

資料

(令和4年度 第5回上越市地域公共交通活性化協議会)

- 第1章 計画の概要
- 第2章 上越市の概況
- 第3章 公共交通を取り巻く現状
- 第4章 計画の基本方針及び目標

【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。

《具体的な目標》

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。
 ⇒（参考）実績：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3.0%の減少。

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。
 ⇒（参考）実績：「バスや鉄道などの公共交通の便がよい」は0.9ポイントの減少。
 「公共交通の利便性向上」の満足度は0.04ポイントの増加。

【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。

《具体的な目標》

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。
 ⇒（参考）実績：令和3年度のバスに対する市の財政負担は415,857千円。

第5章 取組方針

○ 路線の役割分担に基づく再編の考え方

	主要幹線	幹線	支線
区間	上越妙高駅～直江津駅	駅～病院～区総合事務所	区総合事務所～集落
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

○ 利用者数に基づくバス路線の評価

1便当たりの利用者数	評価	
	幹線	支線
0.9人以下	運行の効率化	路線廃止・互助への転換
1.0～4.9人		運行形態の転換等
5.0人以上	現状維持	現状維持

第6章 主要施策

- 地域別の再編計画
 合併前上越市及び13区の地域別のバス路線の再編計画
- 公共交通の利用促進の取組
 利用方法・時刻表等を掲載した地域ごとのチラシの配布など

後期再編計画
策定の対象



第7章 計画の進捗管理・目標の達成状況の評価

予約型コミュニティバス実証運行の結果
(令和4年10月～令和5年2月)

1 利用状況

(1) 月別の利用人数

地区	月	予約件数		利用人数		
		予約件数	うち WEB 予約件数	利用人数	うちデマンド 利用人数	うち定時便 利用人数
安塚区	R4. 10月	142件	3件	147人	147人	-
	11月	161件	4件	192人	192人	-
	12月	137件	6件	160人	160人	-
	R5. 1月	139件	26件	154人	154人	-
	2月	155件	14件	167人	167人	-
	小計	734件	53件	820人	820人	-
	1日平均	7.4件	0.5件	8.3人	8.3人	-
牧区	R4. 10月	96件	1件	180人	101人	79人
	11月	101件	4件	184人	107人	77人
	12月	120件	0件	189人	124人	65人
	R5. 1月	65件	0件	109人	67人	42人
	2月	85件	0件	155人	87人	68人
	小計	467件	5件	817人	486人	331人
	1日平均	4.7件	0.0件	8.2人	4.9人	3.3人
合計	1,201件	58件	1,637人	1,306人	331人	
1日平均	12.0件	0.5件	16.3人	13.0人	3.3人	

- ・ 安塚区では、冬期間の通勤にWEB予約が多く利用されている。
- ・ 降雪時は利用を控える傾向があることから、1月は全体的に利用が少ない。

【前年度との比較（1日平均）】

地区	R4. 10月～R5. 2月	R3年度	比較
安塚区	8.3人	3.5人	+4.8人 (+137%)
牧区	8.2人	8.1人	+0.1人 (+ 1%)
合計	16.3人	11.6人	+4.7人 (+ 41%)

