

糸魚川市地域公共交通計画 (マスタープラン)

(案)

令和 年 月 策定



糸魚川市

目次

第1章 趣旨と位置づけ

- 1 計画の趣旨 … 1
- 2 計画区域 … 2
- 3 計画期間 … 2
- 4 上位・関連計画との位置づけ … 3

第2章 地域公共交通の現状

- 1 糸魚川市における公共交通の現状 … 4
- 2 公共交通に対する市民認知 … 7
- 3 前計画（網計画）の取組みと評価 … 8
- 4 課題 …16

第3章 地域公共交通計画の基本的な考え方

- 1 目指す姿（基本方針） …21
- 2 目標 …22
- 3 計画の体系図 …23

第4章 具体的な取組み

- 1 指標 …24
- 2 取組方針 …28
- 3 各交通モードにおける取組方針 …32

第5章 将来の公共交通網

- 1 現在と将来の交通網 …38

第6章 評価と進捗管理

- 1 評価の流れ …40

第1章 趣旨と位置づけ

1 計画の趣旨

糸魚川市では、平成 29 年 3 月に公共交通に関する方針として初めて「糸魚川市地域公共交通網形成計画（以下、「網計画」という。）」を策定し、続いて平成 30 年 3 月に路線バスの具体的な見直し（再編）を記載した「糸魚川市地域公共交通再編実施計画（以下、「再編実施計画」という。）」を策定しました。この 2 つの計画に基づき、公共交通網の維持改善に現在まで取り組んできております。

計画策定から数年が経過し、我々を取り巻く社会は様々な動きがありました。特に、令和元年ころから数年にわたり新型コロナウイルスが流行したことで WEB 会議が普及し、移動需要に変化が生じました。また、燃料や人件費などあらゆる物やサービスの価格高騰や運転手不足による路線の廃止や減便もここ数年で大きな社会問題となってきております。

公共交通は、自由にだれでもおでかけできる環境を作り、市民生活を支える重要なインフラの一つであります。しかしながら、多くの方が日常的にマイカーを運転し移動することで、公共交通の利用者は減少を続けております。

いかにして、公共交通に求められているニーズに対応し、それに合うサービスを提供できるかが必要になっております。

以上のことから、市民生活を中心に必要とされる公共交通を、利用者が求めているものに近づく形で将来も維持できるものとなるよう、関係者がそろって糸魚川市地域公共交通協議会において協議し、本計画で方向性を定め、実行してまいります。

（現在）

地域公共交通網形成計画

（令和7年度から）

地域公共交通計画

2 計画区域

本計画の計画区域は、糸魚川市全域とし糸魚川市内を運行する移動手段全般を対象とします。

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

3 計画の位置づけと計画期間

本計画の計画期間は、令和7年度（2025年度）から令和16年度（2034年度）までの10年間とします。

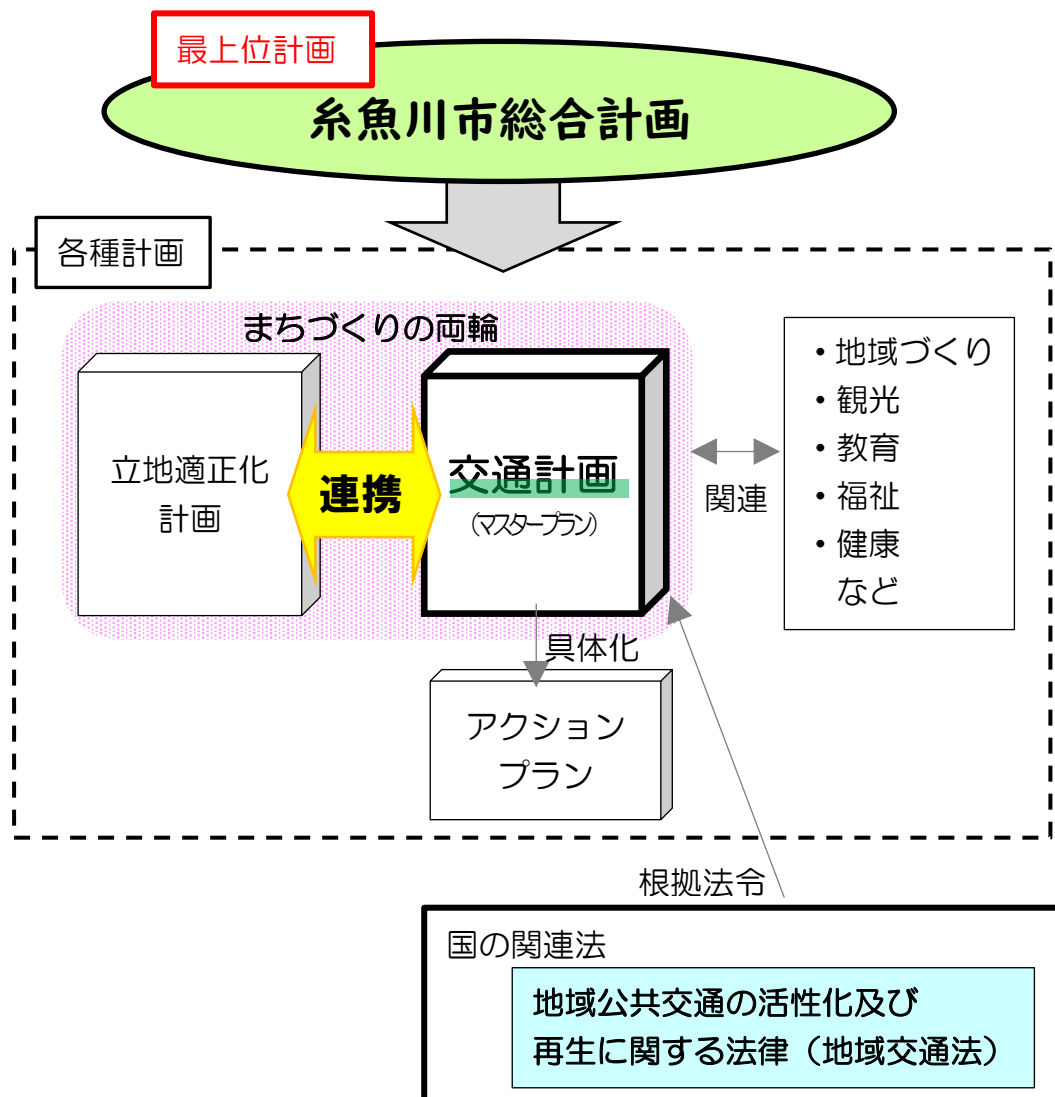
ただし、計画期間中に大きな変更や追記が必要な事項が生じた際には、内容の追加や修正を行います。

年度	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	R16	R17
マスタープラン	地域公共交通 網形成計画	地域公共交通計画 マスタープラン 令和7年度～令和16年度											次期計画
アクションプラン	地域公共交通 再編実施計画	地域公共交通計画 アクションプラン											

4 上位・関連計画との位置づけ

本計画と当市最上位計画「糸魚川市総合計画」及び各種計画との関連は、次のとおりです。

- 「糸魚川市総合計画」を最上位計画とし、総合計画が目指す都市像の実現に向けて本計画を含め各種計画を策定しています。
- 本計画については、立地適正化計画と連携し、まちづくりの視点からも公共交通について検討してまいります。
- 本計画は、国の定める「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき策定いたします。



