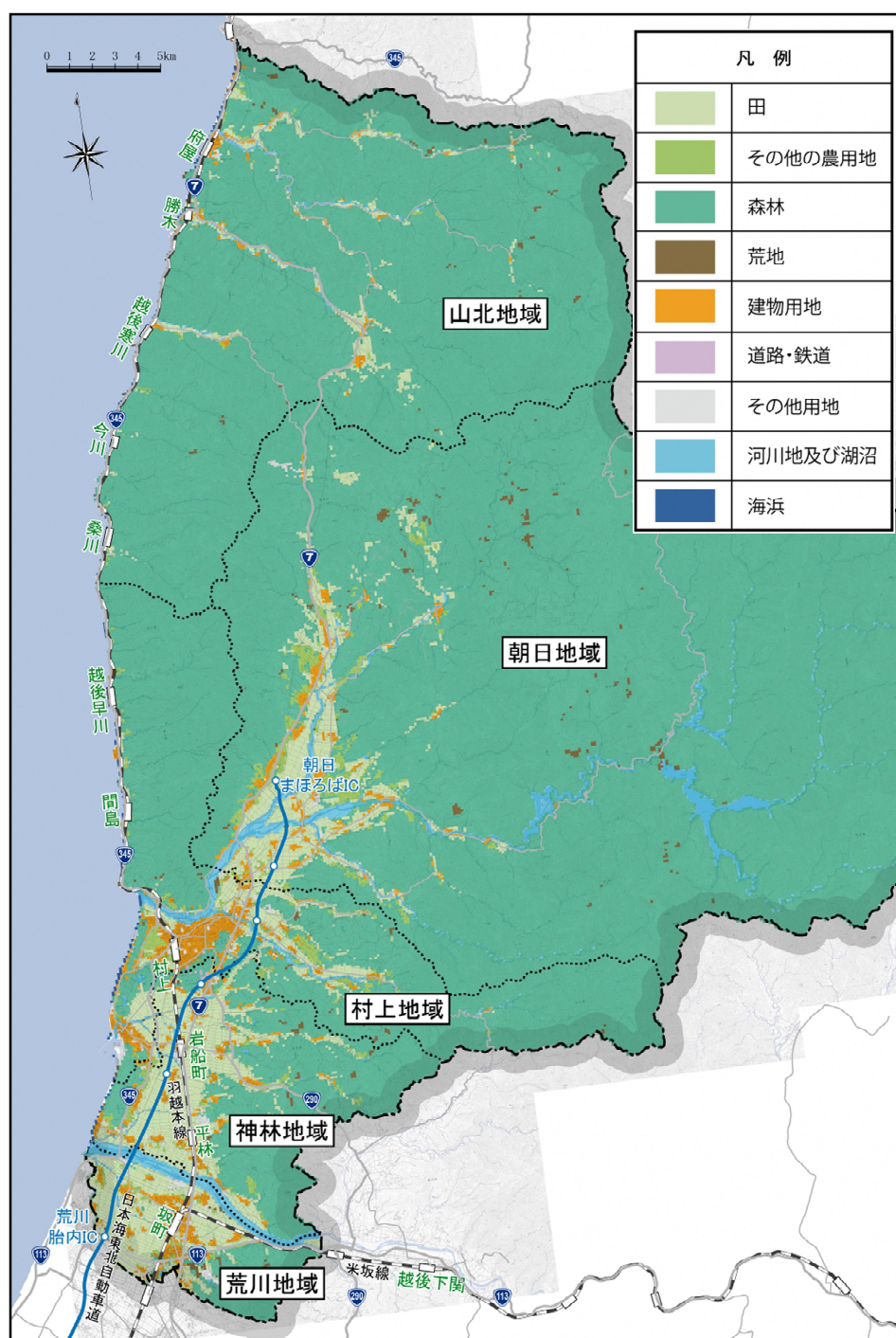


第2章 地域及び公共交通の現状

1. 位置・地勢

本市は、新潟県の北端に位置し、北から東にかけては山形県に接しています。

村上地区と荒川地区に主な中心市街地が形成されており、広大な山林や中山間部、細く伸びた谷沿いや細く長い海岸部には集落が点在しています。



資料：国土交通省 土地利用細分メッシュ

図 本市の地勢

2. 人口

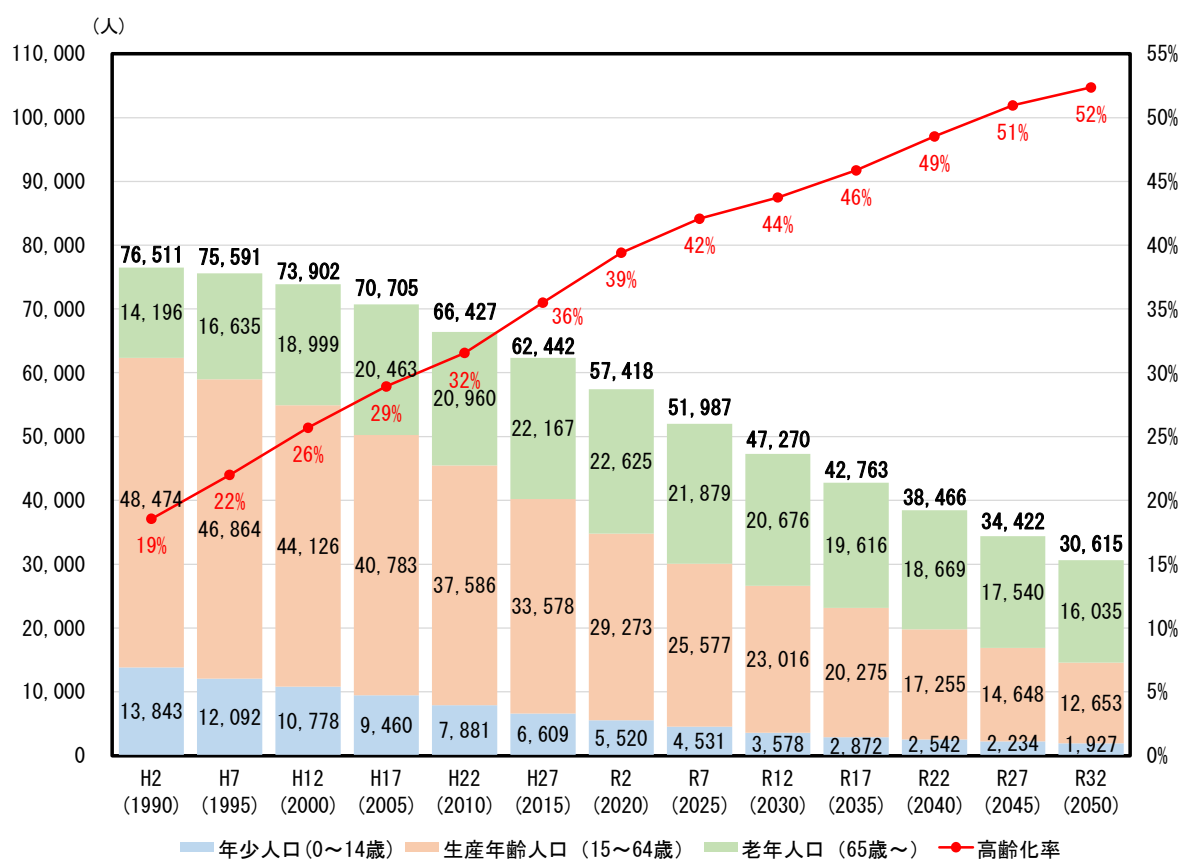
(1) 全体の人口

本市の総人口は減少傾向で推移し、令和2年は57,418人まで減少しました。今後はさらに人口減少が進行し、令和32年には30,615人まで減少する見込みです。

年少人口(15歳未満)や生産年齢人口(15歳以上65歳未満)減少に対して、老年人口(65歳以上)は令和2年まで増加し続けてきたものの、令和7年以降は減少に転じる見込みです。

高齢化率は上昇しており、令和27年には50%を超える見込みです。

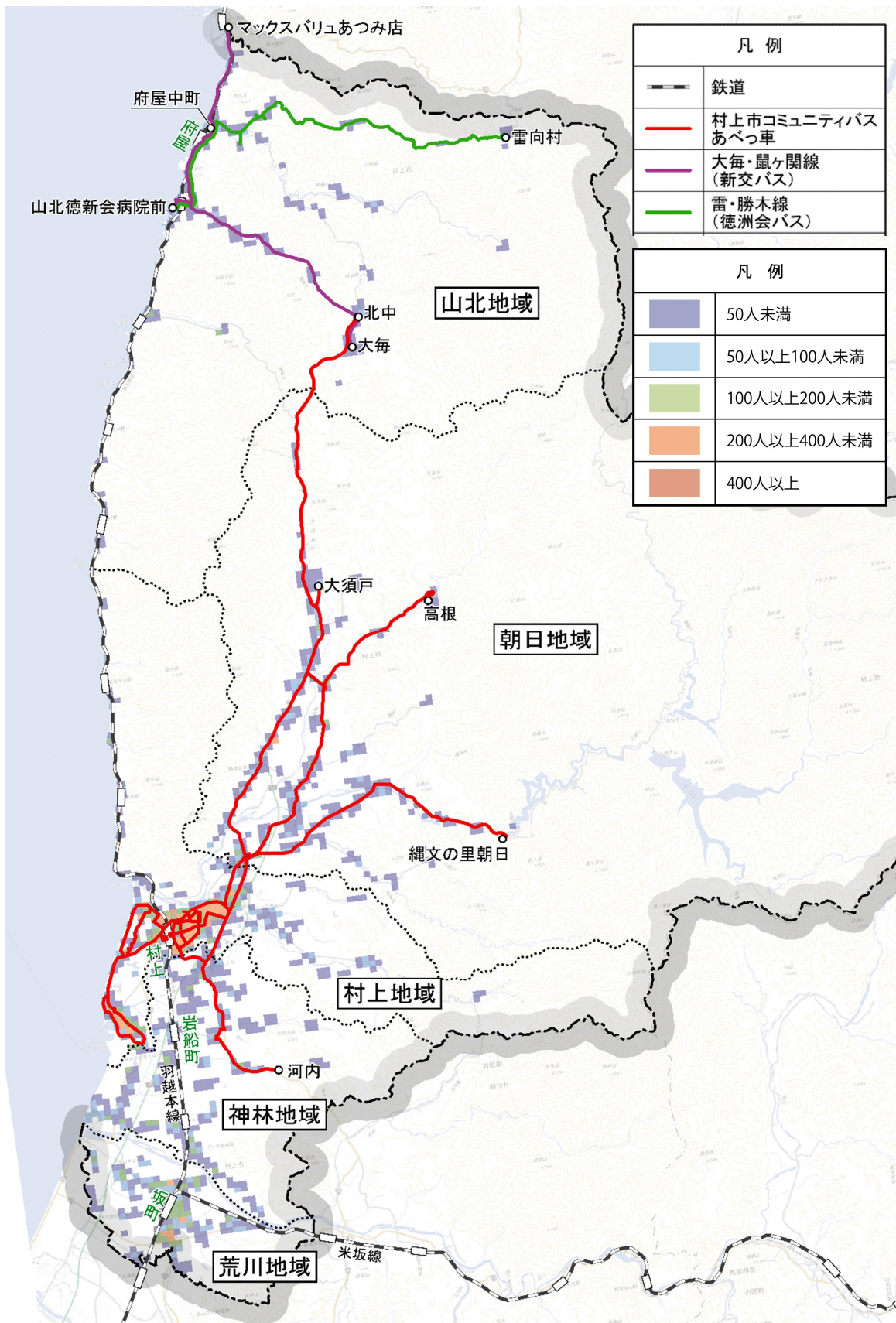
人口分布に着目すると、JR村上駅周辺に人口が集中しています。また、主要道路や河川・海岸周辺に人口が分布しているほか、山北地域や朝日地域では中山間部に人口が広く点在しています。



資料: 国勢調査(H2~R2)、国立社会保障・人口問題研究所(R2~R32)

※総人口には年齢不詳を含むが、年齢別人口には年齢不詳を除くため合計が一致しない場合がある。

図 年齢区分別人口の推移



資料:国勢調査(R2)

※総人口には年齢不詳を含むが、年齢別人口には年齢不詳を除くため合計が一致しない場合がある。

図 人口分布

(2) 地域別の人口

本市における地域別人口は、全地域とも減少傾向で推移しており、特に山北地域は減少が顕著であり、令和2年は5,072人まで減少している。高齢化率は全地域で上昇しており、特に山北地域は令和2年に50%を超えた。

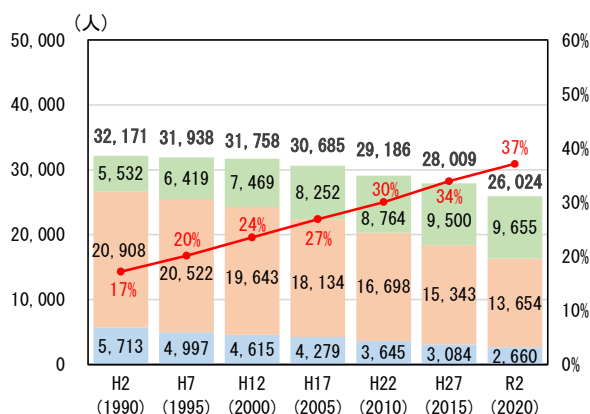


図 村上地域の人口推移

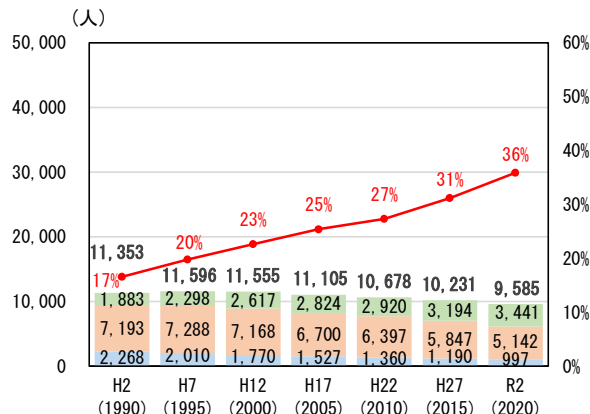


図 荒川地域の人口推移

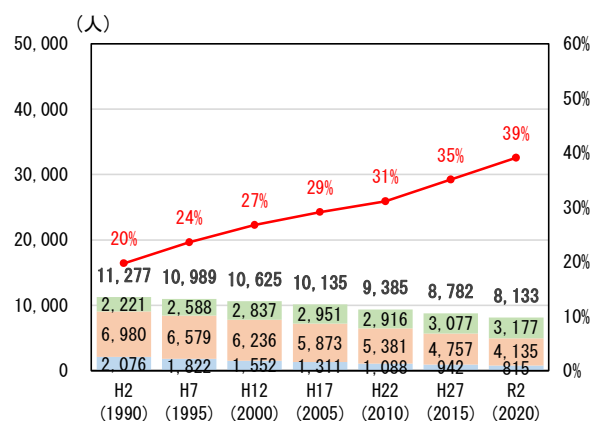


図 神林地域の人口推移

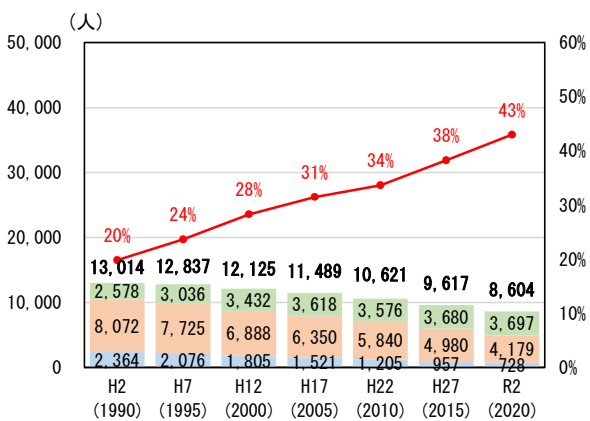


図 朝日地域の人口推移

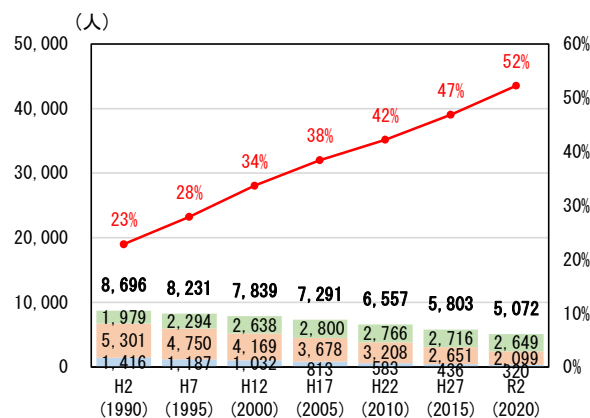
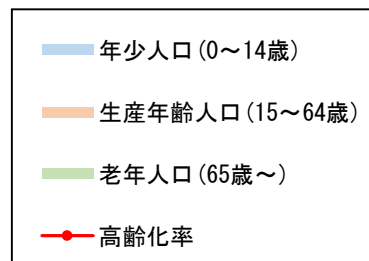


