

村上市地域公共交通計画見直し案の修正・追加箇所

原稿計画の 頁 番 号	修正・追加箇所	修正及び追加内容
P46	5.3 公共交通ネットワーク	・路線バス再編により地域内フィーダー系統補助対象路線の見直しを実施 ・フィーダー系統補助路線から村上一寒川線を削除、岩船巡回バスを新規路線として追加 ・図の目指す地域交通の姿に上記を反映するとともに、廃止した村上一寒川線の運行エリアを代替手段として運行する乗合タクシーのエリアに含める
P47・P48挿入 (新規追加)	■国庫補助対象路線の必要性 ■国庫補助対象路線の補助事業	・国庫補助対象路線の必要性、系統名及び実施主体などの概要
P48～P56	6.2 施設・事業の内容	・路線バス再編調査検討業務の成果により、各関連事業の一部見直しを実施 ・事業内容、『事業1-1. 路線バスの運行効率化』の2項目目に、国庫補助との連動化の記載を追加
P61	7.2 評価指標と目標値の設定	・目標値の算出方法の記載を追加

5.3 公共交通ネットワーク

○鉄道、路線バスが本市を縦断し、主要な市街地及び隣接市を結ぶ幹線の役割を担い、市街地と周辺地域を結ぶ路線バスやのりあいタクシー等が支線の役割を担います。加えて、スクールバス等の既存交通資源の活用により、効率的かつ利便性の高い公共交通ネットワークを形成します。

○国庫補助路線（フィーダー系統補助路線※）の運行を継続し、車を運転できない高齢者や学生の生活に必要不可欠な交通機能を確保します。また、山北地区において、自家用有償旅客運送やタクシー事業者による営業等の新たな公共交通を運行し、市民の生活の足を確保します。

