

# 糸魚川市地域公共交通網形成計画

平成 29 年 3 月 策定

令和 4 年 3 月 改訂



糸魚川市

糸魚川市地域公共交通網形成計画

**本編**

## 本編：目次

|                                       |    |
|---------------------------------------|----|
| 糸魚川市地域公共交通網形成計画                       | 1  |
| 1. 計画策定の背景と目的                         | 1  |
| 2. 計画の区域及び計画期間                        | 1  |
| (1) 計画の区域                             | 1  |
| (2) 計画期間                              | 1  |
| 3. 計画の位置づけ（上位・関連計画）                   | 2  |
| 4. 糸魚川市の現状と課題の概要 ※計画策定（平成28年）時点       | 3  |
| (1) 糸魚川市の現状                           | 3  |
| (2) 地域公共交通の現状                         | 3  |
| (3) 社会情勢の課題                           | 4  |
| (4) 地域公共交通の課題                         | 4  |
| (5) アンケート結果からの課題                      | 5  |
| 5. 地域公共交通をめぐる新たな動き（新駅設置計画）            | 7  |
| (1) 新駅設置予定地周辺地区の現況整理                  | 7  |
| (2) 新駅整備により期待される相乗効果                  | 9  |
| 6. 計画が目指す姿、計画の基本方針及び実施方針              | 10 |
| (1) 計画が目指す姿                           | 10 |
| (2) 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       | 10 |
| (3) 糸魚川市地域公共交通網形成計画の実施方針              | 10 |
| (4) 実施方針の内容                           | 11 |
| 7. 糸魚川市における地域公共交通の役割と検討の方向性           | 13 |
| (1) 糸魚川市における地域公共交通の役割                 | 13 |
| (2) 地域公共交通の役割分担イメージ図                  | 14 |
| (3) 基本方針・実施方針及び地域公共交通の役割を踏まえた計画検討の方向性 | 15 |
| 8. 糸魚川市地域公共交通ネットワークの将来イメージ            | 16 |
| (1) バス路線再編の基本的な考え方                    | 16 |
| (2) 現状のイメージ                           | 16 |
| (3) 通学通勤利用の将来構想イメージ                   | 17 |
| (4) 生活利用の将来構想イメージ                     | 18 |
| 9. 計画の目標                              | 19 |
| (1) 目標① 地域公共交通の利便性維持・向上               | 19 |
| (2) 目標② 地域公共交通の利用促進                   | 20 |
| (3) 目標③ 持続可能な地域公共交通の確保                | 22 |
| (4) 活動指標                              | 22 |
| (5) 実施方針と成果指標・活動指標の対応                 | 23 |
| 10. 目指す姿の実現に向けて行う事業及びその主体             | 24 |
| (1) 施策の体系                             | 24 |
| (2) 施策、個別事業                           | 26 |
| (3) 事業スケジュール                          | 41 |
| 11. 計画の評価検証の体制                        | 46 |

# 糸魚川市地域公共交通網形成計画

## 1. 計画策定の背景と目的

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、マイカーの利用を前提とした生活スタイルの普及などにより公共交通利用者は減少傾向にあり、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、公共交通関連の公費負担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喫緊の課題となっています。

一方で、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。

また、当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生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っています。

さらに、新たにえちごトキめき鉄道日本海ひすいラインにおいて新駅（押上地区）を設置するなど、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、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. 計画の区域及び計画期間

### （1）計画の区域

計画の区域は、糸魚川市全域とします。

ただし、市民の移動実態等を考慮して、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します。

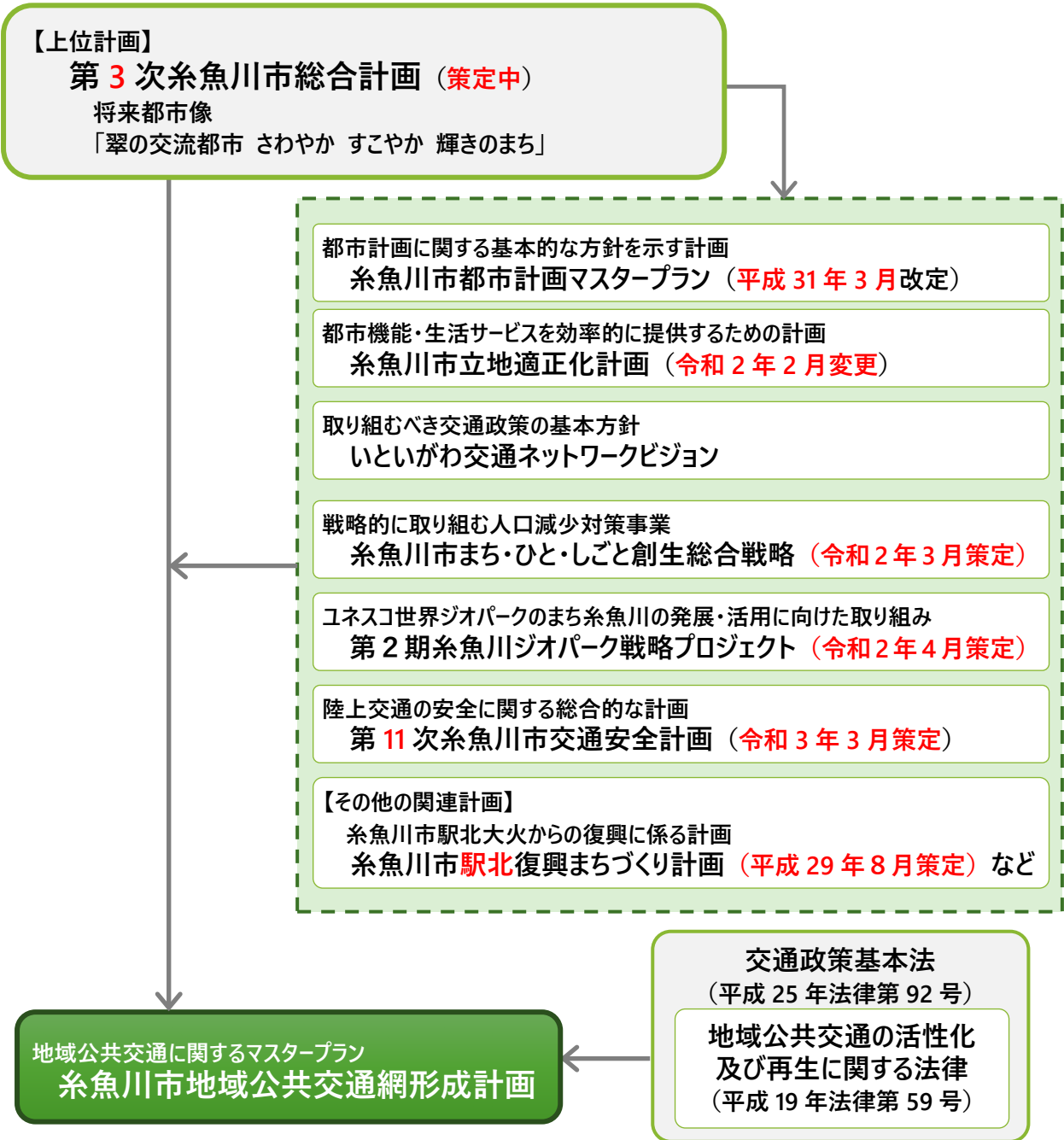
### （2）計画期間

計画期間は、平成 29 年度から令和 6 年度までの 8 年間とします。

### 3. 計画の位置づけ（上位・関連計画）

糸魚川市地域公共交通網形成計画は、当市のまちづくりを進めていくための最上位計画で当市の各種計画や施策の基本となる「第3次糸魚川市総合計画（策定中）」に基づくものです。総合計画が目指す都市像「翠の交流都市 さわやか すこやか 輝きのまち」の実現に向け、地域公共交通と関わりの強い計画と連携・整合を図り、当市の地域公共交通に関する基本計画（マスタープラン）として策定します。

なお、本計画は、「交通政策基本法」の基本理念にのっとり一部改正された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」を根拠法令とし、策定するものです。



## 4. 糸魚川市の現状と課題の概要 ※計画策定（平成 28 年）時点

当市における望ましい公共交通網の検討にあたり、当市の現状と課題について後段の資料編で把握・分析しました。その概要を次のとおり整理します。

### （1）糸魚川市の現状

- 人口は減少傾向にあり、平成 27 年から平成 52 年の 25 年間で 21.3%の減少と推計しています。
- 高齢化率は高い水準で推移し、平成 27 年の 37.2%から令和 2 年に 39.4%に達すると推計しています。
- 人口は、えちごトキめき鉄道日本海ひすいライン沿線及び国道 8 号沿線に多く分布しています。
- 平成 28 年 12 月に発生した糸魚川市駅北大火により、復興まちづくり計画の策定が急務となっています。

### （2）地域公共交通の現状

#### ① 鉄道

- J R 大糸線は、一級河川姫川沿いに市内を縦断し、南は長野県小谷村とつながります。J R 大糸線の利用者数は、近年 30～40 人/日程度で推移しています。
- 平成 27 年 3 月に北陸新幹線糸魚川駅及びえちごトキめき鉄道日本海ひすいラインが開業しました。えちごトキめき鉄道日本海ひすいラインは、海岸沿いに市内を横断し、東は上越市、西は富山県朝日町につながります。えちごトキめき鉄道（北陸新幹線開業前は J R 北陸本線）の利用者数は減少傾向にありましたが、新幹線が開業した平成 27 年度は増加に転じています。
- 平成 28 年 4 月からえちごトキめき鉄道の観光列車「雪月花」が、糸魚川駅～妙高高原駅間を運行されています。
- 市内には、能生地域 2 駅、糸魚川地域 8 駅、青海地域 3 駅の合計 13 駅が存在します。
- 糸魚川駅発新潟駅行きの快速列車は、平成 29 年 3 月ダイヤ改正をもって運行取りやめとなりました。

#### ② 路線バス、コミュニティバス、乗合タクシー、高速バス、公共的交通

- 路線バスは、糸魚川駅や糸魚川総合病院等の市内の各拠点に向けて各地域から運行しています。糸魚川バス株式会社が市内 16 路線を運行し、頸城自動車株式会社が能生地域から上越市までの 1 路線を運行しています。
- 路線バスの利用状況は路線ごとに大きく異なり、全体として利用者数は減少傾向にあります。
- コミュニティバス・乗合タクシーは、鉄道や路線バスが行き届かない地域や中山間地域等を週 1 日運行しています。
- 高速バスでは、糸魚川駅前と新潟駅前を結ぶ 1 路線を 1 日 2 往復毎日運行しています。
- 小中学校への通学が遠距離となる地区では、路線バスやスクールバス等の公共的交通を利用して通学しています。

③ 公共交通の確保にかかる補助金額の推移

- 公共交通の確保にかかる補助金は年々増加しており、平成27年度には路線バスとコミュニティバス・乗合タクシーを合わせ1億4千万円以上の補助額となっています。

(3) 社会情勢の課題

- 人口減少と少子高齢化により、公共交通利用者の絶対数の減少が予想されます。
- マイカーによる移動が困難になり、公共交通を利用せざるを得ない高齢者の増加が予想されます。
- 厳しい財政状況の中、公共交通関連の公費負担が増加の一途を辿っています。このまま公費負担が増え続ければ、公共交通事業全体の継続が不可能になるおそれがあります。
- 平成28年12月22日に発生した糸魚川市駅北大火からの復興と、新たなまちづくりを支えるための計画策定、またその着実な推進と今後のまちづくりの進展に合わせた本計画及び関連計画を見直す必要があります。

(4) 地域公共交通の課題

① 公共交通網の課題

- 鉄道、路線バス、コミュニティバス、乗合タクシーの間で競合する区間があるため、適切な役割分担と路線の集約等により運行を効率化する必要があります。合わせて、路線バスの持続可能な運行のため、効率的で利便性を過度に損なわない再編方法や、通学通勤時間帯と生活時間帯のニーズに応じた公共交通の役割に合わせた再編方法を検討する必要があります。
- 公共的の運行から公共交通利用に転換することにより、地域公共交通の持続可能性を向上する必要があります。
- 来訪者にとっても利用しやすい観光二次交通のあり方を検討する必要があります。また、鉄道においては、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ります。
- 在来線の持続可能性を高めるため、新たな需要を掘り起こす必要があります。そのため、えちごトキめき鉄道日本海ひすいラインでの新駅設置や、新駅周辺住民と一体となった整備促進や利用を促進する必要があります。
- 高次都市機能の享受や、市民生活や企業活動に必要な県庁所在地等へ移動のため、長岡・新潟方面、上越市高田地区方面、富山県朝日町方面への公共交通の代替性と利便性を向上する必要があります。

② 公共交通利用環境の課題

- 市内鉄道駅の多くで移動経路等のバリアフリー化が不十分であるため、改善策を検討する必要があります。
- バス車両はバリアフリー未対応の車両が多く、利用者の多いバス停や乗換拠点なども利用環境が整っていない箇所が多いため、これらを改善していく必要があります。

- 誰もが利用しやすい公共交通となるよう、公共交通関連情報の提供方法を改善する必要があります。

### ③ 公共交通の確保維持にむけた課題

- 運転士の不足や高齢化により運行に必要な人員確保が困難であることから、将来の担い手を確保する必要があります。
- 公共交通に関する市民理解を得るため、公共交通利用状況が見える化する必要があります。
- 公共交通の確保維持に関する市民理解を深める取組や、利用促進に取組む必要があります。

## (5) アンケート結果からの課題

### ① 公共交通の運行に関する課題

- 鉄道は市外、県外等への遠距離利用が多く、バスは市内近距離、中距離の移動に利用されます。必要以上の競合を避け、市内公共交通の役割分担を明確化する必要があります。
- 満足度の低い公共交通間の乗換利便性の向上と適切な運行車両を検討する必要があります。
- 公共交通以外の移動手段を持たない交通弱者に対して、公共交通利便性を向上する必要があります。

### ② 公共交通の利用に関する課題

- 将来の自動車運転に不安を抱える高齢者に対して、公共交通利用への転換を促進する必要があります。
- 市民ひとりひとりが公共交通を利用する機会が著しく少ないため、年に数回でも公共交通を利用する機会を増やす必要があります。

### ③ 利用促進事業に関する課題

- 認知度が低い既存の利用促進事業の周知や積極的な広報、事業内容の見直しやイベント等と連携した事業等を検討する必要があります。
- 観光列車「雪月花」は認知されつつも市民利用には至っていない状況です。様々な活動を通じて観光列車に対する愛着を醸成する必要があります。

### ④ 新駅周辺整備に関する課題

- 新駅設置予定地周辺地区の住民の新駅整備に対する機運を高めつつ、新駅整備に向けた地域づくりが必要です。
- 新駅設置予定地周辺地区の住民や新駅利用者が利用しやすいアクセス方法を検討する必要があります。
- バリアフリー化によりすべての人が安全で自由に利用できるよう、新駅の利用環境を整備する必要があります。



⑤ 将来の交通ニーズに関する課題

- 地域公共交通の維持や活性化を望み、そのための再編に肯定的な市民が多い一方で、維持に向けた課題も多くあります。持続可能な地域公共交通へ再編することで、サービスを確保・維持する必要があります。

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

## 5. 地域公共交通をめぐる新たな動き（新駅設置計画）

前述の現状と課題のほか、地域公共交通をめぐる新たな動きがあるので、次のとおり整理します。

※計画策定（平成 28 年）時点

### （1）新駅設置予定地周辺地区の現況整理

えちごトキめき鉄道日本海ひすいラインでは新駅 2 駅（押上地区と今村新田地区）の設置を計画しております。

#### ●新駅設置の発端

新駅設置の要望は、昭和 47 年に県立糸魚川高等学校が現在地に移転した頃に挙がりました。

当時、糸魚川駅に近い一の宮地区にあった校舎が市街地から約 3 km 離れた平牛地区に移転したことにより、市街地はもとより能生地域や上越市方面から通う生徒の通学利便性の確保の課題が挙がり、現在でも課題となっています。

#### ●押上地区での新駅設置の背景と現況整理

##### 【計画策定時点】

地元押上区は、周辺地区や糸魚川高等学校の保護者会等と連携し、新駅設置について継続的に要望しています。

押上地区は、新潟県糸魚川地域振興局や当市の基幹病院である糸魚川総合病院など公共施設や医療施設にも近く、特に日本海ひすいライン南側では、大規模工場が撤退した跡地の宅地造成や住居系土地区画整理事業、新幹線関連の道路整備に伴う宅地開発等、新たに整備された都市計画道路周辺を中心に急速に市街化が進展しています。このような状況の中で、平成 25 年度には一部区域において準工業地域から第一種住居地域への都市計画用途地域の変更も行われており、今後も益々宅地化が進むと考えられます。

また、高等学校への通学はもとより、事業所への通勤や通院、スーパー等への買い物にも一定の鉄道利用が見込まれるほか、地元押上区を中心に新駅設置の要望や新駅を生かした地域づくりを進める動きが活発化しており、新駅設置に適した予定地であるといえます。

新駅設置予定地周辺では、現在、路線バスが 9 路線運行されています。

##### 【令和 3 年追加】

令和 3 年 3 月に「えちご押上ひすい海岸駅」が開業しました。



図：新駅（押上地区）周辺バス路線  
（出典：市資料、糸魚川バス路線図）

●今村新田地区での新駅設置予定の背景と現況整理

【計画策定時点】

今村新田地区は、青海地域で市街地化が進む東部に位置します。隣接する須沢地区では小規模商店や事務所の立地が増加する一方、青海駅周辺地区は、近接する企業への通勤が鉄道利用からマイカー利用への移り変わりと同比例するように商店等が減少しています。都市計画道路の整備も進み、青海地域内の人口集中地区が青海駅周辺から須沢地区周辺に移行しています。こうしたことから、適切な土地利用規制・誘導を行うため、平成 25 年度には都市計画用途地域の変更を行っています。（J R 青海駅周辺地区：商業地域→第一種住居地域、田海・八久保地区：第一種中高層住居専用地区→第一種住居地域）

今村新田地区の南西側は大企業等の工場敷地であり、通勤車両による周辺道路の渋滞も日常的に発生しているため、マイカー通勤から鉄道通勤に転換することで道路渋滞の改善が期待されます。

