

(仮称) 地域公共交通再編実施計画の構成 (案)

1. 基本的事項

- ・ 計画の前提：地域公共交通網形成計画における基本方針等の整理
- ・ 計画の対象範囲 … 第3回協議会資料、第4回協議会資料
- ・ 計画の期間 … 地域公共交通網形成計画における計画期間

本計画における基本的事項として、上位計画となる糸魚川市地域公共交通網形成計画の基本方針を再確認するとともに、計画の対象範囲、計画の期間などについて位置づけを行う。

2. 地域公共交通の再編計画

- ・ 路線別の時間帯別再編ルート … 第3回協議会資料
- ・ 路線別の運行便数の検討 … 第4回協議会資料

路線別に沿線地域における時間帯別の目的施設などを踏まえ、時間帯別の再編ルートの設定を行う。また 現状の運行時間帯をベースとして、乗車人数の少ない便を中心に、目的施設に対する必要性、時間帯ごとの必要性等を勘案しておおむねの便数を検討し、設定する。

3. 見直し基準の設定

- ・ 再編後における見直し基準の設定 … 第4回協議会資料
- ・ 見直し実施のフロー … 第4回協議会資料

地域公共交通網形成計画が目指す姿「市民・交通事業者・市が協働し、地域の実情に即した持続可能な地域公共交通」を実現するため、関係者が基準を共有し、見直しや利用促進に取り組んでいくために、見直し基準の設定を行う。

再編実施後において、乗車人数が基準に満たない場合、再度見直しを行う基準値を設定するとともに、基準値のほか、通学やまちづくりの面などからも路線の必要性やあり方、改善方法、利用促進などを検討するフロー（流れ）を合わせて設定する。

4. 再編の段階的实施

- ・ バス路線再編の段階的实施（再編取組時期案）… 第4回協議会資料

バス路線再編の段階的实施について設定を行う。

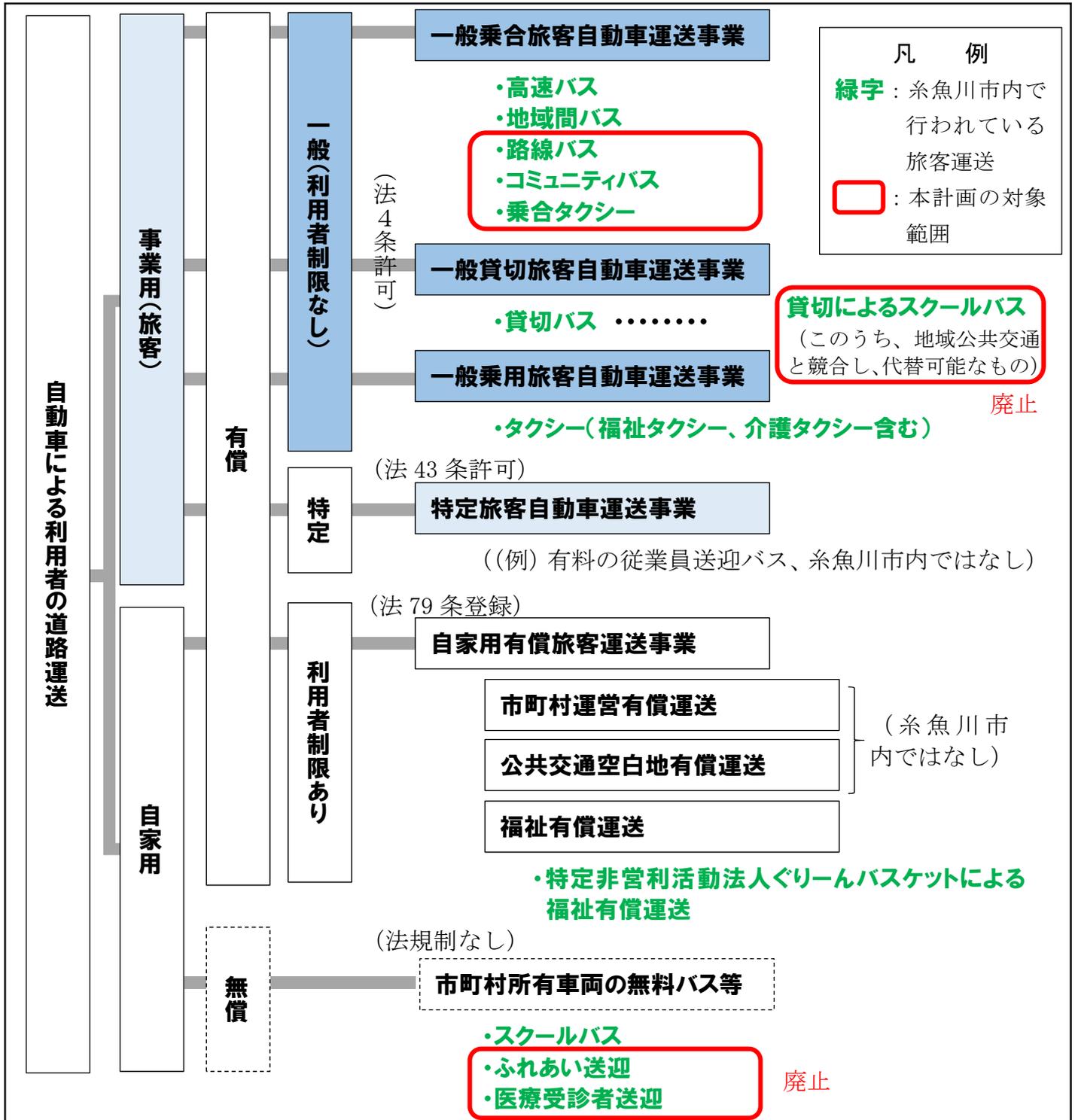
(資料編)

- ・ 地区別公共交通カルテ … 各路線（地域）ごとの路線状況、沿線施設情報について整理
- ・ H28 利用実態調査結果 … 平成28年度調査に基づいた利用実態調査集計結果
- ・ 市財政負担額の削減額の算定 … 再編実施計画に基づく収支シミュレーション結果

(仮称) 地域公共交通再編実施計画の対象範囲

今年度策定する(仮称)地域公共交通再編実施計画(以下、本計画と示す)において対象とする地域公共交通は、道路運送法における旅客運送のうち、「一般乗合旅客自動車運送」の路線バスを主として、再編において関係するコミュニティバス、乗合タクシー、スクールバス、ふれあい送迎、医療受診者送迎を含む以下の通りとする。

道路運送法における旅客運送体系と糸魚川市で運行しているものと本計画での対象



凡 例
緑字 : 糸魚川市内で行われている旅客運送
赤枠 : 本計画の対象範囲

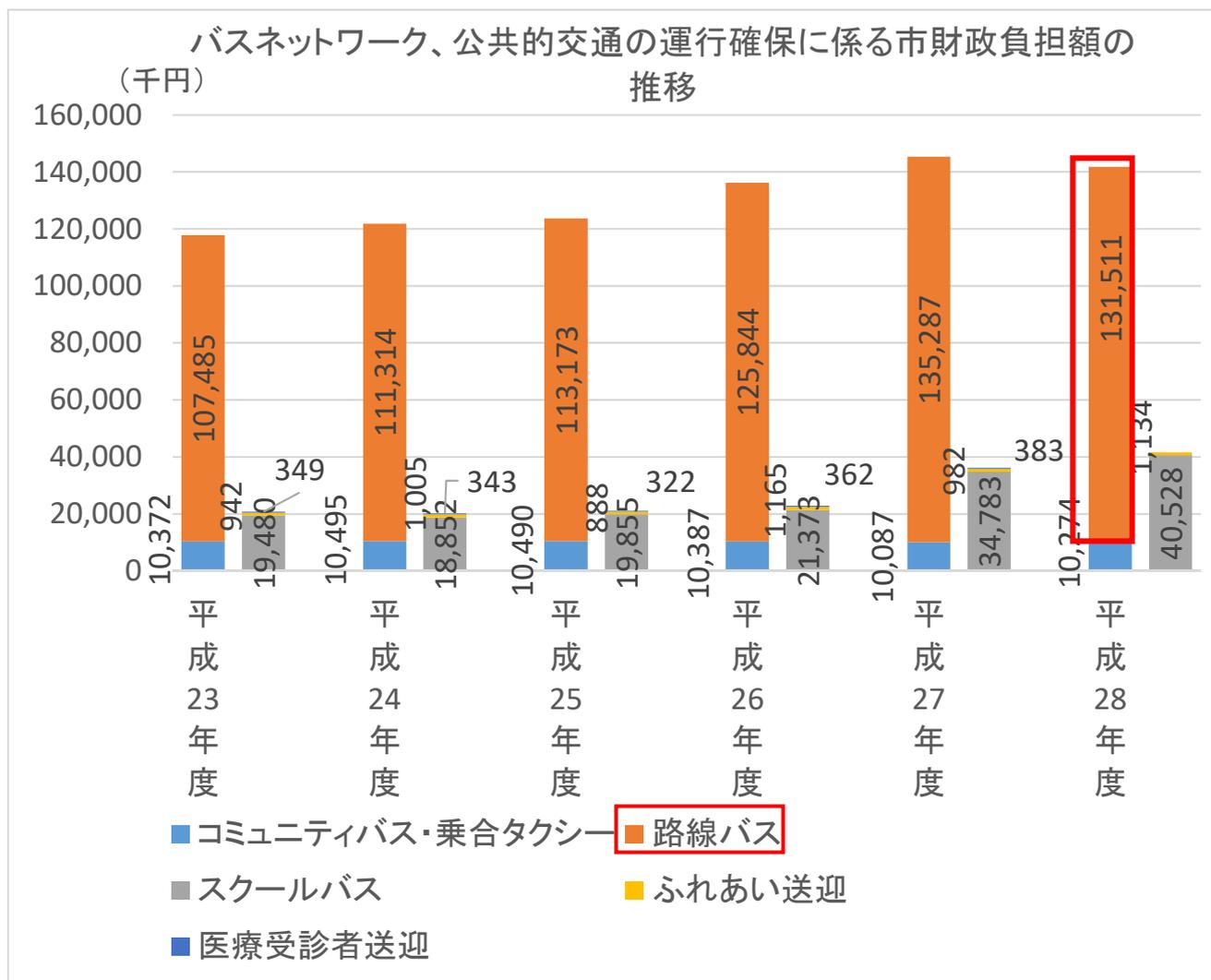
貸切によるスクールバス
(このうち、地域公共交通と競合し、代替可能なもの) **廃止**

