

1. 課題の整理

(1) 現況からの課題

① 公共交通網の課題

課題1 公共交通の効率的な運行と競合解消

- ・路線バスは、各地域から糸魚川地域の市街地へ向かう系統が多く、国道8号や青海地域等で路線が競合するほか、路線バスとコミュニティバス、乗合タクシー、さらにはスクールバス等の公共的交通が競合する区間も存在している。また、鉄道とバス路線が競合している区間もある。競合の状況を見極め、適切な役割分担と路線の集約等で運行の効率化を図る必要がある。
- ・路線バスの持続可能な運行のため、地域の実情や利用ニーズ、利用状況等を見極めた上で、バス路線の維持や集約、ルートや運行便数の精査、更にコミュニティバス等への転換も視野に入れ、効率的で利便性を過度に損なわない再編方法を検討する必要がある。
- ・通勤通学時間帯と通院や買い物などの生活時間帯では、鉄道やバスの利用目的や頻度が異なることから、それぞれのニーズに即した路線の役割を検討し、役割に合わせた再編方法を検討する必要がある。
- ・コミュニティバスや乗合タクシーは、利用者1人当たりのコストが非常に高い状況となっている。運行を継続できるよう効率性を高める必要がある。
- ・中山間地に暮らす住民が都市機能を楽しむための移動手段を確保するため、公共交通を効率的に運行する必要がある。

課題2 公共交通と公共的交通との調整による効率化

- ・平成30年3月末に予定されている浦本小学校と市振小学校の閉校に伴い、統合先小学校への通学手段を検討する必要がある。
- ・市が運行している各種送迎等の公共的交通は、ニーズが一定程度あるものの、無償であることから他の公共交通とのバランスに欠けている状況である。公共的交通の運行を公共交通の利用に転換することによる、公共交通の収支率の改善や持続可能性の向上について検討する必要がある。

課題3 観光二次交通の検討

- ・北陸新幹線糸魚川駅の開業に伴い観光客等の来訪者が増加傾向にあり、来訪者にとっても利用しやすい二次交通のあり方を検討する必要がある。
- ・JR大糸線とえちごトキめき鉄道日本海ひすいラインは、通勤通学、通院等の日常生活の移動のほか、観光における広域移動の活用や利用促進を強化する必要がある。
- ・糸魚川ユネスコ世界ジオパークに関心が高まる中、24のジオサイトへの二次交通の整備が求められているが、これらは市内に広く点在しているため、各所への移動ニーズに柔軟に対応できる二次交通を検討する必要がある。

課題4 新駅の整備

- ・市民の通勤通学や広域的な移動を支える、えちごトキめき鉄道の新駅整備について、新駅周辺住民や市全体のまちづくりと一体となった整備促進や利用促進が必要である。
- ・競合するバス路線と適切に役割分担を行い、効果的で効率的な公共交通網の形成と新駅へのアクセス方法の検討が必要である。

課題5 長岡・新潟方面への公共交通の代替性と利便性の向上

- ・高度医療施設をはじめとする高次都市機能を楽しむために必要な生活路線として当市と長岡・新潟方面をつなぐ路線の代替性や利便性の向上が必要である。
- ・糸魚川駅から新潟駅までの直通列車（快速）は1日1往復で、北陸新幹線糸魚川駅開業以前より利便性が後退しているため、関係機関と連携し、利便性向上を働きかけや利用促進を図る必要がある。
- ・高速バス糸魚川～新潟線は1日2往復あり、関係機関と連携し、利便性向上や利用促進を図る必要がある。

② 公共交通利用環境の課題

課題1 駅施設の利用環境の改善

- ・高齢化が進展する中、市内鉄道駅の多くでは、移動経路や駅設備のバリアフリー化が不十分であり、高齢者や身体の不自由な方が利用しづらい状況にある。整備費用等の課題が大きいものの、将来に渡り鉄道を維持するため、利用環境改善策を検討する必要がある。

課題2 バス車両や待合施設の利用環境の改善

- ・バス車両の多くはバリアフリー対応がされておらず、高齢者等が利用しづらい状況である。一方、降雪・積雪時の運行における安全性・安定性の確保も必要であり、双方に配慮し、バリアフリー化を進める必要がある。
- ・利用者の多いバス停やバスの乗継拠点などで待合施設の利用環境が整っていない箇所があり、改善する必要がある。

課題3 公共交通に関する案内方法の改善

- ・市民だけでなく、北陸新幹線等で訪れる観光やビジネス目的の来訪者など、誰もが利用しやすい公共交通となるよう、行き先や利用可能な時刻、利用方法や乗換方法を分かりやすく案内するため、情報の提供方法を改善する必要がある。

③ 公共交通の確保維持にむけた課題

課題1 運行事業者担い手の不足

- ・路線バス等運行事業者においては、運転士の不足や高齢化により、運行にかかる人員確保が困難であり、安定した運行の維持が厳しい状況が続いている。運行の効率化とあわせて、運行事業を担う人材育成施策を検討し、将来の担い手を確保する必要がある。

課題2 公共交通利用状況の見える化

- ・公共交通に関する市民理解を得るため、公共交通利用者が減少していることやそのため公共交通の確保が大変厳しい状況にあることを数値等でわかりやすく情報提供する必要がある。
- ・公共交通利用状況を把握するため、適切な乗降量調査とデータ管理に努める必要がある。

課題3 公共交通の維持、利用促進に関する意識の醸成

- ・公共交通運営の多くは、自主財源又は補助金に頼らざるをえない状況である。公共交通利用者を増やさせ収益性を上げるため、公共交通の確保維持に関して市民の理解を深める取組を行う必要がある。
- ・既存の利用促進事業を踏まえ、公共交通の利用方法の周知、乗車体験の機会の拡充などの利用促進を重点的に進める必要がある。

