

# 令和7年度山形市地域公共交通協議会 第2回計画部会

日時 令和7年9月18日（木） 15時～

場所 市庁舎10階 委員会開催室

## 次 第

1 開 会

2 あいさつ

3 報 告

アンケート調査の結果について

資料1

4 意見交換

現状分析の結果と課題の整理について

資料2

5 その他

令和7年度まちなか賑わい空間形成事業

（文翔館周辺エリアウォークブル基本構想検討業務委託）について

【村山総合支庁建設部都市計画課】

6 閉 会

# 出席者名簿

(敬称略)

| 所属                                | 職名                          | 氏名                 | 構成員区分         | 備考 |
|-----------------------------------|-----------------------------|--------------------|---------------|----|
| 山形市企画調整部                          | 部長                          | 伊藤 哲雄              | 山形市長又はその指名する者 |    |
| 東北芸術工科大学                          | 教授                          | 吉田 朗               | 学識経験者         |    |
| 東日本旅客鉄道株式会社東北本部<br>企画総務部 経営戦略ユニット | 企画課長                        | 小池 靖人              | 区域内の公共交通事業者   |    |
| 山交バス株式会社                          | 常務取締役                       | 後藤 利樹              | //            |    |
| 山形地区ハイヤー協議会                       | 会長                          | 石川 康夫              | //            |    |
| 山形商工会議所                           | 地域振興課長                      | 後藤 新也              | 利用者代表（まちづくり）  |    |
| 山形市社会福祉協議会                        | 会長                          | 今野 厚志              | 利用者代表（福祉）     |    |
| 山形市観光協会                           | 常務理事                        | 伊藤 林也              | 利用者代表（観光）     |    |
| 国土交通省東北運輸局山形支局                    | 首席運輸企画専門官<br>（代理：首席運輸企画専門官） | 渋谷 貴佳<br>（代理：遠山 健） | 区域内の地方運輸局     |    |
| 山形県村山総合支庁総務課連携支援室                 | 室長                          | 菅原 美樹              | 都道府県          |    |
| 国土交通省東北地方整備局<br>山形河川国道事務所         | 調査課長                        | 杉山 義浩              | 区域内の道路管理者     |    |
| 山形県村山総合支庁建設部道路課                   | 道路課長<br>（代理：道路管理専門員）        | 秋場 修<br>（代理：後藤 正孝） | //            |    |
| 山形市都市整備部道路維持課                     | 課長<br>（代理：課長補佐（兼）係長）        | 金子 健二<br>（代理：関 長英） | //            |    |

|             |                                  |        |     |
|-------------|----------------------------------|--------|-----|
|             | 課長補佐                             | 布施 浩治  | 事務局 |
|             | 課長補佐（地域交通戦略担当）<br>（兼）地域交通戦略係長（兼） | 広谷 真   |     |
|             | 課長補佐（交通結節点担当）（兼）<br>交通結節点係長      | 小玉 正樹  |     |
|             | 交通ネットワーク係長                       | 矢矧 史彰  |     |
|             | 主任                               | 佐藤 貴斗  |     |
|             | 主事                               | 尾形 朋成  |     |
| （一財）計量計画研究所 | グループマネージャー                       | 高砂子 浩司 |     |
|             | 研究員                              | 廣瀬 健   |     |
|             | 研究員                              | 長井 健太  |     |

令和7年度山形市地域公共交通協議会 第2回計画部会

# アンケート調査の結果について

---

# 目次

1. アンケート調査の概要
2. 市民アンケート結果
3. 路線バス利用者アンケート結果
4. ベニちゃんバス利用者アンケート結果

# 1. アンケート調査の概要

---

# 1.調査方法・回収実績

・市民アンケート、路線バス利用者アンケート、ベニちゃんバス利用者アンケートの3種類のアンケートを以下の要領で実施した。

|       | 市民アンケート                                                                              | 路線バス利用者アンケート                                                                                      | ベニちゃんバス利用者アンケート                                                                           |
|-------|--------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------|
| 調査方法  | 配布：郵送配布<br>回収：Webと郵送回収の併用                                                            | 配布：バス停で調査員による配布<br>回収：郵送回収                                                                        | 配布：バス停で調査員による配布<br>回収：バス車内に回収Boxを設置して回収                                                   |
| 配布日   | 2025/8/6（水）に調査票発送                                                                    | 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                                                                       |                                                                                           |
| 回答期限  | 2025/8/22（金）                                                                         | 2025/8/8（金）                                                                                       | 配布当日                                                                                      |
| 配布対象  | ・市内在住の世帯から無作為抽出                                                                      | 路線バス利用者                                                                                           | ベニちゃんバス利用者                                                                                |
| 回収実績  | ・配布数：1,500世帯<br>（3,000枚）<br>・回答数：770<br>（Web234件、郵送526枚）<br>・回答率：51%<br>（1,500枚に対して） | ・配布数：平日771枚、休日255枚、<br>計1,026枚<br>・回答数：平日272件、休日63件、<br>計342件 ※不明7件含<br>・回答率：平日35%、休日25%、<br>計33% | ・配布数：平日300枚、休日194枚、<br>計494枚<br>・回答数：平日277件、休日176件、<br>計453件<br>・回答率：平日92%、休日91%、<br>計92% |

## 2. 市民アンケート結果

---

## 2-1.目的別の交通手段利用状況

市民

- ・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。
- ・特に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。

