

第3回山形県地域公共交通活性化協議会基本ペーパー

1. 地域間ネットワーク

1.1. 課題抽出

鉄道

- ・沿線人口の減少と駅からの二次交通の利便性が低いこと等から、利用が低迷
- ・利用が減少する中での駅施設や人員体制等、サービス水準の維持が課題

バス

- ・乗継等、広域移動の幹線としての利用が少ない
- ・沿線利用に限られる中で、人口減少とともに、利用が低迷
- ・補助対象化の可能性とも併せ、サービスの抜本的な見直しが必要な路線が多く存在
- ・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向上の余地）

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）

- ・鉄道路線の駅からの二次交通乗継利便を高め、広域移動に活用
- ・広域幹線バス路線の補助対象化等、ネットワーク全体の見直しによるサービスの維持・強化
- ・タクシーやスクールバス等、地域間移動にも使われる多様な輸送資源との適切な役割分担

2. 地域内ネットワーク（市町村間）

2.1. 課題抽出

鉄道

- ・沿線人口の減少と駅からの二次交通の利便性が低いこと等から、利用が低迷（再掲）
- ・利用が減少する中での駅施設や人員体制等、サービス水準の維持が課題（再掲）

バス

- ・乗継等、広域移動の幹線としての利用が少ない（再掲）
- ・沿線利用に限られる中で、人口減少とともに、利用が低迷（再掲）
- ・補助対象化の可能性とも併せ、サービスの抜本的な見直しが必要な路線が多く存在（再掲）
- ・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向上の余地）（再掲）
- ・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
- ・事業者運行のバスと市町村営バスや広域デマンド交通の運賃格差が大きい。

タクシー

- ・市町村間の移動需要や利用者からのニーズはあるものの、営業区域や運賃等の規制、車両や人手不足により対応には限界がある

市町村

- ・市町村をまたいだ通学・通院・買い物需要が増えているが、市町村単独での対応に限界がある

その他輸送資源

- ・病院、商業施設も一部で比較的大規模な送迎バスを運行させている
- ・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の交通弱者視点）の視点を踏まえた、柔軟な公共交通体系が必要

2.2. 解決のために望まれる方向性（案）

- ・鉄道路線の駅からの二次交通乗継利便を高め、広域移動に活用（再掲）
- ・広域幹線バス路線の補助対象化等、ネットワーク全体の見直しによるサービスの維持・強化（再掲）
- ・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
- ・特に、高校・大学への通学及び大規模総合病院への通院を主題としてデータ収集・分析を重ね、広域的な移動の軸を整備

3. 地域内ネットワーク（市町村内）

3.1. 課題抽出

バス

- ・需要があるが公共交通アクセスが無い施設が点在
- ・利用需要が比較的多い生活利便施設の近傍まで行くが、敷地内まで乗り入れていないなど、ニーズの掘り起こしが甘い路線も少なくない

タクシー

- ・ドアツードア、ラストワンマイルの輸送からコミュニティバスやデマンド交通の受託まで公共交通の最後の一線を支えているが、人手・車両不足、営業所から遠い地域への対応、公的な支援の不足等でキャパシティに限界がある

市町村

- ・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が必要
- ・バス・タクシー事業者の撤退による移動手段の新たな確保の必要性が拡大する中で負担が増大している
- ・特にデマンド交通の拡大を望む声が大きいが、交通事業者との競合の他、負担の増大も懸念される

その他輸送資源

- ・公共交通が不足している現状に対応して、様々な施設が輸送サービスを実施
- ・鉄道とバス、バス・タクシーとデマンド交通、交通サービスと福祉や病院のサービスなど、関係者間の連携がとれていない

3.2. 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の連携による市町村内交通の効率・充実化
- ・施設のニーズと送迎サービスの実態把握による交通サービスの補填機能の充実

4. ネットワーク全体

4.1. 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
- ・バスをはじめ、交通サービスの情報発信が限定的でわかりにくい
- ・コロナ禍を受けた新生活様式への対応で交通サービスのコストがかさみ、利用密度が低下

4.2. 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（タクシーとデマンド交通の適切な役割分担・支援）
- ・広域移動のコスト負担の適正化
- ・交通事業以外の輸送資源の活用（スクールバス等の活用・役割分担）
- ・他分野との連携（商工・観光・教育・福祉など）
- ・MaaSを見据えたデータ共有・ICTの活用による公共交通全体の利便性向上

5. 地域別部会からの意見

5.1. 共通意見

5.1.1. 地域公共交通の「負のスパイラル」

- ・バスでは人口減少ということで利用者の減少が課題（庄内町）
- ・利用者が減り、便数が減るという状況にあることは間違いない（金山町）
- ・地域間の幹線経路を頑張ってください、村民の足を確保していきたい（鮭川村）
- ・県民性としては車への依存大きい。賢く車や公共交通を使うことを訴求していくことも必要（運輸支局）

ほか

5.1.2. 移動需要に対して個々の移動サービスが連携されておらず、社会全体でみると非効率

- ・新庄駅や県立病院に市内のバスのみならず、周辺の町村のバスも全て乗り入れている。その結果、バスが新庄駅～県立病院間を非常に高頻度で走っているが、統合や行政間の連携があれば、周辺の交通不便地域に輸送資源を効率的に分配して、不便地域を減らすことも不可能ではない。観光客の移動にも使えるかもしれない。前向きなチャレンジや提案が必要（新庄輸送サービス）
- ・スクールバスを活用した交通空白地域の解消を検討している状況（尾花沢市）

