観光バス	路線定期運行	六日町駅前	宮村	野中
六日町-上原-山口-八海山スキー場線	六日町駅前~上原~八海山スキー場 六日町駅前~上原~山口	南越後観光バス	路線定期運行	六日町駅前	上原	八海山スキー場 山口
湯沢-塩沢-六日町線	六日町車庫前~新国道~湯沢車庫前 六日町車庫前~大木六~湯沢車庫前	南越後観光バス	路線定期運行	六日町車庫前	新国道 大木六	湯沢車庫前 湯沢車庫前
六日町-イオン六日町-六日町車庫線	六日町駅前~イオン六日町店~六日町車庫前	南越後観光バス	路線定期運行	六日町駅前	イオン六日町店	六日町車庫前
六日町-南魚沼市民病院線	六日町駅前~南魚沼市民病院	南越後観光バス	路線定期運行	六日町駅前		南魚沼市民病院
十日町-新水-菅沼-後山線	十日町車庫前~本町1丁目~後山 後山~クロステン~十日町車庫	南越後観光バス	路線定期運行	十日町車庫前	本町1丁目 クロステン	後山 後山
六日町-野田-五日町-大崎-浦佐線	六日町駅前~五日町駅前~浦佐駅東口 野田~八海中学校	南越後観光バス	路線定期運行	六日町駅前	五日町駅前 野田	浦佐駅東口 八海中学校
六日町-沢口-清水線	六日町駅前~畑新田~清水 六日町駅前~畑新田~沢口	南越後観光バス	路線定期運行	六日町駅前	畑新田	清水 沢口
湯沢-清津峡-津南-森宮野原駅線	(急行) 湯沢車庫前~十二峠・清津峡~森宮野原駅前	南越後観光バス	路線定期運行	急行 湯沢車庫前	十二峠、清津峡	森宮野原駅前
羽根川-小出-干溝-虫野-荒金-浦佐線	羽根川~小出駅前・荒金入口・魚沼基幹病院~浦佐駅東口	南越後観光バス	路線定期運行	羽根川	荒金入口、魚沼基幹病院	浦佐駅東口

系統名	運行日	運行本数		運行時間帯 (R1.10時点)		運賃
		上り	下り	上り	下り	
六日町駅前~新国道・小出駅~羽根川	毎日	8	8	7~18時台	6~18時台	160円~480円
六日町駅前~宮村~野中	毎日	5	6	8~19時台	6~18時台	160円~410円
六日町駅前~上原~八海山スキー場	4/20-11/10	4	4	9~16時台	10~17時台	160円~430円
六日町駅前~上原~山口	毎日	3	4	7~19時台	6~18時台	160円~390円
六日町車庫前~新国道~湯沢車庫前	毎日	3	3	9~16時台	6~17時台	160円~450円
六日町車庫前~大木六~湯沢車庫前	毎日	5	5	6~15時台	7~15時台	160円~450円
六日町駅前~イオン六日町店~六日町車庫前	毎日	6	4	9~15時台	12~17時台	160円
六日町駅前~南魚沼市民病院	平日	4	4	8~12時台	9~17時台	160円
十日町車庫前~本町1丁目~後山	平日	4	3	7~15時台	6~11時台	160円~510円
後山~クロステン~十日町車庫	平日	1	-	13時台	-	160円~510円
六日町駅前~五日町駅前~浦佐駅東口	毎日	4	3	8~16時台	9~14時台	160円~580円
野田~八海中学校	平日	1	3	7時台	16~18時台	160円~330円
六日町駅前~畑新田~清水	毎日	3	3	8~17時台	8~18時台	160円~480円
六日町駅前~畑新田~沢口	毎日	4	5	11~19時台	6~16時台	160円~370円
(急行) 湯沢車庫前~十二峠・清津峡~森宮野原駅前	毎日	5	4	7~16時台	8~17時台	160円~920円
羽根川~小出駅前・荒金入口・魚沼基幹病院~浦佐駅東口	平日	4	4	8~15時台	9~16時台	160円~410円

資料：南越後観光バス

(2) 路線バスの利用状況

- ・南魚沼市を運行する路線バスの利用は、六日町—浦佐—小出線、湯沢—塩沢—六日町線で利用が多く、近隣市町、市内の都市拠点を結ぶ重要な路線として機能している。
- ・市内を走る路線は H24～H30 年にかけて増減を繰り返しているが、H24 と比較すると減少を見せている路線が多く、H30 の六日町—南魚沼市民病院線は概ね H24 の利用の半分程度となっている。

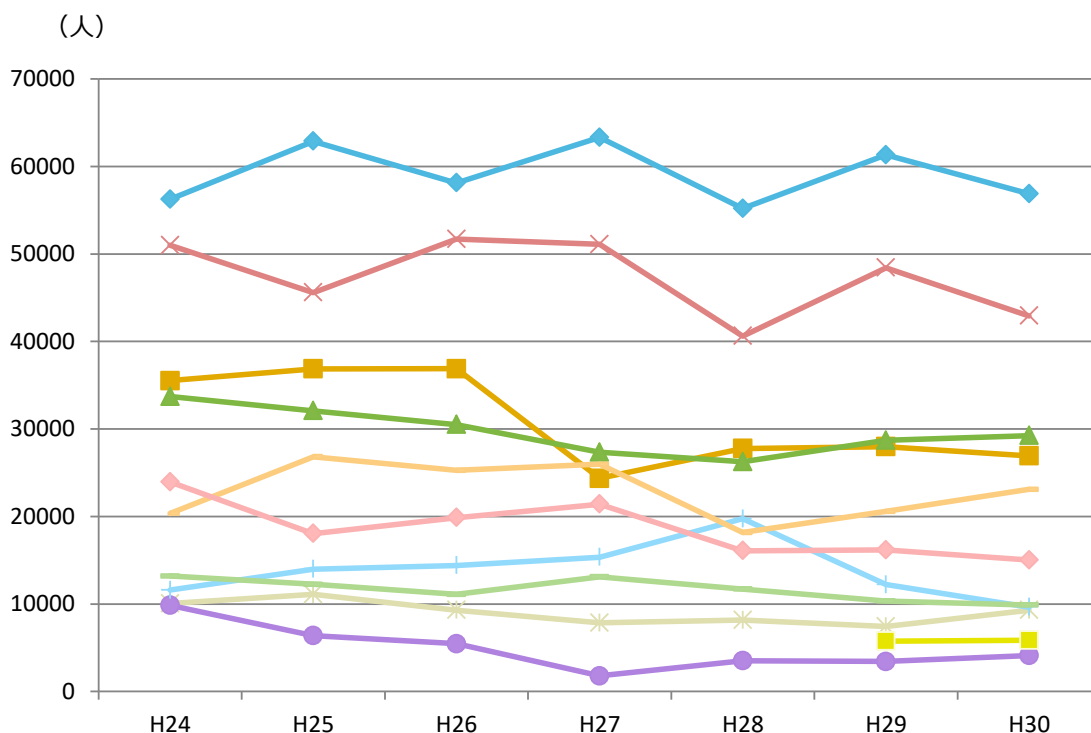


図 路線バス 輸送人数の推移

資料：南越後観光バス

(3) 路線バスの利用形態

- ・往復の利用が半数を超えており、片道の利用を上回っている。
- ・行きみの利用、帰りのみの利用はどちらも2割前後だが、帰りのみが19.6%、行のみが23.9%と行きのみ路線バスを利用するといった形態の方が多くなっている。

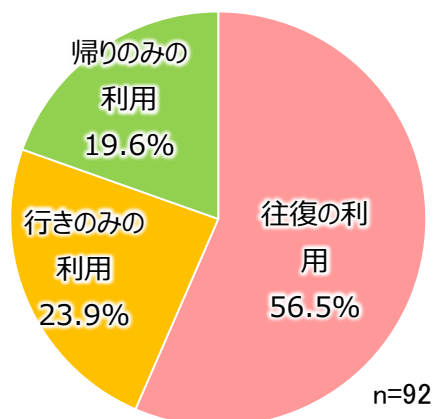


図 路線バスの利用の形態

資料：路線バス利用者アンケート調査 (R1)

(4) 片道利用の行き・帰りの交通手段（路線バス）

- ・路線バスを片道のみ利用している人の行き・帰りの利用交通手段は家族・友人の送迎が30.2%で最も多く、次いで他の路線の路線バスが27.0%で多くなっている。
- ・タクシーで移動する人も14.3%みられた。

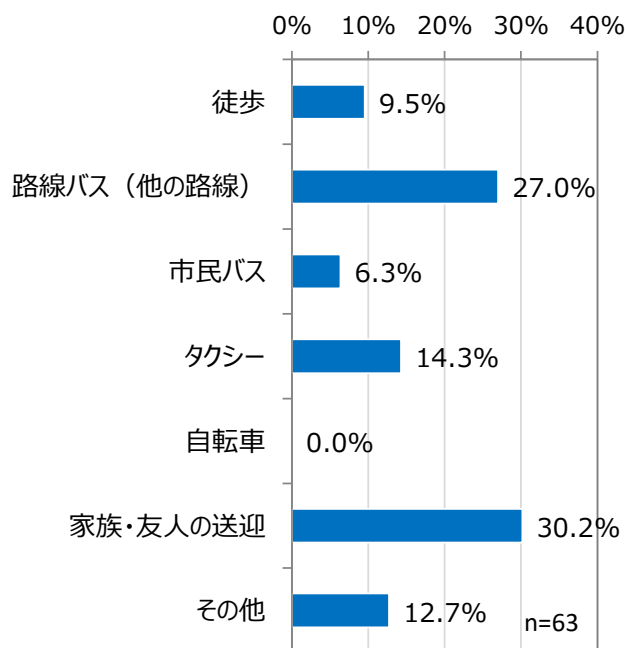


図 片道利用の行き・帰りの交通手段（路線バス）

資料：路線バス利用者アンケート調査 (R1)

(5) 路線バスを利用した外出の目的

- ・通勤が 23.3%で最も多く、買い物の 22.5%、通院の 20.0%を上回っている。
- ・通学も 15.0%見られ、通院や買い物といった移動に加え、より日常的な通勤、通学といった面でも市民の移動の支えとなっていることがわかる。

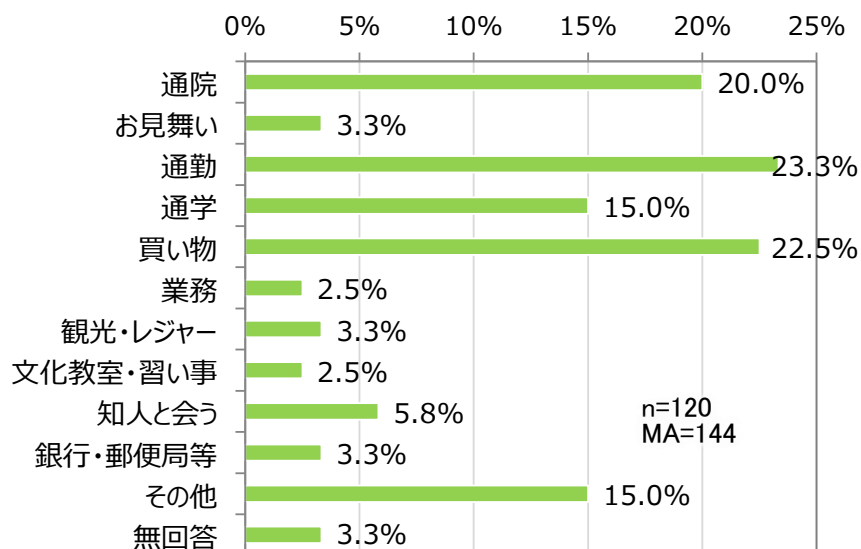


図 路線バスを利用した外出の目的

資料：路線バス利用者アンケート調査（R1）

(6) 路線バス利用者の乗り継ぎの状況

- ・乗り継いでいないが 57.5%で最も多く、乗り継ぎをして移動している人は少ない。
- ・乗り継いでいる人の中では JR 上越線と乗り継いでいる人が多く 13.3%見られる。
- ・路線バス、市民バスの乗り継ぎは比較的少なく、それぞれ 5.8%となっている。