(2) バス路線の現況精査

通勤通学時間帯 8:30まで 及び 15:30～19:00に出発する便 生活時間帯 8:30～15:30 及び 19:00以降に出発する便		キロ程	1日あたり 乗車人数	時間帯ごと1便あたり 乗車人数					◎: 収支率20%未満 ○: 収支率30%未満 △: 収支率40%未満
路線名	運行系統	運行キロ (km)	合計 (人/日)	通勤通学 (人/便)	生活 (人/便)	概算 収支率	路線の 主な役割	見直し対象	見直し方針(案)
1	能生青海線		270	9.8	9.0	48%			
	1 糸魚川駅日本海口～国道大沢	9.9	20	2.2	4.7	30%		△	能生青海線を糸魚川地域で分割し系統を整理 路線の効率化
	2 国道大沢～糸魚川総合病院～能生駅前	25.7	54		17.9	58%	生活		
	4 大沢～糸魚川駅日本海口～能生駅前	24.7	58	9.7		33%		△	
	6 能生駅前～糸魚川総合病院～横町五丁目	17.1	34	10.3	7.9	42%	通勤通学		
	7 寺町二丁目～国道青海駅前	8.1	10		3.4	30%		△	
	7-2 糸魚川総合病院～糸魚川駅前～国道青海駅前	13.1	14	13.7		68%	通勤通学		
	8 国道大沢～糸魚川高校入口～糸魚川総合病院	13.9	80	13.5	16.3	85%	全領域		
2	おうみ巡回線		119	12.6	19.4	34%		△	
	43 大沢～青海巡回～糸魚川総合病院	19.3	74	12.9	19.6	33%	全領域	△	
	43-2 糸魚川総合病院～青海巡回～大沢	18	46	9.7	18.0	35%	生活	△	
3	青海通り線		78	10.7	8.9	49%			青海地域路線の競合整理・役割分担の検討(大きく変更)
	29 寺町二丁目～青海通り～大沢	9.5	5	2.0	3.4	11%		◎	
	29-2 糸魚川総合病院～蓮台寺～糸魚川駅前～青海通り～大沢	14.7	24		11.9	53%	生活		
	30 大沢～青海通り～押上～糸魚川総合病院	12.9	49	13.6	8.4	74%	通勤通学		
4	今井線		26	2.9	1.7	26%		○	通勤需要、生活需要を精査し路線の効率化を検討
	31 糸魚川駅日本海口～中谷内	5.9	20	2.8	1.3	27%		○	
	32 中谷内～糸魚川駅日本海口～押上～糸魚川総合病院	9.9	6	3.7	2.6	25%		○	
5	根知線		81	3.9	5.2	25%		○	スクールバスと集約して収支改善を図る。コミバス化も検討
	24 糸魚川駅日本海口～下大野～和泉～別所	16.3	13	1.6	5.0	18%		◎	
	25 別所～井口～頸城大野駅前～糸魚川駅日本海口～押上～糸魚川総合病院	22.4	22	10.6	11.5	61%	全領域		
	26 糸魚川駅日本海口～頸城大野駅前～井口～別所	18.4	23	4.0	3.4	17%		◎	
	27 糸魚川総合病院～押上～糸魚川駅日本海口～頸城大野駅前～和泉～別所	20.9	15		7.7	45%			
	28 別所～和泉～頸城大野駅前～糸魚川駅日本海口	16.9	8	3.3	3.2	15%		◎	
6	西海線		51	5.5	3.3	21%		○	新駅設置に合わせた利用促進・スクールバスと集約
	20 糸魚川駅日本海口～押上～来海沢	11.3	30	6.8	1.6	28%		○	
	21 糸魚川駅日本海口～糸魚川総合病院～来海沢	13.7	21	2.9	4.1	16%		◎	
7	早川線		317	13.2	10.5	45%			通勤需要、生活需要を精査し路線の効率化を検討
	9 笹倉温泉～糸魚川総合病院～糸魚川駅日本海口	20.9	26	6.4	7.2	24%		○	
	10 糸魚川駅日本海口～糸魚川総合病院～焼山温泉～笹倉温泉	21.5	42	12.7	9.7	36%	通勤通学	△	
	13 焼山温泉～笹倉温泉～糸魚川総合病院～糸魚川駅日本海口	22.4	39	8.8	16.1	38%	生活	△	
	14 糸魚川駅日本海口～糸魚川総合病院～焼山温泉	20	67	14.9	8.3	44%	通勤通学		
	14-2 焼山温泉～糸魚川総合病院～糸魚川駅日本海口	20	53	17.0	10.7	67%	全領域		
	15 糸魚川駅日本海口～中央大通り～焼山温泉～笹倉温泉	22.6	20	7.1	12.6	32%	生活	△	
	16 糸魚川駅日本海口～中央大通り～焼山温泉	22.1	39	38.8		196%	通勤通学		
	17 糸魚川駅日本海口～中央大通り～笹倉温泉	22	32	13.9	15.5	53%	全領域		
8	蓮台寺線		40	12.5	0.6	52%			通勤・通学に特化
	22 糸魚川駅日本海口～糸魚川駅アルプス口～蓮台寺～糸魚川総合病院	5.8	40	12.5	0.6	52%	通勤通学		
9	市街地巡回線		51		7.2	14%		◎	収支率改善方策の検討
	44 糸魚川市街地巡回	12.8	51		7.2	14%		◎	
10	美山公園・博物館線		24		3.0	10%		◎	収支率改善方策の検討
	46 美山線	7.8	24		3.0	10%		◎	
11	中尾長者温泉線		9	2.2	0.7	12%		◎	コミュニティバス化(デマンド化)の検討
	35 能生中学校～木浦～中尾	6.4	3	3.3		11%		◎	
	36 能生駅前～木浦～中尾	5.9	5	1.7	0.7	13%		◎	
12	能生線(東廻り)		28		13.9	52%			拠点バス停での乗換を検討
	41 西飛山～東廻り～能生～糸魚川総合病院～横町五丁目	31	28		13.9	52%	生活		
13	能生線(西廻り)		140	5.9	4.2	24%		○	拠点バス停での乗換を検討
	33 能生案内所～森本～田表平～西飛山	13.1	33	2.7	3.0	14%		◎	
	33-2 能生案内所～森本～田表平～西飛山(2)	13.1	31	2.7	2.5	14%		◎	
	34 能生案内所～森本～田表平	12	24	6.3	4.8	33%		△	
	42 西飛山～西廻り～能生～糸魚川総合病院～横町五丁目	29.5	53	39.5	13.9	83%	全領域		
14	島道線		22	4.7	1.7	26%		○	コミュニティバス化(デマンド化)の検討
	38 能生案内所～柱道～国保診療所～島道	7.8	22	4.7	1.7	26%		○	
15	槇線		15	3.0		17%		◎	競合路線との集約
	37 能生案内所～柱道～国保診療所～槇車庫	8.6	15	3.0		17%		◎	
16	仙納線		104	15.4	5.5	59%			通勤需要、生活需要を精査し路線の効率化を検討
	39 能生駅前～徳合崎～中村～仙納	14.8	104	15.4	5.5	59%	通勤通学		
	合計		1,376.0	8.1	6.7	36%			

