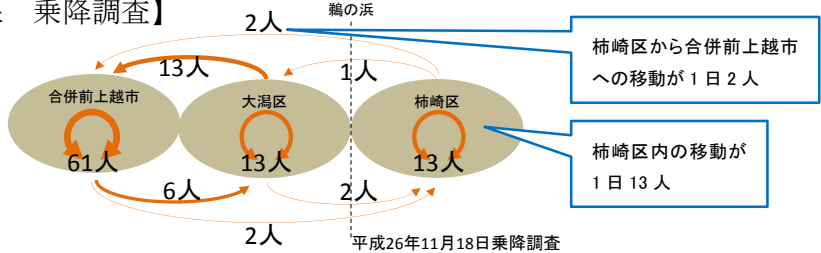


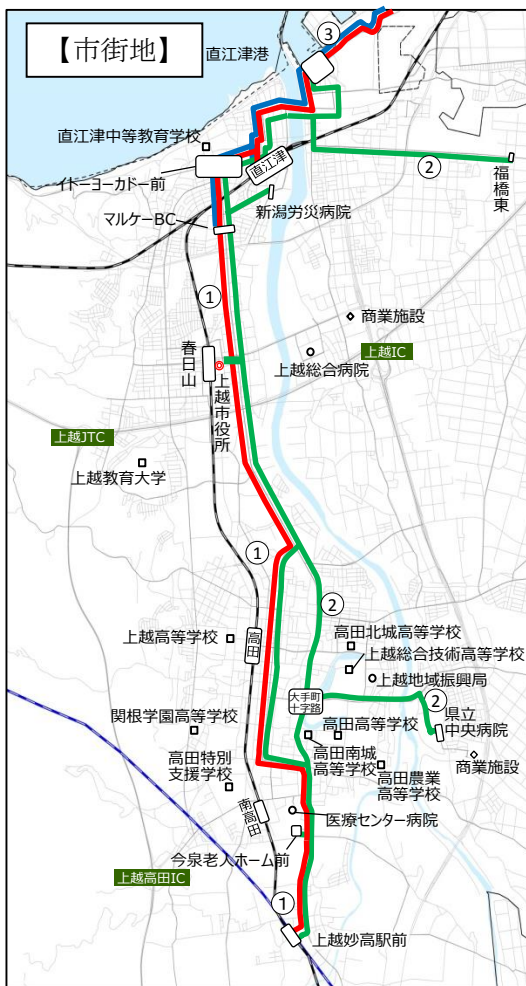
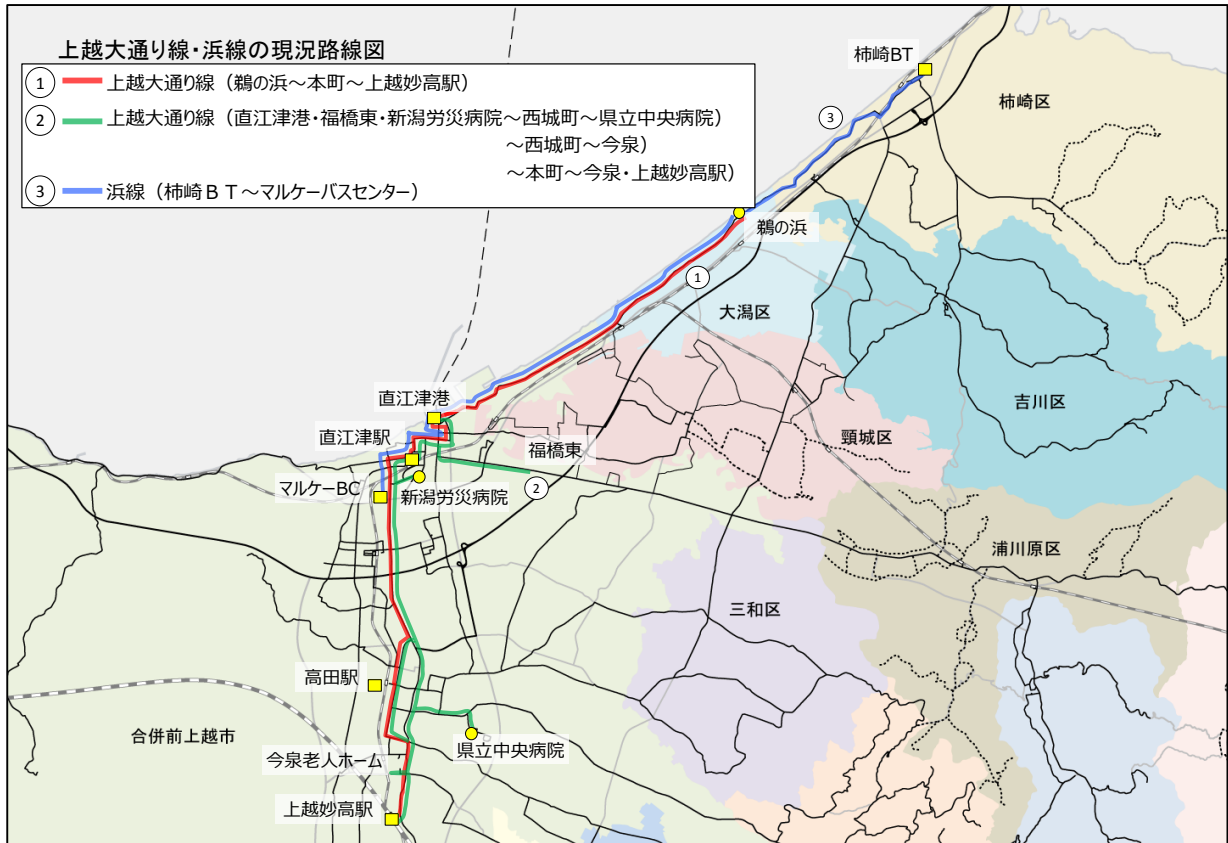
3-2 個別路線の再編内容

再編番号1：上越大通り線、浜線

項目	内容																																												
取組の背景	<p>上越大通り線は、「上越妙高駅」から「鶉の浜」までの間を連絡しているが、高田駅に乗り入れていないなど交通拠点へ接続されていない。また、大潟区方面から労災病院へ乗り入れていない。</p> <p>浜線は、柿崎区の利用者の多くが区内で利用している。また、柿崎病院や商業施設への移動性向上を求める意見がある。</p> <p>【浜線 乗降調査】</p>  <p>平成26年11月18日乗降調査</p>																																												
再編方針	<p>上越大通り線は、直江津駅や高田駅、上越妙高駅、労災病院、市役所への接続を改善し、「上越妙高駅」から「鶉の浜」（大潟区内への登下校時は雁子浜）までの交通拠点を連絡する拠点間輸送系統とする。</p> <p>浜線は、柿崎地区の地域内輸送系統として、上越大通り線との重複区間を解消し、区内の利便性向上と運行の効率化を図る。 （上越大通り線（西城町経由）も合わせて検討する）</p>																																												
再編内容	<p>運行経路</p> <p>○上越大通り線 交通拠点や主要な目的地への接続を改善。 直江津駅：「片道乗り入れ」から「往復乗り入れ」に変更。 高田駅：本町通りを経由する便は全て乗り入れるように変更。 上越妙高駅：起点を「今泉老人ホーム前」から「上越妙高駅」に変更。 労災病院：起点であったものを経由地に変更。</p> <p>○浜線 柿崎区内：柿崎病院や商業施設へ乗り入れ。 柿崎区方面から合併前上越市方面への移動は「鶉の浜」で接続。 接続時間が15分以内となる運行時刻とする。 停留所の通し番号を使用し現在の運賃体系を維持する。</p>																																												
	<p>運行本数</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">路線</th> <th colspan="2">平日</th> <th colspan="2">土日祝</th> </tr> <tr> <th>再編前</th> <th>再編後</th> <th>再編前</th> <th>再編後</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>上越大通り線 (鶉の浜～直江津～本町経由～上越妙高)</td> <td>8.0 往復</td> <td>15.0 往復</td> <td>6.0 往復</td> <td>12.0 往復</td> </tr> <tr> <td>上越大通り線 (直江津～本町経由～今泉・上越妙高)</td> <td>6.0 往復</td> <td>0.0 往復</td> <td>6.0 往復</td> <td>0.0 往復</td> </tr> <tr> <td>上越大通り線 (直江津～西城町経由～今泉)</td> <td>3.5 往復</td> <td>0.0 往復</td> <td>2.0 往復</td> <td>0.0 往復</td> </tr> <tr> <td>上越大通り線 (直江津～西城町経由～中央病院)</td> <td>5.5 往復</td> <td>7.5 往復</td> <td>2.5 往復</td> <td>3.0 往復</td> </tr> <tr> <td>浜線</td> <td>8.0 往復</td> <td>7.0 往復</td> <td>6.0 往復</td> <td>6.0 往復</td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td>31.0 往復</td> <td>29.5 往復</td> <td>22.5 往復</td> <td>21.0 往復</td> </tr> <tr> <td>上越妙高駅への乗り入れ本数</td> <td>8.5 往復</td> <td>15.0 往復</td> <td>6.5 往復</td> <td>12.0 往復</td> </tr> </tbody> </table>	路線	平日		土日祝		再編前	再編後	再編前	再編後	上越大通り線 (鶉の浜～直江津～本町経由～上越妙高)	8.0 往復	15.0 往復	6.0 往復	12.0 往復	上越大通り線 (直江津～本町経由～今泉・上越妙高)	6.0 往復	0.0 往復	6.0 往復	0.0 往復	上越大通り線 (直江津～西城町経由～今泉)	3.5 往復	0.0 往復	2.0 往復	0.0 往復	上越大通り線 (直江津～西城町経由～中央病院)	5.5 往復	7.5 往復	2.5 往復	3.0 往復	浜線	8.0 往復	7.0 往復	6.0 往復	6.0 往復	合計	31.0 往復	29.5 往復	22.5 往復	21.0 往復	上越妙高駅への乗り入れ本数	8.5 往復	15.0 往復	6.5 往復	12.0 往復
	路線		平日		土日祝																																								
再編前		再編後	再編前	再編後																																									
上越大通り線 (鶉の浜～直江津～本町経由～上越妙高)	8.0 往復	15.0 往復	6.0 往復	12.0 往復																																									
上越大通り線 (直江津～本町経由～今泉・上越妙高)	6.0 往復	0.0 往復	6.0 往復	0.0 往復																																									
上越大通り線 (直江津～西城町経由～今泉)	3.5 往復	0.0 往復	2.0 往復	0.0 往復																																									
上越大通り線 (直江津～西城町経由～中央病院)	5.5 往復	7.5 往復	2.5 往復	3.0 往復																																									
浜線	8.0 往復	7.0 往復	6.0 往復	6.0 往復																																									
合計	31.0 往復	29.5 往復	22.5 往復	21.0 往復																																									
上越妙高駅への乗り入れ本数	8.5 往復	15.0 往復	6.5 往復	12.0 往復																																									
運賃	現在の距離制運賃を適用																																												