新たな動きでは、今村新田地区の北側に位置する新幹線高架下を利用したミニ商店街が整備されるなど周辺の土地利用環境も変化しています。

また、路線バスの長大路線や競合路線の解消が課題となっており、今村新田地区周辺で路線バスの乗換拠点の整備について検討する中で、企業等への鉄道利用の働きかけと相まって、公共交通利用への転換がますます期待されます。新駅整備を生かした地域づくりの取組も始まりつつあることから、今村新田地区を新駅設置に適したもう 1 つの予定地としています。

新駅設置予定地周辺では、現在、路線バスが 1 路線運行されています。

【令和 3 年追加】

平成 29 年度に新駅設置に向けて検討した結果、今村新田駅を整備については、当時の利用状況から十分な経済的整備効果が見込めないと判断しました。

市の将来の財政負担やえちごトキめき鉄道の経営を考慮して押上駅のみを整備することとし、今村新田駅を整備は、今後の周辺地域の状況や社会情勢等を踏まえ対応を検討することとなりました。



図：新駅（今村新田地区）周辺バス路線  
（出典：市資料、糸魚川バス路線図）

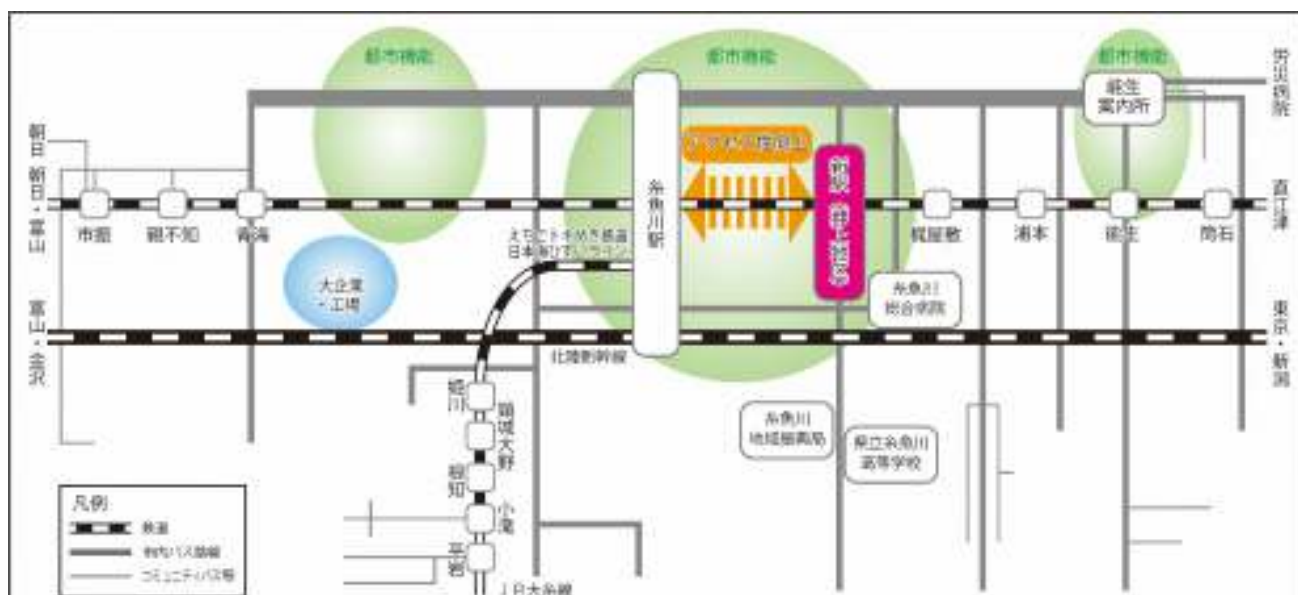
(2) 新駅整備により期待される相乗効果

糸魚川駅に隣接して新駅を整備することにより、北陸新幹線糸魚川駅や糸魚川市街地中心部と市街地郊外の住宅地とのアクセス性が向上します。また、バス等の公共交通と連携することにより、地域公共交通網の利便性が向上し利用促進が図られます。

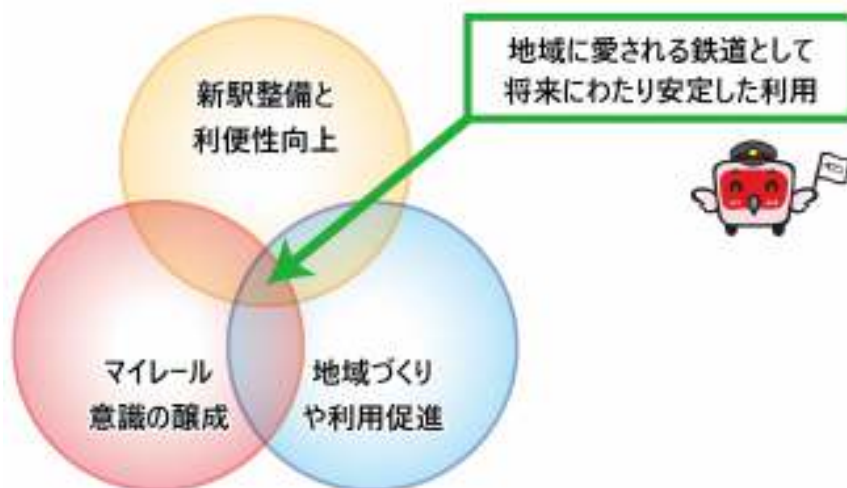
また、「糸魚川駅以外の他の既存駅から新駅」または「新駅から他の既存駅」等、通学通勤などにおける利便性向上の相乗効果をもたらし、近隣移動にも便利な移動手段として新たな需要を掘り起こすことができるほか、接続するバス等の他の交通機関への波及効果が期待されます。

これらのことから、新駅の設置を契機とした鉄道の利用促進、さらにはバスネットワークとの適切な役割分担による効率的で利便性の高い公共交通サービスの提供を図ることが可能となります。また、地域住民による新駅を生かした地域づくり活動を支援し、地域に愛される鉄道としてのマイルール意識の醸成を図ることで、住民にとってより身近で利用しやすい公共交通を目指します。

このように、新駅の整備は、鉄道のみならず、地域公共交通ネットワークや地域活動の活性化に大きく寄与するものです。



図：新駅整備により期待される効果イメージ図



## 6. 計画が目指す姿、計画の基本方針及び実施方針

### (1) 計画が目指す姿

課題を解決するために、すべての関係者と共有する計画が目指す姿を、次のように定めます。

**市民、交通事業者、市が協働し、  
地域の实情に即した持続可能な地域公共交通**

### (2) 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

前項で定めた計画が目指す姿の実現に向けた基本方針を、次のように定めます。

◎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、促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、自動車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、市民生活を支える地域公共交通を将来にわたって確保維持していくために、利便性・効率性を備え、地域特性やニーズに合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上で役割を分担し、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、利用環境の整備や利用促進を図ります。

### (3) 糸魚川市地域公共交通網形成計画の実施方針

前項で定めた基本方針に基づき、計画における具体的な実施方針を、次のように定めます。

実施方針① 交流人口の拡大や地域活性化に役立つ「まちづくりと連携した地域公共交通網」

実施方針② 鉄道とバスネットワークの「適切な役割分担による効率的な地域公共交通網」

実施方針③ JR大糸線と沿線の魅力をつなぎ、「海と山の交流を盛り上げる地域公共交通網」

実施方針④ えちごトキめき鉄道の新駅整備により、「新たな需要を掘り起こす地域公共交通網」

実施方針⑤ バスネットワークの再編により、「持続可能性の高い地域公共交通網」

実施方針⑥ 豊富な観光資源の活用により、「観光客等来訪者の需要を喚起する地域公共交通網」

実施方針⑦ 長岡・新潟方面等へのアクセス利便性を高め、「高次都市機能を楽しむ地域公共交通網」

実施方針⑧ 安全・安心・快適に利用でき、市民、交通事業者、市が「主体的に利用促進し育む地域公共交通網」

#### (4) 実施方針の内容

前項で定めた実施方針の内容は、次のとおりとします。

##### 実施方針① 交流人口の拡大や地域活性化に役立つ「まちづくりと連携した地域公共交通網」

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、地域公共交通が交流人口の拡大や地域活性化を支え、促進する役割を担います。

また、人口減少や少子高齢化などの社会経済情勢の変化を踏まえた都市計画やまちづくりが必要であり、都市機能を有する中心市街地と、居住機能を有する郊外部や中山間地域を公共交通でつなぎ、持続可能なまちづくりと連携した地域公共交通網に再構築します。

##### 実施方針② 鉄道とバスネットワークの「適切な役割分担による効率的な地域公共交通網」

鉄道は、日常生活利用も含んだ広域移動の『軸＝幹線』に、バスネットワークは、鉄道の役割や細やかな移動を支える『網の目＝支線』に位置付けることにより、役割分担を明らかにして、鉄道とバスネットワークの競合をできる限り減らし、効率的な地域公共交通網に再構築します。

##### 実施方針③ J R 大系線と沿線の魅力をつなぎ、「海と山の交流を盛り上げる地域公共交通網」

日本海と北アルプスをつなぐJ R 大系線の役割と魅力をさらに生かし、沿線の小さな拠点や観光施設等と二次交通でつなぎます。

また、J R 大系線ならではの新たな鉄道の楽しみ方や北陸新幹線との結節を生かした利用促進を図ります。

##### 実施方針④ えちごトキめき鉄道の新駅設置により、「新たな需要を掘り起こす地域公共交通網」

鉄道の利便性を高めて新たな需要の掘り起こしを図るため、えちごトキめき鉄道日本海ひすいラインに新駅を設置します。新駅と既存駅との利便性向上の相乗効果をもたらし、地域公共交通ネットワークへの波及効果が期待されることから、**押上地区に新駅を設置します。**

また、新駅**周辺**の地区住民と連携し、新駅を生かす地域づくり、まちづくりを推進します。

##### 実施方針⑤ バスネットワークの再編により、「持続可能性の高い地域公共交通網」

市の財政状況も厳しさが増す中、公共交通関連の公費負担が増大する状況を改善するため、バスネットワークにおいて、海岸沿いや中心市街地周辺等で生じている競合をできる限り解消し、利用状況に即した効率的な地域公共交通網に再構築します。

また、地域公共交通網の形成に必要な担い手確保に対する支援を検討します。

加えて、地域特性やニーズにあった使える(乗りたくなる)公共交通を目指して利便性の向上に努め、持続可能性を高めます。

1  
2  
3  
4  
5  
6  
7  
8  
9  
10  
11

実施方針⑥ 豊富な観光資源の活用により、「観光客等来訪者の需要を喚起する地域公共交通網」

豊富な観光資源の活用により、観光客等来訪者にとっても利便性が高く、それらの需要を喚起する観光二次交通やわかりやすい情報提供を整備します。

実施方針⑦ 長岡・新潟方面等へのアクセス利便性を高め、「高次都市機能を享受しやすい地域公共交通網」

主に新潟市や長岡市周辺に集積している高度医療施設をはじめとした高次都市機能（※1）を享受しやすくするため、乗換が必要となった長岡・新潟方面をはじめ、上越地区内や富山県新川地区への地域公共交通の代替性と利便性の向上に努めます。

※1 高次都市機能とは

都市が持つ様々な機能のうち、日常生活範囲を超えた広い圏域に居住する人々を対象として、多くの人々に質の高いサービスを提供できる機能のこと。  
教育、文化、医療、行政、産業、交通、情報等といった都市機能の中で、具体例として、4年制大学等の高等教育機関、高次医療を受けられる総合病院や専門病院、大規模な文化施設、主要な駅、空港等が挙げられます。

実施方針⑧ 安全・安心・快適に利用でき、市民、交通事業者、市が「主体的に利用促進し育む地域公共交通網」

子どもや高齢者でも安全・安心に利用できる地域公共交通機関や快適な乗換・待合環境の整備を促進します。

また、市民、交通事業者、市が「わたしたちの地域の欠かせない公共交通」であることを共通認識とし、主体性や役割分担、連携、協働により、地域公共交通の利用促進を図ります。

## 7. 糸魚川市における地域公共交通の役割と検討の方向性

### (1) 糸魚川市における地域公共交通の役割

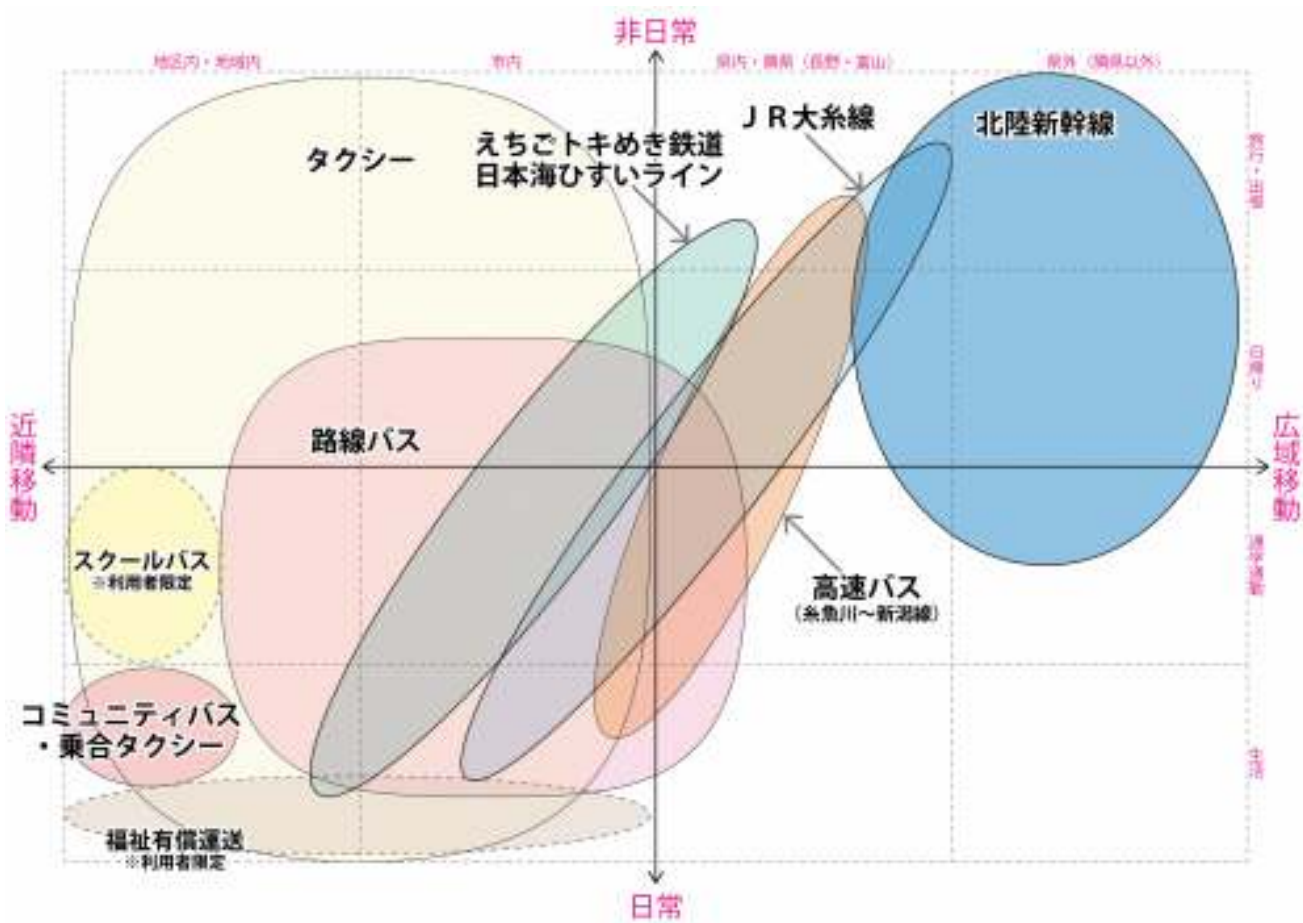
当市には、北陸新幹線、鉄道在来線、路線バス、コミュニティバス、乗合タクシー、タクシー、福祉有償運送のほか、スクールバスなどの公共交通といった多様な交通モードが存在します。これらについて適切な役割分担を行うため、当市における地域公共交通の役割を整理します。

| 交通モード                      | 役割など  | 移動範囲<br>(広域⇄近隣)               | 日常性<br>(日常⇄非日常)                       | 輸送量       | 路線                  | 運行<br>時刻              | 利用者       |
|----------------------------|---|-------------------------------|---------------------------------------|-----------|---------------------|-----------------------|-----------|
| 鉄道                         | ●鉄道が有する大量輸送性、定時性、速達性、広域性をふまえ、<br>通学通勤利用を含めた広域移動手段の主軸であり、 <b>幹線</b> に位置付けます。                                     |                               |                                       |           |                     |                       |           |
| 北陸新幹線                      | 糸魚川駅は、当市はもちろん、北アルプスや日本海の玄関口として、交流人口拡大の重要な役割を担います。   | 最も広域<br>(東京都～<br>石川県金沢<br>市)  | 非日常性が<br>非常に高い<br>(旅行・出張・新<br>幹線通学通勤) | 最も<br>大量  | 固定                  | 固定                    | 不特定<br>多数 |
| J R 大糸線                    | 学生の通学や沿線住民の通院や買い物の足として役割を担います。<br>日本海と北アルプスをつなぐ南北の主軸を担います。<br>J R 大糸線そのものが糸魚川ユネスコ世界ジオパークのジオサイトであり、観光の目玉となっています。 | 広域<br>(長野県松本<br>市<br>～糸魚川市)   | 日常性と<br>非日常性を<br>併せ持つ                 | 大量        | 固定                  | 固定                    | 不特定<br>多数 |
| えちごトキめき鉄道<br>日本海<br>ひすいライン | 当市の長い海岸線を横断していることから、東西方向の市内移動の主軸を担います。<br>通学通勤や生活利用のほか、リゾート列車「雪月花」の運行もあり、観光の役割も担います。                            | 広域<br>(上越市<br>～糸魚川市)          | 日常性と<br>非日常性を<br>併せ持つ                 | 大量        | 固定                  | 固定                    | 不特定<br>多数 |
| バスネットワーク                   | ●鉄道では移動できない部分を補う <b>支線</b> として、<br>主に市内を中心とした市民の足として位置付けます。(高速バスを除く。)   |                               |                                       |           |                     |                       |           |
| 高速バス<br>(糸魚川～<br>新潟線)      | 高度医療施設をはじめとした高次都市機能が集まる新潟市周辺への移動手段であり、また乗継なしで新潟市まで行ける唯一の交通モードです。  | 広域<br>(新潟市～<br>糸魚川市)          | 日常性と<br>非日常性を<br>併せ持つ                 | 大量        | 固定                  | 固定                    | 不特定<br>多数 |
| 路線バス                       | 基本的には生活交通として、市街地内や市街地と各集落間をつなぐ役割を担いますが、主要駅と観光施設をつなぐ役割も担います。   | 近隣<br>(主に市内・<br>1系統のみ<br>上越市) | 日常性が高い<br>(通学通勤・<br>生活利用)             | 大量～<br>中量 | 固定                  | 固定                    | 不特定<br>多数 |
| コミュニティバス、<br>乗合タクシー        | 路線バスが運行されない地区の通院や買い物などの生活移動の役割を担います。  | 近隣<br>(地区内・地域<br>内)           | 日常性が高い<br>(生活利用)                      | 少量        | 固定                  | 固定<br>(一部<br>予約<br>制) | 不特定<br>少数 |
| タクシー                       | 自由度が最も高いドアトゥドアの移動を担います。   | 近隣<br>※ただし、<br>限定しない          | 日常性と非日常<br>性を併せ持つ                     | 少量        | 非固定                 | 非固定                   | 不特定<br>多数 |
| 福祉有償運送                     | 利用者は、他人の介助によらずにタクシー等の公共交通機関を利用した移動が困難であると認められた人とその付添い人で、あらかじめ会員登録をした人に限られます。                                    | 近隣<br>(市内のみ)                  | 日常性が強い                                | 少量        | 非固定                 | 非固定                   | 特定<br>少数  |
| 公共的<br>交通                  | 小中学校への遠距離通学で、公共交通では学校の校時に合わない場合などの通学手段として、貸切バス等により運行しています。  | 近隣<br>(学校区<br>内)              | 日常性が非常に<br>強い                         | 大量～<br>少量 | 非固定<br>(自由度<br>が高い) | 非固定<br>(自由度<br>が高い)   | 特定<br>少数  |