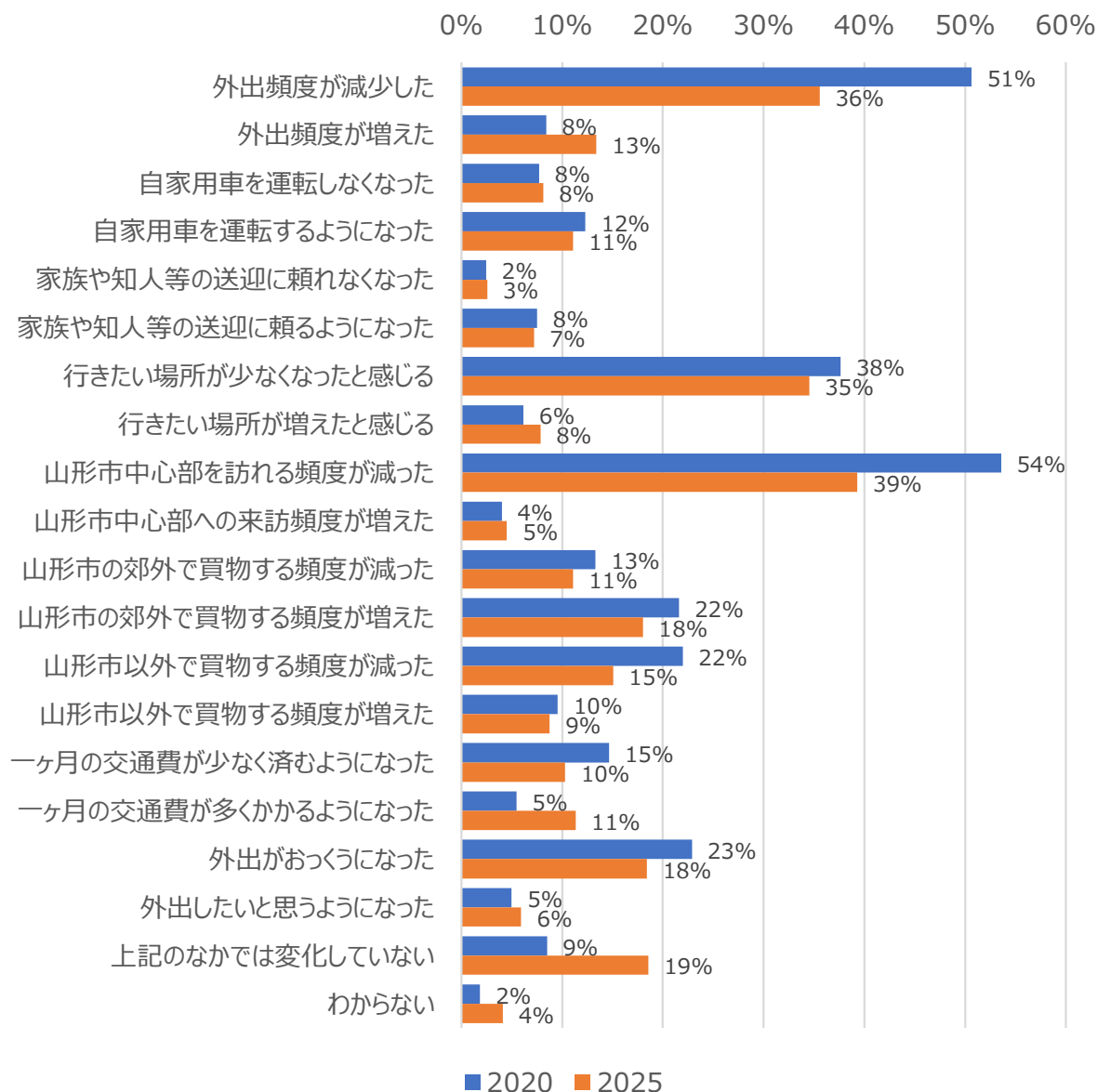
### 目的別代表交通手段分担率

(市民)

| 代表交通手段  | 通勤   |      | 通学   |      | 通院   |      | 買物（食料品） |      | 買物（買回品・ |      |
|---------|------|------|------|------|------|------|---------|------|---------|------|
|         | 2020 | 2025 | 2020 | 2025 | 2020 | 2025 | 2020    | 2025 | 2020    | 2025 |
| 鉄道      | 2%   | 2%   | 26%  | 17%  | 0%   | 1%   | 1%      | 0%   | 1%      | 4%   |
| 高速バス    | 1%   | 0%   | 4%   | 13%  | 0%   | 0%   | 0%      | 0%   | 0%      | 0%   |
| 路線バス    | 5%   | 4%   | 23%  | 8%   | 5%   | 3%   | 2%      | 2%   | 11%     | 13%  |
| 送迎バス    | 0%   | 0%   | 0%   | 4%   | 0%   | 0%   | 0%      | 0%   | 0%      | 0%   |
| タクシー    | 0%   | 0%   | 0%   | 0%   | 2%   | 2%   | 0%      | 0%   | 1%      | 0%   |
| 自分で運転   | 81%  | 82%  | 4%   | 13%  | 71%  | 75%  | 78%     | 81%  | 65%     | 64%  |
| 自家用車の送迎 | 3%   | 2%   | 11%  | 25%  | 13%  | 12%  | 10%     | 8%   | 10%     | 6%   |
| バイク     | 0%   | 0%   | 0%   | 0%   | 1%   | 0%   | 1%      | 0%   | 1%      | 0%   |
| 自転車     | 3%   | 4%   | 15%  | 8%   | 2%   | 3%   | 3%      | 4%   | 2%      | 6%   |
| 徒歩      | 4%   | 6%   | 17%  | 13%  | 7%   | 5%   | 5%      | 6%   | 9%      | 6%   |
| サンプル数   | 410  | 335  | 47   | 24   | 698  | 232  | 541     | 483  | 422     | 338  |

## 2-2.外出環境の変化

市民



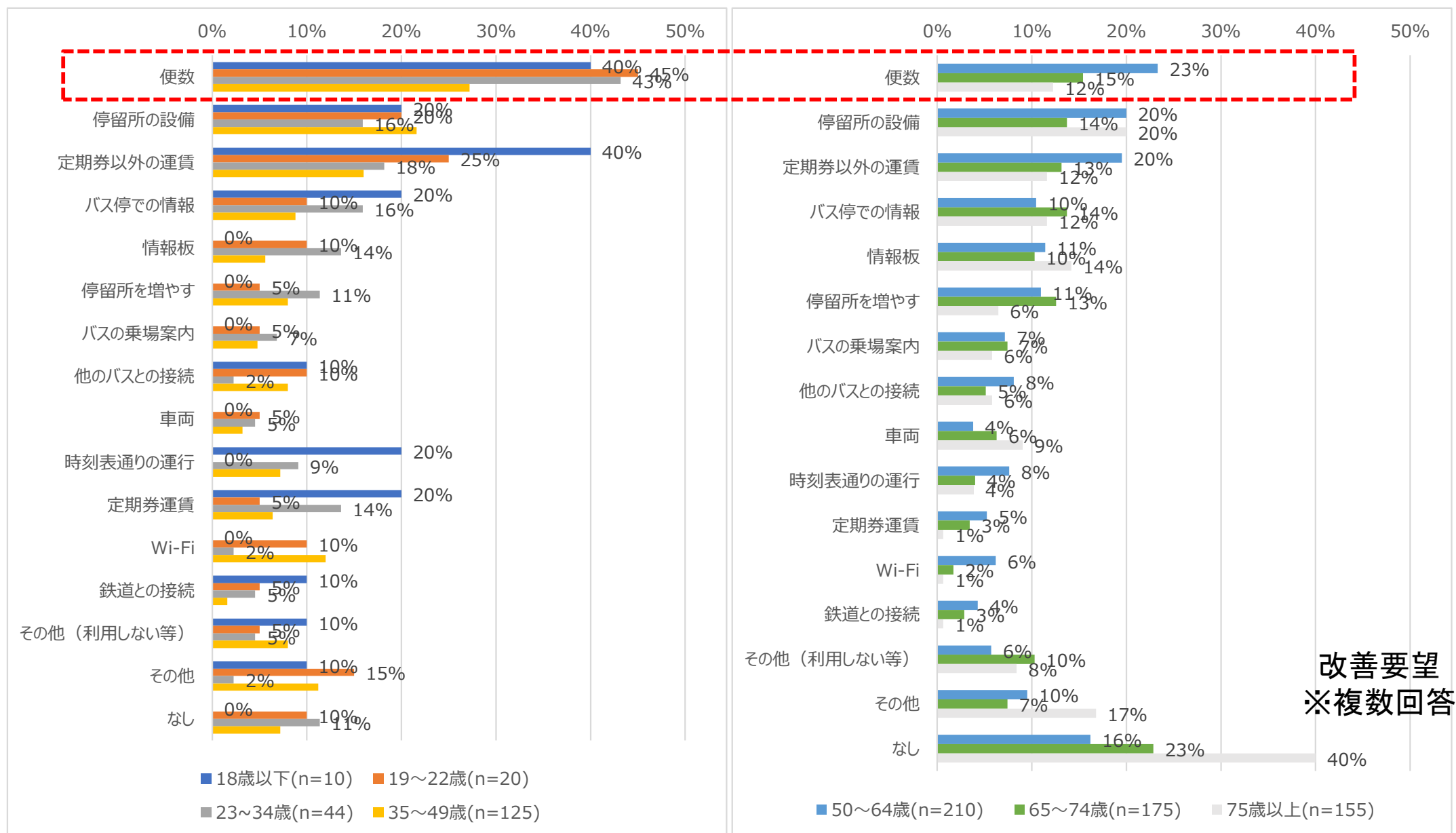
- ・市民は、5年前と比較して「山形市中心部を訪れる頻度が減った」、「外出した頻度が減少した」、「行きたい場所が少なくなったと感じる」の回答割合が高い。
- ・前回調査と比較すると、「外出頻度が減少した」、「山形市中心部を訪れる頻度が減った」の割合が低下。

