

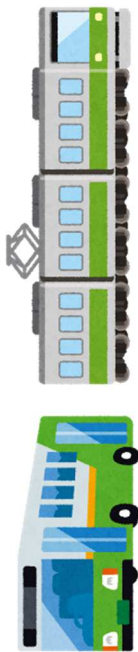
資料

(令和5年度 第3回上越市地域公共交通活性化協議会)

〇〇 〇〇様の「マイ時刻表」

行き	犀潟駅 ↓ 中央病院
帰り	中央病院 ↓ 本町3丁目 ↓ 犀潟駅

本町4丁目です食とお買物を想定(1時間半)



【注意事項】

- ・このマイ時刻表は、令和5年4月1日現在の情報を掲載しています。
- ・ダイヤや改正に伴うマイ時刻表の自動更新はできません。お手数ですが、ご自身で修正いただくか、再度申込みをお願いします。

【マイ時刻表の問合せ先】

上越市地域公共交通活性化協議会
(事務局：上越市交通政策課)
〒943-8601 上越市木田 1-1-3
電話：025-520-5633
F A X：025-526-8363
E-mail：kotsu@city.joetsu.lg.jp

【マイ時刻表の掲載路線の運行事業者】

- 信越本線 (JR 東日本)
- 妙高はねうまライン(えちごトキめき鉄道)
- 中央病院線
- 上越大通り線 (頸城自動車)
- 春日山・佐内線
- 宮口線 (くびき野バス)

【バス事業者の問合せ先】

- 頸城自動車バス営業所

電話：025-543-3178

(午前5時～午後7時)

- くびき野バス

電話：025-525-2771

(平日：午前6時～午後8時)

(土日祝：午前6時～午後7時30分)

- 頸北観光バス

電話：025-536-2219

(平日：午前5時30分～午後8時)

(土日祝：午前6時30分～午後6時)

- 頸南バス

電話：0255-72-3139

(平日：午前6時～午後8時)

(土日祝：午前6時30分～午後7時)

- 東頸バス

電話：025-599-2312

(平日：午前6時～午後6時30分)

(土日祝：午前7時～午後6時30分)

【鉄道事業者の問合せ先】

- JR 東日本お問い合わせセンター

電話：050-2016-1600

(午前6時～翌日午前0時)

- 北越急行 十日町駅

電話：025-752-0770

(午前5時30分～午後9時45分)

- えちごトキめき鉄道本社

電話：025-546-5520

(平日：午前8時30分～午後5時30分)

【タクシ事業者の問合せ先】

- 新井タクシー

(関山ルート) 電話：0120-222-825

- アイエムタクシー

(岡沢ルート) 電話：0800-800-5579

(タクシー配車) 電話：025-523-3188

- 頸城ハイヤー

(高田営業所) 電話：025-524-2525

(直江津営業所) 電話：025-543-3488

(柿崎出張所) 電話：025-536-2218

- 直江津タクシー

(本社営業所) 電話：025-543-4545

(大潟営業所) 電話：025-543-3939

- 高田合同タクシー

電話：025-524-5050

- 浦川原タクシー

(乗合タクシー) 電話：0120-400-198

(タクシー配車) 電話：025-599-2311

信越本線	
直江津行き	
犀潟駅発	→
直江津駅着	8:07
450円	

1. 上越大通り線	
新井バスターミナル行き	
中央病院発	→
本町4丁目着	11:32
260円	

41. 宮口線	本町4丁目での降車不可
高田駅行き	
中央病院発	→
本町3丁目着	11:44
260円	

7. 春日山・佐内線	
直江津駅行き	
中央病院発	→
本町4丁目発	11:45
260円	

妙高はねうまライン	
高田行き	
直江津駅発	→
高田駅着	8:21
450円	

1. 上越大通り線	
鶉の浜行き	
本町4丁目発	→
高田駅前着	13:09
160円	

1. 上越大通り線	
鶉の浜行き	
本町4丁目発	→
犀潟駅入口	13:56
690円	

40. 中央病院線	
中央病院行き	
高田駅前案内所発	→
中央病院着	8:36
260円	

妙高はねうまライン	
直江津行き	
高田駅発	→
直江津駅着	13:52
450円	

信越本線	
長岡駅行き	
直江津駅発	→
犀潟駅着	14:29

《路線バスがお得に利用できます!》

★ サンシャイン回数券

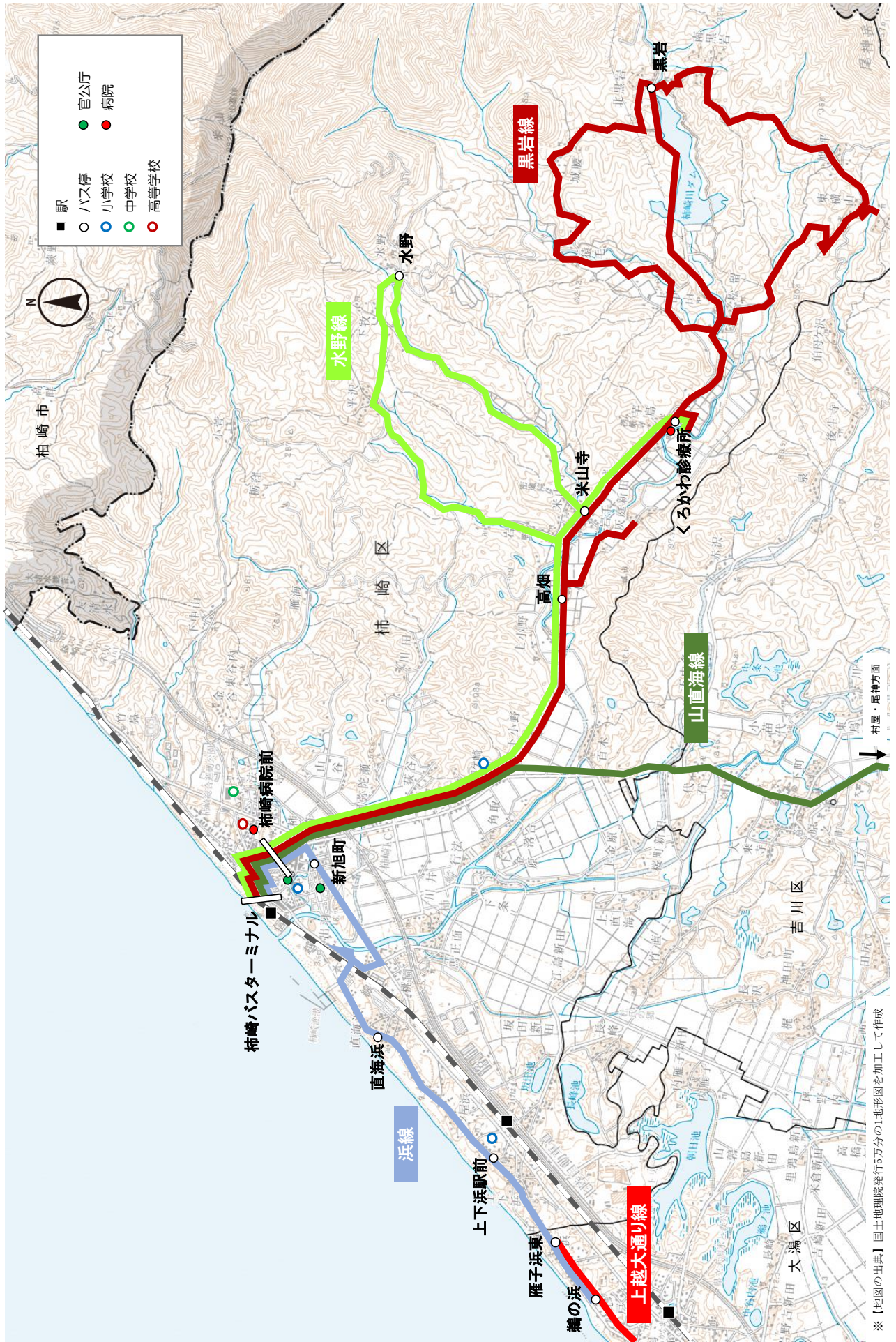
平日の9時~16時の間に降車する際に利用できる回数券を1,000円(1,250円分)、2,000円(2,500円分)で販売しています。

※土曜・日曜・祝日、8月15日、16日及び12月29日~1月3日の間は、時間制限なしで利用できます。

【販売箇所】

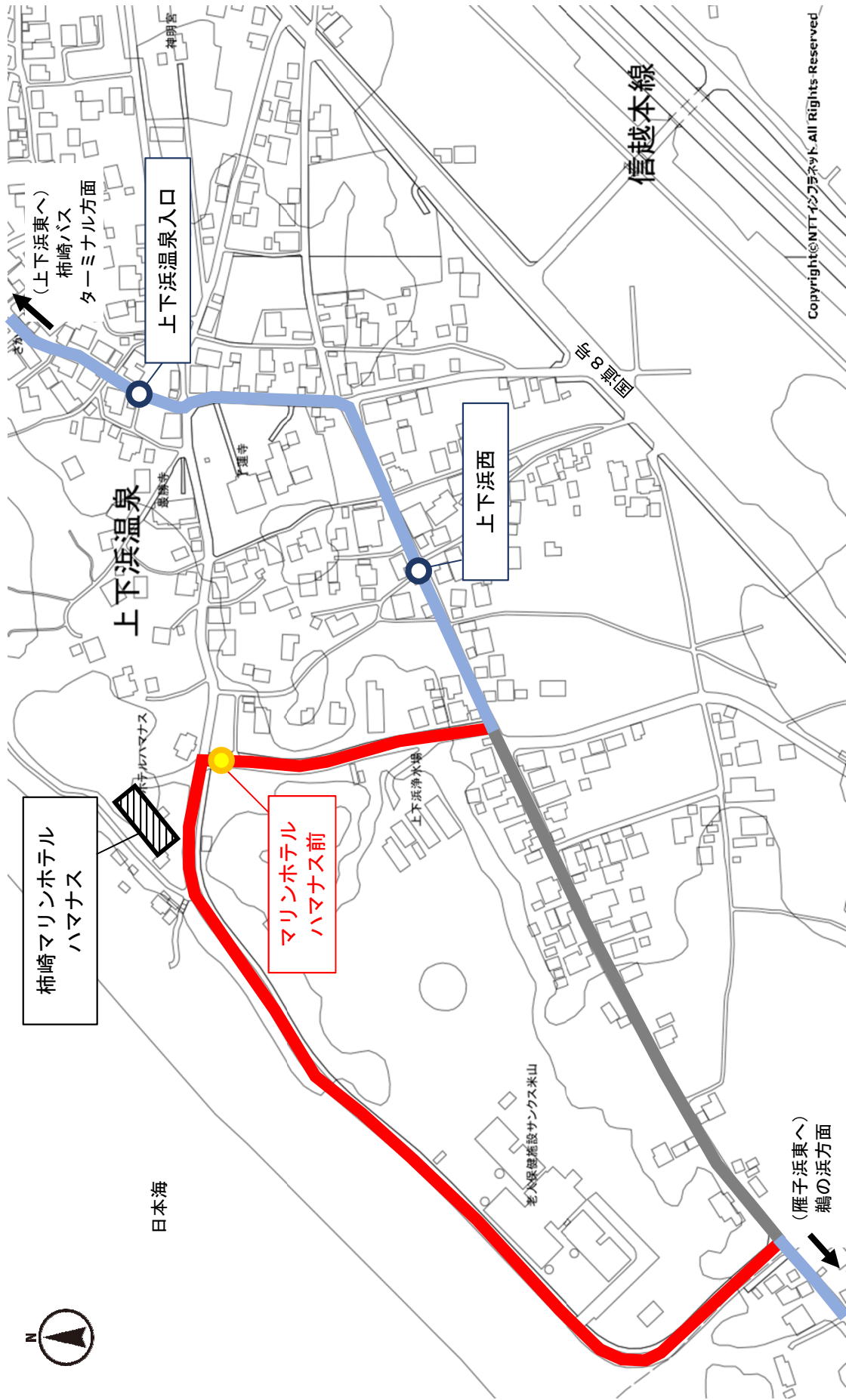
路線バスの車内、マルケーパーバスター、高田駅前案内所、直江津駅前案内所、直江津ショッピングセンター案内所、頸北観光バス・頸南バス・東頸バスのバス営業所

現在の路線図(浜線、黒岩線、水野線)



※【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

浜線 路線図(案)



Copyright©NTTインフラネット.All Rights Reserved

浜線 時刻表(案)

【鵜の浜→柿崎病院前→柿崎バスターミナル】

主な停留所	平日					土休日					
	1便	2便	3便	4便	5便	1便	2便	3便	4便	5便	
鵜の浜	8:15	10:22	12:22	14:25	16:17	8:30	10:20	12:22	14:25	16:17	変更なし
雁子浜東	8:16	10:23	12:23	14:26	16:18	8:31	10:21	12:23	14:26	16:18	
マリンホテルハマナス前	8:17	10:24	12:24	14:27	16:19	8:32	10:22	12:24	14:27	16:19	追加
上下浜西	8:18	10:25	12:25	14:28	16:20	8:33	10:23	12:25	14:28	16:20	変更なし
上下浜温泉入口	8:19	10:26	12:26	14:29	16:21	8:34	10:24	12:26	14:29	16:21	
上下浜東	8:20	10:27	12:27	14:30	16:22	8:35	10:25	12:27	14:30	16:22	
三ツ屋坂下	8:21	10:28	12:28	14:31	16:23	8:36	10:26	12:28	14:31	16:23	
直海浜	8:23	10:30	12:30	14:33	16:25	8:38	10:28	12:30	14:33	16:25	
出羽町民会館前	8:26	10:33	12:33	14:36	16:28	8:41	10:31	12:33	14:36	16:28	
柿崎交番前	8:29	10:36	12:36	14:39	16:31	8:44	10:34	12:36	14:39	16:31	
柿崎病院前	8:32	10:39	12:39	14:42	16:34	8:47	10:37	12:39	14:42	16:34	
柿崎バスターミナル	8:35	10:42	12:42	14:45	16:37	8:50	10:40	12:42	14:45	16:37	

【柿崎バスターミナル→柿崎病院前→鵜の浜】

主な停留所	平日					土休日					
	1便	2便	3便	4便	5便	1便	2便	3便	4便	5便	
柿崎バスターミナル	9:23	11:50	13:38	15:13	17:30	9:23	11:45	13:48	15:13	17:10	変更なし
柿崎病院前	9:25	11:52	13:40	15:15	17:32	9:25	11:47	13:50	15:15	17:12	
柿崎交番前	9:27	11:54	13:42	15:17	17:34	9:27	11:49	13:52	15:17	17:14	
出羽町民会館前	9:30	11:57	13:45	15:20	17:37	9:30	11:52	13:55	15:20	17:17	
直海浜	9:34	12:01	13:49	15:24	17:41	9:34	11:56	13:59	15:24	17:21	
三ツ屋坂下	9:35	12:02	13:50	15:25	17:42	9:35	11:57	14:00	15:25	17:22	
上下浜東	9:37	12:04	13:52	15:27	17:44	9:37	11:59	14:02	15:27	17:24	
上下浜温泉入口	9:38	12:05	13:53	15:28	17:45	9:38	12:00	14:03	15:28	17:25	
上下浜西	9:39	12:06	13:54	15:29	17:46	9:39	12:01	14:04	15:29	17:26	
マリンホテルハマナス前	9:39	12:06	13:54	15:29	17:46	9:39	12:01	14:04	15:29	17:26	
雁子浜東	9:40	12:07	13:55	15:30	17:47	9:40	12:02	14:05	15:30	17:27	変更なし
鵜の浜	9:43	12:10	13:58	15:33	17:50	9:43	12:05	14:08	15:33	17:30	

※土日祝ダイヤは、土日祝および8/15・8/16、12/29～1/3の運行(元日は全便運休)

NPO 法人柿崎まちづくり振興会が運行する自家用有償旅客運送について

1 運行の趣旨

廃止となる黒岩線・水野線の沿線地域のほか、柿崎区内でバス路線がない地域における住民の移動手段を確保するため、NPO 法人柿崎まちづくり振興会が自家用有償旅客運送（交通空白地有償運送）の運行を開始するもの。

2 柿崎区の概要

(1) 位置



資料: 上越市都市計画マスタープラン(平成 27 年 8 月策定) 掲載の図を加工

(2) 人口 (令和 5 年 7 月 31 日時点)

世帯数	人口	65 歳以上	75 歳以上
3,378 世帯	8,611 人	3,592 人 (41.7%)	1,974 人 (22.9%)

(3) 公共交通の運行状況

区分	運行状況等
鉄道	<ul style="list-style-type: none"> 沿岸部を JR 東日本 信越本線が運行している。(柿崎駅、上下浜駅) 山間部は運行地域外。
バス	<ul style="list-style-type: none"> 浜線、山直海線が運行している。 黒岩線、水野線が令和 5 年 10 月に廃止となる。 ※このほか、利用者数が少ないため、令和 3 年 4 月に柿崎・森本線が廃止、令和 4 年 4 月に上直海線が廃止となった。
タクシー	<ul style="list-style-type: none"> 柿崎駅付近に頸城ハイヤー柿崎出張所がある。 黒岩、水野などの山間部から病院や柿崎駅までは距離が長く、運賃が高額になる。

