

南魚沼市地域公共交通計画

南魚沼市地域公共交通協議会

令和 7 年 3 月

[目 次]

1 計画の概要	1
1-1 計画策定の目的及び背景	1
1-2 計画の位置付け	2
1-3 計画対象	2
1-4 計画期間	2
2 地域公共交通を取り巻く現状	3
2-1 地域特性	3
2-2 地域公共交通の現状	19
2-3 各種調査結果の概要	35
2-4 上位・関連計画において公共交通に求められる役割	53
2-5 現行計画の評価検証	60
3 南魚沼市の地域公共交通が抱える課題	64
3-1 公共交通を取り巻く現状・問題点の整理	64
3-2 公共交通を取り巻く課題の整理	67
4 本計画における将来像・基本方針・基本目標	68
4-1 公共交通ネットワークの将来像	68
4-2 計画の体系について	72
4-3 計画の基本的な方針と目標	74
5 目標を達成するために行う事業と評価指標	76
5-1 計画期間内に実施する施策・事業	76
5-2 計画の評価指標	85
6 計画の進捗管理	88
7 参考資料	89
7-1 用語集	89

本文中に「*」を記した用語は用語集で解説しています。

1 計画の概要

1-1 計画策定の目的及び背景

南魚沼市においては、令和2年に策定した「南魚沼市地域公共交通網形成計画」に基づき、市民の日常的な移動を支援するとともに、持続可能な公共交通網の形成に向けた取組みを進めてまいりました。

本市の公共交通について、鉄道では、南北への周辺市町との広域・大規模輸送を担うJR上越線、他都県を含めた広域輸送を担う上越新幹線が運行されているほか、六日町駅から県西部への県内輸送を担う北越急行ほくほく線の3路線が運行されています。路線バスについては、魚沼市、湯沢町、十日町市、津南町を介する広域区間を運行する路線と、主に六日町駅、魚沼基幹病院・大和地域包括医療センターを起点に、市内郊外部へ運行する路線が運行されています。路線バスを補完する交通として、運行事業者が市民バスを運行していますが、路線バス、市民バスともに、運行事業者における乗務員不足などの問題により、運行体制の維持には一定の対策が必要な状況です。

また、全国的な社会情勢として、人口減少・少子高齢化に伴い、公共交通の利用者数の減少やニーズの変化等が想定されており、これに対応した交通手段の検討が行われています。また、本市同様、主にバス事業における乗務員不足の深刻化や、燃料費の高騰といった問題により、既存交通ネットワークの維持が困難になる地域も増えつつあります。

こうした状況を踏まえ、市行政をはじめとする交通に関わる様々な主体が相互に協力して、本市にとって持続可能かつ有効な公共交通網を形成し、公共交通サービスの維持確保を図ることを目的として、公共交通政策のマスタープラン*となる「南魚沼市地域公共交通計画*」を策定しました。

1-2 計画の位置付け

本計画は、上位計画の「第2次南魚沼市総合計画」や関連計画の「南魚沼市都市計画マスタープラン」などとの整合を図るとともに、地域公共交通を取り巻く課題を解決するための、公共交通政策のマスタープランとして策定します。

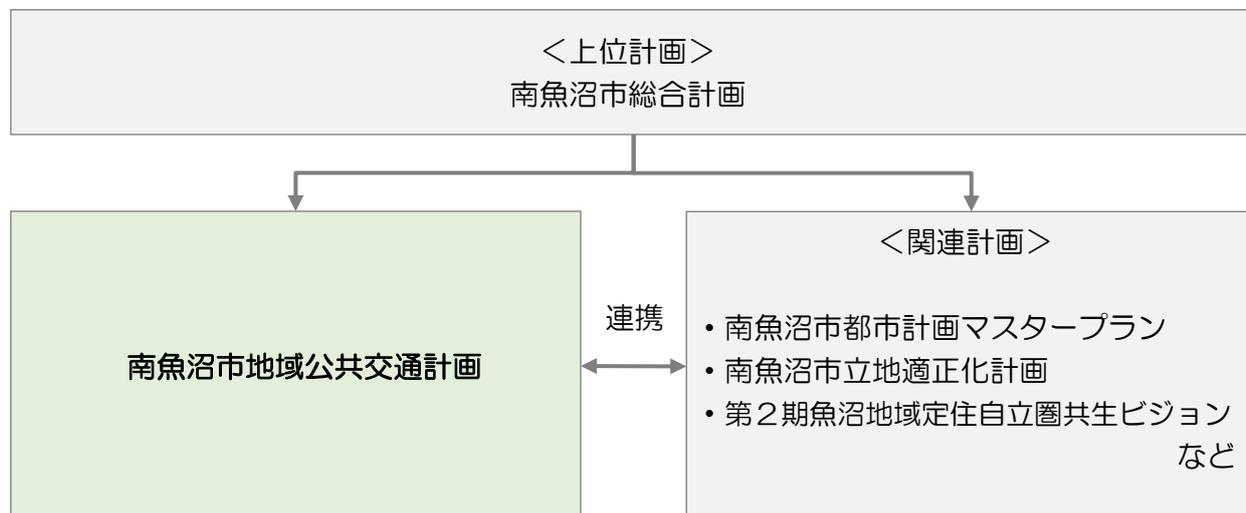


図 計画の位置付け

1-3 計画対象

本計画の区域は、南魚沼市全域とします。なお、近隣市町を結ぶ広域交通については、関係自治体や交通事業者と連携を図ります。

1-4 計画期間

計画期間は令和7年度～令和11年度の5年間とします。ただし、社会情勢やまちづくりに大きな変化が生じた場合は、適宜、改定を行います。

2 地域公共交通を取り巻く現状

2-1 地域特性

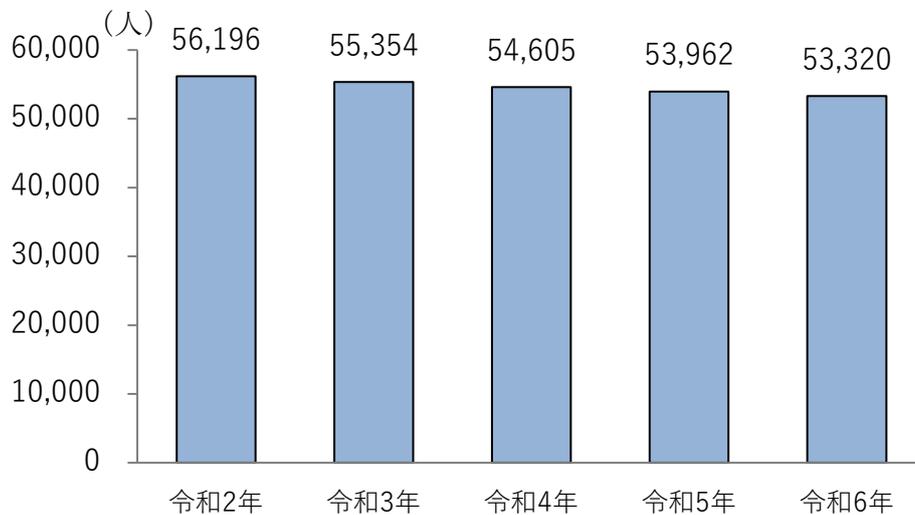
2-1-1 人口動態

(1) 人口推移

本市の人口は、令和6年1月1日現在で約53,300人となっています。4年前の令和2年に比べて、約2,900人減少しています。

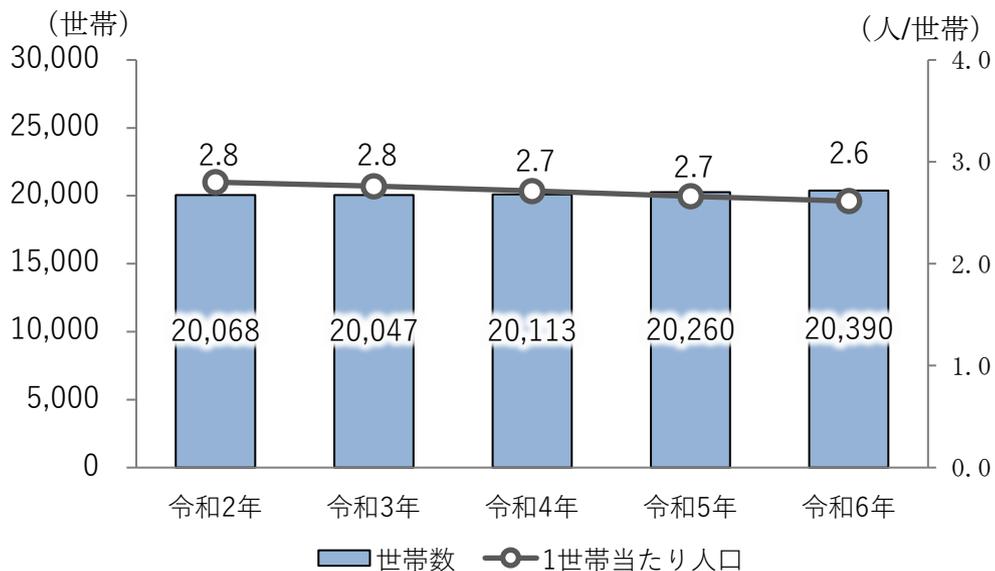
本市の世帯数は、令和6年1月1日現在で約20,400世帯となっています。4年前の令和2年に比べて、約300世帯増加しており、令和6年の1世帯あたり人口は2.6人です。

■人口の推移



資料：住民基本台帳（令和6年1月1日現在）

■世帯数及び1世帯あたり人口の推移



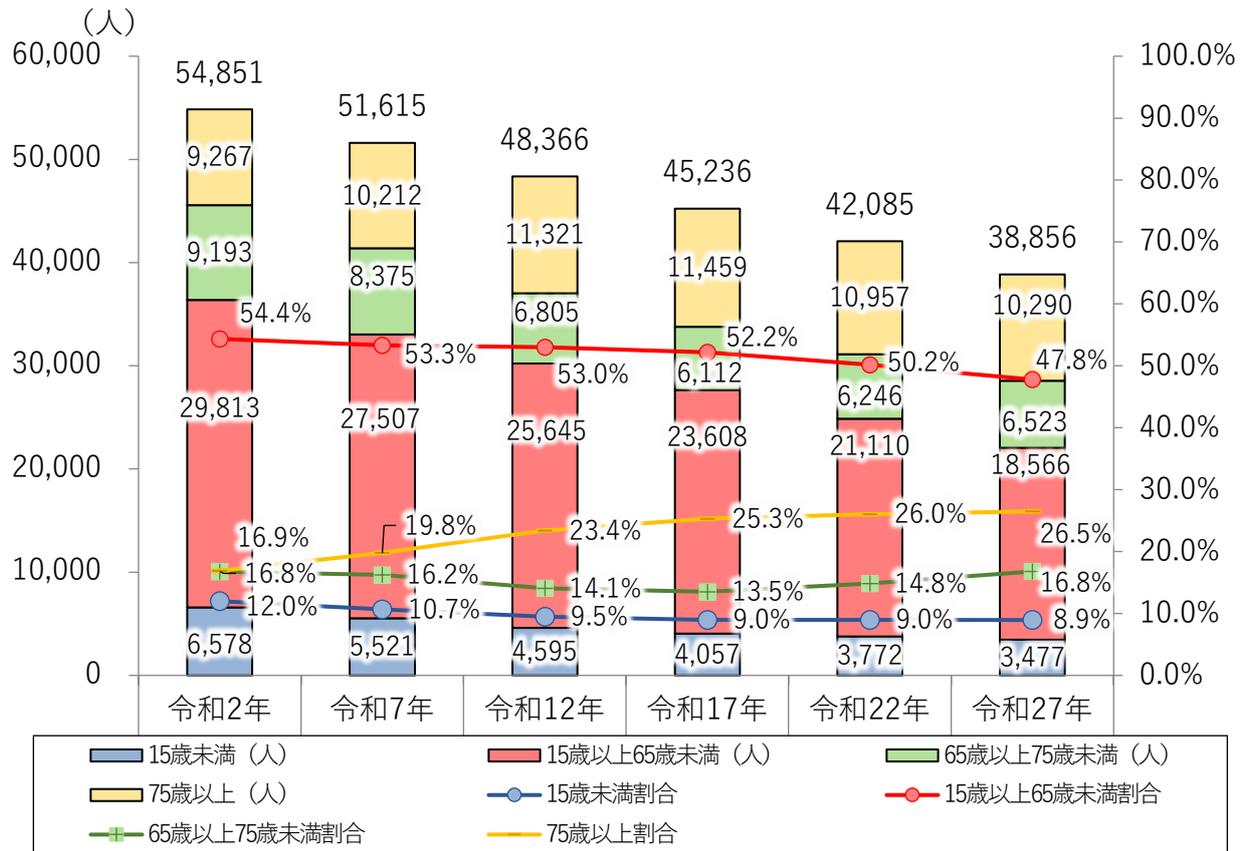
資料：住民基本台帳（令和6年1月1日現在）

(2) 将来人口推計

国立社会保障・人口問題研究所による人口推計では、本市の人口は、令和2年の約 54,900 人から令和 27 年には約 38,900 人にまで減少することが見込まれています。

15 歳未満の年少人口割合は、令和2年の 12.0%から令和 27 年の 8.9%に減少、15 歳以上 65 歳未満の生産年齢人口割合は、54.4%から 47.8%にまで減少、65 歳以上の老年人口割合は、33.7%から 43.3%に増加する見込みとなっています。

■人口の推計（目標人口）

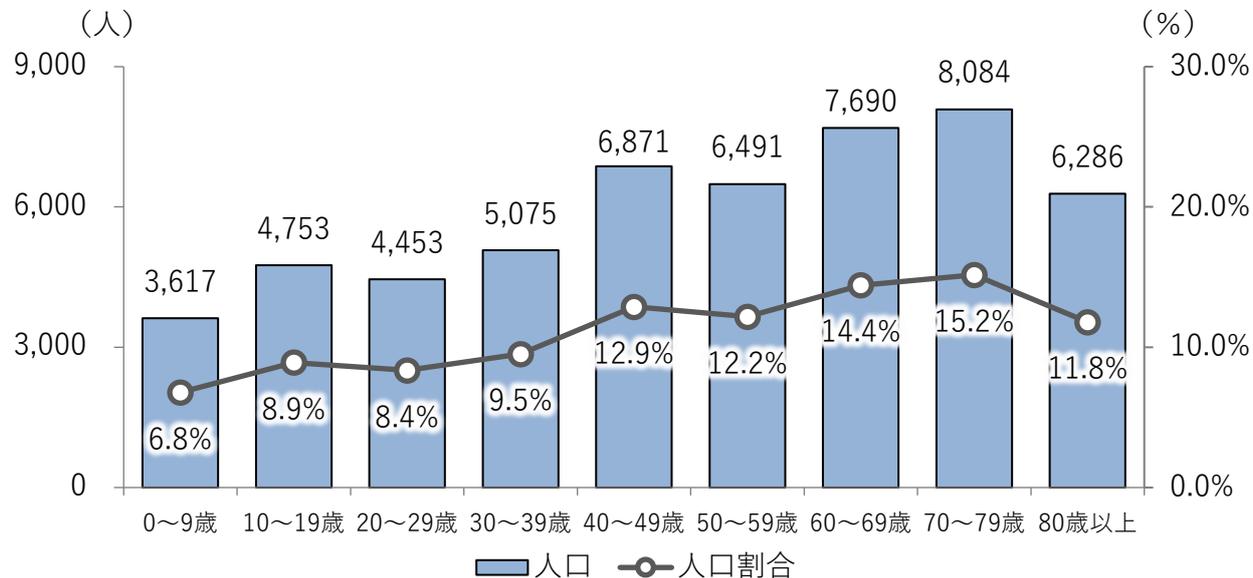


資料：令和2年国勢調査および国立社会保障・人口問題研究所（各年 10 月 1 日現在）

(3) 年齢別人口

令和6年1月1日現在の年齢別人口を見ると70歳代が約8,100人、60歳代が約7,700人と多くなっています。60歳以上の人口は、全人口の41.4%となっています。

■年齢別人口

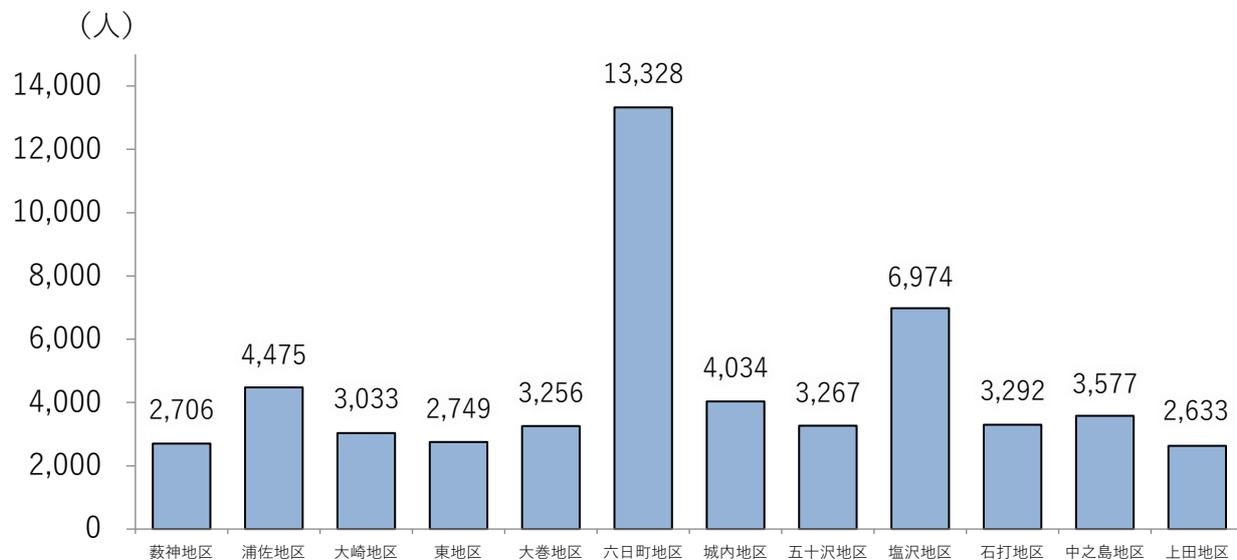


資料：住民基本台帳（令和6年1月1日現在）

(4) 地区別人口

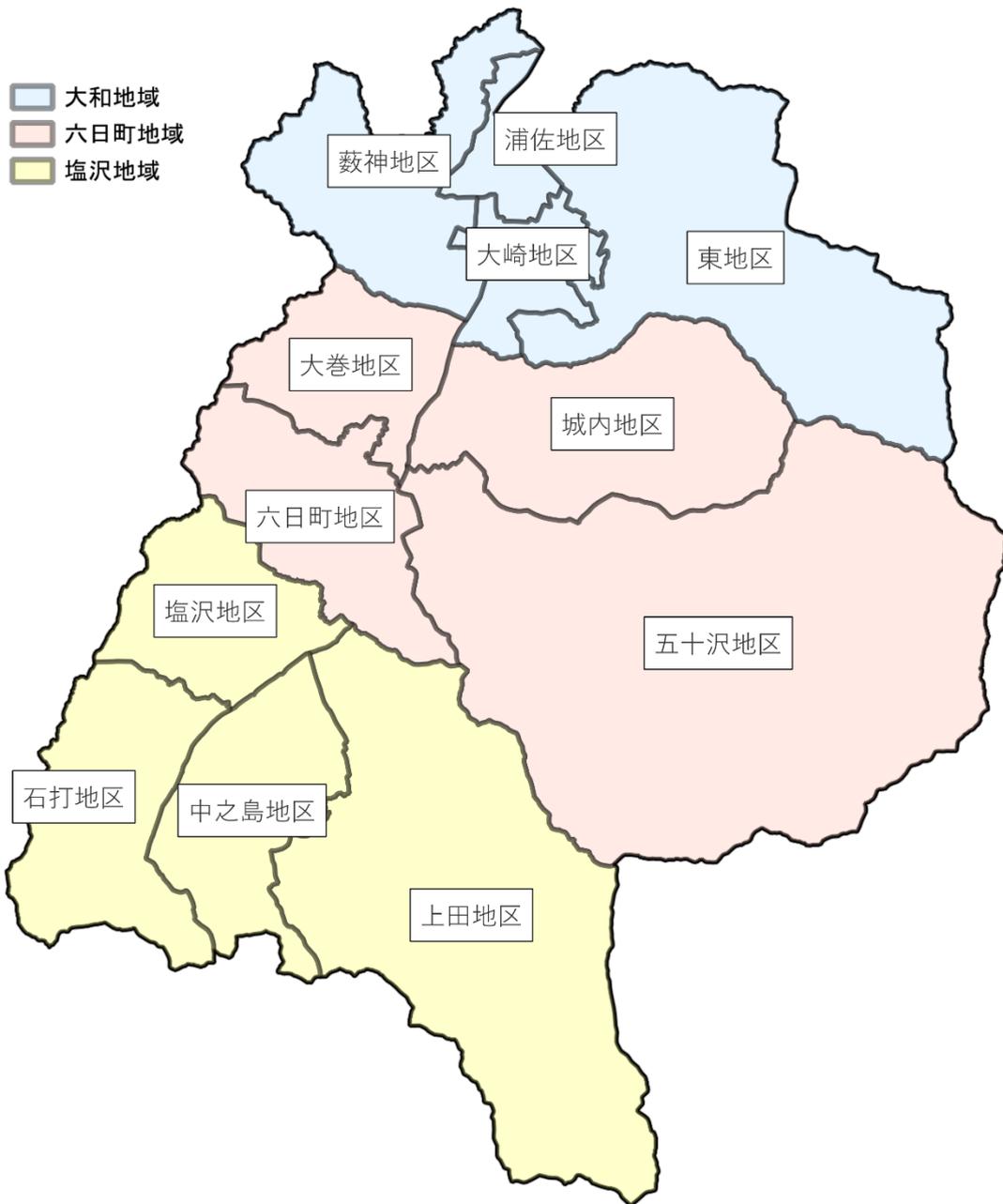
令和5年12月末現在の地区別人口を見ると、六日町地区が約13,300人と最も多く、次いで、塩沢地区が約6,900人、浦佐地区が約4,400人となっています。

■地区別人口



資料：南魚沼市

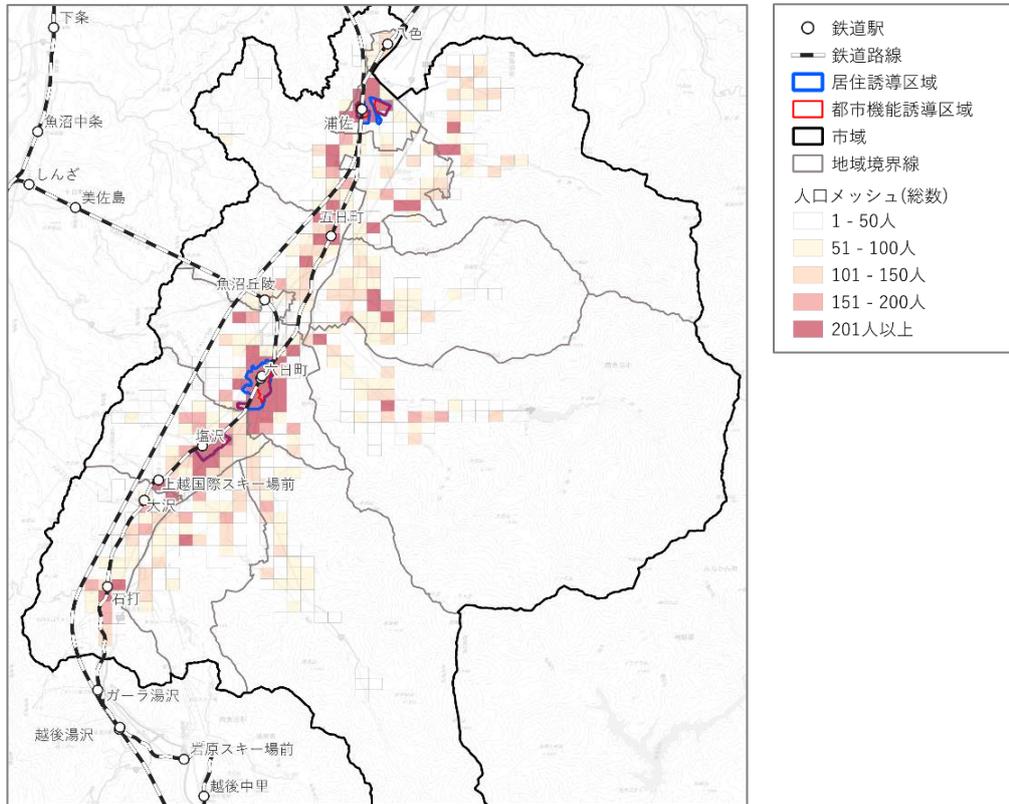
■地域（地区）区分図



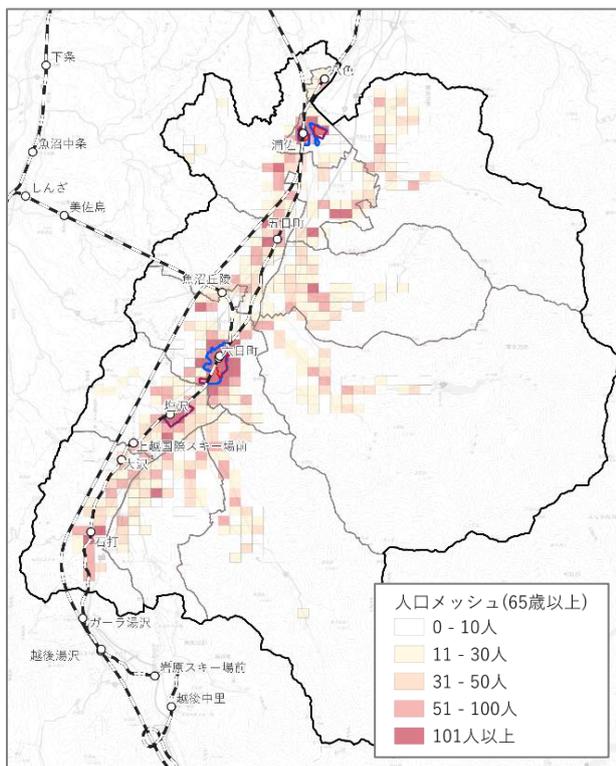
(5) 人口分布

全体の人口分布を見ると、鉄道駅や主要道路の沿線を中心に人口集中が見られますが、山間部においても一部人口が集中している地域が見られます。また、高齢者の分布状況を見ると、山間部の高齢化率が高くなっています。

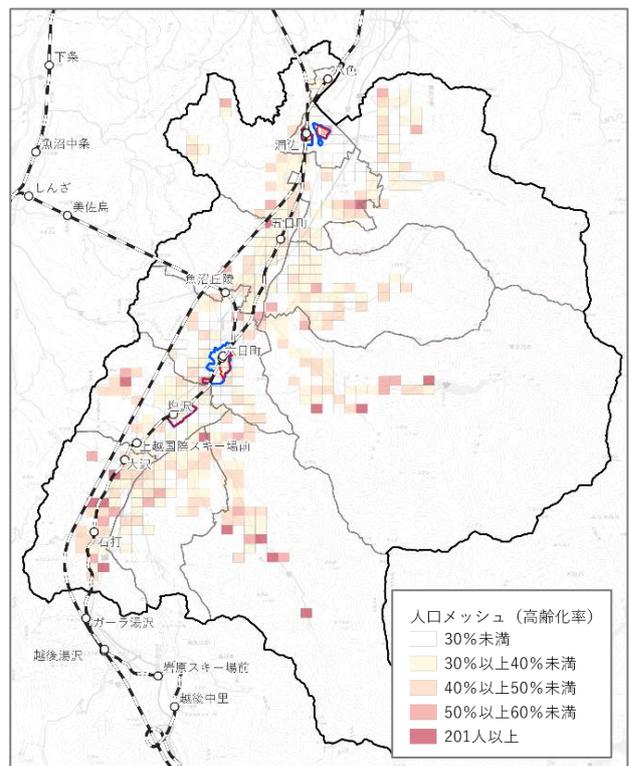
■人口分布状況（総数）



■65歳以上人口



■高齢化率

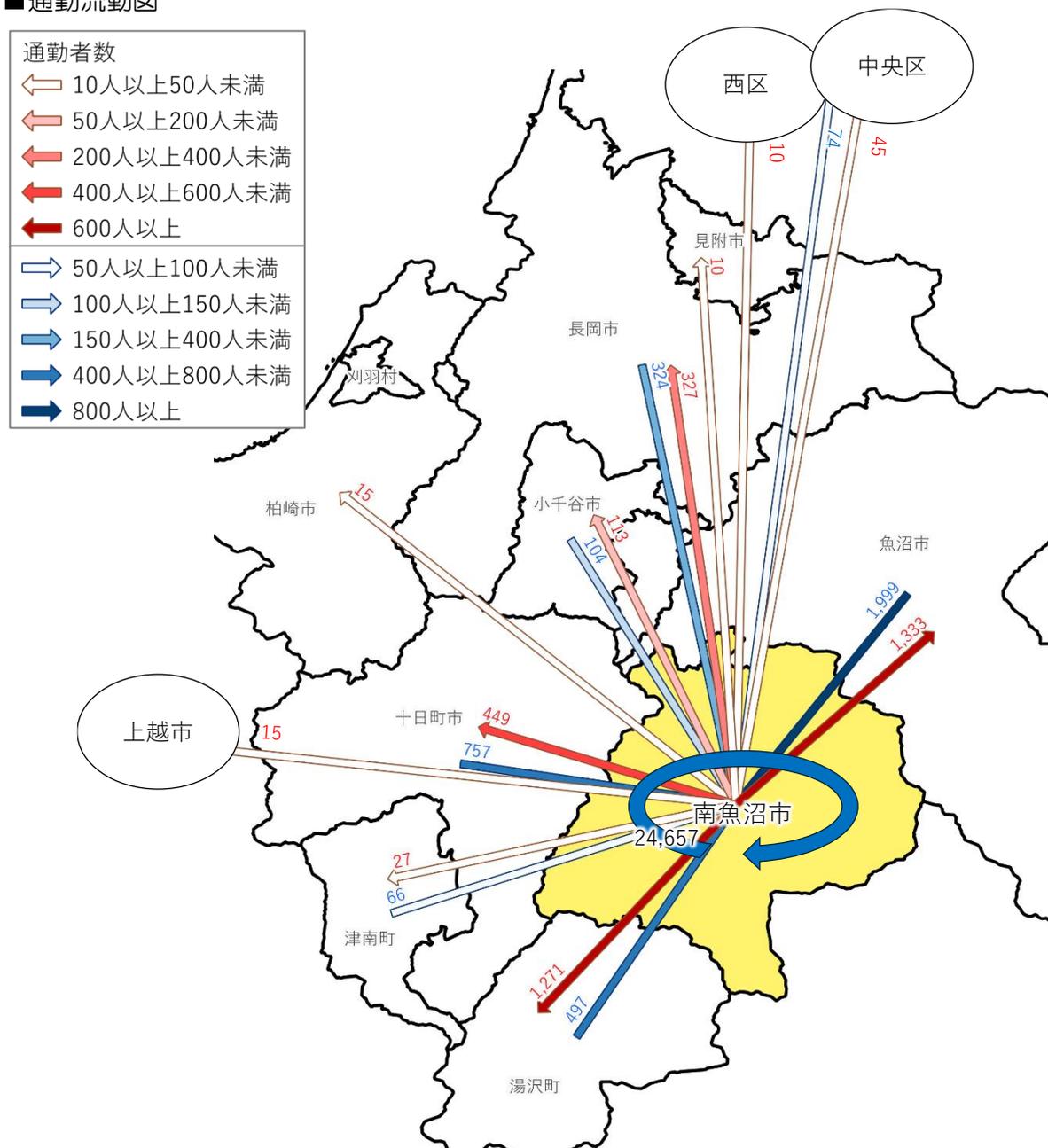


2-1-2 通勤および通学における流入出

(1) 通勤流動

市内外への通勤者数を見ると、市内在住者で市内に通勤している人が最も多く 24,657 人となっています。市内在住者の市外への通勤は、魚沼市 (1,333 人)、湯沢町 (1,271 人) が多くっており、市外在住者の市内への通勤は、魚沼市 (1,999 人)、十日町市 (757 人) が多くとなっています。

■通勤流動図

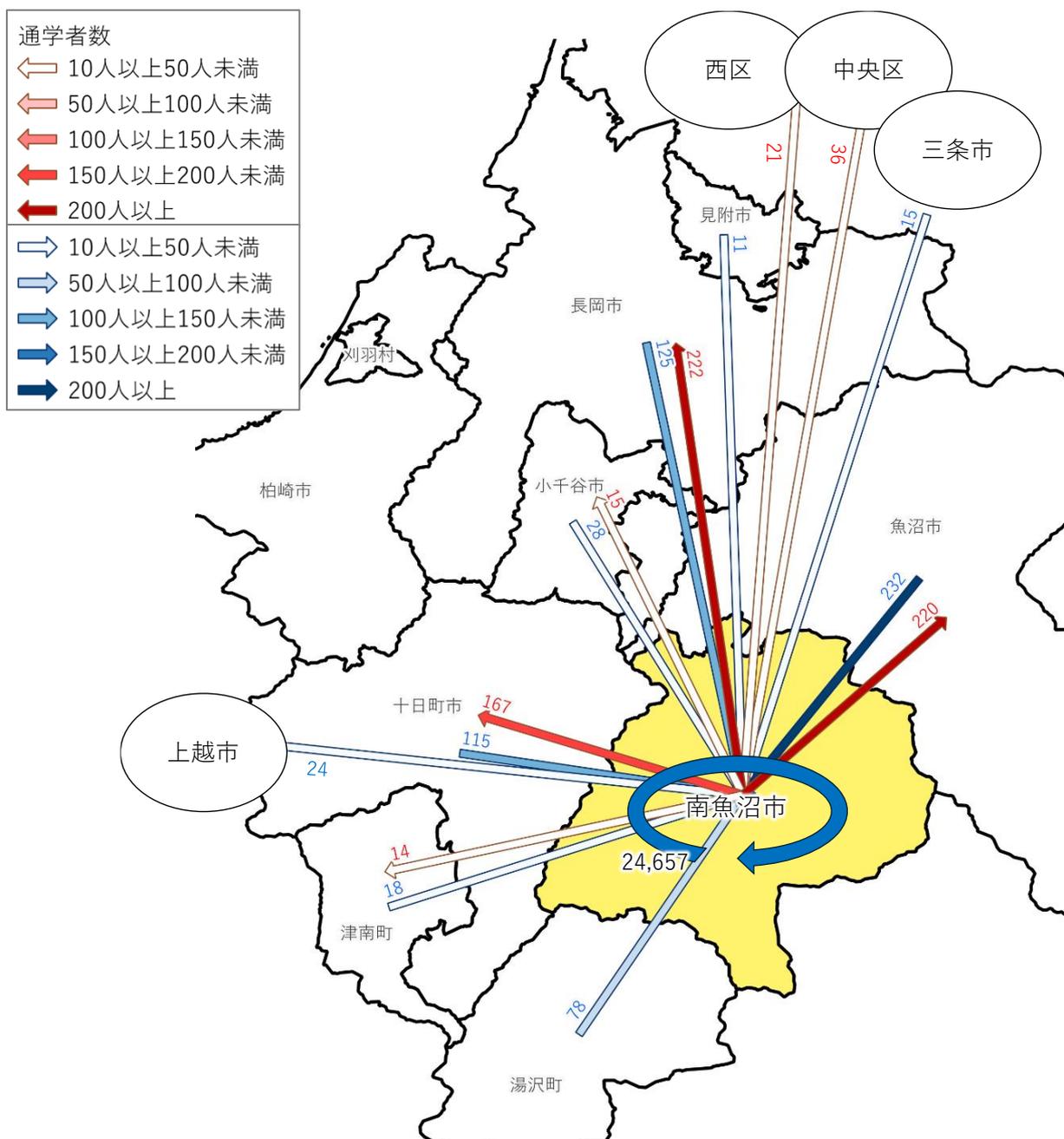


資料：令和2年国勢調査

(2) 通学流動

市内外への通学者数を見ると、市内在住者で市内に通学している人が最も多く、1,670人となっています。市内在住者の市外への通学は、長岡市（222人）、魚沼市（220人）が多くなっており、市外在住者の市内への通学は、魚沼市（232人）、長岡市（125人）が多くなっています。