5年前と比較した外出環境の変化(市民)

## 2-3.改善要望(年齢階層別)

市民

・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。

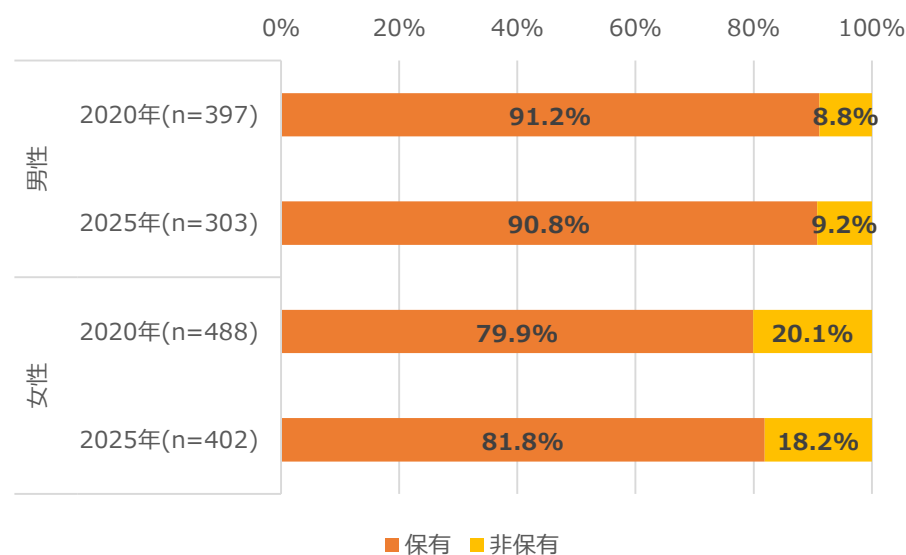


## 2-4.運転免許保有状況の推移

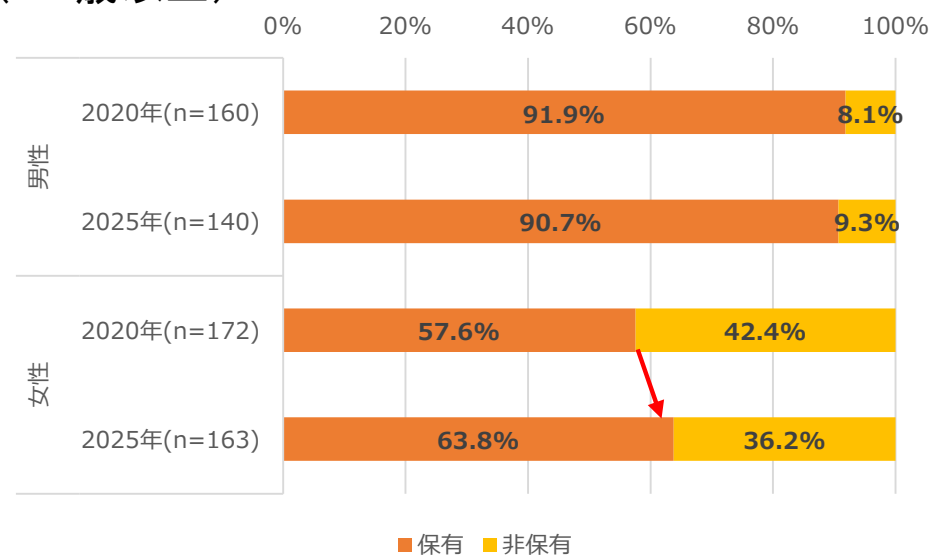
市民

- ・男性の免許保有率はあまり変化していない。
- ・高齢の女性の免許保有率が約6%上昇している。

全年齢



高齢者  
(65歳以上)