図 山北地域の人口推移



資料:国勢調査(R2)

※総人口には年齢不詳を含むが、年齢別人口には年齢不詳を除くため合計が一致しない場合がある。

3. 市外との移動

(1) 就業者

就業者では、流入・流出ともに胎内市が最も多く、全体の流出口は流入人口を上回っています。通勤の移動ニーズがあることから、移動手段の維持が求められています。

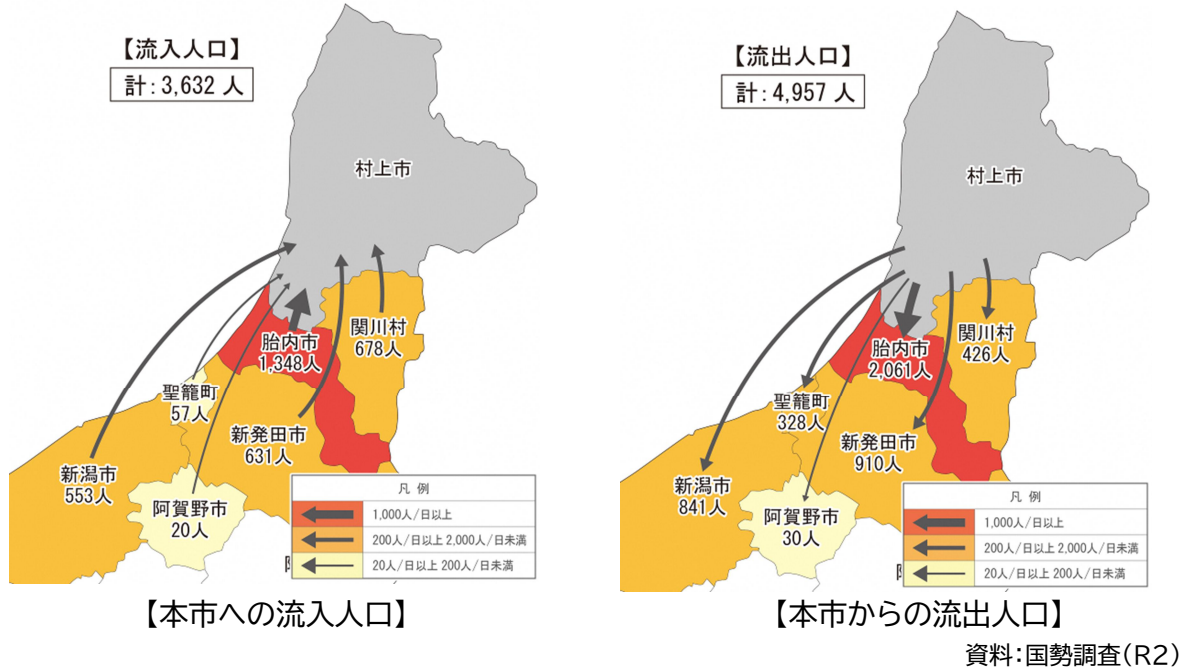


図 15 歳以上就業者の移動

(2) 通学者

通学者では、流出は新潟市が最も多く、流入は胎内市が最も多くなっており、全体の流出口は流入人口を上回っています。通学の移動ニーズがあることから、移動手段の維持が求められています。

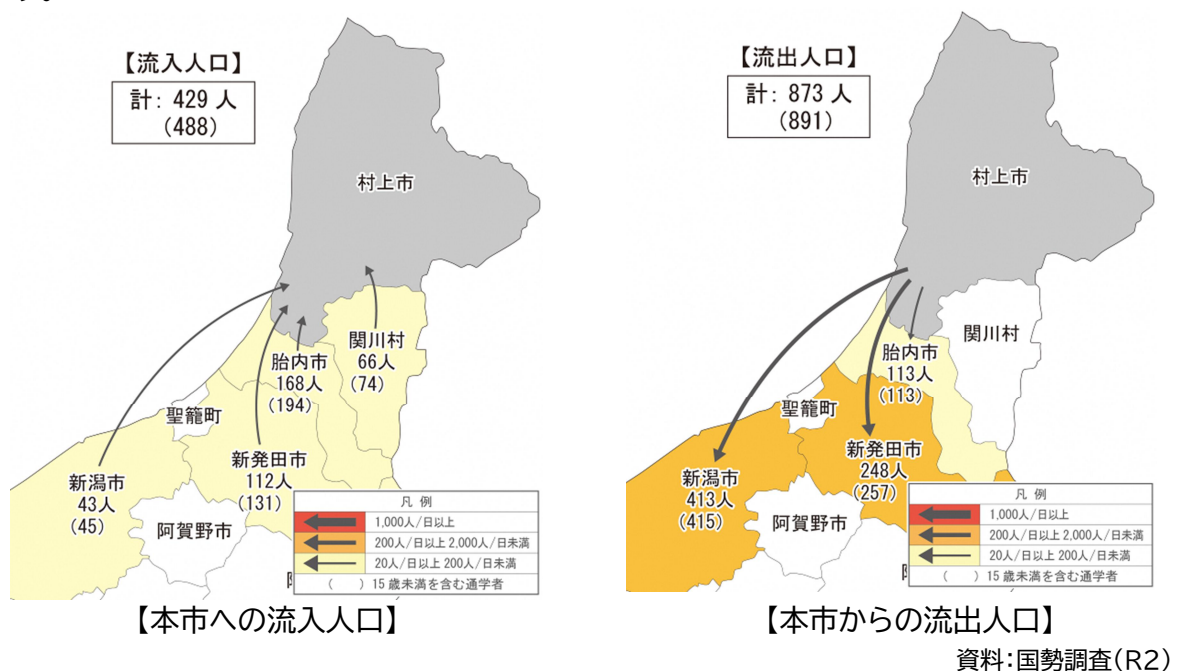
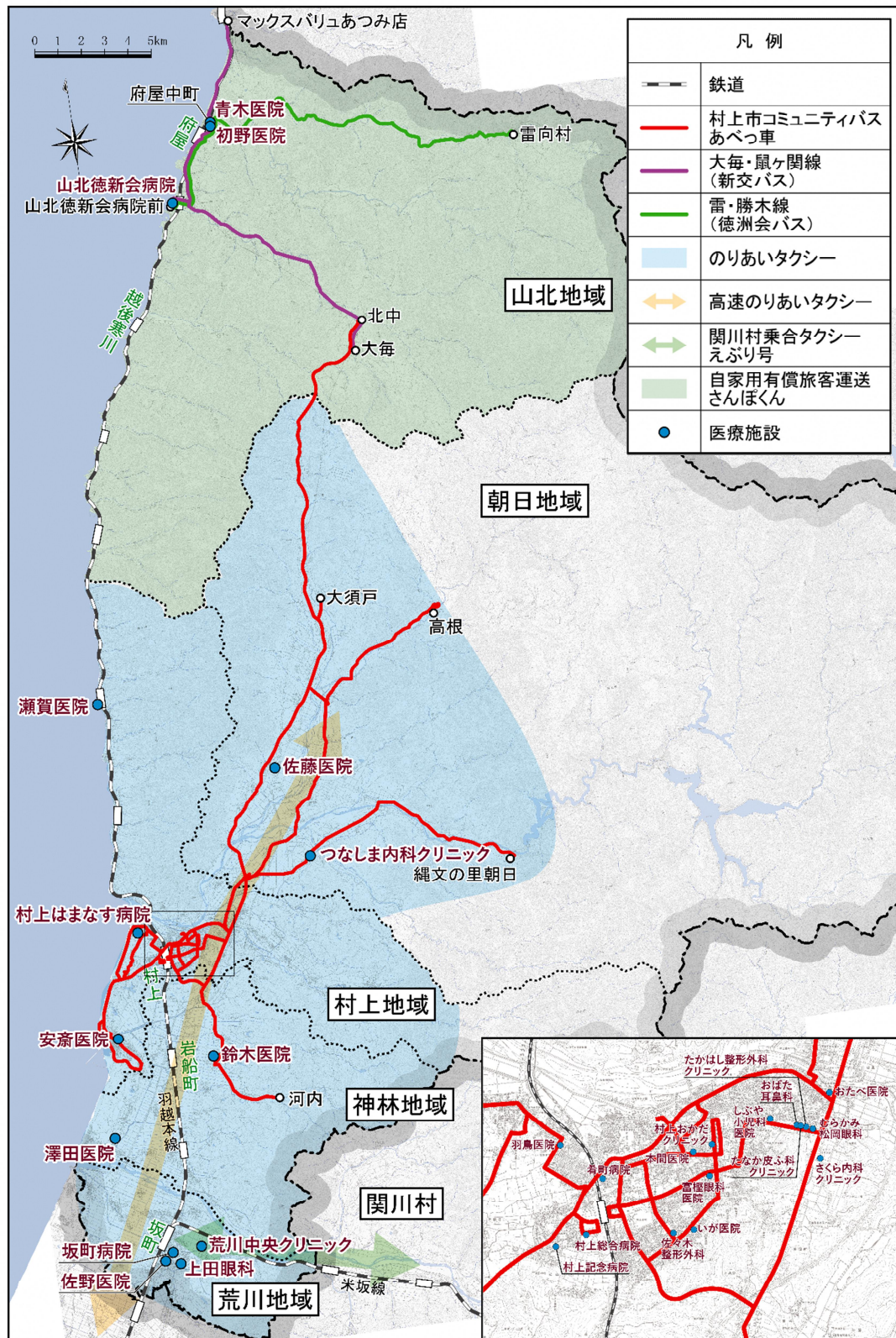


図 通学者の移動

4. 主要施設の分布状況

(1) 医療施設

医療施設は、JR村上駅周辺に集中しているほか、各地域に点在しています。

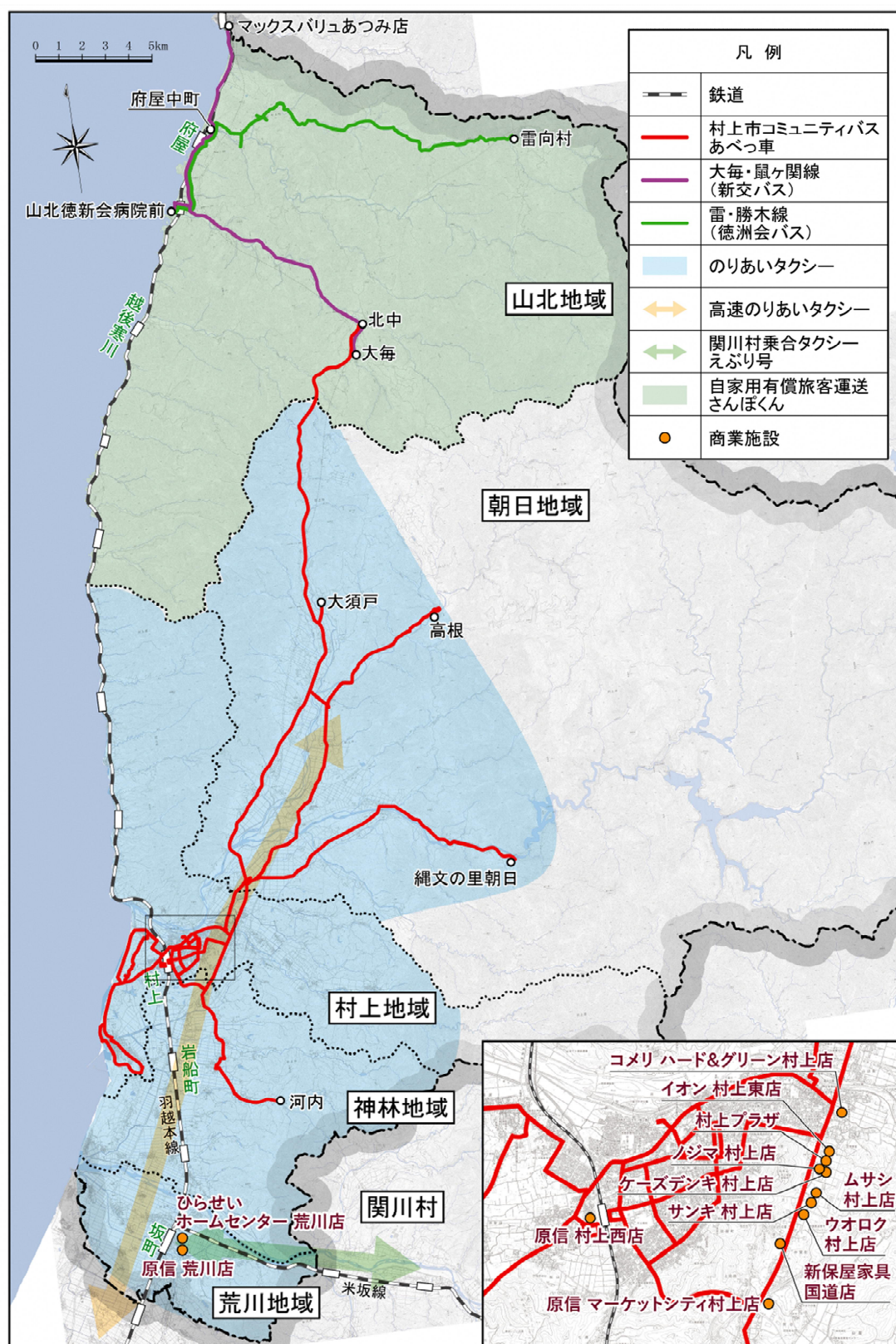


資料:村上市 HP をもとに作成(R8.6 現在)

図 医療施設の立地状況

(2) 商業施設

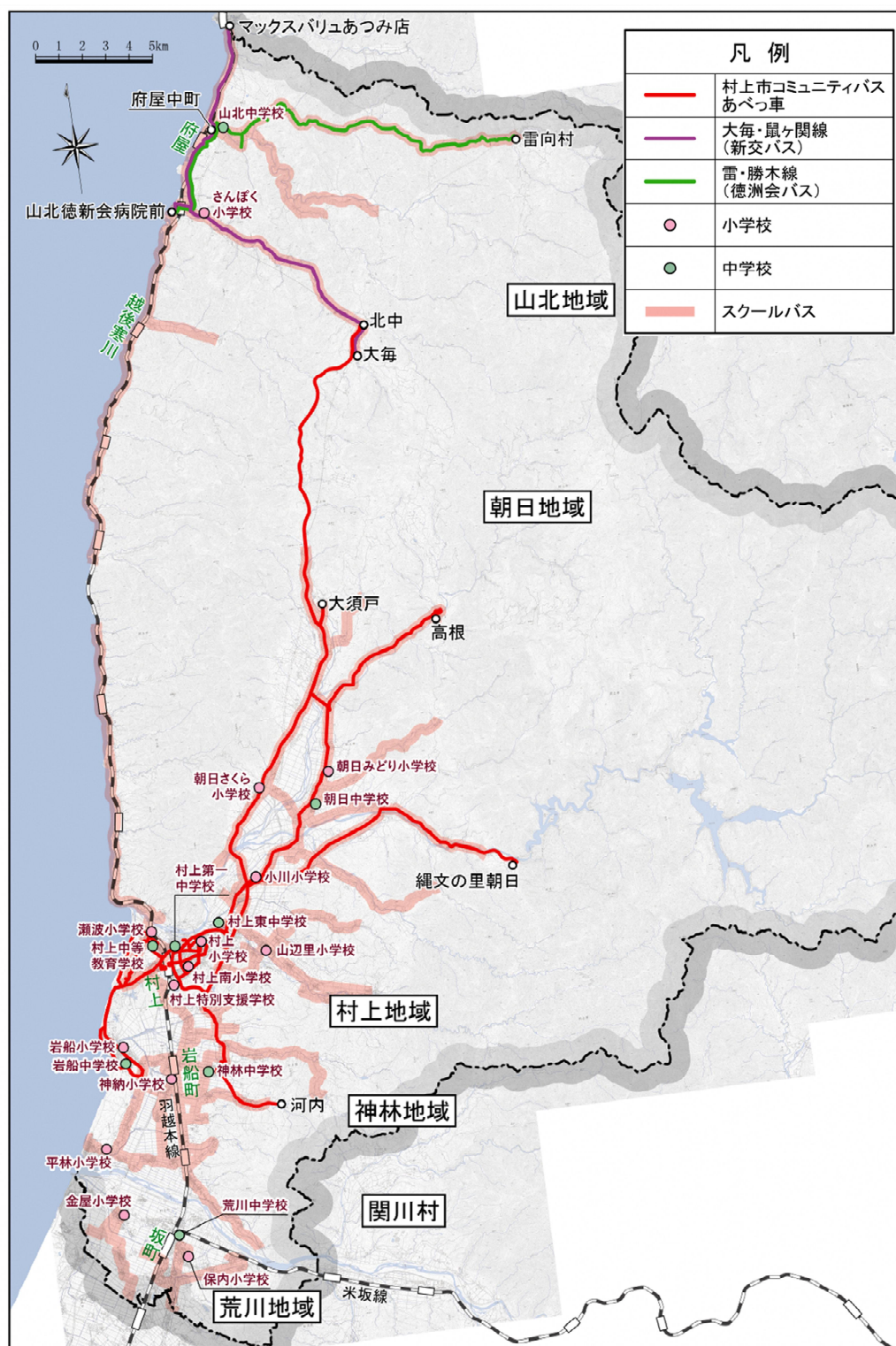
大規模小売店舗は、村上地区の国道7号沿いに多く立地しています。



資料：新潟県内大規模小売店舗一覧(R8.5)をもとに作成
図 商業施設の立地状況

(3) 学校施設

学校はJR村上駅周辺に多く立地しているほか、各地区に広く点在しています。本市では、小学生や中学生の通学時の移動手段確保のために村上地区の一部を除く小中学校でスクールバスを運行しています。

