

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。

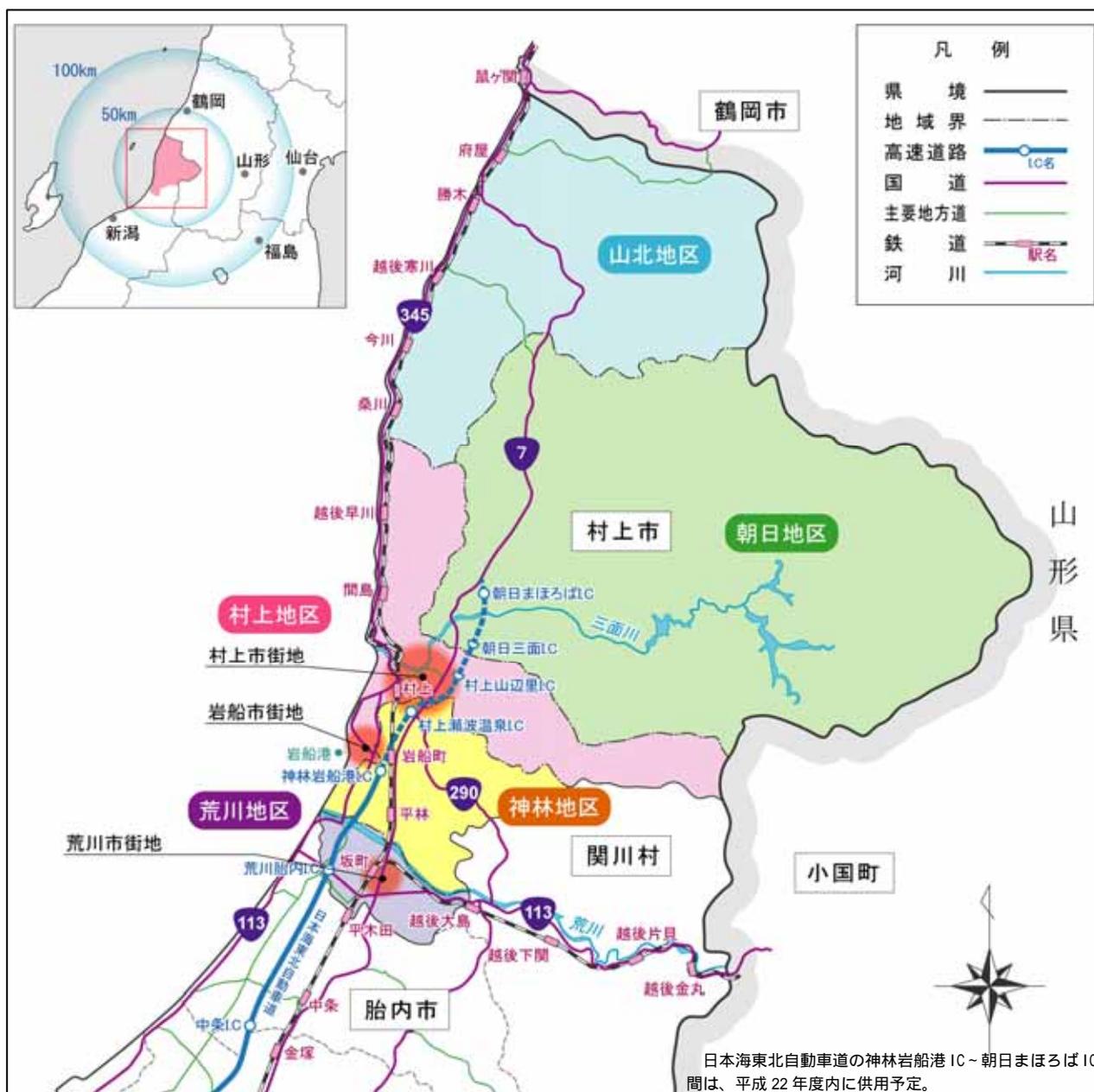


図1.1 村上市の都市構造

(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。

