

第6回南魚沼市地域公共交通協議会（書面協議） 協議結果

1. 通知発送日

令和2年2月28日

2. 協議方法

- ・会議の開催に代えて書面による協議を実施
- ・南魚沼市地域公共交通協議会の各委員に対し、書面により協議内容を周知し、回答を依頼

3. 協議事項

1. 計画案に寄せられた意見について
2. 地域公共交通網形成計画について

4. 協議結果

【回答状況】

委員数：25人（会長を除く）

回答数：19人

無回答：6人

委員の過半数の回答があったため協議会開催が成立（協議会規約第9条第2項）

通知のとおり、回答のない委員については承認したものとして取り扱う。

【回答結果】

●協議事項 1. 計画案に寄せられた意見について

「承認する」と回答した委員数：24人（無回答6人を含む）

「承認しない」と回答した委員数：1人

出席委員の過半数の承認を得たため、協議会規約第9条第4項により、本議案については原案のとおり承認されました。

意見・理由等

（承認しない）意見あり 1人

	委員からの意見・理由等	意見・理由に対する回答
1	<p>・運転できない人口は必ず増える。その受け皿としての役割に期待は大きい。しかし、現状での不満は多い。財政負担も現状維持されている。現状を財政負担なしでも見直しを図り満足度を上げることは可能と考える。問題はあと思うが現状を充実させる事が最良と考える。</p>	<p>承認しないとなっておりますが、意見の内容は事務局の考え方と同じであると考えます。</p>

南魚沼市パブリックコメント集計表

案件名	地域公共交通網形成計画（案）について
-----	--------------------

意見提出人数

直接持参	1人
郵送	人
ファックス	人
電子メール	人
ウェブサイト入力フォーム	人
その他	人
合計	1人

意見等の概要及び意見等に対する実施機関の考え方

意見等の概要	件数	実施機関の考え方（対応）
利用者が少ない中、多額の補助金を出している。早急に他の交通手段を検討すべきと考える。	1	利用者が少ない地区においても、マイカーを持たない高齢者などの日常の足としての公共交通は必要だと考えます。地区ごとの利用状況を踏まえた中で、費用対効果の高い公共交通となるよう再編を進めていきます。

●協議事項 2. 地域公共交通網形成計画について

「承認する」と回答した委員数：25人（無回答6人を含む）

「承認しない」と回答した委員数：0人

出席委員の過半数の承認を得たため、協議会規約第9条第4項により、本議案については原案のとおり承認されました。

（承認する）意見あり 1人

	委員からの意見・理由等	意見・理由に対する回答
1	<p>・新年度新規事業が少ない気がするが、年度中でも可能な事業は実施すべし。4-4(2)③ (P33)、4-7■3(P39)参照。城内コース市民病院着 10:45 診療終了後 12:04 発に間に合わない時、南魚沼市役所発 13:20 となり、病院から庁舎まで徒歩。ニーズの高い箇所ゆえ、乗り入れを望む。以前路線バスが駅まで連絡していたとのこと。</p> <p>ノンステップバスの導入も考える。以前、雪のため導入できないとのことだったが、春から秋は運行可能。冬も使えない日はわずかと考える。</p>	<p>関係機関との協議が整ったものについては前倒しで実施できるものは、実施していきたいと考えております。</p> <p>また、市民病院から六日町駅前まではご指摘の通り、路線バスも運行しておりますので他の路線バス系統との接続とあわせて市民バスの運行についても利便性の向上を検討していきます。</p> <p>ノンステップバスについては交通事業者の車両の入れ替えとあわせて検討することになると思います。運行する路線の状況等も考慮しながら検討していきます。</p>

南魚沼市地域公共交通網形成計画

(案)

2020年2月

南魚沼市地域公共交通協議会

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	20
3-5 交通安全など	23
3-6 地域の現状にみる公共交通の問題点	25
4. 南魚沼市の公共交通の現状	26
4-1 南魚沼市の地域公共交通の概要	26
4-2 鉄道	27
4-3 路線バス	28
4-4 市民バス	31
4-5 その他交通手段	34
4-6 公共交通に対する市民の意見・ニーズ	37
4-7 供給側の視点から見た問題点	39
4-8 公共交通ネットワークの評価	40
5. 南魚沼市地域公共交通の課題	47
6. 基本的な方針と目標	53
6-1 基本方針	53
6-2 計画の目標	54
6-3 公共交通ネットワーク・サービスの将来像	55
7. 目標達成のための事業及び施策体系	57
7-1 施策体系	57
7-2 事業の内容	58
7-3 事業の実施スケジュール	66

8. 計画目標の達成状況の評価.....	67
8-1 計画の推進体制.....	67
8-2 PDCA サイクルによる評価・検証.....	67
8-3 評価指標・数値目標.....	68
参考資料.....	69
1 策定の経緯.....	69
2 実態・ニーズ調査の実施概要.....	71
3 用語解説.....	73

本文中に「※」を記した語句は、巻末の用語解説で解説しています。

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姿を実現するため、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6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。

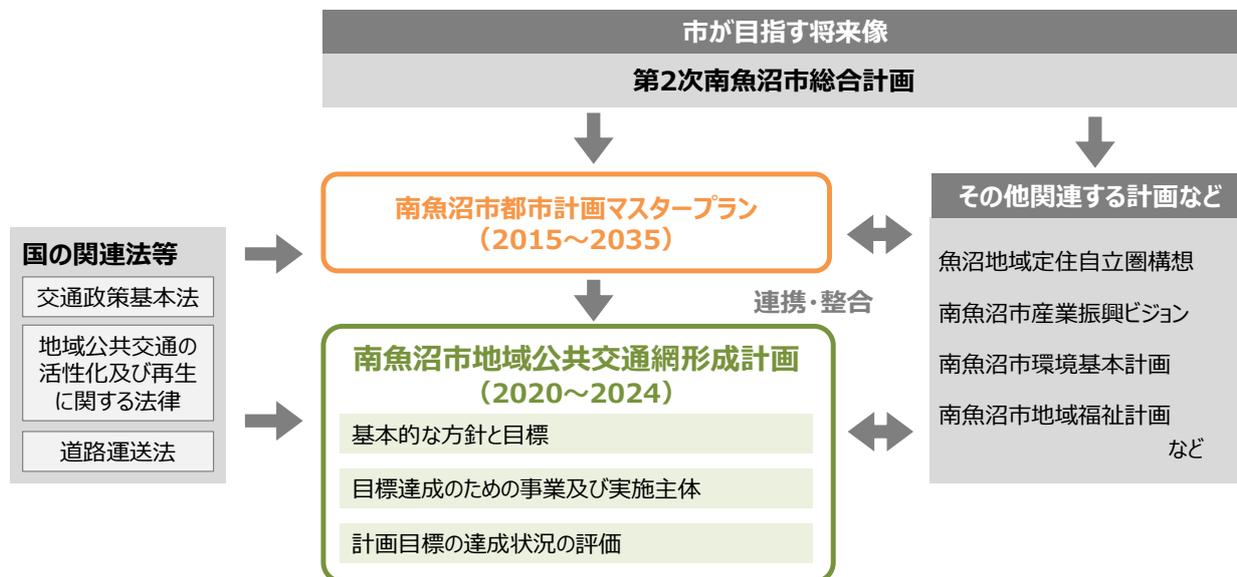


図 計画の位置付け

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る。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性が高く、交通及び物流の中継地としての役割を果たしている。
- ・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」となった。

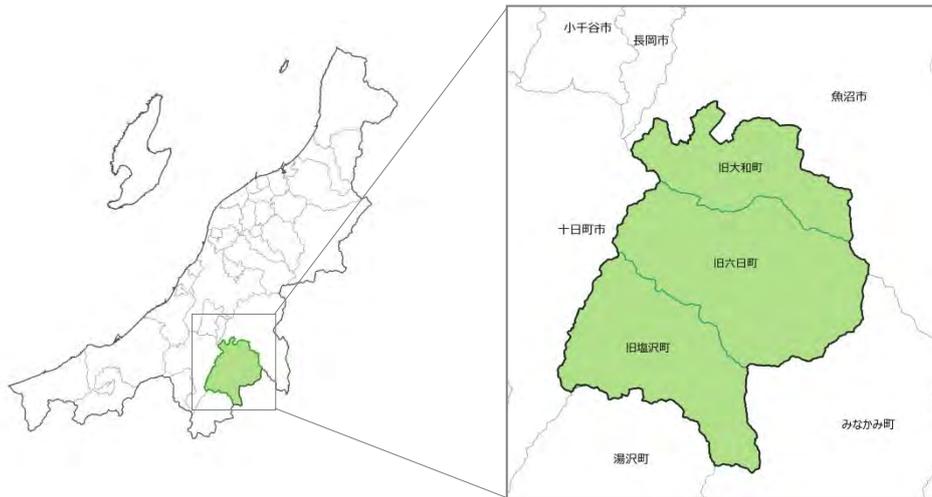


図 計画の区域

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。

表 計画の期間

	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 (2021~2025)				
	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

表 第2次南魚沼市総合計画の概要

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

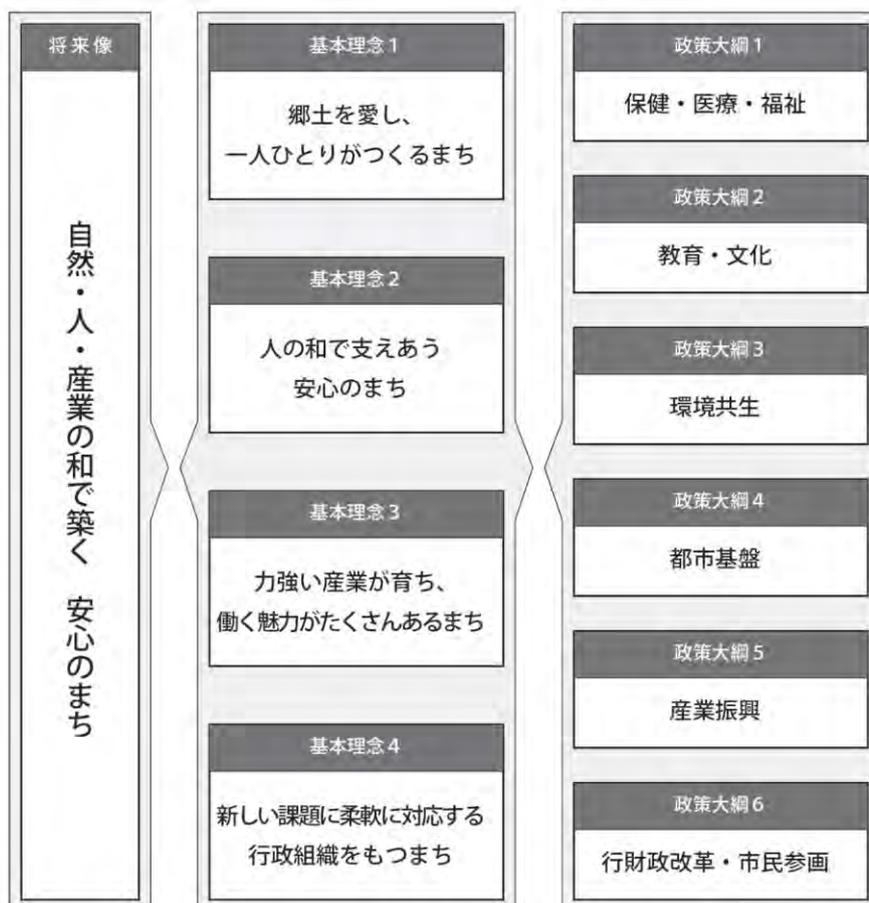


図 将来像と基本理念、まちづくりの目標の関係

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

表 南魚沼市都市計画マスタープランの概要

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。

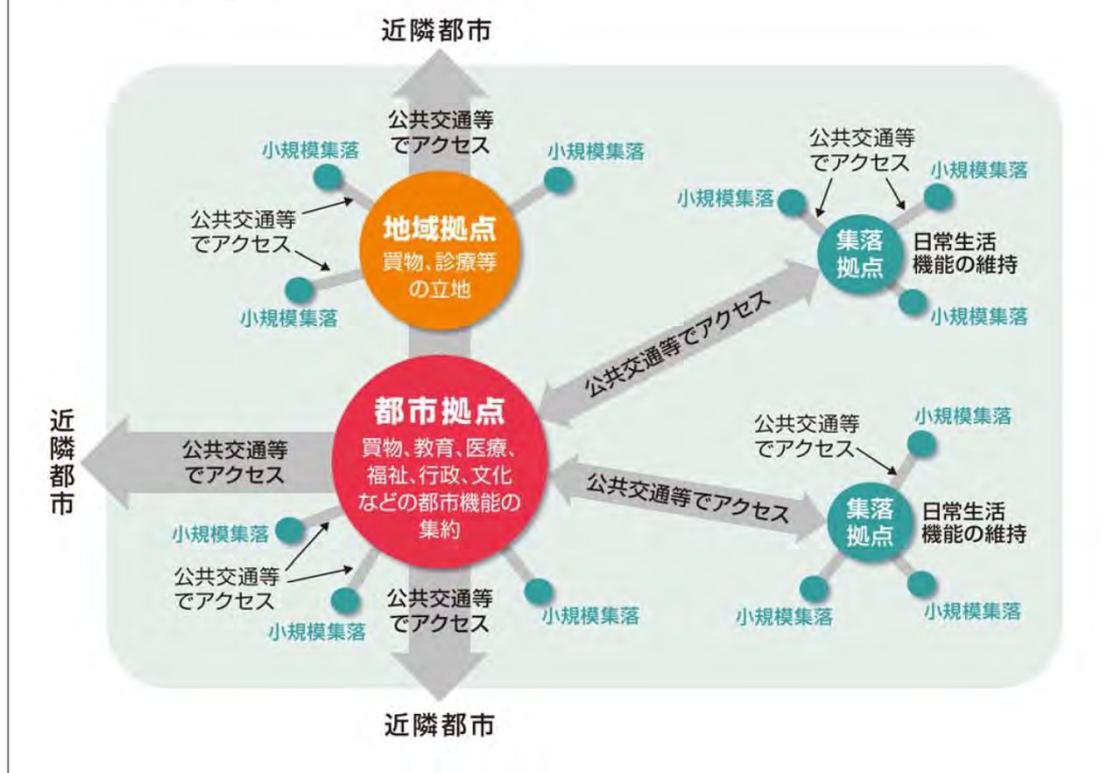


図 南魚沼市都市計画マスタープランにおける「土地利用に関する基本的な方針」
～コンパクトなまちづくりに向けて～

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>

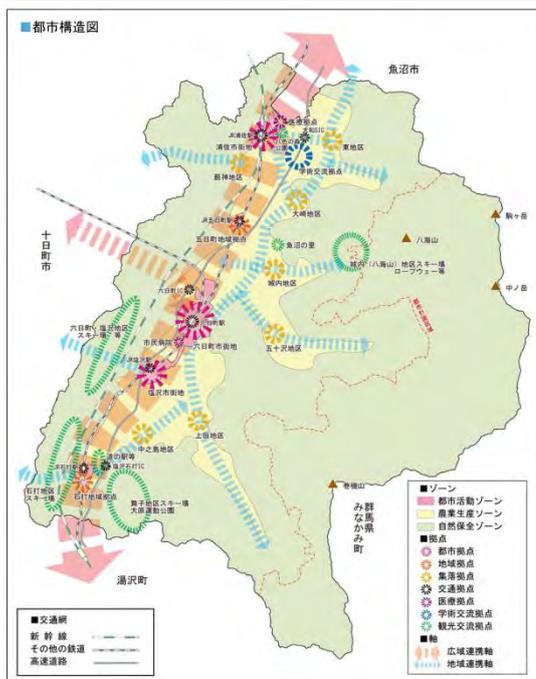


表 公共交通に関連する施策

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 浦佐駅周辺及びほくほく線の起点である六日町駅周辺は、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。

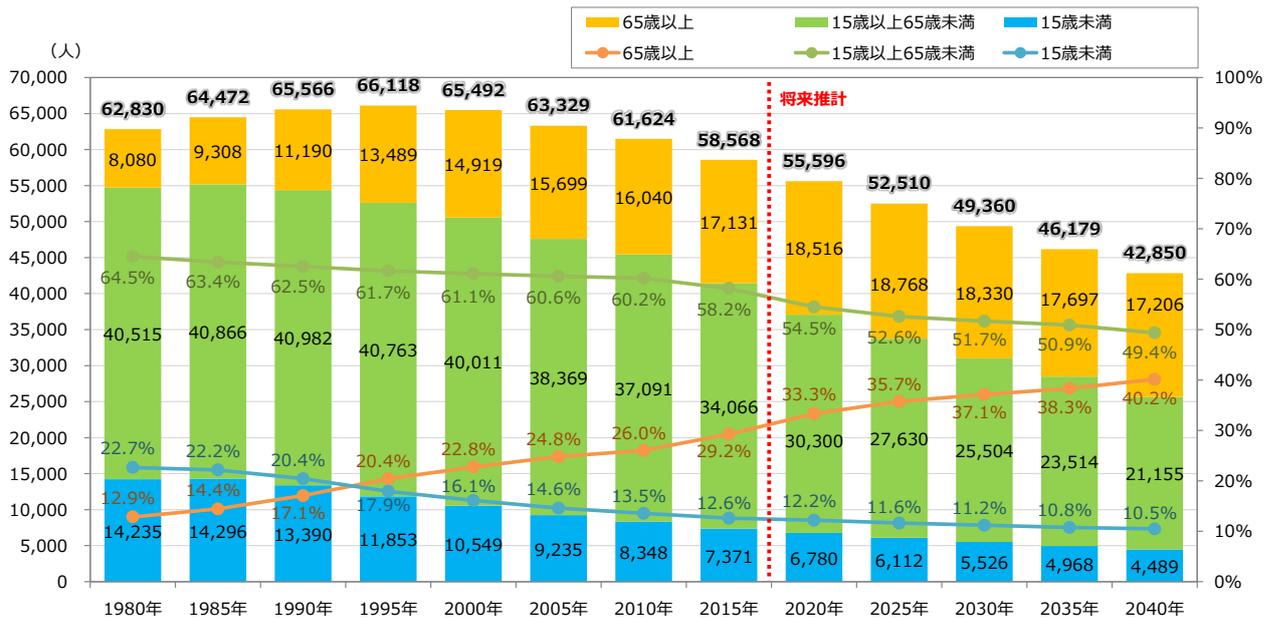


図 年次別年齢区分別人口

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。

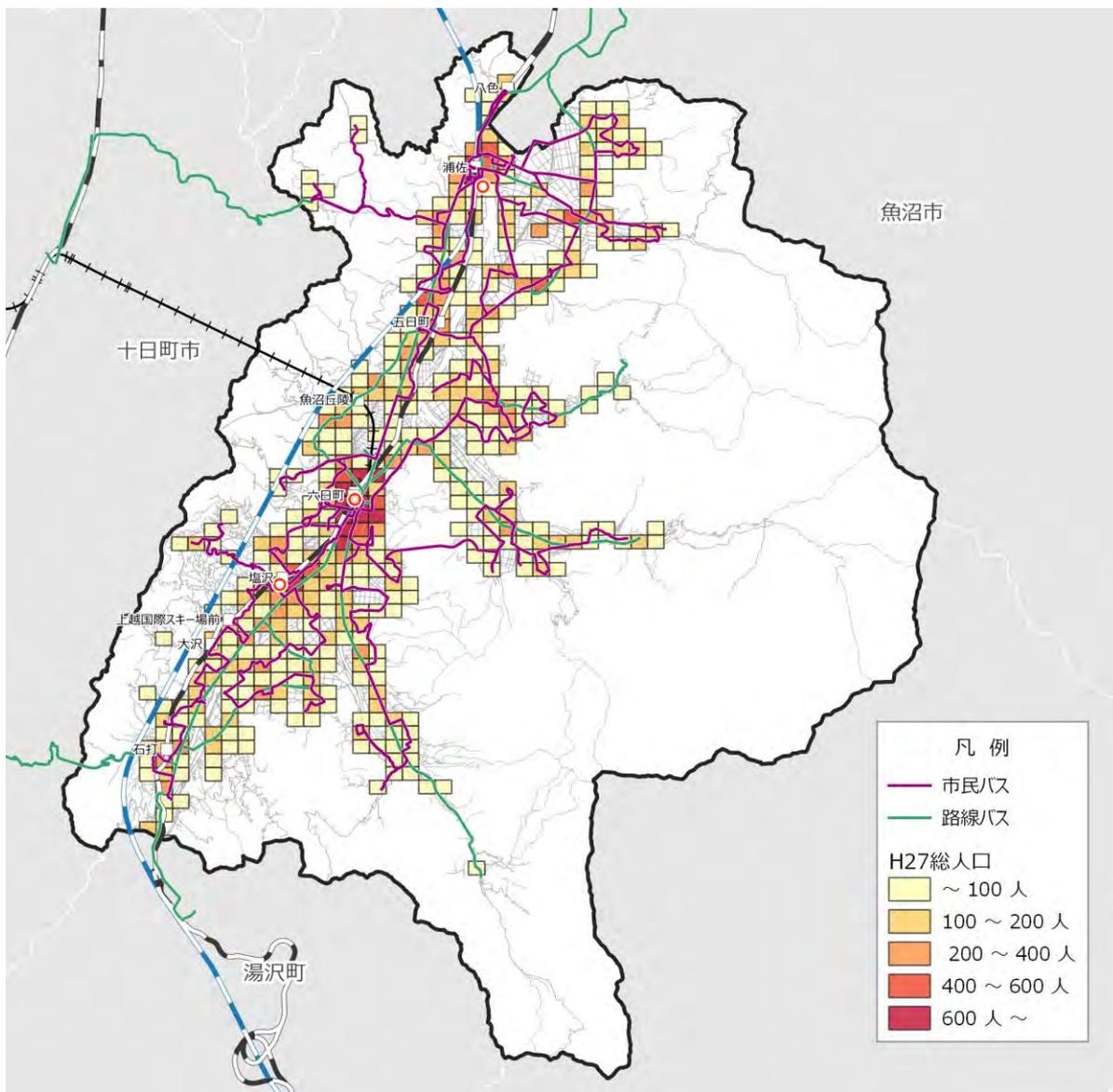


図 平成 27 年 (2015 年) の人口分布 (500m メッシュ)

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。
- ・人口の集中している六日町駅周辺や浦佐駅周辺では、人口が大きく減少している地域も見られる。

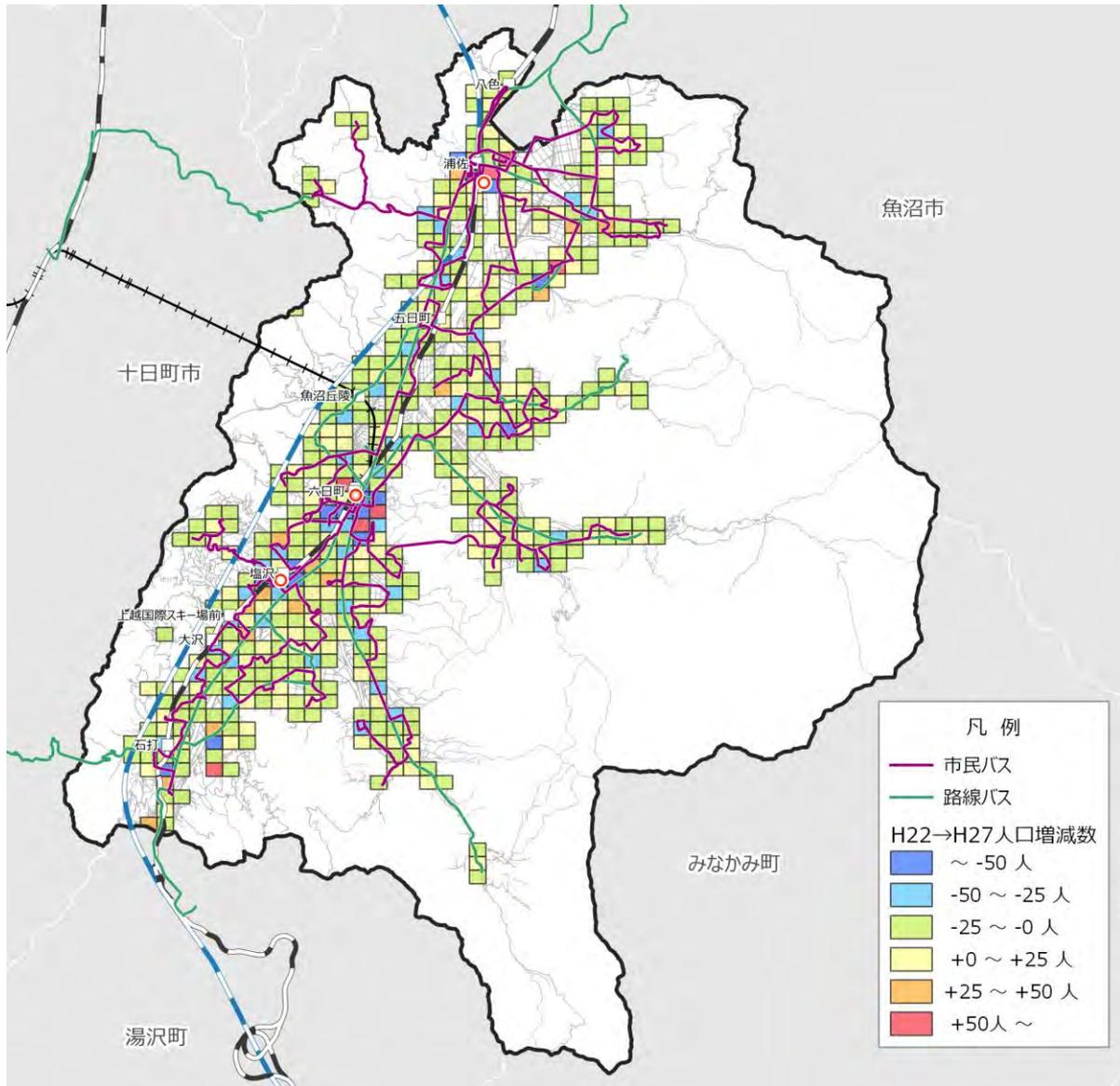


図 平成 22 年～平成 27 年（2010 年～2015 年）の人口増減数（500m メッシュ）

資料：国勢調査

③高齢化率分布 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周辺では比較的 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、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。