■通学流動図

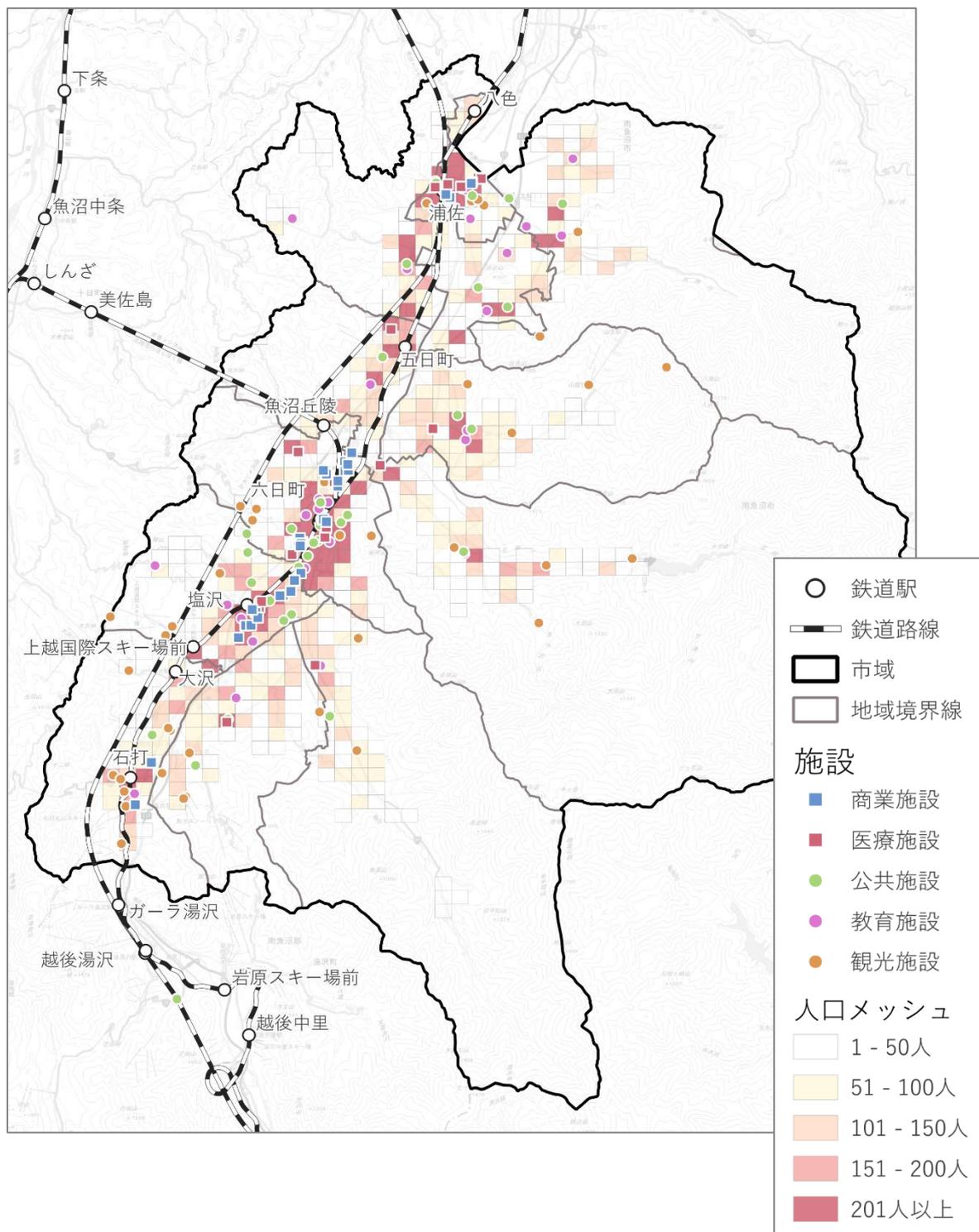


資料：令和2年国勢調査

2-1-3 主要施設の立地状況

主要施設の立地状況を見ると、六日町駅を中心に、浦佐駅、塩沢駅周辺での立地が多くなっています。

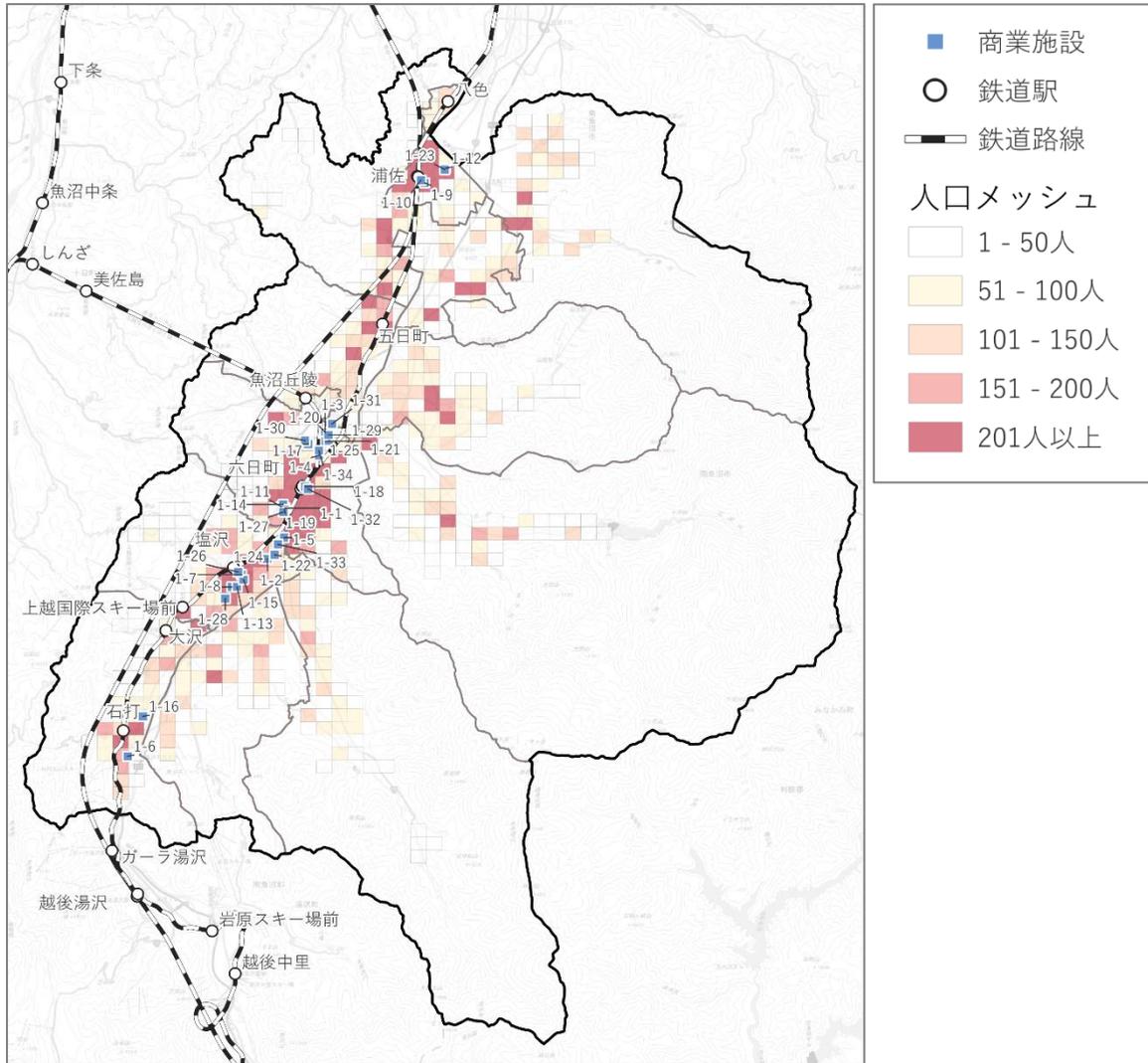
■施設等の立地状況



(1) 主な商業施設

商業施設は、六日町駅周辺～塩沢駅周辺の区域にて特に多い状況にあります。

■ 商業施設の立地状況



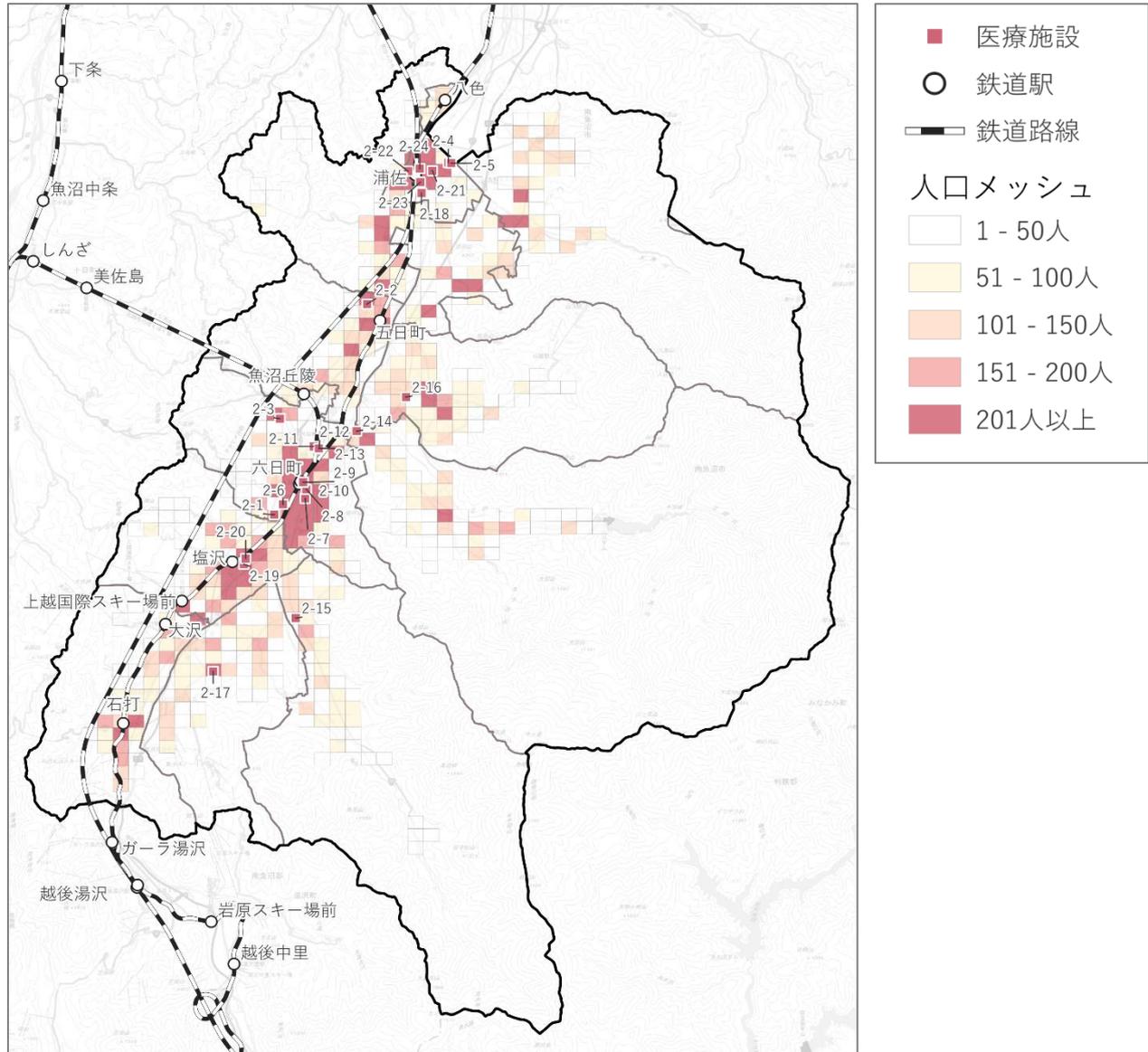
種類	No.	店舗名	種類	No.	店舗名
スーパー	1-1	原信六日町店	ドラッグストア	1-19	ドラッグトップス六日町店
	1-2	原信塩沢店		1-20	ドラッグトップス川窪店
	1-3	原信川窪店		1-21	ウエルシア南魚沼六日町店
	1-4	ダイレックス六日町店		1-22	ウエルシア南魚沼塩沢店
	1-5	スーパーV六日町店		1-23	ウエルシア南魚沼浦佐店
	1-6	はりまや石打店		1-24	ドラッグセイムス塩沢店
	1-7	はりまや塩沢本店		1-25	クスリのアオキ美佐島店
	1-8	はりまや72 (ナッツ) 店		1-26	しまむら・バースデイ・アベイル塩沢店
	1-9	キュービット大和		1-27	HIRASEI遊六日町店
ホームセンター	1-10	ホームセンターウラサ	専門店	1-28	ダイソー塩沢店
	1-11	コメリパワー六日町店		1-29	洋服の青山六日町店
	1-12	ひらせいホームセンター浦佐店		1-30	ケーズデンキ六日町インター店
	1-13	ひらせいホームセンター塩沢店		1-31	ヤマダデンキ テックランド六日町店
	1-14	コメリパワー六日町店PRO		1-32	コマツデンキ六日町店
	1-15	ホームマートおおつか		1-33	コマツデンキ塩沢店
	1-16	ABCストアー		1-34	蔦屋書店六日町店
ショッピングセンター	1-17	イオン六日町店			
	1-18	六日町駅前ショッピングセンターララ			

資料：南魚沼市（令和7年3月現在）

(2) 主な医療施設

医療施設は、浦佐駅、六日町駅、塩沢駅の周辺に集中している様子が見られます。

■医療施設の立地状況



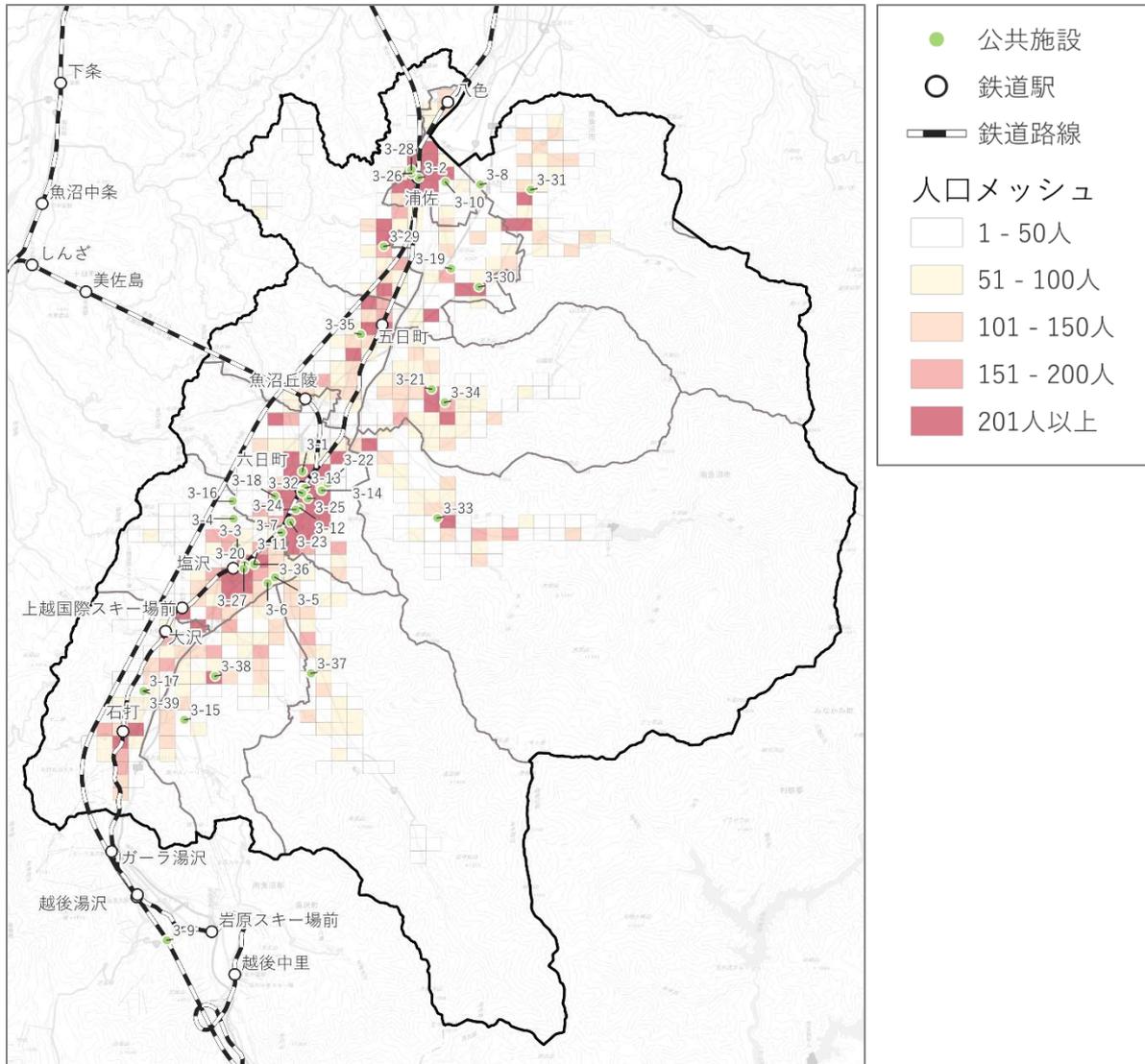
種類	No.	名称	種類	No.	名称
病院	2-1	南魚沼市民病院	一般診療所	2-13	ひとみレディースクリニック
	2-2	五日町病院		2-14	萌気園二日町診療所
	2-3	齋藤記念病院		2-15	荒川診療所
	2-4	魚沼基幹病院		2-16	南魚沼市立城内診療所
	2-5	大和地域包括医療センター		2-17	南魚沼市立中之島診療所
一般診療所	2-6	南魚沼保健所		2-18	今泉記念館ゆきあかり診療所
	2-7	藤島眼科医院		2-19	ほうじゅクリニック
	2-8	河内医院		2-20	あんベクリニック
	2-9	米倉医院		2-21	萌気園浦佐診療所
	2-10	医療法人社団 やすかわ整形外科		2-22	萌気園あやめ診療所
	2-11	六日町アイクリニック		2-23	うおぬま矯正歯科クリニック
	2-12	六日町こどもクリニック		2-24	うらさ耳鼻科クリニック

資料：南魚沼市（令和7年3月現在）

(3) 主な公共施設

公共施設は、一定の人口分布が見られる地域を中心に点在しています。

■公共施設の立地状況



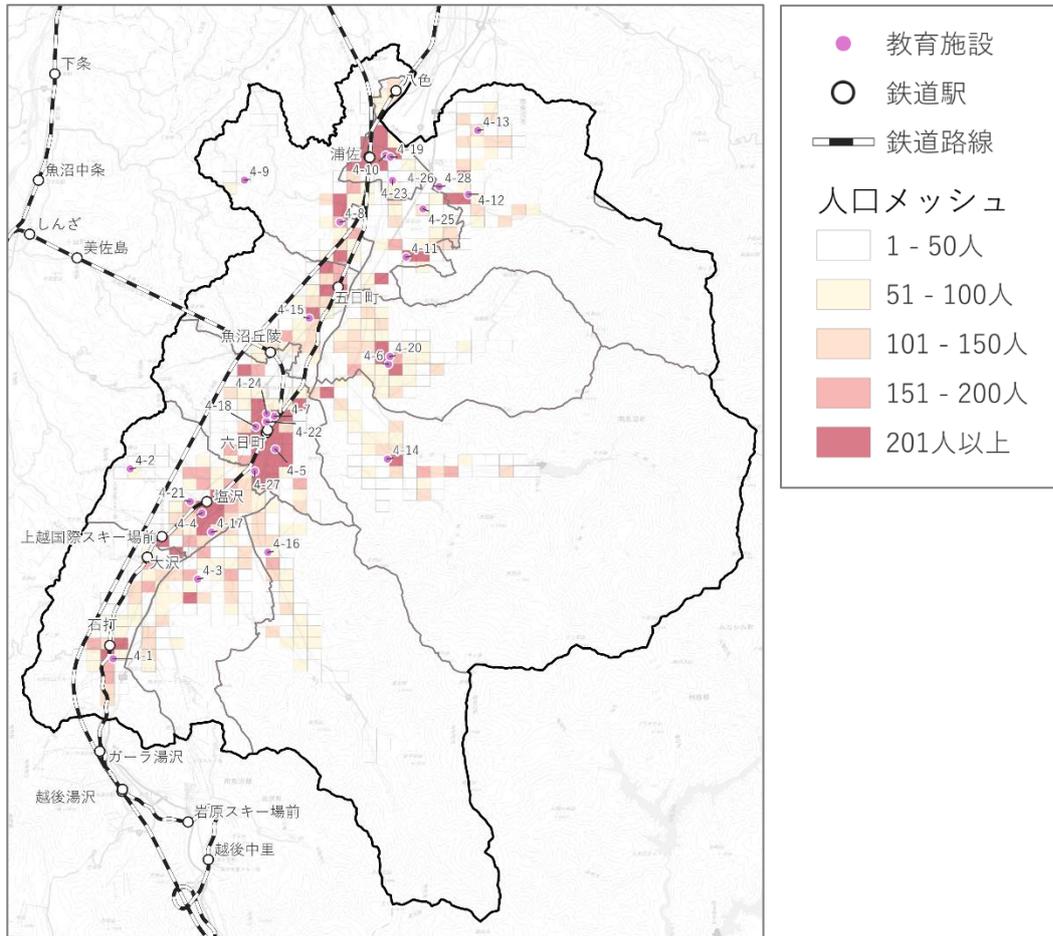
種類	No.	名称	種類	No.	名称	種類	No.	名称
庁舎施設	3-1	南魚沼市役所本庁舎	体育施設	3-14	ディスポート南魚沼	地区センター	3-28	浦佐地区センター
	3-2	南魚沼市役所大和庁舎		3-15	大原運動公園		3-29	藪神地区センター
	3-3	南魚沼市役所塩沢庁舎		3-16	小栗山サンスポーツランド		3-30	大崎地区センター
環境衛生施設	3-4	南魚沼市斎場	3-17	南魚沼市トレーニングセンター	3-31		東地区センター・里山会館ほっか	
	3-5	可燃ごみ処理施設	3-18	南魚沼市福祉センターしらゆり	3-32		六日町地区センター	
	3-6	不燃ごみ処理施設	3-19	大和老人福祉センター湯咲荘	3-33		五十沢地区センター	
消防施設	3-7	南魚沼市消防署	3-20	塩沢老人福祉センター	3-34		城内地区センター	
	3-8	南魚沼市消防署大和分署	3-21	養護老人ホーム魚沼荘	3-35		大巻地区センター	
	3-9	南魚沼市湯沢消防署	3-22	ふれ愛支援センター	3-36		塩沢地区センター	
文化施設	3-10	大和公民館	3-23	南魚沼地域振興局	3-37		上田地区センター	
	3-11	塩沢公民館	3-24	南魚沼警察署	3-38		中之島地区センター	
	3-12	南魚沼市民会館	3-25	六日町郵便局	3-39		石打地区センター	
	3-13	南魚沼市図書館	3-26	大和郵便局				
			3-27	塩沢郵便局				

資料：南魚沼市（令和7年3月現在）

(4) 主な教育施設

教育施設は、六日町駅周辺に一定数が集中しているほか、一定の人口分布が見られる地域を中心に点在しています。

■教育施設の立地状況



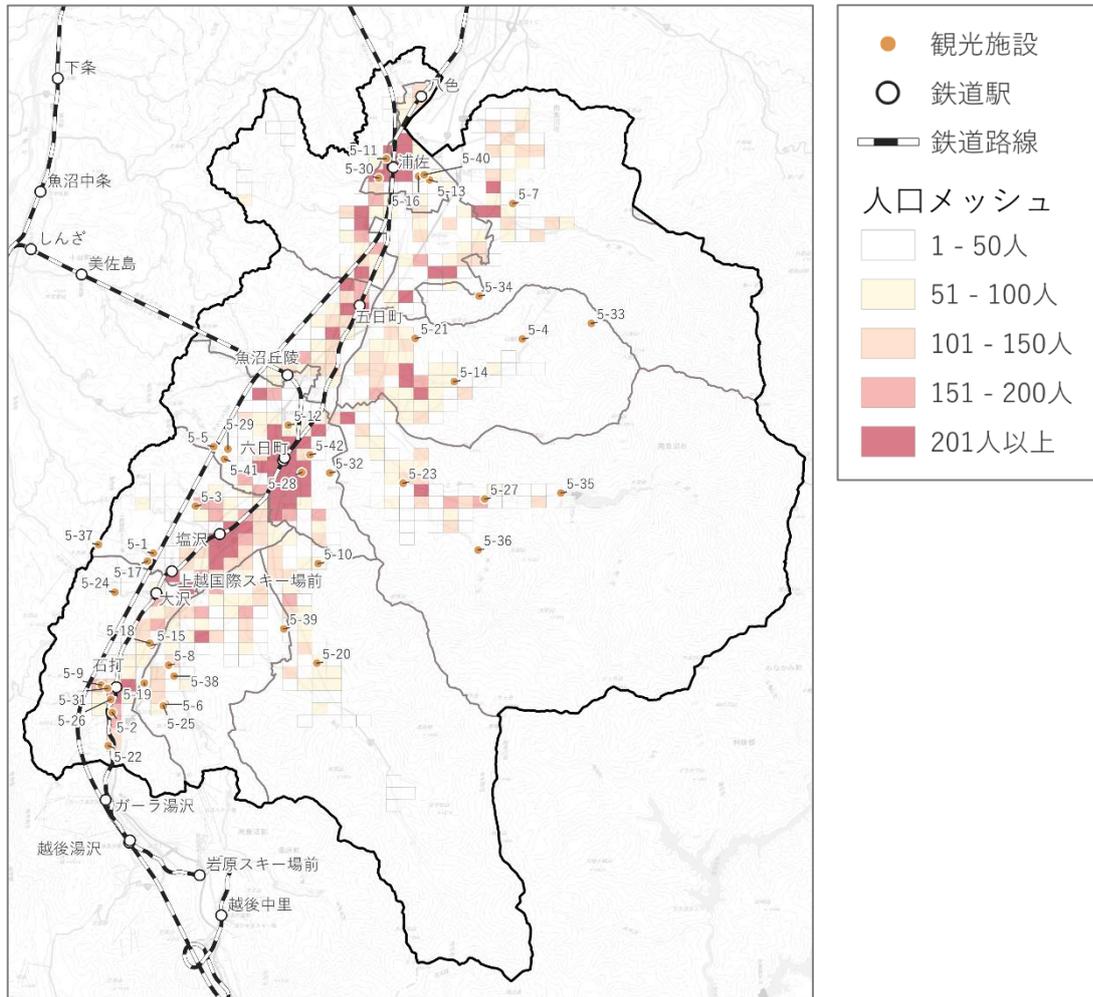
種類	No.	名称	種類	No.	名称
小学校	4-1	南魚沼市立石打小学校	小学校	4-15	南魚沼市立おおまき小学校
	4-2	南魚沼市立栃窪小学校		4-16	南魚沼市立上田小学校
	4-3	南魚沼市立中之島小学校		4-17	南魚沼市立塩沢中学校
	4-4	南魚沼市立塩沢小学校	中学校	4-18	南魚沼市立六日町中学校
	4-5	南魚沼市立六日町小学校		4-19	南魚沼市立大和中学校
	4-6	南魚沼市立城内小学校		4-20	南魚沼市立八海中学校
	4-7	南魚沼市立北辰小学校		4-21	新潟県立塩沢商工高等学校
	4-8	南魚沼市立藪神小学校	高等学校	4-22	新潟県立六日町高等学校
	4-9	南魚沼市立後山小学校		4-23	新潟県立国際情報高等学校
	4-10	南魚沼市立浦佐小学校		4-24	新潟県立八海高等学校
	4-11	南魚沼市立大崎小学校	大学	4-25	国際大学
	4-12	南魚沼市立赤石小学校		4-26	北里大学
	4-13	南魚沼市立三用小学校	特別支援学校	4-27	南魚沼市立総合支援学校
	4-14	南魚沼市立五十沢小学校	専門学校	4-28	北里大学保健衛生専門学院

資料：南魚沼市（令和7年3月現在）

(5) 主な観光施設

観光施設は、山間部を含めた全域に広く分布しています。

■観光施設の立地状況



No.	名称	No.	名称	No.	名称
5-1	上越国際スキー場	5-15	今泉記念館アートステーション	5-29	上の原温泉
5-2	石打丸山スキー場	5-16	池田記念美術館	5-30	浦佐温泉
5-3	シャトー塩沢スキー場	5-17	上越国際プレイランド	5-31	上野鉱泉
5-4	六日町八海山スキー場	5-18	道の駅南魚沼「雪あかり」	5-32	坂戸山カタクリ群生地
5-5	ムイカスノーリゾート	5-19	雪国観光センター「魚野の里」	5-33	八海山
5-6	舞子スノーリゾート	5-20	上田の郷	5-34	大崎ダム公園(キャンプ場)
5-7	八海山麓スキー場	5-21	魚沼の里	5-35	わらびのオートキャンプ場
5-8	外山康雄 野の花館	5-22	ハツカ石温泉	5-36	五十沢キャンプ場
5-9	関興寺	5-23	五十沢温泉	5-37	魚沼スカイライン
5-10	雲洞庵	5-24	大沢山温泉	5-38	大原運動公園
5-11	毘沙門堂・普光寺	5-25	舞子温泉	5-39	登川河川公園
5-12	雪国まいたけ物産館	5-26	丸山温泉	5-40	八色の森公園
5-13	アグリコア越後ワイナリー	5-27	畔地温泉	5-41	上の原公園
5-14	トミオカホワイト美術館	5-28	六日町温泉	5-42	銭淵公園

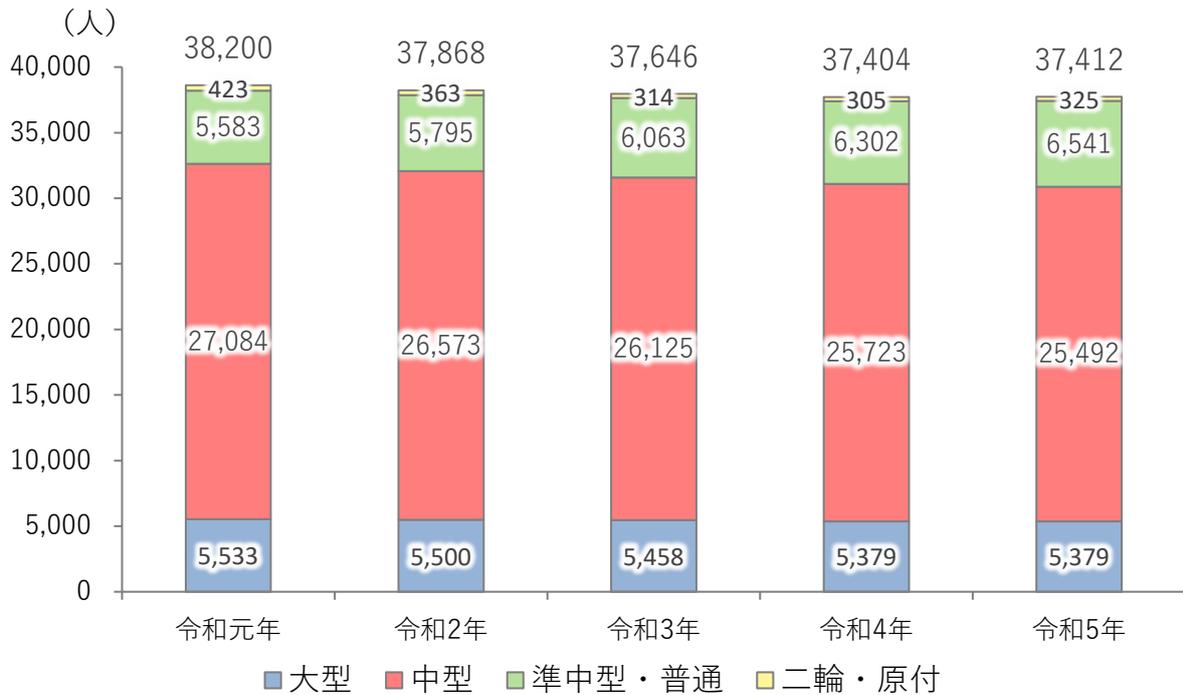
資料：南魚沼市（令和7年3月現在）

2-1-4 運転免許保有状況

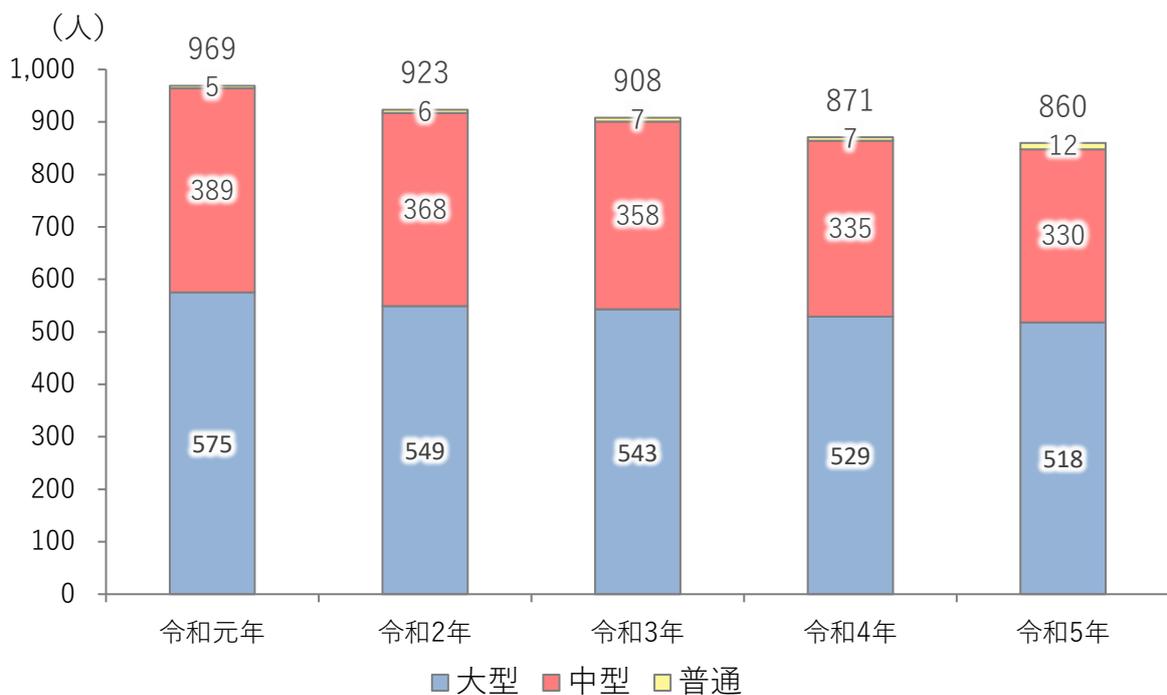
本市民における運転免許の保有状況は、経年的に減少傾向にありましたが、令和5年には、主に普通免許取得者の増加により、全体についても増加に転じています。

