



第4章
アンケート
調査結果



第4章 アンケート調査結果

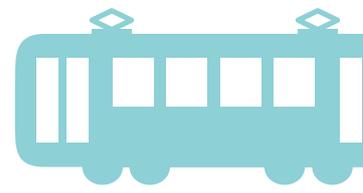
4.1 市民アンケート

4.1.1 市民アンケート調査概要

山形市民から無作為抽出された対象者に対して、以下の要領で調査を実施した。また、同じ内容の調査を山形市職員に対しても実施した。

表 4-1 山形市民アンケート 概要

	市民アンケート
調査趣旨	山形市民の移動実態、移動に関する困りごと、路線バスの改善要望等を調査 別途、同内容の調査を山形市職員を対象に実施
配布日	2025/8/6（水）に調査票発送
配布方法	郵送配布
回収方法	Webと郵送回収の併用
回答期限	2025/8/22（金）
回収実績	・配布数：1,500（3,000枚） ・回答数：776件（Web234件、郵送542枚） ・回答率：52%（1,500世帯に対して） ・市職員回答数：371件



4.1.2 移動実態

(1) 回答者属性

1) 年齢・居住地

市民アンケートは65歳以上の割合が4割超である。

7割が市街地エリア(概ね市街化区域に相当するエリア:次ページ参照)に居住し、2割が郊外エリア(概ね市街化調整区域、都市計画区域外に相当するエリア)に居住している。

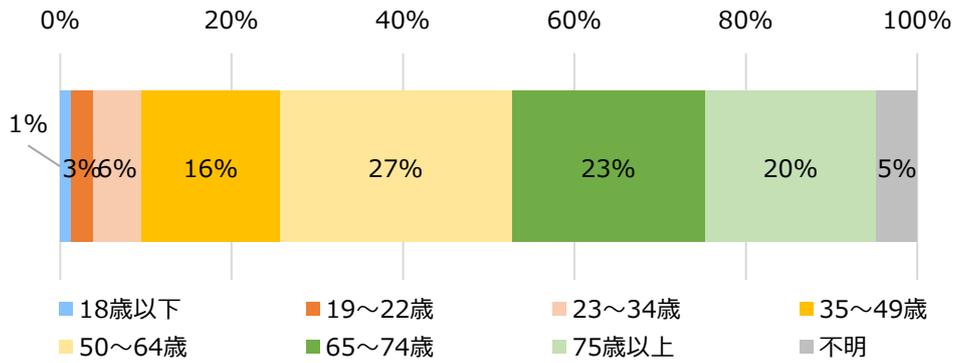


図 4-1 年齢構成 (N=776)

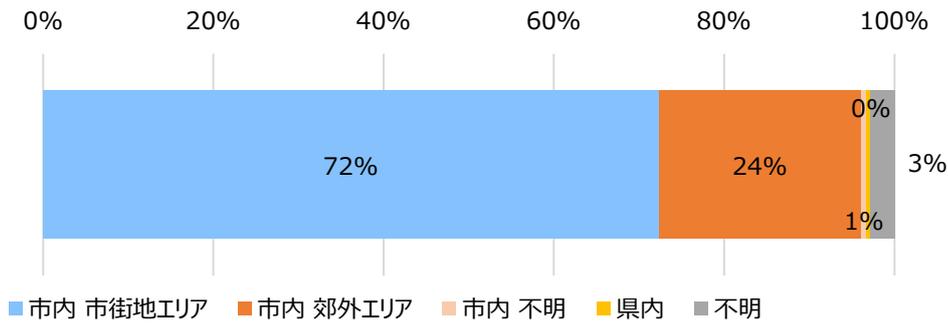
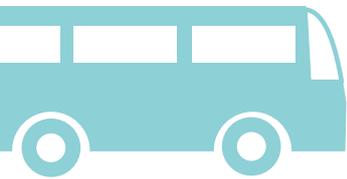


図 4-2 居住地 (N=776) (市内のエリア区分は次ページ参照)



エリア区分は山形広域都市圏パーソントリップ調査の大ゾーン単位で、概ね市街化区域に相当するエリア(大ゾーン01~08)を「市街地エリア」、市街化超背区域及び都市計画区域外に相当するエリアを「郊外エリア」と設定する。

第4章

アンケート調査結果

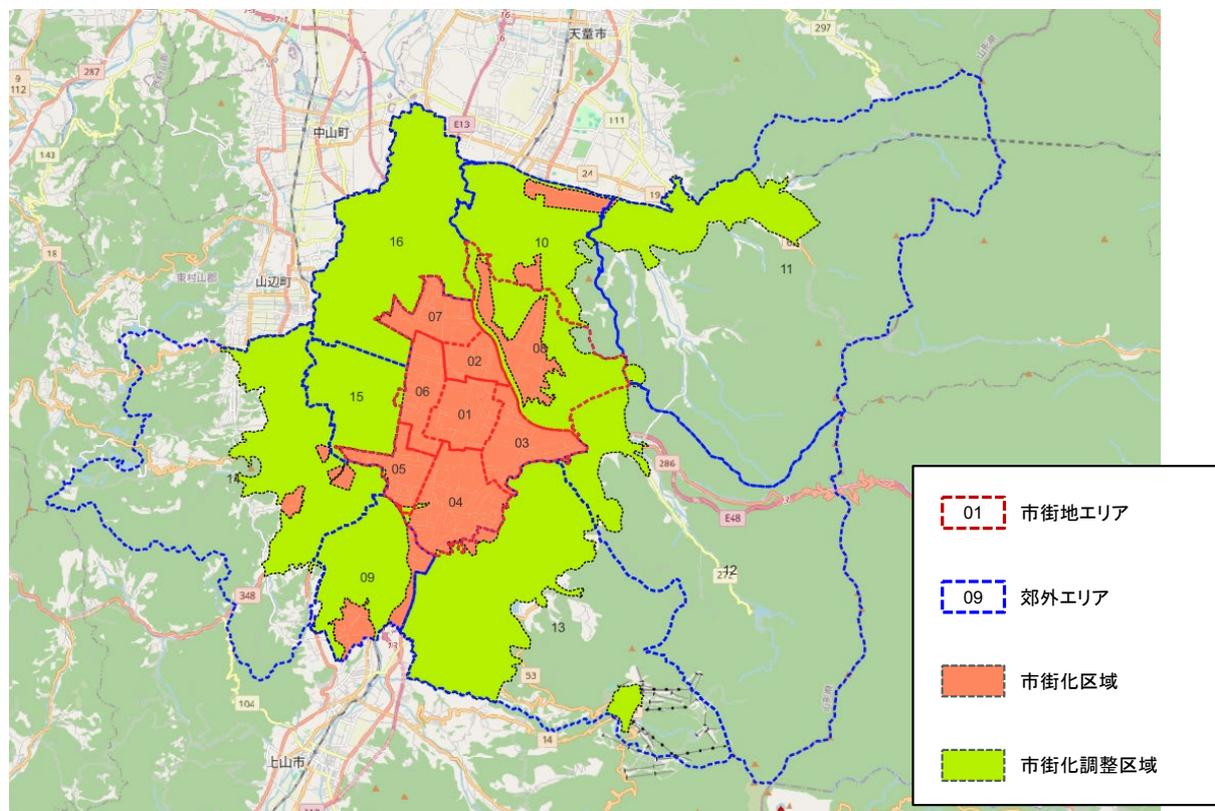
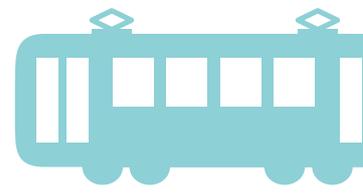


図 4-3 エリア区分



2) 免許保有状況

回答者の8割以上が免許保有者である。

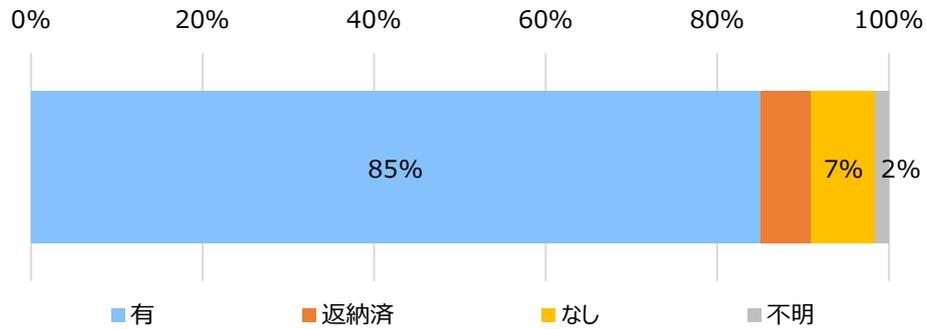
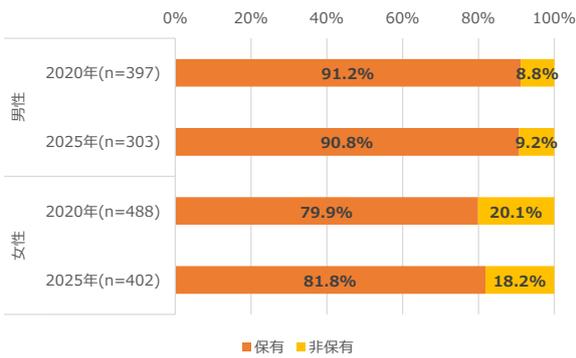


図 4-4 免許保有状況 (N=776)

市民の免許保有状況を前回調査と比較すると、男性は大きな変化は見られないが、高齢女性の保有率が上昇している。

全年齢



高齢者(65歳以上)

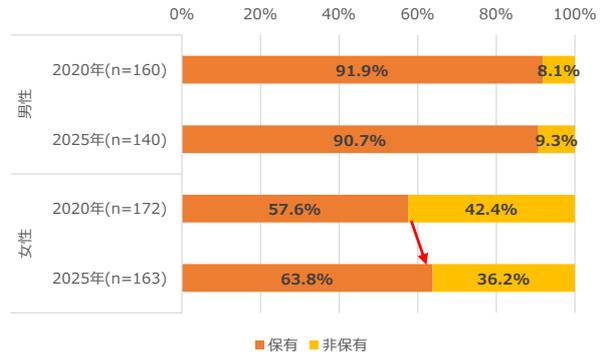


図 4-5 免許保有状況の推移



3) 免許返納の状況

市民の免許返納状況を見ると、非高齢者の5割以上が、高齢になったら免許返納を考えると回答しており、前回調査から割合が変化していない。一方、高齢者では5年以内に返納と回答した人の割合が低下し、返納を考えていない人の割合が上昇している。

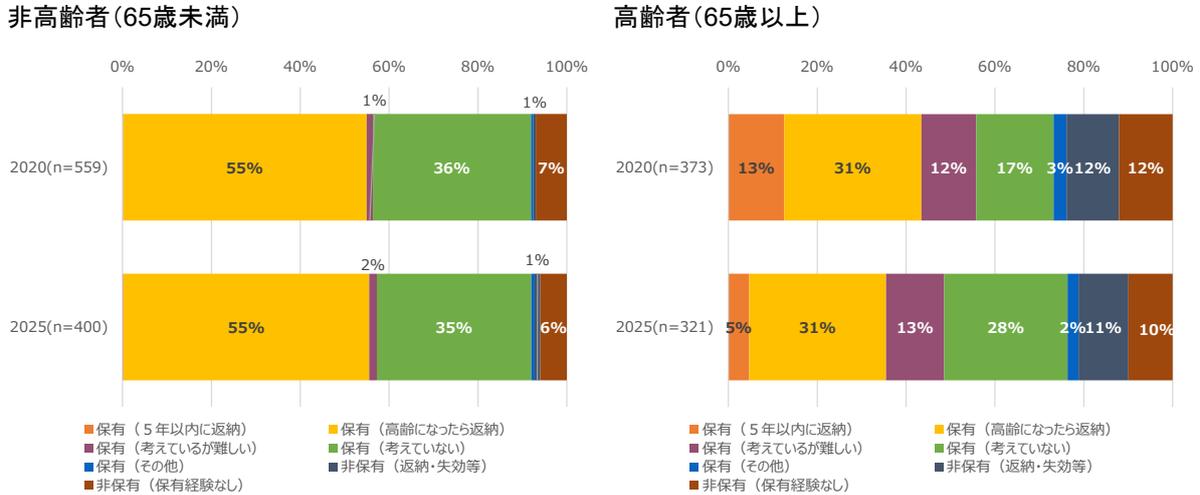


図 4-6 免許返納意識の推移

居住エリア別にみると、非高齢者では大きな違いはみられないが、高齢者では市街地の方が返納済みの割合が高く、返納を考えているが難しいと回答した人の割合が低い。

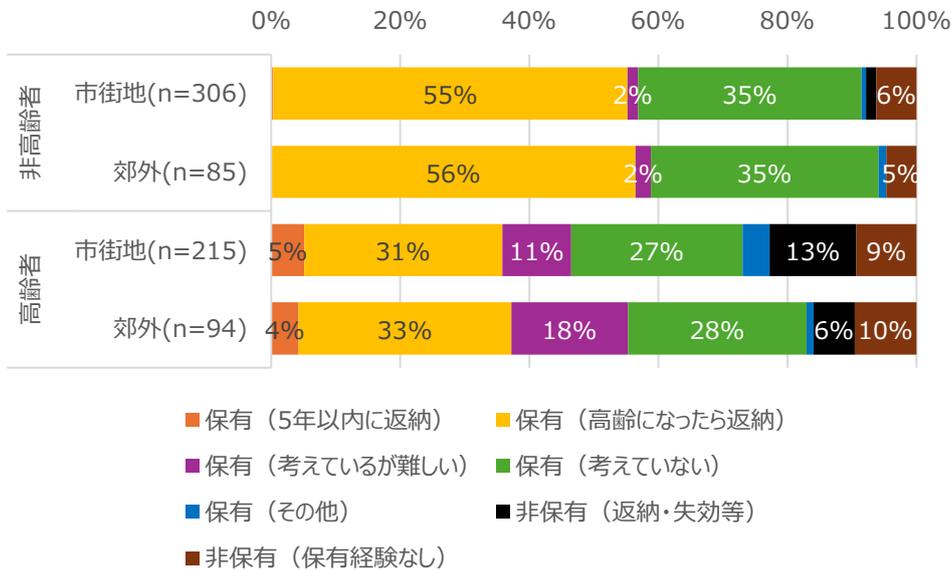
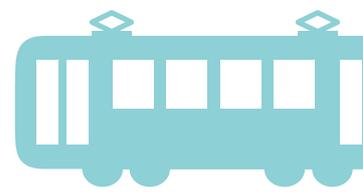


図 4-7 居住エリア別免許返納意識



4) 送迎してもらえる人の状況

市民の送迎してもらえる人の状況をみると、運転免許保有者の方が非保有者よりも送迎してもらえる人がいない割合が高い傾向にある。

前回調査と比較すると、高齢者では女性の運転免許保有者、及び男女の運転免許非保有者で、送迎してもらえる人がいない割合が上昇している。

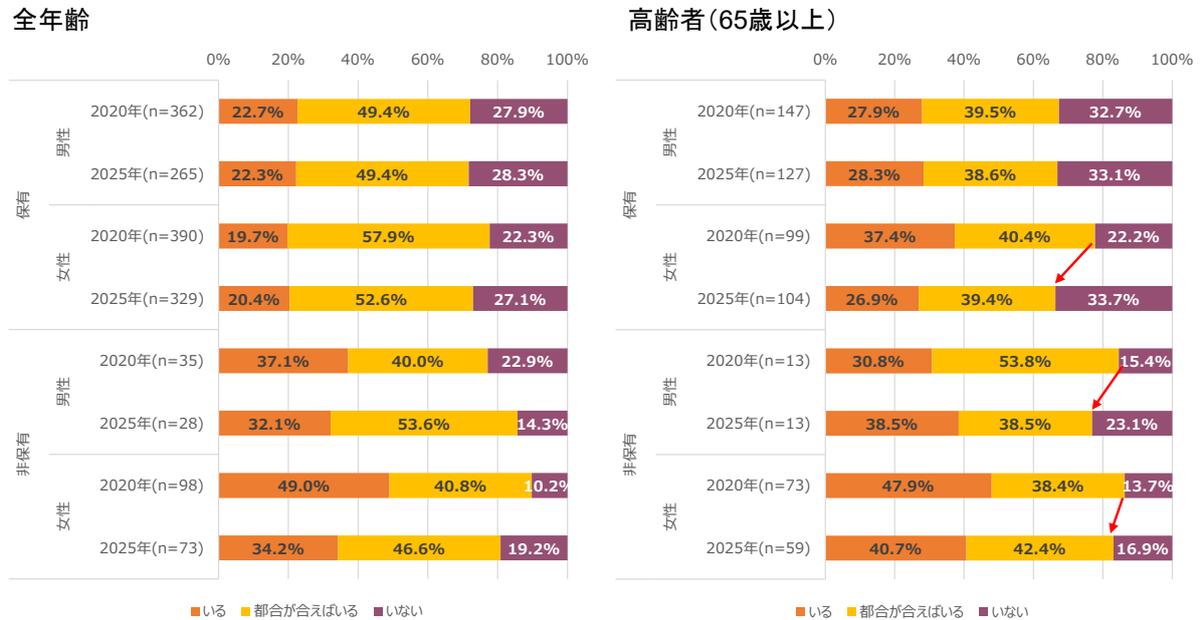


図 4-8 送迎してもらえる人の有無の推移

居住エリア別にみると、非高齢者では大きな違いはみられないが、高齢者では郊外の方が送迎してもらえる人がいない割合が高い。

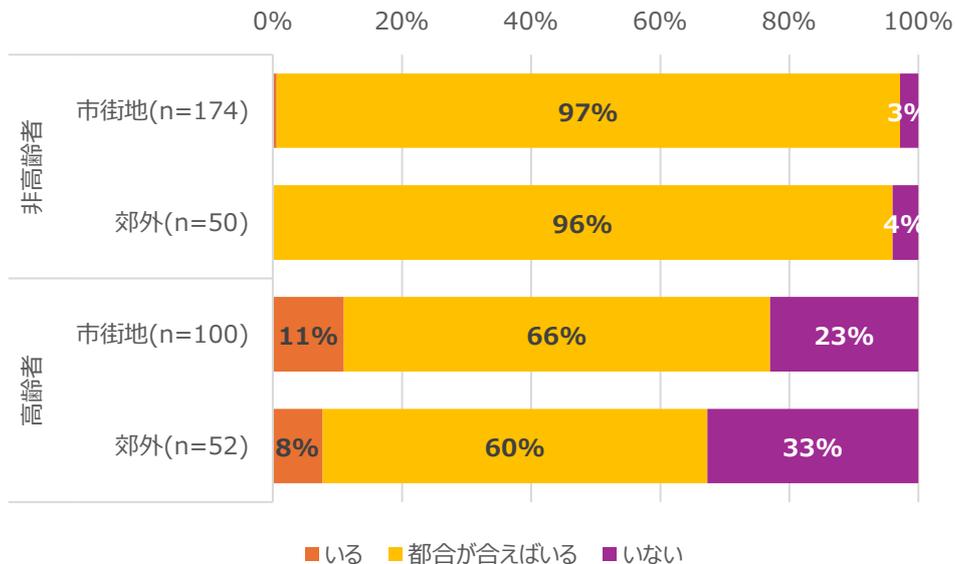
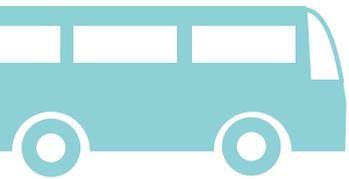


図 4-9 居住エリア別送迎してもらえる人の有無



(2) 移動実態

1) 通勤通学

回答者の5割以上が通勤しており、通学は4%である。

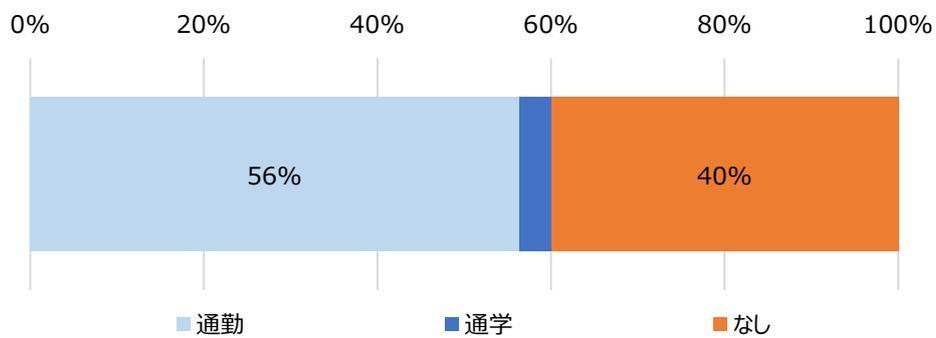
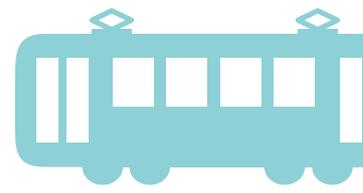


図 4-10 通勤通学の状況(N=671)



2) 通院

回答者の約7割が定期的に通院している。通院頻度は6割が月1回以上、4割が2～3か月に1回となっている。

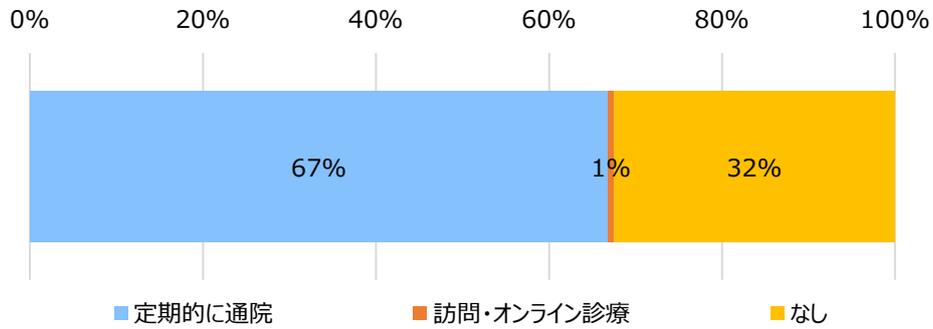


図 4-11 通院の状況 (N=742)

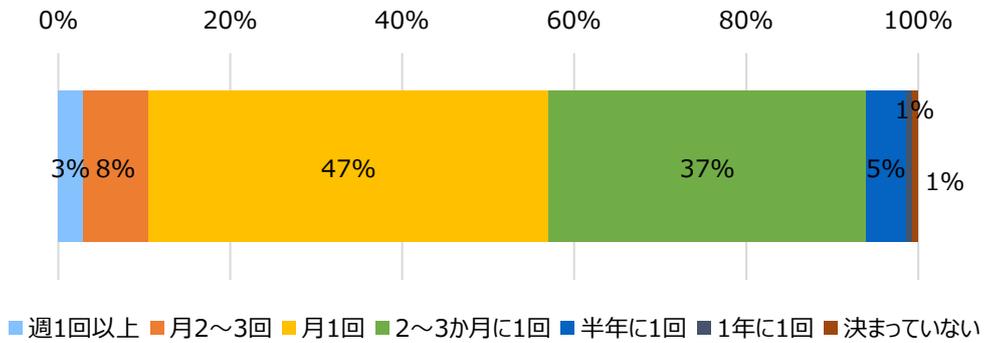


図 4-12 通院の頻度 (最もよく受診する医療機関) (N=494)



3) 食料品の買物

食料品の買物を自分でしているのは6割。そのうち9割以上が週1回以上買物をしている。

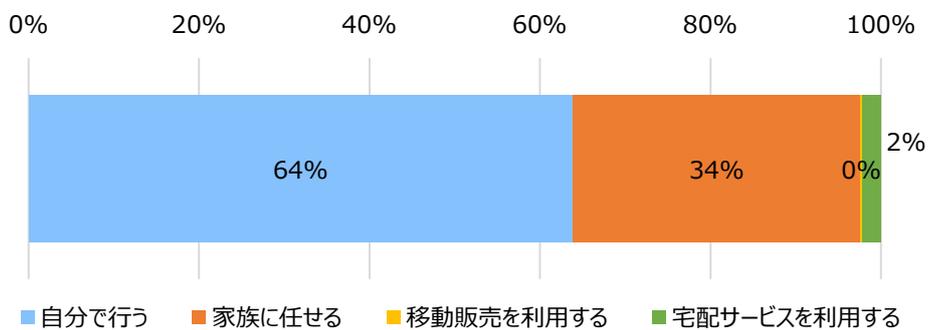


図 4-13 食料品の買物の状況 (N=761)

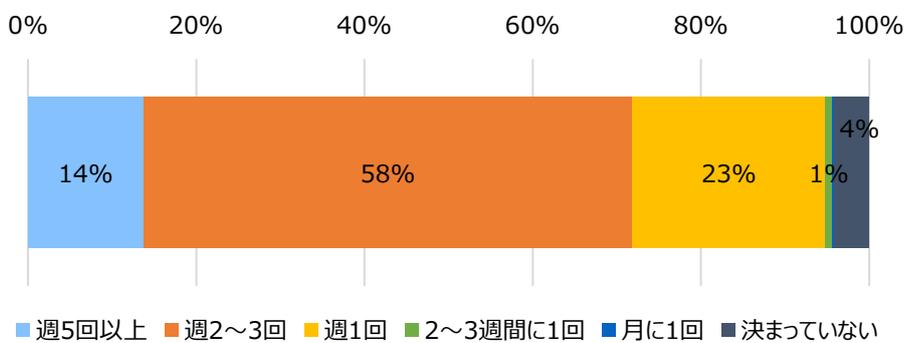
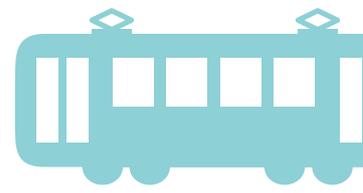


図 4-14 食料品の買物の頻度 (自分で行う人) (N=480)



4) 買回り品の買物

過去半年の間で買回り品の買物で山形市中心部に出かけているのは4割。

一方、郊外店舗(山形市内)には7割が出かけており、月に複数回出かける人も5~6割存在する。

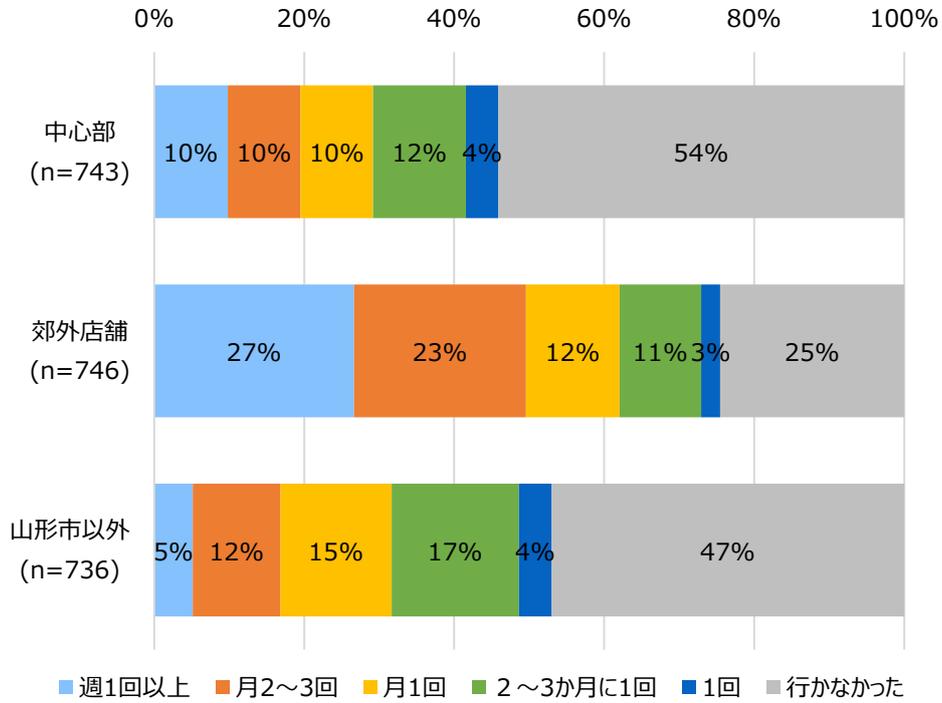
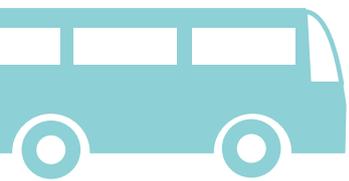


図 4-15 食料品の買物の頻度 (過去半年)



(3) 目的別交通手段

1) 前回調査からの推移

市民アンケートでは通勤の代表交通手段は8割が自分で運転する自動車であり、前回調査からほぼ変化していない。

通学は鉄道、路線バス、自転車、徒歩の分担率が比較的高いが、前回調査と比較すると鉄道と路線バス、自転車の分担率は低下しており、自家用車の送迎が増加している*。

通院、買物の分担率は前回調査から大きな変化は見られない。通院、買物(食料品)は自分で運転する自動車が7~8割、自家用車の送迎が1割程度である。中心部での買回り品の買物は自分で運転する自動車が6割程度と比較的低い一方、路線バスは1割程度と比較的高い。

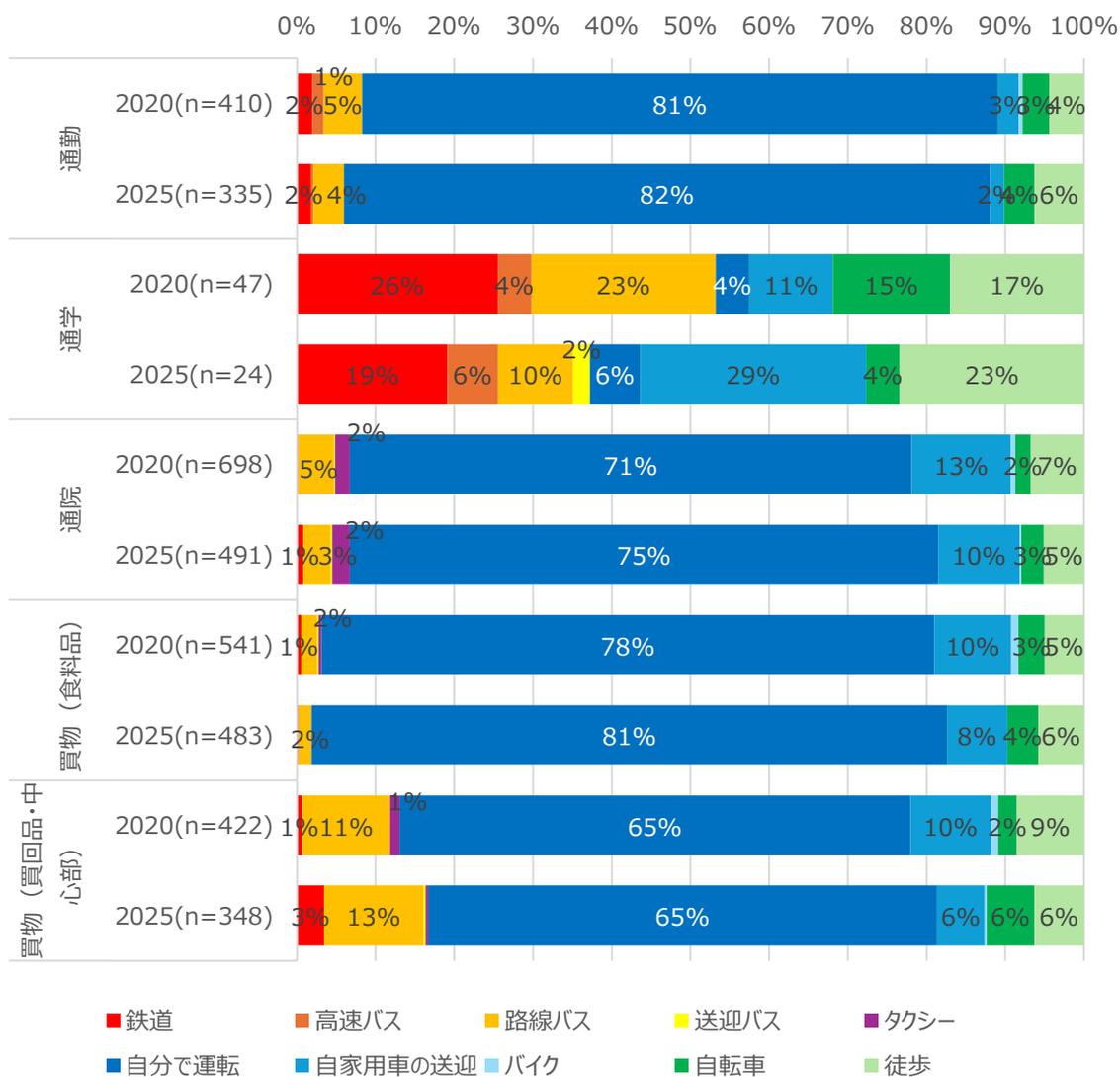
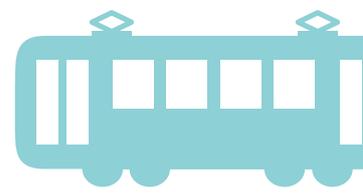


図 4-16 目的別代表手段分担率の推移 (市民)

*通学サンプルは、前回調査と比べて大学生の割合が高く、高校生以下の割合が低いため、2025年の数値は2020年の学校区分別構成比(小中学・高校・高校卒業以上)に合わせて補正したものを掲載。



2) 非高齢者・高齢者の別

非高齢者・高齢者の別にみると、通勤以外の目的では、高齢者の方が自分で運転の割合が低く、自家用車の送迎の割合が高くなっている。

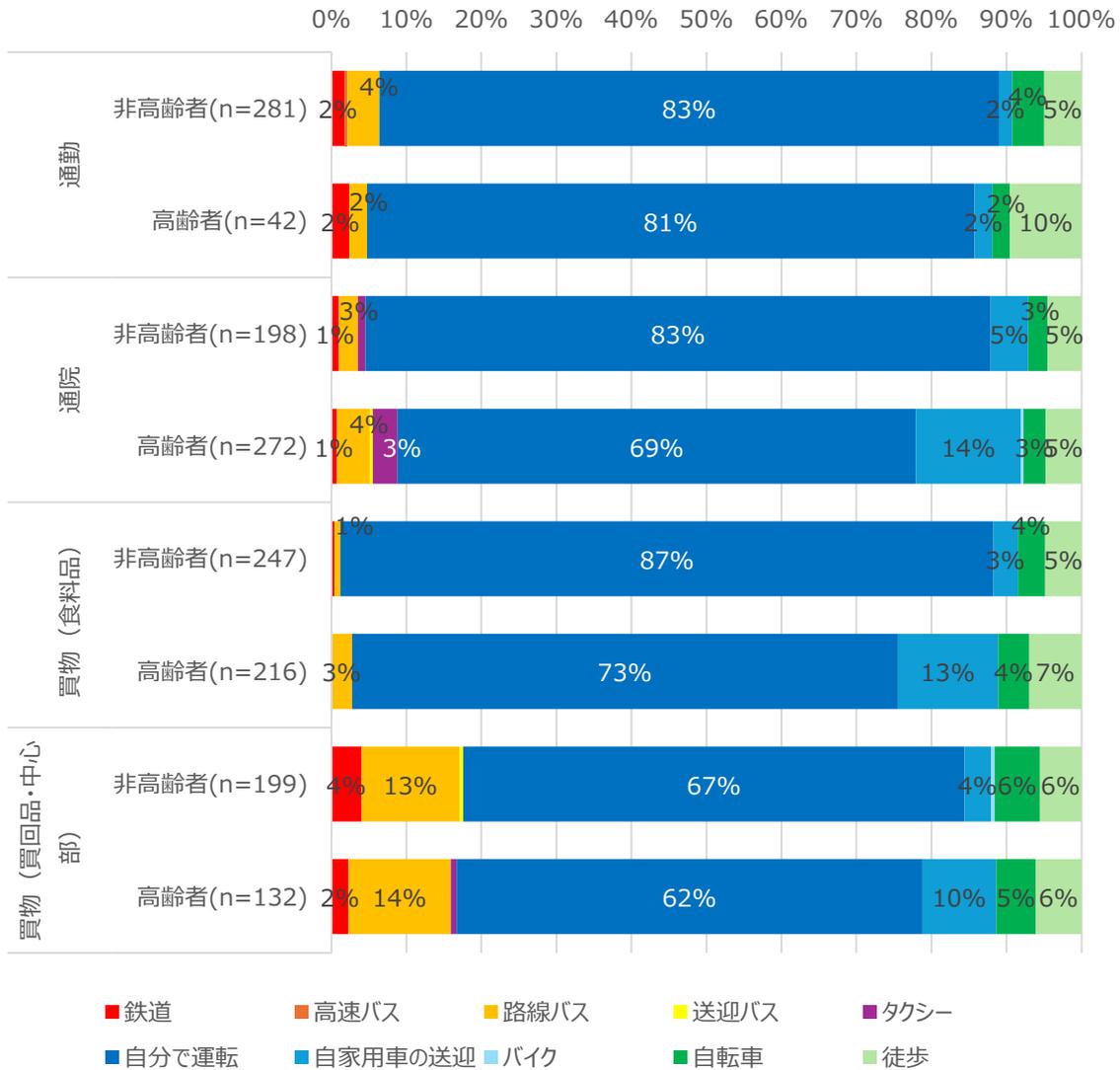


図 4-17 居住エリア別・目的別代表手段分担率（市民）

※通学をしているサンプルは全て非高齢者であるため、非高齢者・高齢者別の分析は行わない。



3) 居住エリア別

居住エリア別にみると、どの目的でも郊外の方が自動車分担率が10ポイント前後高く、自転車・徒歩の分担率が低くなっている。また、中心部での買回り品については、市街地の居住者はバス(14%)、郊外の居住者は鉄道(9%)の分担率が比較的高くなっている。