第2章 地域公共交通の現状

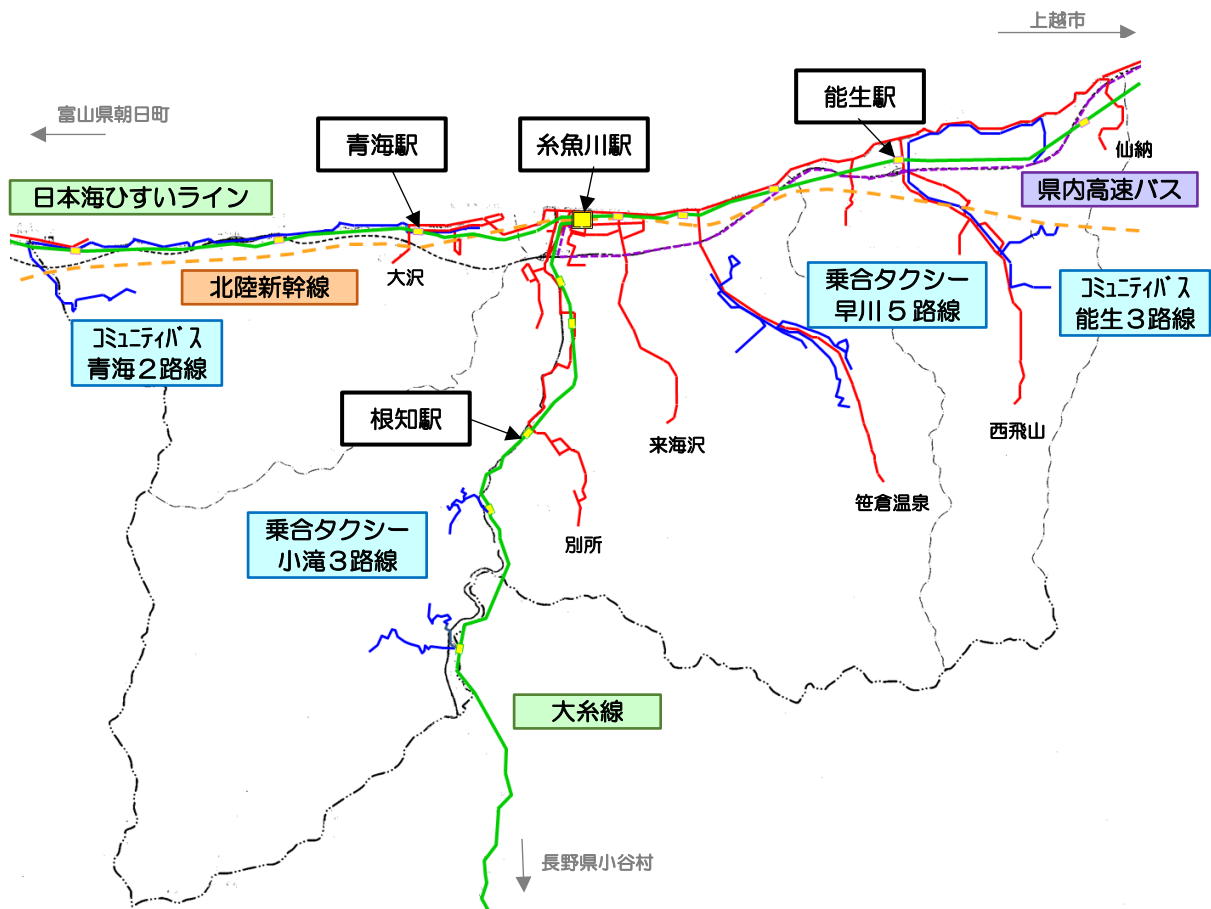
1 糸魚川市における公共交通の現状

当市における公共交通の現状について、主な内容は次のとおりです。

(1) 糸魚川市の公共交通網

- ・市内全域に鉄道や路線バス、コミュニティバスなどの公共交通網が張り巡らされております。
- ・交通手段が複数あることで、利用者は目的や用途に応じた使い分けができ、一定の利便性が確保されています。

《糸魚川市全域 と 公共交通網》

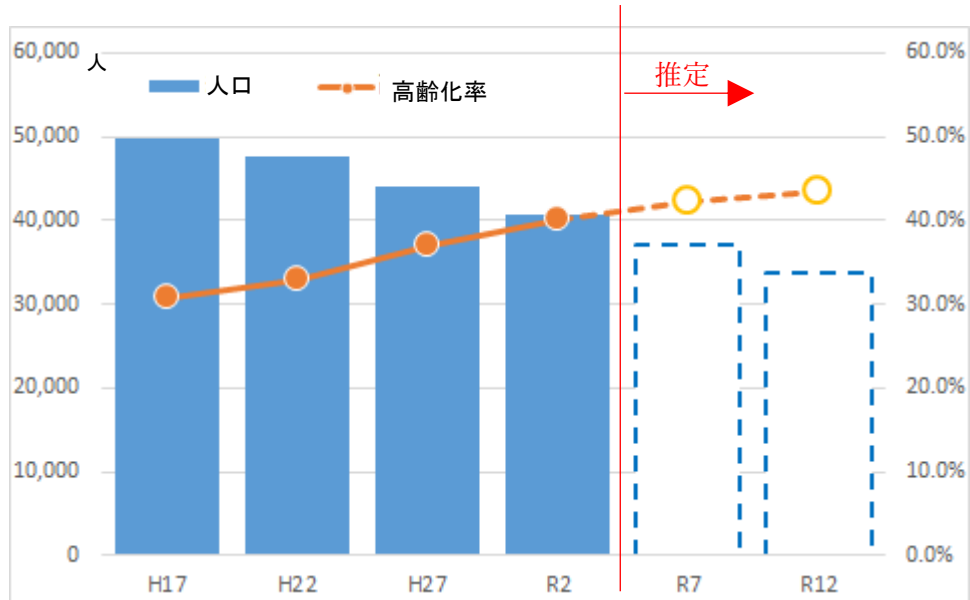


第2章 地域公共交通の現状

交通モード	路線	主な区間	運行事業者
鉄道	 北陸新幹線	東京～敦賀	JR西日本
	 大糸線	糸魚川～南小谷	JR西日本
	 日本海ひすいライン	直江津～市振	えちごトキめき鉄道
県内高速バス	 新潟 - 糸魚川線	新潟～糸魚川	頸城自動車
路線バス	 労災線	能生～直江津	頸城自動車
	 市内路線	糸魚川市内	糸魚川バス
	 あさひまちバス 市振線	朝日町～市振	朝日町
コミュニティバス	 能生3路線	能生～ 大洞、高倉、川詰	ツカダ運輸
	 青海2路線	青海～玉ノ木 市振～上路	ツカダ運輸
乗合タクシー	 小滝3路線	小滝地区内、 平岩地区内	糸魚川タクシー
	 早川5路線	上早川地区内、 下早川地区内	早川観光タクシー
タクシー	-	-	3事業者
福祉タクシー	-	-	1事業者
その他	スクールバス	各学区内	(市から委託)
	医療受診者送迎	歌外波、市振～ 青海、朝日町	(市が運行)

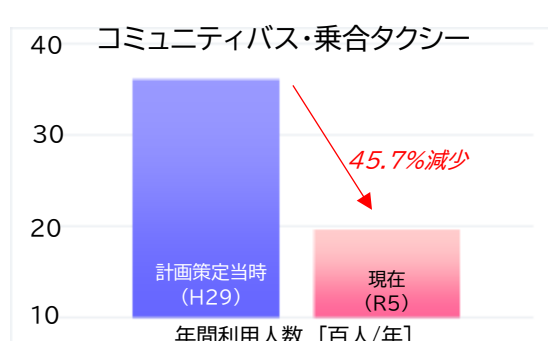
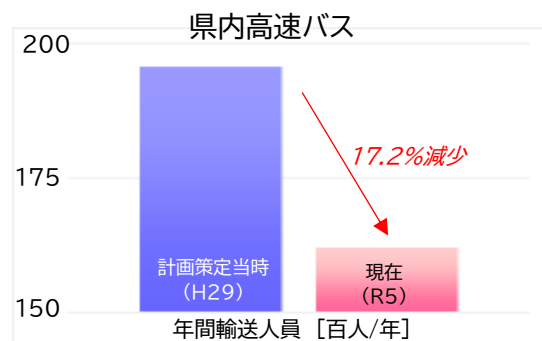
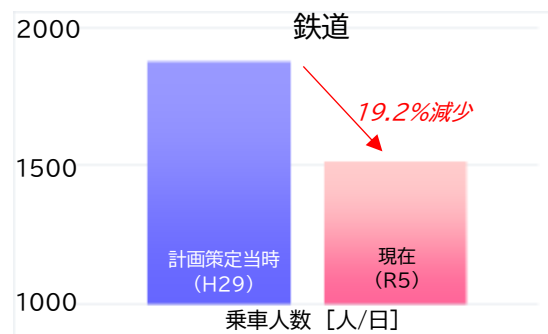
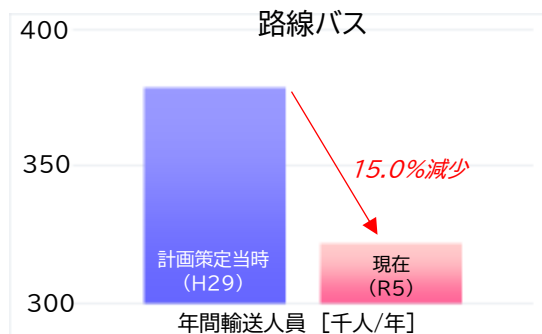
(2) 糸魚川市の人口と公共交通利用者数

- 糸魚川市は、人口減少が続いており、高齢化率も増加しています。



【出展：糸魚川市総合計画】

- 人口減少もあり、公共交通利用者は減少傾向となっています。



【出展：糸魚川市統計要覧ほか】

2 公共交通に対する市民認知

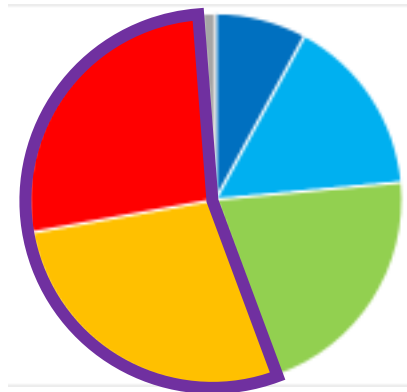
市民の公共交通に対する認識は、糸魚川市総合計画策定に向けての市民アンケート結果（令和2年10月実施）から、「交通の便が良いとは思っていない」「現状の公共交通に不満」「公共交通は重要」と考えている人が多くなっています。

