

第5章 山形市を取り巻く公共交通の課題

5-1. 現状の課題と方向性

山形市発展計画 2025 の基本方針に掲げられた「健康でいきいきと暮らせるまち」、「持続的発展が可能な希望あるまち」を実現するためには、高齢者や若年層をはじめとした自家用車などの移動手段を持たない市民が、日常生活において制約なく移動できる交通環境を構築することが必要である。そのためには、市内の公共交通サービスを総動員し相互に連携することによる、公共交通全体の利便性の向上、各手段の運行効率の改善が重要となる。

上記より、第2章から第4章までに挙げた山形市の公共交通を取り巻く現状の課題を、大きく以下の3つに分類し、それぞれの課題解決に向けた方向性を次のようにまとめる。

現状の課題	課題解決に向けた方向性
高齢者などの不安と多様なニーズへの対応	<ul style="list-style-type: none">●高齢者（免許返納者を含む）の通院や買物、若年層の通学などのそれぞれのニーズに応じた公共交通の整備による多様な移動手段の充実●待ち合い環境の改善や、乗降しやすい車両の導入（バリアフリー）●生活支援コーディネーターをはじめとした福祉関係者との連携
利用が伸びない公共交通サービス	<ul style="list-style-type: none">●公共交通の利便性向上（待ち時間・乗車時間の短縮、分かりやすい情報提供）●多様な移動サービスの連携強化（公共交通以外の福祉輸送[*]、商業施設や総合病院の送迎バス等）●先進技術導入による利用満足度の向上（ICカードなどキャッシュレス化、感染症に強い公共交通の実現・ガイドライン遵守）
日常生活における自家用車の多用	<ul style="list-style-type: none">●公共交通も含めた移動手段の多様化（公共交通の優先性強化、自家用車より劣る点の解消、徒歩や自転車利用による健康増進）●将来に渡り持続可能な公共交通の充実（移動に係る市民負担の抑制、交通事業者の収益向上、官民の適切な役割分担、市公共交通の全体最適化）

* 福祉輸送：巻末に用語解説

5-2. 現状と課題設定の詳細

前項に示した課題解決に向けた方向性を定めるにあたって、第2章から第4章の課題を3つに分類した。ここでは、現状に対応する課題を一覧にて示す。なお、現状の分類は、以下の通りである。

(1) 高齢者などの不安と多様なニーズへの対応

2-1. 山形市の概況

課題
<ul style="list-style-type: none">・ 高齢化が進む中で、市内に広く居住する高齢者に対応した移動手段の確保等が必要。・ 公共交通の利用が多い高齢者が通う病院・学生が通う教育施設へのアクセス充実が必要。

2-2. 公共交通の現状

課題
<p>【路線バス】</p> <ul style="list-style-type: none">・ 利用者に占める割合が高い高齢女性の利用を更に促進する取り組みが必要。 <p>【公共交通の利便性と人口分布】</p> <ul style="list-style-type: none">・ 公共交通カバー圏域外で、人口が高密度・増加する地域があるため、公共交通ネットワークと居住誘導の一体的な展開が必要。一方で、薄く広い人口分布がみられるため、低密需要に対応した移動手段の確保が必要。

3-1. 主な世代別の移動実態の特徴

課題
<p>【高齢者】</p> <ul style="list-style-type: none">・ 免許を保有していなくても、また、免許を返納したとしても健康で豊かな生活を送れるように、市街地や郊外に関わらず高齢者が利用しやすい移動環境の形成が必要。 <p>【若年層】</p> <ul style="list-style-type: none">・ 将来的に自家用車に依存することがないように、若いうちから公共交通に慣れ親しんでもらうことが必要。

3-5. 現計画の取り組みと評価

課題
<ul style="list-style-type: none">・ バス等の利用者のみならず、利用しない人に対しても効果的に情報発信できるような取り組みが必要。また、年代・性別を問わず誰にでもわかりやすい情報発信の提供工夫が必要。・ 人口が増加している公共交通の利便性の高いエリアの外側への対策が必要。・ ニーズに対応した高齢者外出支援の在り方についての検討が必要。

