

山形県地域公共交通トライアル推進事業

第1回置賜地域ワーキング 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

- ・当該地域と村山・最上地域・秋田県等を繋ぐ奥羽本線、新潟県を繋ぐ米坂線、地域内を走る山形鉄道フラワー長井線の利便性が低く、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
- ・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

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

- ・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）
- ・フラワー長井線や米坂線と地域の中核病院のひとつである公立置賜総合病院との接続に課題がある等により、十分に掘り起こせていない需要があるのではないか。
- ・山形鉄道フラワー長井線は、乗客の7割が通学の高校生で、少子化に伴い年々利用客が減少しているが、観光面ではDMOと連携した取組みで、旅行代理店経由での利用客が増加傾向にある（コロナウイルスの影響で3月からは減少）
- ・山形鉄道フラワー長井線は、引き続き、県及び沿線市町において利用拡大等に向けた取組が必須である。
- ・山形鉄道フラワー長井線は、H28に鉄道事業再構築実施計画が認定され、上下分離方式を導入され、国庫補助率は1/3から1/2にかさ上げされているが、R2年度までとなっているため、来年度以降の負担増加が懸念される
- ・山形鉄道フラワー長井線は、車両や信号設備等の施設設備の老朽化への対応について検討が必要である

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）
- ・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
- ・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
 - ※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）
- ・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
- ・路線の維持・確保に向けて、各市町村における負担金額の調整が必要である
- ・年々燃料代、人件費、修繕費等コストが増えているにもかかわらず、人口減少による財源不足等を理由に、毎年の入札で委託料が上がっていない

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）
- ・乗務員の不足が深刻な状況

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への対応が不足
※町外の医療施設である公立置賜総合病院など、近隣市町村への広域的交通手段についての要望が住民から上がっている
- ・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)

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
- ・鉄道ダイヤに接続する今泉駅～公立置賜総合病院間のバス路線見直し等により、鉄道の新たな利用層の掘り起こしを図る

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）
- ・山形鉄道フラワー長井線は、乗客の7割が通学の高校生で、少子化に伴い年々利用客が減少しているが、観光面ではDMOと連携した取組みで、旅行代理店経由での利用客が増加傾向にある（コロナウイルスの影響で3月からは減少）
- ・山形鉄道フラワー長井線は、引き続き、県及び沿線市町において利用拡大等に向けた取組が必須である
- ・山形鉄道フラワー長井線は、H28に鉄道事業再構築実施計画が認定され、上下分離方式を導入され、国庫補助率は1/3から1/2にかさ上げされているが、R2年度までとなっているため、来年度以降の負担増加が懸念される
- ・山形鉄道フラワー長井線は、車両や信号設備等の施設設備の老朽化への対応について検討が必要である

