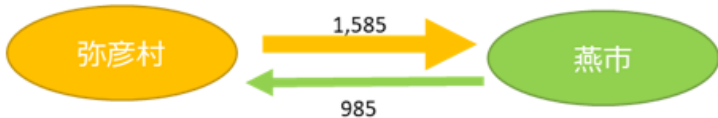


燕・弥彦地域公共交通網形成計画（案）修正に係る新旧対照表

No.	頁	修正前	修正後																								
1	目次		資料編（P. 74）を追記しました。																								
2	1	本文 22 行目 「…目標年次である平成 30 年度を <u>迎えることから</u> …」	本文 22 行目を修正しました。 「…目標年次である平成 30 年度を <u>終えることから</u> …」 に修正しました。																								
3	5	本文 1 行目 「…弥彦村では、 <u>弥彦村役場</u> 、弥彦駅周辺に人口が…」	本文 1 行目を修正しました。 「…弥彦村では、 <u>矢作駅</u> 、弥彦駅周辺に人口が…」 に修正しました。																								
4	22	コミュニティバスのバス停別乗降者数（平成 29 年度実績）【スワロー号】 <table border="1"> <tr> <td>朝日町（明道メタル前）</td><td>895</td><td>-</td><td>-</td></tr> <tr> <td>燕労災病院</td><td>6,837</td><td>○</td><td>-</td></tr> <tr> <td>東町（チャレンジャー）</td><td>2,066</td><td>-</td><td>-</td></tr> </table>	朝日町（明道メタル前）	895	-	-	燕労災病院	6,837	○	-	東町（チャレンジャー）	2,066	-	-	コミュニティバスのバス停別乗降者数（平成 29 年度実績） 【スワロー号】 燕労災病院のバス待ち環境のベンチを○にしました。 <table border="1"> <tr> <td>朝日町（明道メタル前）</td><td>895</td><td>-</td><td>-</td></tr> <tr> <td>燕労災病院</td><td>6,837</td><td>○</td><td>○</td></tr> <tr> <td>東町（チャレンジャー）</td><td>2,066</td><td>-</td><td>-</td></tr> </table>	朝日町（明道メタル前）	895	-	-	燕労災病院	6,837	○	○	東町（チャレンジャー）	2,066	-	-
朝日町（明道メタル前）	895	-	-																								
燕労災病院	6,837	○	-																								
東町（チャレンジャー）	2,066	-	-																								
朝日町（明道メタル前）	895	-	-																								
燕労災病院	6,837	○	○																								
東町（チャレンジャー）	2,066	-	-																								

燕・弥彦地域公共交通網形成計画（案）修正に係る新旧対照表

No.	頁	修正前	修正後															
5	26	デマンド交通乗降場所ランキング1位～25位（平成29年度実績） <table><tr><th>利用場所名</th><th>利用人数（人）</th></tr><tr><td>県立吉田病院</td><td>3,945</td></tr><tr><td>燕労災病院</td><td>3,422</td></tr></table>	利用場所名	利用人数（人）	県立吉田病院	3,945	燕労災病院	3,422	デマンド交通乗降場所ランキング1位～25位（平成29年度実績） 順位を追記しました。 <table><tr><th>順位</th><th>利用場所名</th><th>利用人数（人）</th></tr><tr><td>1</td><td>県立吉田病院</td><td>3,945</td></tr><tr><td>2</td><td>燕労災病院</td><td>3,422</td></tr></table>	順位	利用場所名	利用人数（人）	1	県立吉田病院	3,945	2	燕労災病院	3,422
利用場所名	利用人数（人）																	
県立吉田病院	3,945																	
燕労災病院	3,422																	
順位	利用場所名	利用人数（人）																
1	県立吉田病院	3,945																
2	燕労災病院	3,422																
6	27	本文1～3行目 域内の6小学校（燕市立吉田北小学校、分水北小学校、粟生津小学校、<u>燕西小学校</u>、<u>小池小学校</u>、<u>弥彦村立弥彦小学校</u>）及び3中学校（燕市立分水中学校、<u>吉田中学校</u>、<u>弥彦中学校</u>）において、スクールバスを運行しています。	本文1～3行目を修正しました。 圏域内の4小学校（燕市立吉田北小学校、分水北小学校、粟生津小学校、<u>弥彦村立弥彦小学校</u>）及び2中学校（燕市立分水中学校、<u>弥彦中学校</u>）において、スクールバスを運行しています。 以上に併せて、スクールバス運行一覧も修正しました。															
7	29	■燕市・弥彦村間移動実態 ■燕市・弥彦村間移動実態 	「■燕市・弥彦村の近隣自治体への移動状況」に同じ内容が記載されていますので削除しました。															

燕・弥彦地域公共交通網形成計画（案）修正に係る新旧対照表

No.

