

2-2. 路線別運行計画案

温井線 (定時定路+デマンド運行)	運行距離	想定利用者数*	運行経費*
	18.2km→ 28.4km(デマンド)	19,277人/年→ 19,000人/年	14,655千円→ 13,284千円
運行日及び運行本数		サービス水準の改善目標	
月～金曜日:定時定路 上り1・下り3(2)本/デマンド 上り2・下り2本 土・日、祝日:デマンドのみ 上り3・下り4本		通勤:○, 通学:○, 買い物:○, 通院:○, 観光:△ 午前往復:○, 午後往復:○	
【運行形態】			
<ul style="list-style-type: none"> ◆小中学生の通学利用を考慮し、朝夕は定時定路線として現行通り運行する。 ※平日のみ ◆戸狩野沢温泉駅発～柄山行き(18:30)は夏期(4～10月)のみ運行する。 ◆昼間(9時～15時)は、デマンド運行(電話予約制)として利用予約に応じて運行する。 ◆デマンド運行は、「菜の花タクシー」と同方式として、小型車両で運行し集落内のバス停を拡充する。 ◆デマンド運行は、市街地南部(大久保東)まで利用範囲を拡充する。 ◆利用運賃は、定時定路運行とデマンド運行とも同じとする。 			

【運行ダイヤ案】

月～金曜日は、定時定路運行とデマンド運行、土・日曜日及び祝日はデマンド運行のみ運行
(月～金曜日)

月～金曜日	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20時
上り(市街地行き)		7:10 ↓ 7:56													
下り(柄山行き)											15:40 ↓ 16:30		17:35 ↓ 18:23	18:30 ↓ 18:57	

土・日曜日、祝日

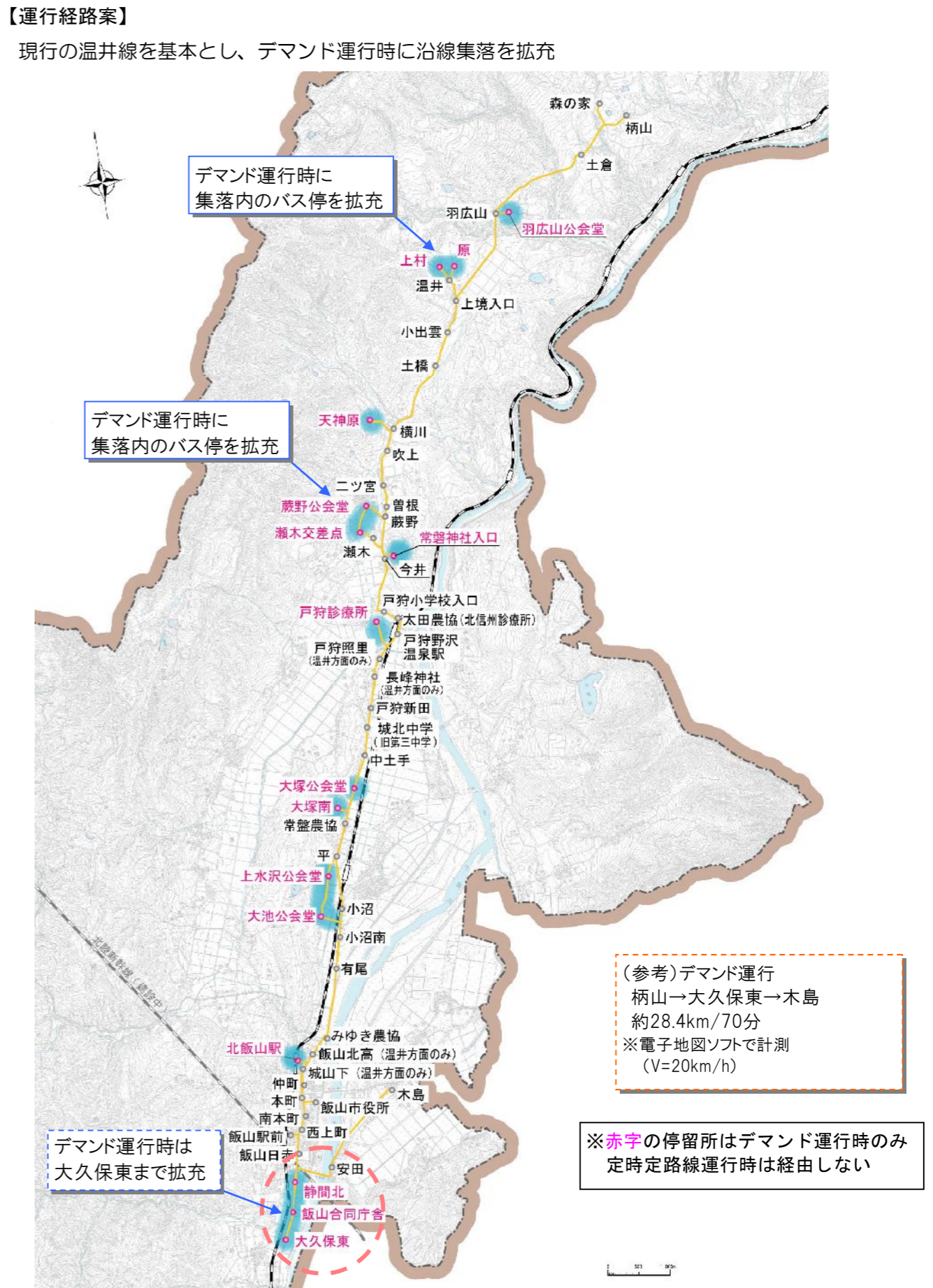
土・日曜日、祝日	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20時
上り(市街地行き)															
下り(柄山行き)															

