

第2次上越市総合公共交通計画
後期再編計画策定に係る改定の内容

後期再編計画策定に係る改定の内容

第1章 計画の概要

現計画 (P1)	改定の内容
<p>1 計画の背景と目的</p> <p>上越市では、公共交通に対する市民の需要や地域の特性に応じ、生活交通の維持・確保に向けた取組の充実を図るため、平成27年3月に「地域にとって望ましい公共交通網のすがた」を明らかにするマスタープランとして、「上越市総合公共交通計画」(平成27年度～令和元年度)(以下「第1次交通計画」という。)を策定した。また、同計画を着実に推進するため、平成28年3月に「上越市バス交通ネットワーク再編計画」(平成28年度～令和元年度)を、さらに、平成28年9月に「上越市地域公共交通再編実施計画」(平成28年度～令和元年度)を策定し、バス路線の再編や公共交通の利用促進に向けた取組を進めてきた。</p> <p>このような中、近年、高齢化の進行や運転免許証の自主返納者の増加に伴い、公共交通に対し、これまで以上にきめ細やかで利便性の高い移動手段としての役割が求められているものの、自家用車中心の生活様式や少子化の進行などの要因から、バス利用者数は減少傾向に歯止めがかかっていない状況にある。また、当市では、バスの運行経費に係る国庫補助金の特例期間が令和元年度をもって終了することもあり、今後、市の財政負担が更に大きく増加し、ひいては、現在の公共交通ネットワークの維持そのものに大きな影響を及ぼすことも懸念される。</p> <p>このような状況の下、第1次交通計画の計画期間終了に伴い、市民が利用しやすく、かつ、将来にわたって持続可能な公共交通ネットワークの構築に向け、第2次上越市総合公共交通計画(以下「本計画」という。)を策定する。</p>	<p>1 計画の背景と目的</p> <p>上越市では、平成27年3月に策定した「上越市総合公共交通計画」(以下「第1次交通計画」という。)の計画期間が令和元年度に終了することから、引き続き、市民が利用しやすく、かつ、将来にわたって持続可能な公共交通ネットワークの構築に向け、令和2年3月に「第2次上越市総合公共交通計画」(以下「第2次交通計画」という。)を策定し、バス路線の再編や公共交通の利用促進に向けた取組を進めてきた。</p> <p>このような中、人口減少・少子化の進行、自家用車中心の生活様式などの要因から、地域公共交通は利用者数の減少に歯止めがかからない状況にあり、維持確保が困難な状態が続いている。加えて、新型コロナウイルス感染症の影響による更なる利用者の減少、物価・エネルギー価格高騰に伴う運行経費の増加、運転手不足など、新たな課題が発生し、地域公共交通を取り巻く環境は一段と厳しさが増している。</p> <p>しかしながら、高齢化の進行や運転免許証の自主返納者の増加に適切に対応するため、地域公共交通はこれまで以上にきめ細やかで利便性の高い移動手段としての役割が求められている。</p> <p>こうした状況の下、第2次交通計画に基づき、路線バス等の運行経路の見直しを行うほか、住民団体による互助に基づく輸送サービスへの支援や予約型コミュニティバスの導入といった、多様な移動サービスを展開するなど、地域の実情を踏まえた地域公共交通の効率化と利便性の向上に資する運行形態の見直しを進めてきた。令和5年度で前期4年間の取組が終了することから、目標の達成状況や各バス路線等の評価、利用促進策の実施状況等の検証を行った上で、令和6年度以降の後期4年間の取組内容を検討し、後期再編計画(以下「本計画」という。)を策定する。</p>

第1章 計画の概要

現計画 (P1)	改定の内容
<p>2 計画の位置付け (1) 活性化再生法に基づく地域公共交通網形成計画</p> <p>本計画は、地域公共交通活性化再生法第5条に基づき策定するものであり、持続可能な公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するための「地域公共交通網形成計画」として、位置付けるものである。</p> <p>なお、本計画の策定に当たっては、鉄道・バス・タクシーの各交通事業者、国土交通省、道路管理者、新潟県警察本部、学識経験者、公募市民などからなる地域公共交通活性化協議会のほか、地区公共交通懇話会、バスの利用者、町内会や住民団体等の関係者と協議等を行い、その内容を反映したものとしている。</p> <p>あわせて、当市のまちづくりの考え方と整合を図るとともに、市内の公共交通機関のほか、自家用有償旅客運送や住民団体による輸送等を含めて地域の移動の在り方を整理することにより、まちづくり・地域づくりと連携した面的な公共交通ネットワークの構築を目指している。</p>	<p>2 計画の位置付け (1) 活性化再生法に基づく地域公共交通計画</p> <p>本計画は、地域公共交通活性化再生法第5条に基づき策定するものであり、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するための「地域公共交通計画」として位置付けるものである。</p> <p>(変更なし)</p> <p>(変更なし)</p>

(参考) 地域公共交通計画と従来の計画の違い

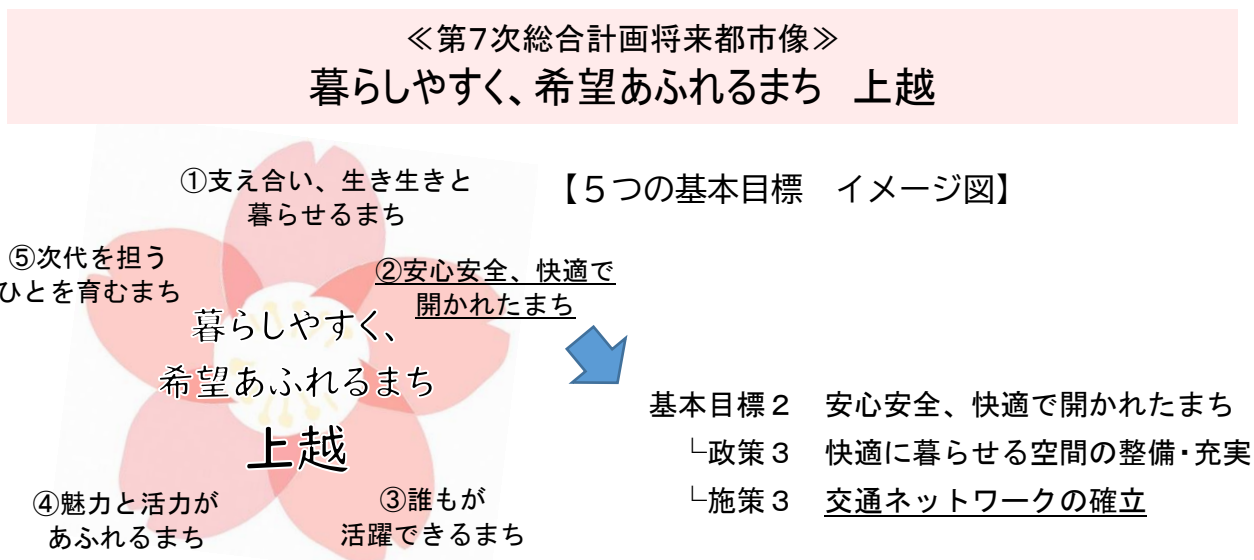
	地域公共交通網形成計画(平成26年～)	地域公共交通計画(令和2年～)	現計画の状況
計画の対象	<ul style="list-style-type: none"> バス路線などの専ら公共交通のネットワークの確保・充実（主に路線の再編や新規整備）を対象とする 	<ul style="list-style-type: none"> ネットワークの確保・充実に加え、ダイヤや運賃などの面からもサービスを総合的に捉え改善や充実に取り組む 	反映済
		<ul style="list-style-type: none"> 地域の輸送資源を総動員する具体策を盛り込むことができる 	反映済
		<ul style="list-style-type: none"> 地域の関係者相互間の連携に関する事項の掲載に努める（令和5年度～） 	要拡充
位置付け	<ul style="list-style-type: none"> 地方公共団体による作成が可能 	<ul style="list-style-type: none"> 地方公共団体による作成を法的に努力義務化 	反映済
		<ul style="list-style-type: none"> 基本的に全ての地方公共団体において計画の作成や実施に取り組む 	—
実効性の確保	<ul style="list-style-type: none"> 可能な限り具体的な数値指標を明示 原則として計画期間の終了時・計画の見直し時に達成状況の評価 	<ul style="list-style-type: none"> 定量的な目標の設定や毎年度の評価などの仕組みを制度化 	反映済
		<ul style="list-style-type: none"> 定量的なデータに基づくPDCAの取組を強化 	反映済
		<ul style="list-style-type: none"> 地域間幹線系統、地域内フィーダー系統の位置付け（補助要件への対応） 	要反映

※「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き 第3版」（令和4年3月国土交通省）による。

第1章 計画の概要

現計画 (P1~5)	改定の内容
<p>(2) 上位計画及び関連計画との整合</p> <p>① 上越市第6次総合計画</p> <p>当市の第6次総合計画（平成27年度～令和4年度）（以下「総合計画」という。）では、市の将来都市像に「すこやかなまち～人と地域が輝く上越～」を掲げ、市民一人ひとりが、人や地域等との間に良好な関係が築かれ、生涯を送る上で不可欠となる安定的な生活基盤が確保されていることはもとより、心の豊かさが満たされ快適で充実した「すこやかな暮らし」を送ることができるまちの実現のため、各政策分野において、必要な政策・施策を推進していくこととしている。（図表1-1）</p> <p>また、将来都市像の実現に向けた土地利用の基本的な考え方である土地利用構想では、暮らしを支える機能を維持・集積する「拠点」を構築し、拠点と市外、拠点と拠点、拠点と地区内の集落のそれぞれの間の移動を支える交通ネットワークを構築することとしている。（図表1-2）</p> <p>そして、都市基盤分野の基本施策として、「機能的・効率的な交通ネットワークの確立」を掲げ、効率的で利便性の高い地域公共交通網を地域の実情に即して整備することとしている。（参考）</p> <p>本計画では、総合計画に掲げる将来都市像の実現に向け、土地利用構想の考え方を踏まえて、公共交通ネットワークの利便性の向上と持続可能な公共交通ネットワークの構築を目指すものとする。</p> <p>② 上越市都市計画マスタープラン （本文省略）（図表1-3省略）</p> <p>③ 上越市立地適正化計画 （本文省略）（図表1-4省略）</p> <p>④ その他の各政策分野における計画 （本文省略）</p>	<p>(2) 上位計画及び関連計画との整合</p> <p>① 上越市第7次総合計画</p> <p>令和4年12月に策定した第7次総合計画（令和5年度～令和12年度）（以下「総合計画」という。）では、市の将来都市像に「暮らしやすく、希望あふれるまち 上越」を掲げ、人口減少や人々の価値観の多様化などが進む成熟社会の中にあっても、生きる力を備えたまちとひとつをつくることで、本市ならではの快適で幸せな暮らしを実現するため、5つのまちの姿を基本目標に定め、各政策分野において必要な政策・施策を推進していくこととしている。（図表1-1）</p> <p style="text-align: center;">（変更なし）</p> <p>そして、基本目標の一つである「安心安全、快適で開かれたまち」の実現に必要な政策・施策として、「快適に暮らせる空間の整備・充実—交通ネットワークの確立」を掲げ、多様な移動手段の活用により、将来にわたり持続可能な公共交通ネットワークの構築に取り組むこととしている。</p> <p style="text-align: center;">（変更なし）</p> <p>② 上越市都市計画マスタープラン （変更なし）</p> <p>③ 上越市立地適正化計画 （変更なし）</p> <p>④ その他の各政策分野における計画 （変更なし）</p>

図表 1-1 上越市第 7 次総合計画将来都市像と施策



【施策 3】交通ネットワークの確立

【ありたい姿】

市内外に開かれた広域交通網の利便性が高まり、学業や職業、観光等の選択肢が広がるとともに、地域内では公共交通や互助による輸送などにより、暮らしを支える地域交通が確保され、車を運転しない人も安心して生活しています。

【現状（抜粋）】

- ・人口減少や車社会の進展、新型コロナウイルス感染症の感染拡大によりバス利用者の減少傾向が続いており、今後の需要回復と、将来にわたって持続可能な交通ネットワークの構築が求められています。
- ・また、鉄道においても利用者数の減少から、えちごトキめき鉄道と北越急行は両社とも厳しい経営状況が続いており、加えて、えちごトキめき鉄道では、変電所設備の老朽化に伴う大規模修繕に取り組む必要があります。

【目標（抜粋）】

- ・路線バスや予約型コミュニティバス、互助による輸送などにより、利用しやすい移動手段が確保されています。
- ・市民生活や地域経済を支える重要なインフラである在来線の安全で安定した運行が維持されています。

(参考) 第 7 次総合計画に位置付けた施策「交通ネットワークの確立」に係る成果指標

	現状値	R8 中間目標値	R12 目標値
路線バス・乗合タクシー・市営バスの利用者数	1,291 千人 (R3)	1,468 千人	1,410 千人
バスや鉄道などの公共交通の便がよいと感じる市民の割合 (上越市市民の声アンケート)	26.6% (R4)	29.0%	31.0%

図表 1-2 上越市第7次総合計画における面（エリア）・点（拠点）・線（交通ネットワーク）によるまちの構造のイメージ



面 めりはりのある土地利用

多様な都市機能や優良な農地、豊かな自然を有するエリアそれぞれの特性をいかし、育むめりはりのある土地利用を推進します。

点 暮らしを支える拠点の構築

各地区の拠点の機能に応じ、暮らしを支える機能を維持・集積します。

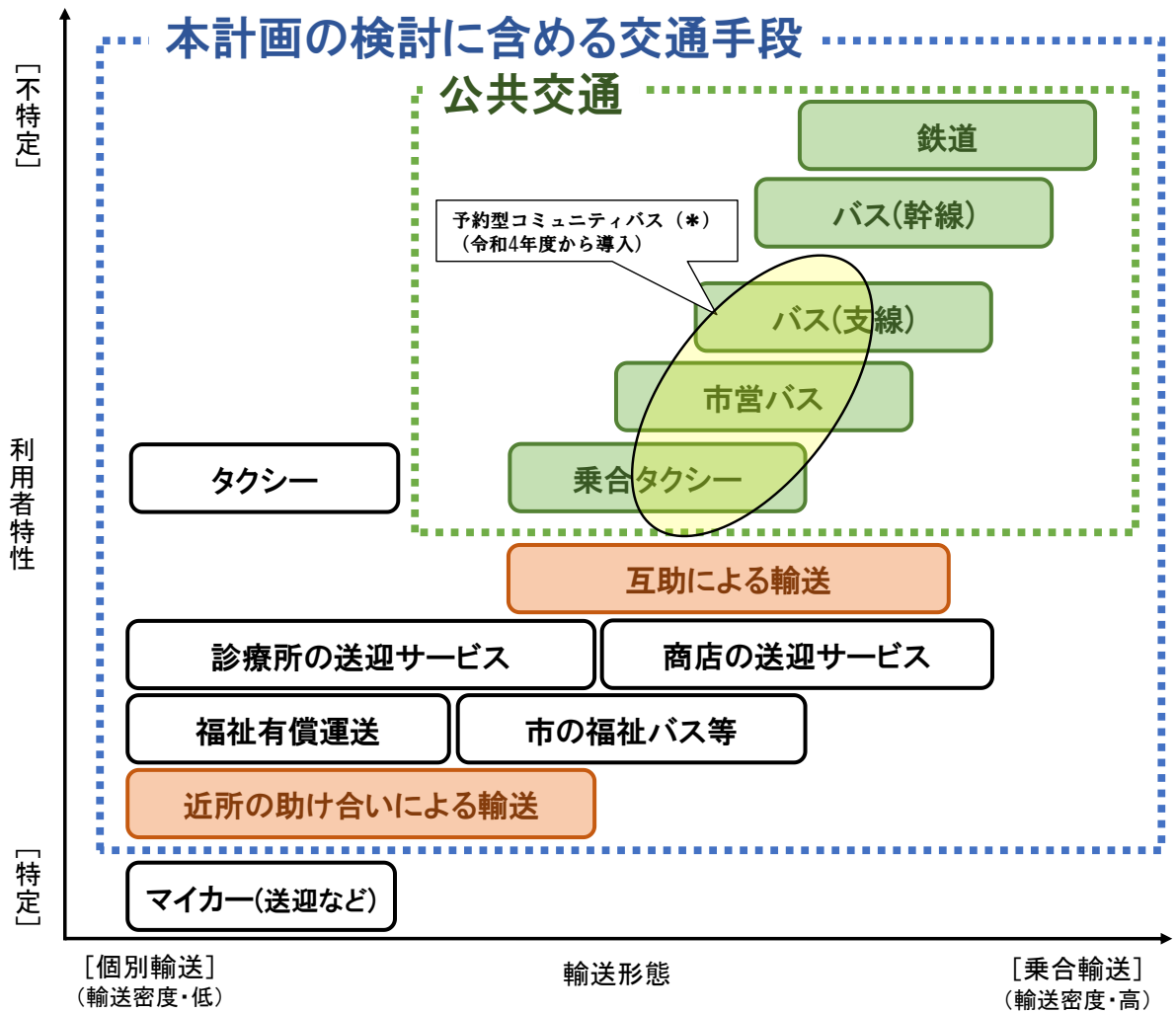
線 人や物の移動を支える交通ネットワークの構築

拠点と市外、拠点と拠点、拠点と地区内の集落のそれぞれの間を便利で安全に移動できる、交通ネットワークの構築を推進します。

第1章 計画の概要

現計画 (P6)	改定の内容
<p>3 本計画が対象とする公共交通</p> <p>本計画では、「公共交通」を「不特定多数の者が利用することができる交通機関」と定義し、鉄道（鉄道事業法第2条第1項）、バス（道路運送法第3条第1号イの一般乗合旅客自動車運送事業をいい、乗合タクシーを含む。）、タクシー（道路運送法第3条第1号ハの一般乗用旅客自動車運送事業）及び市営バス（道路運送法施行規則第51条第1号の市町村運営有償運送）がこれに当たるものとして取り扱う。</p> <p>このうち、本計画では、市民の住居の近くまできめ細かく運行し、その運行内容の決定や運行経費の負担に対して市の関与が大きいバス及び市営バスを中心に、公共交通の在り方を取りまとめるものとする。</p> <p>また、上記のような公共交通による対応が難しい地域においては、地域住民の主体的な参画を前提としつつ、「いかに住民の移動手段を確保していくか」という課題に対応していく必要がある。</p> <p>このため、本計画では、民間の商店や診療所等が運行する送迎サービス、単独で公共交通機関を利用できない身体障害者等をNPO法人等が輸送する福祉有償運送、市が対象者を限定し運行する福祉バス等のほか、日常生活における移動手段を担うべく、住民が主体となり、自ら運転手や車両を用意した上で運行内容を定め、定期的に住民を輸送する互助的な取組や、近隣の住民同士が支え合う取組など、地域の交通手段を総動員し、公共交通による対応が難しい地域における住民の移動手段の在り方についても検討を加え、具体的な取組方針を整理する。</p>	<p>3 本計画が対象とする公共交通</p> <p>(変更なし)</p> <p>・・・</p> <p>及び市営バス（道路運送法施行規則第51条第1号の交通空白地有償運送）がこれに当たるものとして取り扱う。</p> <p>(変更なし)</p> <p>また、鉄道は、他の都市との広域ネットワークや拠点間の大量輸送を担う公共交通であることから、観光やビジネス、通勤・通学等での移動において利用しやすいツールをなるよう、その在り方についてまとめる。</p> <p>なお、上記のような公共交通による対応が難しい地域においては、・・・</p> <p>(変更なし)</p> <p>(変更なし)</p>

図表 1-5 本計画の対象とする交通手段



* 予約型コミュニティバスとは

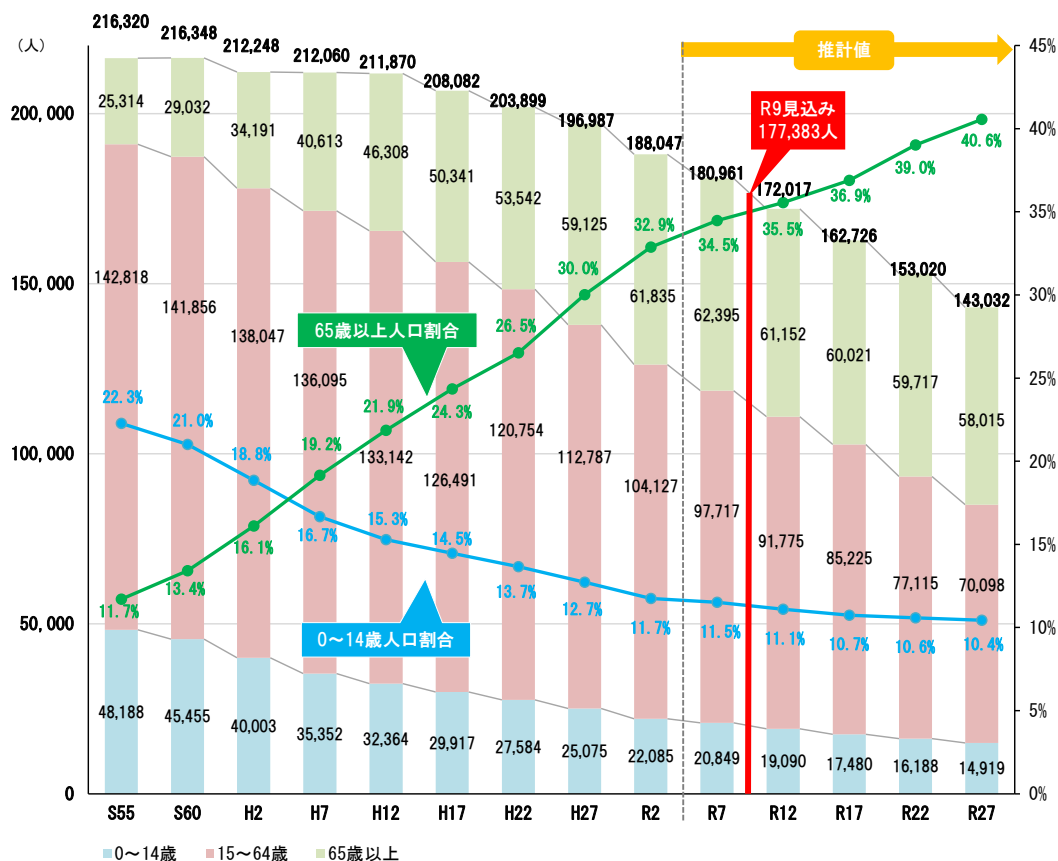
- ・ 小型車両で利用者の予約に応じて地域内を移動
- ・ 地域内の移動を面的にカバーし、交通空白地を解消
- ・ 運行効率化のため、オンデマンド交通システムを導入し、最適な運行ルートを決定 (不定時・不定路線)

現計画 (P7)	改定の内容
4 計画の対象区域 (本文省略)	4 計画の対象区域 (変更なし)
5 計画期間 (本文省略)	5 計画期間 (変更なし)

第2章 上越市の概況

現計画 (P8～9)	改定の内容
<p>1 地勢 (本文省略) (図表 2-1 省略)</p> <p>2 人口の推移と将来推計 平成 31 年 3 月末現在の当市の人口は、約 19 万 2 千人で、新潟県全体の 8.5% を占めているものの、減少傾向が続いており、本計画が終了する令和 9 年には、約 17 万 7 千人となる見込みである。 このうち、65 歳以上の高齢者が総人口に占める割合は、平成 30 年の 32.1% から令和 9 年には 34.9% に高まる一方、15 歳未満の年少者が総人口に占める割合は、平成 30 年の 12.2% から令和 9 年には 11.4% に低下すると推計されている。</p>	<p>1 地勢 (変更なし)</p> <p>2 人口の推移と将来推計 令和 5 年 3 月末現在の当市の人口は、約 18 万 4 千人で、新潟県全体の 8.6% を占めているものの、減少傾向が続いており、本計画が終了する令和 9 年には、約 17 万 7 千人となる見込みである。 (変更なし)</p>

図表 2-2 総人口の推移と将来推計人口 (昭和 55 年～令和 27 年)



(計画策定時との違い：令和 2 年の人口)

	年少人口(～14歳)	生産年齢人口(15～64歳)	65歳以上人口
推計値	22,959人	104,053人	62,381人
実績	22,085人(▲3.8%)	104,127人(+0.1%)	61,835人(▲0.9%)

第3章 公共交通を取り巻く現状

現計画 (P10～11)	改定の内容
<p>1 公共交通に対する市民ニーズ</p> <p>(1) 利用者層</p> <p>平成30年6月から7月にかけて実施したバスの乗降調査では、バス利用者のうち、全体の半数近い41%が小学生・中学生・高校生・大学生を合わせた学生であり、続いて、高齢者を除く一般の利用者が28%、高齢者の利用者が27%であった。(図表3-2)</p> <p>また、同年12月に実施した市内及び妙高市内の高等学校に通学する高校生に対するアンケート調査では、高校生の約半数が通学の際に鉄道を利用しているほか、1割程度がバスを利用しているなど、一定割合の学生が通学時に公共交通を利用していることが分かった。(図表3-3)</p> <p>さらに、同年3月に実施した公共交通に関するアンケートでは、運転免許証を有しない人のうち、日常生活において鉄道やバス、タクシーといった公共交通を利用していると回答した割合は43.8%であった。(図表3-4) このほか、上記のバスの乗降調査においては、利用者のうち自動車の運転免許証を有していない人の割合が74.2%を占める結果となった。</p> <p>このように、当市における公共交通は、運転免許証を有しない人に多く利用されており、移動に制約がある市民の移動手段として重要な役割を担っている。</p>	<p>1 公共交通に対する市民ニーズ</p> <p>(1) 利用者層</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 10px; margin-top: 20px;"> <ul style="list-style-type: none"> ・利用者層については、現計画策定時から大きな変化は見られないと考えられることから、現在の記載内容(左記)を簡潔にまとめたものを記載する。 ・あわせて、今年度実施を進めている乗降調査、地区公共交通懇話会、地域懇談会等を通じてお聞きした、バス利用者や路線沿線地域の皆さんからの意見に基づき、最近のニーズ動向を記載する。 </div>

図表 3-1 各種調査等の概要 (省略)

図表 3-2 バス利用者の状況 (省略)

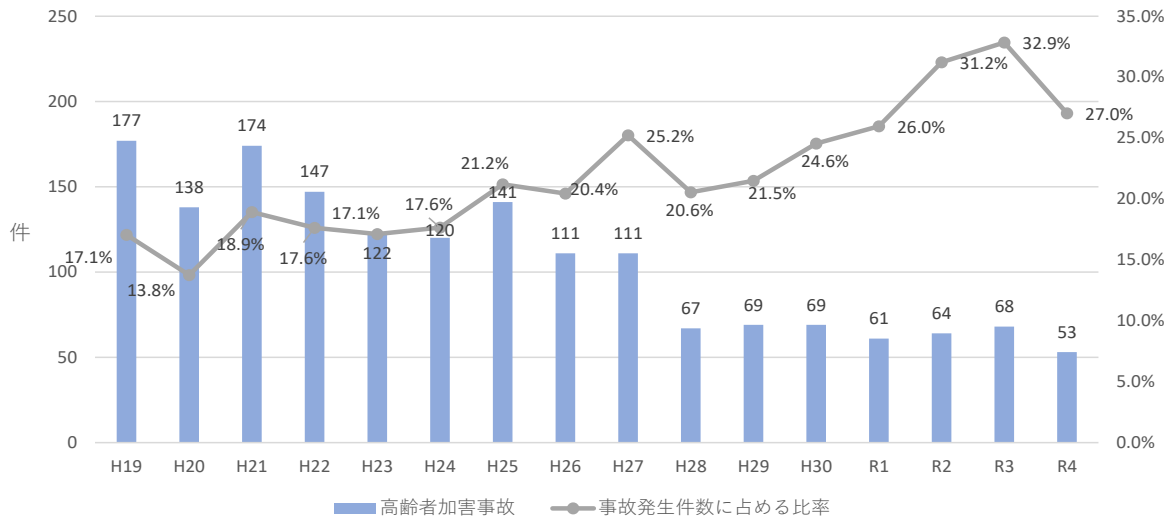
図表 3-3 高校生の通学手段 (省略)

図表 3-4 運転免許を有しない市民の移動手段 (省略)

第3章 公共交通を取り巻く現状

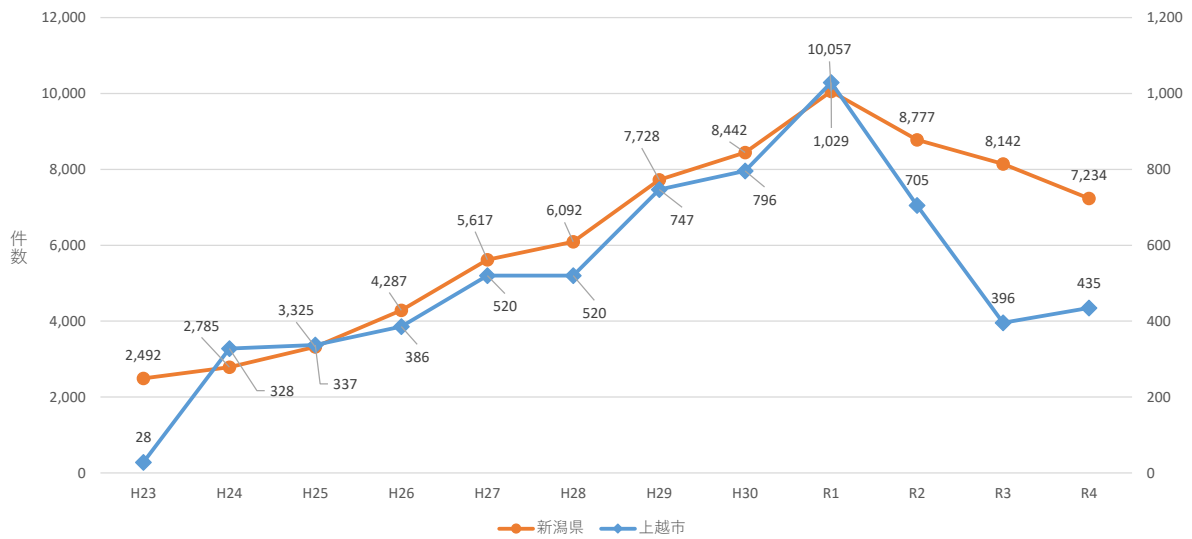
現計画 (P12)	改定の内容
<p>(2) 高齢者を取り巻く状況</p> <p>全国では、高齢運転者が加害者となる交通事故の発生が相次いでおり、当市においても、自らの運転に不安を持つ高齢者が安心して生活できる環境の整備が求められている。</p> <p>新潟県内では、交通事故発生件数が減少傾向にある一方、高齢者加害事故件数の割合は増加傾向にあり、平成30年の交通事故発生件数に占める割合は24.7%となっている。この傾向は当市においても同様であり、平成30年の交通事故発生件数に占める高齢者加害事故の割合は24.6%であった。(図表3-5)</p> <p>このような中、市内の65歳以上の運転免許証の自主返納者数は年々増加しており、平成30年は796人であった。(図表3-6)</p> <p>加齢に伴い身体機能や認知機能が低下し、自家用車による移動が困難となる高齢者は、高齢者人口の増加に比例して増えていくことが想定されることから、公共交通に対する潜在的な需要は更に高まるものと考えられる。</p>	<p>(2) 高齢者を取り巻く状況</p> <p>(変更なし)</p> <p>新潟県内では、交通事故発生件数が減少傾向にある一方、高齢者加害事故件数の割合は増加傾向にあり、令和4年の交通事故発生件数に占める割合は29.6%となっている。この傾向は当市においても同様であり、令和4年の交通事故発生件数に占める高齢者加害事故の割合は27.0% (令和3年は32.9%) であった。(図表3-5)</p> <p>このような中、市内の65歳以上の運転免許証の自主返納者数は、令和元年をピークに増加傾向から減少傾向に転じ、令和4年は435人であった。(図表3-6) この傾向は新潟県全体でも同様である。原因として、新型コロナウイルス感染症の流行により、密になりにくい自動車を手放さなくなったことが考えられる。</p> <p>(変更なし)</p>

図表 3-5 高齢者加害事故の発生状況（上越市内）



- ・市内の交通事故発生件数が減少する中、高齢者が加害者となった事故の数も減少しているが、事故件数全体に占める高齢者加害事故の割合は増加傾向にある。

図表 3-6 当市における 65 歳以上の高齢者の運転免許証の自主返納者数

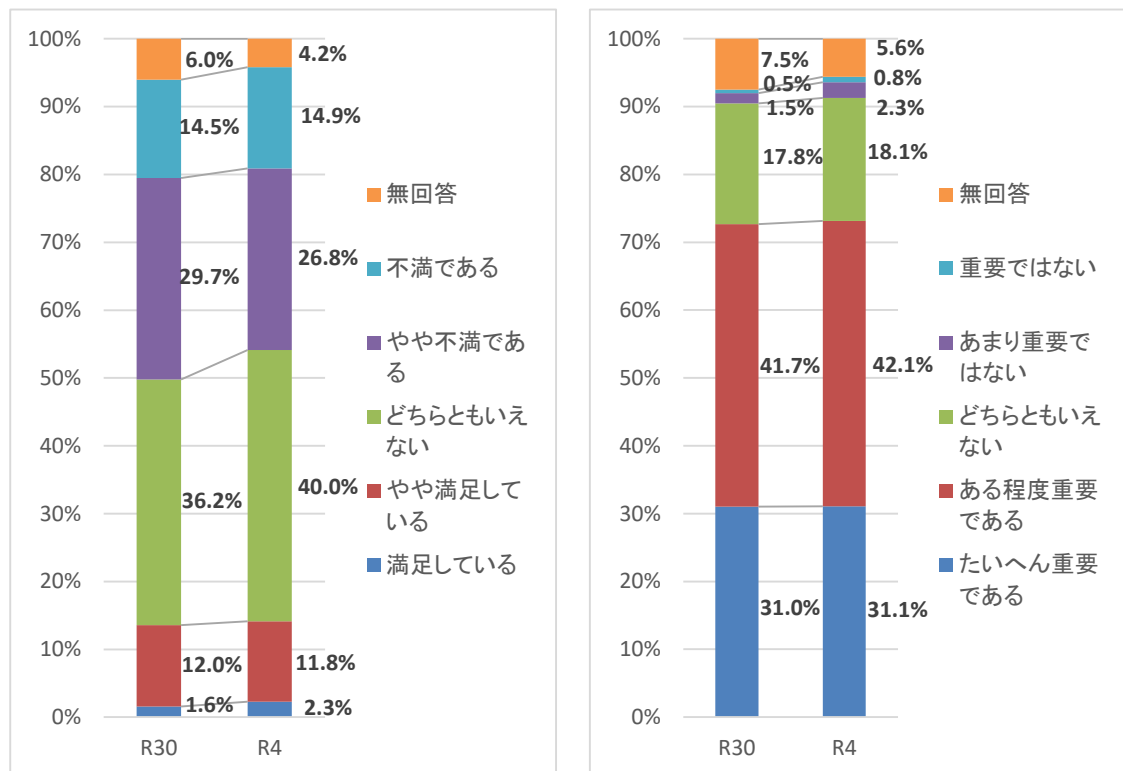


- ・運転免許証の自主返納者数は、コロナ禍前の令和元年度まで増加し、その後減少が続いている。
- ・上越市では、平成 24 年度から令和元年度まで、運転免許証自主返納支援事業（タクシー利用券またはバス利用券を交付）により高齢運転者の免許証自主返納を促進してきた。

第3章 公共交通を取り巻く現状

現計画 (P13)	改定の内容
<p>(3) 公共交通に対する市民の意識</p> <p>地域で生活していく上で、公共交通が重要と考える市民の割合は、「とても重要」「どちらかといえば重要」を合わせると全体の87.8%であり、全ての世代において80%を超えている。また、「とても重要」と考える人の割合は、10代で70.7%、70代以上で60.7%、免許を持たない人では66.3%となり、全体の58.7%を上回っている。</p> <p>このように、公共交通は全ての世代において重要であると認識されており、特に、高齢者や障害者、学生など移動に制約がある人は、「とても重要」と考える人が多くなっている。</p> <p>また、日常的に自家用車で移動している市民においても、将来、自動車の運転ができなくなった場合の移動手段に対して潜在的な不安感を抱えており、その際の移動手段として公共交通に一定の期待があることが、重要性の認識につながっているものと推察される。</p>	<p>(3) 公共交通に対する市民の意識</p> <ul style="list-style-type: none"> 市民の意識については、現在の記載内容（左記）を簡潔にまとめたものを記載する。 あわせて、平成30年及び令和4年に実施した、上越市市民の声アンケートを踏まえた、満足度、重要度に対する認識の変化（P77・P78参照）について記載する。

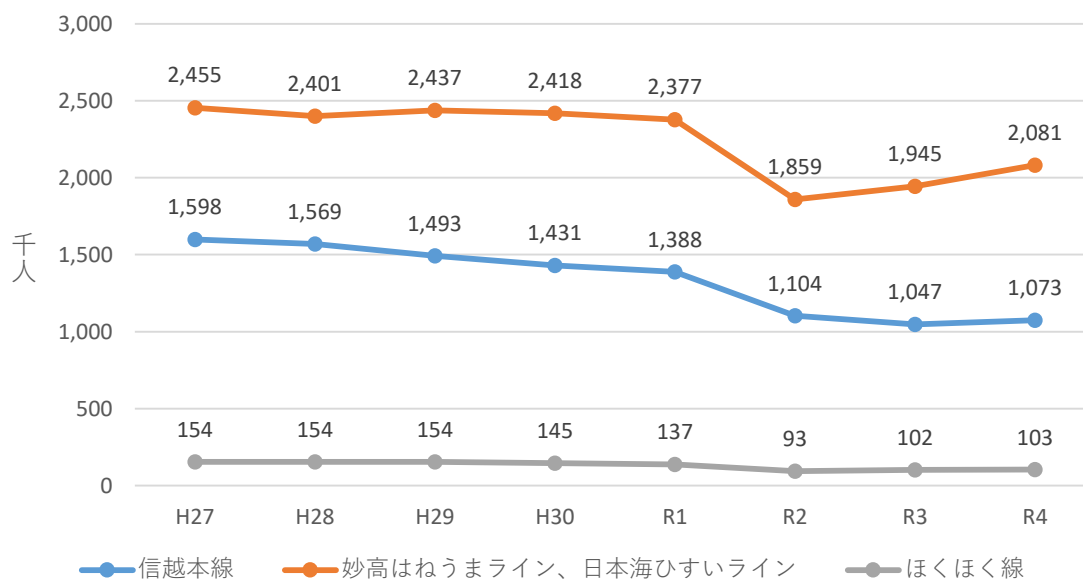
図表 3-7 市民の公共交通に対する意識（左：現在の満足度、右：今後の重要度）



第3章 公共交通を取り巻く現状

現計画 (P14)	改定の内容
<p>2 公共交通の利用状況 (1) 利用者数の推移 ① 鉄道 市内の鉄道の乗車人員は、横ばい又は若干の減少傾向にあり、平成 29 年度では、信越本線は約 149 万 3 千人、妙高はねうまラインと日本海ひすいラインは合わせて約 243 万 7 千人、ほくほく線は約 15 万 4 千人となっている。</p>	<p>2 公共交通の利用状況 (1) 利用者数の推移 ① 鉄道 市内の鉄道の乗車人員は、横ばい又は若干の減少傾向であったが、新型コロナウイルス感染症の影響により、令和 2 年度には、特に妙高はねうまラインと日本海ひすいラインで大きく減少した。 その後、コロナ禍に対応した生活様式を取り入れる中で、徐々に利用者数が回復し、令和 4 年度の利用者数は、信越本線は約 107 万 3 千人、妙高はねうまラインと日本海ひすいラインは合わせて約 208 万 1 千人、ほくほく線は約 10 万 3 千人となっている。</p>