頁

修正前

修正後

		6-2 現況、各種調査から見てきた課題の整理 課題1「圏域の一体化を目指すための生活拠点間の移動を円滑にする交通ネットワークの確保」	表記方法を変更しました。 さらに、課題1「生活拠点間の移動を円滑にする交通ネットワークの確保」に修正し、各課題について文言を追記しました。 課題1の修正は、以下のページについても同様に修正しました。																																												
8	60	6-2 現況、各種調査から見てきた課題の整理 <table><tr><th></th><th>地域の現状・公共交通の現状</th><th>高齢者対象調査</th><th>高校生対象調査</th><th>公共交通利用者対象調査</th><th>観光客対象調査</th><th>課題総括</th></tr><tr><td>まちづくり</td><td>・圏域内の地域振興や田舎町の中心エリアに、公共施設、商業施設、医療機関等の集積。 ・観光資源は圏域の特色の一つであるため、活性化が重要。 ・駅舎の老朽化対応、バリアフリーの充実、バス乗降環境の整備等が課題。</td><td>・生活機能「サービスを提供する施設(買い物、通学等)へスムーズに移動ができる」ことが必要。 ・「【課題1】」 ・2023年度に計画されている県民生活機能の整備に伴う圏域広域連携関係の強化に付いたバス路線等の見直しが必要。 ・「【課題2】」</td><td></td><td></td><td>・自動車での観光が多い。 ・「【課題1】」 ・圏域内の地域振興や田舎町の中心エリアに、公共施設、商業施設、医療機関等の集積。 ・観光資源は圏域の特色の一つであるため、活性化が重要。 ・駅舎の老朽化対応、バリアフリーの充実、バス乗降環境の整備等が課題。</td><td>・鉄道、バス路線の充実、コミュニティバス等の整備等が課題。 ・「【課題1】」 ・圏域内の地域振興や田舎町の中心エリアに、公共施設、商業施設、医療機関等の集積。 ・観光資源は圏域の特色の一つであるため、活性化が重要。 ・駅舎の老朽化対応、バリアフリーの充実、バス乗降環境の整備等が課題。</td></tr><tr><td>圏域住民の生活</td><td>・「利便性」が重要である。暮らしに支障をきたすような移動手段の確保が必要。 ・高齢者の移動手段の確保が重要。 ・高齢者の増加が懸念される。高齢化に伴う移動手段の確保が重要。 ・高齢者の移動手段の確保が重要。</td><td>・約7割が自動車運転免許を保有しており、自動車による移動が日常生活における主要な移動手段のため、高齢者の移動手段の確保が重要。 ・高齢者の増加が懸念される。高齢化に伴う移動手段の確保が重要。 ・高齢者の移動手段の確保が重要。</td><td></td><td></td><td></td><td>・高齢者が円滑に移動でき、安全・安心に生活することができるよう、交通手段を充実させる必要がある。 ・「【課題1】」 ・高齢者が円滑に移動でき、安全・安心に生活することができるよう、交通手段を充実させる必要がある。 ・「【課題2】」</td></tr><tr><td>鉄道</td><td>・鉄道の利用が促進される。利用促進を図る必要がある。 ・駅舎の老朽化対応、バリアフリーの充実、バス乗降環境の整備等が課題。</td><td>・「【課題1】」 ・高齢者の移動手段の確保が重要。 ・高齢者の増加が懸念される。高齢化に伴う移動手段の確保が重要。 ・高齢者の移動手段の確保が重要。</td><td></td><td></td><td></td><td>・鉄道の利用が促進される。利用促進を図る必要がある。 ・駅舎の老朽化対応、バリアフリーの充実、バス乗降環境の整備等が課題。 ・「【課題1】」 ・高齢者の移動手段の確保が重要。 ・高齢者の増加が懸念される。高齢化に伴う移動手段の確保が重要。 ・高齢者の移動手段の確保が重要。</td></tr><tr><td>路線バス</td><td>・路線バスの利用者は減少傾向。利用促進を図る必要がある。 ・バスを利用しない理由として、「利用方法が分からない」という意見が多い。</td><td>・「【課題1】」 ・高齢者の移動手段の確保が重要。 ・高齢者の増加が懸念される。高齢化に伴う移動手段の確保が重要。 ・高齢者の移動手段の確保が重要。</td><td></td><td></td><td></td><td>・路線バスの利用者は減少傾向。利用促進を図る必要がある。 ・バスを利用しない理由として、「利用方法が分からない」という意見が多い。 ・「【課題1】」 ・高齢者の移動手段の確保が重要。 ・高齢者の増加が懸念される。高齢化に伴う移動手段の確保が重要。 ・高齢者の移動手段の確保が重要。</td></tr><tr><td>コミュニティバス</td><td>・コミュニティバスは利用者が少ない。