

第5章 基本的な方針・目標

1. 基本方針

これまでの検討結果、上位・関連計画を踏まえて、基本方針を設定します。

みんなで育て、みんなで支え、未来へつなぐ公共交通 ～誰もが利用しやすい持続可能な地域交通を目指して～

- ・本市の移動手段を確保するためには、行政や交通事業者だけでなく、市民1人ひとりが公共交通課題を自分事として捉え、主体的にかかわることが重要です。そのため、市民・交通事業者・行政それぞれが役割を担い、将来にわたり誰もが利用しやすい持続可能な地域交通を構築します。

2. 本市が目指す公共交通体系

基本方針を踏まえて、本市における公共交通体系を示します。現在の公共交通網をベースとしながらも、未来へつなぐ公共交通を実現するため、村上駅周辺地域と国道7号沿線地域との連携強化を図りながら本市全域での利便性向上および運行効率化を図り、誰もが利用しやすい持続可能な地域交通を目指します。

表 移動手段別の今後の方向性

交通手段	今後の方向性
鉄道	・バスやのりあいタクシー等と連携しながら移動手段を維持・確保します。 ・米坂線は、関係機関との十分な議論を重ねたうえで方向性を決定します。
バス	・村上駅周辺地域および国道7号沿線地域との連携強化を図りつつ、本市全域の利便性向上および運行効率化を図ります。
のりあいタクシー (高速含む)	・計画策定時の運行手法を継続しながら、移動手段を維持・確保します。
山北地域 路線バス	・計画策定時の運行手法を継続しながら、移動手段を維持・確保します。
さんぽくん	・計画策定時の運行手法を継続しながら、移動手段を維持・確保します。
えぶり号	・関川村と連携しながら、本市との移動手段を維持・確保します。
航路	・粟島浦村と連携しながら、本市との移動手段を維持・確保します。

