

糸魚川市地域公共交通網形成計画

資料編

※計画策定（平成 28 年）時点から、一部令和 3 年時点の内容に修正

資料編：目次

第1章 糸魚川市の現状分析	1
1. 計画の位置づけ（上位・関連計画）	1
2. 市の概況.....	10
（1）糸魚川市の成り立ち	10
（2）糸魚川市の地勢.....	10
（3）人口	11
（4）人口分布.....	14
（5）市内主要道路網	15
3. まちづくりをめぐる新たな動き（糸魚川市駅北大火）	16
（1）糸魚川市駅北大火	16
（2）糸魚川市駅北大火が及ぼすまちづくりへの影響	17
4. 公共交通の現状.....	19
（1）市内公共交通網	19
（2）鉄道	20
（3）バス	25
（4）公共交通の確保にかかる補助金額の推移	36
（5）公共交通利用促進事業等の状況.....	36
（6）交通関連施設・観光等・その他.....	37
5. 都市機能の分布状況	42
（1）医療施設.....	42
（2）商業施設等	43
（3）公共施設.....	45
（4）文化施設、スポーツ施設.....	47
（5）観光施設.....	49
6. 公共交通人口カバー率.....	51
7. 現況の総括	54
（1）市の概況	54
（2）まちづくりをめぐる新たな動き（糸魚川市駅北大火）	54
（3）市内公共交通網	54
（4）公共交通の確保にかかる補助金.....	55
（5）公共交通利用促進事業	56
（6）既存アンケート	56
（7）交通関連施設・観光等・その他.....	56
（8）公共交通人口カバー率	56
第2章 公共交通に関する市民意見	57
1. アンケート調査概要	57
（1）実施内容.....	57
（2）調査期間.....	57
（3）調査対象.....	57
（4）実施方法.....	58
（5）配布数・回収数・回収率.....	58
（6）集計結果の表記について.....	58
（7）アンケート調査結果の構成について	58
2. アンケート調査結果	59
第3章 公共交通を取り巻く課題.....	101
（1）社会情勢の課題	101
（2）地域公共交通の現況からの課題.....	102

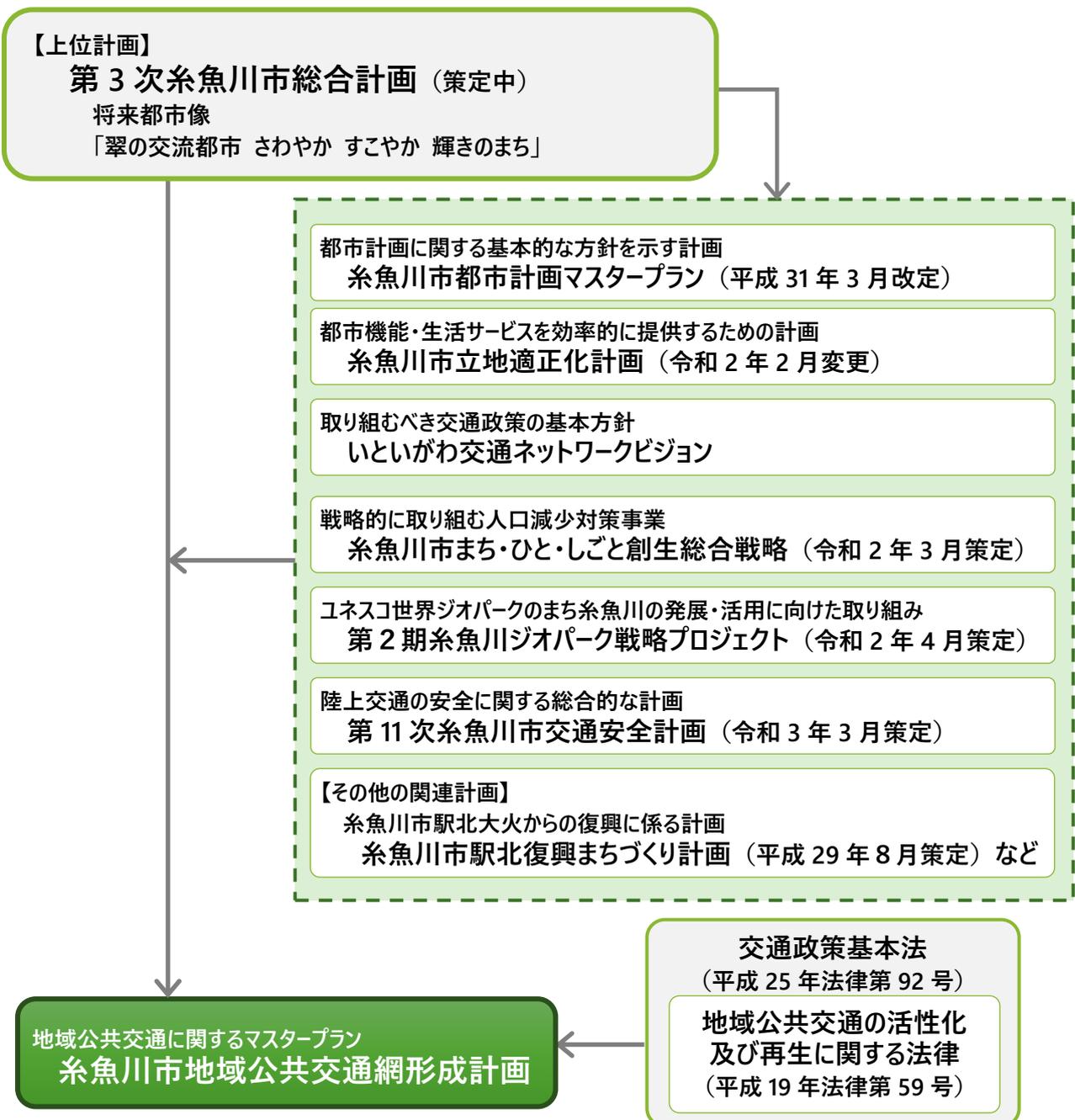
（3） アンケート結果からの課題.....	105
参考資料.....	107
糸魚川市地域公共交通協議会規約.....	107

第1章 糸魚川市の現状分析

1. 計画の位置づけ（上位・関連計画） ※令和3年時点修正

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、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）として策定する。

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ある。



① 第3次糸魚川市総合計画（策定中）

計画期間：令和4年度～令和10年度（7年間）

目指すまちの将来像：「翠の交流都市 さわやか すこやか 輝きのまち」

基本指針
持続可能なまちづくり
重点課題
重点課題1 人口減少対策
重点課題2 住み続けたくなるまちづくり
将来像の実現に向けた3つの重点項目（分野横断的な取組）
重点項目1 健康
重点項目2 地域経済
重点項目3 教育
施策の大綱（まちづくりの基本目標）
●第1章 健康・福祉 誰もが生き生きと暮らせるまちづくり
●第2章 子育て・教育 郷土愛にあふれ夢をかなえる人づくり
●第3章 産業 にぎわいと活力のあるまちづくり
●第4章 人権・移住定住・地域づくり 地域が輝き、誰もが共に活躍できるまちづくり
●第5章 市民生活 <u>安全に安心して住み続けられるまちづくり</u> 第1節 防災・減災対策の推進 第2節 安全・安心な市民生活の保護 第3節 自然・環境の保全と未来への継承 第4節 <u>暮らしやすい生活基盤の整備</u> ①機能的・効率的な生活圏の形成 ②地域公共交通網の維持・活性化 ③道路網の整備・維持管理 ④快適な住環境の確保 ⑤ガス・上下水道の整備と供給
●第6章 行財政 計画推進に向けた行財政運営

② 糸魚川市都市計画マスタープラン（平成19年8月策定・平成31年3月改定）

計画期間：平成31年度～令和11年度（概ね10年後を見通すもの）

都市づくりの基本理念：豊かな自然に包まれた、市民が安全に安心して暮らせる ^{みどり}翠の交流都市づくり

都市づくりの目標

- 豊かな自然に包まれた集約型都市を目指したまちづくり
- 市民が安全に安心して暮らし続けることができるまちづくり
- 翠の文化を未来へ繋ぐ交流と協働によるまちづくり

都市づくりを実現するための分野別の基本方針

●道路・交通体系の整備方針

・公共交通体系

《鉄道》

- 首都圏はもとより金沢・関西方面からのアクセス利便性の向上を活かし、交流人口の拡大を図るとともに、本市及び北アルプスや日本海への玄関口として、北陸新幹線糸魚川駅周辺の魅力向上や交通結節点※としての利便性向上を図ります。
- 日本海ひすいライン、大糸線については、観光的活用に向けたPRや一層の利用促進に向けた啓発などの取り組みや、利用しやすいダイヤ編成などにより、利便性の向上を図ります。
- 国・県、関係機関との協議・調整のもと、日本海ひすいラインの糸魚川駅～梶屋敷駅間（押上集落）における新駅の設置を推進します。

《都市間バスネットワーク》

- 糸魚川市地域公共交通網形成計画を踏まえ、鉄道との適切な役割分担を行い、公共交通全体の視点で効率的な運行を目指します。
- 高速バスについては、「パーク・アンド・バスライド※駐車場」の整備検討など、アクセスの強化を図るとともに、路線存続のため、更なる利用促進に向けたPRや利便性の向上を図ります。

《市内バスネットワーク》

- 路線バスについては、都市機能※が集約された市街地と各集落における居住地を連絡する交通ネットワークの効率化と機能強化を図ります。
- 路線バスについては、都市内の重要な交通手段として公共交通空白地の解消を目指し、利用者のニーズに応じたバス運行体系の見直しを行う他、鉄道駅との接続を強化し、利便性の向上を図ります。
- 乗り換え拠点をはじめとするバス停周辺の施設整備や、バリアフリー化等の検討を進めます。
- 路線バス、コミュニティバス※及び乗合タクシー※等の運行形態については検証、見直しを行い、効率性と利便性の向上を図ります。

（※）は策定時の記述のまま引用した。

③ 糸魚川市立地適正化計画（平成31年3月策定・令和2年2月変更）

計画期間：平成31年～令和17年（概ね20年後を見通すもの）

まちづくりの方針

“若者・子育て世代が快適に暮らせる中心市街地づくり”

都市づくりを実現するための分野別の基本方針（抜粋）

- 誰もが鉄道網を公共交通体系の軸として捉えながら、経済活動が盛んなエリアであって鉄道駅やバス交通が集中する結節点を核とし、拠点づくりを推進することにより、集約型都市の構築を目指します。
- 糸魚川駅周辺を「中心商業・業務拠点」とし、能生駅や須沢南交差点周辺を「生活拠点（市街地）」として位置づけ、各拠点の役割分担を明確化し、都市的生活に必要なサービス・施設の立地を誘導していきます。
- 山間地の集落については、鉄道網などから離れた集落地を連絡するため、鉄道網と連携したバスネットワークの充実を推進します。

立地適正化計画区域の設定

- 都市計画区域が市域全体の12.8%と市域に対して限定的な範囲で都市が形成されており、コンパクトな都市構造であるほか、本市北部の平地を中心に指定された都市計画区域内を東西に横断する北陸新幹線、日本海ひすいラインの鉄道網を軸とした公共交通ネットワークが構築されていることから、都市計画区域全体（9,529.0ha）を立地適正化計画区域とします。

④ いといがわ交通ネットワークビジョン（平成19年3月策定・平成25年3月見直し）

計画期間：平成19年度～令和8年度（20年間）

※平成25年3月見直し…世界ジオパーク認定及び北陸新幹線糸魚川駅開業に伴うもの

目標と将来像、基本方針

- ・目標 「ひと」・「もの」の交流促進による「産業の活性化」と「安心な暮らしの向上」
- ・将来像
 - 広域都市間から市内地区間まで、「ひと」・「もの」の交流が盛んになり、産業の活性化に資する交通ネットワーク
 - 商業、観光面において、糸魚川市の魅力を活かせる交通ネットワーク
 - 「ひと」・「もの」が移動しやすく、安心（安全で便利で快適）な暮らしができる交通ネットワーク
- ・基本方針
 - 十字型経済圏形成の拠点として、日本海国土軸及び都市間連携軸を活かした、交流促進による産業の活性化
 - ・三大都市圏及び環日本海交流圏との「ひと」・「もの」の広域交流の拡大と、地域の魅力発信を図るため、都市間連携軸の整備を進める。
 - ・北陸、長野、新潟、日本海を十字型に結ぶ物流・交流拠点としての機能強化を進める。
 - ・産業の活性化を図るため、日本海国土軸の有効活用を進める。
 - 都市内連携軸を活かした、効率的で便利なまちづくり
 - ・既成市街地と各集落及び集落間の連携強化による地域の一体化と、効率的な都市活動の実現を図るため、都市内連携軸の整備を進める。
 - ・安定した物流による経済活動の活発化を図るため、物流ネットワークを構築する。
 - ・公共施設等の利便性向上を図るため、施設へのアクセスを強化する。
 - 世界ジオパークのまちとして、都市間及び都市内連携軸の強化による交流人口の拡大
 - ・来訪者の利便性向上を図るため、各地に点在する観光地やジオサイトへのアクセスを強化する。
 - ・市外との交流人口拡大を図るため、都市間連携軸の強化や公共交通機関の利便性向上を図る。
 - ・来訪者の満足度を高めるため、おもてなしの心を重視した情報発信及び案内標識等の整備を進める。
 - 誰もが快適・安全に利用できる、道路と公共交通網の整備
 - ・安全で便利で快適な日常生活の実現を図るため、バリアフリーに配慮した良好な生活道路網を整備する。
 - ・誰もが快適で安全に移動ができるまちづくりを図るため、利用しやすい便利な公共交通網を確保する。
 - ・緊急時及び災害時における交通の確保を図るため、災害に強い交通網を構築する。
 - ・市民生活を支援し地区間相互の連携強化を図るため、公共交通網を整備する。
 - ・安全で円滑な交通の確保を図るため、情報の提供と安全対策を充実させるとともに、道路施設においては老朽化対策等の適切な維持管理を進める。

⑤ 第2期糸魚川市まち・ひと・しごと創生総合戦略（令和2年3月策定）

計画期間：令和2年度～令和6年度（5年間）

基本方針

糸魚川の強みを活かして市民の愛着と誇りを育てるまち

基本目標

- 1 ジオパークの自然を活かし健康で幸せに暮らすまちづくり
- 2 交通を活かし稼ぐ地域産業を育てるまちづくり
- 3 糸魚川愛を育て人で未来をつなぐまちづくり

基本施策・具体的な施策 ※抜粋

- 1 ジオパークの自然を活かし健康で幸せに暮らすまちづくり
 - (3) ジオパークの自然環境の魅力を伝える、呼び込む
具体的な施策
 - ・受入態勢の整備・充実（山の魅力アップ推進事業：登山バスの運行等）
- 2 交通を活かし稼ぐ地域産業を育てるまちづくり
 - (1) ヒト、モノ、情報の交流により新たな働き方や働きやすい職場をつくる
具体的な施策
 - ・就業支援の強化（雇用促進事業：企業見学バスの運行等）
 - ・雇用環境の整備（雇用促進事業：企業見学バスの運行等）
 - (3) 交通・物流の利便性を活かして稼ぐ
具体的な施策
 - ・地の利を活かした地域産業の強化（新幹線観光利用促進事業：定期観光バスやバスツアー）
 - ・未来技術の活用（Society5.0に対応した取組の推進）

⑥ 第2期糸魚川ジオパーク戦略プロジェクト（令和2年4月策定）

計画期間：平成29年度～令和3年度（5年間）

基本理念

- ふるさと糸魚川を知り・学び・発見することによって、ふるさとの価値を再認識する。
- ふるさと糸魚川の価値を守り・活かし・伝えることによって、ふるさとへの愛着と誇りを醸成する。
- ふるさと糸魚川を磨き上げ・国内外に発信することによって、交流人口の拡大を図り、持続可能な発展を目指す。

基本方針 ※ジオパークの3要素に、「事業推進」を追加し4本の柱により構成する。

- 保護・保全
- 教育・防災
- 地域振興
- 事業推進

第2期ジオパーク戦略プロジェクト ※抜粋**3 地域振興**

- 周辺市町村及び近隣ジオパークとの連携によるキャンペーンや旅行商品の開発
 - ・上越糸魚川妙高広域観光ブランド連携会議（公共交通機関を利用したスタディツアー）
- ジオパークを訪れるお客様の受入体制整備
 - ・2019新潟県庄内エリアディステーションキャンペーン事業（2次交通の支援）
- ジオパークを訪れるお客様のための2次交通対策
 - ・糸魚川定期観光バス事業
 - ・市街地巡回線・美山公園博物館線の運行
 - ・白馬岳登山バス（蓮華線）の運行
 - ・地域公共交通網形成計画策定・推進事業（青海地域路線バス再編）
 - ・新幹線定期観光利用促進事業（定期観光バス運行）

⑦ 第11次糸魚川市交通安全計画（令和3年3月策定）

計画期間：令和3年度～令和7年度（5年間）

基本理念

人命尊重の理念に基づき、人優先の交通安全思想の普及を図るため、交通の安全に関する施策に計画段階から市民が参加できる参加・協働型の交通安全活動を推進し、悲惨な交通事故を根絶するために策定する。

目標

令和7年までに年間の交通事故死者数をゼロとすることを目指す。

分野別施策 ※抜粋

第1節 道路交通環境の整備

5 公共交通機関の利用促進

(1) 公共交通機関の利便性向上と利用促進

- ・都市間や市域の公共交通の利便性を保持するため、えちごトキめき鉄道日本海ひすいライン及びJR大糸線の利用促進を図ります。
- ・路線バスやコミュニティバスなどの交通手段を組み合わせるなど、利用しやすい運行体系等の検討を進め、公共交通の利便性向上と利用促進を図ります。

⑧ 糸魚川市駅北復興まちづくり計画（平成29年8月策定）

計画期間：平成29年度～令和3年度（5年間）

復興まちづくりの目指す姿

- 安全で安心なまち
- 安らぎと緑のあるまち
- 歴史の風情が香るまち
- 歩きやすいまち
- 住んでよし 訪れてよしのまち

目標（キャッチフレーズ）

カタイ絆で よみがえる 笑顔の街道 糸魚川

方針

- ①災害に強いまち
- ②にぎわいのあるまち
- ③住み続けられるまち

取り組むべき施策 ※抜粋

- 2 にぎわいのあるまち
 - (3)市外との交流の活性化
 - 地酒めぐりバスの運行（二次交通の運行）

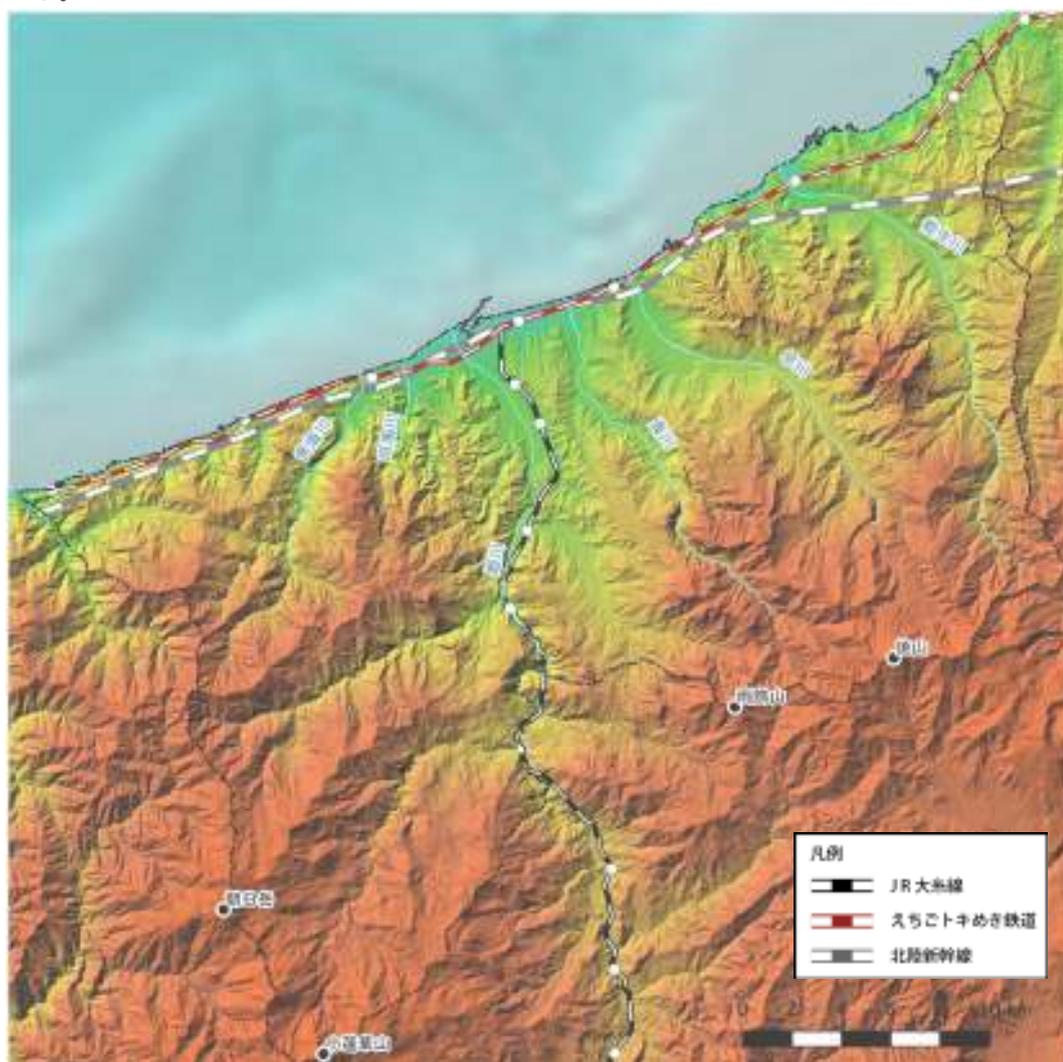
2. 市の概況

(1) 糸魚川市の成り立ち

- ・糸魚川市は平成17年3月19日に旧能生町、旧糸魚川市、旧青海町が合併し誕生した。
- ・現在糸魚川市は、過疎・辺地・特別豪雪地帯等に指定されている。

(2) 糸魚川市の地勢

- ・糸魚川市は新潟県の最西端に位置している。北は日本海に面し、東は上越市、西は富山県朝日町、南は長野県小谷村と接している。
- ・海拔0m～3000m級の山々を擁するユネスコ世界ジオパークのまちであり、地形の変化に富んでいる。
- ・面積は746.24km²と広大で新潟県総面積の5.9%を占めている。土地利用は市域の約94.3%が山林等であり、宅地は市域の約1.4%程度である。
- ・南は焼山、雨飾山等の頸城連峰や朝日岳、小蓮華山等の北アルプスが連なる。谷々には能生川、早川、海川、姫川、田海川、青海川及びその支流が流れている。流域や河口部に集落や市街地が形成されている。



図：糸魚川市地形図
 (出典：地理院タイル「色別標高図」に加筆)

(3) 人口

① 人口と世帯数

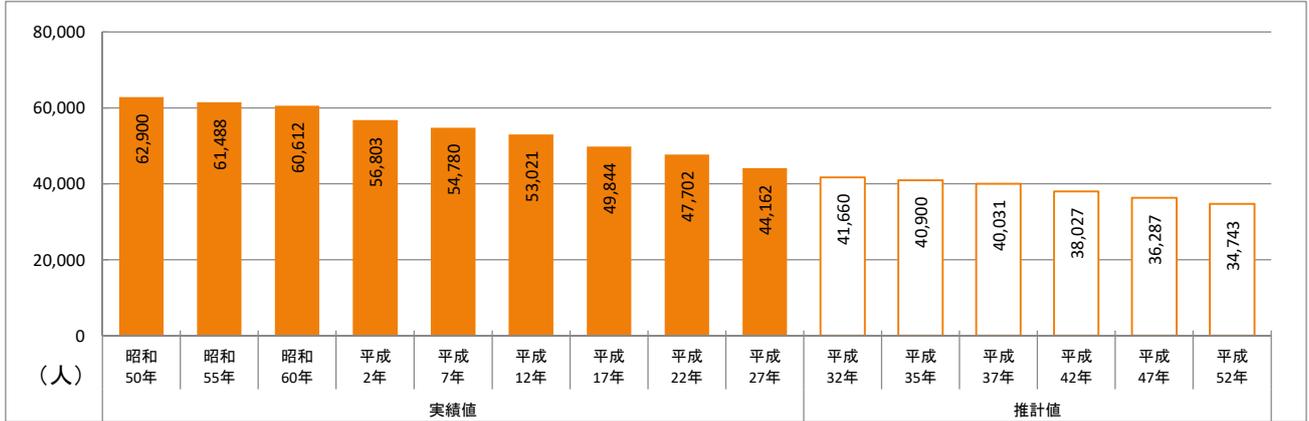
- ・市内は旧市町単位で能生地域、糸魚川地域、青海地域に区分されている。
- ・平成27年国勢調査速報値による人口は、市全体で44,162人、能生地域8,542人、糸魚川地域27,288人、青海地域8,332人である。糸魚川市の新潟県全体に占める人口の割合は1.92%である。
- ・人口密度は能生地域56.8人/km²、糸魚川地域58.5人/km²、青海地域64.5人/km²である。市全体の人口密度は59.2人/km²であり、県全体の人口密度183.1人/km²よりも低い。
- ・前回調査（平成22年）との増減をみると、すべての地域で人口が減少している。世帯数についても同様に新潟県全体では増加しているが、糸魚川市内すべての地域で減少している。
- ・地域別では3地域の中で最も人口が多いのは糸魚川地域である。
- ・前回の国勢調査と比較して、人口減少率が最も大きいのは能生地区で8.32%である。
- ・住民基本台帳による平成28年4月1日の糸魚川市の総人口は能生地域8,724人、糸魚川地域27,577人、青海地域8,468人、合計44,769人である。65歳以上の高齢者は、能生地域38.7%、糸魚川地域36.1%、青海地域38.2%、市全体では37.0%であり、高齢化が進んでいる。

表：糸魚川市人口
(出典：平成27年国勢調査)

地域名	総数 (人)	男 (人)	女 (人)	世帯数 (世帯)	世帯当たり 人員 (人/世帯)	面積 (km ²)	人口 密度 (人/km ²)	平成22年～平成27年 人口増減		人口 構成比 (県対) (%)
								人口 (上段：人) (下段：%)	世帯 (上段：世帯) (下段：%)	
県合計	2,304,264	1,115,413	1,188,851	848,150	2.72	12,584.1	183.1	-70,186 -2.96	9,111 1.09	100.0
市合計	44,162	21,538	22,624	16,699	2.64	746.24	59.2	-3,540 -7.42	-734 -4.21	1.92
能生	8,542	4,188	4,354	3,002	2.85	150.49	56.8	-775 -8.32	-91 -2.94	0.37
糸魚川	27,288	13,343	13,945	10,485	2.60	466.62	58.5	-2,083 -7.09	-552 -5.00	1.18
青海	8,332	4,007	4,325	3,212	2.59	129.13	64.5	-682 -7.57	-91 -2.76	0.36

② 人口推移

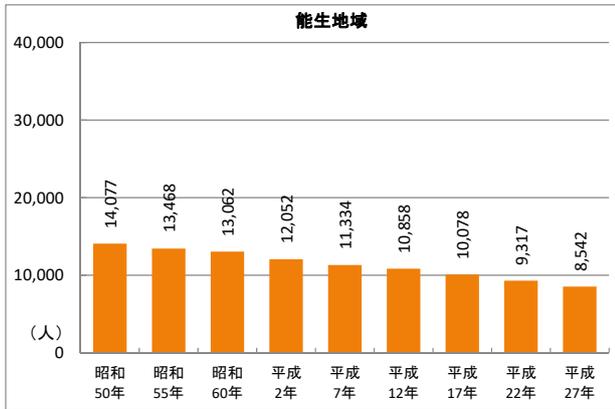
- ・市の人口は昭和50年以降減少しており、平成27年国勢調査では44,162人となっている。
- ・第2次総合計画に基づく目標人口は平成35年に40,900人とし、平成27年から平成35年までの8年間で3,262人、7.4%の減少と推計している。
- ・この推計に基づきさらに推計すると、平成52年には34,743人となり、平成27年から平成52年までの25年間で9,419人、21.3%の減少となる。



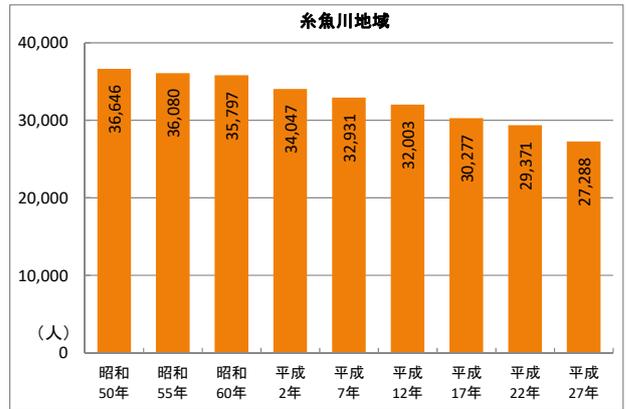
図：糸魚川市人口の推移及び将来推計
(出典：実績値/国勢調査 推計値/第2次糸魚川市総合計画に基づく目標人口)

③ 地域別人口

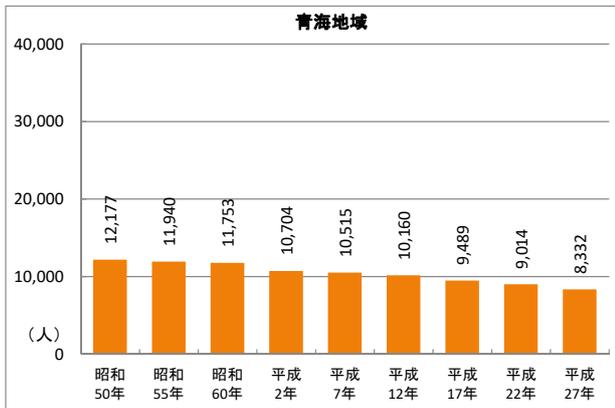
- ・3地域別の人口をみると、すべての地域で人口が減少傾向となっている。



図：能生地域人口実績
(出典：国勢調査)



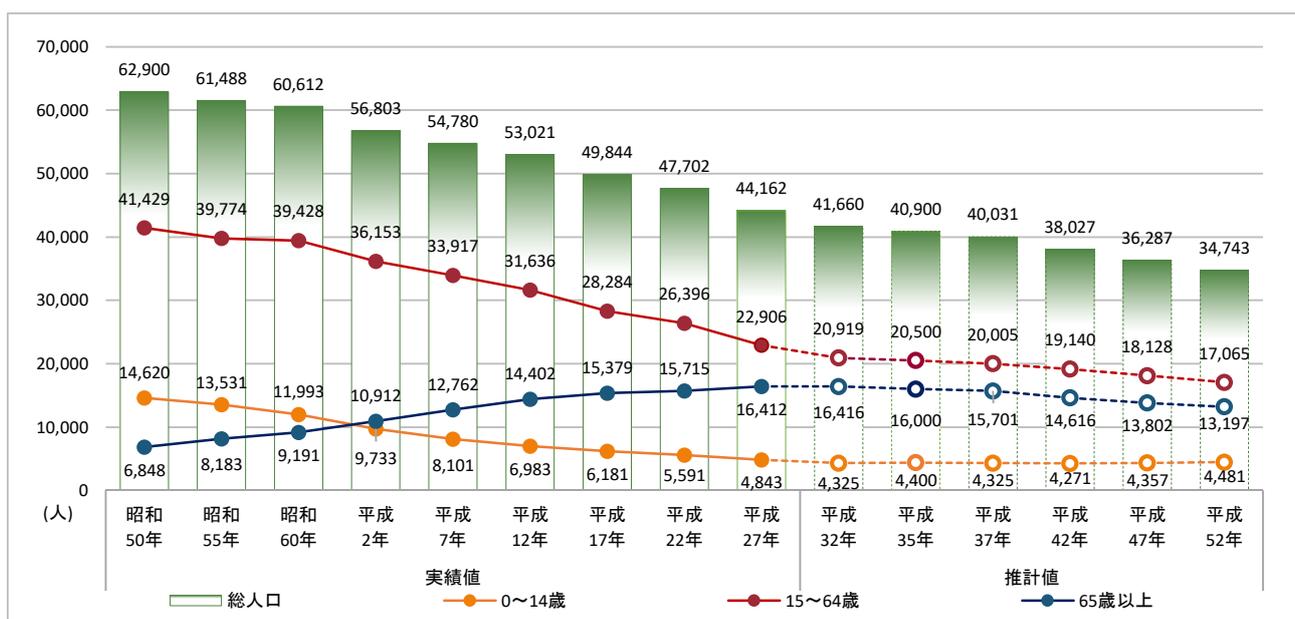
図：糸魚川地域人口実績
(出典：国勢調査)



図：青海地域人口実績
(出典：国勢調査)

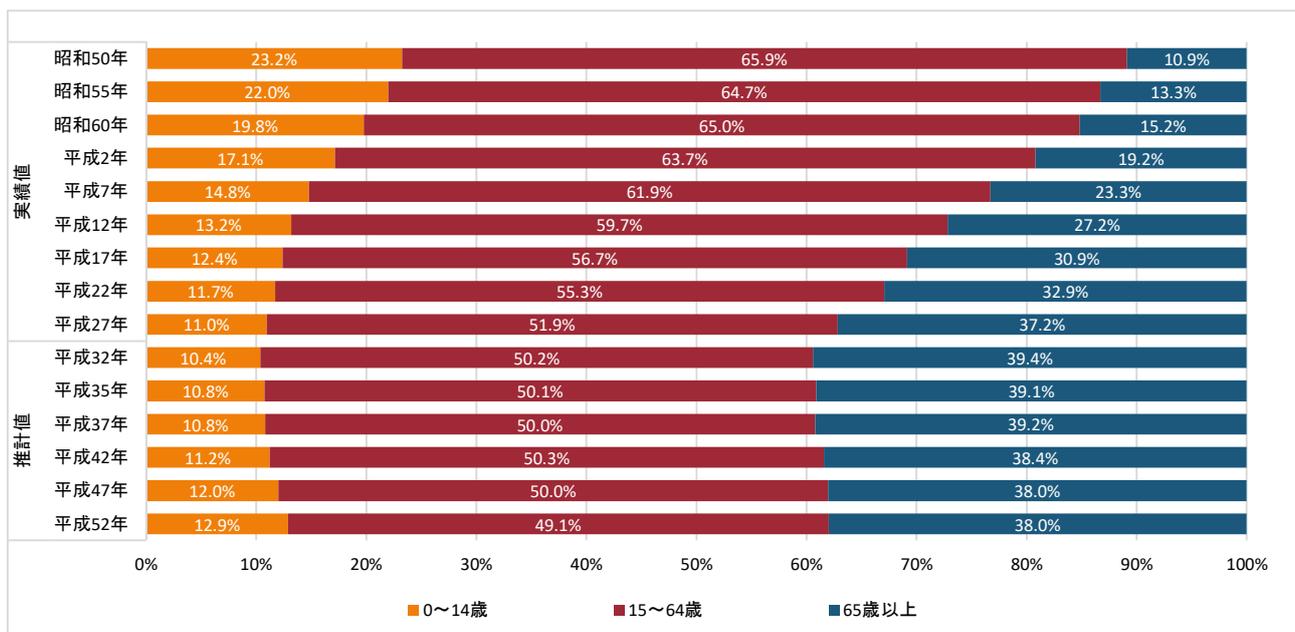
④ 年齢3区分別の人口推移と人口構成

- ・市全体では、0～14歳の年少人口及び15～64歳の生産年齢人口は継続して減少傾向にある。第2次総合計画に基づく人口推計では、65歳以上の老年人口は平成32年の16,416人を増加のピークとして、以降平成52年までに13,197人に減少すると推計している。
- ・年少人口は平成2年から老年人口よりも少なくなり平成42年に減少のピークを迎える。平成47年以降から増加に転じると推計している。
- ・市内の人口構成比をみると、平成52年の時点では総人口の38.0%が老年人口になる見込みである。65歳以上の高齢化率は平成7年より増加し平成17年に30%を超えている。高齢化率は平成32年に総人口の39.4%に達した以降、減少傾向となる。



図：年齢3区分別の人口推移

(出典：実績値/国勢調査 推計値/第2次糸魚川市総合計画に基づく目標人口)

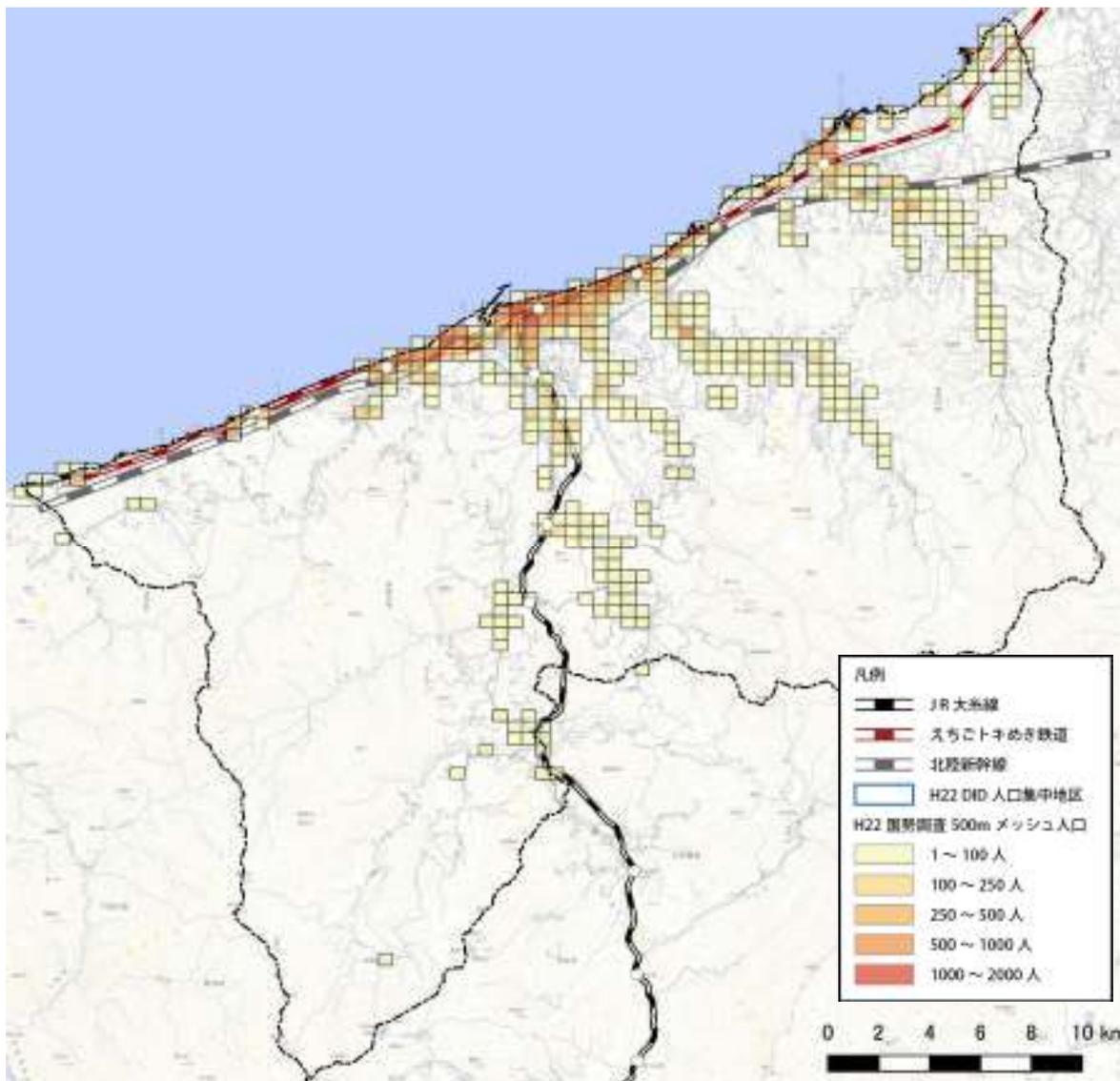


図：年齢3区分別の人口構成推移

(出典：実績値/国勢調査 推計値/第2次糸魚川市総合計画に基づく目標人口)

(4) 人口分布

- ・糸魚川市内では、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号線沿線にあたる日本海沿岸の平野部に人口が集中するほか、南に向かって伸びる谷筋に人口が分布する。
- ・都市的地域の広がりを示す指標であるDID地区（人口集中地区）は、糸魚川駅周辺や青海駅周辺の用途地域に広がる。
- ・山間部や市街地から外れた海岸部は、人口が低密な地域が広がる。



図：市内における人口分布の状況
(出典：国勢調査)

3. まちづくりをめぐる新たな動き（糸魚川市駅北大火）※令和3年時点修正

（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㎡
- ・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
- ・被災地区：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、「糸魚川市駅北復興まちづくり計画」を平成29年8月に策定した。

<復興まちづくりの目指す姿>

- 安全で安心なまち
- 安らぎと緑のあるまち
- 歴史の風情が香るまち
- 歩きやすいまち
- 住んでよし 訪れてよしのまち



図：対象地域
(出典：糸魚川市駅北復興まちづくり計画)

●都市計画マスタープラン及び立地適正化計画への影響

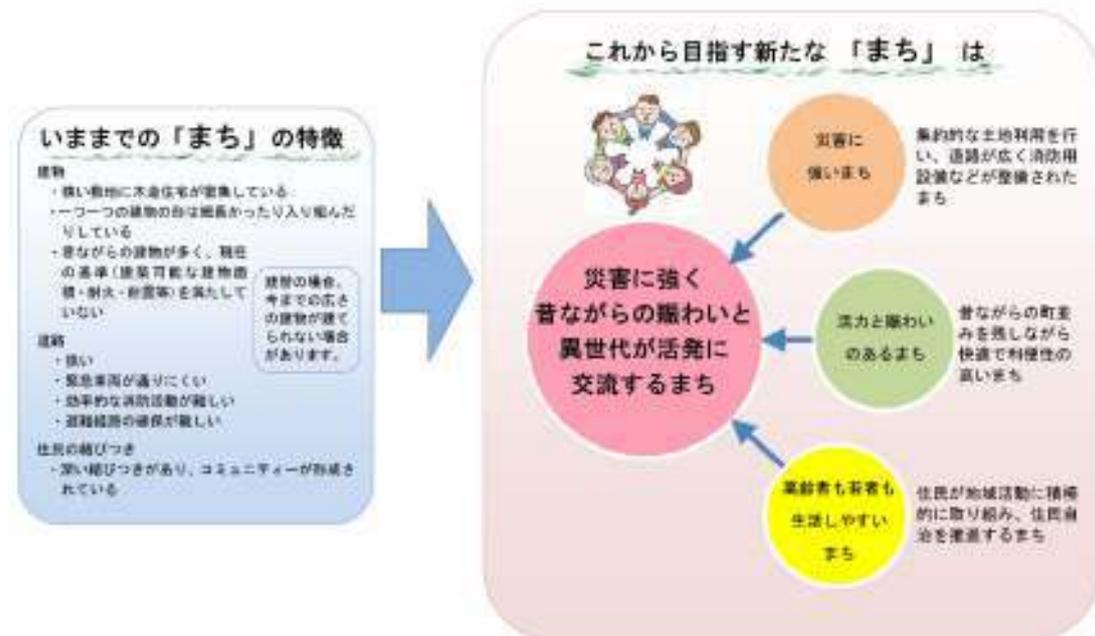
「糸魚川市都市計画マスタープラン（平成31年3月改定）」では、東日本大震災や糸魚川市駅北大火などの甚大な災害に備えた安全・安心なまちづくりに向けた防災対策により、防火・防災力を高めたうえで糸魚川らしいまちなみの再生を図るとともに、地域の拠点として人が集う都市施設の立地と公共空地を活用したエリアの価値の向上により、にぎわいの創出を推進することとしている。また、駅周辺においては、公共交通の利便性を活かしながら、快適性と利便性の高い居住環境の向上を図ることとしている。

「糸魚川市立地適正化計画（平成31年3月策定、令和2年2月変更）」では、糸魚川駅周辺を「都市機能誘導区域」に設定し、「中心商業・業務拠点」と位置づけ、都市的生活に必要なサービス・施設の立地を誘導し、商業・業務・医療などの都市機能が集積するにぎわいの拠点性を高めることにより、周辺住民の生活利便性の向上、多くの人々が交流できる空間の創出を図ることとしている。

●地域公共交通網形成計画への影響

糸魚川駅周辺においては、安全・安心なまちづくりに向けた防災対策により防火・防災力を高めたいうえで、商業・業務・医療などの都市機能が集積するにぎわいの拠点性を高めるとともに、公共交通の利便性を活かしながら、快適性と利便性の高い居住環境の向上、若者・子育て世代を含めた多くの人々が交流できる空間を創出することが求められる。

●復興に向けたまちづくりの考え方（抜粋）

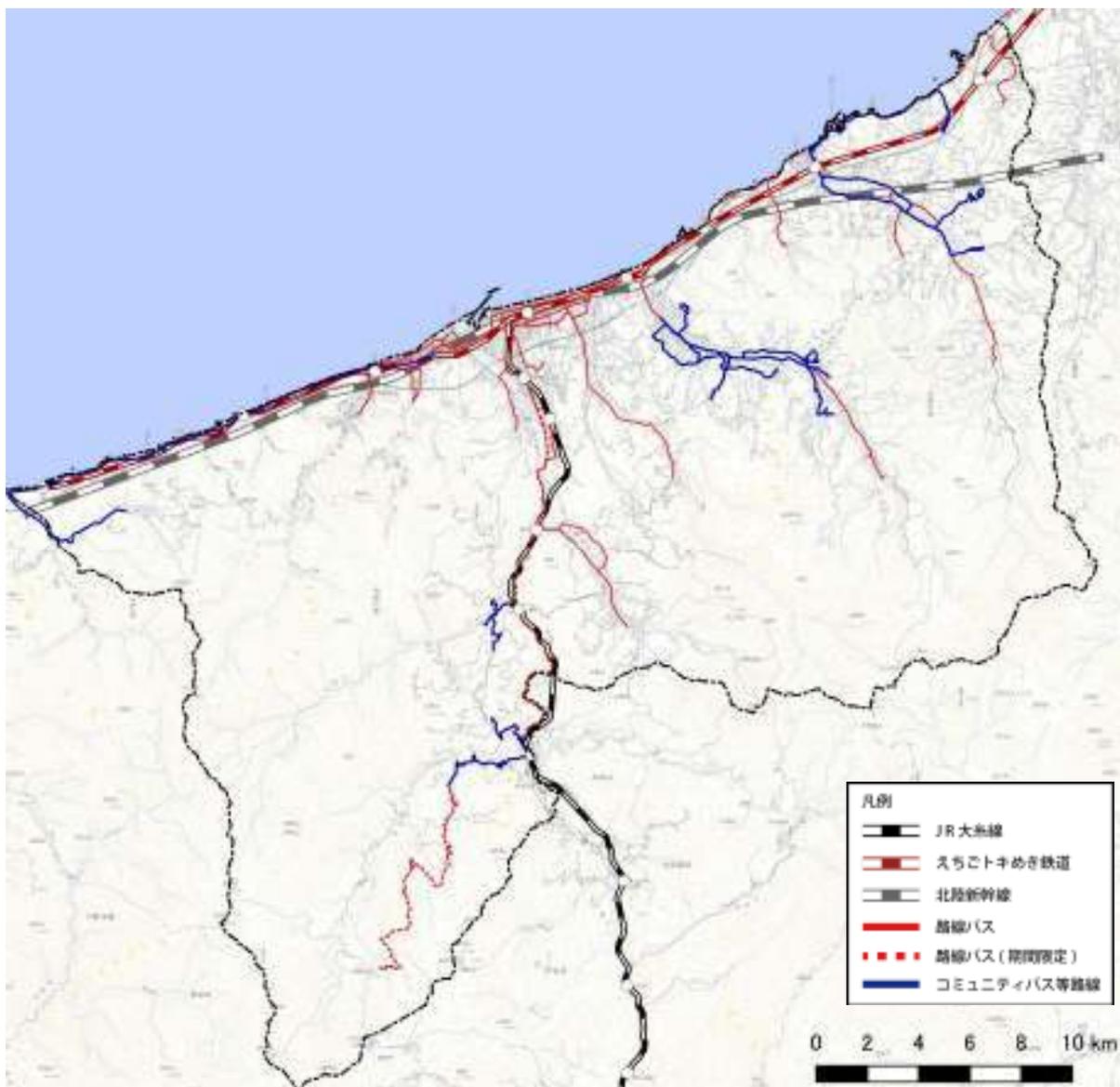


図：復興に向けたまちづくりの考え方
(出典：市資料)