図表 3-8 鉄道の乗車人員の推移



※乗車人員は、市内各駅の乗車人員を路線ごとに合計したものとし、二本木駅、上越妙高駅、南高田駅、高田駅、春日山駅、直江津駅、谷浜駅、有間川駅、名立駅及び犀潟駅の乗車人員は、1日平均の値に365を乗じた値

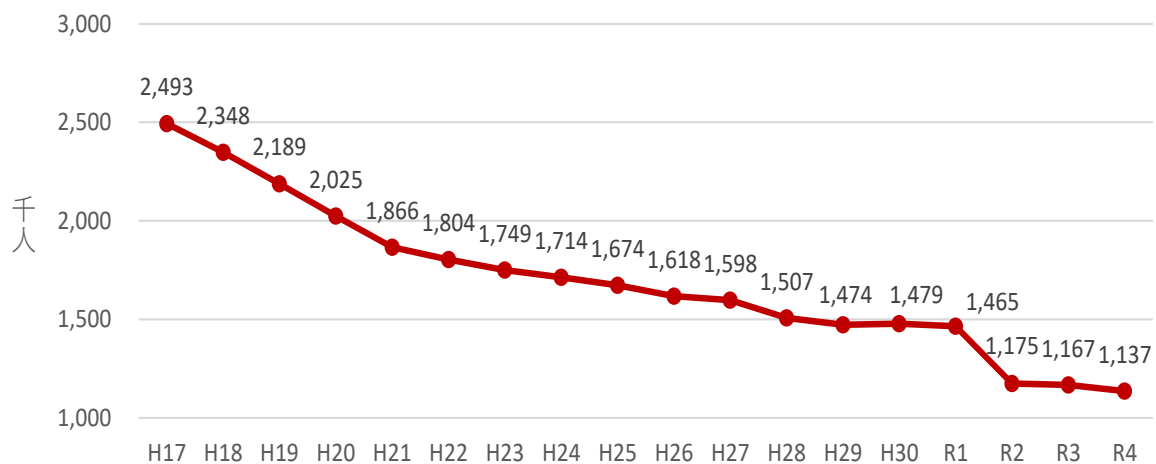
※犀潟駅は、信越本線とほくほく線の境界にあり、乗車人員と通過人員の内訳が不明であるため、全て信越本線の乗車人員として集計

※信越本線の輸送人員のうち、黒井駅、土底浜駅、上下浜駅及び潟町駅(潟町駅はH29から)については、乗車人員が非公表であるため推計値

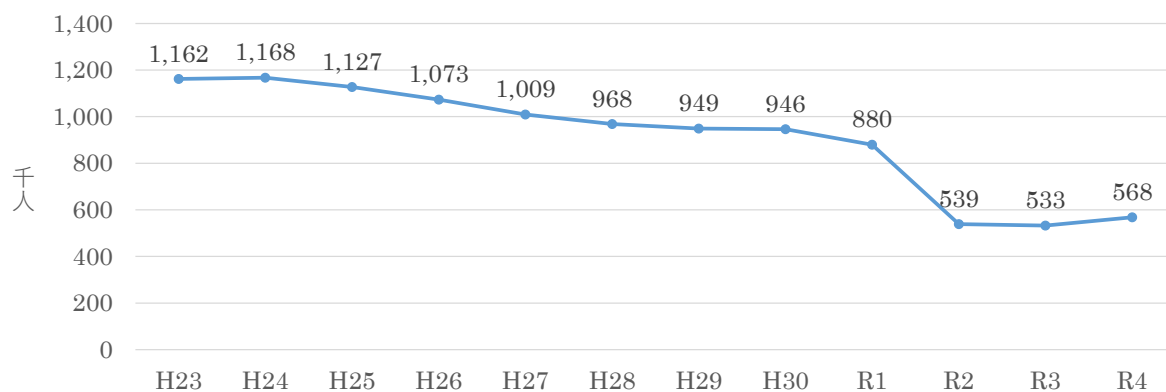
第3章 公共交通を取り巻く現状

現計画 (P15～16)	改定の内容
<p>② バス バスの輸送人員は、毎年約4万人ずつ減少しており、平成30年度は約147万9千人であった。10年前の平成21年度との比較では、約2割の減少となっているが、近年、利用者数の減少幅が若干鈍化傾向にあり、平成30年度は前年度とほぼ同数であった。 少子化の影響で学生数が減少しているほか、バスの潜在的な需要者と考えられる65歳以上の高齢者の増加がバスの利用増につながっておらず、依然としてバス利用者の減少傾向に歯止めがかかっていない状況にある。</p> <p>③ タクシー タクシーの利用者は、近年減少傾向にあり、一般財団法人新潟県ハイヤー・タクシー協会によると、平成29年における市内4社の輸送人員は、約94万9千人であった。</p> <p>④ 市営バス 安塚区、大島区、牧区、頸城区及び名立区において、スクールバスに一般利用者が混乗する「スクール混乗」方式で運行している市営バスの輸送人員は、少子化の影響から、総じて減少傾向にあり、平成30年度は約9万9千人であった。</p>	<p>② バス 平成17年の市町村合併以降、バスの輸送人員は毎年10万人以上減少していたが、平成21年度以降、バス路線の再編や利用促進の取組などにより減少幅は次第に鈍化し、令和元年度の輸送人員は前年度比1万4千人減の146万5千人となった。 その後、新型コロナウイルス感染症の感染拡大により輸送人員は大きく減少し、令和2年度の輸送人員は前年度と比べ29万人減の117万5千人となり、令和4年度においても回復には至っていない。</p> <p>③ タクシー 平成23年以降、輸送人員は平均して毎年3万5千人の減少傾向にあったが、新型コロナウイルス感染症の影響により、令和2年の輸送人員は前年から34万人1千人減少し、53万9千人となった。令和4年には56万8千人で若干の回復が見られた。</p> <p>④ 市営バス 安塚区、大島区、牧区、頸城区、名立区、板倉区及び清里区において、スクールバスに一般利用者が混乗する「スクール混乗」方式で運行している市営バスの輸送人員は、バス路線の再編に伴い運行地区が増えたことから、令和4年度は約10万3千人であった。</p>

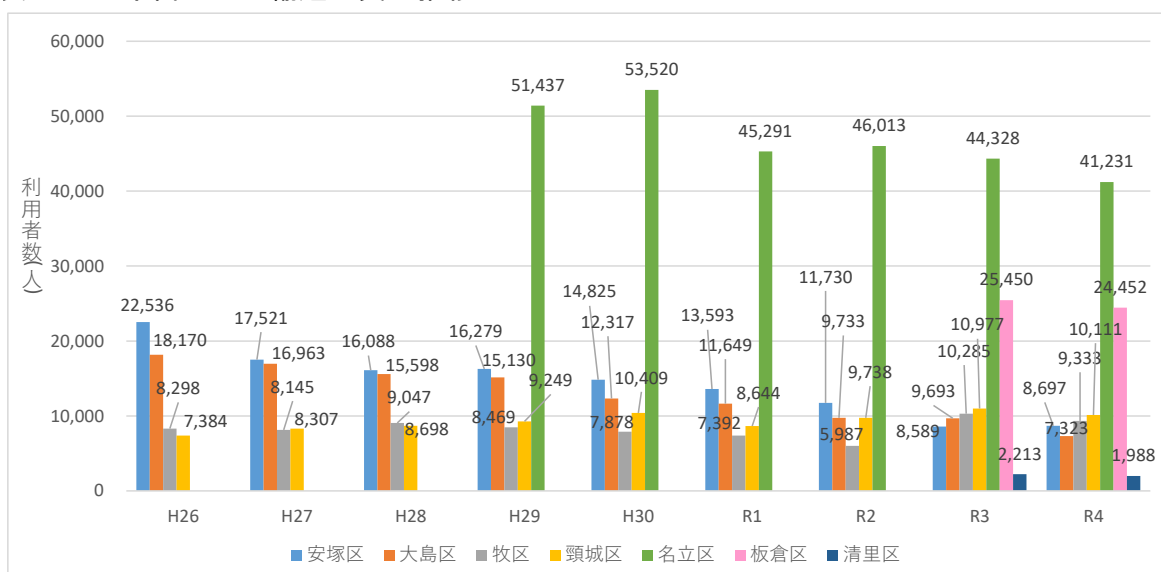
図表 3-9 バスの輸送人員の推移



図表 3-10 タクシーの輸送人員の推移



図表 3-11 市営バスの輸送人員の推移

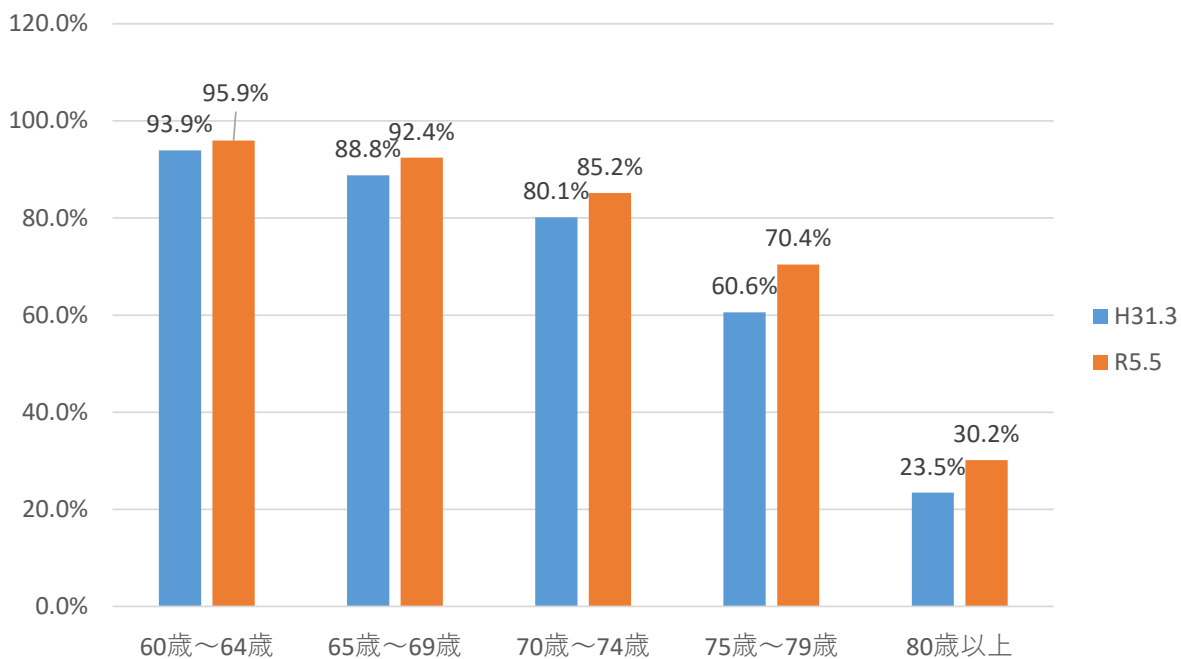


第3章 公共交通を取り巻く現状

現計画 (P16~18)	改定の内容
<p>(2) 市民の移動手段の状況</p> <p>市民を対象に行った公共交通に関するアンケート結果から、市民の89.7%は、自家用車で日常生活の移動を行っており、公共交通の利用は5.4%にとどまっていることが分かった。この傾向は、70代以上の高齢者においても同様であり、自家用車で移動する人は全体の81.9%を占める一方で、公共交通の利用は10.9%であった。(図表3-12)</p> <p>このほか、70歳以上の高齢者の免許保有率は49.2%となっており、自家用車が日常の移動手段として定着しているほか、農村部では農業を営む上で、高齢となっても自動車を運転し続ける人が多い状況にある。(図表3-13)</p> <p>また、自動車の運転免許証を持たない人と10代の市民は、公共交通を利用する人の割合がそれぞれ43.8%、47.2%であった一方、家族等の送迎により移動を行う人の割合もそれぞれ45.7%、49.8%となっており、ほぼ同様の割合であった。さらに、高校生を対象に行ったアンケートでは、自転車を利用して通学する生徒が冬期間に減少するものの、送迎による生徒が増加しており、公共交通への転換が進んでいない状況にある。(図表3-14)</p> <p>当市では、運転免許の保有率が、高齢者においても高い水準にあるほか、1世帯当たり1.44台の自家用車を保有しているなど(図表3-15)、移動手段として時間を選ばず目的地へ自由に移動できる自家用車の利用を選択する傾向にあり、高齢者や学生など、移動に制約のある市民であっても、家族の送迎で移動する人が多くを占めていると推察される。</p>	<p>(2) 市民の移動手段の状況</p> <p>平成30年度に実施したアンケート結果から、市民の89.7%は、自家用車で日常生活の移動を行っており、公共交通の利用は5.4%にとどまっていることが分かった。この傾向は、70代以上の高齢者においても同様であり、自家用車で移動する人は全体の81.9%を占める一方で、公共交通の利用は10.9%であった。(図表3-12)</p> <p>また、自動車の運転免許証を持たない人と10代の市民は、公共交通を利用する人の割合がそれぞれ43.8%、47.2%であった一方、家族等の送迎により移動を行う人の割合もそれぞれ45.7%、49.8%となっており、ほぼ同様の割合であった。さらに、高校生を対象に行ったアンケートでは、自転車を利用して通学する生徒が冬期間に減少するものの、送迎による生徒が増加しており、公共交通への転換が進んでいない状況であった。(図表3-13)</p> <p>なお、70歳以上の高齢者の免許保有率は、令和元年度から令和4年までの4年間で49.2%から57.2%に増加しており、高齢になっても自家用車を運転し続ける人の割合が増えていると考えられる。また、農村部では農業を営む上で、高齢となっても自動車を運転し続ける人が多い状況にある。(図表3-14)</p> <p>当市では、運転免許の保有率が、高齢者においても高い水準にあるほか、1世帯当たり1.41台の自家用車を保有しているなど(図表3-15)、移動手段として時間を選ばず目的地へ自由に移動できる自家用車の利用を選択する傾向にあり、高齢者や学生など、移動に制約のある市民であっても、家族の送迎で移動する人が多くを占めていると推察される。</p> <p>※このほか、国土交通省が令和3年度に実施した「全国都市交通特性調査」の詳細結果が得られた場合は、その内容に基づく分析結果を記載する。</p>

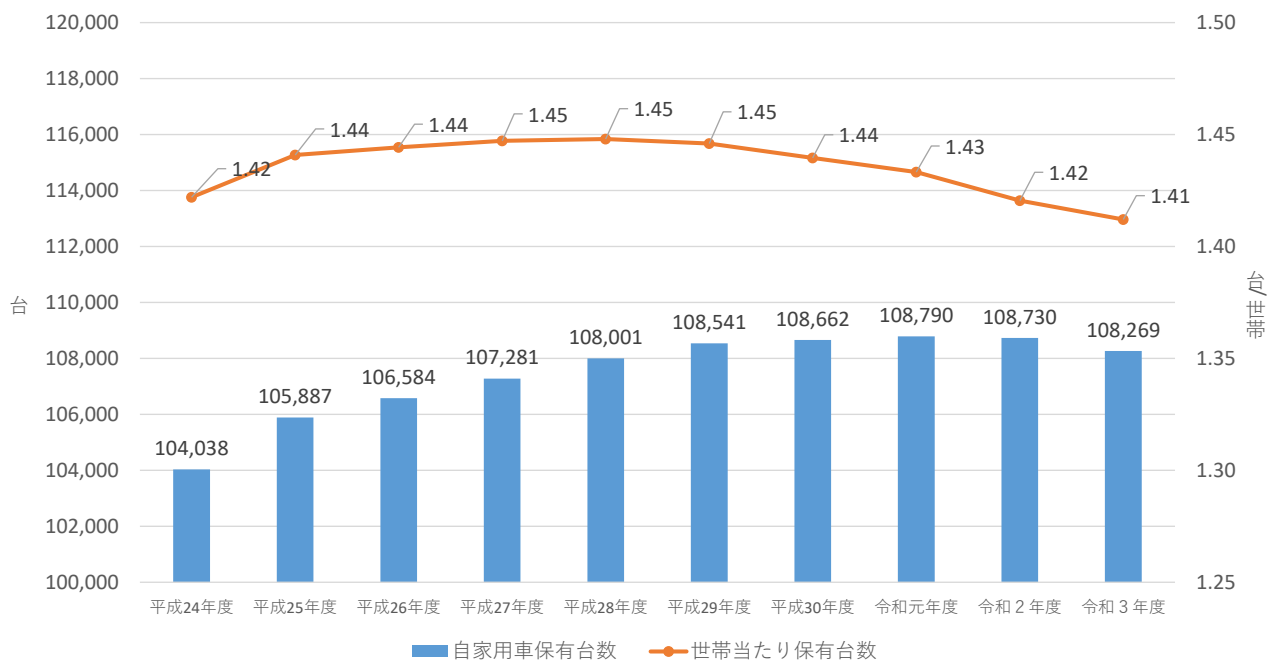
図表 3-12 市民の外出手段 (省略)

図表 3-13 運転免許証の保有率



図表 3-14 高校生の通学手段 (省略)

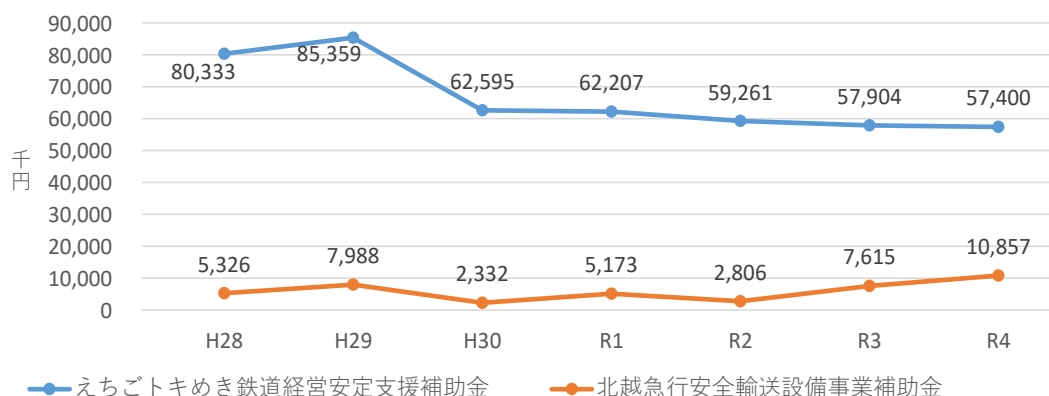
図表 3-15 自家用車保有台数の推移 (乗用自動車：普通・小型・軽)



第3章 公共交通を取り巻く現状

現計画 (P19)	改定の内容
3 公共交通に対する市の負担 (1) 鉄道 市内には、JR信越本線のほか、第三セクター2社の鉄道が運行されている。市では、これらの第三セクター鉄道に対し補助金を交付しており、平成30年度の実績は、合わせて約6千5百万円となっている。(図表3-16)	3 公共交通に対する市の負担 (1) 鉄道 市内には、JR信越本線のほか、第三セクター2社の鉄道が運行されている。市では、これらの第三セクター鉄道に対し補助金を交付しており、令和4年度の実績は、合わせて約6千8百万円となっている。(図表3-16) また、新型コロナウイルス感染症の感染拡大や、エネルギー価格高騰に際して、地域鉄道の安全安心な運行を維持するため、緊急的な支援を行っている。(図表3-17)

図表3-16 第三セクターの鉄道会社に対する市の補助額の推移



図表3-17 第三セクター鉄道会社に対する市の補助制度

補助金名称	補助目的	補助金の主な使途
えちごトキめき鉄道経営安定支援補助金	えちごトキめき鉄道の安定経営を図るため、鉄道施設の維持修繕の費用を支援	吊架線張り替え、き電線張り替え、可動ブラケット取替え、高圧変圧器取替え、橋梁ペイント塗り替え
北越急行安全輸送設備等整備事業補助金	ほくほく線の安全輸送の確保を図るため、鉄道設備の更新及び維持修繕等の費用を支援	レール・融雪設備・遮断器・自動列車停止装置の更新

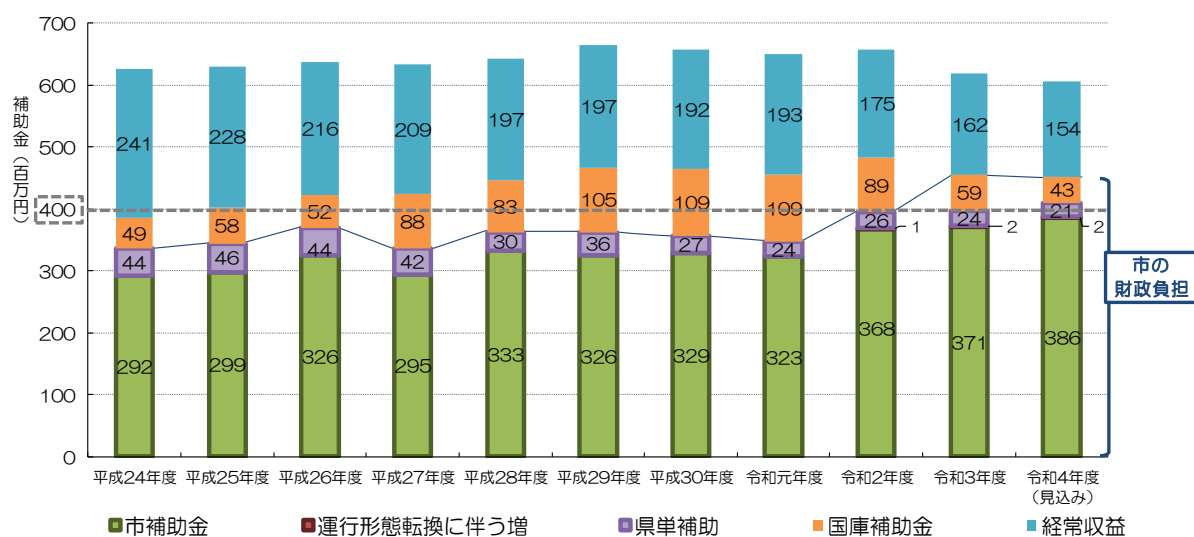
※その他緊急的な支援

補助金名称	補助目的	補助金の額
地域鉄道安定経営緊急支援金 (令和3年度)	地域鉄道の安全安心な運行を維持するため、新型コロナウイルス感染症の影響により利用者が減少しているえちごトキめき鉄道及び北越急行に対し、県及び沿線自治体と協調して支援	・えちごトキめき鉄道 77,116千円 ・北越急行 26,569千円
エネルギー価格高騰対策支援金 (令和4年度)	地域鉄道の安全安心な運行を維持するため、エネルギー価格高騰の影響を受けているえちごトキめき鉄道及び北越急行に対し、県及び沿線自治体と協調して支援	・えちごトキめき鉄道 2,376千円 ・北越急行 1,844千円

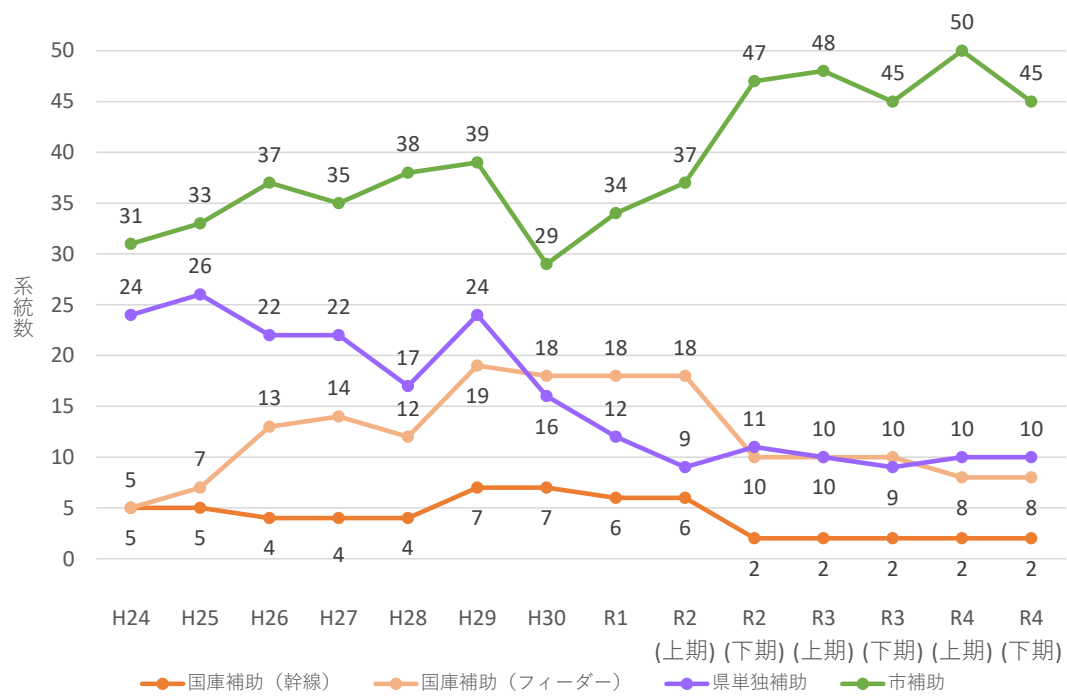
第3章 公共交通を取り巻く現状

現計画 (P20)	改定の内容
<p>3 公共交通に対する市の負担</p> <p>(2) バス</p> <p>市では、バスの運行に係る経費を対象に、運行事業者に補助金を交付しており、平成30年度の実績は、約3億6千万円となっている。(図表3-18)</p> <p>今後も、バスの利用者数の減に伴う運賃収入の減少に加え、国や県の補助要件を満たさない路線が増加することにより、国県の補助金額の減少が見込まれる。(図表3-19)</p> <p>また、当市では、平成29年度に地域公共交通再編実施計画を策定したことに伴う特例として、令和元年度末まで、バスの運行経費に係る国庫補助金が特例交付されているが、この特例がなくなる令和2年度以降は、市の補助金額が大幅に増加し、令和4年度には約4億7千万円となる見通しである。</p> <p>このような中、一部のバス路線においては、利用者がほとんどいない状況となっており、費用対効果の観点からは、当該路線を現状のまま維持することは困難な見込みである。このように、持続可能な公共交通ネットワークの構築を図るためには、利用状況を踏まえたバス路線の見直しを行うことが急務となっている。</p>	<p>3 公共交通に対する市の負担</p> <p>(2) バス</p> <p>市では、バスの運行に係る経費を対象に、運行事業者に補助金を交付しており、令和4年度の実績(見込み)は、約4億4千万円となっている。(図表3-18)</p> <p>今後も、バスの利用者数の減に伴う運賃収入の減少に加え、国や県の補助要件を満たさない路線が増加することにより、国県の補助金額の減少が見込まれる。(図表3-19)</p> <p>また、物価・エネルギー価格の高騰、予約型コミュニティバスの導入等に伴う運行経費の増加などから、今後も市の財政負担は増加することが見込まれる。</p> <p>(削除。第3章の4 現行計画の目標達成状況において、評価結果に対する対応として記載する。)</p>

図表3-18 バス運行に対する補助金の推移 ※市営バスを除く



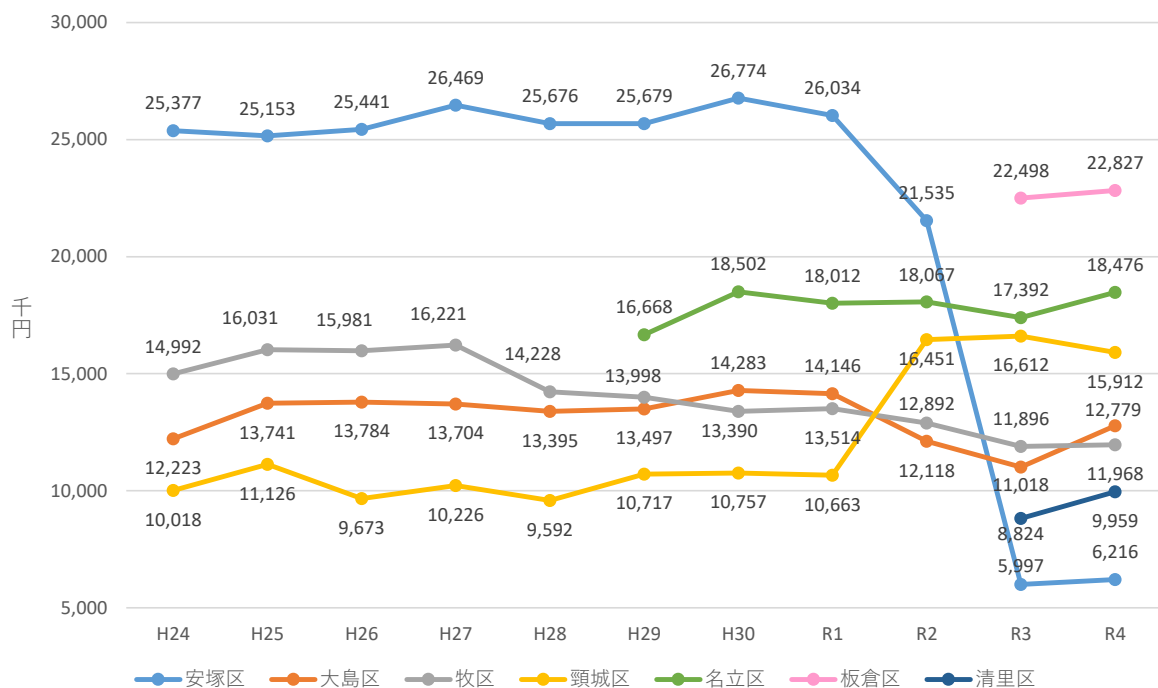
図表 3-19 国県市補助系統数の推移



第3章 公共交通を取り巻く現状

現計画 (P21)	改定の内容
<p>3 公共交通に対する市の負担 (3) 市営バス 市営バスについて、交通事業者等に対するバスの運行業務の委託料や燃料費等の運行経費から運賃収入を控除した市の負担額は、ほぼ横ばいで推移しており、平成30年度は総額約9千8百万円であった。</p>	<p>3 公共交通に対する市の負担 (3) 市営バス 市営バスについて、交通事業者等に対するバスの運行業務の委託料や燃料費等の運行経費から運賃収入を控除した市の負担額は、乗合タクシー・予約型コミュニティバスに運行形態を見直した安塚区を除き、ほぼ横ばいで推移してきた。(頸城区において、令和2年度に市の負担金が増額した要因は、新型コロナウイルス感染症の感染拡大を防止するため、運行車両を1台追加したことによるもの) なお、令和4年度の負担総額は約9千8百万円であった。</p>

図表 3-20 市営バスの運行に係る市の負担額（車両購入費を除き、スクールバス運行経費を含む）



第3章 公共交通を取り巻く現状

現計画（一）	改定の内容
(記載なし)	<p>【新】4 公共交通を取り巻く環境の変化</p> <p>(1) 運転手不足</p> <p>バスやタクシーの運行に必要な運転手の確保が難しい状況が続いており、一部のバス路線が運休することになったほか、タクシー配車の調整が困難な状況が続いているなど、旅客輸送を縮小せざるを得ない状況も生じている。</p> <p>また、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準（改善基準告示）」が令和6年4月に施行される（2024年問題）ことに伴い、運転業務への拘束時間が短縮されることから、運転手不足が一層深刻化することが懸念される。</p> <p>交通事業者のみならず、関係機関が協力して日常生活を支える移動手段の確保に努めることが求められている。</p>

図表 3-** （交通事業者における運転手の数や充足数などを調査中）

第3章 公共交通を取り巻く現状

現計画（一）	改定の内容
(記載なし)	<p>【新】 4 公共交通を取り巻く環境の変化</p> <p>(2) 地域公共交通の再構築に向けた国の取組及び制度改正</p> <p>国では、公共交通機関を巡る状況が非常に厳しい中、このままでは「交通崩壊」が発生し、自家用車を利用できない人が安全・安心に暮らせなくなるなど地域社会に甚大な影響が生じるおそれがあることから、地域全体を巻き込み新技術も活用して共創（連携・協働）しながら、公共交通の利便性・持続可能性・生産性を高めることができるよう、各種の取組や制度改正を進めている。</p> <p>当市においても、こうした取組に関する情報収集を行い、効果的に対応していくことで、地域の実情に適した利便性が高く、かつ、持続可能な交通ネットワークを構築していくことが必要である。</p>

図表 3-** 令和 2 年度以降の制度改正（地域公共交通活性化再生法・道路運送法関係）（※抜粋）

No	項目	概要	実施主体と対応
1	交通計画の作成	<ul style="list-style-type: none"> 地方公共団体による「地域公共交通計画」(マスタープラン)の作成を努力義務化 本計画では、従来の公共交通サービスに加え、地域の多様な輸送資源（自家用有償旅客運送、福祉輸送等）を位置付け、地域の移動ニーズにきめ細かく対応する。（情報基盤の整備・活用やキャッシュレス化の推進にも配慮） 地域の関係者間相互の連携に関する事項を、計画への記載に努める事項として追加（R5） 	概要のとおり
2	自家用有償旅客運送の実施の円滑化	<ul style="list-style-type: none"> 事業者協力型自家用有償旅客運送の創設 	<ul style="list-style-type: none"> [自家用有償運送を行う団体]…運行管理と車両の整備管理を交通事業者に委託可能になった。
3	貨客混載に係る手続きの円滑化	<ul style="list-style-type: none"> 貨客運送効率化事業の創設 	<ul style="list-style-type: none"> [自動車運送事業者]…手続きの円滑化により旅客・貨物運送サービスに取り組みやすくなった。
4	自動運転関係	<ul style="list-style-type: none"> 運転者が不在の状態での自動運転（レベル4相当）が可能となることに伴い、自動車運送事業者等が自動運転車を用いて事業を行う場合に講ずるべき輸送の安全確保に関する措置及び実施すべき手続き等を新たに規定 	概要のとおり
5	貨客混載制度の実施区域の見直し	<ul style="list-style-type: none"> 過疎地域以外でも貸切バス・タクシー事業に用いる車両で貨物の運送を行うことができる。 過疎地域以外でもトラック事業に用いる車両で旅客の運送を行うことができる。 <p>※地域の関係者による協議が調ったことが条件</p>	<ul style="list-style-type: none"> [自動車運送事業者]…貸切バス・タクシー・トラック事業者は、過疎地域でなくても貨客混載が可能となった（乗合バスは当初から可）。

図表 3-** (国交省)ラストワンマイル・モビリティ/自動車DX・GXに関する検討会の施策 (※抜粋)

No	施策名	背景・必要性	概要
1	地方部にUターン等した個人タクシー事業者の経験者の活用	<ul style="list-style-type: none"> 個人タクシーは、一定の豊富な経験を有すると認められる運転手に限り、人口が概ね30万人以上の都市を含む営業区域において、地方運輸局長等が認める場合に限り許可されている。 法人タクシー事業者が撤退してしまった地域において、都市部で十分な経験を積み地方部にUターン・Iターンしようとする運転者が個人タクシー事業者として運送を担おうとしてもできない状況である。 	<ul style="list-style-type: none"> 人口が30万人未満の地域においても、地域公共交通会議など地域における議論も勘案しつつ、地方運輸局長等が認めた場合については、個人タクシーの営業を認める (※)。 ※1年以上の個人タクシー事業者の実績のある者に限る。 その際には、当該地域における地理や実情に通じた法人タクシー事業者による運行管理を条件とする。
2	タクシーと乗合タクシーの事業用車両の併用の柔軟化	<ul style="list-style-type: none"> タクシー事業者が乗合タクシーをあわせて行う場合、原則として車両は事業ごと別々に運用されている。 乗合タクシーの需要が少なくタクシーの需要が多い時間帯においては、乗合タクシー専用の車両はタクシー用に使うことができないことから、運用効率が低下するケースも存在する。 	<ul style="list-style-type: none"> 乗合タクシー事業・タクシー事業がいずれも適切に提供されることを前提に、通学・通勤・通院などのため乗合率の高い朝・夕は乗合タクシー、ビジネス・帰宅需要などの移動がばらつく昼・夜はタクシーとして使用するなど、乗合タクシーとタクシーとの間でより柔軟に車両の併用ができることとする。
3	乗合タクシー事業における補完的な自家用車の活用	<ul style="list-style-type: none"> AI配車システムなどのDXの進展により、デマンド型で運行される乗合タクシーによる輸送は、利便性・効率性の向上が見込まれており、ラストワンマイル・モビリティを担う交通手段として、今後ますます期待が掛かる。 他方、乗合タクシー (区域運行型乗合事業) の導入が必要な交通不便地域において、交通事業者が十分に車両等を有していないケースが存在する。 	<ul style="list-style-type: none"> 過疎地域において、予め定められた地域を運行する乗合タクシーを展開するに当たって、地域公共交通会議等の協議が調った場合には、事業用自動車による輸送力補完に必要な範囲に限り、許可を受けた自家用自動車を活用することができることとする。 その際、運転者は乗合タクシー事業者と雇用契約を締結し、同事業者が運行管理を行う。
4	事業者協力型自家用有償旅客運送の活用促進	<ul style="list-style-type: none"> 自家用有償旅客運送 (※) については、安全性・サービスの安定的な提供の観点から、令和2年に創設した事業者協力型自家用有償旅客運送を活用することが望ましいが、現時点ではあまり活用が進んでいない。 ※交通空白地での輸送や福祉輸送がバスやタクシー事業によっては提供されない場合に、市町村、NPO法人等が自家用車を用いて行う有償での運送 	<ul style="list-style-type: none"> 事業者協力型自家用有償旅客運送について、現在は「運行管理」に加えて「車両整備管理」に交通事業者が協力する場合のみ認めているが、それだけでなく、「運行管理」に加えて配車サービスの提供等の「ノウハウ面の提供」等に交通事業者が協力する場合も認めること (交通事業者による協力類型の多様化) 等を通じて、より一層の活用促進を図る。