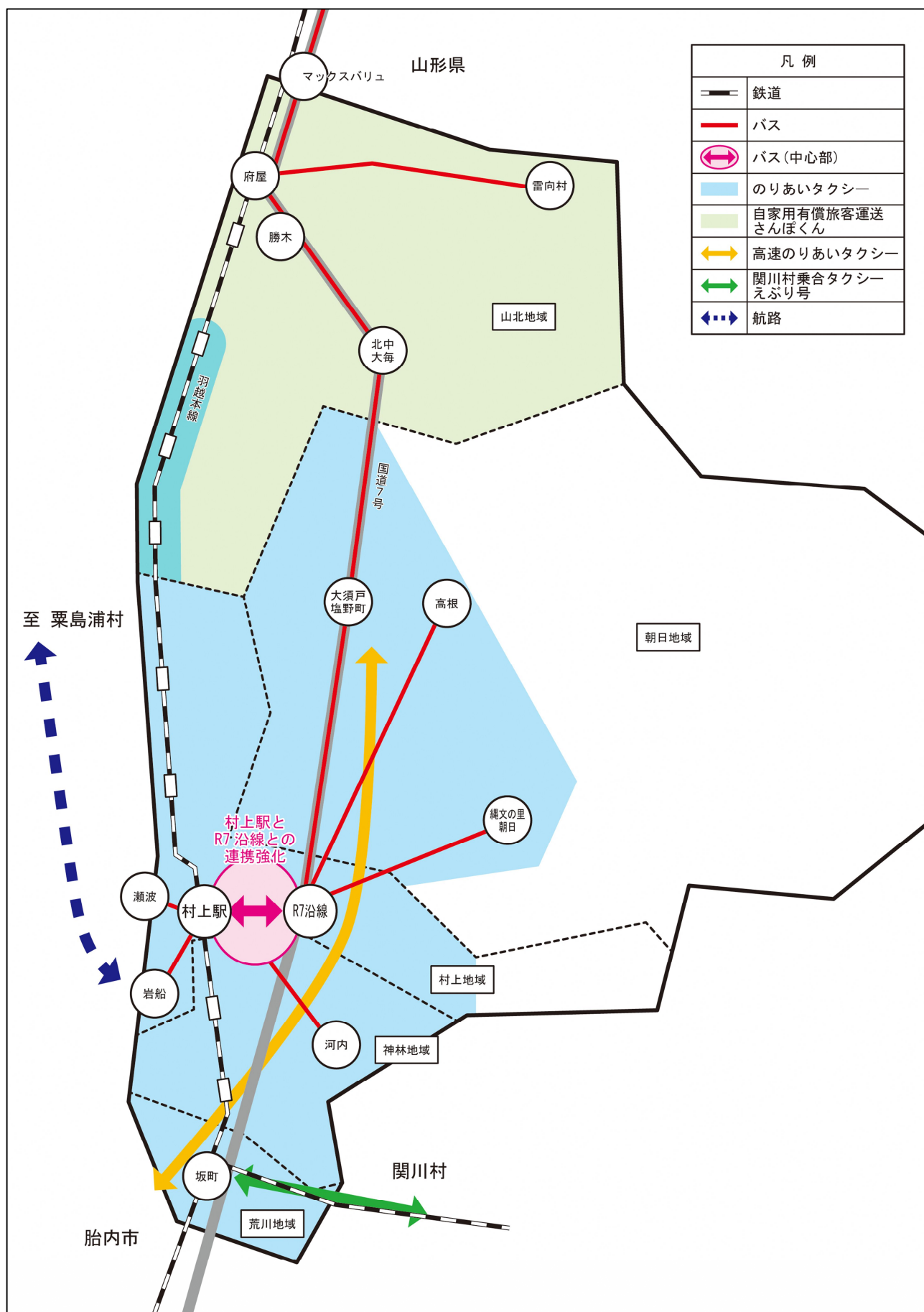


図 目指す公共交通体系

3. 各交通手段の役割

各交通手段が、道路運送法を順守しながらそれぞれの特性に応じて役割を分担し、連携し合うことで、効率的かつ利便性の高い公共交通網の形成を図ります。

表 各交通手段の役割

交通手段	役割
鉄道	・市内外の広域移動を担います。
コミュニティバスあべっ車	・本市中心部や各地域拠点を結ぶ拠点間移動を担います。
のりあいタクシー	・コミュニティバスあべっ車ではカバーできないエリアにおいて、ドアツードアによる本市中心部や地域拠点への移動を担います。
高速のりあいタクシー	・本市と新潟市および新発田市を結ぶ広域移動を担います。
山北地域路線バス	・山北地域における地域内移動を担います。 ・また、山形県内の商業施設を結ぶ県外移動を担います。
さんぽくん	・山北地域において、ドアツードアによる地域内移動を担います。 ・また、山形県内の商業施設を結ぶ県外移動を担います。
えぶり号	・本市と関川村を結ぶ広域移動を担います。
航路	・本市と栗島浦村を結ぶ広域移動を担います。
地域輸送資源 (スクールバス、旅館・ホテル送迎バス、病院送迎バスなど)	・それぞれの運送の役割を担いつつ、本市の公共交通におけるドライバー不足や運行効率化に対応するため、道路運送法を遵守しながら移動手段の確保に向けた活用も視野に入れます。
レンタルサービス シェアリングサービス	・二次交通としての役割を担います。

4. 地域公共交通確保維持改善事業の必要性

現時点の記載内容は第1次計画のものであり、今後補助対象路線確定後に更新予定

地域公共交通確保維持改善事業の地域内フィーダー系統※確保維持費国庫補助金等を活用しながら、自家用車を運転できない高齢者や学生の生活に必要な交通機能を確保します。

表 補助路線に係る事業および実施主体の概要

活用補助事業	路線名	起点	主な経由地	終点	事業許可区分	運行態様	実施主体	地域公共交通確保維持改善事業の必要性(位置づけ・役割を含む)
地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金	まちなか循環(小回り)	村上営業所	村上駅 村上市役所 イヨボヤ会館	村上駅前	79条	路線運行	村上市地域公共交通活性化協議会	まちなか循環(小回り)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(大回り～小回り)	村上営業所	村上駅 村上市役所 村上総合病院 イヨボヤ会館	村上駅前				まちなか循環(大回り～小回り)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	村上営業所	村上駅 村上総合病院 瀬波温泉	村上営業所				せなみ巡回は、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、観光地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	村上営業所	村上駅 村上総合病院	北中				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と山北地区の北中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、山北地区、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。

