

資料4. 村上市地域公共交通総合連携計画素案

1. 計画の位置付け

- 『地域公共交通の活性化及び再生に関する法律』に基づく法定計画。
- 地域の特性に合った路線バスの運行頻度、路線網、輸送形態、他の交通機関との連携の見直しなどを行い、生活交通の確保、地域の活性化等を目的とした将来にわたって持続可能な公共交通体系を構築するための計画。
- 平成21年度作成した「活性化プログラム」をもとに、平成22年度内に策定。

- 計画期間：平成23年度～平成32年度（10年間）
- 社会実験の実施期間：平成23～25年度（3年間）
 - ・計画策定後3年間は事業実施費用1/2の補助が受けられます。この期間を社会実験実施期間に設定します。

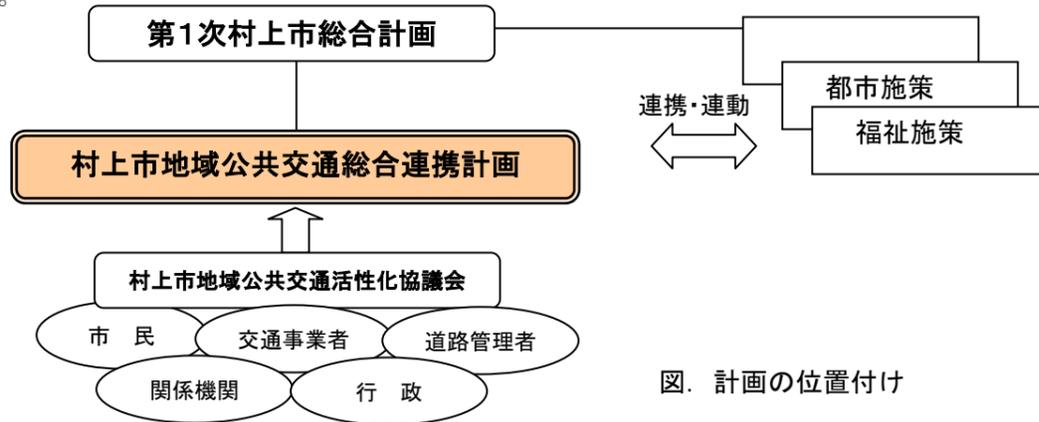


図. 計画の位置付け

2. 計画の基本目標・構成

- 基本目標は、「市民、交通事業者、行政が協働でつくり育てる公共交通」
- 3者が主役。それぞれの役割のもとで協働して安定的で持続可能なシステムを整える。
- 基本目標のもと『6つの具体目標像』を掲げ、それらを達成するための『5つの柱』を位置付け。

