

4-4. 運行計画検討案

温井線 (検討案)	料金 790円 (温井⇄飯山)	距離 18.2km (木島発)	想定利用者数 18,000人/年	運行経費 千円	(見直し案)	料金 790円 (温井⇄飯山)	距離 25.0km	想定利用者数 18,000人/年	運行経費 千円
運行日 月～金曜日 土・日曜日	運行本数 月～金 上り3本/下り4本 土 日 上り2本/下り3本		サービス水準 通勤:○, 通学:○, 買い物:○, 通院:○, 観光:△ 午前往復:△, 午後往復:△		運行日 定時定路: 月～土 デマンド: 毎日	運行本数 定時定路 上り1本/下り2.5本 デマンド 上り2本/下り2本		サービス水準の改善目標 通勤:○, 通学:○, 買い物:○, 通院:○, 観光:△ 午前往復:○, 午後往復:○	

- 運行経路は現行形態とする。
- 利用実績をもとに利用の少ない便を削減
- 利用実態をもとに午前中は外出を重視し、午後は病院等からの帰り便として時間・便数を調整

- ◆朝夕は、小中学生の通学便として定時定路線又はスクール便でサービスを維持する。
- ◆戸狩野沢温泉駅から柄山行き最終便(18:30)は、冬期利用がなく夏期のみ運行とする。
- ◆昼間(8時～15時)は、デマンド運行(予約制)として利用予約に応じて運行する。
- ◆デマンド運行は他地区(菜の花タクシー)と同方式としつつ、集落内の乗り場を増やして利便性向上を図る。

	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	
上り			柄山発 7:10 ↓ 7:56		温井発 9:05 ↓ 9:51		温井発 11:30 ↓ 12:16		柄山発 14:13 ↓ 15:11		羽広山発 16:50 ↓ 17:30		柄山発 18:28 ↓ 18:53			
下り	木島発 6:10 ↓ 7:08		飯山駅前発 8:20 ↓ 8:58		木島発 10:35 ↓ 11:21		木島発 13:10 ↓ 14:08		木島発 15:40 ↓ 16:30		飯山駅前発 17:35 ↓ 18:23		戸狩野沢温泉駅発 18:30 ↓ 18:57			

温井線 平日

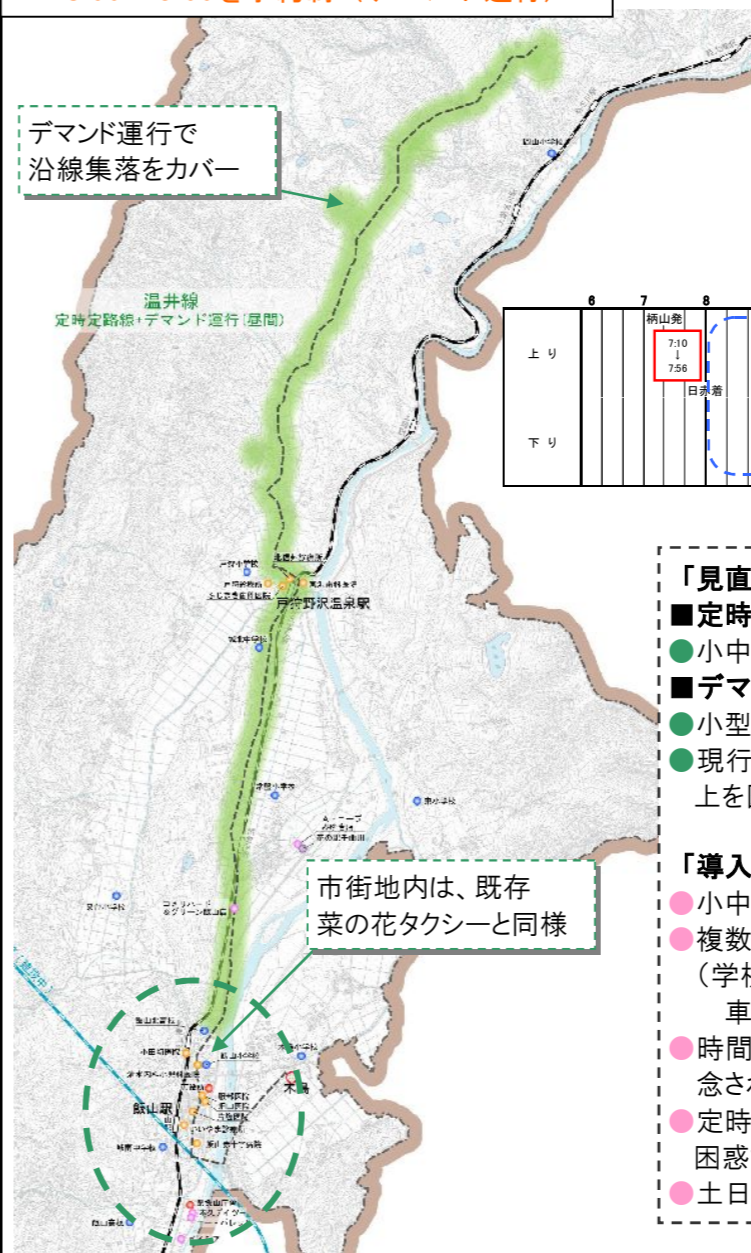
	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
上り			通勤・通学・通院 木島		通院・買物			買物							
下り						通院・買物 から帰宅		通院・買物 から帰宅		通学・買物 から帰宅		通勤・通学 から帰宅			

