

村上市地域公共交通計画（案）



村上市

<目 次>

第1章 計画の目的及び関連計画の整理	1
1.1 計画策定の目的	2
1.2 計画期間及び対象地域	2
1.3 計画の位置付け	2
1.4 上位計画・関連計画の整理	3
第2章 地域及び公共交通の現状	8
2.1 地域の現状	9
2.2 公共交通の現状	23
第3章 村上市地域公共交通総合連携計画の評価	32
3.1 村上市地域公共交通総合連携計画の概要	33
3.2 事業の実施状況	34
3.3 評価	35
第4章 公共交通の課題	36
第5章 目指す将来像及び目標	43
5.1 目指す将来像	44
5.2 計画の目標	44
5.3 公共交通ネットワーク	45
第6章 施策・事業	46
6.1 村上市地域公共交通計画の体系	47
6.2 施策・事業の内容	48
第7章 計画の推進	58
7.1 PDCA サイクルによる施策・事業の推進	59
7.2 評価指標と目標値の設定	60

巻末資料



第 1 章 計画の目的及び関連計画の整理



1.1 計画策定の目的

本市では、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、目的別ののりあいタクシーの運行など、市民の移動手段の維持・確保に取り組んできました。

しかし、少子化や人口減少の影響と自家用車から公共交通への転換が進んでいないことにより、公共交通利用者は減少傾向が続いており、依然として本市の公共交通の現状は厳しいものとなっています。

村上市地域公共交通総合連携計画の策定後、平成25年に交通政策基本法が制定され、これに伴い地域公共交通の活性化及び再生に関する法律が一部改正となるなど、公共交通政策は変化しています。

また、平成27年に採択された国際目標である持続可能な開発目標（SDGs）においては、住み続けられるまちづくりの実現に向けた、持続可能な輸送システムの提供が掲げられています。今後は、AIやIoTなどの最先端技術を活用した公共交通の運行効率化や運行情報提供に関する技術開発がさらに加速し、公共交通を取り巻く環境は劇的に変化することが予測されます。

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。

※AIとは、Artificial Intelligenceの略で、人工知能を指す。

IoTとは、Internet of Thingsの略で、様々な物がインターネットにつながることを指す。

1.2 計画期間及び対象地域

○計画期間：令和3年度～令和7年度（5年間）

○対象地域：村上市全域（1,174.26 km²）

1.3 計画の位置付け

○本計画は、本市の最上位計画である「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。

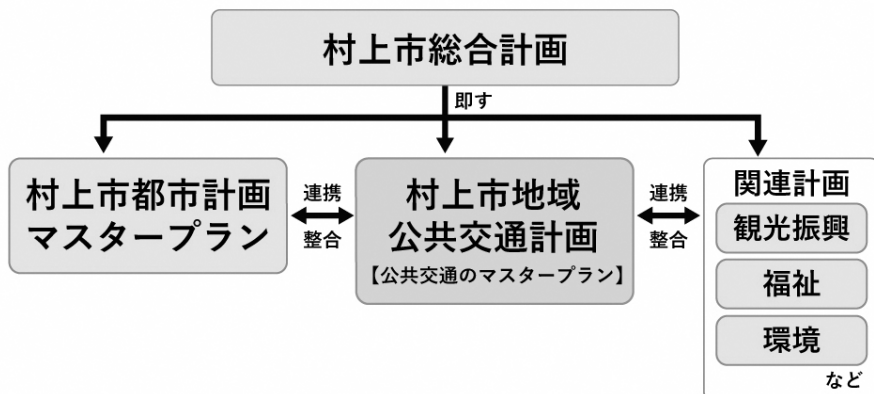


図 計画の位置づけ

1.4 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。

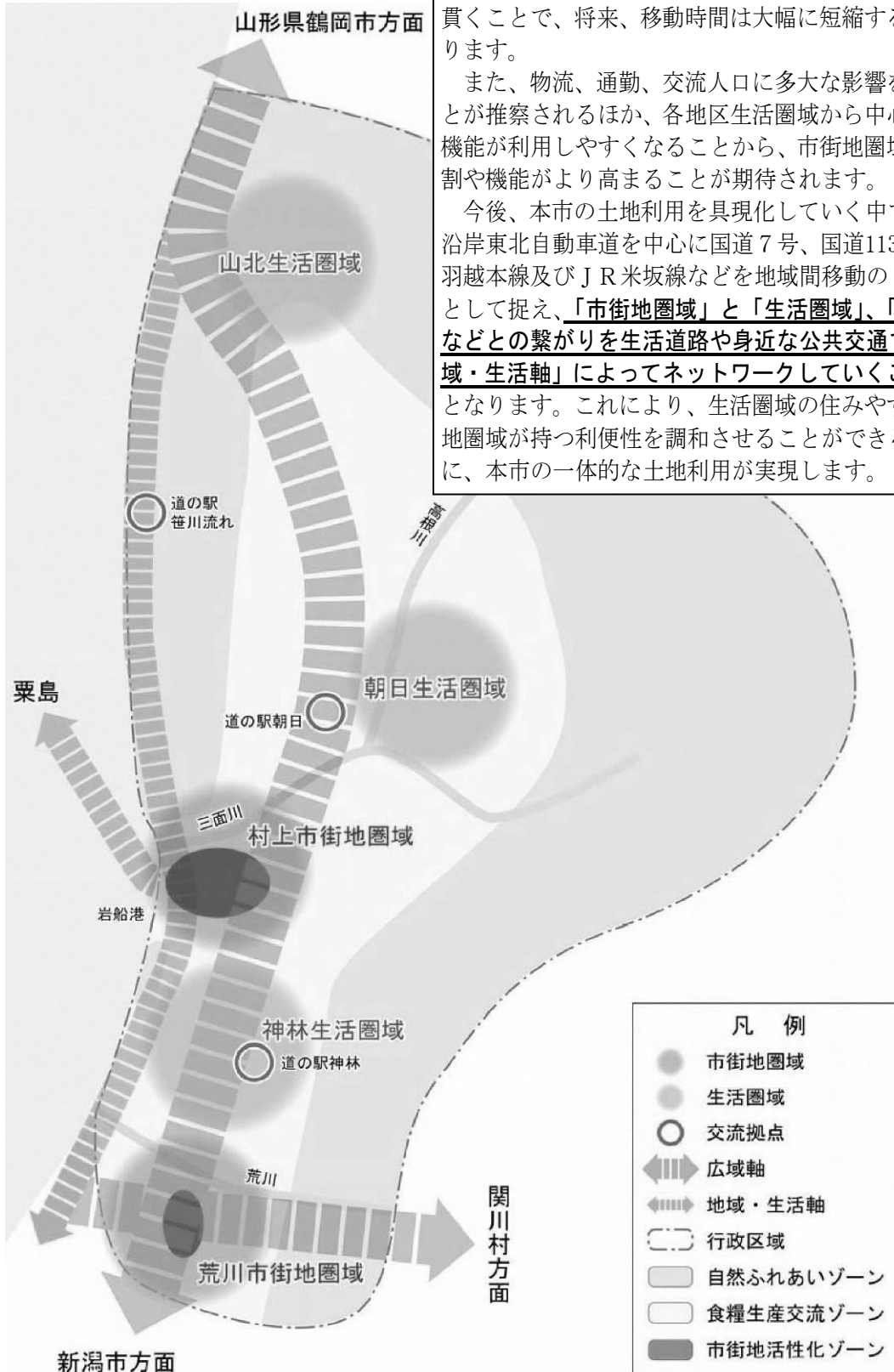


図 土地利用構想図

(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、栗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享受できるよう、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。

