

湯沢町地域移動環境計画

M O B I L I T Y P L A N 2 0 2 3 - 2 0 2 7



観光立町宣言
湯沢町

君と一緒に暮らす町

第1章	はじめに	1
	1.1 計画作成の趣旨・目的	1
	1.2 計画の対象区域と期間	2
	1.3 計画の位置づけ	2
第2章	地域の現状等	4
	2.1 地勢・地理・気候	4
	2.2 社会状況・経済状況	5
	2.3 エネルギーと環境	7
	2.4 教育・福祉・医療	7
第3章	移動サービスの現状と課題	8
	3.1 湯沢町における移動サービスや空間の整備状況・利用状況	8
	3.2 移動に対するニーズと満足度	19
	3.3 移動サービスの課題整理	25
第4章	基本的な方針	27
	4.1 移動環境形成に対する基本的な方針	27
	4.2 移動サービスの役割と目指す移動サービス体系の整理	27
第5章	計画の具体目標と移動サービスレベルの設定	30
	5.1 計画の具体目標	30
	5.2 移動サービスレベルの設定	31
第6章	目標達成のための実施すべき施策	33
	目標1 将来にわたり、安心して暮らせる移動環境の整備	33
	目標2 誰もが利用しやすい移動環境の整備	36
	目標3 観光を支え、魅力を高める移動環境の整備	40
	目標4 交通事故の抑制による安全安心な交通環境の実現	46
第7章	計画の達成状況の評価・フォローアップ及び見直し方法	48
	7.1 評価の指標	48
	7.2 フォローアップ・見直しの方法	48

第1章 はじめに

1.1 計画作成の趣旨・目的

湯沢町では、鉄道、バス、タクシーの運行によって、町民が居住している地域においては概ね公共交通のネットワークが確保されていますが、運行頻度が低いことや運行時間帯が短いなど利便性が低くなっています。こうした利便性の低さもあり、通学や通院などにおいて自家用車による送迎を行うケースが多く、それを負担に感じる町民も少なくありません。一方で交通事業者から見ると利用者が少ない上に、バスやタクシードライバーの高齢化や人手不足の深刻化など、現状ではサービスレベルの改善は困難な状況です。

湯沢町は日本でも有数のスノーリゾートとして知られており、国内外を問わず多くの観光客が来訪されます。また、上越新幹線の「越後湯沢駅」や全国的にも例がないスキー場直結の「ガーラ湯沢駅」があることなどから、新幹線を利用する観光客が多く、スキー前後の町内移動において自家用車以外の移動手段の充実が重要となっています。

現在は、公共交通に加え各索道事業者（スキー場）や宿泊施設がそれぞれ送迎バスを運行しており、冬季には非常に多くの送迎バスが越後湯沢駅周辺に乗り入れています。しかし、これらの送迎バスは、わかりにくく非効率な運行となっており、運行経費が各事業者負担となっています。加えて、案内表示が統一されていないため、利用者が迷わず目的地に到着することが難しい状況にあります。

さらに、夏季においては近年、サイクリングやトレッキング等の需要が増加しており、新型コロナウイルス感染症の流行による影響（以下「コロナ禍」という。）が収束した後インバウンド需要が回復すると、さらにそうしたアクティビティの利用者が増加することが考えられます。しかしながら、自転車の利用者にとって走りやすい環境や、各アクティビティにアクセスするための移動手段が十分に整っていない状況にあります。

地域の移動環境においてこうした課題を持つ湯沢町では、町民と観光客等の多様な移動を支えるべく、地域公共交通のみならず多様な移動環境を総合的に計画することが求められています。

そこで、湯沢町の特性や現状・課題を整理し、町民からの意見を踏まえ、関係機関の横断的な連携・取り組みを効率的・効果的に進め、移動に関する施策を総合的に展開していくことを目的に、法定計画である「地域公共交通計画」、「都市・地域総合交通戦略」、「自転車活用推進計画」に「歩行者マスタープラン」も包括した「湯沢町地域移動環境計画」を策定します。

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に基づき、地方公共団体が中心となり地域の移動手段を確保するために定めるマスタープラン。
都市・地域総合交通戦略	都市・地域総合交通戦略要綱（国土交通省）に基づき、望ましい都市・地域像を実現するため、まちづくりと連携した交通施策の推進を図るもの。
自転車活用推進計画	自転車活用推進法に基づき、環境負荷の低減、災害時の交通機能維持、国民の健康増進等のため、地域の実情に応じた自転車の活用の推進に関する目標等を定めた計画
歩行者マスタープラン	より良い歩行環境の実現に向けたマスタープラン（法定計画ではない）。

1.2 計画の対象区域と期間

- 対象区域：湯沢町全域
- 対象期間：2023年度(令和5年度)から2027年度(令和9年度)までの5年間

1.3 計画の位置づけ

- 本計画は「湯沢町地域公共交通計画」・「湯沢町都市・地域総合交通戦略」・「湯沢町自転車活用推進計画」・「湯沢町歩行者マスタープラン」を兼ねるものとして作成します。
- 本計画の策定にあたっては、上位計画である湯沢町総合計画に即し、湯沢町の各計画と連携を図ります。
- 次ページに湯沢町の各計画と本計画との関連を整理した結果を示します。

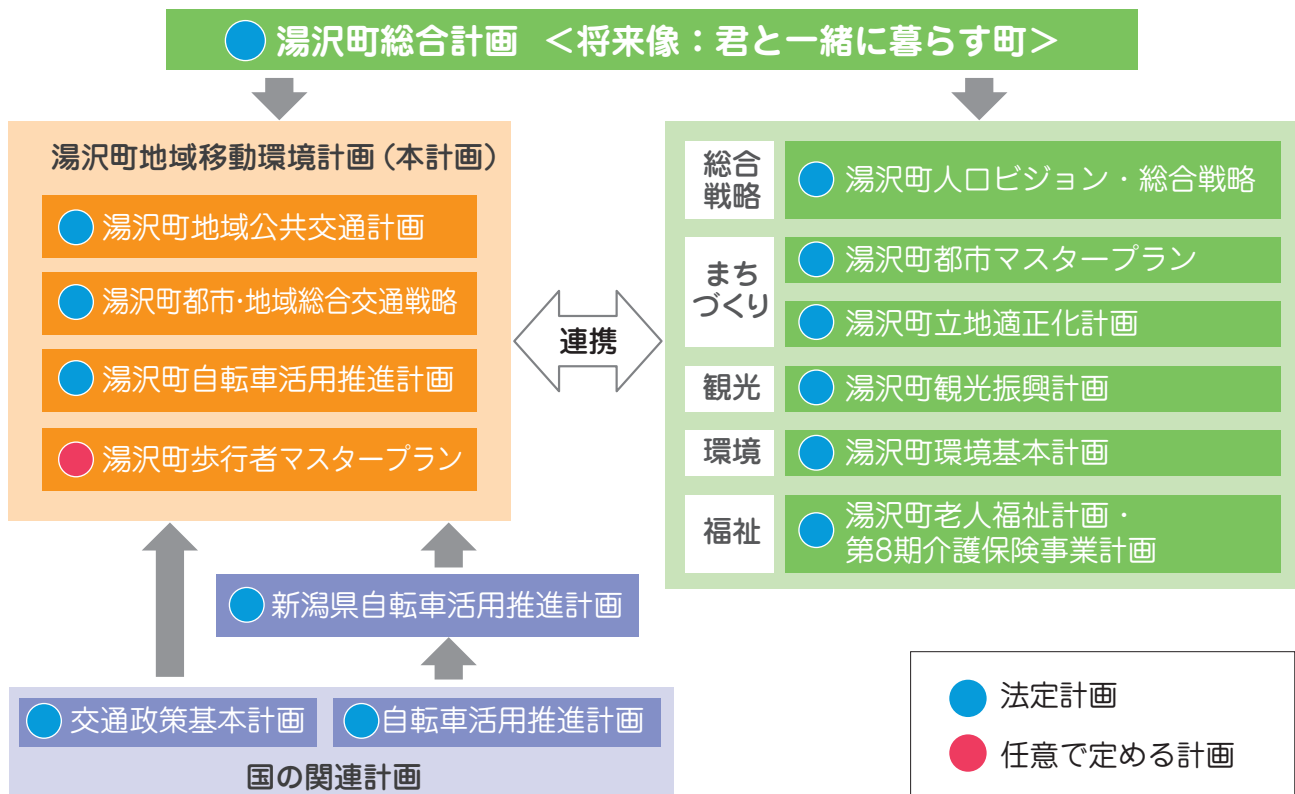


図 関連計画と湯沢町地域移動環境計画の位置づけ

交通政策基本計画	交通政策基本法第15条第1項により、国が定める、交通に関する施策に関する基本的な計画。
自転車活用推進計画	自転車活用推進法第9条により、国の責務等を明らかにし、及び自転車の活用の推進に関する施策の基本となる事項を定める国の計画。 新潟県は自転車活用推進法第10条により、また湯沢町は同法第11条により国の自転車活用推進計画を勧告し、地域の実情に応じた自転車の活用の推進に関する施策を定めた計画を定めるよう努めることとされている。



表 湯沢町の各計画と本計画との関連の整理

計画名	各計画の方針・目標等と本計画との関連	
湯沢町 総合計画	基本理念	1.湯沢町らしさを伸ばすまちづくり 2.変化やニーズを捉えたまちづくり 3.多様な主体がつくるまちづくり
	将来像	君と一緒に暮らす町
	基本政策	1.魅力にあふれ、活力と賑わいのあるまちづくり（産業振興・就労） 2.地域で支え合い、笑顔があふれるまちづくり（保健・福祉・医療） 3.自然と共生し、安全・快適に暮らせるまちづくり（環境・基盤整備・安全安心） 4.個性を伸ばし、文化を育むまちづくり（教育・文化） 5.新たな時代に対応した、地域ぐるみのまちづくり（行財政運営・コミュニティ）
	本計画との 関連	・基本政策1-1に「観光の振興」を挙げ、スキー場、春夏秋冬のアクティビティ等の様々な観光資源を活用し、国内外の観光客のニーズを見越した質の高いサービスを提供するとしており、観光資源間を結ぶ移動環境の整備・充実を図る必要があります。 ・基本政策3-4「道路環境・公共交通の充実」の中で、きめ細やかなニーズに対応した公共交通体系の構築に努めると記載があり、本計画でその具体的な施策を定める必要があります。 ・基本政策4-1「学校教育の充実」の中で、安全・安心な学校生活に資する教育環境の整備を推進すると記載があり、児童・生徒が安全・安心に通学や日常の移動ができるよう交通安全教育の推進や移動環境の整備・充実を図る必要があります。
湯沢町人口 ビジョン・ 総合戦略	総合戦略 策定の目的	湯沢町人口ビジョンで人口減少が町内に大きな影響を及ぼすことが示されたことを受け、人口減少を克服するため町民や様々な主体と連携し、戦略的な施策を総合的に推進するために策定するもの。
	総合戦略 基本目標	1. 魅力にあふれ、やりがいを感じて働くことができるまち 2. 雇用が安定し、活力ある産業が持続するまち 3. 若者が生活の場として選択するまち（重点目標） 4. 子どもがすくすく育つまち 5. 多くの人が訪れ、交流する活気あふれるまち 6. 安全・安心で快適に暮らせるまち
	本計画との 関連	・利便性の高い移動環境は湯沢町が居住地として選ばれるために重要な要素の一つだと考えられ、本計画では現在住んでいる町民や、湯沢町を訪問する方にとって満足度の高い移動環境を整備する施策を定めることとします。
湯沢町都市 マスタープラン	目標	1. 人口減少・高齢化の進行へ対応した、若者に選ばれる居住環境づくり 2. 「関係人口」に着目した観光まちづくり 3. 新たな時代に対応した、地域ぐるみのまちづくり
	本計画との 関連	・越後湯沢駅周辺の都市拠点と各地域拠点間を結ぶ軸を地域連携軸とし、路線バスや鉄道、福祉バスにより公共交通ネットワークの形成を図るとしており、本計画で具体的な公共交通ネットワークを定めることとします。
湯沢町立地 適正化計画	まちづくり 方針のテーマ	「若者から高齢者まで快適に暮らせる世代間交流のまち」
	まちづくり 方針	1. 集まる ― 世代間交流に関心のある若者に選ばれる、快適な居住環境を提供します。 2. 賑わう ― 多様な人々が集い、交流する場所・機会を創出し、中心市街地の賑わい・活力を向上します。 3. 繋ぐ ― 高齢者の外出機会と、自由に移動できる手段を確保します。
	本計画との 関連	・まちづくり方針のテーマを実現できるよう整合を図りながら交通施策を定めます。 ・居住誘導区域の設定の考えとしてバス停から300mの範囲を基本としていることから、公共交通網の設定の際には整合を図ることとします。
湯沢町観光 振興計画	目標像	あたたかい“雪と人”が出迎える、世代を超えて記憶に残るまち・湯沢
	基本方針	1. 湯沢町の四季の魅力を最大限に楽しめる「通年型観光」を実現します 2. 雪国文化を育み、産業と経済を支える「自然環境に配慮した観光まちづくり」を推進します 3. 事業者や住民と一体となって「利用者目線の観光まちづくり」を推進します 4. 変化に柔軟に対応しながら「誇りを持てる・次世代に継がせたい観光産業」にします
	本計画との 関連	・「通年型観光」の実現のためには、冬のスキーのみならず、グリーンシーズンのトレッキングやサイクリング等を促進していく必要があります。そのために、本計画では冬季・夏季それぞれのニーズに合わせた利便性の高い移動環境の構築を行います。
湯沢町環境 基本計画	目指す環境像	自然を愛し自然とともに生きるまち ～つなごう未来へ 美しい四季の湯沢～
	基本目標	1. 自然を守り自然に親しむまち 2. 安心して快適に暮らせるまち 3. 資源を大切に地球環境にやさしいまち 4. 環境保全にみんなで取り組むまち
	本計画との 関連	・各基本目標達成に向け、自家用車以外の移動手段の利用促進は重要であると考えられ、本計画では徒歩や自転車、公共交通で移動しやすい環境の構築を目指します。
湯沢町老人福祉 計画・第8期介護 保険事業計画	基本理念	地域で支え合い、笑顔があふれるまちづくり ※「湯沢町総合計画」の基本政策2に対応
	本計画との 関連	・第5章高齢者福祉事業の中で「福祉バスの運行」を挙げており、現在利用者が限定的な地域もあることから、運行ルート及び時間等を改善し、より多くの方が利用できるよう運行するとしています。 ・本計画では福祉バスと路線バスの棲み分けを考慮しつつ、多くの方が利用できるよう改善施策の方針を定めます。

第2章 地域の現状等

2.1 地勢・地理・気候

2.1.1 地勢・地理

- 湯沢町は、新潟県の最南端に位置し、南は群馬県、西は長野県に接し、東西 21.4km、南北 24.4km、周囲993.5km、面積357km²で、東京都と新潟市のほぼ中央に位置しています。
- 「日本百名山」に数えられている谷川岳や苗場山などに囲まれた山間地帯で、総面積のうち9割以上を森林が占めています。
- 町内の大部分は「上信越高原国立公園」と「魚沼連峰県立自然公園」に指定されており、四季折々の美しい自然を楽しむことができます。
- 1982年開通の上越新幹線（当時は大宮まで）、そして1985年には上野駅までの乗り入れ、さらに1991年に東京駅まで延びたことにより、湯沢町と関東方面がさらに身近なものとなりました。また、1997年3月には湯沢町と北陸とを結ぶほくほく線の開業により、北陸方面へのアクセス性が向上しました。
- 関越自動車道が1984年一部開通（湯沢IC）、1985年には全線開通し、自動車での関東方面へのアクセス性も向上しました。

2.1.2 気候

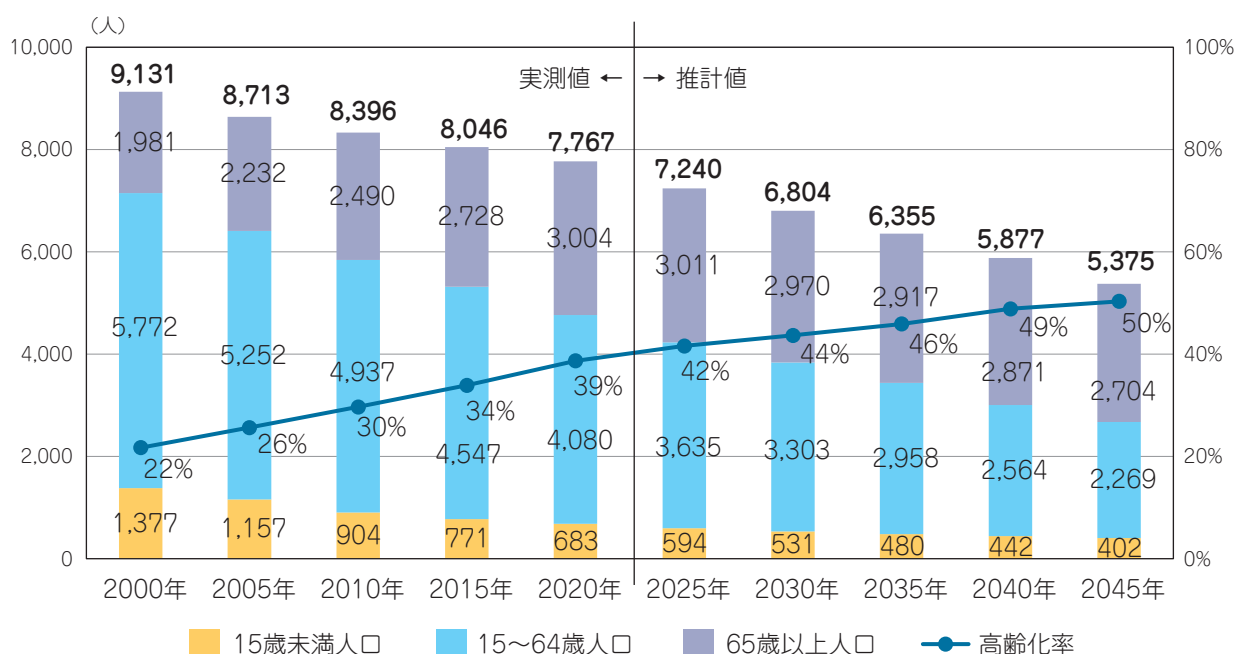
- 湯沢町は特別豪雪地帯に指定されており、約3mもの雪が暮らしを覆う国内有数の豪雪地帯です。
- 近年、県内では集中的な降雪が増える傾向にあり、2020年12月には湯沢ICを含む関越自動車道上で長期の車両滞留が発生するなど豪雪被害が発生しました。
- 一方で、1シーズンを通した降雪量は減少傾向にあり、湯沢町における雪を利用したスキー等の冬季観光への影響も懸念されています。