(糸魚川市内ではなし)

廃止

●（参考）市財政負担から見る本計画対象範囲の位置づけ（第2回協議会のふりかえり）

下図に示すようにバスネットワーク、公共的交通の運行確保に係る市財政負担額は、経年的にも路線バスの割合が非常に大きな比率を占める。市財政負担額の削減に向けても路線バスが大きな比重を占めることとなり、路線バスの効率化を図ることは市財政負担額の軽減に向けて非常に有効と考える。



(仮称) 地域公共交通再編実施計画のうちバス路線の再編案について

1. バス路線の再編案検討の基本的な考え方 (前回協議会のふりかえり)

○主な利用目的別の時間帯の設定

通学通勤利用の時間帯：バスの起点出発時刻が 8：30 以前及び 15：30 以降

＜理由＞朝は、小・中・高校への登校、市内企業等への出勤（日勤）を考慮し、
夕方は、小学校低学年の下校時間以降を考慮した。

生活利用の時間帯：バスの起点出発時刻が 8：30～15：30 の間

＜理由＞通学通勤時間帯を除く時間帯とした。

○主な利用目的別の運行路線の設定方針

通学通勤利用：・鉄道利用を優先的に促し、駅までまたは駅間をバス路線で補完し、
小・中・高校等の付近までつなぐ。

生活利用：・3地域内それぞれの移動を基本としたコンパクトな運行系統に再編し、
現行の運行系統（経路）を「起点の集落から乗換拠点まで」に短縮する。

・地域間移動等は、乗換拠点での乗換によりつなぐ。

※ただし、青海地域は、衣料品や日用品等の買い物が地域内では困難であり、
市街地に近いことから、青海地域乗換拠点を現段階では考慮せずバス路線の再編
案を検討した。

また、中能生地区公民館（能生国保診療所前）での乗換については、コミュニティ
バスの再編案検討に合わせて地元等との協議が必要なことから、現段階では考慮
せずバス路線の再編案を検討した。

○運行系統の集約

・1路線または近接エリア内に複数の運行系統がある場合は、経路のわかりづらさや運行頻度
の低さの解消やコンパクトな運行系統への再編と合わせて、集約を行う。

○運行車両の小型化

・乗車人数が比較的少ない路線（通過人員の最大値が 15 人未満）については、運行車両の小
型化を行う。

※15 人未満とは、運行事業者が導入を検討している小型車両の定員から設定した。

・優先度は、小型車両での運行が可能な便数の割合が高い路線からとする。

※最優先は、終日、小型車両での運行が可能な路線とする。

○再編ルート案

・前回協議会にて、路線別に提示したものを市全体図にし、次ページ以降に示す。

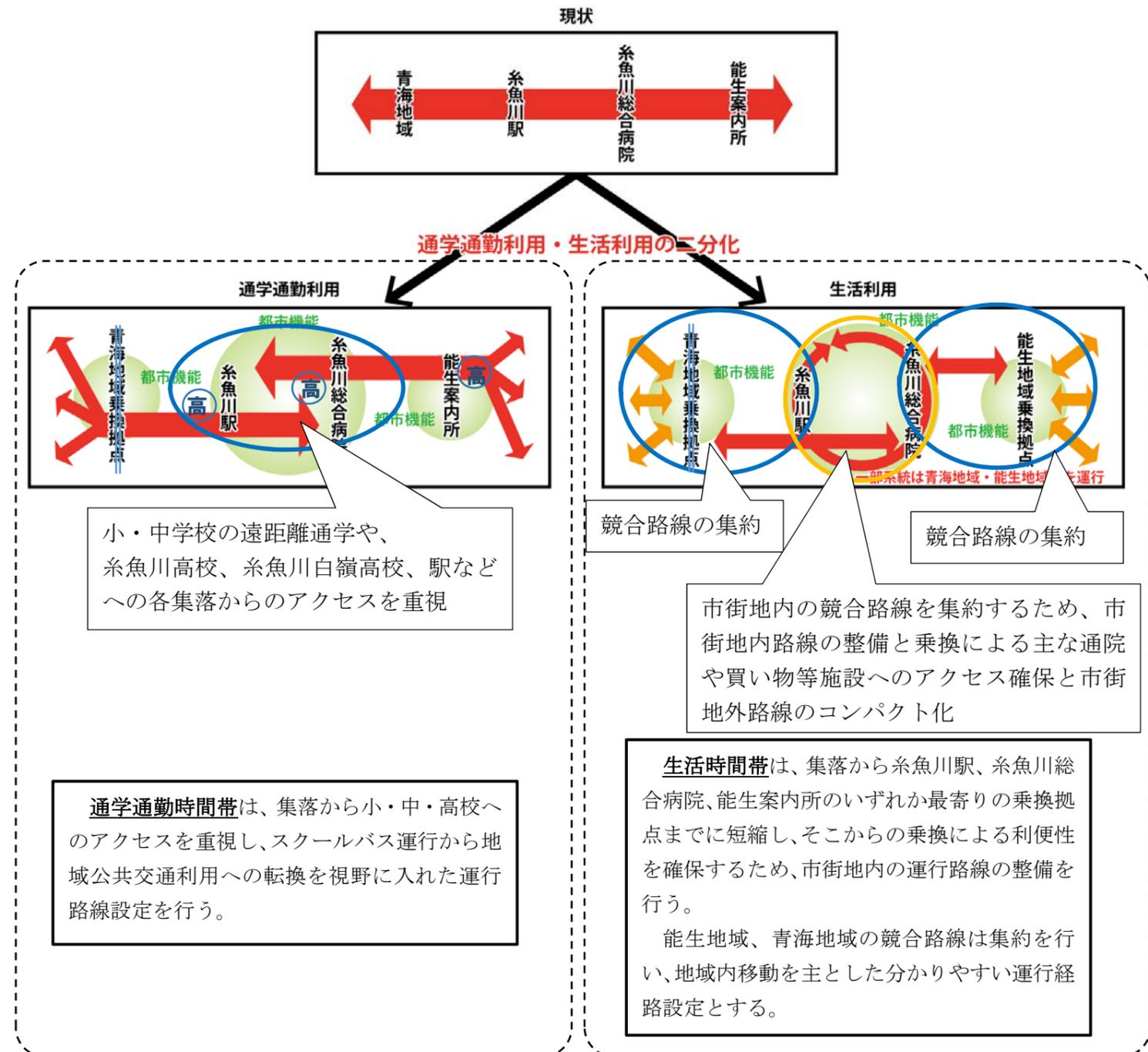
・なお、青海地域においては、(仮) 今村新田駅設置を当面先送りすることから、新駅を踏ま
えた青海地域乗換拠点という観点で当面ない。ルート案については、今後さらに意見交換
会等により検討を要すると考え、現行路線をベースに「2. 運行便数の設定」以降を検討
した。

・また、中能生地区公民館（能生国保診療所）での乗換については、周辺のコミュニティバ
スが必要最小限の運行頻度であること、バス路線を大きく集約することから、路線のコン
パクト化のための乗換拠点とはしないこととする。

時間帯別の運行路線の設定イメージ

(出典：糸魚川市地域公共交通網形成計画 P16)

・通学通勤利用と生活利用の二分化にて再編を実施し、各時間帯で重視する目的地を踏まえて、運行路線の
設定を行う。



- 鉄道利用を優先的に促し、駅までまたは駅間をバス路線で補完する。
- 集落から小・中・高校へのアクセスを重視し、スクールバス運行から地域公共交通利用への転換を視野に入れた運行路線設定を行う。
- 高校へのアクセス確保を兼ね、糸魚川総合病院へのアクセスも確保する。

青海地域からの路線は、糸魚川総合病院までに短縮する。
糸魚川駅、糸魚川白嶺高校、糸魚川高校へのアクセスを確保する。
[検討中]
青海中学校、田沢小学校へのアクセスをバス路線で確保できるか検討する。

今井線は、糸魚川小学校、糸魚川中学校、糸魚川白嶺高校、糸魚川駅、糸魚川高校へのアクセスを確保する。
小型車両の導入により運行可能となる八千川地区を経由する。

根知線は、糸魚川駅、姫川駅、頸城大野駅のほか、新たに根知駅への接続を行う。
大野小学校、糸魚川中学校、糸魚川白嶺高校、糸魚川高校へのアクセスを確保する。
運行ルートを一本化する。

