

令和元年10月21日開催

交通政策調査対策特別委員会資料

次期総合公共交通計画の検討状況と再編の方向性について	・・・・・・・・	1
地域別公共交通の再編の方向性	・・・・・・・・	2～30
住民の「互助」・「共助」の取組への支援について	・・・・・・・・	31
次期総合公共交通計画の構成	・・・・・・・・	32

次期総合公共交通計画の検討状況と再編の方向性について

1 次期総合公共交通計画の基本的な考え方

(1) 計画期間

令和2年度～令和9年度

(2) 基本方針

① 市民の移動手段の確保

- 調査で把握したニーズを踏まえ、地域住民とともに、「乗ってもらえる公共交通」のための見直しを行い、市民にとって利便性の高い移動手段を確保する。
- バスがない地域や路線を廃止する地域においては、互助・共助による輸送への支援を行い、市民の移動手段を確保する。

② 効率性の向上

- 効率性を向上させることにより、最少の経費で最大の効果を挙げる公共交通とする。
- 「乗らなければバスがなくなる」という現状を地域住民と共有し、路線の利用状況を踏まえ、一定の基準を下回る路線については、より効率的な運行形態への転換、更には路線バスの廃止、互助による移送サービスへの転換を含めた見直しを検討する。

(3) 再編の基本的な考え方

① 公共交通ネットワークの整理と路線の役割分担

- 路線を主要幹線、幹線、支線に区分し、役割を踏まえた利便性の向上、効率化を図る。

	主要幹線	幹線	支線
基本区間	上越妙高駅～直江津駅	駅～病院～区総合事務所	区総合事務所～集落
役割	市の中心地区の駅・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、市の中心地区・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	・増便や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 ・効率化のための再編が基本（運行形態の転換等）

■交通空白地の対応について（バス停から半径300メートル以上、高齢者の歩行速度：約60m/分で5分以上）

現状調査の結果	・聞き取り調査においては、自家用車や家族等による送迎により移動している高齢者が多く、十分な需要を確認できなかった。
基本的な考え方	・地域住民から公共交通の導入等について要望があった場合は、具体的な需要について聞き取りを行い、下記②と同様の指標に基づき、十分な需要を確認した後、必要に応じて対応を検討する。 (対応の例) 路線の再編に伴う経路変更、公共交通の新規導入、互助による対応

