

第6章 主要施策

1 バス路線の再編計画

(1) 概要

本計画に掲げた基本方針を達成するため、第5章に記載した取組方針に基づき、バス路線再編計画を地域別に定める。

(2) 地域別の再編計画

(実施主体：交通事業者、上越市、上越市公共交通活性化協議会)

地域別のバス路線の再編計画の内容は、以下のとおりとする。

■地域別の再編計画の見方

地域で運行している公共交通以外の輸送手段

■安塚区
■人口(令和 年12月末現在)

■地域の送迎サービス

No.	名称	運行主体	区間	運行日
1	協賛有償課送	NPO法人NPO法人の会	安塚区～上越市内外	予約に応じて
2	無償課送サービス	NPO法人NPO法人の会		毎月第1、第4

※系統が複数ある路線は、平均乗車密度を複数記載

■バス路線の収支と評価結果

No.	路線	区分	通常費用(千円)	経常収益(千円)	経常交通(千円)	経常赤字(千円)	乗客数(人)	乗客密度(人/km)	乗客密度(人/km)	評価結果		
1	安塚線	幹線	6,050	3,583	3,076	53.8%	1,374	1,701	23,722	5.0	4	互換性維持
2	須川・伏野線	支線						6,190	1.0			
3	館倉線	支線						1,214	0.9			
4	坊倉線	支線										
5	行野線	支線										
6	袖山線	支線										
7	朴の木線	支線										
合計			34,013	4,110	29,899	12.2%	1,374	28,473	38,547	2.4		

地域で運行する路線の役割、収支、1便当たりの利用者数、評価結果等

■利用の実態(乗降調査)

No.	路線	利用の乗換	利用の傾向		乗降者の意見		地域住民の意見	
			利用の傾向(乗降率)	利用の傾向(乗降率)	乗降者の意見(乗降率)	乗降者の意見(乗降率)	地域住民の意見(乗降率)	地域住民の意見(乗降率)
1	安塚線	A・A	朝夕は通学利用が主、夏は利用少	乗降者が不便(人)182、乗降との乗降を改善し、乗降に要する時間を確保して往入(1人)	乗降者が不便(人)182、乗降との乗降を改善し、乗降に要する時間を確保して往入(1人)	乗降者が不便(人)182、乗降との乗降を改善し、乗降に要する時間を確保して往入(1人)	乗降者が不便(人)182、乗降との乗降を改善し、乗降に要する時間を確保して往入(1人)	
2	須川・伏野線	A・B・A	朝夕は通学利用が主、夏は利用少	乗降者が不便(人)182、乗降との乗降を改善し、乗降に要する時間を確保して往入(1人)	乗降者が不便(人)182、乗降との乗降を改善し、乗降に要する時間を確保して往入(1人)	乗降者が不便(人)182、乗降との乗降を改善し、乗降に要する時間を確保して往入(1人)	乗降者が不便(人)182、乗降との乗降を改善し、乗降に要する時間を確保して往入(1人)	
3	館倉線	支線	朝夕は通学利用が主、夏は利用少	乗降者が不便(人)182、乗降との乗降を改善し、乗降に要する時間を確保して往入(1人)	乗降者が不便(人)182、乗降との乗降を改善し、乗降に要する時間を確保して往入(1人)	乗降者が不便(人)182、乗降との乗降を改善し、乗降に要する時間を確保して往入(1人)	乗降者が不便(人)182、乗降との乗降を改善し、乗降に要する時間を確保して往入(1人)	
4	坊倉線	支線	朝夕は通学利用が主、夏は利用少	乗降者が不便(人)182、乗降との乗降を改善し、乗降に要する時間を確保して往入(1人)	乗降者が不便(人)182、乗降との乗降を改善し、乗降に要する時間を確保して往入(1人)	乗降者が不便(人)182、乗降との乗降を改善し、乗降に要する時間を確保して往入(1人)	乗降者が不便(人)182、乗降との乗降を改善し、乗降に要する時間を確保して往入(1人)	
5	行野線	支線	朝夕は通学利用が主、夏は利用少	乗降者が不便(人)182、乗降との乗降を改善し、乗降に要する時間を確保して往入(1人)	乗降者が不便(人)182、乗降との乗降を改善し、乗降に要する時間を確保して往入(1人)	乗降者が不便(人)182、乗降との乗降を改善し、乗降に要する時間を確保して往入(1人)	乗降者が不便(人)182、乗降との乗降を改善し、乗降に要する時間を確保して往入(1人)	
6	袖山線	支線	朝夕は通学利用が主、夏は利用少	乗降者が不便(人)182、乗降との乗降を改善し、乗降に要する時間を確保して往入(1人)	乗降者が不便(人)182、乗降との乗降を改善し、乗降に要する時間を確保して往入(1人)	乗降者が不便(人)182、乗降との乗降を改善し、乗降に要する時間を確保して往入(1人)	乗降者が不便(人)182、乗降との乗降を改善し、乗降に要する時間を確保して往入(1人)	
7	朴の木線	支線	朝夕は通学利用が主、夏は利用少	乗降者が不便(人)182、乗降との乗降を改善し、乗降に要する時間を確保して往入(1人)	乗降者が不便(人)182、乗降との乗降を改善し、乗降に要する時間を確保して往入(1人)	乗降者が不便(人)182、乗降との乗降を改善し、乗降に要する時間を確保して往入(1人)	乗降者が不便(人)182、乗降との乗降を改善し、乗降に要する時間を確保して往入(1人)	