温井線 休日

	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
上り			買物等					買物等							
下り						買物等 から帰宅		買物等 から帰宅		買物等 から帰宅					

- 「見直しの ●メリット ●デメリット」
- 小中学生の通学は、現状の利用形態を維持
  - 利用者要望にある通院、買い物からの帰りに併せて調整
  - 必要最小限の運行本数にすることで、コスト削減を図る。
  - 森の家等観光客の利用について、別途対応が必要
  - 運行コスト削減に効果があるが、自宅に近い場所での乗降希望には対応が難しい

- 定時定路+予約型乗合運行
- ・朝夕に定時定路運行
  - ・8:00~15:00を予約制(デマンド運行)



※利用者参考試算  
 通勤・通学者=(29+13+4)×220日=10,120人/年  
 デマンド利用者=18,346-10,120=8,226人/年

	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
上り			柄山発 7:10 ↓ 7:56												
下り													木島発 15:40 ↓ 16:30	飯山駅前発 17:35 ↓ 18:23	戸狩野沢温泉駅発 18:30 ↓ 18:57

- 「見直しの ●メリット ●デメリット」
- 定時定路運行
    - 小中学生を対象に従来通りの通学支援サービスを維持する
  - デマンド運行
    - 小型車両の導入により、沿線集落へ乗降場所を増やせる。
    - 現行菜の花タクシーと同様市街地内の経由地を増やし利便性向上を図る。(主に買物支援など)
- 「導入に向けた課題」
- 小中学生は定時定路又はスクールどちらかで対応を検討
  - 複数方式導入による経費増が予想される。(学校の行事対応等の臨時便対応、運行車両の追加、予約・配車管理追加等)
  - 時間帯によって運行形態が変わるため、高齢者の利用離れが懸念される。
  - 定時定路運行とデマンド運行で運行車両が異なるため、利用者が困惑することが考えられる。
  - 土日運行については要望や試験導入をもとに判断する

市街地内は、既存菜の花タクシーと同様

小境線 (検討案)	料金 600円 (戸狩⇄飯山)	距離 16km	想定利用者数 12,600人/年	運行経費 千円	(見直し案)	料金 600円 (戸狩⇄飯山)	距離 22.0km	想定利用者数 12,600人/年	運行経費 千円
運行日 月～金曜日 土・日曜日	運行本数 月～金 上り3本/下り4本 土 日 上り2本/下り3本		サービス水準 通勤:○, 通学:○, 買い物:○, 通院:○, 観光:△ 午前往復:△, 午後往復:○		運行日 定時定路:月～土 デマンド:毎日	運行本数 定時定路 上り1本/下り2本 デマンド 上り2本/下り2本		サービス水準の改善目標 通勤:○, 通学:○, 買い物:○, 通院:○, 観光:△ 午前往復:○, 午後往復:○	

- 運行経路は現行形態とする。
- 利用実績をもとに利用の少ない便を削減
- 利用実態をもとに午前中は外出を重視し、午後は病院等からの帰り便として時間・便数を調整