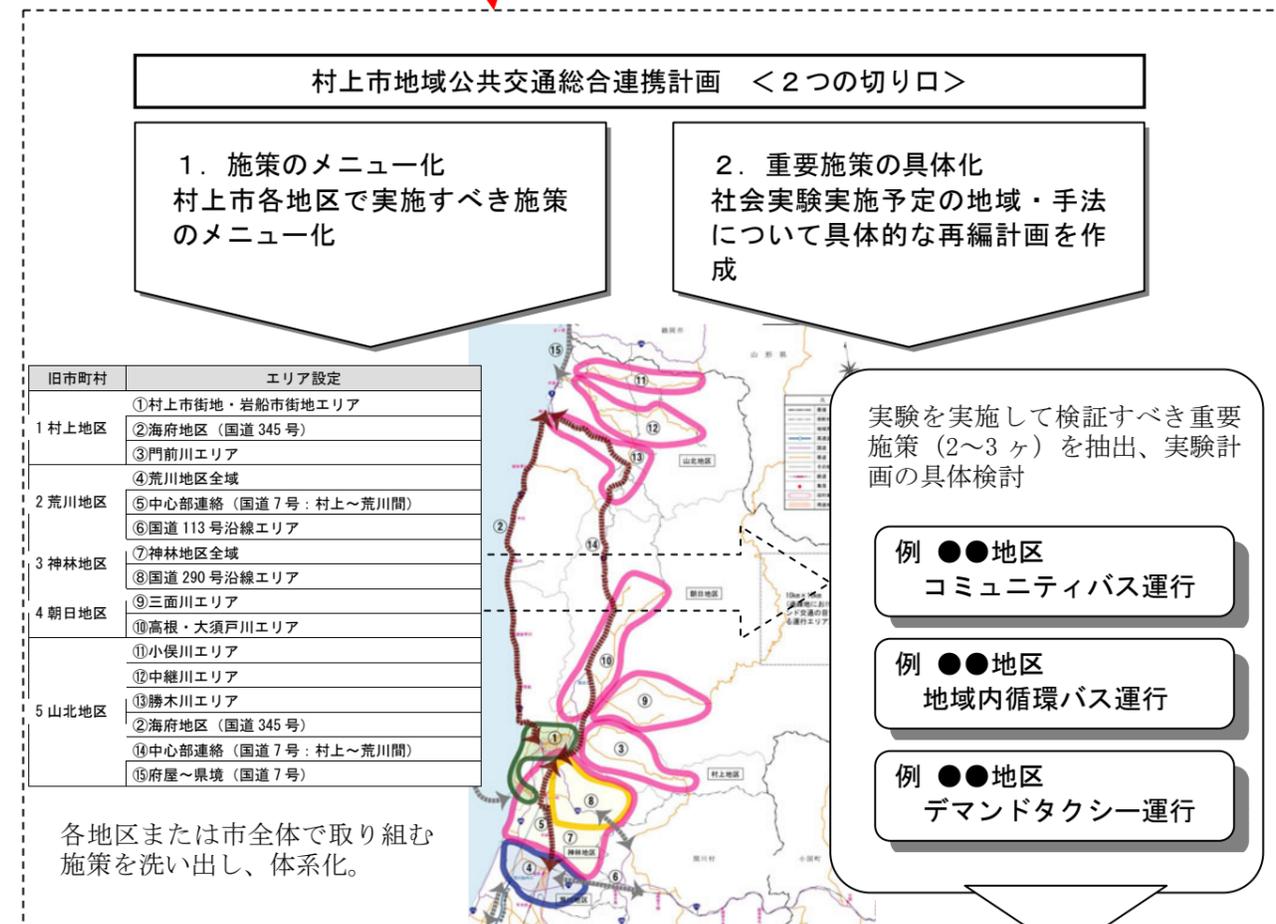
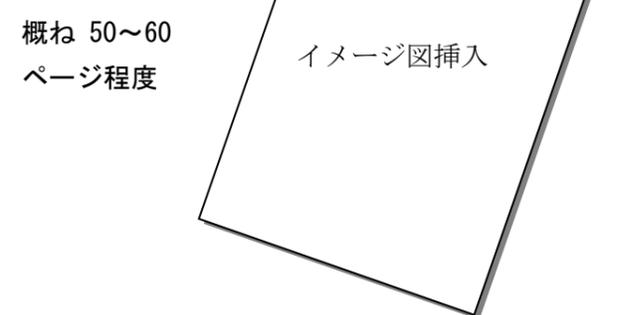
- 取り組み姿勢
「市民の移動手段は行政が確保する」というこれまでの考え方を見直し、市民の移動手段は、「みんなで創り育てる」という姿勢のもとで取り組みます



3. 計画の構成・ポイント

- 「村上市地域公共交通総合連携計画（以下、計画）」は、6つの章で構成(予定)
- 基本目標を掲げ、それを実現・達成するための「施策」を具体的に示すもの。
- 施策は、実現可能性や必要性から優先度を付け、重要施策は先行して実施。
- 10年の計画期間内で、着実に施策に取り組むための「推進展開」や「推進体制」を明確に位置付け。

- 計画書は、以下の目次構成で概ね50ページ程度となります。
- ＜目次構成(案)＞
 - 第1章 現状と課題
 - 第2章 基本方針
 - 第3章 基本目標
 - 第4章 推進施策
 - (1) 運行の改善
 - (2) 利便性の向上
 - (3) 利用環境の改善
 - (4) まちづくりとの連携
 - (5) 市民意識の転換
 - 第5章 施策展開
 - 第6章 推進体制



各地区または市全体で取り組む施策を洗い出し、体系化。

- 実験を実施して検証すべき重要施策(2～3ヶ)を抽出、実験計画の具体検討
- 例 ●●地区
コミュニティバス運行
 - 例 ●●地区
地域内循環バス運行
 - 例 ●●地区
デマンドタクシー運行

(H23年度より実験実施)