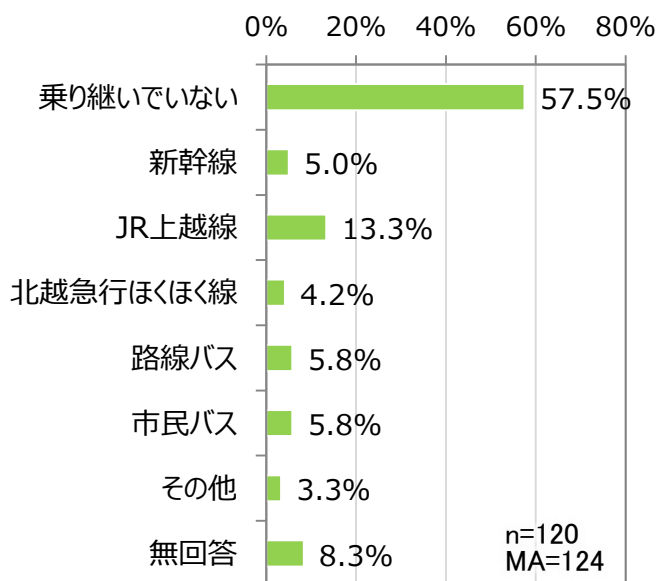


図 路線バス利用者の乗り継ぎの状況

資料：路線バス利用者アンケート調査（R1）

(7) 路線バスがなかった場合の外出頻度の変化

- ・路線バスがなくなった場合の外出頻度の変化は、変わらないという人も3割見られる一方で65%程度の方が外出頻度は減少すると回答している。
- ・とても減るといふ人が20.0%、出かけなくなるという人も16.7%見られ、市民の生活において重要な役割を担っていることがわかる。

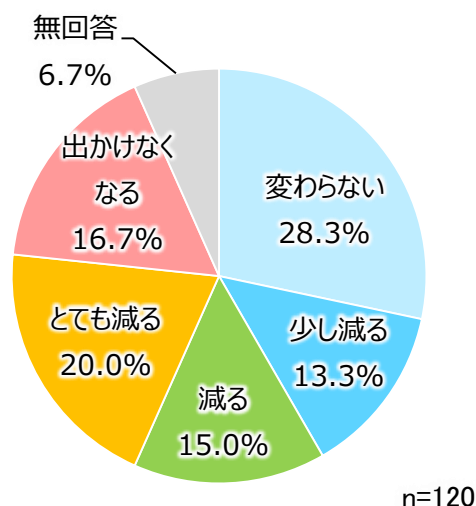


図 路線バスがなかった場合の外出頻度の変化

資料：路線バス利用者アンケート調査 (R1)

(8) 路線バスの項目別の満足度

- ・運行ルート・行先についての満足度は高く、満足、やや満足を合わせて6割近くを占めている。
- ・一方で運行本数については不満よりの意見が多く見られ、不満、やや不満を合わせて約65%を占めている。

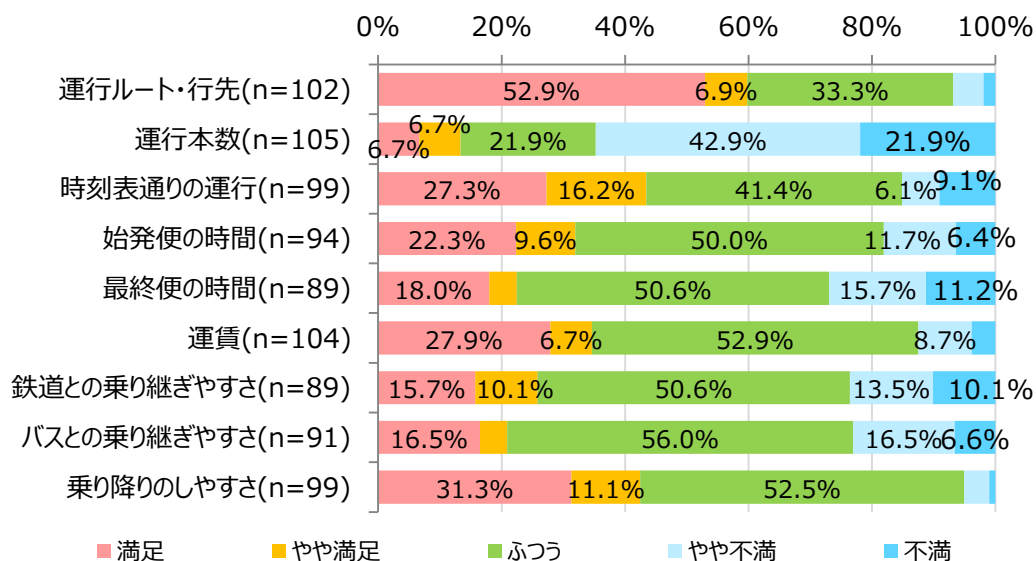


図 路線バスの項目別の満足度

資料：路線バス利用者アンケート調査 (R1)

4-4 市民バス

(1) 市民バスの運行状況

- ・南魚沼市では市民バスを 13 コース運行しており、鉄道や路線バスと合わせて市内の公共交通ネットワークを形成している。
- ・市民バスは市内に点在する集落拠点を経由し、市の中心部や主要な目的施設を結び、鉄道や路線バスでは行き届かない空白地帯に居住する市民の移動を支えている。

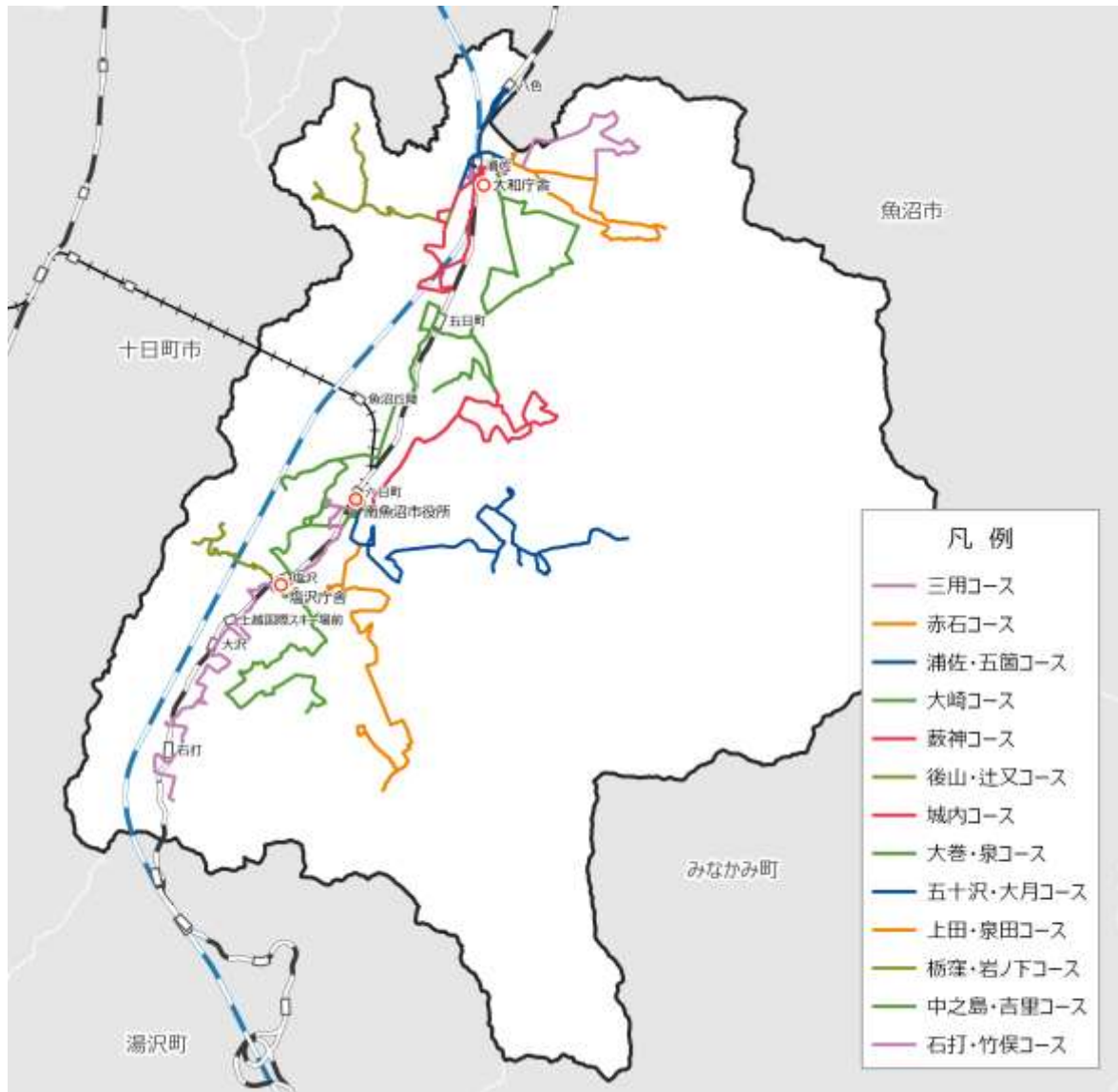


図 市民バス運行状況

表 市民バス運行状況

路線名	系統名	運行事業者	運送の態様	起点	経由	終点	運行日	運行本数		運行時間帯 (R1.10時点)		運賃
								上り	下り	上り	下り	
三用コース	三用コース	小千谷観光バス	路線定期運行	浦佐駅西口	湯谷	浦佐駅西口	平日	5	-	8~15時台	-	200円
赤石コース	赤石コース	やまとタクシー	路線定期運行	魚沼基幹病院	埜島	ゆきぐに大和病院	平日	4	-	8~15時台	-	200円
浦佐・五箇コース	浦佐コース	浦佐タクシー	路線定期運行	魚沼基幹病院	浦佐駅西口	ゆきぐに大和病院	平日	7	-	7~15時台	-	200円
	浦佐・五箇コース	浦佐タクシー	路線定期運行	魚沼基幹病院	岩山	ゆきぐに大和病院	平日	4	-	8~14時台	-	200円
大崎コース	大崎コース	南越後観光バス	路線定期運行	魚沼基幹病院	大崎小学校前、魚沼荘	ゆきぐに大和病院	平日	5	-	8~15時台	-	200円
藪神コース	藪神コース	やまとタクシー	路線定期運行	魚沼基幹病院	今町	ゆきぐに大和病院	平日	5	-	7~16時台	-	200円
後山・辻又コース	後山・辻又コース (夏)	浦佐タクシー・やまとタクシー	路線定期運行	辻又	後山上	ゆきぐに大和病院	平日	2	2	8~12時台	12~15時台	200円
	後山・辻又コース (冬)	浦佐タクシー・やまとタクシー	路線定期運行	辻又	後山上	ゆきぐに大和病院	平日	2	2	9~12時台	13~16時台	200円
城内コース	城内コース (銭淵公園)	南越後観光バス	路線定期運行	南魚沼市役所	銭淵公園入口、魚沼荘	福祉センターしらゆり	平日	1	2	13時台	12~15時台	200円
	城内コース (支援センター)	南越後観光バス	路線定期運行	南魚沼市役所	ふれ愛支援センター、魚沼荘	福祉センターしらゆり	平日	1	-	9時台	-	200円
	城内コース	南越後観光バス	路線定期運行	ふれ愛支援センター		南魚沼市役所	平日	1	-	14時台	-	200円
大巻・泉コース	大巻・泉コース	銀嶺タクシー	路線定期運行	泉新田・保育園バス停	庄之又	銀嶺タクシー前	平日	2	2	8~13時台	12~15時台	200円
五十沢・大月コース	五十沢・大月コース	南越後観光バス	路線定期運行	土沢入口	南魚沼市役所	福祉センターしらゆり	平日	2	2	9~13時台	12~14時台	200円
上田・泉田コース	上田・泉田コース	銀嶺タクシー	路線定期運行	沢口バス停	西泉田公民館	福祉センターしらゆり	平日	2	2	8~13時台	12~15時台	200円
栃窪・岩之下コース	栃窪・岩之下コース	マルカタクシー	路線定期運行	栃窪センター	岩之下センター	塩沢庁舎	平日	2	2	9~13時台	12~15時台	200円
中之島・吉里コース	中之島・吉里コース	魚沼中央トランスポート	路線定期運行	柄沢・来泉寺	吉里集落開発センター	南魚沼市役所	平日	2	2	9~13時台	12~15時台	200円
石打・竹俣コース	石打・竹俣コース	魚沼中央トランスポート	路線定期運行	五十嵐	竹俣新田	南魚沼市役所	平日	2	2	9~13時台	12~15時台	200円