	スケジュール	平成 28 年 4 月～ 路線バスの運行時刻の検討 平成 28 年 6 月～ 変更認可申請、沿線住民へ周知 平成 28 年 10 月～ 運行開始																																																
	路線再編後の役割	○上越大通り線：拠点間輸送系統 ○浜線：地域内輸送系統																																																
	収支見通し	<p>上越大通り線の収支（鵜の浜発、直江津発）</p> <table border="1" data-bbox="454 416 1390 575"> <thead> <tr> <th></th> <th>H26 年度 実績</th> <th>H31 年度 見込み</th> <th>再編後 見込み</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>収入</td> <td>39,572 千円</td> <td>31,784 千円</td> <td>38,832 千円</td> </tr> <tr> <td>経費</td> <td>82,428 千円</td> <td>82,428 千円</td> <td>104,812 千円</td> </tr> <tr> <td>収支率</td> <td>48.0%</td> <td>38.6%</td> <td>37.0%</td> </tr> </tbody> </table> <p>浜線の収支</p> <table border="1" data-bbox="454 611 1390 770"> <thead> <tr> <th></th> <th>H26 年度 実績</th> <th>H31 年度 見込み</th> <th>再編後 見込み</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>収入</td> <td>10,712 千円</td> <td>8,603 千円</td> <td>1,878 千円</td> </tr> <tr> <td>経費</td> <td>38,127 千円</td> <td>38,127 千円</td> <td>12,770 千円</td> </tr> <tr> <td>収支率</td> <td>28.1%</td> <td>22.6%</td> <td>14.7%</td> </tr> </tbody> </table> <p><合計></p> <table border="1" data-bbox="454 804 1390 963"> <thead> <tr> <th></th> <th>H26 年度 実績</th> <th>H31 年度 見込み</th> <th>再編後 見込み</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>収入</td> <td>50,284 千円</td> <td>40,387 千円</td> <td>40,710 千円</td> </tr> <tr> <td>経費</td> <td>120,555 千円</td> <td>120,555 千円</td> <td>117,582 千円</td> </tr> <tr> <td>収支率</td> <td>41.7%</td> <td>33.5%</td> <td>34.6%</td> </tr> </tbody> </table>		H26 年度 実績	H31 年度 見込み	再編後 見込み	収入	39,572 千円	31,784 千円	38,832 千円	経費	82,428 千円	82,428 千円	104,812 千円	収支率	48.0%	38.6%	37.0%		H26 年度 実績	H31 年度 見込み	再編後 見込み	収入	10,712 千円	8,603 千円	1,878 千円	経費	38,127 千円	38,127 千円	12,770 千円	収支率	28.1%	22.6%	14.7%		H26 年度 実績	H31 年度 見込み	再編後 見込み	収入	50,284 千円	40,387 千円	40,710 千円	経費	120,555 千円	120,555 千円	117,582 千円	収支率	41.7%	33.5%	34.6%
	H26 年度 実績	H31 年度 見込み	再編後 見込み																																															
収入	39,572 千円	31,784 千円	38,832 千円																																															
経費	82,428 千円	82,428 千円	104,812 千円																																															
収支率	48.0%	38.6%	37.0%																																															
	H26 年度 実績	H31 年度 見込み	再編後 見込み																																															
収入	10,712 千円	8,603 千円	1,878 千円																																															
経費	38,127 千円	38,127 千円	12,770 千円																																															
収支率	28.1%	22.6%	14.7%																																															
	H26 年度 実績	H31 年度 見込み	再編後 見込み																																															
収入	50,284 千円	40,387 千円	40,710 千円																																															
経費	120,555 千円	120,555 千円	117,582 千円																																															
収支率	41.7%	33.5%	34.6%																																															