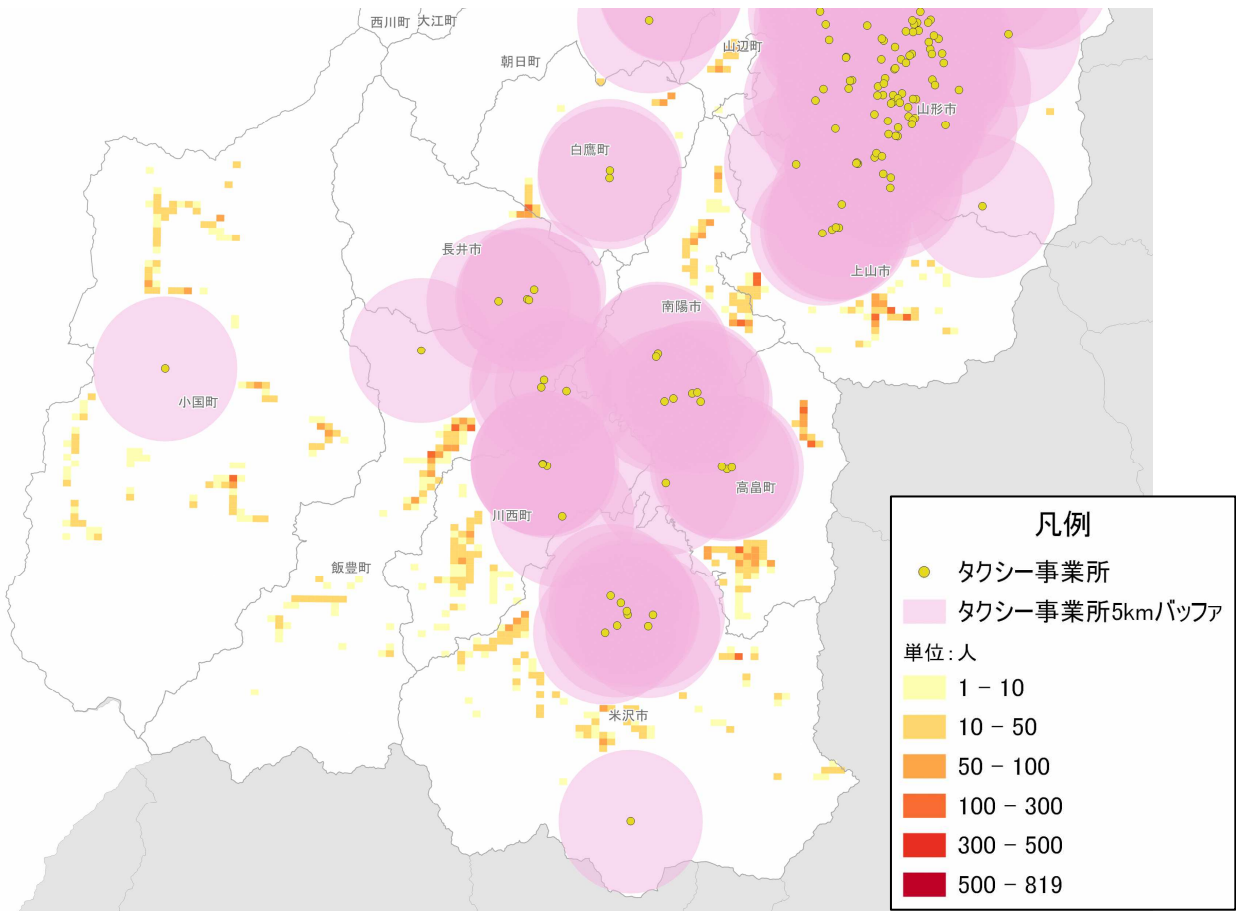
バス

- ・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）」部分と同一
- ・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）
- ・学校の統廃合に伴う通学需要の変化への対応が必要
- ・国庫補助対象路線（幹線）がなく、財政負担が大きい
- ・市の一般財源の割合が非常に多く、車両・バス停留所の更新が遅れ、ロケーションシステム・ICカード導入等の検討も難しい状況である
- ・通学時の送迎等において保護者の負担が増加（公共交通の利用減少が進展）
- ・移動ニーズの多様化が進み、定時定路線型の交通だけでは需要に応えられない
- ・全エリアを移動範囲とするデマンド交通を運行し、当日予約対応や土日祝日運行等のリニューアルを行い、地域住民だけでなく観光客等にも広く利用されているが、財政負担の増加が課題

- ・他市町村間に跨る幹線交通は、JR 米坂線と山交バス・新潟交通が共同で運行する山形市～新潟市を結ぶ高速バスが運行されているが、両者とも運行本数が限られることや幹線交通と支線交通との接続に難があるため、隣接市町村間との公共交通を利用した移動機会は極めて少ない状況にある
- ・全域へ移動可能なデマンドタクシーを運行しているが、利用者は減少傾向にあり、
- ・ウィズコロナのもと、感染症対策など、安心して利用できる体制が必要

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、高畠町（約 47%）・川西町（約 50%）・白鷹町（約 69%）・飯豊町（約 50%）が特に低い

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	
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	—	—	—
置賜地域	215,051	176,118	81.9%	107,368	156,219	114,066	116,693	—	87,469	—	—	—
米沢市	87,108	81,510	93.6%	40,119	76,238	45,074	63,137	—	34,847	—	—	—
長井市	28,786	28,480	98.9%	21,073	28,291	24,856	27,721	—	20,884	—	—	—
南陽市	32,890	27,122	82.5%	21,510	25,087	21,638	17,395	—	19,475	—	—	—
高畠町	25,325	11,786	46.5%	4,650	7,136	7,136	0	—	0	—	—	—
川西町	17,270	8,621	49.9%	7,481	7,023	6,595	1,663	—	5,883	—	—	—
小国町	7,868	7,812	99.3%	4,766	7,795	4,107	7,711	—	4,749	—	—	—
白鷹町	14,543	10,031	69.0%	6,353	7,135	6,983	472	—	3,457	—	—	—
飯豊町	7,656	4,549	59.4%	3,835	900	302	635	—	186	—	—	—

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、在来線の鉄道が他のモードと連携しておらず、十分に利用を掘り起こしていない。
- ・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、バス交通の抜本の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、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）