※フィーダー系統補助路線とは、バスの停留所、鉄軌道駅、海港及び空港において、地域間交通ネットワークと接続して支線として運行している地域公共交通を意味する。

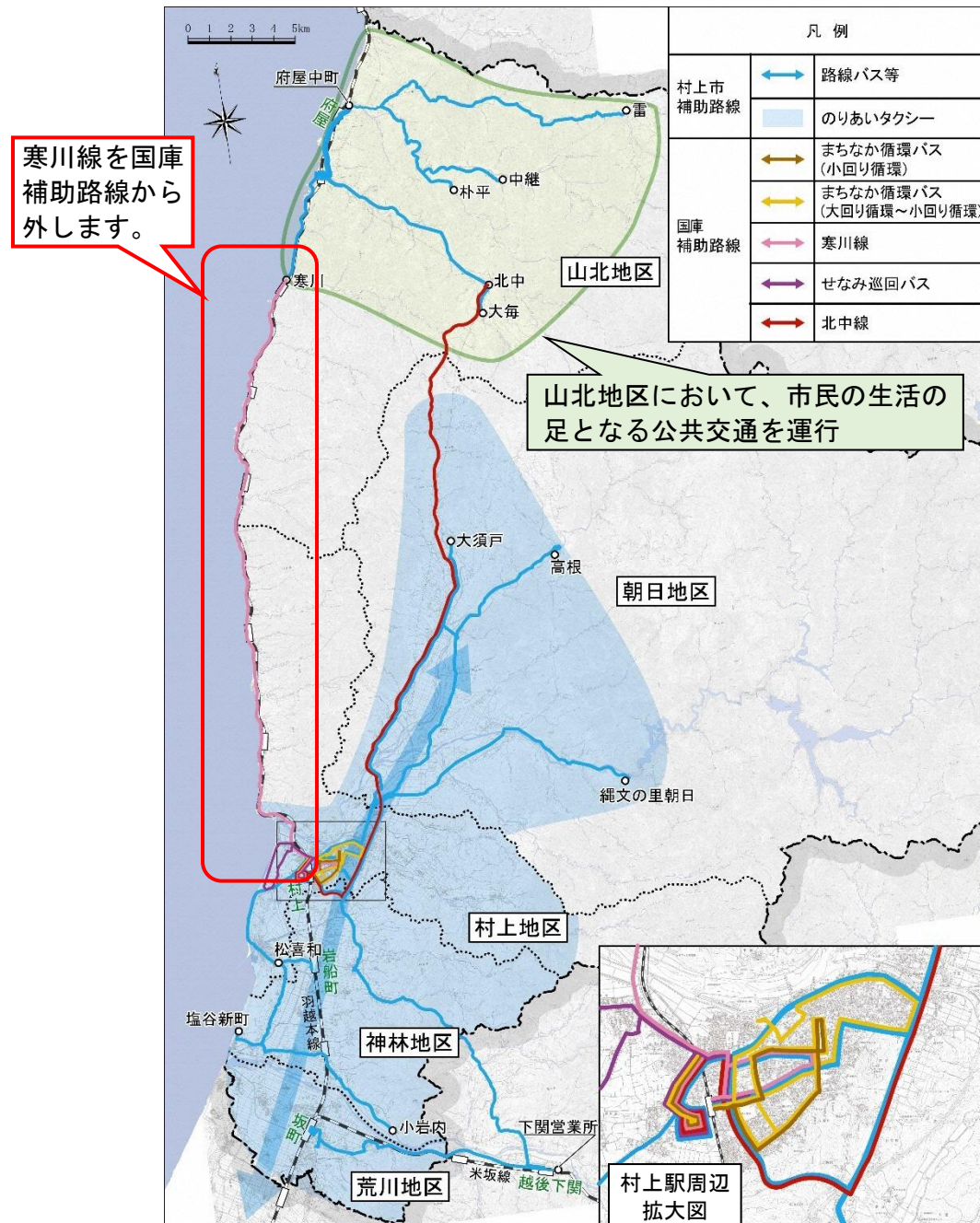


図 目指す地域公共交通の姿

■変更案
・寒川線を廃止し
岩船巡回バスを追加

5.3 公共交通ネットワーク

○鉄道、路線バスが本市を縦断し、主要な市街地及び隣接市を結ぶ幹線の役割を担い、市街地と周辺地域を結ぶ路線バスやのりあいタクシー等が支線の役割を担います。加えて、スクールバス等の既存交通資源の活用により、効率的かつ利便性の高い公共交通ネットワークを形成します。

○国庫補助路線（フィーダー系統補助路線※）の運行を継続し、車を運転できない高齢者や学生の生活に必要不可欠な交通機能を確保します。また、山北地区において、自家用有償旅客運送やタクシー事業者による営業等の新たな公共交通を運行し、市民の生活の足を確保します。