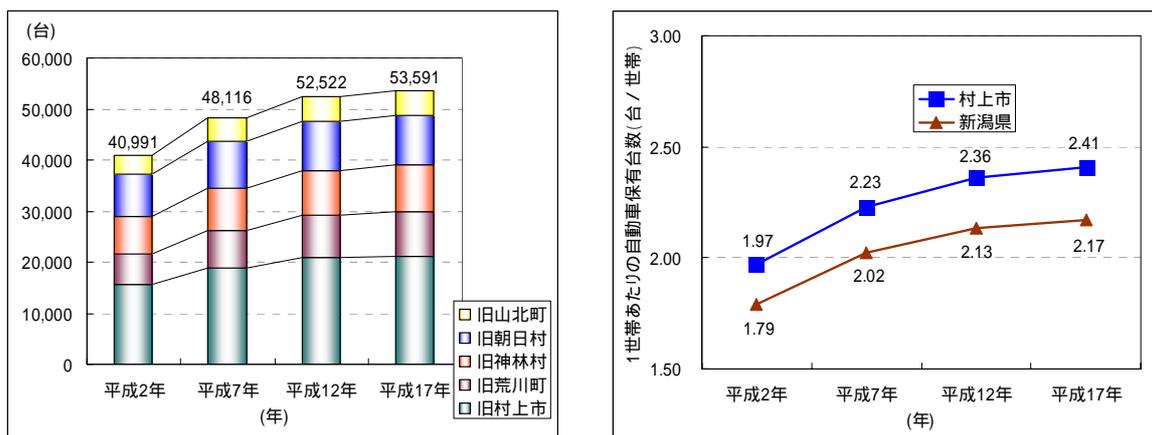


図1.2 自動車保有台数の推移

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。

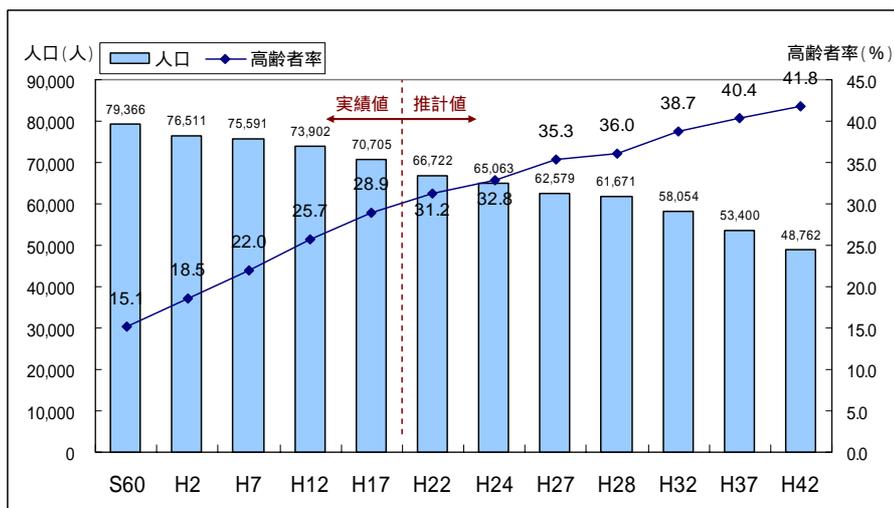


図1.3 村上市の人口と高齢化の推移(国勢調査)

