資料３

「村上市公共交通に関する現地視察」
実　施　状　況　報　告　書

【平成２２年５月１１日・１２日実施】

平成２２年５月

村上市企画部政策推進課

目　　次

1　現地視察概要　　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・２ページ

1）目　　的
2）視察方法
3）配付資料
4）視察行程
5）参加者名簿

2　村上市公共交通活性化検討委員会について・・・・６ページ

1）基本目標と施策の柱（案）
2）施策体系（案）
3）エリア設定

3　視察参加者から出された意見・感想・提案など・・・・１０ページ

1）再編１５エリアの取り組み試案に対する意見・感想・提案などについて
2）視察全体をとおしての感想・意見について

1　現地視察概要

1）目　　的

- 市内の公共交通の現状把握
- 昨年度、村上市公共交通活性化検討委員会で協議された取り組み試案の検証

2）視察方法

- 村上市内を北部（山北・朝日・村上）コースと南部（村上・神林・荒川）コースに分け２日間にわたり視察
- バス路線、鉄道駅、交通空白集落などを中心に視察
- 昨年度、村上市公共交通活性化検討委員会で検討してきた基本目標や施策体系、エリア設定を確認
- 移動中、市担当職員から視察エリアの状況（人口、高齢化率、高校生数、公共交通空白地域など）及び、昨年度検討委員会で協議された取り組み試案について説明
- 参加者は、チェックシートに各エリアの取り組み試案に対する意見・感想及びその他の再編手法などを記述式により記入

3）配付資料

- 村上市地域公共交通活性化協議会現地視察チェックシート
- 村上市内地図

４）視察行程

５月１１日（火）　北部（山北・朝日・村上）コース

⑨　　⑨　　⑨
村上市役所―二之町―片町―山辺里―小川小学校前―三面小学校前―布部
9:00　　9:20　　9:25　　9:35
⑩　　⑩　　⑩⑭　　⑩　　⑬⑭　　⑬⑭　　⑪⑫⑮　　⑪⑫⑮
―岩沢―朝日支所―塩野町車庫前―大須戸―北中―勝木駅―府屋駅―府屋中町
9:40　　10:00　　10:05　10:25　10:35　11:00
⑮　　⑪⑫　⑪　⑪　⑫　⑫
―伊呉野―府屋駅周辺（昼食）―温出―小俣―雷―中継―荒川口―府屋―勝木
11:15　12:00～12:45　　13:10　13:45　　14:05
②　②　②
―寒川―桑川―馬下―村上市役所
14:30　　15:10

※ 番号は１５エリアのエリア番号（Ｐ８、９エリア設定参照）

【エリア視察順】
⑨三面川エリア
↓
⑩高根・大須戸川エリア
↓
⑭中心部連絡（国道７号・村上－山北間）
↓
⑬勝木川エリア
↓
⑮府屋－県境エリア（国道７号）
↓
⑪小俣川エリア
↓
⑫中継川エリア
↓
②海府エリア（国道３４５号）エリア

※ 予定時間よりも早く進んだので、雷を視察先として追加した。

5月１２日（水）　南部（村上・神林・荒川）コース

①　　①　　①　　①　　①　　①　　①　　①
村上市役所―安良町―村上駅―肴町―瀬波温泉―岩船市街地―岩船港―岩船駅
9:00　　9:10　　9:20　　9:30　　9:32　　9:35

⑦　⑦　⑦　　④⑤⑥　④⑤⑥　　④
―松喜和―塩谷―平林―小岩内―土地改良区―坂町病院―坂町駅―荒川支所
9:50　10:00　　10:25　　10:40　　10:50

④　　④　　⑤　　⑤
―下海老江―荒屋・名割―荒川胎内 IC―（日東道）―神林岩船港 IC―
11:20　　11:30　　11:40

⑦　　⑦⑧　⑦⑧　⑦⑧　　⑦⑧
道の駅「神林」―神林支所付近（昼食）―上助渕―河内―南大平―上助渕
11:50～12:40　　13:00

③　　③
―村上東中学校―村上農村環境改善センター―門前―村上市役所
13:25　　13:00　　13:50　14:15

※ 番号は１５エリアのエリア番号（Ｐ８、９エリア設定参照）

【エリア視察順】
①村上市街地・岩船市街地エリア
↓
⑦神林地区全域
↓
⑥国道１１３号沿線エリア
↓
④荒川地区全域
↓
⑤中心部連絡（国道７号・村上－荒川間）
↓
⑧国道２９０号沿線エリア
↓
③門前川エリア

※ 予定時間よりも早く進んだので、岩船港、道の駅「神林」、南大平、村上東中学校を視察先として追加した。

５）参加者名簿（村上市地域公共交通活性化協議会委員予定者）

所　　属	職　名	氏　名	5/11	5/12
東日本旅客鉄道株式会社新潟支社総務部	企画室長	西　田　　聡		
新潟交通観光バス株式会社	常務取締役	田　巻　耕　介	○	○
村上市ハイヤー・タクシー協会	会　長	上　村　　隆	○	
国土交通省北陸地方整備局新潟国道事務所	計画課長	太　田　太　一	○	代理
国土交通省北陸地方整備局羽越河川国道事務所	工務第二課長	嶋　倉　正　幸		
新潟県村上地域振興局地域整備部	計画調整課長	高　橋　忠　栄	○	○
村上市都市整備部	部　長	五十嵐孝次	○	○
新潟交通観光バス労働組合北支部	支部長	川　内　悦　夫		○
村上地域区長会連絡協議会	会　長	佐　藤　利　和		
荒川地域区長会	会　長	松　田　昭　平		
神林地域事務嘱託員連絡協議会	会　長	大　嶋　芳　美		○
朝日地域嘱託員協議会	会　長	小　野　　孝		
村上市山北地域総代連絡協議会	会　長	佐　藤　勝　敏		
新潟県立村上高等学校ＰＴＡ	副会長	小　田　勇　平		
新潟県立村上桜ヶ丘高等学校ＰＴＡ	会　長	八藤後　　修		
新潟県立荒川高等学校ＰＴＡ	会　長	松　本　　勝		
新潟県立村上中等教育学校ＰＴＡ	会　長	大　矢　和　也		
村上地域老人クラブ連合会	会　長	川　崎　悌　吉		○
国土交通省北陸信越運輸局企画観光部	交通企画課長	鈴　木　延　明	○	○
	交通企画課係長	伊　藤　健　一	○	○
国土交通省北陸信越運輸局新潟運輸支局	首席運輸企画専門官	佐　藤　収　一	○	○
新潟県村上地域振興局企画振興部	地域振興課長	高　田　耕　栄	○	
新潟県村上警察署	交通課長	小　泉　　衛		
長岡技術科学大学	准教授	佐野可寸志		
村上商工会議所	会　頭	佐　藤　久　也		
岩船地域商工業振興協議会	会　長	山田俊治郎		
村上市観光協会	会　長	吉　田　雅　博	○	
村上市福祉保健部	部　長	佐　藤　正　幸	○	
村上市教育部	部　長	平　山　　浩	○	
		合　　計	12 名	10 名