一方で、二種免許保有者については、経年的に減少傾向が続いています。

■運転免許保有件数（第一種）



■運転免許保有件数（第二種）

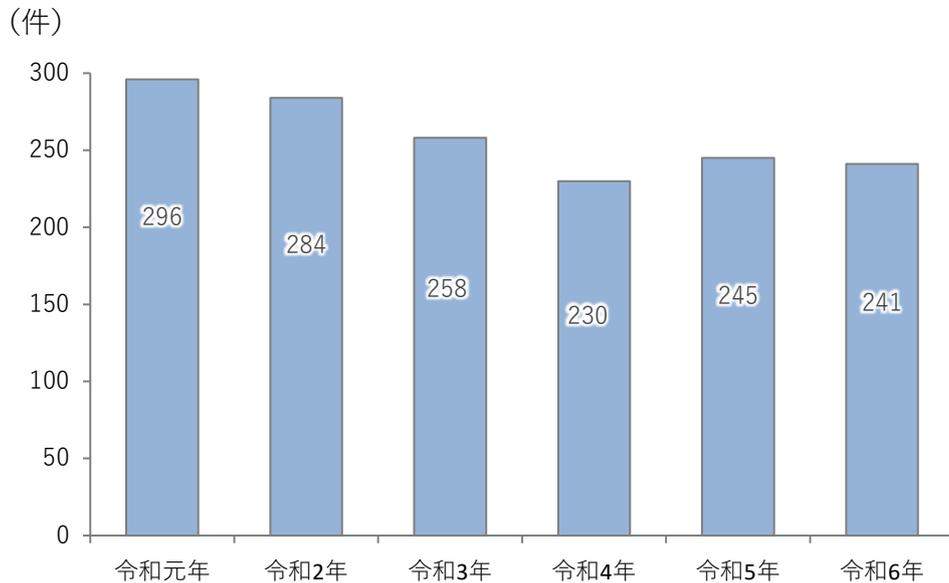


資料：新潟県警察「交通年鑑」（各年12月末現在）

2-1-5 免許返納件数

市内在住者の免許返納件数は減少傾向にあり、令和6年は241件となっています。

■市内在住者の免許返納件数



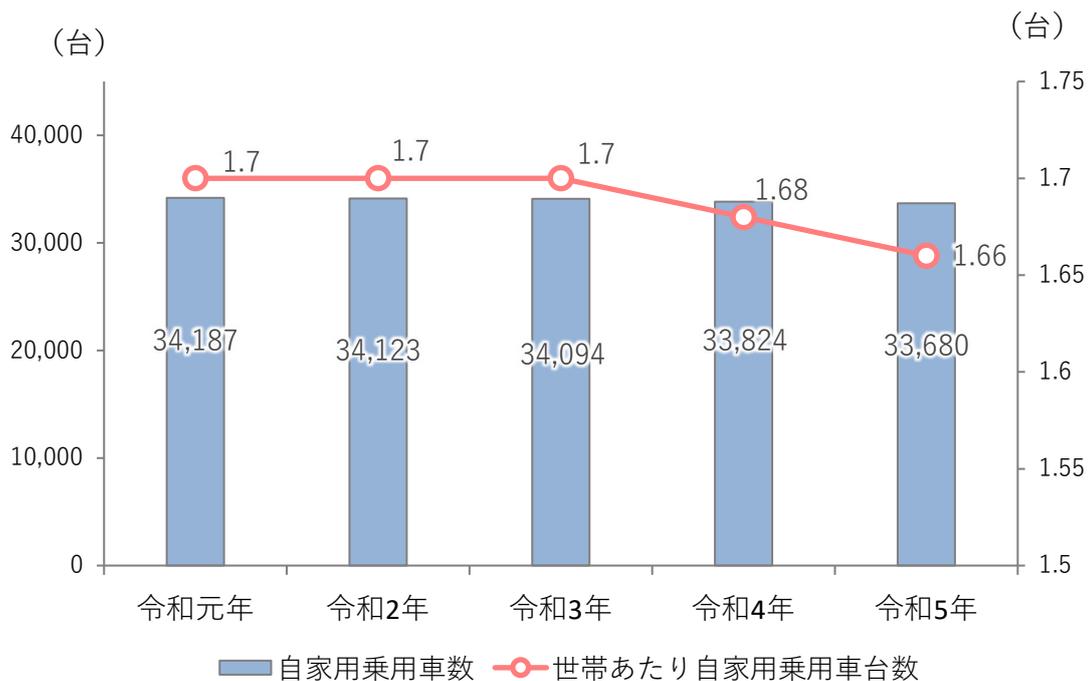
資料：南魚沼警察署

2-1-6 自動車保有状況

自家用車の保有台数は、令和5年3月末現在で33,680台となっています。

1世帯当たりの自家用車保有台数は、令和5年3月末現在で約1.7台となっています。

■1世帯当たりの自家用車保有台数の推移

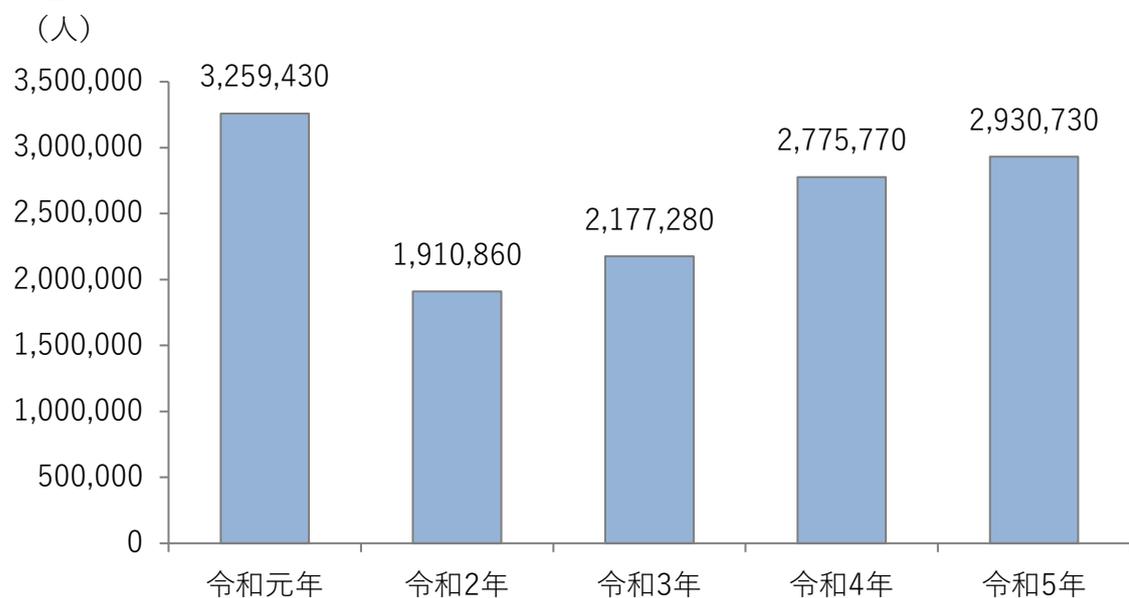


資料：国土交通省地方運輸局統計情報（各年3月末現在）

2-1-7 観光来訪者

観光入込客数は、令和元年から令和2年にかけて大きく減少しており、令和5年時点では、約290万人となっています。

■観光入込客数の推移



資料：南魚沼市

2-2 地域公共交通の現状

2-2-1 地域公共交通ネットワーク*

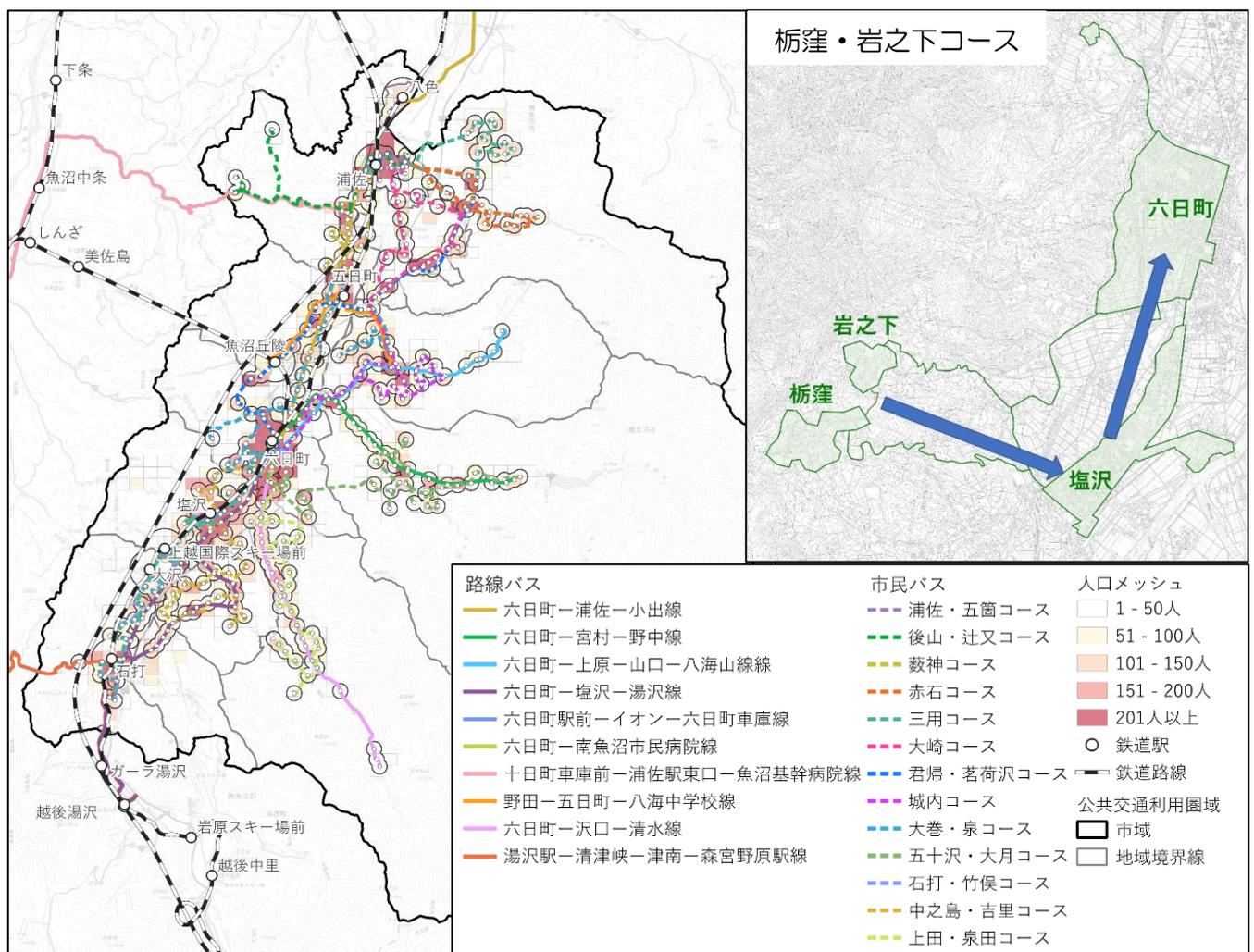
本市の公共交通は、鉄道はJR上越線が南北に運行しており、市内には8駅が立地しています。また、六日町駅から西に北越急行ほくほく線が運行しており、六日町駅・魚沼丘陵駅から県西部へアクセスが可能になっており、ともに広域の地域間の移動を担っています。また、浦佐駅は上越新幹線が接続しており、首都圏や新潟への広域アクセスを担っています。

民間事業者による路線バスは、南越後観光(株)にて10路線が運行しており、うち4路線が周辺市町へ接続する広域路線となっています。残る6路線のうち5路線は、六日町駅を発着しており、市街地から各地域への地域間輸送を担う形態となっています。

加えて、路線バスを補完する役割で運行されている市民バスが、大和地域で6路線、六日町地域で4路線、塩沢地域で4路線運行されており、市内の地域内・地域間輸送を担っています。

鉄道及びバス交通が利用可能な人口は約42,000人であり、全人口の約77%となっています。(総務省統計局の令和2年国勢調査地域メッシュデータを利用して、鉄道・バス交通のカバー圏域人口を算出。その場合、カバー圏域*を鉄道については駅から徒歩800m以内、バスについては停留所から徒歩300m以内としました。)

■南魚沼市内の地域公共交通網



■南魚沼市内の地域公共交通の運行状況

	路線名	運行主体	運行エリア	運行本数
新幹線	上越新幹線	東日本旅客鉄道(株)	東京駅～浦佐駅～新潟駅	平日 上下：21便 休日 上下：22便
在来線	上越線	東日本旅客鉄道(株)	高崎駅～六日町駅～宮内駅	平日 上り：27便 下り：17便 休日 上り：31便 下り：17便
	ほくほく線	北越急行(株)	六日町駅～犀潟駅	平日 18便 休日 17便
路線バス	小出線	南越後観光バス(株)	六日町駅前～魚沼市役所	平日 上下各6便 休日 上下各5便
	野中線		六日町駅前～野中	平日 上り：6便 下り：5便 休日 上下各4便
	八海山線		六日町駅前～八海山スキー場	平日 上下各7便 休日 上下各4便
	湯沢線		六日町車庫前～道の駅ゆきあかり～湯沢車庫前	上下各1便
	イオン線		六日町駅前～六日町車庫前	上下各2便
	市民病院線		六日町駅前～南魚沼市民病院	上り：3便 下り：5便
	魚沼基幹病院線		十日町車庫前～魚沼基幹病院	上下各4便
	八海中学校線		野田～八海中学校	平日のみ 上り：3便 下り：1便
	清水線		六日町駅前～清水	上下各2便
			六日町駅前～沢口	平日 上り：5便 下り：4便 休日 上り：3便 下り：2便
			湯沢車庫前～森宮野原駅前	平日 上り：4便 下り：5便 休日 上り：4便 下り：3便
市民バス	浦佐・五箇コース	(株)浦佐タクシー	魚沼基幹病院～境川～大和地域包括医療センター	11便/日
	後山・辻又コース	浦佐タクシー(株) やまとタクシー(株)	辻又～大和地域包括医療センター	上り1便/下り2便
	藪神コース	やまとタクシー(株)	魚沼基幹病院～大和地域包括医療センター	5便/日
	赤石コース		魚沼基幹病院～荒山センター～大和地域包括医療センター	4便/日
	三用コース	小千谷観光バス(株)	浦佐駅西口～高田～浦佐駅西口	5便/日
	大崎コース	南越後観光バス(株)	魚沼基幹病院～魚沼荘～大和地域包括医療センター	5便/日
	君帰・茗荷沢コース	(株)浦佐タクシー 銀嶺タクシー(株)	浦佐駅東口～六日町駅前	上下各3便
	城内コース(※)	南越後観光バス(株)	南魚沼市役所～上出浦橋～福祉センターしらゆり	4便/日
			ふれ愛支援センター～南魚沼市役所	1便/日
	大巻・泉コース(※)	銀嶺タクシー(株)	泉新田・保育園バス停～銀嶺タクシー前	上下各2便
	五十沢・大月コース(※)	南越後観光バス(株)	清水瀬～福祉センターしらゆり	上下各2便
	石打・竹俣コース(※)	(株)魚沼中央トランスポート	五十嵐～南魚沼市役所	上下各2便
	中之島・吉里コース(※)		柄沢～南魚沼市役所	上下各2便
上田・泉田コース(※)	銀嶺タクシー(株)	小松沢十字路～福祉センターしらゆり	上下各2便	
栃窪・岩之下コース	マルカタクシー合資会社	のりば：栃窪区・岩の下区の自宅等 おりば：塩沢市街地・六日町市街地のバス停	※デマンド交通	
タクシー	銀嶺タクシー、やまとタクシー、浦佐タクシー、マルカタクシー、介護タクシーさくら、美咲タクシー、六日町タクシー、魚沼中央タクシー			

※：地域内フィーダー系統*

2-2-2 鉄道

(1) 運行概要

JR 上越線が、南北に貫くように運行しており、特に六日町駅は市内交通との結節点、浦佐駅は上越新幹線を介した広域結節点として、それぞれ重要な位置にあります。一方で、残る6駅（八色駅、五日町駅、塩沢駅、上越国際スキー場前駅、大沢駅、石打駅）及び北越急行ほくほく線魚沼丘陵駅は無人駅となっています。

(2) 利用状況

令和5年度の市内の駅（有人駅）の1日平均乗車人員は、「六日町駅」で1,324人、「浦佐駅」で1,290人となっています。

■ 1日平均乗車人員



資料: 東日本旅客鉄道(株)

2-2-3 路線バス

(1) 運行概要

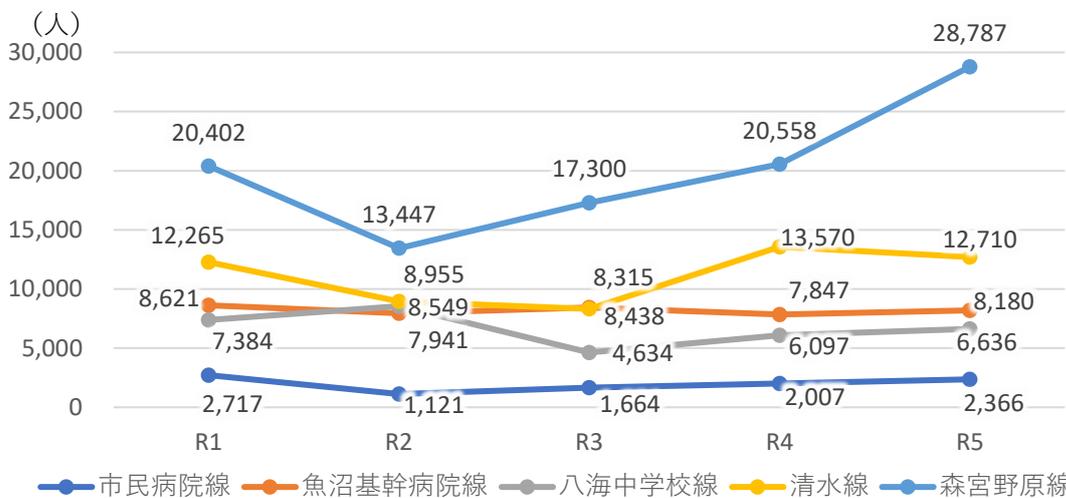
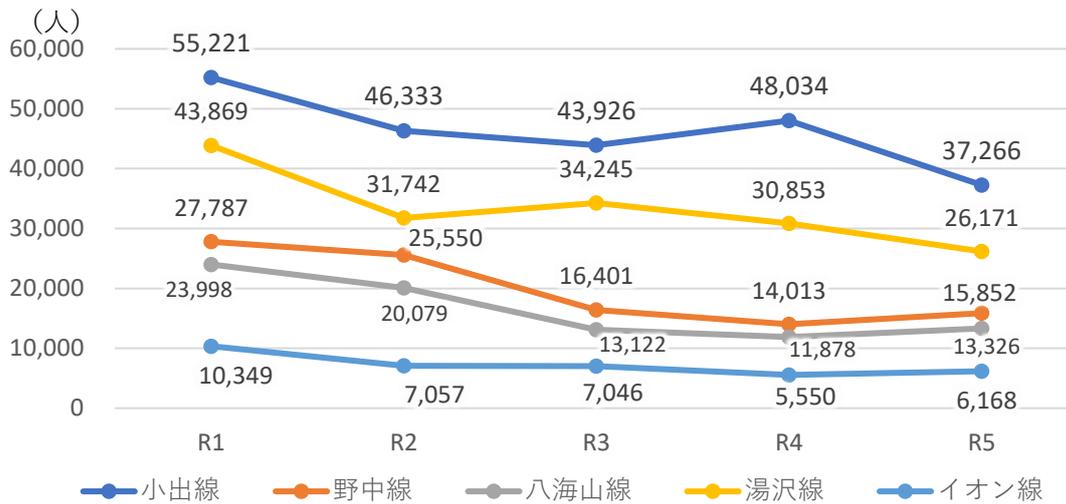
路線バスは、複数市町に及び広域運行として、大和地域～十日町市、六日町地域～魚沼市、六日町地域～湯沢町を結ぶ3路線が運行されているほか、湯沢町～南魚沼市～十日町市～津南町～栄村を結ぶ湯沢-森宮野原駅線が、本市を經由して運行されています。

市内での地域間運行としては、六日町を起点に5路線が運行されており、その他通学用の1路線が運行されています。

(2) 利用状況

年度別輸送人員を見ると、多くの路線で令和2年度に利用者数が減少しているが、森宮野原線、市民病院線が翌年度から回復傾向にあるとともに、それ以外の路線についても、令和4年度以降には回復傾向に転じているものが多い。一方で、湯沢線は直近でも減少傾向が続いているほか、清水線でも令和5年度には減少に転じている。

■路線別・年度別輸送人員



資料: 南魚沼市

■近年縮小・廃止となったバス路線

[縮小]

路線名	系統名	運行本数 (R1)	運行本数 (R6)
小出線	六日町駅前～新国道・小出駅～羽根川	上下各 8 便	上下各 6 便
六日町線(現湯沢線)	六日町車庫前～新国道～湯沢車庫前	上下各 3 便	上下各 1 便
	六日町車庫前～大木六～湯沢車庫前	上下各 5 便	上下各 2 便
六日町車庫前(現イオン線)	六日町駅前～イオン六日町店～六日町車庫前	上り：4 便 下り：6 便	上り：3 便 下り：5 便
清水線	六日町駅前～畑新田～清水	上下各 3 便	上下各 2 便

[廃止]

路線名	系統名
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
浦佐線 (※)	六日町駅前～五日町駅前～浦佐駅東口

※野田～八海中学校間は「八海中学校線」と名称変更し運行を継続

2-2-4 市民バス

(1) 運行概要

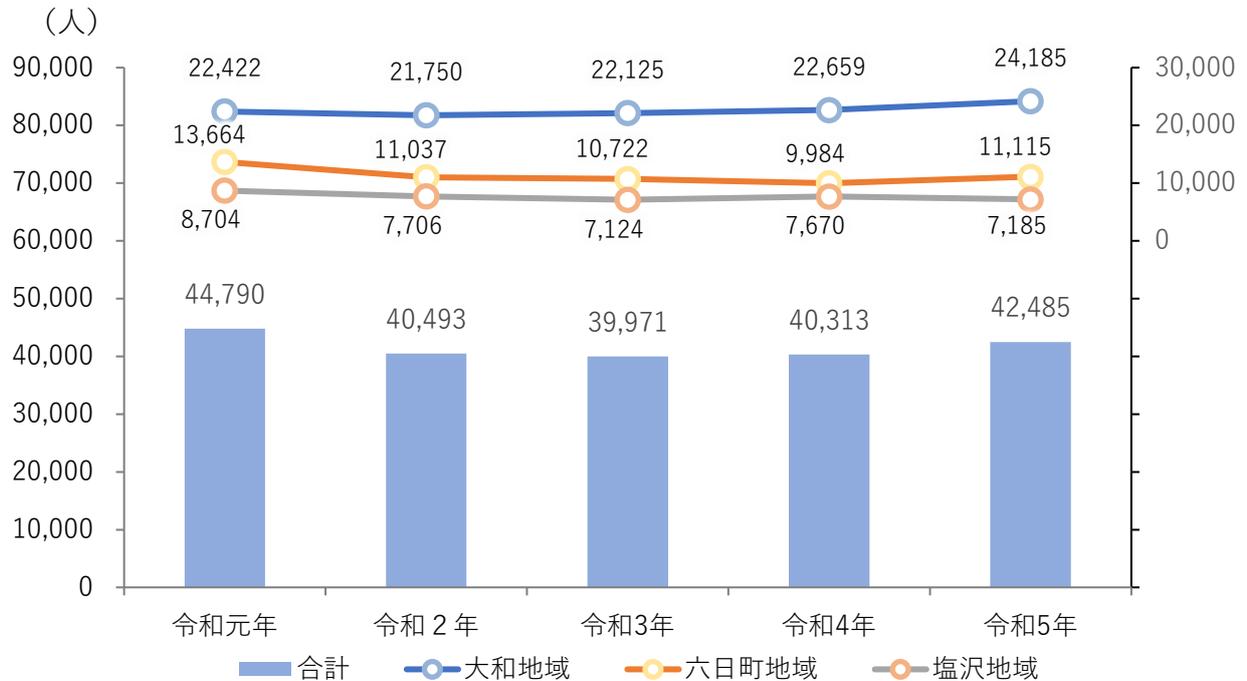
市民バスは、大和地域では魚沼基幹病院・大和地域包括医療センターを起点に6路線、六日町地域では六日町駅や福祉センターしらゆりを起点に4路線、塩沢地域では六日町駅を中心に3路線が運行されています。また、これらに加えて、山間部の集落における小規模輸送を担う路線として、栃窪・岩之下コースがデマンド*型で運行されています。

(2) 利用状況

1) 年度別利用者数（全体・地域別）

市民バス全体の利用者数では、令和5年度は約42,000人となっています。経年での推移を見ると、令和2年以降は新型コロナウイルス感染症拡大の影響もありやや減少しましたが、令和4年以降は回復傾向に転じています。

地域別でも、概ね同様の推移となっていますが、大和地域では、令和4年度にはコロナ禍前の水準まで回復しており、令和5年度はさらに利用者数が増加しています。

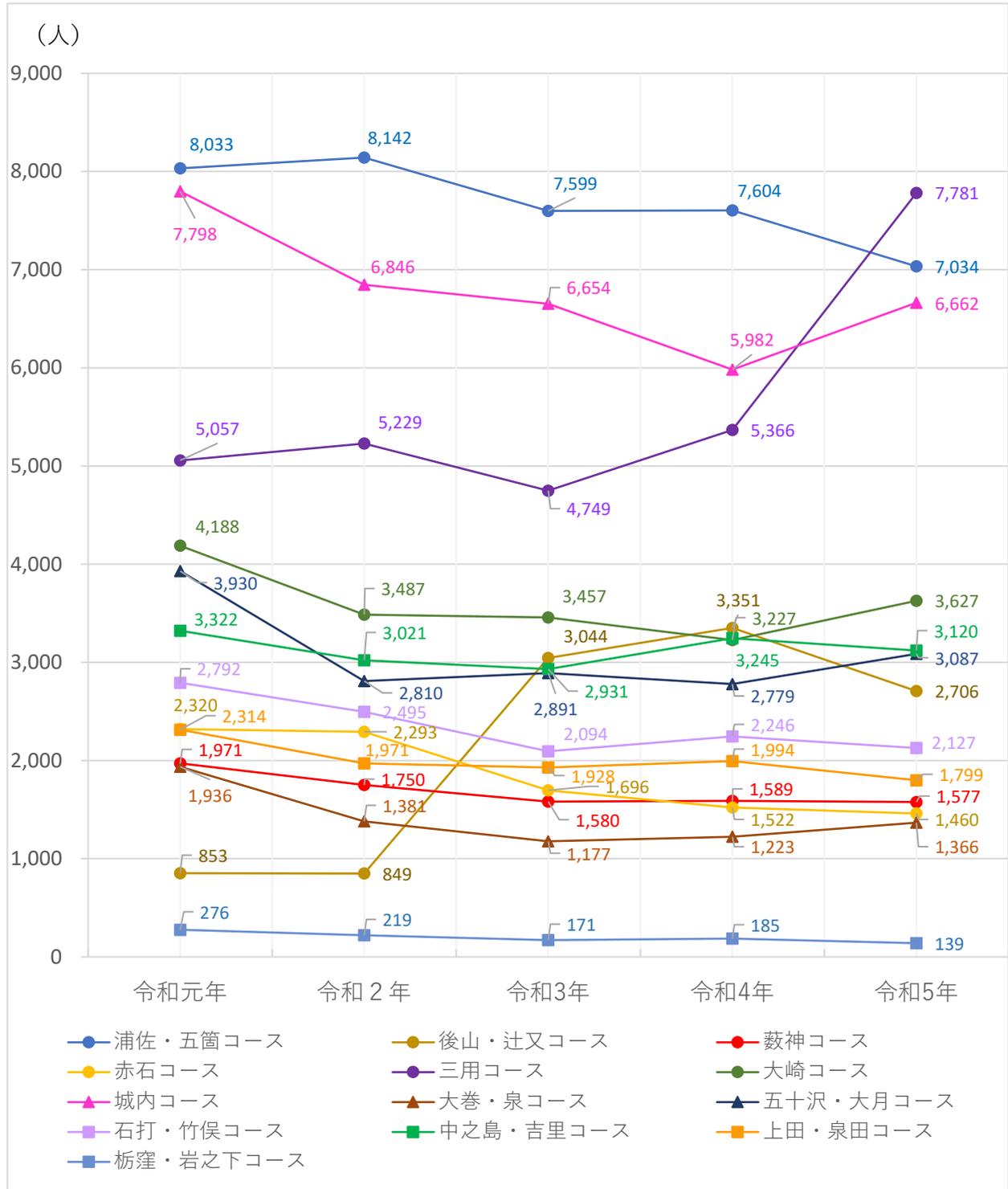


資料：南魚沼市

2) 年度別利用者数（路線別）

① 路線別利用者数の推移

令和元年からの推移を見ると、多くの路線で利用者数が減少していますが、三用コース、後山・辻又コース（ともに大和地域）については、利用者数が増加しています。また、六日町地域の3路線については、直近では利用者数が回復傾向にあり、令和元年の水準に戻りつつあります。