乗降調査の結果※

利用者、沿線住民の意見

■再編の方向性

No.	路線名	区分	主な再編時期	再編の方向性
1	安塚線	幹線	毎年	毎年のダイヤ改正の際、鉄道との接続について配慮
2	須川・伏野線	支線		
3	館倉線	支線		現在のスクールバス混乗による運行を、スクールバスと乗合バスとで分離し、運行を見込まず
4	坊倉線	支線		
5	行野線	支線		
6	袖山線	支線		
7	朴の木線	支線		

※幹線と支線の乗換拠点は安塚区総合事務所前

■再編前

再編前の路線図、現状等

■再編後

再編の内容
再編後の路線図

※乗降調査の結果における「利用の動向」

乗降数の傾向		利用目的の傾向	
A	利用時間帯に偏りあり	ア	利用目的に偏りあり
B	利用区間に偏りあり	イ	利用目的に偏りなし
C	利用がほとんどない		
D	時間・区間に問わず利用あり		

①-1 合併前の上越市（幹線）

■人口（令和元年10月末現在）

総人口	129,616人	100.0%
15歳未満	16,760人	12.9%
65歳以上	18,568人	14.3%
75歳以上	19,875人	15.3%

■地域の送迎サービス

No.	名称	運行主体
1	スクールバス	市(保倉小学校区、有田小学校区、直江津東中学校区)
2	福祉有償運送	上越福祉会、NPO法人スキップ
3	移動販売	旧大島魚店(直江津)、三輪商店(直江津)、萬福園芸(寺町)、田口屋商店(有間川)
4	通院送迎	佐藤医院、五十嵐医院、石田眼科、斎藤眼科ほか
5	通院支援車	市(中ノ俣、上綱子)
6	サロン送迎	まちづくり団体(和田、高士、有田、三郷、新道地区)
7	買物バス	諏訪の里づくり協議会(諏訪地区)
8	夕食宅配	サンクス高田グループ

