

村上市地域公共交通網形成計画（素案）

村上市

<目 次>

第1章 計画の目的および関連計画の整理	1
1.1 計画策定の目的	2
1.2 計画対象地域	2
1.3 計画期間	2
1.4 計画の位置づけ	3
1.5 上位計画・関連計画の整理	4
第2章 地域および公共交通の現状	9
2.1 地域の現状	10
2.2 公共交通の現状	25
第3章 村上市地域公共交通総合連携計画の評価	35
3.1 村上市地域公共交通総合連携計画の概要	36
3.2 村上市地域公共交通総合連携計画の実施状況	37
3.3 評価指標の達成状況	38
第4章 公共交通の課題	39
第5章 目指す将来像および目標	47
5.1 目指す将来像	48
5.2 計画の目標	48
5.3 公共交通ネットワーク	49
第6章 施策・事業	50
6.1 村上市地域公共交通網形成計画の体系	51
6.2 施策・事業の内容	作成中
第7章 計画の推進	作成中
7.1 PDCA サイクルによる施策・事業の推進	
7.2 評価指標と目標値の設定	

巻末資料



第1章 計画の目的および関連計画の整理

1.1 計画策定の目的

村上市では、平成22年度に策定した「村上市地域公共交通総合連携計画」に基づき、路線バスを中心とした公共交通網の見直しを図るとともに、目的別にのりあいタクシーを運行するなど、市民の移動手手段の維持確保に取り組んできました。

しかし、連携計画の策定以降、少子高齢化や人口減少などの影響により、当市における公共交通利用者は依然減少傾向にあるとともに、村上市総合病院の移転など、公共交通を取り巻く環境が変化しています。また、交通事業者における運転手不足や経営状況の悪化に伴う路線廃止、のりあいタクシーの路線増設や利用者の減少に伴う市の財政圧迫などにより、公共交通の維持が厳しい状況となっています。

このような状況を踏まえ、地域の現状に応じた持続可能な公共交通網を構築するため、公共交通に関する今後の取り組みの方向を示すことを目的として、「村上市地域公共交通計画」を策定します。

1.2 計画対象地域

村上市全域（1,174.26 km²）

1.3 計画期間

令和3年度～令和7年度（5年間）

1.4 計画の位置づけ

- 本計画は、村上市の最上位計画である「第2次村上市総合計画」に即した、公共交通のマスタープランとして位置付けられます。
- また、村上市都市計画マスタープランや関連計画と連携する計画です。

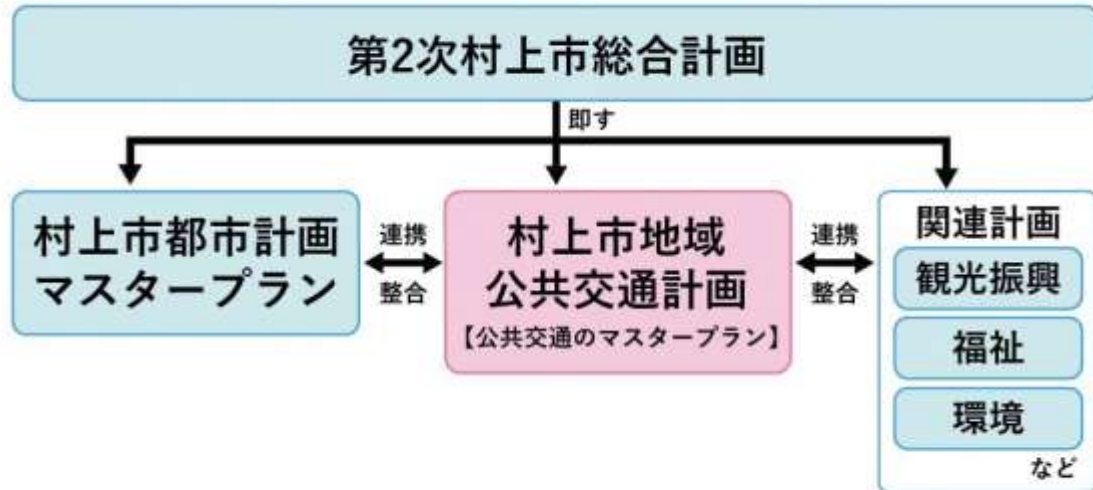


図 計画の位置づけ

1.5 上位計画・関連計画の整理

(1) 第2次村上市総合計画（計画期間：H29～R3年度 H29.3策定）

○総合計画では、「利便性・快適性・交流性の高い移動環境の充実」、「公共交通の積極的な利用を推進」、「関係機関と連携を強化」することが方針として示されています。

【まちの将来像】

やさしさと輝きに満ちた **笑顔のまち村上**

基本目標1. いきいき元気な笑顔輝く、支え合いのまちづくり

基本目標2. ひと、まち、自然が調和する、美しい定住のまちづくり

基本目標3. 産業が創る地域の誇り、活力みなぎる賑わいのまちづくり

基本目標4. いのちと故郷を絆で守る、安全安心なまちづくり

基本目標5. 伝統と文化を育む、すこやか郷育のまちづくり

基本目標6. ひとりひとりが活躍する、市民が主役のまちづくり

■ **基本目標2. ひと、まち、自然が調和する、美しい定住のまちづくり**

○本市の豊かな自然や美しい景観を守りつつ、利便性と安全性の高い調和のとれたまちづくりを目指します。

- ・豊かな自然環境と美しい景観を後世に引き継ぐため環境保全活動を進めます。
- ・自然エネルギーの利用やリサイクル率の向上などに努め、環境に低負荷な循環型社会の形成を推進します。
- ・豊かで美しい環境や景観などを生かし、自然や文化と調和する都市の形成を目指します。
- ・人と環境に配慮した長寿命で高耐久な社会基盤の整備を推進します。
- ・日本海沿岸東北自動車道の市内全線開通を見据え、交通ネットワークの高度化や利便性の向上を進めます。



■ **政策2-8 生活交通の確保・充実**

- ・公共交通機関を必要とする市民の多様な生活様式や世代に対応し、利便性・快適性・交流性の高い移動環境の充実を目指します。
- ・既存のバス路線をはじめ、デマンドタクシーや委託路線バスの維持・確保、鉄道と協調した利便性向上の検討や、環境への配慮からも公共交通の積極的な利用を推進していきます。
- ・広域的交通体系の確保・充実のため、関係機関と連携を強化します。

■交通ネットワークの形成

広大な面積に小さな集落が点在する本市は、中心となる市街地圏域と各地区の生活圏域を繋ぐ交通が重要となりますが、これらの道路や鉄道などの延長が大変長いものとなり、移動にかかる時間も長くなります。

こうした中、日本海沿岸東北自動車道が本市の南北を貫くことで、将来、移動時間は大幅に短縮することとなります。

また、物流、通勤、交流人口に多大な影響を及ぼすことが推察されるほか、各地区生活圏域から中心市街地の機能が利用しやすくなることから、市街地圏域が担う役割や機能がより高まることが期待されます。

今後、本市の土地利用を具現化していく中で、日本海沿岸東北自動車道を中心に国道7号、国道113号、JR羽越本線及びJR米坂線などを地域間移動の「広域軸」として捉え、「市街地圏域」と「生活圏域」、「交流拠点」などとの繋がりを生活道路や身近な公共交通である「地域・生活軸」によってネットワークしていくことが重要となります。これにより、生活圏域の住みやすさと市街地圏域が持つ利便性を調和させることができるとともに、本市の一体的な土地利用が実現します。

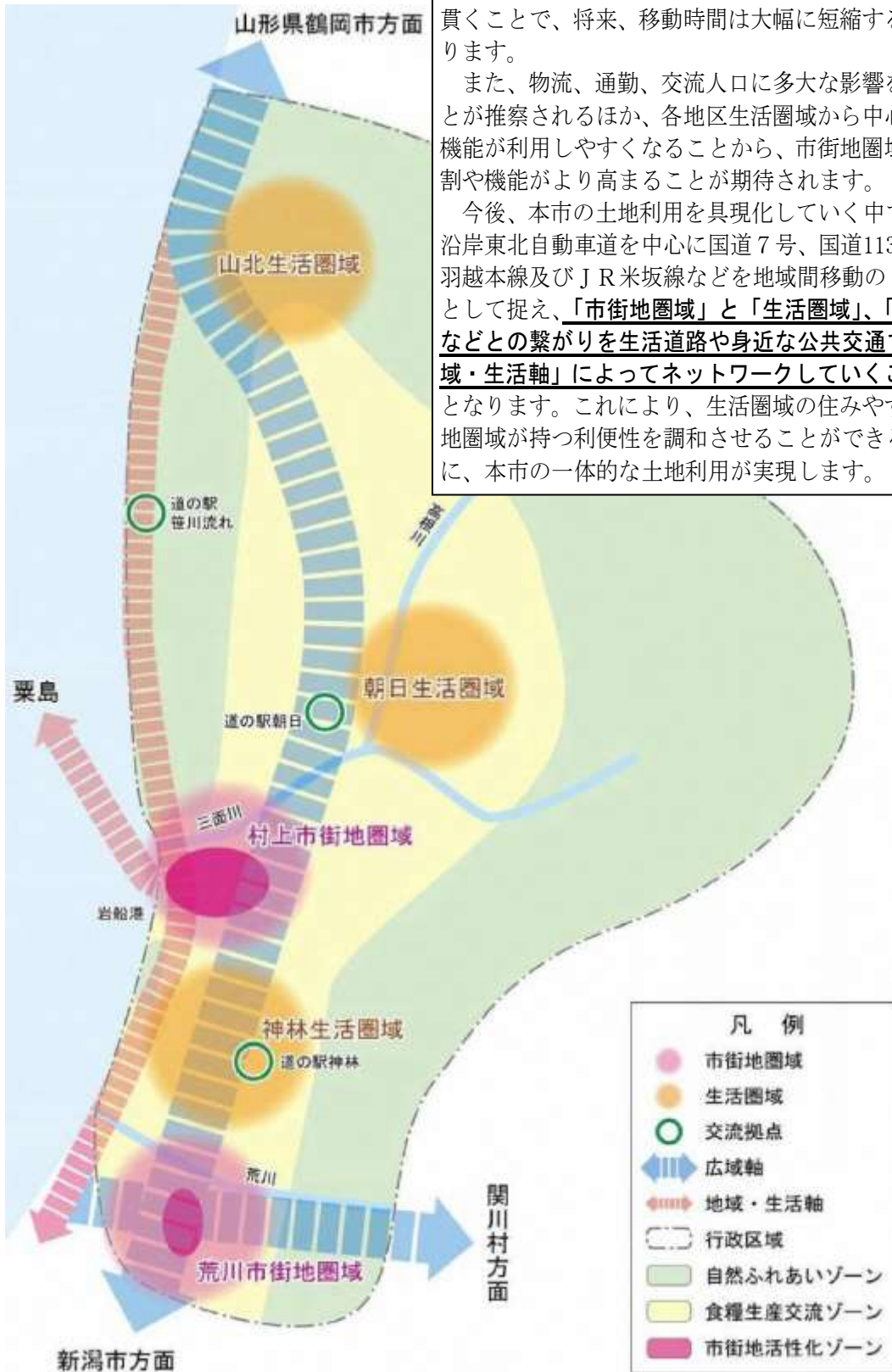


図 土地利用構想図

(2) 村上市都市計画マスタープラン（目標年：R12 H22.3 策定）

○都市計画マスタープランでは、「公共交通などへの転換促進」が示されており、
 その中で、5つの施策が示されています。

- | | |
|------------------|---|
| 【交通体系の方針】 | (1) 道路網体系（ネットワーク）づくり
(2) 歩行・走行環境の整備
<u>(3) 公共交通などへの転換促進</u> |
|------------------|---|



■交通体系の方針（3）公共交通などへの転換促進

○今後、自動車を運転しない高齢者などの増加とともに、地球環境への負荷軽減や健康管理への意識が高まる中、これまでの自動車に過度に依存した交通体系を見直し、誰もが移動しやすい公共交通が充実したまちを目指します。

○なお、市民の意識やライフスタイルが「自家用車による移動」から「公共交通や自転車による移動」へ徐々に変化していくよう、積極的な取り組みを目指します。

表 施策

鉄道駅の整備	<ul style="list-style-type: none"> ・JR村上駅をはじめ市内に11箇所ある鉄道駅については、交通結節点としてパーク＆ライド、駐輪場、バスプール（バス乗り場・バスターミナル）などを整備し、乗継ぎ機能の向上を目指します。 ・近隣住民や鉄道利用者の利便性、快適性改善のため、トイレ付き休憩機能や植樹による木陰の創出など、環境整備とその維持保全を目指します。 ・鉄道駅において、最寄りの観光名所や周遊ルートのご案内情報を表示するなど、鉄道を利用する観光客のための利便性向上を目指します。 ・JR村上駅については近年、駅西側で商業施設や住宅地整備により都市機能の充実が進められていることから、橋上駅化も視野に駅西口の開設を目指します。
バスの利便向上	<ul style="list-style-type: none"> ・バス利用者増大のため、定時制の確保、鉄道（各駅とのダイヤや乗り継ぎ接続など）、船舶（岩船港とのダイヤや乗り継ぎ機能など）とバスとの連携向上を目指します。
岩船港の整備	<ul style="list-style-type: none"> ・古くから岩船圏域や山形県小国・米沢方面の重要な海の玄関口となっている岩船港周辺は、市内交通拠点から港にアクセスする道路の整備を促進するとともに、粟島への観光客や島民の生活物資輸送のターミナル港としての整備を目指します。
新たな公共交通システムへの転換	<ul style="list-style-type: none"> ・本市が策定する地域公共交通総合連携計画に基づき、通院、買物、通勤通学、観光、福祉など多様な場面において、利用者が便利な公共交通機能を楽しむよう、デマンド型乗合タクシーなども含めた新たな仕組みづくりを図ります。
パーク＆ライドのための環境整備	<ul style="list-style-type: none"> ・JR村上駅をはじめとした鉄道駅の駐車場整備により、主として市民の日常生活における自動車と公共交通の乗継ぎ機能の向上を目指します。 ・町屋や旧武家町などまちなかの観光地については、自動車で訪れる来訪者の流入を抑制し快適な歩行環境を形成していくため、まち中の観光地の外側における駐車場整備と、そこから徒歩や自転車、公共交通などでまちなかを観光できるような仕組み・環境づくりを目指します。 ・市街地の外側にある観光地への誘導については、各観光地に駐車場を整備するほか、日東道IC付近の「道の駅」などを活用して、自動車から他の移動手段へ乗り継ぎ、周遊する形態への利用転換を目指します。