3-6. 公共交通に関して今後見込まれる情勢

課題
<ul style="list-style-type: none">日常生活、観光等の様々な場面でシームレスに様々な交通手段が利用できる MaaS の導入検討に向けた基盤づくりが必要。「新しい生活様式」を念頭に、換気・消毒・混雑回避等、安心できる公共交通の利用環境の構築、MaaS や交通系 IC カード導入による接触機会の低減対策などが必要。

4-1. 各地区の公共交通に関する意向調査

課題
<ul style="list-style-type: none">高齢者・障がい者・子育て世代・学生が、通院・買物の移動に利用したい意向が多く、これら日常生活の移動支援が必要。

4-2. バス利用者アンケート結果

課題
<p>【路線バス】</p> <ul style="list-style-type: none">平日・休日ともに買物・通院・趣味・娯楽等の移動に役立っており、特に買物利用では約8割が週2～3回以上路線バスを利用していることから、サービスの継続が必要。多くの属性の人から増便の要望が多く、特に通勤・通学目的での利用者からの要望が強い。平日朝夕の増便の要望が多いため、運行頻度はある程度の水準とする必要がある。通勤でバスを使いやすいように、定時性向上の取り組みが必要。主婦・主夫や高齢者などが買物や通院でバスを使いやすいように、乗り降りしやすい車両の導入、バス待ち環境の改善など、バスの利用環境の改善が必要。通勤・通学目的の利用者を対象に路線バスの利用を促すには、バスの定時性の確保が必要。買物・通院目的の利用者を対象に路線バスの利用を促すには、バス待ち環境の改善や荷物を持ったままの利用に配慮した施策が必要。趣味・娯楽などの目的の利用者を対象に路線バスの利用を促すには、家族・友人などを含めた複数人での移動を助ける施策の充実が必要。 <p>【ベニちゃんバス】</p> <ul style="list-style-type: none">平日・休日ともに山形駅周辺・七日町周辺を目的地とする買物での利用が多く、中心市街地での消費・周遊に寄与していることから、サービスレベルを維持することが必要。中心市街地や東くるりん沿線では利用者の増加に合わせた見直しが必要。

4-3. 市民アンケート結果

課題
<ul style="list-style-type: none">75～84 歳は、歩行距離の個人差が大きく、公共交通に対するニーズも様々であり、自家用車の運転を続ける人も多い。また、4 人に 1 人が免許の返納等について「考えているが難しい」と回答していることから、この世代に至る前に「地域の移動」を自ら考える機会が必要。85 歳以上では、100m 程度までしか歩けない割合が過半数となっており、「ドア・ツー・ドア」が必要な人は増えることが想定されるが、外出頻度は低く需要が少ないことから、これらを前提とした施策検討が必要。新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、日常の買物先を「近場」に変更する傾向が見られることから、市内郊外でも「近場の移動」における選択肢を増やすことが必要。山形市中心部で買回り品の買物をする際、免許非保有者は 4 割、免許保有者でも 1 割弱が「路線バス」を利用しており、主要な交通手段となっているため、市内中心部におけるバスサービスの充実は引き続き必要。市中心部の買物頻度は、高齢者の次に「34 歳以下」も高く、また、路線バスで山形市中心部にアクセスする人は、中心部での買物頻度が自家用車利用者の約 2 倍であることから、公共交通を充実させることで、中心部における「若い世代」の消費・滞在を引き延ばすことが必要。