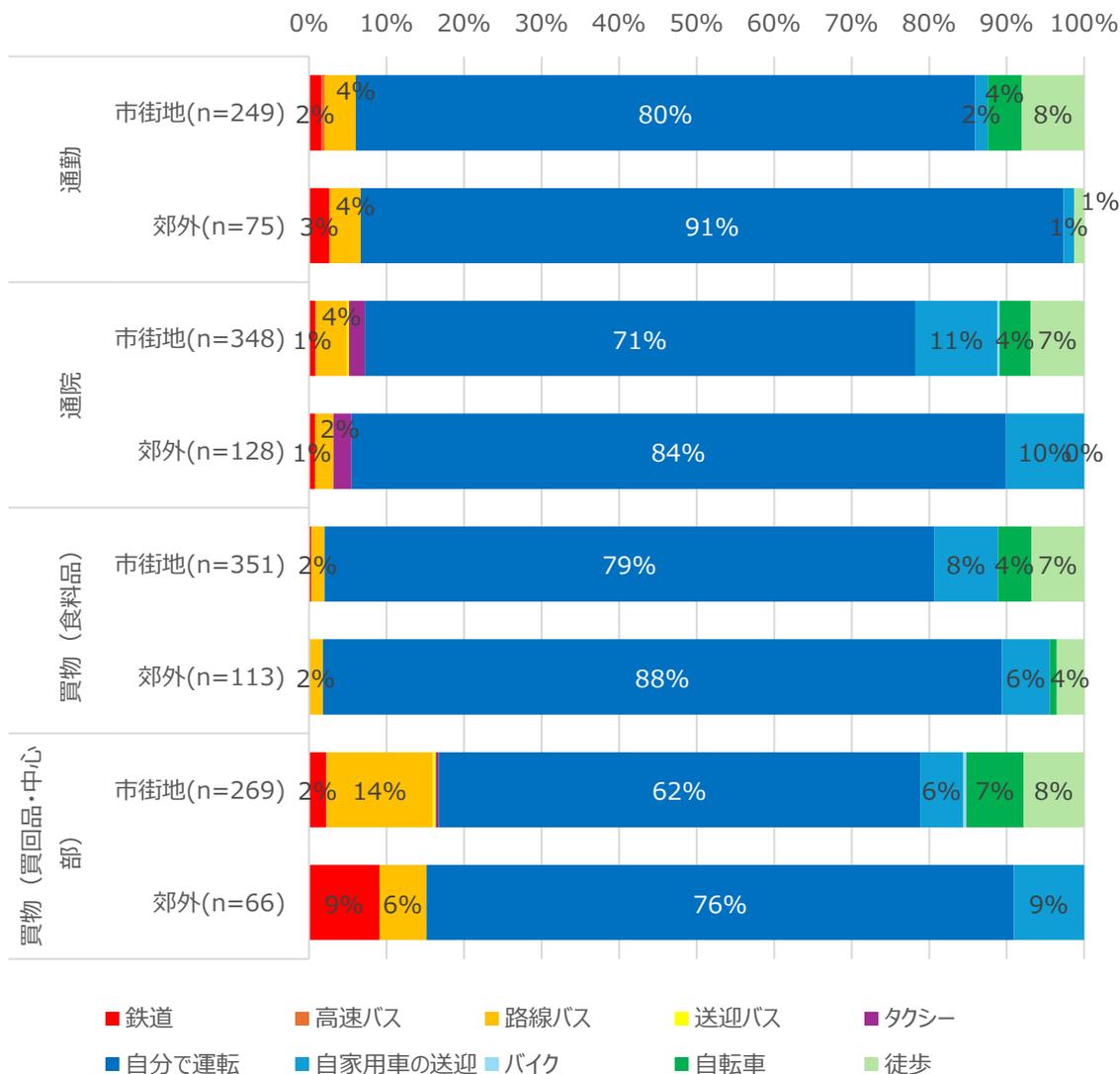
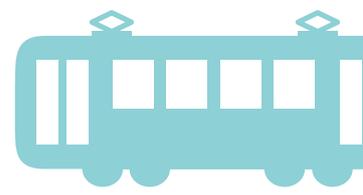


図 4-18 居住エリア別・目的別代表手段分担率(市民)

※通学はサンプル数が少ないため、居住エリア別の分析は行わない。



4.1.3 外出環境の変化・移動に関する困りごと・改善要望

(1) 外出環境の変化

1) 前回調査からの推移

市民アンケートでは、5年前と比較して「山形市中心部を訪れる頻度が減った」、「外出した頻度が減少した」、「行きたい場所が少なくなったと感じる」の回答割合が高い。

前回調査と比較すると、「外出頻度が減少した」、「山形市中心部を訪れる頻度が減った」の割合が低下した。

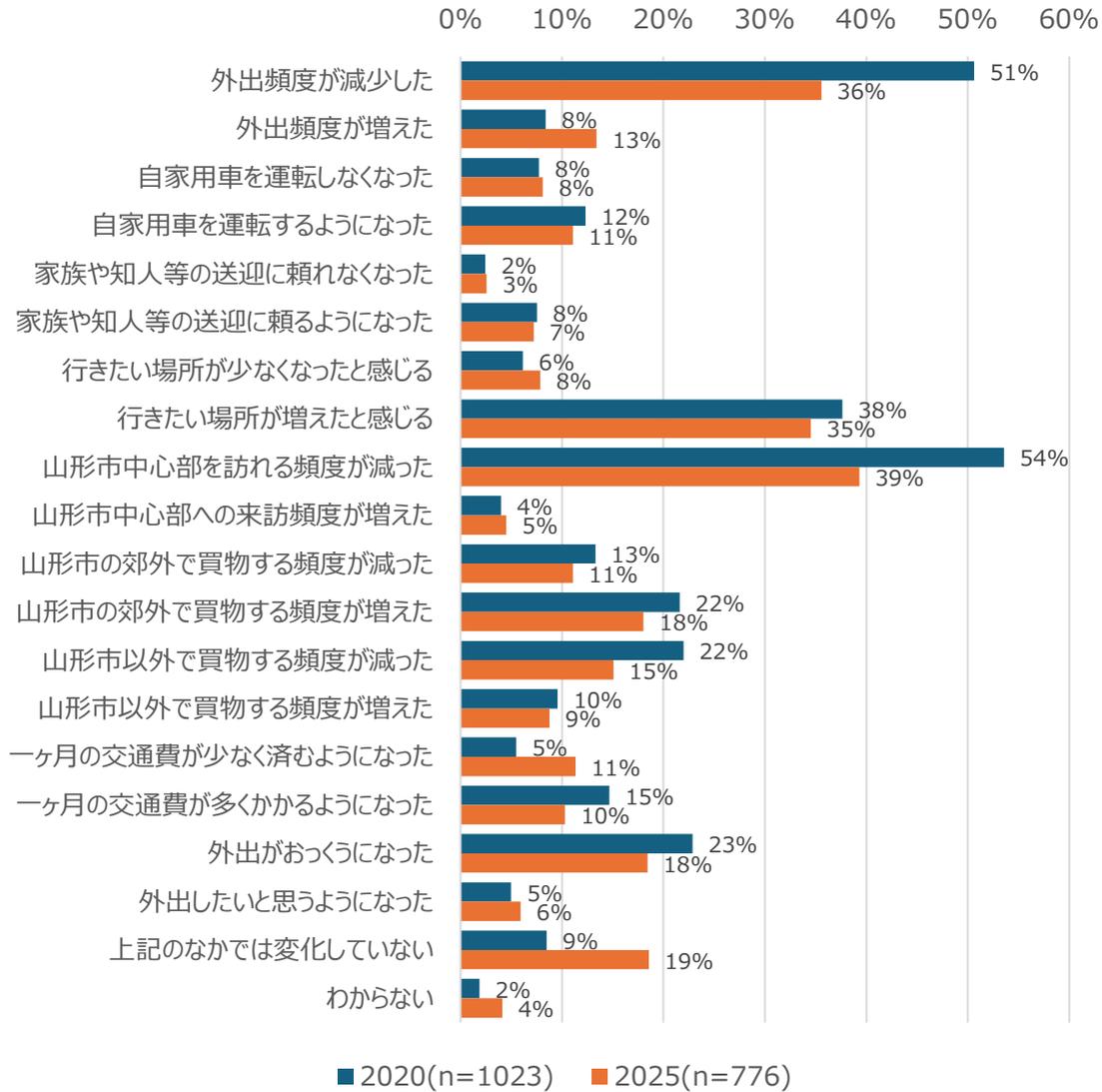
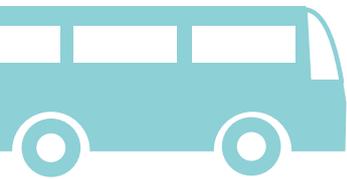


図 4-19 5年前と比べた外出環境の変化の推移



2) 年齢階層別

年齢が高くなるにつれて、「外出頻度が増えた」割合が低下し、「外出頻度が減った」割合が上昇している。

他の項目と比べて割合は低いものの、75歳以上になると、「自家用車を運転しなくなった」、「家族や知人等の送迎に頼るようになった」、逆に「家族や知人等の送迎に頼れなくなった」の割合が他の年齢階層よりも高い。

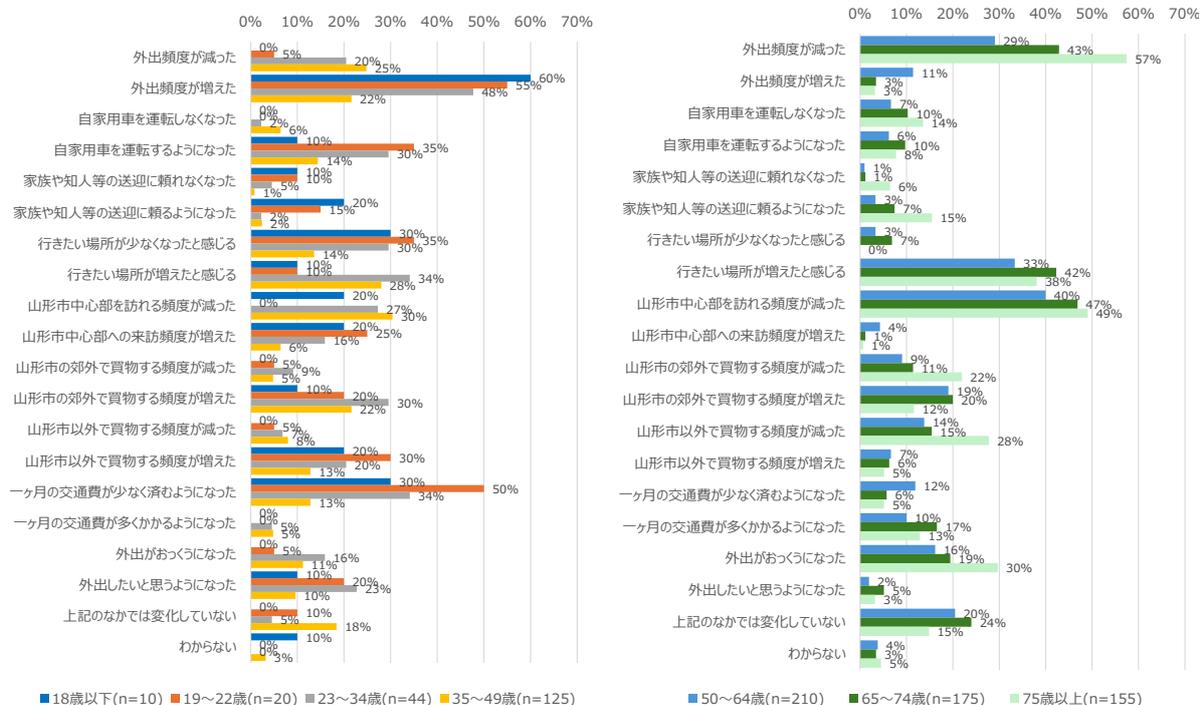
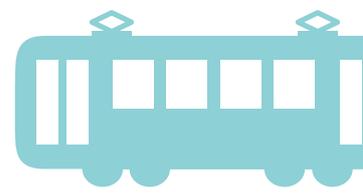


図 4-20 5年前と比べて外出環境の変化 (2025年: 年齢階層別)



3) 免許保有状況別

免許非保有者は保有者に比べて「外出頻度が減った」、「自家用車を運転しなくなった」、「家族や知人等の送迎に頼るようになった」、「山形市の郊外で買物する頻度が減った」、「山形市以外で買物する頻度が減った」、「外出がおっくうになった」等の割合が高い。

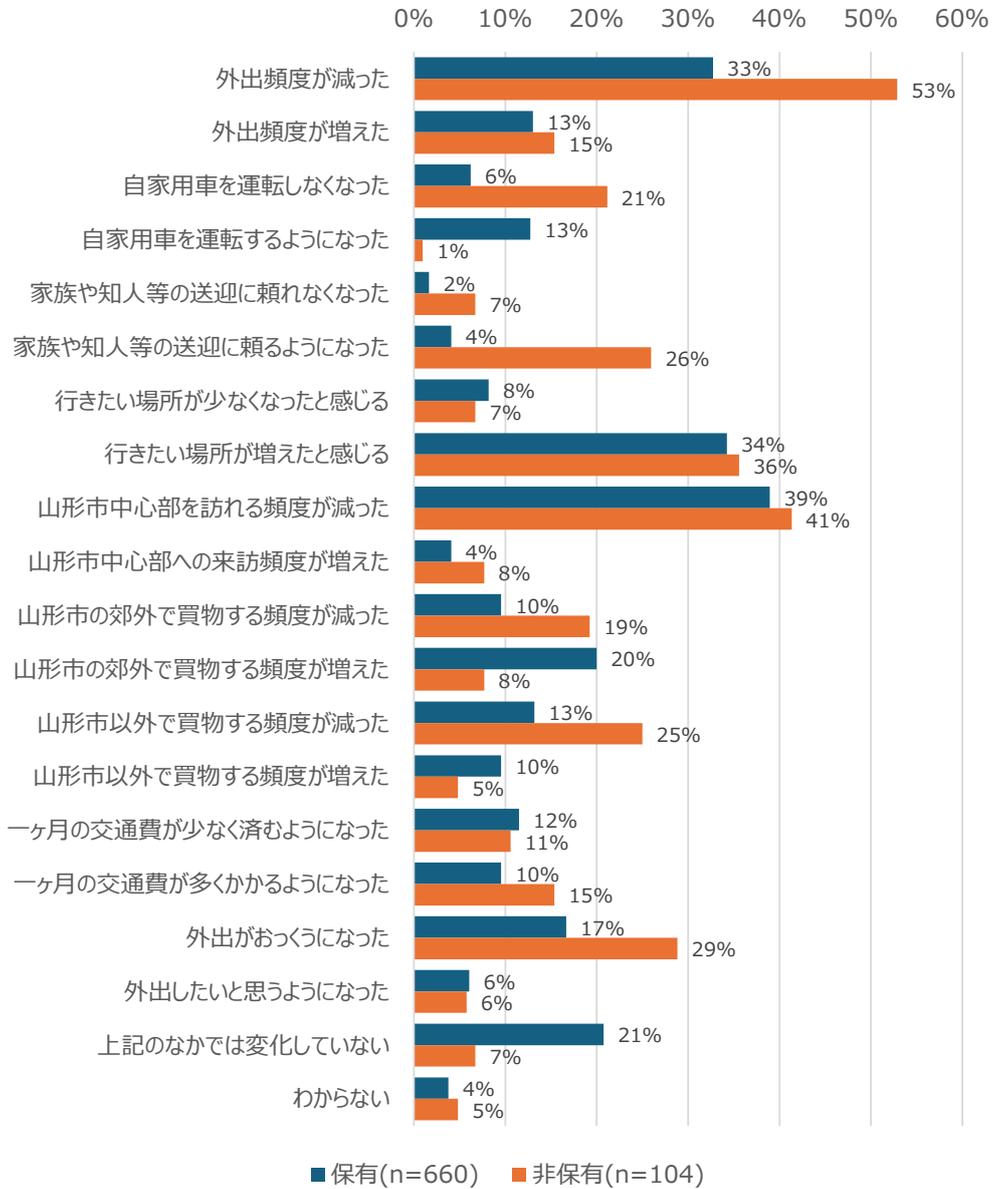
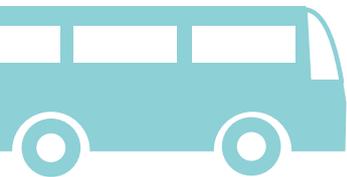


図 4-21 5年前と比べた外出環境の変化（2025年：免許保有状況別）



4) 居住エリア別

郊外エリアの居住者は、市街地エリアの居住者よりも「山形市中心部を訪れる頻度が減った」、「山形市郊外で買物する頻度が増えた」、「山形市以外で買物する頻度が増えた」の割合が高い。

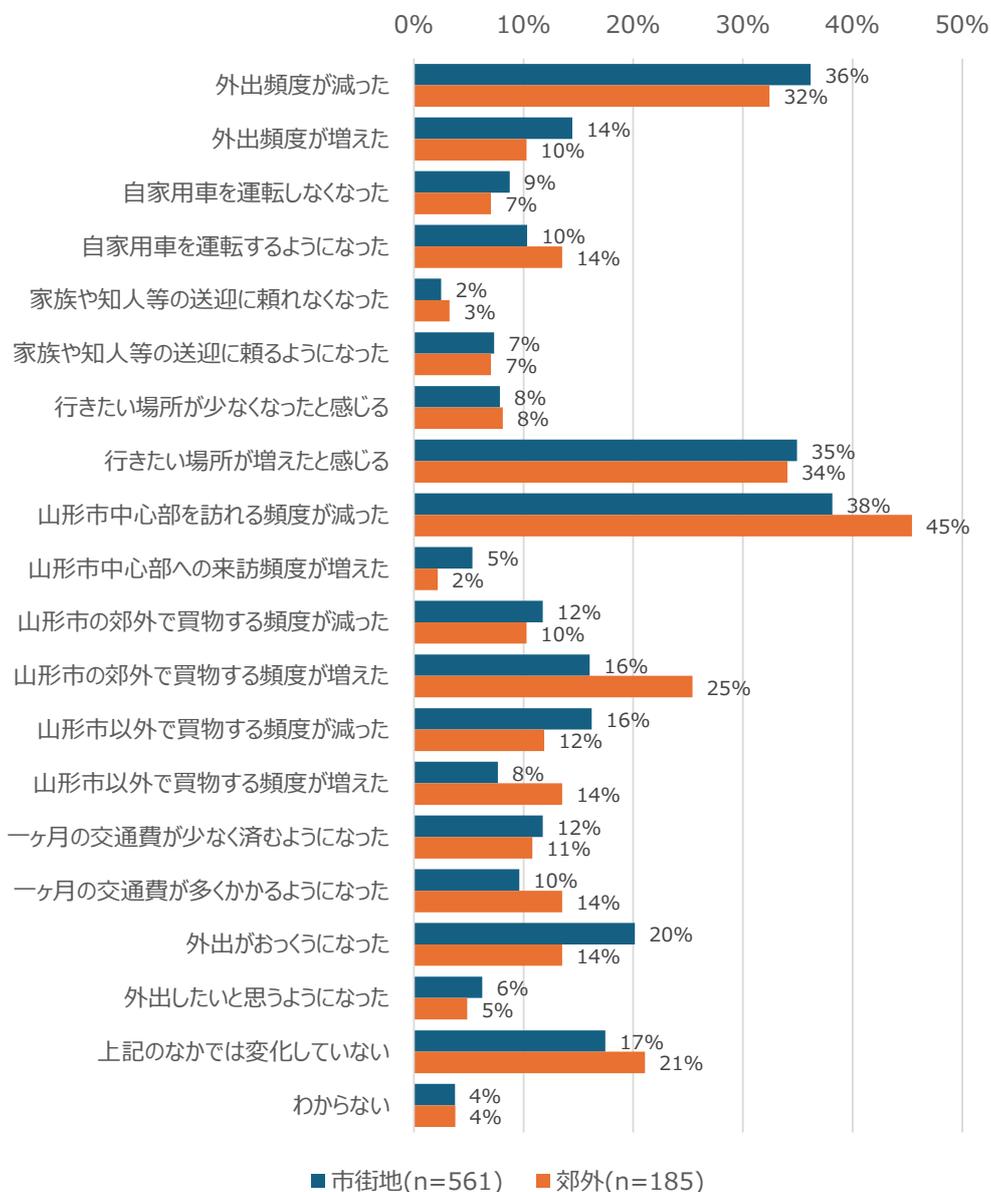
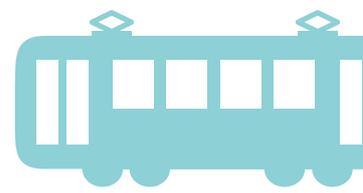


図 4-22 5年前と比べた外出環境の変化（2025年：居住エリア別）



(2) 移動に関する困りごと

移動について困りごと・不便に感じることがあると回答したのは学生の8割、高齢ドライバーの3割。



図 4-23 移動について困りごと・不便に感じることがあるか

学生は「通学・帰宅時の移動が大変、鉄道・バスが不便」の割合が最も高く、次いで「買物・食事・遊びに行くときの移動が大変、鉄道・バスが不便」、「徒歩・自転車では好きなところに行けない」が高い。

高齢ドライバーは「自家用車以外の移動手段がないので運転し続けている」の割合が最も高く、次いで「自家用車の運転が負担、運転し続けられるか不安」が高い。

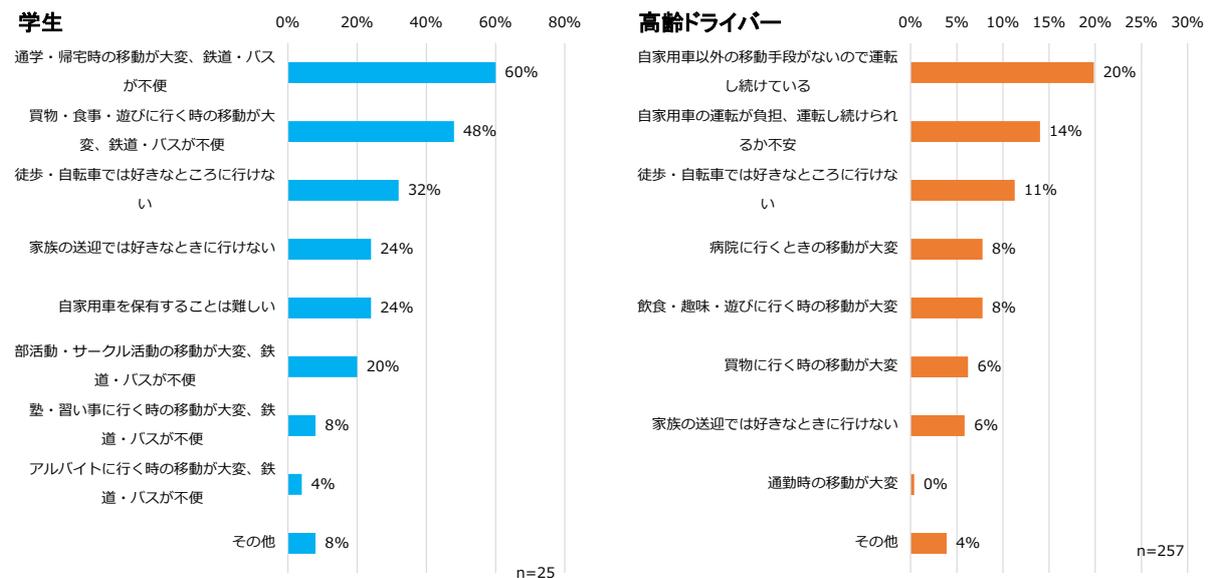
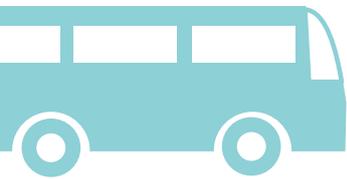


図 4-24 移動に関する困りごと・不便に感じるごと

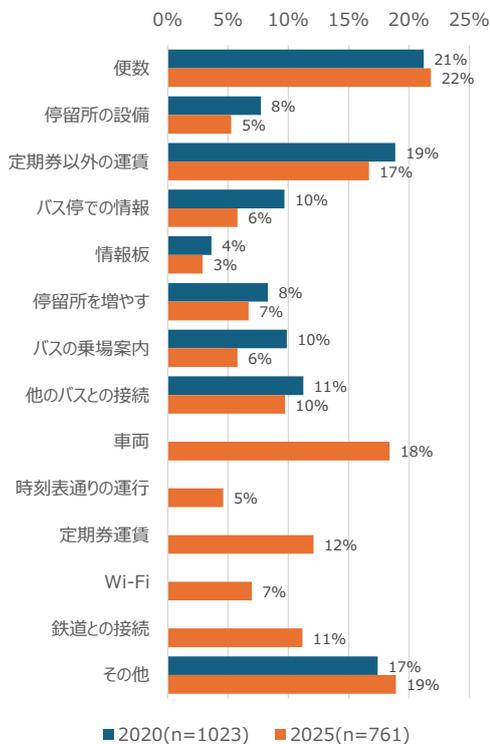


(3) 改善要望

1) 前回調査からの推移

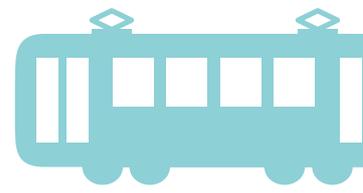
「便数」や「定期券以外の運賃」、「車両」に関する要望の割合が高い。前回調査と共通する項目では「バス停での情報」「バスの乗場案内」の割合がやや低下している。

項目名	改善要望の内容
便数	便数を増やしてほしい
停留所の設備	停留所に屋根やベンチを設置してほしい
定期券以外の運賃	定期券以外の運賃を下げてほしい
バス停での情報	乗車したバス停で提供される情報（バスの接近情報、路線図など）の充実
情報板	駅やバスターミナル等から主要な施設へのバス路線・運賃を示した情報板の設置
停留所を増やす	停留所を増やしてほしい
バスの乗場案内	駅やバスターミナル等でのバス乗り場案内の充実
他のバスとの接続	他のバス路線との接続を改善してほしい
車両	乗り降りしやすい車両にしてほしい
時刻表通りの運行	時刻表通りに運行してほしい
定期券運賃	定期券の運賃を下げてほしい
Wi-Fi	車内Wi-Fiを導入してほしい
鉄道との接続	鉄道との接続を改善してほしい



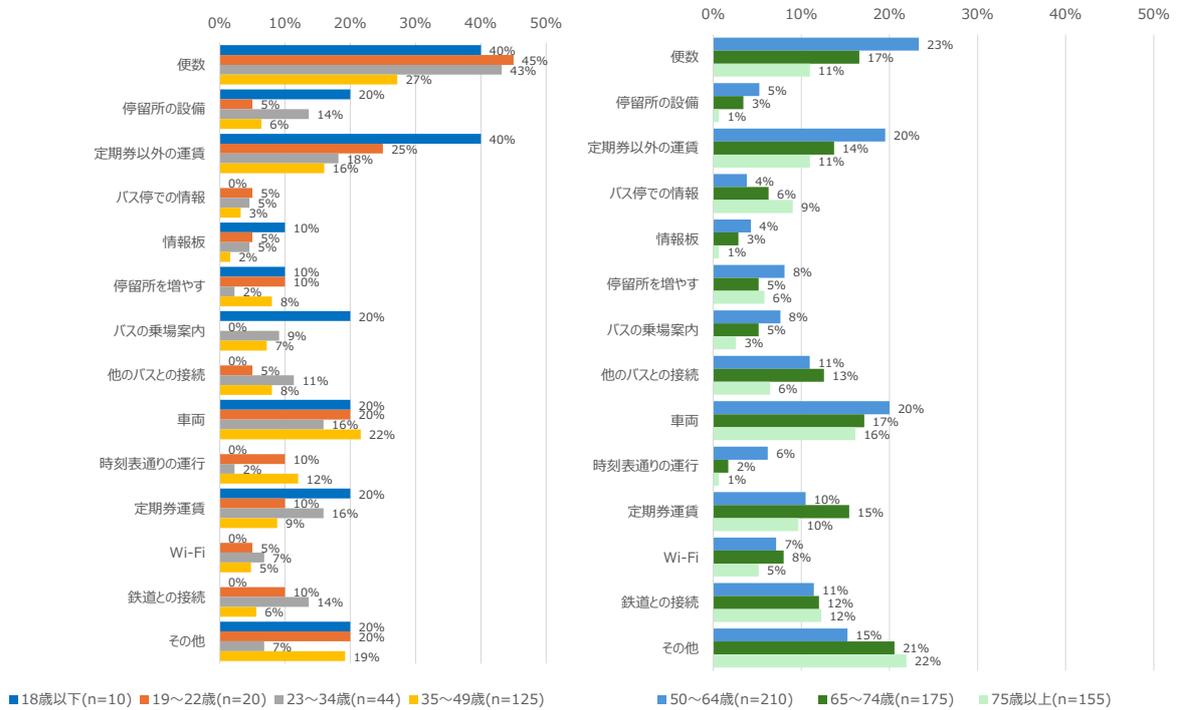
※複数回答・車両以降の質問は今回から追加

図 4-25 改善要望の推移



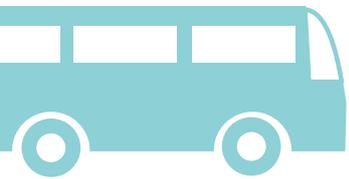
2) 年齢階層別

34 歳以下で特に便数に対する要望が多い。年齢層が高くなるにつれて要望無しの割合が高くなる。



※複数回答

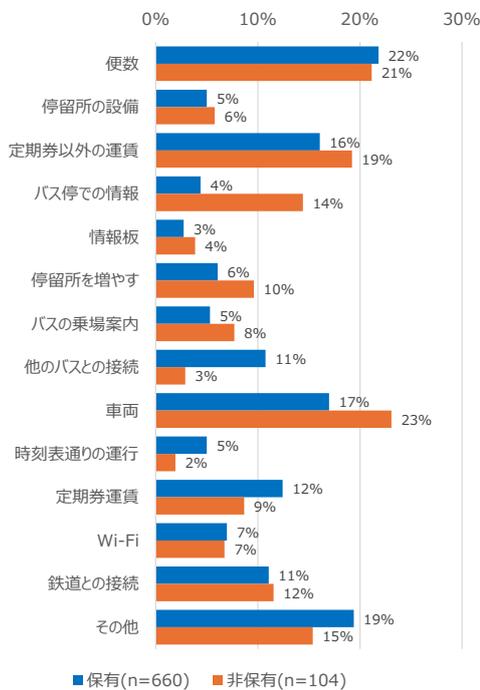
図 4-26 改善要望 (2025 年 : 年齢階層別)



3) 免許保有状況別

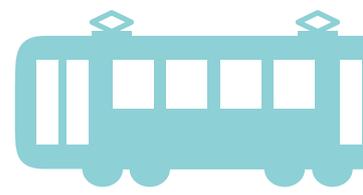
免許保有者は免許非保有者よりも「他のバスとの接続」の割合が高く、非保有者は「バス停での情報」、「停留所を増やす」、「車両」の割合が高い。

項目名	改善要望の内容
便数	便数を増やしてほしい
停留所の設備	停留所に屋根やベンチを設置してほしい
定期券以外の運賃	定期券以外の運賃を下げしてほしい
バス停での情報	乗車したバス停で提供される情報（バスの接近情報、路線図など）の充実
情報板	駅やバスターミナル等から主要な施設へのバス路線・運賃を示した情報板の設置
停留所を増やす	停留所を増やしてほしい
バスの乗場案内	駅やバスターミナル等でのバス乗り場案内の充実
他のバスとの接続	他のバス路線との接続を改善してほしい
車両	乗り降りしやすい車両にしてほしい
時刻表通りの運行	時刻表通りに運行してほしい
定期券運賃	定期券の運賃を下げしてほしい
Wi-Fi	車内Wi-Fiを導入してほしい
鉄道との接続	鉄道との接続を改善してほしい



※複数回答

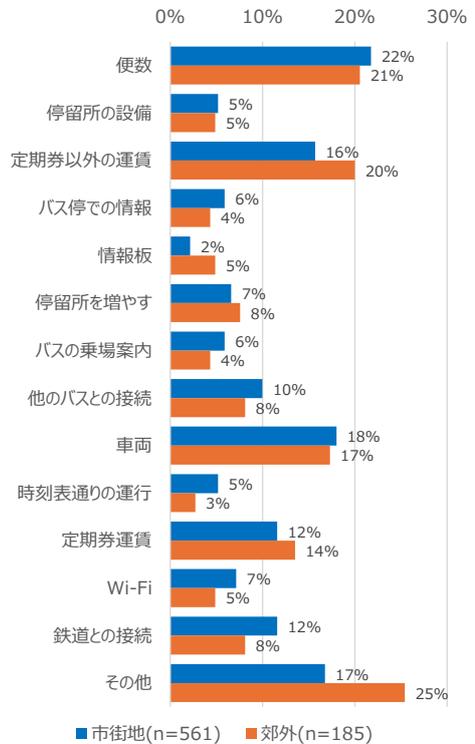
図 4-27 改善要望（2025年：免許保有状況別）



4) 居住エリア別

市街地と郊外の居住地による違いはあまり見られないが、市街地の居住者の方は「鉄道との接続」の割合がやや高く、郊外の居住者は「定期券以外の運賃」、「定期券運賃」の割合がやや高い。

項目名	改善要望の内容
便数	便数を増やしてほしい
停留所の設備	停留所に屋根やベンチを設置してほしい
定期券以外の運賃	定期券以外の運賃を下げしてほしい
バス停での情報	乗車したバス停で提供される情報（バスの接近情報、路線図など）の充実
情報板	駅やバスターミナル等から主要な施設へのバス路線・運賃を示した情報板の設置
停留所を増やす	停留所を増やしてほしい
バスの乗場案内	駅やバスターミナル等でのバス乗り場案内の充実
他のバスとの接続	他のバス路線との接続を改善してほしい
車両	乗り降りしやすい車両にしてほしい
時刻表通りの運行	時刻表通りに運行してほしい
定期券運賃	定期券の運賃を下げしてほしい
Wi-Fi	車内Wi-Fiを導入してほしい
鉄道との接続	鉄道との接続を改善してほしい



※複数回答

図 4-28 改善要望 (2025年: 居住エリア別)



4.1.4 まとめ

■免許保有状況／免許返納意識／送迎してもらえる人

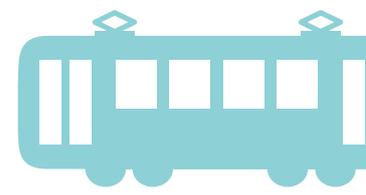
- 前回調査と比較すると、高齢女性の免許保有率が上昇している、
- 高齢ドライバーでは5年以内に免許返納すると回答した割合が低下し、返納を考えていないと回答した割合が上昇している。
- 送迎してもらえる人がいない高齢者も増加している。
- 郊外に居住する高齢者は、送迎してもらえる人がいる割合が市街地よりも低く、免許を返納が難しいと回答した割合が高い。

■移動実態

- 全体では自分で運転する自動車の利用が多く、通学の鉄道・路線バス利用や市中心部への買物の路線バス利用が比較的多い。
- 前回調査と比較すると通学の送迎が増加していて自転車が減っている。
- 高齢者は非高齢者よりも自家用車の送迎の分担率が高い。
- 郊外居住者は市街地居住者よりも自動車の分担率が高い。
- 5年前より外出頻度が減った人、山形市中心部に出かける頻度が減った人の割合が前回調査よりも上昇している。

■外出環境の変化／移動に関する困りごと／改善要望

- 学生の8割が移動に関する困りごとや不便に感じることもあると回答しており、通学・帰宅・買物・食事・遊びといった目的での移動に課題がある。
- 高齢者ドライバーで困りごとや不便を感じているのは3割程度であり、自家用車以外の移動手段がないので運転を続けているが、運転を負担に感じたり、今後も運転を続けられるか不安に感じる者も多い。
- バスの改善要望としては便数が多く、特に34歳以下からの要望が多い。一方、免許非保有者からは車両に関する要望が多い。



4.2 路線バス利用者アンケート

4.2.1 路線バス利用者アンケート調査概要

路線バスの利用者に対して、以下の要領で調査を実施した。

表 4-2 路線バス利用者アンケート 概要

路線バス利用者アンケート	
調査趣旨	山形市内の路線バスについて利便性向上施策の検討に向け、本数の多い幹線的な路線を中心に利用者ニーズを調査する
配布日	平日：2025/7/30（水）、休日：2025/8/3（日）
配布時間帯	平日：7:00～19:00、休日：9:00～17:00
配布方法	バス停で調査員により配布
配布場所	山形駅、山交ビル、山形市役所
回収方法	郵送回収
対象路線	①桧町・嶋方面（山形病院行） ②山大附属病院方面（東海大山形高行） ③蔵王・上山方面（上山・高松葉山行、蔵王温泉行） ④南部方面（南山形経由上山・高松葉山行、みはらしの丘行） ⑤県庁方面（県庁前・県庁北口行） ⑥北部方面（県立中央病院行、天童温泉行、あけぼの行） ⑦市街地方面（千歳公園行、沼の辺行） ⑧滝山方面（ヒルズサンピア行、芸術工科大学行、西蔵王・野草園行、西蔵王・神尾行） ⑨西部方面（山交バス本社前行、替所・さわやか荘行、下原行、西滝の平行）
回収実績	・配布数：平日771枚、休日255枚、計1,026枚 ・回答数：平日272枚、休日63枚、計342枚 ・回答率：平日35%、休日25%、計33%



料金受取人払郵便

9 8 0 - 8 7 8 3



差出有効期間
令和7年
12月31日まで
(切手不要)

