

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必要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。

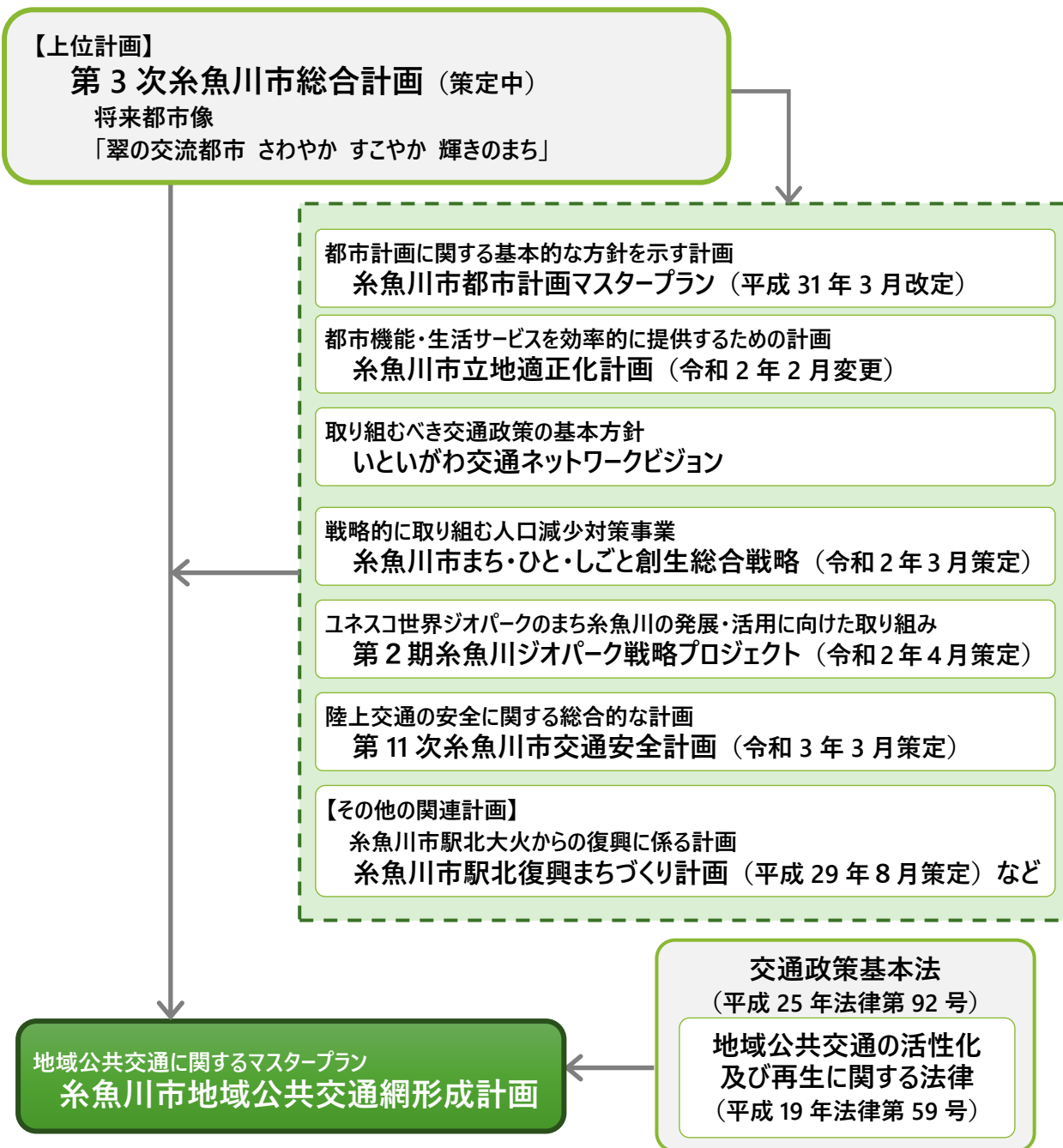
(2) 計画期間

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。（JR 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、今村新田駅の整備は、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）