※乗降調査結果をベースにしたデータのため、運行便数、乗車人数において年間実績と差異が出る場合がある。 ※四捨五入により合計が一致しない場合がある。

バス路線の現況精査からの課題整理

(3) アンケートの報告 (速報版)

別紙にて説明

【利用者数・収支率の観点】

- ・利用者数は路線により変動するが、南北方向に延びる路線の乗車人数が少ない傾向にある。
- ・総じて収支率が100%を切る赤字状態であり、20%を切る路線もある。
- ・市街地巡回線や美山公園・博物館線など、糸魚川地域の市街地を運行する路線において収支率が低い状況となっており、現在100円均一となっている運賃の見直し等を検討する必要がある。

【運行時間帯別の観点】

バスの運行時間帯を

- ・通勤通学時間帯（～8:30 及び 15:30～19:00）
- ・生活時間帯（上記以外の時間帯）

に分けて利用状況を集計すると、両時間帯で乗車人数に差がある路線が多い。

また、特に通勤通学利用が多い路線は収支率が比較的良い傾向にある。生活利用についても乗車人数が多い路線は当然収支率が良いため、路線の利用目的を整理し、目的にあった運行を行う必要がある。



- 通勤通学時間帯と生活時間帯に二分化し、利用目的に応じた運行形態の検討が必要
- 路線の見直しや集約化等による効率化や収支改善を図り、持続可能なバスネットワークの構築が必要



鉄道とバスネットワークの適切な役割分担と
鉄道駅での接続・連携の強化が必要

2. 糸魚川市地域公共交通網形成計画（素案）

（1）計画策定の目的

人々が自立した生活を営む上で“移動”は欠かせないものですが、人口減少や少子高齢化、マイカーの普及など公共交通を取り巻く状況は厳しさを増しています。

市の財政状況も厳しさを増す中、公共交通関連支出が増大する状況から、公共交通網のあり方について抜本的な見直しが必要の課題となっています。

また、医療・福祉・商業などの都市機能を有するエリアと、郊外や中山間地などの居住エリアを公共交通でつなぐことにより、まちづくりと連携した快適な市民生活を維持する必要があります。

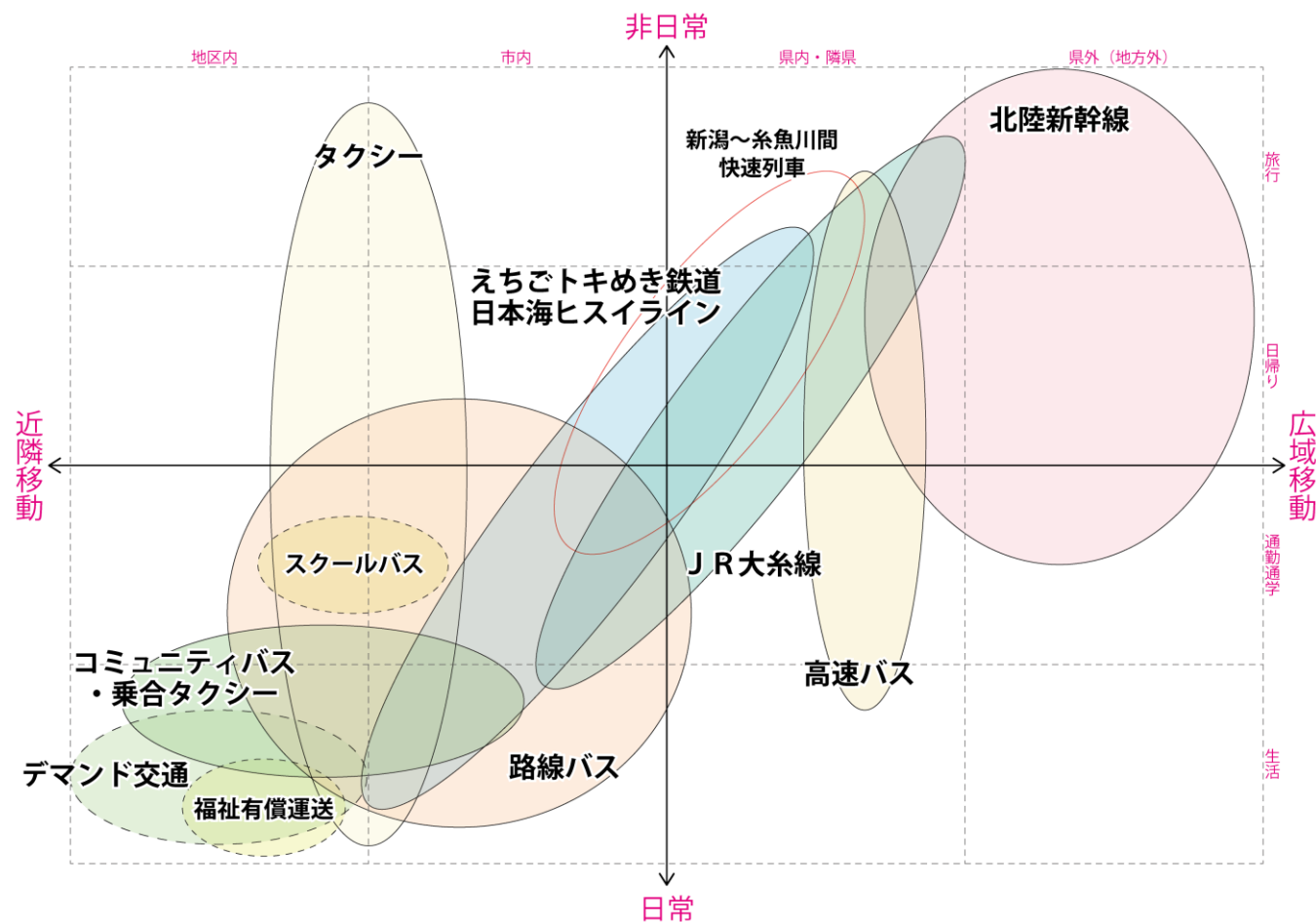
一方、本市においては北陸新幹線糸魚川駅の開業や糸魚川ユネスコ世界ジオパークを活かした交流人口の拡大を図るうえでも、公共交通の果たす役割は今後ますます重要になります。

