

村上市地域公共交通総合連携計画（案）

村 上 市

～ 目 次 ～

計画策定にあたって	
序 章	1
計画策定の目的 / 計画対象地域 / 計画期間 / 計画の位置づけ	1
第 1 章 村上市の現況と課題	2
1 - 1 . 村上市の現状	2
1 - 2 . 公共交通の現状	5
1 - 3 . 市民意識	11
1 - 4 . 生活交通施策の概要	13
1 - 5 . 課題の整理	14
第 2 章 基本方針と目標の設定	15
2 - 1 . 基本方針と目標	15
2 - 2 . 評価指標	17
2 - 3 . 公共交通再編の考え方	18
第 3 章 計画に位置付ける施策・事業	19
3 - 1 . 施策体系	19
3 - 2 . 重点施策の位置付け	20
3 - 3 . 地区別の施策展開	21
3 - 4 . 各施策・事業の内容	26
別表：村上市地域公共交通総合連携計画に定める施策・取組（事業）	43
第 4 章 施策・事業の展開にあたって	44
4 - 1 . 施策展開の考え方	44
4 - 2 . 計画の推進体制	45

計画策定にあたって

私たちの日常の暮らしは自家用車に大きく依存し、公共交通の利用は低迷していますが、自動車運転しない人の日常生活に最低限必要な交通手段の確保、特に高齢者や児童生徒の交通手段の確保において、公共交通はたいへん重要な役割を担っています。

村上市は市域が広いために、公共交通は医療機関への通院や学校への通学などに欠かせないものとなっています。

しかしながら、村上市では、多くの市民が、日常生活における移動手段を自家用車に依存せざるを得ない状況にあり、公共交通を利用する機会が減少した結果、現在の村上市内の公共交通、特に路線バスを維持するには多大な行政負担が必要となっており、その負担額は年々増加し、行財政の逼迫を招きつつあります。

一方では、現在も公共交通を利用できない地域もあり、その対策が望まれています。

昨今の厳しい財政状況の中で、公共交通を利用できない地域、利用しにくい地域への対応を含め、将来にわたって、市民誰もが日常生活や将来に不安を感じることなく、安心して生活できるよう、移動手段の確保に取り組んでいく必要があります。

このようなことから、村上市では、市民、交通事業者、関係行政機関、学識経験者、経済団体など多くの関係者による村上市地域公共交通活性化協議会を設置し、村上市の実態にあった公共交通、将来にわたって持続可能な公共交通の仕組みを構築することとしました。

この村上市地域公共交通総合連携計画は、市内の様々な公共交通資源をもとに、村上市の特性に応じたアイデアをまとめ、市民、交通事業者、行政が協働で作り育て、長期的に持続可能な公共交通を実現していくことを目的としています。

平成 23 年 3 月

村上市長

大滝 平正

序 章

計画策定の目的

村上市の公共交通機関は、JR 羽越本線、米坂線と、路線バスで構成されています。

近年、路線バス利用者の減少傾向が続いており、利用の少ない路線については、既に路線の縮小や廃止が行われてきていますが、特に車を持たない高齢者の代替移動手段の確保が重要課題のひとつとなっています。

また、現在の路線バスは、合併して3年が経過する現在も基本的に合併前からの運行形態を引き継いでいるため、サービス水準における地域間格差が現存し、その是正が求められています。

こうした状況を踏まえ、本計画では幹線としての路線バスとこれを補完する移動手段のあり方について見直しを行うとともに、統一的なサービス水準を設定し、将来にわたって維持存続可能な交通体系の確立を目指します。

計画対象地域

村上市全域 (1,174.24km²)

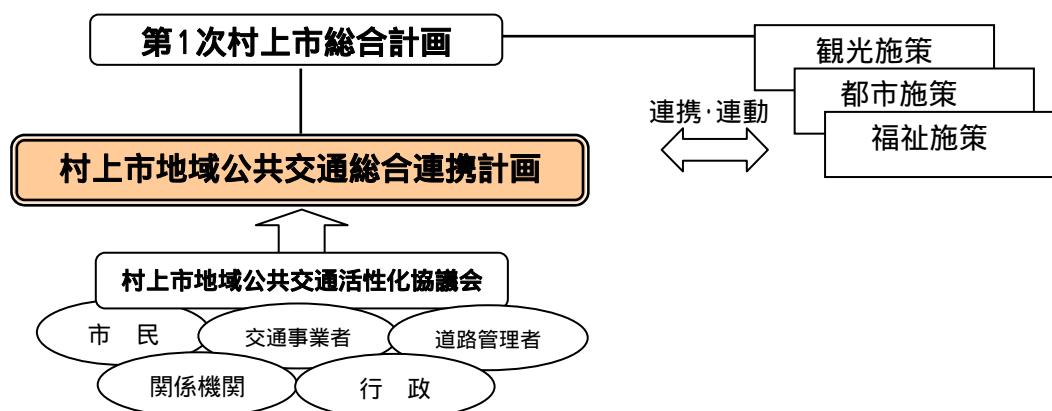
計画期間

平成 23 年度～平成 32 年度 (10 年間)

実証実験実施期間：平成 23 年度～平成 25 年度 (3 年間)

計画の位置づけ

村上市地域公共交通総合連携計画は、村上市の最上位計画「第1次村上市総合計画」で基本目標に掲げる「安全で快適な住みよいまちづくり」を実現するため、その具体的な推進施策を定めます。



図．計画の位置付け

第1章 村上市の現況と課題

1-1. 村上市の現状

(1) 市の面積規模・都市構造 ～合併により広大な市域に～

村上市は、平成20年の合併により、面積約1,174k m²、新潟県総面積の9.3%を占める広大な面積の市になりました。都市構造は、旧村上市街地を中心に構成されていますが、合併した5市町村(村上市、荒川町、神林村、朝日村、山北町)それぞれに中心をもち、医療・教育・商業などの主要施設が立地しているなど、多極型の都市構造を有していると言えます。

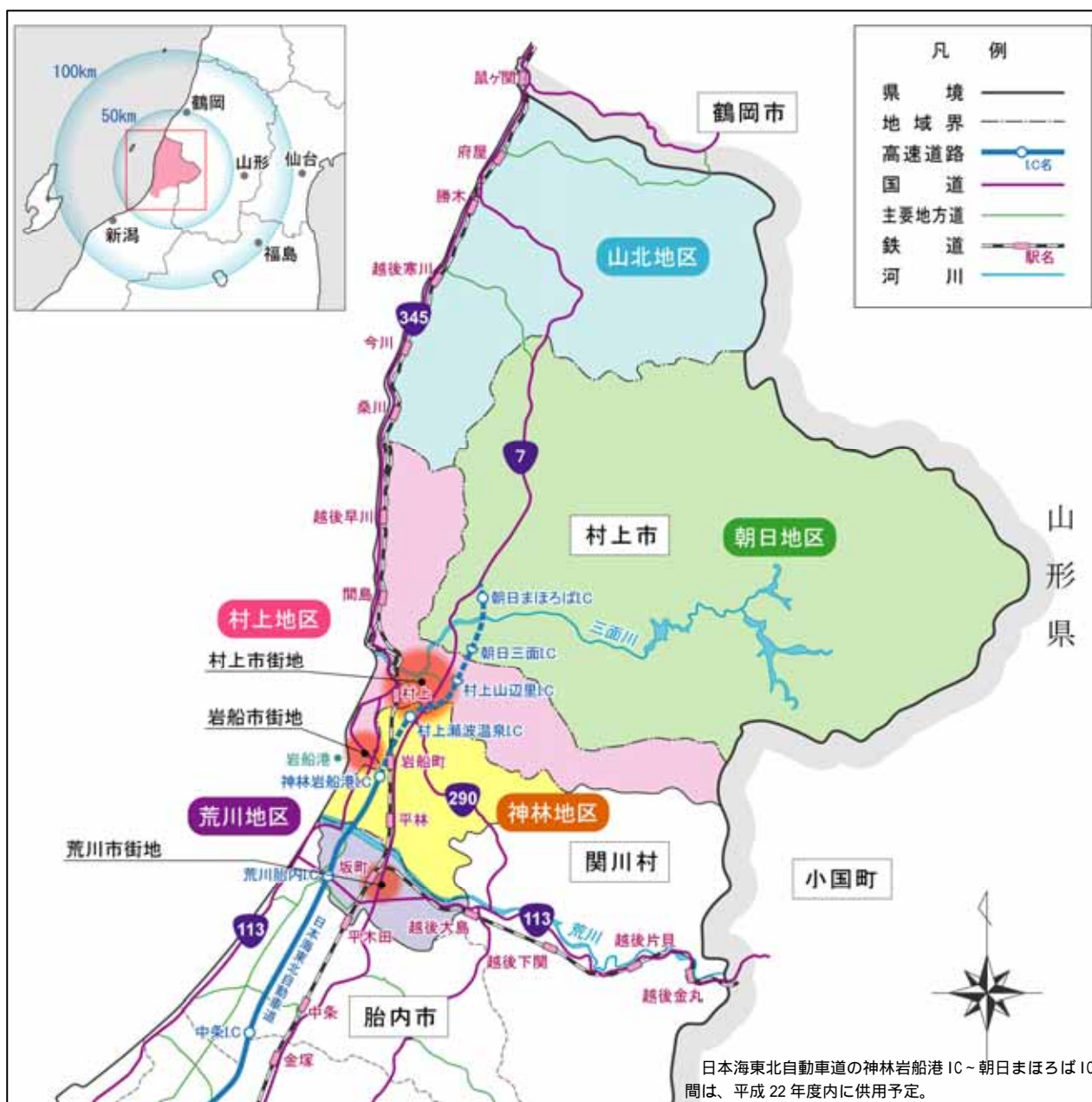


図1.1 村上市の都市構造

(2)マイカー社会の進展 ~進むマイカー依存社会~

本市では、生活水準の向上やライフスタイルの多様化と相まって、マイカーを中心とした生活スタイルが進行し、マイカーの所有状況は「一家に1台」から「一人に1台」となりつつあります。マイカー社会の進展は、社会経済の発展や生活水準の向上に大きく貢献してきましたが、公共交通の利用者減少や、家族送迎の負担増、交通渋滞などの問題を引き起こしています。利用者の減少により公共交通の維持が困難となった地域では、路線バスなどの減便や廃止が進み、その結果、更にマイカー依存を招くという悪循環を引き起こしています。

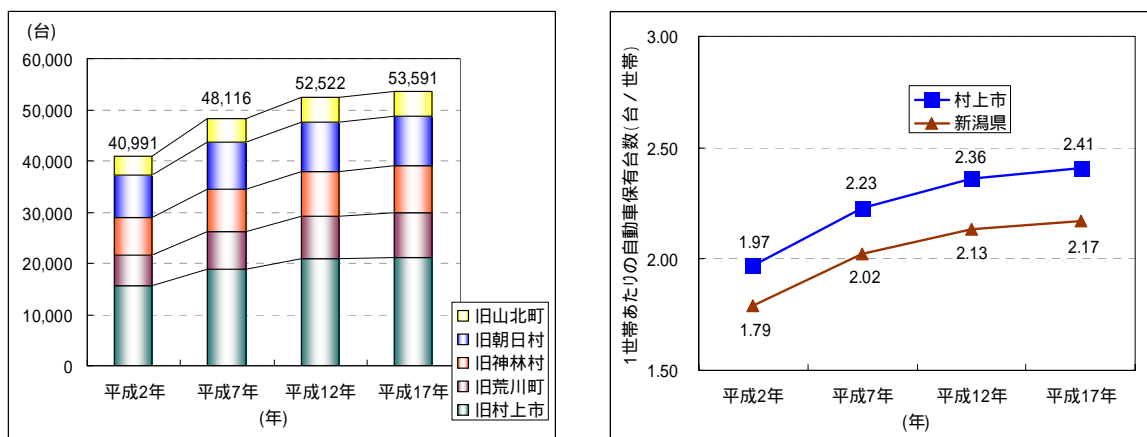


図1.2 自動車保有台数の推移

資料:新潟県運輸概況(新潟運輸支局)

(3)人口と高齢化の推移 ~将来は3人に1人以上が高齢者に~

本市の総人口は減少傾向で、平成17年現在で70,705人。将来の推計値では、人口は今後も減少傾向であると考えられます。

高齢者(65歳以上)人口は増加の一途にあり、平成17年現在20,466人で全体の28.9%(4人に1人以上)で、将来推計でも65歳以上人口の割合は増加する傾向にあります。平成37年には、市全体の人口の40%を超えると予測されます。

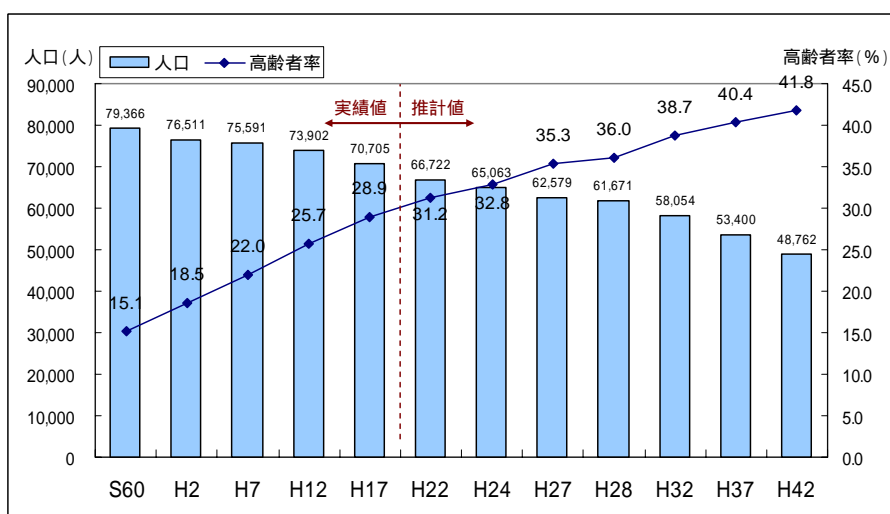


図1.3 村上市の人口と高齢化の推移(国勢調査)

資料:村上市総合計画

(4)市民の生活行動 ～村上市街地に主要施設が集積～

本市は、村上市街地内に医療、高校等の施設が集積していますが、荒川地区、神林地区および山北地区にも病院や商業施設があり、市民の生活圏は地区によって違いがみられます。

病院の外来患者数は、村上総合病院で約 800 人/日、坂町病院で約 300～500 人/日、外来診療時間は午前中でピークは 10 時前後となっています。

商業施設は、市街地から離れた国道 7 号沿いに大規模店舗の立地が進んでおり、これら施設はマイカーによる利用が大半を占めています。主な買い物先は、村上と荒川の 2 地区に分かれています。

表 1.1 市内の主な医療・高校・商業施設

	病院	高等学校等	複合型商業施設(注)	備考
村上地区	・厚生連村上総合病院 ・肴町病院 ・村上記念病院 ・厚生連瀬波病院 ・村上はまなす病院	・村上高等学校 ・村上桜ヶ丘高等学校 ・村上中等教育学校	・ジャスコ村上東店 ・新村上ショッピングプラザ	
荒川地区	・県立坂町病院	・荒川高等学校	・荒川ショッピングセンターアコス ・荒川ショッピングプラザパルティ	
神林地区			・原信マーケットシティ村上	
朝日地区				
山北地区	・山北徳洲会病院			

