

山形県地域公共交通トライアル推進事業

第1回村山地域ワーキング 第I部基本ペーパー (案)

1. 地域間ネットワーク

1.1. 課題抽出

鉄道

- ・当該地域と置賜・最上地域・秋田県等を繋ぐ奥羽本線、地域内を走る左沢線の利便性が低く、利用者数が減少
- ・人口減少等を考慮した場合の駅における人員体制・サービスの維持（除雪・除草等の管理含む）が課題（行政との連携を模索する必要性を鉄道事業者として認識）
- ・新生活様式に伴う公共交通のあり方についての対応について鉄道事業者として問題認識あり

バス

- ・当該地域と宮城県を繋ぐバス路線は、赤字にも拘わらず、補助を受けられていない⇒利便性が低いまま
- ・利用者の目的は、沿線の日常生活の移動手段であり広域的な活用（乗り継ぎ等）があまり見られないのが現状
- ・人口減少・高齢化が進行しており、バス交通の抜本の見直しが必要と考えられる幹線バス路線が存在
 - ※他の流動における幹線系統の追加と合わせて、フィーダー系統として捉え直すことで効率化・補助対象化する路線も存在
- ・高校・大学、商業施設、観光施設への地域間バスの乗り入れが少なく、市町村内バスに乗り継ぐことでのアクセスが想定されている（バスの乗り継ぎ利用はそもそも想定していない？）
- ・例えば、冗長なルート割に、利用者の短区間利用が顕著であり、今後のルート分割・短縮等の運行効率化が求められる幹線バス路線が存在
- ・観光流動については潜在的な可能性がある（観光客等の来訪者の広域的な移動の利便性や回遊性を向上させるための施策）

タクシー

- ・地域間の移動需要や利用者からのニーズはあるものの、運輸局への営業申請区域外のため対応できていない（事業区域の制限があり、顧客や自治体の要望に対応しにくい）

その他輸送資源

- ・地域間の通学需要については、一部スクールバスが対応

1.2. 解決のために望まれる方向性 (案)

- ・鉄道路線の通学・通院活用（スクールバスや病院送迎バスを駅発着にすることと駅のバリフリ対応が必要）
- ・他の流動における幹線系統の追加と合わせて、フィーダー系統として捉え直すことで効率化・補助対象化
- ・当該地域と宮城県を繋ぐ幹線バスを、国庫補助対象とし、路線収支の改善とサービス強化を図る

地域内ネットワーク（市町村間）

1.3. 課題抽出

鉄道

- ・~~地域内（市町村間）では鉄道が使われない~~
- ・人口減少等を考慮した場合の駅における人員体制・サービスの維持（除雪・除草等の管理含む）が課題（行政との連携を模索する必要性を鉄道事業者として認識）
- ・鉄道駅は駅周辺の住民等の生活交通の拠点となっているが、交通結節点としての機能が弱く、必要な機能（バス・タクシーの乗入れ、乗場等のバリアフリー等）を強化していく必要がある。

バス

- ・公共交通の主な利用者である交通弱者の利用者数自体が減少（少子・高齢化が進む）
- ・コロナ禍の「新しい生活様式」での公共交通離れにより収入が激減し、感染症対策の経費もかさみ、事業の維持が危機的状況
 - 乗務員不足と労働時間短縮化により路線拡充が困難
 - 事業自体の黒字化が難しく、積極的に経営資源を投入しにくい（特に IC カード対応・自動運転技術、MaaS 対応等は多額の投資が必要）
 - 地域間幹線系統確保維持費国庫補助金の乗車密度カットによる内部補助（事業者負担）が大きい。
- ・~~利用者の目的は、沿線の日常生活の移動手段であり広域的な活用（乗り継ぎ等）があまり見られないのが現状~~
- ・高校、商業施設、観光施設への市町村間バスの乗り入れが少なく、市町村内バスに乗り継ぐことでのアクセスが想定されている（バスの乗り継ぎ利用はそもそも想定していない？）
- ・路線運営コストが赤字で、かつ、沿線市町村から新たな負担も難しい
- ・車両更新ができない・運転者の不足や高齢化などにより、現行のサービス水準を維持困難
- ・利用者のニーズ・需要（例：学生利用）に対して、輸送サービスの提供内容が必ずしもマッチしきれていない。
- ・人口減少・高齢化が進行しており、バス交通の抜本の見直しが必要と考えられる幹線バス路線が存在
 - ※他の流動における幹線系統の追加と合わせて、フィーダー系統として捉え直すことで効率化・補助対象化する路線も存在
- ・国庫補助対象の補助要件に満たなくなる可能性が高い幹線バス路線、支線交通の存在（コロナ禍で国庫補助要件割れが加速化する恐れ）
- ・国庫補助対象地域間幹線系統の要件を満たしているが、まだ認定されていないもの路線がある（都市間バス）
- ・モータリゼーション（自動車）の進展・家族の送迎等で移動手段の1つに「公共交通」がなり得ていない
- ・観光流動については潜在的な可能性がある（観光客等の来訪者の広域的な移動の利便性や回遊性を向上させるための施策）
- ・事業者運行のバスと市町村営バスの運賃格差が大きい。