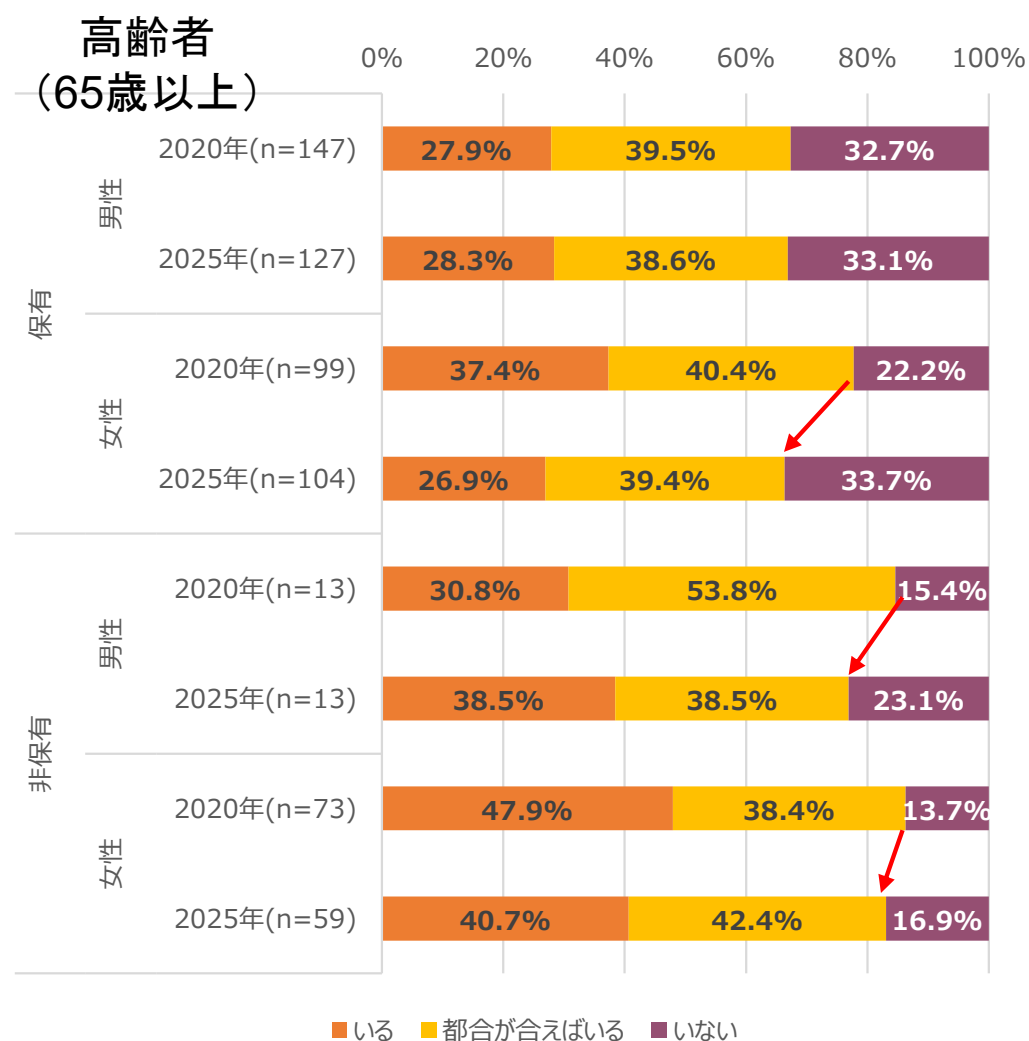
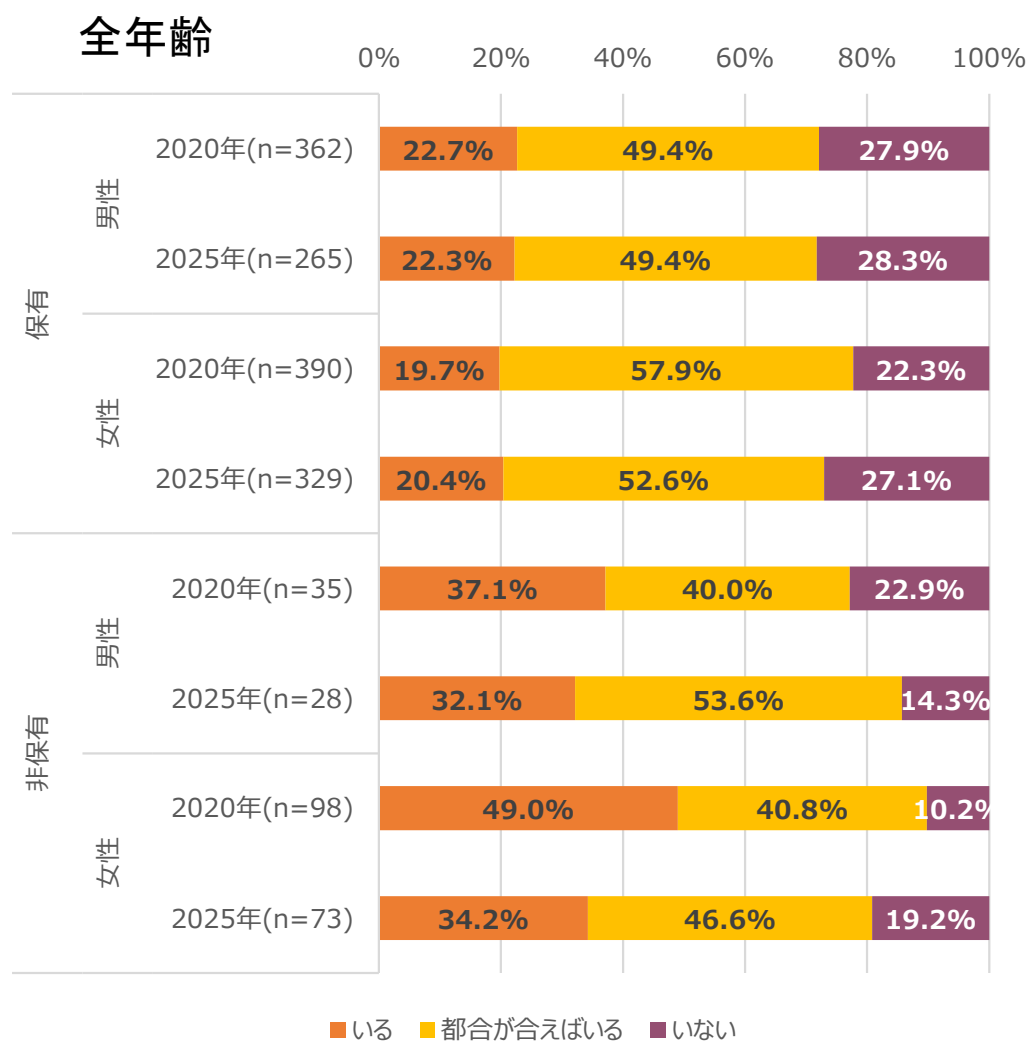