No	施策名	背景・必要性	概要
5	「交通空白地」に係る目安の設定及び「地域交通の把握に関するマニュアル」の活用促進	<ul style="list-style-type: none"> ・自家用有償旅客運送は、当該地域が「交通空白地」であることについて地域公共交通会議等において協議を調えることにより導入することが可能である。他方で、「交通空白地」の概念については参考となる目安がなく協議が難航する場合がある。 	<ul style="list-style-type: none"> ・「半径1km以内にバス停・駅がない地域であって、タクシーが恒常的に30分以内に配車されない地域」は少なくとも交通空白地に該当する、という参考となる目安を示す。 ・目安に該当しない地域でも、地域公共交通会議等における協議が調べば、交通空白地として自家用有償旅客運送を導入可能。 ・「地域交通の把握に関するマニュアル」（令和2年12月公表）について、改めて自治体等に周知を図り、活用を促す。
6	自家用有償旅客運送に係る「運送の対価」の目安の適正化	<ul style="list-style-type: none"> ・営利事業ではない自家用有償旅客運送について、道路運送法は、運送の対価が実費の範囲内であることを求めている。 ・現行の目安（「当該地域におけるタクシーの上限運賃（ハイヤー運賃を除く。）の概ね1/2の範囲内）に従った対価では、安全確保のために必要な費用を賄うことができず、持続可能な運営をすることは困難な場合が多い。また、タクシー事業者からも現行の目安に従った対価は安すぎるとの指摘がある。 	<ul style="list-style-type: none"> ・従来の「当該地域におけるタクシーの上限運賃（ハイヤー運賃を除く。）の概ね1/2の範囲内であること」という目安を廃止し、上記のような必要費用も勘案して実費を適切に収受できるように目安を新たに設定する。
7	自家用有償旅客運送に係る更新登録手続の簡素化	<ul style="list-style-type: none"> ・自家用有償旅客運送の登録有効期間は原則2年（重大事故等がない場合は3年）であるが、更新の度に地域公共交通会議等における協議を調べるとともに、少なくない量の書面を提出する必要がある、自家用有償旅客運送者にとって過度な負担となっている場合がある。 	<ul style="list-style-type: none"> ・一定の安全性が担保されている自家用有償旅客運送者については、協議手続の簡素化や申請書類の簡素化を通じて更新登録手続を簡素化する。

第3章 公共交通を取り巻く現状

現計画（一）	改定の内容
(記載なし)	<p>【新】4 公共交通を取り巻く環境の変化</p> <p>(3) 技術の進歩（ICT、脱炭素）</p> <p>AI技術や自動運転、電動バスの導入など、公共交通分野でのDX・GXに対する新しい技術の開発が進められている。</p> <p>当市においては、これまで、「標準的なバス情報フォーマット」の整備による乗換案内サイト等の経路検索サービスを拡充したほか、バスロケーションシステム、予約型デマンドバスにおけるWeb予約システムを導入し、ICT技術を活用した利便性の向上に取り組んできたところである。</p> <p>更なる利便性の向上、経営の効率化、温室効果ガス排出量の削減に向け、こうした技術の活用に向けた検討を必要がある。</p>

図表 3-** (計画書では、今後新技術の一覧を記載)

第3章 公共交通を取り巻く現状

現計画 (P22)	改定の内容
4 現行計画の目標達成状況 (1) 上越市総合公共交通計画 (図表 3-21) ※記載省略 (2) 上越市バス交通ネットワーク再編計画及び上越市地域公共交通再編実施計画 (図表 3-22・3-23) ※記載省略	4-5 現行計画の目標達成状況 (1) 上越市第2次総合公共交通計画 (第1回活性化協議会資料 (P94・P95) を基に作成) (2) 上越市第2次総合公共交通計画における再編計画及び公共交通の利用促進の取組 (第1回活性化協議会資料 (P94・P95) を基に作成)

図表 3-** 第2次上越市総合公共交通計画の中間評価・検証（抜粋）

基本方針	具体的な目標	参考実績	達成状況
【基本方針1】 公共交通により市民の日常生活の移動手段を確保する。	①バス及び市営バスの利用者数の減少率を人口減少率以内に抑制する。	○平成30年度に対して令和4年度の利用者数は21.4%の減少。同一期間における人口は4.1%の減少。 (バス及び市営バスの延べ利用者数) ・令和4年度…1,240千人(H30比 ▲21.4%) ・平成30年度…1,578千人 (人口) ・令和4年3月末…186千人(H30比 ▲4.1%) ・平成30年3月末…194千人	未達成
	②「市民の声アンケート」において、「バスや鉄道などの公共交通の便がよい」と感じる市民の割合、及び、「公共交通の利便性向上」に係る市の取組に対する満足度を、平成30年の調査より向上する。	○「バスや鉄道などの公共交通の便がよい(そう感じる・ある程度感じる)」と答えた人の割合 ・令和4年…26.7%(H30比 ▲0.9%) ・平成30年…27.6% ○「公共交通の利便性向上」に係る市の取組に対する満足度 ・令和4年…▲0.42(H30比 +0.04P) ・平成30年…▲0.46	未達成
	【基本方針2】 将来にわたって持続可能な公共交通ネットワークを構築する。	①計画終了時におけるバスに対する市の財政負担を4億円以内に抑制する。	○バスに対する市の財政負担額 ・令和4年度(決算見込み) …435,358千円(目標比 +8.8%)

★ 評価・検証のまとめ

- ・バス利用者数の増加を図るため、公共交通ネットワークの利便性の維持・確保とともに、潜在的な利用ニーズへの対応を意識した路線の再編や、周知・啓発の取組を進める必要がある。
- ・路線の再編に当たっては、実証運行等の実施により移動需要の喚起に取り組みつつ、実証の結果等に即して適切に効率化を図ることで、市の財政負担を抑制することが必要である。

第4章 計画の基本方針及び目標

現計画 (P25)	改定の内容
<p>1 市民の日常生活における移動手段の確保</p> <p>総合計画をはじめ、本計画の上位・関連計画においては、当市の将来都市像である「すこやかなまち～人と地域が輝く上越～」の実現に向け、市民の暮らしを支える機能を維持・集積する拠点と拠点の間や、拠点と地区内の集落の間を交通ネットワークで結び、市民の移動を支えることを目指すこととしている。</p> <p>その中で、公共交通は、市民の日常生活の移動手段として重要な役割を担うものであり、自動車の運転免許証を持たない市民の大切な移動手段として日々利用されている。</p> <p>一方、自動車の運転免許証を持たない人を含め、市民の多くが自家用車により移動している現況にあり、公共交通を真に必要とし、主に利用している人は、運転免許証を持たない学生や高齢者等が中心となっている。運転免許証の自主返納者の増加や高齢化の進展に伴い、将来公共交通を利用したいと考えている人は多いものの、実際のバス利用には結びついておらず、利用者数の減少に歯止めがかかっていない。このままでは、将来にわたって現在のバス路線のネットワークを維持していくことは困難と言わざるを得ない状況にある。</p> <p>このため、本計画では、基本方針の1つ目として、「公共交通により市民の日常生活の移動手段を確保する」ことを掲げることとする。</p> <p>本計画では、当該方針を踏まえ、現在又は近い将来に公共交通を必要とする人の需要に応えられるよう、各地域の今後の公共交通の在り方を示すものとする。なお、将来発生し得る新たな需要については、具体的な内容を確認した上で、地域とともに対応を検討する。</p> <p>また、基本方針に基づく取組を確実に推進していくため、あらかじめ具体的な目標を設定した上で、定期的に評価を行い、施策の改善・見直しにつなげていく。</p>	<p>1 市民の日常生活における移動手段の確保</p> <p>総合計画をはじめ、本計画の上位・関連計画においては、当市の将来都市像である「暮らしやすく、希望あふれるまち 上越」の実現に向け、市民の暮らしを支える機能を維持・集積する拠点と拠点の間や、拠点と地区内の集落の間を交通ネットワークで結び、誰もが快適に暮らし続けられるまちを目指すこととしている。</p> <p>(変更なし)</p> <p>(変更なし)</p> <p>・・・中心となっている。将来公共交通を利用したいと考えている人は多いものの、運転免許証の自主返納者数の伸びの鈍化とともに、高齢者の免許証保有率が増加傾向にあることから、実際のバス利用には結びついておらず、さらに、コロナ禍の影響もあいまって利用者数の減少に歯止めがかかっていない。このままでは・・・</p> <p>(変更なし)</p> <p>(変更なし)</p> <p>(変更なし)</p>

第4章 計画の基本方針及び目標

現計画 (P26)	改定の内容
<p>2 公共交通ネットワークの持続可能性の確保</p> <p>バスの利用者数は、減少傾向が続いており、これに伴い、運賃収入の減少、国県補助要件の未達成路線の増加に加え、国庫補助金の特例の終了により、今後、市の財政負担が大幅に増加していくことが見込まれる。</p> <p>こうした中、バス路線を安定的に存続させていくためには、運行コストへの配慮が不可避であることを踏まえ、本計画においては、2つ目の基本方針として、「将来にわたって持続可能な公共交通ネットワークを構築する」ことを掲げるものとする。</p> <p>本計画では、当該方針を踏まえ、利用者が少ないバス路線（市営バス路線を含む。）をより効率的な運行形態へ転換するとともに、特に利用者が少ない路線を廃止する一方、互助や住民の助け合いの観点に基づく住民自らの発意による移動手段の確保を含め、地域にとって望ましい移動手段の在り方について、住民の参画を得て検討するものとする。</p> <p>本方針についても、市民や関係事業者・機関等が財政面を含む課題認識を共有し、バス路線の再編を着実に推進することにより、バスの運行に係る市の財政負担を4億円以内に抑制するという目標を設定し、定期的な評価を行うものとする。</p>	<p>2 公共交通ネットワークの持続可能性の確保</p> <p>バスの利用者数は、減少傾向が続いており、これに伴い、運賃収入の減少、国県補助要件の未達成路線の増加が見込まれるほか、近年の物価・エネルギー価格の高騰に伴う運行経費の増加などにより、市の財政負担は今後も増加していくことが見込まれる。</p> <p>こうした中、バス路線の安定的な存続と、予約型コミュニティバスの運行地区拡大などによる利便性の向上の両立を図るためには、運行コストへの配慮が不可欠であることを踏まえ、本計画においては、2つ目の基本方針として、「将来にわたって持続可能な公共交通ネットワークを構築する」ことを掲げるものとする。</p> <p>本計画では、当該方針を踏まえ、利用者が少ないバス路線（市営バス路線を含む。）については、利便性の維持・確保に配慮しながら、効率的な運行形態へ転換するとともに、特に利用者が少ない路線については廃止を前提に、互助や住民の助け合いの観点に基づく住民自らの発意による移動手段の確保を含め、地域にとって望ましい移動手段の在り方について、住民の参画を得て検討するものとする。</p> <p>本方針についても、市民や関係事業者・機関等が財政面を含む課題認識を共有し、バス路線の再編を着実に推進することにより、バスの運行に係る市の財政負担の増加を抑制するという目標を設定し、定期的な評価を行うものとする。</p>

図表 4-1 現計画の基本方針及び目標と改定（案）

◆ 現計画

基本方針	具体的な目標
【基本方針 1】 公共交通により市民の日常生活の移動手段を確保する。	①バス及び市営バスの利用者数の減少率を人口減少率以内に抑制する。
	②「市民の声アンケート」において、「バスや鉄道などの公共交通の便がよい」と感じる市民の割合及び、「公共交通の利便性向上」に係る市の取組に対する満足度を、平成 30 年の調査より向上する。
【基本方針 2】 将来にわたって持続可能な公共交通ネットワークを構築する。	①計画終了時におけるバスに対する市の財政負担を 4 億円以内に抑制する。

◆ 改定（案）

基本方針	具体的な目標	考え方
【基本方針 1】 公共交通により市民の日常生活の移動手段を確保する。	①計画終了時における路線バス及び市営バスの利用者数を●千人以上にする。	・第 7 次総合計画に掲げる目標（令和 8 年度 1,468 千人、12 年度 1,410 千人）と整合を図り、按分して算出した値を目標値とする。
	②「市民の声アンケート」において、「バスや鉄道などの公共交通の便がよい」と感じる市民の割合を 29.5%以上にする。 また、「公共交通の利便性向上」に係る市の取組に対する満足度を、平成 30 年の調査より向上する。	・第 7 次総合計画に掲げる目標（令和 8 年度 29.0%、12 年度 31.0%）と整合を図ることとし、按分して算出した値を目標値とする。 (変更なし)
【基本方針 2】 将来にわたって持続可能な公共交通ネットワークを構築する。	①計画終了時における路線バス等に対する市の財政負担を●億円以内に抑制する。 ②計画終了時における路線バスの平均収支率を●%以上にする。	・バス路線等の再編計画の策定後に目標額を設定 ・路線バスの収支に関する目標の設定を検討する。

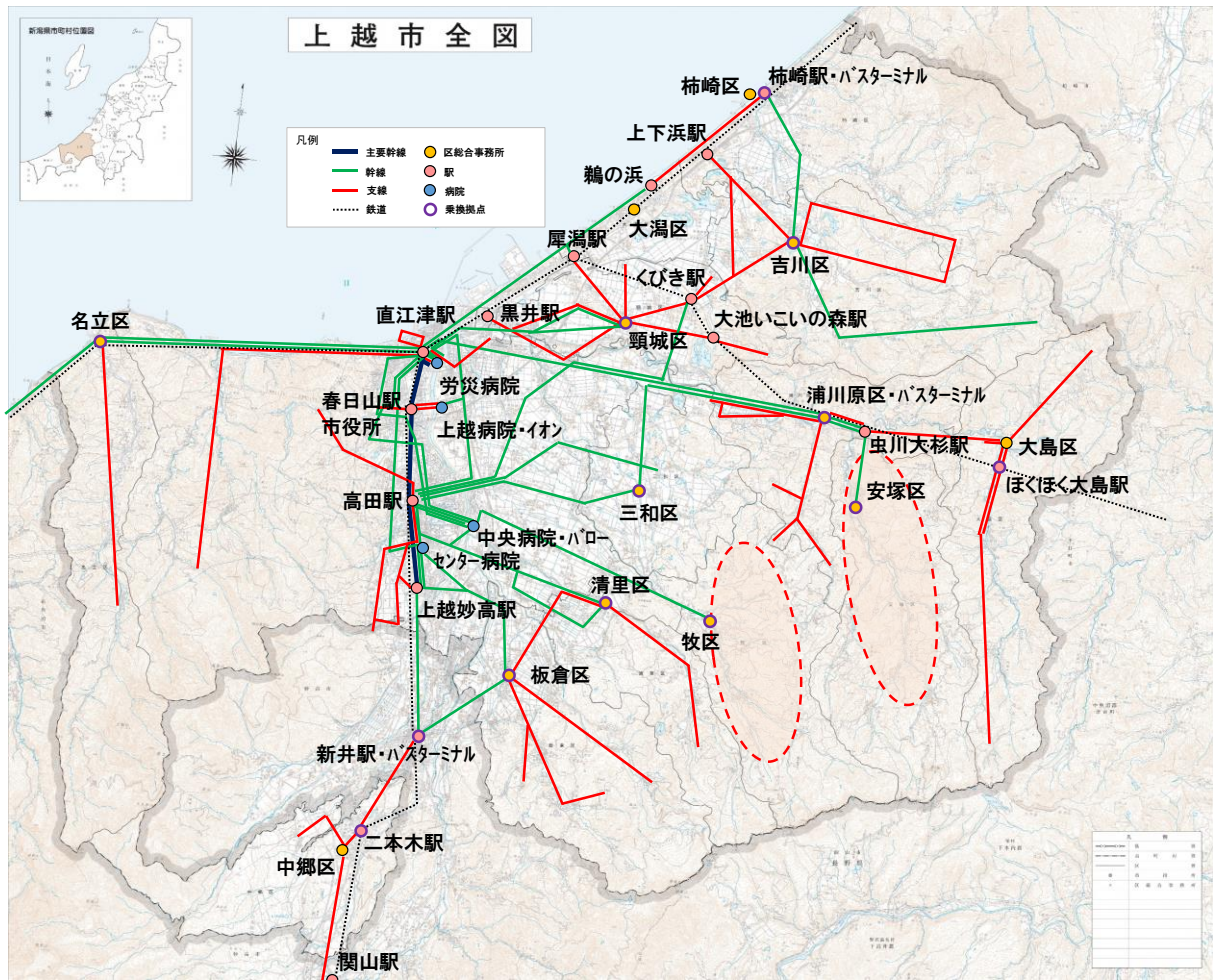
第5章 取組方針

現計画 (P27～29)	改定の内容
<p>1 路線の役割分担に基づく再編の考え方</p> <p>第4章に定める基本方針に基づき、各バス路線を機能や役割に応じて、「主要幹線」、「幹線」、「支線」に区分した上で、それぞれの役割に応じて、利便性の向上と効率化を図ることとする。</p> <p>路線の区分は、総合計画や都市計画マスタープランに定める都市拠点、地域拠点、生活拠点や、拠点を結ぶネットワークの考え方を踏まえて整理する。</p> <p>具体的には、「ゲートウェイ」である上越妙高駅や「都市拠点」である高田駅・春日山駅・直江津駅周辺を結ぶ路線を「主要幹線」、都市拠点から病院、地域拠点又は生活拠点である総合事務所周辺を結ぶ路線を「幹線」、地域拠点又は生活拠点から各集落を結ぶ路線を「支線」と位置付ける。</p> <p>(図表 5-1、5-2)</p> <p>こうした役割分担の考え方に基づき、これまで駅から乗り継ぎなしで運行してきた、宮口線(高田駅ー深山荘(牧区))、山直海線(柿崎バスターミナルー尾神(吉川区))、清里線(高田駅ー赤池(清里区))、水科・今保線(高田駅ー水科ー杉林入口(三和区))、真砂・岡田線(高田駅ー岡田(三和区)ー北坪山上(牧区))については、総合事務所周辺を乗継拠点として、幹線と支線を分割し、運行することとする。</p> <p>この見直しによって、例えば、図表 5-3 の宮口線においては、図の右側の深山荘方面から、左側の高田駅方面へバスで移動する場合、「柳島」停留所で新たに乗り換えが必要となる。このため、目的地までの所要時間の増を最小限にとどめるべく乗り継ぎ時間の短縮を図るとともに、利用者負担の増加を抑制するため運賃設定に配慮するなどの取組を検討することとする。</p>	<p>1 バス路線の役割分担に基づく再編の考え方</p> <p>(変更なし)</p> <p>(変更なし)</p> <p>(変更なし)</p> <p>こうした役割分担の考え方に基づき、これまで駅から各集落まで乗り継ぎなしで運行してきたバス路線を、総合事務所周辺を乗継拠点とする「幹線」と「支線」に分割し、路線ごとの利用実態に合わせた見直しを行うことにより、公共交通ネットワークの再編の取組を進めていく。(図表 5-3)</p> <p>これらの見直しによって新たに乗り換えが生じる場合には、目的地までの所要時間を最小限にとどめるため、乗継時間の短縮を図るとともに、利用者負担の増加を抑制するため運賃設定の配慮について検討する。</p>

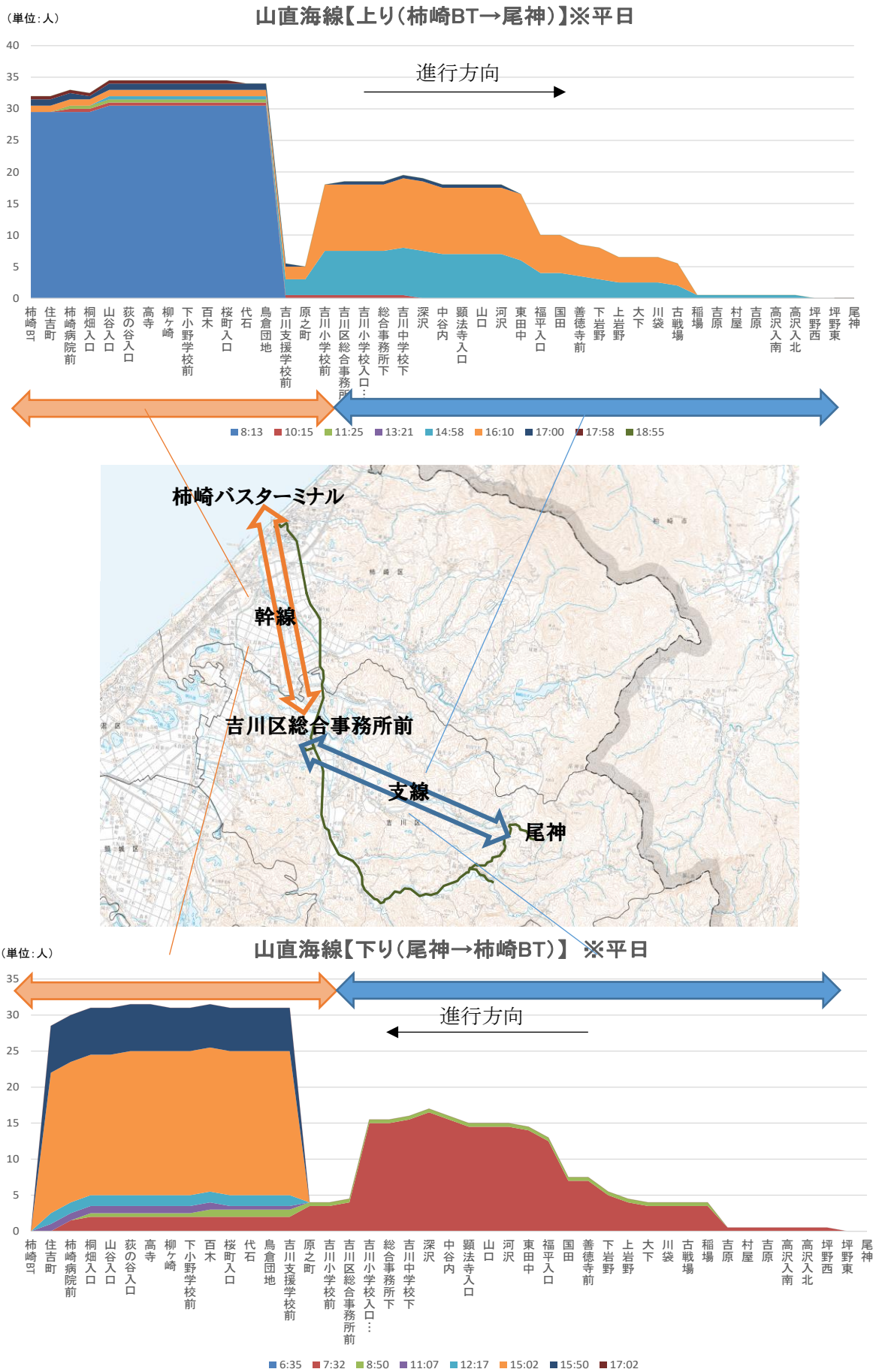
図表 5-1 バス路線の役割分担の考え方

	主要幹線	幹線	支線
区 間	上越妙高駅～直江津駅	駅～病院～総合事務所	総合事務所～集落など (主要幹線・幹線以外のもの)
役 割	中心的な駅・病院等の拠点間の移動と、市街地の生活交通を確保	13区・郊外の拠点から、市の中心地・駅へのアクセスを確保	集落から、日常生活に必要な機能がある拠点へのアクセスを確保
再編の考え方	・増便、ダイヤの改善等による利便性向上	・サービス水準を維持し、利便性を向上 ・収支悪化路線の効率化	・きめ細かな移動を確保 ・運行形態の転換等による効率化と利便性の維持・向上

図表 5-2 公共交通ネットワーク（後期再編計画による再編前の概略図、令和5年4月現在）



図表 5-3 幹線と支線を分割する路線の利用状況の例【山直海線】



第5章 取組方針

現計画 (P30～31)	改定の内容
<p>2 バス路線の評価と方向性の検討</p> <p>本計画では、基本方針の1つとして掲げた「将来にわたる持続可能な公共交通ネットワークの構築の実現」に向け、路線ごとに1便当たりの利用者数を基準とした評価を行い、再編の方向性を整理した。</p> <p>評価に当たっては、路線の役割分担の考え方を踏まえ、主要幹線及び幹線は、拠点をつなぐネットワークとしてまちづくりの骨格となり、支線の沿線住民が駅や病院等の拠点にアクセスするために欠かせない路線であることから、路線の廃止は行わず、維持を基本としている。</p> <p>具体的には、1便当たりの利用者数を基準として、1便当たり5人以上の利用者がいる路線は現状維持とする。また、1便当たりの利用者数が1人以上5人未満の支線は、運行形態をバスから乗合タクシーや市営バス等に転換するなど、運行の効率化を図ることとする。ただし、市の財政負担の軽減が見込めないなど、運行形態の転換による効果が期待できない場合は、路線の統合、サービスの縮小など、別途効率化を検討することとする。</p> <p>このほか、1便当たりの利用者数が1.0人未満の支線は廃止を基本としつつ、住民の互助や近所の助け合いによる移動手段の確保を含め、地域にとって望ましい在り方を検討する。</p> <p>なお、廃止の評価となった場合であっても、その後1年間のうちに利便性の向上につながる改善策を講じることにより、1便当たりの利用者数が1.0人以上となった場合は、廃止時期を1年間延長する。その上で、更に利用者数が安定的に見込まれるようになった場合は、運行形態の転換等を検討するが、1便当たりの利用者数が1.0人未満のまま推移した場合は、当初の評価のとおり廃止とする。</p>	<p>2 バス路線の評価と方向性の検討</p> <p>本計画では、基本方針の1つとして掲げた「将来にわたる持続可能な公共交通ネットワークの構築の実現」に向け、路線ごと（市営バスは区域全体）の1便当たりの利用者数を基準として評価を行い、再編の方向性を整理した。</p> <p style="text-align: center;">(変更なし)</p> <p>具体的には、1便当たりの利用者数を基準として、1便当たりの利用者数が5人以上いる路線は現状維持とする。また、1便当たりの利用者数が1人以上5人未満の支線は、運行形態を路線バスから乗合タクシーや市営バス、予約型コミュニティバス等に転換するなど、運行の効率化と利便性の維持・向上の両立に努めることとする。ただし、運行形態の転換ができない場合は、路線の統合、サービスの縮小など、別途効率化を検討することとする。</p> <p>このほか、1便当たりの利用者数が1人未満の支線は、廃止を基本としつつ、住民の互助や近所の助け合いによる移動手段の確保を含め、地域にとって望ましい在り方を検討する。</p> <p>なお、廃止の評価となった路線については、直ちに廃止とせず、コロナ禍に伴う利用者数の減少の影響も考慮し、社会経済活動がコロナ禍前の状態に戻る一定期間（2年程度）において、利用促進策を講じながら、利用者数の回復動向を見定めることとする。1人以上に回復した場合には、引き続き運行を継続する。(図表 5-4)</p> <p>また、予約型コミュニティバスについても一定の基準の下で評価を行うこととするが、実績が少なく評価方法が定まっていないことから、令和9年度までを評価方法の検討期間とし、次期総合公共交通計画に評価方法を定めることとする。</p> <p style="text-align: center;">(図表 5-5)</p>

現計画 (P30~31)	改定の内容
<p>以上の評価方法は、図表 5-5 の評価フローにより整理することとし、バス路線の再編後においても、毎年度、当該フローに基づく評価を行うものとする。</p> <p>あわせて、地域住民と評価結果を共有し、協議を行うことにより、各地域に合った公共交通や移動手段の在り方を検討していくこととする。</p>	<p>以上の評価方法は、図表 5-5 の評価フローにより整理することとし、毎年度、コロナ禍からの利用者数の回復動向を確認しながら、当該フローに基づく評価を行うものとする。</p> <p>(変更なし)</p>

図表 5-4 評価の考え方

区分		主要幹線・幹線	支線	
運行形態		路線バス	路線バス 乗合タクシー	市営バス
評価対象	範囲	路線ごと	路線ごと	区域全体
	期間	12 か月 (前年 10 月～9 月)	12 か月 (前年 10 月～9 月)	12 か月 (4 月～翌年 3 月)
	指標	1 便当たりの利用者数	1 便当たりの利用者数	1 便当たりの利用者数
判定と基準	Ⅳ現状維持	5 人以上	5 人以上	5 人以上
	Ⅲ運行の効率化	5 人未満	—	—
	Ⅱ運行形態の転換	—	1 人以上 5 人未満	1 人以上 5 人未満
	Ⅰ路線の廃止 互助への転換	—	1 人未満	1 人未満

(地域の実情や地勢的な状況、利用状況等に応じて選択)

★ 支線の運行形態の転換について

使用車両	運行の態様	路線運行		区域運行
		定期運行	不定期運行 (運行時刻が概ね決まっている)	不定期運行 (運行時刻が決まっていない)
バス(乗車定員 11 人以上の車両)		路線バス		予約型コミュニティバス
タクシー(乗車定員 11 人未満の車両)		乗合タクシー		
市が所有する自家用バス		市営バス		

- ※ 支線において、1 便当たりの利用者数が 1 人以上 5 人未満の場合は、地域の実情や地勢的な状況、利用状況等を踏まえて、転換後の運行形態を決定する。
- ※ 1 便当たりの利用者数 … 「年間の利用者数÷年間計画運行回数」により算出する。なお、年間の利用者数は運行主体による実績値とし、年間計画運行回数には、デマンド運行便として計画し、実際には運行しなかった便も含めるものとする。
- ※ 廃止評価となった路線の再評価 … 廃止評価後の改善策として減便を行った場合に、路線の再評価を行う際は、年間計画運行回数には減便前の回数を用いるものとする。

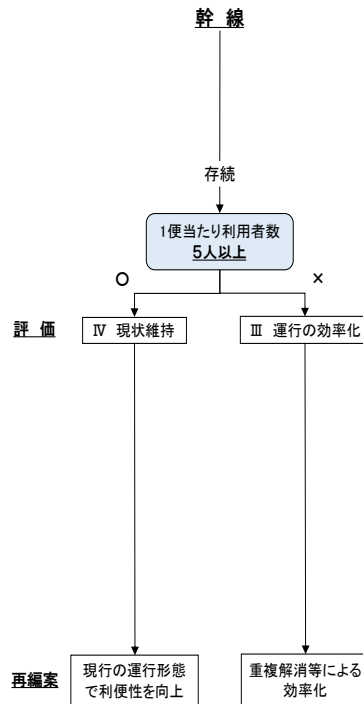
図表 5-5 予約型コミュニティバスに対する路線の評価方法の例

運行形態		予約型コミュニティバス
評価指標		利用者数の減少率が人口減少率を下回らないこと
判定と基準	Ⅳ現状維持	利用者数の減少率が人口減少率を●年連続で下回らないこと かつ 1 日の利用者数が●人以上であること
	Ⅲ運行の効率化	(随時実施)
	Ⅱ運行形態の転換	(必要に応じて検討)
	Ⅰ路線の廃止 互助への転換	利用者数の減少率が人口減少率を●年連続で下回らないこと または 1 日の利用者数が●人未満であること

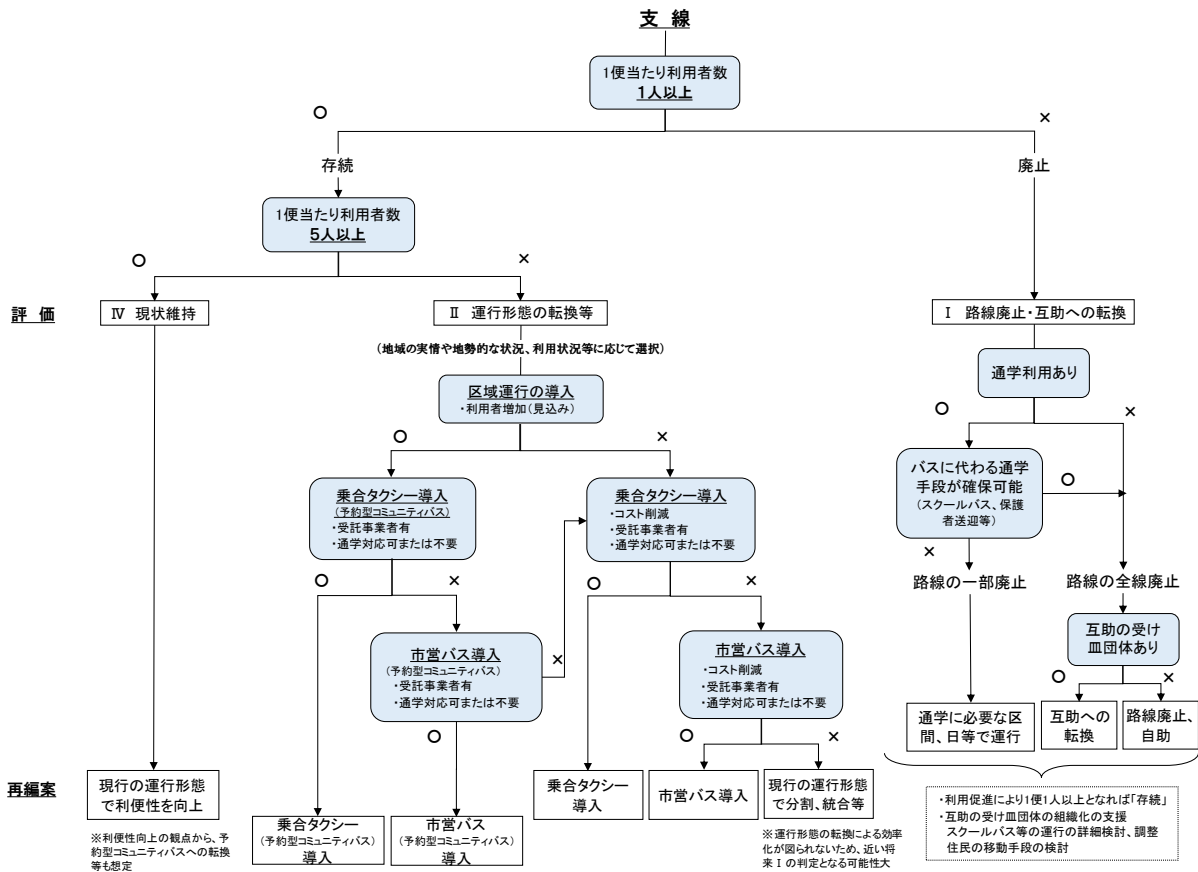
※ 予約型コミュニティバスについては、令和 9 年度までを評価方法の検討期間とする。

図表 5-6 評価フロー

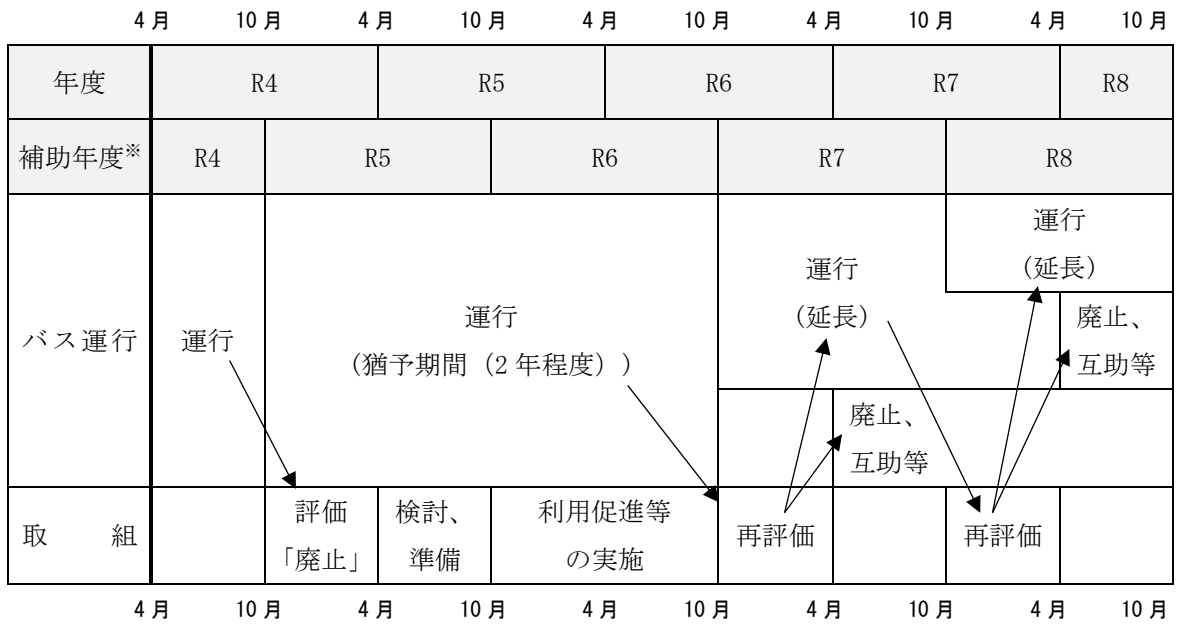
【幹線の場合】



【支線の場合】



図表 5-7 バス路線の評価結果が廃止となった場合の流れ



※補助年度…路線バス及び乗合タクシーに対する国・県・市の補助の対象となる期間を指す言葉であり、前年度の10月1日から当年度の9月30日までの1年間

第5章 取組方針

現計画 (P32)	改定の内容
<p>3 多様な移動手段の検討</p> <p>地域の公共交通の在り方の検討に当たっては、鉄道やバスといった既存の交通機関に加え、地域の実情や利用実態に応じて、乗合タクシーや市営バスなどの運行形態により対応する。</p> <p>また、同一の運行形態においても、運行経路をあらかじめ設定する方式や経路を設定せずに予約のあった停留所のみを運行する方式、毎日定時に運行する方式や予約があった場合のみ運行する方式、距離に応じて運賃を設定する方式や一定の区域内で定額の運賃を設定する方式など、各地域の状況に対応したサービスの在り方について、地域住民の参画を得て定めていくこととする。</p>	<p>3 多様な移動手段の検討</p> <p>地域の公共交通の在り方の検討に当たっては、鉄道やバスといった既存の交通機関に加え、地域の実情や公共交通の利用実態に応じて、小型の車両により集落の中でも運行できる乗合タクシーや市営バス（スクールバスへの一般住民の混乗を含む）など、運行の効率性と利便性を考慮して運行形態を転換していく。</p> <p>また、同一の運行形態であっても、運行経路をあらかじめ設定して運行する方式のほか、経路を設定せずに予約のあった停留所のみを運行する方式、運行経路や時刻を予約に基づいて定める方式、地勢的な条件に合わせた運賃設定など、各地域の状況に対応したサービスの在り方について、交通事業者はもとより、地域住民の参画を得ながら定めていくこととする。</p> <p>なお、地域公共交通を取り巻く環境の変化を踏まえ、国の取組や制度改正が随時進められていることから、こうした動きを的確に捉えながら検討を進める。</p>