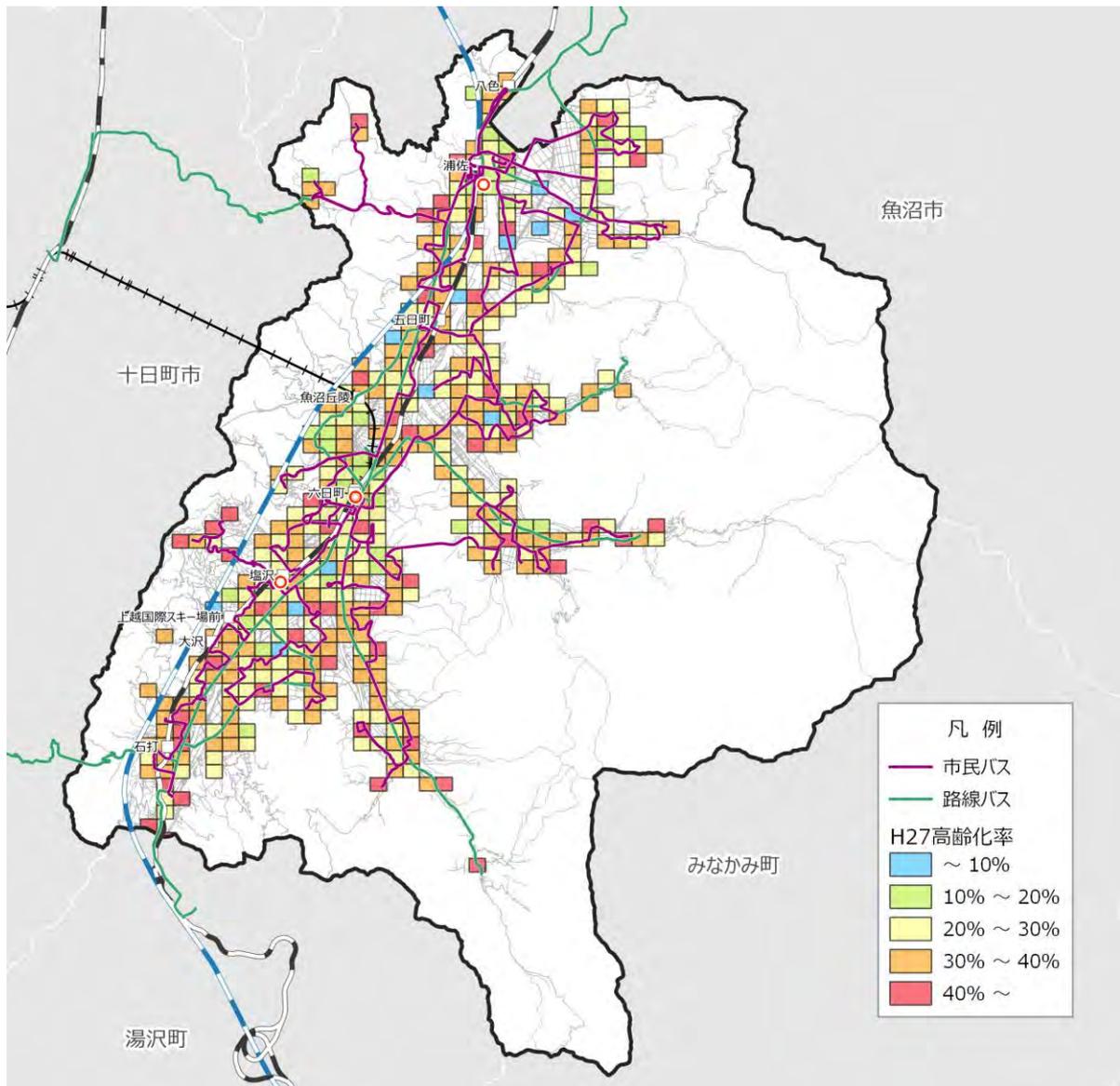


図 平成 27 年（2015 年）の高齢化率分布（500m メッシュ）

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、浦佐駅の周辺ではある程度の人々の集積が見られるが、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。

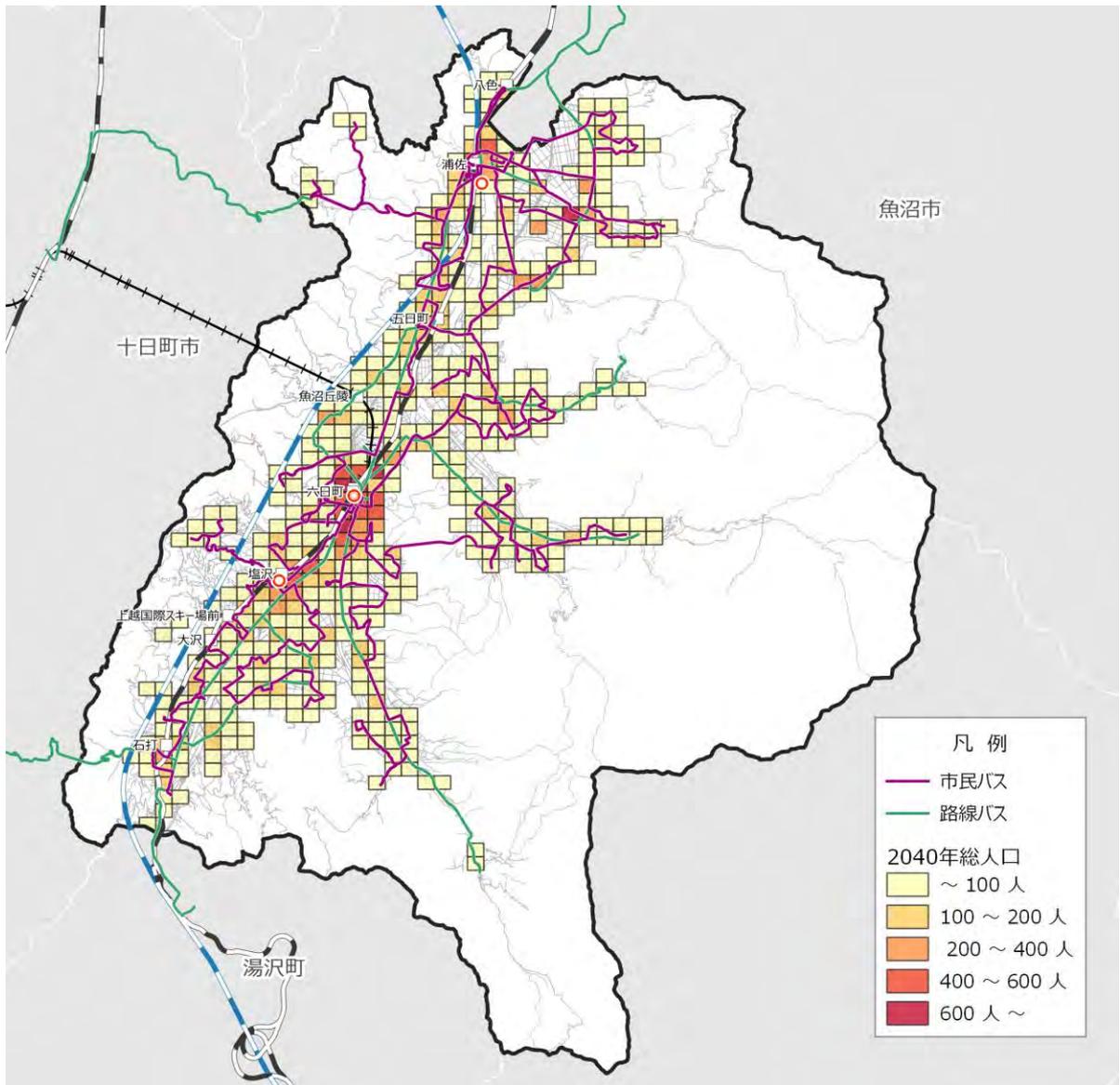


図 令和 22 年（2040 年）の人口分布推計（500m メッシュ）

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。
- ・ 高齢者数は、人口が多く集積し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。

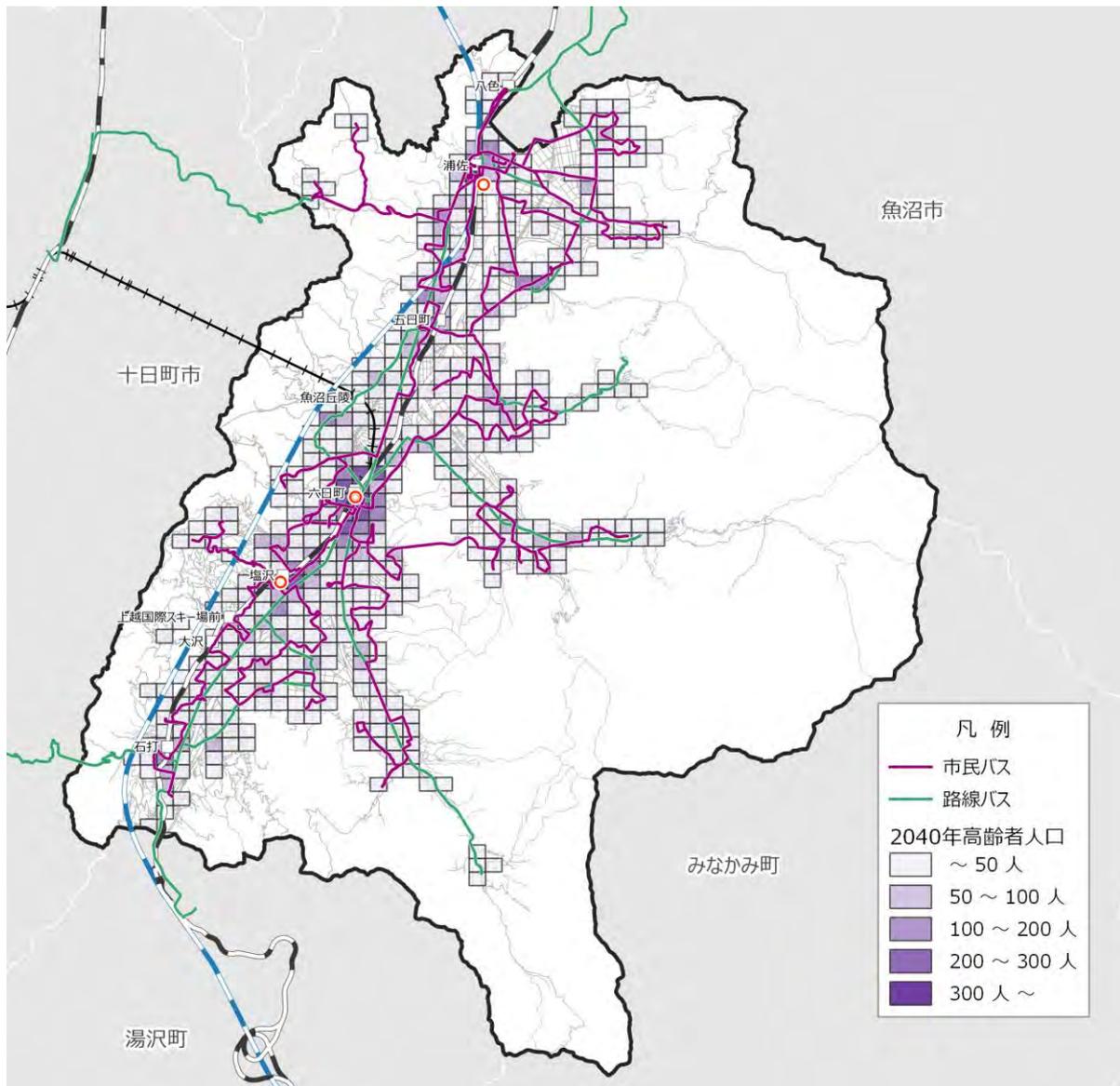


図 令和 22 年（2040 年）の高齢者人口分布推計（500m メッシュ）

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。

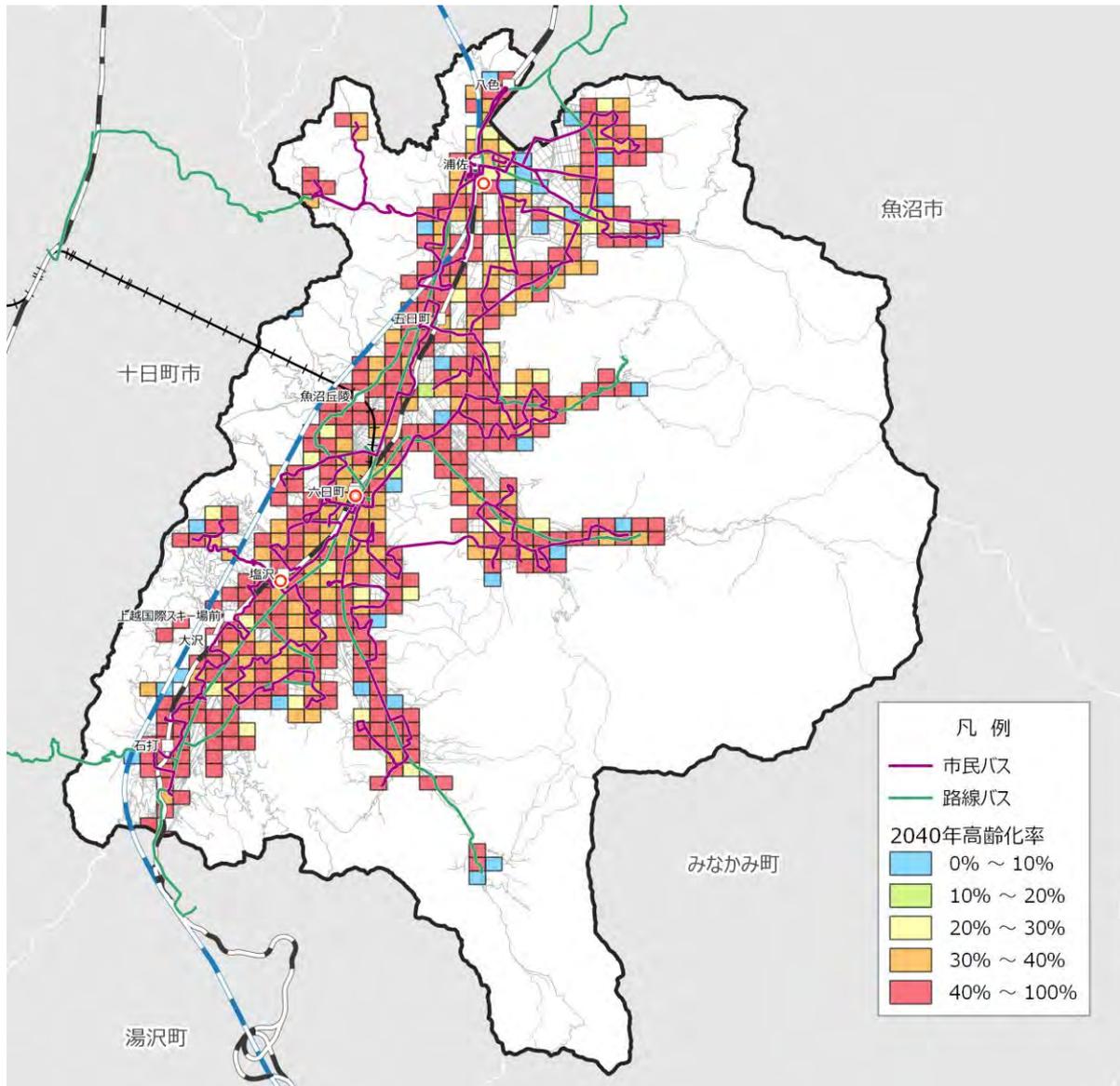


図 令和 22 年（2040 年）の高齢化率分布推計（500m メッシュ）

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。
- ・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、市街地が形成されている。

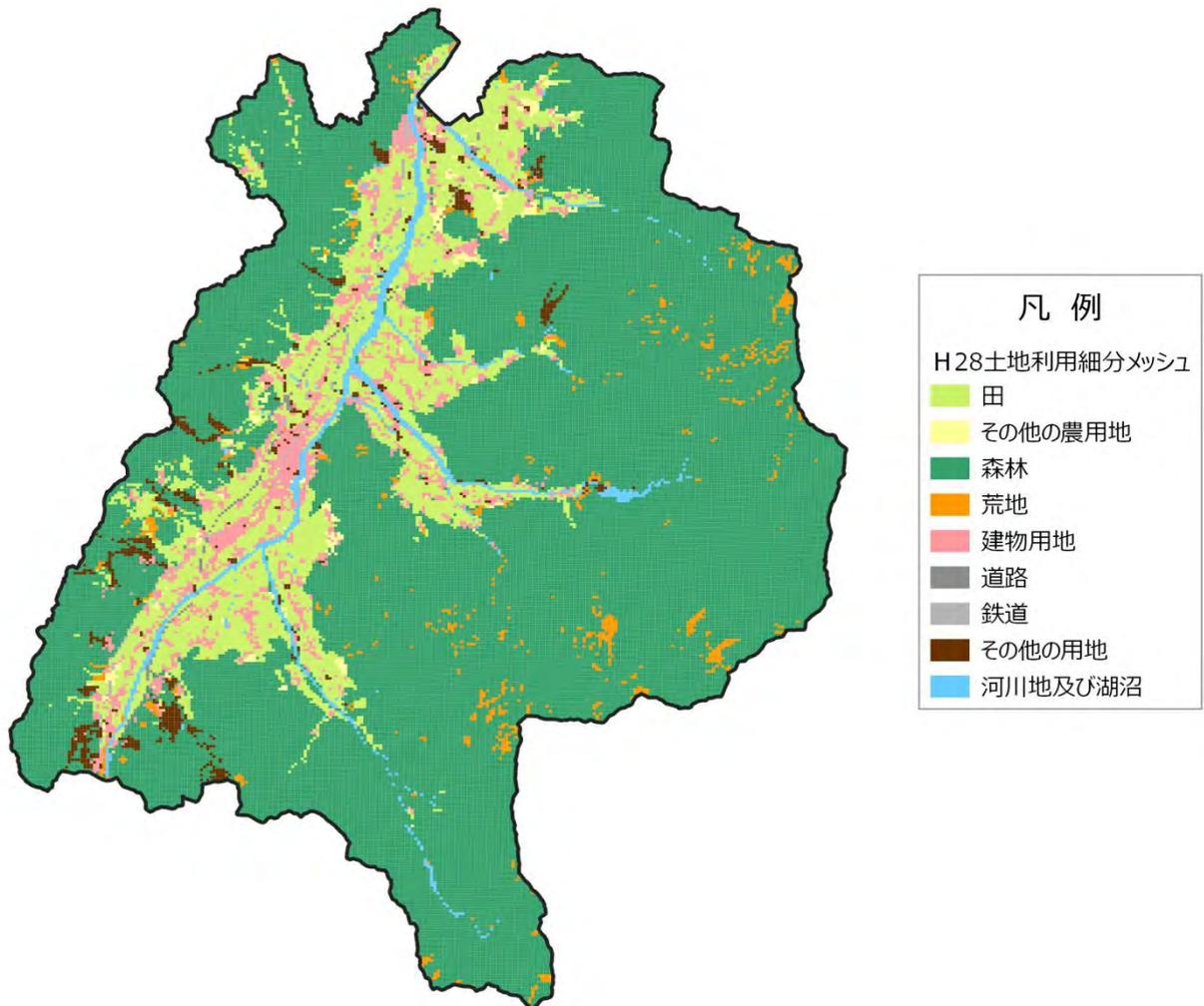


図 土地利用現況図 (H28)

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担っている。
- ・スーパーやコンビニエンスストアは、比較的山間部の地域や集落にも見られ、集落で生活する人々の暮らしを支えている。

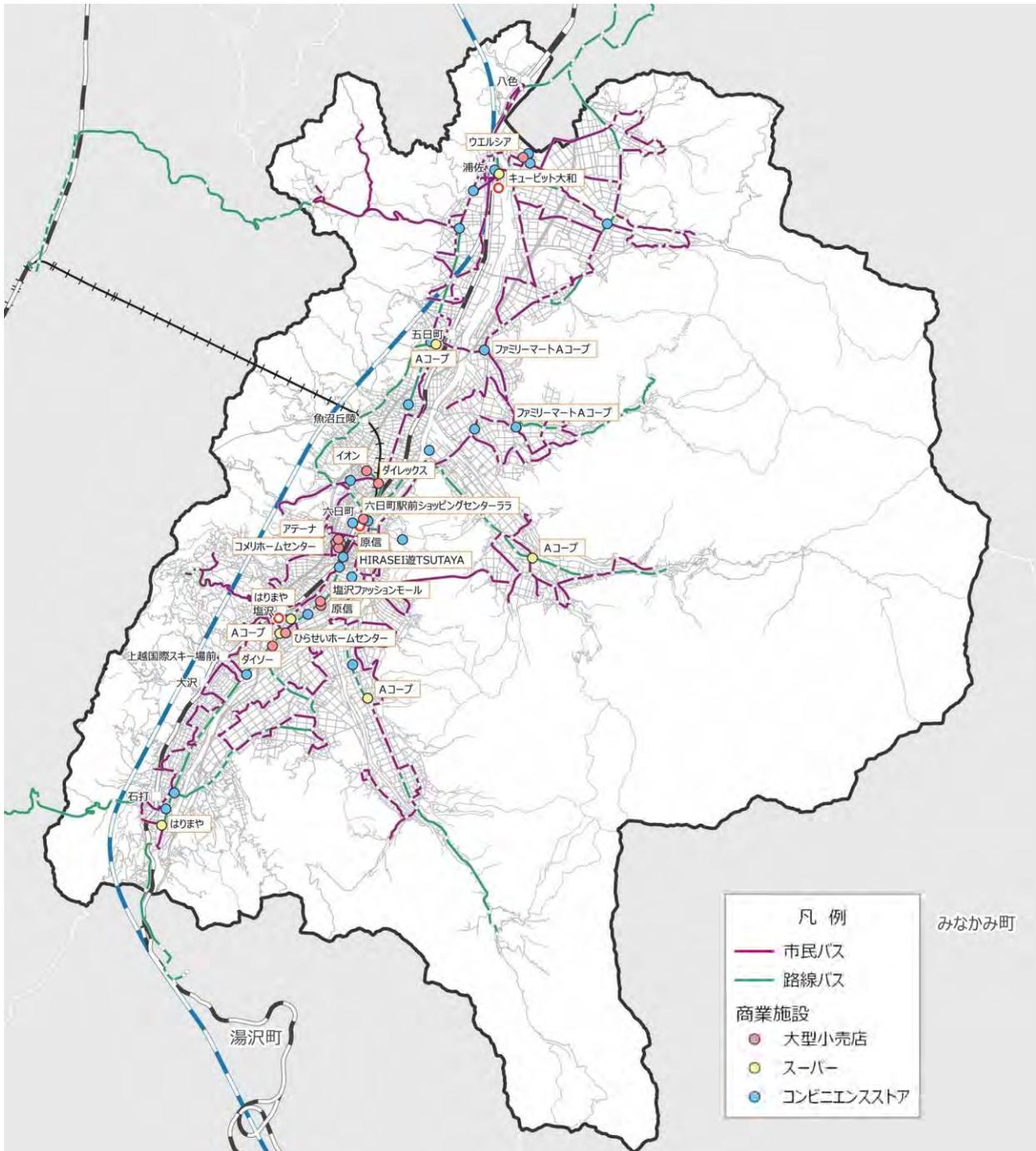


図 商業施設の立地

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及びゆきぐに大和病院といった病床数が100床を超える大規模な病院が立地しており、市民等の暮らしを支えている。
- ・一般診療所は、各地域に点在しているが、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各地域の中心や市街地付近まで移動する必要がある。

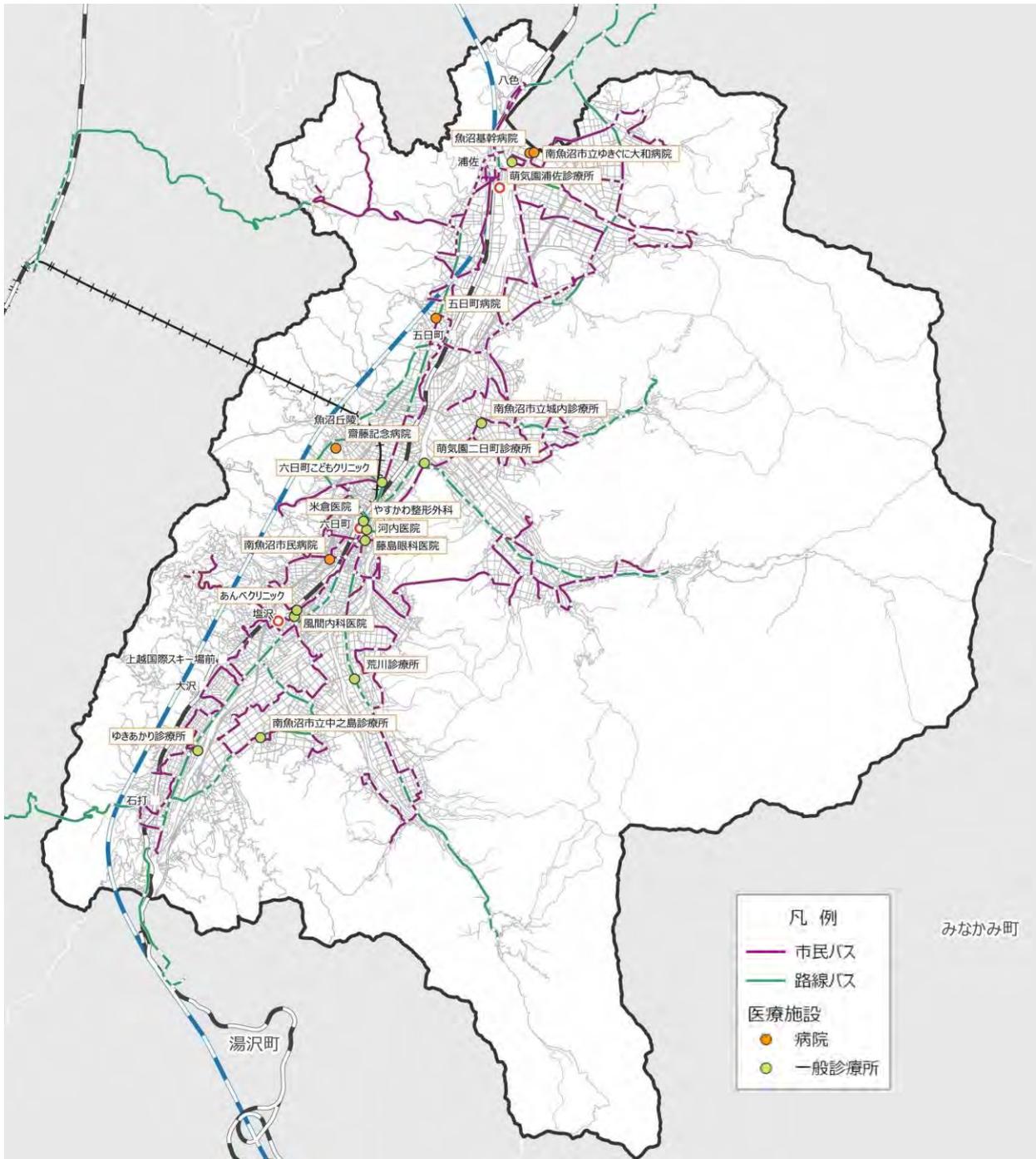


図 医療施設の立地

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よ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。