(2) 地域公共交通の役割分担イメージ図

前項で示した地域公共交通の役割を以下のようなイメージ図に整理します。



**(3) 基本方針・実施方針及び地域公共交通の役割を踏まえた計画検討の方向性**

基本方針・実施方針及び地域公共交通の役割を踏まえ、鉄道、バスネットワーク、観光交通に分け、計画の詳細を検討するための方向性を次のとおり定めます。

**【鉄道：全体】**

- 鉄道が有する定時・速達性を踏まえ、通学通勤を始めとした広域移動手段の主軸に位置付けます。
- 鉄道とバスの適切な役割分担により、鉄道駅へのバスネットワークの接続を強化し、鉄道を主軸とした利用促進を図ります。
- 利用環境の改善や、観光客等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

**【バスネットワーク：全体】**

- 乗換拠点の設定により、競合するバス路線の集約化を図ります。
- 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ります。
- 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います。
- 利用の主な目的に合わせ、通学通勤時間帯、生活時間帯に二分化した運行形態の見直しを行います。
- 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ります。
- 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します。
- 鉄道との適切な役割分担と接続改善を図ります。
- 地域内移動の利便性向上を図ります。
- 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します。
- 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ります。
- 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ります。
- 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します。
- 公共交通利用状況の適切な把握とデータ管理、それらを活用したわかりやすい情報提供を行います。
- 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します。

**【観光交通】**

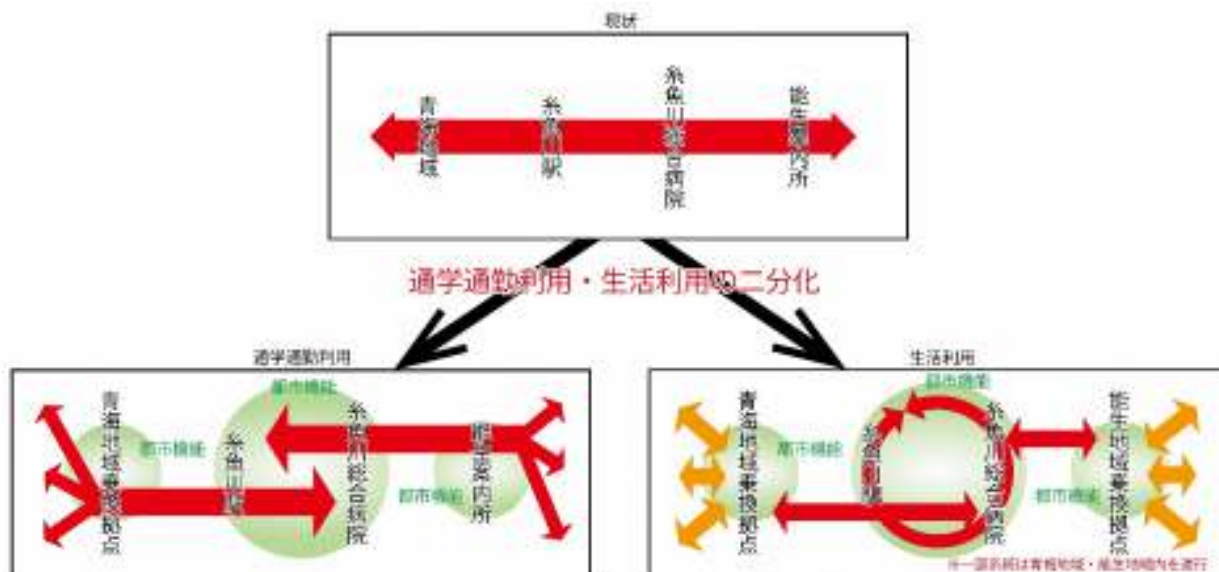
- ジオサイトにアクセスする既存バスネットワークは原則維持します。
- 既存バスネットワークによるアクセスの無いジオサイトへは、鉄道駅からタクシーによるアクセスを回遊観光ルートとして検討します。
- コミュニティバス等の観光施設への延伸可能性を検討します。

## 8. 糸魚川市地域公共交通ネットワークの将来イメージ

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・図示します。

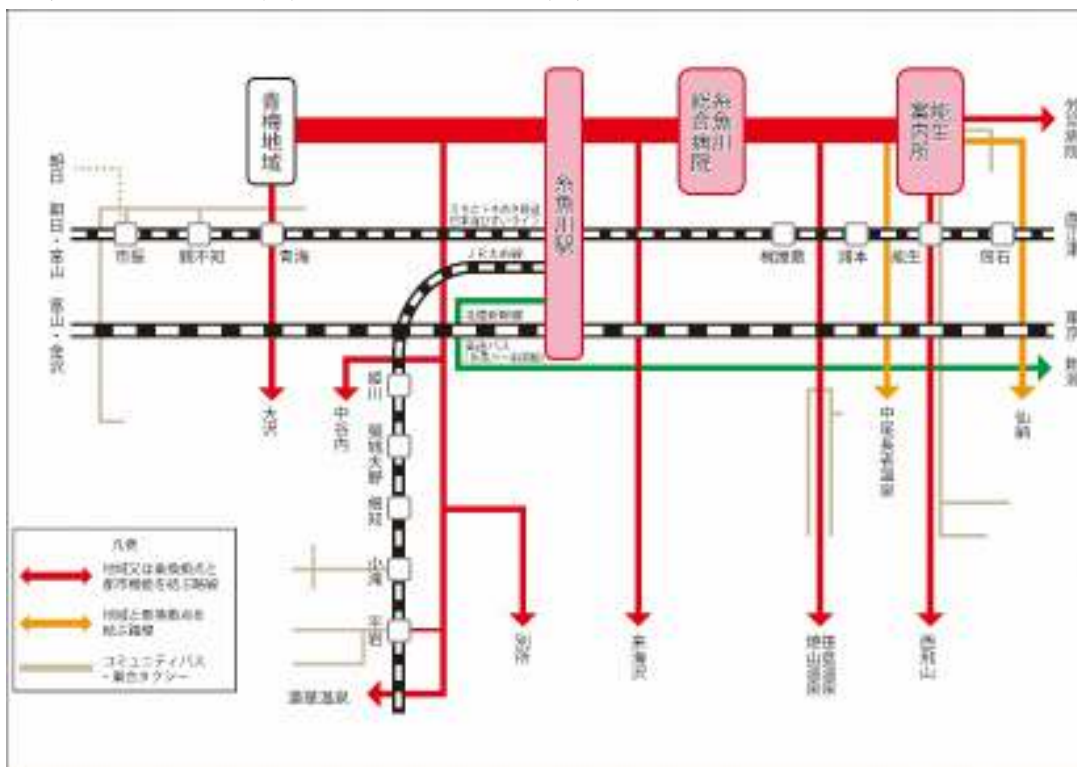
### (1) バス路線再編の基本的な考え方

主な利用目的に合わせ、通学通勤利用と生活利用の二分化を図るバス路線再編の基本的な考え方は、次のとおりとします。



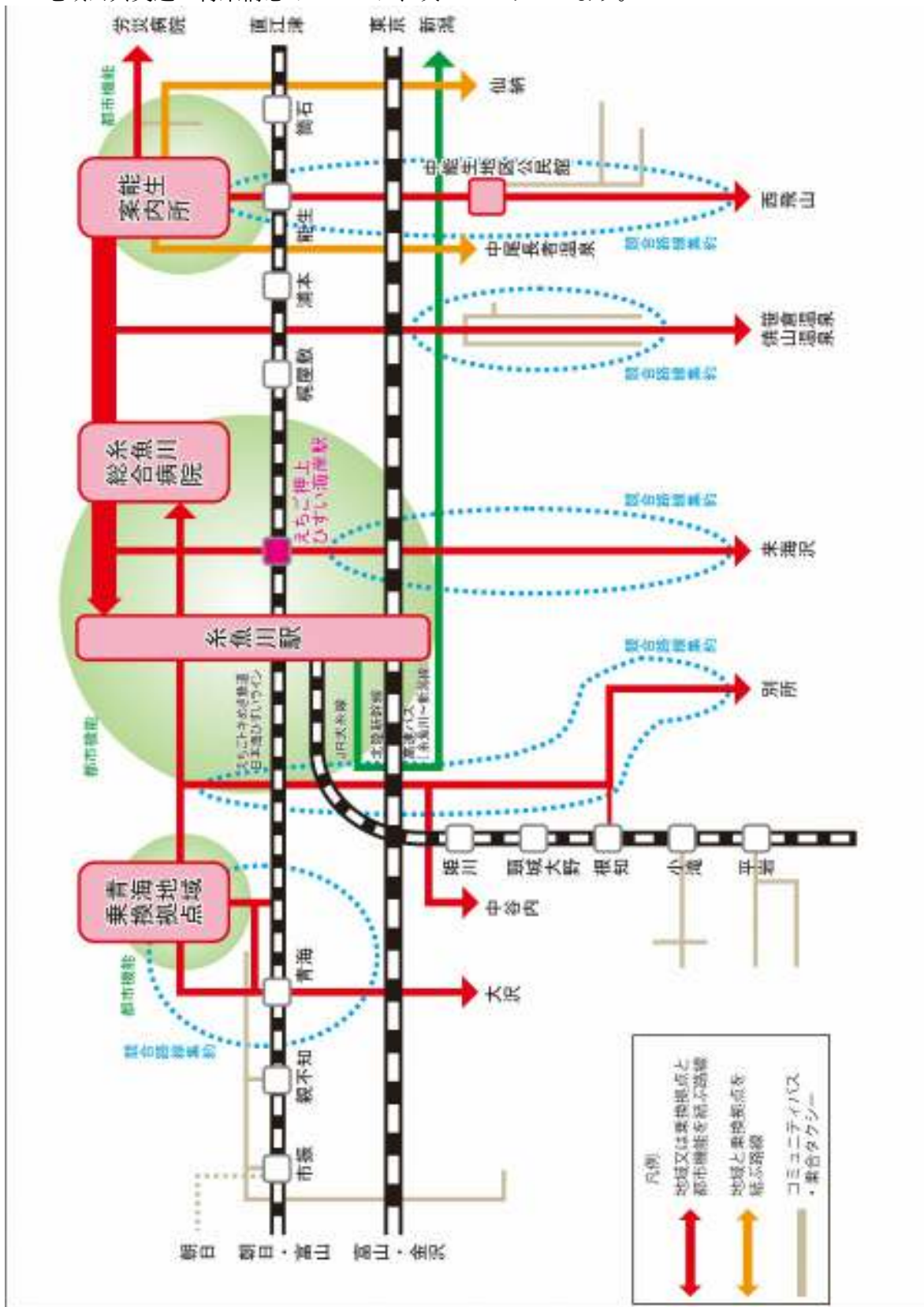
### (2) 現状のイメージ

糸魚川市における地域公共交通ネットワークの現状イメージは、以下のとおりとします。



(3) 通学通勤利用の将来構想イメージ

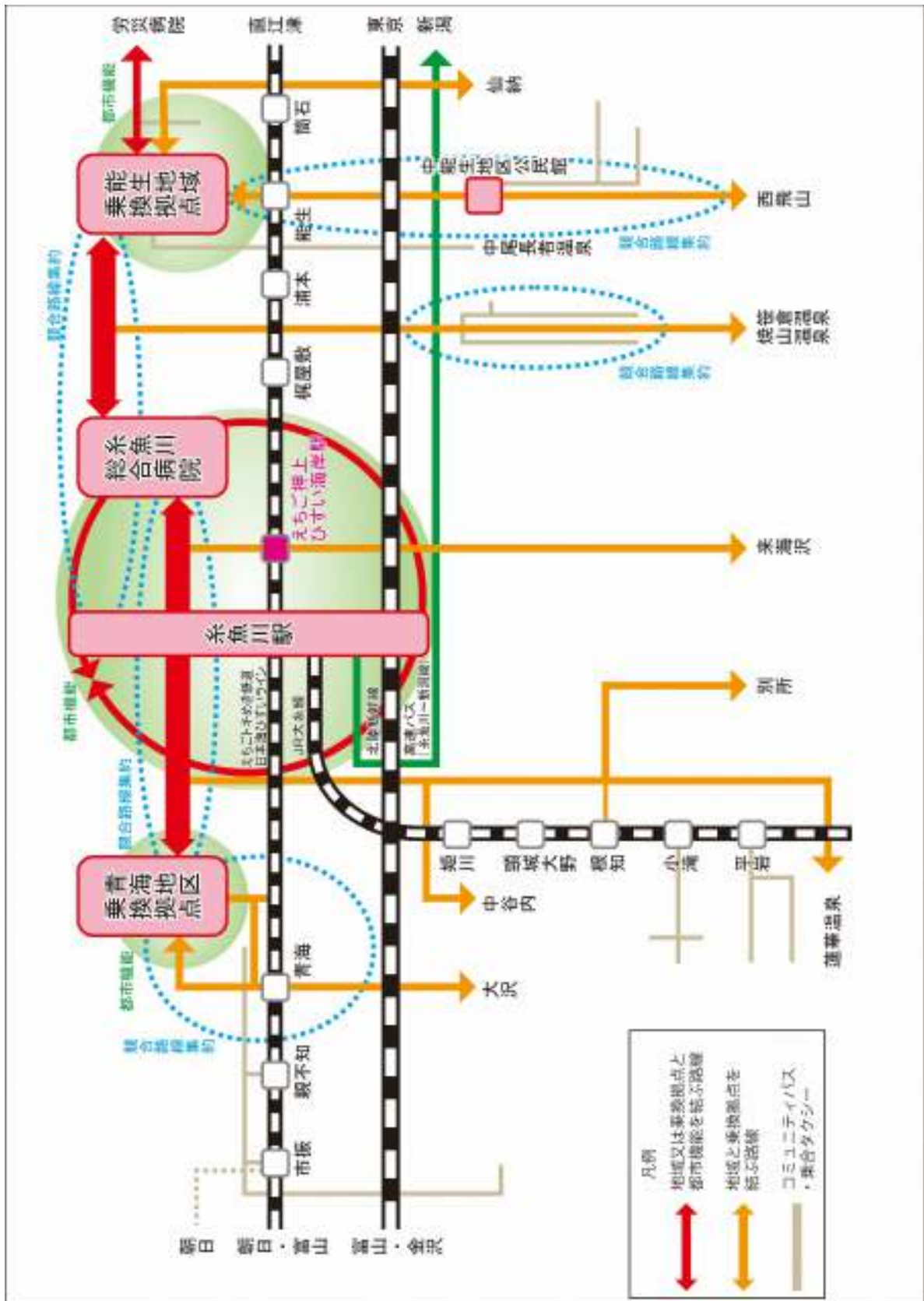
えちごトキめき鉄道の新駅設置、バス路線の再編や地域公共交通の役割分担を踏まえた、通学通勤利用での地域公共交通の将来構想イメージは、次のとおりとします。



注) 概念を示した図であり、具体的な経路やエリアを示すものではありません。

(4) 生活利用の将来構想イメージ

乗換拠点の設定や競合するバス路線の集約化、長大路線の改善、運行の効率化などを踏まえた生活利用での地域公共交通の将来構想イメージは、次のとおりとします。



注) 概念を示した図であり、具体的な経路やエリアを示すものではありません。

## 9. 計画の目標

本計画の推進と適切な進行管理及び目指す地域公共交通網の確実な形成に向け、次のとおり計画の目標を定めます。全体の達成状況を評価する成果指標と、個別事業の進捗を確認するための活動指標を定義します。

### (1) 目標① 地域公共交通の利便性維持・向上

持続可能性確保のための再編が、移動の利便性を大きく損なうこと無く、乗換や公共交通の情報提供、利用環境においてはこれまで以上に便利に、市民や来訪者誰もが自由に利用できる地域公共交通を目指します。

#### 成果指標 1 地域公共交通に係る満足度

| 現状値   | 目標値                        |
|---|----------------------------|
| 2.64 (5段階評価)<br>平成28年度アンケート                       | 2.80 (5段階評価)<br>令和6年度アンケート |
| 指標内容：アンケートで把握する地域公共交通に係る満足度<br>計測方法：市民アンケートにおける設問 |                            |