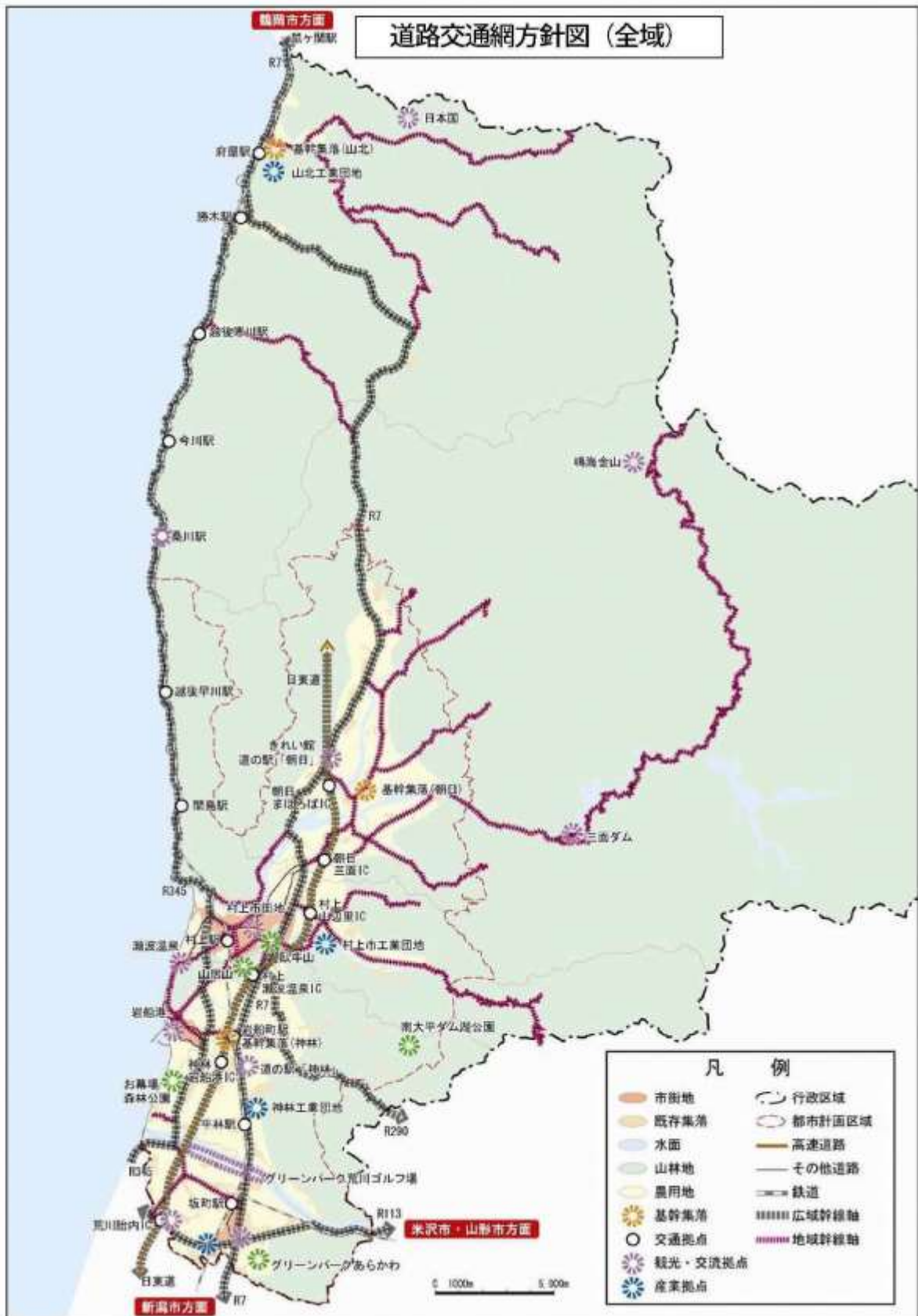


図 道路交通網

(3) 第2次村上市観光振興計画（計画期間：H29～R3年度 H29.6策定）

○観光振興計画における取り組み内容として、「二次交通の整備」、「乗り継ぎマップの作成」が具体的な内容として示されています。

【基本方針】

- (1) 誇りを活力に
～地域資源に対する誇りを育み、産業に活かしていくことで、活力のあるまちに～
- (2) 笑顔を賑わいに
～おもてなし環境や施設の魅力を高め、多彩なイベントでお客様を迎える「笑顔と賑わいのまち」に～
- (3) 広がりを発展に
～国際的な広がり、広域的な広がり、組織的な広がりにより、次世代に向けて発展する観光のまちに～

【取り組み内容】

- I 訪日外国人観光客増加対策
- II 観光客の二次交通整備**
- III 滞在型観光地の形成
- IV 観光施設の整備と活用促進
- V 観光プロモーションやPRの強化
- VI 観光推進体制の整備
- VII おもてなし環境の向上



■取り組み内容II 観光客の二次交通整備 [二次交通の整備]

- ・合併により広大な面積となった本市では、拠点となる駅からの二次交通の課題があります。観光客の利便性を高め、本市の多種多様な観光の魅力を活かすために、二次交通整備の必要があります。
- ・乗り継ぎマップの作成により既存交通手段の有効活用を図りながら、新たな手段の研究を進めます。



第2章 地域および公共交通の現状



2.1 地域の現状

(1) 地勢

- 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いる一方で、広大な平野部や中山間部、細く長い海岸部に集落が点在しています。



図 村上市の地勢 資料：国土交通省
土地利用細分メッシュ

(2) 人口

1) 人口の推移

○村上市の人口は年々減少傾向にあり、平成27年の人口は62,442人で、平成2年と比較すると14,069人(約18%)の減少となっています。

○総人口が減少傾向にある一方で、65歳以上の高齢者の人口は増加傾向にあります。

○平成27年の高齢化率は36%で、このままのペースで高齢化が進むと、令和27年には総人口の約半数(48%)が高齢者になると予測されています。

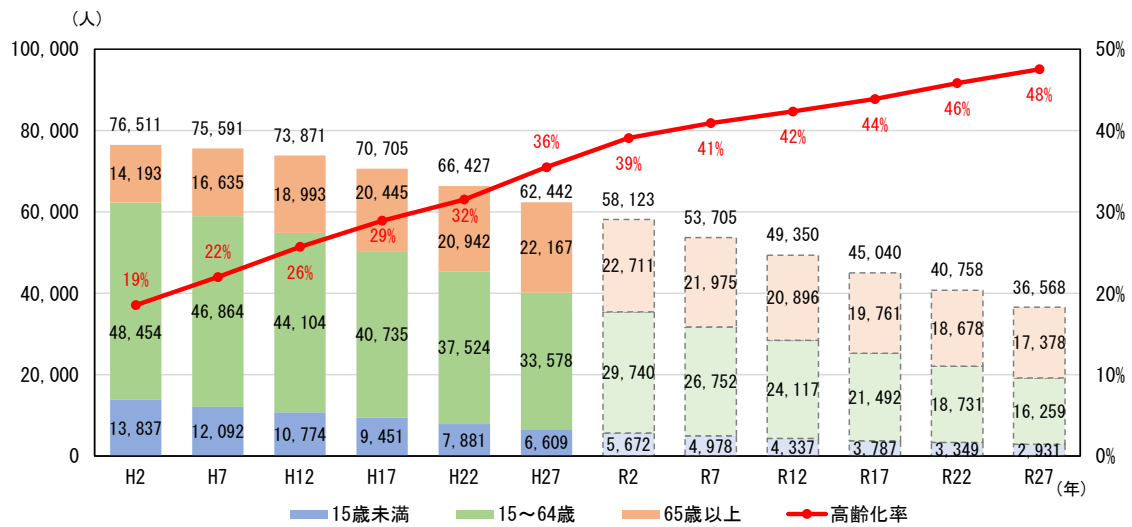


図 人口の推移

※総人口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。
資料：国勢調査（H2～H27）、国立社会保障・人口問題研究所（R2～R27）

2) 地区別の人口

○地区別でみると全地区で減少しており、特に山北地区の平成27年の人口は5,803人で、平成2年と比較すると2,893人(33%)減少しており、人口減少が顕著にみられます。

○また、山北地区は高齢化が最も進んでおり、平成27年の高齢化率は47%となっています。

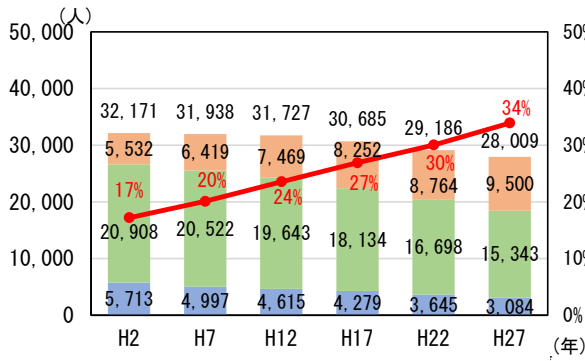


図 村上地区の人口推移

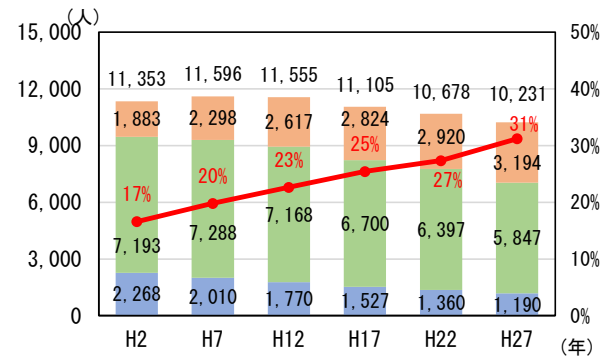


図 荒川地区の人口推移

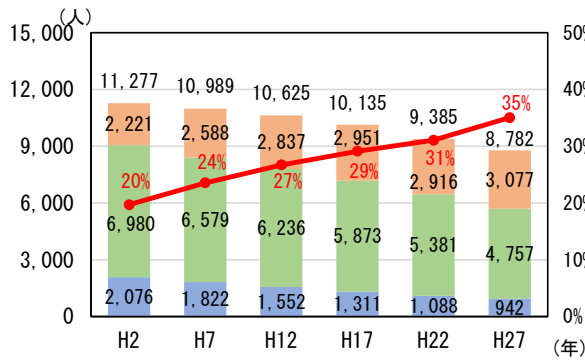


図 神林地区の人口推移

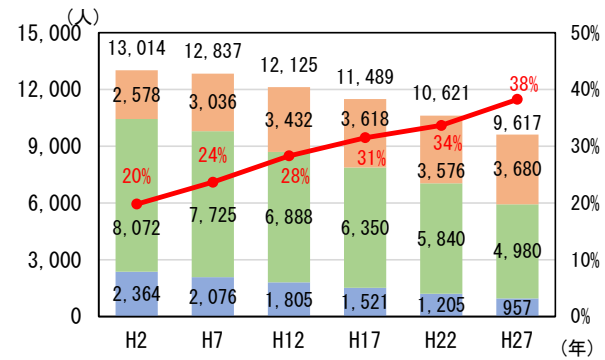


図 朝日地区の人口推移

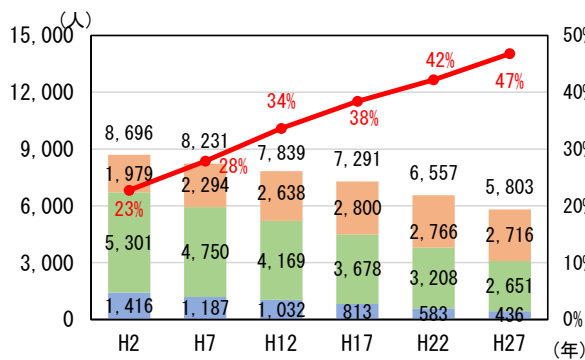


図 山北地区の人口推移

凡例	
■	15歳未満
■	15～64歳
■	65歳以上
—●—	高齢化率

※総人口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。
資料：国勢調査（H2～H27）

3) 人口分布

- 人口はJ R村上駅周辺に集中しています。
- 河川や海岸周辺に人口が分布しているほか、山北地区や朝日地区では中山間部に人口が広く点在しています。

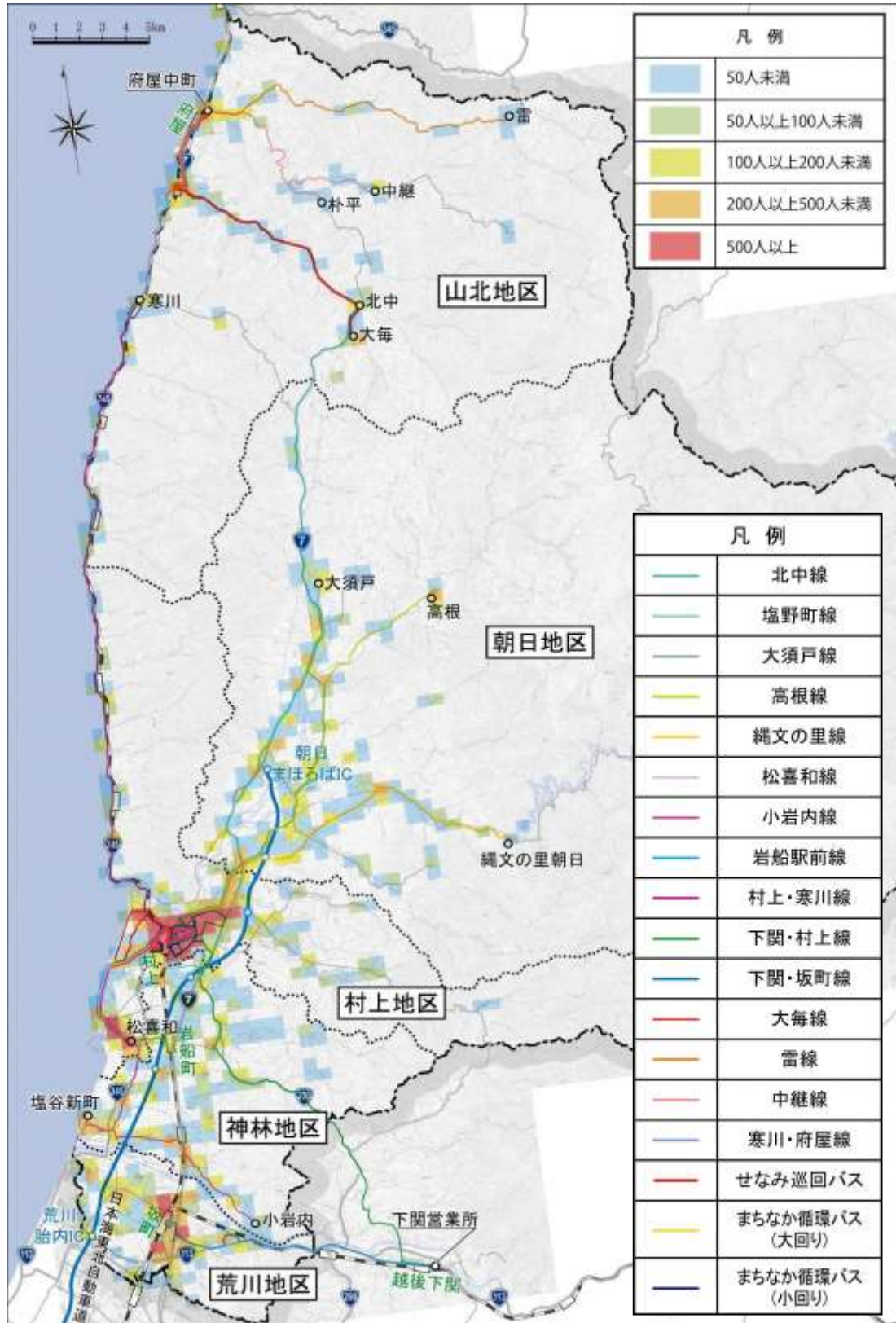


図 人口分布

資料：国勢調査 (H27)
※250m メッシュ

(3) 運転免許の保有状況

- 村上市の人口と同様に、運転免許保有者は減少傾向にあり、令和元年は41,749人です。
- 運転免許保有者のうち、65歳以上の高齢者は14,054人で、全体の34%を占めています。
- 近年、全国的に高齢運転者による交通事故が問題となっており、村上市においても、運転免許の返納者数は年々増加しています。