資料：南魚沼市

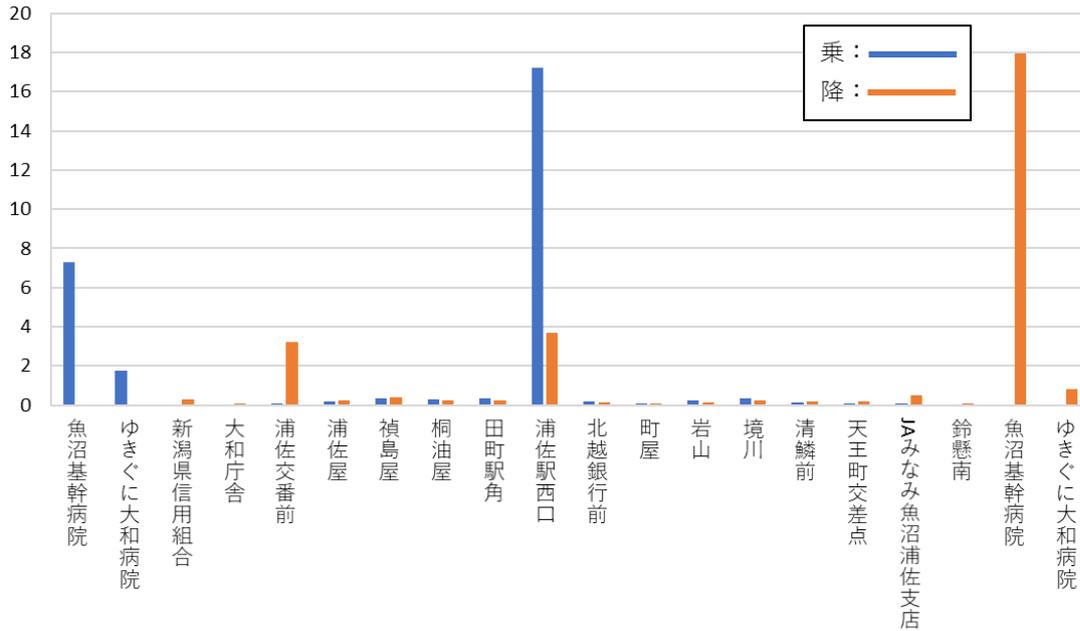
②令和5年度1日あたり乗降数（停留所別）

1便あたりの停留所をすべて表示しており、コースによって、同じ停留所に複数回停車する場合や、巡回運行により起点と終点と同じ停留所となる場合があります。

また、停留所名は令和5年度時点の名称となっています。

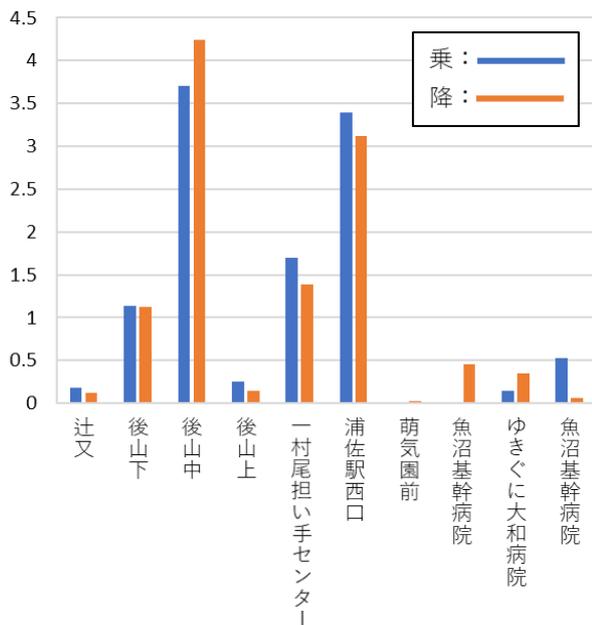
■浦佐・五箇コース

主に浦佐駅から魚沼基幹病院への利用が多くなっています。



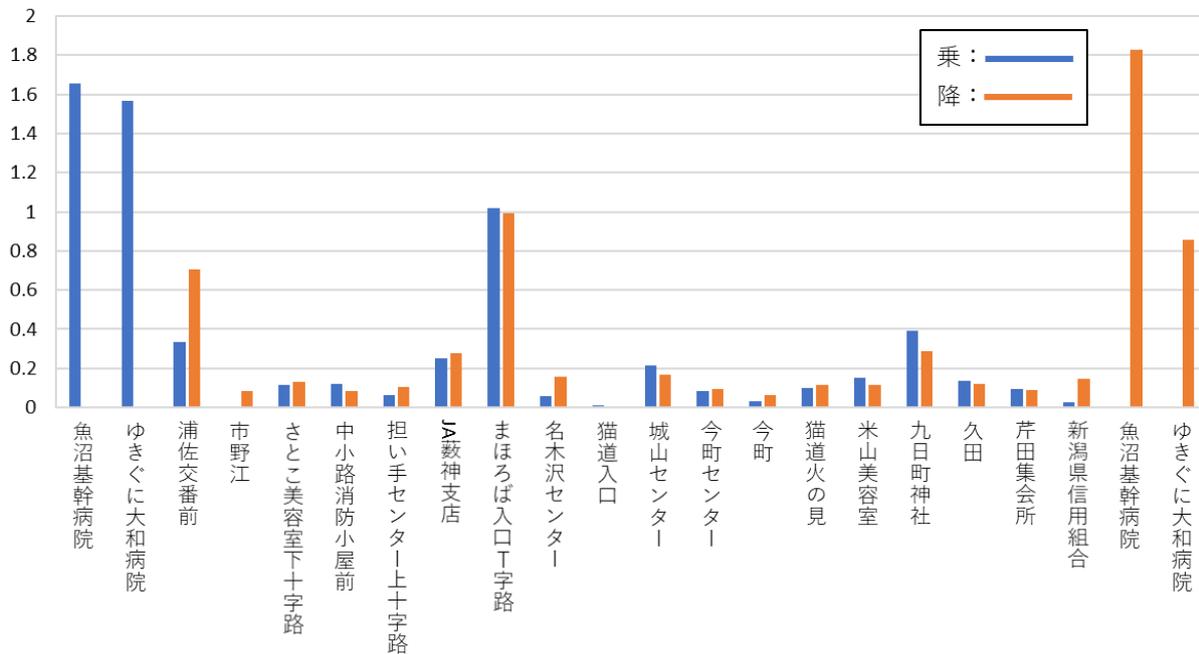
■後山・辻又コース

主に後山中と浦佐駅を結ぶ利用が多く、魚沼基幹病院までの利用者は限定的です。



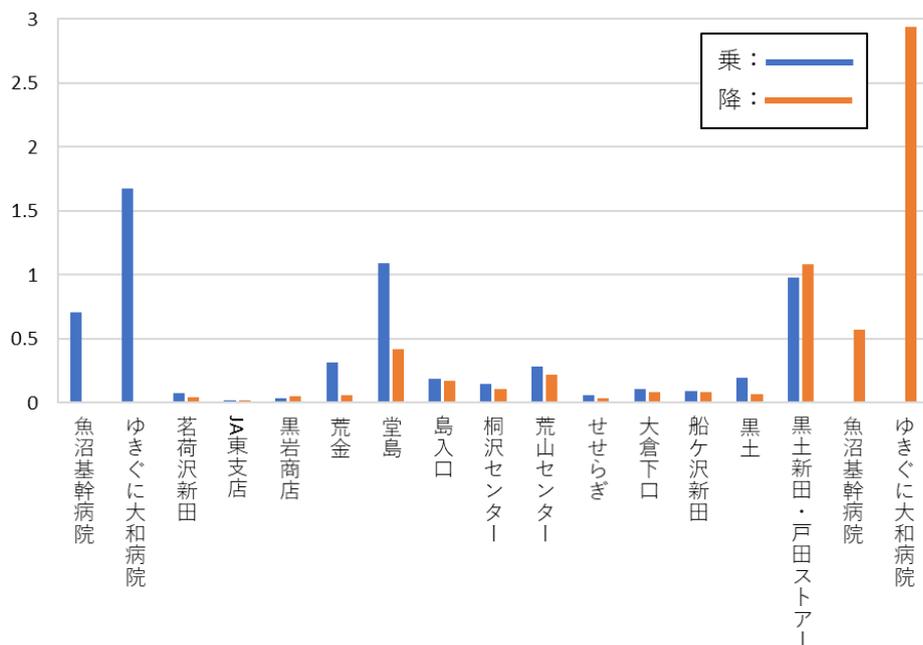
■ 藪神コース

ゆきぐに大和病院・魚沼基幹病院に係る利用が特に多くなっています。



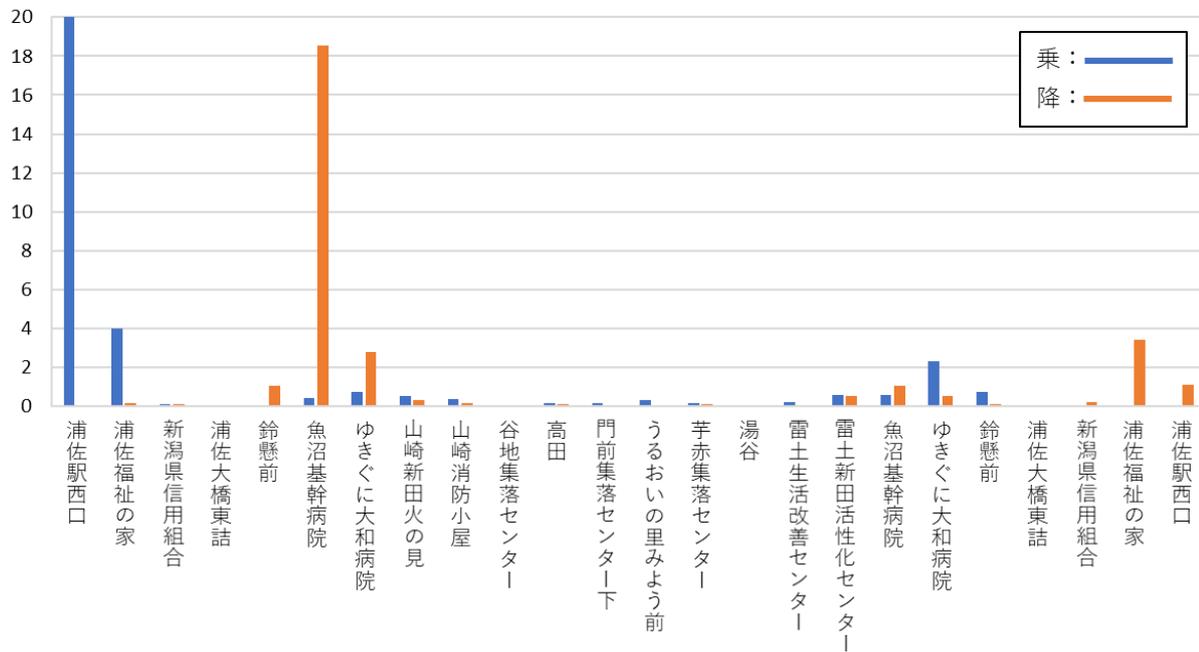
■ 赤石コース

ゆきぐに大和病院での乗降が特に多く、次いで堂島、黒土新田・戸田ストアが多くなっています。



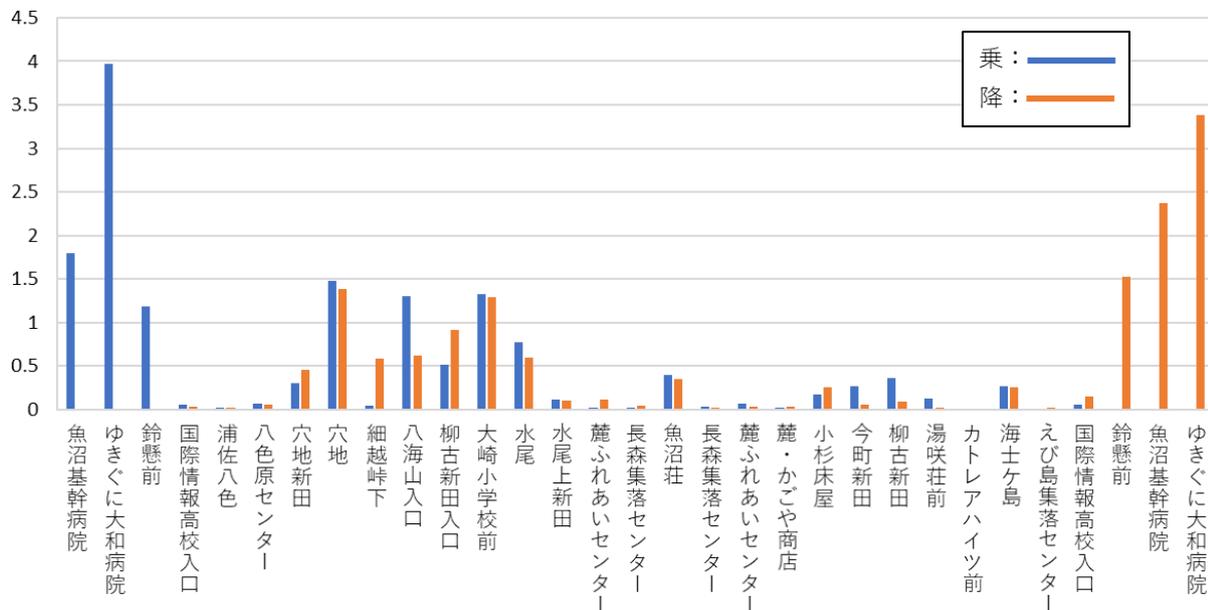
■三用コース

主に浦佐駅西口から魚沼基幹病院への利用が多いほか、浦佐福祉の家に係る利用も一定数みられます。



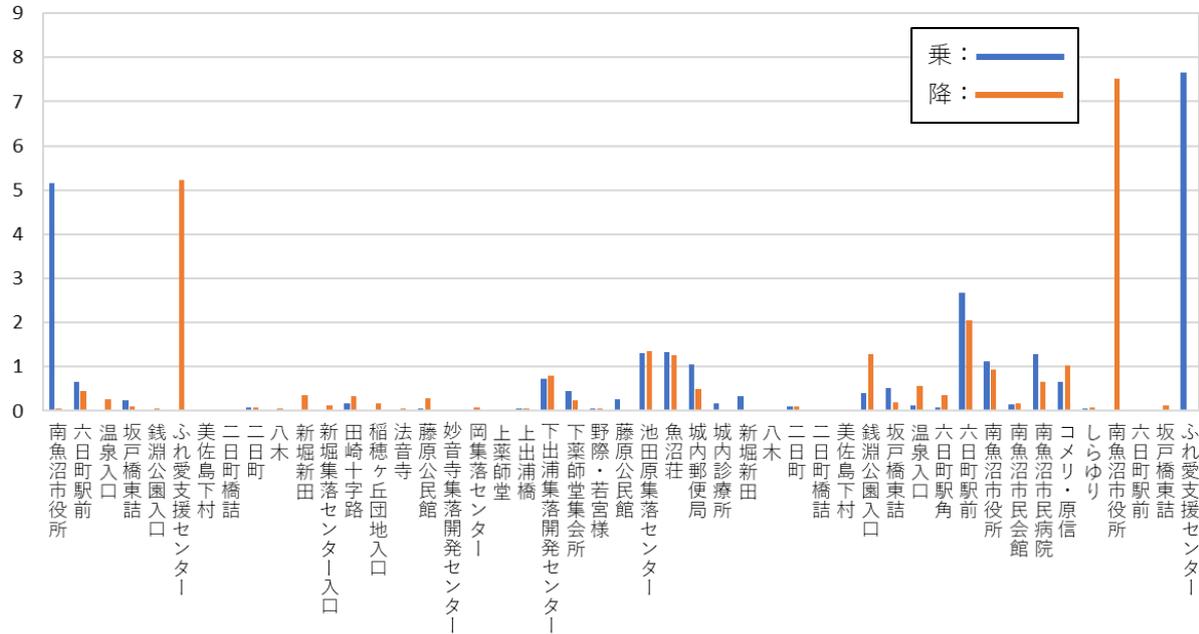
■大崎コース

ゆきぐに大和病院に係る移動が特に多くなっています。



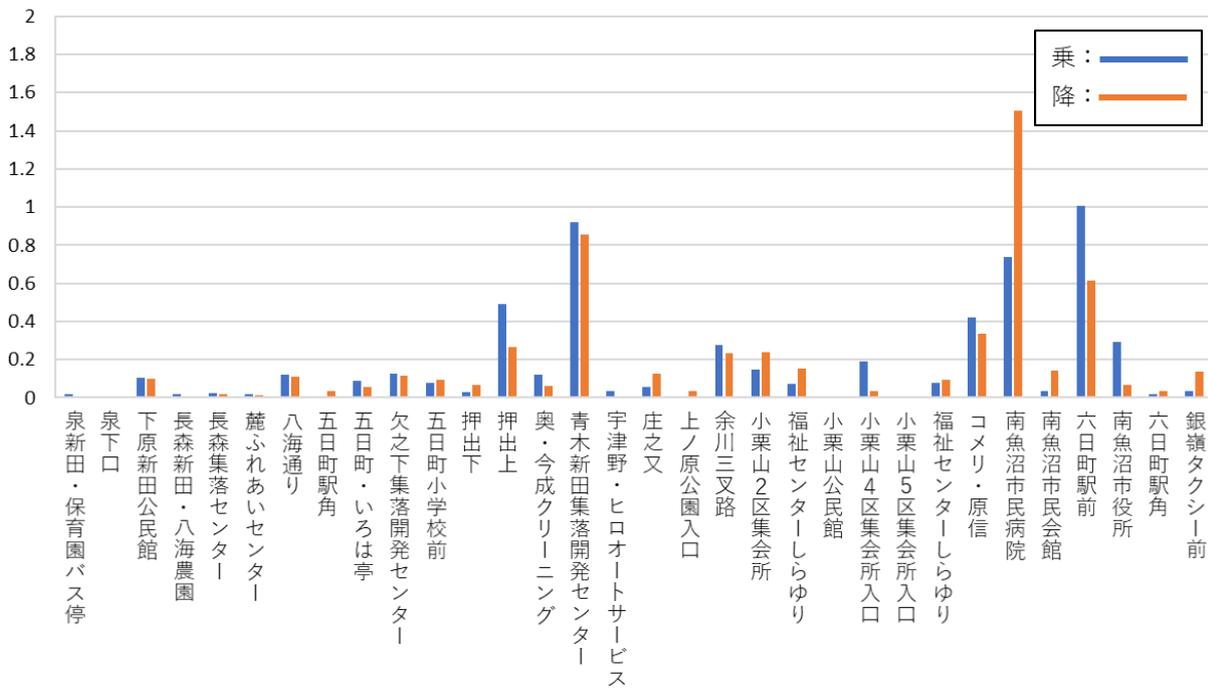
■城内コース

南魚沼市役所、ふれ愛支援センターでの乗降が多いです。



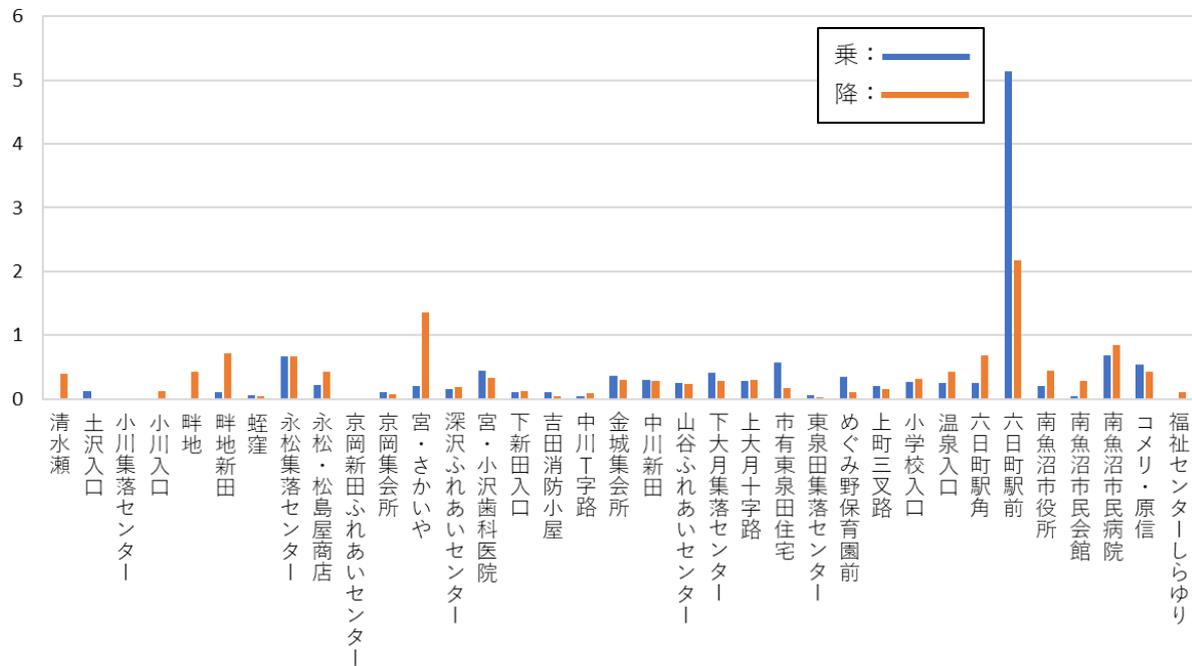
■大巻・泉コース

郊外部ではある程度決まった停留所からの乗車が多く、いずれも六日町駅との間の利用が多くなっています。また、六日町駅周辺の市街地でも、やや利用が多くなります。



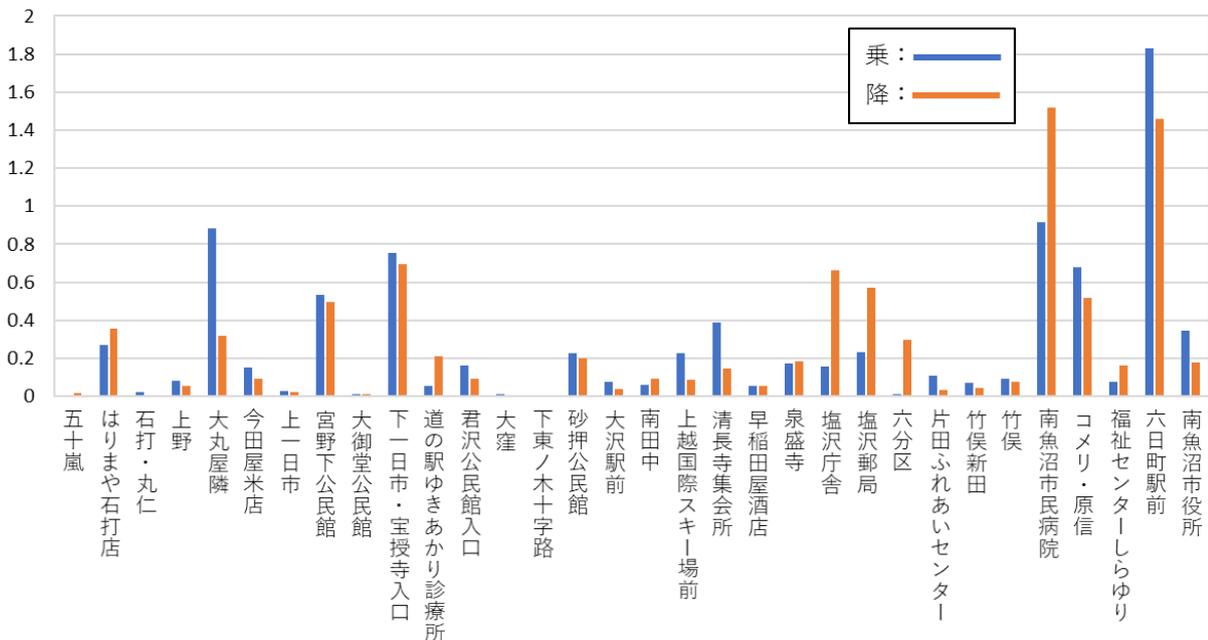
■五十沢・大月コース

主に各停留所と六日町駅前を結ぶ利用が多く見られます。



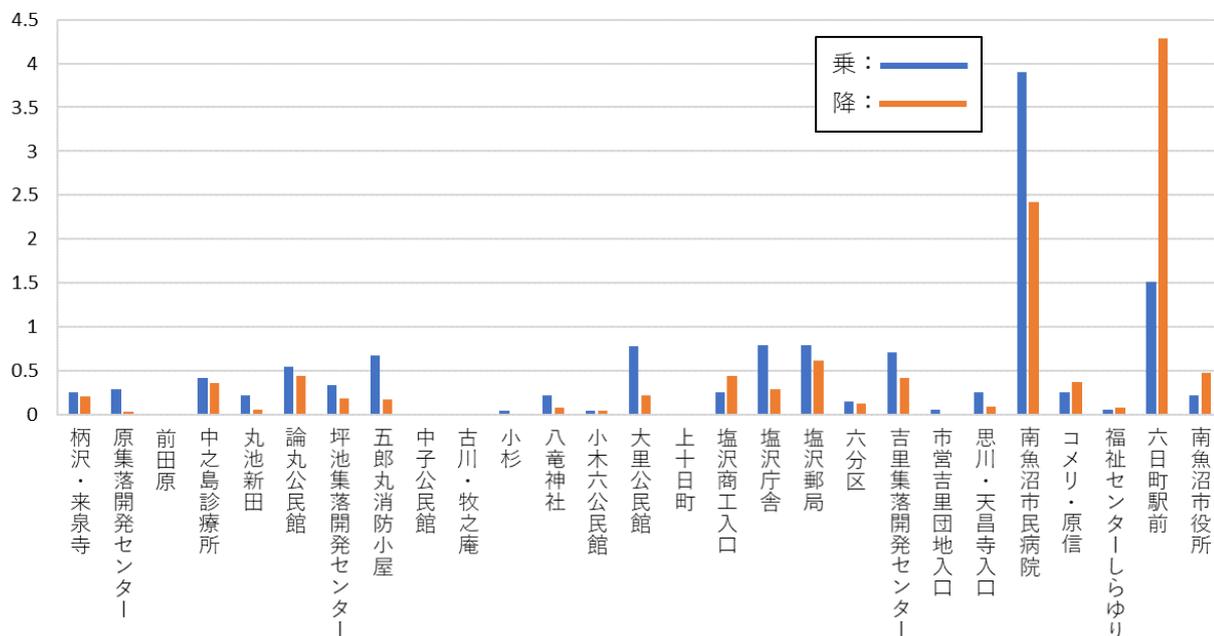
■石打・竹俣コース

郊外部ではある程度決まった停留所からの利用が多く、いずれも六日町駅との間の利用が多いです。また、南魚沼市民病院への利用も一定数みられます。



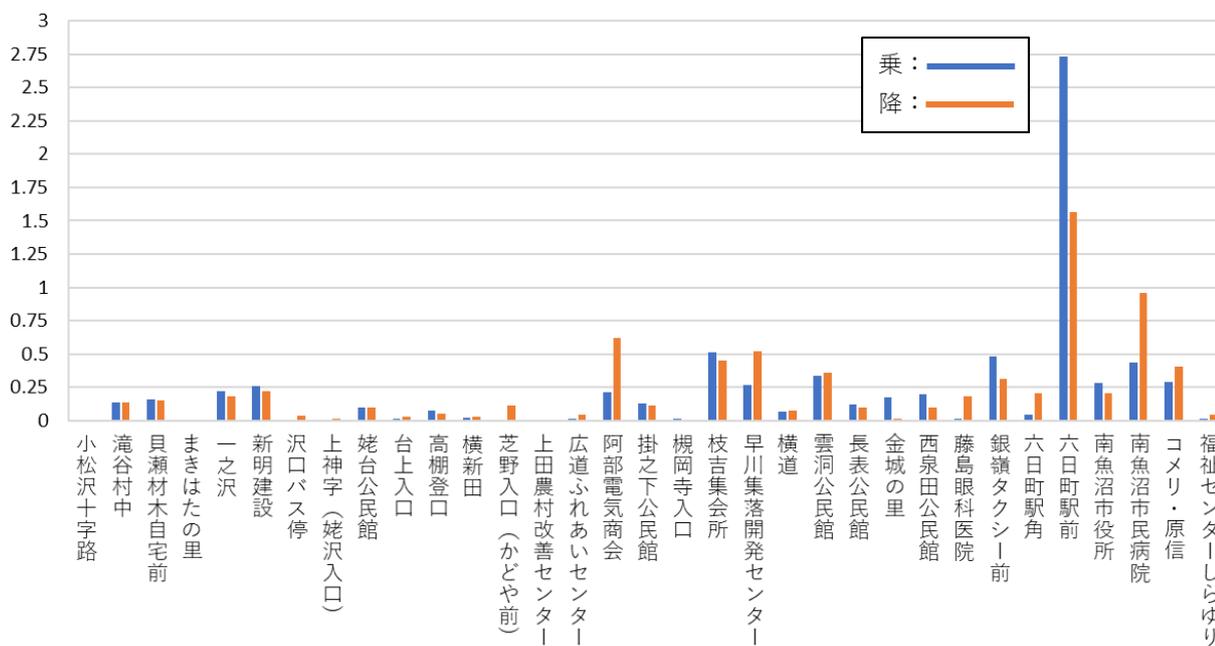
■中之島・吉里コース

各停留所と六日町駅前を結ぶ利用が多くなっているほか、南魚沼市民病院の利用も多く見られます。



■上田・泉田コース

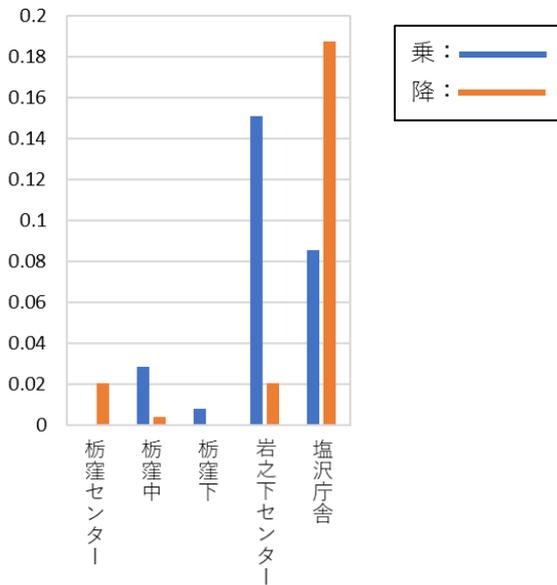
郊外部ではある程度決まった停留所からの乗車が多く、いずれも六日町駅との間の利用が多くなっています。また、六日町駅周辺の市街地でも、やや利用が多くなります。



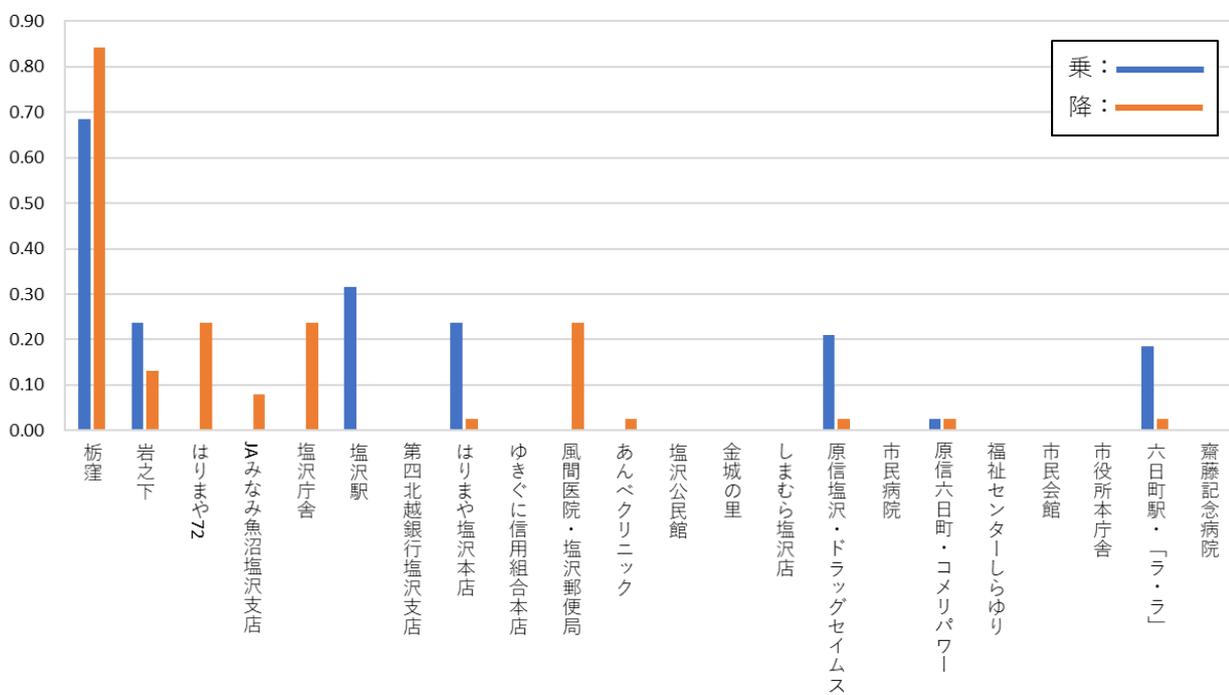
■ 柘窪・岩之下コース

少数ながら、柘窪・岩之下地域から塩沢庁舎への生活移動の足として、利用されている様子
がうかがえます。デマンド化以降は、目的地付近への直通で利用されています。

令和5年4月～7月



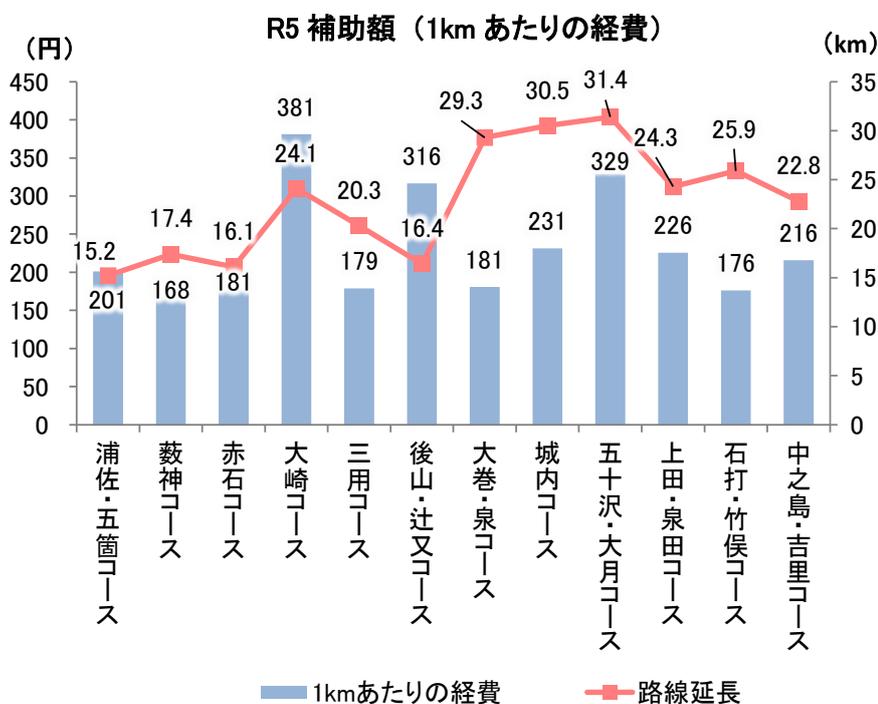
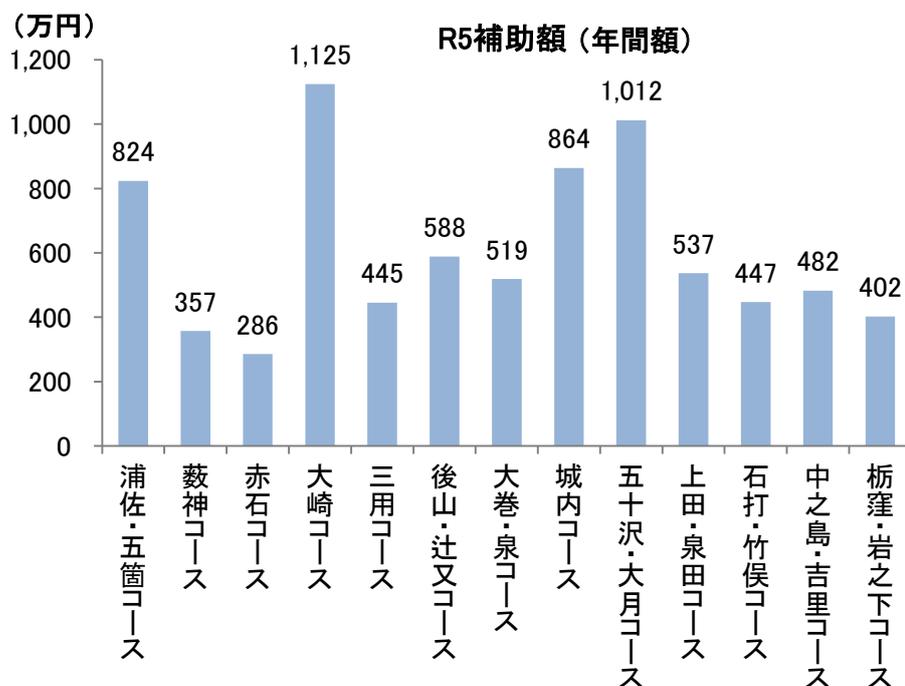
令和5年8月～ デマンド運行



(3) 行政による運行補助の状況

令和5年度における市民バスへの運行補助は、13路線合計で約7,900万円となっています。路線別に見ると、大崎コース、五十沢・大月コース、城内コース、浦佐・五箇コースが他路線と比較してやや多い傾向にあります。

また、各路線の路線延長を加味した1kmあたりの経費で見ると、後山・辻又コース、大崎コース、五十沢・大月コースは、同程度の規模を持つ他の路線と比較して、補助額が多くなっています。



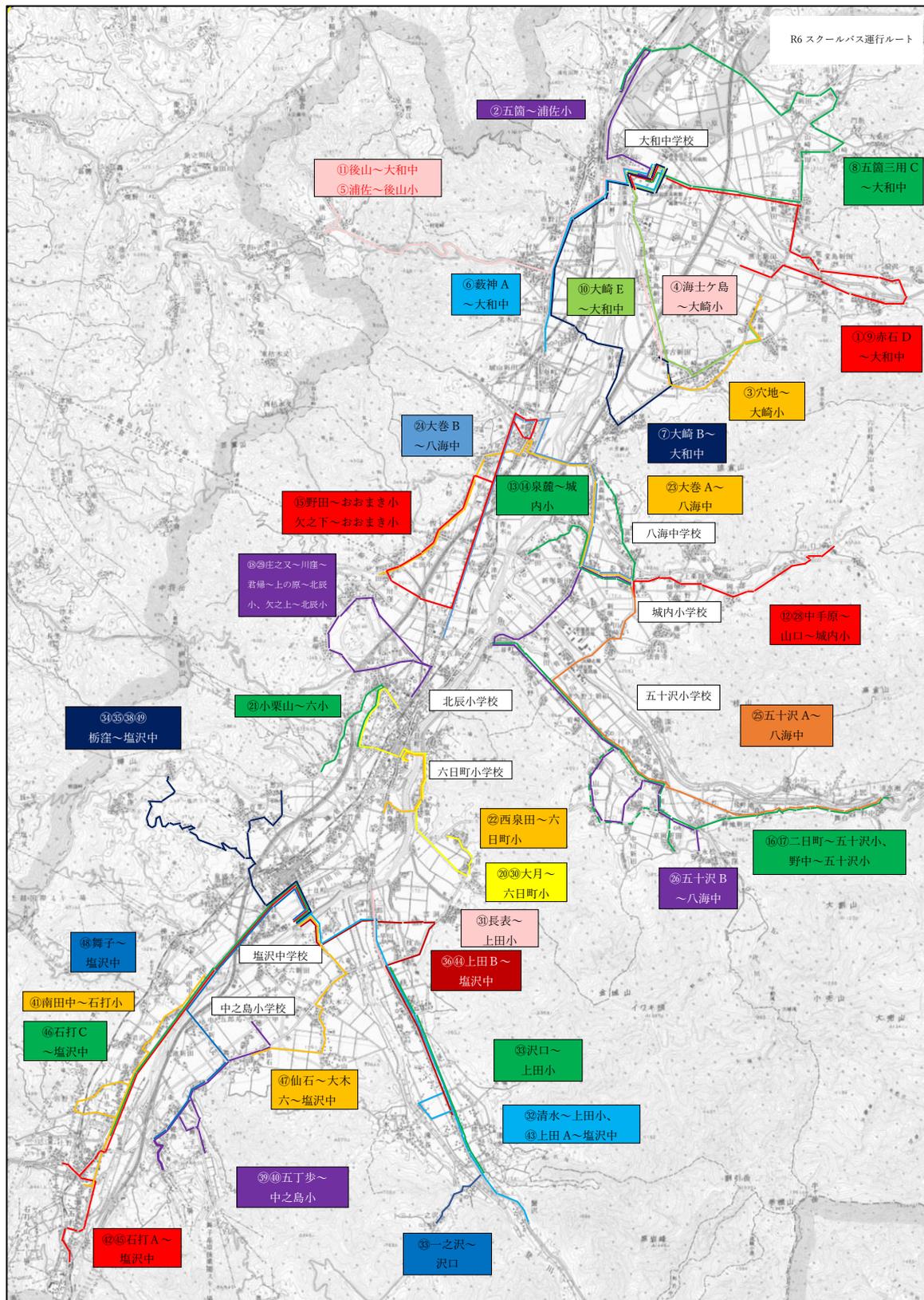
※デマンド交通の栃窪・岩之下コース除く

資料：南魚沼市

2-2-5 その他の交通サービス

(1) スクールバス

小学校、中学校の登下校におけるスクールバスについて、令和6年度時点で、以下の33系統が運行されています。



2-3 各種調査結果の概要

2-3-1 市民アンケート調査

地域住民について、現在の公共交通の利用状況を把握するとともに、日常生活における移動実態を分析、潜在需要を把握し、今後の地域公共交通ネットワークの再編や既存交通の見直し等に反映させるため、市民を対象にアンケート調査を実施しました。

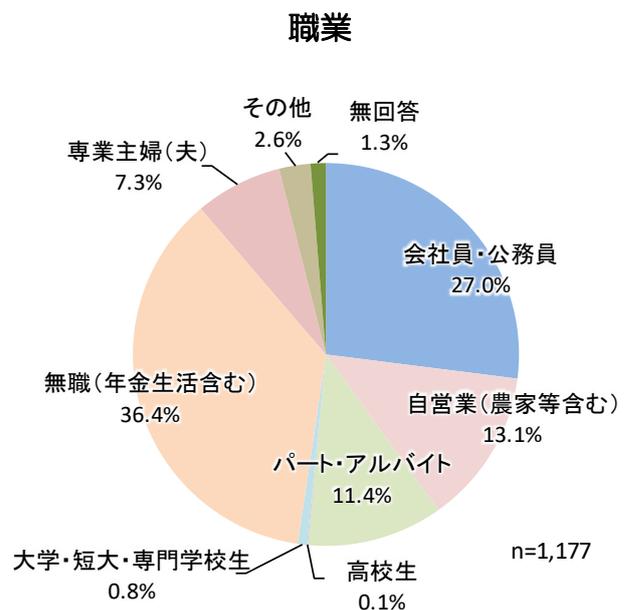
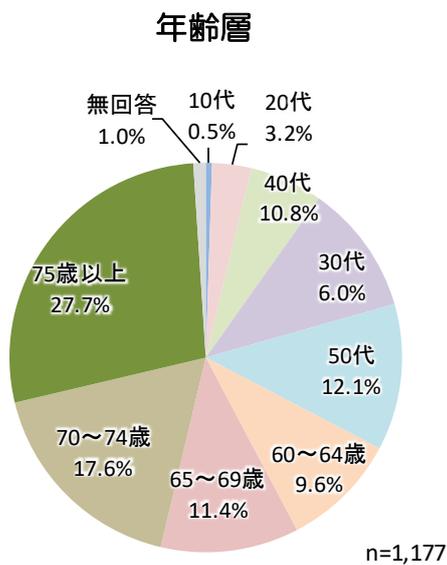
(1) 調査内容

項目	内容
調査目的	市民の日常的な移動実態や公共交通の利用状況を把握する
調査方法	郵送配布・郵送回収（QRコードを活用した回収含む）
調査対象	18歳以上の市民 3,000人
調査時期	2024年10月7日～10月21日
回収数	1,177票