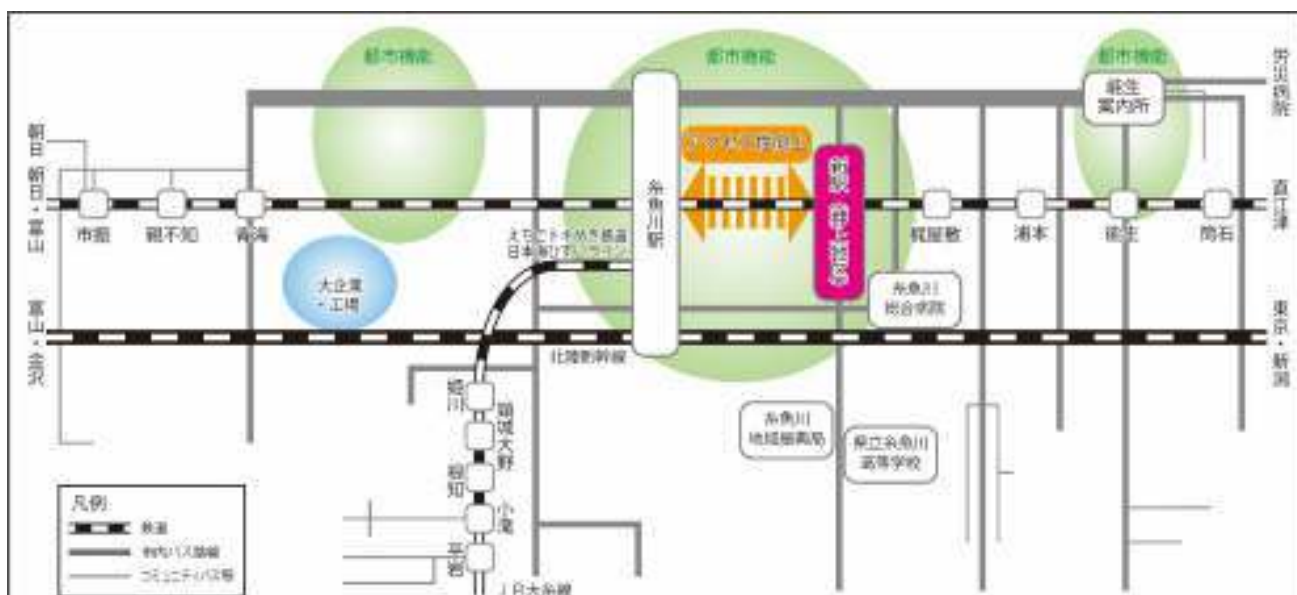
（2）新駅整備により期待される相乗効果

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。

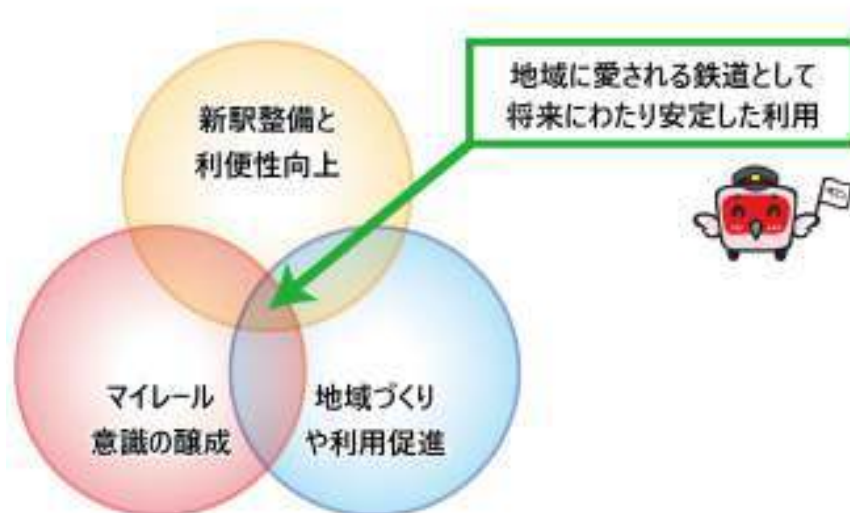
また、「糸魚川駅以外の他の既存駅から新駅」または「新駅から他の既存駅」等、通学通勤などにおける利便性向上の相乗効果をもたらし、近隣移動にも便利な移動手段として新たな需要を掘り起こすことができるほか、接続するバス等の他の交通機関への波及効果が期待されます。