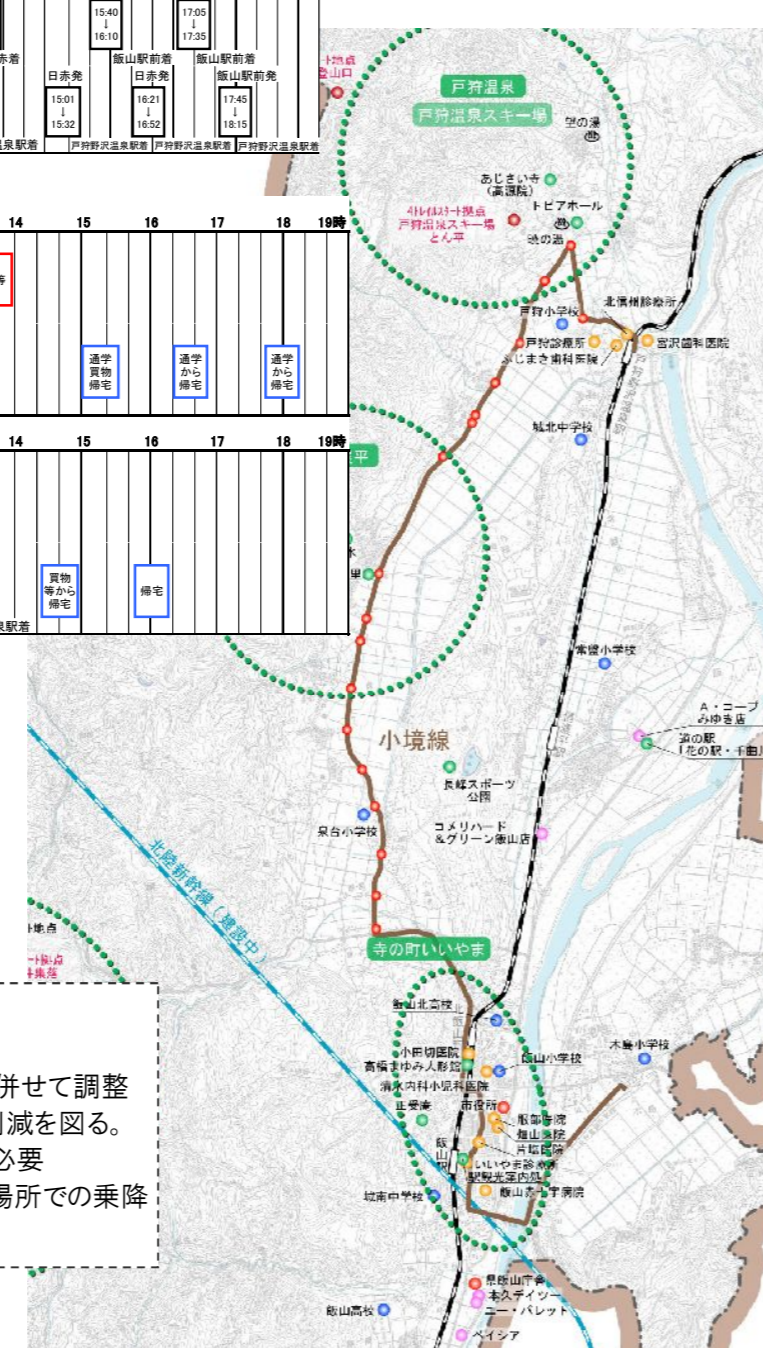
- ◆朝夕は、小学生の通学を中心に定時定路線又はスクール便でサービスを維持する。
- ◆昼間(8時～15時)は、デマンド運行(予約制)として利用予約に応じて運行する。
- ◆デマンド運行は他地区(菜の花タクシー)と同方式としつつ、集落内の乗り場を増やして利便性向上を図る。

	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
上り			7:25 ↓ 7:54	9:05 ↓ 9:45	11:35 ↓ 12:15	13:50 ↓ 14:19	15:40 ↓ 16:10	17:05 ↓ 17:35						
下り			8:20 ↓ 8:50	10:45 ↓ 11:25	12:55 ↓ 13:35	15:01 ↓ 15:32	16:21 ↓ 16:52	17:45 ↓ 18:15						

検討

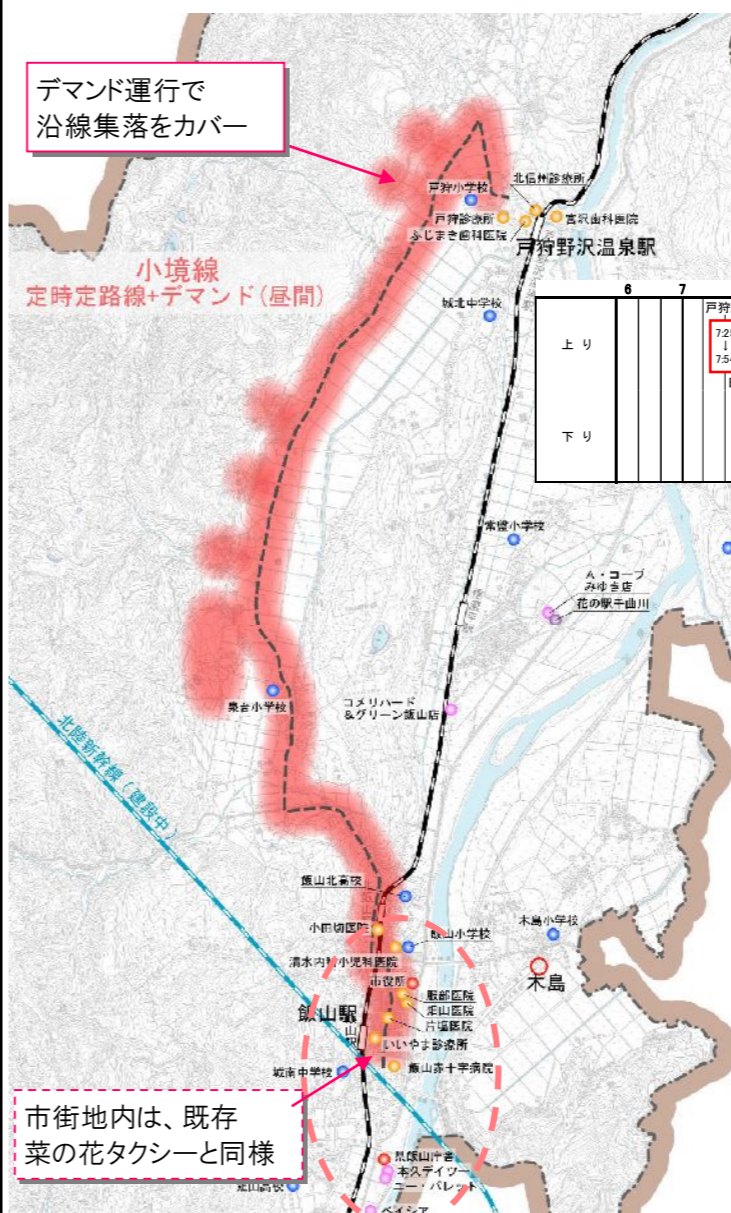
小境線 平日	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
上り			通勤 通学 通院	通院 買物				買物等						
下り					通院 買物 から 帰宅				通学 買物 帰宅					