利用促進を図る必要がある。 ・バスを利用しない理由として、「利用方法が分からない」という意見が多い。</td><td></td></tr><tr><td>デマンド交通</td><td>・デマンド交通は利用者が少ない。利用促進を図る必要がある。 ・バスを利用しない理由として、「利用方法が分からない」という意見が多い。</td><td></td></tr><tr><td>交通ネットワーク</td><td>・交通ネットワークは利用者が少ない。利用促進を図る必要がある。 ・バスを利用しない理由として、「利用方法が分からない」という意見が多い。</td><td></td></tr></table>		地域の現状・公共交通の現状	高齢者対象調査	高校生対象調査	公共交通利用者対象調査	観光客対象調査	課題総括	まちづくり	・圏域内の地域振興や田舎町の中心エリアに、公共施設、商業施設、医療機関等の集積。 ・観光資源は圏域の特色の一つであるため、活性化が重要。 ・駅舎の老朽化対応、バリアフリーの充実、バス乗降環境の整備等が課題。	・生活機能「サービスを提供する施設(買い物、通学等)へスムーズに移動ができる」ことが必要。 ・「【課題1】」 ・2023年度に計画されている県民生活機能の整備に伴う圏域広域連携関係の強化に付いたバス路線等の見直しが必要。 ・「【課題2】」			・自動車での観光が多い。 ・「【課題1】」 ・圏域内の地域振興や田舎町の中心エリアに、公共施設、商業施設、医療機関等の集積。 ・観光資源は圏域の特色の一つであるため、活性化が重要。 ・駅舎の老朽化対応、バリアフリーの充実、バス乗降環境の整備等が課題。	・鉄道、バス路線の充実、コミュニティバス等の整備等が課題。 ・「【課題1】」 ・圏域内の地域振興や田舎町の中心エリアに、公共施設、商業施設、医療機関等の集積。 ・観光資源は圏域の特色の一つであるため、活性化が重要。 ・駅舎の老朽化対応、バリアフリーの充実、バス乗降環境の整備等が課題。	圏域住民の生活	・「利便性」が重要である。暮らしに支障をきたすような移動手段の確保が必要。 ・高齢者の移動手段の確保が重要。 ・高齢者の増加が懸念される。高齢化に伴う移動手段の確保が重要。 ・高齢者の移動手段の確保が重要。	・約7割が自動車運転免許を保有しており、自動車による移動が日常生活における主要な移動手段のため、高齢者の移動手段の確保が重要。 ・高齢者の増加が懸念される。高齢化に伴う移動手段の確保が重要。 ・高齢者の移動手段の確保が重要。				・高齢者が円滑に移動でき、安全・安心に生活することができるよう、交通手段を充実させる必要がある。 ・「【課題1】」 ・高齢者が円滑に移動でき、安全・安心に生活することができるよう、交通手段を充実させる必要がある。 ・「【課題2】」	鉄道	・鉄道の利用が促進される。利用促進を図る必要がある。 ・駅舎の老朽化対応、バリアフリーの充実、バス乗降環境の整備等が課題。	・「【課題1】」 ・高齢者の移動手段の確保が重要。 ・高齢者の増加が懸念される。高齢化に伴う移動手段の確保が重要。 ・高齢者の移動手段の確保が重要。				・鉄道の利用が促進される。利用促進を図る必要がある。 ・駅舎の老朽化対応、バリアフリーの充実、バス乗降環境の整備等が課題。 ・「【課題1】」 ・高齢者の移動手段の確保が重要。 ・高齢者の増加が懸念される。高齢化に伴う移動手段の確保が重要。 ・高齢者の移動手段の確保が重要。	路線バス	・路線バスの利用者は減少傾向。利用促進を図る必要がある。 ・バスを利用しない理由として、「利用方法が分からない」という意見が多い。	・「【課題1】」 ・高齢者の移動手段の確保が重要。 ・高齢者の増加が懸念される。高齢化に伴う移動手段の確保が重要。 ・高齢者の移動手段の確保が重要。				・路線バスの利用者は減少傾向。利用促進を図る必要がある。 ・バスを利用しない理由として、「利用方法が分からない」という意見が多い。 ・「【課題1】」 ・高齢者の移動手段の確保が重要。 ・高齢者の増加が懸念される。高齢化に伴う移動手段の確保が重要。 ・高齢者の移動手段の確保が重要。	コミュニティバス	・コミュニティバスは利用者が少ない。利用促進を図る必要がある。 ・バスを利用しない理由として、「利用方法が分からない」という意見が多い。		デマンド交通	・デマンド交通は利用者が少ない。利用促進を図る必要がある。 ・バスを利用しない理由として、「利用方法が分からない」という意見が多い。		交通ネットワーク	・交通ネットワークは利用者が少ない。利用促進を図る必要がある。 ・バスを利用しない理由として、「利用方法が分からない」という意見が多い。		課題まとめ 【課題1】圏域の一体化を目指すための生活拠点間の移動を円滑にする交通ネットワークの確保 【課題2】若年層・高齢者等の移動手段の確保 【課題3】公共交通の利用促進 【課題4】地域公共交通の持続可能性の向上