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

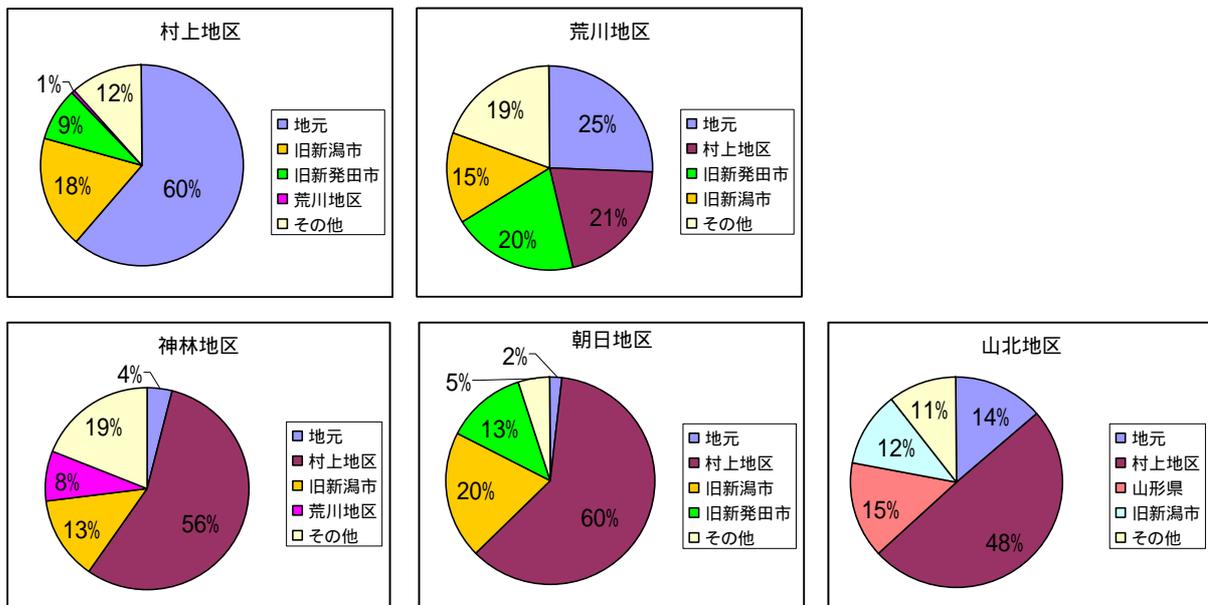


図1.4 各地区における買物行動

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

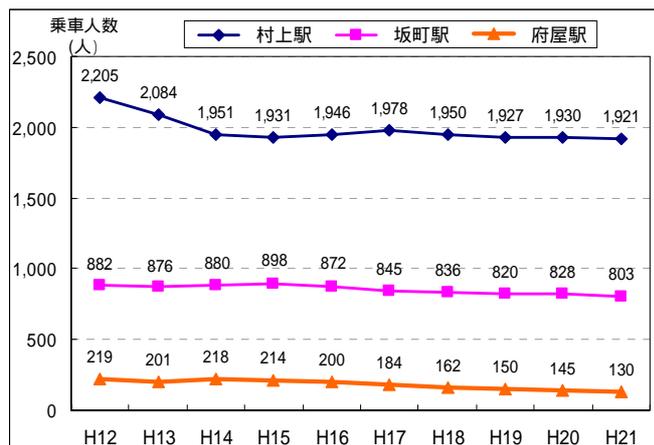


図1.5 市内主要駅の乗車人数の推移

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。

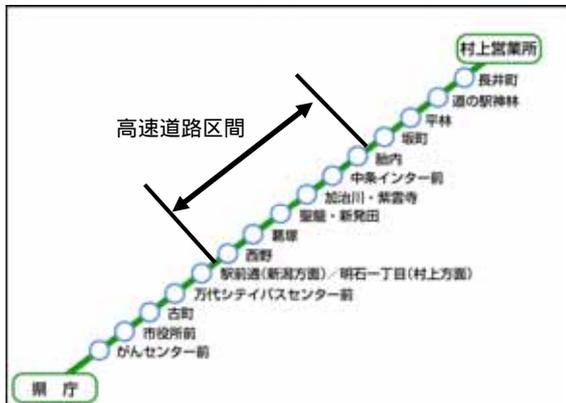


図1.6 高速バス路線図



< 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)