3 運行計画（案）

(1) 内容

項目	内容
運行主体	NPO 法人柿崎まちづくり振興会
対象者	柿崎区の住民及び柿崎区への来訪者
運行日	平日 ※土曜日、日曜日、祝日、年末年始（12月29日～1月3日）は運休
1日の便数	8便
運行方法・利用方法	<ul style="list-style-type: none"> ・第2便・第3便は定時便（一部停留所での乗車は予約が必要）、それ以外の便は予約があった場合のみ運行するデマンド便とする。 ・デマンド便の予約は、1か月前から前日（土日祝・年末年始の場合はその前日）15時までとする。 ・利用者は、事前に利用登録（世帯ごと）を行う。（登録がなくても利用は可能）
運行区域	資料4-2（資料P11）のとおり <ul style="list-style-type: none"> ・定時便は時刻表のとおり、決められた停留所を通る経路を運行する。 ・デマンド便は停留所を設置せず、区域内の予約があった場所を運行する。ドアツードアではなく、公道上での乗降を基本とする。
時刻表	資料4-4（資料P15）のとおり
運行時間（定時便）	第2便：83分程度、第3便：69分程度
運行距離（定時便）	第2便：33.6km、第3便：27.5km
使用する車両	定員8人（運転手を除く定員7人）の車両1台 ※リース車両（リース契約にメンテナンス、代車対応を含む）
1便当たりの利用者数見込み	約1.25人 (年間利用者総数2,450人 ÷ 年間運行日数245日 ÷ 8便)

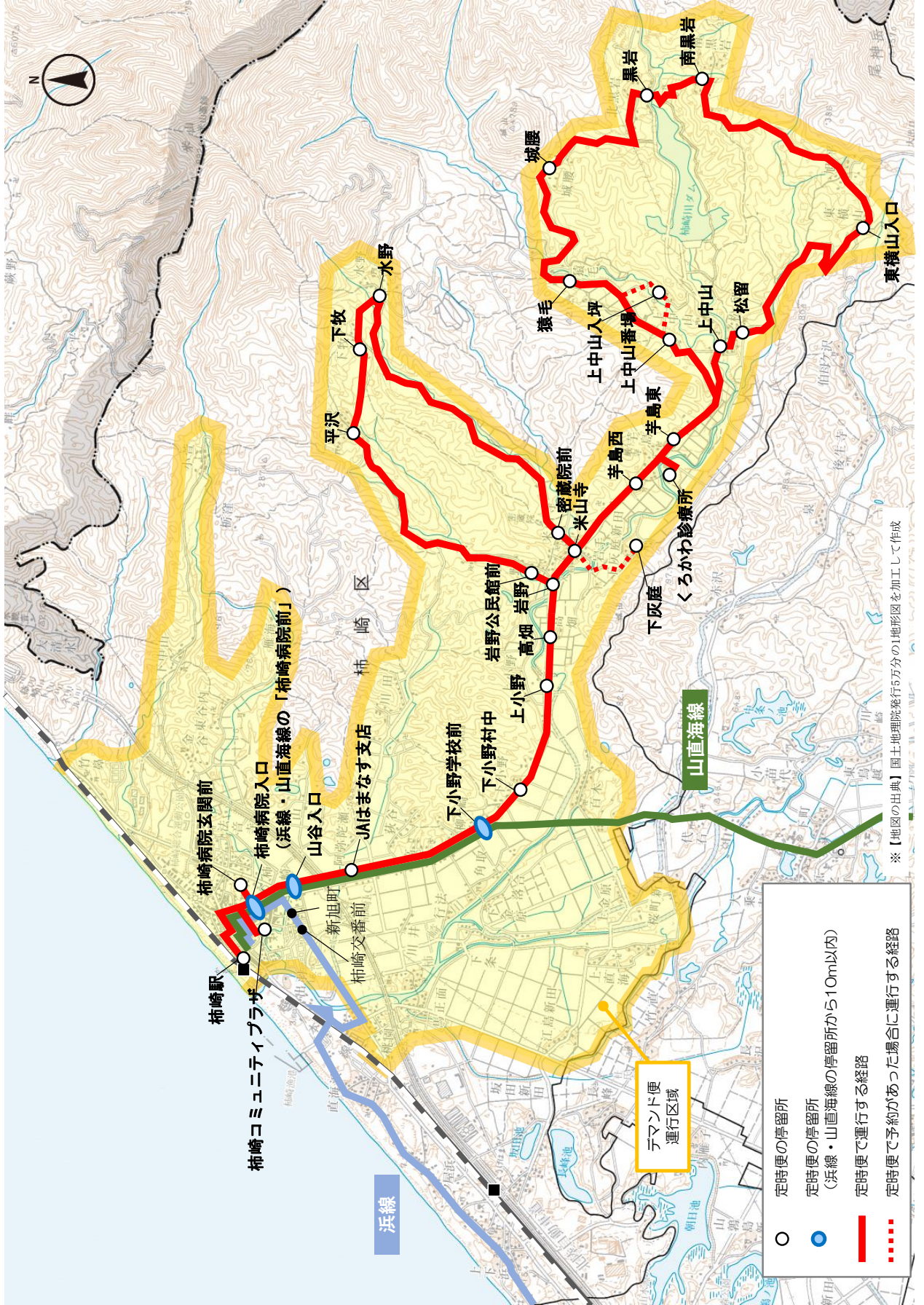
(2) 運賃

	大人(高校生以上)	子ども(中学生以下)	未就学児	支払い方法
利用登録あり	200円	100円	無料	回数券
利用登録なし	500円			現金

4 交通事業者との合意の状況

自家用有償旅客運送の登録申請を行うことについて、バス事業者及びタクシー事業者から合意を得ている。

NPO法人柿崎まちづくり振興会自家用有償旅客運送 運行区域図(案)



自家用有償旅客運送自動車が停車又は駐車をする乗合自動車の停留所一覧(案)
 (NPO法人柿崎まちづくり振興会自家用有償旅客運送)

停留所名	停留所の所在地	乗合自動車(路線バス)の路線名
柿崎病院前	上越市柿崎区柿崎6411-1先 上越市柿崎区柿崎6403丙の子先	浜線、山直海線
新旭町	上越市柿崎区柿崎711先 上越市柿崎区柿崎717先	浜線
柿崎交番前	上越市柿崎区柿崎587-1先 上越市柿崎区柿崎633-1先	浜線
山谷入口	上越市柿崎区柿崎1227先	山直海線
下小野学校前	上越市柿崎区下小野1504-1先 上越市柿崎区下小野1501先	山直海線

NPO法人柿崎まちづくり振興会自家用有償旅客運送 時刻表(案)

定時便の停留所	1便	2便	3便	4便	5便	6便	7便	8便
柿崎コミュニティプラザ	6:50	8:10	9:55	11:55	13:40	15:30	17:00	18:10
柿崎		8:14	9:59					
柿崎病院入口・玄関前		8:17	10:02					
山谷入口		8:18	10:03					
JAはまなす支店		8:19	10:04					
下小野学校前		8:23	10:08					
下小野村中		8:25	10:10					
上小野		8:27	10:12					
高畑		8:28	10:13					
岩野		8:29	10:14					
密蔵院前		-	10:16					
水野		-	10:23					
下牧		-	10:25					
平沢		-	10:28					
岩野公民館前		-	10:33					
岩野		-	10:34					
米山寺		8:30	10:35					
下灰庭(※要予約)		※	※					
芋島西		8:32	10:37					
くろかわ診療所		8:34	10:39					
芋島東		8:35	-					
上中山番場		8:39	-					
上中山入坪(※要予約)		※	-					
猿毛		8:41	-					
城腰		8:45	-					
黒岩		8:49	-					
南黒岩		8:52	-					
東横山入口		8:58	-					
松留		9:03	-					
上中山		9:04	-					
芋島東		9:07	-					
くろかわ診療所		9:08	-					
芋島西		9:10	10:41					
下灰庭(※要予約)		※	※					
米山寺		9:12	10:43					
岩野		9:13	10:44					
高畑		9:14	10:45					
上小野		9:15	10:46					
下小野村中		9:17	10:48					
下小野学校前		9:19	10:50					
JAはまなす支店		9:25	10:54					
山谷入口		9:24	10:55					
柿崎病院入口・玄関前		9:26	10:57					
柿崎		9:29	11:00					
柿崎コミュニティプラザ		9:33	11:04					

デマンド便

デマンド便

■定時便(2便、3便)の運行について

- ・山谷入口～水野・黒岩の区間は、自由乗降とする。
- ・水野・黒岩方面へ運行するとき、柿崎コミュニティプラザ～山谷入口の区間は乗車のみとする。
- ・柿崎コミュニティプラザ方面へ運行するとき、山谷入口～柿崎コミュニティプラザの区間は降車のみとする。

■デマンド便の運行について

- ・旭町交差点～柿崎コミュニティプラザの区間での乗降は、定時便の停留所のみとする。

後期再編計画の骨子（第5章～第7章）

現計画		後期再編計画	
目次	記載事項	改定の趣旨	摘要
第5章 取組方針			
1 バス路線の役割分担に基づく再編の考え方	主要幹線、幹線及び支線の役割分担	・現計画の記載事項を踏襲するもの	—
2 バス路線の評価と方向性の検討	路線ごとの評価方法と再編の方向性	・現計画の記載事項を踏襲しつつ、市営バスの評価方法について明記するもの ・コロナ禍の影響を踏まえ、路線廃止までの猶予期間を延長するもの ・予約型コミュニティバスの導入について評価フローに追記するもの	・市営バスは区域全体で評価する。 ・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調査する。 ・予約型コミュニティバスに対する評価については、令和9年度までに検討し、次期計画に定める。
3 多様な移動手段の検討	・路線バスだけでなく、乗合タクシー、市営バスを含めて検討 ・検討に当たっては、地域住民の参画を得て決定	・国の取組や制度改正を的確に捉えながら検討することを追記	—
4 バス路線がない地域の移動手段の確保			
(1) 基本的な考え方	・民間の商店等による送迎サービス、福祉有償運送、福祉バス等、タクシーなどのほか、住民の互助や支え合いによる取組など、地域の交通手段を総動員	(字句の整理のみ)	—
(2) 住民の互助による輸送			
① 互助による輸送の取組	・互助による輸送の運行形態	(法改正に伴う文言の修正等)	—
② 上記①の取組に対する市の支援	・互助に対する支援や運行に向けた協議	・令和2年度から開始した互助の輸送に対する支援制度と輸送の実施状況について明記するもの	—
(3) 近所の助け合いによる輸送			
① 住民同士が支え合う取組の展開	・近所の住民同士による助け合いの輸送	・住民同士による助け合いの輸送の動向を追記するもの	・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た移動手段の補完
② 「近所の助け合い」の取組に対する市の支援	・住民ドライバーの仲介や、通院・買い物バスに対する支援の検討	・令和2年度に創設した支援の仕組みを明記するもの	・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
(4) 地域における各種輸送サービスとの連携	・バス路線が廃止となった場合等に輸送サービスを補完する移動手段との連携	(字句の整理のみ)	—
【新】5 鉄道	(記載なし)	・本計画が当市の総合公共交通計画であることから、鉄道に関する取組方針について新たに記載するもの	・鉄道事業者は、様々な移動ニーズを的確に捉え、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。 ・市内を運行する鉄道事業者にあっては、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により利用促進を図る。
5-6 公共交通を利用しやすい環境の整備	・市と交通事業者の連携・協力による分かりやすい情報の提供やサービス向上 ・自発的な公共交通の利用を促進するモビリティ・マネジメントの推進	(字句の整理のみ)	—

現計画		後期再編計画	
目次	記載事項	改定の趣旨	摘要
第6章 主要施策			
1 バス路線の再編計画			
(1) 概要	・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。	(変更なし)	—
(2) 地域別の再編計画	・地域別の再編計画	(変更なし)	※地域別の再編計画(資料 5-3)は懇話会等において協議中であり、確定していない。
(3) 再編の実施時期	・前期4年間の具体的な再編実施時期を記載 ・毎年度、路線の評価フローによる評価を実施	・後期4年間の具体的な再編実施時期を記載するもの ・毎年度、路線の評価フローによる評価を実施について記載するもの	※現在、再編内容・実施時期(図表 6-1)は懇話会等において協議中であり、確定していない
(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	・バス路線が廃止となる場合の考え方と互助について	・コロナ禍の影響を踏まえ、路線廃止までの猶予期間を延長について記載するもの	—
2 公共交通の利用促進の取組			
(1) 分かりやすい情報提供	・公共交通の利用者にバス路線や鉄道の運行情報を周知する取組を展開	・現在の取組を継続 ・在住・訪日外国人がバスを利用するために必要な情報提供の充実	—
(2) 公共交通を利用しやすくするサービスの向上	・運賃の割引や得点の付与のほか、バスの乗車予約の負担軽減の取組を展開	・現在の取組を継続 ・進捗が図られなかった取組について、対応を強化	・「施設と連携した割引サービス」「デマンド運行の負担の軽減」の取組の強化
(3) モビリティ・マネジメント	・公共交通について理解を深めてもらうことで利用促進につなげる取組を展開	・鉄道の利用促進に向けたイベントについて追記するもの	—
【新】3 大雪時における公共交通の確保	(記載なし)	・令和2年度の大雪災害を踏まえ、大雪災害時のバスや鉄道の運行・対応について記載するもの	・大規模な自然災害の発生時には、鉄道代替や通院利用を想定した臨時バス3路線を運行する。など
【新】4 新しい技術の活用に向けた検討	(記載なし)	・路線バス等の運行の効率化や利便性向上、温室効果ガス排出量削減に向け、新技術の活用を検討	・AI技術や自動運転、電動バスの導入など
第7章 計画の進捗管理・目標の達成状況の評価			
1 基本方針の評価			
	・第4章の基本方針・目標の達成に向け、第5章の取組方針を踏まえた第6章の主要施策の効果を評価し、更なる改善の必要性を検討する。	・第4章～第6章の変更を受けた図表 7-1 の変更	—
2 施策の評価			
(1) バス路線の再編の評価	・毎年度、第5章の評価フローに基づく路線の評価と財政負担の削減効果の検証を行い、必要な見直しを実施 ・毎年度の評価を地域の住民と情報共有	・評価フローに基づく路線の評価とあわせ、第4章の目標達成に向けた進捗状況を分析	・市の財政負担について、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。
(2) 利用促進策の評価	・公共交通利用者の維持・確保への寄与の度合いの観点から毎年度検証	(変更なし)	—
3 評価体制			
	・市が計画を評価し、地域公共交通活性化協議会に報告 ・毎年度の評価を地域の住民と情報共有	(変更なし)	—

後期再編計画策定に係る改定の内容（第5章～第7章）

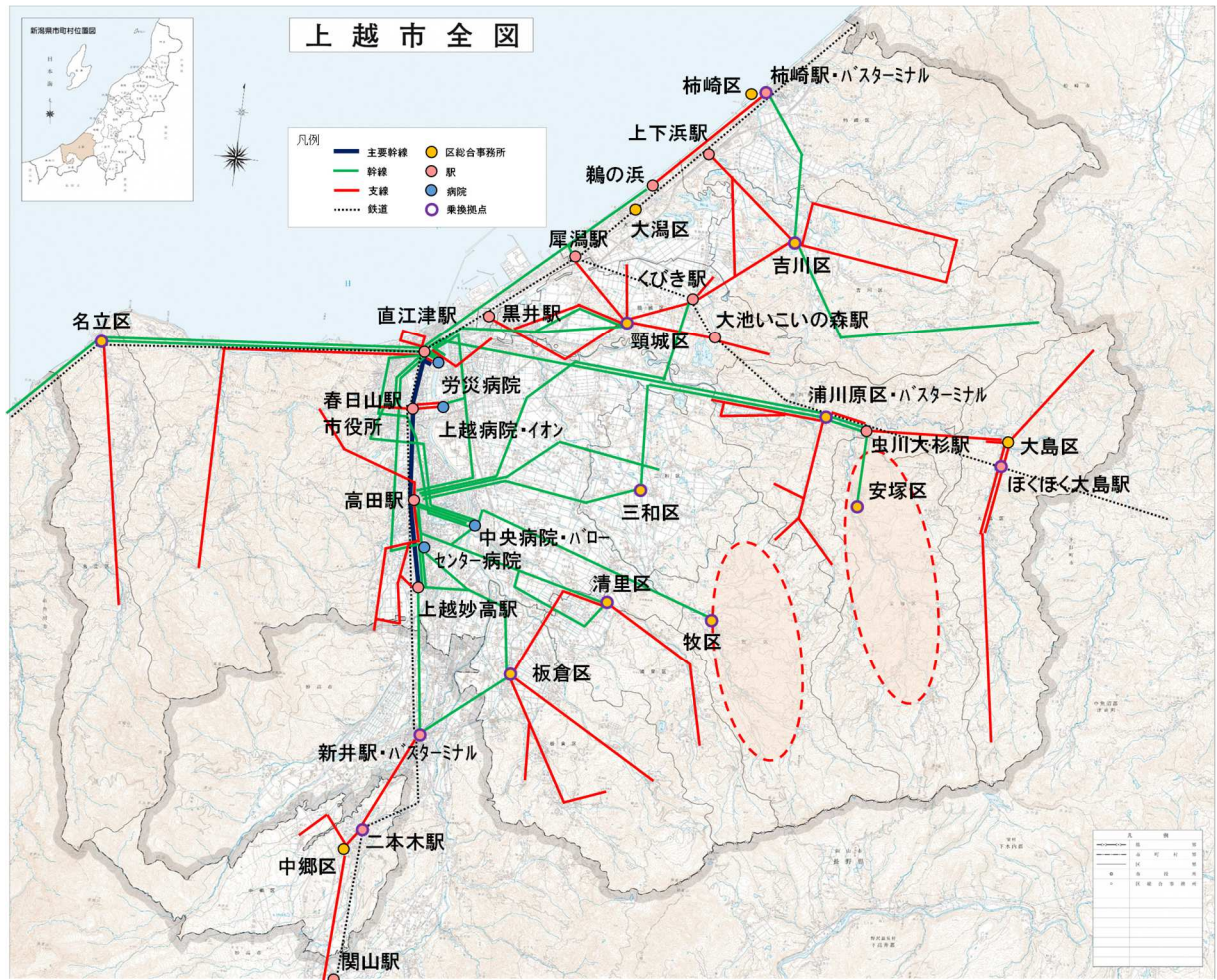
第5章 取組方針

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－深山荘（牧区））、山直海線（柿崎バスターミナル－尾神（吉川区））、清里線（高田駅－赤池（清里区））、水科・今保線（高田駅－水科－杉林入口（三和区））、真砂・岡田線（高田駅－岡田（三和区）－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>