【出展：糸魚川市総合計画アンケート結果】

糸魚川市についてどのように感じていますか？

Q 道路や鉄道など交通の便が良い

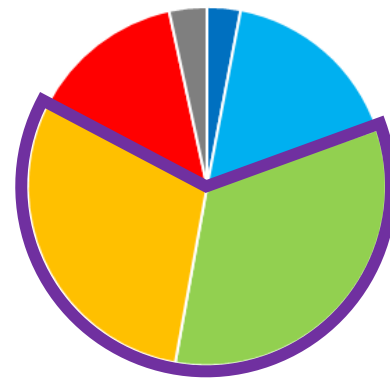
■ そう思う	： 7.9%
■ 少しそう思う	： 15.6%
■ どちらともいえない	： 21.1%
■ あまり思わない	： 27.5%
■ そう思わない	： 26.6%
■ 未回答	： 1.2%



鉄道やバスなどの利便性の向上

Q 現状の満足度

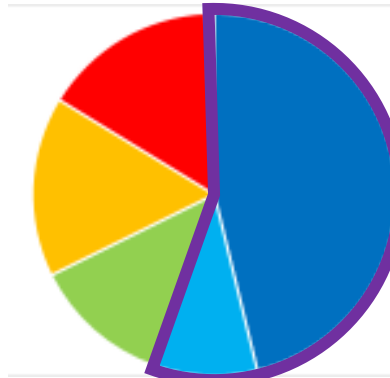
■ 満足している	： 3.0%
■ やや満足している	： 16.8%
■ やや不満である	： 33.0%
■ 不満である	： 29.6%
■ わからない	： 14.1%
■ 未回答	： 3.4%



鉄道やバスなどの利便性の向上

Q 今後の重要度

■ 重要である	： 45.3%
■ ある程度重要である	： 40.8%
■ あまり重要でない	： 5.0%
■ 重要でない	： 0.4%
■ わからない	： 4.4%
■ 未回答	： 4.0%



3 前計画(網計画)の取組みと評価

(1) 前計画(網計画)について

平成 29 年 3 月に策定した糸魚川市地域公共交通網形成計画は、令和 3 年 3 月の改訂を経て、令和 7 年 3 月をもって計画期間が終了となります。糸魚川市において公共交通の方針を定めた初めての計画であり、前計画を振り返り本計画に反映していきます。

(2) 前計画の概要

前計画において、目指す姿を「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」と設定し、将来にわたって持続可能な公共交通網を目指し、公共交通に関する方針を記した計画になります。

前計画が目指す姿

**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**

前計画の基本方針

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

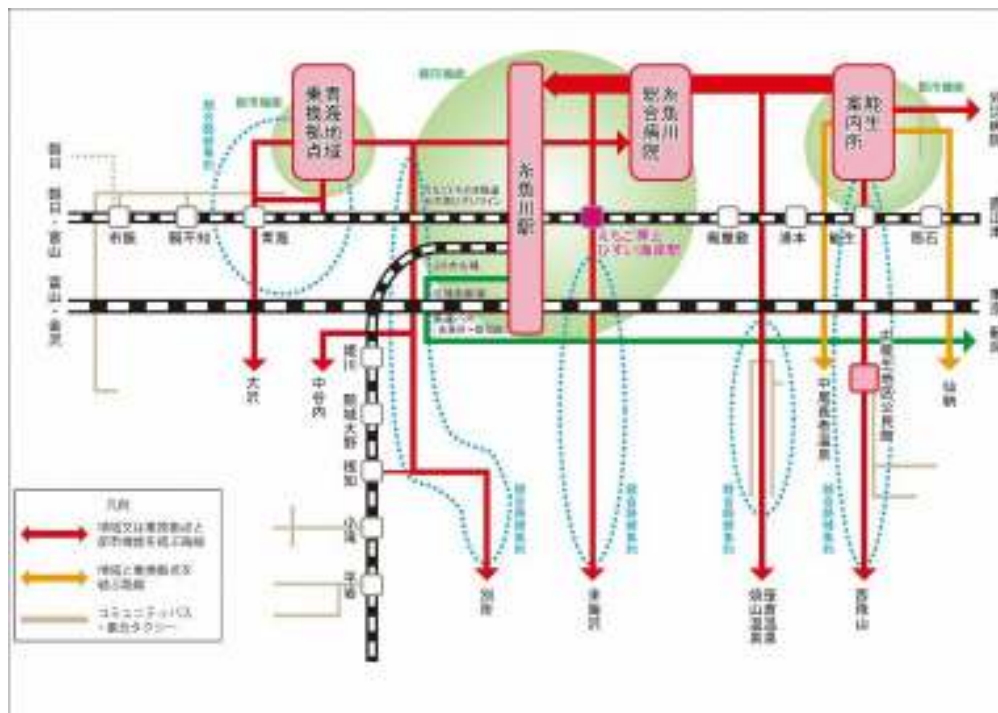
◎人口減少や少子高齢化、マイカー依存が進む中、自動車を運転しない子どもや高齢者等にとって公共交通は欠かせないものであり、市民生活を支える地域公共交通を将来にわたって確保維持していくために、利便性・効率性を備え、地域特性やニーズに合った持続可能な公共交通ネットワークを再構築します。

◎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。

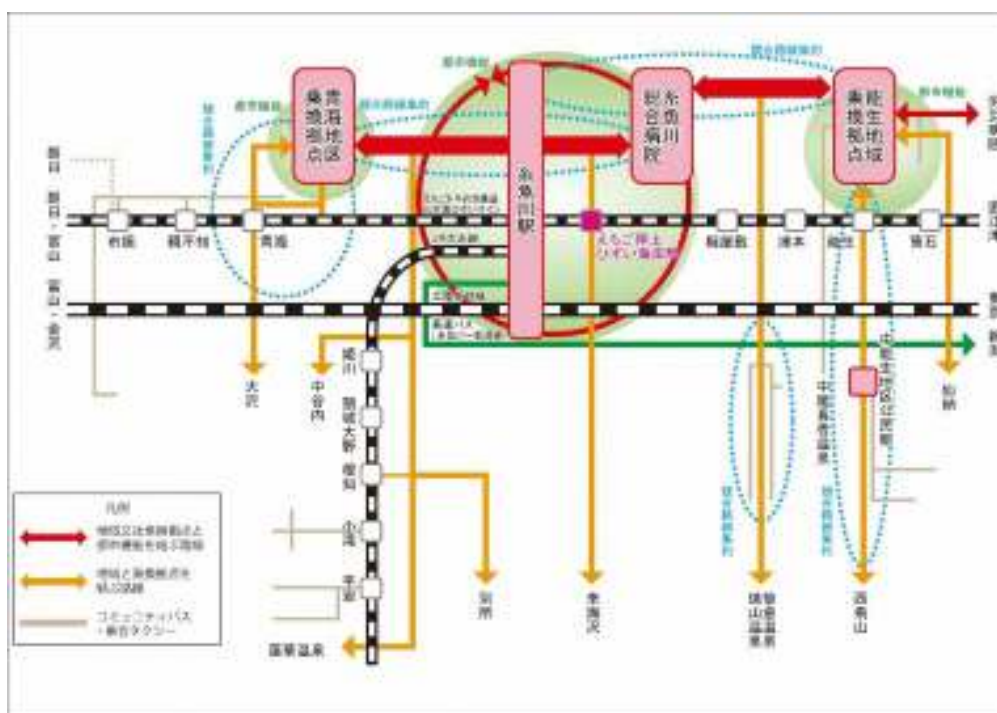
前計画の目標

- ① 地域公共交通の利便性維持・向上
- ② 地域公共交通の利用促進
- ③ 持続可能な地域公共交通の確保

公共交通ネットワークの将来イメージ (通学通勤利用時間帯)



(生活利用時間帯)