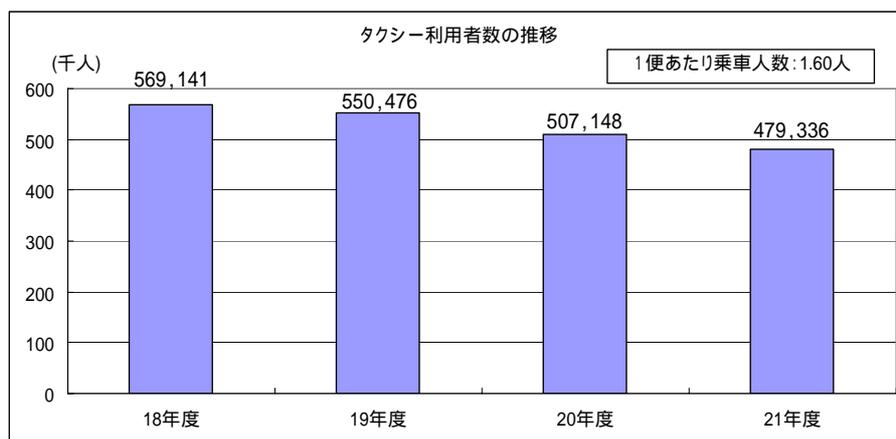


図 1.7 タクシー利用状況の推移

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に委託しています。



<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に委託しています。

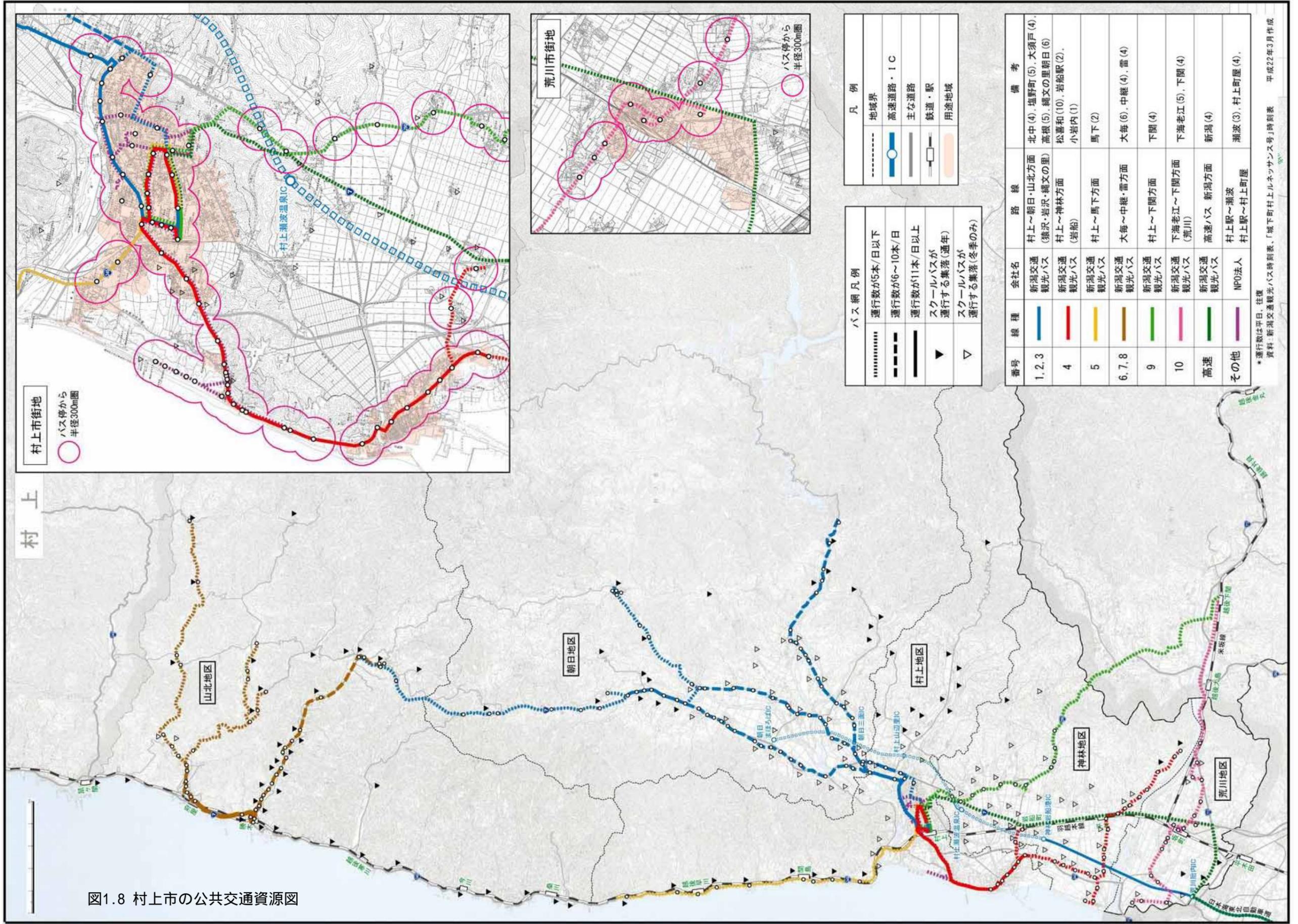
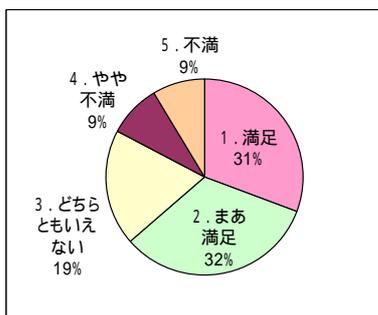