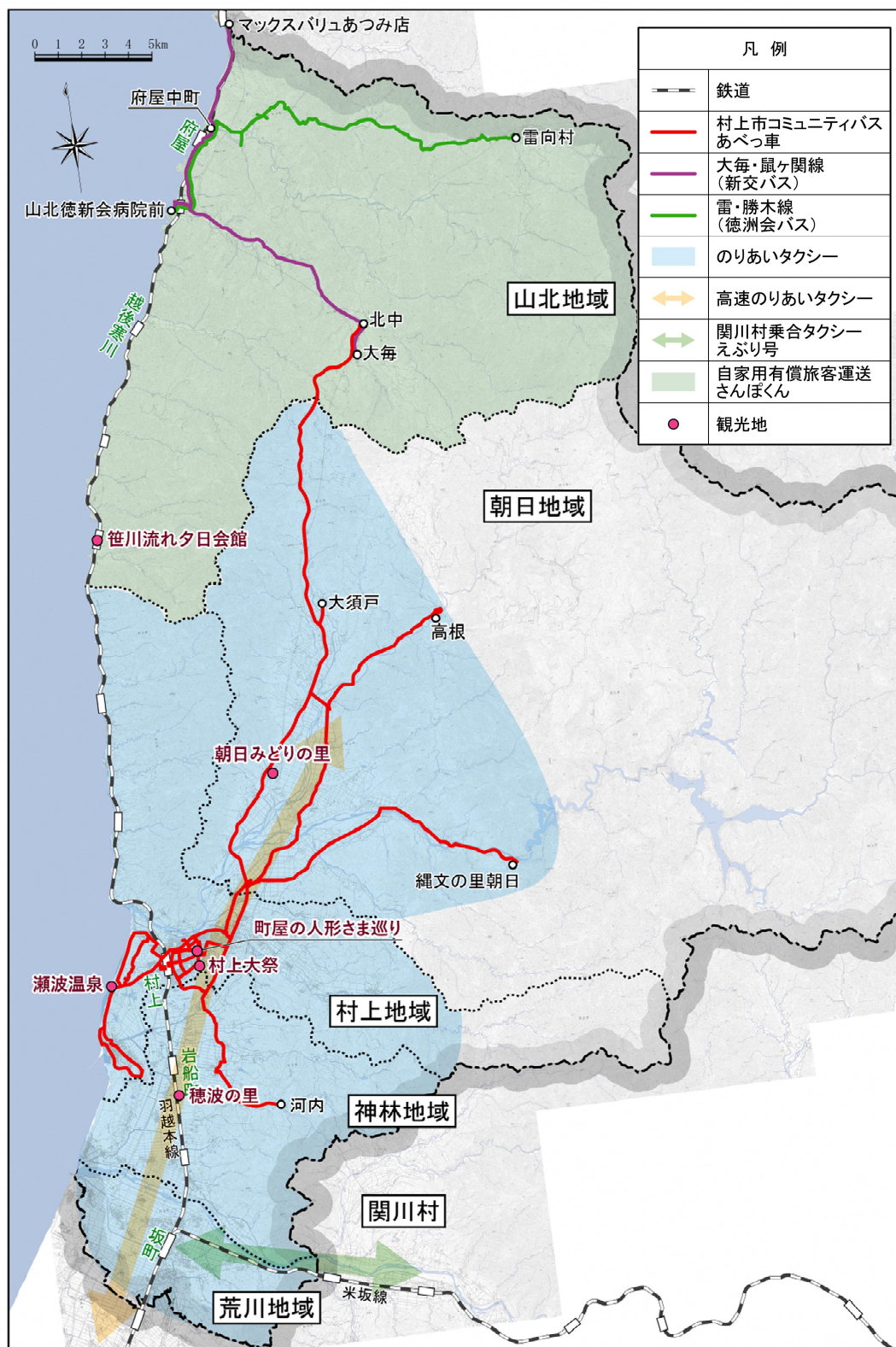


資料: 村上市

図 学校施設の立地状況

(4) 観光地

本市は、温泉や海水浴場、まち歩きなどの観光資源を有しているとともに、季節ごとの祭りやイベントも開催され、多くの人で賑わいます。



資料：令和 6 年新潟県観光入込客統計

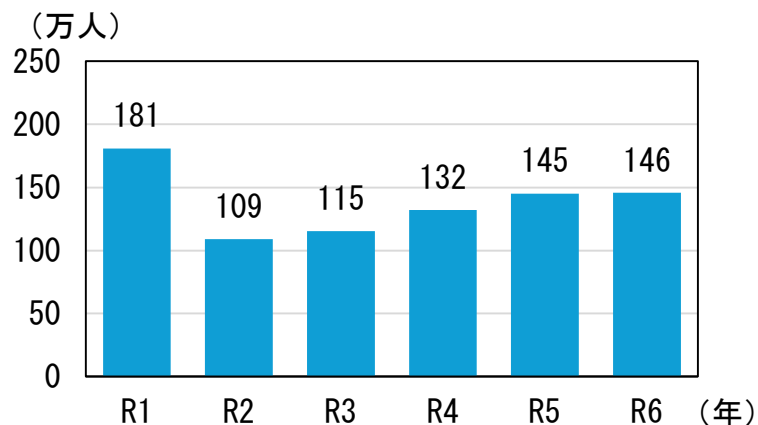
※年間入込数が 5 万人以上の観光地点のうち公表可能なものを掲載

図 観光地の立地状況

5. 観光客

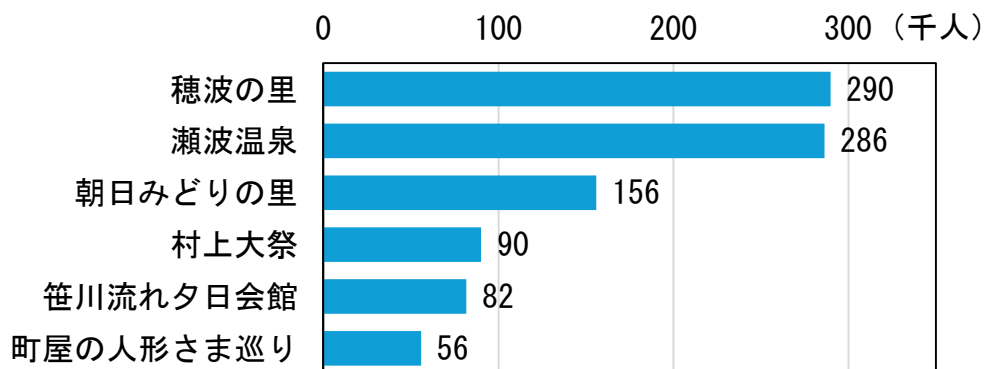
本市の観光入込客数は、令和元年で約181万人でしたが、令和2年は新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、大きく減少しました。その後は回復傾向にあり、令和6年には約146万人まで増加していますが、コロナ禍前の水準には至っていません。

観光地別(令和6年)では、穂波の里(道の駅神林)が最も多い約29万人、次いで瀬波温泉で28.6万人となっています。



資料:新潟県観光入込客統計(R1~R6)

図 観光入込客数の推移



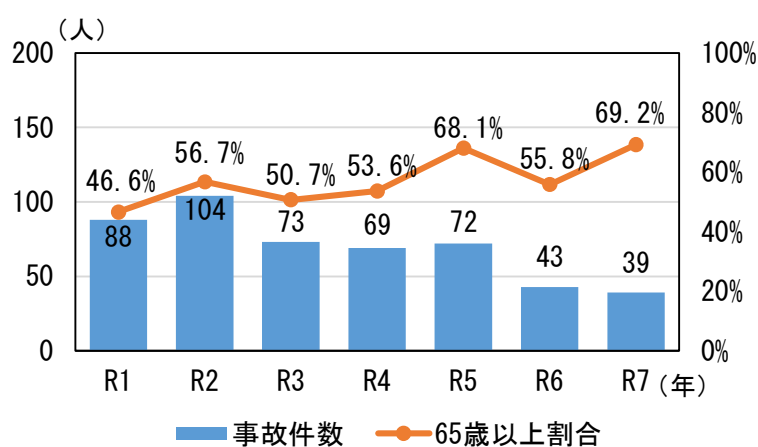
資料:令和6年新潟県観光入込客統計

図 観光地別の入込客数(R6)

6. 交通事故・運転免許返納

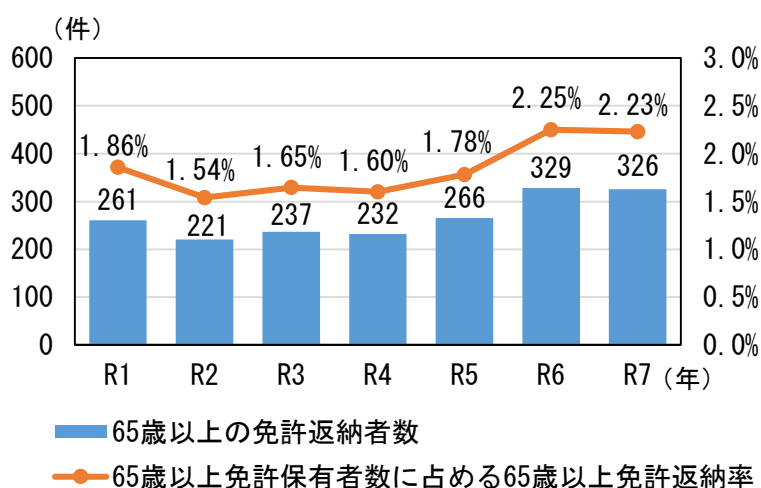
本市で発生した交通事故(人身事故)件数は、令和7年で39件と減少傾向にあります。一方で、事故件数に占める65歳以上の高齢者による加害事故の割合は増加傾向にあり、令和7年は約7割が高齢者による事故でした。

運転免許返納者数は増加傾向にあり、令和7年は326件まで増加しています。また、65歳以上の免許保有者に占める65歳以上の免許返納率は令和7年で2.23%となっています。本市では運転免許証を自主返納された65歳以上の方を対象に奨励金を交付する運転免許返納支援事業を令和5年10月から実施しており、取り組み開始以降、返納率は増加傾向にあります。



資料:村上警察署

図 交通事故発生件数の推移



資料:運転免許センター

図 運転免許返納者数の推移

7. 公共交通の現状

(1) 全体

1) 公共交通網

本市では、鉄道、バス(村上市コミュニティバスあべっ車・山北地域路線バス)、のりあいタクシー、自家用有償旅客運送等の公共交通が運行されています。

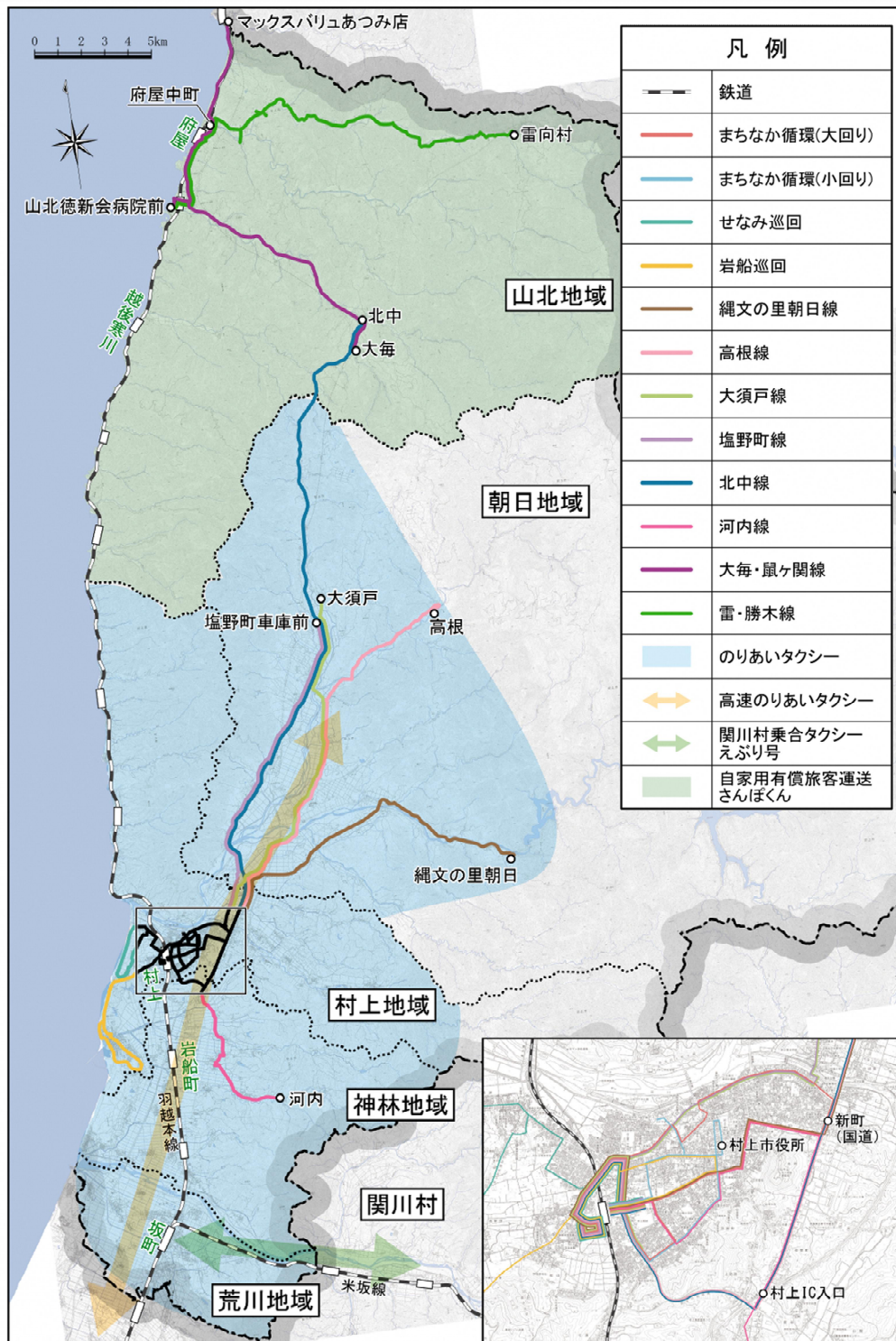
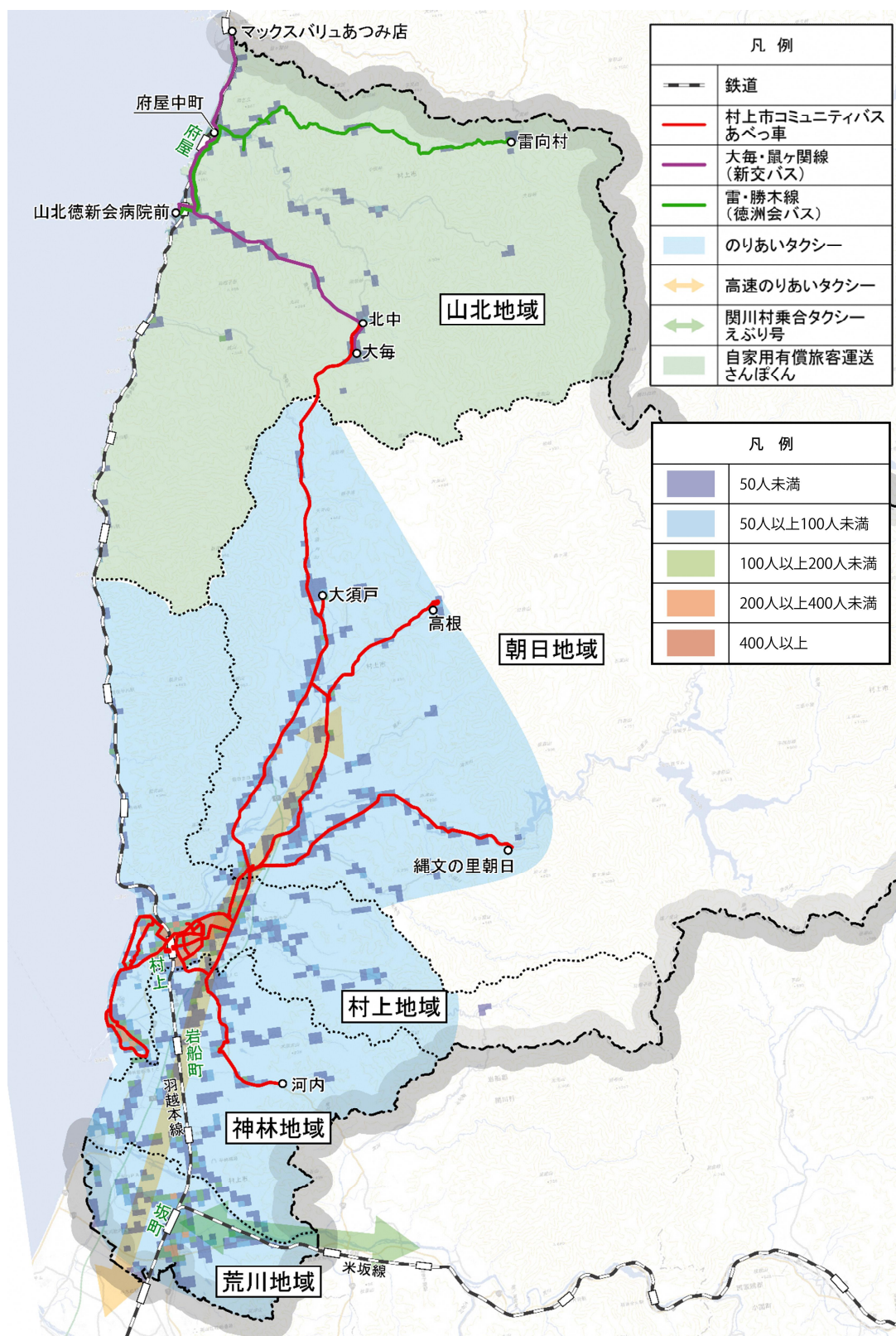


