

# 第1章 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”は欠かせないものだが、人口減少や少子高齢化、マイカーの普及など公共交通を取り巻く状況は厳しさを増している。

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

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

一方、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活かした交流人口の拡大を図るうえでも、公共交通の果たす役割は今後ますます重要になる。

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

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」を策定する。

## 2. 計画の区域

糸魚川市全域とする。

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

## 3. 計画の期間

平成29年度から平成33年度までの5年間とする。

## 4. 地域公共交通をめぐる動き① えちごトキめき鉄道新駅設置計画

### (1) 新駅設置候補地周辺の現況整理

えちごトキめき鉄道日本海ひすいラインにおいて、新駅2駅（今村新田地区と押上地区）の設置を計画しており、早期の開業を目指している。

#### ●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った。

当時、糸魚川駅に近い一の宮地区にあった校舎は、市街地から約3km離れた平牛地区に移転したため、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が現在でも課題となって残っている。

#### ●押上地区での新駅設置予定の背景と現況整理

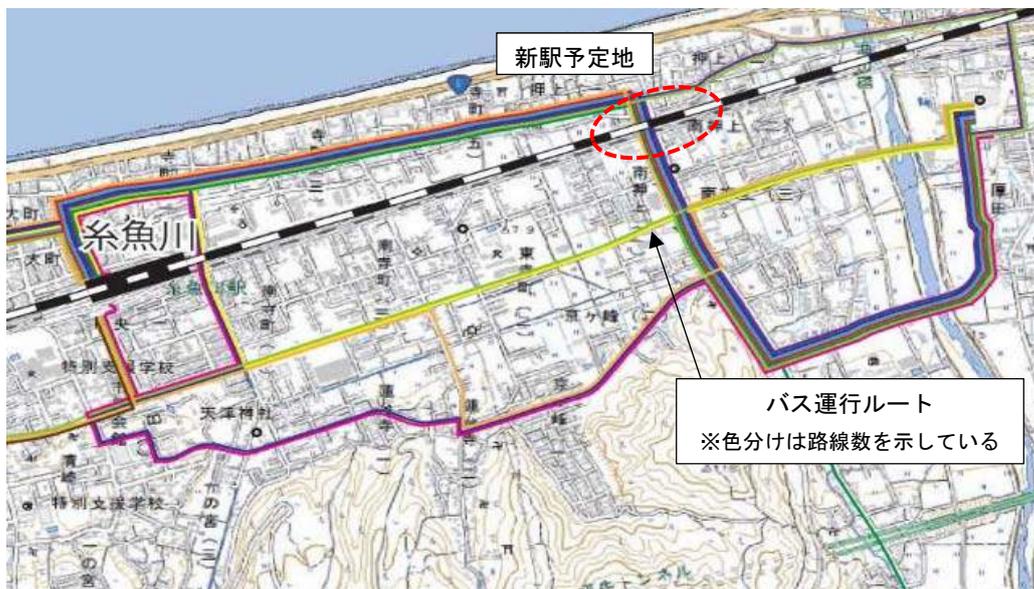
地元押上区は、周辺地区や糸魚川高等学校の保護者会等と連携し、新駅設置について継続的に要望してきた。

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においては、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地事業、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る。

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る。

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、スーパーへの買い物等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る。

新駅設置予定地周辺では、現在、路線バスが9路線運行されている。



図：（仮称）押上駅周辺バス路線  
（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

今村新田地区は、青海地域で市街地化が進む東部に位置する。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し、逆に青海駅周辺地区においては、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る。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る。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る。（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となっており、通勤車両による周辺道路の渋滞も日常的に発生しており、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る。

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る。

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なかで、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益々期待される。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る。

新駅設置予定地周辺では、現在、路線バスが1路線運行されている。



図：（仮称）今村新田駅周辺バス路線  
（出典：市資料、糸魚川バス路線図）

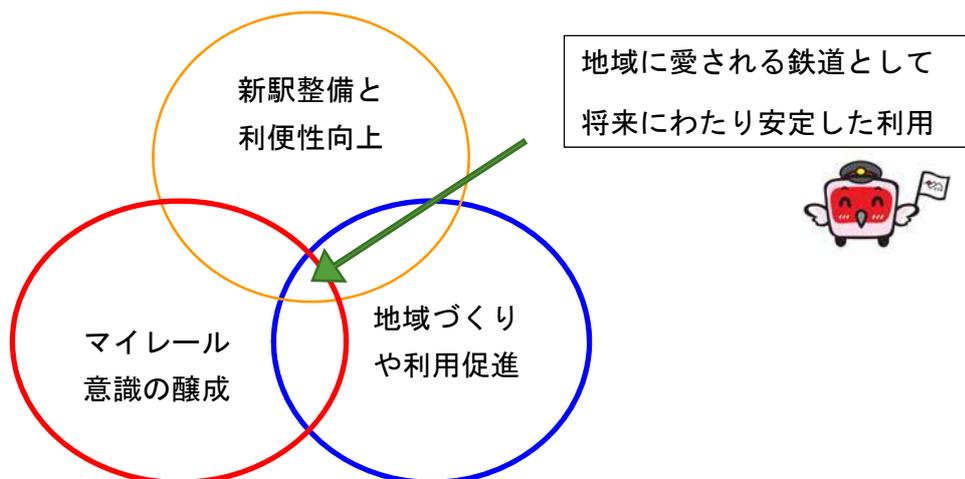
## (2) 2 駅整備により期待される相乗効果

糸魚川駅の東西に1駅ずつ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する。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、利用促進が図られる。

また、糸魚川駅以外の、他の既存駅から新駅へ、また新駅から新駅へなど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も生み出すことができる。

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る。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レ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す。

このように、2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ある。



## 5. 地域公共交通をめぐる動き② 糸魚川市駅北大火

### (1) 糸魚川市駅北大火

#### ●糸魚川市駅北大火の概要

平成28年12月22日に発生した「糸魚川市駅北大火」は、国内では過去20年で最悪の延焼火災となった。商業施設をはじめとする都市機能や周辺の居住機能を喪失し、糸魚川市の中心市街地に多大な被害をもたらし、多くの市民が被災した。(平成29年1月31日現在)

- ・焼失面積 : 約40,000 m<sup>2</sup>
- ・焼損棟数 : 147棟(全焼120棟、半焼5棟、部分焼22棟)
- ・被災者 : 120世帯、224人
- ・被災事業者: 55事業所

#### ●過去の大火

被災地区周辺では、これまでも強風を伴った大火に見舞われており、昭和以降だけでも昭和3年に105棟、昭和7年に368棟、昭和29年に42棟を全焼する火災が発生している。

#### ●糸魚川市駅北大火の被災地区

被災地区は、市の中心市街地であるとともに、雁木に代表される街並み等、歴史的風情を色濃く残すまちであり、観光や商業等の地域資源の場であるとともに、「まちなか」として市民のシンボリックな地区であった。

### (2) 糸魚川市駅北大火が及ぼすまちづくりへの影響

#### ●まちの復興に向けた計画づくり

このような状況をふまえ、被災地区の復旧と復興にあたっては、住民や事業者との合意形成を図りながら、火災に強いまちを第一として、中心市街地として賑わいのあるまち、人口減少と高齢化に対応するまちを実現するため、「糸魚川市復興まちづくり計画」を策定する。