<受取人>
仙台市青葉区二日町3-10
グランシャリオビル

一般財団法人 計量計画研究所
山形市バス利用者アンケート調査担当 行



路線バスに関するアンケートのお願い

山形市では、公共交通の利便性や効率の向上を図ることを目的に、令和3年に山形市地域公共交通計画を策定いたしました。策定から4年間の取り組み状況を踏まえ、計画の更新を検討しています。誰もが快適に利用できる公共交通網の構築を目指すため、路線バスをご利用の皆様へ、ご利用状況やご要望などを把握するアンケート調査を実施いたします。

大変お忙しいところ恐縮ではございますが、本ハガキに記載された設問にご回答の上、郵便ポストにご投函ください(切手は不要です)。回答はWEBからも行っていただくことができます。回答内容は本調査の目的のみに使用することとし、本人が特定されないように処理いたしますので、何卒ご協力のほど宜しくお願い致します。

山形市 企画調整部 公共交通課
023-641-1212 (内線928)

WEBからも回答できます▶▶▶
<https://forms.gle/UqJKHbW6iXubcNVz7>



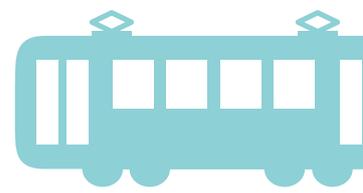
締め切り：8月8日

問1. あなたご自身のことについてお答えください。

性別	<input type="checkbox"/> ①男性 <input type="checkbox"/> ②女性	年齢	() 歳
職業	<input type="checkbox"/> ①会社員 <input type="checkbox"/> ②公務員 <input type="checkbox"/> ③団体職員 <input type="checkbox"/> ④自営業 <input type="checkbox"/> ⑤主婦・主夫 <input type="checkbox"/> ⑥大学生・専門学生 <input type="checkbox"/> ⑦高校生 <input type="checkbox"/> ⑧無職 <input type="checkbox"/> ⑨その他 ()		
住所 (丁目・大字まで)	() 市・区 () 町 丁目 / 大字 ()		
運転免許	<input type="checkbox"/> ①持っている <input type="checkbox"/> ②持っていたが返納した <input type="checkbox"/> ③持っていない		
通勤・通学先 (丁目・大字まで)	() 市・区 () 町 丁目 / 大字 ()		

調査員 記入欄	場所	1・2・3	時間	1・2・3・4・5	裏面もお答えください。
	路線	1・2・3・4・5・6・7・8・9	曜日	平・休	

図 4-29 路線バス利用者アンケート 調査票 (1/2)



問2. 本日利用したバスについてお答えください。

利用区間	(山形市中心部) ~ (バス停名称)
利用頻度	①ほぼ毎日 ②週4~5回 ③週2~3回 ④週1回 ⑤月1~2回 ⑥数か月に1回
外出目的	①通勤 ②通学 ③趣味・娯楽・社交 ④買物 ⑤通院 ⑥その他()
目的地	施設名称または住所 (丁目・大字までご記入ください) ()
支払方法	①現金 ②定期券 ③交通系ICカード ④その他()
他の交通手段との乗り継ぎ	①なし ②鉄道 ③高速バス ④路線バス ⑤自分で運転する車 ⑥送迎の車 ⑦自転車 ⑧コミュニティサイクル ⑨その他()

今回利用したバス路線のどのような点が改善されれば使いやすくなると思いますか。(3つまで)

- ①便数を増やしてほしい
↳ (平日/土日祝)の(午前/午後) ()時頃に()停留所名 から()停留所名 へ行く便
- ②定期券の運賃を下げてください
- ③定期券以外の運賃を下げてください
- ④乗り降りしやすい車両を使用してほしい
- ⑤鉄道との接続を改善してほしい
↳ (平日/土日祝)の(午前/午後) ()時頃の()駅(発・着)の電車との接続
- ⑥ほかのバス路線との接続を改善してほしい
- ⑦時刻表通りに運行してほしい
- ⑧停留所を増やしてほしい → ()の付近
- ⑨停留所に屋根やベンチを設置してほしい
- ⑩車内Wi-Fiを導入してほしい
- ⑪乗車したバス停で提供される情報(バスの接近情報、路線図など)の充実
- ⑫駅やバスターミナル等でのバスの乗り場案内の充実
- ⑬駅やバスターミナル等から主要な施設へのバス路線・運賃を示した情報板の設置
- ⑭その他()

問3. 今回利用する区間の交通手段についてお答えください。

この区間をバス以外で移動する頻度	①ほぼ毎日 ②週4~5回 ③週2~3回 ④週1回 ⑤月1~2回 ⑥数か月に1回 ⑦雨・雪の日だけ
バス以外で移動する場合の移動方法	①自分で運転する車 ②送迎の車 ③自転車 ④徒歩 ⑤タクシー ⑥電車 ⑦コミュニティサイクル ⑧その他()
バス以外で移動する場合にバスを使わない理由(最もあてはまるもの1つ)	①バスだと時間がかかるから ②目的地が複数あり、バスでは移動できないから ③暑さ・雨でバス停で待つことが苦痛だから ④雪・凍結でバス停まで歩きづらく、危険だから ⑤家族・友人と一緒に移動するため ⑥重い荷物があるため ⑦目的地とその最寄りのバス停との間に距離があるから ⑧利用したい時間帯に運行していないから ⑨その他()

ご回答ありがとうございました。

図 4-30 路線バス利用者アンケート 調査票 (2/2)



4.2.2 路線バス利用実態

(1) 利用者属性

1) 年齢・居住地

平日は、65歳以下の割合が大きいですが、休日は半数が65歳以上となる。

平日は利用者の8割、休日は利用者の7割が市内居住者であり、休日は県外からの利用割合が増える。

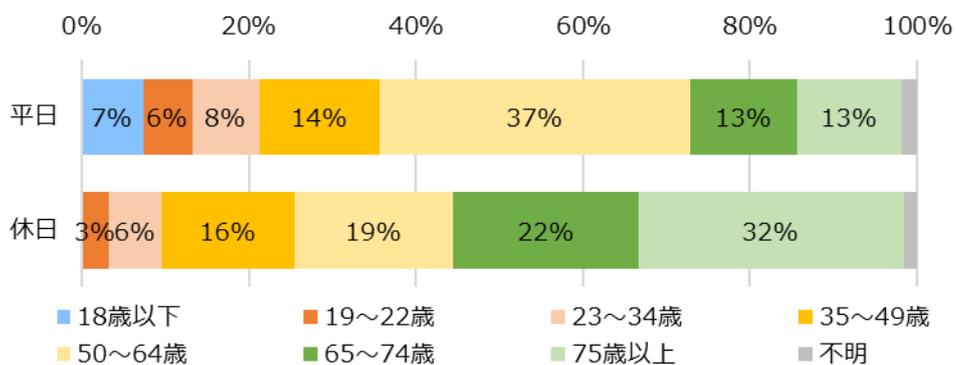


図 4-31 年齢構成

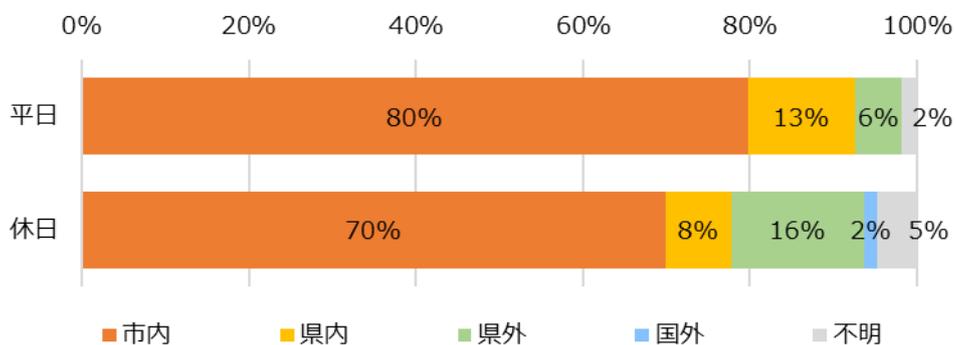
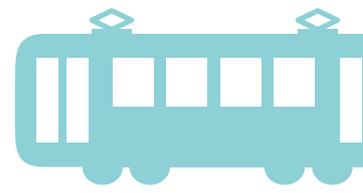


図 4-32 居住地



2) 免許保有状況

免許保有者は、平日は6割、休日は4割であり、休日は免許保有者の割合が減る。

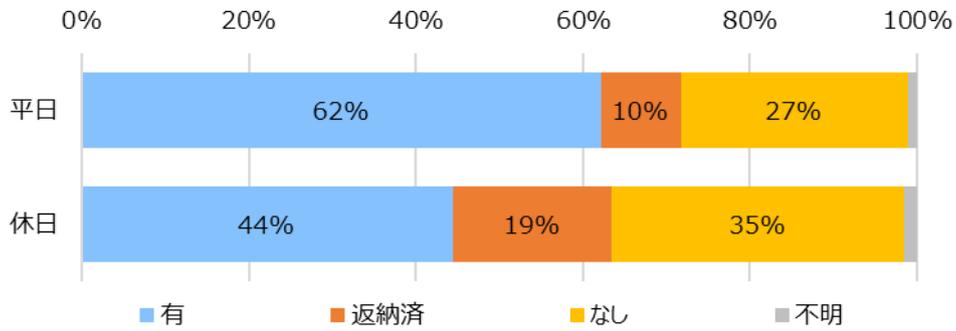


図 4-33 免許保有状況

(2) 支払い方法

平日、休日ともに交通系 IC カードの利用は半数を超える。

休日でも2割は定期券利用者であり、定期が利用されている。

平日、休日ともに定期券と交通系 IC カードを合わせると約9割の利用を占める。

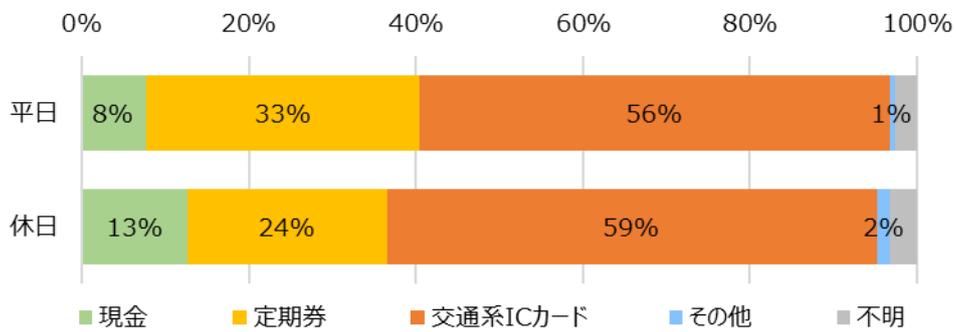
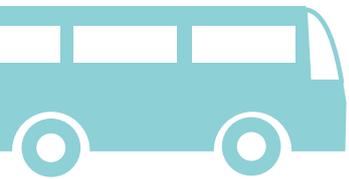


図 4-34 支払い方法



(3) 利用目的

平日は通勤で利用している人が多く、休日は趣味・娯楽・社交、買物での利用が多い。

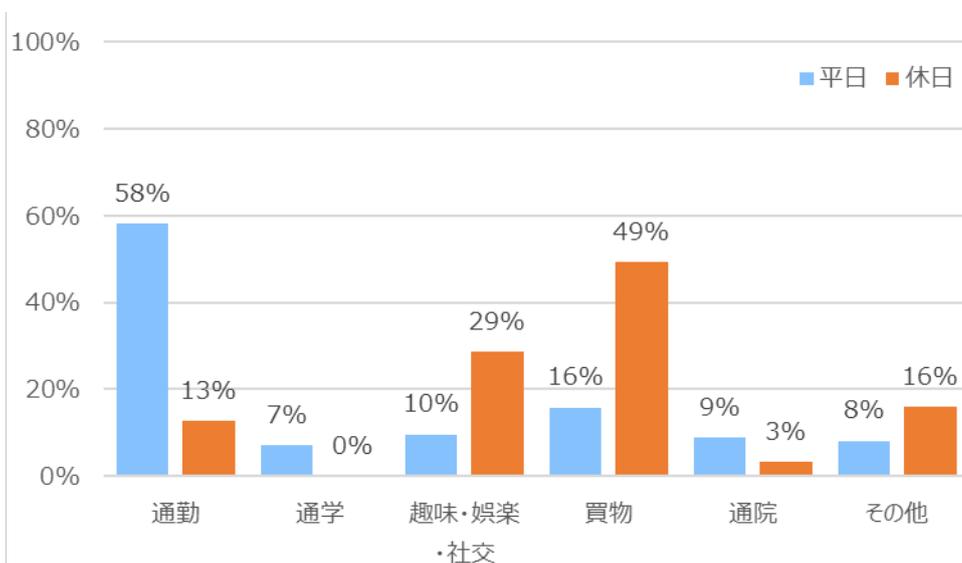


図 4-35 利用目的

(4) 利用頻度

通勤での利用者は、「ほぼ毎日」、「週 4～5 回」の高い頻度で利用している。

趣味・娯楽・社交、買物での利用者も「週 2～3 回」以上の頻度で利用する人が多く、路線バス利用者は定期的に路線バスを利用している。

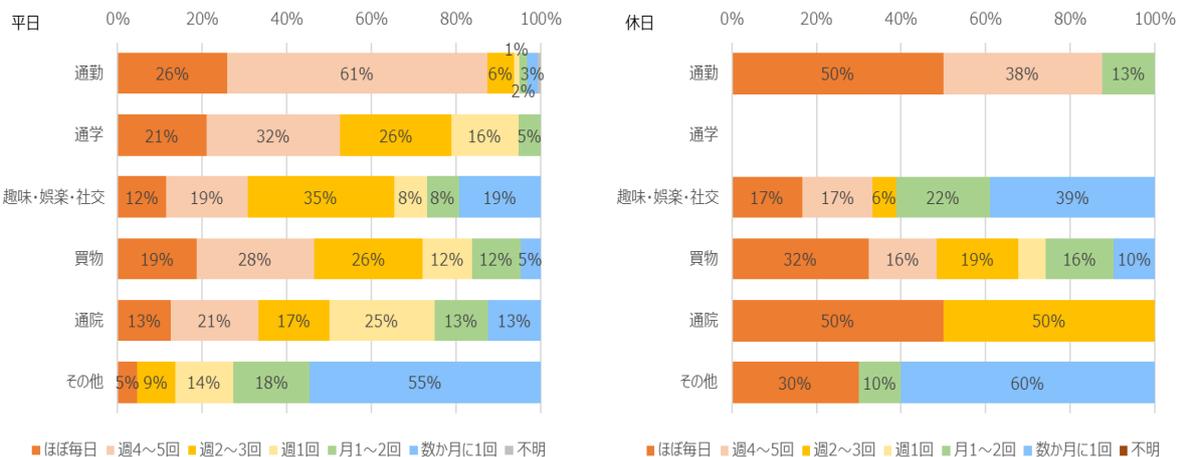
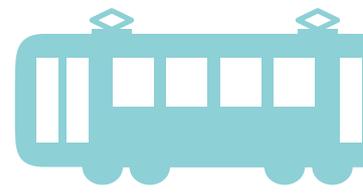


図 4-36 利用目的別 利用頻度



(5) 公共交通との乗り継ぎ

他の公共交通機関と乗り継いで路線バスを利用する人は平日休日ともに4割前後であった。鉄道や路線バス同士の乗継が比較的高い割合を占める。割合は小さいが、車(自走)と路線バスを乗り継いでいる利用も見られる。

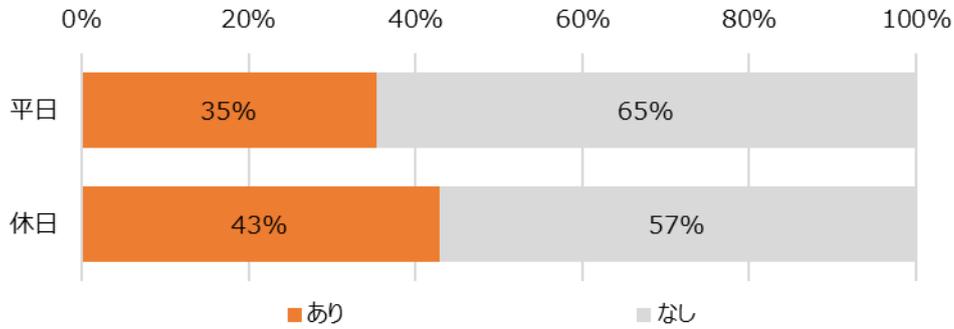


図 4-37 他公共交通機関との乗り継ぎ利用有無

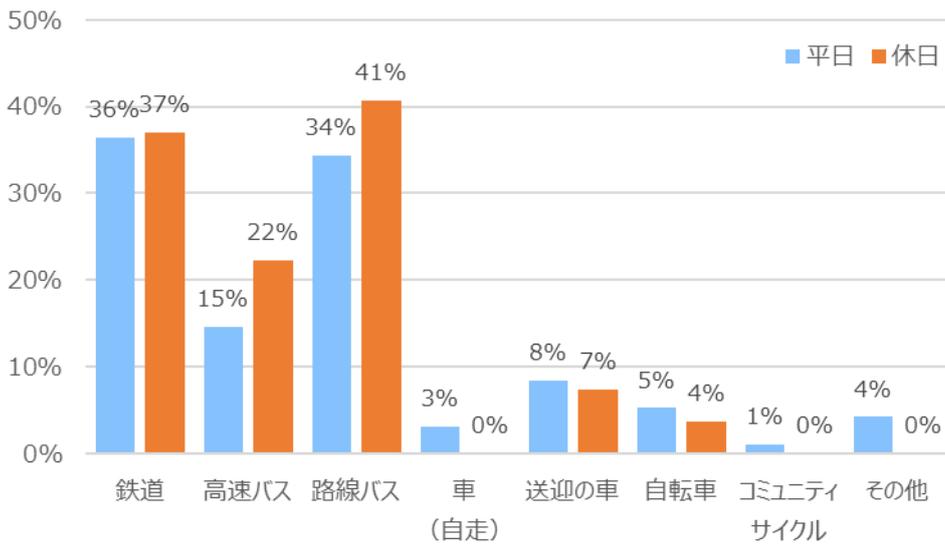
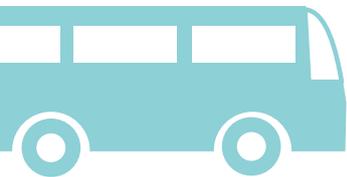


図 4-38 乗継手段 (乗り継ぎ利用ありの人のみ)



4.2.3 他の移動手段の利用

(1) 路線バス以外の移動手段の利用有無と頻度

調査時に利用した路線バスと同じ区間を他の移動手段で移動するかを尋ねた。

平日、休日それぞれ8割前後が他の移動手段で移動することがあると回答した。

「週2～3回」以上の頻度で他の手段を利用する人の割合が半数程度となっている。

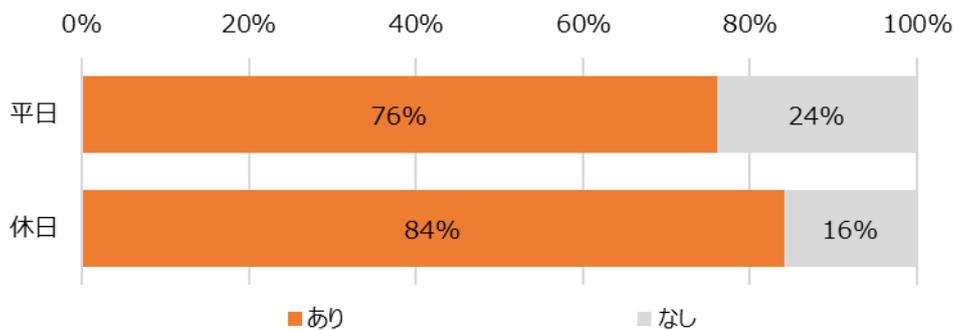


図 4-39 路線バス以外の移動手段の利用有無

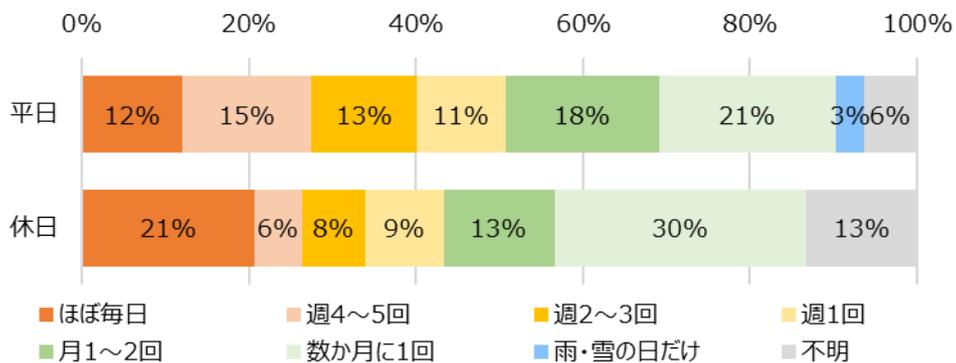
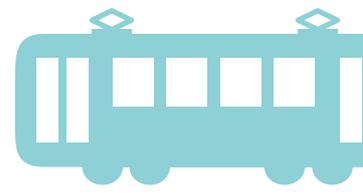


図 4-40 路線バス以外の手段の利用頻度
(他手段の利用ありと回答した人のみ)



(2) 路線バス以外の移動手段

路線バス以外の移動手段で移動する際、最も割合が大きかったのは徒歩である。次いで、車(自走)、タクシーとなっている。

平日は、路線バスの利用の代わりに送迎されている人も多い。

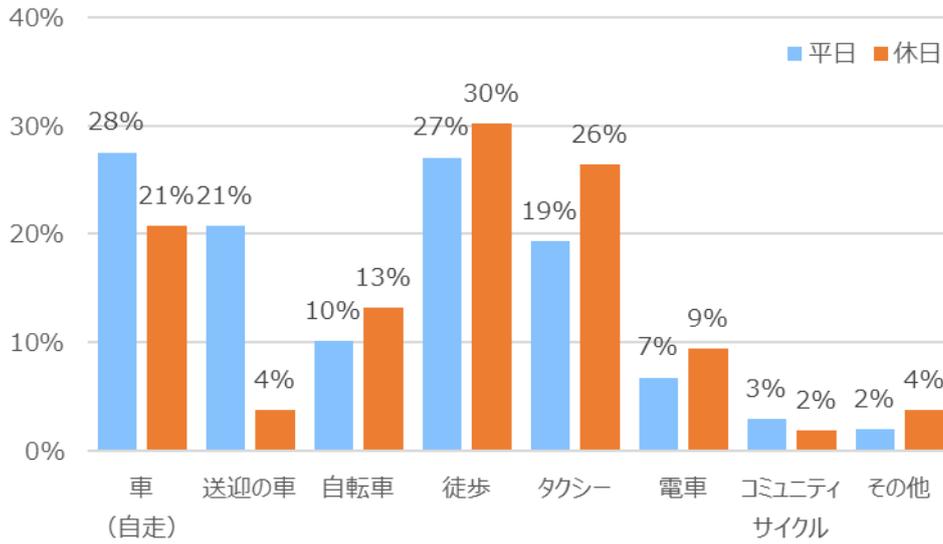


図 4-41 路線バス以外の移動手段



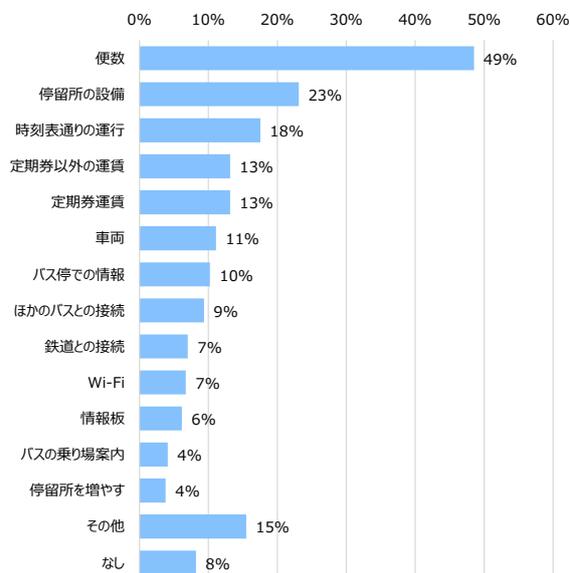
4.2.4 改善要望・路線バスを利用しない理由

(1) 改善要望

1) 全体

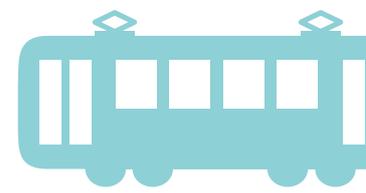
改善要望では、概ね半数が便数を挙げており、最多であった。

項目名	改善要望の内容
便数	便数を増やしてほしい
停留所の設備	停留所に屋根やベンチを設置してほしい
時刻表通りの運行	時刻表通りに運行してほしい
定期券以外の運賃	定期券以外の運賃を下げてほしい
定期券運賃	定期券の運賃を下げてほしい
車両	乗り降りしやすい車両を使用してほしい
バス停での情報	乗車したバス停で提供される情報（バスの接近情報、路線図など）の充実
ほかのバスとの接続	ほかのバス路線との接続を改善してほしい
鉄道との接続	鉄道との接続を改善してほしい
Wi-Fi	車内Wi-Fiを導入してほしい
情報板	駅やバスターミナル等から主要な施設へのバス路線・運賃を示した情報板の設置
バスの乗り場案内	駅やバスターミナル等でのバスの乗り場案内の充実
停留所を増やす	停留所を増やしてほしい



※複数回答

図 4-42 改善要望（全体）



2) 年齢階層別

18歳以下で定期券以外の運賃の値下げ要望(定期券以外の運賃)が多い。停留所への屋根やベンチの設置要望(停留所の設備)、乗り降りしやすい車両の導入要望(車両)は、65歳以上で多い。

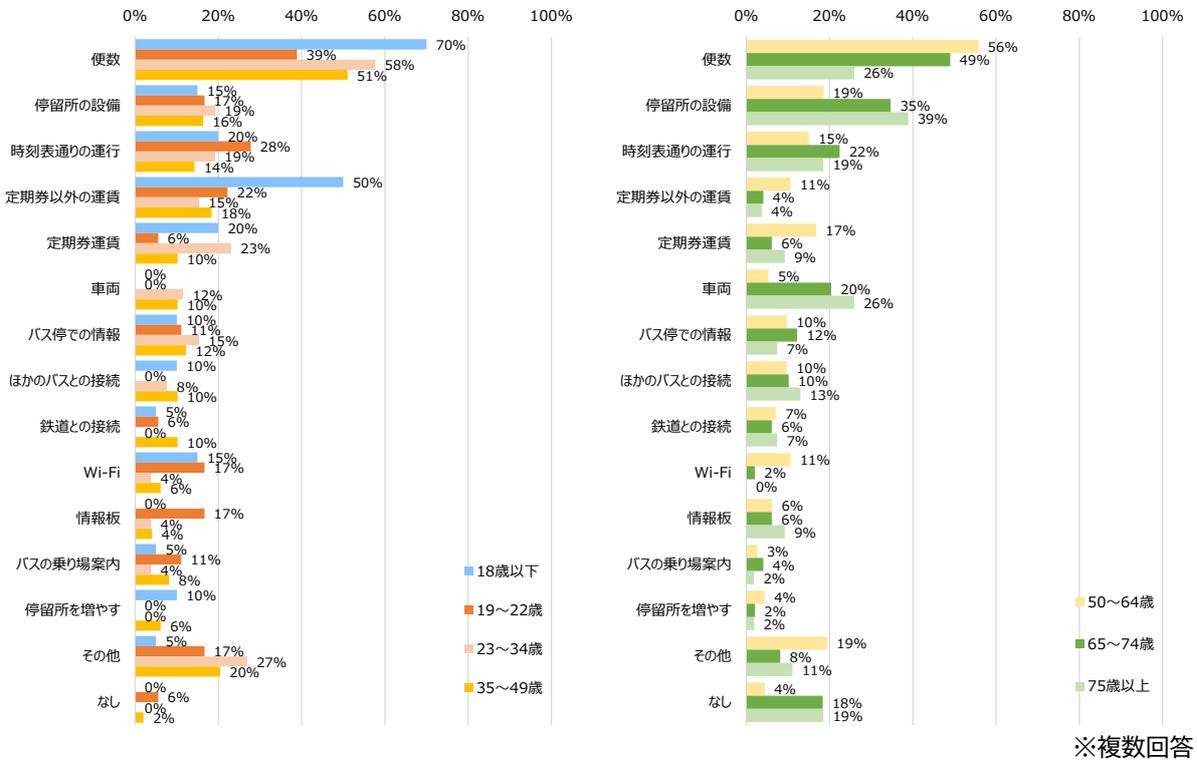


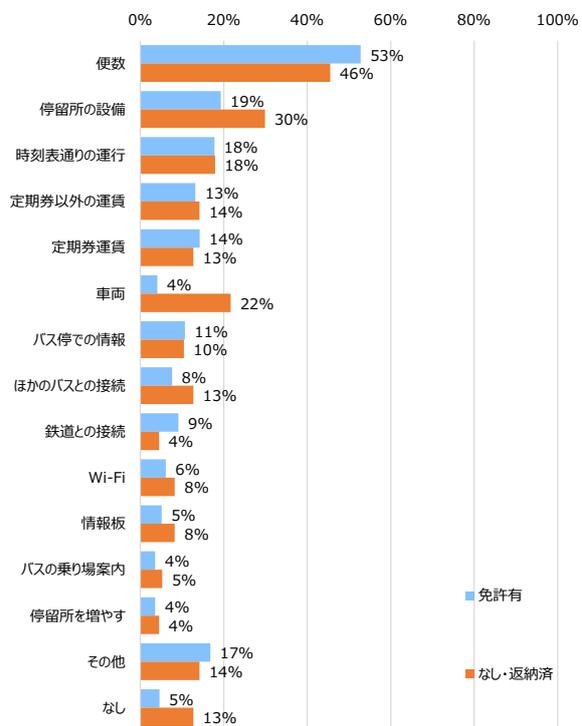
図 4-43 改善要望 (年齢階層別)



3) 免許保有状況別

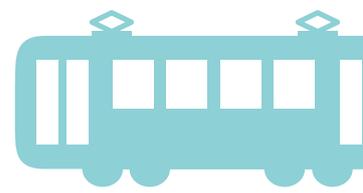
免許を持たない者からは、「停留所の設備」、「車両」の改善要望が比較的多い。

項目名	改善要望の内容
便数	便数を増やしてほしい
停留所の設備	停留所に屋根やベンチを設置してほしい
時刻表通りの運行	時刻表通りに運行してほしい
定期券以外の運賃	定期券以外の運賃を下げてほしい
定期券運賃	定期券の運賃を下げてほしい
車両	乗り降りしやすい車両を使用してほしい
バス停での情報	乗車したバス停で提供される情報（バスの接近情報、路線図など）の充実
ほかのバスとの接続	ほかのバス路線との接続を改善してほしい
鉄道との接続	鉄道との接続を改善してほしい
Wi-Fi	車内Wi-Fiを導入してほしい
情報板	駅やバスターミナル等から主要な施設へのバス路線・運賃を示した情報板の設置
バスの乗り場案内	駅やバスターミナル等でのバスの乗り場案内の充実
停留所を増やす	停留所を増やしてほしい



※複数回答

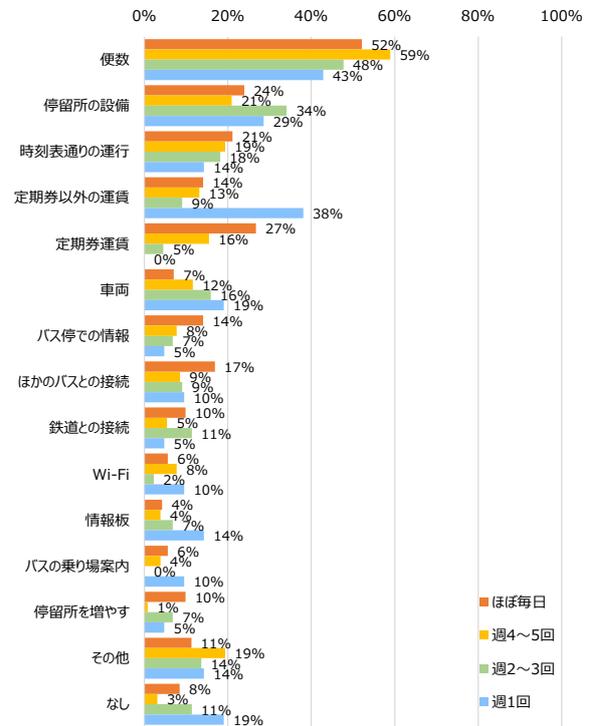
図 4-44 改善要望（免許保有状況別）



4) 利用頻度別

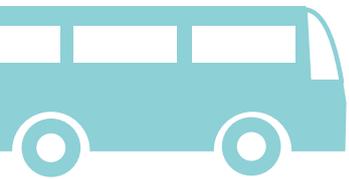
利用頻度の高い者からは、「定期券運賃」、「ほかのバスとの接続」の改善要望が比較的多い。

項目名	改善要望の内容
便数	便数を増やしてほしい
停留所の設備	停留所に屋根やベンチを設置してほしい
時刻表通りの運行	時刻表通りに運行してほしい
定期券以外の運賃	定期券以外の運賃を下げてほしい
定期券運賃	定期券の運賃を下げてほしい
車両	乗り降りしやすい車両を使用してほしい
バス停での情報	乗車したバス停で提供される情報（バスの接近情報、路線図など）の充実
ほかのバスとの接続	ほかのバス路線との接続を改善してほしい
鉄道との接続	鉄道との接続を改善してほしい
Wi-Fi	車内Wi-Fiを導入してほしい
情報板	駅やバスターミナル等から主要な施設へのバス路線・運賃を示した情報板の設置
バスの乗り場案内	駅やバスターミナル等でのバスの乗り場案内の充実
停留所を増やす	停留所を増やしてほしい