【運行収入・経費】

時間帯によって運行形態が異なりますが、概ね現行料金内を目安に運賃を見直します。
1日の運行本数は減少しますが、集落内や市街地のバス停を拡充してサービス水準向上を図るため、初乗り区間(160円)では利用者負担が増える見込みです。

(現行料金)						(変更案)					
木島						木島					
160～300	市街地					200	市街地				
300～500	160～350	常盤				300	200	常盤			
430～500	320～350	160～250	戸狩駅周辺			400	300	200	戸狩駅周辺		
580～730	450～600	230～550	160～330	太田		600	500	300	200	太田	
700～790	600～670	430～600	360～400	160～330	岡山	700	600	400	300	200	岡山

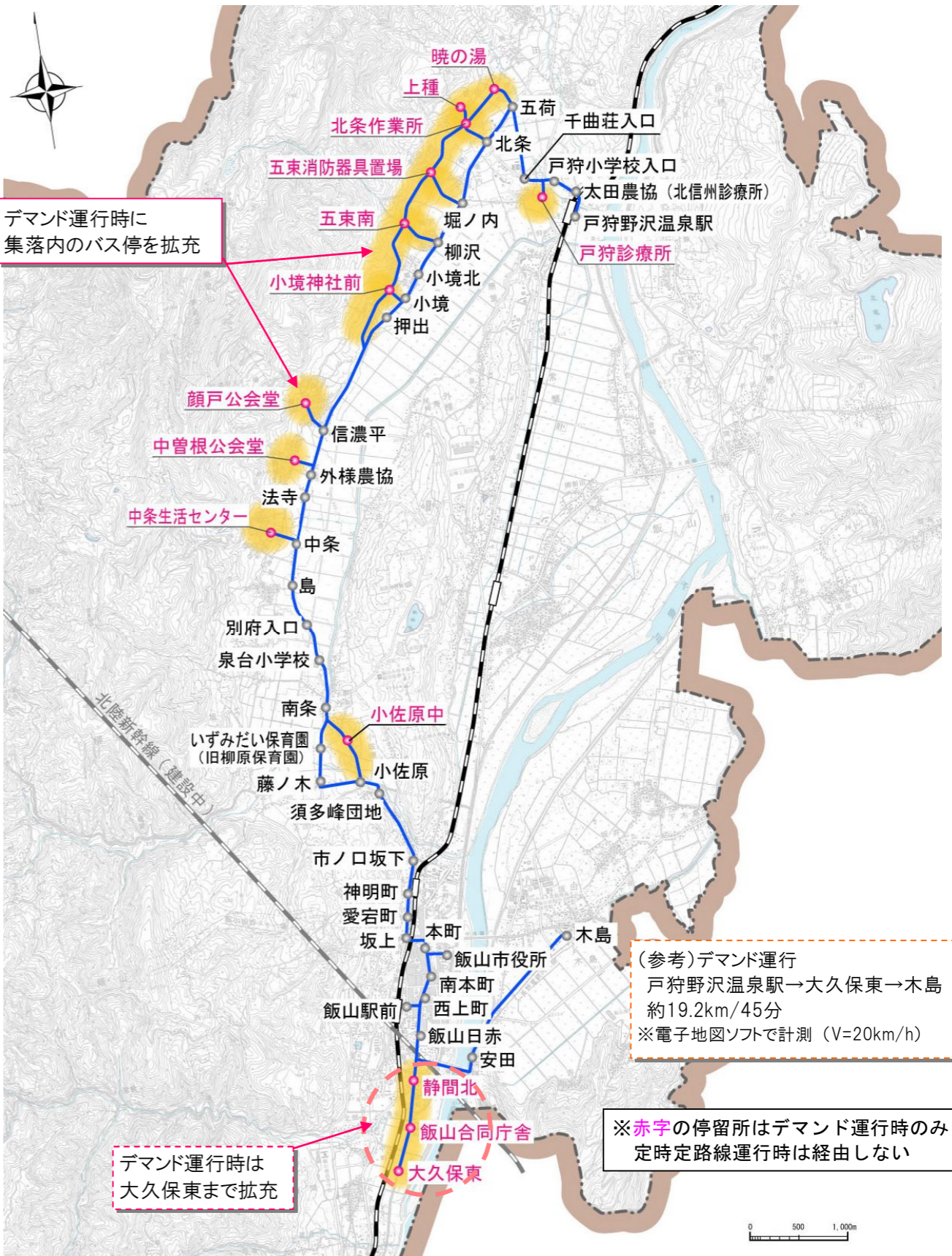
※同一地区内の利用は200円
市街地内のみは利用不可



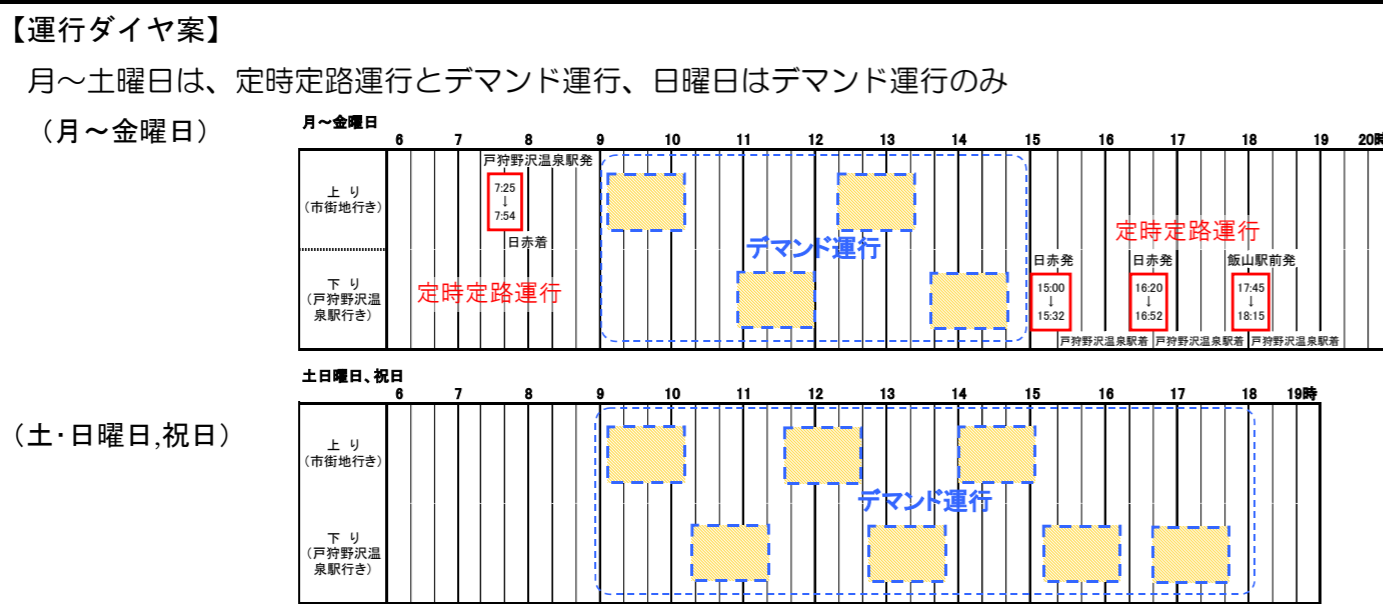
※利用者数及び運行経費は、「みゆきのライン」分を含む

小境線 (定時定路+デマンド運行)	運行距離	想定利用者数※	運行経費