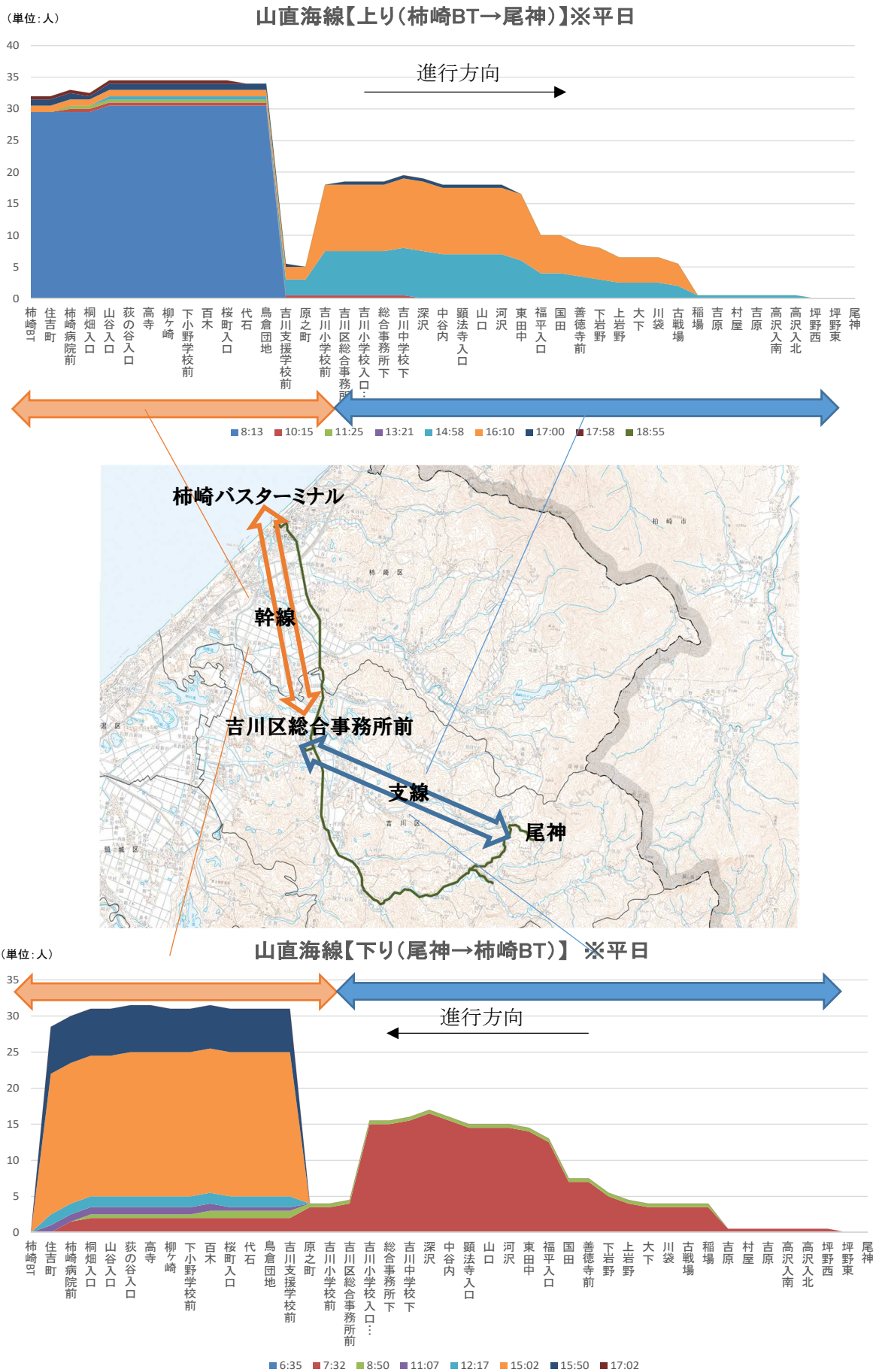
図表 5-1 バス路線の役割分担の考え方

	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、ただちに廃止とせず、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調査することとする。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もと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	区域ごと
	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 (運行経路が決まっている)	区域運行 (運行経路が決まっておらず 区域内を運行)
	バス (乗車定員11人以上の車両)	路線バス	路線バス
タクシー (乗車定員11人未満の車両)	乗合タクシー	乗合タクシー	
市が所有する自家用バス	市営バス	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 … 「年間利用者数÷年間計画運行回数」により算出する。なお、年間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。

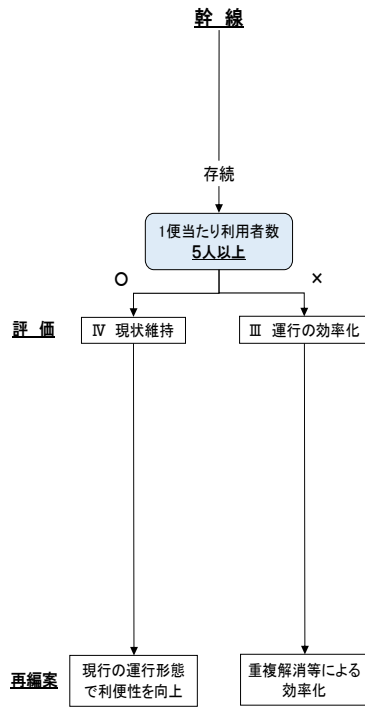
図表 5-5 予約型コミュニティバスに対する路線の評価方法の例

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

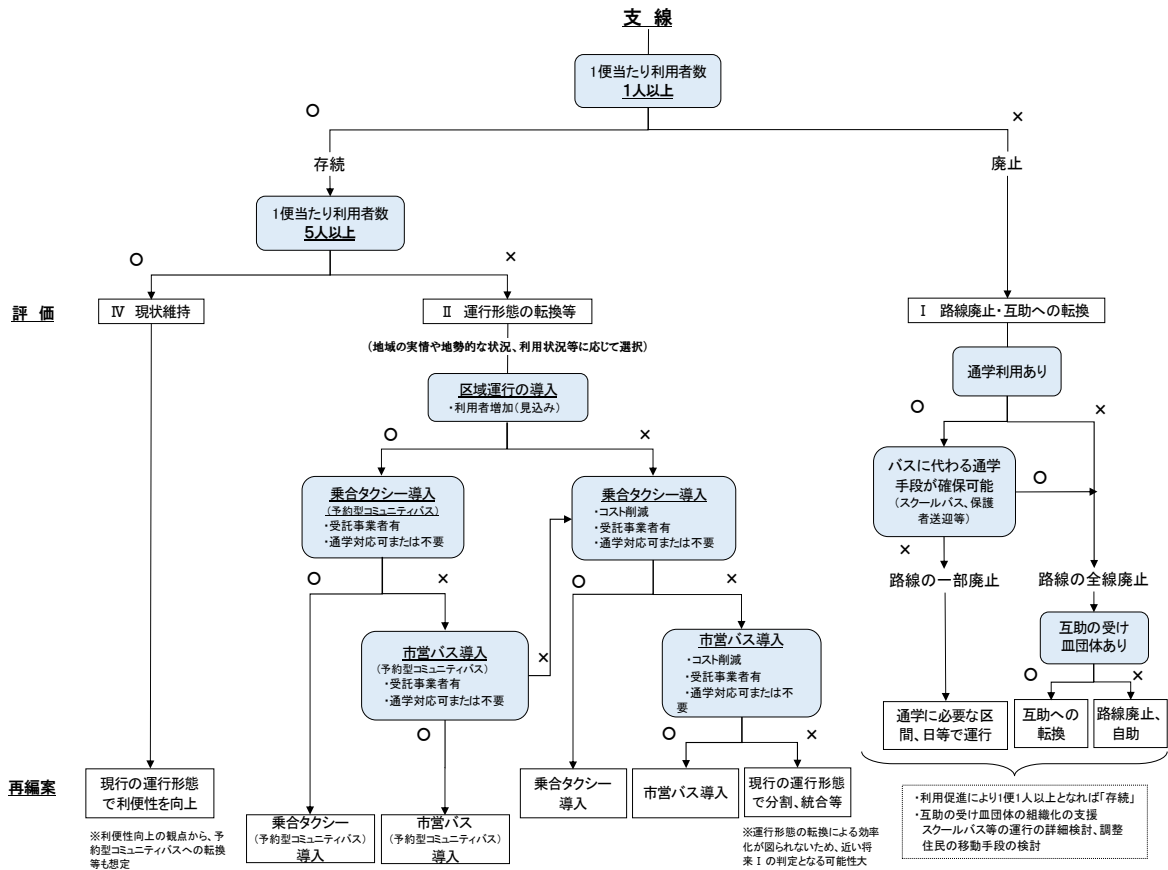
※ 予約型コミュニティバスについては、令和9年度までを評価方法の検討期間とする。

図表 5-7 評価フロー

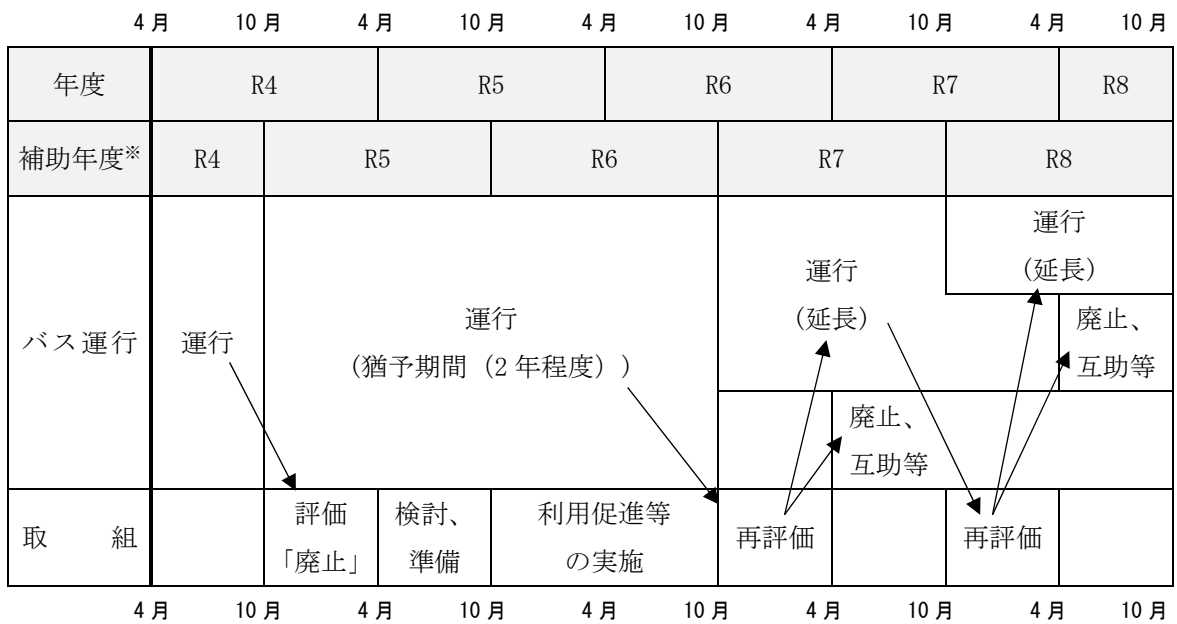
【幹線の場合】



【支線の場合】



図表 5-8 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通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 5-9 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	近所の助け居合による輸送
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 5-10 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 5-11 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、公共交通の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。

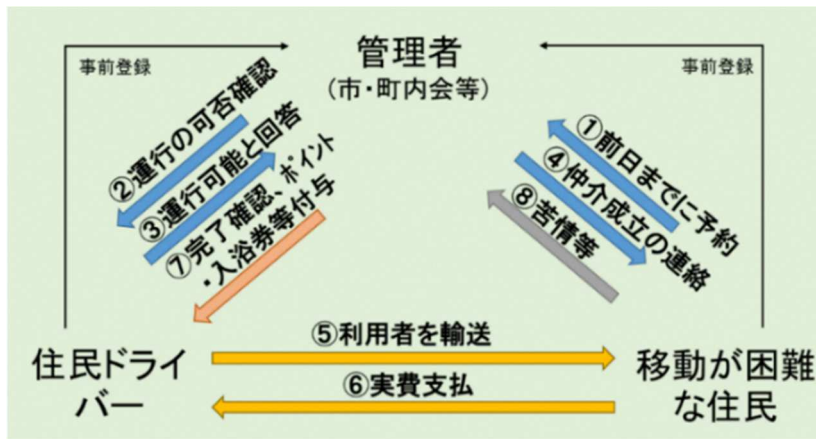
図表 5-12 互助による輸送の実施状況

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	柿崎まちづくり振興会	R5.10月 （予定）	・黒岩線 ・水野線 ※今後、区内の別の地区（七ヶ地区）での運行も検討	令和5年10月に路線を廃止し、互助による輸送に移行予定 住民組織（柿崎まちづくり振興会）で実施に向け検討中 ※運行内容確定後に正式な情報に修正する。

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 5-13 住民ドライバーとの仲介の取組のイメージ図



図表 5-14 「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 5-15 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
<p>（記載なし）</p>	<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よ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 style="text-align: center;">（変更なし）</p> <p style="text-align: right;">・・・</p> <p>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 style="text-align: center;">（変更なし）</p> <p style="text-align: right;">・・・</p> <p>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>

(※ 地域別再編計画は資料 5-3 のとおり)

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		区・地域	路線名	路線区分	評価 (R4年度実績)	再編概要
年度	月					
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) ・Ⅳ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。 ・Ⅱ運行形態の転換等…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。	
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	・Ⅳ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	・Ⅳ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	・Ⅳ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	・Ⅳ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	・Ⅳ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	櫛池線(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・通学等の移動手段の検討を行う)。	

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)</p> <p>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)</p> <p>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)</p> <p>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)</p> <p>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)</p> <p>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)</p> <p>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2年度の大雪災害では、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