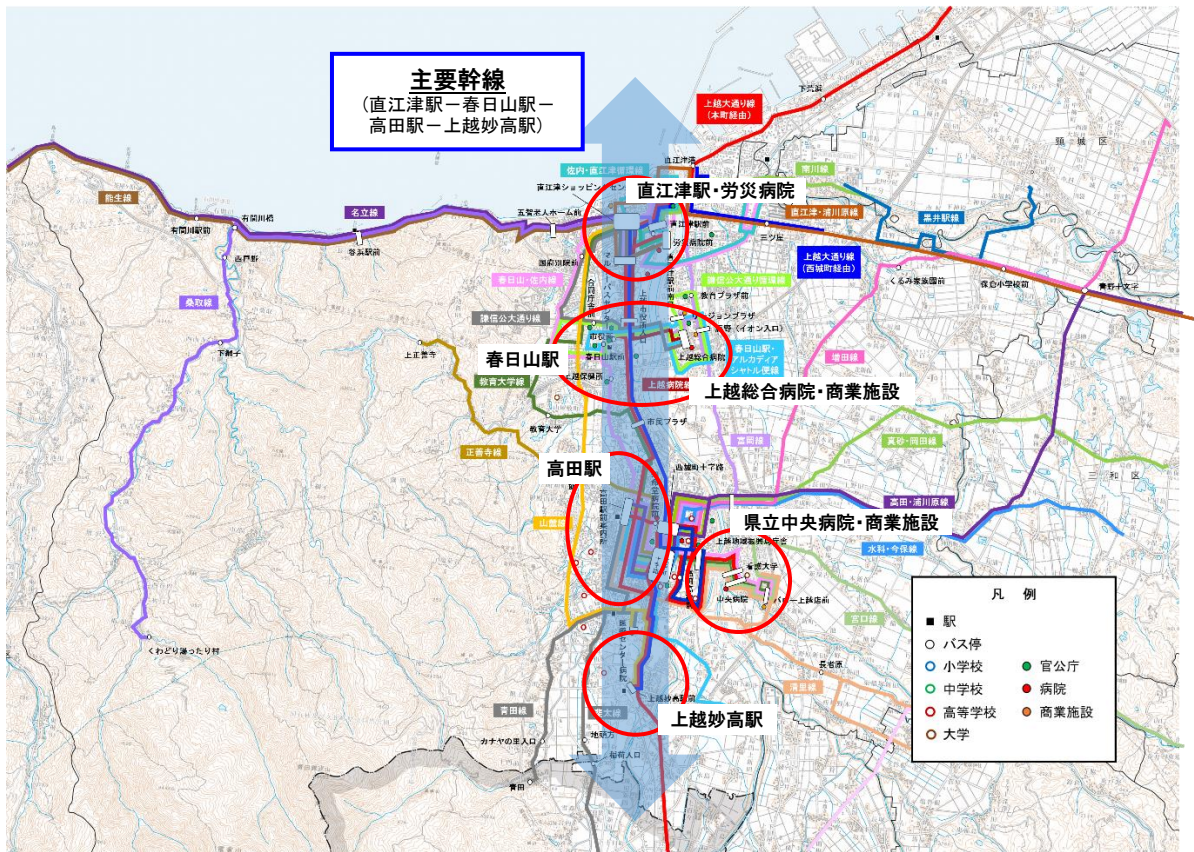
■バス路線の収支と評価結果

No.	路線	区分	収支等の状況(H30決算)									
			経常費用 (千円)	経常収益 (千円)	経常欠損 (千円)	収支率	国県補助 (千円)	市補助 (千円)	年間利用者数 (人)	1便当たり 利用者数 (人)	平均乗 車密度	評価結果
1	上越大通り線 (西城町経由)	主要幹線	22,791	10,665	12,126	46.8%	0	0	74,797	15.4	—	IV現状維持
2	上越大通り線 (本町経由)	主要幹線	86,607	29,267	57,340	33.8%	38,051	19,289	220,253	21.6	2.1	IV現状維持
3	上越大通り線 (新井行き)	主要幹線	43,362	16,709	26,653	38.5%	15,057	5,342	80,650	10.1	2.2	IV現状維持
4	佐内・直江津 循環線	幹線	6,859	862	5,997	12.6%	2,986	3,011	7,066	2.9	0.7	III運行の効率化
5	教育大学線	幹線	25,253	8,882	16,371	35.2%	2,928	10,563	49,215	8.3	1.5 2.0	IV現状維持
6	春日山・佐内 線	幹線	31,807	11,640	20,167	36.6%	6,423	10,116	66,143	9.9	1.6 2.0	IV現状維持
7	富岡線	幹線	25,338	15,151	10,187	59.8%	2,601	4,697	78,677	14.4	2.8	IV現状維持
8	山麓線	幹線	6,258	1,600	4,659	25.6%	0	3,945	12,104	8.3	1.3	IV現状維持
9	謙信公大通り 循環線	幹線	6,698	1,188	5,510	17.7%	0	4,746	6,757	2.3	0.8	III運行の効率化
10	春日山駅・アルカ ディアシャトル便	幹線	4,194	750	3,444	17.9%	0	2,965	8,754	3.6	1.1	III運行の効率化
11	謙信公大通り 線	幹線	778	333	445	42.8%	0	356	1,396	3.3	1.0	III運行の効率化
12	桑取線	支線	23,050	5,256	17,794	22.8%	0	15,165	51,402	15.1	1.3	IV現状維持
13	増田線	幹線	8,089	1,129	6,960	14.0%	0	6,960	7,572	5.2	0.7	IV現状維持
14	直江津・浦川 原線	幹線	37,800	11,627	26,173	30.8%	7,664	17,067	81,753	13.5	1.0- 2.1	IV現状維持 ※P39、P41にも掲載
15	宮口線	幹線	35,560	11,472	24,088	32.3%	7,660	16,427	45,978	6.3	1.6 2.2	IV現状維持(幹線) ※P43にも掲載
合計			364,444	126,531	237,912	34.7%	83,370	120,649	792,517	11.7	-	

