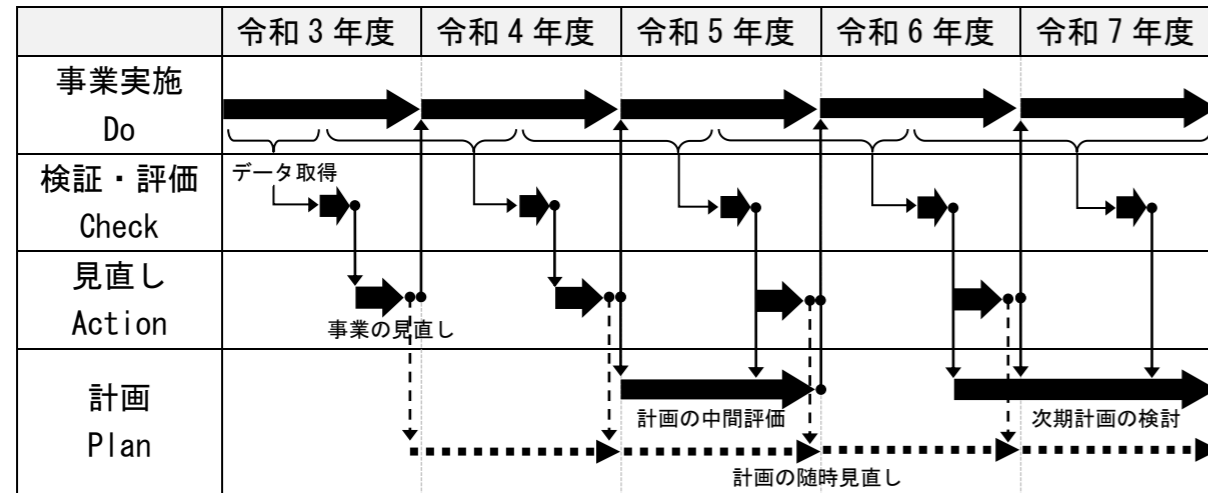


8. 評価指標と目標値の設定

- PDCA サイクルにより、本計画に定める施策・事業を推進します。
- 本計画の目標の達成状況を評価する指標は、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	2.4億円以下
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%	路線バス等：13%以上 のりあいタクシー：10%以上
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	3.0回/人以上
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。

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（以下、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。

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。

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（1,174.26km²）

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。

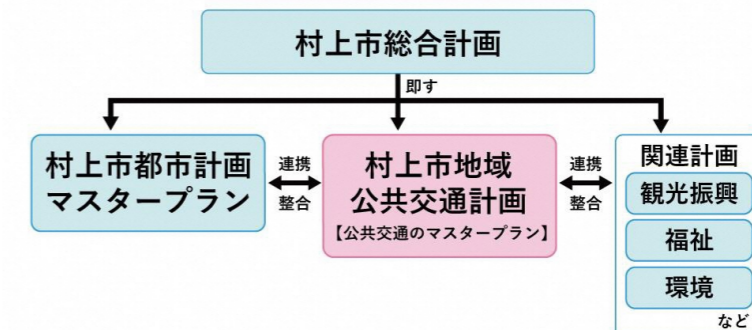


図 計画の位置づけ

4. 連携計画の評価

○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)

表 連携計画の基本目標ごとの評価

目標	評価
目標1 「市民の生活を支える利便性の高い地域公共交通」に対する評価	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」に対する評価	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」に対する評価	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 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)

■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便当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。