※地域内フィーダー系統：複数の市町村(旧市町村含む)にまたがって走る広域的なバス路線である地域間幹線系統に対し、支線として接続して運行するバス路線のこと

現時点の記載内容は第1次計画のものであり、
今後補助対象路線確定後に更新予定

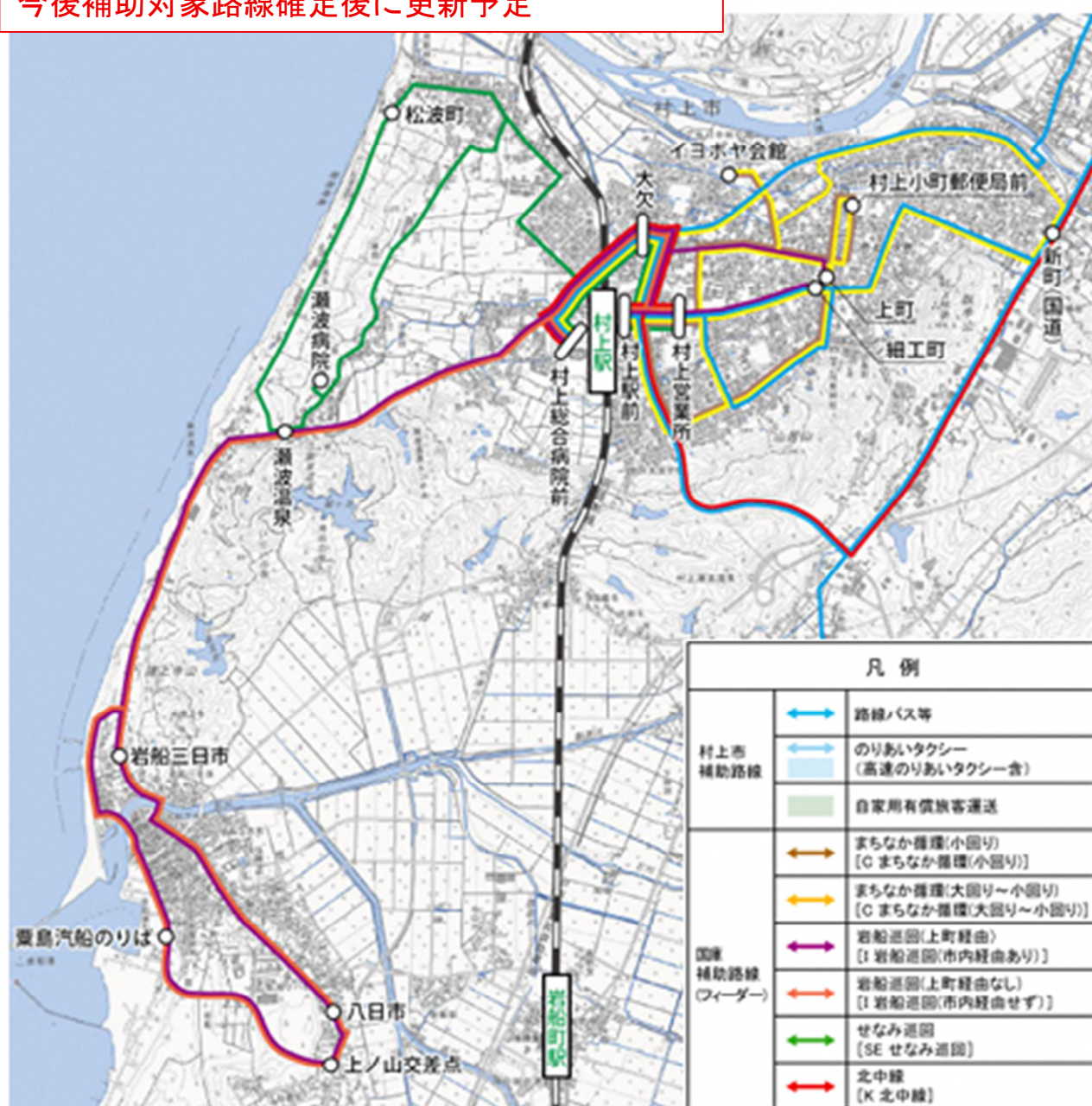


図 想定する国庫補助対象路線の運行経路および運行区域

5. 目標および評価指標

(1) 目標

公共交通の課題および目指す将来像を踏まえて、目標を以下のとおり設定します。

【目標①】

市民の当事者意識の醸成と利用促進につながる情報発信

- ・公共交通を将来にわたり維持・確保していくため、市民1人ひとりが公共交通課題を自分事として捉え、主体的にかかわる意識の醸成を図ります。
- ・運行内容や利用方法など、必要な情報が確実に届く情報発信を行い、利用促進を図ります。

【目標②】

地域の実態や移動ニーズに応じた交通サービスの提供

- ・地域ごとの特性や通勤、通学、買い物、通院等の日常生活における移動ニーズに応じた交通サービスの提供を目指します。
- ・二次交通の充実を図り、市民だけでなく来街者にとっても利用しやすい移動環境を構築します。

【目標③】

利便性・効率性を両立した持続可能な公共交通の形成

- ・限られた交通資源を有効に活用しながら、利用状況や地域特性を踏まえた効率的で利便性の高い公共交通体系を目指します。
- ・交通事業者における人材不足などの課題に対応するため、多様な主体と連携しながら持続可能な公共交通を実現します。

(2) 評価指標

3つの目標について、5つの評価指標を設定します。

表 評価指標

評価指標	関連目標
① コミュニティバスあべっ車の利用者数および収支率	目標1、2、3
② のりあいタクシーの利用者数および収支率	目標1、2、3
③ 山北地域路線バスの利用者数および収支率	目標1、2、3
④ さんぽくんの利用者数および収支率	目標1、2、3
⑤ 本市の財政負担額	目標3

評価指標① コミュニティバスあべっ車の利用者数および収支率	