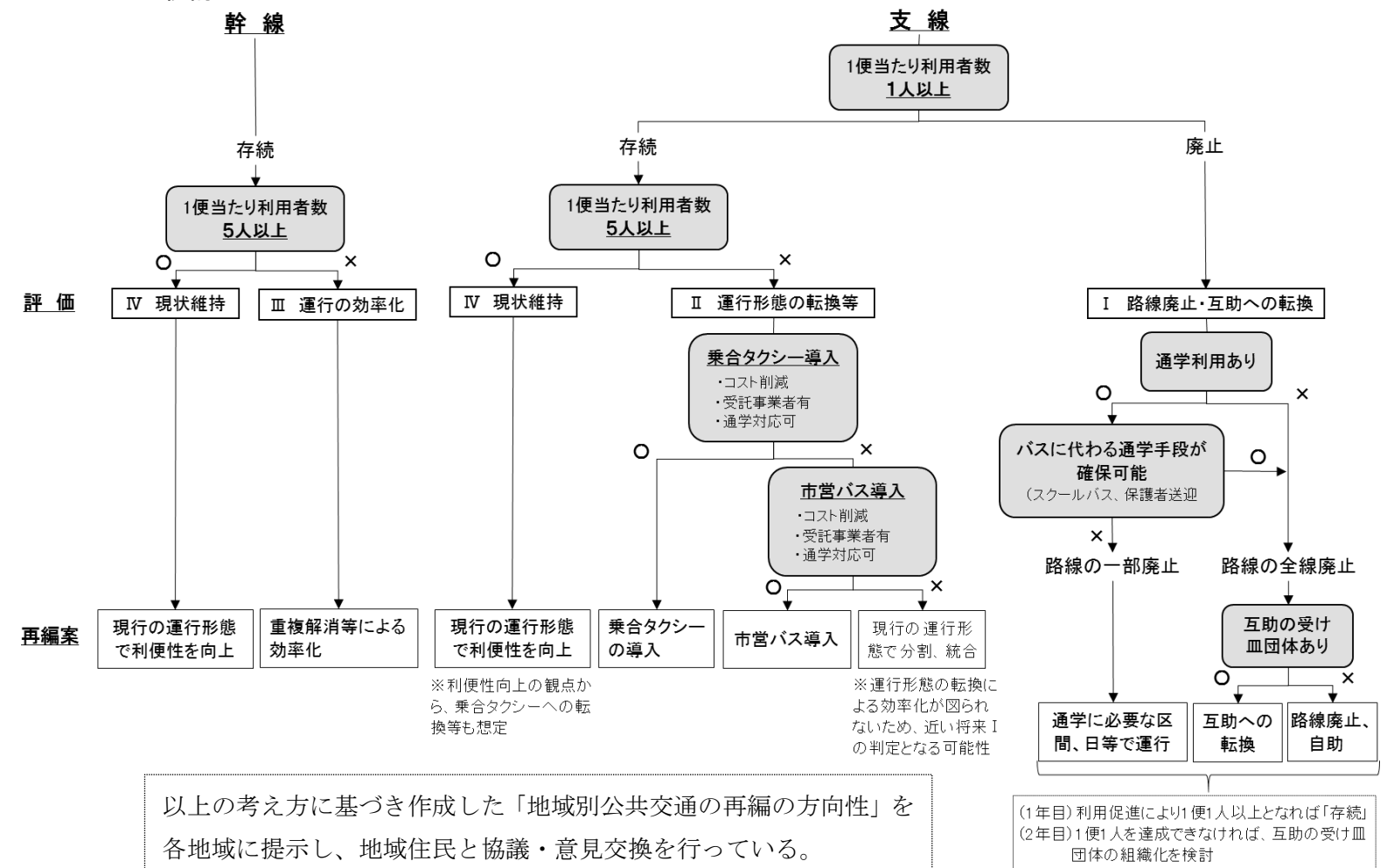
② 路線ごとの評価に基づく再編の方向性の整理

- バスの利用状況の視点から各路線を評価し、路線の再編の方向性を整理する。

* 路線の評価方法(案)

指標 (1便当たりの利用者数)	幹線	支線
～0.9人		路線廃止、互助へ転換
1.0～4.9人	幹線と支線の分割 運行の効率化等	運行形態の転換 運行の効率化等
5.0人～	現状維持	現状維持

■検討フロー



2 今後のスケジュールについて

年月	内容	
R1年	～12月	・再編案の精査 ・計画案の作成
R2年	1月	・パブリックコメント
	3月	・上越市地域公共交通活性化協議会 ・計画の策定

地域別公共交通の再編の方向性（安塚区）

1 各路線の評価

(1) 路線の存続・運行主体の方向性（収支状況）

No.	路線	区分	収支等の状況(路線バスはH30決算見込み、市営バスはH29決算)										再編の考え方①	
			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)	市補助/ 利用者1 人(円)	1便当たり 利用者数 (人)	平均乗 車密度	区分	内容
1	安塚線	幹線	6,659	3,583	3,076	53.8%	0	1,701	23,722	72	5.0	1.4	IV現状維持	・現状維持
2	須川・伏野線	支線	35,408	657	34,751	1.9%	0	34,751	6,734	2,135	1.9	-	II運行形態 の転換	・小中学生の通学はスクールバスを 運行、一般利用は乗合タクシー又は 市営バスを運行
3	船倉線	支線							1,417		1.0		II運行形態 の転換	
4	坊金線	支線							3,870		1.6		II運行形態 の転換	
5	行野線	支線							1,597		1.1		II運行形態 の転換	
6	袖山線	支線							1,704		1.6		II運行形態 の転換	
7	朴の木線	支線							957		0.7		I路線廃止	
合計									42,067		4,240		37,827	10.1%

(2) サービス（運行経路、ダイヤ等）の見直しの視点

■利用の実態

No.	路線	利用の傾向 (乗降調査) ※	利用の特徴 (乗降調査)	再編の考え方②				
				区分	内容			
1	安塚線	A-ア	・朝夕は通学利用が主 ・昼は利用少	・利用が少ない時間帯の ダイヤ変更、利用喚起	・利用がほとんどない便の見直しを検討			
2	須川・伏野線	A-B-ア	・朝夕は通学利用が主 ・昼は利用少(須川・伏野 線は買物・通院利用あり) ・船倉線は上船一樽田 川、坊金線は細野上、朴 の木線は田舎屋ー小黒寺 前の利用なし	・利用が少ない時間帯の ダイヤ変更、利用喚起	・利用が多い朝夕は通学利用がほとんどであるため、通学 はスクールバスでの対応とし、一般利用は乗合タクシー又は 市営バスで対応 ・須川・伏野線以外の路線は週1回程度の利用がほとんど であるため、曜日運行を検討 ・利用がない区間の短縮を検討			
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				・朴の木線は小学生が1人 利用するのみ	・路線の廃止	・路線を廃止し、スクールバスの運行を検討