さらに、新たにえちごトキめき鉄道日本海ひすいラインでの新駅設置も計画されており、鉄道を主軸とした公共交通網の再構築が必要となっています。

これらの公共交通を取り巻く環境の変化を踏まえ、市民、交通事業者、市が協働して持続可能な地域公共交通を実現することを目的とし、「糸魚川市地域公共交通網形成計画」を策定します。

（2）糸魚川市における地域公共交通の役割

糸魚川市における地域公共交通の役割を以下に整理する。



（3）糸魚川市の持続可能な地域公共交通の実現に向けた基本方針

◎総合計画に掲げる目標とすべき都市像「翠の交流都市 さわやか すこやか 輝きのまち」の実現を目指し、公共交通が交流人口の拡大や地域活性化を支え、推進する役割を担います。

◎人口減少や少子高齢化、マイカー依存が進む中、マイカーを運転しない子どもや高齢者等にとって公共交通は欠かせないものであり、将来にわたって確保維持していくために、効率的で地域特性やニーズにあった持続可能な公共交通ネットワークを再構築します。

◎市民、交通事業者、市は、情報や課題を共有したうえで役割を分担し、主体的な取組や連携・協働により、地域公共交通ネットワークの持続可能性を高めるため利用促進を図ります。

（4）糸魚川市地域公共交通網形成計画の基本方針

地域公共交通の基本方針

- 鉄道とバスネットワークの適切な役割分担により、効率的で利便性の高い持続可能な地域公共交通網を再構築する。
- 鉄道を日常生活利用も含んだ広域移動軸として幹線に、バスネットワークを支線に位置付け、駅での結節の強化を図る。
- えちごトキめき鉄道新駅整備により、移動軸の強化を図る。
- バスネットワークの再編を行い、持続可能性の確保を図る。
- 観光客等の来訪者にとっても利便性の高い公共交通を整備し、豊富な観光資源の活用により公共交通需要を喚起する。
- 長岡・新潟方面への公共交通の代替性と利便性の向上を図る。
- 市民、交通事業者、市の三位一体となった利用促進を図る。

(5) 検討の方向性

【鉄道：全体】

- 鉄道が有する定時・速達性をふまえ、通勤通学を始めとした広域移動手段の主軸に位置付ける。
- 鉄道とバスの適切な役割分担により、鉄道駅とバス路線等の接続を強化し、鉄道への乗換を促進する。
- 利用環境の改善や、観光客等の来訪者の鉄道から鉄道もしくは路線バス等の二次交通への乗換情報の周知や利用しやすい案内等、駅周辺の利便性向上を図る。

【鉄道：個別路線】

【北陸新幹線】

- 北アルプスや日本海の玄関口として、周辺市町村や関係団体との広域的な連携や、在来線、バス、タクシー等の二次交通の充実により、北陸新幹線糸魚川駅の利用促進及び開業効果の持続を図る。

【JR大糸線】

- 路線バスやコミュニティバス等との接続強化により、通勤通学、通院等の生活移動としての役割を継承しつつ、夏季における登山利用や、冬季スキー場利用等、観光における広域移動手段として、利用促進を図る。

【えちごトキめき鉄道日本海ひすいライン】

- 路線バスやコミュニティバス等との接続強化により、通勤通学、通院等の生活移動及びリゾート列車雪月花等、観光も含めた広域移動軸として位置付け、新駅整備によりその役割を強化する。
- 新駅設置をきっかけとする新たなまちづくりと連携し、市民、交通事業者、市及び県が一体となった利用促進を図る。