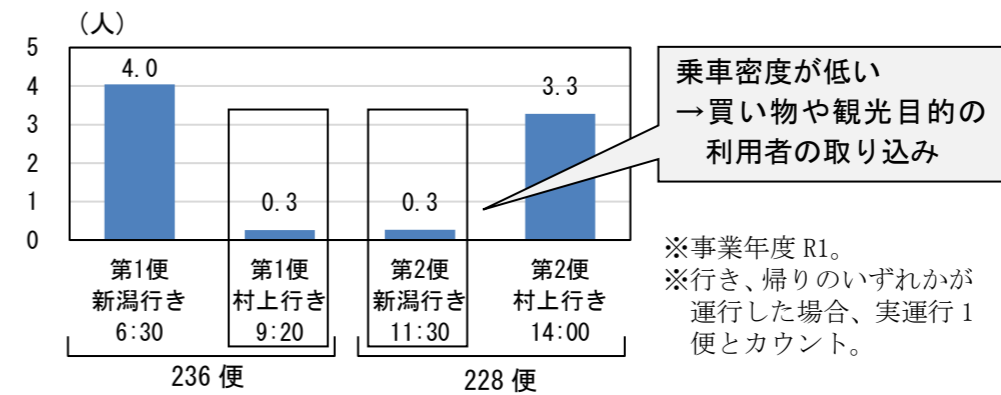


図 高速のりあいタクシーの1便あたりの利用者数

■事業4-1. 山北地区における新たな公共交通の運行

- 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。
- 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。
- 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。