平成28年度に調査した各地域公共交通の総合的な満足度を平均すると2.76であることから、この値以上の満足度を成果指標の目標値とします。このため、アンケートで「やや不満」と回答した方の3割程度の「やや満足」への転換を図ることで、目標値の達成を目指します。

また、各地域公共交通の総合的な満足度それぞれについても、利便性維持・向上を図ることで、計画年度内の満足度向上を目指すものとします。

#### 【参考】各地域公共交通の「総合的な満足度」調査結果

| 対象              | 取得アンケート名         | 平成28年度結果 |
|-----------------|------------------|----------|
| えちごトキめき鉄道       | 市民アンケート          | 2.74     |
| JR大糸線           | 市民アンケート          | 2.80     |
| 市内鉄道全体          | 利用者アンケート         | 2.77     |
| 路線バス            | 市民アンケート          | 2.71     |
|                 | 利用者アンケート         | 3.00     |
|                 | 新駅周辺アンケート(今村新田駅) | 2.68     |
|                 | 新駅周辺アンケート(押上駅)   | 2.77     |
| コミュニティバス・乗合タクシー | 市民アンケート          | 2.91     |
| 市内公共交通ネットワーク全体  | 市民アンケート          | 2.64     |
|                 | 新駅周辺アンケート(今村新田駅) | 2.60     |
|                 | 新駅周辺アンケート(押上駅)   | 2.69     |

各項目の  
平均値：  
2.76

※各設問において「大いに満足：5点、やや満足：4点、普通：3点、やや不満：2点、大いに不満：1点」として五段階で数値化し平均値を算出。

9. 計画の目標

成果指標 2 地域公共交通カバー率

|                |           |
|----------------|-----------|
| 現状値            | 目標値       |
| 92.6%          | 93.5%     |
| 平成 28 年度利用圏域集計 | 令和 6 年度集計 |

指標内容：公共交通利用圏域内の人口カバー率  
計測方法：国勢調査データ及び計測年度の利用圏域

バス路線の再編に伴う交通空白地域の発生を避けつつ、新駅設置により利用圏域を広げ、公共交通カバー率の向上を図ります。

バス路線の再編により、重複路線や長大路線の改善や、運行方法の見直しによる効率化を検討する中で、現在地域公共交通を利用できる市民の足を確保することを前提とします。

また、えちごトキめき鉄道の新駅設置により、1%程度の公共交通カバー率改善が見込まれています。

(2) 目標② 地域公共交通の利用促進

地域公共交通の役割分担を明らかにし、鉄道やバスネットワークの中での競合を減らした効率的な地域公共交通網に再構築することで、整理された役割と魅力を生かした様々な事業により地域公共交通の利用促進を行い、減少傾向に歯止めをかけ、現状維持することを目指します。

成果指標 3 鉄道利用率

|            |            |
|------------|------------|
| 現状値        | 目標値        |
| 13.8 回／年・人 | 14.2 回／年・人 |
| 平成 27 年度集計 | 令和 5 年度集計  |

指標内容：鉄道の利用状況  
計測方法：年間乗車人員÷年度末総人口

平成 27 年度末総人口の 44,769 人に対し、令和 5 年度目標人口は 37,662 人であり、7,107 人(15.9%)の減少を推計しています。人口減少の影響を踏まえた乗車人員の確保を図ることで、それ以上の減少に歯止めをかけるべく、鉄道利用率の維持を目指します。

|      | 平成 27 年度実績値                | 当初 (令和 2 年度) 計画目標値              | 令和 5 年度目標値                      |
|------|----------------------------|---------------------------------|---------------------------------|
| 乗車人員 | 619,733 人／年                | 574,908 人／年<br>(目標人口×13.8 回)    | 534,800 人／年<br>(目標人口×14.2 回)    |
| 総人口  | 44,769 人<br>(平成 27 年度末総人口) | 41,660 人<br>(第 2 次糸魚川市総合計画目標人口) | 37,662 人<br>(第 3 次糸魚川市総合計画目標人口) |
| 利用率  | 13.8 回／年・人                 | 13.8 回／年・人                      | 14.2 回／年・人                      |

※令和 2 年度実績値 9.0 回／年・人 (乗車人員：368,562 人／年 総人口：41,010 人)  
目標値の変更理由：えちご押上ひすい海岸駅の設置による利用増加がみこまれるため

※乗車人員は市調査による

### 補足指標 JR大糸線における生活目的・観光目的別利用者数

計画策定時点では、成果指標とするために必要な現状値を取得できていないものの、本計画に位置づける事業の効果を把握するために必要と思われる指標を、補足指標として位置づけし、今後の指標に関する現状値取得や、目標値の設定、指標のモニタリングを行います。

| 補足指標案   | 目標                                |
|---|-----------------------------------|
| <b>生活目的・観光目的別のJR大糸線<br/>市内駅利用者数（年間）</b><br>※指標の取得方法を検討し、<br>事業者と調整の上、平成29年度以降調査   | <b>調査年度から向上</b><br><b>令和6年度調査</b> |
| <b>指標内容：</b> 生活目的・観光目的別の鉄道市内駅の利用状況<br><b>計測方法：</b> JR大糸線利用者への調査票配布等により、利用目的や利用区間を把握し、生活目的・観光目的別の利用割合をモデル化し、それぞれの目的における年間利用者数を推計します。（現時点案） |                                   |

本計画では、実施方針③においてJR大糸線と沿線の魅力をつなぎ、生活交通や観光二次交通としての利用促進や、新たな鉄道の楽しみ方の提供等による利用促進を図ることとしており、その効果を把握する指標を位置づけます。生活目的・観光目的別のJR大糸線市内駅利用者数について、事業実施における必要に応じて、平成29年度以降に実施する調査でその現状を把握した上で、実施する事業による利用者数増を図ることで、調査年度より向上した目標値の達成を目指します。

### 成果指標4 路線バス利用率

| 現状値   | 目標値                        |
|---|----------------------------|
| <b>10.2回／年・人</b><br>平成27年度集計                                      | <b>9.4回／年・人</b><br>令和5年度集計 |
| <b>指標内容：</b> 市内路線バスの利用状況<br><b>計測方法：</b> 年間輸送人員÷年度末総人口 ※補助年度ごとの集計 |                            |

鉄道利用率と同様、人口減少の影響を踏まえた輸送人員の確保を図ることで、それ以上の減少に歯止めをかけるべく、路線バス利用率の維持を目指します。

|      | 平成27年度（補助年度）<br>実績値     | 当初（令和2年度 補助年度）<br>計画目標値      | 令和5年度（補助年度）<br>目標値           |
|------|-------------------------|------------------------------|------------------------------|
| 輸送人員 | 454,616人／年              | 424,932人／年<br>(目標人口×10.2回)   | 354,022人／年<br>(目標人口×9.4回)    |
| 総人口  | 44,769人<br>(平成27年度末総人口) | 41,660人<br>(第2次糸魚川市総合計画目標人口) | 37,662人<br>(第3次糸魚川市総合計画目標人口) |
| 利用率  | 10.2回／年・人               | 10.2回／年・人                    | 9.4回／年・人                     |

※令和2年度（補助年度）実績値 8.9回／年・人（輸送人員：363,520人／年 総人口：41,010人）  
 目標値の変更理由：令和2年度実績値から目標値を再計算したため



9. 計画の目標

(3) 目標③ 持続可能な地域公共交通の確保

地域公共交通がまちづくりと連携し、交流人口の拡大や地域活性化を支え、促進する役割を担い続けるため、年々増大する路線バス等運行の確保に係る公費負担を一定レベル削減することで、本計画が目指す持続可能な地域公共交通の確保を目指します。

成果指標 5 路線バス等運行に係る市負担額

|                            |                           |
|----------------------------|---------------------------|
| 現状値                        | 目標値                       |
| 145,374 千円/年<br>平成 27 年度集計 | 116,000 千円/年<br>令和 6 年度集計 |

指標内容：市が負担する路線バス及びコミュニティバス、乗合タクシーの運行費に係る補助金の合計額  
計測方法：市決算額より

路線バスの再編による効率化や、バス路線の一部コミュニティバス等への転換や予約制の拡充等により、全体として平成 27 年度比で 20%の削減を目指します。また、この目標値は、現行バスネットワークと近い形で運行が始まった平成 23 年度決算値（115,704 千円）と同程度であることから、これを具体値の目安とします。

|                | 単位   | 参考      | 策定時点    | 当初計画<br>目標値 | 計画延長<br>目標値 | 備考                |
|----------------|------|---------|---------|-------------|-------------|-------------------|
|                |      | H23     | H27     | R3          | R6          |                   |
| 路線バス等運行に係る市負担額 | 千円/年 | 115,704 | 145,374 | 116,000     | 116,000     | 平成 27 年度比で 20%の改善 |

※令和 2 年度実績値 152,744 千円/年

(4) 活動指標

全体の達成状況を評価する成果指標に対して、個別事業の進捗を確認するための活動指標を定義します。活動指標は以下の 6 つを定めます。

| 活動指標名                | 指標概要                            |
|----------------------|---------------------------------|
| 北陸新幹線糸魚川駅乗降者数        | 市調査による糸魚川駅の乗降者数                 |
| 観光入込客数               | 市統計による市内観光入込客数                  |
| バリアフリー車両台数           | 路線バス、タクシー等におけるバリアフリー車両の導入状況     |
| 公共交通関連教室開催件数         | バス教室等の公共交通啓発機会の開催件数             |
| 糸魚川駅～新潟駅間の公共交通最短所要時間 | 糸魚川駅と新潟駅間の公共交通による所要時間           |
| 公共交通の利用者数            | 鉄道、路線バス、高速バス、コミュニティバス等それぞれの利用者数 |

## (5) 実施方針と成果指標・活動指標の対応

| 実施方針   | 対応する成果指標<br>【計画全体の達成状況を評価】  | 対応する活動指標<br>【個別事業の進捗を確認】                         |
|--|---|--|
| 実施方針①<br>交流人口の拡大や地域活性化に役立つ「まちづくりと連携した地域公共交通網」          | 成果指標 1 地域公共交通に係る満足度<br>成果指標 2 地域公共交通カバー率<br>成果指標 5 路線バス等運行に係る市負担額                                   | ・北陸新幹線糸魚川駅乗降者数<br>・公共交通の利用者数<br>(バス：路線単位)        |
| 実施方針②<br>鉄道とバスネットワークの「適切な役割分担による効率的な地域公共交通網」           | 成果指標 3 鉄道利用率<br>成果指標 4 路線バス利用率  | ・公共交通の利用者数<br>(バス：路線単位、JR大糸線、えちごトキめき鉄道日本海ひすいライン) |
| 実施方針③<br>JR大糸線と沿線の魅力をつなぎ、「海と山の交流を盛り上げる地域公共交通網」         | 成果指標 3 鉄道利用率【再掲】<br>補足指標 JR大糸線における生活目的・観光目的別の利用者数   | ・公共交通の利用者数<br>(JR大糸線)                            |
| 実施方針④<br>えちごトキめき鉄道の新駅整備により、「新たな需要を掘り起こす地域公共交通網」        | 成果指標 3 鉄道利用率【再掲】  | ・公共交通の利用者数<br>(えちごトキめき鉄道日本海ひすいライン)               |
| 実施方針⑤<br>バスネットワークの再編により、「持続可能性の高い地域公共交通網」              | 成果指標 1 地域公共交通に係る満足度【再掲】<br>成果指標 2 地域公共交通カバー率【再掲】<br>成果指標 4 路線バス利用率【再掲】<br>成果指標 5 路線バス等運行に係る市負担額【再掲】 | ・公共交通の利用者数<br>(バス：路線単位)【再掲】                      |
| 実施方針⑥<br>豊富な観光資源の活用により、「観光客等来訪者の需要を喚起する地域公共交通網」        | 成果指標 3 鉄道利用率【再掲】<br>補足指標 JR大糸線における生活目的・観光目的別の利用者数【再掲】   | ・観光入込客数  |
| 実施方針⑦<br>長岡・新潟方面等へのアクセス利便性を高め、「高次都市機能を楽しみやすい地域公共交通網」   | 成果指標 3 鉄道利用率【再掲】  | ・糸魚川駅～新潟駅間の公共交通最短所要時間<br>・公共交通の利用者数<br>(バス：高速バス) |
| 実施方針⑧<br>安全・安心・快適に利用でき、市民、交通事業者、市が「主体的に利用促進し育む地域公共交通網」 | 成果指標 3 鉄道利用率【再掲】<br>成果指標 4 路線バス利用率【再掲】  | ・バリアフリー車両台数<br>・公共交通関連教室開催件数                     |

# 10. 目指す姿の実現に向けて行う事業及びその主体

## (1) 施策の体系

糸魚川市地域公共交通網形成計画の実施方針に基づき実施する施策と個別事業を以下に整理します。

| 実施方針  | 施策                                   | 個別事業                |   |
|---|--------------------------------------|---------------------|---|
|   |                                      | No                  | 事業名                                       |
| ① 交流人口の拡大や地域活性化に役立つ「まちづくりと連携した地域公共交通網」          | まちづくりと連携した地域公共交通網の形成                 | 1                   | 立地適正化計画と連携した地域公共交通網の形成                    |
|   |                                      | 2                   | 地域づくりプランと連携した地域公共交通網の形成                   |
|   | 市民生活を支える地域公共交通網の確保                   | 3                   | 地域公共交通の確保に要する運行費等の助成                      |
|   |                                      | 4                   | 北陸新幹線糸魚川駅の利用促進                            |
|   | 交流人口の拡大に役立つ地域公共交通網の形成                | 5                   | 鉄道の観光利用促進                                 |
|   |                                      | 6                   | 観光バス等の利用促進と新たな観光バスの整備                     |
|   |                                      | 7                   | 新たな観光タクシーの整備と利用促進                         |
| ② 鉄道とバスネットワークの「適切な役割分担による効率的な地域公共交通網」           | 鉄道とバスネットワークの適切な役割分担                  | 8                   | 鉄道とバスネットワークの適切な役割分担と接続改善                  |
|   |                                      | 9                   | 主な利用目的に合わせた通学通勤利用と生活利用に二分化した運行形態の構築       |
| ③ J R 大糸線と沿線の魅力をつなぎ、「海と山の交流を盛り上げる地域公共交通網」       | J R 大糸線の二次交通の整備と利用促進                 | 10                  | J R 大糸線の二次交通の整備と利用促進                      |
|   |                                      | 11                  | J R 大糸線ならではの新たな鉄道の楽しみ方や北陸新幹線との結節を生かした利用促進 |
| ④ えちごトキめき鉄道の新駅設置により、「新たな需要を掘り起こす地域公共交通網」        | えちごトキめき鉄道日本海ひすいラインの新駅設置              | 12                  | えちごトキめき鉄道日本海ひすいラインの新駅設置                   |
|   |                                      | 13                  | 新駅周辺地区と連携した新駅を生かす地域づくりの支援                 |
|   |                                      | 14                  | 新駅の利用を促すアクセス方法の検討、整備                      |
| ⑤ バスネットワークの再編により、「持続可能性の高い地域公共交通網」              | バスネットワークの乗換拠点の設定と効率的な形成（競合路線の見直し、集約） | 15                  | バスネットワークの乗換拠点の設定、整備                       |
|   |                                      | 16                  | バスネットワークの競合路線の見直し、集約                      |
|   |                                      | 9                   | 主な利用目的に合わせた通学通勤利用と生活利用に二分化した運行形態の構築【再掲】   |
|   |                                      | 17                  | 利用状況に合ったバスネットワークの運行形態、運行頻度の見直し            |
|   |                                      | 18                  | 利用状況調査の実施                                 |
|   |                                      | 19                  | 地域内移動の利便性向上                               |
|   |                                      | 20                  | あさひまちバスとの連携強化                             |
|   |                                      | 21                  | 公共交通から地域公共交通利用への転換                        |
|   |                                      | 22                  | 学校統合による通学方法の検討、確保                         |
|   | 公共交通から地域公共交通利用への転換                   | 23                  | 二種免許等の資格取得に対する支援の検討                       |
| 24  |                                      | 地区やNPOによる公共交通事業への支援 |   |
| ⑥ 豊富な観光資源の活用により、「観光客等来訪者の需要を喚起する地域公共交通網」        | 鉄道の観光利用促進                            | 5                   | 鉄道の観光利用促進【再掲】                             |
|   |                                      | 6                   | 観光バス等の利用促進と新たな観光バスの整備【再掲】                 |
|   |                                      | 7                   | 新たな観光タクシーの整備と利用促進【再掲】                     |
| ⑦ 長岡・新潟方面等へのアクセス利便性を高め、「高次都市機能を楽しむ地域公共交通網」      | 鉄道の上越地区内及び富山県新川地区への利便性向上と利用促進        | 25                  | 鉄道の新潟方面への利便性向上と利用促進                       |
|   |                                      | 26                  | 鉄道の利便性向上と利用促進                             |
|   | 高速バスの利便性向上と利用促進                      | 27                  | 高速バスの利便性向上と利用促進                           |
| ⑧ 安全・安心・快適に利用でき、市民、交通事業者、市が「主体的に利用促進し育む地域公共交通網」 | 駅舎等の利用環境改善にむけた検討                     | 28                  | 駅舎等の利用環境改善にむけた検討                          |
|   |                                      | 29                  | 待合施設等の利用環境の改善                             |
|   |                                      | 30                  | バス・タクシー車両のバリアフリー化                         |
|   | 乗りやすく、乗りたくなる車両の導入・更新                 | 31                  | 乗りたくなる車両のラッピング                            |
|   |                                      | 32                  | わかりやすい乗換等の案内                              |
|   | わかりやすい案内や情報提供                        | 33                  | 定期的でわかりやすい情報提供                            |
|   |                                      | 34                  | 市民等に出向き寄り添う利用促進活動                         |
|   | MM手法を取り入れた積極的な啓発活動と主体的な利用促進          | 35                  | バスの乗り方や公共交通利用マナーの学習機会の創出                  |
|   |                                      | 36                  | イベントと連携した利用機会の創出                          |
|   |                                      | 37                  | 商業施設等と連携した利用促進                            |
|   |                                      | 38                  | 高齢者、障害者及び小中学生の地域公共交通を活用した外出等支援            |
|   | 高齢者による交通事故の抑制と公共交通利用促進               | 39                  | 高齢者の運転免許自主返納に対する支援                        |
|   | 路線バス等運賃の検討（乗継運賃、わかりやすい運賃体系）          | 40                  | 路線バス等運賃の検討（乗継運賃、わかりやすい運賃体系）               |