	16.0km→ 19.2km(デマンド)	12,565人/年→ 12,600人/年	11,546千円→ 11,848千円
運行日及び運行本数		サービス水準の改善目標	
月～金曜日:定時定路 上り1・下り3本/デマンド 上り2・下り2本 土・日、祝日:デマンドのみ 上り3・下り4本		通勤:○, 通学:○, 買い物:○, 通院:○, 観光:△ 午前往復:○, 午後往復:○	

【運行経路案】
現行の小境線を基本とし、デマンド運行時に沿線集落を拡充



- 【運行形態】
- ◆小中学生の通学利用を考慮し、朝夕は定時定路線として現行通り運行する。
 - ◆昼間(9時～15時)は、デマンド運行(電話予約制)として利用予約に応じて運行する。
 - ◆デマンド運行は、「菜の花タクシー」と同方式として、小型車両で運行し集落内の乗り場を拡充する。
 - ◆デマンド運行は、市街地南部(大久保東)まで利用範囲を拡充する。
 - ◆利用運賃は、定時定路運行とデマンド運行とも同じとする。



【運行収入・経費】
時間帯によって運行形態が異なりますが、概ね現行料金内を目安に運賃を見直します。
1日の運行本数は減少しますが、集落内や市街地のバス停を拡充してサービス水準向上を図るため、初乗り区間(160円)では利用者負担が増える見込みです。

(現行料金)						(変更案)					