仙納線は、磯部小学校、能生中学校、能生駅、海洋高校へのアクセスを確保する。

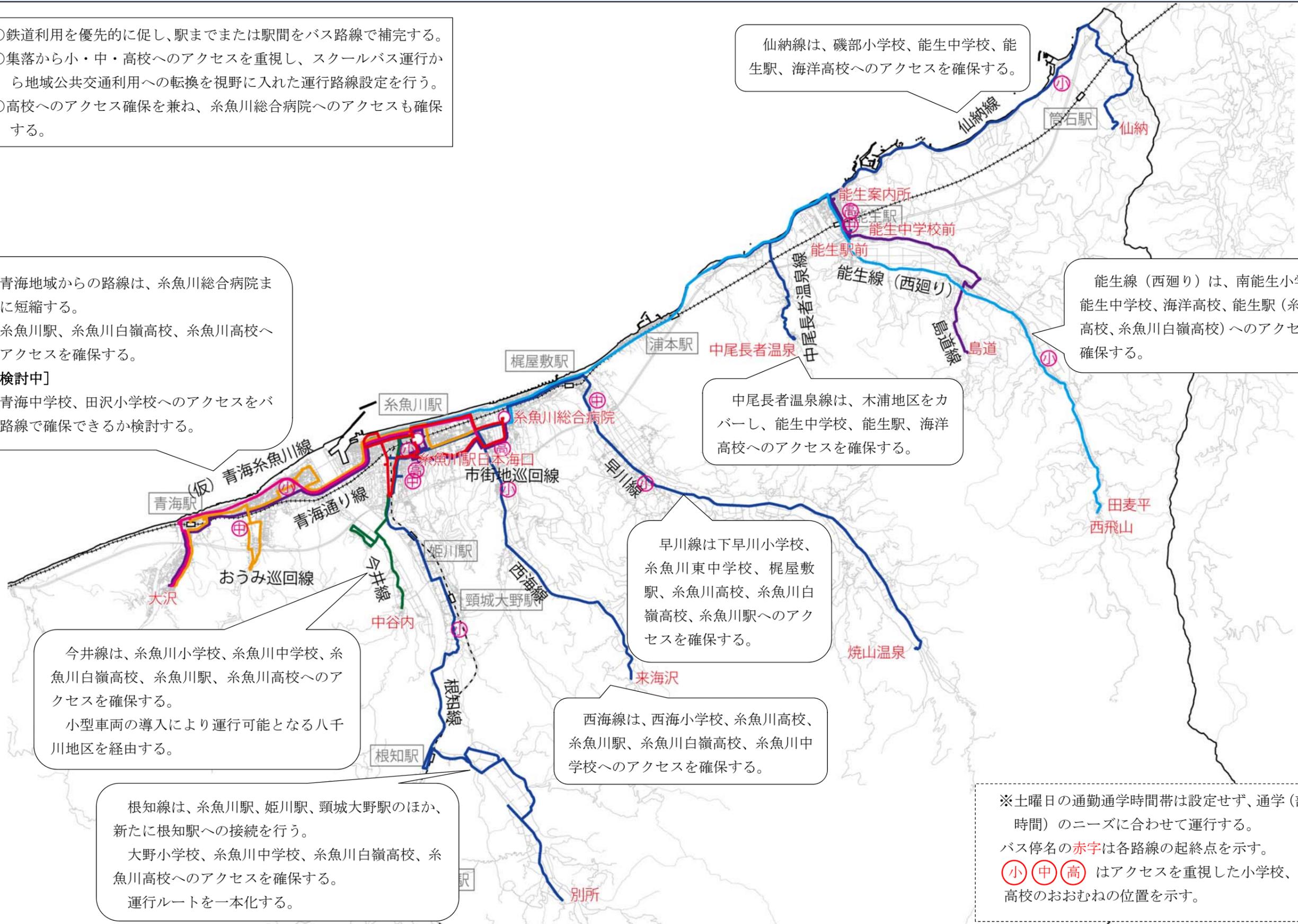
能生線（西廻り）は、南能生小学校、能生中学校、海洋高校、能生駅（糸魚川高校、糸魚川白嶺高校）へのアクセスを確保する。

中尾長者温泉線は、木浦地区をカバーし、能生中学校、能生駅、海洋高校へのアクセスを確保する。

早川線は下早川小学校、糸魚川東中学校、梶屋敷駅、糸魚川高校、糸魚川白嶺高校、糸魚川駅へのアクセスを確保する。

西海線は、西海小学校、糸魚川高校、糸魚川駅、糸魚川白嶺高校、糸魚川中学校へのアクセスを確保する。

※土曜日の通勤通学時間帯は設定せず、通学（部活等の時間）のニーズに合わせて運行する。
バス停名の赤字は各路線の起終点を示す。
○小 ○中 ○高 はアクセスを重視した小学校、中学校、高校のおおむねの位置を示す。



2. 運行便数（案）の検討

【運行便数（案）の検討に関する考え方】

- 運行便数は、本来、運行時刻（ダイヤ）をしっかりと決めて提案すべきものであるが、ここでは、再編イメージを具体化するため、平成28年度の運行ダイヤ（※乗降量調査データがある年度であり、現行の運行便数は平成29年度を示す）をベースとして、乗降量調査結果からの利用状況や運行ダイヤの状況を勘案し、利用者数の少ない便を洗い出し、時間の近い便との集約を検討し、俗に言う「空バス」を削減する意図で運行便数（案）の検討を行う。
- 運行便数については、子ども等の通学通勤と高齢者等の通院・買い物の最低限の用途を考慮した。
- なお、スクールバス運行から地域公共交通利用に転換する際の増便については、ここでは言及していない。これまでの運行ダイヤの状況と単純比較することを意図したものである。

【1～3 青海地域路線】

○通学通勤時間帯

（仮）青海糸魚川線（現行：能生青海線）の平日夕方の便数が比較的多く、夕方の通学通勤時間帯の1便当たり乗車人数平均が10.0人に対し、18時以降の便が7.5人と利用者が減り始めることから、18時台の便を集約し、1便当たり乗車人数の増加を狙う。

青海通り線の平日夕方の1便当たり乗車人数は7.8人と比較的小さいことから、便数を集約する。なお、他の路線も並行して運行されているため、集約しても支障がない時間帯での集約を図る。

〈平成29年度運行便数〉

	平日	土曜日	日祝日
～8:30	6		
8:30～13:00		11	
13:00～15:30			
15:30～	8		
計	14	11	

〈再編時運行便数（案）〉

	平日	土曜日	日祝日
～8:30	6		
8:30～13:00		11	
13:00～15:30			
15:30～	6		
計	12	11	0

※便数を示す表について

網掛けの色： 通勤通学時間帯、生活時間帯を示す。
 起点における発車時間で時間帯ごとの便数を集計している。

○生活時間帯

生活時間帯の再編においては、直通型と巡回型の2種類の運行ルートへ集約を図ることとしているが、ここでは仮に、現行の能生青海線を直通型、おうみ巡回線、青海通り線を巡回型へ転換することを想定して便数（案）検討を行う。

平日の生活時間帯の1便当たり乗車人数平均が13.1人に対し、13時～15時台の1便当たり乗車人数が8.7人と少なくなることを踏まえ、その時間帯は巡回型の運行を主とし、多くのバス停を回ることで需要を喚起することとする。土曜日についても同様の便数とする。

日祝日については直通型のみ運行（現行では能生青海線のみ運行）とし、遅い時間帯ほど、1便当たり乗車人数が減っていくため、夕方の便を集約する。

〈平成29年度運行便数〉

	平日	土曜日	日祝日
～8:30			5
8:30～13:00	11		11
13:00～15:30		4	
15:30～		6	5
計	11	10	21

〈再編時運行便数（案）〉

	平日	土曜日	日祝日
～8:30			5
8:30～13:00	6		7
13:00～15:30			
15:30～		6	3
計	6	6	15

	平日	土曜日	日祝日
～8:30	1	4	
8:30～13:00			
13:00～15:30			
15:30～	1		
計	2	4	

	平日	土曜日	日祝日
～8:30	1	4	
8:30～13:00			
13:00～15:30			
15:30～	1		
計	2	4	0

	平日	土曜日	日祝日
～8:30			
8:30～13:00	3		
13:00～15:30			
15:30～		1	
計	3	1	

	平日	土曜日	日祝日
～8:30			
8:30～13:00	7		
13:00～15:30			
15:30～		6	
計	7	6	0

	平日	土曜日	日祝日
～8:30	1	2	
8:30～13:00			
13:00～15:30			
15:30～	4		
計	5	2	

	平日	土曜日	日祝日
～8:30	1	2	
8:30～13:00			
13:00～15:30			
15:30～	2		
計	3	2	0

	平日	土曜日	日祝日
～8:30			
8:30～13:00	4	3	
13:00～15:30			
15:30～		4	
計	4	7	

	平日	土曜日	日祝日
～8:30	8	17	
8:30～13:00			
13:00～15:30			
15:30～	13		
計	21	17	

	平日	土曜日	日祝日
～8:30	8	17	
8:30～13:00			
13:00～15:30			
15:30～	9		
計	17	17	

	平日	土曜日	日祝日
～8:30			5
8:30～13:00	18	7	11
13:00～15:30			
15:30～		11	5
計	18	18	21

	平日	土曜日	日祝日
～8:30			5
8:30～13:00	13		7
13:00～15:30			
15:30～		12	3
計	13	12	15

【4 今井線】

便数は少なく、運行間隔としては、2時間に1便程度の最低限の便数であるが、平日夕方の便は1便当たり乗車人数が1.5人（平日1日の1便当たり乗車人数平均2.9人に対し）と少ないことから、特に乗車が少ない17時台の便を集約することで1便当たり乗車人数の増加を狙いたい、小・中学校の遠距離通学エリアであるため、現状維持し、帰宅の足は確保する。

土曜日は通学通勤時間帯のみの運行となっている現行の便を継続する。

〈平成29年度運行便数〉

今井線	平日	土曜日	日祝日
～8:30	2	4	
8:30～13:00	4		
13:00～15:30			
15:30～	5		
計	11	4	0

〈再編時運行便数（案）〉

今井線	平日	土曜日	日祝日
～8:30	2	4	
8:30～13:00	4		
13:00～15:30			
15:30～	5		
計	11	4	0

再編時運行便数（案）の赤字部分が便数変更

【5 根知線】

平日の通学通勤時間帯の便数は朝夕とも4便（2往復）であり、最低限の便数であるとして、現行の便数を継続する。

平日の生活時間帯については午後の1便当たり乗車人数平均が3.6人（生活時間帯の1便当たり乗車人数平均6.1人に対し）と比較的少ないことから、便数を集約し、1便当たり乗車人数の増加を狙う。土曜日についても平日同様に午後の便（生活時間帯の便）を集約する。（土曜日午前の1便当たり乗車人数平均5.6人、土曜日午後の1便当たり乗車人数平均3.0人）

日祝日は午前中の便が比較的多く、11時台の便の乗車人数が2.6人（日祝日1日の1便当たり乗車人数平均5.2人）と少ないので、便の集約を図り、1便当たり乗車人数の増加を狙う。

なお、複数の運行系統を一本化することから枝分かれしていたルート上のバス停では利用機会（便数）が実質的に増える想定である。

また、ここでは糸魚川中学校スクールバス平日1日3便の代替については、言及していない。

〈平成29年度運行便数〉

根知線	平日	土曜日	日祝日
～8:30	4	8	2
8:30～13:00	8		6
13:00～15:30	4	4	3
15:30～	4	4	3
計	16	16	11