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、
地域の実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、「高次都市機能を享受しやすい地域公共交通網」

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 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網」

日本海と北アルプスをつなぐJR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、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

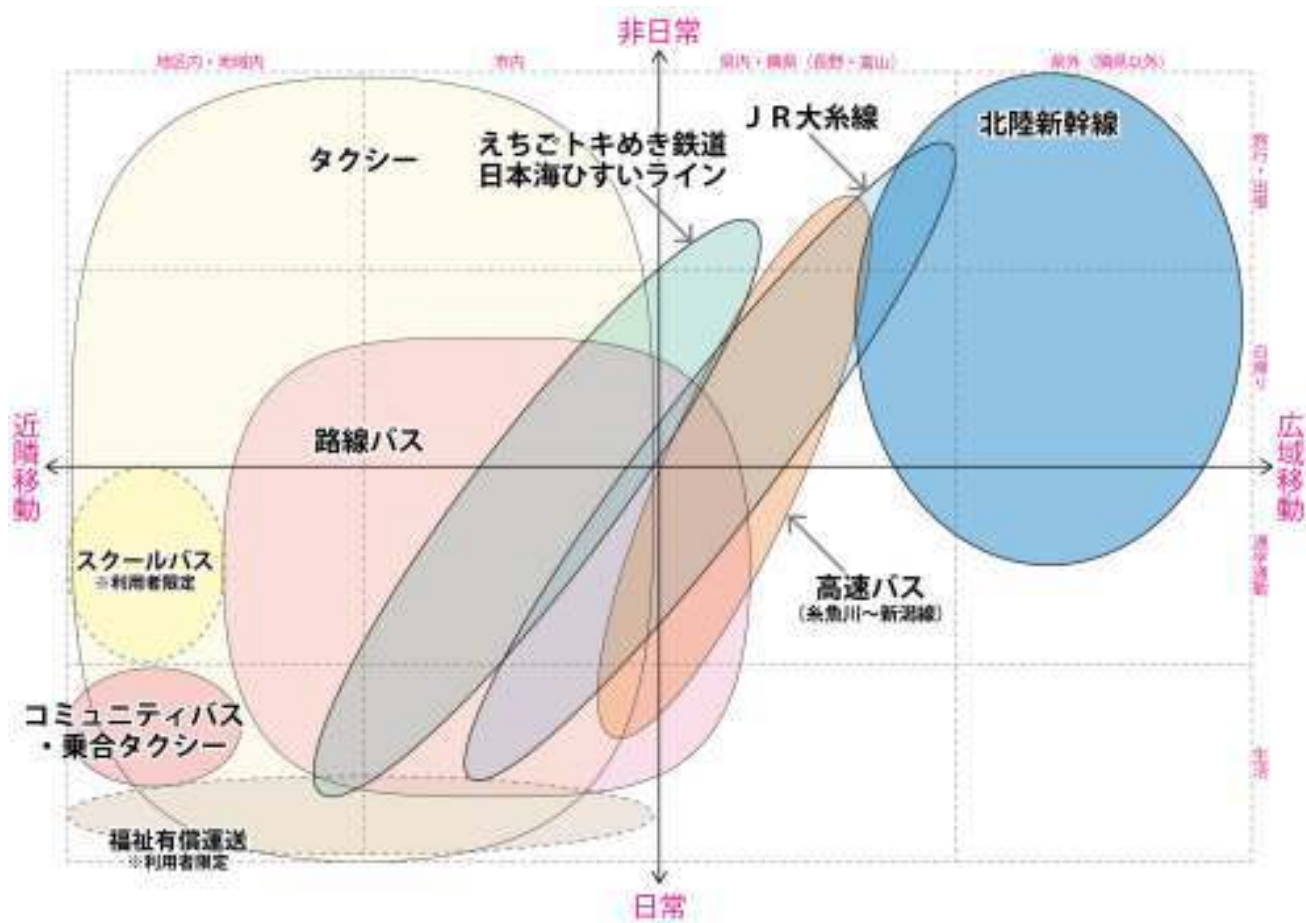
(1) 糸魚川市における地域公共交通の役割

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 (広域⇄近隣)	日常性 (日常⇄非日常)	輸送量	路線	運行時刻	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、 通学通勤利用を含めた広域移動手段の軸であり、 幹線 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 (東京都～石川県金沢市)	非日常性が非常に高い (旅行・出張・新幹線通学通勤)	最も大量	固定	固定	不特定多数
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。 日本海と北アルプスをつなぐ南北の軸を担います。 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 (長野県松本市～糸魚川市)	日常性と非日常性を併せ持つ	大量	固定	固定	不特定多数
えちごトキめき鉄道 日本海 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軸を担います。 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 (上越市～糸魚川市)	日常性と非日常性を併せ持つ	大量	固定	固定	不特定多数