第2章 地域公共交通の現状

(3) 前計画における取組み

前計画においては、40の個別事業を記載しており、各事業の進捗状況は次のとおりです。

No	個別事業	進捗状況
1	立地適正化計画と連携した地域公共交通網の形成	実施中
2	地域づくりプランと連携した地域公共交通網の形成	実施中
3	地域公共交通の確保に要する運行費等の助成	実施中
4	北陸新幹線系魚川駅の利用促進	実施中
5	鉄道の観光利用促進	実施中
6	観光バス等の利用促進と新たな観光バスの整備	実施中
7	新たな観光タクシーの整備と利用促進	実施中
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	実施中
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	実施中
10	JR大系線の二次交通の整備と利用促進	実施中
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	実施中
12	えちごトキめき鉄道日本海ひすいラインの新駅設置	実施中
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	構想段階
14	新駅の利用を促すアクセス方法の検討、整備	実施中
15	バスネットワークの乗換拠点の設定、整備	実施中
16	バスネットワークの競合路線の見直し、集約	実施中
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	実施中
18	利用状況調査の実施	実施中
19	地域内移動の利便性向上	実施中
20	あさひまちバスとの連携強化	実施中
21	公共的交通から地域公共交通利用への転換	実施中
22	学校統合による通学方法の検討、確保	実施中
23	二種免許等の資格取得に対する支援の検討	実施中
24	地区やNPOによる公共交通事業への支援	構想段階
25	鉄道の新潟方面への利便性向上と利用促進	実施中
26	鉄道の越前地区内及び富山県新川地区への利便性向上と利用促進	実施中
27	高速バスの利便性向上と利用促進	実施中
28	駅舎等の利用環境改善にむけた検討	実施中
29	待合施設等の利用環境の改善	実施中
30	バス・タクシー車両のバリアフリー化	実施中
31	乗りたくなる車両のラッピング	実施中
32	わかりやすい乗換等の案内	実施中
33	定期的でわかりやすい情報提供	実施中
34	市民等に出向き寄り添う利用促進活動	実施中
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	実施中
36	イベントと連携した利用機会の創出	実施中
37	商業施設等と連携した利用促進	実施中
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	実施中
39	高齢者の運転免許自主返納に対する支援	実施中
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）	構想段階

40 の個別事業の詳細の一部については、以下のとおりです。

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
内容	○都市機能誘導区域や居住誘導区域においては、効率的に複数の機能を享受できるよう地域公共交通網を形成します。 ○立地適正化計画（令和 2 年 2 月）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。
実績	平成 31 年 3 月に立地適正化計画を策定し、網計画と互いに連携する形となるよう調整し策定しました。

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
内容	○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あった運行形態（方法）に変更します。 【通学通勤利用】 ・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。 【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ます。 ・地域間移動は、乗換拠点での乗換によりつなぎます。
実績	・平成 31 年 4 月（糸魚川・能生地域）、令和 2 年 4 月（青海地域）の路線バスの再編において、運行経路、運行頻度の見直しを実施しました。

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
内容	○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。 ○新駅設置は、押上地区です。 ○新駅に付帯する便益施設の整備も検討します。
実績	・押上地区において令和 3 年 3 月に開業し、バス停も新設し交通利便性の向上を図りました。

事業 17	利用状況にあったバスネットワークの運行形態、運行頻度の見直し
内容	○利用状況に合った運行形態に見直します。 ○利用状況に合った運行頻度に見直します。 ○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。
実績	・平成 31 年 4 月（糸魚川・能生地域）、令和 2 年 4 月（青海地域）の路線バスの再編において、運行経路、運行頻度の見直しを実施しました。

事業 30	バス・タクシー車両のバリアフリー化
内容	○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。 ・ワンステップバス 現状6両 → 計画 11 両以上 ・ノンステップバス 現状3両 → 計画 3両以上 ○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。 ・福祉タクシー 現状1両 → 計画 1 両以上 ・ユニバーサルデザインタクシー 現状0台 → 計画 1 両以上
実績	・バス・タクシー車両のバリアフリー化は国補助金もあることで、計画を上回る 29 台（バス 16 台、タクシー・福祉タクシー13台）導入されています。

※「ユニバーサルデザイン」とは、健康な方はもちろんのこと、高齢者や車いす利用者など誰もが利用しやすい設計のこと

(4) 数値による前計画の評価

前計画において、全体の達成状況を評価するために「成果指標」を、個別事業の進捗を確認するために「活動指標」を設定していることから、成果指標及び活動指標により前計画の評価を行います。

＜成果指標＞

成果指標1 地域公共交通に係る満足度				
策定当時	目標値	現在	達成率	考察
2.64 〔平成28年度 アンケート〕	2.80	2.29 (参考) 〔令和3年度総合計画ア ンケートから試算〕	81%	取組は進めているが数値の改善がしておらず、市民の認知につながっていないと考えられます。

※「満足度」は、5段階で評価した数値

(大いに満足：5、やや満足：4、普通：3、やや不満：2、大いに不満：1)

成果指標2 地域公共交通カバー率				
策定当時	目標値	現在	達成率	考察
92.6% (平成27年度)	93.5%	93.0% (令和5年度)	99%	路線バスの見直しにより運行経路が変更され、数値が改善しています。

※「地域公共カバー率」は、平成22年国勢調査結果を用いた人口メッシュに、駅は1,000m、バス停は300mを公共交通利用圏域と設定し、この圏域が市内人口をどの程度カバーしているかを算出

成果指標3 鉄道利用率				
策定当時	目標値	現在	達成率	考察
13.8 回/年・人 (平成27年度)	14.2 回/年・人	15.4 回/年・人 (令和5年度)	108%	えちご押上ひすい海岸駅開業により鉄道利便性が向上し数値が改善しています。

※「鉄道利用率」は、新幹線、在来線の年間乗車人員を市人口で割った数値

第2章 地域公共交通の現状

成果指標4 路線バス利用率				
策定当時	目標値	現在	達成率	考察
10.2 回/年・人 (平成27年度)	9.4 回/年・人	8.2 回/年・人 (令和5年度)	87%	新駅開業による鉄道利便性向上や小中高校生の減少などにより、減少傾向が継続しています。

※「路線バス利用率」は、年間輸送人員を市人口で割った数値

成果指標5 路線バス等運行に係る市負担額				
策定当時	目標値	現在	達成率	考察
145,374 千円/年 (平成27年度)	116,000 千円/年	165,523 千円/年 (令和5年度)	-42%	路線バスの見直しにより、前年より減少する年度もありましたが、燃料や車両更新などにより増加傾向が続いています。

《活動指標》

指標	策定当時	現在	考察
北陸新幹線 糸魚川駅乗降者数	973 人/日 (平成27年度)	899 人/日 (令和5年度)	新型コロナにより大きく落ち込み、現在回復段階です。
観光入込客数	2,487 千人/年 (平成27年度)	1,909 千人/年 (令和5年度)	新型コロナにより大きく落ち込み、現在回復段階です。
バリアフリー 車両台数	10 台 (平成27年度)	29 台 (令和5年度)	国の補助制度によりバリアフリー対応車両への更新が進みました。
公共交通関連 教室開催件数	4 回 (平成27年度)	3 回 (令和5年度)	新型コロナにより休止していましたが、再開しました。
糸魚川駅～新潟駅間の 公共交通最短所要時間	鉄道 2時間21分 (平成27年度)	鉄道 2時間31分 (令和5年度)	鉄道の乗継利便性が維持されており、ほぼ変化ありません。
公共交通の利用者数	1,127 千人/年 (平成27年度)	923 千人/年 (令和5年度)	新型コロナにより大きく落ち込み、現在回復中です。

(5) 前計画の総括

前計画の総括は、次のとおりです。

- 計画に記載した事業の多くは完結しない継続事業であり、今後も事業を実施していく必要があります。
- 記載された多くの事業に取り組みましたが、指標として数値化した際にはあまり改善していない数値も見られました。これは、事業の中で指標に直結する即効性のある事業や間接的に影響する事業などがあるためと考えられます。
- 前計画を振り返った結果、**まだ目指す姿には到達していないことから、今後も目指す姿に近づく取組みを継続する必要がある**と考えます。

4 課題

公共交通の課題は、様々な要因が複雑に関わっています。課題を整理することで、取り組むべき方向性を整理します。

(1) 課題の分類

移動に関連する課題を以下のとおり分類化します。

人口の減少や年齢構成の変化に伴う課題

- ・ 運転手の高齢化、人手不足による事業の縮小
- ・ 人口減少による公共交通利用者の減少により事業継続が困難
- ・ 高齢化や免許返納により移動できなくなる交通弱者の増加 など

公共交通網の維持確保に関する課題

- ・ 限られた運転手による効率的な運行に迫られている
- ・ 人口の少ない地区における移動手段の確保が困難
- ・ 公共交通への市民の関心と理解を深めてもらう取組みの不足
- ・ 観光を目的とした二次交通の確保が進んでいない など

社会の変化による課題

- ・ 物価や人件費の高騰による経費増加と行政負担の増加
- ・ DX による業務の効率化と情報発信が遅れている
- ・ GX を意識した環境負荷を低減させる取組みの不足 など