	地域の現状・公共交通の現状	高齢者対象調査	高校生対象調査	公共交通利用者対象調査	観光客対象調査	課題総括																																									
まちづくり	・圏域内の地域振興や田舎町の中心エリアに、公共施設、商業施設、医療機関等の集積。 ・観光資源は圏域の特色の一つであるため、活性化が重要。 ・駅舎の老朽化対応、バリアフリーの充実、バス乗降環境の整備等が課題。	・生活機能「サービスを提供する施設(買い物、通学等)へスムーズに移動ができる」ことが必要。 ・「【課題1】」 ・2023年度に計画されている県民生活機能の整備に伴う圏域広域連携関係の強化に付いたバス路線等の見直しが必要。 ・「【課題2】」			・自動車での観光が多い。 ・「【課題1】」 ・圏域内の地域振興や田舎町の中心エリアに、公共施設、商業施設、医療機関等の集積。 ・観光資源は圏域の特色の一つであるため、活性化が重要。 ・駅舎の老朽化対応、バリアフリーの充実、バス乗降環境の整備等が課題。	・鉄道、バス路線の充実、コミュニティバス等の整備等が課題。 ・「【課題1】」 ・圏域内の地域振興や田舎町の中心エリアに、公共施設、商業施設、医療機関等の集積。 ・観光資源は圏域の特色の一つであるため、活性化が重要。 ・駅舎の老朽化対応、バリアフリーの充実、バス乗降環境の整備等が課題。																																									
圏域住民の生活	・「利便性」が重要である。暮らしに支障をきたすような移動手段の確保が必要。 ・高齢者の移動手段の確保が重要。 ・高齢者の増加が懸念される。高齢化に伴う移動手段の確保が重要。 ・高齢者の移動手段の確保が重要。	・約7割が自動車運転免許を保有しており、自動車による移動が日常生活における主要な移動手段のため、高齢者の移動手段の確保が重要。 ・高齢者の増加が懸念される。高齢化に伴う移動手段の確保が重要。 ・高齢者の移動手段の確保が重要。				・高齢者が円滑に移動でき、安全・安心に生活することができるよう、交通手段を充実させる必要がある。 ・「【課題1】」 ・高齢者が円滑に移動でき、安全・安心に生活することができるよう、交通手段を充実させる必要がある。 ・「【課題2】」																																									
鉄道	・鉄道の利用が促進される。利用促進を図る必要がある。 ・駅舎の老朽化対応、バリアフリーの充実、バス乗降環境の整備等が課題。	・「【課題1】」 ・高齢者の移動手段の確保が重要。 ・高齢者の増加が懸念される。高齢化に伴う移動手段の確保が重要。 ・高齢者の移動手段の確保が重要。				・鉄道の利用が促進される。利用促進を図る必要がある。 ・駅舎の老朽化対応、バリアフリーの充実、バス乗降環境の整備等が課題。 ・「【課題1】」 ・高齢者の移動手段の確保が重要。 ・高齢者の増加が懸念される。高齢化に伴う移動手段の確保が重要。 ・高齢者の移動手段の確保が重要。																																									
路線バス	・路線バスの利用者は減少傾向。利用促進を図る必要がある。 ・バスを利用しない理由として、「利用方法が分からない」という意見が多い。	・「【課題1】」 ・高齢者の移動手段の確保が重要。 ・高齢者の増加が懸念される。高齢化に伴う移動手段の確保が重要。 ・高齢者の移動手段の確保が重要。				・路線バスの利用者は減少傾向。利用促進を図る必要がある。 ・バスを利用しない理由として、「利用方法が分からない」という意見が多い。 ・「【課題1】」 ・高齢者の移動手段の確保が重要。 ・高齢者の増加が懸念される。高齢化に伴う移動手段の確保が重要。 ・高齢者の移動手段の確保が重要。																																									
コミュニティバス	・コミュニティバスは利用者が少ない。利用促進を図る必要がある。 ・バスを利用しない理由として、「利用方法が分からない」という意見が多い。																																														
デマンド交通	・デマンド交通は利用者が少ない。利用促進を図る必要がある。 ・バスを利用しない理由として、「利用方法が分からない」という意見が多い。																																														
交通ネットワーク	・交通ネットワークは利用者が少ない。利用促進を図る必要がある。 ・バスを利用しない理由として、「利用方法が分からない」という意見が多い。																																														