図1.8 村上市の公共交通資源図

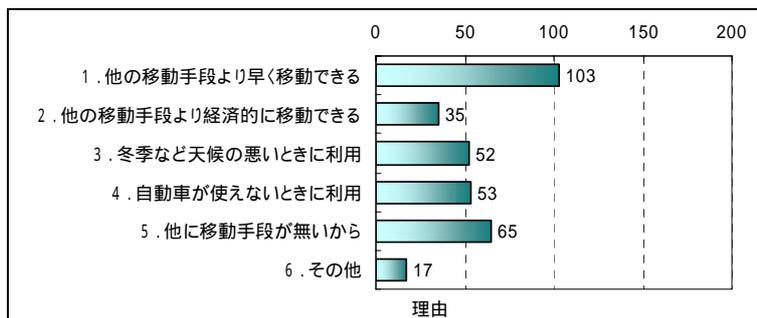
1-3. 市民意識

1) 65歳以上の市民

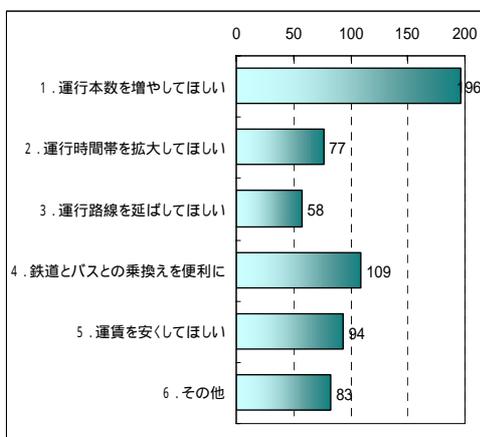
利用満足度：過去一年に路線バスを利用した人の約6割の方は「満足」している。
 利用する理由：「他の移動手段より早く移動できる」に次いで、「他に移動手段が無いから」「自動車が使えないとき」「冬季など天候の悪いとき」などが挙げられている。
 利用しない理由：「他の移動手段のほうが早く移動できる」が最も多い理由である。
 路線バスへの要望：「バス運行本数の増加」が最も多く、次いで「鉄道とバスとの乗換利便向上」が求められている。
 移動手段：「家族の送迎」が「自家用車」に次いで多い。