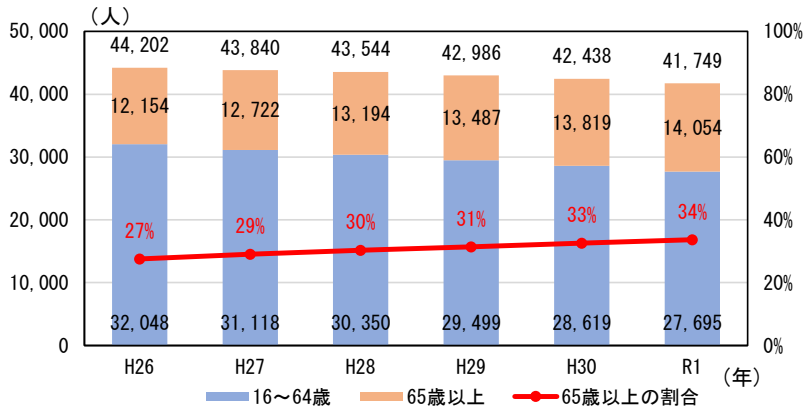


図 運転免許の保有者数

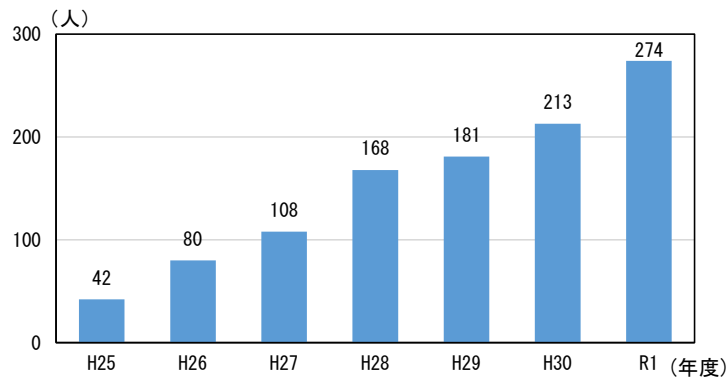


図 運転免許の返納者数

資料：村上市

■参考：高齢者の加害事故

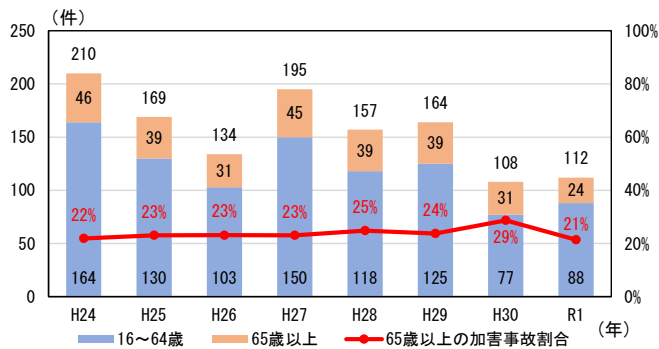


図 加害事故の発生件数

資料：村上市

○65 歳以上の高齢者の移動手段は、「自家用車(自分で運転)」が最も多く、次いで「家族や友人等の送迎」が多くなっています。

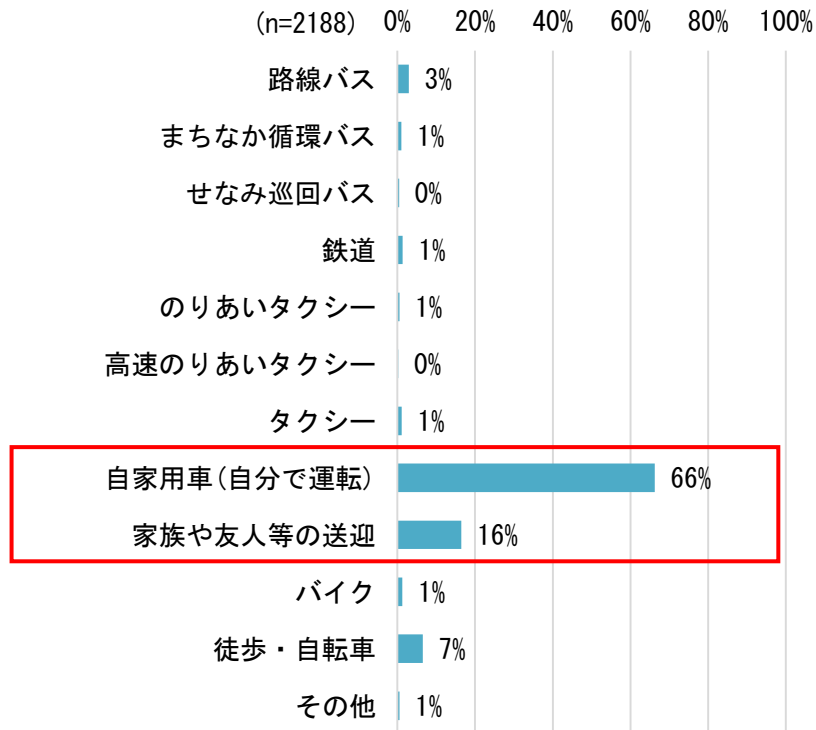


図 買い物での移動手段

資料：村上市の公共交通に関するアンケート(R2.10月)

(4) 通勤・通学での流動

- 通勤は、流出・流入ともに胎内市が最も多くなっています。
- 通学は、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います。
- また、通勤・通学ともに流出人口が流入人口を上回っています。

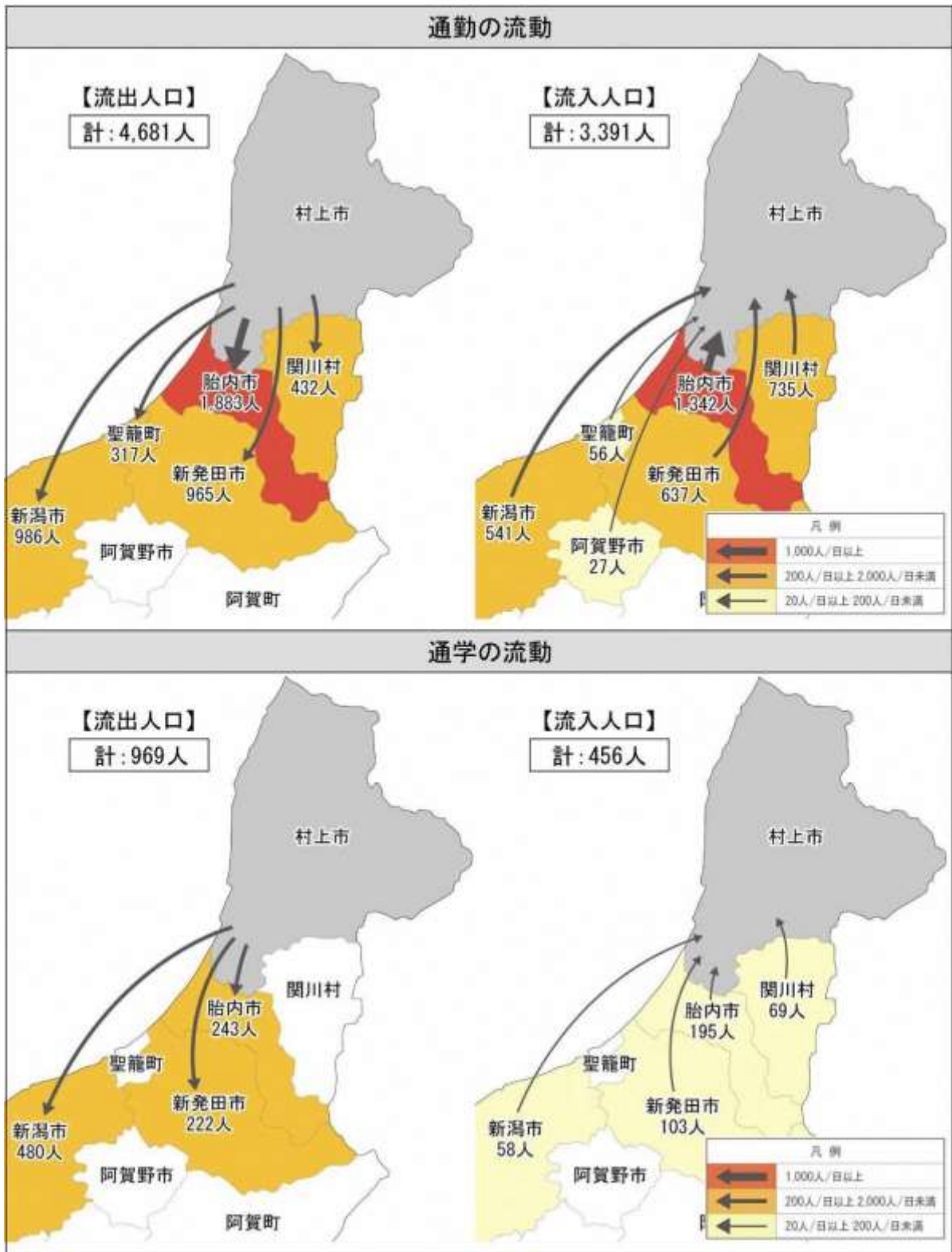


図 通勤・通学の流動人数

※20人未満の市町村は省略
 ※15歳以上の通学者数
 資料：国勢調査（H27）

(5) 土地利用・施設分布

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、各地区に点在しています。
- また、村上総合病院は令和2年12月に村上駅の東側から西側へ移転しました。



図 病院の立地

資料：村上市

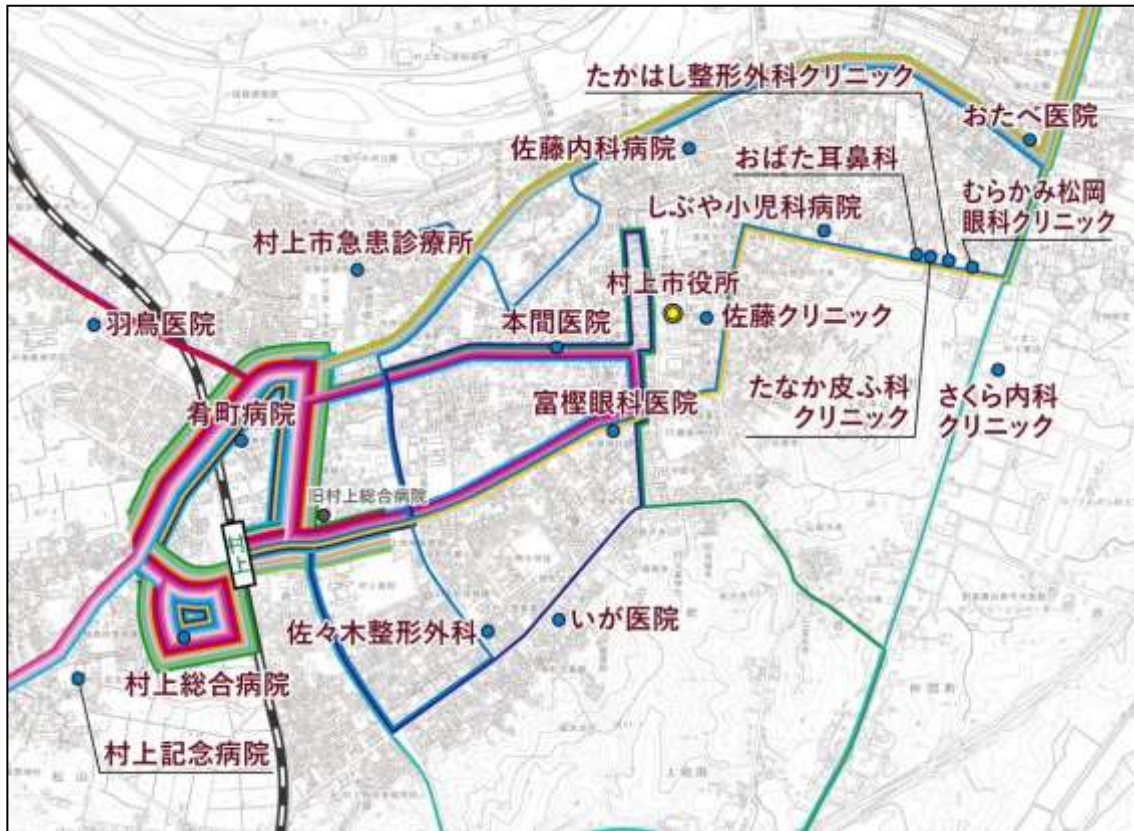


図 村上駅周辺の病院の立地

資料：村上市

2) 商業店舗

○大規模小売店舗は、村上地区の国道7号線沿いに多く立地しています。



図 商業施設の立地

資料：新潟県内大規模小売店舗一覧 (R1.8)

3) 学校

- 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。
- 村上市では、小学生や中学生の通学時の移動手段の確保のために、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。



図 学校の立地

資料：村上市

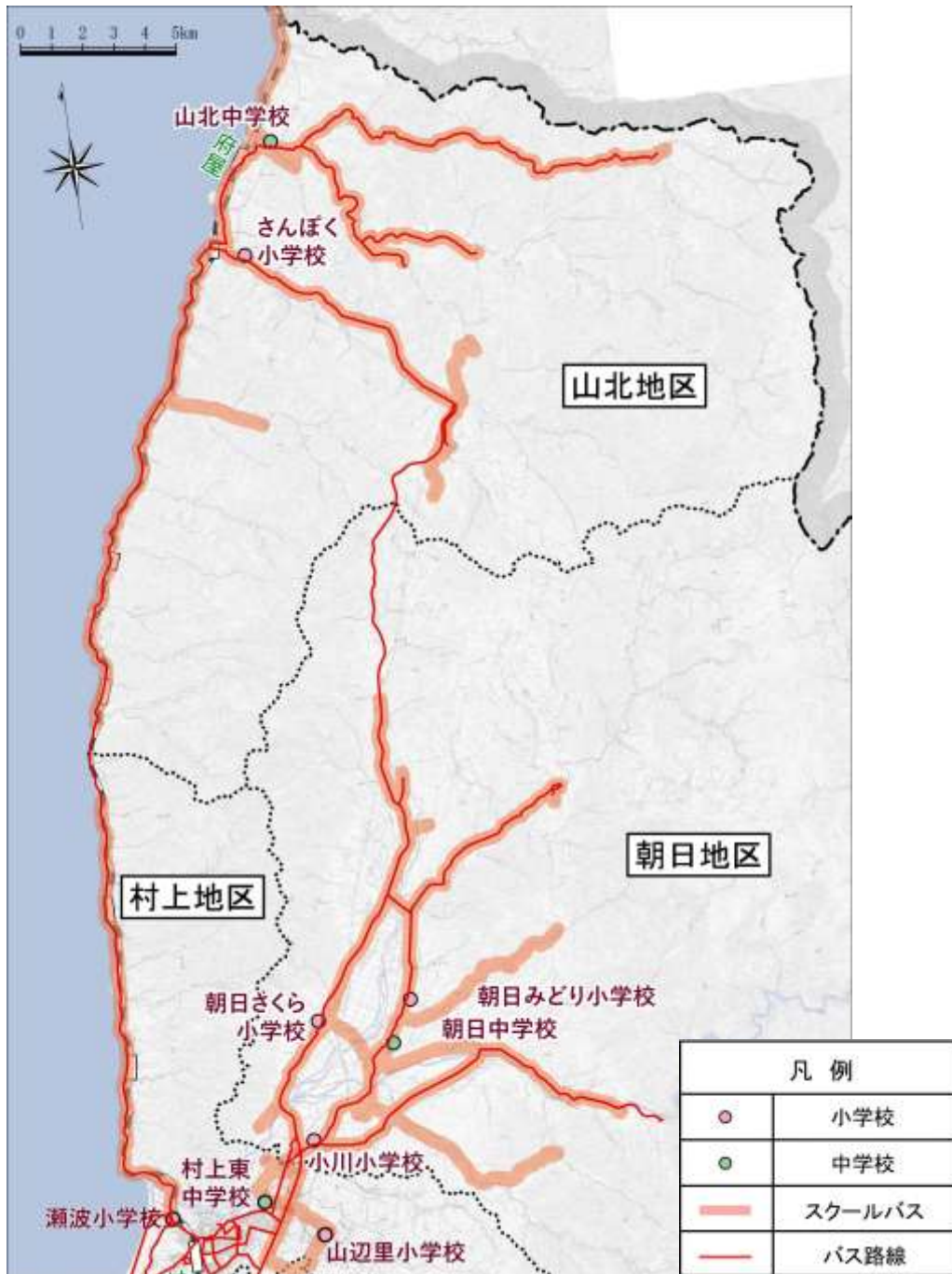


図 スクールバスの運行箇所（その1）

資料：村上市

表 スクールバスが運行している学校（その1）

地区	小学校	中学校
山北地区	さんぼく小学校	山北中学校
朝日地区	朝日みどり小学校 朝日さくら小学校 小川小学校	朝日中学校
村上地区	瀬波小学校 山辺里小学校	村上東中学校