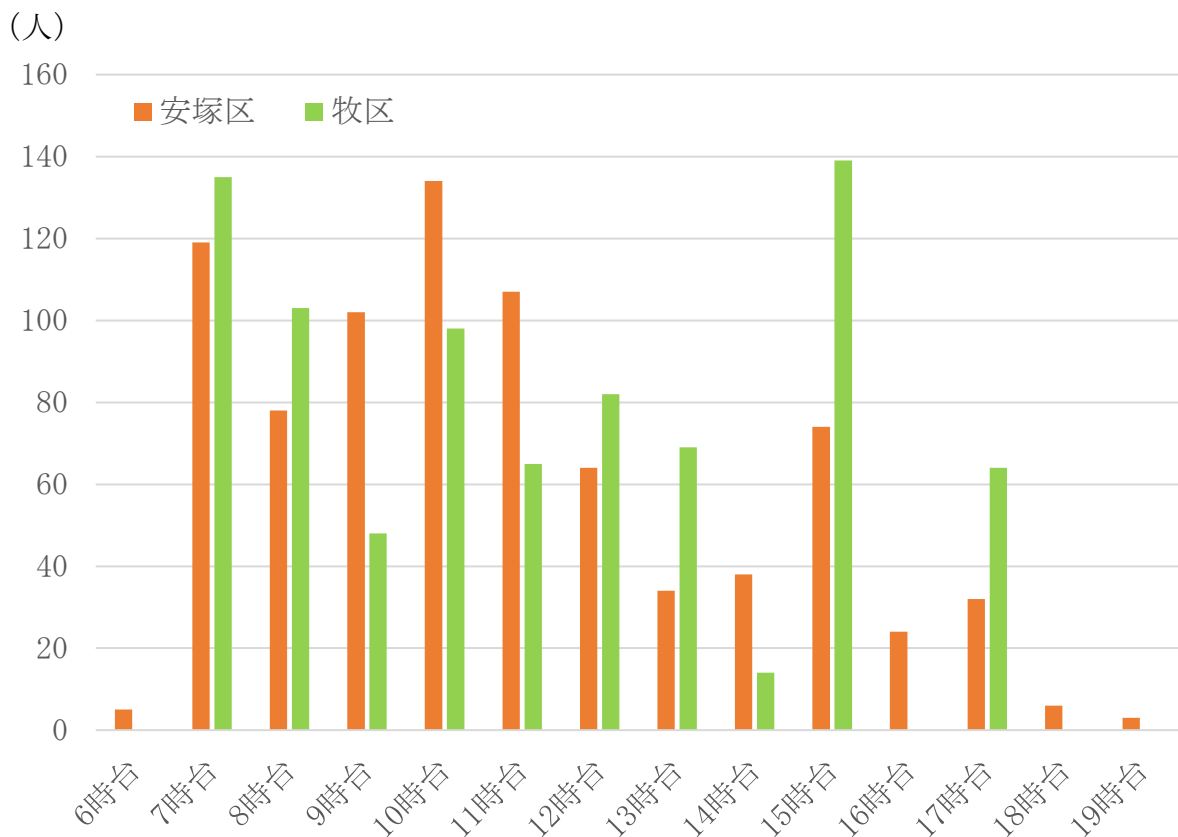
- ・ 安塚区、牧区ともにR3年度と比較して利用者が増加した。
- ・ 安塚区では、予約型コミュニティバスを導入する前の路線が曜日運行であり、便数も少なかったことから、利用者数が大きく増加した。
- ・ 牧区では、前年度から微増となったが、1・2月は大雪により外出が控えられ、利用者数が大きく減少しており、1・2月を除いた1日当たりの利用者数は8.9人（前年度比10%の増）であった。

【乗合状況】

地区	1人	2人	3人	4人以上	1便当たりの乗車人数
安塚区	528回	92回	24回	5回	1.26人
牧区	369回	41回	9回	2回	1.15人
合計	897回	133回	33回	7回	1.22人
割合	84%	12%	3%	1%	-

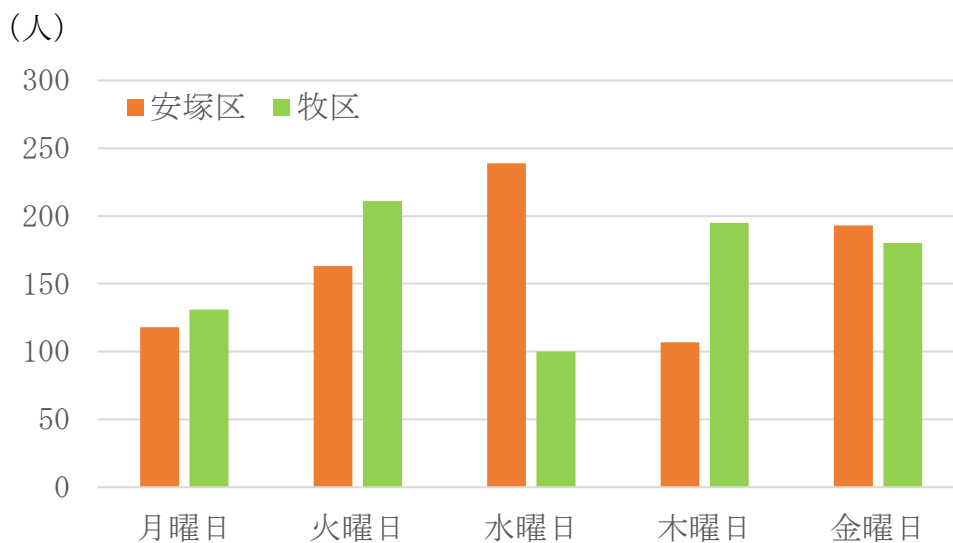
- ・ 1人での利用が84%と多く、1便当たりの乗車人数は約1.22人とどまっている。
- ・ 町内会や知人同士でのお出かけなど、団体での温浴施設や飲食店への移動が確認されており、高齢者の外出支援に寄与している。