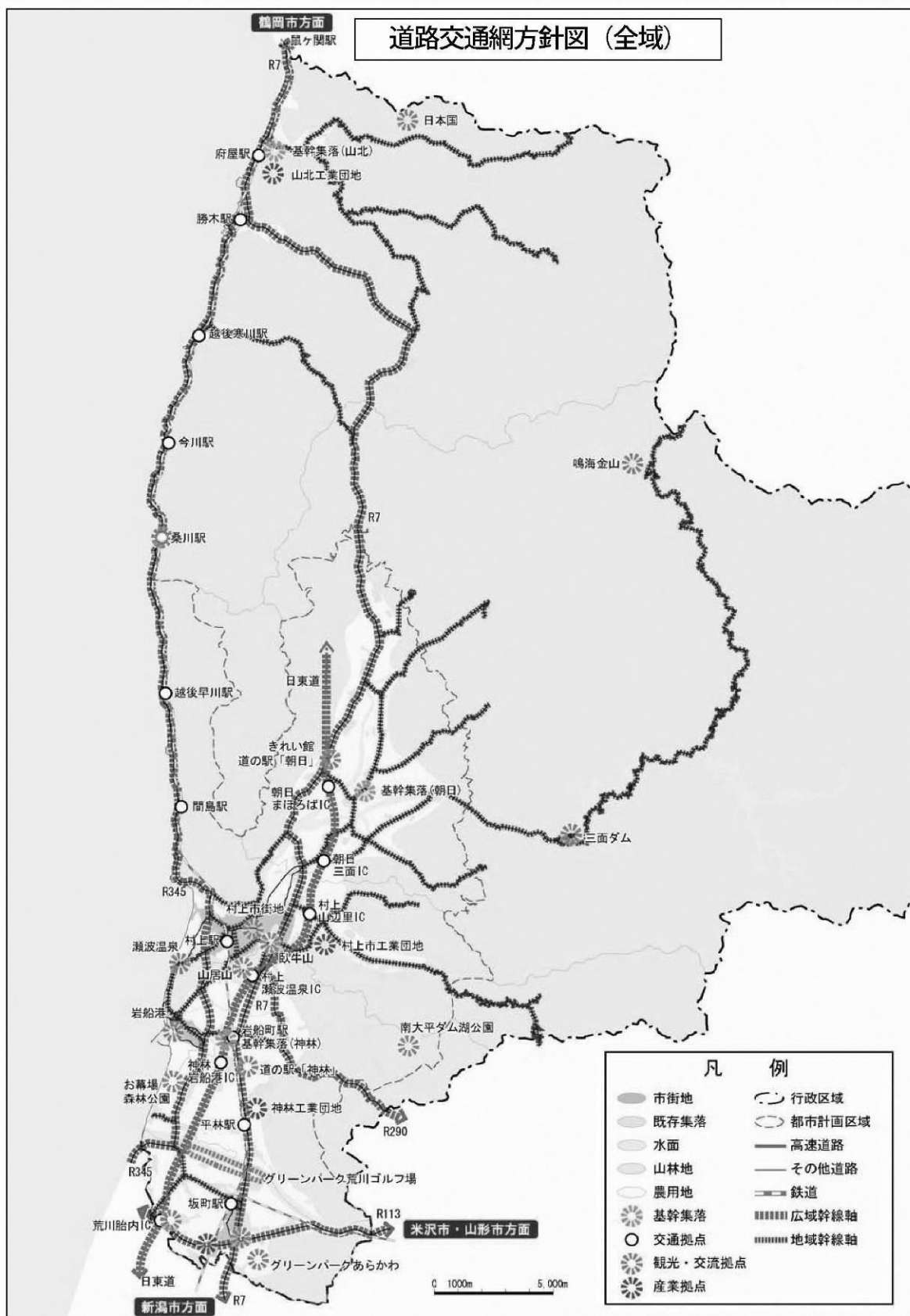


図 道路交通網

(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

- ・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 地域及び公共交通の現状



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。

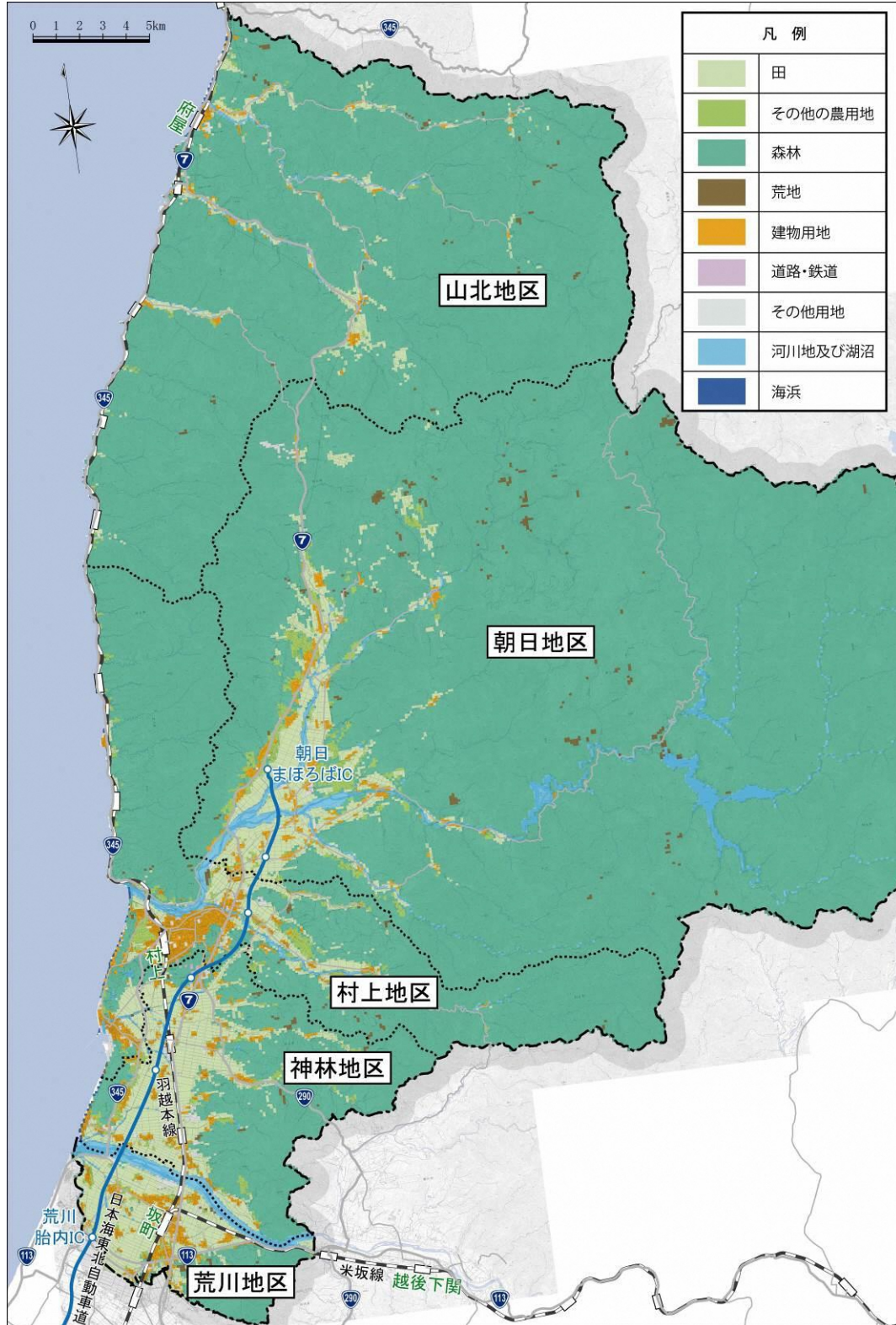


図 村上市の地勢 資料：国土交通省 土地利用細分メッシュ

(2) 人口

1) 人口の推移

- 本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。

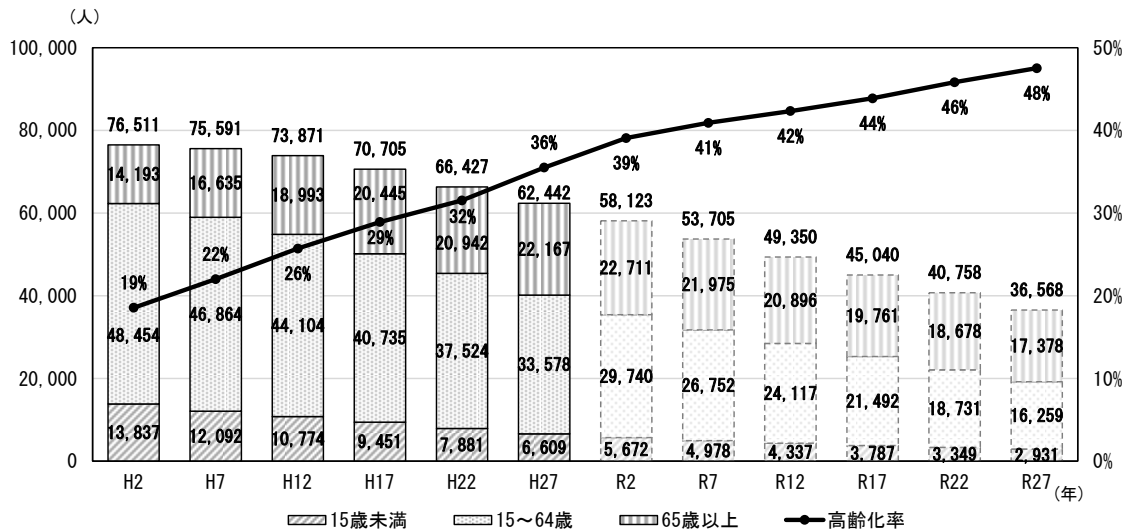


図 人口の推移

※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

○地区別で見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。

○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。

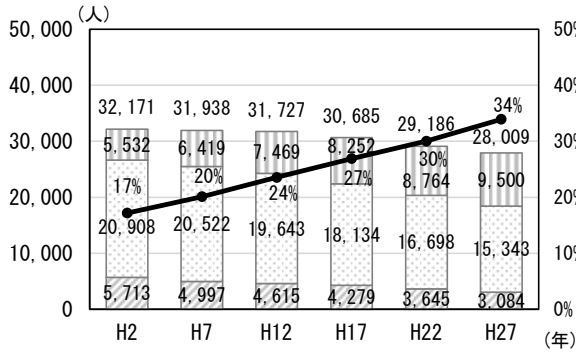


図 村上地区の人口推移

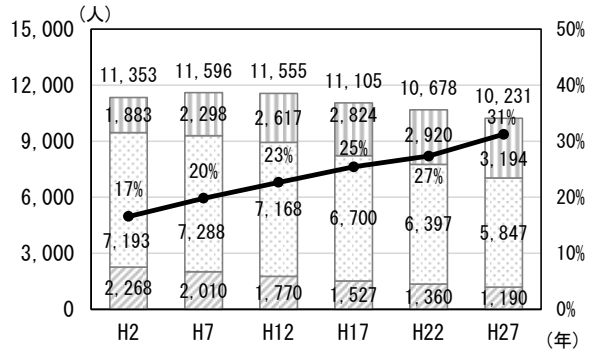


図 荒川地区の人口推移

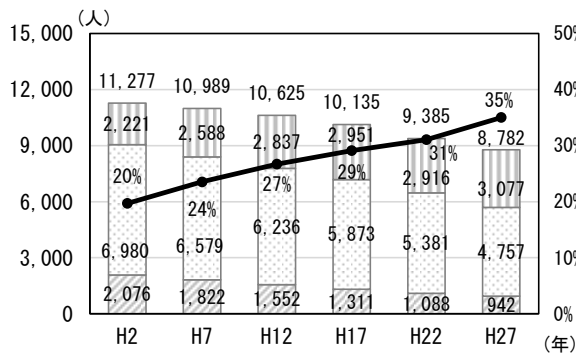


図 神林地区の人口推移

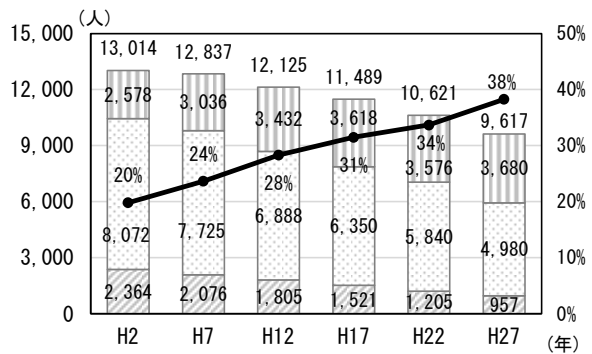


図 朝日地区の人口推移

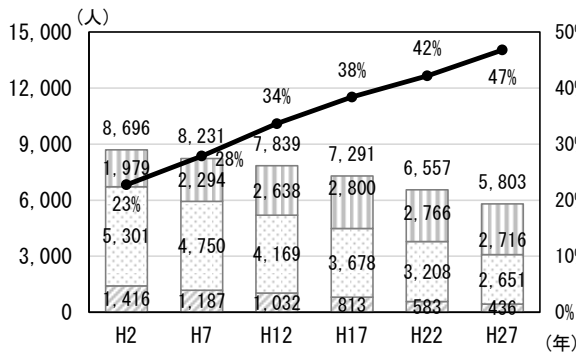


図 山北地区の人口推移

凡例	
	65歳以上
	15~64歳
	15歳未満
	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JR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。

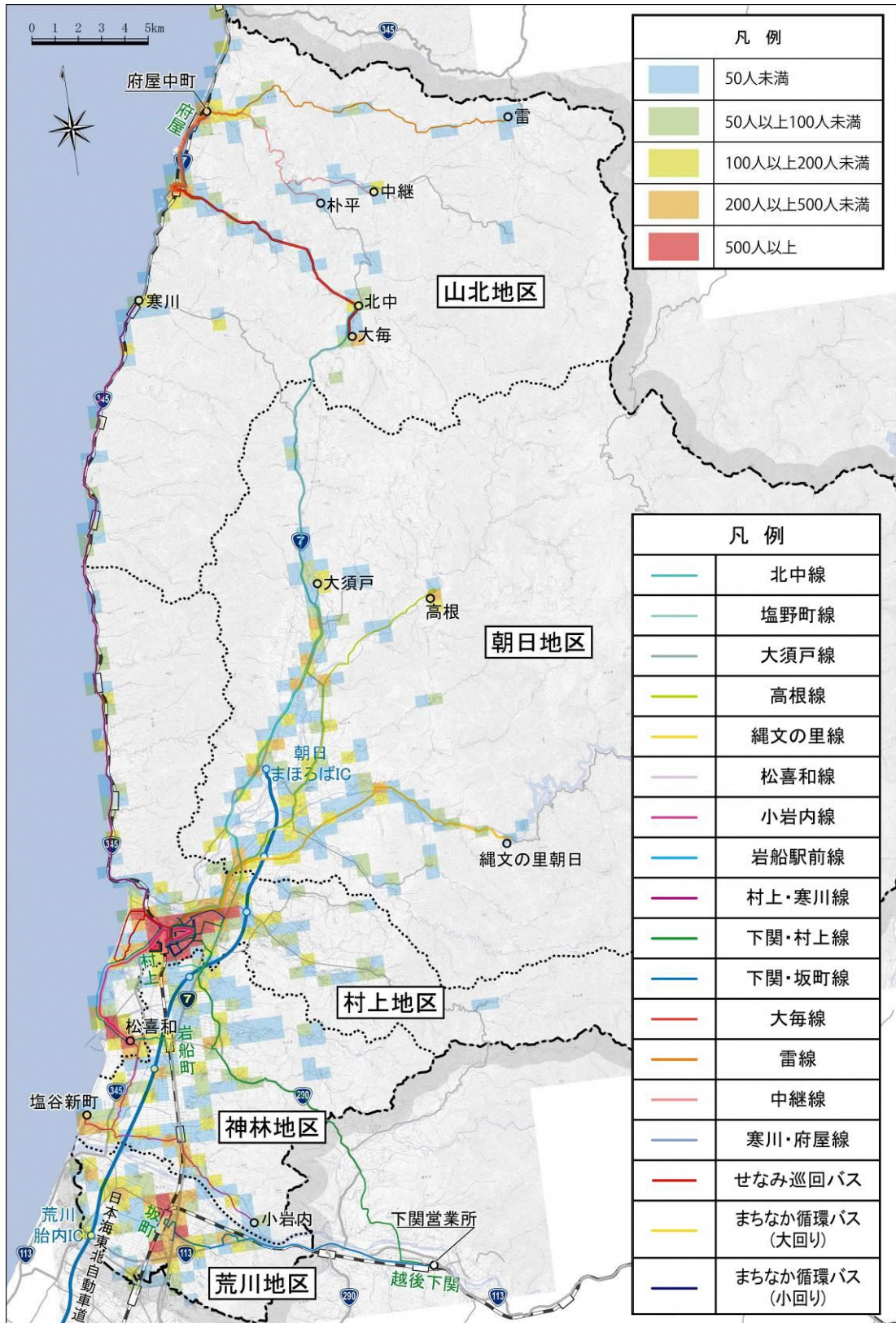


図 人口分布

※250mメッシュ
資料：国勢調査（H27）

(3) 運転免許の保有状況

- 本市の人口と同様に、運転免許保有者は減少傾向にあり、令和元年は41,749人で、そのうち65歳以上の高齢者が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、本市においても、運転免許の返納者数は年々増加しています。
- 車やバイクが使えない人の割合は、65～69歳では10%ですが、年代が上がるにつれて増加し、80代では54%となっています。

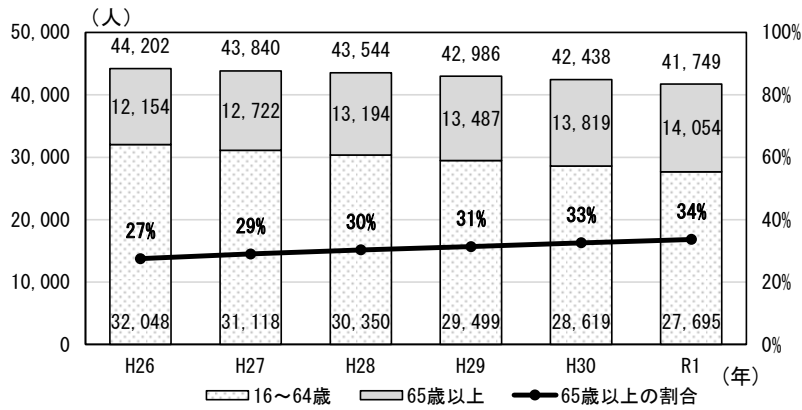


図 運転免許の保有者数

資料：村上市

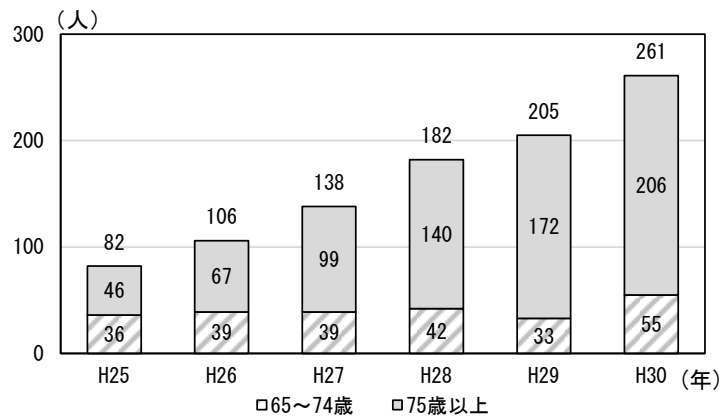


図 運転免許の返納者数

資料：村上市

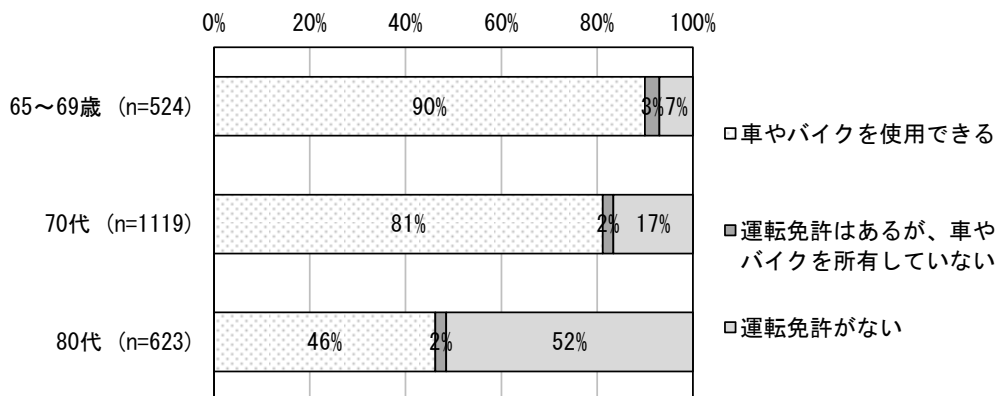


図 年代別の車やバイクが使えない人の割合

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

- 市外への通勤流動は、流出・流入ともに胎内市が最も多くなっています。
- 市外への通学流動は、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。
- 通勤・通学ともに流出人口が流入人口を上回っています。

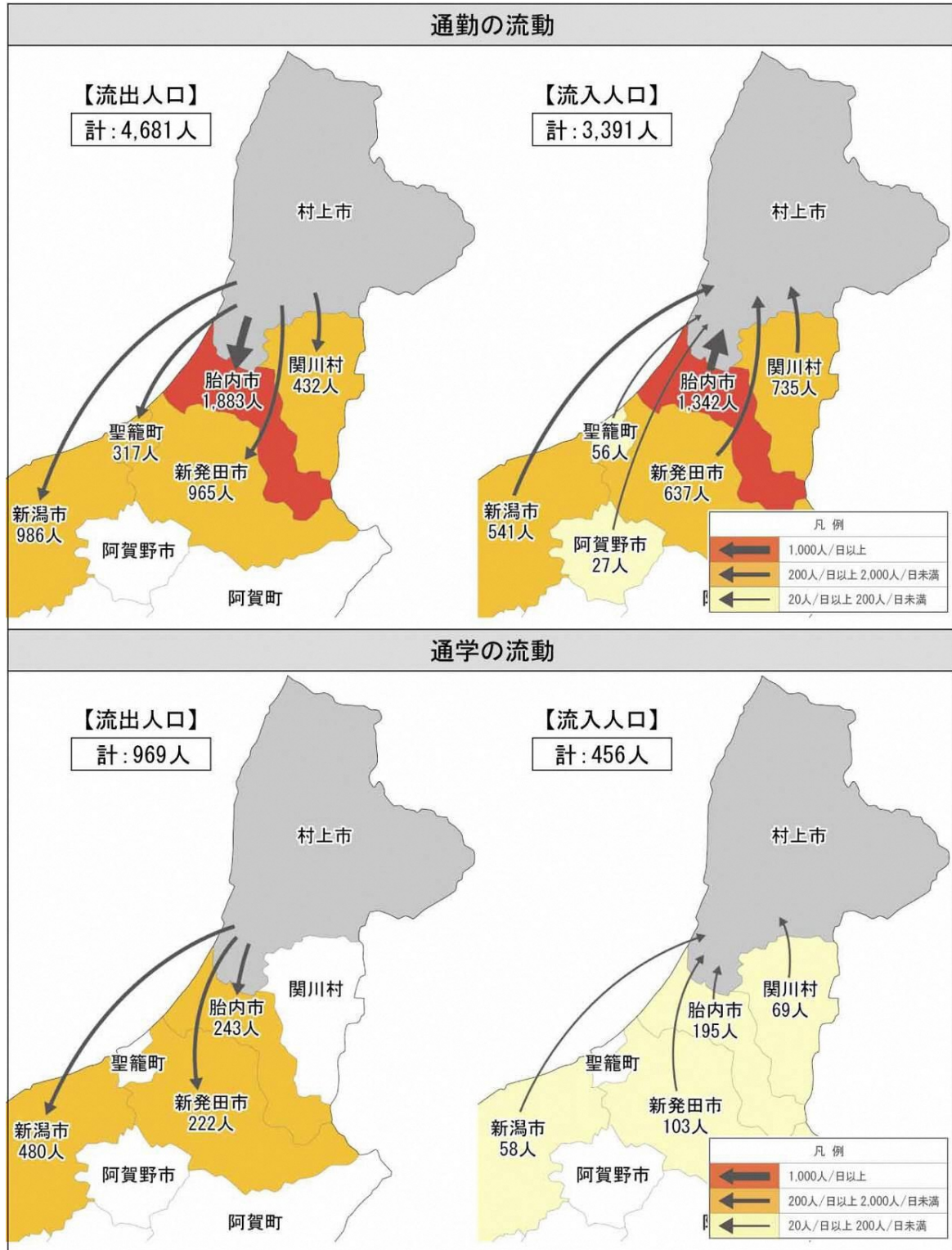


図 通勤・通学の流動人数

※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。
- 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。