※一部次ページに掲載

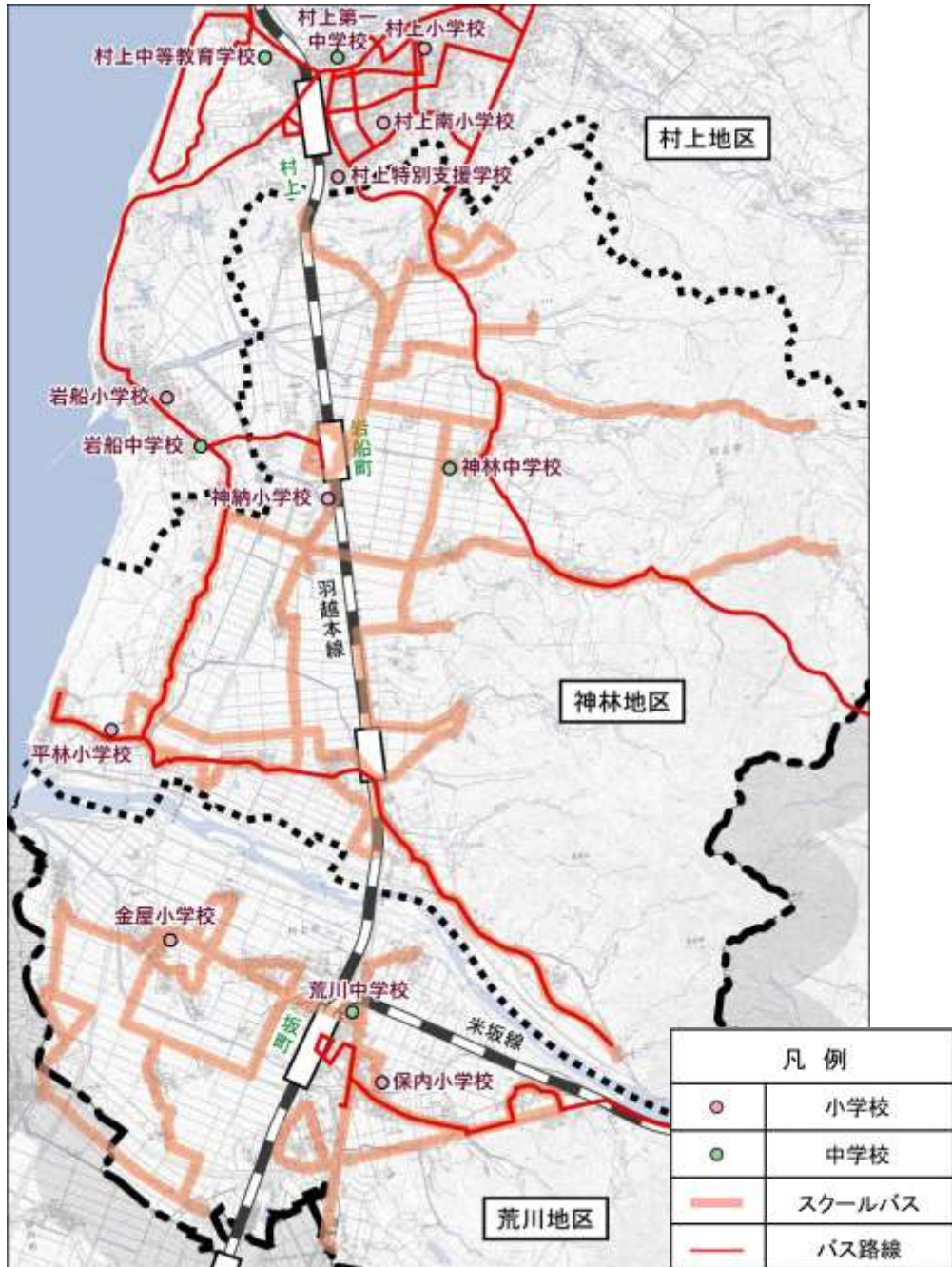


図 スクールバスの運行箇所（その2） 資料：村上市

表 スクールバスが運行している学校（その2）

地区	小学校	中学校
神林地区	神納小学校 平林小学校	神林中学校
荒川地区	金屋小学校 保内小学校	荒川中学校

(6) 観光

○村上市は、温泉や街歩きなどの観光資源を有しており、平成30年度の観光入込客数は約187万人で、近年は横ばいで推移しています。

○村上市内では、瀬波温泉の入込客数が最も多く、平成30年度は約34万人となっています。また、イヨボヤ会館や村上大祭など、村上市中心部の観光資源もあります。

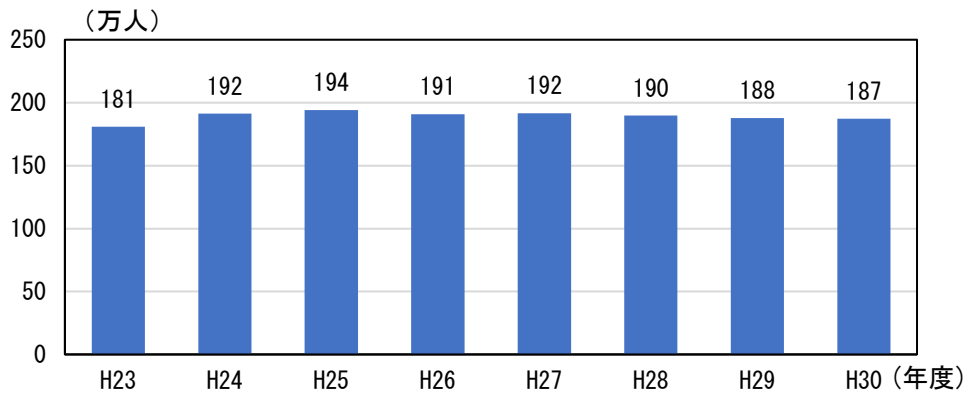


図 観光客入込数

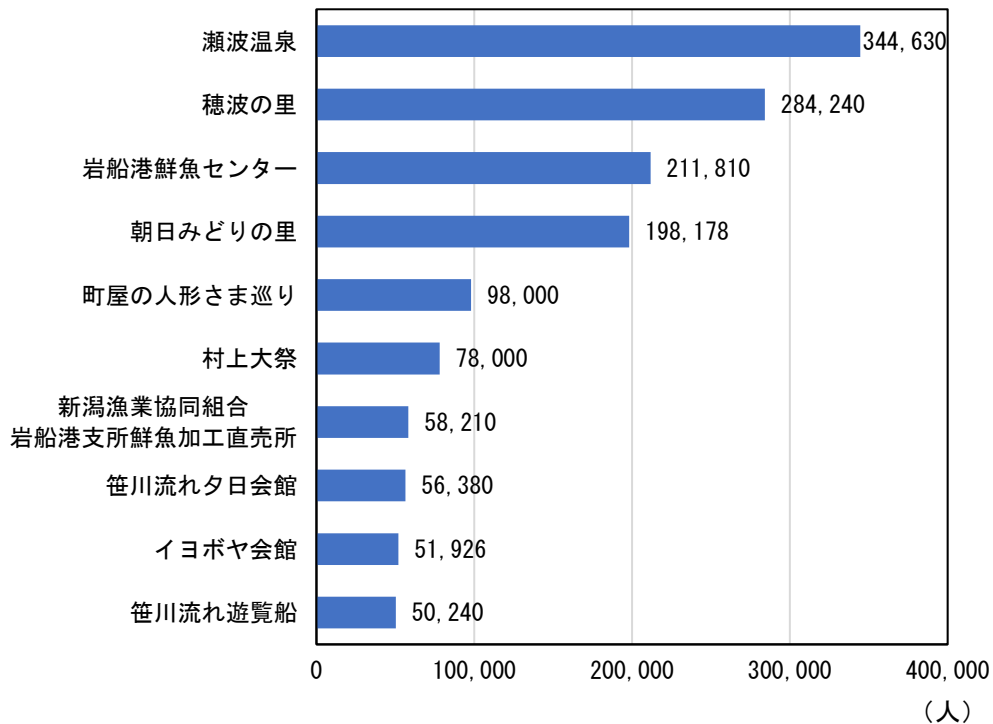


図 主要観光地点入込客数（平成30年度）

※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
資料：新潟県観光入込客統計（H23～H30）



図 観光地の立地

※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
資料：新潟県観光入込客統計（H30）

2.2 公共交通の現状

(1) 村上市の公共交通網

○村上市内では、鉄道、路線バス、まちなか循環バス、せなみ巡回バス、のりあいタクシー、タクシー等の公共交通が運行しています。



図 公共交通網

資料：村上市

(2) 鉄道

○鉄道は、市域を南北に貫く JR 羽越本線（新津～秋田間）と、市の南部を走る JR 米沢線（坂町～米沢間）が運行しており、市内には 11 の駅が設置され、うち村上駅、坂町駅、府屋駅が有人駅、ほか 8 つの駅は無人駅となっています。

○村上駅の利用者数は、減少傾向にあります。

○羽越本線は新発田方面からの村上駅間の運行が多く、村上駅より酒田方面の運行本数は約半減しています。

○村上駅・坂町駅・府屋駅には特急列車が停車し、通院、買い物の移動手段として利用されています。

表 市内主要駅の運行本数

	羽越本線 (新津方面行き)	羽越本線 (酒田方面行き)	米沢線 (米沢方面行き)	米沢線 (坂町方面行き)
村上駅	27 便	27 便	-	-
府屋駅	15 便	15 便	-	-
坂町駅	28 便	27 便	6 便	5 便

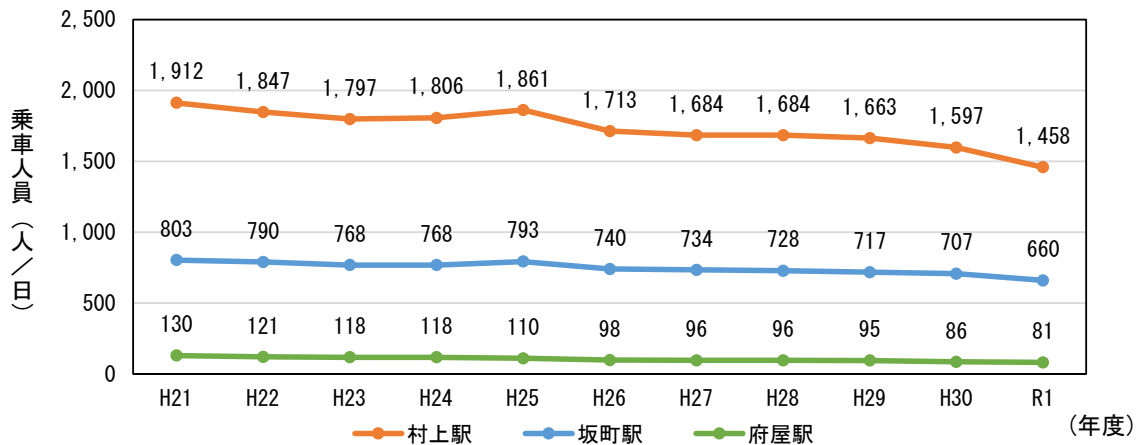


図 市内主要駅の乗車人員数の推移

資料：東日本旅客鉄道(株)

(3) 路線バス

- 新潟交通観光バス(株)が運行する路線バスは、市内に15路線が運行しています。
- 年間利用者数は、動態調査結果より、約12万人と推定されます。(令和元年6月、令和元年9月、令和元年11月、令和2年1月の平均)
- 市では、路線バスを維持するため、運行欠損額を行政が負担しており、令和元年度の生活交通確保対策補助金額は約1.73億円となっています。

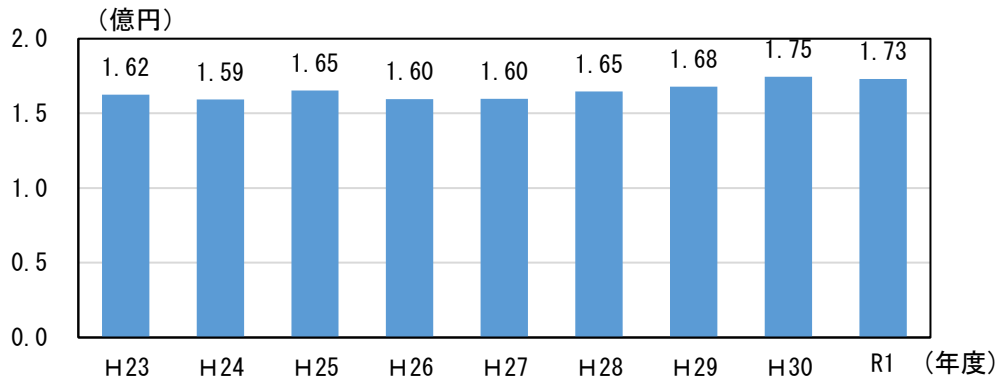


図 路線バスへの生活交通確保対策補助金額

資料：村上市

(4) まちなか循環バス

○まちなか循環バス（愛称：あべっ車）は、村上地区の市街地で運行しており、年間約1.4万人が利用しています。ルートは、JR村上駅前から新町やイヨボヤ会館を經由してJR村上駅前に戻る「大回り」と、JR村上駅前から市役所や南町を經由してJR村上駅前に戻る「小回り」があります。

【運行内容】

- ・運行日：月曜日～土曜日（日曜日、祝祭日、年末年始などは運休）
 ※町屋の人形さま巡り（3/1～4/3）、町屋の屏風まつり（9/15～10/15）期間中は日曜日、祝日も運行。
- ・運賃：大人 100 円、小人（小学生）・障がい者 50 円、未就学児 無料