■地域住民の意見

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)	再編の考え方③	
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との意見(1人)	・鉄道との接続を改善し、乗換時間を十分に確保したダイヤを検討	
2	須川・伏野線	農協での乗降(1人/57人)	・意見なし	・農協までの延伸を検討	
3	船倉線	意見なし(0人/17人)	・意見なし		
4	坊金線	意見なし(0人/44人)	・Aコープで買い物した後に保健センターまで戻るのが大変であり、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		・廃止を検討

2 区全体の状況

■65歳以上の高齢者の移動先

順位	通院目的	買物目的
1位	区内、イオン・上越病院周辺25.2%	イオン・上越病院周辺38.5%
2位	直江津駅周辺15.7%	浦川原区25.6%
3位	中央病院周辺14.2%	区内17.3%

※パーセンテージは、当該行先を回答した町内会の割合

(参考) 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等のふるさと安塚	安塚区～上越市内外	予約に応じて
2	無償運送サービス	NPO法人NPO等のふるさと安塚	おぎの～安塚診療所	毎月第2・第4 火曜日

■高校生アンケート

鉄道	・電車の本数を増やしてほしい。(1人)
----	---------------------

■聞き取り調査の状況

実施内容	実施状況	結果
民生委員への聞き取り	11人	・市営バス路線について、曜日を限定した運行の提案あり
戸別訪問	32人	・空白地世帯を対象に実施 ・買い物した荷物を持って保健センターまで行けないので、農協で乗れるようにしてほしい ・虫川大杉駅での乗換の時間にゆとりがほしい
免許返納者への聞き取り	7人	・困っている人なし(バス利用は1人)
診療所での聞き取り	75人	・診療所受診後に農協で買い物してから、農協でバスに乗れるようにしてほしい ・電車の乗り継ぎで1時間待つことがあるので対応してもらいたい
バス運転士への聞き取り	4人	・一般利用者は少ないが、週1回など定期的な利用者が一定数あり。主な利用目的は、買い物と通院 ・農協から乗れるようにしてほしいと要望がある
合計	129人	-

3 再編の方向性（案）

No.	路線名	区分	再編の方向性
1	安塚線	幹線	・利用がほとんどない便の見直しを検討 ・鉄道との接続時間の見直しを検討
2	須川・伏野線	支線	・スクールバス混乗の委託料が高額のため、スクールバス混乗の運行を、スクールバスと乗合タクシー又は市営バスに分離することを検討
3	船倉線	支線	・分離後の乗合タクシー又は市営バスは、乗降調査やバス運転士からの聞き取り結果を踏まえ、須川・伏野線を平日毎日運行し、それ以外の4路線は曜日を限定し運行する。ダイヤは現在利用がある時間帯の運行を検討
4	坊金線	支線	・農協までの延伸を検討
5	行野線	支線	・農協までの延伸を検討
6	袖山線	支線	・農協までの延伸を検討
7	朴の木線	支線	・路線の廃止と互助及びスクールバスの運行を検討

※幹線と支線の乗換拠点は安塚区総合事務所前

地域別公共交通の再編の方向性（安塚区）



通学利用と一般利用の住み分けによる利便性、効率性の向上

- ・小中学生のいる地域のみスクールバスを運行
- ・JA 安塚前にバス停を設置し、バスで買い物に行けるように改善
- ・住民の利用が多い保健センター前－須川・伏野間は毎日運行し、他の船倉線、坊金線、行野線、袖山線は小型車両で曜日を限定して運行

地域別公共交通の再編の方向性（浦川原区）

1 各路線の評価

(1) 路線の存続・運行主体の方向性（収支状況）

No.	路線	区分	収支等の状況(H30決算)										再編の考え方①	
			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)	市補助/利用者1人(円)	1便当たり利用者数(人)	平均乗車密度	区分	内容
1	直江津・浦川原線	幹線	37,800	11,627	26,173	30.8%	7,664	17,067	81,753	209	13.5	1.0-2.1	IV現状維持	・直江津・浦川原線と大平線一部区間(浦川原BT～青空市場前)を統合し、効率化を検討
2	大平線	支線	5,375	986	4,389	18.4%	1,960	2,427	9,243	263	3.8	0.5-0.6	II運行の効率化	
3	月影ルート	支線	5,290	860	4,430	16.3%	1,102	3,327	4,955	671	1.6	-	II運行の効率化	・通学はスクールバスを運行することで、運行日の限定を検討
4	上柿野ルート	支線	108	18	90	16.6%	46	44	91	484	0.9	-	I路線廃止	・廃止を検討 ・通院利用がほとんどだが、診療所の送迎バスがあることから、廃止後の移動も問題ないとする
5	小麦平ルート	支線	113	23	90	20.2%	42	47	78	603	0.8	-	I路線廃止	
6	東西ルート	支線	1,528	53	1,476	3.5%	0	1,475	401	3,678	0.4	-	I路線廃止	・廃止を検討
合計			50,215	13,567	36,648	27.0%	10,814	24,387	96,521	253	7.6	-		