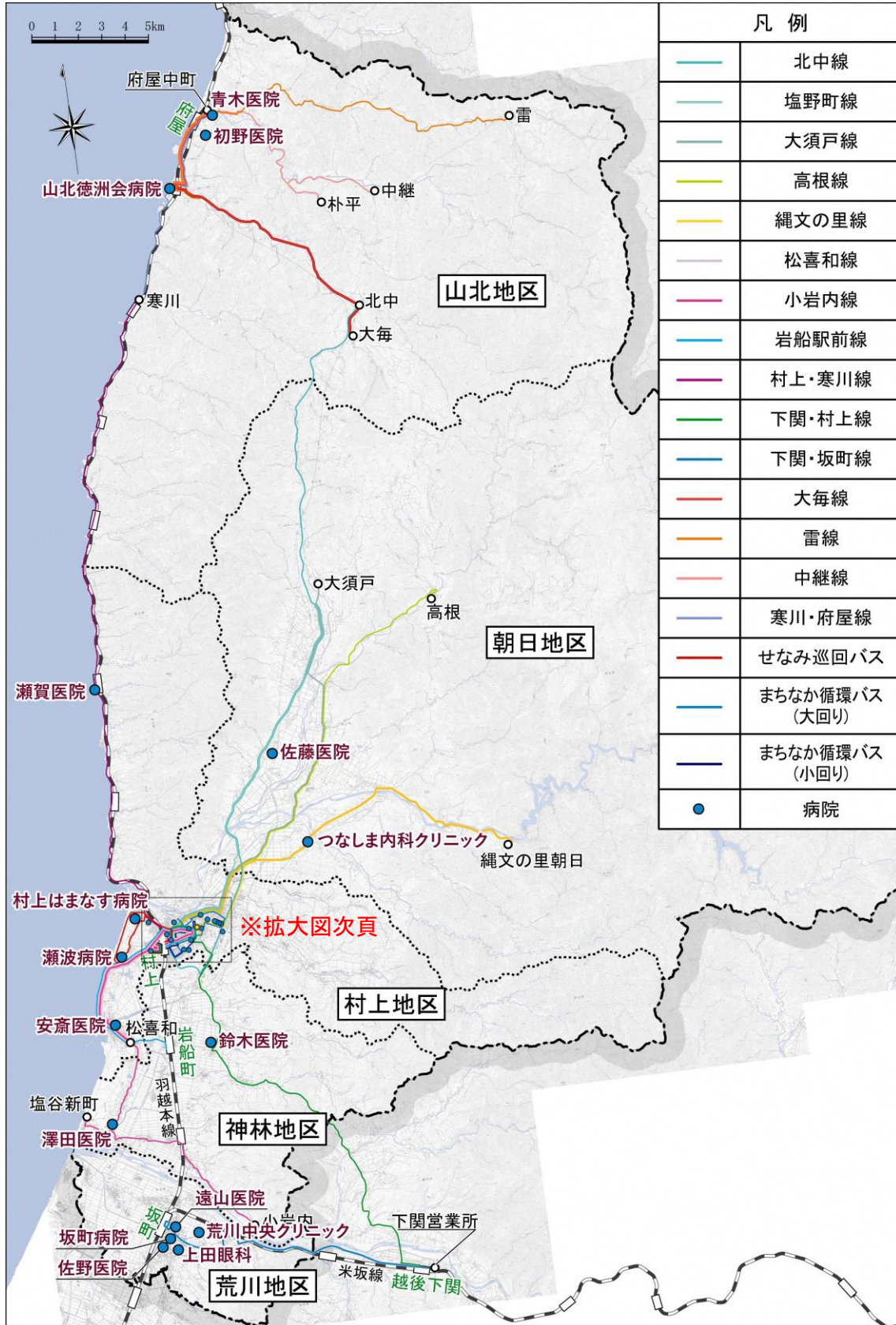


図 病院の立地

資料：村上市

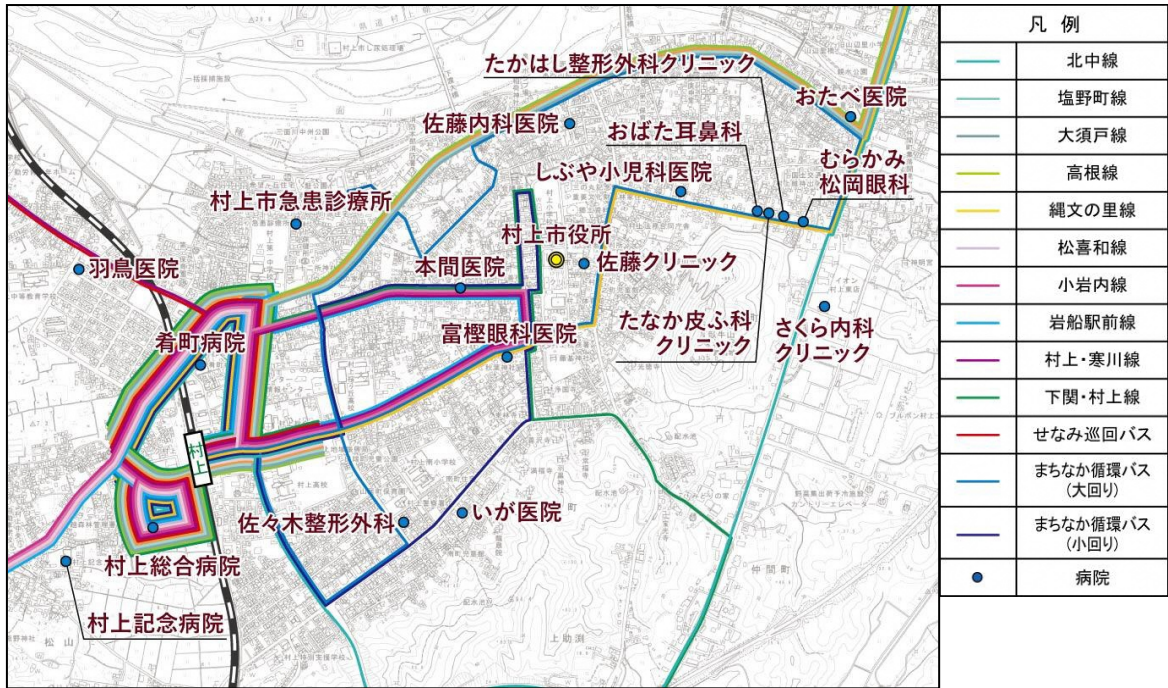


図 村上駅周辺の病院の立地

資料：村上市

■ 通院での移動手段

- 自家用車（自分で運転）や、家族や友人等の送迎が 90%以上を占めています。
- 公共交通は、路線バス、鉄道、タクシーの順に利用が多くなっています。

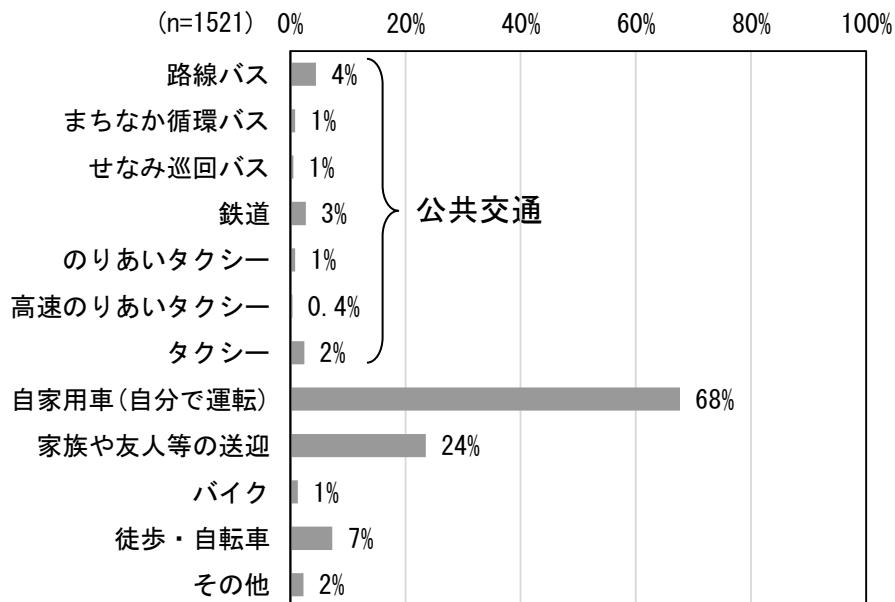


図 通院での移動手段

※複数選択可能な設問のため、合計が 100%以上となっている。
資料：村上市の公共交通に関するアンケート(R2.10月)

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。

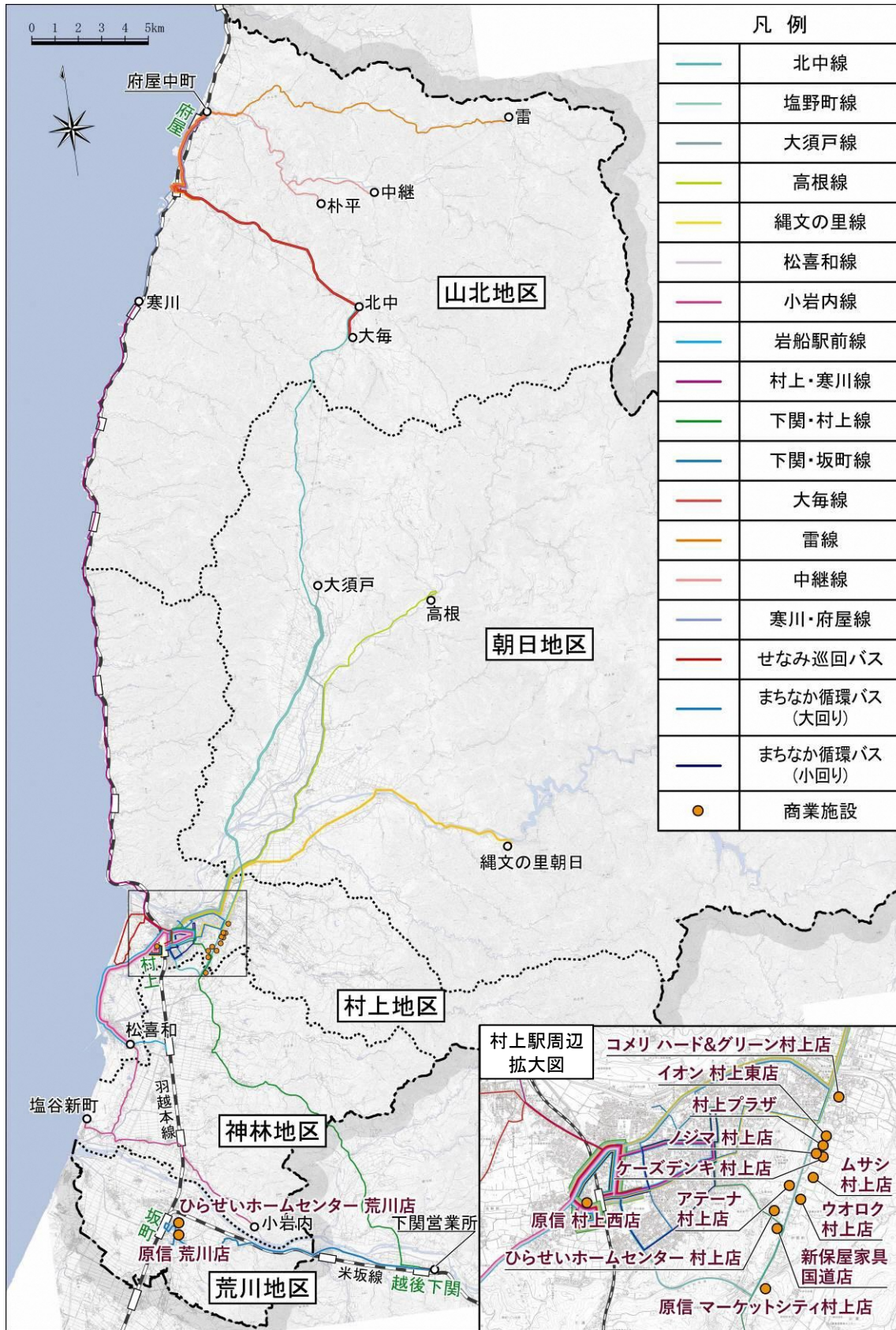


図 商業施設の立地

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。
- 本市では、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。