(2) 市民バスの利用状況

- 市民バスの利用者数はコースによって大きく差が見られ、最も多い浦佐・五箇コースで7,673人、最も少ない栃窪・岩之下コースで347人となっている。

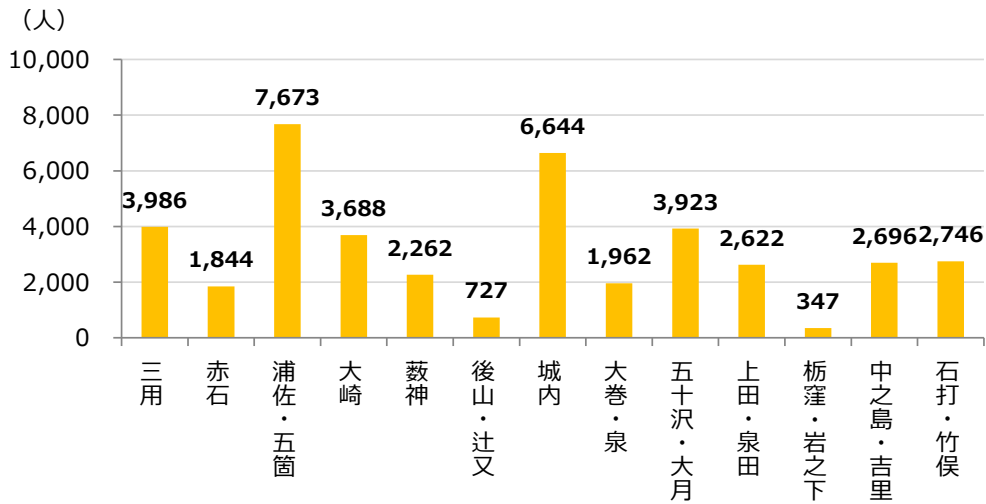


図 市民バス利用者数 (H30 年度)

(3) 市民バスの利用の形態

- ・市民バスの利用は往復で利用している人が多く、片道での利用は約3割となっている。
- ・片道の利用の中でも、帰りのみ市民バスで移動しているという人より、行きのみ市民バスを利用しているという人の方が多くなっている。

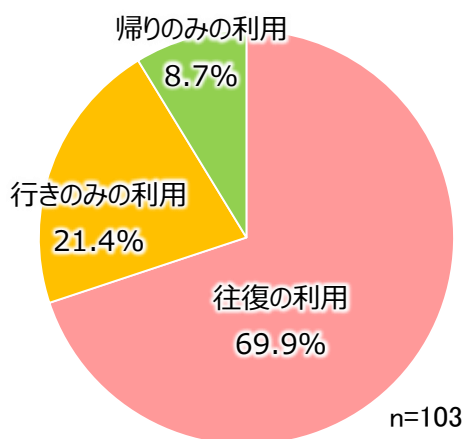


図 市民バスの利用の形態

資料：市民バス利用者アンケート調査（R1）

(4) 片道利用の行き・帰りの交通手段（市民バス）

- ・片道利用の行き・帰りの交通手段は路線バスが最も多く、タクシーがそれに続いて2番目に多い。
- ・3番目に多いのは家族・友人の送迎で、徒歩、自転車など自力での移動はごく少数となっている。

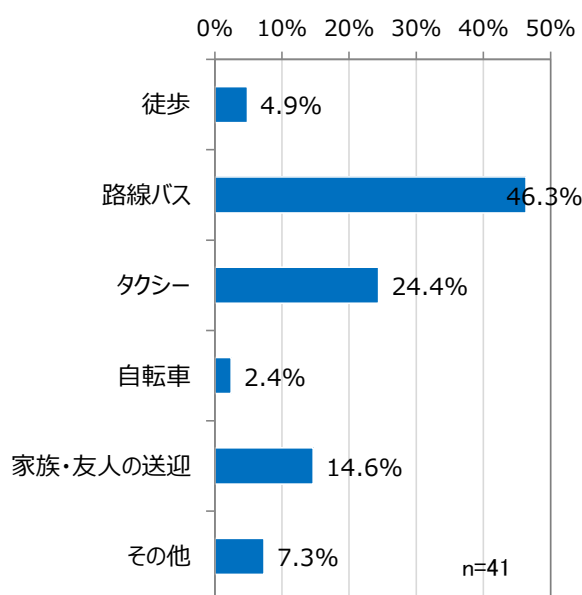


図 片道利用の行き・帰りの交通手段（市民バス）

資料：市民バス利用者アンケート調査（R1）

(5) 市民バスを利用した外出の目的

- ・市民バスを利用した外出の目的は通院が最も多く、半数近くの人が通院を目的とした外出をしている。
- ・次いで買い物を目的とした外出が多く、市民バスの利用者のうち3割を超えている。

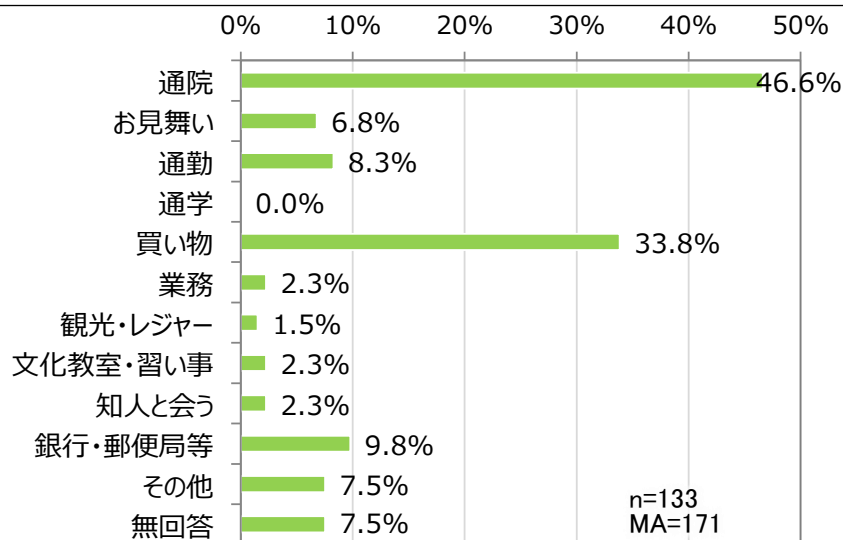


図 市民バスを利用した外出の目的

資料：市民バス利用者アンケート調査（R1）

(6) 市民バス利用者の乗り継ぎの状況

- ・市民バスの利用者は乗り継ぎを行っていない人が多く、鉄道や路線バス、他の市民バスに乗り換えて移動しているという人は少ない。

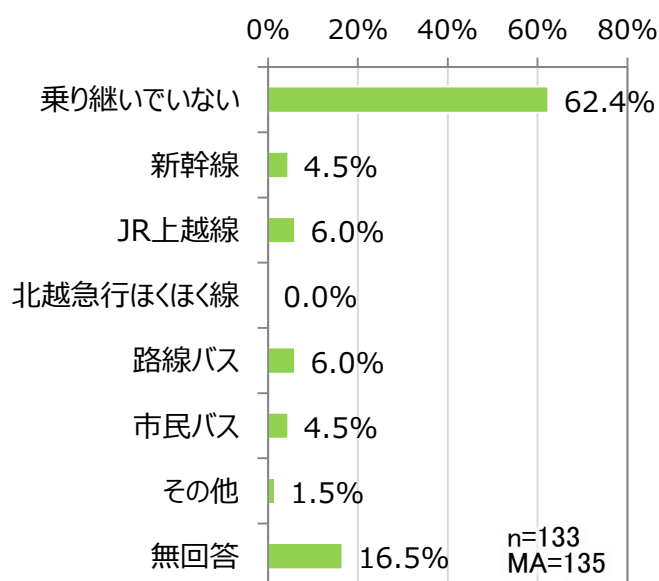


図 市民バス利用者の乗り継ぎの状況

資料：市民バス利用者アンケート調査（R1）

(7) 市民バスがなかった場合の外出頻度の変化

- 市民バスがなかった場合の外出頻度は変わらないという人が 24.8%いる一方で、7 割弱の人が外出頻度は減少すると回答している。
- なかでも 13.5%の人は出かけなくなる」と回答しており、市民バスの運行が外出機会の創出に寄与していることがわかる。

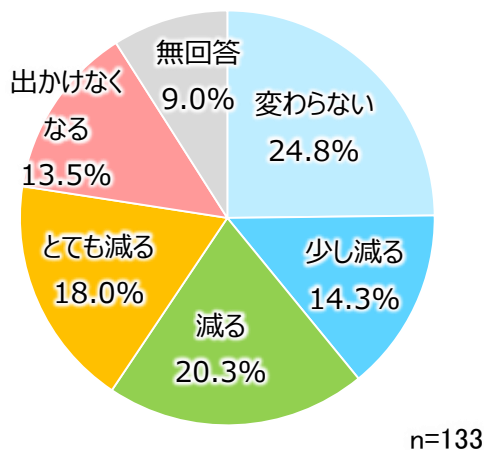


図 市民バスがなかった場合の外出頻度の変化

資料：市民バス利用者アンケート調査 (R1)

(8) 市民バスの項目別の満足度

- 運賃、乗り降りのしやすさ、運行ルート・行先、時刻表通りの運行、始発便の時間は満足寄りの意見が半数を超えている。
- 鉄道との乗り継ぎやすさ、運行本数については不満寄りの意見が 3 割前後と、他の項目と比較して多くなっている。

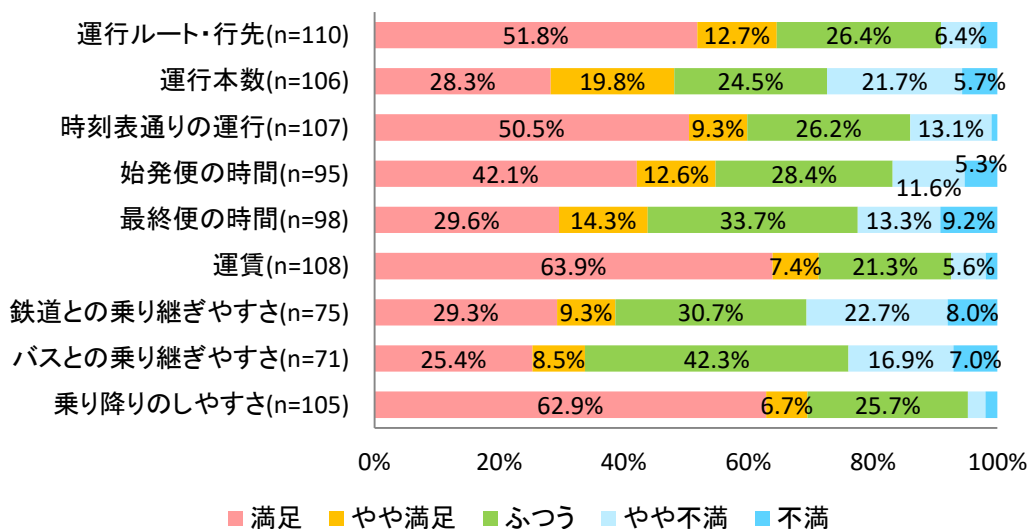


図 市民バスの項目別満足度

資料：市民バス利用者アンケート調査 (R1)

4-5 実態・ニーズ調査結果

(1) バスを利用する理由

- ・南魚沼市においてバスを利用している理由として、4割近くが「車を運転できない、しづらい」理由を挙げており、最も多い。
- ・次いで「バス停が近い」が32.8%、「家族、友人に送迎を頼みづらい」が25.4%と続いている。

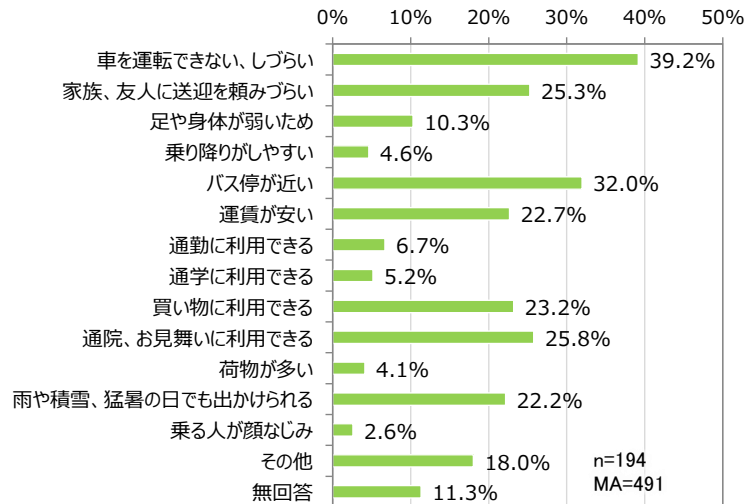


図 バスを利用する理由

資料：市民アンケート調査（R1）

(2) バスを利用しない理由

- ・バスを利用しない理由としては、77.5%の人が挙げている「車で自由に移動できるから」が最も多い。
- ・次いで「使いたい時間にバスがないから」が18.2%でそれに続いている。