(2) サービス（運行経路、ダイヤ等）の見直しの視点

■利用の実態

No.	路線	利用の傾向(乗降調査)※	利用の特徴(乗降調査)	再編の考え方②	
				区分	内容
1	直江津・浦川原線	A-イ	・朝夕は通学利用が主 ・昼は高齢者の通院利用	・更なる利便性の向上	・大平線は、大島区内の利用がないため、直江津・浦川原線を青空市場前まで延伸し、両路線を統合することを検討
2	大平線	A-ア	・朝夕は通学利用が主 ・昼はほとんど利用なし	・利用が少ない区間のルート見直し	
3	月影ルート	C-ア	・朝夕は通学利用が主 ・昼は利用少	・運行日の縮小	・利用のほとんどである通学利用はスクールバスで対応し、月影ルートは曜日を限定して運行することを検討
4	上柿野ルート	C-ア	・利用は上岡入口と上岡集会所の通院利用のみ	・廃止	・廃止を検討
5	小麦平ルート	C-イ	・通院等での利用がある ・11時台の便利用なし	・廃止	・廃止を検討
6	東西ルート	C-ア	・ほとんど利用なし	・廃止	・廃止を検討

■地域住民の意見

No.	路線	地域住民の意見		再編の考え方③
		利用者の意見(乗降調査)	住民の意見(聞き取り調査)	
1	直江津・浦川原線	意見なし(0人/37人)	・保倉川橋発着の便の待機所が飯室停留所なので、飯室発着にした方が便利(1人)	・保倉川橋発着の便を飯室発着に検討(ニーズ次第で、浦川原BT発着)
2	大平線	意見なし(0人/1人)	・出荷に行くことがある青空市場前までは運行してほしい(2人)	・直江津・浦川原線と統合し、青空市場前への延伸を検討
3	月影ルート	意見なし(0人/10人)	・ドアツードアを要望(3人)	・自由乗降を周知
4	上柿野ルート	路線の継続(1人/5人)	・現状維持を希望(6人)	・廃止を検討
5	小麦平ルート	意見なし(0人/3人)	・現状維持(3人) ・ナルス浦川原店までの延伸(普段は車で移動)(1人)	・廃止を検討
6	東西ルート	意見なし(0人/2人)	・意見なし	・廃止を検討

2 区全体の状況

■65歳以上の高齢者の移動先（参考）地域の送迎サービス

No.	名称	運行主体	区間	運行日
1位	区内	区内		
43.1%	56.9%			
2位	イオン・上越病院周辺	イオン・上越病院周辺		
21.6%	22.5%			
3位	上越妙高駅周辺、青野・春日新田	直江津駅周辺、三ツ屋周辺等		
9.8%	5.9%			

※パーセンテージは、当該先を回答した町内会の割合

■高校生アンケート

ダイヤ	・高田や直江津へのバス、安塚線のバスの便を増やしてほしい等。(3人)
鉄道	・昼の時間帯に電車の本数が減らないようにしてほしい。(1人)

■聞き取り調査の状況

実施内容	実施状況	結果
町内会長への聞き取り	34人	・乗合タクシーによるドアツードアやNP0による移送サービスなど、集落の中まで入ってくる公共交通の提案あり
戸別訪問	137人	・75歳以上の高齢者世帯又は空白地世帯を対象に実施 ・通院時の移動手段は、自家用車が35%、家族・病院送迎が48%、バス・タクシーが11%、徒歩等が6% ・自分が移動して買い物する人は66%で、買い物時の移動手段は、自家用車が43%、家族送迎が44%、バス・タクシーが4%、徒歩等が9% ・将来バスがなくなると困ると考える人は46%、困らないと考える人は54%で、今までバスを利用していない等の理由から、今後も自家用車や家族送迎での移動を考えている
出張なんでも懇談会	4か所	・直江津・浦川原線で、保倉川橋発着の便の待機場所が飯室のバス停になっているようなので、飯室発着にした方が便利 ・買い物など荷物を持つてのバス移動が厳しく、免許を手放せない
合計	171人	-