4. 公共交通の現状

(1) 市内公共交通網

- ・平成27年3月14日、北陸新幹線長野・金沢間開業により、北陸新幹線糸魚川駅が開業した。同時に市内を通る北陸本線はJRから経営分離され、日本海ひすいラインとしてえちごトキめき鉄道株式会社へ経営移管された。
- ・市内にはえちごトキめき鉄道日本海ひすいラインとJR大糸線の在来線が通っており、能生地域2駅、糸魚川地域8駅、青海地域3駅の合計13駅がある。
- ・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から各地域へ運行しているため、糸魚川市街地では複数の路線が重複している。
- ・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運行し、地域の医療施設の受診や日用品の買い物等に向かうための生活の足となっている。



図：平成28年度 市内公共交通網
(出典：市HP 各運行事業者バス路線図)

(2) 鉄道

① 主要駅における鉄道運行状況

- ・えちごトキめき鉄道日本海ひすいラインと JR 大糸線との乗り継ぎ駅である糸魚川駅では1日あたり48本、能生駅では1日あたり40本、青海駅では1日あたり38本の列車が発着している。
- ・北陸新幹線糸魚川駅では、停車タイプの「はくたか」が1日あたり30本発着している。
- ・糸魚川駅からは1日1本、新潟駅行きの快速列車が運行していたが、平成29年3月ダイヤ改正をもって運行取りやめとなった。
- ・平成28年より観光列車「雪月花」が糸魚川－妙高高原間を運行している。

能生駅路線別運行本数

表：能生駅路線別運行本数
(出典：各運行事業者時刻表)

駅名	路線名			種別	運行本数		運行時間帯	
					平日	休日	平日	休日
能生駅	えちごトキめき鉄道 日本海ひすいライン	直江津・新潟方面	直江津行	普通	18本/日	18本/日	6時台～23時台	6時台～23時台
				快速	1本/日	1本/日	10時台	10時台
			新潟行	普通	—	—	—	—
				快速	1本/日	1本/日	8時台	8時台
		市振・泊方面	泊行	普通	14本/日	14本/日	5時台～20時台	5時台～20時台
				快速	1本/日	1本/日	22時台	22時台
			糸魚川行	普通	4本/日	4本/日	7時台～23時台	7時台～23時台
				快速	1本/日	1本/日	20時台	20時台

えちごトキめき鉄道株式会社：平成28年3月26日 改正

糸魚川駅路線別運行本数

表：糸魚川駅路線別運行本数
(出典：各運行事業者時刻表)

駅名	路線名			種別	運行本数		運行時間帯		
					平日	休日	平日	休日	
糸魚川駅	北陸新幹線	東京方面	東京行	はくたか	14本/日	14本/日	7時台～21時台	7時台～21時台	
			長野行	はくたか	1本/日	1本/日	22時台	22時台	
		金沢方面	金沢行	はくたか	15本/日	15本/日	6時台～22時台	6時台～22時台	
		JR大糸線	南小谷方面	南小谷行	普通	7本/日	7本/日	6時台～20時台	6時台～20時台
	平岩行			普通	2本/日	2本/日	6時台、18時台	6時台、18時台	
	えちごトキめき鉄道 日本海ひすいライン	直江津・新潟方面	直江津行	普通	18本/日	18本/日	6時台～22時台	6時台～22時台	
				快速	1本/日	1本/日	10時台	10時台	
			新潟行	普通	—	—	—	—	
				快速	1本/日	1本/日	7時台	7時台	
		妙高高原行	観光	—	1本/日	—	14時台		
			市振・泊方面	泊行	普通	16本/日	16本/日	6時台～23時台	6時台～23時台
					快速	1本/日	1本/日	—	11時台、14時台
			高岡行	普通	1本/日	1本/日	7時台	7時台	
	金沢行	普通	1本/日	1本/日	6時台	6時台			

西日本旅客鉄道株式会社：平成28年3月26日 改正
えちごトキめき鉄道株式会社：平成28年3月26日 改正

青海駅路線別運行本数

表：青海駅路線別運行本数
(出典：運行事業者時刻表)

駅名	路線名		種別	運行本数		運行時間帯		
				平日	休日	平日	休日	
青海駅	えちごトキめき鉄道 日本海ひすいライン	直江津・新潟方面	直江津行	普通	14本/日	14本/日	6時台～21時台	6時台～21時台
				快速	1本/日	1本/日	9時台	9時台
		市振・泊方面	糸魚川行	普通	4本/日	4本/日	19時台～23時台	19時台～23時台
			泊行	普通	16本/日	16本/日	5時台～21時台	5時台～21時台
				快速	1本/日	1本/日	22時台	22時台
			高岡行	普通	1本/日	1本/日	7時台	7時台
金沢行	普通	1本/日	1本/日	6時台	6時台			

えちごトキめき鉄道株式会社：平成28年3月26日 改正

平岩駅路線別運行本数

表：平岩駅路線別運行本数
(出典：運行事業者時刻表)

駅名	路線名		種別	運行本数		運行時間帯		
				平日	休日	平日	休日	
平岩駅	JR大糸線	糸魚川方面	糸魚川行	普通	9本/日	9本/日	7時台～21時台	7時台～21時台
		南小谷方面	南小谷行	普通	7本/日	7本/日	6時台～20時台	6時台～20時台

西日本旅客鉄道株式会社：平成28年3月26日 改正

駅構造

- ・市内にあるえちごトキめき鉄道日本海ひすいラインの駅は地下駅、高架駅が多く、改札からホームまでに長い階段を利用する必要がある。エレベーターが設置されている駅舎は糸魚川駅のみである。
- ・市内にあるJR大糸線の駅はすべて地上駅であり、改札からホームが直結している駅が多く、2、3段の階段があるものの、比較的利用しやすい駅が多い。

■えちごトキめき鉄道日本海ひすいライン

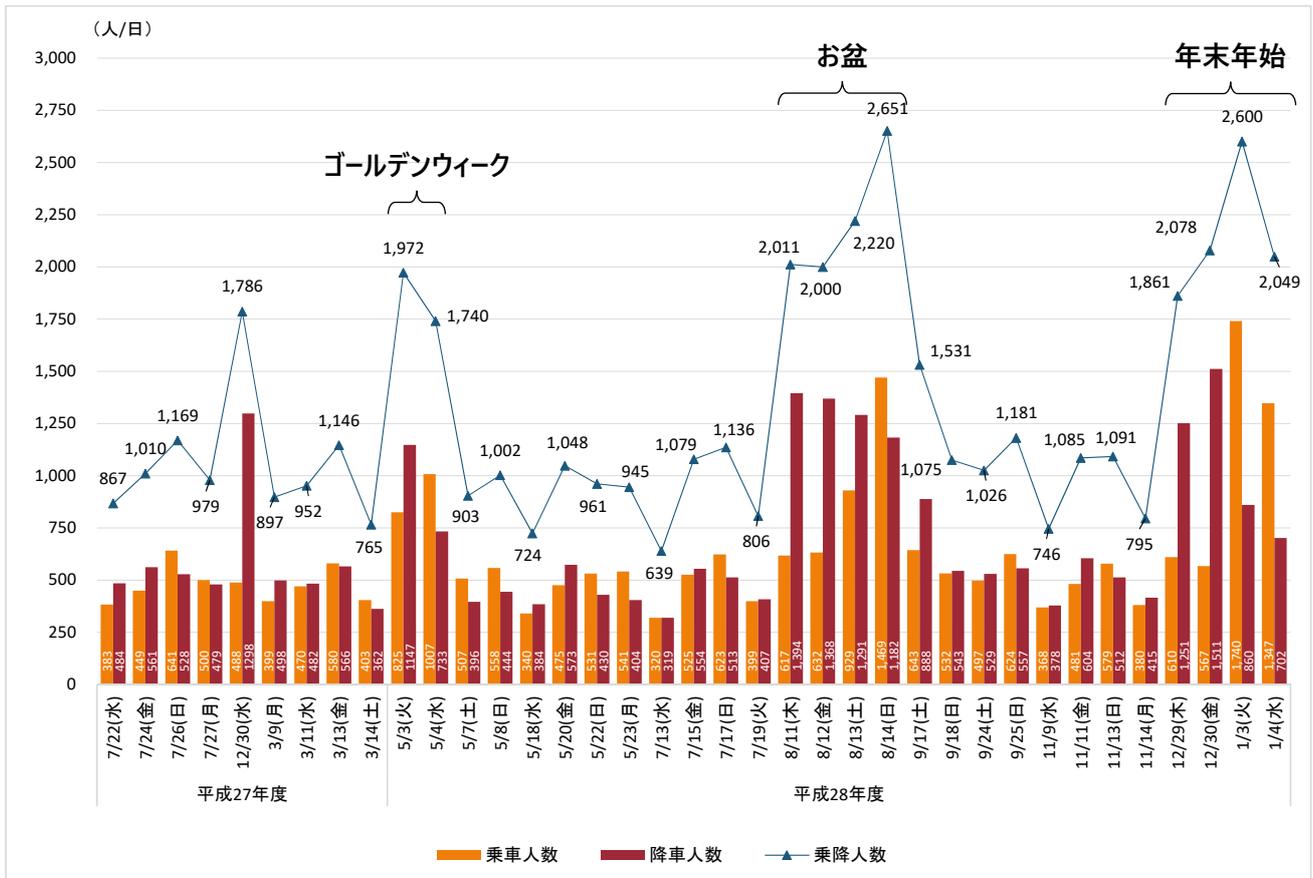
駅名	駅間キロ	接続路線	駅構造	ホーム構造	管理	有人・無人
筒石駅	7.5km	—	地下駅	2面2線	業務委託駅	有人
能生駅	5.1km	—	高架駅	2面4線	直営駅	有人
浦本駅	3.5km	—	高架駅	2面2線	—	無人
梶屋敷駅	4.3km	—	地上駅	2面3線	—	無人
糸魚川駅		JR西日本北陸新幹線、 JR西日本大糸線	橋上駅	2面4線	直営駅	有人
青海駅	6.6km	—	橋上駅	2面4線	簡易委託駅	有人
親不知駅	5.3km	—	地上駅	1面2線	—	無人
市振駅	8.6km	あいの風とやま鉄道	地上駅	1面2線	—	無人

■JR大糸線

駅名	駅間キロ	接続路線	駅構造	ホーム構造	管理	有人・無人
姫川駅	3.2km	—	地上駅	1面1線	—	無人
頸城大野駅	1.9km	—	地上駅	1面1線	—	無人
根知駅	4.9km	—	地上駅	2面2線	—	無人
小滝駅	3.6km	—	地上駅	1面1線	—	無人
平岩駅	6.8km	—	地上駅	1面1線	—	無人

② 北陸新幹線の利用状況

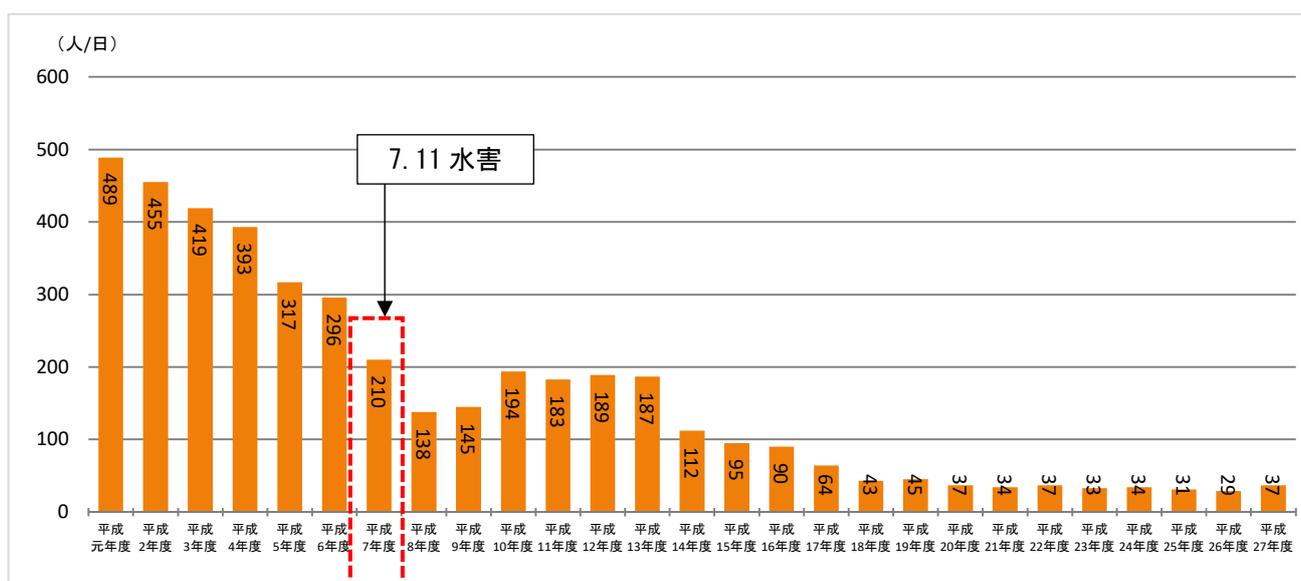
- ・北陸新幹線の乗降人数では、全体的に平日よりも休日の方が多い。
- ・ゴールデンウィーク及びお盆、年末年始期間中は他調査日と比較して乗降人数が多い。特に、ゴールデンウィーク中盤及びお盆後半、年始では乗車人数が多く、ゴールデンウィーク前半及びお盆前半、年末では降車人数が多い。北陸新幹線は主に帰省または観光の目的で利用されていると推察される。
- ・平成27年度、平成28年度における同時期の乗降人数を比較する。平成28年度の乗降人数は、7月では平成27年度よりも減少しているが12月では平成27年度より約800人増加している。特に12月の利用では降車人数が増加している。



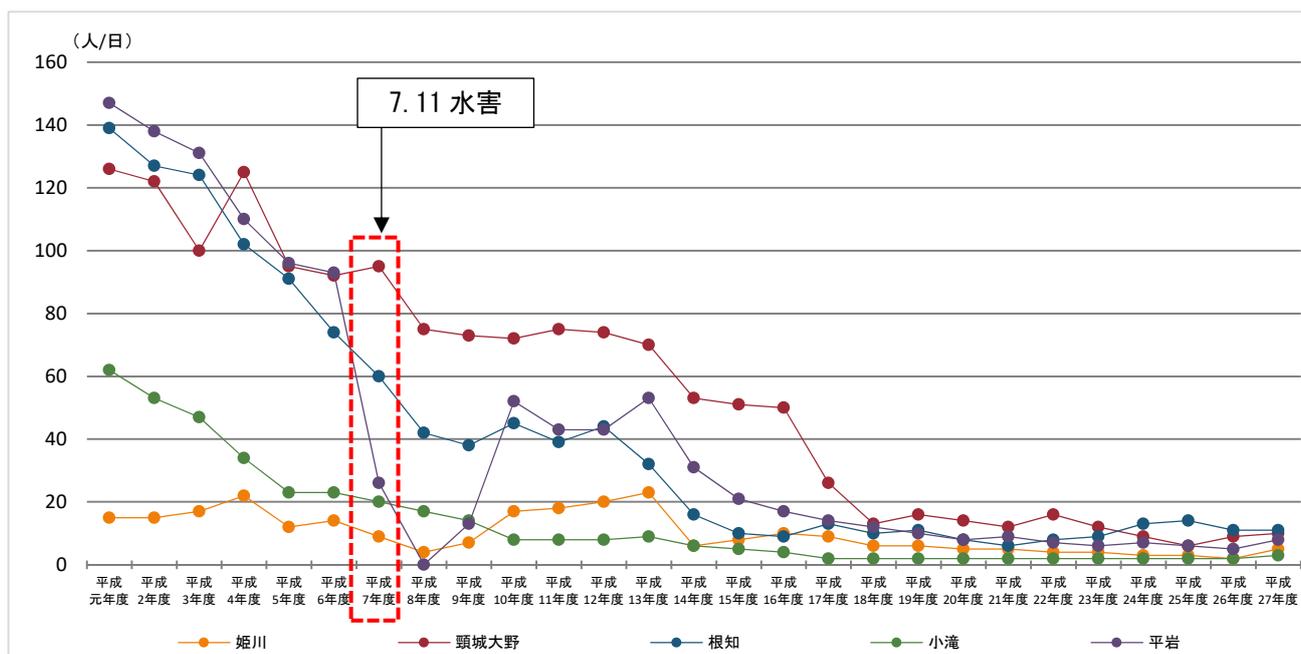
図：新幹線乗降人数 各調査日集計
(出典：市資料)

③ J R大糸線の利用状況

- ・平成元年度以降乗車人数が減少している。平成18年度からは減少が緩やかになり、30～40人程度で推移している。
- ・平成7年7月11日、関川流域及び姫川流域に甚大な被害をもたらした「7.11水害」によりJR大糸線は平成8年度～9年度にかけて一時的に乗車人数が減少している。平岩駅では平成8年度に乗車人数が0人となっている。
- ・頸城大野駅、根知駅、平岩駅では平成元年度には120人程度の利用があったが、平成27年度は20人以下まで減少している。
- ・各駅の乗車人数は一様に減少傾向にある。



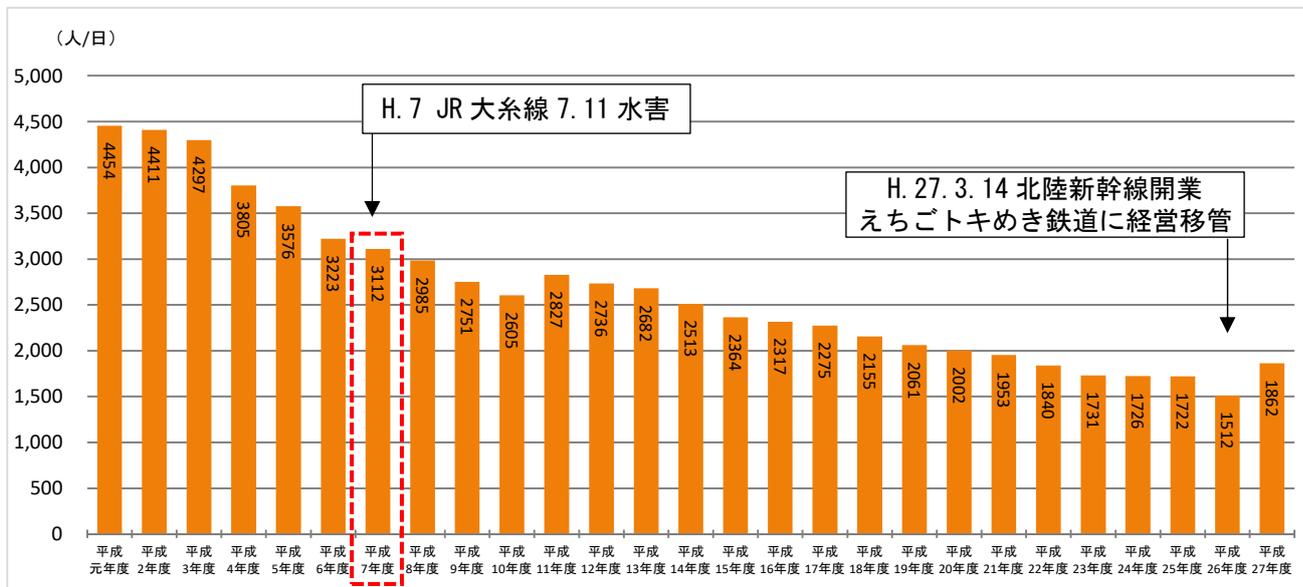
図：JR大糸線乗車人員推移（姫川～平岩の各駅の合計）
（出典：市統計要覧）



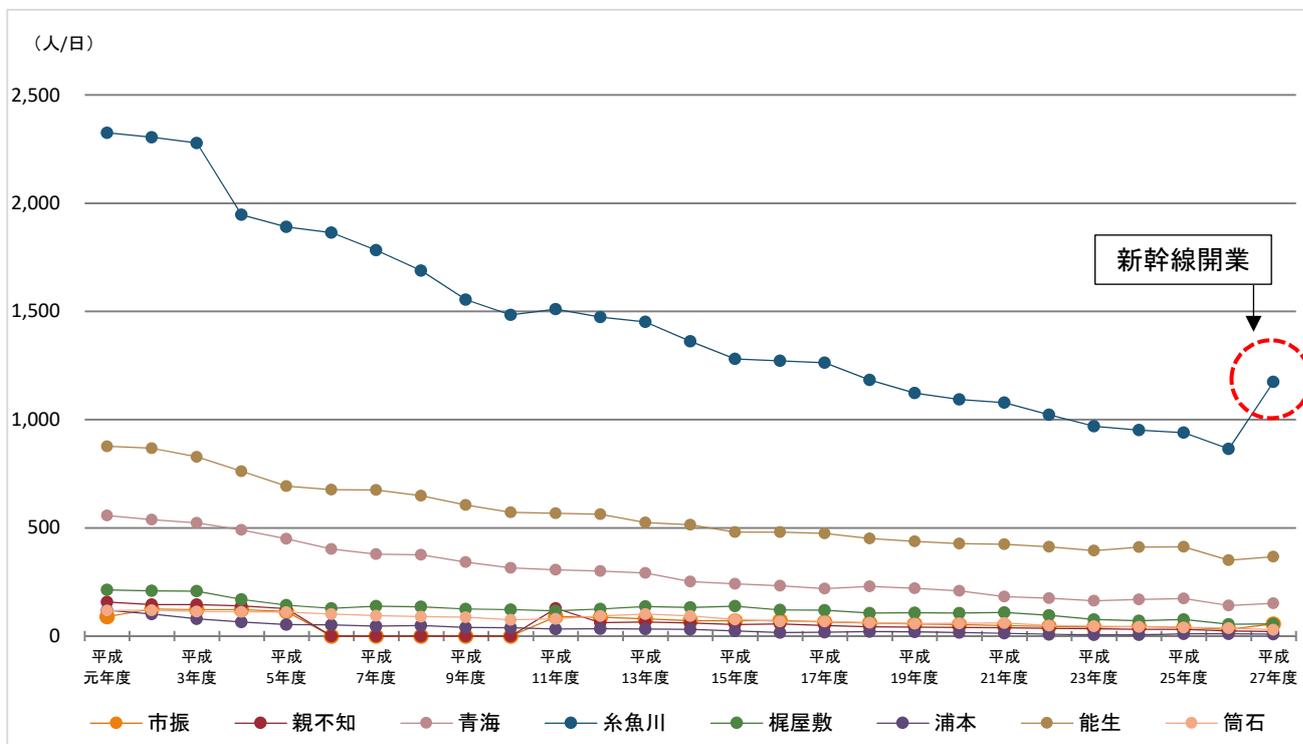
図：JR大糸線駅別乗車人員推移
（出典：市統計要覧）

④ JR北陸本線、えちごトキめき鉄道の利用状況

- ・北陸本線の利用状況は、JR大糸線と同様に平成元年以降で乗車人数が減少している。また、新幹線の開業年であった平成27年度は乗車人数が増加している。
- ・平成9年度～10年度に一時的に乗車人数が減少している。
- ・駅別に利用状況を見ると、各駅の乗車人数は平成元年度から減少している。新幹線が開業した平成27年度には糸魚川駅の乗車人数が増加している。



図：JR北陸本線・えちごトキめき鉄道乗車人員推移 (市振～筒石の各駅の合計)
(出典：市統計要覧)



図：JR北陸本線・えちごトキめき鉄道駅別乗車人員推移
(出典：市統計要覧)

(3) バス

① 路線バス

①-1 路線バスネットワーク

- ・路線バスとして、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路線を運行している。期間限定で運行している白馬岳登山バスを含めると市内の路線バスは18路線運行している。
- ・路線バスは糸魚川駅または糸魚川総合病院等の市内拠点に向けて各地域から運行しているため、糸魚川市街地で複数の路線が重複している。
- ・能生谷地区では、能生川の左岸・右岸を行き来する複雑な系統が存在している。
- ・路線バスは各地域から市内鉄道駅や病院等の生活圏を結ぶ路線に加えて、焼山温泉、笹倉温泉、中尾長者温泉、フォッサマグナミュージアム等、市内の温泉地や観光地を結ぶ路線が運行されている。
- ・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る。



図：糸魚川市内バス路線図
(出典：市資料)

①-2 運行状況

- ・市内を運行する16の路線バスの内（高速バスは除く）路線延長が20kmを超えるものは7路線あり、比較的バスの路線延長が長い。
- ・「美山公園・博物館線」は平成27年3月まで運行していた「街めぐりバス」を引き継いで平成27年4月より運行を開始した。「街めぐりバス」の運行日は土・日・祝のみの運行であったのに対し、「美山公園・博物館線」は平日も運行している。
- ・隣接する富山県朝日町が運行しているあさひまちバスが市振に接続している。また、長野県小谷村が運行している北小谷線が平岩駅に接続している。
- ・市内を運行している路線は糸魚川駅、糸魚川総合病院等市街地を拠点として各地域に向かう路線が多く、海岸部から市街地にかけて路線の競合が見られる。能生地域で4路線、糸魚川地域で5路線、青海地域で3路線が競合している。

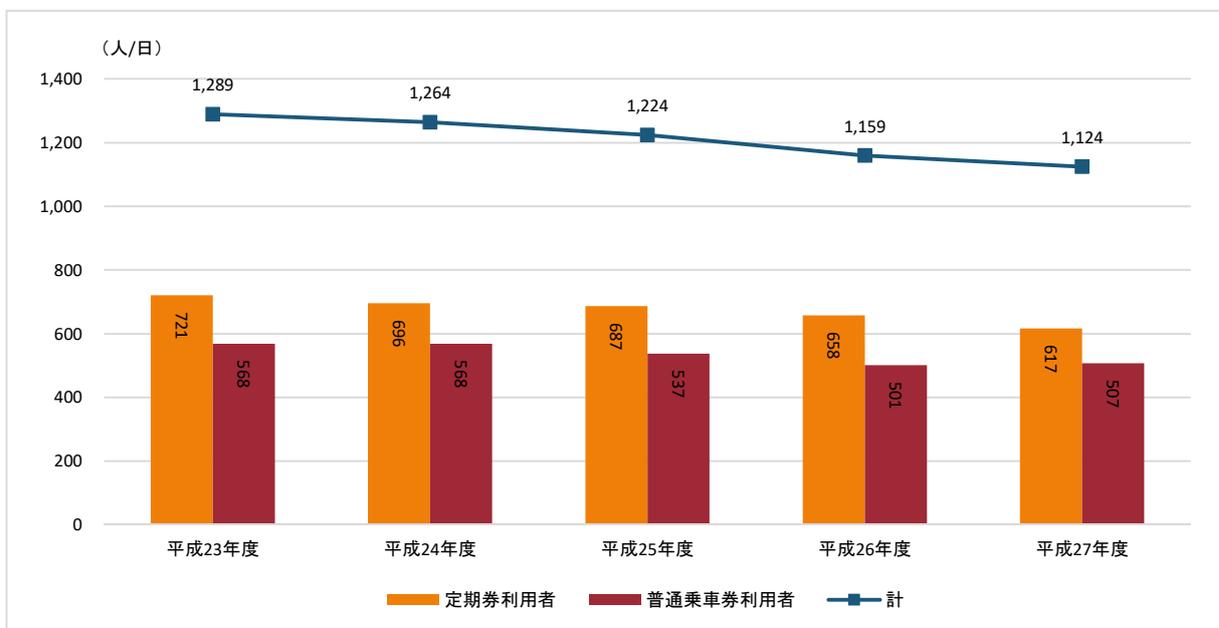
表：路線バス一覧
(出典：各運行事業者HP、時刻表)

路線名	運行事業者	始発-経由-終点	運賃	最大運行距離	運行本数(往復)			運行時間帯		運行本数/時間(本/h)		
					平日	土曜	日曜・祝日	平日(下段:土)	日曜・祝日	平日	(土)	日曜・祝日
能生青海線	糸魚川バス	大沢-糸魚川総合病院-能生駅前	140 ~ 850 円	26.2 km	30	28	25	6 時台 ~ 19 時台	6 時台 ~ 18 時台	2.3	2.2	2.1
おうみ巡回線	糸魚川バス	糸魚川総合病院-おうみ巡回-大沢	100 ~ 310 円	18.0 km	8	10	—	6 時台 ~ 15 時台	—	0.9	1.1	—
青海通り線	糸魚川バス	糸魚川総合病院-青海通り-大沢	140 ~ 600 円	14.7 km	8	16	—	7 時台 ~ 18 時台	—	0.7	1.5	—
今井線	糸魚川バス	糸魚川総合病院-糸魚川駅日本海口-中谷内	140 ~ 480 円	9.9 km	11	9	—	8 時台 ~ 18 時台 7 時台、12 時台	—	1.1	1.8	—
根知線	糸魚川バス	糸魚川総合病院-糸魚川駅日本海口-別所	140 ~ 820 円	22.4 km	17	16	10	7 時台 ~ 17 時台	8 時台 ~ 17 時台	1.7	1.6	1.1
西海線	糸魚川バス	糸魚川駅日本海口-糸魚川総合病院-来海沢	140 ~ 520 円	13.7 km	12	12	8	7 時台 ~ 18 時台	7 時台 ~ 18 時台	1.1	1.1	0.7
早川線	糸魚川バス	糸魚川駅日本海口-糸魚川総合病院-焼山温泉-笹倉温泉	140 ~ 730 円	23.0 km	27	25	16	6 時台 ~ 18 時台	6 時台 ~ 17 時台	2.3	2.1	1.5
蓮台寺線	糸魚川バス	糸魚川駅日本海口-蓮台寺入り口-糸魚川総合病院	140 ~ 490 円	5.8 km	6	2	2	7 時台 ~ 18 時台	8 時台 ~ 9 時台	0.5	0.2	2.0
市街地巡回線	糸魚川バス	糸魚川駅日本海口-市街地巡回-糸魚川駅日本海口	100 ~ 100 円	12.8 km	7	7	7	8 時台 ~ 14 時台	8 時台 ~ 14 時台	1.2	1.2	1.2
美山公園・博物館線	糸魚川バス	糸魚川駅アルプスロ-フォッサマグナミュージアム-糸魚川駅アルプスロ	100 円	7.8 km	8	9	9	9 時台 ~ 16 時台	9 時台 ~ 16 時台	1.1	1.3	1.3
中尾長者温泉線	糸魚川バス	能生駅前-木浦-中尾長者温泉	140 ~ 340 円	6.4 km	7	12	—	12 時台 ~ 18 時台 12 時台 ~ 17 時台	—	1.2	2.4	—
能生線(東廻り)	糸魚川バス	横町五丁目-国保診療所-西飛山	140 ~ 950 円	31.0 km	2	4	—	8 時台 ~ 13 時台	—	0.4	0.8	—
能生線(西廻り)	糸魚川バス	横町五丁目-国保診療所入口-西飛山	140 ~ 580 円	29.5 km	33	20	12	8 時台 ~ 18 時台	8 時台 ~ 17 時台	3.3	2.0	1.3
島道線	糸魚川バス	能生案内所-国保診療所-島道	140 ~ 370 円	7.8 km	6	12	—	7 時台 ~ 17 時台	—	0.6	1.2	—
横線	糸魚川バス	能生案内所-国保診療所-横	140 ~ 350 円	8.6 km	5	10	—	8 時台 ~ 18 時台	—	0.5	1.0	—
仙納線	糸魚川バス	能生駅前-徳合崎-仙納	140 ~ 660 円	14.8 km	10	20	—	7 時台 ~ 17 時台	—	1.0	2.0	—
能生線(労災病院線)	頸城自動車	能生案内所-磯部小学校入口-労災病院前	140 ~ 1,040 円	30.6 km	4	4	—	7 時台 ~ 15 時台	—	0.5	0.5	—
白馬岳登山バス(運筆線)	糸魚川バス	糸魚川駅アルプスロ-平岩駅前-運筆温泉 H28.7.16(土)~10.10(月)	200 ~ 1,790 円	43.8 km	4	4	4	6 時台 ~ 14 時台	6 時台 ~ 14 時台	0.5	0.5	0.5
宮崎境線・市振線	朝日町	泊駅前-あさひ総合病院-玉ノ木-市振	200 円	17.1 km	10	—	—	6 時台 ~ 14 時台	—	1.3	—	—
北小谷線	小谷村	千国の庄-南小谷駅-平岩駅前-大綱	200 円	22.2 km	8	—	—	6 時台 ~ 18 時台	—	0.7	—	—
高速バス新潟線	頸城自動車	糸魚川駅前-(北陸自動車道)-新潟駅前	190 ~ 2,850 円	177.1 km	2	2	2	7 時台 ~ 8 時台	7 時台 ~ 8 時台	2.0	2.0	2.0

※運行本数/時間 は各便の運行時間帯に対する運行本数を算出している。

①-3 路線バスの利用状況

- ・路線バスの1日当たりの乗車人員は、平成23年度から減少傾向にある。
- ・乗車人員のうち定期券利用者は平成23年度から減少しているものの、普通乗車券利用者は平成27年度に微増した。全体で見ると平成27年度では平成23年度よりも12.8%減少している。
- ・利用した乗車券別にみると各年で普通乗車券利用者よりも定期券利用者の方が多く、路線バスを日常的に利用する方が多いことがわかる。



図：糸魚川バスの1日当たり平均乗車人数
(出典：市統計要覧)

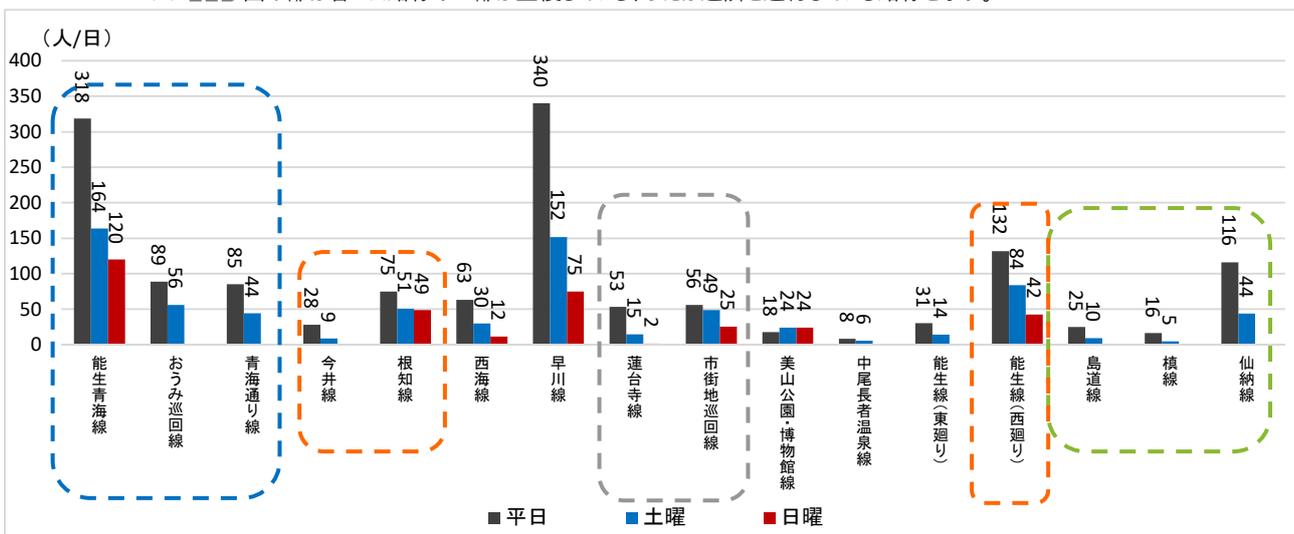
①-4 路線別平均乗車人数

- ・1日当たり平均乗車人数を見ると、平日では能生青海線、早川線が1日当たり300人を超えており、市内を運行する路線バスの中でも1日当たり平均乗車人数が多い路線である。
- ・土曜は平日同様に能生青海線、早川線が1日平均乗車人数150人を超えており、市内を運行する路線バスの中でも1日当たり平均乗車人数が多い路線である。土曜の平均乗車人数は平日の半数程度となる。
- ・日曜では市内16路線の内8路線が運休している。1日平均乗車人数は平日よりも少ない路線が多いが、美山公園・博物館線では平日の利用人数よりも日曜の利用人数の方が多い。
- ・1便あたりの平均乗車人数を見ると、平日ではおうみ巡回線が最も多く1便あたり17.8人、次いで能生線（東廻り）で15.3人、早川線14.2人となっている。土曜では平日同様におうみ巡回線が最も多く1便あたり11.2人、次いで能生線（東廻り）7.1人、市街地巡回線7.0人となっている。

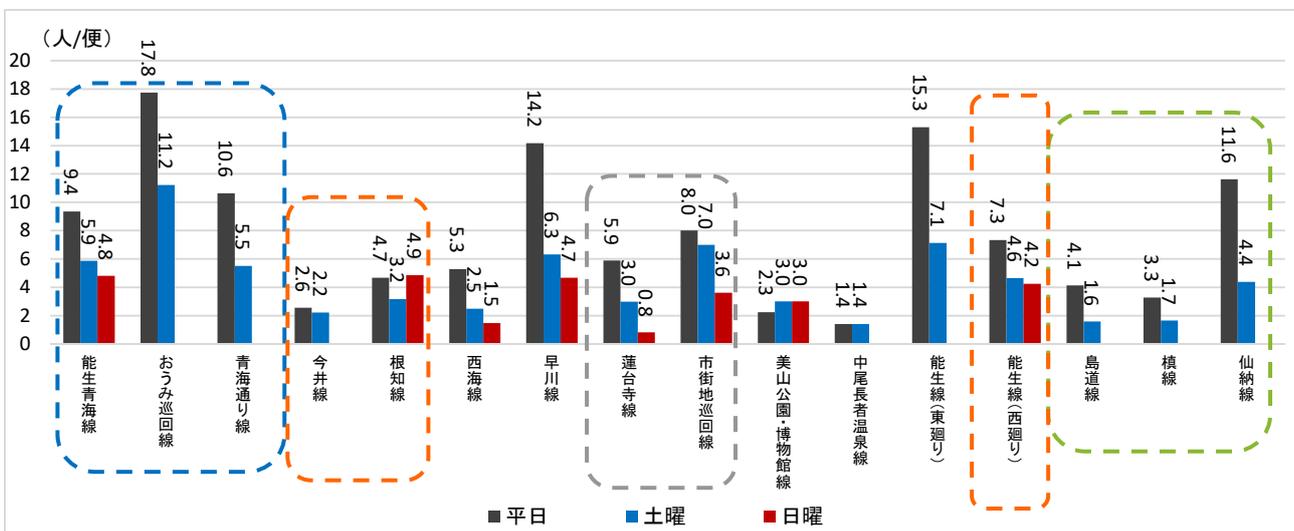
※乗降客調査は平成27年1月、4月、7月、10月のそれぞれ14日間（平日10日、土曜2日、日曜2日）実施している。

※1日平均乗車人数及び1便あたり平均乗車人数は、各調査日の乗車人数を集計し1日当たり及び1便当たりの平均乗車人員を算出している。

※「 」囲み部は各バス路線の一部が重複している、または近隣を運行している路線を示す。

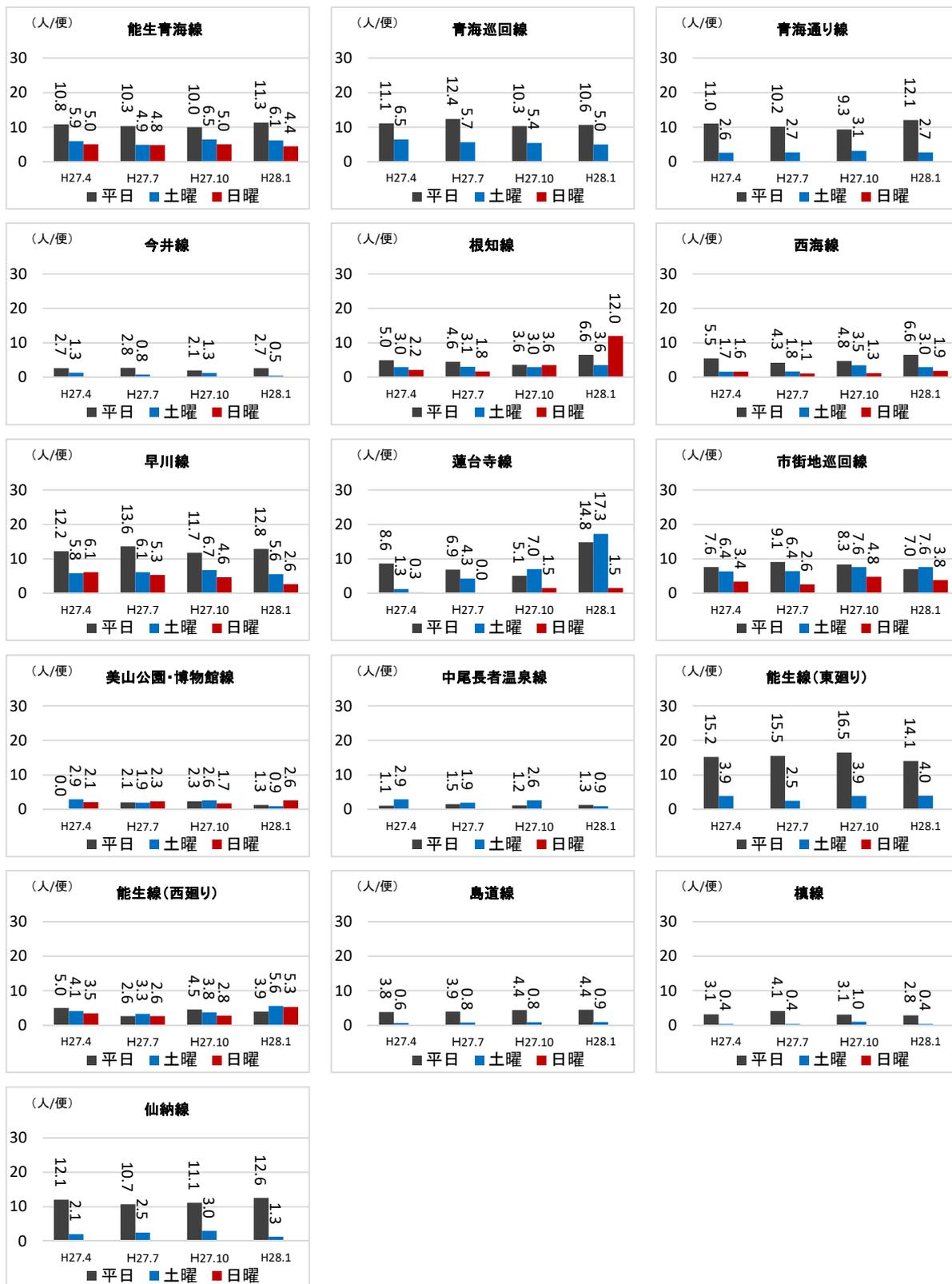


図：平成27年度調査期間における1日当たり平均乗車人数（路線別）
（出典：糸魚川バス株式会社資料）



図：平成27年度調査期間における1便あたり平均乗車人数（路線別）
（出典：糸魚川バス株式会社資料）

- ・1便当たり平均乗車人数は、全体的に平日の乗車人数が土曜、日曜の乗車人数よりも多い。
- ・根知線、蓮台寺線では1月の利用が他の月と比較して多い。根知線は特に日曜の利用が多く、沿線のスキー場に向かう方が利用していると考えられる。蓮台寺線は平日と土曜の利用が他の月と比較して多い。



図：平成27年度調査期間における調査月別1便当たり平均乗車人数（路線別）
 （出典：糸魚川バス株式会社資料）

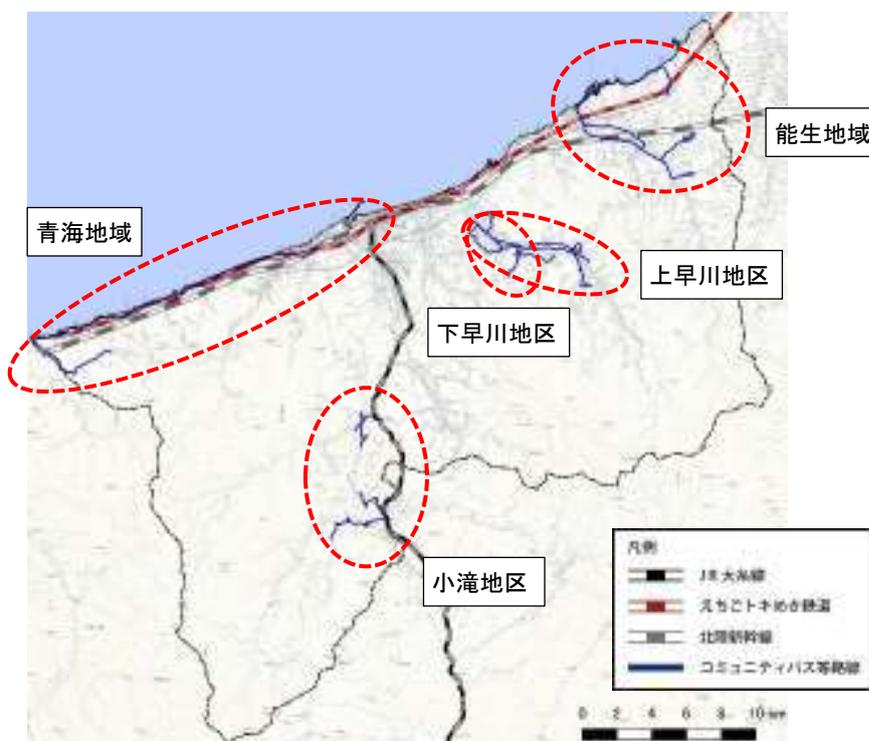
② コミュニティバス・乗合タクシー

②-1 運行状況

- ・糸魚川市では路線バスの運行地域から離れた場所における移動手段確保として、コミュニティバス（定員11人以上）、乗合タクシー（定員10人以下）をそれぞれ週1日運行している。
- ・道路運送法4条路線として平成23年4月から12路線が運行している。平成25年4月からさらに1路線が追加され、計13路線の運行となった。
- ・運行便数は地区ごとに異なり、1日あたり2～11便である。料金はすべての路線1回100円で乗車することができる。