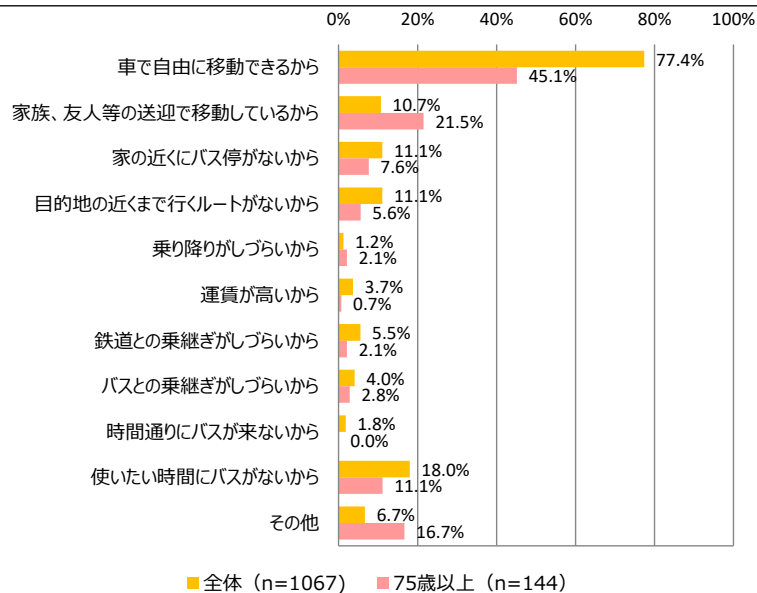


図 バスを利用しない理由

資料：市民アンケート調査（R1）

(3) バスを利用する条件

- ・バスを利用する条件として、75.5%の人が「車が運転できなくなったら」を挙げており、最も多い。
- ・最も多い「車が運転できなくなったら」と差は開いているが、「家の近くにバス停が出来たら」の指摘が22.4%、「目的地の近くにバス停が出来たら」の指摘が18.1%見られる。

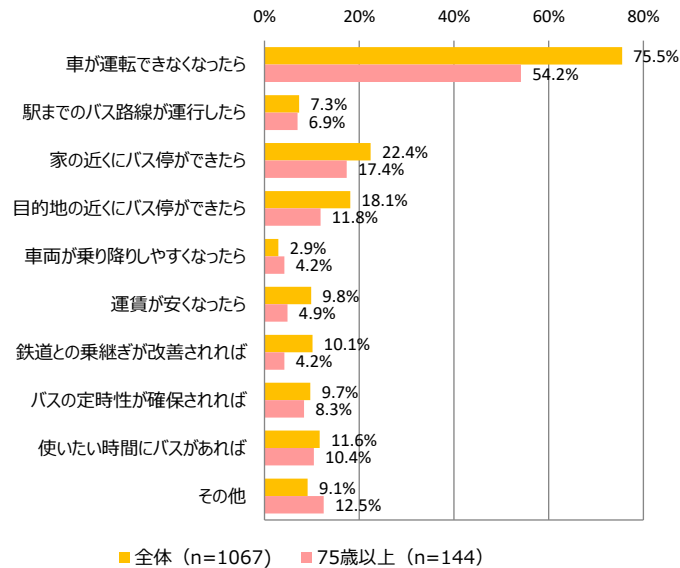


図 バスを利用する条件

資料：市民アンケート調査 (R1)

(4) 南魚沼市の公共交通全体の満足度

- ・南魚沼市における公共交通全体の満足度は「普通」が最も多く4割近くを占めている。
- ・不満寄りの意見を合わせると25.1%で、4人に1人は南魚沼市の公共交通に対して不満を持っていることがわかる。
- ・満足寄りの意見の合計は6.6%と低い。

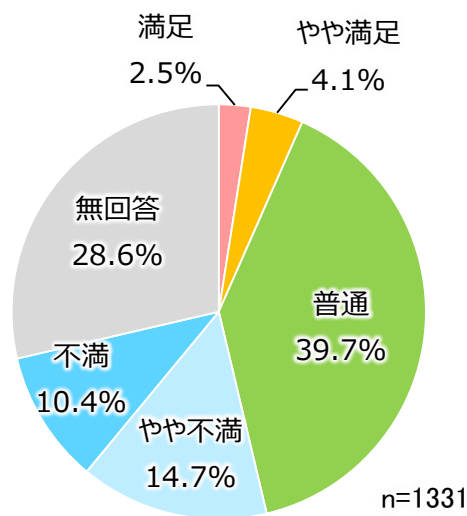


図 南魚沼市の公共交通全体の満足度

資料：市民アンケート調査 (R1)

(5) 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。
- ・次いで「今以上に公共交通を充実させる必要があり、財政負担が増えることもやむを得ない」が21.2%となっている。

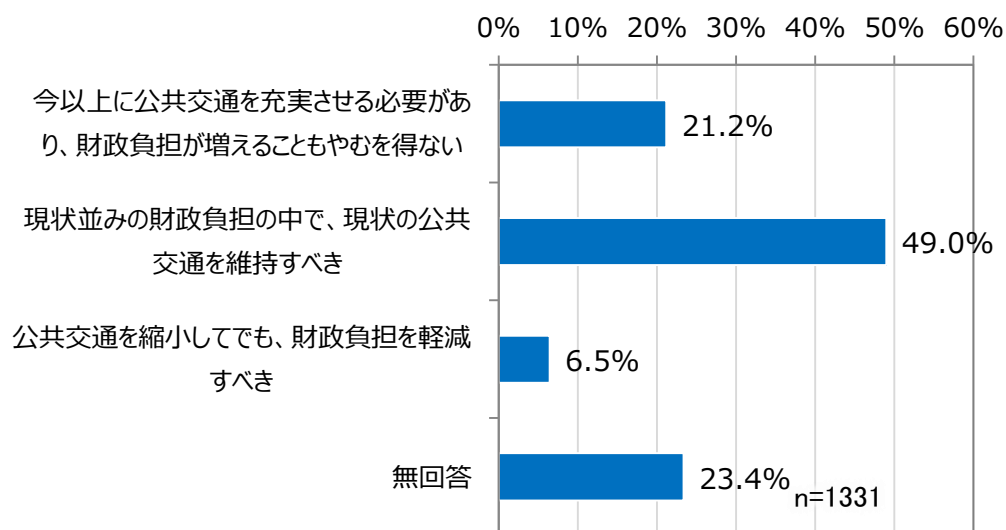


図 財政負担と公共交通への取り組み

資料：市民アンケート調査（R1）

4-6 供給側の視点から見た問題点

路線バス、市民バスの運行事業者へのヒアリングを行い、供給側の視点から見た問題点を次のとおり整理した。

■ 待合環境の整備や、バス同士、バスと鉄道の乗り継ぎができる交通結節点としての整備が不十分

- ・地形や市域の広さの影響で、集落から都市拠点等へ公共交通を利用して移動する際には、乗り継ぎがひるようになることも多いが、交通結節点としての整備がなされておらず、利便性が低い状況にある。
- ・市民バスと鉄道、市民バスと路線バスとの乗り継ぎにあたっては、市民バスが六日町駅まで乗り入れておらず、市役所から歩く必要がある。
- ・現在乗り継ぎ地点として利用されている停留所でも、待合環境としては整っておらず、乗り継ぎの妨げにもなっている可能性がある。

■ 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がされていない

- ・南魚沼市で利用できる路線バス、市民バス、タクシーといった公共交通の情報がまとめられたものがなく、利用者にとってわかりやすいものとなっていない。
- ・実際に運行事業者へ、公共交通を利用しての目的地への移動について問い合わせが寄せられることもあり、公共交通を乗り継いで移動する際に必要な情報が行き届いていない状況である。

■ 一部の路線・時間帯で、市民の移動ニーズの量や移動したい時間に合った運行となっていない

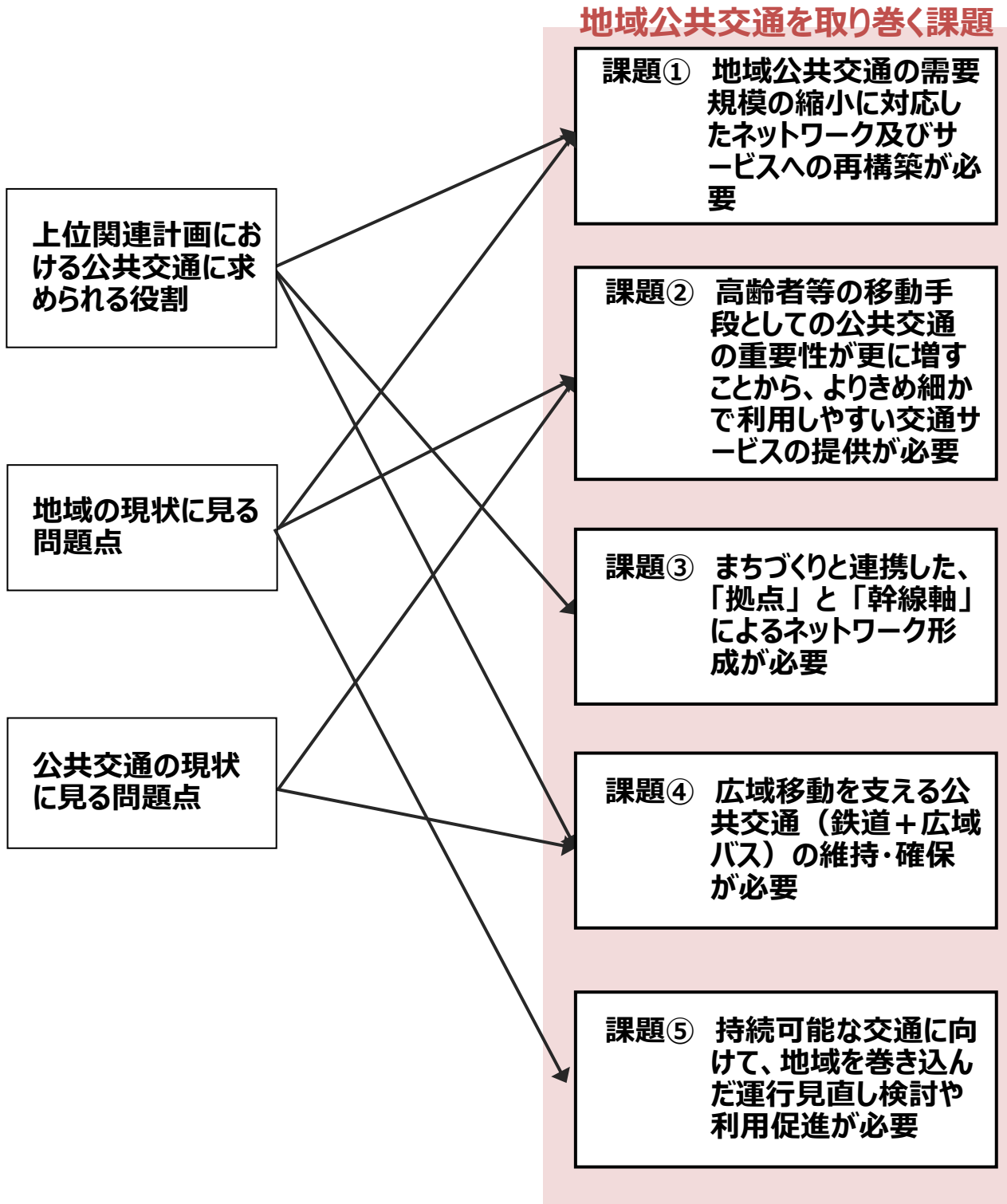
- ・病院への通勤者が多いが、帰りの利用者が少ない路線や、日中の便で利用が極端に少ない路線が見られ、需要に見合った供給ができていないと考えられる路線がある。

■ 乗り継ぎ割引を不正に利用されている疑いがある

- ・運賃の面での移動利便性の向上の観点から、乗り継ぎ割引を実施しているが、不正な利用をしていると思われるような場面も見られ、正常に利用している利用者との間に不公平が生まれている可能性がある。

5. 南魚沼市地域公共交通の課題

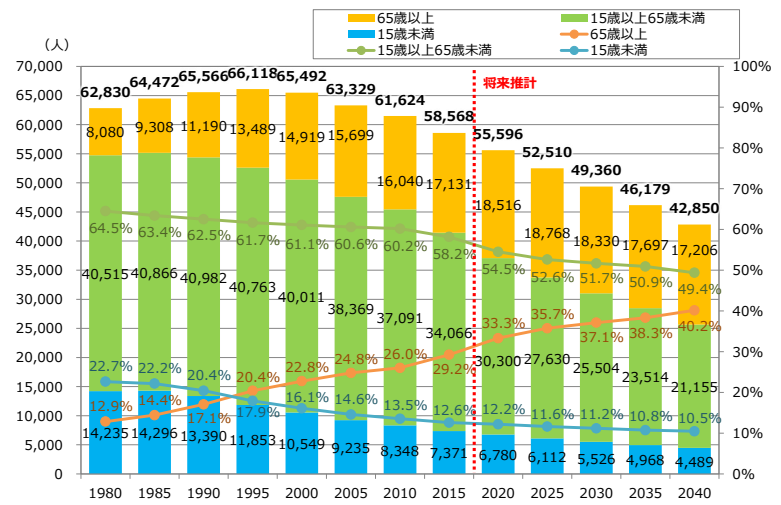
南魚沼市の上位・関連計画や地域の現状、公共交通の現状に見る問題点と、南魚沼市の地域公共交通を取り巻く課題の関連性は以下の通りである。



