

# 令和2年度第3回（第31回）魚沼市地域公共交通協議会 次第

令和2年10月12日(月)午後1時30分

魚沼市役所本庁舎3階「議会会議室」

## 1. 開 会

## 2. 開会あいさつ

## 3. 協 議

### 1) 魚沼市地域公共交通計画（素案）について

- ・（資料No.1）第1編 魚沼市の現状及び地域公共交通が解決すべき課題
- ・（資料No.2）第2編 魚沼市地域公共交通計画

### 2) その他

## 4. その他

## 5. 閉 会

次回予定 第4回協議会：令和2年12月14(月) 午後1時30分～

令和2年度 魚沼市地域公共交通協議会委員名簿

(敬称略)

No.	区分	所属等	氏名	備考	
1	法第6条第2項第1号の委員(市町村)	魚沼市長	佐藤 雅一	会長	
2	法第6条第2項第2号の委員	東日本旅客鉄道株式会社	浦佐 駅長	山田 真紀	10/1～
3		南越後観光バス株式会社		関 正太	
4		魚沼市タクシー協会	会長	小島 由紀子	
5		ひかり交通株式会社	代表取締役	渡辺 恵介	
6		入広瀬コミュニティ協議会	会長	梶沢 一彦	
7		国土交通省北陸地方整備局 長岡国道事務所 計画課	課長	長谷川 孝志	
8		新潟県魚沼地域振興局地域整備部	副部長	宮嶋 孝吉	
9		魚沼市産業経済部	副部長	星 政晴	監査員
10		法第6条第2項第3号の委員	新潟県小出警察署	署長	松川 寛治
11	(公安委員会、利用者、学識経験者、市町村が必要と認める者)	堀之内連合区長会	会長	波方 稔	監査員
12		小出四日町区連合自治会	会長	磯部 三千夫	
13		湯之谷地区自治会連絡協議会	会長	内田 一	
14		広神連合自治会	会長	青山 春彦	
15		守門地区囑託員会	会長	佐藤 健	
16		入広瀬区長会	代表	浅井 作松	
17		長岡工業高等専門学校 環境都市工学科	教授	宮腰 和弘	副会長
18		国土交通省北陸信越運輸局交通政策部 交通企画課	課長	佐々木 凜太郎	
19		国土交通省北陸信越運輸局新潟運輸支局	首席運輸企画専門官	大田 尊博	
20		新潟県魚沼地域振興局企画振興部 地域振興課	課長	貝瀬 明	
21		新潟県立小出高等学校	校長	梶 良成	
22		魚沼市老人クラブ連合会	会長	佐藤 喜郎	
23		魚沼市地域自立支援協議会	会長	井口 正博	
24		日本労働組合総連合会新潟県連合会 中越地域協議会	議長	矢島 良彦	
25		魚沼市市民福祉部介護福祉課	課長	戸田 千穂子	

# 魚沼市地域公共交通計画 (素案)

魚沼市  
令和3年3月

## 目 次

<b>第1編 魚沼市の現状及び地域公共交通が解決すべき課題</b> .....	<b>1</b>
第1章 魚沼市地域公共交通計画策定の背景とねらい.....	2
第2章 魚沼市及び公共交通の現状.....	3
2-1 魚沼市の概況.....	3
2-2 社会状況.....	4
(1) 魚沼市の人口.....	4
(2) 主要施設.....	8
(3) 通勤・通学の動向.....	12
(4) 観光.....	13
2-3 公共交通の現状.....	14
(1) 魚沼市の公共交通概要.....	14
(2) 鉄道及び路線バス.....	17
(3) 乗合タクシー.....	18
(4) その他.....	
2-4 上位・関連計画の整理.....	24
第3章 魚沼市の公共交通が解決すべき課題.....	37
<b>第2編 魚沼市地域公共交通計画</b> .....	<b>41</b>
第1章 基本方針.....	42
第2章 地域公共交通計画の区域と計画期間.....	43
第3章 地域公共交通計画の目標.....	43
第4章 目標を達成するために行う施策.....	46
第5章 目標の達成状況の評価.....	

## **第1編**

### **魚沼市の現状及び地域公共交通が解決すべき課題**

## 第1章 魚沼市地域公共交通計画策定の背景とねらい

町村合併によって市域が広域化した魚沼市においては、鉄道・路線バス・タクシー等は、学生の通学や運転免許を持たない高齢者の通院や買い物など、自家用車を利用できない方々の移動に重要な役割を果たしています。

本市では、平成22年3月に「魚沼市地域公共交通総合連携計画（平成22年度～平成27年度）」に基づき路線バスを中心とした公共交通網の見直しと代替交通の整備を図るとともに、平成28年3月には「魚沼市地域公共交通網形成計画（平成28年度～令和2年度）」を策定し、地域公共交通の維持確保を行ってきました。

その中で「地域間の移動」は鉄道会社及びバス会社、「地域内の移動」はタクシー会社による移動を基本とし、多様な運行主体による役割分担の土台を形づくり、一定の成果を得ることができたと考えています。

その一方で、市民の移動は自家用車に依存しており、少子高齢化社会や通学需要の減少等の影響により、公共交通利用者は依然減少傾向にあり、安定した持続的な運行は厳しい状況が続いています。しかし、そうした中でも、自家用車に依存する交通体系では、高齢者・学生など、移動に困難をきたす方々が存在することから、市民が健康で安心して暮らせると思える生活環境を整備するために、社会情勢に応じた利用しやすい地域公共交通網の構築を進める必要があり、市内各地域の特性に応じた持続可能な地域公共交通網の形成を図っていくことが求められています。

令和2年6月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が改正され「地域公共交通計画」の策定が努力義務化されました。「魚沼市地域公共交通網形成計画」の計画期間の終了に伴い、法改正の内容と現行の交通体系の状況を反映し、今後の交通体系のあり方を示す新たなマスタープランとして、「魚沼市地域公共交通計画」を策定するものです。

## 第2章 魚沼市及び公共交通の現状

### 2-1 魚沼市の概況

魚沼市は、新潟県の南東部に位置し、福島県と群馬県の県境に接しています。総面積は946.76平方キロメートル、新潟県全体7.5%を占めています。西を魚沼丘陵、東を三国山脈

に挟まれた魚沼盆地の北方に位置する魚沼市は、夏は高温多湿、冬は3メートルもの積雪がある豪雪地帯です。市の中心部を流れるのは、鮎・ウグイ（ハヤ）・カジカなど数多くの魚が生息する魚野川、その支流である<sup>あぶるまがわ</sup>破間川、佐梨川、羽根川などの清流が貫流しています。

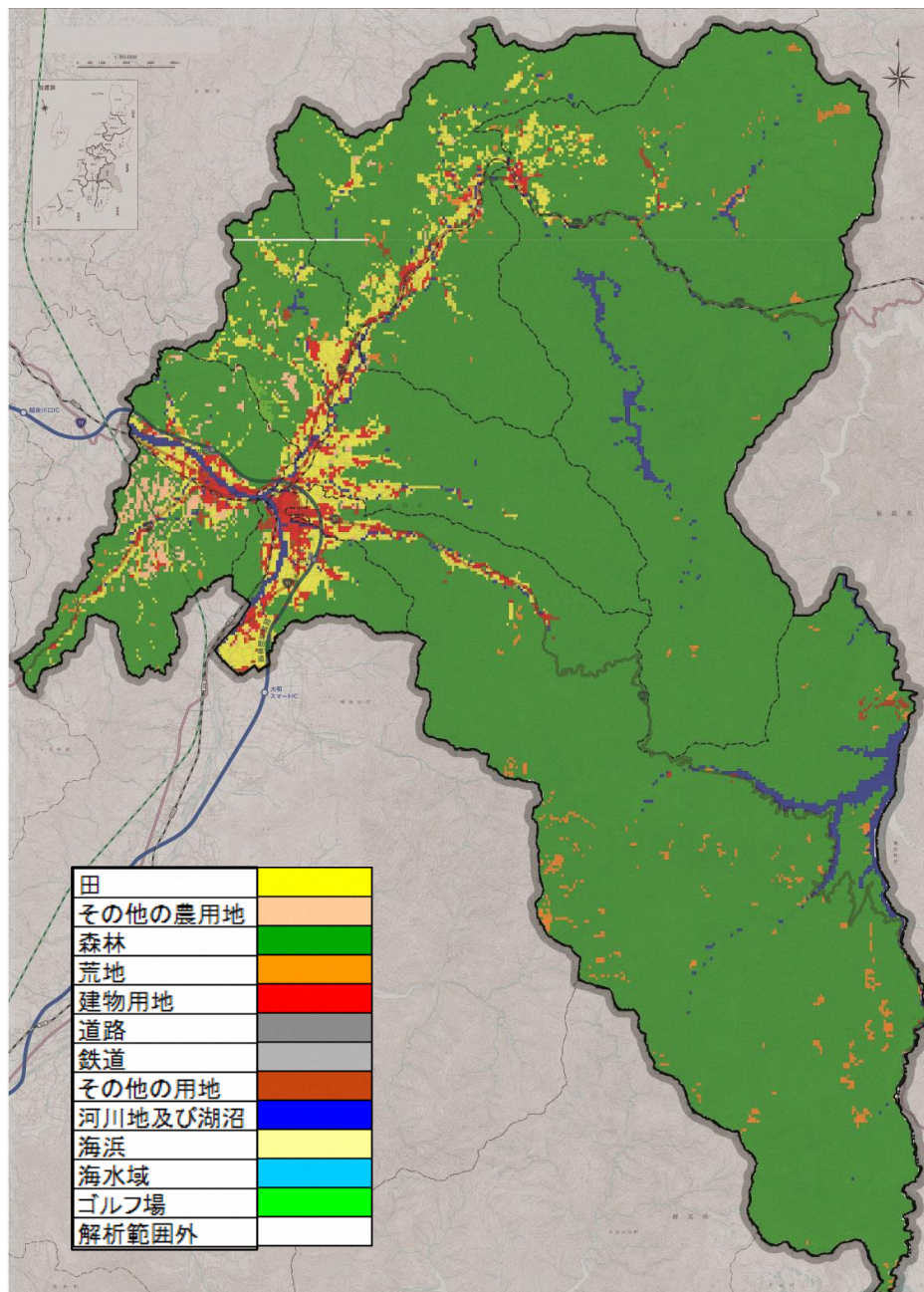


図 土地利用分布

[出典] 国土数値情報 土地利用細分メッシュ (H26)

## 2-2 社会状況

### (1) 魚沼市の人口

本市の人口は2015年(平成27年)国勢調査において37,352人、高齢化率32.9%であり、本計画の目標年次である2025年(令和7年)には、人口約32,000人、高齢化率約41.1%になると推計され、人口減少・高齢化はさらに進みます。

地域別に見ると、北部地域(守門・入広瀬)は高齢化率が極めて高い状況にあり、地域によって状況に相当の違いがあります。

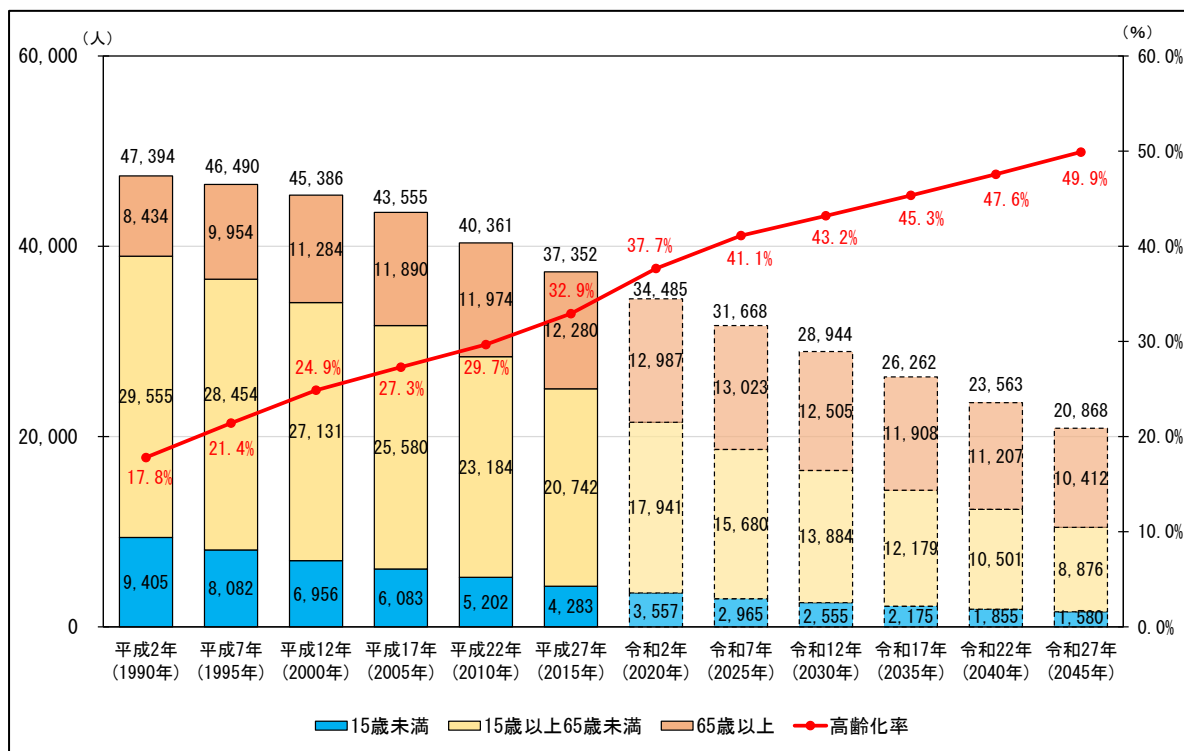


図 魚沼市の人口推移

[出典] H27 以前は国勢調査、R2 以降は国立社会保障・人口問題研究所による推計値



## ■各地域別の人口

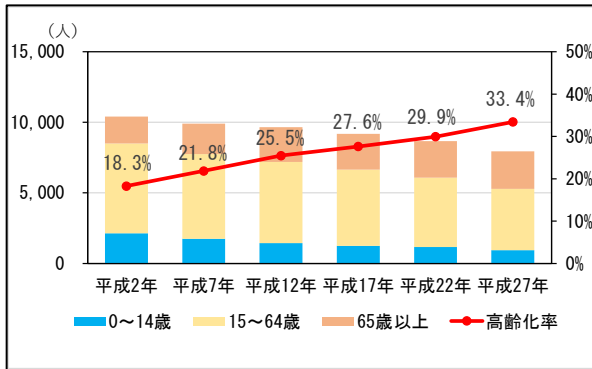


図 堀之内地域の人口推移

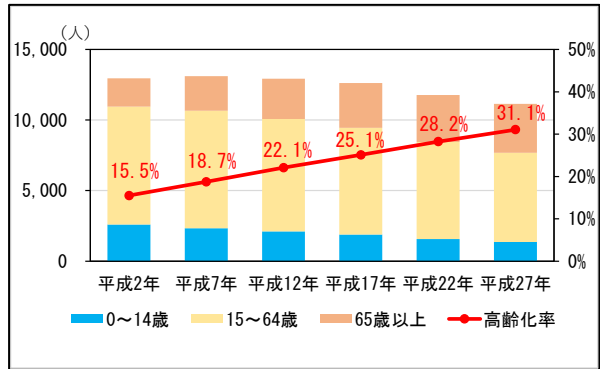


図 小出地域の人口推移

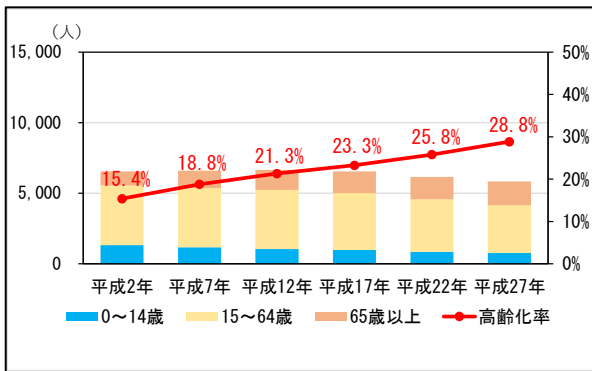


図 湯之谷地域の人口推移

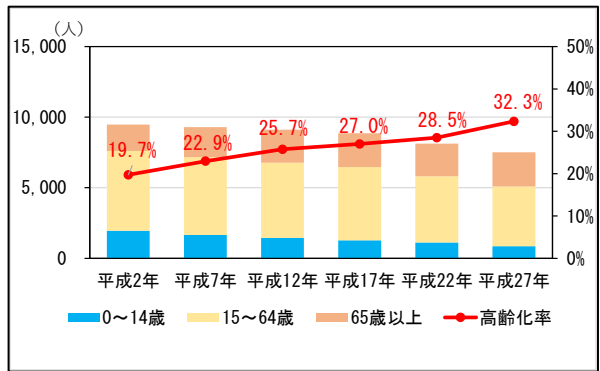


図 広神地域の人口推移

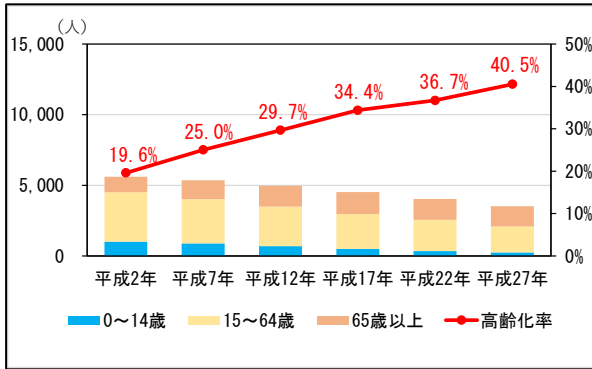


図 守門地域の人口推移

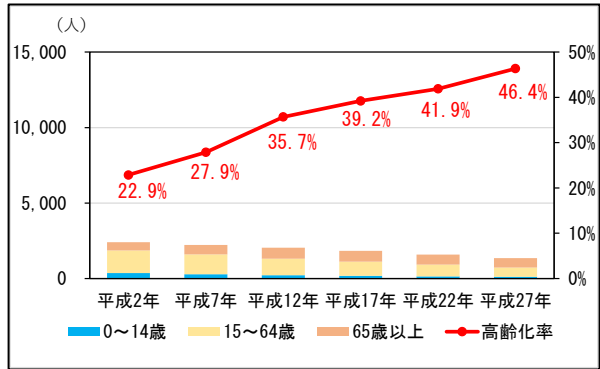


図 入広瀬地域の人口推移

[出典] 国勢調査

本市の人口分布をみると、小出地域や堀之内地域といった中心部に集中しています。また、国道 17 号・国道 252 号をはじめとする主要道路沿いや JR 上越線・只見線沿線にも分布しています。なお、東部や南東部は森林部となっているため、人口の分布はほとんど見られません。