【課題1】生活拠点間の移動を円滑にする交通ネットワークの確保
⇒各公共交通機関の乗り継ぎ改善や利用環境の整備が必要である。

【課題2】若年層・高齢者等の移動手段の確保
⇒利用状況に合わせて交通機関を整理・整備が必要である。

【課題3】公共交通の利用促進
⇒公共交通機関の利用方法を周知し、利用促進を図る必要がある。

【課題4】地域公共交通の持続可能性の向上
⇒公共交通機関を維持するため、適切な運行体制を確保する必要がある。

燕・弥彦地域公共交通網形成計画（案）修正に係る新旧対照表

No.

頁

修正前

修正後

9	61	公共交通の位置づけ <table> <tr> <th rowspan="2">交通手段</th><th rowspan="2">役割</th><th colspan="3">移動区間※</th></tr> <tr> <th>都市間</th><th>地区間</th><th>地区内</th></tr> <tr> <td>新幹線</td><td>新潟市、長岡市等の県内自治体や県外をつなぐ比較的長距離の公共交通として位置づけます。</td><td>◎</td><td>—</td><td>—</td></tr> <tr> <td>JR 弥彦線 JR 越後線</td><td>新潟市、長岡市、三条市等の周辺市町村及び圏域内の各地をつなぐ比較的中距離の公共交通として位置づけます。</td><td>◎</td><td>○</td><td>△</td></tr> <tr> <td>高速バス</td><td>新潟市、長岡市等の周辺市町村や県外をつなぐ比較的長距離の公共交通として位置づけます。</td><td>◎</td><td>—</td><td>—</td></tr> <tr> <td>路線バス</td><td>新潟市、長岡市、三条市の周辺市町村及び圏域内の各地をつなぐ比較的中距離の公共交通として位置づけます。</td><td>○</td><td>◎</td><td>△</td></tr> <tr> <td>コミュニティバス</td><td>燕市・弥彦村内の各地区間をつなぐ比較的近距离の公共交通として位置づけます。</td><td>—</td><td>◎</td><td>◎</td></tr> <tr> <td>デマンド交通</td><td>他の交通手段の補完として、燕地区、吉田地区・分水地区・弥彦村の各エリア内を移動する近距离の公共交通として位置づけます。</td><td>—</td><td>△</td><td>◎</td></tr> <tr> <td>タクシー</td><td>圏域全域で高い移動サービスを担います。</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td></tr> <tr> <td>その他</td><td>スクールバス、福祉送迎バスなどは、特定の移動を支える役割を担います。</td><td>—</td><td>△</td><td>△</td></tr> </table> ※移動区間：利用者の移動（◎：多い、○：やや多い、△：少ない）	交通手段	役割	移動区間※			都市間	地区間	地区内	新幹線	新潟市、長岡市等の県内自治体や県外をつなぐ比較的長距離の公共交通として位置づけます。	◎	—	—	JR 弥彦線 JR 越後線	新潟市、長岡市、三条市等の周辺市町村及び圏域内の各地をつなぐ比較的中距離の公共交通として位置づけます。	◎	○	△	高速バス	新潟市、長岡市等の周辺市町村や県外をつなぐ比較的長距離の公共交通として位置づけます。	◎	—	—	路線バス	新潟市、長岡市、三条市の周辺市町村及び圏域内の各地をつなぐ比較的中距離の公共交通として位置づけます。	○	◎	△	コミュニティバス	燕市・弥彦村内の各地区間をつなぐ比較的近距离の公共交通として位置づけます。	—	◎	◎	デマンド交通	他の交通手段の補完として、燕地区、吉田地区・分水地区・弥彦村の各エリア内を移動する近距离の公共交通として位置づけます。	—	△	◎	タクシー	圏域全域で高い移動サービスを担います。	○	○	○	その他	スクールバス、福祉送迎バスなどは、特定の移動を支える役割を担います。	—	△	△	表の左側に文言を追記しました。 また、移動区間について、記載順を修正しました。 <table> <tr> <th colspan="2" rowspan="2">交通手段</th><th rowspan="2">役割</th><th colspan="3">移動区間※</th></tr> <tr> <th>地区内</th><th>地区間</th><th>都市間</th></tr> <tr> <td rowspan="3">広域交通</td><td>新幹線</td><td>新潟市、長岡市等の県内自治体や県外をつなぐ比較的長距離の公共交通として位置づけます。</td><td>—</td><td>—</td><td>◎</td></tr> <tr> <td>高速バス</td><td>新潟市、長岡市等の周辺市町村や県外をつなぐ比較的長距離の公共交通として位置づけます。</td><td>—</td><td>—</td><td>◎</td></tr> <tr> <td>JR 弥彦線/越後線</td><td>新潟市、長岡市、三条市等の周辺市町村及び圏域内の各地をつなぐ比較的中距離の公共交通として位置づけます。</td><td>△</td><td>○</td><td>◎</td></tr> <tr> <td rowspan="4">地域内生活交通</td><td>幹線</td><td>路線バス</td><td>△</td><td>◎</td><td>○</td></tr> <tr> <td rowspan="2">支線</td><td>コミュニティバス</td><td>◎</td><td>◎</td><td>—</td></tr> <tr> <td>デマンド交通</td><td>◎</td><td>△</td><td>—</td></tr> <tr> <td>特定交通</td><td>その他</td><td>△</td><td>△</td><td>—</td></tr> <tr> <td colspan="2">タクシー</td><td>圏域全域で汎用性の高い移動サービスを担います。</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td></tr> </table> ※移動区間：利用者の移動（◎：多い、○：やや多い、△：少ない）	交通手段		役割	移動区間※			地区内	地区間	都市間	広域交通	新幹線	新潟市、長岡市等の県内自治体や県外をつなぐ比較的長距離の公共交通として位置づけます。	—	—	◎	高速バス	新潟市、長岡市等の周辺市町村や県外をつなぐ比較的長距離の公共交通として位置づけます。	—	—	◎	JR 弥彦線/越後線	新潟市、長岡市、三条市等の周辺市町村及び圏域内の各地をつなぐ比較的中距離の公共交通として位置づけます。	△	○	◎	地域内生活交通	幹線	路線バス	△	◎	○	支線	コミュニティバス	◎	◎	—	デマンド交通	◎	△	—	特定交通	その他	△	△	—	タクシー		圏域全域で汎用性の高い移動サービスを担います。	○	○	○