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。



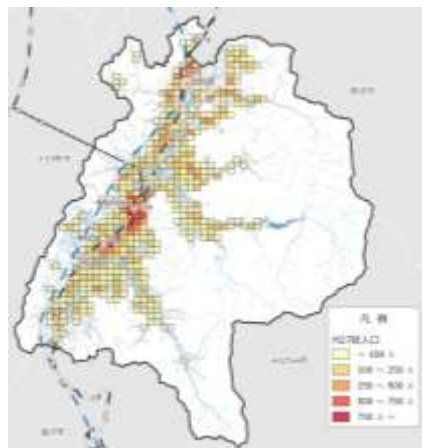
■年齢別人口をみると、年少人口の減少が著しく、公共交通（路線バス）のターゲットである高校生数が減り、通学利用（定期）が減少する

- ・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。

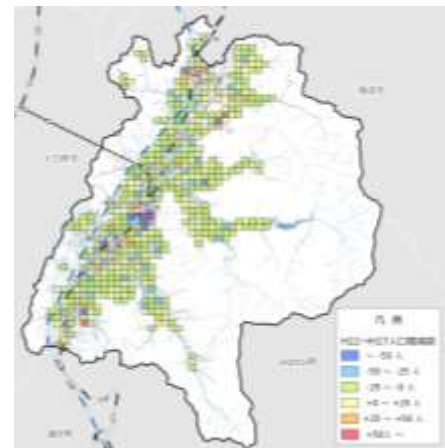
■鉄道・路線バス・市民バス・スクールバス等の重複解消に向け、役割分担・連携・統合が必要

- ・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

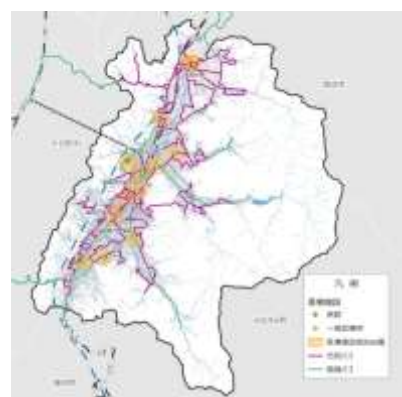
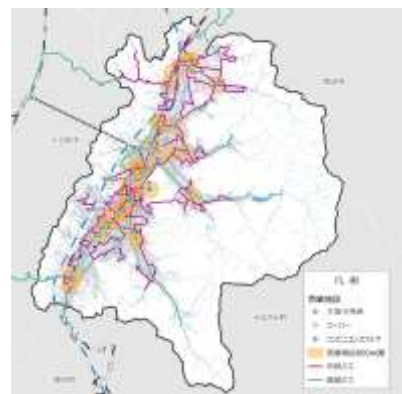
②高齢者等の移動手段としての公共交通の重要性が更に増すことから、よりきめ細かで利用しやすい交通サービスの提供が必要

■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。
- ・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。



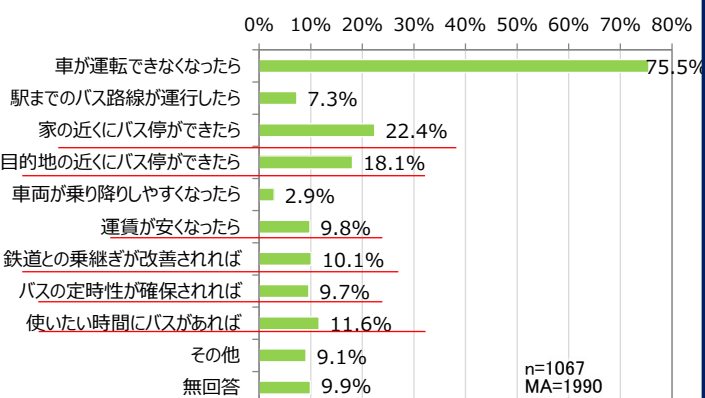
▲施設分布と徒歩圏800m
(上:商業施設/下:医療施設)

■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。



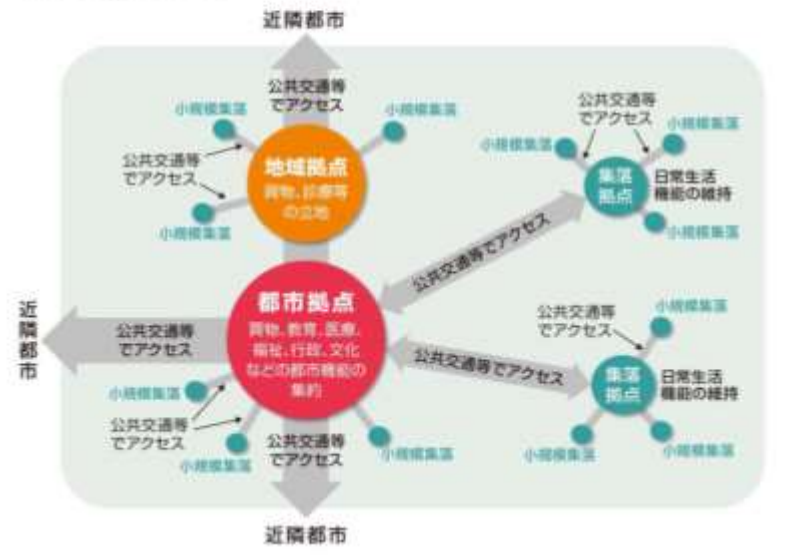
▲バスを利用する条件(市民アンケート)

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。

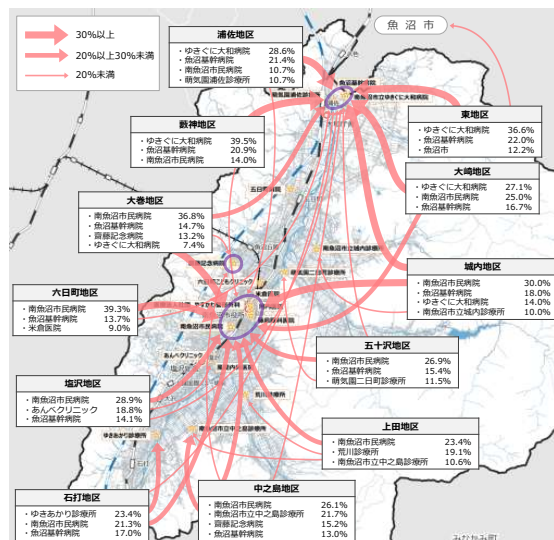
- 既存市街地内での開発や宅地化を優先させ、まちなかの人口定着と商業、金融、医療、公共施設などの充実を図り、居住する上での利便性の向上を図ります。
- 市街地外の集落部においては、地域の中心となる集落拠点で地域住民の生活利便施設（日用品店舗、保育園・小学校、郵便局、医療施設など）の維持・確保により、地域の生活サービスの確保を図ります。
- 市街地と集落部を公共交通等で結び、車を運転しない集落内居住者が都市サービスを受けられる移動環境の整備を図ります。



▲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。



▲市民の通院流動図



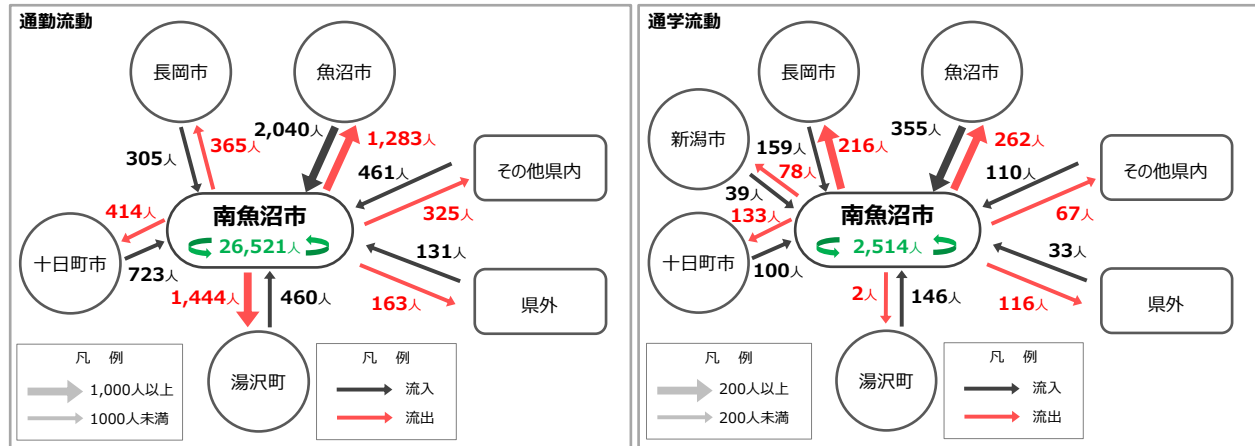
▲魚沼の里アクセス MAP

出典：魚沼の里ホームページ

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。



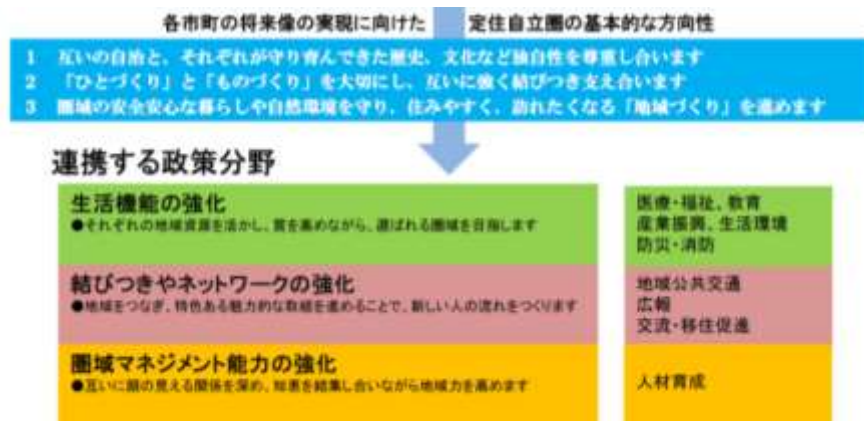
▲ H27 国勢調査による通勤・通学流動図

■ 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。



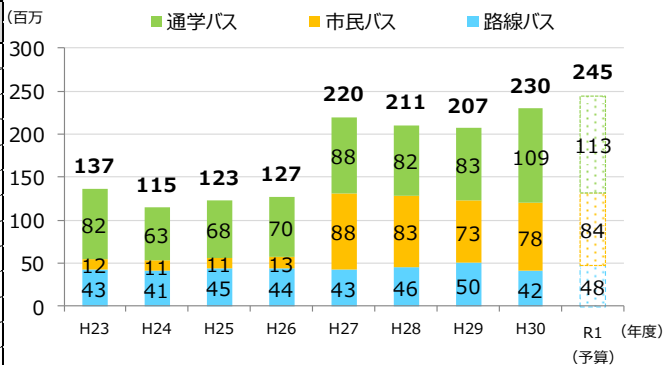
▲ 魚沼地域定住自立圏の将来像(連携する政策分野)

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
萩神コース	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
柳窪・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。