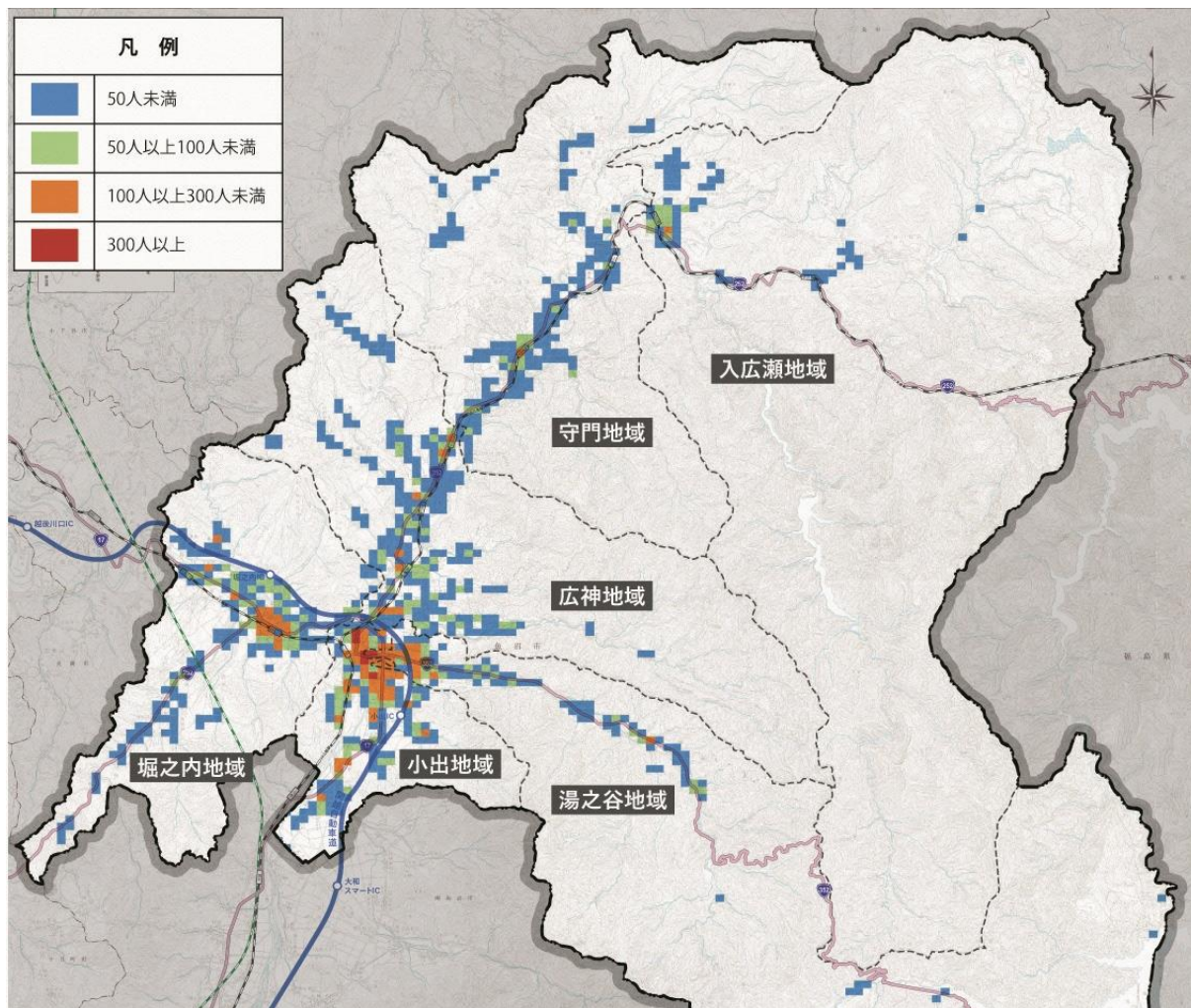


図 魚沼市における人口分布

[出典] H27 国勢調査

※人口メッシュ：1メッシュ（250m×250m）面積あたりの人口を示している

## ■自動車運転免許保有状況

本市における自動車運転免許保有者数は横ばいとなっています。また、魚沼市が支援している自動車運転免許返納者数は、増加傾向にあります。地域別にみると、多くの地域で免許返納者数は増加傾向にあり、令和元年はすべての地域において前年より増加しています。

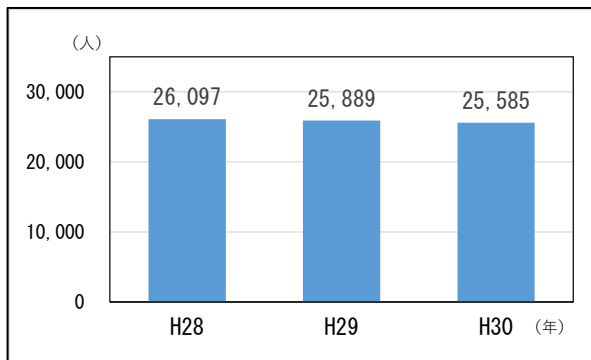


図 魚沼市における自動車免許保有者数

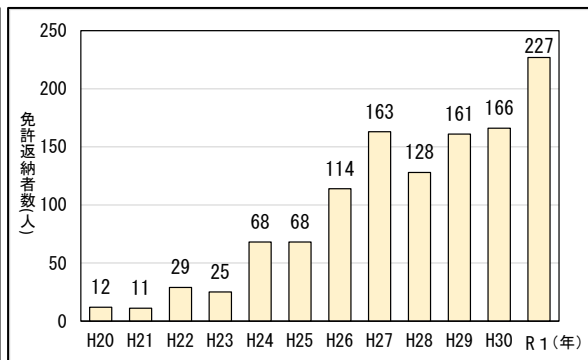


図 魚沼市における免許返納者数の推移

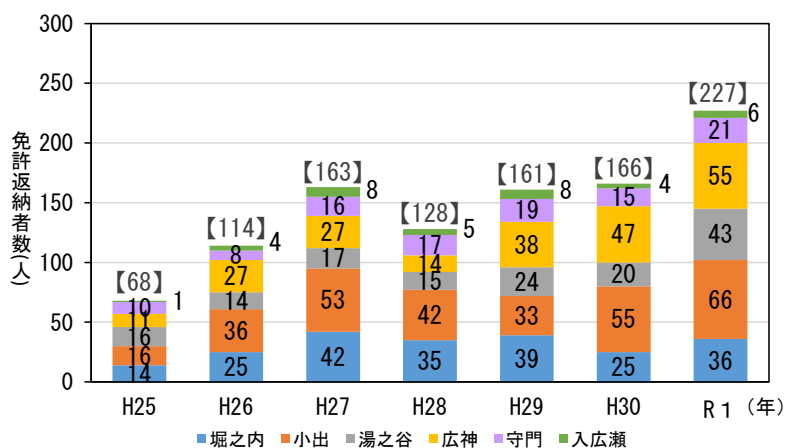


図 地域別免許返納者数の推移

(市自主返納者タクシー等共通回数券申請数から推定)

[出典] 北陸信越運輸局新潟運輸支局、新潟県警察、魚沼市提供資料

## ■自動車運転免許証自主返納者への支援

### 【魚沼市】

- ・魚沼市乗合タクシー等共通回数券（合計2万2千円相当分）を交付  
※市運行の乗合タクシーのほか、一般タクシー及び路線バスでも利用可能  
※運転免許証を自主返納した方が対象（申請は1回限り）

### 【魚沼市地区安全協会】

- ・運転経歴証明書写真撮影代補助



## (2) 主要施設

市立小出病院をはじめ、医療施設の多くは市中心部に集中する一方で、高度医療を担う魚沼基幹病院が南魚沼市に開設されています。北部の守門地域、入広瀬地域にはそれぞれ診療所が立地しています。

