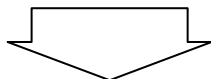


## 村上市地域公共交通総合連携計画〔概要版〕

## 基本的な方針

## 背景

過疎（人口減少）の進行・地域活力低下への対応  
 高齢化への対応  
 環境に対する負荷軽減  
 公共交通の「利用者減少」「運行サービスの低下」「利用者減少」の悪循環  
 生活交通維持のための行政負担の増加



## 基本方針

## 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む続けられるよう、市民、交通事業者、行政が協働で、持続的な公共交通を創り守ることにより、自家用車に頼り過ぎない交通まちづくりを目指します。

## 計画区域

村上市全域

## 計画期間

平成23年度～平成32年度（10年間）

## 計画の推進体制

## 【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】

## 村上市の公共交通を取り巻く現状

### 公共交通空白・不便地域

交通空白・不便地域は、集落が点在しているため村上市内全域について見られます。

一般的に、公共交通空白域は、以下の公共交通サービス圏域外のエリアの居住地域を言い、不便地域は地形条件、道路状況等により使いにくい地域を言います。

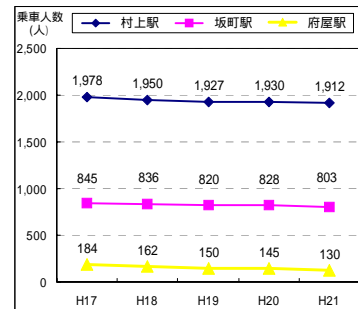
【公共交通サービス圏域の考え方】

\* バス停から300メートル

\* 鉄道駅から500メートル

### 鉄道利用者数

高校生やお年寄りを中心に村上駅、坂町駅、府屋駅の順で利用。村上駅では観光者も多い。



### 路線バス利用者数

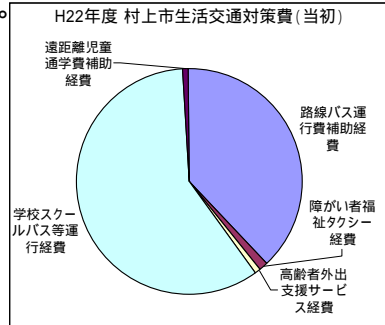
1日あたり400～500回のバス利用。平均乗車密度は1.3人。朝夕の通勤・通学時に利用が多い。利用が殆ど無い便もみられる。

年間輸送人員ベスト5 (単位：千人)

1	村上(営)～安良町～松喜和	26.3
2	村上(営)～猿沢～北中	15.8
3	村上(営)～猿沢～塩野町車庫前	14.3
4	勝木駅前～府屋駅前～雷	13.6
5	村上(営)～岩沢～高根	12.4

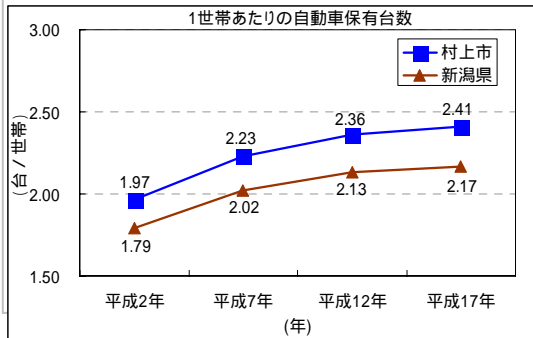
### 路線バス維持のための補助金

村上市の生活交通対策費は年間3.8億円。このうち4割が路線バス運行補助費。



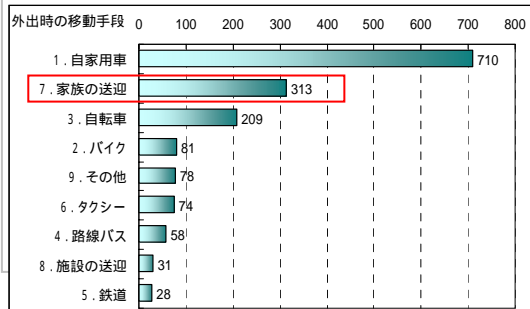
### マイカーへの依存

自動車保有台数は世帯あたり2.4台。県平均を上回り、経年的にも増加傾向。



### 家庭内における送迎実態

送迎は、高齢者にとって「マイカー移動」に次いで2番目に多い移動手段。家族の送迎を行っている世帯の割合は約50%。山北地区



## 計画の3つの目標（地域公共交通の活性化・再生の目標）

### 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、待合環境や情報提供など、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。