木島	市街地	柳原	外様	太田	戸狩駅周辺	木島	市街地	柳原	外様	太田	戸狩駅周辺
160~350	160~280	160~290	160~320	160~270		200	200	200	200	200	200
270~410	210~410	310~430	310~400			300	300	300	300	300	300
390~550	370~470	410~440	350~400			400	400	400	400	400	400
520~600	440~470	410~440	350~400			500	500	500	500	500	500
530~600	440~470	410~440	350~400			500	500	500	500	500	500

※同一地区内の利用は200円
市街地内のみは利用不可

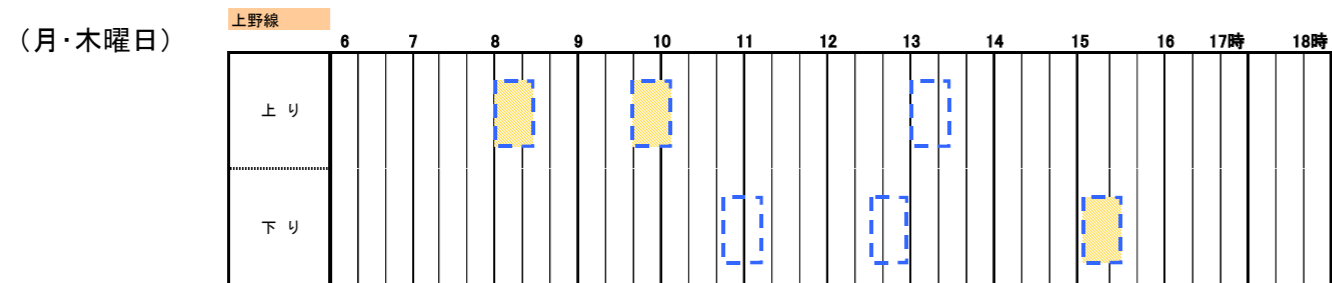
上野線 (デマンド運行)	運行距離	想定利用者数	運行経費
	8.9km→ 15.9km	727人/年→ 750人/年	2,542千円→ 3,076千円
運行日	運行本数	サービス水準の改善目標	
月・木曜日	上り3本/下り3本	通勤:○, 通学:○, 買い物:○, 通院:○, 観光:一 午前往復:○, 午後往復:○	