2.2 社会状況・経済状況

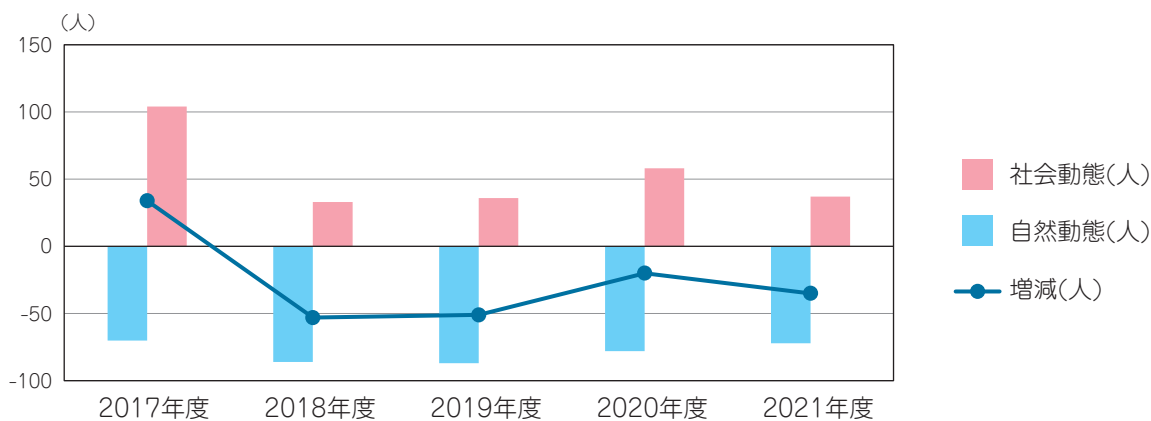
2.2.1 人口

- 人口減少と少子高齢化が進んでおり、2000年と2020年を比較すると15歳未満人口が半減し、高齢化率は約2倍になっています。
- 2045年の推計値は、人口が6,000人を下回り（2020年時点：7,767人）、高齢化率は50%に達するとされています。
- 湯沢町では人口減少を緩やかにするため、「湯沢町人口ビジョン・総合戦略」をもとに様々な施策を推進したことで、新潟県内で唯一、直近5年間の社会動態（転入-転出）がプラス値で推移しています。



※出典：国勢調査（実測値）、国立社会保障・人口問題研究所（推計値）

図 年齢階層別人口（人）および高齢化率の推移

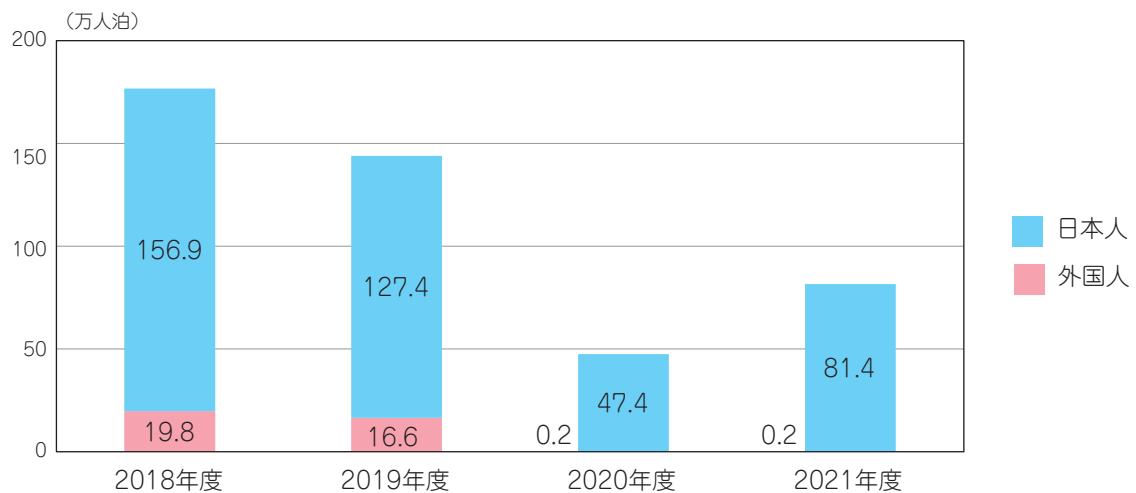


※出典：新潟県人口移動調査結果報告

図 自然動態（人）と社会動態（人）の推移

2.2.2 産業・観光

- 湯沢町の観光資源は、温泉や冬季のスキーといった代表的なものから、夏季にはトレッキング、サイクリング、川遊びなどのアクティブ・ツーリズム（※）、世界的なロックイベントである「フジロックフェスティバル」等が挙げられます。
- 町内には11か所のスキー場があり、スキーヤー・スノーボーダーのレベルや、利用するシーンに合わせてスキー場を選択することができます。
- 湯沢町の主要産業は「宿泊業、飲食サービス業」であり、全産業売上高に占める割合は26.3%で新潟県全体（2.2%）や全国平均（1.6%）と比較しても非常に高くなっています。（出典：湯沢町観光振興計画）
- 湯沢町の宿泊施設全体の延べ宿泊者数の推計は、コロナ禍前の2018～2019年は100万人泊を大きく超えていましたが、コロナ禍の2020年に47.6万人泊まで落ち込み、2021年には81.6万人泊と回復傾向にあります。



※出典：令和3年度湯沢町宿泊統計調査結果 報告書

図 湯沢町内の宿泊者数の推移

※アクティブ・ツーリズム：スキー・スノーボードやトレッキング・登山、サイクリング・マウンテンバイク、川遊びなど豊かな自然を体験できるスポーツやアクティビティを観光事業にしていこう考え方です。自然環境を「見る・触れる」（ネイチャー・ツーリズム）だけではなく体験（アクティブ）するものとして、近年、欧州や北米を中心に盛んになっており、国内でも拡がりが見られます。



2.3 エネルギーと環境

- 湯沢町では、再生可能エネルギーの活用を図り、地球温暖化対策及び低炭素・循環型社会を推進することを目的に、対象機器等を設置する場合の設置費用の一部補助を行っています。
- 「湯沢町環境基本計画」では豊かな自然環境を保全するための環境像として「自然を愛し自然とともに生きるまち～つなごう未来へ美しい四季の湯沢～」を掲げています。
- 「湯沢町環境基本計画」の目標の一つである「安心して快適に暮らせるまち」では、近所への移動には車の使用を控えるという取り組みの方向が示されています。

2.4 教育・福祉・医療

2.4.1 教育施設

- 湯沢町には、保・小・中一貫教育を行う湯沢学園があります。湯沢学園は5つの保育園を統合した湯沢認定こども園、5つの小学校を統合した湯沢小学校と、湯沢中学校を一つに統合した施設となっています。
- 湯沢学園への小中学生の通学においては、三国・三俣・神立の一部についてはスクールバス、土樽、湯沢の一部については路線バス、その他のエリアについては徒歩通学となっています。路線バスについては、定期券の補助を町で実施しています。自転車通学は認めていません。
- 高等学校は町内には存在しておらず、高等学校へ進学する場合は町外への通学が必須となります。

2.4.2 医療機関

- 公設民営の湯沢町保健医療センターが中心市街地に立地しており、7つの科をもつ総合病院として町内の医療機能が集中しています。
- その他は歯科や整形外科が湯沢町の中心市街地に集中して立地しています。
- 湯沢町の医療機能は中心市街地に集中しているため、中心市街地外の自ら運転できない町民は、通院に家族の送迎や公共交通を利用する必要があります。

2.4.3 福祉施設

- 中心市街地に位置する湯沢町保健医療センターには、人間ドック機能や温水プールを有する健康増進施設が併設されているほか、町の福祉行政を総合的につかさどる総合福祉センターが隣接しています。
- 土樽地区や神立地区に障がい者福祉施設や、老人ホーム（デイサービスを行う施設含む）が立地しています。

第3章

移動サービスの現状と課題

3.1 湯沢町における移動サービスや空間の整備状況・利用状況

3.1.1 移動サービスの整備状況・利用状況

(1) 鉄道

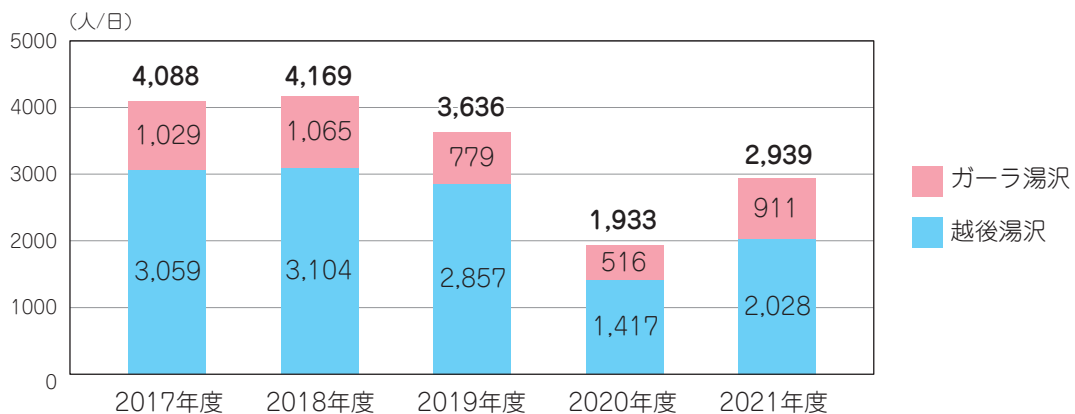


- 越後湯沢駅には、上越新幹線、上越線、ほくほく線の3路線が乗り入れています。冬季は、越後湯沢駅～ガーラ湯沢駅間も営業し、利便性が高まっています。
- 越後湯沢駅発着の新幹線の平均運行間隔（分）は平日の新潟方面で約46分、東京方面で約32分となっています。
- コロナ禍に入った2020年度に日平均乗車人員が減少しましたが、2021年度はコロナ禍前には達しないものの回復傾向にあります。

表 越後湯沢駅、ガーラ湯沢駅における鉄道の運行状況

系統	方面	始発時間	終発時間	運行本数 (平日)	平均運行間隔 (平日、分/本)	運行本数 (休日)	平均運行間隔 (休日、分/本)
JR上越線	長岡方面	6:34	21:32	15	60	17	53
	水上・越後中里方面	6:12	21:22	9	101	10	91
JR上越新幹線 (越後湯沢駅発着)	新潟方面	7:03	23:08	21	46	21	46
	東京方面	6:10	22:25	28	35	28	35
JR上越新幹線 (ガーラ湯沢駅発着) ※冬期間のみ	ガーラ湯沢(終点)	着時間		7	92	8	81
		7:55	18:41				
	東京方面	9:25	19:11	9	65	10	59
北越急行ほくほく線	越後湯沢(終点)	着時間		10	86	12	72
		7:01	21:20				
	直江津方面	8:20	22:22	10	84	12	70

※出典：JR 東日本時刻表・北越急行時刻表(R5.3.18 ダイヤ改正)



※出典：JR 東日本 HP より集計（在来線、新幹線利用者）

図 越後湯沢駅、ガーラ湯沢駅の日平均乗車人員（人/日）の推移



(2) 路線バス

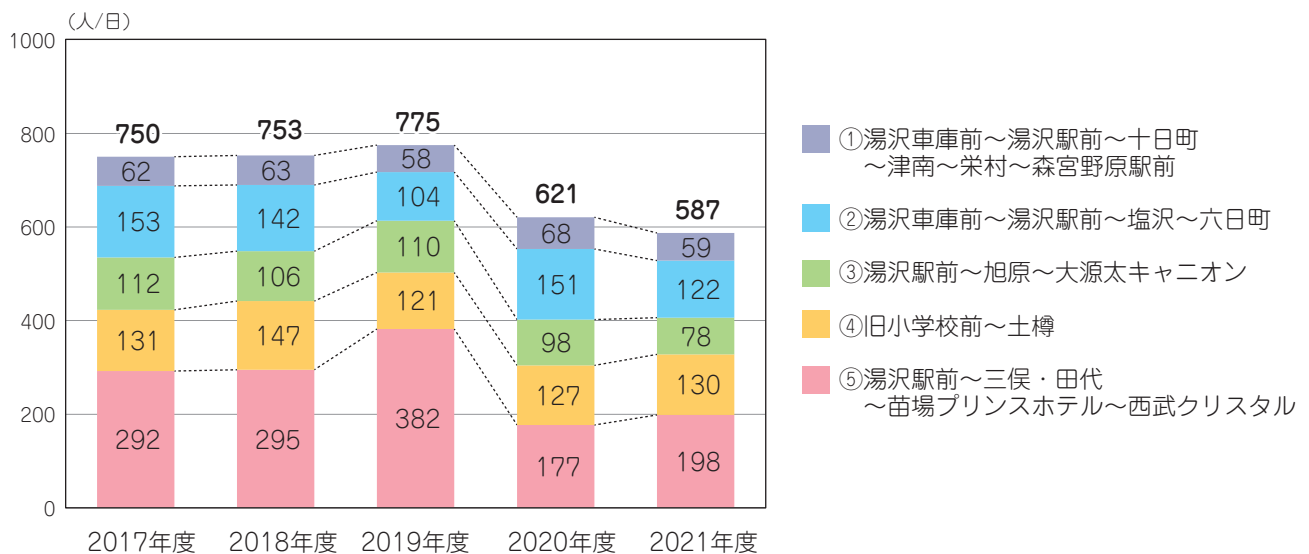


- 越後湯沢駅周辺を起点に5つの方面に運行されており、人口分布のあるほとんどの地域をカバーしています(P14図を参照)。
- 平均運行間隔(分)は湯沢町内のみ運行の3路線(下表③～⑤)では80～90分程度で、日中の時間帯では最大120分程度です。
- 最終バスが18時前後である路線がほとんどで、通学や通勤等での利用には不便な運行時間(ダイヤ)になっています。
- コロナ禍に入った2020年度から利用者数が減少しており、特に苗場スキー場方面にアクセスできる「⑤湯沢駅前～三俣・田代～苗場プリンスホテル～西武クリスタル」線の利用者が大きく減少しています。

表 湯沢町における路線バスの運行概要

系統	方面	始発時間 ※()は休日	終発時間 ※()は休日	運行本数 (平日)	平均運行間隔 (平日、分/本)	運行本数 (休日)	平均運行間隔 (休日、分/本)
①湯沢車庫前～湯沢駅前～十日町～ 津南～栄村～森宮野原駅	津南方面	7:08 (10:23)	16:58	4	148	4	99
	湯沢方面	8:40	17:20	4	130	4	130
②湯沢車庫前～湯沢駅前～塩沢～六日町	六日町方面	7:25	16:50	6	94	6	94
	湯沢方面	7:50	17:45	6	99	6	99
③湯沢駅前～旭原～大源太キャニオン ※大源太キャニオンまでは、5～11月上旬の間、 10時～15時台の3本のみ延伸	大源太方面	7:10 (7:55)	18:10 (16:15)	7	94	5	100
	湯沢方面	7:38 (8:23)	16:50	6	92	5	101
④旧小学校前～土樽	土樽方面	7:20	18:10	7	93	休日運休	
	湯沢方面	7:45	16:42	5	107		
⑤湯沢駅前～三俣・田代～ 苗場プリンスホテル～西武クリスタル	苗場方面	5:35	18:40	8	98	9	87
	湯沢方面	6:20	19:32	8	99	9	88

※出典：南越後観光バス時刻表（R5.4.1 ダイヤ改正）



※出典：南越後観光バス1月乗降調査結果（調査は1月の平日1日、2020年度のみ2月調査）

図 路線バスの系統別日利用者数（人/日）の推移

(3) 宿泊施設・スキー場等の送迎バス



- 町内では越後湯沢駅を発着とする送迎バスを宿泊事業者・索道事業者（スキー場）が運行しており、冬季には30ルートを超える送迎バスが存在します。（出典：令和3年度湯沢町観光まちづくり機構事業）
- 送迎バスは施設利用者の利便性に配慮しているため、異なる施設・事業者のサービスがほぼ同じ経路で同時刻に設定されているほか、ルートが既存公共交通と重複するなど、非効率率ともいえる運行がみられます。
- これらの送迎バスに関する情報が越後湯沢駅等現地では入手が難しく、乗り場の位置や時刻のほか、そのバスの行き先などが利用者にとって分かりづらい状況になっています。
- このような状況から、湯沢町観光まちづくり機構では2021年～2022年シーズンから冬季に越後湯沢駅内等での統一的な案内の実証実験を実施しており、統一された系統番号の設定を行い、デジタルサイネージ（※）でバス乗り場と出発時刻の案内とスキー場のゲレンデ情報を同時に表示しているほか、駅出口への乗り場案内の設置などの情報提供を行っています。



図 2021年～2022年シーズン冬季実証実験の様子

※デジタルサイネージ：看板や紙など印刷物等による静的な情報とは異なり、動画やリアルタイムに対応した静止画などによる情報を、ディスプレイを用いて提供するサイン（サイネージ）をデジタルサイネージと呼びます。



(4) 福祉バス

- 町は中心市街地に位置する総合福祉センターから、65歳以上の高齢者及び障がいのある町民を対象とした福祉バスを無償で運行しており、湯沢町保健医療センターや健康増進施設（総合福祉センター併設）の訪問、福祉関係の手続き、交流や買い物などを目的とした外出に利用されています。
- 毎週火曜日に三国・湯沢方面、毎週木曜日に土樽・旭原方面の計4方面で運行しており、運行ルートは路線バスとの重複がみられます。
- 利用者数はコロナ禍前の2017年度～2019年度においても減少傾向にあり、コロナ禍後にさらに減少しています。
- このほか、高齢者や障がいをお持ちの方が路線バスを一律100円で利用できる「高齢者等路線バス運賃助成事業」も行われています。