【糸魚川～新潟間快速列車】

- 長岡・新潟方面の高次都市機能につなぐ公共交通として、糸魚川駅から新潟駅までの直通列車(快速)の利便性向上の働きかけや利用促進を図る。

【バスネットワーク：全体】

- 乗換拠点の設定により競合するバス路線を集約化を図る。
- 乗換拠点の利用環境及び乗換等案内サービスの向上を図る。
- 長大路線、不採算路線、細分化された運行系統の整理、運行形態の見直しを行う。
- 利用の主な目的に合わせ、通勤通学時間帯、生活時間帯に二分化した運行形態の見直しを行う。
- 公共的交通の路線バス等への転換により、公共的交通にかかる経費削減と路線バス等の収支率の改善を図る。
- コミュニティバス等の路線見直しを踏まえたデマンド化を検討する。
- 鉄道との適切な役割分担と接続改善を図る。
- 地域内移動の利便性向上を図る。
- 観光客等の来訪者にとっても利便性の高い観光二次交通を整備する。
- 新潟方面の高次都市機能につなぐ公共交通として、関係機関と連携し、高速バス糸魚川～新潟線の利用促進や維持を図る。
- 降雪・積雪時運行における安全性・安定性の確保に配慮したバス車両のバリアフリー化を図る。
- 運行事業者による運転士の人材育成等の人材確保策の支援について検討する。
- 公共交通利用状況の適切な把握とデータ管理と、それらを活用したわかりやすい情報提供を行う。
- 既存の利用促進事業を踏まえ、公共交通の利用方法の周知、乗車体験の機会の拡充などの利用促進を実施する。

【糸魚川地域】

- 糸魚川駅及び糸魚川総合病院を乗換拠点と位置づけ、地域間を移動する路線の接続利便性を確保する。
- 他地域からの乗入れ路線集約にあわせた路線競合の解消を図る。
- 中心市街地の巡回型路線の収支率改善(運賃見直し等)を図る。
- 一部路線バスのルート見直しを行う。
- 一部路線バスのコミュニティバス等への転換を図る。

【青海地域】

- 地域の乗換拠点を設定し、生活時間帯は基本的に乗換とする。
- 青海地域の乗換拠点 ⇄ 糸魚川地域間は路線を集約する。
- 地域内の路線競合の解消を図る。

【能生地域】

- 能生案内所を乗換拠点と位置付け、生活時間帯は基本的に乗換とする。
- 能生案内所 ⇄ 糸魚川地域間は路線を集約する。
- 地域内の路線競合の解消を図る。
- 一部路線バスのコミュニティバス等への転換を図る。

【観光交通】

- ジオサイトにアクセスする既存路線バスは原則維持する。
- 路線バスによるアクセスの無いジオサイトへは、鉄道駅からタクシーによるアクセスを回遊観光ルートとして検討する。
- コミュニティバス等の観光施設への延伸可能性を検討する。

(6) 計画の区域

糸魚川市全域とする。

ただし、市民の移動実態等を考慮し、市域外への移動で他自治体との協力が必要な場合は、連携して事業を推進するものとする。

(7) 計画の期間

平成29年度から平成33年度までの5年間とする。

(8) 計画の目標

- ・鉄道利用率（年間乗車人員を年度末総人口で除したもの）
- ・路線バス利用率（年間（前年10月1日～当年9月30日）輸送人員を年度末総人口で除したもの）
- ・公共交通利用者数
- ・運行系統の収支率
- ・市の公共交通事業支出額
- ・利便性の維持に関する指標（公共交通の人口カバー率、エリアカバー率、等）
- ・公共交通の利用頻度（※アンケートより）
- ・おでかけに不便を感じる割合（※アンケートより）
- ・利便性に関する満足度（※アンケートより）
- ・乗換拠点の整備箇所数