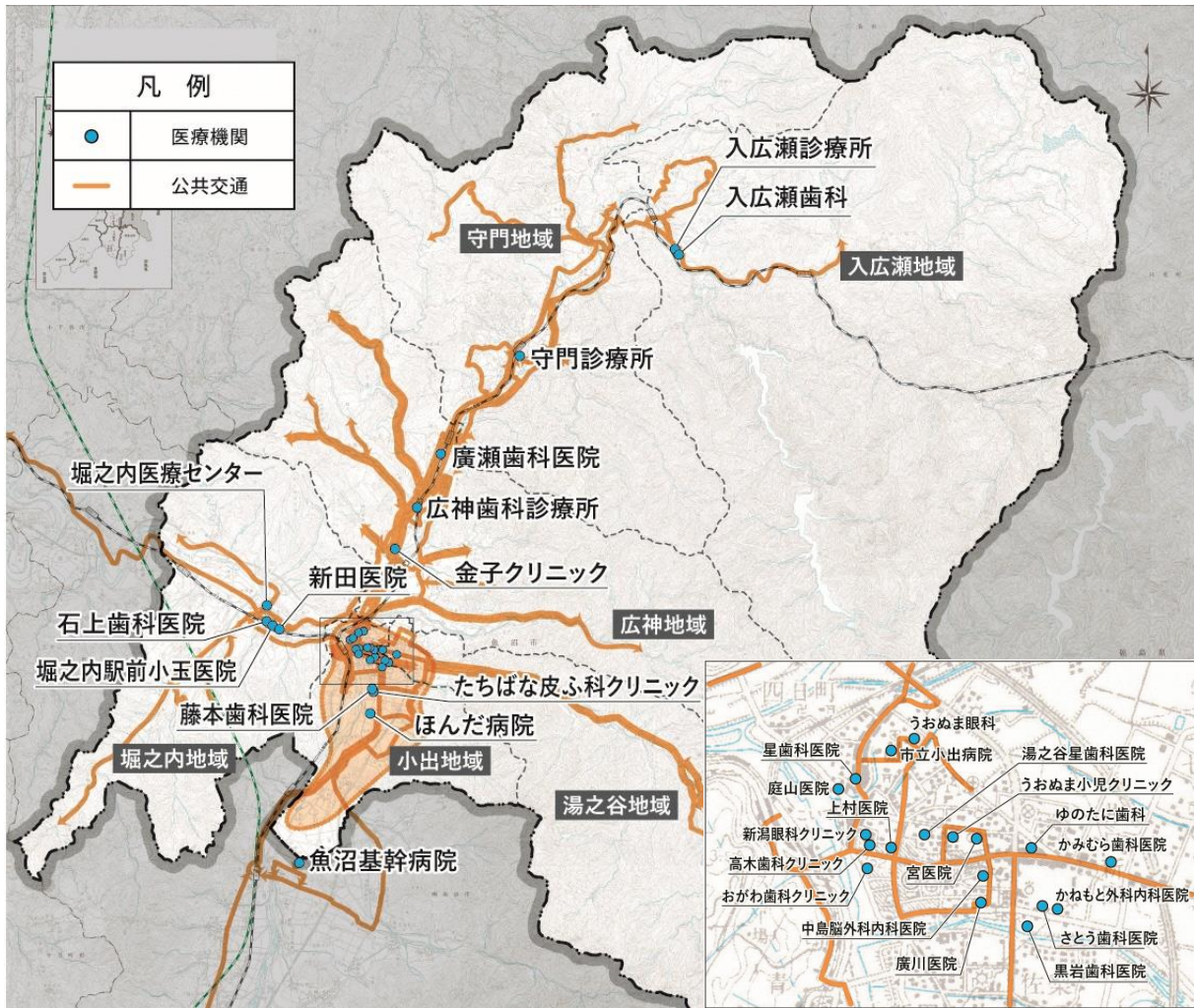


図 医療施設の立地状況

[出典] 魚沼市ホームページ

商業施設（店舗面積 1,000㎡以上の大規模小売店舗）は小出及び湯之谷地域、並びに堀之内地域に集積しており、郊外地域にはみられません。

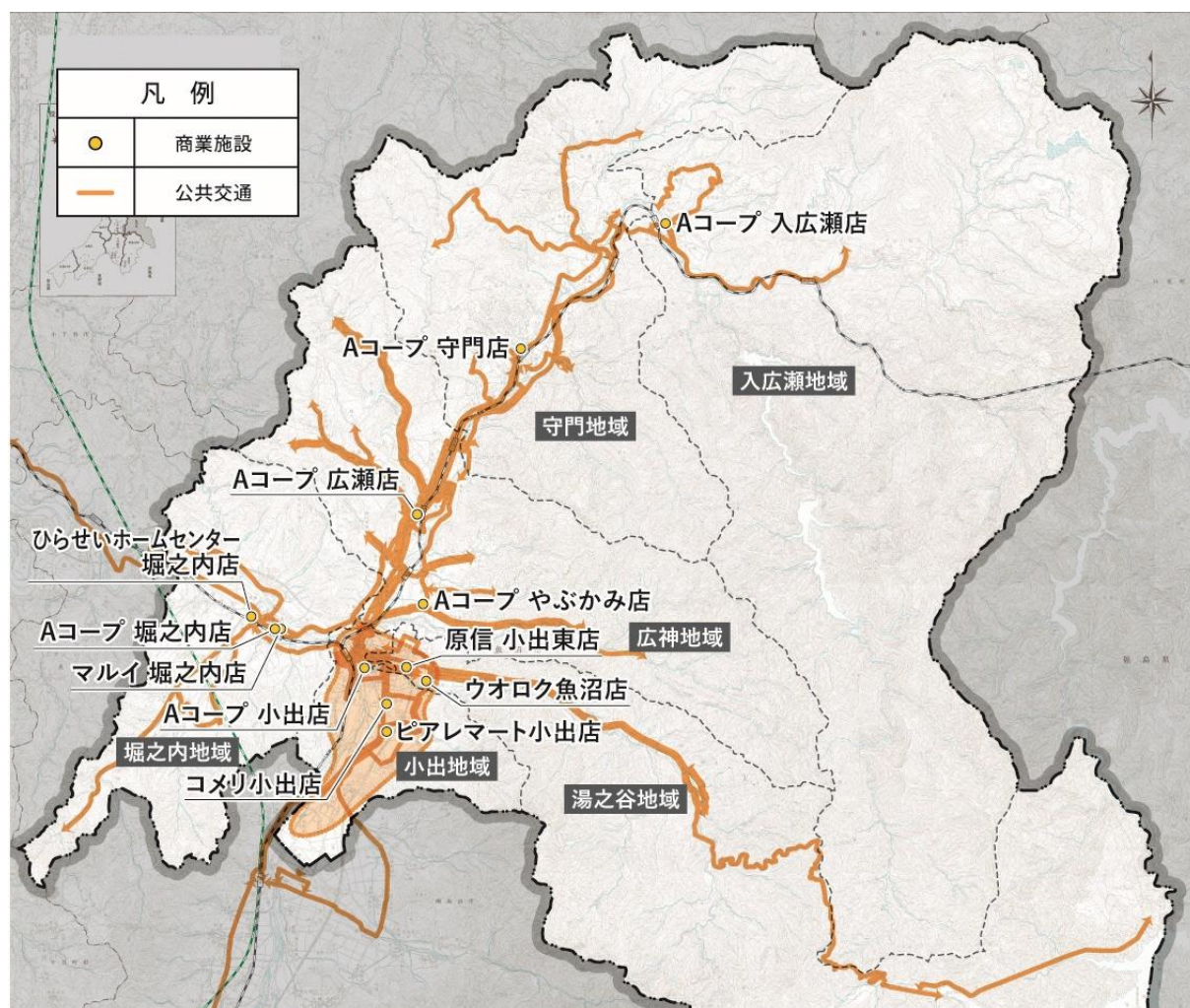


図 商業施設の立地状況

[出典] 新潟県内大規模小売店舗一覧（令和元年8月末）

アンケート調査結果をもとに一部追加・修正



小・中学校は小出地域周辺部に集中しているほか、郊外部にも広く点在しています。高校は市中心部にあり、郊外に住む高校生は中心部まで通学しなければなりません。

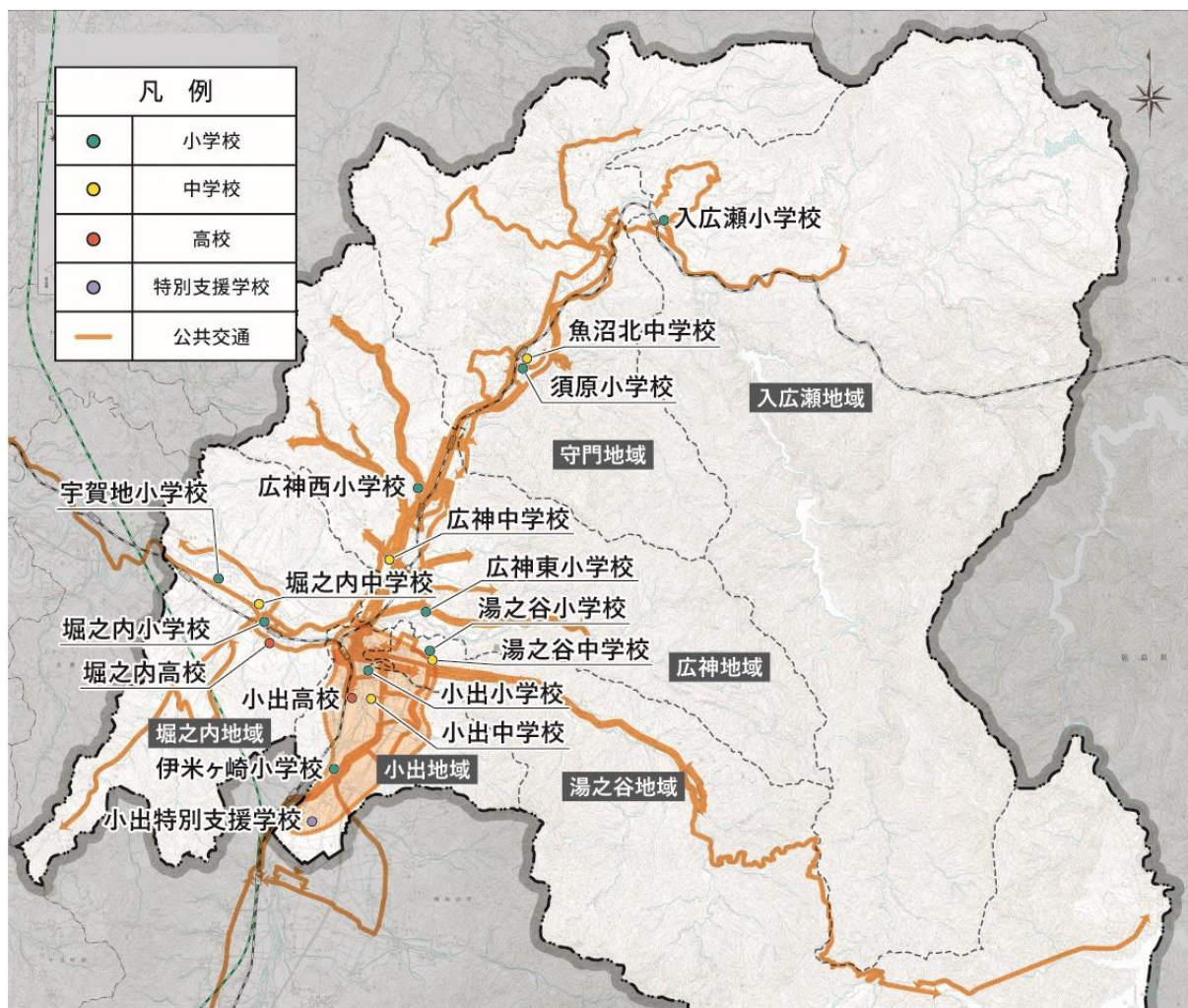


図 学校の立地状況

[出典] 新潟県立教育センター

本市の行政施設は、令和2年5月7日に魚沼市役所本庁舎が開庁するなど、大きな変化がありました。新庁舎の開庁によって小出庁舎と広神庁舎は廃止され、守門庁舎は「北部庁舎」、入広瀬庁舎は「入広瀬会館」と体制を変えずに名称がそれぞれ変更されました。各地域にあった市民センターは「市民サービスコーナー」に名称を変更し、一部は移転されました。また、小出市民センターは廃止されました。

新庁舎の開庁に合わせて、新たに小出まちなか循環線と魚沼市乗合タクシーが乗り入れるようになり、利便性が向上しました。

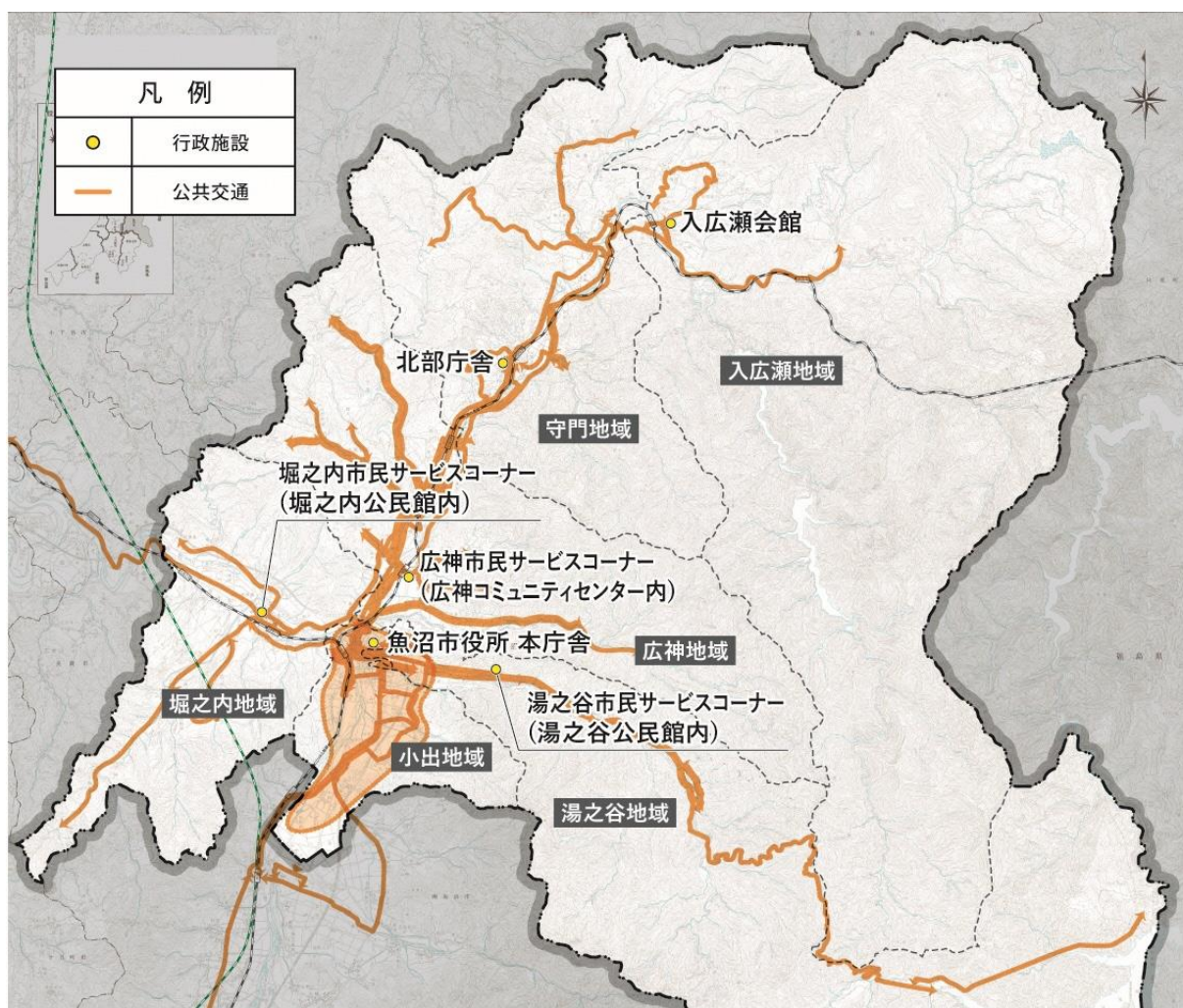


図 行政施設の立地状況

[出典] 魚沼市



### (3) 通勤・通学の動向

市外との流動をみると、通勤・通学ともに南魚沼市、長岡市及び小千谷市との結びつきが強いことがわかります。特に南魚沼市には約 2,000 人、長岡市には約 1,000 人の市民が通勤しています。また、南魚沼市と長岡市には約 250～350 人の生徒・学生が通学しています。流出（本市から市外への通勤・通学）と流入（市外から本市への通勤・通学）を比較すると、流出が多い傾向にあります。

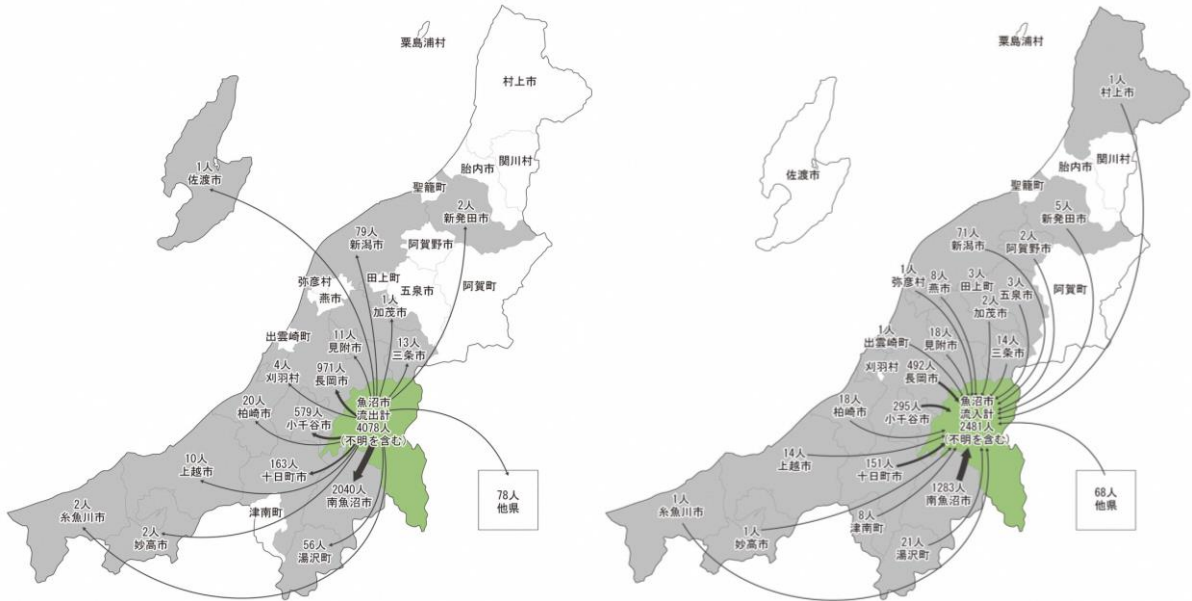


図 就業者の市外流動（左図：流出、右図：流入）

[出典] H27 国勢調査

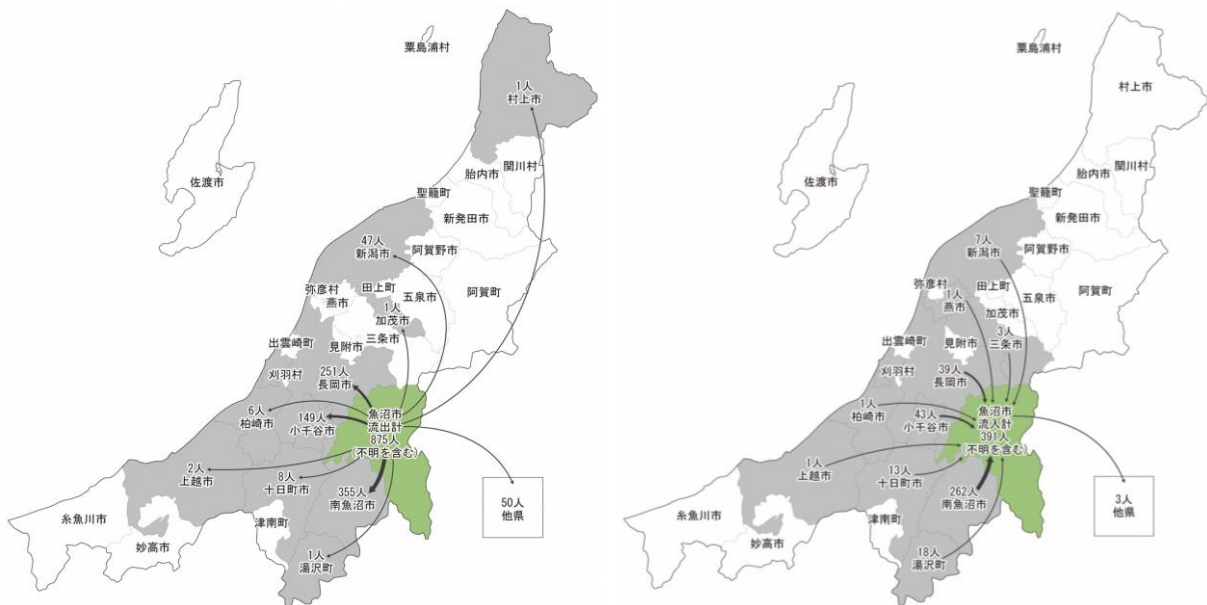


図 通学者の市外流動（左図：流出、右図：流入）

[出典] H27 国勢調査



#### (4) 観光

周辺を山に囲まれた本市は山間部を中心に観光資源が豊富で、温泉やスキー場などが点在しています。平成30年には年間155万人の観光入込客数があります。

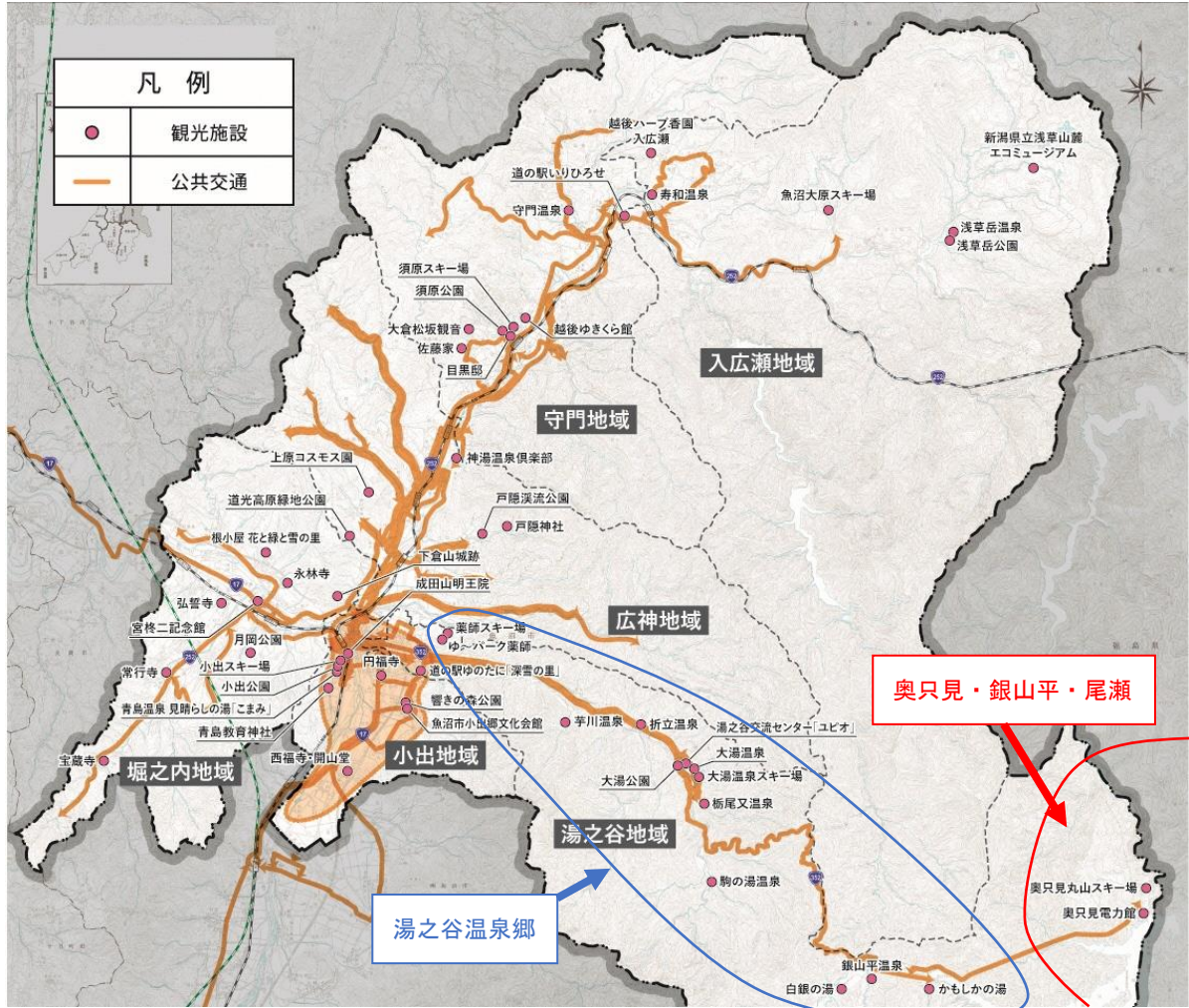


図 観光施設の立地状況

[出典] うおぬま旅手帖より主要施設を抜粋

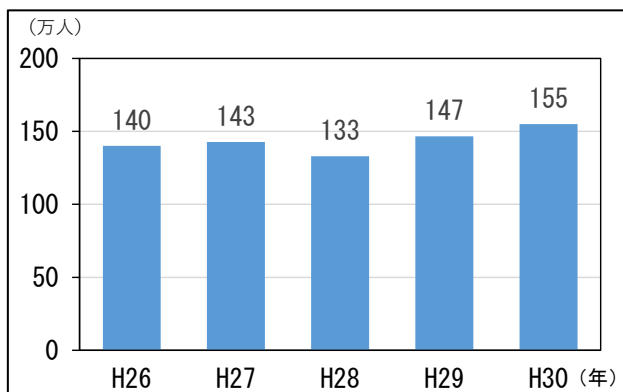


図 魚沼市における観光入込客数の推移

表 主要観光地点入込数

施設名称	H30年 (人/年)	前年比
奥只見・银山平・尾瀬	276,457	93.5%
湯之谷温泉郷	161,776	127.8%
ふれあい交流センター (見晴らしの湯こまみ)	57,067	101.2%