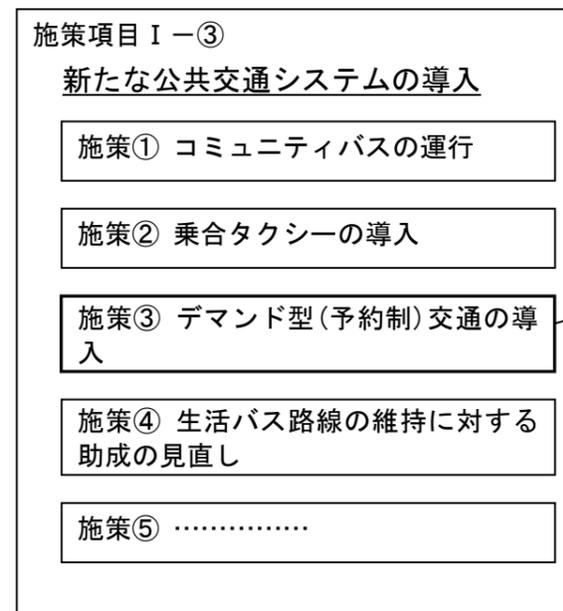
4. 施策メニューについて

- 施策は、先の「5つの柱」に応じ体系化。現時点では、各柱で2~4つ、合計で14の施策項目を整理。
- この14の施策項目のもとに具体的な施策を提案する。
- 施策は、各エリアに応じたものと、市全体として取り組むものの2種類に分けられる。

<施策の具体化のイメージ>

■「5つの柱」と施策項目

| 5つの柱 | 6つの具体目標 | | | | | | 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削減 | |
| 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 | ○ | ◎ | ◎ | ○ | | ◎ | ⑤乗り換え利便性の向上 ⑥運賃制度の見直し |
| III. 利用環境の改善 | | | ○ | ◎ | | | ⑦情報提供の充実 ⑧バス待ち環境の改善 ⑨交通結節点の利用環境の改善 |
| IV. まちづくりとの連携 | ○ | | ○ | | | ◎ | ⑩公共交通の分かりやすい情報提供 ⑪市街地商店街活性化との連携 ⑫観光活性化との連携 |
| V. 市民意識の転換 | ◎ | ○ | | | | ○ | ⑬地域住民による検討体制の構築 ⑭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 |



個々の施策はカルテ形式で整理

| | |
|---------|-----------------|
| 施策名 | デマンド型(予約制)交通の導入 |
| 対象地 | どこで |
| 内容 | 何を、どのように |
| 期待される効果 | どのような効果が |
| 評価指標 | |
| 実施時期 | いつ |
| 実施主体 | だれが |
| 備考 | |