タクシー

- ・タクシーを利用しにくい環境（郊外部の利用者の運賃が高額化、営業区域外の利用意向^{*}、冬期における運賃2割増等）
 - ※地域間の移動需要や利用者からのニーズはあるものの、運輸局への営業申請区域外のため対応できていない（事業の制限があり、顧客や自治体の要望に応えられない）
- ・郊外部の居住エリアから幹線バス路線までのラストワンマイル輸送をタクシーが担おうとした場合に、実車距離よりも回送距離の方が長くなるエリアが存在（タクシーの短距離フィーダー輸送が非効率なエリアが存在）

- ・ドアツードアが必要な方（身障者含め買物・病院など交通弱者視点）、移動手段の無い方（自家用車返納などや路線無し交通弱者視点）の視点を踏まえた、柔軟な公共交通体系が必要

市町村

- ・観光客等の来訪者の広域的な移動の利便性や回遊性が低い
- ・市町村をまたいだ通院需要・買い物需要への対応が不足
 - ※特に、自家用車を持たない高齢者等が市町村を跨いで通院する場合に1日がかかりになる上、身体的・金銭的負担が大きくなっており、町外への町営バス・デマンド型タクシー運行に対するニーズが高まっている状況
 - ※今後さらに高齢者が増加し、買い物や通院等の日常の移動に支障が出る人が増える可能性あり
- ・市町村間を跨ぐ高校通学需要（市内から市外へ、市外から市内へ）への対応
 - ―新たな地域間幹線系統（できれば国庫補助対象化）の創設が必要
 - ―運行ダイヤの見直しが必要
- ・市郊外部の公共交通（乗合タクシー）の運行内容の見直しや利便性の向上等による利用促進が必要。
- ・市町村内の公共交通を考える際に、道路ネットワーク等の要因で幹線バスと重複してしまい、利便性あるルート設定が難しい
- ・複数市町村をまたぐ路線バスの見直しのあり方（各市町での公共交通ニーズ、負担の考え方等の違い）
 - ※国庫補助対象の補助要件に満たなかった幹線バス路線の維持・確保にかかる市町村の大幅な財政負担の増加を懸念
- ・高齢者のドアツードアでの移動するニーズが高い

1.4. 解決のために望まれる方向性（案）

- ・鉄道・バス・タクシー・それ以外の輸送資源のメリハリの効いた役割分担
- ・他の流動における幹線系統の追加と合わせて、フィーダー系統として捉え直すことで効率化・補助対象化
- ・MaaSを含めて、ICTの活用を見据えた利便性の高い持続可能な公共交通ネットワークの構築
- ・高校への通学・大規模総合病院への通院を主題として検討・研究を重ね、広域的な公共交通ネットワークの構築を推進