表：コミュニティバス・乗合タクシー一覧
(出典：市資料)

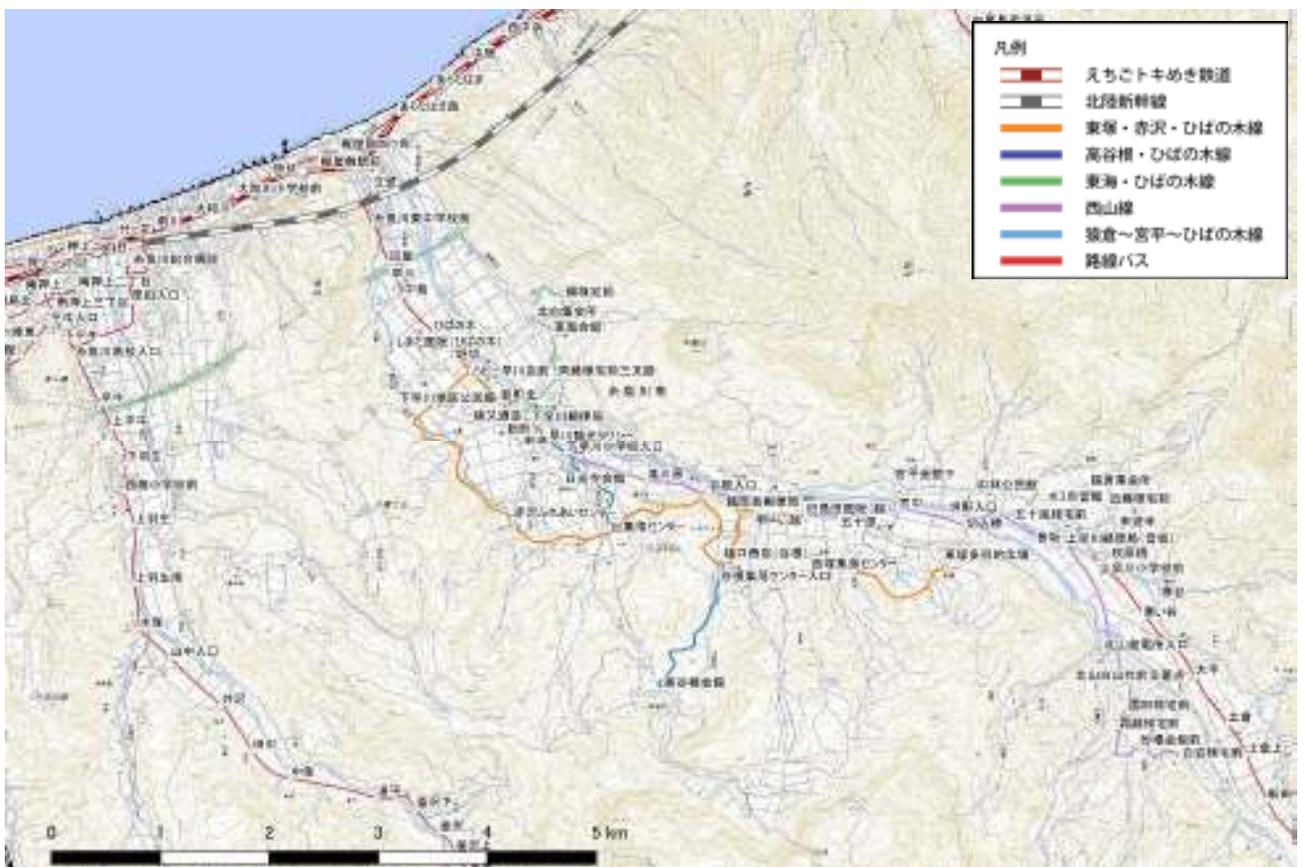
運行地域	路線名	便数/日	曜日	運賃	運行日	運行形態	使用車両	乗客定員	運行事業者	
能生地域	高倉線(高倉-能生事務所-真部医院)	3	木	100円	週1	一部予約	コミュニティバス	13人乗り	ツカダ運輸	
	川詰線(川詰-能生事務所-真部医院)	3	火	100円	週1	一部予約	コミュニティバス	13人乗り	ツカダ運輸	
	大洞線(大洞～能生国保診療所)	3	水	100円	週1	一部予約	コミュニティバス	13人乗り	ツカダ運輸	
糸魚川地域	小滝地区	夏中・小滝駅線	11	水	100円	週1	定時運行	乗合タクシー	9人乗り	糸魚川タクシー
		山之坊・平岩線	10	月	100円	週1	定時運行	乗合タクシー	9人乗り	糸魚川タクシー
		木地屋・平岩診療所線	8	月	100円	週1	定時運行	乗合タクシー	9人乗り	糸魚川タクシー
	下早川地区	東塚・赤沢・ひばの木線	4	木	100円	週1	予約	乗合タクシー	4人乗り	早川観光タクシー
		高谷根・ひばの木線	4	木	100円	週1	予約	乗合タクシー	4人乗り	早川観光タクシー
		東海・ひばの木線	2	木	100円	週1	予約	乗合タクシー	4人乗り	早川観光タクシー
	上早川地区	西山線	4	火	100円	週1	定時運行	乗合タクシー	4人乗り	早川観光タクシー
		猿倉～宮平～ひばの木線	4	火	100円	週1	予約	乗合タクシー	4人乗り	早川観光タクシー
青海地域	きらら青海・玉ノ木線	7	金	100円	週1	定時運行	コミュニティバス	13人乗り	ツカダ運輸	
	市振・上路線	3	金	100円	週1	予約	コミュニティバス	13人乗り	ツカダ運輸	



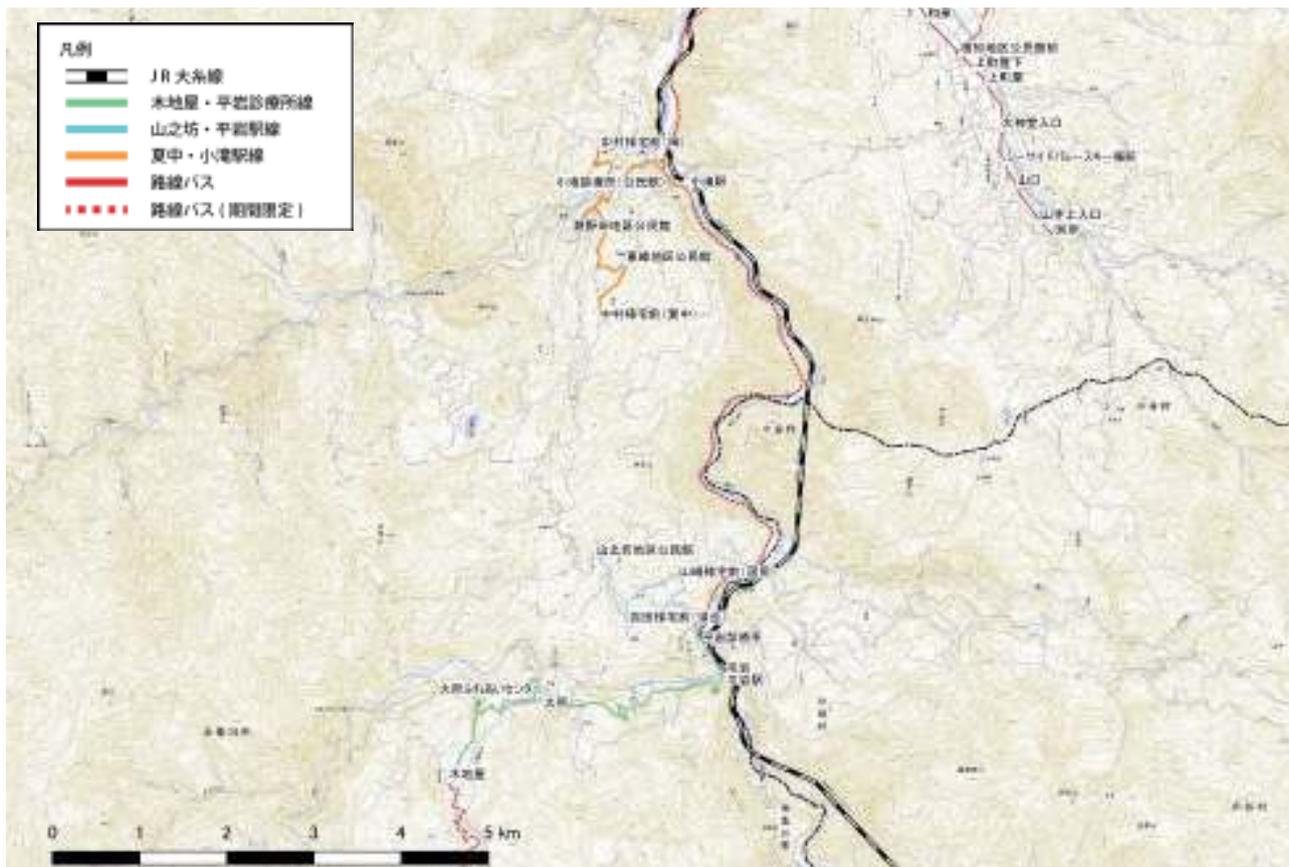
図：平成28年度 コミュニティバス・乗合タクシー路線
(出典：市資料、各運行事業者バス路線図)



図：平成28年度 能生地域コミュニティバス路線
 (出典：市資料、各運行事業者バス路線図)



図：平成28年度 糸魚川地域乗合タクシー路線
 (出典：市資料、各運行事業者バス路線図)



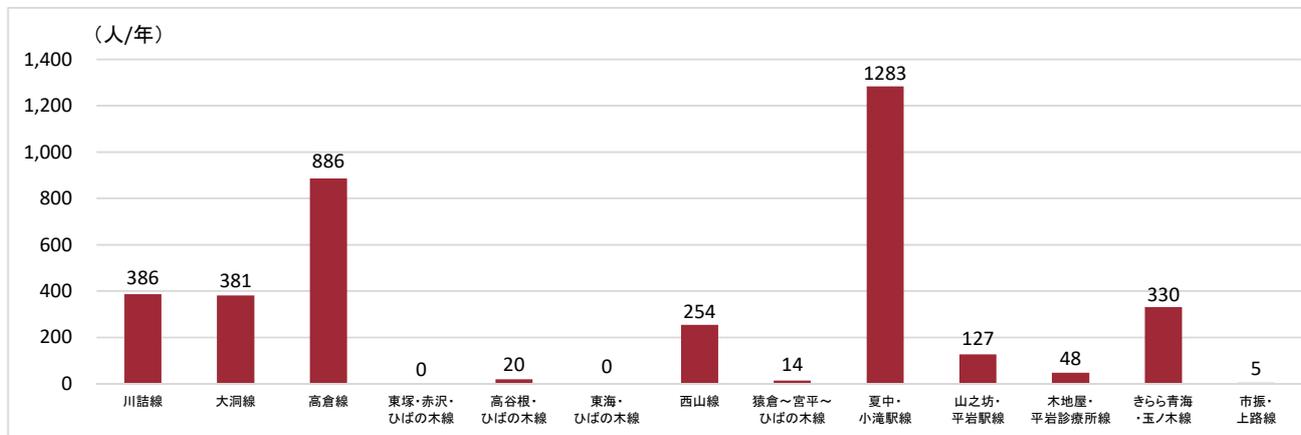
図：平成28年度 小滝地区、平岩地区乗合タクシー路線
(出典：市資料、各運行事業者バス路線図)



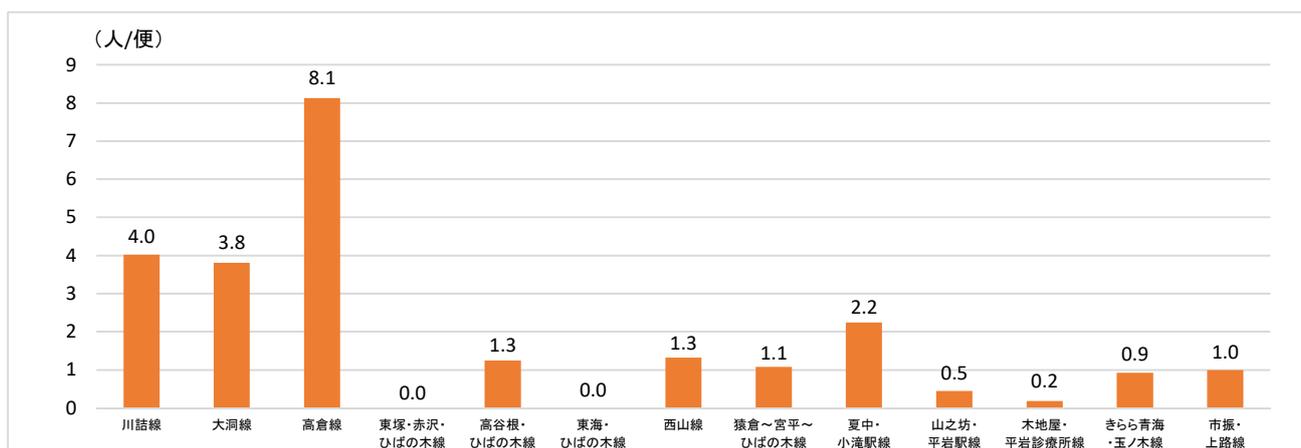
図：平成28年度 青海地域コミュニティバス路線
(出典：市資料、各運行事業者バス路線図)

②-2 利用者数推移

- ・平成27年度のコミュニティバス・乗合タクシーの利用者数は、地域によって大きく異なり、年間利用者数では、夏中・小滝駅線が最も多い。
- ・1便当たりの平均乗車人数が最も多い路線は、高倉線である。

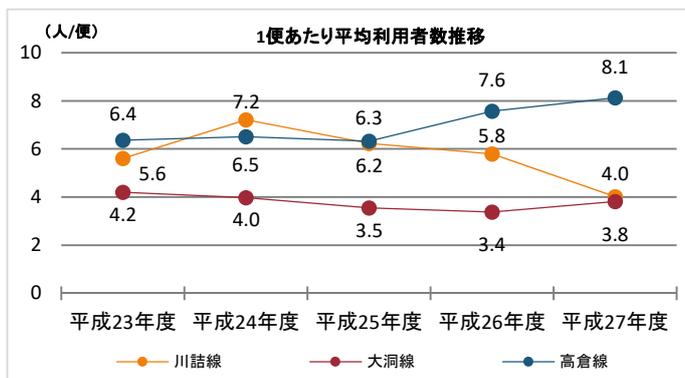


図：平成27年度 コミュニティバス・乗合タクシー年間利用者数（路線別）
（出典：市資料）



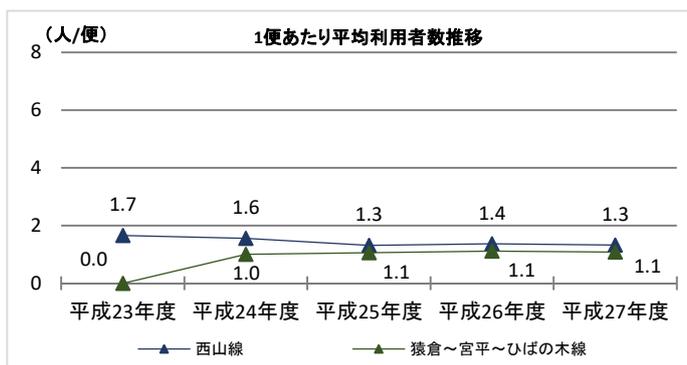
図：平成27年度 コミュニティバス・乗合タクシー1便あたり平均利用者数（路線別）
（出典：市資料）

能生地域 コミュニティバス（13人乗り）利用状況



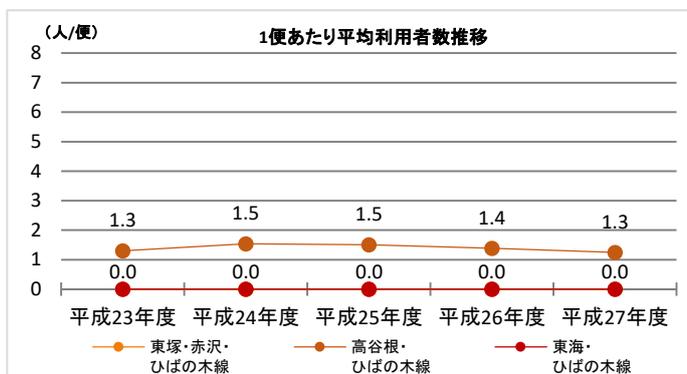
- ・川詰線は、平成24年度の1便当たりの利用者数7.2人から平成27年度には4.0人に減少している。
- ・一方、高倉線は平成25年度の1便当たりの利用者数6.3人から平成27年度には8.1人に増加している。
- ・大洞線は平成23年度から1便当たりの利用者数は4.2～3.4人の間で推移している。

糸魚川地域上早川地区 乗合タクシー（4人乗り）利用状況



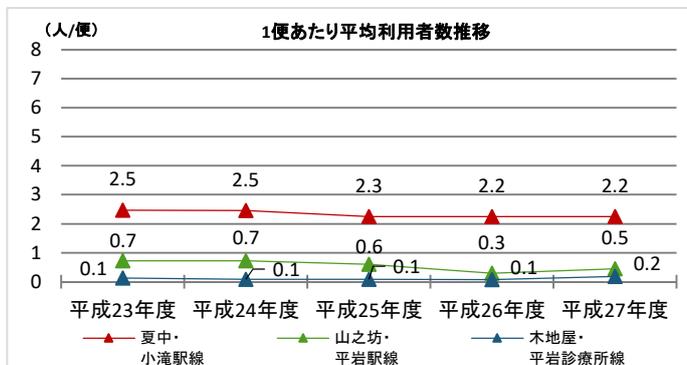
- ・西山線は1便当たりの利用者数が1.7～1.3人で推移している。
- ・猿倉～宮平～ひばの木線は平成23年度以降、1便当たりの利用者数1.0～1.1人で推移している。

糸魚川地域下早川地区 乗合タクシー（4人乗り）利用状況



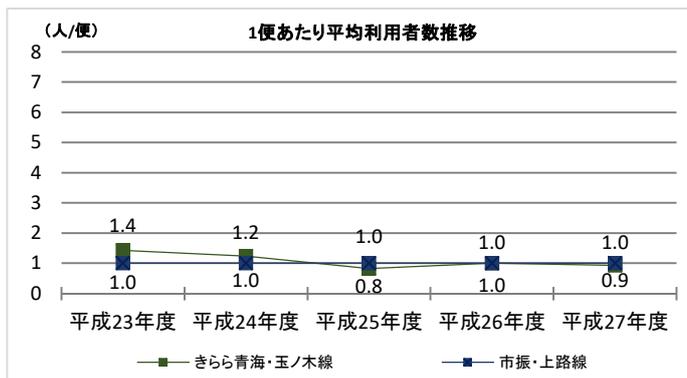
- ・高谷根・ひばの木線は1便当たりの利用者数は1.3～1.5人で推移している。
- ・東塚・赤沢・ひばの木線、東海・ひばの木線の利用者数は0人である。

糸魚川地域小滝地区 乗合タクシー（9人乗り）利用状況



- ・夏中・小滝駅線の1便当たり利用者数は2.2～2.5人の間で推移している。平成24年度以降は減少傾向にある。
- ・山之坊・平岩駅線、木地屋・平岩診療所線の1便当たり利用者数は1人未満である。

青海地域 コミュニティバス（13人乗り）利用状況



- ・市振・上路線は平成23年度から1便当たり1.0人で推移している。
- ・きらら青海・玉ノ木線は平成23年度は1便当たり1.4人であったが、平成25年度以降1便当たり0.8人～1.0人で推移している。

③ その他（スクールバス等の公共交通、自家用有償運送）

- ・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を利用して通学している。
- ・平成30年3月に浦本小学校と市振小学校の閉校が予定されており、統合先小学校への児童の通学手段を検討する必要がある。浦本小学校は大和川小学校への統合の意思決定がなされ、市振小学校は青海小学校への統合に向けて地元での協議が進められている。
- ・青海地域では、市町合併前から地域内に医療機関がない歌・外波・市振・玉ノ木地区において医療機関に向かう無料の送迎車を週1日運行している。
- ・能生地域では、市町合併前から能生地区から中尾長者温泉への利用者の輸送手段として、無料のふれあい送迎を週1日運行している。
- ・市内全域を対象に福祉有償運送が運行されている。

表：糸魚川市内スクールバス等一覧
(出典：市資料)

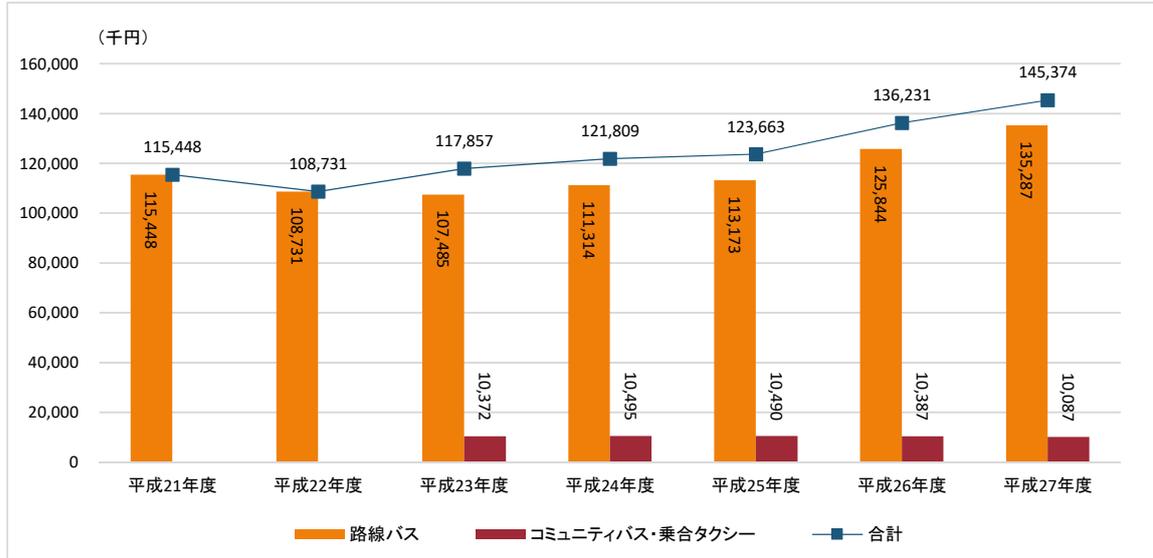
運行地域	目的地	運行形態	運行事業者（運行受託者）
能生地域	磯部小学校	路線バス	糸魚川バス株式会社
		スクールバス（市有）	大洞区（大洞～国道8号）
		路線バス	糸魚川バス株式会社
	南能生小学校	スクールバス（市有）	高倉地区通学バス運行組合
		タクシー	有限会社糸魚川タクシー（下校臨時）
	能生中学校	路線バス	糸魚川バス株式会社
		スクールバス（貸切）	糸魚川バス株式会社
		スクールバス（市有）	高倉地区通学バス運行組合（南能生小学校と同乗）
	糸魚川地域	下早川小学校	路線バス
西海小学校		路線バス	糸魚川バス株式会社（復路のみ）
		スクールバス（貸切）	糸魚川バス株式会社（往路のみ糸魚川中学校スクールバス同乗）
糸魚川小学校		路線バス	糸魚川バス株式会社
大野小学校		路線バス	糸魚川バス株式会社
		スクールバス（貸切）	糸魚川バス株式会社（一部往路のみ糸魚川中学校スクールバス同乗）
根知小学校		スクールバス（市有）	株式会社糸魚川シーサイドバレー
糸魚川東中学校		路線バス	糸魚川バス株式会社
糸魚川中学校		路線バス	糸魚川バス株式会社
		スクールバス（貸切）	糸魚川バス株式会社
青海地域	田沢小学校	スクールバス（市有）	株式会社ツカダ運輸
	青海小学校	路線バス	糸魚川バス株式会社
		スクールバス（市有）	株式会社ツカダ運輸
	青海中学校	路線バス	糸魚川バス株式会社
		スクールバス（市有）	株式会社ツカダ運輸
		鉄道	えちごトキめき鉄道
	青海幼稚園	通園バス（市有）	株式会社ツカダ運輸、有限会社糸魚川タクシー
田沢幼稚園	通園バス（市有）	株式会社ツカダ運輸	

表：その他市内交通
(出典：市資料)

運行地域	運行地区	目的地	運行形態	運賃	運行主体（運行事業者）
能生地域	能生地区	中尾長者温泉	ふれあい送迎	無料	糸魚川市
青海地域	歌・外波・市振、玉ノ木地区	富山県朝日町医療機関 青海地域の医療機関	医療受診者送迎車	無料	糸魚川市
市内全域	市内全域	市内全域	福祉有償運送	有料	特定非営利活動法人 ぐりんバスケット

(4) 公共交通の確保にかかる補助金額の推移

- ・平成23年度から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・乗合タクシーへの補助を合わせ1億4千万円以上の補助額となっている。
- ・コミュニティバス・乗合タクシーは平成23年度より補助金を受けて運行している。補助額は1千万円程度で推移している。



図：路線バス及びコミュニティバス・乗合タクシー運行費補助金額実績値推移
(出典：市資料)

(5) 公共交通利用促進事業等の状況

- ・糸魚川市で実施している公共交通利用促進事業等は以下のとおり。

事業名	対象及び自己負担額	期間	内容
子どもフリーパス	小学生 1,500 円 中学生 3,000 円	6ヶ月	・路線バス乗り放題の割引定期券 ・小学生：6か月定期券は、額面 2,570 円のところ市が 1,070 円を負担 ・中学生：6か月定期券は、額面 5,660 円のところ市が 2,660 円を負担 (注) 遠距離通学児童・生徒に対しては路線バス等の定期券支給
	小学生 510 円 中学生 1,030 円	1ヶ月	
高齢者・障害者おでかけバス事業	65歳以上で一定の条件を満たす方 障害のある方 3,000 円	6ヶ月	・路線バス乗り放題の割引定期券 ・6か月定期券は、額面 5,660 円のところ市が 2,660 円を負担
	同上 1,030 円	1ヶ月	
高齢者おでかけ支援タクシー券交付事業	70歳以上で一定の条件を満たす方	1年間	タクシー券交付 4,000 円分 (年額)
障害者交通費助成事業	障害のある方	1年間	タクシー券・燃料券交付 6,000 円～24,000 円分 (年額)
その他利用促進事業	・バス教室 (「園児」、「小学生」、「大人のバス教室」など) ・ワンコインバス (期日限定 100 円均一運賃) ・路線バス啓発・利用促進資料「みんなでバスにのるまいか～」 ・路線バス出張サロン「よるまいか～」		

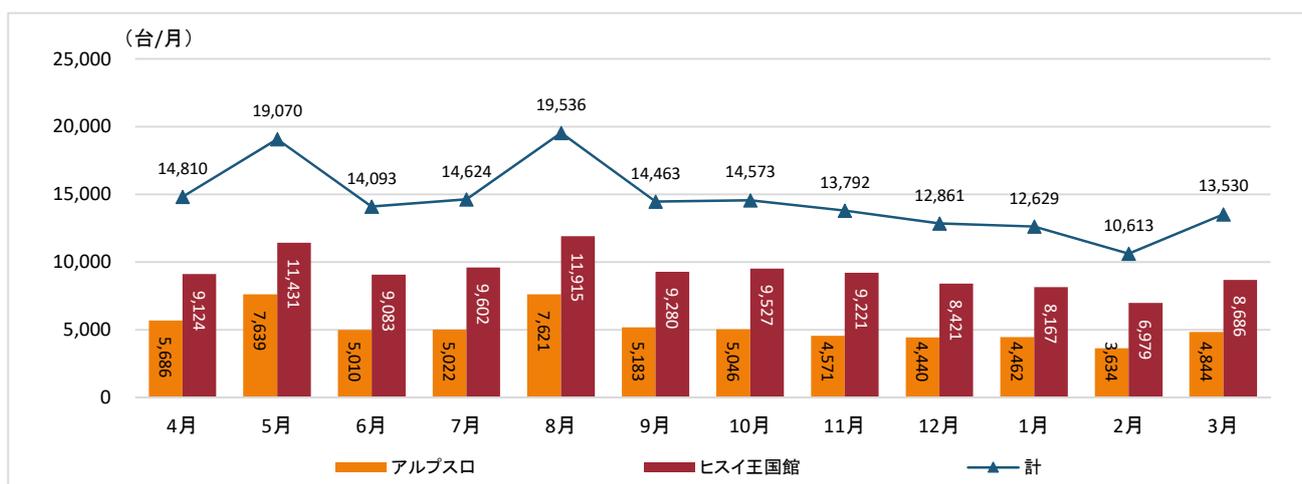
(6) 交通関連施設・観光等・その他

① 駅駐車場概要及び利用状況

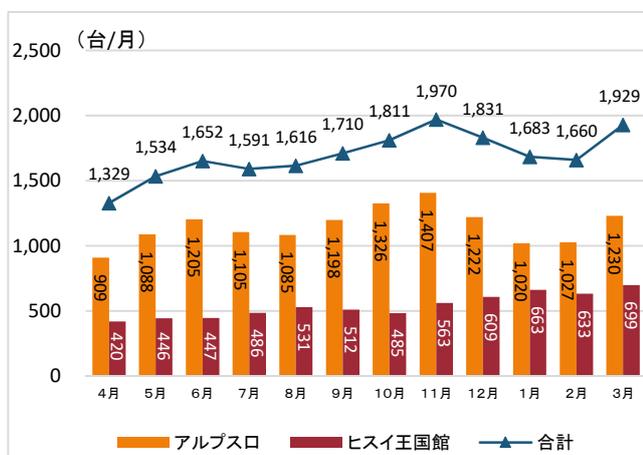
- ・糸魚川駅に隣接する駐車場は糸魚川駅アルプス口駐車場、ヒスイ王国駐車場の2か所である。北陸新幹線利用者に対して新幹線パーク&ライドサービスを行っており、新幹線利用割引が適用される。
- ・平成27年度の駅駐車場利用は、糸魚川駅アルプス口駐車場よりもヒスイ王国駐車場利用の方が多い。
- ・新幹線割引利用者数は平成27年度よりも平成28年度の方が多く、新幹線パーク&ライドサービスの利用者数が増えている。

表：糸魚川駅駐車場最大駐車台数、サービス内容
(出典：JR西日本HP、市HP)

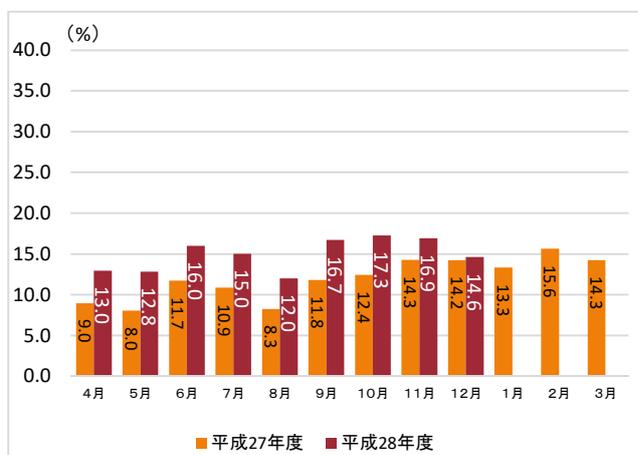
駐車場名	最大駐車台数	新幹線利用によるサービス内容	パーク&ライド予約の有無
糸魚川駅アルプス口駐車場	118台	最大4日間無料	不要
ヒスイ王国駐車場	172台	最大4日間無料	不要



図：平成27年度駅駐車場月別利用台数
(出典：市資料)



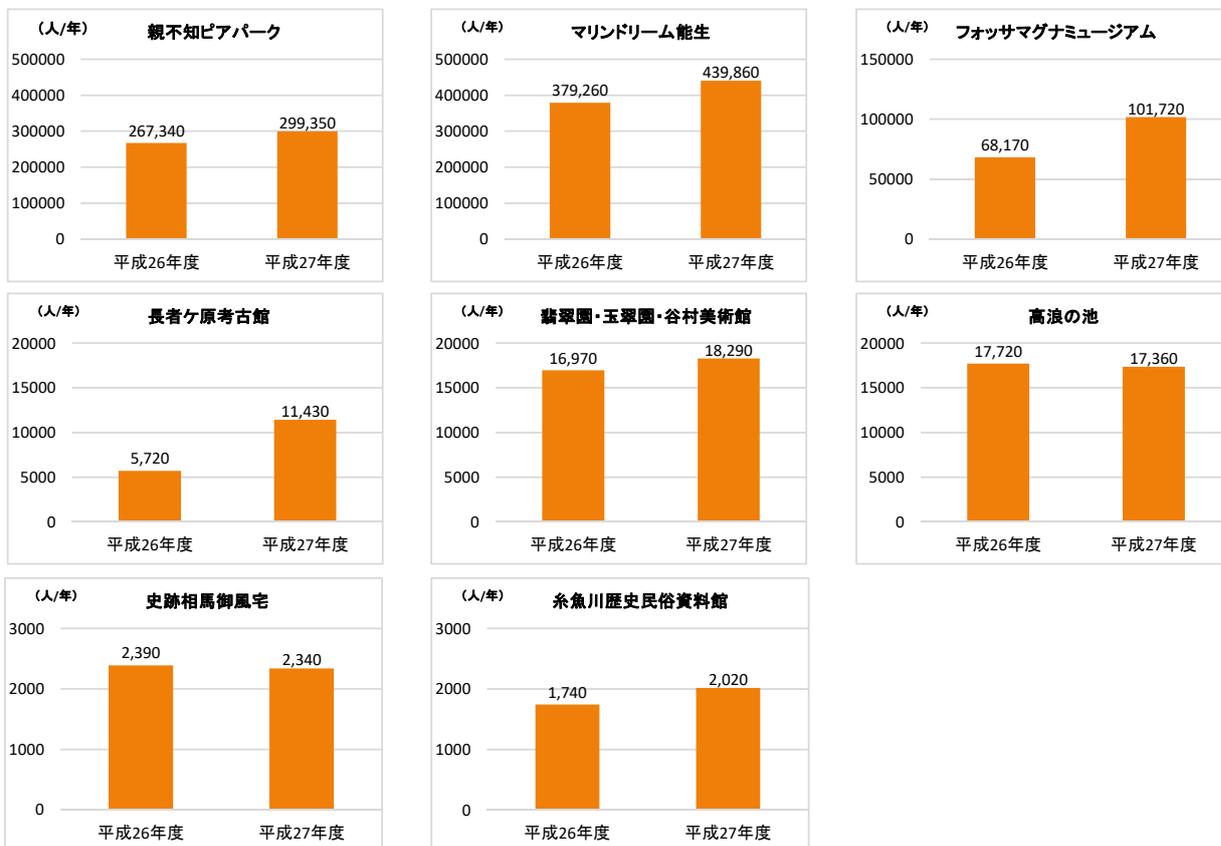
図：平成27年度 駅駐車場利用の新幹線利用割引台数
(出典：市資料)



図：駅駐車場利用の新幹線利用割引利用割合
(出典：市資料)

② 観光入込客数の推移

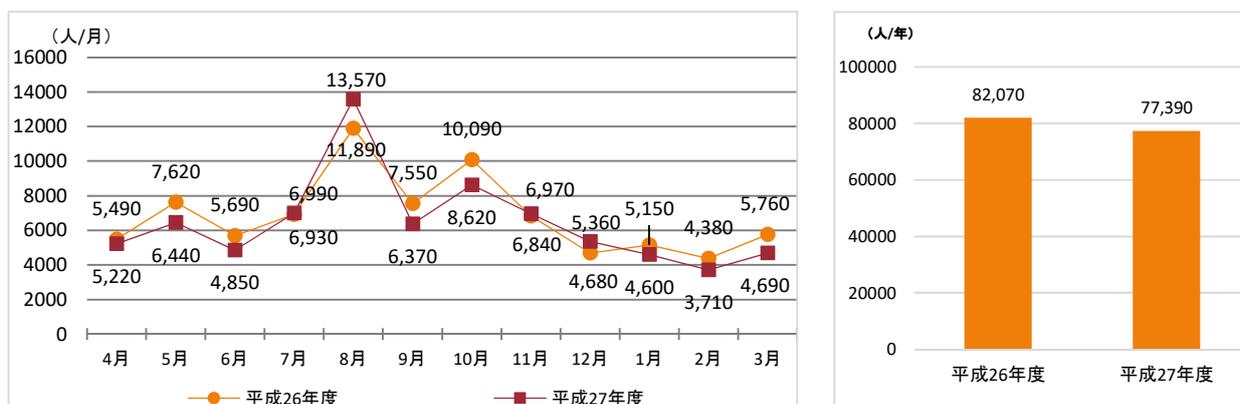
- ・各施設への観光客は、史跡相馬御風宅と高浪の池を除き平成26年度より平成27年度の方が増加している。
- ・平成27年度の観光入れ込み客数が最も多かった施設はマリンドリーム能生であり439,860人であった。観光入れ込み客数が減少した高浪の池は、平成26年よりも300人程度減少している。



図：平成27年度 観光入込客数の前年対比 (出典：市資料)

③ 宿泊客数の推移

- ・宿泊客数の総数は平成26年度より平成27年度の方が減少している。
- ・前年との月別で比較すると平成27年度の宿泊客数は、8月、11月、12月で平成26年度よりも宿泊客数が多いものの他の月は平成26年度よりも低くなった。

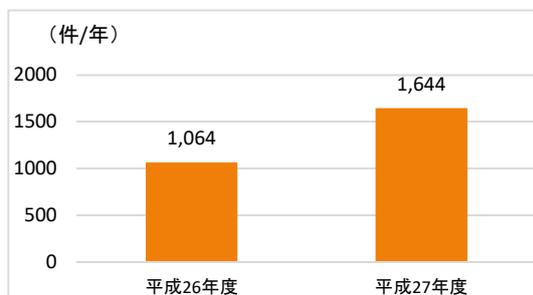


図：平成27年度 宿泊客数の月別前年対比 (出典：市資料)

図：平成27年度 宿泊客数の前年対比 (出典：市資料)

④ レンタカー利用件数

- ・平成27年度の市内レンタカー利用件数は、平成26年度より約1.6倍に増加した。
- ・平成28年度は利用促進としてレンタカー乗捨て無料の取組「駅レンタカー乗り捨てパス」を行っている。実施時期は4月1日～12月27日であり、糸魚川営業所を発着とする予約を対象としている。



図：レンタカー利用件数の推移
(出典：市資料)

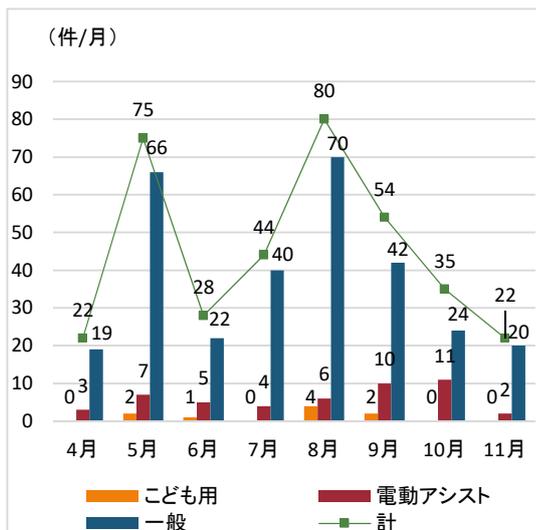


- 平成28年度レンタカー乗捨て無料の取組概要
- | | |
|----------|-----------------------------------|
| 期間... | 4月1日～12月27日 |
| 条件... | 糸魚川営業所発着限定 |
| 対象営業所... | 上越妙高、飯山、信濃大町、長野、松本、黒部宇奈月温泉、富山、新高岡 |

図：駅レンタカー乗り捨てパス チラシ
(出典：糸魚川市観光ガイド、市資料)

⑤ レンタサイクル利用件数

- ・平成27年度の市内レンタサイクルの貸し出し件数は、8月が最も多く80件、次いで5月75件。春の行楽シーズンの5月や海水浴客等が利用する8月に利用が多いと考えられる。9月～11月の秋の行楽シーズンは、利用客は徐々に減少する。



図：レンタサイクル利用件数の推移
(出典：市資料)



- ・利用時間...9時～17時
- ・利用期間...平成27年4月1日～11月30日
(冬季は自転車の貸出は行っていない)
- ・受付窓口
伊藤商会、糸魚川ジオステーションジオパル内観光案内所
マリンドリーム能生

図：レンタサイクル受付場所糸魚川駅周辺位置図
(出典：レンタサイクルマップ)

⑥ 既存アンケート結果

● 高齢者生活調査（平成25年実施）におけるアンケート

調査地域 市内全域
 調査対象 75歳以上のみの高齢者で構成される世帯の内抽出した1004世帯
 抽出方法 地域を考慮して抽出
 調査方法 市職員の対象世帯訪問による聞き取り調査
 ※注釈 SA：単数回答（一つに回答）、MA：複数回答（あてはまるすべてに回答）

外出について

- ・外出に関しては「(外出)している」が93.6%、「(外出)していない」が6.4%。
- ・「(外出)している」と回答したうち、外出手段で最も多いのは「路線バス」25.8%、次いで「自分が運転する車」23.1%。
- ・「(外出)していない」理由としては、「身体が不自由なため」が51.3%、「外出する用事がない」22.4%、「交通手段がないため」が15.8%。
- ・路線バスを利用しない理由として最も多いものは、「路線バス以外に便利な交通手段がある」で60.9%。次いで「バスの段差がきつくて乗り降りできない」が10.1%。「利用しやすい時間帯に路線バスが運行していれば利用しますか」は「利用しない」が約8割。

車やバスで外出していますか。(SA)

回答	回答数	割合
している	940	93.6
していない	64	6.4
合計	1004	100.0

⇒外出している方

外出手段(MA)	回答数	割合
自分が運転する車	323	23.1
同居の家族が運転する車	103	7.4
別居の家族が運転する車	179	12.8
バイク	45	3.2
路線バス	361	25.8
電車	40	2.9
タクシー	179	12.8
近所の人の車	36	2.6
その他	131	9.4
合計	1397	100.0

⇒外出していない方

なぜ外出しないのか(SA)	回答数	割合
身体が不自由なため	39	51.3
家族・医師に止められているため	2	2.6
交通手段がないため	12	15.8
外出する用事がない	17	22.4
その他	6	7.9
合計	76	100.0

路線バスを利用していない方

路線バスを利用していない理由(MA)	回答数	割合
路線バス以外に便利な交通手段がある	277	60.9
居住地域には路線バスが運行していない	9	2.0
最寄りのバス停まで遠い	39	8.6
利用しやすい時間帯の路線バスがない	29	6.4
バスの段差がきつくて乗り降りできない	46	10.1
バスの利用方法がわからない	8	1.8
その他	47	10.3
合計	455	100.0

利用しやすい時間帯に路線バスが運

行していれば利用しますか(SA)	回答数	割合
利用する	65	21.3
利用しない	240	78.7
合計	305	100.0

通院について

- ・「病気で通院していますか」について「はい」の回答が93.6%、「いいえ」の回答が6.4%。
- ・通院先は糸魚川総合病院が38.6%、市外の病院へ通院している方が9.2%。
- ・通院回数の回答が最も多いのは、「月1回」、次いで「月2～3回」。「月1～3回」通院していると回答した人は全体の71.0%となっている。

現在病気で通院していますか

(軽いけが、歯医者を除く) (S A) 回答数 割合

	回答数	割合
はい	940	93.6
いいえ	64	6.4
合計	1004	100.0

⇒はいと回答した方

通院先はどちらですか (M A)

	回答数	割合
糸魚川総合病院	468	38.6
糸魚川総合病院以外の市内医療機関	634	52.3
市外の医療機関	111	9.2
合計	1213	100.0

⇒通院の回数がどれぐらいですか

すべての医療機関の受診回数 (S A) 回答数 割合

	回答数	割合
月4回以上	66	7.0
月2～3回	257	27.3
月1回	411	43.7
2ヶ月に1回程度	125	13.3
3か月に1回程度	47	5.0
その他	34	3.6
合計	940	100.0

●北陸新幹線開業・市制10周年及び広報事業に関する糸魚川市民アンケート調査 (平成25年実施)

調査地域 市内全域
 調査対象 18歳以上の市民 3000人
 抽出方法 無作為に抽出
 調査方法 郵送による配送・回収
 回収率 42.9%

糸魚川駅の新幹線利用者数増加のために必要なこと

- ・観光振興や魅力的な施設の設置が回答の大半を占めている。「駐車場やバス、タクシーなど交通利便性の向上」を回答した方は16.9%である。
- ・その他の回答には二次交通に関する意見が11件、駅周辺の駐車場整備に関する意見が8件挙げられている。その他の回答全体の25%を占める。

北陸新幹線糸魚川駅での乗客数を増やすためには、何が必要だと思いますか (M A) 回答数 割合

	回答数	割合
糸魚川駅を中心とした魅力的な施設	560	23.0
駐車場やバス、タクシーなど交通利便性の向上	411	16.9
地場産業など経済・産業振興	361	14.8
ジオパーク、豊かな自然や新鮮な食べ物などを活かした観光振興	858	35.3
文化、人などを活かした交流拡大	167	6.9
その他	76	3.1
計	2433	100.0