小境線 休日	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
上り				買物等										
下り					買物 等 から 帰宅				買物 等 から 帰宅					



- 「見直しの ●メリット ●デメリット」
- 小中学生の通学は、現状の利用形態を維持
  - 利用者要望にある通院、買い物からの帰りに併せて調整
  - 必要最小限の運行本数にすることで、コスト削減を図る。
  - 信濃平への観光利用について、別途対応が必要
  - 運行コスト削減に効果があるが、自宅に近い場所での乗降希望には対応が難しい

定時定路+予約型乗合運行  
 ・朝夕に定時定路運行  
 ・8:00~15:00を予約制(デマンド運行)



※利用者参考試算  
 通勤・通学者=(24+10+7+1)×220日=9,240人/年  
 デマンド利用者=12,565-9,240=3,325人/年

	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
上り			7:25 ↓ 7:54											
下り											15:00 ↓ 15:32		16:20 ↓ 16:52	

- 「見直しの ●メリット ●デメリット」
- 定時定路運行
    - 小学生を対象に従来通りの通学支援サービスを維持する
  - デマンド運行
    - 小型車両の導入により、沿線集落へ乗降場所を増やせる。
    - 現行菜の花タクシーと同様市街地内の経由地を増やし利便性向上を図る。(主に買物支援など)