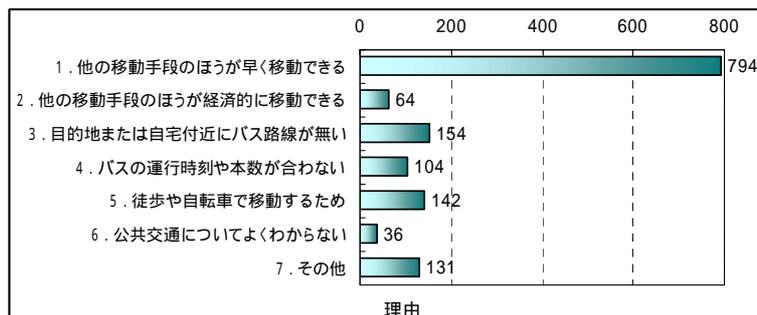
【路線バス利用の満足度】



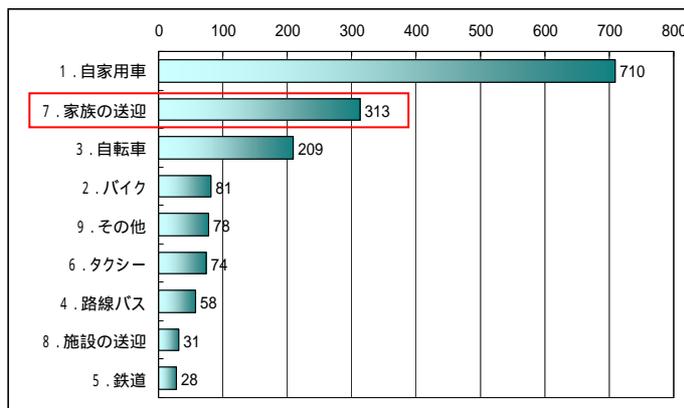
【路線バスを利用している理由】



【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】

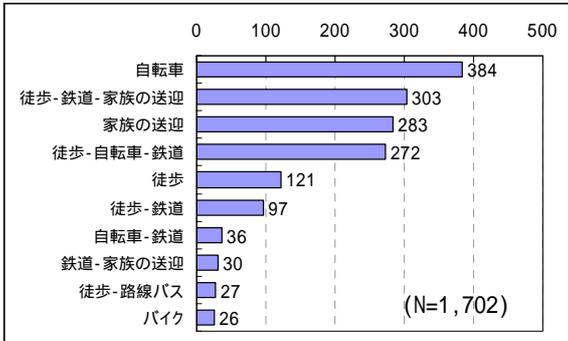
資料：公共交通に関するアンケート調査（一般）

- ・ 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%）

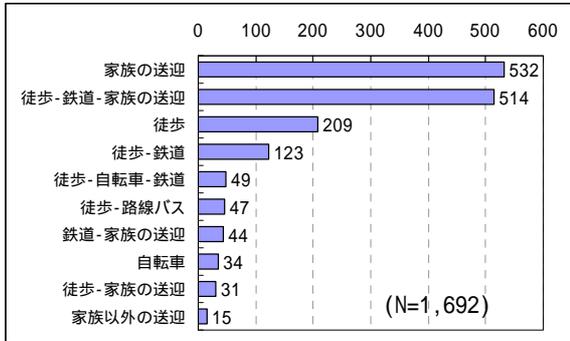
2) 高校生

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。

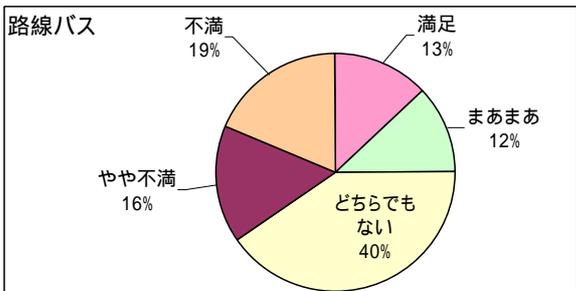
利用満足度：公共交通利用者は、路線バス・鉄道ともに利便性に不満を感じている割合が高い。