関連目標	目標1 市民の当事者意識の醸成と利用促進につながる情報発信 目標2 地域の実態や移動ニーズに応じた交通サービスの充実 目標3 利便性・効率性を両立した持続可能な公共交通の形成
現況値(R7年度) (R7.4.1～R8.3.31)	利用者数:112,852人／年 収支率 :7.4%
目標値(R13年度)	利用者数:112,852人／年以上 収支率 :7.4%以上
指標の算定方法	あべっ車利用実績データを活用
データ出典元	市保有の利用者数データ
目標値設定の考え方	コミュニティバスあべっ車における収支率の改善に向けて、利用者数の増加を目指します。

評価指標② のりあいタクシーの利用者数および収支率

関連目標	目標1 市民の当事者意識の醸成と利用促進につながる情報発信 目標2 地域の実態や移動ニーズに応じた交通サービスの充実 目標3 利便性・効率性を両立した持続可能な公共交通の形成
現況値(R7年度) (R7.4.1~R8.3.31)	利用者数:11,271人/年 収支率 :11.4%
目標値(R13年度)	利用者数:11,271人/年以上 収支率 :11.4%以上
指標の算定方法	のりあいタクシー利用実績データを活用
データ出典元	市保有の利用者数データ
目標値設定の考え方	のりあいタクシーにおける収支率の改善に向けて、利用者数の増加を目指します。

評価指標③ 山北地域路線バスの利用者数および収支率

関連目標	目標1 市民の当事者意識の醸成と利用促進につながる情報発信 目標2 地域の実態や移動ニーズに応じた交通サービスの充実 目標3 利便性・効率性を両立した持続可能な公共交通の形成
現況値(R7年度) (R7.12~R8.3に基づく推計)	利用者数:11,565人/年 収支率 :3.1%
目標値(R13年度)	利用者数:11,565人/年以上 収支率 :3.1%以上
指標の算定方法	山北地域路線バス利用実績データを活用
データ出典元	市保有の利用者数データ
目標値設定の考え方	山北地域路線バスにおける収支率の改善に向けて、利用者数の増加を目指します。