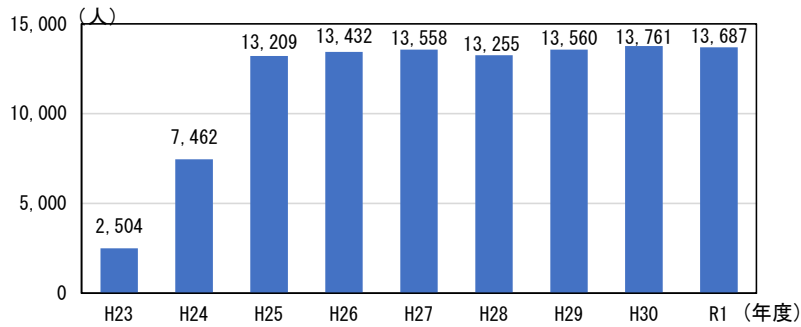


図 まちなか循環バスの年間利用者数

※平成 23 年 10 月より運行。
 ※平成 25 年 3 月から大回り、小回りの 2 系統で運行。

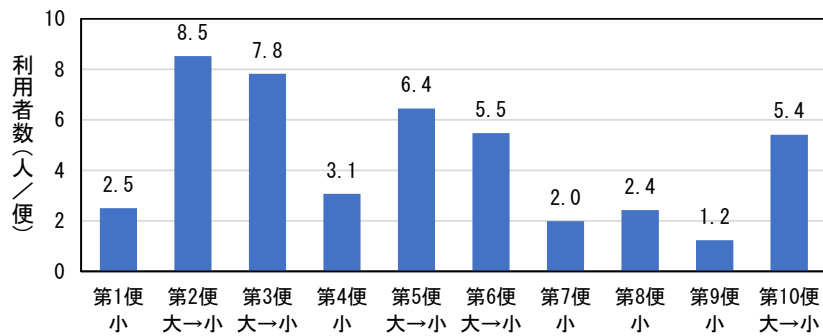


図 まちなか循環バスの1便あたりの利用者数（令和元年度）

※小回りは「小」、大回りは引き続き小回りとして運行するため「大→小」と記載。

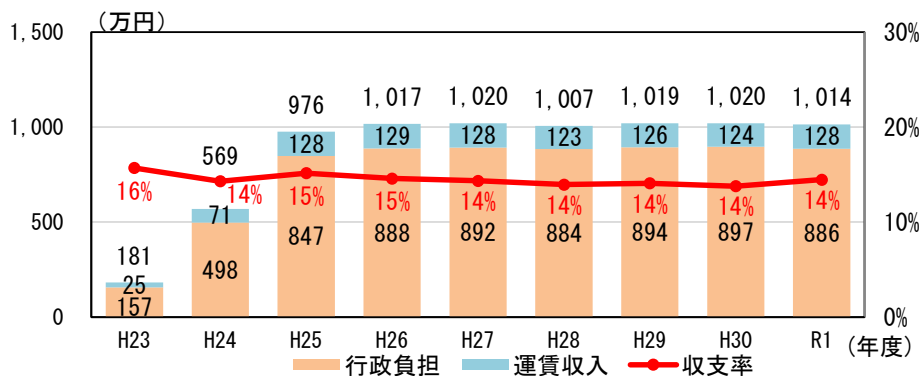


図 まちなか循環バスの運行経費

資料：村上市

(5) せなみ巡回バス

○せなみ巡回バスは、年間約6,400人が利用しています。JR村上駅から瀬波病院や瀬波市街地を經由して循環運行しており、静雲荘様付近から村上浄化センター付近までの区間は、フリー乗降区間となっています。

【運行内容】
 ○運行日：月曜日～土曜日（祝祭日、年末年始などは運休）
 ○運賃：大人100円、小人（小学生）・障がい者50円、未就学児無料
 ○運行便数：4便

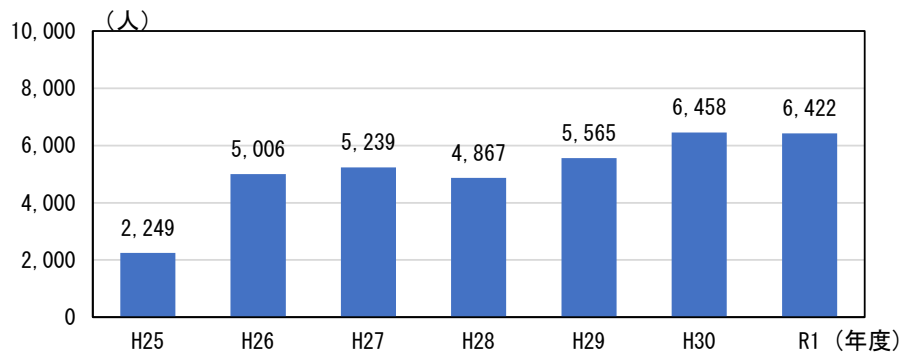


図 せなみ巡回バスの年間利用者数

※平成23年10月より運行。

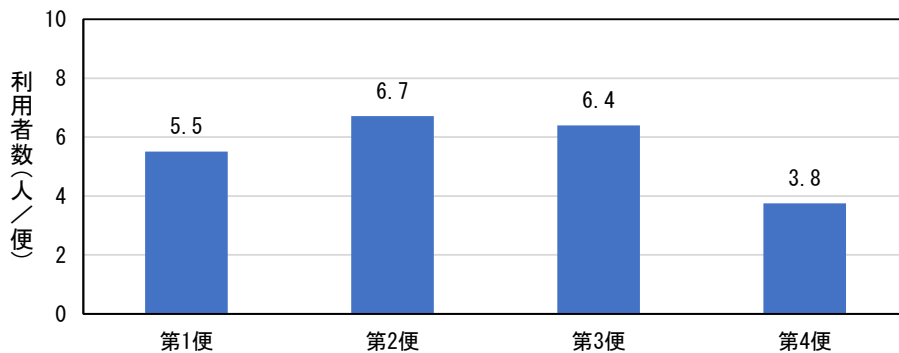


図 せなみ巡回バスの1便当たりの利用者数（令和元年度）

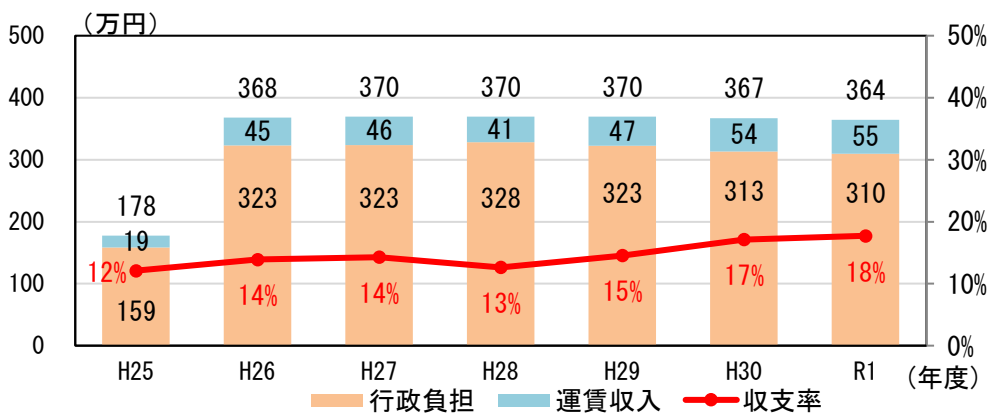


図 せなみ巡回バスの運行経費

資料：村上市

(6) のりあいタクシー

- 交通空白地域、不便地域の解消と高齢者などの通院対応を目的として、自宅から各地区内の主要施設や村上総合病院へ送迎する「のりあいタクシー」を運行しています。
- 平成23年に運行を開始し、その後、運行内容の見直しや路線の増設を行っており、のりあいタクシー全体の利用者数は増加傾向にあり、令和元年度は約9,900人が利用しています。
- 運行経費については、平成29年に新潟市の指定された病院への通院に対応する「高速のりあいタクシー」の運行を開始したため、平成28年以前と比較して約1,600万円増加しています。

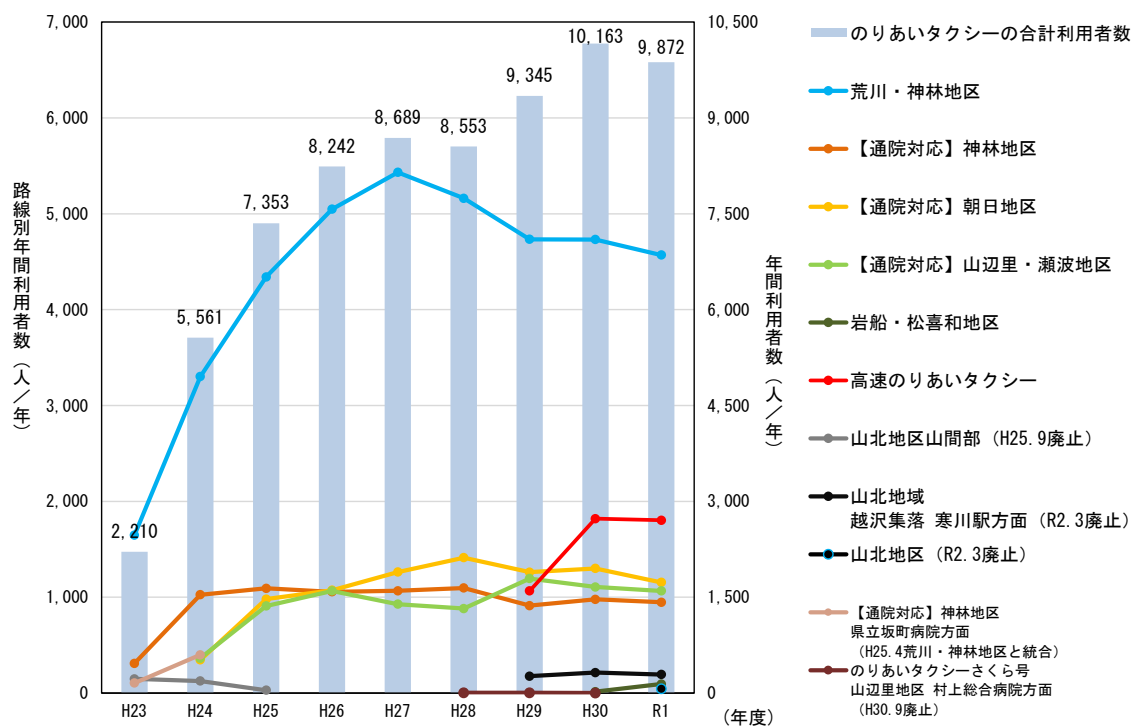


図 のりあいタクシーの年間利用者数

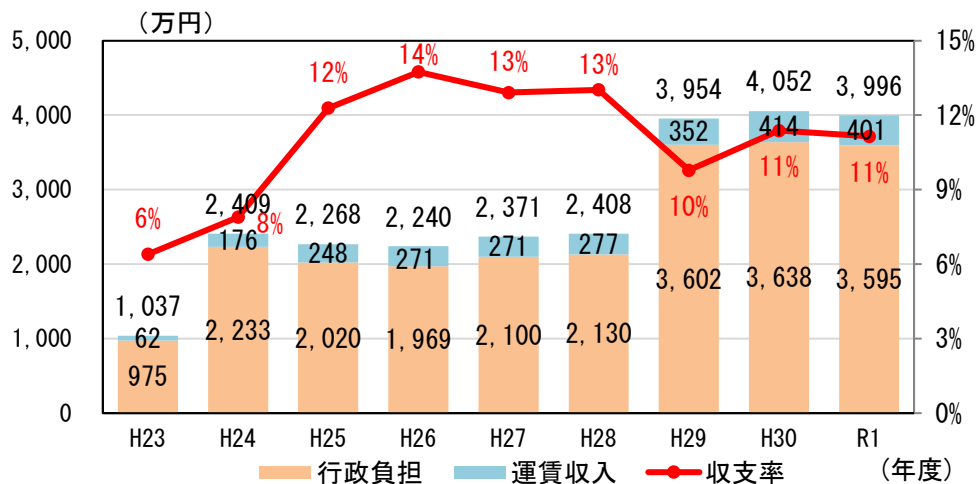


図 のりあいタクシーの運行経費 資料：村上市

- 路線別の収支率は、朝日地区通院対応のりあいタクシーが最も高く、令和元年度は30%となっています。
- 令和2年度時点で運行している路線のうち、特に収支率が低いのは荒川・神林地区のりあいタクシーで、平成23年の運行開始以降7%前後で推移しています。

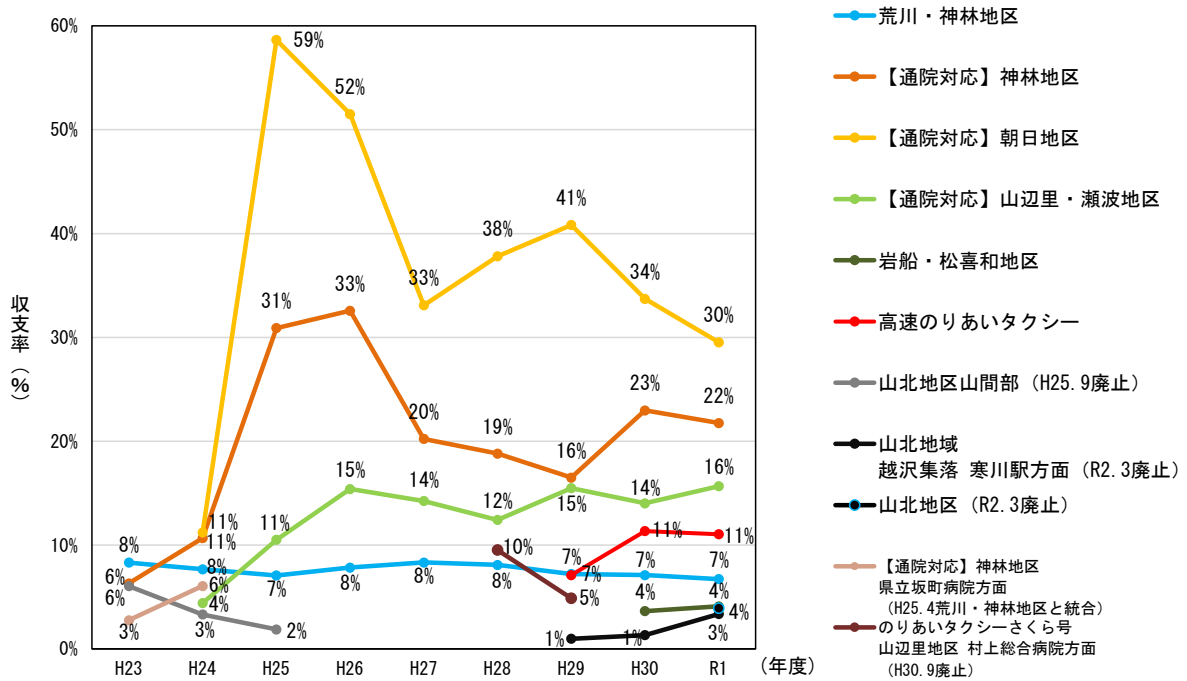


図 各のりあいタクシーの収支率の推移

資料：村上市

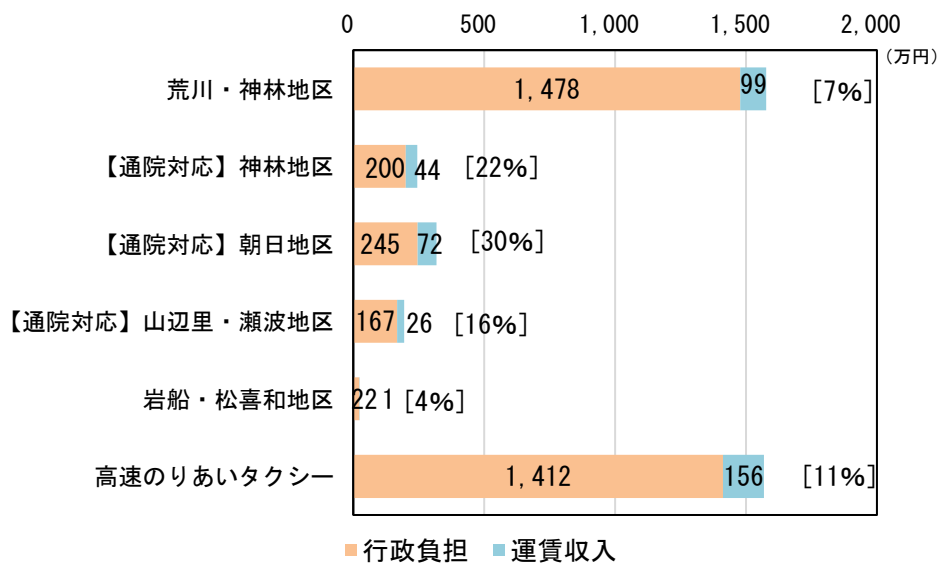


図 各のりあいタクシーの運行経費 (令和元年度)