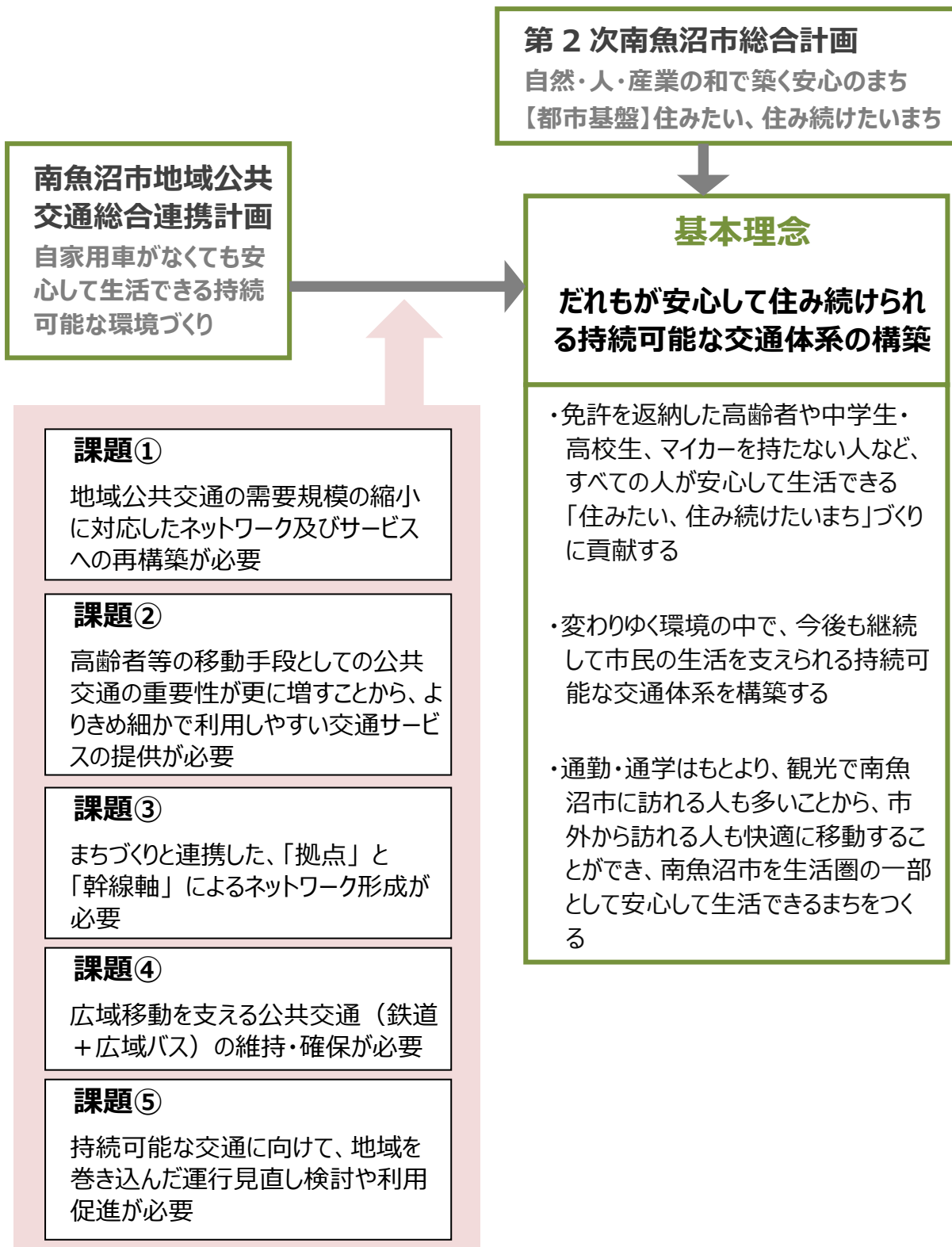


▲地域コミュニティ活性化事業の全体イメージ

6. 基本的な方針と目標

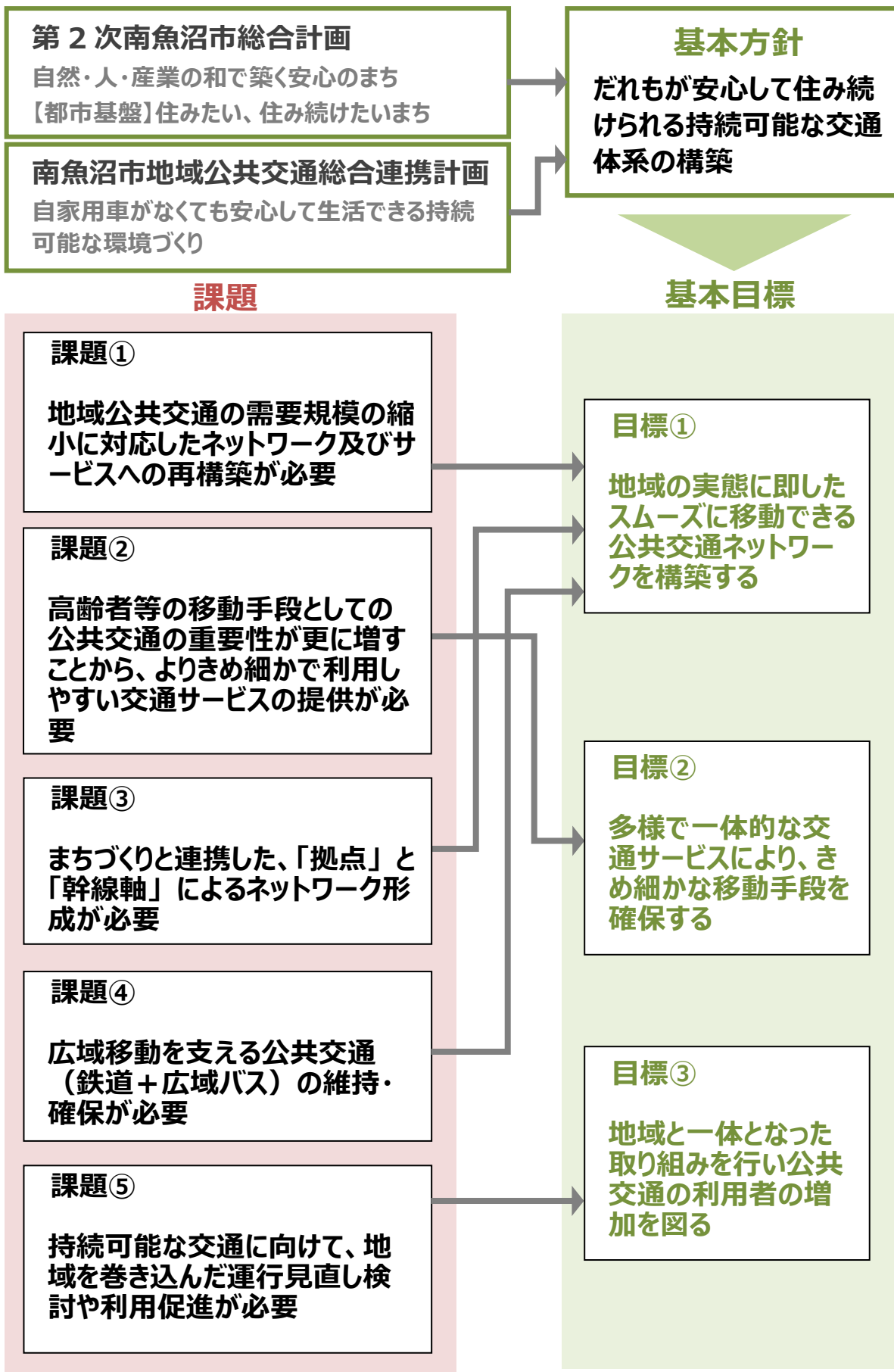
6-1 基本理念と基本方針

公共交通の課題を踏まえて、計画の基本理念と基本方針を次のとおり定める。



6-2 計画の目標

それぞれの課題に対応した計画の目標を次のとおり定める。



6-3 公共交通ネットワーク・サービスの将来像

本計画における交通拠点の位置付けと、鉄道やバスといったそれぞれの公共交通が果たすべき役割を次のとおり定める。

表 市内の交通の分類

交通分類	定義・役割	対象
広域交通	<ul style="list-style-type: none"> ・市内外を結ぶ広域移動に対応した公共交通サービス ・市内からの移動に加え、市外からの通勤や通学、観光を目的とした移動に対応する ・広域路線バスは生産性を向上させるため、基幹病院等の拠点を經由する 	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道 ・路線バス
幹線交通	<ul style="list-style-type: none"> ・速達性を重視し、主に幹線道路を通る ・鉄道駅や市内の主要施設へのアクセスを支え、通勤、通学、通院、買い物など様々な目的に対応する ・地域内交通と幹線交通を接続させ、各集落で生活する市民の高次都市機能（商業・医療・福祉・行政等）への移動を支援する役割も担う 	<ul style="list-style-type: none"> ・路線バス
地域内交通	<ul style="list-style-type: none"> ・市内の各集落内の移動と、集落拠点と都市拠点間の移動を支える ・幹線交通に接続し、地域から幹線交通にアクセスする末端交通としての機能をもつ <p><路線バス・市民バス></p> <ul style="list-style-type: none"> ・集落と都市拠点を結び、集落の居住者の市街地への移動を支援する ・観光拠点と都市拠点を結び、観光に次交通としての機能を担う ・一部の路線では高校生等の通学利用を支援する <p><デマンド交通></p> <ul style="list-style-type: none"> ・各集落の居住者の居住地と生活施設間の移動を支援する ・集落と集落拠点、都市拠点を結び、集落の居住者の市街地への移動を支援する 	<ul style="list-style-type: none"> ・路線バス ・市民バス ・デマンド交通

表 市内の拠点の分類

拠点分類	定義・役割	公共交通の拠点となる施設等
都市拠点	<ul style="list-style-type: none"> ・商業や工業、教育、医療、文化、観光交流、行政などの機能をもつ、南魚沼市の中心となる地域の中心市街地（六日町の中心市街地、浦佐の中心市街地、塩沢の中心市街地） 	六日町駅、南魚沼市役所、南魚沼市民病院、魚沼基幹病院、浦佐駅、塩沢駅
地域拠点	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道駅を有するほか、店舗や飲食店、金融などが立地し、都市拠点を補完する地域住民の生活の拠点（五日町地区周辺、石打地区周辺） 	五日町駅、石打駅
集落拠点	<ul style="list-style-type: none"> ・小学校や保育園、医療施設、郵便局など基礎的な生活施設が立地する農村集落での生活の拠点（各農村集落） 	農村集落の中心となる施設
観光拠点	<ul style="list-style-type: none"> ・毎年多くの観光客が訪れる主要な観光地 	牧之通り、道の駅南魚沼、魚沼の里、八海山、巻機山 など

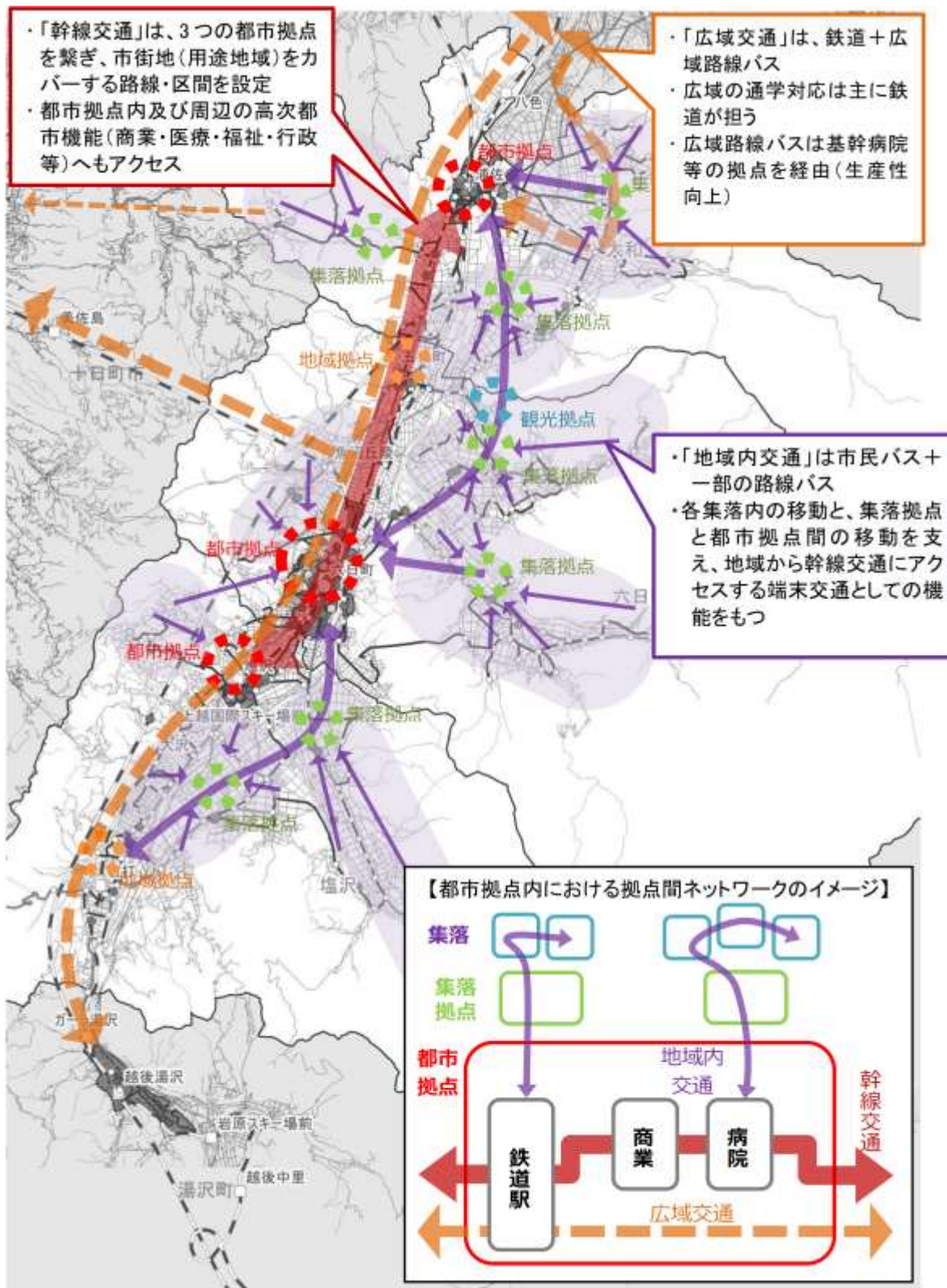


図 公共交通のネットワークイメージ

7. 目標達成のための事業及び施策体系

本計画の目標達成のために行う事業及び施策体系を次のとおり定める。

7-1 施策体系

基本方針

だれもが安心して住み続けられる持続可能な交通体系の構築

- ・免許を返納した高齢者や中学生・高校生、マイカーを持たない人など、すべての人が安心して生活できる「住みたい、住み続けたいまち」づくりに貢献する
- ・変わりゆく環境の中で、今後も継続して市民の生活を支えられる持続可能な交通体系を構築する
- ・通勤・通学はもとより、観光で南魚沼市を訪れる人も多いことから、市外から訪れる人も快適に移動することができ、南魚沼市を生活圏の一部として安心して生活できるまちをつくる