交通手段	役割	移動区間※																																																																																																				
		都市間	地区間	地区内																																																																																																		
新幹線	新潟市、長岡市等の県内自治体や県外をつなぐ比較的長距離の公共交通として位置づけます。	◎	—	—																																																																																																		
JR 弥彦線 JR 越後線	新潟市、長岡市、三条市等の周辺市町村及び圏域内の各地をつなぐ比較的中距離の公共交通として位置づけます。	◎	○	△																																																																																																		
高速バス	新潟市、長岡市等の周辺市町村や県外をつなぐ比較的長距離の公共交通として位置づけます。	◎	—	—																																																																																																		
路線バス	新潟市、長岡市、三条市の周辺市町村及び圏域内の各地をつなぐ比較的中距離の公共交通として位置づけます。	○	◎	△																																																																																																		
コミュニティバス	燕市・弥彦村内の各地区間をつなぐ比較的近距离の公共交通として位置づけます。	—	◎	◎																																																																																																		
デマンド交通	他の交通手段の補完として、燕地区、吉田地区・分水地区・弥彦村の各エリア内を移動する近距离の公共交通として位置づけます。	—	△	◎																																																																																																		
タクシー	圏域全域で高い移動サービスを担います。	○	○	○																																																																																																		
その他	スクールバス、福祉送迎バスなどは、特定の移動を支える役割を担います。	—	△	△																																																																																																		
交通手段		役割	移動区間※																																																																																																			
			地区内	地区間	都市間																																																																																																	
広域交通	新幹線	新潟市、長岡市等の県内自治体や県外をつなぐ比較的長距離の公共交通として位置づけます。	—	—	◎																																																																																																	
	高速バス	新潟市、長岡市等の周辺市町村や県外をつなぐ比較的長距離の公共交通として位置づけます。	—	—	◎																																																																																																	
	JR 弥彦線/越後線	新潟市、長岡市、三条市等の周辺市町村及び圏域内の各地をつなぐ比較的中距離の公共交通として位置づけます。	△	○	◎																																																																																																	
地域内生活交通	幹線	路線バス	△	◎	○																																																																																																	
	支線	コミュニティバス	◎	◎	—																																																																																																	
		デマンド交通	◎	△	—																																																																																																	
	特定交通	その他	△	△	—																																																																																																	
タクシー		圏域全域で汎用性の高い移動サービスを担います。	○	○	○																																																																																																	

