

議題2 第二次村上市地域公共交通利便増進実施計画(案)

1 目的

公共交通の利便性のさらなる向上を目指し、新たな利便増進事業を追加し、次期計画を策定するもの。

2 新規利便増進事業

次期計画において、新たに以下の利便増進事業を追加します。

事業区分	事業内容	備考
新規利便増進事業	山北地域における病院送迎バスの活用	(赤枠部分新規事業内容)

3 利便増進事業計画期間

期間：令和8年4月1日から令和9年3月31日まで

※村上市地域公共交通計画の終了時期と同時期となります

第二次 村上市地域公共交通利便増進実施計画

令和8年4月策定

1.6 計画の概要

運転士不足等によるバス路線の減便が避けられない状況下において、住民の利便性低下を最小限にとどめつつ、全体としての利便性向上を目指した事業を実施します。

路線バスの効率化を徹底し、利用の少ないバス路線のデマンド型乗合タクシーへの転換や既存ののりあいタクシーサービスの拡充を通じて交通空白地帯の発生を防ぎ、地域住民の移動の自由と社会参加の機会を確保し、誰もが安心して暮らせる交通インフラを提供します。また、運賃の簡素化や割引の拡充により利用者の経済的負担を軽減しつつ、初めて訪れる旅行者に対してもわかりやすい系統番号の導入などを通じて直感的で利用しやすい公共交通を実現します。

これらの取り組みによって、利便性の高い持続可能な公共交通の提供を具体化します。具体的に取組む利便増進事業は公共交通計画で定めた施策のうち以下に示す4施策に関して実施します。

表 計画の概要

公共交通計画の施策	公共交通計画施策の概要	利便増進事業
1. バス路線の維持	路線バスの各系統やのりあいタクシーとの重複路線における系統の統廃合や運行時刻の見直しなど運行の効率化を進める。	① 利用の少ないバス路線の統合や他の交通モードへの転換、及びJR村上駅からの二次交通を維持したうえで利便性の向上を図る【第一次計画実施事業】※1
2. のりあいタクシーの利用促進	運賃のエリア統合等、分かりやすい利用料金への見直しなどにより利便性の向上を図る。	
3. 高速のりあいタクシーの利用促進	収支率を改善し持続可能な運行とするため、利用料金の見直しを行う。	② 廃止代替バス※2をコミュニティバス※3へ転換し、より柔軟に市民ニーズを反映できる体制を構築する（公設民営化）【第一次計画実施事業】
4. 山北地域における公共交通の確保	地域住民、交通事業者、行政の連携体制を構築し、自家所有旅客運送等、地域の移動ニーズに応じた持続可能な運営方法や運行を導入する。	
8. 観光・地域活性化との連携	主要な観光施設を巡るまちなか循環バスや村上総合病院を結ぶ路線バスの運行の効率化により村上駅からの二次交通の利便性向上を図る。	③ 交通モードの棲み分けと居住地による運賃格差を圧縮した、より分かりやすく使いやすい運賃へ変更し利便性の向上を図る【第一次計画実施事業】
		④ 山北路線バスの雷線の運行を、地域病院の外来送迎を活用した運行に切り替えるとともに、輸送量に見合った車両へのダウンサイジングを行い、きめ細やかな運行によって利便性の向上を図る【第2次（今回）計画実施事業】