<計画の基本的な考え方>

- |                |                       |
|----------------|-----------------------|
| ①安心して暮らせるまちづくり | ②住民の生活再建と事業者の事業再開への支援 |
| ③商業の振興         | ④地域コミュニティの再生          |
| ⑤早期の復興に向けた取組   |                       |

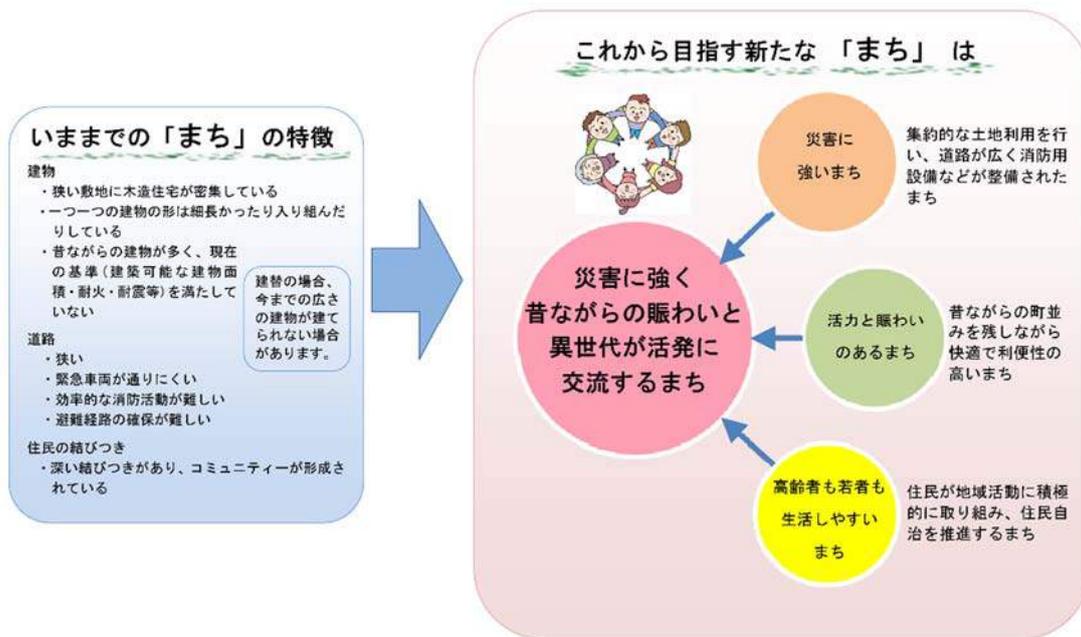
#### ●都市計画マスタープラン及び立地適正化計画(策定中)への影響

現在、市では都市計画マスタープランの改定作業及び立地適正化計画の策定作業を進めているところだが、前述の糸魚川市駅北大火復興まちづくり計画などとの整合を図る必要があることから、当初、平成28年度～29年度の2か年での策定予定の見直しも必要となっている。

●地域公共交通網形成計画への影響

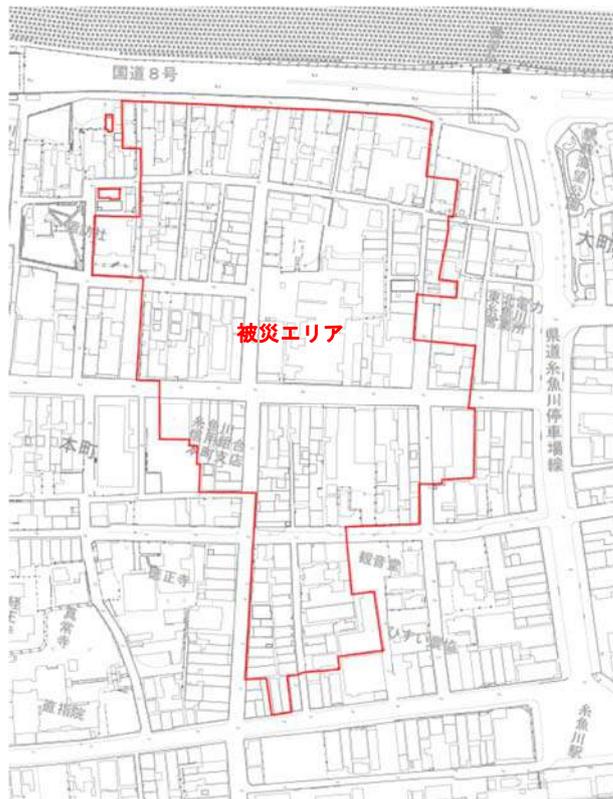
地域公共交通網形成計画は、都市計画マスタープラン及び立地適正化計画との連携が必要であるため、これらの改定・策定内容により見直しが必要な場合は、適宜見直すこととする。

●復興に向けたまちづくりの考え方（抜粋）



図：復興に向けたまちづくりの考え方（出典：市配布資料）

●糸魚川市駅北大火 被災エリア図



図：糸魚川市駅北大火 被災エリア図（出典：市資料）

## 6. 公共交通を取り巻く課題

### (1) 社会情勢の課題

#### 人口減少、少子高齢化

- ・糸魚川市は、長期的に人口減少が続いている。就学や就職による若者の転出、減少傾向にある出生数は、通学や通勤等で公共交通を利用する可能性がある人の絶対数減に直結している。
- ・少子高齢化の状況は今後も続く見込みであり、高齢化率の上昇は、医療や介護などの社会保障費の増大にも影響が懸念される。
- ・高齢者の絶対数が今後も上昇が見込まれる中、自動車が使えなくなり、公共交通を利用せざるを得なくなる高齢者の増加も予想される。一方で、自動車を使い続ける高齢者による事故の増加も懸念される。

#### 厳しい財政状況と赤字路線

- ・厳しい財政状況の中で、公共交通に関する支出は増加の一途を辿っている。地方都市において、公的補助なしで公共交通事業の赤字解消をすることは非常に困難であり、市や国・県による公共交通事業への支援は不可欠ではあるが、このまま支出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恐れがある。
- ・市内公共交通網の利用状況や収支状況を精査し、非効率な運行や利用者の減少により、著しい赤字となっている路線については、運行の効率化、デマンド化（予約制）等への運行方法見直し等、抜本的な改善計画を検討することで、公共交通事業の持続可能性を確保する必要がある。

#### 新たなまちづくり

- ・平成28年12月22日に発生した糸魚川市駅北大火は、市民の財産や本市の築いてきたまちづくりに重大な被害をもたらした。まれにみる大災害から力強く復興し、災害に強く昔ながらの賑わいと異世代が活発に交流する新しいまちを目指すべく、全市を挙げた検討が始まっている。
- ・復興と新たなまちづくりを支えるため、今年度策定する地域公共交通網形成計画を着実に推進するとともに、今後のまちづくりの進展に合わせた計画見直し等を検討する必要がある。