バスネットワーク	●鉄道では移動できない部分を補う 支線 として、 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 (糸魚川～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 (新潟市～糸魚川市)	日常性と非日常性を併せ持つ	大量	固定	固定	不特定多数
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 (主に市内・1系統のみ 上越市)	日常性が高い (通学通勤・生活利用)	大量～中量	固定	固定	不特定多数
コミュニティバス、 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 (地区内・地域内)	日常性が高い (生活利用)	少量	固定	固定 (一部予約制)	不特定少数
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 ※ただし、 限定しない	日常性と非日常性を併せ持つ	少量	非固定	非固定	不特定多数
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 (市内のみ)	日常性が強い	少量	非固定	非固定	特定少数
公共的 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 (学校区内)	日常性が非常に強い	大量～少量	非固定 (自由度が高い)	非固定 (自由度が高い)	特定少数

(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】

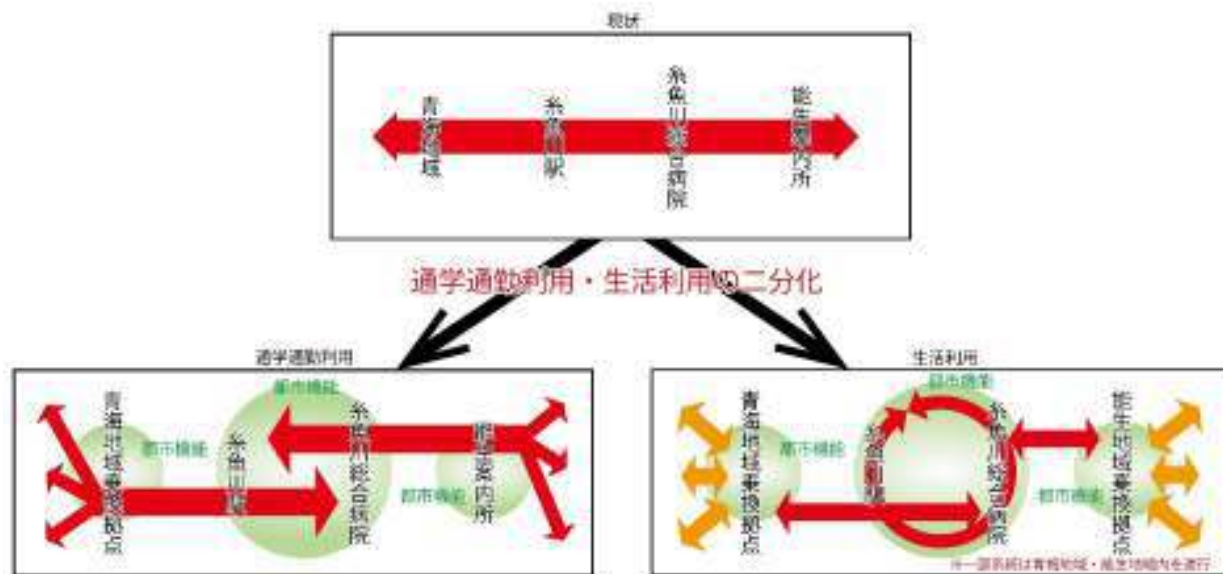
- ジオサイトにアクセスする既存バスネットワークは原則維持します。
- 既存バスネットワークによるアクセスの無いジオサイトへは、鉄道駅からタクシーによるアクセスを回遊観光ルートとして検討します。
- コミュニティバス等の観光施設への延伸可能性を検討します。