[出典] 平成30年新潟県観光入込客統計

## 2-3 公共交通の現状

### (1) 魚沼市の公共交通概要

本市では、南西部から南部にかけて走る JR 上越線と北部方面に走る JR 只見線があり、この2路線は小出駅で連絡しています。鉄道と路線バスが小出駅を中心に放射状に伸びており、公共交通の骨格を形成しています。

市域を越える広域移動を支える交通として、高速バス2路線が小出 IC を経由し、新潟～十日町及び新潟～東京間を運行しています。しかし、運行便数は減少傾向にあります。同様に広域移動を支える JR 上越新幹線については、市内で停車はしませんが、隣接する南魚沼市に浦佐駅があります。

また、市内5地域（堀之内、小出、湯之谷、広神、守門）で、乗合タクシーを運行しています。いずれも予約制を採用しており、小出地域では停留所型、その他の地域では、自宅付近までの「ドアツードア」によるサービスを提供しています。入広瀬地域でも乗合タクシーを運行していましたが、平成29年10月よりコミュニティバスに移行しました。また、小出市街地での周遊性を高めるため小出まちなか循環線を運行しています。

市内にはタクシー事業者4社が営業しており、乗合タクシーの運行も担っています。タクシー利用に関しては、福祉タクシー利用料金助成事業により料金の一部を助成する制度があり、また、自動車運転免許自主返納者に対しては共通回数券（市内路線バス、並びにタクシー・乗合タクシーで利用可）を交付しています。

この他、小中学生の通学を支援するためのスクールバスを運行しています。また、入広瀬地域の大白川地区及び横根地区の「へき地診療所」の閉鎖に伴い、横根地区から入広瀬診療所への無料送迎を平成25年1月31日より、大白川地区から入広瀬診療所への無料送迎を平成27年1月31日より、守門地域の福山新田地区の「へき地診療所」の閉鎖に伴い、福山地区から守門診療所への無料送迎を平成29年3月31日よりそれぞれ運行しています。



写真 鉄道



写真 路線バス



写真 高速バス

表 魚沼市の公共交通（その1） 注）運行概要はR2年7月時点

種別	路線名	運行概要
鉄道	JR 上越新幹線	【浦佐駅】 ●東京方面行 17 本（うち越後湯沢行 1 本）運行 ●新潟方面行 16 本運行
	JR 上越線	●上下線各 15 本運行
	JR 只見線	●上下線各 4 本運行 ※大白川駅の上り線は 3 本
高速バス	新潟－十日町線	●新潟－十日町線は片道 2 便運行 ※停留所は小出 IC
	新潟－東京線	●新潟－東京線は片道 17 便運行 ※停留所は小出 IC
路線バス	小出営業所前－小千谷線	●片道 8 便運行
	小出駅前－小出高校線	●朝 2 便（うち 1 便は穴沢発）、夕 1 便運行
	小出駅前－栃尾又温泉線	●栃尾又温泉行 8 便、小出駅前行 9 便運行
	羽根川－小出駅前－六日町線	●片道 8 便運行
	羽根川－小出駅前 －魚沼基幹病院－浦佐線	●片道 4 便運行 ※小出－虫野上口・山崎新田便含む
	小出駅前－貫木・穴沢線	●片道 7 便運行 ※小出－上条・貫木便含む
	小出駅前－下倉 －小平尾－白栴線	●片道 5 便運行
	浦佐駅－奥只見ダム線（急行）	●奥只見行 2 便、浦佐駅行 3 便運行 ※降雪期を除く期間限定



写真 小出地域乗合タクシー



写真 入広瀬コミュニティバス



写真 タクシー



表 魚沼市の公共交通（その2） 注）運行概要はR2年7月時点

種別	路線名	概要
乗合タクシー	小出地域 乗合タクシー	<ul style="list-style-type: none"> <li>●小出地域内で運行</li> <li>●停留所型の予約制運行で20便/日運行（平日のみ）</li> <li>●料金は300円/回</li> </ul>
	堀之内地域 乗合タクシー ※複数路線あり	<ul style="list-style-type: none"> <li>●堀之内地域から小出市街地間を運行</li> <li>●自由乗降型の予約制で11便/日運行（基本平日のみ運行、一部土日運行便あり）</li> <li>●料金は300円/回</li> </ul>
	湯之谷地域 乗合タクシー	<ul style="list-style-type: none"> <li>●湯之谷地域から小出市街地間を運行</li> <li>●自由乗降型の予約制で2便/日運行（平日のみ）</li> <li>●料金は300円/回</li> </ul>
	広神地域 乗合タクシー ※複数路線あり	<ul style="list-style-type: none"> <li>●広神地域から小出市街地間を運行</li> <li>●自由乗降型の予約制で12便/日運行（東側・西側で平日隔日運行）</li> <li>●料金は300円/回</li> </ul>
	守門地域 乗合タクシー ※複数路線あり	<ul style="list-style-type: none"> <li>●守門地域内で運行</li> <li>●自由乗降型の予約制で12～14便/日運行（平日のみ）</li> <li>●料金は200～400円/回</li> </ul>
	広神地域内定期便	<ul style="list-style-type: none"> <li>●「広神老人憩の家」方面に予約制で運行</li> <li>●特定曜日に地域別運行に、2便/日運行</li> <li>●料金は200円/回</li> </ul>
	小出まちなか循環線	<ul style="list-style-type: none"> <li>●小出市街地をコンパクトに運行</li> <li>●定時定路線型で10便運行（平日のみ）</li> <li>●料金は100円/回</li> </ul>
コミュニティバス	入広瀬地域 コミュニティバス ※複数路線あり	<ul style="list-style-type: none"> <li>●入広瀬地域内で運行</li> <li>●週3日運行（月・水・金のみ）</li> <li>●定時定路線型で13便/日運行</li> <li>●運賃なし（年度会費2,000円/世帯）</li> </ul>
タクシー	—	<ul style="list-style-type: none"> <li>●市内タクシー事業社4社が営業</li> </ul>

## (2) 鉄道及び路線バス

鉄道の利用者数は減少傾向で推移しています。路線バスの利用者数も減少傾向にあります。そのため、利用者の少ない区間を一部廃止したり、路線を統合したり、経路を一部変更するなどバス路線の再編を進めて路線バスの維持を行っています。

なお、令和元年度の路線バス運行事業費補助金（市決算額）は約3,900万円です。

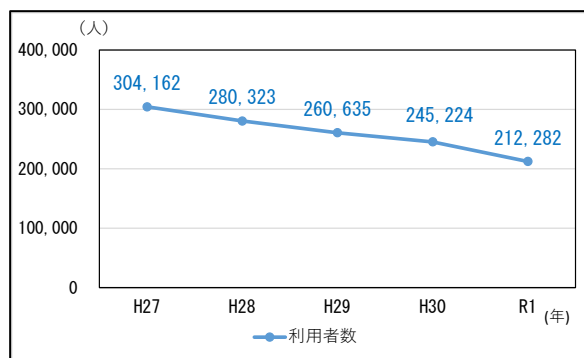
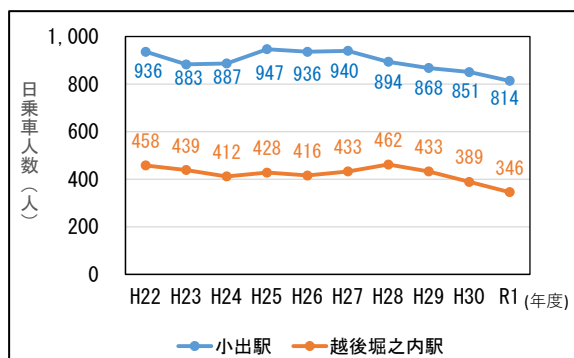


図 鉄道利用者数の推移（日乗車人数）

図 路線バス利用者数の推移（年間利用者数）

[出典] JR東日本

[出典] 魚沼市資料

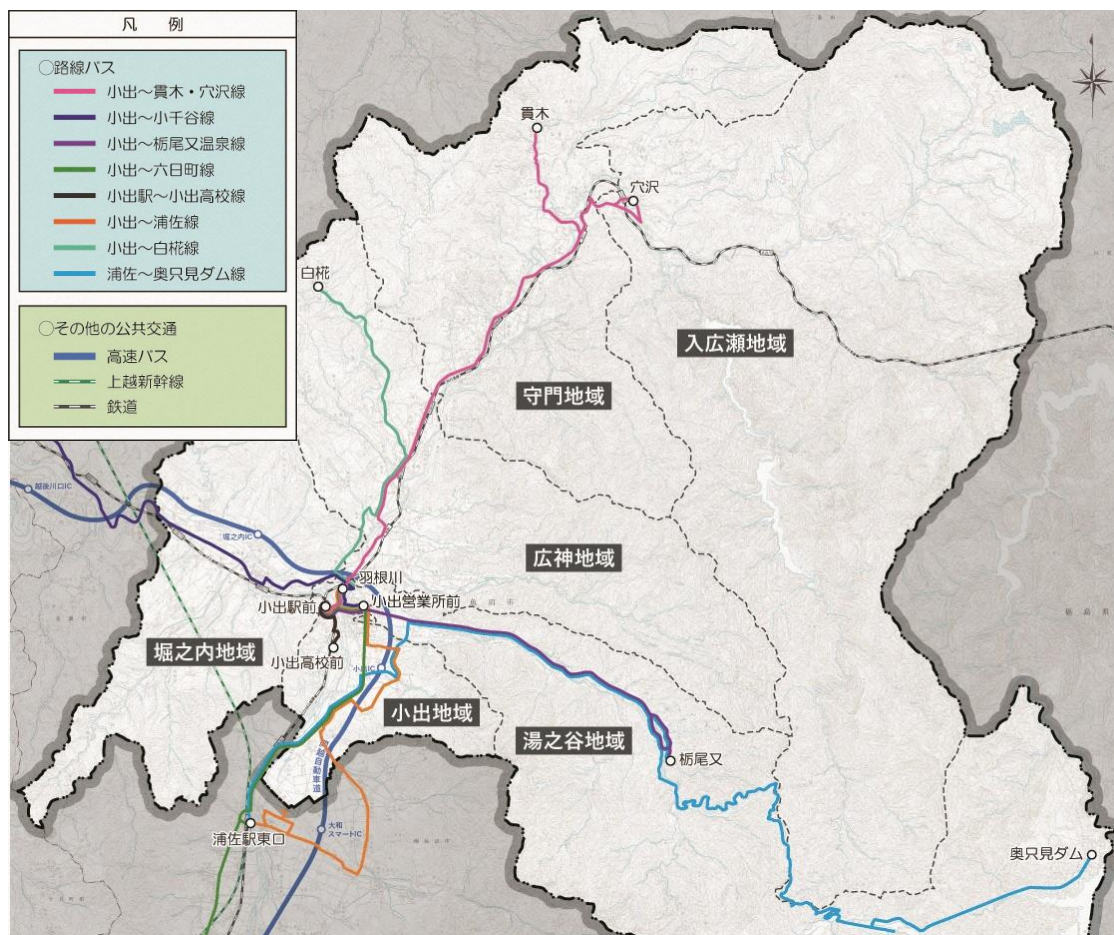


図 鉄道・バス交通の路線網



### (3) 乗合タクシー（地域乗合タクシー、小出まちなか循環線、入広瀬コミュニティバス）

乗合タクシーは基本的には予約制を採用しており、各地域の実情に応じて停留所型あるいは自由乗降型の運行形態を採っています。この乗合タクシーの運行により、市内全域で公共交通空白地は解消されています。

なお、令和元年度の乗合タクシー運行事業費補助金（市決算額）は約4,500万円です。

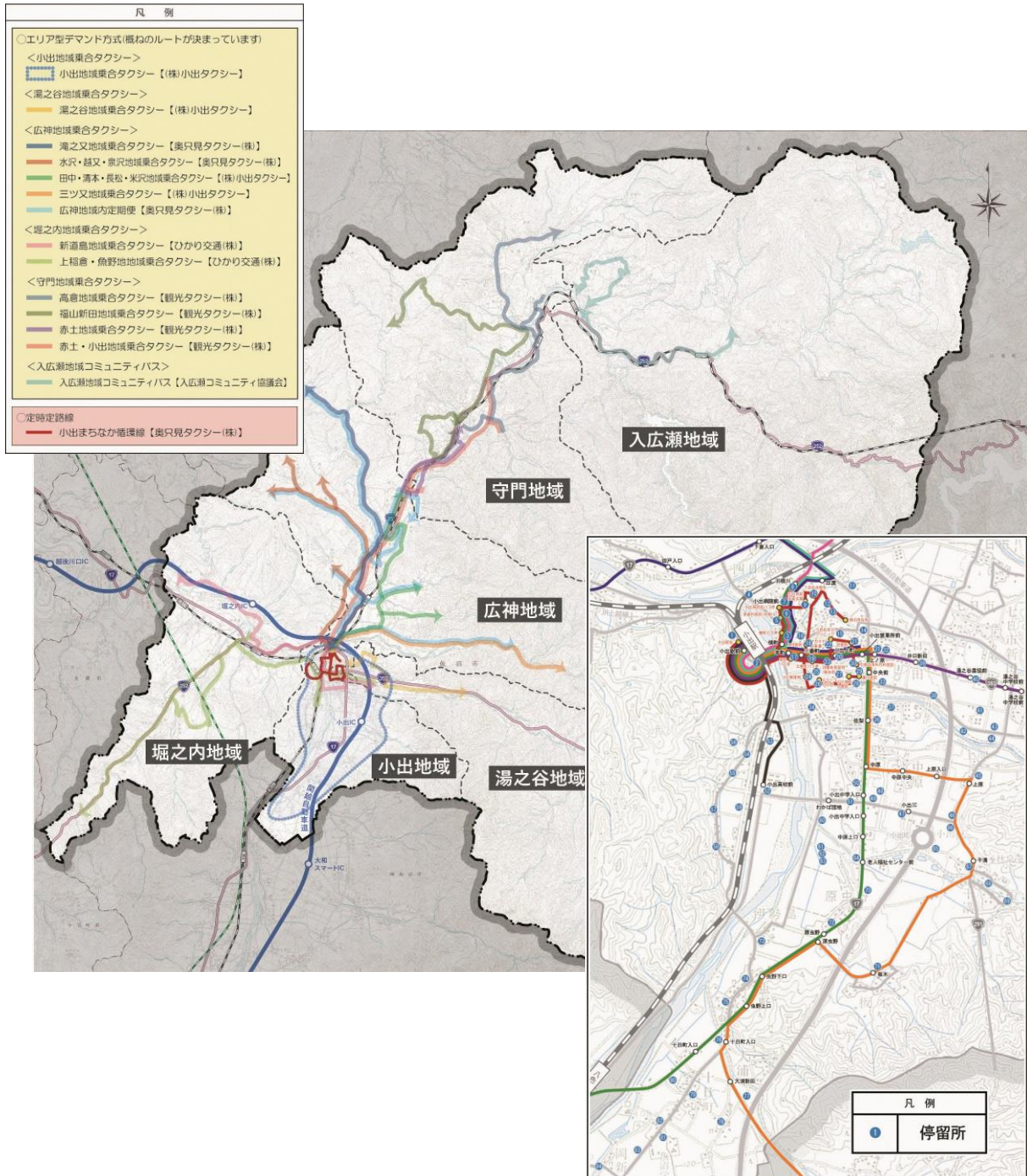


図 乗合タクシー路線図

乗合タクシー（入広瀬コミュニティバス含）の全体利用者数については、平成 24 年度が 30,258 人であったのに対し、平成 27 年度は 24,546 人と年々減少傾向にありました。平成 28 年以降の利用者数は増加傾向にあり、令和元年度は 28,675 人にまで回復しました。地域別・路線別にみると、小出地域のように増加傾向を示している地域から守門地域のように減少傾向を示している地域もあり、地域によって利用動向に違いがあります。