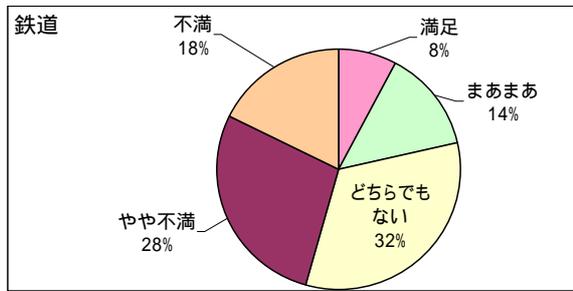
【通学時の移動手段：登校時(冬季以外)】



【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】

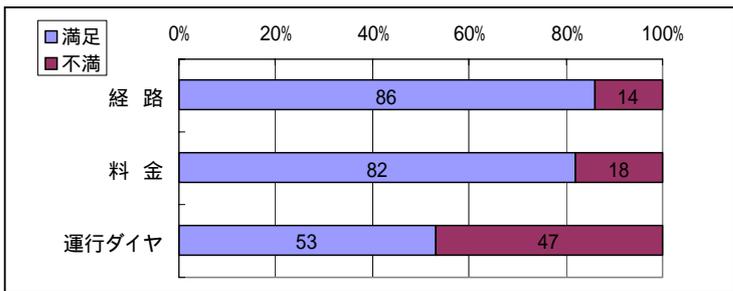
資料：公共交通に関するアンケート調査（高校生）

- ・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

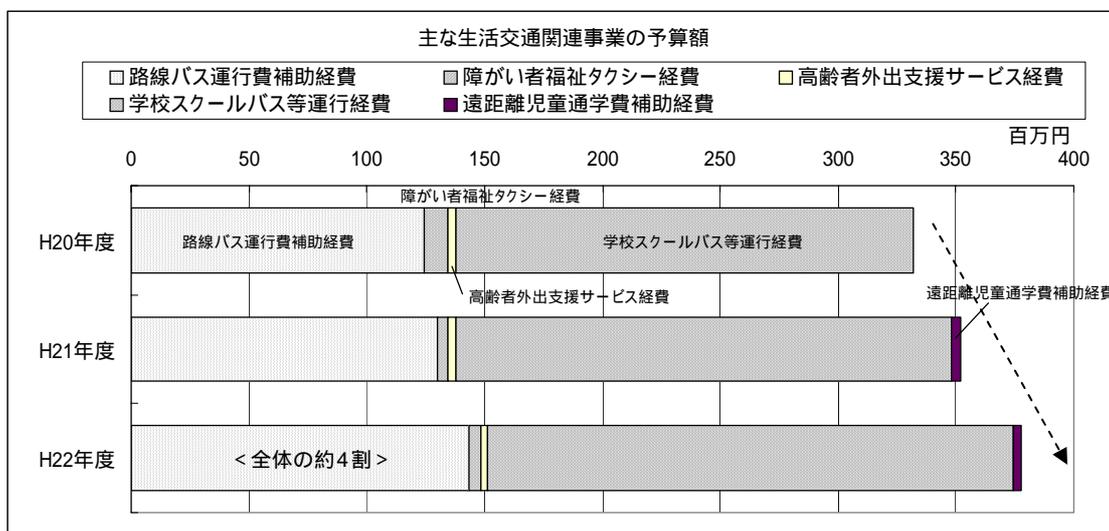


図 1.9 . 主な生活交通関連事業費の推移(年度別当初予算)

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。