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。

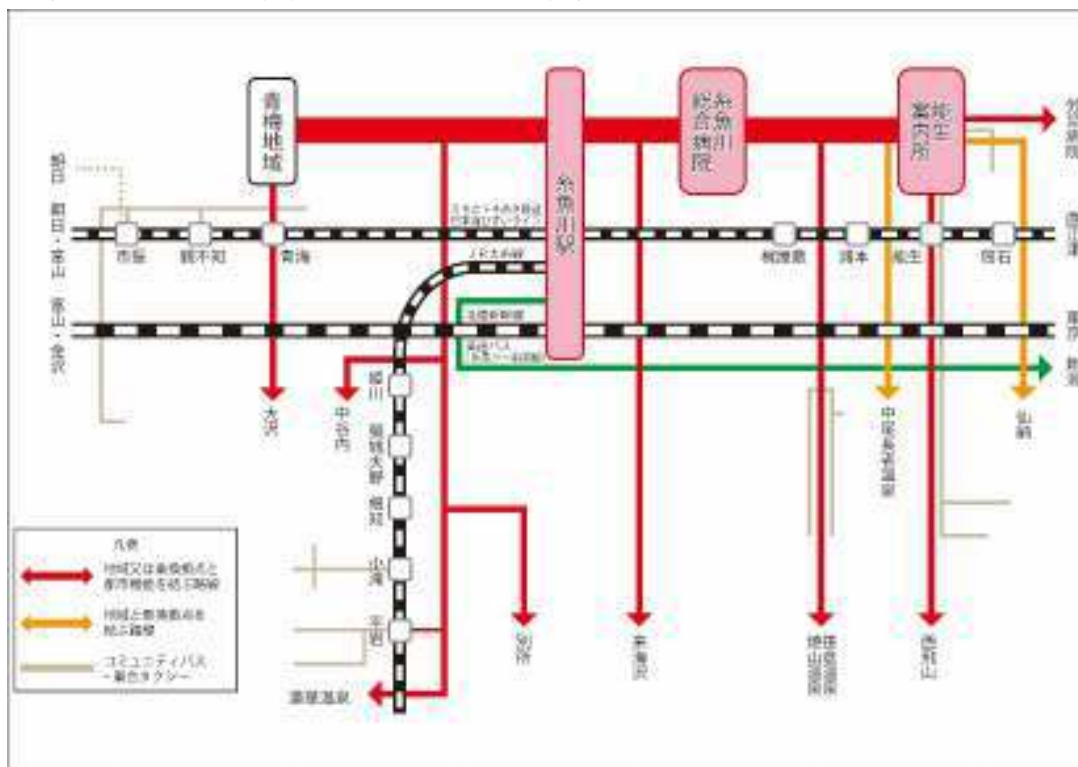
(1) バス路線再編の基本的な考え方

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。