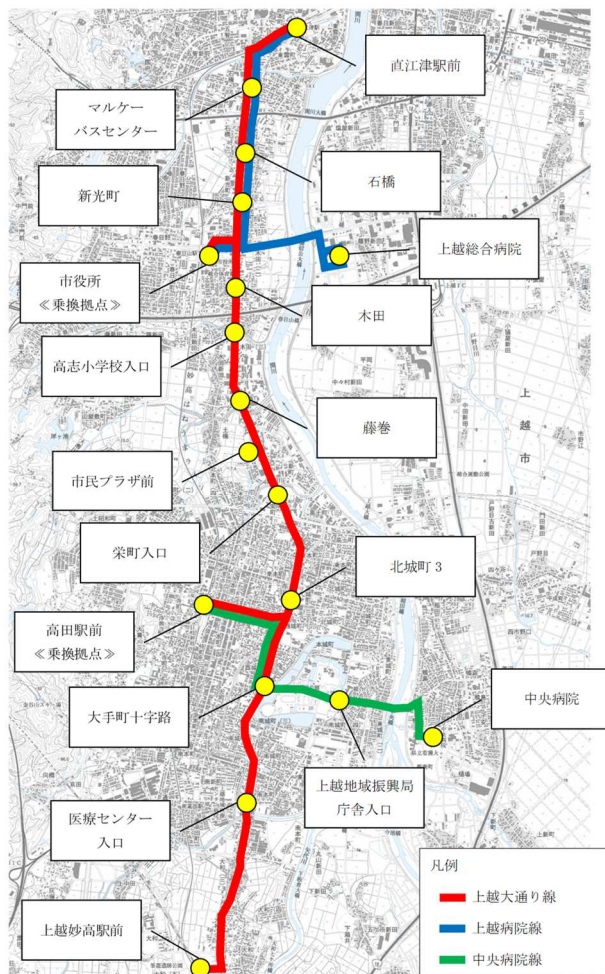
1乗車 200円

(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 >



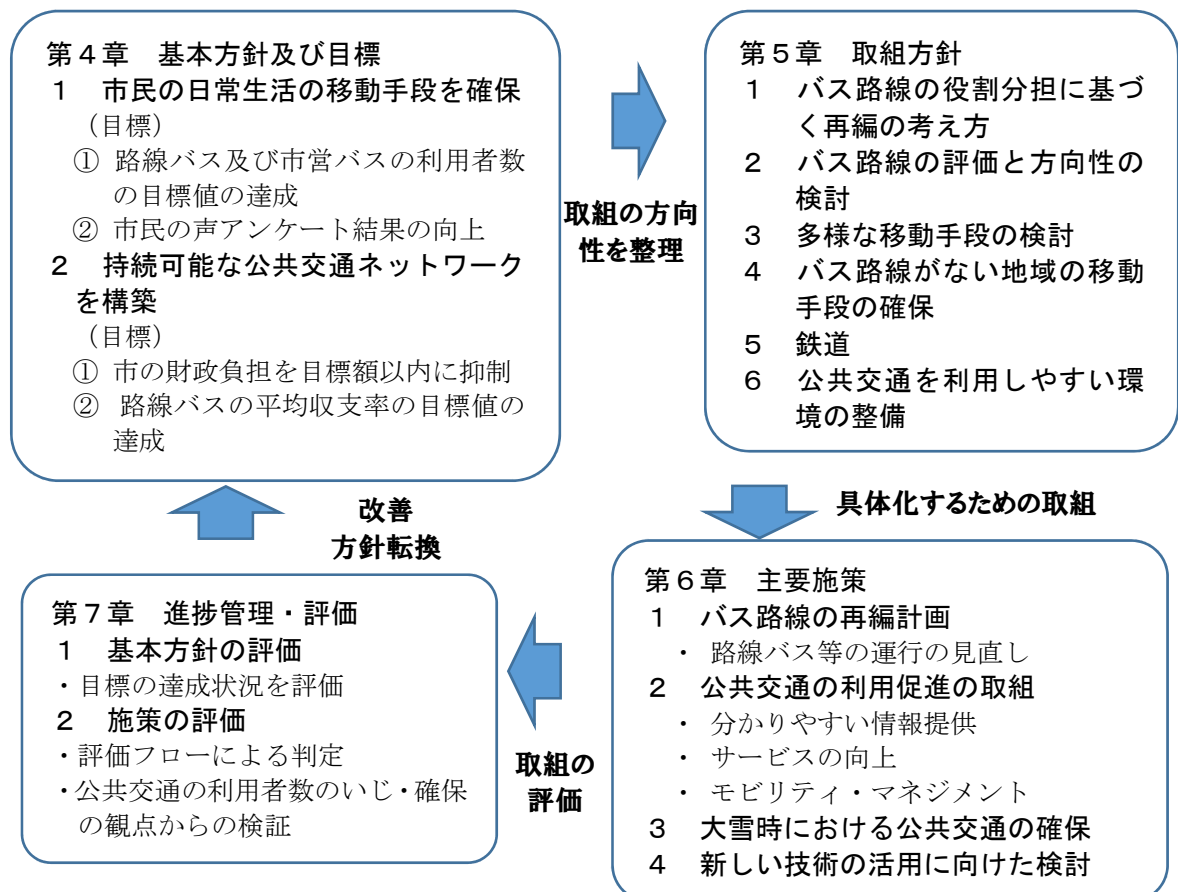
第6章 主要施策

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、更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、達成状況を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>

【注】本計画は協議中のものであり、確定したものではありません。

資料5-3

地区別 路線再編計画一覧

No	補助等区分 (R4年度)	路線名	路線 区分	評価 (R4年度実績)	運行形態		再編概要	運行区域														再編 時期	補助等区分 (再編後)			
					再編前	再編後		合併前 の上越市	安塚 区	浦川 原区	大島 区	牧 区	柿崎 区	大潟 区	頸城 区	吉川 区	中郷 区	板倉 区	清里 区	三和 区	名立 区					
1	自主運行	上越大通り線(西城町経由)	主要幹線	IV現状維持	路線バス	—	—	主要幹線																	—	
2	地域間幹線系統	上越大通り線(本町経由)	主要幹線	IV現状維持	路線バス	—	—	主要幹線						幹線											—	
3	地域間幹線系統	上越大通り線(新井行き)	主要幹線	IV現状維持	路線バス	—	—	主要幹線																	—	
4	県単独補助・市単独補助	教育大学線	幹線	IV現状維持	路線バス	—	—	幹線																	—	
5	県単独補助	富岡線	幹線	IV現状維持	路線バス	—	—	幹線																	—	
6	県単独補助・市単独補助	春日山・佐内線	幹線	IV現状維持	路線バス	—	—	幹線																	—	
7	地域内フィーダー系統	佐内・直江津循環線	幹線	III運行の効率化	路線バス	—	・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。	幹線																	—	
8	県単独補助・市単独補助	直江津・浦川原線	幹線	IV現状維持	路線バス	—	—	幹線		幹線															—	
9	市単独補助	謙信公大通り循環線	幹線	III運行の効率化	路線バス	—	・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。	幹線																	—	
10	市単独補助	春日山駅・アルカディアシャトル便	幹線	III運行の効率化	路線バス	—	・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。	幹線																	—	
11	市単独補助	謙信公大通り線	幹線	III運行の効率化	路線バス	—	・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。	幹線																	—	
12	市単独補助	桑取線	支線	IV現状維持	路線バス	—	—	支線																	—	
13	市単独補助	山麓線	幹線	IV現状維持	路線バス	—	—	幹線																	—	
14	市単独補助	増田線	幹線	IV現状維持	路線バス	—	—	幹線																	—	
15	市単独補助	宮口線	幹線	III運行の効率化	路線バス	—	・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。	幹線																	—	
16	地域内フィーダー系統	真砂線	幹線	III運行の効率化	路線バス	—	・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。	幹線															幹線		—	

No	補助等区分 (R4年度)	路線名	路線区分	評価 (R4年度実績)	運行形態		再編概要	運行区域														再編時期	補助等区分 (再編後)				
					再編前	再編後		合併前の上越市	安塚区	浦川原区	大島区	牧区	柿崎区	大潟区	頸城区	吉川区	中郷区	板倉区	清里区	三和区	名立区						
17	市単独補助	清里線	幹線	Ⅲ運行の効率化	路線バス	—	・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。	幹線																—			
18	市単独補助	正善寺線	支線	Ⅱ運行形態の転換等	路線バス	予約型コミュニティバス(未定)	・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。	支線																～R9年4月			
19	市単独補助	高田南循環線	支線	Ⅱ運行形態の転換等	路線バス	予約型コミュニティバス(未定)	・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。	支線																～R9年4月			
20	地域内フィーダー系統	安塚線	幹線	Ⅲ運行の効率化	路線バス	—	・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。	幹線																R6年4月			
21	市単独補助	大平線	支線	Ⅱ運行形態の転換等	路線バス	同左	・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。	支線	支線	支線														R6年4月			
22	業務委託(乗合タクシー)	安塚区予約型コミュニティバス	支線	—	予約型コミュニティバス(乗合タクシー)	—	・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。	支線																R6年4月			
23	市単独補助	高田・浦川原線	幹線	Ⅳ現状維持	路線バス	—	—		幹線													幹線		—			
24	地域内フィーダー系統	月影・下保倉・末広ルート	支線	Ⅱ運行形態の転換等	路線バス	予約型コミュニティバス(未定)	・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)		支線															R6年4月			
25	業務委託(市営バス)	旭線(市営バス)	支線	Ⅱ運行形態の転換等	市営バス	予約型コミュニティバス(市営バス)	・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)																支線		R6年4月		
26	業務委託(市営バス)	菖蒲線(市営バス)	支線	Ⅱ運行形態の転換等	市営バス	予約型コミュニティバス(市営バス)	・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)																支線		R6年4月		
27	業務委託(市営バス)	牧区予約型コミュニティバス	支線	—	予約型コミュニティバス(市営バス)	—	・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																支線		R6年4月		
28	市単独補助	浜線	支線	Ⅰ路線廃止・互助への転換	路線バス	(未定)	・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																		R7年4月		
29	県単独補助	犀潟駅線	支線	Ⅳ現状維持	路線バス	予約型コミュニティバス(未定)	・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																支線	支線		未定	
30	県単独補助・市単独補助	南川線	幹線	Ⅳ現状維持	路線バス	—	—																	幹線		—	
31	市単独補助	黒井駅線	支線	Ⅳ現状維持	路線バス	予約型コミュニティバス(未定)	・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																	支線		未定	
32	県単独補助	柳町線	支線	Ⅳ現状維持	路線バス	予約型コミュニティバス(未定)	・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																	支線		未定	
33	市単独補助	くびき駅線	支線	Ⅳ現状維持	路線バス	予約型コミュニティバス(未定)	・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																	支線		未定	
34	業務委託(市営バス)	大池線(市営バス)	支線	Ⅳ現状維持	市営バス	予約型コミュニティバス(未定)	・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																	支線		未定	

No	補助等区分 (R4年度)	路線名	路線 区分	評価 (R4年度実績)	運行形態		再編概要	運行区域													再編 時期	補助等区分 (再編後)			
					再編前	再編後		合併前 の上越市	安塚 区	浦川 原区	大島 区	牧区	柿崎 区	大潟 区	頸城 区	吉川 区	中郷 区	板倉 区	清里 区	三和 区			名立 区		
35	県単独補助・市単独補助	山直海線	幹線…① 支線…②	①IV現状維持 ②II運行形態の転換等	①路線バス ②路線バス	①路線バス ②予約型コミュニティバス(未定)	・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)																	～R9年4月	
36	市単独補助	吉川西部循環線	支線	IV現状維持	路線バス	予約型コミュニティバス(未定)	・予約型コミュニティバスに転換(特別支援学校の通学時間帯は定時便を運行)																	～R9年4月	
37	市単独補助	泉谷・勝徳循環線	支線	IV現状維持	路線バス	予約型コミュニティバス(未定)	・予約型コミュニティバスに転換																	～R9年4月	
38	地域内フィーダー系統・市単独補助	岡沢ルート	支線	I路線廃止・互助への転換	乗合タクシー	(未定)	・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																	R7年4月	
39	地域内フィーダー系統・市単独補助	関山ルート	支線	I路線廃止・互助への転換	乗合タクシー	(未定)	・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																	R7年4月	
40	地域内フィーダー系統	島田線	幹線	III運行の効率化	路線バス	—	・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。																	未定	
41	業務委託(市営バス)	上関田線(市営バス)	支線	II運行形態の転換等	市営バス	予約型コミュニティバス(市営バス)	・予約型コミュニティバスに転換																	R7年4月以降	
42	業務委託(市営バス)	山寺薬師・孤立線(市営バス)	支線	II運行形態の転換等	市営バス	予約型コミュニティバス(市営バス)	・予約型コミュニティバスに転換																	R7年4月以降	
43	市単独補助	三針線	支線	I路線廃止・互助への転換	路線バス	廃止	・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)																	R8年4月以降	
44	県単独補助・市単独補助	新井・板倉線	幹線	III運行の効率化	路線バス	—	・減便等による運行の効率化を検討する。																	R6年4月以降	
45	業務委託(市営バス)	櫛池線(市営バス)	支線	I路線廃止・互助への転換	市営バス	(未定)	・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・通学等の移動手段の検討を行う)。																	未定	
46	市単独補助	名立線	幹線	III運行の効率化	路線バス	—	・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。																	R6年4月以降	
47	県単独補助	能生線	幹線	IV現状維持	路線バス	—	—																	—	
48	業務委託(市営バス)	東飛山線(市営バス)	支線	IV現状維持	市営バス	—	—																	—	

【注】本計画は協議中のものであり、確定したものではありません。

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	上越福社会	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)									
			経常費用(千円)	経常収益(千円)	経常欠損(千円)	収支率	国県補助(千円)	市補助(千円)	年間利用者数(人)	1便当たり利用者数(人)	平均乗車密度	評価結果
1	上越大通り線(西城町経由)	主要幹線	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。

【注】本計画は協議中のものであり、確定したものではありません。

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%

■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)

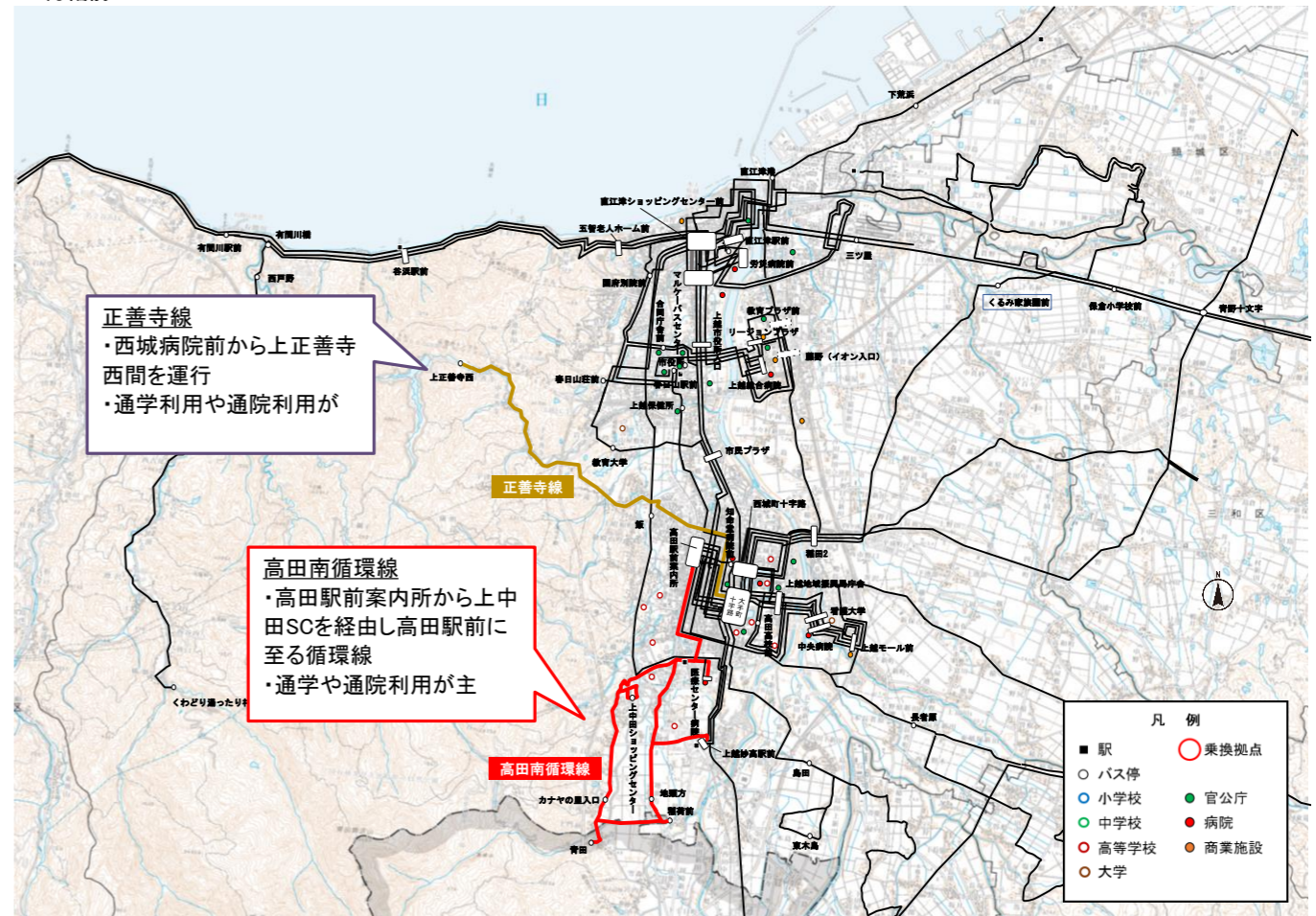
No.	路線	【参考】1日当たりの運行便数(便)		1日当たりの利用便数(便)		1日当たりの利用人数(人)				利用の特徴
		平日	土休日	平日	土休日	平日	一般	学生	土休日	
1	正善寺線	8	—	8	—	16	10	6	—	・平日のみ運行 ・朝夕は飯小学校の通学や通院利用が主 ・12時台、17時台の利用は少ない
2	高田南循環線	6	—	6	—	16	13	3	—	・平日のみ運行 ・朝夕は高田商業高校の通学や通勤利用が主 ・昼間の利用は少ない

※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
2	高田南循環線	支線	~R9年	・朝夕の通学時間帯は定時便を運行する