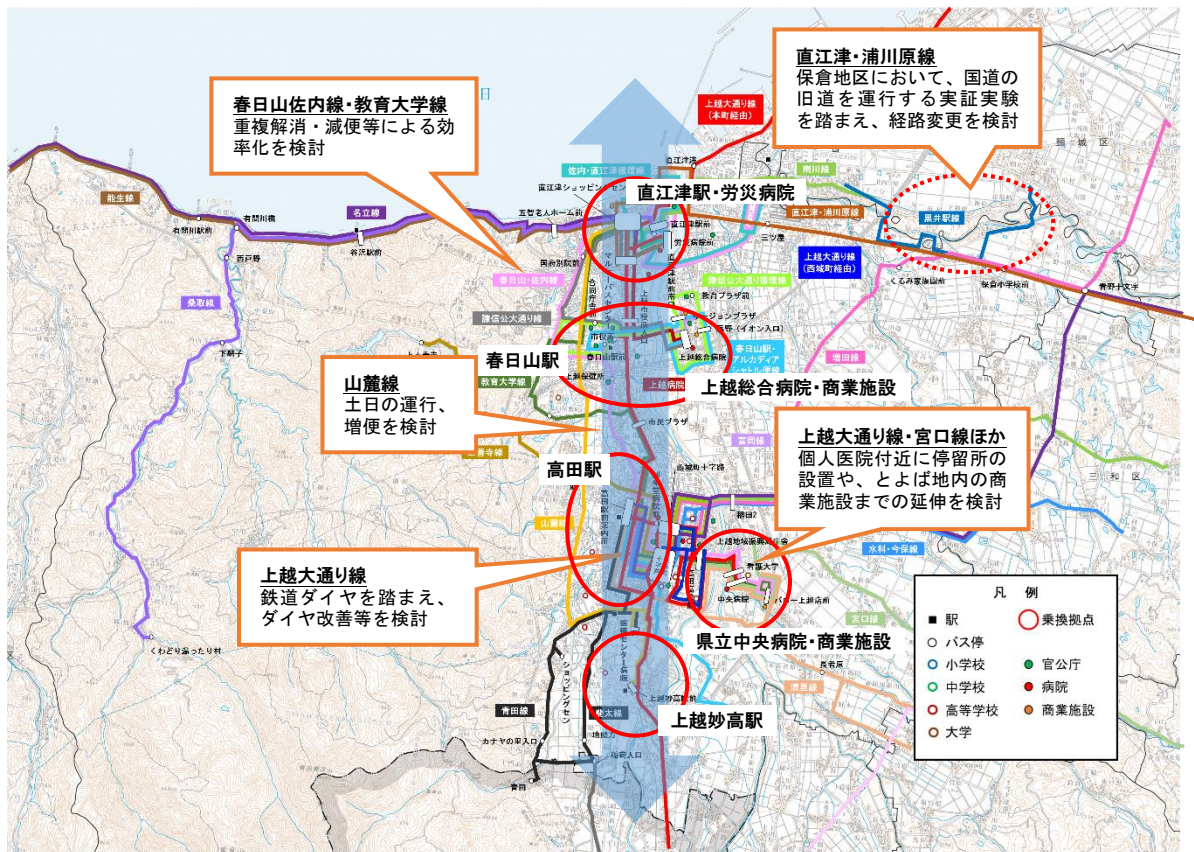
■再編の方向性（上記のうち再編を予定する路線のみ）

No.	路線名	区分	主な再編 時期	再編の方向性
1	上越大通り線 (西城町経由)	主要幹線	R2年	・ 県立中央病院周辺の個人医院付近に停留所の設置を検討 ・ とよば地内の商業施設までの延伸を検討
2	上越大通り線 (本町経由)	主要幹線	R5年4月	・ 鉄道ダイヤを踏まえた主要幹線としてのダイヤ改善等を検討
3	上越大通り線 (新井行き)	主要幹線	R2年	・ 県立中央病院周辺の個人医院付近に停留所の設置を検討 ・ とよば地内の商業施設までの延伸を検討
4	佐内・直江津 循環線	幹線	R5年4月	・ 減便等による効率化を検討
5	教育大学線	幹線	R5年4月	・ 系統間の重複解消、減便等による効率化を検討
6	春日山・佐内 線	幹線	R5年4月	・ 系統間の重複解消、減便等による効率化を検討
8	山麓線	幹線	R5年4月	・ 土日の運行、増便による利便性の向上を検討
9	謙信公大通り 循環線	幹線	R5年4月	・ 減便等による効率化を検討
10	春日山駅・アルカ ディアシャトル便	幹線	R5年4月	・ 減便等による効率化を検討
11	謙信公大通り 線	幹線	R5年4月	・ 減便等による効率化を検討
12	直江津・浦川 原線	幹線	R2年	・ 保倉地区において、国道の旧道を運行する実証実験を行い、 経路変更を検討 ※P39、P41にも掲載
13	宮口線	幹線	R2年	・ 県立中央病院周辺の個人医院付近に停留所の設置を検討 ※P49にも掲載