表 湯沢町福祉バスの運行概要

バス名称	運行事業者	系統	方面	出発時間	到着時間	運行本数
福祉バス	シルバー 人材センター	三国方面 (火曜のみ運行)	往路	8:20	10:00	1
			復路	14:30	16:00	1
		土樽方面 (木曜のみ運行)	往路	9:10	9:50	1
			復路	14:00	14:40	1
		旭原方面 (木曜のみ運行)	往路	9:10	9:50	1
			復路	14:00	14:40	1
		湯沢方面 (火曜のみ運行)	往路	8:35	9:05	1
			復路	11:30	12:05	1

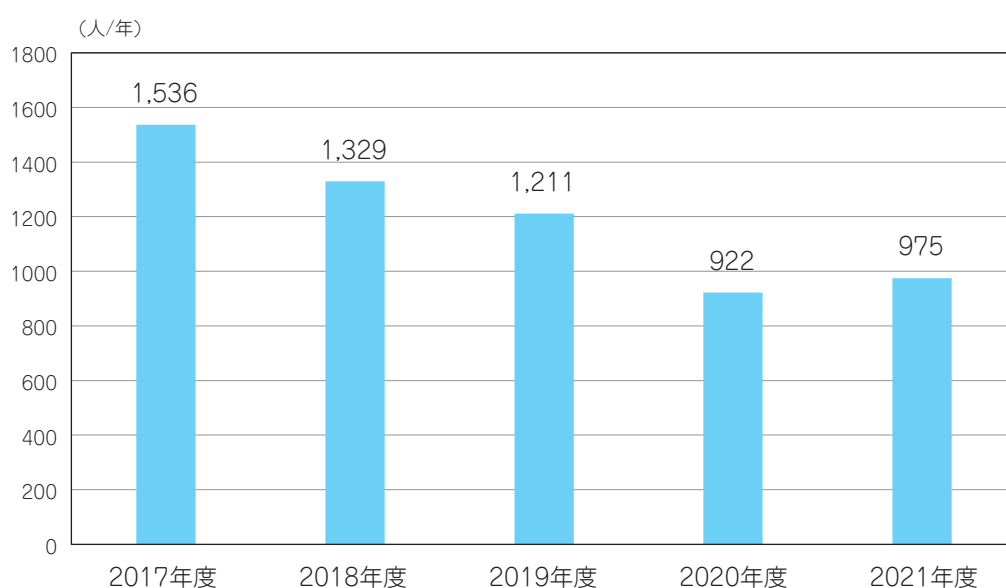
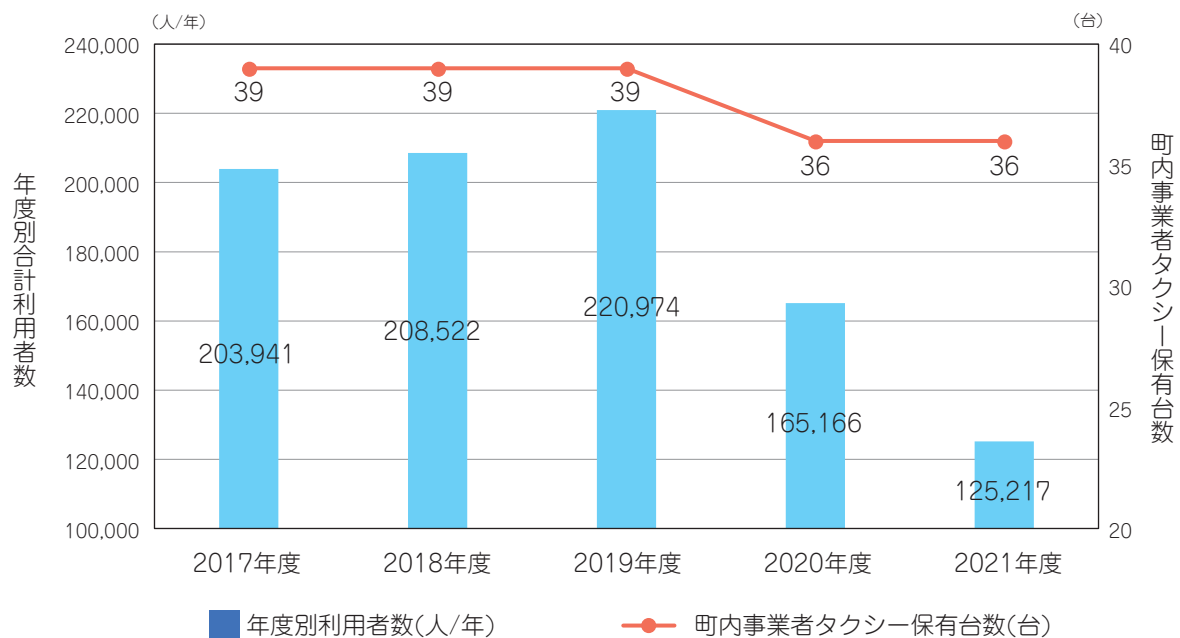


図 福祉バスの利用者数（人/年）の推移

(5) タクシー、運転代行



- タクシー事業者は町内に2社あります。事業者への聞き取りからドライバー不足や高齢化が深刻である実態が確認されています。
- コロナ禍にあって観光客等が減った影響から利用者数が減少したことに伴い、町内タクシー事業者のタクシー保有台数も減少しています。
- 2022年に入り観光客数が戻りつつあるところ、タクシー不足が生じてきています。
- タクシーの一部車両で使用する燃料であるLPG（LPガス）スタンドが町内にはないため、充填のために南魚沼市や十日町市まで行く必要があります。
- 運転代行事業者は湯沢町内に1社あります。



※出典：新潟県ハイヤータクシー協会提供資料

図 タクシーの利用者数（人/年）とタクシー保有台数（台）の推移



(6) レンタサイクル



- レンタサイクルを提供している事業者は町内に1社あり、下表に示す貸出場所でレンタルすることができます。
- 2時間から24時間の間で料金が設定されており、利用シーンに応じた複数の料金体系となっています。
- 乗り捨てはできず、借りた店舗に返却が必要なサービスとなっています。
- 南魚沼市の六日町駅または浦佐駅でレンタルすることができる里山ミニクル（えちご魚沼観光開発協議会が実施）は、越後湯沢駅西口で返却することが可能です。
- 複数の観光施設や宿泊施設間で利用できる「シェアサイクル」（※）が2021年から提供されていましたが、2022年秋でサービスを終了しています。

表 湯沢町におけるレンタサイクルの概要

事業名	事業者	営業時間	料金	貸出場所	保有台数
旅チャリ	雪国観光舎 越後湯沢温泉	雪国観光舎 越後湯沢温泉 9:00～17:30 旅館・ホテル 6:00～19:00	2時間： 550円 4時間：1,100円 8時間：1,650円 24時間：2,400円	・雪国観光舎 ・雪国の宿高半 ・HATAGO井仙 ・音羽屋旅館 ・ホテル双葉 ・NASPAニューオータニ ・一望千里御湯宿中屋 ・湯沢ニューオータニホテル ・松泉閣花月 ・本陣さくら亭	・雪国観光舎 電動自転車：7台 電動スポーツバイク：5台 ・各宿泊施設 電動自転車：各2～4台

※シェアサイクル：貸し出した場所と返却する場所が異なる乗り捨てが可能なレンタサイクルシステムで、都市部や観光地を中心に普及が進んでいます。

(7) レンタカー



- レンタカー事業者は町内に5社あり、越後湯沢駅周辺に集中しています。

表 湯沢町におけるレンタカーの概要

事業所名	営業時間	営業所住所
ニッポンレンタカー越後湯沢営業所	8:00～19:00	新潟県南魚沼郡湯沢町湯沢1-12-1
JR駅レンタカー東日本越後湯沢営業所（※1）	8:00～19:00	新潟県南魚沼郡湯沢町湯沢2427-1
トヨタレンタカー越後湯沢駅前店	9:00～19:00	新潟県南魚沼郡湯沢町湯沢2495
Jネットレンタカー越後湯沢駅前店	8:00～20:00	新潟県南魚沼郡湯沢町湯沢2-2-15
MOTOCOレンタカー越後湯沢（※2）	9:00～20:00	新潟県南魚沼郡湯沢町湯沢4-1-36

※1 12/1～3/31 まで休業

※2 12/1～4/30 まで休業

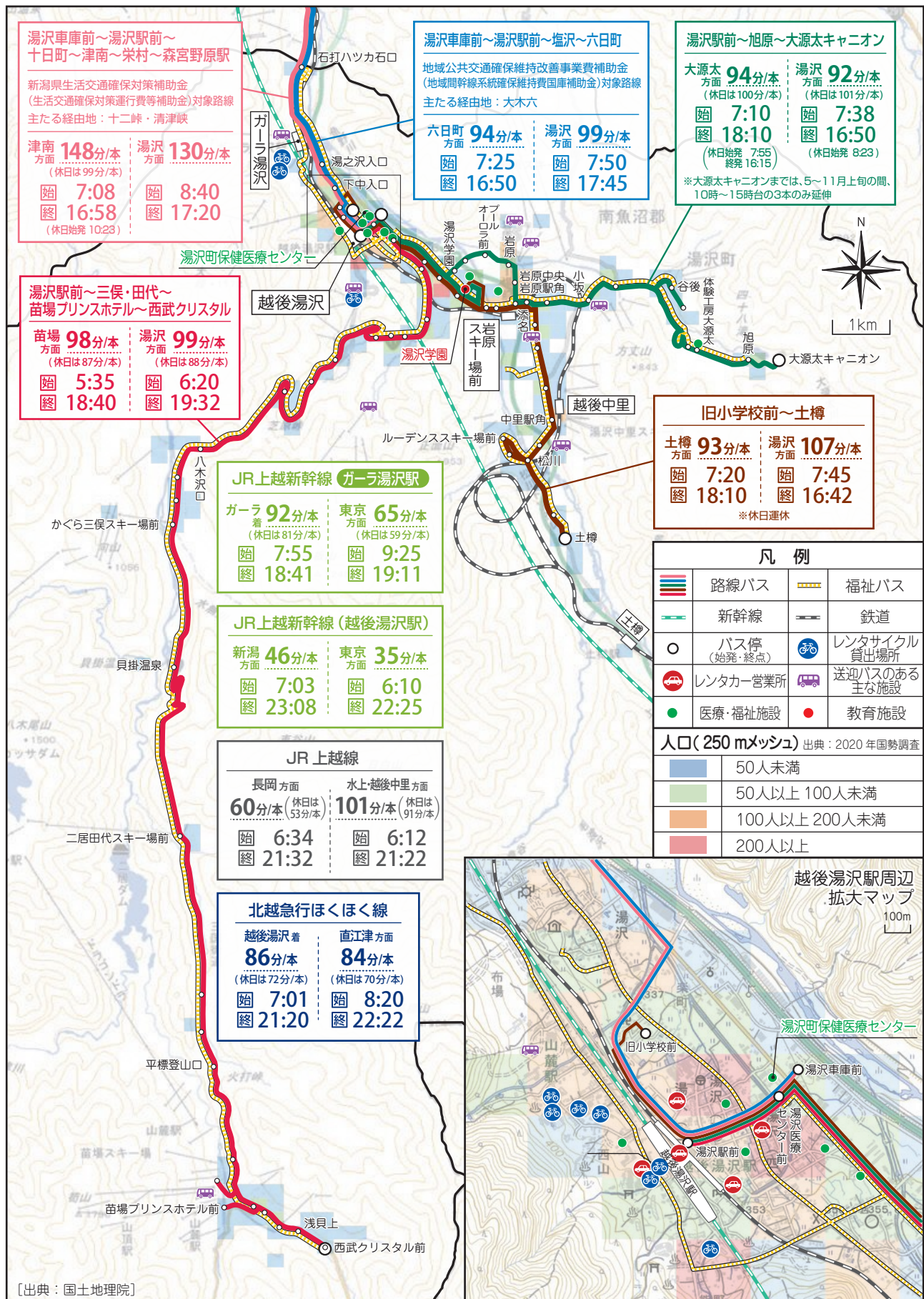


図 湯沢町内の公共交通と輸送資源



3.1.2 湯沢町における移動空間の整備状況

(1) 道路網・駐車場



- 国道17号、関越自動車道が町の南北を縦断し、関越自動車道の湯沢ICがあるなど、自動車での広域移動がしやすい環境にあります。
- 越後湯沢駅周辺には公設の駐車場が数か所整備されています。



図 湯沢町内の道路網と駐車場

(2) 歩行者空間



- 越後湯沢駅東口周辺を中心に、町役場や湯沢町保健医療センター、楽町・岩原地区まで歩道が整備されています。
- 越後湯沢駅西口の温泉通りでは歩行空間を確保するために幅の広い路肩が整備されていますが、路上駐車をしている車両が多く、快適に歩くことができない状況が見受けられます。
- 湯沢町では、令和2年度から湯沢温泉通り路上駐車対策検討会を立ち上げ、町内会・新潟県・警察などの関係機関と検討を進め、路上駐車対策コーンの設置・広報活動など対策を講じています。

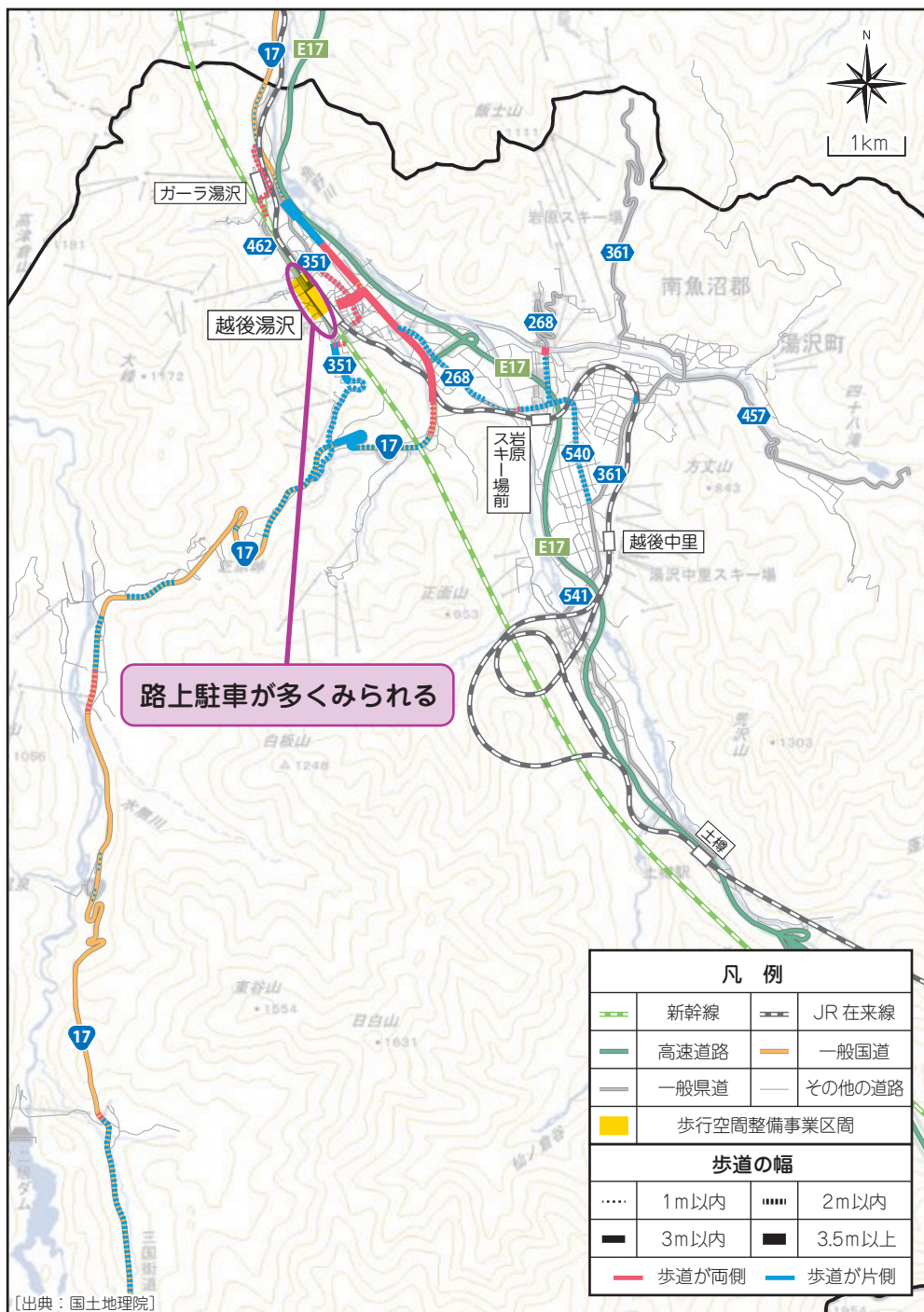


図 歩行者空間（国道と県道の歩道）



3.1.3 自転車利用環境の整備状況

(1) 自転車利用の現状



- 湯沢町では冬季の積雪や山岳地を抱える環境から自転車の利用は少なく、町民にとって一般的な乗り物であるとは言えない状況にありますが、越後湯沢駅周辺では学生などを中心に町民の自転車利用がみられます。
- また、観光事業者等によるレンタサイクルのサービスも実施されるなど、湯沢町内でもサイクリングを楽しむ観光客がみられ、これまでとは異なる新たな自転車利用が広がっています。
- 湯沢町では南魚沼市、魚沼市とともに「雪国魚沼ゴールデンサイクルルート」を設定し国がすすめるサイクルルートである「モデルルート」に選定されています。今後は、国が世界に誇る「ナショナルサイクルルート」としての指定を視野に通行環境や受け入れ環境の整備を進めることで、新たな観光資源としての活用が期待されます。