(2) 時間帯別の利用人数



- ・ 安塚区、牧区ともに午前中を中心に利用が多い。
- ・ 牧区では、7時台、15時台、17時台に運行する定時便の利用が多い。
- ・ 朝6時台、夕方18～19時台の利用はほとんどない。

(3) 曜日別の利用状況



- ・ 安塚区では、通院や通勤、買い物の定期利用があるため、火曜日、水曜日、金曜日の利用が多い。
- ・ 牧区では、食料品等を販売している農協へのバス利用が多いため、休業日にあたる水曜日の利用が少ない。

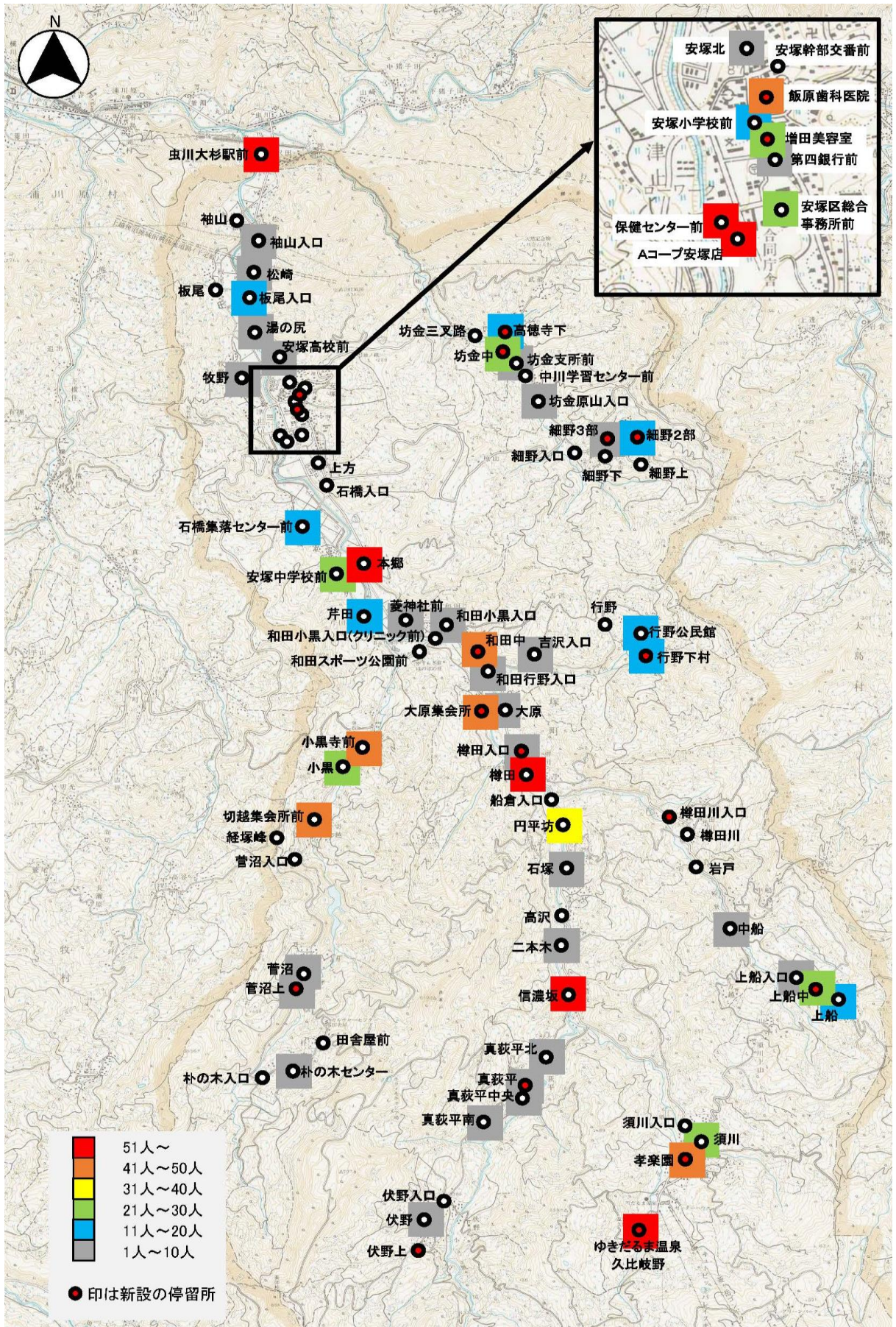
(4) 停留所別の利用状況

【利用人数の多い停留所（上位5件）】

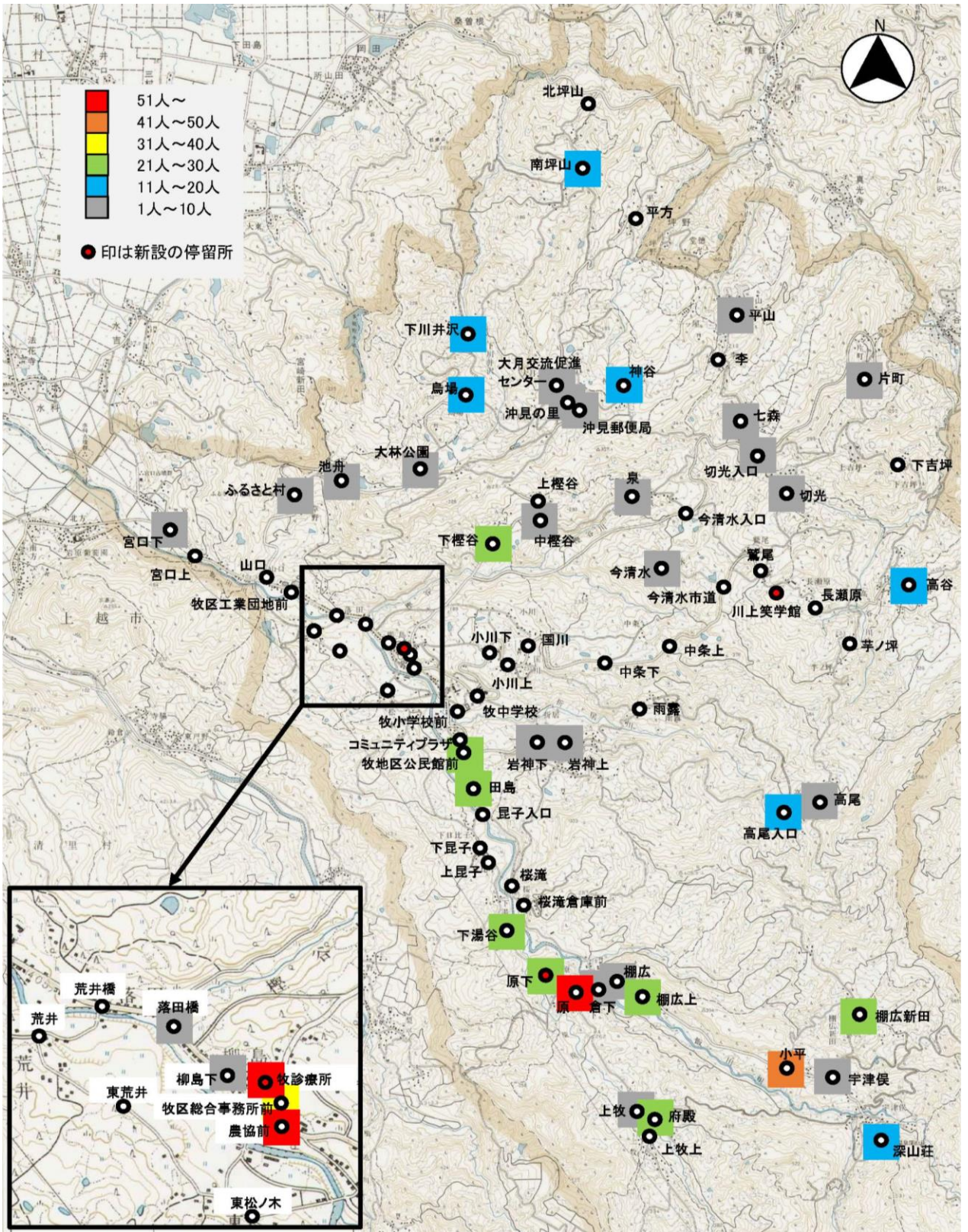
順位	安塚区	牧区
1位	保健センター前 (310人)	農協前 (299人)
2位	Aコープ安塚店 (194人)	牧診療所 (101人)
3位	虫川大杉駅前 (96人)	原 (54人)
4位	樽田 (87人)	小平 (42人)
5位	ゆきだるま温泉久比岐野 (80人)	牧区総合事務所前 (38人)

- ・ 安塚区では、路線バスとの乗継拠点であり、安塚診療所の最寄り停留所である「保健センター前」での乗降が一番多く、次に、買い物ができる「Aコープ安塚店」での乗降が多い。
- ・ 牧区では、路線バスとの乗継拠点であり、買い物ができる「農協前」での乗降が一番多く、次に、牧診療所の最寄り停留所である「牧診療所」での乗降が多い。
- ・ 各停留所の利用状況は次ページのとおり。