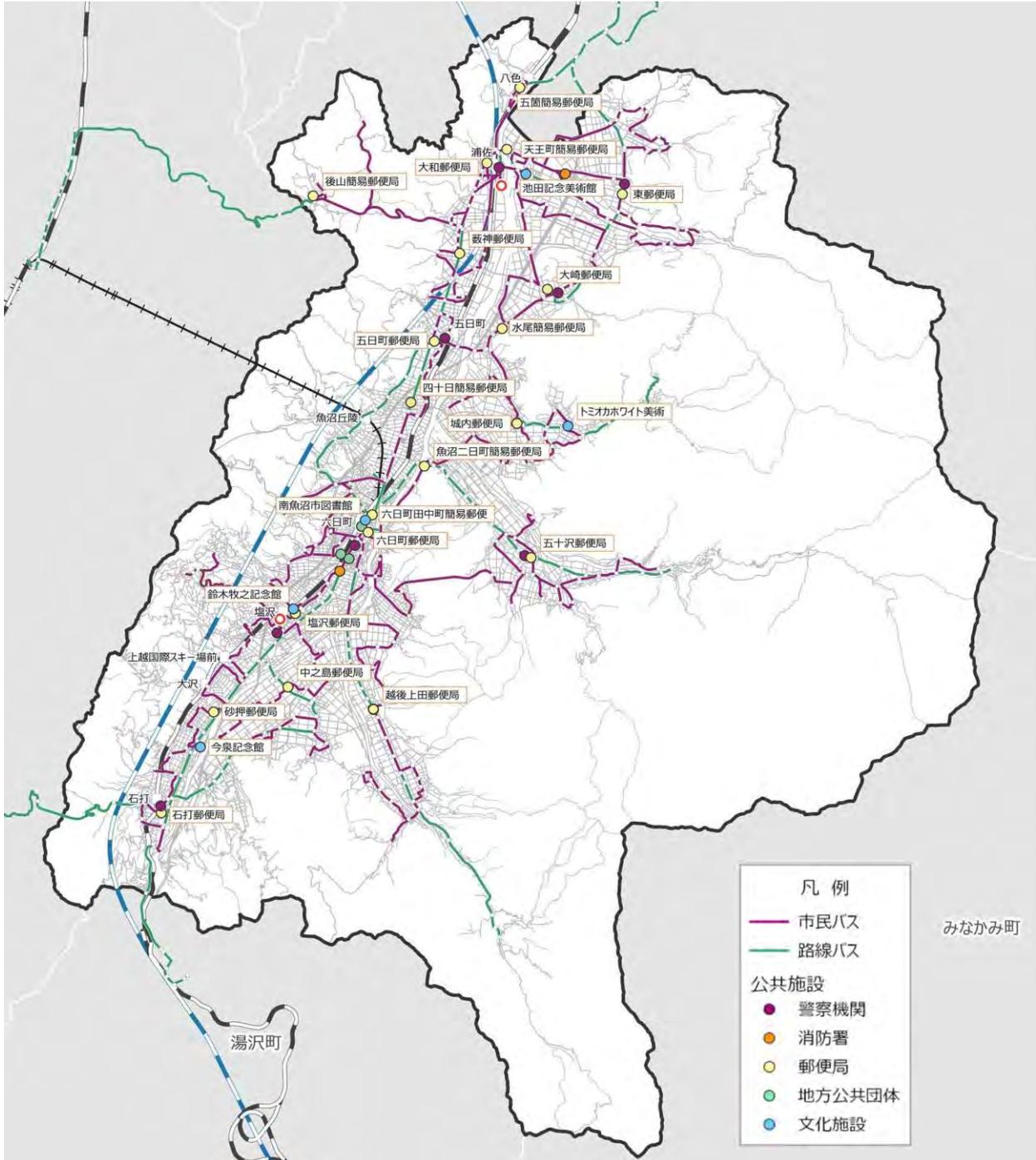


図 公共施設の立地

資料：国土数値情報 公共施設データ (H18)

④教育施設

- ・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、大学が 1 校立地している。
- ・学校の統廃合が進んでいるが、小学校は山間部の各集落に立地している。高等学校は鉄道駅の周辺に立地している。

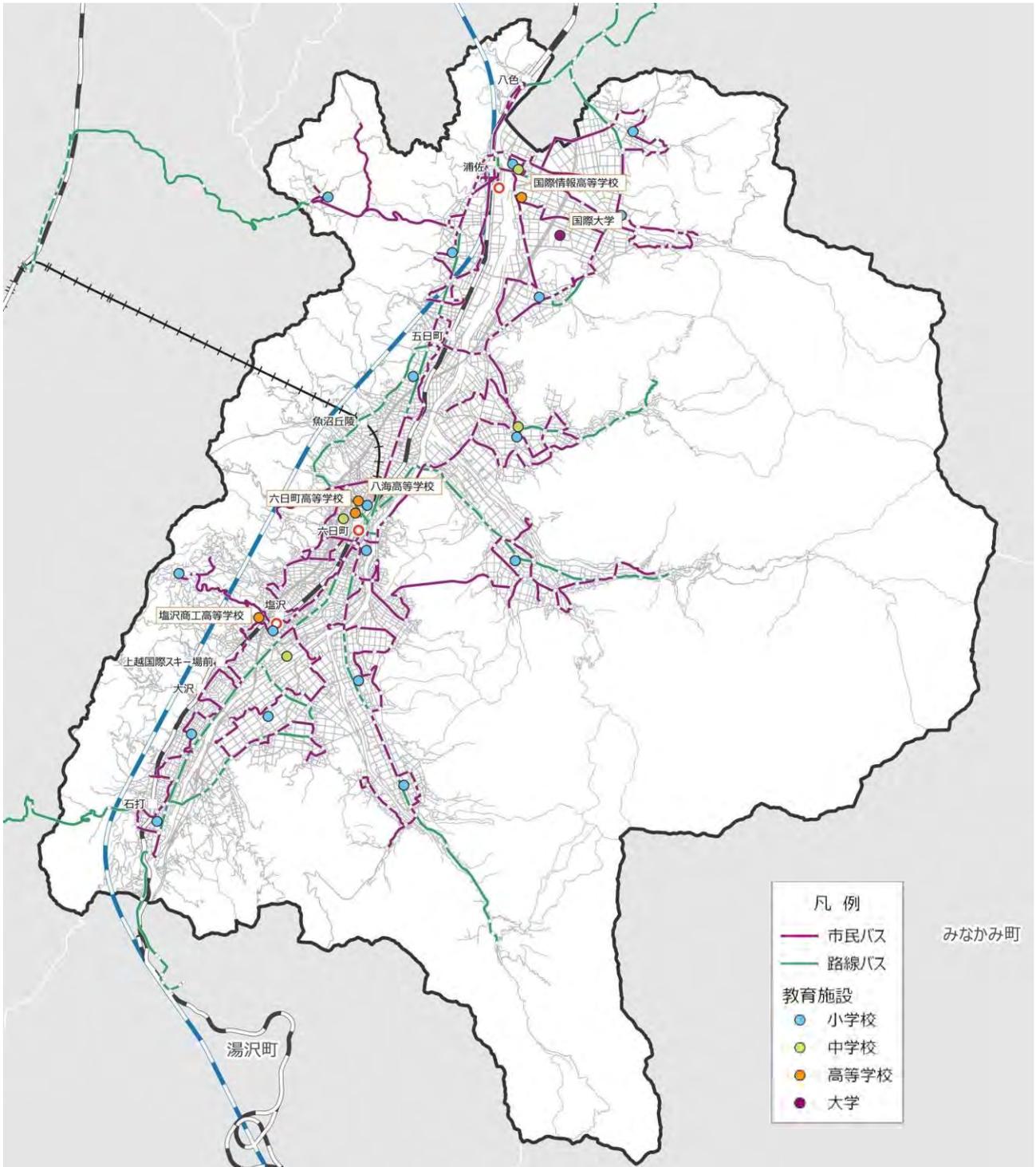


図 教育施設の立地

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

- ・特別豪雪地帯であ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。

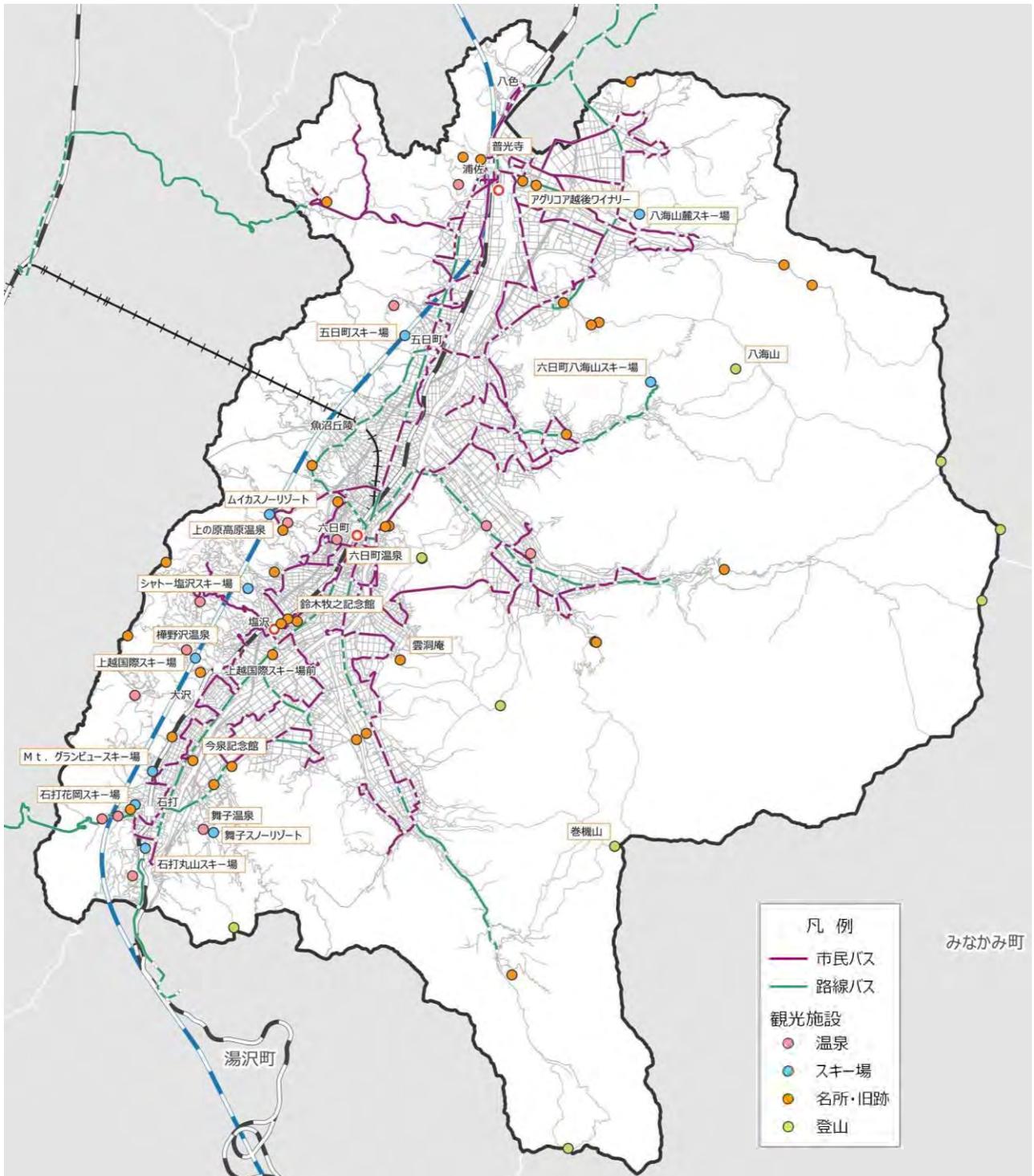


図 観光資源の立地

資料：2018 市勢要覧データ編

3-4 市民の移動特性

(1) 通勤・通学

- ・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、湯沢町で働いている人が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。

- ・南魚沼市に住む通学者は、約74%が市内で通学している一方で、約26%となる900人弱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

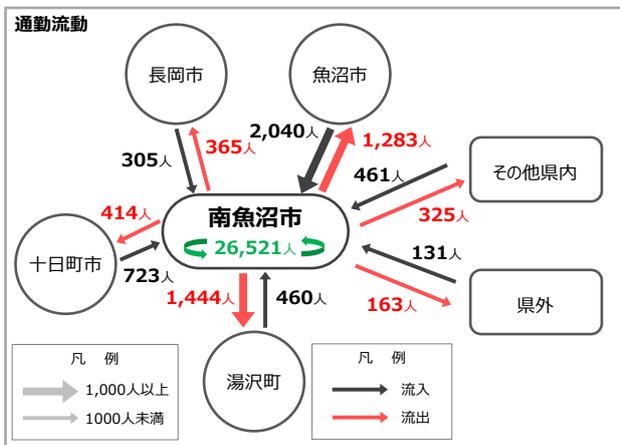


図 通勤における流入・流出人口 (15歳以上就業者)

資料：H27 国勢調査

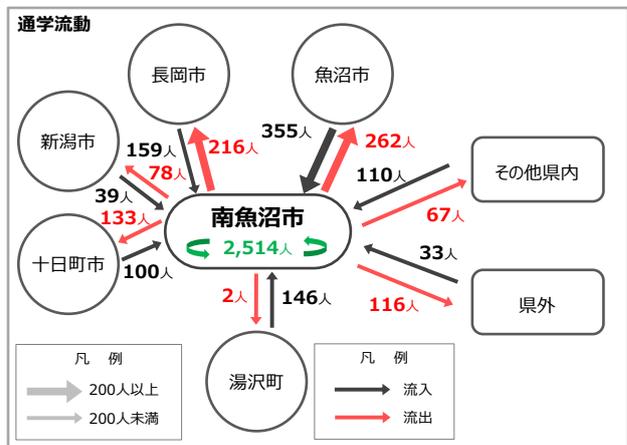


図 通学における流入・流出人口 (15歳以上通学者)

資料：H27 国勢調査

- ・南魚沼市に在住する通勤・通学者の利用交通手段は、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。

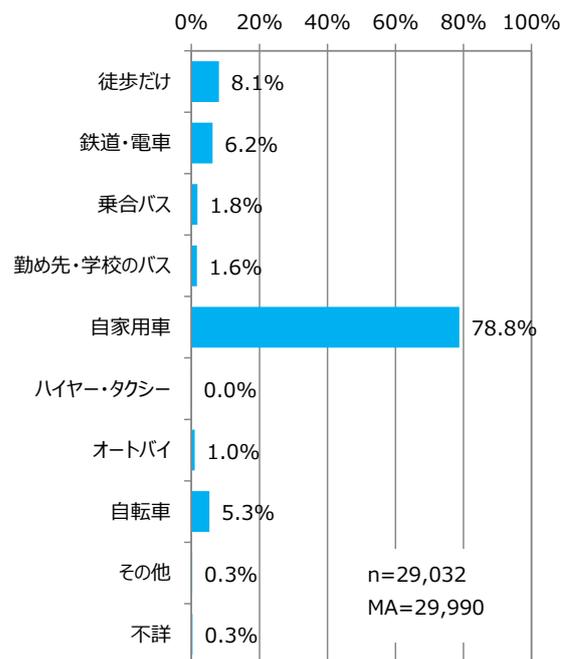


図 通勤・通学の利用交通手段 (南魚沼市在住)

資料：国勢調査 (H22) n：回答者数、MA：複数回答数

(2) 買い物（日用品や食料品）

- ・南魚沼市に在住する人の買い物（日用品や食料品）での移動は、近くの都市拠点（六日町駅周辺、浦佐駅周辺、塩沢駅周辺）や地域拠点（石打駅周辺、五日町駅周辺）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方面に向かう移動も見られる。

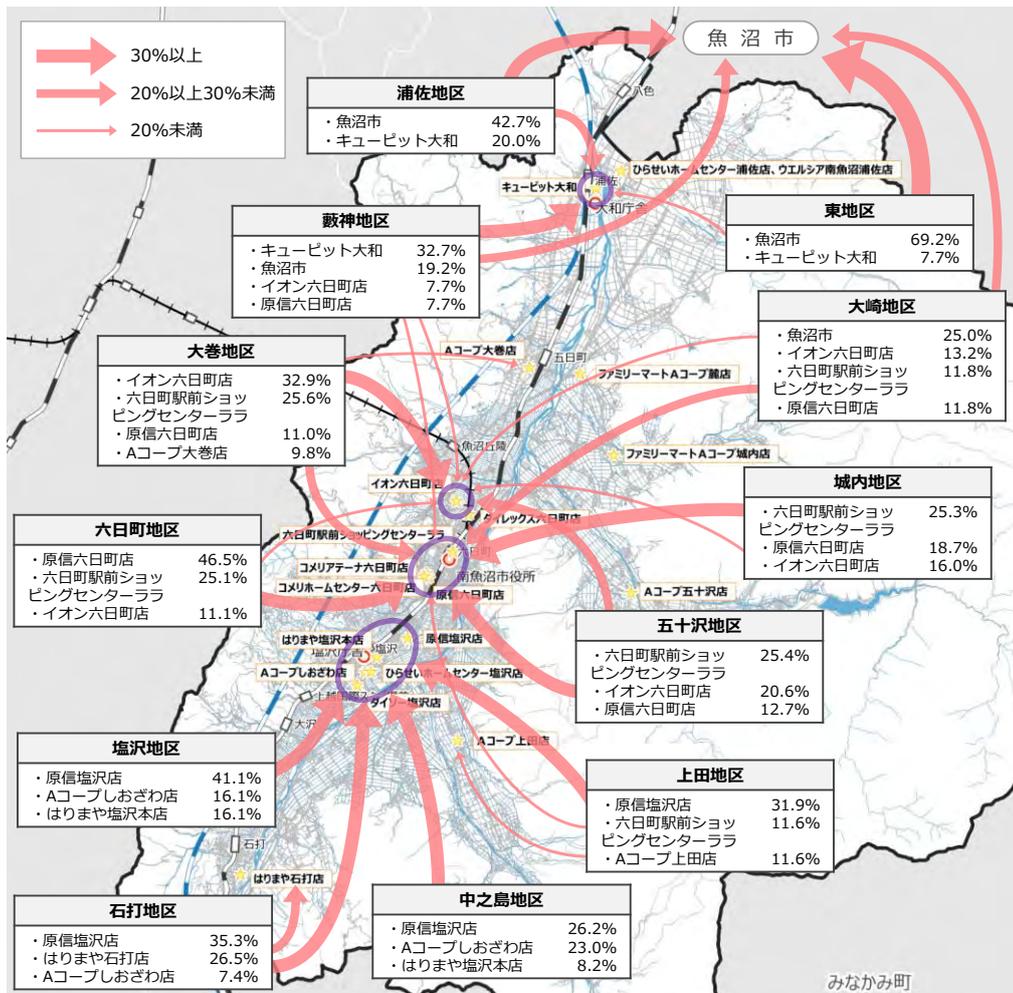


図 市民の買い物（日用品や食料品）流動図

資料：市民アンケート（R1）

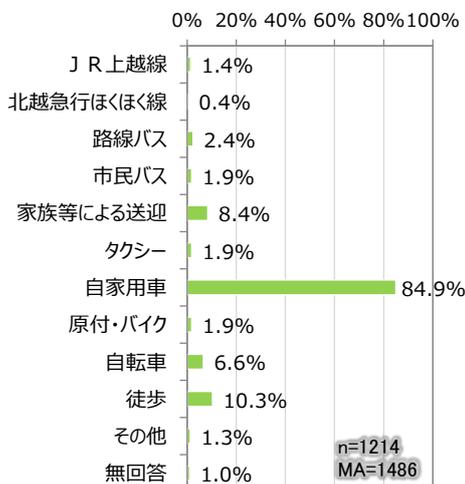


図 買い物（日用品や食料品）の交通手段
資料：市民アンケート（R1） n：回答者数、MA：複数回答数

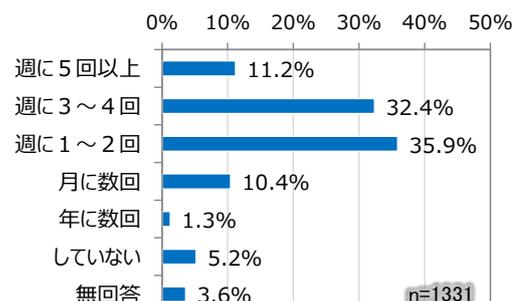


図 買い物（日用品や食料品）の回数
資料：市民アンケート（R1）

(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への通院が多く見られる。
- ・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。

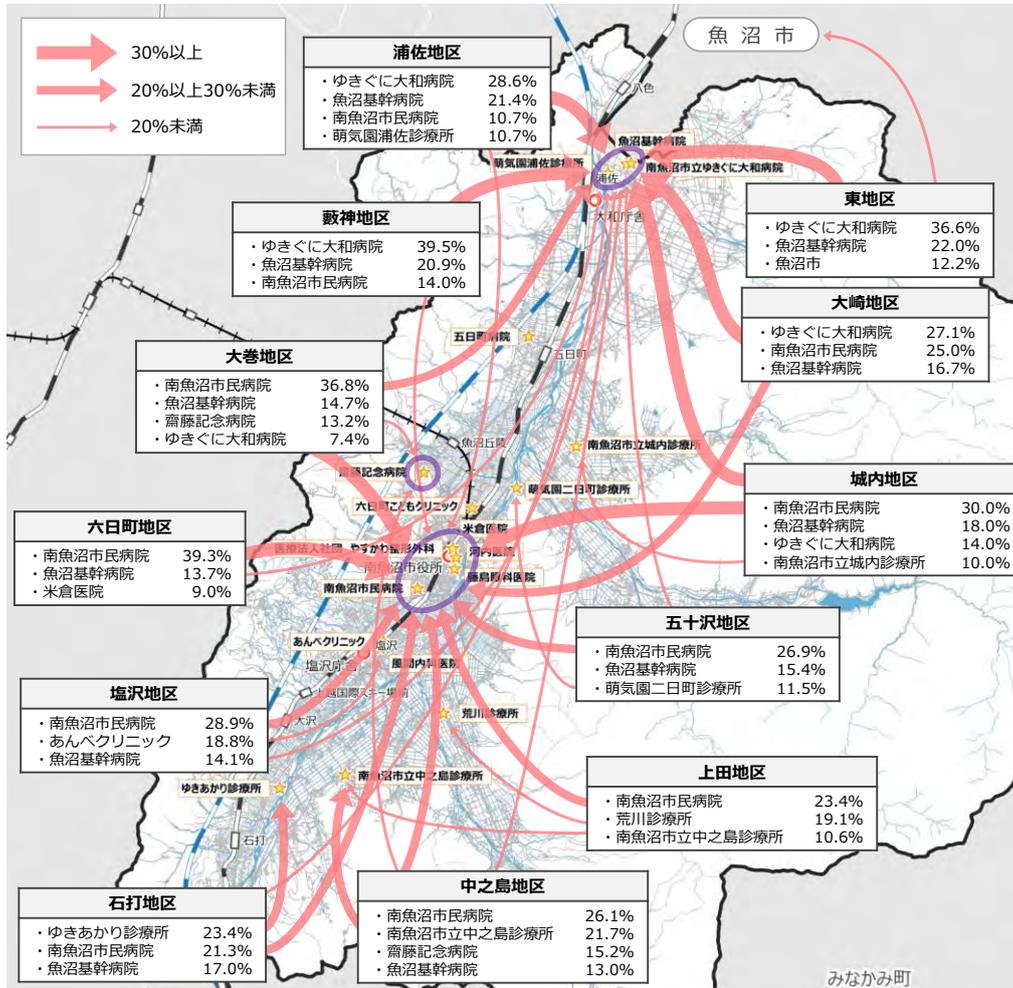


図 市民の通院流動図

資料：市民アンケート (R1)