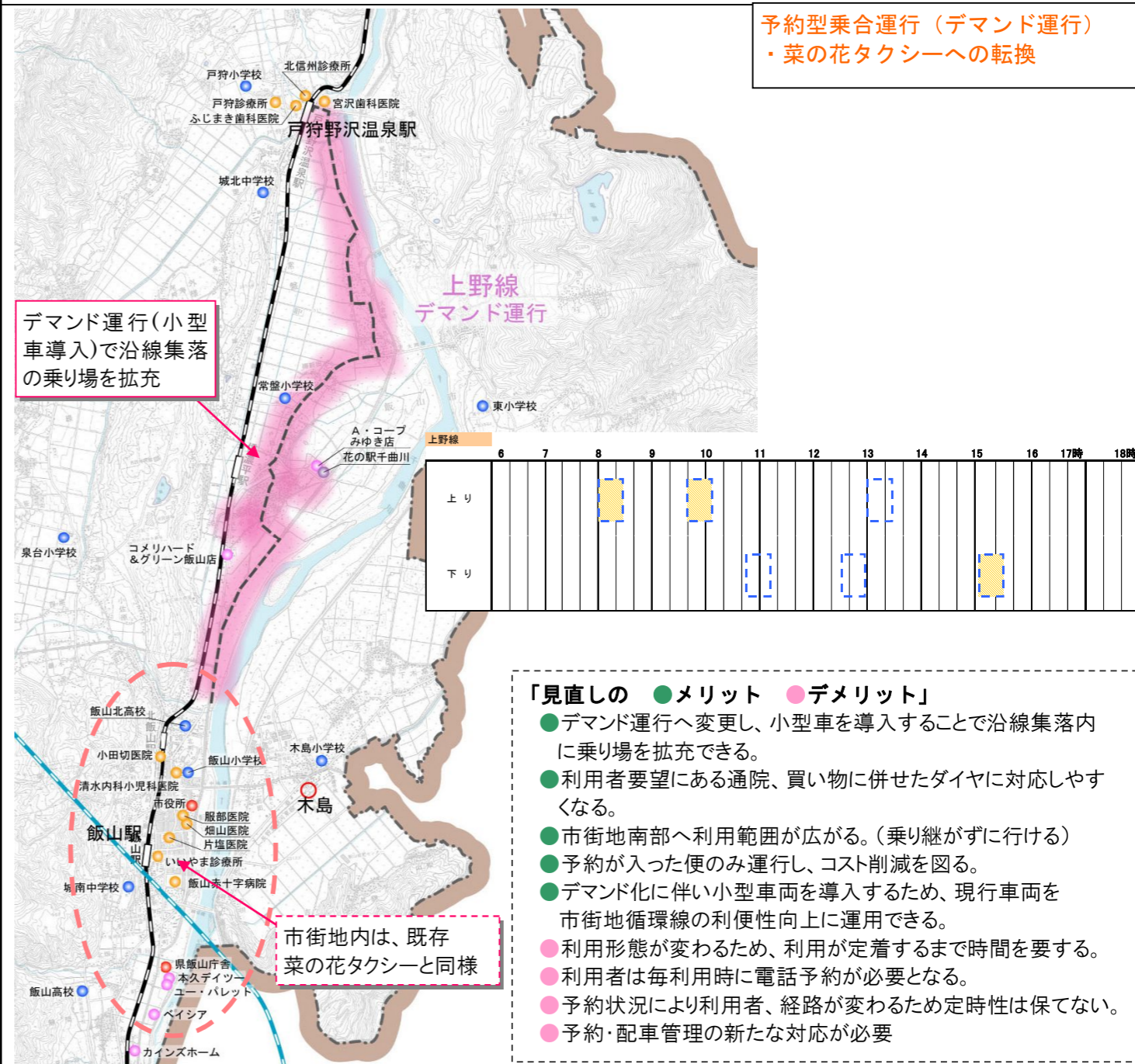
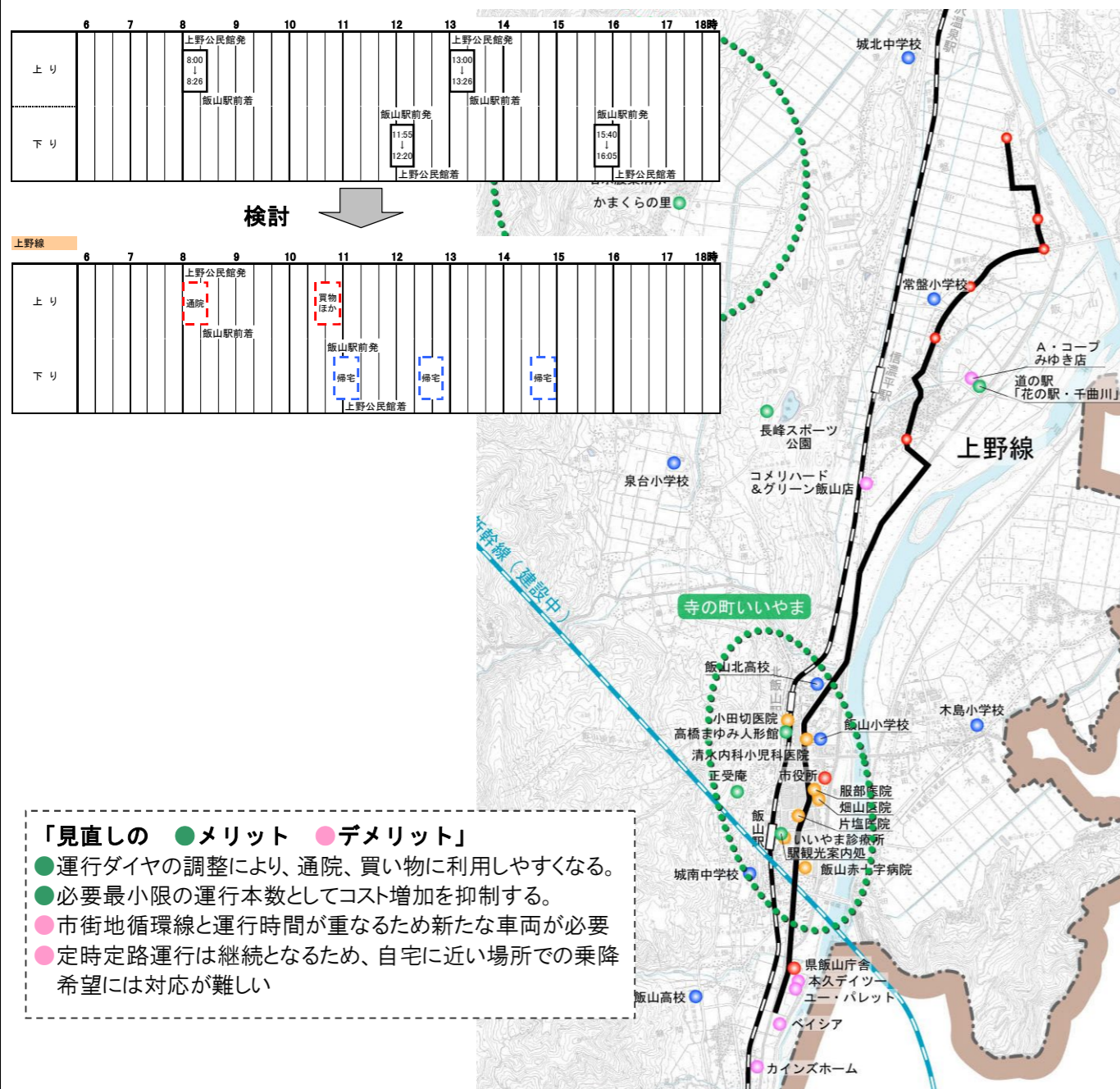
- 「導入に向けた課題」
- 小学生は定時定路又はスクールどちらかで対応を検討
  - 複数方式導入による経費増が予想される。(学校の行事対応等の臨時便対応、運行車両の追加、予約・配車管理追加等)
  - 時間帯によって運行形態が変わるため、高齢者の利用離れが懸念される。
  - 定時定路運行とデマンド運行で運行車両が異なるため、利用者が困惑することが考えられる。
  - 土日運行については要望や試験導入をもとに判断する