燕・弥彦地域公共交通網形成計画（案）修正に係る新旧対照表

No.	頁	修正前	修正後																																												
10	65	評価指標一覧 ■評価指標一覧 <table><tr><th rowspan="2">評価指標</th><th rowspan="2">基準値 (H29)</th><th rowspan="2">目標値</th><th colspan="5">関連方針</th></tr><tr><th>1</th><th>2</th><th>3</th><th>4</th><th>5</th></tr><tr><td>圏域住民1人当たりの鉄道5駅の年間利用回数</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr></table>	評価指標	基準値 (H29)	目標値	関連方針					1	2	3	4	5	圏域住民1人当たりの鉄道5駅の年間利用回数									評価指標一覧の基準値と目標値の欄にそれぞれの年度を追記しました。 ■評価指標一覧 <table><tr><th rowspan="2">評価指標</th><th rowspan="2">基準値 (2017年度)</th><th rowspan="2">目標値 (2023年度)</th><th colspan="5">関連方針</th></tr><tr><th>1</th><th>2</th><th>3</th><th>4</th><th>5</th></tr><tr><td>圏域住民1人当たりの鉄道5駅の年間利用回数</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr></table>	評価指標	基準値 (2017年度)	目標値 (2023年度)	関連方針					1	2	3	4	5	圏域住民1人当たりの鉄道5駅の年間利用回数								
評価指標	基準値 (H29)	目標値				関連方針																																									
			1	2	3	4	5																																								
圏域住民1人当たりの鉄道5駅の年間利用回数																																															
評価指標	基準値 (2017年度)	目標値 (2023年度)	関連方針																																												
			1	2	3	4	5																																								
圏域住民1人当たりの鉄道5駅の年間利用回数																																															
11	66	8-1 燕・弥彦地域公共交通網形成計画体系図	8-1 燕・弥彦地域公共交通網形成計画体系図 69 ページの順番に合わせました。																																												
12	69	3.2 パークアンドライドの促進 鉄道及び高速バスへの……………図ります。 ◆駅やバス停におけるパークアンドライドの利用促進	3.2 パークアンドライドの促進 鉄道及び高速バスへの……………図ります。 ◆駅やバス停周辺の既存施設等を活用したパークアンドライドの促進																																												

燕・弥彦地域公共交通網形成計画（案）修正に係る新旧対照表

No.	頁	修正前	修正後
13	69	3.4 モビリティマネジメントの推進 <u>圏域住民が日頃から公共交通の利用を心がけ、利用する習慣を身につけることを目指して、路線バス、コミュニティバス、デマンド交通についての周知啓発を図ります。</u> <u>◆公共交通利用説明会・乗り方講座等の開催</u>	3.4 モビリティマネジメントの推進 <u>圏域住民に対して、公共交通を利用する意義や維持する必要性等について周知を図り、過度な自動車利用から公共交通の利用へと自発的な転換を促進します。</u> <u>◆公共交通の乗り方に関する出前講座等（地域主体の講座への講師派遣）の実施</u> <u>◆コミュニティバス等の利用促進に向けた地域の主体的なイベント（お試し乗車ツアー等）の開催に向けた支援</u>
14	70	4.2 工業団地等へ通勤利用できる交通手段の調査・研究 <u>圏域内の工業団地と駅等を結び、障がい者等が日常的に通勤に利用できるコミュニティバスの運行を検討します。</u>	4.2 工業団地等へ通勤利用できる交通手段の調査・研究 <u>圏域内の工業団地と駅等を結び、障がいのある方等が日常的に通勤に利用できるコミュニティバスの運行を検討します。</u>
15	72	本文1行目 「本計画の推進に当たっては、多様な主体の…」	本文1行目に追記しました。 「本計画の推進に当たっては、<u>燕・弥彦地域公共交通会議を中心として、</u>多様な主体の…」