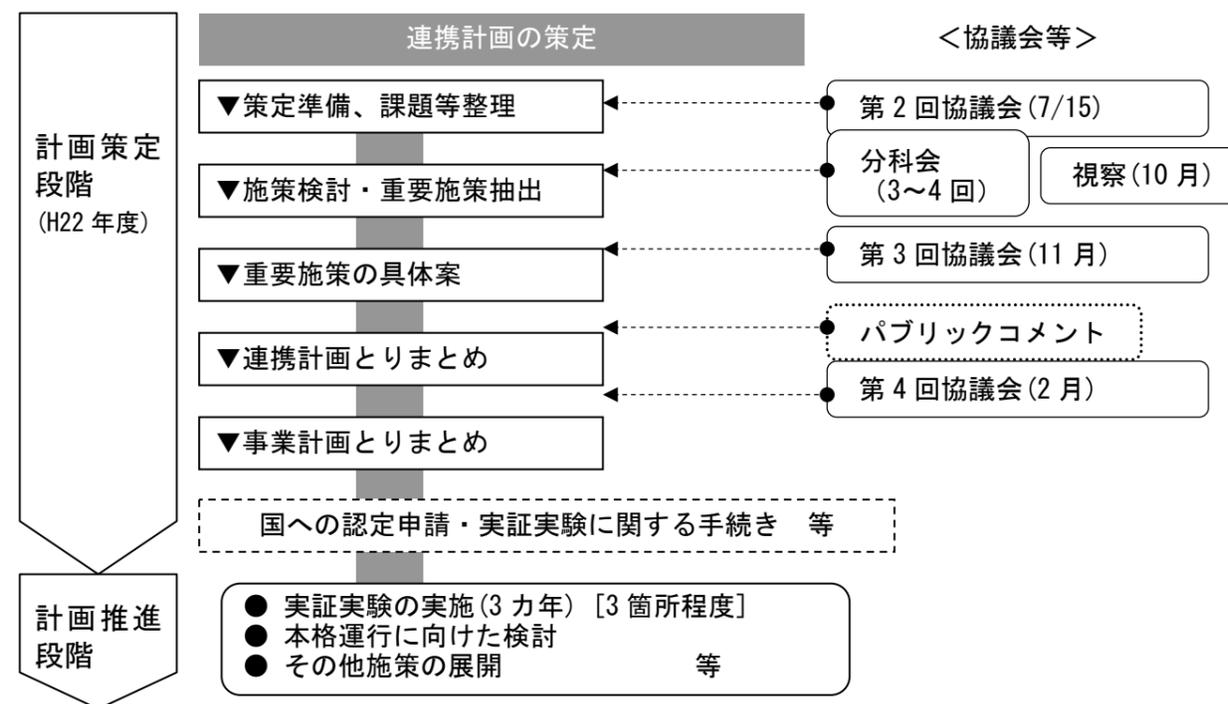
■施策とエリアの関係

エリアの特性に応じて望ましい施策を検討。施策があてはまらないエリアもあるほか、複数のエリア又は市全体として取り組むべき施策も考えられる。

| 施策区分 | 施策項目 | エリア | | | | | | | | | | | | | | | |
|-----------|-------------|--------|-------|------|---------|--------|---------|---------|---------|------|----------|------|------|------|-------|--------|--------|
| | | 村上 | | 荒川 | | | 神林 | | 朝日 | | 山北 | | | | 府屋・県境 | | |
| | | ①村上市街地 | ②海府地区 | ③門前川 | ④荒川地区全域 | ⑤中心部連絡 | ⑥国道113号 | ⑦神林地区全域 | ⑧国道290号 | ⑨三面川 | ⑩高根・大須戸川 | ⑪小俣川 | ⑫中継川 | ⑬勝木川 | ⑭海府地区 | ⑮中心部連絡 | ⑯府屋・県境 |
| 運行の改善 | 既存路線の見直し | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 目的バスの活用 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 利便性の向上 | 新たな公共交通システム | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 車両の見直し | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 利用環境の改善 | 乗り換え利便性向上 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 運賃制度の見直し | | | | | | | | | | | | | | | | |
| まちづくりとの連携 | 情報提供の充実 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | バス待ち環境の改善 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 市民意識の転換 | 交通結節点の改善 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 分かりやすい情報提供 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 市街地商店街の活性化 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 観光活性化 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 検討体制の構築 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 自発的利用を促す取組 | | | | | | | | | | | | | | | | |

5. 作業のスケジュール

- 平成23年2月までに連携計画をとりまとめ。
- 次回協議会で具体案(計画素案)を提示予定。その間、分科会で意見交換。
- 平成23年度より計画実行(社会実験の実施も)。



<参考：各エリアの「I. 運行の改善」案について>

⑮ 府屋～県境(国道7号)
 ■スクールバスの間合い利用を行い、府屋～県境(鼠ヶ関)間を連絡するコミュニティバスを運行。
 ■経路から離れた集落はサービス水準(運行する曜日や1週間あたりの運行頻度)を設定し運行。

② 海府地区(国道345号)
 ■既存のバス路線を延伸した村上市街地～勝木間(国道345号)の定時定路線型の基幹バスの運行。
 ■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、市街地及び生活必需施設へ向かうバスの運行。