※「DX」は、デジタルトランスフォーメーションの略。デジタル技術を用いてより良いものへ変革させること

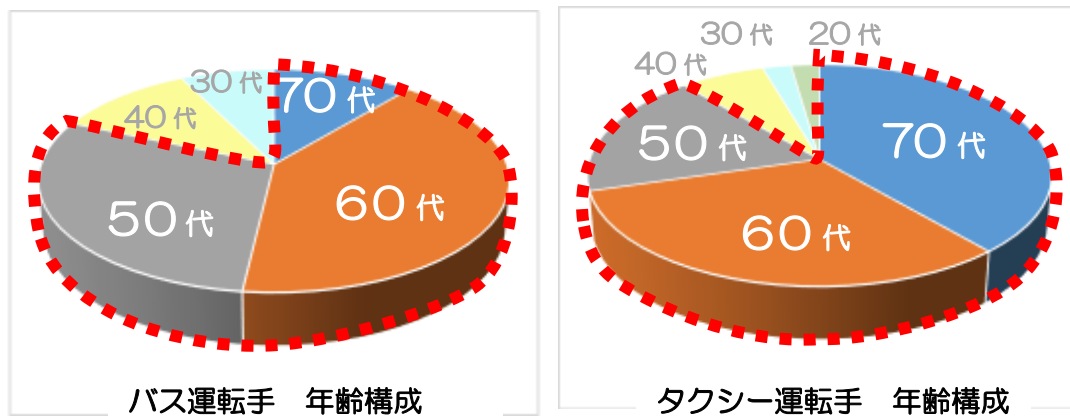
※「GX」は、グリーントランスフォーメーションの略。化石燃料からクリーンなエネルギーを中心とする産業構造に転換する取組み