(2) 調査結果（概要）

①回答者属性

■回答者属性

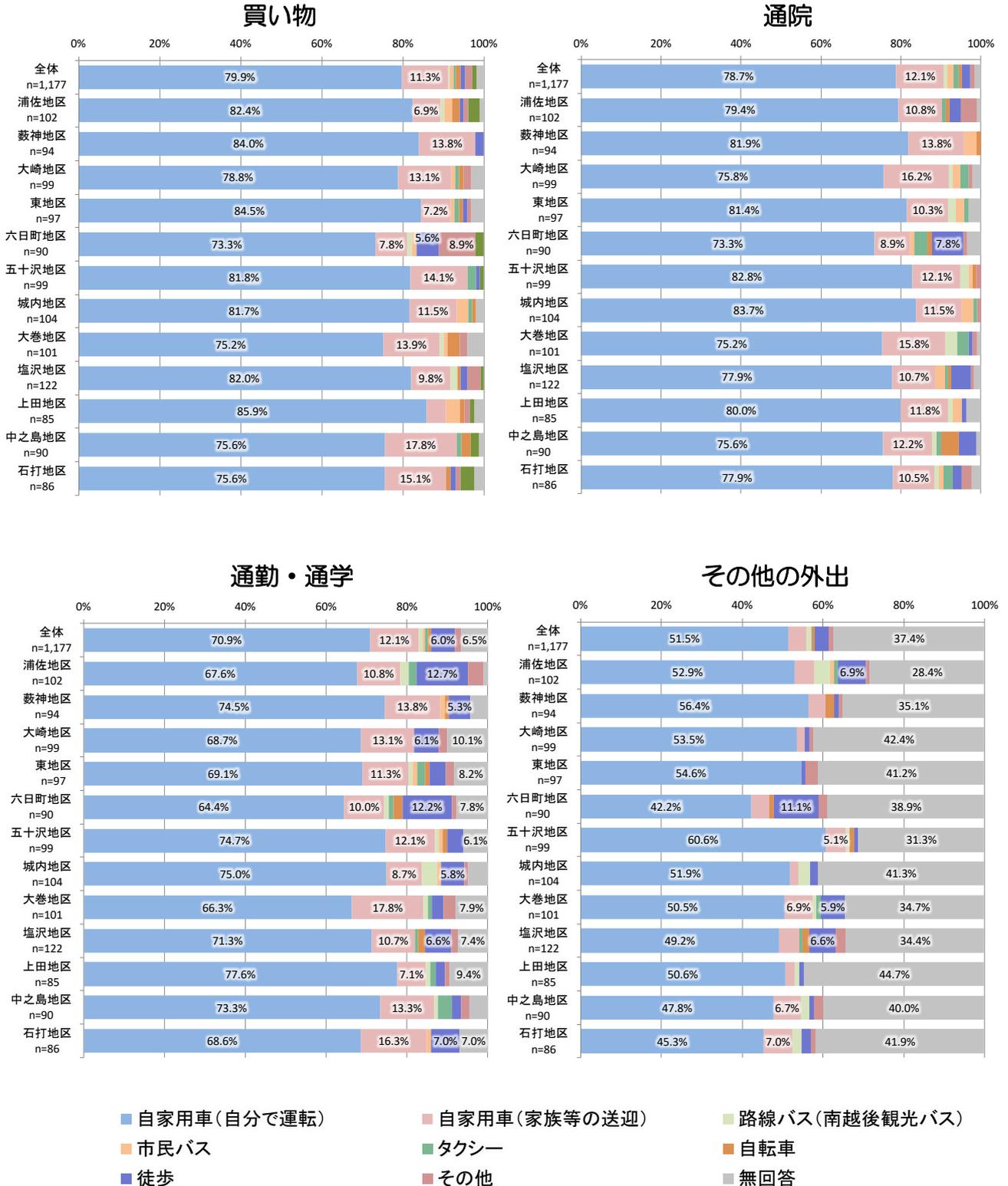


※以降のアンケート結果のグラフは、視認性確保のため5%未満の表記を省略

②市民の外出動向

市民の日常生活における移動では、いずれの目的についても大半の市民が自家用車を用いて移動しており、公共交通が日常的に利用されていない様子が見えます。

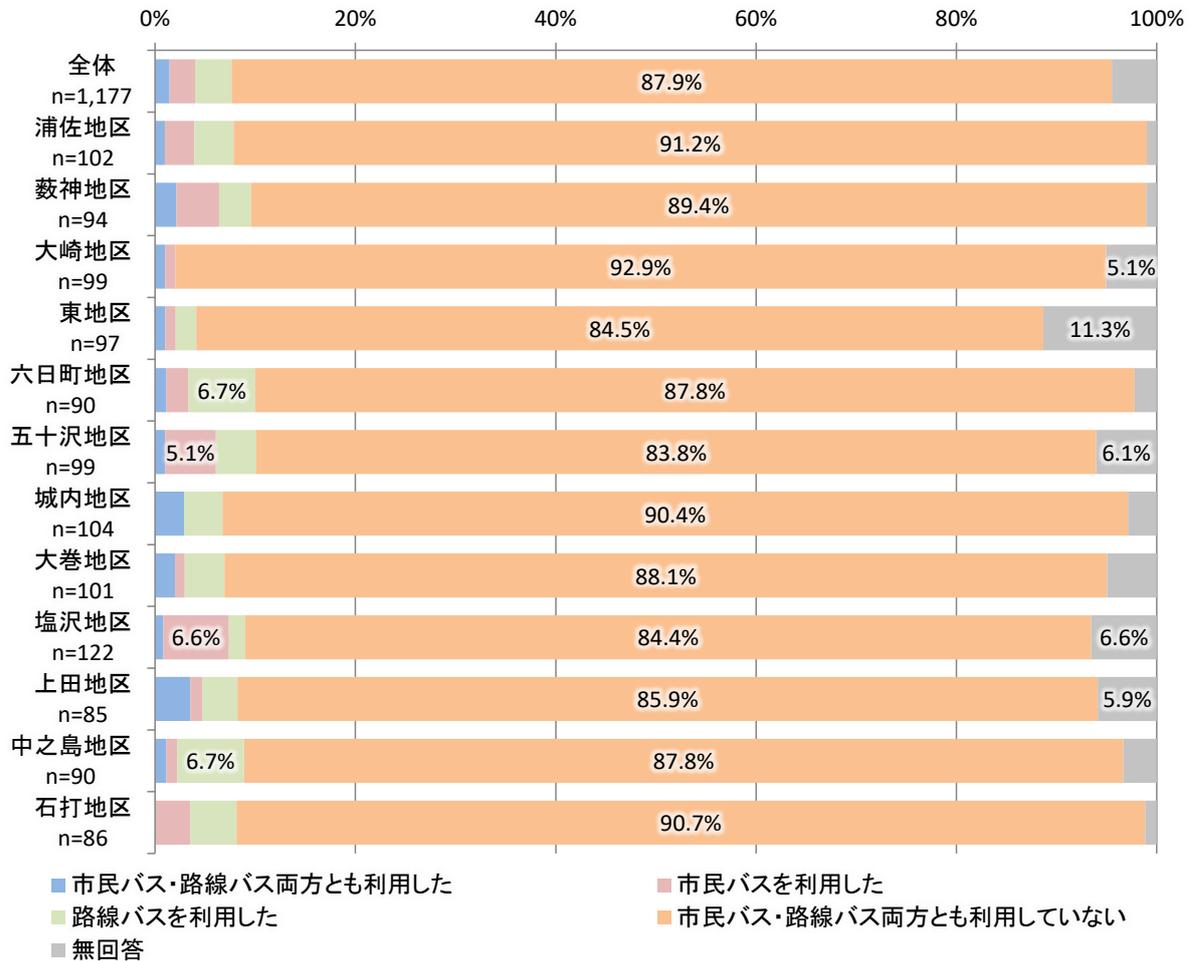
■目的別の外出時に最もよく利用する移動方法



③路線バス・市民バスの利用頻度

直近 1 カ月以内での路線バス・市民バスの利用頻度を見ても、地域問わず利用しなかった人が多く、日常的に利用していない人が大半である様子が伺えます。

■直近 1 カ月での路線バス・市民バスの利用頻度



④免許返納後に想定される移動手段について

65歳以上の回答者に対して、自動車免許返納後の移動手段について尋ねたところ、家族等の送迎（自家用車）あるいは市民バスが多くなっており、免許返納者における市民バスの必要性が伺えます。

■目的別の免許返納後に利用が想定される移動手段

	免許返納後の日用品の買い物での移動手段								合計
	自家用車 (家族等の送迎)	路線バス (南越後観光バス)	市民バス	タクシー	自転車	徒歩	その他	無回答	
全体 n=531	36.3%	17.2%	30.7%	9.7%	6.1%	7.8%	6.0%	2.5%	116.5%
浦佐地区 n=39	46.0%	16.0%	22.0%	10.0%	2.0%	22.0%	4.0%	0.0%	122.0%
藪神地区 n=42	34.0%	22.6%	30.2%	22.6%	1.9%	0.0%	3.8%	5.7%	120.8%
大崎地区 n=39	29.1%	12.7%	21.8%	5.5%	3.6%	9.1%	9.1%	1.8%	92.7%
東地区 n=51	47.5%	13.6%	35.6%	15.3%	3.4%	3.4%	8.5%	3.4%	130.5%
六日町地区 n=39	25.9%	7.4%	13.0%	13.0%	20.4%	18.5%	7.4%	0.0%	105.6%
五十沢地区 n=44	30.4%	21.4%	44.6%	7.1%	3.6%	0.0%	1.8%	0.0%	108.9%
城内地区 n=48	41.4%	19.0%	37.9%	1.7%	3.4%	0.0%	3.4%	5.2%	112.1%
大巻地区 n=47	42.2%	26.6%	29.7%	4.7%	4.7%	4.7%	9.4%	1.6%	123.4%
塩沢地区 n=50	22.2%	7.9%	22.2%	12.7%	15.9%	17.5%	11.1%	1.6%	111.1%
上田地区 n=49	41.5%	37.7%	39.6%	9.4%	1.9%	0.0%	7.5%	1.9%	139.6%
中之島地区 n=39	37.5%	8.3%	39.6%	4.2%	10.4%	4.2%	2.1%	4.2%	110.4%
石打地区 n=44	38.9%	13.0%	33.3%	11.1%	1.9%	14.8%	1.9%	5.6%	120.4%

	免許返納後のかかりつけ医への移動手段								合計
	自家用車 (家族等の送迎)	路線バス (南越後観光バス)	市民バス	タクシー	自転車	徒歩	その他	無回答	
全体 n=531	36.1%	18.1%	37.8%	15.4%	4.2%	5.8%	4.6%	2.5%	124.7%
浦佐地区 n=39	48.0%	6.0%	38.0%	10.0%	2.0%	26.0%	0.0%	0.0%	130.0%
藪神地区 n=42	32.1%	17.0%	39.6%	20.8%	3.8%	0.0%	5.7%	0.0%	118.9%
大崎地区 n=39	29.1%	14.5%	36.4%	12.7%	0.0%	1.8%	3.6%	5.5%	103.6%
東地区 n=51	44.1%	15.3%	42.4%	28.8%	0.0%	0.0%	10.2%	3.4%	144.1%
六日町地区 n=39	24.1%	16.7%	24.1%	22.2%	11.1%	13.0%	7.4%	0.0%	118.5%
五十沢地区 n=44	28.6%	23.2%	46.4%	8.9%	5.4%	0.0%	1.8%	1.8%	116.1%
城内地区 n=48	41.4%	22.4%	48.3%	3.4%	1.7%	1.7%	5.2%	5.2%	129.3%
大巻地区 n=47	37.5%	23.4%	29.7%	7.8%	1.6%	3.1%	7.8%	4.7%	115.6%
塩沢地区 n=50	20.6%	9.5%	34.9%	22.2%	12.7%	11.1%	6.3%	4.8%	122.2%
上田地区 n=49	43.4%	43.4%	41.5%	17.0%	1.9%	0.0%	3.8%	0.0%	150.9%
中之島地区 n=39	37.5%	12.5%	41.7%	12.5%	8.3%	12.5%	0.0%	0.0%	125.0%
石打地区 n=44	50.0%	13.0%	31.5%	18.5%	1.9%	3.7%	1.9%	3.7%	124.1%

	免許返納後のその他の外出での移動手段							合計
	路線バス (南越後観光バス)	市民バス	タクシー	自転車	徒歩	その他	無回答	
全体 n=531	24.7%	37.9%	15.3%	6.0%	10.0%	16.9%	4.9%	115.9%
浦佐地区 n=39	16.0%	38.0%	16.0%	2.0%	28.0%	16.0%	2.0%	118.0%
藪神地区 n=42	28.3%	41.5%	20.8%	9.4%	7.5%	11.3%	5.7%	124.5%
大崎地区 n=39	27.3%	34.5%	9.1%	0.0%	7.3%	16.4%	3.6%	98.2%
東地区 n=51	20.3%	37.3%	20.3%	1.7%	5.1%	23.7%	11.9%	120.3%
六日町地区 n=39	13.0%	22.2%	13.0%	18.5%	20.4%	14.8%	3.7%	105.6%
五十沢地区 n=44	30.4%	51.8%	10.7%	7.1%	1.8%	7.1%	3.6%	112.5%
城内地区 n=48	22.4%	46.6%	6.9%	3.4%	5.2%	27.6%	0.0%	112.1%
大巻地区 n=47	40.6%	31.3%	14.1%	1.6%	4.7%	18.8%	6.3%	117.2%
塩沢地区 n=50	12.7%	30.2%	22.2%	11.1%	19.0%	15.9%	3.2%	114.3%
上田地区 n=49	43.4%	43.4%	13.2%	5.7%	0.0%	18.9%	9.4%	134.0%
中之島地区 n=39	14.6%	39.6%	12.5%	8.3%	12.5%	16.7%	6.3%	110.4%
石打地区 n=44	25.9%	40.7%	24.1%	3.7%	11.1%	14.8%	3.7%	124.1%

10%~30% : 黄色
30%~50% : 緑色
50%~ : 赤色

⑤路線バス（市民バス含む）の利用満足度について

総合的な満足度を見ると、いずれの地域でもやや不満寄りの傾向が出ています。項目別の結果では、多くの地域で「車内環境」の評価が最も高かった一方で、ほぼすべての地域で「運行本数」の評価が低くなっており、同様に特に低い数値が目立つ「運行時間帯」とともに、市内公共交通の利用促進に向けての大きな課題の一つと言えます。

■路線バス・市民バスの運行サービスについての満足度

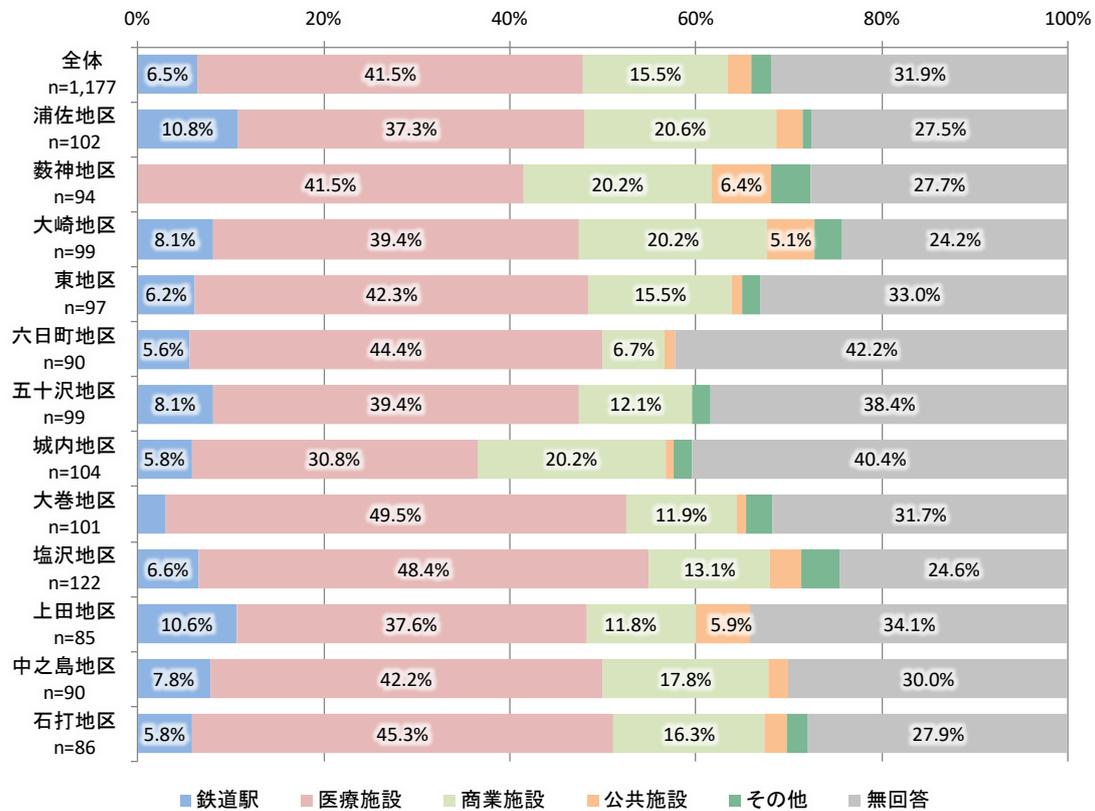
	路線バスの利用満足度							
	運行日	運行本数	運行時間帯	鉄道との 乗り継ぎ	運行時間 の正確さ	運賃	車内環境	総合的な 満足度
全体 n=1,177	2.8	2.1	2.3	2.4	3.1	3.0	3.2	2.6
浦佐地区 n=102	2.6	2.1	2.3	2.4	2.7	2.7	3.0	2.4
藪神地区 n=94	2.4	1.9	2.1	2.3	2.9	2.7	3.0	2.4
大崎地区 n=99	2.6	2.2	2.2	2.3	2.9	2.9	3.1	2.5
東地区 n=97	2.6	2.1	2.3	2.1	2.9	2.9	3.0	2.5
六日町地区 n=90	2.9	2.3	2.4	2.6	3.1	3.3	3.4	2.9
五十沢地区 n=99	2.8	2.2	2.3	2.5	3.5	3.2	3.4	2.8
城内地区 n=104	3.3	2.2	2.6	2.6	3.8	3.2	3.5	2.8
大巻地区 n=101	2.7	2.3	2.3	2.6	3.0	3.1	3.2	2.6
塩沢地区 n=122	2.7	2.0	2.1	2.2	2.9	2.6	2.8	2.4
上田地区 n=85	2.9	2.2	2.4	2.4	3.2	3.1	3.3	2.8
中之島地区 n=90	2.8	1.9	2.2	2.2	3.3	3.5	3.6	2.5
石打地区 n=86	3.1	2.2	2.6	2.9	3.3	3.1	3.3	2.8

※各項目について「満足」「やや満足」「ふつう」「やや不満」「不満」の5段階で満足度を
 伺い、それぞれ5～1点の点数を設定し、加重平均に点数化したもので、「3.0」が中間値。
 ※地区ごとに最も数値が高い項目を赤色、最も低い項目を緑色で表記

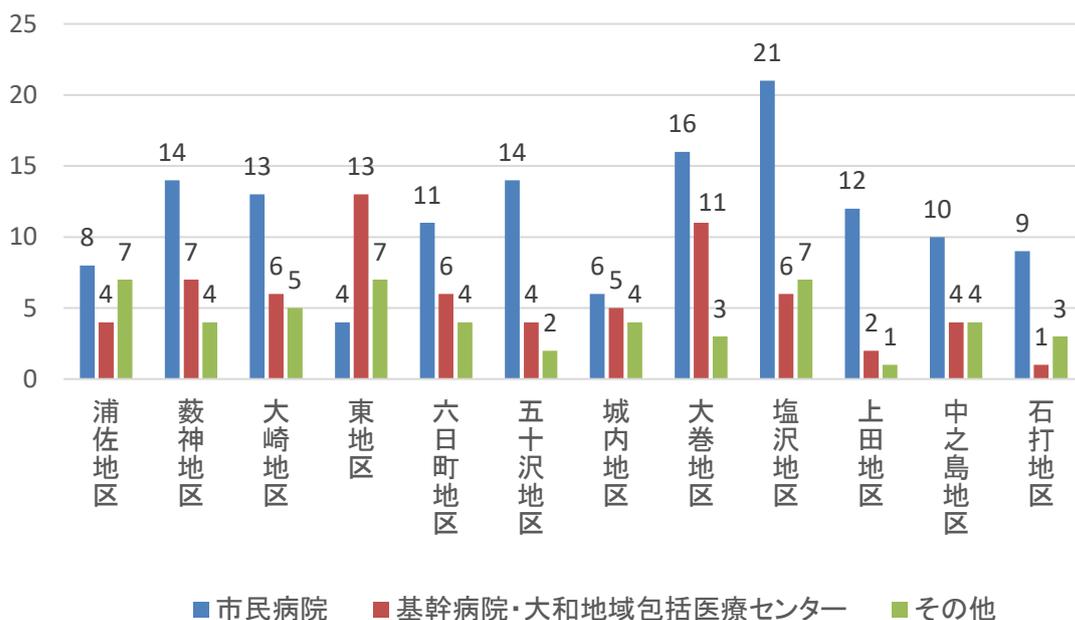
⑥市内の交通でもっとアクセスを強化すべき場所について

市内公共交通のアクセス希望については、いずれの地区でも医療施設への希望が最も高く、その中でも、基幹病院・大和地域包括医療センターへの希望が最も多くなっています。

■市内公共交通でのアクセスを強化すべき場所



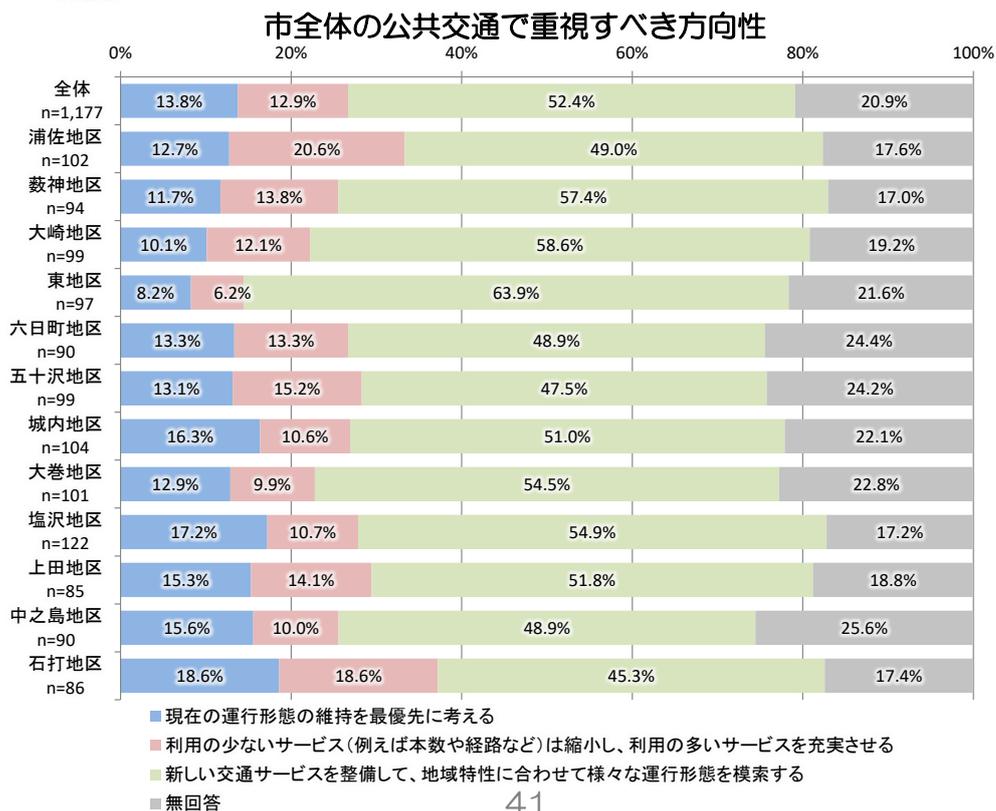
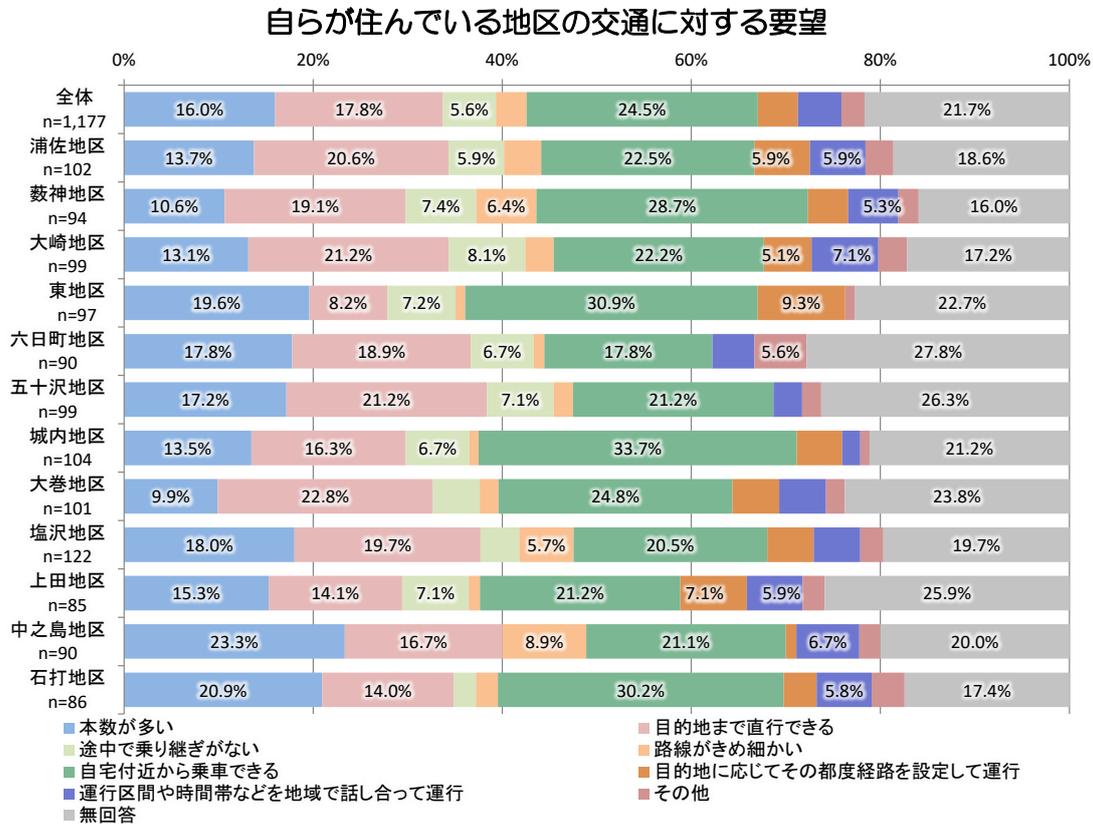
■市内公共交通でのアクセスを強化すべき医療施設



⑦今後の交通施策について

自らが住んでいる地区の交通については、「自宅付近から乗車できる」「目的地まで直行できる」といったドアツードア*型に繋がる需要が多く、また、市全体の方向性としては、既存交通に捉われず、地域特性と親和性の高い交通の整備を求める意見が多くなっています。

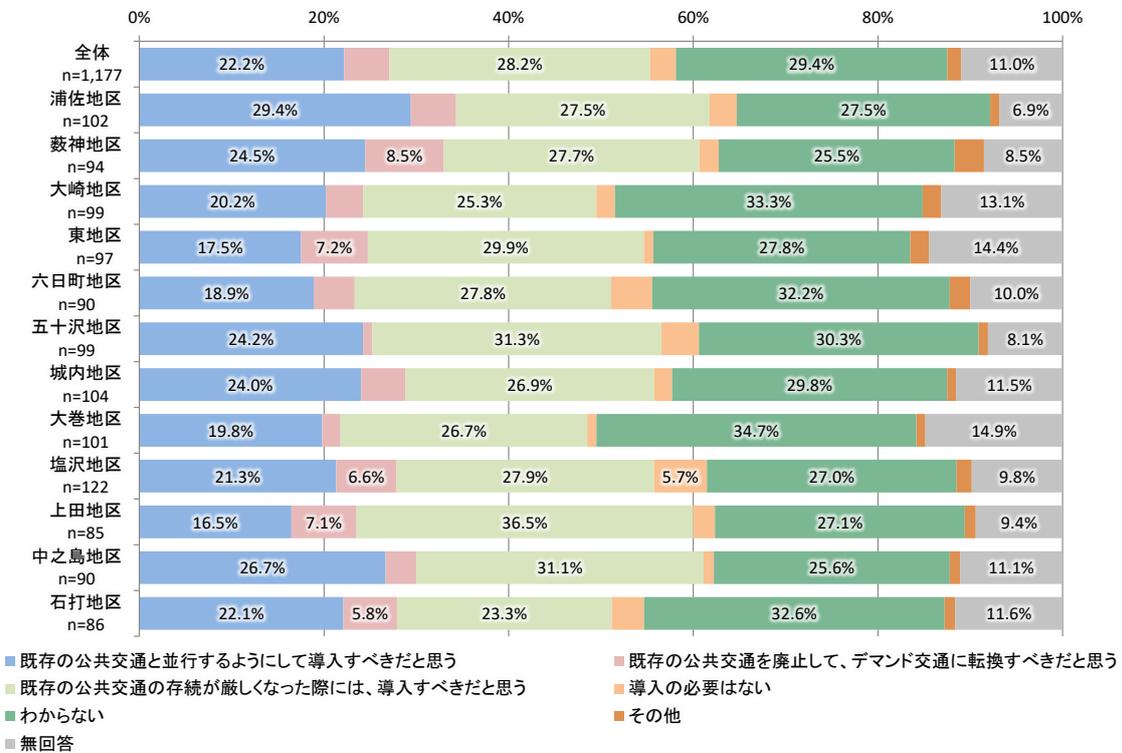
■本市の公共交通について重視すべき要素・方向性



⑧予約に応じて利用できる乗合交通（デマンド交通）の必要性について

既存交通の状況に関わらず導入すべきという意見が全体で約半数と多く、既存交通の維持が難しい場合の転換も含めると約 8 割がデマンド交通の導入に肯定的な回答を挙げています。

■デマンド交通の必要性について



2-3-2 利用者アンケート調査

市内における主要な公共交通である路線バス、市民バスの利用実態を把握し、今後の地域公共交通ネットワークの再編や既存交通の見直し等に反映させるため、バス利用者を対象にアンケート調査を実施しました。

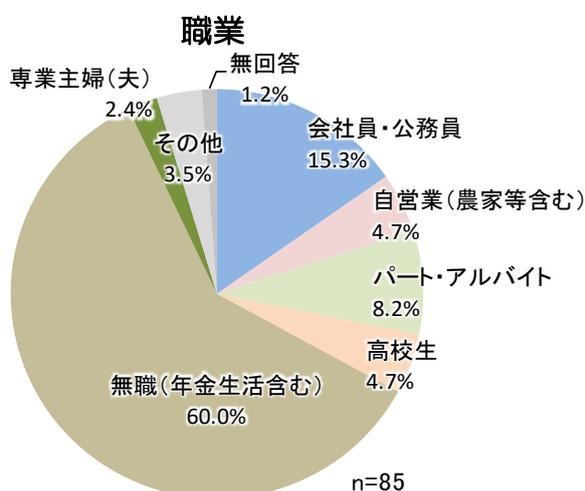
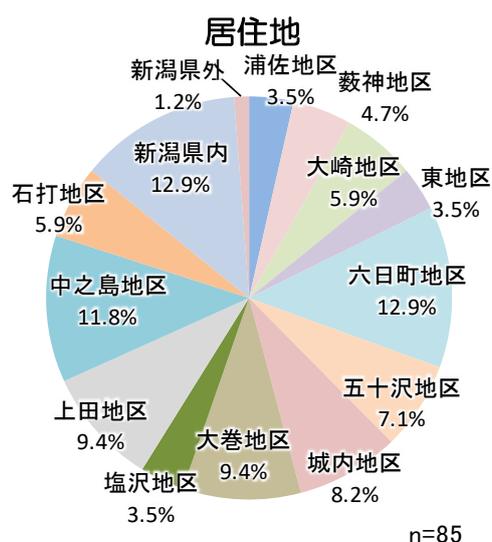
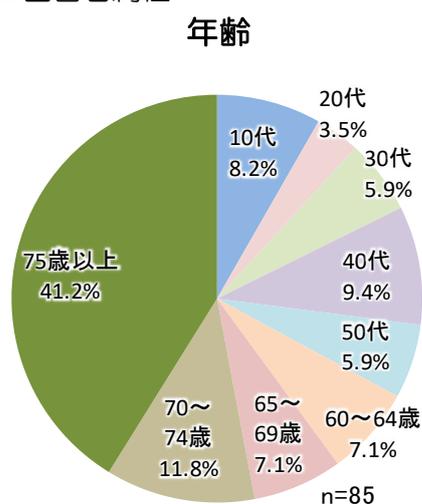
(1) 調査内容

項目	内容
調査目的	バス利用者における利用実態を把握する
調査方法	市民バス及び路線バスの車内への調査票留め置きによる直接配布 郵送・WEB回収（QRコードを活用した回収含む）
調査対象	路線バス及び市民バスの利用者
調査時期	2024年10月2日～10月15日
回収数	85票

(2) 調査結果（概要）

① 回答者属性

■ 回答者属性

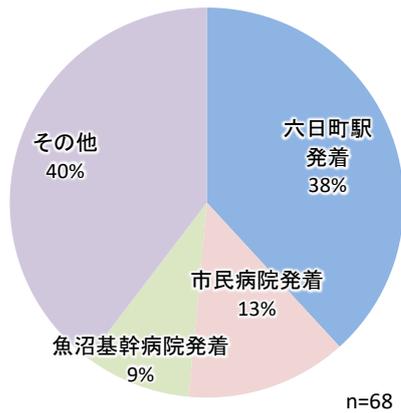


②調査時の利用実態

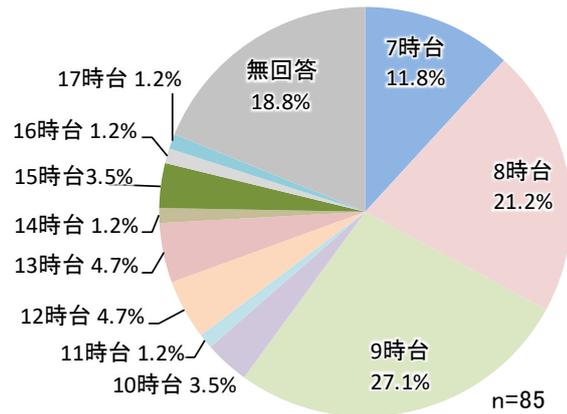
回答者の利用状況は、午前中で、六日町駅または市民病院・魚沼基幹病院に係る通院での利用が特に多くなっています。また、バス交通間で乗り継いで利用する人も一定数みられます。

■回答者の利用状況

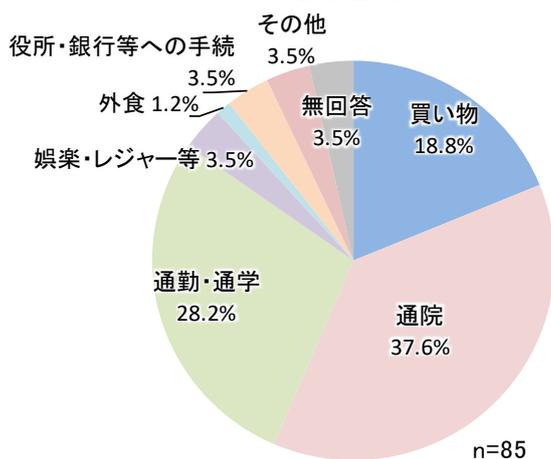
乗降停留所



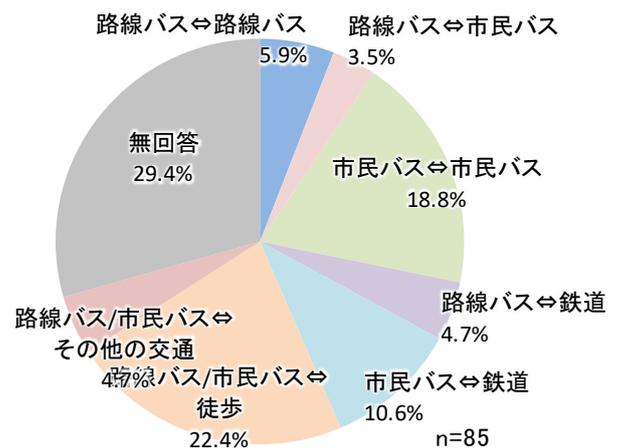
利用した時間帯



利用目的



他交通との乗り継ぎ利用の有無

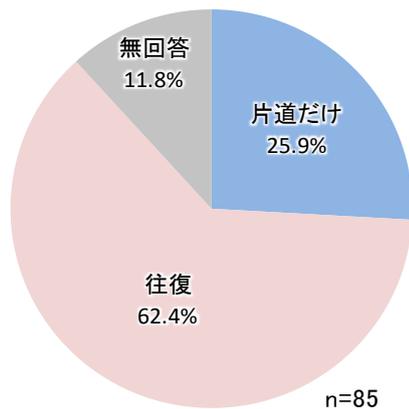


③往復での利用について

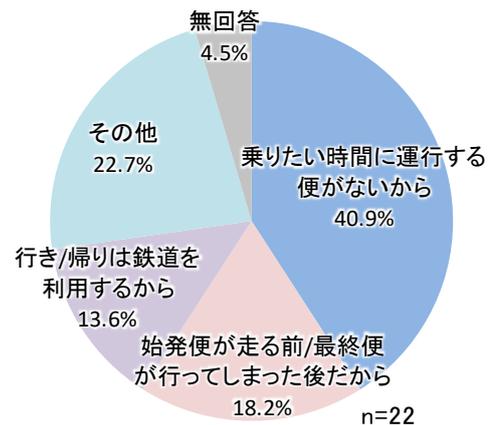
回答者の利用状況では、移動の往復でバスを利用した人が6割と多くなっています。一方で、片道のみ利用した人については、乗りたい時間に運行する便がない、運行時間外の移動が必要など、運行時間帯とのミスマッチによって、片道で利用している人も見受けられます。