■再編前（幹線）



■再編後（幹線）



①-2 合併前の上越市（正善寺線、斐太線、青田線）

■人口（令和元年10月末現在）

■バス路線の収支と評価結果

No.	路線	区分	収支等の状況(H30決算)									評価結果
			経常費用 (千円)	経常収益 (千円)	経常欠損 (千円)	収支率	国県補助 (千円)	市補助 (千円)	年間利用者数 (人)	1便当たり 利用者数 (人)	平均乗 車密度	
1	正善寺線	支線	4,901	806	4,095	16.4%	0	4,094	5,740	3.0	0.6	II 運行形態の転換等
2	斐太線	支線	5,201	633	4,568	12.2%	0	2,583	2,363	1.6	0.6	II 運行形態の転換等
3	青田線	支線	3,197	580	2,618	18.1%	0	2,582	2,499	1.7	0.7	II 運行形態の転換等
合計			13,299	2,018	11,281	15.2%	0	9,259	10,602	2.2	-	

■利用の実態（乗降調査）

No.	路線	利用の実態	
		利用の傾向 (乗降調査)	利用の特徴 (乗降調査)
1	正善寺線	A-ア	・朝夕は飯小学校の通学 利用が主 ・15時台は利用なし
2	斐太線	C-ア	・市をまたいでの利用はほと んどなし ・夕方利用はほぼなし
3	青田線	A-ア	・朝夕は、かなやの里や病 院への通勤利用が主 ・昼間は通院利用が主 ・昼間は利用が少ない