2. 地域内ネットワーク（市町村内）

2.1. 課題抽出

鉄道

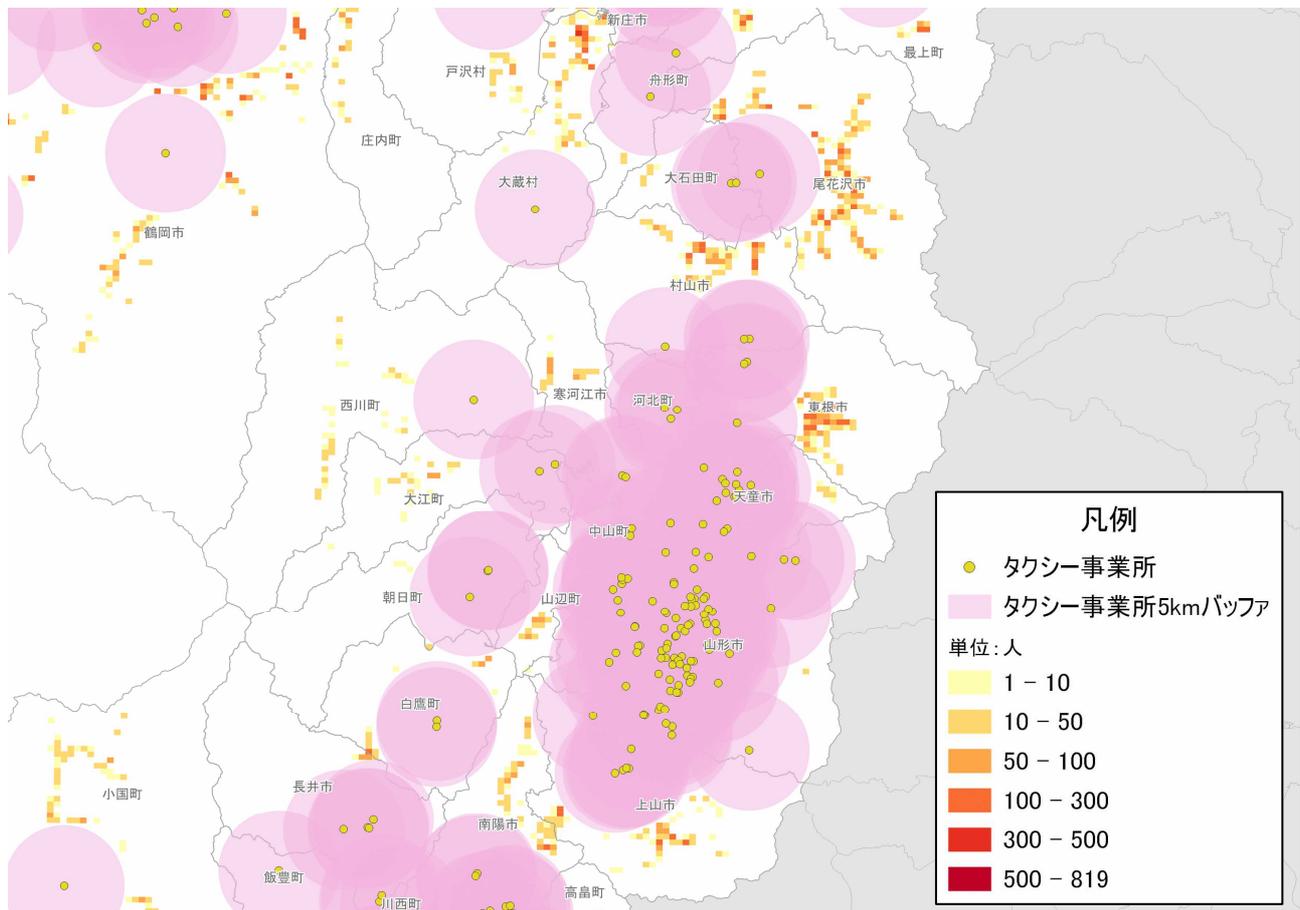
- ・人口減少等を考慮した場合の駅における人員体制・サービスの維持（除雪・除草等の管理含む）が課題（行政との連携を模索する必要性を鉄道事業者として認識）

バス

- ・需要があるが公共交通アクセスが無い施設が点在
- ・路線運営の赤字や運転手不足等は「地域内ネットワーク（市町村間）」部分と同旨
- ・利用需要が比較的多い生活利便施設の敷地内まで乗り入れていない幹線バス路線が存在（支線バスは乗り入れているにもかかわらず）

タクシー

- ・「地域内ネットワーク（市町村間）」部分と同旨



市町村

- ・鉄道・バスの人口カバー率は県平均（91%）に比べ、尾花沢市（約77%）・西川町（約86%）・朝日町（約81%）・大石田町（約69%）が低い
- ・交通事業者と連携した公共交通サービスの改善
 - 冬期間の遅延の改善（道路行政が道路拡幅工事等の計画の段階で、事業者の意見も踏まえながら検討、遅延時の運行状況をもとに運行ダイヤの改正など）
 - 上屋のないバス停におけるバス待ち環境の改善
 - バスの運転士不足の深刻化の中で運行効率化にかかるバス路線の再編など
- ・過疎地域で広い地域に住居が散在する人口分布状況の中で効率の良い公共交通サービスへ再編が必要
- ・高齢化が進んでくると、市町村内全域の住民の足を行政と交通事業者で確保していくこと自体が難しくなる
- ・更なるバス・タクシー事業者の撤退による移動手手段の新たな確保の必要性拡大