入広瀬地域では、平成 29 年 10 月からコミュニティバスの運行を開始し、以降堅調に利用者が増加しています。

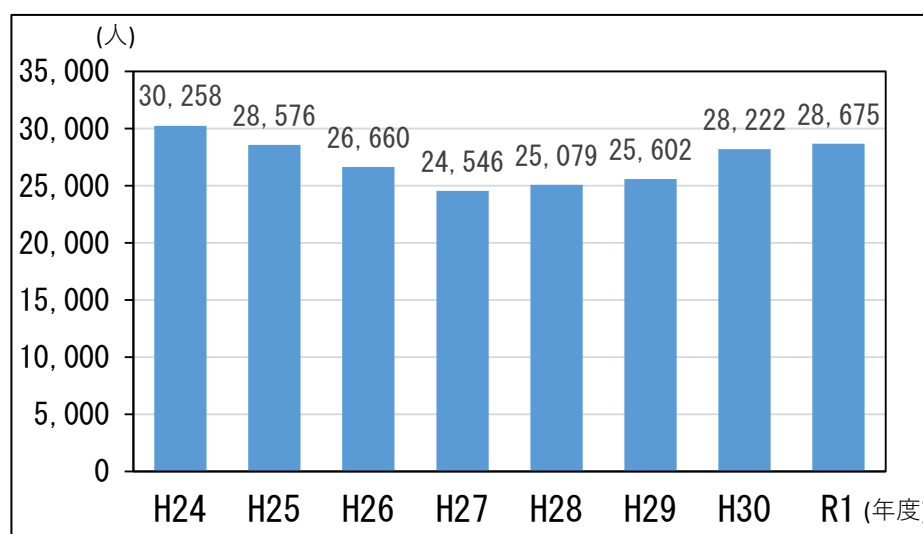
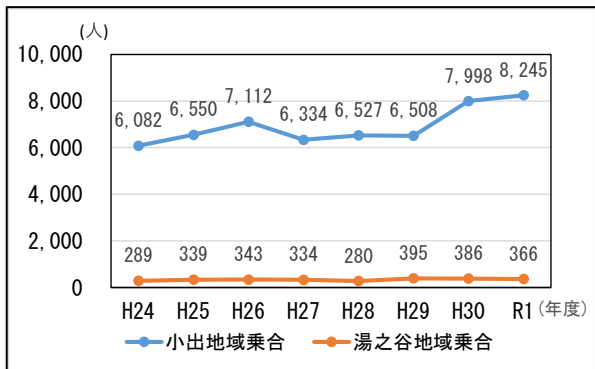


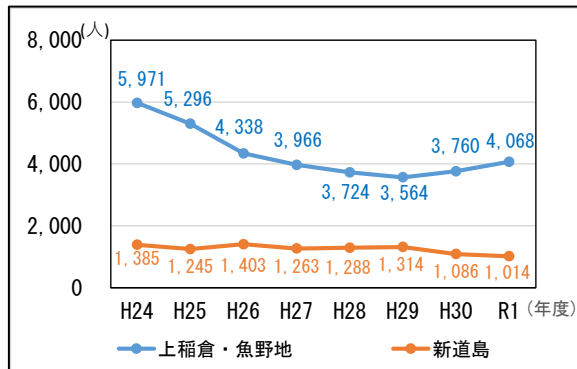
図 乗合タクシー全体の利用者数の推移（年度別利用者数）

[出典] 魚沼市資料

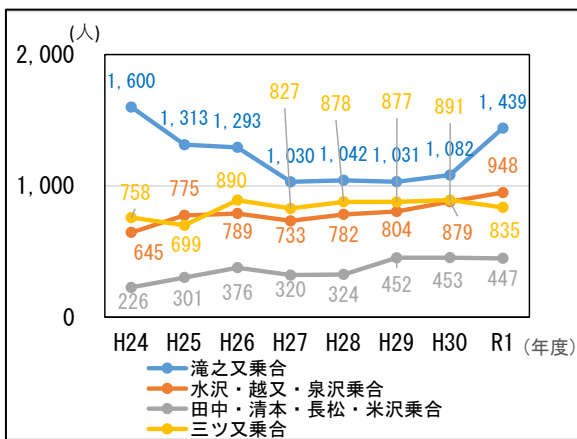
■小出・湯之谷地域



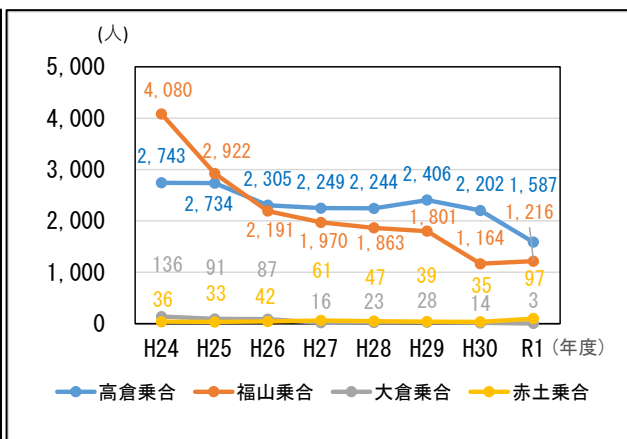
■堀之内地域



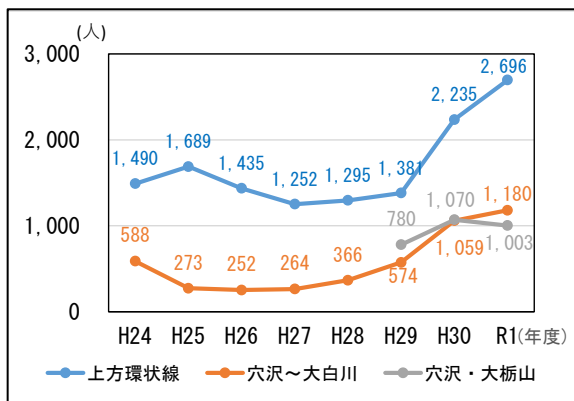
■広神地域



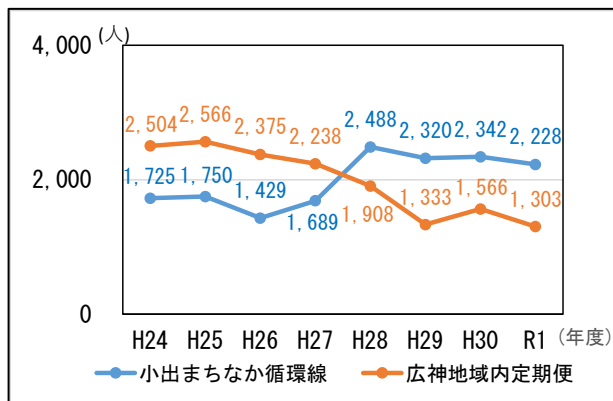
■守門地域



■入広瀬地域



■その他乗合タクシー



H29. 10～コミュニティバス

図 乗合タクシー路線別の利用者数推移

[出典] 魚沼市資料



## ■一般タクシー

魚沼市内にはタクシー事業者が4社あります。4社のタクシー利用者数は平成27年度には約257,000人の利用がありましたが、令和元年度には約202,000人にまで落ち込んでいます。

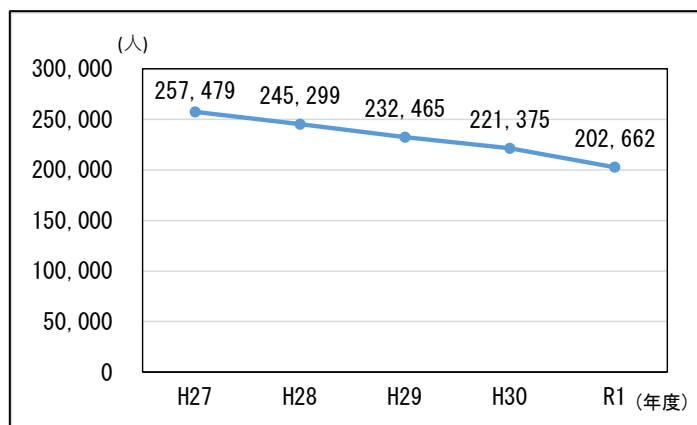


図 一般タクシーの利用者数

[出典] 魚沼市資料

#### (4) その他

本市では、公共交通以外の移動手段として、スクールバスと患者送迎バスを運行しています。

表 魚沼市の地域公共交通 注) 運行概要はR2年7月時点

種別	概要
スクールバス	●市有バスもしくは民間バスにより、児童・生徒のスクールバスを運行
患者送迎車	●横根・大白川地区から入広瀬診療所間、福山地区から守門診療所間を各地域1往復運行 ●月に1～3日運行 ●料金は無料

#### ■スクールバス

本市では、小中学校から遠方の児童・生徒の通学対策として、スクールバスを運行しています。また、スクールバスでの対応と併せて、路線バス利用への対応のため、通学定期券を支給している地域もあります。守門地域では、一般タクシーや乗合タクシーを利用した通学もみられます。

なお、通学対策事業費（通学定期券支給・スクールバス運行等）は、令和元年度実績ベースで約5,600万円となっています。

表 令和元年度スクールバス運行路線（令和元年8月1日現在）

系統	目的地	路線	備考
小出地域	小出小学校	干溝(通年)・青島上(冬期) — 小出小学校	
	伊米ヶ崎小学校	岡新田 — 伊米ヶ崎小 (通年)	保育園バス
	小出中学校	板木 — 伊米ヶ崎小 (冬季)	
	ひがし保育園 伊米ヶ崎保育園	十日町 — 小出中	
堀之内地域	堀之内小学校 宇賀地小学校 堀之内中学校	舟山 — 魚野地 — 長屋 — 堀之内小・中学校	
		下倉 — 田戸 — 堀之内小学校	
		上稲倉 — 堀之内小・中学校	
		新道島 — 宇賀地小・堀之内中学校	
	堀之内中学校	下倉 — 堀之内中学校	路線バス

系統	目的地	路線	備考
湯之谷 地域	湯之谷小学校	清水上－湯之谷小学校 大沢－湯之谷小－清水上－湯之谷小（冬季）	
		大湯温泉－葎沢－湯之谷小学校	
	湯之谷中学校	大湯温泉－湯之谷中学校	路線バス
広神 地域	広神西小学校 広神東小学校 広神中学校	栗山－広神西小学校－広神中学校－長松－ 広神東小学校	
		池平－広神東小学校－広神中学校 〔（冬季）－中島新田－広神東小学校〕	
		水沢－広神西小学校－広神中学校－ 広神東小学校－広神西小学校	
	広神西小学校 広神中学校	滝之又－広神西小学校－広神中学校	路線バス
	広神中学校	田中－広神中学校	路線バス
守門 地域	魚沼北中学校 須原小学校	高倉－魚沼北中学校－須原小学校	
	須原小学校	赤土－須原小学校	
	魚沼北中学校	福山新田－魚沼北中学校	タクシー
	魚沼北中学校	福山新田－魚沼北中学校	乗合タクシー
入広瀬 地域	魚沼北中学校	末沢－入広瀬庁舎－大栃山－魚沼北中学校	
	入広瀬小学校 すもんこども園	横根－入広瀬小学校－すもんこども園－ （魚沼北中学校）	

注）守門地域では上記のほか、守門地域乗合タクシー（福山新田乗合）の一部便が予約不要で運行しており、通学対応便となっています。

### ■ 診療所患者通院バス

診療所患者通院バスは福山地区から守門診療所、横根・大白川地区から入広瀬診療所まで運行する無料のシャトルバスです。高齢等の健康上の理由により利用を止めた方がいる一方で、新たにシャトルバスを利用して診療所に通院する方が少なかったことから、利用者は平成30年度から減少しており、特に福山地区からの利用者が減少しています。

なお、運行に必要な経費は、令和元年度実績ベースで約118万円となっています。

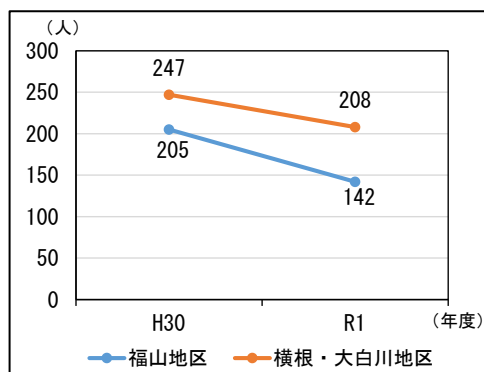


図 診療所患者通院バスの利用者数

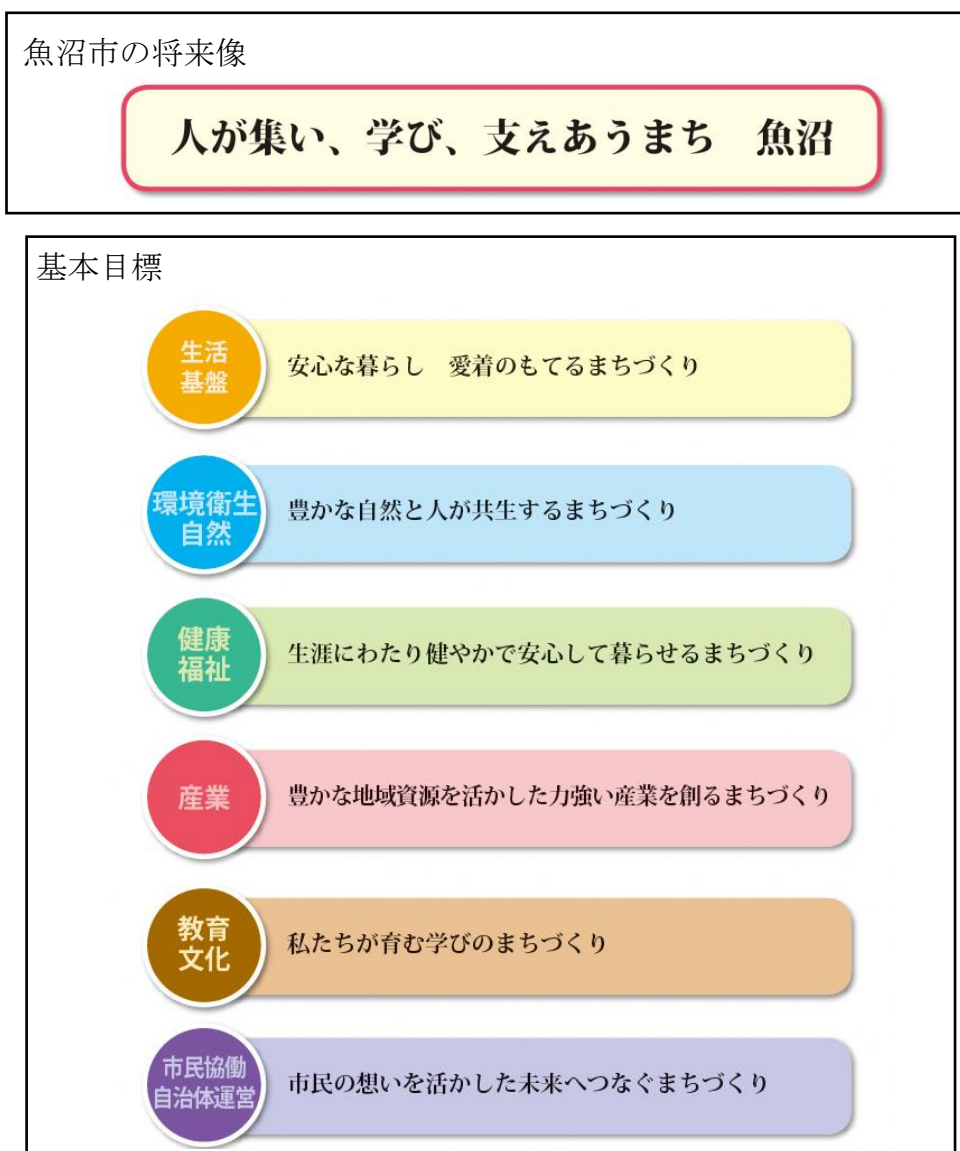
[出典] 魚沼市資料

## 2-4 上位・関連計画の整理

### (1) 第二次魚沼市総合計画（平成 27 年度策定）

第二次魚沼市総合計画は「地域を運営していく総合指針」、「まちづくりの共通目標」、「他団体との調整役と分野別計画の指針」としての役割があり、平成 28 年度から令和 7 年度までの 10 年間で計画期間としています。また、前後期に分けて基本計画が定められ、前期基本計画は平成 28 年度から令和 2 年度までの 5 年間としています。

同計画ではまちづくりの重要な基盤として公共交通を位置付けており、公共交通と関わりの強い施策も複数あります。また、将来に向けたまちづくりの推進のための重点施策として、「魚沼市版コンパクトなまちづくり」の推進を設定し、公共交通との連携により市民の利便性向上を図ることとしています。



本計画における公共交通の現状と課題として、費用対効果を勘案しながら地域の実情に対応した持続可能な体系を整備していく必要があること、過疎・高齢化がすすむ中、公共交通の果たす役割は益々重要性を増すことから、将来を見据えて地域ビジネスの手法も視野に入れた持続可能な公共交通体系の整備が必要であることが挙げられています。

表 公共交通と関わりの深い施策

該当する施策	具体的内容（一部抜粋）
公共交通の 持続可能な仕組みづくり	<p>鉄道、路線バス、乗合タクシー等の交通資源の有効活用に加え、将来を見据えたコミュニティバス<sup>補注)</sup>の導入の検討など、市民生活の足として通学、通院、買い物など地域の実情に対応した持続可能な公共交通体系を整備し、利便性の向上と利用の促進を図ります。</p> <p>補注) コミュニティバスとは、明確な定義はされていませんが、一般的には、路線バス等が運行されていない公共交通空白地の交通需要に対応するため、行政が公的施策として実施する乗合交通を言います。</p>
安心して暮らせる 公共空間の整備	<p>障害の有無にかかわらず、市民の誰もが安全で快適に暮らすことができる地域社会を実現するため、公共建物、交通機関や道路のユニバーサルデザイン化<sup>補注)</sup>により、全ての人にやさしいまちづくりを推進します。</p> <p>補注) ユニバーサルデザインとは、障がいの有無、年齢、性別、人種等に関わらず、多様な人びとが利用しやすい都市環境や生活環境を設計(デザイン)することを言います。</p>
地域資源を最大限に 活かした観光の振興	<p>魚沼の自然を活かした体験型観光や外国人観光客などの誘客促進に向けた体制整備、友好都市との交流、来訪者をおもてなしする人財の育成などを推進し、地域資源を最大限に活かした観光の振興を目指します。</p>

