

## 山形県地域公共交通トライアル推進事業

## 第1回庄内地域ワーキング 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

- ・当該地域と秋田・新潟を繋ぐ羽越本線、内陸とを繋ぐ路線である陸羽西線の利便性が低く、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

- ・当該地域と内陸を繋ぐバス路線は、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
- ・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
- ・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

## 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
- ・庄内観光物産館等、長距離バスの拠点となっている施設も一部存在

## 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）
- ・当該地域と内陸を繋ぐ幹線バスを、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）

#### バス

- ・酒田＝鶴岡間のバス交通が長く、不便
- ・鶴岡、酒田の市街地から郊外への公共交通の利便性が低下
- ・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
- ・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
- ・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）

#### タクシー

- ・タクシーを利用しにくい運賃体系（冬期における運賃2割増し等）
- ・タクシーでアクセスしにくい居住エリアが存在

#### 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
- ・再開発施設が完成する酒田駅前等中心市街地へのアクセス向上が課題
- ・市町村をまたいだ通院需要への対応が不足
- ・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）

#### その他輸送資源

- ・市町村間の通学需要についてはスクールバスが、市町村間の通院需要について、病院送迎バスが対応している場合が多い

### 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
- ・鶴岡・酒田二大拠点をつなぐ交通網の整備

## 2. 地域内ネットワーク（市町村内）

### 2.1. 課題抽出

#### 鉄道

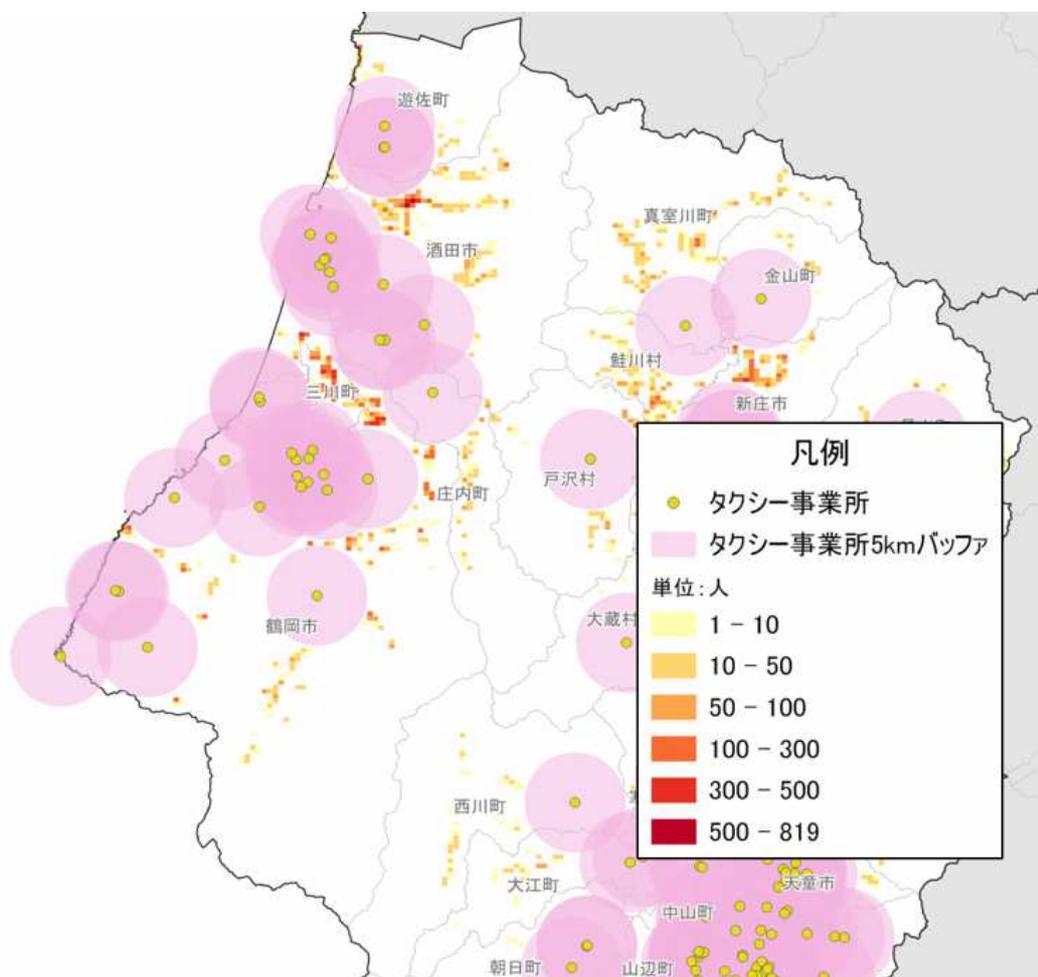
- ・人口減少等を考慮した場合の駅における人員体制・サービスの維持（除雪・除草等の管理含む）が課題（行政との連携を模索する必要性を鉄道事業者として認識）

#### 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、三川町（約67%）と鶴岡市（約88%）が低い

■公共交通圏別人口

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)	バス停留(500m)		デマンド圏	鉄道駅圏× バス停留	鉄道駅圏× デマンド圏	バス停留× デマンド圏	全交通手段 共通圏
			全体	市町村間	支線						
山形県	1,124,001	1,023,197	91.0%	454,960	994,522	725,905	810,080	—	426,285	—	—
庄内地域	279,622	257,408	92.1%	77,071	256,676	138,979	227,489	—	76,339	—	—
鶴岡市	132,130	116,129	87.9%	29,177	115,496	59,263	100,201	—	28,544	—	—
酒田市	108,061	103,206	95.5%	30,780	103,107	60,961	94,436	—	30,681	—	—
三川町	9,818	6,558	66.8%	0	6,558	6,311	247	—	0	—	—
庄内町	23,659	23,465	99.2%	12,796	23,465	12,606	22,320	—	12,796	—	—
遊佐町	15,074	14,860	98.6%	5,650	14,860	3,544	14,151	—	5,650	—	—

## 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
- ・市街地部や中山間部の買い物不便地域等に対して、市町村をまたいで移動販売サービスが存在

### 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。
- ・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）
- ・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
- ・冗長なルートの割に、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）
- ・広域移動のコスト負担の適正化 等