(2) 自転車空間・駐輪場

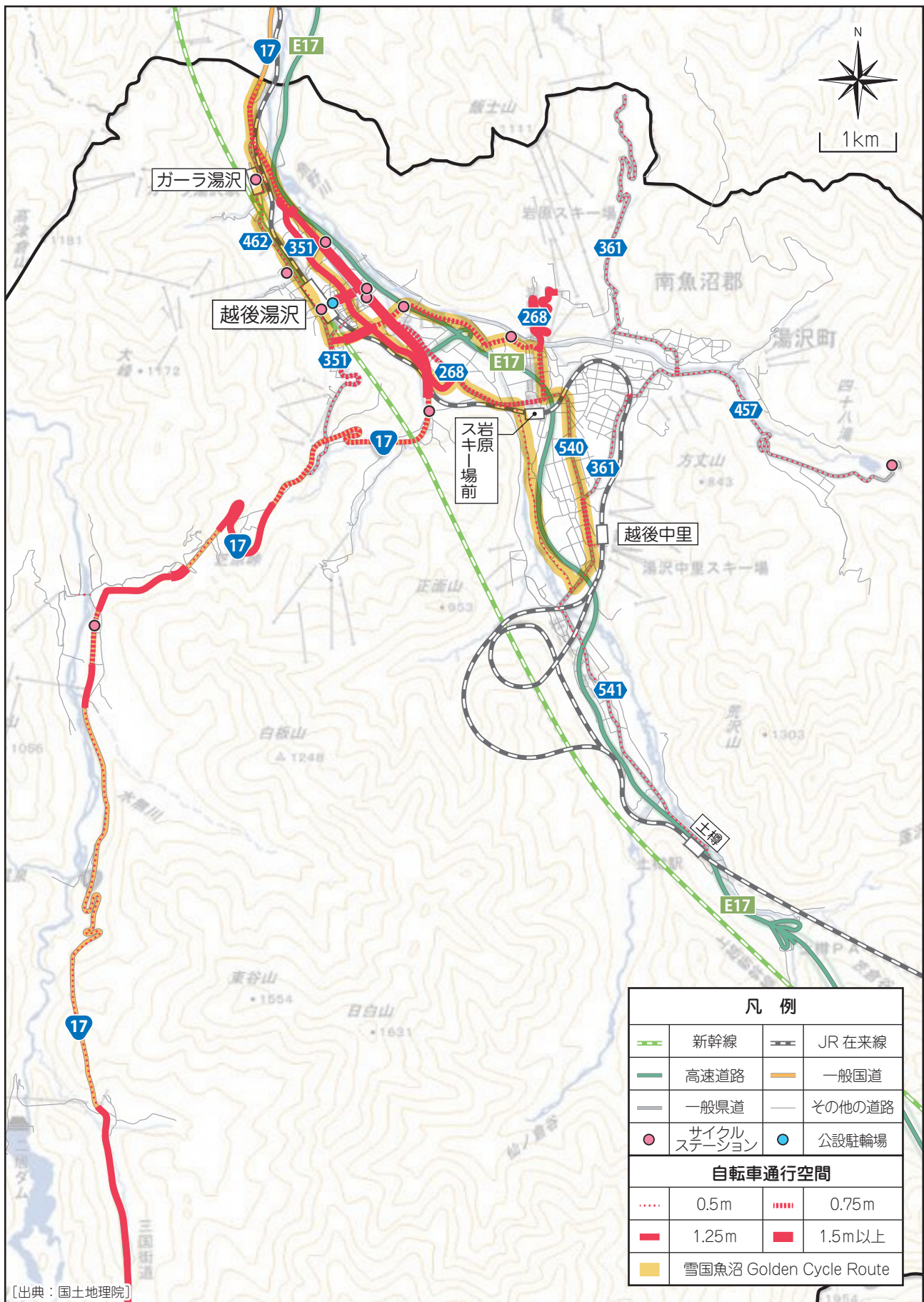


- 自転車道や自転車専用通行帯等が整備された区間はありませんが、国道17号の一部区間に自転車歩行者道が整備されています。
- 右図は自転車の通行空間（路肩）の幅を示していますが、国道や県道、雪国魚沼ゴールデンサイクルルートそれぞれに0.5m程度の路肩が狭い区間があることが分かります。
- 公設の駐輪場は越後湯沢駅東口に1か所整備していますが、白線で仕切っただけのスペースであるため、乱雑に駐輪された自転車がバス停側にはみ出るなど一部問題がみられます。
- 雪国魚沼ゴールデンサイクルルート上の施設を中心に自転車ラック（駐輪器具）と空気入れ等を備えたサイクルステーション（※）が町内に12か所整備されています。



図 （左）越後湯沢駅東口駐輪場 （右）サイクルステーションの整備例

※サイクルステーション：サイクリングをする方々が、休憩や自転車のメンテナンス、飲食などを行う拠点として整備されたものを指します。
ナショナルサイクルルートの規定では、約20kmに1か所の整備が求められます。



※上図範囲外の大字三国にある山鳥原公園にもサイクルステーションが設置されている。

図 自転車通行空間（国道、県道、雪国魚沼ゴールデンサイクルルートのみ）



3.2 移動に対するニーズと満足度

3.2.1 町民アンケート

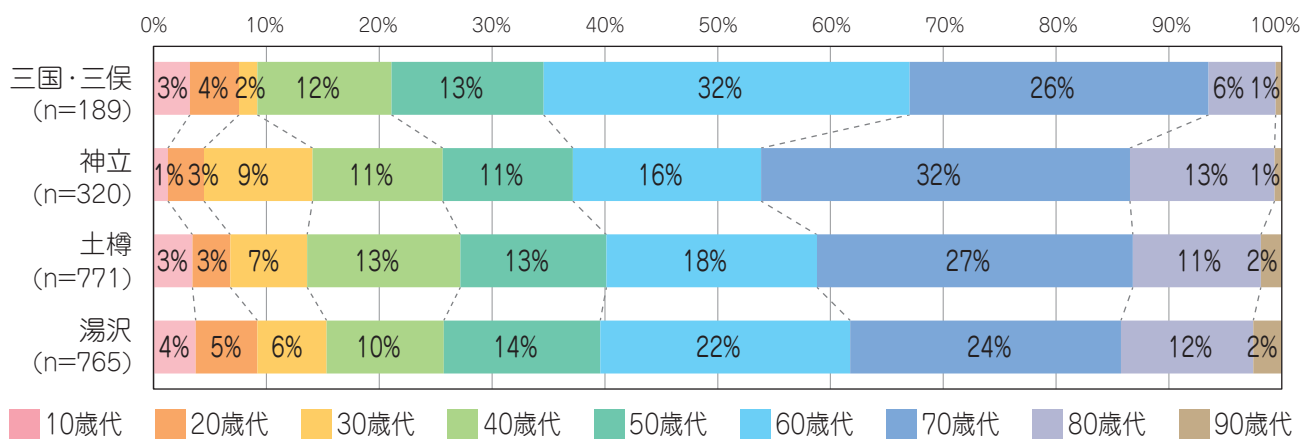
(1) 調査の内容

調査の目的 町民の移動に対するニーズ（困りごと）や満足度を把握し課題整理に活用することを目的として実施しました。

調査の対象 15歳以上の全町民を対象に、郵送による全戸配布を行いました（3,940世帯、7,272人）。

回収数、回収率

- ・Web回答数：371件（Web回答率：16.1%）
- ・アンケート用紙による回答数：1934件
- ・合計回答数：2305件（配布人数に対する回収率：31.7%）



※無回答等を除く

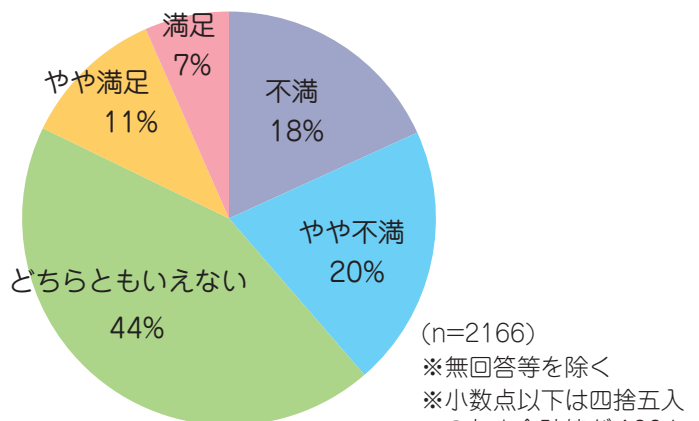
※小数点以下は四捨五入のため合計値が100にならない場合があります。

図 町民アンケート回答者の地域別・年代構成

(2) 調査の結果

【湯沢町内の移動利便性についての満足度】

●「不満」「やや不満」の合計が38%となっており、「満足」「やや満足」の割合は18%で、移動利便性に対する評価が低い結果となりました。



(n=2166)

※無回答等を除く

※小数点以下は四捨五入のため合計値が100にならない場合があります。

図 湯沢町内の移動利便性についての満足度

【移動利便性の満足度を「不満」・「やや不満」と回答した人の理由(自由記述)】

- 「公共交通の運行便数・頻度」、「公共交通の運行時間」に不満があるという方や、「自家用車が無いと生活できないなど」、自家用車が中心の移動であるためという意見が多い結果となりました。

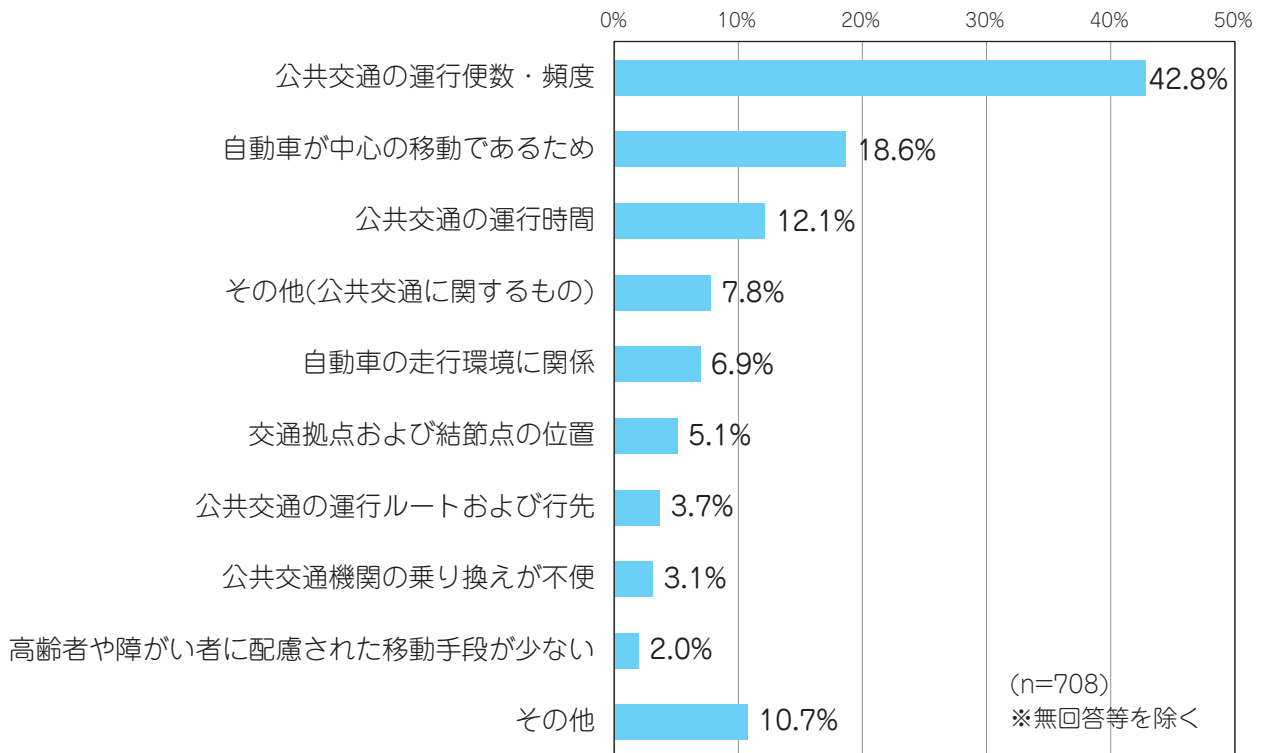


図 「不満」、「やや不満」と回答した人の理由の集計(自由記述を集計)

【今後湯沢町に住み続ける場合の将来の移動に対する安心度】

- 「安心できない」「やや安心できない」の合計が55%と過半数を超える結果となっています。

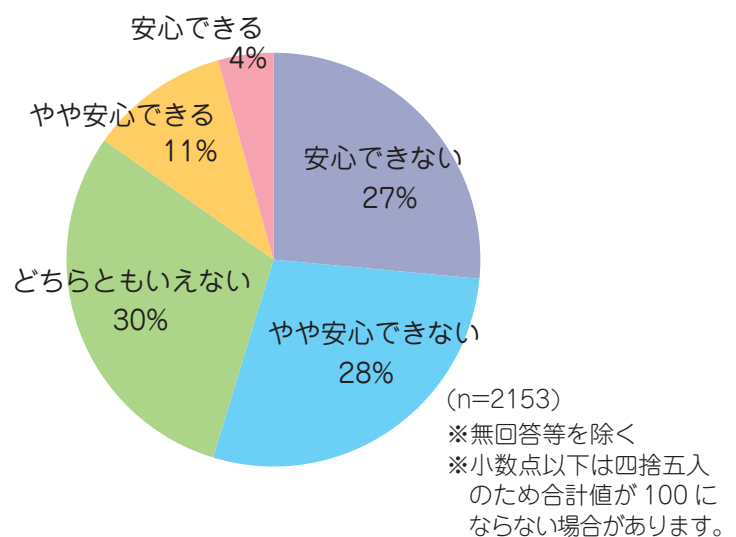


図 今後湯沢町に住み続ける場合の将来の移動に対する安心度



【湯沢町内の移動環境の改善要望（複数回答可）】

- 「車道の除雪をより多く行って欲しい」が最も多く、「歩道の除雪をより多く行って欲しい」も3番目に多い結果となりました。
- 「マンションやホテル、スキー場の送迎バスを誰でも利用できるようにする」が2番目に多くなっています。

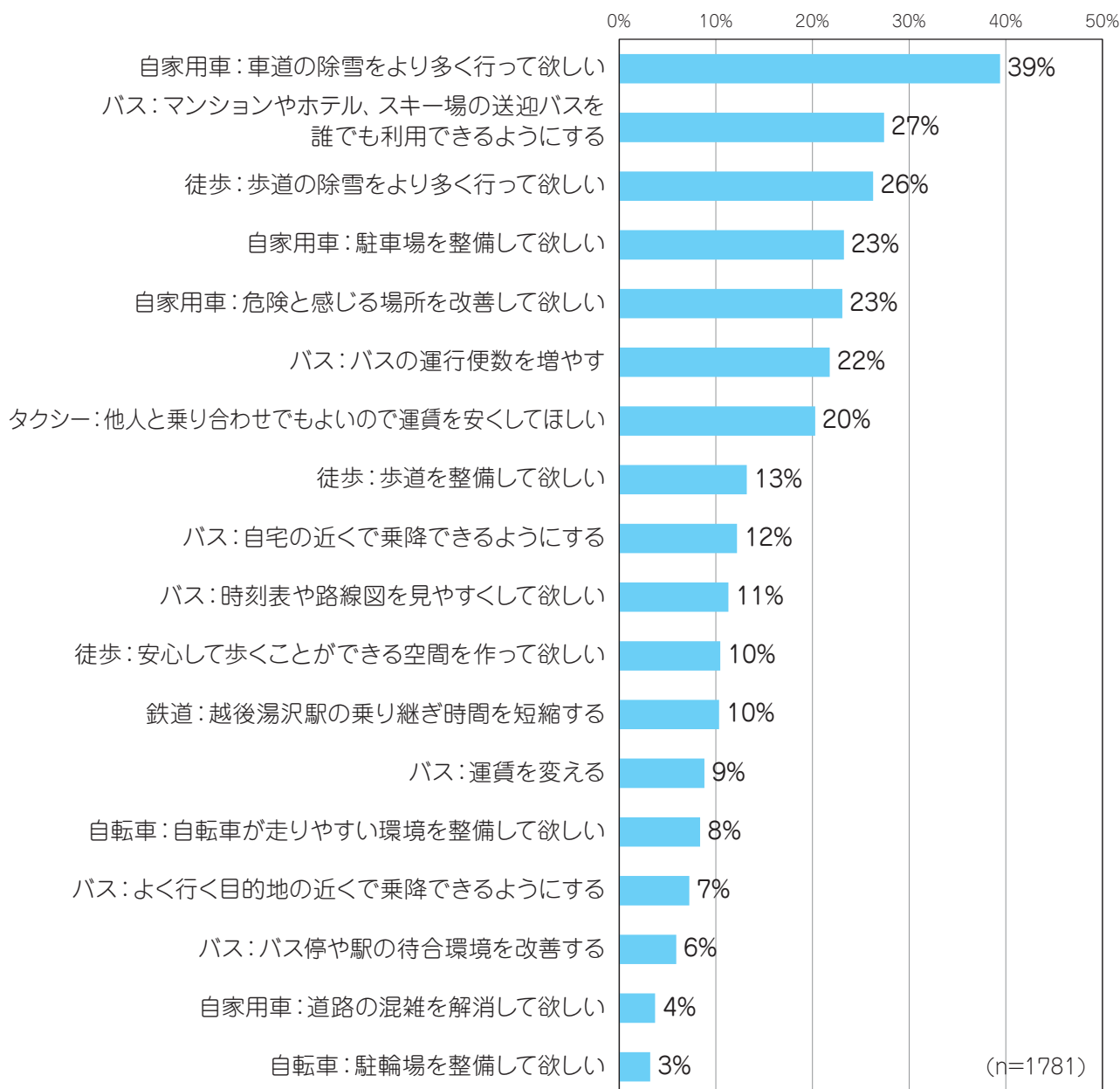


図 湯沢町内の移動環境の改善要望（複数回答可）

【家族等の送迎の実態及び負担感】

- 「週に1回以上誰かを送迎している」が全体の20%となりました。
- 三国・三俣地区において「負担に感じる」、「やや負担に感じる」の合計が74%と非常に多くなっています。
- 三国・三俣地域から越後湯沢駅周辺を中心部までは自家用車で30分程度かかるため、通院や通学等の送迎を行っている場合は大きな負担になっていることが考えられます。