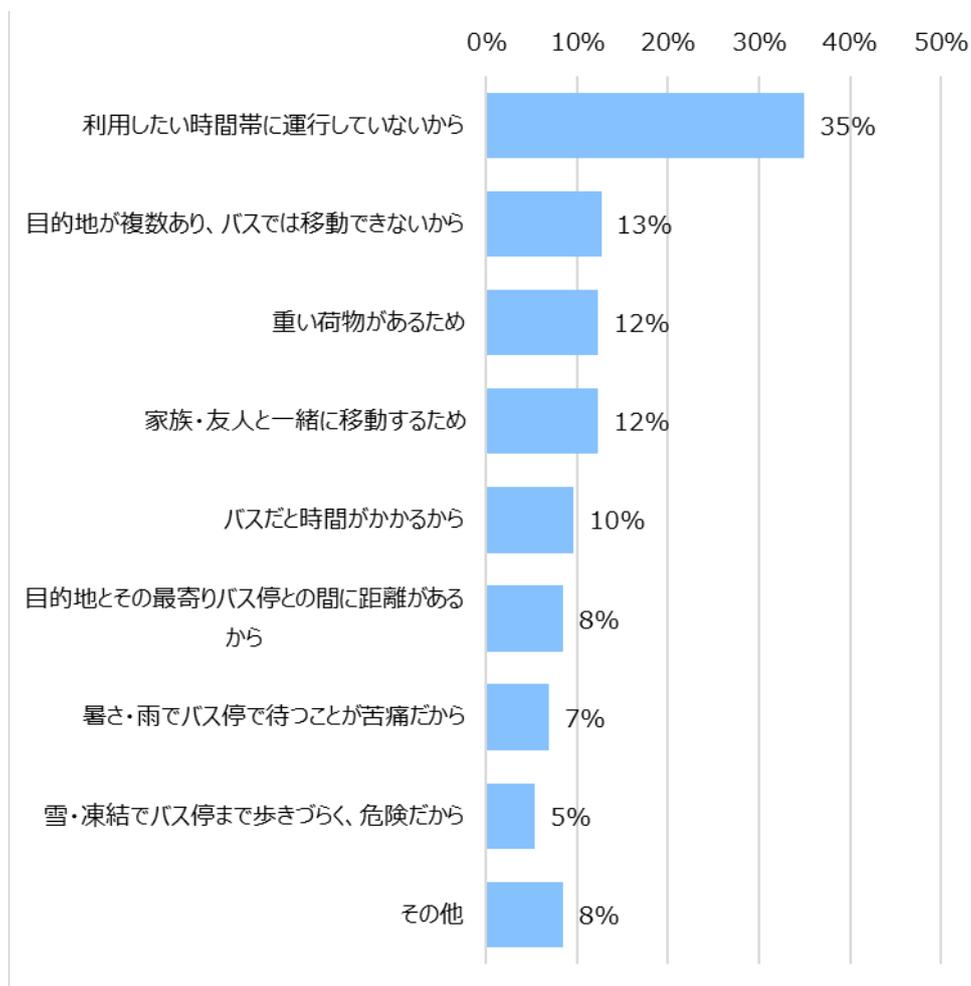
※複数回答

図 4-45 改善要望（利用頻度別）



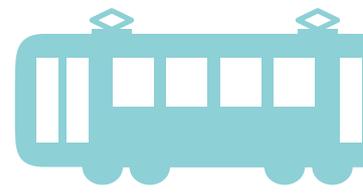
(2) 路線バスを利用しない理由

路線バスを利用しない理由として、「利用したい時間帯に運行していないから」を挙げている人が最多。



※複数回答

図 4-46 路線バスを利用しない理由

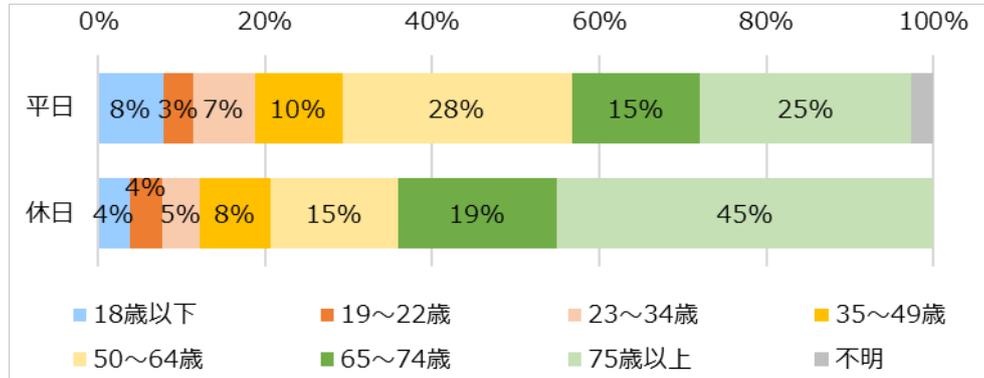


4.2.5 2020年調査との比較

(1) 利用者属性

令和2年(2020年)と比較して、65歳未満の層の占める割合が拡大した。特に50～64歳では変化が大きい。

2020年



2025年

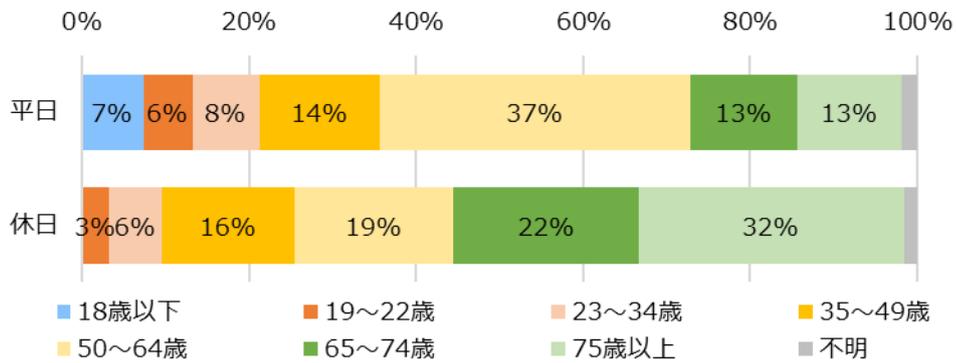


図 4-47 2020年調査との比較 年齢構成



また、免許保有者による利用割合が拡大した。

第4章

アンケート調査結果

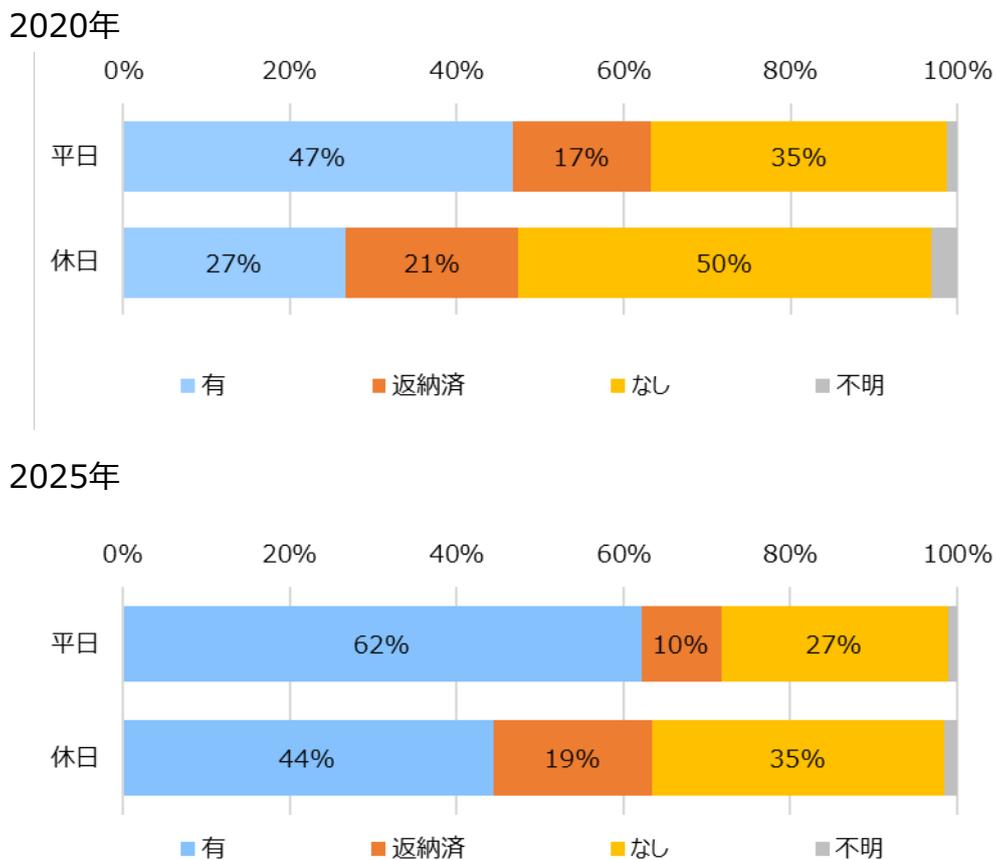
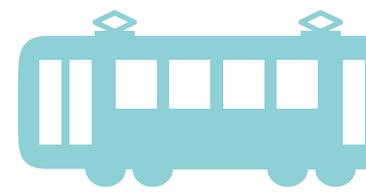


図 4-48 2020年調査との比較 免許保有状況



(2) 利用目的

令和2年(2020年)と比較して、通勤利用の割合が大きくなっており、相対的に買い物、通院が下落している。

休日は、特に通院での利用割合が下落している。

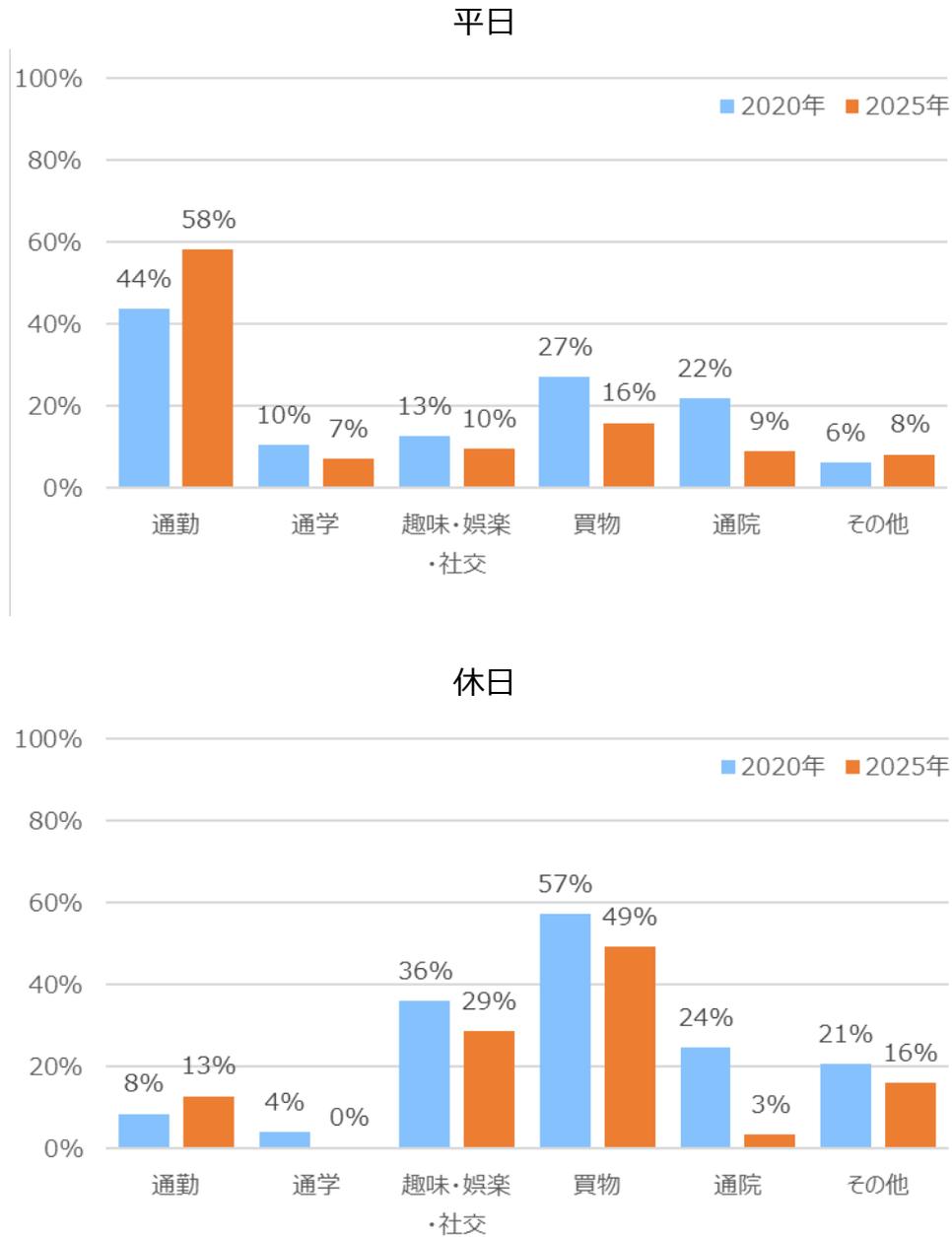


図 4-49 2020年調査との比較 利用目的

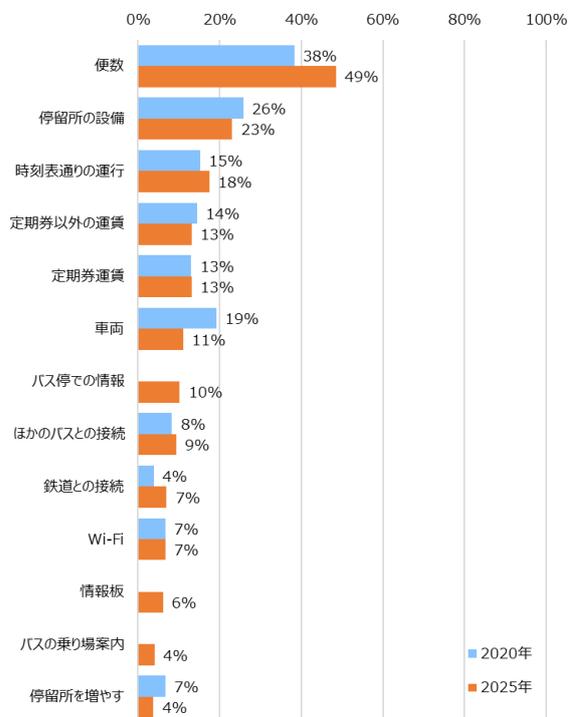


(3) 改善要望

1) 全体

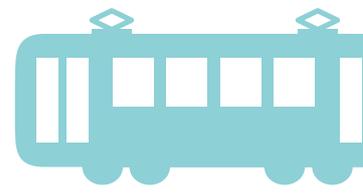
改善要望では、便数を挙げる割合が増加した。車両の改善を挙げる割合は減少した。

項目名	改善要望の内容
便数	便数を増やしてほしい
停留所の設備	停留所に屋根やベンチを設置してほしい
時刻表通りの運行	時刻表通りに運行してほしい
定期券以外の運賃	定期券以外の運賃を下げてほしい
定期券運賃	定期券の運賃を下げてほしい
車両	乗り降りしやすい車両を使用してほしい
バス停での情報 ※2025年のみ	乗車したバス停で提供される情報（バスの接近情報、路線図など）の充実
ほかのバスとの接続	ほかのバス路線との接続を改善してほしい
鉄道との接続	鉄道との接続を改善してほしい
Wi-Fi	車内Wi-Fiを導入してほしい
情報板 ※2025年のみ	駅やバスターミナル等から主要な施設へのバス路線・運賃を示した情報板の設置
バスの乗り場案内 ※2025年のみ	駅やバスターミナル等でのバスの乗り場案内の充実
停留所を増やす	停留所を増やしてほしい



※複数回答

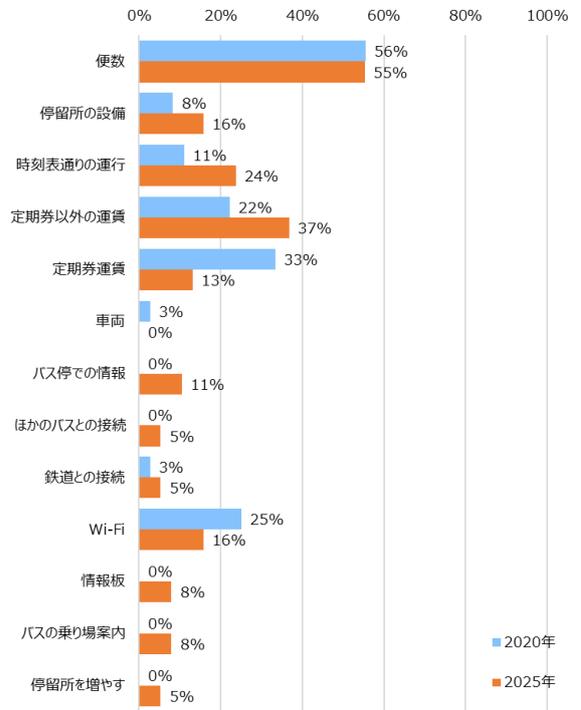
図 4-50 2020年調査との比較 改善要望（全体）



2) 22 歳以下

22 歳以下では時刻表通りの運行、定期券以外の運賃を要望する割合が増加した。定期券の運賃の改善要望は減少した。

項目名	改善要望の内容
便数	便数を増やしてほしい
停留所の設備	停留所に屋根やベンチを設置してほしい
時刻表通りの運行	時刻表通りに運行してほしい
定期券以外の運賃	定期券以外の運賃を下げてほしい
定期券運賃	定期券の運賃を下げてほしい
車両	乗り降りしやすい車両を使用してほしい
バス停での情報 ※2025年のみ	乗車したバス停で提供される情報（バスの接近情報、路線図など）の充実
ほかのバスとの接続	ほかのバス路線との接続を改善してほしい
鉄道との接続	鉄道との接続を改善してほしい
Wi-Fi	車内Wi-Fiを導入してほしい
情報板 ※2025年のみ	駅やバスターミナル等から主要な施設へのバス路線・運賃を示した情報板の設置
バスの乗り場案内 ※2025年のみ	駅やバスターミナル等でのバスの乗り場案内の充実
停留所を増やす	停留所を増やしてほしい



※複数回答

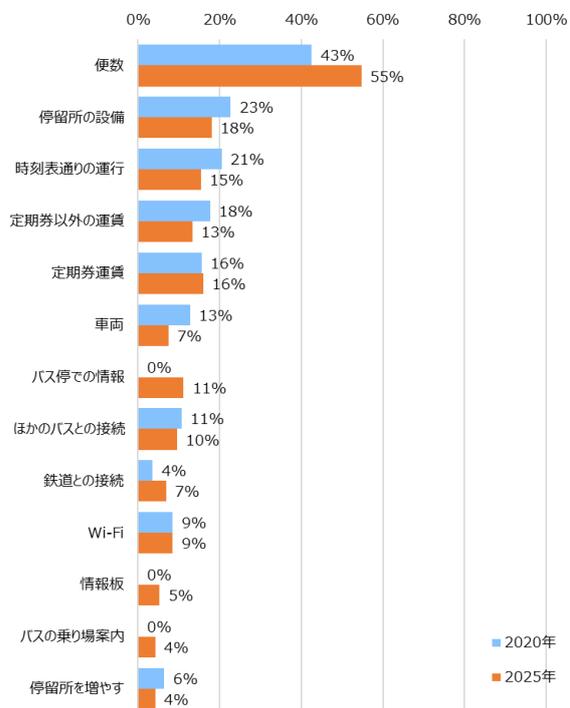
図 4-51 2020 年調査との比較 改善要望（22 歳以下）



3) 23～64 歳

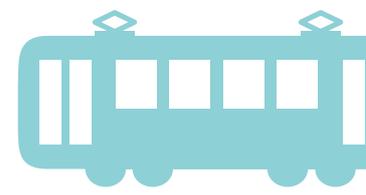
23～64 歳の改善要望の変化の傾向は全体の傾向に近い。

項目名	改善要望の内容
便数	便数を増やしてほしい
停留所の設備	停留所に屋根やベンチを設置してほしい
時刻表通りの運行	時刻表通りに運行してほしい
定期券以外の運賃	定期券以外の運賃を下げしてほしい
定期券運賃	定期券の運賃を下げしてほしい
車両	乗り降りしやすい車両を使用してほしい
バス停での情報 ※2025年のみ	乗車したバス停で提供される情報（バスの接近情報、路線図など）の充実
ほかのバスとの接続	ほかのバス路線との接続を改善してほしい
鉄道との接続	鉄道との接続を改善してほしい
Wi-Fi	車内Wi-Fiを導入してほしい
情報板 ※2025年のみ	駅やバスターミナル等から主要な施設へのバス路線・運賃を示した情報板の設置
バスの乗り場案内 ※2025年のみ	駅やバスターミナル等でのバスの乗り場案内の充実
停留所を増やす	停留所を増やしてほしい



※複数回答

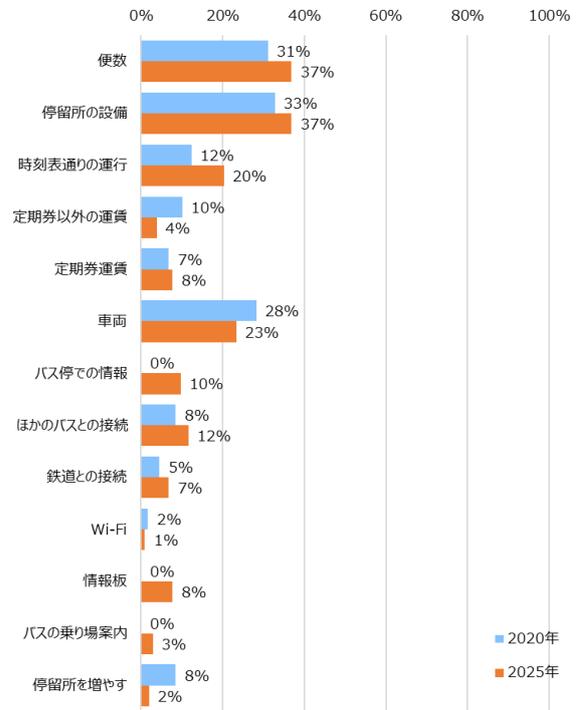
図 4-52 2020 年調査との比較 改善要望（23～64 歳）



4) 65 歳以上

65 歳以上では時刻表通りの運行に対する改善要望が増加した。車両に対する改善要望は減少した。

項目名	改善要望の内容
便数	便数を増やしてほしい
停留所の設備	停留所に屋根やベンチを設置してほしい
時刻表通りの運行	時刻表通りに運行してほしい
定期券以外の運賃	定期券以外の運賃を下げてほしい
定期券運賃	定期券の運賃を下げてほしい
車両	乗り降りしやすい車両を使用してほしい
バス停での情報 ※2025年のみ	乗車したバス停で提供される情報（バスの接近情報、路線図など）の充実
ほかのバスとの接続	ほかのバス路線との接続を改善してほしい
鉄道との接続	鉄道との接続を改善してほしい
Wi-Fi	車内Wi-Fiを導入してほしい
情報板 ※2025年のみ	駅やバスターミナル等から主要な施設へのバス路線・運賃を示した情報板の設置
バスの乗り場案内 ※2025年のみ	駅やバスターミナル等でのバスの乗り場案内の充実
停留所を増やす	停留所を増やしてほしい



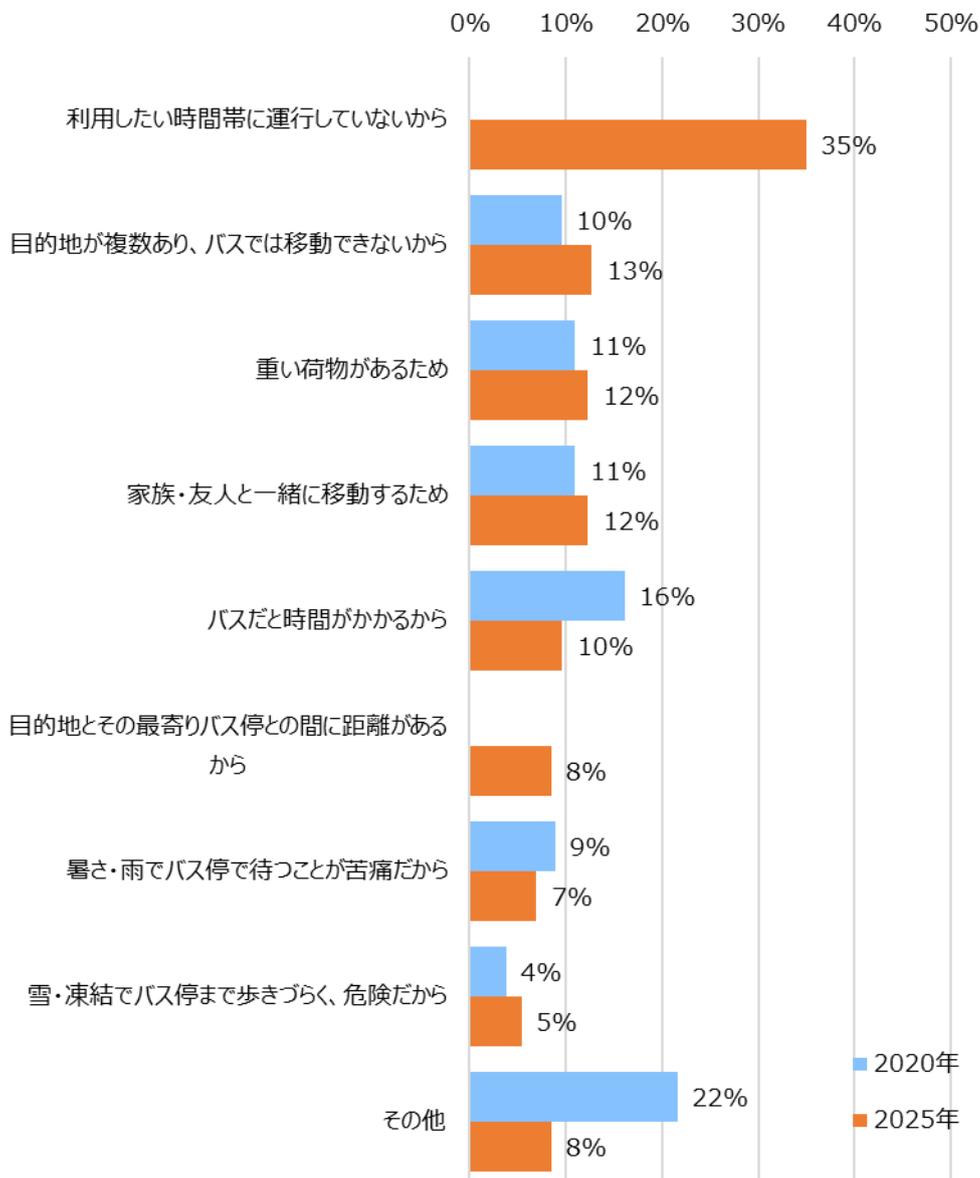
※複数回答

図 4-53 2020年調査との比較 改善要望 (65歳以上)



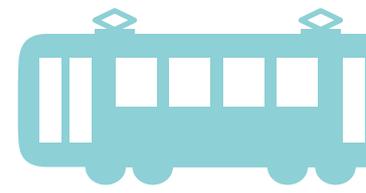
(4) 路線バスを利用しない理由

路線バスを利用しない理由として、「バスだと時間がかかるから」を挙げている人は減少した。「利用したい時間帯に運行していないから」は、令和2年(2020年)調査では選択肢になかったが、その他の記述でバスの時間が合わないという記載が複数見られた。上記以外の選択肢の傾向は大きく変化していない。



※複数回答

図 4-54 2020年調査との比較 路線バスを利用しない理由



4.2.6 まとめ

■利用者の特性

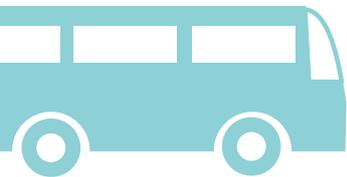
- ・ 平日は 65 歳以下の利用が多い(通勤利用が中心)が、休日は 65 歳以上の利用者が半分を占める。令和 2 年(2020 年)と比較すると 65 歳未満の層の占める割合が拡大した。
- ・ 平日は免許保有者でも路線バスを利用しているが、休日は免許保有者の割合が小さくなる。ただし、年齢階層同様、免許保有者による利用割合は 2020 年と比較して拡大した。
- ・ 利用者の 9 割が、定期または交通系 IC カードを利用し、交通系 IC カードが浸透している。
- ・ 平日は通勤目的、休日は買物、趣味・娯楽・社交の目的で利用されている。2020 年と比較すると、通勤の割合が拡大し、他が相対的に下落している。
- ・ 利用頻度では、趣味・娯楽・社交、買物の目的での利用者でも週 2~3 回以上利用する方が多く、路線バス利用者は定期的に路線バスを利用している。
- ・ 鉄道や路線バスを乗り継いで利用している人が 4 割程度で、鉄道や高速バスと路線バスの組み合わせだけでなく、路線バス同士の乗り継ぎも行われており、公共交通ネットワークとして機能している。

■他の移動手段の利用

- ・ アンケートに回答した時に利用したバスと同じ区間を他の移動手段で移動するか尋ねたところ、約 8 割が他の手段を利用することがあると回答した。
- ・ 路線バスの代替として、徒歩、車(自走)、タクシーが主な手段となっている。平日は、送迎の割合も大きい。

■改善要望

- ・ 全体では便数に対する改善要望が多く、路線バスを利用しない理由の最多は利用したい時間帯に運行していないこととなっている。
- ・ 65 歳以上の利用者では、停留所への屋根やベンチの設置、乗り降りしやすい車両の導入の要望が多い。
- ・ 利用頻度の高い利用者からは、定期券運賃の値下げ、他のバス路線との接続改善の要望が比較的多い。
- ・ 2020 年の調査と比較して便数に対する改善要望が増加している。



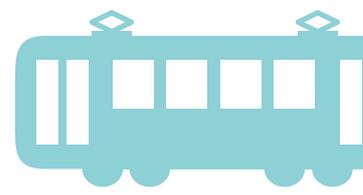
4.3 ベニちゃんバス利用者アンケート

4.3.1 ベニちゃんバス利用者アンケート調査概要

ベニちゃんバスの利用者に対して、以下の要領で調査を実施した。

表 4-3 ベニちゃんバス利用者アンケート 概要

	ベニちゃんバス利用者アンケート
調査趣旨	山形市中心部を循環する路線を対象に、移動ニーズや中心市街地での回遊・消費行動との関係について調査を行う
配布日	平日：2025/7/30（水）、休日：2025/8/3（日）
配布時間帯	平日：7:00～19:00、休日：9:00～17:00
配布方法	バス停で調査員により配布
配布場所	山形駅、山形市役所南、七日町
回収方法	バス車内に回収Boxを設置して回収
対象路線	ベニちゃんバス（東ぐるりん&西ぐるりん）
回収実績	・配布数：平日300枚、休日194枚、計494枚 ・回答数：平日277枚、休日176枚、計453枚 ・回答率：平日92%、休日91%、計92%



ベニちゃんバスに関するアンケート

以下の質問について**あてはまるもの1つ**を折り曲げて、バス降り口に設置した回収箱へ入れてください。
すでに回答されたことがある方は無回答のまま回収箱にお入れください。

あなたご自身について教えてください

①年齢

18歳以下	19～22歳	23～39歳	40～54歳	55～64歳	65～74歳	75歳以上
-------	--------	--------	--------	--------	--------	-------

②ご自宅の位置
※)バス停からおおむね徒歩5分以内

東くるりん 東部エリア の沿線*	西くるりん 西部エリア の沿線*	山形 市内	山形 県内	県外
------------------------	------------------------	----------	----------	----

ベニちゃんバスを利用した普段のお出かけについて教えてください

③(今回の利用) 支払いに交通系ICカードを利用しましたか

④(今回の利用) 電車や路線バスからベニちゃんバスに乗り継ぎましたか

利用した	電車	路線バス	乗継なし
------	----	------	------

⑤ベニちゃんバスの利用頻度

ほぼ毎日	週4～5日	週2～3日	週1日	月1～2日	数ヶ月に1回
------	-------	-------	-----	-------	--------

⑥主な目的

通勤 通学	食事 娯楽等	買物	通院 介護	業務	観光	その他
----------	-----------	----	----------	----	----	-----

⑦主な目的地

山形駅 周辺	七日町 周辺	その他 中心市街地	東くるりん 東部エリア の沿線	西くるりん 西部エリア の沿線	その他
-----------	-----------	--------------	-----------------------	-----------------------	-----

⑧目的地で使った金額(一人あたり)

0円	～2千円	～5千円	～1万円	～3万円	3万円以上
----	------	------	------	------	-------

⑨中心市街地での目的地数

0か所	1か所	2か所	3か所以上
-----	-----	-----	-------

⑩ベニちゃんバスの良いところ

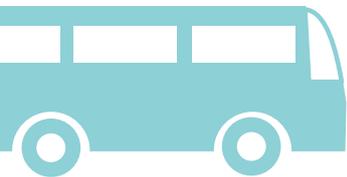
まちなかに いきやすい	ルートが わかりやすい	時刻表が わかりやすい	運賃が 安い	ICカードが 使える
毎日 使える	車両の デザイン	その他	特に ない	

⑪ベニちゃんバスの改善してほしいところ

車両の サイズ	運行 頻度	始発・最終 便の時刻	運行 経路	バスの 遅れ	その他	特に ない
------------	----------	---------------	----------	-----------	-----	----------

調査員記入欄 場所 時間 曜日

図 4-55 ベニちゃんバス利用者アンケート 調査票 (ビンゴカード)



4.3.2 ベニちゃんバス利用実態

(1) 利用者属性（年齢・居住地）

平日、休日ともに幅広い年齢層に利用されている。

沿線居住者に限らず利用されており、利用者の約 8 割が沿線外の利用者である。

平日は県内利用者が多く、休日は県外の利用者の割合が大きくなる。

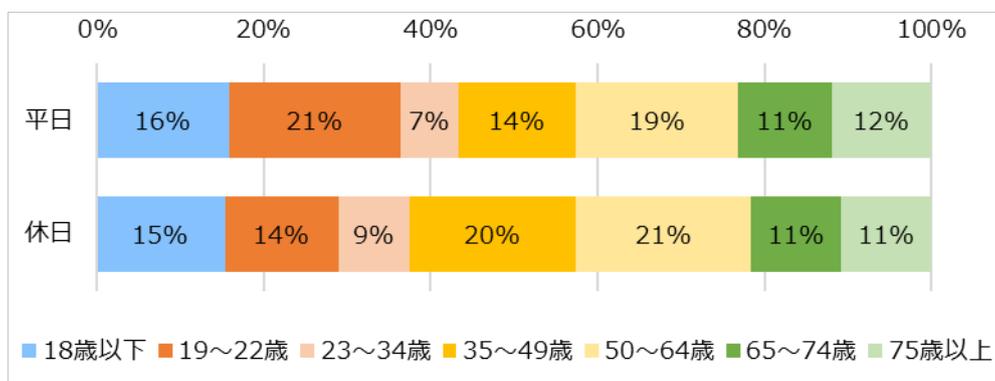
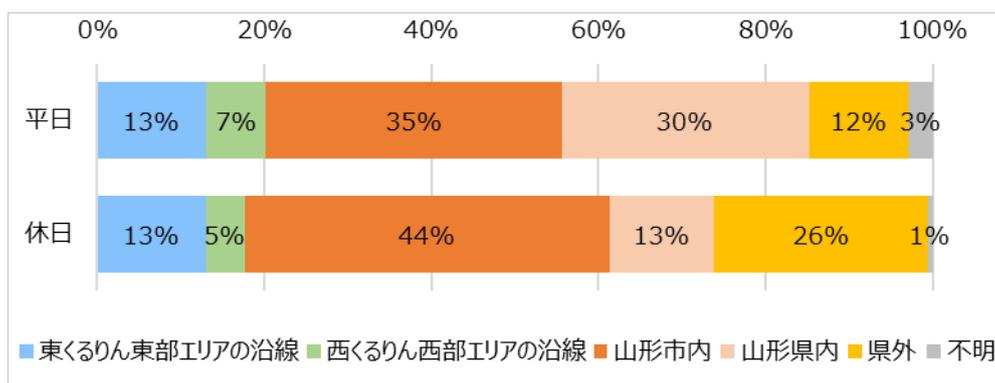
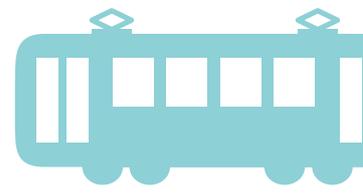


図 4-56 年齢構成



※沿線エリア：バス停からおおむね徒歩 5 分以内

図 4-57 居住地



(2) 交通系 IC カードの利用

1) 居住地別

平日は交通系 IC カードの利用が7割である。特に県外居住者は、ほとんどが交通系 IC を利用している。

休日は交通系 IC カードの利用が約5割である。東部エリア沿線の居住者は利用率が高い。

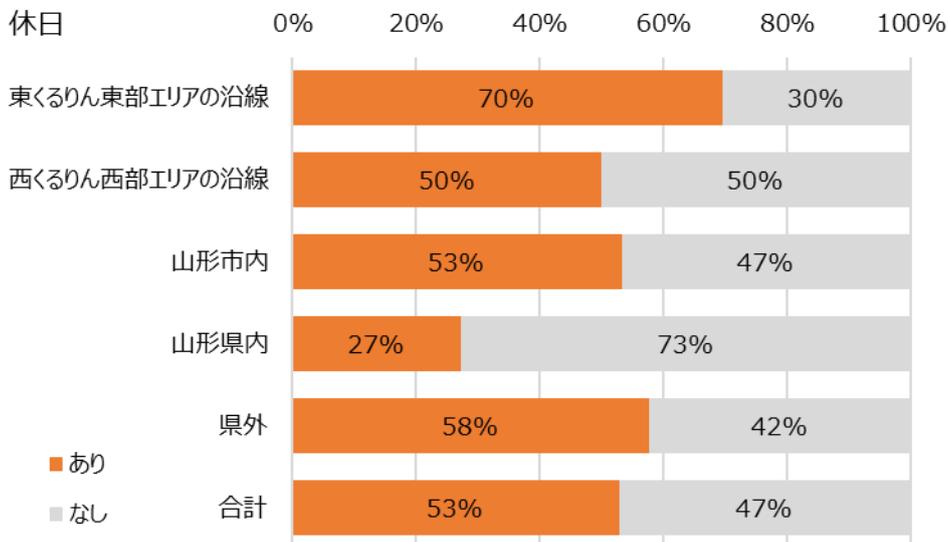
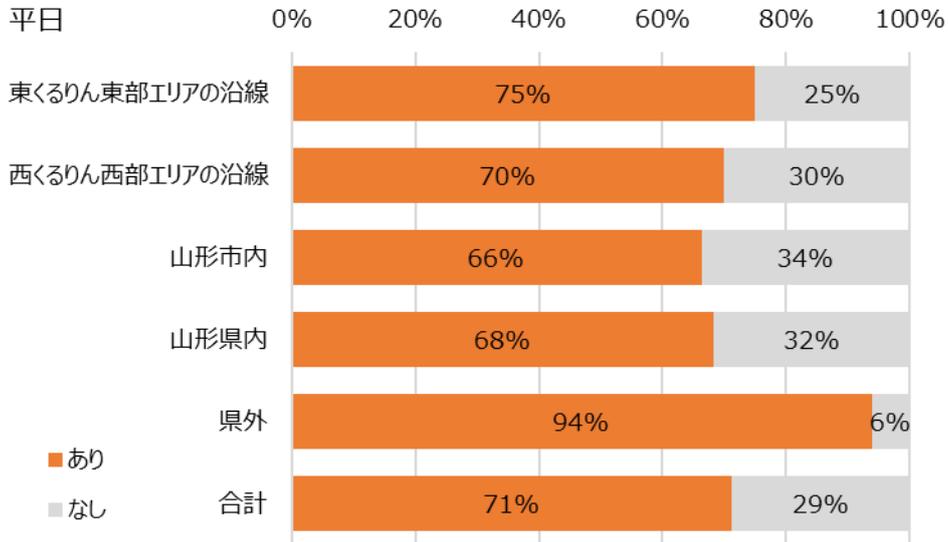