7. 主な事業内容

■事業1-1. 路線バスの運行効率化

- 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。

■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。

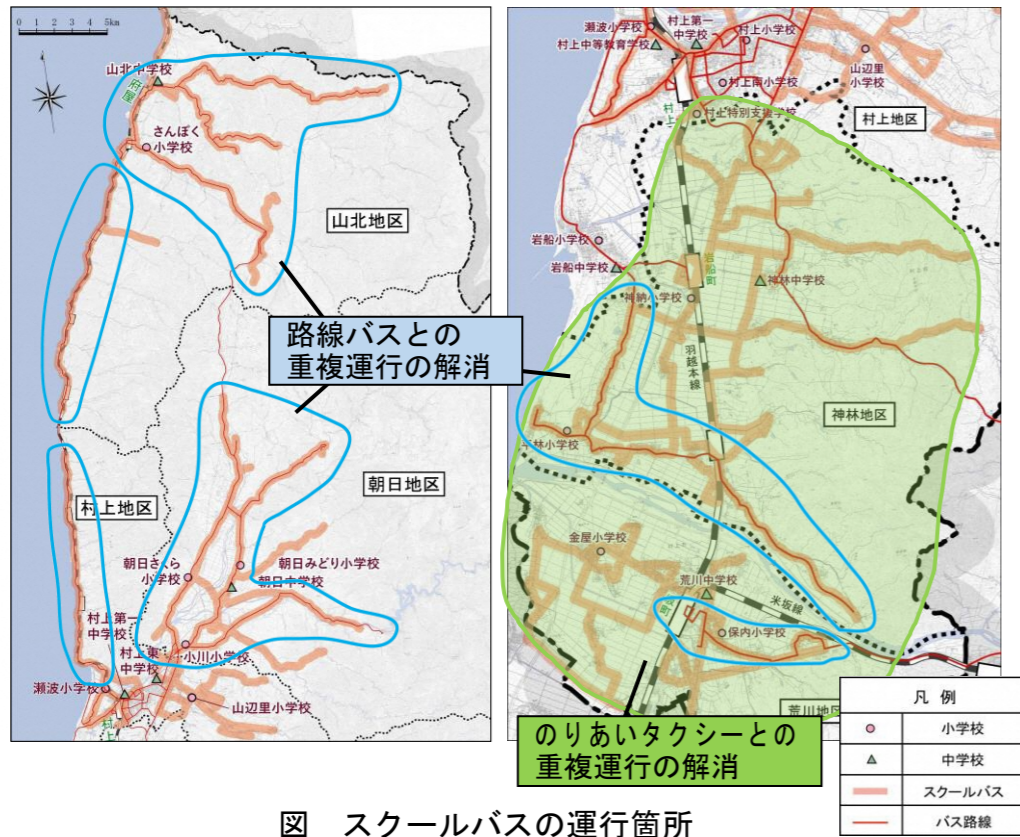


図 スクールバスの運行箇所

5. 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。

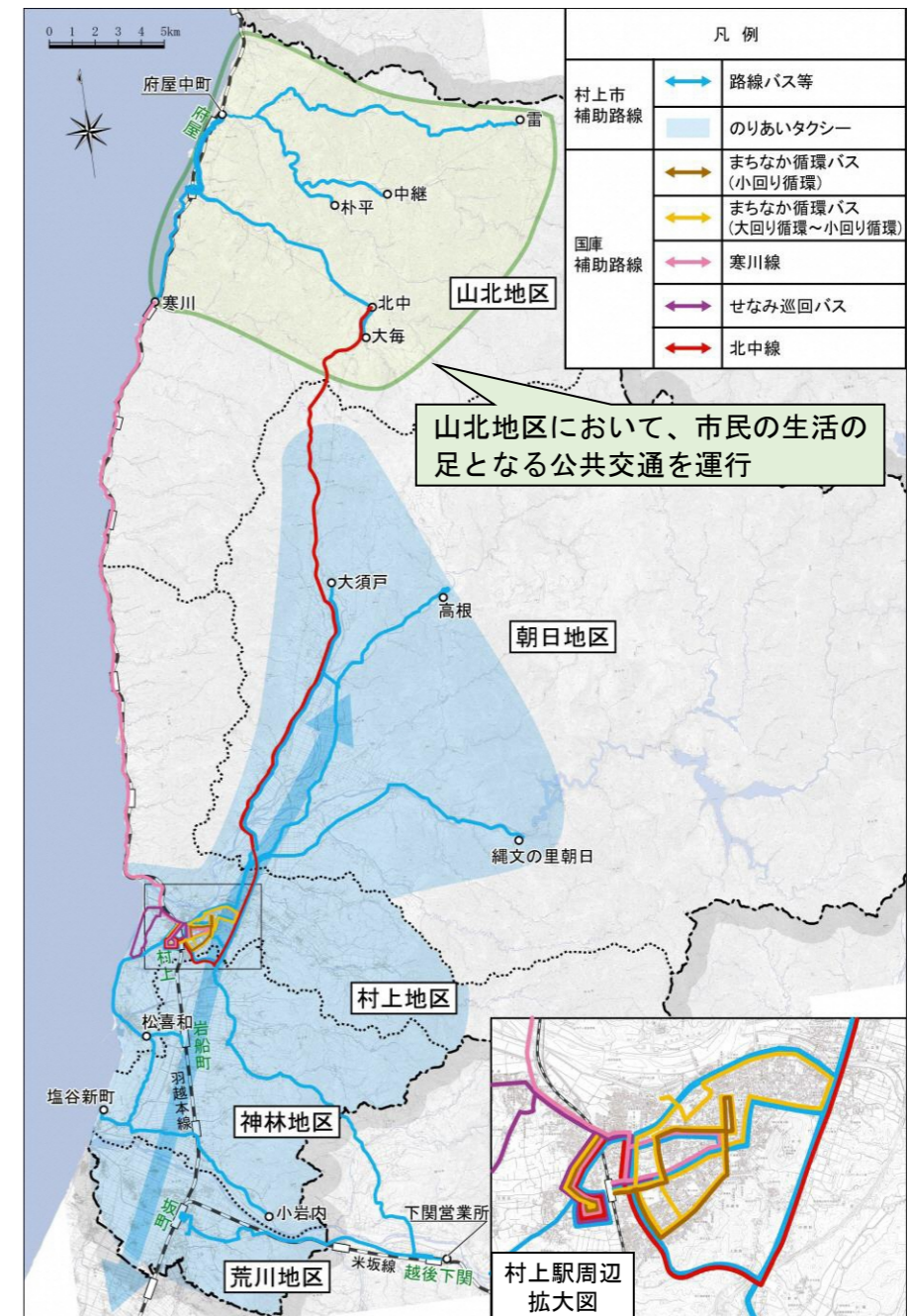


図 目指す地域公共交通の姿

6. 村上市地域公共交通計画の体系

○本市における公共交通の課題、本計画における目指す将来像及び目標と、これを達成するための施策・事業を以下に示します。