■沿線住民の意見

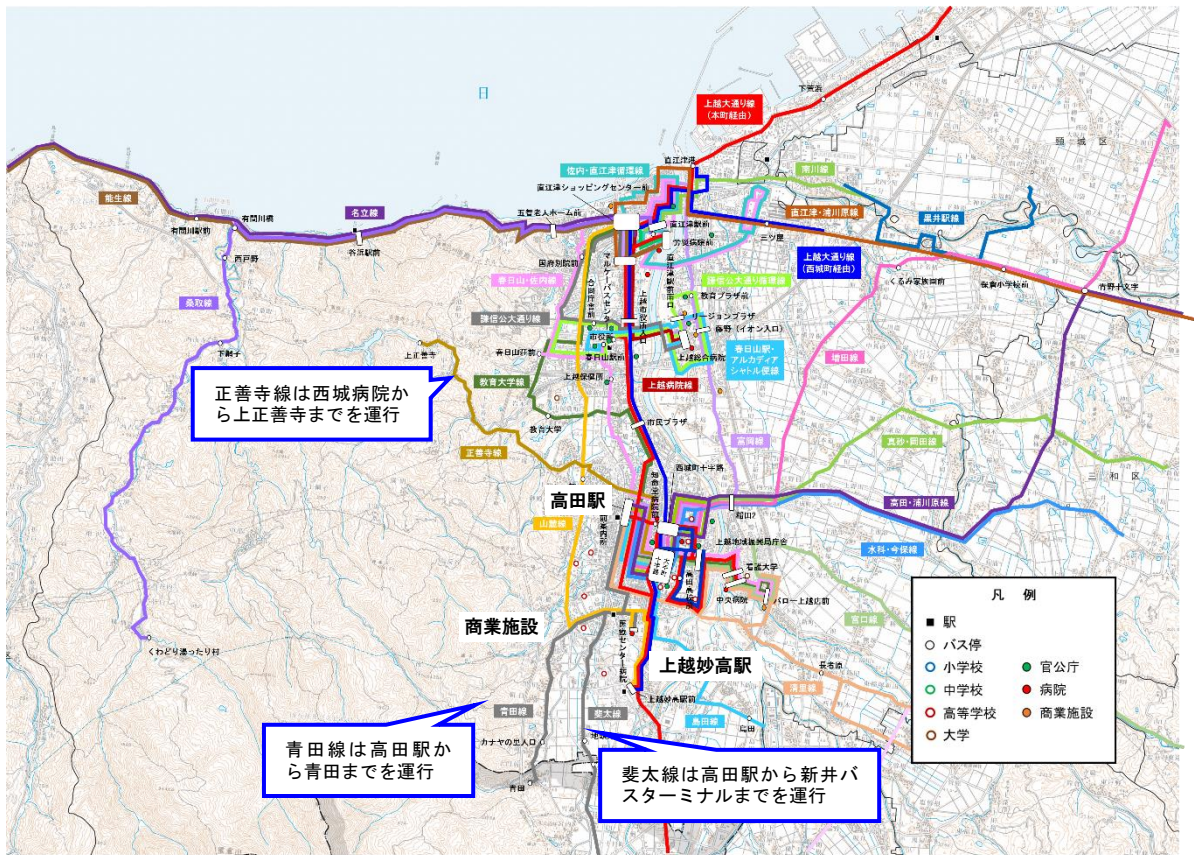
No.	路線	地域住民の意見	
		利用者の意見 (乗降調査)	住民の意見 (聞き取り調査、説明会等)
1	正善寺線	意見なし(0人/41人)	・上・中・下正善寺町内会の全戸訪 問の結果、ダイヤ改善の要望が11 人、運行は乗合タクシーでもよいとす る意見が23人(61人中) ・飯町内会ではバス停までの距離が 遠いとの意見が3人
2	斐太線	高齢者割引1人、増便 1人要望あり(29人中)	・地頭方町内会で、バスのステップが 高く上がれないという意見が3人
3	青田線	意見なし(0人/28人)	・灰塚町内会では、ダイヤ改善の要 望が2人(18人中) ・中田原町内会では、免許返納後に 困るという意見が1人(6人中)