【安塚区 停留所別利用状況】



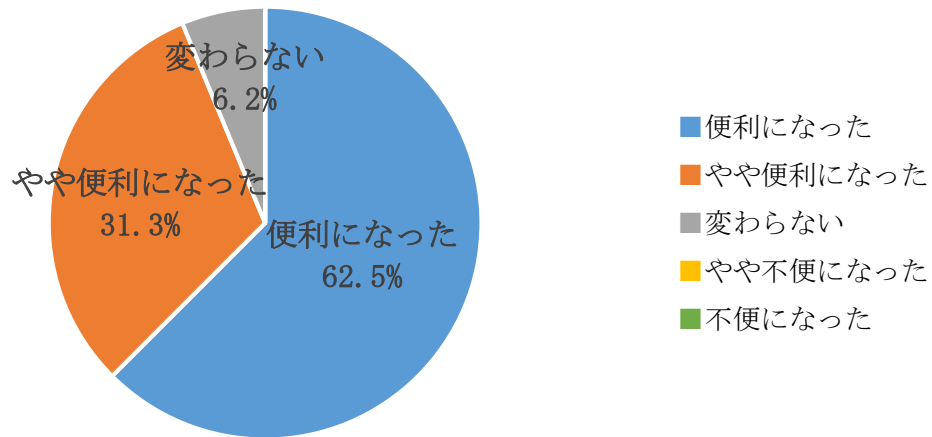
【牧区 停留所別利用状況】



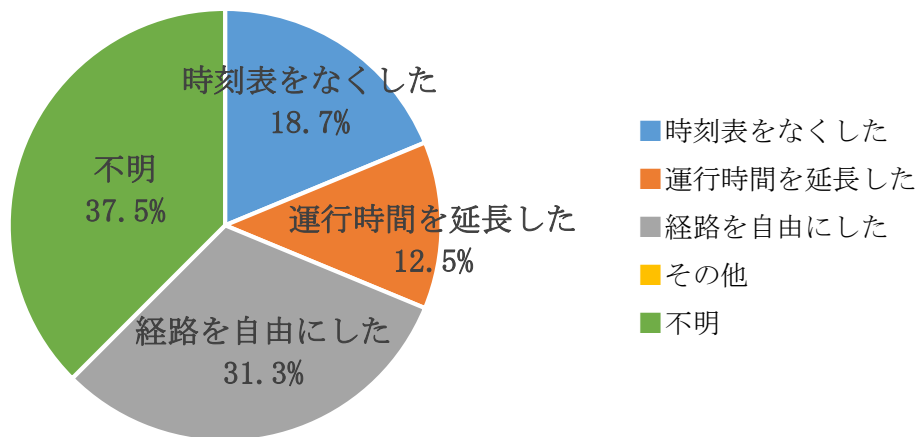
2 利用者を対象とした各種調査結果

(1) アンケート調査（回収票数：16票）

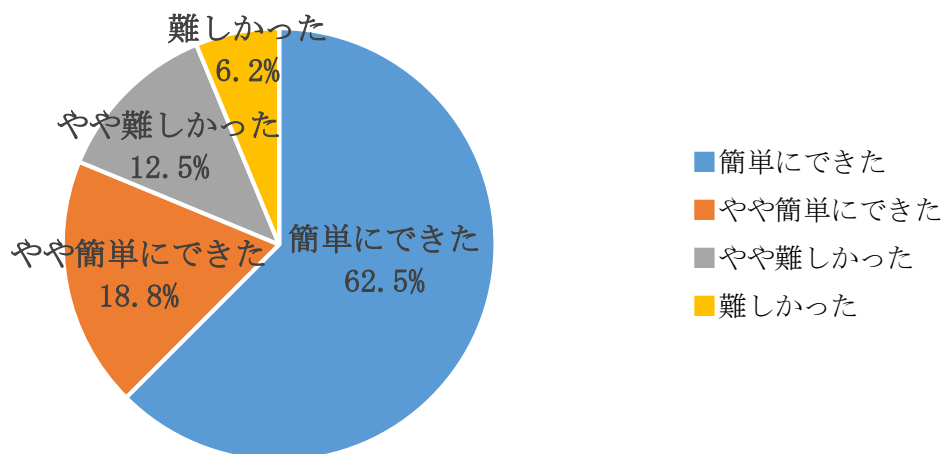
Q 1. 10月から運行方法を見直したことで、便利になりましたか。



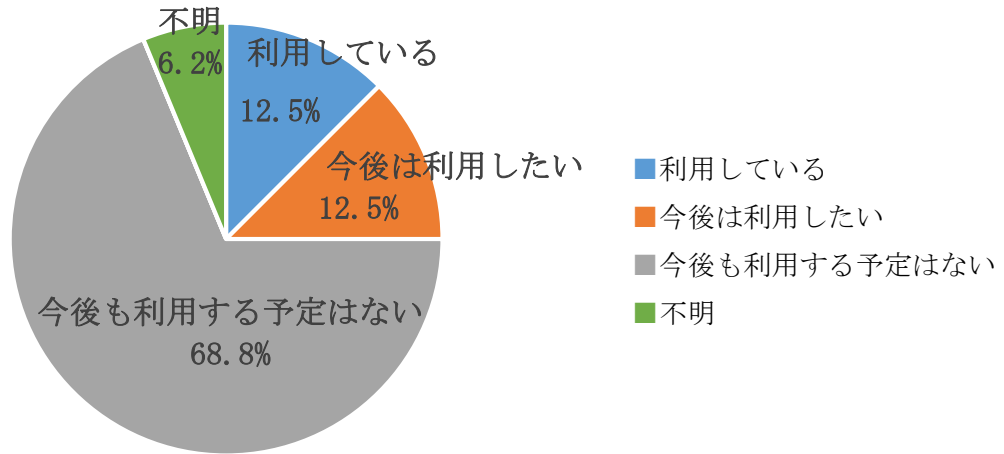
Q 2. 便利になったと感じる点はどこですか。



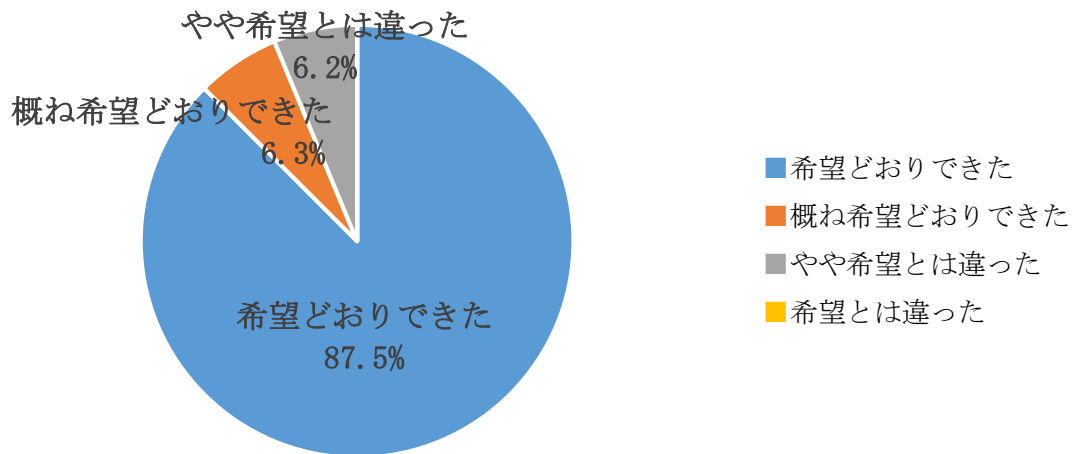
Q 3. 予約は簡単にできましたか。



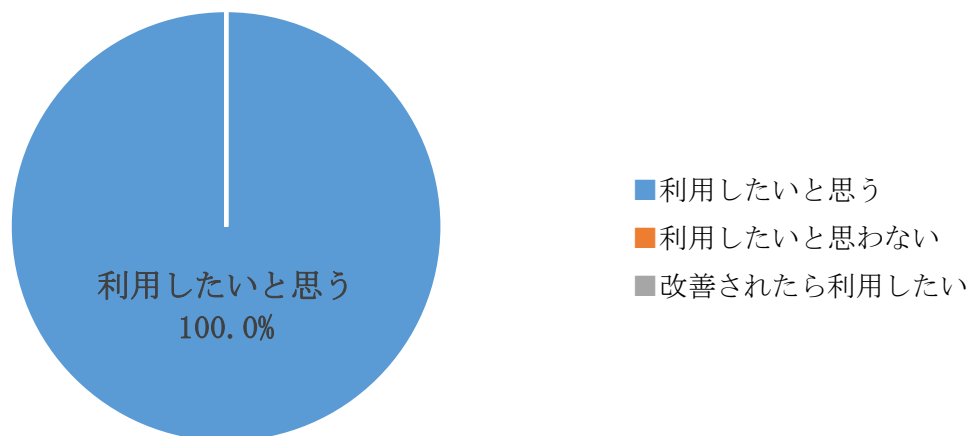
Q 4. インターネット予約を利用していますか。今後、利用したいと思いますか。



Q 5. 希望どおりの時間に予約ができましたか。



Q 6. また予約型コミュニティバスを利用したいと思いますか。



Q 7. 感想や意見・要望をお聞かせください。

感想	バスがないと通院できないので助かっている。
	同居人に送迎をお願いしづらくて困っていたので感謝している。
	農協前の待合所が暖かくて良かった。
	時間に合わせてもらってありがたい。運転士も感じが良い。
	予約時間のおり来てもらって助かっている。
	いつも感謝の気持ちでいっぱい。