注：新潟県大規模小売店舗一覧表で「複合型施設」と定義された施設

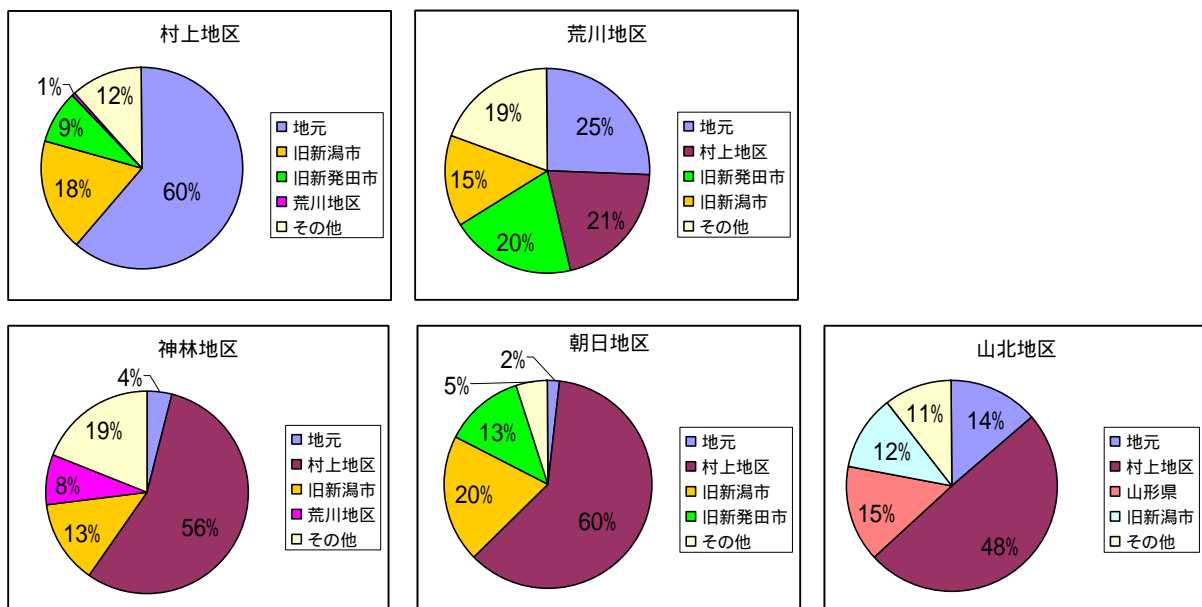


図1.4 各地区における買物行動

資料：平成 19 年度 中心市街地に関する県民意識・消費動向調査（新潟県）

1-2. 公共交通の現状

本市は、以下のように様々な公共交通があるものの、高まるマイカー依存や人口減少などにより、公共交通の利用は減少傾向にあります。

< 村上市の公共交通 >

- 1) 広域交通としての鉄道や高速バス
- 2) 旧市町村間を結ぶ地域連携（地域間）交通としての路線バス
- 3) 地域内交通としてのタクシー
- 4) 特定の目的で運行している交通サービス

1) 広域交通としての鉄道や高速バス

【鉄道】

鉄道交通は、JR羽越本線（新津～秋田間）が南北に市域を貫いているほか、JR米坂線（坂町～米沢間）が運行しています。市内には11の駅が設置され、うち8つの駅が無人駅となります。

利用者は平成12年と比較すると、やや減少していますが、近年はほぼ横ばいで推移しています。

電流の関係により、羽越本線の普通列車の多くが村上駅で乗換えとなり、村上駅を境に酒田方面の運行便数は約半数となっています。

新潟駅と庄内方面を結ぶ特急列車は、市内では坂町、村上、府屋の3駅に停車しています。

駅構内のバリアフリー化が課題となっていました。村上駅では平成22年度、エレベーターが設置されました。

表 1.2 市内の列車運行頻度

	羽越本線		米坂線
	村上～新潟 方面	村上～酒田 方面	米沢 方面
朝夕	30分～1時間 に1本程度	2時間に 1本程度	1時間に 1本程度
日中 夜間	1～2時間 に1本程度	3時間に 1本程度	2～4時間 に1本程度

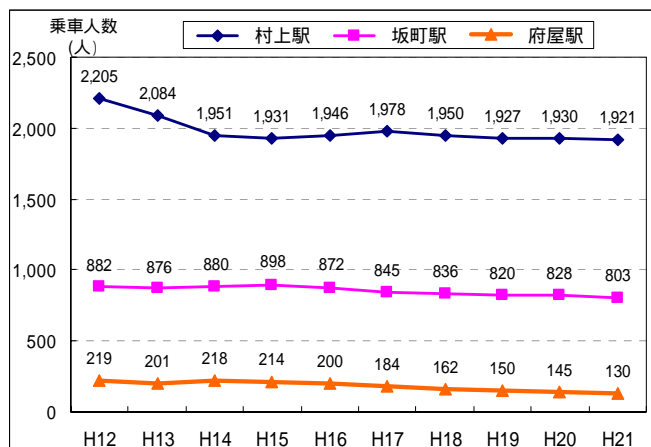


図1.5 市内主要駅の乗車人数の推移

資料：JR東日本ホームページ



< 羽越本線運行車両 >

【高速バス】

市内には新潟交通観光バス株式会社により、新潟（県庁）～村上営業所間を高速バスが1日4往復運行しています。村上営業所から新潟市内まで運賃は1,100円、所要時間は約90分となります。1日あたりの利用者数は約60人で、うち村上市内からの利用者は約6割を占めています。

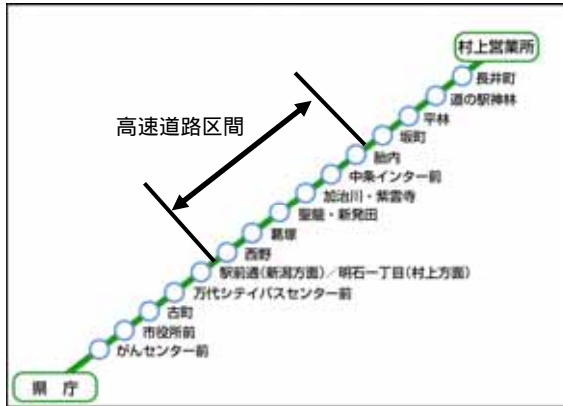


図1.6 高速バス路線図



< 高速バス車両 >

2) 旧市町村間を結ぶ地域連携（地域間）交通としての路線バス

平成22年3月末現在、市内の民間路線バスは村上市街地を起点とし、朝日・山北方面、岩船・神林方面、関川村方面の路線のほか、山北地区内、荒川地区内で合計10路線20系統が運行しています。利用者は年々減少しており、住民生活に必要な路線バスを維持するため、市では運行経費の赤字補填として支援を行っていますが、補助額は年々増加し課題となっています。

また路線バスの車両は、新潟市内や首都圏から転属した車両が主に運行されており、老朽化が進んでいます。運行車両も大型または中型の車両で運行され、小型化はされていないほか、低床バス等の運行も市内では行われていません。



< 村上市内の路線バス >

表1.3 市内の民間バス路線の概要

路線	系統 番号	経由地	キロ程 (km)	運行回数		H22年度輸送人員		運賃	
				(便/年)	(回/日)	(人/年)	(人/便)		
1	猿 沢	2111	村上(営)～北中	往:32.3 復:32.3	6,762	9.5	29,108	4.30	150円～880円
		2112	村上(営)～塩野町車庫	往:18.3 復:18.3					150円～590円
2	岩 沢	2113	村上(営)～大須戸	往:20.1 復:20.1	6,138	9.0	21,831	3.56	150円～630円
		2121	村上(営)～高根	往:22.5 復:22.5					150円～680円
3	縄 文 の 里	2131	村上(営)～布部～縄文の里	往:19.7 復:19.7	3,885	6.5	6,877	1.77	150円～620円
		2132	村上(営)～新町～縄文の里	往:19.8 復:19.8					150円～620円
4	岩 船	2142	村上(営)～安良町～松喜和	往:10.7 復:11.3	8,488	13.0	38,068	4.48	150円～330円
		2143	村上(営)～松喜和	往:- 復:8.6					150円～330円
		2144	村上駅前～松喜和	往:8.1 復:-					150円～330円
		2141	村上(営)～塩谷～小岩内	往:25.0 復:25.6					150円～630円
		2151	村上(営)～安良町～岩船駅	往:12.0 復:12.6					150円～370円
5	馬 下	2161	安良町～村上駅前～馬下	往:17.9 復:17.9	976	2.0	3,902	4.00	150円～490円
6	大 毎	2011	大毎～勝木駅	往:11.8 復:11.8	4,610	6.5	10,734	2.33	150円～440円
		2012	大毎～勝木駅～府屋中町	往:16.9 復:16.9					150円～550円
7	中 継	2022	勝木(営)～朴平～中継	往:21.8 復:21.8	2,904	4.0	8,703	3.00	150円～700円
8	雷	2021	勝木駅～府屋駅～雷	往:21.2 復:21.2	2,908	4.0	11,137	3.83	150円～650円
9	下 関	2211	村上(営)～桃川～下関(営)	往:23.6 復:23.6	2,551	4.0	4,005	1.57	150円～680円
10	荒 川	2234	下関(営)～下海老江	往:20.0 復:19.4	3,160	5.0	3,533	1.12	150円～610円
		2233	関川村役場～下海老江	往:- 復:19.9					150円～610円
		2235	県立坂町病院～下海老江	往:8.2 復:7.6					150円～250円

1日あたりの運行回数は、平日のダイヤを参考とした。

資料：新潟交通観光バス㈱ 平成22年度利用実績

3) 地域内交通としてのタクシー

市内のタクシー事業者は、村上、荒川、山北の各地区に合計7社で、車両数は81台となっています。年間のタクシー利用者数は約48万人で、主に高齢者の利用が中心となります。主に病院・薬局や鉄道駅、金融機関、商業施設が乗降地となっています。

表 1.4 事業者別タクシー台数

地区	社名	台数(台)
村上	村上タクシー(株)	26
	(株)瀬波タクシー	17
	岩船タクシー(株)	5
	(株)はまなす観光タクシー	11
荒川	坂町タクシー(株)	6
	藤観光タクシー(株)	11
山北	山北タクシー(株)	5
合計		81

資料：村上市内タクシー事業者(H22.10現在)

表 1.5 種類別タクシー台数

地区	大型 (10名)	中型 (6名)	小型 (5名)	福祉 車両	車椅子 対応 車両
合計	11	17	48	1	4

資料：村上市内タクシー事業者(H22.10現在)

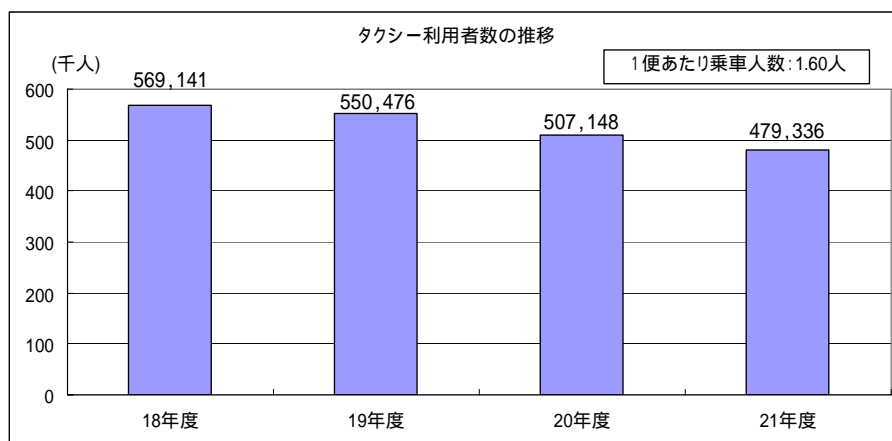


図 1.7 タクシー利用状況の推移

資料：村上市内タクシー事業者(H22.10現在)

表 1.6 タクシー利用の実態(利用の多い時間帯)

	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時
村上地区A社										
村上地区B社										
村上地区C社										
村上地区D社								粟島汽船	粟島汽船	
荒川地区A社										
荒川地区B社										
山北地区A社										

資料：村上市内タクシー事業者(H22.10現在)

4) 特定の目的で運行している交通サービス

【スクールバス】

市内の小学校 21 校中 18 校で、中学校は 8 校中 6 校でスクールバスを運行しています。通年利用の場合で 578 人、冬季のみ利用を含めると、全児童及び生徒数の 4 割にあたる 2,425 人が利用しています。このほか、路線バスを通学利用しているケースもあります。

運行方法は地区ごとに異なり、車両は市の直接購入・リースのほか、バス事業者等へ委託しているケースもあります。スクールバスの運行経費は、年間約 1 億 9,700 万円(H21 年度実績)となっています。

表1.7 スクールバス利用児童数、生徒数

地区名	学校数	児童・生徒数	スクールバス利用児童・生徒数		路線バス利用児童・生徒数		対象集落数
			夏季	冬季	夏季	冬季	
村上地区	10	2423	89	377	0	0	66
荒川地区	3	917	9	359	0	0	9
神林地区	7	785	0	655	15	0	64
朝日地区	6	897	219	773	0	0	86
山北地区	3	469	261	261	20	20	71

資料：村上市教育委員会(平成 21 年度実績)

【城下町村上ルネッサンス号】

村上駅と市内の観光施設、町屋、瀬波温泉を循環する路線バスで、平成 18 年 3 月から運行しています。

六斎市開催日(毎月 2・7 が付く日)と日曜祝日に運行するほか、町屋の人形さま巡り開催期間及び町屋の屏風まつり開催期間は毎日運行を行っています。運行主体は NPO 法人村上観光ルネッサンスで、運行業務はバス事業者へ委託しています。