■再編の方向性

No.	路線名	区分	主な再編 時期	再編の方向性
1	正善寺線	支線	R4年4月	・乗合タクシー等への転換を検討し、効率性を向上 ・ダイヤ変更を検討し、利便性を向上
2	斐太線	支線	R4年4月	・乗合タクシー等への転換を検討し、効率性を向上 ・妙高市内の区間と分割し、青田線と斐太線を統合
3	青田線	支線	R4年4月	・上越妙高駅や上中田地内の商業施設への乗り入れを行うほ か、ダイヤ変更を検討し、利便性を向上

※幹線と支線の乗換拠点は高田駅

■再編前（正善寺線、斐太線、青田線）



■再編後（正善寺線、斐太線、青田線）



② 安塚区

■人口（令和元年10月末現在）

総人口	2,235人	1.7%
15歳未満	113人	0.1%
65歳以上	450人	0.3%
75歳以上	698人	0.5%

■地域の送迎サービス

No.	名称	運行主体	区間	運行日
1	福祉有償運送	NPO法人NPO雪のふるさと安塚	安塚区～上越市内	予約に応じて
2	無償運送サービス	NPO法人NPO雪のふるさと安塚	おぎの～安塚診療所	毎月第2・第4 火曜日
3	サロン送迎	NPO法人NPO雪のふるさと安塚	安塚区内	週3回 (月・水・金)

■バス路線の収支と評価結果

No.	路線	区分	収支等の状況(H30決算)										評価結果
			経常費用 (千円)	経常収益 (千円)	経常欠損 (千円)	収支率	国県補助 (千円)	市補助 (千円)	年間利用者数 (人)	1便当たり 利用者数 (人)	平均乗車 密度		
1	安塚線	幹線	6,659	3,583	3,076	53.8%	1,374	1,701	23,722	5.0	1.4	IV現状維持 II運行形態の転換等 (市営バス全体で1便当たり 利用者数1.3人)	
2	須川・伏野線	支線	27,354	580	26,774	2.1%	0	26,774	6,193	1.8	-		
3	船倉線	支線							1,244	0.9	-		
4	坊金線	支線							3,159	1.3	-		
5	行野線	支線							1,091	0.8	-		
6	袖山線	支線							2,256	2.1	-		
7	朴の木線	支線							882	0.6	-		
合計									34,013	4,163	29,850	12.2%	1,374

■利用の実態（乗降調査）

No.	路線	利用の実態	
		利用の傾向 (乗降調査)	利用の特徴 (乗降調査)
1	安塚線	A-ア	・朝夕は通学利用が主 ・昼間は利用が少ない
2	須川・伏野線	A・B-ア	・朝夕は通学利用が主 ・昼間は利用が少ない(須川・伏野線は買物・通院利用あり) ・船倉線は上船-樽田川間、坊金線は細野上、朴の木線は田舎屋前-菅沼間の利用なし
3	船倉線	A・B-ア	
4	坊金線	A・B-ア	
5	行野線	A・B-ア	
6	袖山線	A・B-ア	
7	朴の木線	C-ア	