図 公共交通網(R8.4 時点)【平日】

2) 公共交通カバー圏の状況

本市はのりあいタクシーが広く運行されていることもあり、ほとんどの地域で公共交通が確保されています。



資料:国勢調査(R2)、公共交通ルート図(R8.4 現在)

図 公共交通カバー圏の状況

(2) 鉄道

1) 運行概要

鉄道は市域を南北に貫くように JR 羽越本線(新津～秋田)が運行しています。JR 羽越本線の駅は本市に計11駅あり、村上駅および坂町駅が有人駅、ほか9駅は無人駅です。また、村上駅以南の運行本数が多く、村上駅以北の運行本数は村上駅以南と比較して約半数となっています。

JR 米坂線(坂町～米沢)は、令和4年8月の豪雨により坂町駅から今泉駅間で運休が続いています。

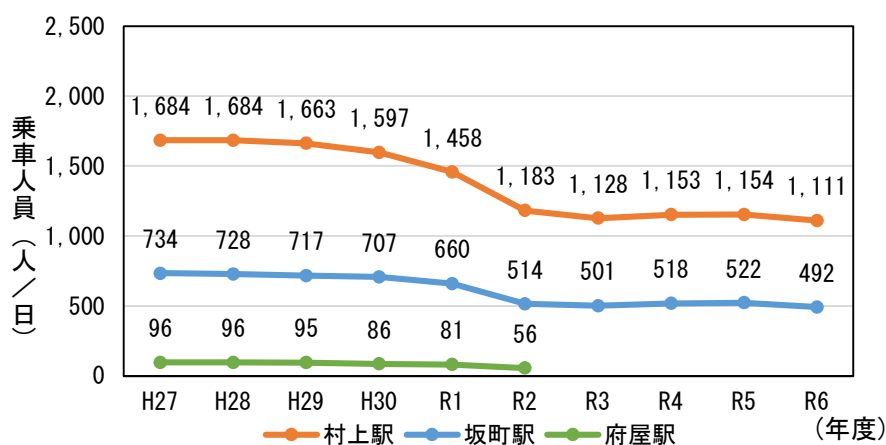
表 主要駅における運行本数(R8.4 時点)

駅名	上り(新津方面)	下り(酒田方面)
村上駅	26便	25便
坂町駅	26便	26便
府屋駅	15便	15便

資料:東日本旅客鉄道株式会社 HP

2) 利用者数

鉄道の利用者数は減少傾向にあり、令和 3 年度には府屋駅が無人駅となりました。



資料:東日本旅客鉄道株式会社 HP

図 主要駅における乗車人員の推移

(3) バス

1) 運行概要

本市を運行するバスには2つの運営主体があり、令和8年現在、村上市地域公共交通活性化協議会が主体の「村上市コミュニティバスあべっ車」と山北地域交通運営協議会が主体の「山北地域路線バス」が運行されています。各運営主体は運行事業者に委託しており、雷・勝木線は(一社)徳洲会が運行しており、その他の路線は新潟交通観光バス(株)が運行しています。

表 バスの運行概要

運営主体	名称	路線名	運行事業者
村上市地域公共交通活性化協議会	村上市コミュニティバスあべっ車	まちなか循環(大回り)	新潟交通観光バス(株)
		まちなか循環(小回り)	
		せなみ巡回	
		岩船巡回	
		縄文の里朝日線	
		高根線	
		大須戸線	
		塩野町線	
		北中線	
		河内線	
		町屋号(日・祝のみ)	
		瀬波温泉・粟島号(日・祝のみ)	
山北地域交通運営協議会	山北地域路線バス	大毎・鼠ヶ関線	(一社)徳洲会
		雷・勝木線	

写真

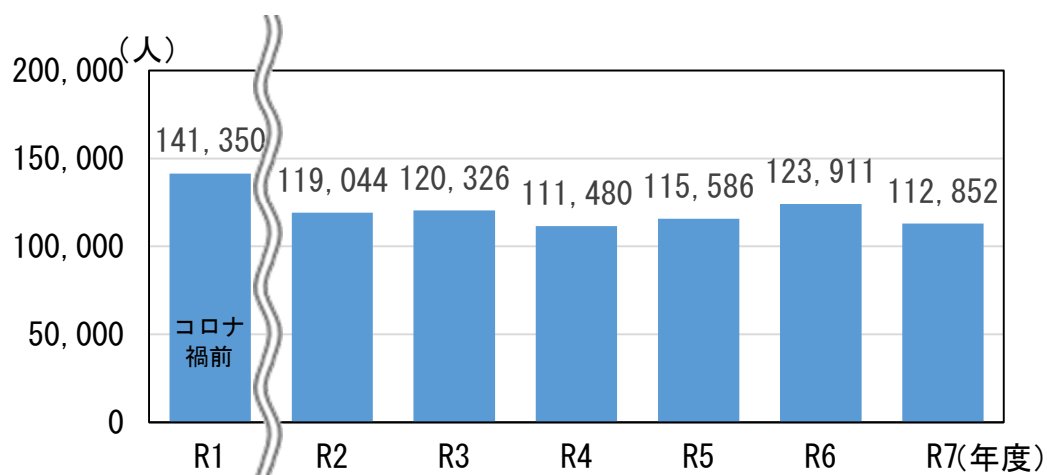
写真

2) バス全体の利用者数、収支率、財政負担額

バス全体の利用者数は新型コロナウイルス感染症の影響により減少しましたが、令和6年度にかけて増加傾向にありました。しかし、令和7年度はドライバー不足等による日曜運行の廃止に伴う減便により、利用者数は減少に転じています。

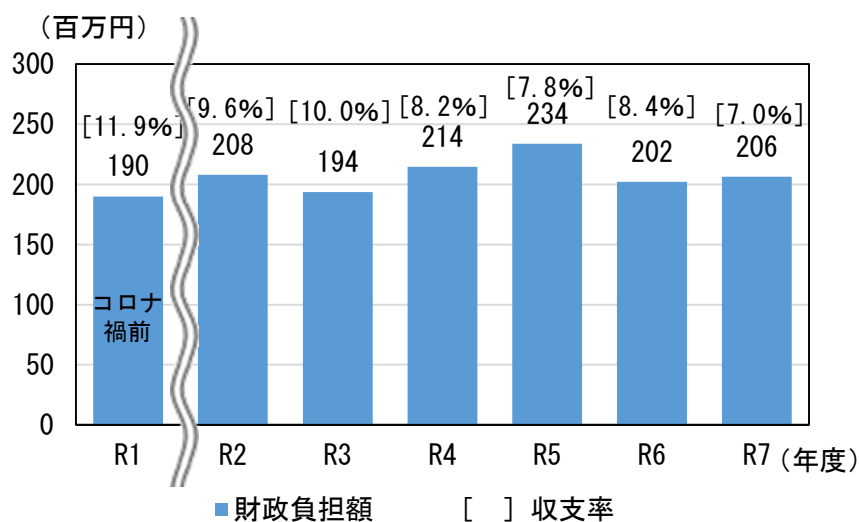
バス全体の収支率は、悪化傾向にあり、令和7年度には7.0%まで低下しています。

バス全体の本市における財政負担額は、令和5年度にかけて増加傾向にありましたが、令和6年10月に路線再編を実施したことなどから、バス全体にかかる財政負担額は縮小傾向にあります。



資料:新潟交通観光バス(株)、村上市

図 バス全体の年間推定利用者数

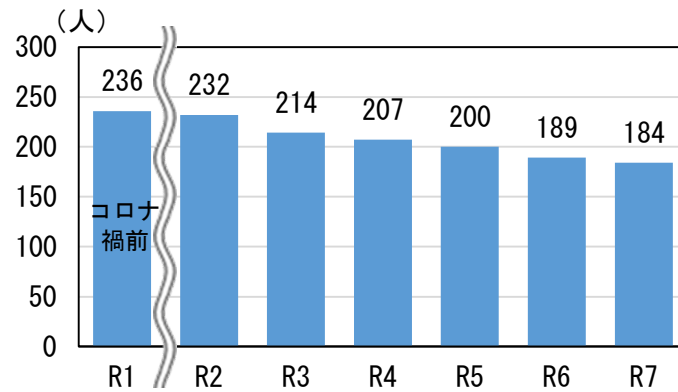


資料:村上市

図 バス全体の収支率・財政負担額の推移

(参考) バスドライバー数の推移

雷・勝木線を除く全路線の運行を担う新潟交通観光バス株式会社では、バスドライバー数(貸切含む)が減少傾向にあり、令和7年4月時点で184人とコロナ禍前の令和元年と比較すると50人以上減少しており、路線バスの廃止や減便などサービスの低下に歯止めがかからない状況です。

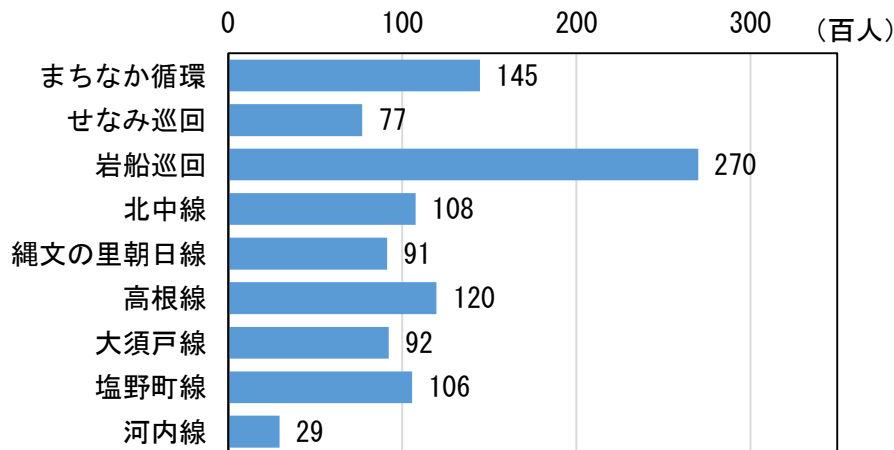


資料:新潟交通観光バス株式会社、村上市

図 バス運転士数の推移(各年4月時点)

3) コミュニティバスあべっ車の利用者数

令和6年10月に路線再編を行ったコミュニティバスあべっ車における令和7年度路線別利用者数(推計値)は、岩船巡回で最も利用者が多く約27,000人、次いでまちなか循環で約14,500人となっており、運行本数や運行エリアによって利用者数に差が見られます。

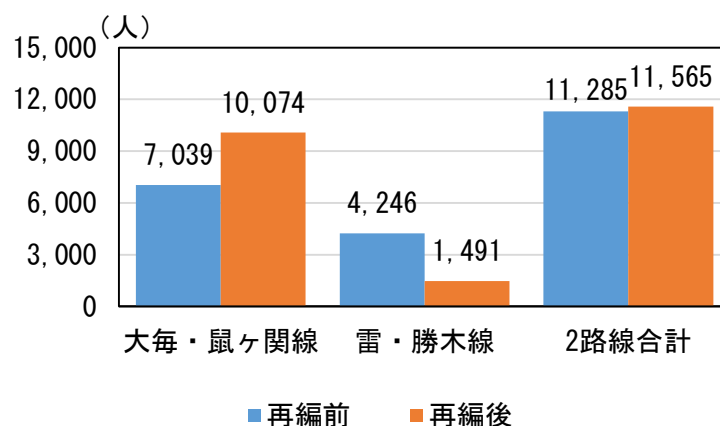


資料:村上市

図 路線別利用者数(令和7年度)

2) 山北地域路線バスの利用者数

令和7年12月より運行を開始した大毎・鼠ヶ関線(新交バス)における利用者数(推計)は、年間10,074人※と再編前と比較して増加しています。一方で、令和7年12月より運行を開始した雷・勝木線(徳洲会バス)における利用者数は年間1,491人※と減少しています。尚、2路線を合計した場合、再編後は11,565人となり、再編前からわずかに増加しています。