1年間の実績値が揃い
次第更新予定

評価指標④ さんぽくんの利用者数および収支率

関連目標	目標1 市民の当事者意識の醸成と利用促進につながる情報発信 目標2 地域の実態や移動ニーズに応じた交通サービスの充実 目標3 利便性・効率性を両立した持続可能な公共交通の形成
現況値(R7年度) (R7.4.1~R8.3.31)	利用者数:3,332人/年 収支率 :10.4%
目標値(R13年度)	利用者数:3,332人/年以上 収支率 :10.4%以上
指標の算定方法	さんぽくん利用実績データを活用
データ出典元	市保有の利用者数データ
目標値設定の考え方	さんぽくんにおける収支率の改善に向けて、利用者数の増加を目指します。

評価指標⑤ 本市の財政負担額	
関連目標	目標3 利便性・効率性を両立した持続可能な公共交通の形成
現況値(R7年度) (R6.10.1～R7.9.30)	2.85億円
目標値(R13年度)	2.85億円以下
指標の算定方法	本市の財政負担額
データ出典元	市保有の実績データ
目標値設定の考え方	利用促進や運行効率化を図り、財政負担額を現況以下に抑制することを目指します。

(3) 計画の達成状況の評価

本計画における各施策の取組の実施状況や評価指標の達成状況については、「PDCAサイクル」に基づき、評価・検証を行い、改善や見直しを図ることとします。

また、本市と公共交通事業者、道路管理者、地域公共交通の利用者等で構成される「村上市地域公共交通活性化協議会」において、取組の効果検証、進捗管理を行うとともに、本計画に係る協議を進めていきます。

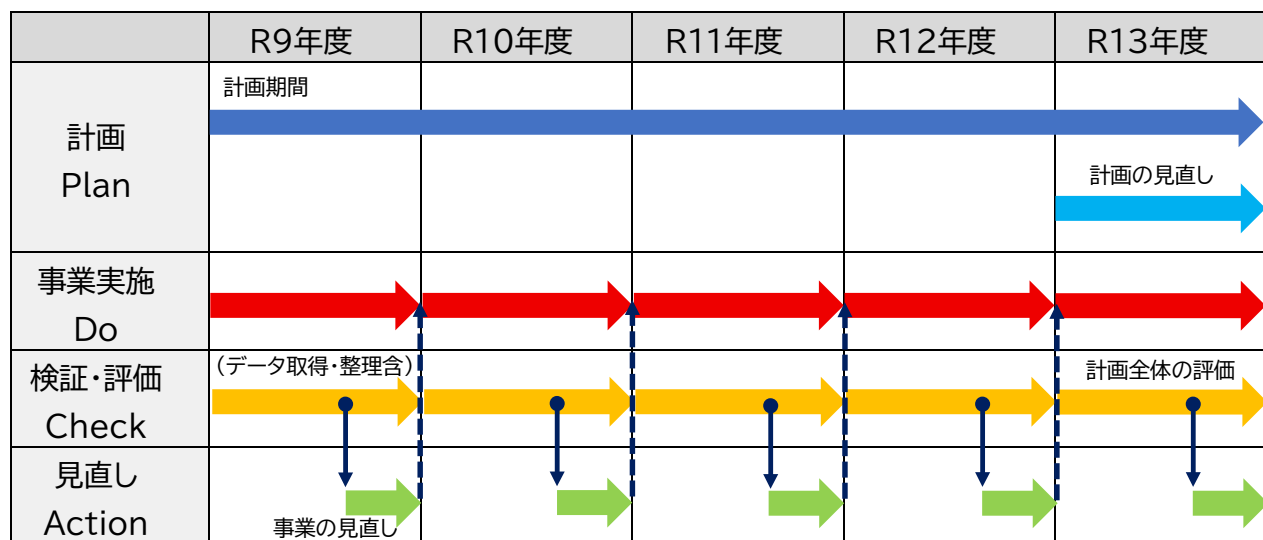


図 本計画における評価の方法・手順