■再編前

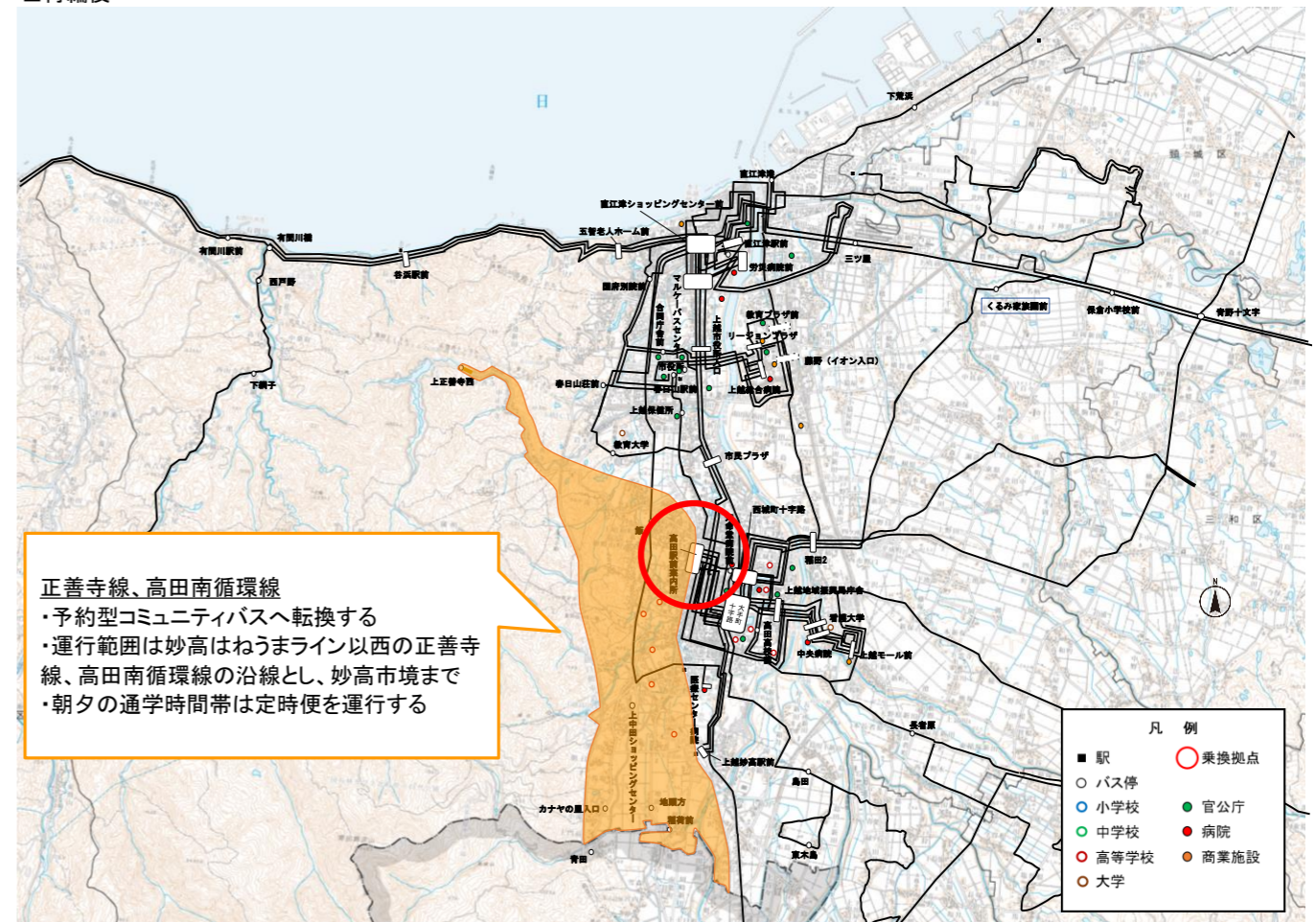


正善寺線
・西城病院前から上正善寺西間を運行
・通学利用や通院利用が

高田南循環線
・高田駅前案内所から上中田SCを経由し高田駅前に至る循環線
・通学や通院利用が主

※【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

■再編後



正善寺線、高田南循環線
・予約型コミュニティバスへ転換する
・運行範囲は妙高はねうまライン以西の正善寺線、高田南循環線の沿線とし、妙高市境まで
・朝夕の通学時間帯は定時便を運行する

6 ※【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

【注】本計画は協議中のものであり、確定したものではありません。

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

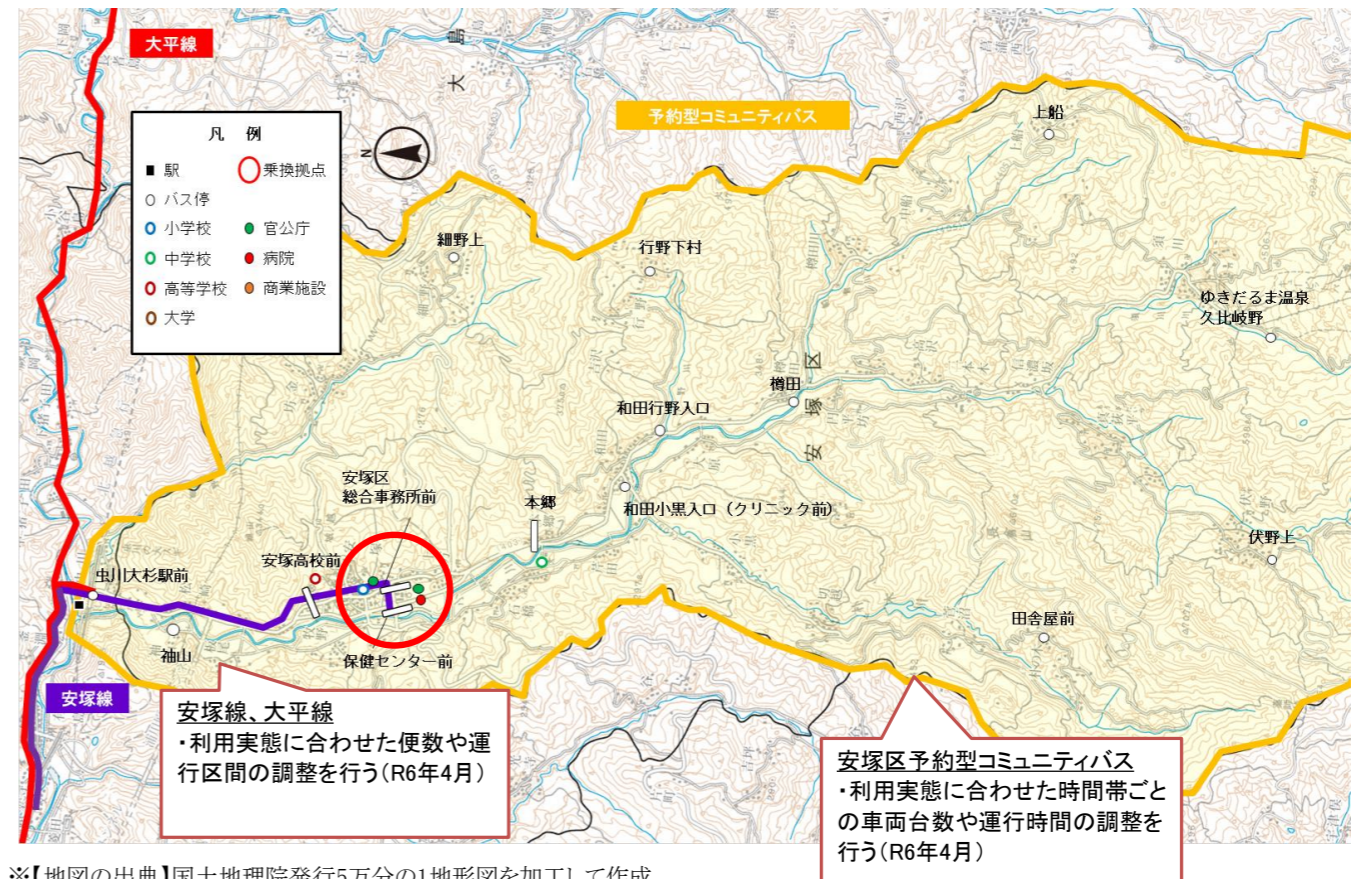
No.	路線名	区分	主な再編時期	再編の方向性
1	安塚線	幹線	R6年4月	・利用実態に合わせた便数や運行区間の調整を行い、運行の効率化を図る
2	大平線	支線		
3	予約型コミュニティバス	支線	R6年4月	・利用実態に合わせた時間帯ごとの車両台数や運行時間の調整を行い、運行の効率化を図る

※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

【注】本計画は協議中のものであり、確定したものではありません。

■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

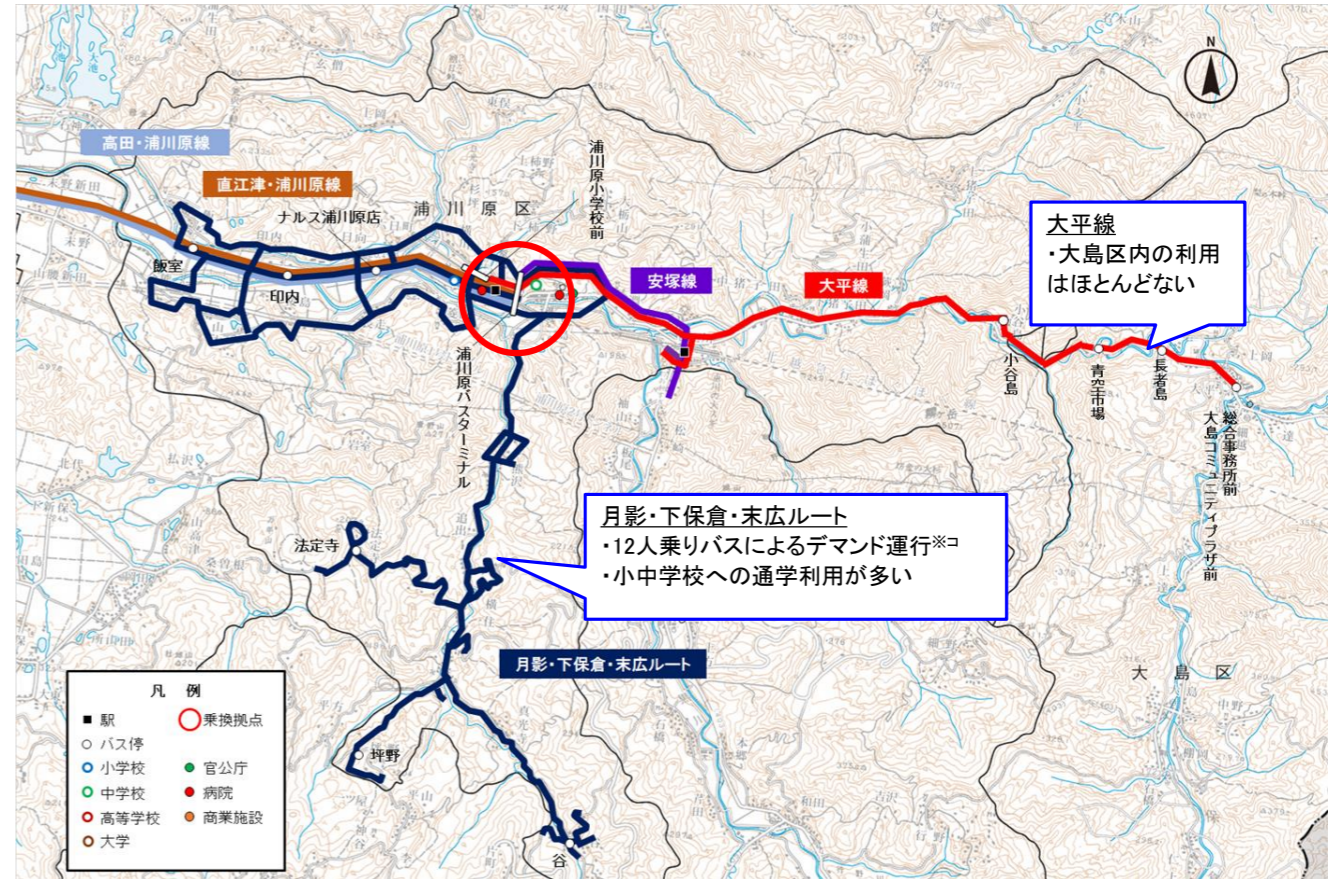
※月影・下保倉・末広ルートは令和4年度実績から、その他は令和5年1月調査から ※一般/学生の区分は乗降場所等からの推計

■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

【注】本計画は協議中のものであり、確定したものではありません。

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	半日: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)					年間利用者数(人)	1便当たり利用者数(人)	平均乗車密度	評価結果
			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)				
1	大平線	支線	6,464	774	5,690	12.0%	0	5,689	2.0 (9,243)	0.4 0.3	II 運行形態の転換等
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)	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)
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		
1	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
2	旭線(市営バス)	9-11	0-2	-	-	15	1	14	0	・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	・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

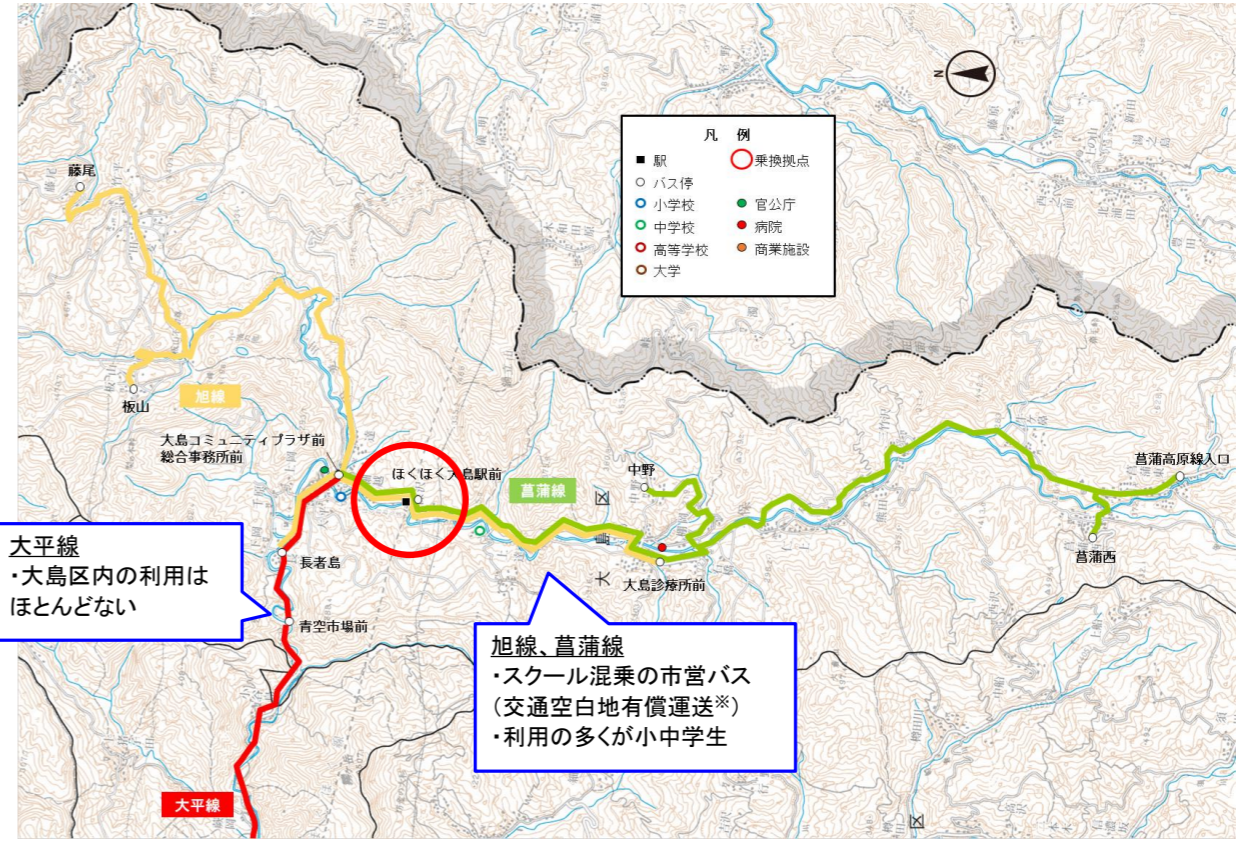
※大平線は令和5年1月調査から、旭線及び菖蒲線は令和3年度実績から ※一般/学生の区分は乗降場所等からの推計

■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

【注】本計画は協議中のものであり、確定したものではありません。

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	コンプラ～牧区全域～コンプラ	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

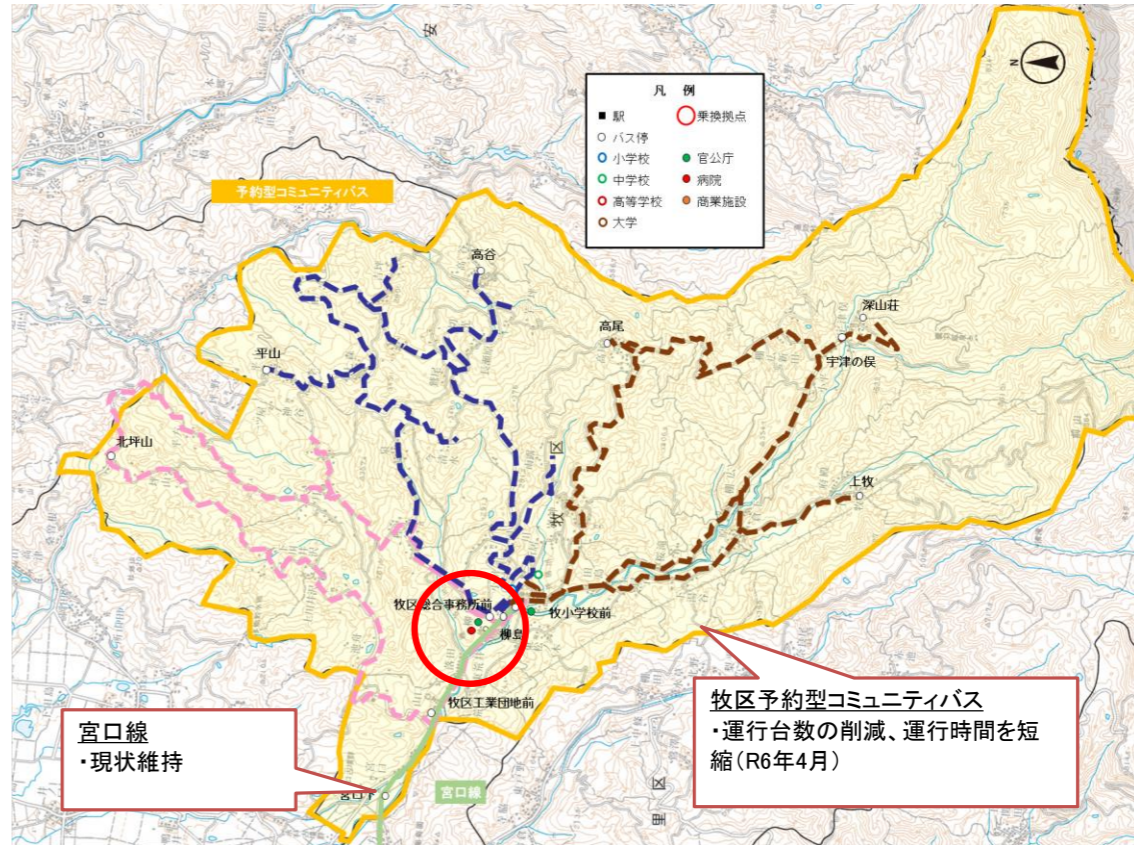
No.	路線名	区分	主な再編時期	再編の方向性
1	宮口線	幹線	-	・現状維持 ※評価結果が「Ⅲ運行の効率化」となっているが、R3年4月に幹線と支線に分割等による運行の効率化を実施しており、これ以上の効率化を図ることができないため「Ⅳ現状維持」として整理し、利用促進等を通じて利用者数の増を図る。
2	予約型コミュニティバス	支線	R6年4月	・利用の少ない早朝や夜遅い時間帯の車両台数の削減や運行時間の短縮により、効率性を向上