(2) 取り組むべき課題

人口減少や少子高齢化など他の計画と総合的に取り組むべき課題もあることから、本計画において取り組むべき課題を以下のとおり設定します。

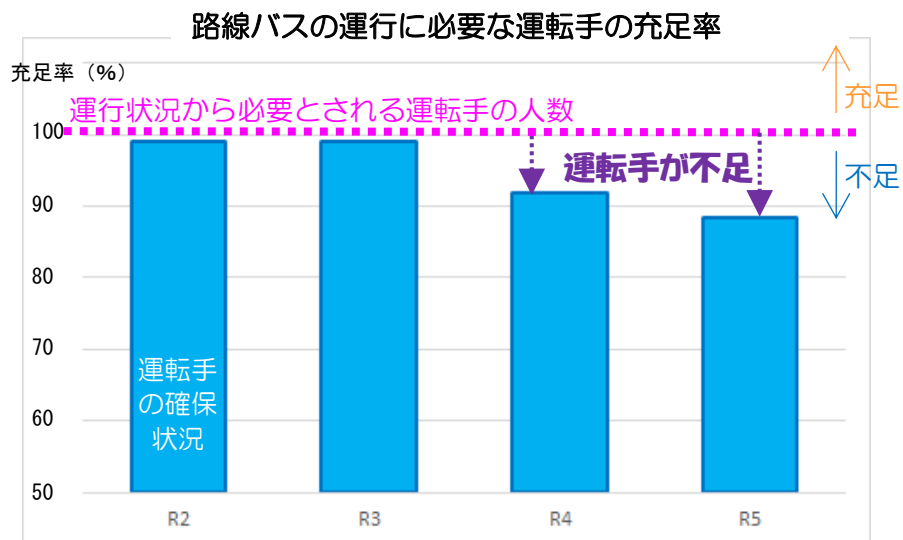
課題1 公共交通を支える人材の減少

公共交通を支える運転手の減少と高齢化が進んでおります。



【出展：糸魚川市独自調査】

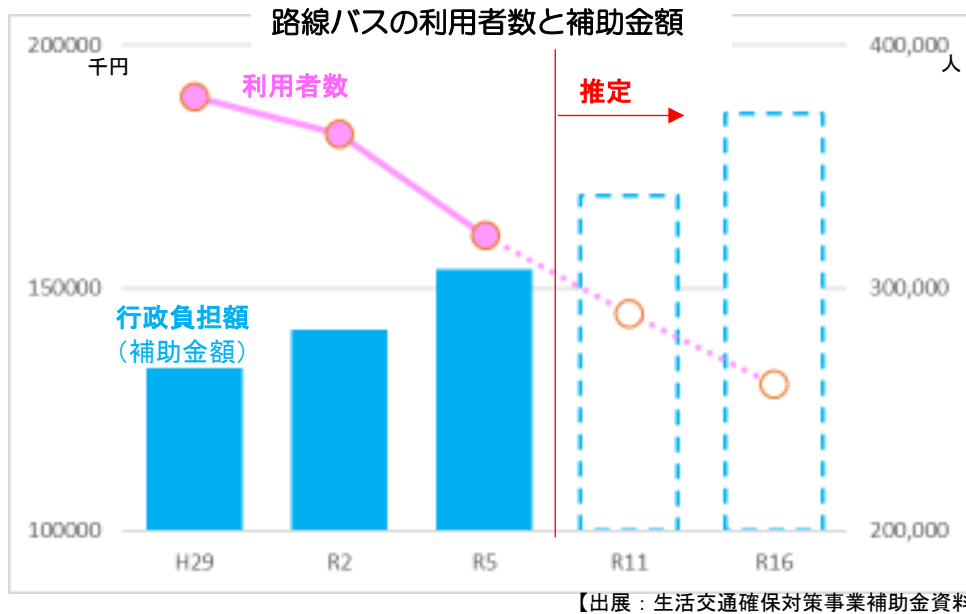
→年齢層の偏りは、急激な運転手不足の要因となります。



→運転手の減少は、交通サービスの低下に直結します。

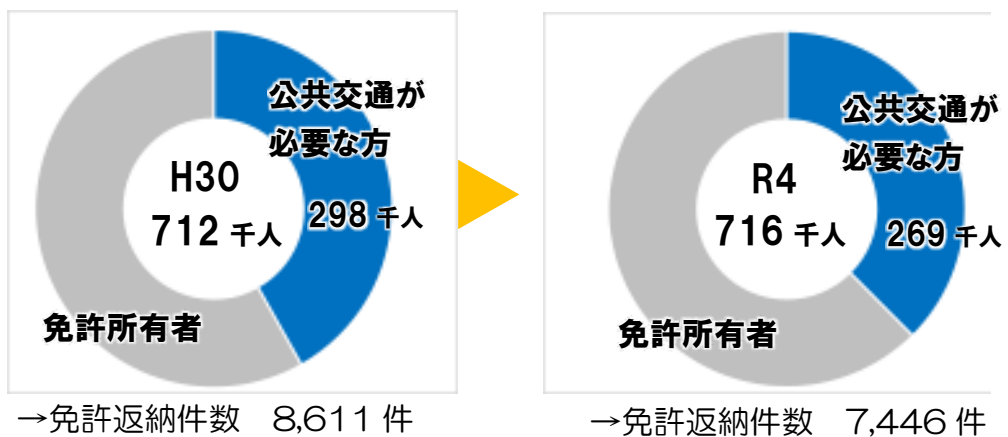
課題2 公共交通利用者の減少

人口減少と少子化、マイカーの普及により、公共交通利用者の減少が続いています。



→利用者の減少により、行政負担が増加しています。

高齢者人口と公共交通を必要とする人数（新潟県）



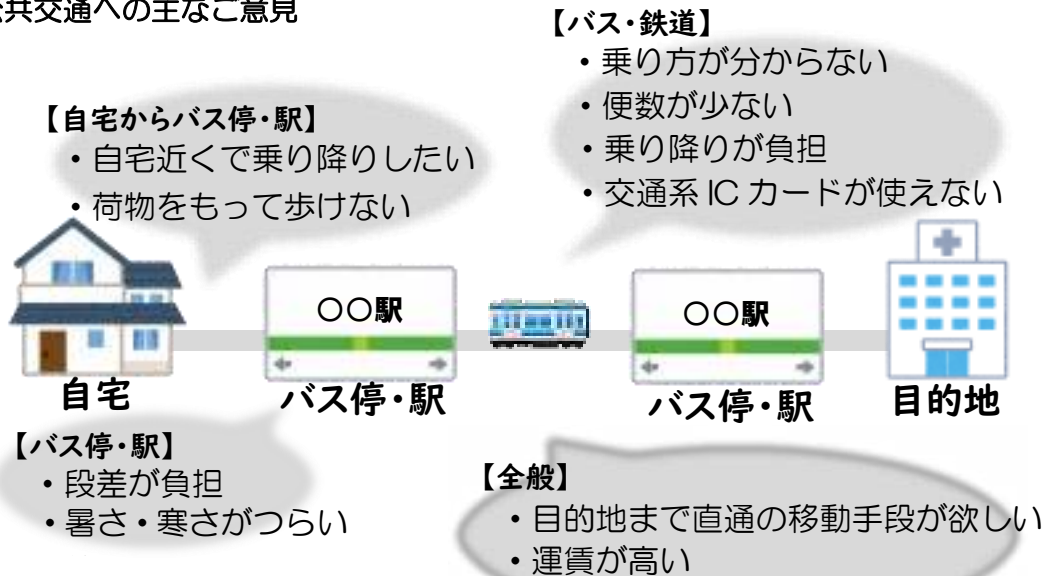
【出展：運転免許統計】

→公共交通を必要とする高齢者は、一定数存在します。

課題3 社会に合った交通手段の確保

多様化するニーズや高齢者への対応が求められています。

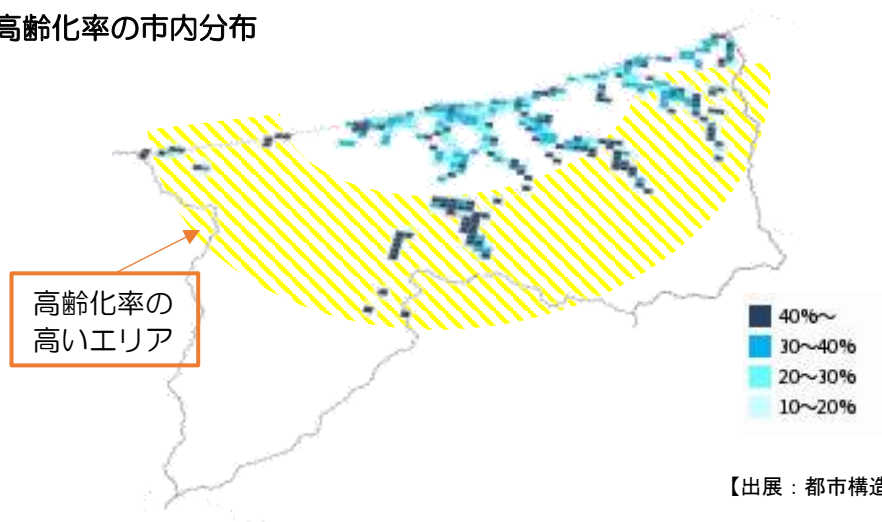
公共交通への主なご意見



【出展：市独自調査（利用者アンケート）など】

→移動に関するお困りことや求めるものは多種多様です。

高齢化率の市内分布



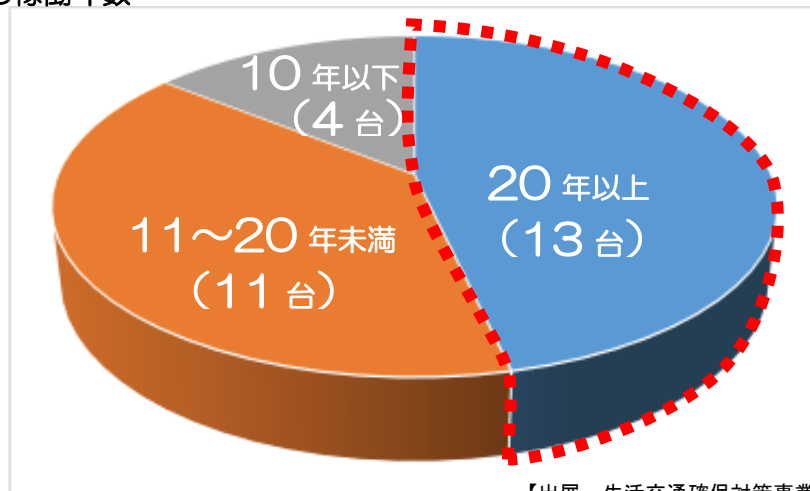
【出展：都市構造可視化計画】

→中山間地域の高齢化は、特に高い傾向です。

課題4 時代に合ったハード面の更新

高齢化や DX を意識した車両や設備の更新が必要です。

バス車両の稼働年数



【出展：生活交通確保対策事業補助金資料】

→長期間の使用により、突発的な故障や修繕が増えています。

車両の設備等

	路線バス	タクシー
環境に配慮した 車両導入 (電気バスなど)	0% 軽油 90%、ガソリン 10%	0% LPG87%、ガソリン 13%
キャッシュレス 対応	0% -	90% ペイペイ、翠ペイ
バリアフリー 対応	64% ノンステップ車両など	36% ユニバーサルデザイン車両

→利用者の利便性を考慮した設備更新が必要です。

第3章 地域公共交通計画の基本的な考え方

1 目指す姿（基本方針）

これまで整理した現状の公共交通網と課題から、よりよい公共交通網を将来に向けて構築していくために、本計画において「糸魚川市の公共交通における将来像」や「目標」などを以下のとおりとします。

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交通**

こちらは、網計画から引き続き目指す姿として設定します。また、その趣旨は以下のとおりとし、課題解決に向けた基本方針といたします。

基本方針（目指す姿の趣旨）

市民、交通事業者、市それぞれがそれぞれの立場で行動し、様々な社会の変化においても、糸魚川市の市民生活と共に観光や定住、経済を下支えすることができる公共交通網の構築を目指します。

2 目標

着実に目指す姿に近づけるように、具体的な3つの目標を設定します。

目標1

持続可能な公共交通網の構築



市民生活や観光、定住、経済を下支えすることができる公共交通網を構築します。

目標2

新たな取組みによる 公共交通の補完と充実



系魚川市に適した新たな移動手段等により、公共交通網の補完と充実を図ります。

目標3

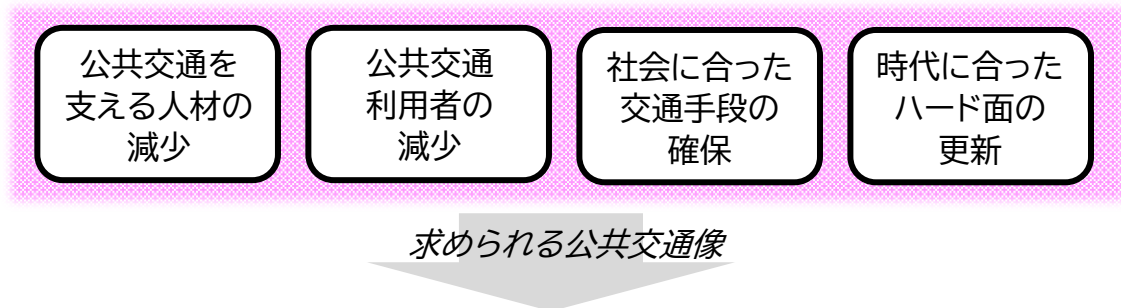
住民、事業者、行政の 役割分担による公共交通の維持



公共交通を利用するまたは公共交通に関わる市民を増やし、住民自らがおでかけできる環境を積極的に確保していきける環境を整備します。

3 計画の体系図

課題



目指す姿

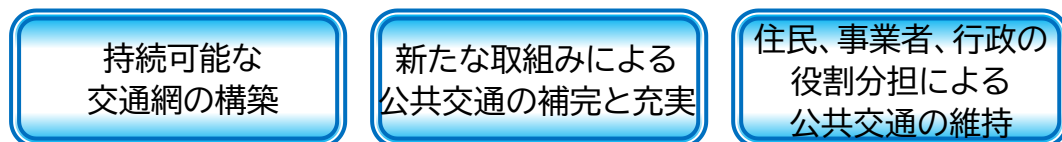
市民、交通事業者、市が協働し、
地域の実情に即した持続可能な地域交通

基本方針

市民、交通事業者、市それぞれがそれぞれの立場で行動し、様々な社会の変化においても、糸魚川市の市民生活と共に観光や定住、経済を下支えすることができる公共交通網の構築を目指します。

具体化

目標



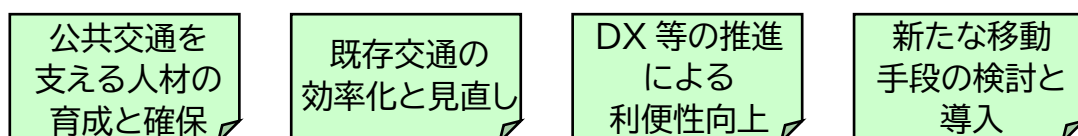
数値化

指標



進捗・達成度

取組方針



第4章 具体的な取組み

1 指標

目指す姿に向け各事業を進めることで、目指す姿にどこまで近づいているかを確認するために以下の指標を設定します。

指標Ⅰ

市民の交通に対する意識

市民のもつ公共交通のイメージを確認するため、総合計画が適宜行うアンケート結果を引用し確認します。

(1) 設定する具体的な数値

- 1-1 公共交通についての重要度
- 1-2 公共交通についての満足度

(2) 設定する目標数値

アンケート結果の数値であり、他の施策と相対的に採点されることから、現状数値より改善することを目標にそれぞれ設定します。

	指標	現状	目標
1	公共交通についての重要度	1.26 (総合計画アンケート結果より)	1.26 現状の数値より改善
	算出方法：総合計画のアンケートを引用		
2	公共交通についての満足度	-0.70 (総合計画アンケート結果より)	-0.70 現状の数値より改善
	算出方法：総合計画のアンケートを引用		

※総合計画 市民アンケート

総合計画の改訂前に各施策について重要度、満足度等を伺うアンケート。

数値は、0を基準に-2～+2の範囲で施策を評価採点いただいています。

指標2

公共交通網の継続性

将来にわたって公共交通網を維持継続できるかを行政の負担額と糸魚川市の人口から算出した指標で確認します。

(1) 設定する具体的な数値

2-1 市決算における人口1人あたりの交通関連支出の負担額

(2) 設定する目標数値

公共交通の維持継続をするために、1人あたりの負担額を一定程度に抑えることも必要であるが、社会の変化に対応するために増強する必要も起こり得ることから、現状よりも改善することを目標に設定します。