■回答者の利用状況

往復利用の有無について

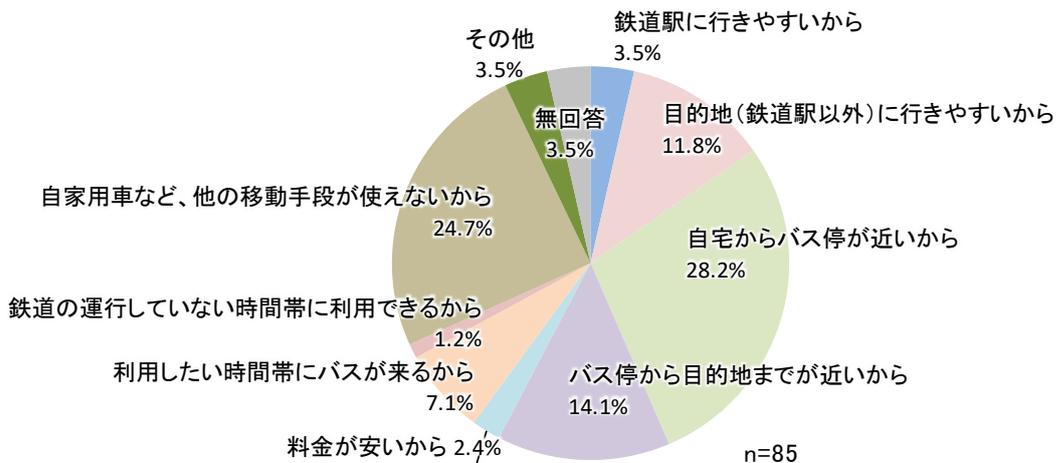


片道のみ利用する理由



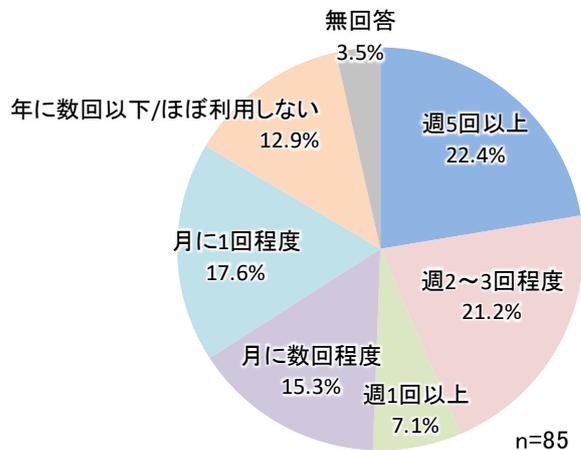
④バスを利用する理由

移動に路線バスまたは市民バスを利用した理由について、自宅または目的地にバス停が近いことを挙げる人が多いほか、自家用車などの移動手段がないという人も一定数みられます。



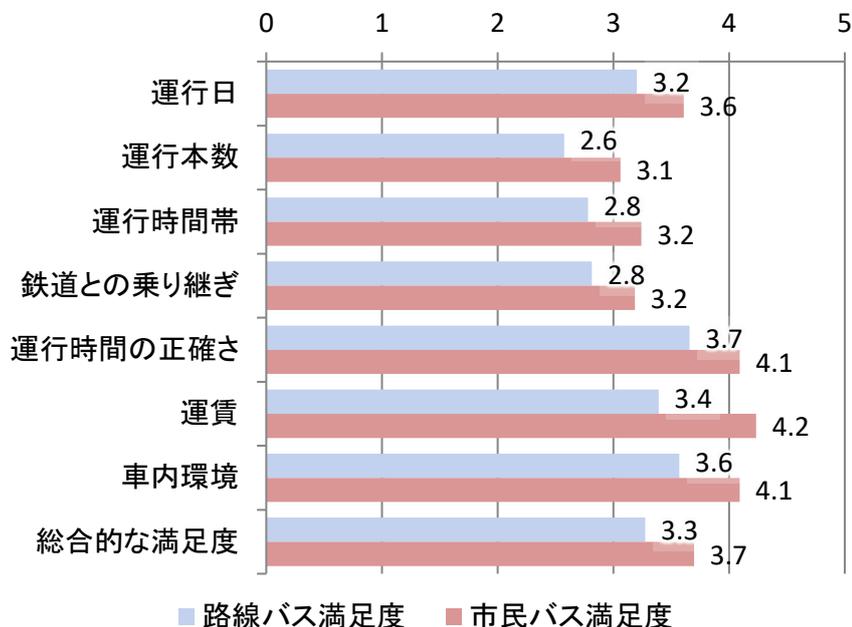
⑤日常でのバス利用について

利用者における日常的な利用頻度を見ると、約半数は週に1回以上利用するなど、定期的に利用する人が一定数みられます。



⑥市内のバス交通に係る満足度について

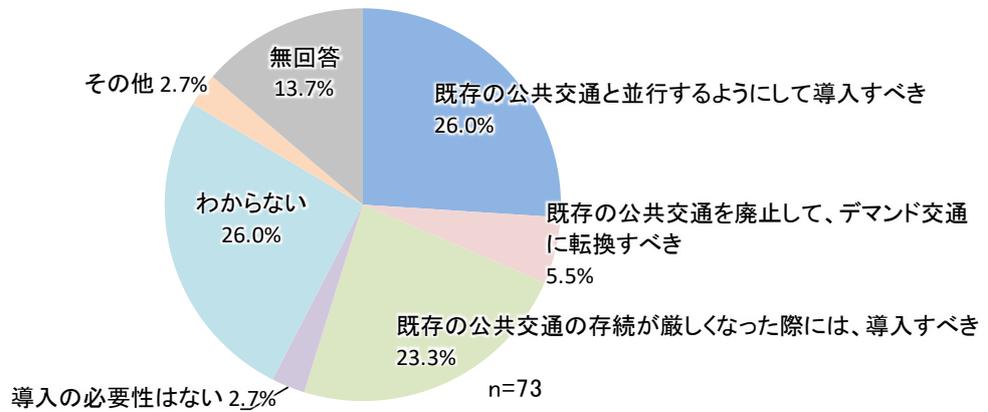
利用者における満足度を見ると、総合的な満足度では路線バス、市民バスいずれも満足と感じる人が多くなっています。一方で、運行本数、運行時間帯、鉄道との乗り継ぎについては、不満を感じる人が多い傾向がみられます。また、全体的に路線バスよりも市民バスの方が、満足度が高い傾向にあります。



※各項目について「とても満足」～「とても不満」の5段階で満足度を伺い、それぞれ5～1点の点数を設定し、加重平均に点数化したもので、「3.0」が中間値。

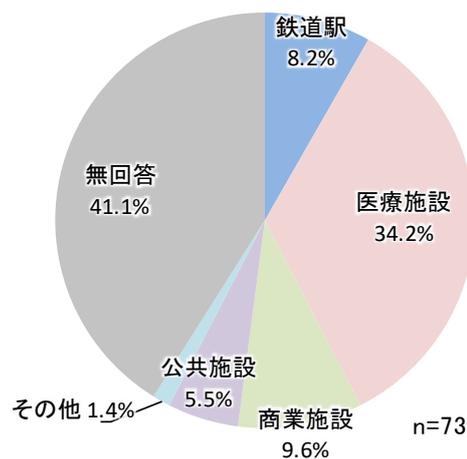
⑦予約に応じて利用できる乗合交通（デマンド交通）の必要性について

回答者の半数以上が導入について肯定的に考えている様子が見えます。また、約 4 分の 1 は既存交通からの転換についても理解を示している様子が見えます。



⑧市内の交通でもっとアクセスを強化すべき場所について

市内公共交通のアクセス希望については、いずれの地区でも医療施設への希望が最も高く、その中でも、魚沼基幹病院・大和地域包括医療センターへの希望が最も多くなっています。

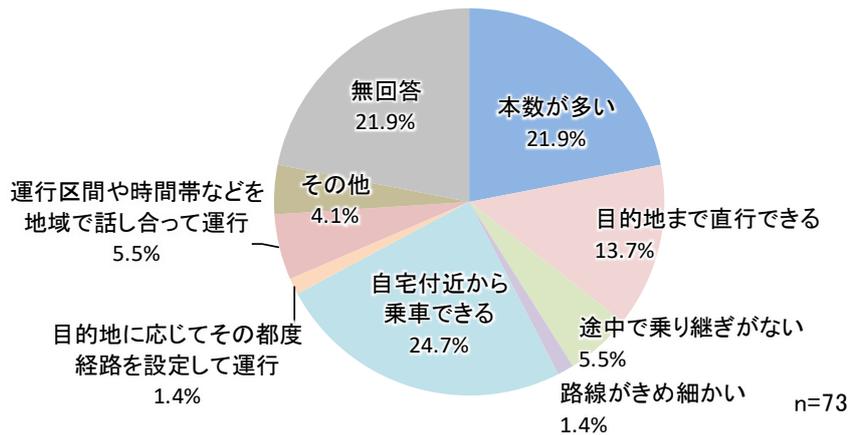


◎今後の交通施策について

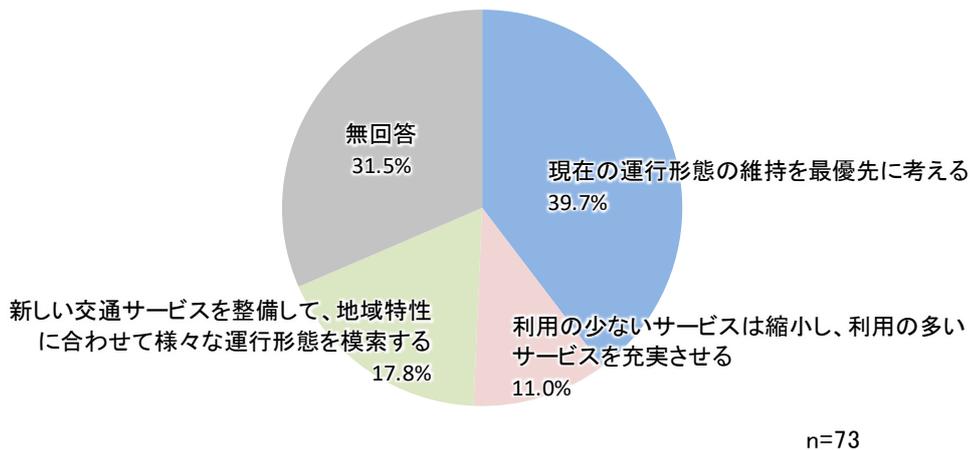
居住地区の交通については、「自宅付近から乗車できる」「目的地まで直行できる」といったドアツードア型に繋がる需要や、運行本数の充実が、市全体の方向性としては、現在の運行形態を尊重する意見が多くなっています。

■本市の公共交通について重視すべき要素・方向性

自らが住んでいる地区の交通に対する要望



市全体の公共交通で重視すべき方向性



2-3-3 事業者ヒアリング調査

市内を運行する路線バス、市民バス、タクシーについて、利用状況や運行に係る交通事業者の状況などを把握するため、事業者向けのヒアリング調査を実施しました。

(1) 実施概要

項目	内容
調査時期	令和6年12月5日～10日
調査対象	市内交通事業者（計8社）

(2) 調査結果（概要）

○バス路線の利用状況について	
大和地域	<p>■利用状況</p> <ul style="list-style-type: none"> ・浦佐駅～魚沼基幹病院で、朝夕は通勤利用、日中は通院利用で利用する人が多い ・それ以外の区間では利用が限られている。 ・週に数人程度買い物利用が見られる <p>■課題</p> <ul style="list-style-type: none"> ・浦佐駅西口～魚沼基幹病院のルートは交差点や事故多発地点も多く、あまり適していない ・運行継続には、利用者の増加が必要 ・学生の登下校で、保護者が駅まで送迎している様子なので、ダイヤ調整により市民バス利用への転換を図れるのではないか（三用コース） ・鉄道との乗り継ぎを意識して現行ダイヤを調整することで、さらなる利用が見込める ・病院へのアクセスであることもあり、車椅子利用への対応も検討が必要 ・ノンステップバス導入を検討したいが、病院への乗り入れに対応した、思うような車両がない。（三用コース）
六日町地域	<p>■利用状況</p> <ul style="list-style-type: none"> ・買い物、市民病院などへの通院での高齢者利用が多い ・概ね午前中に往復で利用する人が多い ・帰りの時間が合わず、帰路にタクシーを利用する人もいる <p>■課題</p> <ul style="list-style-type: none"> ・大巻地域では民家が分散しており、定時定路線*型では対応が難しい（大巻・泉コース）
塩沢地域	<p>■利用状況</p> <ul style="list-style-type: none"> ・買い物、通院利用の高齢者が多い ・片道のみ市民バスを利用するケースもある。その場合、復路はタクシーを利用する方が多い ・ドアツードア型での運行になったが、特に支障はなく、利用者が上手く活用して利用している（栢窪・岩之下コース）

	<p>■課題</p> <ul style="list-style-type: none"> ・夕方の運行のない時間帯や、時間帯によっては鉄道の運行もなく、交通空白地域になることがある ・フリー乗降について、乗車時も乗れるようにしてほしいという要望がある ・停留所でバスを待つ場所がない ・ハイエース車両の運用は、他の事業で活用できない
路線バス	<ul style="list-style-type: none"> ・朝晩は六日町高校、八海高校などへの通学利用が特に多い ・湯沢町も合わせると16~17名程度が津南町へ通学している ・継続的な運行を行う場合、赤字部分の全額補てんがないと厳しい
○運行にあたっての課題について	
大和地域	<ul style="list-style-type: none"> ・貸切事業の方が、給与形態が良いので、乗合事業での担い手がおらず、乗務員の確保が思うように出来ない ・3時間程度の空白が作れば、その間に貸切業務を担うことで、乗合乗務担当でもある程度賃金を確保することができる ・民間路線バスとの乗り継ぎ利用について、市民バス同士の乗り継ぎと同様、乗継券の発行で対応しないと証明ができない。 ・時刻表の見直しについて、定期的に市と協議したい ・利用がほとんどないので、乗務員のやりがいに繋がらない
六日町地域	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者が少ない ・フリー乗降区間以外での乗降を希望する人や、利用したいけどバス停まで来れないという人など、今のルートで対応できていない区域が多いのではないか
塩沢地域	<ul style="list-style-type: none"> ・コロナ禍で人員が減少して以降、従業員数が増えない ・地域密着で運行する市民バスの乗務員は、普段から利用者一人ひとりを把握している特定の乗務員でないと難しい
○見直しが必要な点について	
大和地域	<ul style="list-style-type: none"> ・民間路線バスの運行に合わせて魚沼基幹病院をハブとして運行していたが、同路線の運行がなくなったので、浦佐駅や五日町駅をハブとする方がよい。また、停留所についても、もっと細かく設置できるのではないかと ・現在の魚沼基幹病院の停留所は、車高の問題でノンステップバスが乗り入れできないため乗り入れ、現在の魚沼基幹病院入口を病院アクセスの停留所としてバリアフリー*化など融通が利くようになる ・将来的には自動運転への転換を見据えて、今後は事業者への分配だけでなく、IoT*化、自動化など、システムの構築に予算を使うべき
塩沢地域	<ul style="list-style-type: none"> ・事業者にもある程度の利益が得られるような仕組みにする方がよい（歩合制のため、給料が高くなる貸切バス事業の方が乗務員のなり手が多い） ・沿線の周辺から運行に関する要望を聞くが、路線バスと競合している路線については対応が難しい部分がある ・魚沼基幹病院には全域から利用者があるが、乗り継ぎ、乗り換えに難がある
路線バス	<ul style="list-style-type: none"> ・路線バスと市民バスが重複している区間、路線については、市民バスへの一本化を図る方がよいのではないかと ・赤字補てんについて、欠損分の金額も補助を受けることが出来れば、利用が多い区間の増便なども検討できる

○キャッシュレス決済、定期券、回数券について	
大和地域	<ul style="list-style-type: none"> ・市内外からの利用いすれでも、キャッシュレス決済への対応は必要だが、ランニングコストや市民バス全事業者での対応を考えると、paypayなどのQRコード決済が現実的だろう ・通勤利用では回数券の利用が多いが、paypayでは10回に1回無料にするなども可能なので、回数券の代替も出来る ・キャッシュレスよりも定期券利用の需要の方が高いと感じる ・定期券の発行は、複製などによりキセルの温床になる懸念がある
六日町地域	<ul style="list-style-type: none"> ・回数券を多用する人が多い
塩沢地域	<ul style="list-style-type: none"> ・キャッシュレス決済については、市民バスで導入するには、端末費用や更新費用などの負担が大きい ・高齢者の中には、家計管理の一環で、現金ではなく、家族から渡された交通系ICカードで買い物をしている人が多い ・JPQRによる決済であれば、対応するサービスも多く手数料のみの負担で対応できる
○デマンド交通について	
大和地域	<ul style="list-style-type: none"> ・デマンド交通の転換は必要だと思うが、病院輸送については今の体制を残す必要がある（三用コース） ・予約制の交通は、高齢者が外出しなくなる可能性がある ・魚沼基幹病院で一般タクシーの予約専用の端末があるので、同様のものを設置できると良い ・高齢化で100mも歩けない高齢者が増えるが、タクシーでは運賃負担が大きいので、AI*デマンドシステムを導入すべき ・日中の移動はデマンド交通、夜間の移動はタクシーやライドシェアに集中させるのも一案である
六日町地域	<ul style="list-style-type: none"> ・大巻地区の実証実験では、アプリ予約で利用する人はいない ・学生や、夜の飲み会関連の移動をフォローするなら、19時ごろまで運行する必要がある（18時ごろに学習塾の前に保護者送迎の車が密集しており、移動需要はある ・70歳代の方はスマホを利用する人も一定数いるが、80歳代はまずいない ・時刻表を設けて運行する方が、乗合は発生しやすいと思う ・コールセンターを第三機関で行う場合、ある程度地元馴染みのある人でないと、高齢者の対応は難しいと思う ・沢が多い地域では、ドアツードアの方が事業者、利用者双方とも勝手が良いのではないか
塩沢地域	<ul style="list-style-type: none"> ・基幹道路を路線バスに任せて、小規模のエリアを巡回する形が適切 ・塩沢町時代の実証運行では、前日16時までに予約をしなければならない点がネックだった ・家族が代わりに予約する体や、公共施設、乗継拠点で予約端末があれば、スマホ等での予約も有効かもしれない ・市民バスは迂回して運行する部分も多いので、直行する幹線系統の運行や、本数の充実などにより、乗り継ぎ利用は受け入れてもらえるのではないか

○一般タクシーについて	
大和地域	<ul style="list-style-type: none"> ・タクシーが機能しておらず、地域内移動でレンタカーを利用する人もいる ・降雪時には需要が一気に増加し、フル稼働状態になる
六日町地域	<ul style="list-style-type: none"> ・通勤、買い物その他、免許返納された方の通勤利用が特に多い ・夏場には登山客などの観光利用もみられる ・生活需要、観光需要ともに土日よりも平日が多い傾向にある
塩沢地域	<p>■利用状況について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域内を中心に通院、買い物での高齢者利用が多く、市民病院、診療所を はしごするケースも多い ・その他では、六日町駅からイオン六日町への短距離移動や、ビジネスでの 利用が見られる ・9～12時台、14～17時台が特に移動が多い <p>■その他</p> <ul style="list-style-type: none"> ・タクシー券での補助制度は、会社への給付が遅れるのが負担になっている ・かつては、農家などの副業として、冬季にタクシー乗務をするような人も いたため、二種免許を持っている市民は多いと思う ・市内のタクシー事業者で共同配車が出来るとなると利便性が上がると思 う
○ライドシェアについて	
大和地域	<ul style="list-style-type: none"> ・有事の際の責任など、法整備が整っていないため、タクシー事業は二種免 許取得者が運行すべき ・深夜帯はタクシー事業者も配車を止めてしまうので、夜間に救急搬送され た人などの帰宅手段などで、ライドシェアの需要はあるのではないかと
塩沢地域	<ul style="list-style-type: none"> ・導入に向けて準備しているが、一般ドライバーの募集はせず、自社の事務 職員でのみ運用する予定

2-4 上位・関連計画において公共交通に求められる役割

南魚沼市地域公共交通計画は、「第2次南魚沼市総合計画」「南魚沼市都市計画マスタープラン」を上位計画とし、これに掲げられている将来都市像やまちづくりの目標を実現するため、公共交通の分野から取り組む計画として位置付けられます。

加えて、関連計画における取組の方向性とも整合を図ることが必要であるため、これらの上位・関連計画の概要、更には同計画内における公共交通関連施策等の位置付けを整理する必要があります。

■公共交通に関連する上位・関連計画一覧

計画の名称	策定年度
第2次南魚沼市総合計画	平成28年度
第2次南魚沼市総合計画（後期基本計画）	令和3年度
第2次南魚沼市総合計画（実施計画）	令和6年度
南魚沼市立地適正化計画	令和5年度
南魚沼市都市計画マスタープラン	平成28年度
第9期南魚沼市高齢者福祉計画 介護事業計画	令和6年度
南魚沼市環境基本計画	平成26年度
第2期魚沼地域定住自立圏共生ビジョン	令和5年度

2-4-1 【上位計画】第2次南魚沼市総合計画

第2次南魚沼市総合計画は、第1次計画における各分野のまちづくりの成果を継承しながら、人口減少、協働の推進などの新たな課題に柔軟に対応するため、市民、企業、行政が共有する市の将来像・基本理念を掲げた、本市における街づくりの指針として策定しました。

■第2次南魚沼市総合計画

項目	内容														
計画名	第2次南魚沼市総合計画														
策定年度	平成28(2016)年3月														
計画期間	平成28(2016)年度～令和7(2025)年度														
まちづくりの体系・全体像(基本理念)	<p>[将来像] 自然・人・産業の和で築く 安心のまち</p> <p>[基本理念]</p> <ol style="list-style-type: none"> 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	<p>【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</p> <p>【教育・文化】学ぶ喜び・文化をはぐくむ喜びのあるまち</p> <p>【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</p> <p>【都市基盤】住みたい、住み続けたいまち</p> <p>【産業振興】豊かな自然を活用し、自然や人にやさしく力強い産業のまち</p> <p>【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</p>														
公共交通に関する内容	<p>第4章 都市基盤</p> <p>4-2 ひとにやさしいまちづくり</p> <p>[現状と課題]</p> <p>市民バスは、平成27年度の再編により、市内統一の運行体制となりました。民間の路線バスを含めた市全体でのバス路線について、今後も持続可能な運行体制を確保するとともに、市民の利便性向上のため、より利用しやすい運行体制へ改善を進める必要があります。</p> <p>[施策の達成目標・指標]</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>指標の名称</th> <th>H26 現在値</th> <th>H31 目標値</th> <th>H36 目標値</th> <th>数値の把握方法</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>市民バスの市民1人当たり利用回数の増加</td> <td>0.87回</td> <td>0.89回</td> <td>0.91回</td> <td>運行事業者からの報告で把握</td> </tr> </tbody> </table> <p>[施策の概要]</p> <p>◆公共交通体系の確保・維持</p> <p>今後の人口減少の進行を踏まえ、持続可能な地域の公共交通体系の確保と維持を図ります。</p> <p>[施策の体系]</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>施策</th> <th>主要な事業</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>公共交通体系の確保・維持</td> <td>▶ 市内交通ネットワーク整備事業</td> </tr> </tbody> </table>	指標の名称	H26 現在値	H31 目標値	H36 目標値	数値の把握方法	市民バスの市民1人当たり利用回数の増加	0.87回	0.89回	0.91回	運行事業者からの報告で把握	施策	主要な事業	公共交通体系の確保・維持	▶ 市内交通ネットワーク整備事業
指標の名称	H26 現在値	H31 目標値	H36 目標値	数値の把握方法											
市民バスの市民1人当たり利用回数の増加	0.87回	0.89回	0.91回	運行事業者からの報告で把握											
施策	主要な事業														
公共交通体系の確保・維持	▶ 市内交通ネットワーク整備事業														

2-4-2 【上位計画】第2次南魚沼市総合計画（後期基本計画）

第2次南魚沼市総合計画（後期基本計画）は、前述の第2次南魚沼市総合計画の中間年次にあたる令和2年度での計画見直しによって策定しました。見直しにあたり、人口減少時代における雇用対策や定住促進に実践的に取り組むための具体的施策を示した「南魚沼市まち・ひと・しごと創生総合戦略」を組み込んでいます。

■第2次南魚沼市総合計画の概要

項目	内容																								
計画名	第2次南魚沼市総合計画																								
策定年度	令和3（2021）年3月																								
計画期間	令和3（2021）年度～令和7（2025）年度																								
公共交通に関する内容	第Ⅱ編 基本計画 戦略プロジェクト VI 全員活躍のまちプロジェクト																								
	<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">基本プロジェクト</th> <th rowspan="2">施策</th> <th colspan="3">重要業績評価指標（KPI）</th> <th rowspan="2">基本施策</th> </tr> <tr> <th>指標名</th> <th>R1 現在値</th> <th>R6 目標値</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">IV-4 暮らしを支える社会基盤の整備</td> <td>①計画的な土地利用で暮らしやすい都市をつくる</td> <td>国土調査(地籍調査)実施済面積</td> <td>115.42 km²</td> <td>117.06 km²</td> <td>4-1</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">②公共交通の利便性を高める</td> <td>公共交通(バス)の利用者数</td> <td>273,743 人</td> <td>269,000 人</td> <td>4-2</td> </tr> <tr> <td>市民バス利用人数</td> <td>43,568 人</td> <td>37,000 人</td> <td>4-2</td> </tr> </tbody> </table>	基本プロジェクト	施策	重要業績評価指標（KPI）			基本施策	指標名	R1 現在値	R6 目標値	IV-4 暮らしを支える社会基盤の整備	①計画的な土地利用で暮らしやすい都市をつくる	国土調査(地籍調査)実施済面積	115.42 km ²	117.06 km ²	4-1	②公共交通の利便性を高める	公共交通(バス)の利用者数	273,743 人	269,000 人	4-2	市民バス利用人数	43,568 人	37,000 人	4-2
	基本プロジェクト			施策	重要業績評価指標（KPI）			基本施策																	
		指標名	R1 現在値		R6 目標値																				
	IV-4 暮らしを支える社会基盤の整備	①計画的な土地利用で暮らしやすい都市をつくる	国土調査(地籍調査)実施済面積	115.42 km ²	117.06 km ²	4-1																			
		②公共交通の利便性を高める	公共交通(バス)の利用者数	273,743 人	269,000 人	4-2																			
			市民バス利用人数	43,568 人	37,000 人	4-2																			
	政策大綱4 都市基盤 4-2 ひとにやさしいまちづくり 施策の達成目標																								
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>指標名</th> <th>R1現在値</th> <th>R6目標値</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>公共交通(バス)の利用者数</td> <td>273,743 人</td> <td>269,000 人</td> </tr> <tr> <td>交通事故件数(過去5年間の平均事故件数)</td> <td>107 件</td> <td>96 件以下</td> </tr> <tr> <td>市民バス利用人数</td> <td>43,568 人</td> <td>37,000 人</td> </tr> <tr> <td>大和スマートICの出入交通量(日平均)</td> <td>1,030 台</td> <td>1,100 台</td> </tr> </tbody> </table>	指標名	R1現在値	R6目標値	公共交通(バス)の利用者数	273,743 人	269,000 人	交通事故件数(過去5年間の平均事故件数)	107 件	96 件以下	市民バス利用人数	43,568 人	37,000 人	大和スマートICの出入交通量(日平均)	1,030 台	1,100 台									
	指標名	R1現在値	R6目標値																						
公共交通(バス)の利用者数	273,743 人	269,000 人																							
交通事故件数(過去5年間の平均事故件数)	107 件	96 件以下																							
市民バス利用人数	43,568 人	37,000 人																							
大和スマートICの出入交通量(日平均)	1,030 台	1,100 台																							
施策の概要 1 公共交通体系の確保・維持 人口減少と少子化・高齢化の進行、利用者のニーズを踏まえ、持続可能な地域の公共交通体系の確保を図ります。																									
施策の体系																									
<table border="1"> <thead> <tr> <th>施策</th> <th>主要な事業</th> <th>戦略</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>[1]公共交通体系の確保・維持</td> <td> ▶交通ネットワーク整備事業 ▶インターチェンジ利用促進事業 </td> <td> I-3④ IV-4② </td> </tr> </tbody> </table>	施策	主要な事業	戦略	[1]公共交通体系の確保・維持	▶交通ネットワーク整備事業 ▶インターチェンジ利用促進事業	I-3④ IV-4②																			
施策	主要な事業	戦略																							
[1]公共交通体系の確保・維持	▶交通ネットワーク整備事業 ▶インターチェンジ利用促進事業	I-3④ IV-4②																							

2-4-3 【上位計画】第2次南魚沼市総合計画（実施計画）

第2次南魚沼市総合計画（実施計画）は、前述の第2次南魚沼市総合計画にて示した施策のうち、主要事業について内容を明確にしたもので、総合計画の着実な実現を目的に策定しました。

■第2次南魚沼市総合計画（実施計画）

項目	内容																																																							
計画名	第2次南魚沼市総合計画（実施計画）																																																							
策定年度	令和6（2024）年																																																							
計画期間	令和6（2024）年度～令和8（2026）年度																																																							
公共交通に関する内容	2. 基本施策ごとの実施事業																																																							
	4) 都市基盤																																																							
	(2) ひとにやさしいまちづくり																																																							
	<table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td colspan="4" style="background-color: #e6f2ff;"> 施策 1 公共交通体系の確保・維持 3 災害や雪に強い道づくり 5 交通安全対策の推進 </td> <td colspan="4" style="background-color: #e6f2ff;"> 2 円滑な道路網の整備 4 道路施設の計画的な修繕 </td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="background-color: #d9d9d9;">指標名</td> <td style="background-color: #d9d9d9;">R1現在値</td> <td style="background-color: #d9d9d9;">最新値(R4)</td> <td colspan="4" style="background-color: #d9d9d9;">R6目標値</td> </tr> <tr> <td colspan="2">公共交通(バス)の利用者数</td> <td>273,743人</td> <td>209,839人</td> <td colspan="4">269,000人</td> </tr> <tr> <td colspan="2">交通事故件数(過去5年間の平均事故件数)</td> <td>107件</td> <td>74件</td> <td colspan="4">96件以下</td> </tr> <tr> <td colspan="2">市民バス利用人数</td> <td>43,568人</td> <td>39,468人</td> <td colspan="4">37,000人</td> </tr> <tr> <td colspan="2">大和スマートICの出入交通量(日平均)</td> <td>1,030台</td> <td>非公表</td> <td colspan="4">1,100台</td> </tr> </table>								施策 1 公共交通体系の確保・維持 3 災害や雪に強い道づくり 5 交通安全対策の推進				2 円滑な道路網の整備 4 道路施設の計画的な修繕				指標名		R1現在値	最新値(R4)	R6目標値				公共交通(バス)の利用者数		273,743人	209,839人	269,000人				交通事故件数(過去5年間の平均事故件数)		107件	74件	96件以下				市民バス利用人数		43,568人	39,468人	37,000人				大和スマートICの出入交通量(日平均)		1,030台	非公表	1,100台			
	施策 1 公共交通体系の確保・維持 3 災害や雪に強い道づくり 5 交通安全対策の推進				2 円滑な道路網の整備 4 道路施設の計画的な修繕																																																			
	指標名		R1現在値	最新値(R4)	R6目標値																																																			
	公共交通(バス)の利用者数		273,743人	209,839人	269,000人																																																			
	交通事故件数(過去5年間の平均事故件数)		107件	74件	96件以下																																																			
	市民バス利用人数		43,568人	39,468人	37,000人																																																			
	大和スマートICの出入交通量(日平均)		1,030台	非公表	1,100台																																																			
	戦略プロジェクト																																																							
	I-3		IV-4																																																					
	事業No.	事業名 事業費		事業内容			R6	R7	R8	担当課																																														
	01	○ 市民バス運行事業費		市内の交通空白地域に公共交通サービスを提供するため、市民バス及びデマンド型市民バスを運行します。			継続	継続	継続	都市計画課																																														
	【R6年度当初予算 86,647 千円】					【3年間の事業費】																																																		
	【参考(前年度) 86,301 千円】					259,900 千円																																																		
02	○ 路線バス運行事業費		路線バスの維持は市民生活に不可欠なため、国県の補助金を活用しながら、運行の継続を支援します。			継続	継続	継続	都市計画課																																															
	【R6年度当初予算 83,443 千円】					【3年間の事業費】																																																		
	【参考(前年度) 76,867 千円】					270,300 千円																																																		

2-4-4 【関連計画】南魚沼市立地適正化計画

南魚沼市立地適正化計画は、都市再生特別措置法の改正等により、市町村が居住や都市機能増進施設を誘導する区域や方法、また、それらと連携する公共交通ネットワークの再編を行うことにより、本市におけるコンパクト・プラス・ネットワークの実現を図るための計画として策定されました。

この計画は、公共交通ネットワークとの結びつきが特に強く、連携すべき内容が多いことから、関連計画の中でも重要な位置付けにあたる計画です。

■南魚沼市立地適正化計画の概要

項目	内容
計画名	南魚沼市立地適正化計画
策定年度	令和6(2024)年
計画期間	令和6(2024)年度～令和24(2042)年度
まちづくりの体系・全体像 (基本目標)	<p>■まちづくりの方針 強靱な市街地形成と拠点間連携による都市活力の持続性向上</p> <p>■立地適正化における施策方針（公共交通関連部分抜粋）</p> <p>第3章 まちづくりの方針 2. 施策方針（ストーリー）の検討</p> <ul style="list-style-type: none"> ・2-3 拠点特性を踏まえた都市機能増進施設及び公共交通の充足 →塩沢市街地の交通利便性の改善 ・2-4 南魚沼市地域公共交通網形成計画と連携した公共交通網の適正化 →南魚沼市地域公共交通網形成計画と連携した市民バスの路線・運行本数の再編 →財政状況を踏まえた持続可能な公共交通体系の構築 <p>第4章 誘導区域及び誘導施設</p> <p>1. 都市機能誘導区域の検討</p> <ul style="list-style-type: none"> ・1-1 都市機能誘導区域の基本的な考え方 (2) 設定する区域・規模 都市機能誘導区域は、例えば、都市全体を見渡し、鉄道駅に近い業務、商業などが集積する地域等、都市機能が一定程度充実している区域や、周辺からの公共交通によるアクセスの利便性が高い区域等、都市の拠点となるべき区域を設定することが考えられる。また、都市機能誘導区域の規模は、一定程度の都市機能が充実している範囲で、かつ、徒歩や自転車等によりそれらの間が容易に移動できる範囲で定めることが考えられる。 ・1-3 拠点ごとの都市機能誘導区域・誘導施設の検討 (1) 浦佐市街地 設定方針1：駅西側は歴史資源を活かしたまちの形成、駅東側は用途地域外に立地する高次都市機能施設への中継地的な機能や回遊の拠点機能、新幹線駅を利用した生活様式の拠点形成を図る →該当する範囲：浦佐駅の駅西と駅東のエリア 設定方針3：周辺からの公共交通によるアクセスの利便性が高い区域 →該当する範囲：浦佐駅の徒歩圏、停車頻度10本/日以上以上のバス停の徒歩圏