等を目標として検討中

また、計画を推進するうえで確認すべき数値等があれば記載し、PDCAサイクルに組み込むことを検討する。

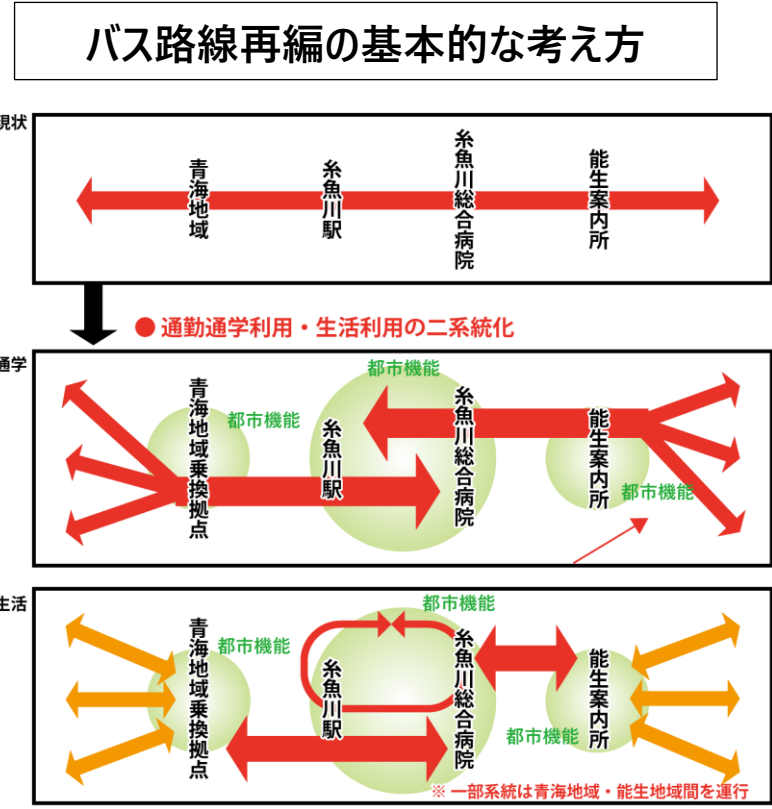
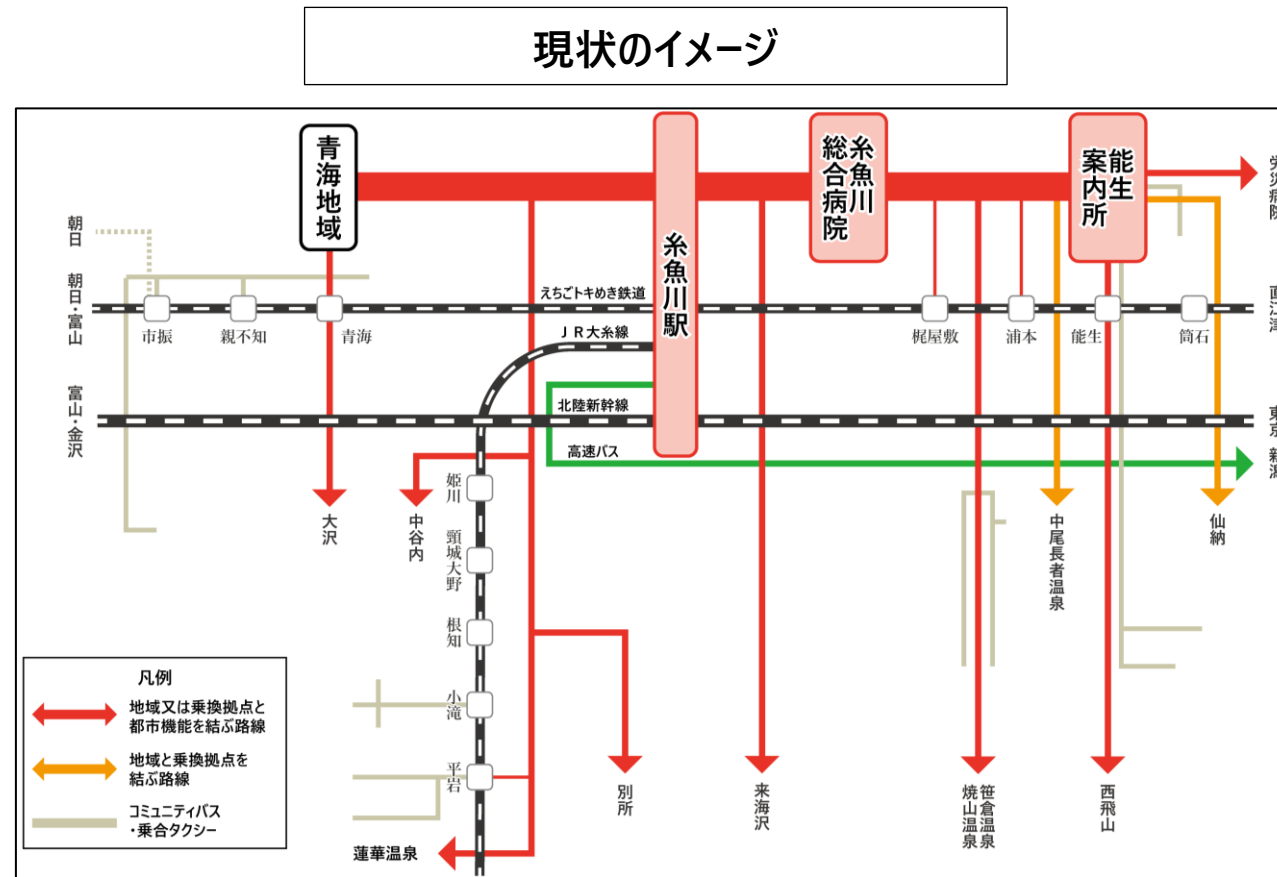
(9) 評価検証の体制

計画にかかわる行政、交通事業者、市民がそれぞれの事業を推進し、またその事業を評価検証し適切な見直しを行うため、PDCAサイクルを構築して地域公共交通網形成計画を推進する。