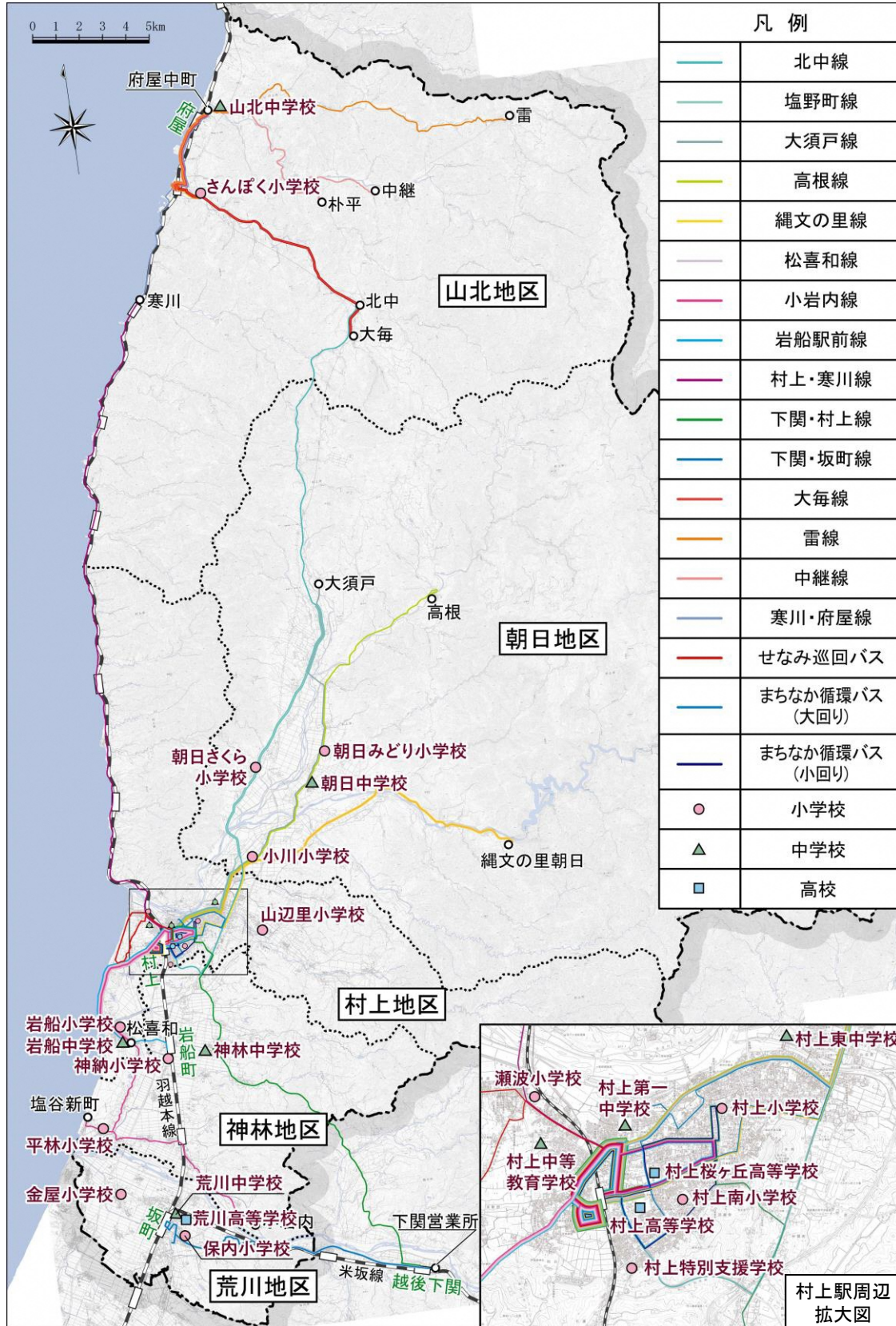


図 学校の立地

資料：村上市

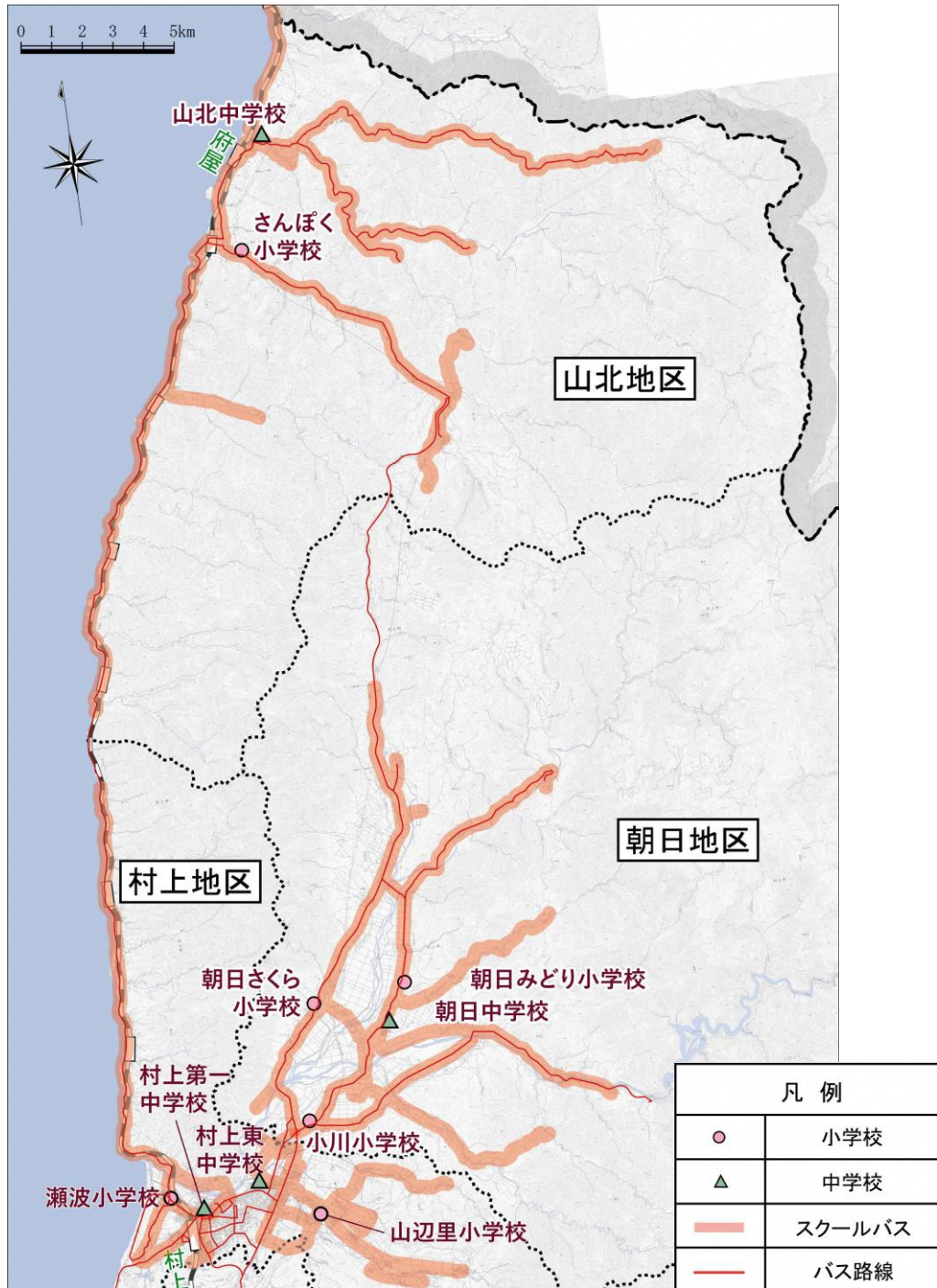


図 スクールバスの運行箇所（その1）

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	村上第一中学校 村上東中学校

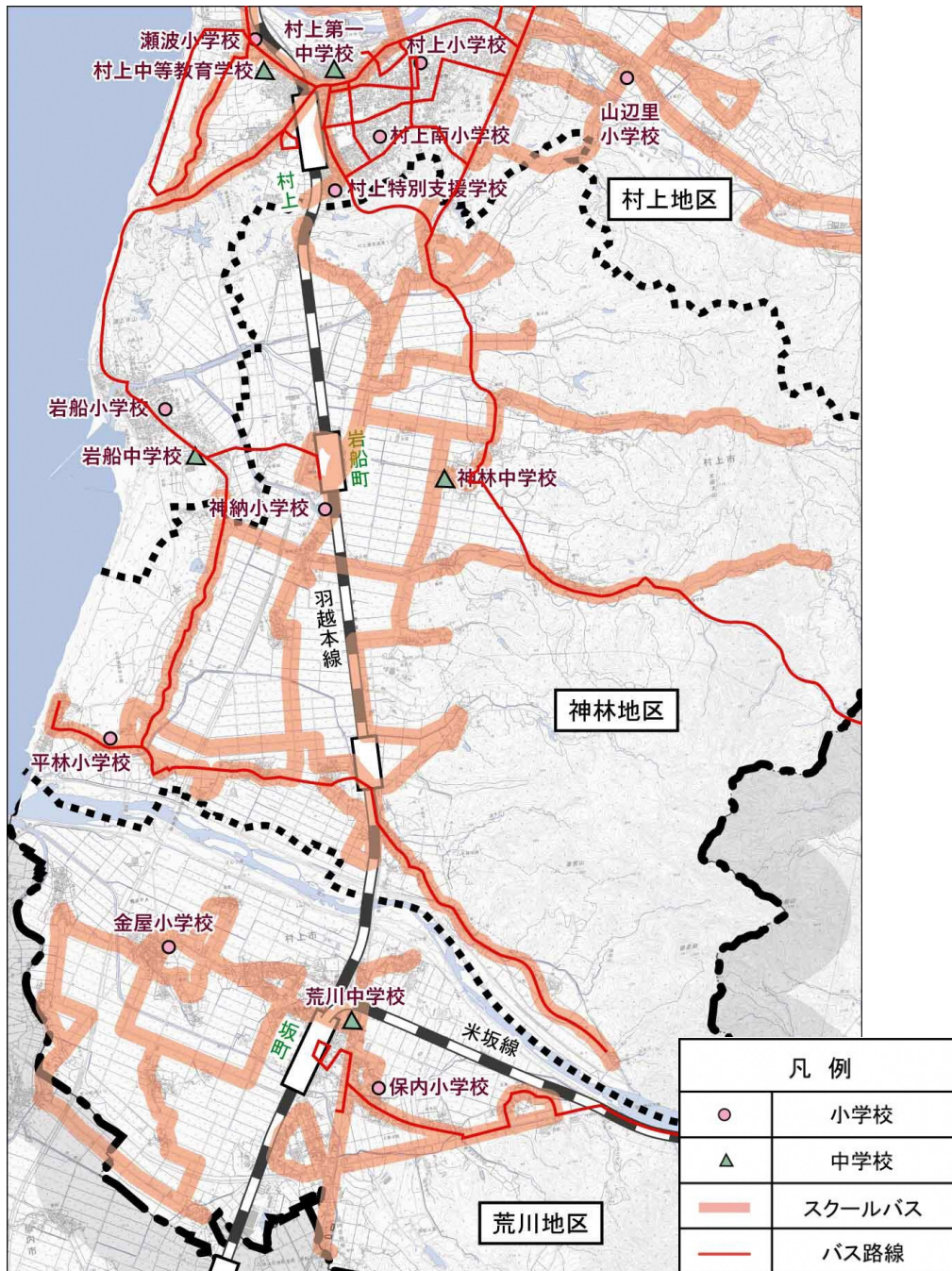


図 スクールバスの運行箇所（その2） 資料：村上市

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

- 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おり、平成30年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。
- 本市内では、瀬波温泉の観光入込客数が最も多く、平成30年は約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、本市中心部の観光資源もあります。

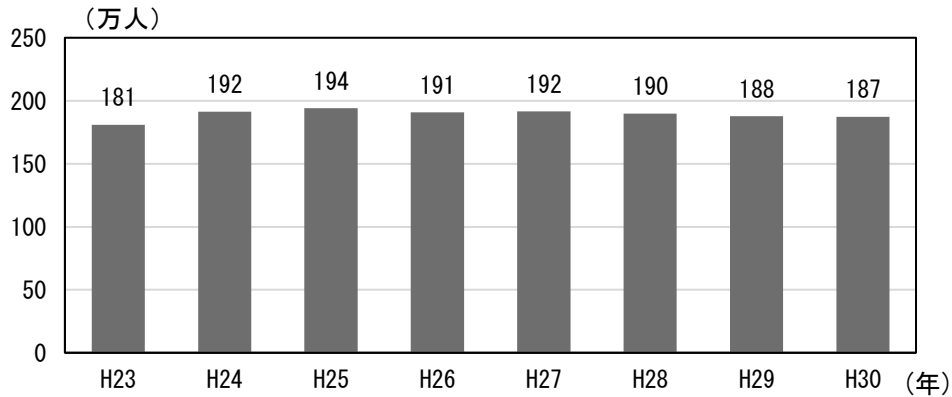


図 観光客入込数

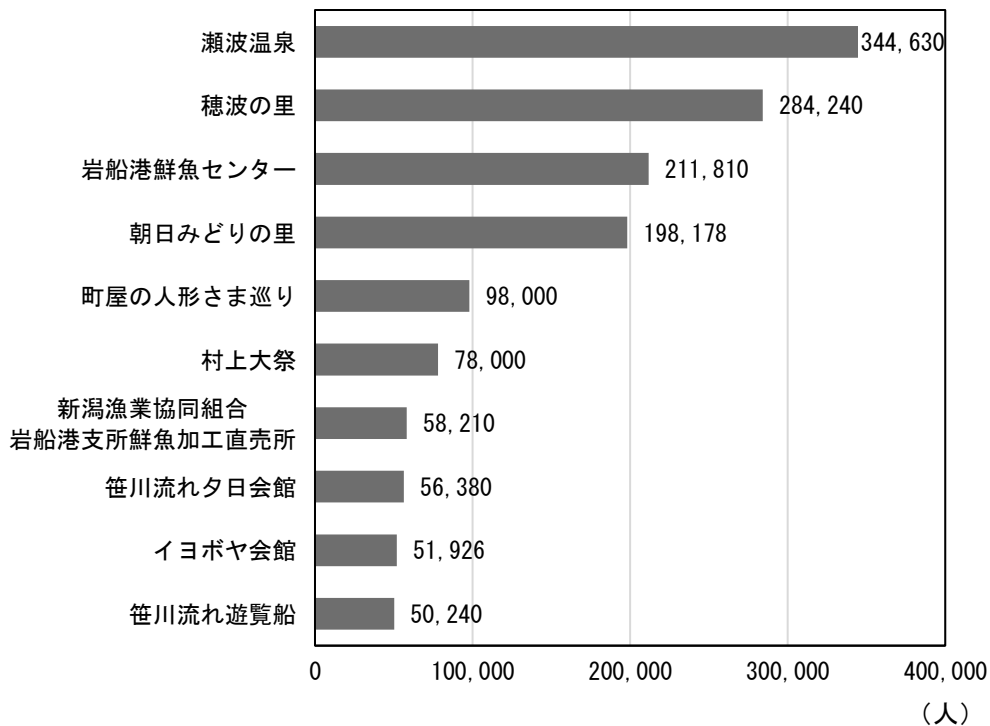


図 主要観光地点入込客数（平成30年）

※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）

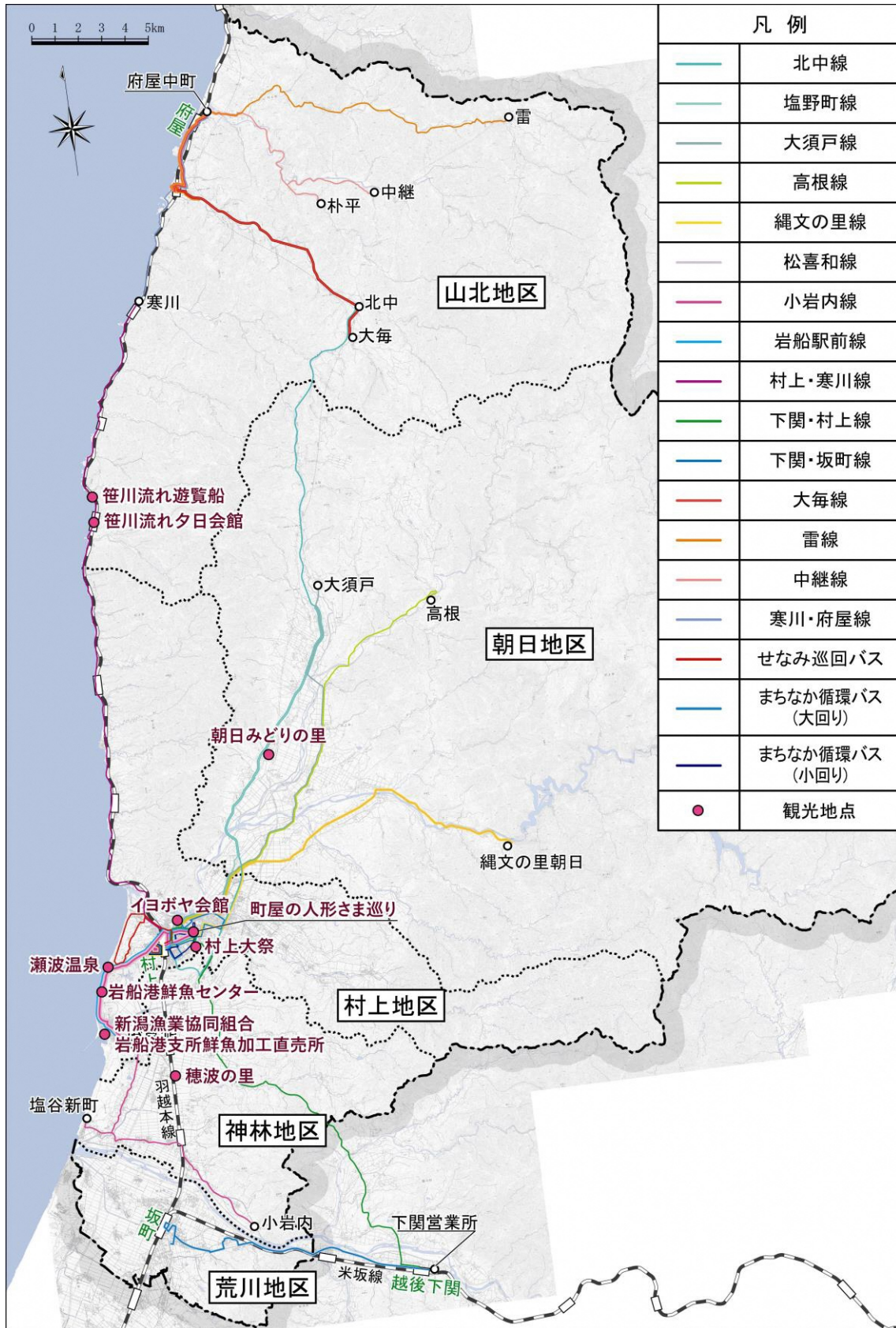


図 観光地の立地

※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

○本市内では、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。

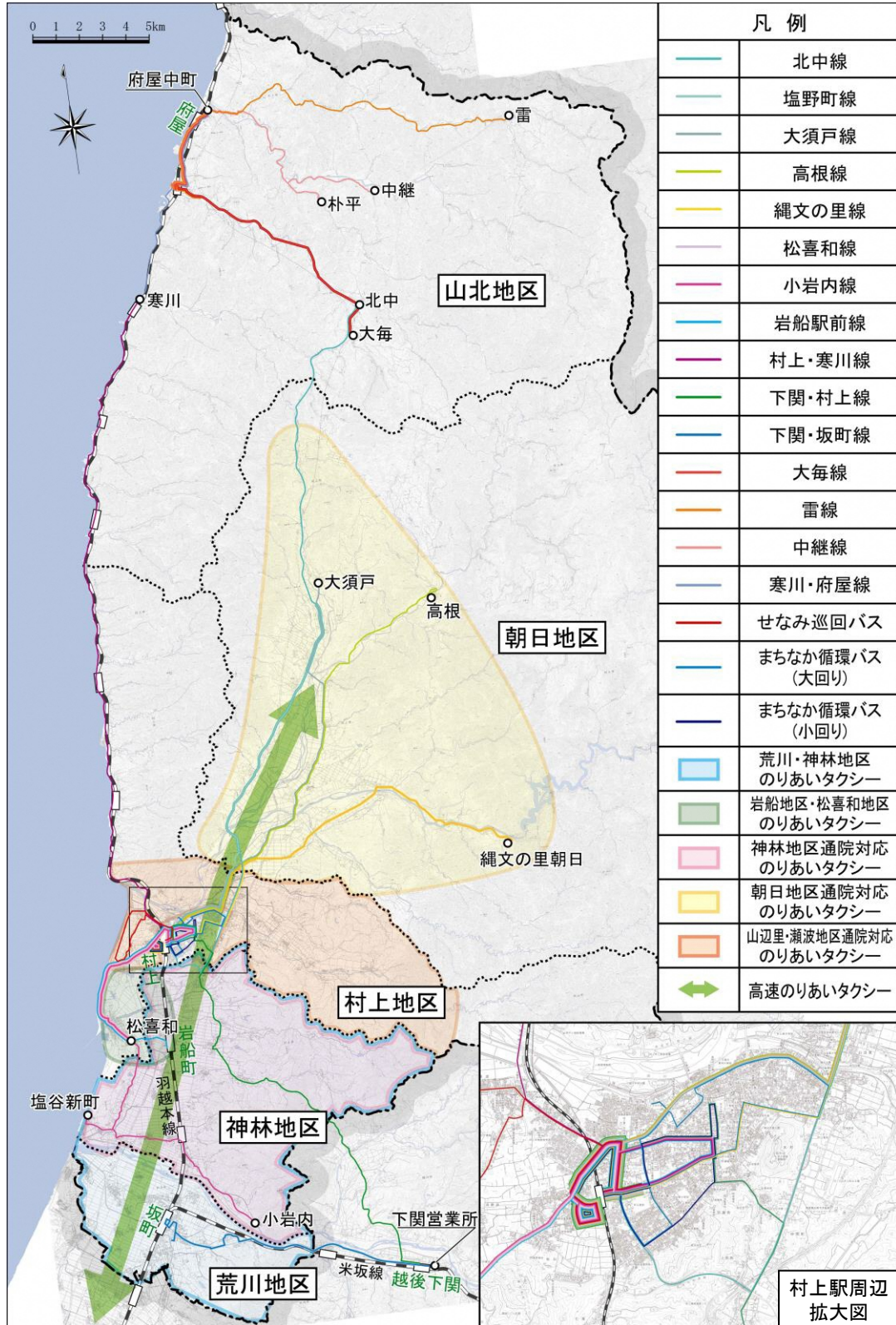


図 公共交通網

※縄文の里線、松喜和線、大毎線は起終点や経路地が異なる複数路線を含む。
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米坂線（坂町～米沢間）が運行しています。市内には11の駅があり、そのうち村上駅、坂町駅、府屋駅は有人駅、ほか8つは無人駅となっています。
- 羽越本線は新発田方面から村上駅間の運行が多く、村上駅から酒田方面間の運行本数は、新発田方面間の約半数となっています。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。
- 鉄道の利用者数は、減少傾向にあります。