3 再編の方向性（案）

No.	路線名	区分	再編の方向性
1	直江津・浦川原線	幹線	・大平線の一部区間(浦川原BT～青空市場前)と統合、青空市場前までの延伸(小中学生が登下校に利用する朝夕の便のみ)を検討する ・保倉川橋発着の便を飯室発着(ニーズ次第で浦川原BT発着)に変更することを検討
2	大平線	支線	・直江津・浦川原線との統合を検討
3	月影ルート	支線	・小中学生の通学をスクールバス、地域住民の移動を月影ルートに分断を検討する。 ・利用状況を踏まえ、月影ルートは曜日を限定した運行とし、利用がある時間帯のみの運行を検討 ・月影ルートの自由乗降について周知
4	上柿野ルート	支線	・廃止を検討
5	小麦平ルート	支線	・廃止を検討
6	東西ルート	支線	・廃止を検討

※幹線と支線の乗換拠点は浦川原バスターミナル

地域別の公共交通の再編素案（浦川原区）【再編の方向性】



地域別公共交通の再編の方向性（大島区）

1 各路線の評価

(1) 路線の存続・運行主体の方向性（収支状況）

No.	路線	区分	収支等の状況(路線バスはH30決算見込み、市営バスはH29決算)					再編の考え方①						
			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)	市補助利用者1人(円)	1便当たり利用者数(人)	平均乗車密度	区分	内容
1	大平線	支線	5,375	986	4,389	18.4%	1,960	2,427	9,243	263	3.8	0.5 0.6	II 運行の効率化	・直江津・浦川原線と大平線一部区間(浦川原BT～青空市場前)を統合し、効率化を検討
2	東西ルート	支線	1,528	53	1,476	3.5%	0	1,475	401	3,678	0.4	-	I 路線廃止	・廃止を検討
3	旭線	支線	23,026	427	22,599	1.9%	0	22,599	3,627	1,494	1.3	-	II 運行の効率化	・利用のない便の減便を検討 ・中学生の需要を見込み、青空市場前まで旭線の延伸を検討
4	菖蒲線	支線							11,503					
合計			29,929	1,466	28,463	4.9%	1,960	26,501	24,774	1,070	2.8	-		

(2) サービス（運行経路、ダイヤ等）の見直しの視点

■利用の実態

No.	路線	利用の傾向(乗降調査)※	利用の特徴(乗降調査)	再編の考え方②	
				区分	内容
1	大平線	A-ア	・朝夕は通学利用が主 ・大島区内の利用なし	・利用が少ない区間のルート見直し	・大平線は、大島区内の利用がないため、直江津・浦川原線を青空市場前まで延伸し、両路線を統合することを検討
2	東西ルート	C-ア	・ほとんど利用なし ・大島区内の利用なし	・廃止	・廃止を検討
3	旭線	A-ア	・朝夕は通学利用が主 ・朝の第1便や昼の便は利用なし	・利用が少ない時間帯のダイヤ変更、利用喚起	・利用がほとんどない次の便の見直しを検討(通学利用がある便は原則維持) 《上り》竹平6:23発(0人/年)、藤尾15:48発(15人/年)、17:34発(3人/年) 《下り》上達8:04発(20人/年)
4	菖蒲線	A・B-ア	・朝夕は通学利用が主 ・朝の第1便や昼の便は利用なし ・利用がない区間あり	・利用が少ない時間帯のダイヤ変更、利用喚起 ・利用が少ない区間のルート見直し	・利用がほとんどない次の便の見直しを検討(通学利用がある便は原則維持) 《上り》菖蒲高原線入口6:19発(30人/年)、17:40発(0人/年)

■地域住民の意見

No.	路線	地域住民の意見		再編の考え方③
		利用者の意見(乗降調査)	住民の意見(聞き取り調査)	
1	大平線	意見なし(0人/1人)	・上岡集落の最寄停留所(大平)から大平線でうらがわら駅まで行き、ほくほく線で直江津方面に行っている。直江津方面へは運賃の安い鉄道がよい。(1人)	・直江津・浦川原線と統合し、青空市場前への延伸を検討 ・青空市場前まで旭線の延伸を検討
2	東西ルート	意見なし(0人/2人)	・意見なし	・廃止を検討
3	旭線	鉄道との接続(1人/17人)	・大平に住む高齢者が大島診療所へ行く際は、コミュニティプラザまで歩いてバスに乗る。(仮に市営バスが延伸してもコミュニティプラザの方が待合環境が良いので歩く。)(2人) ・長者島の中学生は冬期間利用したいと要望があり、千原の小学生が中学生になった時に、冬期間の通学で利用するかもしれない。(2人)	・冬期間の通学利用のみであれば、冬期のみや朝夕の便の延伸を検討
4	菖蒲線	意見なし(0人/90人)	・西沢までバスが来るようにしてほしい。(1人) ・上達の集落(坂の上)から上達停留所への移動が大変。(1人)	・西沢は、どの世帯も自家用車で移動できる環境にあり、上達は、バス利用が1か月に2、3回程度で、現状歩いて停留所へ行けるとのことなので、いずれも対応しない