<城下町村上ルネッサンス号運行車両>

【山北徳洲会病院健康友の会送迎バスサービス】

山北地区の山北徳洲会病院では、病院利用者の健康友の会会員を対象とした送迎バスを運行しています。

【ジャスコ村上東店無料シャトルバス】

村上駅、村上市街地と、ジャスコ村上東店(複合型商業施設・村上プラザ)とを結ぶ無料のシャトルバスで、平成 18 年から運行しています。

毎週火曜、木曜、土曜と毎月 20 日・30 日(お客様感謝デー)に運行を行っています。運行主体はイオン株式会社で、運行業務はバス事業者へ委託しています。

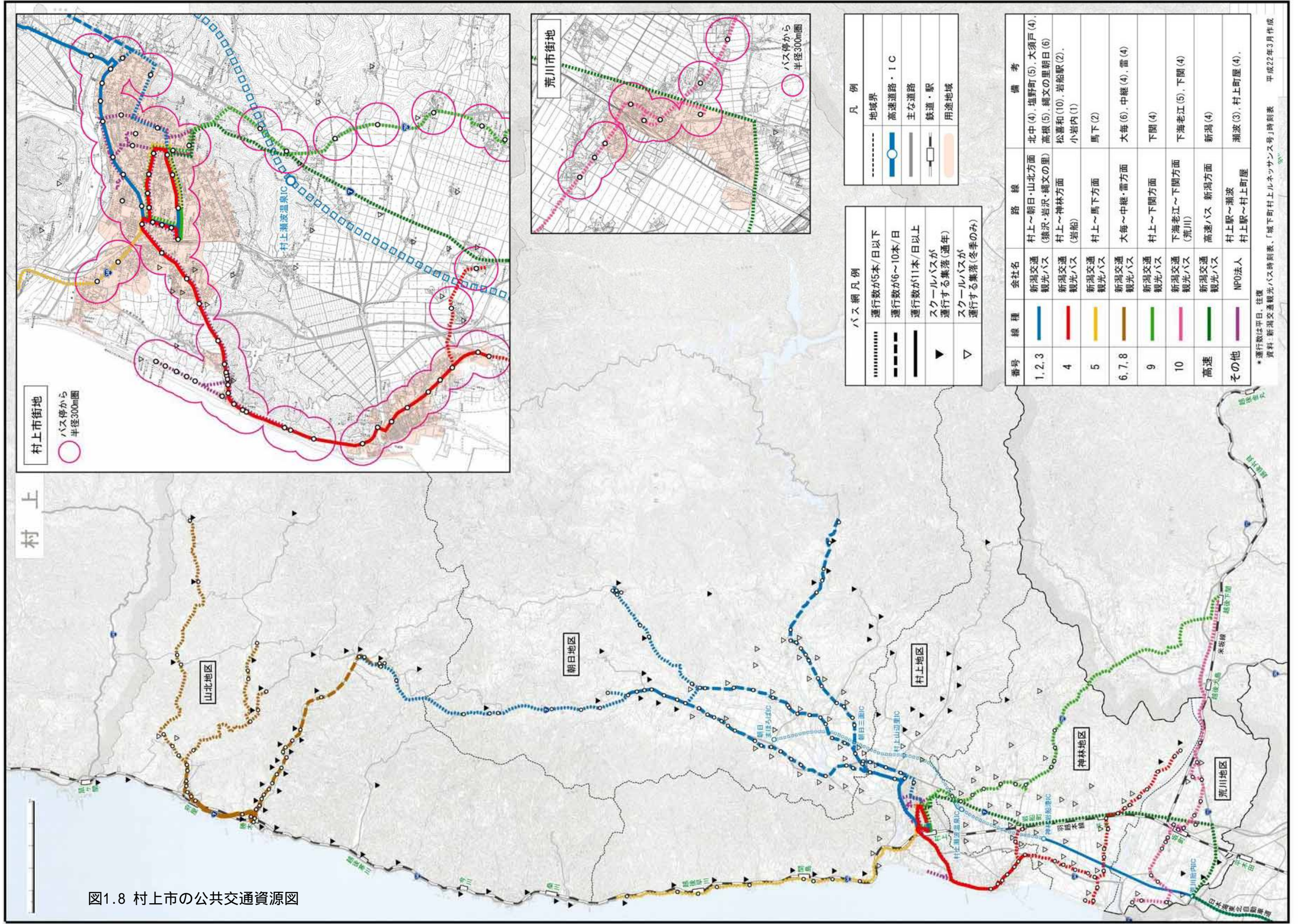
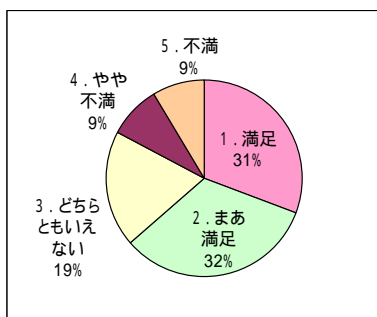


図1.8 村上市の公共交通資源図

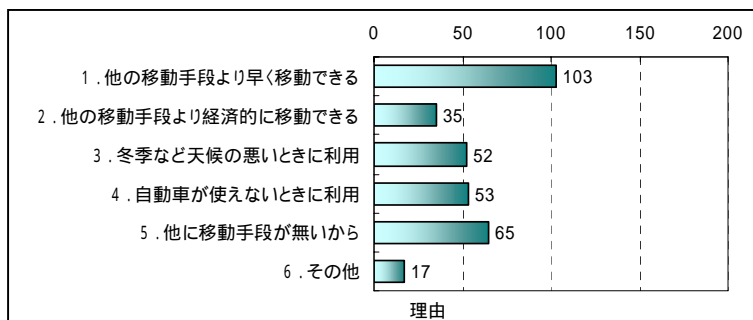
1-3. 市民意識

1) 65歳以上の市民

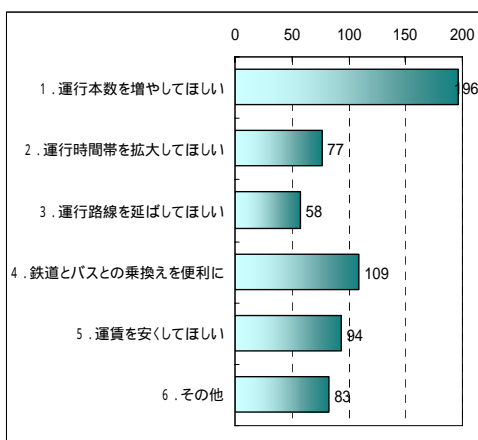
利用満足度：過去一年に路線バスを利用した人の約6割の方は「満足」している。
 利用する理由：「他の移動手段より早く移動できる」に次いで、「他に移動手段が無いから」「自動車が使えないとき」「冬季など天候の悪いとき」などが挙げられている。
 利用しない理由：「他の移動手段のほうが早く移動できる」が最も多い理由である。
 路線バスへの要望：「バス運行本数の増加」が最も多く、次いで「鉄道とバスとの乗換利便向上」が求められている。
 移動手段：「家族の送迎」が「自家用車」に次いで多い。



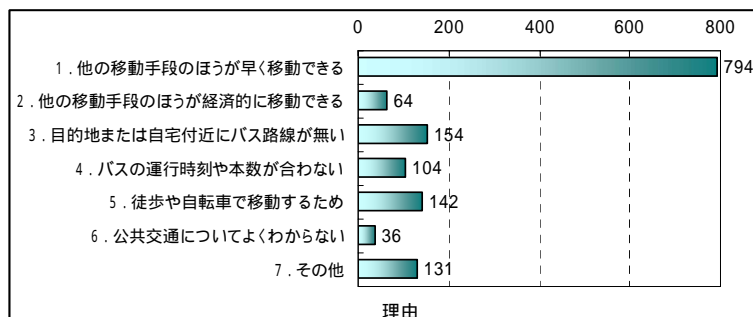
【路線バス利用の満足度】



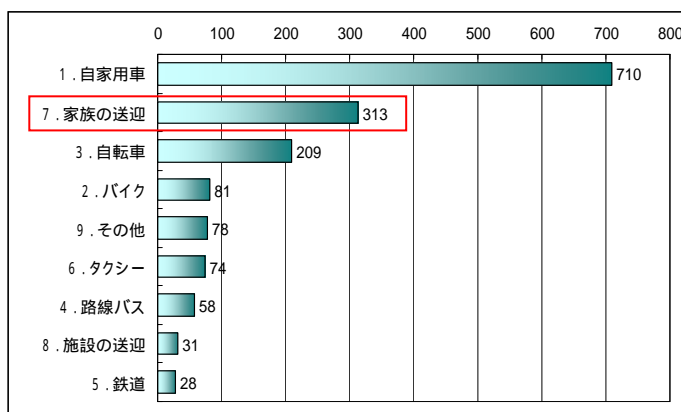
【路線バスを利用している理由】



【路線バスへの要望】



【路線バスを利用していない理由】



【外出時の移動手段】

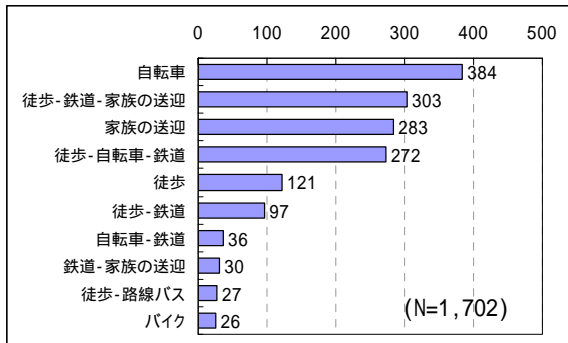
資料：公共交通に関するアンケート調査（一般）

- ・ 調査期間：平成 21 年 10 月 16 日（金）～平成 21 年 10 月 26 日（月）
- ・ 調査目的：日常における公共交通の利用実態、公共交通の改善策を把握。
- ・ 調査対象：65 歳以上の市民 3,000 人を住民基本台帳から無作為抽出（山北地区除く）
- ・ 回答数：1,486 人（回収率 49.5%）

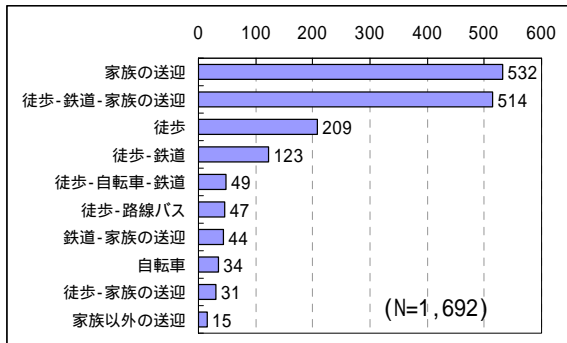
2) 高校生

移動手段：「自転車」が最も多く、次いで「徒歩・鉄道・家族の送迎」の順。冬季になると自転車利用者が家族の送迎へ転換しているものと思われる。公共交通では鉄道利用は多いが、バス利用は少数となっている。

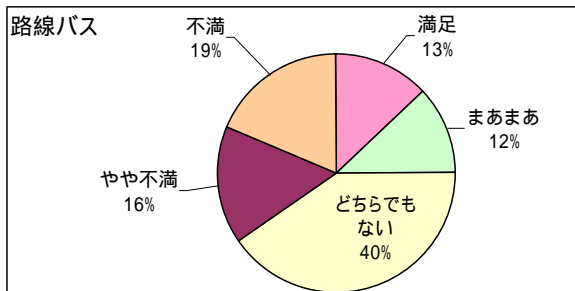
利用満足度：公共交通利用者は、路線バス・鉄道ともに利便性に不満を感じている割合が高い。



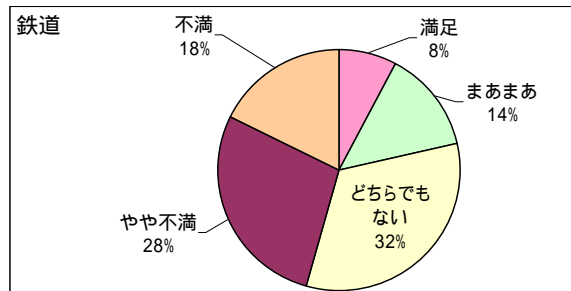
【通学時の移動手段：登校時(冬季以外)】



【通学時の移動手段：登校時(冬季)】



【路線バス利用の満足度】



【鉄道利用の満足度】

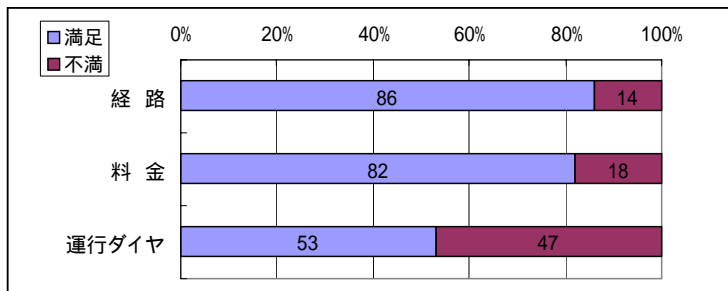
資料：公共交通に関するアンケート調査（高校生）

- ・調査期間：平成21年10月13日（火）～平成21年10月26日（月）
- ・調査目的：日常における公共交通の利用実態や、公共交通の改善策を把握する。
- ・調査対象：村上市内の高校に通学する全ての生徒
- ・回答数：1,772人（回収率90.1%）

3) 路線バス利用者

路線バス利用者は、経路や料金については概ね満足しているものの、運行ダイヤについての不満や要望が比較的多い。

等間隔でわかりやすいダイヤ[毎時00分発等]や早朝便・深夜便、土日運行など、特定の時間帯での増便要望をもっている。



資料：公共交通利用実態調査（バス利用者へのインタビュー調査）

- ・調査期間：平成22年11月5日（金）
- ・調査目的：バス利用に関する意見・要望
- ・調査対象：バス利用者（松喜和線、猿沢線、岩沢線）一部
- ・回答数：89人

1-4. 生活交通施策の概要

市では生活交通施策として路線バス運行費補助、スクールバス運行、遠距離児童通学費補助、障がい者福祉タクシーや高齢者外出支援サービスを行っています。これらの生活交通対策費は平成22年度当初予算で約3億8千万円となっており、費用は経年的に増加しています。このうち、路線バス運行費補助経費は、全体の4割近くを占めています。

表 1.8 村上市の生活交通関連施策の概要

施策区分	運行形態等	利用対象	利用料金	財政負担 (H21 決算額)	備考
路線バス補助	新潟交通観光バス直営	住民	新潟交通観光バス所定の運賃	143,394 千円	20系統(平成21年度)うち4路線が県補助対象路線
スクールバス	委託及び直営	小中学校遠距離通学児童・生徒	児童生徒無料	196,914 千円	内訳: 運行委託費 車両維持管理費
遠距離児童通学費補助	-	小中学校遠距離通学児童・生徒	-	3,263 千円	通学定期購入額もしくは一定額を補助
障がい者福祉タクシー	タクシー事業者へ委託	在宅で ・身体障害者手帳1~3級 ・療育手帳A ・精神障害者手帳1級	-	4,480 千円	1年間に利用券(タクシー基本料金額660円)24枚を交付 透析患者には48枚を交付
高齢者外出支援サービス	タクシー事業者へ委託	在宅で車いす利用か寝たきりの65歳以上の要介護認定者	-	1,131 千円	1年間に利用券(タクシー基本料金額660円)24枚を交付
	社会福祉協議会へ委託	朝日地区、山北地区の65歳以上で一般の公共交通利用困難者	(朝日地区)年会費500円 (山北地区)無料	395 千円	(対象地区) ・朝日地区 ・山北地区