資料:村上市

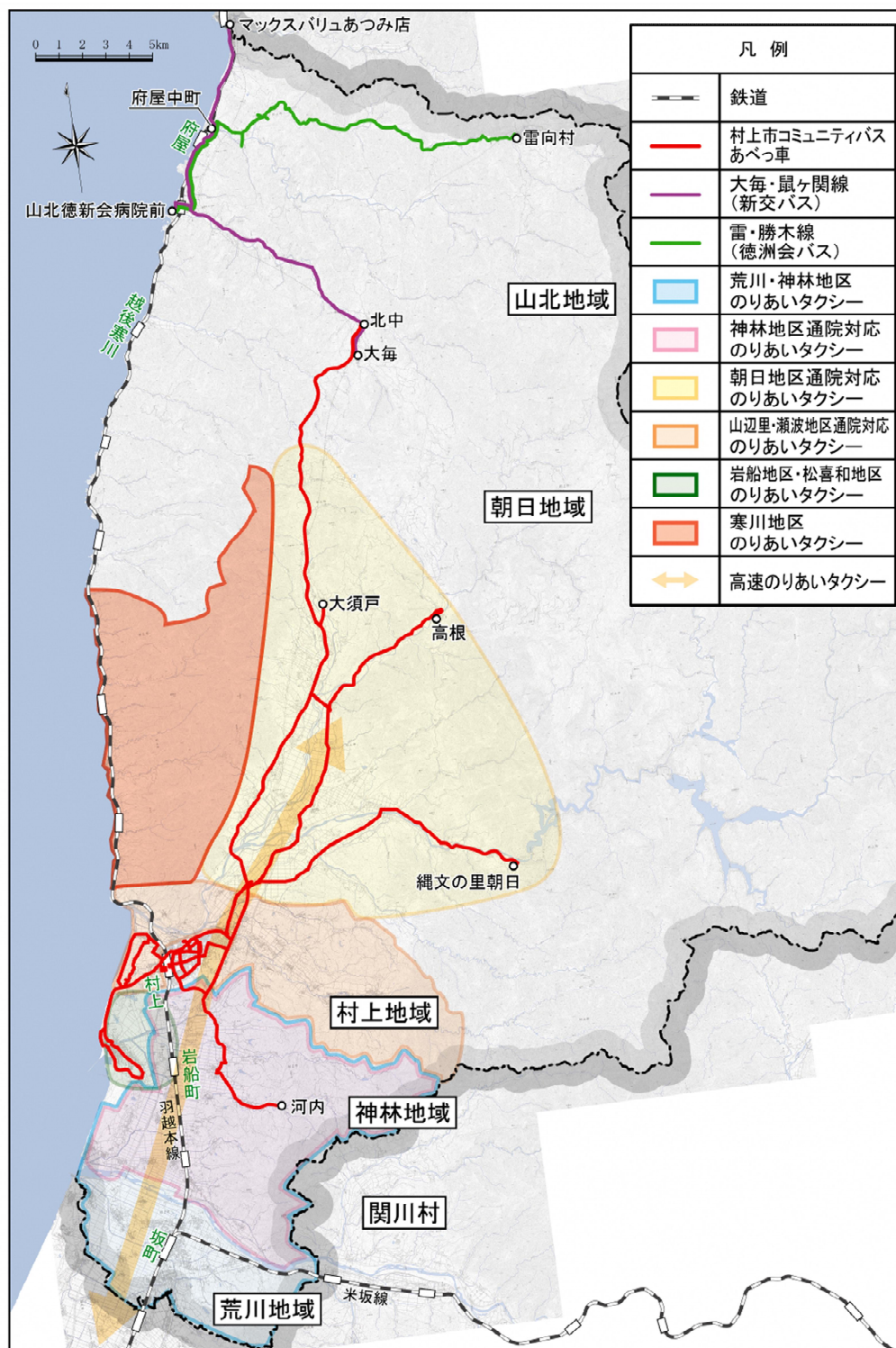
図 再編前後における利用者数の変化

※令和7年12月～令和8月3月の実績に基づく推計値

(4) のりあいタクシー（高速のりあいタクシー含む）

1) 運行概要

本市では地区ごとにのりあいタクシー6路線と本市と新潟市および新潟市を結ぶ高速のりあいタクシーが運行されています。



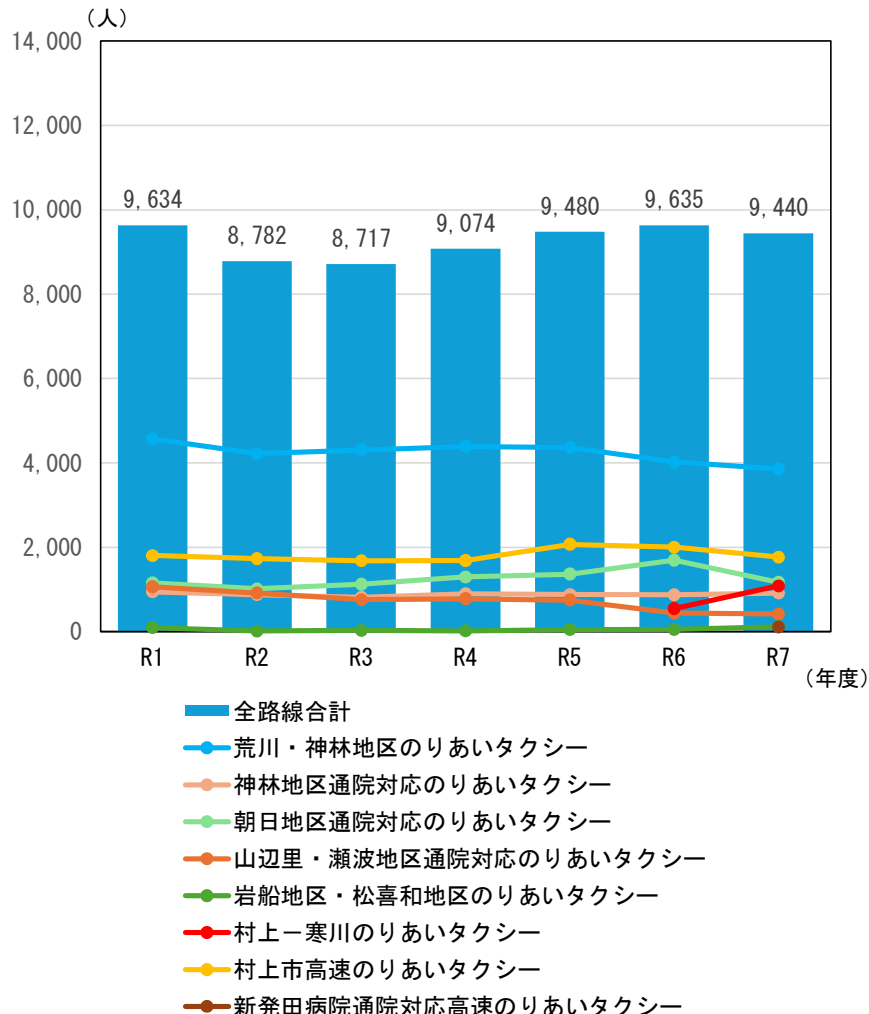
資料:村上市

図 のりあいタクシーの運行エリア

2) 利用者数、収支率、財政負担額

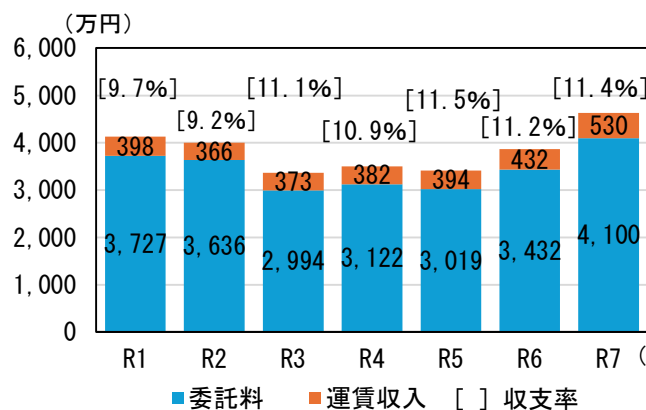
のりあいタクシーの利用者数は、新型コロナウイルス感染症の影響により一時は8,782人まで減少しましたが、令和7年度は9,440人まで増加しています。尚、令和6年10月に村上-寒川のりあいタクシーが、令和7年10月に新発田病院通院対応のりあいタクシーがそれぞれ運行を開始したことに留意する必要があります。

また、財政負担額も運行エリアの拡大等に伴い増加傾向にあります。収支率は近年約11%で推移しています。



資料:村上市

図 のりあいタクシーの年間利用者数



資料:村上市

図 のりあいタクシーの収支率および財政負担額(委託料)

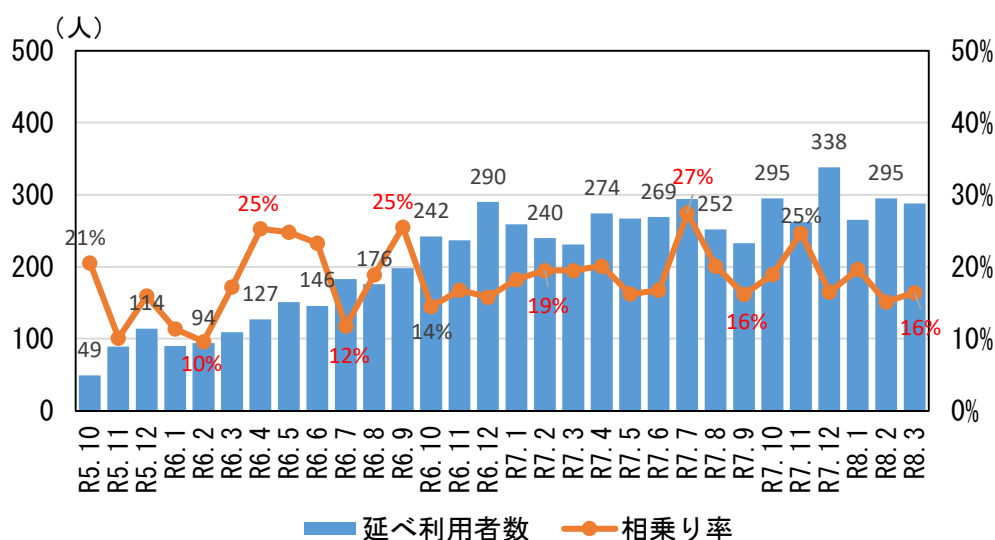
(5) さんぽくん

1) 運行概要

さんぽくんは山北地域における自家用有償旅客運送であり、山北地域全域をエリア運行するドアツードア型ののりあいタクシーです。また、ドライバーは地域住民が担っており、自家用車などで自宅から目的地まで送り届けています。尚、登録ドライバー数ですが、運行開始当初は16名でしたが、令和7年3月時点で25名まで増加しています。

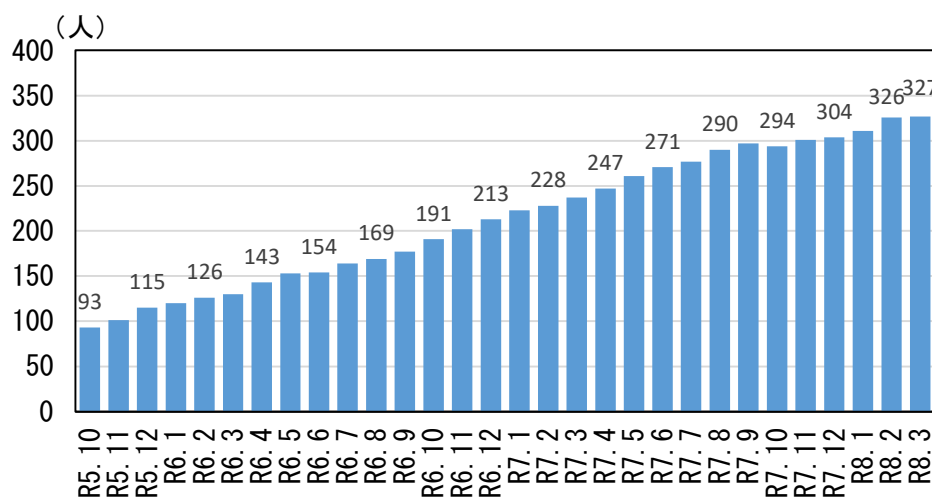
2) 利用者数

令和5年10月の運行開始以降、利用者数は増加傾向にあり、利用登録者数も増加傾向です。相乗り率は一時27%まで上昇したものの、20%を下回って推移することも少なくありません。



資料:村上市

図 さんぽくんの月別利用者数の推移



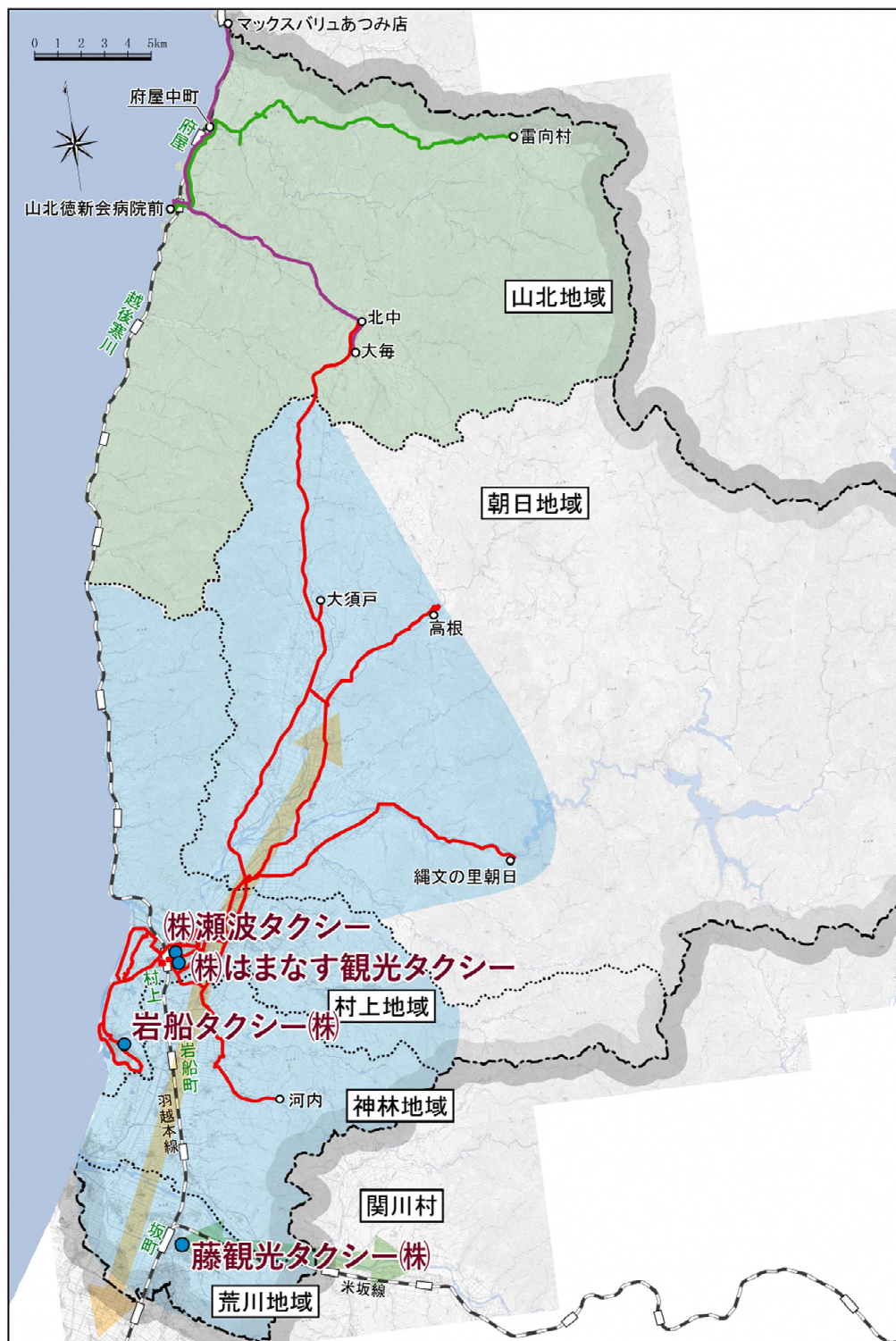
資料:村上市

図 さんぽくんの利用登録者数の推移

(6) タクシー

1) 運行概要

本市では、4社のタクシー事業者が運行しています。しかし、事業者の立地は村上地区や岩船地区、荒川地区となっており、タクシーの利用が難しい地区がみられます。

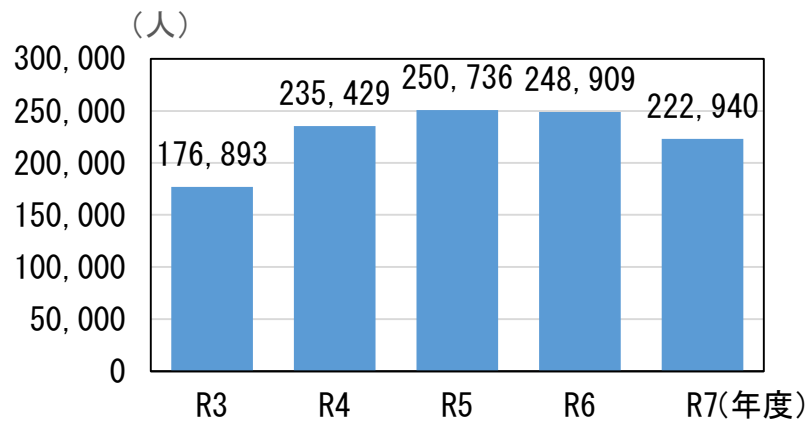


資料: 村上市

図 タクシー事業者の立地状況

2) 利用者数

タクシーの利用者数は、令和3年度においては新型コロナウイルス感染症拡大の影響で約17.6万人でしたが、その後は回復傾向にあります。一方で、令和7年度は減少傾向に転じ約22.3万人と、運行時間帯の見直しなどによるサービス低下が影響していると考えられます。



資料:村上市

図 タクシー利用者数の推移

(7) その他の移動手段

1) 関川村乗合タクシーえぶり号

隣接する関川村との移動手段を確保するため、関川村乗合タクシーえぶり号が本市に乗り入れています。

表 運行エリア別のコース一覧

運行便数	1日4便(定時便:2便 予約便2便)
運賃	1,000円
停車場所(坂町エリア)	坂町駅、荒川支所、原信、アコス、荒川中央クリニック、佐野医院、上田眼科、県立坂町病院、前川歯科クリニック、加藤歯科クリニック

2) 乗合タクシー

本市と栗島浦村との移動手段を確保するため、岩船港から本市中心部を結ぶ予約制の乗合タクシーが運行されています。

表 運行エリア別のコース一覧

運行便数	2～6便(時期によって異なる)
運賃	700円
乗降場所	岩船港、村上総合病院、村上駅、佐々木整形外科、新町、イオン村上東店

3) 山北徳新会病院外来バス

山北徳新会病院では、通院者を対象として送迎バスを運行しています。運行エリアは山北地域および山形県鶴岡市温海地区となっており、各コース週2日程度運行されています。

表 運行エリア別のコース一覧

運行エリア	コース種別
山北	①大沢・下大鳥コース、②山熊田・中継コース、③早川・笹川コース、 ④越沢・寒川コース
温海	①平沢・鼠ヶ関コース、②戸沢・五十川コース、③庄内・越沢コース、 ④関川・早田コース

4) 各種送迎バス

本市では、大学の送迎バスや旅館の送迎バスなど、さまざまな送迎バスが運行されており、各施設を利用する人の移動手段として重要な役割を担っています。

10. アンケート調査結果

(1) アンケート調査概要

市民や市内の高校に通う高校生のほか、公共交通利用者の移動実態や公共交通の利用状況、改善要望等を把握するため、3種類のアンケート調査を実施しました。

表 調査の概要

調査種別	市民アンケート調査	高校生等アンケート	利用者アンケート
対象	村上市民(18～89歳)	中等教育学校(2年生) 高校生(2年生)	公共交通利用者
配布方法	郵送	Web回答フォーム(二次元コード)を直接配布	直接配布
回収方法	郵送・Web	Web	郵送・Web
配布数	各地区250票ずつ 合計3,250票 ※地区区分は次頁参照	村上:93票 村上桜ヶ丘:116票 荒川:30票 村上中等:71票 合計:310票	鉄・バス:469票 のりあいタクシー:114票 さんぽくん:56票 合計:639票 ※配布実績
回収数 (回収率)	山北大川谷・八幡 :139票(55.6%) 山北中俣地区:127票(50.8%) 山北黒川又:138票(55.2%) 山北下海府:131票(52.4%) 館腰・三面・高根 :122票(48.8%) 猿沢・塩野町:132票(52.8%) 上海府地区:145票(58.0%) 岩船地区:134票(53.6%) 瀬波地区:132票(52.8%) 村上地区:137票(54.8%) 山辺里地区:141票(56.4%) 神林地区:132票(52.8%) 荒川地区:127票(50.8%) 不明:41票 合計:1,778票(54.7%) ※合計は居住地区不明含む 1,200部(回収率46.2%)	村上:31票(33.3%) 村上桜ヶ丘:98票(84.5%) 荒川:25票(83.3%) 村上中等:63票(88.7%) 合計217票(70%)	鉄道・バス :105票(22.4%) のりあいタクシー :46票(40.4%) さんぽくん :29票(51.8%) 合計 :180票(28.2%)