※フィーダー系統補助路線とは、バスの停留所、鉄軌道駅、海港及び空港において、地域間交通ネットワークと接続して支線として運行している地域公共交通を意味する。

図面は次頁参照



図 目指す地域公共交通の姿

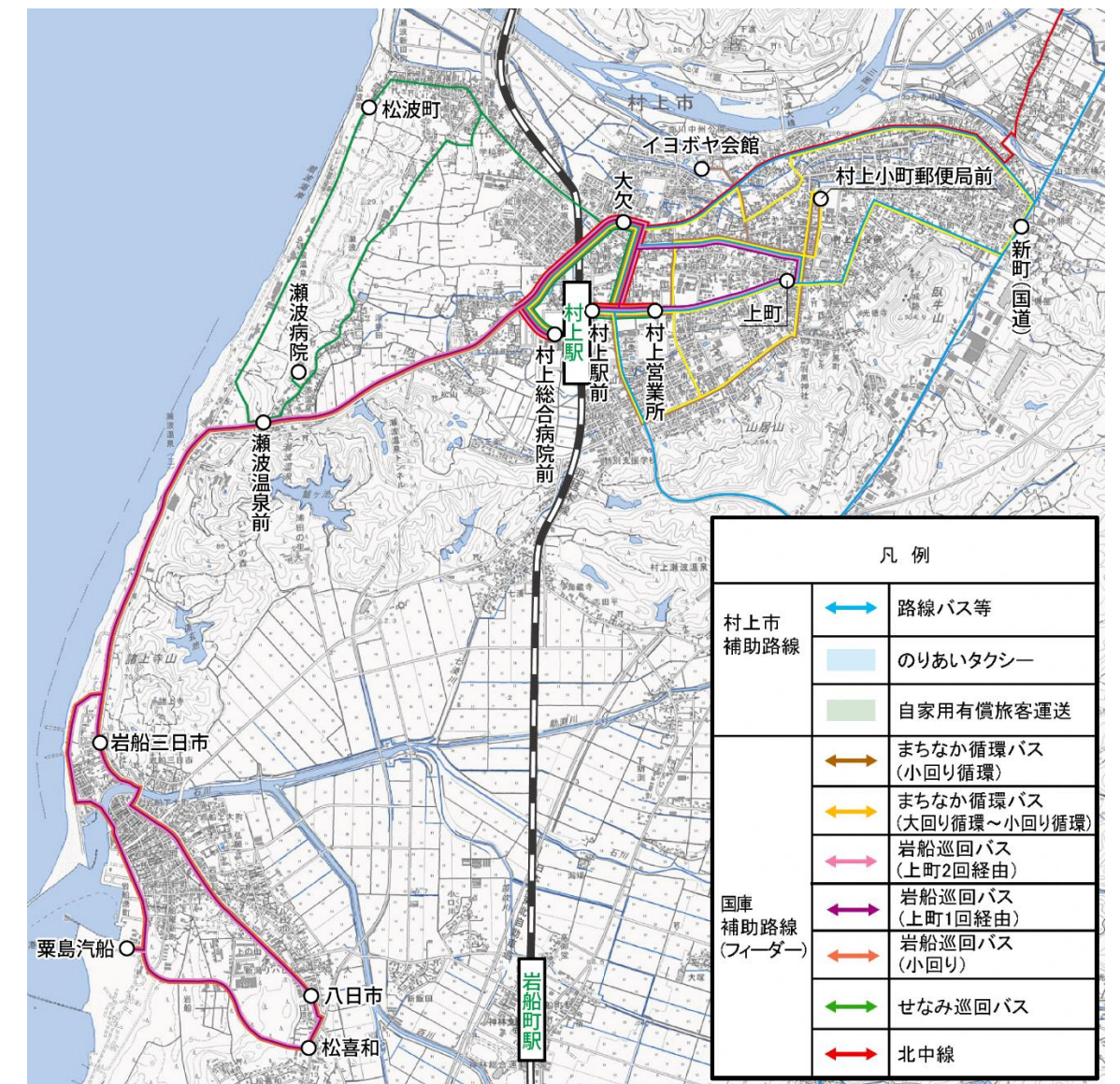


図 目指す地域公共交通の姿（中心部拡大図）

■国庫補助対象路線の必要性

系統名	補助事業の必要性
まちなか循環バス (小回り循環)	まちなか循環バス（小回り循環）は、市の中心部である新潟交通観光バス㈱村上営業所から市中心部内や、村上駅、村上市役所、イヨボヤ会館等の生活必需施設、観光施設を連絡する近距離の路線であり、地域の移動手段としての役割を担っている。また、村上駅では JR 羽越本線への接続により市外への移動も可能とするなど、鉄道を補完し、生活交通として欠かせない路線である。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、 地域公共交通確保維持事業（地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金） により運行を確保・維持する必要がある。
まちなか循環バス (大回り循環～小回り循環)	まちなか循環バス（大回り循環～小回り循環）は、市の中心部である新潟交通観光バス㈱村上営業所から市中心部内や、村上駅、村上市役所、村上総合病院、イヨボヤ会館等の生活必需施設、観光施設を連絡する近距離の路線であり、地域の移動手段としての役割を担っている。また、村上駅では JR 羽越本線への接続により市外への移動も可能とするなど、鉄道を補完し、生活交通として欠かせない路線である。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、 地域公共交通確保維持事業（地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金） により運行を確保・維持する必要がある。
せなみ巡回バス	せなみ巡回バスは、市の中心部である新潟交通観光バス㈱村上営業所から、村上駅、村上総合病院、瀬波温泉等の生活必需施設、観光施設を連絡する近距離の路線であり、地域の移動手段としての役割を担っている。また、村上駅では JR 羽越本線への接続により市外への移動も可能とするなど、鉄道を補完し、瀬波地区の生活交通として欠かせない路線である。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、 地域公共交通確保維持事業（地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金、公有民営方式車両購入費国庫補助金） により運行を確保・維持する必要がある。
北中線	北中線は、市の中心部である新潟交通観光バス㈱村上営業所から、村上駅、村上総合病院等の生活必需施設を連絡する路線であり、地域の移動手段としての役割を担っている。また、村上駅では JR 羽越本線への接続により市外への移動も可能とするなど、鉄道を補完し、朝日地区の生活交通として欠かせない路線である。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、 地域公共交通確保維持事業（地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金） により運行を確保・維持する必要がある。
岩船巡回バス (上町2回経由)	岩船巡回バスは、市の中心部である新潟交通観光バス㈱村上営業所から、村上駅、村上総合病院等の生活必需施設を連絡する近距離の路線であり、地域の移動手段としての役割を担っている。また、市内中心部から瀬波温泉及び岩船地区を巡回し、再度市中心部を巡回することで、村上駅では JR 羽越本線への接続、粟島汽船では粟島航路に接続し、市外への移動も可能とするなど、鉄道等を補完し、岩船地区の生活交通だけでなく観光利用として欠かせない路線である。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、 地域公共交通確保維持事業（地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金） により運行を確保・維持する必要がある。