市街地内は、既存  
菜の花タクシーと同様

上野線 (検討案)	料金 300円 (上野⇄飯山)	距離 8.9km	想定利用者数 730人/年	運行経費 千円	(見直し案)	料金 300円 (上野⇄飯山)	距離 15~20km	想定利用者数 750人/年	運行経費 千円
運行日 月・木曜日	運行本数 上り2本/下り3本		サービス水準 通勤:ー, 通学:ー, 買い物:○, 通院:○, 観光:ー 午前往復:○, 午後往復:ー		運行日 月・木曜日	運行本数 上り3本/下り3本		サービス水準の改善目標 通勤:ー, 通学:ー, 買い物:○, 通院:○, 観光:ー 午前往復:○, 午後往復:○	

- 利用目的として多い通院での往復を中心に考慮して帰りの便を追加
- 運行経路は現行形態とするが、大久保東まで延伸し買い物利用への利便性向上を図る。

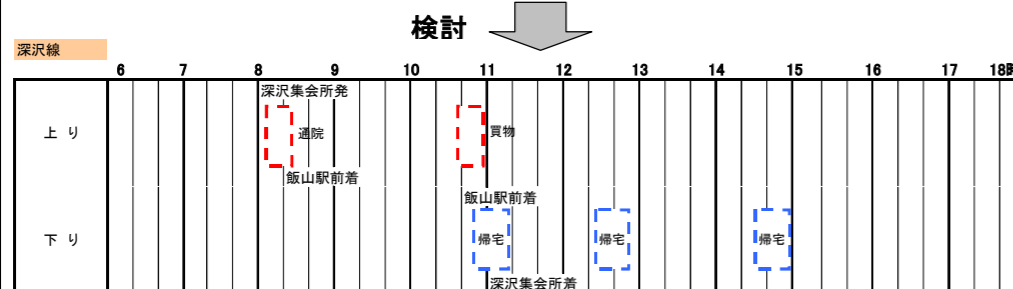
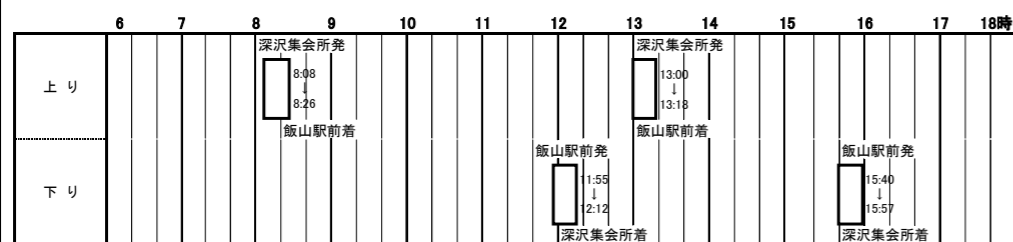
- ◆全てデマンド運行(予約制)とし運行本数の拡充と効率化を図る。
- ◆1日あたりの運行本数を拡充して利用サービス向上を図る。
- ◆菜の花タクシーと同方式として、既存経路を活用し経路変更等に伴う混乱を避ける。
- ◆沿線集落に乗り場を拡充し、バス停までの移動負担を軽減する。



深沢線 (検討案)	料金	距離	想定利用者数	運行経費	(見直し案)	料金	距離	想定利用者数	運行経費
	200円 (深沢⇄飯山)	6.2km	1,200人/年	千円		200円 (深沢⇄飯山)	9.0km	1,200人/年	千円
運行日	運行本数		サービス水準		運行日	運行本数		サービス水準の改善目標	
火・金曜日	上り2本/下り3本		通勤:一, 通学:一, 買い物:○, 通院:○, 観光:一 午前往復:○, 午後往復:一		火・金曜日	上り3本/下り3本		通勤:一, 通学:一, 買い物:○, 通院:○, 観光:一 午前往復:○, 午後往復:○	