【運行形態】

- ◆ 現行経路を基本としたデマンド運行（電話予約制）とする。
- ◆ 「菜の花タクシー」と同方式で、小型車両を導入し沿線集落内の乗り場を拡充する。
- ◆ デマンド運行は、市街地南部(大久保東)まで利用範囲を拡充する。
- ◆ 運行曜日は現行どおりとして、1日あたりの運行本数を増やしてサービス水準向上を図る。
- ◆ 小型車両1台で深沢線と交互に運用する。

【運行ダイヤ案】

現行と同じく月曜日・木曜日の週2日運行とする。
ただし、通院や買物の利便性向上を図るため1日3往復を設定（※現行は2往復）



【運行収入・経費】

1日あたりの運行本数を上下1便ずつ増やすとともに、沿線及び市街地のバス停を拡充してサービス水準向上を図ります。
このため、現行の初乗り区間（100円）では利用者負担が増える見込みです。

(現行料金)

市街地			
100	北町		
300	200	小沼	
300	300	100	上野

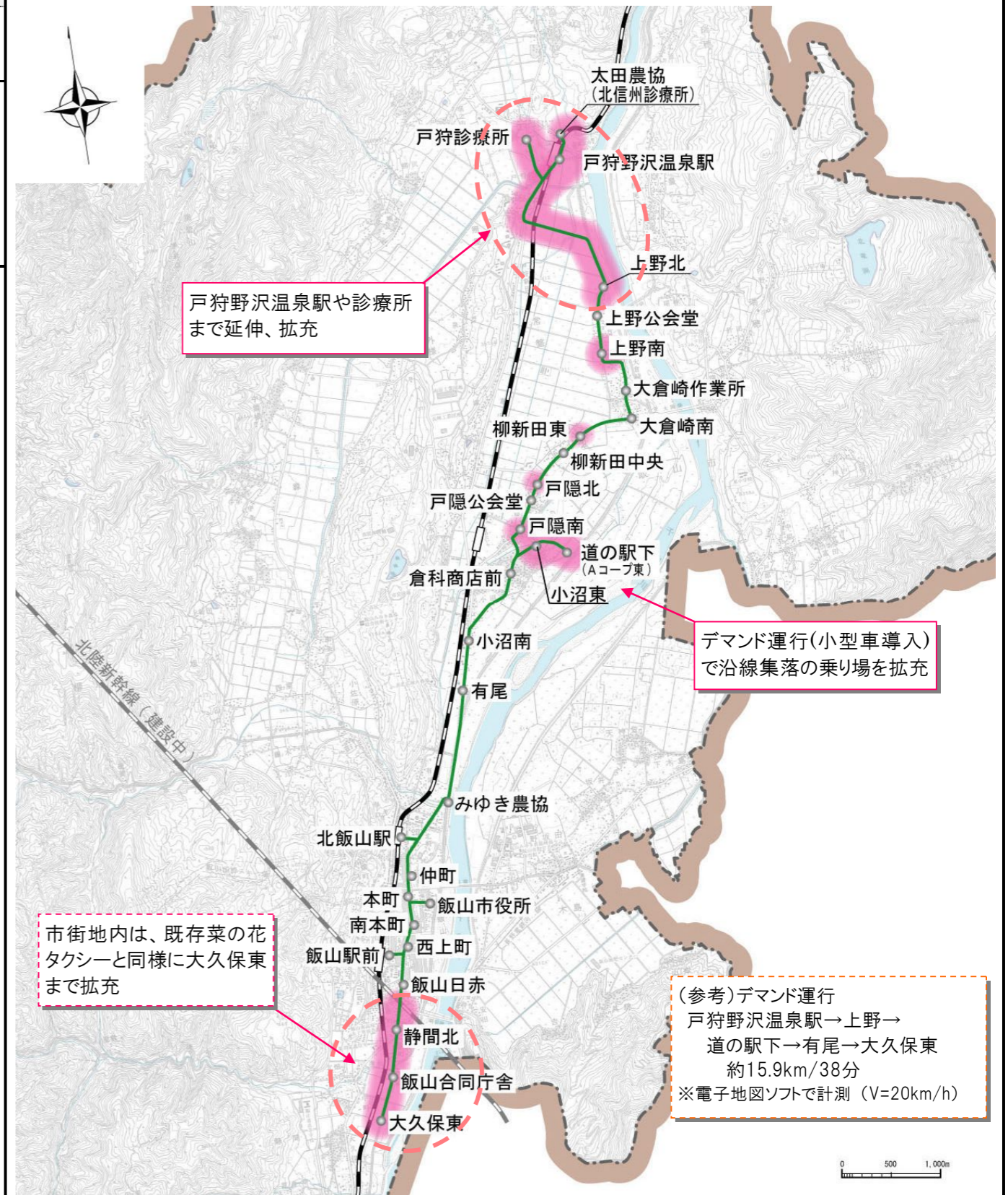
(変更案)