表 市内主要駅の運行本数（R2.12時点）

	羽越本線 (新津方面行き)	羽越本線 (酒田方面行き)	米坂線 (米沢方面行き)	米坂線 (坂町方面行き)
坂町駅	28便	27便	7便	5便
村上駅	27便	27便	-	-
府屋駅	15便	15便	-	-

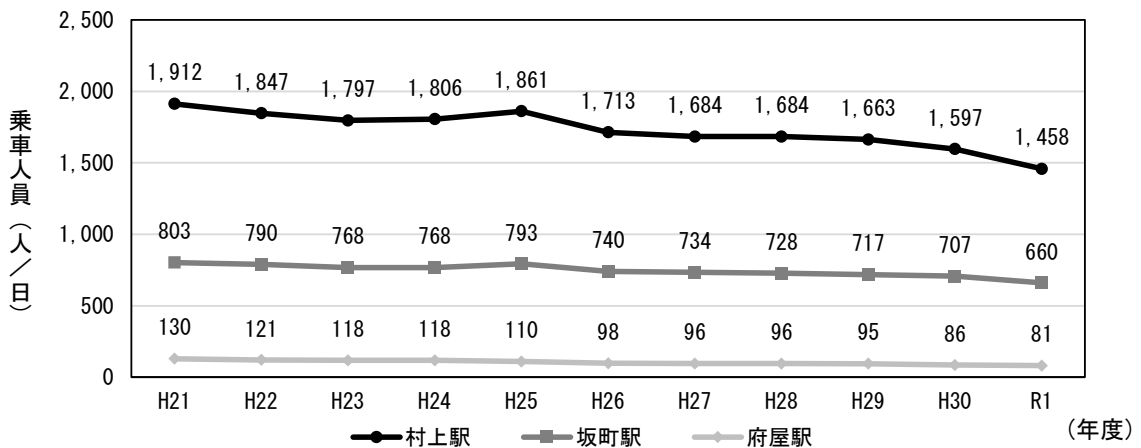


図 市内主要駅の乗車人員数の推移

資料：東日本旅客鉄道株



写真 羽越本線普通列車



写真 特急「いなほ」

(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 17 路線が運行しています。年間利用者数は年々減少しており、令和元年度は約 12 万人と推定されます。
- 路線バスを維持するため、運行欠損額に対して市が一部負担をしており、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。
- 改善要望としては、運行車両の改善に関する要望が多くなっています。また、路線バスの利用促進や、送迎する家族の負担軽減と駅や学校周辺の送迎車両による交通渋滞の緩和を目的として、学生証を提示すれば市内路線バスの運賃が大人料金の半額となる路線バス学生運賃割引社会実験を令和2年度に実施しました。

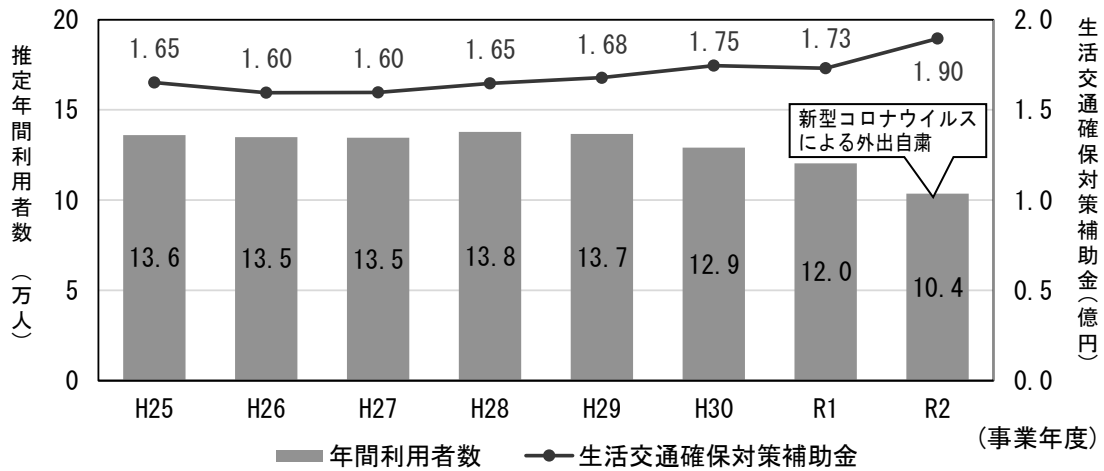


図 路線バスの推定年間利用者数、補助金額

※年 4 回の 1 週間程度の動態調査から年間利用者数を推定。
 ※事業年度とは、「前年 10 月から 9 月まで」を示す。
 資料：新潟交通観光バス(株)、村上市

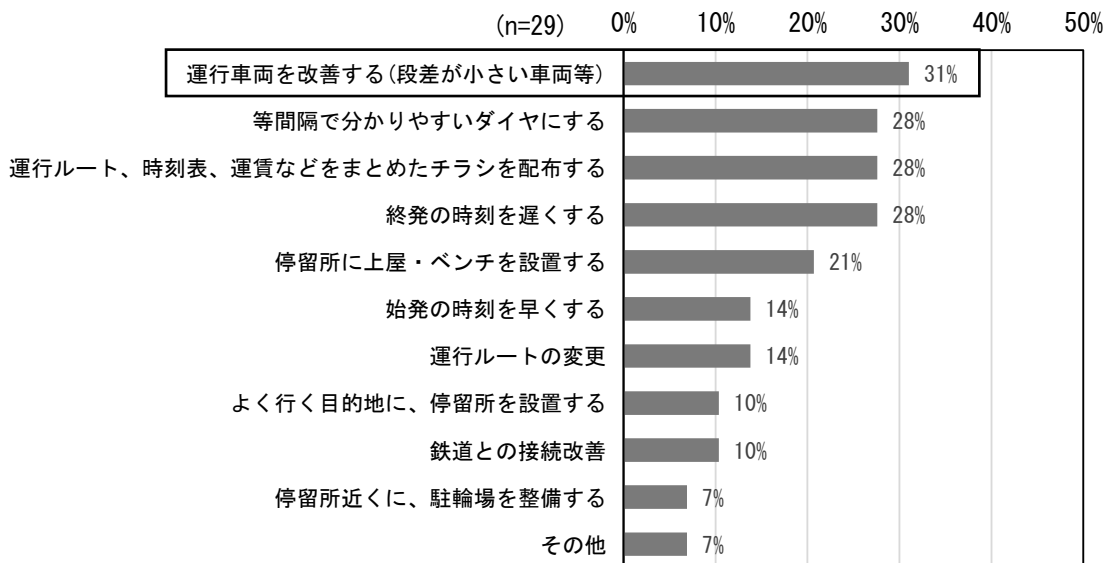


図 路線バス利用者の改善要望

資料：村上市の公共交通に関するアンケート(R2. 10 月)

(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】※R2. 12 時点
 ・運行日：月曜日～土曜日（日祝、年末年始等運休）
 ※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、小学生・障がい者 50 円、未就学児 無料
 ・運行便数：大回り 5 便、小回り 10 便



写真 まちなか循環バス(あべっ車)

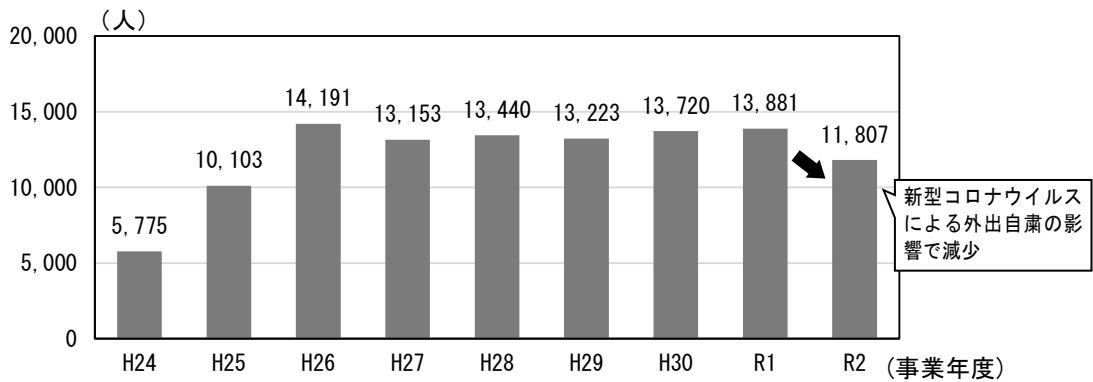


図 まちなか循環バスの年間利用者数

※平成25年3月から大回り、小回りの2系統で運行。

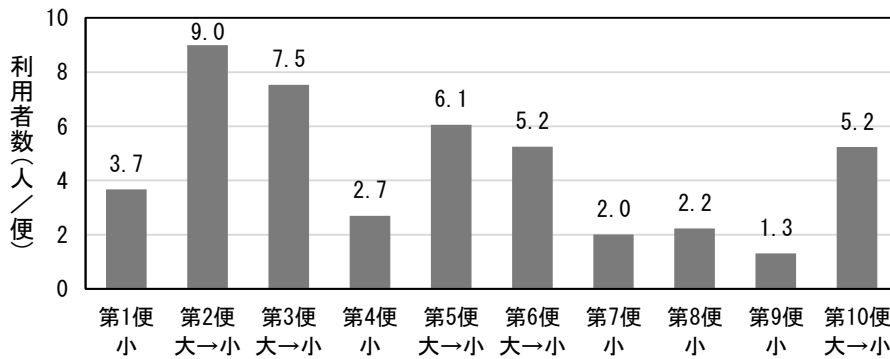


図 まちなか循環バスの1便あたりの利用者数

※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。※事業年度 R1。

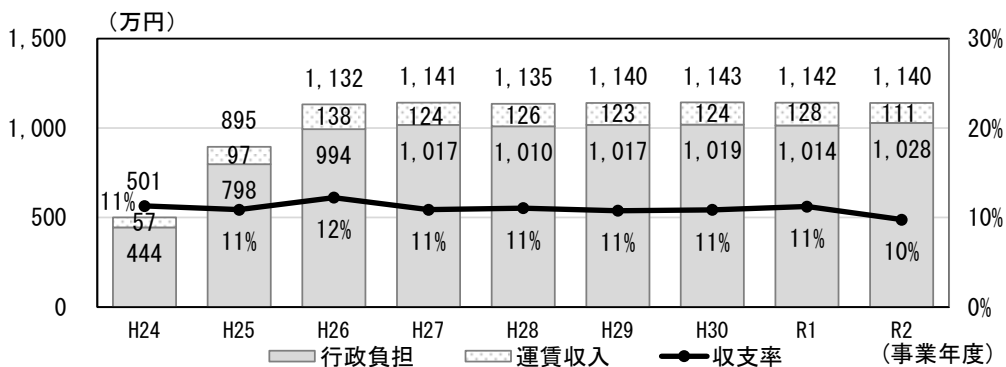


図 まちなか循環バスの運行経費

※事業年度とは、「前年10月から9月まで」を示す。

資料：村上市

(5) せなみ巡回バス

○せなみ巡回バスは、JR村上駅から瀬波病院や瀬波市街地を經由して巡回運行しており、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】※R2. 12 時点
 ・運行日：月曜日～土曜日（日祝、年末年始等運休）
 ・運賃：大人 100 円、小学生・障がい者 50 円、未就学児 無料
 ・運行便数：4 便



写真 せなみ巡回バス

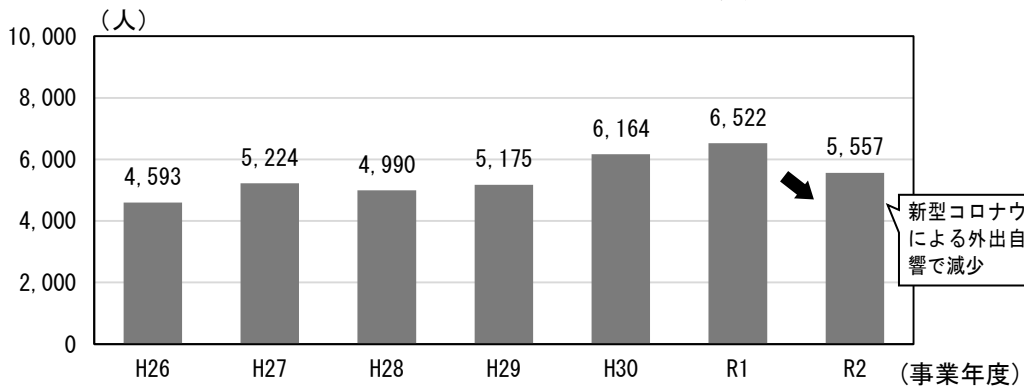


図 せなみ巡回バスの年間利用者数

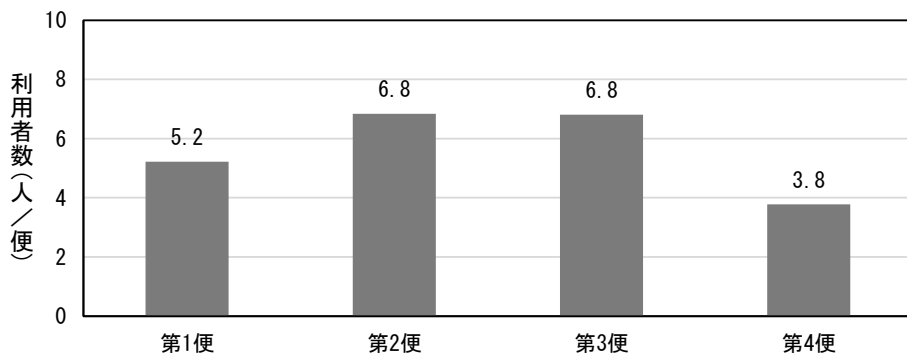


図 せなみ巡回バスの1便当たりの利用者数

※事業年度 R1。

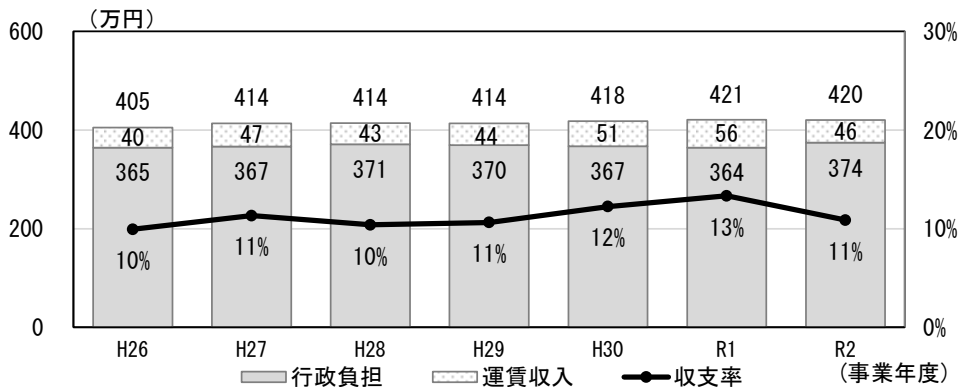


図 せなみ巡回バスの運行経費

※事業年度とは、「前年10月から9月まで」を示す。

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年の運行開始以降、運行内容の見直しや路線の増設により、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1万人が利用しています。
- 運行経費については、平成29年4月に新潟市内の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、令和元年度は平成28年度と比較して約1,700万円増加しています。