	待ち時間が無くなり大変ありがたい。運転士も親切で助かっている。
意見	土日も朝夕1回ずつあったら助かるかもしれない。
要望	予約時間から1時間後の利用は困る。
	予約方法をもっと簡単にしてほしい。携帯電話を持っていない人は、出先で時間変更ができない。運賃を高くしてでも、予約方法を改善してほしい。
	時間の読めない用事で、1時間前の予約は不便。もう少し短縮できないか。

(2) 聞き取り調査（調査人数：46人）

主な感想	便利で助かっている。以前より便利になった。（25人）
	平日は毎日運行するので助かる。好きな時間に利用できて便利。（13人）
	停留所を新設してもらって助かる。（2人）
	運賃が安くて助かる。（5人）
	運転手が親切で良い。（6人）
意見要望	帰省する人のために、月に1回程度、日曜日に運行してほしい。（1人）
	友人に会いに行きたいので、土・日曜日に運行してほしい。（1人）
	イベントに出かけたいので、土・日曜日に運行してほしい。（1人）
	飲みに行くときに利用したいが、土・日曜日は運行していない。直江津方面から飲食して帰って来ても夜に運行しないので不便。（1人）
	深山荘に行きたいが、安塚区と牧区間が運行していないので不便。（1人）
同じ方向に向かう車両があれば、予約時間に捉われずに乗れたらよい。（1人）	

(3) 意見・要望への対応

- ・ 安塚区や牧区では、谷筋や川沿いの一本道が多いため、往復に時間がかかることや、冬は30分では往復できない場合があるなど、物理的に対応が困難であるため、1時間前の予約としていることから、令和5年4月からも予約は1時間前までとする。