※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

【注】本計画は協議中のものであり、確定したものではありません。

⑥柿崎区

■人口(令和5年3月末現在)

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)				国県補助(千円)	市補助(千円)	年間利用者数(人)	1便当たり利用者数(人)	平均乗車密度	評価結果
			経常費用(千円)	経常収益(千円)	経常欠損(千円)	収支率						
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)	0.5	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)

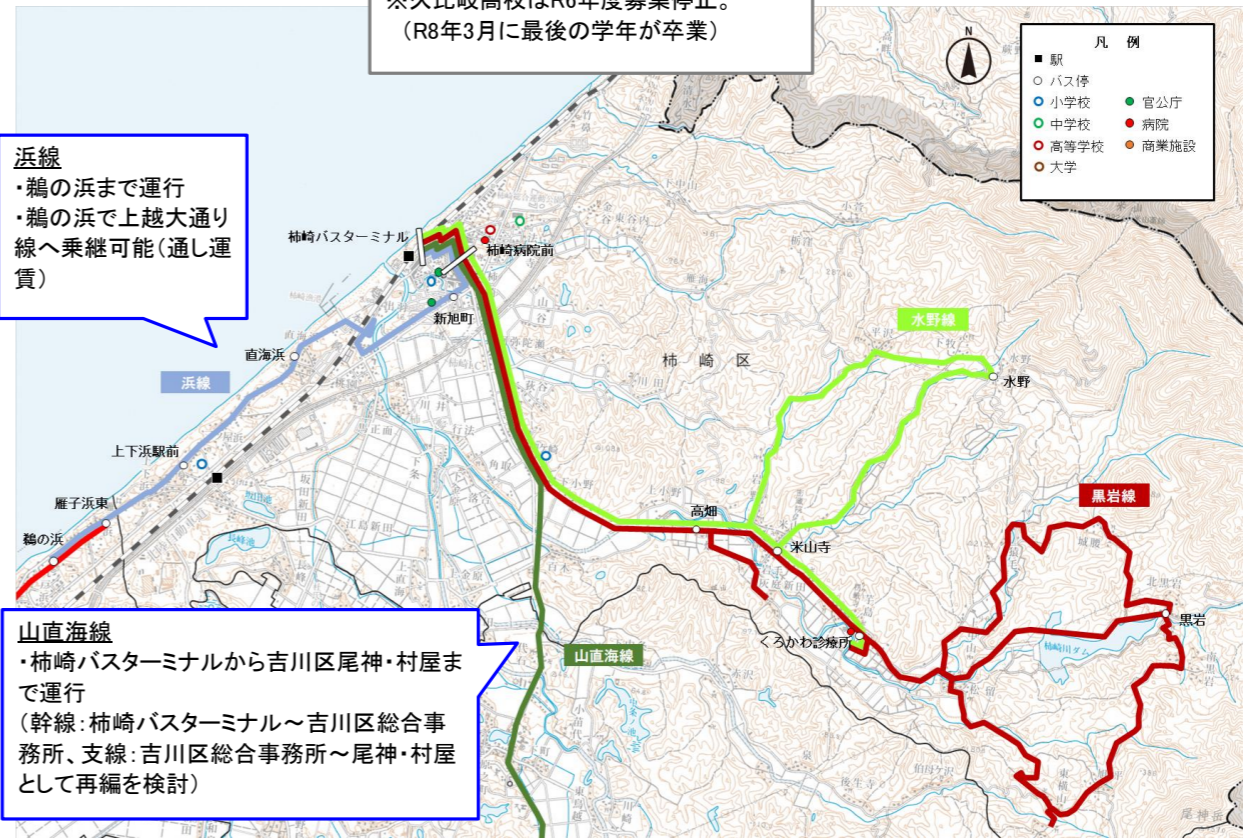
No.	路線	【参考】1日当たりの運行便数(便)		1日当たりの利用便数(便)		1日当たりの利用人数(人)				利用の特徴
		平日	土休日	平日	土休日	平日	一般	学生	土休日	
1	浜線	10	10	5	4	10	10	0	5	・通勤、通院、買物など ・柿崎区内の利用が主
2	山直海線	18	6	11	1	76	12	64	2	・吉川小・中、吉川高等特別支援学校の通学利用が主
3	(参考)黒岩線	10	0	7	-	6	6	0	-	・区内への通院が主 ・1人通勤利用あり(区内)
4	(参考)水野線	月水金 4 火木 8	0	3	-	5	5	0	-	・1人通勤利用あり(直江津方面へ電車乗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

※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

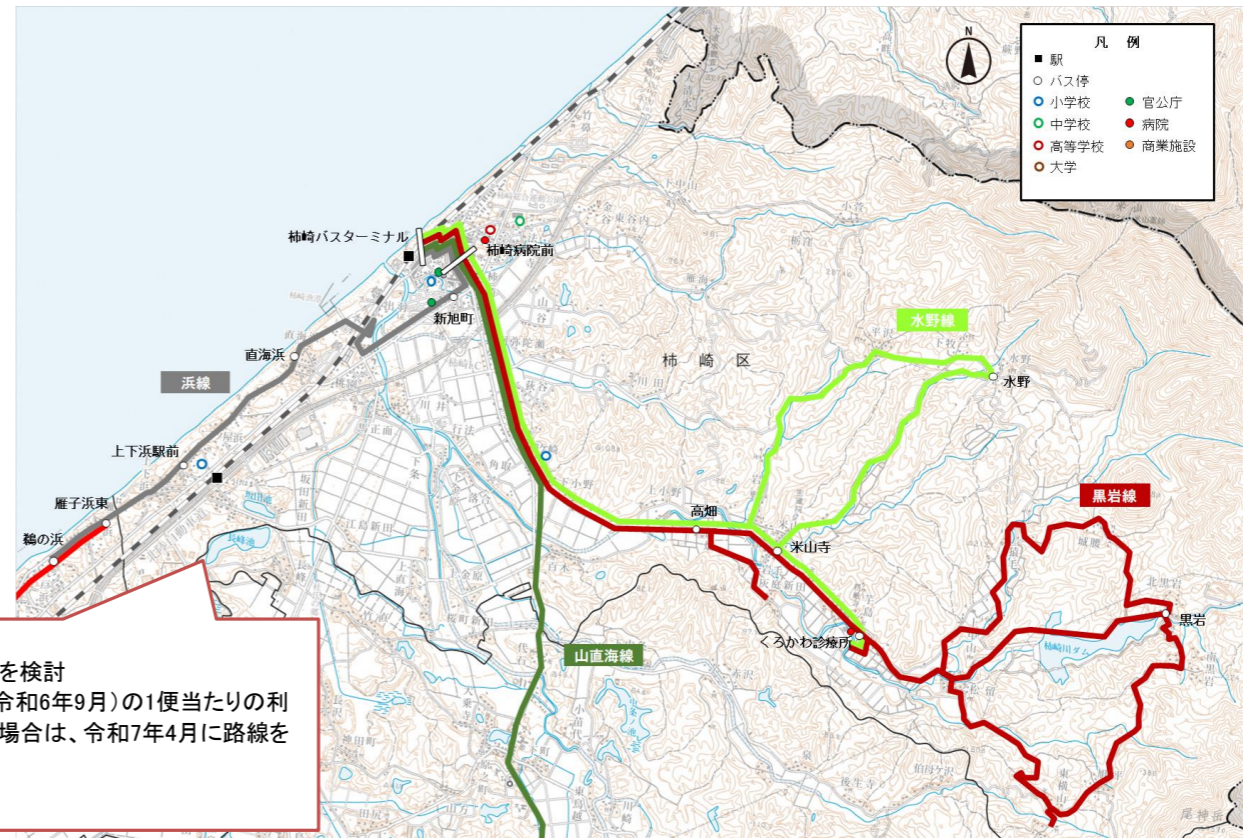
■再編の方向性

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



■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

【注】本計画は協議中のものであり、確定したものではありません。

⑦大潟区

■人口(令和5年3月末現在)

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

【注】本計画は協議中のものであり、確定したものではありません。

⑧頸城区

■人口(令和5年3月末現在)

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、大瀬小学校区	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)									
			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	評価結果
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	178,942(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	
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	小中学生の通学利用が主。
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。

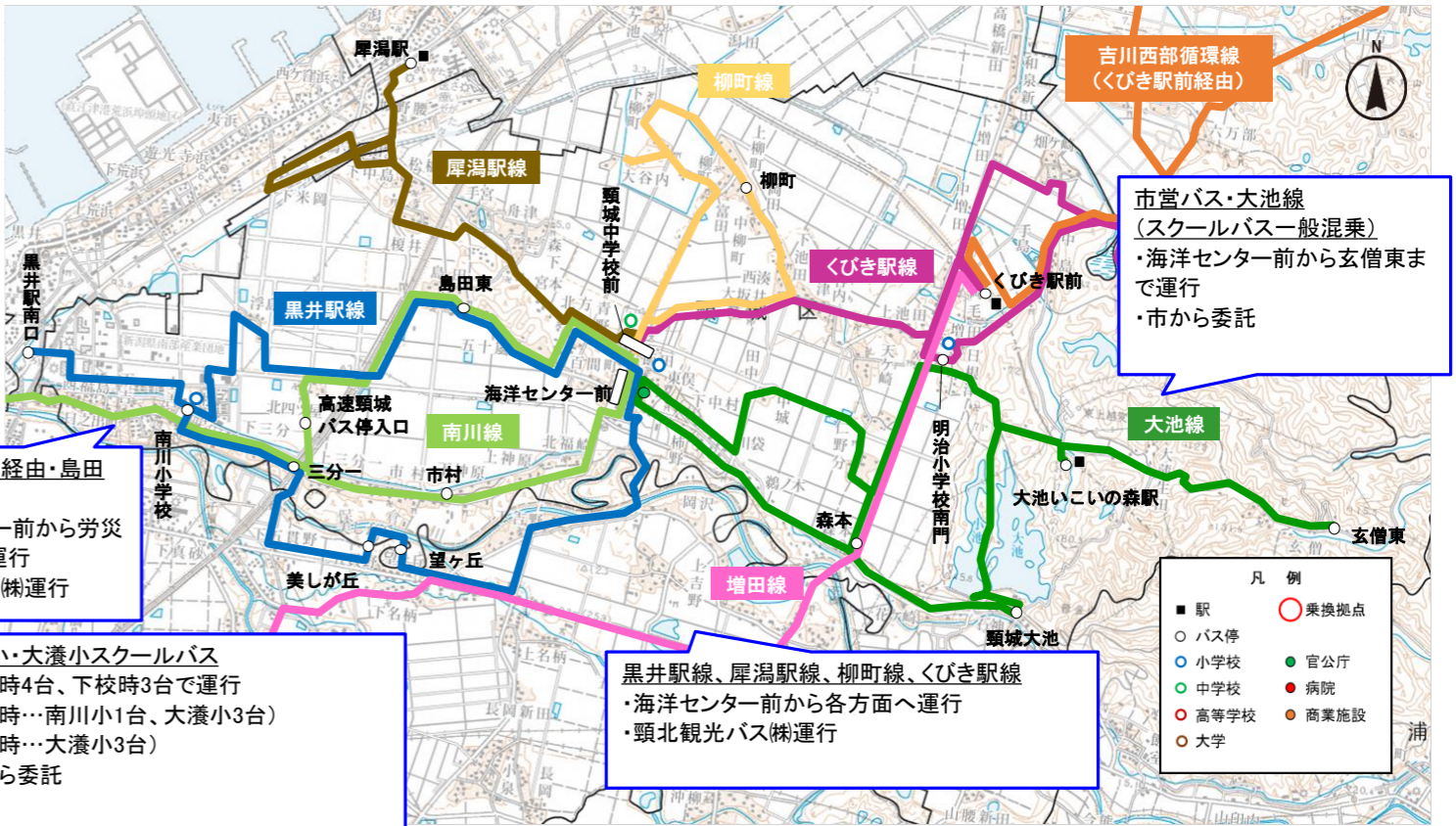
■再編の方向性

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



■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

【注】本計画は協議中のものであり、確定したものではありません。

⑨吉川区

■人口(令和5年3月末現在)

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	おらったりのついで(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)							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	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・勝穂循環線	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・勝穂循環線	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