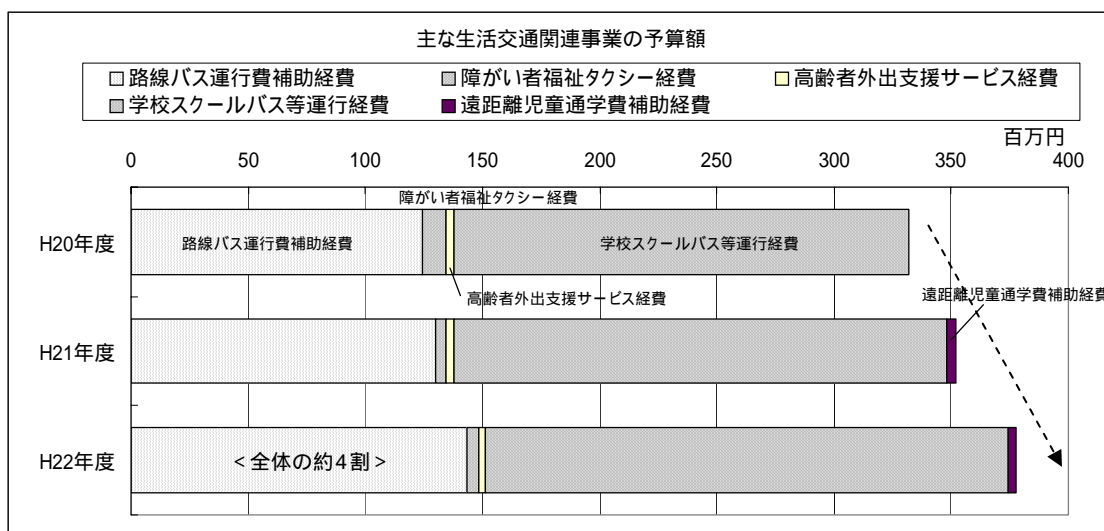


図 1.9 . 主な生活交通関連事業費の推移(年度別当初予算)

1-5. 課題の整理

本市のまちづくりにおいて公共交通が担うべき課題、あるいは本市の公共交通そのものが抱えている課題を以下に整理しました。

(1) 公共交通が担うべき課題

過疎の進行・地域活力低下への対応	過疎化が進行し人口減少が顕著な地域では、現在のバス運行を継続する場合、効率性の低下は避けられません。適正なサービス水準や効率的なバス運行について、利用者である地域住民とともに考えていく必要があります。
高齢化への対応	施設や車両がバリアフリー化されていないため、脚力が衰える高齢者にとっては、大きな負担が伴います。高齢者が乗降する際のサポートなど、高齢者に配慮したサービス提供が必要となります。
環境に対する負荷軽減	マイカーへの過度な依存を軽減することは、地球環境への負荷を抑制することにつながります。環境負荷の少ない移動手段としての公共交通や自転車等の利用を促進する必要があります。
観光における公共交通	観光振興は本市にとって重要な施策のひとつとなりますが、観光資源が分散する本市では、これらを結ぶ公共交通が不足しています。市への訪問者を丁重にもてなし、交流人口の増加につなげる面からもその充実が望まれます。

(2) 公共交通が抱えている課題

空白地域・不便地域の解消	市内には駅、バス停までの距離が遠く利用しにくい、あるいは実質的に利用できない集落や世帯が多数存在します。これまでの経緯や環境を考慮し、新たな手段の導入や適正なサービス水準の検討を行った上で、このような地域をできる限り減らしていく必要があります。
主要施設への移動	外出の主な目的地となる医療機関や商業施設は、人口集積の大きい地域や国道沿線に位置していますが、そこへ至る公共交通網が整備されていないのが現状です。住民ニーズや費用対効果を精査しながら、より使いやすい環境を整えることで、潜在的な需要を掘り起こしていく必要があります。
低利用路線の取り扱い	現在運行されている路線バスのほとんどが利用の少ない路線となっています。需要に見合った適正な運行を行うとともに、収支の悪化及び行政負担の増加を抑えるためにも統一的な見直し基準を設定するなど、適切に運用監理する必要があります。
増加する財政負担への対応	路線バスの運行に対する補助金などの行政負担は増加傾向にあります。人口減少による利用者の減少は避け難い状況にあって、運行の効率化や経費削減に向けた取り組みが必要となっています。
市民の公共交通利用に対する意識	車社会が進行する本市においては、都市構造形態もあいまって、特にマイカーを所有する市民においては公共交通利用に対する意識が希薄といえます。持続的な交通づくりには、住民の参画・協働が重要といえます。将来にわたり公共交通を維持していくためには、市民全員が公共交通の重要性を認識し、社会全体で支えていく意識をもつことが必要です。

第2章 基本方針と目標の設定

2-1. 基本方針と目標

(1) 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】

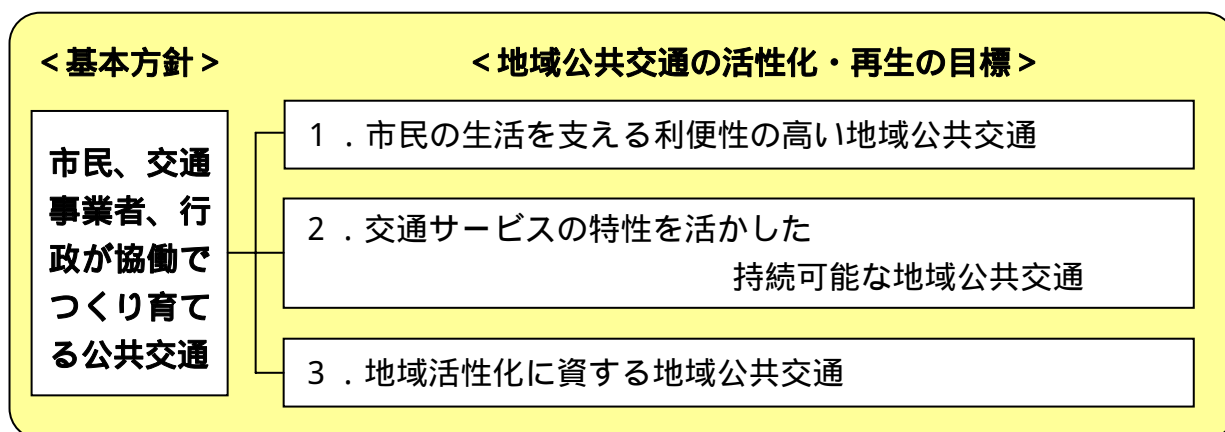
行政主体による広域・幹線レベルでの運行計画
地域主体による地域レベルでの運行計画（地域で考え・地域で担う交通）
鉄道・路線バスを軸としつつ、タクシーや目的バスなど、多様な交通手段を効果的に活用
各事業者（公共交通）が一体となった情報発信 [住民・交通事業者・行政の三者間で常に情報共有]

【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) 3つの目標

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。

第3章 計画に位置付ける施策・事業

3-1. 施策体系

今後の村上市における地域公共交通総合連携計画に位置付ける施策・事業は、次の5つの柱のもとで体系的に整理しながら、相互連携による効率的な推進を目指します。

< 施策の5つの柱 >

・運行の改善	既存の運行路線の見直しに加え、地域に適した運行手法の導入を検討します。
・利便性の向上	公共交通の利便性向上を図るための施策を検討します。
・利用環境の改善	公共交通の利用環境を改善するための施策を検討します。
・まちづくりとの連携	地域活性化や観光活性化の取組と連携した施策を検討します。
・市民意識の転換	市民意識を高め、地域主体の公共交通づくりを図るための施策を検討します

< 5つの柱 >

< 11の施策 >

< 基本方針と目標 >

市民、交通事業者、
行政が協働でつくり
育てる公共交通

1. 市民の生活を支える利便性の高い地域公共交通

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

3. 地域活性化に資する地域公共交通

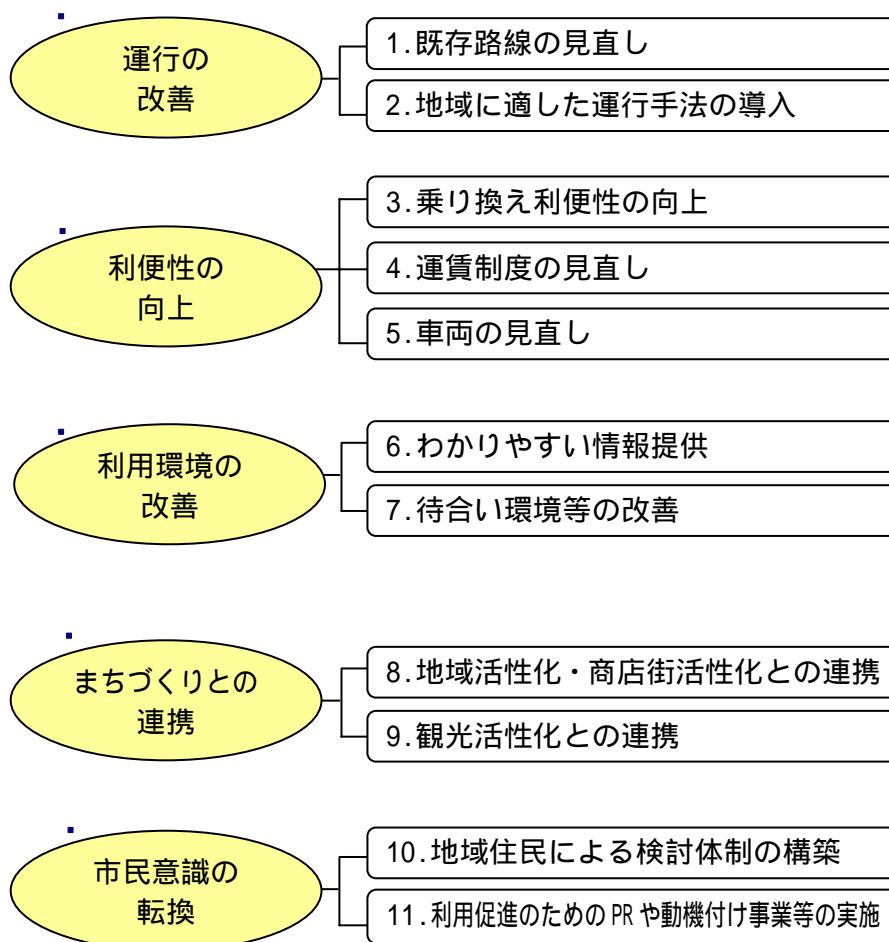


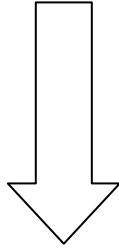
図 3.1 村上市地域公共交通総合連携計画施策体系

3-2. 重点施策の位置付け

目標達成のために掲げた5つの柱と11の施策のうち、今後、関係者が一体となって重点的かつ優先的に実施する施策を以下のとおり位置付けます。

目標達成のための5つの施策の柱

・ 運行の改善 ・ 利便性の向上 ・ 利用環境の改善 ・ まちづくりとの連携 ・ 市民意識の転換



【抽出の基本的な考え方】

高齢者・高校生など運転できない人、または運転に不安のある人の日常生活における利便性向上が期待できる施策

重点施策	具体的な取組	実施主体
施策 -1 既存の路線の見直し	まちなか循環バスの運行〔実証運行〕 既存路線バスのルート等の見直し〔実証運行〕	市 バス事業者
施策 -2 地域に適した運行手法の導入	デマンド型（予約型乗合）交通の運行〔実証運行〕	住民 市 交通事業者
施策 -6 わかりやすい情報提供	公共交通ガイド等の作成・配布	住民 市 交通事業者
施策 -10 地域住民による検討体制の構築	地域住民による運行評価（バスモニター等） 地域勉強会や自発的な取り組みを支援 運行見直し基準の設定	住民 市 交通事業者

〔実証運行〕について

計画で定めた具体的な取組について、予め設定した期間内で実際に運行し、利用状況や住民意向を把握することで、将来的な本格運行に向けた有効性を検証するもの。

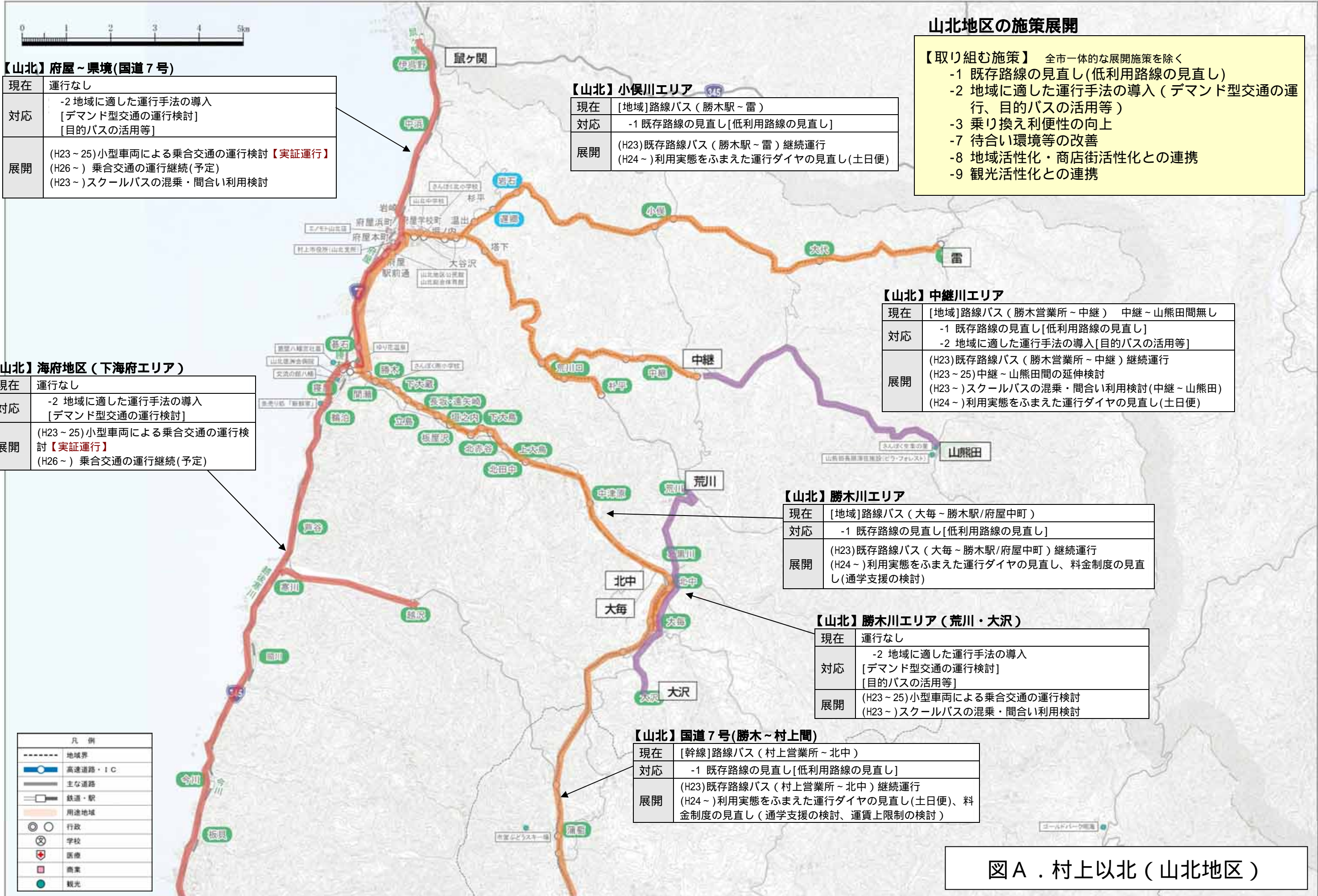
<主な目的>

- ・ 地区内の公共交通空白地帯の解消
- ・ 高齢者や高校生など交通弱者の利便性向上（福祉の向上、社会参加促進）
- ・ 幹線公共交通〔鉄道・路線バス〕への乗り継ぎによる他地区へのアクセス向上