	<p>(2) 六日町市街地 設定方針3：周辺からの公共交通によるアクセスの利便性が高い区域 →該当する範囲：六日町駅の徒歩圏、停車頻度10本/日以上 のバス停の徒歩圏</p> <p>2. 居住誘導区域の検討 ・2-1 都市機能誘導区域の基本的な考え方 (2) 設定する区域・規模 ア 都市機能や居住が集積している都市の中心拠点及び生活拠点並びにその周辺の区域 イ 都市の中心拠点及び生活拠点に公共交通により比較的容易にアクセスすることができ、都市の中心拠点及び生活拠点に立地する都市機能の利用圏として一体的である区域 ウ 合併前の旧町村の中心部等、都市機能や居住が一定程度集積している区域</p>				
<p>公共交通に関する内容 (施策・取組)</p>	<p>手段Ⅲ ネットワークの編成を改善させる 取組6 公共交通の再編等によるニーズへの対応</p> <table border="1" data-bbox="451 840 1390 1359"> <thead> <tr> <th data-bbox="451 840 687 884">対象エリア</th> <th data-bbox="687 840 1390 884">市域全体</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="451 884 687 1359">内容</td> <td data-bbox="687 884 1390 1359"> <p>→南魚沼市地域公共交通網形成計画との連携により、市民バスの路線・運行本数の再編、鉄道との乗り継ぎの改善等を図る。</p> <p>→誘導区域内の医院・スーパーマーケット等におけるバスの停留所の増設を検討する。</p> <p>→誘導区域を軸に交通利便性の維持・向上を図る。</p> <p>→デマンド交通の実証実験の結果に基づき、経費の増加を抑えたバスの増便が可能か検討する。</p> <p>→牧之通り等の観光エリアにおける交通利便性の改善を図る。また、誘導区域間（六日町⇔塩沢）について、デマンド交通の導入を検討する。</p> </td> </tr> </tbody> </table>	対象エリア	市域全体	内容	<p>→南魚沼市地域公共交通網形成計画との連携により、市民バスの路線・運行本数の再編、鉄道との乗り継ぎの改善等を図る。</p> <p>→誘導区域内の医院・スーパーマーケット等におけるバスの停留所の増設を検討する。</p> <p>→誘導区域を軸に交通利便性の維持・向上を図る。</p> <p>→デマンド交通の実証実験の結果に基づき、経費の増加を抑えたバスの増便が可能か検討する。</p> <p>→牧之通り等の観光エリアにおける交通利便性の改善を図る。また、誘導区域間（六日町⇔塩沢）について、デマンド交通の導入を検討する。</p>
対象エリア	市域全体				
内容	<p>→南魚沼市地域公共交通網形成計画との連携により、市民バスの路線・運行本数の再編、鉄道との乗り継ぎの改善等を図る。</p> <p>→誘導区域内の医院・スーパーマーケット等におけるバスの停留所の増設を検討する。</p> <p>→誘導区域を軸に交通利便性の維持・向上を図る。</p> <p>→デマンド交通の実証実験の結果に基づき、経費の増加を抑えたバスの増便が可能か検討する。</p> <p>→牧之通り等の観光エリアにおける交通利便性の改善を図る。また、誘導区域間（六日町⇔塩沢）について、デマンド交通の導入を検討する。</p>				

2-4-5 その他の関連計画

その他、公共交通に関連する施策の位置付けや、地域公共交通に係る現状・問題点を検討するにあたり、以下の計画を関連計画として位置付けます。

■関連計画の一覧とその概要

南魚沼市都市計画マスタープラン	
計画概要	都市計画法 18 条の 2 に定めている「市町村の都市計画に関する基本的な方針」として、おおむね 20 年後の都市の姿を見据えつつ、実現可能な 10 年間の都市づくりの方針を総合的、体系的に示す計画として策定されました。
公共交通に関する掲載	第 1 章 都市づくりの目標 5. 都市構造：[交流拠点]④交通拠点（P6） 第 2 章 全体構想 2. 交通体系の方針（P14） 第 3 章 地域別構想（P23）
第 9 期南魚沼市高齢者福祉計画 介護保険事業計画	
計画概要	後期高齢者人口がピークを迎えると見込まれる令和 22（2040）年を見据え、地域包括ケアシステムの深化・推進を図った現行計画を踏まえて、高齢になっても住み慣れた地域で、安心して自分らしく心豊かに元気に暮らし、地域ぐるみで支えあう地域共生社会の実現を目指して策定したものです。
公共交通に関する掲載	第 5 章 地域支援事業の計画 2. 地域支援事業の実施状況と見込み （1）介護予防・日常生活支援総合事業 1. 介護予防・生活支援サービス事業：①訪問型サービス（P52）
南魚沼市環境基本計画	
計画概要	環境基本法（国）、新潟県環境基本計画（新潟県）を踏まえて、環境保全、市民協働での取組みなどを示した南魚沼市環境基本条例の基本理念の実現に向けて、市民、事業者、行政による環境保全への取組みの指針として策定したものです。
公共交通に関する掲載	第 3 章 行動計画 基本方針 1 健康で安全な生活環境をつくる 1. 大気環境の保全と騒音・振動・悪臭の防止 （1）自動車排出ガス（P11）
第 2 期魚沼地域定住自立圏共生ビジョン	
計画概要	南魚沼市を中心市とし、中心市宣言に賛同した魚沼市及び湯沢町の 2 市 1 町で締結した「定住自立圏形成協定」に基づき、魅力ある圏域の形成を図るため、適切に役割を分担しながら圏域全体として目指すべき将来像を掲げるとともに、その実現に向け、今後、連携して推進する具体的な取組を示すものです。
公共交通に関する掲載	第 4 章 定住自立圏形成協定に基づき推進する具体的な取組 2 結びつきやネットワークの強化に係る政策分野 （1）地域公共交通（P50）

2-5 現行計画の評価検証

本市における、これまでの公共交通施策を検証するにあたり、現在運用中の「南魚沼市地域公共交通網形成計画」（以下、現行計画）に基づいて行われた取組みや方向性について、検証を行いました。

2-5-1 各施策・事業の実施状況について

現行計画において位置付けられていた施策・事業の実施状況及び、現在の状況を踏まえた本計画での展開について、以下のとおり整理しました。

事業評価	<p>A：予定通り完了または完了予定の施策</p> <p>B：進行中だが、予定から遅れている施策</p> <p>B'：内容または方向性を変更して、進行中の施策</p> <p>C：現時点でまだ着手できていない施策</p> <p>D：実施の是非について見直しが必要な業務</p>	本計画での展開	<p>—：完了した施策</p> <p>◎：さらなる発展的な取組みを検討することが望ましい施策</p> <p>○：今後も継続することが望ましい施策</p> <p>△：事業内容を見直して継続することが望ましい施策</p> <p>▲：事業内容の見直し及び継続についても検討すべき施策</p>
------	---	---------	--

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のアクセス強化			
取組み状況	<p>路線バス六日町ー小出線、六日町ー浦佐線及び十日町ー後山線が魚沼基幹病院を經由するようになったことで、アクセスが強化された。</p> <p>路線バス湯沢ー六日町線が南魚沼市民病院や六日町駅を經由するよう取り組んだが、運行事業者との調整がつかなかった。</p>	事業評価	B
		本計画での展開	△
①-2 地域内交通の見直し・再編			
取組み状況	<p>市民バスについては地域住民の要望に応じ停留所の増設・移設やルート変更を行った。</p> <p>ただ、施設送迎バス等との連携・役割分担を検討するには至らなかった。</p>	事業評価	C
		本計画での展開	○
①-3 観光二次交通としての機能の強化			
取組み状況	<p>市民バス浦佐・五箇コースが「あぐりぱーく」のあるJAみなみ魚沼浦佐支店を經由するようにしたことで利用客の増進を図った。</p> <p>観光拠点である「魚沼の里」に市民バスが乗り入れられるか検討したが、観光客向けに時刻表を組むことが難しく断念した。</p>	事業評価	C
		本計画での展開	△

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）			
取組み状況	<p>市民バス栃窪・岩之下コースにおいてデマンド型運行を導入したが、後山・辻又コースでは路線バス十日町ー後山線の魚沼基幹病院への延伸の影響を見るため導入を見送った。</p> <p>ネットワークの再編により、今後さらに重要になることから、地域の実情に応じた他の形態での検討も継続的に行う必要があります。</p>	事業評価	B'
		本計画での展開	○

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			
取組み状況	<p>市民バスの6つのコースが六日町駅へ乗り入れ、鉄道や路線バスとの接続が改善した。</p> <p>市民バス五十沢・大月コース、上田・泉田コース、石打・竹俣コース、中之島・吉里コースの1便の発車時刻を早め、各地区から魚沼基幹病院へのアクセスを可能とした。</p> <p>新幹線の時刻表変更に合わせて、適宜時刻表を変更している。</p>	事業評価	B
		本計画での展開	○
③-2 複数の公共交通モードにまたがるサービスの提供			
取組み状況	<p>市民バス同士や、市民バス～路線バスの乗り継ぎについては、乗継割引の導入により一定の利便性が確保されている。乗継割引の不正利用については運行事業者と協議を行っている。</p> <p>令和6年8月、認知度向上と若年層世代の利用促進を図ることを目的として市民バス運賃を無料とする利用促進月間を実施した。</p> <p>さらなる利便性拡大に向けて、複数事業者と連携した一体的な取組みが必要です。</p>	事業評価	A
		本計画での展開	○

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			
取組み状況	<p>市民バス・路線バスガイドブックを作成し、主要施設に設置しているほか希望者に配付している。</p> <p>公共交通マップを作製し全世帯への配布を検討したが、路線バスの運行廃止や減便が相次いだため断念した。</p>	事業評価	C
		本計画での展開	△

④-2 乗り方教室の実施			
取組み状況	新型コロナウイルス感染症の影響により中断していたが、令和4年度に再開し、以降毎年実施している。公共交通の認知度向上のためさらなる実施が必要です。	事業評価	B
		本計画での展開	○
④-3 モビリティマネジメントの実施			
取組み状況	コロナ禍による観光需要の落ち込みによる影響もあり、積極的な取組み実施には至らなかった。アクセス強化と併せて、観光施設と連携したソフト面での対策も含めた検討が必要です。	事業評価	D
		本計画での展開	○

施策⑤ 乗継拠点の利便性の向上			
⑤-1 待合環境の整備			
取組み状況	待合環境のハード整備を検討したが、予算獲得に至らなかった。	事業評価	D
		本計画での展開	△
⑤-2 交通結節点における効果的な情報の発信			
取組み状況	主要な交通結節点である六日町駅、浦佐駅、南魚沼市民病院において時刻表や経路案内の情報を発信している。	事業評価	B
		本計画での展開	○

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			
取組み状況	令和3年度、上田地区において地域づくり協議会と連携し、上田農村環境改善センターを地域拠点にするとともにその拠点と市民病院を含む六日町市街地を結ぶ交通を整理した。 一方、公共交通の厳しい現状、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機運を作るには更なる取組みが必要です。	事業評価	C
		本計画での展開	○

2-5-2 各指標の達成状況について

現行計画にて位置付けられた評価指標及び数値目標の達成状況については、以下のとおりです。

計画の目標	評価指標	当初値	目標値	中間値 (R4)	現況値 (R6)
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に間に合う地域の人口割合(%)	77.5% (R1年度)	90%	85.8%	85.8%
	指標①-2 高校通学に間に合う地域の人口割合(%)	48.5% (R1年度)	60%	48.5%	48.9%
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	274千人/年 (R1年度)	265千人/年	204千人/年 (R3年度)	214千人/年 (R6年度)
	指標②-2 南魚沼市の公共交通全体の満足度	6.6% (R1年)	10%	—	11.8%
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	—	4箇所	1箇所	3箇所
	指標③-2 地域と連携した取り組み件数	—	2件	1件	1件
目標①と目標②に共通する目標	指標①・②-1 利用者1人あたりの南魚沼市の財政負担	路線バス 399円/年・人 市民バス 1,975円/年・人 (R4年度)	路線バス 399円/年・人 市民バス 1,975円/年・人	—	路線バス 388円/年・人 市民バス 1,772円/年・人
	指標①・②-2 収支率	路線バス 27.0% 市民バス 7.8% (R4年度)	路線バス 27.0% 市民バス 7.8%	—	路線バス 29.5% 市民バス 8.2%

3 南魚沼市の地域公共交通が抱える課題

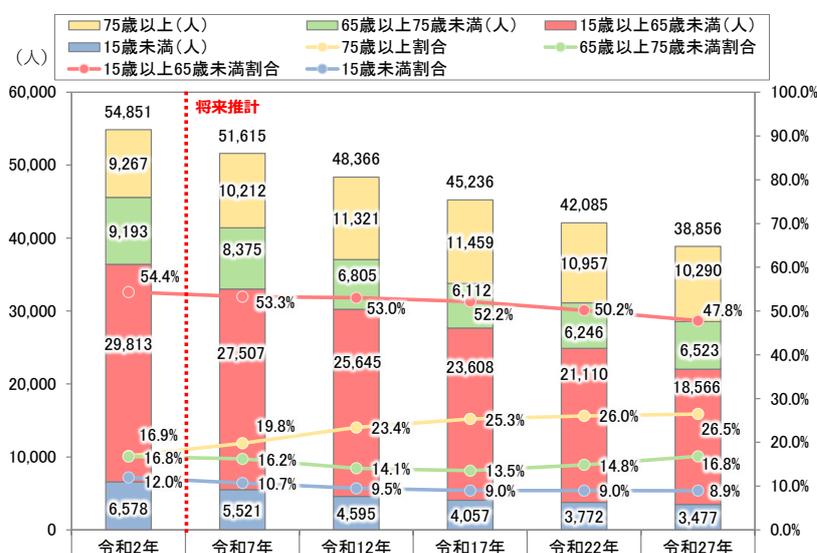
3-1 公共交通を取り巻く現状・問題点の整理

本市の公共交通を取り巻く現状・問題点と、これを踏まえた計画策定にあたる課題について、以下のように整理します。

1. 地域現況から見る現状・問題点

○総人口を見ると、緩やかながら経年的な減少傾向にあり、将来的に更なる人口減少の進行が予測されています。

○年齢別の構成比では、約3分の1を60歳以上の高齢者が占めています。また、将来人口推計では、今後も経年的に高齢化は進むことが予測されています。加えて、世帯人員も減少傾向にあることから、高齢者世帯の増加も想定されます。



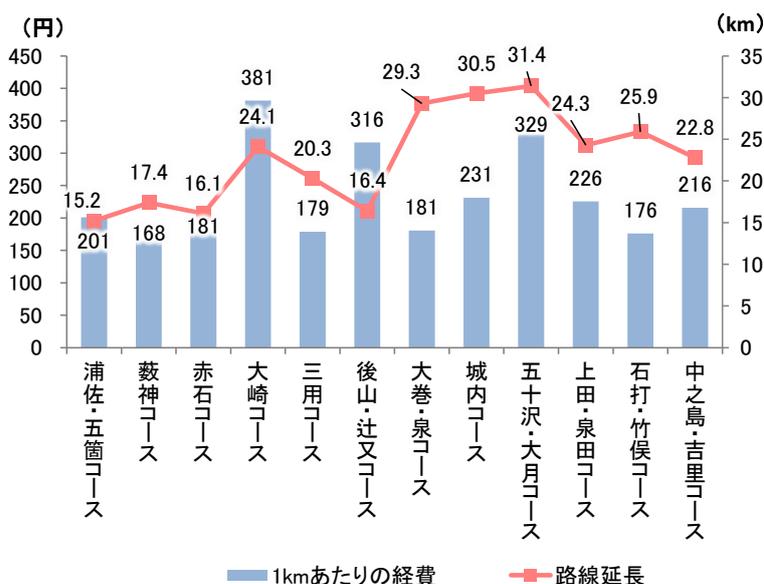
○通勤・通学では市内移動のほか、魚沼市、湯沢町、十日町市のつながりが強いです。また、長岡市との流動も一定数みられます。

○市内の人口・施設分布を見ると、概ね国道17号の沿線を中心に分布しているほか、山あいの集落にも一定の分布が見られます。

○自動車保有状況では、世帯当たりの保有台数は1.7台程度ですが、経年的に減少しています。

2. 公共交通現況から見る現状・問題点

- 路線バス系統は、概ね片道 30 分～1 時間程度の区間を運行しています。一方、市民バスは、一部の路線で所要時間が 1 時間以上を超える路線があります。
- 市民バスでは、大和地域、六日町地域では直近で利用者数が増加傾向にあり、特に三用コース、後山・辻又コースは、コロナ禍以前の水準を上回っています。
- 令和 5 年度の利用状況を見ると、利用者は鉄道駅やその周辺、あるいは医療施設への移動が、多くの路線で見受けられます。また、浦佐駅～魚沼基幹病院での利用が特に多く見られることから、JR 上越線-市民バスでの乗り継ぎによる通院での利用も考えられます。
- 後山・辻又コース、大崎コース、五十沢・大月コースは、1km あたりの運行補助額が他路線と比べて高い傾向にあります。

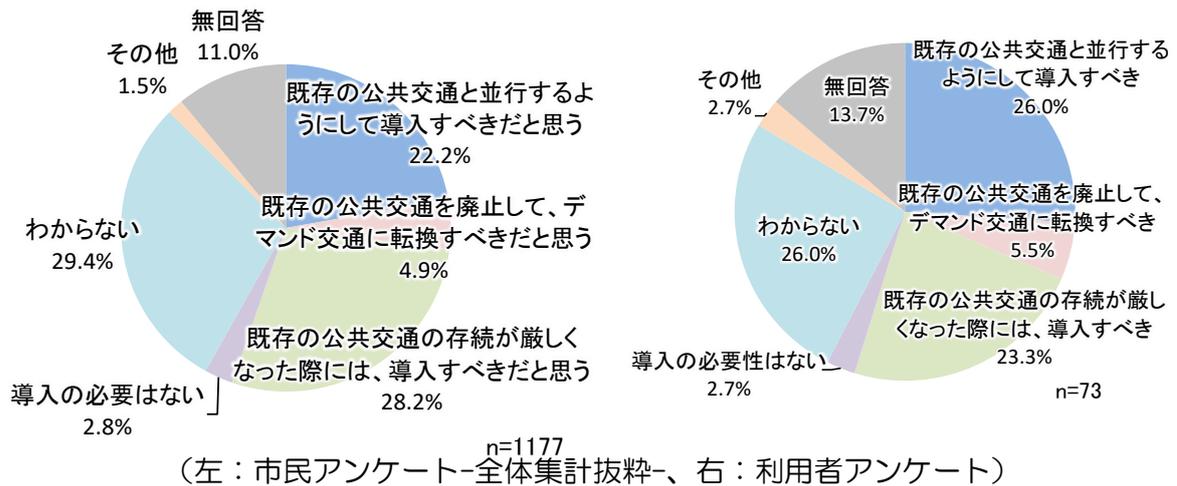


3. 南魚沼市のまちづくりから見る現状・問題点

- 第 2 次総合計画などでは、南魚沼市民における市民バスの利用促進が掲げられており、実現に向けた利便性向上と、利用しやすい運行体制への改善が求められています。併せて、後期基本計画及び実施計画では、社会情勢を踏まえた公共交通体系の確保が求められています。
- 都市計画マスタープランでは、都市拠点・地域拠点と集落拠点・集落地を結ぶ交通手段として、また学生・高齢者といった車を運転しない市民の交通手段として、市民バスの利便性向上が求められています。併せて、鉄道駅では、公共交通拠点として、鉄道・新幹線利用者に対する路線バス・市民バスとの連携が求められています。
- 南魚沼市立地適正化計画では、市全体として持続可能性の高い公共交通体系の構築が求められているほか、都市機能誘導区域の設定方針として公共交通アクセスの利便性が位置付けられ、同区域を軸とした利便性向上が求められています。誘導区域間の輸送手段として、デマンド交通の導入について言及されています。
- 第 9 期南魚沼市高齢者福祉計画 介護保険事業計画では、デマンド型交通、地域主体の移動サービスなど、地域に合わせた様々な手法での、高齢者の移動手段確保が求められています。また南魚沼市環境基本計画では、自動車の排気ガス排出抑制の観点から、自家用車利用から公共交通利用への転換促進が求められています。
- 第 2 期魚沼地域定住自立圏共生ビジョンでは、圏域内における生活交通確保のため、市町間での連携による交通ネットワーク維持が求められています。

4. 関係者（市民・交通事業者等）から見る現状・問題点

- 日常生活における市民の移動動向では、目的を問わず自家用車を利用する傾向が強く免許返納後についても家族の送迎で移動するという人が一定数みられます。
- バス利用者の中には週1回以上と定期的に利用する人が一定数見受けられ、一部では生活移動の足として活用されている模様です。
- 市民アンケート・利用者アンケート共にデマンド交通の導入に係る回答が多く、一定の利用需要が期待できます。一方で、バス利用者については現在の運行形態の維持を求める声もあることから、既存の市民バス路線の利便性を維持することも重要です。



- 利用の有無を問わず、医療施設へのアクセス強化を求める意向が強く、特に南魚沼市民病院、魚沼基幹病院へのアクセス需要が高くなっています。
- 医療施設へのアクセスの需要が多いものの、多くの車両で車椅子に対応していません。
- 路線バス・市民バスの満足度では運行本数の評価が低く、利用促進に向けた課題になっていると考えられます。
- 路線バスについては高校生の通学利用が多く、市民バスについては高齢者の買い物・通院利用が多くなっています。特に大和地域では、魚沼基幹病院への利用が大半を占めています。
- 路線バス、市民バスともに、ほぼすべての事業者で乗務員確保が喫緊の課題となっているほか、利用者が少ないことについて、運行形態の変更など抜本的な再編が必要と考える事業者も多くなっています。
- 市民のタクシー利用については、高齢者の買い物・通院利用が多いほか、市民バスの補完の役割を担っている側面もあります。

5. 全国的な社会傾向や、新たな技術革新を踏まえた現状・問題点

- デジタル技術を活用し、公共交通の利便性向上や運行効率化*を図る取組み（交通系ICカードを含むキャッシュレス決済、MaaS*、AI オンデマンド交通、自動運転など）の開発・導入が進みつつあります。
- 求職者数の減少や法改正に伴う就労時間の規制などにより、バス・タクシーをはじめとする交通事業者の乗務員不足が深刻化しており、既存路線の減便・廃止や、新しい交通の担い手確保が困難なケースが増加しています。
- 物価や燃料資源の高騰により、公共交通事業に係る経費は年々増加しており、交通事業者及び運行支援を行う自治体の負担は増加しつつあります。

3-2 公共交通を取り巻く課題の整理

課題1:地域間をつなぐ公共交通ネットワークの検討・維持

南魚沼市民の生活移動では、商業施設、医療施設などが幹線道路沿いに密集していることから、多くの区域で地域間での移動が必要となります。また、今後高齢化の進行により、これまで自家用車を利用していた市民の免許返納による移動手段の確保が重要となり、生活移動における公共交通サービスの重要性が高まることが想定されます。

これを見据えて、日常生活の様々な場面の外出に対応すべく、公共交通サービスにおける利用機会の増加と、市内回遊性の向上を図るとともに、人口減少、乗務員不足といった背景を踏まえて、地域公共交通の維持確保が必要となります。

課題2:移動需要に合わせた効果的な公共交通体系の模索

南魚沼市のまちづくりの特徴として、各地域の地域づくり協議会による市民協働なまちづくりが図られている点が挙げられます。新たな公共交通ネットワークの検討にあたって、地域づくり協議会と連携を図ることにより、より地域ごとの需要に沿った交通体系の検討が可能です。

これを踏まえて、短距離でのドアツードア輸送、一定以上の輸送力を持つ中距離輸送などの二ーズに対して、市民協働による協議で調整する交通や、既存の交通事業者による交通などを連携させて、地域資源を最大限に活用したネットワーク構築についても検討が期待できます。

課題3:広域移動を担う公共交通サービスと交通結節点へのアクセス手段の維持確保

本市に係る学生の通学動向について、魚沼市、十日町市、長岡市と、市外との流入出が多く、特に鉄道での通学が多く見受けられます。また、魚沼基幹病院への移動では、浦佐駅を介して鉄道を利用する市民も見受けられるなど、市内外の移動で、広域交通の活用が見られています。

これを踏まえて、鉄道や路線バスといった市外へのアクセスを担う広域交通サービスについて、運行事業者と定期的に協議を行い、通勤・通学時間帯を中心とした運行体制の維持確保や、将来的な充実について継続的に要望する必要があります。この際には、魚沼地域定住自立圏での連携についても、活用を模索することが必要です。

また、これらの交通との結節点となる鉄道駅などでは、地域間交通との接続を十分に図り、広域交通と一体となる利用を見据えた運行が求められます。

課題4:市民にとって身近な公共交通サービスの確立

既存交通及び再編後の公共交通ネットワークの維持確保にあたっては、一定以上の利用者の確保が必要となります。中でも、地域公共交通に至っては、南魚沼市民の生活移動に公共交通利用を組み込んでいくことが重要になります。

市内の公共交通サービスを利用する機会がない市民にとっては、公共交通の利用は既存利用者よりも利用に対するハードルが高く、必要な時に活用されないケースが想定されることから、利用の有無に関わらず、必要な時に気軽に利用できるような運行体系の構築や、日常的なサービスの周知拡大などを通じた、市民にとって身近と言える公共交通サービスの確立が求められます。

課題5:課題解決に向けた最新技術の活用検討

昨今では全国的に、公共交通を取り巻く課題を解決すべく、様々な技術革新が研究されており、中にはMaaS施策やAI技術、自動運転技術の導入など、実地での検証や実用化が進められているものもあります。

本市の公共交通においても、乗務員不足など既存の運行形態では充分に対応が困難な問題の解消や、さらなる利便性向上の検討にあたり、このような取組みが重要となることが想定されることから、将来的な導入に向けて、様々な対応策を検討する必要があります。

4 本計画における将来像・基本方針・基本目標

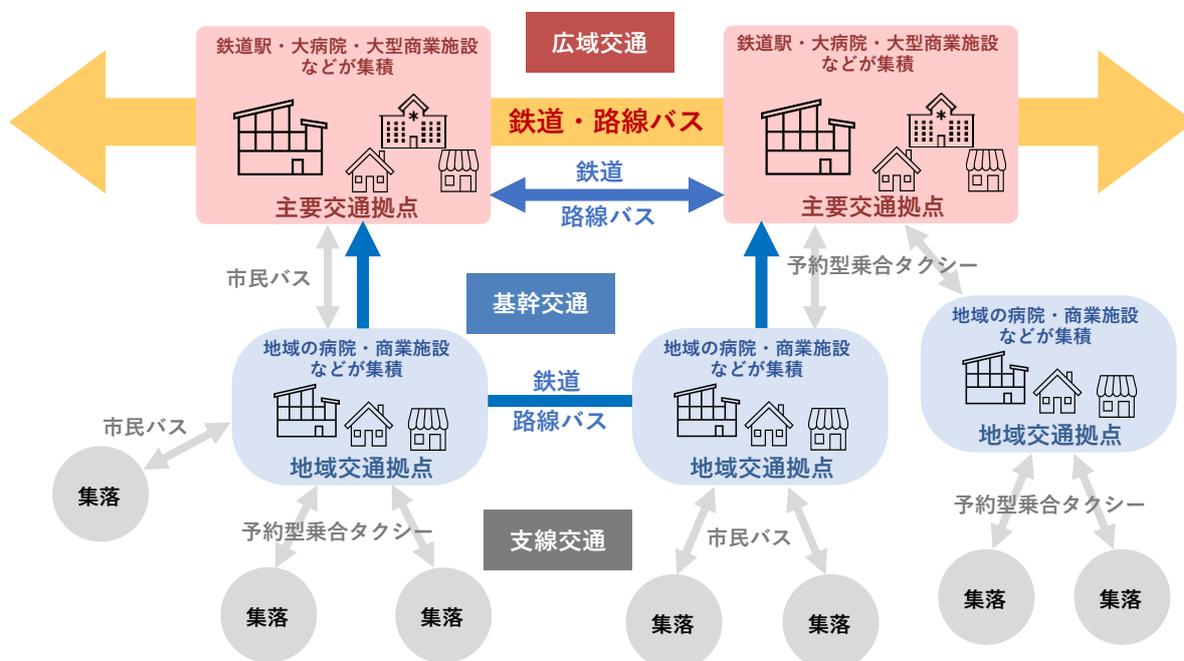
4-1 公共交通ネットワークの将来像

4-1-1 目指す公共交通ネットワーク

本市の公共交通を取り巻く現状や課題を踏まえ、以下のとおり目指すべき将来像を整理しました。

都市構造の核となる、鉄道駅・大型病院・大型商業施設が集積する地域を「主要交通拠点」とし、主要交通拠点から市外への移動、主要交通拠点間の移動を広域交通・基幹交通が支えます。地域ごとのネットワークの中心となる拠点を「地域交通拠点」とし、各集落から地域交通拠点間、地域交通拠点から主要交通拠点間の移動を支線交通が支えます。

■公共交通ネットワークのイメージ



■各交通サービスの特性

種類	主な公共交通	特性
広域交通	鉄道 路線バス	中・長距離の運行に適し、大規模輸送にも対応できる交通サービスで、市外・県外への移動を担う。
基幹交通	鉄道 路線バス	中距離程度の運行に適し、中～大規模輸送にも対応できる交通サービスで、市内の交通の要所を結ぶ。 市内間移動の中心となる交通サービスで、主要交通拠点・地域交通拠点で支線交通と接続する。
支線交通	市民バス 予約型乗合タクシー	道路幅員の狭い区域にも対応した、小回りと回遊性の高い交通サービスで、自宅付近から地域交通拠点・主要交通拠点を結び、基幹交通・広域交通を補完する役割を持つ。

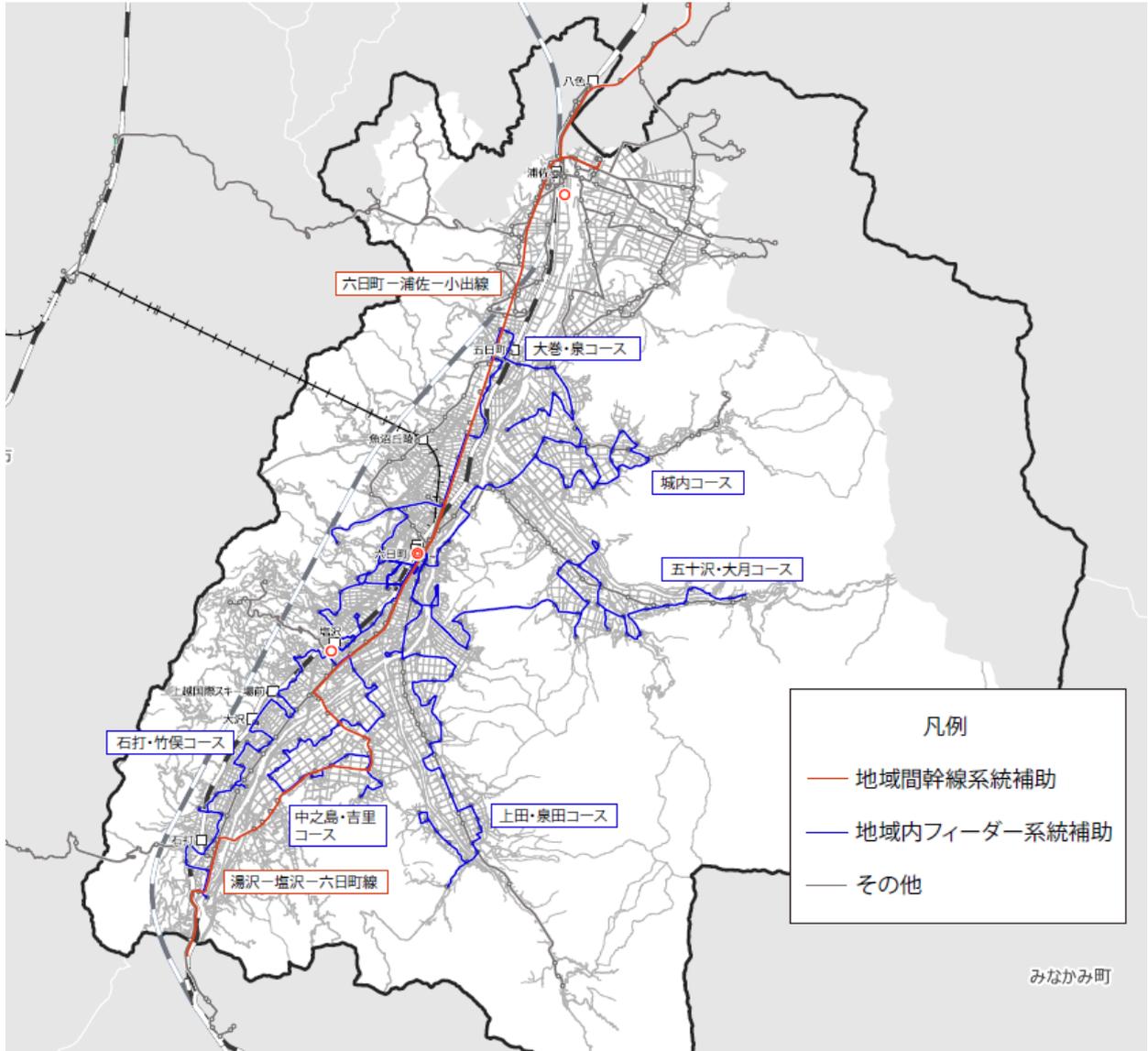
4-1-2 現状の路線バスシステムの必要性・有効性について

既存公共交通の運行にあたっては、運営努力や市の財政負担だけでは路線の維持が難しいため、国の地域公共交通確保維持改善事業や新潟県のバス運行費補助制度等を活用し、生活交通手段を確保・維持する必要があります。今後も、これらの補助制度の活用により、老朽化した車両の更新を行いつつ、地域間幹線系統*や地域内フィーダー系統*の運行維持を図ります。

路線名	起点	主な 経由地	終点	事業 許可区 区分	運 行形 態	事業 主体	地域公共交通確保維持改善事業の必要性 (位置づけ・役割を含む)	活用 補助 事業				
六日町 ー浦佐 ー小出 線	六日町 駅前	新国道 ・小出 駅	魚沼市 役所前	4 条 乗 合	路 線 定 期 運 行	南 越 後 観 光 バ ス(株)	六日町駅から浦佐駅（・魚沼基幹病院）・小出駅を経由して魚沼市役所の間を連絡し、通勤通学、買物、通院等の日常生活行動だけではなく、観光、ビジネス等、多様な目的での移動を担う。起点の六日町駅、経由地の浦佐駅・小出駅では、鉄道や他の路線バス・市民バスと連絡し、公共交通ネットワークを構築する上で特に重要な役割を担っている。	幹 線 補 助				
	六日町 駅前	新国道 ・魚沼 基幹病 院・小 出駅	魚沼市 役所前				主に六日町駅と越後湯沢駅を連絡し、通勤通学、買物、通院等の日常生活行動だけではなく、観光、ビジネス等、多様な目的での移動を担う。起終点付近にそれぞれ越後湯沢駅、六日町駅（駅角）を経由し、鉄道や他の路線バス・市民バスと連絡し、公共交通ネットワークを構築する上で特に重要な役割を担っている。					
湯沢 ー塩沢 ー六日町 線	湯沢車 庫前	大木六	六日町 車庫前				城内 コース	南魚沼 市役所	野際・ 若宮様	福祉セ ンター しらゆ り	城内地域から六日町駅、福祉施設や南魚沼市民病院等の生活必需施設を連絡する近距離の路線であり、地域の移動手段としての役割を担っており、また六日町駅では六日町ー浦佐ー小出線への接続により広域への移動も可能とするなど、六日町ー浦佐ー小出線を補完する欠かせない路線である。	フ ィ ー ダ ー 補 助
五十沢・ 大月 コース	清水瀬	中川新 田	福祉セ ンター しらゆ り				五十沢地域や大月集落から六日町駅、南魚沼市民病院等の生活必需施設を連絡する近距離の路線であり、地域の移動手段としての役割を担っており、また六日町駅では六日町ー浦佐ー小出線への接続により広域への移動も可能とするなど、六日町ー浦佐ー小出線を補完する欠かせない路線である。					

路線名	起点	主な 経由地	終点	事業許可区分	運行形態	事業主体	地域公共交通確保維持改善事業の必要性 (位置づけ・役割を含む)	活用補助事業
大巻・泉 コース	泉新田 ・保育 園バス 停	庄ノ又	銀嶺タ クシー 前	4 条 乗 合	路 線 定 期 運 行	銀嶺 タ ク シー (株)	大巻地域や泉集落から六日町駅、南魚沼市民病院等の生活必需施設を連絡する近距離の路線であり、地域の移動手段としての役割を担っており、また六日町駅では六日町ー浦佐ー小出線への接続により広域への移動も可能とするなど、六日町ー浦佐ー小出線を補完する欠かせない路線である。	フ ィ ー ダ ー 補 助
上田・泉 田 コース	小松沢 十字路	西泉田 公民館	福祉セ ンター しらゆ り			上田地域や西泉田集落から六日町駅、南魚沼市民病院等の生活必需施設を連絡する近距離の路線であり、地域の移動手段としての役割を担っており、また六日町駅では六日町ー浦佐ー小出線への接続により広域への移動も可能とするなど、六日町ー浦佐ー小出線を補完する欠かせない路線である。		
石打・竹 俣 コース	五十嵐	塩沢庁 舎	南魚沼 市役所			(株)魚 沼中 央ト ラン スポ ート	石打地域や塩沢地域から六日町駅、南魚沼市民病院等の生活必需施設を連絡する近距離の路線であり、地域の移動手段としての役割を担っており、また六日町駅では六日町ー浦佐ー小出線への接続により広域への移動も可能とするなど、六日町ー浦佐ー小出線を補完する欠かせない路線である。	
中之島・吉 里 コース	柄沢	塩沢庁 舎	南魚沼 市役所			中之島地域や塩沢地域から六日町駅、南魚沼市民病院等の生活必需施設を連絡する近距離の路線であり、地域の移動手段としての役割を担っており、また六日町駅では六日町ー浦佐ー小出線への接続により広域への移動も可能とするなど、六日町ー浦佐ー小出線を補完する欠かせない路線である。		