※日曜日の15:30～は、冬期以外は2便

〈再編時運行便数（案）〉

根知線	平日	土曜日	日祝日
～8:30	4	6	1
8:30～13:00	6		4
13:00～15:30	4	6	3
15:30～	4	6	3
計	14	12	8

再編時運行便数（案）の赤字部分が便数変更

【6 西海線】

平日の通勤通学時間帯の1便当たり乗車人数平均が朝10.1人、夕方4.9人に対し、生活時間帯の1便当たり乗車人数平均は3.2人と少ないことから、生活時間帯の便を集約して、1便当たり乗車人数の増加を狙う。

土曜日についても平日と同様の1便当たり乗車人数平均の傾向が見られることから、同様程度の運行便数とする。（通勤通学時間帯：3.2人、生活時間帯：1.2人）

日祝日1日の1便当たり乗車人数平均が2.0人に対し、15時以降の1便当たり乗車人数平均が1.0人であるため、便の集約を行い、1便当たり乗車人数の増加を狙う。

また、ここでは糸魚川中学校スクールバス平日1日3便の代替については、言及していない。

〈平成29年度運行便数〉

西海線	平日	土曜日	日祝日
～8:30	3	8	3
8:30～13:00	6	1	2
13:00～15:30			
15:30～	3	3	3
計	12	12	8

〈再編時運行便数（案）〉

西海線	平日	土曜日	日祝日
～8:30	3	6	3
8:30～13:00	4		2
13:00～15:30			
15:30～	3	3	1
計	10	9	6

再編時運行便数（案）の赤字部分が便数変更

【7 早川線】

平日の通学通勤時間帯の1便当たり乗車人数平均が14.8人に対し、生活時間帯の1便当たり乗車人数平均は11.3人と比較的少なく、特に12時、13時台の1便当たり乗車人数が7.7人と比較的少ないことを踏まえ、生活時間帯の便数を集約し、1便当たり乗車人数の増加を狙う。

土曜日にも同様に通学通勤時間帯の1便当たり乗車人数平均が8.2人に対し、生活時間帯の1便当たり乗車人数平均は3.1人と少ないことから、午後の便（生活時間帯の便）を集約し、1便当たり乗車人数の増加を狙う。

日祝日は午後の1便当たり乗車人数が少ないため、特に少ない14時以降の便（2.8人）の集約を行い、1便当たり乗車人数の増加を狙う。

〈平成29年度運行便数〉

早川線	平日	土曜日	日祝日
～8:30	4	10	3
8:30～13:00	10	4	8
13:00～15:30			
15:30～	10	10	5
計	24	24	16

〈再編時運行便数（案）〉

早川線	平日	土曜日	日祝日
～8:30	4	10	3
8:30～13:00	6		7
13:00～15:30			
15:30～	10	10	4
計	20	20	14

再編時運行便数（案）の赤字部分が便数変更

【8、9 市街地路線】

市街地路線の生活時間帯のコンパクトな運行を図るために必須の路線と位置付けられ、各路線との接続を図るために一定の時間間隔（パターンダイヤ化）での運行を検討する。

〈平成 29 年度運行便数〉

蓮台寺線

	平日	土曜日	日祝日
～8:30	2	1	
8:30～13:00	1		1
13:00～15:30			
15:30～	1		
計	4	1	1

市街地巡回線

	平日	土曜日	日祝日
～8:30		6	
8:30～13:00	7		7
13:00～15:30		1	
15:30～			
計	7	7	7

〈再編時運行便数（案）〉

蓮台寺線は廃止

市街地巡回線

	平日	土曜日	日祝日
～8:30			
8:30～13:00	7		7
13:00～15:30			
15:30～		7	
計	7	7	7

(仮)中央線

	平日	土曜日	日祝日
～8:30			
8:30～13:00	6		6
13:00～15:30			
15:30～		6	
計	6	6	6

再編時運行便数（案）の赤字部分が便数変更

【10 美山公園・博物館線】

平日1日の1便当たり乗車人数平均は2.4人（土曜日1日の1便当たり乗車人数平均2.6人、日祝日の1便当たり乗車人数平均4.2人）と比較的少ないことから、平日の便数を集約し、1便当たり乗車人数の増加を狙う。

ただし、市のジオパーク施策の核施設であるフォッサマグナミュージアムをはじめ、文化施設や屋外スポーツ施設が集積する美山公園への唯一の公共交通アクセスであるため、運行便数に関しては今後の検討とする。

〈平成 29 年度運行便数〉

美山公園・博物館線

	平日	土曜日	日祝日
～8:30		4	
8:30～13:00	6		6
13:00～15:30		2	
15:30～	2	2	2
計	8	8	8

〈再編時運行便数（案）〉

美山公園・博物館線

	平日	土曜日	日祝日
～8:30			
8:30～13:00	3		6
13:00～15:30			
15:30～	1	8	2
計	4	8	8

再編時運行便数（案）の赤字部分が便数変更

【11 中尾長者温泉線】

便数は少なく、平日、土曜日に各6便（3往復）が運行されており、通勤通学時間帯2往復、生活時間帯1往復と最低限の便数となっており、この便数を継続していくこととする。

日祝日においては路線バスの運行がなく、長者温泉への代替交通としてふれあい送迎（8便4往復）が運行されている。ふれあい送迎は廃止するが、ある程度の需要があることを踏まえ、地域公共交通利用への転換を図る。ここでは、土曜日と同様の便数を想定するが、今後の長者温泉の運営や地域づくりによっては再検討を要する。

〈平成 29 年度運行便数〉

中尾長者温泉線

	平日	土曜日	日祝日
～8:30	1	2	
8:30～13:00	2		
13:00～15:30		1	
15:30～	3	1	
計	6	4	0

〈再編時運行便数（案）〉

中尾長者温泉線

	平日	土曜日	日祝日
～8:30	1	2	1
8:30～13:00	2		2
13:00～15:30			
15:30～	3	2	1
計	6	4	4

再編時運行便数（案）の赤字部分が便数変更

【16 仙納線】

平日、土曜日に1日10便（5往復）運行されており、通学通勤時間帯の便数が朝1往復、夕方2往復で最低限の便数であるので継続する。生活時間帯においては1便当たり乗車人数平均が6.3人であり、ある程度の利用があることから、現行の便数で継続する。

土曜日についても現行の便数で継続する。

〈平成 29 年度運行便数〉

仙納線

	平日	土曜日	日祝日
～8:30	1	4	
8:30～13:00	5	2	
13:00～15:30			
15:30～	4	4	
計	10	10	0

〈再編時運行便数（案）〉

仙納線

	平日	土曜日	日祝日
～8:30	2	4	
8:30～13:00	4		
13:00～15:30			
15:30～	4	6	
計	10	10	0

再編時運行便数（案）の赤字部分が便数変更

【12～15 能生線（東廻り）、能生線（西廻り）、島道線、楨線】

能生谷エリアにおいては競合している路線を集約するため、能生線（東廻り）、楨線を廃止し、能生線（西廻り）、島道線に集約を図るとともに、能生案内所までの運行に短縮する。また能生案内所から糸魚川地域へのアクセスを確保するために、（仮）能生糸魚川線を新設する。

（仮）能生糸魚川線は、市街地巡回線、（仮）中央線の運行に合わせるほか、通勤通学時間帯は現行の能生青海線の運行頻度に合わせた便数を確保する。日祝日については全体の便数が少ないことを踏まえ、1時間に1便程度の便数に集約を行う。

能生線（西廻り）は平日の生活時間帯の1便当たり乗車人数平均が6.1人、通学通勤時間帯（夕方）の1便当たり乗車人数平均が5.5人と、通学通勤時間帯（朝）の1便当たり乗車人数平均15.7人に比較して、少ないことから各時間帯の便を若干集約して、1便当たり乗車人数の増加を狙う。

土曜日においては午前の便に比べ、午後の便が1便当たり乗車人数が少なく（午前の1便当たり乗車人数平均：5.6人、午後の1便当たり乗車人数平均2.6人）で、16時以降が1便当たり乗車人数2人以下である便がほとんどであることを踏まえ、夕方の便を中心に集約を行い、1便当たり乗車人数の増加を狙う。

日祝日については、11時、12時、17時の便で1便当たり乗車人員が2人を下回っているため、それらの便を中心に集約を行う。

島道線については1日に6便（3往復）が運行されており、通学通勤時間帯2往復、生活時間帯1往復と必要最低限の運行となっており、この運行を継続していくこととする。

〈平成29年度運行便数〉

(能生青海線)	※能生地域運行便数		
	平日	土曜日	日祝日
～8:30	2	6	2
8:30～13:00	7		7
13:00～15:30		3	
15:30～	4	4	4
計	13	13	13

能生線（東廻り）

	平日	土曜日	日祝日
～8:30		2	
8:30～13:00	2		
13:00～15:30			
15:30～			
計	2	2	0

能生線（西廻り）

	平日	土曜日	日祝日
～8:30	4	8	2
8:30～13:00	7		6
13:00～15:30		3	
15:30～	7	7	2
計	18	18	10

島道線

	平日	土曜日	日祝日
～8:30	2	4	
8:30～13:00	2		
13:00～15:30			
15:30～	2	2	
計	6	6	0

楨線

	平日	土曜日	日祝日
～8:30	2	1	
8:30～13:00			
13:00～15:30			
15:30～	3	2	
計	5	3	0

能生地域路線合計

	平日	土曜日	日祝日
～8:30	8	15	2
8:30～13:00	11		6
13:00～15:30		3	
15:30～	12	11	2
計	31	29	10

〈再編時運行便数（案）〉

(仮)能生糸魚川線			
	平日	土曜日	日祝日
～8:30	3	6	1
8:30～13:00	7		6
13:00～15:30			
15:30～	3	7	2
計	13	13	9