(2) 利用が伸びない公共交通サービス

2-2. 公共交通の現状

課題
<p>【全般】</p> <ul style="list-style-type: none">公共交通は市民の移動手段として有効、また、環境負荷の低減などの効果もあることから、新型コロナウイルス感染症対策に取り組みながら公共交通の利用促進を図ることが必要。利用者に占める割合が高い層の利用を更に促進するとともに、利用割合が低い層のニーズを把握し利用を促進することが必要。 <p>【鉄道】</p> <ul style="list-style-type: none">定期利用客を中心に、鉄道利用者数の減少傾向に歯止めをかけることが必要。市内での鉄道利用を促進することが必要。主な利用者である学生をターゲットにした鉄道利用の促進が必要。鉄道と路線バス等の乗り換え環境を整備し、使いやすい利用環境の形成・結節強化が必要。 <p>【高速バス】</p> <ul style="list-style-type: none">高速バスと他の公共交通との結節をさらに充実させるため、パーク＆ライド*やサイクル＆ライド*等の利用環境や上屋やベンチなどの待合環境の整備が必要。 <p>【路線バス】</p> <ul style="list-style-type: none">バスの乗り方教室や、啓発活動を実施し、路線バス利用者数の増加を図ることが必要。都心部と比較して利用が少ない郊外の路線バスについて、他の公共交通手段との役割分担を見据えながら利用者を増やす取り組みが必要。年々増加傾向にある赤字路線の路線維持に係る補助の、費用対効果も含めた検討が必要。 <p>【コミュニティバス等】</p> <ul style="list-style-type: none">ベニちゃんバスとスマイルグリーン号の利用者のさらなる増加に向けた取り組みが必要。コミュニティバス高瀬線と地域交流バス南部線の利用者を増加するための取り組みや、運行内容の見直しも見据えた検討が必要。年々増加傾向にある運行に係る負担について、費用対効果も含めた検討が必要。 <p>【市の公共交通利用支援の状況】</p> <ul style="list-style-type: none">費用対効果も踏まえながら支援の在り方についての検討が必要。 <p>【タクシー】</p> <ul style="list-style-type: none">今後の公共交通の一翼を担うことが期待されるタクシーの公共交通における活用が必要。 <p>【福祉サービスなど、その他の交通手段】</p> <ul style="list-style-type: none">公共交通と福祉サービスの垣根を越えて、それぞれが連携することが必要。貴重な輸送資源として今後の公共交通における活用の検討が必要。

3-3. 中心市街地に関する移動の実態

課題
<ul style="list-style-type: none">中心市街地の路線バスやコミュニティバスは高水準で運行しており、バスのサービスの更なるPR、中心市街地でバスを利用したくなる仕組みづくりが必要。

* パーク＆ライド、サイクル＆ライド：巻末に用語解説

3-4. 広域的な移動の実態

課題
<ul style="list-style-type: none">公共交通での移動が多い仙台市と移動について、高速バスや仙山線の利用拡大など更なる充実を図ることが必要。天童市、上山市、寒河江市等、山形市～近隣市間の通勤・通学が多く、これら近隣市を結ぶ広域的な公共交通ネットワークの構築が必要。

3-5. 現計画の取り組みと評価

課題
<ul style="list-style-type: none">近年の民間事業者による乗り換え案内サイトやアプリの急速な充実に併せて、市が行う情報発信のあり方について整理することが必要。中心市街地を徒歩・公共交通等で快適に回遊できる移動環境が必要。

3-6. 公共交通に関して今後見込まれる情勢

課題
<ul style="list-style-type: none">まちづくりと連携した公共交通ネットワークの形成が必要。輸送資源の総動員による市街地や郊外の移動の足の確保が必要。

4-1. 各地区の公共交通に関する意向調査

課題
<ul style="list-style-type: none">住民と協働しながら、各地区のニーズを捉えた公共交通の検討が必要。ジャンボタクシーやタクシーを活用した公共交通の検討が必要。