第1章

第2章

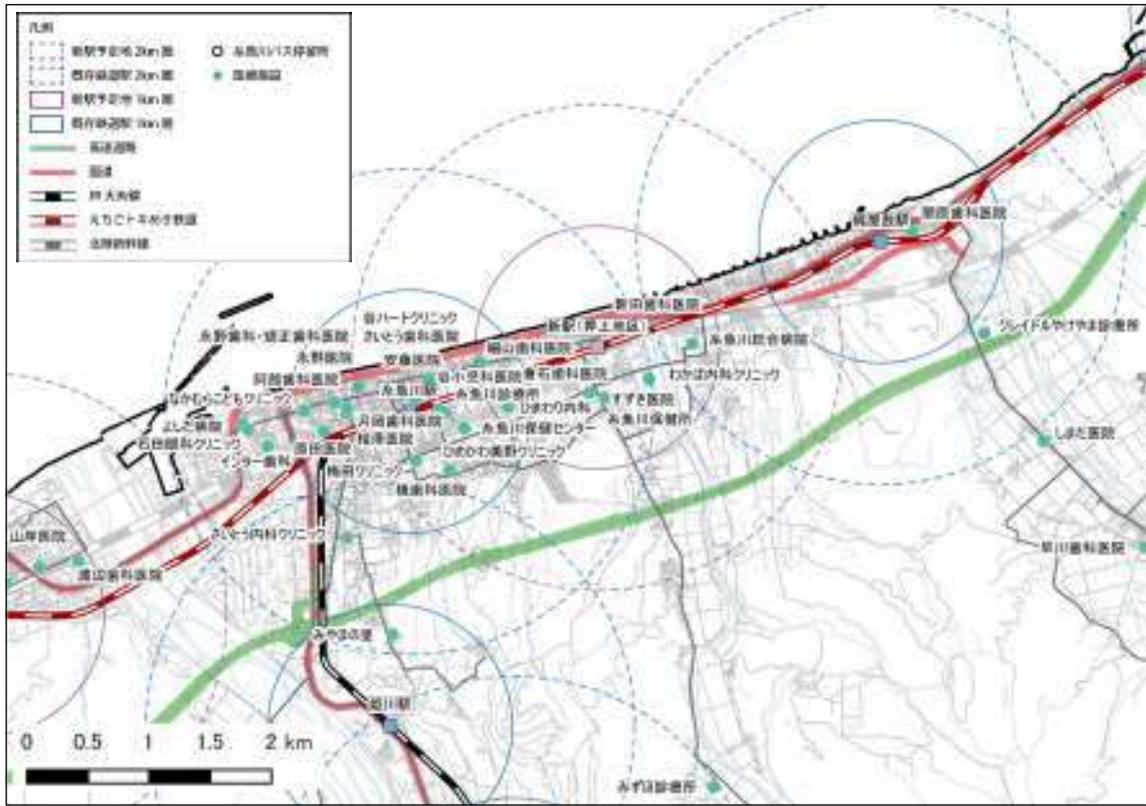
第3章

5. 都市機能の分布状況

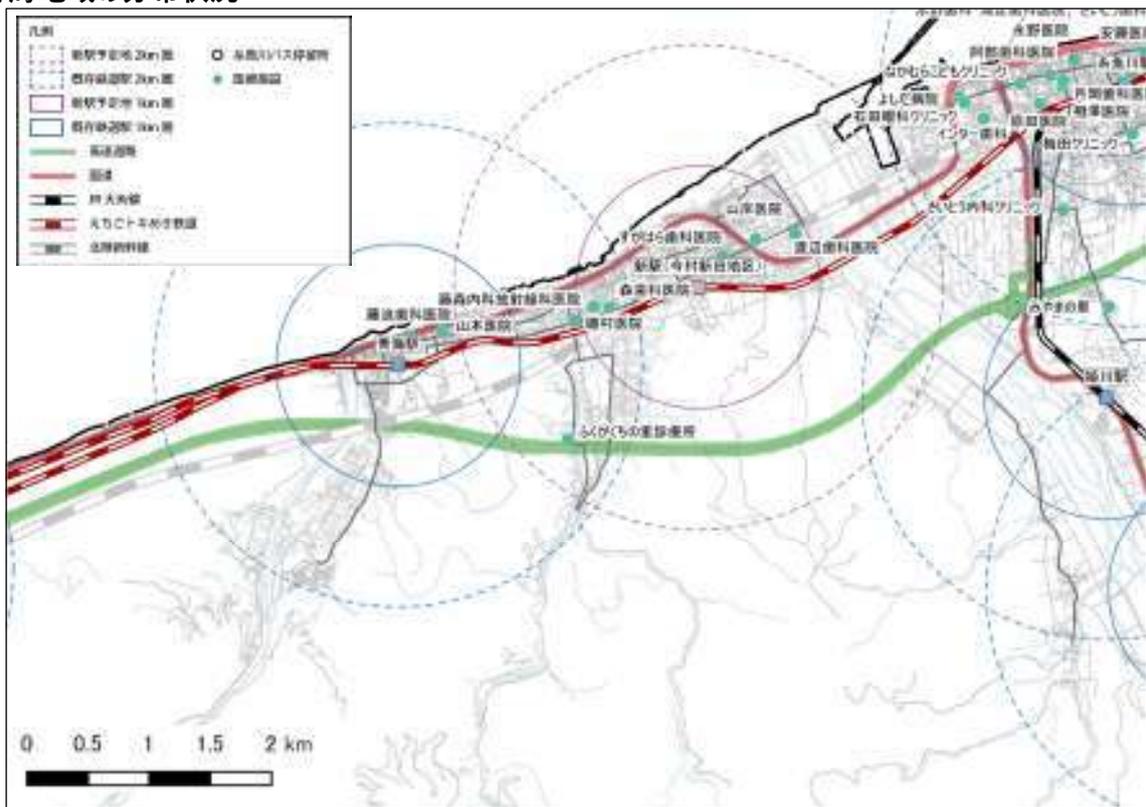
5. 都市機能の分布状況

(1) 医療施設

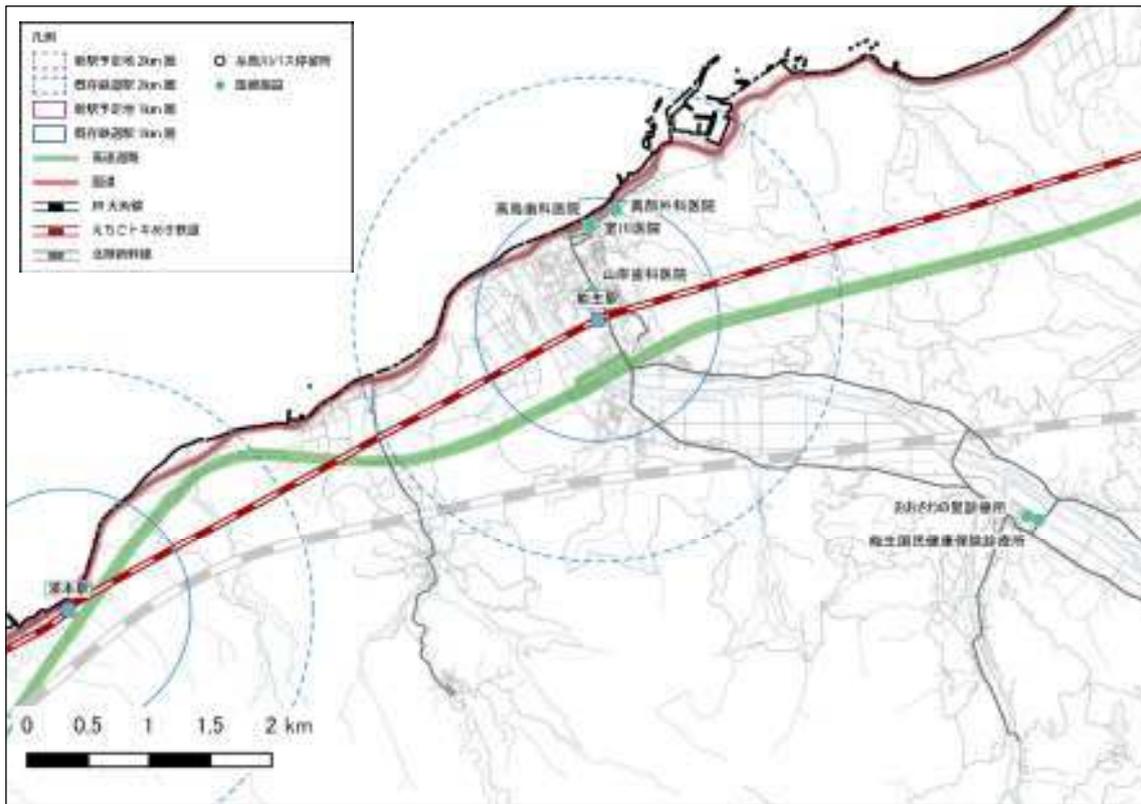
① 糸魚川地域の分布状況



② 青海地域の分布状況

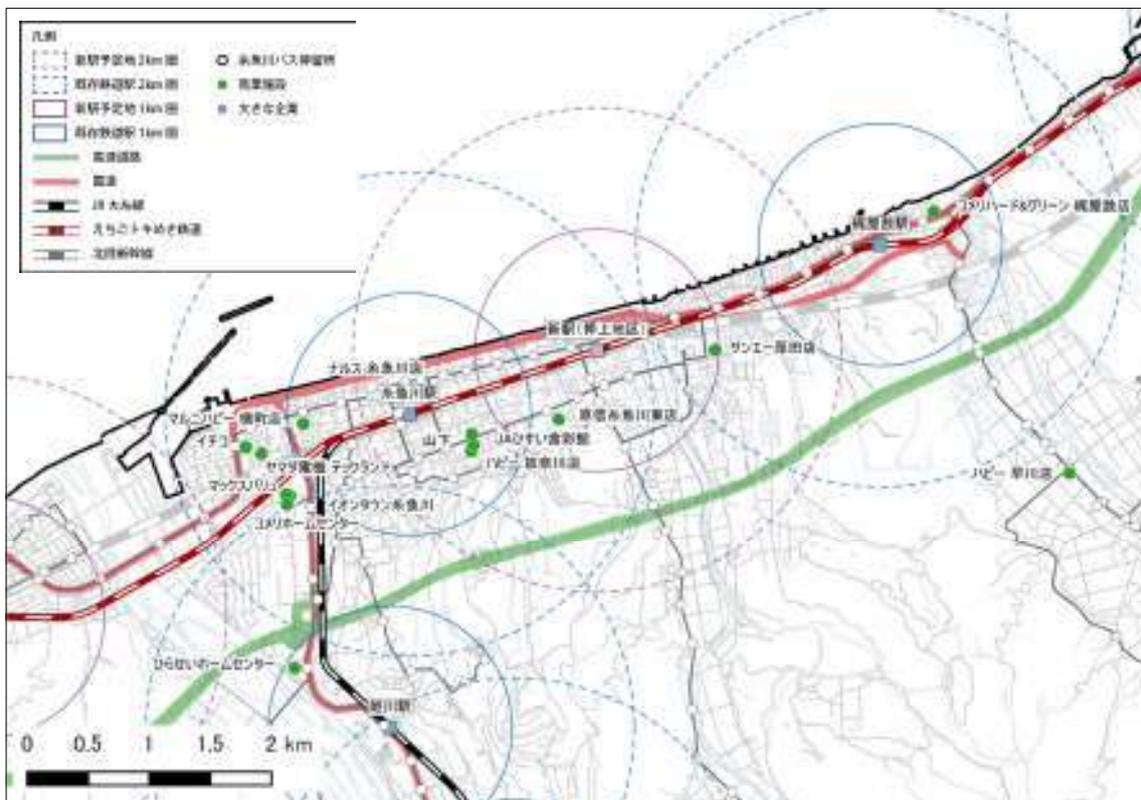


③ 能生地域の分布状況



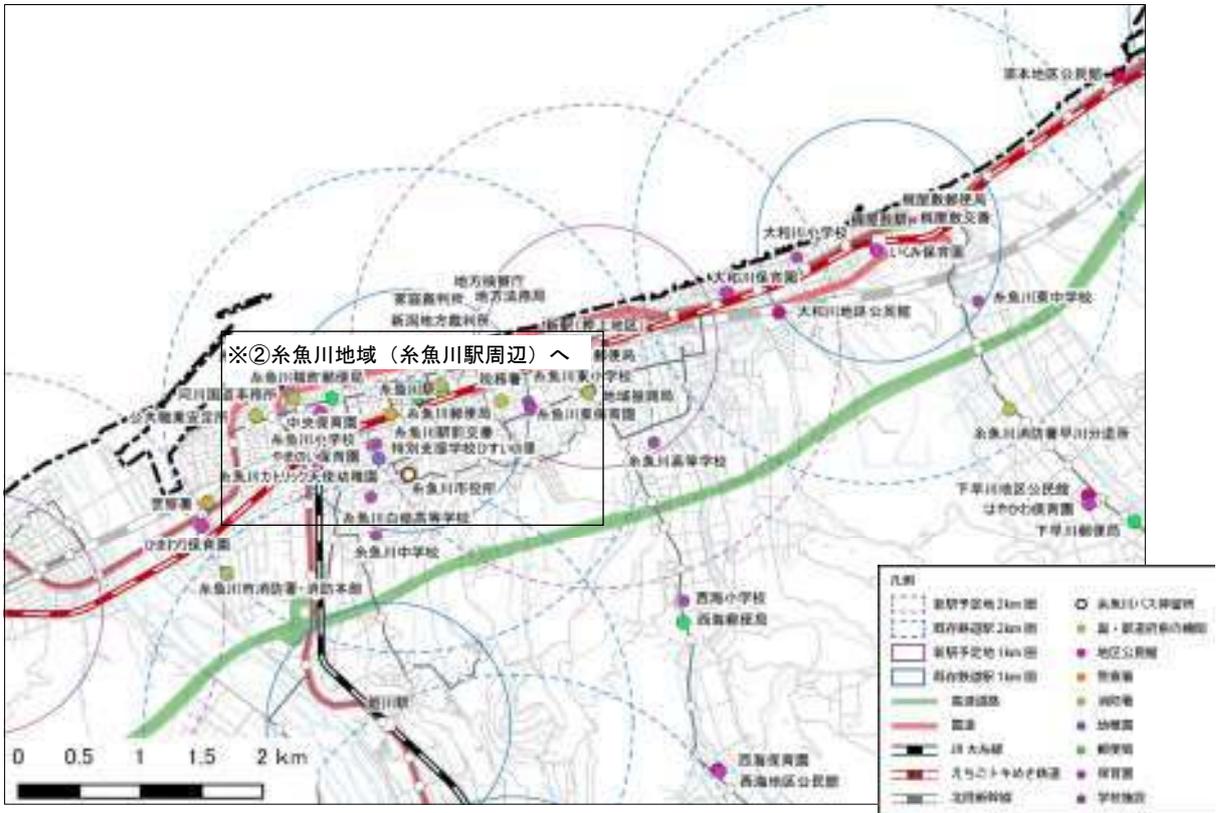
(2) 商業施設等

① 糸魚川地域の分布状況

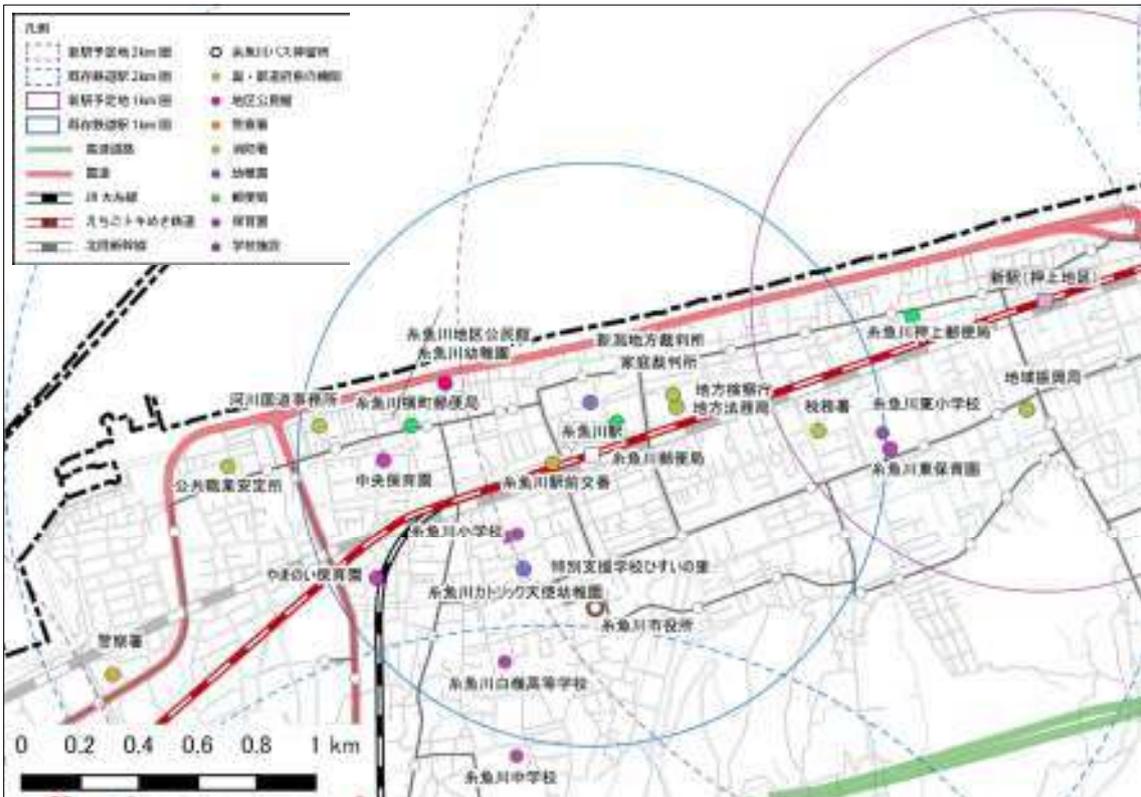


(3) 公共施設

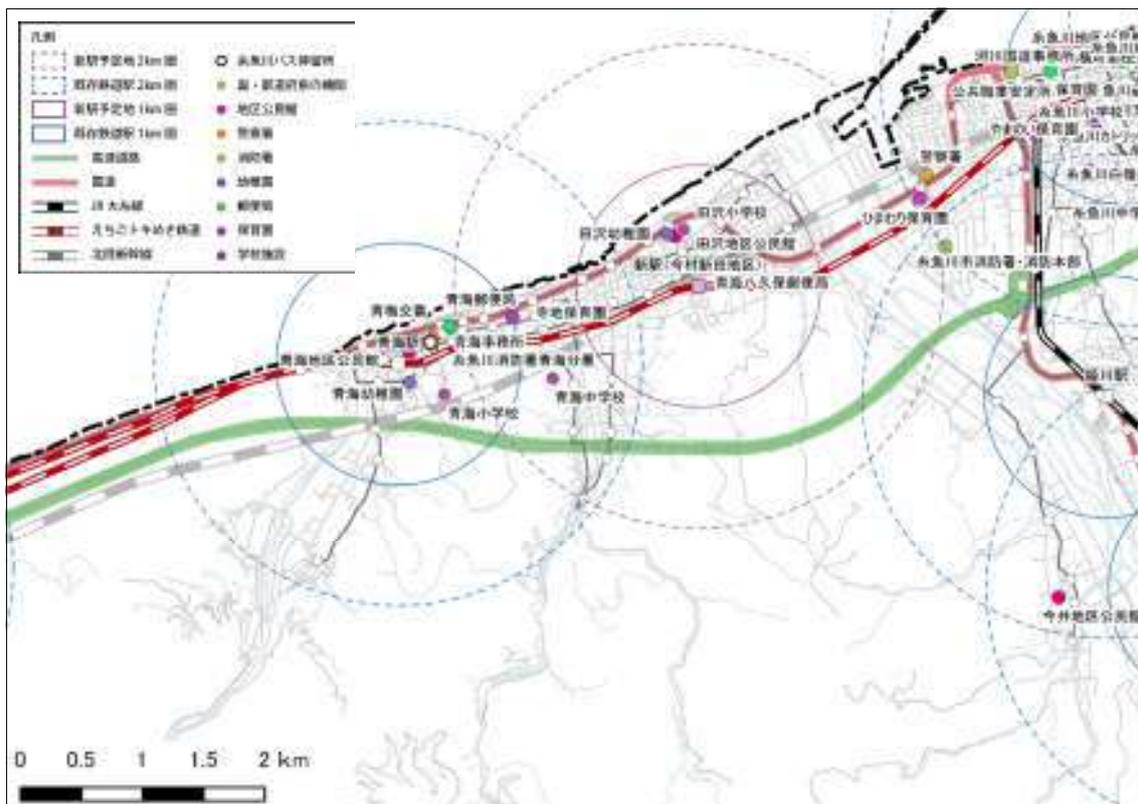
① 糸魚川地域の分布状況



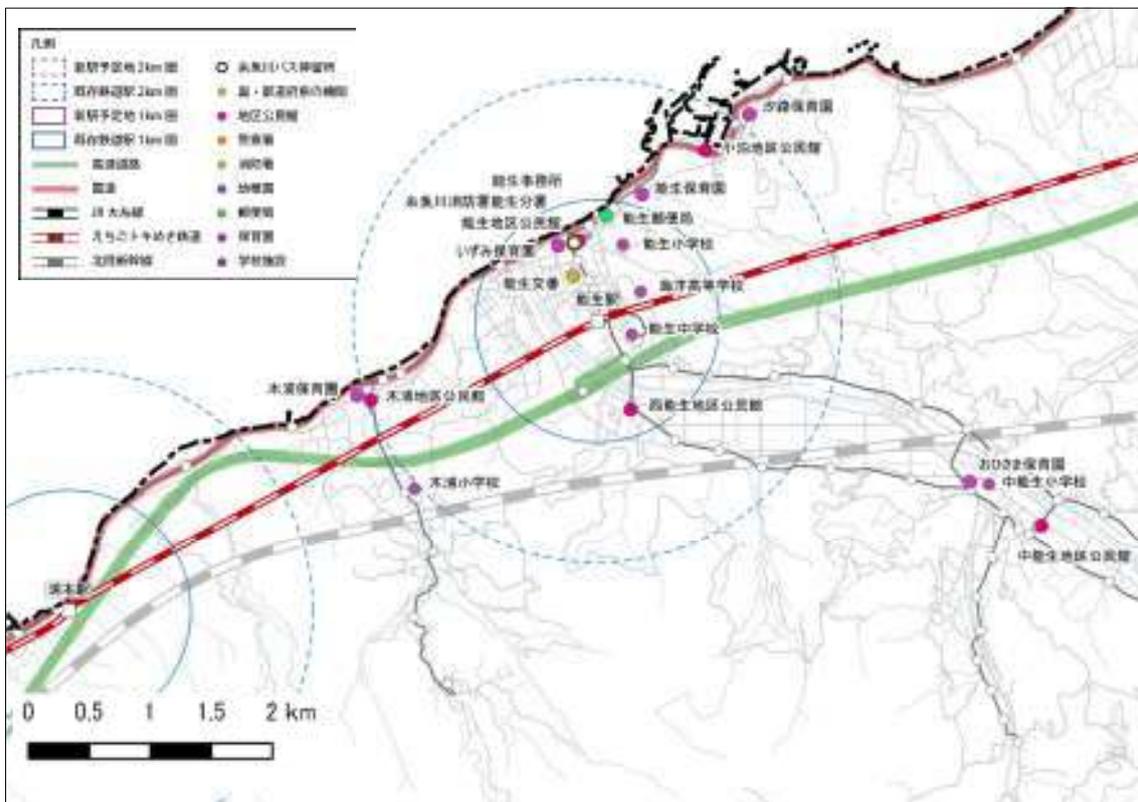
② 糸魚川地域（糸魚川駅周辺）の分布状況



③ 青海地域の分布状況

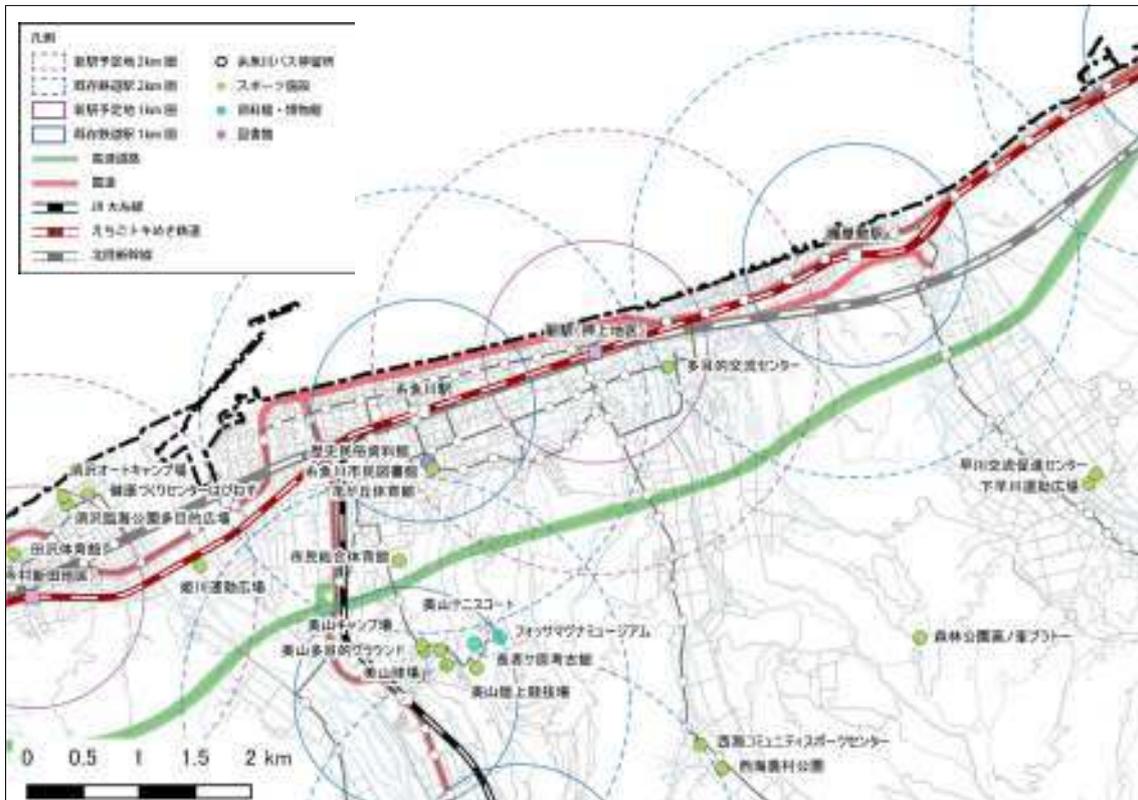


④ 能生地域の分布状況

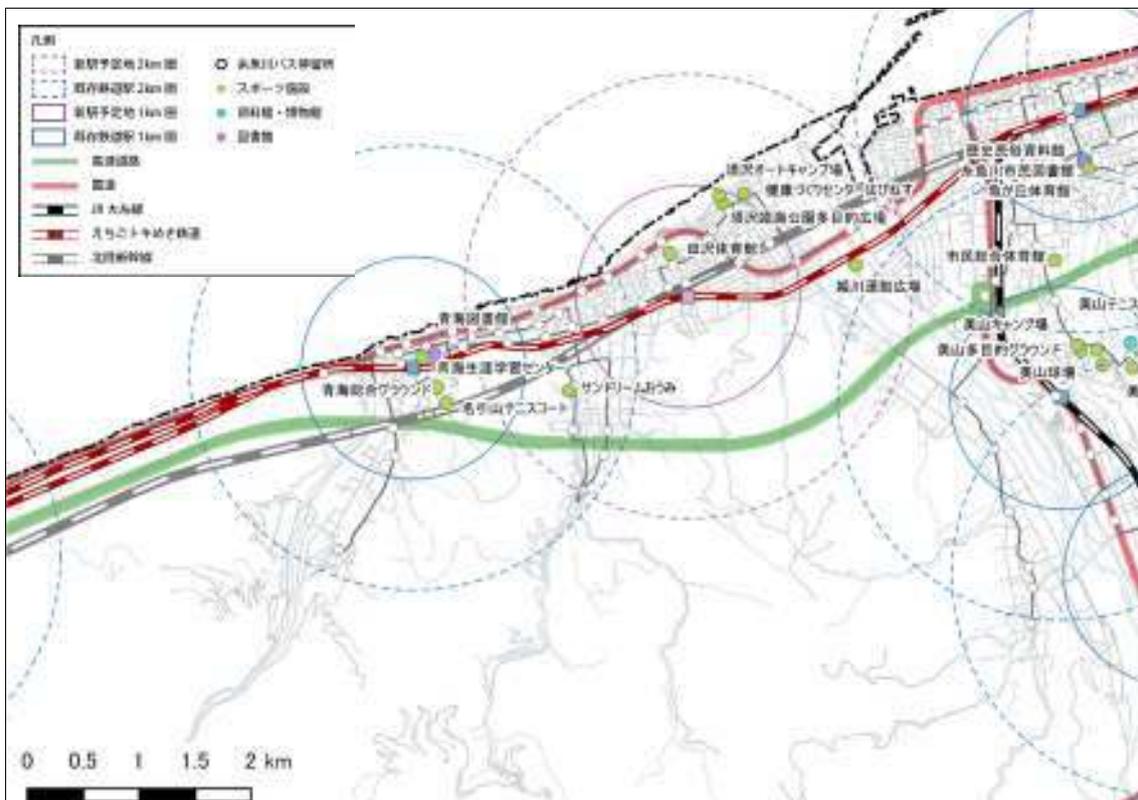


(4) 文化施設、スポーツ施設

① 糸魚川地域の分布状況



② 青海地域の分布状況



6. 公共交通人口カバー率

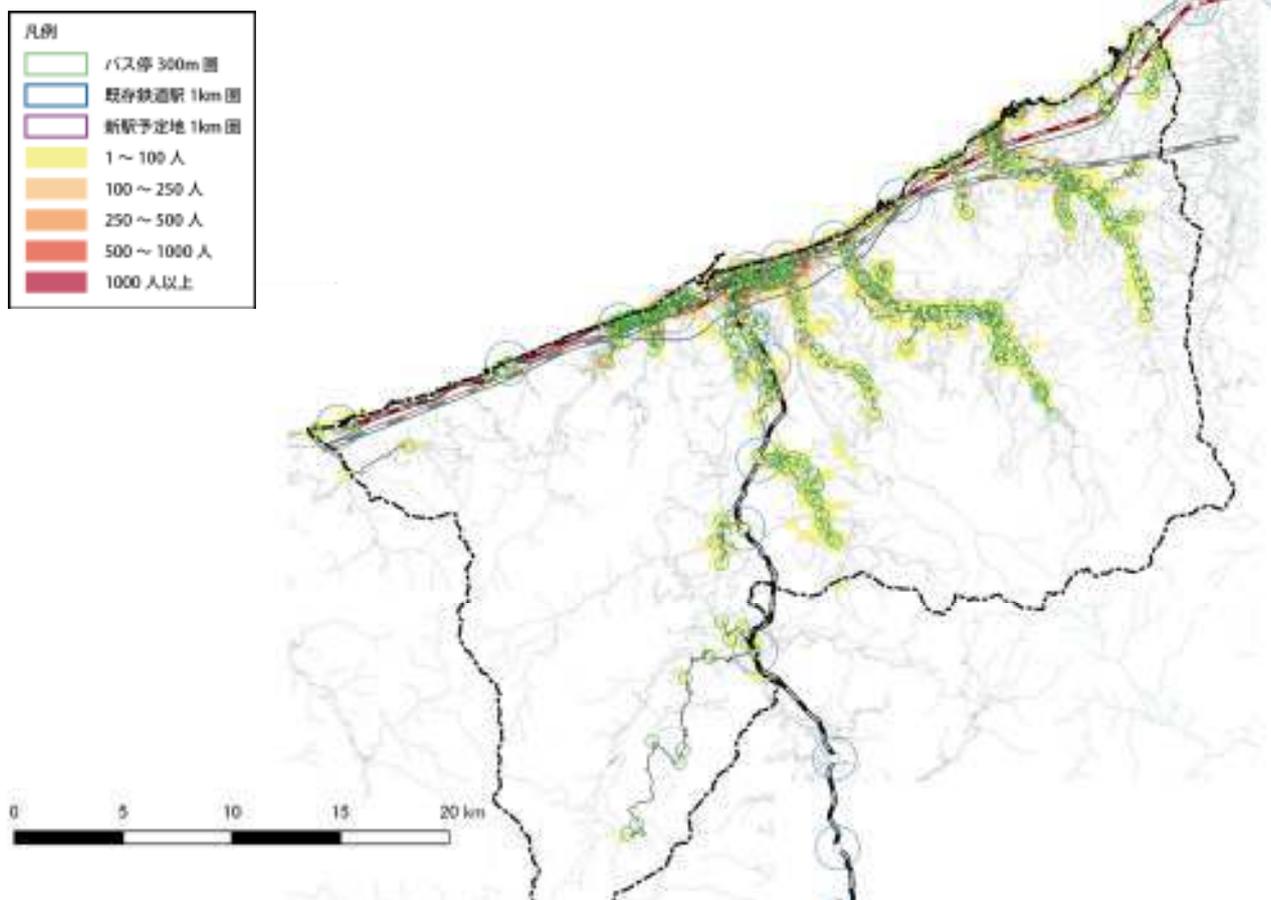
鉄道駅から1000m、バス停から300mを公共交通利用圏域として設定し、この圏域が市内人口をどの程度カバーしているかを算出した。

算出にあたり、平成28年12月時点の公共交通ネットワークを用い、市内人口の分布データは平成22年国勢調査結果を用いた。国勢調査の各メッシュの重心点を取り、重心点が公共交通利用圏域に含まれるかどうかでカバーされた人口を算出している。

糸魚川市の公共交通人口カバー率は92.6%となった。山間部等一部にカバーされていないエリアはあるものの、すでに市内の大部分が公共交通を利用できる状態であるといえる。

仮に現在の公共交通ネットワークのままえちごトキめき鉄道の新駅が設置された場合は、約1%程度向上し93.6%となる見込みである。

① 市全域の状況

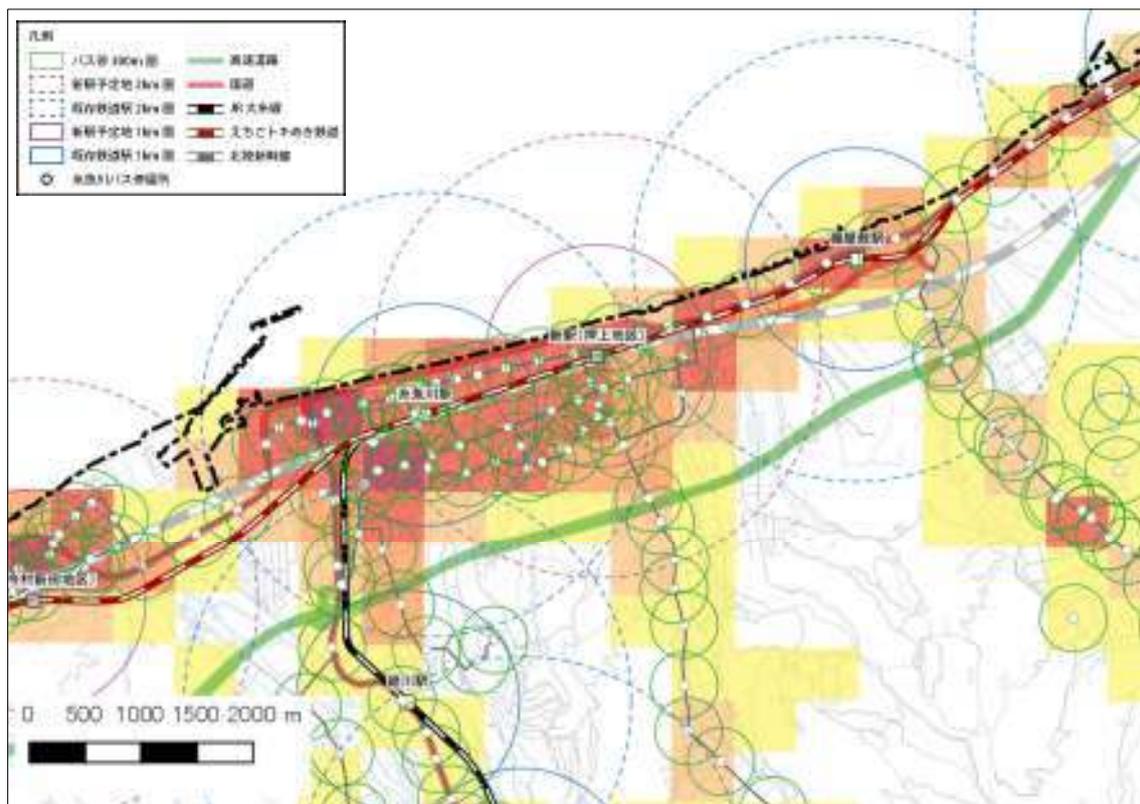


第1章

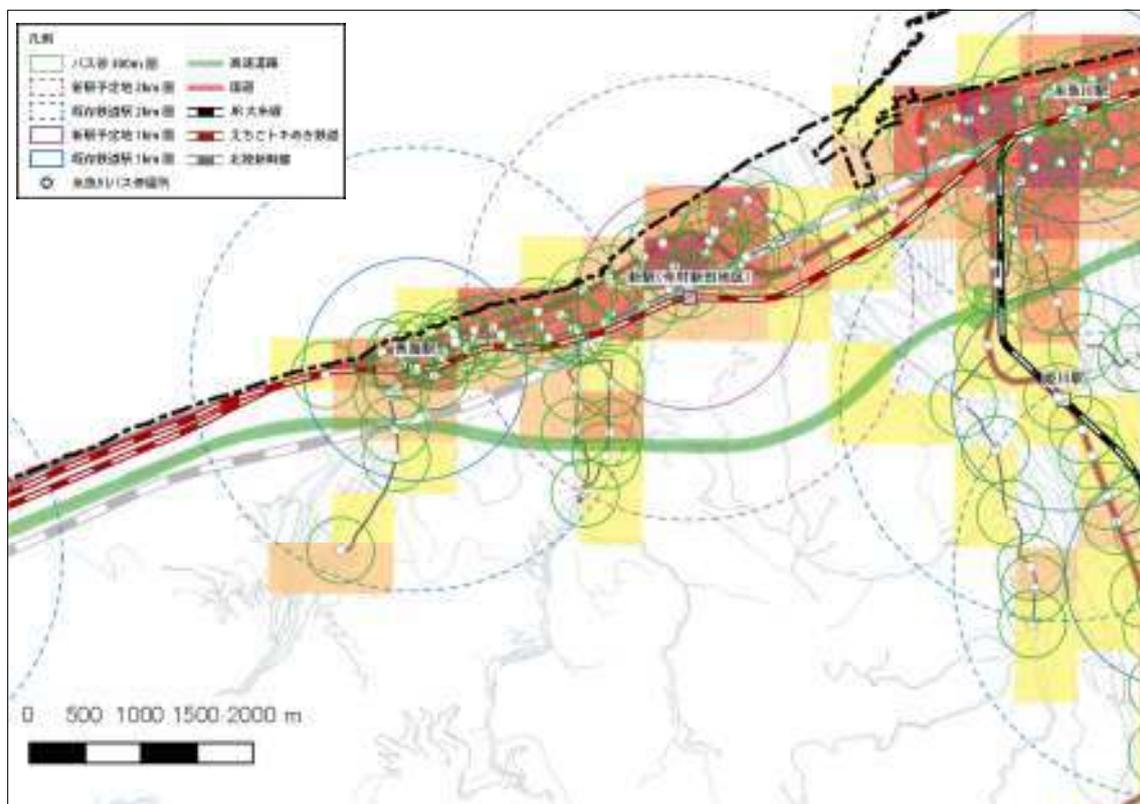
第2章

第3章

② 糸魚川地域の状況

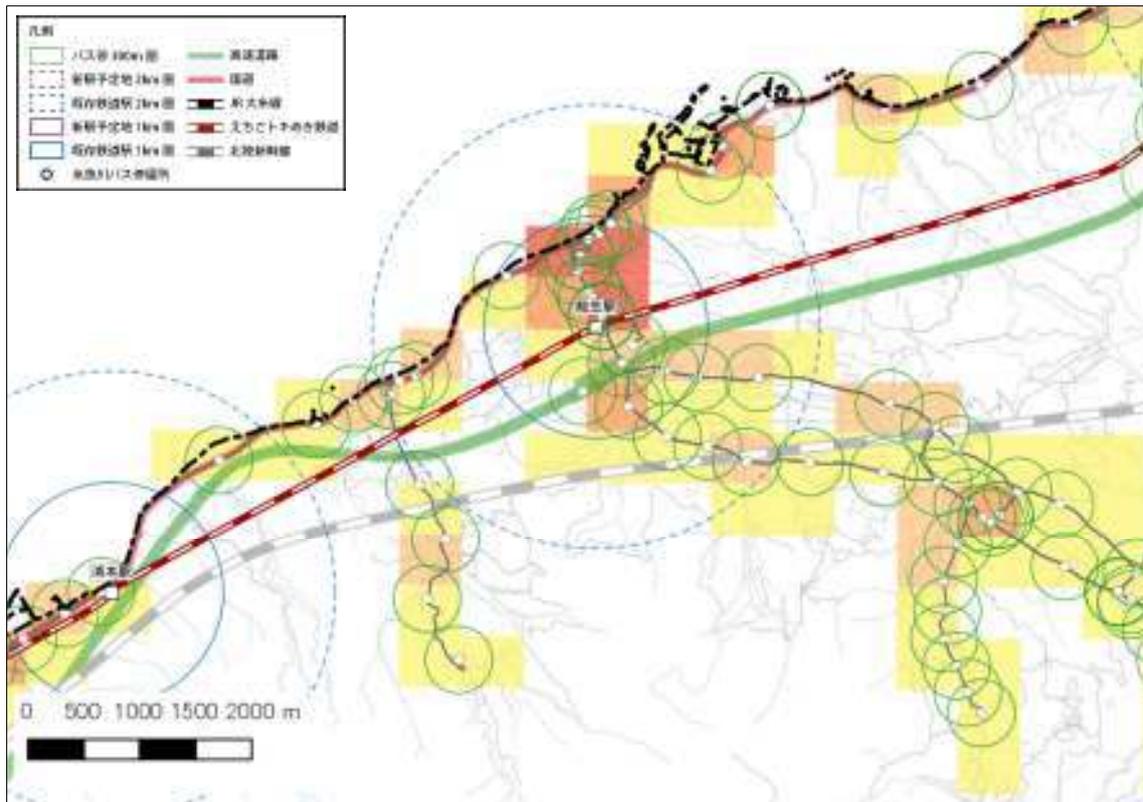


③ 青海地域の状況



6. 公共交通人口カバー率

④ 能生地域の状況



7. 現況の総括

(1) 市の概況

① 人口

- ・平成27年国勢調査によると糸魚川市内の人口は44,162人であり、平成22年から3,540人減少している。第2次糸魚川市総合計画に基づく目標人口推計からも長期的な人口減少が見込まれている。平成27年度から平成52年度までの25年間で9,419人、21.3%の減少となる。
- ・高齢化率は平成7年より増加し平成17年に30%を超えており、平成27年国勢調査によると高齢化率は37.2%である。高齢化率は平成32年度の39.4%を増加のピークとして以降減少すると推計しているが、高齢化率は30%後半の高い水準で推移する見込みである。

② 地勢、人口分布

- ・当市は新潟県の最西端に位置している。北は日本海に面し、東は上越市、西は富山県朝日町、南は長野県小谷村と接している。
- ・市内の人口分布は、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号線沿線にあたる日本海沿岸の平野部に人口が集中するほか、日本海沿岸から南に向かって伸びる谷筋に人口が分布する。
- ・市街地から離れた谷筋の山間部や市街地から外れた海岸部では人口が低密な地域が広がる。

③ 市内主要道路網

- ・市内の主要道路網として日本海沿いを国道8号が横断、一級河川姫川沿いに国道148号が縦断している。これらは当市と近隣市町村を結ぶ路線として重要な役割を果たしている。

(2) まちづくりをめぐる新たな動き（糸魚川市駅北大火）

- ・平成28年12月に発生した「糸魚川市駅北大火」では、糸魚川市中心市街地の約40,000㎡を焼失、147棟が焼損、120世帯が被災という多大な被害をもたらした。国内では過去20年で最悪の延焼火災となった。
- ・被災地の復旧と復興にあたり「糸魚川市駅北復興まちづくり計画」の策定が進められている。

(3) 市内公共交通網

① 鉄道（在来線）

- ・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た。
- ・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駅が存在している。
- ・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る。JR大糸線は、一級河川姫川沿いに市内を縦断し、南は長野県小谷村につながる。
- ・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った。

- ・ JR 大糸線の利用者数は、近年 30～40 人/日程度で推移している。
- ・ えちごトキめき鉄道（北陸新幹線開業前は JR 北陸本線）の利用者数は減少傾向にあったが、新幹線が開業した平成 27 年度は増加に転じている。
- ・ えちごトキめき鉄道では、平成 28 年 4 月より観光列車「雪月花」が糸魚川－妙高高原間で運行を開始した。
- ・ 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な状況にある。

② 鉄道（北陸新幹線）

- ・ 北陸新幹線糸魚川駅の開業に伴い、市内観光地を訪れる観光客は増加傾向にある。

③ 路線バス、高速バス

- ・ 市内の路線バスは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 路線を運行している。また、期間限定で糸魚川駅から蓮華温泉までの白馬岳登山バスを 1 路線を運行している。
- ・ 路線バスは糸魚川駅または糸魚川総合病院等の市内拠点に向けて各地域から運行しているため、糸魚川市街地で複数の路線が重複している。
- ・ 生活圏と市街地を結ぶ路線に加えて、焼山温泉、笹倉温泉、中尾長者温泉、フォッサマグナミュージアム等、市内の温泉地や観光地を結ぶ路線を運行している。
- ・ 路線バスの利用状況は各路線で大きく異なるが、全体として利用者数は減少傾向にある。
- ・ 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る。

④ コミュニティバス・乗合タクシー

- ・ 糸魚川市におけるコミュニティバス（定員 11 人以上）、乗合タクシー（定員 10 人以下）は、鉄道や路線バスが行き届かない地域や中山間地域等に暮らす住民が都市機能を享受するための移動手段として運行している。現在糸魚川市では 13 路線が運行している。
- ・ 運行頻度はそれぞれ週 1 回の運行である。料金はすべての路線で 1 回 100 円で利用することができる。
- ・ 運行形態は定時運行、一部予約制、完全予約制があり、路線や地域によって異なる。

⑤ 公共的交通（市が無償で人の輸送を行うもの）

- ・ 小中学校の遠距離通学において、一部の地区ではスクールバスを運行している。
- ・ 青海地域では、市町合併前から地域内に医療機関がない歌・外波・市振・玉ノ木地区において医療機関に向かう無料の送迎車を週 1 日運行している。
- ・ 能生地域では、市町合併前から能生地区から中尾長者温泉への利用者の輸送手段として、無料のふれあい送迎を週 1 日運行している。
- ・ 市内全域を対象に福祉有償運送が運行されている。

（4）公共交通の確保にかかる補助金

- ・ 平成 23 年度から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る。

- ・コミュニティバス・乗合タクシーは平成23年度より補助金を受けて運行しており、補助額は1千万円程度で推移している。

(5) 公共交通利用促進事業

- ・利用促進事業として子ども、高齢者、障害のある方の外出支援等を目的に路線バス及びタクシー利用における費用負担軽減の取組を行っている。
- ・体験型の利用促進事業として、子どもや高齢者を対象としたバス教室の開催や、イベント等に合わせたワンコインバスの実施、路線バス啓発・利用促進資料「みんなでバスにのるまいか〜」の作成・配付、バス利用に関して乗車券の出張販売や直接バスの利用について問合せ等ができる路線バス出張サロン「よるまいか〜」の開催等を行っている。