## (2) 魚沼市都市計画マスタープラン（平成 28 年度改定）

魚沼市都市計画マスタープランでは、人口減少と少子高齢化の進行、安全・安心意識の高まりなど、本市を取り巻く社会環境の変化に対応した、まちづくりの目標を設定しています。また、概ね 20 年後を見据えた計画としています。

### まちづくりの基本目標

### 「魚沼市版コンパクトなまちづくり」

表 魚沼市版コンパクトなまちづくり実現のための 2 つの柱

目標	内容（マスタープランより抜粋）
拠点と基幹集落の形成	<ul style="list-style-type: none"> <li>・都市機能の集積やまちなか居住による拠点の形成により、魅力ある都市を形成します。</li> <li>・基幹集落への生活利便施設の集積により、集落地での生活環境の維持・向上を推進します。</li> </ul>
交通ネットワークの確保	<ul style="list-style-type: none"> <li>・利便性が高く効率的な交通網の整備により、交通手段の確保を図ります。</li> <li>・広域交通ネットワークの強化を推進し、近隣市町村間の連携を図ります。</li> </ul>

表 交通体系に関する課題

課題	具体的内容（マスタープランより抜粋）
公共交通の維持	<p>鉄道、路線バスのほか、公共交通空白域の不均衡を是正するため、平成 22 年から乗合タクシーが運行され市内の各地を巡回しています。近年の鉄道利用者は横ばい傾向であり、公共交通の利用者が減少すると路線の維持に費用が必要となったり、減便や廃線につながったりするため、市民の負担増や利便性の低下が懸念されます。</p>
自動車への依存	<p>公共交通の乗り継ぎの不便さや商業施設の郊外化等の影響もあり、日常の移動における自動車への依存傾向が強くなっています。今後はより一層の高齢化等により、自動車の運転ができなくなる人が増えることが予想されており、日常の移動等への影響が懸念されます。</p>
集落等における交通の確保	<p>本市の山間部には集落が広く分布しており、すべてを網羅する交通網を配置するには多額の費用が必要となります。今後、本市の財政状況が益々厳しくなることが見込まれる中、財政の負担を減らし、交通網を維持するためには効率的な交通体系の整備が必要となります。</p>

表 公共交通の整備方針

交通機関	具体的内容（マスタープランより抜粋）
鉄道	<ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道の利便性向上のため、駅周辺においてパークアンドライド用の駐輪場、駐車場整備を推進します。</li> <li>・鉄道駅の利用促進と各駅の拠点性を高めるため、バスとの連携による乗り継ぎの利便性向上や待合機能の充実、観光情報の発信等、駅周辺の環境整備を図ります。</li> </ul>
バス等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・乗合タクシーは住民の意見を聞きながら運行方法等を随時見直し、持続可能な交通網を形成します。</li> <li>・鉄道との連携や、乗合タクシーと路線バスの連携により、多くの人々が気軽に利用できる利便性の高いバス路線を形成します。</li> <li>・高齢化が進む中山間地域において公共交通を形成することで、中山間地での生活環境を維持します。</li> <li>・使いやすく快適な公共交通の導入を関係機関に働きかけるとともに、天候に左右されないバス待合所設置等の環境整備にも努めます。</li> <li>・環境にやさしい低公害型バス（ハイブリッドバスなど）の導入を関係機関に働きかけます。</li> </ul>



また、土地利用の方針として、以下のような拠点整備や公共交通ネットワークの強化が考えられています。

表 土地利用における基本的な考え方（マスタープランより一部抜粋）

- ・商業施設や公共施設などの都市サービス機能が集積する都市拠点では、既存の資源を有効に活用し、市民にとって便利であり、新たな活力が生まれる魅力ある都市拠点の形成を図ります。
- ・また、市内各地域との公共交通ネットワークを強化するとともに、周辺都市との役割分担に配慮し、多くの人が集まり多様な交流が繰り返される賑わいのあるまちを形成します。

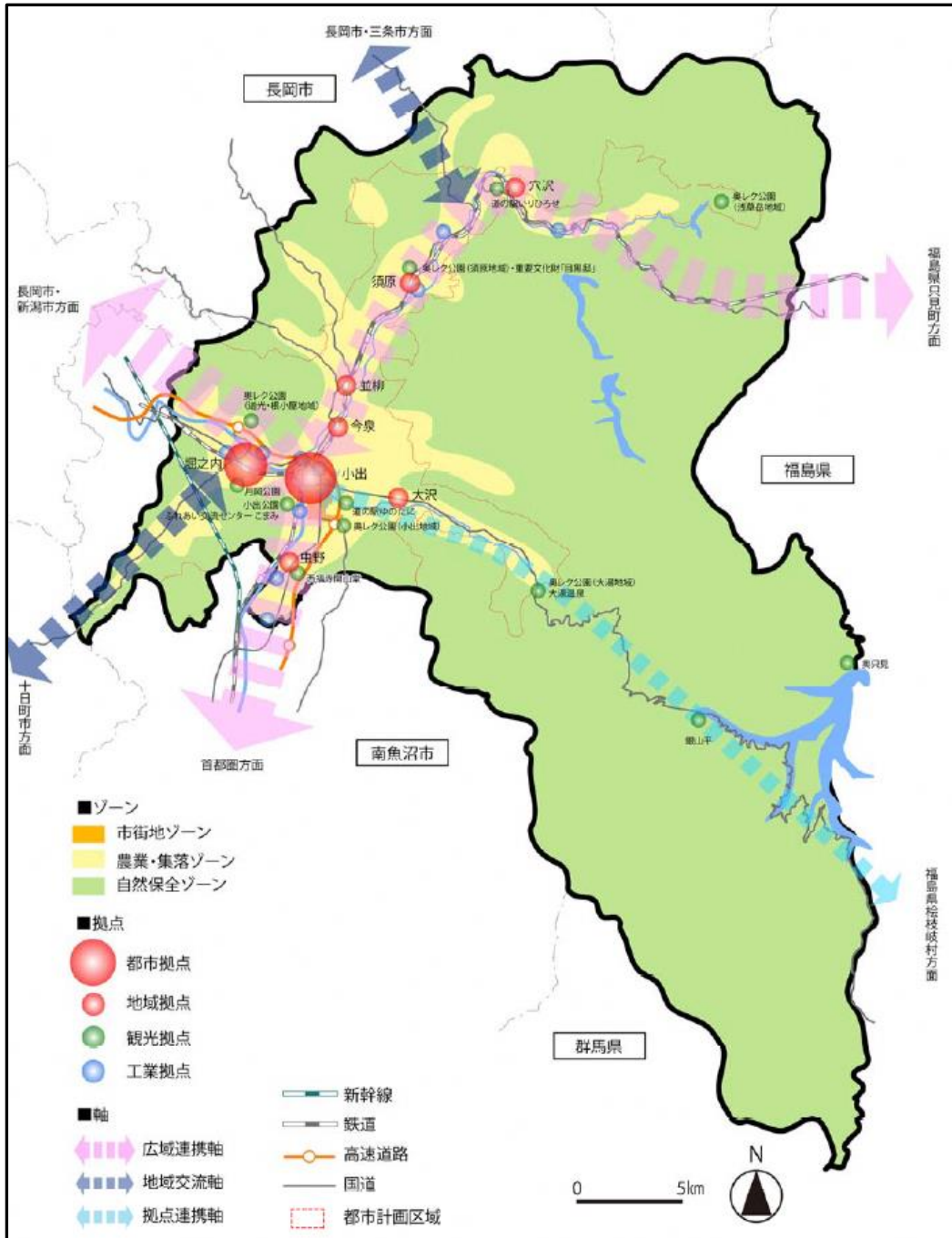


図 魚沼市都市計画マスタープランにおける将来都市構造図



### (3) 魚沼市立地適正化計画（平成 29 年度改定）

魚沼市立地適正化計画は、人口減少、少子高齢化の課題に直面している本市において、将来に向け安心して暮らし続けられるまちづくりを目指し、魚沼市都市計画マスタープランで掲げる「魚沼市版コンパクトなまちづくり」を実現するために策定されました。目標年次は、2040 年（令和 22 年）としています。

表 公共交通と関わりの深い方針

該当する方針	具体的内容（立地適正化計画より抜粋）
公共交通サービスの維持・充実	広域に分散している生活圏の連絡性を高めるため、また、高齢化が進展する中で、自家用車に頼ることなく誰もが快適に移動できる環境を整えるため、公共交通サービスの維持・充実に取り組みます。具体的には、魚沼市地域公共交通網形成計画との連携を図りながら、居住誘導などによる移動需要の維持・拡大に合わせた生活圏相互を連絡する公共交通ネットワークの維持・充実、乗り継ぎ・乗り換えの拠点となる交通結節点の強化、公共交通サービスの運行形態（ルート、運営方法等）の見直しなどを推進します。

#### (4) 国土利用計画（平成 30 年策定）

国土利用計画は、国土利用計画法に基づき、本市が有する地域特性を踏まえながら、長期にわたって安定し、かつ、調和のとれた土地利用を確保することを目的として、本市の区域における国土の利用に関する基本的な事項について定めたものです。

表 基本構想と具体的内容

基本構想	具体的内容
人口減少社会におけるコンパクトで暮らしやすい土地利用	人口減少対策は本市の最重要課題として、様々な施策を進めているところですが、人口減少は避けられない状況となっています。そのため、人口減少が続いている状況においても市土の適切な利用・管理を行い、管理水準を低下させない土地利用の対策を進めます。
地域経済の持続的な発展に向けた土地利用	市民が豊かさを実感できる市土づくりを目指し、住宅用地や工業用地、商業用地、農地及び森林の適切な配置と整備を進めることにより、地域経済の発展に結びつく土地の有効利用を推進し、地場産業等の活性化や生産性の向上を目指します。
災害に強い安全・安心な市土形成に向けた土地利用	全国屈指の豪雪地帯にあり、多数の土砂災害危険箇所を抱えている本市では、災害発生の防止、災害対策が重要であり、災害や雪に強い、安全・安心な市土づくりを推進します。
豊かな自然と人が共生する土地利用	本市の美しく多様な自然環境を守り、人と自然との共生の取組を続け、再生可能エネルギーの導入など、環境に負荷の少ない資源循環型社会や低炭素社会の形成を進めます。

本計画における公共交通・拠点整備に関わる措置として、以下の内容が述べられています。

#### 国土利用持続可能な市土の管理

「コンパクトなまちづくり」を目指して、都市計画マスタープランや立地適正化計画において市街地を適切な規模にとどめるとともに、既存市街地を有効に活用します。また、医療や福祉、商業等の都市機能については、都市拠点となりうる施設を核にして集積を図るほか、その周辺地への居住を誘導することとします。

併せて、都市拠点と地域拠点を結び、誰もが暮らしやすい生活環境を創出・維持するため、公共交通ネットワークの整備を進めます。

#### (4) 魚沼市地域公共交通網形成計画

本市の公共交通の方向性を示した「地域公共交通網形成計画」は、平成28年3月に策定され、平成28年度～令和2年度の5年間を計画期間としています。同計画の基本的な方針は次の通りです。

表 魚沼市の地域公共交通

基本的な方針	概要
行きたい場所に行くことができる	<p>商業施設や医療施設が市街地周辺部に集中しており、市周辺部と中心部のアクセス性を確保することは極めて重要です。そして、市内全体を公共交通の網で覆い日常生活でしっかりと使えるようにするためには、幹線と支線の役割分担及び、その連携が欠かせず、この際、乗り継ぎが発生するケースも想定できます。乗り継ぎ抵抗を可能なかぎり緩和するためにも、乗り継ぎ拠点（交通結節点）を強化します。</p> <p>あらゆる公共交通がその役割を果たすことで、市民が行きたい場所に行くことができる地域公共交通網の形成を目指します。</p>
都市の変化に対応する	<p>高度な医療サービスを担う、魚沼基幹病院が南魚沼市に開業し、また、行政機能の一元化等を目的とした新市役所庁舎の建設計画も進めています。医療・行政といった市民の安心で快適な生活の根幹に係わるサービスであり、これら都市の変化に対応した地域公共交通網の形成を目指します。</p>
来訪者等の交流人口の拡大に貢献する	<p>急激な人口減少を迎えるなか、地域の活性化のためには交流人口の増加が不可欠です。また、市外からの来訪者（ビジネスや観光目的）にも市内の公共交通を利用してもらうことが、公共交通を将来にわたって守るうえで重要です。都市間交通とその二次交通の強化により、市外からの来訪者にも利用してもらえる地域公共交通網の形成を目指します。</p>
交通事業者・住民・地元企業・行政みんなで“つくり、守り、育てる”	<p>公共交通を守り、育てていくためには、住民や地元企業など本市に係わるすべての人のチカラが必要です。特に住民自らが地域の実情を議論し、地域に必要な公共交通について合意形成を図る場を整えることが不可欠です。本市では、交通事業者と行政だけでなく、本市に係わるみんなで公共交通をつくり、守り、育てます。</p>