2　村上市公共交通活性化検討委員会について（平成 21 年度検討内容）

1）基本目標と施策の柱（案）

村上市における地域公共交通の課題解決に向けた取り組みの基本目標を「市民、交通事業者、行政が協働でつくり育てる公共交通」とし６つの具体目標像を掲げるとともに、この目標を達成するため５つの取り組み（施策）の柱を掲げるものとした。

＜基本目標＞

市民、交通事業者、行政が

協働でつくり育てる公共交通

６つの具体目標像

①地域に密着した交通（生活者・利用者が愛着が持てる）
②持続可能な交通（納得できる負担）
③今よりも便利で、使いやすい環境の整備
④安全で安心できる交通
⑤地区・集落の元気再生
⑥効率化によるコスト縮減

＜　目標達成のための５つの施策の柱　＞

Ⅰ．運行の改善
Ⅱ．利便性の向上
Ⅲ．利用環境の改善
Ⅳ．まちづくりとの連携
Ⅴ．市民意識の転換

基本目標と５つの施策の柱

２）施策体系（案）

今後の村上市における地域公共交通再編のための具体的な施策及び推進手法案を５つの施策の柱に基づき体系的に整理した。

ここで、先に示した６つの具体目標像と５つの取り組み（施策）の柱の関係を以下に示した。

６つの具体目標と施策の柱との関係

目標 ＼ 施策の柱	市民、交通事業者、行政が協働でつくり育てる公共交通						施策項目(案)
	①地域に密着した交通	②持続可能な交通（納得できる負担）	③今よりも便利で、使いやすい環境	④安全で安心できる交通	⑤地区・集落の元気再生	⑥効率化によるコスト縮減	
Ⅰ．運行の改善	◎	○	○	○	○	◎	①既存路線の見直し、新規路線の運行 ②目的バスの活用 ③新たな公共交通システムの導入 ④車両の見直し
Ⅱ．利便性の向上	○	◎	◎	○		◎	①乗り換え利便性の向上 ②運賃制度の見直し
Ⅲ．利用環境の改善			○	◎			①情報提供の充実 ②バス待ち環境の改善 ③交通結節点の利用環境の改善
Ⅳ．まちづくりとの連携	○		○		◎		①公共交通の分かりやすい情報提供 ②市街地商店街活性化との連携 ③観光活性化との連携
Ⅴ．市民意識の転換	◎	○			○		①地域住民による検討体制の構築 ②モビリティマネジメント（公共交通利用を自発的に転換していく取り組み）やＰＲイベントの実施

◎：特に関係が強い、○：関係が強い

３）エリア設定

村上市は広大な市域のなかで大きく５つの地区に構成されているが、各地区はもとより、地域の中にあっても地形条件や立地条件が様々である。これにより各地域や地区内での過疎化や高齢化の状況や通勤・通学・買い物・通院など住民の日常生活行動に特性があり、住民意識や地域コミュニティも異なる性格をもっている。

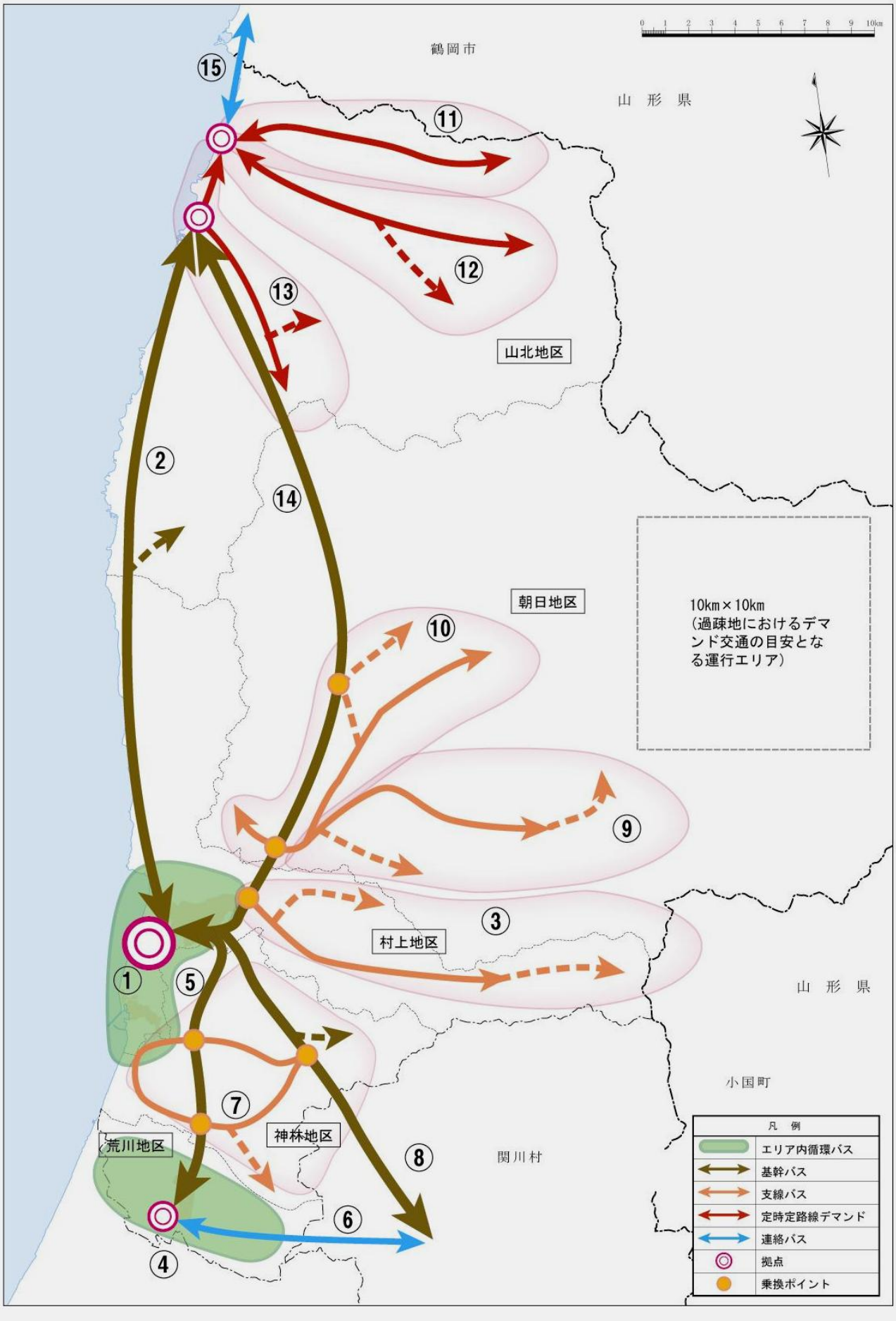
村上市においては、こうした特性に応じて地域公共交通を再編するため、市域を１５のエリアに区分し、エリア単位で運行再編を検討していくものとする。