(6) 既存アンケート

- ・平成25年度に市が行った高齢者生活調査において、75歳以上の高齢者の方に「外出について」ヒアリングを行った結果、「車やバスで外出している」と回答した方が回答者の9割を占める。最も多い外出手段は「路線バス」25.8%、次いで「自分が運転する車」23.1%である。
- ・路線バスを「利用しない理由」として最も多いものは「路線バス以外に便利な交通手段がある」60.9%である。次いで「バスの段差がきつくて乗り降りできない」が10.1%である。
- ・「利用しやすい時間帯に路線バスが運行していれば利用しますか」の問いに対し「利用しない」と回答した方が約8割を占めた。

(7) 交通関連施設・観光等・その他

- ・北陸新幹線糸魚川駅利用者に対して、新幹線パーク&ライドを実施している。北陸新幹線利用時に糸魚川駅に隣接する駐車場を利用すると最大4日間利用料金が無料になるサービスであり、利用者数は年々増加している。
- ・北陸新幹線糸魚川駅の開業に伴い観光客等の来訪者が増加傾向にある一方、宿泊客数は減少している。
- ・医療施設、商業施設、公共施設は糸魚川地域へ集積している。青海地域にはクリニックや診療所等小規模な医療施設はあるものの総合的な医療を受けることができる施設はない。能生地域は全体的に施設数が少ないものの、医療施設や商業施設、公共施設等が整っている。

(8) 公共交通人口カバー率

- ・当市の公共交通人口カバー率は平成28年12月時点で92.6%であり、山間部等一部にカバーされていないエリアはあるものの、すでに市内の大部分が公共交通を利用できる状態である。

第2章 公共交通に関する市民意見

1. アンケート調査概要

(1) 実施内容

- ・市民アンケート調査、公共交通利用者アンケート調査、新駅設置予定地周辺住民アンケート調査の3種類を実施し、公共交通に関する市民意見を把握した。

(2) 調査期間

	調査期間
市民アンケート調査 新駅設置予定地周辺住民アンケート調査	平成28年10月17日(月)～平成28年10月30日(日)
公共交通利用者アンケート調査	平成28年10月20日(木)、10月22日(土)～平成28年10月30日(日)

(3) 調査対象

	調査対象
市民アンケート調査	15歳以上の糸魚川市民から無作為に抽出
公共交通利用者アンケート調査	糸魚川市内の主要駅、停留所の利用者に配布 ※平成27年度における鉄道、バス乗降調査結果より利用者の多い駅、停留所を抽出し選定。
新駅設置予定地周辺住民アンケート調査	15歳以上の糸魚川市民で、新駅設置予定地周辺にお住まいの方から無作為に抽出

※公共交通利用者アンケート調査配布場所及び配布日数

	配布場所	10月20日(木)	10月22日(土)
北陸新幹線	「糸魚川駅」改札口前	342	245
鉄道	えちごトキめき鉄道及びJR大糸線「糸魚川駅」改札口前	320	538
	えちごトキめき鉄道「能生駅」	228	76
	えちごトキめき鉄道「青海駅」	97	49
路線バス	「糸魚川駅日本海口」バス停前	225	49
	「糸魚川駅アルプス口」バス停前	14	17
	「糸魚川総合病院」バス停前	70	39
	「能生案内所」バス停前	61	67
	「横町五丁目」バス停前	52	24
	計	1,409	1,104

(4) 実施方法

	実施方法
市民アンケート調査 新駅設置予定地周辺住民アンケート調査	アンケート票の郵送、同封の返信用封筒にて回収
公共交通利用者アンケート調査	改札を通る乗降客、または停留所でバスを利用する乗降客に手渡しにて配布、同封の返信用封筒にて回収

(5) 配布数・回収数・回収率

	配布数	回収数	回収率
市民アンケート調査	1,000	470	47.0%
公共交通利用者アンケート調査	2日間合計：2,513	627	25.0%
	10月20日(木)：1,409		
	10月22日(土)：1,104		
新駅設置予定地周辺住民アンケート調査	2駅周辺合計：2,000	906	45.3%
	内訳：今村新田駅周辺 1,000	483	48.3%
	押上駅周辺 1,000	420	42.0%
		(不明)	
		3	
合計	5,513	2,003	36.3%

※新駅設置予定地周辺住民アンケート調査の回収数は、2駅どちらかの特定が出来なかったものが3通あったため、合計が一致しない。
※速報版集計後に回収したアンケートを追加して集計した。

(6) 集計結果の表記について

- ・設問の後ろに (SA)、(MA)、(FA)と表記している。これは、それぞれの質問の回答方法を示しており、SA⇒単数回答(Single Answer)、MA⇒複数回答(Multi Answer)、FA⇒自由筆記(Free Answer)を意味する。
- ・回答結果の割合(%)は、サンプル数に対する回答数の割合を小数点以下第2位で四捨五入しており、合計が100%にならない場合がある。
- ・回答結果の図表中で「無回答」としているものは、その設問に対して回答されていないもの、回答方法が誤っているもの、判読が困難なものの総計である。
- ・設問、回答項目は一部省略して表記することがある。

(7) アンケート調査結果の構成について

- ・今回実施した3種類のアンケートは共通の設問があるため、共通の設問は出来る限りまとめて記載している。そのため、各アンケートの問の順番と結果記載の順番が異なる場合がある。
- ・また、調査結果の各設問の見出しに、
【共通：市・問1 利・問1 駅・問1】 の様に、各アンケートの問番号との対応を記載している。

2. アンケート調査結果

回答者の属性

(1) 性別 (SA) 【共通：市・問1 利・問1 駅・問1】

■全回答者の52.2%が「女性」、45.0%が「男性」、回答なしは2.8%。

(2) 年齢 (SA) 【共通：市・問2 利・問2 駅・問2】

■各アンケート共通して「65～69歳」が最も多い。「60歳以上」の回答は、それぞれの約5割を占める。
■利用者アンケートでは市民アンケート、新駅周辺アンケートより「15～19歳」の割合が高い。

(3) 職業 (SA) 【共通：市・問3 利・問3 駅・問3】

■通勤・通学が発生すると考えられる職業（「会社員・団体職員」「公務員」「大学生・専門学校生」「高校生」）を合わせると、市民アンケート29.4%、利用者アンケート43.5%、今村新田駅周辺30.4%、押上駅周辺36.2%となる。今村新田駅周辺、押上駅周辺は糸魚川市の中でも「通勤・通学」における需要が期待できる地域である。

(4) 居住地 (SA) 【共通：市・問4 利・問4 駅・問4】

■市民アンケート、利用者アンケートともに「糸魚川地域」が最も多く、次いで「能生地域」、「青海地域」の順となる。
■新潟県内からの利用者は6.7%、県外からの利用者は11.5%であった。
■今村新田駅予定地周辺の割合は53.3%、押上駅予定地周辺の割合は46.4%であった。
■地区別にみると市民アンケート、利用者アンケートともに能生地域では「能生」、糸魚川地域では「糸魚川」、青海地域では「田沢」の割合が高い。押上駅周辺では各地区に回答が分散しているが、今村新田駅周辺では、「須沢」に回答が集中している。

(5) 同居の状況 (MA、ALL) 【共通：市・問5 利・問5 駅・問5】

■各アンケート共通して「配偶者」の割合が最も高い。次いで「自分の親」、「小学生～高校生」、「大学生以上」の割合が高い。今村新田駅周辺、押上駅周辺では市民アンケートよりも「小学生～高校生」の割合が高く、子育て世代が多いと考えられる。

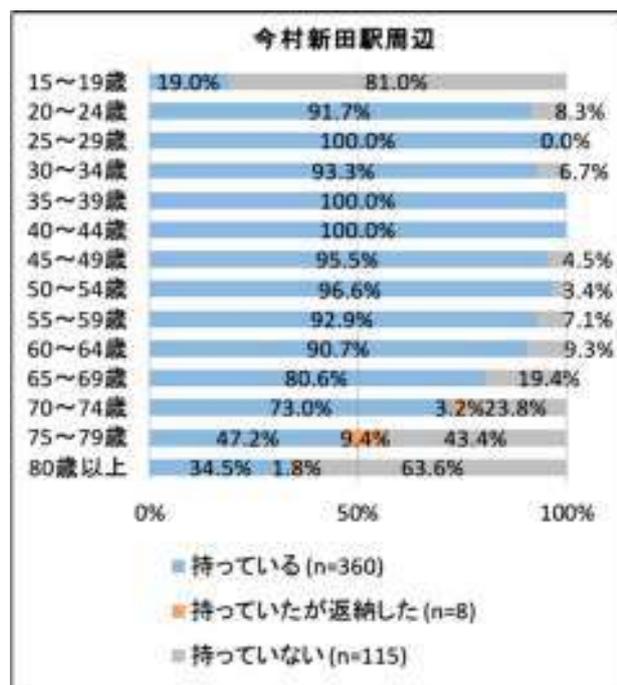
(6) 自動車の保有状況 (SA) 【共通：市・問6 利・問6 駅・問6】

■「自分で自由に使える車を持っている」割合は市民アンケート66.4%、利用者アンケート46.5%である。利用者アンケートは市民アンケートよりも「自分で自由に使える車を持っている」割合が低い。一方で、押上駅周辺では市民アンケートよりも「自分で自由に使える車を持っている」割合が78.1%と高い。
■押上駅周辺の「車を持っていない」割合は、市民アンケート、利用者アンケート、今村新田駅周辺よりも低い。押上駅周辺は、糸魚川市内でも自動車での移動ニーズが高い地区であると考えられる。

(7) 運転免許の有無 (SA) 【共通：市・問7 利・問7 駅・問7】

- 運転免許を「持っていたが返納した」または「持っていない」割合は、利用者アンケートでは 43.5%を占める。他アンケートでは、「持っていたが返納した」または「持っていない」割合は市民アンケート 24.5%、今村新田駅周辺 25.5%、押上駅周辺 16.7%と公共交通利用者は運転免許を持っていない割合が高い。
- 今村新田駅周辺、押上駅周辺での運転免許の有無を年齢別にみる。今村新田駅周辺、押上駅周辺ともに「持っていたが返納した」とした方は「70歳以上」であった。今村新田駅周辺では運転免許を「持っている」は「40～44歳」をピークに減少し、「持っていない」の割合が増加する。押上駅周辺では運転免許を「持っている」は「45～49歳」をピークに減少し、「持っていない」の割合が増加する。

年齢×運転免許の有無（新駅周辺アンケート）



(8) 自宅の最寄駅 (FA) 【共通：市・問8 利・問8 駅・問15】

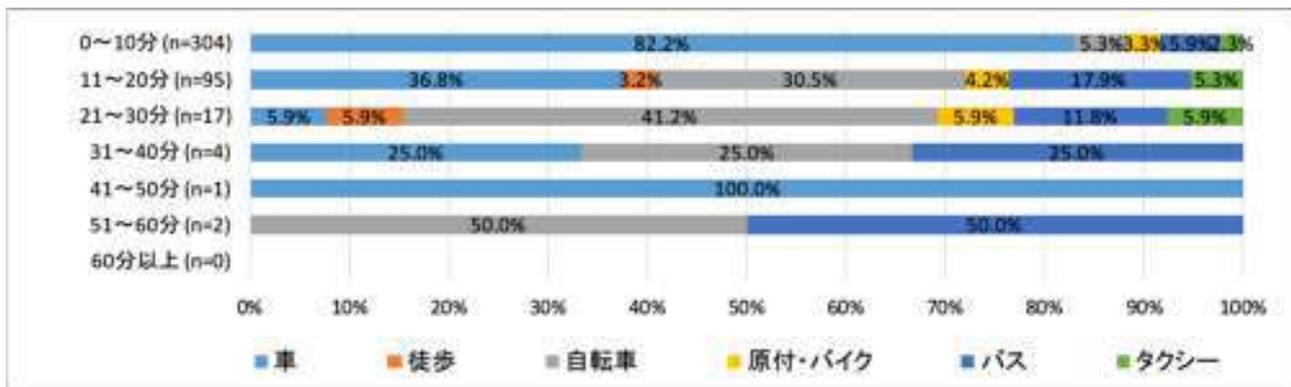
- 自宅の最寄駅は市民アンケート、利用者アンケートでは「糸魚川」が最も高く、次いで「能生」、「青海」の順。JR大糸線沿線駅への回答は、市民アンケート、利用者アンケートともに5%以下であった。
- 移動手段は、市民アンケート、今村新田駅周辺、押上駅周辺では、「車」の割合が最も高い。一方、利用者アンケートでは、「徒歩」の割合が最も高い。「バス」の割合は各アンケート共通して低い。
- 所要時間は各アンケートで「0～10分」の割合が最も高く、次いで「11～20分」。
- 移動手段と所要時間についてみると、「0～10分」で回答した割合が最も高い移動手段は「車」であり、今村新田駅周辺 82.2%、押上駅周辺 86.3%。「11～20分」以降では、今村新田駅周辺、押上駅周辺ともに「徒歩」「自転車」の割合が増加している。

自宅の最寄駅までの所要時間

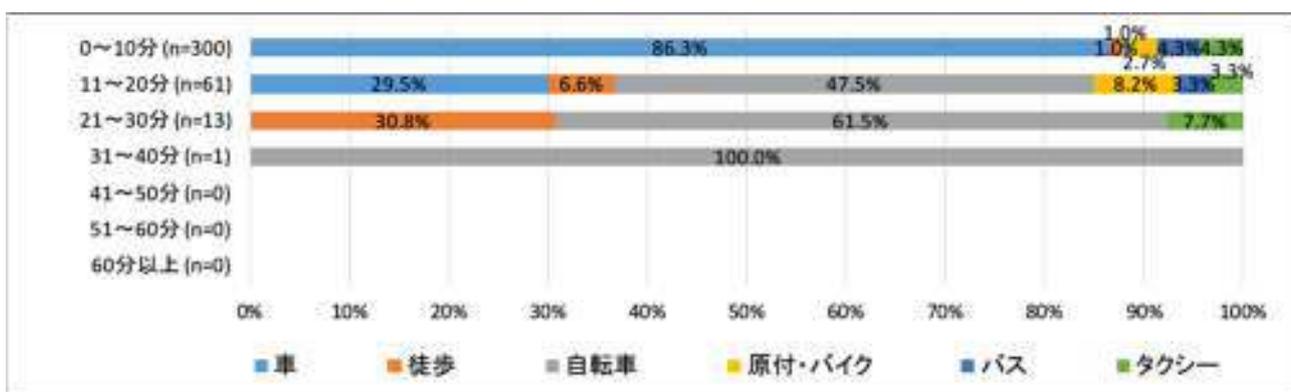
項目	市民アンケート (n=469)		利用者アンケート (n=504)		新駅周辺アンケート			
					今村新田駅周辺 (n=479)		押上駅周辺 (n=418)	
	回答数	割合	回答数	割合	回答数	割合	回答数	割合
0～10分	309	65.9%	311	59.7%	304	63.5%	300	71.8%
11～20分	83	17.7%	81	17.3%	95	19.8%	61	14.6%
21～30分	13	2.8%	21	4.0%	17	3.5%	13	3.1%
31～40分	4	0.9%	5	1.1%	4	0.8%	1	0.2%
41～50分	0	0.0%	2	0.3%	1	0.2%	0	0.0%
51～60分	0	0.0%	1	0.2%	2	0.4%	0	0.0%
60分以上	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
無回答	60	12.8%	83	16.5%	56	11.7%	43	10.3%
合計	469	100%	504	100%	479	100%	418	100%

※自由回答したものを一定の区分で集計した
 ※(8) 自宅の駅「最も近い駅を知らない」回答者は除く。利用者アンケートは、糸魚川市外の居住者を除く

移動手段×自宅の最寄駅までの所要時間（新駅周辺アンケート：今村新田駅周辺）



移動手段×自宅の最寄駅までの所要時間（新駅周辺アンケート：押上駅周辺）



(9) 新駅整備後の自宅の最寄駅 (SA) 【駅・問16】

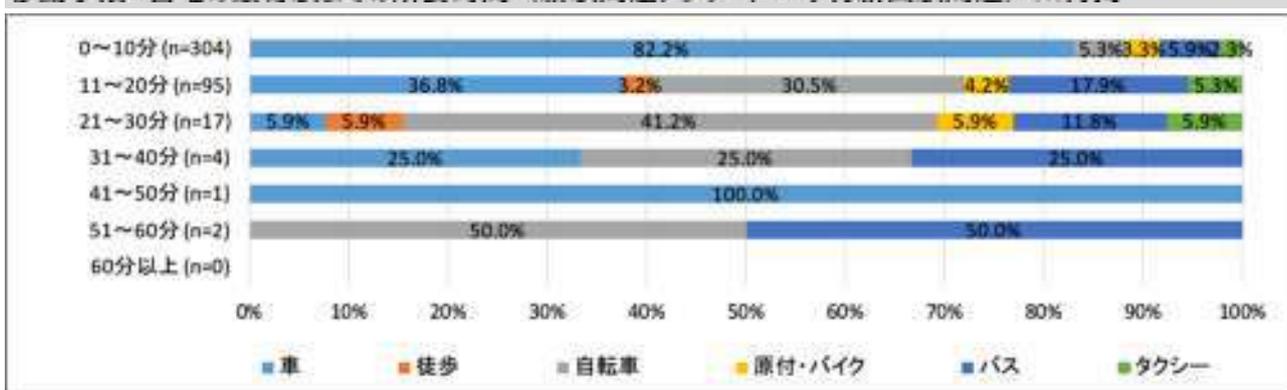
- 今村新田駅周辺では、新駅整備後に自宅最寄駅が変わる割合は 75.2%。押上駅周辺では、新駅整備後の自宅最寄駅が変わる割合は 73.6%。新駅整備により最寄駅が変わる割合は、回答者の約 7 割である。
- 新駅整備に伴う駅への移動手段の変化について、今村新田駅周辺では「車」の割合が 33.5% 減少し、「徒歩」の割合が 36.5% 増加している。また、押上駅周辺では、「車」の割合が 28.5% 減少し、「徒歩」の割合が 24.2% 増加している。新駅整備により、今村新田駅周辺、押上駅周辺ともに、「車」の割合が約 3 割程度減少する。
- 所要時間では、今村新田駅周辺は整備前に比べて「0～10 分」の割合が 4.6% 高く、「11 分以上」の割合が減少している。押上駅周辺では「0～10 分」は 0.6% 高い。
- 移動手段と所要時間についてみる。今村新田駅周辺では「0～10 分」と回答した人は「徒歩」41.2%、「車」39.9% であり、整備前よりも「徒歩」の割合が高い。押上駅周辺も同様に、「0～10 分」と回答した人は、「車」52.3%、「徒歩」30.9% であり、整備前よりも「徒歩」の割合が高い。

新駅整備前後の自宅の最寄駅までの移動手段の比較

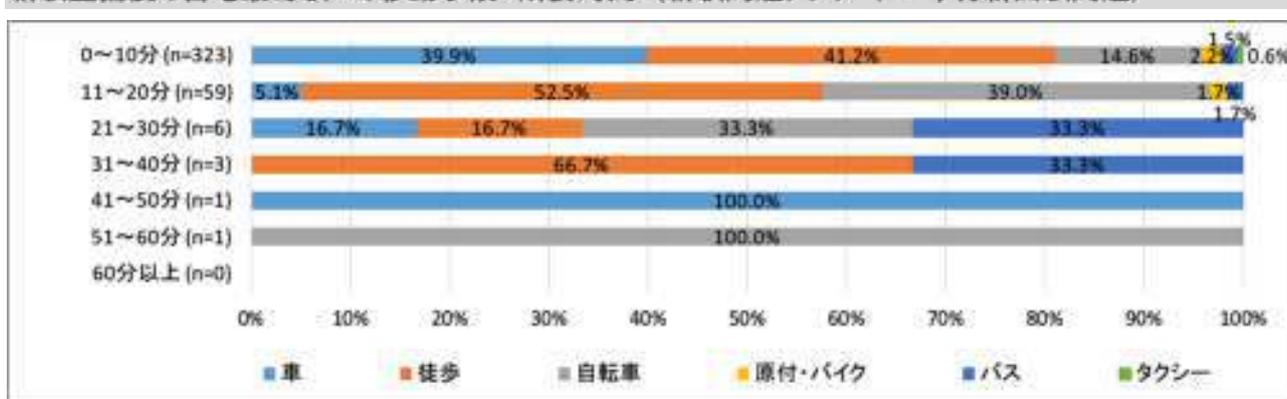
項目	今村新田駅周辺(n=483)				押上駅周辺(n=420)			
	整備前	整備前 割合	整備後	整備後 割合	整備前	整備前 割合	整備後	整備後 割合
車	304	63.5%	→ 145	30.0%	287	68.7%	→ 169	40.2%
徒歩	4	0.8%	→ 180	37.3%	12	2.9%	→ 114	27.1%
自転車	54	11.3%	→ 75	15.5%	43	10.3%	→ 56	13.3%
原付・バイク	15	3.1%	8	1.7%	15	3.6%	5	1.2%
バス	41	8.6%	9	1.9%	15	3.6%	6	1.4%
タクシー	16	3.3%	4	0.8%	19	4.5%	11	2.6%
その他	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
無回答	45	9.4%	62	12.8%	27	6.5%	58	14.0%
合計	483	100%	483	100%	420	100%	420	100%

※移動手段を 2 つ以上回答した場合、1 つ目に記載されたものを集計した
 ※ (8) 自宅から最も近い駅「最も近い駅を知らない」回答者は除く

移動手段×自宅の最寄駅までの所要時間（新駅周辺アンケート：今村新田駅周辺）※再掲



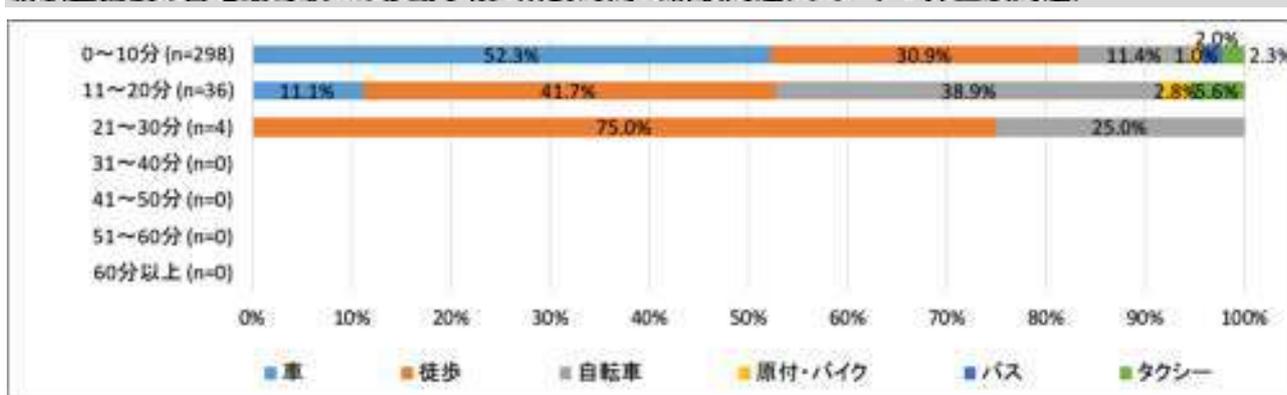
新駅整備後の自宅最寄駅への移動手段×所要時間（新駅周辺アンケート：今村新田駅周辺）



移動手段×自宅の最寄駅までの所要時間（新駅周辺アンケート：押上駅周辺）※再掲

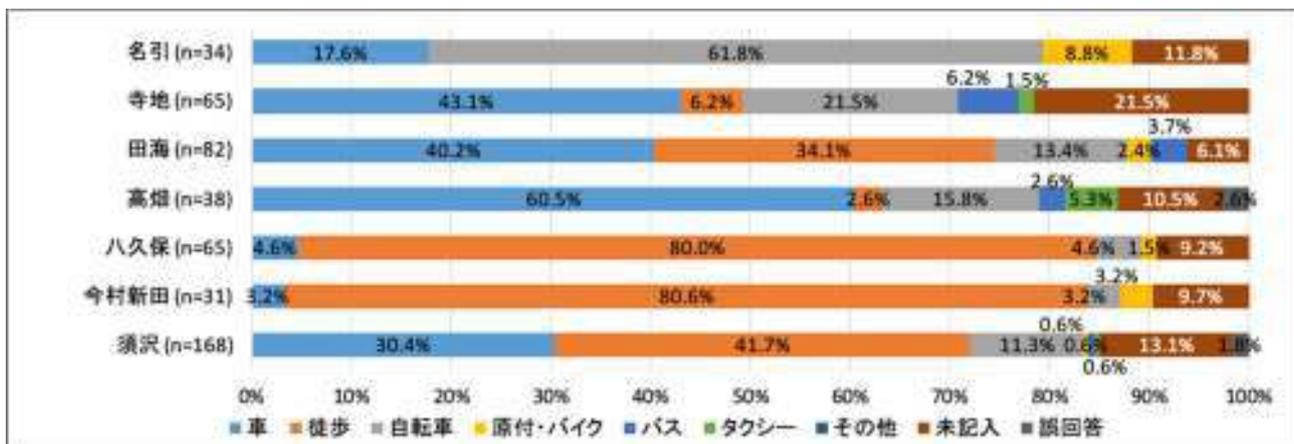


新駅整備後の自宅最寄駅への移動手段×所要時間（新駅周辺アンケート：押上駅周辺）

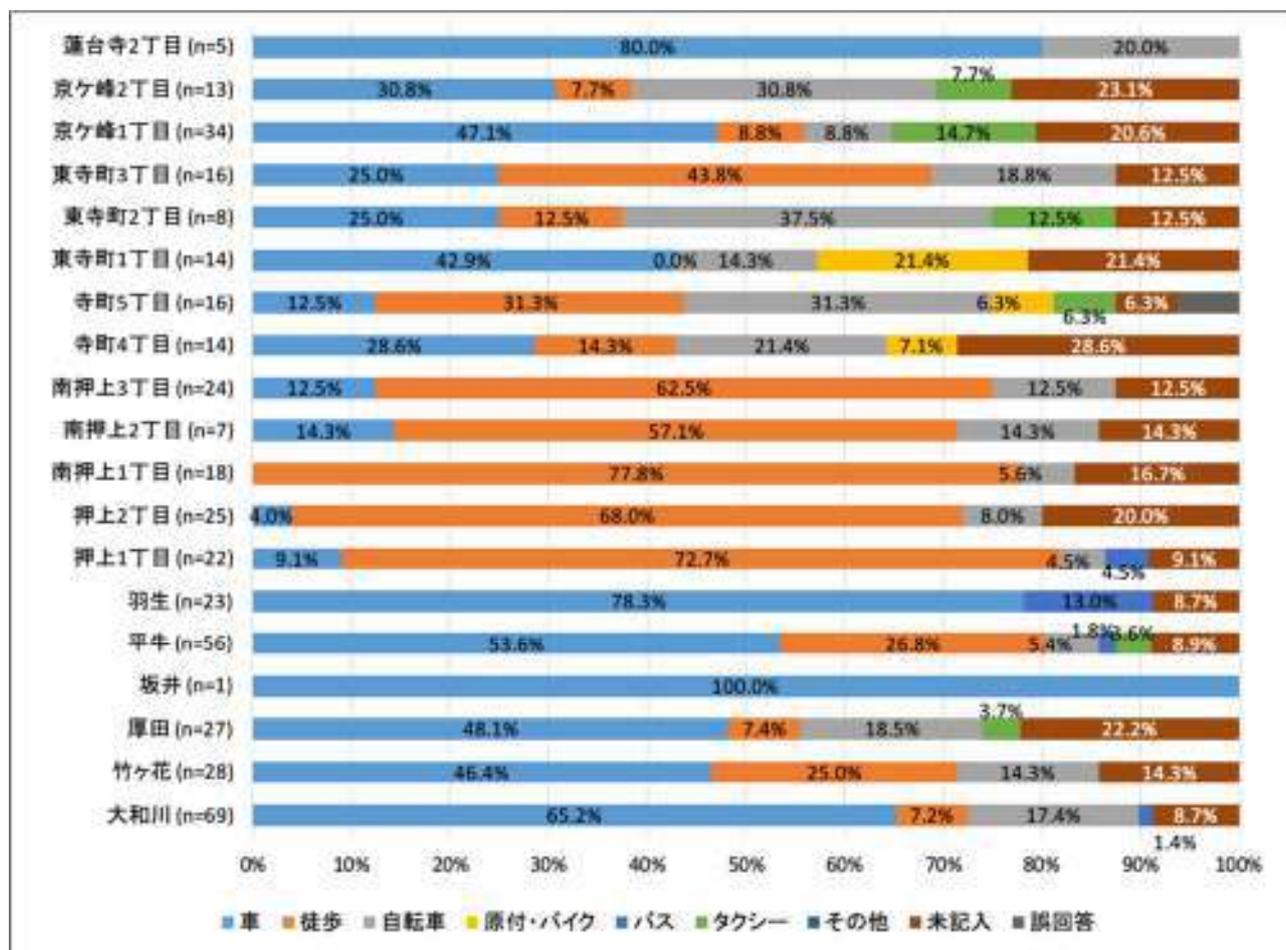


- 整備後の移動手段を居住地別にみる。今村新田駅周辺では新駅から距離がある「高畑」、「田海」、「寺地」で「車」の割合が4～6割を占める。「須沢」は比較的新駅予定地から近いものの「車」が30.4%。「名引」は、新駅から距離があるため「徒歩」の回答はないが、他の地区と比べて「自転車」の割合が高い。
- 押上駅周辺では、新駅から距離がある「大和川」、「竹ヶ花」、「厚田」、「坂井」、「平牛」、「羽生」、「蓮台寺」で「車」の割合が高い。新駅予定地から近い「押上」「南押上」では、「徒歩」の割合が5割を超えている。

新駅整備後の自宅最寄駅への移動手段×居住地（新駅周辺アンケート：今村新田駅周辺）



新駅整備後の自宅最寄駅への移動手段×居住地（新駅周辺アンケート：押上駅周辺）



(10) 自宅の最寄バス停 (SA) 【共通：市・問9 利・問9 駅・問8】

- 市民アンケートでは、「糸魚川総合病院」「玉水」の回答が最も多く、次いで「須沢南」、「寺地」、「西能生地区公民館前」、「藤崎」、「大和川」となる。バス停までの所要時間は、各バス停で「0～10分」の回答が多い。
- 1つ以上の回答があったバス停は、市内のバス路線沿線に分散している。
- バス停までの所要時間は各アンケート共通して「0～10分」が最も多い。
- 各アンケート共通して「20分以上」の回答はみられなかった。

自宅の最寄バス停名_上位10位 (市民アンケート)

項目	回答数	0～10分	11～20分	21～30分	31～40分	41～50分	51～60分	60分以上	未記入
糸魚川総合病院	7	5	2	0	0	0	0	0	0
玉水	7	5	1	0	0	0	0	0	1
須沢南	6	4	2	0	0	0	0	0	0
寺地	6	6	0	0	0	0	0	0	0
西能生地区公民館前	6	6	0	0	0	0	0	0	0
藤崎	6	6	0	0	0	0	0	0	0
大和川	6	6	0	0	0	0	0	0	0
押上一丁目	5	5	0	0	0	0	0	0	0
上刈	5	5	0	0	0	0	0	0	0
下羽生	5	5	0	0	0	0	0	0	0
田海	5	3	2	0	0	0	0	0	0
竹ヶ花	5	4	0	0	0	0	0	0	1
中央二丁目	5	5	0	0	0	0	0	0	0
寺町三丁目	5	5	0	0	0	0	0	0	0
中浜	5	4	0	0	0	0	0	0	1
名引	5	5	0	0	0	0	0	0	0
能生案内所	5	4	1	0	0	0	0	0	0
前川	5	4	1	0	0	0	0	0	0
横町一丁目	5	4	0	0	0	0	0	0	1
四ツ角	5	5	0	0	0	0	0	0	0

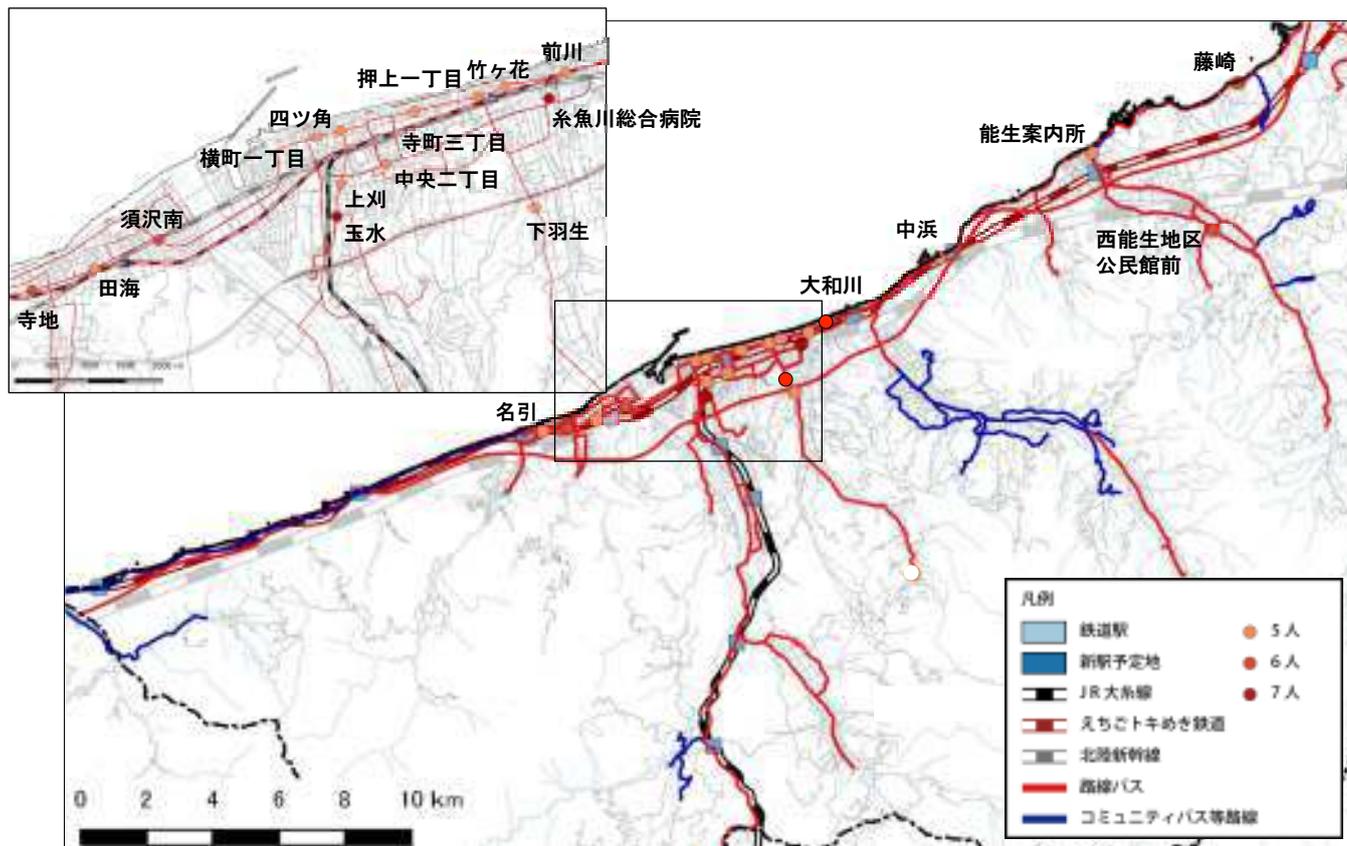
※154のバス停に対して回答があった

第1章

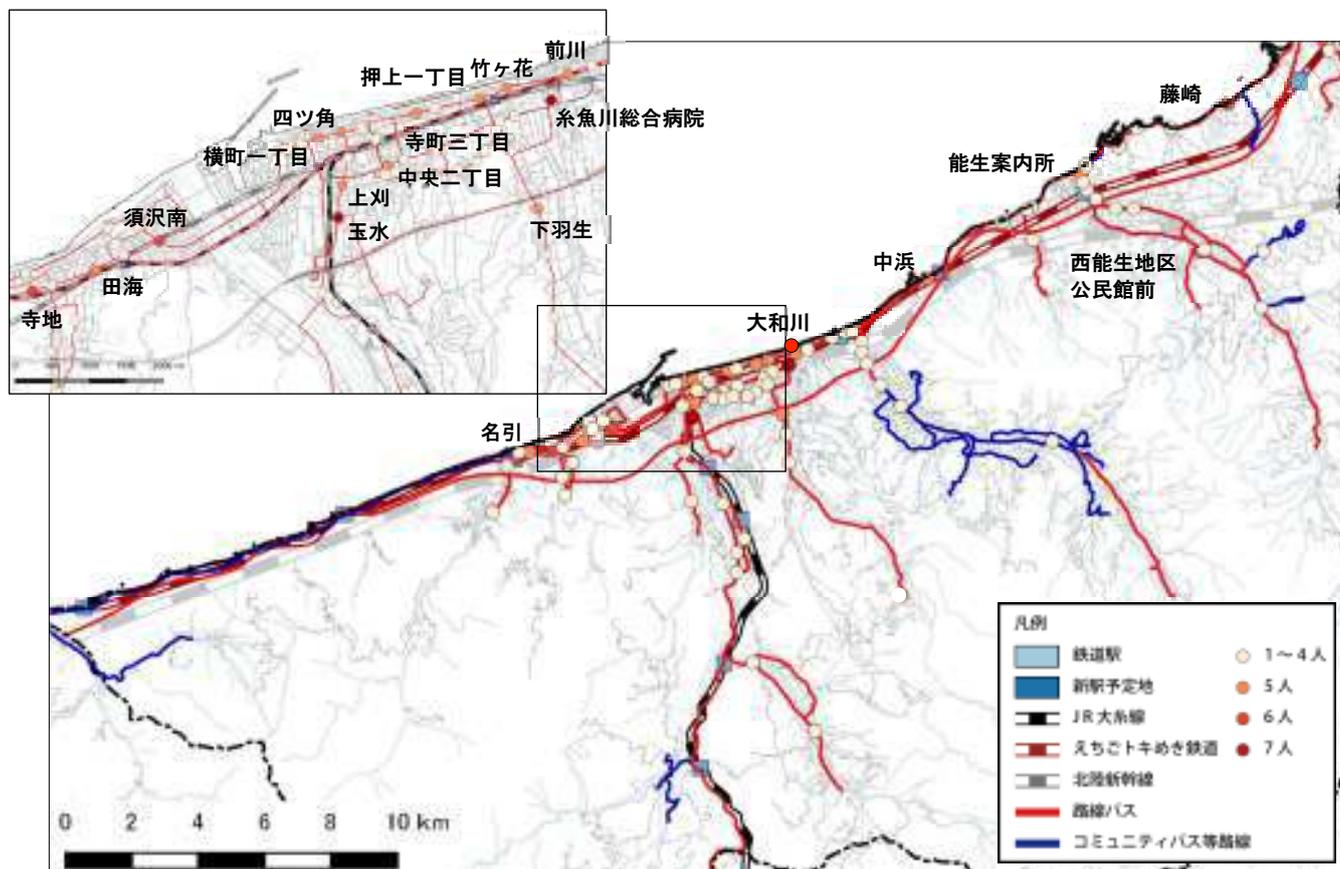
第2章

第3章

■自宅の最寄バス停_上位10位プロット図 (市民アンケート)



■自宅の最寄バス停_回答のあった全バス停 (市民アンケート)



2. アンケート調査結果

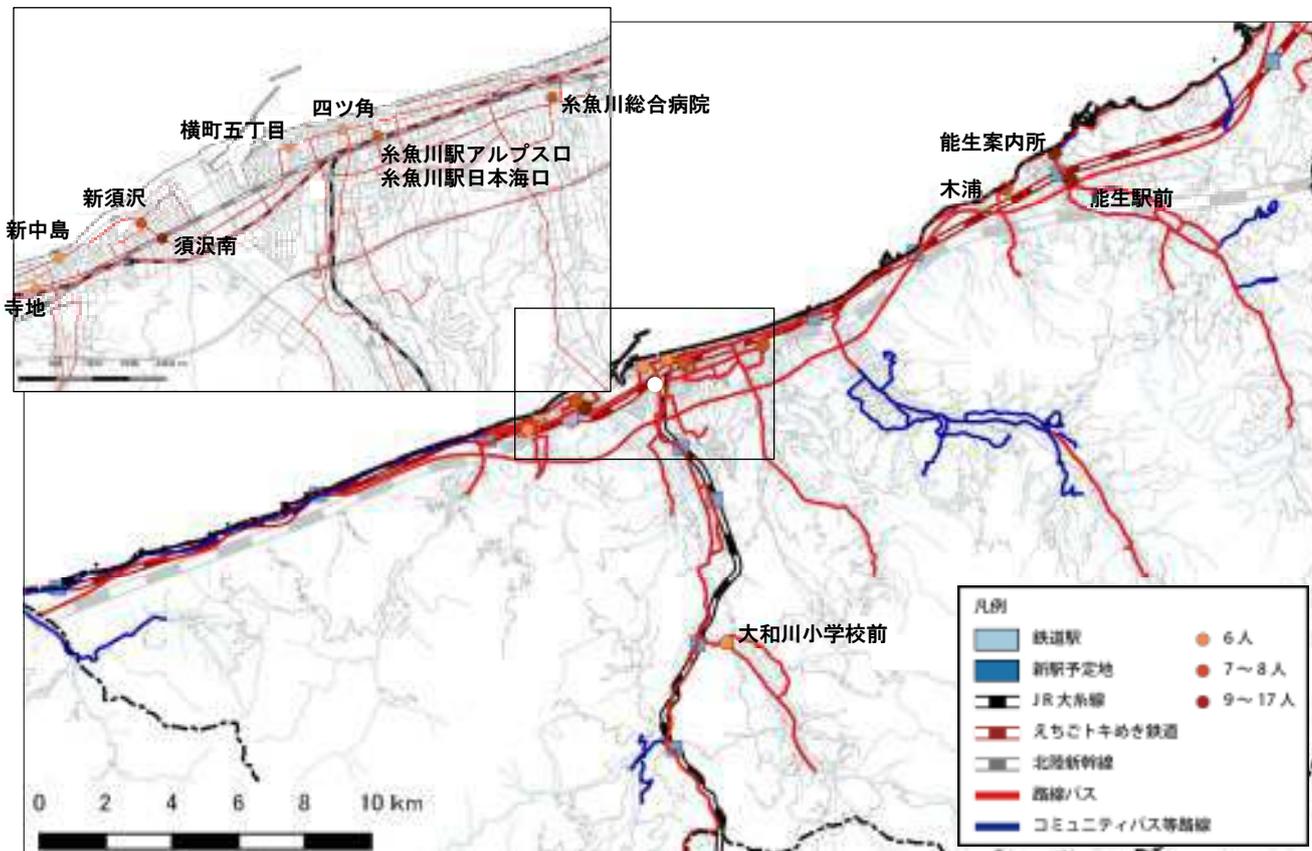
- 利用者アンケートでは「能生案内所」の回答が最も多く、次いで「須沢南」「能生駅前」となる。
- 回答が多かった地区は能生駅周辺や須沢周辺、糸魚川駅周辺、糸魚川総合病院周辺、糸魚川市街地であった。

自宅の最寄バス停名_上位10位 (利用者アンケート)

項目	回答数	0～10分	11～20分	21～30分	31～40分	41～50分	51～60分	60分以上	未記入
能生案内所	17	16	0	0	0	0	0	0	1
須沢南	11	11	0	0	0	0	0	0	0
能生駅前	11	11	0	0	0	0	0	0	0
糸魚川駅アルプス口	8	8	0	0	0	0	0	0	0
新須沢	8	8	0	0	0	0	0	0	0
糸魚川総合病院	7	7	0	0	0	0	0	0	0
木浦	7	6	1	0	0	0	0	0	0
糸魚川駅日本海口	6	5	0	0	0	0	0	0	1
新中島	6	5	0	0	0	0	0	0	1
寺地	6	6	0	0	0	0	0	0	0
大和川小学校前	6	6	0	0	0	0	0	0	0
横町五丁目	6	6	0	0	0	0	0	0	0
四ツ角	6	6	0	0	0	0	0	0	0
市外	66	—	—	—	—	—	—	—	—

※146のバス停に対して回答があった
 ※利用者アンケートは、糸魚川市外の居住者を除く

自宅の最寄バス停_上位10位プロット図 (利用者アンケート)

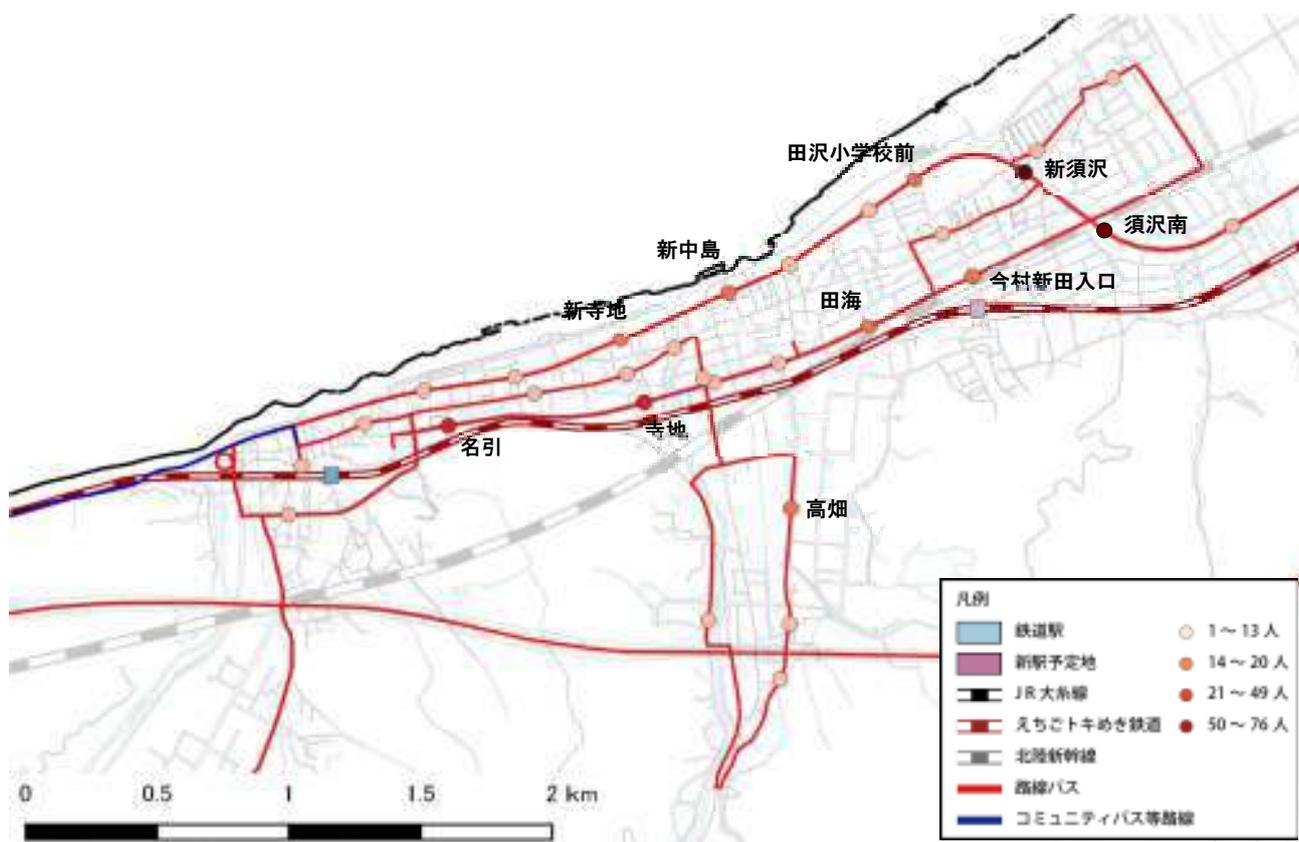


■今村新田駅周辺では能生青海線沿線の「須沢南」、「新須沢」へ回答が集中している。次いで回答が多いバス停は、青海通り線の「寺地」、「名引」、おみ巡回線の「今村新田入口」、「田海」、能生青海線の「田沢小学校前」の順。