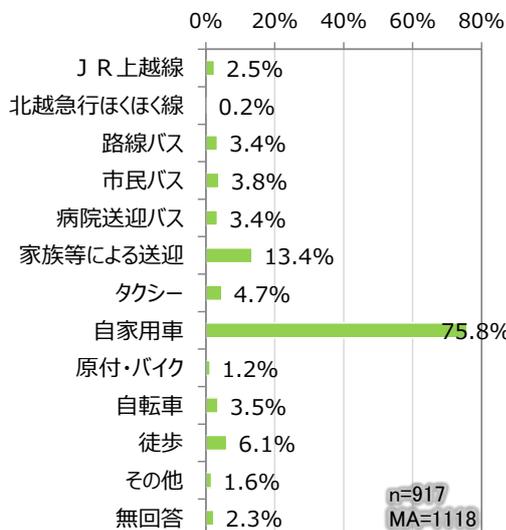


図 通院の交通手段

資料：市民アンケート (R1) n：回答者数、MA：複数回答数

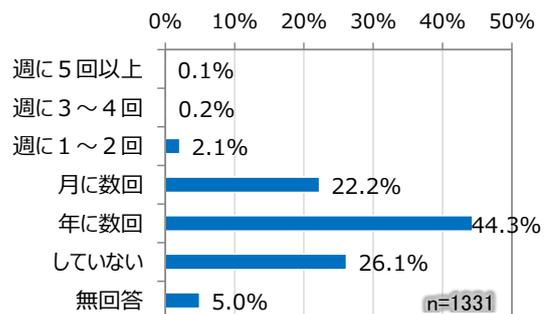


図 通院に出かける回数

資料：市民アンケート (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。

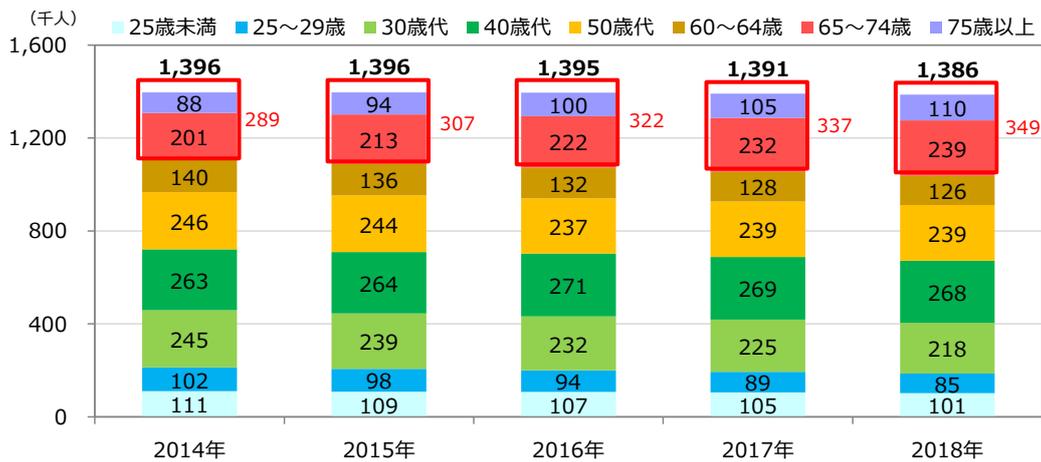


図 運転免許の保有者数（新潟県）

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。

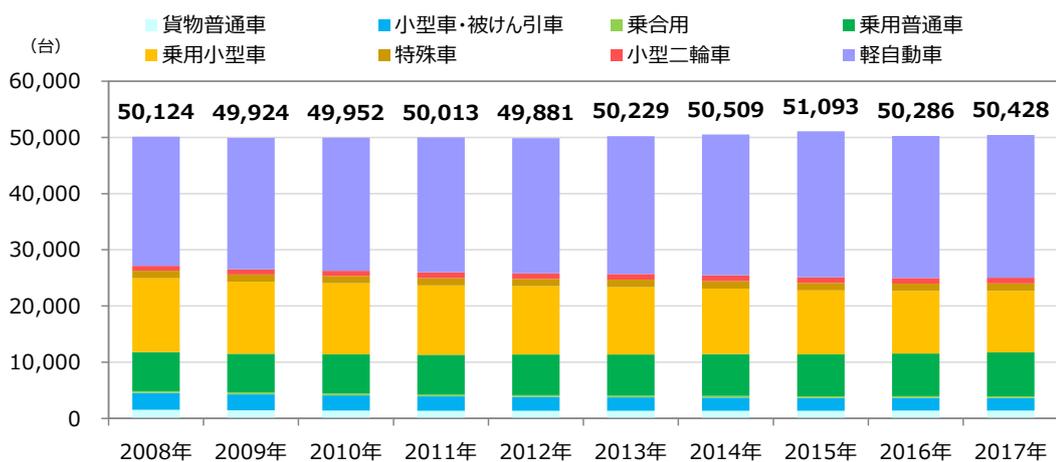


図 自動車保有車両数の推移（南魚沼市）

資料：新潟県統計年鑑

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。

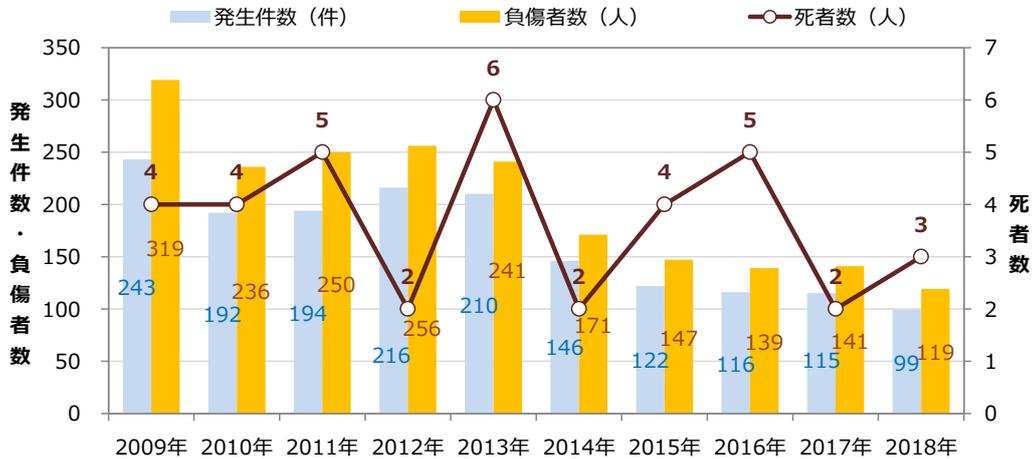


図 事故発生状況の推移（南魚沼市）

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。
- ・前項より 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。

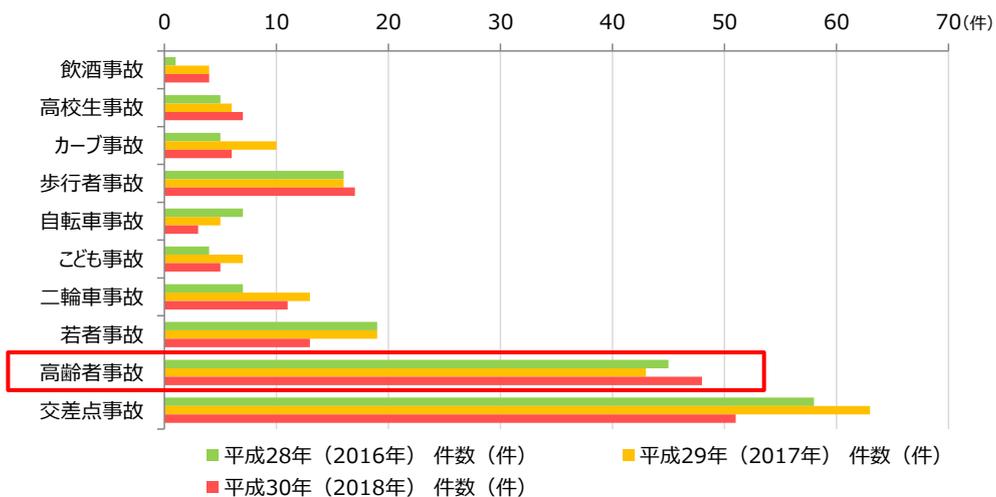


図 特定事故発生状況の推移（3 か年）（南魚沼市）

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 上越線が運行しており、市内の移動や、市外への移動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。

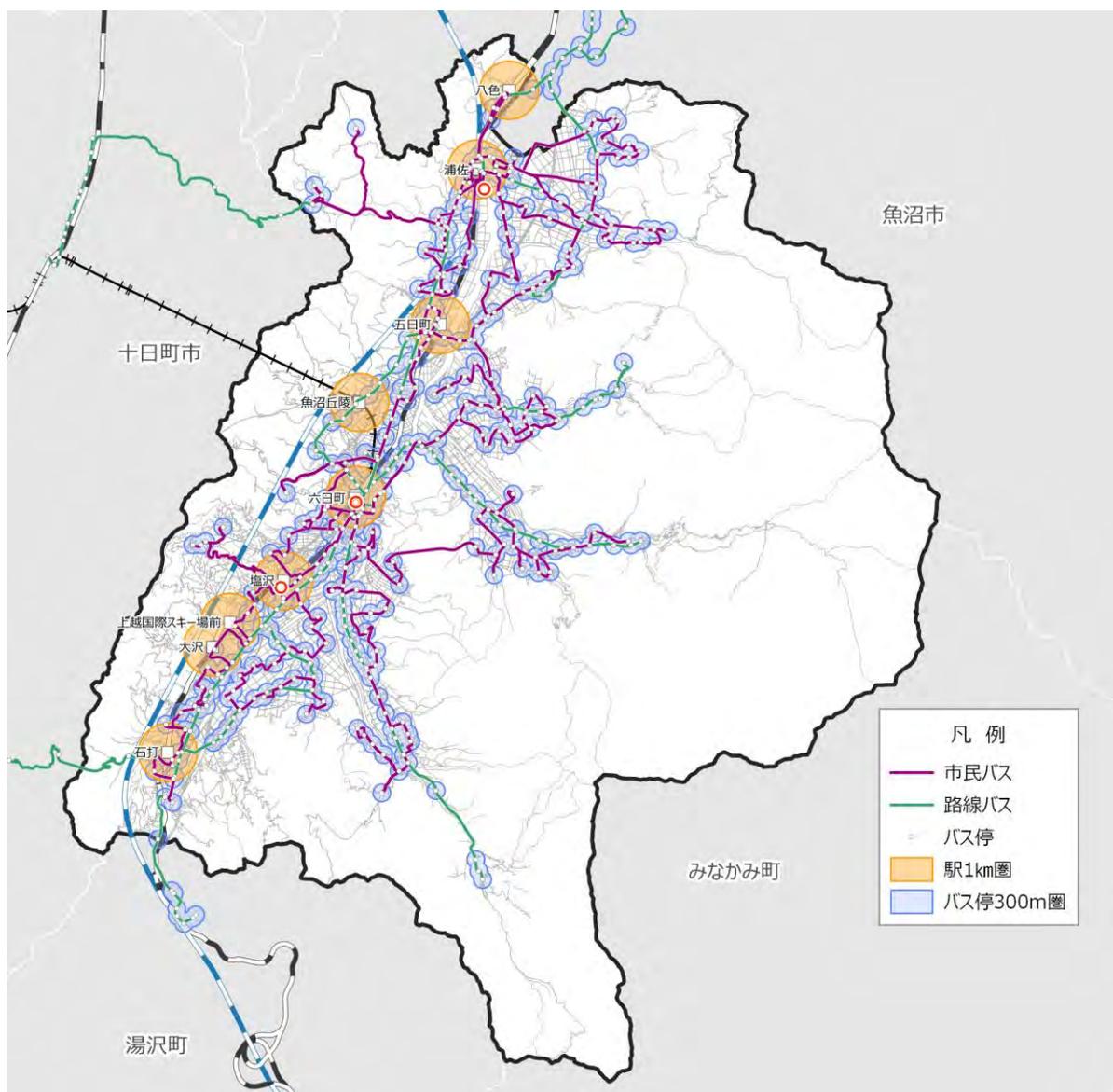


図 公共交通ネットワーク図

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) 鉄道の運行・利用状況

- ・市内には、上越新幹線の1駅、JR上越線の8駅、北越急行ほくほく線の2駅がある。
- ・2008年と比較すると、市内の鉄道駅利用者の合計は全体として緩やかな減少が続いている。
- ・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。また、魚沼丘陵駅は若干の増加傾向がみられる。

表 南魚沼市内の鉄道路線及び鉄道駅

鉄道路線	鉄道駅
上越新幹線	浦佐駅
JR上越線	八色駅、浦佐駅、五日町駅、六日町駅、塩沢駅、上越国際スキー場前駅、大沢駅、石打駅
北越急行ほくほく線	六日町駅、魚沼丘陵駅

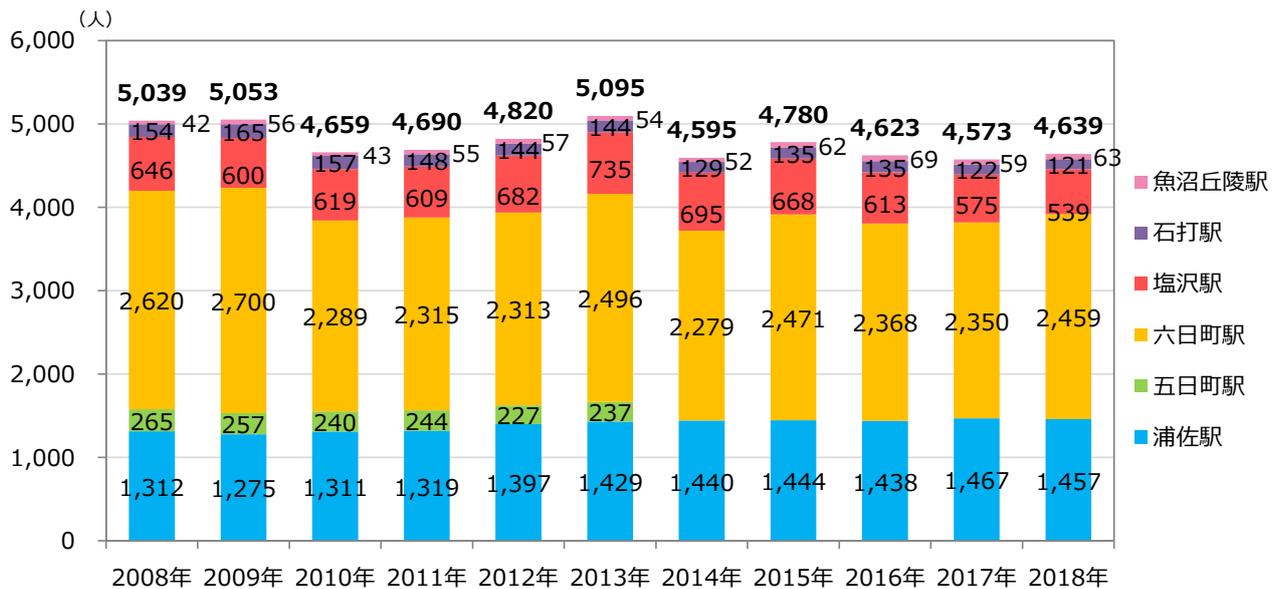


図 駅別日平均乗車人員の推移

資料：東日本旅客鉄道株式会社及び北越急行株式会社のデータを基に南魚沼市が作成
 ※五日町駅の集計は無人駅化により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 11 路線あり、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。
- ・近隣自治体である魚沼市や湯沢町、十日町市へ運行する路線もある。

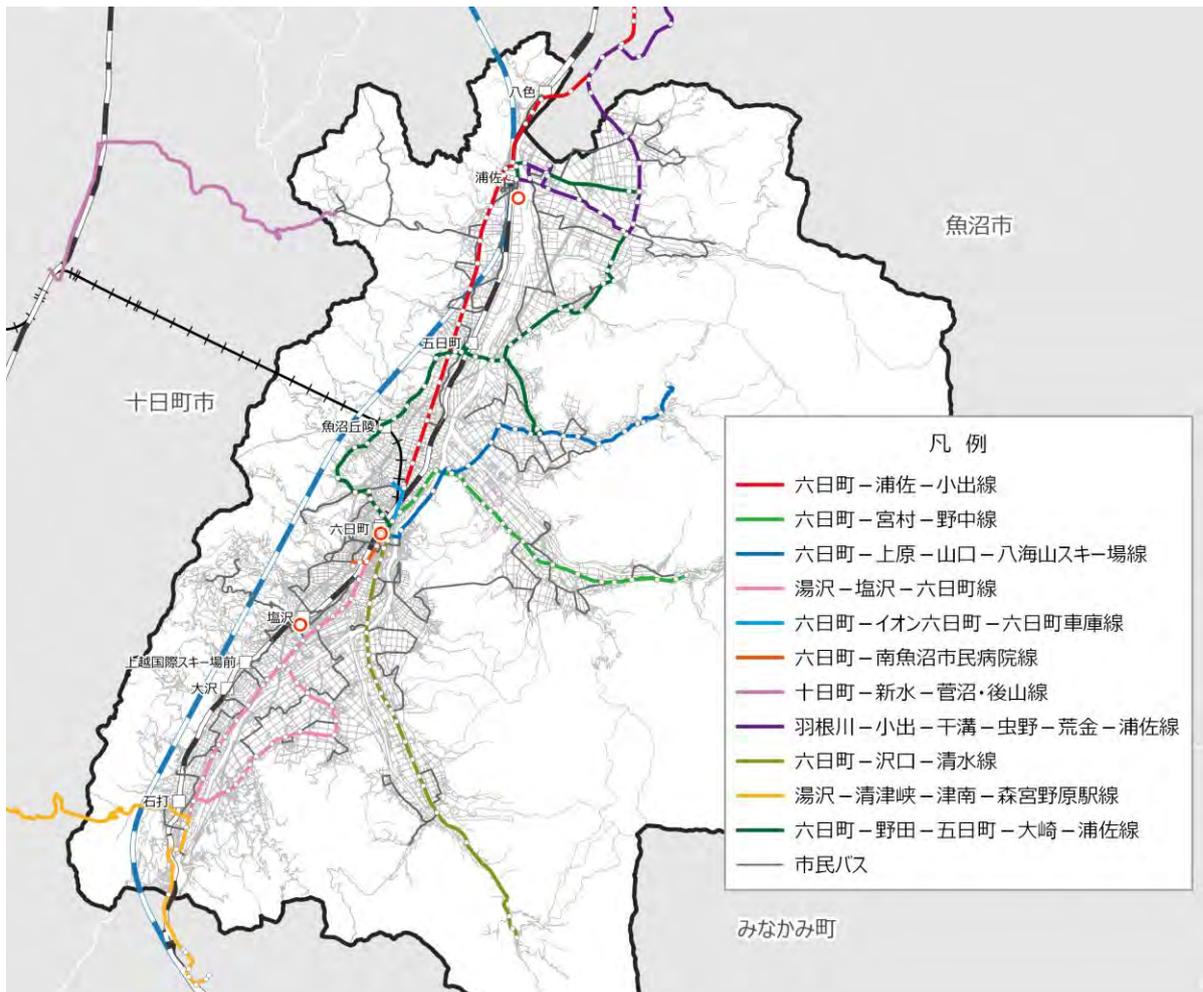


図 路線バス運行状況

資料：南越後観光バス

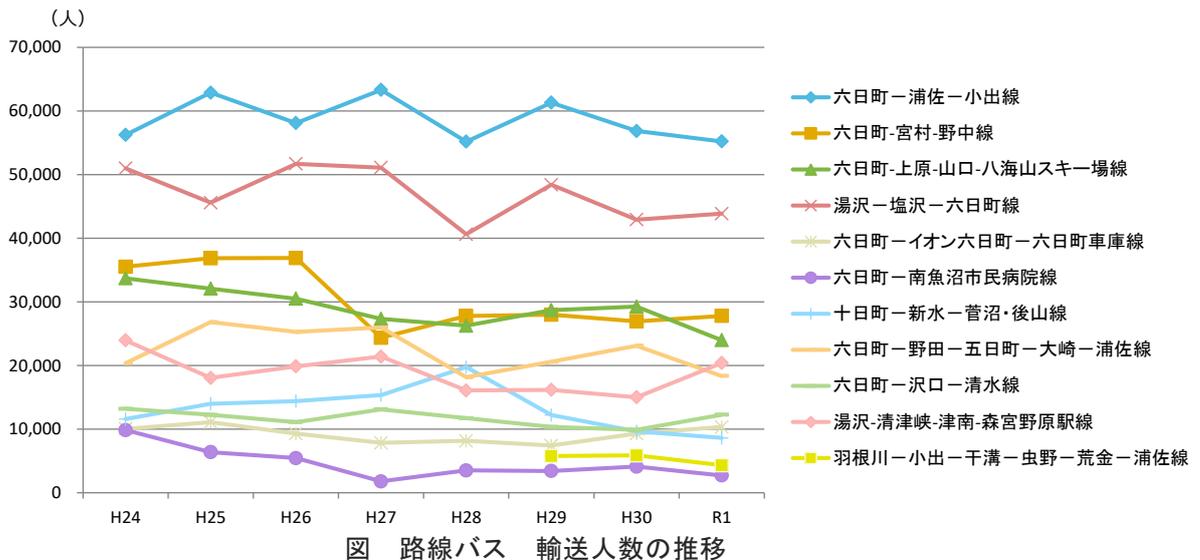
表 路線バス運行状況

路線名	系統名	運行事業者	運送の様様	起点	経由	終点	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-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	毎日	8	8	7~18時台	6~18時台	160円~480円
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	毎日	5	6	8~19時台	6~18時台	160円~410円
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	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	4/20-11/10	4	4	9~16時台	10~17時台	160円~430円
湯沢-塩沢-六日町線	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	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	南越後観光バス	路線定期運行	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-イオン六日町-六日町車庫線	六日町駅前~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	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-南魚沼市民病院線	六日町駅前~イオン六日町~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	六日町車庫前	毎日	6	4	9~15時台	12~17時台	160円
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	平日	4	4	8~12時台	9~17時台	160円
十日町-新水-菅沼・後山線	十日町車庫前~本町1丁目~後山	南越後観光バス	路線定期運行	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~クロスステーション~十日町車庫	南越後観光バス	路線定期運行	十日町車庫前	クロスステーション	後山	平日	1	-	13時台	-	160円~510円
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	南越後観光バス	路線定期運行	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
六日町-沢口-清水線	野田~八海中学校	南越後観光バス	路線定期運行	野田	五日町駅前	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	南越後観光バス	路線定期運行	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
湯沢-清津峡-津南-森宮野原駅線	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	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	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	毎日	5	4	7~16時台	8~17時台	160円~920円
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	平日	4	4	8~15時台	9~16時台	160円~410円

(2) 路線バスの利用状況

① 輸送人数の推移

- ・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、市内の都市拠点をつ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～R1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、R1の六日町―南魚沼市民病院線はH24の利用の3分の1程度となっている。



資料：南越後観光バス

② 路線バスの利用形態（往復・片道）

- ・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。
- ・行きだけの利用、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。
- ・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%、タクシーが14.3%である。

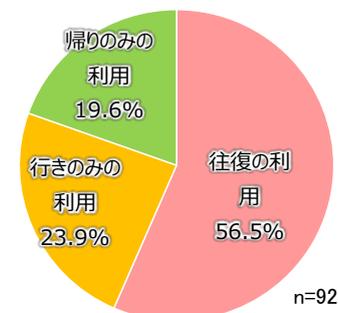


図 路線バスの利用の形態

資料：路線バス利用者アンケート（R1）

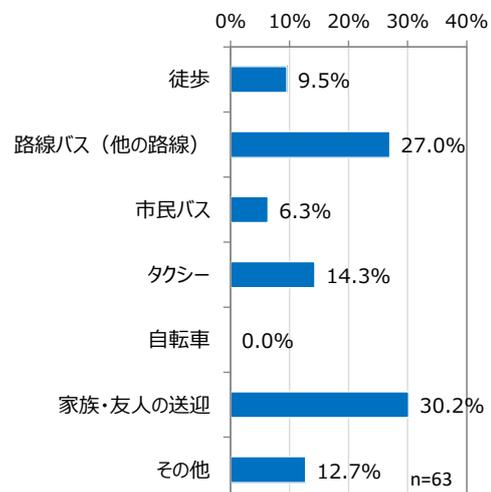


図 片道利用の行き・帰りの交通手段

資料：路線バス利用者アンケート（R1）

③ 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。

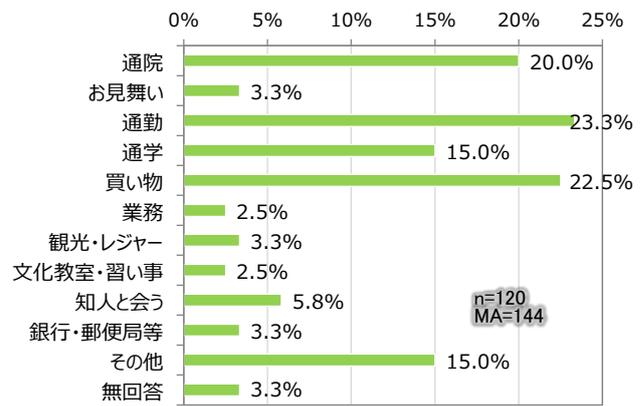


図 路線バスを利用した外出の目的

資料：路線バス利用者アンケート (R1)
n：回答者数、MA：複数回答数

④ 路線バス利用者の乗り継ぎの状況

- ・路線バスの利用者は、乗り継いでいない利用が約 6 割と多い。
- ・乗り継ぎ利用は、路線バス⇔JR 上越線が 13.3%と比較的多い。
- ・路線バス同士及び路線バス⇔市民バス間の乗り継ぎはそれぞれ 5.8%、路線バス⇔新幹線は 5.0%、路線バス⇔北越急行ほくほく線は 4.2%である。

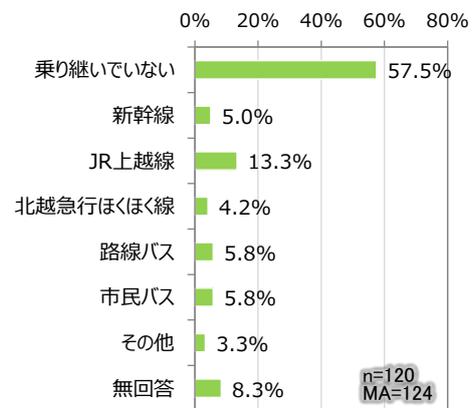


図 路線バス利用者の乗り継ぎの状況

資料：路線バス利用者アンケート (R1)
n：回答者数、MA：複数回答数

(3) 路線バスの評価

① 路線バスがない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。

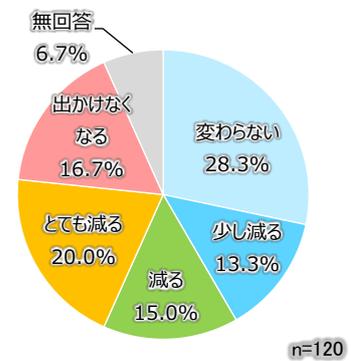


図 路線バスがない場合の外出頻度の変化

資料：路線バス利用者アンケート (R1)

② 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。

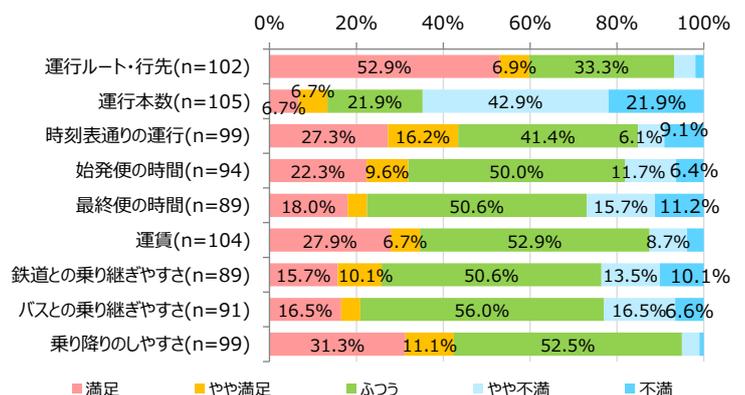


図 路線バスの項目別の満足度

資料：路線バス利用者アンケート (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。

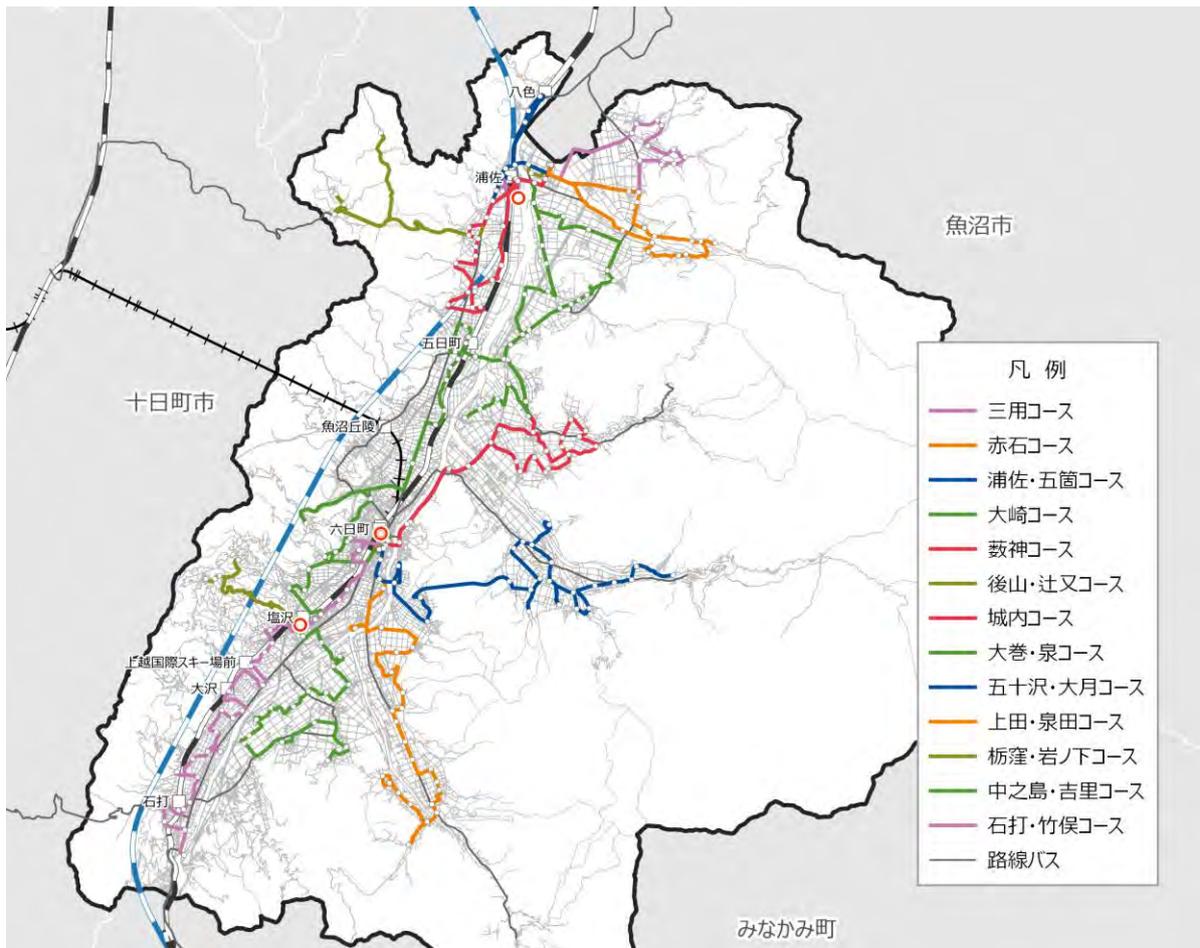


図 市民バス運行状況

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(銭湯公園)	南越後観光バス	路線定期運行	南魚沼市役所	銭湯公園入口、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	ふれあ支援センター、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	ふれあ支援センター		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・保青園バス停	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・末泉寺	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