第5章 取組方針

現計画 (P32)	改定の内容
<p>4 バス路線がない地域の移動手段の確保</p> <p>(1) 基本的な考え方</p> <p>本計画は、評価に基づくバス路線の見直しを通じて、効率化を図りつつ、持続可能な公共交通ネットワークの形成を目指すものである。</p> <p>一方で、バス路線を廃止する地域や、タクシー以外の公共交通がない地域など、十分な需要が認められず、従来の公共交通の導入が困難な見直しにある地域においては、地域と連携し、各地で現在取り組まれている様々な輸送サービスを組み合わせながら、住民の移動手段を確保していくことが必要となる。</p> <p>具体的には、民間の商店や診療所が運行する送迎サービス、単独で公共交通機関を利用できない身体障害者等をNPO法人等が輸送する福祉有償運送、市が運行する福祉バス等の運行、タクシーなどのほか、住民が主体となって定期的に住民を輸送する互助的な取組や、住民同士の支え合いによる輸送の取組など、地域の交通手段を総動員し、これらを組み合わせながら、住民の移動手段の確保を図るものとする。</p> <p>なお、こうした検討に当たっては、継続的な運行を可能とするため、地域住民の主体的な参画を得た上で、取組を進めていく必要がある。その際、市では、専門的な知見や先進事例、補助制度等の情報を提供し、住民の円滑な話し合いの調整に努めるなどの支援を行うものとする。</p>	<p>4 バス路線がない地域の移動手段の確保</p> <p>(1) 基本的な考え方</p> <p>(変更なし)</p> <p>一方で、バス路線が廃止となる地域や、・・・</p> <p>(変更なし)</p>

図表 5-8 バス路線を廃止する地域やバス路線がない地域における移動手段

累計	商店や診療所による送迎サービス	NPO等による福祉有償運送	市の福祉バス等	互助による輸送	タクシー	近所の助け合いによる輸送
主な取組	<ul style="list-style-type: none"> 買物バス 通院バス 	<ul style="list-style-type: none"> 福祉有償運送 	<ul style="list-style-type: none"> 福祉バス 無医地区等における通院支援車の運行 	<ul style="list-style-type: none"> 住民による団体が定期的に車両を運行 	<ul style="list-style-type: none"> タクシーの運行 	<ul style="list-style-type: none"> 隣近所の送迎 住民団体による通院・買物バスの運行
特徴	<ul style="list-style-type: none"> サービスがない地域あり 通院、買物目的に限定 	<ul style="list-style-type: none"> サービスがない地域あり 一定の高齢者、障害者に限定 	<ul style="list-style-type: none"> 運行地域または対象者が限定 	<ul style="list-style-type: none"> 地域における体制づくりが必要 	<ul style="list-style-type: none"> 市の運賃助成は、一定の要件を満たした人に限定 	<ul style="list-style-type: none"> 運行日、利用可能人数が限定的 ボランティアが前提

第5章 取組方針

現計画 (P33)	改定の内容
<p>(2) 住民の互助による輸送</p> <p>① 互助による輸送の取組</p> <p>バス路線を廃止する地域や、路線そのものがない地域においては、定期的な移動手段を確保する手法として、住民が主体となった互助による輸送が有効と考えられる。</p> <p>この場合、住民団体が運転手や車両を用意し、運行内容を決めた上で、事業者への委託又は自ら車両を運行することにより、対応することとなる。具体的には、(ア)住民団体がバス・タクシー事業者に運行を委託する形態、(イ)公共交通空白地有償運送の形式で自ら輸送を担う形態、(ウ)道路運送法における許可又は登録を要しない方法で行うボランティア輸送の形態を想定しており、住民団体は、それぞれの運行形態に応じて、法令等に基づく必要な手続を経て実施する。</p>	<p>(1) 住民の互助による輸送</p> <p>① 互助による輸送の取組</p> <p>バス路線が廃止となる地域や</p> <p>(変更なし)</p> <p>(変更なし)</p> <p>・・・</p> <p>(イ) 交通空白地有償運送の登録を行い自ら輸送を担う形態、・・・</p> <p>(変更なし)</p>

図表 5-9 互助による輸送の形態

項目	内容
対象地域	<ul style="list-style-type: none"> ・バス路線が廃止となる沿線地域 ・バス路線がない地域などで、一定の利用見込みがある地域 <p>※いずれの場合も、交通事業者との事前協議・調整が必要</p>
対象団体	<ul style="list-style-type: none"> ・住民により設立・組織される団体等 <p>※小学校区や地域自治区程度の範囲で活動する団体を想定</p>
運行形態	<p>(ア)～(ウ)による、一定の頻度以上の定期的な運行とする。</p> <ul style="list-style-type: none"> (ア)一般乗合旅客自動車運送事業者への委託 (イ)交通空白地有償運送（自家用有償旅客運送） (ウ)ボランティア輸送（道路運送法の許可又は登録を要しない運送） <p>※一定水準の保険加入、地域の合意形成等を条件とする。</p>

第5章 取組方針

現計画 (P33)	改定の内容
<p>② 上記①の取組に対する市の支援 路線を廃止する地域や路線そのものがない地域における、住民の移動手段を確保するため、互助による輸送の取組に対して市が支援を行うこととする。</p> <p>その際、1 便当たり 1.0 人以上の利用が安定して見込まれることを基本とするほか、上越市ハイヤー協会とサービス内容や留意点等について、協議・調整を行うとともに、利用者負担を求める場合は、必要に応じて、運行団体とともに、運輸支局と料金設定について協議を行うものとする。</p>	<p>② 上記①の取組に対する市の支援 バス路線が廃止となる地域</p> <p>(変更なし)</p> <p>その際、1 便当たり 1 人以上の利用が安定して見込まれることを基本とするほか、交通事業者とサービス内容や留意点等について、協議・調整・・・</p> <p>(変更なし)</p>

図表 5-10 互助による輸送に対する当市の支援制度

対 象 者	バス路線が廃止となる地域、公共交通がない地域の住民から構成される団体等
運送の形態	①バス・タクシー事業者に委託し、運行を行う方法 ②交通空白地有償運送（自家用有償旅客運送）の登録を行い、運行を行う方法 ③利用者からは実費のみを徴収し、運行を行う方法
要 件	・定期的な運行を行うこと（週1日、1日2便（1往復）以上） ・公共交通がない地域においては、一定の利用（1便1人以上）があること
対 象 経 費	・運行の準備に係る経費（停留所の設置、自家用有償旅客運送の運転手の講習、住民への周知に要する経費等） ・車両等の購入又は賃借に係る経費 ・運行に要する経費（事業者への委託料、運転手・予約受付に係る人件費、燃料費、保険料、修繕費等）
支 援 額 （ 概 要 ）	①バス・タクシー事業者に委託し、運行を行う方法の場合 ・イニシャルコスト：運行の準備に係る経費（上限3万円） ・ランニングコスト：運行に要する経費（通常要する経費を上限）から運賃収入を控除した額 ②自家用有償旅客運送の登録を行い、運行を行う方法の場合 ・イニシャルコスト：運行の準備に係る経費（講習に要する経費を含む、上限10万円） ・ランニングコスト：運行に要する経費（通常要する経費を上限） ③利用者からは実費のみを徴収し、運行を行う方法の場合 ・イニシャルコスト：運行の準備に係る経費（上限3万円） ・ランニングコスト：運行に要する経費（運転手の人件費を除き、通常要する経費を上限） ※車両等の購入に係る経費は350万円、賃借に係る経費は80万円を上限に支援する。

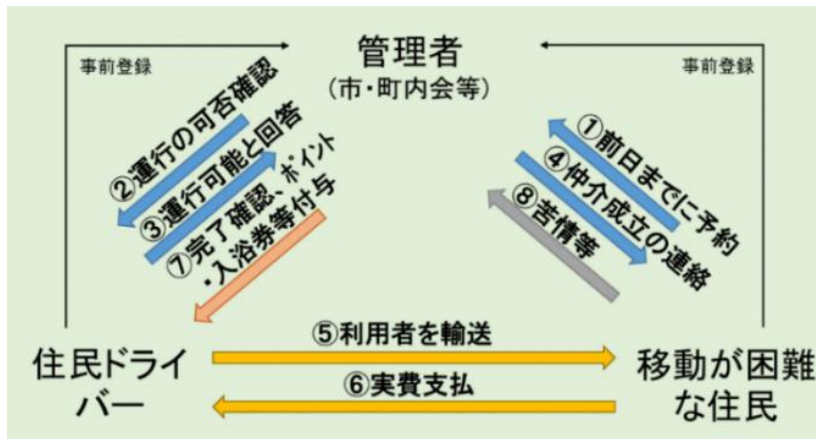
図表 5-11 互助による輸送の実施状況

区	運行団体	運行開始	廃止路線	運行内容
合併前 上越市	NPO法人 かみえちご 山里ファン 倶楽部	R2.7月	交通空白地である中ノ俣地区で運行	毎週木曜日に中ノ俣地区と金谷（飯・大貫・上中田）地区の商業施設を1往復運行（デマンド制） 運賃は500円/乗車
三和区	NPO法人 三和区振興 会	R2.10月	・水科・今保線 ・真砂・岡田線	平日のみ運行。運行エリアは、三和区内全域。1日17便であるが、予約がある便のみ運行 運賃は100円/乗車
柿崎区	NPO法人 柿崎まちづ くり振興会	R5.10月	・黒岩線 ・水野線	平日のみ運行。定時便2往復+デマンド便6往復。運行エリアは、柿崎駅と黒川・黒岩地区の間で、デマンド便は七ヶ地区、下黒川地区なども利用可。運賃は利用登録者200円/乗車（子ども100円/乗車）、登録なしは500円/乗車

第5章 取組方針

現計画 (P34~35)	改定の内容
<p>(3) 近所の助け合いによる輸送</p> <p>① 住民同士が支え合う取組の展開</p> <p>互助による輸送の場合、定期的な運行に向け、地域として住民団体の立ち上げや運転手の確保に取り組む必要があるため、特に少子高齢化が進む中山間地域などでは、これらの対応が難しいケースがあることも想定される。</p> <p>このため、こうした地域においては、住民同士の支え合いによる「近所の助け合い」の輸送により、市民の移動手段の確保に取り組むことを検討する。具体的には、移動が困難な住民と、送迎が可能な住民のマッチングを図り、それぞれの都合の合った時に目的地まで送迎する取組や、市内のまちづくり団体が自発的に実施する通院・買物バス等の取組が想定される。</p> <p>② 「近所の助け合い」の取組に対する市の支援</p> <p>主に中山間地域において、住民が自家用車を活用し、移動困難な住民の送迎を行う、「近所の助け合い」による輸送の取組に対して市が支援を行う。</p> <p>具体的には、住民同士のマッチングに当たり、移動が困難な住民と、事前に登録している住民ドライバーの仲介事務や経費への支援のほか、住民ドライバーを確保するため、実費以外のインセンティブの付与を検討する。</p> <p>また、まちづくり団体による通院・買物バスの運行に対しては、互助によるボランティア輸送の取組と同様の支援を検討する。</p>	<p>(3) 近所の助け合いによる輸送</p> <p>① 住民同士が支え合う取組の展開</p> <p>(変更なし)</p> <p>このため、こうした地域においては、住民同士の支え合いによる「近所の助け合い」の輸送により、移動手段を確保していく方法が想定される。</p> <p>具体的には、移動が困難な住民と、送迎が可能な住民のマッチングを図ることにより、双方の都合の合った時に送迎する仕組みが考えられる。</p> <p>なお、既に一部の地域においては、市の地域活性化を目的とした補助事業や、高齢者の健康増進を目的とした補助事業等を活用し、地域の高齢者等を募って買い物ツアーや小旅行などに出かける取組が行われている。</p> <p>公共交通により、多様な移動ニーズの全てにきめ細かく対応することは難しいことから、こうした支援制度を活用した地域の自発的な取組によって、移動手段が補完されることが期待される。</p> <p>② 「近所の助け合い」の取組に対する市の支援</p> <p>バス路線が廃止となった地域や不十分と思われる地域において、住民が自家用車を活用して移動困難な住民の送迎を行う、「近所の助け合い」による輸送の取組に対し、市が支援する制度を令和2年度に創設した。</p> <p>具体的には、運行に関する周知を行う費用や、関係機関との協議等に要する旅費、車両の保険料などを支援するものである。このほか、住民ドライバーを確保するため、必要に応じて実費以外のインセンティブの付与について検討することとしている。</p>

図表 5-12 住民ドライバーとの仲介の取組のイメージ図



図表 5-13 「近所の助け合い」の取組の概要

	住民ドライバーの仲介	買物バス等の運行
運行主体	住民ドライバー	まちづくり団体
利用者	地域の移動が困難な住民	地域の移動が困難な住民
運行頻度	仲介が成立した時	不定期
料金	無償(実費負担を含む。)	無償(実費負担を含む。)
車両	ドライバー個人の車両	団体の車両
任意保険	ドライバー個人の保険 ※地域の団体が民間の保険に加入することも可とする。	団体が加入する保険
市の支援	<ul style="list-style-type: none"> ・移動が困難な住民と住民ドライバーの仲介業務 ・インセンティブに係る経費や利用周知に要する経費等に対する支援 	<ul style="list-style-type: none"> ・まちづくり団体の地域活性化の取組を目的とした補助事業 ・高齢者の健康増進を目的とした補助事業 など

第5章 取組方針

現計画 (P35～36)	改定の内容
<p>(4) 地域における各種輸送サービスとの連携</p> <p>市内における輸送サービスとしては、商店や診療所等が主体となった送迎サービスのほか、福祉有償運送、市が運行する福祉バスなどがある。いずれの手段も、利用者が限定的であったり、事前予約の手続きが必要など、一定の条件の下で運行されており、不特定多数の住民の利用を前提とする公共交通とは異なる内容となっている。</p> <p>しかし、バス路線を廃止する地域や、路線そのものがない地域では、これらの様々な輸送サービスを補完的に組み合わせることにより、地域の実情に応じた形で住民の移動手段の確保が可能となることから、こうした移動手段との連携を図るものとする。</p> <p>なお、市では、高齢者の閉じこもりによる体力低下や認知症予防を目的として、一定の要件を満たす高齢者にタクシーやバスの利用券を配付する「高齢者外出支援事業」を行っているほか、障害者等の社会参加を支援するため障害者にタクシー利用券を交付する事業を行っている。こうした福祉分野など、各分野における移動手段の確保に係る関連施策についても注視し、必要に応じて連携を図っていく。</p>	<p>(4) 地域における各種輸送サービスとの連携</p> <p>(変更なし)</p> <p>しかし、バス路線が廃止となる地域や、路線そのものが・・・</p> <p>(変更なし)</p>

図表 5-14 各種移動手段に対する支援

類 型	具体例	市の主な支援
商店や診療所による送迎サービス	<ul style="list-style-type: none"> ・通院バス ・買物バス 	<ul style="list-style-type: none"> ・住民と運行主体間の調整（運行内容の提案、協議等）
NPO等による福祉有償運送	<ul style="list-style-type: none"> ・福祉有償運送 	<ul style="list-style-type: none"> ・福祉有償運送の運行に関する登録手続きの支援
市の福祉バス等	<ul style="list-style-type: none"> ・福祉バス ・無医地区等における通院支援車の運行 	<ul style="list-style-type: none"> ・運行の継続
タクシー	<ul style="list-style-type: none"> ・タクシー 	<ul style="list-style-type: none"> ・運賃助成（高齢者外出支援事業、障害者へのタクシー利用券交付）

第5章 取組方針

現計画 (一)	改定の内容
(記載なし)	<p>【新】5 鉄道</p> <p>鉄道は、他の都市との広域ネットワークや、拠点間における大量輸送を担う公共交通機関であることから、通勤や通学、通院、買物のほか、観光やビジネスなど、様々な移動ニーズに利便性が良い移動手段として維持・確保を図る必要がある。</p> <p>そのため、鉄道事業者においては、これらの移動ニーズを的確に捉えながら、適切な運行本数やダイヤ、他の鉄道路線やバスとの接続に十分配慮するよう努める。</p> <p>また、市内を運行する三セク鉄道事業者（えちごトキめき鉄道、北越急行）にあつては、経営が厳しい状況にあることから、安全安心な運行を維持するため、県や沿線自治体は必要な経営支援を行うとともに、各種協議会等における取組を通じて、利用促進を図るものとする。</p>

現計画 (P36)	改定の内容
<p>5 公共交通を利用しやすい環境の整備</p> <p>本計画に掲げた基本方針の実現のためには、住民の移動手段の改善や見直しのほか、市民や来訪者が公共交通の運行に係る情報を容易かつ適時に入手することができ、快適に目的地に到達できるような環境の整備が重要である。</p> <p>このため、市と交通事業者の連携・協力の下、利用者にとって分かりやすい情報の提供や、サービスの向上等を図ることとする。</p> <p>公共交通への興味・関心を高めることにより、自発的な公共交通の利用を促進する、モビリティ・マネジメントの観点から、利用環境の整備を推進する。</p>	<p>56 公共交通を利用しやすい環境の整備</p> <p>(変更なし)</p> <p>・・・到達できるような環境の整備・充実が重要である。</p> <p>このため、市と交通事業者が引き続き連携・協力し、利用者にとって一層分かりやすい情報の提供や、サービスの向上等に努めることとする。</p> <p>(変更なし)</p> <p>・・・観点から、利用環境の整備・充実を推進する。</p>

第6章 主要施策

現計画 (P37)	改定の内容
<p>1 バス路線の再編計画</p> <p>(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、バス路線の再編計画を地域別に定める。</p> <p>(2) 地域別の再編計画 (実施主体：交通事業者、上越市、上越市地域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。</p> <p>■地域別の再編計画の見方 (※記載省略)</p>	<p>1 バス路線の再編計画</p> <p>(1) 概要 (変更なし)</p> <p>(2) 地域別の再編計画 (変更なし)</p> <p>■地域別の再編計画の見方 (※記載省略)</p>

(※ 地域別再編計画は P61～P78 参照)

現計画 (P68)	改定の内容
<p>(3) 再編の実施時期 各地域における再編は、8年間の計画期間のうち、前期4年間に於いて実施することを基本とする。</p> <p>再編は、「廃止」や「運行形態の転換」の評価となった路線の再編や、比較的準備期間を要しない見直しを優先的に行うこととし、「現状維持」の評価となった路線の見直しは、前期4年間の後半で実施することとする。</p> <p>再編後においても、評価フローを基に毎年度路線の評価検証を行い、継続的な見直しを行う。なお、後期4年間は、評価フローに基づく評価検証のほか、本計画の目標の達成状況を踏まえ、取組内容を定めるものとする。</p>	<p>(3) 再編の実施時期 本計画に掲載する再編計画は、令和9年までの計画期間のうち、令和6年度から9年度までの、後期4年間に於いて実施することを基本とする。</p> <p>再編は、利用促進等によるコロナ禍からの利用者数の回復動向を考慮しながら、「廃止」や「運行形態の転換」の評価となった路線や、比較的準備期間を要しない見直しを優先的に行うこととし、「現状維持」の評価となった路線の見直しは、必要に応じて計画期間の後半に実施することとする。</p> <p>再編後においても、評価フローを基に毎年度路線の評価検証を行い、継続的な見直しを行う。</p>

図表 6-1 再編の概要 (注：下表は協議中のものであり、確定したものではありません。)

再編時期 年度 月		区・地域	路線名	路線 区分	評価 (R4年度実績)	再編概要
令和6年度	4月	安塚区	安塚線	幹線	Ⅲ運行の効率化	・利用実態に合わせた便数や運行区間の調整を行い、運行の効率化を図る。
		安塚区 浦川原区 大島区	大平線	支線	Ⅱ運行形態の転換等	・利用実態に合わせた便数や運行区間の調整を行い、運行の効率化を図る。
		浦川原区	月影・下保倉・末広ルート	支線	Ⅱ運行形態の転換等	・予約型コミュニティバスに転換(小中学生の通学時間帯は定時便を運行)
		大島区	旭線(市営バス)	支線	Ⅱ運行形態の転換等	・予約型コミュニティバスに転換(小学生の通学時間帯は定時便を運行)
		大島区	菖蒲線(市営バス)	支線	Ⅱ運行形態の転換等	・予約型コミュニティバスに転換(小学生の通学時間帯は定時便を運行)
	4月以降	合併前上越市 名立区	名立線	幹線	Ⅲ運行の効率化	・利用の少ない便の減便やダイヤの見直しにより、運行の効率化を図る。
		板倉区	新井・板倉線	幹線	Ⅲ運行の効率化	・減便等による運行の効率化を検討する。
令和7年度	4月	柿崎区 大潟区	浜線	支線	Ⅰ路線廃止・互助への転換	・路線を廃止 ・互助による輸送への転換を検討(柿崎区の区域) ・廃止前の猶予期間における改善を検討 ・R5年10月から利用促進策を実施し、評価が改善しない場合は現行の乗合タクシーを廃止するとともに、地域に必要な輸送手段を検討
		中郷区	岡沢ルート	支線	Ⅰ路線廃止・互助への転換	・R5年10月から利用促進策を実施し、評価が改善しない場合は現行の乗合タクシーを廃止するとともに、地域に必要な輸送手段を検討
		中郷区	関山ルート	支線	Ⅰ路線廃止・互助への転換	・R5年10月から利用促進策を実施し、評価が改善しない場合は現行の乗合タクシーを廃止するとともに、地域に必要な輸送手段を検討
	4月以降	板倉区	上関田線(市営バス)	支線	Ⅱ運行形態の転換等	・予約型コミュニティバスに転換
		板倉区	山寺薬師・孤立線(市営バス)	支線	Ⅱ運行形態の転換等	・予約型コミュニティバスに転換
令和8年度	4月以降	板倉区 清里区	三針線	支線	Ⅰ路線廃止・互助への転換	・路線廃止(現在通学で利用している高校生の卒業をもって路線を廃止)
令和9年度	4月まで	合併前上越市	正善寺線	支線	Ⅱ運行形態の転換等	・予約型コミュニティバスへの転換について検討を進める。
		合併前上越市	高田南循環線	支線	Ⅱ運行形態の転換等	・予約型コミュニティバスへの転換について検討を進める。
		柿崎区 吉川区	山直海線	幹線…① 支線…②	①Ⅳ現状維持 ②Ⅱ運行形態の転換等	・幹線と支線に分割(幹線区間：柿崎バスターミナル～吉川区総合事務所前) ・支線区間は予約型コミュニティバスに転換(小中学生の登校時間帯のみ柿崎バスターミナルまで定時運行)
未定	合併前上越市	佐内・直江津循環線	幹線	Ⅲ運行の効率化	・現状維持…各路線ともR5年4月に減便による再編を実施していることから、利用促進等を通じて利用者数の増を図る。	
	合併前上越市	謙信公大通り循環線	幹線	Ⅲ運行の効率化	・現状維持…各路線ともR5年4月に減便による再編を実施していることから、利用促進等を通じて利用者数の増を図る。	
	合併前上越市	春日山駅・アルカディアシャトル便	幹線	Ⅲ運行の効率化	・現状維持…各路線ともR5年4月に減便による再編を実施していることから、利用促進等を通じて利用者数の増を図る。	
	合併前上越市	謙信公大通り線	幹線	Ⅲ運行の効率化	・現状維持…各路線ともR5年4月に減便による再編を実施していることから、利用促進等を通じて利用者数の増を図る。	
	合併前上越市 牧区	宮口線	幹線	Ⅲ運行の効率化	・現状維持…R3年4月に幹線と支線の分割等による運行の効率化を実施していることから、利用促進等を通じて利用者数の増を図る。	
	合併前上越市 三和区	真砂線	幹線	Ⅲ運行の効率化	・利用実態に合わせ運行経路の検討やダイヤ改正等の検討を行い、運行の効率化を図る。	
	合併前上越市 清里区	清里線	幹線	Ⅲ運行の効率化	・利用実態に合わせ運行経路やダイヤ改正、減便等の検討を行い、運行の効率化を図る。	
	板倉区	島田線	幹線	Ⅲ運行の効率化	・R5年4月に経路変更を実施したことから、その後の実績を踏まえて再度評価を行う。	
	清里区	楡池線(市営バス)	支線	Ⅰ路線廃止・互助への転換	・路線の廃止を検討する(互助への転換の検討や、路線を廃止する場合の通勤・通学等の移手段の検討を行う)。	

第6章 主要施策

現計画 (P71)	改定の内容
<p>(4) バス路線の廃止地域及び公共交通がない地域への対応</p> <p>バス路線が廃止評価となった場合、評価後の1年間において、1便当たり利用者数が1.0人未満のまま推移した際は、バス路線を廃止する。一方で、互助による輸送の取組や住民同士が助け合う取組など、地域の交通手段を組み合わせることにより、住民の移動手段を確保することについて、地域住民の主体的な参画を得て検討する。</p> <p>公共交通がない地域においては、住民の移動手段に対する具体的かつ明確な需要を確認することができた場合、同様に地域住民の主体的な参画を得た上で、改めて住民の移動手段の確保の在り方を検討する。</p>	<p>(4) バス路線の廃止地域及び公共交通がない地域への対応</p> <p>バス路線が廃止評価となった場合、評価後、一定期間(1~2年程度)において、利用促進等を講じても1便当たりの利用者数が1人に満たないまま推移した際は、バス路線の廃止を検討する。</p> <p>一方で、互助による輸送の取組や住民同士が助け合う取組など、地域の交通手段を組み合わせることにより、住民の移動手段を確保することについて、地域住民の主体的な参画を得て検討する。</p> <p>(変更なし)</p>

第6章 主要施策

現計画 (P72~73)	改定の内容
<p>2 公共交通の利用促進の取組</p> <p>(1) 分かりやすい情報提供</p> <p>① 上越市内公共交通総合時刻表の作成 (実施主体：上越市地域公共交通活性化協議会)</p> <p>公共交通を利用するために必要な情報を、市民へ分かりやすく伝えるため、鉄道やバスの時刻や路線図を一冊にまとめた総合時刻表を作成する。また、利便性の向上を図るため、市民が日常的に利用する路線について、希望者に対し、個別に時刻表を作成するサービスを行う。</p> <p>このほか、地域ごとに、公共交通の利用方法や時刻表、路線図、バス路線の再編内容等を掲載したチラシを配布し、利用促進を図る。</p> <p>② バス車両の系統番号の表示 (実施主体：交通事業者)</p> <p>市民をはじめ、訪日外国人を含む来訪者が、乗車するバスを容易に判別できるようにするため、路線図及び時刻表に掲載している系統番号をバスの車両に表示する。</p> <p>また、系統番号や行先の表示について、国の「乗合バスの運行システムのナンバリング等に関するガイドライン」や全国の事例を参考に、表示方法の見直しを検討する。</p> <p>③ バス停留所・案内所等における表示、車内アナウンスの多言語化 (実施主体：交通事業者、上越市地域公共交通活性化協議会)</p> <p>在住・訪日外国人がバスを利用するために必要な情報を提供するため、バス停留所や案内所等における時刻表・路線図・運賃等の表示、車内アナウンスの多言語化を検討する。</p>	<p>2 公共交通の利用促進の取組</p> <p>(1) 分かりやすい情報提供</p> <p>① 上越市内公共交通総合時刻表の作成</p> <p>(変更なし)</p> <p>② バス車両の系統番号の表示 (実施主体：交通事業者)</p> <p>(変更なし)</p> <p>現在、路線バスの全系統に系統番号を導入済みであるが、今後、新たなバス路線が整備された際には、必ず系統番号を付番する。</p> <p>③ バス停留所・案内所等における表示、車内アナウンスの多言語化 (実施主体：交通事業者、上越市地域公共交通活性化協議会)</p> <p>在住・訪日外国人がバスを利用するために必要な情報を提供するため、バス停留所や案内所等における時刻表・路線図・運賃等の表示、車内アナウンスの多言語化、運転手の翻訳アプリの携帯等を推進する。</p> <p>また、在住外国人を対象に、バスの乗車方法などを伝える「バスの乗り方教室」を開催し、当市に暮らす外国人がバス路線を利用して快適に生活できるよう取り組む。</p>

第6章 主要施策

現計画 (P73)	改定の内容
<p>④ バスロケーションシステムの導入 (実施主体：交通事業者、上越市) バスの利用に必要な情報を速やかに提供し、市民や来訪者が安心して快適にバスを利用することができるようにするため、バスの到着時刻、遅延・運休情報をリアルタイムに入手でき、経路検索や乗換案内を行うことができるバスロケーションシステムの導入に取り組む。システムの導入に当たっては、通勤・通学利用が多い路線や遅延・運休が多い路線、鉄道や他のバス路線からの乗継が多いなどの要件を満たす路線を対象に、実証実験を行った上で、効果を検証し、対象路線の拡大を検討する。</p> <p>⑤ 公共交通に関する情報を集約したホームページの作成 (実施主体：上越市) 公共交通の時刻表や企画切符等のお得な情報など、市内の公共交通に関する情報を集約したホームページを作成し、携帯端末から公共交通を利用するために必要な情報を容易に入手できる環境を整備する。</p> <p>⑥ 経路検索サイトによる情報検索サービスの拡充 (実施主体：交通事業者、上越市) バスの時刻表及び停留所の情報に係る「標準的なバス情報フォーマット」を整備するとともに、経路検索事業者へ提供することにより、どの経路検索サイトからも、利用者が目的地に向かうために乗車するバス路線や時刻表、乗換情報等を分かりやすく、容易に入手できるようにする。また、経路検索サイトから情報が入手できることを総合時刻表やバス停に掲示し、周知を図る。</p>	<p>④ バスロケーションシステムの運用 (実施主体：交通事業者、上越市) バスの利用に必要な情報を速やかに提供し、市民や来訪者が安心して快適にバスを利用することができるようにするため、バスの到着時刻、遅延・運休情報をリアルタイムに入手でき、経路検索や乗換案内を行うことができるバスロケーションシステムを運用する。</p> <p>⑤ 公共交通に関する情報を集約したホームページの運用 (実施主体：交通事業者、上越市) 公共交通の時刻表や企画切符等のお得な情報を始め、公共交通の遅延・運休情報など、市内の公共交通に関する情報を容易に入手できるように、交通事業者と市のホームページに掲載する。</p> <p>⑥ 経路検索サイトによるバス運行の情報検索サービスの継続 (実施主体：交通事業者、上越市) バス路線の再編や運行時刻の見直しなどにあわせて、時刻表及び停留所の情報に係る「標準的なバス情報フォーマット」を更新し、経路検索事業者へ提供することにより、どの経路検索サイトからも、利用者が目的地に向かうために乗車するバス路線や時刻表、乗換情報等を分かりやすく、容易に入手できるようにする。また、経路検索サイトから情報が入手できることを総合時刻表やバス停に掲示し、周知を図る。</p>

第6章 主要施策

現計画 (P74~76)	改定の内容
<p>(2) 公共交通を利用しやすくするサービスの向上</p> <p>① お得な乗車券等の発行 (実施主体：交通事業者、上越市) 公共交通を低廉な価格で利用することができるお得な乗車券の発行や運賃割引を実施し、公共交通の利用者層の拡大を図る。</p> <p>② 施設と連携した割引サービス (実施主体：各施設、交通事業者、上越市) 地域の公共施設等と連携し、バスで来場する人に対して施設で割引サービスを実施することにより、バスの利用促進を図る。</p> <p>③ 通学 100 円バスの運行 (実施主体：交通事業者) 高校生の通学時間帯に 1 乗車 100 円で乗車できる「通学 100 円バス」を運行する。</p> <p>④ デマンド運行の予約の負担軽減 (実施主体：交通事業者、商店等、上越市) デマンド運行の予約の負担軽減のため、予約電話番号の短縮登録や予約を代行する商店等との連携、PR チラシの作成等による情報提供を実施する。</p>	<p>(2) 公共交通を利用しやすくするサービスの向上</p> <p>① お得な乗車券等の発行 (変更なし) (図表 6-2「お得な乗車券等の例」の更新)</p> <p>② 施設と連携した割引サービス (実施主体：各施設、交通事業者、上越市) 地域の公共施設等と連携し、バスで来場する人に対して施設での割引サービスの実施など特典を付与することにより、バス利用の促進を図る。 前期 4 年間においては取組が進まなかったことから、後期 4 年間では公共施設等への協力依頼を強化し、割引サービスの充実を図る。</p> <p>③ 通学 100 円バスの運行 (実施主体：交通事業者) (変更なし)</p> <p>④ デマンド運行の予約の負担軽減 (実施主体：交通事業者、商店等、上越市) デマンド運行の予約の負担軽減のため、予約電話番号の短縮登録や予約を代行する商店等との連携、PR チラシの作成等による情報提供を実施する。 前期 4 年間においては取組が進まなかったことから、後期 4 年間では商店街等への協力依頼や、短縮番号登録に向けた家庭訪問などの取組を強化する。</p>

第6章 主要施策

現計画 (P74~77)	改定の内容
<p>⑤ M a a S (Mobility as a Service) の検討 (実施主体：交通事業者、上越市) 複数の交通手段による様々な移動を1つのサービスとして捉え、継ぎ目なくつなぐ、M a a S (Mobility as a Service) の考え方を踏まえ、市民や来訪者の移動の利便性向上につながる取組を検討する。</p> <p>具体的には、「標準的なバス情報フォーマット」の整備による乗換案内サイト等の経路検索サービスの拡充や、バスの到着時刻、遅延・運休情報や、乗換案内等の情報を提供するバスロケーションシステムの導入に取り組むほか、決済を含めたサービスの統合について研究を行う。</p> <p>(3) モビリティ・マネジメント</p> <p>① バスの日フェスタの実施 (実施主体：交通事業者) 市民がバスに慣れ親しむ機会を提供し、将来のバス利用につなげることを目的に、バスの乗り方教室やバスの絵の展示、働く車の展示等を行う「バスの日フェスタ」を実施する。</p> <p>② 夏休み小・中・高校生「バス乗車体験」キャンペーン (実施主体：交通事業者、上越市) 夏休み期間中のバス乗車運賃を小学生以下は1乗車50円、中学生・高校生は1乗車100円に割り引くことで、バスに慣れ親しんでもらい、将来のバス利用の促進につなげる。</p>	<p>⑤ M a a S (Mobility as a Service) の検討 (実施主体：交通事業者、上越市) 複数の交通手段による様々な移動を1つのサービスとして捉え、継ぎ目なくつなぐ、M a a S (Mobility as a Service) の考え方を踏まえ、市民や来訪者の移動の利便性向上につながる取組を推進する。</p> <p>具体的には、乗換案内サイト等の経路検索サービスに対する、市内を運行するバスの運行時刻や停留所の位置情報等のデータ提供や、バスの到着時刻、遅延・運休情報や、乗換案内等の情報を提供するバスロケーションシステムの運用を継続するとともに、I Cカード・二次元コード等を活用したキャッシュレス決済を含めた新たなサービスの導入について研究を行う。</p> <p>(3) モビリティ・マネジメント</p> <p>① バス利用促進イベントの開催 (実施主体：交通事業者など) バスの乗り方教室やバスの絵の展示、働く車の展示等を行う「バスの日フェスタ」など、市民がバスに慣れ親しみ、バスの利用促進につながるイベントを開催する。</p> <p>② 鉄道利用促進イベントの開催など (実施主体：交通事業者など) 市民が鉄道に慣れ親しむ機会を提供し、鉄道の利用促進に資することを目的に、地域の関係者・関係団体などとともに集客イベントを開催する。</p> <p>②→③ 夏休み小・中・高校生「バス乗車体験」キャンペーン (実施主体：交通事業者、上越市) (変更なし)</p>

第6章 主要施策

現計画 (P77~78)	改定の内容
<p>③ バスの乗り方教室 (実施主体：交通事業者) 小学生・中学生・高校生に対し、バスの乗車方法や乗車マナーを学ぶ「バスの乗り方教室」を開催し、実際にバス利用を体験してもらうことにより、バスへの理解を深め、安心して通学に利用してもらい、将来の利用促進につなげる。</p> <p>④ 高齢者向け啓発資料の配布 (実施主体：上越市地域公共交通活性化協議会) 公共交通のお得な情報をより詳しく記載したチラシを作成し、免許返納の手続に訪れる窓口や高齢者が多く利用する医療機関、趣味の活動施設等に配置することにより、免許証の自主返納者や高齢者に対して公共交通の利用促進の周知を図る。</p> <p>⑤ 公共交通出前講座の実施 (実施主体：上越市) 高齢者向け健康講座や環境学習の機会に公共交通の重要性やお得な情報等の説明を行い、自家用車に依存した生活から適度に公共交通を利用する生活への転換を図る。</p>	<p>③→④ バスの乗り方教室 (実施主体：交通事業者)</p> <p>(変更なし)</p> <p>また、在住外国人を対象に、バスの乗車方法や運賃の支払い方法などを伝える「バスの乗り方教室」を開催し、当市に暮らす外国人がバス路線を利用して快適に生活できるよう取り組む。</p> <p>⑤ 列車を見たら手を振ろうキャンペーン (実施主体：各種協議会) 地域の鉄道への愛着を深めるため、お出かけした際に「列車を見たら、手を振ろうキャンペーン」を実施する。</p> <p>④→⑥ 高齢者向け啓発資料の配布 (実施主体：上越市地域公共交通活性化協議会)</p> <p>(変更なし)</p> <p>⑤→⑦ 公共交通出前講座の実施 (実施主体：上越市、交通事業者)</p> <p>(変更なし)</p>

第6章 主要施策

現計画（一）	改定の内容
<p>（記載なし）</p>	<p>【新】 3 大雪時における公共交通の確保</p> <p>令和3年の大雪災害では、短時間に集中した降雪があったことにより、市内各所で生活道路の除排雪が間に合わず、1月9日から13日までの5日間、市内を運行する路線バスが全便運休となったほか、在来鉄道も1月7日から（えちごトキめき鉄道は8日から）15日まで全便運休となる事態となった。</p> <p>この教訓を踏まえ、今後、大雪などの大規模な自然災害が発生し、妙高はねうまラインを始め、主要な路線バス等の通常運行が困難な状況になった際には、鉄道の代替も兼ねる主要路線の「上越大通り線」に加え、通院に利用できる「上越病院線」、「中央病院線」の臨時バス3路線を運行する。</p> <p>なお、運行に当たっては、ホームページや報道への情報提供、バス停への掲示等により、市及び頸城自動車において周知を行う。</p> <p>また、早期の通常運行再開に向け、鉄道事業者においては、駅構内線路及び駅間の除雪について、優先順位を付けて効率的に取り組み、バス路線の除雪については、市は他の道路管理者と情報を共有して除排雪を行い、通行確保に努めることとする。</p> <p>あわせて、市及び交通事業者は、随時、運行・運休情報や運行再開情報について、ホームページや各種ツール等を通じて発信する。</p>