自宅の最寄バス停_上位10位（新駅周辺住民アンケート：今村新田駅周辺）

項目	回答数	0～10分	11～20分	21～30分	31～40分	41～50分	51～60分	60分以上	未記入
須沢南	79	75	3	0	0	0	0	0	1
新須沢	50	49	1	0	0	0	0	0	0
寺地	30	29	1	0	0	0	0	0	0
名引	21	21	0	0	0	0	0	0	0
今村新田入口	19	18	1	0	0	0	0	0	0
田海	18	18	0	0	0	0	0	0	0
田沢小学校前	18	18	0	0	0	0	0	0	0
高畑	17	17	0	0	0	0	0	0	0
新寺地	14	13	0	0	0	0	0	0	1
新中島	14	12	1	0	0	0	0	0	1

※41のバス停に対して回答があった

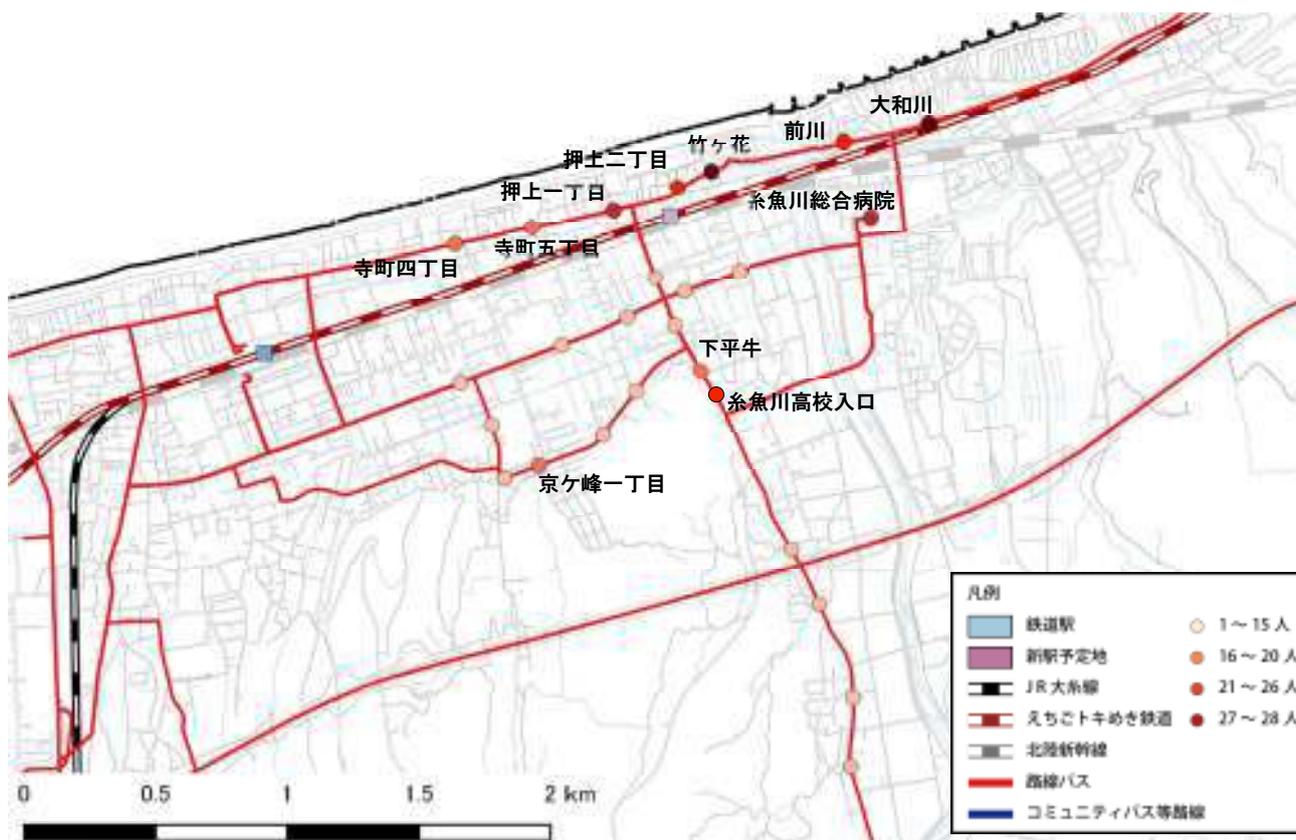


■押上駅周辺では「竹ヶ花」への回答が最も多く、次いで「大和川」、「糸魚川総合病院」の順。回答は特定のバス停に集中せず、分散している。

自宅の最寄バス停_上位 10 位（新駅周辺住民アンケート：押上駅周辺）

項目	回答数	0～10分	11～20分	21～30分	31～40分	41～50分	51～60分	60分以上	未記入
竹ヶ花	28	28	0	0	0	0	0	0	0
大和川	27	24	2	0	0	0	0	0	1
糸魚川総合病院	26	25	1	0	0	0	0	0	0
糸魚川高校入口	21	21	0	0	0	0	0	0	0
押上一丁目	21	21	0	0	0	0	0	0	0
京ヶ峰一丁目	20	20	0	0	0	0	0	0	0
寺町四丁目	19	18	0	0	0	0	0	0	1
前川	17	16	1	0	0	0	0	0	0
押上二丁目	16	16	0	0	0	0	0	0	0
下平牛	16	16	0	0	0	0	0	0	0
寺町五丁目	16	15	0	0	0	0	0	0	1

※32のバス停に対して回答があった



日常の移動や交通利用の状況について

(11) 外出目的ごとの「頻度」、「時間帯」、「交通手段」、「目的地」 【共通：市・問10 利・問10 駅・問9】

(11)-1 頻度 (SA)

- 「①通勤・通学」では各アンケートで「週5日以上」の割合が最も高い。
- 「②食料品の買い物」では、「週に1～2日」以上の割合は、市民アンケート91.3%、利用者アンケート79.6%である。また「週に3～4日」以上では市民アンケート54.2%、利用者アンケート47.9%と、回答者数の約5割は、「週に3～4日」以上の頻度で外出している。
- 「③衣料品の買い物」、「④通院、通所」、「⑤公共施設・金融機関」では各アンケート共通して「月に1～2日」の割合が最も高い。
- 「⑥趣味・娯楽」では、各アンケート共通して「週に1～2日」、「月に1～2日」の割合が約4～5割を占める。
- 押上駅周辺では、「④通院・通所」でおでかけする割合が市民アンケートよりも低く、糸魚川市内でも医療施設へのおでかけの頻度が少ない地区であると考えられる。
- 今村新田駅周辺では、他アンケートよりも「⑦その他の目的」で「週5日以上」の割合が高い。「⑦その他の目的」の目的施設は、「送迎」により幼稚園、保育園、小学校に行くとする回答が多い。

(11)-2 移動時間帯（行き・帰り） (SA)

- 出発時間帯は各アンケート共通して「7～10時」の回答が多く、特に「10時」台で移動者数が最も多くなる。
- 帰宅時間帯は、「11～12時」、「15～19時」と時間帯が分散している。
- 市民アンケートでの帰宅時間は、「②食料品の買い物」、「④通院、通所」、「⑤公共施設・金融機関」での帰宅により、「11～12時」台の回答が最も多い。「17～18時」台は「①通勤・通学」、「②食料品の買い物」、「③衣料品の買い物」による帰宅が重なるため、回答が多い。
- 「①通勤・通学」の出発時間に関して、利用者アンケートでは、市民アンケートよりも「6時」台の回答が多い。また帰宅時間は、市民アンケートでは「18時」台で帰宅のピークを迎えるのに対し、利用者アンケートでは「20時」台まで帰宅のピークが続いている。

(11)-3 交通手段 (MA・ALL)

- 市民アンケートでは、「①通勤・通学」、「②食料品の買い物」、「③衣料品の買い物」、「⑤公共施設・金融機関」、「⑥趣味・娯楽」の目的で、「車(自分で運転)」、「車(家族等が運転)」の割合が回答者数の約7～9割を占める。「④通院、通所」では、「車(自分で運転)」、「車(家族等が運転)」の割合は62.5%。
- 「えちごトキめき鉄道」、「路線バス」等の公共交通に関する割合は、すべての項目で市民アンケートよりも利用者アンケートの方が高い。特に「①通勤・通学」では、市民アンケート10.2%、利用者アンケート38.5%と利用者アンケートの方が28.3%高い。また「④通院、通所」では市民アンケート12.1%、利用者アンケート33.8%と利用者アンケートの方が21.7%高い。

(11)-4 目的地 (MA)

目的地として挙げた施設について、都道府県別及び市町村別、施設別に集計した。

- 「②食料品の買い物」では各アンケート共通して糸魚川市が回答者数の約 9 割を占める。糸魚川市以外では、上越市、富山県の回答があるものの、全体的に少ない。
- 施設名では原信、ハッピー、イチコ、マックスバリュへの回答が多い。

目的地「②食料品の買い物」の所在地

目的施設名_上位 10 位

項目	市民アンケート (n=180)	利用者アンケート (n=165)	新駅周辺アンケート	
			今村新田駅周辺 (n=191)	押上駅周辺 (n=196)
糸魚川市	98.9%	95.8%	100.0%	99.5%
上越市	0.6%	3.6%	0.0%	0.5%
妙高市	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
その他 県内	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
富山県	0.6%	0.6%	0.0%	0.0%
石川県	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
長野県	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
その他 県外	0.0%	1.2%	0.0%	0.0%
新潟市	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%

項目	計	市民アンケート	利用者アンケート	新駅周辺アンケート	
				今村新田駅周辺	押上駅周辺
原信合計	267	49	40	31	147
原信糸魚川東店	14	3	4	2	5
特定不能	253	46	36	29	142
ハッピー合計	234	61	43	78	52
ハッピー田沢店	35	5	5	25	0
ハッピー奴奈川店	25	10	2	2	11
ハッピー横町店	13	6	2	5	0
特定不能	161	40	34	46	41
イチコ	154	31	22	88	13
マックスバリュ	131	33	26	57	15
コメリ	11	2	1	4	4
JA ひすい食彩館	9	1	3	1	4
ひらせい	7	0	2	3	2
サンエー厚田店	6	1	0	0	5

- 「③衣料品の買い物」では、市民アンケート、新駅周辺アンケートで糸魚川市が回答者数の約 6 割程度を占める。利用者アンケートは各アンケートの中で糸魚川市への割合が最も低い。
- 新駅周辺アンケートでは上越市への割合が他アンケートよりも低い。特に今村新田駅周辺では上越市への割合が 40.4%であり、市民アンケート 51.6%に対し 11.2%低い。糸魚川市内でも今村新田駅周辺では衣料品の買い物は近隣の市町の店舗を利用することが少ないと考えられる。

目的地「③衣料品の買い物」の所在地

目的施設名_上位 10 位

項目	市民アンケート (n=95)	利用者アンケート (n=110)	新駅周辺アンケート	
			今村新田駅周辺 (n=141)	押上駅周辺 (n=138)
糸魚川市	66.3%	45.5%	59.6%	55.1%
上越市	51.6%	47.3%	40.4%	45.7%
妙高市	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
その他 県内	4.2%	0.0%	0.7%	5.1%
富山県	9.5%	10.0%	9.2%	6.5%
石川県	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
長野県	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
その他 県外	0.0%	1.8%	1.4%	2.9%
新潟市	0.0%	2.7%	2.8%	2.9%

項目	計	市民アンケート	利用者アンケート	新駅周辺アンケート	
				今村新田駅周辺	押上駅周辺
しまむら	179	40	31	60	48
ヤマシタ	96	27	18	20	31
マックハウス	17	5	4	5	3
西松屋	17	1	3	6	7
山岸呉服店	4	1	0	0	3
ハッピー奴奈川店	3	1	1	1	0
イモリ	1	1	0	0	0
あぶらや	1	1	0	0	0
ハッピー横町店	1	1	0	0	0
ありがたや	1	0	0	0	1

- 「④通院、通所」では各アンケート共通して糸魚川市への回答が9割程度。上越市への割合は各アンケート共通して回答者数の1割未満であった。
- 施設では、各アンケート共通して糸魚川総合病院への回答が最も多い。新駅周辺アンケートでは、市内のクリニック等個人経営の医療施設は回答が集中せず、今村新田駅周辺、押上駅周辺ともに近隣の医療施設またはクリニックを受診している。

目的地「④通院、通所」の所在地

目的施設名_上位10位

項目	市民アンケート (n=157)	利用者アンケート (n=161)	新駅周辺アンケート	
			今村新田駅周辺 (n=169)	押上駅周辺 (n=142)
糸魚川市	93.0%	87.0%	91.7%	90.8%
上越市	7.6%	9.9%	4.1%	7.7%
妙高市	0.0%	0.6%	0.0%	0.0%
その他 県内	0.0%	0.0%	1.8%	0.0%
富山県	5.1%	3.1%	5.9%	3.5%
石川県	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
長野県	0.0%	0.6%	0.0%	0.0%
その他 県外	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
新潟市	0.6%	0.0%	0.0%	1.4%

項目	計	市民アンケート	利用者アンケート	新駅周辺アンケート	
				今村新田駅周辺	押上駅周辺
糸魚川総合病院	337	75	93	79	90
山本医院	42	5	8	28	1
よしだ病院	42	8	15	15	4
ひまわり内科	29	9	5	2	13
石田眼科 糸魚川クリニック	22	4	4	10	4
ひめかわ 美野クリニック	21	8	5	4	4
すずき医院	18	3	4	4	7
市内医療施設	17	6	11	1	5
なかむらこどもクリニック	15	3	0	5	7
しまだ医院	14	7	2	0	5

- 「⑤公共施設・金融機関」では各アンケート共通して、回答者の10割近い方が糸魚川市と回答している。
- 施設では金融機関への回答が上位5位を占める。公共施設では市役所への回答が最も多く、次いで図書館が挙げられた。

目的地「⑤公共施設・金融機関」の所在地

目的施設名_上位10位

項目	市民アンケート (n=104)	利用者アンケート (n=103)	新駅周辺アンケート	
			今村新田駅周辺 (n=134)	押上駅周辺 (n=118)
糸魚川市	100.0%	99.0%	100.0%	100.0%
上越市	0.0%	1.9%	0.0%	0.0%
妙高市	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
その他 県内	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
富山県	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
石川県	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
長野県	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
その他 県外	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
新潟市	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%

項目	計	市民アンケート	利用者アンケート	新駅周辺アンケート	
				今村新田駅周辺	押上駅周辺
第四銀行合計	111	28	26	27	30
第四銀行青海支店	4	1	1	2	0
特定不能	107	27	25	25	30
郵便局合計	92	21	24	29	18
青海八久保郵便局	10	1	0	9	0
糸魚川郵便局	5	1	4	0	0
特定不能	77	19	20	20	18
JAひすい合計	81	26	8	23	24
JAひすい青海支店	7	0	0	7	0
特定不能	74	26	8	16	24
北越銀行合計	68	17	14	20	17
北越銀行青海支店	4	0	0	4	0
特定不能	64	17	14	16	17
糸魚川信用組合合計	64	13	11	29	11
糸魚川信用組合本店	3	0	1	0	2
特定不能	61	13	10	29	9
市役所	43	4	20	4	15
図書館	32	5	7	16	4

- 「⑥趣味・娯楽」では糸魚川市が各アンケート共通で約7～8割を占める。上越市は市民アンケートでは20.0%、利用者アンケートでは15.1%と、回答者数の2割程度。新駅周辺アンケート今村新田駅周辺では、他アンケートよりも上越市の割合が低い。
- 施設では、糸魚川市健康づくりセンターはびねすの回答が多く、次いで糸魚川地区公民館、民間複合商業施設ヴィオレッタ糸魚川が挙げられた。

目的地「⑥趣味・娯楽」の所在地

目的施設名_上位10位

項目	市民アンケート (n=55)	利用者アンケート (n=93)	新駅周辺アンケート	
			今村新田駅周辺 (n=81)	押上駅周辺 (n=70)
糸魚川市	70.9%	68.8%	80.2%	74.3%
上越市	20.0%	15.1%	8.6%	15.7%
妙高市	1.8%	0.0%	0.0%	0.0%
その他 県内	0.0%	0.0%	3.7%	1.4%
富山県	7.3%	5.4%	3.7%	2.9%
石川県	1.8%	5.4%	0.0%	1.4%
長野県	0.0%	2.2%	3.7%	0.0%
その他 県外	5.5%	7.5%	4.9%	5.7%
新潟市	0.0%	2.2%	4.9%	2.9%

項目	計	市民アンケート	利用者アンケート	新駅周辺アンケート	
				今村新田駅周辺	押上駅周辺
はびねす	17	1	2	5	9
糸魚川地区公民館	15	1	7	3	4
ヴィオレッタ糸魚川	15	0	5	5	5
さらら青海	12	1	3	8	0
美山公園	12	4	6	0	2
市民会館	9	1	3	2	3
青海生涯学習センター	8	2	1	4	1
ひらせい	8	2	2	4	0
ふれあいセンター	7	2	0	3	2
ひすいの湯	5	2	0	3	0

- 「⑦その他の目的」では、市民アンケート、新駅周辺アンケート押上駅周辺では糸魚川市の割合が他のアンケートよりも高く、全体の7割程度。利用者アンケートでは、他アンケートよりも糸魚川市への割合が1～2割程度低く、上越市の割合が他アンケートよりも1割程度高い。利用者アンケートでは糸魚川市内の地域の中でも「その他の目的」で上越方面に行く割合が高い。
- 施設では、糸魚川駅、青海駅の鉄道駅や体育館、学校等が上位に挙げられた。また、特別養護老人ホームおおさわの里や市内でも有名な温泉地である権現荘が上位10位に入っている。

目的地「⑦その他の目的」の施設所在地

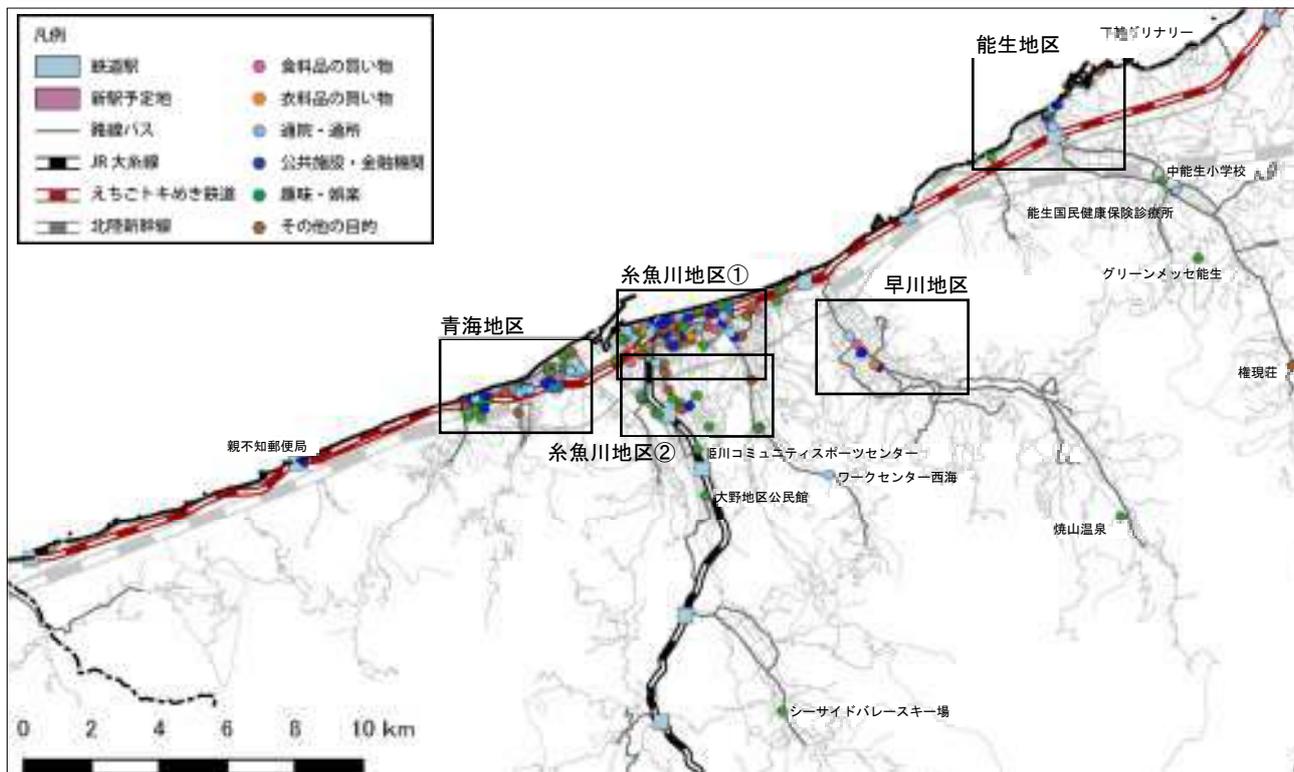
目的施設名_上位10位

項目	市民アンケート (n=29)	利用者アンケート (n=31)	新駅周辺アンケート	
			今村新田駅周辺 (n=32)	押上駅周辺 (n=15)
糸魚川市	72.4%	51.6%	62.5%	73.3%
上越市	10.3%	19.4%	6.3%	6.7%
妙高市	0.0%	6.5%	0.0%	0.0%
その他 県内	3.4%	0.0%	6.3%	0.0%
富山県	6.9%	6.5%	9.4%	0.0%
石川県	6.9%	16.1%	3.1%	0.0%
長野県	6.9%	0.0%	0.0%	0.0%
その他 県外	17.2%	0.0%	18.8%	20.0%
新潟市	10.3%	0.0%	3.1%	6.7%

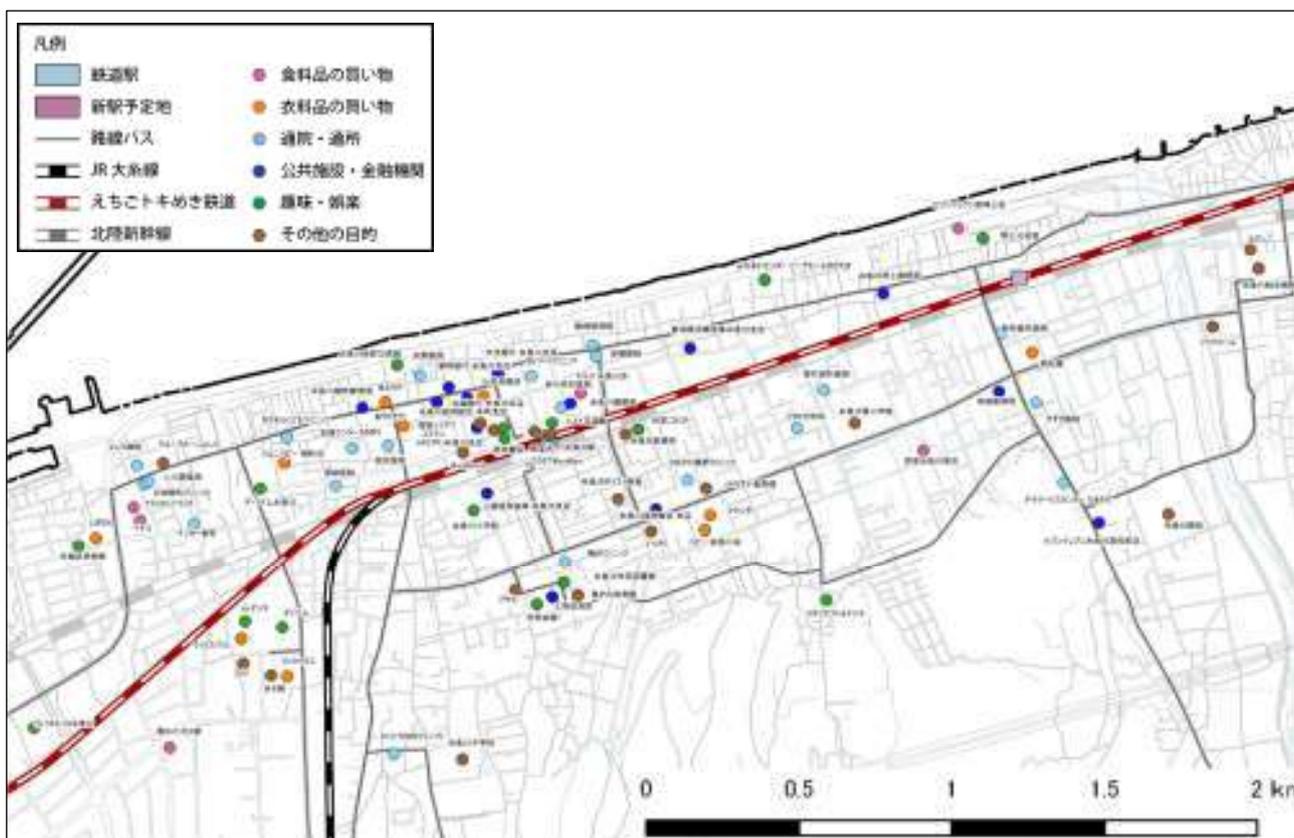
項目	計	市民アンケート	利用者アンケート	新駅周辺アンケート	
				今村新田駅周辺	押上駅周辺
糸魚川駅	6	2	2	2	0
青海駅	3	0	1	2	0
市民総合体育館	3	1	0	0	2
アクアホール	2	0	1	0	1
糸魚川中学校	2	0	1	0	1
田沢幼稚園	2	0	0	2	0
青海生涯学習センター	2	1	0	1	0
サンドリウムおうみ	2	1	0	0	1
亀が丘体育館	2	1	0	0	1
おおさわの里	2	0	2	0	0
権現荘	2	0	2	0	0

市内目的地で回答があった全施設をプロットする。施設が密集している地区は市内を4つの地域に分けて拡大して記載する。

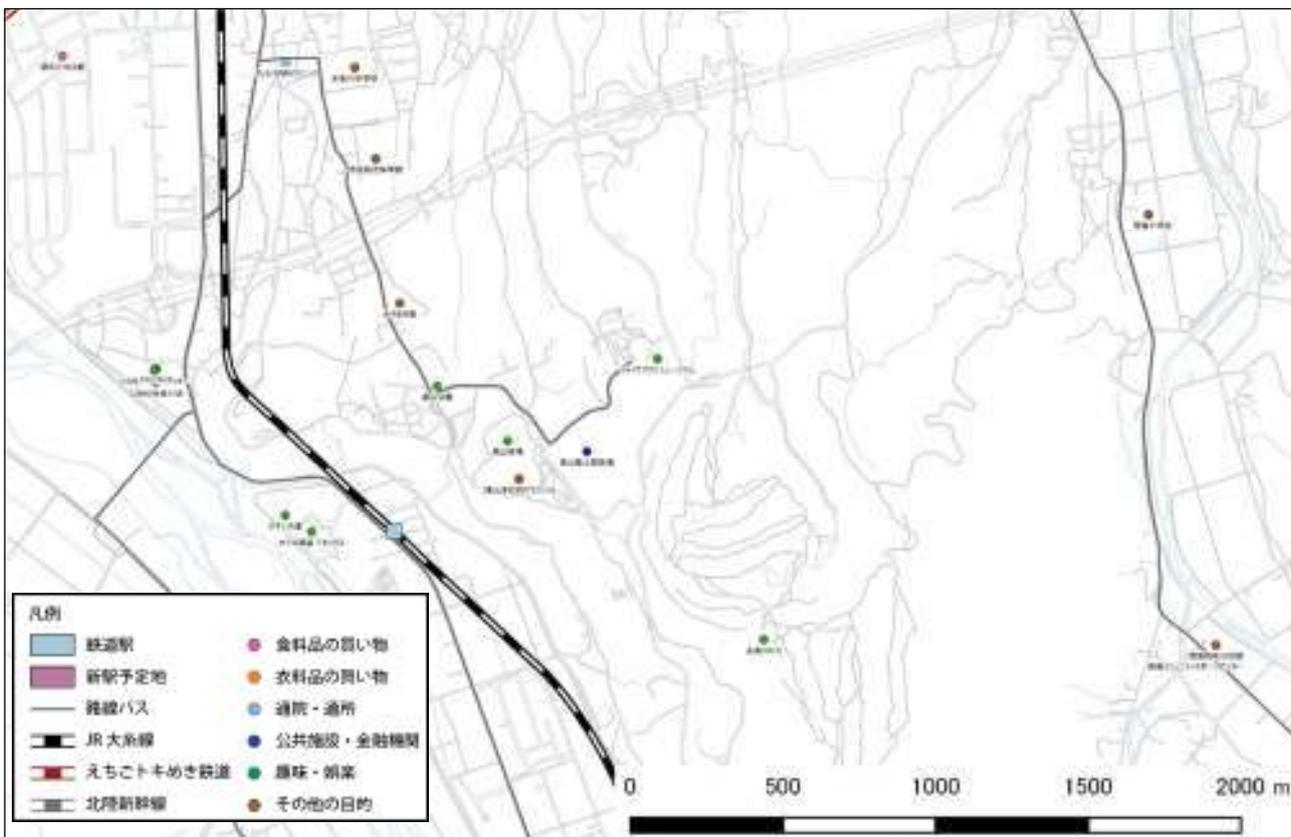
市内目的地_回答のあった全施設



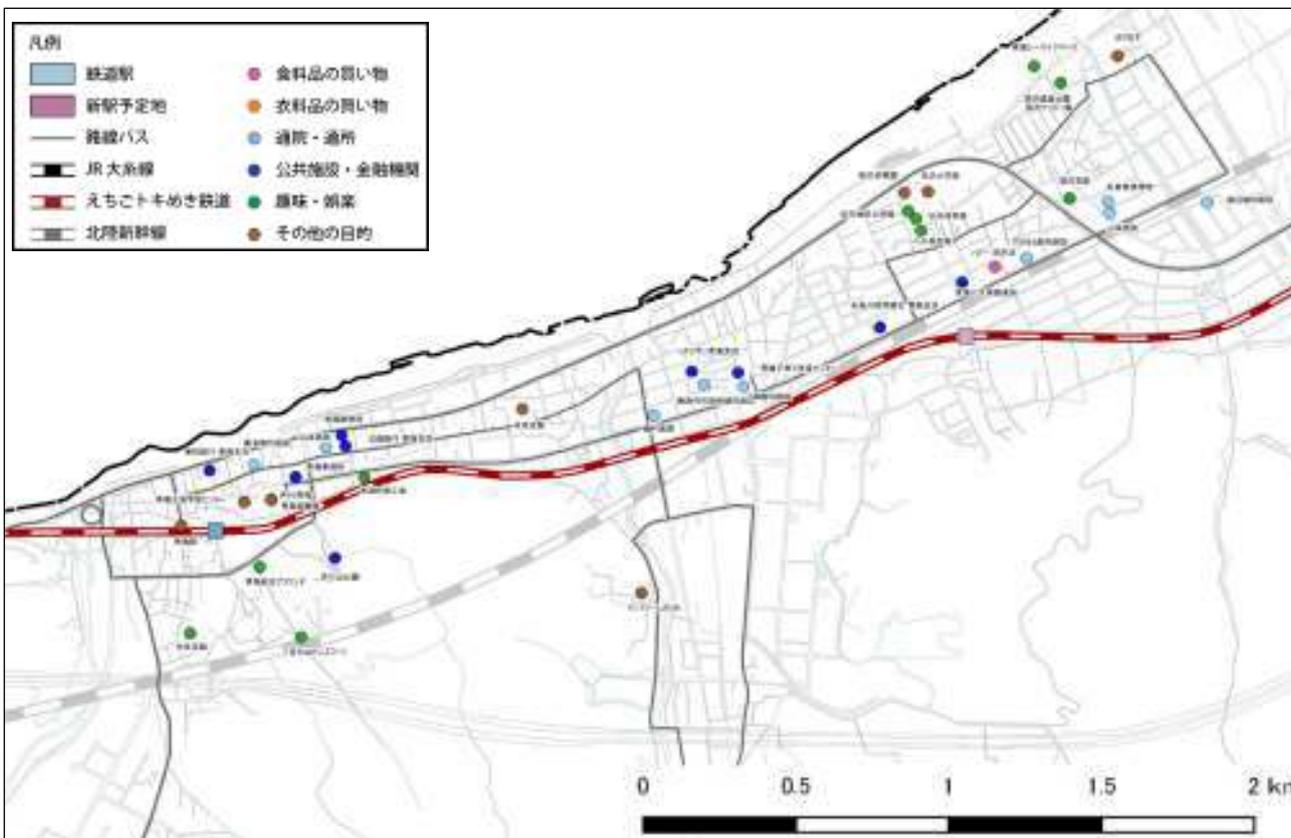
市内目的地_糸魚川地区①



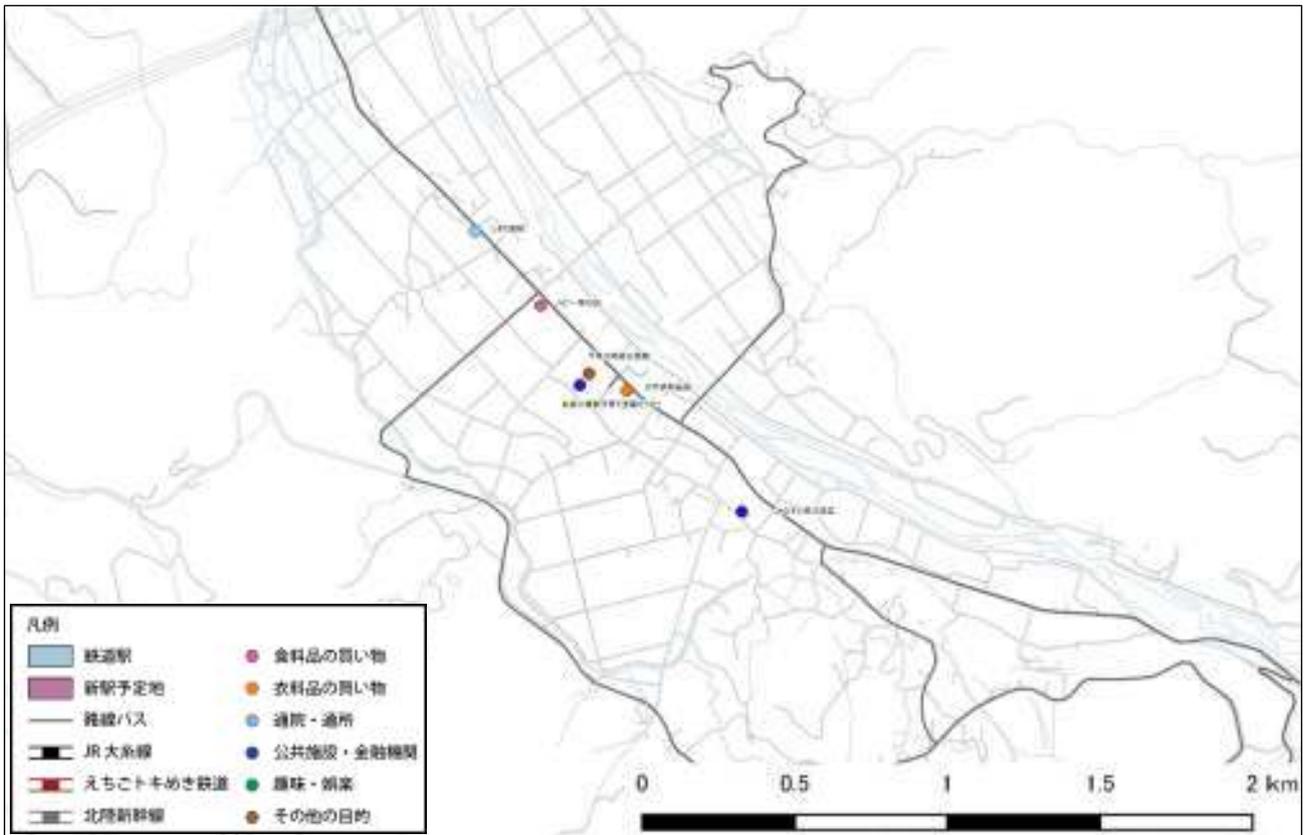
市内目的地_糸魚川地区②



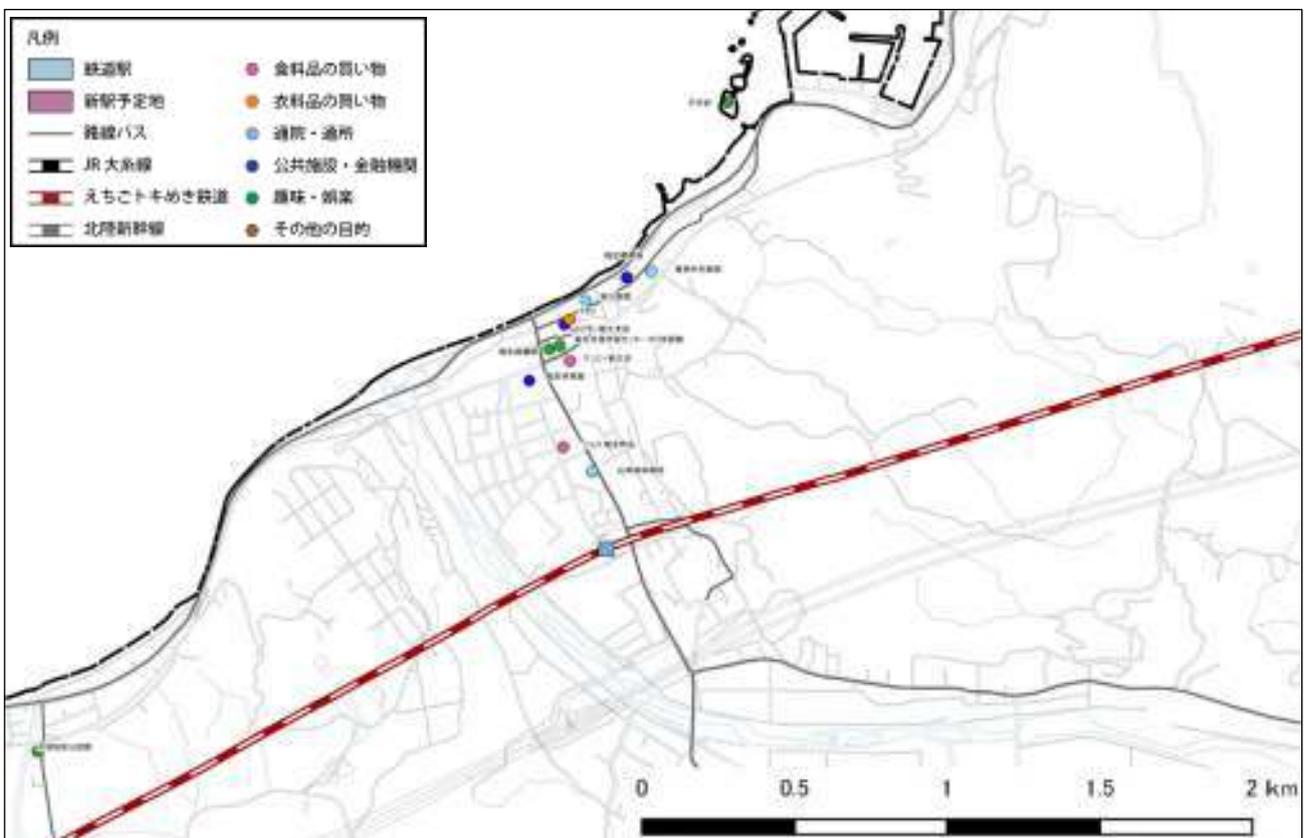
市内目的地_青海地区



市内目的地_早川地区



市内目的地_能生地区



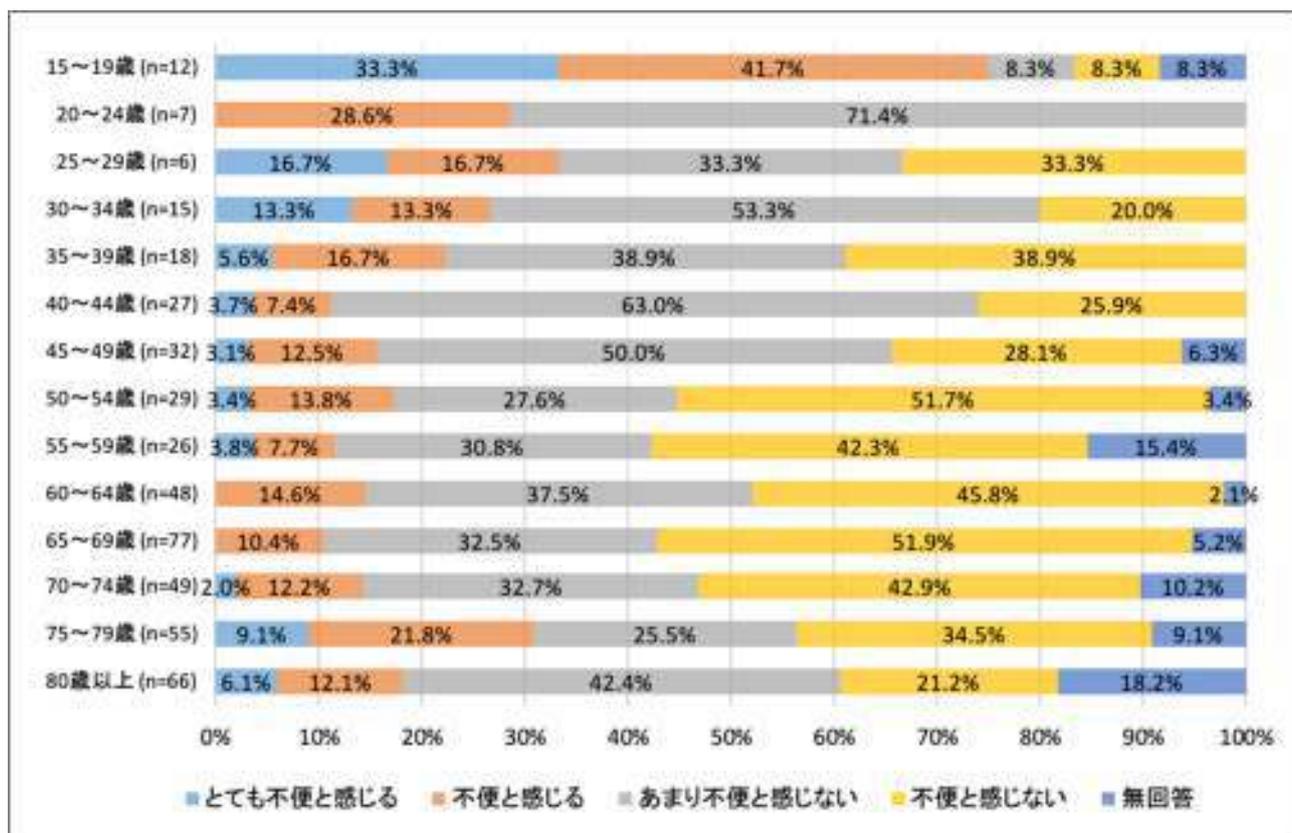
(12) おでかけに関する現在と将来の考え (SA) 【共通：市・問11 利・問11 駅・問11】

- 現在の移動に関しては市民アンケート、利用者アンケート、今村新田駅周辺、押上駅周辺ともに、「ひとりで移動可能」、「大変だがひとりで移動可能」が8～9割を占める。
- 将来の移動に関して、市民アンケートでは「②食料品の買い物」、「③衣料品での買い物」、「④通院、通所動」等、日常生活の移動に関して「不安がある」と回答している人が45.1～48.4%。そのうち、「移動に不安がありかなり難しくなると思う」の割合は14.1～19.0%である。押上駅周辺では、他アンケートよりも全体的に「移動に不安はない」の割合が高く、将来に対する不安の意識は低い。

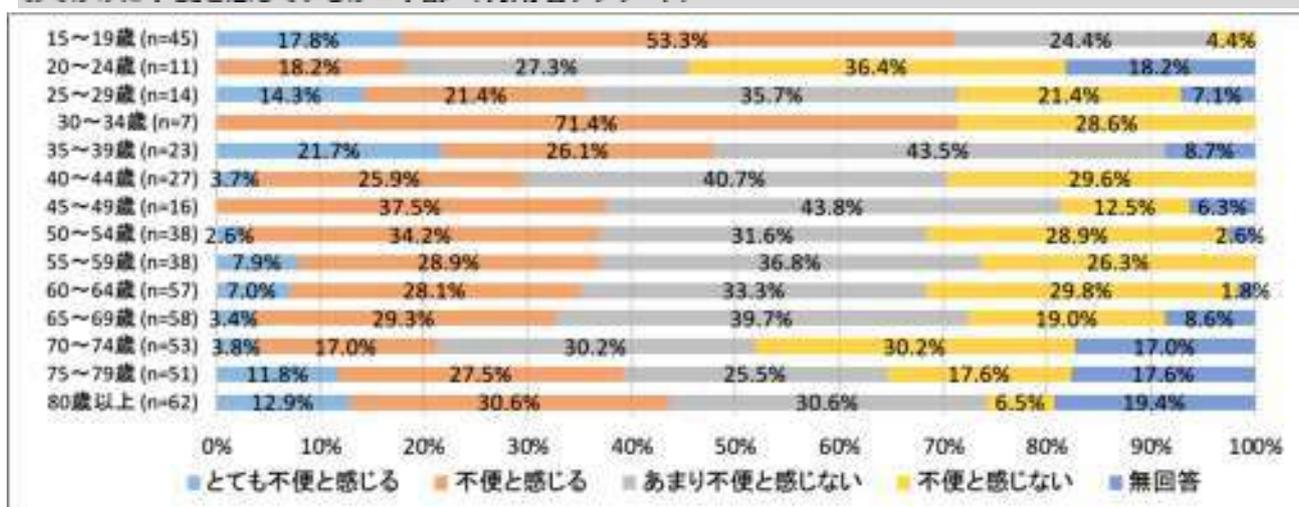
(13) おでかけに不便を感じているか (SA) 【共通：市・問12 利・問12 駅・問12】