## (2) 地域公共交通の現況からの課題

### ① 公共交通網の課題

#### 課題1 公共交通の効率的な運行と競合解消

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

#### 課題2 公共交通と公共的交通との調整による効率化

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

#### 課題3 観光二次交通の検討

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

**課題4 在来線の新たな需要開拓（新駅の整備）**

- ・市民の通学通勤や広域的な移動を支える、在来線の持続可能性を高めるため、新たな需要を開拓する必要がある。
- ・えちごトキめき鉄道日本海ひすいラインに新駅整備計画があり、これに向けた新駅周辺住民や市全体のまちづくりと一体となった整備促進や利用促進が必要である。
- ・競合するバス路線と適切に役割分担を行い、効果的で効率的な公共交通網の形成と新駅へのアクセス方法の検討が必要である。

**課題5 長岡・新潟方面等への公共交通の代替性と利便性の向上**

- ・高度医療施設をはじめとする高次都市機能を享受するために必要な生活路線として当市と長岡・新潟方面をつなぐ路線の代替性や利便性の向上が必要である。
- ・糸魚川駅から新潟駅までの直通列車（快速）は1日1往復で、北陸新幹線糸魚川駅開業以前より利便性が後退しているため、関係機関と連携し、利便性向上の働きかけや利用促進を図ってきた。しかし、平成29年3月ダイヤ改正より運行の取りやめが決定した。鉄道での移動時間において、県庁所在地が首都圏よりもますます遠く不便になり、市民生活や企業活動に支障をきたすこととなるため、関係機関との連携を強め、運行再開等要望活動の取組や、当面これに代わるダイヤの利便性向上を図る必要がある。
- ・高速バス糸魚川～新潟線は1日2往復あり、関係機関と連携し、利便性向上や利用促進を図る必要がある。
- ・上越地区内における高次都市機能の享受や高校への通学などに必要な生活路線として、当市と隣接する上越市の直江津地区・高田地区方面につなぐ路線の利便性の向上が必要である。
- ・富山県新川地区においても高次都市機能の享受や高校への通学などに必要な生活路線として、当市と隣接する朝日町・魚津市方面につなぐ路線の利便性の向上が必要である。

**② 公共交通利用環境の課題****課題1 駅施設の利用環境の改善**

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

**課題2 バス車両や待合施設の利用環境の改善**

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

### 課題3 公共交通に関する案内方法の改善

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

## ③ 公共交通の確保維持にむけた課題

### 課題1 運行事業者担い手の不足

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

### 課題2 公共交通利用状況の見える化

- ・公共交通に関する市民理解を得るため、公共交通利用者が減少していることや、そのために公共交通の確保が大変厳しい状況にあることを、数値等でわかりやすく情報提供する必要がある。
- ・市民の移動はマイカーに過度に依存した状況であるため、公共交通利用への転換を促す必要がある。
- ・公共交通利用状況を把握するため、適切な乗降量調査とデータ管理に努める必要がある。

### 課題3 公共交通の維持、利用促進に関する意識の醸成

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

### (3) 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

##### 課題1 市内公共交通の役割分担の明確化

・市内公共交通の利用状況は、鉄道は市外、県外等への遠距離移動に利用され、バスは市内における近距離または中距離移動に利用されている。鉄道とバスは必要以上の重複を避け、鉄道とバスの役割分担の明確にする必要がある。

##### 課題2 公共交通の乗り換え利便性の向上と適切な運行車両の検討

・公共交通利用の満足度では、市内公共交通間の乗り換え利便性と通学通勤時の運行車両数や本数等に関して満足度が低い状態である。既存公共交通間の乗り換え利便性の向上や需要に合った車両の検討を行う必要がある。

##### 課題3 交通弱者に対する公共交通利便性の向上

・市内の子どもや高齢者等公共交通以外の移動手段を持たない方の多くが、おでかけに関して不便と感じている。このような交通弱者に対しては、目的や利用時間帯に合った公共交通を提供し、交通利便性を維持、向上していく必要がある。

#### ② 公共交通の利用に関する課題

##### 課題1 高齢者の公共交通への転換の促進

・将来の移動に関しては、市民の多くは身体機能の低下により運転ができなくなることに不安を感じている。一方、運転免許の返納は進んでおらず、高齢者の移動は自動車の利用が前提となっている。高齢者による交通事故が社会的に増加している中で、高齢者に対しては自動車から公共交通への転換を進めることにより移動に関する不安を解消していく必要がある。

##### 課題2 多様な機会における公共交通利用への転換

・普段のおでかけの移動手段として自動車を利用する市民が多く、公共交通を利用する機会は年に数回程度かまたは年間を通じて全くない市民が多い。公共交通を維持していくためには、市民ひとりひとりが年に数回でも利用する機会を増やしていく必要がある。

③ 利用促進事業に関する課題

**課題1 利用促進事業の周知と見直しの検討**

・様々な利用促進事業を行っているものの、事業によっては認知度が低い事業がある。利用促進事業の周知と積極的な広報を行うとともに、対象者に合わせた事業内容の見直しや市内のイベント等と連携した利用促進事業の検討を行う必要がある。

**課題2 観光列車運行への市民理解の獲得と愛着の醸成**

・観光列車「雪月花」は一定程度の認知がされているものの、市民の利用には至っていない状態である。運行に関してはお試し乗車会等の実施により市民の理解を得ていく必要がある。また、観光列車「雪月花」サポーターによる沿線の駅舎の美化活動や車窓から見える沿線の景観づくり、発着時のお出迎えの実施等により、観光列車に対する愛着の醸成が必要である。

④ 新駅周辺整備に関する課題

**課題1 新駅設置予定地周辺地区住民の新駅整備に対する機運の醸成**

・新駅設置予定地周辺地区の住民は新駅整備に対して期待を持っている一方、利用のイメージがつかめていない住民が多い状態である。住民の期待に合った整備を進めていくために、新駅設置予定地周辺地区の住民の気運を高めながら新駅整備に向けた地域づくりを進めていく必要がある。

**課題2 新駅周辺のアクセス向上**

・新駅整備に関しては、駅にアクセスする道路整備や公共交通間の乗り換え利便性向上に期待が高い。新駅設置予定地周辺地区の住民及び新駅で降車した方が利用しやすいよう近隣の企業や医療施設、公共施設、学校等を結ぶバス路線の経路を検討する必要がある。

**課題3 新駅の利便性向上**

・新駅に必要な設備では、駅舎のバリアフリー化に関する期待が高い。新駅のバリアフリー化により全ての人が安全で自由に利用できるよう、快適な利用環境の整備を進めていく必要がある。

⑤ 将来の交通ニーズに関する課題

**公共交通網の将来に渡る維持**

・公共交通に対しては、高齢者やこどものための移動手段や自動車で移動できない場合の移動手段、将来の足として、維持や活性化を望む市民が多い。一方で、現状での公共交通の維持は困難であるため、路線の見直しや適切な役割分担を行いながら、持続可能な公共交通網の再編を行い、サービスの確保を図る必要がある。

## 7. 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

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

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を、次のように定める。

◎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あった持続可能な公共交通ネットワークを再構築します。

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

糸魚川市地域公共交通網形成計画の実施方針を、次のように定める。

#### 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、またバスネットワークの中での競合をできるかぎり減らし、効率的な地域公共交通網に再構築します。

#### 実施方針③ 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、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整備により、「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整備します。新設が1駅では利用駅の変更に留まる可能性があるため、相乗効果が期待される2駅を整備します。

また、新駅設置予定地の地区住民と連携し、新駅を活かす地域づくり、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、公共交通関連支出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かぎり解消し、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。