目標

目標①

地域の実態に即したスムーズに移動できる公共交通ネットワークを構築する

目標②

多様で一体的な交通サービスにより、きめ細かな移動手段を確保する

目標③

地域と一体となった取り組みを行い公共交通の利用者の増加を図る

施策① 路線バス・市民バスの路線再編

- ①-1 幹線交通の路線の市内主要施設へのアクセスの強化
- ①-2 地域内交通の見直し、再編
- ①-3 観光二次交通としての機能の強化

施策② 新たな交通サービスの導入の検討

- ②-1 デマンド交通の導入（実証事業）

施策③ 一体的な公共交通サービスの提供

- ③-1 公共交通モード間の乗り継ぎの利便性の向上
- ③-2 複数の公共交通モードにまたがるサービスの提供（乗り継ぎ割引・フリーパス）

施策④ 公共交通の利用者増加につながる取り組みの実施

- ④-1 公共交通マップの作成
- ④-2 乗り方教室の実施
- ④-3 モビリティマネジメントの実施

施策⑤ 乗り継ぎ拠点の利便性の向上

- ⑤-1 待合環境の整備
- ⑤-2 交通結節点における効果的な情報の発信

施策⑥ 地域と連携した公共交通の運営

- ⑥-1 地域で公共交通を支える仕組み作り

7-2 事業の内容

目標④ 地域の実態に即したスムーズに移動できる公共交通ネットワークを構築する

施策① 路線バス・市民バスの路線再編

①-1 幹線交通の路線の市内主要施設へのアクセスの強化

新規事業

● 市内主要施設を通る利便性の高い幹線交通の構築（実施主体：路線バス事業者、南魚沼市）

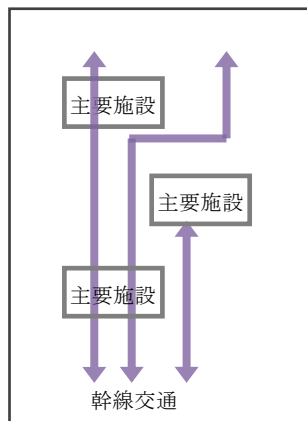


図 現在の幹線交通のイメージ

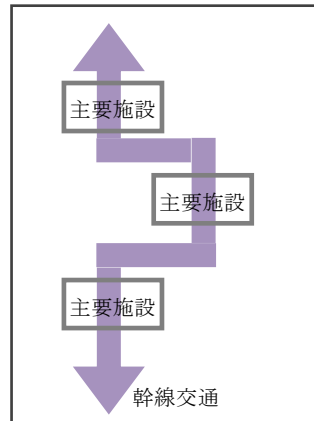


図 再編後の幹線交通のイメージ

市内主要施設の例

- ・ 六日町駅
- ・ 南魚沼市役所
- ・ 南魚沼市民病院
- ・ 魚沼基幹病院
- ・ 浦佐駅
- ・ 塩沢駅 など

①-2 地域内交通の見直し、再編

新規事業

● 路線バスと市民バスの重複の解消・役割の明確化（実施主体：路線バス事業者、市民バス事業者、南魚沼市）

地域内交通となっている路線バスは朝夕の通勤・通学の利用が多く見られるが、日中の利用は少ない。

市民バスは細い路地まで入り込み、集落の住民の輸送を行っているが、路線バスとの重複も見られる。

朝夕の通勤・通学のみに対応する路線バスと、通院などの日中の生活を面的に支える生活交通として運行する。

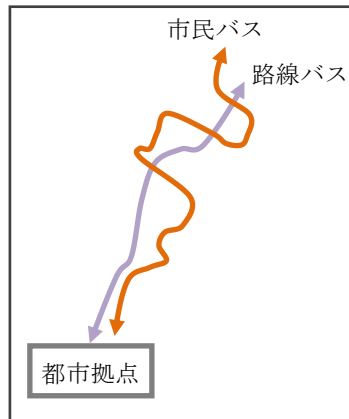


図 現在の地域内交通のイメージ

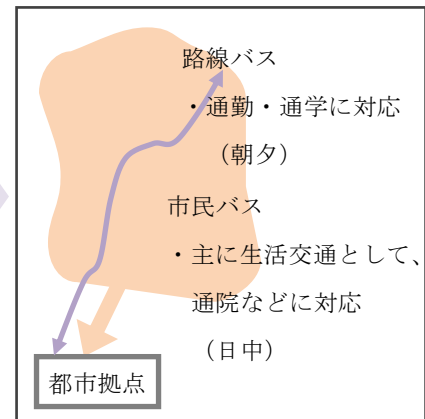


図 再編後の地域内交通のイメージ

①-3 観光二次交通としての機能の強化

新規事業

● 観光拠点を幹線交通・地域内交通へ取り込む（実施主体：南魚沼市、バス事業者）

幹線交通・地域内交通の周辺にも多くの観光客が訪れる観光拠点多く存在する。アクセス性を高め、情報発信を行うことにより、公共交通を利用した観光需要を取り込む。

目標② 多様で一体的な交通サービスにより、きめ細かな移動手手段を確保する

施策② 新たな交通サービスの導入の検討

②-1 デマンド交通の導入（実証事業）

新規事業

●新たな交通サービスの検討（実施主体：南魚沼市）

様々な交通サービスがある中で、南魚沼市にあったサービスの検討を行う。

- ・デマンド交通（定路線型）
- ・デマンド交通（迂回ルート・エリアデマンド型）
- ・デマンド交通（自由経路ミーティングポイント型）
- ・デマンド交通（自由経路ドアツードア型）
- ・フリー乗降
- ・タクシー利活用
- ・自家用有償運送
- ・ボランティア輸送

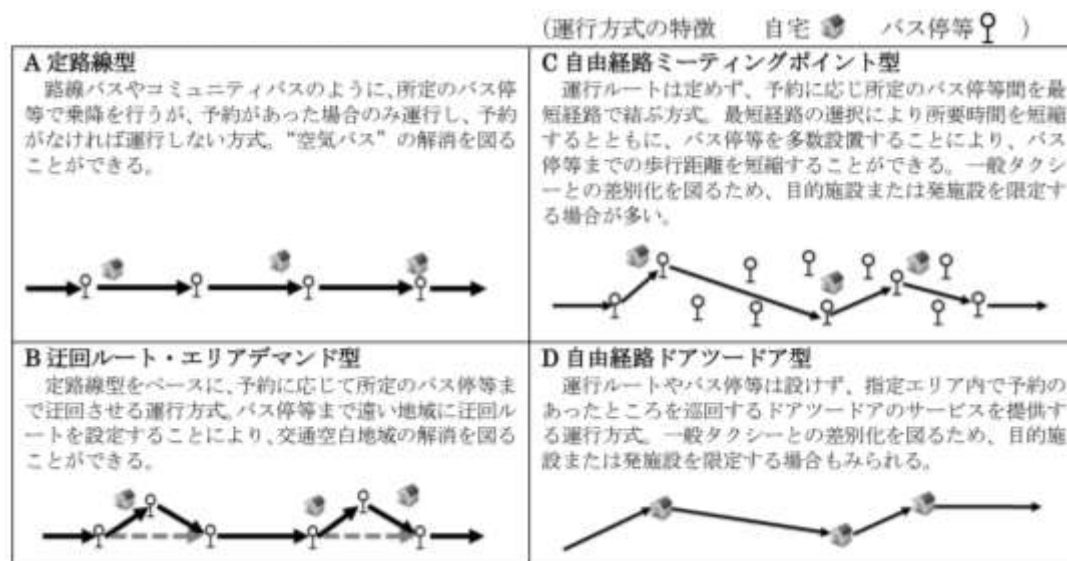


図 デマンド交通の運行方式

(出典：H25 中部運輸局「続・デマンド型交通の手引き」)

●新たな交通サービスの導入に向けた実証事業（実施主体：南魚沼市）

地域の実情に合った移動手手段を実証的に導入する。

目標② 多様で一体的な交通サービスにより、きめ細かな移動手段を確保する

施策③ 一体的な公共交通サービスの提供

③-1 公共交通モード間の乗り継ぎの利便性の向上

新規事業

● **地域内交通と幹線交通の乗り継ぎダイヤの設定**（実施主体：南魚沼市、路線バス事業者、市民バス事業者）

それぞれの集落から市内の主要施設へのアクセスの向上を図るため、地域内交通と幹線交通の乗り継ぎダイヤを設定し、集落居住者がスムーズに市内の主要施設まで移動できるようにする。

● **地域内交通と幹線交通の乗降場所の統一**（実施主体：南魚沼市、南越後観光バス株式会社、市民バス運行事業者）

公共交通の利用者がスムーズに乗り継ぎを行って移動ができるよう、乗降場所の統一を行い、バス停間を移動せずに乗り換えができるようにする。

③-2 複数の公共交通モードにまたがるサービスの提供

継続事業

● **乗り継ぎ割引の実施**（実施主体：南魚沼市、路線バス事業者、市民バス事業者）

市民バスと路線バスを乗り継いで移動する際の割引料金を設定し、各集落から市内主要施設への移動を促進する。乗り継ぎ利用者に適正に利益を享受させるため、不正利用のしづらい方式を検討し、導入する。

● **フリーパスの導入（1日、1か月など）**（実施主体：南魚沼市、路線バス事業者、市民バス事業者）

地域内交通と幹線交通を乗り放題とするフリーパス乗車券を導入する。

目標② 多様で一体的な交通サービスにより、きめ細かな移動手段を確保する

施策④ 公共交通の利用者増加につながる取り組みの実施

④-1 公共交通マップの作成

新規事業

● 路線バス・市民バス・タクシー等の総合案内マップの作成（実施主体：南魚沼市、バス・タクシー事業者）

南魚沼市内を運行する路線バスと市民バスなどのバス交通に加えて、タクシー等の利用方法などを記載した公共交通の情報が集約された総合案内マップを作成する。

公共交通を利用して移動したいと考える人が、どのバスを乗り継いでいけば良いかわかる内容とする。



■【参考】八戸「バスマップはちのへ」

④-2 乗り方教室の実施

継続事業

● 乗り方教室（実施主体：南魚沼市、路線バス事業者、市民バス事業者）

バスの乗り方がわからない、バスに不慣れなため利用をためらっているといった人を取り込むため、バスの乗り方を理解してもらう「乗り方教室」を継続して行う。

バスの乗車を理解してもらい、バスをより身近に感じてもらうことで、自家用車がなくても安心して外出できる環境を創出する。



■過年度に実施した乗り方教室

●お出かけツアーの実施（実施主体：南魚沼市、路線バス事業者、市民バス事業者）

買い物での移動に対応する路線では、実際に買い物で利用する際の利用イメージを持ってもらうため、公共交通を利用して商業施設に向かい、実際に買い物をして帰る利用を体験するツアーを実施する。



■【参考】バスツアー（常陸太田市）左：実施の様子、右：概要チラシ

●バスパック（実施主体：南魚沼市、路線バス事業者、市民バス事業者）

公共交通を利用して、気軽にお出かけを楽しめる企画商品を造成し、毎日運行している公共交通ならではの楽しみ方を紹介する。

食事や景品の贈呈、施設利用料や美術館・博物館の見学費用の割引等をバスパックに含めることで、市内の特産品や観光地を楽しんでもらうほか、リピートのきっかけ作りも狙う。