3-3. 地区別の施策展開

5つの柱に応じた11の施策の概要と、地区別の展開イメージを以下に示します。

5つの柱	11の施策	対応策[具体的な事業] 太字(ゴシック)は重点施策	5地区での施策展開				
			: 実証運行実施、 : 計画期間内で検討・実施				
			山北地区	朝日地区	村上地区	神林地区	荒川地区
. 運行の改善	1. 既存路線の見直し	低利用路線の見直し					
		運行経路の見直し					
		まちなか循環バスの運行					
	2. 地域に適した運行手法の導入	デマンド型(予約型乗合)交通の運行					
		目的バスの活用等(スクールバスの混乗・間合い利用など)					
. 利便性の向上	3. 乗り換え利便性の向上	乗り換えを考慮した運行ダイヤの見直し フリー乗降対応					
	4. 運賃制度の見直し	新たな料金制度の検討 高校生への通学支援、高齢者への運賃優遇等の検討	全市の一体的な展開				
	5. 車両の見直し	小型車両・低床バスの導入 バス車体の行き先表示の改善	全市の一体的な展開				
. 利用環境の改善	6. わかりやすい情報提供	公共交通ガイド等の作成、配布	全市の一体的な展開				
	7. 待合い環境等の改善	乗り換え案内の掲示等 待合い空間の確保・充実					
. まちづくりとの連携	8. 地域活性化・商店街活性化との連携	公共交通利用者への運賃優遇や商品割引等					
	9. 観光活性化との連携	観光目的の交通施策との連携					
. 市民意識の転換	10. 地域住民による検討体制の構築	地域住民による運行評価(バスモニター等) 地域勉強会や自発的な取り組みを支援 運行見直し基準の設定	全市の一体的な展開				
	11. 利用促進のためのPRや動機付け事業等の実施	出前講座等による広報・PR、総合学習の実施 公共交通利用を促すキャンペーン的な施策の実施	全市の一体的な展開				



【山北】府屋～県境(国道7号)

現在	運行なし
対応	-2 地域に適した運行手法の導入 [デマンド型交通の運行検討] [目的バスの活用等]
展開	(H23～25)小型車両による乗合交通の運行検討【実証運行】 (H26～)乗合交通の運行継続(予定) (H23～)スクールバスの混乗・間合い利用検討

【山北】小俣川エリア

現在	[地域]路線バス(勝木駅～雷)
対応	-1 既存路線の見直し[低利用路線の見直し]
展開	(H23)既存路線バス(勝木駅～雷)継続運行 (H24～)利用実態をふまえた運行ダイヤの見直し(土日便)

山北地区の施策展開

- 【取り組む施策】 全市一体的な展開施策を除く
- 1 既存路線の見直し(低利用路線の見直し)
 - 2 地域に適した運行手法の導入(デマンド型交通の運行、目的バスの活用等)
 - 3 乗り換え利便性の向上
 - 7 待合い環境等の改善
 - 8 地域活性化・商店街活性化との連携
 - 9 観光活性化との連携

【山北】海府地区(下海府エリア)

現在	運行なし
対応	-2 地域に適した運行手法の導入 [デマンド型交通の運行検討]
展開	(H23～25)小型車両による乗合交通の運行検討【実証運行】 (H26～)乗合交通の運行継続(予定)

【山北】中継川エリア

現在	[地域]路線バス(勝木営業所～中継) 中継～山熊田間無し
対応	-1 既存路線の見直し[低利用路線の見直し] -2 地域に適した運行手法の導入[目的バスの活用等]
展開	(H23)既存路線バス(勝木営業所～中継)継続運行 (H23～25)中継～山熊田間の延伸検討 (H23～)スクールバスの混乗・間合い利用検討(中継～山熊田) (H24～)利用実態をふまえた運行ダイヤの見直し(土日便)

【山北】勝木川エリア

現在	[地域]路線バス(大毎～勝木駅/府屋中町)
対応	-1 既存路線の見直し[低利用路線の見直し]
展開	(H23)既存路線バス(大毎～勝木駅/府屋中町)継続運行 (H24～)利用実態をふまえた運行ダイヤの見直し、料金制度の見直し(通学支援の検討)

【山北】勝木川エリア(荒川・大沢)

現在	運行なし
対応	-2 地域に適した運行手法の導入 [デマンド型交通の運行検討] [目的バスの活用等]
展開	(H23～25)小型車両による乗合交通の運行検討 (H23～)スクールバスの混乗・間合い利用検討

【山北】国道7号(勝木～村上間)

現在	[幹線]路線バス(村上営業所～北中)
対応	-1 既存路線の見直し[低利用路線の見直し]
展開	(H23)既存路線バス(村上営業所～北中)継続運行 (H24～)利用実態をふまえた運行ダイヤの見直し(土日便)、料金制度の見直し(通学支援の検討、運賃上限の検討)

図A. 村上以北(山北地区)



【村上】海府地区（上海府エリア）

現在	[地域]路線バス（安良町～馬下）
対応	-1 既存路線の見直し[低利用路線の見直し]
展開	(H23)既存路線バス（安良町～馬下）の継続運行 (H23～25)馬下～浜新保・桑川方面延伸検討【 実証実験 】 (H24～) 利用実態をふまえた運行見直し

【朝日】高根大須戸川エリア（荒沢）

現在	運行なし
対応	-2 地域に適した運行手法の導入 [デマンド型交通の運行検討][目的バスの活用等]
展開	(H23～)小型車両による乗合交通の運行検討、スクールバスの混乗・間合い利用検討

- 朝日地区の施策展開**
- 【取り組む施策】** 全市一体的な展開施策を除く
- 1 既存路線の見直し(低利用路線の見直し、運行経路の見直し)
 - 2 地域に適した運行手法の導入(デマンド型交通の運行、目的バスの活用等)
 - 3 乗り換え利便性の向上
 - 7 待合い環境等の改善
 - 8 地域活性化・商店街活性化との連携
 - 9 観光活性化との連携

【朝日】高根・大須戸川エリア（猿沢方面）

現在	[幹線]路線バス（村上営業所～北中/塩野町）
対応	-1 既存路線の見直し[低利用路線の見直し][運行経路の見直し]
展開	(H23)既存路線バス（村上営業所～北中/塩野町）継続運行 (H24～) 利用実態をふまえた運行ダイヤ・経路の見直し、料金制度の見直し（通学支援の検討、運賃上限制限の検討）

【朝日】高根・大須戸川エリア（岩沢方面）

現在	[幹線]路線バス（村上営業所～高根/大須戸）
対応	-1 既存路線の見直し[低利用路線の見直し][運行経路の見直し]
展開	(H23)既存路線バス（村上営業所～高根/大須戸）継続運行 (H24～) 利用実態をふまえた運行ダイヤ・経路の見直し、料金制度の見直し（通学支援の検討、運賃上限制限の検討）

【朝日】高根・大須戸川エリア（鷹川方面）

現在	運行なし
対応	-2 地域に適した運行手法の導入 [デマンド型交通の運行検討][目的バスの活用等]
展開	(H23～)小型車両による乗合交通の運行検討、スクールバスの混乗・間合い利用検討

【朝日】三面川エリア（布部方面）

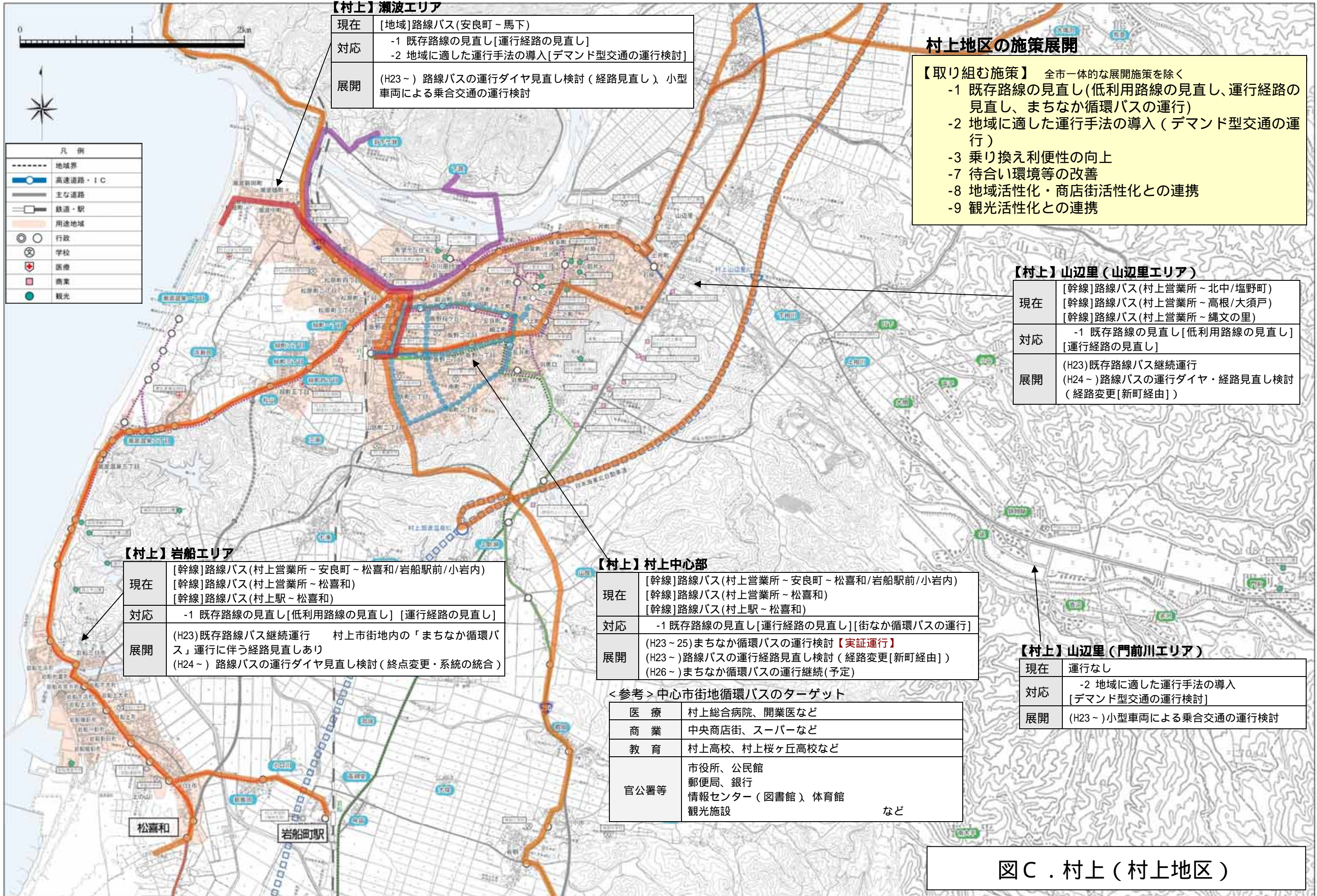
現在	[幹線]路線バス（村上営業所～縄文の里）
対応	-1 既存路線の見直し[低利用路線の見直し]
展開	(H23)既存路線バス（村上営業所～縄文の里）継続運行 (H24～) 利用実態をふまえた運行ダイヤ・経路等の見直し（終点変更・経路変更・減便検討[土日]）

【朝日】三面川エリア（小揚方面）

現在	運行なし
対応	-2 地域に適した運行手法の導入 [デマンド型交通の運行検討][目的バスの活用等]
展開	(H23～)小型車両による乗合交通の運行検討、スクールバスの混乗・間合い利用検討

- 凡例**
- 地域界
 - 高速道路・IC
 - 主な道路
 - 鉄道・駅
 - 用途地域
 - 行政
 - ⊙ 学校
 - ⊕ 医療
 - 商業
 - 観光

図B．村上以北（朝日・村上地区）



【村上】瀬波エリア

現在	[地域]路線バス(安良町～馬下)
対応	-1 既存路線の見直し[運行経路の見直し] -2 地域に適した運行手法の導入[デマンド型交通の運行検討]
展開	(H23～) 路線バスの運行ダイヤ見直し検討(経路見直し)、小型車両による乗合交通の運行検討

村上地区の施策展開

【取り組む施策】 全市一体的な展開施策を除く

- 1 既存路線の見直し(低利用路線の見直し、運行経路の見直し、まちなか循環バスの運行)
- 2 地域に適した運行手法の導入(デマンド型交通の運行)
- 3 乗り換え利便性の向上
- 7 待合い環境等の改善
- 8 地域活性化・商店街活性化との連携
- 9 観光活性化との連携

【村上】山辺里(山辺里エリア)

現在	[幹線]路線バス(村上営業所～北中/塩野町) [幹線]路線バス(村上営業所～高根/大須戸) [幹線]路線バス(村上営業所～縄文の里)
対応	-1 既存路線の見直し[低利用路線の見直し] [運行経路の見直し]
展開	(H23)既存路線バス継続運行 (H24～)路線バスの運行ダイヤ・経路見直し検討(経路変更[新町経由])

【村上】岩船エリア

現在	[幹線]路線バス(村上営業所～安良町～松喜和/岩船駅前/小岩内) [幹線]路線バス(村上営業所～松喜和) [幹線]路線バス(村上駅～松喜和)
対応	-1 既存路線の見直し[低利用路線の見直し][運行経路の見直し]
展開	(H23)既存路線バス継続運行 村上市街地内の「まちなか循環バス」運行に伴う経路見直しあり (H24～) 路線バスの運行ダイヤ見直し検討(終点変更・系統の統合)

【村上】村上中心部

現在	[幹線]路線バス(村上営業所～安良町～松喜和/岩船駅前/小岩内) [幹線]路線バス(村上営業所～松喜和) [幹線]路線バス(村上駅～松喜和)
対応	-1 既存路線の見直し[運行経路の見直し][街なか循環バスの運行]
展開	(H23～25)まちなか循環バスの運行検討【実証運行】 (H23～)路線バスの運行経路見直し検討(経路変更[新町経由]) (H26～)まちなか循環バスの運行継続(予定)

【村上】山辺里(門前川エリア)

現在	運行なし
対応	-2 地域に適した運行手法の導入 [デマンド型交通の運行検討]
展開	(H23～)小型車両による乗合交通の運行検討

<参考> 中心市街地循環バスのターゲット

医療	村上総合病院、開業医など
商業	中央商店街、スーパーなど
教育	村上高校、村上桜ヶ丘高校など
官公署等	市役所、公民館 郵便局、銀行 情報センター(図書館)、体育館 観光施設 など

図C. 村上(村上地区)

図D．村上以南（神林・荒川地区）

【神林】西神納エリア

現在	運行なし
対応	-2 地域に適した運行手法の導入 [デマンド型交通の運行検討]
展開	(H23~25)簡易デマンド型乗合交通の運行検討【 実証運行 】 (H26~)乗合交通の運行継続(予定)

【神林】神納東エリア

現在	[広域]路線バス(村上営業所~下関営業所)
対応	-1 既存路線の見直し[低利用路線の見直し] -2 地域に適した運行手法の導入[デマンド型交通の運行検討]
展開	(H23)既存路線バス(村上営業所~下関営業所)継続運行 (H23~25)簡易デマンド型乗合交通の運行検討【 実証運行 】 (H24~)利用実態をふまえた運行ダイヤの見直し (H26~)乗合交通の運行継続(予定)