能生線（東廻り）は廃止

能生線（西廻り）

	平日	土曜日	日祝日
～8:30	4	8	2
8:30～13:00	6		5
13:00～15:30			
15:30～	6	5	1
計	16	13	8

島道線

	平日	土曜日	日祝日
～8:30	2	4	
8:30～13:00	2		
13:00～15:30			
15:30～	2	2	
計	6	6	0

楨線は廃止

能生地域路線合計

	平日	土曜日	日祝日
～8:30	6	12	2
8:30～13:00	8		5
13:00～15:30			
15:30～	8	7	1
計	22	19	8

再編時運行便数（案）の赤字部分が便数変更

(参考) 運行費用の試算

これまでに示した便数検討案に基づき、運行費用を試算すると以下のようになる。

この額は平成 28 年度の収入額を差し引くと、市の財政負担額が 1 億円を下回り、第 2 回協議会資料 4 で示した路線バス運行に係る目標とする市の財政負担額 1 億円以内を満たすこととなる。

路線名	キロ程 片道概算 キロ	運行便数(便) (再編案)			総走行キロ数(km)			総走行キロ数 (km)	経費単価設 定(円/km)	概算運行経費 (千円)
		1 平 日日	1 土 日曜	1 休 日日	平日1日	土曜1日	休日1日			
(仮) 青海糸魚川線		12	11		166.8	152.9		48,149.6	254	12,230
大沢～糸魚川総合病院	13.9	12	11		166.8	152.9		48,149.6	254	12,230
おうみ巡回線		2	4		36.0	72.0		12,420.0	254	3,155
大沢～糸魚川総合病院	18.0	2	4		36.0	72.0		12,420.0	254	3,155
青海通り線		3	2		44.1	29.4		12,156.9	254	3,088
大沢～糸魚川総合病院	14.7	3	2		44.1	29.4		12,156.9	254	3,088
青海地域(直通型)路線		6	6	15	59.4	59.4	148.5	28,096.2	254	7,136
大沢～糸魚川駅日本海口	9.9	6	6	15	59.4	59.4	148.5	28,096.2	254	7,136
青海地域(巡回型)路線		7	6		98.0	84.0		27,986.0	254	7,108
大沢～糸魚川駅日本海口	14.0	7	6		98.0	84.0		27,986.0	254	7,108
今井線		11	4		112.7	46.8		29,594.3	233	6,895
中谷内～糸魚川総合病院	11.7	7	4		81.9	46.8		22,171.5	233	5,166
中谷内～糸魚川駅日本海口	7.7	4			30.8			7,422.8	233	1,730
根知線		14	12	8	348.4	295.2	180.8	112,332.4	233	26,173
別所～糸魚川総合病院	26.6	8	6		212.8	159.6		59,584.0	233	13,883
別所～糸魚川駅日本海口	22.6	6	6	8	135.6	135.6	180.8	52,748.4	233	12,290
西海線		10	9	6	116.2	106.5	58.2	37,732.6	233	8,792
来海沢～糸魚川中学校	12.9	6	6		77.4	77.4		22,678.2	233	5,284
来海沢～糸魚川総合病院	9.7	4	3	6	38.8	29.1	58.2	15,054.4	233	3,508
早川線		20	20	14	411.4	169.0	234.5	124,819.4	254	31,704
焼山温泉～糸魚川駅日本海口	22.1	14	10		309.4			74,565.4	254	18,940
笹倉温泉～糸魚川総合病院	17.5	4	6	7	70.0	105.0	122.5	31,150.0	254	7,912
焼山温泉～糸魚川総合病院	16.0	2	4	7	32.0	64.0	112.0	19,104.0	254	4,852

※青色の網掛け部分：通学通勤時間帯の運行、黄色の網掛け部分：生活時間帯の運行分を示す

路線名	キロ程 片道概算 キロ	運行便数(便) (再編案)			総走行キロ数(km)			総走行キロ数 (km)	経費単価設 定(円/km)	概算運行経費 (千円)
		1 平 日日	1 土 日曜	1 休 日日	平日1日	土曜1日	休日1日			
(仮) 中央線		12	12	12	69.6	69.6	69.6	25,404.0	254	6,453
糸魚川ショッピングセンター入口～糸魚川総合病院	5.8	12	12	12	69.6	69.6	69.6	25,404.0	254	6,453
市街地巡回線		7	7	7	89.6	89.6	89.6	32,704.0	254	8,307
糸魚川駅日本海口～市街地～糸魚川駅日本海口	12.8	7	7	7	89.6	89.6	89.6	32,704.0	254	8,307
美山公園・博物館線		4	8	8	31.2	62.4	62.4	15,256.8	254	3,875
フォッサマグナミュージアム～糸魚川駅アルプス口	7.8	4	8	8	31.2	62.4	62.4	15,256.8	254	3,875
中尾長者温泉線		6	4	4	56.2	38.0	39.6	18,371.4	233	4,281
中尾～能生中学校	9.1	4	2		36.4	18.2		9,718.8	233	2,264
中尾～(商店街経由)～能生駅前	9.9	2	2	4	19.8	19.8	39.6	8,652.6	233	2,016
(仮) 能生糸魚川線		13	13	9	130.0	130.0	90.0	44,570.0	254	11,321
能生駅前～糸魚川総合病院	10.0	6	6		60.0	60.0		17,580.0	254	4,465
能生駅前～糸魚川総合病院	10.0	7	7	9	70.0	70.0	90.0	26,990.0	254	6,855
能生線(西廻り)		15	13	8	208.5	198.7	101.5	67,888.9	254	17,244
西飛山～能生案内所	13.1	7	4		91.7	52.4		24,824.5	254	6,305
田麦平～能生案内所	12.0	2	2		24.0	24.0		7,032.0	254	1,786
西飛山～横町五丁目	29.5	1	2		29.5	59.0		10,177.5	254	2,585
西飛山～能生案内所	13.1	3	3	5	39.3	39.3	65.5	16,230.9	254	4,123
田麦平～能生案内所	12.0	2	2	3	24.0	24.0	36.0	9,624.0	254	2,444
島道線		6	6		66.0	66.0		19,338.0	233	4,506
島道～能生案内所	11.0	4	4		44.0	44.0		12,892.0	233	3,004
島道～能生案内所	11.0	2	2		22.0	22.0		6,446.0	254	1,637
仙納線		10	10		155.6	152.4		45,424.4	254	11,538
仙納～能生中学校	16.2	6	4		97.2	64.8		26,794.8	254	6,806
仙納～能生駅前	14.6	4	6		58.4	87.6		18,629.6	254	4,732
合計		158	147	91	2,199.7	1,821.9	1,074.7	702,244.9		173,805

平成 28 年度の収入額は 78,781 千円であり、その額を前提とすると、市の財政負担額は

173,805 - 78,781 = **95,024 千円** となる。

(参考) 平成 28 年度 市の財政負担額 135,287 千円

3. 見直し基準 (案)

① 見直し基準値 (案)

再編後の各路線の運行のあり方検証や利用促進の目標として、見直し基準の設定を行う。

これは地域公共交通網形成計画が目指す姿「市民・交通事業者・市が協働し、地域の実情に即した持続可能な地域公共交通」を実現するうえで、関係者が運行状況や利用状況について把握・見える化し、評価し、運行方法等の見直しや利用促進など必要な改善について話し合い、実行していくために必要な『きっかけ』としたいと考えるものである。

見直し基準の指標としては、「(参考) 運行費用の試算」にて示した運行内容を前提とし、平成 28 年度と同様の乗車人数を確保できるような『1 便当たり乗車人数』を各路線において設定する。

