

## 村上市の地域公共交通の現状について

**村上市の交通体系**

広域交通としての**鉄道**や**高速バス**

旧市町村間等を結ぶ地域連携（地域間）交通としての**路線バス**

地域内交通としての**タクシー**

特定の目的で運行している循環バスなど

広域交通

【鉄道】ＪＲ羽越本線（１１駅）、ＪＲ米坂線（１駅）があり、通勤・通学の重要な交通手段となっている。運行本数は、新潟方面への本数は３５本、新潟方面から村上駅への本数は３４本となっている。このうち村上駅止まりが１７本あり、村上駅以北への利便性が高くないといえる。

【高速バス】新潟市内までの高速バス１路線があり、新潟から村上、新潟から村上へは１日あたり４便運行している。

地域連携（地区間）交通

【路線バス】廃止代替路線が２０系統あり、通勤・通学、病院等を利用する市民の足として運行し、運行は新潟交通観光バス株式会社が担っている。廃止代替路線はいずれも赤字路線であり、運行を維持するために、国、県、市が財政負担（平成２１年度決算見込額：約１億４，０００万円）をしている。

地域内交通

【タクシー】地域内の交通手段として市内では７社がタクシーを運行している。移動手段を持たない高齢者等への交通サービスを提供するため、市ではタクシー利用料金の助成を行っている。

特定の目的で運行しているもの

【乗合ジャンボタクシー】平成１８年３月からＮＰＯ法人村上観光ルネッサンスが運営主体となり、完全予約制で新潟空港から村上市内を運行する乗合ジャンボタクシーを運行していたが、平成２２年３月で運行を取りやめた。

【循環バス】平成１８年３月からＮＰＯ法人村上観光ルネッサンスが運営主体となり、六斎市（定期市場）の開催日（毎月２と７のつく日）、日曜、祝日に運行するＪＲ村上駅を起点にした市内循環バス「城下町村上ルネッサンス号」を運行している。

## 【その他】

- ・ジャスコ村上東店無料シャトルバス
- ・山北徳洲会病院健康友の会送迎バスサービス

### 村上市において公共交通が利用されない5つの要因

過度に自家用車に依存した移動

・自家用車保有台数の伸び（「一家に1台」から「一人に1台」に）。公共交通の利用機会の減少。

高齢化の進行

・バスや鉄道を利用したいが、体力的にも利用しづらい。

（施設・車両がバリアフリー化されていない、バス停や駅が遠い）

高齢化率：28.9%（平成17年） 約30.8%（平成22年4月）

地形条件・気象条件

・広大な市域面積。谷に分かれた山間の集落。冬期の気象条件（積雪・凍結）。

魅力に乏しい公共交通サービス

・限られた路線・便数、運行ダイヤ・乗り継ぎの悪さ、運賃の割高感。

・多数存在する公共交通空白地域、不便地域

・施設、車両も老朽化、バリアフリー未対応。

過疎化（人口減少）の進行・地域活力の低下

・人口の減少は、公共交通利用者の減少に直結。

人口推移：70,705人（平成17年） 68,326人（平成22年4月）

・公共交通は、交通事業者・行政任せの風潮も散見。

・行政の情報発信不足などから、公共交通を取り巻く実情の理解が不足。

・改善の要望はあっても地域から具体策を見出せない。

（「村上市におけるエリアマネジメントに配慮した地域公共交通体系構築プロジェクトに関する調査報告書」から抜粋）

### 《課題と取り組み》

公共交通利用者は年々減少傾向にあるものの、高齢化が進むことにより車を運転しない高齢者はさらに増加していくものと予想され、過疎化や高齢化に対応した**持続可能な公共交通体系の構築が喫緊の課題**となっています。