系統名	補助事業の必要性
岩船巡回バス (上町1回経由)	岩船巡回バスは、市の中心部である新潟交通観光バス(株)村上営業所から、村上駅、村上総合病院等の生活必需施設等を連絡する近距離の路線であり、地域の移動手段としての役割を担っている。また、市内中心部から瀬波温泉及び岩船地区を巡回し、再度市中心部を巡回することで、村上駅ではJR羽越本線への接続、栗島汽船では栗島航路に接続し、市外への移動も可能とするなど、鉄道等を補完し、岩船地区の生活交通だけでなく観光利用として欠かせない路線である。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、 地域公共交通確保維持事業（地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金） により運行を確保・維持する必要がある。
岩船巡回バス (小回り)	岩船巡回バスは、市の中心部である新潟交通観光バス(株)村上営業所から、村上駅、村上総合病院等の生活必需施設等を連絡する近距離の路線であり、地域の移動手段としての役割を担っている。また、市内中心部から瀬波温泉及び岩船地区を巡回することで、村上駅ではJR羽越本線への接続、栗島汽船では栗島航路に接続し、市外への移動も可能とするなど、鉄道等を補完し、岩船地区の生活交通として欠かせない路線である。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、 地域公共交通確保維持事業（地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金） により運行を確保・維持する必要がある。

■国庫補助対象路線の補助事業

系統名	起点	経由地	終点	事業 許可 区分	運行 態様	実施 主体	補助事業
まちなか循環バス (小回り循環)	村上 営業所	村上市役所 ・村上駅	村上 営業所	4 条 乗 合	路 線 定 期 運 行	交 通 事 業 者	フィーダー補助
まちなか循環バス (大回り循環～ 小回り循環)	村上 営業所	村上総合病 院前	村上 営業所				フィーダー補助
せなみ巡回バス	村上 営業所	村上総合病 院前	村上 営業所				フィーダー補助 車両購入費補助
北中線	村上 営業所	猿沢	北中				フィーダー補助
岩船巡回バス (上町2回経由)	村上 営業所	上町・村上 駅・村上総 合病院前・ 松喜和・上 町	村上 営業所				フィーダー補助
岩船巡回バス (上町1回経由)	村上 営業所	村上駅・村 上総合病院 前・松喜和・ 上町	村上 営業所				フィーダー補助
岩船巡回バス (小回り)	村上 営業所	村上駅・村 上総合病院 前・松喜和	村上 営業所				フィーダー補助