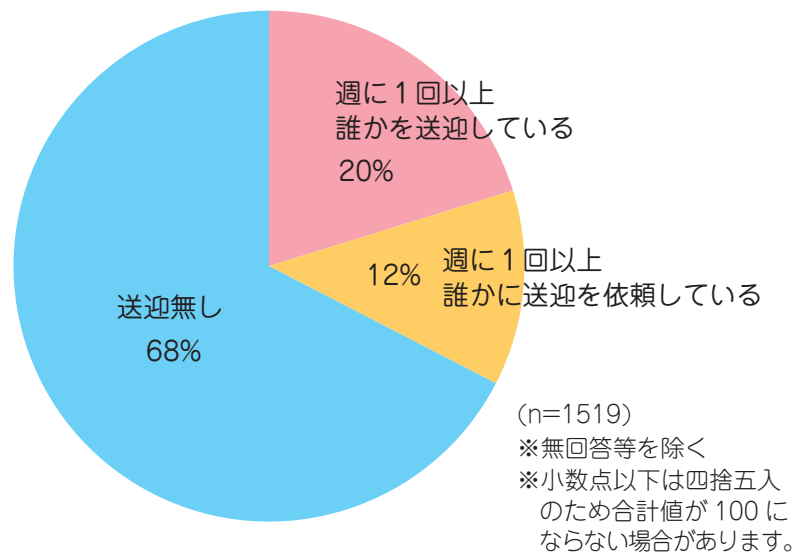


図 現在の送迎の状況

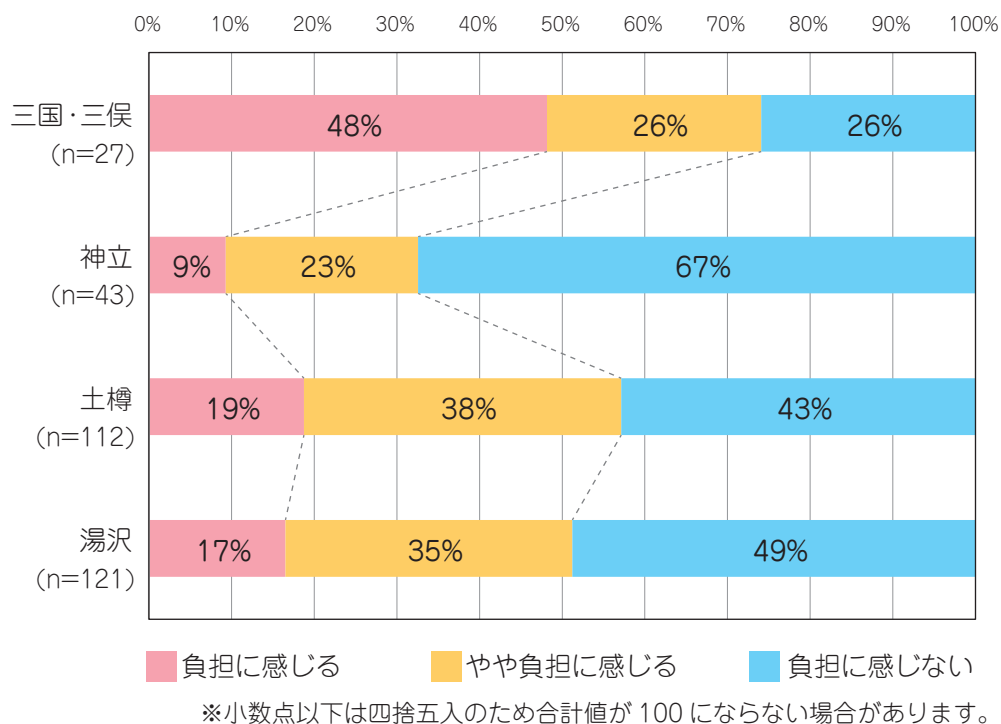


図 地区別 送迎の負担感（週に1回以上誰かを送迎している人）



3.2.2 事業者・福祉関連機関ヒアリング

(1) 調査の内容

調査の目的

町内の事業者や福祉関連機関が抱える困りごとを把握し課題整理に活用することを目的として実施しました。

調査の対象

- ・交通事業者（鉄道、バス、タクシー事業者を対象に6事業者）
- ・宿泊事業者（湯沢町内大規模宿泊事業者、湯沢、神立、土樽、かぐら・みつまた、浅貝 各地区の宿泊事業者）
- ・索道事業者（5事業者）
- ・福祉関連機関（2機関）

(2) 調査の結果

- 各事業者では「高齢化や人員不足」、「路線バスや送迎バスの運行にかかる負担やコスト」の改善を課題として抱えています。
- 宿泊事業者は、現在の路線バスの運行時間が短く、最終便が18時前後になっていることから、利用客を送迎せざるを得ない状況が発生しています。
- 「食事提供の負担」を感じている宿泊事業者が存在していますが、路線バスが18時以降に無いため、飲食店が集積する中心市街地以外の宿泊施設では、宿泊施設以外で食事をとることが難しい状況にあります。
- 現在は、越後湯沢駅の東口、西口それぞれにスキー場の送迎バスと宿泊施設の送迎バスが混在しており、利用者にとって分かりづらい状況にあります。
- 索道事業者間で統一された分かりやすい送迎バスの情報提供が必要だと考えている事業者が存在しています。
- 福祉バスは維持管理に課題を抱えており、路線バスと経路等の重複があります。
- 夏季はトレッキングなどのアクティブ・ツーリズムの需要があり、一部の宿泊施設が送迎を行っている状況にあります。
- サイクルトレイン・サイクルバス(※1)の導入や、スキー場等を活用したヒルクライム・ダウンヒル(※2)、MTB(マウンテンバイク)など自転車を活用した観光振興を求める声があります。

※1 サイクルトレイン・サイクルバス：鉄道やバスにおいては自転車を解体せず持ち込むことは国内の多くの路線ではできませんが、一部の鉄道路線やバス路線では自転車をそのまま持ち込める「サイクルトレイン」「サイクルバス」のサービスが導入され、サイクリングや住民に広く利用されています。国でも自転車の活用や公共交通利用促進、地球温暖化防止の観点から導入促進を進めています。

※2 ヒルクライム・ダウンヒル：山岳地の坂を自転車で駆け上がる、あるいは駆け下りるスポーツで特に欧州で盛んです。世界の自転車レースの代表格ともいえる「ツール・ド・フランス」では夏のスキー場内の道路を利用したヒルクライムが最大の見せ場となっており、世界中に中継されることで観光客が集まるなど人気となっています。

表 各事業者・機関へのヒアリング結果

キーワード	事業者 機関	ヒアリングで得られた意見
高齢化、人員不足	交通	・ドライバーの高齢化が進み人員不足の状態が続いている。
	宿泊	・スキー場の営業時間に合わせた二次交通があれば、送迎にかかる人員を削減することができる。
路線バスや送迎バスの運行にかかる負担やコスト	交通	・燃料の高騰による運行コストの増大が大きな問題となっている。
	宿泊	・多くの宿泊施設では近隣のスキー場への送迎を行っている。
		・施設からバス停までの送迎を行っている施設もあり、送迎を負担に感じている。
	索道	・バスの最終便は18時頃までしかないため、施設側で利用者を送迎せざるを得ない状況が多い。
		・多数のシャトルバスの運行によるドライバーの人件費や、降雪時の走行によって破損した部分の修理費等のコストも多くかかっている。
送迎バス等の町内輸送資源の活用	交通	・町内の輸送資源をシェアしつつ、各所の人員不足を解決できないか。
貨客混載や運送会社との連携	交通	・貨客混載や運送会社との連携により、各所の人員不足を解決できないか。
食事提供の負担、泊食分離	宿泊	・連泊をされる方などに対する食事の提供に課題があり、施設外での食事に見える交通手段の確保は期待したい。
		・公共交通を利用する場合は18時以降に施設に訪れることが難しいため、施設外での食事ができない。
		・宿泊と飲食（夕食）を分離して提供するいわゆる「泊食分離」を行うためには現状では飲食店が少ない状況であるため、インバウンド客の増加に向けて、交通と観光を同時に改善していく必要がある。
町外への移動手段の確保	宿泊	・コロナ禍前には町中で夕食をとる観光客が多く、いわゆる「食事難民」が発生したため、町外移動も含めた移動と食事をセットにしたプランの提供など工夫が必要。
	福祉	・人工透析や産婦人科など町内の医療機関では対応できない場合は南魚沼市内に出向く必要があり、その移動手段確保が必要。
越後湯沢駅におけるバス等の分かりやすい乗り場整備	交通	・利用者が分かりやすく利用しやすい環境の構築を目指して、越後湯沢駅の分かりやすい乗り場整備を進めてもらいたい。
	索道	・越後湯沢駅の路線バスや送迎バスの停留所の整理を行うことで利便性が向上するため、優先して取り組みを進めてほしい。
送迎バス等の統合された情報提供	索道	・バス停やバスのナンバリングや共通のピクトグラムを用いた案内板を設置し、索道事業者で統一した情報提供を行うことが利便性の向上につながる。
福祉バス	福祉	・福祉バスが存在するが路線バスと経路が重複している。
		・福祉バスの維持管理等に課題がある。
		・バスの乗降に対する不安、バス停までの移動の制約から路線バスよりも福祉バスが好まれるケースもある。
夏季と冬季に合わせた公共交通の運行	宿泊	・夏季と冬季で湯沢町への訪問目的が異なるため、夏季は周遊性、冬季はスキー客に対する輸送力を重要視した体系が必要。
		・夏季は登山客（トレッキング）が多く、登山口までの送迎や下山後の送迎に対応することがある。
自転車を活用した観光振興	宿泊	・サイクルトレイン・サイクルバスの導入や、スキー場等を活用したヒルクライム・ダウンヒル、MTBなど自転車を活用した観光振興を行うのはどうか。



3.3 移動サービスの課題整理

- 湯沢町の移動サービスの現状を踏まえ、以下のように4つの課題を設定しました。

3.1 湯沢町における移動サービスや空間の整備状況・利用状況	3.2 移動に対するニーズと満足度	
	(1) 町民アンケート	(2) 事業者・福祉関連機関ヒアリング
・【路線バス】路線バスの平均運行間隔(分)は湯沢町内のみ運行3路線では80～90分程度で、日中の時間帯では最大120分程度。 ・【歩行者空間】越後湯沢駅西口では歩行空間を確保するために幅の広い路肩が整備されているが、路上駐車をしている車両が多く、快適に歩くことができない状況が見受けられる。	・湯沢町内の移動利便性についての満足度に対して「不満」「やや不満」と回答した人の合計が38%と多い。 ・「公共交通の運行便数・頻度」が不満の理由として最も多い。 ・今後湯沢町に住み続ける場合の将来の移動に対する安心度に対しては「安心できない」「やや安心できない」の合計が54%と多い。	—
・【宿泊施設・スキー場等の送迎バス】越後湯沢駅で統一された案内や情報提供が無く、各事業者がそれぞれに情報提供を行っており、利用者にとって分かりづらい状況にある。	—	・越後湯沢駅の東口、西口それぞれにスキー場用の送迎バスと宿泊施設用の送迎バスが混在しており、利用者にとって分かりづらい状況にある。 ・索道事業者間で統一された分かりやすい送迎バスの情報提供が必要だと考えている事業者が存在。
・【路線バス】最終バスが18時前後である路線がほとんどで、通学や通勤等で利用する場合には不便になっている。	・送迎の負担感については、特に三国・三俣地区において「負担に感じる」、「やや負担に感じる」人の合計が74%と多い。	・宿泊事業者は現在の路線バスの運行時間が短く、最終便が18時前後になっていることから、利用客の送迎をせざるを得ない場合が発生している。 ・「食事提供の負担」を感じている宿泊事業者が存在しているが、路線バスが18時以降に無いため、飲食店が集積する中心市街地以外の宿泊施設では、宿泊施設以外で食事をとることが難しい状況にある。
・【宿泊施設・スキー場等の送迎バス】送迎バス等を運行している事業者が異なる場合は、同じ経路で同時刻に運行されたり、公共交通と重複したりするなど、非効率な状況にある。 ・【福祉バス】運行ルートは路線バスとの重複がみられる。	・湯沢町内の移動環境の改善要望として「マンションやホテル、スキー場の送迎バスを誰でも利用できるようにする」が多い。	・各事業者は「高齢化や人員不足」、「路線バスや送迎バスの運行にかかる負担やコスト」が大きくなっている。 ・福祉バスは維持管理に課題を抱えている。
・路線バスはコロナ禍の2020年度から利用者数が減少している。 ・タクシーの利用者数は2020年度～2021年度にかけて減少傾向にある。	—	・夏季と冬季では観光客の訪問目的が異なるため、それぞれに対応した移動サービスが求められている。 ・夏季はトレッキング等のレジャーの需要があり、一部の宿泊施設が送迎を行っている状況にある。
・観光事業者等によるレンタサイクルサービスの実施。 ・南魚沼市、魚沼市とともに「雪国魚沼ゴールデンサイクルルート」を設定し、「ナショナルサイクルルート」の指定に向け、通行環境や受け入れ環境の整備を進めている。	—	・サイクルトレインの導入や、スキー場等を活用したダウンヒルなど自転車を活用した観光振興を求める声がある。

現状（総括）

- ・公共交通の運行便数・頻度が低いことから、湯沢町内の移動満足度・将来の移動に対する安心度が低くなっている。
- ・快適に歩くことができる歩行空間が整備されていない。
- ・統一された分かりやすい情報提供や、越後湯沢駅における各移動サービスの乗り場整備がされていない。
- ・路線バスの最終便が18時台になっていることから、町民や事業者は、家族等の送迎や、施設利用者送迎などに負担を感じている。
- ・各事業者の人手不足や、コスト高による負担が大きい上に、公共交通や送迎バス等の経路や時刻が重複するなど非効率な状況にある。
- ・コロナ禍によって移動サービスの利用者数が減少している。
- ・夏季・冬季それぞれに対応した移動サービスが整備されていない。
- ・自転車を活用した観光振興が求められており、レンタサイクルの導入のように既に実施されているものもある。
- ・ナショナルサイクルルートの指定に向けて町内の自転車利用環境整備の機運が高まっている。

課題

課題①

移動に対する満足度・移動に対する安心度の向上

- ・公共交通のサービスレベル（運行頻度・運行時間）の向上
- ・町民（移住者含む）が自家用車以外でも容易に移動できるよう、多様な移動サービスを提供
- ・様々な移動サービスをシームレスに利用できるようにする
- ・歩行者や自転車にとって利用しやすい環境を整える

課題②

町民や事業者の負担の軽減

- ・移動サービスのサービスレベルを向上させ、家族等の送迎や事業者による利用者送迎の負担を軽減
- ・自宅や宿泊施設に至るまでの2次交通も併せて検討
- ・移動サービスの運行時間を拡大させ、夕食を施設外でとることができるように移動サービスを提供（泊食分離のための環境整備）

課題③

持続可能な移動環境の構築

- ・送迎バス等や福祉バスを組み合わせた既存の路線バスの効率化・サービスレベル向上
- ・持続可能な資金調達方法を検討

課題④

新たな観光需要への対応

- ・通年で、湯沢町の自然環境を活かしたレジャー（スキー、トレッキング、サイクリング等）を楽しめるよう、各ニーズに対応した移動サービスの整備が必要
- ・コロナ禍後のインバウンドの増加による旅行形態の変化に対応するための移動サービスが必要

第4章 基本的な方針

4.1 移動環境形成に対する基本的な方針

「持続可能な生活・観光移動環境の実現」

- 町内の移動環境の改善を図るためには、課題に対して町民の「生活」と来訪者等の「観光」の両面から解決していく必要があります。
- 町民の移動・観光客の移動双方に対応し、「満足」「幸福感」を感じてもらえる新しい移動環境の形成を目指します。

4.2 移動サービスの役割と目指す移動サービス体系の整理

4.2.1 各移動サービス・移動手段の役割

表 各移動サービス・移動手段の役割

移動サービス		移動サービス・移動手段の役割	主な路線
鉄道		・上越新幹線は越後湯沢駅と東京駅間を約90分、新潟駅までを約45分で結ぶ鉄道路線で、町民や観光客等の速達性の高い広域的な移動を担う。 ・ほくほく線は越後湯沢駅と上越市の直江津駅までを結び、上越市や北陸方面への移動を担う。 ・上越線は町内の湯沢エリアと中里・土樽エリアの移動や近隣市町への広域的な移動を担う。	・ JR 上越新幹線 ・ JR 上越線 ・ 北越急行 ほくほく線
路線バス	町内	・都市拠点である越後湯沢駅周辺から各地域拠点間を結び、町内の通勤・通学、日常生活の移動や観光客の移動を担う。 ・冬季はスキー客の需要が高く、西武クリスタル線を増便し、スキー場利用者の移動も担う。	・ 旭原・大源太キャニオン線 ・ 土樽線 ・ 西武クリスタル線
	町外	・町外（南魚沼市、津南町等）への観光や買い物等の広域的な移動を担う。	・ 森宮野原線 新潟県生活交通確保対策補助金（生活交通確保対策運行費等補助金）対象路線 十二峠・清津峡経由 ・ 六日町線 地域間幹線系統確保維持改善事業費補助金（地域間幹線系統確保維持費国庫補助金）対象路線 大木六経由
宿泊施設・スキー場等の送迎バス		・各施設の利用者のニーズに合わせ、越後湯沢駅と各施設やその関連施設への移動を担う。 ・特に冬季は観光客が増加するため、高頻度な運行を行う。	・各施設が利用者のニーズに合わせて運行
福祉バス		・湯沢町内の65歳以上の高齢者、身体・知的・精神障がい者を対象として、温泉施設・通院・福祉関係の手続き、交流や買い物などの移動を担う。 ・バスの乗降に不安のある方や、バス停までの移動が困難な方の移動を担う。	・ 三国方面、湯沢方面 - 火曜のみ - ・ 土樽方面、旭原方面 - 木曜のみ -
タクシー、運転代行		・鉄道や路線バスでは担うことができない時間帯やエリアへの移動を担う。 ・タクシーはスキー等のレジャーを行う観光客や荷物が多い利用者の移動も担う。	・ 町内全域
レンタサイクル		・気軽にサイクリングを楽しむことができ、グリーンシーズンの観光客の周遊行動を担う。	・ レンタル可能な拠点から周辺の回遊
レンタカー		・町内外の移動において利用者それぞれのニーズに応じた移動を担う。	・ レンタル可能な拠点から広域の回遊
自家用車		・日常的な移動を担う。 ・「湯沢町環境基本計画」に基づき近所への移動には車の使用を控える。	・ 町内全域
自転車		・鉄道駅やバス停留所までのアクセス手段や、近隣への外出等の移動を担う。 ・町民や観光客のスポーツ・健康ツールとしての役割や、サイクリング等による観光振興の役割を担う。	・ 自宅や、交通結節点等からの移動 ・ サイクリング等による町内の回遊
徒歩		・鉄道駅やバス停留所までのアクセス手段や、近隣への外出等の移動を担う。 ・まち歩きによる、まちの魅力の体験や発見等の観光振興の役割を担う。	・ 自宅や、交通結節点等からの移動 ・ 駅や観光施設等の周辺の回遊