本計画の目標を達成するために実施する8つの実施方針と実施方針に基づく施策、また各目標及び事業の達成状況を評価するための成果指標と活動指標を以下のとおり整理します。

|                            |                         |
|----------------------------|-------------------------|
| <b>目標①：地域公共交通の利便性維持・向上</b> |                         |
| 成果指標1                      | 地域公共交通に係る満足度            |
| 成果指標2                      | 地域公共交通カバー率              |
| <b>目標②：地域公共交通の利用促進</b>     |                         |
| 成果指標3                      | 鉄道利用率                   |
| 補足指標                       | JR大糸線における生活目的・観光目的別利用者数 |
| 成果指標4                      | 路線バス利用率                 |
| <b>目標③：持続可能な地域公共交通の確保</b>  |                         |
| 成果指標5                      | 路線バス等運行に係る市負担額          |

| 活動指標名 | 指標概要  |
|-------|---|
| 活動指標1 | 北陸新幹線糸魚川駅乗降者数<br>市調査による糸魚川駅の乗降者数              |
| 活動指標2 | 観光入込客数<br>市統計による市内観光入込客数                      |
| 活動指標3 | バリアフリー車両台数<br>路線バス、タクシー等におけるバリアフリー車両の導入状況     |
| 活動指標4 | 公共交通関連教室開催件数<br>バス教室等の公共交通啓発機会の開催件数           |
| 活動指標5 | 糸魚川駅-新潟駅間の公共交通最短所要時間<br>糸魚川駅と新潟駅間の公共交通による所要時間 |
| 活動指標6 | 公共交通の利用者数<br>鉄道、路線バス、高速バス、コミュニティバス等それぞれの利用者数  |

| 実施方針  | 施策                                   | 目標・成果指標 |     |     | 活動指標  |       |       |       |       |       |
|---|--------------------------------------|---------|-----|-----|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
|   |                                      | 目標①     | 目標② | 目標③ | 活動指標1 | 活動指標2 | 活動指標3 | 活動指標4 | 活動指標5 | 活動指標6 |
| ① 交流人口の拡大や地域活性化に役立つ「まちづくりと連携した地域公共交通網」          | まちづくりと連携した地域公共交通網の確保                 | ●       |     |     | ●     |       |       |       |       |       |
|   | 市民生活を支える地域公共交通網の確保                   |         |     | ●   |       |       |       |       |       |       |
| ② 鉄道とバスネットワークの「適切な市割分担」による効率的な地域公共交通網           | 鉄道とバスネットワークの適切な役割分担                  |         | ●   | ●   |       |       |       |       |       | ●     |
|   | JR大糸線の二次交通の整備と利用促進                   |         | ●   | ●   |       |       |       |       |       | ●     |
| ③ JR大糸線と山形の魅力をつなぎ、「郷土山の交流を盛り上げる地域公共交通網」         | JR大糸線の二次交通の整備と利用促進                   |         | ●   | ●   |       |       |       |       |       | ●     |
|   | えちごトキめき鉄道日本海ひすいラインの新駅設置              |         |     |     |       |       |       |       |       | ●     |
| ④ えちごトキめき鉄道の新駅設置により、「新たな需要を盛り起こす地域公共交通網」        | えちごトキめき鉄道日本海ひすいラインの新駅設置              |         |     |     |       |       |       |       |       | ●     |
|   | バスネットワークの乗換拠点の設定と効率的な形成（競合路線の見直し、集約） | ●       | ●   |     |       |       |       |       |       | ●     |
| ⑤ バスネットワークの再編により、「持続可能な高い地域公共交通網」               | 公共の交通から地域公共交通利用への転換                  | ●       | ●   |     |       |       |       |       |       | ●     |
|   | バスネットワークにおける運転士確保・育成への支援の検討          |         |     |     |       |       |       |       |       | ●     |
| ⑥ 豊富な観光資源の活用により、「観光客等来訪者の需要を喚起する地域公共交通網」        | 鉄道の観光利用促進                            |         | ●   | ●   |       |       |       |       |       | ●     |
|   | 点在するジオサイトや観光施設をつなぐ観光二次交通の整備          |         |     |     |       |       |       |       |       | ●     |
| ⑦ 農園・新開方面等へのアクセス利便性を高め、「高次都市機能を享受しやすい地域公共交通網」   | 鉄道の利便性向上と利用促進                        |         | ●   |     |       |       |       |       |       | ●     |
|   | 高速バスの利便性向上と利用促進                      |         |     |     |       |       |       |       |       | ●     |
| ⑧ 安全・安心・快適に利用でき、市民、交通事業者、者が「主体的に利用促進し育む地域公共交通網」 | 駅舎等の利用環境改善に向けた検討                     |         |     |     |       |       |       |       |       |       |
|   | 待合施設等の利用環境の改善                        |         |     |     |       |       |       |       |       |       |
|   | 乗りやすく、乗らなくなる車両の導入・更新                 |         |     |     |       |       |       |       |       |       |
|   | わかりやすい案内や情報提供                        |         |     |     |       |       |       |       |       |       |
|   | Wi-Fi法を取り入れた統一的な啓発活動と主体的な利用促進        |         |     |     |       |       |       |       |       |       |
|   | 高齢者による交通事故の抑制と公共交通利用促進               |         |     |     |       |       |       |       |       |       |
| 路線バス等運行の検討（乗降運営、わかりやすい運賃体系）                     |                                      |         |     |     |       |       |       |       |       |       |

(2) 施策、個別事業

各実施方針に対して位置づけられる施策及び個別事業について、事業概要や期待される効果、実施主体、実施時期等を整理します。

**実施方針① 交流人口の拡大や地域活性化に役立つ「まちづくりと連携した地域公共交通網」**

**施策①-1 まちづくりと連携した地域公共交通網の形成**

**事業1 立地適正化計画と連携した地域公共交通網の形成**

|         |   |
|---------|---|
| 新規事業概要  | <ul style="list-style-type: none"> <li>○都市機能誘導区域（※1）や居住誘導区域（※2）においては、効率的に複数の機能を享受できるように地域公共交通網を形成します。</li> <li>○立地適正化計画に定められ推進される機能的・効率的な生活圏の形成との連携を図るため、必要に応じて地域公共交通網形成計画の見直しを行います。</li> </ul>   |
| 期待される効果 | <ul style="list-style-type: none"> <li>○長期的な視野に立った、まちづくりや地域づくりの拠点となる施設の適正配置により、効率的な地域公共交通網が形成できます。</li> <li>○都市機能誘導区域や居住誘導区域での地域公共交通の利便性を高めることにより、さらにそれらの価値を高めることができます。</li> <li>○市内各地区から都市機能誘導区域等に公共交通利用者が集まることにより、にぎわいを創出できます。</li> </ul> |
| 実施主体    | 地域公共交通協議会、糸魚川市、交通事業者  |
| 実施時期    | 【新規事業】平成29年度～平成30年度 検討<br>令和元年度～令和6年度 実施  |

- ※1 都市機能誘導区域とは  
医療・福祉・商業等の都市機能を都心の中心拠点・生活拠点に誘導し、集約することにより、これらの各種サービスの効率的な提供を図る区域をいう。
- ※2 居住誘導区域とは  
人口が減少しても、一定エリアの人口密度を維持することにより、生活サービスやコミュニティが持続的に確保されるよう誘導する区域をいう。

**事業2 地域づくりプランと連携した地域公共交通網の形成**

|         |   |
|---------|---|
| 新規事業概要  | <ul style="list-style-type: none"> <li>○中山間地域や郊外に不足する都市機能を楽しむことができるよう、また都市機能が集まる市街地に不足する豊かな自然や居住空間などを享受できるように、それぞれに不足する機能を補完するため、中山間地域や郊外と市街地を地域公共交通網で効率的につなぎます。</li> <li>○中山間地域等において地域に合った生活サービス機能を確保した「小さな拠点（※3）」と市街地、また「小さな拠点」と「小さな拠点」を地域公共交通でつなぎます。</li> <li>○「小さな拠点」において、「地区の将来像」に向かって地域づくりの具体的な取組を地区住民の総意により定めた地域づくりプランが策定されている場合、または策定しようとする場合には、これと連携し、地域づくりを支える地域公共交通網を形成します。</li> </ul> |
| 期待される効果 | <ul style="list-style-type: none"> <li>○地域と地域公共交通網のお互いの持続可能性を高めます。</li> <li>○つなぐべき「小さな拠点」を地区と共通認識のもと明らかにし、効率的につなぐことができます。</li> </ul>  |
| 実施主体    | 地域公共交通協議会、糸魚川市、交通事業者、市民   |
| 実施時期    | 【新規事業】平成29年度～令和6年度 ※各地区の検討状況に応じて対応  |

- ※3 小さな拠点とは  
集落地域において、小学校区など複数の集落が集まる基礎的な生活圏の中で、分散している様々な生活サービスや地域活動の場などを「合わせ技」でつなぎ、人やモノ、サービスの循環を図ることで、生活を支える新しい地域運営の仕組みを作ろうとする取組をいう。

## 施策①-2 市民生活を支える地域公共交通網の確保

### 事業3 地域公共交通の確保に要する運行費等の助成

|         |  |
|---------|--|
| 継続事業概要  | ○日常の市民生活を支える地域公共交通の確保に必要な運行費や車両購入費を助成します。<br>・生活交通確保対策運行費補助金<br>・生活交通確保対策立ち上がり支援補助金<br>・生活交通確保対策車両購入費補助金<br>・コミュニティバス等運行費補助金 |
| 期待される効果 | ○通学通勤や通院、買い物などの日常の市民生活を支える生活交通を確保維持できます。<br>○車を運転しない高齢者なども住み慣れた地域で安心して暮らすことができ、徒歩や自転車よりも広範囲に地域活動に参画できます。                     |
| 実施主体    | 糸魚川市、交通事業者   |
| 実施時期    | 【継続事業】平成29年度～令和6年度 実施  |

## 施策①-3 交流人口の拡大に役立つ地域公共交通網の形成

### 事業4 北陸新幹線糸魚川駅の利用促進

|         |   |
|---------|---|
| 新規事業概要  | ○鉄道事業者とタイアップ(※4)した企画検討により、北陸新幹線糸魚川駅の利用促進を行います。<br>・全国からの北アルプスや日本海への玄関口として、周辺市町村や関係団体との広域的な連携や利用促進に取り組みます。<br>・北陸新幹線糸魚川駅での観光客等来訪者に対応した二次交通の充実を図ります。<br>・魅力的な観光商品の開発や、情報発信をします。 |
| 継続事業概要  | ○北陸新幹線糸魚川駅の利用者に対するパークアンドライド駐車場の料金を最大4日間無料とするサービスを継続して実施します。   |
| 期待される効果 | ○交流人口の拡大や地域経済への波及効果を生みます。<br>○交流によって生まれる活力をまちづくりに還元します。   |
| 実施主体    | 糸魚川市、交通事業者、市民   |
| 実施時期    | 【新規事業】平成29年度 検討<br>平成30年度～令和6年度 可能な段階で実施<br>【継続事業】平成29年度～令和6年度 実施   |

※4 タイアップとは  
『協力・提携』し、相互が利益を共有できる関係をいう。

### 事業5 鉄道の観光利用促進

|         |  |
|---------|--|
| 新規事業概要  | ○沿線市町村や関係団体等との広域的な連携と、鉄道事業者とタイアップした企画検討により、沿線市町村の来訪者が鉄道を介して周遊できるよう、情報発信や鉄道イベント等を実施します。   |
| 継続事業概要  | ○鉄道事業者とタイアップした企画検討により、鉄道の観光的な利用促進を行います。<br>・えちごトキめき鉄道のリゾート列車「雪月花」の利用促進を実施します。<br>・インバウンド(※5)に対応するため、外国語対応などの受入体制の整備を進めます。<br>・新たな需要を掘り起こすため、サイクルトレイン(※6)の導入や活用方法等について検討します。<br>・糸魚川ユネスコ世界ジオパークのジオサイトでもあるJR大糸線の観光活用をジオパーク活動の一環として取り組みます。<br>・駅や沿線で花いっぱい運動や魅力の発信を実施します。<br>○「糸魚川ジオステーション ジオパル」のジオラマ鉄道模型ステーションやキハ52及びキハ52待合室を活用した鉄道ファンの誘客に努めます。 |
| 期待される効果 | ○鉄道の広域性を生かし、沿線市町村等との相乗効果を創出します。<br>○鉄道そのものを当市の魅力の1つとして、交流人口の拡大に活用します。<br>○鉄道の新たな活用を見出すことにより、利用促進につながります。   |
| 実施主体    | 糸魚川市、交通事業者、市民  |
| 実施時期    | 【新規事業】平成29年度 検討<br>平成30年度～令和6年度 可能な段階で実施<br>【継続事業】平成29年度～令和6年度 実施  |

※5 インバウンドとは  
外国人旅行者を自国へ誘致すること。また、日本においては海外から日本へ来る観光客を指す。  
※6 サクルトレインとは  
鉄道車両内に、自転車を折りたたんだり解体せず、そのまま持ち込むことができるサービスをいう。

**事業6 観光バス等の利用促進と新たな観光バスの整備**

|         |  |
|---------|--|
| 新規事業概要  | ○市内に点在するジオサイトや観光施設への移動ニーズに対応し、観光客等来訪者にとっても利用しやすい観光二次交通として、バスを有効に活用します。<br>○地域公共交通とつながりが無かった観光施設（地）に一定の需要が見込める場合には、期間限定の観光シャトルバスを運行します。 |
| 継続事業概要  | ○バスの輸送力を生かし、観光施設等の周遊に便利な、糸魚川駅発着の定期観光バスや観光イベントに合わせたシャトルバス、シーズン限定の観光路線バス等の利用促進を強化します。  |
| 期待される効果 | ○鉄道や路線バス等の生活交通では近くまで行けないジオサイトや観光施設を効率的に周遊することができます。<br>○北陸新幹線等を利用した観光客等来訪者に対し、ある程度まとまった人数で楽しめる観光を提供できます。<br>○限られた地域公共交通ストックを有効に活用できます。 |
| 実施主体    | 糸魚川市、交通事業者   |
| 実施時期    | 【新規事業】平成29年度～令和6年度 可能な段階で実施<br>【継続事業】平成29年度～令和6年度 実施   |

**事業7 新たな観光タクシーの整備と利用促進**

|         |  |
|---------|--|
| 新規事業概要  | ○タクシーを活用した、糸魚川駅から市内に点在するジオサイトや観光施設への周遊型観光二次交通メニューを交通事業者とタイアップした企画検討により整備します。   |
| 継続事業概要  | ○観光タクシーを観光客等来訪者にわかりやすく周知・案内します。  |
| 期待される効果 | ○市内に点在し、鉄道やバスネットワークでは近くまで行けないジオサイトや観光施設を自由度が高く、効率的に周遊することができます。<br>○北陸新幹線等を利用した観光客等来訪者に対し、すぐに乗れて、当市の魅力的な名所を効率的に巡る楽しみ方を提供できます。<br>○既存の観光タクシーと、新たな観光タクシーコースの造成等による相乗効果を生み出します。<br>○限られた地域公共交通ストックを有効に活用できます。 |
| 実施主体    | 糸魚川市、交通事業者   |
| 実施時期    | 【新規事業】平成29年度 検討<br>平成30年度～令和6年度 可能な段階で実施<br>【継続事業】平成29年度～令和6年度 実施  |

**実施方針② 鉄道とバスネットワークの「適切な役割分担による効率的な地域公共交通網」**

**施策②-1 鉄道とバスネットワークの適切な役割分担**

**事業8 鉄道とバスネットワークの適切な役割分担と接続改善**

|         |   |
|---------|---|
| 新規事業概要  | ○鉄道を幹線、バスネットワークを支線と位置付け、バスネットワークが鉄道と競合することをできる限り減らします。<br>○特に、新駅整備後の通学通勤時間帯の東西方向の移動は、鉄道利用を優先的に促します。<br>○鉄道とバスネットワークの接続は、次の優先順位で利用状況や乗換状況を考慮し改善します。<br>①糸魚川駅 ②能生駅、青海駅 ③その他の市内駅（乗換状況による）<br>※新駅は、乗換状況により判断する。 |
| 期待される効果 | ○バスネットワークを効率的に集約することができます。<br>○鉄道による移動をメインとし、バスネットワークで補完する移動スタイルを市民に提案することができます。<br>○市内全駅を平等に接続改善することは不可能なため、優先順位を明らかにすることで、市民の理解と協力を得ることができます。   |
| 実施主体    | 地域公共交通協議会、交通事業者、糸魚川市  |
| 実施時期    | 【新規事業】平成29年度 検討<br>平成30年度～令和6年度 乗換拠点の設定・整備後に実施  |

**事業9 主な利用目的に合わせた通学通勤利用と生活利用に二分化した運行形態の構築**

|         |  |
|---------|--|
| 新規事業概要  | <p>○朝夕の需要の多い通学通勤時間帯と、日中の通院や買い物等の需要が少ない生活時間帯とに分けて、それぞれの利用目的等に合った運行形態（方法）に変更します。</p> <p>【通学通勤利用】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・東西方向の移動は鉄道利用を優先的に促し、路線バスで補完し、高校等の付近までつなぎます。</li> </ul> <p>【生活利用】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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ます。</li> <li>・地域間移動は、乗換拠点での乗換によりつなぎます。</li> </ul> |
| 期待される効果 | <p>○鉄道とバスネットワークそれぞれの輸送密度を高めることができます。</p> <p>○輸送密度の低い日中の運行の経済性を高めることができます。</p> <p>○日中は地域内移動を基本とし、地域活動の活性化に役立ちます。</p>  |
| 実施主体    | 地域公共交通協議会、交通事業者、糸魚川市   |
| 実施時期    | 【新規事業】平成29年度 検討<br>平成30年度～令和6年度 乗換拠点の設定・整備後に実施   |