村上市地域公共交通計画の体系、施策・事業の内容の見直し（案）

令和３年度から令和５年度にかけての各事業の実施状況及び村上駅周辺まちづくりプラン等を踏まえ、以下のとおり施策・事業の一部見直しを行う。（朱書き：見直し箇所）

表 事業の見直し案（その１）

施 策	事 業	事業内容（一部見直し案）
１．バス路線の維持	1-1. 路線バスの運行効率化	○路線バスの各系統及びのりあいタクシーとの重複路線においては、系統の統廃合や運行時刻の見直しなど運行の効率化を検討します。 ○令和２年12月の村上総合病院の移転に伴う経路変更後の利用状況を踏まえて、村上総合病院を経由する便数、時間帯等の見直しを検討し、運行効率化を行うとともに、地域公共交通確保維持事業（地域内フィーダー系統確保維持費補助金）等を活用しながら維持を図ります。
	1-2. せなみ巡回バスの見直し通院対応	○せなみ巡回バスの運行経路やダイヤの見直しにより、瀬波地域における村上総合病院等への通院目的の移動ニーズに対応します。 ○瀬波・山辺里地区のりあいタクシーとの運行地域の重複解消（運行内容：運行時間帯、運行経路、運賃、運行頻度）による棲み分けを整理し、役割分担の明確化により効率的な公共交通網を形成します。
	1-3. 学生や高齢者の運賃割引等の検討	○路線バスの利用促進を図るため、学生を対象とした運賃割引の実施を検討します。 ○高齢者の免許返納と公共交通利用の促進のため、高齢者を対象とする運賃割引の導入を検討します。
	1-4. スクールバスの活用	○スクールバスへの一般利用者の混乗及び、児童生徒の登下校時の既存路線バスの利用拡大を検討するとともに、路線バスやのりあいタクシーとの重複路線においては、運行時刻の見直しなど運行の効率化を検討します。 ○スクールバスへの混乗の検討にあたっては、学校、児童生徒、保護者等をはじめとする関係者と十分な協議を実施します。 ○高齢者の生活の足を確保する必要がある地域においては、スクールバスの空き時間を活用し、買い物や通院等での移動ニーズに対応する運行の可否を検討します。
２．のりあいタクシーの利用促進	2-1. のりあいタクシーの運行効率化	【通院対応のりあいタクシー】 ○利用者のニーズに合わせて、運行時刻を見直します。 ○スーパー等の商業施設へ停留所を設置します。外出頻度が高い買い物目的の利用に対応することで、１便当たりの利用者数の増加を図ります。 ○バス路線との運行地域の重複解消や役割分担の明確化により、効率的な公共交通網を形成します。 【荒川・神林地区のりあいタクシー】 ○スクールバスへの混乗の導入（事業1-4）に応じて早朝や夕方の運行のスクールバスへの置き換えを検討します。
	2-2. 分かりやすい利用料金への見直し	○運賃のエリア統合等、分かりやすい利用料金への見直しにより、利用促進や支払いにかかる時間短縮による効率化を図ります。
３．高速のりあいタクシーの利用促進	3-1. 高速のりあいタクシーの運行効率化	○新潟市の商業施設や、本市の観光施設等へ停留所を設置し、買い物や観光目的での利用者を取り込みます。 ○空席がある場合に限り、予約なしでの当日利用を検討します。 ○高速のりあいタクシーは新潟市への通院対応が目的であるため、停留所の増設にあたっては、特に利用の少ない第１便村上方面行きや第２便新潟方面行きに限定する等、通院目的の利用者の利便性を維持します。
	3-2. 利用料金の見直し	○収支率を改善し持続可能な運行とするため、利用料金を見直します。ただし、利用頻度の高い利用者の負担軽減のため、回数券等の販売を検討します。
４．山北地区における公共交通の確保	4-1. 山北地区における新たな公共交通の運行	○山北地区の路線バスや鉄道の利便性が低い集落において公共交通を運行し、住民の生活の足を確保します。 ○新たな公共交通の導入にあたっては、地域住民、交通事業者、行政の連携体制を構築し、自家用有償旅客運送等、地域の移動ニーズに応じた持続可能な運営方法や運行内容を検討します。 ○また、タクシー事業者による営業の可能性についても、関係機関と協議を実施します。