※1 利便増進実施事業計画【第一次計画実施事業】の計画期間は令和6年10月～令和8年3月

※2 公費で赤字補填する方式の路線バス（市内で運行する新潟交通観光バス全路線が該当）

※3 村上市地域公共交通活性化協議会（以下「活性化協議会」という。）が事業主体となる

2.1 利便増進事業の効果

利便増進事業を実施することにより得られる効果は以下とおりです。

表 利便増進事業の効果

利便増進事業	効果	公共交通計画の目標における位置づけ	法第2条第13号における区分	掲載した計画
① 利用の少ないバス路線の統合や他の交通モードへの転換	○利用の少ないバス路線の統合やデマンド型乗り合いタクシーへ転換し利用者の利便性向上を図る ○路線バス運行事業者（新潟交通観光バス(株)）の運転士不足等の課題解決と利便性の維持向上の両立を図る	評価指標①	イ（1）	第一次計画実施事業
② 廃止代替バスをコミュニティバスへ転換しゾーン制運賃を導入。より柔軟に市民ニーズを反映できる体制を構築する	○コミュニティバスへの転換により、利用者にわかりやすい料金体系（ゾーン制運賃）とキャッシュレス決済サービスを提供し利用者の利便性向上を図る ○バス路線に系統番号を付番することにより初めて訪れる旅行者に対しても直感的で利用しやすい公共交通を提供する	評価指標①、③	ロ（1），ハ（法施行規則第9条の3第7号に該当）	第一次計画実施事業
③ 交通モードの棲み分けと居住地による運賃格差を圧縮した、より分かりやすく使いやすい運賃へ変更し利便性の向上を図る	○公共交通の利便性に応じた料金体系とすることで交通モードの棲み分けが図られ持続可能な公共交通となる ○分かりやすく使いやすい運賃体系へ見直すことにより利用者の利便性が向上する ○居住地による運賃の格差を圧縮することにより、より公平な公共交通を提供できる	評価指標②、③	ロ（1）	第一次計画実施事業
④ 山北路線バスの雷線の運行を、地域病院の外来送迎を活用した運行に切り替えるとともに、輸送量に見合った車両へのダウンサイジングを行い、きめ細やかな運行によって利便性の向上を図る	○地域医療の中核である山北徳新会病院の送迎機能を、自家用有償旅客運送の枠組みを活用して山北地域交通運営協議会等が管理する公共交通（混乗）に活用する。これにより、病院側は送迎経費の負担軽減による経営安定化が図られ、地域側は輸送需要に見合った小型車両による柔軟な運行が可能となる。結果として、持続可能な医療体制の維持と、住民の利便性の高い移動手段の確保の両立が図られる	評価指標①、②、③	イ（3）	第2次計画実施事業

2.2 事業全体の効果

利便増進事業に対応した達成度を評価する数値目標を以下のとおり設定します。

評価指標①山北路線バス（雷線）の行政負担額		
目標値	基準値（令和6年度）	目標値（令和8年度）
	17,189千円	6,500千円以下
指標の算出方法	○山北地域路線バス（雷線）への行政負担額	
現況値の算定根拠	○山北地域路線バス（雷線）の運行経費（委託料）	
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山北路線バス（雷線）の収支率		
目標値	基準値（令和6年度）	目標値（令和8年度）
	3.3%	4.5%以上
指標の算出方法	○収支率 収入額÷支出額×100 ○収入額 運賃収入 ○支出額 運行経費	
現況値の算定根拠	○山北地域路線バス（雷線）の平均収支率	
目標値の考え方	○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山北路線バス（雷線）の1人当たり年間利用回数		
目標値	基準値（令和6年度）	目標値（令和8年度）
	2.3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 利用者数÷人口 ○公共交通の利用者数 山北地域路線バス（雷線）利用者数 ○人口 住民基本台帳の沿線集落人口（4月1日現在）	
現況値の算定根拠	○山北地域路線バス（雷線）の利用者数の合計を沿線住民人口で割った値 ・基準年度沿線住民人口：4,292人（住民基本台帳 令和6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	

2.4 実施事業の概要

2.3 第二次計画で実施する事業内容及び事業主体

1) 利用者が減少した雷線の運行を、増便要望のある大毎・鼠ヶ間線へ振り替えることにより生じる交通空白を補うため、病院利用者送迎バスを自家用有償旅客運送に転換し、病院所有の小型車両を活用して地域の需要に応じたきめ細やかな運行を実現。あわせて、病院送迎車両を地域住民も利用できる仕組みとすることで、地域交通と医療機関の機能を一体化し、移動と医療の両面から地域の安心を支える効率的で持続可能な交通体系の構築を図る。(事業No.1)

第2章 事業の内容

下線部利便増進事業による変更箇所

事業No	変更前					変更後					
	交通モード	系統名等	事業主体	運行事業者	運賃	交通モード	系統名 系統番号	事業主体	運行事業者	運賃	その他
1	路線バス	山北路線バス-雷線	山北地域交通運営協議会	新潟交通観光バス	ゾーン制運賃	自家用有償旅客運送	山北路線バス-雷線	山北地域交通運営協議会	(一社)徳洲会	ゾーン制運賃	車両のダウンサイジング

【利便増進事業④地域病院の送迎バスを活用した地域公共交通の導入(混乗化)】
山北路線バス雷線の代替として、地域病院の外来送迎車両に一般利用者も同乗できる「混乗」形式の自家用有償旅客運送を導入する。これにより、既存の輸送資源を有効活用しつつ、実際の輸送量に見合った車両サイズへのダウンサイジングを図り、効率的かつきめ細やかな地域内移動を確保する。