自治体名	平成27年国勢調査										
	総人口	鉄道・バス カバー人口	鉄道・バス 人口カバー率	※カバー人口算出用バックデータ							
				鉄道駅圏 (1km)	バス停圏(500m)		デマンド圏	鉄道駅圏× バス停圏	鉄道駅圏× デマンド圏	バス停圏× デマンド圏	全交通手段 共通圏
山形県	1,123,891	1,023,197	91.0%	454,960	994,522	725,905					
村山地域	551,524	521,144	94.5%	239,876	514,675	435,585	407,627	—	233,407	—	—
山形市	253,832	248,366	97.8%	100,655	247,004	220,880	210,895	—	99,293	—	—
寒河江市	41,256	39,395	95.5%	27,570	38,096	37,565	3,119	—	26,271	—	—
上山市	31,569	31,167	98.7%	17,998	30,653	19,044	28,264	—	17,484	—	—
村山市	24,684	24,590	99.6%	8,435	24,352	22,408	19,293	—	8,197	—	—
天童市	62,194	62,194	100.0%	36,429	63,766	51,929	56,798	—	35,933	—	—
東根市	47,768	46,106	96.5%	26,896	45,534	29,511	39,622	—	26,324	—	—
尾花沢市	16,953	13,101	77.3%	2,059	12,680	9,010	10,070	—	1,638	—	—
山辺町	14,369	14,369	100.0%	9,709	15,959	14,208	15,212	—	9,709	—	—
中山町	11,363	11,363	100.0%	8,543	13,219	7,828	12,187	—	8,404	—	—
河北町	18,952	18,952	100.0%	0	20,243	15,008	19,381	—	0	—	—
西川町	5,636	4,839	85.9%	0	4,839	4,817	819	—	0	—	—
朝日町	7,119	5,737	80.6%	0	5,737	5,737	0	—	0	—	—
大江町	8,472	7,827	92.4%	5,203	6,147	6,090	57	—	3,523	—	—
大石田町	7,357	5,105	69.4%	4,359	4,105	4,084	2,672	—	3,359	—	—

その他輸送資源

- ・複数の介護福祉施設が無料送迎サービスを実施
- ・宿泊施設の利用者に向け、ほとんどの宿泊施設が無料送迎サービスを実施

2.2. 解決のために望まれる方向性（案）

- ・市町村間ネットワークと連携することにより、市町村内交通の効率化・充実を図る

3. 全体会合への意見

3.1. 全体課題の抽出

- ・個別のサービスがそれぞれのニーズの起終点から運行しており、それぞれが連携して、乗り継げるようになっていない。
- ・ドアツードアで広域に移動するニーズが高いため、交通サービスのコスト負担が大きい。
- ・特にバスのルート・運賃がわかりにくい。
- ・来訪規模が比較的多い主要観光資源にバス交通が乗り入れていないものが存在
- ・人口減少・高齢化が進行しており、バス交通の抜本的見直しが必要と考えられる幹線バス路線が存在

- ・冗長なルート割に、利用者の短区間利用が顕著であり、今後のルート分割・短縮等の運行効率化が求められる幹線バス路線が存在
- ・事業者負担だけでは維持できないが、地域にとって不可欠な交通サービスが存在（公的補助の適正な活用が必要）
- ・国庫補助対象の補助要件に満たす可能性が高い高速バス路線、幹線バス路線の存在（現市町村間をまたぐバス路線を中心に国と県による財政支援を要検討）

3.2. 方向性（案）

- ・乗継利便性の向上（キャッシュレス決済、Google等の検索、バス停等の待合施設）
- ・ドアツードアへの対応（タクシーのさらなる活用、UDタクシー等の購入支援等）
- ・広域移動のコスト負担の適正化 等
- ・輸送資源の活用（スクールバスの空き時間・空き席の活用）
- ・他分野との連携（商工・観光・教育など）