以下に１５エリアの内容と特性を整理した。

１５エリア区分

旧市町村	エリア設定
１ 村上地区	①村上市街地・岩船市街地
	②海府地区（国道 345 号）エリア
	③門前川エリア
２ 荒川地区	④荒川地区全域
	⑤中心部連絡（国道 7 号：村上－荒川間）
	⑥国道 113 号沿線エリア
３ 神林地区	⑦神林地区全域
	⑧国道 290 号沿線エリア
４ 朝日地区	⑨三面川エリア
	⑩高根・大須戸川エリア
５ 山北地区	⑪小俣川エリア
	⑫中継川エリア
	⑬勝木川エリア
	②海府地区（国道 345 号）エリア
	⑭中心部連絡（国道 7 号：村上－山北間）
	⑮府屋－県境（国道 7 号）

15 エリア区分図


鶴岡市
山 形 県
山北地区
朝日地区
村上地区
荒川地区
神林地区
関川村
小国町
山 形 県
10km×10km
（過疎地におけるデマンド交通の目安となる運行エリア）
凡 例
エリア内循環バス
基幹バス
支線バス
定時定路線デマンド
連絡バス
拠点
乗換ポイント

3　参加者から出された意見・感想・提案など

1）再編１５エリアの取り組み試案に対する意見・感想・提案などについて

エリア名	①村上市街地・岩船市街地エリア
エリア情報	○面　積：約 24ｋ㎡　南北方向：約 4ｋｍ、東西方向：約 6ｋｍ ○人口世帯：約 24,400 人（高齢化率：28.9%）、約 9,100 世帯 ○集落数：84 ○高校生学生数：約 800 人 ○路線バス：6 路線 13 系統 ○交通空白地域：羽下ヶ渕、下渡、大平、滝の前、瀬波中町、瀬波横町、瀬波浜町、瀬波新田町、松波町、瀬波温泉一丁目、浜新田、松原町二丁目、山居町一丁目、山居町二丁目、南町一丁目、南町二丁目、三面
取り組み試案	①市街地を循環する定時定路線バスの運行（エリア内の官公署、医療機関、商店街、商業施設を経由する循環型路線） ②郊外方面の路線バスは、村上－勝木間（国道 345 号）、村上－荒川間（国道 7 号）、村上－勝木間（国道 7 号）、村上－下関間（国道 290 号）に集約。路線バス、高速バス、鉄道とエリア内循環バスの乗継拠点の整備。 ③特定の目的で運行されている循環バス「ルネッサンス号」との連携。 ④観光来訪者向けの移動手段を検討。（例：市街地外縁部からのパーク＆バスライドによるまちなか観光）
参加者からの意見・感想・提案など	【取り組み試案の検証】 ・ 概ね賛成。循環バスを走らせる場合一周３０分程度を目安にして頂き、あまり長いルートにならないようご留意ください。 ・ 駅⇔市内観光⇔瀬波温泉のようなルートはどうか？ ・ 新発田市のように１時間コースを左右両回りで設定することもありだと思います。医療機関と商業施設を中心に設定いただければよいと思います。 ・ ①、②に期待したい。観光客も使えるよう案内の充実が必要と思われます。広報・ソフト関係も重要と思います。 ・ ④駅前からの観光タクシー、休日に駅構内で受付しては？ ・ 村上市街地の取組を考えるのを優先するのもよいが、それ以外の交通空白地域の住民ニーズを反映できるのか。市街地外の住民はどのように考えているのか。 ・ 検討にあたり、空白地域のニーズ把握が必要 【試案以外の交通再編アイディア等】 ・ 村上病院から郊外に出るバス停を設置してほしい。 ・ 村上から勝木まで直行便にしたらどうか。 ・ 岩船町駅駐車場内へのバスの乗入れの検討→JR との協議必要か。学生ニーズ把握。 【その他】 ・ 観光客向けの情報提供の面から考えると観光協会が離れていて分かりにくい。 ・ 駅に観光案内あるか？内容は？ ・ 瀬波地区には何故路線バスがないのでしょうか？ ・ ホテル・旅館の送迎バスの状況は？ ・ 岩船町駅前に自転車置場を整備してはどうか（坂町駅のようなもの） ・ 松喜和入口に信号できないか。

エリア名	②海府（国道 345 号）エリア
エリア情報	○延　長：南北方向：約 28ｋｍ ○人口世帯：約 3,700 人（高齢化率：42.2%）、約 1,400 世帯 ○集落数：21 ○高校生学生数：約 100 人 ○路線バス：1 路線・1 系統 ○交通空白地域：寝屋、鵜泊、芦谷、越沢、脇川、板貝、笹川、浜新保
取り組み試案	①現在の村上市街地－馬下路線を延長し、村上市街地～勝木間(国道 345 号)の定時定路線型のバスを運行。 ②利用目的や季節に対応したバス運行ダイヤの見直し。 ③経路から離れた集落、休日、昼間の乗客が少ない時間帯は、デマンド方式（予約制）とし、予約があった場合のみ運行。 ④車両を小型化し、集落内まで運行。 ⑤スクールバスの混乗化や間合い利用を検討。
参加者からの意見・感想・提案など	【取り組み試案の検証】 ・ 国道 345 号沿いにバスを走らせることで、鉄道とバスが利用者を奪い合いになることが懸念される。 ・ 村上 勝木間にバスを通そうにも、夏場の路上駐車を考えると定時制の確保に不安がある。観光客のために駐車場を広く整備するのも一考か。 ・ 観光用は別としても、鉄道を幹線と考え、集落から駅までを支線とする案もご一考頂ければと思います。 ・ スクールバスの一般住民の利用を検討してはどうか。 ・ 観光客の利便性も考えた、季節（特に夏）の時間運行、JR との時間調整のできる運行。 ・ 交通空白地域を少しでも無くす取り組みを優先すべき。 ・ 駅までの移送手段としてバスを運行する方法が現実的。他エリアの間合いで対応し、JR、バス双方にメリットある方策を検討 ・ JR と並行する路線バスの位置づけは？（JR の補完であればダイヤ工夫、バスが主役であれば目的バス運行） ・ JR と定期バスとの関連性をどうするか。JR だけではカバーしきれないと思われるので、交通空白地域のバス利用の検討が必要。 ・ 季節ルートとしての延伸はありか？（民宿等の協賛）