【説明】
・病院送迎の既存車両や送迎スキームをベースとすることで、運行経費を抑制
・車両のダウンサイジングにより、よりきめ細やかな送迎を行うことができ、路線バス利用者の利便性が向上
・運行経費を山北地域交通運営協議会が負担することで間接的に病院経営を支援し、地域医療の確保と地域交通の持続可能性の両立を目指すことが可能となる

【実施時期】 令和8年4月
【運行事業者変更による財政負担縮減効果】 単位：千円

財政負担	令和6年度 決算...a	令和8年度 試算...b	圧縮見込額 ...c=b-a
運行事業者 新潟交通観光バス(株)	17,189	0	-17,189
(一社)徳洲会 ※山北徳新会病院の上部団体	0	6,388	6,388
合計	17,189	6,388	-10,801

変更内容
○路線バスの雷線の運行を、新潟交通観光バスから山北徳新会病院外来送迎バスに変更し、車両のダウンサイジングにより利便性向上を図る。

病院送迎バスを路線バスとして運行

村上市 補助金	委託	委託	補助
新潟交通観光バス 【4車輦合】 定時定路線	(一社)徳洲会 【自家用有償】 定時定路線	おたすけさんぼく 【自家用有償】 デマド、トアツートア	

再編前後の公共交通

	変更前	変更後
種類・路線	大毎線(4条) 鼠ヶ間線(4条) 雷線(4条)	大毎線(4条) 新潟交通観光バス 鼠ヶ間線(4条) 雷線(自家用有償)
運行主体	新潟交通観光バス	新潟交通観光バス (一社)徳洲会
バス送迎	定期外来當コース 定期外来その他 遠析・リハビリ等	路線バスに変更 定期外来その他 遠析・リハビリ等
有償/自家	自家用有償	自家用有償 NPO法人おたすけさんぼく

凡例
 〓 コミバス(雷線・定時定路線) 新規
 〓 新潟交通観光バスから(一社)徳洲会の運行へ変更
 〓 コミバス(大毎線・定時定路線)
 〓 コミバス(鼠ヶ間線・定時定路線)
 〓 のりあいタクシー(デマド)
 〓 路線バス(村上・北中線・定時定路線)
 〓 自家用有償
 〓 JR

2.5 村上市による支援の内容

1) 公共交通の維持確保に対する支援

- ・公共交通計画の上位計画である総合計画やまちづくりのマスタープランである都市計画及び立地適正化計画と整合性調整を図りながら本事業を含む持続可能な地域交通体系の構築を支援推進します。
- ・交通事業者、公共交通利用者やまちづくり関係者など様々な立場の者が集まり地域の交通を考えるプラットフォームの運営を支援します

2) 利用者支援

- ・路線バスにGTFSを整備し、利用者の利便性向上を図ります
- ・路線バスに誰にでもわかる数字やアルファベットを用いた『系統番号』を付番し、地理や地名に不慣れな方、漢字の読めない子供や外国の方もバスを利用しやすくします
- ・運賃体系を分かりやすく使いやすい運賃とします
- ・コミュニティバス及び山北路線バスの再編後の運行において、運行頻度や時間帯の変更により往復利用が難しくなる利用者を想定し、利便性の確保を目的として片道定期券を発行します。
- ・一人では公共交通を利用することが困難な方のための介添人無料など運賃の割引を拡充して外出機会の創出を支援します

3) 広報活動

- ・市広報誌、ホームページ、SNS等を活用した積極的なPRを行うとともに、合せて電子申請システムを活用して利用者の声を拾い上げ施策に反映させていくことにより、市民にとって身近な公共交通を目指す。

2.6 事業実施に必要な資金の額・調達方法

本計画により運行する事業には国庫補助金（地域公共交通確保維持改善事業_地域内リーダー系統確保維持費国庫補助金）を活用し、公共交通の維持存続を図ります。

表 事業実施に必要な額

令和8年度試算額(令和8年4月～令和9年3月) (単位：千円)

事業名	運行(事業)経費	運賃収入	国庫補助金	村上市支出
山北路線バス-雷線	6,688	300	0	6,388

※金額については見込額であり、記載のとおり支出・調達とならない可能性がある