**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、「高次都市機能を楽しむ地域公共交通網」**

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を楽しむやすくするため、北陸新幹線糸魚川駅開業以前より利便性が大きく後退した長岡・新潟方面や上越地区内、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。

**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」**

こ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継・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。

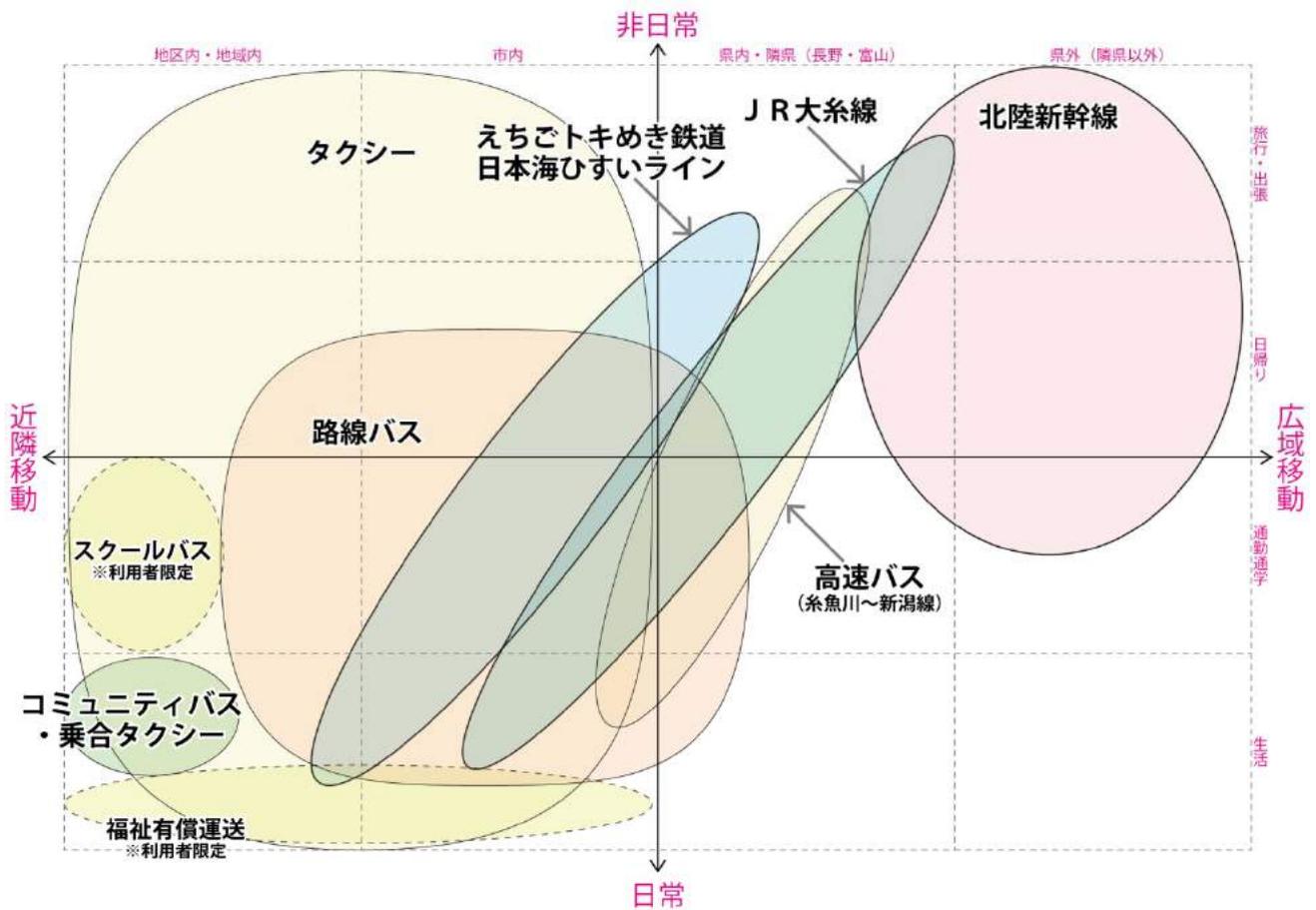
## 8. 糸魚川市における地域公共交通の役割と検討の方向性

### (1) 糸魚川市における地域公共交通の役割

糸魚川市には、広域移動を担う北陸新幹線や、県内から市内の移動を担う鉄道、バス、近隣移動を担うタクシー、コミュニティバス・乗合タクシーや福祉有償運送のほか、スクールバスなどの公共的交通等、多様な交通モードが存在する。これらの地域公共交通の本市における役割を整理する。

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、 <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 (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。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 <b>支線</b> 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ツー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 スクールバス	小中学校への遠距離通学にあたり、公共交通利用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されています。	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) 公共交通の役割分担イメージ図



### (3) 基本方針・実施方針と地域交通の役割を踏まえた計画検討の方向性

#### 【鉄道：全体】

- 鉄道が有する定時・速達性をふまえ、通勤通学を始めとした広域移動手段の主軸に位置付ける。
- 鉄道とバスの適切な役割分担により、鉄道駅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る。
- 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り換え情報の周知や利用しやすい案内等、駅周辺の利便性向上を図る。

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

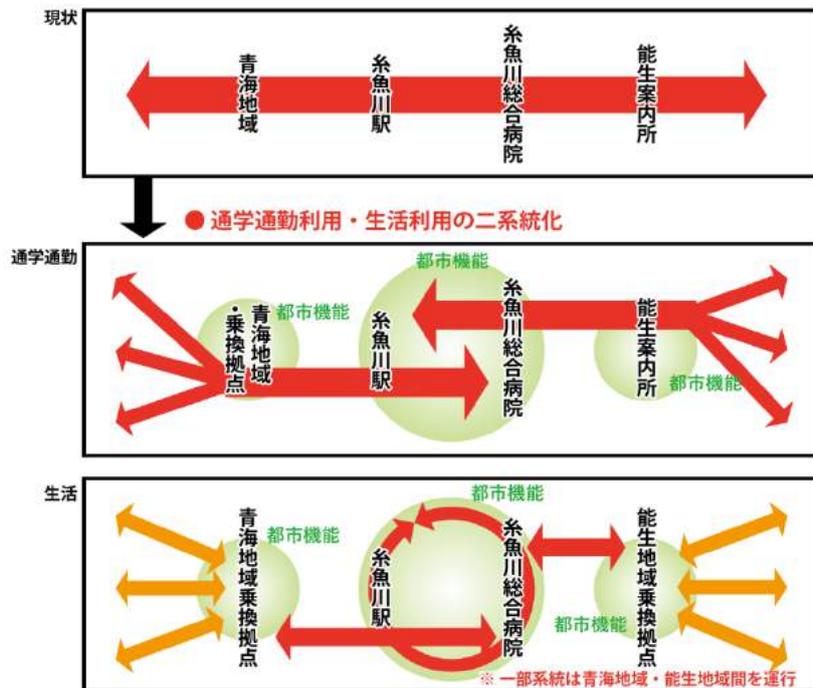
#### 【観光交通】

- ジオサイトにアクセスする既存バスネットワークは、原則維持する。
- 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する。
- コミュニティバス等の観光施設への延伸可能性を検討する。