※利用者アンケートは市民アンケートを補完する目的で実施

【参考】アンケート調査時の地区区分

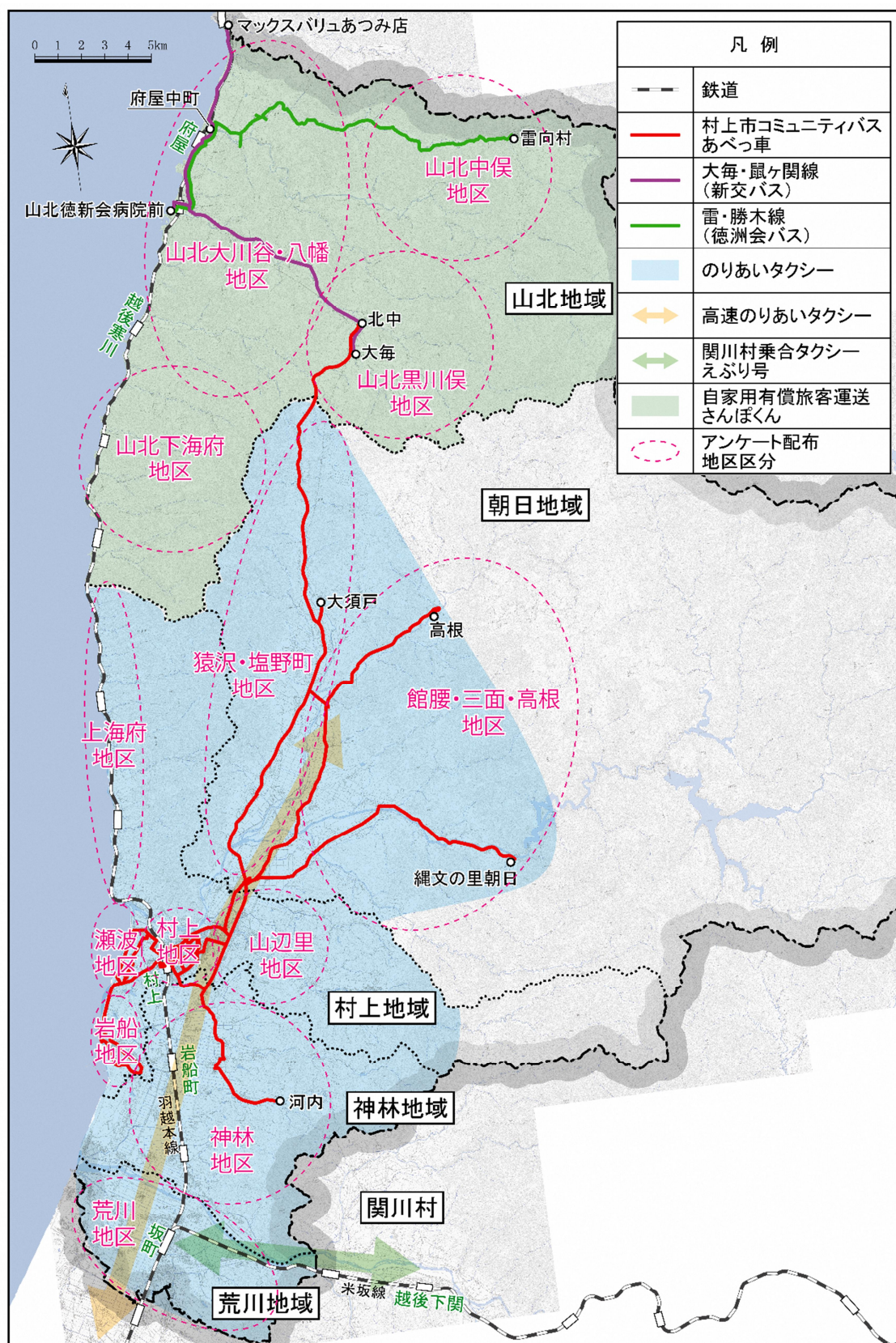


図 アンケート調査における地区区分

(2) 市民アンケート調査結果

1) 回答者の属性

回答者の居住地から、各地区概ね同数程度の回答を得ています。また、年齢別では50代以降の回答割合が高くなっています。

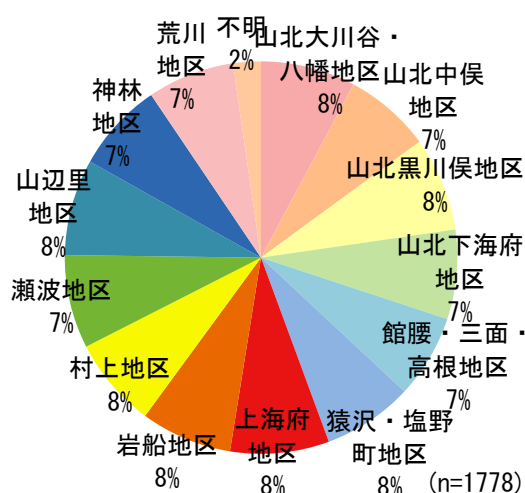


図 居住地

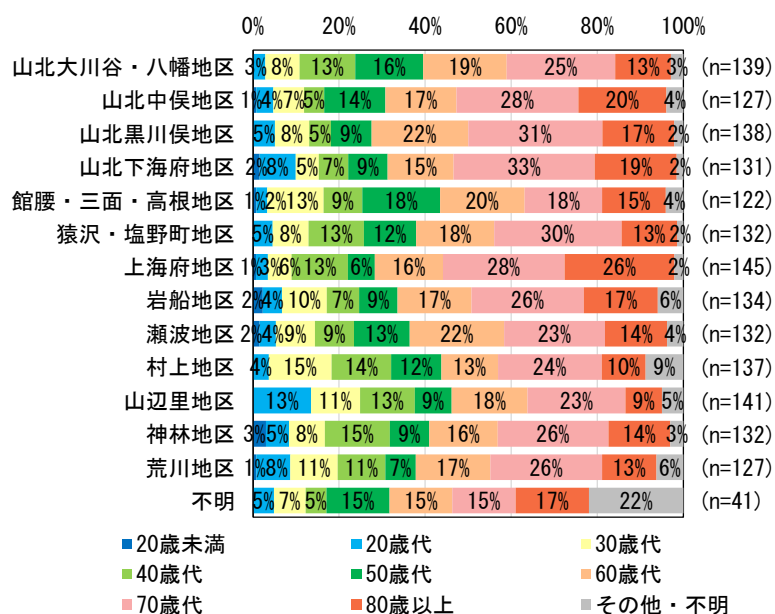


図 年代

2) 回答者が自ら送迎する機会およびその負担感

全地区で半数以上の人々が家族等を送迎する機会があり、市内全域で家族等を送迎している実態がみられます。また、送迎する機会がある人のうち、負担感が「あまりない」「ない」と感じている人は全地区とも60%を超えています。

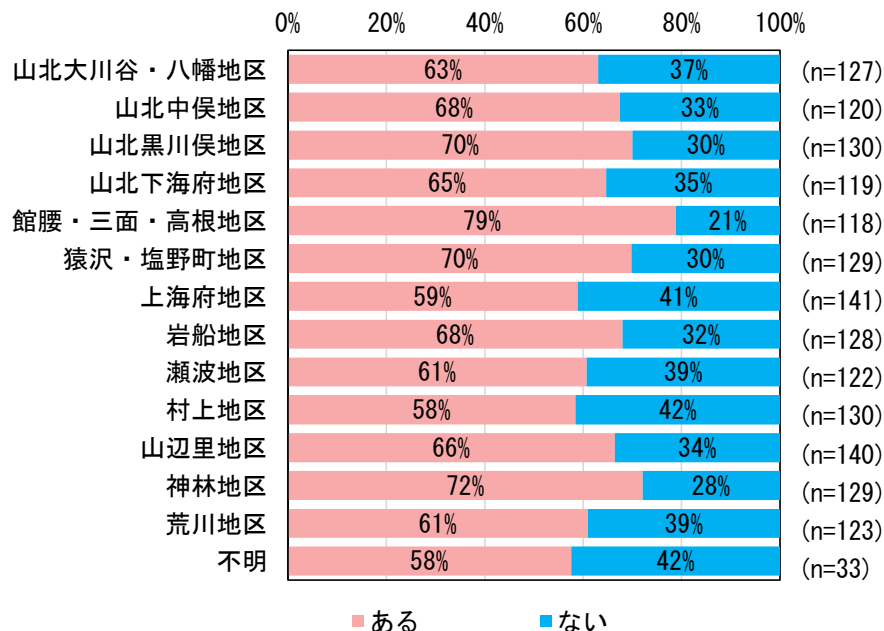


図 自ら送迎する機会

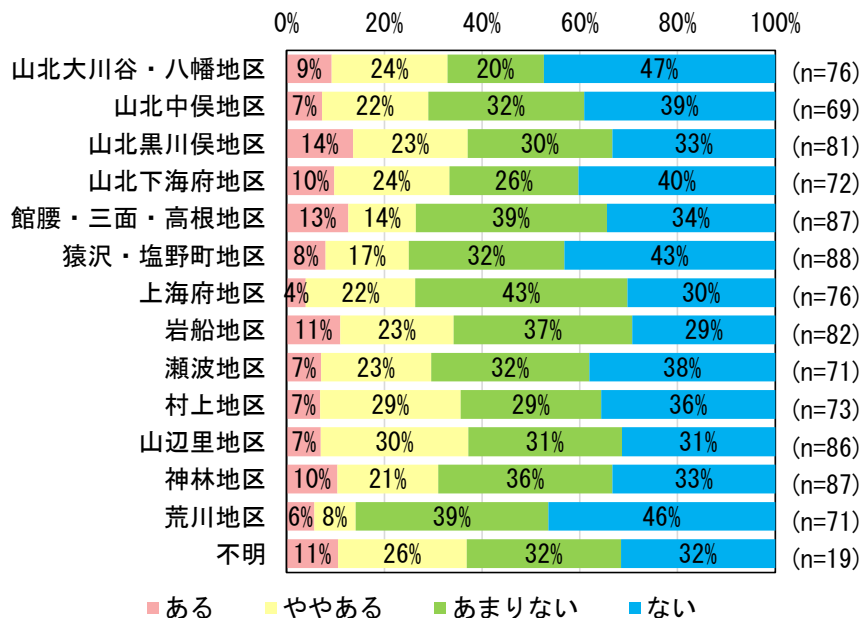


図 送迎をするに対する負担感

3) 買い物および通院における外出頻度

買い物における外出頻度は、地区別にやや差が見られ、山北地域の各地区は他地区より低頻度です。頻度が少ない場合、一度に購入する量が多い可能性が考えられます。

通院における外出頻度は、地区別に大きな差は見られません。「月に1日程度」の割合が最も高く、次いで「月に2、3日程度」となっており、買い物と比較すると低頻度です。

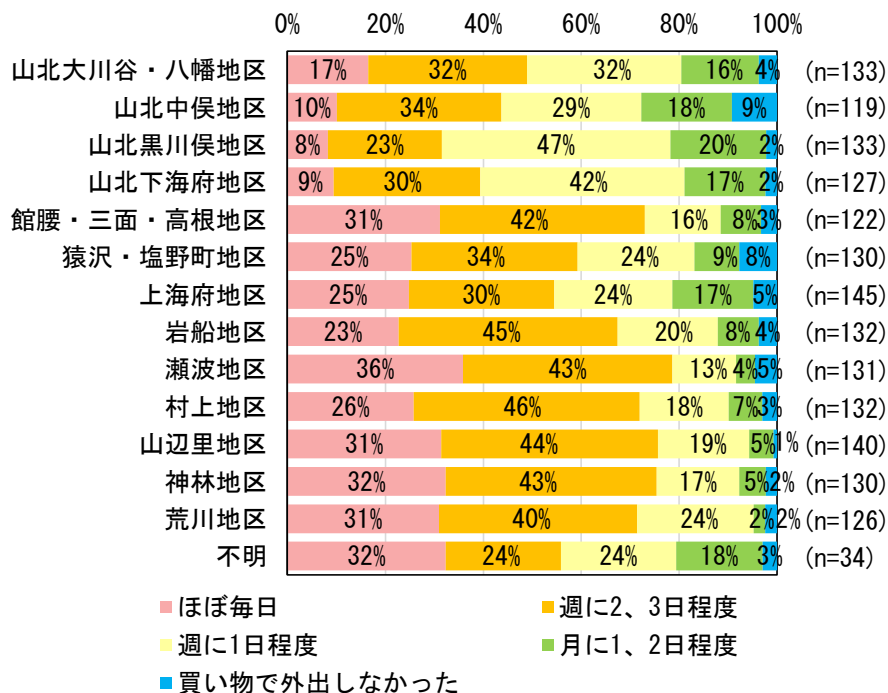


図 買い物における外出頻度

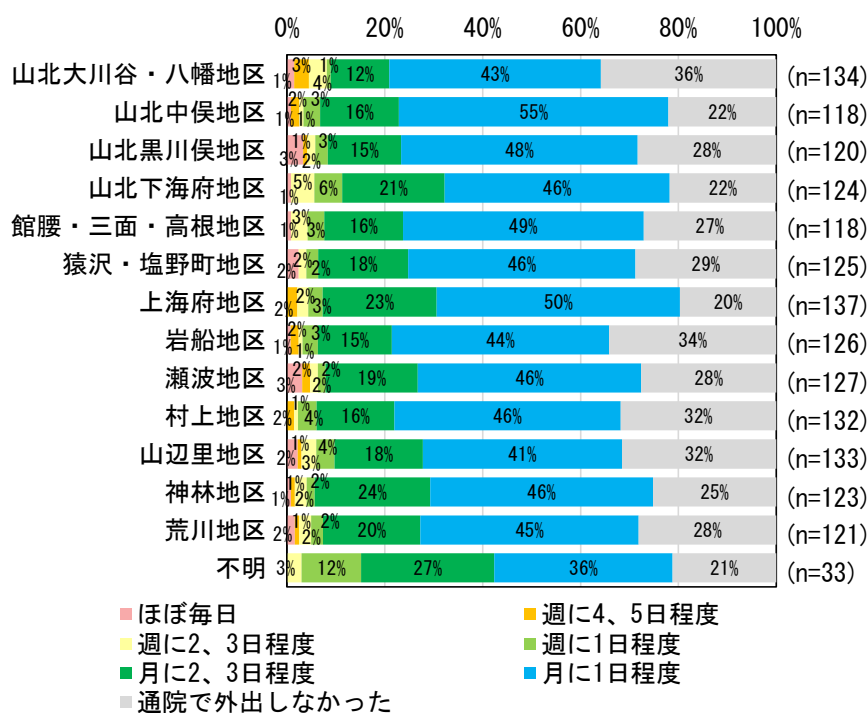


図 通院における外出頻度

4) 買い物および通院における外出方面

買い物における外出頻度は居住地区によって異なっており、多様なニーズがあります。一方でさまざまな施設名が挙がったものの、主要4施設(マックスバリュ、原信、ウオロク、イオン)にまわっている傾向にありました。

通院における外出方面は、山北地域内の各地区は山北地域内または村上地域、荒川地区居住者は荒川地域へ外出する傾向にあります。そのほかの地区はいずれも村上地域への外出する傾向にあります。