4-2. バス利用者アンケート結果

課題
<p>【路線バス】</p> <ul style="list-style-type: none">路線バス利用者の約半数が路線バスを乗り継いでおり、多くは主に免許を保有しない高齢者である。乗継利用に配慮した運賃設定や支払い方法の導入などの施策が必要。学生・生徒が通学などでバスを使いやすいように、交通系 IC カードの導入、運賃の引き下げなど、バスの利用しやすさの改善が必要。 <p>【ベニちゃんバス】</p> <ul style="list-style-type: none">ベニちゃんバスの利用者は、徒歩圏内に居住している人が多く、また、目的地は山形駅周辺・七日町周辺が多いため、安全に歩けるようにバス路線と歩行空間が連携したウォーカブルなまちの形成が必要。比較的若い世代から、便数の増加、交通系 IC カードの導入などが求められており、鉄道や路線バスとの一体的な利用環境整備による、利便性の向上が必要。

* ウォーカブル：巻末に用語解説

4-3. 市民アンケート結果

課題
<ul style="list-style-type: none">・ コロナ禍において、「公共交通利用に不安を感じる」人は、路線バスの利用頻度が減少しているが、通学・通勤以外の「非ピーク時」は、路線バスの車内において「密」が発生しにくい環境下であることから、安全に利用できることをアピールするなど、「非ピーク時」の需要喚起策やピーク分散策が必要。・ コロナ禍において、タクシーは、利用頻度が高い人ほど利用が減少しているが、コロナ禍で「公共交通利用に不安を感じる」ことによる利用減は見られないことから、市民の移動手段としてタクシーの活用策を検討することが必要。

(3) 日常生活における自家用車の多用

2-1. 山形市の概況

課題
<ul style="list-style-type: none">大型小売店が郊外幹線道路周辺に分散しているため、買物等の郊外の日常生活を支える移動環境の確保が必要。また、中心市街地で大型小売店の撤退が進んでいるため、中心市街地の来訪促進・にぎわい再生につながる公共交通ネットワーク形成が必要。

2-3. 自家用車利用の状況

課題
<ul style="list-style-type: none">便利すぎる自家用車に対し、輸送量や費用面など、公共交通が優位性を持てるポイントを的確に捉え、これを発展させていくことが必要。目的地まで直接移動できず乗り換えが必要なことや荷物を伴う移動の不便さなど、公共交通が自家用車より劣るポイントを的確に捉え、これを少しでも解消し自家用車の利便性を公共交通で代替していくことが必要。自家用車の多用による環境、事故リスク、渋滞等の地域社会への影響や、公共交通を利用して外出することで、健康増進や高齢者の社会参加による介護予防効果が得られることについて市民に周知し、自家用車利用を低減することや公共交通利用への意識醸成を図ることが必要。

3-2. 主な目的別の移動実態の特徴

課題
【通勤移動】 <ul style="list-style-type: none">通勤移動が多い都心中央と都心南部への移動環境の充実及び公共交通利用促進が必要。
【買物移動】 <ul style="list-style-type: none">買物移動が多い都心北部と都心南部への移動環境の充実及び公共交通利用促進が必要。
【観光移動】 <ul style="list-style-type: none">観光地の魅力向上、通年での観光客増加に向けて、蔵王や山寺など観光地へのアクセス充実が必要。

3-3. 中心市街地に関する移動の実態

課題
<ul style="list-style-type: none">公共交通利用による中心市街地への来街者は、滞在時間が長く、立ち寄り箇所数も多いことから、賑わいの創出に寄与するため利用促進が必要。山形駅～七日町の移動手段は自動車利用が約4割と高く、また、山形駅周辺内々や七日町周辺内々の移動は徒歩が約7割と高いため、徒歩・公共交通等で快適に回遊できる移動環境と滞在空間が必要。

4-3. 市民アンケート結果

課題
<ul style="list-style-type: none">・ 後期高齢者の中には運転免許の返納について「考えているが難しい」と回答している人もおり、その理由の一つとして農作業などでの自家用車（軽トラ）利用が想定される。このことから、移動手段の確保と併せて、利用シーンやニーズに応じて公共交通と自家用車などの使い分けが可能となる環境の整備が必要。・ 買物や通院においては、「自転車」や「タクシー」を利用する人が減少し、その反面「自家用車の送迎」が増加している。このことから、自家用車の送迎による負担の軽減に繋がる施策が必要。