< 現在の路線図 >



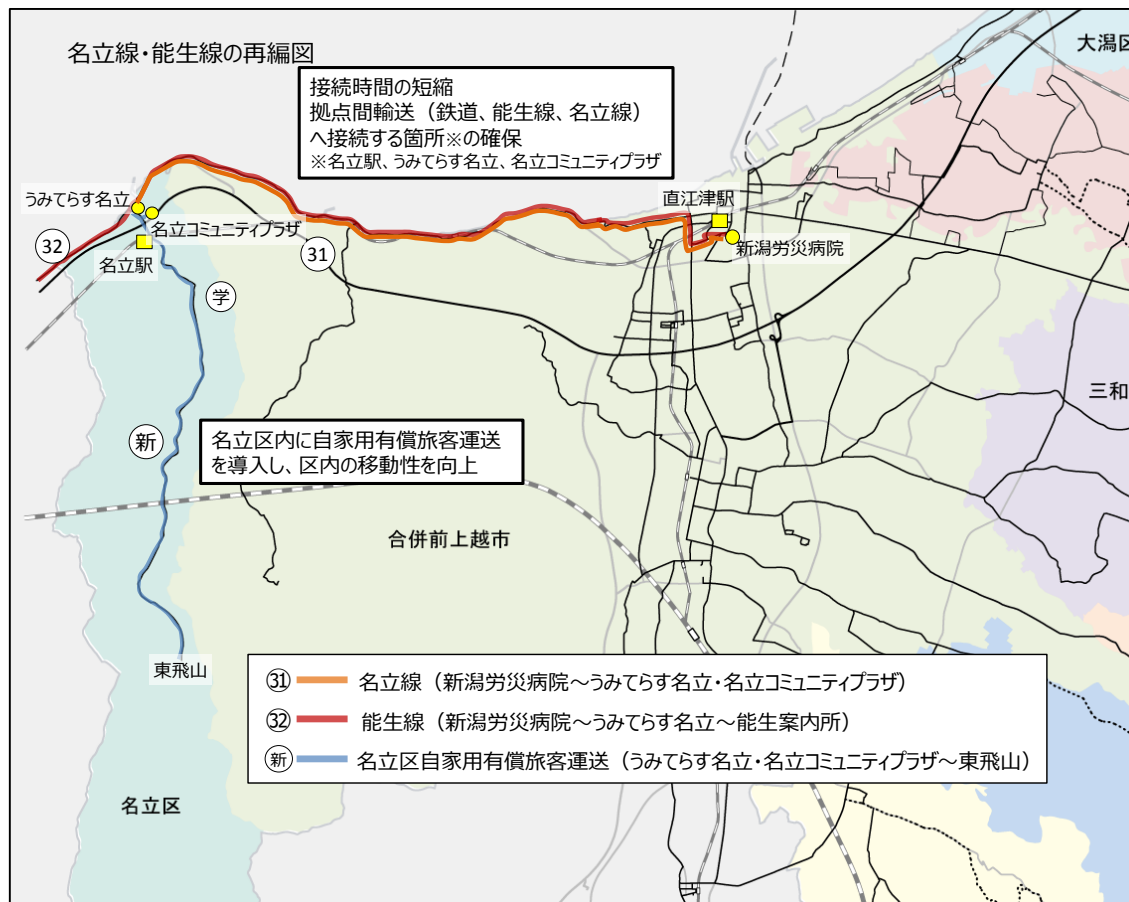
再編番号2：名立線

項目		内容																																															
取組の背景		<p>名立線は、名立区東飛山地区から区の中心部を經由し、直江津（終点：新潟労災病院）までを結ぶ路線と名立区内（東飛山地区からうみてらす名立まで）を運行している路線があり、一般の利用以外に、名立中学校への登下校に利用されている。</p> <p>また、東飛山から名立コミュニティプラザまでの間は、スクールバス（宝田小）が名立線と同じ経路を運行しているが、児童生徒の人数が減少していることから効率化が必要。</p>																																															
再編方針		<p>スクールバスを利用する児童数が減少しスクールバスへの一般混乗が可能であること、校外学習等でスクールバスを引き続き使用する必要があることから、重複する名立線を廃止し、スクールバス混乗（名立区自家用有償旅客運送）へ切り替える。</p> <p>名立線は、うみてらす名立から労災病院前までを運行する。</p> <p>並行して運行する能生線や鉄道（日本海ひすいライン）と運行時刻を調整し、名立区から合併前上越市への利便性を高める。</p> <p>スクールバス（名立区自家用有償旅客運送）は、朝夕の児童生徒の登下校時のほか、日中は名立区内を連絡する路線として運行する。</p> <p>交通拠点である名立駅や名立コミュニティプラザ、うみてらす名立では、鉄道や路線バスとの接続時間の短縮に配慮する。</p>																																															
再編内容	運行経路	<p>○名立線 うみてらす名立～労災病院前までの運行</p> <p>○スクールバス（名立区自家用有償旅客運送） 東飛山～うみてらす名立（朝夕は小中学校前を經由する経路）</p>																																															
	運行本数	<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">路線</th> <th colspan="2">平日</th> <th colspan="2">土曜</th> <th colspan="2">日祝</th> </tr> <tr> <th>再編前</th> <th>再編後</th> <th>再編前</th> <th>再編後</th> <th>再編前</th> <th>再編後</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>名立線（労災発）</td> <td>3往復</td> <td>3往復</td> <td>3往復</td> <td>3往復</td> <td>3往復</td> <td>3往復</td> </tr> <tr> <td>名立線（うみてらす）</td> <td>3往復</td> <td>0往復</td> <td>1往復</td> <td>0往復</td> <td>1往復</td> <td>0往復</td> </tr> <tr> <td>能生線</td> <td>2往復</td> <td>2往復</td> <td>2往復</td> <td>2往復</td> <td>0往復</td> <td>0往復</td> </tr> <tr> <td>スクールバス</td> <td>5往復</td> <td>9往復</td> <td>運休</td> <td>5往復</td> <td>運休</td> <td>5往復</td> </tr> </tbody> </table>							路線	平日		土曜		日祝		再編前	再編後	再編前	再編後	再編前	再編後	名立線（労災発）	3往復	3往復	3往復	3往復	3往復	3往復	名立線（うみてらす）	3往復	0往復	1往復	0往復	1往復	0往復	能生線	2往復	2往復	2往復	2往復	0往復	0往復	スクールバス	5往復	9往復	運休	5往復	運休	5往復
	路線	平日		土曜		日祝																																											
		再編前	再編後	再編前	再編後	再編前	再編後																																										
名立線（労災発）	3往復	3往復	3往復	3往復	3往復	3往復																																											
名立線（うみてらす）	3往復	0往復	1往復	0往復	1往復	0往復																																											
能生線	2往復	2往復	2往復	2往復	0往復	0往復																																											
スクールバス	5往復	9往復	運休	5往復	運休	5往復																																											
運賃	<p>○名立線：現在の距離制運賃を適用</p> <p>○スクールバス（名立区自家用有償旅客運送）：1乗車200円</p>																																																
スケジュール	<p>児童生徒の登下校手段が変更になるので、新学期（4月）に合わせて再編する。</p> <p>平成28年4月～ 学校や保護者との調整、運行時刻の検討</p> <p>平成28年12月～ 運行計画の変更認可申請 自家用有償旅客運送の登録 利用者への周知</p> <p>平成29年4月～ 運行開始</p>																																																
路線再編後の役割	<p>○名立線：拠点間輸送系統</p> <p>○スクールバス（名立区自家用有償旅客運送）：地域内輸送系統</p> <p>交通拠点：鉄道－名立駅 能生線－うみてらす名立、名立コミュニティプラザ 名立線－うみてらす名立、名立コミュニティプラザ</p>																																																
収支見通し	<p>名立線の収支</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>H26年度 実績</th> <th>H31年度 見込み</th> <th>再編後 見込み</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>収入</td> <td>8,351千円</td> <td>6,707千円</td> <td>1,843千円</td> </tr> <tr> <td>経費</td> <td>28,404千円</td> <td>28,404千円</td> <td>11,571千円</td> </tr> <tr> <td>収支率</td> <td>29.4%</td> <td>23.6%</td> <td>15.9%</td> </tr> </tbody> </table> <p>※スクールバス（名立区自家用有償旅客運送）の収支は含まない。</p>								H26年度 実績	H31年度 見込み	再編後 見込み	収入	8,351千円	6,707千円	1,843千円	経費	28,404千円	28,404千円	11,571千円	収支率	29.4%	23.6%	15.9%																										
	H26年度 実績	H31年度 見込み	再編後 見込み																																														
収入	8,351千円	6,707千円	1,843千円																																														
経費	28,404千円	28,404千円	11,571千円																																														
収支率	29.4%	23.6%	15.9%																																														

<現在の路線図>



<再編後>



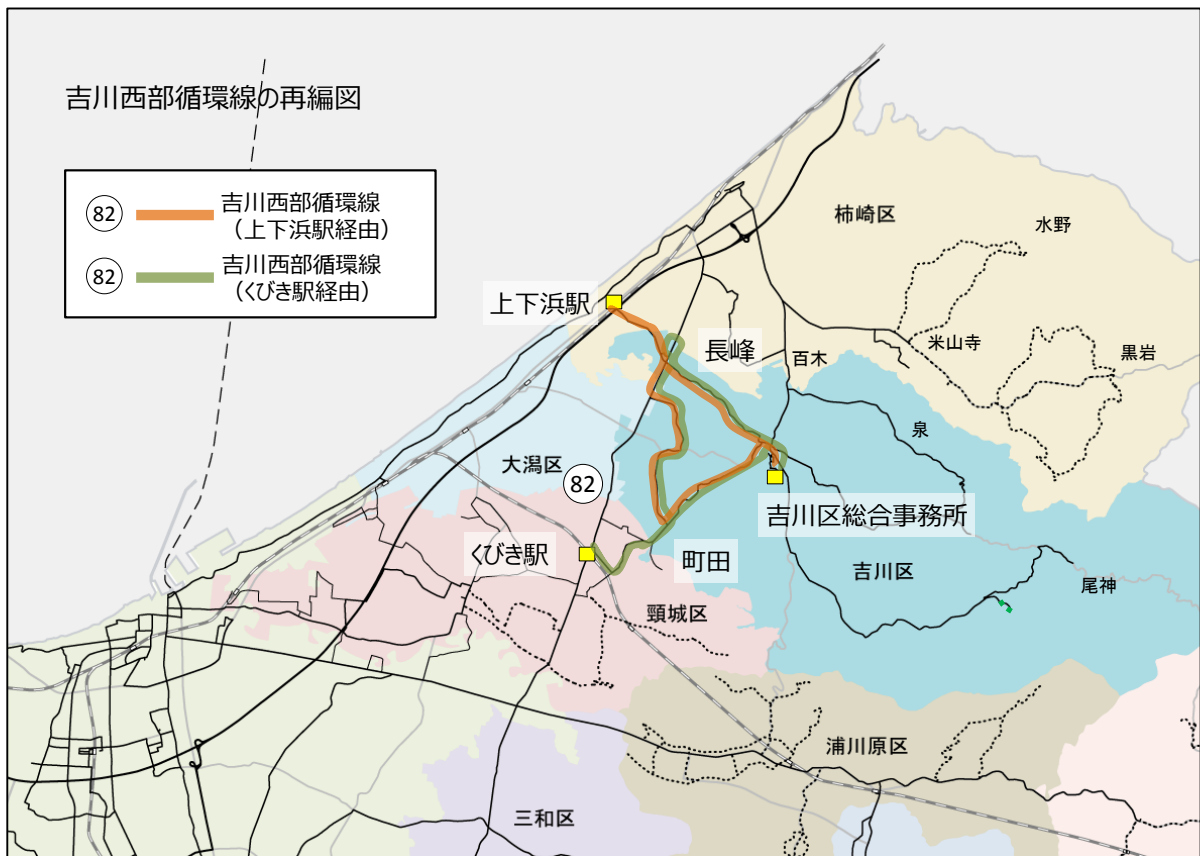
再編番号 3 : 吉川区内

項目		内容																
取組の背景		<p>上下浜駅線及び吉川くびき駅線は、吉川区外での利用が少なく、収支率も目標値の 30%を下回っている。また、吉川西部循環線と経路が一部重複する箇所がある。</p> <p>吉川区内の児童生徒（吉川小学校、吉川中学校）の登下校手段は、路線バスとスクールバスにより確保しているが、経路が一部重複している区間があり、また、児童生徒数が減少傾向にある。</p>																
再編方針		<p>上下浜駅線及び吉川くびき駅線は、経路が重複する吉川西部循環線に統合し運行の効率化を図る。</p> <p>登下校手段として路線バス又はスクールバスを利用する小中学生の人数が平成 32 年度に 173 人（平成 27 年度比 88 人減）となる見込みであることから、その時期に向けて路線バスとスクールバスの重複を解消する検討を行う。</p>																
再編内容	運行経路	<p>○上下浜駅線及び吉川くびき駅線 吉川西部循環線へ統合</p> <p>○吉川西部循環線 交通拠点（吉川区総合事務所）へのアクセスを中心としつつ、上下浜駅やくびき駅へ接続する路線とする。</p>																
	運行本数	○吉川西部循環線：現在の運行便数を基準として、利用実態に応じて見直す。 （現在：平日 5 往復、土曜日 3 往復、日祝運休）																
	運賃	○吉川西部循環線：現状の距離制運賃を継続																
	スケジュール	<p><吉川西部循環線への統合> 各路線は、児童生徒の登下校に利用されていることから、新学期が始まる 4 月に向けて検討を行う。 平成 28 年 4 月～ 乗降調査 平成 28 年 7 月～ 運行内容を検討、地元及び学校と調整 平成 28 年 12 月 運行計画の変更認可申請、利用者への周知 平成 29 年 4 月 再編実施</p> <p><路線バスとスクールバスの重複区間の解消> 平成 31 年 4 月～ 児童生徒の推移を踏まえて、路線バスとスクールバスの重複した運行内容の解消を検討する。</p>																
路線再編後の役割		○吉川西部循環線：地域内輸送系統を維持する。																
収支見通し		<p>吉川西部循環線、上下浜駅線、吉川くびき駅線を合計した収支</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>H26 年度 実績</th> <th>H31 年度 見込み</th> <th>再編後 見込み</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>収入</td> <td>5,576 千円</td> <td>4,479 千円</td> <td>4,479 千円</td> </tr> <tr> <td>経費</td> <td>12,634 千円</td> <td>12,634 千円</td> <td>8,580 千円</td> </tr> <tr> <td>収支率</td> <td>44.1%</td> <td>35.5%</td> <td>52.2%</td> </tr> </tbody> </table>		H26 年度 実績	H31 年度 見込み	再編後 見込み	収入	5,576 千円	4,479 千円	4,479 千円	経費	12,634 千円	12,634 千円	8,580 千円	収支率	44.1%	35.5%	52.2%
	H26 年度 実績	H31 年度 見込み	再編後 見込み															
収入	5,576 千円	4,479 千円	4,479 千円															
経費	12,634 千円	12,634 千円	8,580 千円															
収支率	44.1%	35.5%	52.2%															