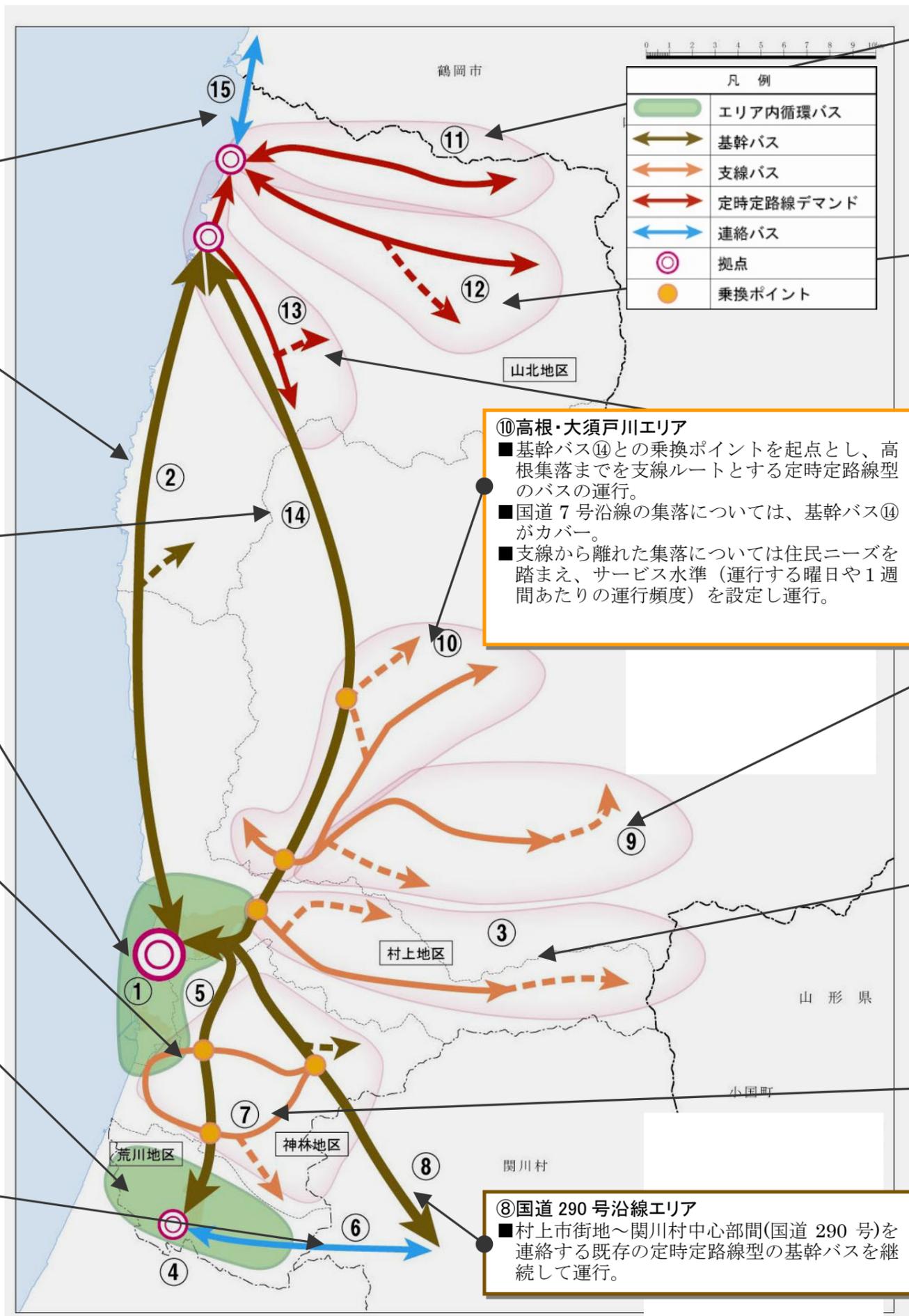
⑭ 中心部連絡(国道7号:村上～山北間)
 ■村上市街地～勝木間の国道7号を利用するルートと日沿道を経由するルート、定時定路線型の基幹バスの運行。

① 村上市街地・岩船市街地エリア
 ■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)

⑤ 中心部連絡(国道7号:村上～荒川間)
 ■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。

④ 荒川地区全域
 ■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)、
 ■エリア内を対象としたデマンド型交通を導入。

⑥ 国道113号沿線エリア
 ■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。



⑪ 小俣川エリア
 ■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。
 ■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」とし、予約があった便のみ運行。
 ■⑫エリアと一体となった運行を計画。

⑫ 中継川エリア
 ■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。
 ■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」とし、予約があった便のみ運行。
 ■⑪エリアと一体となった運行を計画。

⑬ 勝木川エリア
 ■朝夕は通学・通院等に利用することができるバスを運行。
 ■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」を採用し、予約があった便のみ運行。

⑨ 三面川エリア
 ■基幹バス⑭と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。
 ■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。

③ 門前川エリア
 ■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、市街地及び生活必需施設へ向かうバスの運行。
 ■小回りの利くコミュニティバスの運行。

⑦ 神林地区全域
 ■基幹バス⑤、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運行。
 ■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。
 ■国道290号沿線のエリア北部と東部の集落については基幹バス⑧で対応。

⑩ 高根・大須戸川エリア
 ■基幹バス⑭と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。
 ■国道7号沿線の集落については、基幹バス⑭がカバー。
 ■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。

⑧ 国道290号沿線エリア
 ■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。