神林地区の施策展開

- 【取り組む施策】 全市一体的な展開施策を除く
- 1 既存路線の見直し(低利用路線の見直し、運行経路の見直し)
 - 2 地域に適した運行手法の導入(デマンド型交通の運行)
 - 3 乗り換え利便性の向上
 - 7 待合い環境等の改善
 - 8 地域活性化・商店街活性化との連携
 - 9 観光活性化との連携

【神林】平林・砂山エリア

現在	[幹線]路線バス(村上営業所~小岩内)
対応	-1 既存路線の見直し[低利用路線の見直し] -2 地域に適した運行手法の導入[デマンド型交通の運行検討]
展開	(H23~25)既存路線バス経路一部見直し、簡易デマンド型乗合交通の運行検討【 実証運行 】 (H26~)路線バスの運行見直し、乗合交通の運行継続(予定)

【神林】神納エリア

現在	[広域]路線バス(村上営業所~下関営業所)
対応	-1 既存路線の見直し[低利用路線の見直し] -2 地域に適した運行手法の導入[デマンド型交通の運行検討]
展開	(H23)既存路線バス(村上営業所~下関営業所)継続運行 (H23~25)簡易デマンド型乗合交通の運行検討【 実証運行 】 (H23~)小型車両による乗合交通の運行検討(国道から離れた集落対応) (H24~)利用実態をふまえた運行ダイヤの見直し

【神林】国道290号線(村上~神林~関川村)

現在	[広域]路線バス(村上営業所~下関営業所)
対応	-1 既存路線の見直し[低利用路線の見直し][運行経路の見直し]
展開	(H23)既存路線バス(村上営業所~下関営業所)継続運行 (H24~)利用実態をふまえた運行ダイヤ・経路の見直し

荒川地区の施策展開

- 【取り組む施策】 全市一体的な展開施策を除く
- 1 既存路線の見直し(低利用路線の見直し)
 - 2 地域に適した運行手法の導入(デマンド型交通の運行)
 - 3 乗り換え利便性の向上
 - 7 待合い環境等の改善
 - 8 地域活性化・商店街活性化との連携
 - 9 観光活性化との連携

【荒川】荒川地区全域

現在	[広域]路線バス(下関(営)/関川村役場~下海老江) [地域]路線バス(坂町病院~下海老江)
対応	-1 既存路線の見直し[低利用路線の見直し] -2 地域に適した運行手法の導入[デマンド型交通の運行検討]
展開	(H23~25)簡易デマンド型乗合交通の運行検討【 実証運行 】 路線バスの運行見直し検討(廃止) (H26~)乗合交通の運行継続(予定)

【荒川】国道113号線(荒川~関川村)

現在	[広域]路線バス(下海老江~下関営業所/関川村役場)
対応	-1 既存路線の見直し[低利用路線の見直し]
展開	(H23)既存路線バス継続運行 (H24~)利用実態をふまえた運行見直し(減便・統合)

凡例	
-----	地域界
——●——	高速道路・IC
——	主な道路
—○—	鉄道・駅
——	用途地域
○	行政
⊗	学校
+	医療
■	商業
●	観光

3-4. 各施策・事業の内容

施策 1. 既存路線の見直し

(1) 施策の基本的な考え方

- ・既存路線の見直しは、「2-3 公共交通再編の考え方」で掲げた方針をもとに取り組みます。
- ・本市の公共交通の軸である路線バスについては、各路線に応じて、市民ニーズや交通需要の動向を見極めながら、利用目的や運行時期（季節）に応じた系統・ダイヤの整理統合とともに、運行経路の見直し（経路変更、延伸）を行います。
- ・時間あたりの利用者数や潜在需要量を踏まえると、朝夕の通学需要、主に午前からお昼にかけての時間帯での通院・買い物需要に対応する必要があり、これらの時間帯において重点的なサービスを提供することが求められます。
- ・また学校や医療・福祉施設、商業、行政等の様々な施設が集積する村上市街地内では、公共交通による移動サービスの充実を図ります。

(2) 期待される効果・将来イメージ

公共交通利用頻度の向上による利用者の拡大

利用者のニーズに即した効率的なサービスの提供（運行経費の節減）

(3) 具体的な取組

取組	低利用路線の見直し 【重点施策】
内容	現状において利用が低い路線（系統・ダイヤ）について、市民ニーズや交通需要の動向を見極めながら整理統合を行います。
着手時期	平成 23 年度～25 年度：一部実証運行 平成 24～32 年度：利用実態をふまえた見直し
実施主体	村上市、新潟交通観光バス(株)
評価指標	利用者数 [人/年] 収支率 [%]
関連する施策	-2 地域に適した運行手法の導入、 -3 乗り換え利便性の向上、 -4 運賃制度の見直し、 -10 地域住民による検討体制の構築、 -11 利用促進のための PR や動機付け事業等の実施

取組	運行経路の見直し 【重点施策】
内容	市民ニーズや交通需要の動向を見極めながら、運行経路や運行区間の一部延伸・廃止等を見直しを図ります。
着手時期	平成 23 年度～25 年度：一部実証運行 平成 24～32 年度：利用実態をふまえた見直し
実施主体	村上市、新潟交通観光バス(株)
評価指標	利用者数 [人/年] 収支率 [%]
関連する施策	-2 地域に適した運行手法の導入、 -3 乗り換え利便性の向上、 -4 運賃制度の見直し、 -10 地域住民による検討体制の構築、 -11 利用促進のための PR や動機付け事業等の実施

取組	まちなか循環バスの運行 【重点施策】
内 容	<p>村上市街地内を循環し、医療・福祉・教育施設、市役所等の公共施設、銀行や郵便局などの生活施設等を連絡する循環型路線の新設を検討します。</p> <p>高頻度で循環させることで、通院と買い物など複数目的での移動の利便性を向上させます。</p> <p>市内他地区や市外からの来訪者のために、鉄道（村上駅）や周辺地区からの既存路線バスと接続させることで利便性を向上させます。</p>
着手時期	<p>平成 23 年度～25 年度：実証運行</p> <p>平成 26 年度～32 年度：本格運行[予定] 実証結果による。</p>
実施主体	村上市、交通事業者
評価指標	利用者数 [人/年] 収支率 [%]
関連する施策	<p>-3 乗り換え利便性の向上、 -4 運賃制度の見直し、 -5 車両の見直し、</p> <p>-6 わかりやすい情報提供、 -8 地域活性化・商店街活性化との連携、 -9 観光活性化との連携</p>
備 考	<p>・鉄道や周辺地区への路線バスとの乗り換え利便性に十分留意する必要があります。</p> <p>・ワンコイン料金や、鉄道や他の路線バス利用時の割引料金など、利用を喚起するための料金設定が求められます。</p>



図 1 . まちなか循環バスの運行イメージ

施策 2. 地域に適した運行手法の導入

(1) 施策の基本的な考え方

- ・人口や需要がある程度集中している地区では、鉄道と路線バスを最大限に活用していくことができますが、需要が少なく人口が分散している地区においては、路線バスサービスによる対応は難しく、地域特性に応じた新たな公共交通の可能性を検討することが必要です。
- ・これらの地区における通院・買い物に利用するための運行サービスは、定時定路線による運行でなく、需要に応じて運行するデマンド型（予約型乗合）交通が考えられます。
- ・また、需要が極めて少なく、新たに公共交通を導入する必要がない（交通事業者による運行が困難）と考えられるケースでは、タクシー補助などの取り組みも考える必要があります。
- ・鉄道及び路線バスを交通体系の軸としつつも、新たな交通（デマンド型交通）や既存の交通資源（タクシー・目的バス等）の中から、地域に適した手法を地域と行政及び交通事業者が一体となって検討します。

(2) 期待される効果・将来イメージ

公共交通空白地域・不便地域の解消による市民の移動手段の確保
 公共交通利用頻度の向上による利用者の拡大（固定利用拡大）
 地域住民主体による愛着心を育み、利用を喚起する効果

(3) 具体的な取組

取組	デマンド型（予約型乗合）交通の運行 【重点施策】
内容	<p>鉄道と路線バスではカバーできない交通空白地域や不便地域に適した運行手法として、路線やダイヤを固定して予約があったときのみ運行する「デマンド型（予約型乗合）交通」の導入を試行し、利用者である市民とともに検証していきます。</p> <p>既存のバス車両では利用者数に対するサービス過剰、経路設定上の制約が考えられることから、タクシー等の小型車両の活用を検討します。</p>
着手時期	<p>平成 23 年度～25 年度：特定地域での実証運行</p> <p>平成 26 年度～32 年度：本格運行及び他地域への展開[予定] 実証結果による。</p>
実施主体	市民(地域コミュニティ)、村上市、交通事業者
評価指標	利用者数 [人/年] 収支率 [%]
関連する施策	-1 既存路線の見直し、 -10 地域住民による検討体制の構築、 -11 利用促進のための PR や動機付け事業等の実施
備考	<ul style="list-style-type: none"> ・地域住民の関心を高めるための取り組みが重要となります。 ・導入に向けた地域住民・行政・交通事業者の役割を明確にした導入の流れや手続きを定める必要があります。

表 2 1. デマンド型交通の運行形態

分類		路線設定のイメージ			時刻表	予約受付方法
		概略図	起終点	路線・経路		
簡易型	路線固定型		固定	固定	固定(予約が入ったときのみ運行)	起点出発時刻より前に予約
	迂回型		固定	固定+迂回経路	固定(迂回経路は予約が入ったときのみ運行)	迂回経路の停留所を通過する前までに予約
エリア型	起終点固定デマンド型		固定	起終点間を予約に沿い運行	起点出発時刻(終点到着時刻のみ固定)	起点出発時刻より前に予約
	完全デマンド型		非固定	非固定	非固定	任意の時刻に予約受付が可能

凡例： 起点(終点) 停留所 停留所(予約に応じ乗車) 路線 - - - 路線(予約に応じ運行)

表 2 - 2 . デマンド型交通の運行形態の特徴

区分	特 徴
路線固定型	<ul style="list-style-type: none"> * 従来の路線バスと同様に路線・停留所・時刻表の設定を行うが、利用者の予約があるときのみ、設定されたダイヤに沿い運行する方式。 * 利用者の予約状況による待ち時間や乗車時間等の提供サービスは変化しない。 * 低密度な需要が線的に広がるような地区で適用可能性がある。
迂回型	<ul style="list-style-type: none"> * 迂回型は、従来の路線バスと同様に路線・停留所(起終点)・時刻表の設定を行うが、路線の一部に対し、予約に応じ迂回経路と停留所を設定する形態をとる。 * 迂回経路の箇所が少なくその区間が短い場合には、予約の有無が待ち時間や乗車時間等の利用者へのサービスに与える影響は少ない。
起終点固定デマンド型	<ul style="list-style-type: none"> * 起終点固定デマンド型は、起終点と起点出発時刻(終点到着時刻)を設定し、その間を予約に応じて経路や時刻表を決定して運行する形態をとる。 * 迂回型に比べ1台の車両で広範囲の予約に応じ運行が可能である一方で、予約人数や行き先等の予約状況により、そのつど提供するサービスが変化することがある。 * 各利用者からの予約受付を車両が起点を出発する前に締め切り、各利用者の乗車時間の変化を防ぐようにする必要がある。
完全デマンド型	<ul style="list-style-type: none"> * 完全デマンド型は、経路や時刻表を設定せず各利用者の予約に応じて柔軟に設定できる運行形態を取り、1台の車両で広範囲にサービスが提供できる。 * 予約数の増加により待ち時間や乗車時間がそのつど変化する可能性が大きい。 * 配車の信頼性を確保する必要があるため、起終点固定デマンド型と同様、事前に予約を締め切る必要がある。

取組	目的バスの活用等（スクールバスの混乗・間合い利用など）
内 容	市民からの要望があるスクールバスの活用については、学校や児童生徒（保護者）、その他の関係者間で十分な検討を行い、混乗化の合意が得られた路線から順次実施します。 スクールバスの間合い利用については、高校生等の鉄道駅からの下校手段の確保策等について、保護者や地域関係者で検討し試行します。
着手時期	平成 23 年度～32 年度
実施主体	地域住民、児童・生徒（保護者）、村上市、学校、交通事業者
評価指標	利用者数〔人/年〕 収支率〔%〕
関連する取組	-10 地域住民による検討体制の構築、 -11 利用促進のための PR や動機付け事業等の実施
備 考	・地域住民の関心を高めるための取り組みが重要となります。

参考：地域コミュニティ輸送の取り組みについて

<p>交通事業者による運行が困難な地域等において、地域コミュニティが主体となって移動手段を確保する施策事例</p> <p>自家用車における旅客有償運送 自家用車を使った有償旅客運送の導入の可能性を地域住民とともに検討。 グループタクシー制度導入 当該地区の交通弱者に対して、タクシー助成券を交付し、移動負担の軽減を図る。地域コミュニティ活性化の観点から、グループでの利用を推進。 福祉タクシー料金制度の改善・拡充 要介護者等を対象に実施しているタクシー料金助成制度の改善・拡充を図る。</p>
--

表 2 3 . 地域に適した運行手法の導入が求められる地域

地区名	エリア名
山 北	府屋～県境（国道7号）、海府地区（下海府地区）、勝木川エリア（荒川・大沢）
朝 日	高根・大須戸川エリア（荒沢）、高根・大須戸川エリア（薦川）、三面川エリア（小揚方面）
村 上	瀬波エリア、門前川エリア
神 林	神納エリア、神納東エリア、西神納エリア、平林・砂山エリア
荒 川	荒川地区全域

施策 3. 乗り換え利便性の向上

(1) 施策の基本的な考え方

- ・ 鉄道と路線バスを軸とした公共交通の再編では、鉄道と路線バスとの乗り換えが前提となることから、乗り換えによる抵抗感やストレスを和らげる工夫が必要となります。公共交通を日常的に利用する高齢者が、安全で円滑に乗り換えできることに配慮したダイヤ設定などの工夫が求められます。
- ・ また、鉄道駅前での朝夕の送迎車両等による混雑が公共交通の乗り継ぎに与える影響についても検討する必要があります。
- ・ 乗降においては、バス停留所までの移動の負担を軽減し、利用したい人が少しでも利用しやすくなる環境を検討する必要があります。

(2) 期待される効果・将来イメージ

乗り換え・乗降の利便性の向上による路線バス等の利用促進

(3) 具体的な取組

取組	乗り換えを考慮した運行ダイヤの見直し
内 容	路線バスと鉄道間での乗り換への円滑化を図るため、路線バスの効率的な運行ダイヤを設定し、主要鉄道駅での鉄道ダイヤとの接続改善を図ります。 将来的には、路線バスの系統の統廃合や新たな交通システムの導入等により、新たな乗り換え地の設定と調整を図ります。
着手時期	平成 23 年度～32 年度
実施主体	村上市、新潟交通観光バス(株)
評価指標	満足度 [%]
関連する取組	-1 既存路線の見直し、 -2 地域に適した運行手法の導入、 -4 運賃制度の見直し、 -7 待合環境の改善
備 考	・ 乗り換えに係る時間を短縮するため、交通事業者間の連携・調整が必要となります。

