

第2章 基本方針と目標の設定

2-1. 基本方針と目標

(1) 地域公共交通の活性化及び再生の総合的かつ一体的な推進に関する基本方針

本市における公共交通の課題を踏まえ、以下の基本方針をもとに地域公共交通の活性化・再生を図ります。

市民、交通事業者、行政が協働でつくり育てる公共交通

市民誰もがいきいきと安心して住み続けられるよう、市民、交通事業者、行政が協働で、持続的な公共交通をつくり育てることにより、自家用車に頼り過ぎない交通まちづくりを目指します。

(2) 取り組み姿勢

市民の移動手段は、「行政が確保する」というこれまでの考え方を見直し、市民の移動手段は、「みんなでつくり育てる」という姿勢のもとで取り組みます。

みんなが主役となって、それぞれの役割を果たし、協働して、安定的で持続可能な交通システムを整えます。

【これまでのすがた】

行政主体による、広域・幹線・地域を一括した運行計画
公共交通サービスは、鉄道と路線バスに限定
交通事業者（鉄道・バス）がそれぞれ単独に情報発信

【将来のすがた】

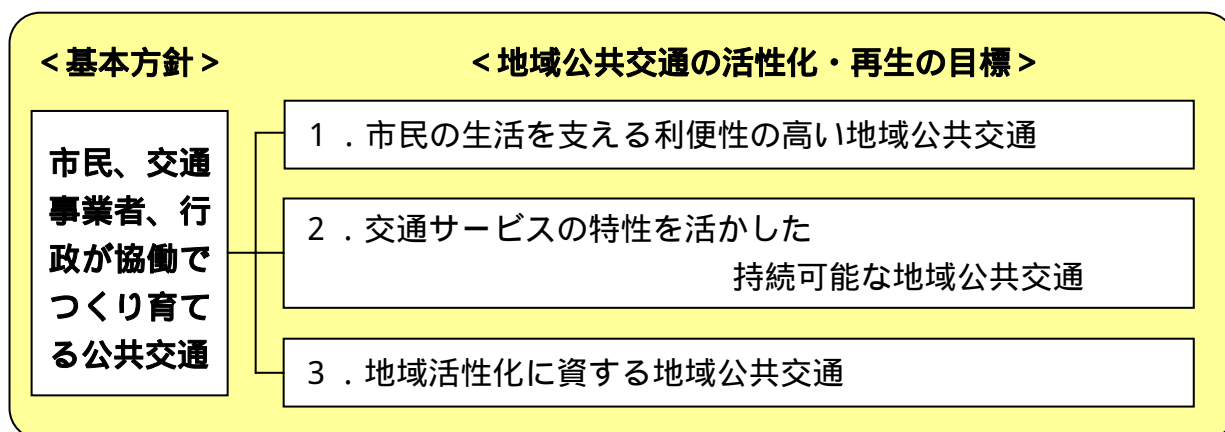
行政主体による広域・幹線レベルでの運行計画
地域主体による地域レベルでの運行計画（地域で考え・地域で担う交通）
鉄道・路線バスを軸としつつ、タクシーや目的バスなど、多様な交通手段を効果的に活用
各事業者（公共交通）が一体となった情報発信 [住民・交通事業者・行政の三者間で常に情報共有]

【それぞれの役割】

市民の役割	市民の主体的な参画のもと、創意と工夫をこらし、地域の特性に合った交通システムをつくり、支えていく仕組みを整えます。
交通事業者の役割	各交通機関が培ったノウハウや知恵を活かし、相互の連携を高めることにより、効率的で利便性の高い交通システムを整えます。
行政の役割	積極的に情報提供を行い、従来の発想にとらわれない柔軟な発想で、市民や事業者の取り組みをサポートします。

(3) 地域公共交通総合連携計画の目標

前述の基本方針のもとで地域公共交通の活性化・再生を進めるにあたり、以下の3つの目標を設定し取り組みを実行します。



目標1 市民の生活を支える利便性の高い地域公共交通

市内の各地域において、買い物・通院・通学といった活動を支える公共交通をニーズに即したサービスでの運行を実現します。地域に密着した交通は、市民・交通事業者・行政が連携して協働で計画・運行・維持に取り組みます。また、運行だけでなく、待合い環境や情報提供などについても、今よりも便利で使いやすい環境の整備を進めます。