図表 6-3 大雪等災害時の臨時バス

(1) 運行路線

鉄道の代替も兼ねる主要路線の「上越大通り線」に加え、通院に利用できる「上越病院線」、「中央病院線」の3路線を設定する。

- ①上越大通り線（上越妙高駅前～市役所～直江津駅前）
- ②上越病院線（直江津駅前～市役所～上越総合病院）
- ③中央病院線（高田駅前～中央病院）

(2) ダイヤ

各路線において、朝から夕方まで、1時間に1便を運行予定。

(3) バス停

バス車両や利用者が待機できるスペースのあるバス停で乗降可能。

※除雪等の状況に応じて、停車するバス停を選定

(4) 運賃

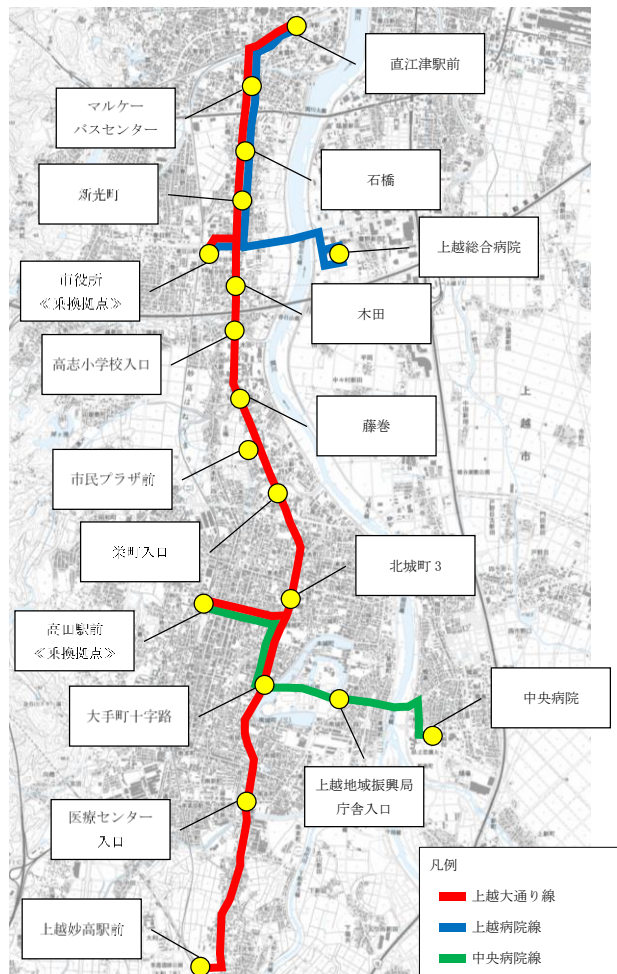
1乗車 200円

(5) 主な運行条件

- ・大雪などの自然災害の影響により、妙高はねうまラインの運休や、バス主要幹線及び主要幹線から主な病院への路線について、通常運行が困難な場合などにおいて、臨時バス「上越大通り線」、「上越病院線」、「中央病院線」を運行する。
- ・臨時バスの運行に必要な除雪が完了し、安全の確認ができた場合に運行する。

※市と頸城自動車の協議により運行を決定する。

< 運行経路図 >



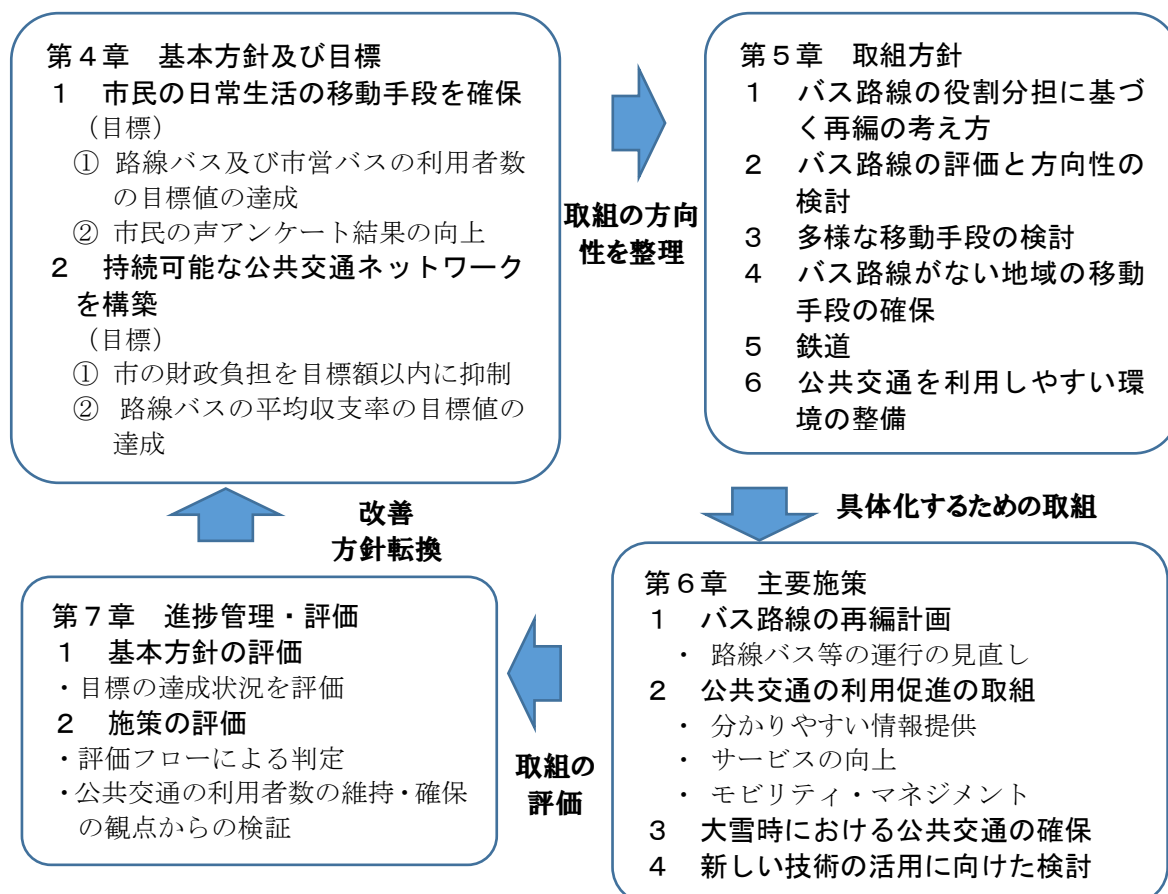
第6章 主要施策

現計画（一）	改定の内容
<p>（記載なし）</p>	<p>【新】 4 新しい技術の活用に向けた検討</p> <p>人口減少に伴う利用者の減少やエネルギー価格・物価高騰、運転手不足など、全国各地において公共交通を取り巻く環境が厳しさを増している中、運行の効率化や利便性の向上に向け、A I 技術や自動運転、電動バスの導入など、公共交通分野でのD X・G Xに対する新しい技術の開発が進められている。</p> <p>当市においても、路線バス等の運行の効率化による市の財政負担の軽減や、利便性の向上、さらには温室効果ガス排出量の削減に向け、こうした技術の活用に向けた検討を行う。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・路線バス等の運行の効率化、運転手不足への対応 <ul style="list-style-type: none"> ➢ 自動運転、A I を活用した区域運行の導入 ・利便性の向上 <ul style="list-style-type: none"> ➢ グリーンスローモビリティ（利用目的に合わせた小型輸送）の導入 ➢ I Cカード・二次元コード等を活用したキャッシュレス決済の導入 ・温室効果ガス排出量の削減 <ul style="list-style-type: none"> ➢ グリーンスローモビリティ、電動バスの導入 <p style="text-align: right;">など</p>

第7章 計画の進捗管理・目標の達成状況の評価

現計画 (P79)	改定の内容
<p>1 基本方針の評価</p> <p>第4章では、当市の公共交通ネットワークが目指すべき方向性を基本方針として定め、達成状況の評価するための目標設定を行っている。</p> <p>当該方針の達成に向け、第5章において取組方針を定め、これを具体化する施策として、第6章では地域別のバス路線の再編計画と公共交通の利用促進の取組を定めている。</p> <p>本計画の基本方針の達成状況については、バス路線の再編と利用促進策からなる施策の効果の評価を行い、各施策の実施により期待される効果や、更なる改善の必要性を検証する。</p> <p>これらの評価により、施策の効果が十分でないとは判断された場合や、基本方針の目標の達成が難しいと判定される場合は、個々の施策の改善や方針転換を含めた検討を行うものとする。</p>	<p>1 基本方針の評価</p> <p>(変更なし)</p>

図表 7-1 評価の概要



第7章 計画の進捗管理・目標の達成状況の評価

現計画 (P80)	改定の内容
<p>2 施策の評価</p> <p>(1) バス路線の再編の評価</p> <p>地域別のバス路線の再編計画については、バス路線の再編後、毎年度、第5章2の評価フローに基づく評価と、市の財政負担の削減効果の検証を行うとともに、評価結果について地域住民と情報を共有し、住民とともに継続して見直しを行うこととする。</p> <p>なお、評価フローによる評価の結果、評価結果が前回よりも悪化した場合のほか、1便当たり利用者数が1.0人を下回った場合や、公共交通の利用状況の改善がみられない場合は、路線の更なる見直しを行う。</p> <p>また、市の財政負担について、当初予定していた削減効果が見込めない場合は、その要因を分析し、改めて財政負担の削減につながる取組を検討するとともに、利用促進について、地域と協議し、改善に努めるものとする。</p> <p>さらに、本計画の目標達成が難しいと見込まれる場合についても、同様に路線の更なる見直しや改善を行うものとする。</p> <p>(2) 利用促進策の評価</p> <p>公共交通の利用促進策については、公共交通の利用者数の維持・確保への寄与の度合いの観点から、毎年度その効果を検証する。</p> <p>検証の結果、施策の効果が不十分である場合のほか、本計画の目標達成が難しいと見込まれる場合は、施策の改善を図るとともに、効果の薄い施策の廃止や新たな施策の実施に取り組むものとする。</p> <p>3 評価体制</p> <p>計画の評価は、市が実施した後、その結果を地域公共交通活性化協議会に報告し、施策の改善や方針転換等について議論する。</p> <p>また、毎年度の評価結果は、随時地域の住民と情報を共有するとともに、施策の更なる改善策等を検討する。</p>	<p>2 施策の評価</p> <p>(1) バス路線の再編の評価</p> <p>地域別のバス路線の再編計画については、バス路線の再編後、毎年度、第5章2の評価フローに基づく評価と、市の財政負担への影響の検証を行うほか、第4章に定める具体的な目標達成に向けた進捗状況を分析し、これらについて地域住民と情報を共有し、住民とともに継続して見直しを行うこととする。</p> <p>なお、評価フローによる評価の結果、評価結果が前回よりも悪化した場合のほか、1便当たり利用者数が1人を下回った場合、公共交通の利用状況の改善がみられない場合は、路線の更なる見直しを行う。</p> <p>また、市の財政負担について、当初予定していた削減・抑制効果が見込めない場合は、その要因を分析し、改めて財政負担の削減・抑制につながる取組を検討するとともに、利用促進について、地域と協議し、改善に努めるものとする。</p> <p>さらに、本計画の目標達成が難しいと見込まれる場合についても、同様にバス路線の更なる見直しや改善を行うものとする。</p> <p>(2) 利用促進策の評価</p> <p>(変更なし)</p> <p>3 評価体制</p> <p>(変更なし)</p>

(資 料)

- ・ 地区別路線再編計画 P62～P93
- ・ 第2次上越市総合公共交通計画の中間評価・検証 P94・P95

地区別路線再編計画

①-1 合併前の上越市(幹線)

■人口(令和5年5月末現在)

総人口	126,656人	
15歳未満	15,322人	12.1%
65歳以上	39,016人	30.8%
75歳以上	21,077人	16.6%

■地域の送迎サービス(令和4年度時点)

No.	名称	運行主体	区間	運行日
1	スクールバス	市	直江津小学校区、保倉小学校区、有田小学校区	通年
			直江津東中学校区	冬期間
2	福祉有償運送	上越福祉会	上越市内及び妙高市内	通年
		スキップ、ギフトド	合併前上越市内	
3	通院送迎	佐藤医院、五十嵐医院、石田眼科、斎藤眼科ほか	～各医療機関	通年
4	通院支援車	市(中ノ俣)	中ノ俣～各医療機関	毎週火・金曜
5	サロン送迎	まちづくり団体(新道、諏訪、和田、高士、有田、保倉、谷浜・桑取地区)	地区内～会場	開催日
6	買物バス	諏訪の里づくり協議会(諏訪地区)	諏訪地区～各商業施設	月1回

■バス路線の収支と評価結果

No.	路線	区分	収支等の状況(R4決算見込み)							1便当たり利用者数(人)	平均乗車密度	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	上越大通り線(西城町経由)	主要幹線	23,088	10,572	12,516	45.8%	0	0	73,018(74,797)	15.0(15.4)	1.7-6.1	IV現状維持
2	上越大通り線(本町経由)	主要幹線	89,918	24,818	65,101	27.6%	17,362	47,738	176,932(220,253)	17.3(21.6)	1.6	IV現状維持
3	上越大通り線(新井行き)	主要幹線	45,328	14,645	30,683	32.3%	8,933	15,276	70,768(80,650)	8.8(10.1)	1.8	IV現状維持
4	教育大学線	幹線	26,053	7,117	18,936	27.3%	3,239	13,022	39,745(49,215)	6.6(8.3)	1.0-1.6	IV現状維持
5	富岡線	幹線	28,409	13,041	15,368	45.9%	2,850	9,603	68,817(78,677)	12.5(14.4)	2.2	IV現状維持
6	春日山・佐内線	幹線	32,795	8,639	24,156	26.3%	2,568	18,222	50,739(66,143)	7.6(9.9)	1.0-1.5	IV現状維持
7	佐内・直江津循環線	幹線	7,069	653	6,416	9.2%	3,227	3,188	5,099(7,066)	2.1(2.9)	0.5	III運行の効率化
8	直江津・浦川原線	幹線	39,204	11,349	27,854	28.9%	4,421	14,845	83,857(81,753)	13.8(13.5)	0.6-2.1	IV現状維持
9	謙信公大通り循環線	幹線	6,905	954	5,951	13.8%	0	5,242	5,291(6,757)	1.8(2.3)	0.7	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	4,174	540	3,634	12.9%	0	3,205	6,203(8,754)	2.5(3.6)	0.8	III運行の効率化
11	謙信公大通り線	幹線	809	207	602	25.6%	0	519	846(1,396)	1.9(3.3)	0.8	III運行の効率化
12	桑取線	支線	22,789	3,484	19,306	15.3%	0	16,967	33,185(51,402)	9.7(15.1)	0.8	IV現状維持
13	山麓線	幹線	6,192	1,387	4,805	22.4%	0	4,169	10,210(12,104)	7.0(8.3)	1.2	IV現状維持
14	増田線	幹線	8,825	1,493	7,331	16.9%	0	7,331	10,305(7,572)	7.1(5.2)	0.9	IV現状維持
15	宮口線	幹線	29,183	7,124	22,059	24.4%	0	22,058	22,594(45,978)	4.3(6.3)	1.1-1.6	III運行の効率化
16	真砂線	幹線	7,741	1,430	6,311	18.5%	2,726	3,584	5,219(5,996)	2.7(2.7)	0.8	III運行の効率化
17	清里線	幹線	26,123	5,993	20,131	22.9%	0	20,128	21,070(63,253)	3.6(3.6)	1.2-1.4	III運行の効率化
合計			404,605	113,446	291,160	28.0%	45,326	205,097	683,898(861,766)	-	-	

※年間利用者数及び1便当たり利用者数における()内の数値は、平成30年度の利用者数
 ※No.15～17の平成30年度の年間利用者数は、再編前の路線全体の実績
 また、1便当たりの利用者数は、幹線部分における実績

■利用の実態(乗降調査)

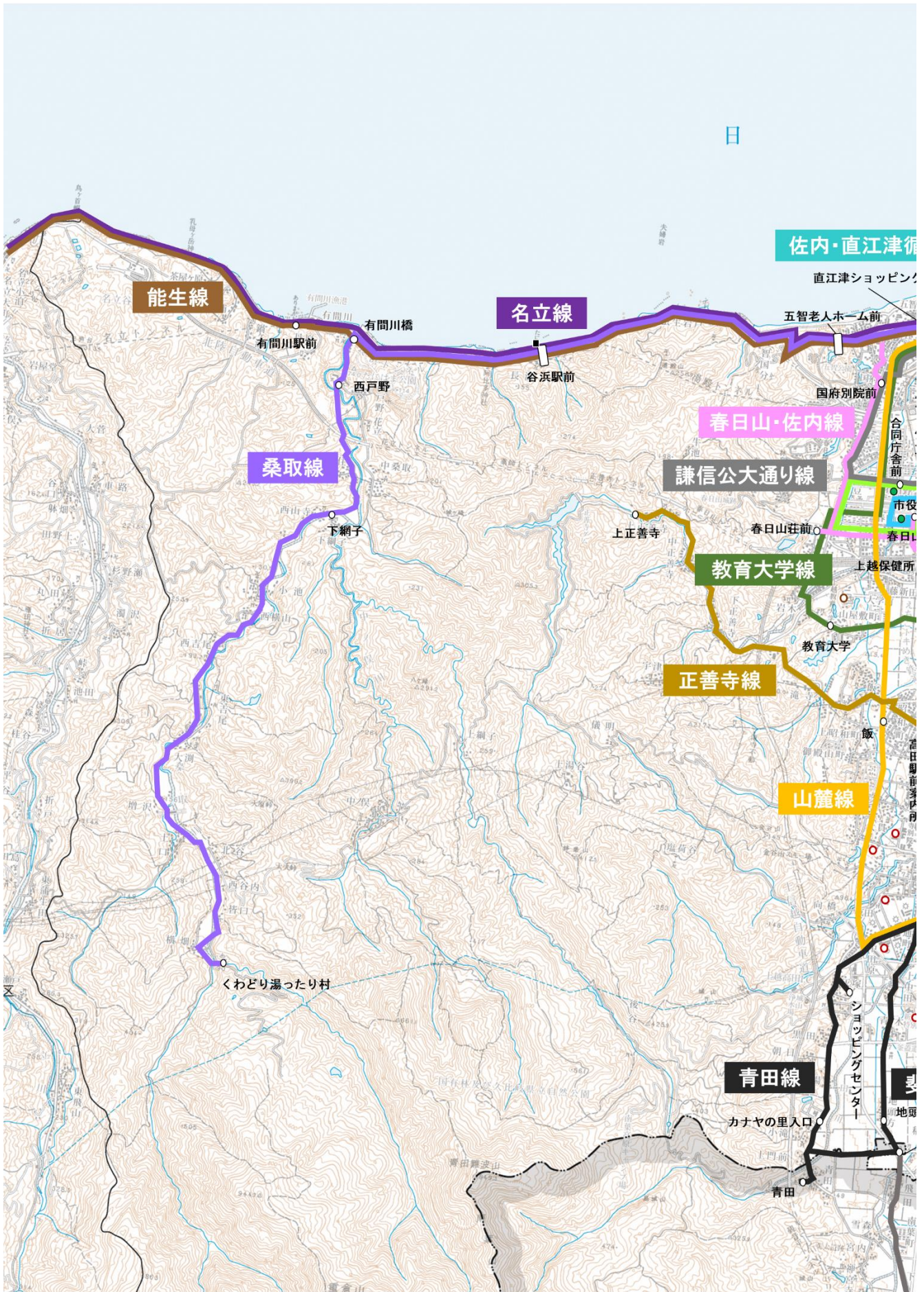
No.	路線	【参考】1日当たりの 運行便数(便)		1日当たりの利用便数 (便)		1日当たりの利用人数(人)				利用の特徴
		平日	土休日	平日	土休日	平日	一般	学生	土休日	
1	上越大通り線 (西城町経由)	16	8	15	8	110	-	-	26	・利用は多目的
2	上越大通り線 (本町経由)	30	24	30	23	297	-	-	95	・利用は多目的
3	上越大通り線 (新井行き)	24	18	24	17	131	-	-	38	・利用は多目的
4	教育大学線	17	15	17	15	67	-	-	43	・利用は多目的
5	富岡線	15	15	15	15	151	-	-	94	・利用は多目的
6	春日山・佐内 線	20	15	19	14	75	-	-	31	・利用は多目的
7	佐内・直江津 循環線	8	4	7	3	21	-	-	6	・通院や買物による利用が主
8	直江津・浦川 原線	18	14	18	10	147	-	-	22	・利用は多目的
9	謙信公大通り 循環線	6	0	6	-	14	-	-	-	・平日のみの運行 ・通院、買物利用が主
10	春日山駅・ア ルカディアシャ トル便	0	10	-	9	-	-	-	47	・土休日のみの運行 ・各商業施設、公共施設等 への利用が主
11	謙信公大通り 線	3	0	2	-	3	-	-	-	・平日のみの運行 ・通院利用が主
12	桑取線	10	8	7	3	61	-	-	5	・朝夕の通学利用が主 ・昼間と土休日は利用が少な い
13	山麓線	6	0	5	-	16	-	-	-	・平日のみの運行 ・朝は通学利用あり ・昼以降は利用が少ない
14	増田線	6	0	5	-	31	-	-	-	・平日のみの運行 ・通学、通院利用が主
15	宮口線	17	9	16	7	67	-	-	14	・通学、通勤、通院利用が主
16	真砂線	8	0	6	-	15	-	-	-	・平日のみ運行 ・朝夕は高校生の通学利用 や通院利用が主
17	清里線	18	12	16	9	71	-	-	7	・通学、通勤、通院利用が主

※令和5年1月調査から
(7 佐内・直江津循環線及び9.謙信公大通り循環線は、上記の調査時点で運休していたため、この2路線については、令和4年1月調査の数値を記載)
No.1～13の1日当たりの利用者数は、便ごとの最大利用者数の合計

■再編の方向性(1便当たりの利用者数における評価が「Ⅲ運行の効率化」である路線のみ)

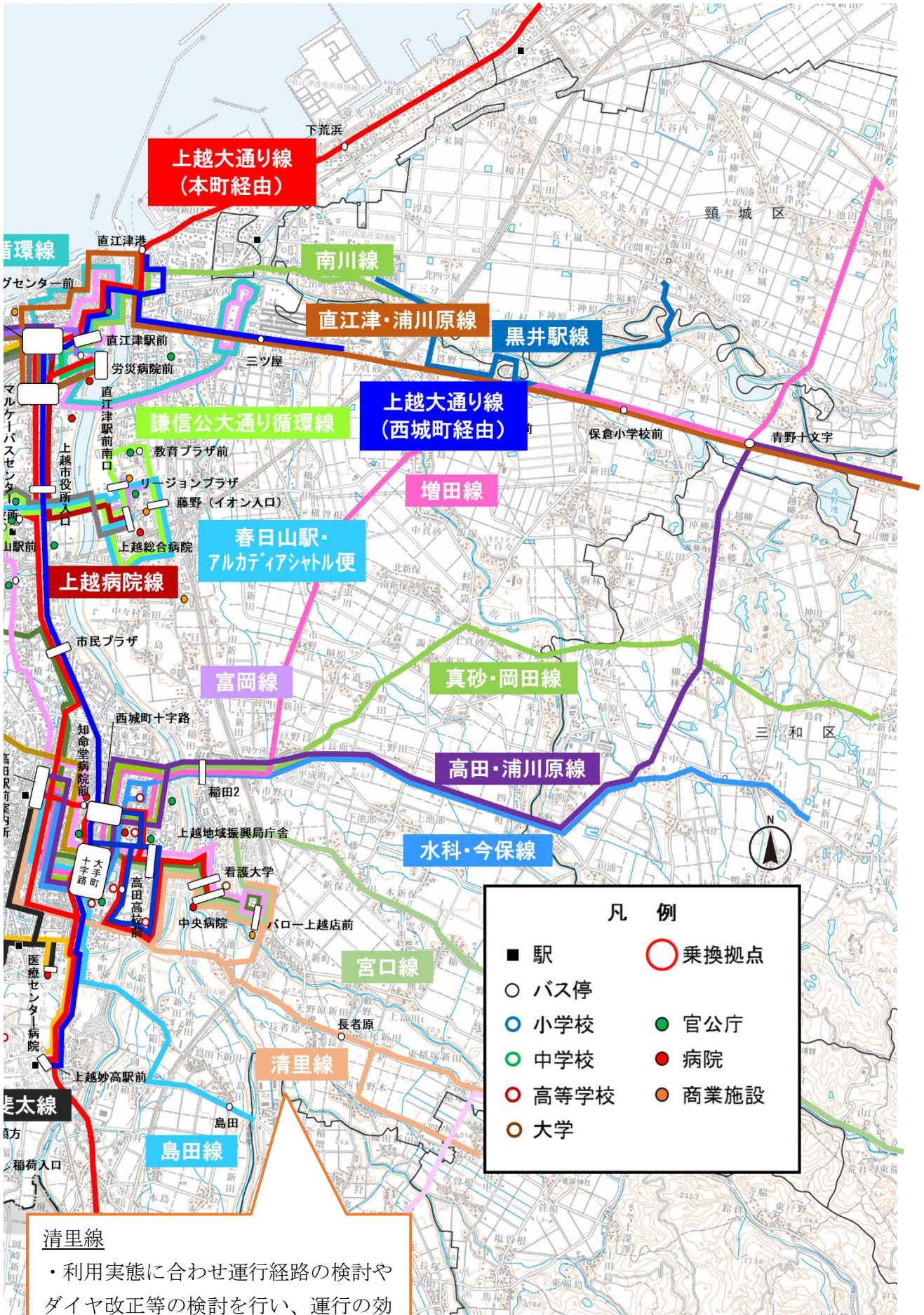
No.	路線名	区分	主な再編 時期	再編の方向性
1	佐内・直江津循環線	幹線	-	・現状維持 ※評価結果が「Ⅲ運行の効率化」となっているが、各路線ともR5年4月に減便による再編を実施していることから、利用促進等を通じて利用者数の増を図る。
2	謙信公大通り循環線	幹線		
3	春日山駅・アルカディアシャトル便	幹線		
4	謙信公大通り線	幹線		
5	宮口線	幹線	-	・現状維持 ※評価結果が「Ⅲ運行の効率化」となっているが、R3年4月に幹線と支線に分割等による運行の効率化を実施しており、これ以上の効率化を図ることができないため、利用促進等を通じて利用者数の増を図る。
6	清里線	幹線	-	・利用実態に合わせ運行経路の検討やダイヤ改正等の検討を行い、運行の効率化を図る。
7	労災病院前を経由する路線	幹線・支線	-	・新潟労災病院の閉院(時期未定)に合わせ、運行見直しを検討。

■路線図（再編前後で変更予定なし）



※【地図の出典】国土地理院発行 5 万分の 1 地形図を加工して作成

■路線図（再編前後で変更予定なし）



※【地図の出典】国土地理院発行 5 万分の 1 地形図を加工して作成

①-2 合併前の上越市（正善寺線、高田南循環線）

■人口（令和5年5月末時点）

総人口	126,656人	
15歳未満	15,322人	12.1%
65歳以上	39,016人	30.8%
75歳以上	21,077人	16.6%

■バス路線の収支と評価結果

No.	路線	区分	収支等の状況(R4決算見込み)									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)	市負担 (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	6,072	699	5,373	11.5%	0	5,372	5,322	2.7	0.6	Ⅱ運行形態の転換等
2	高田南循環線	支線	4,617	339	4,279	7.3%	0	4,278	930	1.2	0.7	Ⅱ運行形態の転換等
合計			10,689	1,038	9,652	9.7%	0	9,650	6,252	-	-	

※令和4年4月に斐太線と青田線を統合し高田南循環線に再編したため、収支等の状況は令和4年4月から9月までの実績

■利用の実態（乗降調査）

No.	路線	【参考】1日当たりの 運行便数(便)		1日当たりの利用便数 (便)		1日当たりの利用人数(人)				利用の特徴
		平日	土休日	平日	土休日	平日	一般	学生	土休日	
1	正善寺線	8	—	8	—	16	10	6	—	・平日のみ運行 ・朝夕は飯小学校の通学 や通院利用が主 ・12時台、17時台の利用 は少ない
2	高田南循環線	6	—	6	—	16	13	3	—	・平日のみ運行 ・朝夕は高田商業高校の 通学や通勤利用が主 ・昼間の利用は少ない

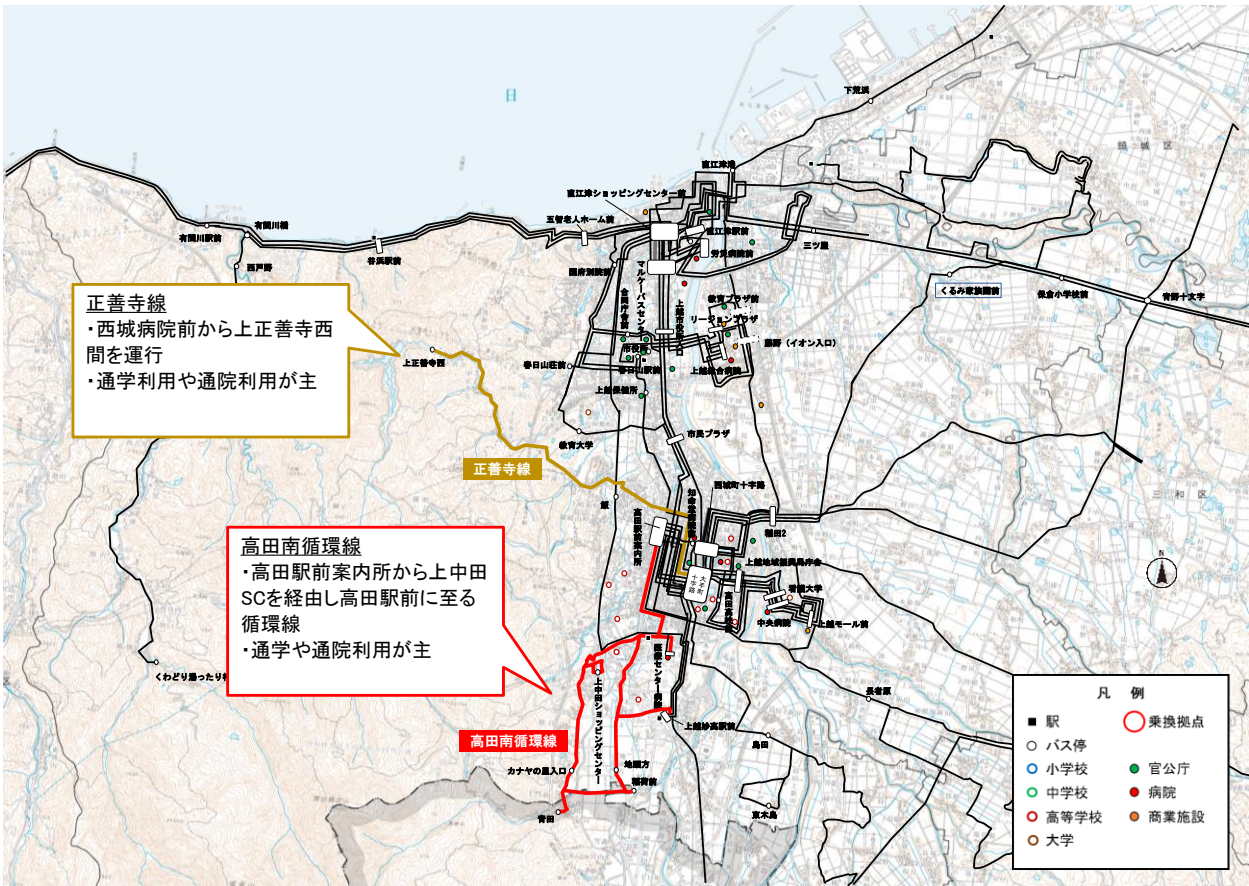
※令和5年1月調査から算出

※一般/学生の区分は乗降場所等からの推計

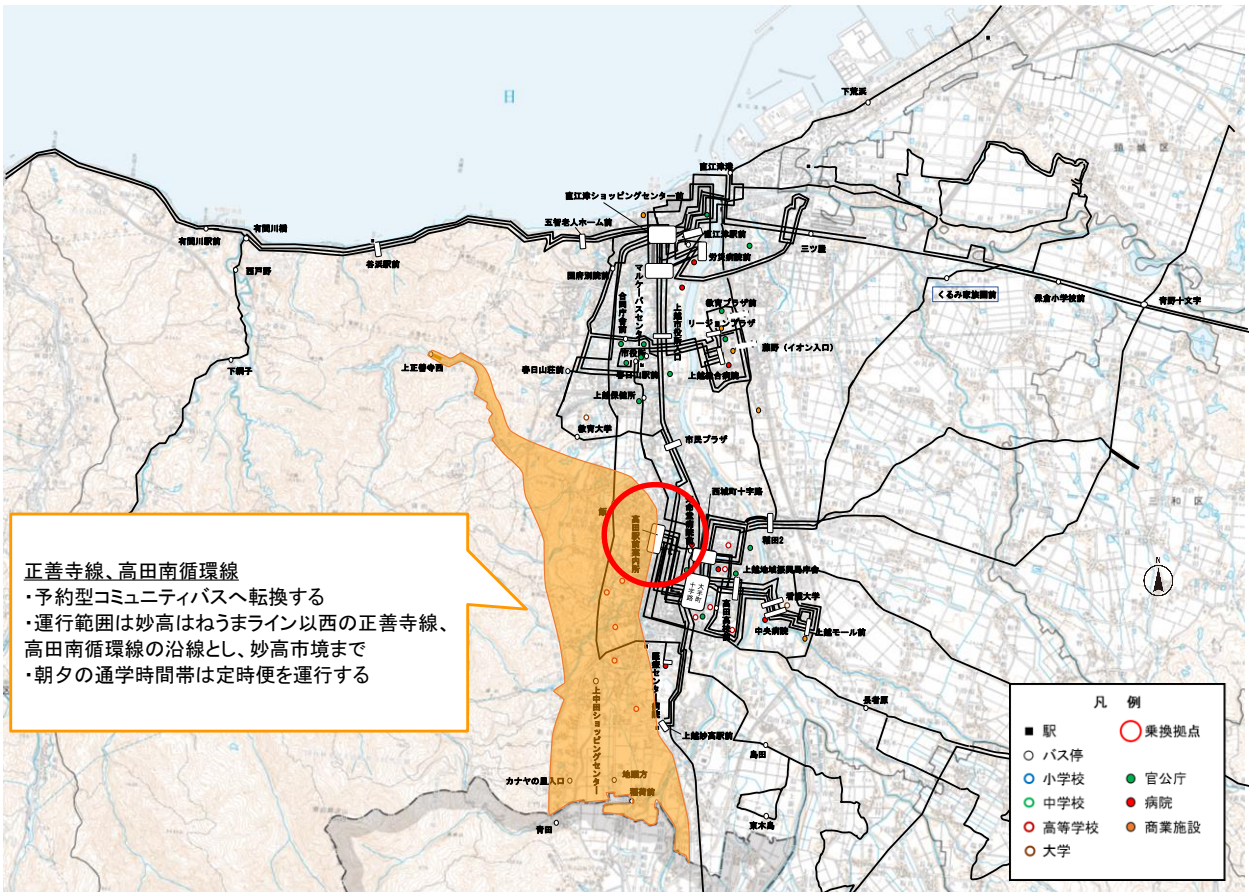
■再編の方向性

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	～R9年	○予約型コミュニティバスへの転換について検討を進める ・運行範囲は妙高はねうまライン以西の正善寺線、高田南循環線沿線とし、 妙高市境まで ・朝夕の通学時間帯は定時便を運行する
2	高田南循環線	支線	～R9年	

■再編前



■再編後



※【地図の出典】国土地理院発行5万分の1地形図を加工して作成

②安塚区

■人口(令和5年4月末現在)

総人口	1,946人	
15歳未満	85人	4.4%
65歳以上	1,061人	54.5%
75歳以上	639人	32.8%

■地域の送迎サービス(令和4年度時点)

No.	名称	運行主体	区 間	運行日
1	スクールバス	市	安塚小学校区、安塚中学校区	平日
2	福祉有償運送	NPO雪のふるさと安塚	安塚区～上越市内	予約に応じて
3	サロン送迎	NPO雪のふるさと安塚	安塚区内	週3回 (月・水・金)
4	医療機関送迎	浦川原診療所、五十嵐医院、保倉の里診療所	安塚区内～各医療機関	予約に応じて

■バス路線の収支と評価結果

No.	路線	区分	収支等の状況(R4決算見込み)									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・ 市負担 (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	8,052	1,742	6,310	21.6%	2,726	3,583	12,169 (23,722)	2.5 (5.0)	0.6	Ⅲ運行の効率化
2	大平線	支線	6,464	774	5,690	12.0%	0	5,689	5,047 (9,243)	2.0 (3.8)	0.4 0.3	Ⅱ運行形態の転換等
3	予約型コミュニティバス	支線	6,539	189	6,350	2.9%	3,000	3,350	991	-	-	-
合 計			21,055	2,705	18,350	12.8%	5,726	12,622	18,207 (32,965)	-	-	

※予約型コミュニティバスは、令和4年10月から令和5年3月までの数値
年間利用者数及び1便当たり利用者数における()内の数値は、平成30年度の利用者数

■利用の実態(乗降調査)

No.	路線	【参考】1日当たりの 運行便数(便)		1日当たりの利用便数 (便)		1日当たりの利用人数(人)				利用の特徴
		平日	土曜日	平日	土曜日	平日	一般	学生	土曜日	
1	安塚線	18	8	7	1	31	6	25	1	・朝夕は通学利用が主 ・昼間は利用が少ない
2	大平線	10	0	4	0	25	0	25	0	・朝夕は通学利用が主 ・昼間はほとんど利用なし
3	予約型コミュニティバス	-	0	6	0	8	8	0	0	・午前中の通院・買物利用が 主 ・早朝や夜遅い時間帯の利用 が少ない

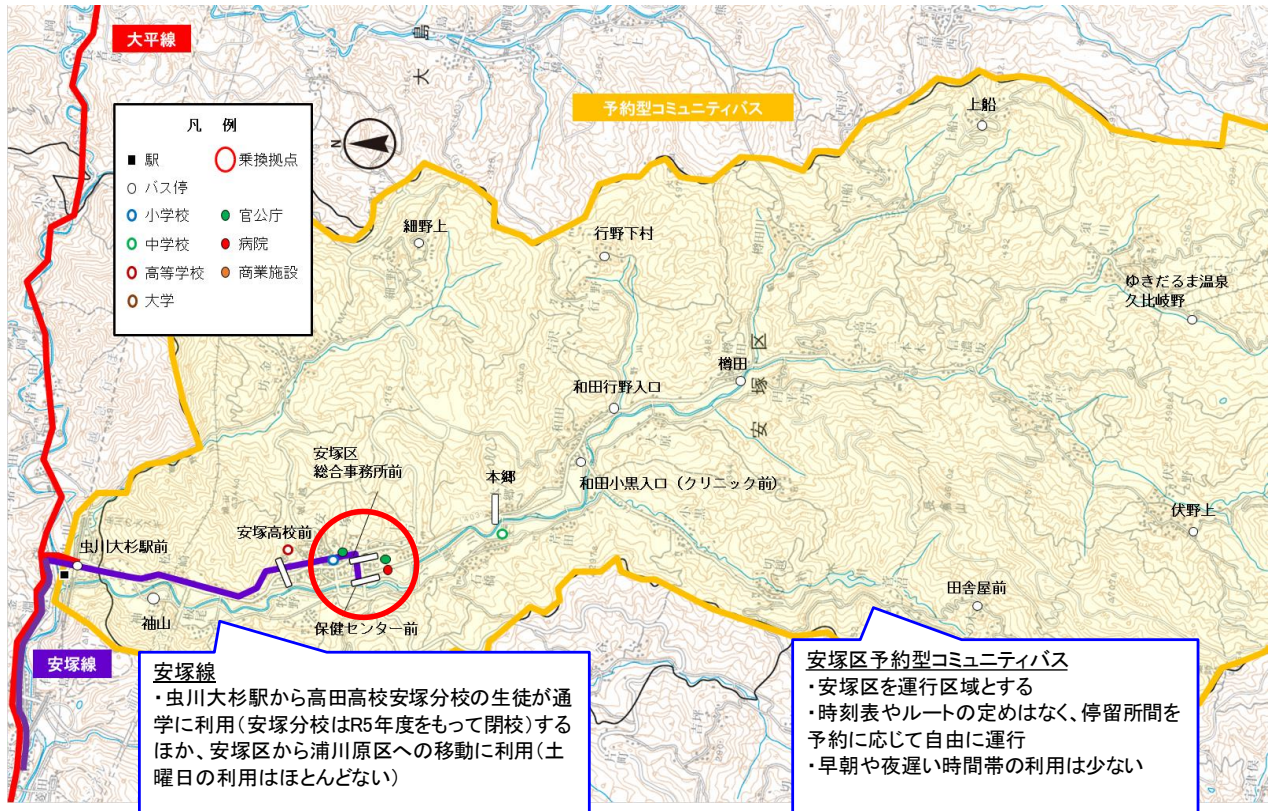
※予約型コミュニティバスは令和5年1月末時点の実績から、その他は令和5年1月調査から ※一般/学生の区分は乗降場所等からの推計