**基本方針③ J R大系線と沿線の魅力をつなぎ、「海と山の交流を盛り上げる地域公共交通網」**

**施策③-1 J R大系線の二次交通の整備と利用促進**

**事業10 J R大系線の二次交通の整備と利用促進**

|         |  |
|---------|--|
| 新規事業概要  | <p>○鉄道事業者とタイアップした企画検討により、バスネットワークを整備し、利用促進を図ります。</p> <p>○J R大系線と沿線の観光施設や白馬岳、雨飾山等を観光ニーズに応じて既存バスネットワークの拡充や新規バスネットワークでつなぎます。（観光二次交通）</p>  |
| 継続事業概要  | ○J R大系線の市内各駅と沿線の「小さな拠点」を地域特性に応じてバスネットワークで効率的につなぎます。（生活交通）  |
| 期待される効果 | <p>○根知駅にバスネットワークをつなぐことにより、J R大系線の市内駅全てにバスネットワークがつながることになります。</p> <p>○J R大系線における鉄道とバスネットワークの適切な役割分担により、競争を減らすことができます。</p> <p>○マイカー等でなければ行けなかったJ R大系線沿線の魅力ある観光施設等に、地域公共交通を利用して行くことができるようになります。</p> |
| 実施主体    | 糸魚川市、交通事業者   |
| 実施時期    | 【新規事業】平成29年度 検討、交通事業者との調整<br>平成30年度～令和6年度 可能な段階で実施<br>【継続事業】平成29年度～令和6年度 実施  |

**事業11 J R大系線ならではの新たな鉄道の楽しみ方や北陸新幹線との結節を生かした利用促進**

|         |   |
|---------|---|
| 新規事業概要  | <p>○沿線市町村や関係団体等との広域的な連携により、双方の来訪者が鉄道を介して周遊できるよう商品造成や、J R大系線を利用した鉄道イベントの鉄道事業者とタイアップした企画検討、情報発信等を実施します。</p> <p>○沿線市町村や関係団体等と連携し、海と山をつなぐJ R大系線ならではの新たな鉄道の楽しみ方やおもてなしを提供します。</p> <p>○沿線住民や関係者等と連携し、利用促進を図ります。</p> <p>○北陸新幹線との結節を生かした利用促進を図ります。</p> |
| 期待される効果 | ○目的地への移動手段だけでなく、J R大系線及びJ R大系線での移動そのものの価値を高めたり、周知することにより、利用者や交流人口の拡大に生かすことができます。  |
| 実施主体    | 糸魚川市、交通事業者、市民   |
| 実施時期    | 【新規事業】平成29年度～令和6年度 可能な段階で実施   |



基本方針④ えちごトキめき鉄道の新駅設置により、「新たな需要を掘り起こす地域公共交通網」

施策④-1 えちごトキめき鉄道日本海ひすいラインの新駅設置

事業12 えちごトキめき鉄道日本海ひすいラインの新駅設置

|         |   |
|---------|---|
| 新規事業概要  | <ul style="list-style-type: none"> <li>○えちごトキめき鉄道日本海ひすいラインに新駅を設置します。</li> <li>○新駅設置は、押上地区です。</li> <li>○新駅に付帯する便益施設の整備も検討します。</li> </ul>   |
| 期待される効果 | <ul style="list-style-type: none"> <li>○北陸新幹線糸魚川駅や市街地中心部と市街地郊外の住宅地とのアクセス性が向上します。</li> <li>○通学通勤の利便性が向上します。</li> <li>○新駅を整備することで、「新駅から既存駅」への利便性の相乗効果をもたらし、近隣移動にも便利な移動手段として新たな需要を掘り起こすことができます。</li> <li>○新駅に接続するバス等の他の交通機関への波及効果が期待されます。</li> <li>○新駅設置を契機とした鉄道利用促進やバスネットワークとの適切な役割分担により、効率的で利便性の高い公共交通サービスを提供できます。</li> <li>○新駅を生かした地域づくりやマイルール意識の醸成を図ることができます。</li> <li>○地域公共交通ネットワーク全体の活性化に寄与します。</li> </ul> |
| 実施主体    | 地域公共交通協議会、糸魚川市、交通事業者  |
| 実施時期    | 【新規事業】平成30年度～令和6年度 できるかぎり早期の詳細設計及び工事実施  |

事業13 新駅周辺地区と連携した新駅を活かす地域づくりの支援

|         |  |
|---------|--|
| 新規事業概要  | <ul style="list-style-type: none"> <li>○新駅の周辺地区や住民と連携し、新駅を生かす地域づくりを支援します。</li> <li>○新駅の周辺地区が策定する地域づくりプランの作成を支援します。</li> <li>○快適な駅利用に寄与する環境整備を支援します。</li> </ul>   |
| 期待される効果 | <ul style="list-style-type: none"> <li>○新駅の周辺地区や住民が、自ら新駅を生かす地域づくりの推進を助長することができます。</li> <li>○市民、交通事業者、市による三位一体の利用促進を実現できます。</li> <li>○より身近な駅としての住民の一体感を醸成します。</li> <li>○快適な周辺環境を整備することにより、新駅の利用促進を図ることができます。</li> </ul> |
| 実施主体    | 糸魚川市、交通事業者、市民、地域公共交通協議会  |
| 実施時期    | 【新規事業】平成29年度～令和6年度 実施  |

事業14 新駅の利用を促すアクセス方法の検討、整備

|         |   |
|---------|---|
| 新規事業概要  | <ul style="list-style-type: none"> <li>○新駅へのアクセス向上のための周辺道路や乗降スペースの整備を行います。</li> <li>○新たな需要の掘り起こしや利便性向上を図るため、新駅へのアクセス方法としてバスネットワークを検討し、整備します。</li> </ul>   |
| 期待される効果 | <ul style="list-style-type: none"> <li>○利用しやすい駅とすることにより、道路交通と鉄道交通の結節点としての機能を強化できます。</li> <li>○駅とバスネットワークを繋げることにより、利便性が向上し、利用促進の相乗効果を生むことができます。</li> </ul> |
| 実施主体    | 糸魚川市、交通事業者、地域公共交通協議会  |
| 実施時期    | 【新規事業】平成29年度～令和6年度 地域づくり支援と新駅開業に合わせて実施  |

## 実施方針⑤ バスネットワークの再編により、「持続可能性の高い地域公共交通網」

### 施策⑤-1 バスネットワークの乗換拠点の設定と効率的な形成（競合路線の見直し、集約）

#### 事業15 バスネットワークの乗換拠点の設定、整備

|         |  |
|---------|--|
| 新規事業概要  | <ul style="list-style-type: none"> <li>○糸魚川市の玄関口であり、最大の交通結節点である糸魚川駅と、次に乗降者数が多い糸魚川総合病院は、2大乗換拠点（ハブバス停）として機能しており、機能を強化します。</li> <li>○能生地域及び青海地域の乗換拠点の位置について、調査・検討します。</li> <li>○乗換拠点の位置が決定したら、安全・安心で快適な待合環境を整えます。<br/>（例）待合室の整備・改良、バスロケーションシステムの配備など</li> </ul> |
| 期待される効果 | <ul style="list-style-type: none"> <li>○乗換によるバスネットワークの集約に役立てることができます。</li> <li>○長大路線のコンパクト化ができます。</li> <li>○路線のコンパクト化により、運行頻度を高めることや運行ダイヤの調整、また車両の小型化がしやすくなります。</li> </ul>   |
| 実施主体    | 糸魚川市、交通事業者   |
| 実施時期    | 【新規事業】平成29年度 検討<br>平成30年度～令和6年度 可能な段階で実施   |

#### 事業16 バスネットワークの競合路線の見直し、集約

|         |  |
|---------|--|
| 新規事業概要  | <ul style="list-style-type: none"> <li>○乗換拠点を生かした、長大路線のコンパクト化や、競合している運行系統を集約します。<br/>例えば、能生・糸魚川・青海地域を繋ぐ路線バス運行区間や、路線バスとコミュニティバス・乗合タクシーが競合する区間などが対象となります。</li> <li>○複雑で多すぎる運行系統をわかりやすく整理・集約します。</li> </ul> |
| 期待される効果 | <ul style="list-style-type: none"> <li>○効率的な運行ができ、ダイヤの乱れも小さくできます。</li> <li>○運行系統（経路）がすっきりわかりやすくなります。</li> </ul>  |
| 実施主体    | 地域公共交通協議会、交通事業者、糸魚川市   |
| 実施時期    | 【新規事業】平成29年度 検討<br>平成30年度～令和6年度 可能な段階で実施   |

#### 事業9. 主な利用目的に合わせた通学通勤利用と生活利用に二分化した運行形態の構築【再掲】

**事業 17 利用状況に合ったバスネットワークの運行形態、運行頻度の見直し**

|         |  |
|---------|--|
| 新規事業概要  | <ul style="list-style-type: none"> <li>○利用状況に合った運行形態に見直します。<br/>例えば、路線バスを平日毎日運行すること等が非効率となる運行系統は、コミュニティバスや乗合タクシーの運行に転換します。また、コミュニティバス、乗合タクシーで一部実施している予約制を拡充します。(デマンド(※7)化)</li> <li>○利用状況に合った運行頻度に見直します。<br/>例えば、現在の運行頻度が非効率な運行系統は、利用状況に合わせた必要不可欠な便数に精査します。逆に、運行系統のコンパクト化や運行の効率化により、利用の増加が見込める場合は、運行頻度を高めることも検討します。</li> <li>○見直しの基準を明らかにします。収支率や利用者数等により、わかりやすい基準を設けて、利用促進や見直しの目安とします。</li> </ul> |
| 期待される効果 | <ul style="list-style-type: none"> <li>○利用状況に合った効率的な運行ができます。</li> <li>○利用状況と提供する交通サービスを連携させることにより、利用状況に対して市民の関心を向けることができます。</li> <li>○予約制を生かし、空バス(利用者のいない便)の運行を減らします。</li> <li>○効率的な運行により、運転士や車両の余力が生じる場合は、それらを利便性の向上に向けて行うことが可能になります。</li> </ul>  |
| 実施主体    | 地域公共交通協議会、糸魚川市、交通事業者   |
| 実施時期    | 【新規事業】平成29年度 見直し基準等の検討<br>平成30年度～令和6年度 実施  |

※7 デマンドとは  
利用者の電話やインターネットによる利用予約に応じて、バスや乗合タクシー等を運行する方式をいう。

**事業 18 利用状況調査の実施**

|         |   |
|---------|---|
| 新規事業概要  | ○これまでも毎年実施している駅やバス停留所の乗降量調査のほか、利用目的や目的地、利用区間、利用頻度などについても必要に応じて調査を実施します。   |
| 継続事業概要  | ○利用状況に合った運行形態や運行頻度を見直すため、利用状況調査を実施します。  |
| 期待される効果 | <ul style="list-style-type: none"> <li>○利用状況を定期的に把握することにより、効率的な運行の見直しに活かすことができます。</li> <li>○利用状況を数値化してわかりやすく市民に伝えることができます。</li> </ul> |
| 実施主体    | 交通事業者、糸魚川市  |
| 実施時期    | 【新規事業】平成29年度～平成30年度 データ収集・分析方法改善検討<br>令和元年度～令和6年度 可能な段階で実施<br>【継続事業】平成29年度～令和6年度 データ収集実施  |

**事業 19 地域内移動の利便性向上**

|         |   |
|---------|---|
| 新規事業概要  | <ul style="list-style-type: none"> <li>○日中は地域間を横断する長大路線を、乗換を前提とした地域ごとのコンパクトな路線に再編します。</li> <li>○地域内移動に便利な運行ダイヤを編成します。</li> <li>○コンパクトな路線には、コンパクトな車両による運行を促進します。</li> </ul>                          |
| 期待される効果 | <ul style="list-style-type: none"> <li>○長大路線を低頻度で運行していたものを、コンパクトな路線で高頻度に運行することが可能になります。</li> <li>○コンパクトな路線により、運行時刻の調整がしやすくなります。</li> <li>○コンパクトにした路線を効率的に組合せることによっても、高頻度に運行することが可能になります。</li> </ul> |
| 実施主体    | 糸魚川市、交通事業者  |
| 実施時期    | 【新規事業】平成29年度 検討<br>平成30年度～令和6年度 乗換拠点設定・整備後に実施   |

## 事業20 あさひまちバスとの連携強化

|         |  |
|---------|--|
| 新規事業概要  | <ul style="list-style-type: none"> <li>○市振地区に乗り入れている「あさひまちバス」及び「あさひまちバス」を運行している朝日町と連携を強化し、利便性の向上に努めます。</li> <li>○高齢者、障害者以外に対して、市内路線バスに適用される割引定期券と同等の利用者負担軽減を図る場合は、「あさひまちバス」の利用においても適用を検討します。</li> <li>○「あさひまちバス」と競合している公共的交差（医療受診者送迎）を廃止します。</li> <li>○コミュニティバスきらら青海～玉の木線について、地域ニーズや利用状況に合わせ、競合区間の解消を検討します。</li> </ul> |
| 継続事業概要  | <ul style="list-style-type: none"> <li>○高齢者、障害者に対して、市内路線バスに適用される割引定期券と同等の利用者負担軽減を「あさひまちバス」の利用においても適用します。</li> </ul>  |
| 期待される効果 | <ul style="list-style-type: none"> <li>○市振地区周辺住民の移動ニーズが高い朝日町内の医療機関や商業施設等への移動利便性を向上することができます。</li> <li>○競合区間を解消し、経済性を高めることができます。</li> </ul>   |
| 実施主体    | 糸魚川市、交通事業者   |
| 実施時期    | <b>【新規事業】</b> 平成29年度 検討<br>平成30年度～令和 年度 可能な段階で実施<br><b>【継続事業】</b> 平成29年度～令和 年度 継続的に実施  |

## 施策⑤-2 公共的交差から地域公共交通利用への転換

## 事業21 公共的交差から地域公共交通利用への転換

|         |  |
|---------|--|
| 新規事業概要  | <ul style="list-style-type: none"> <li>○人の輸送については、原則、地域公共交通利用を促進し、市が実施している公共的交差を削減します。</li> <li>○貸切バス等によるスクールバス運行は、保護者や地域の理解を得た上で、できる限り削減し、地域公共交通を利用した通学に転換します。</li> <li>○朝夕のバスネットワークの運行ダイヤは、通学利用を主に編成します。季節別の下校時刻が設定される場合は、季節別ダイヤも検討します。</li> <li>○市町合併以前から実施されてきた無料送迎「ふれあい送迎」及び「医療受診者送迎」を廃止し、これに代わる地域公共交通利用を促します。</li> </ul> |
| 期待される効果 | <ul style="list-style-type: none"> <li>○スクールバス等の公共的交差と地域公共交通を重複して運行することによる経費、運転士、車両等の非効率を解消できます。</li> <li>○公共的交差の運行に要する経費を削減し、さらに地域公共交通の収益性を高めることができます。</li> </ul>   |
| 実施主体    | 糸魚川市、交通事業者   |
| 実施時期    | <b>【新規事業】</b> 平成29年度～平成30年度 関係者との協議<br>平成30年度～令和 年度 可能な段階で実施   |

## 事業22 学校統合による通学方法の検討、確保

|         |   |
|---------|---|
| 新規事業概要  | <ul style="list-style-type: none"> <li>○平成 年度末で閉校した浦本小学校と市振小学校の児童の、統合先小学校への通学方法については、地域公共交通を利用した通学を優先的に検討します。また、学校の統廃合が今後生じた際も同様の対応とします。</li> <li>○地域公共交通を利用した通学ができるよう、運行ダイヤを検討します。</li> <li>○地域公共交通を利用した通学が困難な場合に限り、スクールバスを運行します。</li> </ul> |
| 期待される効果 | <ul style="list-style-type: none"> <li>○新たなスクールバス運行に要する経費発生を抑え、地域公共交通の収益性を高めることができます。</li> </ul>  |
| 実施主体    | 地域公共交通協議会、交通事業者、糸魚川市  |
| 実施時期    | <b>【新規事業】</b> 平成29年度 検討<br>平成30年度～令和 年度 実施  |

施策⑤-3 バスネットワークにおける運転士確保・育成への支援の検討

事業23.二種免許等の資格取得に対する支援の検討

|         |   |
|---------|---|
| 新規事業概要  | ○バスネットワークを支える大型二種免許や二種免許を有する運転士が不足しているため、交通事業者が運転士を確保・育成する場合や、個人がそれらの免許取得により市内交通事業者で就労する場合の資格取得費に係る支援について検討します。<br>○大型二種免許や二種免許の取得に必要な講習等が市内では受けられないため、上記以外の支援についても検討します。 |
| 期待される効果 | ○慢性的な運転士不足であり、現役運転士も年々高齢化していく喫緊の課題であることから、事業者だけでなく、地域全体の問題として取り組みます。<br>○Uターン者や転職者などによる運転士の確保がしやすくなります。   |
| 実施主体    | 地域公共交通協議会、交通事業者、糸魚川市  |
| 実施時期    | 【新規事業】平成29年度 ニーズ調査・検討<br>平成30年度～令和6年度 可能な段階で実施  |

事業24.地区やNPOによる公共交通事業への支援

|         |   |
|---------|---|
| 新規事業概要  | ○地区やNPOが、新たな地域公共交通の担い手として地域に必要な事業に取り組む場合は、その立ち上げに向けて必要な支援を実施します。<br>・生活交通確保対策立ち上がり支援補助金（再掲） |
| 期待される効果 | ○持続可能な地域の足について地域住民等が自ら考え、確保する取組を下支えすることができます。   |
| 実施主体    | 市民、糸魚川市   |
| 実施時期    | 【新規事業】平成29年度～令和6年度 各地区やNPOの検討状況に応じて対応   |