目標2 交通サービスの特性を活かした持続可能な地域公共交通

鉄道、路線バス、タクシーなどの各交通サービスの特性を活かして、効率的で持続可能な公共交通体系を構築します。

サービスの見直し基準を明確にして、社会状況の変化に柔軟に対応できる地域公共交通を目指します。

目標3 地域活性化に資する地域公共交通

まちづくりと連携し、地区・集落の元気再生、地域の魅力向上、観光振興に向けた公共交通施策を推進します。

2-2. 評価指標

計画を評価する指標を下記のとおり設定します。

評価指標	現在	10年後の目標
路線バス1便あたり輸送人員数	3.3人/便	6人/便以上
公共交通サービスの満足度	63%	80%以上
公共交通利用者の利用頻度	18%	40%以上
収支率25%未満の路線バス系統数	15系統	0系統

[現在値の算定根拠]

指標 : 路線バスの1便あたり輸送人員 [人 / 便]

・ 運行回数 42,382 便 / 年で、輸送人員 137,898 人 = 3.3 人 / 便

【資料】「平成 22 年度運行系統別輸送実績報告書」村上市 (対象系統数 : 20 系統 / 対象期間 : 平成 21 年 10 月 1 日 ~ 平成 22 年 9 月 30 日)

指標 : 公共交通サービスの満足度 [%]

・ 平成 21 年 10 月に実施した以下の 2 種類のアンケートにおいて、「過去 1 年以内で路線バスを利用したことがある人」のうち、現状の路線バスの便利さ (満足度) について『満足』又は『まあ満足』と回答した方の割合。

(1) 地域住民アンケート調査

調査期間 : 平成 21 年 10 月 16 日 ~ 10 月 26 日 / 調査対象 : 65 歳以上の市民 3,000 人を住民基本台帳より無作為抽出 [山北地区除く] / 回答数 : 1,486

(2) 山北地区全世帯対象アンケート調査

調査期間 : 平成 21 年 10 月 15 日 ~ 10 月 30 日 / 調査対象 : 山北地区全世帯対象 [65 歳以上の方] / 回答数 : 1,235

指標 : 市民の公共交通利用度 [%]

・ 上記の指標 と同調査結果において、「過去 1 年以内で路線バスを利用したことがある人」のうち、路線バスの利用回数が『月に 4 回以上』(週 1 回程度) と回答した方の割合。

指標 : 収支率 25% 未満の路線バス系統数

【資料】「平成 22 年度運行系統別輸送実績報告書」村上市 (対象系統数 : 20 系統 / 対象期間 : 平成 21 年 10 月 1 日 ~ 平成 22 年 9 月 30 日)

2-3. 公共交通再編の考え方

本市の公共交通再編は、先に掲げた基本方針・目標をふまえ、交通弱者である「高齢者」及び「高校生」の利用を想定したうえで、以下に示す考え方やポイントをもとに地域公共交通の活性化・再生を図るものとし、具体的な計画を立案します。

< 公共交通再編の基本的な考え方 >

- 【 1 】 鉄道及び路線バスを交通体系の軸とする。
- 【 2 】 ニーズに見合った運行の改善により路線バスの利便向上を図る。
現在運行されている路線バスは、現行サービス水準維持を基本とする。
- 【 3 】 既存の交通資源を有効活用し、交通空白地域の解消を図る。
需要に応じた運行サービスから始め、きめ細やかな交通サービスの提供を図る。

< 公共交通再編に向けた7つのポイント >

ポイント	考え方
需要に応じた運行サービス	・需要が少ない路線は、曜日運行とする。ただし「通学利用便」は利用状況を考慮し検討する。
運行日の設定	・主たる利用者〔通院、通学〕の交通の確保を基本とすることから、平日のみの運行とする。ただし、路線によっては、これまでの利用実績を考慮し、土日の運行も行う。
運行回数	・1日あたり2往復4便を基本とする。(例：朝出かけて昼に帰宅。午後に出かけて夕方帰宅。)
効率的で利便性の高い運行形態	・路線統合や運行経路の見直しによる経費削減。 ・路線バス以外の運行方法との比較検証。
路線の統合・廃止	・利用実績を考慮し、路線バスの代替手段が可能な路線は廃止とする。
料金体系への配慮	・長距離区間の利用者負担に配慮する。
住民との協働による手法	・住民と交通事業者・行政が相互に情報を共有し、協働により地域の移動手段を確保するための計画づくりを行う。 ・住民自らが地域の交通をつくり・育てる・守る仕組みの中で再編を行う。