■再編の方向性

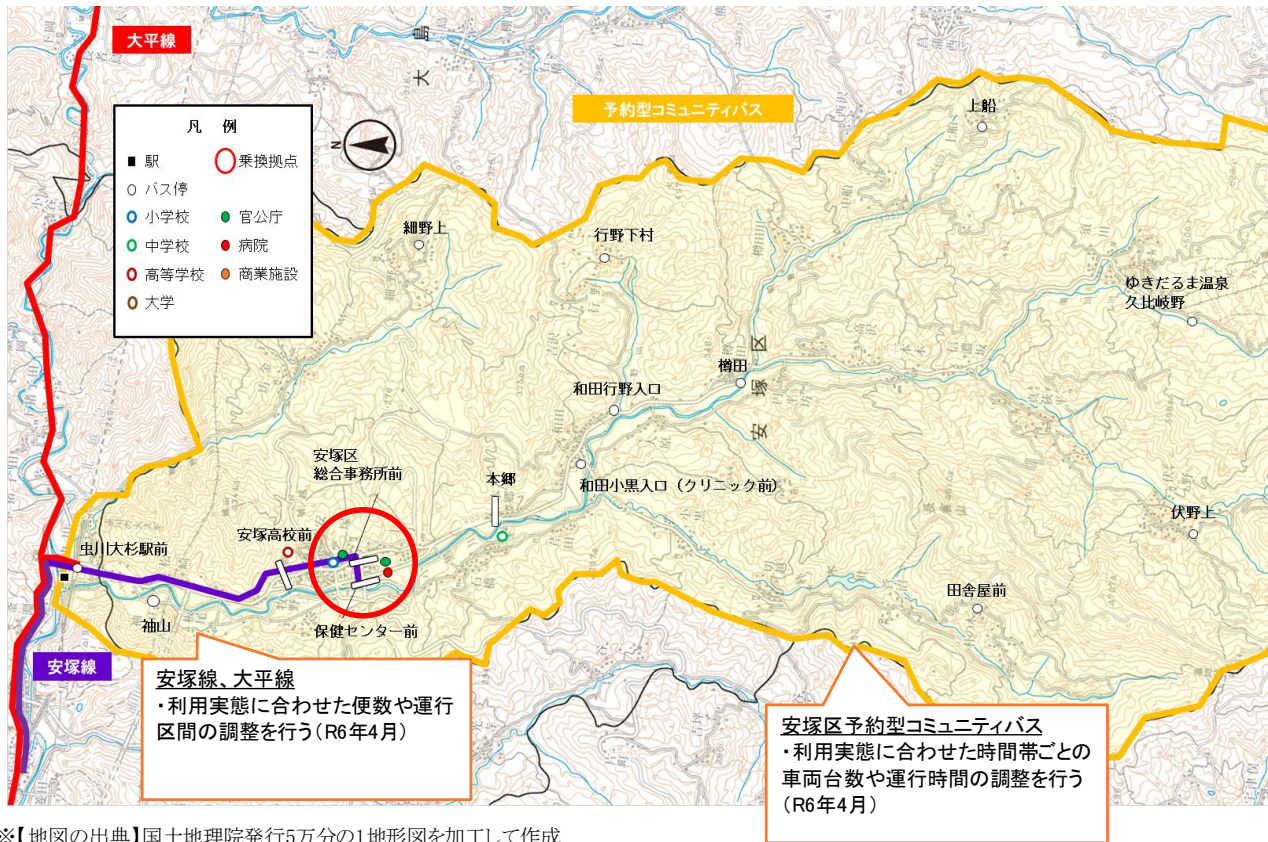
No.	路線名	区分	主な再編 時期	再編の方向性
1	安塚線	幹線	R6年4月	・利用実態に合わせた便数や運行区間の調整を行い、運行の効率化を図る
2	大平線	支線		
3	予約型コミュニティバス	支線	R6年4月	・利用実態に合わせた時間帯ごとの車両台数や運行時間の調整を行い、運行の効率化を図る

※幹線と支線の乗換拠点は安塚区総合事務所前または虫川大杉駅前など(再編に伴い調整を行う)

■再編前



■再編後



※【地図の出典】国土地理院発行5万分の1地形図を加工して作成

③浦川原区

■人口(令和5年3月末現在)

総人口	2,943人	
15歳未満	279人	9.5%
65歳以上	1,218人	41.4%
75歳以上	642人	21.8%

■地域の送迎サービス(令和5年度時点)

No.	名称	運行主体	区間	運行日
1	スクールバス	市	浦川原小学校区	平日
2	浦川原診療所	浦川原診療所	浦川原区内	平日の午前
3	保倉の里診療所	保倉の里診療所	浦川原区内	平日の午前
4	サロン送迎	夢あふれるまち浦川原	月影地区、末広地区、下保倉地区	週2回(月・水)
5	住民福祉会 買い物ツアー	夢あふれるまち浦川原	浦川原区内外	月1回程度

■バス路線の収支と評価結果

No.	路線	区分	収支等の状況(R4決算見込み)							1便当たり利用者数(人)	平均乗車密度	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	直江津・浦川原線	幹線	39,203	11,349	27,854	28.9%	4,421	14,845	83,857 (81,753)	13.8 (13.5)	2.1 1.0 0.6	IV現状維持
2	高田・浦川原線	幹線	31,057	6,420	24,637	20.7%	0	24,636	34,090 (32,044)	8.2 (9.4)	1.2 2.7	IV現状維持
3	大平線	支線	6,464	774	5,690	12.0%	0	5,689	5,047 (9,243)	2.0 (3.8)	0.4 0.3	II運行形態の転換等
4	月影・下保倉・末広ルート	支線	5,349	894	4,455	16.7%	825	3,629	4,513 (4,955)	1.7 (1.6)	-	II運行形態の転換等
合計			82,073	19,437	62,636	23.7%	5,246	48,799	127,507 (127,995)	-	-	

※年間利用者数及び1便当たり利用者数における()内の数値は、平成30年度の利用者数

■利用の実態(乗降調査)

No.	路線	【参考】1日当たりの運行便数(便)		1日当たりの利用便数(便)		1日当たりの利用人数(人)				利用の特徴
		平日	土休日	平日	土休日	平日	一般	学生	土休日	
1	直江津・浦川原線	18	14	18	7	-	-	-	-	・朝夕は通勤・通学利用が主、昼間は高齢者が通院に利用
2	高田・浦川原線	13	8	12	5	117	45	72	4	・朝夕は高田方面・浦川原方面・戸野目小への通学利用が主 ・時間帯により利用の少ない区間あり
3	大平線	10	0	4	0	25	0	25	0	・朝夕は通学利用が主 ・昼間はほとんど利用なし
4	月影・下保倉・末広ルート	10-12	0	4	0	19	3	16	0	・朝夕は通学利用が主 ・昼間は利用が少ない

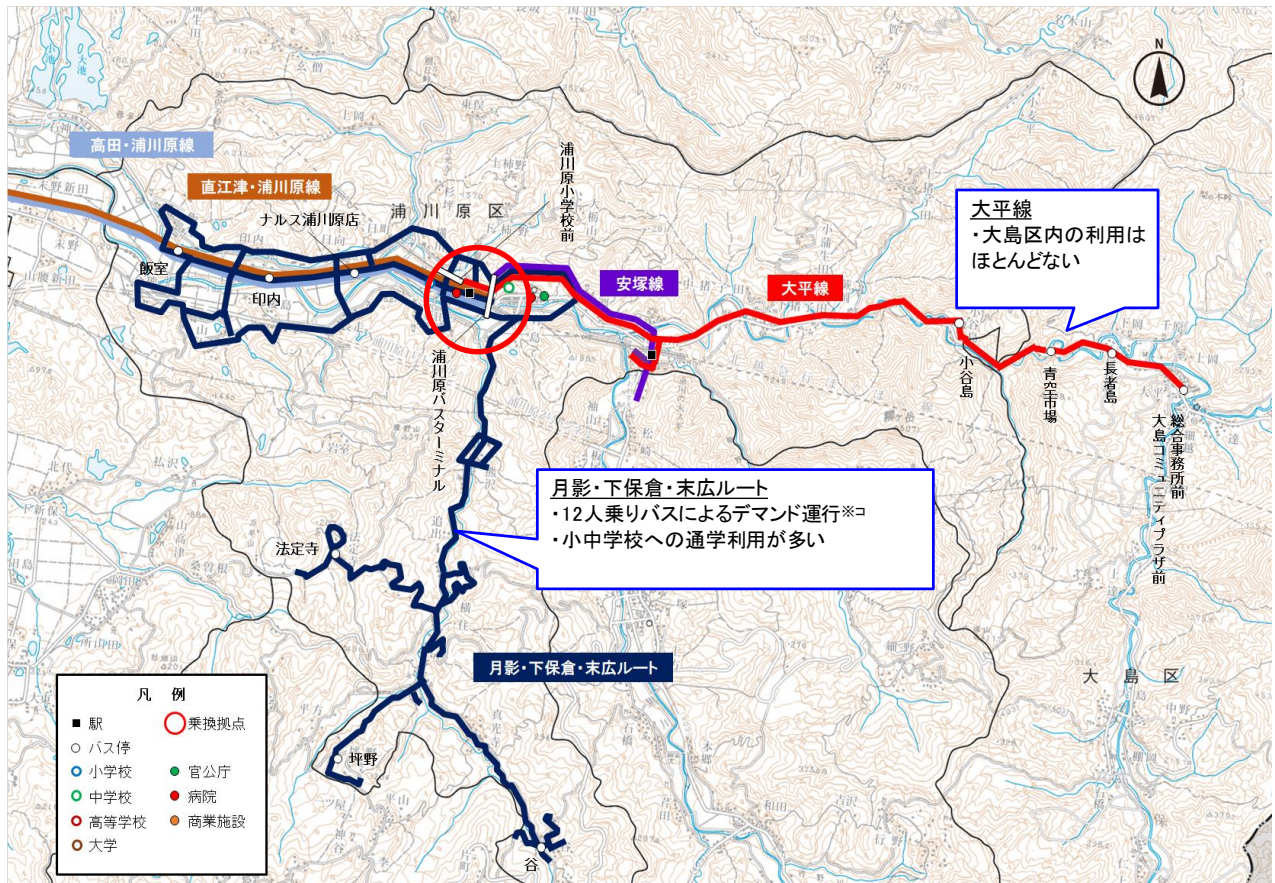
※月影・下保倉・末広ルートは令和4年度実績から、その他は令和5年1月調査から ※一般/学生の区分は乗降場所等からの推計

■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	直江津・浦川原線	幹線	-	・現状維持
2	高田・浦川原線	幹線	-	・現状維持
3	大平線	支線	R6年4月	・安塚線で利用されている便を大平線に増便
4	月影・下保倉・末広ルート	支線	R6年4月	・予約型コミュニティバスに転換し、利便性と効率性を向上(スクール混乗:月影地区の小中学生の通学時間帯は定時便を運行)

※幹線と支線の乗換拠点は浦川原バスターミナル

■再編前



※コ: 利用者の予約に応じて運行するバス。予約がなければ運行されない。

■再編後



※【地図の出典】国土地理院発行5万分の1地形図を加工して作成

④大島区

■人口(令和5年4月末現在)

総人口	1,264人	
15歳未満	70人	5.5%
65歳以上	751人	59.4%
75歳以上	469人	37.1%

■地域の送迎サービス(令和元年度時点)

No.	名称	運行主体	区間	運行日
1	サロン送迎	大島まちづくり振興会	菖蒲地区、大島地区、保倉地区、旭地区	平日:年36回 1日:年12回
2	出張サロン送迎	大島まちづくり振興会	下岡町内会、長者島町内会、旭地区、菖蒲地区	月1回
3	介護予防教室	大島まちづくり振興会	菖蒲地区、大島地区、保倉地区、旭地区	水曜日
4	家族すこやか・ほっとカフェ	大島まちづくり振興会	菖蒲地区、大島地区、保倉地区、旭地区	年3回(金)

■バス路線の収支と評価結果

No.	路線	区分	収支等の状況(R4決算見込み、市営バスはR3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・市負担(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	大平線	支線	6,464	774	5,690	12.0%	0	5,689	5,047 (9,243)	2.0 (3.8)	0.4 0.3	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1.7人)
2	旭線 (市営バス)	支線	11,316	297	11,018	2.6%	0	11,018	3,673 (2,150)	1.2 (0.8)	-	
3	菖蒲線 (市営バス)	支線							6,020 (10,167)	2.2 (3.7)		
合計			17,780	1,071	16,708	6.0%	0	16,707	14,740 (21,560)	-	-	

※年間利用者数及び1便当たり利用者数における()内の数値は、平成30年度の利用者数

■利用の実態(乗降調査)

No.	路線	【参考】1日当たりの運行便数(便)		1日当たりの利用便数(便)		1日当たりの利用人数(人)				利用の特徴
		平日	土休日	平日	土休日	平日	一般	学生	土休日	
1	大平線	10	0	4	0	25	0	25	0	<ul style="list-style-type: none"> 朝夕は通学利用が主 昼間はほとんど利用なし
2	旭線 (市営バス)	9-11	0-2	-	-	15	1	14	0	<ul style="list-style-type: none"> 朝夕は通学利用が主 朝の第1便や昼間の便は利用なし
3	菖蒲線 (市営バス)	9-11	0-2	-	-	24	5	19	0	<ul style="list-style-type: none"> 朝夕は通学利用が主 朝の第1便や昼間の便は利用なし 利用がない区間あり

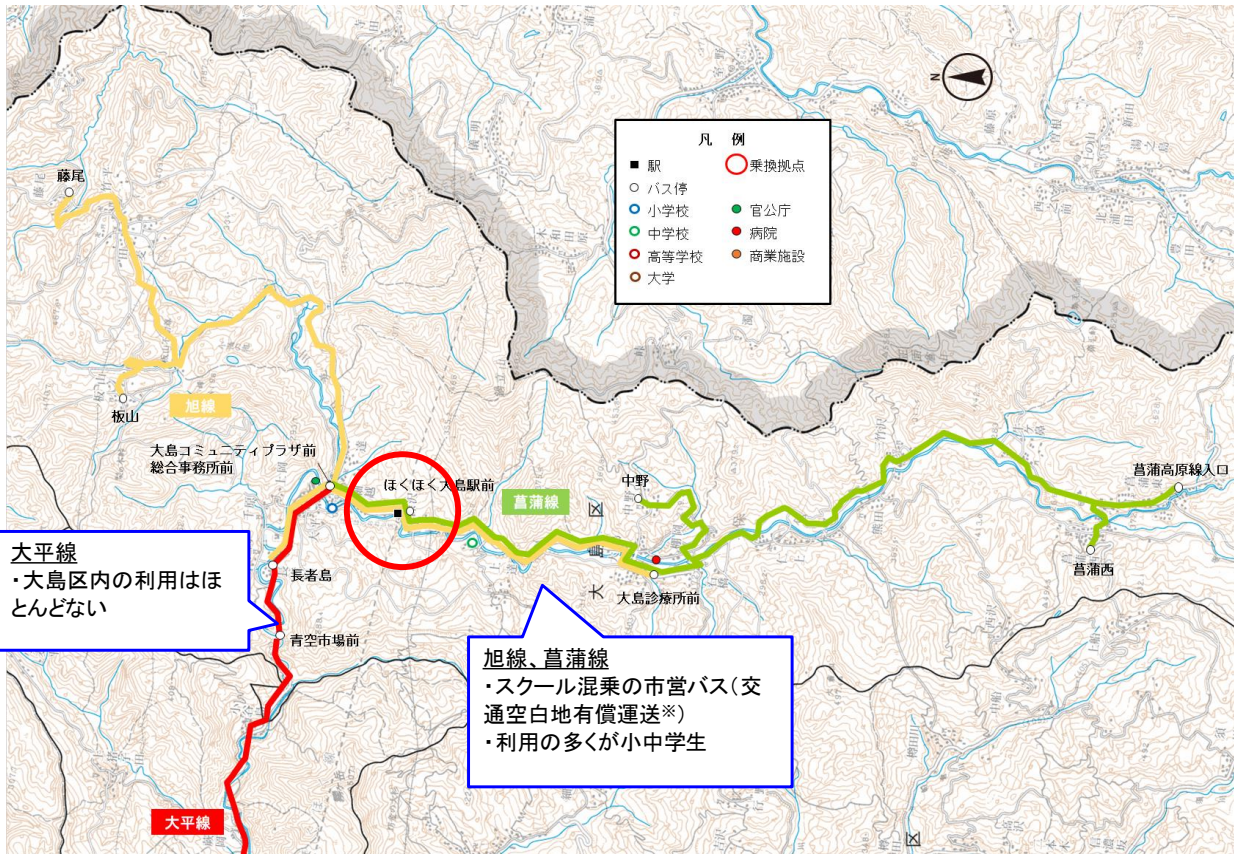
※大平線は令和5年1月調査から、旭線及び菖蒲線は令和3年度実績から ※一般/学生の区分は乗降場所等からの推計

■再編の方向性

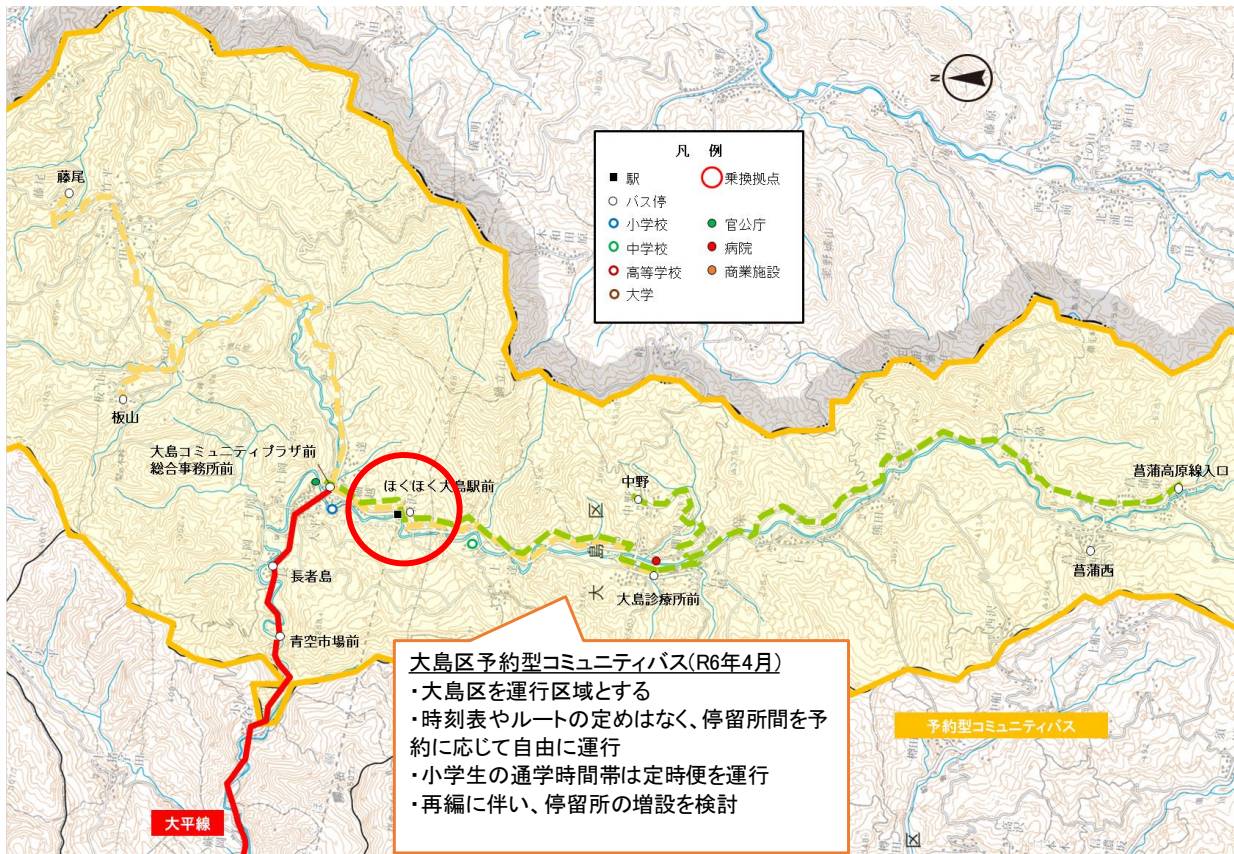
No.	路線名	区分	主な再編時期	再編の方向性
1	大平線	支線	R7年4月	・利用実態に合わせた便数や運行区間の調整を行い、運行の効率化を図る。
2	旭線 (市営バス)	支線	R6年4月	・予約型コミュニティバスに転換し、利便性と効率性を向上(スクール混乗:小学生の通学時間帯は定時便を運行)
3	菖蒲線 (市営バス)	支線		

※幹線と支線の乗換拠点はほくほく大島駅

■再編前



■再編後



※交通空白地有償運送: 市町村やNPO法人等が、自家用車を用いて、交通空白地において当該地域の住民や観光旅客等の運送を行うもの。

※【地図の出典】国土地理院発行5万分の1地形図を加工して作成

⑤牧区

■人口(令和5年4月末現在)

総人口	1,544人	
15歳未満	79人	5.1%
65歳以上	837人	54.2%
75歳以上	534人	34.6%

■地域の送迎サービス(令和元年度時点)

No.	名称	運行主体	区 間	運行日
1	サロン送迎	牧振興会	コミプラ～牧区全域～コミプラ	週3回(火・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(R4決算見込み)									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・市負担(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	宮口線	幹線	29,183	7,124	22,059	24.4%	0	22,058	22,594 (45,978)	4.3 (6.3)	1.6 1.1	Ⅲ運行の効率化
2	予約型コミュニティバス(市営バス)	支線	12,305	338	11,968	2.7%	2,451	9,517	9,334 (7,878)	- (1.7)	-	-
合計			41,488	7,462	34,027	18.0%	2,451	31,575	31,928 (53,856)	-	-	

※年間利用者数及び1便当たり利用者数における()内の数値は、平成30年度の利用者数。
 ※予約型コミュニティバス(市営バス)の経常費用等は、定時便運行分も含む。()内の数値は、平成30年度の市営バス路線の利用者数。

■利用の実態(乗降調査)

No.	路線	【参考】1日当たりの運行便数(便)		1日当たりの利用便数(便)		1日当たりの利用人数(人)				利用の特徴
		平日	土休日	平日	土休日	平日	一般	学生	土休日	
1	宮口線	17	9	16	7	67	60	7	14	・朝夕は通学利用が主 ・昼間は中央病院及び周辺の個人医院への通院利用等 ・土日祝の利用は少なく、牧区での乗降はほとんどない
2	予約型コミュニティバス	-	0	7	0	8	8	0	0	・朝夕の通学利用が主 ・昼間は通院・買物利用等 ・早朝や夜遅い時間帯の利用がない

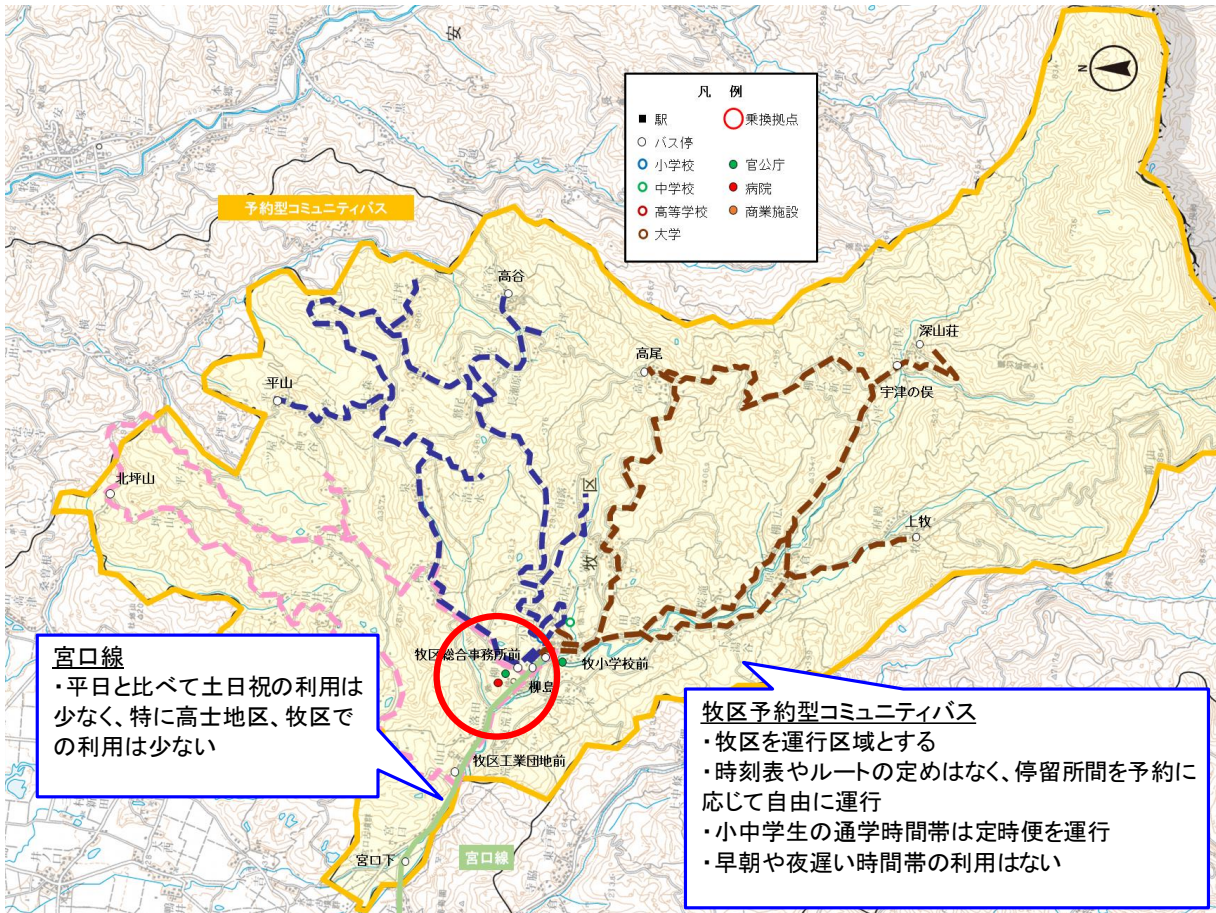
※予約型コミュニティバスは令和5年1月末時点の実績から、宮口線は令和5年1月調査から
 ※一般/学生の区分は乗降場所等からの推計

■再編の方向性

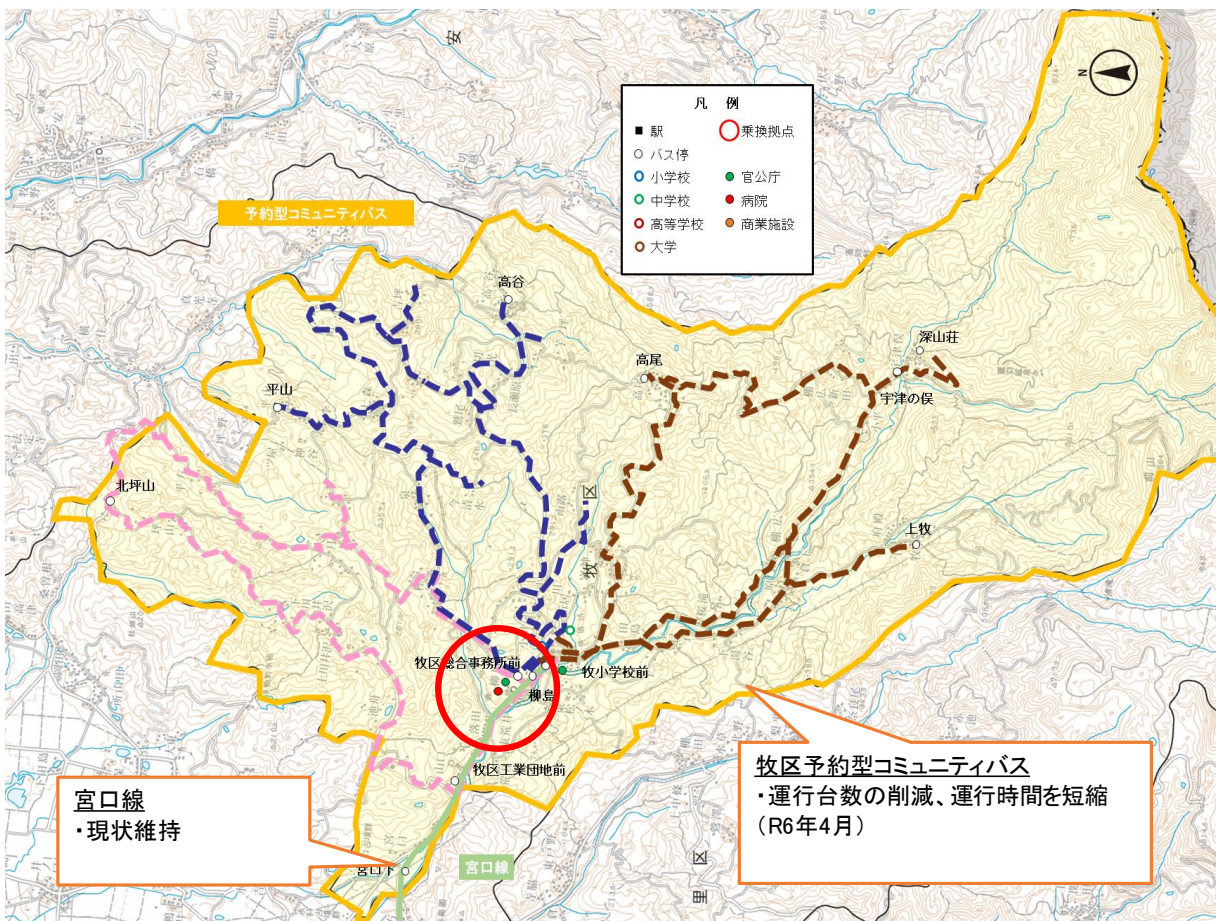
No.	路線名	区分	主な再編時期	再編の方向性
1	宮口線	幹線	-	・現状維持 ※評価結果が「Ⅲ運行の効率化」となっているが、R3年4月に幹線と支線に分割等による運行の効率化を実施しており、これ以上の効率化を図ることができないため「Ⅳ現状維持」として整理し、利用促進等を通じて利用者数の増を図る。
2	予約型コミュニティバス	支線	R6年4月	・利用の少ない早朝や夜遅い時間帯の車両台数の削減や運行時間の短縮により、効率性を向上

※幹線と支線の乗換拠点は農協前

■再編前



■再編後



※【地図の出典】国土地理院発行5万分の1地形図を加工して作成

⑥柿崎区

■人口（令和5年3月末時点）

総人口	8,638人	
15歳未満	786人	9.1%
65歳以上	3,595人	41.6%
75歳以上	1,954人	22.6%

■地域の送迎サービス（令和5年4月時点）

No.	名称	運行主体	区間	運行日
1	スクールバス	市	柿崎小学校区、下黒川小学校区、柿崎中学校区	平日
2	サロン送迎	柿崎まちづくり振興会	柿崎区内	週3回(月、水、金)
3	出前サロン送迎	柿崎まちづくり振興会	第四区、第五区、第七区、七ヶ地区、黒川・黒岩地区	月1回
4	認知症カフェ	柿崎まちづくり振興会	柿崎区内全域	月1回

■バス路線の収支と評価結果

No.	路線	区分	収支等の状況(R4決算見込み)									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	浜線	支線	12,734	674	12,061	5.3%	0	9,271	3,539(6,813)	0.8(1.4)	0.2	I 路線廃止・互助への転換
2	山直海線	幹線 支線	31,093	5,739	25,354	18.5%	1,695	23,658	35,416(47,707)	幹線5.2(7.0) 支線1.8(2.5)	2.1 0.9	IV 現状維持 II 運行形態の転換等
3	(参考)黒岩線	支線	6,688	399	6,289	6.0%	0	6,288	1,639(2,388)	0.5(0.8)	0.2 0.5	I 路線廃止・互助への転換
4	(参考)水野線	支線	3,565	48	3,517	1.3%	0	3,517	335(616)	0.2(0.4)	0.0	I 路線廃止・互助への転換
合計			54,080	6,860	47,221	12.7%	1,695	42,734	40,929(57,524)	-	-	

※年間利用者数及び1便当たり利用者数における()内の数値は、平成30年度の利用者数

■利用の実態（乗降調査）

No.	路線	【参考】1日当たりの運行便数(便)		1日当たりの利用便数(便)		1日当たりの利用人数(人)				利用の特徴
		平日	土休日	平日	土休日	平日	一般	学生	土休日	
1	浜線	10	10	5	4	10	10	0	5	・通勤、通院、買物など ・柿崎区内の利用が主
2	山直海線	18	6	11	1	76	12	64	2	・吉川小・中、吉川高等特別支援学校の通学利用が主
3	(参考)黒岩線	10	0	7	-	6	6	0	-	・区内への通院が主 ・1人通勤利用あり(区内)
4	(参考)水野線	月水金 4 火木 8	0	3	-	5	5	0	-	・1人通勤利用あり(直江津方面へ電車乗継)

※浜線はR5年4月調査から、ほかは令和5年1月調査から ※一般/学生の区分は推計

■再編の方向性

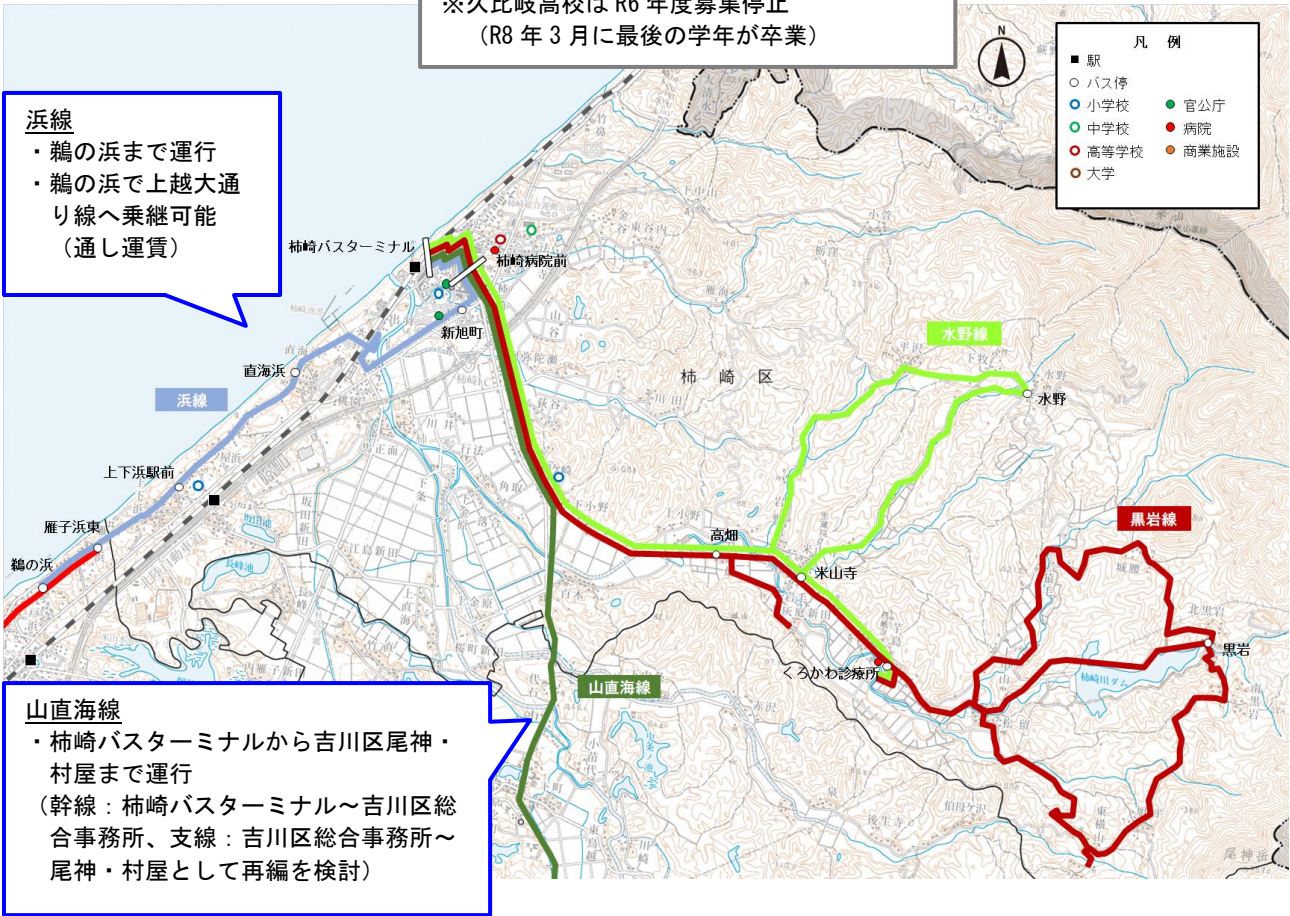
No.	路線名	区分	主な再編時期	再編の方向性
1	浜線	支線	令和7年4月	・路線を廃止し、互助による輸送への転換を検討 ・廃止前の猶予期間における改善を検討
2	山直海線	幹線 支線	令和7年度以降	・幹線と支線に分割し、運行区間を柿崎バスターミナルー吉川区総合事務所前に短縮(支線は吉川区内他路線とあわせて再編を検討)

■再編前

※久比岐高校は R6 年度募集停止
(R8 年 3 月に最後の学年が卒業)