エリア名	③門前川エリア
エリア情報	○面　積：約 50ｋ㎡　南北方向：約 5ｋｍ、東西方向：約 10ｋｍ ○人口世帯：約 2,000 人（高齢化率：29.0%）、約 600 世帯 ○集落数：16 ○高校生学生数：約 50 人 ○路線バス：なし ○交通空白地域：仲間町、上山田、下山田、日下、下相川、坪根、上相川、大関、高平、小谷、鋳物師、袋、菅沼、赤沢、門前、大栗田
取り組み試案	①他のエリアの路線バスやスクールバスの間合い利用を行い、市街地及び商業施設へ向かうバスの運行。 ②小回りの利く、デマンド方式の自主運行バスの運行。 ③車両を小型化し、集落内まで運行。 ④スクールバスの混乗化や間合い利用を検討。
参加者からの意見・感想・提案など	【取り組み試案の検証】 • 過去の経緯を踏まえると公共交通に対する住民の関心が必ずしも高くないようにも思えるので、意見交換等のコミュニケーションを多くとって頂く必要があろうかと思います。 • ②が妥当 • 乗車率が低いから路線が廃止されたとアナウンスがあったが、改めて住民にどうしたいのかを意思表示してもらう必要がある。 • まずはニーズの把握が必要と思われます。 • 住民主体の取組はハードルが高いでしょうか？ • 公共交通を使っていない状況から使ってもらうようなインセンティブを考える必要があると思われます。 • 地域からの要望があるのなら、走らせてみたほうがいいのか。前回やったみたいだけど、だめならやめた方がいい。 【試案以外の交通再編アイディア等】 • 場合によっては、デマンドでなくとも高齢者等へのタクシー券配布でも良いのかもしれませんね。

エリア名	④荒川地区全域
エリア情報	○面　積：約 52ｋ㎡　南北方向：約 6.5ｋｍ、東西方向：約 8ｋｍ ○人口世帯：約 11,000 人（高齢化率：27.1%）、約 3,500 世帯 ○集落数：31 ○高校生学生数：約 400 人 ○路線バス：1 路線 3 系統 ○交通空白地域：花立、梨木、切田、十文字、野口、坂町住宅、長政、中野、名割、中倉、両新、鳥屋、佐々木、荒川松山
取り組み試案	①既存の路線バスルートを見直し、エリア内を循環する定時定路線バスの運行。（県立坂町病院、荒川支所、商業施設等を経由する路線） ②エリア内を対象としたデマンド型交通を導入。 ③スクールバスの混乗化、間合い利用による有効活用を検討。 ④坂町駅(駅前商店街)、郊外商業施設との連携。 ⑤ＪＲ坂町駅及び中心部連絡バス（国道 7 号・村上－荒川間）、113 号連絡バスとの乗り継ぎ拠点の整備。
参加者からの意見・感想・提案など	【取り組み試案の検証】 ・ 既存ルートの見直しに当たっては、関川村にもご相談の上、ご検討をお願いします。 ・ 地区が比較的狭いエリアではありますが、使い勝手の良い循環バスが設定されれば、新たなニーズも出てくるかと思います。 ・ なお、商業施設については、自家用車で行き、まとめ買いをする傾向があるので、お年寄りからのニーズのみをうまく拾うことが大切かと思います。 ・ デマンドについては、曜日を絞った形で実施する方が良いかもしれません。 ・ 坂町病院運行はよい。 ・ ⑤中心部連絡（国道 7 号：村上－荒川間）、⑥国道 113 号沿線とエリアが重複している箇所があるので、分かりづらい。 ・ どのような形態のデマンドを考えているのか。 ・ 試案の②、④、⑤良いと思われます。 【試案以外の交通再編アイディア等】 ・ せっかくの高速 IC を利用し、「新潟－村上間」高速バスの坂町経由路線を新設しては。 ・ 海老江の周辺も道幅が狭いのでタクシーに任せても良いのではと感じました。 ・ 集落が点在しすぎている。何かひとつ（例えば通院）を目的とした乗合タクシーの導入を検討しては。 ・ 海老江地内が狭いので、バスを上海老江から出発したら？ 【その他】 ・ 村上病院より坂町病院の方が利用しやすい。 ・ 利用者少ない→徒歩、自転車、タクシー利用多い。バス以外の手段の検討も必要か？潜在ニーズを調べる必要あると思われます。（掘り起こし） ・ 空白地域のニーズと対応・方針を検討する必要があると思われます。

エリア名	⑤中心部連絡（国道 7 号・村上－荒川間）
エリア情報	○面　積：約 52ｋ㎡　南北方向：約 6.5ｋｍ、東西方向：約 8ｋｍ ○人口世帯：約 11,000 人（高齢化率：27.1%）、約 3,500 世帯 ○集落数：31 ○高校生学生数：約 400 人 ○路線バス：なし（村上－新潟の高速バスあり） ○交通空白地域：花立、梨木、切田、十文字、野口、坂町住宅、長政、中野、名割、中倉、両新、鳥屋、佐々木、荒川松山
取り組み試案	①新潟－村上間の高速バスを活用した、村上市街地－荒川市街地間の定時定路線型の基幹バスの運行。
参加者からの意見・感想・提案など	【取り組み試案の検証】 ・ 概ね賛成 ・ ⑥国道 113 号沿線エリア、④荒川地区全域とエリアが重複している箇所があるので、分かりづらい。 ・ 利用者ニーズの把握が必要 ・ 高速バス利用者のアクセス方法を把握する必要あると思われる。 ・ 高速バスは、来年以降ルート変更した場合の対応について考えておく必要あると思われる。