2 区全体の状況

■65歳以上の高齢者の移動先

	通院目的	買物目的
1位	イオン・上越病院周辺 25.2%	浦川原区 33.3%
2位	区内 26.4%	イオン・上越病院周辺 30.6%
3位	浦川原区 25.0%	区内 23.6%

※パーセンテージは、当該行先を回答した町内会の割合

(参考) 地域の送迎サービス

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	半日:年36回(金) 1日:年12回(金)
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	年10回(火)
3	出張サロン送迎	大島まちづくり振興会	旭地区、	年12回(火)
4	出張サロン送迎	大島まちづくり振興会	菖蒲地区	年10回(火)
5	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
6	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)

■高校生アンケート

ルート	・バスは行き先がわかっても途中のバス停が分からないから乗るのに抵抗がある。(1人)
鉄道	・混雑している時間帯があるので編成を増やしてほしい。(1人)

■聞き取り調査の状況

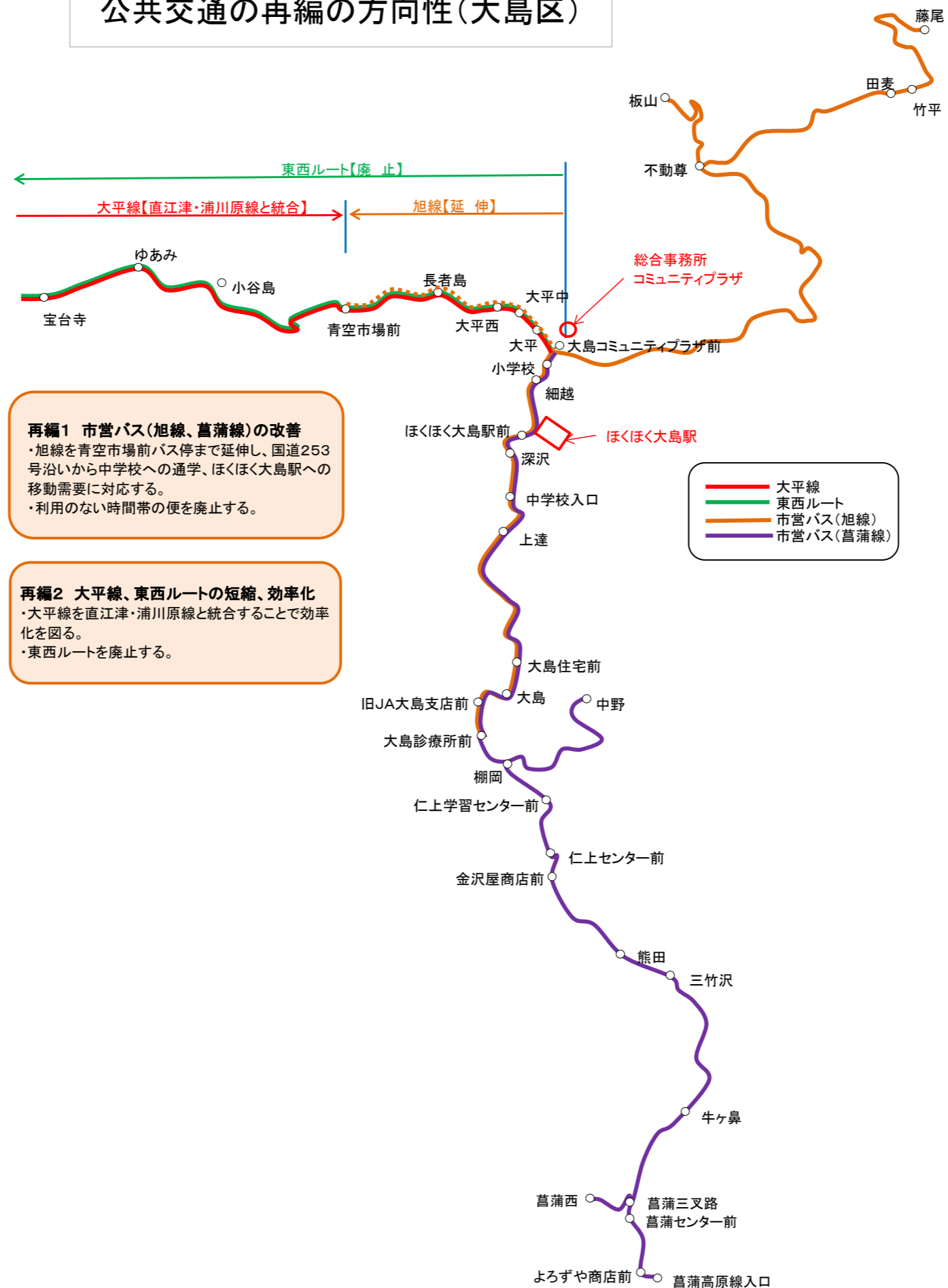
実施内容	実施状況	結果
町内会長への聞き取り	24人	・町内にバス停がほしいと要望あり(現在送迎で移動)(西沢) ・集落からバス停まで距離があるので、その間の送迎がほしいと要望あり(上達) ・市営バスを長者島まで延伸したとき、毎日ではないが利用する人はいる。また、中学生(1人)が冬期間の通学で利用すると考えられる。(長者島)
民生委員への聞き取り	1人	・自家用車を持っていない人が2人いるが、近所の人と一緒に出掛けて用事を済ませている(旭地区) ・将来的な不安から、バスを残してもらいたいと要望
高齢者合唱団への聞き取り	2人	・バスで会場まで移動している人は3人で、練習時間をバス時刻に合わせて設定しているので、現状維持でお願いしたい。
戸別訪問	3人	・コミプラまで歩いて、そこから大島診療所へ通っているが、コミプラは待合所があるし、今は歩けるので、現状のままでよい。大平線は乗らない。(大平2人) ・子どもが中学生になった場合、冬期間は利用したいと思う。(千原1人)
懇話会	1回	・乗降調査によると、市営バスの第1便の利用が全くないようなので、減便は考えられないか提案あり
合計	30人	-