	指標	現状	目標
1	市決算における 人口1人あたりの交通 関連支出の負担額	8,816 円 (R5 実績から)	8,816 円 現状の数値より改善
	算出方法：決算から交通関連の金額を合計し、人口で割ることで算出		

指標3 新たな取組みへのチャレンジ

現状の体制にとらわれず、より良い交通網への変化をうながすことを目標にチャレンジしていきます。

(1) 設定する具体的な数値

3-1 実証実験の回数及び新たな取組みを実装した数

(2) 設定する目標数値

より良い公共交通網を目指し、現状維持に満足せず積極的に新たな取組みを行うように設定します。

	指標	現状	目標
1	実証実験の回数及び 新たな取組みを実装した数	1回/年 (R5実績から)	1回/年以上
	算出方法：公共交通に関連した実証実験や新たな取組みの合計		

指標4

市民と公共交通との関わり

移動の主流がマイカーであっても、機会をみつけ公共交通を選択し、利用していただいているかを利用者数から把握します。

(1) 設定する具体的な数値

4-1 市人口のうち、公共交通を利用している割合

(2) 設定する目標数値

公共交通の利用を意識的に増やしていくことが、交通事業者の収支改善に大きく影響することから、

	指標	現状	目標
1	市人口のうち、公共交通 を利用している割合	6.5% (R5 実績から)	6.5% 現状の数値より改善
	算出方法：各交通の1日あたりの利用人数の合計を市人口で割り算出		

2 取組方針

これまでに整理した課題と目標に基づき、目指す姿に近づくための取組方針を以下のとおり設定します。

本計画においては、取組むべき方向性を記し、より具体的な事業内容や実施時期については、アクションプランに記載します。

取組方針

I

公共交通を支える

人材の育成と確保

(1) 解消すべき課題

- ・課題1 公共交通を支える人材の減少
- ・課題3 社会に合った交通手段の確保

(2) 取組みの概要

- ・事業者の努力だけでは人材確保が厳しい状況となっていることから、事業者と行政が連携し必要な人材確保に努めます。
- ・昨今、人件費や燃料など社会全体で物価が上昇していることから、人材確保を含めた必要な運賃の見直し等を検討します。
- ・他業種や類似業種同士での効率化や連携の可能性について、情報を共有し検討します。

(3) 参考事例

○再就職先や移住者の就職先に運転手が選ばれるような支援策

例 新潟県佐渡市、新潟交通佐渡(株)による

「路線バス運転士緊急確保事業補助金」

- ・職場見学や面接旅費の支援
- ・大型2種免許取得のための経費、旅費支援
- ・就業時の支度金、住宅確保の支援

○中学生、高校生へのキャリア教育

例 糸魚川市教育委員会 「キャリアフェスティバル」

職業観の醸成と糸魚川市での具体的な仕事を学ぶことで糸魚川市内での就職を選択肢として持ってもらう。

取組方針 2

既存交通の効率化と見直し

(1) 解消すべき課題

- ・課題1 公共交通を支える人材の減少
- ・課題2 公共交通利用者の減少
- ・課題3 社会に合った交通手段の確保

(2) 取組みの概要

- ・生活インフラの側面から、公共交通を必要とする方が利用できる環境を整備し、交通網として一体的に持続するよう努めます。
- ・通学、通勤、通院の足としての公共交通を最優先に確保しつつ、利用状況や地域の状況を踏まえ効率性等の視点からも交通網（サービス水準）を整理します。
- ・北陸新幹線の大阪延伸や新潟市への交通手段など広域の移動についても、その必要性和重要性を踏まえ確保に努めていきます。
- ・学校統廃合による通学手段の検討時などのまちづくりに関わる人の動きの変化の際には、積極的な公共交通の利用を促すよう関係者と調整し限られた公共交通資源の効率的運用に努めます。

(3) 参考事例

○運行の見直し基準、サービス水準の設定

例 糸魚川市地域公共交通再編実施計画

一定の基準を設けて、見直しの必要性を分かりやすく共有。



取組方針 3

DX 等の推進による利便性向上

(1) 解消すべき課題

- ・課題2 公共交通利用者の減少
- ・課題3 社会に合った交通手段の確保
- ・課題4 時代に合ったハード面の更新

(2) 取組みの概要

- ・ハード（車両など）・ソフト（運行方法など）両面から社会のニーズに合うように適宜更新していきます。
- ・高齢者や障害者などあらゆる利用者にやさしい車両のバリアフリー化等も交通事業者と協力し進めます。

(3) 参考事例

○キャッシュレス決済の導入

例. 頸城自動車 県内高速バスのキャッシュレス化
キャッシュレス決済導入により、利用者の利便性向上。



取組方針 4

新たな移動手段の検討と導入

(1) 解消すべき課題

- ・課題1 公共交通を支える人材の減少
- ・課題3 社会に合った交通手段の確保
- ・課題4 時代に合ったハード面の更新

(2) 取組みの概要

- ・課題克服のために、糸魚川市に適した（または各地域に適した）新たなサービスや移動手段を検討し、より実情に合った住民に必要とされる移動手段の確保に努めます。
- ・住民が、消費（交通サービス利用）者側だけではなく供給（交通サービス提供）者側としても公共交通に関わる仕掛けを行い、関心を高め自らのおでかけを自らが守っていける体系の構築を目指します。

(3) 参考事例

○住民の運転するマイカーを活用した乗合サービス

例. 富山県朝日町 ノッカル

移動に困っている方をマイカー移動している方に同乗させてもらい、移動手段を住民同士の助け合いで補う。



○自動運転の実験と導入

例. 福井県永平寺町

鉄道の廃線をきっかけに移動手段確保のために実証実験を開始し、現在国内最先端の自動運転レベル4で運行中。

3 各交通モードにおける取組方針

既存の各交通モードについて、以下のとおり整理します。

1 鉄道

(1) 公共交通における役割

鉄道の有する大量輸送・定時性・速達性・広域性をふまえ、鉄道での移動を「幹線」に位置付け、移動の軸として維持確保を行います。

(2) 課題と取組方針

北陸新幹線	(課題) ・糸魚川駅での乗降者数の増加 ・停車本数の確保 など (取組方針) 関東、関西をつなぎ、市内経済や交流に大きな役割を持つ公共交通として、糸魚川駅の利用促進や停車本数の確保などを取組みます。
日本海ひすいライン	(課題) ・利用者の減少 ・運行継続のための経営の安定化 など (取組方針) 通学通勤や通院など市民生活に欠かせない公共交通として、将来にわたって運行を行っていけるように安定経営に向けた支援や利用促進等を沿線自治体と共に取組みます。
大系線	(課題) ・利用者の減少 など (取組方針) 長野県とつながる生活、観光の利用が見込める公共交通として、生活と観光両面からの利用促進を取組みます。

2 バス

(1) 公共交通における役割

鉄道では移動できない部分を補い、市民の足としてより生活に密着していることから、バスを「支線」に位置付け、維持確保と共に現状に合った見直しを進めます。

(2) 課題と取組方針

県内高速バス	(課題) ・利用者の減少 ・行政負担の増加 など (取組方針) 県庁所在地である新潟市を直通で結んでいる唯一の公共交通として、利用促進や利用者の利便性向上などを取組みます。
労災線	(課題) ・運転手不足 ・利用者の減少 ・行政負担の増加 など (取組方針) 市民の足として市内運行し、観光での利用も可能な生活路線として、利用促進と共に運行を維持継続するための運転手確保や車両更新への支援、利便性と効率性を踏まえた運行などを取組みます。
市内路線バス	
あさひまちバス 市振線	(課題) ・利用者の増加 ・路線の維持 など (取組方針) 市振地区と朝日町をつなぐ生活路線として、利用促進や路線の維持などを取組みます。

3 コミュニティバス・乗合タクシー

(1) 公共交通における役割

路線バスが運行していない地区の通院や買い物などの生活に欠かせない移動手段としてバス同様に「支線」に位置付け、生活路線として必要な運行を確保します。

(2) 課題と取組方針

利用者数の増加、路線の必要性と手法の検討 など

コミュニティバス 能生地域 3 路線 青海地域 2 路線	(課題) ・少人数を対象とした際の適切な移動手段の選定 ・路線の維持確保 など
乗合タクシー 早川地域 5 路線 小滝地域 3 路線	(取組方針) 多くの方が乗合い利用することが難しいことから、路線の必要性を確認しながら、運行手法の検討や利便性向上に取り組めます。

4 タクシー・福祉タクシー

(1) 公共交通における役割

生活と観光の両面で移動したい時間や場所など個別のニーズに対応できる柔軟な移動手段として「公共交通の切り札」に位置付け、いざという時に利用ができるように体制を確保します。

(2) 課題と取組方針

タクシー	(課題) ・運転手不足 ・LPG スタンドの減少 (取組方針) 様々な場面で活躍できる移動手段であることから、将来にわたって維持していくために必要な運転手確保や車両の更新に取り組みます。
福祉タクシー	(課題) ・運転手不足 ・対応できる車両の確保 (取組方針) 需要の高まりに対応できるように、必要な運転手確保や車両確保に取り組みます。