市街地		
200	常盤	
300	200	戸狩駅周辺

※同一地区内の利用は200円
市街地内のみは利用不可

【運行経路案】

現行の上野線を基本とし沿線集落の利便性を拡充する。



市街地内は、既存菜の花タクシーと同様に大久保東まで拡充

(参考)デマンド運行
戸狩野沢温泉駅→上野→
道の駅下→有尾→大久保東
約15.9km/38分
※電子地図ソフトで計測 (V=20km/h)

深沢線 (デマンド運行)	運行距離	想定利用者数	運行経費
	6.2km→ 10.4km	1,172人/年→ 1,200人/年	1,816千円→ 2,008千円
運行日	運行本数	サービス水準の改善目標	
火・金曜日	上り3本/下り3本	通勤:ー, 通学:ー, 買い物:○, 通院:○, 観光:ー 午前往復:○, 午後往復:○	

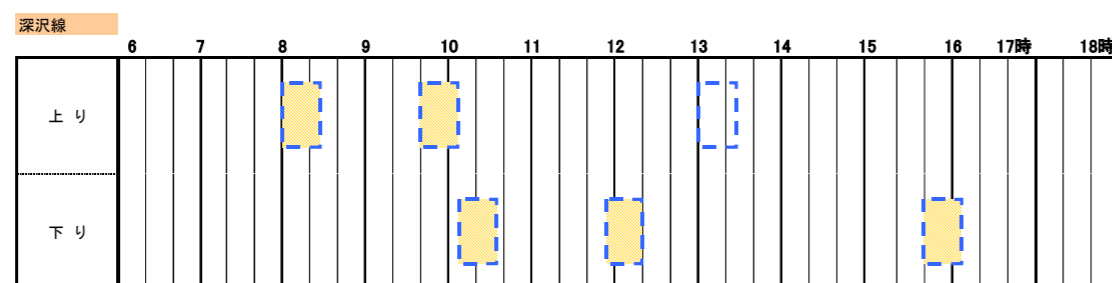
【運行形態】

- ◆ 現行経路を基本としたデマンド運行（予約制）とする。
- ◆ 「菜の花タクシー」と同方式で、小型車両を導入し沿線集落内の乗り場を拡充する。
- ◆ デマンド運行は、市街地南部(大久保東)まで利用範囲を拡充する。
- ◆ 運行曜日は現行どおりとして、1日あたりの運行本数を増やしてサービス水準向上を図る。
- ◆ 小型車両1台で上野線と交互に運用する。

【運行ダイヤ案】

現行と同じく火曜日・金曜日の週2日運行とする。
ただし、通院や買物の利便性向上を図るため1日3往復を設定（※現行は2往復）

(火・金曜日)