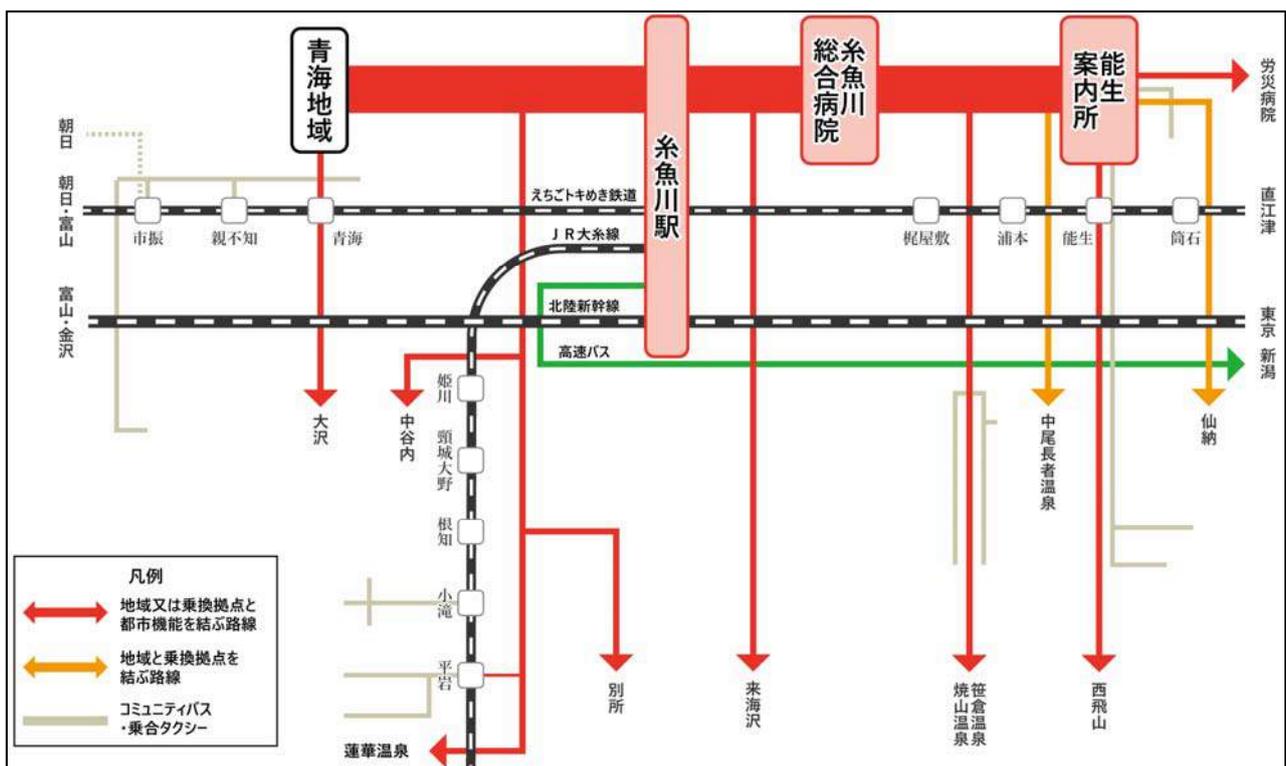
## 9. 糸魚川市地域公共交通ネットワークの将来イメージ

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・図示する。

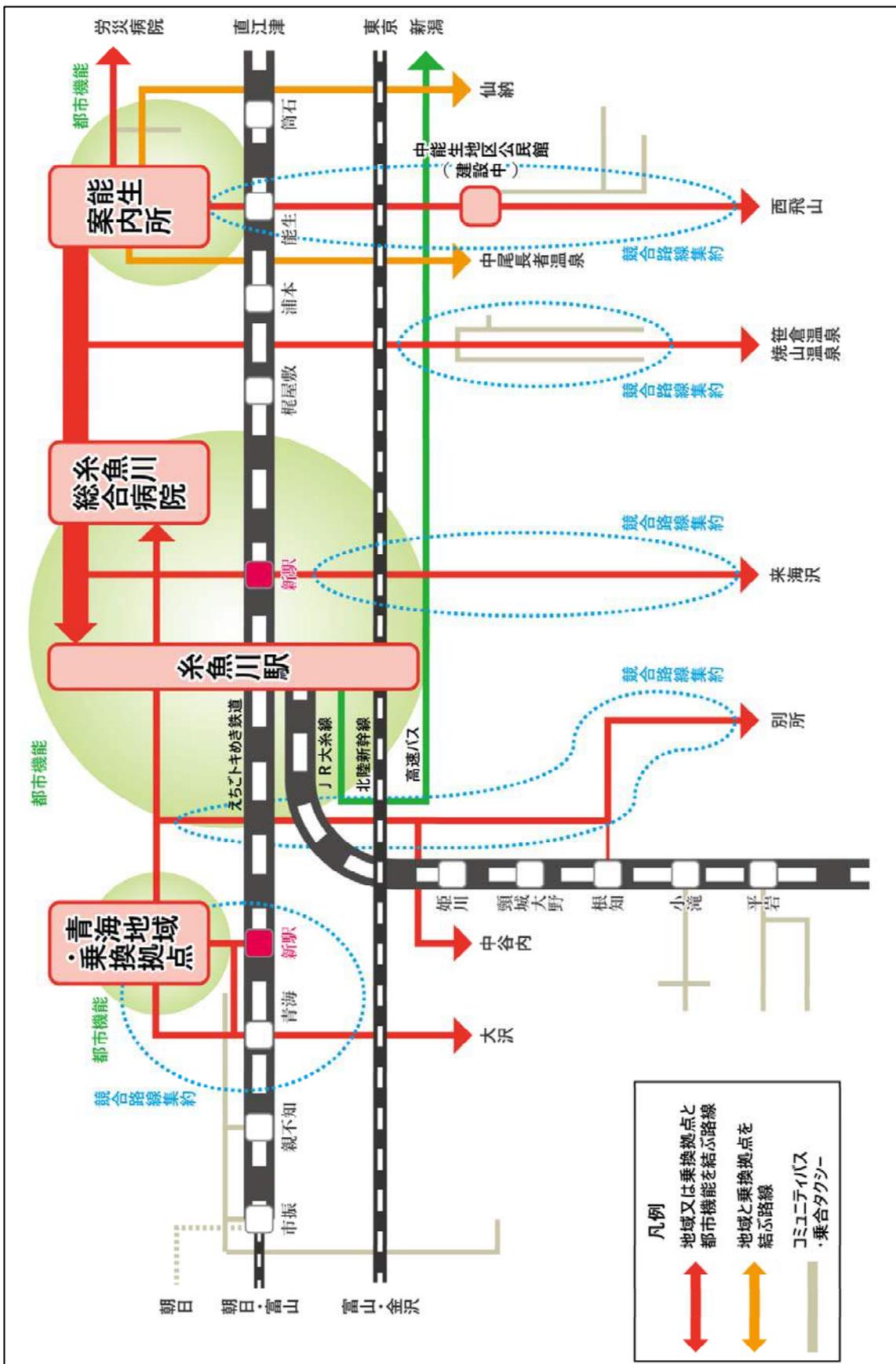
### (1) バス路線再編の基本的な考え方



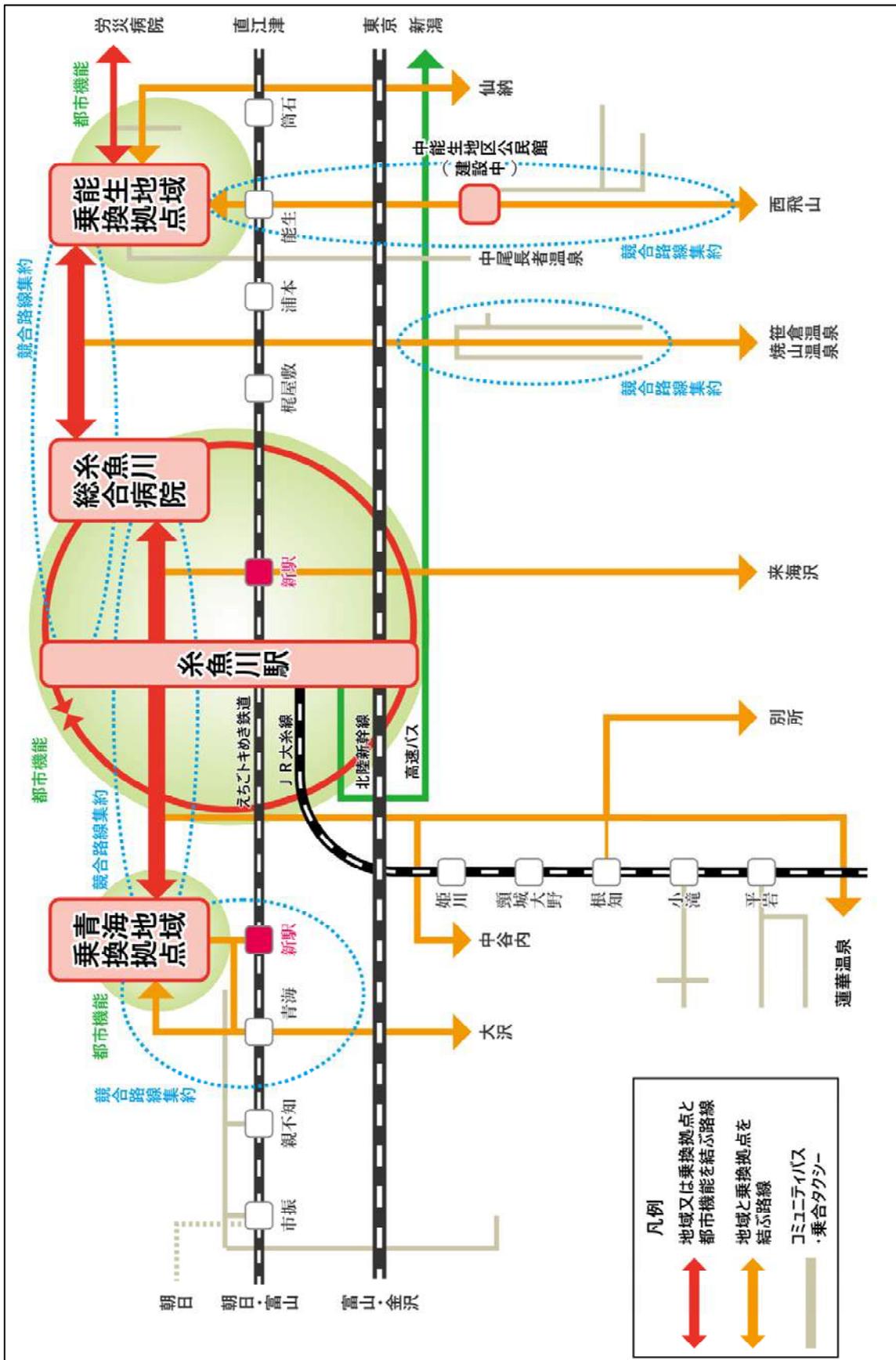
### (2) 現状のイメージ



(3) 通学通勤利用の将来構想イメージ



(4) 生活利用の将来構想イメージ



## 10. 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、計画の目標を定め、全体の達成状況を評価する数値指標と、個別事業の進捗を確認するための確認指標を定義する。

### (1) 目標① 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、年々増大するバス路線の運行に係る事業費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。

#### 数値指標1 路線バス等運行に係る市決算額

<b>現状値</b>	<b>目標値</b>
<b>145,374 千円／年</b> 平成 27 年度集計	<b>116,000 千円／年</b> 平成 33 年度集計

**指標内容：**市が支出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により、全体として平成 27 年度比で 20%の削減を目指す。また、この目標値は現行バスネットワークと近い形での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する。

	単位	現状値						目標値	備考
		H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33	
路線バス等 運行に係る 市決算額	千円/年	145,374	150,000	142,500	135,375	128,606	122,176	116,067	平成 27 年度 比で 20%の改 善

### (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争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。

#### 数値指標2 鉄道利用率

<b>現状値</b>	<b>目標値</b>
<b>13.8 回／年・人</b> 平成 27 年度集計	<b>13.8 回／年・人</b> 平成 32 年度集計

**指標内容：**J R 大糸線、えちごトキめき鉄道の利用状況  
**計測方法：**年間乗車人員÷年度末総人口

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、鉄道利用率の維持を目指す。