4.2.2 目指す移動サービスの体系

- 町民・観光客にとって利便性の高い移動サービスを提供するため、以下のような体系を設定します。
- 湯沢町都市マスタープランに示されている都市拠点や地域拠点を中心に交通結節機能を確認し、拠点間相互の移動サービスを整備します。
- 交通結節点から自宅や宿泊施設・観光施設等へのアクセス手段を確保します。
- 越後湯沢駅西口から温泉街の歩行空間は、歩行者が安心してまち歩きを楽しめるよう整備します。

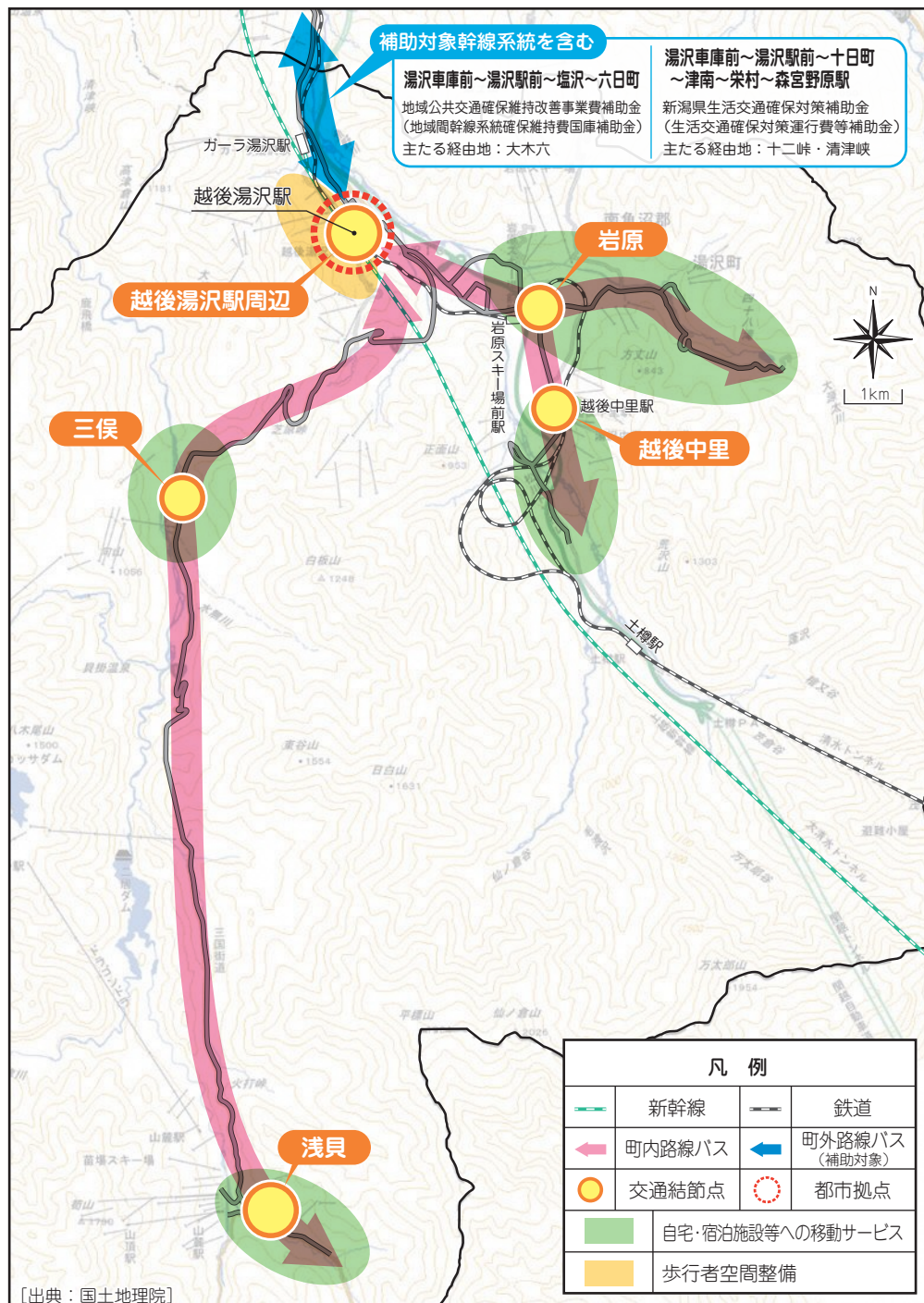


図 移動サービスの体系図



4.2.3 補助対象幹線系統の必要性と実施主体

(1) 六日町線（大木六経由）

- 六日町線（大木六経由）は、主に越後湯沢駅と六日町駅間を連絡し、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います。
- 起終点付近にそれぞれ越後湯沢駅、六日町駅を経由し、鉄道や他の地域内交通と連絡し、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ます。
- 一方で、沿線自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持改善事業により運行を確保・維持する必要があります。

表 補助系統に係る事業及び実施主体の概要

系統名	起点	経由地	終点	事業許可区分	運行態様	実施主体	補助事業の活用
六日町線	湯沢 車庫前	大木六	六日町	4 条乗合	路線定期運行	南越後 観光バス㈱	地域公共交通確保維持改善事業費補助金 (地域間幹線系統確保維持費国庫補助金)

(2) 森宮野原線（十二峠・清津峡経由）

- 森宮野原線（十二峠・清津峡経由）は、湯沢町内外の拠点間を連絡し、通勤通学、買物、通院等の日常生活行動だけではなく、特に観光においては各拠点間から山あい位置する清津峡への移動を担います。
- 主な拠点として湯沢町～津南町～森宮野原駅を結ぶ路線となっており、森宮野原駅では鉄道と連絡することで北信地域や長野地域への広域移動を担っています。
- 一方で、沿線自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、新潟県生活交通確保対策により運行を確保・維持する必要があります。

表 補助系統に係る事業及び実施主体の概要

系統名	起点	経由地	終点	事業許可区分	運行態様	実施主体	補助事業の活用
森宮野原線	湯沢 車庫前	十二峠・清津峡	森宮野原駅	4 条乗合	路線定期運行	南越後 観光バス㈱	新潟県生活交通確保対策補助金 (生活交通確保対策運行費等補助金)

第5章

計画の具体目標と移動サービスレベルの設定

5.1 計画の具体目標

目標1 将来にわたり、安心して暮らせる移動環境の整備

- 立地適正化計画や都市計画マスタープランで設定する土地利用、まちづくりと連動したサービスレベル（運行頻度・運行時間）を達成することで、コンパクトで持続可能な地域の形成につなげるため、交通サービスの効率化・最適化を図ります。
- 移動サービスのサービスレベル（運行頻度・運行時間）の改善を図り、町内の移動の満足度・将来の移動に対する安心度の向上や、家族等の送迎の負担感軽減や、事業者による利用者送迎の効率化や改善を目指します。
- 送迎バス等や福祉バスなど既存の輸送資源を組み合わせた路線バス・タクシーの効率化・サービスレベル向上を目指します。
- 路線バス等を利用する場合の停留所までのアクセス性の向上を目指します。
- 移動サービスを維持するための財源確保を検討し、持続可能な移動環境の整備を目指します。
- 町内におけるサイクルルートや町民の自転車利用を支える自転車ネットワーク（※）の策定を目指すことにより、町民の健康増進に寄与します。

※自転車ネットワーク：地域の拠点間等を結ぶ自転車の走行空間の交通網であり、連続的で安全な路線である必要があります。

目標2 誰もが利用しやすい移動環境の整備

- 町民・観光客等、利用する全ての人に分かりやすい統一された情報提供を目指します。
- バス・タクシー・鉄道・自転車・自家用車などの交通モードに関係なく円滑に乗り換え・乗り継ぎができる移動環境を確保するため、乗り継ぎ環境の整備や、各移動サービスの運賃の統合を目指します。
- 歩行者や自転車利用者にとって利用しやすい環境の整備や改善を目指すことにより、町民の健康増進に寄与します。
- 自家用車の利用が難しい外国人観光客（インバウンド）や大都市部を中心とした若年層の免許取得率の低下など変化する観光客のニーズに対応した移動環境の整備を目指します。
- シェアサイクルや新たなモビリティ（電動キックボードなどの新たな交通システムや移動手段）の導入を検討します。



目標3 観光を支え、魅力を高める移動環境の整備

- 通年で、湯沢町の自然環境を活かしたアクティブ・ツーリズムを楽しめるよう、各ニーズに対応した移動サービスの整備を目指します。
- 移動サービスの夜間の運行時間拡大により、宿泊施設で夕食を提供しないいわゆる「泊食分離」を可能にし、夜間に中心市街地等で過ごす選択肢を増やすことを目指します。
- 町内の周遊を促す新たなモビリティサービス（※）の導入を検討します。
- 誰もが楽しめるサイクリング環境の整備と受け入れ環境の拡充を検討します。
- 地域の魅力を感じる新たな観光資源として「雪国魚沼ゴールデンサイクルルート」について自転車通行空間の整備等を推進することにより、ナショナルサイクルルートの指定による更なる観光客増加を目指します。

※新たなモビリティサービス：情報通信技術（IoT）の進展によりこれまでは困難であった大量のデータ、あるいは人々の需要を基に人々の移動を解析し最適な運行を行う「AIデマンド交通」や「スマートモビリティ」「自動運転」、1つの「乗り物」を複数人で利用することで効率的かつ最適な移動を支える「シェアモビリティ」（ライドシェア、カーシェアリング、シェアサイクル、シェア電動キックボード等）を指します。

目標4 交通事故等の抑制による安全安心な交通環境の実現

- 学校等における交通安全教育や、自転車利用者、ドライバーに対しての安全利用の啓発を推進します。
- 警察と協力しながら、自転車盗難対策を推進します。
- 高齢者の自動車運転による事故を抑制するため、免許の自主返納を促進させる交通網を構築します。

5.2 移動サービスレベルの設定

5.2.1 町内の移動サービスレベルの検証

- 町民アンケートにおいてサービスレベルが異なる仮定の公共交通サービスを提示し、公共交通を利用したいかを5段階評価で評価してもらい、その結果を分析することで町内の移動サービスレベルの検証を行いました。
- 検証の結果は下表の通りであり、5.2.2に示すように移動サービスレベルを設定します。

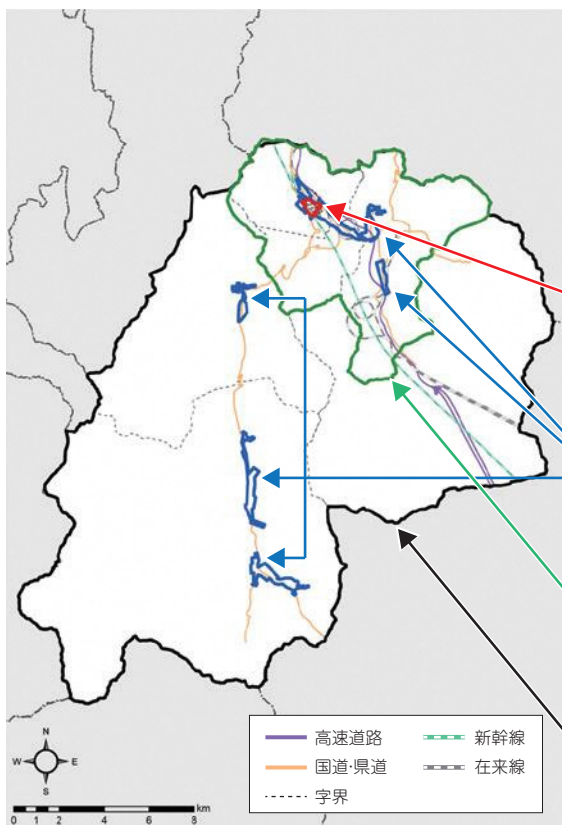
表 町民アンケート結果による移動サービスレベルの検証結果

水準	検証結果
運行頻度	湯沢町内の全ての地区において、 1時間に1本以上 の運行頻度は確保することで公共交通の利用が増加する可能性がある。
停留所までの距離	地区によらず停留所は近ければ近いほど 公共交通の利用が増加する可能性がある。

5.2.2 サービスレベルの設定

- 以下の図のように、町内を「湯沢町立地適正化計画」による区域及び観光施設の状況から「4つのエリア」に区分し、それぞれに必要なサービス水準を設定します。
- 運行頻度については、路線バスを都市拠点で30分に1本以上、その他のエリアにおいて1時間に1本以上確保することを目指します。
- 居住地等から停留所までの距離については、市街地では150m以内、その他のエリアにおいては300m以内を目指します。
- 郊外では、フリー乗降等で居住地等と乗降場所が近くなるように検討を行います。

交通サービス エリア区分（案）



出典：政府統計の総合窓口（e-Stat）（<https://www.e-stat.go.jp>）「境界データ」を加工して作成

地域輸送サービスの供給サービス水準

エリア	定時定路線 運行間隔	居住地等から 停留所までの距離	その他 地域輸送サービス
町中心部	30分 に1本	150m以内 (徒歩3分程度)	タクシーのほか、当日予約によるデマンドサービス等の利用が可能 レンタカー・シェアモビリティなどの移動手段に徒歩500m以内
居住誘導・ 観光集積 地区	30～60分 に1本	300m以内 (徒歩5分程度)	タクシーのほか、当日予約によるデマンドサービス等の利用が可能 レンタカー・シェアモビリティなどの移動手段に徒歩1000m以内
都市計画 区域内	60分 に1本	300m以内 (徒歩5分程度)	タクシーのほか、当日予約によるデマンドサービス等の利用が可能
その他 町内	120分 に1本	300m以内 (徒歩5分程度)	左記またはタクシーのほか、当日予約によるデマンドサービス等の利用が可能

図 湯沢町における移動サービスのサービスレベルの設定

目標1 将来にわたり、安心して暮らせる移動環境の整備

施策1-1 送迎バス等を組み合わせた路線バスの効率化・サービスレベル向上

- 町内の路線バスと送迎バス等の運行ルートが重複が多くあり、町内の輸送資源全体で見ると非効率な運行がなされていることから、送迎バス等を路線バスに統合することを検討します。
- これにより、運行頻度の増加・運行時間の拡大を図り、町民の日常的な移動（通勤・通学、買い物、通院、夜間の飲食）や観光周遊のための路線バス利用者増と自家用車からの転換を目指します。

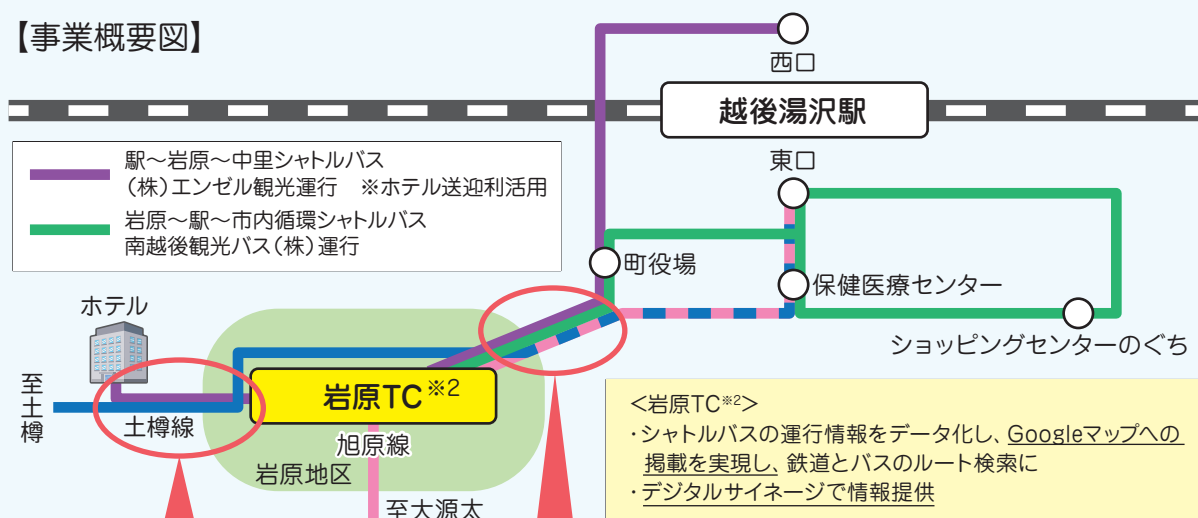
■実施スケジュールと体制

施策	R5	R6	R7	R8	R9	備考
送迎バスの路線バスへの転換・統合	検討	○	○	○	○	R6より順次実施
路線バスの運行頻度の増加・運行時間の拡大	検討	○	○	○	○	R6より順次実施
実施主体	湯沢町、交通事業者、索道事業者、宿泊事業者					

【ホテル送迎バスを組み合わせた路線バスのサービスレベル向上】

「R3年度 湯沢版MaaS（※1）実証実験」では、ホテル送迎バスを路線バスとして運行を行い、ホテル利用者以外の乗車を可能にしました。それにより路線バスの運行頻度の向上、運行時間帯の拡大をすることができ、沿線住民の移動利便性が向上しています。

【事業概要図】



路線バスと送迎バスの統合による高頻度化

※1 MaaS：MaaS（Mobility as a Service）とは、個々の交通手段を統合し、1つのサービスとして提供することで移動利便性を向上させることを指します。