■沿線住民の意見

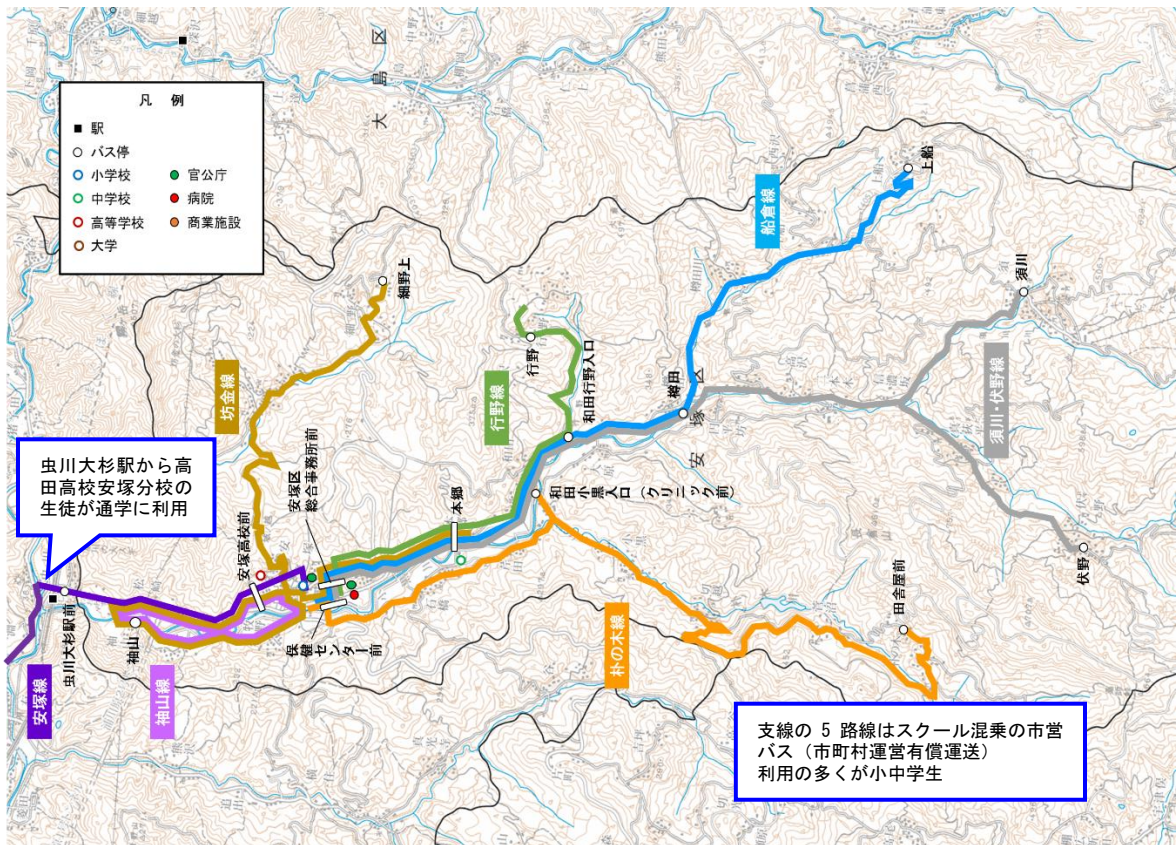
No.	路線	地域住民の意見	
		利用者の意見 (乗降調査)	住民の意見 (聞き取り調査、説明会等)
1	安塚線	乗継が不便(3人/162人)	・鉄道との接続を改善し、乗換に要する時間を確保してほしい(1人)
2	須川・伏野線	農協での乗降(1人/57人)	・午後の通院帰りに使える便がほしい(1人)
3	船倉線	意見なし(0人/17人)	・午後の通院帰りに使える便がほしい(1人)
4	坊金線	意見なし(0人/44人)	・Aコープで買い物をするため、農協での乗降を希望(2人)
5	行野線	意見なし(0人/19人)	・意見なし
6	袖山線	意見なし(0人/38人)	・意見なし
7	朴の木線	意見なし(0人/2人)	・意見なし

■再編の方向性

No.	路線名	区分	主な再編時期	再編の方向性
1	安塚線	幹線	毎年	<ul style="list-style-type: none"> ・毎年のダイヤ改正に合わせて、鉄道との接続について配慮 ・安塚分校の募集停止(令和5年)に合わせ、運行を見直し ・現在のスクールバス混乗による運行を、スクールバスと乗合タクシー等による運行に分割 ・乗合タクシー等による運行は、曜日を限定し、利用が見込まれる時間帯に運行することとし、効率性を向上 ・全路線を農協まで延伸し、利便性を向上
2	須川・伏野線	支線	R3年4月	
3	船倉線	支線		
4	坊金線	支線		
5	行野線	支線		
6	袖山線	支線		
7	朴の木線	支線		

※幹線と支線の乗換拠点は安塚区総合事務所前

■再編前



■再編後