運転免許保有状況

## 2-5.送迎してもらえる人の推移

市民

- ・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。



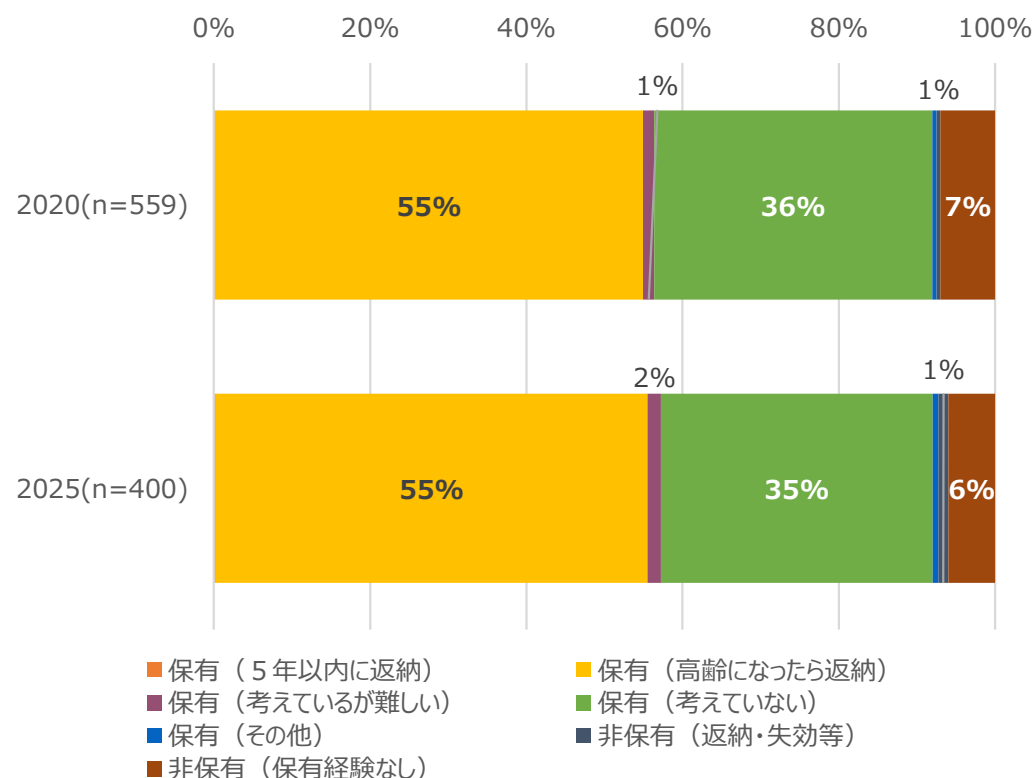
送迎してもらえる人の有無

## 2-6.免許返納意識の推移

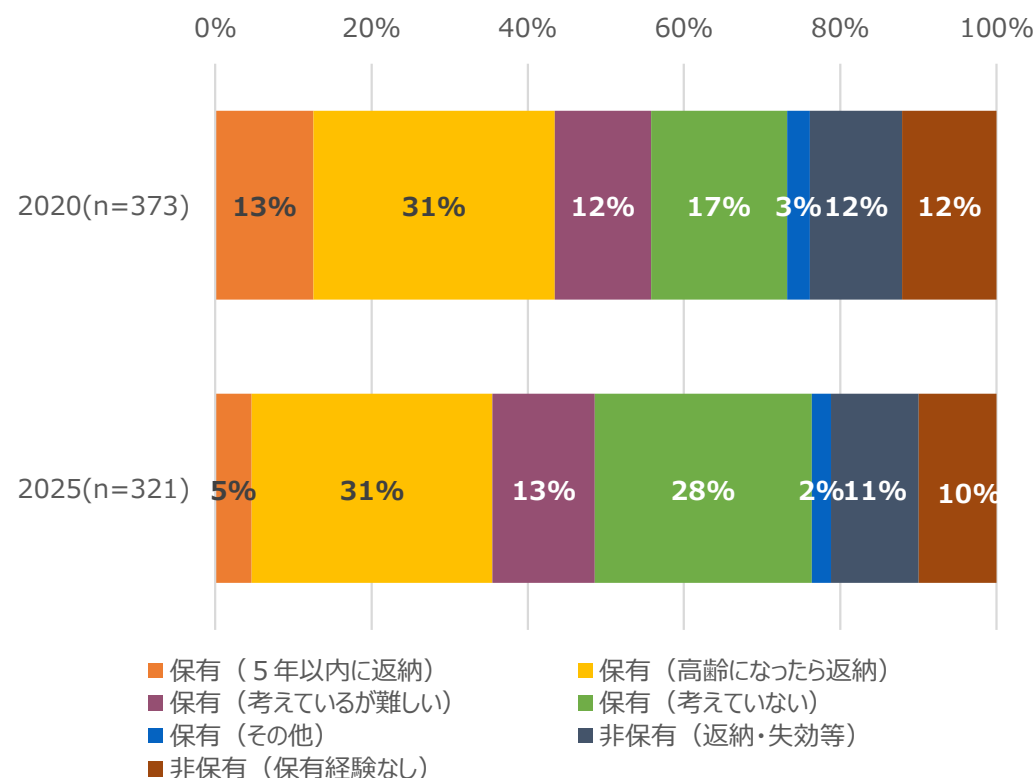
市民

- ・非高齢者（65歳未満）の55%が高齢になったら返納と考えており、前回調査から変化していない。
- ・高齢者（65歳以上）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。

非高齢者  
(65歳未満)



高齢者  
(65歳以上)



免許返納意識

## 2-7.まとめ

### ■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。
- 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。

### ■改善要望

- 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。

### ■免許保有状況・送迎してもらえる人・免許返納意識の推移

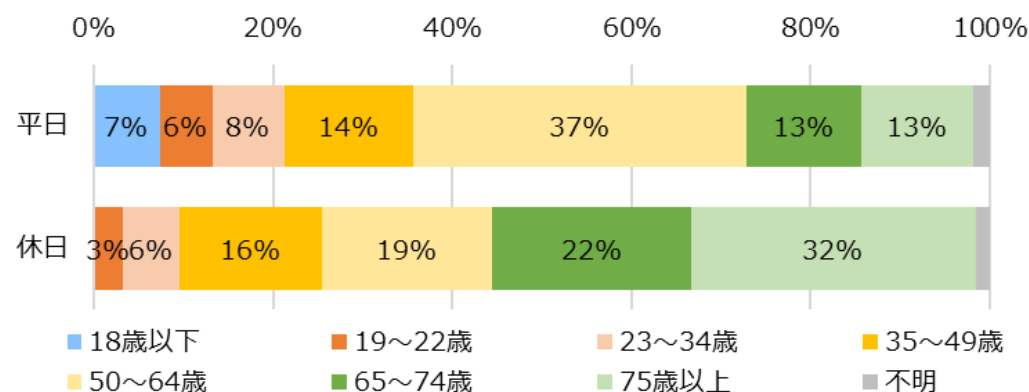
- 前回調査と比較すると、高齢女性の免許保有率が上昇している、
- 送迎してもらえる人がいない高齢者も増えている。
- 高齢ドライバーでは5年以内に免許返納すると回答した割合が低下し、返納を考えていないと回答した割合が上昇している。

### 3. 路線バス利用者アンケート結果

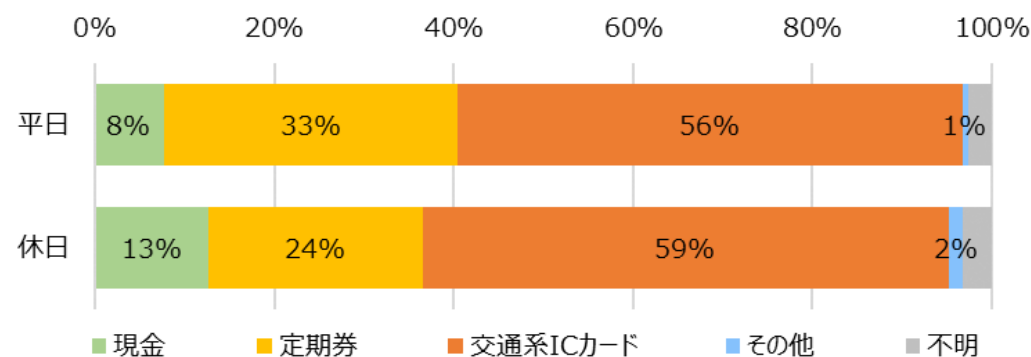
---

## 3-1. 利用者の年齢構成、支払方法

- ・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、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。