< 現在の路線図 >



< 再編後 >



再編番号4：宮口線、青柳線

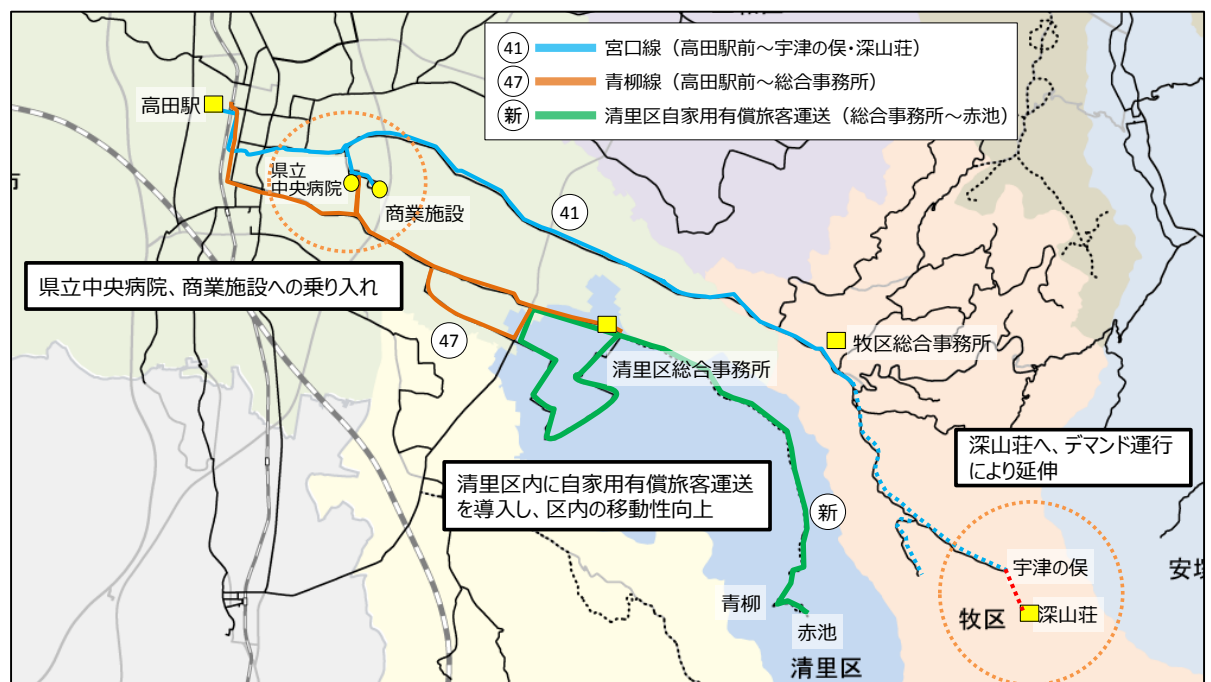
項目	内容
取組の背景	<p>宮口線は、高田駅から県立中央病院までの間は利用が見られるものの、県立中央病院から牧区までの間は日中の時間帯を中心に利用が少ない。</p> <p>スクールバスを活用して運行する高谷線は、平成32年度に路線沿線に小中学生がいなくなるため、スクールバスとしての運行を維持することが困難となる。</p> <p>青柳線は、清里区総合事務所前から赤池までの間、路線バスとスクールバスが同じ経路を運行しており、中学生が路線バスを、小学生がスクールバスを利用している。バスを利用する児童生徒の人数が平成31年度に32人（平成27年度比9人減）となり、スクールバスへの一般混乗が可能となる。（現在のスクールバスの定員：37名）また、県立中央病院へ乗り入れる要望がある。</p>
再編方針	<p>○宮口線 利用者を増やすため、商業施設等へ乗り入れる。 利用者が減少傾向にあり、土日を含めて利用状況に応じた便数を検討する。 牧小学校、牧中学校への登下校に配慮した見直しとする。</p> <p>○牧区自家用有償旅客運送 高谷線の運行が困難になることから、宮口線（総合事務所から宇津の俣まで）を含め、運行形態を検討する。</p> <p>○青柳線 利用状況に応じた運行便数の検討と平成31年度を目途に清里区総合事務所前から赤池までの間は、スクールバスへの混乗（清里区自家用有償旅客運送）とする。 高田駅から清里区総合事務所前までの間は、拠点間輸送系統として役割を明確化し、利用状況を踏まえた運行内容を検討する。 経路変更により県立中央病院へ乗り入れる試験運行を実施するため、利用意向を把握するとともに、利用する時間帯（例：8～10時台に病院着、12時前後に病院発など）を調査して、乗り入れる時間帯を検討する。</p>
再編内容	<p>○宮口線 商業施設（バロー上越店）への乗り入れや、起終点を宇津の俣から深山荘へ延伸する。（宇津の俣から深山荘までの間はデマンド運行）</p> <p>○青柳線 清里区総合事務所から赤池までの間は、路線バスを廃止し清里区自家用有償旅客運送へ変更する。清里区自家用有償旅客運送は、診療所や小中学校を経由する経路へ変更し、地域内輸送系統の役割とする。拠点間輸送系統への接続は、清里区総合事務所とする。高田駅～清里区総合事務所間は、「高田駅前～下稲塚～清里区総合事務所～松野木～高田駅前」を循環する経路を基本として、利用状況に応じた経路を検討する。</p>
	<p>○宮口線：現状の平日10往復、休日6往復を利用状況に応じて見直す。 ○青柳線、清里区自家用有償旅客運送：利用状況に応じた便数へ見直す。</p>
	<p>路線バスは、現在の運賃体系を維持する。 清里区自家用有償旅客運送は、他区と同様に1乗車200円を想定</p>
	<p><商業施設等への延伸> 平成28年4月～ 乗降調査等 平成28年7月～ 経路の変更、便数を検討 平成28年8月 運行計画の変更認可申請 平成28年10月 運行経路の変更 <清里区自家用有償旅客運送の導入> 平成30年4月～ 乗降調査、地元及び学校と調整 平成30年7月～ 青柳線の運行内容（経路、時刻、便数）を検討 平成30年8月～ 保護者への説明 平成30年12月～ 運行計画の変更認可申請（バス事業者）、自家用有償旅客運送の登録、利用者や児童生徒、保護者へ運行内容を周知 平成31年4月～ 青柳線と自家用有償旅客運送の再編</p>

路線再編後の役割	○宮口線：拠点間輸送系統、○青柳線：拠点間輸送系統 ○清里区自家用有償旅客運送：地域内輸送系統			
収支見通し	宮口線			
		H26 年度 実績	H31 年度 見込み	再編後 見込み
	収入	15,870 千円	12,746 千円	13,314 千円
	経費	40,835 千円	40,835 千円	36,116 千円
	収支率	38.9%	31.2%	36.9%
	青柳線			
		H26 年度 実績	H31 年度 見込み	再編後 見込み
収入	9,056 千円	7,273 千円	5,804 千円	
経費	33,972 千円	33,972 千円	21,681 千円	
収支率	26.7%	21.4%	26.8%	
※スクールバス（清里区自家用有償旅客運送）の収支は含まない。				