エリア名	⑥国道 113 号沿線エリア
エリア情報	○面　積：約 52ｋ㎡　南北方向：約 6.5ｋｍ、東西方向：約 8ｋｍ ○人口世帯：約 11,000 人（高齢化率：27.1%）、約 3,500 世帯 ○集落数：31 ○高校生学生数：約 400 人 ○路線バス：1 路線 3 系統 ○交通空白地域：花立、梨木、切田、十文字、野口、坂町住宅、長政、中野、名割、中倉、両新、鳥屋、佐々木、荒川松山
取り組み試案	①荒川中心部－関川村中心部（国道 113 号）を連絡する既存の定時定路線型のバスを継続して運行。 ②利用目的や季節に対応したバス運行ダイヤの設定。
参加者からの意見・感想・提案など	【取り組み試案の検証】 ・ 概ね賛成。神林地区南部の方が坂町に来訪するための交通手段の検討もあろうかと思います。 ・ 住民ニーズの把握がまずは一番でしょうか。比較的この辺は鉄道も国道も２本交差しているので、なかなか便は良さそうなので、バスは必要ないとの意見もありそうでしょうか？ ・ 利用率低い→利用できそうな人の時間帯のニーズを把握する必要（デマンドタクシーなど他の手段で代替の可能性ないか・JR の利用者は？連携できないか？） ・ ①案→やみくもに継続ではなく、利用者を増やす方法の検討をすべき。 ・ ②案→△ ・ 坂町病院は、駐車場内にバス停あり、利便よいが、利用者は少ない。→ニーズと施策があっていないのでは？バスに限らず、他の施策も検討が必要と思われる。 【その他】 ・ お年寄りに「バスをなくさないで」と、言われましたので継続を希望。特に病院に来る方。

エリア名	⑦神林地区全域
エリア情報	○面　積：約 144ｋ㎡　南北方向：約 12ｋｍ、東西方向：約 12ｋｍ ○人口世帯：約 9,900 人（高齢化率：30.3%）、約 2,900 世帯 ○集落数：40 ○高校生学生数：約 300 人 ○路線バス：2 路線 3 系統 ○交通空白地域：七湊、志田平、下助渕、山屋、里本庄、指合、南大平、河内、潟端、大塚、高御堂、今宿、九日市、牧目、南田中、飯岡、山田、岩野沢、松沢
取り組み試案	①荒川－村上間のバス、平林駅、岩船町駅との乗換えポイントと、岩船市街地－塩谷集落－有明集落を支線ルートとする定時定路線型バスの新規運行。 ②経路から離れたエリア南部の集落については、住民ニーズを踏まえ、サービス水準（運行する曜日や１週間あたりの運行頻度）を設定し運行する。 ③国道 290 号沿線のエリア北部と東部の集落については 290 号沿線の路線バスで対応。 ④路線バスの通学利用、スクールバスの混乗化や間合い利用による有効活用を検討。
参加者からの意見・感想・提案など	【取り組み試案の検証】 ・ 妥当 ・ 試案①平林駅の乗り換えポイントの設定は、スペースの確保が難しいのではと感じます。 ・ 支線の設定の仕方としては良いのではないかと思います。 ・ 潜在的な坂町に向かう交通需要は特に平林～小岩内周辺の通りで見込めるのではと感じました。 ・ R290 沿線以外の利用希望者のニーズ把握が必要と思われます。 ・ 試案④が現実的と思われます。 ・ 路線バスとスクールバス混乗化賛成。 ・ 公共交通機関の実績のない地域→車利用者多い→慎重にニーズ把握必要。 【試案以外の交通再編アイディア等】 ・ 塩谷、小岩内といった集落への道幅も狭いことから、輸送量によっては、10 人乗り以下のタクシーでも良いのではと感じました。 ・ 集落内を走るのに道も狭く、乗車人数も少ないのであれば、小型バスでの運行も考えられる。 ・ 路線沿線のバス停で、ほとんど人が乗らないというところが何個かあったが、いる・いらないという議論も必要か。 ・ 冬季に限らず、年間を通してスクールバスを運転してもらいたい。 ・ 福田集落のバス停は新しい道路へ移動してよい。 ・ 福田の新しい集落の出入り口に信号必要。 ・ 乗合タクシーなどの他の手法の検討も必要と思われます。 ・ 小岩内にくる路線バスを岩船町経由にしてみては？

エリア名	⑧国道 290 号沿線エリア
エリア情報	○面　積：約 50ｋ㎡　南北方向：約 7ｋｍ、東西方向：約 7ｋｍ ○人口世帯：約 2,800 人（高齢化率：30.4%）、約 800 世帯 ○集落数：11 ○高校生学生数：約 80 人 ○路線バス：1 路線 1 系統 ○交通空白地域：山屋、里本庄、指合、南大平、河内
取り組み試案	①村上市街地～関川村中心部間(国道 290 号)を連絡する既存の定時定路線型の基幹バスを継続して運行。 ②スクールバスの混乗化、間合い利用による有効活用の検討。 ③車両を小型化し、集落内まで運行
参加者からの意見・感想・提案など	【取り組み試案の検証】 ・ ②③は、集落へ入っていくニーズを把握する必要あり（乗合タクシーなど他の手法の検討も必要と思われる） 【試案以外の交通再編アイディア等】 ・ お年寄りに対して、タクシー券の配布というやり方もあろうかと思います。 ・ 河内、南大平、指合の地区については、曜日を絞って村上市街地～関川村中心地の幹線に接続するデマンド交通等を走らせることも一案かと思います。 ・ 乗合タクシー（デマンド）導入が良いのでは。 ・ バス停自体の位置を住民ニーズに合わせるように変える ・ 南大平、河内等スクールバスの運行をお願いします。 【その他】 ・ 山間部のバス運行は道路が狭いので無理か？