## 目標達成のための5つの取り組み（11の施策）

### ・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
  - ・簡易デマンド型（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）
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
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）

### ・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
  - ・ホームページ等による情報発信充実
7. 待ち合い環境等の改善（乗り換え案内の掲示等）

### ・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）

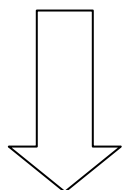
### ・市民意識の転換

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）
  - ・地域勉強会や自発的な取り組みを支援
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

## 重点施策

### 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、または運転に不安な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	具体化方策	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〕	協議会 バス事業者
施策 -2 地域に適した運行手法の導入	簡易デマンド型交通の運行〔実証運行〕	協議会 市内交通事業者
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 ホームページ等による情報発信充実	住民 協議会 市内交通事業者
施策 -10 地域住民による検討体制の構築	地区説明会、意見交換会等の開催 運行見直し基準の設定 地域住民による運行評価（バスモニター等）	住民 協議会

### 路線バス運行見直し基準について(案)

#### 【路線バス運行見直し基準】

**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）

**収支率：25%未満**（現行路線バスの平均収支率28.53%）

- ・ 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う。
- ・ ただし、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する。
- ・ なお、見直し基準そのものも社会情勢等の変化を踏まえ、3～5年程度で見直す。

施策展開（地区別の施策展開）

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					備考
			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						
. 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) 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					

# 公共交通活性化及び再編策について【実証実験企画案】

## 1. 活性化及び再編の考え方

- 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性向上を図る
- 3) 既存の交通資源を有効活用し、交通空白地域・不便地域の解消を図る

## 2. 実証実験

### 1) 目的

- \* 本格実施前に必要な改善を行うためのデータの取得
- \* 利用者ニーズや地域の意思決定の見極め

### 2) 内容

- 既存の路線バスの見直し
- 地域に適した運行手法の導入
- わかりやすい情報提供
- 地域住民による検討体制の構築:

### 3) 実施事業及び具体化方策

実施事業	具体化方策
既存の路線バスの見直し	<ul style="list-style-type: none"> <li>* まちなか循環バスの運行【実証運行】</li> <li>* 運行ダイヤ・ルートの見直し【実証運行】</li> </ul>
地域に適した運行手法の導入	<ul style="list-style-type: none"> <li>* 簡易デマンド型交通の運行【実証運行】</li> </ul>
わかりやすい情報提供	<ul style="list-style-type: none"> <li>* 公共交通ガイドの作成・配布</li> <li>* ホームページ等による情報発信等</li> </ul>
地域住民による検討体制の構築	<ul style="list-style-type: none"> <li>* 地区説明会・意見交換会の開催</li> <li>* 路線バス運行見直し基準の設定</li> <li>* 地域住民による運行評価(バスモニター等)</li> </ul>

## 3. 地区別の展開

### 山北地区

- \* 簡易デマンド型交通の運行【実証運行】  
(H23~25)「府屋～県境」「下海府」
- \* 既存の路線バスの見直し  
(H23)現状維持 (H24~)利用実態を踏まえた運行ダイヤの見直し
- \* スクールバスの混乗・間合い利用検討「山熊田ほか」

### 村上地区

- \* まちなか循環バスの運行(H23~25)【実証運行】
- \* 既存の路線バスの見直し  
(H23)馬下～桑川間の延伸【実証運行】  
(H23)現状維持  
(H24~)利用実態を踏まえた運行ダイヤ・ルートの見直し
- \* 簡易デマンド型交通の運行検討「瀬波、山辺里ほか」

### 朝日地区

- \* 既存の路線バスの見直し  
(H23)現状維持  
(H24~)利用実態を踏まえた運行ダイヤ・ルートの見直し
- \* スクールバスの混乗・間合い利用検討  
「荒沢、薦川、小揚ほか」
- \* 簡易デマンド型交通の運行検討

### 荒川地区

- \* 簡易デマンド型交通の運行【実証運行】  
(H23~25)荒川地区全域
- \* 既存の路線バスの見直し  
・地区内運行バス:(H23)廃止  
・関川村～荒川間のバス  
(H23)現状維持  
(H24~)利用実態を踏まえた運行ダイヤの見直し

### 神林地区

- \* 簡易デマンド型交通の運行【実証運行】  
(H23~25)荒川地区と一体的に展開
- \* 既存の路線バスの見直し  
(H23)現状維持 道路環境の変化に対応  
(H24~)利用実態を踏まえた運行ダイヤの見直し



図. 市内公共交通再編と活性化に向けた実証実験方策【地区別】