実施方針⑥ 豊富な観光資源の活用により、「観光客等来訪者の需要を喚起する地域公共交通網」

施策⑥-1 鉄道の観光利用促進

事業5.鉄道の観光利用促進【再掲】

施策⑥-2 点在するジオサイトや観光施設をつなぐ観光二次交通の整備

事業6.観光バス等の利用促進と新たな観光バスの整備【再掲】

事業7.新たな観光タクシーの整備と利用促進【再掲】

## 実施方針⑦ 長岡・新潟方面等へのアクセス利便性を高め、「高次都市機能を享受しやすい地域公共交通網」

## 施策⑦-1 鉄道の利便性向上と利用促進

## 事業25 鉄道の新潟方面への利便性向上と利用促進

|         |  |
|---------|--|
| 継続事業概要  | <ul style="list-style-type: none"> <li>○高度医療施設をはじめとする高次都市機能が集中する新潟市と当市を直接つなぐ快速列車が、平成29年3月4日付けダイヤ改正で運行とりやめとなったため、これに代わる運行ダイヤの利便性向上を図ります。</li> <li>○鉄道を利用して新潟方面に行く際に便利な乗換などをわかりやすく周知します。</li> <li>○県庁所在地への移動の利便性向上を、県と連携して働きかけます。</li> </ul> |
| 期待される効果 | ○高速バスの確保維持とともに、新潟方面への公共交通の代替性を確保し、利便性の向上ができません。  |
| 実施主体    | 交通事業者、糸魚川市   |
| 実施時期    | 【継続事業】平成29年度～令和6年度 実施  |

## 事業26 鉄道の上越地区内及び富山県新川地区への利便性向上と利用促進

|         |  |
|---------|--|
| 継続事業概要  | <ul style="list-style-type: none"> <li>○上越地区内での高度医療施設をはじめとする高次都市機能や高校などが集まる上越市高田地区と当市を直接つなぐ列車が無い場合、えちごトキめき鉄道日本海ひすいラインとはねうまラインの直江津駅での乗換改善など利便性向上と利用促進を図ります。</li> <li>○県境で接する富山県新川地区の高度医療施設をはじめとする高次都市機能や高校などがある朝日町方面への乗換改善など利便性向上と利用促進を図ります。</li> </ul> |
| 期待される効果 | <ul style="list-style-type: none"> <li>○近隣市町村の高次都市機能を享受しやすくなります。</li> <li>○市外からの通勤や市内3高校への通学の利便性が向上します。</li> <li>○また、市内から近隣市町村の高校への通学等の利便性も向上します。</li> <li>○鉄道の利用促進や近隣市町村全体の交流人口の拡大につながります。</li> </ul>   |
| 実施主体    | 交通事業者、糸魚川市   |
| 実施時期    | 【継続事業】平成29年度～令和6年度 実施  |

## 施策⑦-2 高速バスの利便性向上と利用促進

## 事業27 高速バスの利便性向上と利用促進

|         |   |
|---------|---|
| 新規事業概要  | <ul style="list-style-type: none"> <li>○市内の高速バスのりば周辺の既存パークアンドライド駐車場の周知を強化し、新たなパークアンドライド駐車場の確保について検討します。</li> <li>○利用が落ち込む時期限定の割引運賃や利用者インセンティブなどの利用促進策について検討します。</li> </ul>  |
| 継続事業概要  | <ul style="list-style-type: none"> <li>○高度医療施設をはじめとする高次都市機能が集中する新潟市と当市を直接つなぐ高速バスを確保維持するため、新潟県と連携し、必要な運行費を助成します。</li> <li>・高速バス確保対策補助金</li> <li>○運行ダイヤや運行経路がニーズに合っているか検証します。</li> <li>○現状では、新潟市と当市を乗換なしでつなぐ唯一の路線であるため、特に高齢者や若年層にわかりやすく情報提供するなどの利用促進を図ります。</li> </ul> |
| 期待される効果 | <ul style="list-style-type: none"> <li>○鉄道の新潟方面への利便性向上とともに、新潟方面への公共交通の代替性を確保できます。</li> <li>○遠距離の公共交通機関に普段乗り慣れない高齢者や若年層の利用を促進できます。</li> </ul>  |
| 実施主体    | 交通事業者、糸魚川市、市民   |
| 実施時期    | <p>【新規事業】平成29年度 関係機関と調整</p> <p>平成29年度～令和6年度 可能な段階で実施</p> <p>【継続事業】平成29年度～令和6年度 実施</p>   |

**実施方針⑧ 安全・安心・快適に利用でき、市民、交通事業者、市が「主体的に利用促進し育む地域公共交通網」**

**施策⑧-1 駅舎等の利用環境改善に向けた検討**

**事業28 駅舎等の利用環境改善に向けた検討**

|         |   |
|---------|---|
| 継続事業概要  | ○市内鉄道駅の多くに存在する移動経路や駅設備の段差や階段等のバリアについて、長期的な視点に立った必要性と改善策を関係機関と検討します。 |
| 期待される効果 | ○高齢者や体の不自由な方にとっても利用しやすい駅舎等に向けた利用環境改善を図ることができま                       |
| 実施主体    | 交通事業者、糸魚川市、市民   |
| 実施時期    | 【継続事業】平成29年度 ニーズ調査<br>平成30年度～令和6年度 検討                               |

**施策⑧-2 待合施設等の利用環境改善**

**事業29 待合施設等の利用環境改善**

|         |   |
|---------|---|
| 継続事業概要  | ○地域公共交通利用促進のため、自治会や利用者団体等が路線バス停留所待合室や駅駐輪場を建設・修繕をする場合に、それに要する経費に対し支援します。<br>・公共交通機関利用促進事業補助金 |
| 期待される効果 | ○自治会等が自ら身近な地域公共交通の必要性を考える機会を創出することができます。<br>○安全・安心・快適な待合環境を経済的に整備促進することができます。               |
| 実施主体    | 市民、糸魚川市   |
| 実施時期    | 【継続事業】平成29年度～令和6年度 実施   |

**施策⑧-3 乗りやすく、乗りたくなる車両の導入・更新**

**事業30 バス・タクシー車両のバリアフリー化**

|         |   |
|---------|---|
| 継続事業概要  | ○路線バス車両の低床小型化を図るため、ワンステップバスまたはノンステップバスへの更新を促進します。<br>・ワンステップバス 現状6両 → 計画11両以上<br>・ノンステップバス 現状3両 → 計画3両以上<br>○タクシー車両のバリアフリー化を図るため、高齢者や妊産婦、子供連れ、そして車いすの方（車いすのまま乗車することを想定）など誰もが利用できるユニバーサルデザイン構造をもった車両の導入を促進します。<br>・福祉タクシー 現状1両 → 計画1両以上<br>・ユニバーサルデザインタクシー（※8） 現状0台 → 計画1両以上 |
| 期待される効果 | ○高齢者が公共交通を利用する際のバリアとなっている車両の乗りにくさを解消できます。<br>○高齢者だけでなく、これまで車両の構造が原因で利用をあきらめていた利用者に利用機会を創出することができます。   |
| 実施主体    | 地域公共交通協議会、交通事業者、糸魚川市  |
| 実施時期    | 【継続事業】平成29年度～令和6年度 車両更新にあわせて実施  |

※8 ユニバーサルデザインタクシーとは  
健康な方はもちろんのこと、足腰の弱い高齢者、車いす使用者、ベビーカー利用の親子連れ、妊娠中の方など、誰もが利用しやすい"みんなにやさしい新しいタクシー車両をいう。

## 事業3-1 乗りたくなる車両のラッピング

|         |   |
|---------|---|
| 継続事業概要  | ○市内各地域を移動する地域公共交通を生かし、見て楽しく、周知に役立つ車両ラッピングを施します。   |
| 期待される効果 | ○目的地への移動のためだけでなく、乗りたくなる機運を高めることができます。<br>○既存ストックを活かした周知ができます。<br>○広範囲を移動するため、広く人目に付くことを生かした周知ができます。 |
| 実施主体    | 地域公共交通協議会、交通事業者、糸魚川市  |
| 実施時期    | 【継続事業】平成29年度～令和6年度 車両更新にあわせて実施  |

## 施策⑧-4 わかりやすい案内や情報提供

## 事業3-2 わかりやすい乗換等の案内

|         |  |
|---------|--|
| 新規事業概要  | ○観光客等来訪者にとってもわかりやすく、目的地の最寄り駅やバス停留所、そこに至る路線や行き先、利用可能な運行時刻、利用方法、乗換方法、運賃などを案内できるよう案内方法を改善します。<br>○地域公共交通の再編に合わせ、利用目的に応じた公共交通の使い方の提案や、地域のニーズに合わせた公共交通マップ等の媒体を適宜作成、更新し、継続的な情報発信を行います。<br>○公共交通利用のメリットや公共交通利用のモデルケース等を合わせて掲載することで、モビリティ・マネジメント関連事業でのコミュニケーションツールとしての活用を図ります。 |
| 継続事業概要  | ○当市に関わる全ての交通を分かりやすく表現した公共交通マップや利用ガイドの作成や、市ホームページや糸魚川駅デジタルサイネージ等の様々な媒体を通じ、統一的な表現のもと情報発信を行います。<br>○地域公共交通の利用をためらう原因となるわかりづらさや不安を解消するため、問合せや相談を気軽にできる環境を整えます。   |
| 期待される効果 | ○観光客等来訪者が事前に公共交通利用を検索する際に便利になったり、当市に来訪した際も要所でわかりやすい案内を提供することにより、交流人口の拡大と地域公共交通利用を促進できます。<br>○網羅的に情報を取り扱い共通のデザインで発信することで、利用者に安心感を与えるだけでなく、地域公共交通のトータルイメージの向上に寄与します。<br>○利用方法の提案等、総合的な情報発信を行うことで、公共交通を使うきっかけを作ります。<br>○地域公共交通利用の不安を解消し、利用につなげます。                         |
| 実施主体    | 地域公共交通協議会、糸魚川市、交通事業者   |
| 実施時期    | 【新規事業】平成29年度 検討<br>平成29年度～令和6年度 可能な段階で実施<br>【継続事業】平成29年度～令和6年度 実施  |

## 事業3-3 定期的でわかりやすい情報提供

|         |   |
|---------|---|
| 新規事業概要  | ○地域公共交通再編に向けた取り組みについて、継続的に情報発信することにより、再編について市民との合意形成を図ります。  |
| 継続事業概要  | ○地域公共交通を維持確保することが大変厳しい状況であることや利用状況、収支状況の推移などを、広報やホームページにより市民に定期的にわかりやすく情報提供します。                   |
| 期待される効果 | ○地域公共交通の利用促進のためには、まず現状を理解していただく必要があり、知る機会を創出することができます。<br>○定期的な情報提供により、市民の公共交通に関する関心や問題意識を喚起できます。 |
| 実施主体    | 地域公共交通協議会、糸魚川市、交通事業者  |
| 実施時期    | 【新規事業】平成29年度～令和6年度 実施<br>【継続事業】平成29年度～令和6年度 実施  |



施策⑧-5 MM手法を取り入れた積極的な啓発活動と主体的な利用促進

事業34. 市民等に出向き寄り添う利用促進活動

|         |  |
|---------|--|
| 継続事業概要  | <ul style="list-style-type: none"> <li>○バス事業者と市が連携し、「路線バス出張サロンよるまいか～」を開催します。</li> <li>○開催希望団体の元に出向き、情報提供や不安解消などの対話機会を創出します。</li> <li>○バス事業者による定期券やバスカード等の出張販売を実施します。</li> <li>○モビリティ・マネジメント（※9）の手法を取り入れてプログラムを構成し、対話的な取組を通じて、公共交通の利用に対する意識の変化を促します。</li> </ul> |
| 期待される効果 | <ul style="list-style-type: none"> <li>○市民等が抱える潜在的な不安や不便、疑問を明らかにしやすくし、路線バス等に関する理解が高まります。</li> <li>○対話により、よりきめ細やかな情報提供や利用促進ができます。</li> <li>○利用者や潜在的利用者が、定期券やバスカード等を購入する手間を省くことができ、利用継続が促進されます。</li> <li>○複数の市民等に対し実施することにより、相乗効果や口コミ効果が生まれます。</li> </ul>        |
| 実施主体    | 交通事業者、糸魚川市   |
| 実施時期    | 【継続事業】平成29年度～令和6年度 実施  |

※9 モビリティ・マネジメント（MM）とは  
 1人1人のモビリティ（移動）が、社会的にも個人的にも望ましい方向（過度な自動車利用から公共交通等を適切に利用する等）に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策をいう。

事業35. バスの乗り方や公共交通利用マナーの学習機会の創出

|         |  |
|---------|--|
| 継続事業概要  | <ul style="list-style-type: none"> <li>○路線バスの乗り方やバス車両等の説明、また乗車体験ができる「バス教室」を各年齢層に応じて開催します。</li> <li>○モビリティ・マネジメントの手法を取り入れてプログラムを構成し、公共交通の利用意識変容を目指します。</li> </ul>   |
| 期待される効果 | <ul style="list-style-type: none"> <li>○実際のバス車両に触れる乗車体験を行うことにより、バスが身近な乗り物であるという認識やイメージ、意識の変化を促し、路線バスの利用促進を図ることができます。</li> <li>○特に幼少期に乗り方等を学習することにより、公共交通利用に対する抵抗を少なくすることができます。</li> <li>○不特定多数の公共交通利用者が気持ちよく利用できるよう公共交通マナーを身に付けることができます。</li> <li>○潜在的利用者や不安や不便を感じている利用者や接することにより、それらの軽減を図り、利用に繋げることができます。</li> <li>○バス運転士を（将来の）職業として興味をもってもらえる機会にできます。</li> </ul> |
| 実施主体    | 交通事業者、糸魚川市   |
| 実施時期    | 【継続事業】平成29年度～令和6年度 実施  |

## 事業36 イベントと連携した利用機会の創出

|         |   |
|---------|---|
| 継続事業概要  | <ul style="list-style-type: none"> <li>○糸魚川駅周辺で開催される「おまんた祭り」などの大型イベントに合わせ、「ワンコインバス」を実施します。</li> <li>○わかりやすく廉価で利用しやすい運賃（1回の乗降につき大人100円、小児50円）設定による終日運行とします。</li> <li>○実施にあたり、地域公共交通全体で連携します。</li> </ul>  |
| 期待される効果 | <ul style="list-style-type: none"> <li>○イベントと連携することにより、家族や友人等との複数人数での利用や、普段、路線バスを利用しない市民等に、バス利用のきっかけを創出することができます。</li> <li>○イベントでは、糸魚川のおいしい地酒の飲酒機会が含まれることもあるため、公共交通利用により安心して地酒や地元の「うまいもん」を楽しんでいただくことができます。</li> <li>○わかりやすく、利用しやすい運賃設定により、利用機運を高めることができます。</li> <li>○地域公共交通全体で連携し、往路復路で異なる交通モードの利用による波及効果を生むことができます。</li> <li>○イベント会場周辺の駐車場不足や道路の混雑を軽減することができます。</li> </ul> |
| 実施主体    | 交通事業者、糸魚川市、市民、地域公共交通協議会   |
| 実施時期    | 【継続事業】平成29年度～令和6年度 実施   |

## 事業37 商業施設等と連携した利用促進

|         |  |
|---------|--|
| 新規事業概要  | ○商業施設、医療機関、行政機関等と連携し、地域公共交通利用によるおでかけがより楽しく、便利で快適になるよう利用促進を図ります。  |
| 期待される効果 | <ul style="list-style-type: none"> <li>○市内消費と地域公共交通利用の相乗効果を生むことができます。</li> <li>○公共交通利用者のおでかけを促進することができます。</li> </ul> |
| 実施主体    | 交通事業者、糸魚川市、市民、地域公共交通協議会  |
| 実施時期    | 【新規事業】平成29年度 検討<br>平成30年度～令和6年度 可能な段階で実施   |

## 事業38 高齢者、障害者及び小中学生の地域公共交通を活用した外出等支援

|         |  |
|---------|--|
| 継続事業概要  | <ul style="list-style-type: none"> <li>○高齢者、障害者及び小中学生の地域公共交通を活用した外出や通学等について支援します。</li> <li>○路線バスの大変お得な乗り放題定期券「高齢者・障害者おでかけパス」及び「こどもフリーパス」を利用する場合は、市が購入費用の一部を助成します。</li> <li>○高齢者・障害者のうち、身体的事情等により路線バスを利用できない方を支援する場合は、タクシー券を支給します。</li> </ul> |
| 期待される効果 | <ul style="list-style-type: none"> <li>○地域公共交通利用に係る利用者や保護者の経済的負担を軽減し、これによる利用を促すことができます。</li> <li>○乗り放題でわかりやすく使いやすい定期券により、利用を促すことができます。</li> </ul>  |
| 実施主体    | 交通事業者、糸魚川市   |
| 実施時期    | 【継続事業】平成29年度～令和6年度 実施、評価検証手法の確立  |

施策⑧-6 高齢者による交通事故の抑制と公共交通利用促進

事業39 高齢者の運転免許自主返納に対する支援

|         |   |
|---------|---|
| 継続事業概要  | <ul style="list-style-type: none"> <li>○全国的に頻発している高齢者が加害者となる交通事故を抑制するため、高齢者の運転免許証の自主返納を促進します。</li> <li>○運転免許証返納後の公共交通利用への転換と利用継続を促進するため、一定の条件を満たした返納者に対し、バスカード等を配付します。</li> </ul> |
| 期待される効果 | <ul style="list-style-type: none"> <li>○高齢者が抱える運転免許証返納後の移動の不安を解消し、返納するきっかけを作ることができます。</li> <li>○これをきっかけに、地域公共交通の利用促進を図ることができます。</li> </ul>  |
| 実施主体    | 糸魚川市、交通事業者  |
| 実施時期    | 【継続事業】平成29年度～令和6年度 実施、評価検証手法の確立   |

施策⑧-7 路線バス等運賃の検討（乗継運賃、わかりやすい運賃体系）

事業40 路線バス等運賃の検討（乗継運賃、わかりやすい運賃体系）

|         |  |
|---------|--|
| 新規事業概要  | <ul style="list-style-type: none"> <li>○路線バス等の乗継割引を考慮した運賃体系を検討します。</li> <li>○路線バスの運賃体系について、現在の10円単位の距離制運賃から、わかりやすい運賃体系への転換について検討します。</li> </ul>                            |
| 期待される効果 | <ul style="list-style-type: none"> <li>○乗継による利便性の低下を補うことができます。</li> <li>○運賃がわかりやすくなり、利便性が向上します。</li> <li>○運賃体系を単純化することにより、路線バス車両に運賃表示器等の機器搭載が不要になるため、経費削減ができます。</li> </ul> |
| 実施主体    | 交通事業者、糸魚川市   |
| 実施時期    | 【新規事業】平成29年度～令和元年度 シミュレーション及び調査、運賃体系の見直し<br>令和2年度～令和6年度 可能な段階で実施   |