表 事業の見直し案（その2）

施 策	事 業	事業内容（一部見直し案）
5. 利用しやすい車両の導入	5-1. 低床車両の導入	○路線バスへの低床車両の導入を推進し、高齢者や子育て中の方、障がいのある方などの乗降時の負担を軽減します。 ○せなみ巡回バスなどの1便当たりの利用者数が比較的多く、投資効率性の高い路線から優先的に導入を検討します。
	5-2. 小型車両の導入	○運行経路や利用状況に応じて、小型車両の導入を推進します。 ○これにより、車両そのものの費用や燃料費、維持費を縮減するほか、大型車両では運行が困難な集落における運行に対応します。 ○新規導入に際しては、走行環境、各路線の利用状況、車両購入に係る費用負担等を考慮し、投資効率性の高い路線から優先的に導入を検討します。
6. 既存施設を活用した待合環境の確保	6-1. 既存施設を活用した待合環境の確保	○利用者の多い停留所や高齢者等が良く利用する停留所において、停留所の最寄りの既存施設内の空きスペースを活用し、ベンチ等の設置により待合い空間を確保します。 ○鉄道駅や主要バス停においては、待ち時間を快適に過ごせるよう、老朽化した施設の改修、バリアフリー化、情報提供の充実等を検討します。 ○設置する待合所やベンチには、可能な範囲で市産材（スギ、ヒノキ）を用いた仕様にし、計画的に整備を行います。
7. わかりやすい情報提供	7-1. 公共交通のりあいタクシーのチラシ内容の改善	○路線バスや乗合タクシー等の見直しや運行内容の変更に伴う広報資料についてのりあいタクシーを※初めて利用する人も分かりやすいよう、具体的な利用例や乗降場所の位置図を掲載した利用ガイドを作成します。 ※乗合タクシーだけでなく、山北地域の再編や岩船地区、朝日地区の再編も実施しているため、公共交通に表現を見直し ○乗降場所となっている施設への利用ガイドの設置や公共交通を利用したおでかけ（買い物、通院ほか）方法の案内など※、事業9-2出前講座等の実施時に活用します。 ※住まいの地区別に公共交通に乗りして、買い物する例や通院する例を案内する ○利用のルールをチラシ等に明記し、乗合い利用の快適性や運行の安全性を確保します。
	7-2. 経路検索のためのデータ整備	○市内のバス路線について、「標準的なバス情報フォーマット（GTFS）」に基づくデータ整備を行い、インターネットによる経路検索の利便性を向上します。
8. 観光・地域活性化との連携	8-1. 村上駅、坂町駅、府屋駅からの二次交通の確保	○主要な観光施設を巡るまちなか循環バスやせなみ巡回バスの運行を継続し、村上駅からの二次交通を確保します。 ○利用状況や移動ニーズ等のデータに基づき、路線バス等についても運行ルートやダイヤ等の見直しを実施し、村上駅、坂町駅、府屋駅からの二次交通の利便性を向上します。 ○村上駅などの主要施設に、デジタルサイネージを活用したバス案内板の設置を検討します。
	8-2. 商店街等と連携したイベントの実施	○商店街、観光協会、市内の観光イベント（町屋の人形さま巡り、町屋の屏風まつり等）と連携し、公共交通を利用したウォークラリー等のまち歩きイベントや、観光ツアーとタイアップした一日乗り放題券の配布等を実施します。 ○普段は公共交通を利用しない市民や、市外からの来訪者の公共交通利用を促進するとともに、地域の商店街等と連携した事業の実施により地域活性化を図ります。
9. 公共交通を利用するきっかけづくり	9-1. 高齢者の運転免許返納支援	○高齢者の公共交通利用を促すため、運転免許返納者に対して公共交通の利用券の配布等を検討します。
	9-2. 出前講座等の実施	○地域の会合や、小・中学校等で、公共交通の運行内容や利用方法を説明する出前講座等を実施します。 ○具体的な利用例を交えた分かりやすい説明や乗車体験等により、公共交通に関心を持つきっかけをつくります。

7.2 評価指標と目標値の設定

○本計画の目標の達成状況を評価する指標を、下記のとおり設定します。

評価指標① 公共交通への補助額		
目標値	現況値（令和元年度）注	目標値（令和7年度）
	2.4億円	2.4億円以下
現況値の算定根拠	○市内公共交通への補助額（行政負担額）の合計。 ・対象期間：平成30年10月～令和元年9月	
目標値の考え方	○新たな公共交通の運行や、ニーズに応じた運行内容の見直しを実施しても、現況値の補助額以下となる運行を目指します。	

評価指標② 公共交通の収支率		
目標値	現況値（令和元年度）注	目標値（令和7年度）
	路線バス等：12% のりあいタクシー：9%	路線バス等：13%以上 のりあいタクシー：10%以上
現況値の算定根拠	○路線バス等（まちなか循環バス、せなみ巡回バス含む）全系統の平均収支率。 ○のりあいタクシー全路線の平均収支率。 ・対象期間：平成30年10月～令和元年9月	
目標値の考え方	○重複運行の改善等の運行効率化を図りながら、ニーズに合わせた運行内容の見直しによる利便性向上や利用促進に取り組み、利用者数を増加させることで収支率の向上を目指します。	