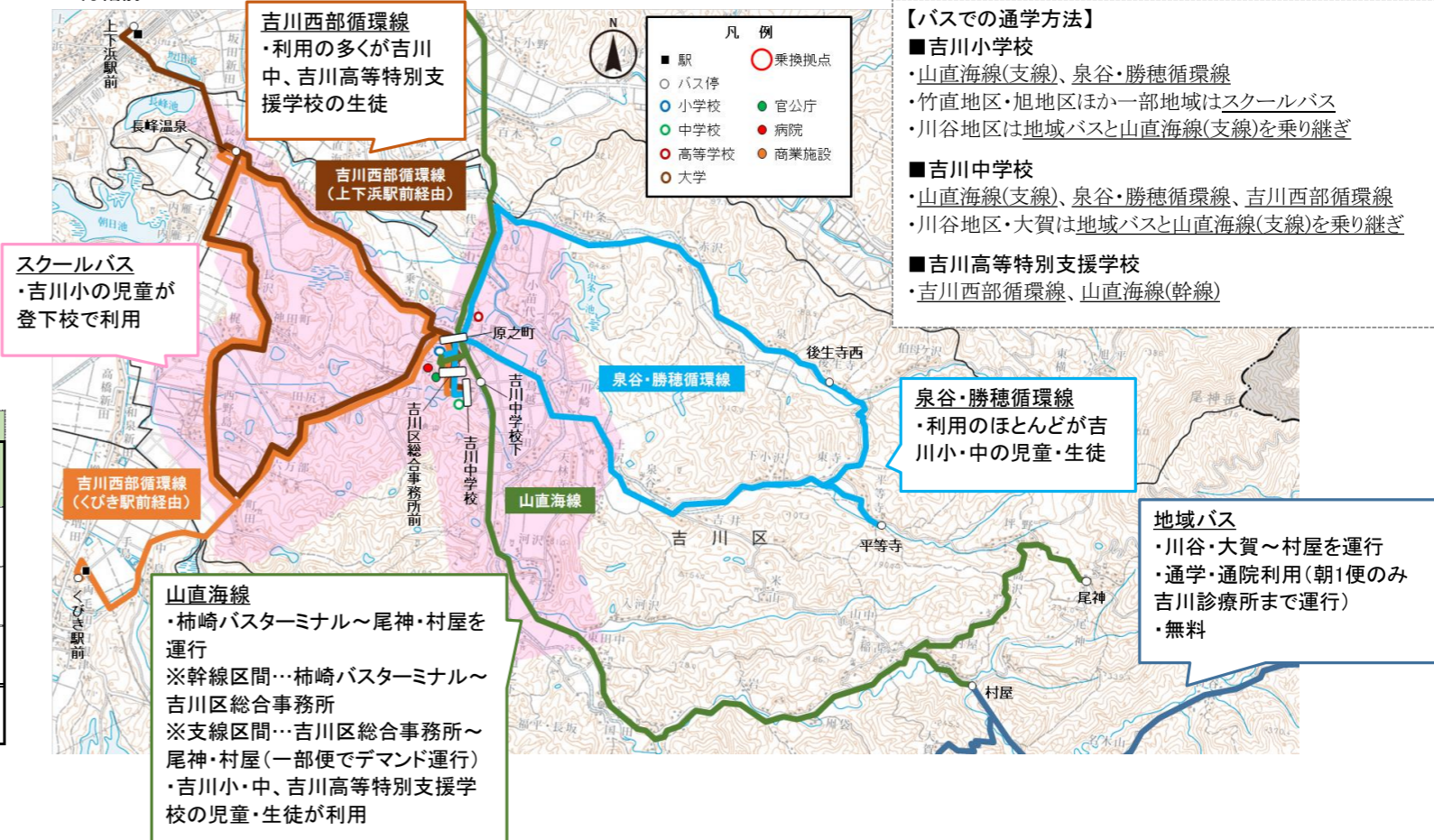
※令和5年1月調査から ※一般/学生の区分は乗降場所等からの推計

■再編の方向性

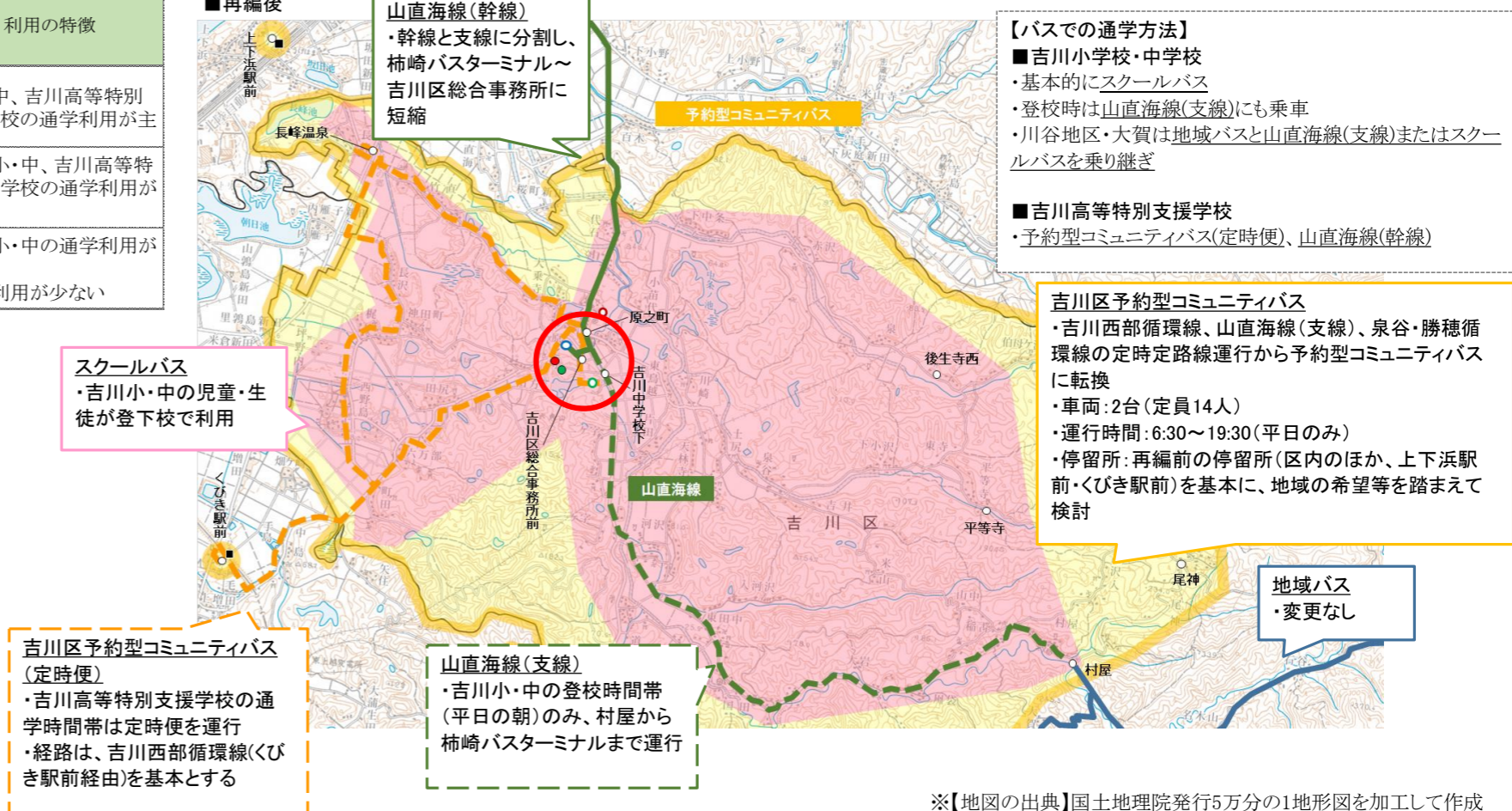
No.	路線名	区分	主な再編時期	再編の方向性
1	吉川西部循環線	支線	令和9年度までの間に、実証運行を開始(具体的な時期は今後調整)	・予約型コミュニティバスに転換し、利便性と効率性を向上(特別支援学校の通学時間帯は定時便を運行)
2	山直海線	幹線 支線		・幹線と支線に分割し、運行区間を柿崎バスターミナル～吉川区総合事務所前に短縮 ・予約型コミュニティバスに転換し、利便性と効率性を向上(小中学生の登校時間帯のみ、村屋から柿崎バスターミナルまで定時運行)
3	泉谷・勝穂循環線	支線		・予約型コミュニティバスに転換し、利便性と効率性を向上

※幹線と支線の乗換拠点は吉川区総合事務所前

■再編前



■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

【注】本計画は協議中のものであり、確定したものではありません。

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

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)							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	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

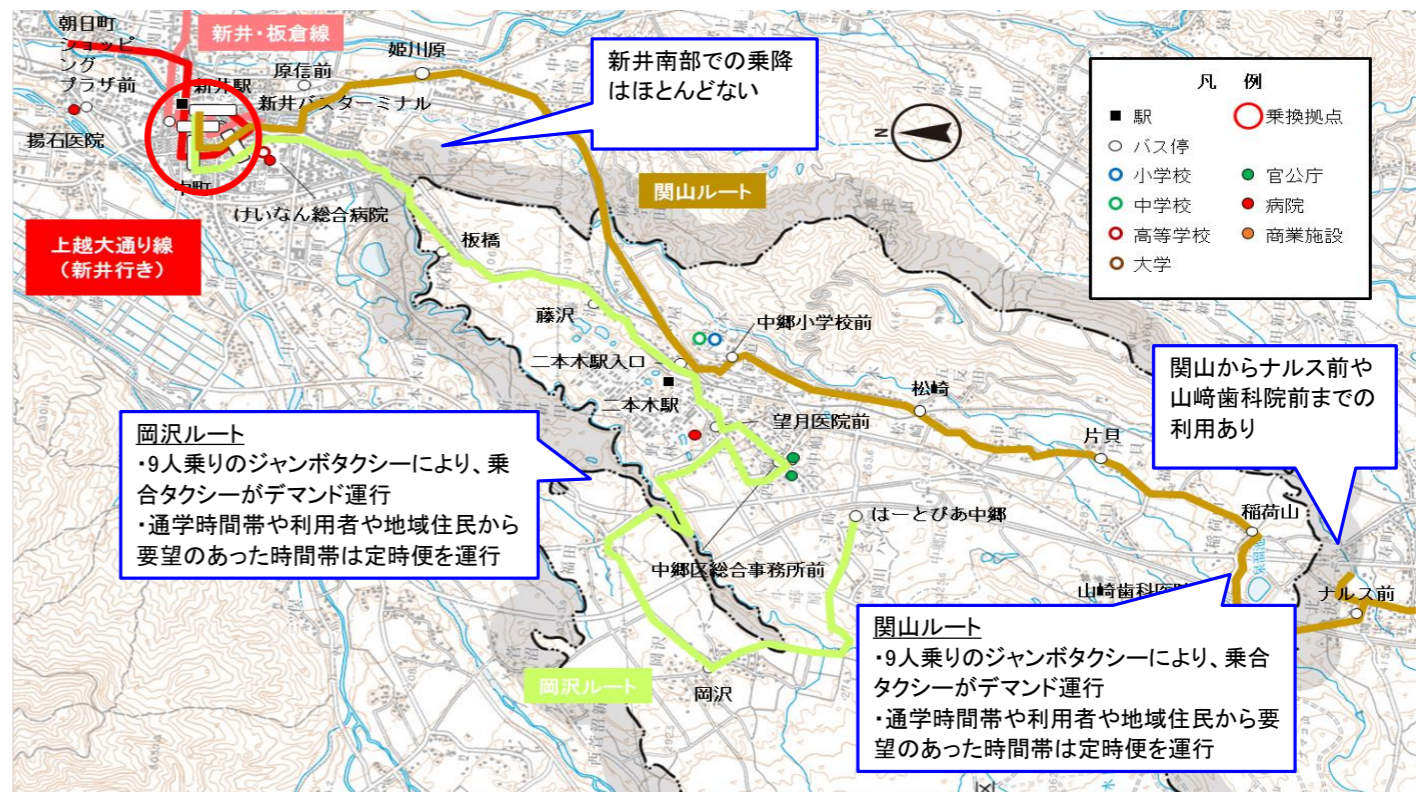
※令和5年1月調査から ※一般/学生の区分は乗降場所等からの推計

■再編の方向性

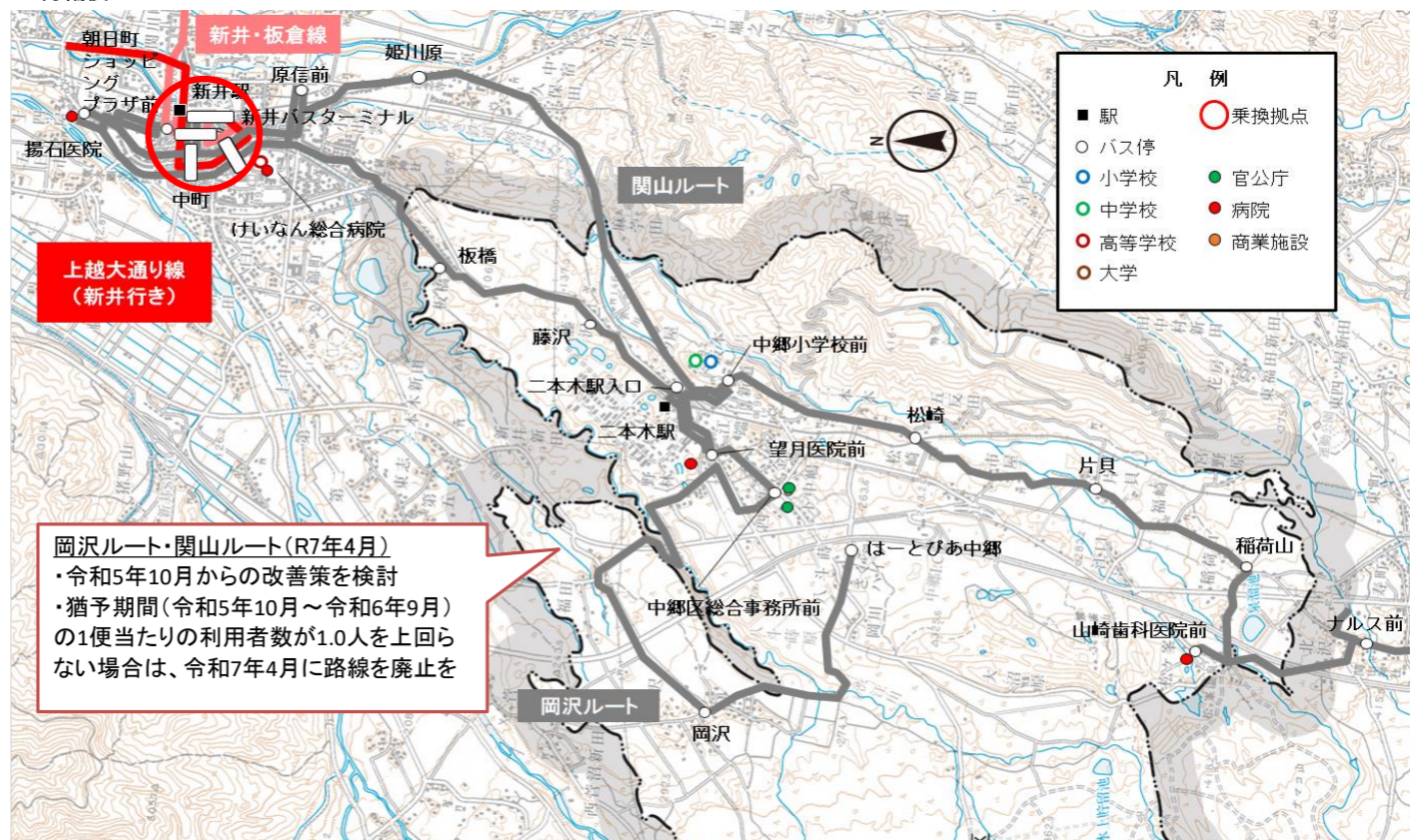
No.	路線名	区分	主な再編時期	再編の方向性
1	岡沢ルート	支線	R7年4月	・令和5年10月から令和6年9月までの1年間において利用促進策を実施。評価結果が改善しない場合は現行の乗合タクシーを廃止し、地域にとって必要な輸送手段を検討する。 ↓ 地元住民団体等による互助による輸送 など 利用促進策・・・総合事務所だよりでのPR、地域独自の予算による「つなげるコミュニティ区内巡回ツアー運営事業」を実施
2	関山ルート	支線		

※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

【注】本計画は協議中のものであり、確定したものではありません。

⑪板倉区

■人口(令和5年3月末現在)

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)									
			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	評価結果
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							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	22,926	428	22,498	1.9%	0	22,498	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	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	-	-	-	-	-	-	

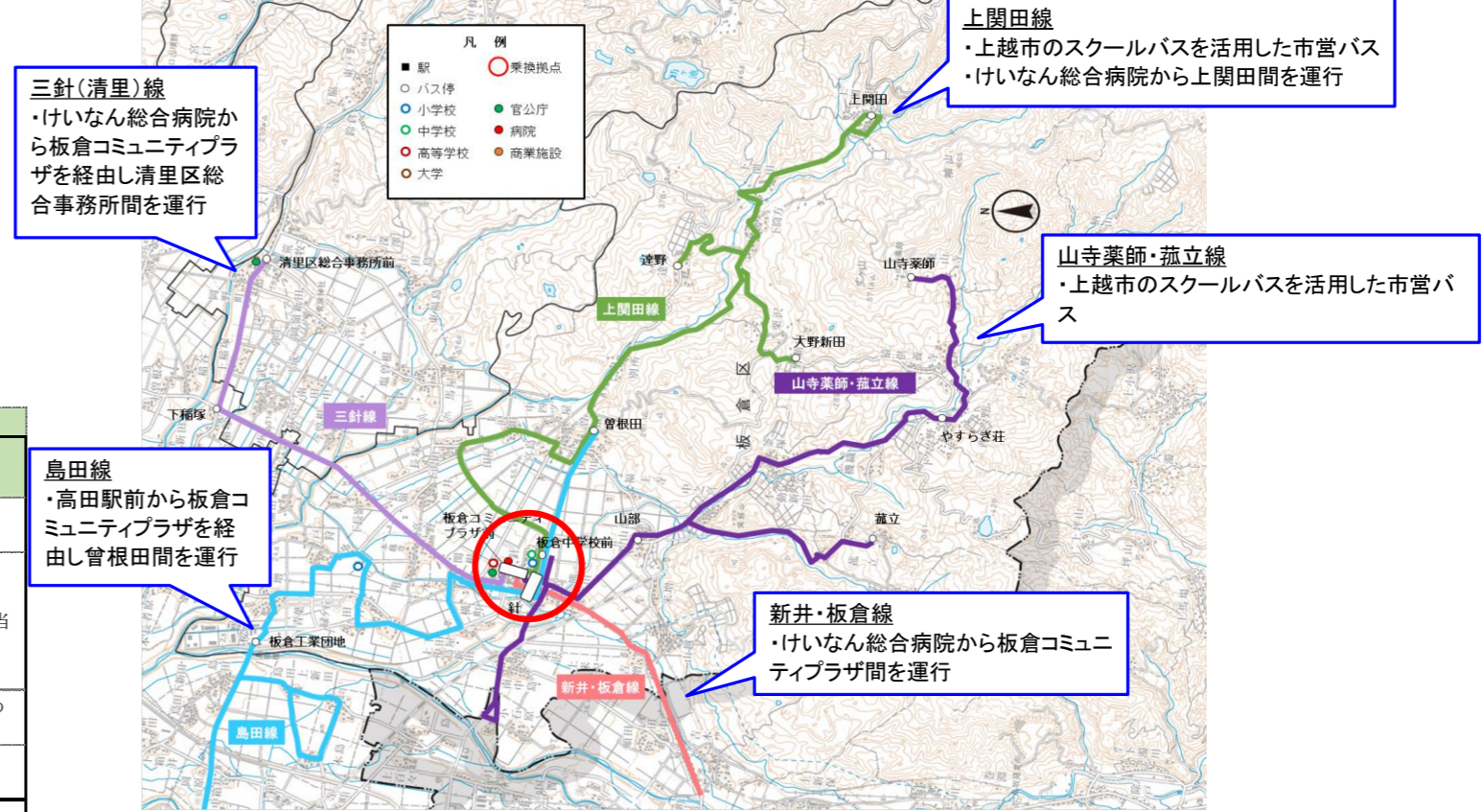
※島田線は令和5年1月調査から、上関田線及び山寺薬師・菰立線は令和4年度実績から算出
 ※一般/学生の区分は乗降場所等からの推計

■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	R8年4月以降	
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。