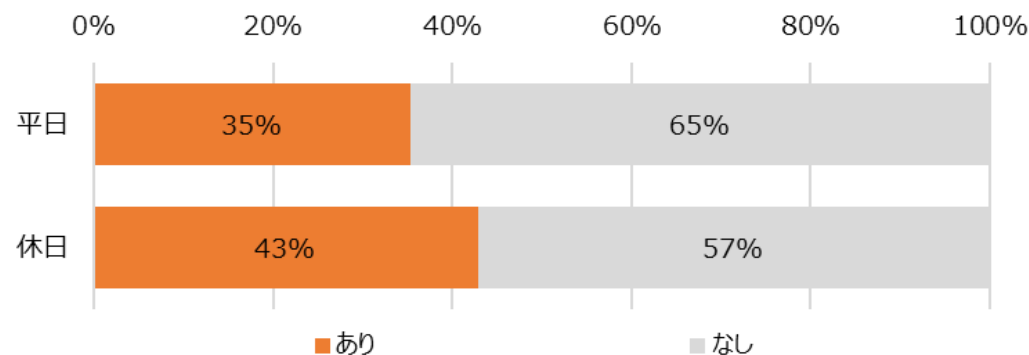
年齢構成



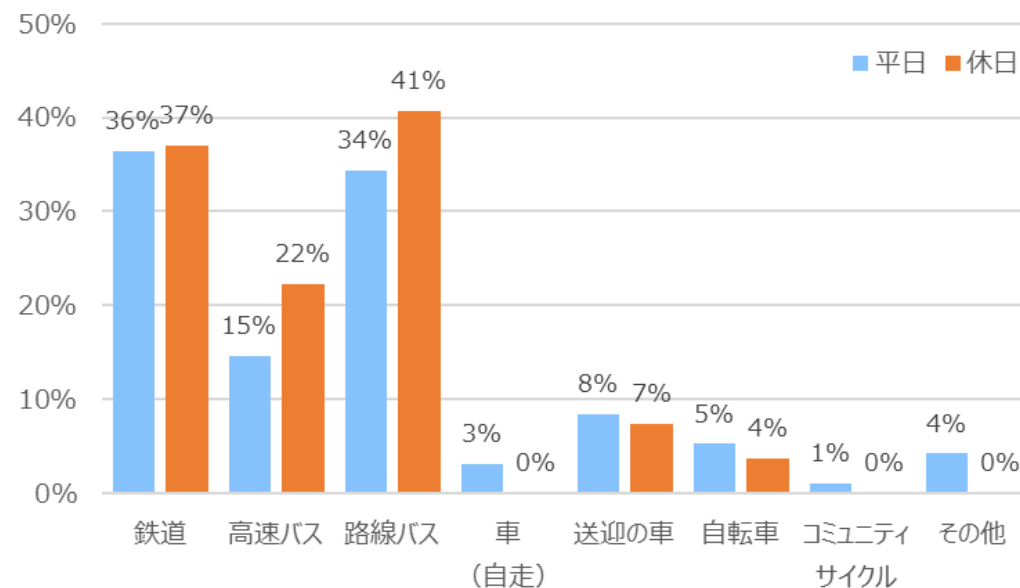
支払方法

## 3-2. 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。
- ・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者も見られる。