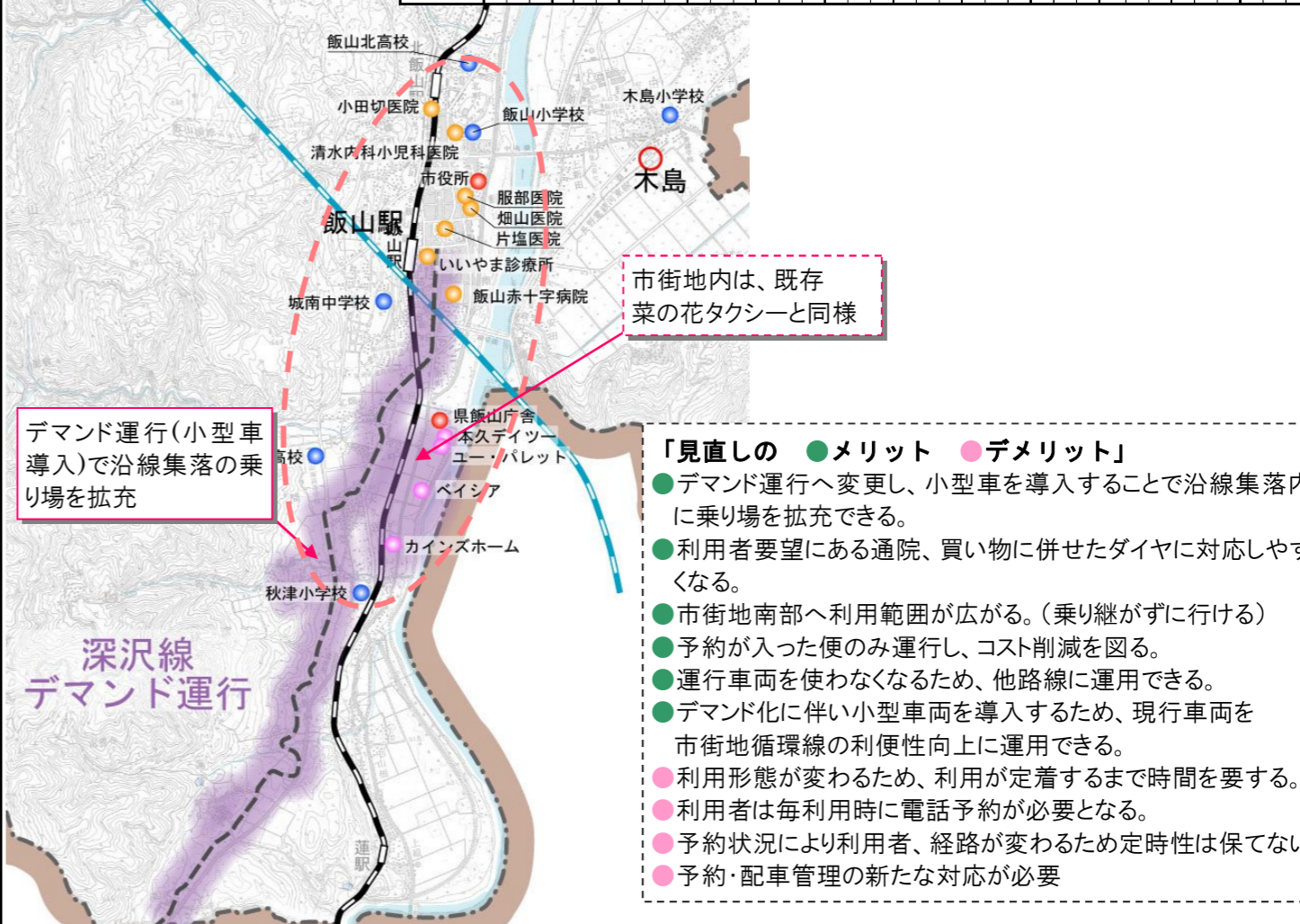
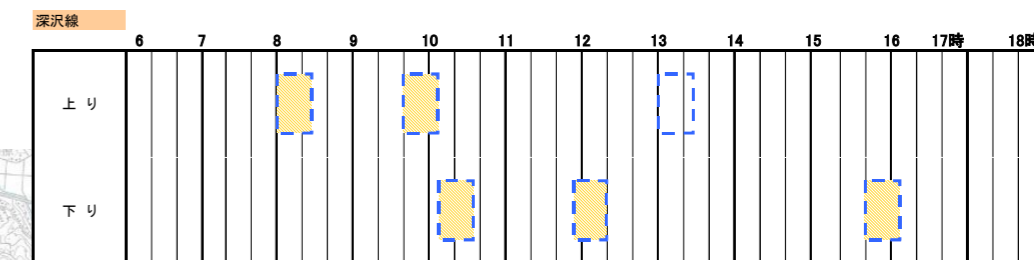
- 利用目的として多い通院での往復を中心に考慮して帰りの便を追加
- 運行経路は現行形態とするが、大久保東まで延伸し買い物利用への利便性向上を図る。

- ◆全てデマンド運行(予約制)とし運行本数の拡充と効率化を図る。
- ◆1日あたりの運行本数を拡充して利用サービス向上を図る。
- ◆菜の花タクシーと同方式として、既存経路を活用し経路変更等に伴う混乱を避ける。
- ◆沿線集落に乗り場を拡充し、バス停までの移動負担を軽減する。