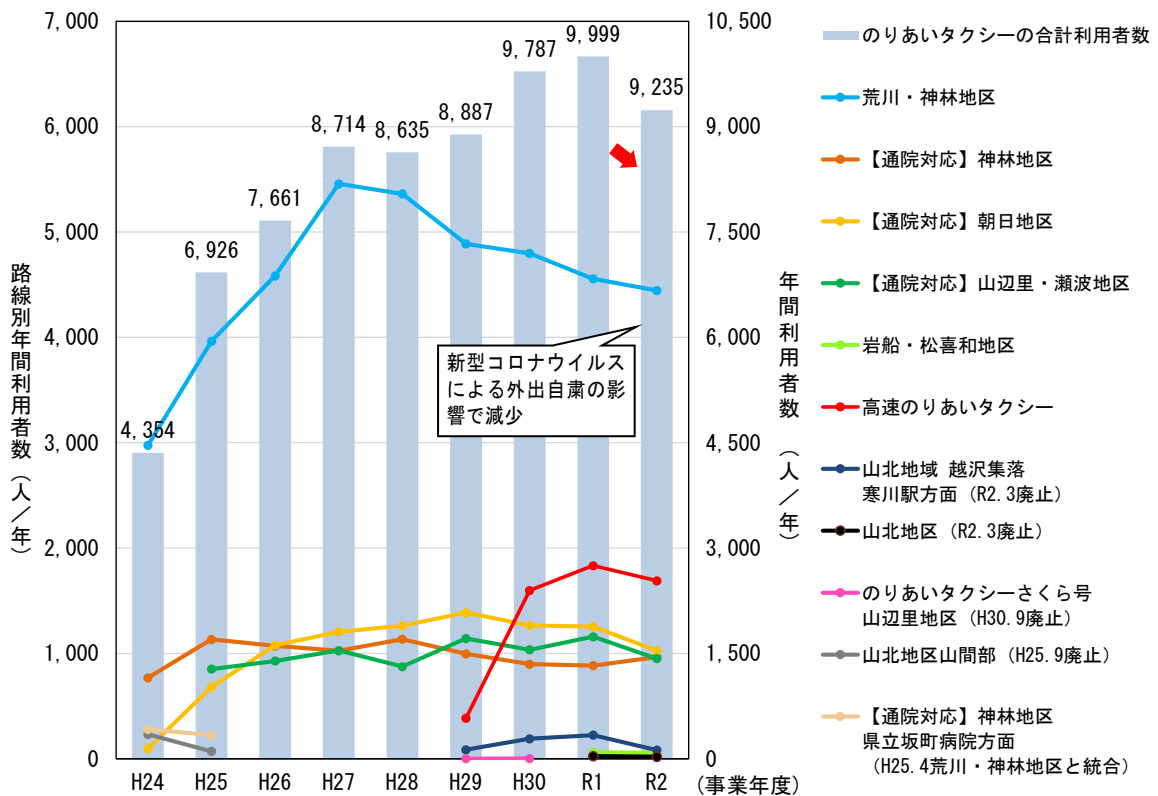


図 のりあいタクシーの年間利用者数

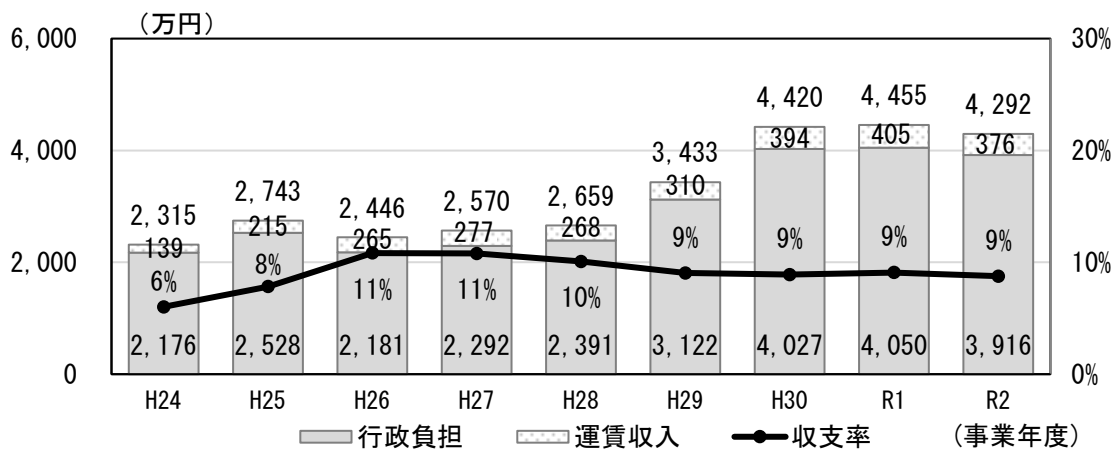


図 のりあいタクシーの運行経費

※事業年度とは、「前年10月から9月まで」を示す。

資料：村上市

- 路線別の令和元年度の収支率は、朝日地区通院対応が20%で最も高く、収支率が低いのは荒川・神林地区、岩船・松喜和地区、山北地域となっています。
- 路線別の改善要望としては、通院対応のりあいタクシーでは終発時刻や増便、高速のりあいタクシーでは始発時刻やよく行く目的地への停留所設置、荒川・神林地区や岩船・松喜和地では運行車両の改善が多くなっています。

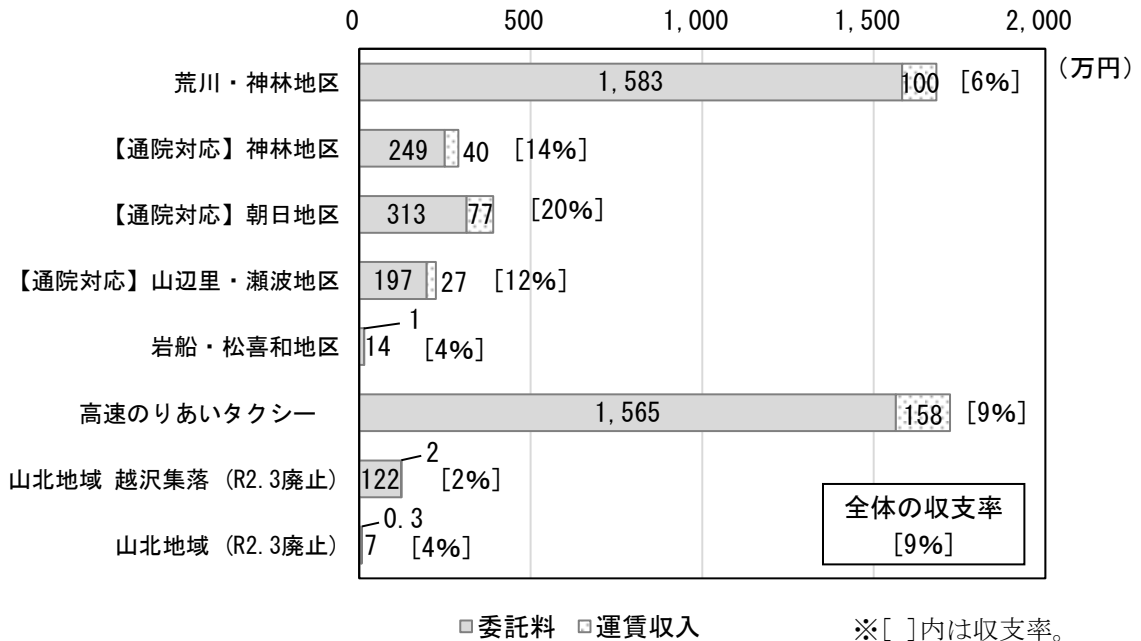


図 各のりあいタクシーの運行経費

※[]内は収支率。
※事業年度 R1。
資料：村上市

項目	荒川・神林地区、岩船・松喜和地区 (n=29)	通院対応のりあいタクシー (n=10)	高速のりあいタクシー (n=12)
運行車両を改善する	34%	10%	8%
終発の時刻を遅くする	21%	30%	17%
始発の時刻を早くする	14%	20%	25%
よく行く目的地に、停留所を設置する	17%	10%	25%
携帯電話のアプリやWebサイトから予約できるようにする	3%	20%	17%
増便[その他記述]	0%	30%	17%
予約の受付時間[その他記述]	14%	0%	0%
利用方法や活用事例を説明する講習会を行う	3%	20%	17%
土休日の運行[その他記述]	7%	0%	0%
その他	7%	0%	17%
現状維持[その他記述]	21%	10%	17%

図 各のりあいタクシー利用者の改善要望

※複数選択可能な設問のため、合計が100%以上となっている。
資料：村上市の公共交通に関するアンケート (R2.10月)

(7) タクシー

- 本市内では、5社のタクシー事業者が運行しています。
- 本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

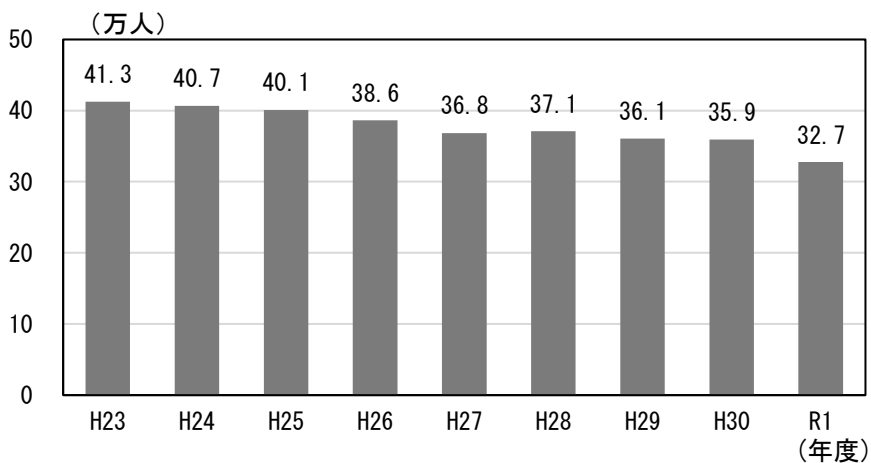


図 村上市内のタクシー事業者の年間利用者数

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送迎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運行内容、利用者数（令和元年度）

曜日	コース	病院着時刻	利用者数
月・木	平沢・鼠ヶ関（温海）	8:55	175
	戸沢・五十川（温海）	9:10	208
	大沢・下大鳥（山北）	8:50	311
火・金	山熊田・中継（山北）	8:55	390
	早川（上海府）・笹川（山北）	8:50	297
	温海川・湯温海（温海）	9:10	520
水・土	越沢・寒川（山北）	8:50	319
	関川・早田（温海）	9:00	782
	雷・府屋（山北）	9:00	427
火のみ	越沢（温海）	8:50	422

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

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

- 本市では、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23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5つの柱と11の施策を設定しています。

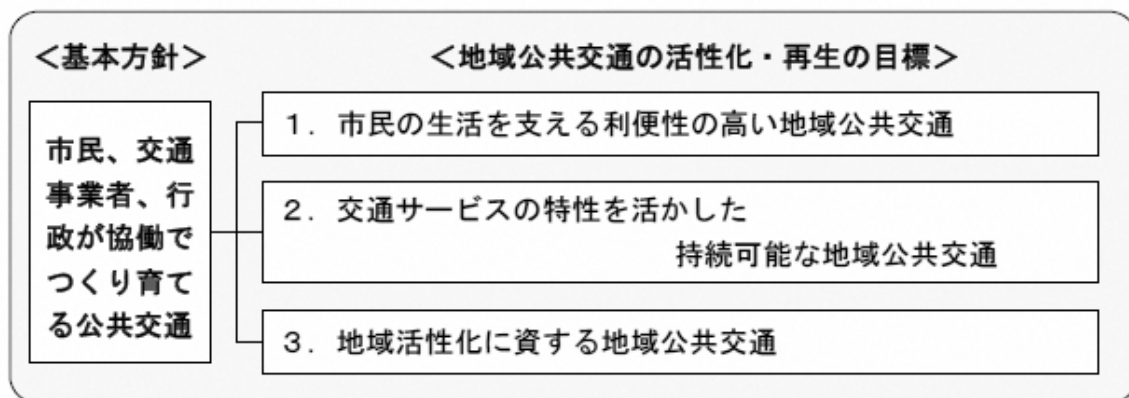


図 村上市地域公共交通総合連携計画の基本方針と目標

■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 事業の実施状況

○村上市地域公共交通総合連携計画に基づき、公共交通空白地域や不便地域では「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	主な取り組み
Ⅰ. 運行の改善	1. 既存路線の見直し	○低利用路線の見直し	・下海老江線廃止 ・小岩内線冬期休止
		○運行経路の見直し	・朝日地区内系統の統合、整理 ・村上総合病院移転に伴う経路変更
		○まちなか循環バスの運行	・まちなか循環バス、せなみ巡回バス運行
	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	・のりあいタクシー、通院対応のりあいタクシー、高速のりあいタクシー運行
○目的バスの活用等（スクールバス混乗・間合い利用）		・寒川～府屋間で路線バス間合い利用運行	
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	・路線バスダイヤ見直し、循環バスダイヤ見直し
		○フリー乗降対応	・せなみ巡回バスでのフリー乗降実施
	4. 運賃制度の見直し	○新たな料金制度の検討	・新たな料金制度の検討
		○高校生への通学支援	・路線バス学生運賃割引社会実験
		○高齢者への運賃優遇等の検討	・路線バス高齢者割引運賃の検討
	5. 車両の見直し	○小型車両・低床バスの導入	・山北地区で小型車両による運行 ・低床バス1台購入
○バス車体の行き先表示の改善		・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	・集落別にチラシを作成するなどきめ細かに対応 ・のりあいタクシーチラシに路線バスの時刻表を掲載
		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		・まちなか循環バスの待合所建設（1箇所）
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	・まちなか循環バス中央商店街経由 ・デマンド（荒川）買物対応実証調査実施
	9. 観光活性化との連携	○観光目的の交通施策との連携	・観光協会と連携し、観光施設への路線バス利用案内チラシ作成
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（バスモニター等）	・村上総合病院、坂町病院でのヒアリングの実施
		○地域勉強会や自発的な取り組みを支援	・まちづくり協議会や地域ささえる隊との連携した学習会の実施
		○運行見直し基準の設定	
	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	・出前講座に地域公共交通メニュー提供 ・市内保育園及び小学校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		・まちなか循環バスに保育園児、小学校児童の絵展示 ・いいねっか村上でPR活動 ・フリー乗車券の発行	

3.3 評価

- 各種施策に取り組んできましたが、少子化や人口減少の一層の進行、社会情勢の変化により、公共交通利用者が著しく減少したため、設定した評価指標の目標値と実態が乖離し、達成することができませんでした。（下記表参照）
- 基本目標ごとの評価は以下のとおりです。

■目標1. 市民の生活を支える利便性の高い地域公共交通

まちなか循環バス、せなみ巡回バスの運行により、村上市街地における移動の利便性が向上しました。また、のりあいタクシーの運行により公共交通空白地域や不便地域における移動手段の確保が進み、主に高齢者の通院や買い物の移動手段として重要なものとなっています。

移動手段が確保できなかった地域においては、様々な交通資源の活用も検討しながら確保を進めていく必要があります。

■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

既存のバス路線について、系統の統合、整理やダイヤ見直しを実施し、運行の効率化を図りましたが、輸送人員数及び収支率に改善はみられませんでした。また、地域公共交通の運行にかかる行政による費用負担額は年々増加しています。各種公共交通路線の重複解消等により運行の効率化を図り、財政負担の削減に取り組むとともに、各地域の利用実績データや、利用者からのニーズ調査を踏まえた運行内容の見直しを継続的に実施することが必要です。

■目標3. 地域活性化に資する地域公共交通

まちなか循環バス、せなみ巡回バスは観光に訪れる人の市街地での二次交通として活躍しています。観光協会や商店街等との連携を図りながら、市街地以外の地域とを結ぶ二次交通の検討や地域活性化へ資する交通施策の推進が課題です。

表 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

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、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	

※①、④は事業年度（令和元年10月～令和2年9月）



第4章 公共交通の課題



課題① 効率的な運行の実施

- 本市では、市民の生活の足を確保するため、のりあいタクシーなど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。
- 将来にわたって持続可能な公共交通とするためには、各公共交通の重複解消及び連携強化、スクールバス等の既存交通資源の活用により、効率的な公共交通ネットワークを形成する必要があります。

■村上総合病院の移転に伴う路線重複

- 令和2年12月の村上総合病院の移転に伴い、路線バス等の運行ルートを変更したことで、路線の重複区間が長くなりました。今後は、村上総合病院を利用する方の移動手段を維持、確保するとともに、市民の移動ニーズに応じて、村上駅周辺における路線重複の改善が必要です。