※[]内は収支率
資料：村上市

(7) タクシー

- 村上市内では、5社のタクシー事業者が運行しています。
- 村上市内のタクシーの利用者数は、年々減少しています。



図 村上市内のタクシー事業所

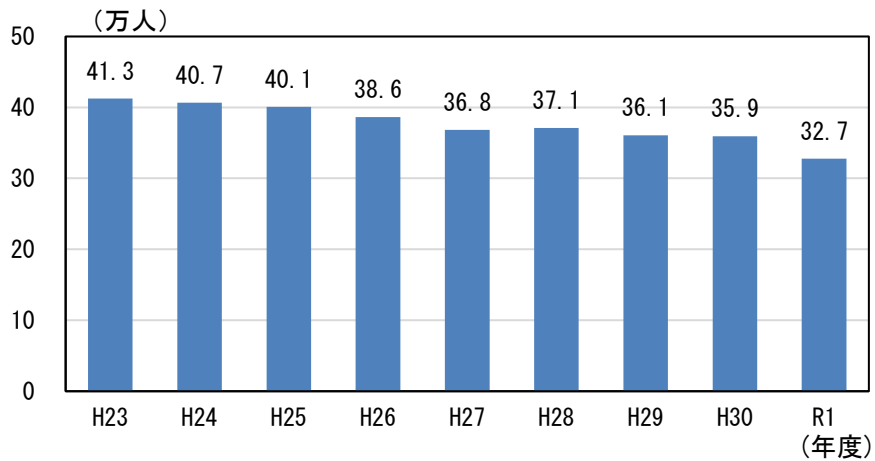


図 村上市内のタクシー事業者の年間利用者数

資料：新潟県ハイヤー・タクシー協会

(8) その他の移動手段

1) 山北徳洲会病院外来バス

- 山北徳洲会病院では、通院者を対象として山北地区と山形県鶴岡市温海地区でバスを運行しており、令和元年度は山北地域で約1,700人（全体で約3,900人）が利用しています。
- 山北地区で5コース（全体で10コース）が運行されており、各コース週2日程度の運行頻度となっています。

表 山北徳洲会外来バスの各コースの運行曜日

曜日	コース	病院着時刻
月・木	平沢・鼠ヶ関（温海）	8:55
	戸沢・五十川（温海）	9:10
	大沢・下大鳥（山北）	8:50
火・金	山熊田・中継（山北）	8:55
	早川・笹川（山北）	8:50
	温海川・湯温海（温海）	9:10
水・土	越沢・寒川（山北）	8:50
	関川・早田（温海）	9:00
	雷・府屋（山北）	9:00
火のみ	越沢（庄内）（温海）	8:50

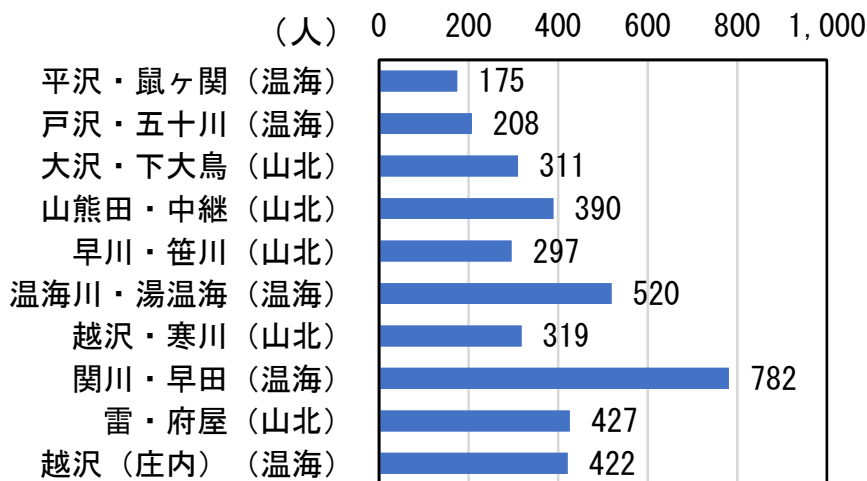


表 山北徳洲会病院外来バスのコース別の利用者数（令和元年度）

資料：山北徳洲会病院

2) イオンシャトルバス

○イオン村上東店では、平日及び毎月15日、20日、30日に、村上駅とイオン村上東店(村上プラザ)間で無料シャトルバスを運行しており、年間約16,400人が利用しています。

表 イオンシャトルバスの時刻表

発着場所	1便	2便	3便	発車場所	1便	2便	3便
村上駅 発	9:45	10:30	11:30	イオン村上東店 発	11:00	12:00	13:00
イオン村上東店 着	10:00	10:45	11:45	村上駅 着	11:15	12:15	13:15

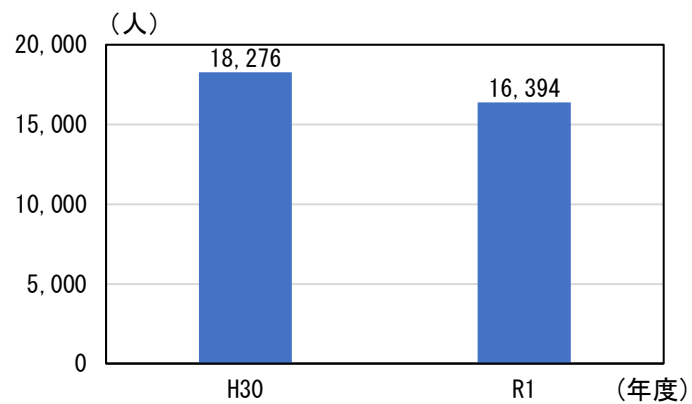


表 イオンシャトルバスの年間利用者数

資料：村上プラザ



第3章 村上市地域公共交通総合連携計画の評価

3.1 村上市地域公共交通総合連携計画の概要

- 村上市では、平成23年3月に「村上市地域公共交通総合連携計画」（計画期間：平成24年度～令和2年度）を策定し、地域公共交通の活性化・再生に向けた取り組みを実施してきました。
- この計画では、「市民、交通事業者、行政が協働でつくり育てる公共交通」を基本方針として、以下の3つの目標と、これを達成するための11の施策を設定しています。

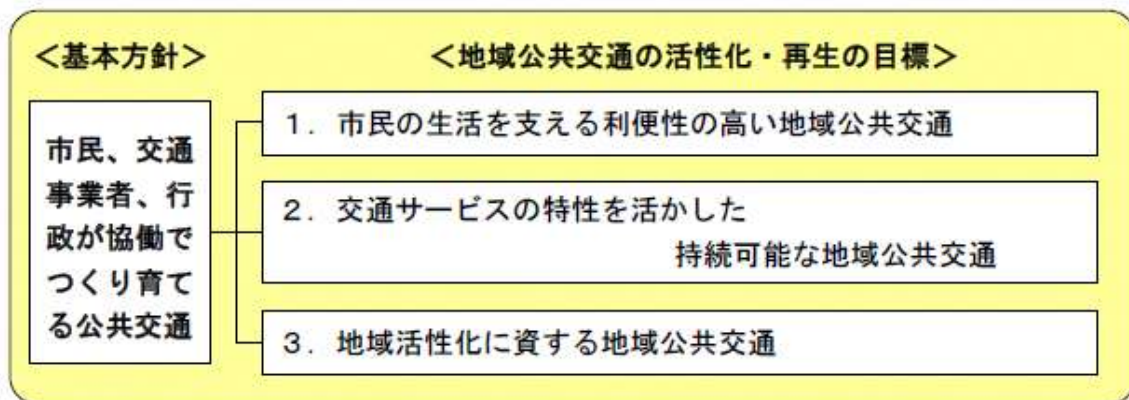


図 村上市地域公共交通総合連携計画の基本方針と目標

■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、待合い環境や情報提供などについても、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。

3.2 村上市地域公共交通総合連携計画の実施状況

○村上市地域公共交通総合連携計画に基づき、公共交通空白地や不便地域では「のりあいタクシー」、市街地においては「まちなか循環バス」、「せなみ巡回バス」の運行を開始し、様々な移動ニーズに対応しています。

5つの柱	11の施策	対応策	山北		朝日		村上		神林		荒川		具体的な施策	
			当初	実績	当初	実績	当初	実績	当初	実績	当初	実績	実施年度	内容等
I. 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	-	-	-	-	◎	○	-	-	-	-	H23～H25	まちなか循環バス、せなみ巡回バス
	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	◎	○	○	○	○	○	◎	○	◎	○	H23～H24	
		○目的バスの活用等(スクールバス混乗・間合い利用)	○	×	○	×	-	-	-	-	-	-		
II. 利便性の向上	3. 乗り換え利便性の向上	○乗換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	全市の一体的な展開						実績 ×					
		○高校生への通学支援	全市の一体的な展開						実績 ○		H26	学生学割実証実験		
		○高齢者への運賃優遇等の検討	全市の一体的な展開						実績 ×					
	5. 車両の見直し	○小型車両・低床バスの導入	全市の一体的な展開						実績 ○		H28	ポンチョバス(まちなか循環バス)1台購入		
		○バス車体の行き先表示の改善	全市の一体的な展開						実績 ○		H28	まちなか循環バスにLED表示灯を設置		
III. 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						実績 ×					
	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・充実	○	×	○	×	○	○	○	×	○	×	H30	まちなか循環バスの待合所建設
IV. 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	○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	○	×	○	×	○	×	○	×	○	×		
V. 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)	全市の一体的な展開						実績 ×					
		○地域勉強会や自発的な取り組みを支援	全市の一体的な展開						実績 ×					
		○運行見直し基準の設定	全市の一体的な展開						実績 ×					
	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	全市の一体的な展開						実績 ○		H23～H29	出前講座のメニューにあるが、要請がなかった市内保育園及び小学生を対象にバスの乗り方教室の実施		
○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						実績 ○		H25～H27	いいねっか村上でPR活動			

※当初：◎実証運行実施(H23～H25)、○計画期間内で検討・実施
 実績：○達成、△一部達成、×未達成

3.3 評価指標の達成状況

○村上市地域公共交通総合連携計画の評価指標の達成状況は、以下の通りです。

評価指標	策定時 H23 年度	目標値 R3 年度	現況値 R2 年度	備考
①路線バス 1 便あたり り輸送人員数	3.3 人/便	6.0 人/便 以上	2.6 人/便	※令和 2 年度は、新型コロナ ウイルスの影響により、路 線バスの輸送人員数が減 少。 【参考値】 令和元年度：3.0 人/便
②公共交通サービスの満足度	63%	80%以上	56%	令和 2 年公共交通に関するア ンケート調査
③公共交通利用者の 利用頻度	18%	40%以上	20%	令和 2 年公共交通に関するア ンケート調査
④収支率 25%未満 の路線バス系統数	15 系統	0 系統	17 系統	

※赤字：達成、青字：未達成

※①、④は事業年度（令和元年 10 月～令和 2 年 9 月）

①路線バス 1 便あたり輸送人員数

- ・令和 2 年度の現況値は 2.6 人/便で、目標値の 6.0 人/便を達成していません。
- ・令和 2 年度は、新型コロナウイルスの影響により、路線バスの輸送人員数が大きく減少しています。また、新型コロナウイルスの影響を受けていない令和元年度の指標値は 3.0 人/便で、策定時の平成 23 年度と比較すると、やや減少しています。

②公共交通サービスの満足度

- ・令和 2 年度の現況値は 56%で、目標値の 80%以上を達成していません。
- ・また、策定時の平成 23 年度と比較すると、満足度はやや低下しています。

③公共交通利用者の利用頻度

- ・令和 2 年度の現況値は 20%で、目標値の 40%以上を達成していません。
- ・また、策定時の平成 23 年度とほぼ同じ値です。

④収支率 25%未満の路線バス系統数

- ・令和 2 年度の現況値は 17 系統で、目標値の 15 系統を達成していません。
- ・また、策定時の平成 23 年度と比較して増加しています。



第4章 公共交通の課題

課題① 効率的な運行の実施

- 村上市では、先に述べた公共交通の課題を解決すべく、のりあいタクシーをはじめとする公共交通の運行や路線バスへの補助などを実施しています。
- しかし、市町村合併により広域な市内に集落が分散しているという地域の特徴から、公共交通の運行経費が高く、財政負担が大きくなっています。そのため、将来にわたって持続可能な公共交通の確立を目指し、市民の移動ニーズに応じた効率的な運行への見直しが必要です。