- 「とても不便と感じる」「不便と感じる」の割合は、市民アンケート 28.7%、利用者アンケート 38.8%、今村新田駅周辺 20.7%、押上駅周辺 14.8%。各アンケートよりも利用者アンケートの方が「おでかけが不便である」と感じている割合が高い。各アンケートの中で、押上駅周辺では「不便である」と感じている割合が最も低い。
- 年齢別にみると、おでかけに「不便と感じている」割合が高いのは「15～19歳」が多く市民アンケート 75.0%、利用者アンケート 71.1%、今村新田駅周辺 61.9%。押上駅周辺では「15～19歳」が「不便と感じている」割合は27.3%であり、他アンケートよりも低い。市民アンケート、新駅周辺アンケートでは、「20～74歳」で「不便と感じない」、「あまり不便と感じない」割合が約5～8割程度を占めている。

おでかけに不便を感じているか×年齢 (市民アンケート)

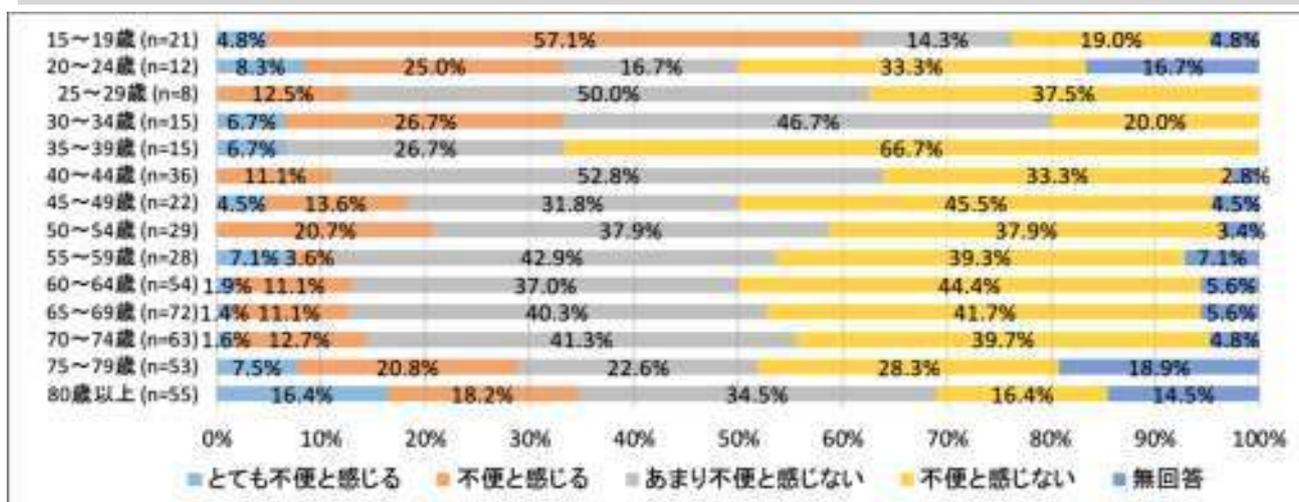


おでかけに不便を感じているか×年齢（利用者アンケート）

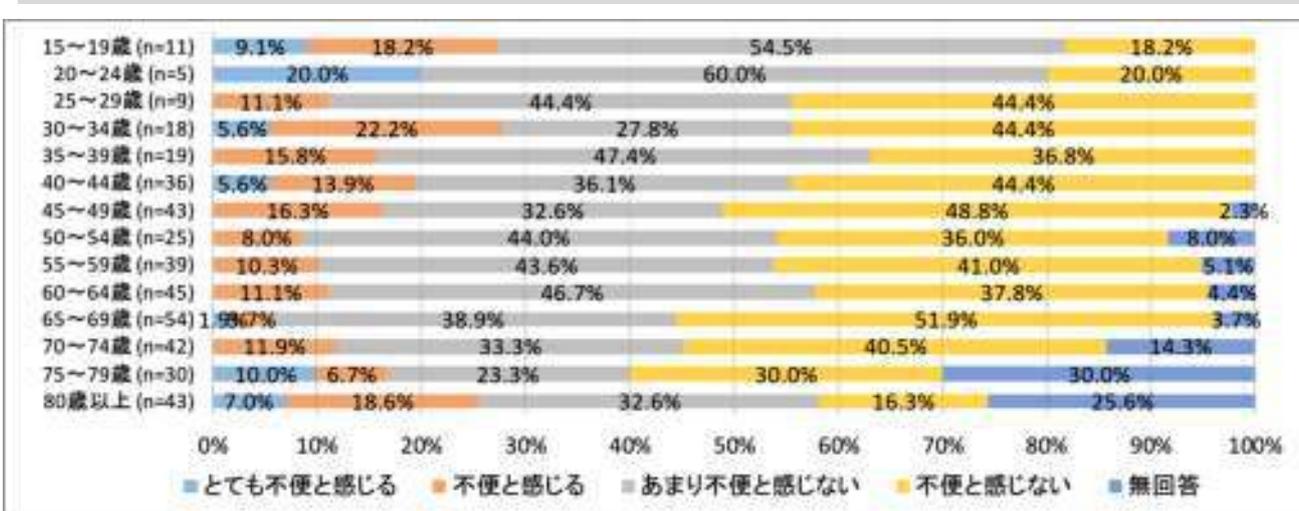


※利用者アンケートは、糸魚川市外の居住者を除く

おでかけに不便を感じているか×年齢（新駅周辺住民アンケート：今村新田駅周辺）



おでかけに不便を感じているか×年齢（新駅周辺住民アンケート：押上駅周辺）



(14) おでかけに不便を感じる点 (MA・ALL) 【共通：市・問13 利・問13 駅・問13】

- 「鉄道やバスの運行本数が少ない」は、各アンケート共通して 5～6 割程度を占める。特に利用者アンケートでは回答者の約 7 割が回答している。
- 「目的の時間に鉄道やバスが運行していない」、「鉄道やバスの乗換が不便」、「自宅から駅やバス停が遠い」では、今村新田駅周辺、押上駅周辺で市民アンケートよりも割合が高い。新駅設置予定地周辺では、公共交通の運行時間帯や乗換、バス停の位置に関して不便と感じている割合が高い。
- 今村新田駅周辺では、「目的地から駅やバス停が遠い」や「鉄道駅やバス停がバリアフリーになっていない」、「誰かに頼まないと車で移動できない」で他アンケートよりも割合が高い。押上駅周辺では、「鉄道やバスの運賃が高い」や「荷物が多いため鉄道やバスの利用が困難」、「介助や杖等が必要で、元々おでかけが困難」で他アンケートよりも割合が高い。

(15) 日常のおでかけを不安に思う点 (MA・ALL) 【共通：市・問14 利・問14 駅・問14】

- 各アンケート共通して「自分の身体機能が低下し、長い時間歩けなくなる」■今村新田駅周辺では「自分が車を運転できなくなる」や「現在の鉄道、バス、乗合タクシー等公共交通機関はダイヤや運行便数が不便」、「今使っている公共交通機関の減便や廃止が不安」、「公共交通機関の利用は経済的に負担が大きい」で、他アンケートよりも割合が高い。今村新田駅周辺では、将来自動車を運転できなくなった際の公共交通の運行に関する不安や、経済的な負担を不安に感じている割合が高い。
- 押上駅周辺では、日常のおでかけについて「不安に思わない」への割合が高く、身体的な衰え等による移動の不安はあまり感じていない。一方、「公共交通機関の使い方がわからない」への割合が他アンケートよりも高く、将来公共交通を利用する際の利用方法について不安に感じている割合が高い。

公共交通の満足度について

(16) 今日の鉄道利用について (MA・ALL) 【利・問15】

(16)-1 乗車駅・降車駅 (FA)

- 乗車駅・降車駅について 1回目～4回目の回答の合計では乗車、降車ともに「糸魚川」が最も多く、次いで「能生」「青海」である。県内または県外の利用者の割合は、乗車では29.3%、降車では51.6%。
- 1回目では、乗車駅は市内鉄道駅の割合が高く、降車駅は県内または県外の割合が高い。2回目の乗車駅では、県内または県外の割合が高く、降車駅は市内鉄道駅への割合が高い。鉄道利用では、市内間の移動よりも、市内から県内、県外の移動に利用していると考えられる。

乗車駅

駅名	全体 (n=396)		1回目 (n=264)		2回目 (n=113)		3回目 (n=11)		4回目 (n=8)	
	回答数	割合	回答数	割合	回答数	割合	回答数	割合	回答数	割合
糸魚川	177	44.7%	157	59.5%	19	16.8%	1	9.1%	0	0.0%
筒石	2	0.5%	2	0.8%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
能生	48	12.1%	43	16.3%	5	4.4%	0	0.0%	0	0.0%
浦本	1	0.3%	1	0.4%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
梶屋敷	6	1.5%	6	2.3%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
青海	30	7.6%	25	9.5%	5	4.4%	0	0.0%	0	0.0%
親不知	2	0.5%	1	0.4%	1	0.9%	0	0.0%	0	0.0%
市振	4	1.0%	2	0.8%	2	1.8%	0	0.0%	0	0.0%
姫川	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
頸城大野	1	0.3%	0	0.0%	1	0.9%	0	0.0%	0	0.0%
平岩	1	0.3%	1	0.4%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
県内	50	12.6%	5	1.9%	37	32.7%	4	36.4%	4	50.0%
県外	66	16.7%	13	4.9%	43	38.1%	6	54.5%	4	50.0%
無回答	8	2.0%	8	3.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%

※利用者アンケートは、糸魚川市外の居住者を除く

降車駅

駅名	全体 (n=396)		1回目 (n=264)		2回目 (n=113)		3回目 (n=11)		4回目 (n=8)	
	回答数	割合	回答数	割合	回答数	割合	回答数	割合	回答数	割合
糸魚川	111	28.0%	42	15.9%	60	53.1%	3	27.3%	5	62.5%
筒石	2	0.5%	0	0.0%	2	1.8%	0	0.0%	0	0.0%
浦本	1	0.3%	1	0.4%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
能生	30	7.6%	12	4.5%	17	15.0%	0	0.0%	1	12.5%
梶屋敷	1	0.3%	0	0.0%	1	0.9%	0	0.0%	0	0.0%
青海	23	5.8%	9	3.4%	14	12.4%	0	0.0%	0	0.0%
親不知	3	0.8%	2	0.8%	1	0.9%	0	0.0%	0	0.0%
市振	1	0.3%	1	0.4%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
姫川	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
頸城大野	1	0.3%	1	0.4%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
県内	81	20.5%	71	26.9%	6	5.3%	4	36.4%	0	0.0%
県外	122	30.8%	107	40.5%	9	8.0%	4	36.4%	2	25.0%
無回答	20	5.1%	18	6.8%	3	2.7%	0	0.0%	0	0.0%

※利用者アンケートは、糸魚川市外の居住者を除く

(16)-2 利用目的 (MA・ALL)

- 利用目的について1回目～4回目の回答の合計では、「出勤、登校」が最も高く39.4%、次いで「旅行」25.7%、「帰宅」20.1%。
- 1回目では、多様な目的への回答がみられるが、回数を重ねるにつれて「買い物」、「通院」、「公共施設、金融機関での用事」への回答が減少する。「出勤、登校」「出張」「趣味・娯楽」「旅行」等の利用では、3回目以降も回答が挙がっており、乗りまわりの多い目的であると考えられる。

利用目的

利用目的	全体		1回目		2回目		3回目		4回目	
	回答数	割合								
出勤、登校	155	39.4%	115	43.6%	38	34.5%	1	9.1%	1	12.5%
出張	61	15.5%	37	14.0%	19	17.3%	4	36.4%	1	12.5%
帰宅	79	20.1%	19	7.2%	49	44.5%	5	45.5%	6	75.0%
食料品、日用品の買い物	9	2.3%	8	3.0%	1	0.9%	0	0.0%	0	0.0%
衣料品の買い物	6	1.5%	5	1.9%	1	0.9%	0	0.0%	0	0.0%
その他の買い物	9	2.3%	8	3.0%	1	0.9%	0	0.0%	0	0.0%
通院	17	4.3%	16	6.1%	1	0.9%	0	0.0%	0	0.0%
公共施設での用事	5	1.3%	4	1.5%	1	0.9%	0	0.0%	0	0.0%
金融機関での用事	1	0.3%	1	0.4%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
趣味・娯楽	66	16.8%	46	17.4%	12	10.9%	5	45.5%	3	37.5%
家族の送迎	5	1.3%	5	1.9%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
お酒を伴う飲食	31	7.9%	19	7.2%	9	8.2%	2	18.2%	1	12.5%
旅行	101	25.7%	65	24.6%	23	20.9%	8	72.7%	5	62.5%
その他	53	13.5%	38	14.4%	10	9.1%	3	27.3%	2	25.0%
無回答	16	4.1%	10	3.8%	5	4.5%	1	9.1%	0	0.0%

※利用者アンケートは、糸魚川市外の居住者を除く

(16)-3 乗車時間帯 (SA)

- 1回目～4回目の合計における乗車時間帯では、「7時」台をピークとして、「12時」台まで徐々に減少する。「13時」以降、再び増加し、「18時」台で2回目のピークを迎える。
- 1回目の利用では、「7時」台を移動のピークとして「6～10時」台の時間帯の回答が多い。1回目の利用について目的別にみると、「出勤、登校」、「出張」、「旅行」で「6～8時」台に回答が多い。「通院」では「7～9時」台、「趣味・娯楽」、「旅行」では、「7～10時」の回答が挙がっている。「買い物」によるおでかけは「9時」台に回答があるものの回答が少ない。
- 2回目の利用では「16～20時」の回答が多い。

乗車時間帯

時間帯	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
1回目	0	0	0	1	0	20	70	48	30	19	7	8	10	10	6	4	5	8	3	1	3	1	0	0
2回目	0	0	0	0	0	1	2	2	2	1	2	1	4	7	5	11	14	30	14	10	1	2	1	0
3回目	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	1	2	3	2	0	1	0	0	0	0	0
4回目	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	3	1	2	1	0	0	0	0
合計	0	0	0	1	0	21	72	51	32	20	9	9	16	18	13	18	24	39	20	12	4	3	1	0

※利用者アンケートは、糸魚川市外の居住者を除く

(16)-4 乗継有無 (SA)

- 1回目～4回目の回答の合計では、乗継「無」の回答が82.6%。各利用回数別にみると、各利用回数で乗継「有」と回答しているのは、各利用回数を回答している内の約1割程度である。
- 利用目的別にみると、1回目の利用で乗継「有」の回答が最も多いのは「出勤、登校」、次いで「旅行」「通院」「趣味・娯楽」の順。「買い物」でも乗継「有」の回答がみられた。
- 3回目以降では、乗継「有」の回答があったのは「旅行」である。

乗継有無

項目	全体		1回目		2回目		3回目		4回目	
	回答数	割合								
有	43	10.9%	33	12.5%	9	8.0%	1	9.1%	0	0.0%
無	327	82.6%	215	81.4%	95	84.1%	9	81.8%	8	100.0%
無回答	26	6.6%	16	6.1%	9	8.0%	1	9.1%	0	0.0%
合計	396	100%	264	100%	113	100%	11	100%	8	100%

利用目的×乗継有無

利用目的	1回目		2回目		3回目		4回目	
	乗継有	乗継無	乗継有	乗継無	乗継有	乗継無	乗継有	乗継無
出勤、登校	6	77	1	24	0	1	0	1
出張	1	21	1	9	0	2	0	0
帰宅	1	10	3	35	0	2	0	3
食料品、日用品の買い物	4	4	0	1	0	0	0	0
衣料品の買い物	4	1	1	0	0	0	0	0
その他の買い物	2	6	0	1	0	0	0	0
通院	7	8	0	0	0	0	0	0
公共施設での用事	2	0	0	1	0	0	0	0
金融機関での用事	1	0	0	0	0	0	0	0
趣味・娯楽	6	25	2	4	0	0	0	1
家族の送迎	0	4	0	0	0	0	0	0
お酒を伴う飲食	1	13	0	5	0	1	0	1
旅行	2	34	1	8	0	2	0	1
その他	7	20	1	5	1	1	0	1
無回答	1	4	0	3	0	0	0	0
合計	45	227	10	96	1	9	0	8

※利用者アンケートは、糸魚川市外の居住者を除く

(17) 今日のバス利用について (MA・ALL) 【利・問21】

(17)-1 乗車したバス停・降車したバス停(FA)

- 乗車では、「糸魚川駅アルプス口」の回答が最も多く、次いで「糸魚川総合病院」、「小泊」、「能生案内所」、「横町五丁目」の順。回答が集中したバス停は、糸魚川市街地及び能生地区のバス停であった。10位のバス停では、仙納線沿線の「中の郷西」、「百川」や早川線沿線の「音坂」等市街地から離れたバス停の回答があった。
- 降車では、「糸魚川総合病院」が最も多く、次いで「能生案内所」、「糸魚川駅アルプス口」の順。降車では、「糸魚川総合病院」に回答が集中している。回答が多いバス停は、「糸魚川総合病院」のほか「能生案内所」や糸魚川駅周辺等が多い。

乗車したバス停_上位10位

項目	計 (n=196)
糸魚川駅アルプス口	21
糸魚川総合病院	14
小泊	10
横町五丁目	10
能生案内所	9
南寺町三丁目	5
大和川小学校前	5
須沢南	4
北越銀行前	4
糸魚川駅日本海口	3
音坂	3
新中島	3
中の郷西	3
百川	3
四ツ角	3

※市内 65 のバス停に対して回答があった

降車したバス停_上位10位

項目	計 (n=196)
糸魚川総合病院	41
能生案内所	11
糸魚川駅アルプス口	10
横町五丁目	8
糸魚川駅日本海口	4
四ツ角	4
寺町一丁目	4
寺町二丁目	4
大和川	4
ショッピングセンター入口	3
寺町三丁目	3

※市内 53 のバス停に対して回答があった。

(17)-2 利用目的 (MA・ALL)

- 利用目的について 1 回目～4 回目の回答の合計の割合をみると、「通院」が最も高く 27.6%。次いで「出勤、登校」17.9%、「帰宅」12.8%。
- 1 回目の回答で挙がっている多様な目的に対して、2 回目以降の回答では「帰宅」への回答が少ない。

(17)-3 乗車時間帯 (SA)

- 利用目的について1回目～4回目の回答の合計では、「8時」台をピークに減少し「17～18時」にかけて回答が再び増加している。
- 1回目の利用は「7～10時」の時間帯が多く、特に「8時」台の回答が多い。2回目の利用は、「11～12時」台、「18時」台で回答が多い。3回目、4回目では回答が少なく、乗車時間帯は分散している。
- 利用目的別にみると、1回目では「7～8時」で「通勤、登校」の回答が多く、「8～10時」で「通院」の回答が多い。「買い物」は「8～11時」に回答があり、「9時」台に回答が集中している。
- 2回目の利用では、12時までの午前中の時間帯は「出勤、登校」、「帰宅」、「買物」、「通院」、「趣味・娯楽」、「金融機関への用事」への回答が挙がっている。12時以降は「17～19時」台で「帰宅」、「出勤、登校」の回答があり、「15～18時」で「公共施設での用事」への回答がある。
- 3回目、4回目の利用では、回答が少ないが、「帰宅」、「買い物」、「通院」、「金融機関への用事」への回答が挙げられた。「出勤、登校」、「出張」、「公共施設での用事」、「趣味・娯楽」、「家族の送迎」、「お酒を伴う飲食」、「旅行」への回答は0であった。

乗車時間帯

時間帯	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
1回目	0	0	0	0	0	2	13	29	19	14	8	4	7	4	1	0	7	3	1	0	0	0	0	0
2回目	0	0	0	0	0	0	0	4	1	1	7	9	0	2	4	4	6	7	3	0	0	0	0	0
3回目	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	2	0	1	2	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0
4回目	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
計	0	0	0	0	0	2	13	34	21	15	17	13	8	10	5	6	14	10	4	0	0	0	0	0

利用目的×時間帯_1回目

時間帯	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
出勤、登校	0	0	0	0	0	0	12	12	0	0	0	0	0	1	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0
出張	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
帰宅	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0
食料品、日用品の買い物	0	0	0	0	0	0	0	2	6	2	2	0	2	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
衣料品の買い物	0	0	0	0	0	0	0	1	3	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
その他の買い物	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
通院	0	0	0	0	0	0	0	12	7	10	1	2	1	1	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0
公共施設での用事	0	0	0	0	0	1	1	1	2	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
金融機関での用事	0	0	0	0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
趣味・娯楽	0	0	0	0	0	0	0	0	2	1	2	1	2	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
家族の送迎	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
お酒を伴う飲食	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	2	1	1	0	0	0	0	0
旅行	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
その他	0	0	0	0	0	0	0	2	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
未記入	0	0	0	0	0	0	0	2	0	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
誤回答	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
計	0	0	0	0	0	2	13	34	24	15	9	4	7	4	1	0	8	3	1	0	0	0	0	0

(17)-4 乗継有無 (SA)

- 乗継について1回目～4回目の回答の合計では、乗継「有」の回答が17.1%。鉄道の利用と比較すると、バスでは乗継「有」17.1%、鉄道10.9%とバスの方が鉄道よりも乗継の割合が高い。
- 乗継について利用目的別にみると、1回目の利用では乗継「有」の回答が最も多いのは「通院」、次いで「出勤、登校」、「買い物」の順。2回目の利用では「帰宅」への回答が集中している。

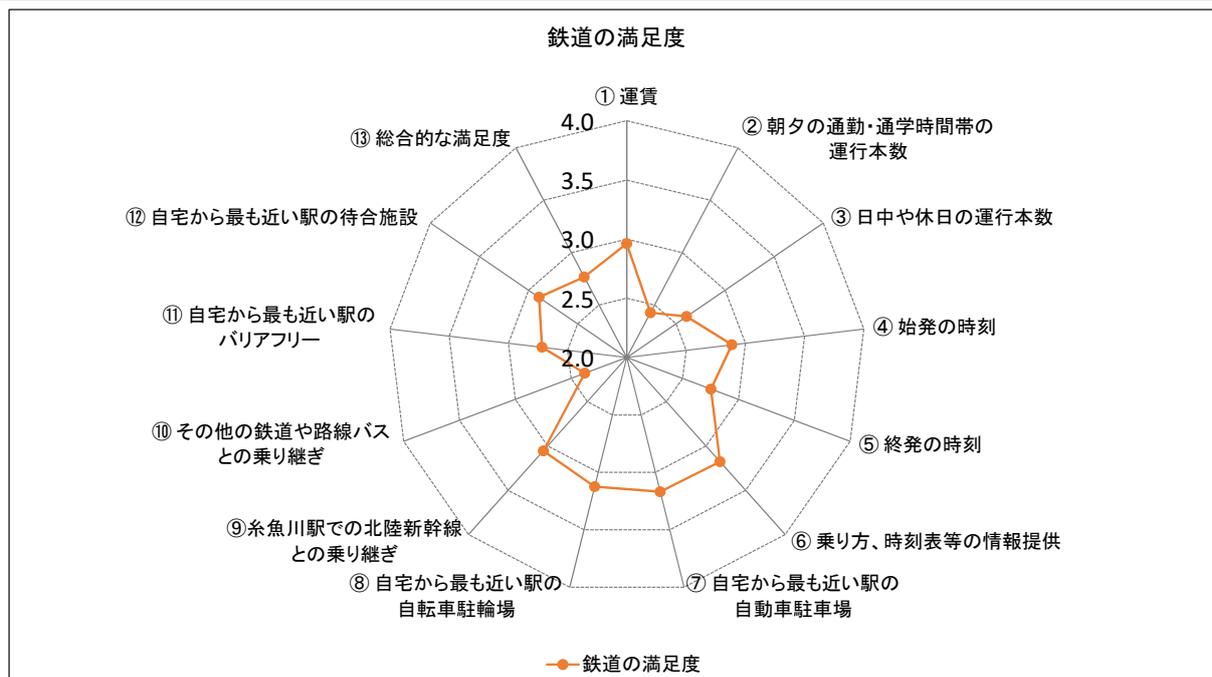
(18) 市内鉄道全体の満足度 (SA) 【利・問16】

回答に対して、「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」として平均値を算出した。

■「⑥乗り方、時刻表等の情報提供」、「⑦自宅から最も近い駅の自動車駐輪場」、「⑧自宅から最も近い駅の自転車駐輪場」、「⑨糸魚川駅での北陸新幹線との乗り継ぎ」では、平均値3を得ている。

■平均値2.5を下回っている項目は「②朝夕の通勤・通学時間帯の運行本数」、「⑩その他の鉄道や路線バスとの乗り継ぎ」であり、通勤、通学時間帯の運行本数と公共交通の乗り継ぎに関して満足度が低い。

利用者アンケート 市内鉄道全体の満足度



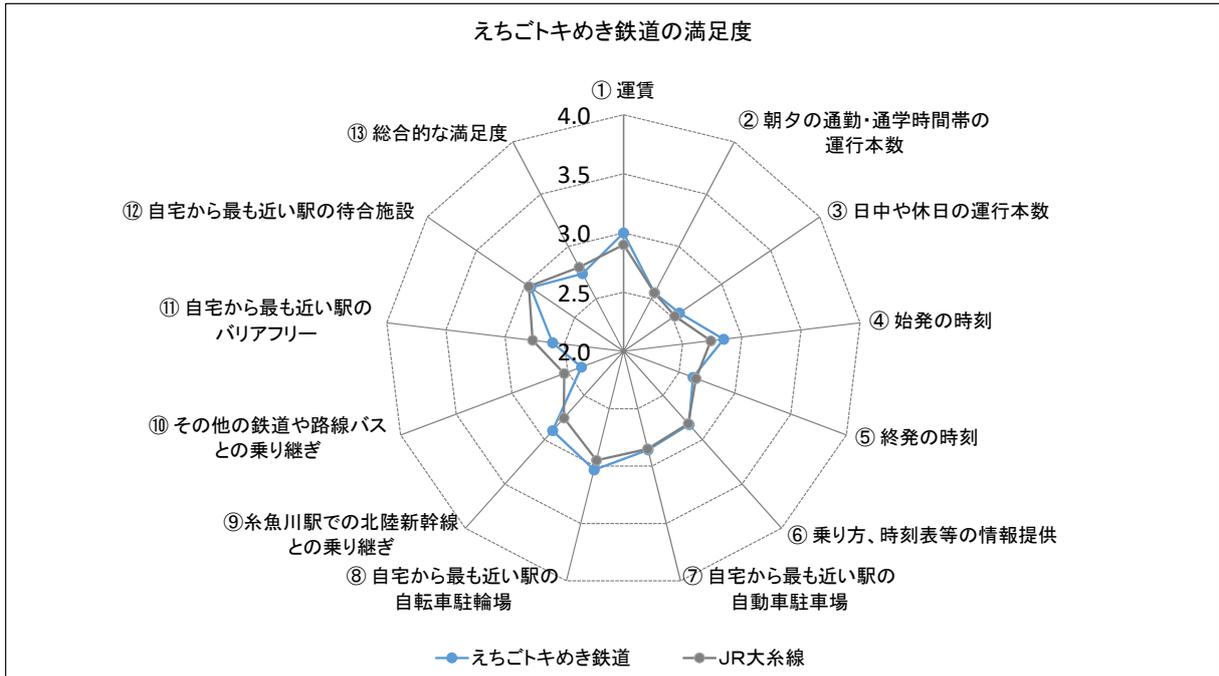
(19) えちごトキめき鉄道の満足度 (SA) 【市・問15】

■「①運賃」、「⑧自宅から最も近い駅の自転車駐輪場」への満足度は平均値の3を超えており、一定の満足度を得ていると考えられる。

■「①運賃」、「④始発の時刻」、「⑧自宅から最も近い駅の自転車駐輪場」、「⑨糸魚川駅での北陸新幹線との乗り継ぎ」ではJR大糸線よりも満足度が高い。

■「①運賃」「②朝夕の通勤・通学時間帯の運行本数」、「③日中や休日の運行本数」、「⑫自宅から最も近い駅の待合施設」では、市内全体の鉄道の満足度よりもえちごトキめき鉄道の満足度の方が高い。

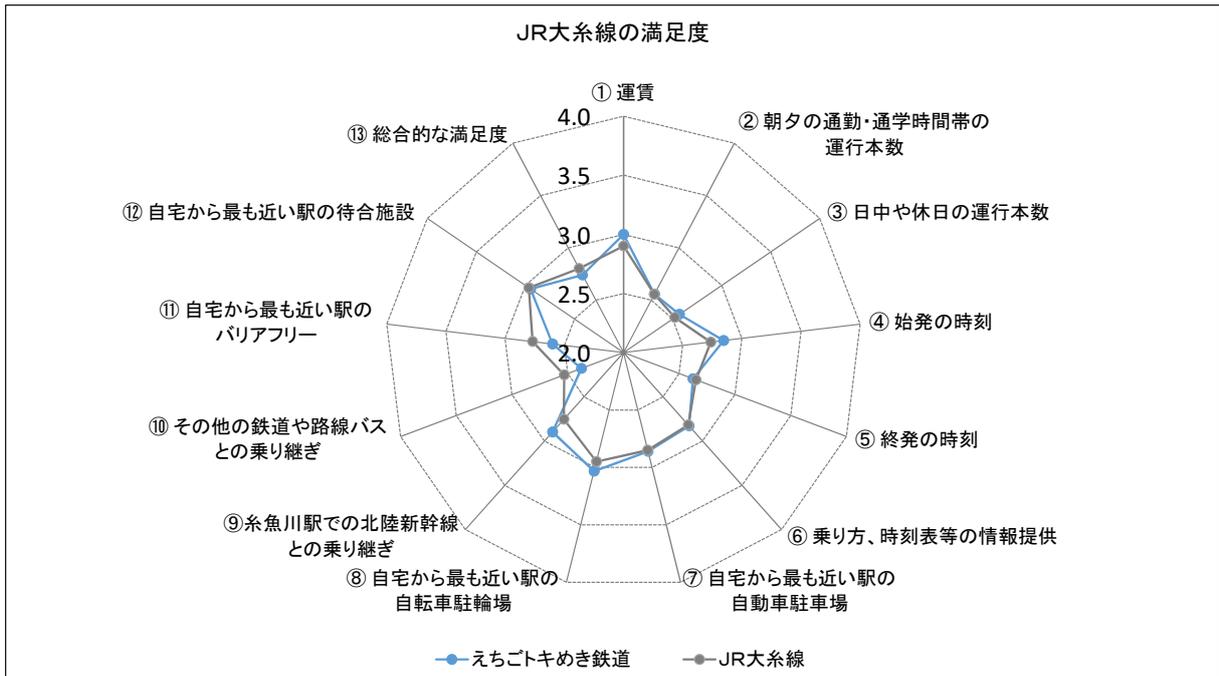
市民アンケート えちごトキめき鉄道の満足度



(20) JR大系線の満足度 (SA) 【市・問16】

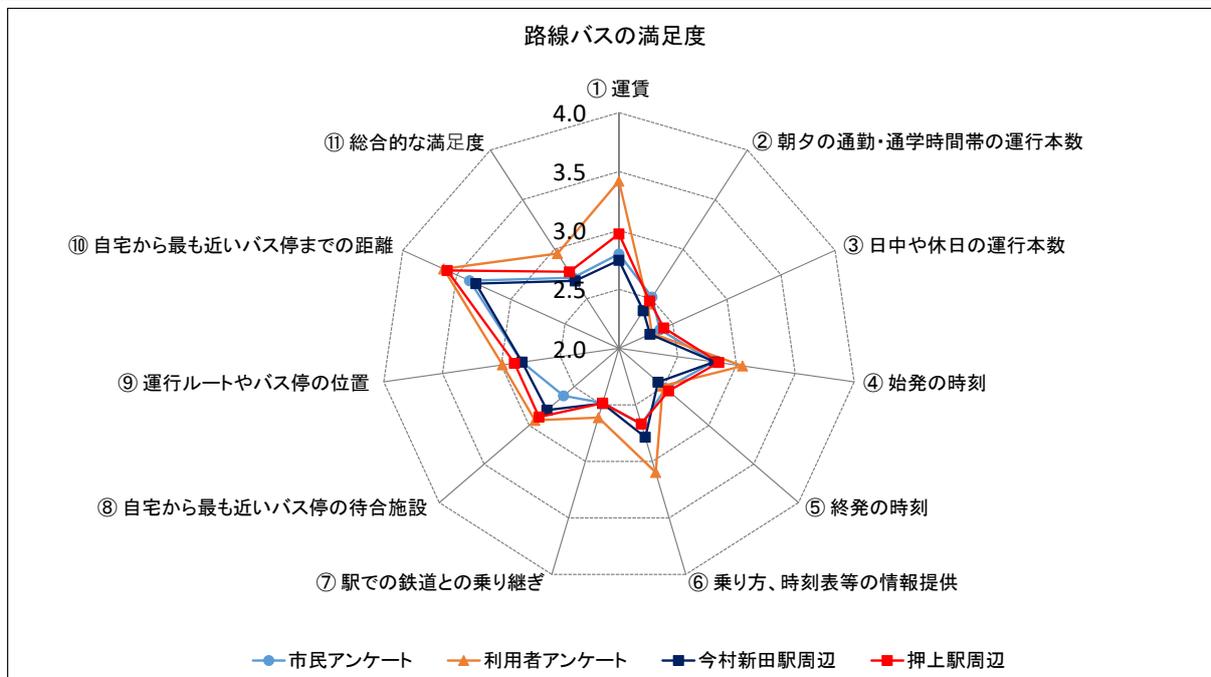
- 「⑩その他の鉄道や路線バスとの乗り継ぎ」、「⑪自宅から最も近い駅のバリアフリー」、「⑬総合的な満足度」で、えちごトキめき鉄道の満足度よりも高い。
- 一方で、全ての項目で平均値3を上回る項目はない。
- えちごトキめき鉄道同様、「②朝夕の通勤・通学時間帯の運行本数」、「③日中や休日の運行本数」に関しては、市内全体の鉄道の満足度よりもJR大系線の満足度の方が高い。

市民アンケート JR大系線の満足度



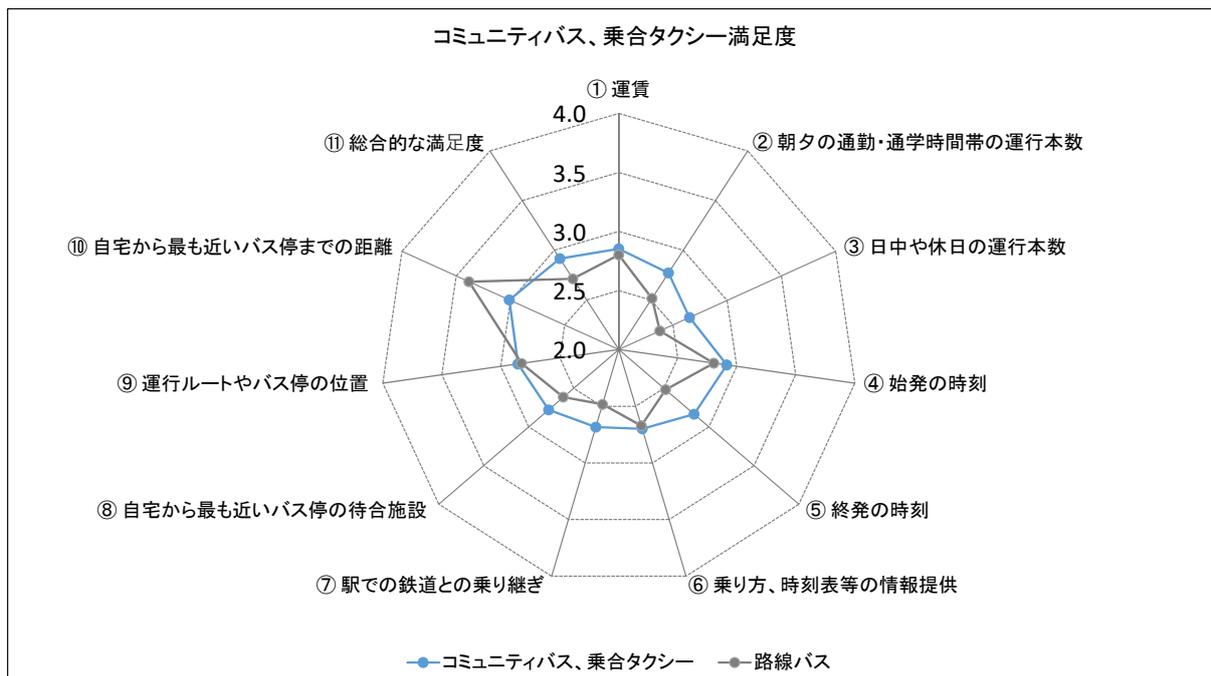
(21) 路線バスの満足度 (SA) 【共通：市・問17 利・問22 駅・問25】

- 利用者アンケートでは他アンケートよりも満足度が高い項目が多く、「①運賃」、「⑥乗り方、時刻表等の情報提供」で他のアンケートよりも満足度が突出して高い。
- 「⑧自宅から最も近いバス停の待合施設」、「⑨運行ルートやバス停の位置」、「⑩自宅から最も近いバス停までの距離」では市民アンケートよりも今村新田駅周辺、押上駅周辺の満足度の方が高い。
- 「⑪総合的な満足度」では利用者アンケートを除き、各アンケート共通して平均値3を下回っている。



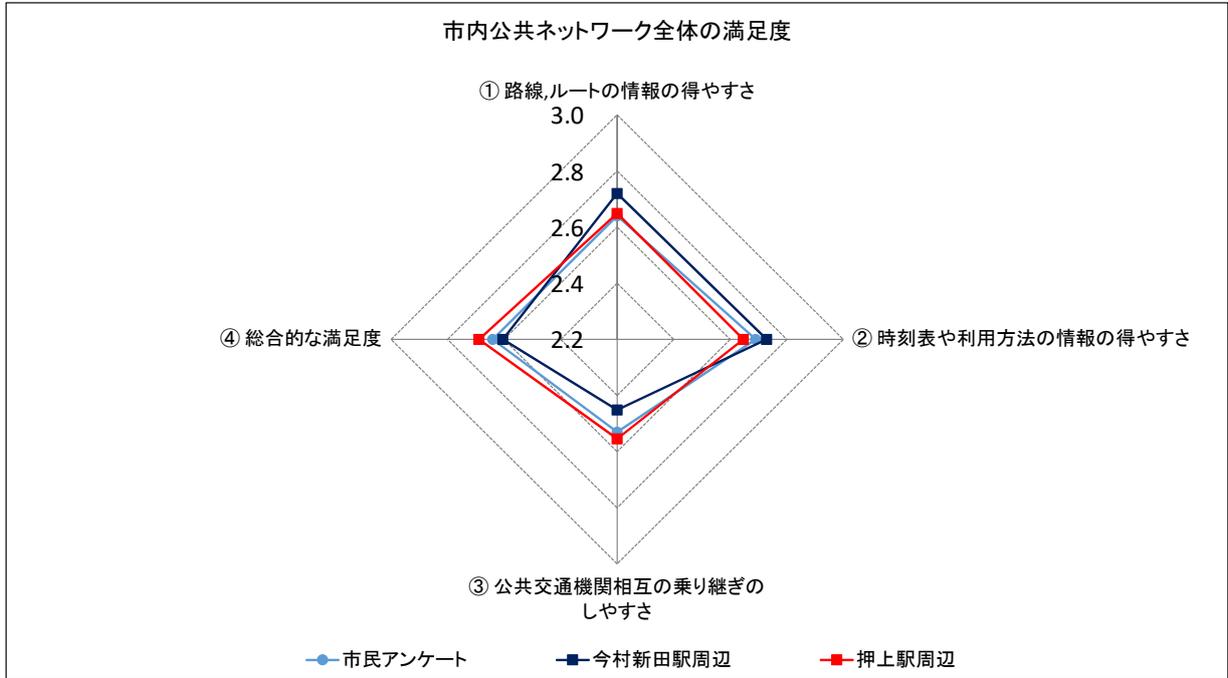
(22) 地域でのコミュニティバス・乗合タクシーの満足度 (SA) 【市・問18】

- 路線バスの満足度とコミュニティバス・乗合タクシーの満足度を比較すると、「①運賃」～「⑨運行ルートやバス停の位置」及び「⑪総合的な満足度」で路線バスの満足度を上回っている。
- コミュニティバス・乗合タクシーでは、「⑩自宅から最も近いバス停までの距離」への満足度が最も高く、平均値3を上回っている。



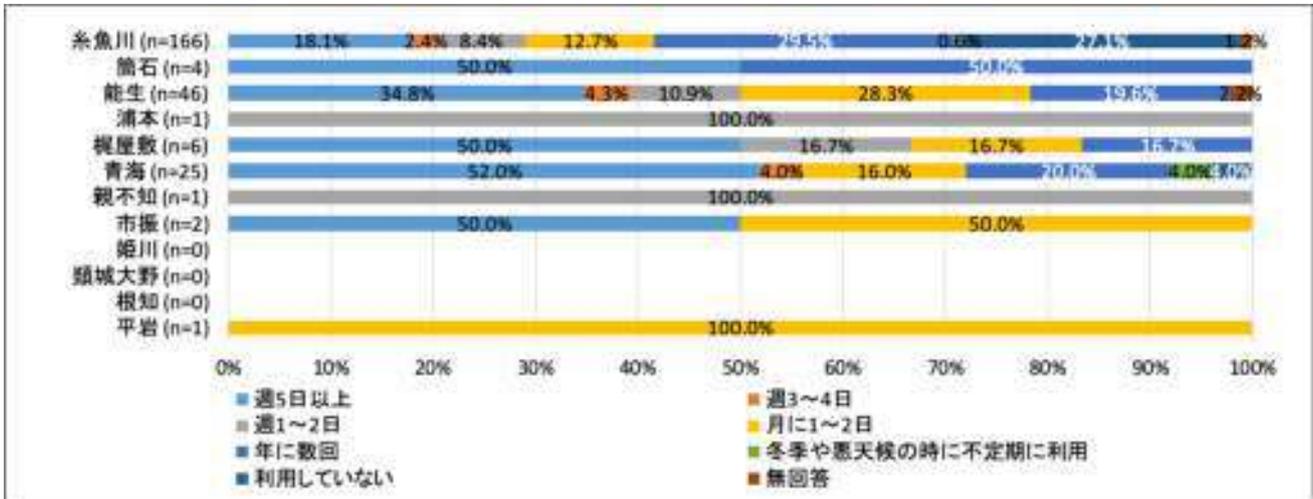
(23) 市内公共交通ネットワーク全体の満足度 (SA) 【共通：市・問19 駅・問26】

- 今村新田駅周辺では、「③公共交通機関相互の乗り継ぎのしやすさ」、「④総合的な満足度」で、市民アンケートよりも満足度が低い。押上駅周辺では、「②時刻表や利用方法の情報の得やすさ」で、市民アンケートよりも満足度の方が低い。
- 市民アンケート、新駅周辺住民アンケートで大きな変化が出ない結果となった。



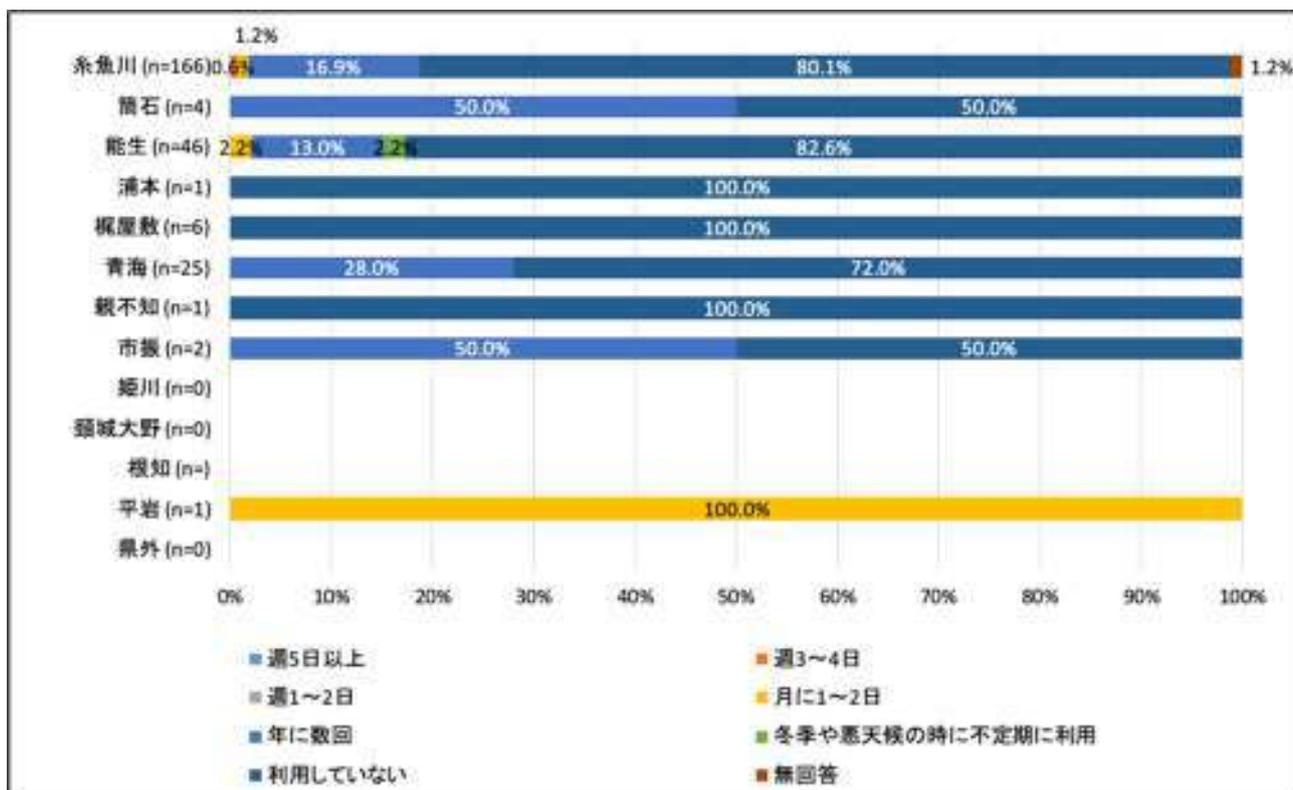
(24) えちごトキめき鉄道の利用頻度 (SA) 【共通：利・問17 駅・問10】

- 「利用していない」の割合は、利用者アンケート 26.7%、今村新田駅周辺 61.3%、押上駅周辺 68.3%であった。新駅予定地周辺では、「利用していない」の割合が、利用者アンケートよりも約4割高い。
- 「週に1~2日」以上利用しているとした割合は、利用者アンケートで 21.6%、今村新田駅周辺では 2.7%、押上駅周辺では 0.9%である。
- 「冬季や悪天候時に不定期に利用している」の回答は、各アンケート共通して 1%程度である。
- 利用者アンケートについて鉄道最寄駅別に利用頻度をみると、「週5日以上」の割合が最も高いのは「青海」駅で 52.0%。一方、「利用していない」の割合が最も高いのは「糸魚川」駅で 27.1%。