- ・ 土・日曜日や夜間の運行については、運転手の拘束時間が増えることによる人件費が増加する一方で、アンケート・聞き取り調査の結果を見ると、ニーズが少ないことから、令和5年4月からの本運行では対応しないこととする。
- ・ 運行エリアの拡大については、ニーズや費用対効果を考慮して検討する必要がある。

3 まとめ

- ・実証運行では、安塚区、牧区ともに、R3年度と比較して利用者が増加したほか、アンケートでは、予約型コミュニティバスの運行により、「便利になった」「やや便利になった」と回答した人が93.8%、予約型コミュニティバスを「また利用したい」と回答した人が100%であった。また、聞き取り調査においても、便利になったとの感想が最も多かった。
- ・便利になった点としては、「経路を自由にした」と回答した人が31.3%、「時刻表をなくした」と回答した人が18.8%となっており、予約型コミュニティバスの運行方法が利用者のニーズに合致しているものと考えられ、地域の移動手段を確保するための有効な手法であることが確認できた。
- ・課題としては、利用者が少ない朝・夕方利用促進や、インターネット予約を含めた予約方法の周知などが必要であると考えている。
- ・また、他地域での実施に当たっては、既存のバスやタクシーなどとの関係や費用対効果等を考慮して導入を検討する必要がある。

路線バス・乗合タクシー 各路線の評価結果
(令和4補助年度 R3.10~R4.9)