取組	フリー乗降対応の検討
内 容	路線バス利用者がバス停留所以外の自宅近くで乗降できるフリー乗降区間の拡充を検討します。 既に導入されている区間での周知等を図りながら、他の区間についても、利用者や運転手の意向を聴取しながら導入を検討します。
着手時期	平成 23 年度～32 年度
実施主体	村上市、新潟交通観光バス(株)
評価指標	満足度 [%]、利用者数 [人/年]、収支率 [%]
関連する取組	-8 地域活性化・商店街活性化との連携、 -9 観光活性化との連携、 -10 地域住民による検討体制の構築
備 考	・ 道路管理者・交通管理者等の関係者間での調整が必要となります。

施策 4. 運賃制度の見直し

(1) 施策の基本的な考え方

- ・既存の公共交通（鉄道や路線バス）を利用しない、又は不満を感じる理由の1つとして「運賃の高さ」が挙げられています。
- ・高校生や高齢者の家族による「マイカー送迎」が、主たる移動手段となっている一因として、運賃の高さ（定期代の負担）が考えられます。
- ・本市の公共交通の軸である路線バスの利用促進を図るためには、運賃制度の改善が今後検討すべき課題の1つと考えます。

(2) 期待される効果・将来イメージ

- 運賃負担の軽減による路線バス等の利用促進
- 料金体系が単純化されることによる利用しやすさの向上
- 高齢者の免許返納による交通事故発生件数等の減少

(3) 具体的な取組

取組	新たな料金制度の検討																		
内 容	<p>路線バス等の利用に関して、新たな料金制度の導入可能性を検討します。</p> <p>< 検討案 ></p> <p>ゾーン制運賃の導入</p> <p>各地区中心部内など一定の範囲のエリア内で運賃を均一化する、さらに乗車してから下車するまでに通過するゾーンの数で運賃を決める方式。</p> <p>運賃上限額の設定</p> <p>長距離を利用する場合、利用者に大きな負担となっている現在の対距離制運賃を見直し一定の上限を設けるもの。</p> <p>< 路線バス 長距離区間の現在の運賃例 ></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>地区</th> <th>区間</th> <th>運賃</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>山北</td> <td>勝木駅～雷</td> <td>650 円</td> </tr> <tr> <td>山北</td> <td>勝木駅～中継</td> <td>670 円</td> </tr> <tr> <td>山北</td> <td>村上営業所～北中</td> <td>880 円</td> </tr> <tr> <td>朝日</td> <td>村上営業所～高根</td> <td>680 円</td> </tr> <tr> <td>朝日</td> <td>村上営業所～大須戸</td> <td>630 円</td> </tr> </tbody> </table>	地区	区間	運賃	山北	勝木駅～雷	650 円	山北	勝木駅～中継	670 円	山北	村上営業所～北中	880 円	朝日	村上営業所～高根	680 円	朝日	村上営業所～大須戸	630 円
地区	区間	運賃																	
山北	勝木駅～雷	650 円																	
山北	勝木駅～中継	670 円																	
山北	村上営業所～北中	880 円																	
朝日	村上営業所～高根	680 円																	
朝日	村上営業所～大須戸	630 円																	
着手時期	平成 23 年度～32 年度																		
実施主体	村上市、新潟交通観光バス(株)																		
評価指標	利用者数 [人/年] 収支率 [%]																		
関連する取組	-2 地域に適した運行手法の導入、 -8 地域活性化・商店街活性化との連携、 -11 利用促進のための PR や動機付け事業等の実施																		
備 考	・制度導入による効果測定（シミュレーション等）による検証が必要です。																		

取組	高校生への通学支援、高齢者への運賃優遇等の検討
内 容	<p>路線バス等の利用に関して、日常的に公共交通を利用する市民（高校生・高齢者等）への運賃優遇等の可能性を検討します。</p> <p>< 検討案 ></p> <p>通学利用時の片道定期の導入 [高校生]</p> <p>高齢者への運賃割引</p> <p>その他の割引制度（乗り継ぎ割引等）</p>
着手時期	平成 23 年度～32 年度
実施主体	村上市、新潟交通観光バス(株)
評価指標	利用者数 [人/年] 収支率 [%]
関連する取組	-2 地域に適した運行手法の導入、 -8 地域活性化・商店街活性化との連携、 -11 利用促進のための PR や動機付け事業等の実施
備 考	<ul style="list-style-type: none"> ・制度導入による収支への影響についてシミュレーション等による検証が求められます。 ・地域に適した新たな運行手法との運賃の整合について配慮する必要があります。 ・地域福祉行政との調整・連携

施策 5. 車両の見直し

(1) 基本的な考え方

- ・ 小型車両は、車両そのものの費用や燃費・維持費の縮減にとどまらず、地域の需要に応じて集落や市街地内での走行やUターンなどの小回りがきくなどのメリットがあり、大型車両にはできない路線設定を行なうことができます。
- ・ 車両の低床化は、高齢者・障がい者など身体的な特性によって従来の路線バスの利用が困難な人のニーズに対応することができます。これまで家族送迎やタクシー等に頼っていた人の外出機会の頻度がより増えるものと期待できます。
- ・ 現状では路線バスの小型化や低床化は進んでいませんが、市民の要望も大きいことから、より投資効率性の高い系統・便から順次導入を検討していきます。
- ・ また本市の路線バスの多くは村上駅及び村上営業所を起点として、各方面へ運行されています。利用頻度の低い市民や観光来訪者など、普段路線バスに慣れていない方が利用する際、迷いや不安を感じさせないために、バス車両での「行き先表示」の改善を図る必要もあります。

(2) 期待される効果・将来イメージ

これまで利用が困難だった人への対応による利用者の拡大
高齢者や低頻度利用者などの利便性向上

(3) 具体的な取組

取組	小型車両・低床バスの導入
内容	小型バスや低床バスの導入を検討し、推進します。 小型バス導入に際しては、集落や市街地内など狭隘道路の運行が求められる路線を対象とし、車両購入に係る費用負担を考慮し、投資効率性の高い路線から導入を検討します。
着手時期	平成 23 年度～32 年度
実施主体	村上市、新潟交通観光バス(株)
評価指標	利用者数 [人/年] 収支率 [%] 満足度 [%]
関連する取組	-1 既存路線の見直し、 -2 地域に適した運行手法の導入

取組	バス車体の行き先表示の改善
内容	現在の利用者への影響も配慮しつつ、あらゆる利用者にとって、よりわかりやすい行先表示に改善します。 「どの方面」に向かうバスなのかが一目でわかるように、方向幕等での行き先表示名称の再考や系統番号の整理・色分けなどを検討します。
着手時期	平成 23 年度～32 年度
実施主体	村上市、新潟交通観光バス(株)
評価指標	利用者数 [人/年] 収支率 [%] 満足度 [%]

関連する取組	-1 既存路線の見直し、 -6 わかりやすい情報提供、 -7 待合い環境等の改善、 -8 地域活性化・商店街活性化との連携、 -9 観光活性化との連携
備考	・車内案内やバス停表示の改善についても、あわせて検討する必要があります。 ・待合い空間や公共交通ガイド等でのバス情報案内と連携して取り組む必要があります。

施策 6. わかりやすい情報提供

(1) 施策の基本的な考え方

- ・公共交通の利用に関する情報は、現在、鉄道や路線バスなどそれぞれの交通手段が別々に行っており一体的な発信がなされていません。鉄道駅や主要バス停はもとより、市民が身近に利用する施設などで運賃や発着時刻、乗り継ぎなどの情報を入手する機会が少ない環境にあります。
- ・市内の公共交通を一元化して案内する情報ツールが必要であり、作成に際しては公共交通の主たる利用者である「高齢者」の使いやすさ・わかりやすさを考慮する必要があります。また利用者のニーズを考慮し、地区別など必要な情報だけを選択できるよう配慮する必要があります。

(2) 期待される効果・将来イメージ

情報提供のわかりやすさ向上による公共交通の利用喚起・利用促進

(3) 具体的な取組

取組	公共交通ガイド等の作成・配布（重点施策）
内容	公共交通ガイドマップを作成し、鉄道や路線バスの路線図や発着時刻などの利用情報を一体的に分かりやすく伝える環境を整えます。 地区によっては、デマンド型（予約型乗合）交通など、新たな運行手法が加わる場合もあることから、地区に応じた対応が求められます。 転入者などにも幅広く配布することで、自発的に公共交通利用促進を図る「モビリティ・マネジメント」のツールとしても活用します。
着手時期	平成 23 年度～25 年度：公共交通ガイド等の作成 平成 26 年度～ ：ガイド等の更新
実施主体	市民、村上市、新潟交通観光バス(株)、JR 東日本(株)、タクシー事業者等
評価指標	満足度 [%]
関連する取組	-10 地域による検討体制の構築、 -11 利用促進のための PR や動機付け事業等の実施
備考	・ホームページを活用したバスや鉄道等の一元的な情報発信も同時に検討します [公共交通ガイド Web 版] また学生等の利用促進を図るため携帯版や QR コードの活用も検討します。

施策 7. 待合い環境等の改善

(1) 施策の基本的な考え方

- ・ 路線バスと鉄道との乗り継ぎにおいては、運行ダイヤ等の調整による待ち時間の縮減を図る必要がありますが、乗り継ぎによる待ち時間が生じる場合、待ち時間でのストレスを軽減する、あるいは待ち時間そのものが有益な時間となるような工夫も必要と考えます。

(2) 期待される効果・将来イメージ

- 公共交通利用の満足度向上による利用者の拡大
- 地域経済活動との連携・支援

(3) 具体的な取組

取組	乗り換え案内の掲示等
内 容	各路線バス停留所において、鉄道駅や主要なバス停留所での乗り換えに関する情報をわかりやすく提供します。 鉄道駅舎内においては、路線図や路線バスダイヤ、乗り継ぎ等の情報に加え、最寄りの施設等への経路等を表示した分かりやすい案内標示の設置を検討します。
着手時期	平成 23 年度～32 年度
実施主体	村上市、新潟交通観光バス(株)、JR 東日本(株)
評価指標	満足度 [%]
関連する取組	-3 乗り換え利便性の向上、 -6 わかりやすい情報提供

取組	待合い空間の確保・充実
内 容	既存路線バス停留所においては、周辺の地域住民と協議をしながら、上屋や風雨除けの設置などを検討します。新たな施設整備による費用負担を軽減するため、最寄りの既存施設等（公共公益施設、スクールバス停留所など）の待合い空間としての活用を検討します。 主要な待合い空間（各鉄道駅、村上営業所等の主要バス停留所）においては、待ち時間を快適に過ごせるよう、情報提供機能やにぎわい交流機能等を付加するとともに、老朽化した駅舎・トイレの改修やバリアフリー化について調査検討します。 待合い環境を地域交流の空間や地域情報発信の場として整備することにより、公共交通利用者や地域住民の愛着を高めます。
着手時期	平成 23 年度～32 年度
実施主体	村上市、新潟交通観光バス(株)、JR 東日本(株)
評価指標	満足度 [%]
関連する取組	-3 乗り換え利便性の向上、 -6 わかりやすい情報提供、 -8 地域活性化・商店街活性化との連携

施策 8. 地域活性化・商店街活性化との連携

(1) 施策の基本的な考え方

- ・ 日常生活で公共交通を利用してもらうためには、買い物や通院等において公共交通が便利で魅力的な移動手段となる必要があります。
- ・ 一方で、本市の中心市街地等では、近年の社会環境や都市構造の変化等により衰退傾向にある地元商店街等の活性化が課題となっています。
- ・ 地域公共交通の利用促進のためには、運行改善や利便性向上といった公共交通そのものの取り組みだけでなく、商店街や医療施設等のまちなかにおける地域経済活動と連携した取り組みも必要です。
- ・ 地域の商店街等と相互に連携した施策の実施により、地域経済活動の活性化と公共交通利用促進を目指します。

(2) 期待される効果・将来イメージ

商店街や各種施設でのインセンティブ付与による公共交通利用促進

(3) 具体的な取組

取組名	公共交通利用者への運賃優遇や商品割引等
内容	公共交通利用者へのお得なサービスや誘客チケットの発行など、公共交通で商店街に買い物に訪れる人への運賃優遇や商品割引（チケット発行）等の特典企画等を検討します。 商店街や各種施設内に公共交通の定期券や回数券を販売する場所を複数箇所設置することで市民が利用しやすい環境を整えます。 広告掲載等協賛金制度や、車内外広告・車内アナウンス・停留所命名権・協賛(回数券購入)など、新たな運行収入確保のための方策も検討します。
着手時期	平成 23 年度～32 年度
実施主体	村上市、商店街、医療機関等
評価指標	利用者数 [人/年] 収支率 [%] 各種施設の入り込み数 [人/年] ・ 売上げ [円/年]
関連する取組	-1 既存路線の見直し(まちなか循環バスの運行)、 -6 わかりやすい情報提供、 -7 待合い環境等の改善、 -11 利用促進のための PR や動機付け事業等の実施
備考	・ 商店街や医療機関等との連携・協働を図ることが必要です。

施策 9. 観光活性化との連携

(1) 施策の基本的な考え方

- ・市内には多数の観光地がありますが、公共交通の利便が悪い箇所が多数存在します。
- ・一方で、本市における観光地へのアクセスは、基本的に自動車利用が定着しており、また需要も季節や曜日によって大きく変動しています。
- ・観光のみを目的とした新たな公共交通の導入は課題が多いと考えられることから、市民向け公共交通の活用等を前提に、観光活動との連携の可能性を検討するものとします。

(2) 期待される効果・将来イメージ

観光地としての魅力向上による観光来訪者増加、地域への経済波及効果

(3) 具体的な取組

取組	観光目的の交通施策との連携
内 容	<p>マイカー以外の手段で訪れる観光者の移動手段については、市民向け公共交通の活用と観光施設の既存ストックの活用を前提として、主に以下の内容について可能性を調査検討することとします。</p> <p>< 検討案 ></p> <p>市民向け公共交通（路線バスや新たな公共交通システム）での対応 レンタサイクル輸送などの移動支援施策の検討 ホテルなどの送迎バスなどの民間ストックの活用 観光来訪者向けの路線バス料金割引（まちなか循環バス等）</p>
着手時期	平成 23 年度～32 年度
実施主体	村上市、新潟交通観光バス(株)、JR 東日本(株)、観光関連団体（村上市観光協会他）
評価指標	観光来訪者の満足度 [%]
関連する取組	-1 既存路線の見直し、 -2 地域に適した運行手法の導入、 -6 わかりやすい情報提供
備 考	<ul style="list-style-type: none"> ・観光者向けの情報発信ツールの作成を検討する必要があります。 ・現在、NPO が村上市街地内で運行している観光向け循環バスと、市民向けの公共交通との相互連携も今後検討する必要があります。 ・特に JR 村上駅では、鉄道を利用した観光客の乗降拠点となっていることから、情報提供の充実が求められます。

施策 10. 地域住民による検討体制の構築

(1) 施策の基本的な考え方

- ・ 市民の間で公共交通を取り巻く現状や存続に向けた課題が十分に認知されていない理由の1つに、行政及び交通事業者から市民への情報発信が不足していたことが挙げられます。
- ・ 「公共交通は交通事業者や行政任せ」といった風潮が散見される中で、市民・交通事業者・行政の三者が一体になって考える機運を高めることが必要と考えます。
- ・ 生活交通の持続的な確保と活性化を図るため、住民に公共交通の実情を正しく伝え、地域の状況や改善策を住民自らが主体的かつ具体的に考える体制の構築を目指します。