エリア名	⑨三面川エリア
エリア情報	○面　積：約 66ｋ㎡　南北方向：約 6ｋｍ、東西方向：約 11ｋｍ ○人口世帯：約 2,400 人（高齢化率：32.9%）、約 600 世帯 ○集落数：15 ○高校生学生数：約 60 人 ○路線バス：1 路線・2 系統 ○交通空白地域：熊登、笹平、瑞雲、釜杭、小揚
取り組み試案	①国道 7 号を運行する村上－勝木間のバスからの乗換ポイントを起点とし、岩崩集落までを支線ルートとする定時定路線型のバスの運行。 ②支線から離れた長津川沿いの集落については、住民ニーズを踏まえ、サービス水準（運行する曜日や１週間あたりの運行頻度）を設定し運行する。 ③利用目的や季節に対応したバス運行ダイヤの設定。 ④スクールバスの混乗化、間合い利用による有効活用を検討。 ⑤車両を小型化し、集落内まで運行。
参加者からの意見・感想・提案など	【取り組み試案の検証】 ・　①と⑤が実現的と思われる。 ・　通勤、通学者の時間帯に限っては、比較的需要を見込めると感じました。 ・　乗換ポイントまで走る車が小型であっても距離が短かければ、便数を増やすことで対応できなくもないのではと思います。 ・　スクールバスの混乗化と有効活用による、民間バスの代替とする。村上中心部にスクールバスを運行する。 ・　路線バスの乗り継ぎは再度検討すべき。 ・　①の各々の運行頻度は？ ・　②とデマンド型の使い分けは？ ・　②の乗り継ぎポイントは？ ・　③④⑤妥当であると考える。 ・　①は、デマンドも考慮しては？（乗合タクシー） ・　②は、確認できない。 ・　④について、スクールバスの混乗化の試案となっていますが、保険などで問題はありませんか。（教育行政との関係） ・　④について、スクールバス利用人員に余裕はどうか。（他のエリアについて同じ） ・　乗換ポイントについて、整備にかかるコスト、地権者の理解・協力は得られるかが課題 ・　概ね良いと思います。ただ、乗客が１人のバスを見てしまうとダイヤの改正が急務と考えられます。 ・　③④を検討したうえで、増便の議論を行う必要があると思います。（全体的に言えることですが、増便したはいいが、誰も乗っていないといったことでは、社会的非難につながるおそれがあります。） ・　路線バスの利用者が少なく、また、スクールバスが並行しているので、一本化してはどうか。

参加者からの意見・感想・提案など	【試案以外の交通再編アイディア等】 ・ 交通空白地域をまずどうするのか。足を確保するのをまずは優先するべき。 ・ 道路中期計画では、H22 年度日本海東北道供用目標なので、インターチェンジ周辺の動きに気を留めておいてください。 【その他】 ・ 高校生のバス利用者が 0 ということであるが、どうやって通学しているのか。 ・ 高校生は、家族送迎なのでしょうか？うまく利用者として取り込めると大きい。

エリア名	⑩高根・大須戸川エリア
エリア情報	○面　積：約 66ｋ㎡　南北方向：約 6ｋｍ、東西方向：約 11ｋｍ ○人口世帯：約 10,000 人（高齢化率：29.6%）、約 3,000 世帯 ○集落数：34 ○高校生学生数：約 300 人 ○路線バス 2 路線・3 系統 ○交通空白地域：川端、薦川、猿田、朝日中野、本小須戸、荒沢
取り組み試案	①国道 7 号を運行する村上－勝木間のバスからの乗換ポイントを起点とし、高根集落までを支線ルートとする定時定路線型のバスの運行。 ②国道 7 号沿線の集落については、村上－勝木間のバスがカバー。 ③支線から離れた集落については、住民ニーズを踏まえ、サービス水準（運行する曜日や１週間あたりの運行頻度）を設定し運行する。 ④朝夕は村上市街地(村上駅)へ直通し、通勤・通学に対応できるダイヤを設定。 ⑤スクールバスの混乗化、間合い利用による有効活用を検討。 ⑥車両を小型化し、集落内まで運行。
参加者からの意見・感想・提案など	【取り組み試案の検証】 ・　④で利便性の向上と利用率の向上が見込まれる時間運行の工夫が現実的と思われる。 ・　乗継場所の確保が少し大変かと思いますが、概ね試案の方向性でよいのではと思います。 ・　スクールバスの混乗化と有効活用による、民間バスの代替とする。村上中心部にスクールバスを運行する。 ・　路線バスの乗り継ぎは再度検討すべき。 ・　①～⑥妥当であるが、③、⑥については乗合タクシー（デマンド）導入も検討してはどうか。 ・　住民感情としては、潜在的な需要が必ずあるはずなので、そういったものを掘り起こせるようにすると良いのではないか。 ・　大須戸周辺の道路が狭く、歩行者の安全性も懸念されます。⑥が有力ですが、小型バスの購入を考えているのか、既にあるのかを教えていただきたい。 ・　概ね良いと思います。 ・　車両の小型化がさまざまなエリアで提案されていますが、現実的にどこまで可能かを検討する場面が出てくると思います。 ・　早稲田 塩野町間と他地区とのバランスを保つべき。 ・　スクールバスと路線バスの一本化の検討。 【試案以外の交通再編アイディア等】 ・　大須戸の路線の利用者が多いのは何故か。 ・　病院・福祉施設によるバス運行は？ ・　現状の改善（ダイヤ見直し、スクールバスのあり方） ・　現実にバスの乗客 0 人を見る限り、ダイヤ改正等が急務と思われます。

エリア名	⑪小俣川エリア
エリア情報	○面　積：約 20ｋ㎡（南北方向：約 10ｋｍ、東西方向：約 2ｋｍ） ○人口世帯：約 2,000 人（高齢化率：39.1%）、約 800 世帯 ○集落数：13 ○高校生学生数：約 50 人 ○路線バス：1 路線・1 系統 ○交通空白地域：なし
取り組み試案	①隣接する中継川エリアと一体となった運行を計画。 ②朝夕は通学・通院等に利用することができる定時定路線型のバスを運行。 ③日中はエリア内全集落を対象とした定時定路線型の「デマンド方式（予約制）」とし、予約があった便のみ運行。日中は隣接する中継川エリアと連携した効率化を検討。 ④スクールバスの混乗化、間合い利用による有効活用を検討。 ⑤車両を小型化し、集落内まで運行。
参加者からの意見・感想・提案など	【取り組み試案の検証】 ・　スクールバスと路線バスの一本化の検討。 ・　①～⑤妥当。特に狭い道路ゆえ、効率からも車両の小型化が必要。 ・　①について、中継川エリアと同時発の検討。 ・　概ね良いと思います。 ・　高校生の通学の確保（マイカー利用が不可の場合） ・　概ね賛成。柏崎市の取り組みは、実態に応じて運行頻度を定めており、日中を週１とすることも考えられる。 【試案以外の交通再編アイディア等】 ・　現状の改善（ダイヤ見直し、スクールバスのあり方） ・　バス車両でなくともタクシー会社への委託もあり得ると考えます。 ・　6 時 54 分発の電車に合わせたバスニーズとのことですが、市から車両を貸し出す形で、住民が運営する形でも良いかもしれません。 ・　NPO 等による会員制による運行も検討してはどうか。 ・　住民のニーズを汲むことが一番だと思われるので、朝夕の通学時間帯をどうするか。 【その他】 ・　バスが無くなると、集落そのものがなくなると感じました。 ・　フリー乗降は良い。（現在、温出～雷・中継で実施中） ・　冬場の交通は確保できるのか。