【湯沢版MaaSについて】https://www.town.yuzawa.lg.jp/material/files/group/4/R4_1_shiryou1_maas_bassui.pdf

※2 TC：トランジットセンターの略

※3 出典：R3年度 湯沢版MaaS調査事業業務

施策1-2 持続可能な運行に向けた財源確保の検討

- 移動の利便性を担保できるサービスレベルを維持し持続可能な運行を実現するためには、財源の確保とそれに対応した事業体制が必要です。財源確保に向けては、下表のような方法を例として挙げ、今後どのような方法が適切であるかを他の案も含め検討します。
- 湯沢町は路線バスや送迎バス、福祉バスなど多様なサービスが混在している状況にありますが、観光地であることから民間事業者が保有する資源を活かせる立地であることや、本計画においてサービス水準を目標の一つに据えていることなどから、新たな国の事業制度として創設が予定されている「エリア一括協定運行事業」(※)の活用を検討します。
- 財源確保に関する検討と併せ、町内の多様な移動サービスを利用できる統一された乗車券の発行について実証実験を行い、実効性と有効性を検証します。

表 財源確保の検討案

財源確保の検討案	概要	負担者
受益者負担	・ 通常通り利用者(受益者)から、利用料を徴収してその利用料を用いて維持する方法。ただし、町内の多様な移動サービスを利用できる統一された乗車券の設定を行うことで利便性を高め、利用者を増やすことを目指す。 ・ 特に町民向けには、定期・定額購入(サブスクリプション)の統一された乗車券の発行も検討。	町民や観光客等の利用者
宿泊税	・ 観光客の宿泊(またはリフト券等)に課税し、一部を移動サービス維持の財源とする方法。	観光客等の施設利用者
観光パッケージで販売	・ 宿泊客の送迎サービスなどに代わり、統一された乗車券(1日券等)の料金を宿泊料金に上乗せして徴収し、移動サービスの維持に活用する方法。	観光客等の施設利用者

■実施スケジュールと体制

施策	R5	R6	R7	R8	R9	備考
統一された乗車券の販売	実験	実験	○	○	○	実験により効果検証を行い検討を進める
実施主体	湯沢町、交通事業者、索道事業者、宿泊事業者、湯沢町観光まちづくり機構					

※エリア一括協定運行事業：従来は各交通事業者がバス路線などを運行し損失=赤字を自治体が補填することで路線を維持してきました。利用の減少による赤字額の拡大に対し、路線の減便や縮小による赤字額の縮小を進めることで、サービスレベルが著しく低下し利便性が低くなることでさらに利用が減少するという負のスパイラルに陥ることが多くありました。これに対し、エリア一括協定運行事業は地域公共交通協議会等における議論を踏まえ、自治体と交通事業者との間で、一定のエリア内におけるサービス水準(運賃、路線、運行回数)、自治体の費用負担、官民の役割分担等を内容とした協定を締結し、エリア内における一括した運行を行う事業であり、自治体は事業者に対し当該運行に対する交通サービス購入費用としての対価を支払い、事業者は協定に基づき複数年にわたり運行を進めることで、地域の交通サービスを維持することができます。また、自治体や住民のニーズに合わせ多様な送迎バスサービスやタクシーサービスの一体化などによって、利便性の高い交通網の構築を図ることができます。

施策1-3 移動サービスの空白時間・地域におけるデマンド交通等※の導入

- 鉄道や路線バスによってカバーできない地域・ニーズや日中及び夜間の時間帯において、利用者の需要に応じて運行するデマンド交通の導入を検討します。
- 三俣等の地域拠点と周辺の自宅や宿泊施設等の間の移動サービスの一つとして拠点となるバス停から各地域内を循環するサービスを検討します。
- 福祉輸送に関しても、移動サービスの一つとして検討していきます。

■実施スケジュールと体制

施策	R5	R6	R7	R8	R9	備考
移動サービスの空白時間・地域におけるデマンド交通等の導入	検討	検討	実験	実験	○	
実施主体	湯沢町、交通事業者					

※デマンド交通：利用者の予約に応じる形で、運行経路や運行スケジュールをそれに合わせて運行する地域公共交通のこと。



施策1-4 自転車通行空間の計画的な整備推進

- 自家用車からの転換を図り、町民の健康増進に寄与するため、町内におけるサイクルルートや、町民の自転車利用を支える自転車ネットワークを策定します。
- 自転車の通行は「矢羽根型路面表示」による車道混在を基本とした整備を行い、安全な通行空間の確保を図ります。
- 自転車ネットワークは町内において自転車の利用が見込まれる地域を対象に設定します。

自転車ネットワークの考え方

①雪国魚沼ゴールデンサイクルルート

- 雪国魚沼ゴールデンサイクルルートについては、スポーツや観光目的としてだけでなく、町民の日常的な自転車利用においても利用されるルートであるとの考え方から、全線を自転車ネットワーク路線として指定します。
- 雪国魚沼ゴールデンサイクルルートと越後湯沢駅（東口）、越後中里駅を結ぶ区間についても自転車ネットワーク路線に組み込みます。（ナショナルサイクルルート指定要件によるアクセスルート）

②日常利用のネットワーク

- 町民の日常的な自転車利用や雪国魚沼ゴールデンサイクルルート以外の観光客の移動に資する区間について、自転車ネットワーク路線として指定します。
- 本計画におけるサービスレベル設定において、概ね500m以内で自転車ネットワークにアクセスすることを求めている地域について、鉄道駅である越後湯沢駅・越後中里駅、主要なバス停を基点にしたルートを自転車ネットワーク路線として指定します。

③その他のネットワーク

- 町内各地域間を結ぶその他のネットワークについては自転車ネットワーク路線とは位置づけませんが、サイクルツーリズムの進展を注視しながら適宜追加について道路管理者、警察と協議し、検討していきます。

■実施スケジュールと体制

施策	R5	R6	R7	R8	R9	備考
自転車通行空間の計画的な整備推進	検討	○	○	○	○	
実施主体	道路管理者、警察					

目標2 誰もが利用しやすい移動環境の整備

施策2-1 移動サービスの情報提供コンテンツの統一化

- 路線バス、送迎バス等を含めた町内交通機関について、各路線に系統コードの附番を行うとともに統一されたデザインを用いてわかりやすい情報提供を推進します。
- 各スキー場や宿泊施設の協力を得つつ、すべてのバスに統一したサインの表示を進めるなど情報提供の強化を推進します。

実施スケジュールと体制

施策	R5	R6	R7	R8	R9	備考
系統番号の附番	○	○	○	○	○	R4実験実施
越後湯沢駅構内の案内サイン見直し	○	○	○	○	○	R4実験実施
統合的情報提供の実施	○	○	○	○	○	R4実験実施
実施主体	交通事業者、索道事業者、宿泊事業者、湯沢町観光まちづくり機構					

【越後湯沢駅のバス案内の統合整理】

令和4年度から交通事業者、各スキー場の協力を得て、各路線に系統コードを設定し案内の統合整理を実施しています。

外国人やはじめて湯沢町を訪れる観光客にもわかりやすいものとするため、数字を基本とし、スキー場シャトルバスには「S」、ホテルシャトルバスには「H」を付け、臨時便や急行便にはそれを示す世界的に広く用いられるアルファベットを付けることでわかりやすくしています。（急行：E、臨時：X、経由違い：A・B・C・・・と追記）





施策2-2 越後湯沢駅の乗り場環境整備

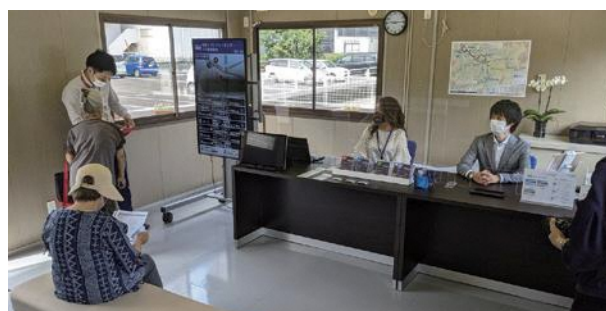
- 越後湯沢駅から路線バスや送迎バス等を利用する場合にわかりやすくなるよう、目的や方面別に各移動サービスの乗り場の整備を進めます。
- 観光客に対する受け入れ環境を強化するため、観光ツアーやアクティビティの情報収集拠点としての観光案内所機能と、町民を含めた利用者のバス等のチケット購入機能の強化を検討します。
- 交通情報提供の拡充を図るとともに、快適にバスを待つことができる待合環境の改善を進めます。
- 観光シーズンにおいてバスの乗り場案内を行うスタッフをバス会社や観光関係機関、各スキー場等の協力を得て配置し、外国人を含む多様な情報提供ニーズに対応することを推進します。

■実施スケジュールと体制

施 策	R5	R6	R7	R8	R9	備考
越後湯沢駅乗降場の整理・再配置	実験	○	○	○	○	R4実験実施
観光案内所の機能強化・情報提供の拡充・待合環境の改善	実験	○	○	○	○	R4一部実験実施
観光シーズンの案内スタッフの配置	実験	○	○	○	○	R4実験実施
実施主体	交通事業者、索道事業者、宿泊施設、湯沢町観光まちづくり機構					

施策2-3 乗換拠点の環境整備

- 越後湯沢駅や三俣等の地域拠点を乗換拠点とし、様々な移動サービスを継ぎ目なく利用できるようにデジタルサイネージ等を活用した情報提供を充実させます。
- 越後湯沢駅に町民や観光客が利用できる「移動に関する総合的な窓口」としての案内所機能の整備を検討するほか、乗換拠点においてはそれぞれの地域に合った様々な移動サービスを充実させると共に、買い物や観光の目的地にもなりうる施設・店舗を待合所として利用することも検討します。



※出典：R3 年度 湯沢版 MaaS 調査事業業務

図 乗換拠点の整備（左）、乗換拠点での観光案内機能（右）

■実施スケジュールと体制

施 策	R5	R6	R7	R8	R9	備考
デジタルサイネージ等を活用した情報提供の実施	実験	○	○	○	○	R4実験実施
案内所機能の整備	検討	検討	実験	○	○	
乗り換え拠点の整備	検討	検討	検討	実験	○	
実施主体	湯沢町、交通事業者、湯沢町観光まちづくり機構					

施策2-4 町内移動サービスの乗車券の統一

- 町内の多様な移動サービスを利用できる統一された乗車券の発行について実証実験を行い、実効性と有効性を検証します。
- 誰もが利用しやすいよう紙のチケットでの発行を基本としますが、将来的にはQRコードやICカードなどのNFC（非接触近接通信）等のデジタル技術を活用した乗車券の発行・支払い方法を検討します。

■実施スケジュールと体制

施 策	R5	R6	R7	R8	R9	備考
統一された乗車券の販売	実験	実験	○	○	○	実験により効果検証を行い検討を進める
QRコードなどの検討	検討	検討	検討	検討	検討	
実施主体	湯沢町、交通事業者、湯沢町観光まちづくり機構					

施策2-5 越後湯沢駅周辺歩行空間の利用環境の更なる向上

- 越後湯沢駅西口から温泉街は「湯沢西地区街なみ環境整備事業」により歩行空間の整備を行ってきましたが、未だに駐停車を行う車両が多いことで歩行者は車道近くを歩かなければならない危険な状況が散見されることから、引き続き、町内会及び関係機関と連携し路上駐車対策を講じます。
- 越後湯沢駅周辺施設などとの協議を図りながら共同荷捌きスペース（※）の設置や駐車場への誘導施策による歩行空間の利用環境の更なる向上策について検討します。
- 道路管理者や警察、周辺施設等との協議を図りながら、車両の通行方法の検討や歩行者空間の整備を進めます。
- 歩いて楽しい空間を形成するため、令和4年度には越後湯沢駅東口の駅前通りを一部車両通行止めにし、「ゆざわナイトマルシェ」を開催しました。今後も同様のイベントやベンチ・テーブルの設置、沿道の店舗と連携した「オープンカフェ」などの実施について検討します

■実施スケジュールと体制

施 策	R5	R6	R7	R8	R9	備考
共同荷捌きスペースの設置検討	-	検討	検討	実験	実験	
自動車進入抑制方策の検討	-	-	検討	検討	検討	
ベンチの設置、オープンカフェ等	検討	検討	実験	実験	実験	
実施主体	湯沢町、湯沢町観光まちづくり機構、警察、道路管理者					

※共同荷捌きスペース：店舗への配送や集荷などを共同で設置した荷捌きスペースで行うことで無秩序な駐停車を抑制する施策です。大規模な施設駐車場などの活用のほか、道路上に一定の空間を確保する方法などがあります。



施策2-6 移動サービスデータ等のオープン化

- 移動サービスの停留所情報や時刻表のデータをWEB地図や経路検索サービス等で活用できるファイル形式で提供し、オープンデータ化を推進します。
- また、町内の自転車ネットワークに関する情報をサイクリングデータとして整備し、同様にオープンデータ化を推進します。
- 南魚沼市や魚沼市と連携し、「雪国魚沼ゴールデンサイクルルート」についてもオープンデータ化に向けて働きかけを進めます。
- 交通と一体的な情報提供を図るため、スキーやトレッキング、サイクリング等に資するリアルタイム情報の提供方法の検討やオープンデータ化について湯沢町観光まちづくり機構等観光関係機関に働きかけを進めます。

■実施スケジュールと体制

施 策	R5	R6	R7	R8	R9	備考
バスデータのオープンデータ化	○	○	○	○	○	南越後観光バスはGoogleマップへの掲載を実施済み
自転車ネットワークデータのオープンデータ化	検討	検討	○	○	○	
スキー・トレッキング等データ整備の検討	検討	実験	実験	○	○	
実施主体	湯沢町観光まちづくり機構、交通事業者、索道事業者、宿泊施設					

施策2-7 駐輪場の整備による自転車利用環境の改善

- 鉄道事業者とともに駅利用者の駐輪施設整備を推進します。
- 自転車を公共交通機関の末端交通手段として利用する町民の利便性確保のため、主要バス停においては、「サイクル&バスライド」(※)や、駐輪施設の整備を検討し一部実施します。
- サイクリング利用者や、町民や観光客が買い物や飲食・立ち寄り等で利用する自転車ラックについて、商店街などと連携し導入を検討します。

■実施スケジュールと体制

施 策	R5	R6	R7	R8	R9	備考
駅利用者の駐輪場の整備	○	○	○	○	○	既設駐輪場の整備を含む
バス停への駐輪場の設置	-	-	検討	○	○	
商店街内への自転車ラック整備	-	-	-	検討	検討	
実施主体	湯沢町、交通事業者、商工会、湯沢町観光まちづくり機構					

※サイクル&バスライド：自転車駐輪施設をバス停に設置し、バス停の利用圏域を拡げ利便性を向上する方策です。

目標3 観光を支え、魅力を高める移動環境の整備

施策3-1 新たなモビリティの活用

- 公共交通機関を補完し、自家用車に頼らずに来訪者や観光客が気軽に利用できるシェアサイクル等の町内での導入を促進すべく民間事業者等と連携を図っていきます。
- 越後湯沢駅西口の温泉通りの雰囲気を感じることができるようグリーンスローモビリティ(※)等の導入も検討します。
- 令和4年の道路交通法改正(令和5年施行と想定)による特定小型原動機付自転車の制度創設により、電動キックボード等の新たなモビリティの普及が想定されるため、新たなモビリティの通行空間となる自転車利用環境の整備ならびに交通結節点での乗り継ぎ機能の確保等を検討し、端末の移動サービスとしての活用を検討します。



図 新モビリティ導入事例

(左:シェアサイクル(新潟市)、中央:電動キックボード(南魚沼市)、右:グリーンスローモビリティ(沖縄県))

■実施スケジュールと体制

施策	R5	R6	R7	R8	R9	備考
シェアサイクルなどの導入	検討	検討	実験	○	○	
グリーンスローモビリティの導入	-	-	検討	検討	検討	
電動キックボード等の導入	検討	検討	検討	検討	検討	
実施主体	湯沢町、湯沢町観光まちづくり機構、新モビリティ事業者					

※グリーンスローモビリティ:電動など環境に配慮した動力を利用した低速(概ね20km/h以下程度)の小型乗合車両です。低速であるため歩行者との混在などでも安全を確保した運行が可能です。



施策3-2 路線バスの急行便や予約・定員制の導入による高付加価値路線の設定

- 観光地としての高付加価値のサービスを提供する仕組みとして、主に観光拠点・宿泊施設のみを経由する急行便の設定を行うとともに、一部の便に関しては複数の宿泊施設と連携した予約・定員制の導入などによるサービス強化を検討します。

■実施スケジュールと体制

施策	R5	R6	R7	R8	R9	備考
高付加価値バスの運行	実験	実験	○	○	○	
実施主体	交通事業者、宿泊事業者、湯沢町観光まちづくり機構					

【事例：宿泊施設とバス事業者の連携による予約制バスサービス】

オーストラリアのリゾート地ポートダグラスでは各宿泊施設とバス事業者が提携し、空港から各ホテルまでの予約制バスサービスが設定されています。



※出典：Excellence Coaches HP

施策3-3 通年のアクティブ・ツーリズムに対応した移動環境の整備

- 湯沢町においては夏季のトレッキング、サイクリング等、冬季のスキーやスノーボードは重要な観光資源であり、観光客の移動を支えるべく、季節ごとの移動需要に応じてルートや停車場所の変更を行うなど柔軟な移動サービスについて検討します。
- 夏季については自転車をそのまま搭載するサイクルトレインやサイクルバスの実施に向け、交通事業者と連携を進め検討していきます。

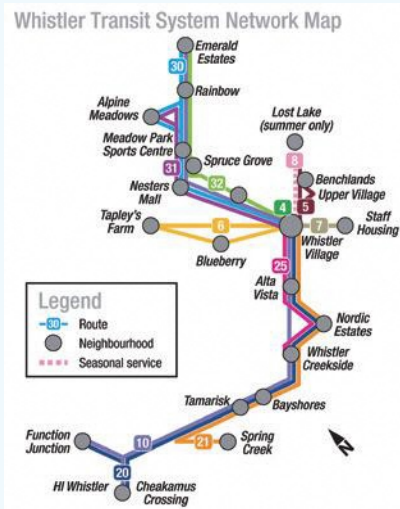
■実施スケジュールと体制

施策	R5	R6	R7	R8	R9	備考
観光客の需要に合わせたバス運行形態の検討	-	実験	○	○	○	
サイクルトレイン・サイクルバスの実施	-	実験	実験	○	○	
実施主体	交通事業者、宿泊事業者、湯沢町観光まちづくり機構					