基準値は以下の表のように、平成 28 年度の乗車人数の実績値に基づき、便数の変動を加味し、設定する。

実績値は毎年 4 回実施している乗降量調査結果によるものとし、達成状況について定期的に検証していく。

再編実施後に基準値を下回る乗車人数となった路線を対象に次に示す②見直しフローに則って再度、運行便数や運行形態等の見直しを行っていくこととする。

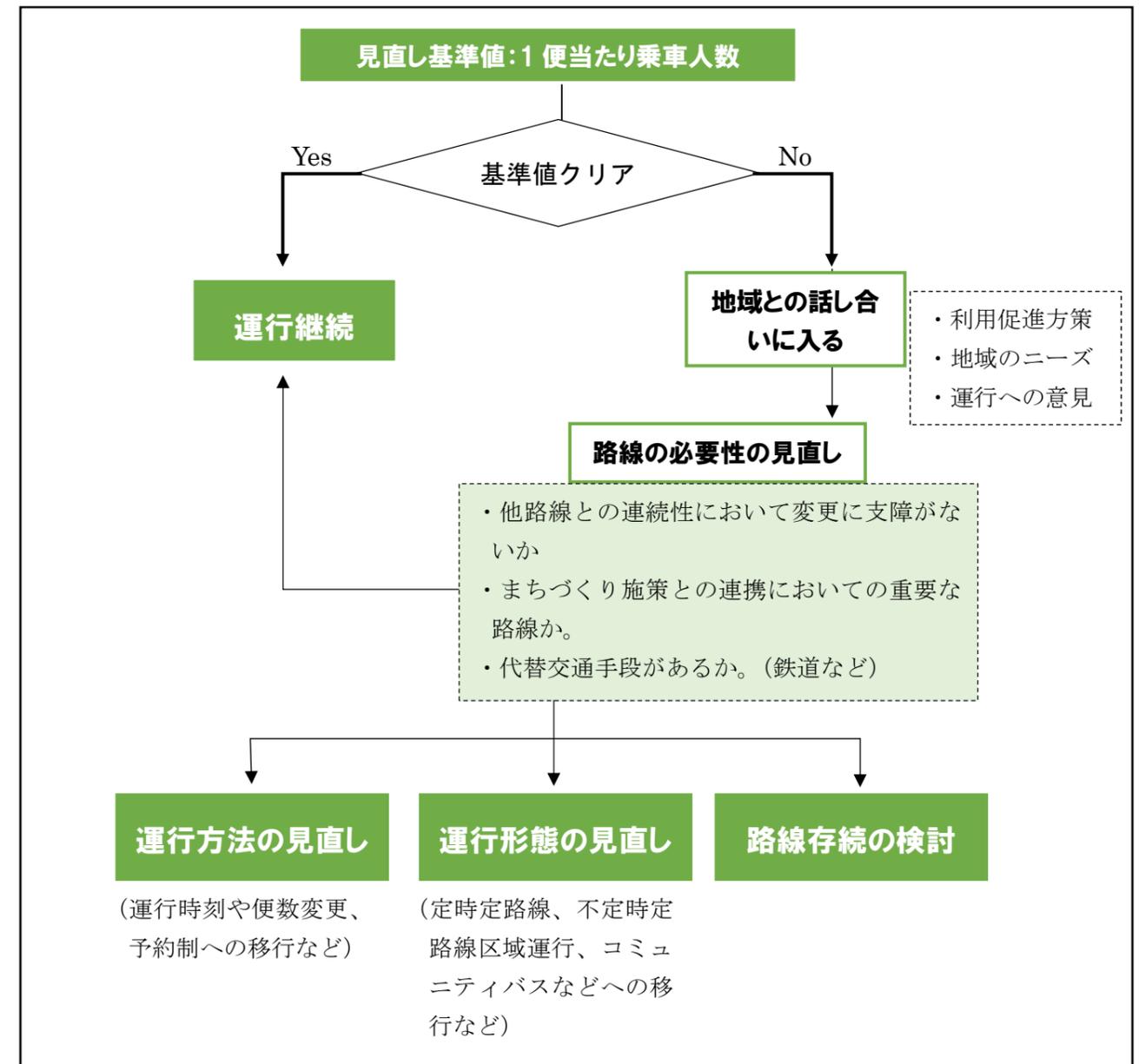
現行路線名	H28運行便数			平成28年度 1便当たり乗車 人数 [実績値] (人/便)	再編後路線名	運行便数(便)			1便当たり乗車 人数 [基準値] (人/便)	
	平日 1日	土曜 1日	休日 1日			平日 1日	土曜 1日	休日 1日		
能生青海線	27	25	23	10.5	(仮)青海糸魚川線	12	11		14.1	
おうみ巡回線	5	5		17.0	おうみ巡回線	2	4			
青海通り線	8	8		8.9	青海通り線	3	2			
【青海地域路線合計】	40	38	23	10.9	青海地域(直通型)路線	8	6	15		
					青海地域(巡回型)路線	7	6			
						32	29	15		
今井線	11	4		2.8	今井線	9	4			3.4
根知線	16	16	10	4.8	根知線	14	14	8		5.6
西海線	12	12	8	4.4	西海線	10	10	6		5.4
早川線	24	24	16	10.7	早川線	22	22	14		11.8
蓮台寺線	9	6	1	5.2	(仮)中央線	12	12	12	5.0	
市街地巡回線	7	7	7	8.4	市街地巡回線	7	7	7		
【市街地路線合計】	16	13	8	6.8		19	19	19		
美山公園・博物館線	8	8	8	2.8	美山公園・博物館線	4	8	8	4.2	
中尾長者温泉線	6	4		1.6	中尾長者温泉線	6	4	4	1.6	
能生線(東廻り)	2	2		11.9					5.0	
能生線(西廻り)	18	18	10	6.9	(仮)能生糸魚川線	13	13	9		
島道線	6	6		3.2	能生線(西廻り)	16	13	8		
楨線	5	3		2.4	島道線	6	6			
【能生地域路線合計】	31	29	10	5.9		35	32	17		
仙納線	10	10		10.3	仙納線	10	10		10.3	

※1 便当たり乗車人数の算定方法：平成 28 年度乗降量調査結果から推計する路線ごとの年間乗車数を年間運行本数（上表の平日、土曜日、日曜日の運行便数を基に年間便数を算定）で割ることで算出している。
実際に運用する際は、その時点の運行便数で再計算することとする。

② 見直しフロー (案)

再編後の各路線の運行のあり方検証においては、基準値を下回った場合においても変更における他路線への影響やまちづくり施策との連携必要性をも踏まえた上で見直しを検討することが必要である。

以下にそのフローについて整理を行う。



見直しフロー (案)

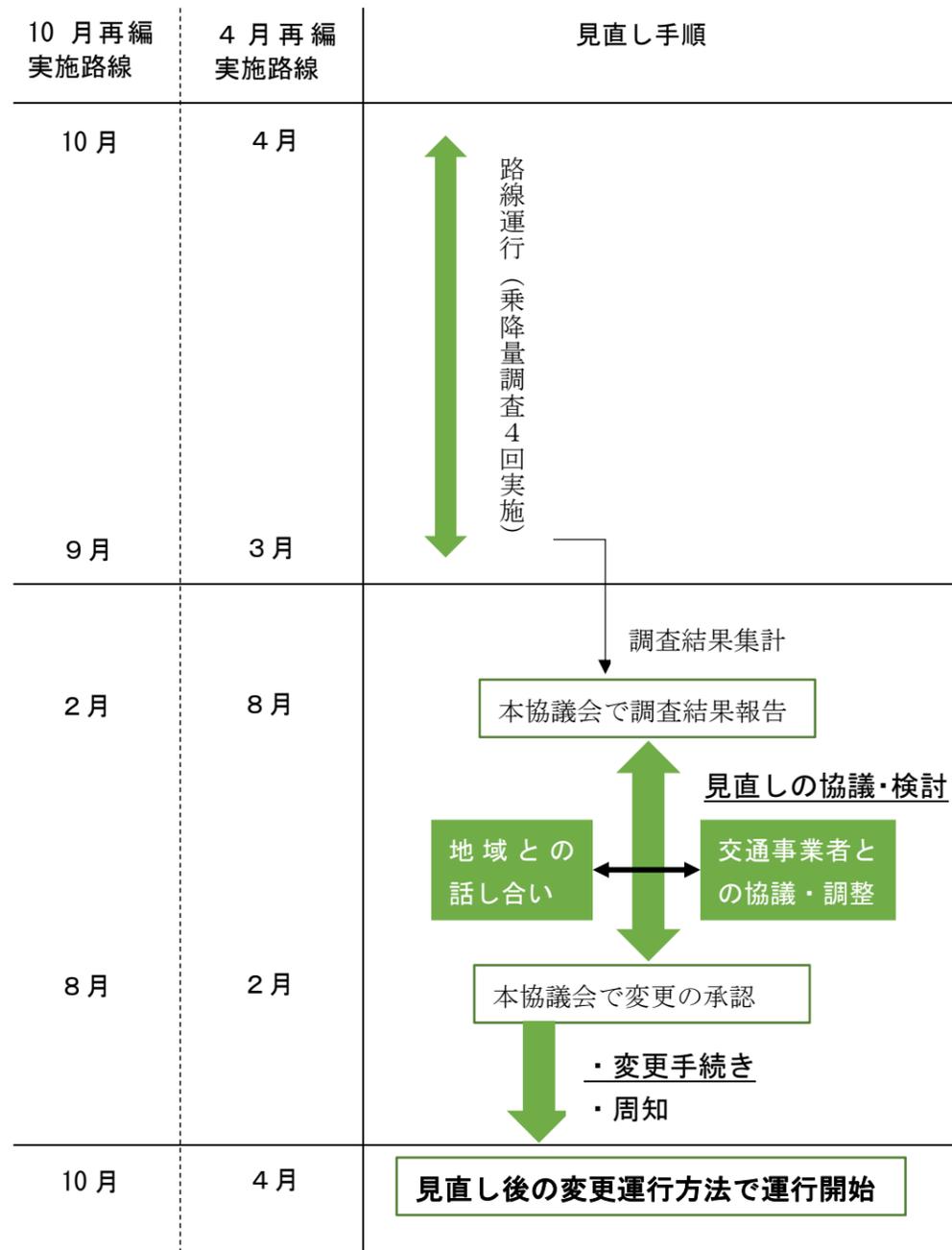
③ 見直しフローの運用方法（案）

前ページに示した②見直しフローの運用においては、4月または10月の見直し・運行変更を基準として、基準値を下回った場合に、以下のようなスケジュールで実施していくこととする。

路線運行を1年間実施した結果を年4回の乗降量調査のデータを基に、基準に達しているかどうかを検証し、本協議会に報告を行うとともに、基準に達していない場合に見直しフローの手順に即し、見直し検討を開始します。

見直し検討においては地域との話し合いとともに交通事業者との協議・調整を経て、見直し後の運行方法で運行を開始する2か月前頃に本協議会にて変更について承認を諮り、手続き、周知を経て、運行の変更を実施します。

【見直しフロー実施工程（案）】



4. バス路線再編の段階的实施について（再編取組時期案）

○バス路線再編における実施のポイントとしては、「1. バス路線の再編案検討の基本的な考え方」を
 基に、以下の3つの取り組みである。

- (1) 通学通勤時間帯と生活時間帯に分けた運行形態の変更
 - ・通学通勤時間帯：
 - ・ 駅または駅間をバス路線で補完し、小・中・高校等の付近まで接続
 - ・ 公共的交通（スクールバス）からの転換に対応する運行
 - ・生活時間帯：乗換拠点を形成し、コンパクトな運行への変更
- (2) 運行系統の集約
 - ・ 複雑で分かりづらく、系統ごとの運行頻度が低い状況から、運行系統を集約し、分かりやすく整理
- (3) 運行車両の小型化
 - ・ 中・大型車両から利用人数に合った15人乗り程度の車両に変えて、中・大型車両では運行できなかった経路での運行