【運行収入・経費】

1日あたりの運行本数を上下1便ずつ増やすとともに、沿線及び市街地のバス停を拡充してサービス水準向上を図ります。
このため、現行の初乗り区間（100円）では利用者負担が増える見込みです。

(現行料金)

飯山駅		
100	大久保	
200	100	深沢

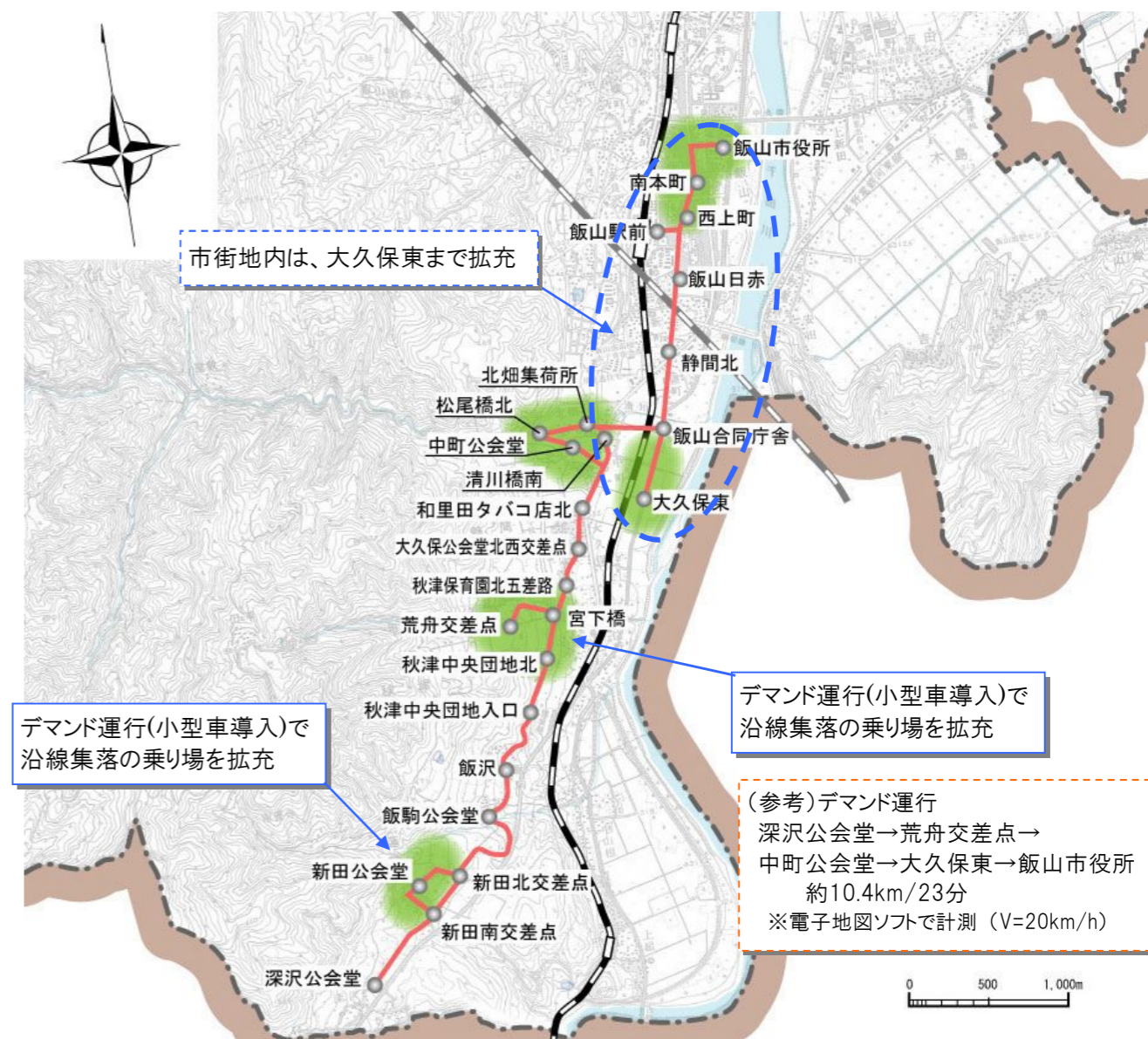
(変更案)