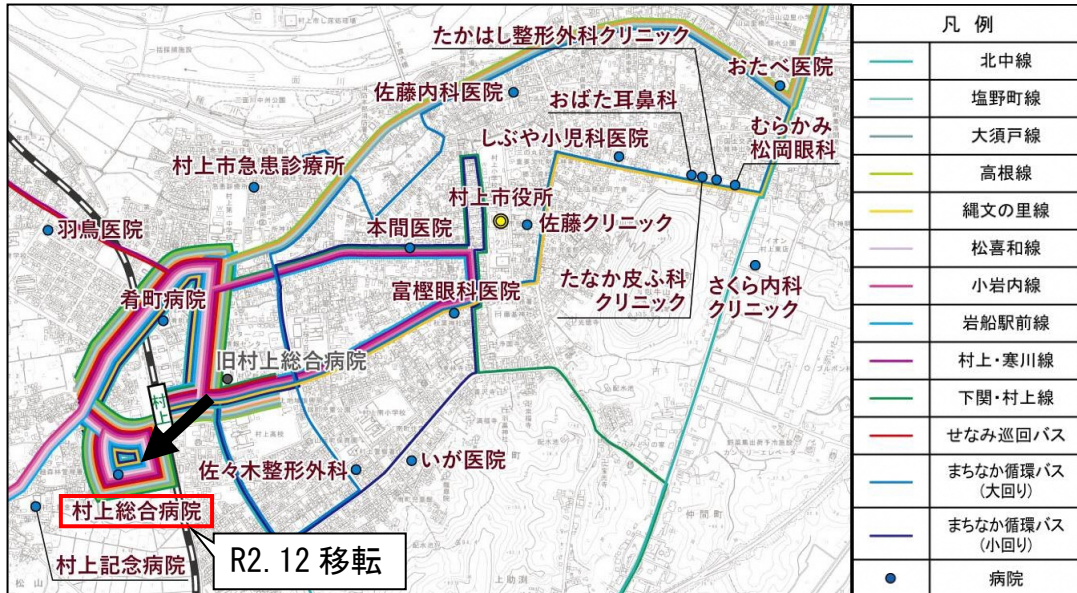


図 村上総合病院の移転場所

資料：村上市

■路線バスとのりあいタクシーの重複

- 瀬波地区等ではバス路線とのりあいタクシーの運行が重複しているため、対象地域や運行目的など、役割分担の明確化が必要です。

■スクールバス等の既存交通資源の活用

- 村上地区の一部を除く小中学校で運行しているスクールバスは、路線バスやのりあいタクシーの運行と重複している区間があります。
- 市内の公共交通ネットワークの効率化を図るうえでは、スクールバス等の既存交通資源の活用を含めた検討が必要です。

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。
- 公共交通を持続可能なものとするために、公共交通を利用する機会がない人や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。

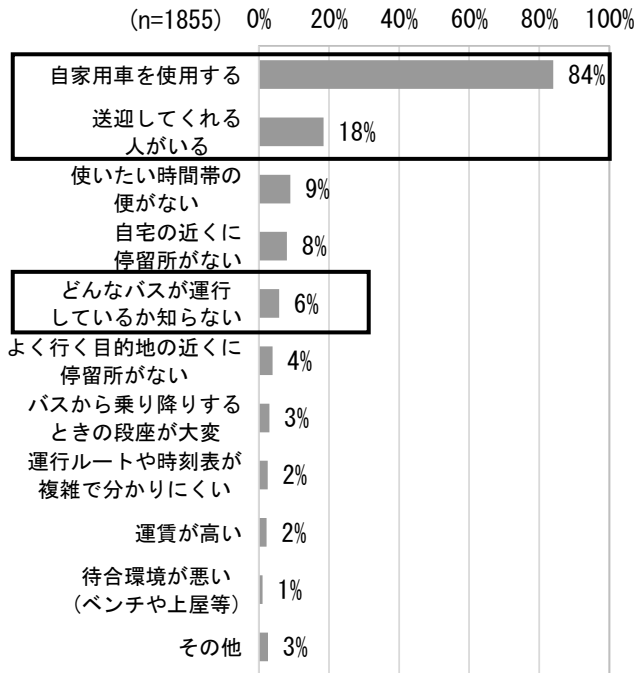


図 バスを利用しない理由※

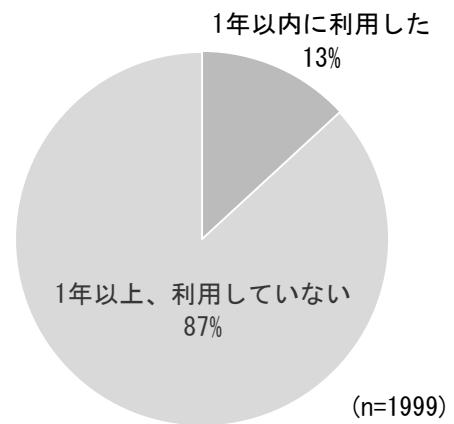


図 バスの利用割合

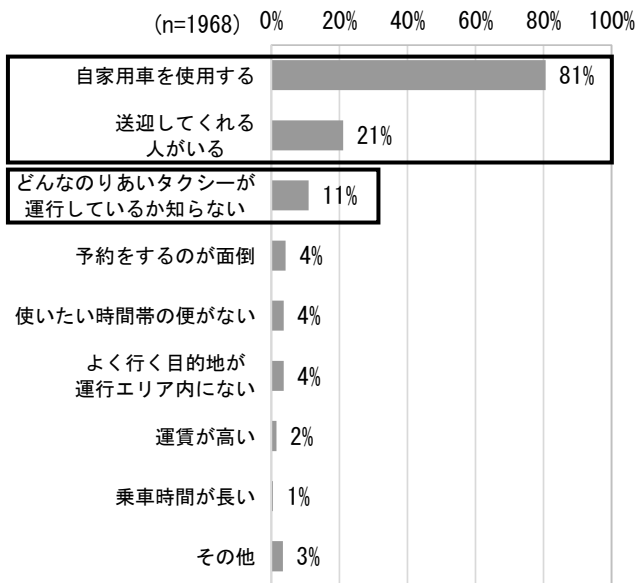


図 のりあいタクシーを利用しない理由※

	朝日地区 (N=302)	村上地区 (N=526)	神林地区 (N=166)	荒川地区 (N=166)
荒川・神林地区	0%	0%	4%	7%
[通院対応] 神林地区	0%	0%	2%	0%
[通院対応] 朝日地区	3%	0%	0%	0%
[通院対応] 山辺里・瀬波地区	0%	2%	0%	0%
岩船・松喜和地区	0%	0%	1%	0%
高速のりあいタクシー	1%	2%	2%	2%
1年以上、利用していない	96%	97%	92%	90%

図 地区別ののりあいタクシーの利用割合

資料：村上市の公共交通に関するアンケート(R2.10月)
 ※複数選択可能な設問のため、合計が100%以上となっている。

課題③ 広く分散している集落における移動手段の確保

- バス路線から離れたところに分散する集落における通院等の移動に対応するため、各地域でのりあいタクシーを運行しています。
- のりあいタクシーの令和元年度の平均収支率は9%程度で、実運行1便あたりの利用者数は2人以下の便が多くなっています。そのため、利用者のニーズに沿った運行により、利用者の定着及び乗車密度の増加による収支率の改善が必要です。
- また、課題①で述べたスクールバス等の既存交通資源の活用と、のりあいタクシーとの役割分担により、点在する集落における運行の効率化を図り、将来にわたって市民の移動手段を確保していく必要があります。

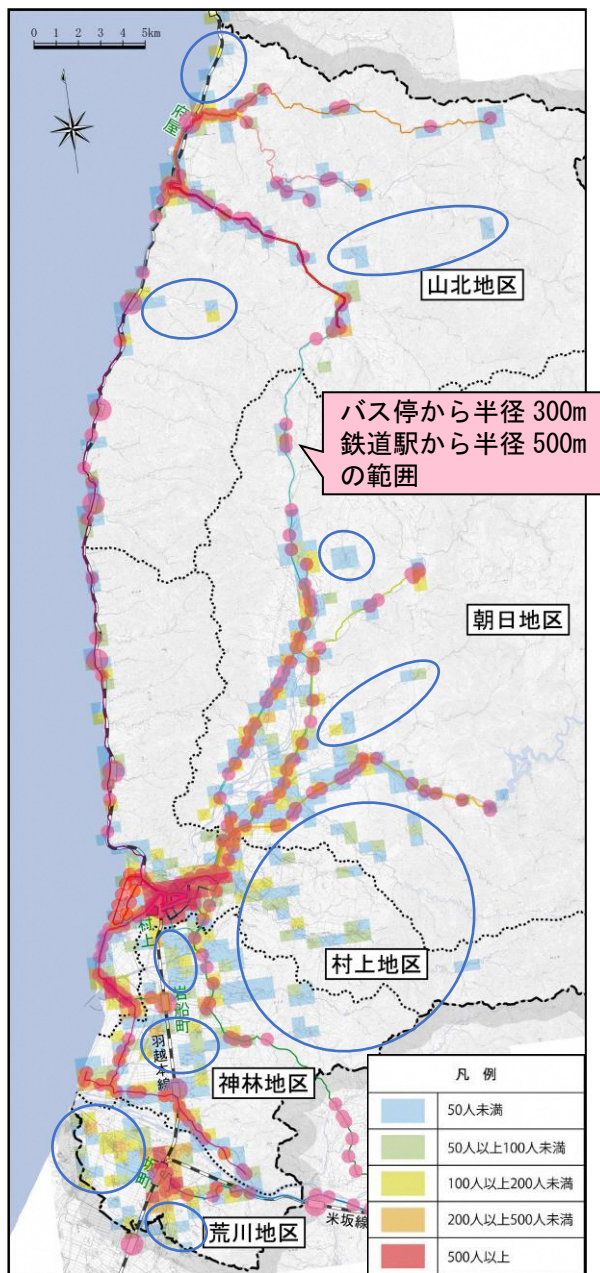


図 路線バス・鉄道の不便地域※1

※1 路線バス・鉄道の不便地域は、「地域公共交通づくりハンドブック(国土交通省)」に準拠し、バス停から半径300m、鉄道駅から半径500mの範囲外の地域とした。

※2 実運行1便あたりの利用者数。

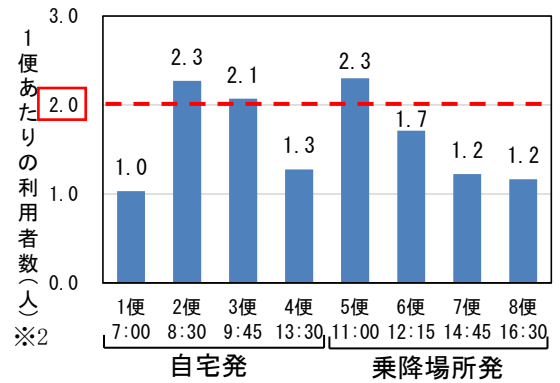


図 荒川・神林地区のりあいタクシー

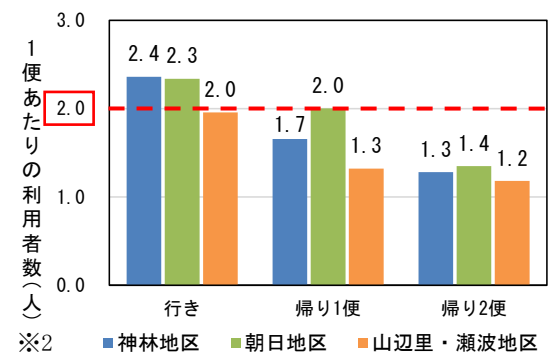


図 通院対応のりあいタクシー

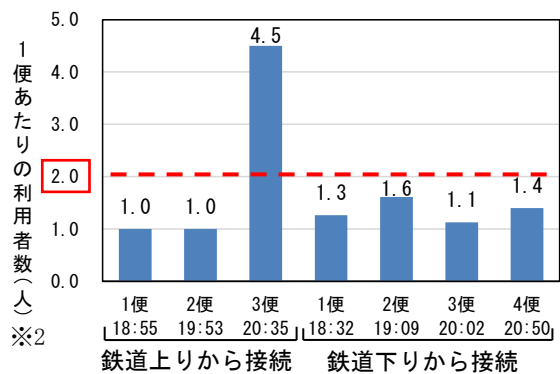


図 岩船・松喜和地区のりあいタクシー

資料：村上市

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。そのため、地区内にタクシー営業所がないことは大きな問題です。
- 山北地区では高齢化率が47%と高く、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	1.0 便	1.0 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。

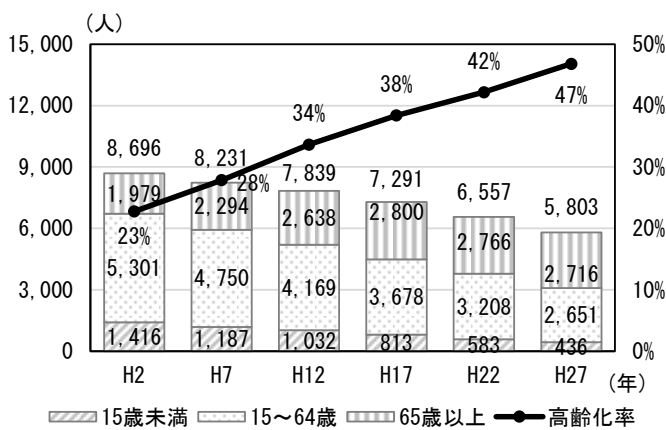


図 山北地区の人口推移

資料：国勢調査（H2～H27）



図 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

○本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月に廃止されました。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おり、行き2便、帰り2便の計4便で、主に高齢者の新潟市内への通院手段を確保しています。

○高速のりあいタクシーは予約制ですが、設定便数の95%以上が実運行しており、運行経費は年間約1,700万円で、収支率は約8%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、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が必要です。

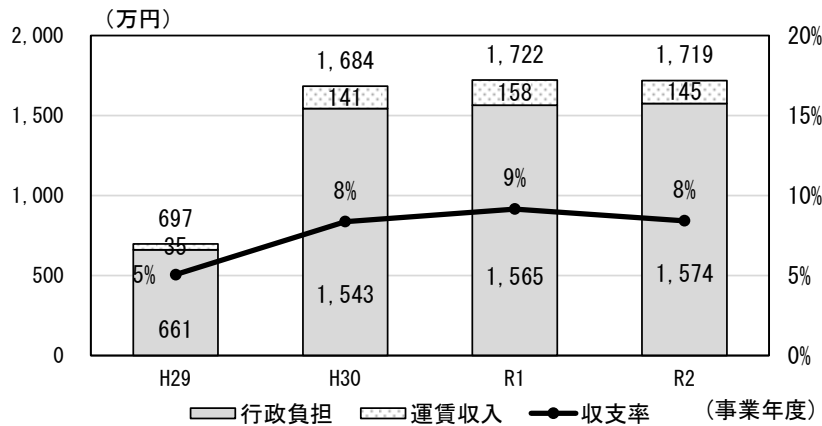


図 高速のりあいタクシーの運行経費

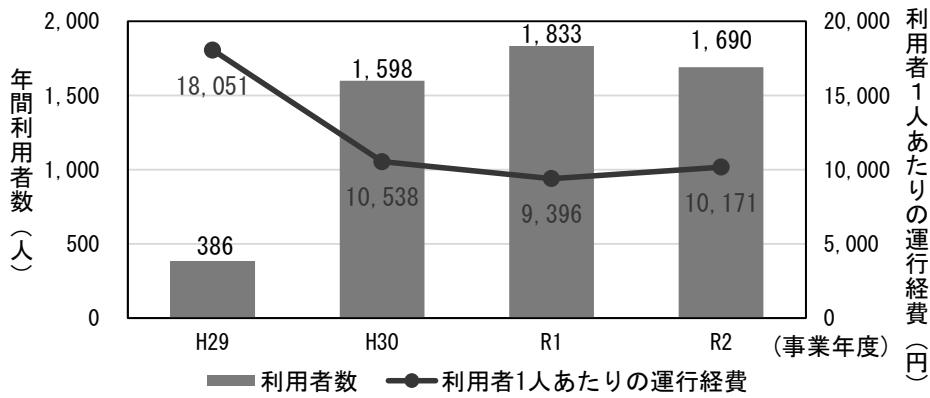


図 高速のりあいタクシーの利用者数と1人あたりの運行経費

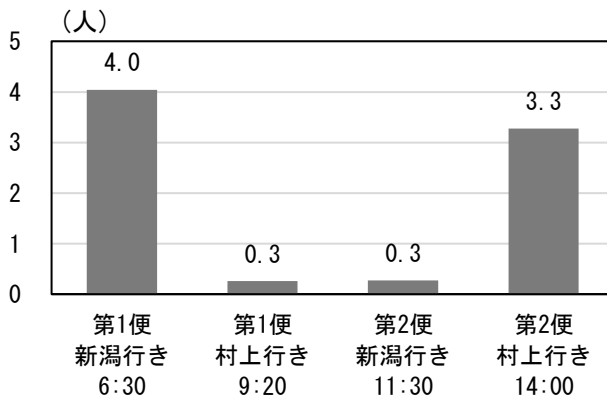


図 実運行1便あたりの利用者数

	第1便	第2便
設定便数	241 便	
実運行便数	238 便	228 便
運行割合	99%	95%

※行き、帰りのいずれかが運行した場合、実運行1便とカウント。

※事業年度とは、「前年10月から9月まで」を示す。

資料：村上市

課題⑥ 観光客の移動手段の確保

- 本市では、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移動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、瀬波温泉地域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や坂町駅、府屋駅からの二次交通をさらに利用しやすく整備することで、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