■のりあいタクシーの運行効率化

- のりあいタクシーの1便あたりの利用者数は2人以下の便が多くなっており、乗合いによる運行の効率化が必要です。

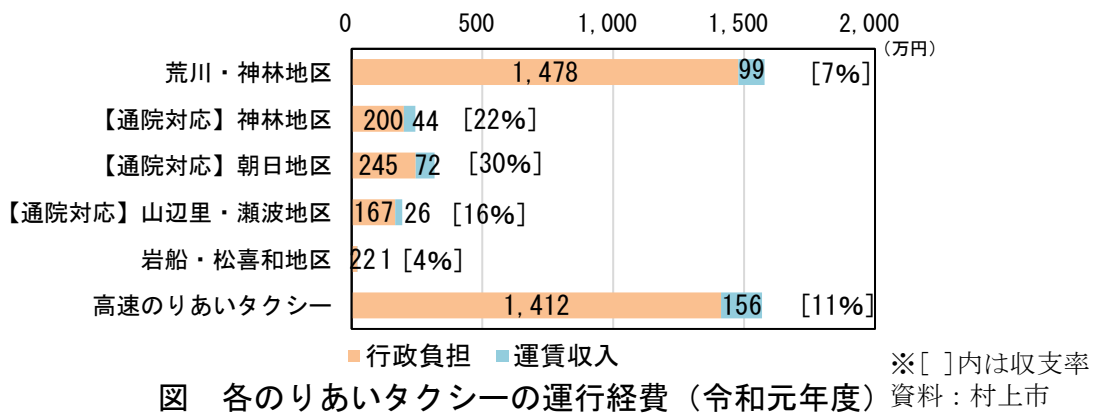


図 各のりあいタクシーの運行経費（令和元年度）

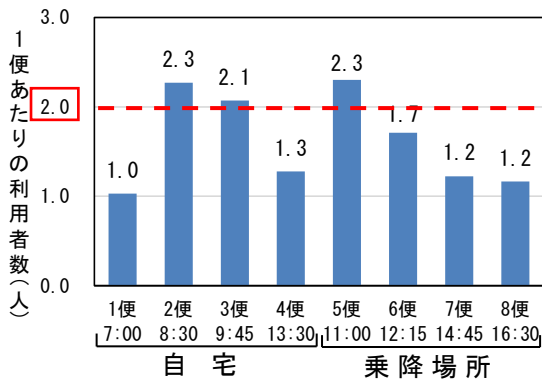


図 荒川・神林地区のりあいタクシー

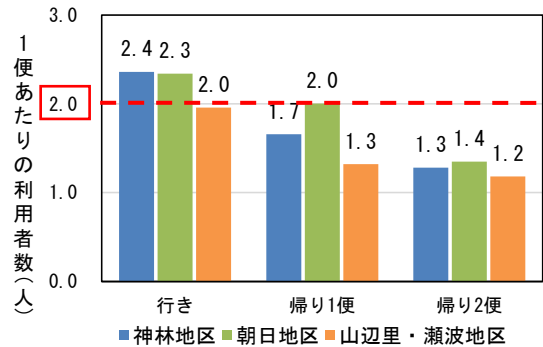


図 通院対応のりあいタクシー

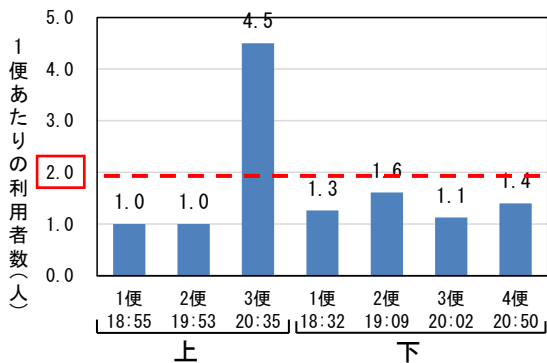


図 岩船・松喜和地区のりあいタクシー

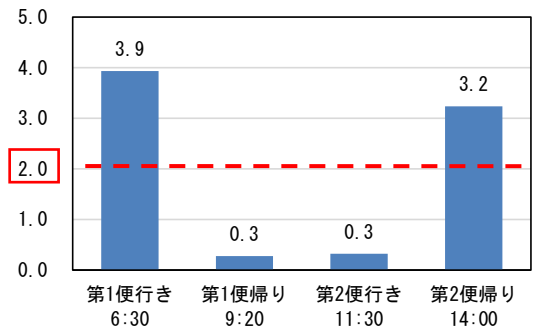


図 高速のりあいタクシー

■村上総合病院の移転による経路変更

- 村上総合病院は、令和2年12月に村上駅の東側から、村上駅の西側へ移転しました。
- それにより、路線バス等の公共交通の運行ルートを変更しましたが、路線の重複区間が長くなりました。村上総合病院を利用する方の移動手段を維持、確保していくため、より効率的な運行を実施するなど、公共交通ネットワークの見直しが必要です。

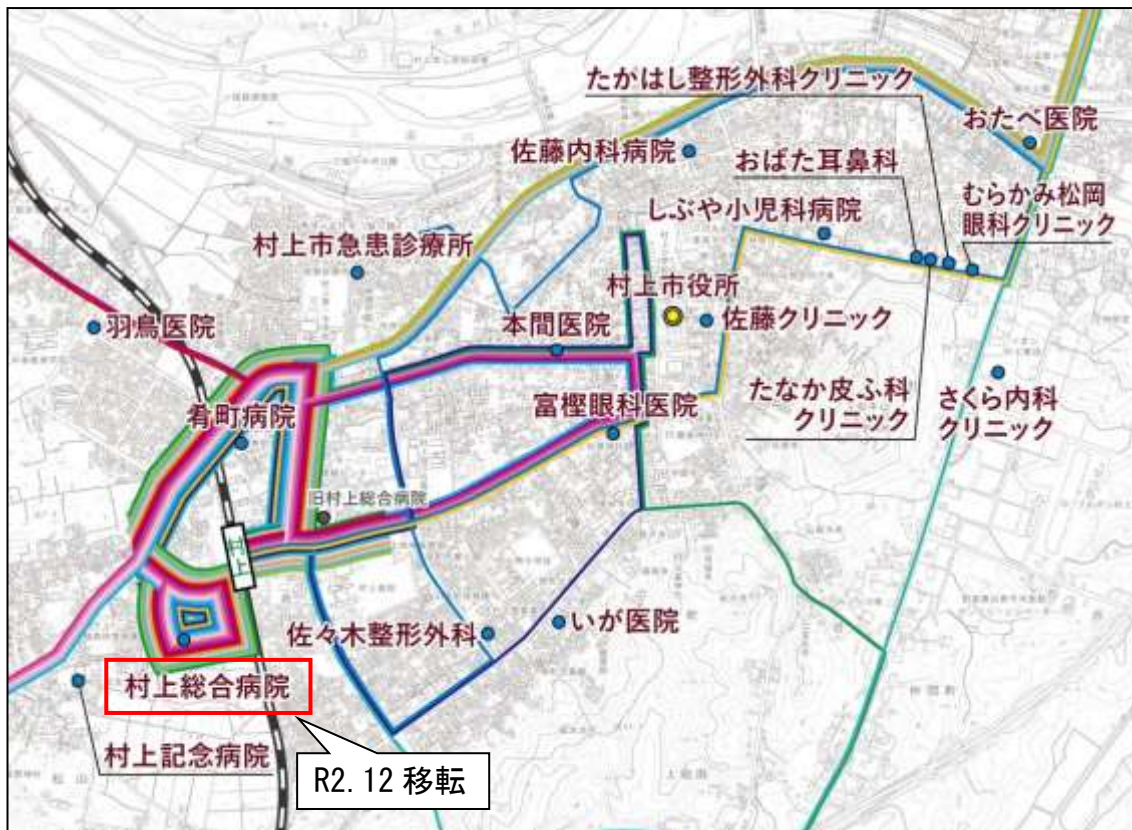


図 村上総合病院の移転場所

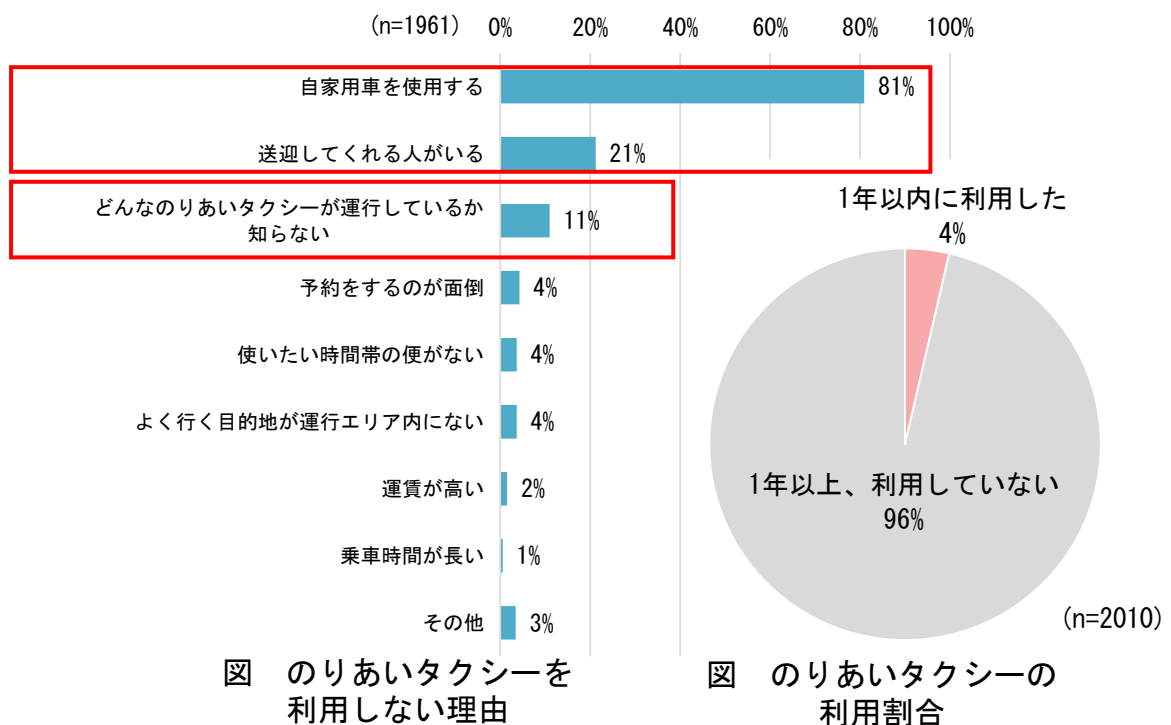
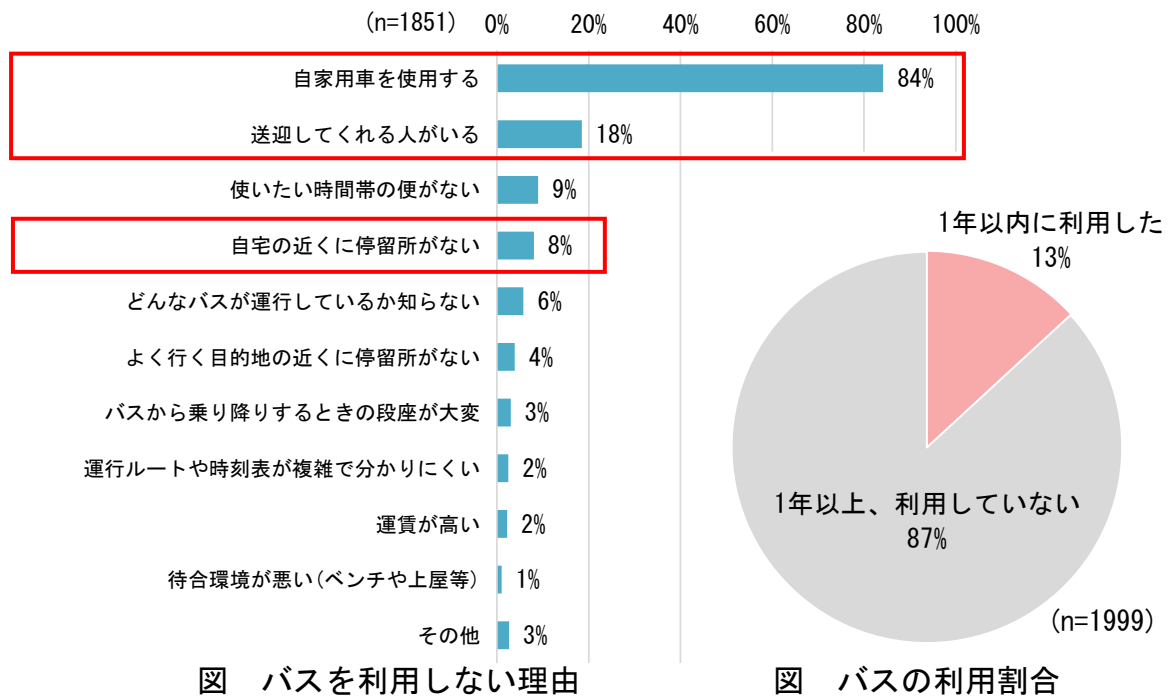
資料：村上市

■山北地区における公共交通の運行

- 山北地区では、越沢集落等でのりあいタクシーを運行していましたが、集落から路線バスの停留所までの運行で、目的地（府屋や村上）まで行くためには、乗り換えが必要でした。高齢者にとって、乗り換えは大きな負担であったことから、利用が少なく、運行を継続することができませんでした。
- 山北地区からの買い物は、隣接する鼠ヶ関（鶴岡市）方面の商業施設へのニーズが高いですが、現状では公共交通が運行されていません。

課題② 公共交通の利用促進

- 公共交通を利用しない理由として、「自家用車を使用するため」、「送迎してくれる人がいるため」が多くなっています。また、「どんな運行をしているか知らない」という意見も比較的多くなっています。
- そのため、公共交通を利用する機会がない人、どんな公共交通が運行しているか知らない人への運行内容や利用方法の周知、利用するきっかけづくりが必要です。

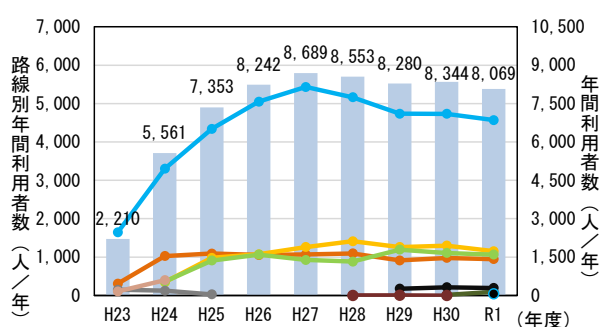


資料：村上市の公共交通に関するアンケート(R2.10月)

課題③ 広く分散している集落（交通弱者※）に対する通院手段の確保

○路線バスは、主に村上市街地と旧町村間を結ぶように運行していますが、バス路線から離れたところにも集落が分散しており、特に高齢者にとっては、自宅から停留所までの距離が長く公共交通が利用しにくい状況となっています。

○路線バスを補完するため、通院を主な目的とする通院対応のりあいタクシーなどを運行していますが、中山間部においては人口減少や高齢化が進んでいる影響もあり、利用者数は平成 27 年度以降減少傾向となっています。そのため、より利用者のニーズに沿った運行による利用者の定着や、効率的で持続可能な運行内容への見直しにより、高齢者の通院手段を確保していく必要があります。



- のりあいタクシーの合計利用者数 (高速除)
- 荒川・神林地区
- 【通院対応】神林地区
- 【通院対応】朝日地区
- 【通院対応】山辺里・瀬波地区
- 岩船・松喜和地区
- 山北地区山間部 (H25.9廃)
- 山北地域 越沢集落 寒川駅方面 (R2.3廃)
- 山北地区 (R2.3廃)
- 【通院対応】神林地区 県立坂町病院方面 (H25.4統合)
- 山辺里地区 村上総合病院方面 (H30.9廃)

図 のりあいタクシーの年間利用者数

資料：村上市

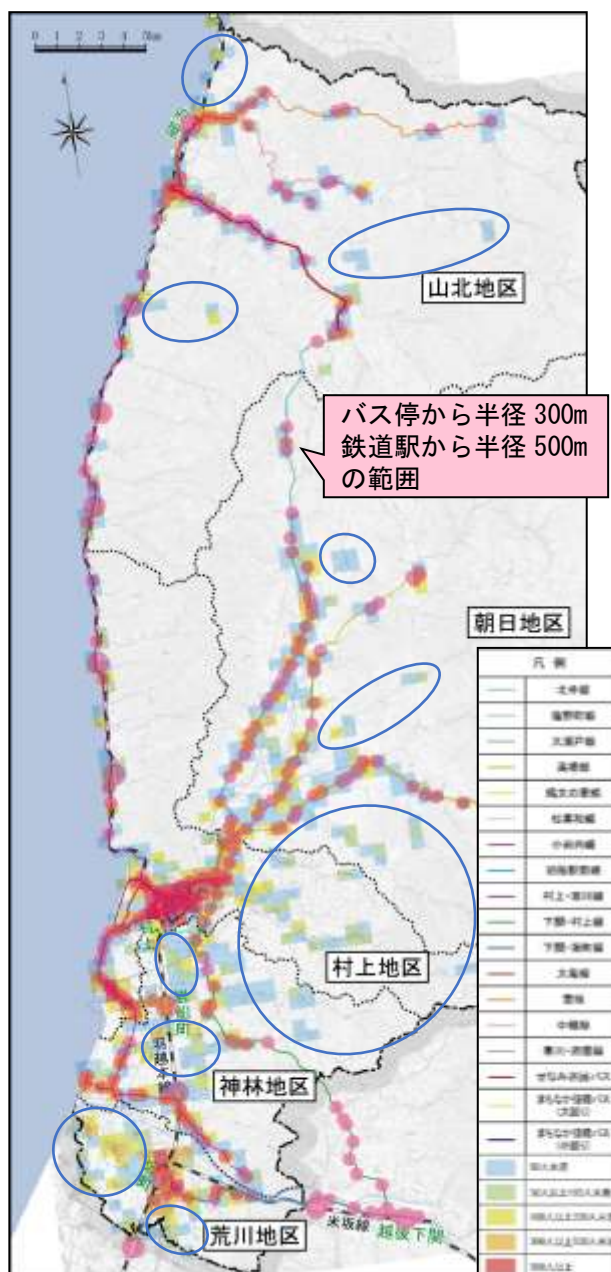


図 路線バス・鉄道の不便地域※

※本計画における「交通弱者」は、自動車運転免許や自家用車を保有しておらず、移動を公共交通に頼らざるを得ない人のことで、主に高齢者や高校生を指す。

※路線バス・鉄道の不便地域は、バス停から半径 300m、鉄道駅から半径 500m の範囲外の地域とする。

課題④ タクシー会社がない地区への対応

- 令和2年3月に、山北地区唯一のタクシー事業者が廃業となりました。
- 山北地区では、路線バスの村上・寒川線、寒川・府屋線、大毎線、中継線、雷線が運行していますが、バス路線から離れたところにも集落が点在しています。また、路線バス等が運行している集落においても、人口が少ないため運行頻度が低く、時刻が合わなかった場合に利用するタクシーが運行していないことは大きな問題です。
- 山北地区では高齢化率が47%と進んでおり、高齢者の移動手段としては、自家用車を使用するか、家族や友人に送迎を頼む人が多くなっています。また、買い物では移動販売や宅配生協等が利用されており、通院では山北徳洲会病院の送迎バスが利用されています。
- 現在は集落の助け合いや各種民間サービス等により市民の生活が支えられていますが、今後さらに高齢化が進むことを踏まえ、運転免許を保有していなくても、自分で買い物や通院などに行ける公共交通の確保が必要です。