■【参考】バスパック（八戸市）

目標③ 地域と一体となった取り組みを行い公共交通の利用者の増加を図る

施策⑤ 乗り継ぎ拠点の利便性の向上

⑤-1 待合環境の整備

新規事業

●施設等と連携した待合空間の創設（実施主体：南魚沼市、地域住民、地元企業）

それぞれの拠点において、施設の風除室、イートインスペースなどを利用して、快適にバスを待つことができる空間を創出する。

- ・都市拠点及び地域拠点 : 商業、医療、行政施設と連携
- ・集落拠点 : コンビニ、診療所、集会所などの地域施設と連携

⑤-2 交通結節点における効果的な情報の発信

新規事業

●交通結節点の拠点となる施設において、公共交通の情報を掲示（実施主体：南魚沼市、バス・タクシー事業者）

乗り継ぎの拠点となる交通結節点においては、集落から交通結節点に到着したのち、目的地への移動がスムーズにできるよう、時刻表や乗り場案内の情報を掲示する。

●公共交通の総合案内板の設置（実施主体：南魚沼市、バス・タクシー事業者）

駅前に案内板を設置し、目的地に行くにはどのバスに乗ればよいのか、路線バス以外の交通手段（タクシーなど）の利用方法を掲載し、公共交通を利用して目的地へ向かう移動をサポートする。

各駅への設置にあたっては、案内の作成・設置の主体、記載内容、掲載方法などを統一する。



■三鷹駅北口バス乗場案内板

目標③ 地域と一体となった取り組みを行い公共交通の利用者の増加を図る

施策⑥ 地域と連携した公共交通の運営

⑥-1 地域で公共交通を支える仕組み作り

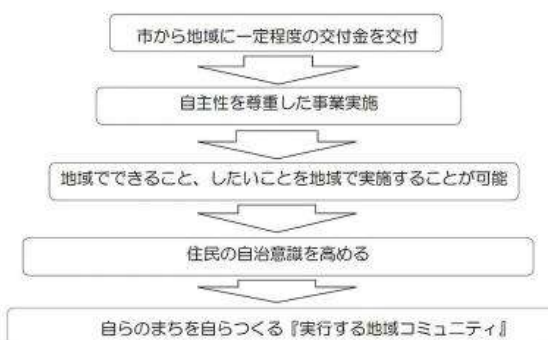
新規事業

● 地域づくり協議会などの枠組みを使った（実施主体：南魚沼市、地域住民）

地域づくり協議会の間を活用することで、公共交通の必要性や厳しい現状、今後の方向性などを地域住民にも把握してもらい、地域全体で公共交通を支えていく。

【地域づくり協議会を通して行うこと】

- ・ 公共交通の必要性、課題意識、危機感の共有
- ・ 地域内交通の見直しの検討を一緒に行う
- ・ 利用促進
- ・ 地域全体で生活の足を確保する



▲地域コミュニティ活性化事業の全体イメージ

7-3 事業の実施スケジュール

8. 計画目標の達成状況の評価

8-1 計画の推進体制

8-2 PDCA サイクルによる評価・検証

8-3 評価指標・数値目標

本計画の達成状況を評価するための評価指標及び数値目標を次のとおり定める。

参考資料

1 策定の経緯

(1) 策定体制

- ①南魚沼市地域公共交通協議会の構成員

(2) 策定までの経緯

3 用語解説

本文中に「※」を記した用語を解説する。

議 事 録

件 名	令和元年度第3回 南魚沼市地域公共交通協議会		
日 時	令和元年12月6日(金) 10:00~11:30	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)、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)、中島委員代理:種村室長(南魚沼市民病院病院整備室)、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)、大谷委員(北越急行株)、関委員(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)、焼田委員(国土交通省長岡国道事務所)、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)委員代理:岡村主幹(南魚沼市建設課)、佐々木委員(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)</p>		
欠 席 :	<p>佐野副会長(長岡技術科学大学大学院)、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)、一之谷委員(南越後観光バス株労働組合)</p>		
オブザーバー :	石田氏、本間氏(株ケー・シー・エス)		
事 務 局 :	<p>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</p>		
協 議 内 容			
(1) 開会			
事務局(関課長):	<p>これより令和元年度第3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"> ・欠席について 長岡技術科学大学大学院 佐野副会長 東日本旅客鉄道株式会社新潟支社 越後湯沢駅長 山口委員 南越後観光バス株労働組合 一之谷委員 以上3名の方が欠席となっております。 ・代理出席について 南魚沼市民病 庶務課長 中島委員の代理で種村室長 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 南魚沼市 建設課長 南雲委員の代理で岡村主幹が出席されております。 <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、地域公共交通網形成計画の素案について、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、2に基づき説明）
本日欠席しています佐野教授より事前に意見を伺っています。
P54について、観光拠点が1箇所しか図示されていませんが、他の観光拠点付近にも地域内交通は通っているのかとのご質問でした。それを受けまして、本日差し替えの資料では他の観光拠点を図示させていただきました。

P54のネットワークイメージはかなり思い切ったイメージとなっています。地域内交通の乗換が多くなっています。そのことを説明するために、人口推計等を基に今の交通体系が維持できなくなることや料金負担が増える事を説明できないと理解が得られない。そのような資料があるとよいとのご意見でした。

P56①-1、再編後の路線イメージのように主要施設を経由すると、どの程度路線延長が伸びるのかとのご質問がありました。現在の想定で、距離で数キロ、割合で1割程度の延長となることを説明させてもらい、その程度であれば問題ないだろうとのご意見をいただきました。

P56①-2、再編後の地域内交通のイメージがわかりにくいとのご意見をいただきました。イメージは朝夕の通勤・通学の時間帯は路線バスで対応し、日中の利用者が少ない時間帯を市民バスやデマンドでの運行を想定していると説明させていただきました。その場合の料金体系はどうなるのかとご質問をいただきましたが、現時点では整理できていないとの回答をさせていただきました。

P56①-3、観光を取り入れることはよいことだが、情報発信をしていかないと観光客には伝わらないとのご意見をいただきました。

P57、新たな交通サービスとデマンド交通の上下関係があっていないとの意見をいただきました。

P62⑥-1、地域づくり協議会を通じて自家用有償運送を進めていくのかとご質問をいただきました。当面は路線の見直しの際に地域づくり協議会と協働して進めていきたいと考えているとの回答をさせていただきました。

全体として5～10年続く取組であれば十分持続性がある。まずはやってみることが大切だとのご意見をいただきました。

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。

佐々木委員： 全体として、まちづくり施策との整合性を図っていただきたいと思っています。ただ、まちづくりの計画を載せればよいということではなく、具体的な再編やどこに重点的に投資していくかというところと整合性を図っていただきたいと思います。P50の市民バス収支状況をみると経費が掛かっている路線は1万円を超えています。この数字からはその地域に重点的に投資していることとなります。公共交通で重点的に投資をしているところと、まちづくりの重点地区がちぐはぐになっている例があると思っています。施設を集約し居住を誘導する地域と、そうでない地域に公共交通を手厚くするという考えがあるのは承知しています。まちづくりの考えと違った地

域の公共交通を充実させていくことが、限られた資産を配分するうえで果たして有効か検証する時期に来ていると考えています。

P56以降の事業の内容が抽象的となっている印象です。これから検証する部分もあるとは思いますが、具体的に記載していただくようお願いします。例えばP56①-2に重複の解消とありますが、どこどこが重複しているのか前半の資料からもわかりませんでした。路線が重なっていても、運行時間が重なっていなければ重複とは言えないわけです。そこを見える化しておく必要があると思っています。そうすると説明の材料となると思います。計画を説明の材料として使っていただきたいと思います。

P57、新しい交通の実証事業ということで、佐野先生がおっしゃっていたようにまずはやってみるといのは重要だと思います。ただ、南魚沼市にあったサービスとなると導入ありきとなってしまいがちです。どのエリアの交通が現状のやり方では維持できなくなるといったような整理が必要になると考えます。経費や利用者数等を分析することがデマンド交通導入の判断材料になると考えられます。

P58③-1、乗り継ぎの向上についても、どこが乗り継ぎを考慮されていないのか、どこの部分の乗り継ぎを設定すべきなのか具体的に示していただきたいと考えています。他自治体では、時刻表を掲載し、乗り継ぎまでの待ち時間を示し評価した例などがあります。それを地域ごとに分析してあるとよいと思います。

片桐委員： 今までの総合連携計画を見直して、公共交通のマスタープランとして地域公共交通網形成計画を策定するのでしょうか？先ほどの説明からすると総合連携計画を引き継いで基本方針として、事業を組み立てたといった内容となっていました。総合連携計画はなくなるとの説明だったようですが確認させてください。

事務局（熊木係長）： 法律が変わり総合連携計画から地域公共交通網形成計画が法定計画となりました。課題に関しては現状に合わせて整理をしているところです。地域公共交通網形成計画が出来ましたら、そちらが今までの総合連携計画に変わりマスタープランとなります。

片桐委員： 総合連携計画が無くなるのであれば、P51等で記載する必要はないのではないかと思います。それよりも都市計画マスタープラン等を記載するべきではないかと考えます。総合連携計画の考え方を引き継ぐかどうかは文章で書いてもらえればよいのではないかと考えます。

P29 五日町駅の利用状況が2014年から0となっています。下に注釈がありますが、この表現だと五日町駅がなくなったように取れます。無人駅化によりデータが収集できなくなったためだと考えられますので、表現を改めてください。また、五日町駅周辺は地域拠点にも位置付けられています。計画の中でもその位置づけをお願いします。

P30、36の図の背景に地形図等を描写してください。

P44「乗り継ぎ割引を不正に利用されている疑いがある」とあります。ヒアリングではそのような表現があったかもしれませんが、市民を疑うような表現は改めてください。

P56①-3にアクセス性を高めとありますが、何によりアクセス性を高めるのかも

っと具体的に記載していただきたいと思います。幹線交通や地域内交通によりアクセス性を高めるのか、それとも別の方法となるのかという記載がかけられていると思います。

P62、地域づくり協議会はまちづくりを進めるうえでの行政のパートナーだと思います。「把握してもらい」など、表現が押しつけがましいので改めてください。

議長（林市長）： P56①-3、ここで議論すべきことではないかもしれませんが、観光や市民の健康増進のため、無雪期に自転車利用したまちづくりを進めていきます。今後、結節点に自転車の貸し借り、乗り継ぎ場所を置くことが考えられます。将来的にはアプリで乗り継ぎができるような仕組みが出来ればと考えています。その点についての記載をお願いします。

P62、地域をよく知り、地域の人と顔見知りである地域づくり協議会と手を取り合っていくしかまちづくりはできないと考えています。デマンドやボランティア輸送について議論をしていかなければならない状況となっています。例えば、P54の地域内交通の細い線を太い線までつなぐ仕組みを地域で賄うなどです。将来像が見える記載についても検討してください。

上村（忠）委員： 専門用語が多いように感じます。分かり易い表現にさせていただきようお願いします。分かり易い資料を別にまとめてもらっても構いません。

上村（敬）委員： 用語の定義も明確にさせていただきようお願いします。

大谷委員： P29、はくたかがなくなり六日町駅の利用が減ったように見えますが、実際は越後湯沢駅の利用が減少しています。はくたかの利用者は六日町駅から乗ったこととなるため、このような数値となっています。実情は若干増えているような数値となっています。また、年間乗客数として記載してありますが、日平均ではないかと思われまます。確認いただくようお願いします。

腰越委員： P56①-1について、図のみで説明がありません。文章による説明を追加した方がよいのではないかと思います。

P60の内容について、すべて実施するとの記載となっています。検討しますとの記載がふさわしいと思います。

事務局（小田原）： P60の内容の実施には、関係機関の調整も必要になると思います。記載方法について検討します。

議長（林市長）： 情報発信に当たっては、その部署だけで個別に行うのではなく、関連部署と調整し発信するようお願いします。

南雲（進）委員： P56①-1について、循環バスで市街地の主要施設を回るようなことは考えられないでしょうか？

事務局（小田原）： 本計画には記載の予定はありませんが、路線の効率化により予算内で別の路線の

運行について検討ができるようであれば、巡回バスについても検討すべきだと考えています。

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。

議長（林市長）： 議題2、その他について、事務局から説明をお願いします。

事務局（熊木係長）： 地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価の時期になっており、国への提出期限が令和2年1月10日までとなっております。現在、資料の準備をしているところですが、本協議会には間に合いませんでした。提出時期の都合上、後日の書面協議となりますが、ご協力をお願いします。

(3) 閉会