(25) JR大糸線の利用頻度 (SA) 【利・問18】

- 「週 1～2 日」以上とする割合は 1.0%であり、利用者アンケートでも JR 大糸線を利用している方は少ない。「利用していない」が最も高く 76.2%。次いで「年に数回」12.9%であり、全体の 89.1%が年に数回程度の利用であるか、または利用していない。
- 「冬季や悪天候時に不定期に利用している」の割合は全体の 0.8%であった。
- 鉄道最寄駅別に利用頻度をみると、「年に数回」の回答が見られた鉄道駅は「糸魚川」駅、「筒石」駅、「能生」駅、「青海」駅、「市振」駅であった。



(26) 路線バスの利用頻度 (SA) 【市・問23】

- 「利用していない」が最も高く 38.2%。次いで「年に数回」12.3%である。
- 「週 1～2 日」以上の割合は 23.5%であり、鉄道を「週 1～2 日」以上利用している割合 21.6%よりも、バスの利用頻度の方が高い。
- 「冬季や悪天候時に不定期に利用している」の割合は全体の 3.6%であり、鉄道の利用頻度 1.0%よりも高い。

えちごトキめき鉄道の新駅計画と利用可能性について

(27) 新駅が整備されたときどのように利用したいか (MA・ALL) 【駅・問17】

- 今村新田駅周辺、押上駅周辺ともに「旅行・出張」の割合が最も高く、今村新田駅周辺 37.1%、押上駅周辺 37.4%。「利用しない」は、今村新田駅周辺 20.7%、押上駅周辺 26.4%であった。押上駅周辺では、今村新田駅周辺よりも新駅を「利用しない」とする割合が高い。
- 「買い物」、「通院・通所」、「公共施設、金融機関」等による普段のおでかけについて、今村新田駅周辺では「食料品の買い物」17.0%、「衣料品の買い物」19.0%、「通院・通所」20.9%であった。一方、押上駅周辺では、「食料品の買い物」7.1%、「衣料品の買い物」10.5%、「通院・通所」10.5%であり、新駅を普段のおでかけに利用したいとした割合は、押上駅周辺よりも今村新田駅周辺の方が高い。

新駅が整備されたときどのように利用したいか

その他内訳

項目	新駅周辺アンケート			
	今村新田駅周辺 (n=483)		押上駅周辺 (n=420)	
	回答数	割合	回答数	割合
通勤・通学	47	9.7%	31	7.4%
食料品の買い物	82	17.0%	30	7.1%
衣料品の買い物	92	19.0%	44	10.5%
通院・通所	101	20.9%	44	10.5%
公共施設・金融機関	34	7.0%	32	7.6%
趣味・娯楽	105	21.7%	72	17.1%
旅行・出張	179	37.1%	157	37.4%
利用しない	100	20.7%	111	26.4%
わからない	55	11.4%	78	18.6%
その他	25	5.2%	20	4.8%
無回答	22	4.6%	16	3.8%

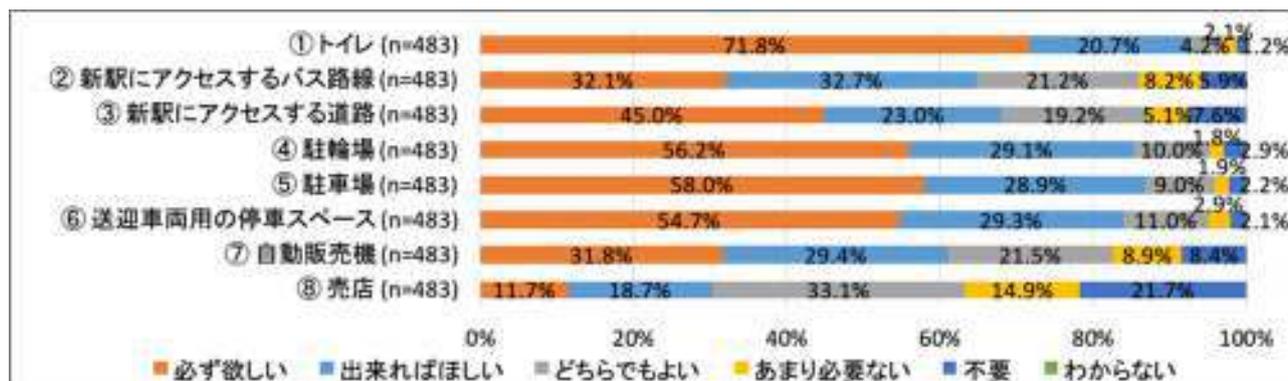
その他内訳	新駅周辺アンケート	
	今村新田 駅周辺	押上駅 周辺
飲み会	6	6
子供が通学に利用	4	4
将来利用する	3	0
新潟方面や富山方面への 買い物	2	1
青海駅より階段が少ない 場合利用	2	0
通院	1	1
帰省	1	1
子供と一緒に利用する	1	0
子供の帰省	1	0
イベント実施時	1	0
新幹線利用	0	2
通勤	0	1
冬季等自動車が使えない 時に利用	0	1
利用しない	1	1

※MAは(回答数)/(回答者数)として割合を算出しているため、合計が100%にならない

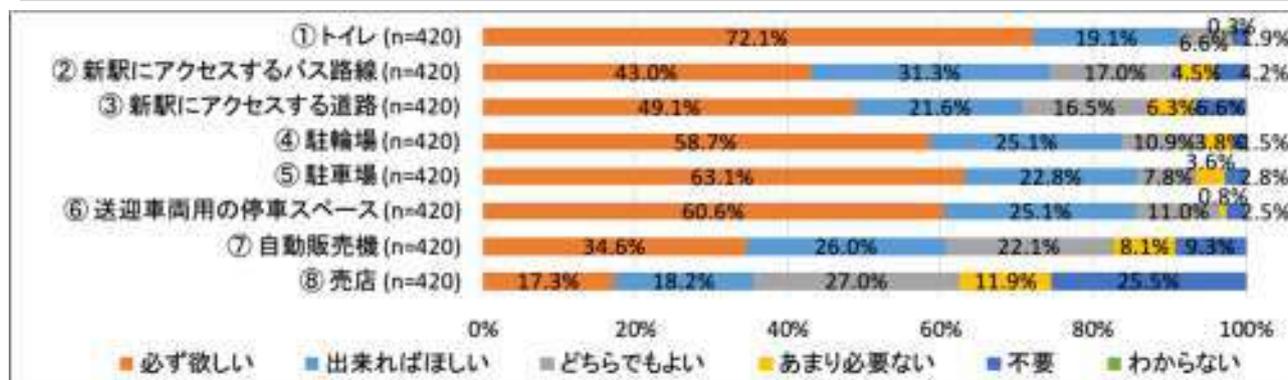
(28) 新駅周辺整備に期待する設備 (SA) 【駅・問18】

- 今村新田駅周辺では、「必ず欲しい」とした割合が最も高い項目は「①トイレ」で71.8%。次いで「⑤駐車場」58.0%、「④駐輪場」56.2%。「⑥送迎車両用の停車スペース」は54.7%であった。
- 「②新駅にアクセスするバス路線」、「③新駅にアクセスする道路」の「必ず欲しい」「出来れば欲しい」とする割合は、今村新田駅周辺、押上駅周辺ともに全体の約6~7割を占める。
- 押上駅周辺では、「必ず欲しい」割合が最も高い項目は、今村新田駅同様「①トイレ」で72.1%。次いで「⑤駐車場」63.1%、「⑥送迎車両用の停車スペース」60.6%。

新駅周辺整備に期待する設備 (新駅周辺アンケート:今村新田駅周辺)



新駅周辺整備に期待する設備 (新駅周辺アンケート:押上駅周辺)



(29) 新駅周辺整備に期待する設備に関する自由記述 (FA) 【駅・問19】

自由意見でいただいた意見から施設を抽出し、項目別にまとめて回答数を集計した。

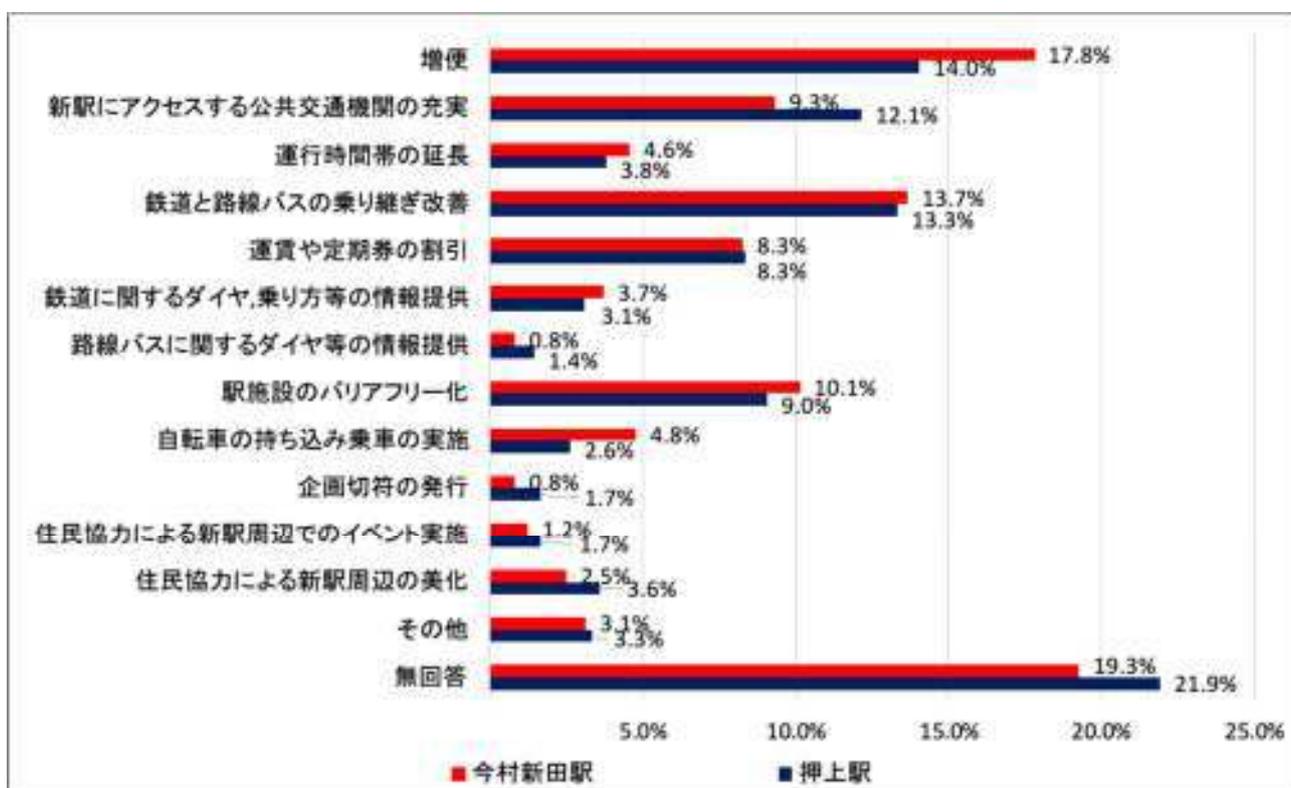
- 自由回答の内容を設備、周辺施設、周辺環境に関する回答に分け、分析を行う。設備では、今村新田駅周辺、押上駅周辺ともに、「バリアフリー」「公衆電話」「待合室」の整備に関する回答が上位3位を占める。
- 周辺施設では、押上駅では「コンビニエンスストア」が多い一方、今村新田駅周辺では、「喫茶店、飲食店」、「ファーストフード店」といった施設への回答が多く挙げた。また、押上駅では災害時を考慮した施設に関する回答があった。
- 周辺環境では、「糸魚川総合病院へのアクセス性向上」のためのバス路線の整備に関する回答や、「周辺の道路整備」への回答があった。

(30) 新駅、えちごトキめき鉄道を利用するために必要と思われること (MA・ALL) 【駅・問20】

■今村新田駅周辺では、「鉄道と路線バスの乗り継ぎ改善」の割合が最も高く 43.1%。次いで「駅施設のバリアフリー化」35.0%、「新駅にアクセスする公共交通機関の充実」、「増便」34.8%の順。押上駅周辺では、今村新田駅周辺同様、「鉄道と路線バスの乗り継ぎ改善」が最も高く 39.3%。次いで「新駅にアクセスする公共交通機関の充実」35.0%、「駅施設のバリアフリー化」32.6%、「増便」28.6%の順。今村新田駅周辺、押上駅周辺ともに上位に挙げた項目は同じであった。

(31) 上記(30)の内、最も重要と思われること (SA) 【駅・問21】

■上記(30)の内最も重要と思われることでは、「増便」が最も高く、今村新田駅周辺 17.8%、押上駅周辺 14.0%。次いで「鉄道と路線バスの乗り継ぎ改善」で、今村新田駅周辺 13.7%、押上駅周辺 13.3%。



(32) 新駅整備やえちごトキめき鉄道に関する自由記述 (FA) 【駅・問22】

■自由意見として 236 件の回答があり、「通学利用のため整備を求める意見」、「自転車の持ち込みへの期待」、「(1編成あたりの) 車両増への意見」、「美化や防犯への意見」などがあつた。

観光列車「雪月花」について

(33) 雪月花について (SA) 【共通：市・問20 利・問19 駅・問23】

- 雪月花を「知っている」とした割合は市民アンケート 64.3%、利用者アンケート 79.2%であり、市民アンケートよりも利用者アンケートの方が「知っている」割合が高い。また「知っている」割合は今村新田駅周辺 64.4%、押上駅周辺 69.8%であり、今村新田駅周辺よりも押上駅周辺の方が、「知っている」割合が高い。
- 「知っていて利用したことがある」とした割合は各アンケート共通して約1%程度であり、雪月花を「知っている」もの、利用には至っていないことがわかる。

(34) 雪月花に関する自由記述 (FA) 【共通：市・問21 利・問20 駅・問24】

- 自由回答の内容を運行、利用、周知、その他に関する回答に分け、分析を行う。運行に関しては、「一度乗ってみたい」、「良い取り組みである」等、雪月花の運行に関して肯定的な回答が挙げられた。一方、「興味がない、わからない」等の回答や、利用者アンケートでは、観光列車よりも運行車両数を増やしてほしい等「地元へのサービス向上に注力すべき」とする回答が挙げられた。
- 利用に関しては、「価格が高い」の意見や、「運行ダイヤ」や「乗継」に関して不便であるという回答が挙げられた。利用区間に関しては、運行区間内はトンネルが多いため、「運行区間を検討してはどうか」との回答も挙げられている。周知に関しては「不足している、もっとPRすべき」等の回答が挙げられた。

自由意見の集計

項目		市民アンケート (n=108)	利用者アンケート (n=232)	新駅周辺アンケート	
				今村新田駅周辺 (n=101)	押上駅周辺 (n=92)
				回答数	回答数
運行に関して	良い取り組みである	14	26	17	12
	一度乗ってみたい	32	68	18	30
	興味がない、わからない	14	35	6	4
	地元へのサービス向上に注力すべき	0	15	3	1
利用に関して	価格が高い	19	46	22	21
	ダイヤが不便	3	0	2	0
	利用区間が短い	3	9	6	5
	乗継が不便	7	9	8	9
周知に関して	PRが不足している	25	31	18	17
その他	外観が派手、汚れている	1	1	0	0
	長続きしない	0	1	0	0
	一人でも楽しめる企画をつくってほしい	0	1	0	0
	魅力が足りない	0	3	1	2
	旅館名と名前が被る	0	1	0	0
	観光客に利用してほしい	0	0	0	1
	高齢のため旅行できない	0	0	2	0

鉄道や路線バスを利用した理由について

(35) 鉄道、路線バスを利用した理由 (SA) 【利・問24】

- 「車を持っていないから」への割合が最も高く24.0%。次いで「ほかに手段がないから」22.4%となり、約4割の方が消極的な理由で鉄道、バスを利用している。
- 「お酒を飲む予定があるから」、「健康のため」、「長期の旅行や出張で駐車場代を節約したいから」、「鉄道や路線バスは便利だから」、「鉄道や路線バスを使うのが好きだから」等、公共交通を選んで利用している項目に対する割合は38.4%。中でも「鉄道や路線バスは便利だから」の割合が最も高く、16.2%であった。

利用促進事業について

(36) おでかけパスについて (SA) 【共通：市・問22 利・問25】

- 「知っているが利用している」とした割合は市民アンケート5.5%、利用者アンケート18.8%と利用者アンケートの方が高い。市民アンケートでは、「知っているが利用したことがない」の割合が31.3%であり、約3割が知っているが利用していない。

(37) ワンコインバスについて (SA) 【共通：市・問23 利・問26】

- 「知っているが利用している」とする割合は、市民アンケート7.9%、利用者アンケート20.4%と利用者アンケートの方が12.5%高い。「知っているが利用したことがない」の割合は、市民アンケート49.8%、利用者アンケート47.7%であり、約4～5割程度がワンコインバスを知っているが利用していない。

(38) 「バス教室」、「路線バス出張サロンよるまいか～」について (SA) 【共通：市・問24 利・問27】

- 「知っているが利用している」とした割合は、市民アンケート1.1%、利用者アンケート1.6%と利用している割合は低い。「知っているが利用したことがない」とした割合は市民アンケート18.3%、利用者アンケート15.8%であり、「バス教室」、「路線バス出張サロンよるまいか～」は、市民への認知度が低いと考えられる。

(39) 啓発チラシ「みんなでバスにのるまいか～」について (SA) 【共通：市・問25 利・問28】

- 「知っているが利用している」とした割合は、市民アンケート2.6%、利用者アンケート4.8%と利用している割合は低い。「知っているが利用したことがない」とした割合は、市民アンケート13.2%、利用者アンケート12.7%。「バス教室」、啓発チラシ「みんなでバスにのるまいか～」は、前述の「路線バス出張サロンよるまいか～」同様、市民への認知度が低いと考えられる。

(40) 高齢者おでかけ支援タクシー券について (SA) 【共通：市・問26 利・問29】

- 「知っているが利用している」とした割合は、市民アンケート7.2%、利用者アンケート4.6%と利用している割合は低い。「知っているが利用したことがない」とした割合は市民アンケート44.0%、利用者アンケート40.0%と高齢者おでかけ支援タクシー券を知っているが利用していない割合は約4割程度。

北陸新幹線開業効果について

(41) 北陸新幹線の利用頻度 (SA) 【共通：市・問27 利・問30 駅・問27】

- 各アンケート共通して「年に数回」の割合が最も高く、約 4～5 割程度を占める。利用者アンケートでは他アンケートと比較して「一度も利用していない」の割合が約 2 割低い。
- 利用者アンケートでは「週 5 日以上」の割合が他のアンケートと比較して高い。今村新田駅周辺、押上駅周辺ともに、北陸新幹線の利用頻度は同じ程度である。

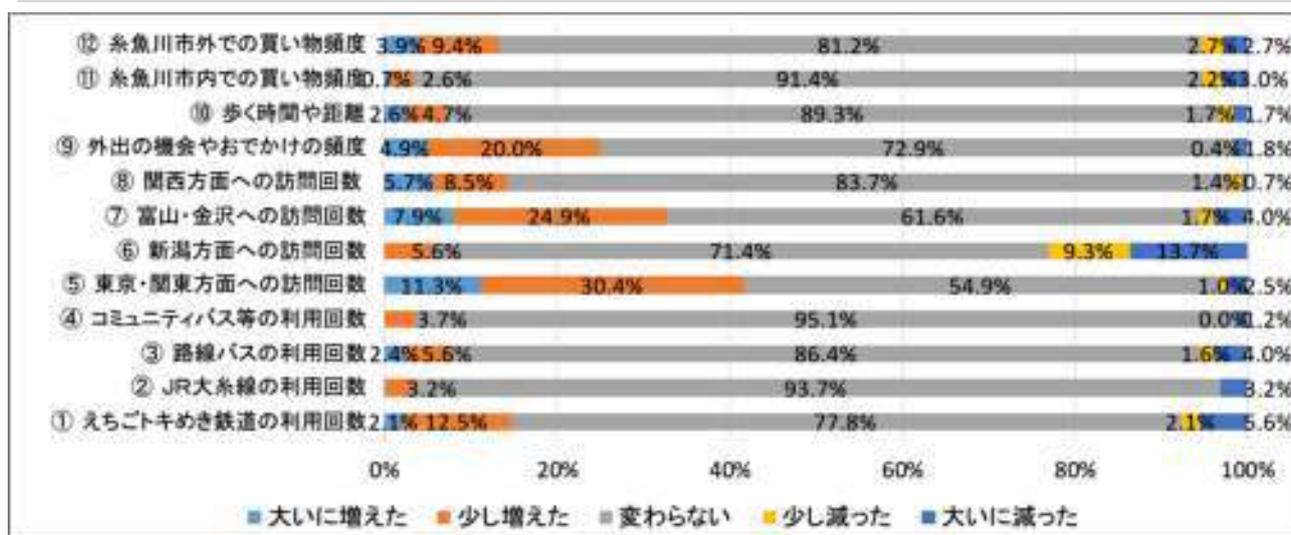
(42) 糸魚川駅までの主な移動手段 (MA・ALL) 【共通：市・問28 駅・問28】

- 「自分や家族が運転した車で、駅周辺の駐車場に駐車」とした割合は、市民アンケート 49.3%、今村新田駅周辺 61.1%、押上駅周辺 60.6%であり、自動車等新幹線駅にアクセスしている割合は、市民全体よりも新駅周辺住民の方が高い。
- JR大糸線、えちごトキめき鉄道等公共交通の利用は、押上駅周辺が市民アンケート、今村新田駅周辺よりも割合が低い。今村新田駅周辺は、市民アンケートよりも「路線バス」の割合が高い。

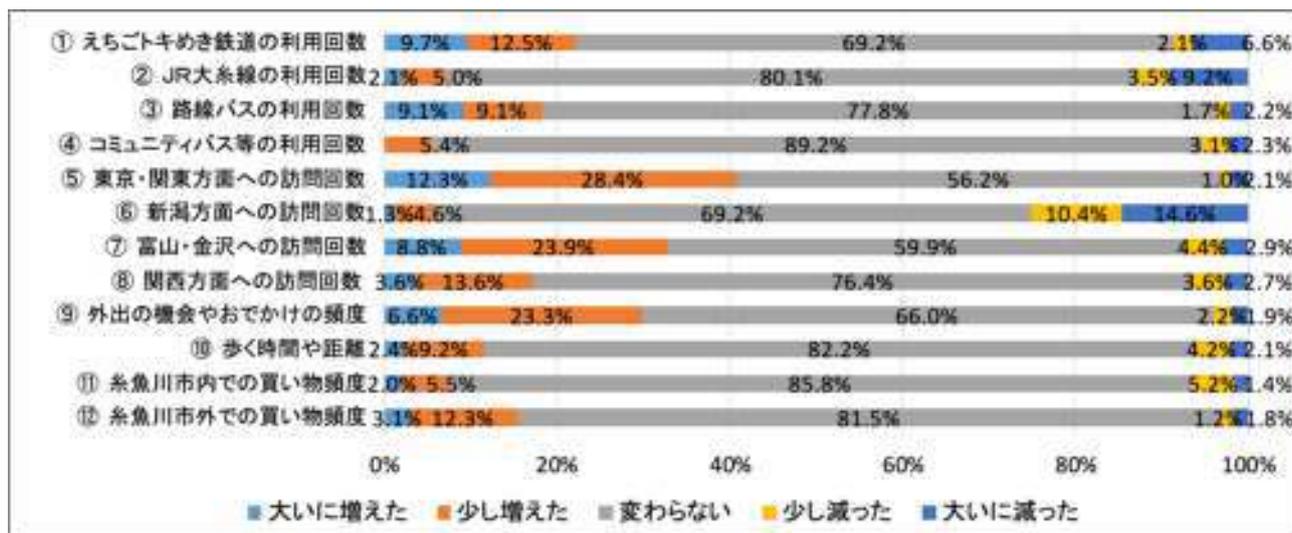
(43) 北陸新幹線が開業してからの行動の変化 (SA) 【共通：市・問29 利・問31 駅・問29】

- 市民アンケートでは、「東京・関東方面への訪問回数」、「富山・金沢への訪問回数」、「外出の機会やおでかけの頻度」に対して「増えた」とした割合が高い。特に、「東京・関東方面への訪問回数」を「増えた」とした割合は、41.7%であった。一方、「減った」の割合が高いのは、「新潟方面の訪問回数」であり、23.0%。
- 利用者アンケートでは、市民アンケートよりも「えちごトキめき鉄道の利用回数」、「JR大糸線の利用回数」等、公共交通の利用回数が「増えた」とする割合が高い。また、「歩く時間や距離」、「市内、市外での買い物頻度」についても、市民アンケートよりも割合が高い。
- 今村新田駅周辺では、市民アンケートよりも「えちごトキめき鉄道の利用回数」、「JR大糸線の利用回数」等、公共交通の利用回数が「減った」とした割合が高い。また、今村新田駅周辺、押上駅周辺ともに、市民アンケートよりも「新潟方面の訪問回数」が「減った」とした割合が高い。

北陸新幹線が開業してからの行動の変化 (市民アンケート)

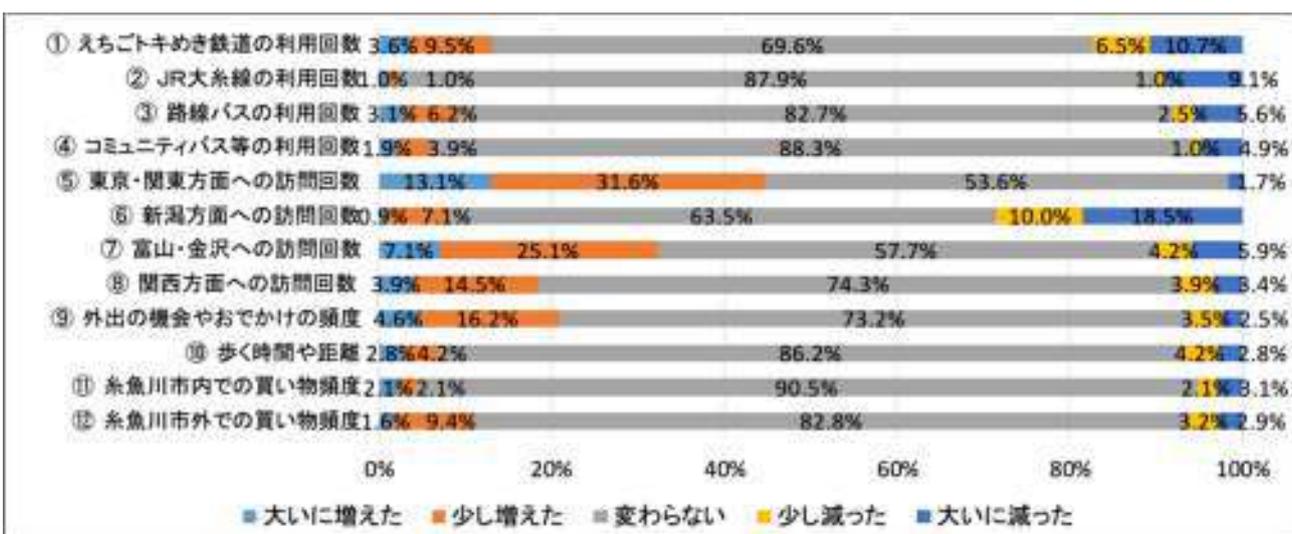


北陸新幹線が開業してからの行動の変化（利用者アンケート）

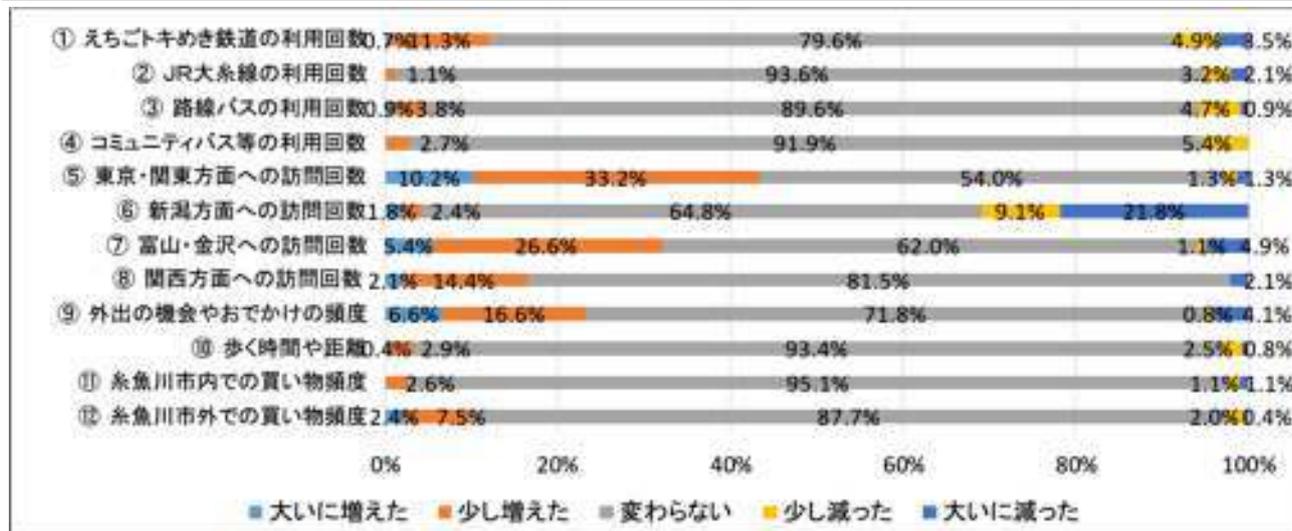


※利用者アンケートは、糸魚川市外の居住者を除く。

北陸新幹線が開業してからの行動の変化（新駅周辺住民アンケート：今村新田駅周辺）



北陸新幹線が開業してからの行動の変化（新駅周辺住民アンケート：押上駅周辺）



(44) 北陸新幹線開業後の印象に関する自由記述 (FA) 【共通：市・問30 駅・問30】

■自由意見として427件の回答があり、「東京や関東方面、金沢方面への移動はとてもし便利になった」、「新潟県内、特に新潟市への移動が不便になった」、「糸魚川駅が明るく便利になった」、「新幹線の便数を維持してほしい」などの回答があった。「誘客」については賛否が分かれた。

将来の交通ニーズについて

(45) バス路線の必要性 (MA・ALL) 【共通：市・問31 利・問32 駅・問31】

■各アンケート共通して、「高齢者の外出・通院に欠かせないため必要」、「学生の通学に欠かせないため必要」、「車を使えないときに利用するため必要」、「将来高齢になったときに使いたいため必要」の割合が高い。

■一方で「不要」とする割合は全体的に約1割程度であり、最も「不要」の割合が高いのは、市民アンケートで11.2%。特に「車の方が便利だから不要」の割合が最も高く、5.1%である。

■その他では、「将来の利用や冬季の利用のため必要」とする回答があった。一方、「バスは不便なためタクシーを利用する」等の回答があった。また「バスの小型化」や「乗車しない時間帯の運行はやめるべき」、「路線は学校と病院だけでよい」等、バス路線維持のための具体的な回答があった。

バス路線の必要性

項目	市民アンケート (n=470)		利用者 アンケート (n=505)		新駅周辺アンケート				
					今村新田駅 周辺 (n=483)		押上駅周辺 (n=420)		
	回答数	割合	回答数	割合	回答数	割合	回答数	割合	
必要	学生の通学に欠かせないため必要	309	65.7%	334	66.1%	346	71.6%	315	75.0%
	高齢者の外出・通院に欠かせないため必要	366	77.9%	386	76.4%	394	81.6%	316	75.2%
	観光客やビジネス客などの来訪者の移動に 欠かせないため必要	102	21.7%	129	25.5%	77	15.9%	94	22.4%
	車を使えないときに利用するため必要	237	50.4%	242	47.9%	287	59.4%	205	48.8%
	将来高齢になったときに使いたいため必要	265	56.4%	243	48.1%	268	55.5%	219	52.1%
	自動車よりも環境にやさしいので必要	48	10.2%	73	14.5%	57	11.8%	48	11.4%
	現在も使っており将来も利用したいため必要	60	12.8%	143	28.3%	70	14.5%	38	9.0%
	人口流出を抑えるためにも必要	78	16.6%	84	16.6%	61	12.6%	48	11.4%
不要	車の方が便利だから不要	24	5.1%	13	2.6%	13	2.7%	8	1.9%
	公共交通は使わないので不要	11	2.3%	7	1.4%	10	2.1%	6	1.4%
	多額の税金がかかるから不要	18	3.8%	12	2.4%	7	1.4%	7	1.7%
その他	6	1.3%	10	2.0%	4	0.8%	3	0.7%	
無回答	39	8.3%	37	7.3%	33	6.8%	34	8.1%	

※MAは(回答数)/(回答者数)として割合を算出しているため、合計が100%にならない

(46) バス路線のサービスの在り方 (SA) 【共通：市・問32 利・問33 駅・問32】

- 各アンケート共通して、「補助金（税金）を引き続き投入し、現在のサービス水準のままで維持すべき」、「補助金（税金）をより多く投入し、路線数や運行本数を増やすべき」の割合が高い。
- その他の回答では、予算の縮小を目的とした車両の小型化や運行時間帯の検討等、「利用状況に合わせて移動手段、運行頻度を検討し、路線は維持すべき」とする回答があった。一方で、「バス運行の現状がわからない」とする回答があった。

バス路線のサービスの在り方

項目	市民アンケート (n=470)		利用者アンケート (n=505)		新駅周辺アンケート			
	回答数	割合	回答数	割合	今村新田駅周辺 (n=483)		押上駅周辺 (n=420)	
					回答数	割合	回答数	割合
補助金（税金）をより多く投入し、路線数や運行本数を増やすべき	75	16.0%	83	16.4%	74	15.3%	48	11.4%
補助金（税金）を引き続き投入し、現在のサービス水準のままで維持すべき	186	39.6%	204	40.4%	203	42.0%	169	40.2%
運賃を値上げして、路線やサービス水準を維持、向上すべき	14	3.0%	17	3.4%	11	2.3%	17	4.0%
サービス水準は下げ、補助金（税金）投入を抑制すべき	9	1.9%	20	4.0%	11	2.3%	13	3.1%
収支状況の著しく悪い路線から廃止して別の移動手段を検討すべき	62	13.2%	61	12.1%	60	12.4%	56	13.3%
その他	27	5.7%	28	5.6%	27	5.6%	33	7.9%
利用頻度に合わせて移動手段、運行頻度を検討し、路線は維持すべき	11	2.3%	14	2.8%	12	2.5%	16	3.8%
わからない	3	0.6%	4	0.8%	7	1.4%	9	2.1%
その他の回答	13	2.8%	10	2.0%	8	1.7%	8	1.9%
無回答	97	20.6%	92	18.2%	97	20.1%	84	20.0%
合計	470	100%	505	100%	483	100%	420	100%

※利用者アンケートは、糸魚川市外の居住者を除く

(47) バス路線の再編のイメージ (MA・ALL) 【共通：市・問33 利・問34 駅・問33】

- 再編のイメージでは、各アンケート共通して、「現在の利用状況に見合った路線を検討し、幹線バスと支線（枝線）バスに再編するのがよい」、「運行本数が増え、待ち時間が短いならバスの乗換をしてもよい」が多く、それぞれの回答者の約3～4割が回答している。
- 今村新田駅周辺、押上駅周辺では、市民アンケートよりも「南北方向の路線が増えるなら東西方向の移動は鉄道を利用してもよい」への割合が高い。市内でも鉄道への利用抵抗が低い地区であるといえるため、新駅周辺住民による鉄道の利用は期待できる。また、今村新田駅周辺、押上駅周辺では、「運行本数が増え、待ち時間が短くてもバスの乗換をしたくない」への割合が各アンケートよりも低く、乗換への抵抗も少ないと考えられる。
- 利用者アンケートでは、「運行本数が増え、待ち時間が短くてもバスの乗換をしたくない」への割合は各アンケートよりも高く、現在の公共交通利用者に関しては、乗継の待ち時間が短くても、乗換をしたくないと考えられる。

バス路線の再編のイメージ

項目	市民アンケート (n=470)		利用者アンケート (n=505)		新駅周辺アンケート			
					今村新田駅周辺 (n=483)		押上駅周辺 (n=420)	
	回答数	割合	回答数	割合	回答数	割合	回答数	割合
運行本数が増え、待ち時間が短いならバスの乗換をしてもよい	151	32.1%	197	39.0%	164	34.0%	118	28.1%
運行本数が増え、待ち時間が短くてもバスの乗換をしたくない	66	14.0%	72	14.3%	64	13.3%	43	10.2%
南北方向の路線が増えるなら東西方向の移動は鉄道を利用してもよい	33	7.0%	62	12.3%	54	11.2%	44	10.5%
東西方向の移動で鉄道を利用したくないので南北方向の路線は増やさなくてよい	10	2.1%	8	1.6%	13	2.7%	3	0.7%
現在の利用状況に見合った路線を検討し、幹線バスと支線（枝線）バスに再編するのがよい	160	34.0%	192	38.0%	193	40.0%	180	42.9%
将来的な需要が見込める区間を調査し、新規に路線を設けるのがよい	83	17.7%	96	19.0%	84	17.4%	95	22.6%
その他	27	5.7%	19	3.8%	21	4.3%	22	5.2%
利用頻度に合わせて移動手段、運行頻度を検討し、路線は維持すべき	4	0.9%	3	0.6%	6	1.2%	3	0.7%
わからない	9	1.9%	7	1.4%	6	1.2%	5	1.2%
その他の回答	14	3.0%	9	1.8%	9	1.9%	14	3.3%
無回答	104	22.1%	83	16.4%	81	16.8%	83	19.8%

※MAは（回答数）/（回答者数）として割合を算出しているため、合計が100%にならない
 ※利用者アンケートは、糸魚川市外の居住者を除く

(48) 糸魚川市の公共交通について自由記述 (FA) 【共通：市・問34 利・問35 駅・問34】

- 自由意見として583件の回答があった。
- 「課題はあるが、学生や通勤通学利用のために公共交通は必要」、「いずれ（自分が高齢者になり）使うと思うので維持してほしい」、「通院のために必要」、「観光客等のためにも公共交通は維持すべき」など公共交通の維持に賛同する意見が多い。「不便にならないような再編」を求める回答もあった。
- 一方で、「駅の待合室やバスの待合場所を整備してほしい」、「乗客の少ないバス路線は小型車両で良い」、「えちごトキめき鉄道の車両数が減ったこと、少ないことへの不満（特に1両編成に対し）」、「鉄道、バスの運行本数への不満」、「バスの運賃が高い印象」、「路線がわかりにくく、時刻表等の利用するための情報が不十分」、「車両や移動経路のバリアフリー化」など改善点を具体的に指摘する回答があった。
- えちごトキめき鉄道の車両数減については「通学時には全く座れない、勉強ができない」などの学生からの回答が多い。
- 個別路線、特定地域への具体的な要望があった。
- 「今は利用していないので」と記載する方が一定数あった。
- 財政面の課題等、市の公共交通の現状について一定の理解が得られたように思われる。

第3章 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おそれがある。
- ・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、運行の効率化及びデマンド化（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 公共交通の運行の効率化と競合解消

- ・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及び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。
- ・通学通勤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の掘り起こし（新駅設置計画）

- ・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、新たな需要を掘り起こす必要がある。
- ・えちごトキめき鉄道日本海ひすいラインに新駅設置計画があり、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向けた課題

課題1 路線バス等運行事業の担い手の不足

- ・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、内部補助^(※)又は公費負担による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踏まえ、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。

(※) 内部補助とは、一企業において、ある部門の赤字を他の部門の利潤で補うことをいう。

(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

- ・市内公共交通は、鉄道は市外または県外等に向かう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 公共交通の乗換環境の改善及び乗換利便性の向上

- ・公共交通利用に関する満足度は、市内公共交通間の乗換利便性に関して満足度が低い状態である。鉄道利用における上越方面や富山方面へ乗換環境の改善や、鉄道やバスの接続を意識したダイヤの再編等により、公共交通間の乗換利便性の向上を図る必要がある。

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または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 高齢者の移動における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で、高齢者の移動手段は自動車前提となっている。交通事故件数に占める高齢者の事故割合が県下でも高位にある中で、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 公共交通を利用する機会の創出

- ・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、市民一人一人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 利用促進事業の積極的なPRと対象者を考慮した事業内容の見直しの検討

・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 観光列車の利用促進と愛着の醸成

・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。継続的な広報の実施と鉄道事業者とのタイアップ企画検討により、観光客はもちろん市民に対しても観光的な利用促進が必要である。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。住民の期待に沿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 新駅と周辺施設間のアクセス性向上

・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換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 新駅における快適な利用環境の整備

・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、高齢者や子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。

参考資料

糸魚川市地域公共交通協議会規約

(設置)

第1条 この会は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号。以下「活性化再生法」という。）第6条に基づき、糸魚川市地域公共交通網形成計画（以下「網形成計画」という。）の作成及び実施に関し必要な協議を行うとともに、道路運送法（昭和26年法律第183号）の規定に基づき、市民生活に必要なバス等の旅客運送の確保を図り、利用者の利便の増進のための施策及び地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項を協議するため、協議会を設置する。

(名称)

第2条 この会の名称は、糸魚川市地域公共交通協議会（以下「協議会」という。）とする。

(事務所)

第3条 協議会の事務所は、糸魚川市一の宮一丁目2番5号糸魚川市役所内に置く。

(目的)

第4条 協議会は、地域公共交通の活性化及び再生のため、地域にとって最適な公共交通のあり方を検討し、その取組を総合的かつ効率的に推進することを目的とする。

(協議事項等)

第5条 協議会は、前条の目的を達成するため、次に掲げる事項を協議し、関係する事業を実施する。

(1) 活性化再生法に関すること。

- ① 網形成計画の作成及び変更に関すること。
- ② 網形成計画の実施に関すること。

(2) 道路運送法に関すること。

- ① 地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様及び運賃、料金等に関すること。
- ② 道路運送法施行規則（昭和26年運輸省令第75号）第49条第1項に規定する市町村運営有償運送の必要性及び旅客から収受する対価に関すること。

(3) 地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱第2条第1項に規定する事業等に関すること。

(4) 協議会の運営方法に関すること。

(5) その他協議会が必要と認めること。

(組織)

第6条 協議会は、別表に掲げる委員をもって組織する。

2 協議会に次の役員を置くこととし、相互に兼ねることはできないものとする。

- (1) 会長 1人
- (2) 副会長 2人

(3) 監査員 2人

- 3 会長は、糸魚川市副市長をもって充てる。
- 4 会長は、協議会を代表し、会務を統括する。
- 5 会長は、副会長及び協議会の会計を監査する監査員を委員の中から任命する。
- 6 副会長は、会長を補佐し、会長不在のときは会長の職務を代理する。
- 7 監査員は、協議会の会計監査を行うものとし、その結果を協議会の会議において報告する。

(委員の任期)

第7条 委員の任期は、次のとおりとする。

- (1) 別表1に掲げる委員のうち、行政機関の職員及び団体の役員については、その職にある期間とする。
- (2) 前号以外の委員については2年とする。ただし、欠員により新たに委員となったものの任期は、前任者の残任期間とする。

(事務局)

第8条 協議会の業務を処理するため、協議会に事務局を置く。

- 2 事務局は、糸魚川市の交通施策を担当する課に置く。
- 3 事務局の運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(協議会の運営)

第9条 協議会の会議（以下「会議」という。）は会長が招集し、議長となる。

- 2 会議は、委員の過半数が出席しなければ、開くことができない。
- 3 委員は、都合により会議を欠席する場合は、代理の者を出席させることができることとし、あらかじめ会長に代理の者の氏名等を報告するものとする。
- 4 前項の規定による報告があったときは、欠席する委員の代理の者の出席をもって当該委員の出席とみなす。
- 5 会議の決議方法は、出席委員の過半数の賛同をもって決することとする。ただし、可否同数の場合は、議長の決するところによる。
- 6 会議は、原則として公開とする。ただし、会議を公開することにより公正かつ円滑な会議の運営に支障が生じると認められる協議については、非公開で行うことができる。
- 7 会長は、軽易な事項又は急を要する事項については、書面をもって賛否を求め、その回答をもって会議の決議に代えることができる。この場合において、第2項及び第5項の規定を準用する。

(協議結果の尊重義務)

第10条 協議会で決議した事項について、委員はその結果を尊重しなければならない。

(分科会)

第11条 協議会は、必要に応じ、分科会を設置することができる。

- 2 分科会の委員は、第6条各号に掲げる委員その他協議会が必要と認めた者とする。
- 3 分科会の名称、構成員、運営その他必要な事項は、会長が別に定める。

(関係者の出席等)

第12条 協議会及び分科会は、協議に必要ながあると認められるときは、委員以外の関係者（以下「関係者」という。）に対して会議への出席を依頼し、意見、説明若しくは資料提出を求めることがで

きる。

(経費)

第13条 協議会の経費は、負担金、補助金その他の収入をもって充てる。

(財務に関する事項)

第14条 協議会の会計年度は、毎年4月1日に始まり、翌年3月31日に終わるものとする。

2 各会計年度における歳出は、その年度の収入をもって、これに充てなければならない。

3 前各項に定めるもののほか、協議会の予算の編成及び現金の出納その他財務に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(報酬及び費用弁償)

第15条 協議会の委員及び関係者の報酬及び費用弁償に関する必要な事項は、会長が別に定める。

(協議会解散の場合の措置)

第16条 協議会が解散した場合においては、協議会の収支は解散の日をもって打ち切り、会長が精算する。

(規約の変更等)

第17条 この規約を変更する場合は、協議会の承認を得なければならない。

2 この規約に定めるもののほか、協議会の運営に関し必要な事項は会長が別に定める。

附 則

この規程は、平成28年4月13日から施行する。

この規程は、平成28年10月3日から施行する。

別表（第6条関係）

区分	委員
活性化再生法 第6条第2項 第1号の委員	糸魚川市 副市長
活性化再生法 第6条第2項 第2号の委員	糸魚川バス株式会社
	頸城自動車株式会社
	株式会社ツカダ運輸
	有限会社早川観光タクシー
	有限会社糸魚川タクシー
	NPO法人ぐりーんバスケット
	富山県下新川郡朝日町 企画振興課長
	糸魚川市ハイヤー協会
	西日本旅客鉄道株式会社金沢支社
	えちごトキめき鉄道株式会社
	国土交通省北陸地方整備局高田河川国道事務所 副所長
新潟県糸魚川地域振興局地域整備部 維持管理課長	

活性化再生法 第6条第2項 第3号の委員	糸魚川警察署 交通課長
	地域公共交通の利用者または市民（能生地域）
	地域公共交通の利用者または市民（糸魚川地域）
	地域公共交通の利用者または市民（青海地域）
	糸魚川市校長会
	糸魚川市老人クラブ連合会
	くびき労働組合糸魚川バス部会
	国土交通省北陸信越運輸局新潟運輸支局 首席運輸企画専門官（企画調整担当）
	新潟県糸魚川地域振興局企画振興部 地域振興課長
	糸魚川市観光協会
	能生商工会
	糸魚川商工会議所
	青海町商工会

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

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