	単位	現状値					目標値		備考
		H27	H28	H29	H30	H31	H32		
鉄道利用率	回/年・人	13.8					13.8		
乗車人員	人/年	624,284					592,848	乗車人員の確保	
総人口	人	45,238					42,960	人口ビジョンより	

### 数値指標3 路線バス利用率

現状値	目標値
<b>10.2 回/年・人</b> 平成 27 年度集計	 <b>10.2 回/年・人</b> 平成 32 年度集計

指標内容：市内路線バスの利用状況

計測方法：年間輸送人員÷年度末総人口 ※補助年度ごとの集計

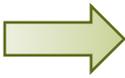
人口減少の影響を踏まえた輸送人員の確保を図ることで、路線バス利用率の維持を目指す。

	単位	現状値					目標値		備考
		H27	H28	H29	H30	H31	H32		
路線バス利用率	回/年・人	10.2					10.2		
輸送人員	人/年	461,427					438,192	輸送人員の確保	
総人口	人	45,238					42,960	人口ビジョンより	

### (3) 目標③ 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損なうことなく、乗継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方公共交通を目指します。

#### 数値指標4 地域公共交通カバー率

現状値		目標値
<b>92.6%</b> 平成 28 年度利用圏域集計		<b>93.5%</b> 平成 33 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人口カバー率への影響は避けつつ、新駅整備による公共交通カバー率の向上を図る。

	単位	現状値						目標値	備考
		H28	H29	H30	H31	H32	H33		
地域公共交通カバー率	%	92.6						93.5	
増加要因							新駅整備		1%程度の改善見込

#### 数値指標5 地域公共交通に係る満足度

現状値		目標値
<b>2.64</b> 平成 28 年度利用圏域集計		<b>2.80</b> 平成 33 年度集計

**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  
**計測方法：**市民アンケート

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、目標値の改善を目指す。

	単位	現状値						目標値	備考
		H28	H29	H30	H31	H32	H33		
満足度	—	2.64						2.8	アンケートで「やや不満」の回答者が3割改善