基本的な方針に基づき、下図に示す6つの目標と11の施策を設定しました。各施策の進捗状況は次頁から整理します。

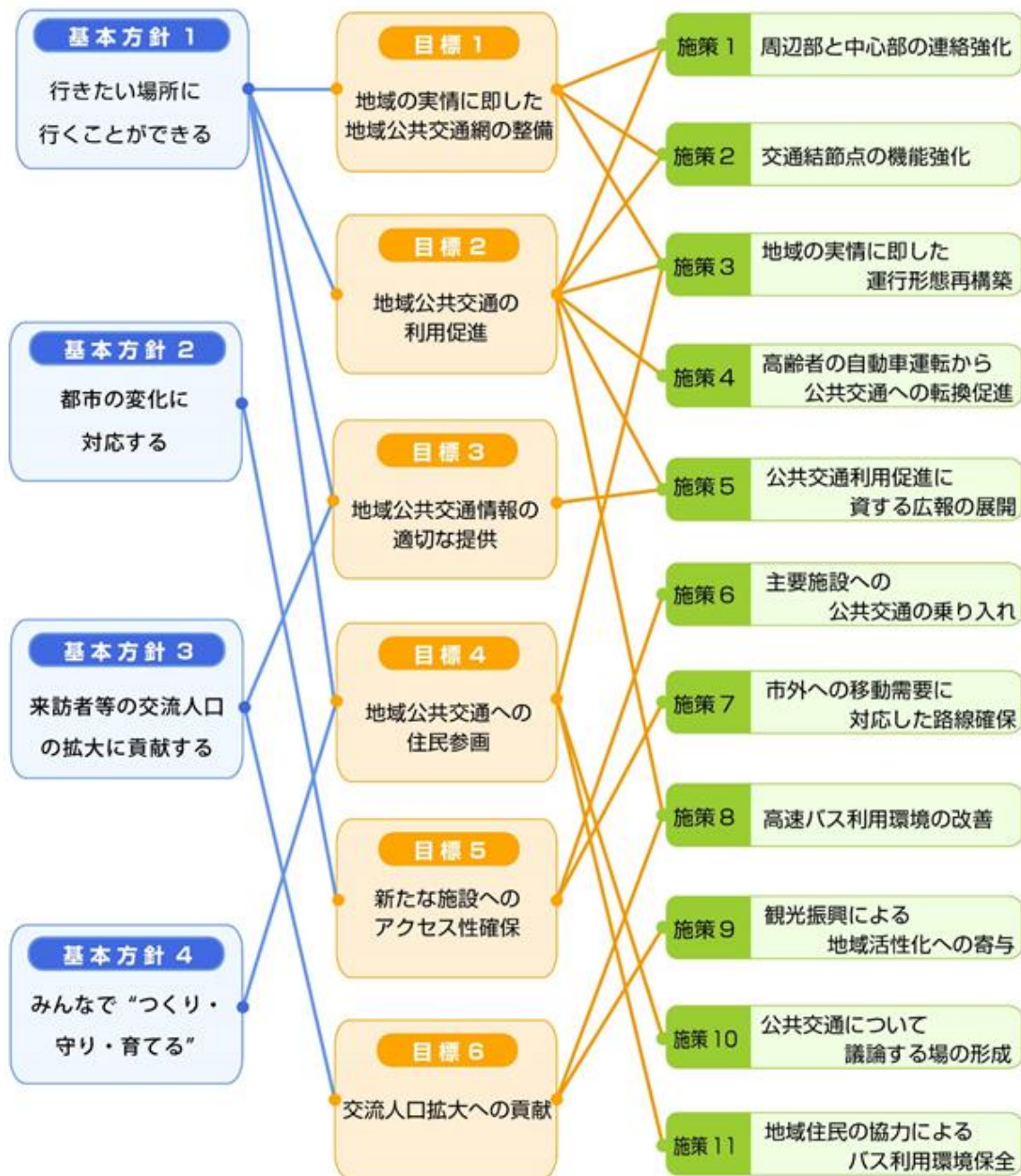


図 基本方針・目標と施策の対応関係



表 地域公共交通網形成計画で定めた施策の進捗状況（その1）

実施状況の評価 A：計画通り B：一部達成 C：検討中 D：未着手 —：評価が困難なもの

施策	事業内容	評価	実施状況（取り組んだ内容）	今後の予定
1. 周辺部と中心部の連絡強化	<p>○鉄道・路線バスは幹線軸として現状の運行水準を維持します。そのため、他の施策と連携し、利用促進を図ります。</p> <p>○一方で、幹線軸に接続する支線については、運行内容を見直し地域の実情に応じた運行システムへの見直しを進めます。</p>	A	<p>○幹線</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・路線バス（地域間幹線）を維持するため、運行費補助金の交付（国県補助事業）の支援を行いながら、利用促進に取り組みました。</li> </ul> <p>○支線</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・路線バス（幹線以外）を維持するため、運行費補助金の交付（市単独）を行いながら、利用促進に取り組みました。</li> <li>・乗合タクシーを維持するため、運行費補助金の交付（国補助事業）の支援を行いながら、利用促進に取り組みました。</li> <li>・平成29年10月に入広瀬地域において、交通事業者が運行する乗合タクシーからコミュニティ協議会が運行するコミュニティバスに変更しています。</li> </ul>	<p>○幹線</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・路線バス（地域間幹線）を維持するため、運行の効率化を検討します。</li> </ul> <p>○支線</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・路線バス（幹線以外）を維持できるように随時見直しを検討します。</li> <li>・乗合タクシーを維持できるように必要に応じ見直しを検討します。</li> </ul>
2. 交通結節点の機能強化	<p>○市役所庁舎及びこれと隣接する鉄道駅並びにバス停留所を「交通結節点」として位置づけ、鉄道や路線バスの乗り継ぎ拠点として機能強化を図ります。</p> <p>○特に、守門・入広瀬地域は、地域乗合タクシーが市中心部まで直接乗り入れていないことから、鉄道・路線バスと乗合タクシーが乗り入れる「交通結節点」の重要性が高くなっています。</p>	A	<p>○交通結節点</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・JR、路線バス、乗合タクシー、小出まちなか循環線の乗り継ぎ拠点を小出駅としており、時刻表には必ず掲載しています。</li> </ul> <p>○守門・入広瀬地域の交通結節点</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・JR、路線バス、乗合タクシー、入広瀬コミュニティバスの乗り継ぎ拠点として、入広瀬駅、上条駅、須原駅、穴沢停留所、上条駅前、守門庁舎前、守門診療所として、上屋やベンチ等の整備・維持をおこなっています。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・今後も継続する予定です。</li> </ul>
3. 地域の実情に即した運行形態再構築	<p>【市街地部】</p> <p>○小出まちなか循環線は、小出駅前、小出病院正面玄関、サカキヤ駐車場及び三番町バス停の利用が多く、特に小出駅及び小出病院の利用が多いです。</p> <p>○小出駅⇄小出病院の利用実態を踏まえ、逆回り（本町先回り）運行を実施します。運行本数は現行の10便を維持し、横町先回りと本町先回りを交互に運行し、その結果を検証します。検証の結果、継続運行が望ましくないと判断した場合には、適切な見直しを行います。</p> <p>【郊外部】</p> <p>○守門・入広瀬地域などの利用者が少ない路線について、地区内限定の住民バス等、積極的な住民参画による持続的な運行システムへの移行に向け、地域住民及び関係機関との調整・検討を進めます。</p> <p>○利用者が極めて少ない赤土地域の路線について、運行内容の見直しを優先的に実施します。</p>	A	<p>○小出まちなか循環線</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・H28.10から逆回り（本町先回り）の運行を開始し、30分毎に交互の運行を実施しています。</li> <li>・運行ルートの見直し（うおぬま眼科、市役所新庁舎、Aコープ小出店）を移設の移転等の時期に実施しました。</li> </ul> <p>○入広瀬コミュニティバス</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・平成29年10月に入広瀬地域において、交通事業者が運行する乗合タクシーからコミュニティ協議会が運行するコミュニティバスに変更しました。</li> </ul> <p>【再掲】</p> <p>○守門地域乗合タクシー</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・守門地域乗合タクシーは、必要に応じて、見直しを進めました。</li> <li>①高倉乗合タクシー ルート及び便数見直し（R2.5）</li> <li>②福山新田乗合タクシー 福山新田線と大倉線の統合（R2.5）</li> <li>③赤土乗合タクシー 運行便数の見直し（H31.4）</li> <li>④赤土・小出乗合タクシーの運行（R2.5）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・小出まちなか循環線の運行を維持するため、必要に応じ、運行ルート等の運行内容の見直しを行います。</li> <li>・今後も、守門地域乗合タクシーの運行方法を見直します。</li> </ul>

表 地域公共交通網形成計画で定めた施策の進捗状況（その2）

実施状況の評価 A：計画通り B：一部達成 C：検討中 D：未着手 —：評価が困難なもの

施策	事業内容	評価	実施状況（取り組んだ内容）	今後の予定
4. 高齢者の自動車運転から公共交通への転換促進	<ul style="list-style-type: none"> <li>○自動車運転免許自主返納者に対する「共通回数券」の交付など、利用促進施策を継続・推進します。</li> <li>○広神地域などで見られる「公共交通利用者を地域で支える」取り組みを全市に拡大するため、地域の病院や個人医院などへの働きかけを強化します。</li> </ul>	B	<ul style="list-style-type: none"> <li>○自動車運転免許自主返納者に対する優遇措置                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・魚沼市乗合タクシー等共通回数券の交付（路線バス、タクシー、乗合タクシー）などの支援を実施しています。</li> <li>・出前講座により、併せて利用促進をPRしています。</li> </ul> </li> <li>○地域の病院や個人医院などへの働きかけを強化                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・乗合タクシー利用の案内、時刻表の送付を病院や個人医院にも実施中です。</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・今後も継続します。</li> </ul>
5. 公共交通利用促進に資する広報の展開	<p>【分かりやすい広報】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○市民の意識啓発を促す広報資料を作成し、市内全戸に配布します。</li> <li>○高齢者でもわかりやすい「ユニバーサルデザインに配慮した時刻表」を作成します。</li> <li>○乗合タクシー乗務員ユニフォームを作成し、わかりやすさと認知度向上を図ります。</li> <li>○中学3年生及び高校生を対象にした、意識啓発を促す広報資料を作成・配布し、高校在学中の公共交通利用を促進します。</li> </ul>	B	<ul style="list-style-type: none"> <li>・時刻表の全戸配布、地域版時刻表の配布を行っています。</li> <li>・市内中学校及び高等学校への通学利用の働きかけを行っています。</li> <li>・出前講座により、併せて利用促進をPRしています。【再掲】</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・今後も継続します。</li> </ul>
	<p>【インターネットを活用した高度な情報提供】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○バス位置情報をリアルタイム（即時的）に知ることができる「バスロケーションシステム」等の導入に向け研究を進めます。</li> </ul>	C	<ul style="list-style-type: none"> <li>・利用実態に合わせて検討した結果、現段階では、投資に見合う利用促進への効果が期待できないため、安価のシステムの情報に注視しています。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・今後も継続します。</li> </ul>
6. 主要施設への公共交通の乗り入れ	<ul style="list-style-type: none"> <li>○庁舎建設の動きに合わせ、新庁舎へのアクセス路線を設定します。</li> <li>○小出病院の完成時には、敷地内に路線バス、タクシー、乗合タクシーの専用乗降スペースを設置し、公共交通利用者の利便性向上を図ります。</li> <li>○また、既存の各庁舎、および市民の生活に欠かせないその他の病院や商業施設などについても、施設敷地内への路線バスや乗合タクシーの乗り入れについて検討します。</li> <li>○市中心部の交通結節機能を向上させるため、上記の新庁舎、小出病院に小出駅を加えた3つの施設を公共交通ターミナルとして位置付け、必要な整備を進めます。</li> </ul>	B	<ul style="list-style-type: none"> <li>○乗合タクシー及び小出まちなか循環線の乗入れ                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・市役所新庁舎及び新小出病院に乗り入れました。</li> <li>・また、うおぬま眼科、Aコープ小出店に小出まちなか循環線が経由し、原信小出東店、ウオロク魚沼店に乗合タクシーが乗り入れました。</li> </ul> </li> <li>○路線バスの乗入れ                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・一方、路線バスの乗り入れはできていません。</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・小出病院、市役所新庁舎の専用バスレーン不可のため、これらと隣接するバス停留所の設置を検討（路線バスルートの見直し）します。</li> </ul>
7. 市外への移動需要に対応した路線確保	<ul style="list-style-type: none"> <li>○現在、魚沼基幹病院通院患者を対象に、「魚沼基幹病院患者通院バス」を運行しています。この「魚沼基幹病院患者通院バス」を暫定的に運行しながら、定期運行に向けて関係機関と調整を進め、平成29年度からの路線バスによる定期運行を実現します。</li> <li>○また、定期運行にあたっては、診療科目ごとに診療時間が異なる点を十分に考慮したうえで、運行ダイヤの設定を行います。</li> </ul>	A	<ul style="list-style-type: none"> <li>○路線バスの乗入れ                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・魚沼基幹病院に路線バス（小出一浦佐線）が乗り入れています。</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・今後も継続するとともに、運行ルート等の見直しも進めます。</li> </ul>

表 地域公共交通網形成計画で定めた施策の進捗状況（その3）

実施状況の評価 A：計画通り B：一部達成 C：検討中 D：未着手 —：評価が困難なもの

施策	事業内容	評価	実施状況（取り組んだ内容）	今後の予定
8. 高速バス利用環境の改善	<ul style="list-style-type: none"> <li>○さらなる利用環境の改善に向け、高速バス及び小出 IC 駐車場の利用実態調査を実施します。</li> <li>○この調査結果に基づき、関係機関と協議を行い方向性の検討を進め、計画期間内（平成32年度まで）に具体的な取り組みを実行します。</li> </ul>	A	<ul style="list-style-type: none"> <li>○利用環境の改善                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・利用してもらえる環境を維持するため、送迎・駐車用の経路について、冬期間の駐車場除雪体制等の強化を行っています。</li> </ul> </li> <li>○高速バス廃止の回避                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・県内高速バスの路線（十日町線）の維持について、新潟県や他の沿線自治体と一緒に、代替事業者に対し支援を行っています。</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・今後も継続します。</li> </ul>
9. 観光振興による地域活性化への寄与	<ul style="list-style-type: none"> <li>○観光活性化に向け、只見紅葉号をはじめとしたイベント列車の拡充を検討します。</li> <li>○新幹線駅である浦佐駅からの本市への観光需要を調査し、浦佐駅から市内の観光資源までの路線バスの充実に向け、関係機関との調整・検討を進めます。</li> <li>○中長期的な視点では、観光施設と協力・連携した観光乗合タクシーの導入に向け、関係機関との調整・検討を進めます。</li> <li>○イベント列車や急行バスなどの積極的な広報の展開について関係機関と協議・調整し、観光客の公共交通利用を促進します。</li> </ul>	B	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市観光協会、だんだんど～も只見線元気会議と連携し、観光振興に向け、以下の事業を実施しました。                             <ul style="list-style-type: none"> <li>①只見線イベント列車の運行</li> <li>②只見線観光マップの発行</li> <li>③観光路線バス（浦佐－奥只見湖）</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・観光利用による外からの人の流れによって、只見線等の公共交通の利用促進を図ります。</li> </ul>
10. 公共交通について議論する場の形成	<ul style="list-style-type: none"> <li>○第二次魚沼市総合計画では「全地域にコミュニティ協議会を設置する」ことを施策としています。このコミュニティ協議会を基盤としながら（コミュニティ協議会が無い地域は自治会）、公共交通に関わる問題・課題を議論する場を設けます。</li> <li>○公共交通に関わる情報を共有する場として、コミュニティ協議会連絡協議会、連合自治会長会議等の活用を想定します。</li> <li>○コミュニティ協議会連絡協議会等の議論の結果を踏まえ、魚沼市地域公共交通協議会の場において、結果に対応する取り組み方針を決定します。</li> </ul>	B	<ul style="list-style-type: none"> <li>・入広瀬コミュニティ協議会</li> <li>・根小屋及び竜光、下新田連合自治会</li> <li>・出前講座による利用促進を図りました。【再掲】</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・特に守門地域において、見直しを進める際に議論を進めます。</li> </ul>
11. 地域住民の協力によるバス利用環境保全	<ul style="list-style-type: none"> <li>○地区ごとに、環境保全に取り組む停留所を定め、日頃より清掃活動等に取り組み、バスを“みんなで守る”意識を高めます。</li> <li>○また「魚沼市バス待合所設置事業補助金要綱」に基づき補助を受けた地区及び整備した停留所を、モデルケースに定め先行的に取り組み、そのノウハウを全市展開します。</li> <li>○この他、乗合タクシー停留所については、地域住民や交通事業者の意向を聞きながら、市が主体となって随時改善に取り組みます。</li> </ul>	B	<ul style="list-style-type: none"> <li>・魚沼市バス待合所設置事業補助金により、停留所の上屋整備を行いました。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・今後も継続します。</li> </ul>

施策を実施しても、市民 1 人あたりの乗合バス等の利用促進につながっておらず、公共交通の満足度も計画策定時よりも低くなっている状況です。

表 達成度評価指標

目標	達成度評価指標	当初現況値	目標値	実績値	達成度
目標 1 地域の実情に即した地域公共交通網の整備	1-1 公共交通に対する満足度	マイナス 0.3	±0	マイナス 0.82 ( R1 )	×
目標 2 地域公共交通の利用促進	2-1 市民 1 人あたりの年間乗合バス等利用回数	8.4 回/年	9.3 回/年 (R2)	6.6 回/年 (R1)	×
	2-2 日常の買い物での公共交通利用割合	7.9% (H27)	8%以上 (R2)	調査予定	-
目標 3 地域公共交通情報の適切な提供	3-1 地域公共交通の認知度	53% ~ 76%	75% (R2)	調査予定	-
目標 4 地域公共交通への住民参画	4-1 住民会議の実施割合 (コミュニティ協議会ベース)	0%	100% (R2)	※入広瀬 精査中	×
	4-2 住民会議の実施割合 (人口ベース)	0%	100% (R2)	※入広瀬 精査中	×
目標 5 新たな施設へのアクセス性確保	5-1 新たな施設への路線	0 路線	2 路線 (R2)	6 路線 (R2 基幹病院：1 市役所：5)	○
目標 6 交流人口拡大への貢献	6-1 観光入込客数	約 140 万人	約 147 万人 (R2)	約 155 万人 (H30)	○



## 第3章 魚沼市の公共交通が解決すべき課題

### 3-1 魚沼市の公共交通全体に係わる視点

#### ■自家用車に頼ることなく誰もが移動できる環境の実現

市民の移動は自家用車に依存しており、合わせて少子高齢化や通学需要の減少の影響から、公共交通利用者はさらに減少するおそれがあります。自家用車に依存する交通体系では高齢者や学生など移動に困難をきたす市民が存在することから、社会情勢に応じた利用しやすい地域公共交通網の構築を進めていく必要があります。



写真 多くの人が利用する小出病院

#### ■公共交通の認知度向上

地域内を運行している地域乗合タクシーは、まだまだ認知度が低いと考えられます。毎年の時刻表の配布等をおこなっていますが、見られていない状況が考えられ、周知方法の工夫が必要です。

また、将来にわたって安心して利用できる地域公共交通を維持するためには、一定の利用者数を確保することが重要です。公共交通を普段利用していない市民に対して、わかりやすい情報提供を行うことで、新たな需要喚起など利用促進を図ることが課題です。

#### ■効率的な運行による持続可能な公共交通の実現

魚沼市の人口は減少傾向にあり、高齢化も急速に進んでいます。また、今後も人口減少と高齢化が急速に進むと予想されており、利用者の減少によって公共交通の減便や廃止につながるおそれがあります。そのため、各地域に合った効率的な運行による持続可能な地域公共交通網の形成を図ることが必要です。

また、人口減少や高齢化が進むなか、交通事業者の人手不足や高齢化も深刻な問題となっています。公共交通を維持していくには、交通事業者が不可欠であるため、公共交通の持続的な運行に向けた交通事業者への支援も必要です。

## ■路線バスの維持と利便性向上

平成 27 年から令和元年の間にバス利用者の減少に伴って 7 系統が廃止されています。廃止によるバスサービスの低下から利用者が減少し、利用者減少によって不採算路線が発生し新たな廃止路線が生まれるように、負の連鎖となっています。このことから、路線バスの運行を 1 日でも長く持続させるためにも、利用者数を一定以上確保することが重要であり、路線バスの利便性向上に努める必要があります。

また、路線バスの利用者数を確保するため、観光客の利用促進やスクールバスの運行を見直し、中学生等の利用促進につなげていく必要があります。

## 3-2 地域間の移動に係わる視点

### ■郊外から市街地への移動手段の再構築

商業施設や医療施設などの機能は小出市街地に集中しており、施設の沿線には公共交通もあるため、公共交通の利用で目的を達成しやすい環境にあり、市街地においては利便性が高いといえます。一方、守門地域や入広瀬地域といった郊外地域は、市街地と比べ施設が少なく、郊外から市街地へアクセスしなければならないのが現状です。よって、市街地との連絡を保障し、住民が「安心して移動できる」公共交通網の形成が必要です。