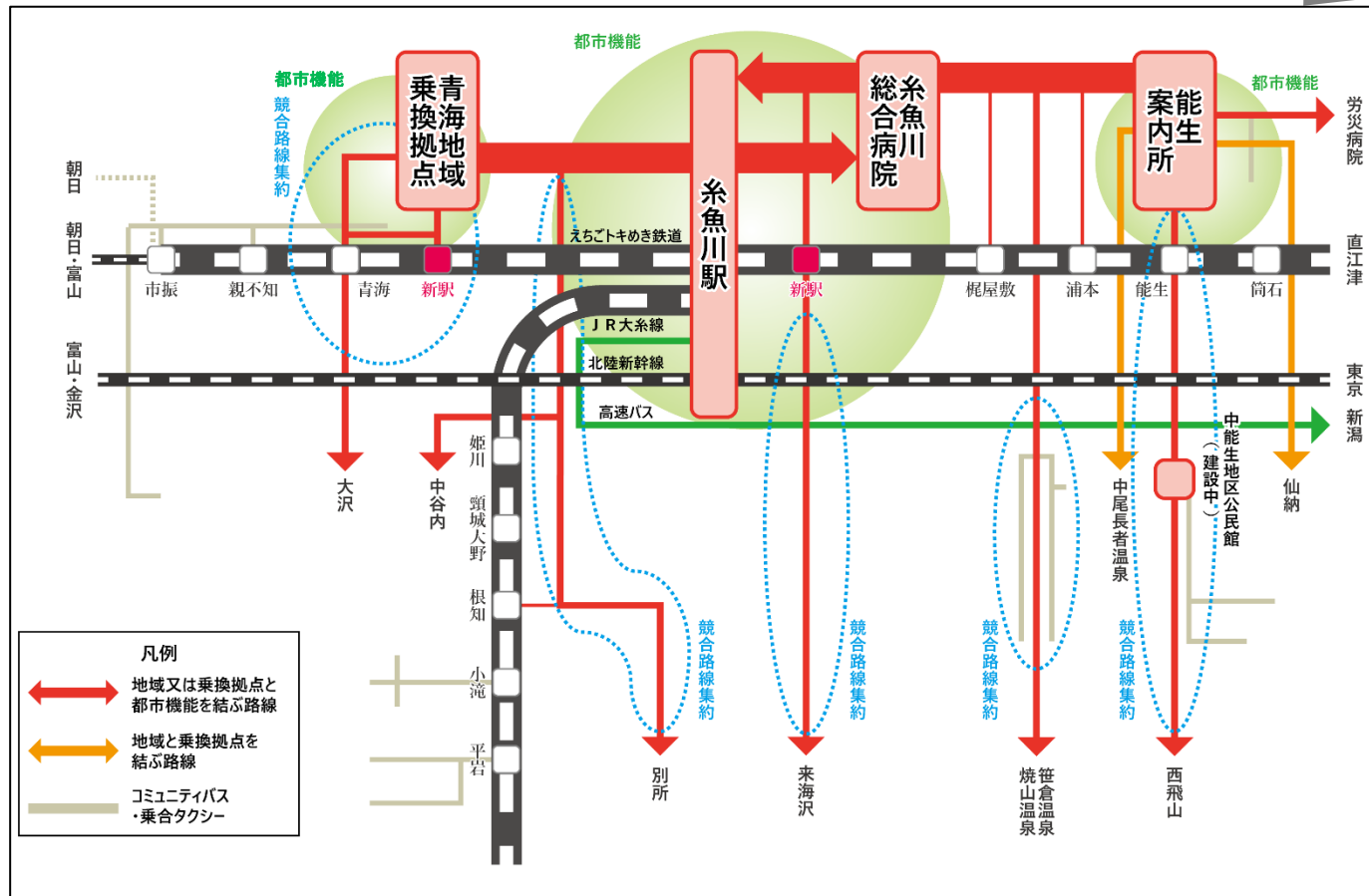
体制については今後実施事業を精査し、目標を定めた上で検討する。

3. 糸魚川市地域公共交通ネットワークの将来構想イメージ

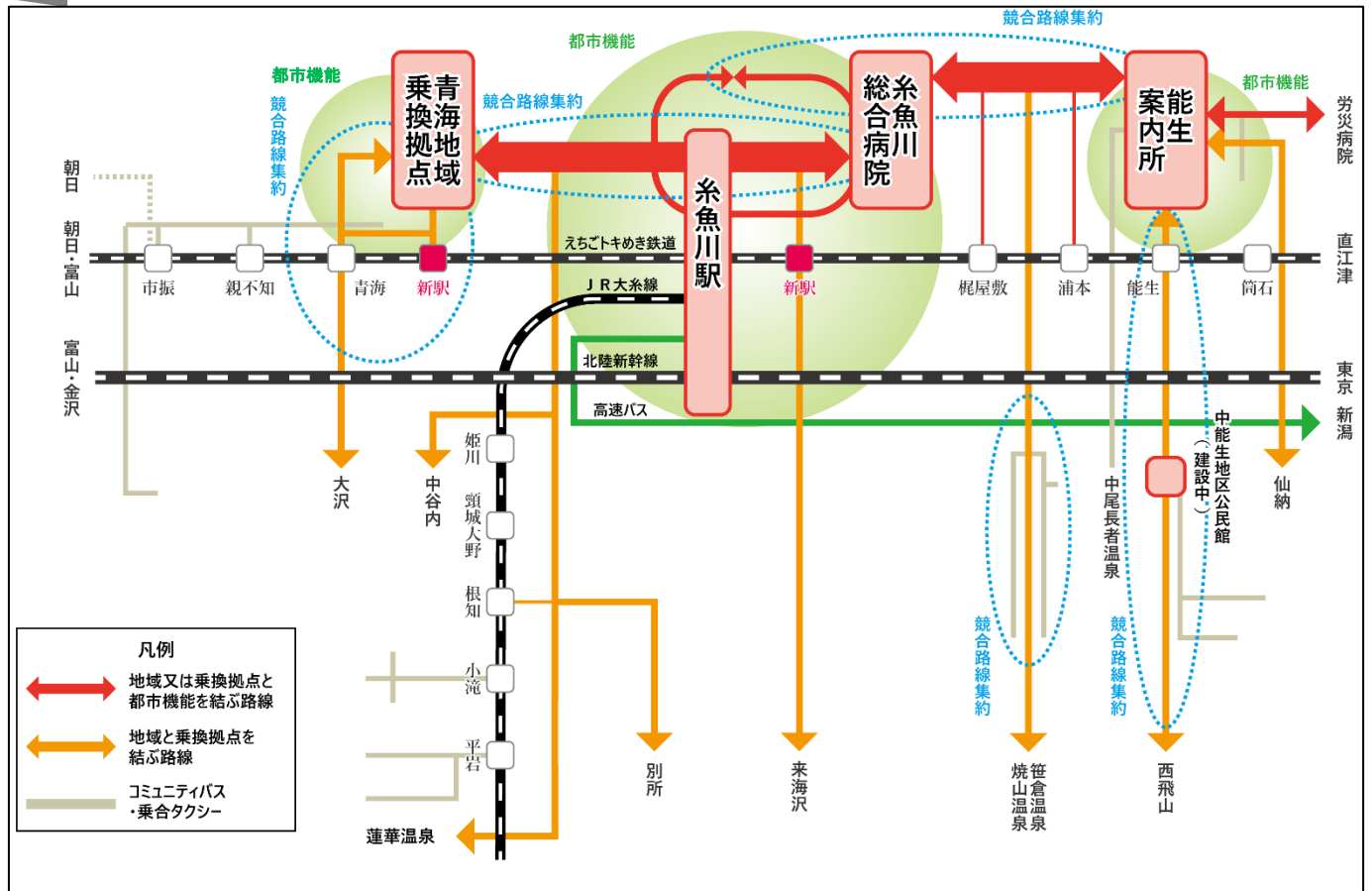
現状の地域公共交通ネットワークについて、バス路線の再編やえちごトキめき鉄道新駅の整備を通じて持続可能な交通ネットワークとすべく、将来構想及びバス路線再編における基本的な考え方を整理・図示する。