南魚沼市における公共交通補助対象路線



4-2 計画の体系について

本市の公共交通における課題点

課題1:地域間をつなぐ公共交通ネットワークの検討・維持

課題2:移動需要に合わせた効果的な公共交通体系の模索

課題3:広域移動を担う公共交通サービスと交通結節点へのアクセス手段の維持確保

課題4:市民にとって身近な公共交通サービスの確立

課題5:課題解決に向けた最新技術の活用検討

目標像 まちと地域と人をつなぐ

【基本方針1】地域やまちづくりと連携した交通体系の再編

近年、あらゆる面で大きく変化した社会情勢に対応すべく、本市の市政においても方向性の転換や新たな方針が立てられ、それに基づいて現行の総合計画や立地適正化計画が策定されています。

公共施策においても、これらのまちづくりの方針を踏まえた方向性での施策展開を行っていくとともに、交通ネットワーク再編にあたっては、既存の鉄道・路線バスによる広域交通を軸として、市街地・交通結節点と郊外の地域拠点を結ぶ地域間交通、各家庭から地域拠点までの移動を担う地域内交通に分類するとともに、地域内交通については、地域ごとの特性や需要を踏まえて、様々な交通体系を模索します。

【基本方針2】既存の公共交通の維持

現在運行されている路線バス各系統は、市内の地域間輸送や、市街地に向けた幹線系統としての役割を担うほか、鉄道と併せて、周辺市町とのアクセスを担う広域路線としての役割を担う重要度の高い路線ですが、人口減少、生活様式の変化に伴う利用者減少や、昨今の乗務員不足など、路線維持を取り巻く環境は厳しい状況が続いています。

こうした状況の中で、継続的な運行やサービスの維持を図っていくため、交通事業者に対して必要な支援策の検討・実施を図るとともに、新たな公共交通事業の担い手を模索します。

【基本方針3】持続可能性の向上に向けた環境整備

継続的な公共交通サービスの維持確保にあたっては、市民のニーズや生活様式に沿ったネットワークの構築だけでなく、公共交通サービスを市民の方に広く活用していただくための取組みを実施していくことが重要となります。

これを踏まえて、自家用車利用からの移動手段の転換や、高齢者の外出促進策などと連携した利用促進策を実施していくとともに、市民及び他地域からの来訪者などの突発的な利用にも活用できる広い情報発信や、日常的かつ継続的な利用に向けた利用環境の整備などを図ります。

みんなで育む交通ネットワーク

<基本目標>

1. まちづくりの方針を踏まえ地域ごとの特性や需要に応じた交通ネットワークの再編

指標：再編方針の決定

再編方針に基づく、地域内交通に係る運行体系の構築

2. 地域コミュニティと連携した交通体系検討

指標：住民または地域コミュニティとの地域間交通に関する協議数

施策①
ネットワーク再編方針の決定と構築

施策②
総合計画を筆頭としたまちづくり方針との連携

施策③
新規施策における地域住民や地域コミュニティとの連携

<基本目標>

1. 広域路線バス網の維持・確保

指標：民間路線バスの維持確保に向け協議が整った路線数

2. 乗務員不足の解消

指標：乗務員確保に対する支援施策の活用者数

施策④
既存路線の維持及び効率化

施策⑤
乗務員確保に対する支援検討

施策⑥
様々な輸送資源の活用検討

<基本目標>

1. 市民を対象とした利用促進策の実施

指標：市民を対象にした交通施策（モビリティマネジメントを含む）の実施回数

市民バス 1 日あたり利用者数

2. 利用しやすい環境の整備

指標：交通結節点を中心とした主要バス停留所の環境改善数

市内交通における運行情報のオープンデータ*化済み路線数

施策⑦
バス交通の利用促進策の実施

施策⑧
バス交通に係る情報発信の強化

施策⑨
バス停留所の環境整備

4-3 計画の基本的な方針と目標

4-3-1 目標像・基本方針

計画を通じて実現する、本市の公共交通の将来像を示す目標像と、本計画が目指す方向性を明確にするための基本方針について、本計画では以下のとおりとします。

■目標像

まちと地域と人をつなぐ みんなで育む交通ネットワーク

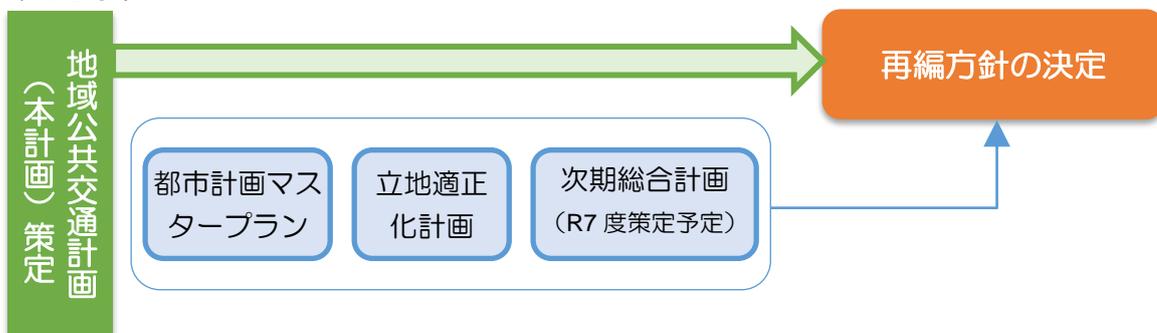
■基本方針

基本方針1 地域やまちづくりと連携した交通体系の再編

将来的な人口減少や少子高齢化の加速に対応すべく、既存交通の見直し、新規交通の検討による新たな交通ネットワークへの再編が求められています。加えて、令和7年度の策定に向けた次期総合計画の検討が進むなど、本計画の期間内でまちづくりの方向性が大きく転換する可能性があります。

こういった状況に対応すべく、都市計画マスタープラン、立地適正化計画や次期総合計画も踏まえ、地域ごとの公共交通ネットワーク再編の方向性を位置付けた再編方針を決定します。

この再編方針のなかで、地域ごとの特性や需要を踏まえて様々な交通ネットワークの構築を検討するとともに、地域づくり協議会のような地域コミュニティと連携した交通体系を模索します。



<基本目標>

○まちづくりの方針を踏まえ地域ごとの特性や需要に応じた交通ネットワークの再編

指標：再編方針の決定

再編方針に基づく、地域内交通に係る運行体系の構築

○地地域コミュニティと連携した交通体系再編

指標：住民または地域コミュニティとの地域間交通に関する協議数

基本方針2 既存の地域公共交通の維持

燃料費や物価の高騰、交通事業者における乗務員不足といった社会情勢に対応し、持続可能な公共交通体系の形成を図る必要があります。

基本方針1による再編を実施するまでの間、あるいは再編の対象とならなかった路線については、路線の維持確保に向けて市の支援制度の見直しや、市民バスへの転換など、運行事業者と市が一体なって路線の維持・確保を図ります。また、既存路線や再編後の公共交通サービスの維持のため乗務員確保に向けた支援制度を創設します。

あわせて、既存の公共交通以外の送迎サービスやスクールバス等の活用を検討します。

<基本目標>

○広域路線バス網の維持・確保

指標：民間路線バスの維持確保に向け協議が整った路線数

○乗務員不足の解消

指標：乗務員確保に対する支援施策の活用者数

基本方針3 持続可能性の向上に向けた環境整備

地域公共交通の持続可能性の向上にあたっては、地域住民が日常的にサービスを利用する土壌づくりが重要になります。こういった環境の醸成に向けて、バスの乗り方教室や、広報資料等を通じた情報発信の強化、自家用車移動からの利用転換促進といった取組みによる、モビリティマネジメントを実施します。

また、こういった取組みによって地域公共交通の利用者となった市民において、さらなる利用につなげるべく、運行情報、乗継情報など利用時に活用できる情報発信の強化など、積極的な利便性向上策を図ります。

<基本目標>

○市民を対象とした利用促進策の実施

指標：市民を対象にした公共交通イベント（モビリティマネジメントを含む）の実施回数

市民バス1日あたり利用者数

○利用しやすい環境の整備

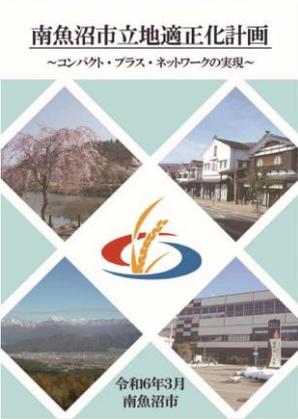
指標：市内交通における運行情報のオープンデータ*化済み路線数

5 目標を達成するために行う事業と評価指標

5-1 計画期間内に実施する施策・事業

【施策1】ネットワーク再編方針の決定と構築						
施策内容	<p>公共交通ネットワークの再編においては、事業者間の調整や、新規交通の運行のための協議・調整など、長期的な取組みとなることから、実現に向けて、実施に向けた方向性や内容について予め明確にし、広く共有することが重要となります。</p> <p>そのため、再編実施に先立ち、その方向性と再編の内容（対象地域、導入する交通サービスなど）について明確にした、再編方針を決定し、その案に沿った再編を実施していきます。</p> <div style="text-align: center;"> <p>▲地域公共交通ネットワークの再編イメージ</p> </div>					
実施主体	市					
実施行程・スケジュール		R7年度	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度
実施行程		再編方針の決定	案に沿った再編施策の実施 状況に応じて再編案の見直しを検討			評価・検証
協議会での協議事項		○再編方針の検討・決定（R8年度まで） ○再編案の実施状況について（R8年度以降）				

【施策2】総合計画を筆頭としたまちづくり方針への対応・連携の検討

<p>施策内容</p>	<p>総合的なまちづくりにおける立地誘導や新たな人流の構築にあたっては、その移動手段の一つとなる公共交通は、非常に関連性の高い分野の一つです。</p> <p>そのため、本計画の施策にあたっては、都市計画マスタープラン、立地適正化計画、令和7年度に作成を予定している次期総合計画で掲載される内容や、計画期間内に策定・改定が行われる他分野施策なども含めて、まちづくり方針に沿った取組みの推進を検討します。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;">    </div> <p style="text-align: center;">▲都市計画マスタープラン、立地適正化計画、第2次総合計画</p>					
<p>実施主体</p>	<p>市</p>					
<p>実施行程・スケジュール</p>		R7年度	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度
	<p>実施行程</p>	<p>上位・他分野計画を踏まえた再編施策の実施</p> <p>状況に応じて計画の見直しを検討</p>				<p>評価・検証</p>
	<p>協議会での協議事項</p>	<p>○再編方針の検討・決定（R8年度まで）</p> <p>○再編案の実施状況について（R8年度以降）</p>				

【施策3】 新規施策における地域住民や地域コミュニティとの連携

施策内容

地域内交通の整備にあたっては、利用者は主に地域内居住者に限られることから、対象地域の意向や移動需要が、さらに重要な要素となります。そのため、全市で画一的な運行を図るよりも、対象地域ごとに有効な運行形態やダイヤ等の設定を行う必要があります。

こういった地域ごとの特性や需要、動向を適切に反映すべく、運行の検討に地域住民や、自治会・地域づくり協議会といった地域コミュニティと連携して、運行体制の模索や運行計画の検討を行います。また、運行従事者の確保において、より柔軟性が高い運行を実現すべく、地域住民による運行についても、柔軟に対応します。

地域づくり協議会

- ◆まちづくりの推進には、地域住民をはじめ、企業や団体など、さまざまな力の連携・協働が必要であり、それぞれが「自分たちのまちは自分たちでつくる」という強い自治意識を持つことが重要です。
- ◆12地区の地域づくり協議会をまちづくりの基幹組織とし、地域における課題解決や活性化に取り組んでいます。

活動内容

【基礎事業】水路整備、道路側溝蓋設置、柵設置等安全対策

12地区の地域づくり協議会

協議会	協議会
浦佐地域づくり協議会	城内地域づくり協議会
藪神地区地域づくり協議会	大巻地域づくり協議会
大崎地区地域づくり協議会	塩沢地区地域づくり協議会
東地区地域づくり協議会	上田ふるさと協議会
六日町地区地域づくり協議会	中之島地区地域づくり協議会
五十沢地域づくり協議会	石打地区地域づくり協議会



▲本市における地域づくり協議会の位置付け

実施主体

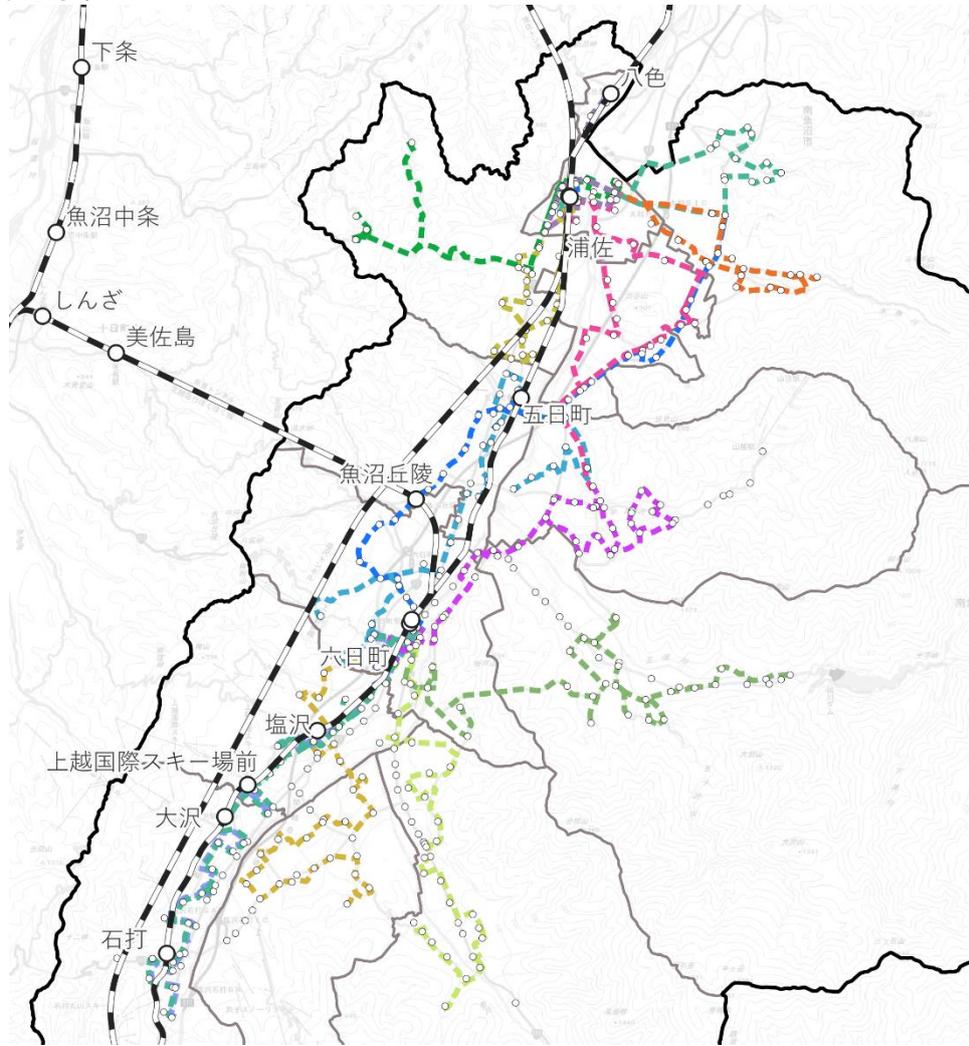
市、対象地域在住の市民

		R7 年度	R8 年度	R9 年度	R10 年度	R11 年度
実施行程・スケジュール	実施行程	【施策①】 対象地域の選定	運行計画に係る協議 運行事業者の検討	実証運行の実施 本格運行に向けた検討	本格運行への移行	評価・検証
	協議会での協議事項	○対象地域における検討・協議の実施状況の確認（年1回）				

【施策4】 既存バス路線の維持及び運行効率化

施策内容

現在、市内で運行されている路線バスは、鉄道と併せて近隣市町への広域移動を担う路線と、市街地から郊外を結ぶ地域間路線が混在しており、いずれも市民の生活移動手段として重要度が高いことから、運行状況について継続的に検証するとともに、既存路線の維持確保に向けて市の支援制度の見直しや、市民バスへの転換など、運行事業者と市が一体となって、路線の維持・確保を図ります。



▲現在のバス路線ネットワーク

実施主体

市、交通事業者

		R7年度	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度
実施行程・スケジュール	実施行程	既存路線の検証、維持確保のための取組み実施				評価・検証
	協議会での協議事項	<ul style="list-style-type: none"> ○各路線・系統の利用状況の検証（年1回） ○既存路線の維持確保に向けた取組みの実施 				

【施策5】乗務員確保に対する支援検討						
施策内容	<p>交通事業者における乗務員の高齢化や働き方改革による労働時間の規制を受け、乗務員不足が深刻な問題となっています。市内においても近年は乗務員不足に起因した路線バスの減便や運行廃止が相継いでおり、今後も減便や路線削減など厳しい状況が続くものと思われます。市民バスについても、今後は乗務員不足が顕在化してくると思われ、交通事業者の乗務員確保は喫緊の課題となっています。</p> <p>このような状況で、乗務員確保への対応のため交通事業者に対する支援制度の創設を検討します。</p>					
実施主体	市					
実施行程・スケジュール		R7年度	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度
	実施行程	乗務員不足対応の援制度創設	取組み実施			評価・検証
	協議会での協議事項	<ul style="list-style-type: none"> ○乗務員不足に対応するための支援制度の創設（R7年度） ○乗務員不足に対応するための取組み実施（R8年度以降） 				

【施策6】 様々な輸送資源の活用検討

<p>施策内容</p>	<p>他の自治体の事例によると、既存交通事業者以外の運行事業者として、民間施設や医療施設の送迎サービス、スクールバスの一般混乗や空き時間での運用などが検討・実施されています。</p> <p>本市においても公共交通サービスの確保は喫緊の課題であることから、基本方針1による再編と並行し、地域住民の移動手段の維持確保を図るため多様な輸送サービスについて関係機関と調整をとりながら活用が可能かどうか研究をしていきます。</p> <p>また、市民の安心安全な生活を守るため、障がい者や乗降に支障が生じている交通弱者の移動確保についてもあわせて関係部局と連携して検討します。</p> <div data-bbox="438 660 1364 996" style="text-align: center;"> <p>地域旅客運送サービス</p> <p>公共交通機関</p> <p>鉄軌道 路線バス 旅客船</p> <p>コミュニティバス デマンド交通 乗用タクシー</p> <p>+</p> <p>自家用有償旅客運送</p> <p>福祉輸送、スクールバス、病院・商業施設等の送迎サービスなど</p> </div> <p>▲地域旅客運送サービスの一環を担う輸送サービス（国交省）</p>					
<p>実施主体</p>	<p>市、輸送サービス運行事業者</p>					
<p>実施行程・スケジュール</p>		<p>R7 年度</p>	<p>R8 年度</p>	<p>R9 年度</p>	<p>R10 年度</p>	<p>R11 年度</p>
<p>実施行程</p>		<p>活用に向けた検討</p>		<p>路線再編案への活用の検討</p>		<p>評価・検証</p>
<p>協議会での協議事項</p>	<p>○各路線・系統の利用状況の検証（年1回）</p> <p>○路線再編への活用の検討</p>					

【施策7】バス交通の利用促進策の実施

施策内容

地域公共交通ネットワークの持続可能性を高めるために重要な要素として、地域住民の日常的な利用の有無が重要になることから、これを誘発すべく、バス交通に関する利用促進策を実施します。

具体的には、市民バス・路線バスガイドブックをはじめとする運行情報資料の各戸配布や、バスの乗り方教室や地域イベントへの出展といった、周知PRに係るイベントの企画・参画を行うとともに、行動変容を促すモビリティマネジメント*の実施についても検討します。



▲バスの乗り方教室

実施主体

市、交通事業者

		R7年度	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度
実施行程・スケジュール	実施行程	新規配布資料の作成検討				評価・検証
		ガイドブック等の配布、イベントの開催・参画				
	協議会での協議事項	○実施実績確認（年1回）				

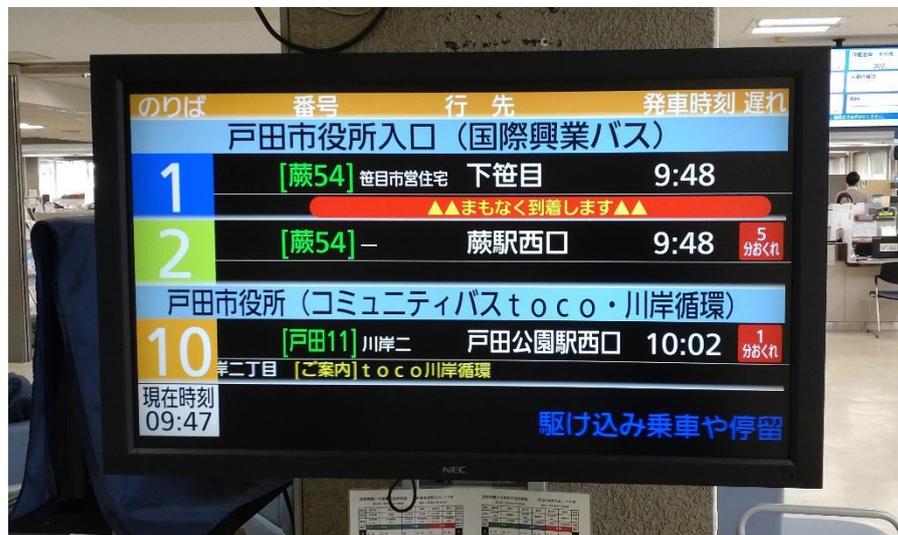
【施策8】バス交通に係る情報発信の強化

施策内容

現在、路線バス、市民バスいずれも、運行区間、運行時刻に係るオープンデータ化を実現しており、インターネット上の検索エンジンでの乗り換え検索等で同バスを交えた経路が表示されるなど、市内外からの利用に広く対応していると言えます。

今後はこれをさらに発展させて、GPSを併用した位置情報や、乗務員によるデジタルアプリでの乗降カウントによる混雑情報といった、リアルタイムでの動的データ提供を検討していくことで、バスロケーションシステム*の導入や、交通結節点等での案内表示の充実、利用状況のデータ化による分析の簡略化などが期待できます。

導入にあたっては、まず実証運行を行う新規交通へ導入し、利用状況分析への活用を軸に実用性について検証、その後既存交通への展開を図ります。



▲【他地域事例】交通結節点におけるデジタルサイネージ導入例 (埼玉県戸田市)

実施主体

市、交通事業者

		R7 年度	R8 年度	R9 年度	R10 年度	R11 年度
実施行程・スケジュール	実施行程	新規交通における新規システム導入の検討	新規交通での導入 既存交通での導入検討	新規交通での導入 既存交通での導入 (段階的に実施)		評価・検証
	協議会での協議事項	○新規交通への導入検討 (R7 年度) ○既存交通への導入検討 (R8 年度以降)				

【施策9】バス停留所の環境整備

施策内容

バスの利便性向上にあたっては、停留所標識の整備が重要になってきます。現在の停留所は時刻表のみを掲示した簡素なものが多くあり停留所の位置がわかりづらくなっています。また、アルミ製の細い支柱となっている標識が多く、国内有数の豪雪地帯である本市においては雪により標識が破損してしまう状況となっています。

乗継ぎが発生する交通結節点を筆頭に、停留所の位置がわかりやすく、雪で破損しない丈夫な標識への更新等を進め、待合環境の充実を図ります。



▲整備が必要な停留所



▲環境が整っている停留所の例

実施主体

市、交通事業者

		R7年度	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度
実施行程・スケジュール	実施行程	整備（随時）				評価・検証
	協議会での協議事項	○実施状況の確認				

5-2 計画の評価指標

5-2-1 基本方針に基づく目標・評価指標

目標の達成状況を明確化するため、評価指標の目標値を次のとおり設定します。

■目標の評価指標一覧

目標	評価指標	現況値 (令和6年度)	目標値 (令和11年度)
基本方針1 地域やまちづくりと連携した交通体系の再編			
【目標1】 まちづくりの方針を踏 まえた地域を結ぶ交通 ネットワークの再編	指標① 再編方針の決定	20%	100% (令和8年度)
	指標② 再編方針に基づく、地域内交 通に係る運行体系の構築	-	4路線
【目標2】 地域コミュニティと連 携した交通体系検討	指標① 住民または地域コミュニティ との地域間交通に関する協議 数	-	全12地域 で1回以上
基本方針2 既存の地域公共交通の維持			
【目標1】 広域路線バス網の 維持・確保	指標① 民間路線バスの維持確保に向 け協議が整った路線数	-	10路線
【目標2】 乗務員不足の解消	指標① 乗務員確保に対する支援施策 の活用者数	-	15人 (令和7～11年度)
基本方針3 持続可能性の向上に向けた環境整備			
【目標1】 市民を対象とした利用 促進策の実施	指標① 市民を対象にしたバス利用促 進施策（モビリティマネジメ ントを含む）の実施回数	2回 (令和6年度)	4回
	指標② 市民バス1日あたり利用者数	173.4人 (令和5年度)	180.0人 (令和10年度)
【目標2】 利用しやすい環境の整 備	指標① 交通結節点を中心とした主要 バス停留所の環境改善数	-	30箇所
	指標② バス運行情報のオープンデー タ化率	0%	100%

5-2-2 地域公共交通全体に係る目標・評価指標

地域公共交通確保維持改善事業に係る評価指標の目標値を次のとおり設定します。

目標	評価指標	現況値 (令和 6 年度)	目標値 (令和 11 年度)	データ 取得方法
地域公共交通の運行に係る市の財政負担及び収支率の改善	利用者 1 人あたりの市の財政負担	路線バス 388 円/年・人 市民バス 1,772 円/年・人	路線バス 現況値を下回る 市民バス 現況値を下回る	交通事業者及び市の資料により算出。
	収支率	路線バス 29.5% 市民バス 8.2%	路線バス 現況値を上回る 市民バス 現況値を上回る	交通事業者の資料により算出。
地域間幹線系統及び地域内フィーダー系統の利用者数の維持	地域間幹線系統 1 日あたり利用者数	162.7 人	155.0 人	交通事業者の資料により算出。
	地域内フィーダー系統 1 日あたり利用者数	68.3 人	70.0 人	

■ 目標値設定の考え方

評価指標	考え方
再編実施方針の決定	<p>本計画の内容を基礎とした公共交通ネットワーク再編に係る方針について、令和 8 年度末までの確立に向けた内容検討を行います。</p>
再編実施方針に基づく、地域内交通に係る運行体系の構築	<p>策定した再編実施計画を踏まえて、路線単位・地域単位での運行形態や体制、実証運行や本格運行までのスケジュールなどを取りまとめ、再編後のネットワークの実現に向けて計画的に取り組みます。</p> <p>本計画期間では、3 地域（大和地域・六日町地域・塩沢地域）に 1 系統ずつの検討・構築を想定します。</p>
住民または地域コミュニティとの地域間交通に関する協議数	<p>地域間交通・地域内交通について、その在り方や将来的な方向性を検討するにあたり、沿線住民や地域コミュニティを交えた協議を行い、地域とともに交通ネットワークの構築を図ります。</p>
民間路線バスの維持確保に向け協議が整った路線数	<p>市町間の広域交通として、また市内の地域間輸送として重要な役割を担う民間路線バスについて、定期的に事業者と協議を行い、既存の路線形態及び運行体制の維持に向けた対応策について協議します。</p> <p>また、既存路線の増減便や路線新設・廃止など、今後の運行体制の変化などについても適宜把握し、公共交通ネットワーク上での対応策の検討につなげます。</p>
乗務員確保に対する支援施策の活用者数	<p>乗務員確保に係る支援施策の充実により、新たに乗務員として従事する人の増加を図ります。計画期間内においては、年間 3 人以上の活用を想定します。</p>
市民を対象にしたバス利用促進施策（モビリティマネジメントを含む）の実施回数	<p>市民の利用促進を図るための取組みとして、モビリティマネジメントの実施や、既存の地域イベントに公共交通に関する出展を行うなど、年 1 回以上の取組により、市民が公共交通に触れる機会を設けます。</p>
市民バス 1 日あたり利用者数	<p>既存利用者については現行の利用者数を維持するとともに、小規模交通の新設等による公共交通空白地域*の一部解消による新たな利用者層の確保を図り、利用者増を図ります。</p>
交通結節点を中心とした主要バス停留所の環境改善数	<p>本計画期間では、市街地エリアの主要乗降場所であり、乗継拠点としても重要度の高い鉄道駅と、各地域に点在する地域拠点の最寄り停留所を対象に整備を図ります。</p>
市内交通における運行情報のオープンデータ化済み路線数	<p>既存路線、新規路線ともに、市内地域公共交通のすべてにおいて、市内外への情報発信による利便性向上と、IoT 技術への活用を見据えたオープンデータの作成を図ります。</p>

6 計画の進捗管理

6-1 推進・管理体制

南魚沼市地域公共交通協議会*において、毎年度、取組の実施状況を確認し、効果を検証した上で、改善案等について協議を行います。

また、計画期間における社会情勢の変化を踏まえ、見直しが必要な場合は、上位・関連計画との整合を図りつつ、計画の改訂を行っていきます。

推進・管理体制	構成員	役割
南魚沼市 地域公共交通 協議会	市民、交通事業者、 警察、国・県の公共 交通担当者等	取組の実施状況の確認、効果検証や取組の改善案等について協議し、計画の進捗管理を行う。また、必要に応じて、計画の改訂に係る協議を行う。

6-2 進捗体制

目標に応じた評価指標の達成状況や取組の進捗状況を確認し、PDCAサイクル*【計画（Plan）→実施（Do）→評価（Check）→見直し（Action）】による計画の進捗管理を行います。

		【D】計画内の各施策の取組み状況や、各目標・指標の達成状況について 年度ごとに確認し、必要に応じて翌年度の取組みを修正します。				【C】 【A】 次期計画 策定に向けた検討 (計画の評価・見直し)	
		1年目	2年目	3年目	4年目	5年目	
計画の 進捗 管理	取組の実施計画の 検討 (Plan)	● 次年度の取組み 検討	● 次年度の取組み 検討	● 次年度の取組み 検討	● 次年度の取組み 検討	● 計画の見直し	
	実証実施 (Do)	● 事業実施	● 事業実施	● 事業実施	● 事業実施	● 事業実施	
	実証評価 (Check)	● 今年度の取組みの 評価・検証	● 今年度の取組みの 評価・検証	● 今年度の取組みの 評価・検証	● 今年度の取組みの 評価・検証	● 今年度の取組みの 評価・検証	
	計画・事業見直し・ 改善 (Action)	● 事業 見直し	● 事業 見直し	● 事業 見直し	● 事業 見直し	● 事業 見直し	
●：確保維持改善事業 南魚沼市 地域公共交通協議会 ※丸番号は開催回数 ※これ以外にも必要に 応じて開催		① 計画認定申請	② 次年度事業検討 ③ 事業の自己評価	① 計画認定申請	② 次年度事業検討 ③ 事業の自己評価	① 計画認定申請	② 次年度事業検討 ③ 事業の自己評価

7 参考資料

7-1 用語集

【あ行】

■ICT（アイシーティー：Information and Communication Technology）

情報・通信に関連する技術一般の総称。パソコンだけでなく、スマートフォンやタブレット端末など、様々な形状のコンピュータを使った情報処理や通信技術の総称。（P50 など）

■運行効率化

乗客が少ない時間の運行時間の見直し・調整、路線の統合、運行便数の削減、ルートや乗換場所の変更、車両の小型化などによりバスの運行を効率化すること。（P66 など）

■AI（エーアイ：Artificial Intelligence）

人間の知的ふるまいの一部に関して、ソフトウェアを用いて人工的に再現したもので、日本語では「人工知能」と訳される。大量の知識データに関して、高度な推論を的確に行うことを目指したもの。（P51 など）

■オープンデータ

オープンデータは、国、地方公共団体及び事業者が保有する官民データのうち、誰もがインターネット等を通じて容易に利用（加工、編集、再配布等）できるよう、公開されたデータであり、近年、公共交通においても、運行情報、駅や停留所の施設情報等をリアルタイムで提供する取組が進められている。（P70 など）

【か行】

■公共交通空白地域

近隣に鉄道駅・バス停留所が設置されておらず、公共交通を利用しづらい地域をいう。本町では、鉄道駅から800m以上、バス停留所から300m以上離れた地域とする。（P85 など）

■公共交通ネットワーク

鉄道、バス、デマンドタクシーなどの公共交通機関がバラバラに存在するのではなく、網目のように連結する交通網をいう。公共交通網と同義語。（P19 など）

■公共交通利用圏域／カバー圏域

鉄道やバス等が、無理なく利用できる圏域のこと。本市では、鉄道駅800m、バス停留所300m範囲のこと。（P19 など）

【た行】

■地域公共交通協議会

地域のニーズに応じた多様な形態の運送サービスの普及を促進し、旅客の利便を向上させるため、地域の実情に応じた公共交通の運行の態様及び運賃・料金、事業計画などについて、地方公共団体が主宰者となり、地域の関係者による合意形成を図る場として、平成 18 年 10 月の改正道路運送法に位置付けられたもの。（P86 など）

■地域公共交通計画

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（令和 2 年 11 月改正）に基づき、目指すべき地域の姿を実現するための公共交通サービスに関する計画。地域の移動手段を確保するために、住民などの移動ニーズにきめ細かく対応できる立場にある地方公共団体が中心となつて、交通事業者や住民などの地域の関係者と協議しながら作成する公共交通政策のマスタープランとなる。（P1 など）

■地域間幹線系統

複数市町村にまたがって運行するバス系統。「地域公共交通確保維持改善事業」の補助対象。

■地域内フィーダー系統

地域間幹線系統に接続し、地域内の移動を支える支線の役割を担うバス系統。「地域公共交通確保維持改善事業」の補助対象。

■定時定路線

利用者の有無にかかわらず、予め定められたルートを決められた時刻に運行する運行形態。（P51 など）

■デマンド型交通及び AI デマンド交通

定時定路線の運行方式ではなく、電話予約など利用者のニーズに応じて、運行ルートや運行ダイヤなどについて、柔軟な運行を行う公共交通の一つの運行形態。中でも、AI の機能をデマンド交通に取り入れ、運行の効率化と利用利便性の向上を図ったものを AI デマンド交通という。（P24 など）

■ドアツードア型

自宅や施設の玄関口から目的施設の玄関口まで直行で移動できる運行形態。（P41 など）

【は行】

■バスロケーションシステム

無線通信や GPS（全地球測位システム）を用いてバスの位置情報等を収集し、バス停の表示板や携帯電話、パソコン等にバスの位置情報を提供するシステム。（P78 など）

■バリアフリー

対象者である障がい者を含む高齢者等の社会的弱者が、社会生活に参加する上で生活の支障となる物理的な障害や、精神的な障壁を取り除くための施策、又は具体的に障害を取り除いた事物及び状態を指す。(P50 など)

■PDCA サイクル

Plan (計画)、Do (実行)、Check (測定・評価)、Action (対策・改善)の頭文字をとったもので、計画を立て、実行し、検証を行ったうえで対策・改善を練るプロセスを循環させ、マネジメントの品質を高めるための概念のこと。(P86 など)

【ま行】

■MaaS (マース : Mobility as a Service)

移動全体を1つのサービスととらえ、利用者にとって一元的なサービスを提供する概念・考え方。(P66 など)

■マスタープラン

基本となる総合的な計画のことで、地域公共交通計画の場合、公共交通に関する基本的な方針を定める計画となる。(P1 など)

■待合環境

鉄道駅やバス停留所付近など、鉄道やバスが到着するまでの時間を過ごす空間・環境のこと。(P62 など)

■モビリティ・マネジメント (Mobility Management)

地域や都市を「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利用する状態」へ少しずつ変えていく一連の取組。(P62 など)

【ら行】

■路線の維持確保

運行の見直しや、利用促進による利用者増加、補助事業等の活用による運行支援などにより、継続的な運行を図ること。(P70 など)