(3) 事業スケジュール

これまで整理した各事業について、計画期間内におけるスケジュールを整理します。

|    |         |         |
|----|---------|---------|
| 凡例 | 新規事業検討： | 新規事業実施： |
|    | 継続事業検討： | 継続事業実施： |

実施方針① 交流人口の拡大や地域活性化に役立つ「まちづくりと連携した地域公共交通網」

| 施策                           | No | 事業名                     | 事業     | 平成29年度         | 平成30年度   | 令和元年度 | 令和2年度 | 令和3年度 | 令和4年度 | 令和5年度 | 令和6年度 |
|------------------------------|----|-------------------------|--------|----------------|----------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| ①-1<br>まちづくりと連携した地域公共交通網の形成  | 1  | 立地適正化計画と連携した地域公共交通網の形成  | 新規事業   | 検討             |          | 実施    |       |       |       |       |       |
|                              | 2  | 地域づくりプランと連携した地域公共交通網の形成 | 新規事業   | 各地区の検討状況に応じて対応 |          |       |       |       |       |       |       |
| ①-2<br>市民生活を支える地域公共交通網の確保    | 3  | 地域公共交通の確保に要する運行費等の助成    | 継続事業   | 継続的に実施         |          |       |       |       |       |       |       |
| ①-3<br>交流人口の拡大に役立つ地域公共交通網の形成 | 4  | 北陸新幹線系魚川駅の利用促進          | 新規事業   | 検討             | 可能な段階で実施 |       |       |       |       |       |       |
|                              |    |                         | 継続事業   | 継続的に実施         |          |       |       |       |       |       |       |
|                              | 5  | 鉄道の観光利用促進               | 新規事業   | 検討             | 可能な段階で実施 |       |       |       |       |       |       |
|                              |    |                         | 継続事業   | 実施可能な事業から実施    |          |       |       |       |       |       |       |
|                              | 6  | 観光バス等の利用促進と新たな観光バスの整備   | 新規事業   | 可能な段階で実施       |          |       |       |       |       |       |       |
|                              |    |                         | 継続事業   | 継続的に実施         |          |       |       |       |       |       |       |
|                              | 7  | 新たな観光タクシーの整備と利用促進       | 新規事業   | 検討             | 可能な段階で実施 |       |       |       |       |       |       |
| 継続事業                         |    |                         | 継続的に実施 |                |          |       |       |       |       |       |       |

実施方針② 鉄道とバスネットワークの「適切な役割分担による効率的な地域公共交通網」

| 施策                         | No | 事業名                                 | 事業   | 平成29年度 | 平成30年度         | 令和元年度 | 令和2年度 | 令和3年度 | 令和4年度 | 令和5年度 | 令和6年度 |
|----------------------------|----|-------------------------------------|------|--------|----------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| ②-1<br>鉄道とバスネットワークの適切な役割分担 | 8  | 鉄道とバスネットワークの適切な役割分担と接続改善            | 新規事業 | 検討     | 乗換拠点の設定・整備後に実施 |       |       |       |       |       |       |
|                            | 9  | 主な利用目的に合わせた通学通勤利用と生活利用に二分化した運行形態の構築 | 新規事業 | 検討     | 乗換拠点の設定・整備後に実施 |       |       |       |       |       |       |

10. 目指す姿の実現に向けて行う事業及びその主体

実施方針③ JR大系線と沿線の魅力をつなぎ、「海と山の交流を盛り上げる地域公共交通」

| 施策                                | No | 事業名                                     | 事業   | 平成<br>29年度  | 平成<br>30年度 | 令和<br>元年度 | 令和<br>2年度 | 令和<br>3年度 | 令和<br>4年度 | 令和<br>5年度 | 令和<br>6年度 |
|-----------------------------------|----|---|------|-------------|------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| ③-1<br>JR大系線の<br>二次交通の整<br>備と利用促進 | 10 | JR大系線の二次交通の整備と利用促進                      | 新規事業 | 検討、交通事業者と調整 |            | 可能な段階で実施  |           |           |           |           |           |
|                                   |    |   | 継続事業 | 継続的に実施      |            |           |           |           |           |           |           |
|                                   | 11 | JR大系線ならではの新たな鉄道の楽しみ方や北陸新幹線との結節を生かした利用促進 | 新規事業 |             |            | 可能な段階で実施  |           |           |           |           |           |

実施方針④ えちごトキめき鉄道の新駅設置により、「新たな需要を掘り起こす地域公共交通網」

| 施策   | No | 事業名                       | 事業   | 平成<br>29年度 | 平成<br>30年度  | 令和<br>元年度           | 令和<br>2年度 | 令和<br>3年度 | 令和<br>4年度    | 令和<br>5年度 | 令和<br>6年度 |
|--|----|---------------------------|------|------------|-------------|---------------------|-----------|-----------|--------------|-----------|-----------|
| ④-1<br>えちごトキめき鉄<br>道日本海ひすい<br>ラインの新駅設<br>置 | 12 | えちごトキめき鉄道日本海ひすいラインの新駅設置   | 新規事業 |            | 詳細設計及び工事の実施 |                     |           |           | えちご押しすい海岸駅開業 |           |           |
|  | 13 | 新駅周辺地区と連携した新駅を生かす地域づくりの支援 | 新規事業 | 実施         |             |                     |           |           |              |           |           |
|  | 14 | 新駅の利用を促すアクセス方法の検討、整備      | 新規事業 |            |             | 地域づくり支援と新駅開業に合わせて実施 |           |           |              |           |           |

実施方針⑤ バスネットワークの再編により、「持続可能性の高い地域公共交通網」






| 施策  | No            | 事業名                                     | 事業     | 平成<br>29年度         | 平成<br>30年度 | 令和<br>元年度 | 令和<br>2年度 | 令和<br>3年度 | 令和<br>4年度 | 令和<br>5年度 | 令和<br>6年度 |
|---|---------------|---|--------|--------------------|------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| ⑤-1<br>バスネットワークの乗換拠点の設定と効率的な形成（競合路線の見直し、集約） | 15            | バスネットワークの乗換拠点の設定、整備                     | 新規事業   | 検討                 | 可能な段階で実施   |           |           |           |           |           |           |
|   | 16            | バスネットワークの競合路線の見直し、集約                    | 新規事業   | 検討                 | 可能な段階で実施   |           |           |           |           |           |           |
|   | 9             | 主な利用目的に合わせた通学通勤利用と生活利用に二分化した運行形態の構築【再掲】 |        |                    |            |           |           |           |           |           |           |
|   | 17            | 利用状況に合ったバスネットワークの運行形態、運行頻度の見直し          | 新規事業   | 見直し基準等の検討          | 実施         |           |           |           |           |           |           |
|   | 18            | 利用状況調査の実施                               | 新規事業   | データ収集・分析方法の検討      | 可能な段階で実施   |           |           |           |           |           |           |
|   |               |   | 継続事業   | データ収集は継続的に実施       |            |           |           |           |           |           |           |
| 19  | 地域内移動の利便性向上   | 新規事業                                    | 検討     | 乗換拠点設定・整備後に実施      |            |           |           |           |           |           |           |
| 20  | あさひまちバスとの連携強化 | 新規事業                                    | 検討     | 可能な段階で実施           |            |           |           |           |           |           |           |
|   |               | 継続事業                                    | 継続的に実施 |                    |            |           |           |           |           |           |           |
| ⑤-2<br>公共的交差から地域公共交通利用への転換                  | 21            | 公共的交差から地域公共交通利用への転換                     | 新規事業   | 関係者との協議            | 可能な段階で実施   |           |           |           |           |           |           |
|   | 22            | 学校統合による通学方法の検討、確保                       | 新規事業   | 検討                 | 実施         |           |           |           |           |           |           |
| ⑤-3<br>バスネットワークにおける運転士確保・育成への支援の検討          | 23            | 二種免許等の資格取得に対する支援の検討                     | 新規事業   | ニーズ調査・検討           | 可能な段階で実施   |           |           |           |           |           |           |
|   | 24            | 地区やNPOによる公共交通事業への支援                     | 新規事業   | 各地区やNPOの検討状況に応じて対応 |            |           |           |           |           |           |           |

実施方針⑥ 豊富な観光資源の活用により、「観光客等来訪者の需要を喚起する地域公共交通網」

| 施策                                 | No | 事業名                       | 事業 | 平成<br>29年度 | 平成<br>30年度 | 令和<br>元年度 | 令和<br>2年度 | 令和<br>3年度 | 令和<br>4年度 | 令和<br>5年度 | 令和<br>6年度 |
|------------------------------------|----|---------------------------|----|------------|------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| ⑥-1<br>鉄道の観光利用促進                   | 5  | 鉄道の観光利用促進【再掲】             |    |            |            |           |           |           |           |           |           |
| ⑥-2<br>点在するジオサイトや観光施設をつなぐ観光二次交通の整備 | 6  | 観光バス等の利用促進と新たな観光バスの整備【再掲】 |    |            |            |           |           |           |           |           |           |
|                                    | 7  | 新たな観光タクシーの整備と利用促進【再掲】     |    |            |            |           |           |           |           |           |           |

10. 目指す姿の実現に向けて行う事業及びその主体

実施方針⑦ 長岡・新潟方面等へのアクセス利便性を高め、「高次都市機能を享受しやすい地域公共交通網」

| 施策                             | No | 事業名                                   | 事業       | 平成<br>29年度  | 平成<br>30年度  | 令和<br>元年度 | 令和<br>2年度 | 令和<br>3年度 | 令和<br>4年度 | 令和<br>5年度 | 令和<br>6年度 |
|--------------------------------|----|---------------------------------------|----------|---|---|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| ⑦-1<br>鉄道の利便性<br>向上と利用促<br>進   | 25 | 鉄道の新潟方面への利便性<br>向上と利用促進               | 継続<br>事業 | 継続的に実施      |   |           |           |           |           |           |           |
|                                | 26 | 鉄道の越前地区内及び富山<br>県新川地区への利便性向上<br>と利用促進 | 継続<br>事業 | 継続的に実施      |   |           |           |           |           |           |           |
| ⑦-2<br>高速バスの利便<br>性向上と利用<br>促進 | 27 | 高速バスの利便性向上と利<br>用促進                   | 新規<br>事業 | 関係機関<br>と調整  | 可能な段階で実施  |           |           |           |           |           |           |
|                                |    |                                       | 継続<br>事業 | 継続的に実施      |   |           |           |           |           |           |           |

実施方針⑧ 安全・安心・快適に利用でき、市民、交通事業者、市が「主体的に利用促進し育む地域公共交通網」

| 施策   | No | 事業名                                    | 事業       | 平成<br>29年度       | 平成<br>30年度 | 令和<br>元年度 | 令和<br>2年度 | 令和<br>3年度 | 令和<br>4年度 | 令和<br>5年度 | 令和<br>6年度 |
|--|----|--|----------|------------------|------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| ⑧-1<br>駅舎等の利用<br>環境改善にむけ<br>た検討                    | 28 | 駅舎等の利用環境改善にむ<br>けた検討                   | 継続<br>事業 | ニーズ<br>調査        | 検討         |           |           |           |           |           |           |
|  |    |  |          |                  |            |           |           |           |           |           |           |
| ⑧-2<br>待合施設等の<br>利用環境改善                            | 29 | 待合施設等の利用環境改<br>善                       | 継続<br>事業 | 継続的に実施           |            |           |           |           |           |           |           |
| ⑧-3<br>乗りやすく、乗り<br>たくなる車両の<br>導入・更新                | 30 | バス・タクシー車両のバリアフリ<br>ー化                  | 継続<br>事業 | 車両更新にあわせて実施      |            |           |           |           |           |           |           |
|  | 31 | 乗りたくなる車両のラッピング                         | 継続<br>事業 | 車両更新にあわせて実施      |            |           |           |           |           |           |           |
| ⑧-4<br>わかりやすい案<br>内や情報提供                           | 32 | わかりやすい乗換等の案内                           | 新規<br>事業 | 検討               | 実施         |           |           |           |           |           |           |
|  |    |  | 継続<br>事業 | 継続的に実施           |            |           |           |           |           |           |           |
|  | 33 | 定期的でわかりやすい情報提<br>供                     | 新規<br>事業 | 実施               |            |           |           |           |           |           |           |
|  |    |  | 継続<br>事業 | 継続的に実施           |            |           |           |           |           |           |           |
| ⑧-5<br>MM手法を取り<br>入れた積極的<br>な啓発活動と<br>主体的な利用<br>促進 | 34 | 市民等に出向き寄り添う利用<br>促進活動                  | 継続<br>事業 | 継続的に実施、評価検証手法の確立 |            |           |           |           |           |           |           |
|  | 35 | バスの乗り方や公共交通利用<br>マナーの学習機会の創出           | 継続<br>事業 | 継続的に実施、評価検証手法の確立 |            |           |           |           |           |           |           |
|  | 36 | イベントと連携した利用機<br>会の創出                   | 継続<br>事業 | 継続的に実施、評価検証手法の確立 |            |           |           |           |           |           |           |
|  | 37 | 商業施設等と連携した利用<br>促進                     | 新規<br>事業 | 検討               | 可能な段階で実施   |           |           |           |           |           |           |
|  | 38 | 高齢者、障害者及び小中<br>学生の地域公共交通を活用し<br>た外出等支援 | 継続<br>事業 | 継続的に実施、評価検証手法の確立 |            |           |           |           |           |           |           |
| ⑧-6<br>高齢者による交<br>通事故の抑制<br>と公共交通利<br>用促進          | 39 | 高齢者の運転免許自主返<br>納に対する支援                 | 継続<br>事業 | 継続的に実施、評価検証手法の確立 |            |           |           |           |           |           |           |
| ⑧-7<br>路線バス等運<br>賃の検討（乗<br>継運賃、わか<br>りやすい運賃<br>体系） | 40 | 路線バス等運賃の検討（乗<br>継運賃、わかりやすい運賃体<br>系）    | 新規<br>事業 | シミュレーション及び調査等の実施 | 運賃体系の見直し   | 可能な段階で実施  |           |           |           |           |           |

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

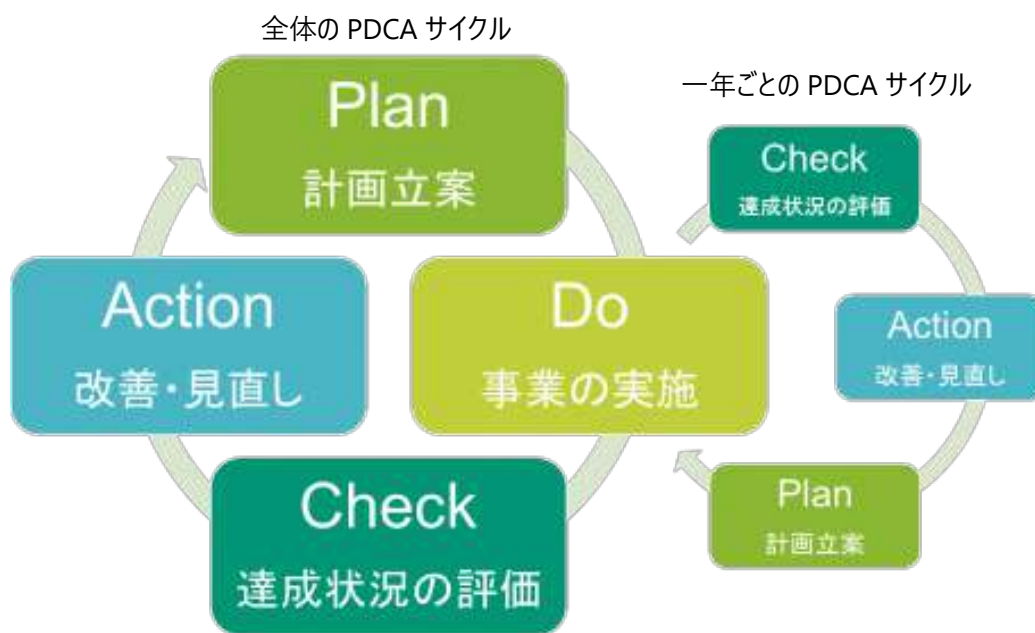
目指す姿の実現に向けて行う事業及びその主体



## 1 1 . 計画の評価検証の体制

糸魚川市地域公共交通網形成計画は、施策及び個別事業の推進や、必要に応じた定期的な計画見直しのため、PDCA サイクルによる進捗管理を行います。段階に応じて関係者との適切なコミュニケーションを図りながら、計画の実現に向けて評価検証を実施します。

なお、計画全体を通じた大きなPDCA サイクルと合わせ、毎年のモニタリングや見直しを行う小さなPDCA サイクルを両輪で運用することで、今後のまちづくりの進展に合わせた柔軟な見直しを行う体制を担保します。



### 評価のスケジュール

| 確認・評価項目                      |                          | 確認年度 |     |    |    |    |    |    |    |
|------------------------------|--------------------------|------|-----|----|----|----|----|----|----|
|                              |                          | H29  | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 | R5 | R6 |
| 成果指標 1                       | 地域公共交通に係る満足度 (アンケート)     | —    | —   | —  | —  | —  | △  | △  | ●  |
| 成果指標 2                       | 地域公共交通カバー率               | ○    | ○   | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  | ●  |
| 成果指標 3                       | 鉄道利用率                    | ○    | ○   | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  | ●  |
| 成果指標 4                       | 路線バス利用率                  | ○    | ○   | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  | ●  |
| 成果指標 5                       | 路線バス等運行に係る市決算額           | ○    | ○   | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  | ●  |
| 補足指標                         | J R 大系線における生活目的・観光目的利用客数 | —    | △   | △  | △  | △  | △  | △  | ●  |
| 個別事業の実施状況評価及び適宜見直し (活動指標の把握) |                          | ○    | ○   | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  | ●  |
| 計画全体の評価                      |                          | —    | —   | —  | —  | △  | △  | △  | ●  |

● : 最終評価の確認    ○ : 進捗状況の確認    ▲ : 調査実施    △ : 必要に応じて実施