評価指標③ 1人当たり年間利用回数		
目標値	現況値（令和元年度）注	目標値（令和7年度）
	2.5回/人	3.0回/人以上
現況値の算定根拠	○路線バス、まちなか循環バス、せなみ巡回バス、各種のりあいタクシーの利用者数の合計を人口で割った値。 ・対象期間：平成30年10月～令和元年9月 ・年間利用回数：151,237回 ※各公共交通の利用者数はp.25～28参照。 ・人口：59,822人（住民基本台帳 平成31年4月1日現在）	
目標値の考え方	○公共交通の利便性向上や利用促進により、市民1人当たりの利用回数の増加を目指します。 ※人口は、令和7年将来推計人口（国立社会保障・人口問題研究所）より53,705人と仮定すると、年間利用回数は161,115回（月当たり：13,426回、日当たり：441回）と推計される。	

注）令和2年度（令和元年10月～令和2年9月）は、新型コロナウイルス感染症により外出自粛要請等の影響があり、各種公共交通機関の利用が著しく減少したため、令和元年度（平成30年10月～令和元年9月）を算定時の基礎数値に設定した。

7.2 評価指標と目標値の設定

○本計画の目標の達成状況を評価する指標を、下記のとおり設定します。

評価指標① 公共交通への補助額		
目標値	現況値（令和元年度）注	目標値（令和7年度）
	2.4億円	2.4億円以下
指標の算出方法	○市内公共交通への補助額（行政負担額）の合計。	
現況値の算定根拠	○路線バス（委託バスを含む）、のりあいタクシーの補助額（地域公共交通確保維持事業等を含めた交通事業者へ委託料）の合計。 ・対象期間：平成30年10月～令和元年9月	
目標値の考え方	○新たな公共交通の運行や、ニーズに応じた運行内容の見直しを実施しても、現況値の補助額以下となる運行を目指します。	

評価指標② 公共交通の収支率		
目標値	現況値（令和元年度）注	目標値（令和7年度）
	路線バス等：12% のりあいタクシー：9%	路線バス等：13%以上 のりあいタクシー：10%以上
指標の算出方法	○収支率 $\text{収入額} \div \text{支出額} \times 100$ ○収入額 路線バス等：実績経常収入（のりあいタクシー：運賃収入） ○支出額 路線バス等：実績経常費用（のりあいタクシー：運行経費）	
現況値の算定根拠	○路線バス等（まちなか循環バス、せなみ巡回バス含む）全系統の平均収支率。 ○のりあいタクシー全路線の平均収支率。 ・対象期間：平成30年10月～令和元年9月	
目標値の考え方	○重複運行の改善等の運行効率化を図りながら、ニーズに合わせた運行内容の見直しによる利便性向上や利用促進に取り組み、利用者数を増加させることで収支率の向上を目指します。	

注）令和2年度（令和元年10月～令和2年9月）は、新型コロナウイルス感染症により外出自粛要請等の影響があり、各種公共交通機関の利用が著しく減少したため、令和元年度（平成30年10月～令和元年9月）を算定時の基礎数値に設定した。

評価指標③ 1人当たり年間利用回数		
目標値	現況値（令和元年度） ^注	目標値（令和7年度）
	2.5回/人	3.0回/人以上
指標の算出方法	○1人当たりの年間利用回数 公共交通の利用者数÷人口 ○公共交通の利用者数 路線バス、コミュニティバス、各種のりあい タクシー、自家用有償旅客運送の利用者数 ○人口 住民基本台帳の人口	
現況値の算定根拠	○路線バス、まちなか循環バス、せなみ巡回バス、各種のりあいタクシーの利用者数の合計を人口で割った値。 ・対象期間：平成30年10月～令和元年9月 ・年間利用回数：151,237回 ※各公共交通の利用者数はp.25～28参照。 ・人口：59,822人（住民基本台帳 平成31年4月1日現在）	
目標値の考え方	○公共交通の利便性向上や利用促進により、市民1人当たりの利用回数の増加を目指します。 ※人口は、令和7年将来推計人口（国立社会保障・人口問題研究所）より53,705人と仮定すると、年間利用回数は161,115回（月当たり：13,426回、日当たり：441回）と推計される。	

注）令和2年度（令和元年10月～令和2年9月）は、新型コロナウイルス感染症により外出自粛要請等の影響があり、各種公共交通機関の利用が著しく減少したため、令和元年度（平成30年10月～令和元年9月）を算定時の基礎数値に設定した。