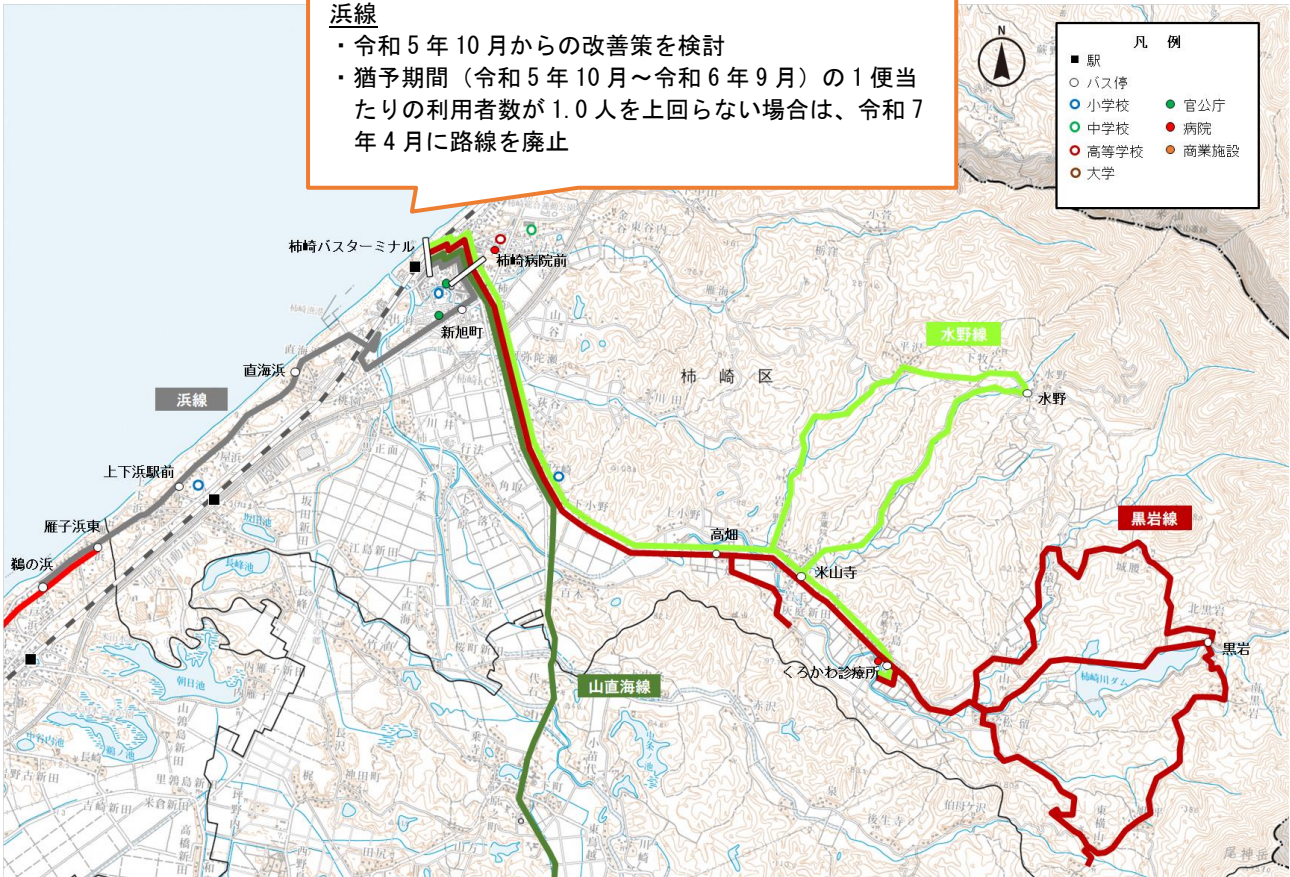
浜線
 ・鵜の浜まで運行
 ・鵜の浜で上越大通り線へ乗継可能
 (通し運賃)

山直海線
 ・柿崎バスターミナルから吉川区尾神・
 村屋まで運行
 (幹線：柿崎バスターミナル～吉川区総
 合事務所、支線：吉川区総合事務所～
 尾神・村屋として再編を検討)



■再編後

浜線
 ・令和 5 年 10 月からの改善策を検討
 ・猶予期間 (令和 5 年 10 月～令和 6 年 9 月) の 1 便当
 たりの利用者数が 1.0 人を上回らない場合は、令和 7
 年 4 月に路線を廃止



※【地図の出典】国土地理院発行 5 万分の 1 地形図を加工して作成

⑦大潟区

■人口（令和5年3月末時点）

総人口	9,085人	
15歳未満	937人	10.3%
65歳以上	3,216人	35.4%
75歳以上	1,724人	19.0%

■地域の送迎サービス（令和5年度時点）

No.	名称	運行主体	区間	運行日
1	スクールバス	市	南大潟地区(大潟町小学校区)	平日
2	サロン送迎	まちづくり大潟	区内全域	月5回

■バス路線の収支と評価結果

No.	路線	区分	収支等の状況(R4決算見込み)								平均乗車密度	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)		
1	上越大通り線(本町経由)	幹線	89,918	24,818	65,101	27.6%	17,362	47,738	176,932 (220,253)	17.3 (21.6)	1.6	IV現状維持
2	浜線	支線	12,734	674	12,061	5.3%	0	9,271	3,539 (6,813)	0.8 (1.4)	0.2	I路線廃止・互助への転換
3	犀潟駅線	支線	7,547	1,817	5,730	24.1%	1,159	4,571	25,340 (47,543)	7.5 (14.0)	1.0	IV現状維持
合計			110,199	27,309	82,892	24.8%	18,521	61,580	205,811 (274,609)	-	-	

※年間利用者数及び1便当たり利用者数における()内の数値は、平成30年度の利用者数

■利用の実態（乗降調査）

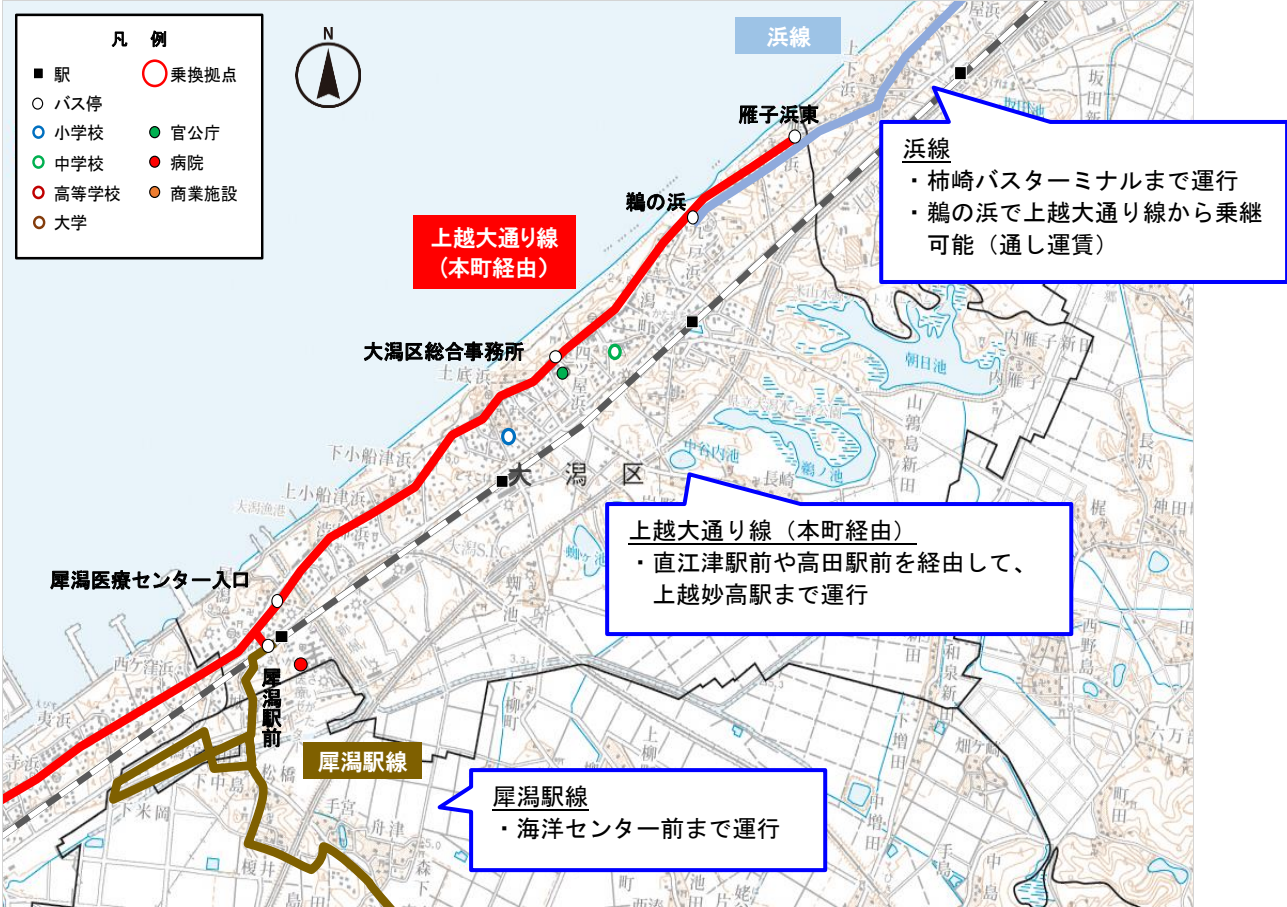
No.	路線	【参考】1日当たりの運行便数(便)		1日当たりの利用便数(便)		1日当たりの利用人数(人)				利用の特徴
		平日	土休日	平日	土休日	平日	一般	学生	土休日	
1	上越大通り線(本町経由)	30	24	30	23	297	-	-	95	・通勤・通学、通院、買物など多目的 ・大潟町小で通学利用
2	浜線	10	10	5	4	10	10	0	5	・通勤、通院、買物など ・柿崎区内の利用が主
3	犀潟駅線	14	0	9	0	56	1	55	0	・頸城区内における小中学生の通学利用が主

※上越大通り線・犀潟駅線は令和5年1月調査から、浜線はR5年4月調査から ※一般/学生の区分は推計
※上越大通り線の1日当たりの利用者数は、便ごとの最大利用者数の合計

■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	上越大通り線(本町経由)	幹線	-	・現状維持
2	浜線	支線	令和7年4月	・路線を廃止 ・廃止前の猶予期間における改善を検討
3	犀潟駅線	支線	-	・頸城区内を運行する他路線とあわせて再編を検討

■再編前



■再編後



※【地図の出典】国土地理院発行5万分の1地形図を加工して作成

⑧頸城区

■人口（令和5年3月末時点）

総人口	9,198人	
15歳未満	999人	10.9%
65歳以上	2,677人	29.1%
75歳以上	1,314人	14.3%

■地域の送迎サービス（令和5年度時点）

No.	名称	運行主体	区間	運行日
1	スクールバス	市	南川小学校区、大瀧小学校区	平日
2	通院送迎	高野循環器内科クリニック	頸城区周辺～病院	火曜日・木曜日
3	通院送迎	山田クリニック(内科等)	頸城区周辺～病院	平日、土曜日の午前中
4	サロン送迎	くびき振興会	頸城区～ユートピアくびき希望館	月4回～5回
5	介護予防教室	くびき振興会	頸城区～ユートピアくびき希望館	月4回～5回
6	出前サロン送迎	くびき振興会	玄増・大蒲生田・坂田・西福島二区・下吉地区周辺	月1回～年2回

■バス路線の収支と評価結果

No.	路線	区分	収支等の状況(R4決算見込み)								1便当たり利用者数(人)	平均乗車密度	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・負担(千円)	年間利用者数(人)	収支率			
1	南川線	幹線	22,415	8,731	13,684	39.0%	2,547	8,836	57,115 (59,073)	9.6 (9.6)	1.4- 2.2	IV現状維持	
2	黒井駅線	支線	8,903	2,493	6,410	28.0%	0	6,409	32,366 (35,928)	19.1 (21.2)	1.3	IV現状維持	
3	犀潟駅線	支線	7,547	1,817	5,730	24.1%	1,159	4,571	25,340 (47,543)	7.5 (14.0)	1.0	IV現状維持	
4	柳町線	支線	4,247	1,306	2,941	30.8%	672	2,268	22,345 (23,546)	15.4 (16.2)	1.8	IV現状維持	
5	くびき駅線	支線	8,568	740	7,828	8.6%	0	7,828	9,108 (16,266)	5.3 (9.6)	0.5	IV現状維持	
6	市営バス(大池線)	支線	35,497	9	35,488	0.0%	0	35,488	10,111 (10,409)	6.9 (7.2)	-	IV現状維持	
合計			87,177	15,096	72,081	17.3%	4,378	65,400	156,385 (192,765)	-	-		

※年間利用者数及び1便当たり利用者数における()内の数値は、平成30年度の利用者数

■利用の実態（乗降調査）

No.	路線	【参考】1日当たりの運行便数(便)		1日当たりの利用便数(便)		1日当たりの利用人数(人)				利用の特徴
		平日	土休日	平日	土休日	平日	一般	学生	土休日	
1	南川線	21	10	18	8	220	-	-	21	小中学生・高校生の通学利用、高齢者の買物・通院利用など
2	黒井駅線	7	0	4	0	78	2	76	0	小中学生の通学利用が主
3	犀潟駅線	14	0	9	0	56	1	55	0	
4	柳町線	6	0	4	0	48	0	48	0	
5	くびき駅線	7	0	4	0	31	1	30	0	
6	市営バス(大池線)	6	0	5	0	69	0	69	0	

※令和5年1月調査から ※南川線の1日当たりの利用者数は、便ごとの最大利用者数の合計 ※一般/学生の区分は乗降場所等からの推計。ただし、南川線については、停留所ごとに乗降人数を集計していないため人数を掲載していない。

■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	南川線	幹線	-	・現状維持
2	黒井駅線	支線	-	・スクールバスと予約型コミュニティバスへの再編を検討
3	犀潟駅線	支線		
4	柳町線	支線		
5	くびき駅線	支線		
6	市営バス(大池線)	支線		

※増田線(幹線、くびき野バス運行)は現状維持

※吉川西部循環線(支線、頸北観光バス運行)は吉川区予約型コミュニティバスへの転換を検討

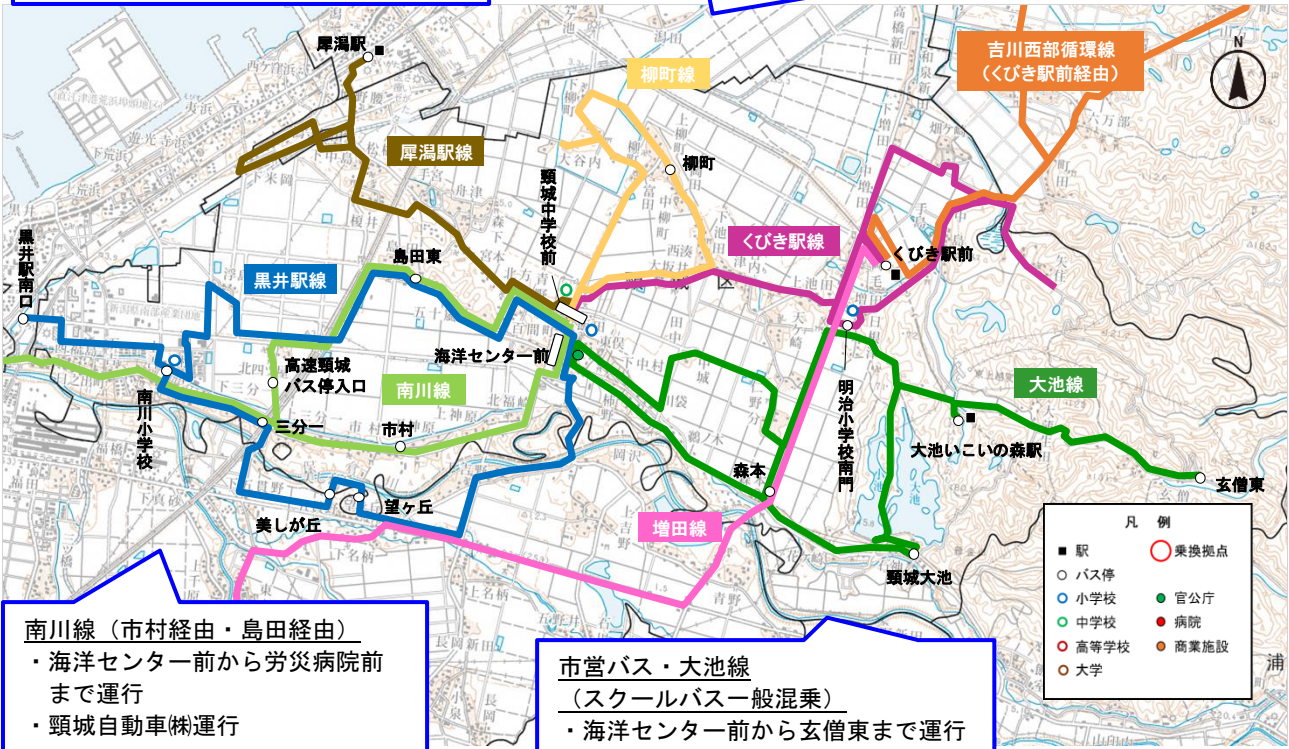
■再編前

南川小・大瀧小スクールバス

- ・登校時4台、下校時3台で運行
(登校時…南川小1台、大瀧小3台)
(下校時…大瀧小3台)
- ・市から委託

黒井駅線、犀潟駅線、柳町線、くびき駅線

- ・海洋センター前から各方面へ運行
- ・頸北観光バス㈱運行



南川線 (市村経由・島田経由)

- ・海洋センター前から労災病院前まで運行
- ・頸城自動車㈱運行

市営バス・大池線
(スクールバス一般混乗)

- ・海洋センター前から玄僧東まで運行
- ・市から委託

■再編後

南川線
・現状維持

黒井駅線、犀潟駅線、柳町線、くびき駅線、大池線

- ・小中学生が登下校で使用するスクールバスと、予約型コミュニティバスへの再編を検討

【頸城区予約型コミュニティバス (案)】

- ・路線を定めず、予約に応じて停留所間を運行
- ・予約は電話・Webで1時間前まで受付
- ・定員14人以下の車両で運行
- ・運行時間：6:30~19:30 (平日のみ)
- ・停留所：再編前の停留所をベースに検討



※【地図の出典】 国土地理院発行5万分の1地形図を加工して作成

⑨吉川区

■人口（令和5年3月末時点）

総人口	3,544人	
15歳未満	226人	6.4%
65歳以上	1,585人	44.7%
75歳以上	879人	24.8%

■地域の送迎サービス（令和5年度時点）

No.	名称	運行主体	区間	運行日
1	スクールバス	市	吉川小学校区	平日
2	地域バス	市	村屋、川谷地区、大賀～吉川診療所	平日
3	サロン送迎	まちづくり吉川	吉川区内	週3回(月・水・金)
4	おらっりのつどい(不定期サロン)送迎	まちづくり吉川	吉川区内	年5回程度
5	内山医院	内山医院	吉川区内	平日

※買い物支援サービスを現在検討中(運行主体:まちづくり吉川)

■バス路線の収支と評価結果

No.	路線	区分	収支等の状況(R4決算見込み)									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	吉川西部循環線	支線	15,014	3,672	11,342	24.5%	0	11,342	26,034 (38,038)	12.2(17.9)	4.0 0.9	IV現状維持
2	山直海線	幹線支線	31,093	5,739	25,354	18.5%	1,695	23,658	35,416 (47,707)	幹線5.2(7.0) 支線1.8(2.5)	2.1 0.9	IV現状維持 II運行形態の転換等
3	泉谷・勝徳循環線	支線	11,529	1,359	10,169	11.8%	0	10,168	12,623 (18,766)	6.8(10.2)	1.2 0.1	IV現状維持
合計			57,636	10,770	46,865	18.7%	1,695	45,168	74,073 (104,511)	-	-	

※年間利用者数及び1便当たり利用者数における()内の数値は、平成30年度の利用者数
 ※平均乗車密度は各系統の数値(各路線は経由地や起終点により2系統ずつに分かれている)

■利用の実態（乗降調査）

No.	路線	【参考】1日当たりの運行便数(便)		1日当たりの利用便数(便)		1日当たりの利用人数(人)				利用の特徴
		平日	土休日	平日	土休日	平日	一般	学生	土休日	
1	吉川西部循環線	8	2	6	1	36	7	29	1	・吉川中、吉川高等特別支援学校の通学利用が主
2	山直海線	18	6	11	1	76	12	64	2	・吉川小・中、吉川高等特別支援学校の通学利用が主
3	泉谷・勝徳循環線	7	3	4	0	17	1	16	0	・吉川小・中の通学利用が主 ・一般利用が少ない

※令和5年1月調査から ※一般/学生の区分は乗降場所等からの推計

■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	吉川西部循環線	支線	令和9年度までの間に、実証運行を開始 (具体的な時期は今後調整)	・予約型コミュニティバスに転換し、利便性と効率性を向上(特別支援学校の通学時間帯は定時便を運行)
2	山直海線	幹線		・幹線と支線に分割し、運行区間を柿崎バスターミナル～吉川区総合事務所前に短縮
		支線		・予約型コミュニティバスに転換し、利便性と効率性を向上(小中学生の登校時間帯のみ、村屋から柿崎バスターミナルまで定時運行)
3	泉谷・勝徳循環線	支線	・予約型コミュニティバスに転換し、利便性と効率性を向上	

※幹線と支線の乗換拠点は吉川区総合事務所前

■再編前

【バスでの通学方法】

■吉川小学校

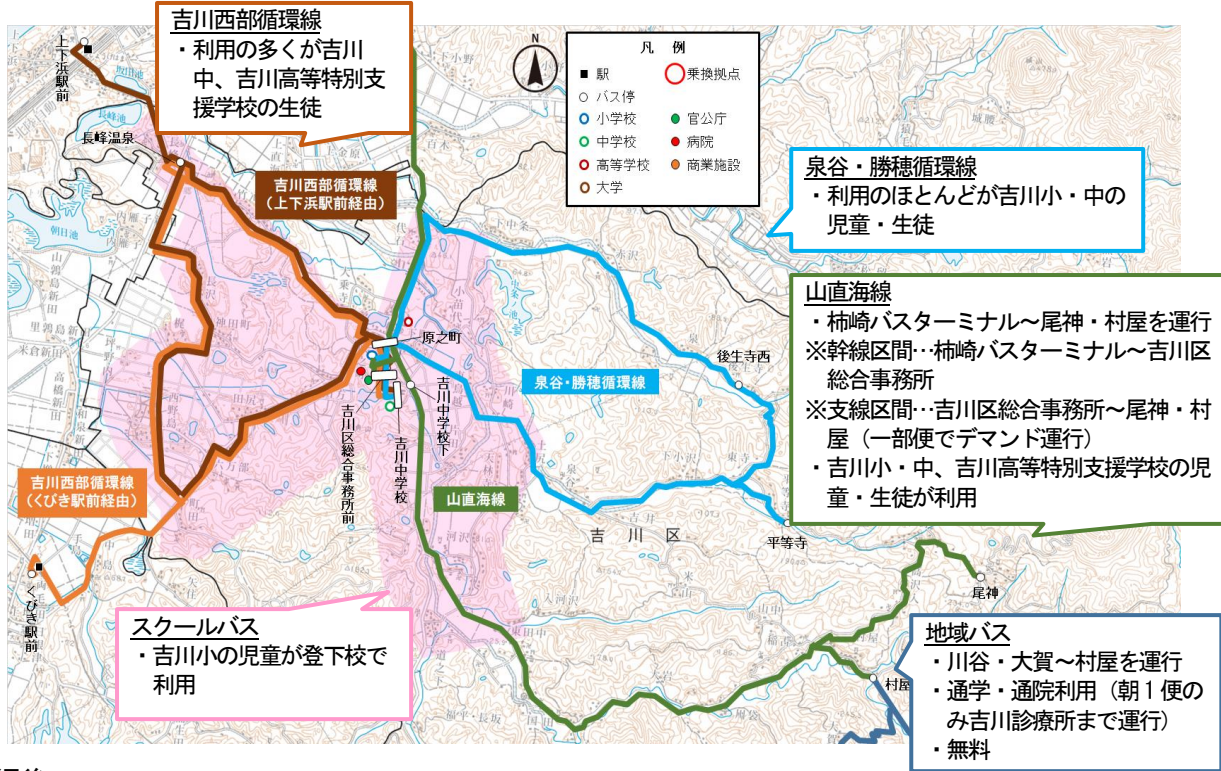
- ・山直海線(支線)、泉谷・勝穂循環線
- ・竹直地区・旭地区ほか一部地域はスクールバス
- ・川谷地区は地域バスと山直海線(支線)を乗り継ぎ

■吉川中学校

- ・山直海線(支線)、泉谷・勝穂循環線、吉川西部循環線
- ・川谷地区・大賀は地域バスと山直海線(支線)を乗り継ぎ

■吉川高等特別支援学校

- ・吉川西部循環線、山直海線(幹線)



■再編後

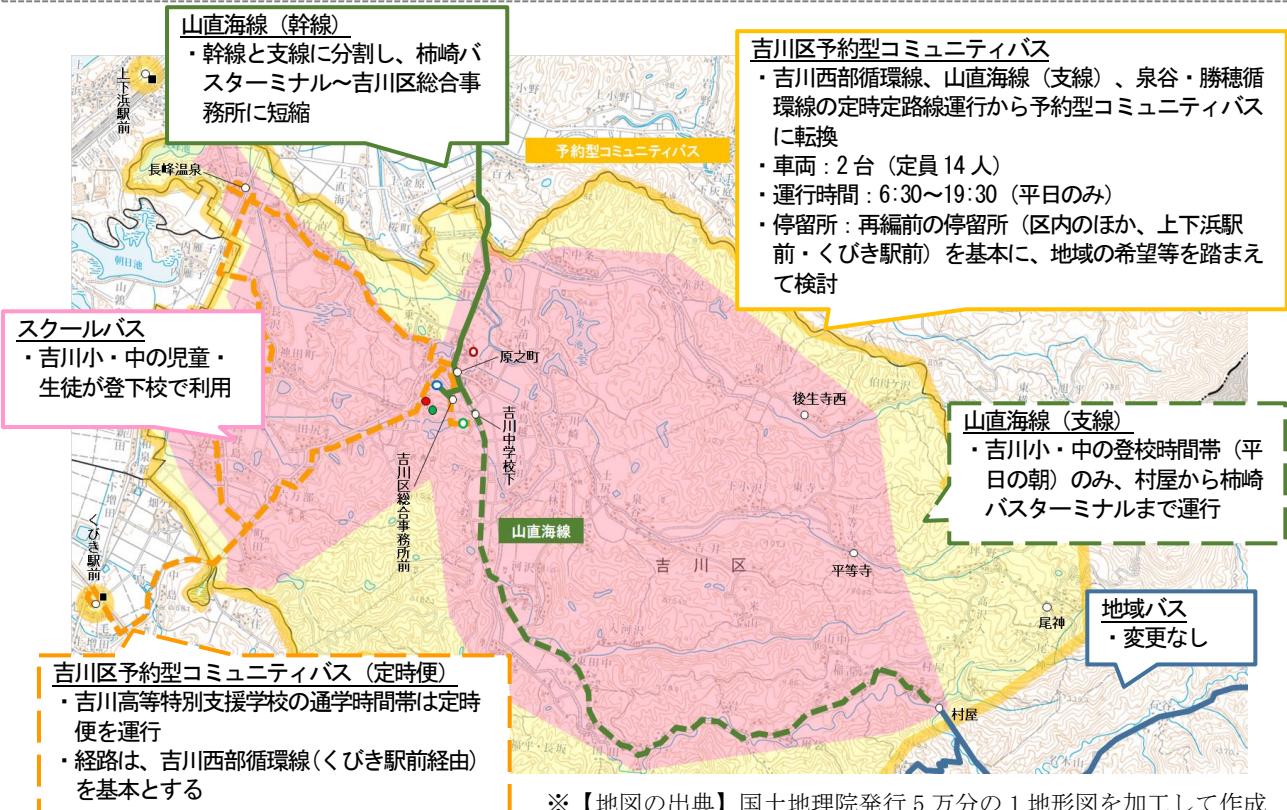
【バスでの通学方法】

■吉川小学校・中学校

- ・基本的にスクールバス
- ・登校時は山直海線(支線)にも乗車
- ・川谷地区・大賀は地域バスと山直海線(支線)またはスクールバスを乗り継ぎ

■吉川高等特別支援学校

- ・予約型コミュニティバス(定時便)、山直海線(幹線)



※【地図の出典】 国土地理院発行 5万分の1地形図を加工して作成

⑩中郷区

■人口(令和5年1月末現在)

総人口	3,315人		
15歳未満	233人	7.0%	
65歳以上	1,505人	45.4%	
75歳以上	798人	24.1%	

■地域の送迎サービス(令和5年度時点)

No.	名称	運行主体	区間	運行日
1	スクールバス	市	中郷小学校区(通学距離が3km以上)、中郷中学校区	中郷小:通年 中郷中:12月～3月
2	お買い物ツアー	中郷区さとまる学校	中郷区～妙高市内又は上越市内	年4回
3	サロン送迎	中郷区さとまる学校	中郷区内	週3回程度 (月・木・金)

■バス路線の収支と評価結果

No.	路線	区分	収支等の状況(R4決算見込み)								平均乗車密度	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)		
1	岡沢ルート	支線	9,241	480	8,761	5.1%	1,346	1,536	2,405 (4,421)	0.9 (1.8)	-	I 路線廃止・互助への転換
2	関山ルート	支線	6,174	482	5,691	7.8%	1,574	1,954	1,811 (4,141)	0.9 (2.1)	-	I 路線廃止・互助への転換
合計			15,415	962	14,452	6.2%	2,920	3,490	4,216 (8,562)	-	-	

※年間利用者数及び1便当たり利用者数における()内の数値は、平成30年度の利用者数

■利用の実態(乗降調査)

No.	路線	【参考】1日当たりの運行便数(便)		1日当たりの利用便数(便)		1日当たりの利用人数(人)				利用の特徴
		平日	土休日	平日	土休日	平日	一般	学生	土休日	
1	岡沢ルート	10	0	5	0	13	6	7	0	・朝は通学利用あり ・朝・昼間は通院利用が主 ・夕方は利用が少ない
2	関山ルート	8	0	6	0	14	8	6	0	・冬期間の朝は通学利用あり ・朝・昼間は通院利用が主

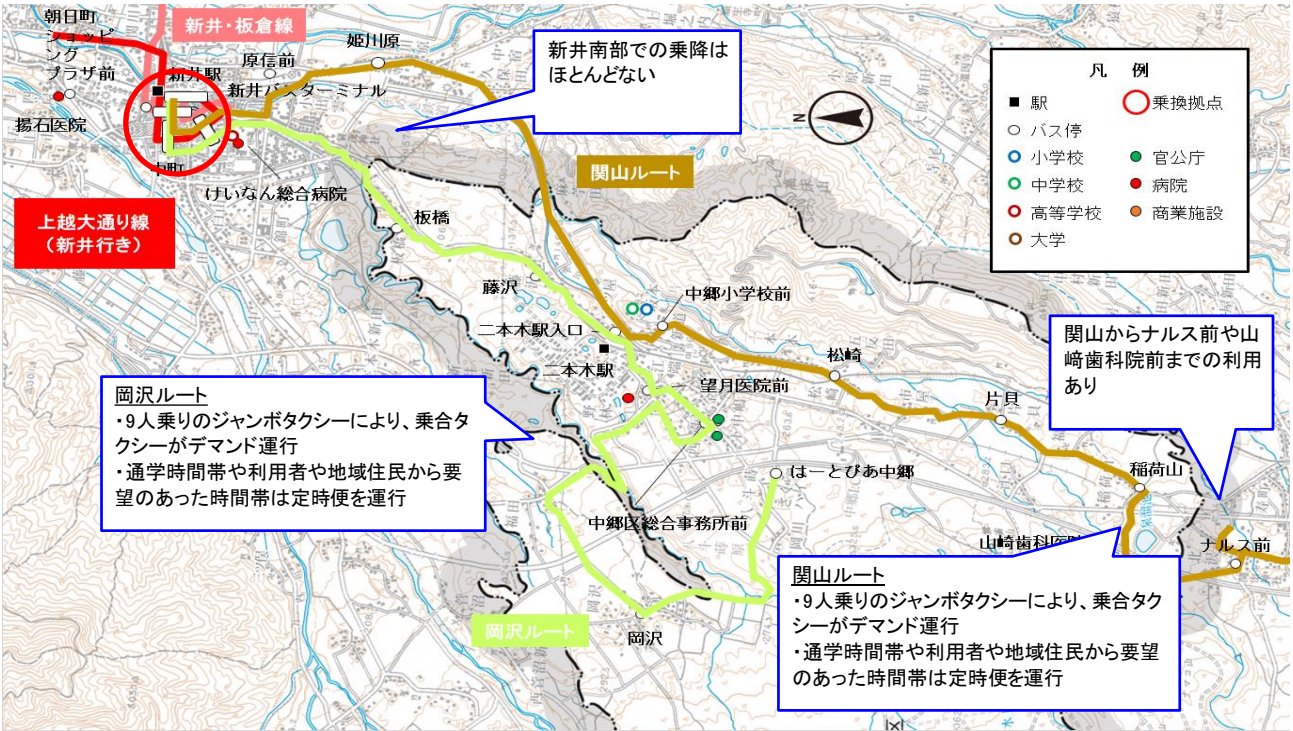
※令和5年1月調査から ※一般/学生の区分は乗降場所等からの推計

■再編の方向性

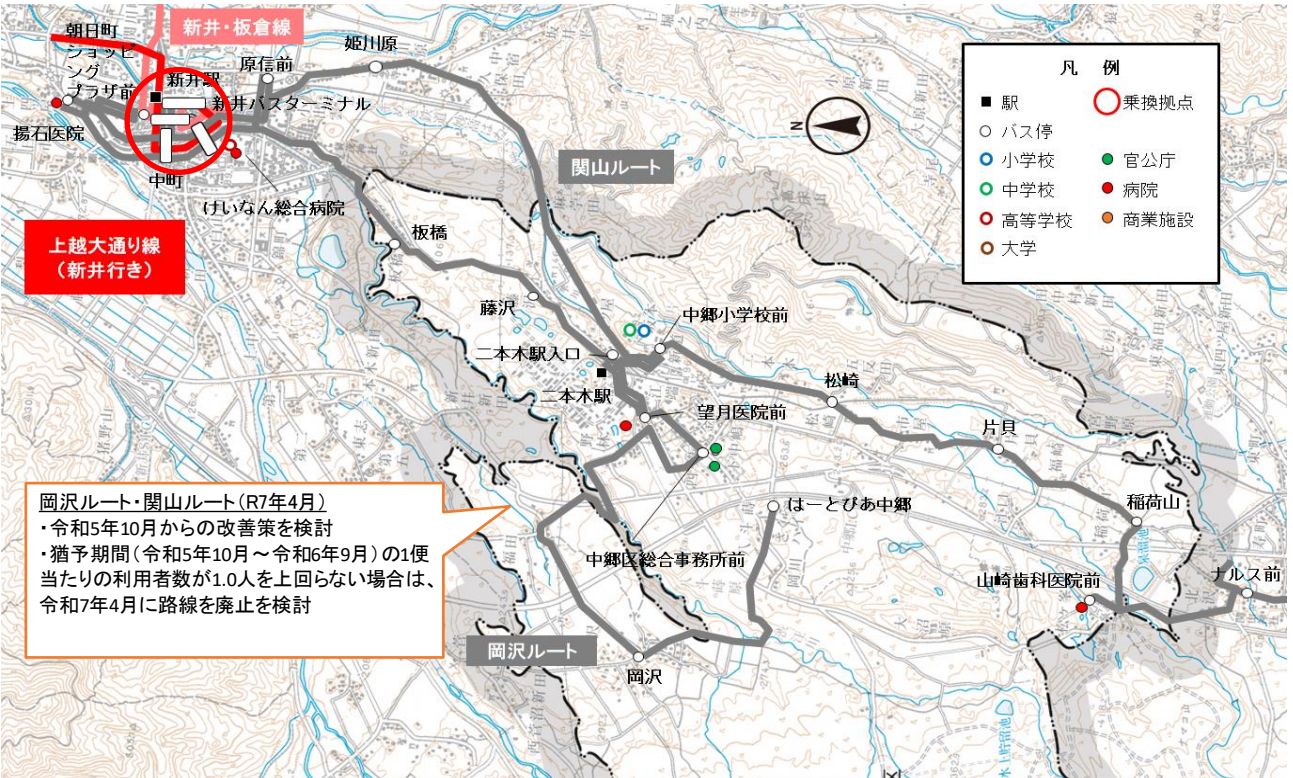
No.	路線名	区分	主な再編時期	再編の方向性
1	岡沢ルート	支線	R7年4月	・令和5年10月から令和6年9月までの1年間において利用促進策を実施。評価結果が改善しない場合は現行の乗合タクシーを廃止し、地域にとって必要な輸送手段を検討する。 ↓ 地元住民団体等による互助による輸送 など
2	関山ルート	支線		利用促進策・・・総合事務所だよりでのPR、地域独自の予算による「つなげるコミュニティ区内巡回ツアー運営事業」を実施

※幹線と支線の乗換拠点は新井バスターミナル

■再編前



■再編後



※【地図の出典】国土地理院発行5万分の1地形図を加工して作成

⑪板倉区

■人口（令和5年3月末時点）

総人口	6,074人	
15歳未満	546人	9.0%
65歳以上	2,352人	38.7%
75歳以上	1,284人	21.1%

■地域の送迎サービス（令和元年度時点）

No.	名称	運行主体	区間	運行日
1	サロン送迎	板倉まちづくり振興会	区内～板倉保健センター	月2～3回(地区ごとに曜日設定)
2	買い物ツアー	板倉区中山間地域農業振興会	板倉区内全域～市内商店	年1～2回(冬)
3	ねごしの里・ねごしの茶の間	ねごしの里	板倉区内全域～ねごしの里	週2回(火、木)
4	ねごしの里買い物ツアー	ねごしの里	板倉区内全域～品商店	週1回
5	高齢者筋力向上トレーニング	いたくら桜園	板倉区内全域～いたくら桜園	週2回(火、金)

■バス路線の収支と評価結果

No.	路線	区分	収支等の状況(R4決算見込み、市営バスはR3決算)							1便当たり利用者数(人)	平均乗車密度	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)	市負担(千円)	年間利用者数(人)			
1	島田線	幹線	13,801	2,443	11,358	17.7%	4,769	6,589	8,152 (8,432)	2.5 (2.5)	0.9	III運行の効率化
2	上関田線(市営バス)	支線	22,926	428	22,498	1.9%	0	22,498	13,330 (6,523)	3.3 (1.4)	-	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3.1人)
3	山寺薬師・菰立線(市営バス)	支線							12,120 (13,622)	3.0 (1.9, 2.1)		
4	三針線	支線	2,566	285	2,280	11.1%	0	2,280	2,302 (1,497)	0.9 (0.6)	0.5	I路線廃止・互助への転換
5	新井・板倉線	幹線	18,859	4,808	14,052	25.5%	465	6,092	23,216 (29,778)	3.4 (4.1)	2.1 0.9	III運行の効率化
合計			58,152	7,964	50,188	13.7%	5,234	37,459	59,120 (59,852)	-	-	