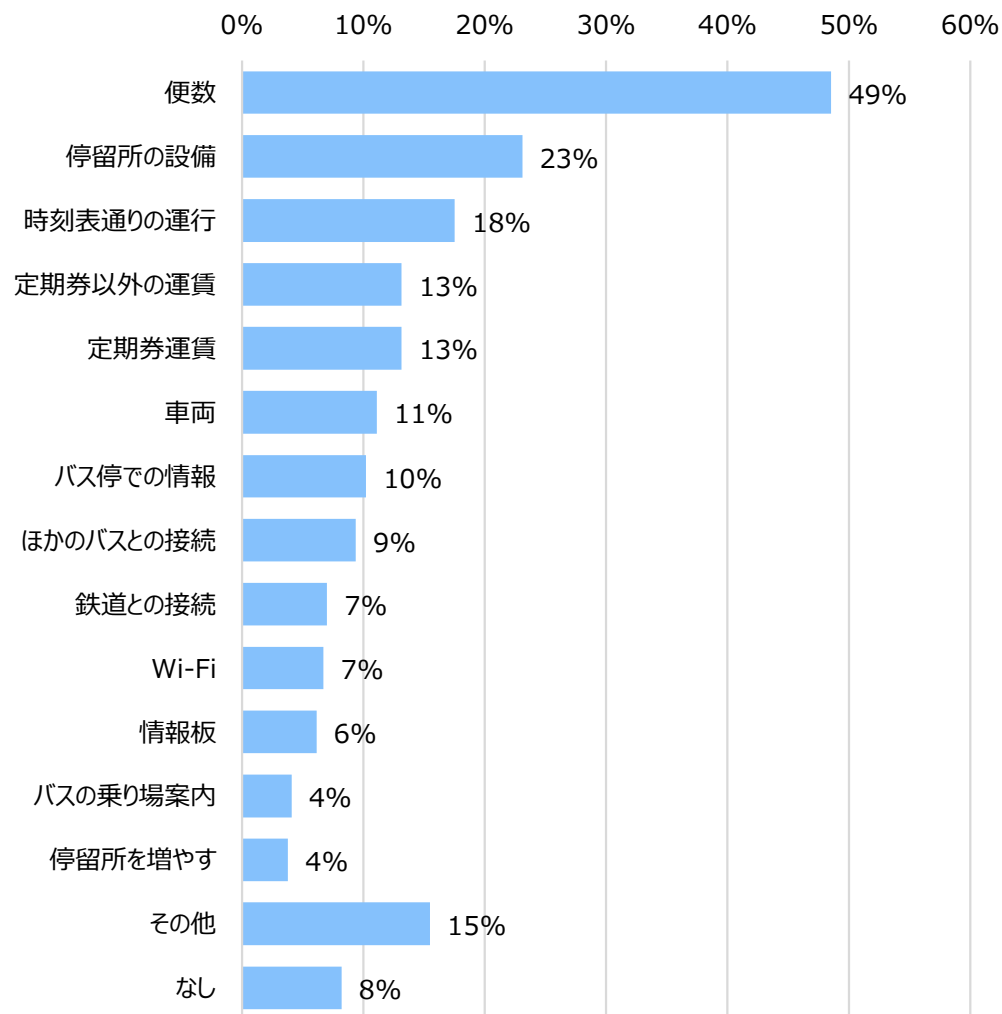
他公共交通機関との乗り継ぎ利用有無



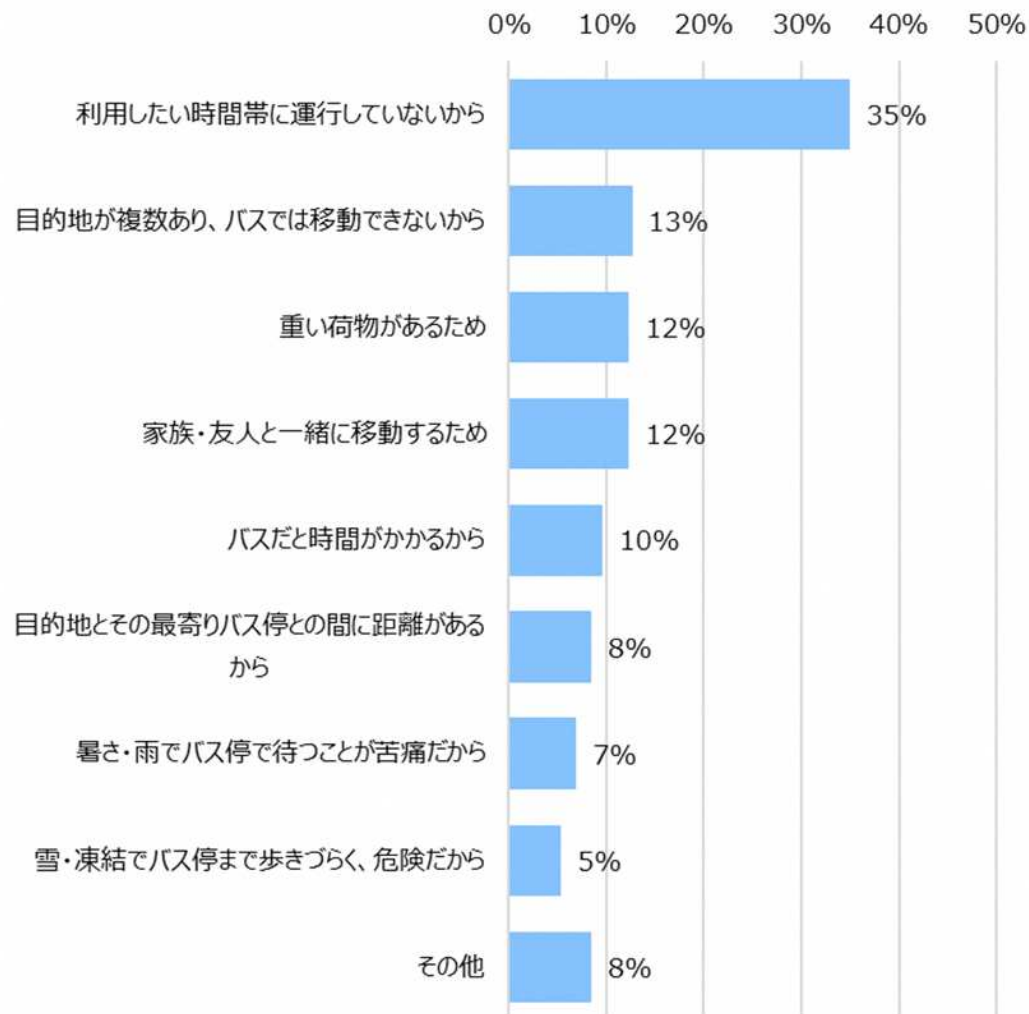
乗継手段(乗り継ぎ利用ありの人のみ)

### 3-3. 改善要望、路線バスを利用しない理由

- ・改善要望では、半数が便数を挙げており、最多。
- ・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。



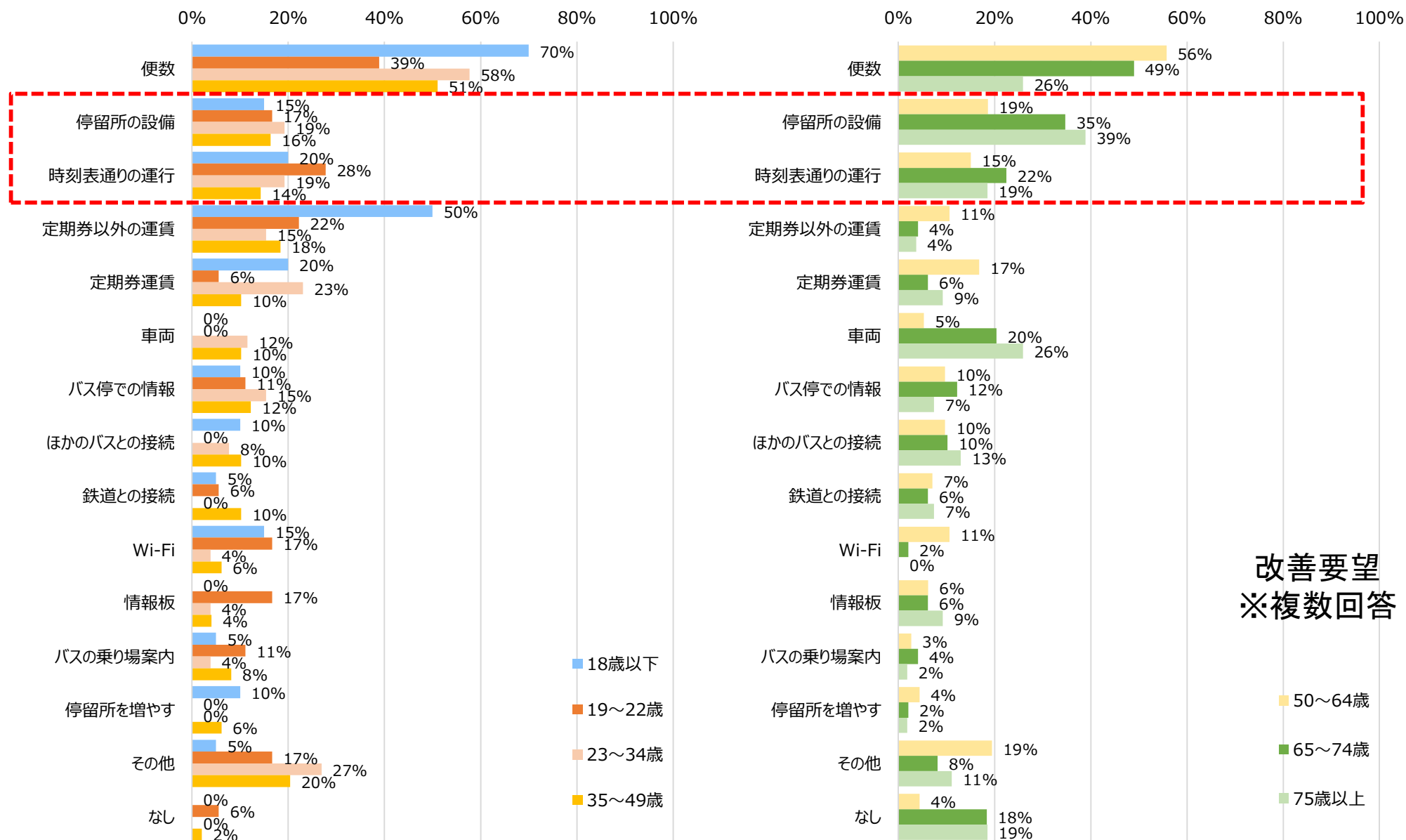
改善要望 ※複数回答



路線バスを利用しない理由 ※複数回答

## 3-4. 改善要望(年齢階層別)

- ・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)が、65歳以上で多い。



## 3-5. 路線バス利用者アンケート 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
- 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
- 鉄道や路線バスを乗り継いで利用している人が4割程度おり、公共交通ネットワークとして機能している