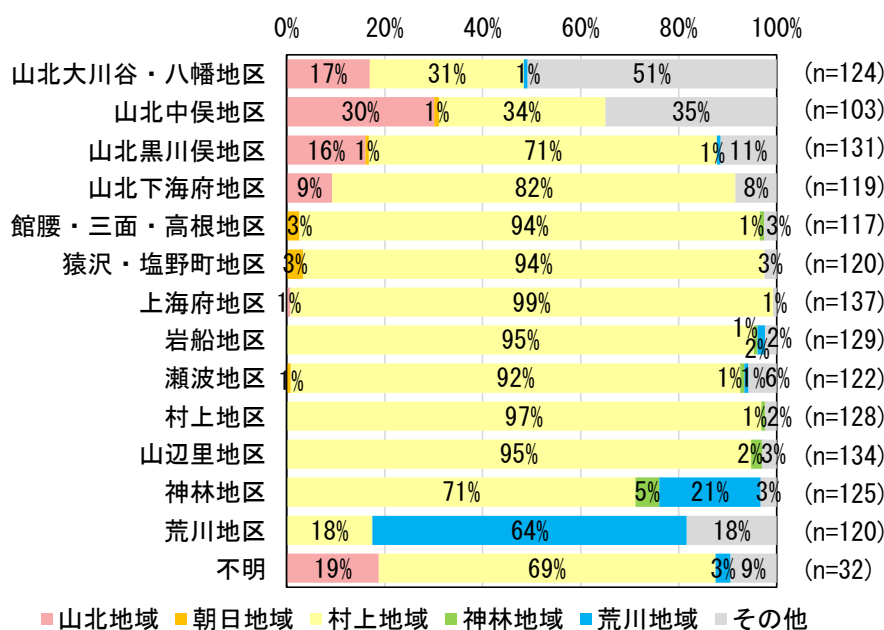


図 買い物における外出方面

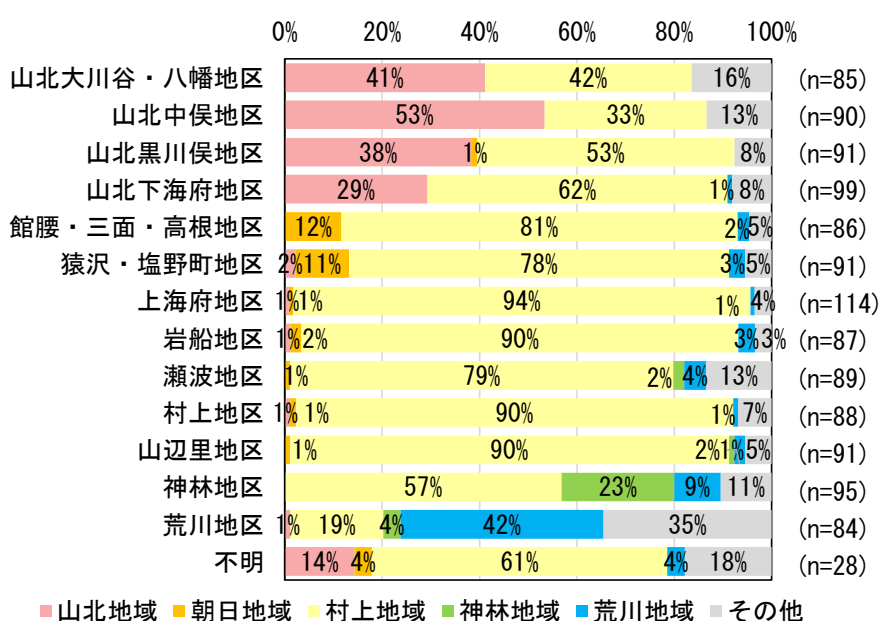


図 通院における外出頻度

5) 買い物および通院における自宅出発時間帯

買い物における出発時間帯は9時台、10時台の割合が高い傾向にあります。

通院における出発時間帯は8時台、9時台、10時台の割合が高い傾向にあり、買い物より早く出発する傾向にあります。また、山北地域の各地区は8時台の割合が高く、他地区より早い傾向にあります。

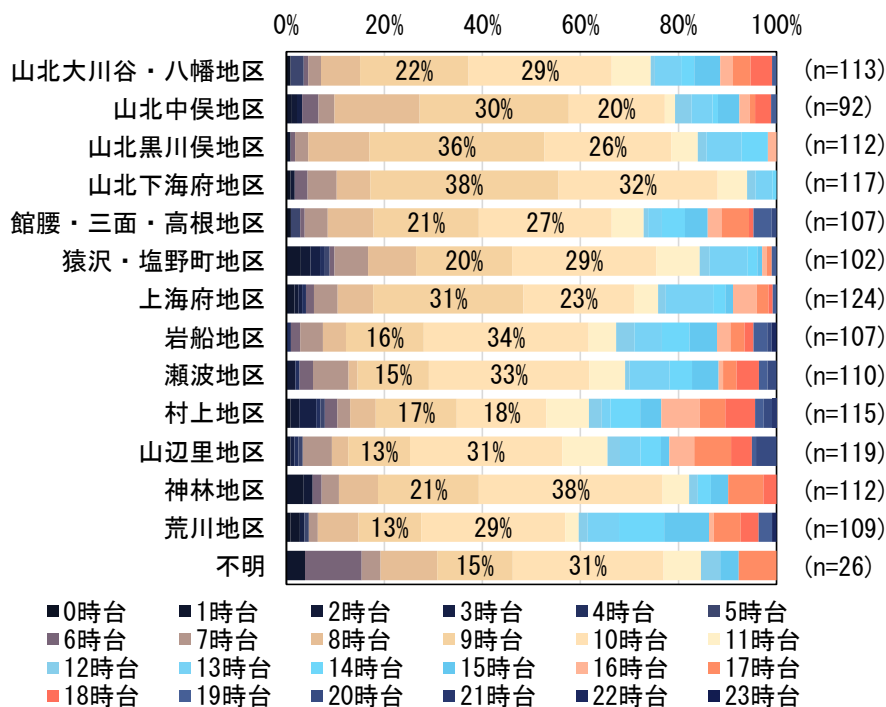


図 買い物における自宅出発時間帯

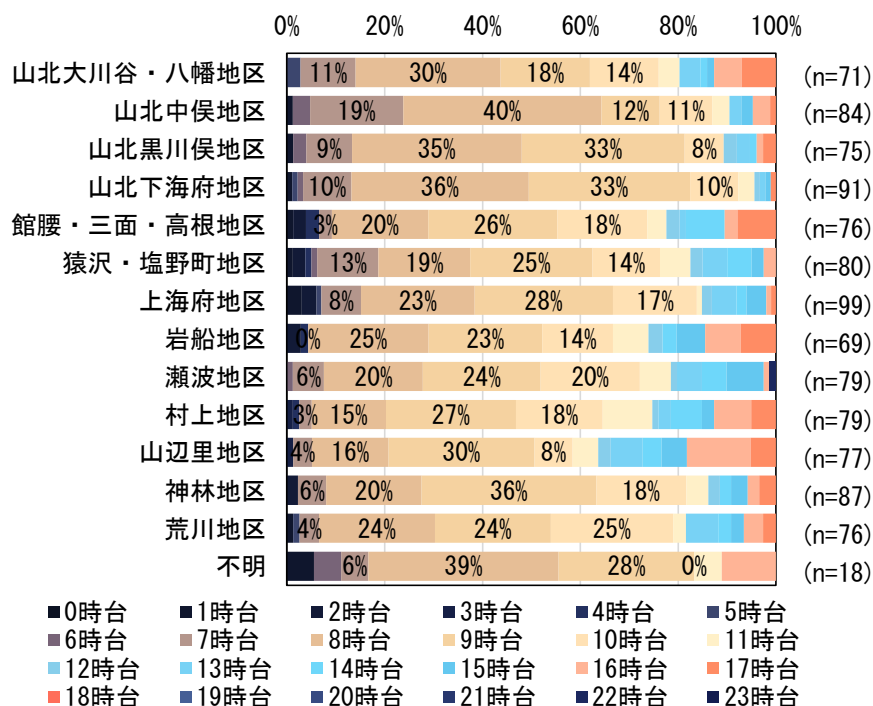


図 通院における自宅出発時間帯

6) 買い物および通院における移動手段

買い物、通院ともに公共交通の利用はわずかです。また、公共交通が本市の中では比較的充実している村上地区でも利用がわずかであることから、運行内容が十分に周知されていないことが想定されます。

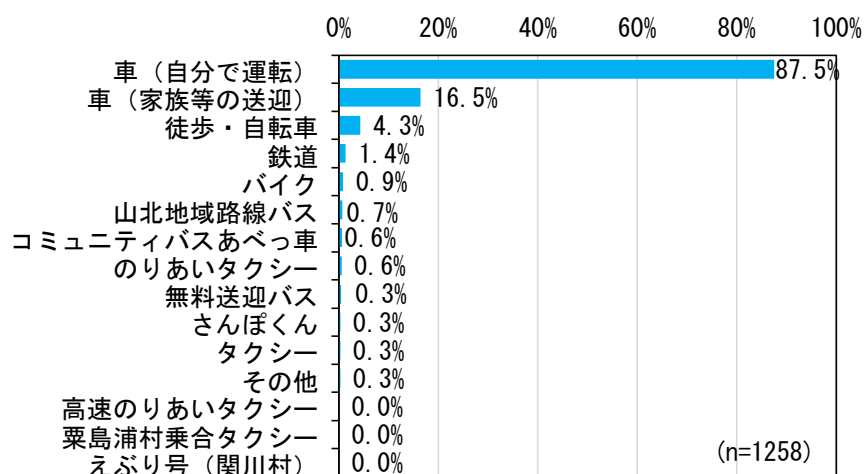


図 買い物における移動手段

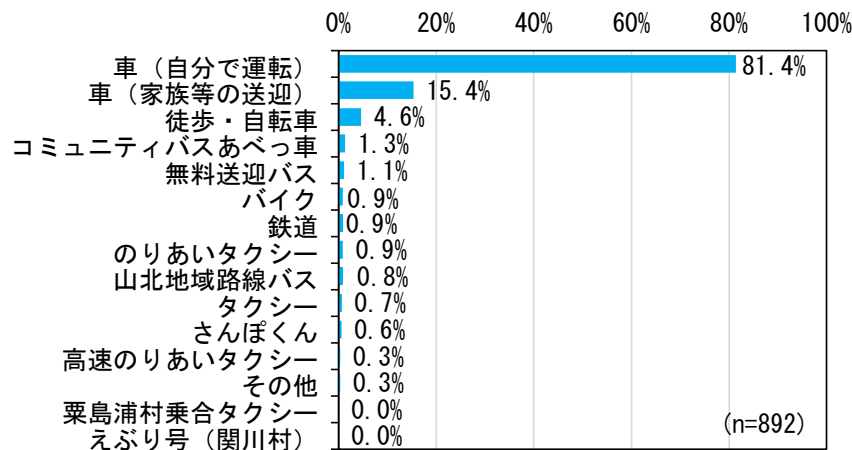


図 通院における移動手段

7) バスを利用しない理由・改善要望

バスを利用しない理由は、自家用車または送迎の利用を除くと「行き・帰りの時間帯に合うバスがないから」「自宅からバス停まで遠いから」の割合が高く、利便性が低い状況です。また、「運行時刻やルートがわからないから」の割合も高いことから、周知不足が考えられます。

バスの改善要望は、「情報発信の充実」や「のりばを増やす」という要望が多く、市民アンケートの補完を目的として実施した利用者アンケートでも同様の傾向が見られました。

理由 地域	自家用車を利用するから	家族等が送迎してくれるから	行きの時間帯に合うバスがないから	帰りの時間帯に合うバスがないから	徒歩・自転車移動できる距離だから	自宅から最寄りバス停まで遠いから	運賃が高いから	乗り継ぎが面倒だから	バスや鉄道との乗り継ぎが面倒だから	運行時刻やルートがわからないから	運行しないことがあるから	時刻表通りに運行しないことがあるから	時間がかかるから	その他	
山北大川谷・八幡地区	88%	14%	5%	5%	4%	5%	0%	1%	5%	1%	4%	2%	(n=127)		
山北中俣地区	86%	14%	5%	5%	0%	5%	2%	1%	0%	0%	2%	10%	(n=111)		
山北黒川俣地区	90%	19%	4%	5%	0%	3%	1%	1%	3%	0%	4%	2%	(n=114)		
山北下海府地区	88%	19%	3%	3%	0%	5%	0%	3%	2%	0%	3%	4%	(n=119)		
館腰・三面・高根地区	90%	14%	7%	8%	1%	7%	4%	2%	6%	0%	3%	3%	(n=106)		
猿沢・塩野町地区	93%	17%	6%	2%	0%	4%	4%	2%	4%	0%	3%	4%	(n=113)		
上海府地区	89%	19%	7%	5%	2%	5%	2%	2%	5%	0%	3%	8%	(n=123)		
岩船地区	87%	20%	6%	6%	3%	3%	1%	0%	8%	0%	8%	0%	(n=119)		
瀬波地区	82%	18%	4%	4%	4%	4%	0%	2%	8%	0%	1%	5%	(n=113)		
村上地区	81%	22%	3%	3%	8%	4%	0%	2%	7%	0%	3%	4%	(n=118)		
山辺里地区	94%	9%	4%	5%	2%	14%	0%	2%	2%	1%	1%	4%	(n=122)		
神林地区	92%	17%	5%	3%	2%	10%	0%	1%	9%	0%	3%	7%	(n=126)		
荒川地区	92%	16%	1%	1%	5%	5%	3%	2%	3%	1%	4%	9%	(n=110)		
不明	76%	15%	3%	6%	6%	6%	0%	0%	6%	0%	3%	0%	(n=33)		

図 バスを利用しない理由

改善要望 地域	時刻表やルート図を わかりやすくする （情報発信の充実）	のりば（バス停） を増やす	始発便の時刻を 早くする	最終便の時刻を 遅くする	キャッシュレス システムを充実する	段差の小さい 車両にする	日曜・祝日も 運行する	待合小屋やベンチの 設置を充実する	分けるシステムを充実す る	バス の位置情報 がわかる システムを 充実する	その他	
山北大川谷・八幡地区	56%	26%	5%	14%	15%	11%	34%	9%	12%	11%	(n=105)	
山北中俣地区	40%	27%	2%	12%	4%	11%	26%	10%	8%	28%	(n=89)	
山北黒川俣地区	55%	28%	7%	14%	9%	14%	32%	13%	12%	14%	(n=104)	
山北下海府地区	47%	28%	3%	9%	7%	10%	34%	8%	10%	21%	(n=98)	
館腰・三面・高根地区	58%	29%	6%	17%	13%	6%	24%	12%	18%	16%	(n=98)	
猿沢・塩野町地区	50%	23%	5%	19%	11%	6%	32%	14%	11%	22%	(n=104)	
上海府地区	55%	33%	2%	9%	13%	14%	35%	12%	14%	13%	(n=112)	
岩船地区	50%	32%	2%	13%	15%	15%	38%	19%	13%	12%	(n=117)	
瀬波地区	52%	39%	3%	11%	6%	7%	31%	23%	15%	18%	(n=114)	
村上地区	51%	36%	1%	10%	15%	10%	36%	13%	13%	16%	(n=126)	
山辺里地区	47%	47%	2%	11%	15%	6%	26%	15%	23%	17%	(n=119)	
神林地区	61%	44%	1%	7%	11%	4%	28%	13%	17%	14%	(n=113)	
荒川地区	53%	55%	3%	3%	13%	3%	22%	15%	19%	18%	(n=97)	
不明	44%	32%	16%	24%	8%	12%	20%	4%	8%	24%	(n=25)	

図 バスの改善要望

のりあいタクシーを利用しない理由は、自家用車または送迎の利用を除くと各地区とも「のりあいタクシーの運行内容を知らないから」の割合が高く、運行エリア全体で運行内容が周知されていないことが考えられます。また、「行き」より「帰り」の合う時間帯がない点も利用につながっていないことが想定されます。

理由 地域	自家用車を 利用するから	家族等が送迎 してくれるから	行き時間帯に 合う便がないから	帰りの時間帯に 合う便がないから	徒歩・自転車 移動できる距離 だから	運行エリア内に ないから	運賃が高いから	よく行く目的地が 運行エリア内に ないから	バスや鉄道との 乗り継ぎが 面倒だから	のりあいタクシーの 運行内容を 知らないから	予約をするのが 面倒だから	時間がかかるから・ 時間が読めないから	ほかの公共交通 手段があるから	ほかの人と 乗りたいくないから	以前、断られた ことがあるから	物価が高で買物の 頻度が減ったから	その他
館腰・三面・高根地区	99%	25%	4%	5%	2%	0%	4%	0%	9%	5%	1%	1%	2%	0%	0%	1% (n=106)	
猿江・塩野町地区	97%	25%	1%	3%	0%	2%	3%	1%	10%	5%	3%	3%	0%	0%	2%	2% (n=113)	
上海府地区	92%	27%	2%	3%	0%	2%	3%	1%	14%	4%	5%	2%	4%	0%	7%	(n=123)	
岩船地区	82%	34%	1%	2%	3%	3%	2%	2%	15%	3%	3%	3%	3%	0%	0%	3% (n=119)	
瀬波地区	82%	25%	2%	3%	5%	3%	4%	2%	17%	8%	3%	3%	4%	1%	1%	4% (n=113)	
村上地区	85%	32%	2%	3%	10%	4%	1%	1%	7%	4%	0%	7%	3%	0%	0%	2% (n=118)	
山辺里地区	98%	25%	1%	2%	5%	1%	4%	0%	11%	3%	2%	0%	5%	0%	1%	6% (n=122)	
神林地区	91%	26%	1%	5%	1%	2%	2%	1%	9%	5%	2%	2%	2%	0%	0%	3% (n=126)	
荒川地区	102%	31%	1%	1%	5%	2%	2%	2%	7%	4%	2%	2%	1%	0%	1%	2% (n=110)	
不明	52%	15%	3%	0%	6%	0%	0%	3%	9%	3%	3%	0%	3%	0%	0%	3% (n=33)	