<現在の路線図>



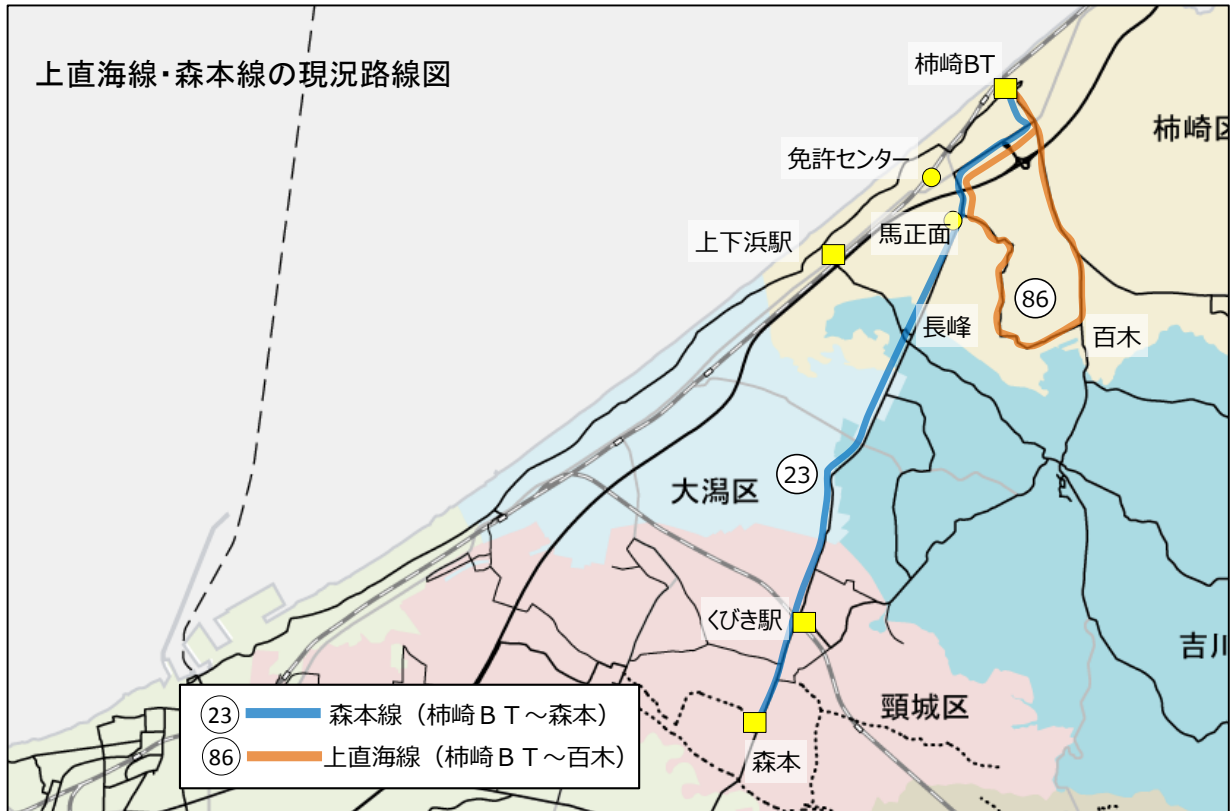
<再編後>



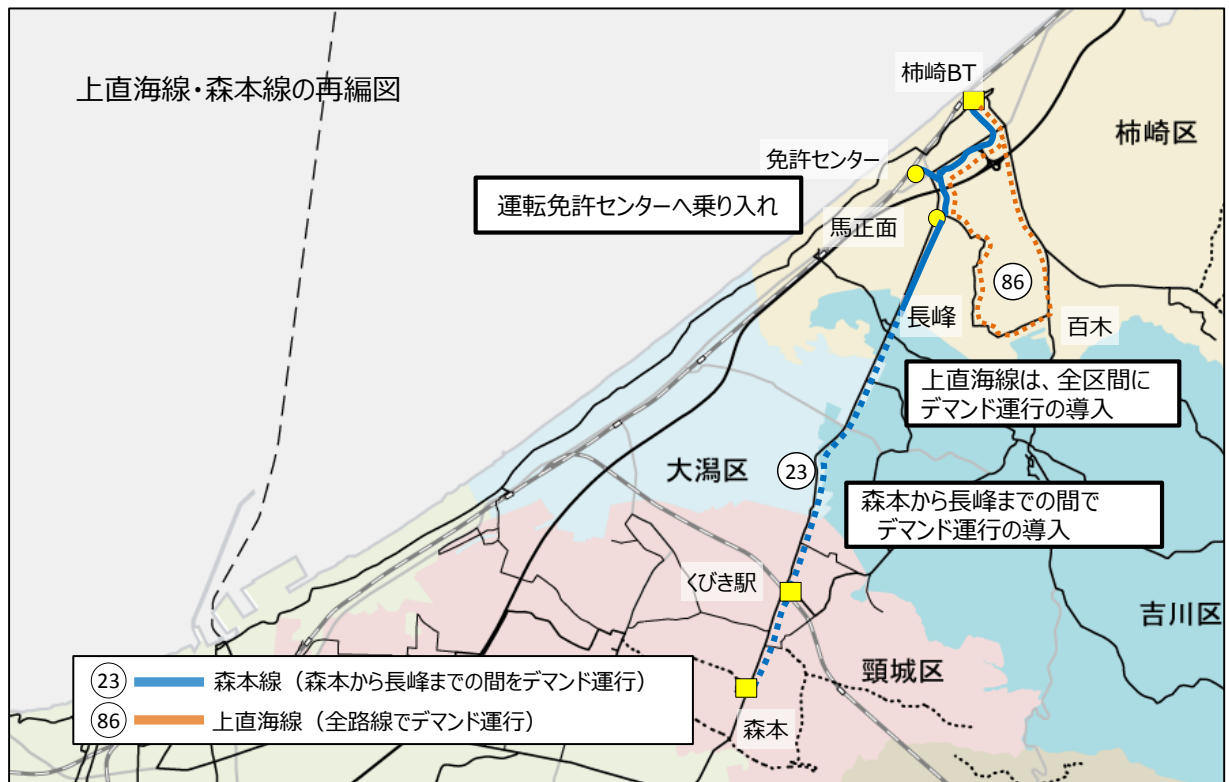
再編番号5：上直海線、森本線

項目		内容																																
取組の背景		<p>上直海線は、利用者が極端に少なく定期的な利用が見られない。 森本線は、頸城区森本から柿崎区馬正面までの間、日中の時間帯の利用が少ない。 柿崎区馬正面地区には新潟県警の運転免許センター上越支所があり、柿崎駅から徒歩約30分と離れているものの、柿崎駅から運転免許センターへの公共交通が確保されていない。</p>																																
再編方針		<p>○上直海線 定期的な利用が無いので、全区間をデマンド運行とする。 ○森本線 くびき駅から長峰までは、通学などの朝夕の定期的な利用者の移動を確保しつつ、日中の時間帯はデマンド運行とする。</p>																																
再編内容	運行経路	<p>○上直海線：現行ルートを維持 ○森本線：現行ルートを基本として運転免許センター上越支所へ乗り入れる。</p>																																
	運行本数	<p>○上直海線 定期的な利用が見られないので、利用状況に合わせた運行本数と時刻を検討する。 ○森本線 現在の4便を維持する。 定時運行…朝夕など定期的な利用が見込める時間帯 デマンド運行…日中の運行時間帯</p>																																
	運賃	現状の距離制運賃を継続																																
	スケジュール	<p>平成28年2月～3月 利用者への周知、免許センターと調整 平成28年4月 運行開始</p>																																
路線再編後の役割		<p>○上直海線：地域内輸送系統 ○森本線：地域内輸送系統</p>																																
収支見通し		<p>上直海線</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>H26年度 実績</th> <th>H31年度 見込み</th> <th>再編後 見込み</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>収入</td> <td>56千円</td> <td>45千円</td> <td>15千円</td> </tr> <tr> <td>経費</td> <td>1,725千円</td> <td>1,725千円</td> <td>863千円</td> </tr> <tr> <td>収支率</td> <td>3.2%</td> <td>2.6%</td> <td>1.8%</td> </tr> </tbody> </table> <p>森本線</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>H26年度 実績</th> <th>H31年度 見込み</th> <th>再編後 見込み</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>収入</td> <td>366千円</td> <td>294千円</td> <td>350千円</td> </tr> <tr> <td>経費</td> <td>7,771千円</td> <td>7,771千円</td> <td>5,828千円</td> </tr> <tr> <td>収支率</td> <td>4.7%</td> <td>3.8%</td> <td>6.0%</td> </tr> </tbody> </table>		H26年度 実績	H31年度 見込み	再編後 見込み	収入	56千円	45千円	15千円	経費	1,725千円	1,725千円	863千円	収支率	3.2%	2.6%	1.8%		H26年度 実績	H31年度 見込み	再編後 見込み	収入	366千円	294千円	350千円	経費	7,771千円	7,771千円	5,828千円	収支率	4.7%	3.8%	6.0%
	H26年度 実績	H31年度 見込み	再編後 見込み																															
収入	56千円	45千円	15千円																															
経費	1,725千円	1,725千円	863千円																															
収支率	3.2%	2.6%	1.8%																															
	H26年度 実績	H31年度 見込み	再編後 見込み																															
収入	366千円	294千円	350千円																															
経費	7,771千円	7,771千円	5,828千円																															
収支率	4.7%	3.8%	6.0%																															

<現在の路線図>



<再編後>



再編番号6：直江津・浦川原線、大平線

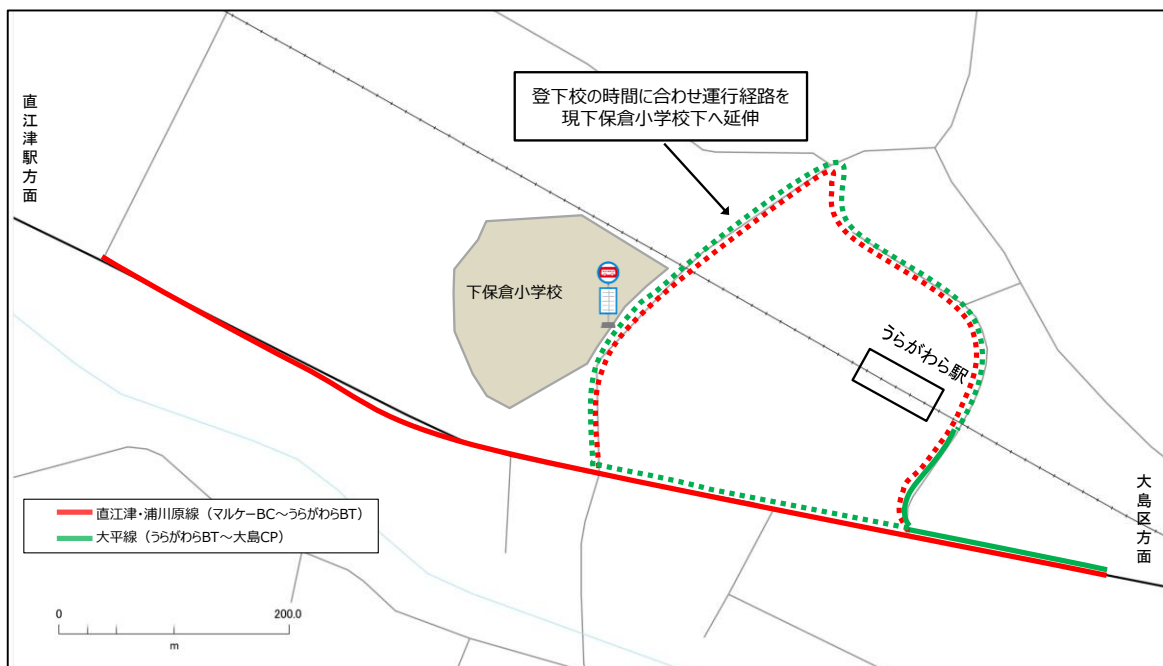
項目		内容											
取組の背景		<p>浦川原区では平成29年4月に小学校の統廃合が予定されており、現在の末広小学校と中保倉小学校の児童の現下保倉小学校への通学手段を確保することが必要である。</p> <p>直江津・浦川原線は、直江津駅周辺と浦川原区の中心的エリアを結ぶ拠点間輸送系統である。利用の少ない時間帯や運行区間が見られる。</p> <p>大平線は、中保倉小学校への登下校に利用されるなど、主に地域内の移動需要に対応している。また、利用の少ない時間帯が見られる。</p>											
再編方針		<p>○直江津・浦川原線 拠点間輸送系統として、通学や通勤等の利便性を維持する。 末広小学校区の児童が現下保倉小学校に通学できる運行経路と運行時刻へ変更する。 利用者が少ない土日や平日の日中の運行は、利用状況を踏まえた運行内容へ見直す。</p> <p>○大平線 中保倉小学校区の児童が現下保倉小学校に通学できる運行経路への変更と、朝夕の通学時間帯に応じた運行時刻を設定する。 日中の運行について、利用の少ない時間帯はデマンド運行（東西ルート）へ切り替え、時間帯により役割を明確にして効率化を図る。</p>											
再編内容	運行経路	<p>○直江津・浦川原線 ○大平線 現行ルートを基本に、通学時間帯に現下保倉小学校へ乗り入れる。</p>											
	運行本数	<table border="1"> <thead> <tr> <th>路線</th> <th>再編前</th> <th>再編後</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>直江津・浦川原線</td> <td>平日9往復 土日祝7往復</td> <td>利用実態に応じて運行本数と運行時間帯を検討する</td> </tr> <tr> <td>大平線</td> <td>平日5往復 土日祝運休</td> <td>利用実態に応じて運行本数と運行時間帯を検討する</td> </tr> </tbody> </table>			路線	再編前	再編後	直江津・浦川原線	平日9往復 土日祝7往復	利用実態に応じて運行本数と運行時間帯を検討する	大平線	平日5往復 土日祝運休	利用実態に応じて運行本数と運行時間帯を検討する
	路線	再編前	再編後										
	直江津・浦川原線	平日9往復 土日祝7往復	利用実態に応じて運行本数と運行時間帯を検討する										
大平線	平日5往復 土日祝運休	利用実態に応じて運行本数と運行時間帯を検討する											
運賃	<p>○直江津・浦川原線 ○大平線 現在の距離制運賃を適用</p>												
スケジュール	<p>平成29年4月の小学校統廃合に対応するため、平成28年10月から再編する。 平成28年4月～6月 運行内容（時刻、便数）を検討 地元及び学校と調整 平成28年6月 運行計画の変更認可申請、利用者への周知 平成28年10月 再編開始</p>												
路線再編後の役割		<p>○直江津・浦川原線：拠点間輸送系統 ○大平線：地域内輸送系統</p>											