ほか

5.1.3. 広域移動を担う幹線モードの収支が悪化し、持続可能性が低い

- ・国庫補助対象地域間幹線系統の補助要件を満たさないバス路線の増加を懸念。高校の統廃合により、通学距離が伸びているところから幹線への支援は非常に重要（鶴岡市）
- ・鉄道の特性を發揮できるように、交通事業者や沿線市町村等が話し合う場において、利用しやすいダイヤなどの検討が必要（東日本旅客鉄道株式会社）

ほか

5.1.4. 分かりにくい・検索に出てこない公共交通の存在

- ・観光客との利便性を考えると、鉄道（東日本旅客鉄道株式会社）、飛行機（ANA）との連携も必要（鶴岡市）
- ・スマートフォンのアプリで空港からの二次交通の情報等を提供したい。山形県の MaaS とプロジェクト連携していきたい（ANA）

ほか

5.1.5. 超高齢社会においてドアツードアで、かつ広域な移動ニーズの増加 （デマンド交通等の広域運行）

- ・路線バスがあるために運行させていないエリアがあるが、路線バスは幹線のみを残し、デマンドタクシーの拡大を検討中（酒田市）

- ・特定地域で新しいデマンド交通を検討中。市町村間のデマンドについても必要性を感じている(鶴岡市)
- ・庄内病院への移動ニーズが高くなっているので市町村間デマンド交通を検討(遊佐町)
- ・令和3年には全域でのデマンド化に取り組んでいきたいと考えている(最上町)
- ・町営バスで全てをカバーできないので、デマンド交通への移行も検討(小国町)
- ・各市町村でデマンドタクシーを利用しているが、デマンド交通が拡大していった場合、車両を何台準備しなければいけないのか、どの時間帯に設定するといいのか、等の検討が必要。デマンドタクシーの強みはドアツードアだが、高い料金設定になってしまう。タクシー事業者として各市町村と協力していきたい(株式会社新庄タクシー)

5.1.6. 高速バスや市町村間を跨ぐ幹線バスの国庫補助対象地域間幹線系統の新たな認定 (事業者要望)

- ・新庄―仙台間の路線について補助金を頂いて、路線維持をしていきたい(山交バス)
- ・高速バス仙台―米沢線について、現時点ではビジネス利用・買い物、通院で利用されており、回数券(6回券)の利用が増えている。是非、補助対象になれるようにしていただきたい(山交バス)
- ・国庫補助対象地域間幹線系統については、運行本数や輸送量といった観点に加え、生活路線であることが重要な要素となる(運輸支局)

5.2. 各地域の特徴的な意見

5.2.1. 観光二次交通について

- ・庄内空港からの足を考えることが重要。庄内空港の課題と二次交通という課題を取り扱っていただきたい(鶴岡 DEGAM)
- ・高速バスは、急いで移動したいという方にはマッチしているが、観光客にとっては利用しにくいのではないかと。どうやって足を作っていくかが課題(鶴岡 DEGAM)
- ・高齢化する中で、よそから来ていただいて経済を回していただくことが必要。そうした中で観光客がどうやって移動しているのかをつかめていないという課題がある。(鶴岡 DEGAM)
- ・生活路線として病院、通学をメインに、バスを運行していたが、宿泊施設からは観光客向けに便数を増やしてほしいなどの要望がある(大蔵村)
- ・JRの新幹線に合わせる形でバスを走らせてほしいという要望がある(大蔵村)
- ・当初新幹線の延伸に伴い、二次交通を整備するように話をし、路線を作ったが今は残っていない。計画に盛り込む必要性はあるが、実際どの程度利用が見込めるかを考えなければならない(戸沢村)

5.2.2. タクシーの営業区域申請の制限による市町村の受託業務への影響

- ・タクシー事業者は許認可制であるため、顧客が「隣の市町村に行きたい」と言ったり、行政が「あの地域に乗合タクシーを走らせたい」といっても対応困難な事象が起こり得る（例えば、酒田市・鶴岡市の交通圏はそれぞれの2つに分割されている）。現状ではお客さんに迷惑をかけている状況もある。そのあたりも踏まえての議論が必要（松山観光）

5.2.1. 市町村レベルでの需要・ニーズの把握

- ・鉄道の維持に向けては、病院へ行くのにも鉄道とバス・タクシーを乗り継いで移動して欲しいが、どれだけの方が鉄道を利用して病院に行っているかの需要やニーズの把握が必要（川西町）

5.2.1. デマンド交通

- ・デマンド交通は各市町村によって運行内容が違う。各市町村のデマンド交通のスキームをとりまとめた資料・データがあると有難い（白鷹町）

5.2.2. 事業関係（MaaS、ICカード）

- ・MaaS を使ってスマホで簡単に情報を得ることができて、観光を便利にするためのお手伝いが出来ないかと考えている。（東日本旅客鉄道株式会社）
- ・JR 東日本では地域連携 IC カード（交通系 IC カード）を提案しているので、是非検討いただきたい（東日本旅客鉄道株式会社）
- ・骨子たたき台の IC カードの導入は取り組んでいきたい（鶴岡市）

5.3. 対応の方向性

(1) 地域内交通について

- ・タクシーの広域活用も含め、広域ドアツードア交通のあり方について検討する
- ・特に、デマンド交通・タクシー補助について、各市町村の取組みを一覧化する

(2) 観光二次交通について

- ・観光需要の取り込みや観光二次交通の整備について課題として盛り込む

(3) IC カードの導入について

- ・IC カードの導入については事業者・県・市町村一体となった具体的な導入・利用促進施策を検討し、計画に盛り込む

(4) 地域間幹線系統について

- ・地域として維持・強化すべき市町村幹線について検討・整理する
- ・鉄道駅からの二次交通について、鉄道・二次交通事業者・市町村等の連携のあり方について検討する