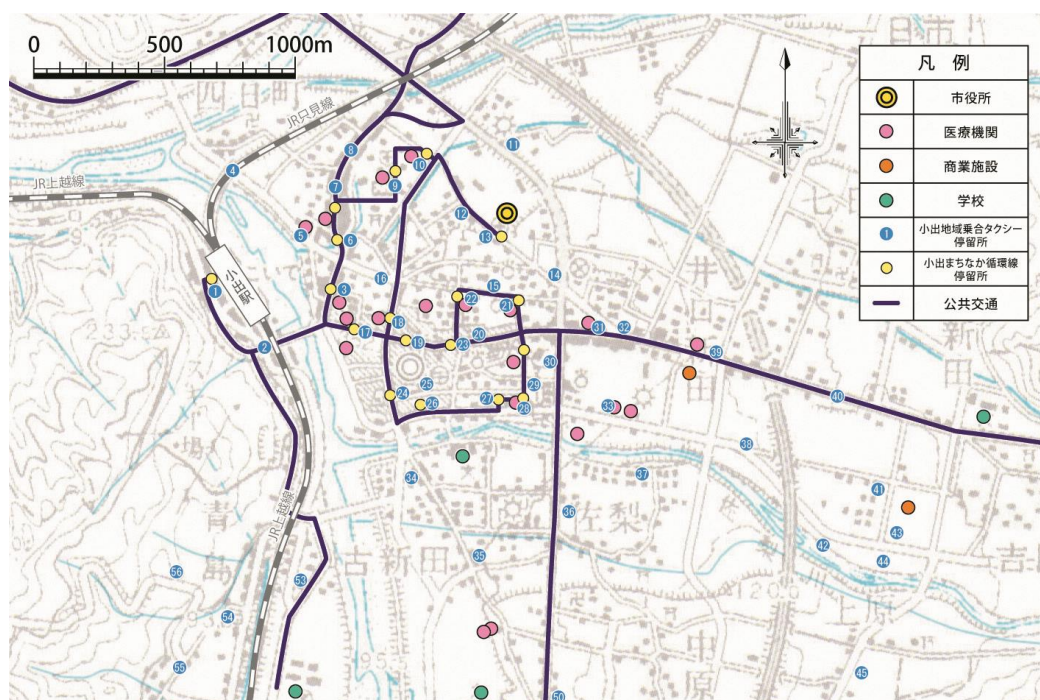
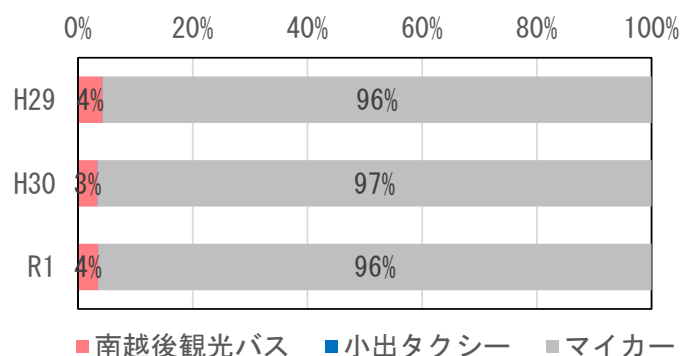


図 小出市街地の施設と公共交通網

## ■観光施設等への二次交通によるアクセス向上

急速な人口減少を迎えるなか、公共交通の維持には住民の利用だけでなく、観光客といった市外の人による利用も不可欠です。

本市には、温泉やスキー場など豊富な観光資源があり、平成 30 年には観光入込客数が年間 155 万人に達し、増加傾向にあります。しかし、各観光施設へのアクセスに着目すると、公共交通だけではアクセスが難しい観光施設もあり、ほとんどがマイカーでのアクセスとなっています。そのため、さらなる交流人口の拡大に向け、観光客にとって観光地にアクセスしやすい二次交通の検討が必要です。



[出典] 魚沼市観光協会資料一部改（6月～10月）

図 魚沼市⇄尾瀬ルート交通機関

### 3-3 都市間の移動に係わる視点

#### ■鉄道利用環境の向上

本市には JR 上越線、只見線が運行しており、通勤・通学など日常の足として利用されていますが、利用者は減少傾向にあります。また、県外からの来訪者（ビジネス、観光客など）にとって鉄道の利便性向上は、来訪時の快適性の向上に繋がり、本市の交流人口の増加に資するものです。このことから、鉄道駅からの二次交通の充実、鉄道駅での観光及び公共交通情報の充実、JR 只見線を活用した地域活性化など、鉄道利用環境の向上に向けた取り組みを促進することが必要です。



写真 小出駅に向かうバス利用者



写真 観光資源としての只見線

### 3-4 新たな技術を活用する視点

#### ■新たな技術を活用した予約システムの構築

乗合タクシー利用者アンケートから、現在の利用者からスマートフォン等を利用している人はわずかであり、新しい技術に対して関心が低いのが現状です。しかし、今後スマートフォン等を持つ世代が自家用車を手放し、公共交通を利用する可能性が高まることが想定され、将来を見据えてスマートフォン等を活用した新たな予約システムを構築して、利便性の向上を図ることが必要です。



## 第 2 編 魚沼市地域公共交通計画

## 第1章 基本方針

第1編では現況及び上位・関連計画を整理し、本市の公共交通が抱える課題を抽出しました。これら課題を捉え、本市の地域公共交通の形成に係わる基本方針として次の4本の柱を設定します。

### 方針1 どこにいても安心して生活できる公共交通

医療施設や商業施設をはじめとする施設は小出地域に集中しているため、**郊外部と小出地域とのアクセス性**を確保することが重要です。

公共交通によって、各地域と小出地域を行き来できることで、どこにいても安心して生活できる市域の形成を目指します。

### 方針2 地域公共交通網の形成

全ての公共交通を集落から小出地域に運行することは、非効率であるため、**地域拠点**の形成を目指します。この地域拠点と小出地域を結ぶ路線を幹線として位置づけ、各集落と地域拠点を結ぶ公共交通を支線として位置づけます。幹線と支線を組み合わせることで市民が安心して移動できる**地域公共交通網**を形成します。

### 方針3 市民と来訪者への利用促進

健康な市民が自ら移動するには、**移動手段**を確保することが重要です。その中で公共交通を将来にわたって維持するためには、市民の利用はもちろん、観光客をはじめとする市外からの来訪者の利用も必要であるため、**情報提供**や**関心**を持ってもらう工夫をし、**利用促進**を図ります。

### 方針4 市民・交通事業者・主要施設・行政の連携

公共交通を維持するためには、**本市に係わる全ての人**が一体とならなければなりません。本市では、**交通事業者**だけでなく、**市民・主要施設・行政**が連携し、**本市に係わるすべての方**が一体となって公共交通の維持を目指します。

## 第2章 地域公共交通計画の区域と計画期間

市内全域を網羅した地域公共交通網の形成が必要であることから、市内全域を計画の対象区域とします。また、必要に応じて周辺自治体等とも調整・連携のうえ、本計画で設定した施策に取り組みます。

なお、計画期間は令和3年度～令和7年度の5ヵ年とします。

## 第3章 地域公共交通計画の目標

### 3-1 計画の目標

先述した本計画の基本方針に基づき、本計画では下図に示す6つの目標の達成を目指し地域公共交通網の形成を進めます。

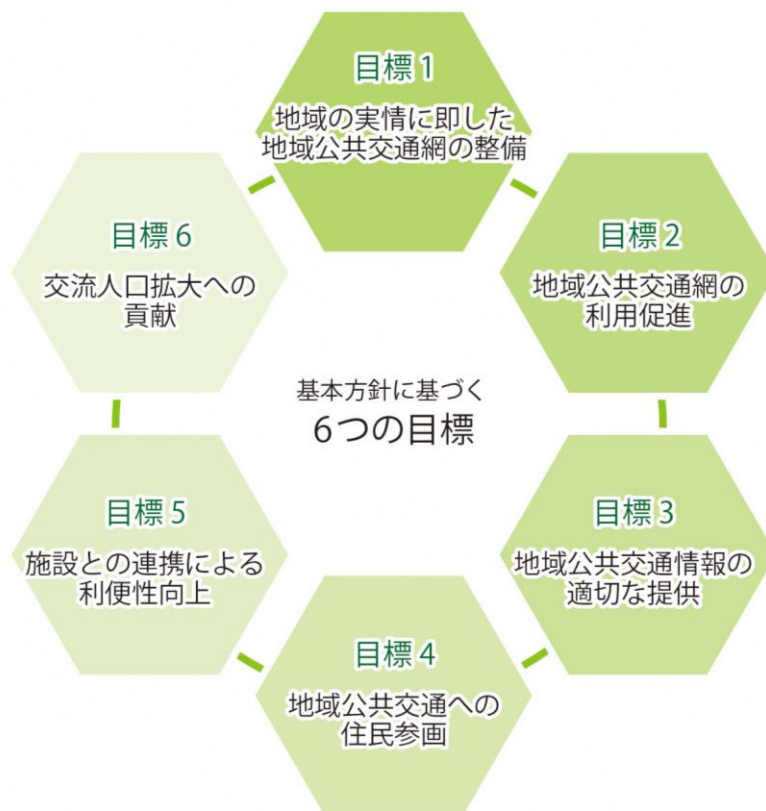


図 地域公共交通計画の6つの目標

### 3-2 目指す地域公共交通網に係わる各交通手段の役割

本計画では、市内を運行する公共交通を中心に、多様な交通手段の役割分担により、地域公共交通の形成を図ります。地域公共交通網の形成にあたり重要な役割を担う交通手段とその役割を以下に示します。

基本的な考え方として、鉄道及び路線バスで幹線軸を、地域乗合タクシーが支線として網を形成します。その他、市内で運行する多様な交通手段についても、幹線と支線では対応できない移動需要を支え、市民の生活の質を高めるために重要な役割を担います。

表 各交通手段の役割と位置付け

位置付け			支線	その他	交通手段	役割
幹線						
広域	都市間	市内				
■					新幹線	○県外及び市外など広域移動を支える役割を担います。
■	■				高速バス	○県外及び市外など広域移動を支える役割を担います。
	■	■			鉄道	○他都市との都市間移動、及び市内の地域間移動を支える役割を担います。
	■	■			路線バス	○市内各地域間の骨格を形成し、市内各地域の交通拠点、及び市外との移動を支える役割を担います。
			■		地域乗合タクシー	○比較的小規模な移動需要に対応します。 ○地域内の移動、また、一部市内中心部までの地域間移動を支える役割を担います。
				■	タクシー	○市内全域で高い移動サービスを提供し、比較的小規模な移動需要を支える役割を担います。
<b>本計画で目指す公共交通網において重要な役割を担う交通手段</b>				■	その他	○スクールバス、無償運行されている買い物送迎バスなどは、上記の公共交通ではカバーしきれない特定の移動需要を支える役割を担います。



### 3-3 目指す地域公共交通網のすがた

これまで整備を進めてきた地域公共交通網を土台に、幹線・支線の連携を強化します。鉄道及び路線バスを幹線として位置付け、現況のサービス水準を確保することで、地域公共交通の骨格を形成します。支線については、地域乗合タクシー以外の多様な交通手段により補完することも視野に入れます。また、市中心部に近いエリアを中心に支線と幹線の並行区間とすることで、市中心部までのアクセス性を確保します。

#### ■市全体の地域公共交通網のイメージ

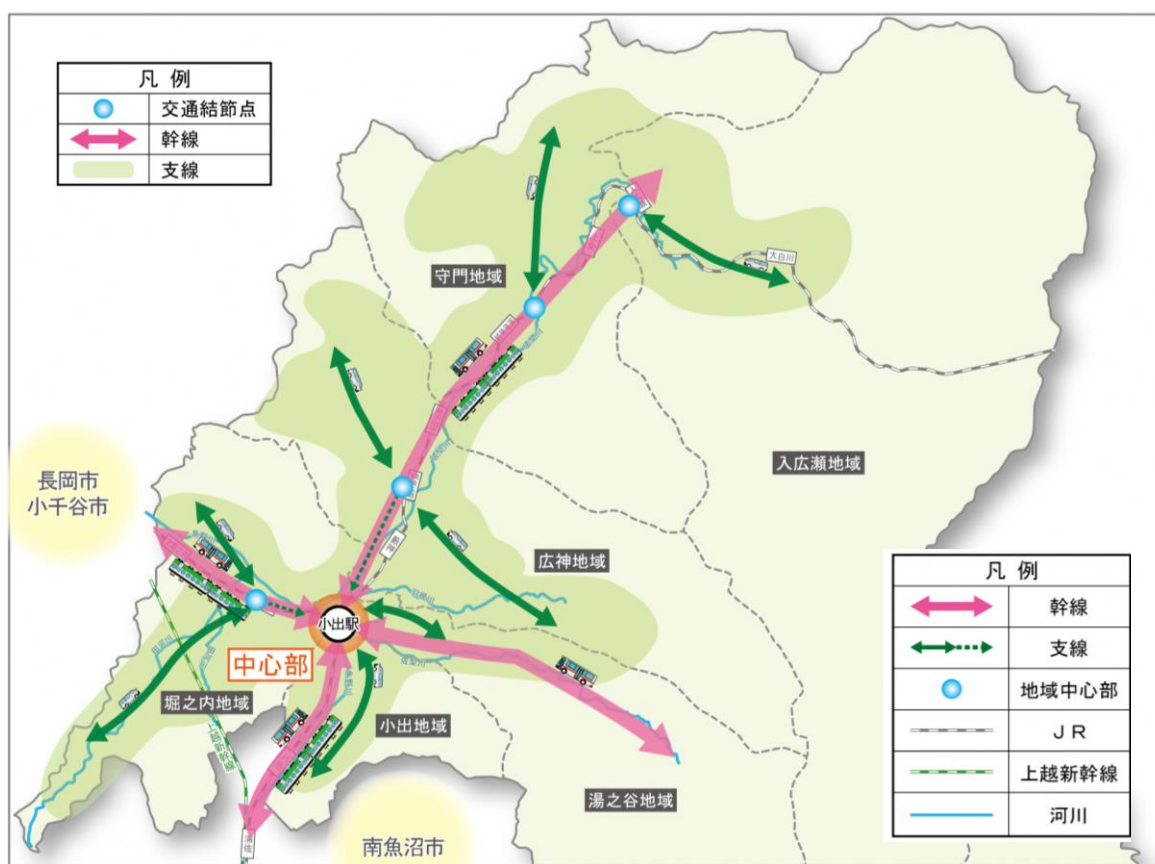


図 目指す地域公共交通網のすがた

## 第4章 目標を達成するために行う施策

### 4-1 目標を達成するために行う施策

前章までに設定した基本方針と目標を達成するために、計画期間内において11の施策に取り組みます。基本方針・目標と施策の対応関係を下図に示します。

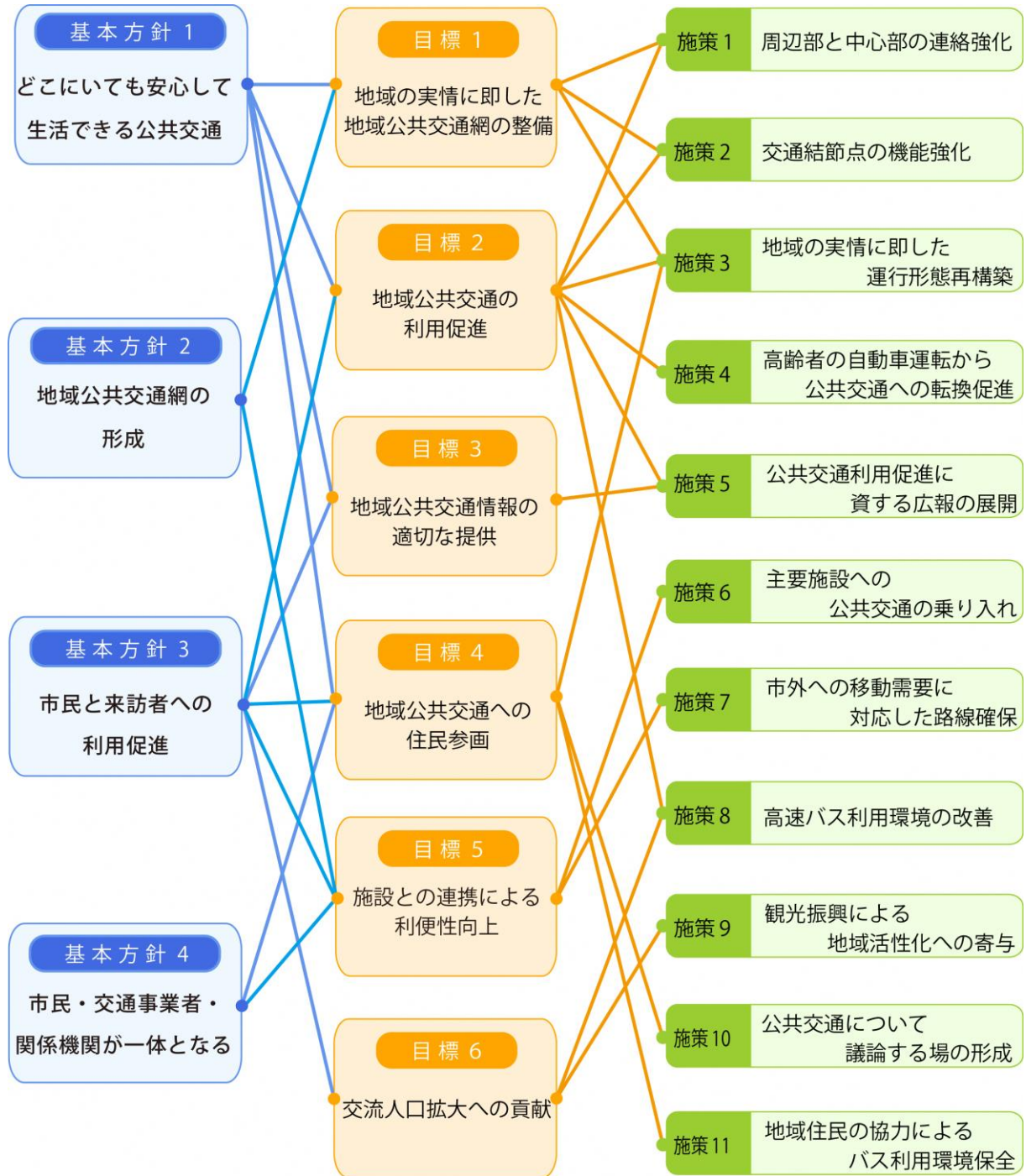


図 目標を達成するために行う施策