収支見通し	直江津・浦川原線			
		H26 年度 実績	H31 年度 見込み	再編後 見込み
	収入	11,416 千円	9,169 千円	10,254 千円
	経費	38,183 千円	38,183 千円	32,890 千円
	収支率	29.9%	24.0%	31.2%
	大平線			
		H26 年度 実績	H31 年度 見込み	再編後 見込み
	収入	816 千円	656 千円	1,196 千円
	経費	6,118 千円	6,118 千円	4,953 千円
	収支率	13.3%	10.7%	24.1%

<現在の路線図>



<再編後>

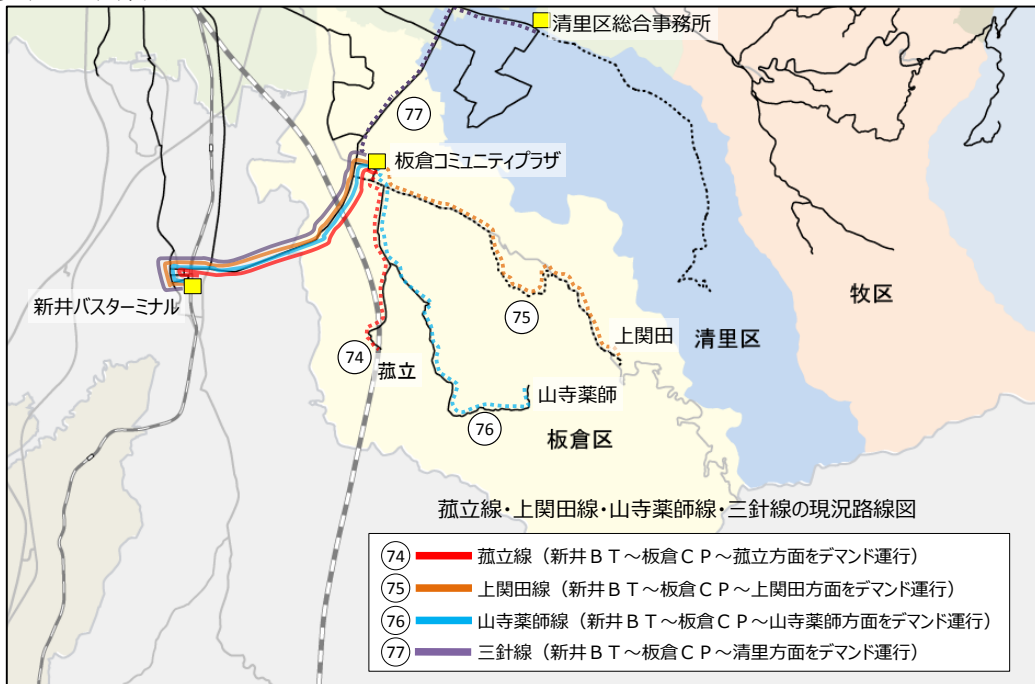


再編番号7：板倉区内

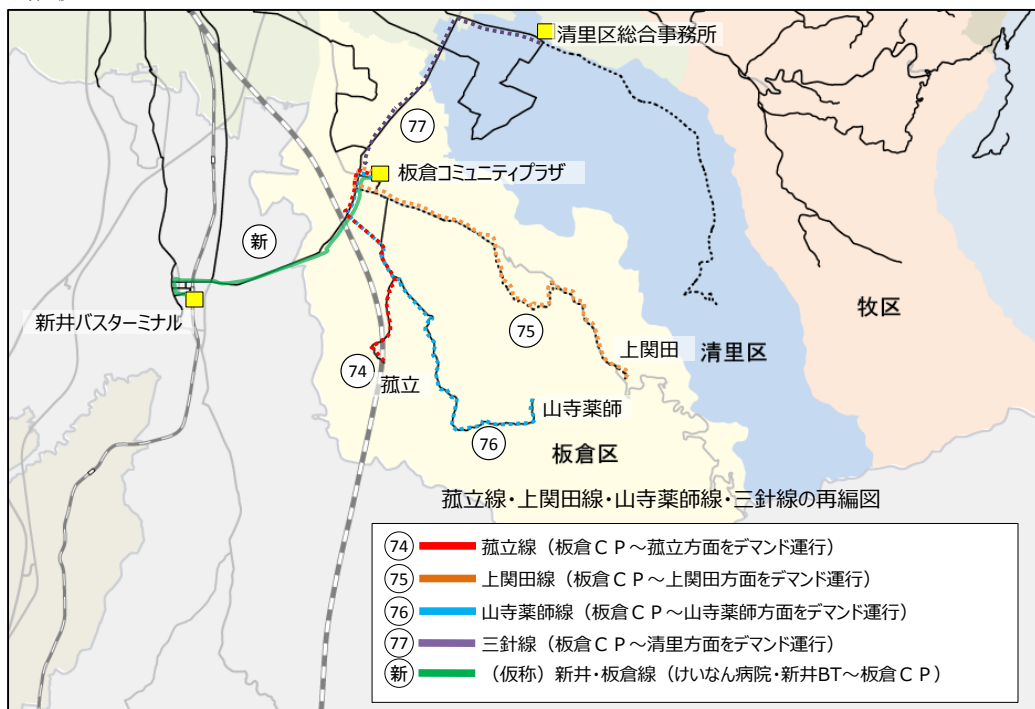
項目		内容																																																									
取組の背景		平成23年度に、板倉コミュニティプラザを交通拠点とした階層化に取り組み効率化を図ったが、利用者の減少に伴い、収支率が低下している。 また、針商店街や上越妙高駅へ乗り入れる要望がある。																																																									
再編方針		○菰立線、上関田線、山寺薬師線、三針線 けいなん総合病院・新井バスターミナルから板倉コミュニティプラザまでの間を拠点間輸送系統（「(仮)新井・板倉線」）に、板倉コミュニティプラザから板倉区や清里区内各地までの間を地域内輸送系統に役割を明確化し、わかりやすい運行内容とする。 「(仮)新井・板倉線」は新井駅で鉄道との接続の向上を図る。 全ての路線で運行効率の向上を図るとともに、菰立線、上関田線、山寺薬師線は針商店街へ経路変更し利便性を高める。 ○島田線 現在、平日と土日祝の運行本数が同じであるが、土日を含め利用実態に即した適正な運行本数にすることで効率化を図る。 ○上越妙高駅への乗り入れ（検討） 利用需要や必要性、経路を確認し、具体化に向けた実証実験を実施する。																																																									
再編内容	運行経路	○(仮)新井・板倉線、菰立線、上関田線、山寺薬師線、三針線 菰立線、上関田線、山寺薬師線については、現在の利用状況に配慮しながら針商店街を経由する。 ○島田線：現行ルートを維持																																																									
	運行本数	○(仮)新井・板倉線、菰立線、上関田線、山寺薬師線、三針線 利用実態に応じて運行本数と運行時間帯を検討する。 ○島田線 土日祝は利用実態に応じて運行本数と運行時間帯を検討する。																																																									
	運賃	現在の距離制運賃を適用。(仮)新井・板倉線、菰立線、上関田線、山寺薬師線、三針線を乗り継ぐ場合は運賃を割り引く。																																																									
	スケジュール	平成28年4月～ 地元及び学校との調整 平成28年6月 乗降調査 平成28年7月 運行内容（時刻、便数）を検討 平成29年2月 運行計画の変更認可申請、利用者への周知 平成29年4月～ 運行開始																																																									
路線再編後の役割		○(仮)新井・板倉線、島田線：拠点間輸送系統 ○菰立線、上関田線、山寺薬師線、三針線：地域内輸送系統																																																									
収支見通し		<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2"></th> <th>H26年度 実績</th> <th>H31年度 見込み</th> <th>再編後 見込み</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">板倉線・新井線</td> <td>収入</td> <td>—</td> <td>—</td> <td>6,541千円</td> </tr> <tr> <td>経費</td> <td>—</td> <td>—</td> <td>22,010千円</td> </tr> <tr> <td>収支率</td> <td>—</td> <td>—</td> <td>29.7%</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">菰立線</td> <td>収入</td> <td>1,987千円</td> <td>1,596千円</td> <td>544千円</td> </tr> <tr> <td>経費</td> <td>9,517千円</td> <td>9,517千円</td> <td>2,173千円</td> </tr> <tr> <td>収支率</td> <td>20.9%</td> <td>16.8%</td> <td>25.0%</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">上関田線</td> <td>収入</td> <td>5,421千円</td> <td>4,354千円</td> <td>712千円</td> </tr> <tr> <td>経費</td> <td>22,818千円</td> <td>22,818千円</td> <td>4,260千円</td> </tr> <tr> <td>収支率</td> <td>23.8%</td> <td>19.1%</td> <td>16.7%</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">山寺薬師線</td> <td>収入</td> <td>2,984千円</td> <td>2,397千円</td> <td>1,445千円</td> </tr> <tr> <td>経費</td> <td>16,927千円</td> <td>16,927千円</td> <td>4,022千円</td> </tr> <tr> <td>収支率</td> <td>17.6%</td> <td>14.2%</td> <td>35.9%</td> </tr> </tbody> </table>			H26年度 実績	H31年度 見込み	再編後 見込み	板倉線・新井線	収入	—	—	6,541千円	経費	—	—	22,010千円	収支率	—	—	29.7%	菰立線	収入	1,987千円	1,596千円	544千円	経費	9,517千円	9,517千円	2,173千円	収支率	20.9%	16.8%	25.0%	上関田線	収入	5,421千円	4,354千円	712千円	経費	22,818千円	22,818千円	4,260千円	収支率	23.8%	19.1%	16.7%	山寺薬師線	収入	2,984千円	2,397千円	1,445千円	経費	16,927千円	16,927千円	4,022千円	収支率	17.6%	14.2%	35.9%
		H26年度 実績	H31年度 見込み	再編後 見込み																																																							
板倉線・新井線	収入	—	—	6,541千円																																																							
	経費	—	—	22,010千円																																																							
	収支率	—	—	29.7%																																																							
菰立線	収入	1,987千円	1,596千円	544千円																																																							
	経費	9,517千円	9,517千円	2,173千円																																																							
	収支率	20.9%	16.8%	25.0%																																																							
上関田線	収入	5,421千円	4,354千円	712千円																																																							
	経費	22,818千円	22,818千円	4,260千円																																																							
	収支率	23.8%	19.1%	16.7%																																																							
山寺薬師線	収入	2,984千円	2,397千円	1,445千円																																																							
	経費	16,927千円	16,927千円	4,022千円																																																							
	収支率	17.6%	14.2%	35.9%																																																							