## (4) 確認指標

確認指標名	指標概要
北陸新幹線糸魚川駅乗降者数	市独自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学習機会の開催件数
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、コミュニティバスそれぞれの利用者数
公共交通の満足度	鉄道、路線バス、コミュニティバスそれぞれの満足度

## (5) 実施方針と数値指標・確認指標の対応

実施方針	対応する数値指標 【計画全体の達成状況を評価】	対応する確認指標 【個別事業の進捗を確認】
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」	数値指標 1 路線バス等運行に係る市決算額 数値指標 4 地域公共交通カバー率 数値指標 5 地域公共交通に係る満足度	・北陸新幹線糸魚川駅乗降者数 ・バスの路線ごと利用者数 ・バスへの満足度
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」	数値指標 2 鉄道利用率 数値指標 3 路線バス利用率	
実施方針③ 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」	数値指標 2 鉄道利用率【再掲】	・大糸線の利用者数 ・大糸線への満足度
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」	数値指標 2 鉄道利用率【再掲】	・えちごトキめき鉄道の利用者数 ・えちごトキめき鉄道への満足度
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」	数値指標 1 路線バス等運行に係る市決算額【再掲】 数値指標 3 路線バス利用率【再掲】 数値指標 4 地域公共交通カバー率【再掲】 数値指標 5 地域公共交通に係る満足度【再掲】	・バスの路線ごと利用者数【再掲】 ・バスへの満足度【再掲】
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」		・観光入込客数
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」		・糸魚川駅～新潟駅間の公共交通最短所要時間
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」	数値指標 2 鉄道利用率【再掲】 数値指標 3 路線バス利用率【再掲】	・バリアフリー車両台数 ・公共交通関連教室開催件数

# 1.1. 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する。

実施方針	施策	個別事業	
		No	事業名
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を玄関口とした利用促進
	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	定期観光バスや観光シャトルバスの整備と利用促進
		7	新たな観光タクシーの整備と利用促進
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時間帯と生活時間帯に二分化した運行形態の構築
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」	大糸線の二次交通の整備と利用促進	10	大糸線の二次交通の整備と利用促進
		11	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
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」	えちごトキめき鉄道日本海ひすいラインの新駅整備	12	えちごトキめき鉄道日本海ひすいラインの新駅整備
		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
		14	新駅の利用を促すアクセス方法の検討
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継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継拠点の設定・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時間帯と生活時間帯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	公共交通の地域公共交通利用への転換
		22	学校統合による統合先への通学方法の検討・確保
	23	二種免許等の資格取得に対する支援の検討	
24	地域やNPOによる公共交通事業への支援		
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】
	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	定期観光バスや観光シャトルバスの整備と利用促進【再掲】
		7	駅から観光タクシーの利用促進と新たな観光タクシーの整備【再掲】
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やすい地域公共交通網」	鉄道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	鉄道の上越圏域へ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	高速バス糸魚川～新潟線の利便性向上と利用促進
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
	乗りやすく、乗りたくなる車両の導入・更新	30	車両のバリアフリー化
		31	乗りたくなる車両のラッピング
	わかりやすい案内や情報提供	32	わかりやすい乗継等の案内
		33	定期的でわかりやすい情報提供
	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	34	市民のもとに出向き寄り添う利用促進活動
		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
高齢者による交通事故の抑制と公共交通利用促進	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	
	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）	

## (2) 施策、個別事業

## 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

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地域公共交通網を形成します。</li> <li>○立地適正化計画は現在策定中であり、これ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の形成ができます。</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	平成29年度～平成33年度

## ※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

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享受できるよう、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、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	平成29年度～平成33年度

## ※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。



## 事業6.観光バス等の利用促進と新たな観光バスの整備

事業概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>○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。</li> <li>○バスの輸送力をいかし、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。</li> <li>○地域公共交通とつながりがなかった観光施設（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整備します。</li> </ul>
期待される効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>○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。</li> <li>○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。</li> <li>○限られた地域公共交通ストックを有効に活用できます。</li> </ul>
実施主体	交通事業者、糸魚川市
実施時期	平成29年度～平成33年度

## 事業7.新たな観光タクシーの整備と利用促進

事業概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>○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のタイアップによる企画検討により整備します。</li> <li>○観光タクシーを観光客等来訪者にわかりやすくPR・案内します。</li> </ul>
期待される効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>○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。</li> <li>○北陸新幹線等を利用した観光客等来訪者に対し、すぐ乗れて、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。</li> <li>○既存の駅から観タクと、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。</li> <li>○限られた地域公共交通ストックを有効に活用できます。</li> </ul>
実施主体	交通事業者、糸魚川市
実施時期	平成29年度～平成33年度

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

事業概要	<p>○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かぎり減らします。</p> <p>○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。</p> <p>○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。</p> <p>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）</p> <p>※新駅は、乗換状況により判断する。</p>
期待される効果	<p>○バスネットワークを効率的に集約することができます。</p> <p>○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。</p> <p>○市内13駅全て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し、市民の理解と協力を得ます。</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	平成29年度～平成33年度

事業9.主な利用目的に合わせた通学通勤時間帯と生活時間帯に二分化した運行形態の構築

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、運行形態（方法）を変更します。</p> <p>【通学通勤時間帯】</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、高校等の付近まで繋がります。</li> </ul> <p>【生活時間帯】</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てます。</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	平成29年度～平成33年度

## 基本方針③ 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」

## 施策③-1 大糸線の二次交通の整備と利用促進

## 事業10 大糸線の二次交通の整備と利用促進

事業概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>○鉄道事業者とのタイアップ企画検討により、バスネットワークを整備し、利用促進を図ります。</li> <li>・大糸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)</li> <li>・大糸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バスネットワークでつなぎます。(観光二次交通)</li> </ul>
期待される効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>○沿線住民や関係者等と連携し、利用促進を図ります。</li> <li>○根知駅にバスネットワークを繋げることにより、大糸線の市内駅全てに、バスネットワークとつなげることができます。</li> <li>○大糸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。</li> <li>○マイカー等でなければ行けなかった大糸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。</li> </ul>
実施主体	地域公共交通協議会、交通事業者、糸魚川市、市民
実施時期	平成29年度～平成33年度

## 事業11 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

事業概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>○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、大糸線を利用した鉄道イベントの鉄道事業者とのタイアップ企画検討、情報発信等を実施します。</li> <li>○沿線市町村や関係団体等と連携し、海と山をつなぐ大糸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。</li> <li>○北陸新幹線との結節を生かした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>○目的地への移動手段だけでなく、大糸線及び大糸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活かすことができます。</li> </ul>
実施主体	地域公共交通協議会、糸魚川市、交通事業者
実施時期	平成29年度～平成33年度

**基本方針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」**

**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整備**

**事業1.2.えちごトキめき鉄道日本海ひすいラインの新駅整備**

事業概要	○えちごトキめき鉄道日本海ひすいラインに新駅を2駅整備します。 ○新駅の位置は、押上地区と今村新田地区です。 ○新駅に付帯する便益施設の整備も検討します。
期待される効果	○通勤・通学の利便性が向上します。 ○新たな需要を掘り起こし、他の公共交通機関への波及効果も生み出すことができます。 ○2駅同時に整備することで、相乗効果により市内利用等の鉄道の潜在的なニーズを掘り起こすことができます。
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	平成29年度～平成33年度