### 【村上市公共交通活性化検討委員会】

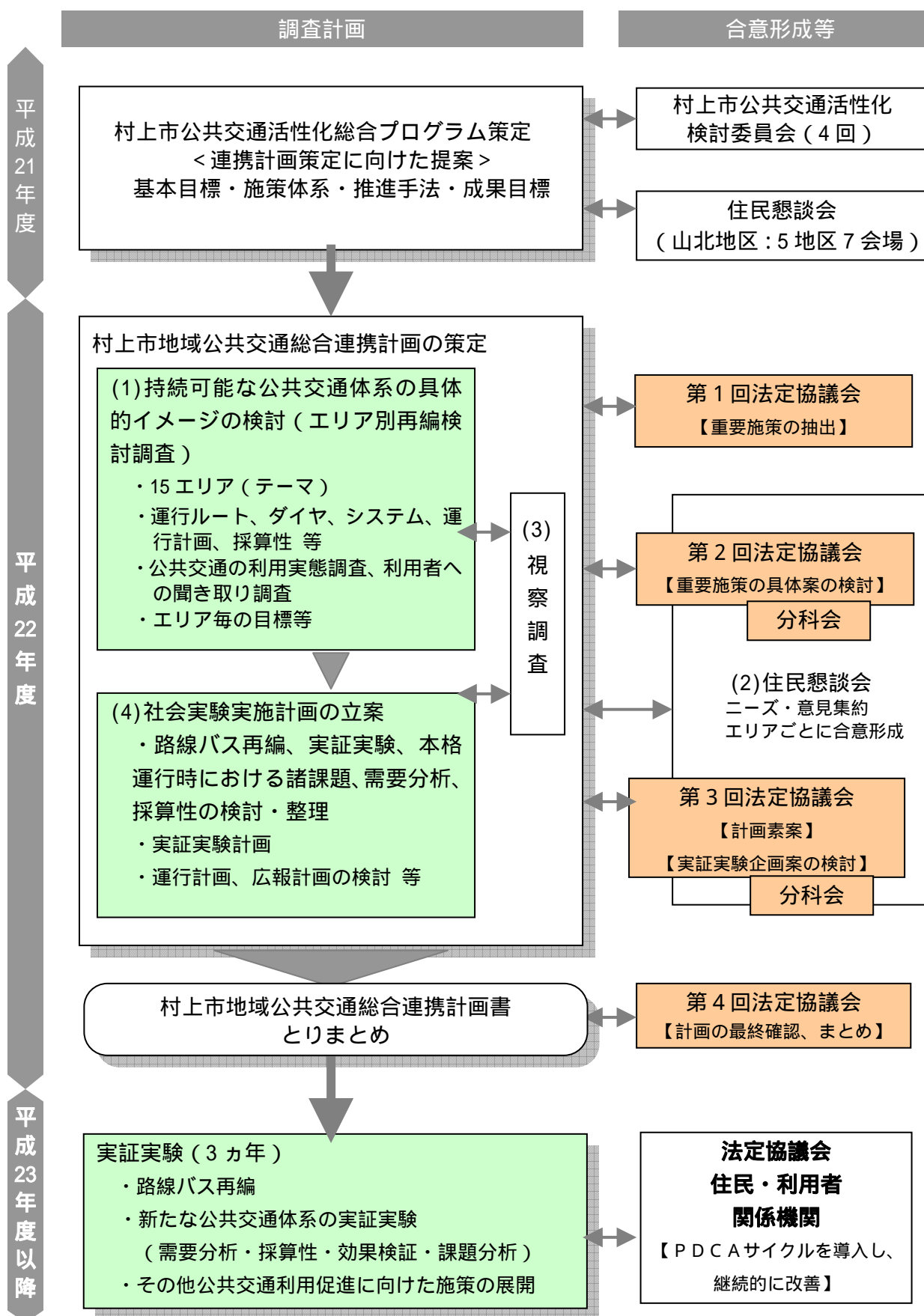
交通弱者などの生活交通の確保や効率的・効果的かつ持続可能な公共交通体系構築等を検討。国土交通省の支援をいただき、高校生及び高齢者を対象にアンケート調査と、山北地区をモデル地区として住民懇談会を開催。

### 【村上市地域公共交通活性化協議会】地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第6条

公共交通の活性化及び再生のため、地域にとって最適な公共交通のあり方を総合的に検討を行い合意形成を図り、地域公共交通総合連携計画を策定し、その実施に係る主体間の連絡調整を行う。

**協議会の主な役割は、地域公共交通総合連携計画の策定、計画に基づく事業の実施。**

## 村上市の取り組みと今後の流れ



## 村上市の公共交通において、今後検討を予定している交通システム例

交通システム	概 要
A . 路線バス	<p>路線バスは、鉄道のない地域においては、主要な交通機関であり、鉄道のある場合には、これを補完、また駅への交通手段としての役割を担っています。</p> <p>本市で運行している路線バスは、決められた曜日と時刻に、決められた路線・バス停を、決められた車両で運行する「定時定路線型」になっています。</p> <p>運行の工夫として、従来の路線バスのルートやダイヤ、料金システムを利用者のニーズに応じて再編する方法があります</p>
B . コミュニティバス	<p>既存のバスサービスだけではカバーしきれないニーズに対応する乗合バスで、車両仕様、運賃、ダイヤ、バス停位置等を工夫し、福祉や通学など特定の目的の利用者を対象とする例が多いものです。</p> <p>事例 新発田市コミュニティバス(新発田市)「カナリア号」(新潟市江南区)</p>
C . 乗合タクシー	<p>個別輸送型の公共交通機関としてのタクシーを用いて、不特定多数の利用者を運ぶシステムです。</p> <p>バスとタクシーの中間的なサービスとして位置づけられ、道路運送法の規定により運行には許可が必要です。</p>
D . デマンドタクシー	<p>利用者の要請(デマンド)に応じた運行を行うシステムで、定時定路線運行ではカバーできない需要に応じようとするものです。</p> <p>通常のタクシーと違い、多くの事例では利用に際して、利用者の事前登録を必要としたり、完全予約制で運行されています。</p> <p>事例 胎内市「のれんす号」(商工会が運営主体となり、運行をタクシー事業者に委託し、実験運行を行っています)</p>
E . スクールバスの混乗・間合い利用	<p>スクールバスの混乗...児童・生徒の送迎目的で運行しているスクールバスを一般住民に開放することによって、一般住民も交通サービスの提供を受けることが出来るものです。</p> <p>間合い利用...スクールバスは登下校時にだけ運行されるので、それ以外の間合い時間を利用して乗合サービスを提供したり、その逆に、乗合バスの間合いにスクールバスとしてのサービスを提供することです。</p>
F . パーク&ライド、パーク&バスライド	<p>パーク&amp;ライド...自家用車と鉄道を乗り継ぐシステムで、駐車場と駅の連携を図るシステムです。</p> <p>パーク&amp;バスライド...自家用車とバスを乗り継ぐシステムで、駐車場とバス停の連携を図るシステムです。</p>