		H26 年度 実績	H31 年度 見込み	再編後 見込み
三針線	収入	1,668 千円	1,340 千円	160 千円
	経費	7,083 千円	7,083 千円	1,717 千円
	収支率	23.6%	18.9%	9.3%
島田線	収入	2,113 千円	1,698 千円	2,164 千円
	経費	13,508 千円	13,508 千円	12,158 千円
	収支率	15.6%	12.6%	17.8%
合計	収入	14,174 千円	11,385 千円	11,566 千円
	経費	69,854 千円	69,854 千円	46,340 千円
	収支率	20.3%	16.2%	25.0%

<現在の路線図>



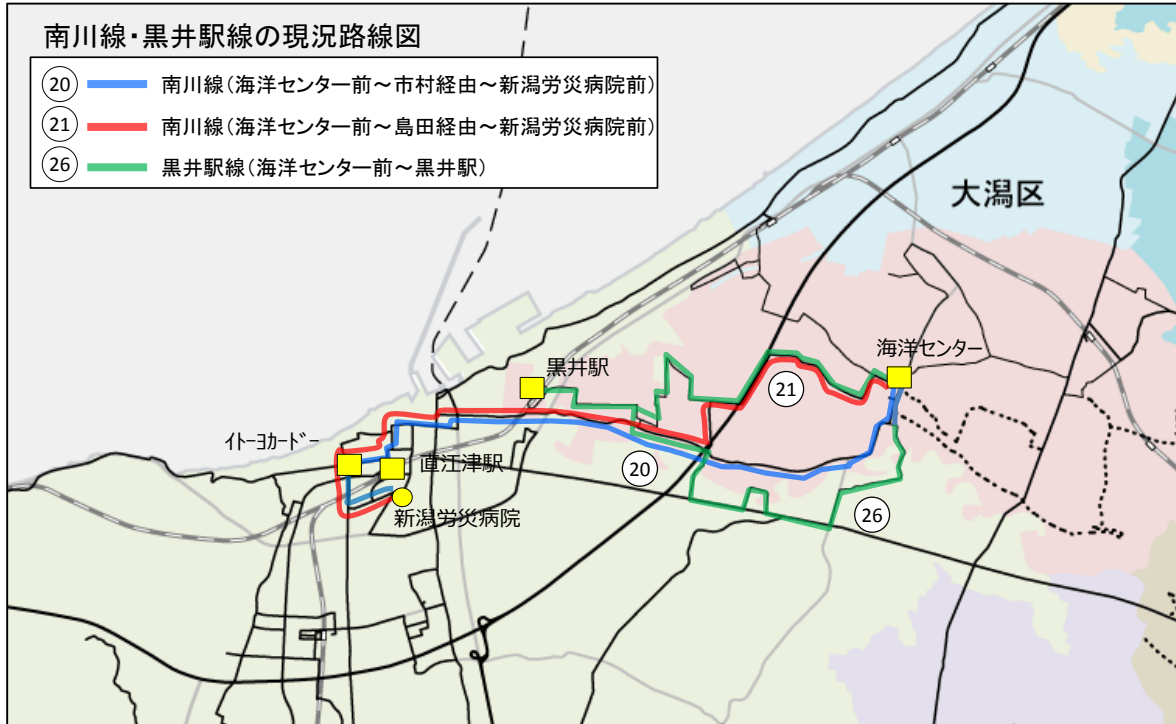
<再編後>



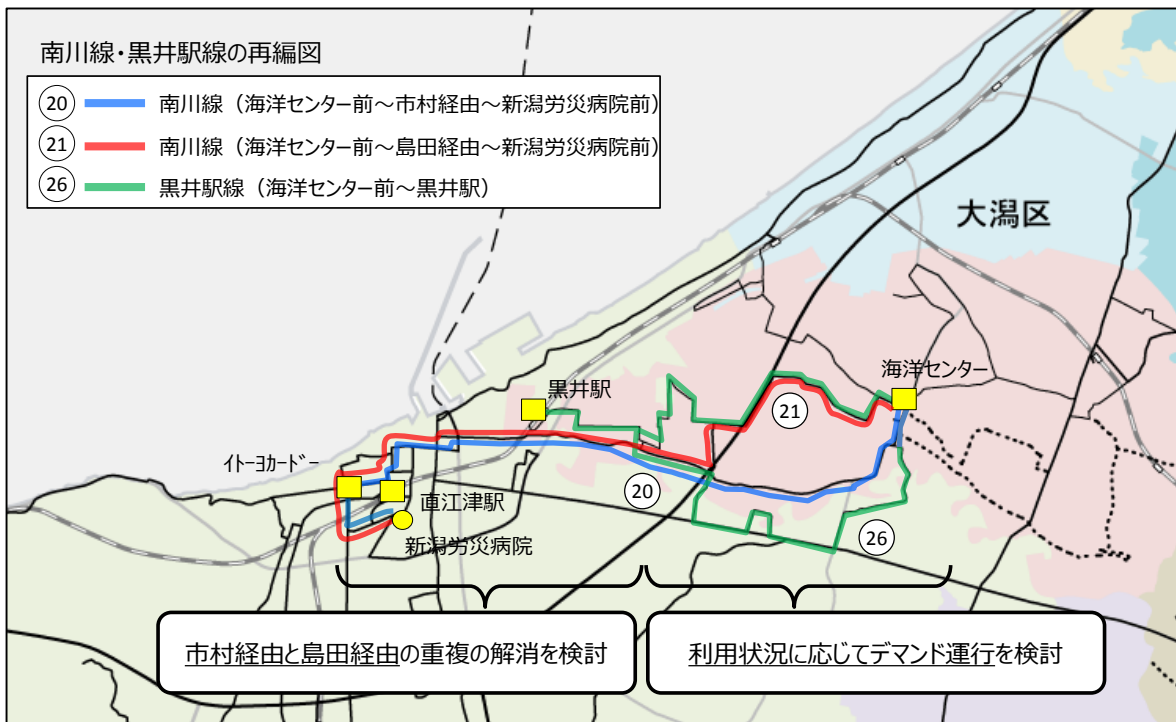
再編番号 8 : 南川線

項目		内容																		
取組の背景		<p>南川線は、直江津市街地（労災病院やイトーヨーカドー前停留所等）と頸城区（海洋センター前停留所）を結ぶ拠点間輸送系統であり、海洋センター前停留所で、頸城区内の循環線（あやめバス：犀潟駅線、黒井駅線、くびき駅線、柳町線、大池線）と接続し、交通ネットワークを構築している。</p> <p>頸城区内において市村経由と島田経由の2路線へ分かれて運行しており、合併前上越市は平日10往復、頸城区内は市村経由と島田経由のそれぞれ5往復である。</p> <p>頸城区内（市村及び島田）から直江津市街地への運行本数を確保するため、頸城区上三分一から労災病院前までの運行本数が多く、また、南川線の島田経由は、海洋センター前から北四ツ屋の間で黒井駅線と経路が重複している。</p>																		
再編方針		<p>直江津市街地と頸城区を結ぶ拠点間輸送を維持する。</p> <p>南川小学校への登下校の利用に十分に配慮し、利用状況を踏まえた経路と運行便数へ見直す。</p> <p>利用状況と見直す経路によって、デマンド運行や路線の重複解消を検討し効率化に取り組む。</p> <p>上越市総合公共交通計画【資料編】に記載した黒井駅への乗り入れは、現在の運行経路から黒井駅へ乗り入れる道路（頸城区西福島地内）が狭隘であり、現在の利用状況に応じた車両では乗り入れが困難であるため見送る。</p>																		
再編内容	運行経路	乗降調査等の利用状況を踏まえた経路																		
	運行本数	<table border="1"> <thead> <tr> <th>路線</th> <th>再編前</th> <th>再編後</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">南川線</td> <td>【平日】 市村経由 5 往復 島田経由 5 往復</td> <td rowspan="2">合併前上越市と頸城区内の利用状況を踏まえた便数・経路へ見直す。</td> </tr> <tr> <td>【土日祝日】 市村経由 2 往復 島田経由 3 往復</td> </tr> </tbody> </table>			路線	再編前	再編後	南川線	【平日】 市村経由 5 往復 島田経由 5 往復	合併前上越市と頸城区内の利用状況を踏まえた便数・経路へ見直す。	【土日祝日】 市村経由 2 往復 島田経由 3 往復									
	路線	再編前	再編後																	
	南川線	【平日】 市村経由 5 往復 島田経由 5 往復	合併前上越市と頸城区内の利用状況を踏まえた便数・経路へ見直す。																	
【土日祝日】 市村経由 2 往復 島田経由 3 往復																				
運賃	現状の距離制運賃を適用																			
スケジュール	<p>平成 29 年 4 月～ 平成 30 年 3 月 乗降調査等により利用状況の調査</p> <p>平成 30 年 1 月～ 運行内容（経路、運行時刻、便数）を検討</p> <p>平成 30 年 8 月 運行計画の変更認可申請</p> <p>平成 30 年 10 月～ 運行開始</p>																			
路線再編後の役割		拠点間輸送系統を維持し、頸城区内循環線との接続を図る。																		
収支見通し		<p>南川線</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>H26 年度 実績</th> <th>H31 年度 見込み</th> <th>再編後 見込み</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>収入</td> <td>13,028 千円</td> <td>10,464 千円</td> <td>10,407 千円</td> </tr> <tr> <td>経費</td> <td>24,279 千円</td> <td>24,279 千円</td> <td>19,587 千円</td> </tr> <tr> <td>収支率</td> <td>53.7%</td> <td>43.1%</td> <td>53.1%</td> </tr> </tbody> </table>				H26 年度 実績	H31 年度 見込み	再編後 見込み	収入	13,028 千円	10,464 千円	10,407 千円	経費	24,279 千円	24,279 千円	19,587 千円	収支率	53.7%	43.1%	53.1%
	H26 年度 実績	H31 年度 見込み	再編後 見込み																	
収入	13,028 千円	10,464 千円	10,407 千円																	
経費	24,279 千円	24,279 千円	19,587 千円																	
収支率	53.7%	43.1%	53.1%																	