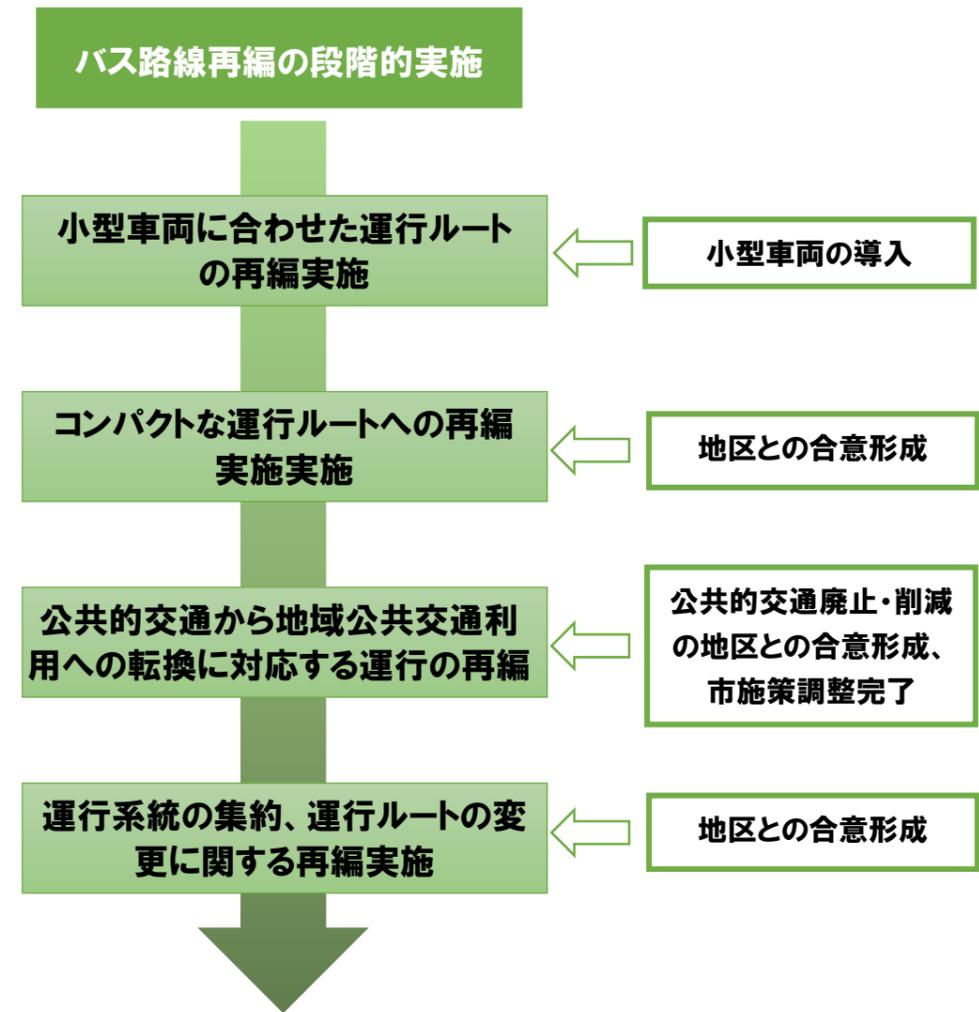
○今後、再編を実施していくにあたり、上記の項目の実施可能などから順次実施していくことが必要である。

○実施する順番は、再編による効果の早期発現や、小型車両の導入状況、各地区との合意形成状況を勘案しながら、以下のように進めていく。

ただし、地区との合意形成の状況により、取組時期は変動し、かつ同時に複数項目を実施する場合もありうる。

- ア. 小型車両に合わせた運行ルートの変更
- イ. コンパクトな運行ルートへの変更
- ウ. 公共的交通（スクールバス等）からの転換に伴う再編実施
- エ. 運行系統の集約

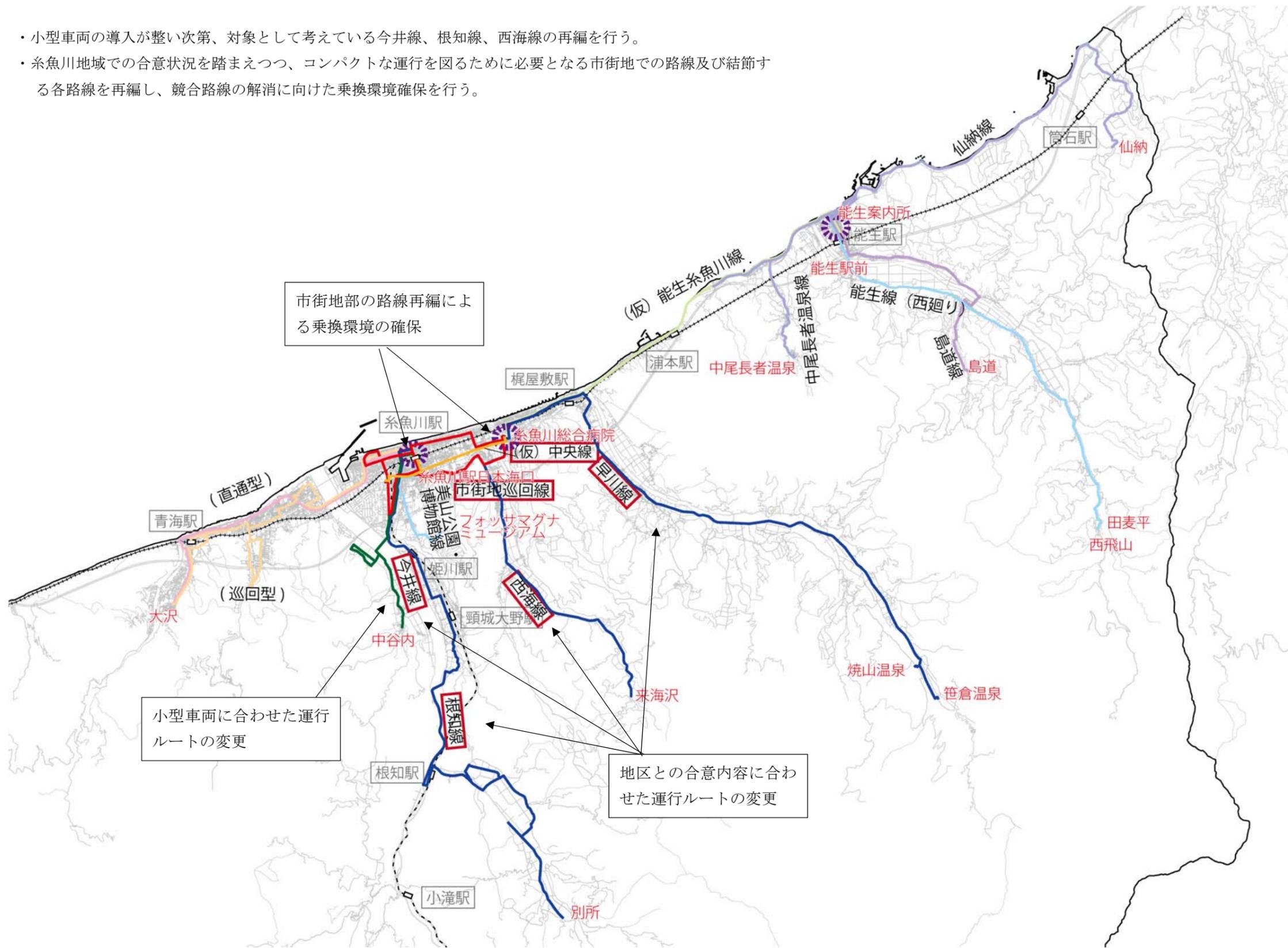
以下に、再編の段階的实施のイメージ案を示す。



再編の段階的实施の考え方のイメージ図

再編段階① 車両小型化に伴う再編、コンパクトな運行ルートへの再編実施（糸魚川地域）〈平成 30 年 10 月及びそれ以降を想定〉

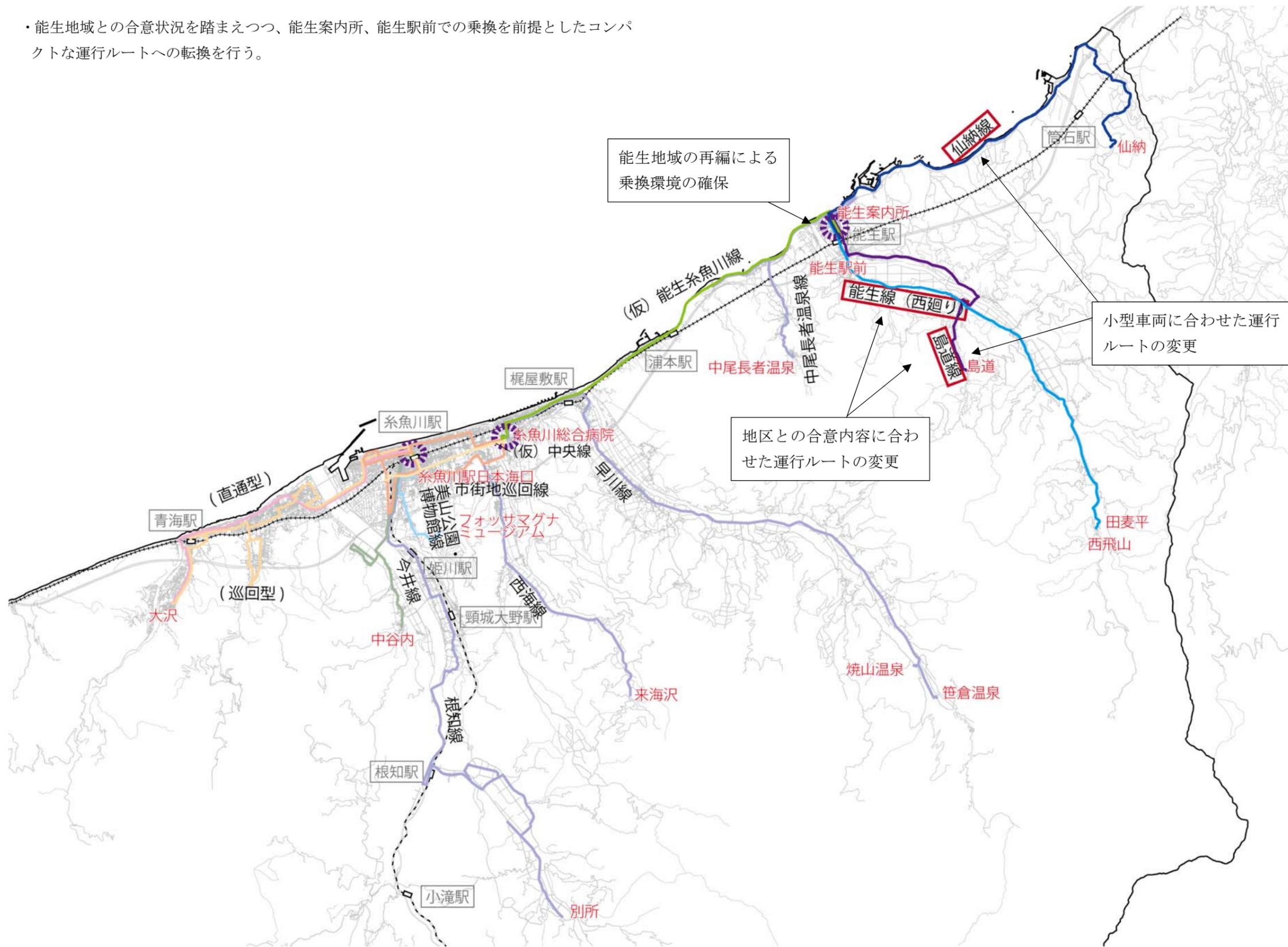
- ・小型車両の導入が整い次第、対象として考えている今井線、根知線、西海線の再編を行う。
- ・糸魚川地域での合意状況を踏まえつつ、コンパクトな運行を図るために必要となる市街地での路線及び結節する各路線を再編し、競合路線の解消に向けた乗換環境確保を行う。