燕・弥彦地域公共交通網形成計画（案）修正に係る新旧対照表

No.	頁	修正前	修正後																																																																																																												
16	73	評価の方法及びスケジュール <table><tr><th colspan="2">項 目</th><th>2019 年</th><th>2020 年</th><th>2021 年</th><th>2022 年</th><th>2023 年</th></tr><tr><td rowspan="3">評価 方法</td><td>利用者数調査※</td><td>◎</td><td>◎</td><td>◎</td><td>◎</td><td>◎</td></tr><tr><td>利用者アンケート</td><td></td><td></td><td>○</td><td></td><td>◎</td></tr><tr><td>市民アンケート調査</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td>◎</td></tr><tr><td colspan="2">事業実施の評価</td><td>◎</td><td>◎</td><td>◎</td><td>◎</td><td>◎</td></tr><tr><td colspan="2">計画の評価</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td>◎</td></tr><tr><td colspan="2">計画・目標値の見直し</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td>★</td></tr><tr><td colspan="2">燕・弥彦地域公共交通会議の開催</td><td>◎</td><td>◎</td><td>◎</td><td>◎</td><td>◎</td></tr></table> 凡例 ◎：実施 ○：必要に応じて実施 ★：計画の見直し検討 ※交通事業者よりデータ提供	項 目		2019 年	2020 年	2021 年	2022 年	2023 年	評価 方法	利用者数調査※	◎	◎	◎	◎	◎	利用者アンケート			○		◎	市民アンケート調査					◎	事業実施の評価		◎	◎	◎	◎	◎	計画の評価						◎	計画・目標値の見直し						★	燕・弥彦地域公共交通会議の開催		◎	◎	◎	◎	◎	評価の方法及びスケジュール 「計画・目標値の見直し」において、○を追記し、2023 年は◎に修正しました。それに伴い、★を削除しました。 <table><tr><th colspan="2">項 目</th><th>2019 年</th><th>2020 年</th><th>2021 年</th><th>2022 年</th><th>2023 年</th></tr><tr><td rowspan="3">評価 方法</td><td>利用者数調査※</td><td>◎</td><td>◎</td><td>◎</td><td>◎</td><td>◎</td></tr><tr><td>利用者アンケート</td><td></td><td></td><td>○</td><td></td><td>◎</td></tr><tr><td>市民アンケート調査</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td>◎</td></tr><tr><td colspan="2">事業実施の評価</td><td>◎</td><td>◎</td><td>◎</td><td>◎</td><td>◎</td></tr><tr><td colspan="2">計画の評価</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td>◎</td></tr><tr><td colspan="2">計画・目標値の見直し</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>◎</td></tr><tr><td colspan="2">燕・弥彦地域公共交通会議の開催</td><td>◎</td><td>◎</td><td>◎</td><td>◎</td><td>◎</td></tr></table> 凡例 ◎：実施 ○：必要に応じて実施 ※交通事業者よりデータ提供	項 目		2019 年	2020 年	2021 年	2022 年	2023 年	評価 方法	利用者数調査※	◎	◎	◎	◎	◎	利用者アンケート			○		◎	市民アンケート調査					◎	事業実施の評価		◎	◎	◎	◎	◎	計画の評価						◎	計画・目標値の見直し		○	○	○	○	◎	燕・弥彦地域公共交通会議の開催		◎	◎	◎	◎	◎
項 目		2019 年	2020 年	2021 年	2022 年	2023 年																																																																																																									
評価 方法	利用者数調査※	◎	◎	◎	◎	◎																																																																																																									
	利用者アンケート			○		◎																																																																																																									
	市民アンケート調査					◎																																																																																																									
事業実施の評価		◎	◎	◎	◎	◎																																																																																																									
計画の評価						◎																																																																																																									
計画・目標値の見直し						★																																																																																																									
燕・弥彦地域公共交通会議の開催		◎	◎	◎	◎	◎																																																																																																									
項 目		2019 年	2020 年	2021 年	2022 年	2023 年																																																																																																									
評価 方法	利用者数調査※	◎	◎	◎	◎	◎																																																																																																									
	利用者アンケート			○		◎																																																																																																									
	市民アンケート調査					◎																																																																																																									
事業実施の評価		◎	◎	◎	◎	◎																																																																																																									
計画の評価						◎																																																																																																									
計画・目標値の見直し		○	○	○	○	◎																																																																																																									
燕・弥彦地域公共交通会議の開催		◎	◎	◎	◎	◎																																																																																																									
17	74	記載なし	資料編を 74 ページから 76 ページに渡って以下の項目について追加しました。 (1) 燕・弥彦地域公共交通網形成計画体系 (2) 計画策定の経過 (3) 用語解説																																																																																																												
18	全体		・見やすさやわかりやすさを考え、グラフや表、図の一部の色合いを修正しました。 ・表題の工夫や行間隔を広くする等修正しました。 ・一部、脱字や語句の修正および図の番号や順番を入れ替えました。																																																																																																												