5 新たな移動手段

(1) 公共交通における役割

マイカーを活用した「ライドシェア」や移動に新たな価値を付加する「グリーンスローモビリティ」など、新たな技術や手法について見識を深め、糸魚川市の公共交通網を支える手段として糸魚川市に合う手法を検討し導入を進めます。

(2) 課題と取組み方針

新たな移動手段	(課題) ・利用者ニーズと既存交通とのミスマッチ ・免許返納後の移動手段確保 など (取組方針) 様々な課題に対して、解決につながる手法について検討を進め、高齢者や中山間地などに適した手法を選定するとともに、担い手の確保などを取り組みます。
-----------------------	--

取組方針のまとめ

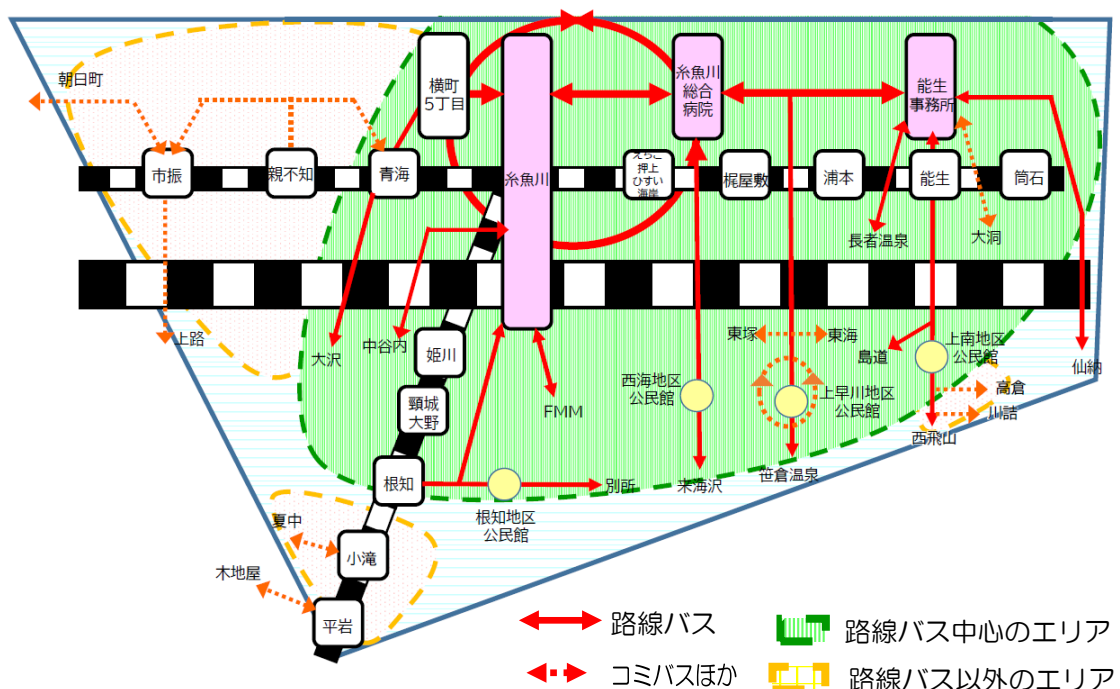
- ・既存の公共交通においては、運転手の不足により運行の縮小は避けられない状況です。
- ・運転手確保と共に、現在の運転手人数でできる効率的な運行に見直します。
- ・DX や地域の共助による移動手段の確保など、工夫や新しい取組みにより、市民が満足できる公共交通を確保します。

第5章 将来の公共交通網

1 現在と将来の交通網

これまでに整理した現状の公共交通網と課題から、その先の将来の交通網をイメージすると以下のとおりです。

【現在の交通網イメージ】

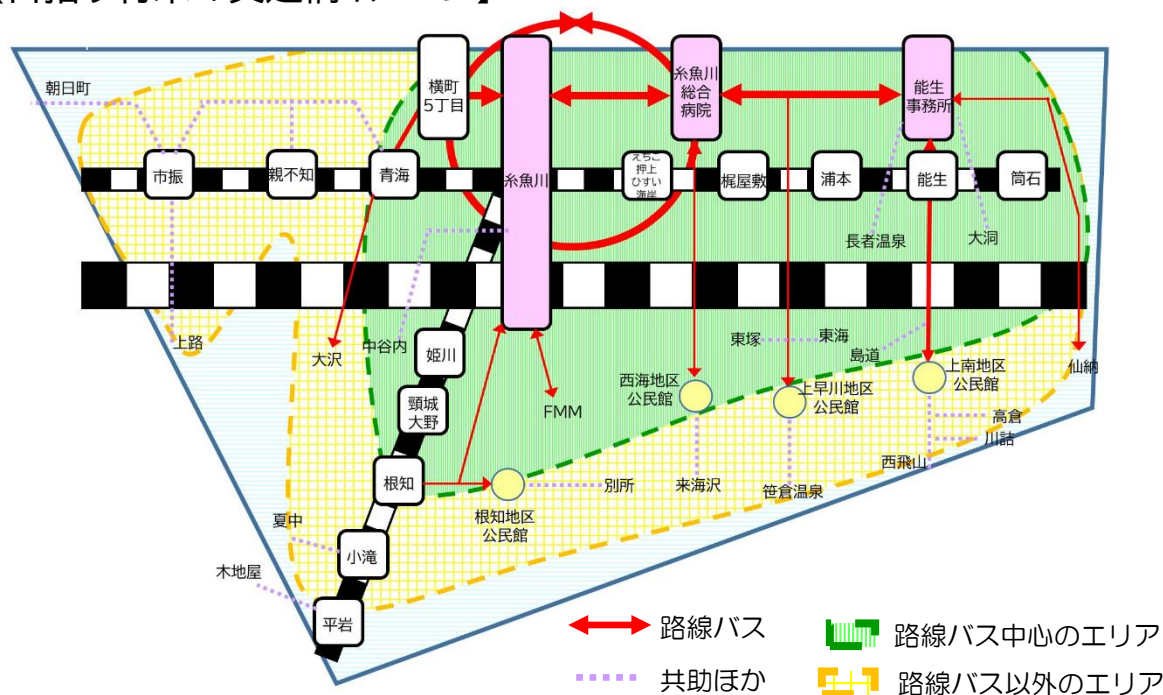


現在の交通網の特徴

- 運転手、車両ともにできる範囲で最大の運行を行うことで今の交通網を維持（運転手減少で負担が増加）。
- 人口の減少、こどもの減少により 公共交通の利用者は減少傾向。高齢者もできる限り運転免許を保有し、自由な移動手段を確保。
- 生活に必要なおでかけ（通院や買い物など）について、中山間はもとより市街地においても支障が生じ始めている（バス停まで行けない、荷物をもって歩けないなど）。

本計画を進めることにより、目指す将来の交通網は以下のとおりです。

【目指す将来の交通網イメージ】



目指す将来の交通網 の特徴

- 限りのある運転手、車両を効率よく運用し、乗合が効率的である路線を中心に維持確保を図ります。
- 利用の少ない路線等については、乗合による非効率も踏まえた運行区間や便数の見直し、共助による移動手段確保など適切な手法による交通網の維持を目指します。
- 共助による移動手段確保は、より地区にあった運行を実現し、住み続けられる地区につながる取り組みと考え、検討を進めます。

第 6 章 評価と進捗管理

1 評価の流れ

計画に記載された内容の着実な実行と改善状況を把握し、公共交通協議会で確認していくために評価と進捗管理を行います。

(1) 毎年行う評価と進捗管理

設定した指標と取り組んだ事業について毎年実績を整理し、状況の確認と今後の対応を協議会で共有します。

年度前半：指標及び事業について状況を整理し 協議会にて共有

年度後半：進捗状況等踏まえ、次年度の取組みについて検討

改善が必要な指標とそれに関連する取組みについて分析

	年度前半	年度後半
内容	・前年度評価作成 ・協議会へ前年度事業報告	・協議会へ前年度評価報告 ・次年度事業検討

(2) 計画期間内で行う計画の検証

計画期間の中間年度（令和 11 年度）に計画全体について検証を行い、計画内容の追加・修正を行います。

	計画期間 前半（R7～11）	計画期間 後半（R12～16）
内容	（R10） ・計画全体の進捗整理 （R11） ・計画全体の進捗を協議会へ報告 ・計画の修正、追記を検討	（R15） ・計画全体の進捗整理 （R16） ・計画全体の進捗を協議会へ報告 ・次期計画へ反映

糸魚川市地域公共交通計画

令和 年 月 策定

発行 糸魚川市産業部都市政策課
〒941-8501
新潟県糸魚川市一の宮1丁目2番5号
TEL 025-552-1511（代表）
FAX 025-552-7372
HP <http://www.city.itoigawa.lg.jp>
E-mail toshi@city.itoigawa.lg.jp