図 4-58 居住地別 交通系 IC カードの利用状況



2) 年齢階層別

年齢階層別では、平日は75歳以上の交通系ICカード利用率が比較的低い。
休日は、18歳以下や65～74歳の利用率が特に低い。

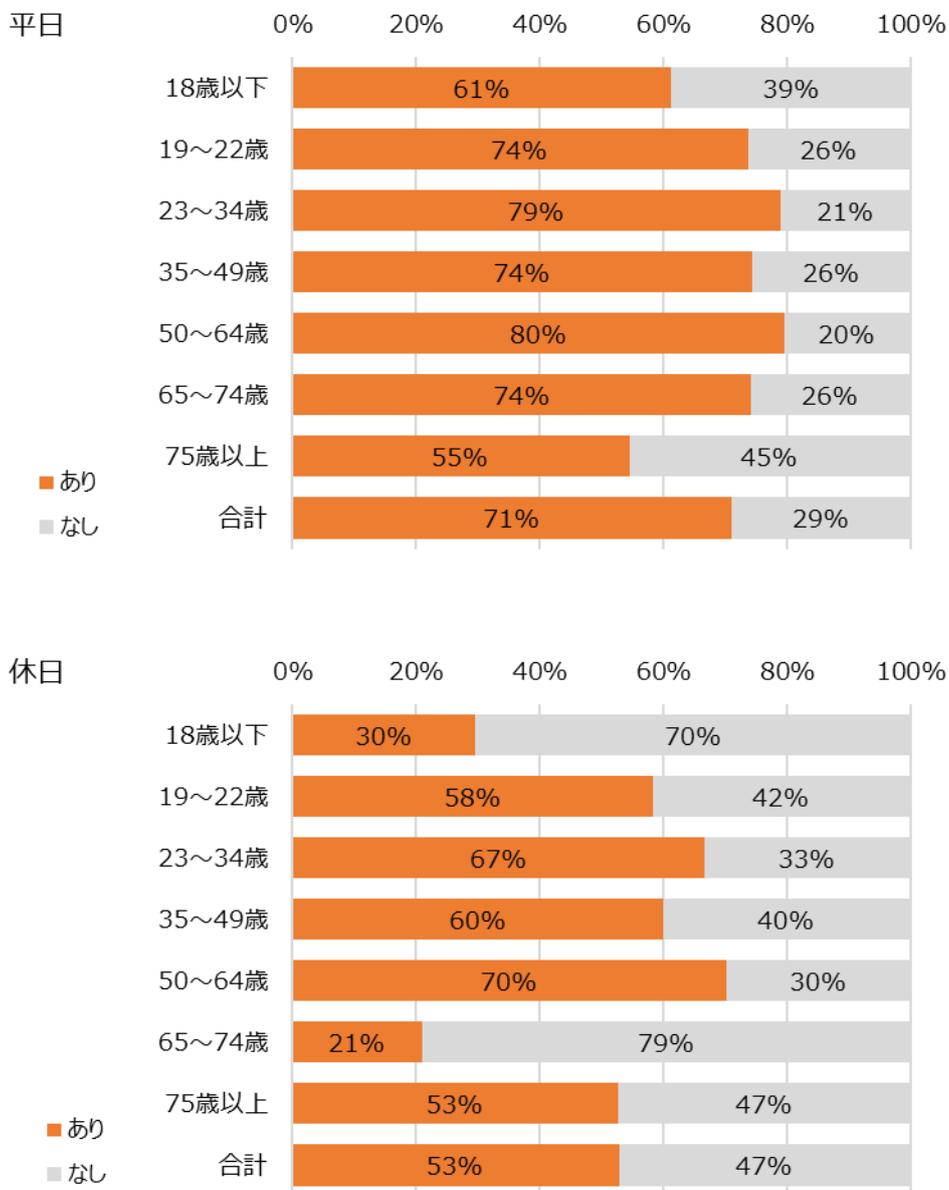
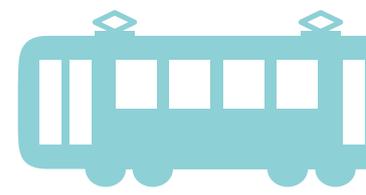


図 4-59 年齢階層別 交通系 IC カードの利用状況



(3) 公共交通との乗り継ぎ

市内の居住者は、平日は2～3割が、他の公共交通機関と乗り継いでベニちゃんバスを利用している。休日は、他の公共交通機関を利用していない割合が大きくなる。

県内の居住者は、平日、休日ともに鉄道との乗り継ぎでベニちゃんバスを利用している。

県外居住者は、県内居住者と異なり、鉄道からの乗り継ぎは3～4割にとどまる。

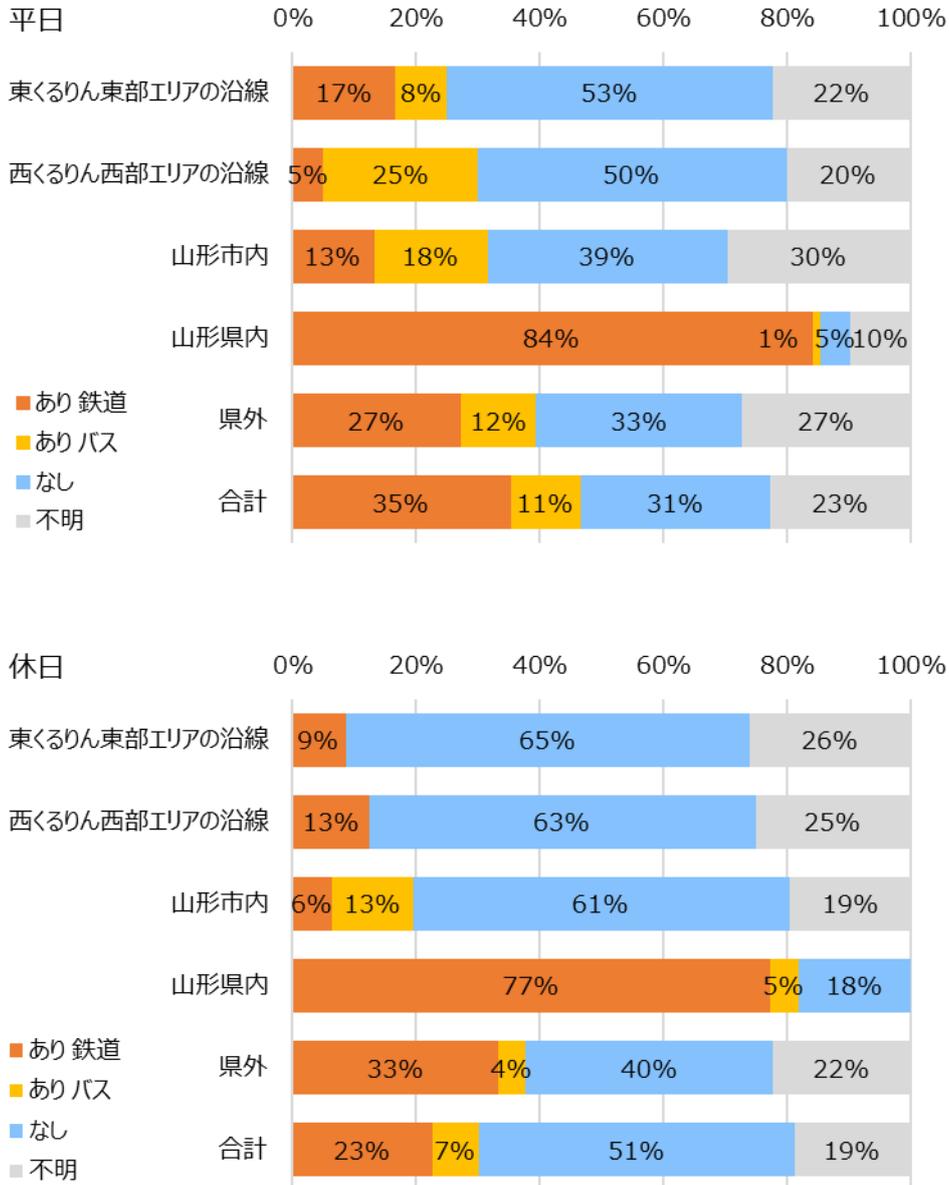


図 4-60 居住地別 他公共交通機関との乗り継ぎ利用の状況



(4) 利用頻度

平日は、「ほぼ毎日」、「週4～5日」、「週2～3日」が約5割を占め、頻度高く利用されている。休日、「月1～2日」、「数ヶ月に1回」の割合が約5割を占める。

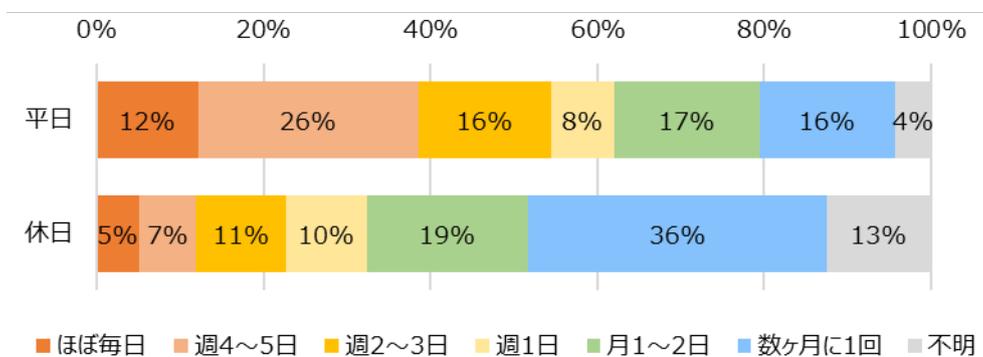
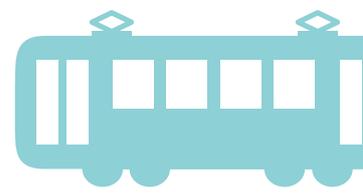


図 4-61 利用頻度別



(5) 利用目的・目的地

平日は通勤・通学で利用している人が多いが、買物、食事・娯楽等での利用も見られる。休日は食事・娯楽等、買物、観光での利用が多い。目的地では七日町周辺が多く、中心市街地の周遊に寄与している。

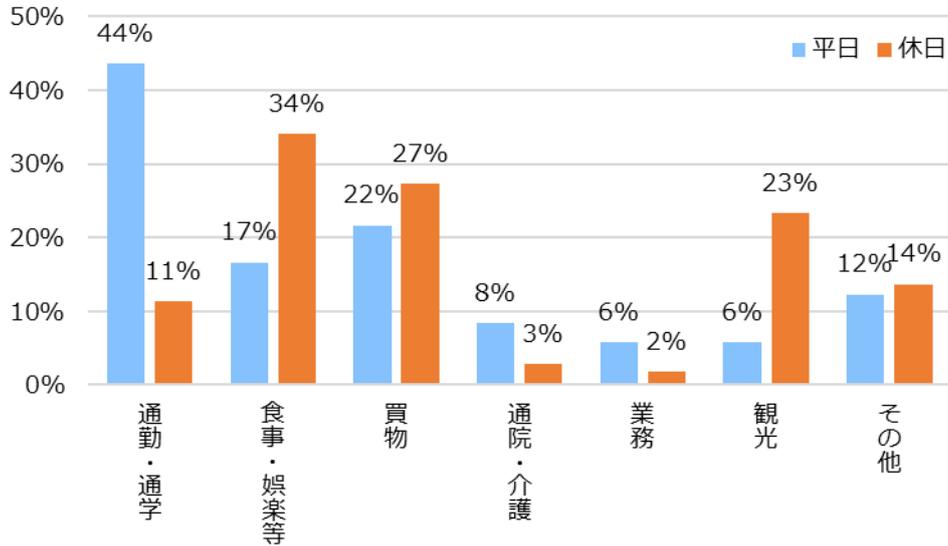


図 4-62 利用目的

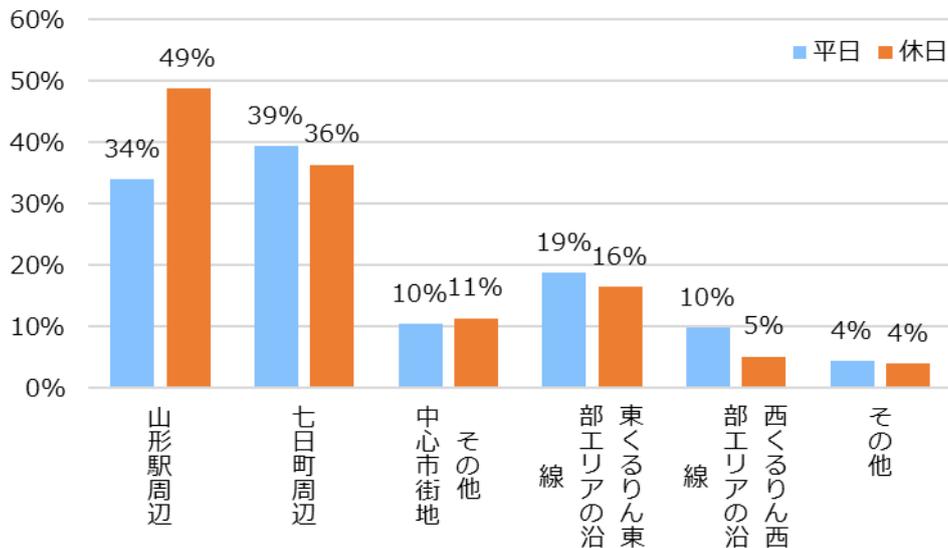
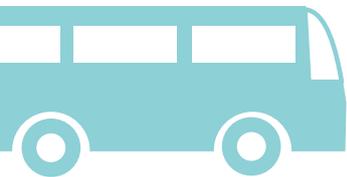


図 4-63 目的地



(6) 消費額・立ち寄り

平日と比べ、休日は市内でお金を使う利用者が多い。平日は平均約 2,000 円/人、休日は平均約 3,500 円の消費額となっている。

立ち寄り箇所数も平日に比べ、休日は多い傾向である。平日は平均約 1.3 箇所/人、休日は約 1.7 箇所/人で、特に休日は 2 箇所以上の場所に立ち寄っている割合が 5 割を占める。

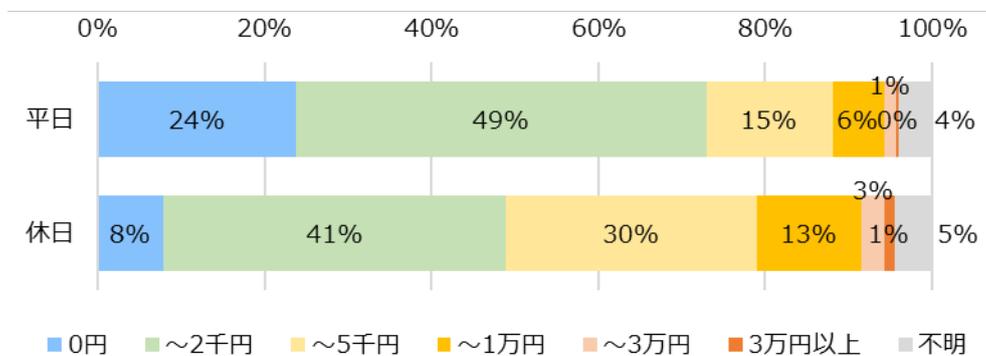


図 4-64 消費額

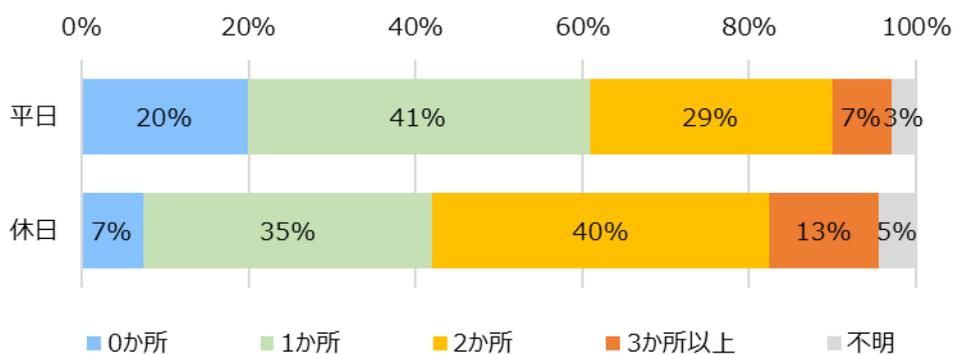
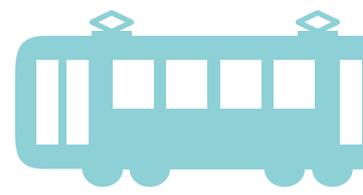


図 4-65 立ち寄り箇所数



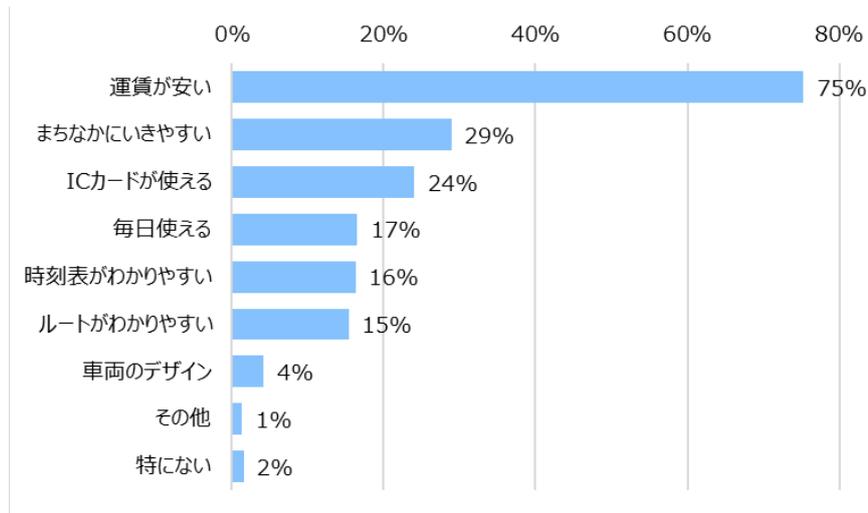
4.3.3 良いところ・改善要望

(1) 良いところ・改善要望 全体

良いところとして、「運賃が安い」を選んだ人が最も多い。次いで、「まちなかにいきやすい」、「ICカードが使える」と続く。

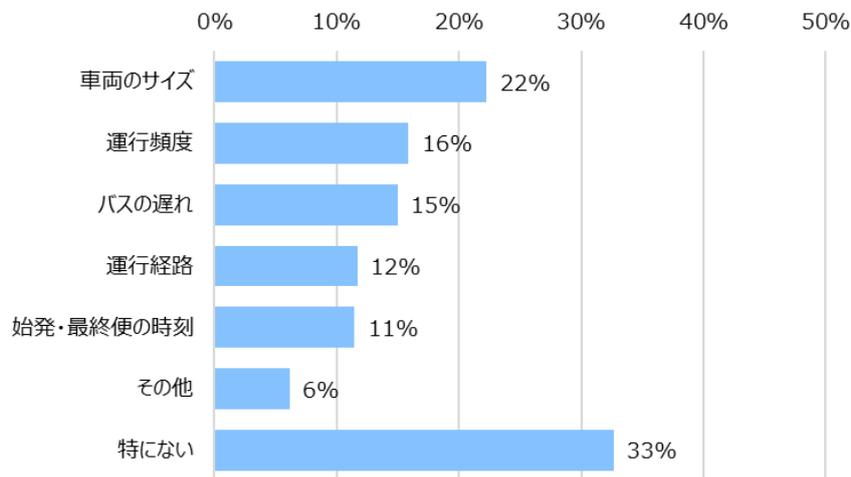
「特にない」を選択した人は2%であり、ほとんどの利用者がサービスに良い面があると感じている。

改善要望について、「特にない」を選択した人が約3割。要望事項の選択では、「車両のサイズ」を挙げた人が比較的多い。



※複数回答

図 4-66 良いと感じるところ (全体)



※複数回答

図 4-67 改善要望 (全体)



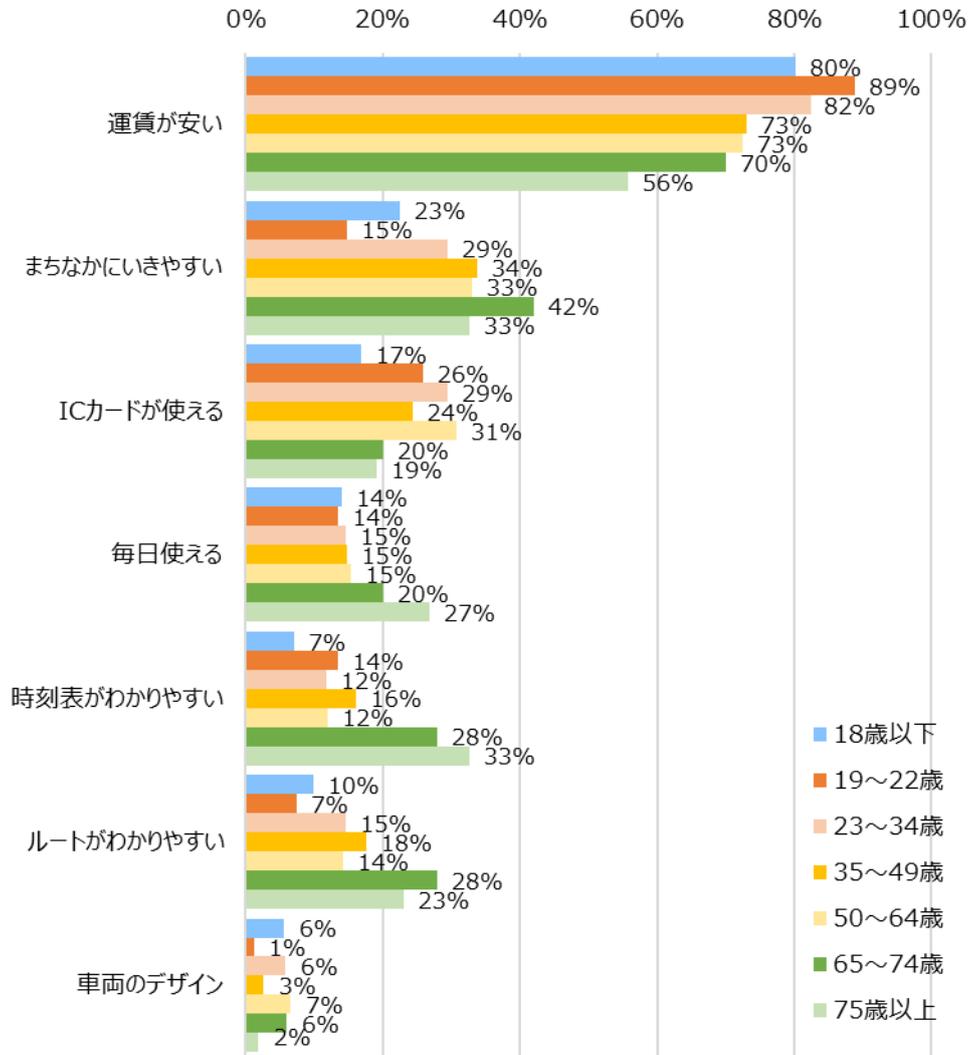
(2) 良いところ

1) 年齢階層別

「運賃が安い」は、どの年齢階層からもおおむね良い点として挙げられている。

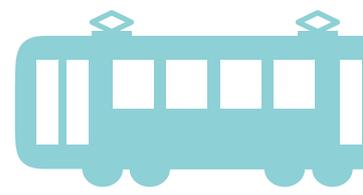
「まちなかにいきやすい」、「毎日使える」、「時刻表がわかりやすい」、「ルートがわかりやすい」は、65歳以上の人が比較的挙げている。

「ICカードが使える」は23～64歳の層で比較的挙げられている。



※複数回答

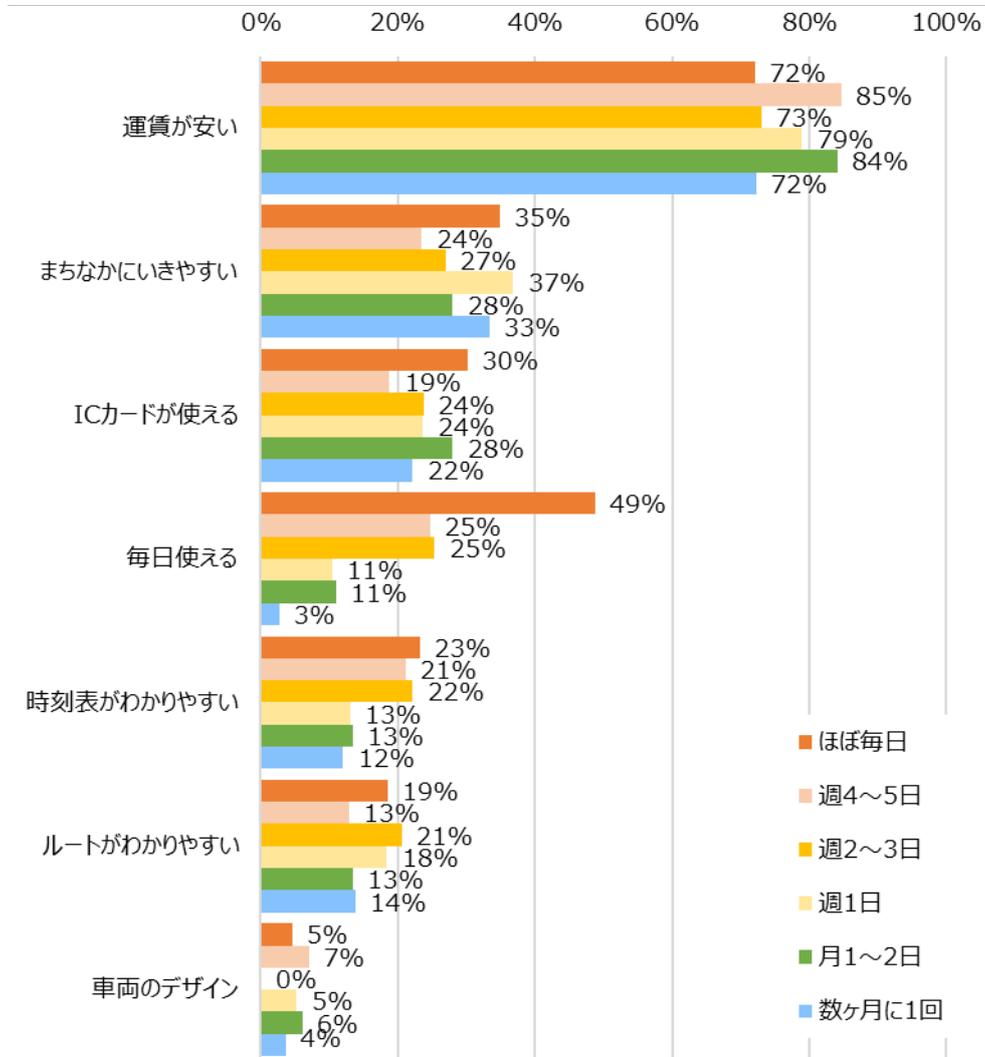
図 4-68 良いと感じるところ（年齢階層別）



2) 利用頻度別

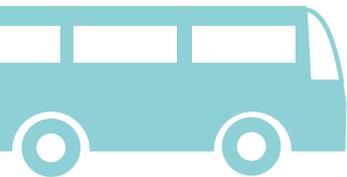
「運賃が安い」は、どの利用頻度の人からも挙げられている。

週 2～3 回以上の利用頻度が高い人は、「毎日使える」、「時刻表がわかりやすい」ことを評価している。



※複数回答

図 4-69 良いと感じるところ（利用頻度別）



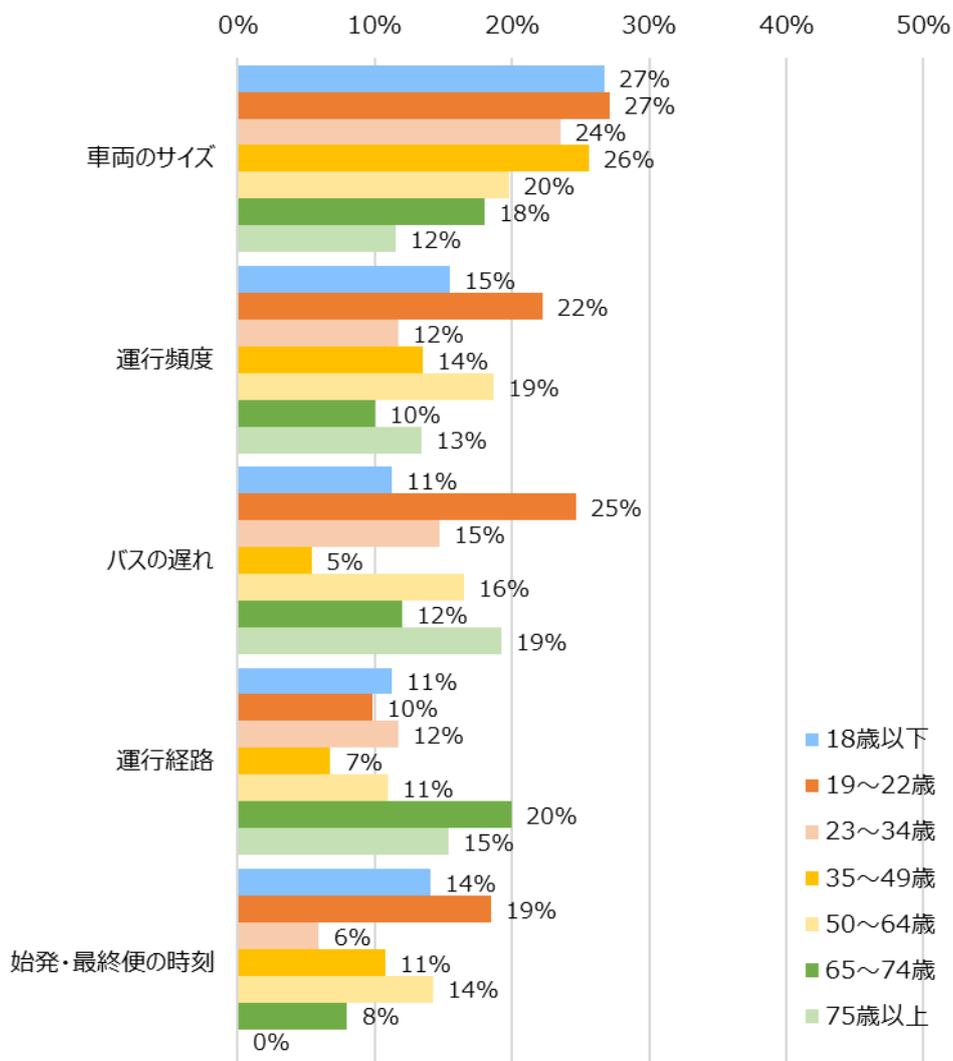
(3) 改善要望

1) 年齢階層別

49歳以下の比較的若い層で「車両のサイズ」が挙げられている。

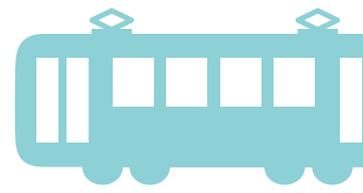
75歳以上では、「バスの遅れ」が比較的多く挙げられている。

19～22歳では、「運行頻度」、「バスの遅れ」、「始発・最終便の時刻」とダイヤに関する要望が多く挙げられている。



※複数回答

図 4-70 改善要望（年齢階層別）

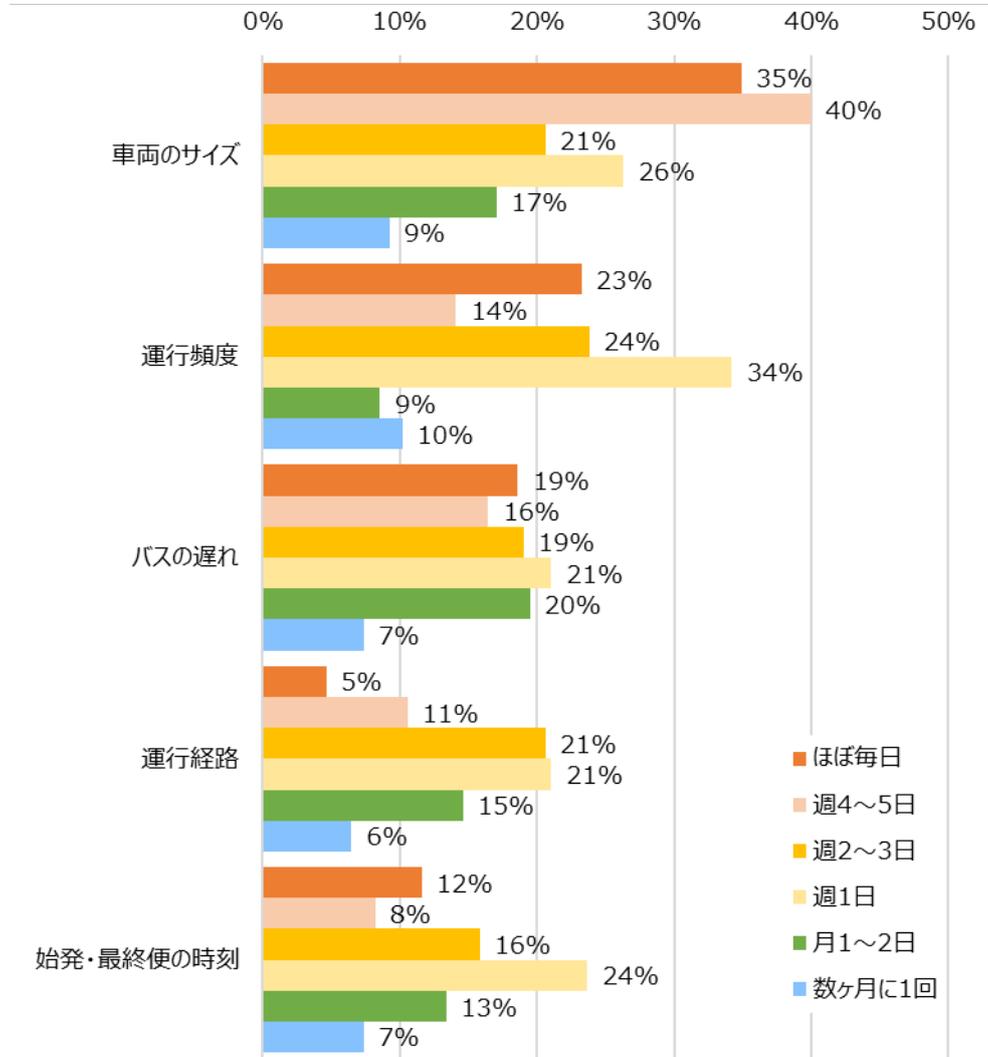


2) 利用頻度別

週4日以上利用する層から「車両のサイズ」が多く挙げられている。

週4日以上利用する層は、「運行経路」や「始発・最終便の時刻」については、選択している人が少なく現行の運行内容でおおむね満足していると考えられる。

月に1回以上利用するどの層からも「バスの遅れ」について挙げられている。



※複数回答

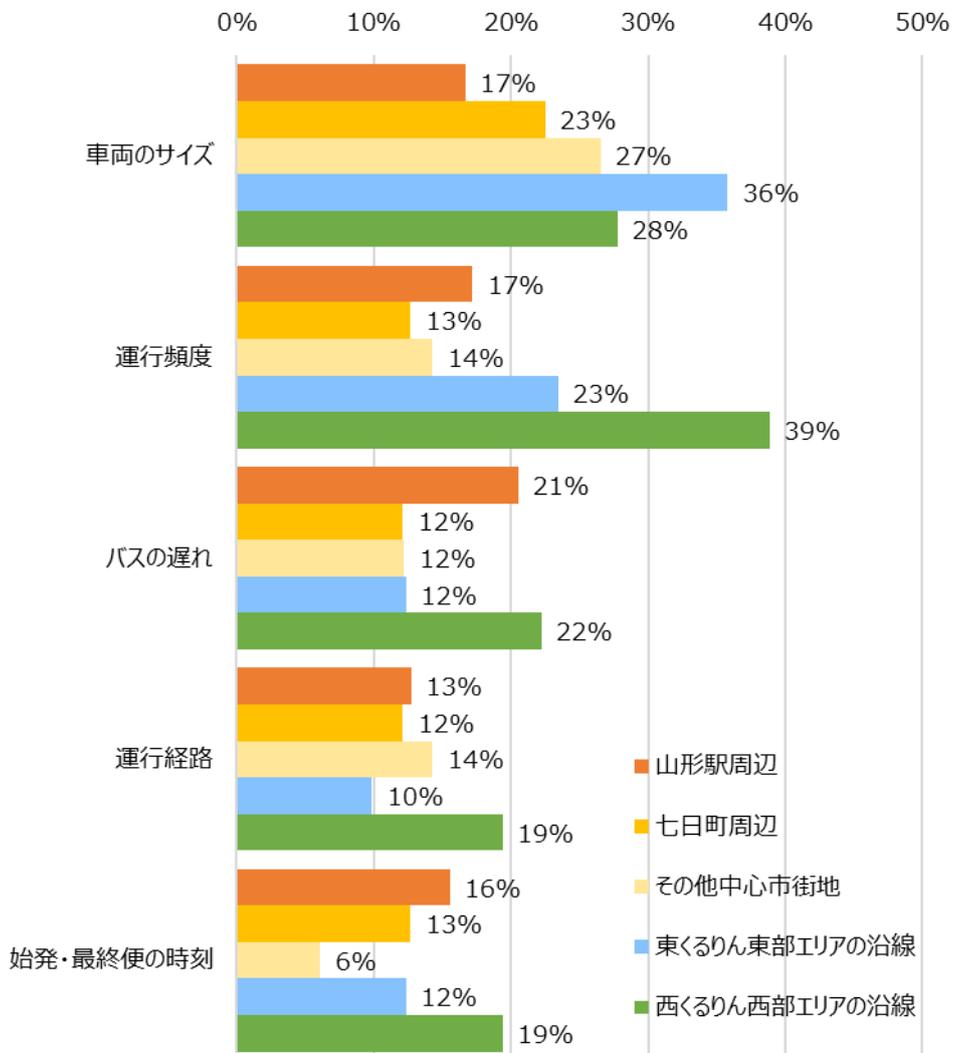
図 4-71 改善要望（利用頻度別）



3) 目的地別

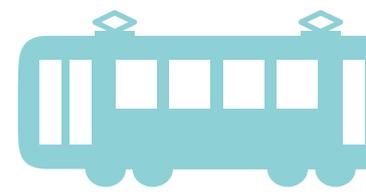
「車両のサイズ」は、山形駅周辺や七日町周辺以外を目的地としている利用者から要望が挙がっている。