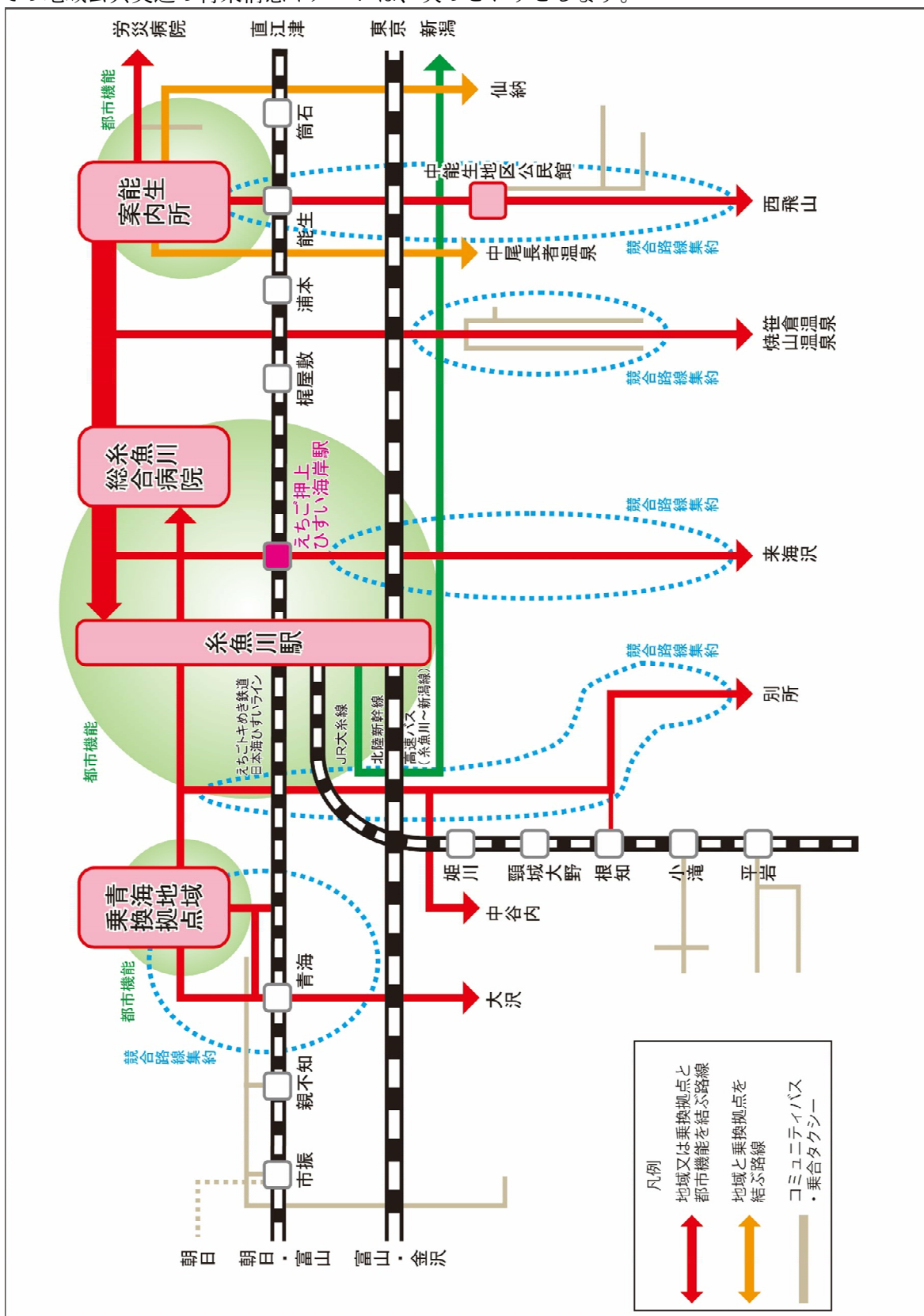
(2) 現状のイメージ

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。

糸魚川市地域公共交通ネットワークの将来イメージ