① 利用者数

- 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8,170人、最も少ない栃窪・岩之下コースで338人となっている。

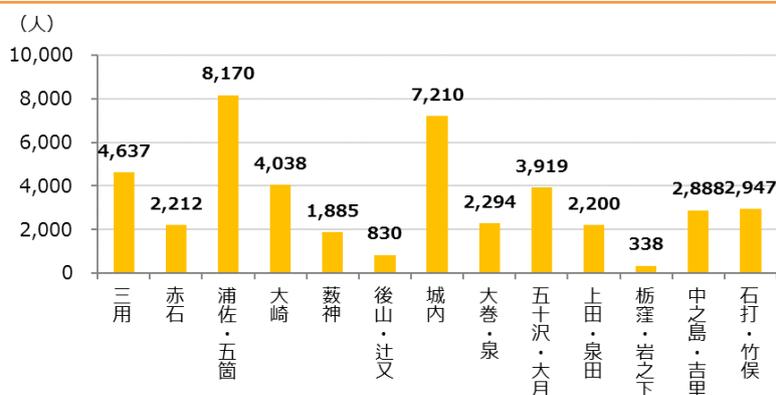


図 市民バス利用者数 (R1 年度)

② 市民バスの利用形態 (往復・片道)

- 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。
- 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。

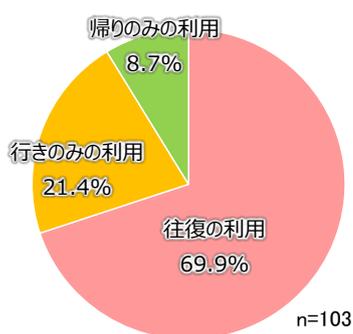


図 市民バスの利用の形態

資料：市民バス利用者アンケート (R1)

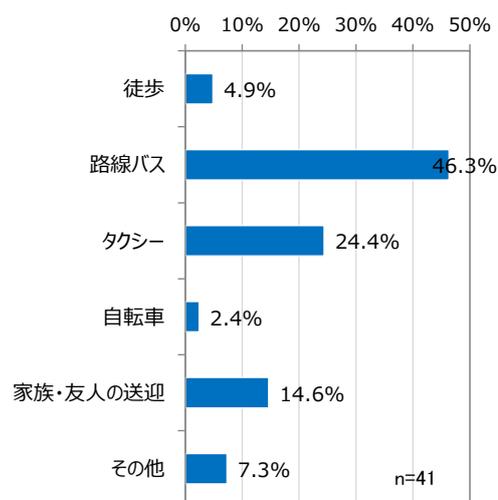


図 片道利用の行き・帰りの交通手段

資料：市民バス利用者アンケート (R1)

③ 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。

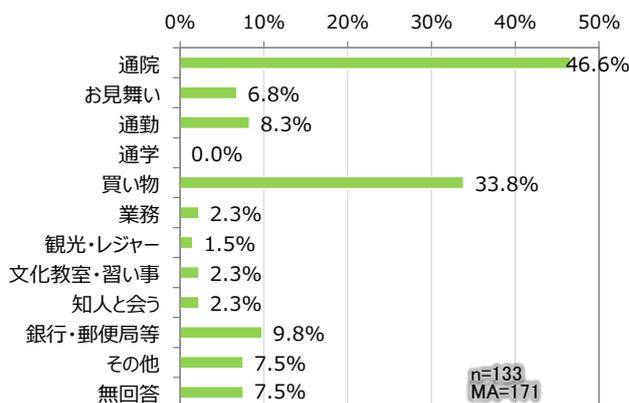


図 市民バスを利用した外出の目的

資料：市民バス利用者アンケート (R1)

④ 市民バス利用者の乗り継ぎの状況

- 市民バスの利用者は、乗り継いでいない利用が約 6 割と多い。
- 乗り継ぎ利用は、市民バス⇔JR 上越線が 6.0%、市民バス⇔路線バスが 6.0%、市民バス同士が 4.5%である。

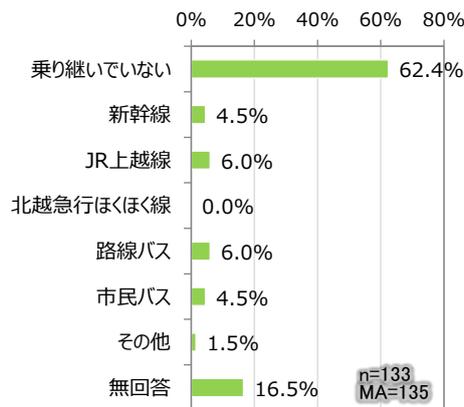


図 市民バス利用者の乗り継ぎの状況

資料：市民バス利用者アンケート (R1)

(3) 市民バスの評価

① 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。

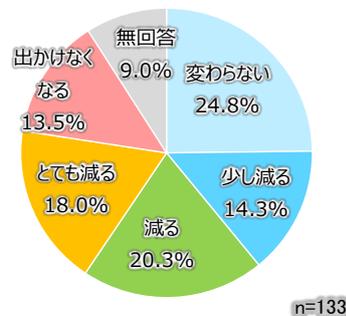


図 市民バスがない場合の外出頻度の変化

資料：市民バス利用者アンケート (R1)

② 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。

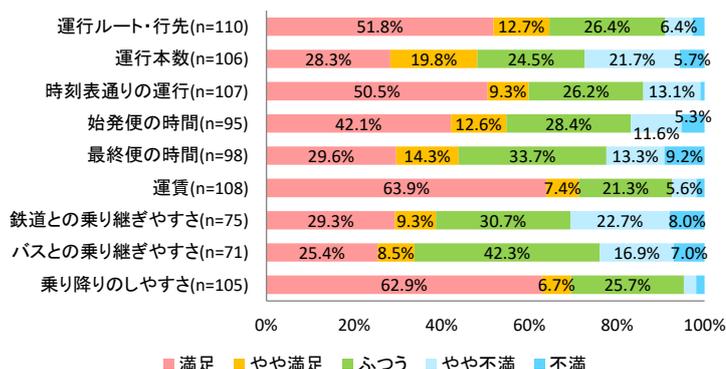


図 市民バスの項目別満足度

資料：市民バス利用者アンケート (R1)

4-5 その他交通手段

(1) 医療施設

- 市内の医療機関では、萌気園（浦佐診療所、二日町診療所）や齋藤記念病院において無料送迎バスを運行している。

① 萌気園（浦佐診療所）

■ 浦佐巡回バス

コース	天王町（浦佐診療所）－田町－富町（浦佐駅西口）－本町－川原町－天王町（浦佐診療所）
運行日	月曜日～金曜日（土・日・祝日は休み）
運行時間	午前8便（7:50～11:40、30分間隔）、夕診2便（16:20～17:10）
料金	無料
備考	診療所以外の目的でも自由に乗り降り可。

■ 大和地域定期バス

コース	（小出方面）響きの森公園－大浦センター－十日町集落センター－浦佐診療所 （五箇方面）浦佐診療所－岩山集落センター－境川集落センター－浦佐診療所 （藪神方面）浦佐診療所－JA 藪神－市野江センター－浦佐診療所 （赤石方面）浦佐診療所－堂島新田センター－黒土－浦佐診療所 （大崎方面）浦佐診療所－穴地新田センター－鰻島センター－浦佐診療所 （三用方面）浦佐診療所－山崎－雷土センター－浦佐診療所
運行日	月曜日～金曜日（土・日・祝日は休み）
運行時間	各コース1便（8～9時台）
料金	無料

資料：萌気会ウェブサイト

② 萌気園（二日町診療所）

■ 二日町定期バス

コース	（朝1番コース 城内・大巻方面）山口バス停－城内郵便局前－奥村集会所－二日町診療所 （朝1番コース 五十沢方面）清水瀬バス停－五十沢中学校前－津久野センター－二日町診療所 （泉田・大月・六日町方面）二日町診療所－上大月センター－田中町郵便局－二日町診療所 （朝2番コース 城内方面）二日町診療所－上出浦センター－長森センター－二日町診療所 （朝2番コース 五十沢方面）二日町診療所－京岡集会所－小川集会所－二日町診療所
運行日	日・祝日は運休
運行時間	各コース1便（8～9時台）
料金	無料

資料：萌気会ウェブサイト

③ 齋藤記念病院

コース	齋藤記念病院－六日町駅
運行日	日曜日・祭日、第3土曜日、年末年始（12/30～1/3）は運休
運行時間	15便（8～15時台、30分間隔）
料金	無料

資料：齋藤記念病院ウェブサイト

(2) 福祉施設

・大和老人福祉センターでは、大崎・浦佐・藪神・東地区への無料送迎バスを運行している。

①南魚沼市大和老人福祉センター

■大崎地区

コース	今町新田－水尾－大崎－穴地－穴地新田－八色原－海士ヶ島新田
運行日	毎週木曜日及び月1回日曜日
運行時間	1便（9時台）
料金	無料

■浦佐地区

コース	国際情報高校入口前－天王町－川原町－浦佐駅西口－五箇－天王町－鰻島
運行日	毎週木曜日及び月1回日曜日
運行時間	1便（8時台）
料金	無料

■藪神地区

コース	名木沢－村尾－市野江－城山新田－今町－九日町
運行日	毎週火曜日及び月1回日曜日
運行時間	1便（9時台）
料金	無料

■東地区

コース	国際情報高校入口前－雷土－門前－谷地－山崎－茗荷沢－桐沢－大倉－黒土新田
運行日	毎週火曜日及び月1回日曜日
運行時間	1便（9時台）
料金	無料

資料：南魚沼市福祉課

(3) 教育施設

・国際大学及び北里大学保健衛生専門学院では、学生用の無料送迎バスを運行している。

①国際大学

コース	①国際大学－浦佐駅－国際大学、②国際大学－イオン－国際大学、（日曜日のみ） ③国際大学－ショッピングセンターララー－国際大学（日曜日のみ）
運行日・時間	①月曜日～金曜日：13便（8～20時台）、土曜日・日曜日：2便（8時台、16時台） ②日曜日：4便（9～15時台） ③日曜日：3便（10～15時台）
料金	無料

資料：国際大学ウェブサイト

②北里大学保健衛生専門学院

コース	北里大学保健衛生専門学院－浦佐駅－北里大学保健衛生専門学院
運行日	試験期間及び休業日（春期、夏期、冬期）等は、時間の変更や運休する場合がある
運行時間	平日：駅⇒学院11便（7～12時台）、学院⇒駅14便（10～18時台） 土曜日：駅⇒学院6便（8～12時台）、学院⇒駅3便（10～12時台）
料金	無料

資料：北里大学保健衛生専門学院ウェブサイト

(4) 小中学校のスクールバス

- 市内の小中学校のうち小学校 16 校及び中学校 4 校では、登下校の無料送迎バスを通年又は冬期の間で運行している。

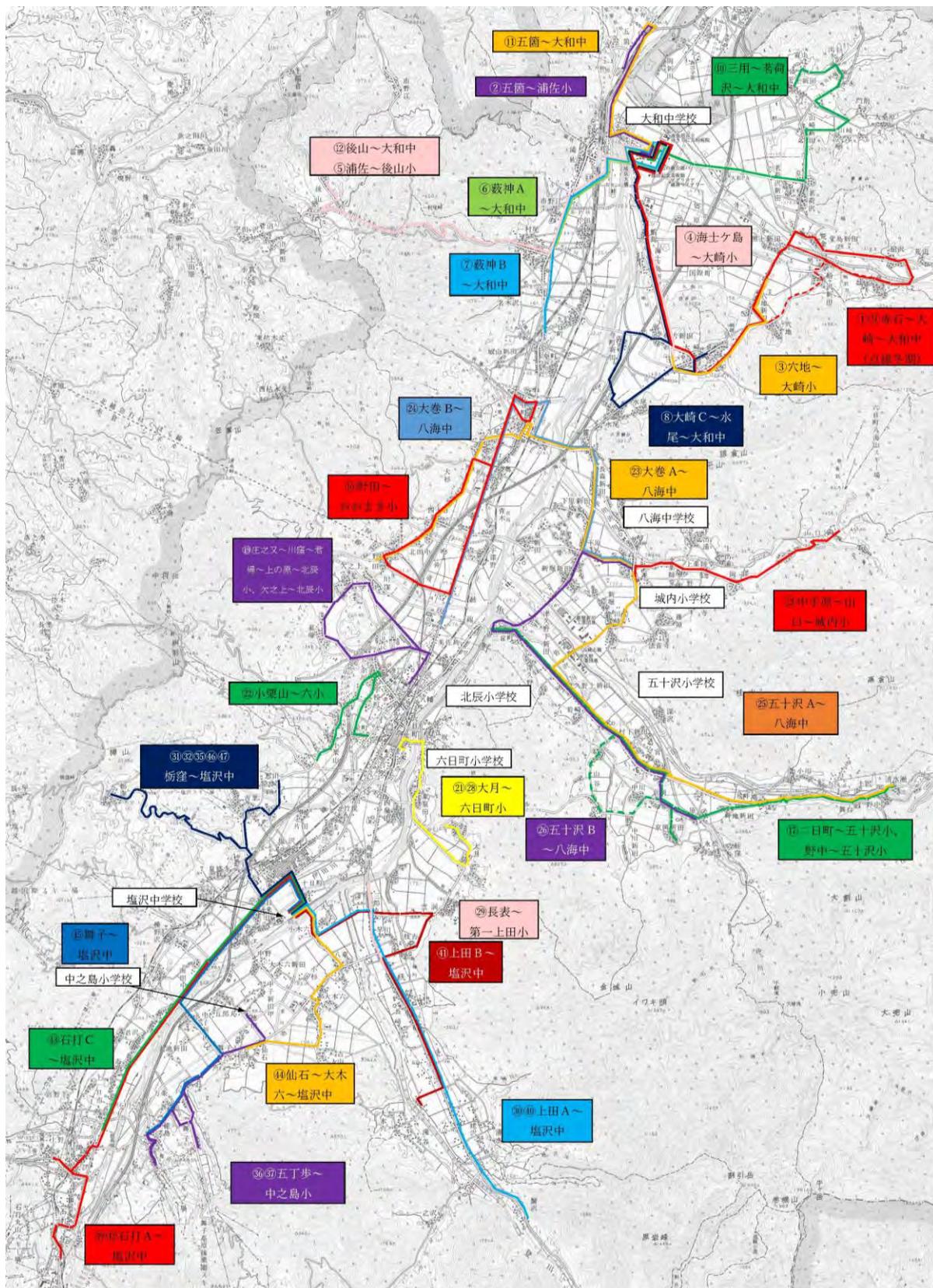


図 スクールバス路線図

資料：南魚沼市教育委員会学校教育課

4-6 公共交通に対する市民の意見・ニーズ

(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32.0%、「家族、友人に送迎を頼みづらい」が25.3%と続いている。

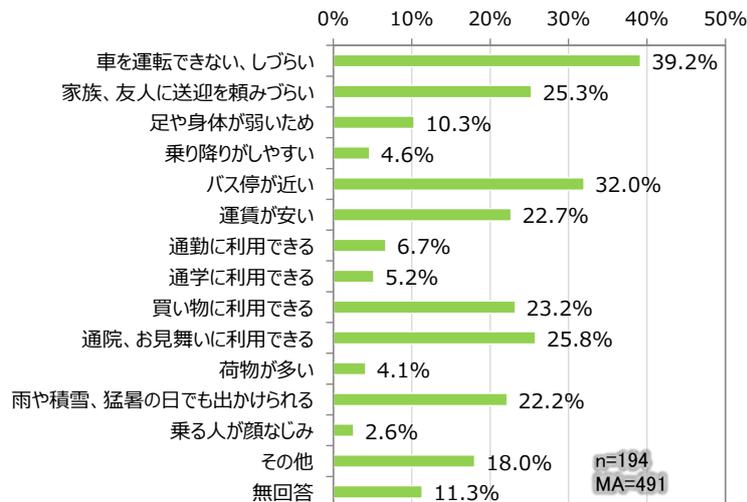


図 バスを利用する理由

資料：市民アンケート (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、77.4%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18.0%でそれに続いている。

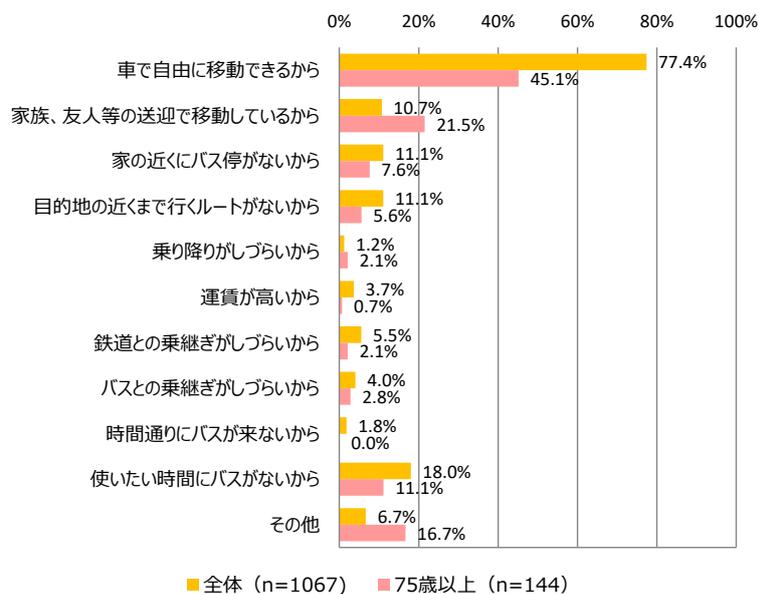


図 バスを利用しない理由

資料：市民アンケート (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。

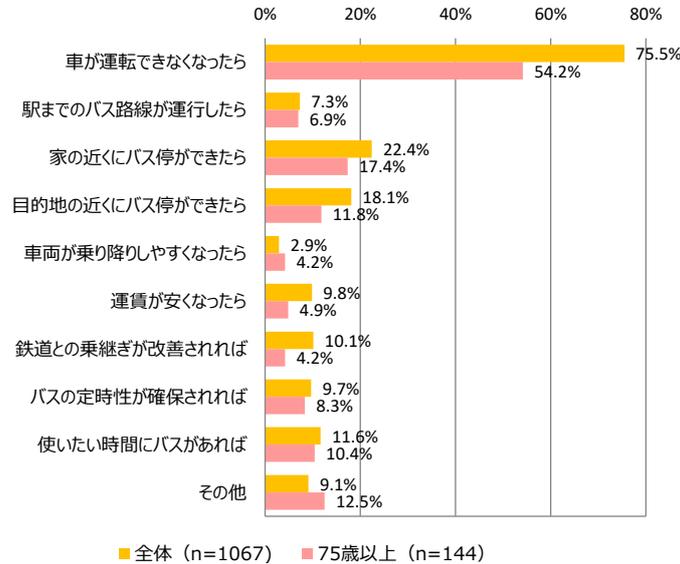


図 バスを利用する条件

資料：市民アンケート (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。

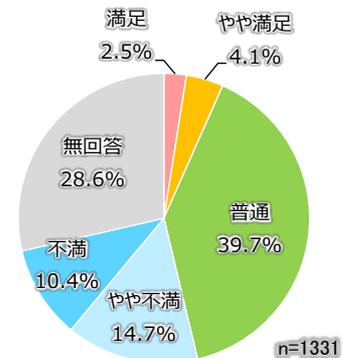


図 市民バスの項目別満足度

資料：市民バス利用者アンケート (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。

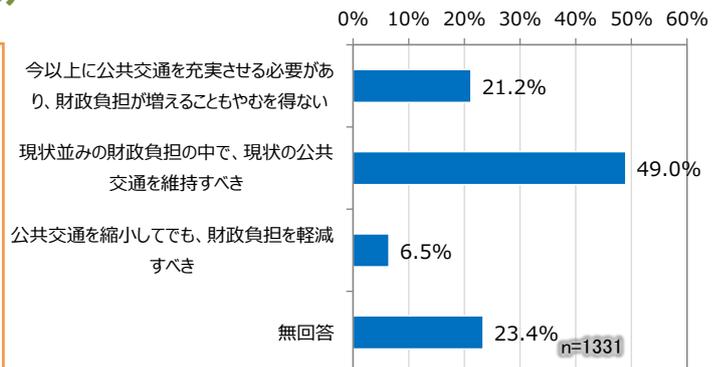


図 財政負担と公共交通への取組み

資料：市民バス利用者アンケート (R1)

4-7 供給側の視点から見た問題点

路線バス及び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、乗り継ぎが必要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

- ・病院への通院利用が多いが、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。

■ 乗り継ぎ割引の適正な運用への見直しが必要である

- ・運賃の面での移動利便性の向上の観点から、市民バス同士及び市民バス⇄路線バス間の乗り継ぎ割引を実施している。
- ・市民バス同士の乗り継ぎ割引は乗継券を発行しているが、市民バス⇄路線バス間の乗り継ぎ割引は、申告することで市民バスが無料になるという運用であり、不正利用することが可能な状態となっている。

4-8 公共交通ネットワークの評価

(1) 路線バス及び市民バスの利用者数の将来推計

- ・利用者の年齢層を利用者アンケートより把握し、年齢区分別の将来人口に比例して利用者数が増えるものと仮定し、路線バス及び市民バスの利用者数の将来推計を行った。
- ・市民バスは、高齢者の利用割合が多いことから、利用者数は微減傾向となる。
- ・路線バスは、通勤・通学利用の利用が一定程度あることから、生産年齢人口や15歳未満人口の減少に伴い、利用者は大きく減少する。

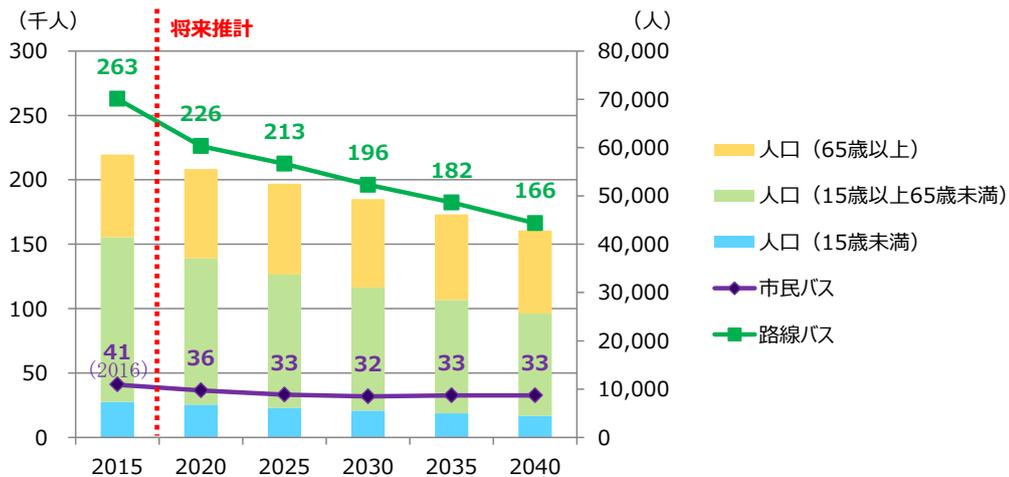


図 人口推移（国勢調査及び社人研推計）と路線バス及び市民バス利用者数の将来推計

(2) 交通結節点と接続状況

- ・鉄道と路線バスの乗り継ぎが可能となっているが、六日町駅・五日町駅には市民バスが乗り入れておらず、市民バスと路線バスとの乗り継ぎはしづらい状況である。
- ・駅以外の病院・庁舎等で、市民バス同士の乗り継ぎダイヤを設定している。

表 市内の主な交通結節点と路線バス・市民バスの接続状況

交通結節点	路線バス	市民バス
六日町駅	・駅前に乗り入れている	・駅前に乗り入れていない（市役所バス停から約200m離れている）
五日町駅	・駅前に乗り入れていない	・駅前に乗り入れていない（路線バスバス停から約100m離れている）
浦佐駅	・駅東口に乗り入れている路線と駅西口に乗り入れている路線がある	・駅西口に乗り入れており、路線バスの一部の便と接続している（路線バス⇒市民バスの魚沼基幹病院方面など）
魚沼基幹病院	・病院前に乗り入れている	・市民バス同士が接続（浦佐駅方面）
塩沢庁舎	・国道17号沿いの塩沢上りバス停から600m離れている	・市民バス同士が接続（六日町方面）
後山	・市民バスと接続（魚沼基幹病院方面）	・路線バスと接続（十日町方面）
魚沼荘	—	・市民バス同士が接続（魚沼基幹病院方面、南魚沼市民病院方面）