**事業1.3.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**

事業概要	○新駅設置予定地の周辺地区や住民と連携し、新駅を活かす地域づくりを支援します。 ○新駅設置予定地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。 ○快適な駅利用に寄与する環境整備を支援します。
期待される効果	○新駅設置予定地の周辺地区や住民が、自ら新駅を活かす地域づくりの推進を助長することができます。 ○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。 ○より身近な駅としての住民の一体感を醸成します。 ○快適な周辺環境を整備することにより、新駅の利用促進が図ることができます。
実施主体	地域公共交通協議会、市民、糸魚川市、交通事業者
実施時期	平成29年度～平成33年度

**事業1.4.新駅の利用を促すアクセス方法の検討と整備**

事業概要	○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。 ○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。
期待される効果	○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。 ○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。
実施主体	糸魚川市、地域公共交通協議会、交通事業者
実施時期	平成29年度～平成33年度

## 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

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。 （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	地域公共交通協議会、交通事業者、糸魚川市
実施時期	平成29年度～平成33年度

#### 事業16.バスネットワークの競合路線の見直し、集約

事業概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>○乗換拠点を設け、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。 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	平成29年度～平成33年度

### 事業9. 主な利用目的に合わせた通学通勤時間帯と生活時間帯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

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。 例えば、路線バスで平日毎日運行すること等が不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。 例えば、現在の運行頻度が不効率な運行系統は、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> </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、利用状況に市民の関心を向けることができます。</li> <li>○予約制を活かし、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る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、交通事業者、糸魚川市
実施時期	平成29年度～平成33年度

※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

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。 ○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。
期待される効果	○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。 ○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。
実施主体	交通事業者、糸魚川市
実施時期	平成29年度～平成33年度

### 事業19.地域内移動の利便性向上

事業概要	○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。 ○地域内移動に便利な運行ダイヤを編成します。 ○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。
期待される効果	○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。 ○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。 ○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。
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	平成29年度～平成33年度

### 事業20.あさひまちバスとの連携強化

事業概要	○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。 ○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。 ○あさひまちバスと競合している公共的交通（医療受診者送迎）を廃止します。 ○コミュニティバスきらら青海～玉ノ木線について、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。
期待される効果	○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移設等への移動利便性を向上することができます。 ○競合区間を解消し、経済性を高めることができます。
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	平成29年度～平成33年度

## 施策⑤-2 公共的交通の地域公共交通利用への転換

### 事業2.1.公共的交通の削減と地域公共交通利用への転換

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ます。</li> <li>○そのため、市が実施している公共的交通を削減します。</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うえで、できるかぎり削減し、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編成は、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通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>○公共的交通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	地域公共交通協議会、糸魚川市、交通事業者
実施時期	平成29年度～平成33年度

### 事業2.2.学校統合による統合先への通学方法の検討・確保

事業概要	○平成29年度末で閉校となる浦本小学校と市振小学校の児童が、統合先の小学校に地域公共交通を利用して通学できるよう検討し、できるかぎり確保に努めます。
期待される効果	○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。
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	平成29年度～平成30年度

## 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2.3.二種免許等の資格取得に対する支援の検討

事業概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>○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。</li> <li>○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。</li> </ul>
期待される効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>○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。</li> <li>○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。</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	平成29年度～平成33年度

**事業24.地域やNPOによる公共交通事業への支援**

事業概要	○地域や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、その立ち上げの実現に向けて必要な支援を実施します。 ・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	○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、市全体の問題として取り組むことができます。 ○持続可能な地域の足について自ら考え、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	平成29年度～平成33年度

**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.定期観光バスや観光シャトルバスの整備と利用促進【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

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るため、これに変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継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	地域公共交通協議会、交通事業者、糸魚川市
実施時期	平成29年度～平成33年度

#### 事業26 鉄道の越前地区及び富山県新川地区への利便性向上と利用促進

事業概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>○越前地区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越前市高田地区と当市を直接つなぐ列車がないため、えちごトキめき鉄道日本海ひすいラインとはな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	地域公共交通協議会、交通事業者、糸魚川市
実施時期	平成29年度～平成33年度

### 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

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>○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> <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>○運行ダイヤや運行経路がニーズにあっているか検証します。</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>
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	地域公共交通協議会、交通事業者、糸魚川市、市民
実施時期	平成29年度～平成33年度

**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むけた検討**

**事業28 駅舎等の利用環境改善にむけた検討**

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、長期的な視点にたった改善策を関係機関と協議します。
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	地域公共交通協議会、交通事業者、糸魚川市
実施時期	平成29年度～平成33年度

**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**

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。 ・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。 ○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	平成29年度～平成33年度

**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 車両のバリアフリー化**

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。 ・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 ○コミュニティバス、乗合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、そして車椅子の方（車椅子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（※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。 ○高齢者だけでなく、これまで車両のバリア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	平成29年度～平成33年度

※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**

事業概要	○市内各地域を移動する地域公共交通を活かし、見て楽しく、P R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、乗りたくなる気運を高めることができます。 ○既存ストックを活かしたP Rができます。 ○広範囲を移動ため、広く人目に付くことを活かしたP R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	平成29年度～平成33年度

**施策⑧-4 わかりやすい案内や情報提供****事業3.2.わかりやすい乗継等の案内**

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、乗継方法、運賃などを案内できるよう案内方法を改善します。 ○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必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。 ○地域公共交通利用の不安を解消し、利用に繋がります。
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	平成29年度～平成33年度

**事業3.3.定期的でわかりやすい情報提供**

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。 ○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	平成29年度～平成33年度

**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**

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、対話的な取り組みを通じて、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>○市民等が抱える潜在的な不安や不便、疑問を顕在化しやすくし、路線バス等に関する理解を深めます。</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>○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> <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、利用継続を促進します。</li> </ul>
実施主体	交通事業者、糸魚川市
実施時期	平成29年度～平成33年度

※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**

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と接することにより、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う機会にできます。</li> </ul>
実施主体	交通事業者、糸魚川市、地域公共交通協議会
実施時期	平成29年度～平成33年度

## 事業36. イベントと連携した利用機会の創出

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あわせ、「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	平成29年度～平成33年度

## 事業37. 商業施設等と連携した利用促進

事業概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>○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。</li> </ul>
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	平成29年度～平成33年度

## 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

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「子どもフリーパス」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、地域公共交通協議会
実施時期	平成29年度～平成33年度

**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**

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、地域公共交通協議会
実施時期	平成29年度～平成33年度

**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）**

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、地域公共交通協議会
実施時期	平成29年度～平成33年度

## 1.2. 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う。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する。

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する。



### 評価のスケジュール

確認・評価項目		確認年度				
		H29	H30	H31	H32	H33
目標指標 1	バス路線の運行に係る市決算額	●	●	●	●	●
目標指標 2	鉄道輸送率	●	●	●	●	●
目標指標 3	路線バス利用率	●	●	●	●	●
目標指標 4	公共交通カバー率					●
目標指標 5	地域公共交通に係る満足度（アンケート）			○		●
個別事業の実施状況評価及び適宜見直し		●	●	●	●	●
計画全体の評価				○		●
糸魚川市駅北大火からの復興等まちづくりの進展に合わせた見直し		●	●	●	●	●

●：各年度で実施 ○：必要に応じて実施