市街地	
200	秋津

※同一地区内の利用は200円
市街地内のみは利用不可

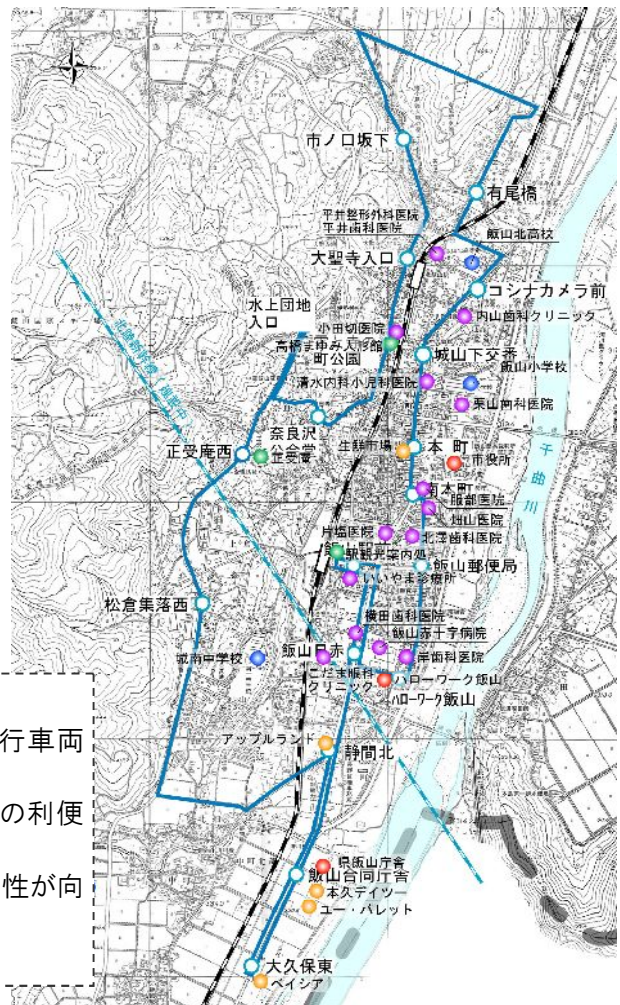
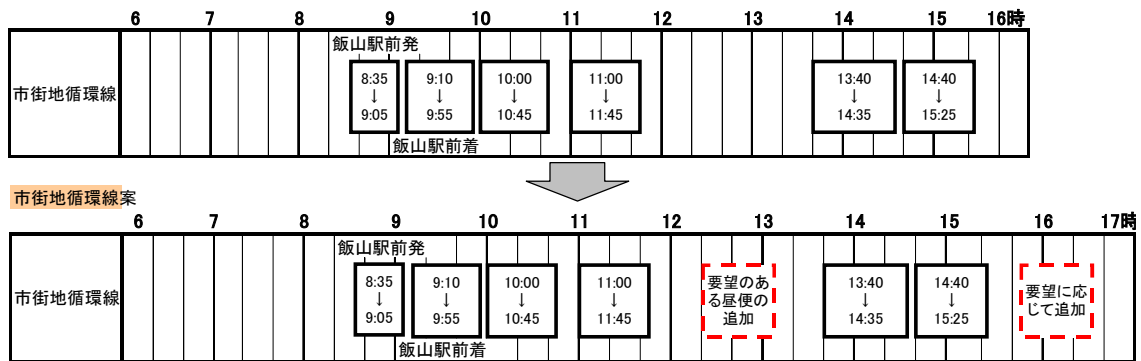
【運行経路案】

現行の深沢線を基本とし沿線集落の利便性を拡充する。



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	6,345千円→ 9,079千円
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、利用者の希望が多い12～14時に増便する
- 利用要望及び需要に応じて夕方以降の追加
- 上野線・深沢線に小型車両を用意し、現行車両1台を市街地循環線に運用する



- 「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				