※年間利用者数及び1便当たり利用者数における()内の数値は、平成30年度の利用者数
 ※市営バスの()内の数値は、平成30年度の路線バス(上関田線、山寺薬師・菰立線)の利用者数

■利用の実態（乗降調査）

No.	路線	【参考】1日当たりの運行便数(便)		1日当たりの利用便数(便)		1日当たりの利用人数(人)				利用の特徴
		平日	土休日	平日	土休日	平日	一般	学生	土休日	
1	島田線	10	6	8	4	26	23	3	5	・朝は通勤利用が主 ・昼間は通院利用が主 ・針-曾根間間は利用が少ない
2	上関田線(市営バス)	11	11	-	-	51	3	48	3	・朝夕は通学利用が主
3	山寺薬師・菰立線(市営バス)	11	11	-	-	49	3	46	1	・朝夕は通学利用が主
4	三針線	9	0	4	-					
5	新井・板倉線	22	12							

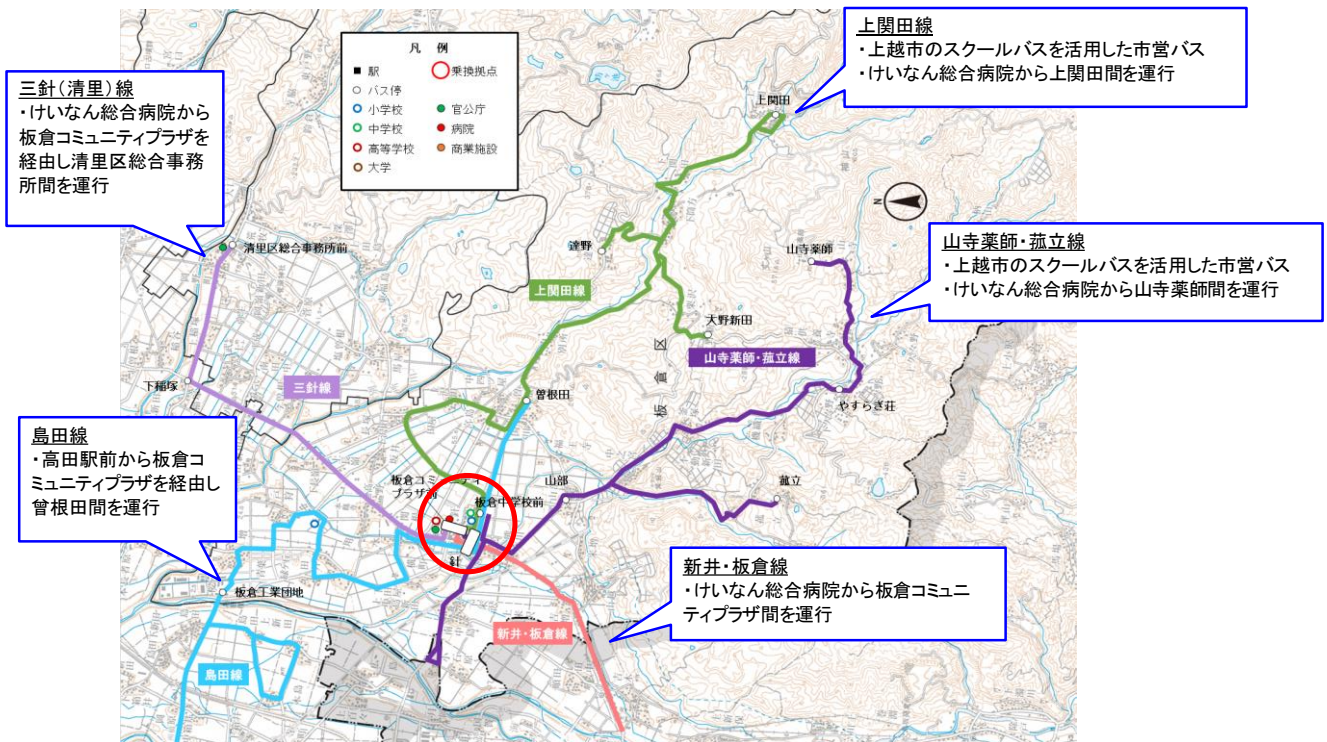
※島田線は令和5年1月調査から、上関田線及び山寺薬師・菰立線は令和4年度実績から算出
 ※一般/学生の区分は乗降場所等からの推計

■再編の方向性

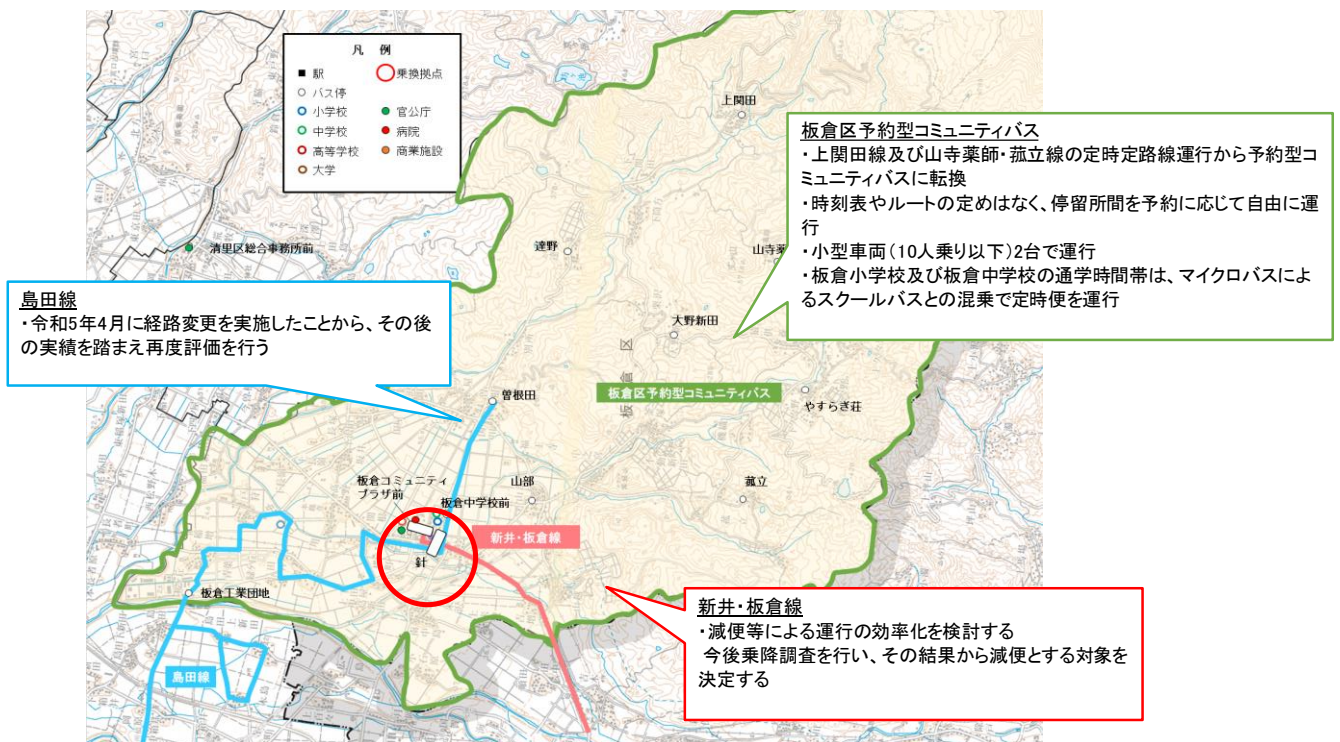
No.	路線名	区分	主な再編時期	再編の方向性
1	島田線	幹線	—	・R5.4に経路変更を実施したことから、その後の実績を踏まえて再度評価を行う。
2	上関田線(市営バス)	支線	R7年4月以降	・予約型コミュニティバスに転換し、利便性と効率性を向上する。
3	山寺薬師・菰立線(市営バス)	支線		
4	三針線	支線	R8年4月以降	・路線廃止 現在通学で利用している高校生の卒業をもって路線を廃止する。
5	新井・板倉線	幹線	R6年4月以降	・減便等による運行の効率化を検討する。 >減便の候補…土休日運行の便 R3年度の乗降調査では、土休日ダイヤのほとんどの便が利用者0人であることから、今後乗降調査を行い、その結果から減便とする対象を決定する。

※幹線と支線の乗換拠点は板倉コミュニティプラザ前

■再編前



■再編後



※【地図の典拠】国土地理院発行 5 万分の 1 地形図を加工して作成

⑫清里区

■人口（令和5年6月末時点）

総人口	2,403人	
15歳未満	211人	8.8%
65歳以上	953人	39.7%
75歳以上	508人	21.1%

■地域の送迎サービス（令和4年度時点）

No.	名称	運行主体	区間	運行日
1	スクールバス	市	清里区榑池地区(清里小学校区)	平日
2	サロン送迎	清里まちづくり振興会	清里区内全域	毎週2～3回(平日)
3	買い物支援	清里まちづくり振興会	近隣大型スーパー等	年48回

■バス路線の収支と評価結果

No.	路線	区分	収支等の状況(R4決算見込み)								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・負担(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	清里線	幹線	26,123	5,993	20,131	22.9%	0	20,128	21,070 (32,796)	3.6 (3.6)	1.2 1.4	Ⅲ運行の効率化
2	榑池線 (市営バス)	支線	10,239	280	9,959	2.7%	0	9,959	1,988 (-)	0.4 (1.1)	-	I路線廃止・互助への転換
3	三針線	支線	2,566	285	2,280	11.1%	0	2,280	2,302 (1,497)	0.9 (0.6)	0.5	I路線廃止・互助への転換
合計			38,928	6,558	32,370	16.8%	0	32,367	25,360 (34,293)	-	-	

※年間利用者数及び1便当たり利用者数における()内の数値は、平成30年度の利用者数
 ※平成30年度の年間利用者数について、清里線は再編前の路線全体の実績
 ※平成30年度の1便当たりの利用者数について、清里線は再編前の路線の幹線部分、榑池線は支線部分における実績

■利用の実態（乗降調査）

No.	路線	【参考】1日当たりの運行便数(便)		1日当たりの利用便数(便)		1日当たりの利用人数(人)				利用の特徴
		平日	土休日	平日	土休日	平日	一般	学生	土休日	
1	清里線	18	12	16	9	70	57	13	8	・朝夕は通勤・通学利用が主 ・昼間は通院、買い物利用が主
2	榑池線 (市営バス)	12	10	-	-	6	6	0	0	・朝夕は通勤・通学利用が主 ・昼間は通院、買い物利用が主
3	三針線	9	-	4	-	8	5	3	-	・朝夕の通勤・通学利用が主

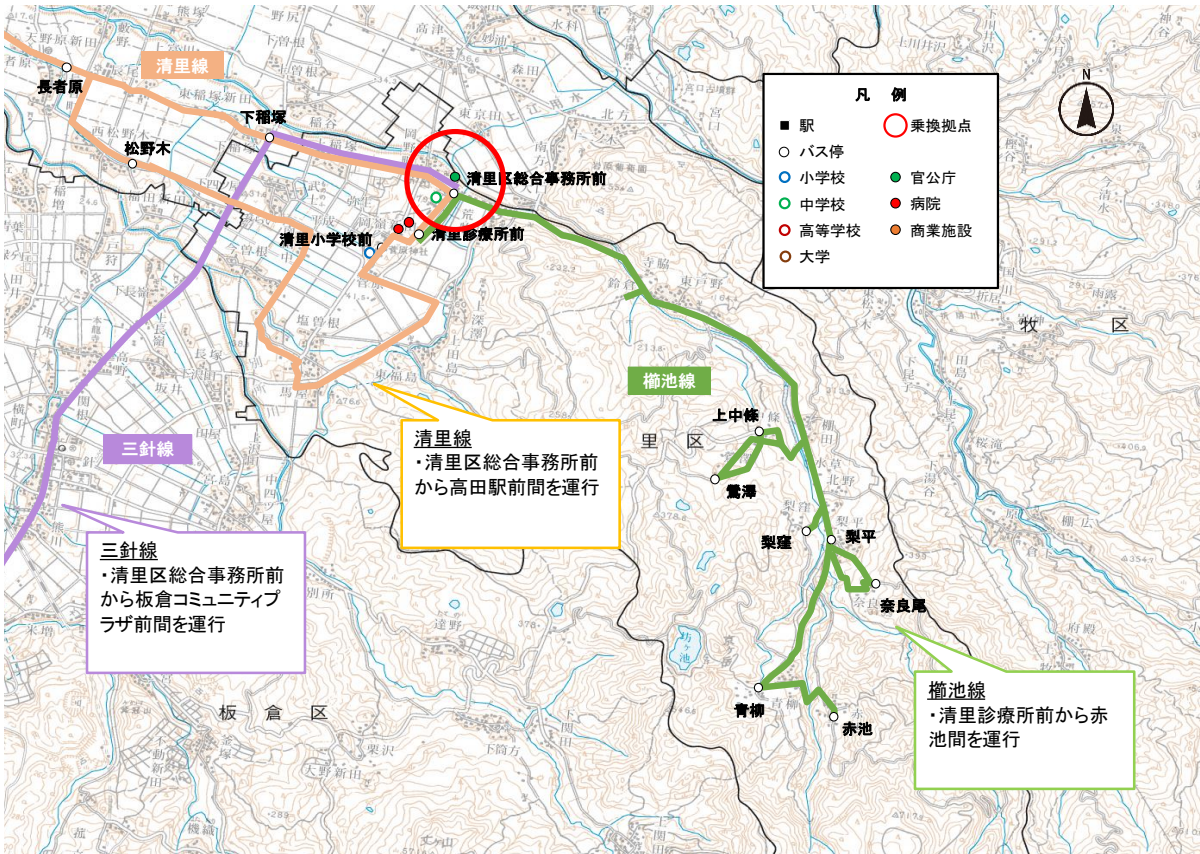
※令和5年1月調査から ※一般/学生の区分は乗降場所等からの推計

■再編の方向性

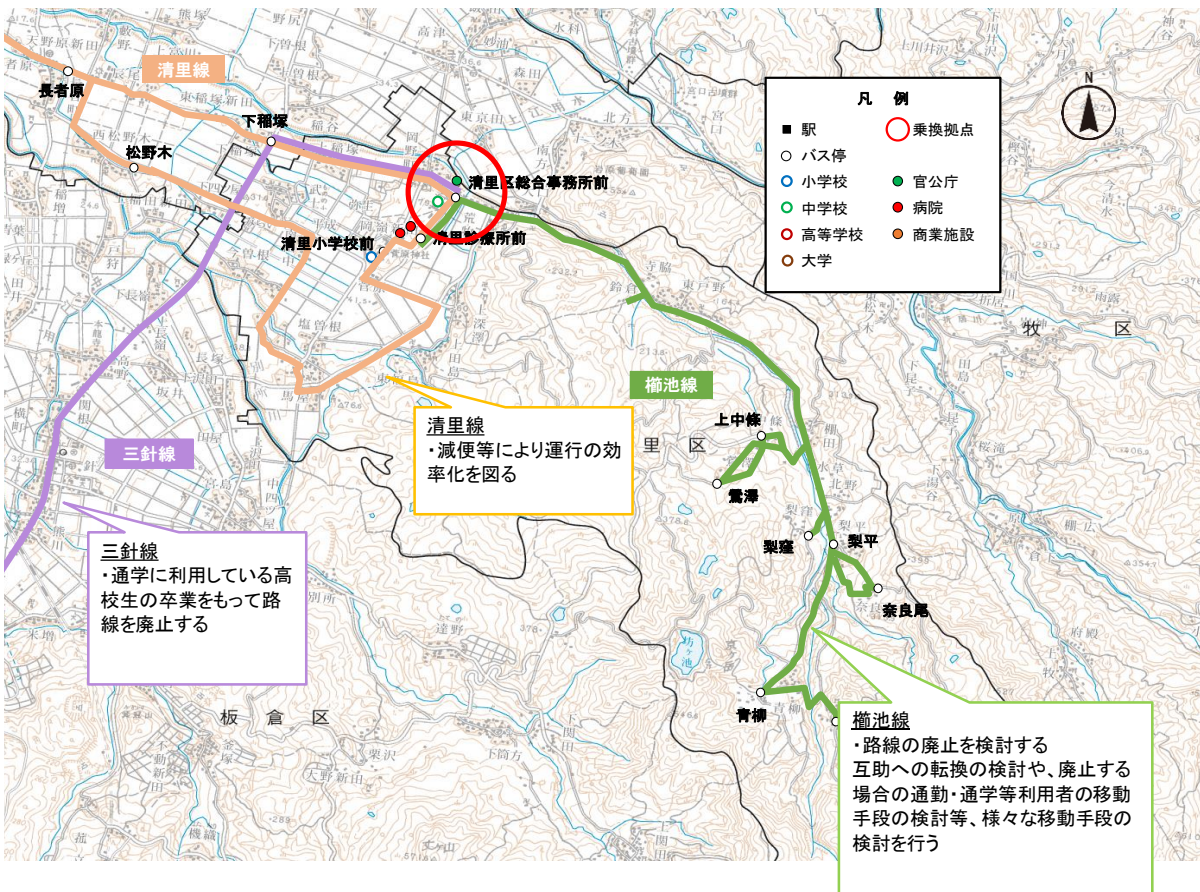
No.	路線名	区分	主な再編時期	再編の方向性
1	清里線	幹線	—	・減便等により運行の効率化を図る。 ➢今後、乗降調査や利用者への聞き取り調査の実施により、減便の可否や減便する便を決定する。
2	榑池線 (市営バス)	支線	—	・路線の廃止を検討する。 ➢互助への転換の検討や、路線を廃止する場合の通勤・通学等利用者の移動手段の検討など、地域住民や事業者と協議し様々な移動手段の検討を行う。
3	三針線	支線	R8年4月以降	・路線廃止 通学に利用している高校生の卒業をもって路線を廃止する。

※幹線と支線の乗換拠点は清里区総合事務所前

■再編前



■再編後



※【地図の出典】国土地理院発行 5 万分の 1 地形図を加工して作成

⑬三和区

■人口（令和5年6月末時点）

総人口	5,097人	
15歳未満	510人	10.0%
65歳以上	1,950人	38.3%
75歳以上	976人	19.1%

■地域の送迎サービス（令和4年度時点）

No.	名称	運行主体	区間	運行日
1	福祉有償運送	三和区振興会	三和区～上越市内	平日
2	みんなの足	三和区振興会	三和区内	平日
3	買物クラブ	三和区振興会	利用者宅～四ヶ所	週3回
4	憩いの場「ひなた」への送迎(火・木 サロン、水体操)	三和区振興会	利用者宅～保健センター	週3回 (火、水、木)
5	スクールバス	市	上杉小学校区、美守小学校区、三和中学校区(冬期間のみ)	平日

■バス路線の収支と評価結果

No.	路線	区分	収支等の状況(R4決算見込み)								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	真砂線	幹線	7,741	1,430	6,311	18.5%	2,726	3,584	5,219 (5,996)	2.7 (2.7)	0.8	Ⅲ運行の効率化
2	高田・浦川原線	幹線	31,057	6,420	24,637	20.7%	0	24,636	34,090 (32,044)	8.2 (9.4)	1.2 2.7	Ⅳ現状維持
合計			38,798	7,850	30,948	20.2%	2,726	28,220	39,309 (38,040)	-	-	

※年間利用者数及び1便当たり利用者数における()内の数値は、平成30年度の利用者数
 ※真砂線の平成30年度の年間利用者数は、再編前の真砂・岡田線全体の実績
 また、1便あたりの利用者数は、真砂・岡田線の幹線部分における実績

■利用の実態（乗降調査）

No.	路線	【参考】1日当たりの運行便数(便)		1日当たりの利用便数(便)		1日当たりの利用人数(人)				利用の特徴
		平日	土休日	平日	土休日	平日	一般	学生	土休日	
1	真砂線	8	—	6	—	15	11	4	—	・平日のみ運行 ・朝夕は高校生の通学利用や通院利用が主 ・13時台、17時台の利用は少ない
2	高田・浦川原線	13	8	12	5	117	45	72	8	・朝夕は戸野目小・浦川原小への通学利用、高田方面への利用が主 ・時間帯により利用の少ない区間あり

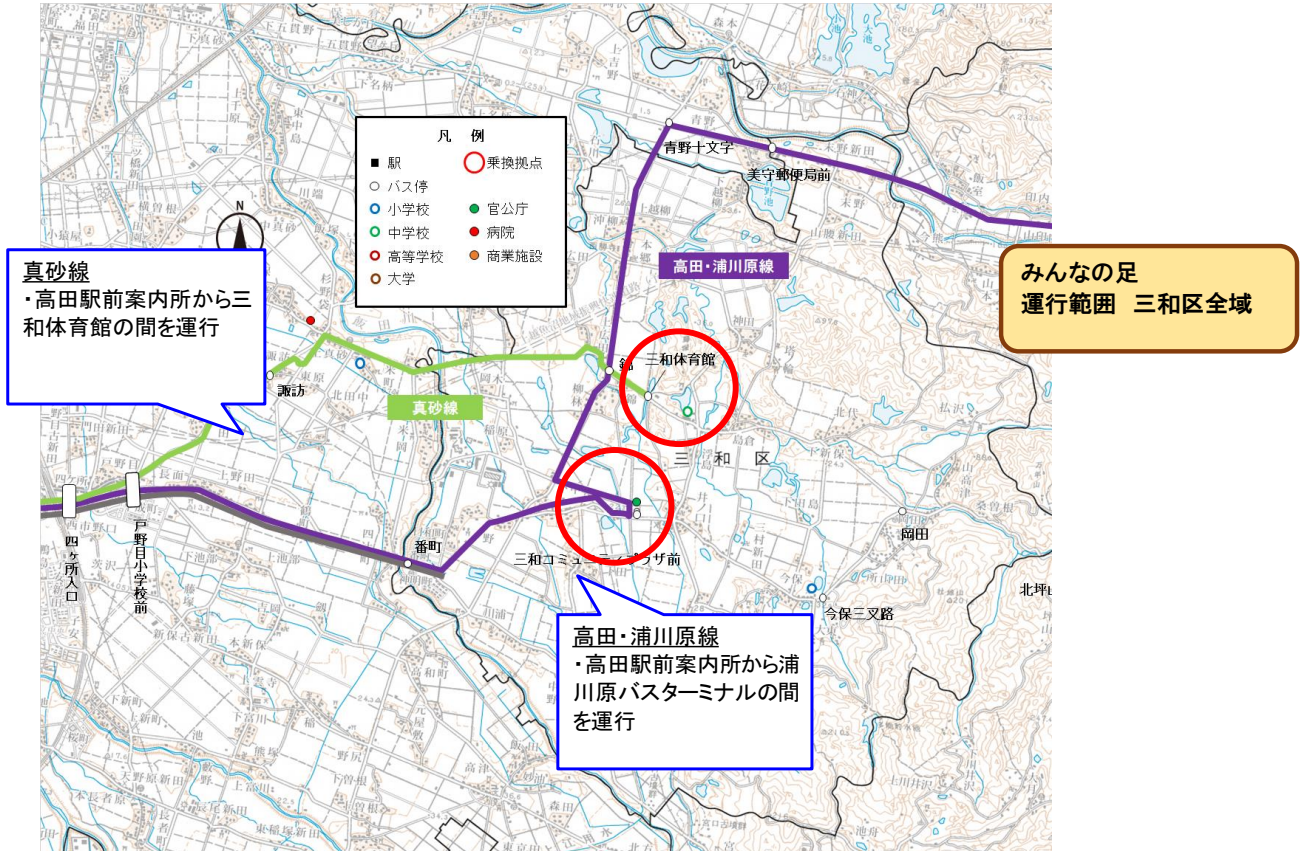
※令和5年1月調査から ※一般/学生の区分は乗降場所等からの推計

■再編の方向性

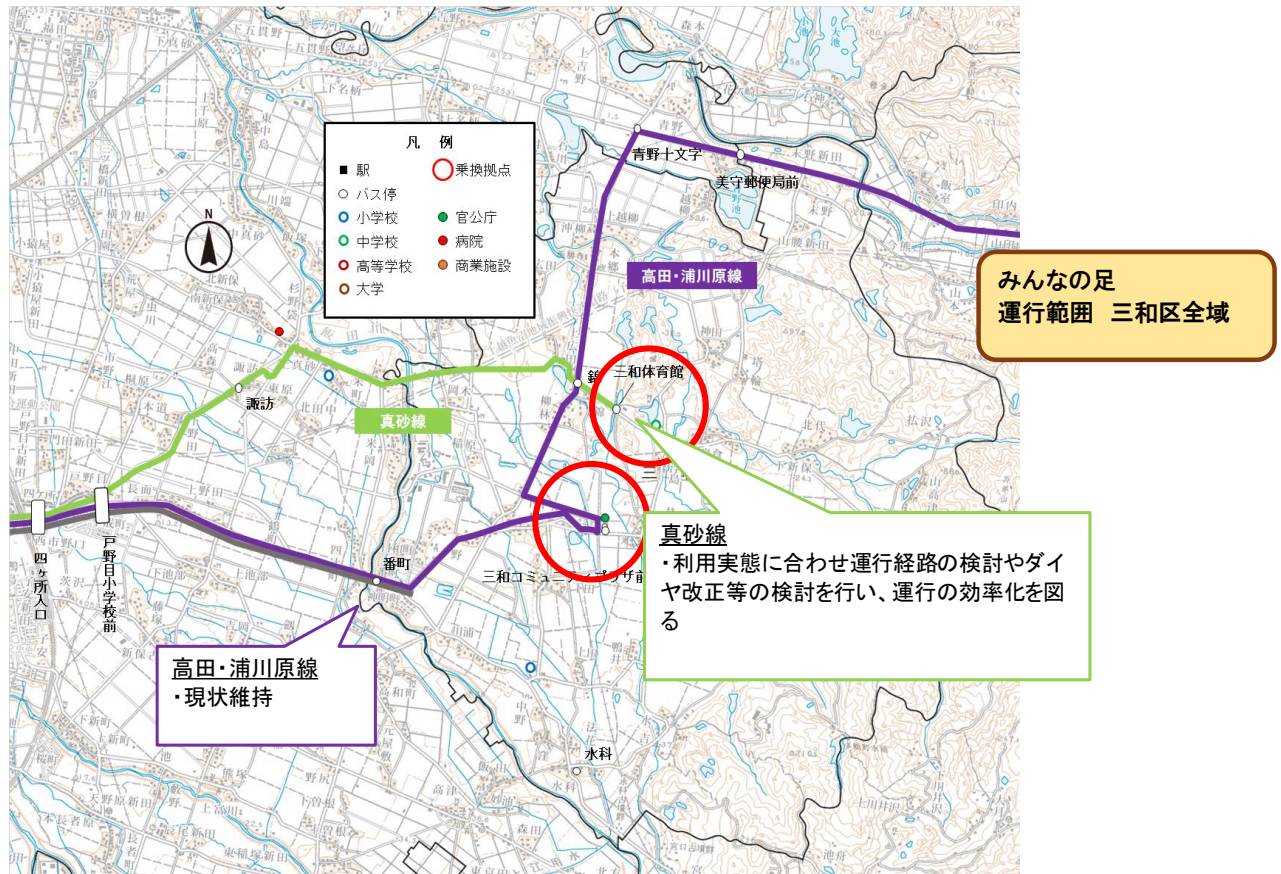
No.	路線名	区分	主な再編時期	再編の方向性
1	真砂線	幹線	-	・利用実態に合わせ運行経路の検討やダイヤ改正等の検討を行い、運行の効率化を図る。
2	高田・浦川原線	幹線	-	・現状維持
	みんなの足	-	-	・事業が継続できるよう、引き続き市からの支援を行う。

※幹線と支線の乗換拠点は三和体育館(真砂線)及び三和区総合事務所前(高田・浦川原線)

■再編前



■再編後



※【地図の出典】 国土地理院発行 5 万分の 1 地形図を加工して作成

⑭名立区

■人口（令和5年6月末時点）

総人口	2,233人	
15歳未満	176人	7.9%
65歳以上	1,077人	48.2%
75歳以上	572人	25.6%

■地域の送迎サービス（令和5年度時点）

No.	名称	運行主体	区間	運行日
1	おでかけ会	濁沢、峠、折居、丸田町内会	名立区～直江津、高田、能生方面等	月1回(4月～12月)
2	買い物支援	名立区住民福祉会・名立まちづくり協議会	名立区～直江津方面等	月1～2回
3	病院送迎	ひらはら内科クリニック	名立区内	開院日(都合により対応できない日もある)
4	サロン送迎	名立まちづくり協議会	名立区内	週2回

■バス路線の収支と評価結果

No.	路線	区分	収支等の状況(R4決算見込み)								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	名立線	幹線	11,673	987	10,686	8.5%	0	9,488	8,297 (6,371)	3.7 (2.9)	0.4	Ⅲ運行の効率化
2	能生線	幹線	10,554	2,894	7,660	27.4%	1,775	2,589	10,718 (13,051)	9.1 (11.3)	1.8	Ⅳ現状維持
3	東飛山線(市営バス)	支線	18,336	946	17,390	5.2%	0	17,390	44,328 (53,520)	7.7 (9.1)	-	Ⅳ現状維持
合計			40,563	4,827	35,736	11.9%	1,775	29,467	63,343 (72,942)	-	-	

※年間利用者数及び1便当たり利用者数における()内の数値は、平成30年度の利用者数

■利用の実態（乗降調査）

No.	路線	【参考】1日当たりの運行便数(便)		1日当たりの利用便数(便)		1日当たりの利用人数(人)				利用の特徴
		平日	土休日	平日	土休日	平日	一般	学生	土休日	
1	名立線	6	6	4	3	16	5	11	3	・朝は通学、通院利用が主 ・直江津から名立方面への利用は少ない
2	能生線	4	0-4	4	0-4	24	11	13	8	・朝夕は通学利用が主 ・昼間は通院利用あり
3	東飛山線(市営バス)	13-20	10	-	-	115	20	95	-	・朝夕は通学利用が主 ・昼間は通院利用あり

※令和5年1月調査から ※一般/学生の区分は乗降場所等からの推計

■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	名立線	幹線	R6.4月以降	・利用の少ない便の減便やダイヤの見直しにより運行の効率化を図る。 ・新潟労災病院の閉院(時期未定)に併せ、運行見直しを検討する。
2	能生線	幹線	-	・現状維持 ・新潟労災病院の閉院(時期未定)に併せ、運行見直しを検討する。
3	東飛山線(市営バス)	支線	-	・現状維持

※幹線と支線の乗換拠点はコミュニティプラザ前(名立線)及びうみてらす名立前(能生線)

■再編前



■再編後



※【地図の出典】国土地理院発行5万分の1地形図を加工して作成

第2次上越市総合公共交通計画の中間評価・検証

1 現行計画の目標達成及び施策実施の状況

(1) 第4章 計画の基本方針及び目標

■ 達成状況

基本方針	具体的な目標	参考実績	達成状況
【基本方針1】 公共交通により市民の日常生活の移動手段を確保する。	①バス及び市営バスの利用者数の減少率を人口減少率以内に抑制する。	○平成30年度に対して令和3年度の利用者数は19.0%の減少。同一期間における人口は3.1%の減少。 (バス及び市営バスの延べ利用者数) ・令和3年度…1,278千人(H30比 ▲19.0%) ・平成30年度…1,578千人 (人口) ・令和3年3月末…188千人(H30比 ▲3.1%) ・平成30年3月末…194千人	未達成
	②「市民の声アンケート」において、「バスや鉄道などの公共交通の便がよい」と感じる市民の割合及び、「公共交通の利便性向上」に係る市の取組に対する満足度を、平成30年の調査より向上する。	○「バスや鉄道などの公共交通の便がよい(そう感じる・ある程度感じる)」と答えた人の割合 ・令和4年…26.7%(H30比 ▲0.9%) ・平成30年…27.6%	未達成
		○「公共交通の利便性向上」に係る市の取組に対する満足度 ・令和4年…▲0.42(H30比 +0.04P) ・平成30年…▲0.46	達成
【基本方針2】 将来にわたって持続可能な公共交通ネットワークを構築する。	①計画終了時におけるバスに対する市の財政負担を4億円以内に抑制する。	○バスに対する市の財政負担額 ・令和4年度(決算見込み) …435,358千円(目標比 +8.8%)	未達成

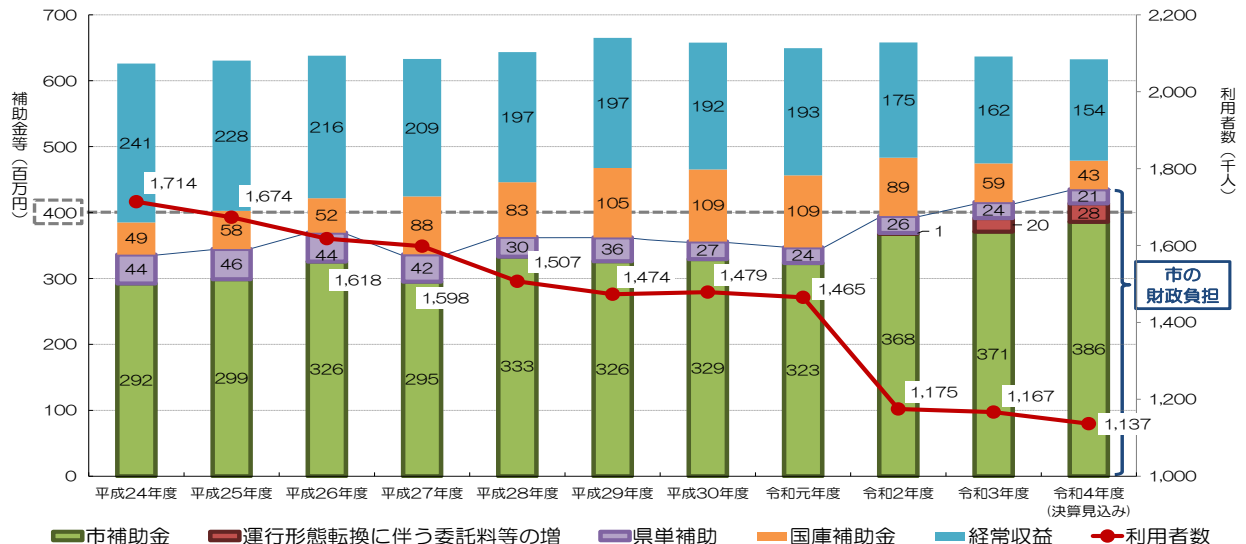
■ 評価・検証

【基本方針1】① バス利用者数について

- ・バス利用者数は、令和元年度までは3.5万人/年程度の減少傾向であったが、新型コロナウイルス感染症の感染拡大に伴い、令和2補助年度(R1.10月～R2.9月末)は大きく減少(前年度から▲29万人/年、▲19.8%)し、その後回復していない。
- ・バス利用者数が大きく減少した理由としては、コロナ禍への対策としての「3密回避」や、コロナ禍がもたらした日常生活の変化(具体的には、学校の臨時休業、通院控え、リモートワークの導入など)により、公共交通の利用を回避する意識や、利用する機会の減少が影響したものと推測される。

(路線バスの利用状況と市の財政負担)

※R3年度までは決算額、R4年度は決算見込額



【基本方針1】② 市民の声アンケートについて

(令和4年市民の声アンケート「バスや鉄道などの公共交通の便がよい」と感じる人)

<年代別>

選択項目	総計	20代以下	30代	40代	50代	60代	70代	80代以上
そう感じる	5.9%	4.3%	1.9%	4.6%	2.5%	5.0%	9.4%	9.8%
ある程度感じる	20.8%	16.7%	17.1%	11.7%	16.2%	22.5%	28.5%	27.3%
あまり感じない	44.4%	45.1%	46.7%	48.9%	41.3%	47.6%	41.0%	40.5%
全く感じない	27.7%	33.3%	34.3%	34.9%	39.4%	24.2%	20.2%	19.7%
無回答	1.3%	0.6%	0.0%	0.0%	0.6%	0.6%	1.0%	2.7%
合計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

<世帯構成別>

選択項目	総計	一人暮らし	夫婦のみ	2世代家族(子ども)	2世代家族(親と)	3世代以上の同居家族	その他
そう感じる	5.9%	7.2%	7.5%	5.0%	4.7%	4.9%	4.7%
ある程度感じる	20.8%	24.6%	22.7%	22.2%	16.0%	18.3%	23.4%
あまり感じない	44.4%	41.5%	43.0%	47.6%	42.6%	45.6%	37.5%
全く感じない	27.7%	25.1%	25.9%	24.7%	35.2%	30.5%	32.8%
無回答	1.3%	1.4%	0.8%	0.4%	1.5%	0.6%	1.6%
合計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

<地域の区分別>

選択項目	総計	中心市街地	新興住宅地	平野部	中山間部
そう感じる	5.9%	7.5%	5.1%	6.0%	3.6%
ある程度感じる	20.8%	25.9%	24.2%	17.4%	13.0%
あまり感じない	44.4%	43.4%	47.6%	41.1%	47.9%
全く感じない	27.7%	22.2%	22.4%	34.7%	34.2%
無回答	1.3%	0.9%	0.7%	0.9%	1.3%
合計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

※ 四捨五入により合計が100%にならない場合があります。

(出典：令和4年上越市市民の声アンケート報告書)

- ・ 「バスや鉄道などの公共交通の便」について、<年代別>に見ると、70代以上で4割近くの方が便がよい(そう感じる・ある程度感じる)と回答。一方50代以下の8割の人はよいと感じていない。
- ・ <世帯構成別>では、「一人暮らし」「夫婦のみ」の世帯の3割が便がよいと回答している。
- ・ <地域の区分別>では、「中心市街地」「新興住宅地」で3割の人が便がよいと回答。一方、「平野部」「中山間部」では8割近くの方が便がよいと感じておらず、利便性に対する感想に地域差が見られた。

※ アンケート対象者は18歳以上の市民であり、子どもの意見を含まない。

【基本方針2】① 財政負担について

- ・ 令和4年度の市の負担額(見込み)は435,358千円であり、令和9年度時点の目標額4億円を8.8%上回っている。
- ・ 路線再編の取組により運行に係る経常費用は減少しているが、運賃収入や国の補助金が減少し、市の負担額の増加につながっている。
- ・ また、令和2年度後半からは、エネルギー価格の高騰に伴う経常費用の増加が生じている。

★ まとめ

- バス利用者数の増加を図るため、公共交通ネットワークの利便性の維持・確保とともに、潜在的な利用ニーズへの対応を意識した路線の再編や、周知・啓発の取組を進める必要がある。
- 路線の再編に当たっては、実証運行等の実施により移動需要の喚起に取り組みつつ、実証の結果等に即して適切に効率化を図ることで、市の財政負担を抑制することが必要である。