< 現在の路線図 >



< 再編後 >



3-3 個別路線の再編による収支見通し

現状のとおり推移した場合、市全体の将来の収支率（補助対象路線）は25.3%であるが、個別路線の再編により収支率は28.6%まで改善すると見込む。目標値の30.0%には1.4%不足しており、他の路線再編や利用促進により補う必要がある。

再編 番号	路線名	平成26年度 実績		
		収入（円）	経費（円）	収支率
1	上越大通り線（鵜の浜発）	15,147,257	39,689,820	38.2%
	上越大通り線（直江津発）※	24,425,000	42,738,000	57.2%
	浜線	10,711,856	38,126,952	28.1%
2	名立線	8,350,800	28,404,291	29.4%
	能生線	3,193,576	11,082,477	28.8%
3	山直海線	10,871,308	25,572,542	42.5%
	泉谷・勝穂循環線	2,748,497	8,724,559	31.5%
	吉川西部循環線	4,026,479	5,402,123	74.5%
	上下浜駅線	1,051,652	3,846,131	27.3%
	吉川くびき駅線	497,729	3,385,496	14.7%
4	宮口線	15,870,105	40,835,198	38.9%
	青柳線	9,056,162	33,971,650	26.7%
5	上直海線	55,943	1,725,188	3.2%
	森本線	365,689	7,770,595	4.7%
6	直江津・浦川原線	11,415,933	38,182,641	29.9%
	安塚線	4,745,880	7,338,305	64.7%
	大平線	816,028	6,118,406	13.3%
	月影・下保倉・末広ルート	101,566	1,485,666	6.8%
	東西ルート	19,648	334,770	5.9%
	小麦平ルート	4,328	49,522	8.7%
	上柿野ルート	12,157	103,666	11.7%
	高田・浦川原線	3,172,368	20,887,735	15.2%
7	菰立線	1,987,468	9,516,763	20.9%
	上関田線	5,421,178	22,818,195	23.8%
	山寺薬師線	2,984,317	16,927,404	17.6%
	三針線	1,668,067	7,082,971	23.6%
	島田線	2,113,420	13,508,223	15.6%
	（仮）新井・板倉線	（路線新設のため実績なし）		
8	南川線	13,028,277	24,278,596	53.7%
	黒井駅線	2,801,407	9,460,345	29.6%
9	黒岩線	976,749	8,476,283	11.5%
	水野線	282,374	3,351,430	8.4%
10	関山ルート	1,108,570	7,227,987	15.3%
	岡沢ルート	1,208,069	5,287,998	22.8%
11	斐太線	514,513	4,875,581	10.6%
	青田線	814,064	2,997,283	27.2%
12	正善寺線	756,429	4,582,513	16.5%
13	教育大学線	10,337,288	27,397,458	37.7%
	春日山線	9,866,591	25,300,128	39.0%
	春日山・佐内線	3,344,666	9,008,311	37.1%
	富岡線	14,012,497	26,421,729	53.0%
	増田線	1,269,798	7,593,118	16.7%
	桑取線	5,975,934	23,955,969	24.9%
	山麓線	1,821,720	5,526,323	33.0%
	佐内・直江津循環線	961,763	7,448,818	12.9%
	謙信公大通り線	230,611	843,968	27.3%
	謙信公大通り循環線	1,014,616	7,279,225	13.9%
春日山駅・アルカディアシャトル便	582,289	4,312,870	13.5%	
14	犀潟駅線	3,650,236	5,914,125	61.7%
	くびき駅線	1,383,665	6,509,323	21.3%
	柳町線	1,552,015	3,224,026	48.1%
	上越大通り線（新井発 中央病院行き）	16,185,177	40,604,942	39.9%
	真砂・岡田線	（路線新設のため実績なし）		
	水科・今保線	（路線新設のため実績なし）		
	真砂線	1,040,006	7,616,224	13.7%
	岡田線	2,638,584	7,054,347	37.4%
	水科線	2,197,545	5,592,051	39.3%
	横住線	119,509	1,183,922	10.1%
	小麦平線	8,527	98,933	8.6%
	上柿野線	13,434	71,511	18.8%
	飯室線	4,259	69,898	6.1%
合計		240,535,593	729,194,524	33.0%
参考（補助対象路線のみ）		216,110,593	686,456,524	31.5%

※上越大通り線（直江津発）は、平成27年度に運行本数を見直したため、平成27年度の実績を記載
 ※名立線及び青柳線は、スクールバス（自家用有償旅客運送）の収支を含まない。

H31年度 見込み			再編後 見込み (H31年度)		
収入 (円)	経費 (円)	収支率	収入 (円)	経費 (円)	収支率
12,165,900	39,689,900	30.7%	28,759,000	85,214,200	33.7%
19,617,600	42,738,000	45.9%	10,073,000	19,598,000	51.4%
8,603,500	38,127,000	22.6%	1,878,000	12,770,300	14.7%
6,707,200	28,404,300	23.6%	1,843,000	11,571,000	15.9%
2,565,000	11,082,500	23.1%	3,190,800	11,082,500	28.8%
8,731,600	25,572,600	34.1%	8,731,600	25,572,600	34.1%
2,207,600	8,724,600	25.3%	2,207,600	8,724,600	25.3%
3,234,000	5,402,200	59.9%			
844,700	3,846,200	22.0%	4,478,500	8,579,600	52.2%
399,800	3,385,500	11.8%			
12,746,500	40,835,200	31.2%	13,314,000	36,115,700	36.9%
7,273,700	33,971,700	21.4%	5,803,560	21,680,900	26.8%
45,000	1,725,200	2.6%	15,100	862,600	1.8%
293,800	7,770,600	3.8%	350,100	5,828,000	6.0%
9,169,000	38,182,700	24.0%	10,254,000	32,890,000	31.2%
3,811,800	7,338,400	51.9%	3,811,800	7,338,400	51.9%
655,500	6,118,500	10.7%	1,195,700	4,953,400	24.1%
81,600	1,485,700	5.5%	81,600	1,485,700	5.5%
15,800	334,800	4.7%	15,800	334,800	4.7%
3,500	49,600	7.1%	3,500	49,600	7.1%
9,800	103,700	9.5%	9,800	103,700	9.5%
2,548,000	20,887,800	12.2%	2,548,000	20,887,800	12.2%
1,596,300	9,516,800	16.8%	543,900	2,172,700	25.0%
4,354,200	22,818,200	19.1%	712,800	4,259,700	16.7%
2,397,000	16,927,500	14.2%	1,445,200	4,021,700	35.9%
1,339,800	7,083,000	18.9%	160,400	1,717,100	9.3%
1,697,500	13,508,300	12.6%	2,163,600	12,157,500	17.8%
(路線新設のため実績なし)			6,541,600	22,009,800	29.7%
10,464,000	24,278,600	43.1%	10,407,000	19,586,600	53.1%
2,250,100	9,460,400	23.8%	2,250,100	9,460,400	23.8%
784,500	8,476,300	9.3%	784,500	8,476,300	9.3%
226,800	3,351,500	6.8%	226,800	3,351,500	6.8%
890,400	7,228,000	12.3%	890,400	7,228,000	12.3%
970,300	5,288,000	18.3%	970,300	5,288,000	18.3%
413,300	4,875,600	8.5%	413,300	4,875,600	8.5%
653,900	2,997,300	21.8%	653,900	2,997,300	21.8%
607,600	4,582,600	13.3%	607,600	4,582,600	13.3%
8,302,700	27,397,500	30.3%	8,302,700	27,397,500	30.3%
7,924,600	25,300,200	31.3%	7,924,600	25,300,200	31.3%
2,686,400	9,008,400	29.8%	2,686,400	9,008,400	29.8%
11,254,500	26,421,800	42.6%	11,254,500	26,421,800	42.6%
1,019,900	7,593,200	13.4%	1,019,900	7,593,200	13.4%
4,799,800	23,956,000	20.0%	4,799,800	23,956,000	20.0%
1,463,200	5,526,400	26.5%	1,463,200	5,526,400	26.5%
772,500	7,448,900	10.4%	772,500	7,448,900	10.4%
185,300	844,000	22.0%	185,300	844,000	22.0%
815,000	7,279,300	11.2%	815,000	7,279,300	11.2%
467,700	4,312,900	10.8%	467,700	4,312,900	10.8%
2,931,800	5,914,200	49.6%	2,931,800	5,914,200	49.6%
1,111,400	6,509,400	17.1%	1,111,400	6,509,400	17.1%
1,246,600	3,224,100	38.7%	1,246,600	3,224,100	38.7%
12,999,600	40,605,000	32.0%	12,999,600	40,605,000	32.0%
2,954,600	14,670,600	20.1%	2,954,600	14,670,600	20.1%
1,765,100	5,592,100	31.6%	1,765,100	5,592,100	31.6%
(見直しにより運行していない路線)			(見直しにより運行していない路線)		
193,077,300	727,772,800	26.5%	190,036,560	649,432,200	29.3%
173,459,700	685,034,800	25.3%	179,963,560	629,834,200	28.6%