(3) 路線バスと市民バスの重複状況

- ・市内の多くの路線では、市民バスと路線バスの経路・目的地が重複しているものがあり、運行時間においても近接している。

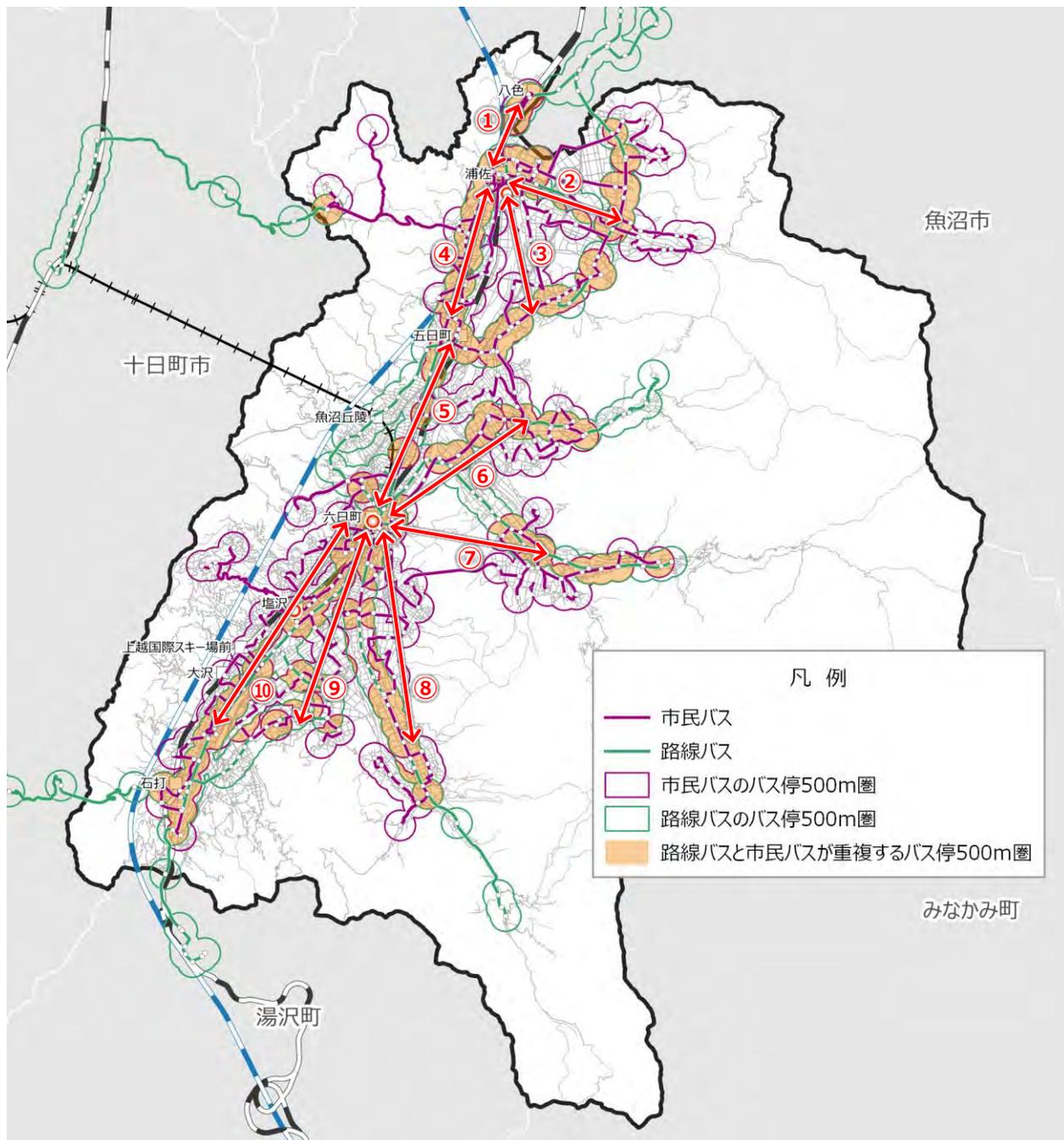


図 路線バスと市民バスの重複状況

※図中の①～⑩の矢印は、重複している主な方面を示し、各番号の路線バス・市民バスの時刻表を次頁以降に掲載する。

①浦佐地区（五箇）

六日町－小出線（浦佐方面）					浦佐・五箇コース（浦佐方面）				
境川	8:28	10:33	12:08	15:23	町屋	9:24	10:54	12:54	15:24
岩山入口	8:29	10:34	12:09	15:24	岩山	9:25	10:55	12:55	15:25
町屋	8:30	10:35	12:10	15:25	境川	9:27	10:57	12:57	15:27
↓					↓				
多聞橋	8:31	10:36	12:11	15:26	清鱒前	9:32	11:02	13:02	15:32

②東地区—浦佐地区

羽根川－浦佐線（浦佐方面）				三用コース（浦佐方面）				
雷土新田入口	8:53	13:53	15:53	山崎新田火の見	8:16	9:16	13:36	15:36
山崎新田	8:55	13:55	15:55	雷土新田活性化センター	8:29	9:29	13:49	15:49
↓				↓				
魚沼基幹病院	9:08	14:08	16:08	魚沼基幹病院	8:40	9:40	14:00	16:00
魚沼基幹病院入口	9:08	14:08	16:08	ゆきぐに大和病院	8:40	9:40	14:00	16:00
浦佐大橋東詰	9:10	14:10	16:10	浦佐大橋東詰	8:43	9:43	14:03	16:03
大和庁舎入口	9:11	14:11	16:11	新潟県信用組合	8:44	9:44	14:04	16:04
浦佐駅東口	9:15	14:15	16:15	浦佐駅西口	8:50	9:50	14:10	16:10

羽根川－浦佐線（赤石方面）				赤石コース（赤石方面）			
魚沼基幹病院	9:35	11:35		魚沼基幹病院	8:54	10:54	
魚沼基幹病院入口	9:35	11:35		ゆきぐに大和病院	8:55	10:55	
↓				↓			
黒土新田中央	9:42	11:42		JA東支店	9:00	11:00	
荒金入口	9:43	11:43		黒岩商店	9:01	11:01	
茗荷沢	9:44	11:44		荒金	9:04	11:04	
茗荷沢農協前	9:45	11:45		黒土新田・戸田ストア	9:19	11:19	

羽根川－浦佐線（三用方面）				三用コース（三用方面）			
浦佐駅東口	9:30	11:30		浦佐駅西口	9:00	12:20	
大和庁舎入口	9:31	11:31		新潟県信用組合	9:06	12:26	
浦佐大橋東詰	9:32	11:32		浦佐大橋東詰	9:07	12:27	
魚沼基幹病院	9:35	11:35		魚沼基幹病院	9:10	12:30	
魚沼基幹病院入口	9:35	11:35		ゆきぐに大和病院	9:10	12:30	
↓				↓			
山崎新田	9:47	11:47		山崎新田火の見	9:16	12:36	
雷土新田入口	9:48	11:48		雷土新田活性化センター	9:29	12:49	

羽根川－浦佐線（浦佐方面）				赤石コース（浦佐方面）					
茗荷沢農協前	8:57	10:57	13:57	15:57	JA東支店	9:00	11:00	13:30	15:40
茗荷沢	8:58	10:58	13:58	15:58	黒岩商店	9:01	11:01	13:31	15:41
荒金入口	8:59	10:59	13:59	15:59	荒金	9:04	11:04	13:34	15:44
黒土新田中央	9:00	11:00	14:00	16:00	黒土新田・戸田ストア	9:19	11:19	13:49	15:59
↓				↓					
魚沼基幹病院	9:08	11:08	14:08	16:08	魚沼基幹病院	9:25	11:25	13:55	16:05
魚沼基幹病院入口	9:08	11:08	14:08	16:08	ゆきぐに大和病院	9:26	11:26	13:56	16:06

六日町－浦佐線（浦佐方面）				赤石コース（浦佐方面）			
大倉入口	9:05	11:20	13:40	茗荷沢新田	8:59	10:59	13:29
荒金入口	9:06	11:21	13:41	JA東支店	9:00	11:00	13:30
茗荷沢	9:07	11:22	13:42	黒岩商店	9:01	11:01	13:31
茗荷沢農協前	9:07	11:22	13:42	荒金	9:04	11:04	13:34
茗荷沢新田	9:08	11:23	13:43	↓			
↓				魚沼基幹病院	9:25	11:25	13:55
魚沼基幹病院入口	9:12	11:27	13:47	ゆきぐに大和病院	9:26	11:26	13:56

六日町－浦佐線（赤石方面）				赤石コース（赤石方面）			
魚沼基幹病院入口	9:29	11:54	14:19	魚沼基幹病院	8:54	10:54	13:24
↓				ゆきぐに大和病院	8:55	10:55	13:25
茗荷沢新田	9:32	11:57	14:22	↓			
茗荷沢農協前	9:33	11:58	14:23	茗荷沢新田	8:59	10:59	13:29
茗荷沢	9:34	11:59	14:24	JA東支店	9:00	11:00	13:30
荒金入口	9:35	12:00	14:25	黒岩商店	9:01	11:01	13:31
大倉入口	9:36	12:01	14:26	荒金	9:04	11:04	13:34

③大崎地区—浦佐地区

六日町－浦佐線（浦佐方面）					大崎コース（浦佐方面）					
麓	8:53	11:08	13:28	16:33	穴地新田	8:32	10:08	11:12	12:42	15:49
水尾上新田	8:55	11:10	13:30	16:35	穴地	8:33	10:09	11:13	12:43	15:50
水尾	8:56	11:11	13:31	16:36	八海山入口	8:35	10:11	11:15	12:45	15:52
大崎学校前	8:58	11:13	13:33	16:38	柳古新田入口	8:36	10:12	11:16	12:46	15:53
大崎中央	8:58	11:13	13:33	16:39	大崎小学校前	8:36	10:12	11:16	12:46	15:53
龍谷寺前	8:59	11:14	13:34	16:41	水尾	8:38	10:14	11:18	12:48	15:55
穴地入口	9:01	11:16	13:36	16:43	水尾上新田	8:39	10:15	11:19	12:49	15:56
穴地	9:02	11:17	13:37	16:44	麓ふれあいセンター	8:40	10:16	11:20	12:50	15:57
穴地新田	9:03	11:18	13:38	16:45	麓ふれあいセンター	8:48	10:24	11:28	12:58	16:05
原入口	9:04	11:19	13:39	16:46	麓・かごや商店	8:49	10:25	11:29	12:59	16:06
↓					↓					
魚沼基幹病院入口	9:12	11:27	13:47	16:54	魚沼基幹病院	9:01	10:37	11:41	13:11	16:18
					ゆきぐに大和病院前	9:02	10:38	11:42	13:12	16:19

六日町-浦佐線 (大崎方面)			大崎コース (大崎方面)		
魚沼基幹病院入口	9:29	11:54	魚沼基幹病院	9:56	11:00 12:30
↓			ゆきぐに大和病院	9:57	11:01 12:31
			↓		
原入口	9:37	12:02	穴地新田	10:08	11:12 12:42
穴地新田	9:38	12:03	穴地	10:09	11:13 12:43
穴地	9:38	12:03	八海山入口	10:11	11:15 12:45
穴地入口	9:39	12:04	柳古新田入口	10:12	11:16 12:46
龍谷寺前	9:41	12:06	大崎小学校前	10:12	11:16 12:46
大崎中央	9:42	12:07	水尾	10:14	11:18 12:48
大崎学校前	9:43	12:08	水尾上新田	10:15	11:19 12:49
水尾	9:45	12:10	麓ふれあいセンター	10:16	11:20 12:50
水尾上新田	9:46	12:11	麓ふれあいセンター	10:24	11:28 12:58
麓	9:47	12:12	麓・かごや商店	10:25	11:29 12:59

④ 藪神地区—浦佐地区

六日町-小出線 (浦佐方面)						藪神コース (浦佐方面)						
今町入口	7:13	8:13	10:08	12:08	14:08	16:23	市野江	8:06	10:06	12:36	14:26	16:26
猫道入口	7:14	8:14	10:09	12:09	14:09	16:24	中小路消防小屋前	8:09	10:09	12:39	14:29	16:29
藪神上口	7:15	8:15	10:10	12:10	14:10	16:25	担い手センター上十字路	8:10	10:10	12:40	14:30	16:30
藪神中央	7:16	8:16	10:11	12:11	14:11	16:26	JA藪神支店	8:12	10:12	12:42	14:32	16:32
市の江入口	7:17	8:17	10:12	12:12	14:12	16:27	まほろば入口T字路	8:13	10:13	12:43	14:33	16:33
↓						猫道入口	8:18	10:18	12:48	14:38	16:38	
						城山センター	8:19	10:19	12:49	14:39	16:39	
↓						今町	8:23	10:23	12:53	14:43	16:43	
						猫道火の見	8:24	10:24	12:54	14:44	16:44	
↓						米山美容室	8:25	10:25	12:55	14:45	16:45	
						↓						
浦佐駅西口	7:22	8:22	10:17	12:17	14:17	16:32	新潟県信用組合	8:32	10:32	13:02	14:52	16:52

六日町-小出線 (藪神方面)						藪神コース (藪神方面)					
浦佐駅西口	7:15	7:50	8:35	10:40	12:15	浦佐交番前			8:03	10:03	12:33
↓						↓					
						市の江入口	7:19	7:54	8:39	10:44	12:19
藪神中央	7:20	7:55	8:40	10:45	12:20	中小路消防小屋前	8:09	10:09	12:39		
藪神上口	7:21	7:56	8:41	10:46	12:21	担い手センター上十字路	8:10	10:10	12:40		
猫道入口	7:22	7:57	8:42	10:47	12:22	JA藪神支店	8:12	10:12	12:42		
今町入口	7:23	7:58	8:43	10:48	12:23	まほろば入口T字路	8:13	10:13	12:43		
↓						猫道入口	8:18	10:18	12:48		
						城山センター	8:19	10:19	12:49		
↓						今町	8:23	10:23	12:53		
						猫道火の見	8:24	10:24	12:54		
↓						米山美容室	8:25	10:25	12:55		
						↓					

⑤ 大巻地区—六日町地区

六日町-浦佐線 (六日町方面)			大巻・泉コース (六日町方面)		
麓	9:47	14:37	麓ふれあいセンター	8:56	13:41
八海通り	9:49	14:39	八海通り	8:58	13:43
五日町駅前	9:51	14:41	五日町駅角	9:00	13:45
五日町会館前	9:52	14:42	五日町小学校前	9:05	13:50
五日町小学校前	9:53	14:43	↓		
↓			余川三叉路	9:31	14:16
余川三叉路	10:07	14:57	南魚沼市役所	9:51	14:36
六日町駅角	10:11	15:01	六日町駅角	9:53	14:38
六日町駅前	10:15	15:05	↓		

六日町-小出線 (六日町方面)		大巻・泉コース (六日町方面)	
欠の下五日町病院	8:44	五日町駅角	9:00
五日町	8:45	五日町・いろは亭	9:01
寺尾	8:46	欠之下集落開発センター	9:02
奥	8:47	五日町小学校前	9:05
四十日新道	8:48	押出下	9:06
宇津野入口	8:49	押出上	9:07
↓		奥・今成クリーニング	9:08
		青木新田集落開発センター	9:09
↓		宇津野・ヒロオートサービス	9:10
		↓	
庄の又	8:51	庄之又	9:15
六日町駅角	8:55	南魚沼市役所	9:51
六日町駅前	9:01	六日町駅角	9:53

六日町-浦佐線 (大巻方面)			大巻・泉コース (大巻方面)		
六日町駅前	13:05	16:10	六日町駅角	12:11	15:31
六日町駅角	13:06	16:11	南魚沼市役所	12:13	15:33
余川三叉路	13:09	16:14	余川三叉路	12:32	15:52
↓			↓		
五日町小学校前	13:22	16:27	五日町小学校前	12:58	16:18
五日町駅前	13:25	16:30	五日町駅角	13:03	16:23
八海通り	13:27	16:32	八海通り	13:05	16:25
麓	13:28	16:33	麓ふれあいセンター	13:07	16:27

六日町-小出線 (大巻方面)			大巻・泉コース (大巻方面)		
六日町駅前	11:55	16:10	六日町駅角	12:11	15:31
六日町駅角	11:56	16:11	南魚沼市役所	12:13	15:33
庄之又	12:00	16:15	庄之又	12:48	16:08
↓			↓		
宇津野入口	12:02	16:17	宇津野・ヒロオートサービ	12:53	16:13
四十日新道	12:03	16:18	青木新田集落開発センター	12:54	16:14
奥	12:04	16:19	奥・今成クリーニング	12:55	16:15
寺尾	12:05	16:20	押出上	12:56	16:16
五日町	12:06	16:21	押出下	12:57	16:17
欠の下五日町病院	12:07	16:22	五日町小学校前	12:58	16:18
			欠之下集落開発センター	13:01	16:21
			五日町・いろは亭	13:02	16:22
			五日町駅角	13:03	16:23

⑥城内地区—六日町地区

六日町-八海山スキー場線 (六日町方面)			城内コース (六日町方面)					
岡村	10:22	13:32	15:32	岡集落センター	10:07	12:33	13:42	15:48
上薬師堂	10:23	13:33	15:33	上薬師堂	10:08	12:34	13:43	15:49
長島	10:24	13:34	15:34	上出浦橋	10:09	12:35	13:44	15:50
上原十字路	10:27	13:37	15:37	下薬師堂集会所	10:12	12:38	13:47	15:53
上原下	10:28	13:38	15:38	野際・若宮様	10:13	12:39	13:48	15:54
上原三夜塔	10:29	13:39	15:39	城内郵便局	10:22	12:48	13:57	16:03
新堀新田	10:30	13:40	15:40	城内診療所	10:25	12:51	14:00	16:06
八木	10:31	13:41	15:41	新堀新田	10:26	12:52	14:01	16:07
二日町	10:32	13:42	15:42	八木	10:28	12:54	14:03	16:09
↓			↓			↓		
ディスポート前	10:34	13:44	15:44	銭淵公園入口	10:32	12:58	14:07	16:13
六日町駅角	10:36	13:46	15:46	六日町駅角	10:36	—	14:11	—
六日町駅前	10:44	13:54	15:54	南魚沼市役所	10:39	13:05	14:14	16:20

六日町-八海山スキー場線 (城内方面)				城内コース (城内方面)				
六日町駅前	9:40	12:50	14:50	南魚沼市役所	9:45	12:11	13:20	15:26
六日町駅角	9:41	12:51	14:51	六日町駅角	—	12:14	—	15:29
ディスポート前	9:43	12:53	14:53	銭淵公園入口	—	12:16	13:25	15:31
↓				↓				
二日町	9:47	12:57	14:57	ふれあい支援センター	9:52	—	—	—
八木	9:48	12:58	14:58	二日町	9:55	12:21	13:30	15:36
新堀新田	9:50	13:00	15:00	八木	9:56	12:22	13:31	15:37
下原三夜塔	9:52	13:02	15:02	新堀新田	9:58	12:24	13:33	15:39
上原下	9:53	13:03	15:03	岡集落センター	10:07	12:33	13:42	15:48
上原十字路	9:54	13:04	15:04	上薬師堂	10:08	12:34	13:43	15:49
長島	9:56	13:06	15:06	上出浦橋	10:09	12:35	13:44	15:50
上薬師堂	9:57	13:07	15:07	下薬師堂集会所	10:12	12:38	13:47	15:53
岡村	9:58	13:08	15:08	野際・若宮様	10:13	12:39	13:48	15:54
				城内郵便局	10:22	12:48	13:57	16:03
				城内診療所	10:25	12:51	14:00	16:06

⑦五十沢地区—六日町地区

六日町-野中線 (六日町方面)			五十沢コース (六日町方面)		
舞台入口	9:01	13:41	土沢入口	9:10	13:20
小川入口	9:03	13:43	小川集落センター	9:12	13:22
畔地	9:04	13:44	小川入口	9:13	13:23
畔地新田	9:04	13:44	畔地	9:14	13:24
宮村	9:07	13:47	畔地新田	9:15	13:25
五十沢小学校前	9:08	13:48	宮・さかいや	9:25	13:35
下新田入口	9:09	13:49	宮・小沢歯科医院	9:30	13:40
↓			下新田入口	9:31	13:41
六日町駅角	9:23	14:03	↓		
六日町駅前	9:27	14:07	六日町駅角	10:01	14:11
			南魚沼市役所	10:04	14:14

六日町-野中線 (五十沢方面)		五十沢コース (五十沢方面)	
六日町駅前	13:05	南魚沼市役所	12:10
六日町駅角	13:06	六日町駅角	12:13
↓		↓	
下新田入口	13:19	下新田入口	12:43
五十沢小学校前	13:20	宮・小沢歯科医院	12:44
宮村	13:21	宮・さかいや	12:49
畔地新田	13:23	畔地新田	12:59
畔地	13:24	畔地	13:00
小川入口	13:25	小川入口	13:01
舞台入口	13:27	小川集落センター	13:02
		土沢入口	13:05

⑧上田地区—六日町地区

六日町-清水線 (六日町方面)			上田・泉田コース (六日町方面)		
沢口	9:02	14:27	新明建設	9:27	13:30
姥沢入口	9:03	14:28	沢口バス停	9:29	13:32
上長崎	9:04	14:29	台上入口	9:33	13:36
横新田	9:05	14:30	高棚登口	9:34	13:37
芝野入口	9:06	14:31	横新田	9:36	13:39
広道	9:07	14:32	芝野入口 (かどや前)	9:37	13:40
越後上田郵便局前	9:08	14:33	広道 (佐藤鉄筋前)	9:39	13:42
下長崎神社前	9:08	14:33	阿部電機商会前	9:40	13:43
下長崎	9:09	14:34	掛之下公民館	9:41	13:44
長表入口	9:15	14:40	金城の里	9:55	13:58
旭橋々詰	9:15	14:40	↓		
↓			西泉田公民館	10:00	14:03
泉田入口	9:17	14:42	銀嶺タクシー前	10:05	14:08
温泉入口	9:20	14:45	六日町駅角	10:06	14:09
六日町駅角	9:21	14:46	南魚沼市役所	10:09	14:12
六日町駅前	9:30	14:55			

六日町-清水線 (上田方面)			上田・泉田コース (上田方面)	
六日町駅前	14:50	16:00	南魚沼市役所	15:35
六日町駅角	14:51	16:01	六日町駅角	15:38
温泉入口	14:52	16:02	銀嶺タクシー前	15:39
泉田入口	14:55	16:05	西泉田公民館	15:44
↓			↓	
旭橋々詰	14:58	16:08	金城の里	15:49
長表入口	14:58	16:08	掛之下公民館	16:03
下長崎	15:04	16:14	阿部電機商会前	16:04
下長崎神社	15:05	16:15	広道 (佐藤鉄筋前)	16:05
越後上田郵便局前	15:06	16:16	芝野入口 (かどや前)	16:07
広道	15:07	16:17	横新田	16:08
芝野入口	15:08	16:18	高棚登口	16:10
横新田	15:09	16:19	台上入口	16:11
上長崎	15:10	16:20	沢口バス停	16:15
姥沢入口	15:11	16:21	新明建設	16:17
沢口	15:15	16:25		

⑨中之島地区—六日町地区

湯沢—大木六—六日町線（湯沢方面）			中之島・吉里コース（中之島方面）		
六日町駅角	14:53	15:53	南魚沼市役所	15:30	
↓			↓		
島入口	15:00	16:00	六分区	15:44	
塩沢駅角	15:02	16:02	塩沢郵便局	15:47	
塩沢上口	15:03	16:03	塩沢庁舎	15:49	
↓			塩沢商工入口	15:51	
古川	15:08	16:08	↓		
大木六	15:09	16:09	小杉	16:02	
仙石	15:14	16:14	古川・牧之庵	16:05	
下舞子	15:15	16:15	中之島診療所	16:19	

⑩石打地区—六日町地区

湯沢—新国道—六日町線（六日町方面）			石打・竹俣コース（六日町方面）		
石打中央口	9:10	13:25	五十嵐	9:00	13:30
石打観光口	9:11	13:26	はりまや石打店	9:03	13:33
石打駅角	9:13	13:28	大丸屋隣	9:11	13:41
石打下口	9:14	13:29	今田屋米店	9:12	13:42
小刈	9:15	13:30	上一日市	9:14	13:44
下一日市	9:16	13:31	下一日市・法授寺入口	9:21	13:51
道の駅ゆきあかり	9:16	13:31	道の駅ゆきあかり診療所	9:24	13:54
東の木	9:17	13:32	君沢公民館入口	9:27	13:57
砂押	9:18	13:33	下東ノ木十字路	9:30	14:00
大沢入口	9:19	13:34	砂押公民館	9:31	14:01
南田中	9:20	13:35	南田中	9:38	14:08
上越国際スキー場	9:20	13:35	↓		
↓			塩沢庁舎	9:49	14:19
塩沢上口	9:23	13:38	塩沢郵便局	9:50	14:20
塩沢駅角	9:24	13:39	六分区	9:50	14:20
島入口	9:25	13:40	竹俣新田	9:52	14:22
原信前	9:25	13:40	竹俣	9:53	14:23
竹の俣入口	9:26	13:41	↓		
↓			南魚沼市役所	10:06	14:36
六日町駅角	9:33	13:48			

湯沢—新国道—六日町線（石打方面）		石打・竹俣コース（石打方面）	
六日町駅角	12:53	南魚沼市役所	12:15
↓		↓	
竹の俣入口	12:59	竹俣	12:28
原信前	12:59	竹俣新田	12:29
島入口	13:00	六分区	12:29
塩沢駅角	13:02	塩沢郵便局	12:31
塩沢上口	13:03	塩沢庁舎	12:32
↓		↓	
上越国際スキー場入口	13:06	南田中	12:43
南田中	13:06	砂押公民館	12:50
大沢入口	13:07	下東ノ木十字路	12:51
砂押	13:08	君沢公民館入口	12:54
東の木	13:09	道の駅ゆきあかり診療所	12:57
道の駅ゆきあかり	13:09	下一日市・法授寺入口	13:00
下一日市	13:10	上一日市	13:07
小刈	13:11	今田屋米店	13:09
石打下口	13:12	大丸屋隣	13:10
石打駅角	13:13	はりまや石打店	13:18
石打観光口	13:14	五十嵐	13:21
石打中央口	13:15		

(4) 主要施設へのアクセス状況

- ・市内各所から魚沼基幹病院の受付時間に公共交通で間に合うエリアを見ると、公共交通を乗り継ぐことで、市人口の 77.5%がカバーされている。一方で一部エリアにおいて、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。
- ・市内各所から魚沼圏域の高校の始業時間に公共交通で間に合うエリアを見ると、鉄道駅と路線バス沿線のエリアで市人口の 48.5%がカバーされている。