施策	割合
休日も運行する	67%
よく行く目的地に、停留所を設置する	27%
利用方法や活用事例を紹介するチラシ配布や講習会を行う	17%
最終便の時刻を遅くする	13%
その他	13%
のりあい(複数人乗車)した時の割引を導入する	10%
始発便の時刻を早くする	3%
スマートフォンのアプリやWebサイトから予約できるようにする	3%

(n=30)

34

9) さんぽくんを利用しない理由・改善要望

さんぽくんを利用しない理由は、自家用車または送迎の理由を除くと「さんぽくんの運行内容を知らないから」が各地区約20%あり、周知されていないことが考えられます。

また、市民アンケートを補完する目的で実施した利用者アンケートにおける改善要望は、「休日も運行する」が最も高い67%となっています。また、運行時間帯に関する要望も多いことから、サービスレベルの向上が求められています。

地域 \ 理由	自家用車を利用するから	家族等が送迎してくれるから	徒歩・自転車移動できる距離だから	使いたい時間帯に運行していないから	運賃が高いから	バスや鉄道との乗り継ぎが面倒だから	さんぽくんの運行内容を知らないから	予約をするのが面倒だから	時間が読めないから・時間がかかるから	ほかの公共交通手段があるから	ほかの人と乗りたくないから	以前、時間変更や断られたことがあるから	物価高で買い物の頻度が減ったから	その他	
山北大川谷・八幡地区	83%	18%	4%	4%	0%	1%	17%	9%	0%	4%	2%	0%	2%	3%	(n=134)
山北中俣地区	85%	20%	1%	2%	0%	0%	15%	4%	2%	0%	0%	0%	1%	4%	(n=107)
山北黒川俣地区	80%	22%	0%	2%	0%	0%	20%	2%	2%	2%	2%	0%	2%	5%	(n=123)
山北海府地区	84%	25%	1%	6%	2%	0%	15%	7%	2%	1%	2%	0%	0%	5%	(n=122)
不明	59%	18%	6%	0%	0%	6%	24%	6%	6%	0%	0%	0%	0%	6%	(n=17)

図 さんぽくんを利用しない理由

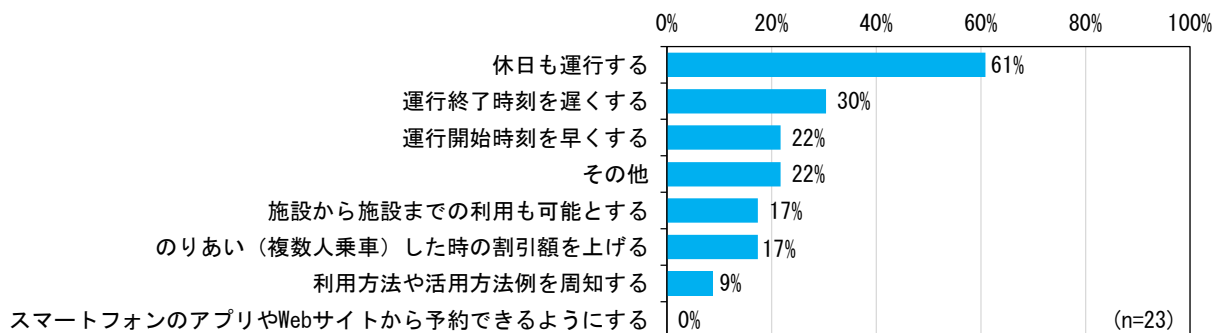


図 さんぽくんの改善要望(利用者アンケート)

10) 鉄道に対する改善要望

市民アンケートを補完する目的で実施した利用者アンケートにおける鉄道の改善要望は、鉄道またはバス等の公共交通のダイヤに関する意見が多いため、相互に連携し乗り継ぎ利便性の向上が求められています。

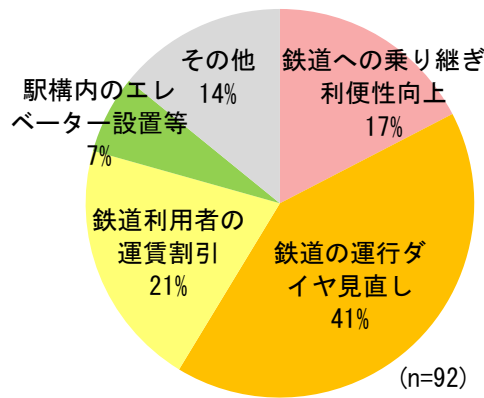


図 鉄道の改善要望(利用者アンケート)

11) 将来の公共交通について

10年後の移動手段に対する安心度を把握する設問では、「安心できない」と感じている人は各地区とも30%を超えており、公共交通が他地区より比較的充実している村上地区でも「やや安心できる」または「安心できる」と感じている人はわずか9%となっています。

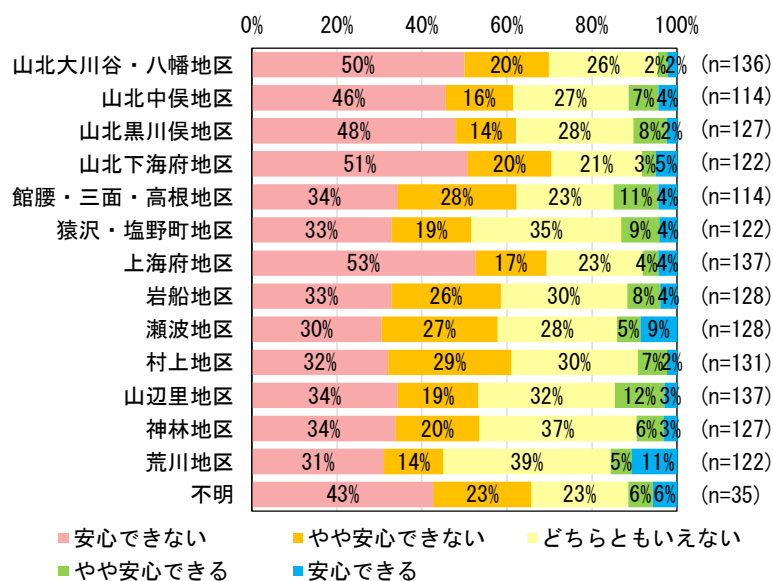


図 10 年後の移動手段に対する安心度

1 2) 現時点で求める最低限のバスサービスレベル

地区によって運行されている公共交通が異なることから、地域差が見られます。公共交通の利便性が比較的比較的低い地区では、「1時間に1本」以上を求める割合が低く、「朝・昼・夕それぞれ1本」でも問題ないと考えている人の割合が高くなっています。

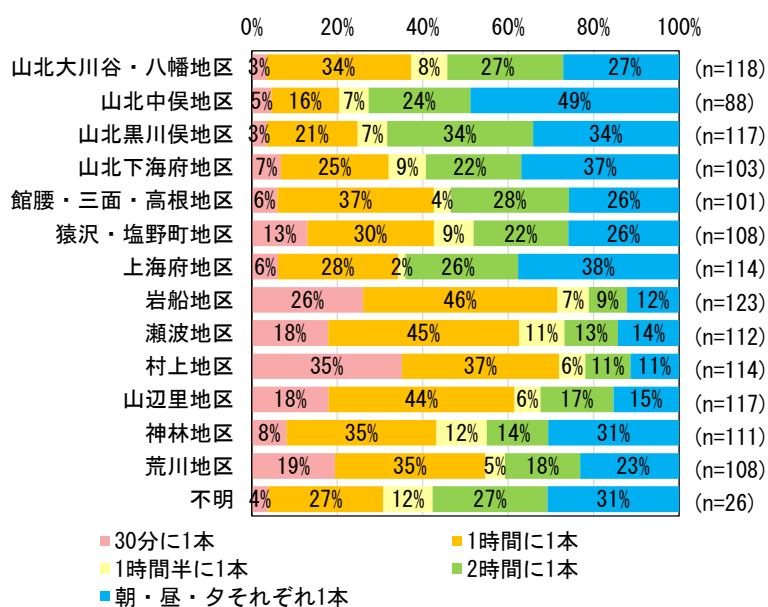


図 求める最低限のバスサービスレベル

(3) 高校生アンケート調査結果

1) 通学時の移動手段

行きは「車(家族等の送迎)」が最も高く、「コミュニティバスあべっ車」の利用は10%にとどまっています。尚、帰りは概ね行きと同じ移動手段を利用している傾向が見られました。

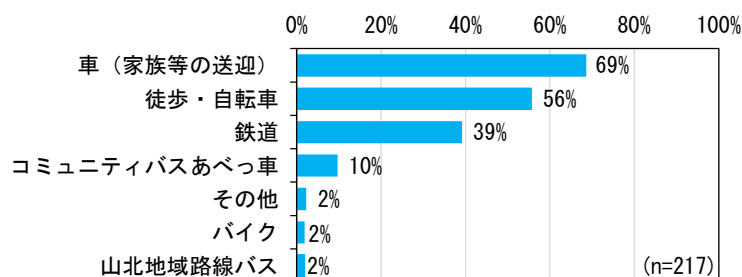


図 【行き】移動手段(晴天時)

2) 送迎の実態

送迎理由は「車通勤の家族の通勤方向と同じだから」が最も高い44%であり、通勤のついでに送迎してもらっている人が多い状況です。また、「公共交通より早く移動できるから」も高く、移動時間の短縮や効率性を重視する利用者のニーズが反映されていると考えられます。

送迎区間は「自宅から学校まで」が70%程度と大半を占めています。また、鉄道との併用は見られるものの、バスとの併用は少ない傾向です。

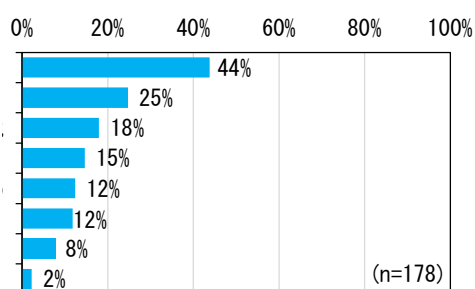


図 送迎理由

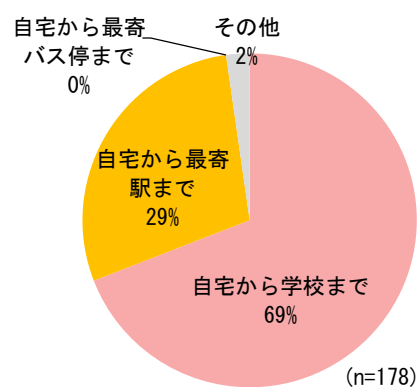


図 送迎区間

3) 曜日別の行動

部活動や生徒会の活動曜日について、土曜日は50%と半数が活動していますが、日曜日は11%まで減少しています。目的にかかわらず土曜日におけるバスの利用頻度は「利用しない」が最も高い84%であり、「毎週利用する」人はわずか1%です。

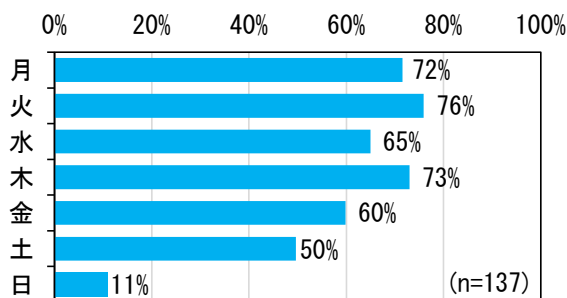


図 普段(晴れの日)における移動手段

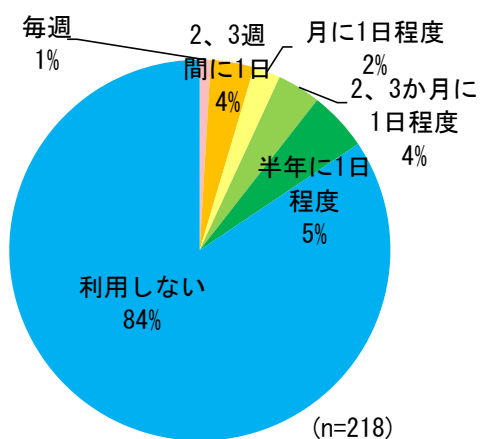


図 土曜日におけるバス利用頻度

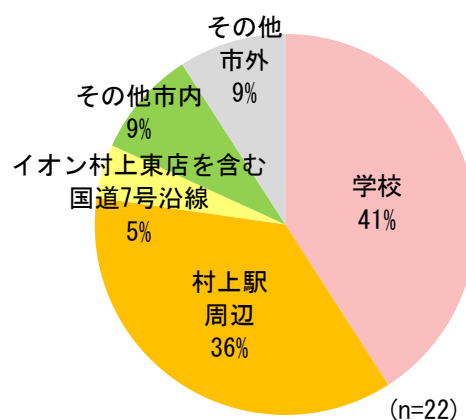


図 土曜日にバスを利用する人の主な目的地

11. ヒアリング調査結果

(1) 住民ヒアリング調査

アンケート調査結果や現状の公共交通サービスを踏まえ、3地区(高根・脇川・山居町1丁目)の居住者を対象に住民ヒアリングを実施しました。ヒアリングで挙げた公共交通に関する課題および要望を以下に示します。

表 住民ヒアリングにおける公共交通に関する課題・要望

	公共交通に関する課題や要望
高根	・参加者全員があべっ車の時刻表冊子を見たことがなかった ・使いやすい時間帯の便がない ・目的地に待合スペースがあると便利と思われる ・のりあいタクシーの存在は知っているが、利用したことはない
脇川	・休日運行をしてほしい ・のりあいタクシーは海沿いの道路ではなく、集落内を通過してほしい ・バス停まで歩いていくのが辛いため、ドアツードアやフリー乗降にしてほしい ・村上市街地だけでなく、マックスバリュなど山北方面への移動手段を望む ・のりあいタクシーやさんぽくんでは利用時の荷物制限があるが、トランク等に追加で載せられないものか
山居町1丁目	・ほとんどの参加者があべっ車の時刻表冊子を見たことがなかった ・高速のりあいタクシーが知られていなかった ・原信村上インター店を利用する場合、バス停から施設まで離れており大変である ・休日運行をしてほしい ・まちなか循環線の小回りを営業所まで延伸してほしい ・のりあいタクシーを中心部でも運行してほしい ・ニーズにあった利用しやすいダイヤに見直してほしい ・施設側の待合環境が充実していたら、バスの時間が空いても待つことができるのでは ・近年は通信販売が普及しているが、できるだけ自分の目で確認して購入したい

(2) 交通事業者ヒアリング調査

アンケート調査等で得られた「移動の実態」や「公共交通に関する要望」のうち、計画策定において重要となる事項について、下表のとおり交通事業者から意見を聴取しました。

表 住民ヒアリングにおける公共交通に関する課題・要望

事業者	ヒアリング結果
タクシー・のりあいタクシー	【利用状況とニーズ】 ・通院利用が主であり、特定の総合病院や個人医院への集中が見られる ・買い物利用も根強く、特に大量の荷物の積み込みに対する要望が多い ・一部地区では、土曜日運行や帰路便の時刻設定見直しを求める声がある 【運営上の課題】 ・乗務員不足と高齢化が深刻な共通課題となっている ・新規層の取り込みが進んでおらず、周知方法に工夫が必要である ・乗降場所の除雪や介助が必要な利用者の対応など運行以外の対応が負担である 【今後の展望】 ・既存事業者間での連携や効率化のための新技術(AI等)導入について、有効性を見極めつつ検討したい ・新たな活性化協議会事業への協力に対しては、供給体制を整えつつ前向きに対応を検討する姿勢が見られる
路線バス・病院送迎バス	【利用状況とサービス】 ・路線改編に伴うダイヤについて、施設利用者等から利便性維持の要望がある ・病院送迎は、運行曜日の拡大で利用者は増加したが、便別利用密度に偏りがある 【維持に向けた課題】 ・会社全体として、運転士確保が極めて困難であり、不採算路線の縮小を検討せざるを得ない状況にある ・あべっ車に関しては、複雑な運行系統や、初見では分かりにくい時刻表の表記などが、利用のハードルとなっている懸念がある 【行政・他機関への期待】 ・補助金制度の要件緩和や、持続可能な運行体制(乗り継ぎ拠点の整備等)への支援が求められている
NPO・鉄道事業者	【NPOによる移動支援】 ・通院・買い物など幅広い生活路線として定着しており、公共交通空白地帯の補完機能を果たしている。 ・予約の重複や無断キャンセルへの対応、生活支援(荷物運び等)の依頼など、ボランティアベースの運営ゆえの苦慮が見られる。 【鉄道との連携】 ・平日は通学、休日は観光やシニア層の利用と明確に分かれている。 ・二次交通(駅から先の移動手段)の確保が重要であり、バスだけでなくレンタサイクル等との連携にも期待が寄せられている。