(2) 期待される効果・将来イメージ

公共交通の必要性を理解することによる利用促進

地域・行政・交通事業者が「みんなで守り育てる」という意識の喚起

(3) 具体的な取組

取組	地域住民による運行評価（バスモニター等） 【重点施策】
内 容	市民（主に公共交通利用者）をモニターとしたアンケートやグループインタビュー等を実施し、計画の評価・見直しのための情報収集を行います。 対象者は各地域・エリアから選考し、年度毎に数名ずつ参加協力してもらうことにより、地域全体で機運を高める環境づくりを図ります。
着手時期	平成 23 年度～32 年度
実施主体	地域住民、村上市、交通事業者
評価指標	取り組み回数 [回/年] モニター数 [人]
関連する取組	-1 既存路線の見直し、 -2 地域に適した運行手法の導入、 -3 乗り換え利便性の向上、 -4 運賃制度の見直し、 -5 車両の見直し、 -6 わかりやすい情報提供、 -7 待合い環境等の改善

取組	地域勉強会や自発的な取り組みを支援 【重点施策】
内 容	市報やイベント等を通じて地域の機運を高め、公共交通利用促進と不便地域の解消等を目的とした地域勉強会を行政支援のもとで開催します。 地域勉強会を通じて、地域に適した持続可能な公共交通を構築するため、地域主体の運営組織づくりを目指します。 地域勉強会は、地域住民と行政に加えて、地域のまちづくり組織（NPO 法人等）の参加協働も含め検討します。
着手時期	平成 23 年度～32 年度
実施主体	地域住民(地域自治組織)、村上市、各地域の NPO 団体等、交通事業者
評価指標	地域勉強会の開催数 [回/年]
関連する取組	-2 地域に適した運行手法の導入、 -6 わかりやすい情報提供、 -8 地域活性化・商店街活性化との連携、 -11 利用促進のための PR や動機付け事業等

取組	運行見直し基準の設定 【重点施策】
内 容	<p>低利用の状態が続く路線バスについては、市域全体での効率的輸送の観点から減便・廃止等の措置が必要となります。</p> <p>その目安となる基準をあらかじめ設定し住民に周知します。</p> <p>路線バス運行見直し基準の運用に当たっては、1年程度の利用促進期間を設け、この間に基準を満たさなかった路線について減便等を行います。見直し基準は社会情勢等の変化を踏まえ3～5年程度で見直します。</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>【路線バス運行見直し基準（案）】</p> <p>利用者数：1便あたりの利用者数4人未満（現行路線バスの1便あたりの利用者数4.08人）</p> <p>収支率：25%未満（現行路線バスの平均収支率28.53%）</p> </div>
着手時期	平成23年度～32年度
実施主体	村上市
評価指標	
関連する取組	-1 既存路線の見直し、 -4 運賃制度の見直し、 -11 利用促進のためのPRや動機付け事業等の実施
備 考	・恒常的な通学利用者がある便については、利用状況を考慮し検討します。

表 10-1 . 過去3年間の路線バスの輸送実績（平均値）

	輸送人員 (人/便)	収支率 (%)
平成19年度	4.29人	31.4%
平成20年度	4.22人	30.0%
平成21年度	3.74人	24.2%
3ヵ年平均	4.08人	28.5%

施策 11. 利用促進のための P R や動機付け事業等の実施

(1) 施策の基本的な考え方

- ・公共交通の利用促進には、現状に対する市民の理解向上が不可欠と言えます。
- ・公共交通に対する市民の意識や関心を高めるため、公共交通に関するイベント等の定期的な開催を検討します。

(2) 期待される効果・将来イメージ

公共交通の必要性を理解することによる利用促進

地域・行政・交通事業者が「みんなで守り育てる」という意識の喚起

(3) 具体的な取組

取組	出前講座等による広報・P R、総合学習の実施
内容	<p>行政が行う各種広報 P R 活動によって、公共交通に対する市民の意識や関心を高めます。</p> <p><プログラム案></p> <p>公共交通利用に関する総合学習の実施</p> <p>生活科や総合的な学習の時間において、公共交通の意義や環境への関わりなどについて学ぶ時間の充実を図る。ひとり一人に問題意識を持ってもらい、社会的な影響にも配慮した行動習慣の形成を促す。</p> <p>出前講座等による広報・P R 活動</p> <p>市が行う『出前講座』等の継続実施により、公共交通利用促進のための P R を実施する。</p> <p>地域コミュニティ活動での P R</p> <p>町内や集落、PTA 等の行事において、公共交通利用を呼びかける P R 活動を行う。</p>
着手時期	平成 23 年度～32 年度
実施主体	村上市、小中学校、地域
評価指標	取り組みの実施回数 [回/年]、公共交通利用者数 [人/年]
関連する取組	-6 わかりやすい情報提供、 -8 地域活性化・商店街活性化との連携、 -10 地域住民による検討体制の構築

取組	公共交通利用を促すキャンペーン的な施策の実施
内容	<p>公共交通に関するキャンペーンを行い、市民の意識や関心を高めます。</p> <p><プログラム案></p> <p>ノーマイカーデーの実施</p> <p>官公署や企業を対象に、通勤時における公共交通の利用促進を喚起するため、一定期間内で公共交通利用を促すキャンペーン施策の実施。</p> <p>観光イベント等における P R</p> <p>市内の観光イベント等において公共交通利用を促す P R を実施。[町屋の人形さま巡り、町屋の屏風まつりなど一定期間があるもの]</p>
着手時期	平成 23 年度～32 年度

実施主体	村上市、新潟交通観光バス(株)、JR 東日本(株)、タクシー事業者、観光関係団体
評価指標	取り組みの実施回数 [回/年] 公共交通利用者数 [人/年]
関連する取組	-1 既存路線の見直し、 -2 地域に適した運行手法の導入、 -4 運賃制度の見直し、 -8 地域活性化・商店街活性化との連携、 -10 地域住民による検討体制の構築
備考	<ul style="list-style-type: none"> ・他の施策で実証運行と連携したイベント開催を企画検討します。 ・実施に際しては、官公署や民間企業の理解が必要となります。

別表：村上市地域公共交通総合連携計画に定める施策・取組（事業）

5つの柱	11の施策	取組内容 太字：重点施策	実施主体	取組概要	実証実施(H23～25年)
.運行の改善	1. 既存路線の見直し	低利用路線の見直し	村上市、新潟交通観光バス(株)	利用が低い路線（系統・ダイヤ）について、市民ニーズや交通需要の動向を見極めながら整理統合を行います。	
		運行経路の見直し	村上市、新潟交通観光バス(株)	市民ニーズや交通需要の動向を見極めながら、運行経路や運行区間の一部延伸・廃止等を見直しを図ります。	
		まちなか循環バスの運行	村上市、交通事業者	村上市街地内を循環し、医療・福祉・教育施設、市役所等の公共施設、銀行や郵便局などの生活施設等を連絡する循環型路線の新設を検討します。	
	2. 地域に適した運行手法の導入	デマンド型（予約型乗合）交通の運行	市民、村上市、交通事業者	交通空白地域や不便地域に適した運行手法として、路線やダイヤを固定して予約があったときのみ運行する「デマンド型（予約型乗合）交通」の導入を試行し、市民とともに検証していきます。	
		目的バスの活用等（スクールバスの混乗・間合い利用など）	市民、児童・生徒（保護者）、村上市、学校、交通事業者	市民からの要望があるスクールバスの活用については、学校や児童生徒（保護者）その他の関係者間で十分な検討を行い、混乗化の合意が得られた路線から順次実施します。	
.利便性の向上	3. 乗り換え利便性の向上	乗り換えを考慮した運行ダイヤの見直し	村上市、新潟交通観光バス(株)	路線バスと鉄道間での乗り換える円滑化を図るため、路線バスの効率的な運行ダイヤを設定し、主要鉄道駅での鉄道ダイヤとの接続改善を図ります。	
		フリー乗降対応の検討	村上市、新潟交通観光バス(株)	路線バス利用者がバス停留所以外の自宅近くで乗降できるフリー乗降区間の拡充を検討します。	
	4. 運賃制度の見直し	新たな料金制度の検討	村上市、新潟交通観光バス(株)	路線バス等の利用に関して、新たな料金制度の導入可能性を検討します。	
		高校生への通学支援、高齢者への運賃優遇等の検討	村上市、新潟交通観光バス(株)	路線バス等の利用に関して、日常的に公共共通を利用する市民（高校生・高齢者等）への運賃優遇等の可能性を検討します。	
	5. 車両の見直し	小型車両・低床バスの導入	村上市、新潟交通観光バス(株)	小型バスや低床バスの導入を検討し、推進します。	
		バス車体の行き先表示の改善	村上市、新潟交通観光バス(株)	現在の利用者への影響も配慮しつつ、あらゆる利用者にとって、よりわかりやすい行先表示に改善します。	
.利用環境の改善	6. わかりやすい情報提供	公共交通ガイド等の作成、配布	市民、村上市、新潟交通観光バス(株)、JR東日本(株)、タクシー事業者等	公共交通ガイドマップを作成し、鉄道や路線バスの路線図や発着時刻などの利用情報を一体的に分かりやすく伝える環境を整えます。	
	7. 待合い環境等の改善	乗り換え案内の掲示等	村上市、新潟交通観光バス(株)、JR東日本(株)	各路線バス停留所において、鉄道駅や主要なバス停留所での乗り換えに関する情報をわかりやすく提供します。	
		待合い空間の確保・充実	村上市、新潟交通観光バス(株)、JR東日本(株)	既存路線バス停留所においては、上屋や風雨除けの設置などを検討します。主要な待合い空間においては情報提供機能やにぎわい交流機能等を付加するとともに、老朽化施設の改修やバリアフリー化について調査検討します。	
.まちづくりとの連携	8. 地域活性化・商店街活性化との連携	公共交通利用者への運賃優遇や商品割引等	村上市、商店街、医療機関等	公共交通利用者へのお得なサービスや誘客チケットの発行など、公共交通で商店街に買い物に訪れる人への運賃優遇や商品割引（チケット発行）等の特典企画等を検討します。	
	9. 観光活性化との連携	観光目的の交通施策との連携	村上市、新潟交通観光バス(株)、JR東日本(株)、観光関連団体（村上市観光協会他）	マイカー以外の手段で訪れる観光者の移動手段については、市民向け公共交通の活用と観光施設の既存ストックの活用を前提とした取り組みの可能性を調査検討することとします。	
.市民意識の転換	10. 地域住民による検討体制の構築	地域住民による運行評価（バスモニター等）	市民、村上市、交通事業者	市民（主に公共交通利用者）をモニターとしたアンケートやグループインタビュー等を実施し、計画の評価・見直しのための情報収集を行います。	
		地域勉強会や自発的な取り組みを支援	市民、村上市、各地域のNPO団体等、交通事業者	市報やイベント等を通じて地域の機運を高め、公共交通利用促進と不便地域の解消等を目的とした地域勉強会を行政支援のもとで開催します。	
		運行見直し基準の設定	村上市	低利用の状態が続く路線バスについて、市域全体での効率的輸送の観点から減便・廃止等の目安となる基準をあらかじめ設定し住民に周知します。	
	11. 利用促進のためのPRや動機付け事業等の実施	出前講座等による広報・PR、総合学習の実施	村上市、小中学校、地域自治組織	行政が行う各種広報PR活動によって、公共交通に対する市民の意識や関心を高めます。	
公共交通利用を促すキャンペーン的な施策の実施		村上市、新潟交通観光バス(株)、JR東日本(株)、タクシー事業者、観光関係団体	公共交通に関するキャンペーンを行い、市民の意識や関心を高めます。		

第4章 施策・事業の展開にあたって

4-1. 施策展開の考え方

計画を着実に進めていくため、施策の展開については、計画期間である平成32年度までを大きく3つに区分した段階設定を行います。

持続可能な公共交通体系の確立に向けての先導的な施策に関わる実証実験については、第1段階で着手し、その成果を検証しながら、より効果的で効率的な施策へ改善し、次の段階への土台づくりを進めます。

<第1段階>

(平成23年度~25年度)

先導的な施策の展開と 市民意識の向上を図る段階

本市の交通体系の基軸となる基幹交通や回遊性の高い街なかの交通環境を整えます。

また、公共交通に対する市民意識の転換を図りながら、地域主体（エリア単位）の仕組みづくりや試行的な事業を実施します。

実証運行

<第2段階>

(平成26年度~28年度)

住民が主体となって 地域公共交通を展開する段階

公共交通を利用することのメリットが市民意識に定着し、試行的な事業の成果を他の地域に展開し始める段階です。

市民が主体となって、地域のニーズや特性に合った地域公共交通を整えます。

<第3段階>

(平成29年度~32年度)

多様な主体の参画と協働により 全市的な交通ネットワークが形成される段階

市内の公共交通のネットワーク化により、市民と来訪者の連続的な移動が確保されます。また、多様な主体の参画と協働により、持続的な交通システムが確立されます。

図4.1 施策展開イメージ

4-2. 計画の推進体制

実施施策の成果や今後の動向などを継続的に評価・検討し、改善を図りながら、計画を着実に推進するため、市全体を総括的に考える「村上市地域公共交通活性化協議会」と、地域・エリア単位で具体的に議論する「住民懇談会(仮称)」が一体となり、計画を推進します。

計画の推進にあたっては、市民、交通事業者、関係団体、行政の協働体制と役割分担が必要になることから、計画に掲げる実施主体が責任を持って取り組みます。

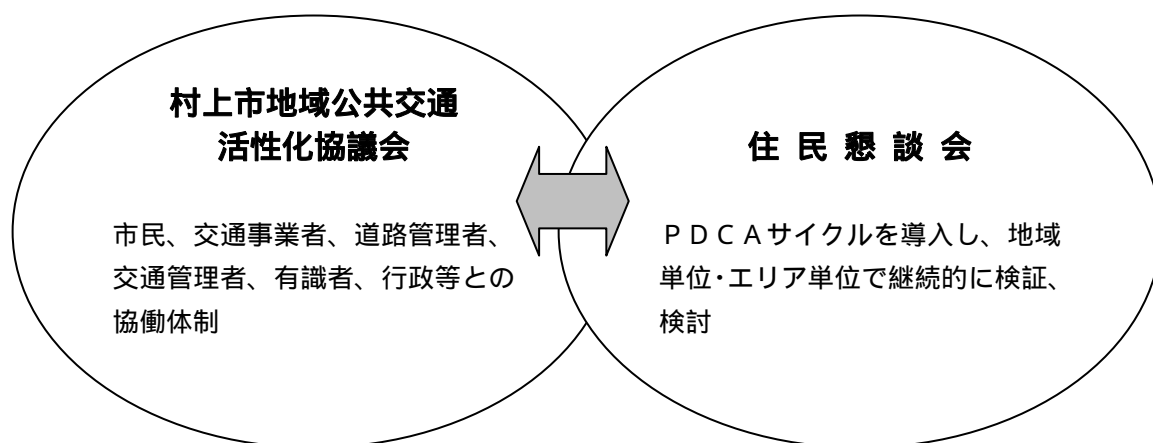


図 4.2 計画推進体制