3 再編の方向性（案）

No.	路線名	区分	再編の方向性
1	大平線	支線	・直江津・浦川原線との統合を検討
2	東西ルート	支線	・廃止を検討
3	旭線	支線	・青空市場前までの延伸を検討 ・延伸するダイヤを冬期間の朝夕の便に限定して運行することを検討 ・利用がない便の見直しを検討
4	菖蒲線	支線	・利用がない便の見直しを検討 ・自由乗降の導入を検討

※幹線と支線の乗換拠点はほくほく大島駅

公共交通の再編の方向性(大島区)



再編1 市営バス(旭線、葛蒲線)の改善
 ・旭線を青空市場前バス停まで延伸し、国道253号沿いから中学校への通学、ほくほく大島駅への移動需要に対応する。
 ・利用のない時間帯の便を廃止する。

再編2 大平線、東西ルートの短縮、効率化
 ・大平線を直江津・浦川原線と統合することで効率化を図る。
 ・東西ルートを廃止する。

地域別公共交通の再編の方向性（牧区）

1 各路線の評価

(1) 路線の存続・運行主体の方向性（収支状況）

No.	路線	区分	収支等の状況（路線バスはH30決算見込み、市営バスはH29決算）										再編の考え方①	
			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)	市補助/ 利用者1 人(円)	1便当たり 利用者数 (人)	平均乗 車密度	区分	内容
1	宮口線	幹線 支線	35,560	11,472	24,088	32.3%	7,658	16,429	45,978	357	7.6	1.6 2.2	IV現状維持	・「現状維持」ではあるが、高田駅から深山荘までの長大路線であり、幹線と支線の分割を検討 ・幹線の短縮、減便、ダイヤ変更による効率性の向上を検討 ・牧区内は支線とし、市営バス(スクール混乗)への転換による効率性向上を検討
2	高谷線	支線							1,349	13,143	0.9	-	II 運行形態 の転換等	・深山荘-総合事務所間を市営バス化(スクール混乗)するとともに、現状の3路線(車両3台)での運行体制がとれるよう、高谷線と平山線を統合し、運行の効率化を図る。
3	平山線	支線	18,055	325	17,730	1.8%	0	17,730	2,811	6,307	1.9	-		
4	坪山線	支線							4,309	4,115	3.0	-		
合計			53,615	11,797	41,818	22.0%	7,658	34,159	54,447	627	5.2	-		

(2) サービス（運行経路、ダイヤ等）の見直しの視点

■利用の実態

No.	路線	利用の傾向 (乗降調査) ※	利用の特徴 (乗降調査)	再編の考え方②	
				区分	内容
1	宮口線	B-イ	・朝夕は通学利用が主 ・昼は中央病院及び周辺の通院利用等 ・牧小学校前-深山荘の利用少	・幹線、支線の分割	・利用が少ない高田駅へ向かう16時台及び牧区へ向かう19時台のダイヤ変更、減便を検討し、その他の便は通学利用、通院利用等があることから現状維持とする。 ・牧区内は通学利用が主であり、その他の利用は少ないことから、総合事務所を乗換拠点(牧小学校前経由)として、総合事務所から深山荘の区間を支線とし、市営バス(スクール混乗)の運行を検討
2	市営バス (3路線)	C-ア A・B-ア	・高谷線の利用はほとんどない ・平山線・坪山線は朝夕は通学利用が主であり、昼の利用はほとんどない。	・利用が少ない時間帯のダイヤ変更、利用喚起 ・利用が少ない区間のルート見直し	・通学利用がある7時台、15時台、17時台の便を維持し、その他利用の少ない便(デマンド便)は、高齢者が通院、買い物で利用するよう利用喚起(1便当たり利用者数が1人を下回った場合は、純粋なスクールバス化を検討する旨を住民へ周知)を行い、現状維持とする。