通勤通学利用の将来構想イメージ



生活利用の将来構想イメージ



バスネットワーク再編案の比較		再編案1 (イメージ図)	再編案2	再編案3
検討の方向性	<ul style="list-style-type: none"> ● 乗換拠点の設定により競合するバス路線を集約化 ● 乗換拠点の利用環境及び乗換等案内サービスの向上 ● 長大路線、不採算路線、細分化された運行系統の整理、運行形態の見直し ● 利用の主な目的に合わせ、通勤通学時間帯、生活時間帯に二分化した運行形態の見直し ● 公共的交通の路線バス等への転換により、公共的交通にかかる経費削減と路線バス等の収支率の向上 ● コミュニティバスは、バス路線の見直しを踏まえてデマンド化の検討 ● 鉄道との役割分担と接続改善 ● 地域内移動の利便性向上 ● 観光二次交通の整備を検討 ● バス車両のバリアフリー化 	<ul style="list-style-type: none"> ● 能生⇄糸魚川で乗換拠点を設定し、一部路線で乗換を行う 	<ul style="list-style-type: none"> ● 乗換拠点での乗り継ぎは基本的に行わず、ダイヤの調整と減便で赤字額の圧縮を図る 	
糸魚川地域	<ul style="list-style-type: none"> ● 糸魚川駅及び糸魚川総合病院を乗換拠点と位置づけ、地域間を移動する路線の接続利便性を確保 ● 他地域からの乗入れ路線集約にあわせた路線競合の解消 ● 中心市街地の巡回型路線の収支率改善(運賃見直し等) ● 一部路線バスのルート見直し ● 一部路線バスのコミュニティバスへの転換 	案1、案3から優先度の高いものを組み合わせて実施	<ul style="list-style-type: none"> ● 市街地巡回線、美山公園・博物館線の収支率改善検討(運賃見直し等) ● 市街地巡回線のルート見直し検討 ● 一部路線バスのコミュニティバス化を検討 	
青海地域	<ul style="list-style-type: none"> ● 地域の乗換拠点を設定し、生活時間帯は基本的に乗換 ● 青海地域の乗換拠点 ⇄ 糸魚川地域間は路線を集約 ● 地域内の路線競合の解消 		<ul style="list-style-type: none"> ● スクールバスを路線化した上で、ダイヤの調整と減便により路線競合を解消 	
能生地域	<ul style="list-style-type: none"> ● 能生案内所を乗換拠点と位置付け、生活時間帯は基本的に乗換 ● 能生案内所 ⇄ 糸魚川地域間は路線を集約 ● 地域内の路線競合の解消 ● 一部路線バスのコミュニティバスへの転換 		<ul style="list-style-type: none"> ● 糸魚川地域への路線はダイヤ調整と減便により路線競合を解消 ● 不採算路線をコミバス化した上で、路線競合の解消を検討 	
乗換拠点 ※既存拠点も含む	<ul style="list-style-type: none"> ● 青海地域 : (仮称)今村新田駅周辺の利便施設近隣に設置 ● 糸魚川地域: 糸魚川駅、糸魚川総合病院 ● 能生地域 : 能生案内所の機能強化(バスロケ) 能生谷の中間点(コミバス向け乗換拠点) 		<ul style="list-style-type: none"> ● 糸魚川地域 : 設定なし ● 青海地域: 設定なし ● 能生地域 : 能生案内所 	
集約区間	<ul style="list-style-type: none"> ● 青海地域⇄糸魚川地域 間 ● 糸魚川地域⇄能生案内所 間 ● 青海地域内路線 ● 糸魚川地域内路線 ● 能生地域内路線 		<ul style="list-style-type: none"> ● 特になし 	
コミバス化検討	● 対象路線は別途掲載			
利便性	<ul style="list-style-type: none"> ● 乗換により一定の利便性低下 ● 拠点間移動を担う便の運行本数は増加し利便性向上 		<ul style="list-style-type: none"> ● 減便による利便性低下 ● ダイヤ調整により利便性向上 	
コスト	<ul style="list-style-type: none"> ● 乗換拠点整備費用 →コスト増 ● 集約による運行効率化 →コスト減 		<ul style="list-style-type: none"> ● 減便による運行効率化 →コスト減 	
鉄道の考え方	<ul style="list-style-type: none"> ● 通勤通学を始めとした広域移動手段の軸に位置付け ● 鉄道とバスの適切な役割分担により、鉄道駅とバス路線等の接続を強化し、鉄道への乗換を促進 ● 利用環境の改善や、来訪者・観光客が、鉄道から鉄道もしくは路線バスなどの2次交通へと、利用しやすい案内や乗換情報の周知等、駅周辺の利便性向上 		<ul style="list-style-type: none"> ● 通勤通学を始めとした広域移動手段の軸に位置付け ● 鉄道とバスの適切な役割分担により、鉄道駅とバス路線等の接続を強化し、鉄道への乗換を促進 	
スクールバスの考え方(小中学生の通学)	<ul style="list-style-type: none"> ・基本的に路線バスに統一(市振地区近辺は要検討) ・通勤通学路線の集約により利便性向上 		<ul style="list-style-type: none"> ● 路線バスで代替可能なスクールバスは廃止 	
コミュニティバス	<ul style="list-style-type: none"> ・路線集約後の運行状況をみながらルートや便数の見直し ・利用の少ない路線はデマンド化 			
その他検討施策(案)	<ul style="list-style-type: none"> ・1kmあたり乗降客数が一定未満の便は車両小型化等 ・乗継運賃の割引(乗継時は初乗り運賃分を割引く、ゾーン運賃の検討、上限運賃導入の検討等) ・高速バスのパークアンドライド利用(商業施設等とタイアップ) ・あさひまちバスとの連携強化 ・路線、時刻案内ガイドの発行及びホームページによる情報提供の充実 	<ul style="list-style-type: none"> ・乗換拠点、需要の多いバス停におけるバスロケシステムの導入(簡易型) ・コミバス回数券の導入 ・観光需要の見込める路線については観光施設タイアップ企画等の検討 ・無料送迎バスの廃止 ・運行見直しのため、利用者数等の下限値を設定 		