No.	路線名	区分	1便当たりの利用者数	評価
1	上越大通り線（西城町経由）	幹線	15.0	IV現状維持
2	上越大通り線（本町経由）	幹線	17.3	IV現状維持
3	上越大通り線（新井行き）	幹線	8.8	IV現状維持
4	浜線	支線	0.8	I 路線廃止・互助への転換
5	教育大学線	幹線	6.6	IV現状維持
6	富岡線	幹線	12.5	IV現状維持
7	春日山・佐内線	幹線	7.6	IV現状維持
8	佐内・直江津循環線	幹線	2.1	III運行の効率化
9	直江津・浦川原線	幹線	13.8	IV現状維持
10	謙信公大通り循環線	幹線	1.8	III運行の効率化
11	春日山駅・アルカディアシャトル便	幹線	2.5	III運行の効率化
12	謙信公大通り線	幹線	1.9	III運行の効率化
13	南川線	幹線	9.6	IV現状維持
14	桑取線	支線	9.7	IV現状維持
15	名立線	幹線	3.7	III運行の効率化
16	能生線	幹線	9.1	IV現状維持
17	山麓線	幹線	7.0	IV現状維持
18	増田線	幹線	7.1	IV現状維持
19	宮口線	幹線	4.3	III運行の効率化
20	正善寺線	支線	2.7	II 運行形態の転換等
21	真砂線	幹線	2.7	III運行の効率化
22	高田・浦川原線	幹線	8.2	IV現状維持
23	島田線	幹線	2.5	III運行の効率化
24	清里線	幹線	3.6	III運行の効率化
25	高田南循環線	支線	1.2	II 運行形態の転換等
26	新井・板倉線	幹線	3.4	III運行の効率化
27	三針線	支線	0.9	I 路線廃止・互助への転換
28	犀潟駅線	支線	7.5	IV現状維持
29	黒井駅線	支線	19.1	IV現状維持
30	くびき駅線	支線	5.3	IV現状維持
31	柳町線	支線	15.4	IV現状維持
32	吉川西部循環線	支線	12.2	IV現状維持
33	山直海線＜幹線部分＞	幹線	5.2	IV現状維持
34	山直海線＜支線部分＞	支線	1.8	II 運行形態の転換等
35	泉谷・勝穂循環線	支線	6.8	IV現状維持
36	黒岩線	支線	0.5	I 路線廃止・互助への転換
37	水野線	支線	0.2	I 路線廃止・互助への転換
38	安塚線	幹線	2.5	III運行の効率化
39	大平線	支線	2.0	II 運行形態の転換等
40	月影・下保倉・末広ルート	支線	1.7	II 運行形態の転換等
41	岡沢ルート	支線	0.9	I 路線廃止・互助への転換
42	関山ルート	支線	0.9	I 路線廃止・互助への転換

地域内フィーダー系統補助の系統毎の収支状況

(単位：千円)

・安塚線

	R3 実績 a	R4 実績 b	差 b-a
収入	2,421	1,742	▲679
支出	7,922	8,052	130
収支率(%)	30.6%	21.6%	-
フィーダー補助	2,750	2,726	▲24
市補助	2,750	3,583	833

・島田線

	R3 実績 a	R4 実績 b	差 b-a
収入	3,150	2,443	▲707
支出	13,729	13,801	72
収支率(%)	22.9%	17.7%	-
フィーダー補助	5,290	4,769	▲521
市補助	5,289	6,589	1,300

・佐内・直江津循環線

	R3 実績 a	R4 実績 b	差 b-a
収入	541	653	112
支出	6,480	7,069	589
収支率(%)	8.3%	9.2%	-
フィーダー補助	3,497	3,227	▲270
市補助	2,441	3,188	747

・岡沢ルート

	R3 実績 a	R4 実績 b	差 b-a
収入	351	312	▲39
支出	4,265	4,973	708
収支率(%)	8.2%	6.3%	-
フィーダー補助	1,387	1,346	▲41
市補助	256	361	105

・月影・下保倉・末広ルート(1)、(2)

	R3 実績 a	R4 実績 b	差 b-a
収入	1,096	894	▲202
支出	4,885	5,349	464
収支率(%)	22.4%	16.7%	-
フィーダー補助	1,102	825	▲277
市補助	2,687	3,629	942

・真砂線

	R3 実績 a	R4 実績 b	差 b-a
収入	1,390	1,430	40
支出	7,543	7,741	198
収支率(%)	18.4%	18.5%	-
フィーダー補助	3,076	2,726	▲350
市補助	3,077	3,584	507

・上柿野ルート、小麦平ルート

	R3 実績 a	R4 実績 b	差 b-a
収入	36		
支出	276		
収支率(%)	13.0%		
フィーダー補助	56		
市補助	182		

・地域内フィーダー系統全体

	R3 実績 a	R4 実績 b	差 b-a
収入	8,985	7,475	▲1,510
支出	45,100	46,986	1,886
収支率(%)	19.9%	15.9%	-
フィーダー補助	17,158	15,619	▲1,539
市補助	16,682	20,934	4,252

※千円未満の端数を四捨五入しているため、合計が一致しないことがあります。