エリア名	⑫中継川エリア
エリア情報	○面　積：約 38.5ｋ㎡　南北方向：約 3.5ｋｍ、東西方向：約 11ｋｍ ○人口世帯：約 2,200 人（高齢化率：36.1%）、約 700 世帯 ○集落数：13 ○高校生学生数：約 50 人 ○路線バス：1 路線・1 系統 ○交通空白地域：山熊田、荒川
取り組み試案	①隣接する小俣川エリアと一体となった運行を計画。 ②朝夕は通学・通院等に利用することができる定時定路線型のバスを運行。 ③日中はエリア内全集落を対象とした定時定路線型の「デマンド方式（予約制）」とし、予約があった便のみ運行。日中は隣接する小俣川エリアと連携した効率化を検討。 ④スクールバスの混乗化、間合い利用による有効活用を検討。 ⑤車両を小型化し、集落内まで運行。
参加者からの意見・感想・提案など	【取り組み試案の検証】 ・　スクールバスと路線バスの一本化の検討。 ・　概ね賛成。柏崎市の取り組みは、実態に応じて運行頻度を定めており、日中を週１とすることも考えられる。 ・　①～⑤妥当。特に狭い道路ゆえ、効率からも車両の小型化が必要。 ・　①について、小俣川エリアと同時発の検討。 ・　概ね良いと思います。 【試案以外の交通再編アイディア等】 ・　バス車両でなくともタクシー会社への委託もあり得ると考えます。 ・　6 時 54 分発の電車に合わせたバスニーズとのことですが、市から車両を貸し出す形で、住民が運営する形でも良いかもしれません。 ・　NPO 等による会員制による運行も検討してはどうか。 【その他】 ・　バスが無くなると、集落そのものがなくなると感じました。 ・　フリー乗降は良い。（現在、温出～雷・中継で実施中） ・　交通空白地域の対策をどうするか。 ・　交通空白地域である山熊田は、かつてあった路線が、ほとんど人が乗らず廃止され、住民ニーズは不明です。とのアナウンスであったが、そういったことはアンケート等での掘り起こしはできなかったのか。 ・　現状の改善（ダイヤ見直し、スクールバスのあり方）

エリア名	⑬勝木川エリア
エリア情報	○面　積：約 40ｋ㎡　南北方向：約 4ｋｍ、東西方向：約 10ｋｍ ○人口世帯：約 2,100 人（高齢化率：40.8%）、約 700 世帯 ○集落数：16 ○高校生学生数：約 50 人 ○路線バス：1 路線・2 系統 ○交通空白地域：大沢、荒川、北黒川
取り組み試案	①朝夕は通学・通院等に利用することができる定時定路線型のバスを運行。 ②日中はエリア内全集落を対象とした定時定路線型の「デマンド方式（予約制）」を採用し、予約があった便のみ運行。 ③スクールバスの混乗化、間合い利用による有効活用を検討。 ④車両を小型化し、集落内まで運行。 ⑤山北地区の中心である府屋市街地との連絡を確保。 ⑥村上－勝木間（国道 7 号）のバスとの連携。
参加者からの意見・感想・提案など	【取り組み試案の検証】 ・ スクールバスと路線バスの一本化の検討。 ・ デマンド方式は、どこが運行主体となるのか。実現可能性は？ ・ ①～⑥妥当。住民のニーズに沿った取り組みを期待します。 ・ 村上 勝木間を基幹バスとして、まずはこれの通勤・通学時間、勝木の電車との接続を良くすることを考えては。 ・ ①は、徳洲会病院の送迎バス運行を考慮する。 ・ 鉄道との連携という視点を盛り込んだほうがいいと思います。勝木駅前に渋滞が発生しているということですが、その方々がバスに移ればいいと思われるので、渋滞している時の利用者が、どの地区から来た人なのかを分析し、ダイヤ改正等を検討するといった方法も考えられると思います。 【試案以外の交通再編アイディア等】 ・ スクールバスへの混乗ではなく、路線バスのスクールバス利用（関川村方式）を検討し、重複の解消、経費節減。 ・ 現状の改善（ダイヤ見直し、スクールバスのあり方） ・ 勝木駅を利用される方々をうまくバス－鉄道という形の利用に変えていければと思います。 ・ 勝木駅発の終バスを 19 時代まで延長できると、高校生は利用できるのでは。学習塾も考慮すると 21 時～22 時代まであれば、なお利用しやすいと思います。 ・ 勝木駅の利用圏の人口は非常に多いと思われるので、例えばバス＋鉄道利用を促すため、地区の一定割合の利用を条件として乗り継ぎ補助を出すのも一案と思います。 ・ JR との役割分担も必要。

エリア名	⑭中心部連絡（国道 7 号・村上－山北間）
エリア情報	○延　長：南北方向：約 28ｋｍ ○人口世帯：約 5,700 人（高齢化率：35.5%）、約 1,800 世帯 ○集落数：24 ○高校生学生数：約 200 人 ○路線バス 1 路線・2 系統 ○交通空白地域：北黒川
取り組み試案	①村上市街地－勝木間の国道 7 号と高速道路「日本海東北道」を経由する、定時定路線型のバスの運行。 ②スクールバスの混乗化、間合い利用による有効活用を検討。 ③乗り換えポイントからの支線バスとの連携（門前川エリア、三面川エリア、高根・大須戸川エリア、勝木川エリア） ④ゆり花会館でのパーク＆バスライドの検討。
参加者からの意見・感想・提案など	【取り組み試案の検証】 ・ ①直通の場合、所要時間がどれ位で、JR に比べての優位性がどれだけあるのか検証の必要があると思う。（運賃等とも関連させる必要） ・ 幹線バスとは言え、ルートが長いのでは？と感じました。 ・ ④の駐車料金できるだけ安価にしたほうがよい。 ・ ④は、関係機関の協力を得て、もっと実施場所が増えないか。 ・ 通勤利用の場合、最終の時刻が問題。 ・ 基幹バスの運行本数は何本を想定するか。（最低限の運行、積極的な運行） ・ 乗換ポイントの考え方として、整備に係る費用負担が課題。 ・ 概ね良いと思います。 ・ 鉄道との連携という視点を盛り込んだほうがいいと思います。 【試案以外の交通再編アイディア等】 ・ スクールバスへの混乗ではなく、路線バスのスクールバス利用（関川村方式）を検討し、重複の解消、経費節減。 ・ 国道 7 号沿いに村上 -勝木間を幹線バスとする案も良いと思いますが、[蒲萄 -勝木]・[大須戸 -村上]で区切り JR を活用することも一案と思います。乗継割引も検討することで、JR と WIN -WIN の関係も築けるのではと感じました。 【その他】 ・ 運行距離の割には、塩野町 -北中間の集落が少ない。 ・ バスの割高運賃をどう考えるか。 ・ 通院先の診療時間、診察科目を考慮する。