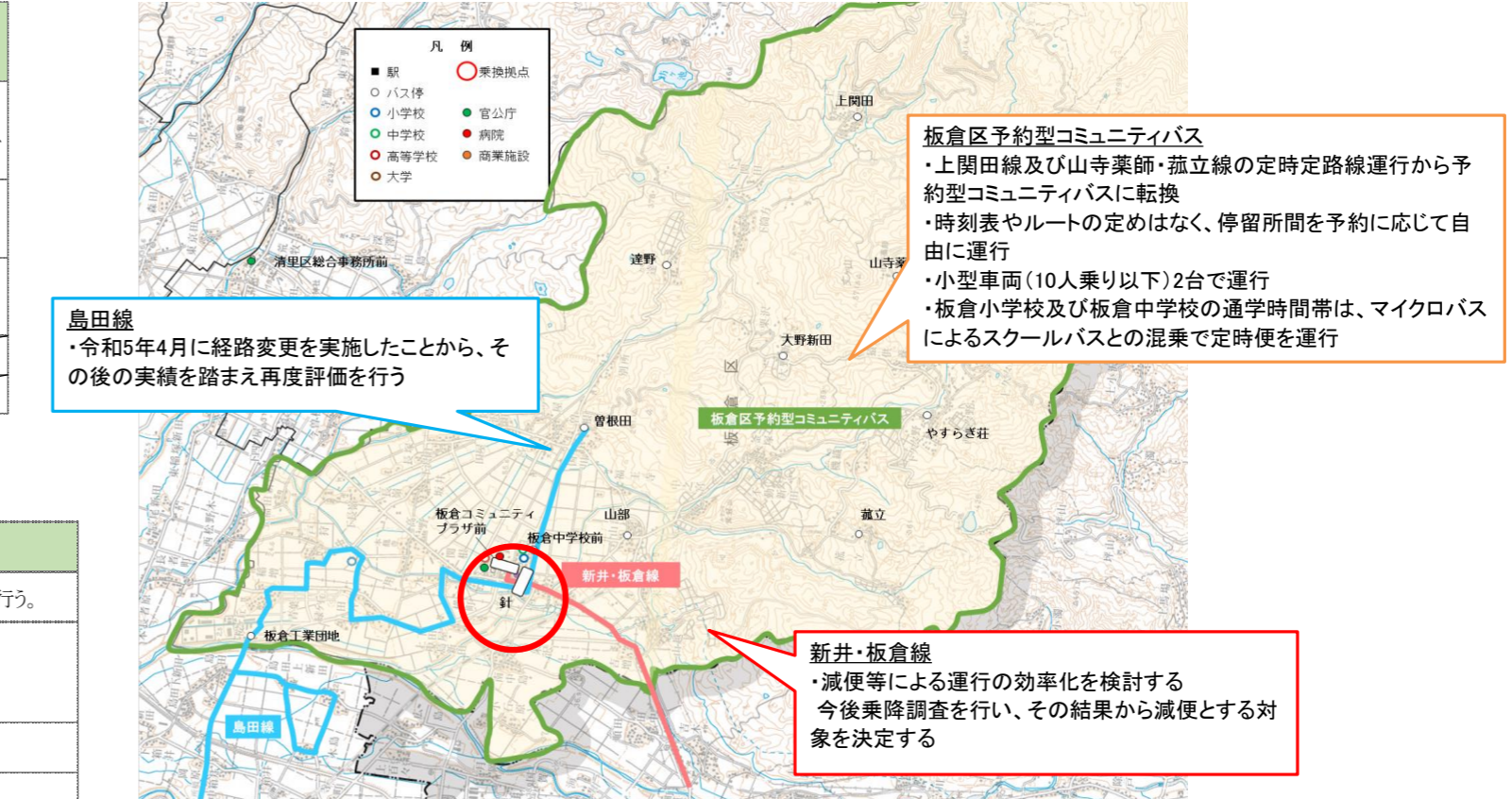
※幹線と支線の乗換拠点は板倉コミュニティプラザ前

■再編前



※【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

■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

【注】本計画は協議中のものであり、確定したものではありません。

⑫清里区

■人口(令和5年6月末現在)

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)					年間利用者数(人)	1便当たり利用者数(人)	平均乗車密度	評価結果	
			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)					
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

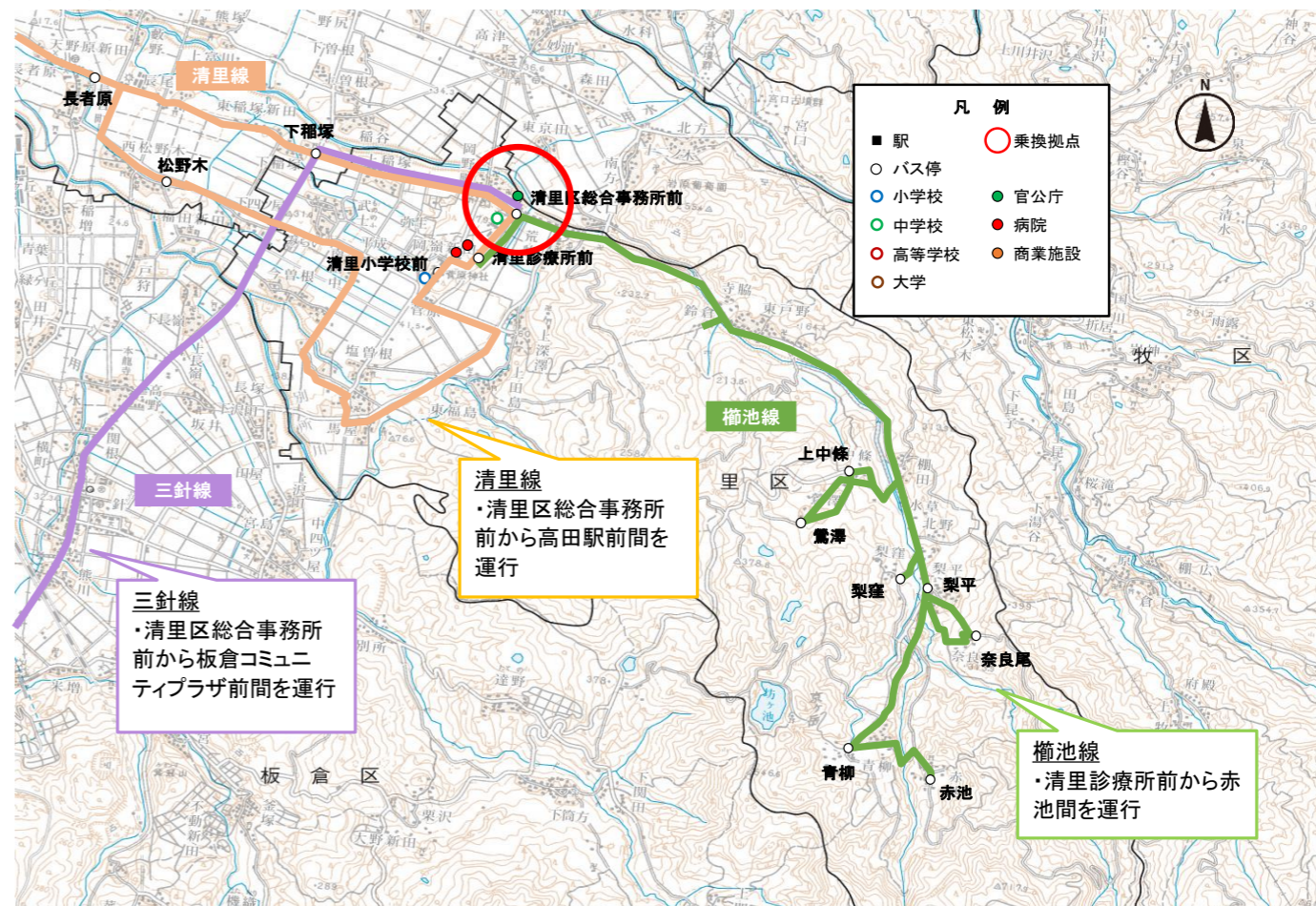
※令和5年1月調査から ※一般/学生の区分は乗降場所等からの推計

■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

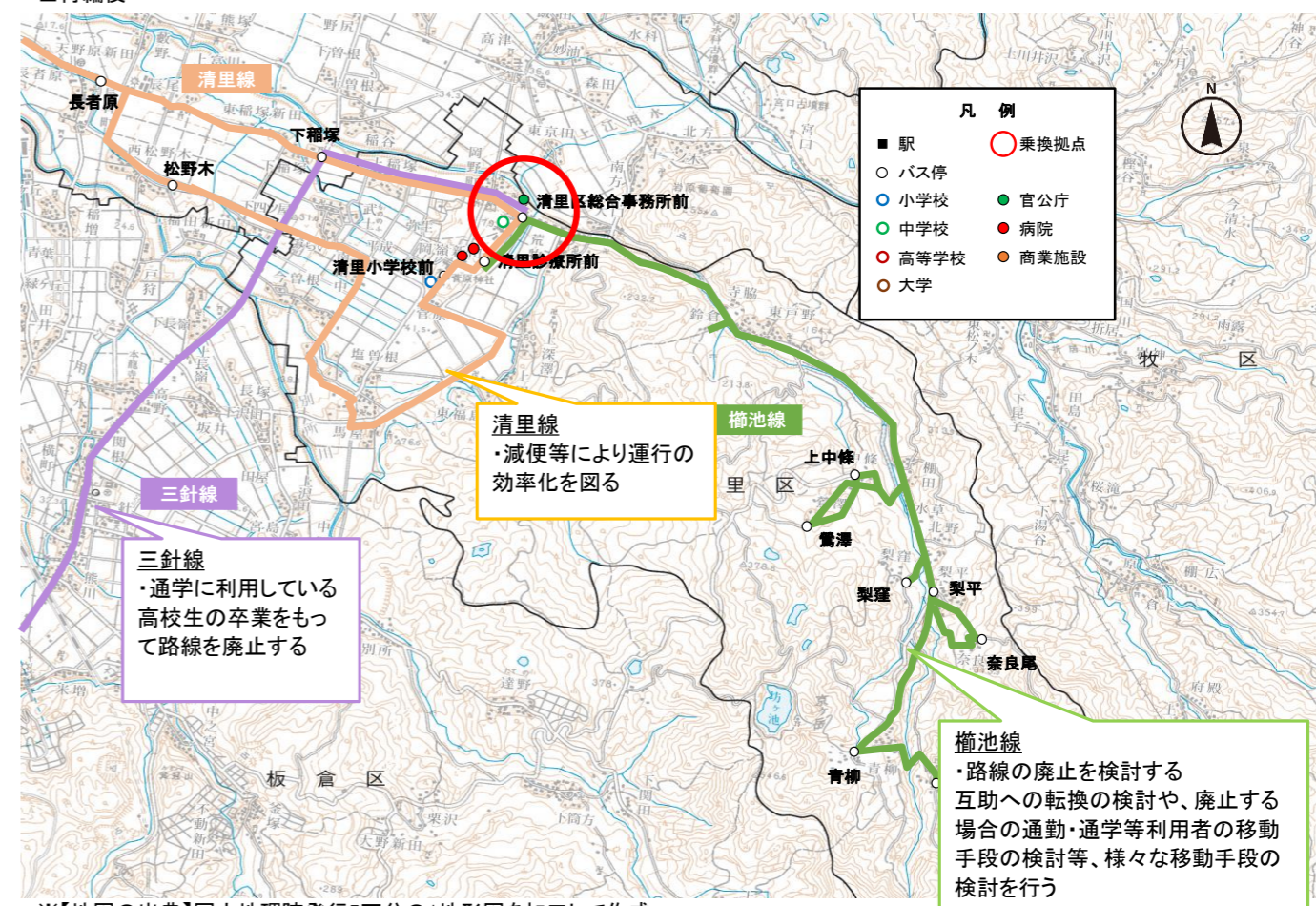
※幹線と支線の乗換拠点は清里区総合事務所前

■再編前



※【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

■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

【注】本計画は協議中のものであり、確定したものではありません。

⑬三和区

■人口(令和5年6月末現在)

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年度末時点)

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、水・水・木)	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

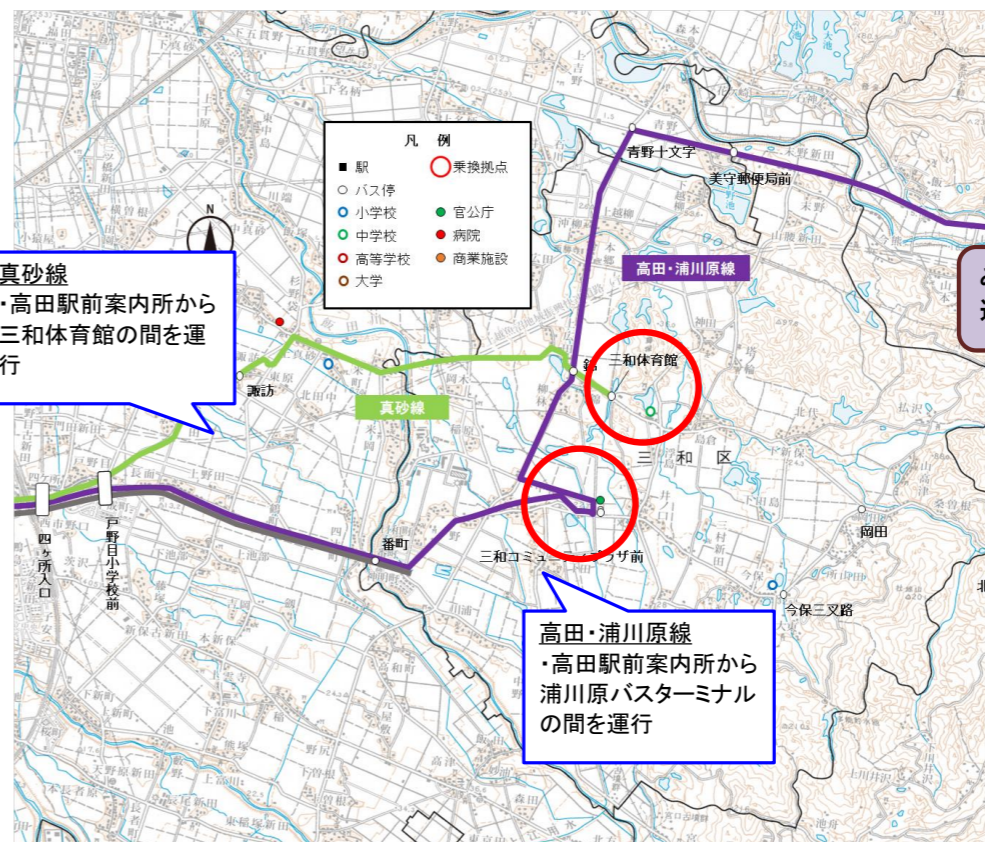
※令和5年1月調査から ※一般/学生の区分は乗降場所等からの推計

■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

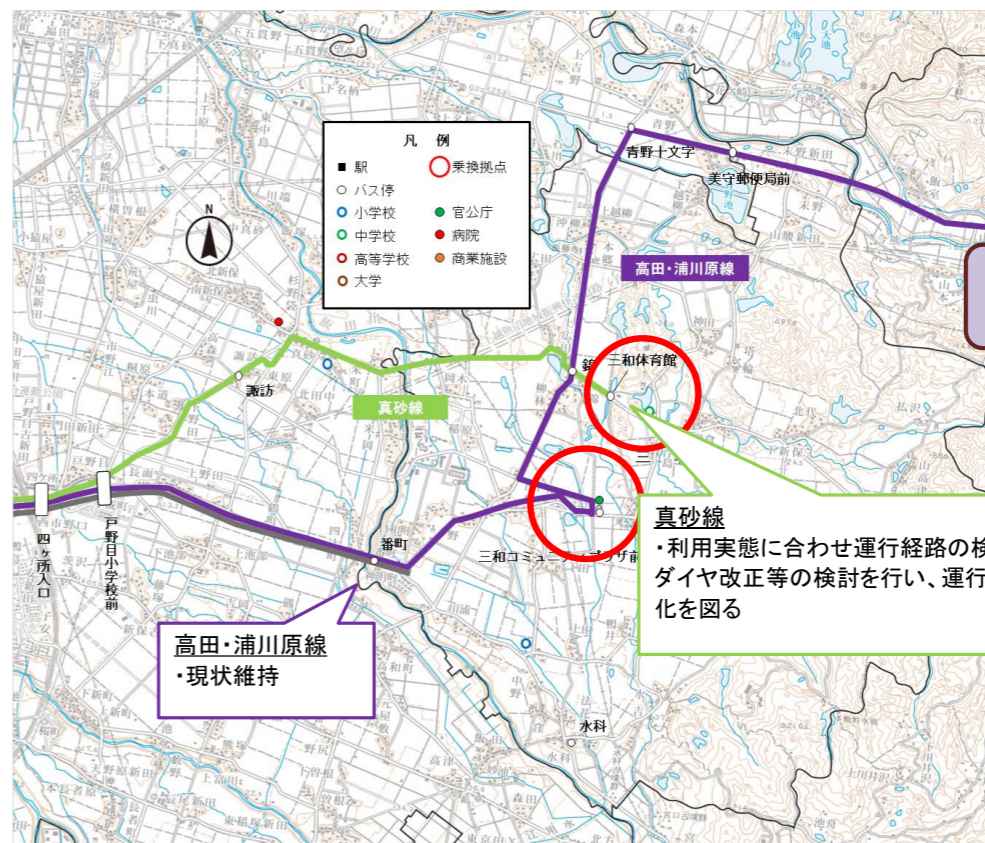
※幹線と支線の乗換拠点は三和体育館(真砂線)及び三和区総合事務所前(高田・浦川原線)

■再編前



※【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

■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

【注】本計画は協議中のものであり、確定したものではありません。

⑭名立区

■人口(令和5年6月末現在)

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	土休日		
							一般	学生	
1	名立線	6	6	4	3	16	5	11	・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	・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



※【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

■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