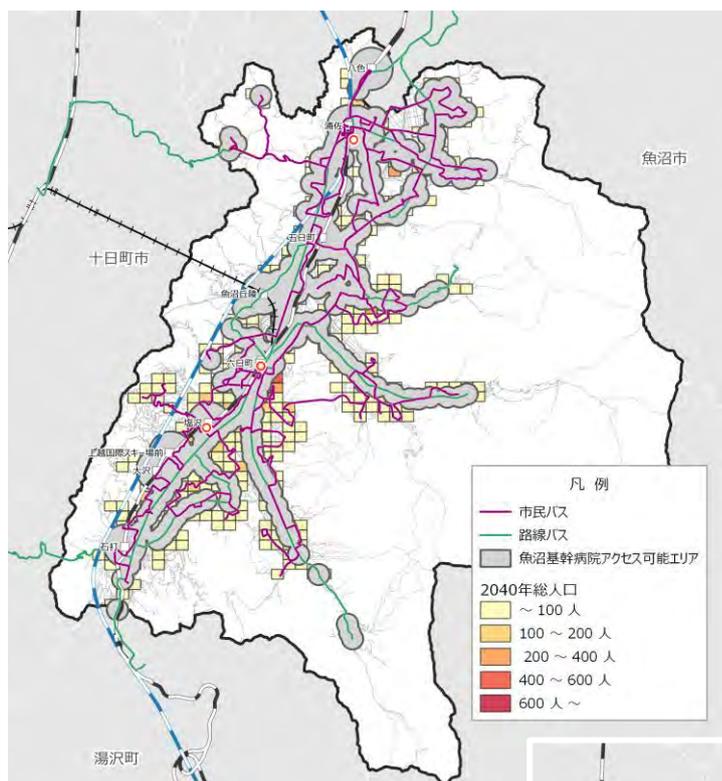


図 魚沼基幹病院の受付時間に公共交通でアクセス可能なエリア
(駅 1km、バス停 500m)

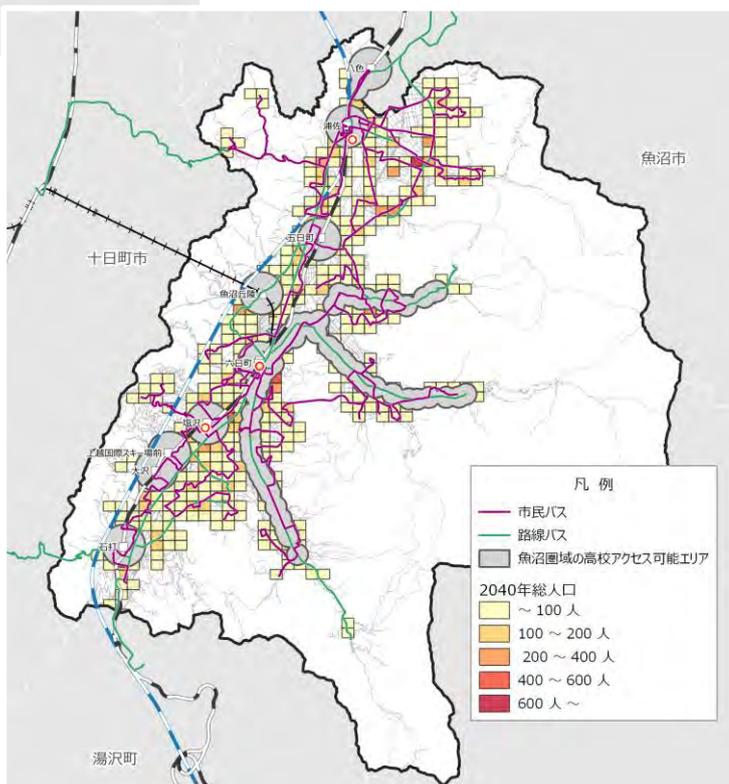
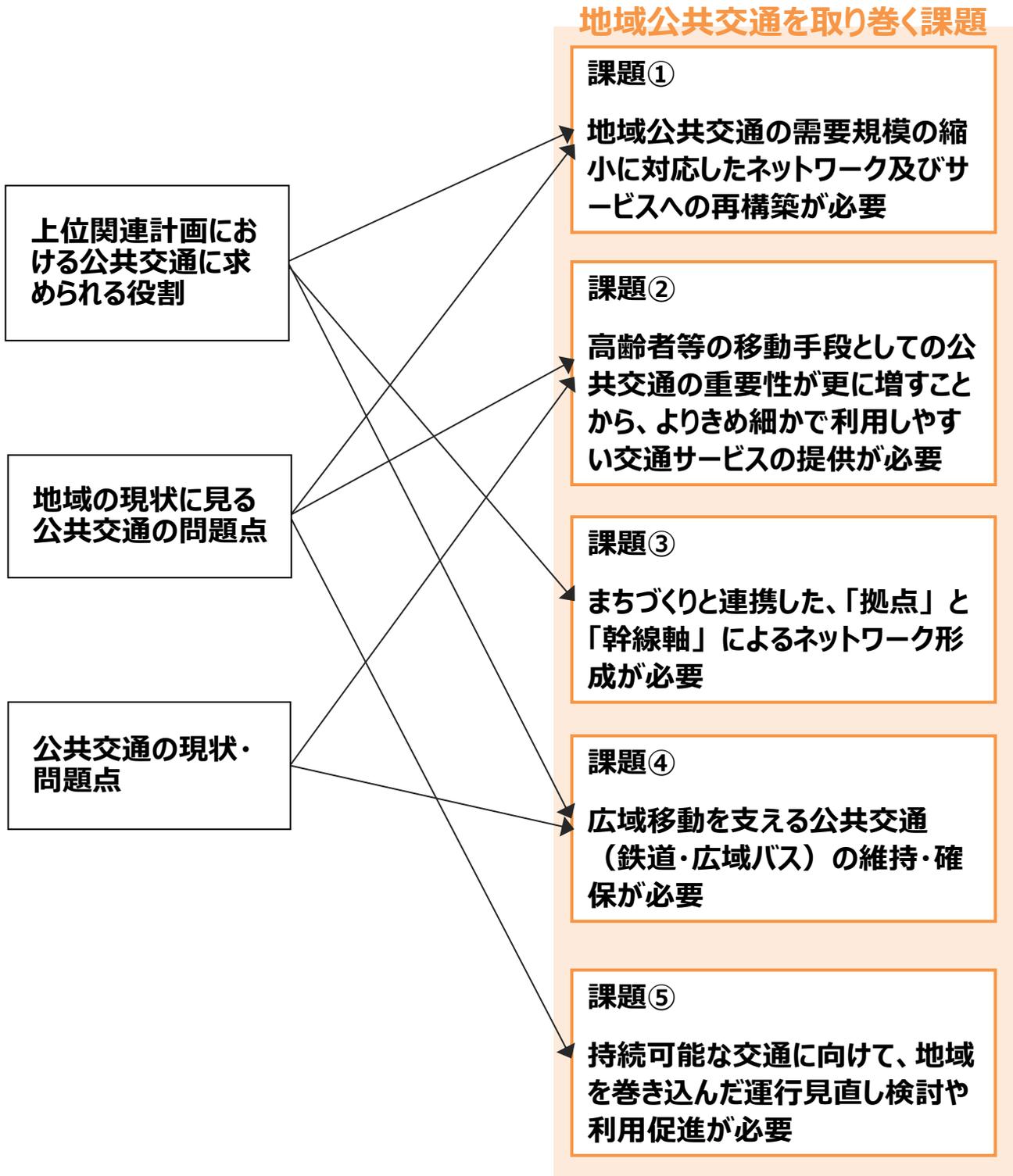


図 魚沼圏域の高校の始業時間に公共交通でアクセス可能なエリア
(駅 1km、バス停 500m)

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。



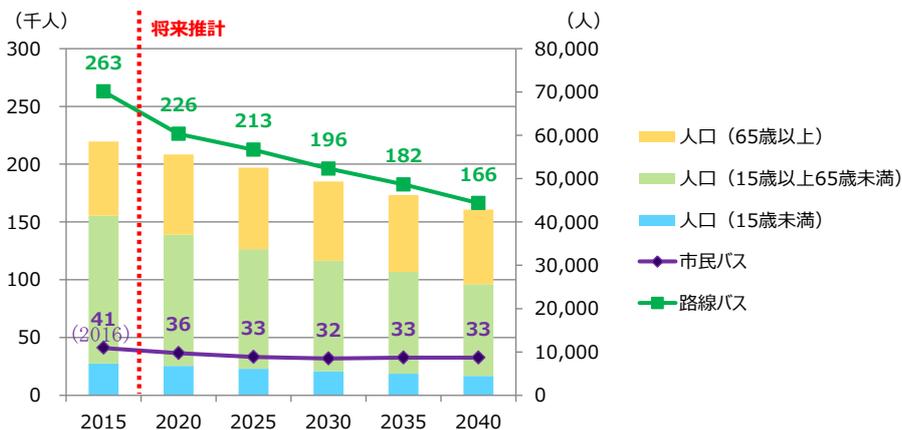
課題① 地域公共交通の需要規模の縮小に対応したネットワーク及びサービスへの再構築が必要

■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）の減少が想定される

- ・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、昼間時間帯の高齢者等の利用が比較的少ない状況である。そのため、年齢別人口推計に基づく利用者数推計は、大きく減少することが想定される。

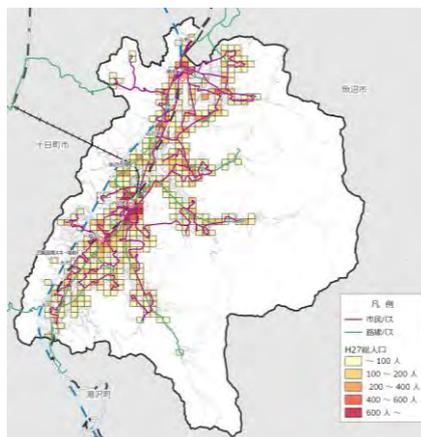


▲人口推移（国勢調査及び社人研推計）と路線バス及び市民バス利用者数の将来推計

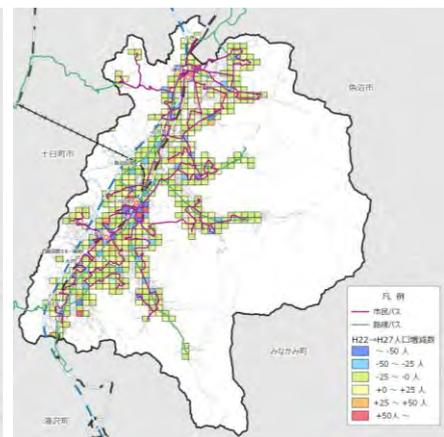
■鉄道・路線バス・市民バス・スクールバス等の重複解消に向け、役割分担・連携・統合が必要

- ・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

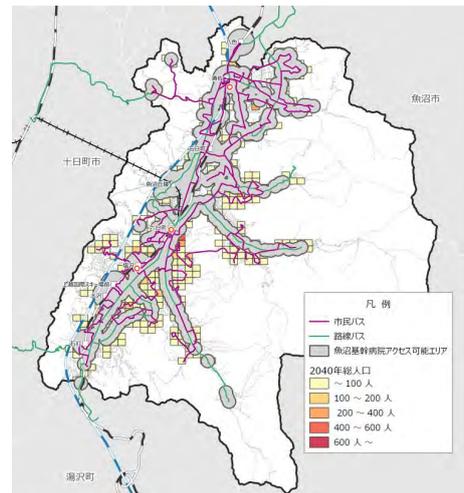
課題② 高齢者等の移動手段としての公共交通の重要性が更にも増すことから、よりきめ細かくて利用しやすい交通サービスの提供が必要

■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。



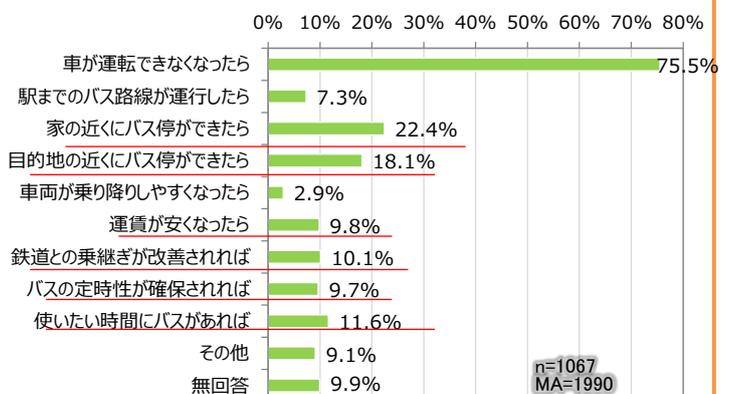
▲魚沼基幹病院の受付時間に公共交通でアクセス可能なエリア（駅1km、バス停500m）

■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。



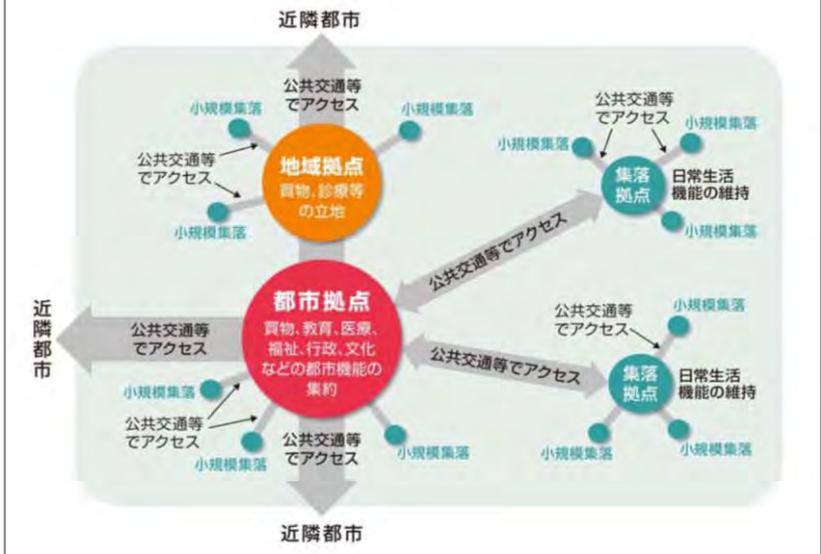
▲バスを利用する条件（市民アンケート）

課題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。

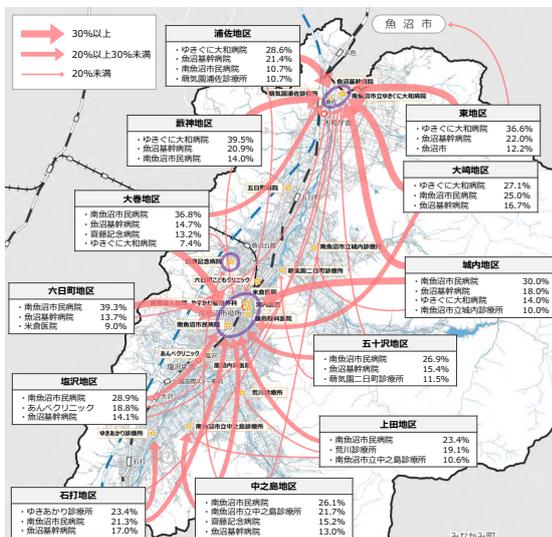
- 既存市街地内での開発や宅地化を優先させ、まちなかの人口定着と商業、金融、医療、公共施設などの充実を図り、居住する上での利便性の向上を図ります。
- 市街地外の集落部においては、地域の中心となる集落拠点で地域住民の生活利便施設（日用品店舗、保育園・小学校、郵便局、医療施設など）の維持・確保により、地域の生活サービスの確保を図ります。
- 市街地と集落部を公共交通等で結び、車を運転しない集落内居住者が都市サービスを受けられる移動環境の整備を図ります。



▲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



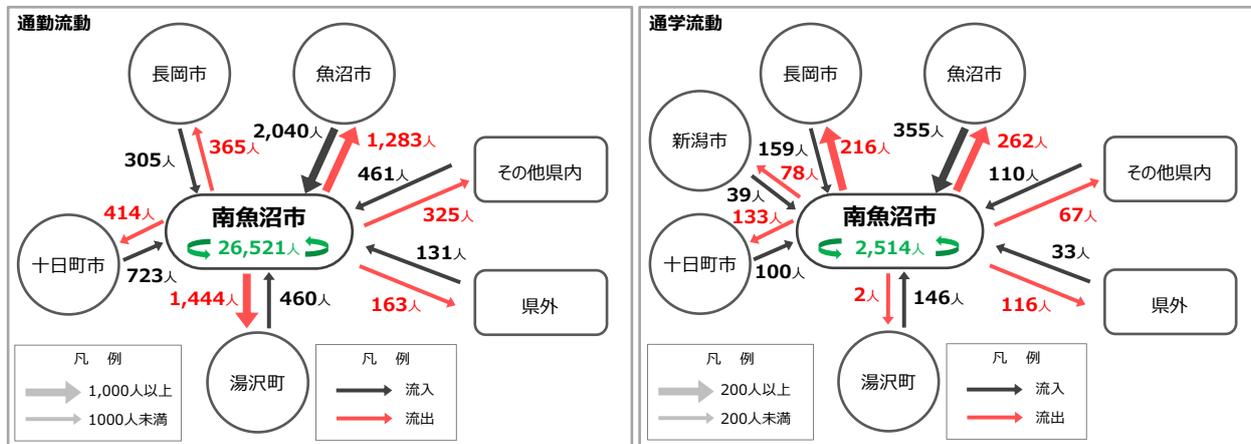
▲魚沼の里アクセス MAP

出典：魚沼の里ウェブサイト

課題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。



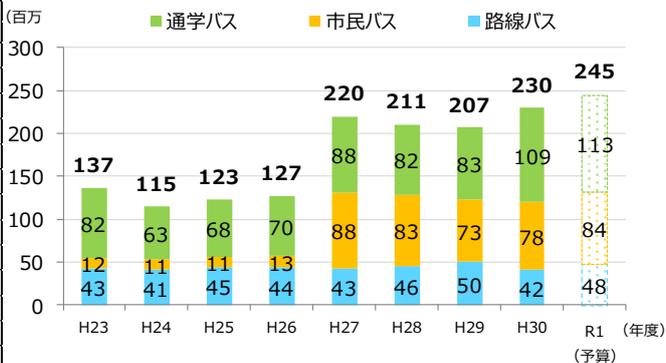
▲魚沼地域定住自立圏の将来像(連携する政策分野)

課題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

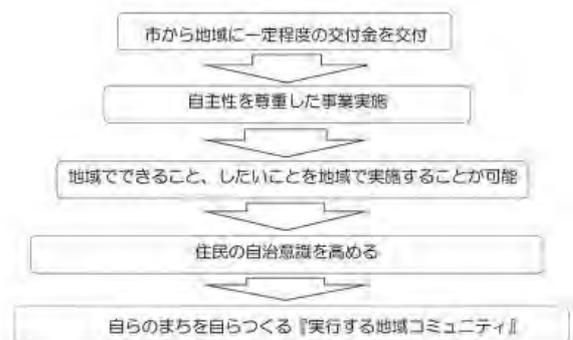
▲公共交通等に係る市負担額の推移

■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、地域住民と公共交通の必要性や厳しい現状、今後の方向性などを共有していくことが考えられる。



▲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 基本方針

上位・関連計画等におけるまちづくりの方向性を受け、地域公共交通を取り巻く課題を踏まえて、計画の基本方針を次のとおり定める。

「第2次南魚沼市総合計画」

- 将来像：自然・人・産業の和で築く安心のまち
- まちづくりの目標（都市基盤）：住みたい、住み続けたいまち

「南魚沼市都市計画マスタープラン」の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

「南魚沼市地域公共交通総合連携計画」の基本的な方針

自家用車がなくても安心して生活できる持続可能な環境づくり

課題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

課題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、よりきめ細かくて利用しやすい交通サービスの提供が必要

課題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

課題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

課題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

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

6-2 計画の目標

基本方針を踏まえ、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。

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

地域公共交通を取り巻く課題

課題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

課題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

課題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

課題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

課題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

基本目標

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環境と持続性の向上を図る

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端末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等の通学利用を支援する <p><デマンド交通*など></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 ・デマンド交通など