【事例：各シーズンのアクティビティに対応したバスサービス】

海外のリゾート地では各シーズンのアクティビティに対応したバスサービスを提供し、観光客の移動を支える移動需要に応じたサービスの提供が進められています。

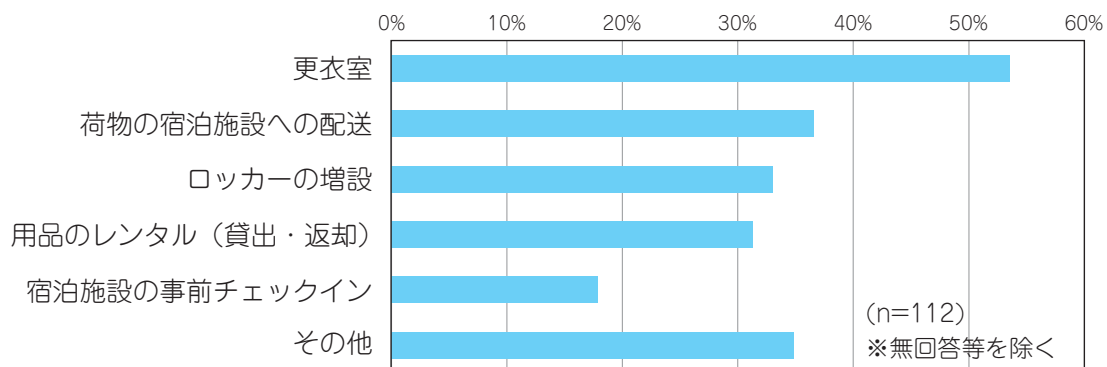
カナダの高原リゾートであるウィスラーでは、観光客や住民の生活行動、観光業従事者の通勤にも利用できるバスネットワークを構築しています。



※出典：BC Transit HP

施策3-4 越後湯沢駅の観光案内所の機能強化

- 越後湯沢駅は湯沢町及び南魚沼地域における観光の拠点（ハブ）としてリゾートの「ゲートウェイ」機能を有するものであることから、宿泊客の受け入れ環境の整備として、下図に示す調査においてニーズが高い「更衣室」や手ぶらで観光やレジャーが楽しめるよう宿泊施設への「荷物の託送機能」、「駅での宿泊施設事前チェックイン機能」等の整備を検討します。
- 観光客に対する受け入れ環境を強化するため、観光ツアーやアクティビティの情報収集拠点としての観光案内所機能と、町民を含めた利用者のバス等のチケット購入機能の強化を検討します。（再掲）
- 交通情報提供の拡充を図るとともに、快適にバスを待つことができる待合環境の改善を進めます。（再掲）
- 将来的には観光客に加え、町内に移住される方や就労を希望する方の移動に関する情報もワンストップで提供できる「モビリティ・コンシェルジュ」機能を持たせ「モビリティ・マネジメント」（※）の推進拠点とすることを目指します。



※出典：令和3年度湯沢町観光まちづくり機構事業

図 越後湯沢駅に必要なだと思う機能（複数回答可）



■実施スケジュールと体制

施 策	R5	R6	R7	R8	R9	備考
越後湯沢駅へのゲートウェイ機能の付加	実験	実験	○	○	○	一部R4より実験
観光案内所の機能強化・情報提供の拡充・待合環境の改善(再掲)	-	実験	実験	○	○	R4一部実験実施
モビリティ・コンシェルジュ機能の付加	検討	検討	検討	実験	実験	
実施主体	交通事業者、宿泊事業者、湯沢町観光まちづくり機構					

【事例：託送サービス】

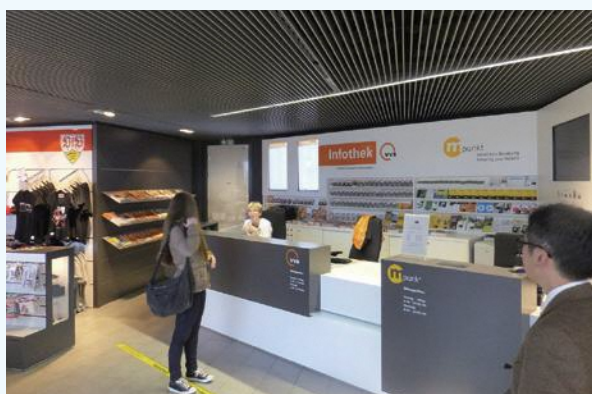
那覇空港では、14時30分までに荷物を預け、18時以降にホテルで引き取り可能な託送サービスを実施しており、観光客は手ぶらで観光を楽しむことができます。



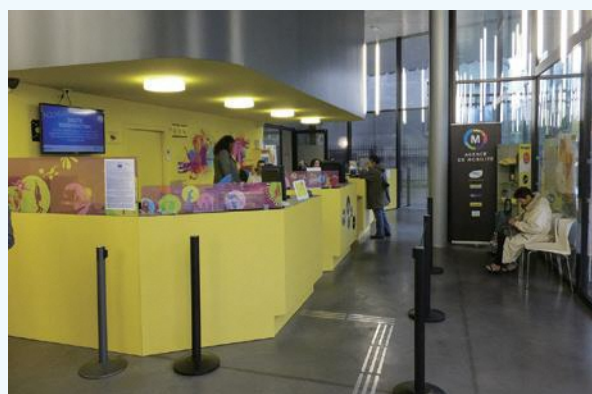
※出典：那覇空港 HP

【事例：交通情報案内を含む様々なサービスを行う案内窓口】

- ドイツ・シュトゥットガルトでは公共交通などの情報をワンストップで得られる「モビリティ・インフォメーション」の整備がすすめられています。ここでは単に情報だけではなくチケットの購入なども可能であり、観光客だけではなく市民にとっても便利な機能を有しています(左図)。
- フランス・グルノーブルでは住民や移住してきた方向けの交通情報提供を行うサービス拠点を設置し、就労支援や移住支援サービスの一環としての交通情報提供などを行っています(右図)。



ドイツ・シュトゥットガルト



フランス・グルノーブル

※モビリティ・マネジメント：人々の移動を社会にも個人にも最適なものとなるよう、移動手段や移動時間帯、移動パターンについて情報提供を行いアドバイスやガイダンスにより誘導していく施策です。公共交通機関の利用増加や外出機会の拡大、高齢者の免許返納などに効果がある施策とされています。

施策3-5 運行時間帯の拡充による朝・夜間移動手段の確保

- 最終バスの繰り下げ、夜間の路線バスの増便、施設送迎サービスの朝・夜間における活用等により朝及び18時以降の移動サービスの充実を目指します。
- これにより夜間の中心市街地へのアクセス性が高まるため、飲食等を目的とした外出を促すことが可能となり、泊食分離への対応、宿泊施設の夕食提供の負担軽減、中心市街地の活性化が図られます。
- 地域によってはこれまで家族等の送迎に頼らざるを得なかった、朝・夜間の高校生の通学や首都圏・県外等への通勤が容易となることで、就労機会の拡大や起業の促進に加え若年層の定住や移住などに寄与することが期待されます。

■実施スケジュールと体制

施 策	R5	R6	R7	R8	R9	備考
最終バスの繰り下げ、朝の増便	実験	○	○	○	○	一部R4実験
朝・夜間送迎サービスの活用	実験	実験	実験	○	○	一部R4実験
実施主体	湯沢町、交通事業者、宿泊事業者、湯沢町観光まちづくり機構					

施策3-6 誰もが楽しめるサイクリングコンテンツの整備と受け入れ環境の拡充

- 豊かな自然環境と歴史資源、温泉や食事などのコンテンツを自転車の利用とともに楽しんでいただくため、サイクリングやポタリング（自転車で周辺を散策すること）などのコンテンツの醸成を図ります。
- レンタサイクルやシェアサイクルにおける多様な自転車レンタルや、「チャイルドトレーラー」(*)などの多様な層が利用できるサービスの検討を進めていきます。
- 冬季のスキーガイドやインストラクターの通年就労にもなる、インバウンドを対象としたガイドツアーの造成など、高付加価値サービスの提供に向けた取り組みも進めます。

■実施スケジュールと体制

施 策	R5	R6	R7	R8	R9	備考
サイクリングガイドの養成	検討	○	○	○	○	
ポタリングなどの商品醸成	検討	○	○	○	○	
多様な自転車レンタルの実施	○	○	○	○	○	
実施主体	湯沢町観光まちづくり機構、観光事業者					

※チャイルドトレーラー：自転車によりけん引できる幼児同乗のトレーラーです。複数の幼児を安全に自転車で運べるため、国内外で普及が進んでいます。



施策3-7 世界に誇りうるサイクルルートの整備と環境の創出

- 地域の魅力を感じる新たな観光資源として「雪国魚沼ゴールデンサイクルルート」について自転車通行空間の整備等を推進することにより、ナショナルサイクルルートの指定による更なる観光客増加を目指します。
- サイクルルートにおいては、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」（平成28年国土交通省・警察庁）に基づき、「矢羽根型路面表示」による車道混在での自転車通行を基本とした通行空間の整備として、堆雪帯の活用による自転車通行環境の確保を図り、「湯沢町・南魚沼市・魚沼市連携自転車活用推進協議会」での協議を踏まえた案内表示の設置などを進めます。
- 越後湯沢駅は「雪国魚沼ゴールデンサイクルルート」のスタート・ゴールの拠点であることから、サイクリスト（※）受け入れ環境として、冬季のスキー客やトレッキング客の利便性向上にも資する宿泊施設への荷物託送や荷物預かり、更衣室の確保、自転車組み立て場の整備、メンテナンス用品の販売や工具貸出等が可能な設備の整備を進めます。
- 町内のコンビニエンスストアや観光施設と連携したサイクルステーションの整備や、宿泊施設でのサイクリストの受け入れに必要なサービスの提供について検討します。

■実施スケジュールと体制

施 策	R5	R6	R7	R8	R9	備考
雪国魚沼ゴールデンサイクルルートの整備	○	○	○	○	○	
サイクルステーションの整備	○	○	○	○	○	
実施主体	湯沢町、交通事業者、宿泊事業者、湯沢町観光まちづくり機構					

※サイクリスト：サイクリングを楽しむ観光客を指します。近年特に欧州やアジアで盛んであり全国的に新たな観光階層として注目されています。

施策3-8 アーバンスポーツ（※1）と一体となったサイクルスポーツ振興の推進

- スキー場や山地を活かしたMTB（マウンテンバイク）、ヒルクライム・ダウンヒル、E-bike（※2）を活用したサイクリング等についても、町内ではスキー場での整備や観光事業者によるガイドツアーが既に実施されていることから、これらの活用を進めていきます。

■実施スケジュールと体制

施 策	R5	R6	R7	R8	R9	備考
山岳地を利用した自転車商品の醸成	検討	○	○	○	○	
実施主体	湯沢町、湯沢町観光まちづくり機構					

※1 アーバンスポーツ：都市（街中）の広場や公園・道路などで気軽に楽しむ「ストリートスポーツ」から生まれたもので、スノーボードなどと同じく「エクストリームスポーツ」とも呼ばれる、パフォーマンスとしての側面を持った若者に人気のスポーツです。

※2 E-bike：電動アシスト自転車で、特にスポーツタイプのものを指します。近年のサイクリングブームもあって人気が高くなっています。町内でも雪国観光舎でレンタルが行われています。

目標4 交通事故の抑制による安全安心な交通環境の実現

施策4-1 学校等における交通安全教育の推進

- 湯沢町では湯沢学園と連携し「通学路点検」等を実施しています。
- 現在、町と警察、交通安全協会で連携して交通安全教室をこども園、小学校（1、3年生）及び高齢者を対象に実施しており、引き続き実施していきます。中学生の安全教育についても検討していきます。



図 交通安全教室
(左：こども園、中央：小学校、右：高齢者)

実施スケジュールと体制

施 策	R5	R6	R7	R8	R9	備考
交通安全教育の実施	○	○	○	○	○	
実施主体	湯沢町					

施策4-2 自転車の安全利用の促進

- 自転車ルールマナーの啓発や、ドライバーへのアピールを含めた自転車の安全利用の促進およびサイクルツーリズムによる来訪者に、湯沢町を気持ちよく楽しんでいただけるための環境整備を図ります。

実施スケジュールと体制

施 策	R5	R6	R7	R8	R9	備考
自転車ルールマナーの啓発	○	○	○	○	○	
実施主体	湯沢町、警察、観光事業者（レンタサイクル事業者）					



施策4-3 自転車盗難対策の推進

- 警察と協力し、町内の自転車の防犯登録を進めるとともに、越後湯沢駅駐輪場等の整備により、盗難の恐れのない安心な駐輪環境を整備します。

■実施スケジュールと体制

施 策	R5	R6	R7	R8	R9	備考
防犯登録の推進	○	○	○	○	○	
駅利用者への駐輪場の整備	○	○	○	○	○	既設駐輪場の整備を含む
実施主体	湯沢町、警察、観光事業者（レンタサイクル事業者）					

施策4-4 高齢者の運転免許証返納の促進

- 警察と協力し、高齢者の運転免許証の自主返納に向けた取り組みを進めます。
- 高齢者運転免許証自主返納支援事業の推進や、移動環境を整備することで自家用車からの転換を図り、高齢者の運転免許返納を促進します。

■実施スケジュールと体制

施 策	R5	R6	R7	R8	R9	備考
高齢者への運転免許証返納促進	○	○	○	○	○	
実施主体	湯沢町、警察、観光事業者					

施策4-5 シップANE防止の啓発

- 「湯沢町シippANE被害根絶に関する条例」に基づき、歩行者の方がシippANEにあわないう車のスピードを落とすなどの安全運転の啓発を行います。

■実施スケジュールと体制

施 策	R5	R6	R7	R8	R9	備考
シippANE防止の啓発	○	○	○	○	○	
実施主体	湯沢町					

第7章

計画の達成状況の評価 ・フォローアップ及び見直し方法

7.1 評価の指標

- 本計画における4つの目標について、下表の8つの評価指標を設定します。
- 計画期間の最終年度である2027年度(令和9年度)の目標値達成を目指し、各施策を推進します。
- 現在の実態データが不明あるいはデータ取得ができていないものもあることから、今後施策の円滑な展開や評価に向け、協議会としてデータの収集を図り、必要に応じて公開を進めることで施策評価につなげていきます。

対応する目標	評価指標	基準値 (R4年度)	目標値 (R9年度)
目標1	町民の移動満足度※1	18%	80%
目標1	町民の将来の移動に対する安心度※2	15%	60%
目標1、2、3	町内路線バス		
	収支率※3	39%	基準値より向上
	利用者1人当たりにかかる町の負担額※4	349円/人	基準値より減少
目標1、2、3	六日町線 (大木六経由) ※5		
	収支率	29%	基準値より向上
	利用者1人当たりにかかる行政負担額※6	235円/人	基準値より減少
目標1、2、3	森宮野原線 ※7		
	収支率	29%	基準値より向上
	利用者1人当たりにかかる行政負担額	878円/人	基準値より減少
目標3	湯沢町を訪れる観光客の満足度※8	夏季:78.7% 冬季:75.4%	80%
目標3	湯沢町までの移動手段の自家用車割合※9	68.7%	基準値より減少
目標3	サイクルステーションの利用者数	R5年度に利用者数を計測し、 基準値を設定	基準値より向上
目標4	高齢者(65歳以上)の運転免許証自主返納率※10	1.8%	計画期間5年間の 平均値が3%

※1 町民アンケートによる「満足」「やや満足」の合計。

※2 町民アンケートによる「安心できる」「やや安心できる」の合計。

※3 [算出式] 経常収益/経常費用。[データ取得方法] 運行事業者実績(R3.10~R4.9)より。

※4 [算出式] 湯沢町内の路線バス補助額/補助対象町内路線バス利用者数。[データ取得方法] 運行事業者実績(R3.10~R4.9)より。

※5 大木六経由は地域公共交通確保維持改善事業費補助金対象系統。

※6 [算出式] 経由する自治体の補助額の合計/補助対象系統の利用者数。[データ取得方法] 運行事業者実績(R3.10~R4.9)より。

※7 十二峠・清津峡経由は新潟県生活交通確保対策補助金対象系統。

※8 湯沢町観光振興計画を参照。「大変満足」「満足」の合計。

※9 湯沢町観光振興計画を参照。湯沢町までの移動手段のうち、主な交通手段。

※10 [算出式] 2022年(令和4年)1~12月の高齢者運転免許証自主返納者数/2021年(令和3年)12月末の高齢者運転免許証保有者数。
[データ取得方法] 南魚沼警察署の免許返納者実績より。

7.2 フォローアップ・見直しの方法

- 計画を進めるにあたりPDCAサイクル(※1)に従い、湯沢町地域公共交通活性化協議会において、計画のフォローアップ(※2)・見直しを行うものとします。
- 各施策の検討・実施状況は本計画の計画期間である2023年度(令和5年度)から2027年度(令和9年度)にかけて1年毎に確認を行います。
- 本計画は、計画の進捗状況に応じて中間見直しを行います。

※1 PDCAサイクル: Plan(計画)→Do(実行)→Check(評価)→Action(改善)のサイクルを繰り返し行うことで、継続的に施策の改善を促す方法を指します。

※2 フォローアップ: 実施した施策等に対して、後ほどその効果の確認や強化を行うことを指します。

 湯沢町地域移動環境計画
MOBILITY PLAN 2023-2027

策定：令和5年3月

発行：湯沢町地域公共交通活性化協議会

住所：新潟県南魚沼郡湯沢町大字神立300番地

TEL：025-784-4850

URL：[https://www.town.yuzawa.lg.jp/
kurashinojoho/kurashi_tetsuzuki/
3/5/6121.html](https://www.town.yuzawa.lg.jp/kurashinojoho/kurashi_tetsuzuki/3/5/6121.html)

 観光立町宣言
湯沢町

君と一緒に暮らす町

湯沢町地域公共交通活性化協議会