「運行頻度」に関する要望は、特に西くるりん西部エリアの沿線を目的地としている利用者から多い。



※複数回答

図 4-72 改善要望（目的地別）

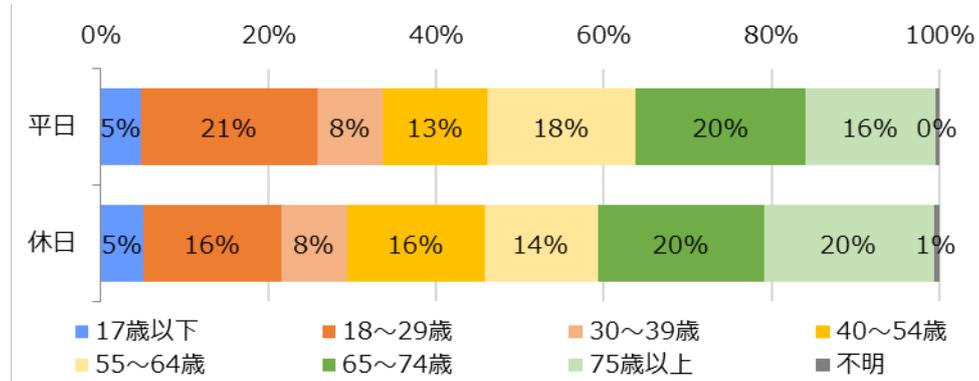


4.3.4 2020年調査との比較

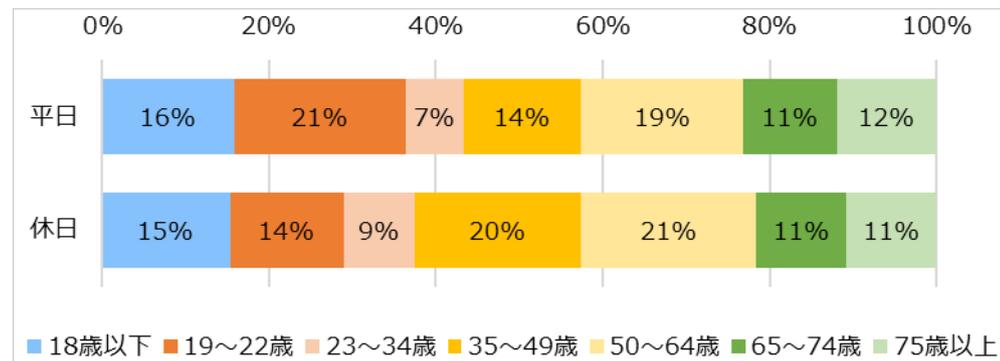
(1) 利用者属性

令和2年(2020年)と比較すると、平日・休日ともに65歳未満の割合が大きくなっている。

2020年



2025年

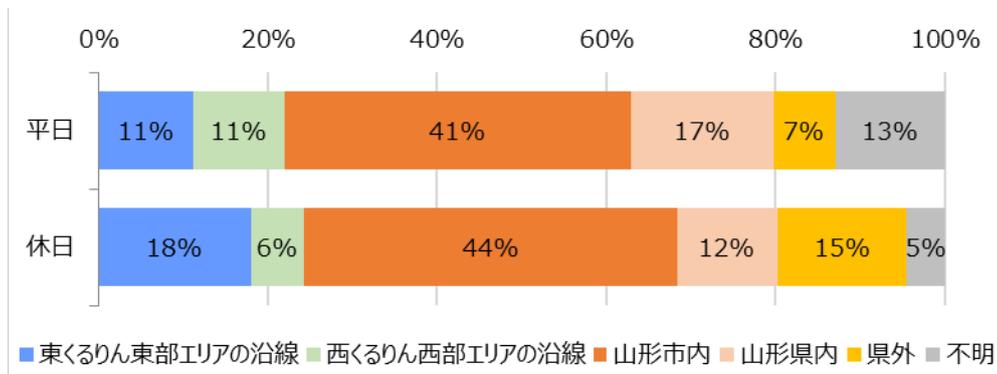


※選択肢が異なるため、年齢の区分は2020年と2025年で一致しない
図 4-73 2020年調査との比較 年齢構成

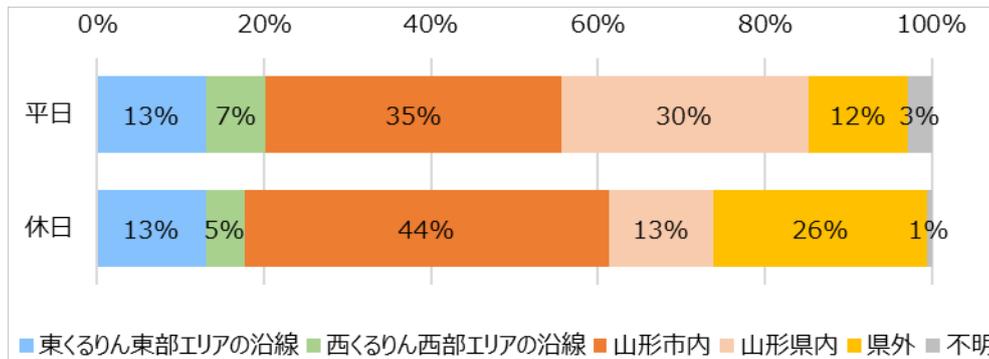


居住地別では、市外の利用者の割合が大きくなっている。

2020年

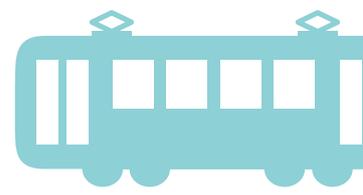


2025年



※沿線エリア：バス停からおおむね徒歩5分以内

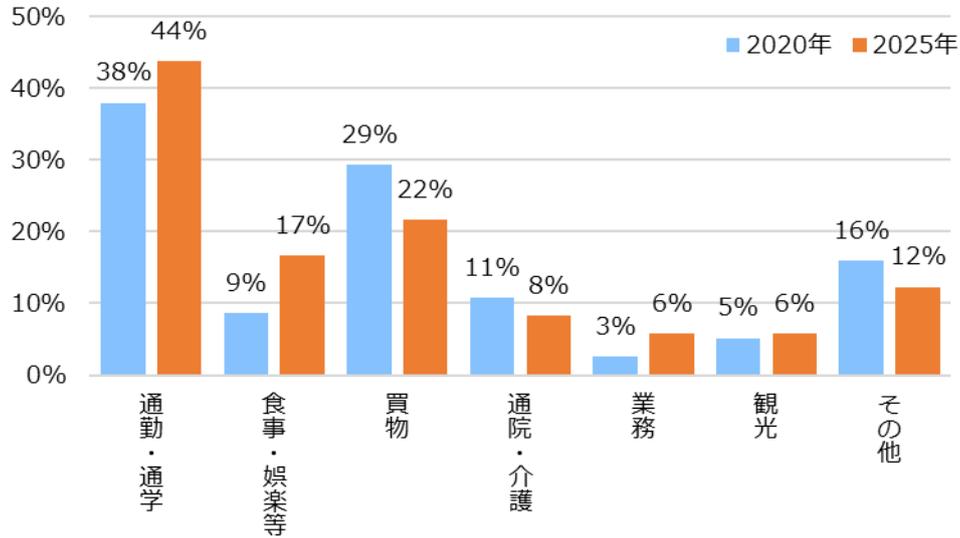
図 4-74 2020年調査との比較 居住地



(2) 利用目的

利用目的では、通勤・通学、食事・娯楽等、観光が増加し、相対的に買物の割合が減少した。

平日



休日

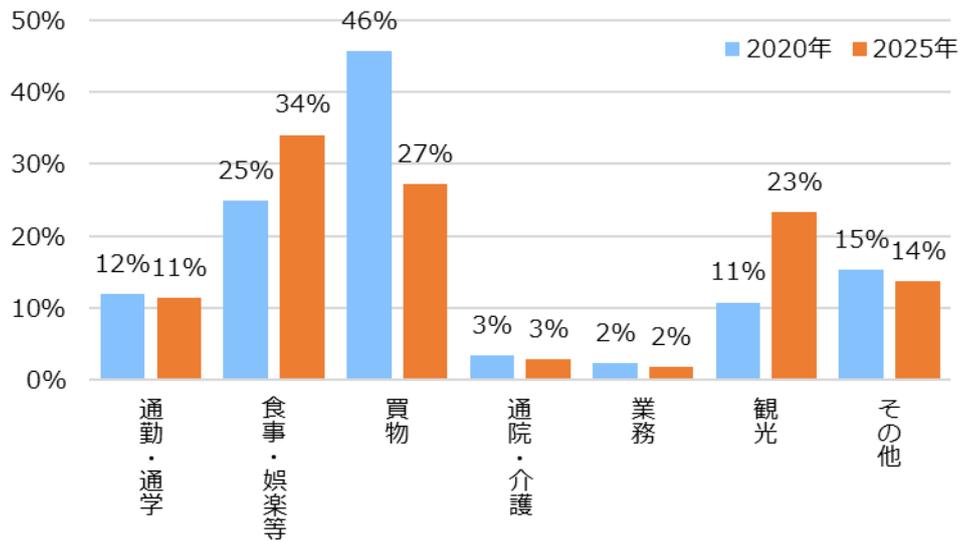
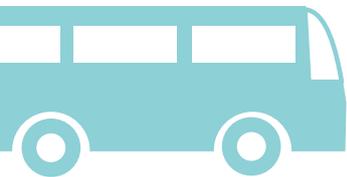


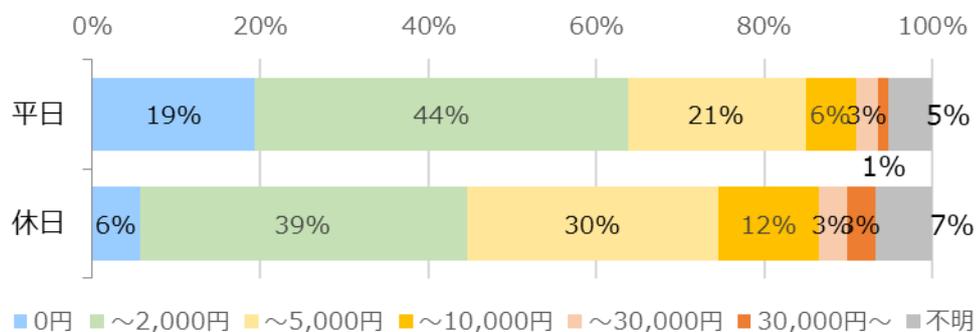
図 4-75 2020年調査との比較 利用目的



(3) 消費額・立ち寄り

消費額、立ち寄り箇所数は平日は減少傾向。通勤・通学の割合が増加したためと考えられる。休日の傾向は平日ほどの変化は見られない。

2020年



2025年

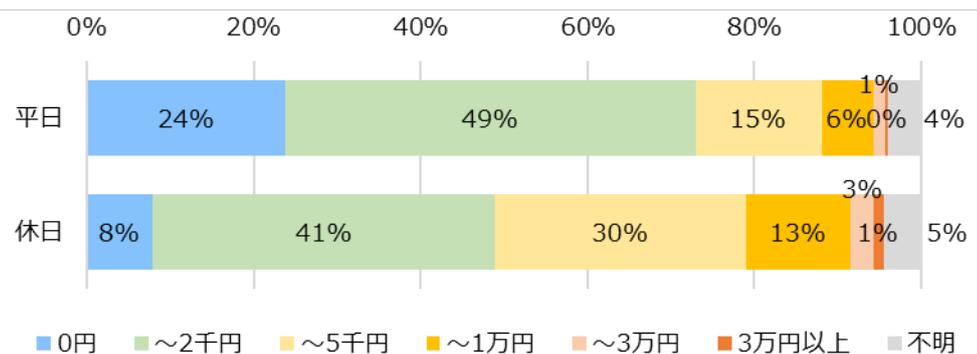
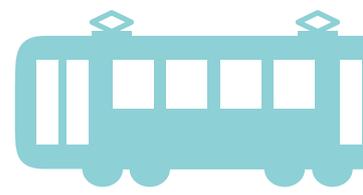
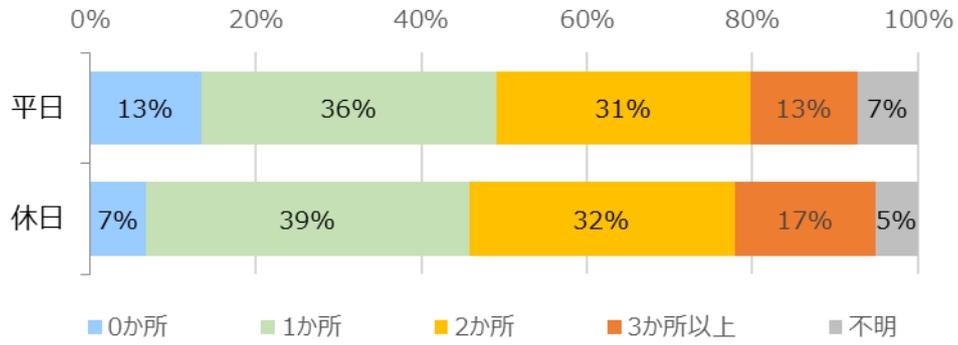


図 4-76 2020年調査との比較 消費額



2020年



2025年

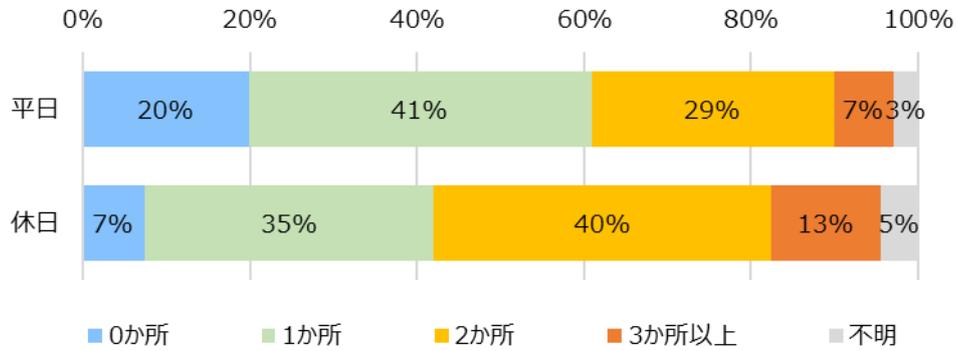
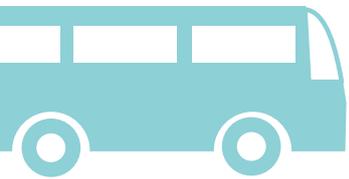


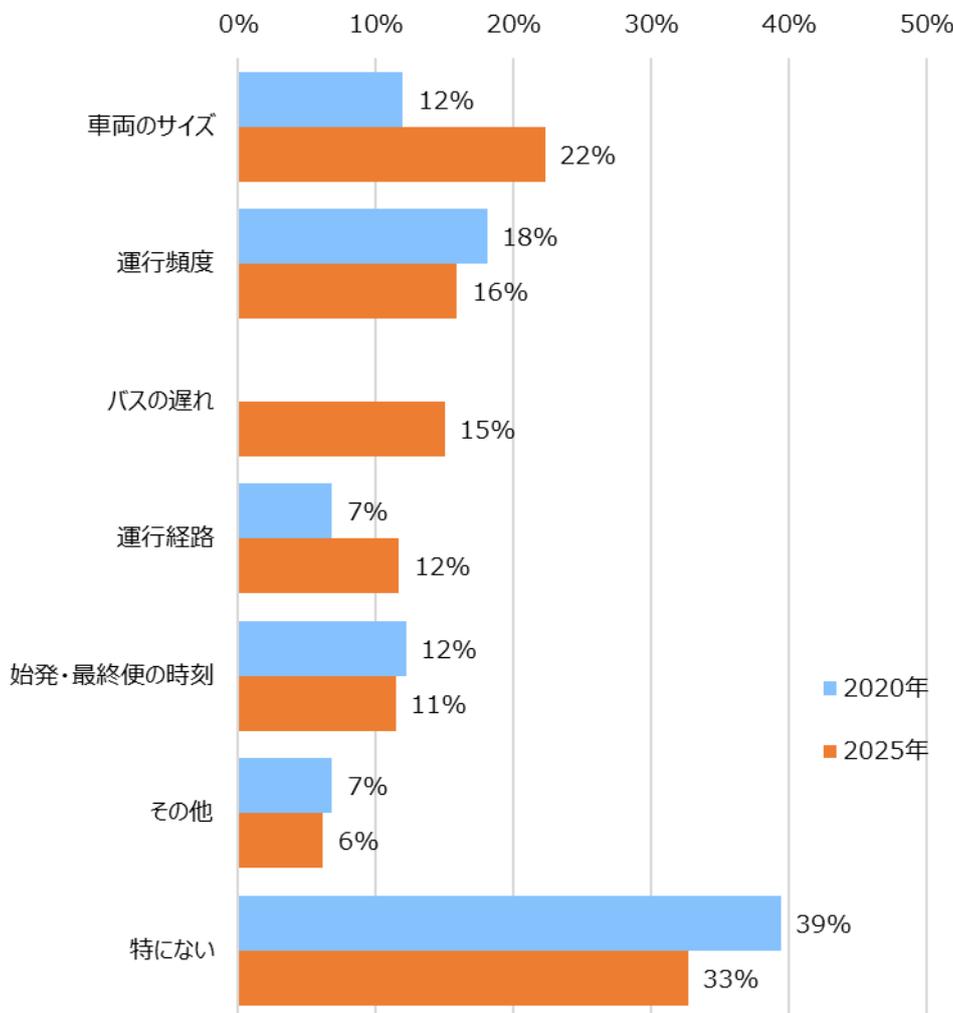
図 4-77 2020年調査との比較 立ち寄り箇所数



(4) 改善要望

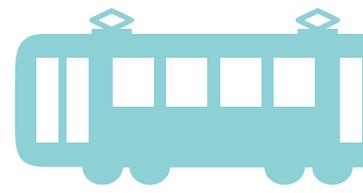
1) 全体

令和2年(2020年)と比較して「車両のサイズ」、「運行経路」を改善点として挙げる利用者が多い。ただし、依然として「特にない」の回答が最も多い。



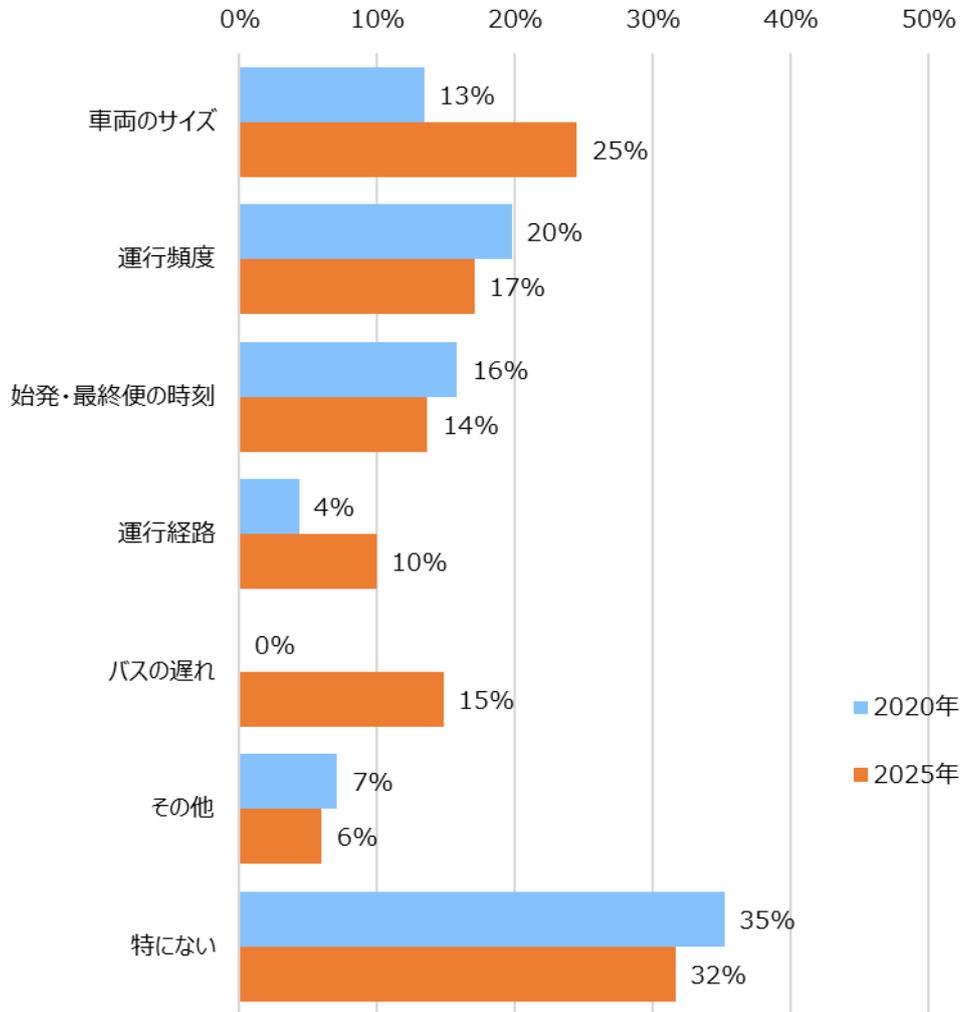
※複数回答

図 4-78 2020年調査との比較 改善要望(全体)



2) 64 歳以下

64 歳以下に着目すると、「車両のサイズ」、「運行経路」への改善要望が増加している。「運行頻度」、「始発・最終便の時刻」については、減少傾向。



※複数回答

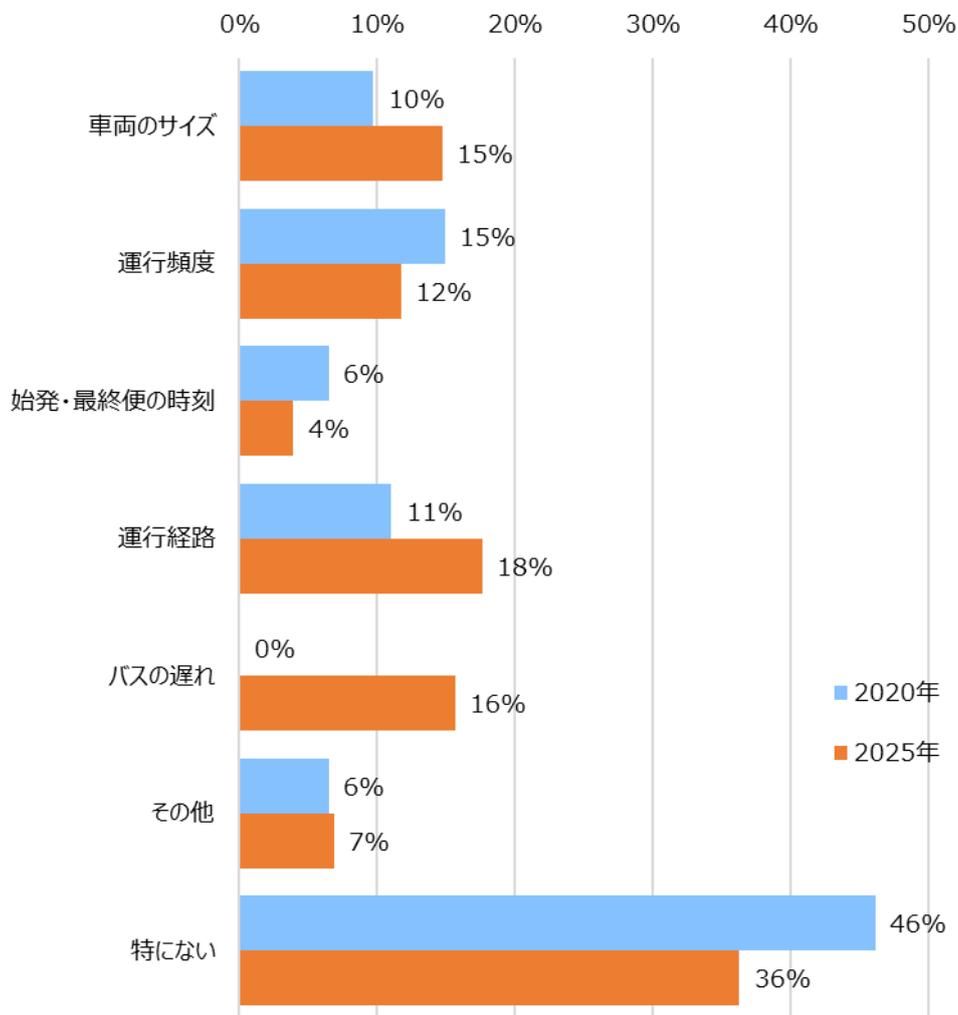
図 4-79 2020 年調査との比較 改善要望（64 歳以下）



3) 65 歳以上

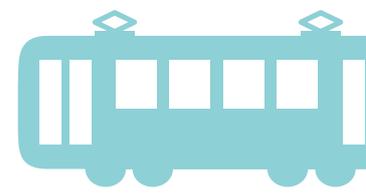
65 歳以上に着目すると、「車両のサイズ」、「運行経路」への改善要望が増加しているが、64 歳以下と比較すると「運行経路」が重視されている。

「運行頻度」、「始発・最終便の時刻」について、減少傾向な点は 64 歳以下と同じ。



※複数回答

図 4-80 2020 年調査との比較 改善要望 (65 歳以上)



4.3.5 まとめ

■利用者の特性

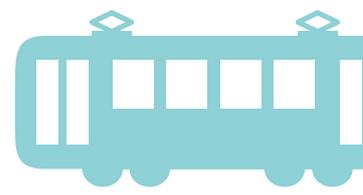
- ・ 平日・休日ともに幅広い年齢層、沿線居住者だけでなく山形県内外の方に利用されており、都市圏の広域ネットワークにおける中心市街地の端末交通手段として機能している。
- ・ 令和2年(2020年)と比較すると65歳未満の利用割合が大きくなっている。また、市外の居住者の利用割合も大きくなっている。
- ・ 交通系ICカードの利用は平日で7割、休日で5割であり、特に県外からの来訪者はICカードの利用率が9割と高い。
- ・ 利用頻度では、平日は高頻度利用者の割合が大きいが、休日は低頻度の利用者の割合が大きく、平日と休日で利用している方は異なると考えられる。
- ・ 通勤・通学、買物等の私事と、多様な目的で利用されている。2020年と比較すると、通勤・通学、食事・娯楽等で利用している割合が増加しており、コロナ禍からの回復と考えられる。
- ・ 平日で7割、休日で9割の方が、消費活動、立ち寄りを行っており、まちづくりに寄与している。2020年と比較すると平日の消費額や立ち寄り箇所数は減少傾向にあるが、通勤・通学の割合が増加したことが要因と考えられる。

■良いところ、改善要望

- ・ 良い点として「運賃が安い」ことが最も挙げられたが、昨今の輸送費の増大や並行する路線バスと価格差があるといった問題もあり、サービス水準を検討するうえでは課題である。
- ・ 「まちなかにいきやすい」、「時刻表がわかりやすい」、「ルートがわかりやすい」といった回遊性に関わる項目は、65歳以上の方からより高く評価されている。
- ・ 利用頻度が高い利用者から「ICカードが使える」ことも評価されており、導入効果があったと考えられる。
- ・ 改善要望は、「特にない」が3割と最も大きな割合を占めている。要望事項の中では「車両のサイズ」が最大。
- ・ 利用頻度が高い利用者から「車両のサイズ」が改善要望として多く挙げられており、輸送力に課題がある。
- ・ 2020年の改善要望と比較すると、「車両のサイズ」の割合が大きくなっている。この傾向は特に64歳以下の層で見られる。



第5章
これまでの
取り組みの評価



第5章 これまでの取り組みの評価

5.1 基本方針ごとの取り組み

令和3年度(2021年度)から令和7年度(2025年度)までを計画期間とする現計画(山形市地域公共交通計画)の取り組みの整理と評価を行った。

現計画においては、4つの目標と、それぞれに対応した施策、評価指標を設定している。

表 5-1 現計画における目標、施策、評価指標

目標	目標を達成するための施策	評価指標
1. まちづくりと連動した公共交通ネットワークの再編	交通軸の構築	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通の利用者数(市内主要鉄道駅の利用者数、路線バス、コミュニティバスの利用者数の計)
	交通結節点の整備	
	鉄道、バスの利便性向上	
	市街地の回遊を支えるバスの運行	
	広域的な移動や観光移動を支える公共交通等の推進	
2. 徒歩や公共交通などで楽しめる中心市街地の移動環境づくり	中心市街地の暮らしやすさやにぎわいに資する移動環境の形成	<ul style="list-style-type: none"> ベニちゃんバス東くるりん・西くるりんの利用者数 中心市街地における上屋やベンチの設置などのバス待ち環境の整備件数(5年間の累計)
	公共交通を利用した中心市街地へのお出かけの促進	
3. 公共交通による生活実態に即した身近な移動の支援	郊外地域における新たな公共交通の導入等による生活交通の確保	<ul style="list-style-type: none"> 日常の外出(通勤、通学、食料品買物及び通院)における利用交通手段のうち自家用車等の割合 外出を控えている理由として交通手段がないと答えている高齢者の割合 公共交通への公的資金投入額 公的資金が投入されている公共交通事業の収支率
	持続可能な公共交通事業の経営	
	高齢者への支援や学生の足の確保	
4. 公共交通のわかりやすく・使いやすい利用環境の形成	MaaSの導入	<ul style="list-style-type: none"> 路線バス等の利用者に占める交通系ICカード利用者の割合
	便利で楽しい公共交通のPR、公共交通利用に向けた意識醸成	
	誰もが安心して使える利用環境づくり	

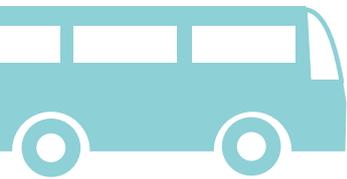


表 5-2 目標 1 の主な取り組み状況

目標を達成するための施策		取り組み状況
交通軸の構築		<ul style="list-style-type: none"> 公共交通ネットワークビジョンを作成し、大骨格・中骨格・小骨格・神経系で交通軸構築の方針を整理
交通結節点の整備	交通結節点の整備	<ul style="list-style-type: none"> 令和 4 年（2022 年）に山形市交通結節点整備方針を策定 楯山駅周辺で、南北自由通路や駅前広場の整備、踏切の集約等を行うための基本調査を実施 市南部の新駅について、鉄道事業者と継続的に協議 令和 5 年（2023 年）3 月に、北山形駅周辺のバリアフリー化が完了
	新駅の検討	
	鉄道駅をはじめとした結節のバリアフリー化	
鉄道、バスの利便性向上	バス幹線路線の設定	<ul style="list-style-type: none"> バスの幹線路線については現状未設定 交通結節点（道の駅やまがた蔵王）を経由するよう、経路・ダイヤの見直しを実施 山形市役所前・山形駅前・山交ビルバスターミナルなどの主要なバス停において、デジタルサイネージの設置や、待合所のリノベーション等、待合環境の改善や分かりやすい案内表示を設置
	バス路線の経路・ダイヤ等の見直し	
	バスの定時性・安全性を確保するためのバスレーン ⁵ の導入検討	
	バス状況による交通流への影響緩和のためのバスベイ設置	
	バス停のバス待ち環境の改善	
	鉄道の南北縦貫運行に向けた検討	
市街地の回遊を支えるバスの運行	南部循環バス（（仮称）南くるりん）の導入	<ul style="list-style-type: none"> 南くるりんは令和 5 年度、令和 6 年度（2024 年度）に運行実証実験を実施 北くるりんは南くるりんの効果検証も踏まえ、実証運行に向けたルート等の検討を実施 ベニちゃんバスは、「ベニちゃんバスのうた」での PR や「無料 DAY」の実施等、利用促進策を展開し、令和 6 年度には、過去最高の年間のべ約 50 万人が利用
	北部循環バス（（仮称）北くるりん）の導入	
	ベニちゃんバス東くるりん・西くるりんの運行	
広域的な移動や観光移動を支える公共交通等の推進	観光客向け周遊環境の向上	<ul style="list-style-type: none"> やまがた MaaS「らくのる」において、路線バスとベニちゃんバスの 1 日乗車券等を組み合わせたデジタルチケットを導入 蔵王と山寺を結ぶ、定額タクシーチケットを販売
	蔵王と山寺を結ぶ観光路線の検討	
	山形～仙台間の公共交通の利用拡大	
	連携中枢都市圏における広域的な公共交通ネットワークの構築	

⁵ バスレーン：区間や時間を限ってバスの専用または優先走行が指定された車線。専用レーンと優先レーンの2種類がある。

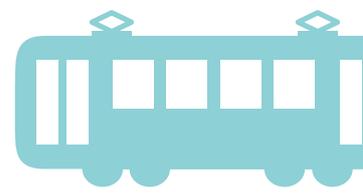


表 5-3 目標 2 の主な取り組み状況

目標を達成するための施策		取り組み状況
中心市街地の暮らしやすさにぎわいに資する移動環境の形成	中心市街地におけるカーシェアの導入促進及びシェアサイクルの導入	<ul style="list-style-type: none"> ・ シェアサイクルは令和 4 年（2022 年）10 月に導入、以降利用者数は増加の一途をたどっている ・ バス利用環境について、中心市街地のバス停へベンチを設置し快適性を向上 ・ ベニちゃんバスは、「ベニちゃんバスのうた」での PR や「無料 DAY」の実施等、利用促進策を展開し、令和 6 年度（2024 年度）には、過去最高の年間のべ約 50 万人が利用
	歩行者空間整備と連動した、バス待ち環境や案内表示の改善	
	歩行者空間整備と連動した、バス利用環境の構築	
公共交通を利用した中心市街地へのお出かけの促進	ベニちゃんバス東くるりん・西くるりんの運行	<ul style="list-style-type: none"> ・ やまがた MaaS「らくのる」を活用し、商業施設等との連携により、公共交通の利用とセットになったお得チケットを造成することで、公共交通の利用とともに域内消費を促進
	商店街等と連携した割引やポイントサービスの導入検討	
	観光客向け周遊環境の向上	

表 5-4 目標 3 の主な取り組み状況

目標を達成するための施策		取り組み状況
郊外地域における新たな公共交通の導入等による生活交通の確保	タクシー等を活用した新たな公共交通の導入（モデル事業の実施）	<ul style="list-style-type: none"> ・ タクシー等を活用した公共交通のモデル事業を実施し、各モデルを評価することで、事業の横展開を検討 ・ コミュニティバス等については、地域とともに PR に取り組むことで利用促進を図っているが、利用が伸びない路線もあり、改善が必要 ・ 福祉輸送等との連携として、日常生活で必要な行先ごとにタクシーへの同乗をマッチングする等、高齢者の生活支援を目的としたモデル事業を、福祉担当部署を中心に実施
	郊外と中心部を結ぶコミュニティバス等の運行	
	福祉輸送やその他輸送手段との連携	
持続可能な公共交通事業の経営	路線バス赤字路線への運行補助	<ul style="list-style-type: none"> ・ 市民生活の足の確保を目的に、路線バス赤字路線へ、継続的な支援を実施 ・ タクシー等を活用した公共交通のモデル事業を実施し、各モデルを評価することで、事業の横展開を検討
	タクシー等を活用した新たな公共交通の導入（モデル事業の実施）	
高齢者への支援や学生の足の確保	高齢者や免許返納者等の移動に困っている方への支援の見直し	<ul style="list-style-type: none"> ・ 路線バス定期券への IC カードの導入や、タクシー券の利用期間の延長（1 年→2 年）等により、高齢者外出支援事業制度を改善 ・ 車を持たない大学生を中心にシェアサイクル利用が拡大していることから、大学生のニーズ等に応じてサイクルポートの配置を検討し、学生の 2 次交通を拡充
	学生の足の確保	

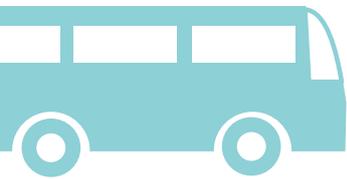


表 5-5 目標 4 の主な取り組み状況

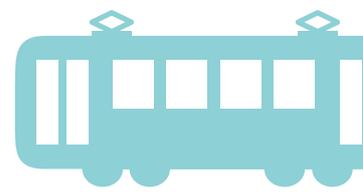
目標を達成するための施策		取り組み状況
MaaS の導入	MaaS の導入	・ 商業・観光等の様々な生活サービスと連携したサービスを展開し、MaaS の利便性を向上
	山形県地域公共交通プラットフォームとの連携	・ 県主導で整備された GTFS-JP (標準的なバス情報フォーマット) の活用により、各種経路検索サービス等の利便性が向上
	交通系 IC カード導入による利便性向上	・ 令和 4 年 (2022 年) 5 月に、山交バス株式会社が主体となり、地域連携 IC カード「ヤマコウチェリカ」を発行。令和 6 年度 (2024 年度) 末で累計 41,224 枚販売される等、キャッシュレス化を推進
便利で楽しい公共交通の PR、公共交通利用に向けた意識醸成	わかりやすいバス案内	<ul style="list-style-type: none"> ・ バスナビシステムの導入により、リアルタイムに路線バスの運行情報が確認できるようになることで、わかりやすいバス案内を実現 ・ 若年層を対象にしたモビリティマネジメントを実施 ・ 「はたらく車大集合」のイベントへの参加等により、路線バスやベニちゃんバス、コミュニティサイクルの普及啓発
	スマートフォンアプリ等による利用案内、SNS による情報発信	
	若者向け PR の推進	
	観光地と協働した公共交通利用キャンペーン等 PR イベントの実施	
	公共交通利用のきっかけづくり、啓発活動	
誰もが安心して使える利用環境づくり	バリアフリー車両、環境にやさしい車両、ユニバーサルデザインタクシー*等の導入促進	・ 民間の交通事業者において、国の支援を活用してバリアフリー車両が購入される等、誰もが利用しやすい公共交通サービスが展開
	感染症に強い公共交通利用環境の整備	