■地域住民の意見

No.	路線	地域住民の意見		再編の考え方③
		利用者の意見 (乗降調査)	住民の意見 (聞き取り調査)	
1	宮口線	・上下線ともに増便要望(5人/291人) ・杉谷整形外科付近の停留所新設要望(2人/291人)	・診療所から深山荘方面への増便希望(民生委員1人) ・サロン利用者から杉谷整形外科付近の停留所新設要望(1人) ・一部空白地の棚広新田町内会ほか6町内会(荒井、東松ノ木、東荒井、下見子、上見子、上牧、府殿)からバス停が遠い、バスを通してほしいとの要望(7町内会)	・増便要望は具体的な時間を示す要望ではないため、対応しない。 ・区内の通院需要が中央病院周辺にあるため、杉谷整形外科付近の停留所新設を検討 ・深山荘-総合事務所間の市営バス化(スクール混乗)により、棚広新田等一部交通空白地に対応するルート設定を検討
2	市営バス (3路線)	・意見なし(0人/59人)	・バス利用者への聞き取りから増便要望(56人中12人)	・具体的な時間を示す要望ではないことや、現状日中の利用者が少ないため、増便ではなく、高齢者が通院や買い物時に利用するよう利用喚起(1便あたり利用者数が1人を下回った場合は、純粋なスクールバス化を検討する旨を住民へ周知)を行う。

2 区全体の状況

■65歳以上の高齢者の移動先（参考）地域の送迎サービス

	通院目的	買物目的
1位	中央病院周辺 50.6%	中央病院周辺 46.0%
2位	区内 18.4%	イオン・上越 病院周辺 20.2%
3位	高田駅周辺 12.6%	区内 16.1%

※パーセンテージは、当該行先を回答した町内会の割合

No.	名称	運行主体	区間	運行日
1	サロン送迎	NPO法人牧振興会	コミプラ～牧区全域～コミプラ	週3回(火・水・金)

■高校生アンケート

ダイヤ	・区バスへの接続が悪い。(1人)
運賃	・料金が安い。イオン等に行くのに高田駅で乗り継がなくてはならない。(1人) ・100円バスはありがたい。乗車距離が長く、運賃がかかるためあまり乗れない。(1人)
運行	・遅れずにバスが来てほしい。(1人) ・バスが急加速することがある。(1人)

■聞き取り調査の状況

実施内容	実施状況	結果
町内会長への聞き取り	39人	・沿線の町内会から現状維持の意見
民生委員への聞き取り	10人	・牧診療所から帰る際の宮口線の増便の意見(民政委員1人)
サロンでの聞き取り	39人	・39人中バス利用者は11人、28人は自家用車で移動 ・1人から杉谷整形外科付近のバス停設置要望
戸別訪問	56人	・半数以上が送迎、自家用車で移動し、残り約4割がバスを利用 ・56人中12人から宮口線、市営バスの増便要望
免許返納者への聞き取り	3人	・宮口線沿線の返納者3人中2人からバス停まで遠いとの意見
合計	147人	-

3 再編の方向性（案）

No.	路線名	区分	再編の方向性
1	宮口線	幹線	・高田駅-牧小学校(総合事務所を乗換拠点)までに短縮、利用の少ない時間帯の減便、ダイヤ変更を検討し、利便性と効率性を向上 ・通院需要に対応すべく、杉谷整形外科付近への停留所の新設を検討
		支線	・深山荘-総合事務所間を新たに支線とし、市営バス(スクール混乗)を導入することにより効率性を向上 ・一部交通空白地に対応するルートを検討
2	市営バス (3路線)	支線	・深山荘-総合事務所間を市営バス化(スクール混乗)するが、現状の3路線(車両3台)での運行体制を維持し、運行の効率化を図る。 ・通学利用のある時間帯の便は維持し、利用の少ないデマンド便は、高齢者が通院、買い物で利用するよう利用喚起を行い、1便当たり利用者が1人を下回らないよう条件付きで維持する。

※幹線と支線の乗換拠点は牧区総合事務所

上越市牧区内バス路線図再編(案)