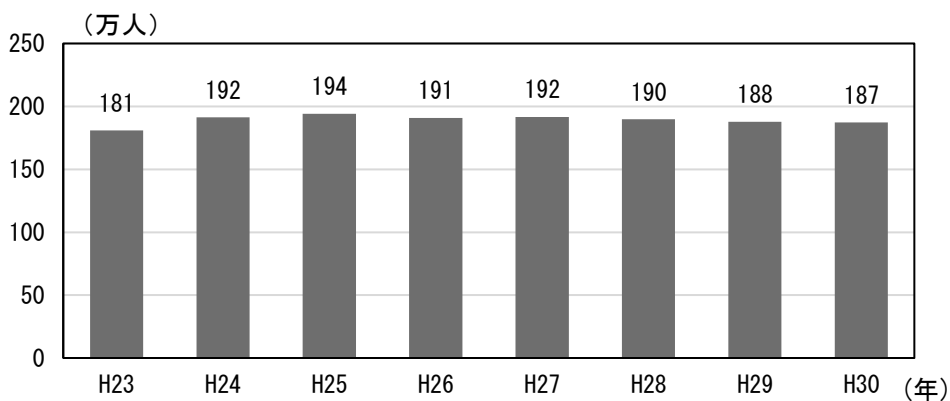


図 観光客入込数

資料：新潟県観光入込客統計（H23～H30）



第5章 目指す将来像及び目標



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

- 各公共交通やスクールバスなどの既存交通資源の特性に応じ、それぞれの役割分担と連携により、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、市民の生活の足となる移動手段を確保します。
- 実態に合わせた運行内容の見直しや利用環境の整備により、利便性の高い公共交通を目指します。

■目標3. 地域、交通事業者、行政の連携体制の構築

- 市民や地域事業者、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、地域特性に合った運行を検討します。 ・市民の利用が公共交通を支えることを認識し、積極的に利用します。
地域事業者	<ul style="list-style-type: none"> ・地域活性化と連携した公共交通の利用促進に取り組みます。 ・施設への公共交通の乗り入れや、待合環境の整備に協力します。
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な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。



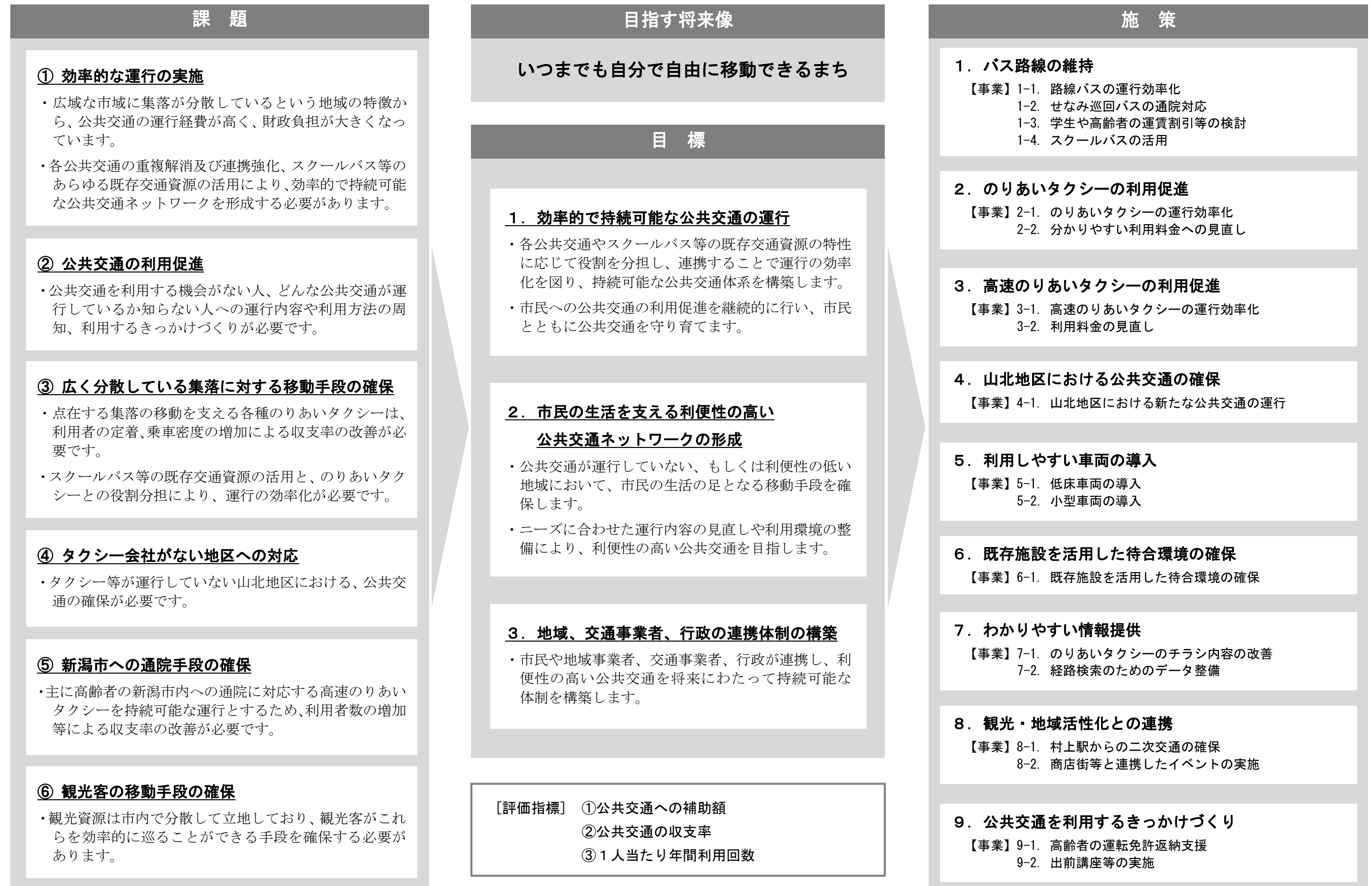
図 目指す地域公共交通の姿



第6章 施策・事業

6.1 村上市地域公共交通計画の体系

○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。



6.2 施策・事業の内容

施策 1. バス路線の維持	
背景	<ul style="list-style-type: none"> ○路線バスは、運行欠損額を行政が負担しており、令和元年度の本市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。本市の公共交通の軸である路線バスを持続可能なものとするため、効率的な運行内容への見直しや、利用促進が必要です。 ○一部の路線バスでは、のりあいタクシーと運行が重複している区間があります。 ○令和 2 年 12 月に村上総合病院が村上駅の東側から西側へ移転したことに伴い、路線バス等の運行ルートを変更したため、路線の重複区間が長くなりました。
事業内容	<p>■事業 1-1. 路線バスの運行効率化</p> <ul style="list-style-type: none"> ○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、運行効率化を図ります。 <p>■事業 1-2. せなみ巡回バスの通院対応</p> <ul style="list-style-type: none"> ○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・山辺里地区ののりあいタクシー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。 <p>■事業 1-3. 学生や高齢者の運賃割引等の検討</p> <ul style="list-style-type: none"> ○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。

■事業 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。

事業内容

図 スクールバスの運行箇所

実施主体	村上市、バス事業者						
実施工程	事業	R3 年度	R4 年度	R5 年度	R6 年度	R7 年度	
	1-1	利用状況の分析・関係機関と協議			実施		
	1-2	利用状況の分析		実施			
	1-3	社会実験結果の分析		実施			
	1-4	関係機関と協議		実施			

施策2. のりあいタクシーの利用促進

背景

- 各地域で運行しているのりあいタクシーは、実運行1便あたりの利用者数が2人以下の便が多く、令和元年度の平均収支率は9%程度となっています。
- 改善要望として、通院対応のりあいタクシーは終発時刻や増便が多くなっています。

事業内容

■事業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便あ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。

■事業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。

利用料金が複雑
→エリア統合等により、分かりやすい利用料金へ

	殿岡	小出	有明	里本庄	山屋	上助測	下助測
坂町駅前エリア	600円	600円	600円	900円	600円	600円	600円
坂町病院エリア・原信	600円	600円	600円	900円	900円	600円	600円
金屋エリア	600円	600円	600円	900円	900円	600円	600円
佐野医院	600円	600円	600円	900円	900円	600円	600円
荒川支所・公民館	600円	600円	600円	600円	600円	600円	600円
アコス 南口(正面側)	600円	600円	600円	600円	600円	600円	600円
岩船町駅エリア	300円	200円	100円	400円	400円	200円	100円
澤田医院エリア	600円	600円	600円	600円	600円	600円	600円
平林駅エリア	500円	400円	400円	600円	600円	600円	400円
JA かみはやし本所	400円	300円	300円	500円	500円	500円	300円
錦木医院(村上市有明)	100円	100円	100円	200円	300円	300円	200円

図 荒川・神林地区のりあいタクシー利用料金表の抜粋

実施主体	村上市、タクシー事業者						
実施工程	事業	R3年度	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度	
	2-1	← 検討、関係機関と協議 →			← 実施 →		
	2-2	← 検討、協議 →		← 実施 →			

施策3. 高速のりあいタクシーの利用促進

背景

- 平成28年9月に収支状況の悪化により廃止された高速バスの代替として、新潟市の通院手段を確保するため、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にかかる経費は年間約1,700万円で、収支率は9%(令和元年度)となっています。1日4便を運行していますが、第1便村上方面行きや第2便新潟方面行きはほとんど利用がありません。
- 改善要望として、よく行く目的地への停留所の設置が比較的多くなっています。

事業内容

■事業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。

便数	第1便 新潟行き 6:30	第1便 村上行き 9:20	第2便 新潟行き 11:30	第2便 村上行き 14:00
利用者数(人)	4.0	0.3	0.3	3.3

図 高速のりあいタクシーの1便あたりの利用者数
 ※行き、帰りのいずれかが運行した場合、実運行1便とカウント。※事業年度R1。

■事業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。

実施主体	村上市、タクシー事業者					
実施工程	事業	R3 年度	R4 年度	R5 年度	R6 年度	R7 年度
	3-1	調査、分析		実施		
	3-2	分析、検討			実施	

施策4. 山北地区における公共交通の確保						
背景	<p>○山北地区では、令和2年3月に唯一のタクシー事業者が廃業となり、高齢者の買い物や通院及び緊急時の移動に支障が生じています。</p> <p>○バス路線から離れた集落においては、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。</p>					
事業内容	<p>■事業4-1. 山北地区における新たな公共交通の運行</p> <p>○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。</p> <p>○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。</p> <p>○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。</p> <p>※自家用有償運送とは、バス・タクシー事業が成り立たない場合であって、地域における輸送手段の確保が必要な場合に、必要な安全上の措置をとった上で、市町村やNPO法人等が、自家用車を用いて提供する輸送サービスを意味する。</p>					
実施主体	地域コミュニティ、村上市、交通事業者					
実施工程	事業	R3年度	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度
	4-1	連携体制の構築、運営方法の検討	事業者選定、運行内容の調整	実証運行		本格運行

施策5. 利用しやすい車両の導入

背景

- 路線バスの改善要望としては、運行車両の改善が最も多くなっています。
- 高齢化が進んでいるため、高齢者の乗降時の負担軽減が必要です。
- 山間部等では、道路の幅員等により大型のバス車両での運行が困難な集落があります。

事業内容

■事業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。




図 村上市内で運行する低床バス車両（あべっ車）

■事業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。

実施主体 村上市、バス事業者

事業	R3 年度	R4 年度	R5 年度	R6 年度	R7 年度
5-1	← 計画の作成、購入 →			← 適宜実施 →	
5-2			← 適宜実施 →		

施策6. 既存施設を活用した待合環境の確保

背景 ○公共交通の利用促進のため、待合環境の確保が必要です。

■事業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。

事業内容



写真 村上市役所前のバス停留所

実施主体 村上市、バス事業者、東日本旅客鉄道株

実施工程	事業	R3 年度	R4 年度	R5 年度	R6 年度	R7 年度
	6-1	← 施設管理者等との協議、適宜事業実施 →				

施策7. わかりやすい情報提供						
背景	<p>○のりあいタクシーを利用しない理由として、「どんな公共交通が運行しているか知らない」という意見が多くなっています。</p> <p>○また、荒川・神林地区のりあいタクシー等では、運行車両についての改善要望が多くなっています。これは、車内に持ち込める荷物の大きさに制限がないため、大きな荷物により利用者の乗車スペースが狭くなっているためと考えられます。</p> <p>○市外からの来訪者など、土地勘のない人でもバス等の公共交通を快適に利用できる情報提供が必要です。</p>					
事業内容	<p>■事業7-1. のりあいタクシーのチラシ内容の改善</p> <p>○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。</p> <p>○乗降場所となっている施設への利用ガイドの設置や、事業9-2 出前講座等の実施時に活用します。</p> <p>○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。</p> <p>■事業7-2. 経路検索のためのデータ整備</p> <p>○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。</p>					
実施主体	村上市、バス事業者、タクシー事業者					
実施工程	事業	R3 年度	R4 年度	R5 年度	R6 年度	R7 年度
	7-1	利用ガイドの作成・配布	運行時刻の改正等に合わせて見直し			
	7-2	データ整備			実施	

施策8. 観光・地域活性化との連携							
背景	<ul style="list-style-type: none"> ○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や坂町駅、府屋駅からの二次交通をさらに利用しやすく整備することで、現在は横ばいで推移している観光客数の増加に加え、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。 						
事業内容	<p>■事業 8-1. 村上駅からの二次交通の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ○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、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。 <p>■事業 8-2. 商店街等と連携したイベントの実施</p> <ul style="list-style-type: none"> ○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。 						
実施主体	村上市、商店街、観光関連団体、交通事業者						
実施工程	事業	R3 年度	R4 年度	R5 年度	R6 年度	R7 年度	
	8-1	← 適宜実施 →					
	8-2	●	●	●	●	●	
商店街等との調整、観光イベント等に合わせて年1回程度実施							

施策9. 公共交通を利用するきっかけづくり

背景

- 公共交通を利用しない理由として、「自家用車を利用する」、「送迎してくれる人がいる」、「どんな公共交通が運行しているか知らない」という意見が多くなっています。
- そのため、公共交通に関する情報に触れる機会が少ない市民に対して、公共交通を利用するきっかけをつくる必要があります。

事業内容

■事業 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。

■事業 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。



図 出前講座のイメージ

実施主体 村上市、交通事業者、市民

事業	R3 年度	R4 年度	R5 年度	R6 年度	R7 年度	
9-1	内容検討		適宜実施			
9-2	●	●	●	●	●	



第7章 計画の推進



7.1 PDCA サイクルによる施策・事業の推進

- 1年ごとに事業の実施状況や評価指標値を整理し、計画の進捗確認と効果の検証・評価を実施します。これを踏まえて毎年度の取り組み内容を見直すほか、令和5年度において本計画の中間評価を行います。また、必要に応じて随時計画の見直しを行います。

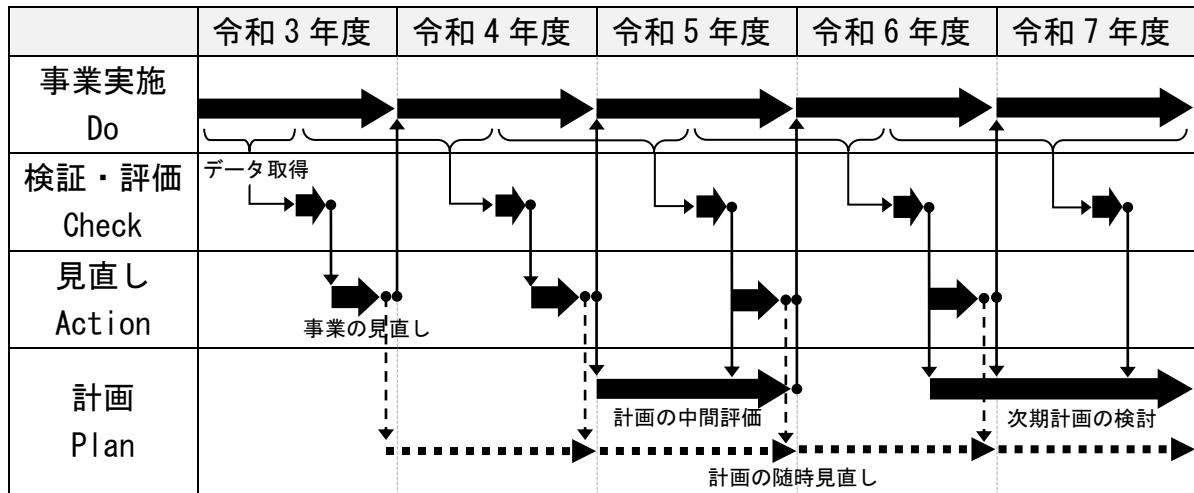


図 本計画におけるPDCAサイクル

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
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%
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
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。