エリア名	⑮府屋－県境エリア（国道７号）
エリア情報	○延　長：南北方向：約８ｋｍ ○人口世帯：約 1,500 人（高齢化率：35.1%）、約 600 世帯 ○集落数：7 ○高校生学生数：約 40 人 ○路線バス：なし ○交通空白地域：伊呉野、中浜、岩崎
取り組み試案	①府屋－県境間を連絡する定時定路線型バスの運行。 ②デマンド方式：経路から離れた集落については、住民ニーズを踏まえ、サービス水準（運行する曜日や１週間あたりの運行頻度）を設定し運行する。 ③スクールバスの混乗化、間合い利用による有効活用を検討。
参加者からの意見・感想・提案など	【取り組み試案の検証】 ・　県境付近の交通空白地域への対応は、早急な対策が必要と思われる。 ・　スクールバスに一般住民の利用の検討を行って、空白地域の解消を図ることはできないか。 ・　概ね賛成です。マックスバリュー等も含め、商業施設や病院から一定程度協賛金を頂けると助かります。 ・　デマンド方式の車両は？（小型バス・乗合タクシー） ・　①～③妥当。買い物に利用しやすいバスあるいは乗合タクシーの運行も検討してはどうか。 ・　①について、生活圏を考慮し鶴岡市と協議のうえ県境を越えた運行が必要。 ・　最低限のサービス提供は必要だと思うが、バス停などの乗降場所の設置に工夫が必要。 ・　概ね良いと思います。 【試案以外の交通再編アイディア等】 ・　県境を越えたバス路線の運行。 ・　府屋 県境間の短い路線を小型バスでシャトル便を走らせるというのもどうか。 ・　商業施設との連携（マックスバリュー、スーパーエノモトなど）

２）視察全体をとおしての感想・意見（自由記述）

【北部コースに関するもの】

- 合併後の村上市が非常に広く長いことが実感できた。この広く、長い地域のなかで、公共交通空白地域を解消することが重要であるが、現実的には困難が伴うことが認識できた。このような現状のなかで、どのような具体策が最善なのか難しいと感じた。
- 職員の皆さまが熱心に勉強されていることが良くわかりました。
- 今後、地域の方々と話し合いを重ねていく上で、来年度以降の運行案を見出して頂ければと思います。
- 住民・企業等が運営の一端を担う形が望ましいと思います。また、運転業務自体は、既存の交通事業者を活用していただく、あるいは運転手のみを交通事業者から募るやり方が良いのではと考えています。
- 短期的には、地域のボランティアの方等に運転を委託する方が安くはなりますが、後継者がいなくなるおそれもあり、継続的にプロの手に委ねることで、地域の雇用安定にもつながると考えます。
- 運賃の設定の検討（例えば、500 円・600 円を上限とするなど）
- 高校生通学客への運賃補助
- バス車内での係の方の案内・アナウンス等が非常に素晴らしかったと思います。これまでのアンケート結果・リサーチしたもの等をおり混ぜながら、聞き手の方は非常に分かりやすかったと思います。
- すべてのエリアを平等に同じサービスを提供することは、無理だと感ずる。（現状よりも少しでも良くなったと思える方策）
- 時間帯ごとの乗客 OD データ（乗客の起点と終点を調査したデータ）や年齢層データが有れば、そのデータを用いた分析を行い、今後の計画に反映してください。
- デマンドの欠点として、①予約が面倒。（すぐに予約できない場合、病院の診察終了の予測ができず予約できない事象が発生する）②オペレーター費がかかるなどがあげられます。また、デマンドに限らず、コミュニティバスをはじめ、公共交通に係る検討を他の地方公共団体（三条市、新発田市、胎内市等）の事例を参考にしてみてはいかがでしょうか。
- バスを利用してもらう方法の一つとして、効率的な広報も必要となりますので、その視点を入れて検討してください。
- 交通空白地域があるエリアで、それの改善が入っていないところが見られますが、その考え方を教えていただければ幸いです。

【南部コースに関するもの】

- 公共交通でカバーしきれない部分については、タクシーの利用も考える必要があると思う。
- 懇談会などの場で発言しにくい人達の意見や要望も聞き取っていくことが必要だと思う。
- 基幹バスと支線バスの結節ポイント、基幹バスのバス停に駐輪場の整備は可能か？
- 福祉バスとの連携ができないか。

【南部コースに関するもの】

- 北部は川沿いに集落が密集していることもあり、コースが設定しやすいと思いましたが、南部では比較的平地が多く、集落が分散しているため、支線となるバスコースの設定は非常に難しいと感じました。
- 行政支出と運行頻度のかけひきになると思いますので、住民との対話をがんばっていただければと思います。
- 広域かつ集落の分散の実態を知り、交通政策の困難性を実感しました。交通事業者の都合にとらわれず、地域住民の意見を尊重した方策が重要であると考えます。貴重な経験となりました。ありがとうございました。
- お疲れ様でございました。いろいろと各所をみせていただき、目と耳で体験させていただきありがとうございました。勉強になりました。
- 両日のこのチェックシートの意見等だけに縛られず、協議会等での話し・意見・生の声も十分に活用していただきたく思います。
- 路線バスに乗車する人が少ないので、大変でしょうが運行をよろしくお願いします。また、道路が狭いので、運転が大変ですね。
- 路線バス、スクールバスを効率の良い方法でよろしくお願い致します。
- 旧道路は狭いので、新しいところを運行したほうが安全です。
- 全体を見聞して、勉強になった。
- 路線バスは弱者の足であり、大切だ。
- 集落の点在する地域での公共交通のあり方に難しさを感じました。限られた予算の中で、どこまでニーズに応えていけるのか不安を感じます。
- 本日現地調査した路線のどれも利用者が少ないと思われるが、既存路線の充実による利用者増とエリア拡大による利用者増のどちらの方針をとるのかを決める必要性を感じました。
- HP に路線図や運行時間を載せたとのことですが、広報も重要な要素と思いますので、効果的な広報についても検討をお願いします。例としてバス内の音声案内を沿線の保育園児に入れてもらい、保護者等に乗って聞いてもらうような取組もあったと思います。（利用者をまきこむ）
- 市内を横方向につなぐ循環バスについても可能性を感じます。路線設定が大切ですが。
- バスをギャラリーにしてはどうか。子どもの作品を車内に掲示し、関係者にバスに乗ってもらう。（循環バスなどで）行うのであれば、広報などにも力を入れる必要があると思われます。