- 「見直しの ●メリット ●デメリット」
- 運行ダイヤの調整により、通院、買い物に利用しやすくなる。
  - 必要最小限の運行本数としてコスト増加を抑制する。
  - 市街地循環線と運行時間が重なるため新たな車両が必要
  - 定時定路運行は継続となるため、自宅に近い場所での乗降希望には対応が難しい

予約型乗合運行 (デマンド運行)  
・菜の花タクシーへの転換

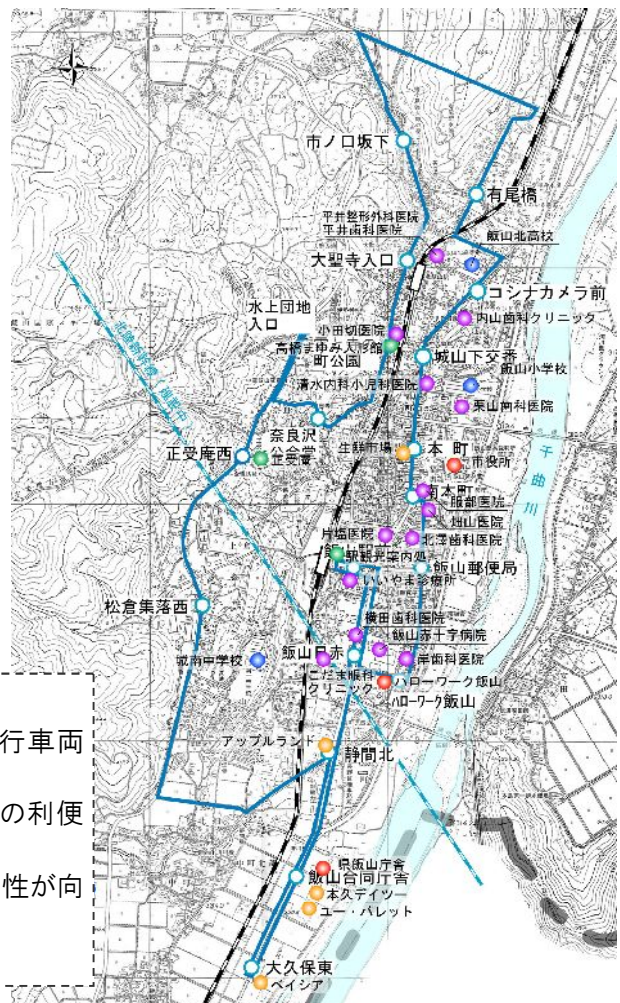


- 「見直しの ●メリット ●デメリット」
- デマンド運行へ変更し、小型車を導入することで沿線集落内に乗り場を拡充できる。
  - 利用者要望にある通院、買い物に併せたダイヤに対応しやすくなる。
  - 市街地南部へ利用範囲が広がる。(乗り継がずに行ける)
  - 予約が入った便のみ運行し、コスト削減を図る。
  - 運行車両を使わなくなるため、他路線に運用できる。
  - デマンド化に伴い小型車両を導入するため、現行車両を市街地循環線の利便性向上に運用できる。
  - 利用形態が変わるため、利用が定着するまで時間を要する。
  - 利用者は毎利用時に電話予約が必要となる。
  - 予約状況により利用者、経路が変わるため定時性は保てない
  - 予約・配車管理の新たな対応が必要

市街地循環線 (見直し案)	料金	距離	想定利用者数	運行経費
	100円 (定額)	16.4km	6,500人/年	千円
運行日	運行本数		サービス水準	
月～金曜日	7(8)本		通勤:ー, 通学:ー, 買い物:○, 通院:○, 観光:△, 午前往復:○, 午後往復:△	

- 運行経路は現行形態とし、運行本数の追加、運行時間の見直し
- 利用実態及び利用者要望などから最終便の追加について検討

	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16時
市街地循環線				飯山駅前発 8:35 ↓ 9:05	9:10 ↓ 9:55	10:00 ↓ 10:45	11:00 ↓ 11:45		13:40 ↓ 14:35	14:40 ↓ 15:25	
				飯山駅前着							
市街地循環線案				飯山駅前発 8:35 ↓ 9:05	9:10 ↓ 9:55	10:00 ↓ 10:45	11:00 ↓ 11:45	要望のある 昼便の追加	13:40 ↓ 14:35	14:40 ↓ 15:25	要望に応 じて追加
				飯山駅前着							



- 「見直しの ●メリット ●デメリット」
- 上野線や深沢線をデマンド化することにより、現行車両を市街地循環線の利便性向上に活用できる。
  - 昼や午後便の追加により 通院帰りや買い物等の利便性向上を図る。
  - 概ね1時間に1本の周回となり、市街地内の周遊性が向上する。
  - 逆回り希望者や観光客にとっては利便性が低い

	料 金	距 離	想定利用者数	運行経費
(新規路線追加)	—	—	—	—
運行日	運行本数		サービス水準	
—	—		通勤： ， 通学： ， 買い物： ， 通院： ， 観光： ， 午前往復： ， 午後往復：	
■利便性向上のため、必要に応じて新規路線の追加について検討				