表 山北地区のバスの運行便数（片道）

路線	平日	土曜	休日
村上・寒川線	2.0 便	運休	運休
寒川・府屋線	2.0 便	運休	運休
大毎線	6.5 便	6.0 便	6.0 便
中継線	4.0 便	4.0 便	4.0 便
雷線	4.0 便	4.0 便	4.0 便
山北徳洲会病院 外来バス	1 便	1 便	運休

※山北徳洲会病院が運行している外来バスは、各コース週2日運行しており、一部のコースは土曜も運行。

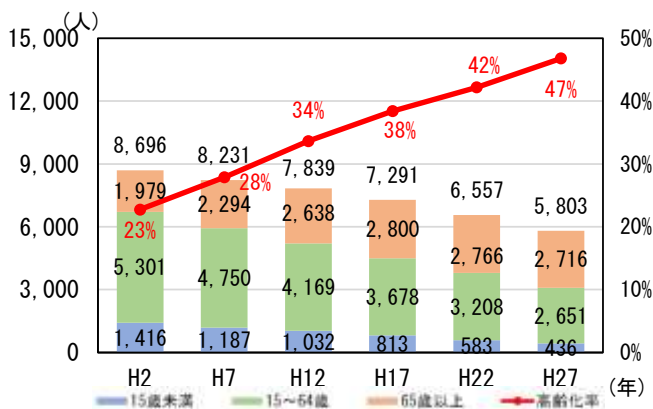


図 山北地区の人口推移

資料：国勢調査（H2～H27）



表 村上市内のタクシー事業所

資料：村上市

課題⑤ 新潟市への通院手段の確保

○村上市と新潟市を結ぶ高速バスが、収支状況の悪化により平成28年9月に廃止され、この代替として、平成29年4月から予約制の高速のりあいタクシーを運行しています。高速のりあいタクシーは、行き2便、帰り2便の計4便を運行しており、新潟市内の病院への通院手段を確保しています。

○高速のりあいタクシーにかかる経費は年間約1570万円（令和元年度）で、収支率は11%となっています。今後も持続可能な運行としていくためには、1便あたりの利用者数の増加等による収支率の改善を図り、効率的な運行内容の実現を目指す必要があります。

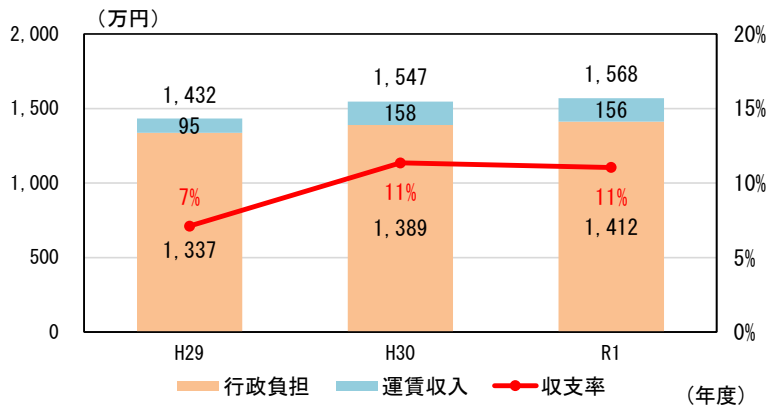


図 高速のりあいタクシーの運行経費

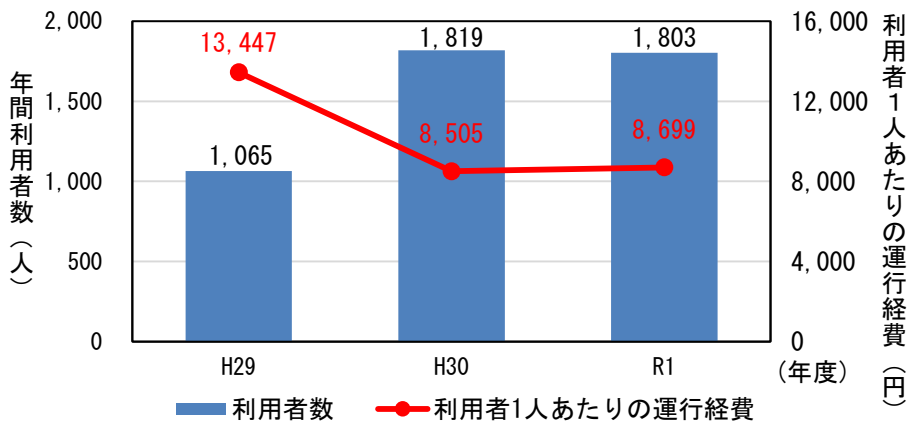


図 高速のりあいタクシーの利用者数と1人あたりの運行経費

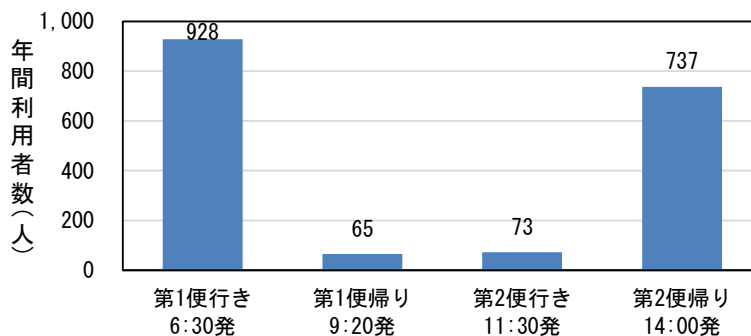


図 便別利用者数 (令和元年度)

資料：村上市

課題⑥ 観光客の移動手手段の確保

- 村上市では、温泉や海水浴場、まち歩きなどの観光資源があり、村上地区の市街地を中心に観光客が多くみられます。しかし、観光資源は市街地内で分散して立地しており、観光客がこれらを効率的に巡ることができる手段を確保する必要があります。
- 現在、主要な観光施設が集まる村上地区では、市街地の観光地を巡るまちなか循環バスや、瀬波温泉を巡るせなみ巡回バスを運行しています。観光の玄関口である村上駅からの二次交通をさらに利用しやすい形に整備することで、現在は横ばいで推移している観光客数の増加に加え、公共交通利用者数の増加により沿線住民の生活の足の維持・確保につながると考えられます。



図 主要観光施設の立地

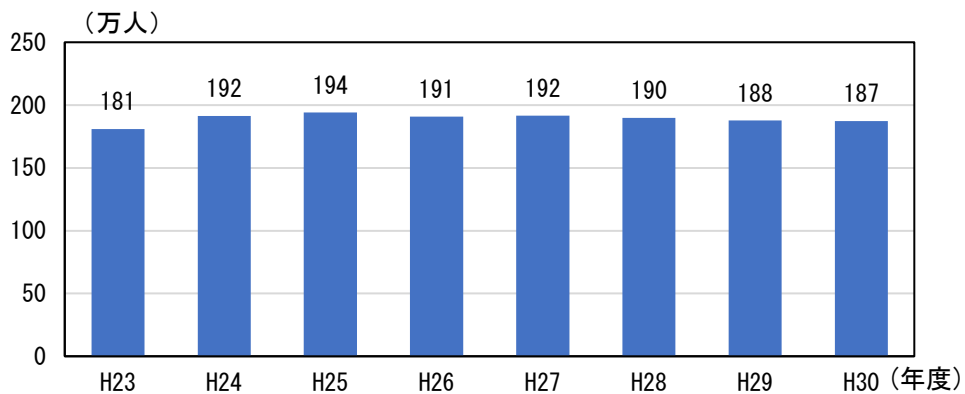


図 観光客入込数

資料：新潟県観光入込客統計（H23～H30）

第5章 目指す将来像および目標

5.1 目指す将来像

○本市における地域公共交通が目指す将来像を、以下のように設定します。

【目指す将来像】

いつまでも自分で自由に移動できるまち

市民誰もが、公共交通を利用して自由に移動し、いきいきと安心して住み続けられるまちづくりを目指します。また、将来にわたって持続可能な公共交通体系を構築し、市民の生活の足を守り続けます。

5.2 計画の目標

■目標① 効率的で持続可能な公共交通の運行

- 各公共交通の特性を活かして役割を分担し、連携することで運行の効率化を図り、持続可能な公共交通体系を構築します。
- 市民への公共交通の利用促進を継続的に行い、市民とともに公共交通を守り育てます。

■目標② 市民の生活を支える利便性の高い公共交通ネットワークの形成

- 公共交通が運行していない、もしくは利便性が低い地域において、買い物、通院、通勤、通学などの市民の生活の足となる移動手段を確保します。
- 利用者のニーズに合わせて運行内容を見直し、利便性の高い公共交通を目指します。

■目標③ 市民、交通事業者、行政の連携体制の構築

- 市民、交通事業者、行政が連携し、利便性の高い公共交通を将来にわたって持続可能な体制を構築します。

それぞれの役割	
市民	<ul style="list-style-type: none"> ・主体的に公共交通の形成に参画し、地域の特性に合った交通システムを検討します。 ・市民の利用が公共交通を支えていることを認識し、積極的に公共交通を利用します。
交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> ・各交通事業者が培ったノウハウや知恵を活かし、相互の連携を高めることにより、効率的で利便性の高い公共交通システムを整備します。
行政	<ul style="list-style-type: none"> ・積極的に情報提供を行い、従来の発想にとらわれない柔軟な発想で、市民や事業者の取り組みをサポートします。

5.3 公共交通ネットワーク

- 鉄道、路線バスが市を縦断し、主要な市街地及び隣接市を結びます。
また、高速のりあいタクシーが高齢者の市外への通院を支えます。
- 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、周辺地域の市民の生活の足を確保します。
- 村上駅周辺の市街地においては、路線バスに加えて、まちなか循環バス、せなみ巡回バス等を運行し、様々な移動ニーズに対応します。

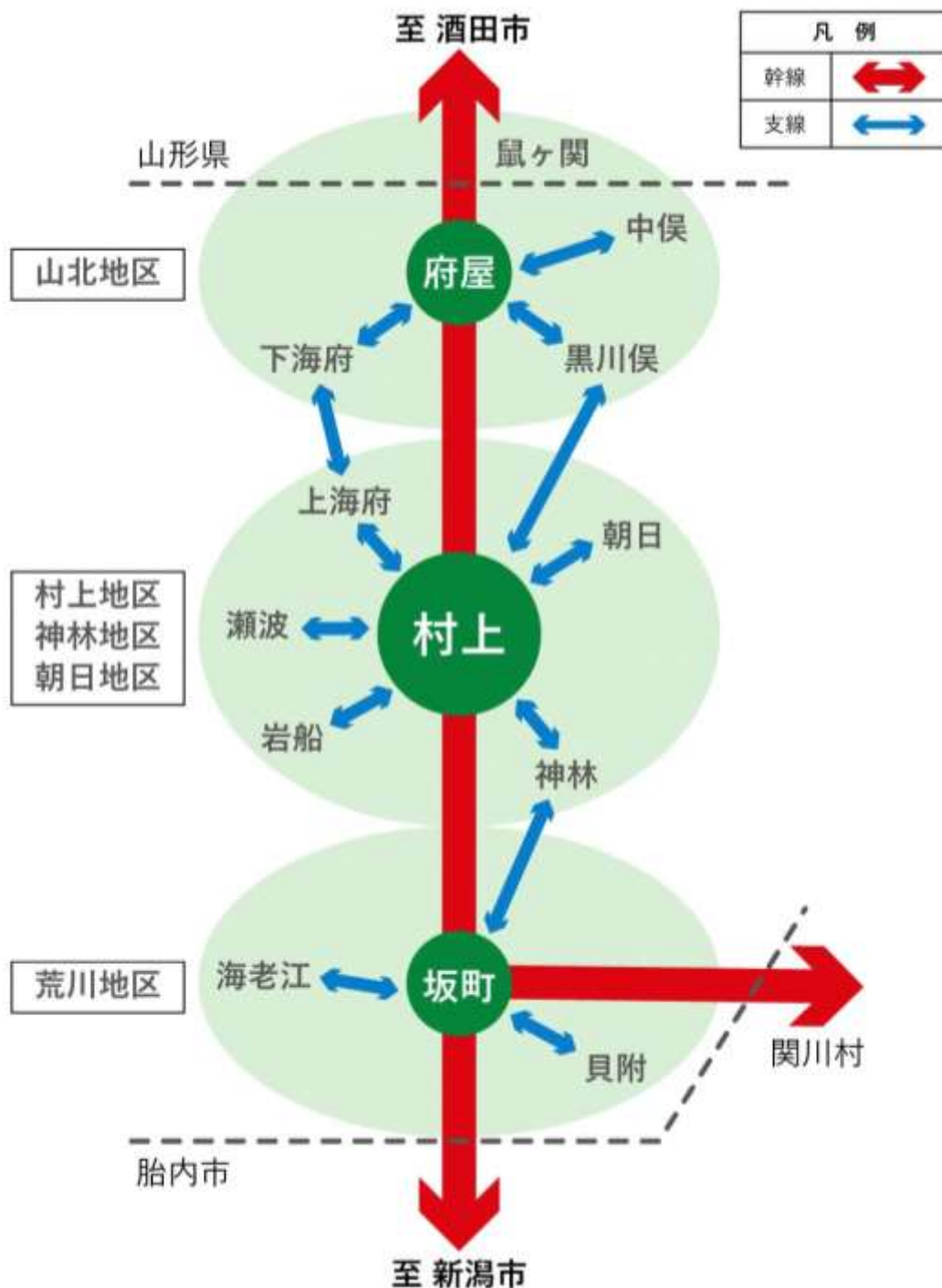


図 公共交通ネットワークのイメージ



第6章 施策・事業

6.1 村上市地域公共交通網形成計画の体系

○前章で設定した目標を達成するために、以下の施策・事業に取り組みます。