5.2 評価指標の達成状況

各基本方針に対して、あらかじめ設定された評価指標にて取り組みの成果を評価した。

目標	指標	計画策定時 (R2) (2020)	R3 (2021)	R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	目標値 (R7) (2025)	参考 R6 までの 達成状況	達成見込 (R7 未時点)	評価 (達成できなかった理由など)	
1.まちづくりと連動した公共交通ネットワークの再編	公共交通の利用者数 (市内主要鉄道駅の利用者数、路線バス、コミュニティバスの利用者数の計)	5,141 千人/年	8,659 千人/年	9,578 千人/年	11,145 千人/年	—	—	11,189 千人/年	未達成 (99.6%)	—	・路線バス、ベニちゃんバスともに利用者数は増加傾向であり、令和6年度(2024年度)の利用者数は新型コロナウイルス感染症流行以前の令和元年度(2019年度)以前の利用者数を超えている。 ・他コミュニティバスの情報発信、利用促進を継続的に行う必要がある。	
2.徒歩や公共交通などで楽しめる中心市街地の移動環境づくり	ベニちゃんバス東くるりん・西くるりんの利用者数	327,942 人/年	372,159 人/年	437,370 人/年	480,571 人/年	509,857 人/年	—	492,316 人/年	達成 (104%)	—	・新型コロナウイルス感染症が流行した令和2年(2020年)には、ベニちゃんバスの利用者数が大きく減少したが、令和6年度の利用者数はコロナ以前の水準以上に回復した。 ・バス待ち環境の整備も進んでおり、中心市街地におけるバス利便性は高まっている。	
	中心市街地における上屋やベンチの設置などのバス待ち環境の整備件数(5年間の累計)	0件	0件	1件	3件	8件	11件 (見込)	10件	未達成 (80%)	達成 (110%)		
3.公共交通による生活実態に即した身近な移動の支援	日常の外出(通勤、通学、食料品買物及び通院)における利用交通手段のうち自家用車等の割合	通勤： 83.9%	—	—	—	—	通勤： 83.9%	通勤：83.9%	—	達成	・通学については、自動車による送迎の割合が増加し、路線バス、徒歩による移動の割合が減少している。 ・食料品買物及び通院については、自分で自家用車を運転する方の割合が増加し、路線バスによる移動の割合が減少している。	
		通学：14.9%	—	—	—	—	通学： 35.1%	通学： 14.9%	—	未達成	・公共交通がないことで、外出を控えている高齢者がおり、高齢者の移動不安を拭ききれていない。 ・「外での楽しみがない」と回答している一般高齢者が令和2年時点の調査と比べて3.8%増加している。交流機会の創出など、高齢者の外出を促す施策もあわせて実施していく必要がある。	
		食料品買物及び通院： 86.3%	—	—	—	—	食料品買物及び通院： 86.9%	食料品買物及び通院： 86.3%	—	未達成	・公共交通利用の伸び悩みが一因となり、公共交通への公的資金の投入額が増加している。	
		外出を控えている理由として交通手段がないと答えている高齢者の割合	16.1%	—	—	12.7%	—	—	11.1% (R5 時点)	未達成	—	・令和2年以前は生活バス路線維持対策補助金の対象路線が10本前後であったが、令和3年度(2021年度)以後、対象路線が25本前後まで増加したことも公的資金投入額増加の一因と考えられる。
		公共交通への公的資金投入額(路線バス赤字補助額、コミュニティバス経費等の計)	120,940 千円/年	145,366 千円/年	134,862 千円/年	142,388 千円/年	184,539 千円/年	—	79,147 千円/年	未達成 (233%)	—	
	公的資金が投入されている公共交通事業の収支率(路線バス赤字路線、コミュニティバスの収支)	59.0%	65.1%	62.1%	61.6%	47.0%	—	65.2%	未達成	—		
4.公共交通のわかりやすく・使いやすい利用環境の形成	路線バス等の利用者に占める交通系ICカード利用者の割合	0%	0%	63.8%	71.1%	74.3%	—	50%	達成	—	・ICカード決済の導入直後から、目標値を超えており、利用者の割合も増加傾向にある。利用者同士の口コミや乗り方教室の実施によってICカードの利便性が広まったと考えられる。	



5.3 モデル事業の評価

5.3.1 モデル事業の概要

山形市地域公共交通計画の策定後、市内 4 地区を対象に地域住民の移動の足を確保することに加えて、将来的に類似の課題を抱える地域への横展開に向けた各施策の知見を蓄積することを目的として地域と協力しながら公共交通を導入するモデル事業の実証を進めてきた。以下に各地区で想定されていたモデル事業について掲載する。

表 5-6 地域公共交通計画に位置付けられているモデル地区と想定されたモデル事業

モデル地区	想定されたモデル事業
滝山地区	山大医学部周辺、吉原地区を運行経路として想定する循環バス
村木沢地区	「交通空白」が存在する郊外からの移動ニーズに着目した交通サービス
金井地区西部	人口が集中する地区であり、かつニーズの高い目的地が複数想定される場合に着目した交通サービス
楯山地区	「交通空白」が存在する地区における鉄道駅との結節に着目した交通サービス

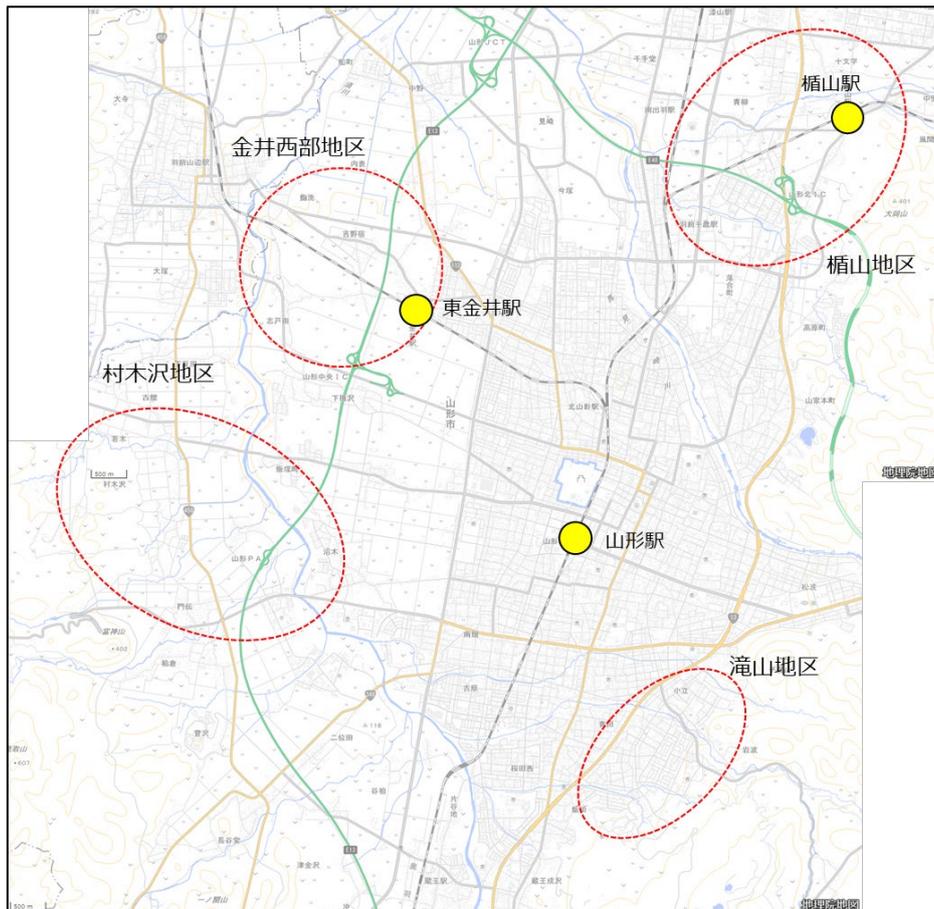


図 5-1 モデル事業の対象地域位置図



5.3.2 滝山地区モデル事業（南くるりん）

(1) 運行目的

滝山地区において、国道 13 号東側の商業施設や金融機関などの都市機能の多くが衰退し、地区に居住する全世代から買い物等における新たな公共交通が求められていることから、路線バス空白地帯である市街地南部の交通課題を解決するため、都市機能が集積している西側の地区と滝山地区を結び地域住民や学生の生活の足を確保するものである。また、将来的に整備される新駅やイオンモール山形南周辺の交通結節点からの二次交通のあり方を検証するものである。

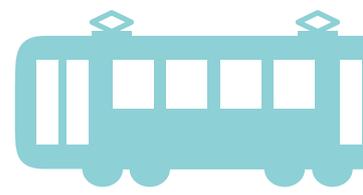
令和 5 年度(2023 年度)と令和 6 年度(2024 年度)でサービス内容の異なる定時定路線型の運行実験を実施した。

(2) 令和 5 年度運行実験

1) 運行趣旨

地区住民及び芸工大生を対象としたアンケート調査等の結果を踏まえ、東北芸術工科大学が休校期間である令和 5 年 8 月と授業期間である 10 月、降雪期である令和 6 年 1 月の 3 ヶ月間、乗車人数の推移や移動ニーズを把握するためイオンモール山形南と東北芸術工科大学を結ぶ運行実験を行うもの。

※想定利用者数約 12 人/便



2) 運行内容
a. 運行内容

表 5-7 南くるりん 令和5年度(2023年度)運行実験 運行内容

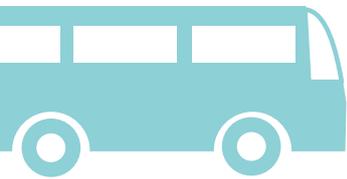
対象者	制限なし
運行形態	定時定路線型
運行車両	中型バス(定員49名、20席)
運行ルート	イオン山形南～東北芸術工科大学(右回り/左回り)
運行ダイヤ	1周1時間程度/便(8時台～20時台)
運賃	200円または300円
運行回数	毎日 各路線10便/日
運行実験期間	令和5年8月、10月、令和6年1月15日～31日(79日間)



図 5-2 南くるりん 令和5年度運行実験 運行マップ

b. 周知広報・利用促進策

- ・ チランの配布(滝山地区全戸配布、沿線地区(第六、南沼原、蔵王)の回覧、芸工大、沿線の商業施設等63カ所)
- ・ 広報やまがた
- ・ 山形市公式 SNS
- ・ デジタルサイネージ放映(イオン山形南、わが街ナビ、ほっとなるビジョン)
- ・ 乗車体験会



3) 運行実績
a. 実績

表 5-8 南くるりん 令和 5 年度（2023 年度）運行実験 運行実績

乗車実績	運行日数	利用者			平均乗車人数		運行経費 A	運賃収入			委託料 A-B
		小立先回り コース	中桜田先回り コース	合計	1日あたり	1便あたり		小立先回り コース	中桜田先回り コース	合計 B	
8月	31日	1,043人	916人	1,959人	63.2人	3.16人	4,984,722円	228,750円	196,416円	425,166円	4,559,556円
10月	31日	1,065人	927人	1,992人	64.3人	3.21人	4,548,102円	231,975円	194,695円	426,670円	4,121,432円
1月	17日	548人	511人	1,059人	62.3人	3.11人	2,495,390円	110,255円	107,205円	217,460円	2,277,930円
合計	79日	2,656人	2,354人	5,010人	63.4人	3.17人	12,028,214円	570,980円	498,316円	1,069,296円	10,958,918円

※1日あたり 63.4人（想定 243.5人）／1便あたり 3.17人（想定 12.17人）、収支率 8.9%

b. 利用時間帯

表 5-9 南くるりん 令和 5 年度運行実験 利用時間帯

乗車実績（便）	1便	2便	3便	4便	5便	6便	7便	8便	9便	10便	合計
時間帯	8:40 ～ 9:58	9:50 ～ 11:08	11:00 ～ 12:18	12:10 ～ 13:28	13:20 ～ 14:38	14:30 ～ 15:48	15:40 ～ 16:58	16:50 ～ 18:08	18:00 ～ 19:18	19:10 ～ 20:28	
小立先回りコース	227人	329人	327人	344人	377人	270人	249人	246人	180人	107人	2,656人
中桜田先回りコース	244人	272人	269人	300人	347人	253人	238人	194人	140人	97人	2,354人
合計	471人	601人	596人	644人	724人	523人	487人	440人	320人	204人	5,010人

c. 停留所別乗降者数

表 5-10 南くるりん 令和 5 年度運行実験 停留所別乗降者数（上位 5 カ所）

バス停名	乗車	降車	合計
イオン山形南店	1,562人	1,663人	3,225人
芸術工科大学前	415人	498人	913人
松見町	372人	416人	788人
青田	343人	263人	606人
大学病院	239人	240人	479人

d. 利用者層

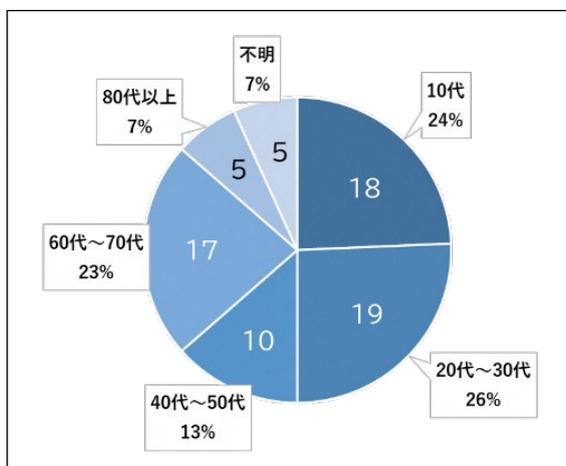
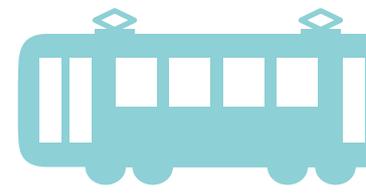


図 5-3 南くるりん 令和 5 年度運行実験 利用者層



4) 評価

- ・ 1 便当たりの乗車人数が想定を大幅に下回り、車両のサイズを見直す必要がある。
- ・ ※想定利用者数約 12 人/便 ⇒ 利用実績 3.17 人/便
- ・ 季節ごとの運行実験を行ったが、乗車人数に大きな変化は見られなかった。
- ・ 実験期間を短期間ごとに区切ってしまうと、普段の移動手段からの移行が進まず、利用者の把握が困難である。
- ・ 20 時台まで運行していたが、最終便の乗車人数が少なく、日中の需要が多い。
- ・ 運行時間が 1 周 1 時間程度では長く、利便性が低下する。
- ・ エリア運賃よりも、一律運賃の方がわかりやすく理解を得られる。

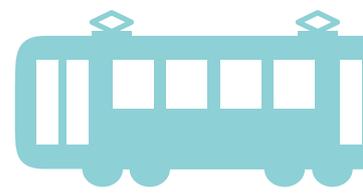


(3) 令和6年度運行実験

1) 運行趣旨

令和5年度(2023年度)の実験結果から、運行車両のダウンサイジングや適正な運行内容とすることと併せて、運行便数の高頻度化と運行実験を5.5か月間続けて実施することによる普段の移動手段からの転換を図るもの。

※目標収支率…国土交通政策研究所「多様な地域公共交通サービスの導入状況に関する調査研究」や仙台市の類似事例を参考に15%に設定。(運賃収入/運行経費=収支率)



2) 運行内容

a. 運行内容

表 5-11 南くるりん 令和6年度(2024年度)運行実験 運行内容

対象者	制限なし
運行形態	定時定路線型
運行車両	ジャンボタクシー(定員9名)
運行ルート	3ルート(東西の円と直線で各ルート右回り/左回り又は往路/復路の2路線)
運行ダイヤ	各路線1周30分程度/便(直線15分程度/便)(7時台~18時台)
運賃	各路線200円(乗継100円)
運行回数	毎日 各路線9便/日
運行実験期間	令和6年9月1日~令和7年1月30日(151日間)

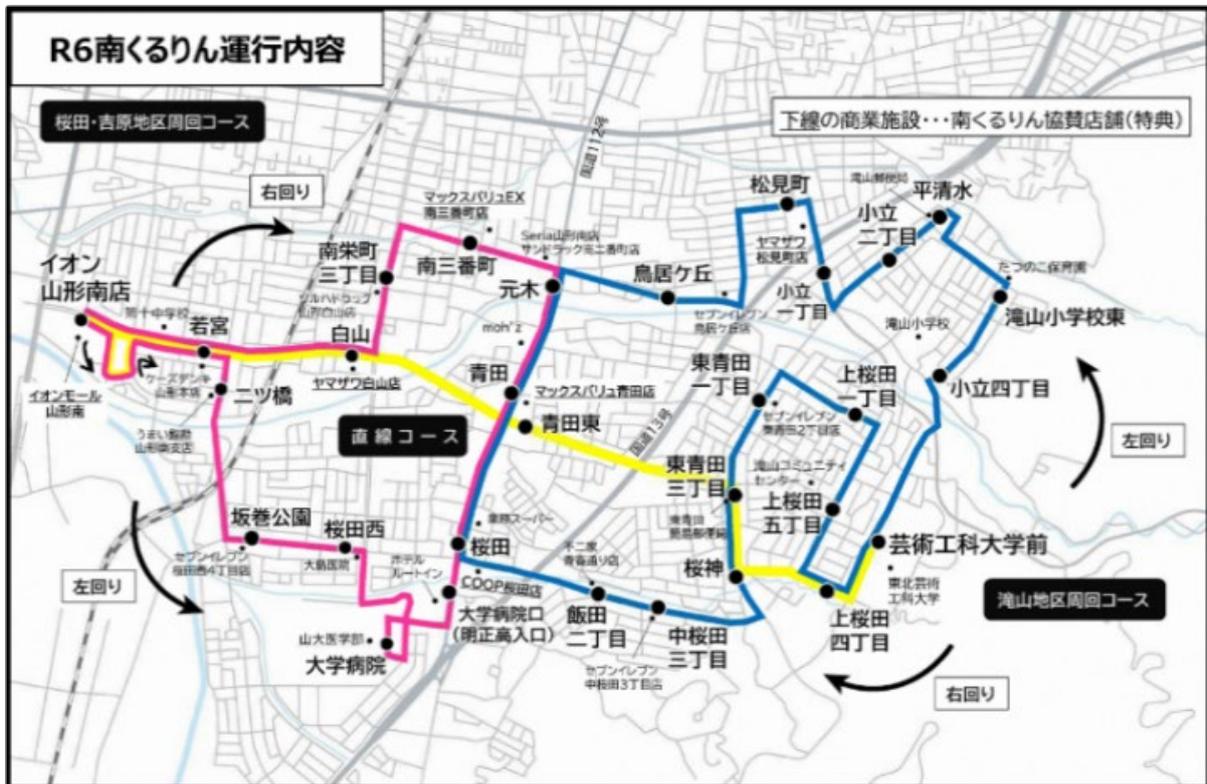


図 5-4 南くるりん 令和6年度運行実験 運行マップ

b. 周知広報・利用促進策

- ・ チラシの配布(滝山地区全戸配布、沿線地区(第六、南沼原、蔵王)の回覧、芸工大、沿線の商業施設等 62カ所)
- ・ 広報やまがた
- ・ 山形市公式 SNS
- ・ デジタルサイネージ放映(イオン山形南、わが街ナビ)
- ・ ラジオ(イオン山形南)
- ・ サロン等での説明会 17カ所
- ・ 地区住民のモニター調査
- ・ 商業施設との連携(割引券配付)



3) 運行実績 a. 実績

表 5-12 南くるりん 令和 6 年度（2024 年度）運行実験 運行実績

乗車実績	運行日数	利用者				平均乗車人数		運行経費 A	運賃収入				委託料 A-B
		桜田・吉原地区 周回コース	滝山地区周回 コース	直線コース	合計	1日あたり	1便あたり		桜田・吉原地区 周回コース	滝山地区周回 コース	直線コース	合計 B	
9月	30日	502人	608人	645人	1,755人	58.5人	1.08人	4,806,450円	72,000円	95,900円	114,350円	282,250円	4,524,200円
10月	31日	513人	488人	583人	1,584人	51.1人	0.95人	4,970,415円	66,150円	80,100円	101,700円	247,950円	4,722,465円
11月	30日	582人	508人	548人	1,638人	54.6人	1.01人	4,806,450円	79,750円	81,900円	94,600円	256,250円	4,550,200円
12月	31日	565人	541人	615人	1,721人	55.5人	1.03人	4,966,668円	75,500円	82,100円	98,200円	255,800円	4,710,868円
1月	29日	514人	618人	545人	1,677人	57.8人	1.07人	4,646,288円	77,100円	96,500円	92,000円	265,600円	4,380,638円
合計	151日	2,676人	2,763人	2,936人	8,375人	55.5人	1.03人	24,196,215円	370,500円	436,500円	500,850円	1,307,850円	22,888,365円

※1日あたり 55.5 人（想定 117.6 人）／1便あたり 1.03 人（想定 2.18 人）、収支率 5.4%

b. 利用時間帯

表 5-13 南くるりん 令和 6 年度運行実験 利用時間帯

乗車実績（便）	1便	2便	3便	4便	5便	6便	7便	8便	9便	合計
時間帯	7:05 ～ 8:10	8:20 ～ 9:25	9:35 ～ 10:40	10:50 ～ 11:55	12:35 ～ 13:40	13:55 ～ 15:00	15:15 ～ 16:20	16:35 ～ 17:40	17:55 ～ 19:00	
桜田・吉原地区周回コース	123人	162人	283人	362人	422人	455人	413人	311人	145人	2,676人
滝山地区周回コース	90人	245人	342人	495人	373人	391人	320人	307人	200人	2,763人
直線コース	54人	114人	317人	430人	428人	464人	436人	355人	338人	2,936人
合計	267人	521人	942人	1,287人	1,223人	1,310人	1,169人	973人	683人	8,375人

c. 停留所別乗降者数

表 5-14 南くるりん 令和 6 年度運行実験 停留所別乗降者数（上位 5 カ所）

バス停名	乗車	降車	合計
イオン山形南店	2,024人	2,160人	4,184人
芸術工科大学前	1,057人	1,178人	2,235人
青田	712人	591人	1,303人
桜田	487人	576人	1,063人
東青田三丁目	474人	441人	915人

d. 利用者層

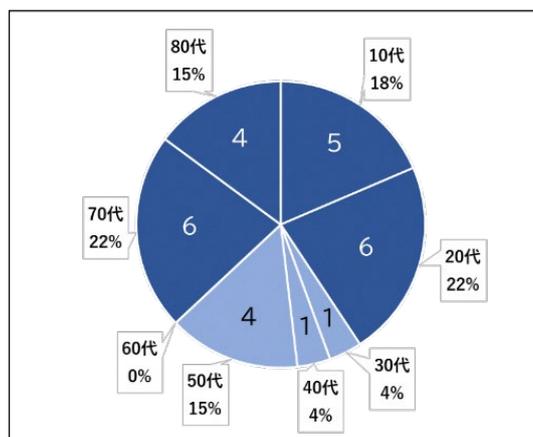
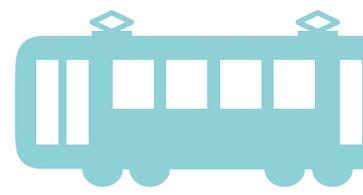


図 5-5 南くるりん 令和 6 年度運行実験 利用者層



4) 評価

- ・ 10代～20代の学生や70代～80代の高齢者など幅広い年代から利用されており、満足度は高い傾向にある。
- ・ 通勤や芸工大への通学を目的とした利用が少なく、利用者の多くは「買い物」を目的としており、日中の需要が多い。
- ・ ある程度の期間続けて運行実験を実施したが、普段の移動手段からの転換は図られにくく、利用者は限定的である。
- ・ 運行内容の周知や経済的インセンティブによる利用促進を図ったが、地域住民の行動変容は見られない結果であった。
- ・ 高頻度化(令和5年度(2023年度)の1日あたり20便→令和6年度(2024年度)の1日あたり54便)による輸送人数の増加は見られなかった。
- ・ 収支率が5.4%と低い結果であったことから、適正な運行便数や収支(公費負担と受益者負担)を検討する必要がある。
- ・ 乗り継ぎ率を30%と想定していたが、実績では2%であったことから、乗り継ぎをすることに抵抗感を感じる人が多い。
- ・ 運行車両の状態(ジャンボタクシーでは目立たない、窓ガラスのスモーク加工)によって、利用が促進されにくい。
- ・ 運行後に実施した滝山地区住民アンケートでは、国道13号線東側の住民からの回答が多く、南くろりんを利用したことがない方のうち、タクシーの導入を希望する声が約3割と一定数存在した。

(4) 今後の展開

導入時のアンケート調査結果やモデル事業の運行実績より、当該地域に一定の公共交通利用のニーズがあることが確認された。一方で、費用対効果等の観点から見ると、定時定路型の運行形態は現在の当該地区に必ずしも適合しなかったと考えられる。

滝山地区の国道13号東側においては、買物や通院に不便を生じている高齢者等のニーズが一定数あること、また、丘陵地である地区特性を考慮し、現時点では定時定路線型の運行は休止し、(金井及び楯山で展開する)相乗りタクシーを導入した運行実験を行う。

今後、需要が高まると想定される新駅の供用開始に合わせて再度定時定路線型の運行を検討する。その際、新駅との接続やイオンモール山形南を交通結節点とすることを見据え、適正な運行便数や収支率を考慮することとする。

滝山地区の国道13号西側については、既存のバス路線の利用促進、「ベニチャリ」のサイクルポート増設により、公共交通の活用を図っていく。

【相乗りタクシーの導入(案)】

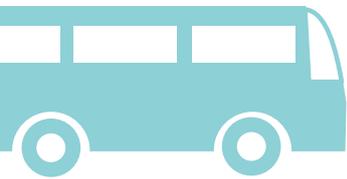
●サービス内容

①運行形態：相乗りタクシー

②対象エリア：国道13号東側エリア

(既存路線バスの利用が難しい、または特に利用しづらい地域)

③料金：500円



5.3.3 村木沢地区モデル事業（あじさいバス）

(1) 運行目的

公共交通の空白地域となっている村木沢地区で、主に買い物や通院の足を目的として運行。運行ルートを作成する際に行ったアンケートや検討会での結果を踏まえ、地区内に「交通空白」が存在し、目的地が限られていること、主に買い物や通院の足として安価な移動サービスが希望していることから定時定路線での運行を実施している。

(2) 令和4年度～令和6年度運行実験

1) 運行趣旨

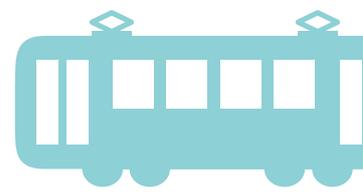
令和3年(2021年)6月より新しい交通サービスの導入等に関するモデル事業における勉強会を継続的に開催し、実証実験に向けた運行計画を検討してきた。勉強会にて提示された運行計画案を元に、令和4年(2022年)9月より「あじさいバス」を運行。

地域住民が行先として希望する施設が限られること、安価での利用を希望したことから、定時定路線型の運行形態で実施。

令和7年(2025年)1月からは当初設定していたルートの逆回り便を追加した。

その他、路線上へのバス停の追加やヨークベニマル(商業施設)と連携したスタンプカードの導入などといった前向きな取り組みを実施。

※目標利用者数 20人/日



2) 運行内容 (R7.1~)

表 5-15 あじさいバス 令和4年度(2022年度)~令和6年度(2024年度) 運行実験 運行内容

対象者	制限なし
運行形態	定時定路線型
運行車両	ジャンボタクシー(定員9名)
運行ルート	ヨークベニマル南館店~地区~ヨークベニマル南館店
運行ダイヤ	1周45分程度/便(9時台~15時台)
運賃	大人200円、小学生・障がい者100円
運行回数	週1回(水) 6便
運行実験期間	令和4年9月~

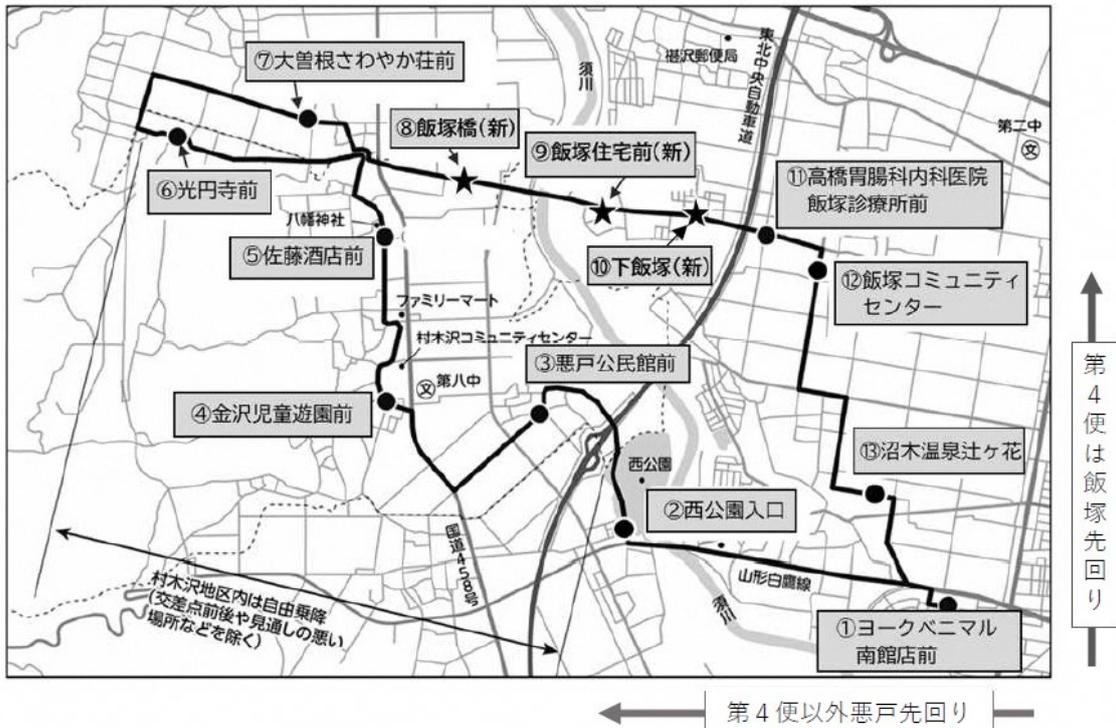


図 5-6 あじさいバス 令和4年度~令和6年度運行実験 運行マップ



3) 運行実績
a. 実績

表 5-16 あじさいバス 令和 4 年度（2022 年度）～令和 6 年度（2024 年度）
運行実験 運行実績

	利用者数			収支			
	日数	利用者	1日あたり	運行経費	運賃収入	収支率	1人あたりの輸送コスト
令和4年度	29日	454人	15.7人	735千円	70千円	9.5%	1,619円
令和5年度	49日	690人	14.1人	1,258千円	126千円	10.0%	1,823円
令和6年度	51日	640人	12.5人	1,392千円	121千円	8.7%	2,175円

※令和 4 年度は 7 か月間の実績

b. 停留所別乗降者数

表 5-17 あじさいバス 令和 4 年度～令和 6 年度運行実験 停留所別乗降者数
R7年1月～3月31日までのバス停毎の乗降者数合計(便毎)

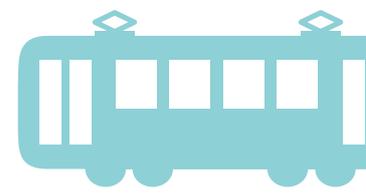
バス停名	1便		2便		3便		4便		5便		6便		合計	
	乗	降	乗	降	乗	降	乗	降	乗	降	乗	降	乗	降
① ヨークベニマル南館店前	-	-	0	0	37	0	17	3	13	0	1	0	68	3
② 西公園入口	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1
③ 恵戸公民館前	2	0	1	0	0	1	1	1	0	1	0	0	4	3
④ 金沢児童遊園前	7	0	2	0	0	8	0	3	0	0	0	0	9	11
⑤ 佐藤酒店前	17	0	0	0	1	19	0	0	0	2	0	1	18	22
⑥ 光円寺前	6	0	0	0	2	3	0	0	0	2	0	0	8	5
⑦ 大曾根さわやか荘前	1	0	2	0	0	0	1	2	0	0	-	-	4	2
⑧ 飯塚橋(新)	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	-	-	1	0
⑨ 飯塚住宅前(新)	9	0	2	0	2	2	1	7	0	3	-	-	14	12
⑩ 下飯塚(新)	4	0	0	0	0	2	0	0	0	2	-	-	4	4
⑪ 高橋胃腸科内科医院	1	1	0	0	0	0	0	1	0	0	-	-	1	2
⑫ 飯塚コミュニティセンター	5	0	0	0	1	1	0	3	0	2	-	-	6	6
⑬ 沼木温泉辻ヶ花	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	-	0	0
⑭ ヨークベニマル南館店前	0	51	0	8	0	6	0	0	0	1	-	-	0	66
合計	52	52	8	8	43	43	20	20	13	13	1	1	137	137

ヨークベニマル南館店前の利用が最も多く、主に買い物で利用されている
令和 7 年（2025 年）1 月から追加した飯塚住宅前のバス停が 3 番目に利用の多いバス停となっている

c. 利用者数推移



図 5-7 あじさいバス 令和 4 年度～令和 6 年度運行実験 利用者数推移



4) 評価

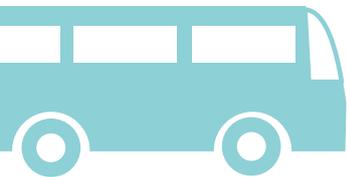
- ・ 平均で月 50 人強(多い月では 70 人弱)の利用があり、路線バスでは乗換が必要となるスーパーに行けることを踏まえると、定時定路線として主に買物利用で一定のニーズはあると考える。また、継続的な運行により、利用者が定着していると考えられる。
- ・ 日平均利用者数は 12.5 人/日、収支率は 8.7%となっている。
- ・ 自由乗降区間を設定しており、家の前から乗車できる利点から高齢者の利用が多い。
- ・ 「交通空白」を概ねカバーできている。
- ・ 令和 7 年(2025 年)1 月より逆便の新設、飯塚地区にバス停の追加(3 か所)を行った。それにより、これまで 1 度も利用されていなかった飯塚のバス停の利用人数が増加した。
- ・ 飯塚地区のアパート前にバス停追加により、飯塚地区の利用人数は増えているが、冬の悪天候もあり利用者数全体でみると利用者数の増加は見られない。
- ・ 村木沢地区から約 3km圏内に目的地がなく、受益者負担の増大を考慮すると、相乗りタクシーの導入は難しい。
- ・ 過剰な供給や無駄なコストの増加を抑えたバランスの取れた運行内容を検討する必要がある。

(3) 今後の展開

現利用者のニーズとは合っており地区への定着が見られたことから、本格運行へ移行し、定時定路線型の運行を継続する。ただし、収支率が低い結果であったことから運行内容の改善と新規利用者の掘り起こしを行う。

1 便あたりの利用が 2.1 人(令和 6 年度(2024 年度)実績)であり、利用者数の増加による収支率の向上の余地がある。買い物や温泉施設の利用など具体的な利用場면을提案するなど、利用促進策の実施を促す。

買い物など特定の移動ニーズに特化した事例として、地区に定着が見られたものの、他地域への横展開の実現可能性は限定的である。



5.3.4 金井地区西部モデル事業（かなみちゃん相乗りタクシー）

(1) 運行目的

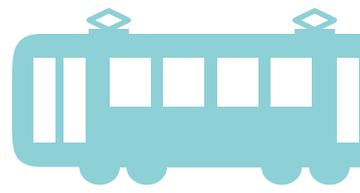
金井地区西部において、一部を除き路線バスが運行しておらず、特に高齢者の移動手段の確保が必要であったことから、検討組織が調っている金井地区西部の高齢者をターゲットとしたモデル事業を実施するもの。

(2) 令和4年度、令和5年度運行実験

1) 運行趣旨

地区在住の高齢者を対象としたアンケートを令和3年(2021年)2月に実施し、令和3年度に運行内容を検討、令和4年(2022年)7月より実証運行を開始した。

おおむねタクシーのメーター運賃が片道1,500円以内の範囲内の目的地を選定し、事前登録を行っている65歳以上の住民が500円で利用できるようにした。



2) 運行内容

表 5-18 かなみちゃん相乗りタクシー
令和4年度(2022年度)、令和5年度(2023年度)運行実験 運行内容

対象者	金井西部に居住する65歳以上で利用登録した者
運行形態	相乗りタクシー型
運行車両	タクシー(定員4名)※セダン
運行ルート	予め指定された施設56箇所 (おおむね地区から3km以内) ※施設間利用は不可
運行ダイヤ	8:00~16:00
運賃	1台500円 ※複数人で乗合う場合は500円を折半
運行回数	平日 予約に応じて運行(回数制限なし)
運行実験期間	令和4年7月~令和6年2月