※赤枠で囲った路線が再編実施対象路線、図は生活時間帯の運行ルートを示す

再編段階② コンパクトな運行ルートへの再編実施（能生地域）

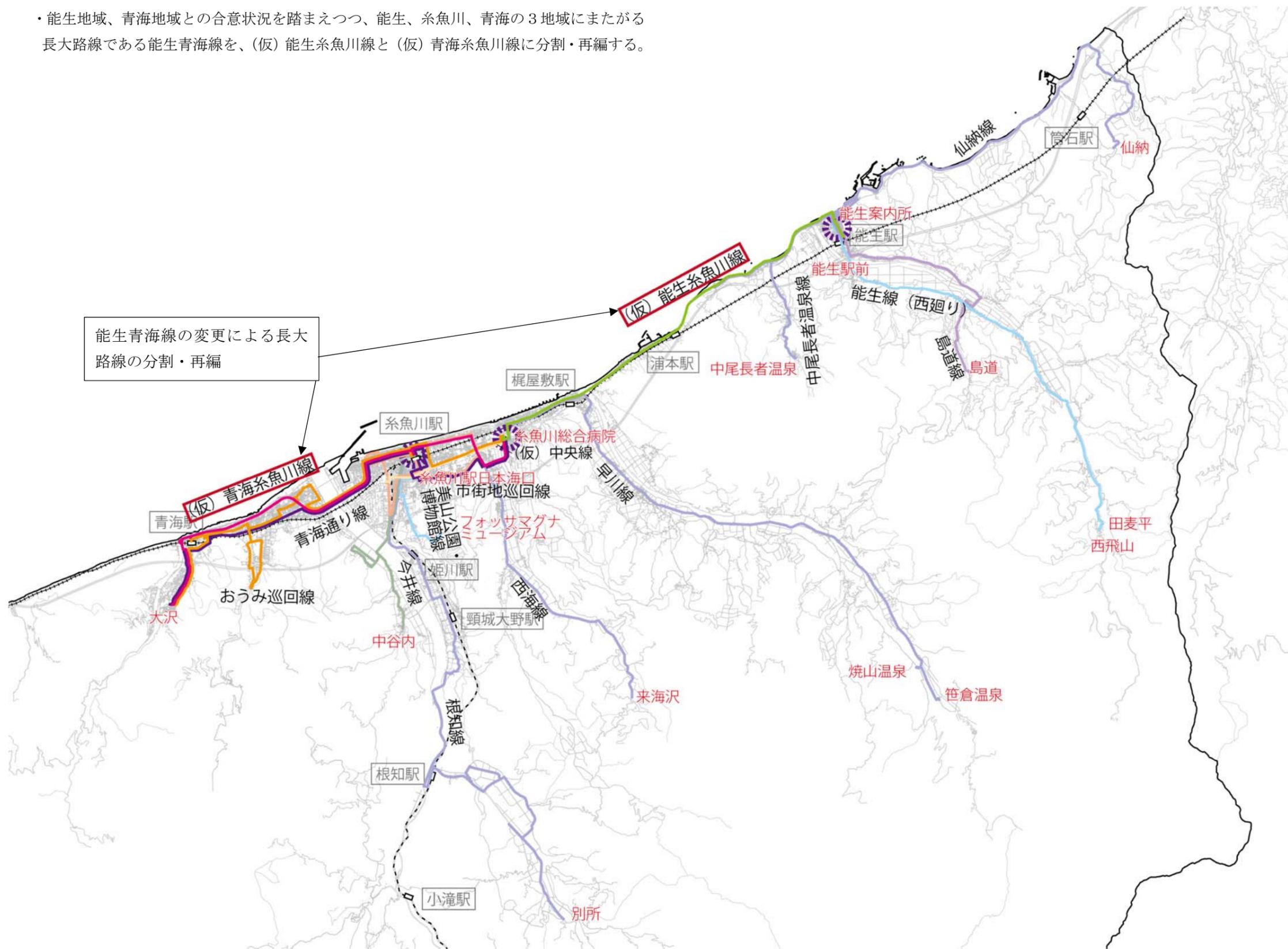
- ・能生地域との合意状況を踏まえつつ、能生案内所、能生駅前での乗換を前提としたコンパクトな運行ルートへの転換を行う。



※赤枠で囲った路線が再編実施対象路線、図は生活時間帯の運行ルートを示す

再編段階④ コンパクトな運行ルートへの再編実施

- ・能生地域、青海地域との合意状況を踏まえつつ、能生、糸魚川、青海の3地域にまたがる長大路線である能生青海線を、(仮)能生糸魚川線と(仮)青海糸魚川線に分割・再編する。

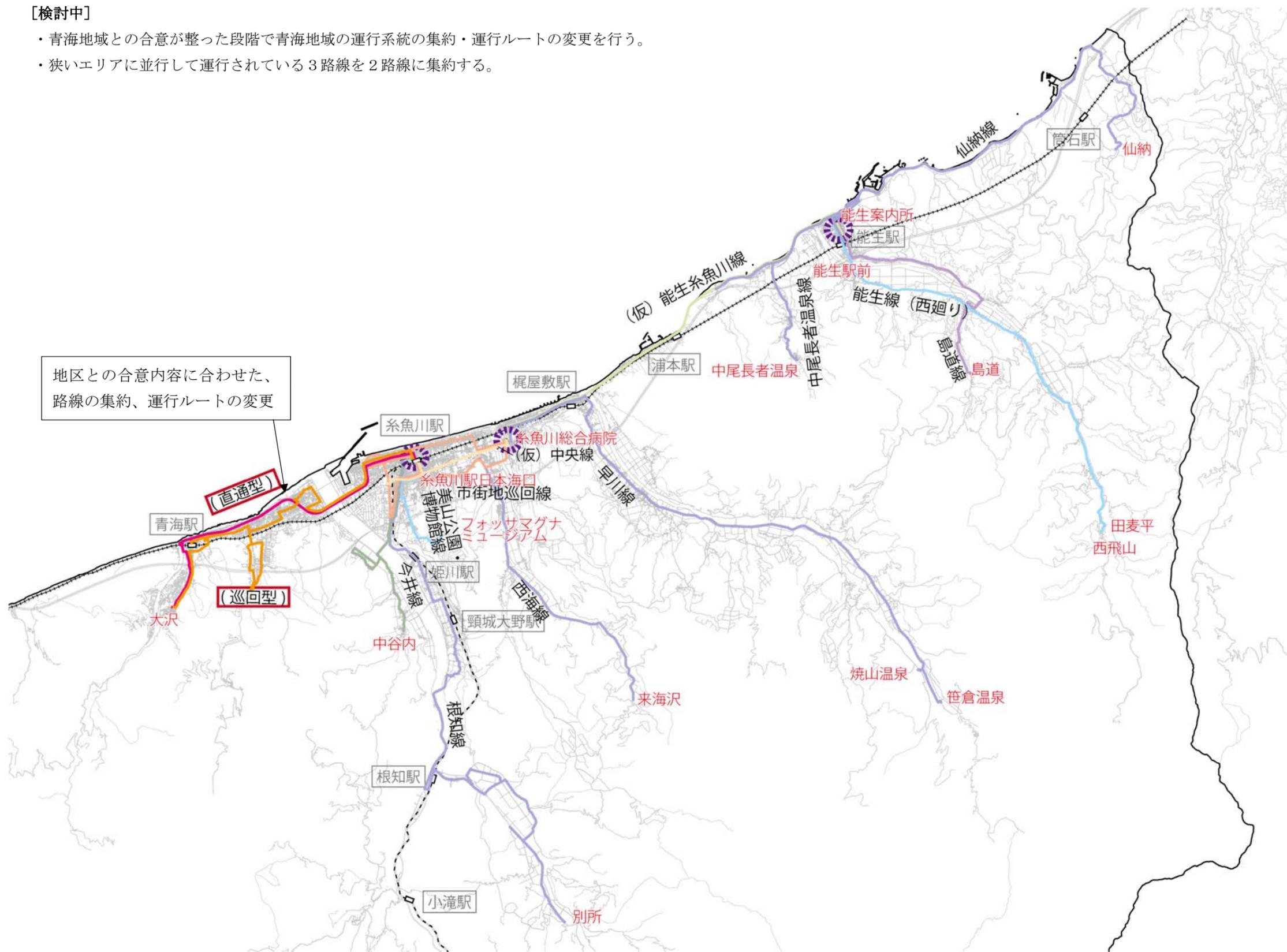


※赤枠で囲った路線が再編実施対象路線、図は生活時間帯の運行ルートを示す

再編段階⑤ 運行系統の集約・運行ルートの変更（青海地域）

【検討中】

- ・青海地域との合意が整った段階で青海地域の運行系統の集約・運行ルートの変更を行う。
- ・狭いエリアに並行して運行されている3路線を2路線に集約する。



※赤枠で囲った路線が再編実施対象路線、図は生活時間帯の運行ルートを示す