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

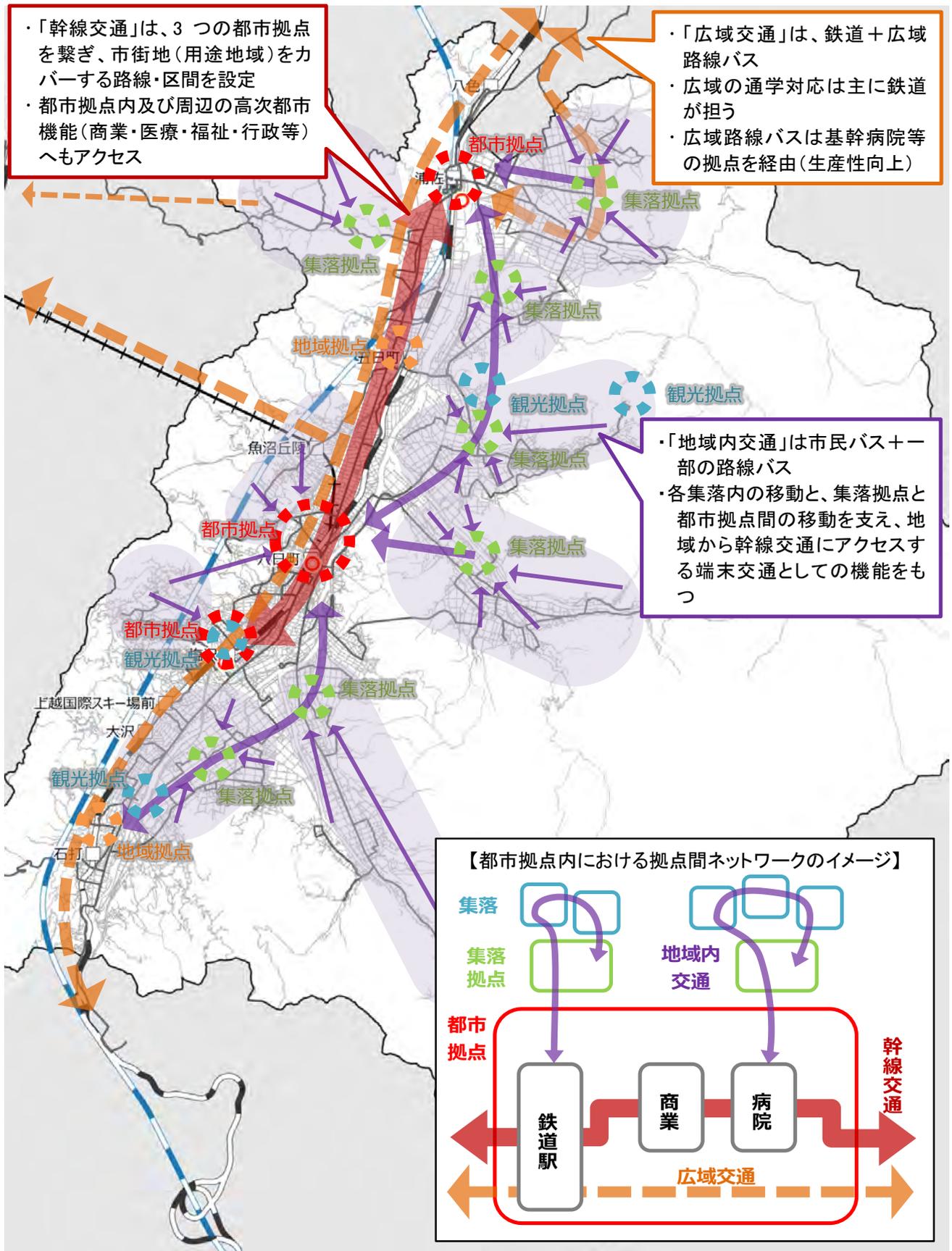


図 公共交通ネットワークの将来イメージ

7. 目標達成のための事業及び施策体系

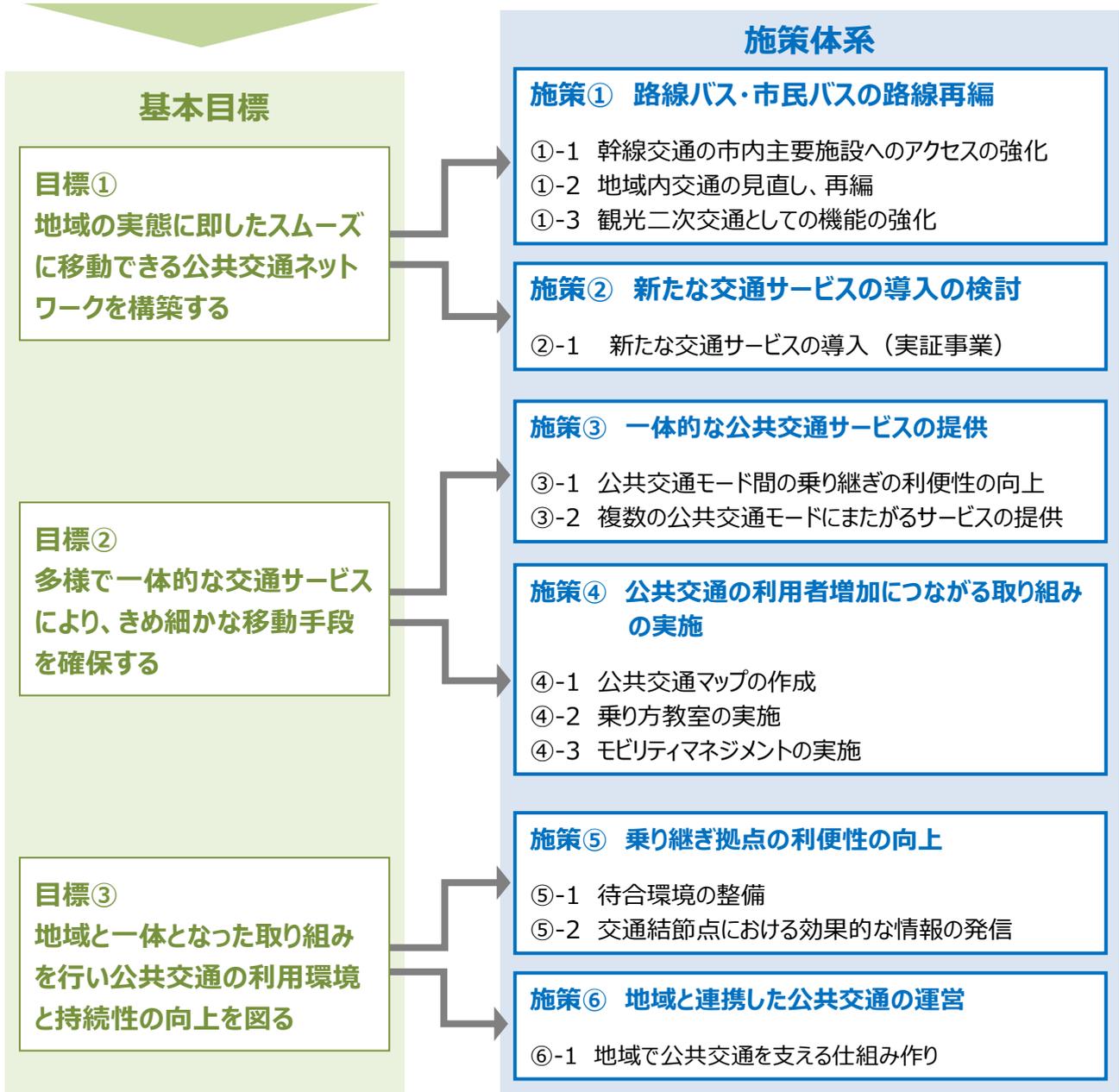
本計画の目標達成のために行う事業及び施策体系を次のとおり定める。

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



7-2 事業の内容

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

施策① 路線バス・市民バスの路線再編

①-1 幹線交通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）

【対象エリア】 浦佐駅～塩沢駅間の国道 17 号沿線

現在は幹線交通が、主要施設周辺を經由していない路線も多い。主要施設を經由することにより利便性の高い幹線交通を実現する。

- ・ 浦佐駅～塩沢駅間を通る路線の魚沼基幹病院、南魚沼市民病院経由

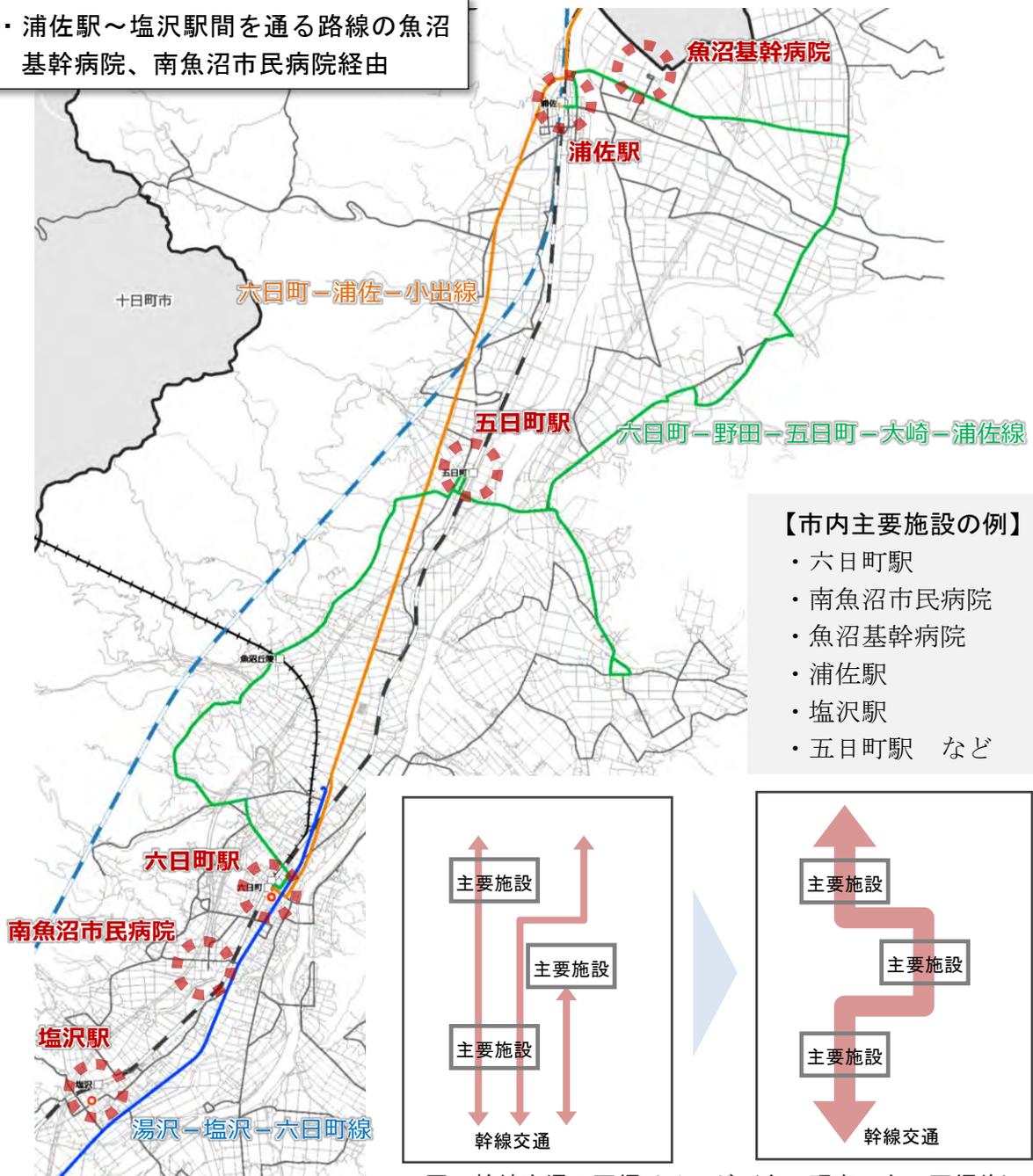


図 幹線交通の再編イメージ（左：現在、右：再編後）

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）

【対象エリア】 都市拠点周辺を除くすべての地域

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を運行する。

また、施設送迎バス等との連携・役割分担を検討する。

- ・ 路線バスの日中時間帯の迂回ルート設定
- ・ 市民バスのルート及び運行時間の見直し
- ・ 施設送迎バス等との連携・役割分担

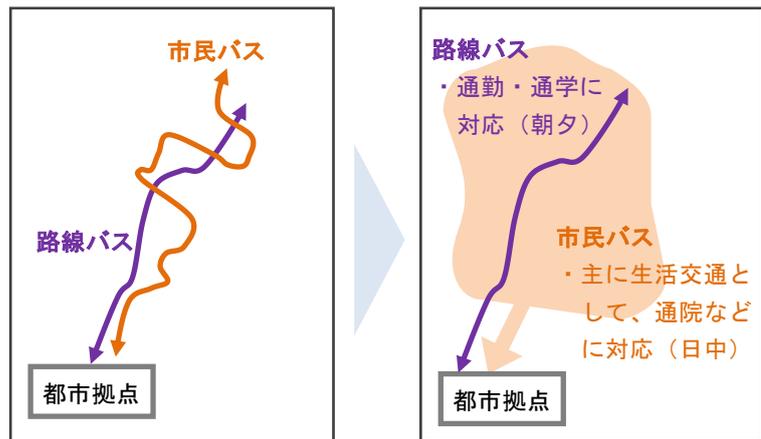


図 地域内交通の再編イメージ（左：現在、右：再編後）

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魚沼の里や魚野の里など、多くの観光客が訪れる観光拠点多く存在する。観光拠点周辺を通る路線の見直しを行うことによりアクセス性を高め、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。

また、現状の幹線交通・地域内交通では対応が難しい部分については、今年度実証実験を行った自転車レンタルサービスなどと連携することにより、対応できるエリアを広げる。

【観光拠点周辺を通る路線の見直し（イメージ）】

- ・ バスの迂回ルートの設定、停留所の増設 など

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

施策② 新たな交通サービスの導入の検討

②-1 新たな交通サービスの導入（実証事業）

新規事業

●サービスの検討（実施主体：南魚沼市）

【対象エリア】栃窪・岩之下コース、後山・辻又コース

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
- ・自家用有償旅客運送※
- ・ボランティア輸送※

（運行方式の特徴 自宅 〇 バス停等 ♀）

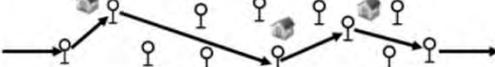
<p>A 定路線型 路線バスやコミュニティバスのように、所定のバス停等で乗降を行うが、予約があった場合のみ運行し、予約がなければ運行しない方式。“空気バス”の解消を図ることができる。</p> 	<p>C 自由経路ミーティングポイント型 運行ルートは定めず、予約に応じ所定のバス停等間を最短経路で結ぶ方式。最短経路の選択により所要時間を短縮するとともに、バス停等を多数設置することにより、バス停等までの歩行距離を短縮することができる。一般タクシーとの差別化を図るため、目的施設または発施設を限定する場が多い。</p> 
<p>B 迂回ルート・エリアデマンド型 定路線型をベースに、予約に応じて所定のバス停等まで迂回させる運行方式。バス停等まで遠い地域に迂回ルートを設定することにより、交通空白地域の解消を図ることができる。</p> 	<p>D 自由経路ドアツードア型 運行ルートやバス停等は設けず、指定エリア内で予約のあったところを巡回するドアツードアのサービスを提供する運行方式。一般タクシーとの差別化を図るため、目的施設または発施設を限定する場合もみられる。</p> 

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」）

●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

● 鉄道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）

朝夕の時間を中心に鉄道との乗り継ぎダイヤを設定することにより、公共交通での広域の通勤・通学の利便性を向上させる。

● 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魚沼基幹病院や南魚沼市民病院といった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、路線バス事業者、市民バス事業者）

市民バスを六日町駅前へ乗り入れることにより、六日町、塩沢地域から魚沼基幹病院へのアクセス性を向上させる。また、路線の再編とあわせて交通結節点を設定する場合には、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

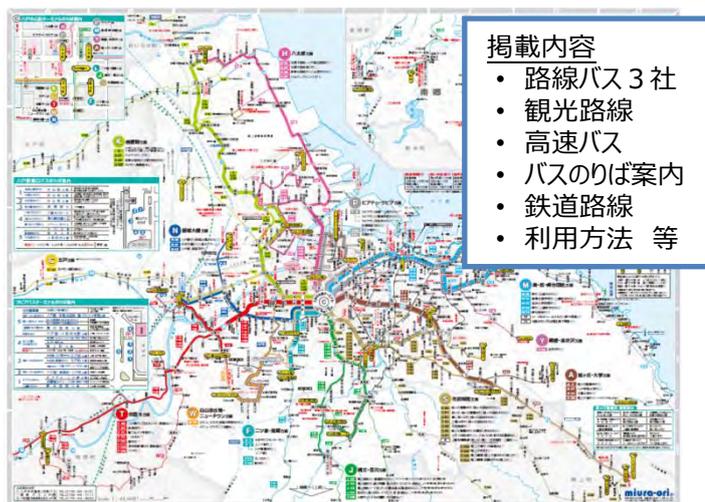
④-1 公共交通マップの作成

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い「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の実施について検討する。



■【参考】バスツアー（常陸太田市）左：実施の様子、右：概要チラシ

●バスパックの検討（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環境と持続性の向上を図る

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、周辺施設）

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



○バス停留所近くの商店や医院、事業者等を募集し、申込者所有地に公共交通会議が購入したベンチを設置

○バス停の日常の美化などは申込者が行い、補修などは公共交通会議が実施

○ベンチの背板に「バス停サポーター制度」と記載し、企業活動などをPR

■【参考】バス停サポーター制度の運用事例（岡山県井原市）



○バス停または隣接地に駐輪場（上屋・駐輪ラック）を併設し、無料公共自転車「ちよいのり黒部」を配備

○バス待合環境も改善

■【参考】「路線バス」と「自転車」との結節機能としてのモビリティハブ（富山県黒部市）

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。



■【参考】交通拠点における路線バスとデマンド交通の共同バス停（福島県会津美里町）



■【参考】二次交通案内・サイン整備計画（案）における総合案内板イメージ（福島県福島市）

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環境と持続性の向上を図る

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との連携（実施主体：南魚沼市、地域住民）

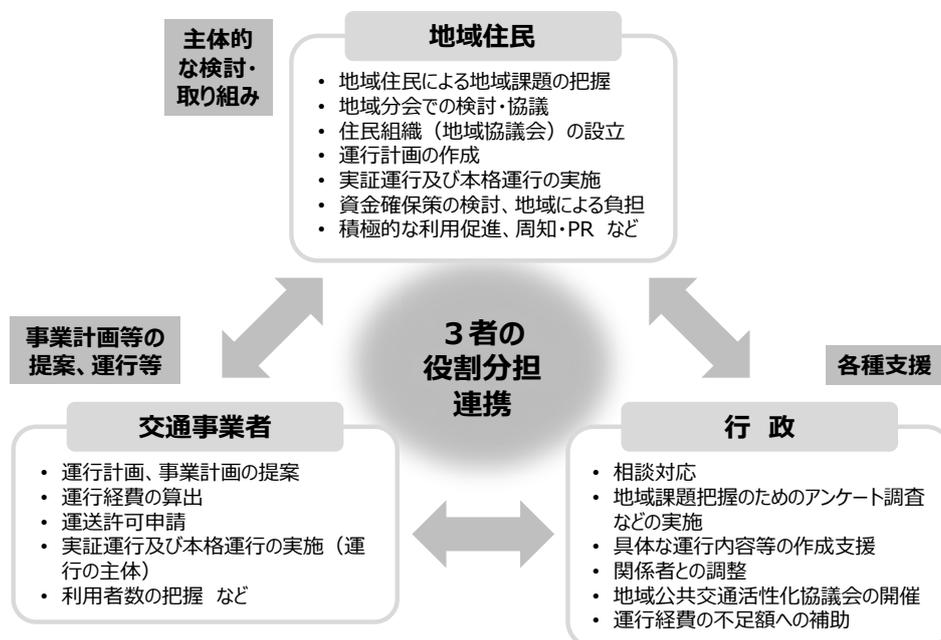
地域づくり協議会の場を活用することで、公共交通の必要性や厳しい現状、今後の方向性などを地域住民と共有し、地域全体で公共交通を支えていく。

【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など



▲ 地域コミュニティ活性化事業の全体イメージ



■ 【参考】「小さな交通」導入における関係者の役割分担と連携（福島県福島市）

7-3 事業の実施スケジュール

事業の実施スケジュールを次のとおり定める。

	2020	2021	2022	2023	2024
施策① 路線バス・市民バスの路線再編					
①-1 幹線交通の市内主要施設へのアクセスの強化	検討	実施			
			評価・検証		
①-2 地域内交通の見直し、再編	検討		実施（段階的に）		
				評価・検証	
①-3 観光二次交通としての機能の強化	検討	実施			
			評価・検証		
施策② 新たな交通サービスの導入の検討					
②-1 新たな交通サービスの導入（実証事業）	検討		実施（段階的に）		
				評価・検証	
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	検討	実施			
			評価・検証		
③-2 複数の公共交通モードにまたがるサービスの提供	実施・検討				
				評価・検証	
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	路線再編に合わせて適宜実施				
				評価・検証	
④-2 乗り方教室の実施	継続実施				
			評価・検証		
④-3 モビリティマネジメントの実施	検討	実施			
				評価・検証	
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	検討		実施		
				評価・検証	
⑤-2 交通結節点における効果的な情報の発信	検討		実施		
				評価・検証	
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	実施・検討				
				評価・検証	

8. 計画目標の達成状況の評価

8-1 計画の推進体制

(1) 実施主体と役割

本計画を進めるにあたって、「行政」「交通事業者」「地域・住民」の3者が連携し、一体となって計画目標の達成に向け取り組むとともに、それぞれの役割を確認しながら持続可能な交通体系の構築を目指す。

また、医療施設、商業施設や観光施設などの周辺施設は、行政や交通事業者と連携して活動を行うことにより、公共交通の持続性を高めることに協力しつつ、まちづくりの一端を担う。

主体	基本的な役割
行政	地域の実情に即した望ましい公共交通の実現に向け、関係する交通事業者、道路管理者、公安委員会、地域・住民、その他関係者とのコーディネートを図るとともに、施策・事業の実施に取り組む
交通事業者	利用者の視点に立った公共交通サービスの提供により、市民・来訪者等の移動を確保する。
地域・住民	交通サービスを受けるだけではなく、公共交通の意義を考え、積極的な公共交通の利用や、公共交通を守り・支えるために主体的に取り組む。
周辺施設 (医療施設、商業施設、観光施設など)	行政や交通事業者と連携して活動を行うことにより、公共交通の持続性を高めることに協力しつつ、まちづくりの一端を担う。

(2) 計画の推進・管理体制

本計画の推進及び進捗状況の管理は、「南魚沼市地域公共交通協議会」が行う。

8-2 PDCA サイクルによる評価・検証

計画で掲げた目標（Plan）を確実に達成するため、継続的に取り組む（Do）とともに、その取組結果を把握・評価（Check）、問題点があれば見直しを行い（Act）、新たな取り組みの計画を立てる（Plan）という、いわゆるPDCAサイクルを実行する。

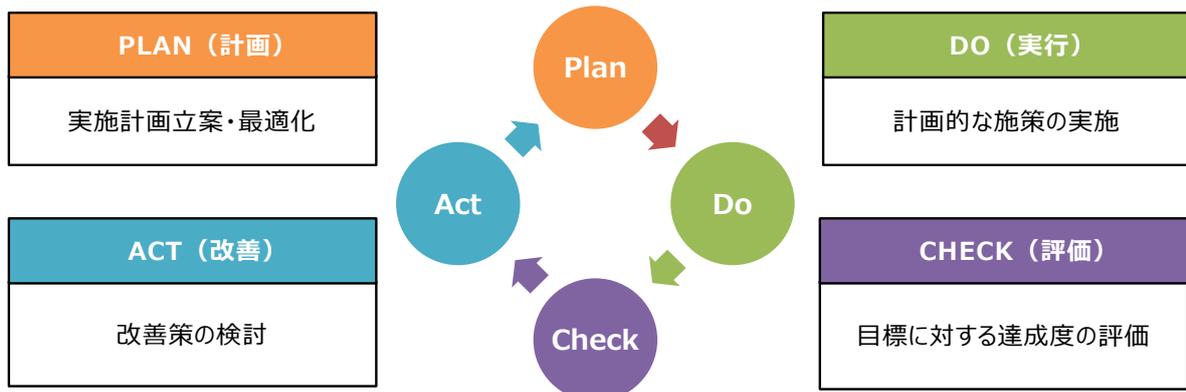


図 計画及び施策・事業の実施・見直しサイクルイメージ

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。

計画の目標	評価指標	方向性	現状値	目標値	測定方法
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	指標①-1 魚沼基幹病院の受付時間間に合う地域の人口割合 (%)	増加させる 幹線交通と地域内交通の乗り継ぎにより、市内各所から魚沼基幹病院へのアクセスを向上させる	77.5% (2019年度)	90%	幹線交通と地域内交通の交通事業者資料（路線図、時刻表等）と国勢調査をもとに、病院・高校に間に合うエリアの人口割合を整理。
	指標①-2 高校通学に間に合う地域の人口割合 (%)	増加させる 鉄道・路線バス等により、市内各所から魚沼圏域の高校へのアクセスを向上させる	48.5% (2019年度)	60%	
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	指標②-1 市内の幹線交通及び地域内交通の利用者数	現状維持 2025年には利用者数が246千人になることが推計されるが、市内の路線バスや市民バス等の様々な公共交通を束ねて分かりやすく情報提供することで、利用者を維持する	274千人/年 (2019年度)	265千人/年	交通事業者及び市の資料により、幹線交通及び地域内交通の年間利用者数の合計を算出。
	指標②-2 南魚沼市の公共交通全体の満足度	増加させる 市内公共交通のネットワーク全体の利便性を向上させ、分かりやすい情報提供を行うことで、市民の公共交通に対する満足度を向上させる	6.6% (2019年)	10%	「市民アンケート調査」を実施して、公共交通全体に対する「満足」及び「やや満足」の割合を算出。
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環境と持続性の向上を図る	指標③-1 乗り継ぎ拠点の整備・改善箇所数	実施する 都市・地域拠点5か所、集落拠点7か所について、路線再編に合わせて、整備・改善を順次実施する	—	4箇所	整備した箇所数を累計して算出。
	指標③-2 地域と連携した取り組み件数	実施する 市内12地区の地域づくり協議会と連携し、路線再編の実証的取り組みや利用促進等に向けた協働の取り組みを順次実施する。	—	2件	取り組みを行った地区数を累計して算出。

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

協議会の構成員	備考
南魚沼市長 林 茂男	会長
長岡技術科学大学大学院教授 佐野可寸志	副会長
南魚沼市 企画政策課長 片桐 克巳	
南魚沼市 福祉課長 小林 龍雄	
南魚沼市 商工観光課長 腰越 勝利	
南魚沼市教育委員会 学校教育課長 山崎 一也	
南魚沼市民病院 庶務課長 中島 仁	
新潟県南魚沼地域振興局企画振興部 地域振興課長 永井 和文	
南魚沼警察署 交通課長 安藤 直人	
東日本旅客鉄道(株)新潟支社 越後湯沢駅長 山口 重人	
北越急行(株) 営業企画部長 大谷 一人	
南越後観光バス(株) 管理課 関 正太	
南魚沼市タクシー安全協議会長 貝瀬 厚一	
国土交通省北陸地方整備局長岡国道事務所 計画課長 焼田 聡	
新潟県南魚沼地域振興局地域整備部 計画調整課長 西本 宏章	
南魚沼市 建設課長 南雲 久仁之	
国土交通省北陸信越運輸局 交通企画課長 佐々木 凜太郎	
国土交通省北陸信越運輸局新潟運輸支局 渡邊 毅士	
上田ふるさと協議会長 上村 敬喜	
東地区地域づくり協議会 事務長 上村 忠雄	
五十沢地区センター 事務長 大塚 拓男	
南魚沼市社会福祉協議会 地域福祉係長 本多 博樹	
南魚沼市身体障がい者協会 六日町地区代表 南雲 進二	
南魚沼地域商工会連絡協議会 宮田 篤	
南魚沼市女子力観光プロモーションチーム 小林 昌子	
南越後観光バス(株)労働組合 執行委員長 一之谷 幸雄	
南魚沼市 建設部長 大塚 智明	事務局長
南魚沼市 都市計画課長 関 伸一	事務局次長
南魚沼市 都市計画係長 熊木 悟志	事務局
南魚沼市 都市計画課 小田原 努	事務局

(2) 策定までの経緯

年度	月	協議会など	利用者・住民・関係者など
2019年	5月	<ul style="list-style-type: none"> ■第1回南魚沼市地域公共交通協議会 ・南魚沼市地域公共交通協議会規約の一部改正について 	
	7～10月		<ul style="list-style-type: none"> ・交通事業者ヒアリング
	9月		<ul style="list-style-type: none"> ・市民アンケート ・市民バス利用者アンケート ・路線バス利用者アンケート
	10月	<ul style="list-style-type: none"> ■第2回南魚沼市地域公共交通協議会 ・地域公共交通網形成計画に係る課題整理について 	
	12月	<ul style="list-style-type: none"> ■第3回南魚沼市地域公共交通協議会 ・地域公共交通網形成計画（素案）について 	
2020年	1月	<ul style="list-style-type: none"> ■第5回南魚沼市地域公共交通協議会 ・地域公共交通網形成計画（案）について 	
	2月		パブリックコメント
	3月	<ul style="list-style-type: none"> ■第6回南魚沼市地域公共交通協議会 ・地域公共交通網形成計画の策定について 	

2 実態・ニーズ調査の実施概要

(1) 市民アンケート

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歳以上の市民から無作為抽出
調査項目	<ul style="list-style-type: none">・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	<ul style="list-style-type: none">・配布数：3,000票・回収数：1,331票（回収率：44.4%）

(2) 市民バス利用者アンケート

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 of 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	<ul style="list-style-type: none">・回答者の属性・市民バスの利用実態・市民バスの利用理由・効果把握・利用者の評価（満足度）
調査時期	令和元年9月19日（木）～9月25日（水）
回収状況	回収数：133票

(3) 路線バス利用者アンケート

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 of 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	<ul style="list-style-type: none"> ・回答者の属性 ・路線バスの利用実態 ・路線バスの利用理由・効果把握 ・利用者の評価（満足度）
調査時期	令和元年 9 月 19 日（木）
配布数・回収状況	<ul style="list-style-type: none"> ・配布数：308 票 ・回収数：120 票（回収率：39.0%）

(4) 交通事業者ヒアリング

項目	内容
調査目的	地域公共交通の利用状況、現状の運行ルート・ダイヤ・時間帯等の問題点・課題、見直し・改善意見を把握するために交通事業者ヒアリングを実施。
調査対象	<ul style="list-style-type: none"> ・銀嶺タクシー(株) ・(株)魚沼中央トランスポート ・やまとタクシー(株) ・(株)浦佐タクシー ・マルカタタクシー(資) ・小千谷観光バス(株) ・南越後観光バス(株)
調査項目	<ul style="list-style-type: none"> ・各路線の利用状況 ・問題点・課題・利用者の声 ・対応策、取り組みの案など
調査時期	令和元（2019）年 7 月、8 月、9 月、10 月

3 用語解説

本文中に「※」を記した用語を解説する。

アルファベット

PDCA サイクル (Plan-Do-Check-Act)

計画をたて (Plan)、それを実行し (Do)、内容を評価して (Check)、改善に結びつけ (Act)、その結果を次の計画 (Plan) に活かす、反復・継続した管理手法。このサイクルを繰り返すことによって、計画内容の維持、向上及び継続的な実施を推進する。

か・力行

観光二次交通

鉄道駅等の交通拠点と観光地等の目的地を結ぶアクセス交通。

さ・サ行

自家用有償旅客運送

過疎地域での輸送や福祉輸送といった、地域住民の生活維持に必要な輸送について、それらがバス・タクシー事業によって提供されない場合に、その代替手段として、市町村やNPO法人等が自家用車を用いて有償で提供する運送サービス。

た・タ行

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律

(地域公共交通活性化・再生法)

地域公共交通の活性化及び再生を一体的かつ効率的に推進するために定められた法律。2007年10月施行。改正地域公共交通活性化・再生法は2014年5月成立、11月施行。

デマンド交通

デマンド (需要・要求) に応じて運行する乗合交通をいう。事前に電話等により予約を要する場合が多く、よりタクシーに近いドア・ツー・ドアから、バス停間の移動や路線バスタイプの迂回型など形態は多岐に渡る。

都市計画マスタープラン

「市町村の都市計画に関する基本的な方針」と

して定められるものであり、「市町村総合計画」や、都道府県が定める「都市計画区域マスタープラン」などの内容に即し、地域の特性に応じた将来像を明らかにし、その実現に向けた都市づくりの基本的な方針を示す指針となるもの。

は・ハ行

フリー乗降

バス停留所以外でも路線上の任意の位置でバスに乗降できる制度であり、フリー乗降の対象区間をフリー乗降区間と言う。

また、降車は路線上の任意の場所で取り扱うが、乗車は停留所でしか取り扱わない場合もあり、フリー降車と言う。

ボランティア輸送

道路運送法によらない無償運送。

ま・マ行

モビリティマネジメント (Mobility Management)

市民や組織・地域のモビリティ (移動状況) が「過度に自動車に頼る状態」から、「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に (=かしく) 利用する状態」へと少しずつ変えていくための、コミュニケーション施策を中心とした取り組み。

ら・ラ行

立地適正化計画

都市全体の観点から、居住機能や医療・商業・行政等の都市機能の立地、公共交通の充実に関する包括的なマスタープランであり、都市計画マスタープランの一部となるもの。

居住を誘導するエリア、都市機能の立地を誘導するエリア等を定め、公共交通の再編などと一体的に取り組んでいくことにより、「コンパクト+ネットワークの都市構造」の実現を図る。