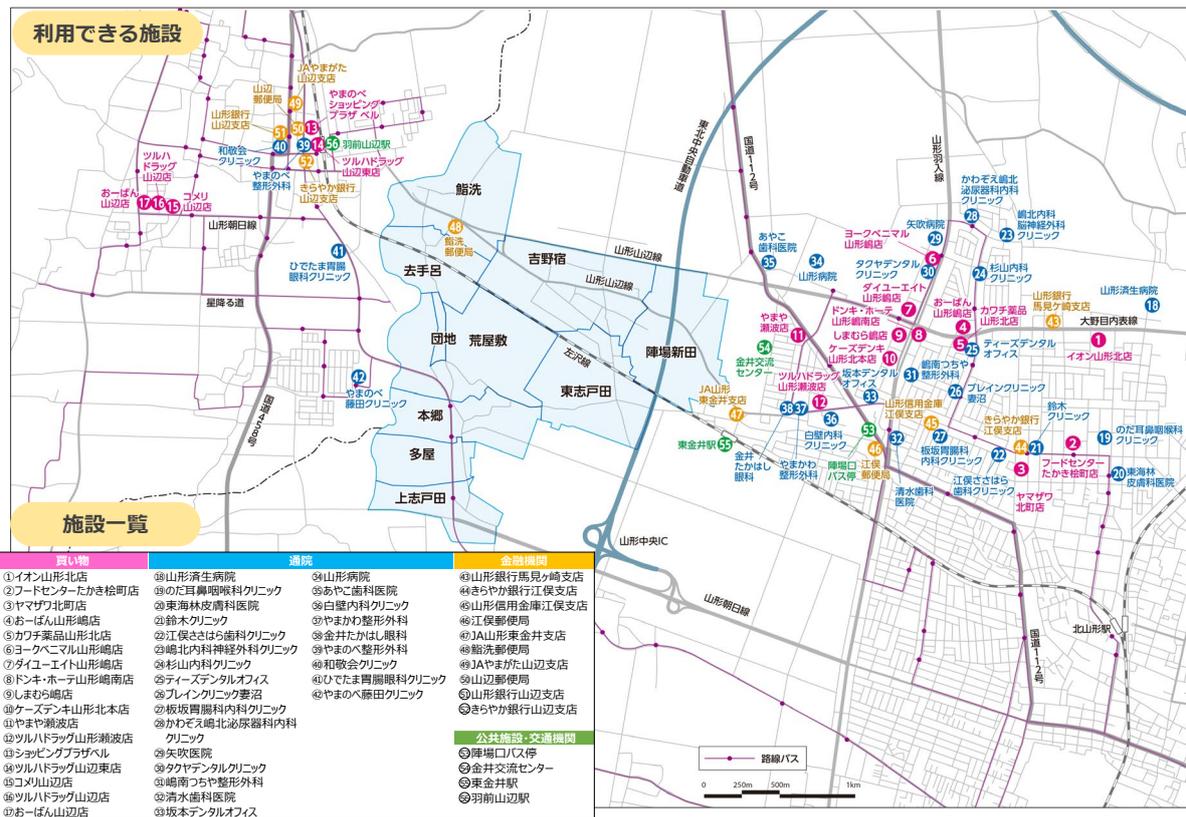


図 5-8 かなみちゃん相乗りタクシー 令和4年度、令和5年度運行実験 運行マップ



3) 運行実績

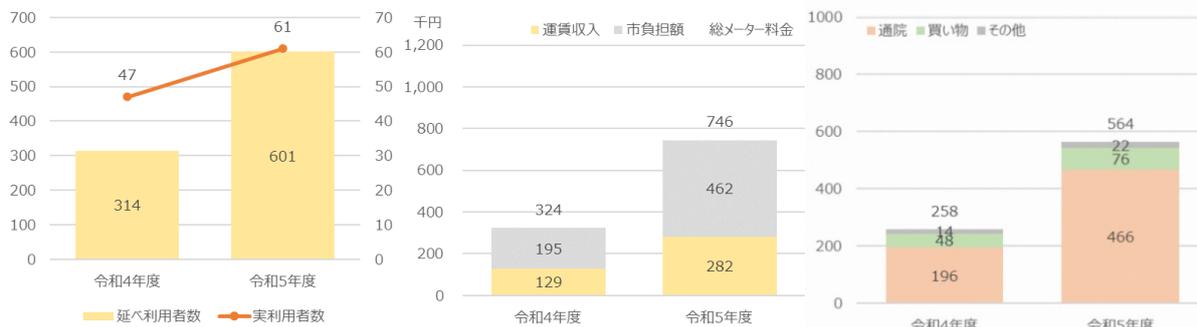


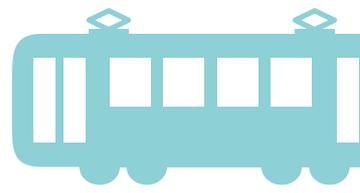
図 5-9 かなみちゃん相乗りタクシー
 令和 4 年度（2022 年度）、令和 5 年度（2023 年度）運行実験 運行実績
 （左：各年度の延べ利用者数と実利用者数 中央：各年度の運行経費 右：利用目的）
 ※令和 4 年度は 8 か月間の実績、令和 5 年度は令和 6 年（2024 年）3 月の実績を含む
 ※実利用者数は、単年度の集計値

表 5-19 かなみちゃん相乗りタクシー 令和 4 年度、令和 5 年度運行実験 利用実績

平均利用実績(R4)		平均利用実績(R5)	
1日あたりの運行便数	1.8 便	1日あたりの運行便数	2.3 便
1便あたりの平均のメーター料金	1,255 円	1便あたりの平均のメーター料金	1,322 円
1日あたりの利用者数	2.2 人	1日あたりの利用者数	2.4 人
1便あたりの乗車人数	1.2 人	1便あたりの乗車人数	1.1 人
平均利用実績(R4)		平均利用実績(R5)	
相乗り実施	49便	相乗り実施	31便
相乗り実施率	19%	相乗り実施率	5%

4) 評価

- ・ 月間の延べ利用者数、実利用者数は令和 4 年度から令和 5 年度にかけて増加し、徐々に定着していった。特に通院目的で利用されている。
- ・ 収支率は 38%となり、高い水準である。
- ・ 1 台で 1 人を輸送する運行が多かったことから、相乗りが促進されず効率的な運行とはなっていないことが課題(経費が青天井)であった。



(3) 令和6年度運行実験

1) 運行趣旨

利用時間や目的地が近い利用者同士をマッチングし、相乗りを促進する AI マッチングシステムを令和6年(2024年)3月から導入。AIを活用することで効率的な相乗りマッチングが可能となるほか、従来の電話予約に加え LINE からの予約が可能となり、一度の入力で複数のタクシー会社へ配車の可否を確認ができるように変更。

※目標利用者数 72 人/月(令和6年度)

2) 運行内容

表 5-20 かなみちゃん相乗りタクシー 令和6年度運行実験 運行内容

対象者	金井西部に居住する65歳以上で利用登録した者
運行形態	相乗りタクシー型
運行車両	タクシー(定員4名) ※セダン
運行ルート	予め指定された施設68箇所 (おおむね地区から3km以内) ※施設間利用可
運行ダイヤ	8:00~16:00
運賃	1人500円
運行回数	平日 予約に応じて運行(回数制限なし)
運行実験期間	令和6年3月~
その他	AIマッチングシステムを導入

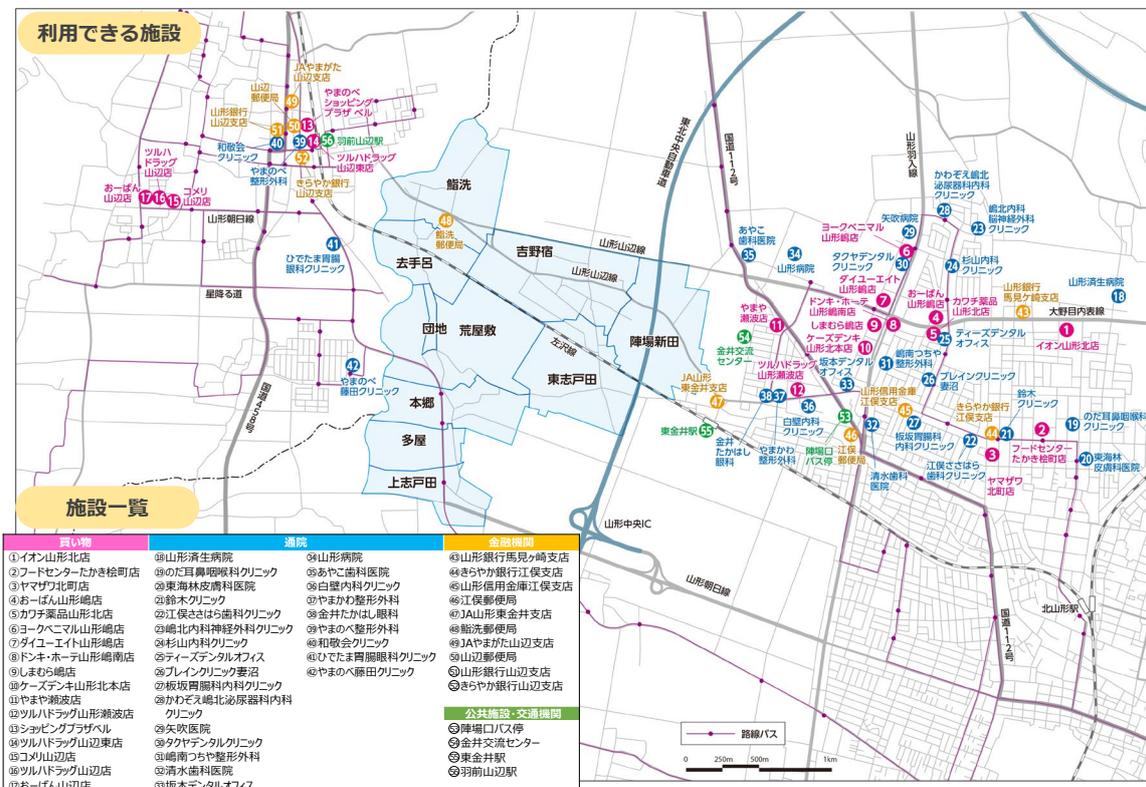
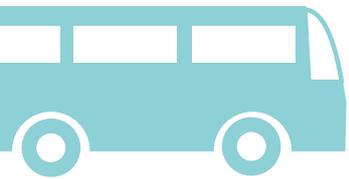


図 5-10 かなみちゃん相乗りタクシー 令和6年度運行実験 運行マップ



3) 運行実績

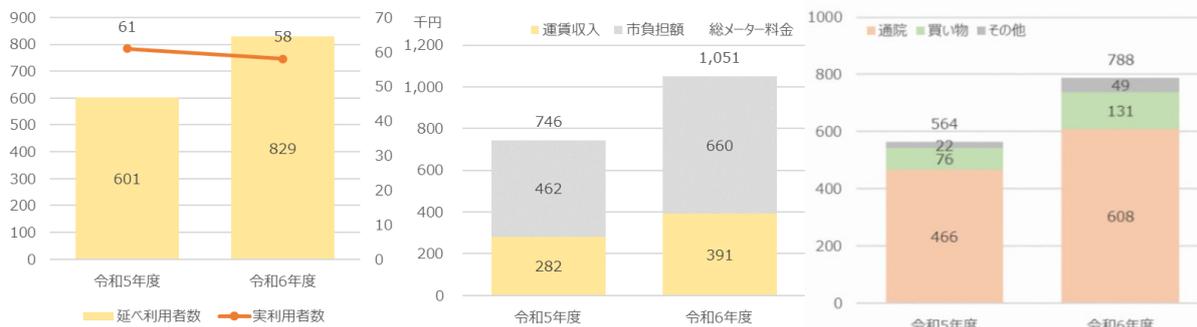


図 5-11 かなみちゃん相乗りタクシー 令和 6 年度（2024 年度）運行実績 運行実績
（左：各年度の延べ利用者数と実利用者数 中央：各年度の運行経費 右：利用目的）

※実利用者数は、単年度ごとでの集計値

表 5-21 かなみちゃん相乗りタクシー 令和 6 年度運行実績 利用実績

1日あたりの利用者数	3.4 人
1日あたり運行便数	3.2 便
運行経費	660,150 円
1便あたり平均のメーター料金	1,339 円
1人あたりの市負担額	796 円
相乗り率	9.7 %

4) 評価

- ・ 月平均利用者数は 69 人/月であり、年々堅調に増加している。
- ・ 利用者数が目標利用者数 72 人/月に迫る実績であったこと及び利用者を対象としたアンケート調査において満足度が高かったことから地区にとって利便性の高い運行内容であると考えられる。
- ・ 通院目的で主に利用されている。
- ・ 収支率は 37%で、令和 5 年度(2023 年度)からは横ばいであるが、利用者数が増加していることから、経費は増加している。
- ・ 令和 6 年度の実績において AI マッチングシステムを介した予約件数は全体の 6.6%であり、効果的な配車への効果が薄い。

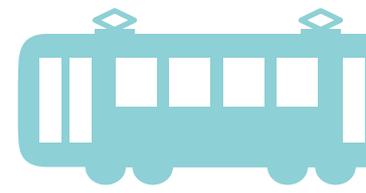
(4) 今後の展開

1 月あたりの実利用者数は増加しており、地域の足として定着してきていることから、現行の運行内容を基本に地域の足として活用し続けられるように本格運行に移行し、継続する。

「公共交通」の観点から、利用者が 65 歳以上に制限されていることが課題であり、今後は楯山のモデル事業における年齢別利用状況を踏まえ、利用可能な年齢の拡大を検討する。

また、上記に併せて、金井地区全体への運行範囲の拡大やそれに合わせた適正な受益者負担を検討する。

AI マッチングシステムについては、効果的な配車への効果が薄いことや当該システムに対する地区住民の抵抗感及び交通事業者の事務負担が生じていることから、利用者や関係者へニーズ調査を行い、改善点を把握した上で今後の在り方を検討する。



5.3.5 楯山地区モデル事業（楯っちゃん丸タクシー）

(1) 運行目的

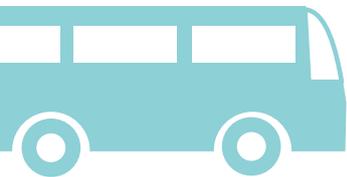
地区内に公共交通空白地域が存在し、高齢者の通院や買い物における新たな公共交通の必要性が高いことや、「仙山圏交通網の充実に向けた仙山線の利用促進及び利便性向上プロジェクト」に基づき、JR 楯山駅を交通結節点とした新たな交通手段（二次交通）の必要性が高いことから、モデル地区として選定しており、当該地区住民の移動手段を確保するため、タクシーを活用した新しい交通サービスの導入に向けた運行実験を行うもの。

令和 5 年度（2023 年度）はデマンド型の運行実験、令和 6 年度（2024 年度）以降は相乗りタクシーの運行実験を実施している。

(2) 令和 5 年度運行実験

1) 運行趣旨

- ・ 令和 5 年 10 月…自宅から楯山駅または指定されたスーパーまで 1 日 8 便、1 人 500 円で運行。相乗りを促進し、効率的な運行を行うため便を設定。
- ・ 令和 6 年 1 月…利用料金の負担軽減と相乗りを促進するため、一般のタクシー同様、複数人乗車した場合に割り勘となる 1 台 500 円で運行を実施。
- ・ 令和 6 年 4 月…10 月の運行実験時と利用者数に大幅な差は生じず、アンケート調査では料金体系よりも他の要素が利用意向へ影響を与えていることが確認できたため、従来の 1 人 500 円に戻した。



2) 運行内容 (令和5年10月)

表 5-22 楯っちゃん丸タクシー 令和5年度(2023年度)運行実験 運行内容

対象者	楯山に居住し利用登録した者
運行形態	セミデマンド型(予約のある時のみ運行)
運行車両	タクシー(定員4名)※セダン
運行ルート	イオン山形南～東北芸術工科大学(右回り/左回り)
運行ダイヤ	楯山駅行10分、スーパー行15分(8時台～15時台)
運賃	1人500円または1台500円
運行回数	週2回(水・金) 館山駅往復2便、スーパー往復2便
運行実験期間	令和5年10月、令和6年1月、令和6年4月

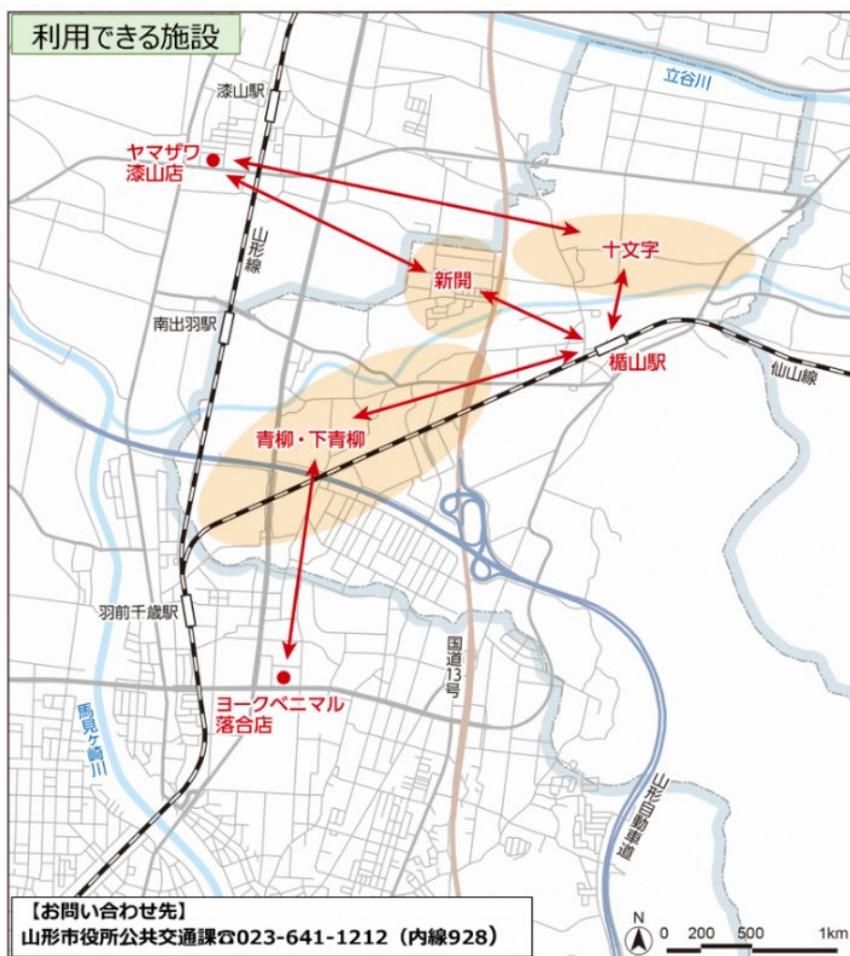
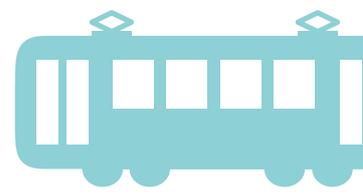


図 5-12 楯っちゃん丸タクシー 令和5年度運行実験 運行マップ

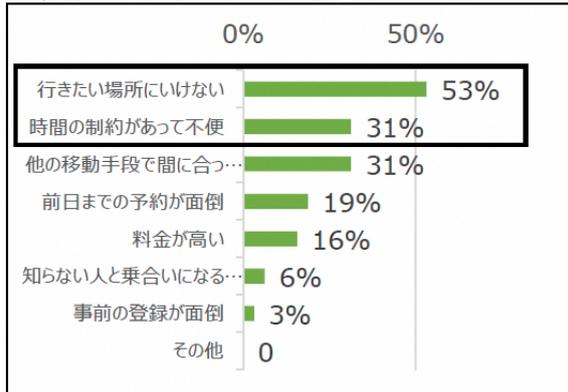


3) 運行実績

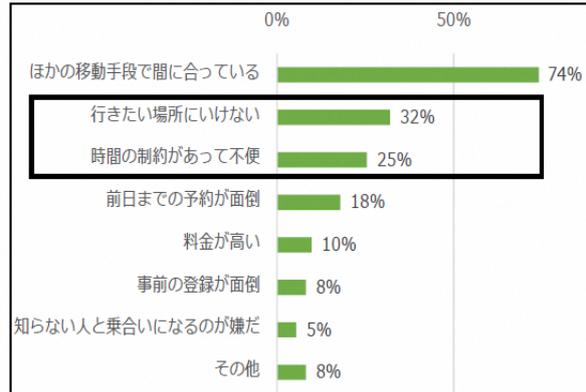
表 5-23 楯っちゃん丸タクシー 令和5年度(2023年度)運行実験 運行実績

	運行実績							経費				行先	
	対象日	運行日数	運行便数	延べ利用者数	実利用者数	乗合便数	期完便数	タクシー料金	ルート設定費	運行収入	市負担額	スーパ-	票
R5.10月	8日	5日	13便	16人	7人	3便	0台	17,190円	2,600円	8,000円	11,790円	12便	1便
R6.1月	9日	4日	10便	14人	6人	4便	0台	14,900円	2,000円	4,500円	12,400円	10便	0便
R6.4月	8日	1日	2便	2人	1人	0便	0台	2,360円	400円	500円	2,260円	2便	0便

<抜粋> Q. 利用したいと思わない理由



利用登録者アンケート調査 (R5. 12月実施)



非利用登録者アンケート調査 (R6. 2月実施)

図 5-13 楯っちゃん丸タクシー 令和5年度運行実験 利用したいと思わない理由

4) 評価

- ・ 運賃の変更による検証を実施したが、利用状況は改善せず、利用されない要因が料金体系ではないことを確認した。
- ・ 予約されない場合は、経費が発生しない運用設計から収支率は高く、33%。
- ・ アンケート調査から、利用しない理由は「行きたい場所に行けない」、「時間の制限があって不便」との意見が多数であった。



(3) 令和6年度運行実験

1) 運行趣旨

令和5年(2023年)10月、令和6年(2024年)1月、4月の3ヵ月間、デマンド型による楯っちゃん丸タクシーの運行実験を実施したが、想定を大幅に下回る利用回数であったこと及び地区を対象としたアンケート結果から「行きたい場所に行けない」、「時間の制限があって不便」との意見が多数あったことから、令和6年7月は、利用可能施設の拡充及び運行ダイヤを撤廃し、相乗りタクシーによる運行実験を実施。

※目標利用者数80人/月(令和6年7月)

2) 運行内容

表 5-24 楯っちゃん丸タクシー 令和6年度運行実験 運行内容

対象者	楯山に居住し利用登録した者
運行形態	相乗りタクシー型
運行車両	タクシー(定員4名) ※セダン
運行ルート	予め指定された施設61箇所 (おおむね地区から3km以内) ※施設間利用不可
運行ダイヤ	8:00~16:00
運賃	1人500円
運行回数	平日 予約に応じて運行(回数制限なし)
運行実験期間	令和6年7月

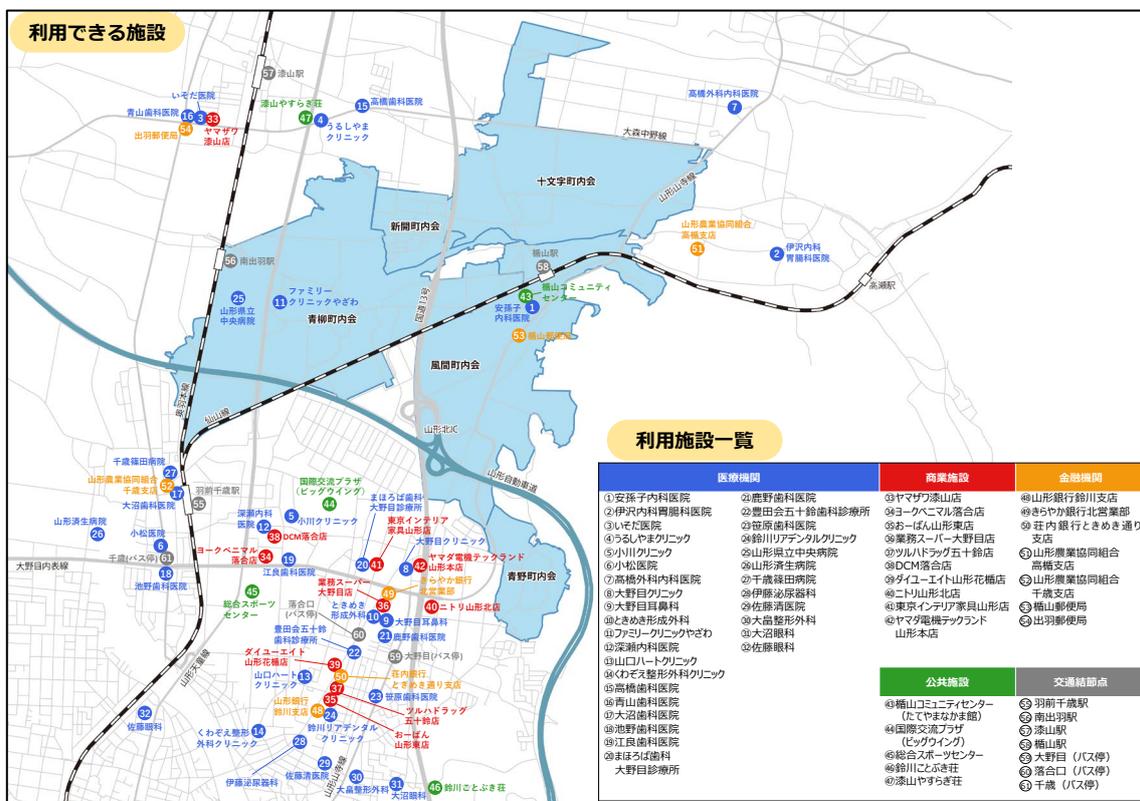
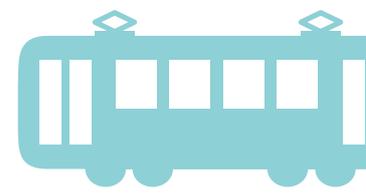


図 5-14 楯っちゃん丸タクシー 令和6年度運行実験 運行内容



3) 運行実績

表 5-25 楯っちゃん丸タクシー 令和 6 年度（2024 年度）運行実験 運行実績

	運行実績							料金				行先					
	対象日	運行日数	運行便数	延べ利用者数	実利用者数	相乗り便数	増便便数	総メーター料金	ルート設定費	運行収入	市負担額	乗客	駅	金融機関	公共施設	交通結節点	
R6.7月	22日	21日	7便	73人	17人	0便	0便	125,220円	0円	30,000円	95,220円	50人	2便	0便	0便	0便	
		1日あたりの利用者数		3.3 人													
		1日あたり運行便数		3.3 便													
		運行経費		95,220 円													
		1便あたり平均のメーター料金		1,715 円													
		1人あたりの市負担額		1,304 円													
		相乗り率		0.0 %													

4) 評価

- ・ 目的地の拡充と利用時間の制約緩和を行うことで、利用者が大幅に増加したこと及び実験後に実施したアンケート調査において利用者の約 8 割が満足している結果を得られたことから当該地区に適した運行内容と考えられる。
- ・ 通院の利用が約 7 割で利用が多い。
- ・ 令和 6 年 7 月の実績において、相乗り件数が 0 件であったことから持続可能な交通サービスとするため、効率的な運行が必要である。
- ・ 令和 6 年 7 月の収支率は、24%であり、かなみちゃん相乗りタクシーと比較すると若干低く、金井西部地区と比較して利用する施設まで距離が長い(平均メーター運賃が高い)ことが要因である。
- ・ 当初の運行目的にある「JR 楯山駅を交通結節点とした新たな交通手段(二次交通)の必要性」については、JR 楯山駅が利用されていないことからニーズはほとんどないと考えられる。

(4) 今後の展開

運行内容を変更したことで利用者が増加したことから、本格運行へ移行する。

サービス内容は、引き続き利用状況のモニタリングを行い、ニーズに合わせて必要に応じて調整する。また、相乗り向上に向けた促進策を検討する。



5.3.6 モデル事業の総括

(1) 南くるりん

【地区への適性：▲】

- ・ 移動ニーズは高いが、ニーズに合った運行形態となっておらず、改善点が多くある。
- ・ 受益者負担の適正化を図り公平性を確保する必要がある。
- ・ 過剰な供給や無駄なコストの増加を抑えたバランスの取れた運行内容を検討する必要がある(収支率 5.4%)。

【課題】

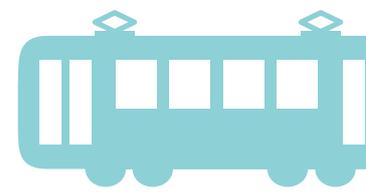
- ・ 需要と供給のバランスが悪く、運行コストが過大である。
- ・ 運行の高頻度化や利用促進策、連続した短期間の運行実験では、普段の移動手段からの転換や行動変容は見られにくく、利用者は限定的。
- ・ 対象エリアと対象者の整理による新規利用者の掘り起こしが必要。
- ・ 勾配のある国道 13 号東側の住民から、移動手段にタクシー型を求める声が一定数ある。

表 5-26 南くるりん 事業の特性

利便性	<ul style="list-style-type: none"> ・ 大量輸送により運賃を安価に設定できる。 ・ 1 時間に 1 便程度、朝から夜まで毎日運行し利便性が高い。 ・ 予約が不要で利便性が高い。
地区の特色	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地域の主要な施設(駅、商業施設、大学、病院)や本数の多い路線バスのバス停、居住者の密集地が存在しており、大量輸送可能な定時定路線型が適している。
経済性	<ul style="list-style-type: none"> ・ 需要の多い施設と居住地を結び、1 時間に 1 便以上など一定のサービス水準(毎時間同じ時間に運行しているとより利便性が高い)による利便性があることで、大量輸送を実現し、経済性が確保できる。
継続性・汎用性	<ul style="list-style-type: none"> ・ 大きな需要や複数のニーズに対応可能だが、サービス水準の維持には利用が多いことや沿線地域の住民が利用する意識を持つことが必要。 ・ 公共交通をあまり利用せずに生活していた人に公共交通を利用する生活に慣れてもらうことが必要であり、公共交通を利用したライフスタイルの周知、具体的な利用場面の紹介、公共交通の利用意識の醸成などが継続にあたって重要となる。

【横展開：▲】

- ・ 鉄道駅や主要な拠点を中心として市街地を循環することで、幹線以外の路線バスと同程度の輸送を担う交通サービスに位置づけられており、サービス対象者を特定の地域の居住者に限定せず、広く市民や来訪者の移動手段となることが果たすべき役割である。そのため、地域住民のニーズに応じる解決策として他地区へ展開することは適切ではない。



(2) あじさいバス

【地区への適性：○】

- ・ 「交通空白」を概ねカバーできている。
- ・ 固定客からの一定のニーズがある。
- ・ 過剰な供給や無駄なコストの増加を抑えたバランスの取れた運行内容を検討する必要がある(収支率が8.7%)。

【課題】

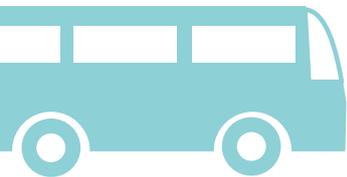
- ・ 1人あたりの運行コストが高い(適正な運行便数や収支の検討が必要)。
- ・ 運行日や行き先が限られていることで固定客の利用が多く、運行内容の整理による新規利用者の掘り起こしが必要である。

表 5-27 あじさいバス 事業の特性

利便性	<ul style="list-style-type: none"> ・ 大量輸送により運賃を安価に設定でき、予約不要で利便性が高い。
地区の特色	<ul style="list-style-type: none"> ・ 近距離に目的地が存在していないことや特定の目的地への需要が集中している地域であったことから大量輸送可能な定時定路線型が適している。 ・ 相乗りタクシーで運行するには目的地までの距離が遠く適していない。
経済性	<ul style="list-style-type: none"> ・ 運行日、運行本数などサービスレベルを決めて運行するため、経費が増大しにくく、予算に応じた運行内容を設定可能。 ・ ニーズに合った時間帯に運行することが重要であり、往路や復路、時間帯等によって利用されない便があると収支率が低くなる。 ・ 利便性の高い運行(便数を増やす、運行距離を延ばす、運行日数を増やす)は、運行事業者の拘束時間が長くなる要因となり、経費が増加し、経済性が低下する。
継続性・汎用性	<ul style="list-style-type: none"> ・ 運行する頻度が一定のため、相乗りタクシーと比較すると、需要の変動に対する供給量の不足が起こりづらく、運行を継続させやすい。

【横展開：▲】

- ・ 居住地や目的地となる施設の立地、各施設の利用日、利用時間等が限定的であり、それらの移動に特化した取組であったため、横展開は限定的である。



(3) かなみちゃん相乗りタクシー、楯っちゃん丸タクシー

【地区への適性：○】

- ・ 以下のことから、地域に適した有効な交通サービスである。
⇒地域住民の足として定着が見られる(目標値に迫る実績、収支率約3割)
⇒需要に応じて柔軟な対応が可能
- ・ 概ね3kmの移動範囲の中で複数の目的地を設定することにより利用者数が増加することが確認できた。

【課題】

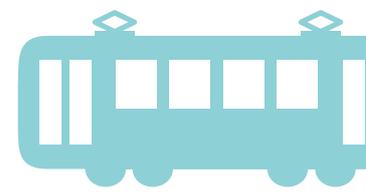
- ・ 利用者数が年々増加し経費が増える。
- ・ タクシーの供給量が足りず、利便性が低下する可能性がある。
- ・ 利用者の年齢制限を設けており、利用できない住民がいる(金井)。
- ・ 相乗り率が低く、効率的な運行が発生しづらい。
- ・ 利用者の多くが高齢者であるためAIマッチングシステムの定着には時間を要する。

表 5-28 かなみちゃん相乗りタクシー、楯っちゃん丸タクシー 事業の特性

利便性	・ ドア・ツー・ドアのサービスで時間帯、行先の自由度が高く、利便性が高い。
地区の特色	・ 比較的近距离に施設が分散立地している(概ね3km以内)。 ・ 主なターゲットは高齢者の買い物・通院となっている。 ・ タクシーの営業所が近くに立地している(回送距離の短縮のため)。
経済性	・ 利用可能範囲と運賃で収支率が概ね決定され、経済性を損なわない運行範囲と運賃の設定が比較的容易。 ・ 利用が増えると経費が増大する。経費の上限や利用範囲・回数上限、利用者の制限を設けることで経費の増大を抑制することが可能。
継続性・汎用性	・ 利用されない場合は、経費が発生しないため、利用が少ない場合でも継続可能。 ・ 配車可能なタクシーの台数に上限があるため、利用が集中する時間帯は供給量が不足する懸念がある。

【横展開：○】

- ・ 居住地や目的地となる施設が分散立地し、それらの間を既存の公共交通では移動しづらい地域において、移動ニーズと合っている場合、横展開が可能である。



(4) 目標の達成状況から見る本格運行移行への考え方

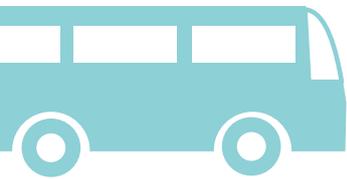
乗車人員で目標値を設定し、目標に対する達成状況から、地区への適性と横展開の実現可能性を評価している。地区への適性が高い運行を本格運行とするとともに、相乗りタクシーが好事例であると評価できる。

表 5-29 モデル事業の評価

取組地区	日平均利用者数		収支率 (R6)	評価
	目標値	実績(達成率)		
【滝山地区】 南くるりん	【R5】 243.5 人/日 【R6】 117.6 人/日	【R5】 63.4 人/日(26.1%) 【R6】 55.5 人/日(47.2%)	5.4%	【地区への適性：△】 移動ニーズと運行形態が合っておらず、地区への適性が低い。 【横展開：△】 定時定路線型の横展開は難しい。
【村木沢地区】 あじさいバス	20 人/日	【R4】15.7 人/日(78.5%) 【R5】14.1 人/日(70.5%) 【R6】12.5 人/日(62.5%) 【R7】12.0 人/日(60.0%)	8.7%	【地区への適性：○】 目標値を概ね達成し、移動ニーズが満たされている。 【横展開：△】 郊外部に特化した取組であったため、横展開は限定的である。
【金井地区西部】 かなみちゃん 相乗りタクシー 好事例 であった	72 人/月	【R4】44 人/月(61.2%) 【R5】50 人/月(69.5%) 【R6】65 人/月(90.3%) 【R7】97 人/月(134.8%)	37.2%	【地区への適性：○】 目標値を上回る実績で、移動ニーズが満たされている。 【横展開：○】 移動ニーズと合っており、横展開が可能である。
【楯山地区】 楯っちゃん丸 タクシー 好事例 であった	80 人/月	【R5】11 人/月(13.8%) 【R6】73 人/月(91.3%) 【R7】98 人/月(122.5%)	24.0%	【地区への適性：○】 目標値を上回る実績で、移動ニーズが満たされている。 【横展開：○】 移動ニーズと合っており、横展開が可能である。

<参考>

- ・ベニちゃんバスの実績(令和6年度(2024年度)) 日平均利用者数:1,400 人/日 収支率:35.1%
 - ・全国のコミュニティバスの平均収支率は15%
- (国土交通政策研究所「多様な地域公共交通サービスの導入状況に関する調査研究」による)



5.3.7 モデル事業の他地区への横展開

(1) 相乗りタクシーの横展開

各モデル事業の特性、運行実験の結果を踏まえ、相乗りタクシーには以下の強みがあることから、導入可能な地区への積極的な横展開を行い、市全体で相乗りタクシーを普及させることで持続可能な公共交通として展開していく。

- ・ 需要に応じて柔軟な対応が可能であり、地域住民の移動の足として定着が見られた。
- ・ ドア・ツー・ドアで全世代が利用しやすく、持続可能性の高い交通サービスである(収支率3割程度)。
- ・ 公共交通ネットワークの細部に至るまで、交通空白を広くカバーすることが可能。

(2) 他地区展開にあたっての検討事項

<導入の判断>

横展開先の地区の選定にあたり、交通空白が存在することや地区住民の需要、検討組織を調えることが可能であるかなどを総合的に判断し、導入の検討を進める必要がある。モデル事業の適する状況を踏まえつつ、最終的には地域住民の生活ニーズを踏まえて、運行内容を地域に合うようにカスタマイズし、運行計画を練る必要がある。また、ニーズの把握だけでなく、地域住民による主体的で継続的な意見の吸い上げ、広報や口コミによる利用促進などが継続性の向上には重要である。

また、山間部などにおいて、施設が遠く、移動目的が限定的な場合、モデル事業の横展開の可能性を探りつつ、福祉有償運送、ボランティア輸送、ライドシェアなどの他の移動手段や、買い物ニーズに対応する移動販売など交通手段以外の解決方法の検討も必要である。

モデル事業に取り組んだどの地域でも「移動に困っている」とアンケートでは回答しているものの、交通手段導入後も自分で運転、家族による送迎など、自家用車利用から転換できない方が多い。この状況を好転させるには、地域と市が一丸となって公共交通の利用が活動時の選択肢となる環境を構築していくことが重要である。

<料金設定の目安>

相乗りタクシーのモデル事業における行先は、概ね3km圏域(メーター料金1,500円/台)の目的地を設定している。例えば、1人あたり500円の運賃を設定し、3人のマッチングが成立した場合、運賃収入は、1,500円(500円/人×3人)となり、「運行経費(メーター料金)=運賃収入」という収支が実現し、公費負担を圧縮することも可能と考えられる。

上記の考え方は極端な例であるが、持続可能な公共交通の実現にあたっては、横展開において相乗り率を向上させることが重要な課題となる。