### ■改善要望

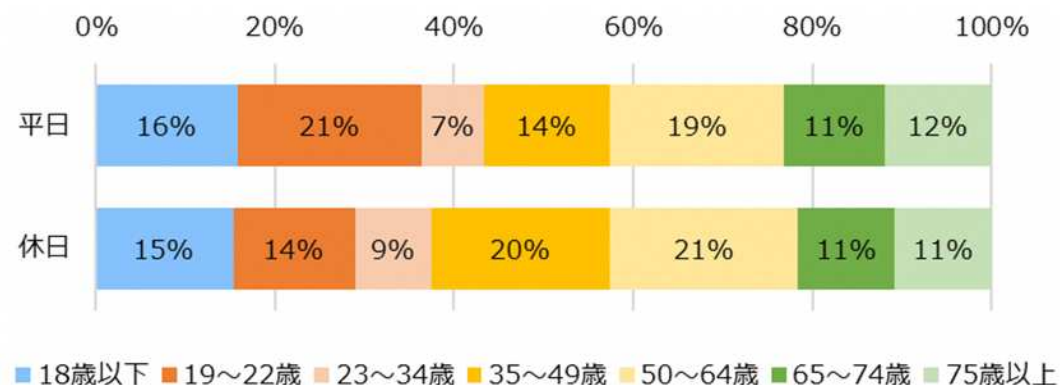
- 全体では便数に対する改善要望が多く、路線バスを利用しない理由の最多は利用したい時間帯に運行していないこととなっている
- 65歳以上の利用者では、停留所への屋根やベンチの設置、乗り降りしやすい車両の導入の要望が多い

## 4. ベニちゃんバス利用者アンケート結果

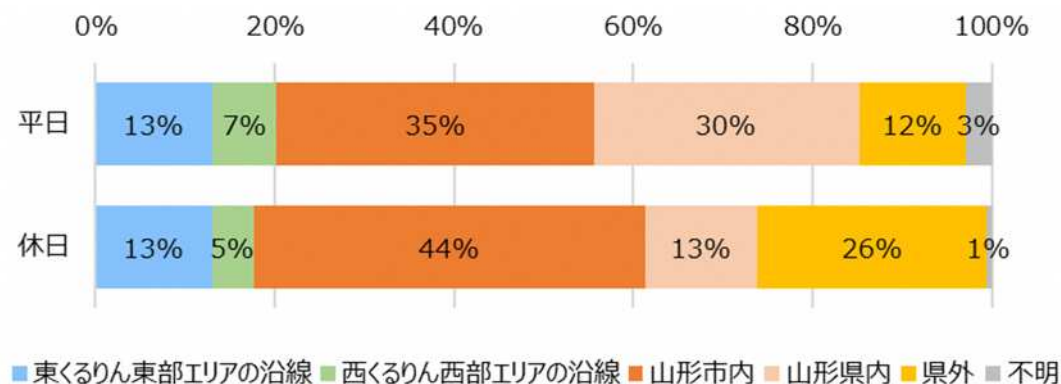
---

## 4-1. 利用者の属性、利用目的

- ・平日、休日ともに幅広い年齢層に利用され、居住地の構成では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と、多様な属性の人に利用されている。
- ・利用目的として、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、休日は食事・娯楽等、買物、観光での利用が多く、多様な目的で利用されている。

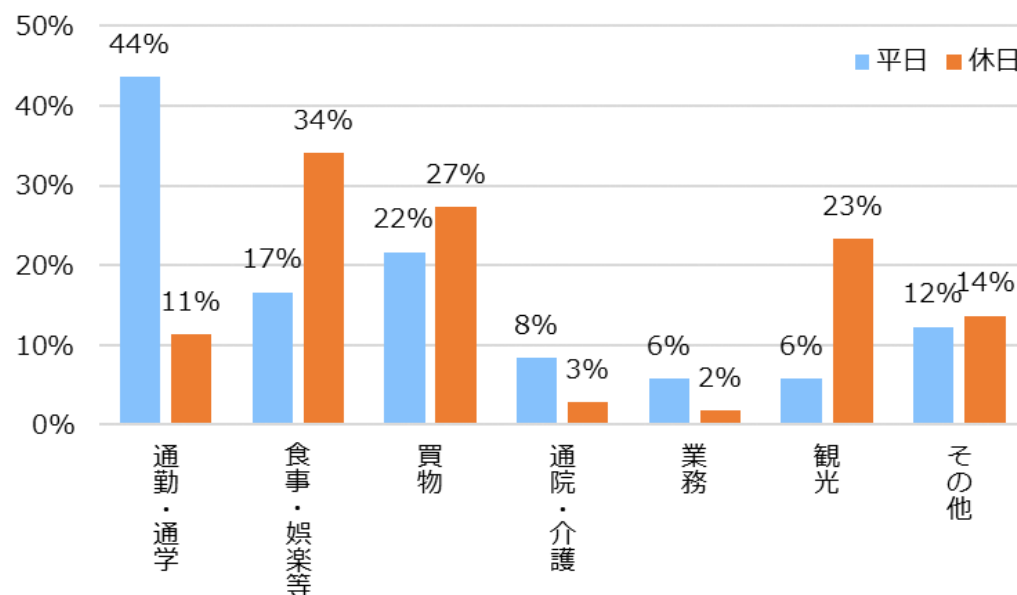


年齢構成



居住地

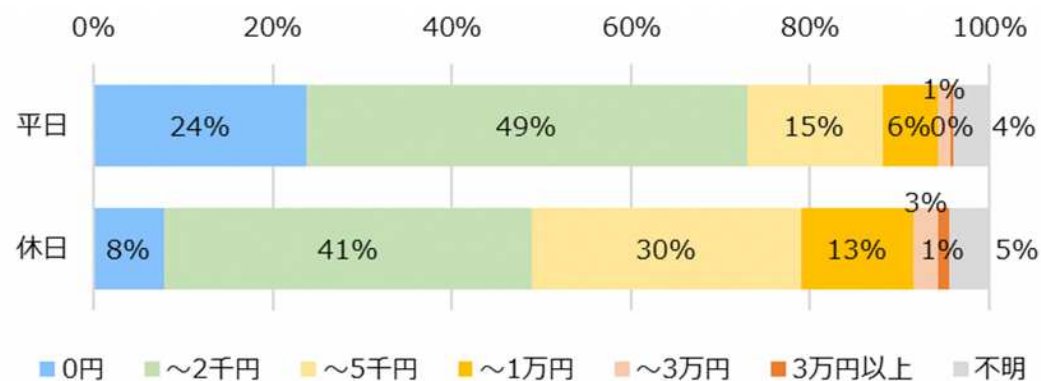
※沿線エリア：バス停からおおむね徒歩5分以内



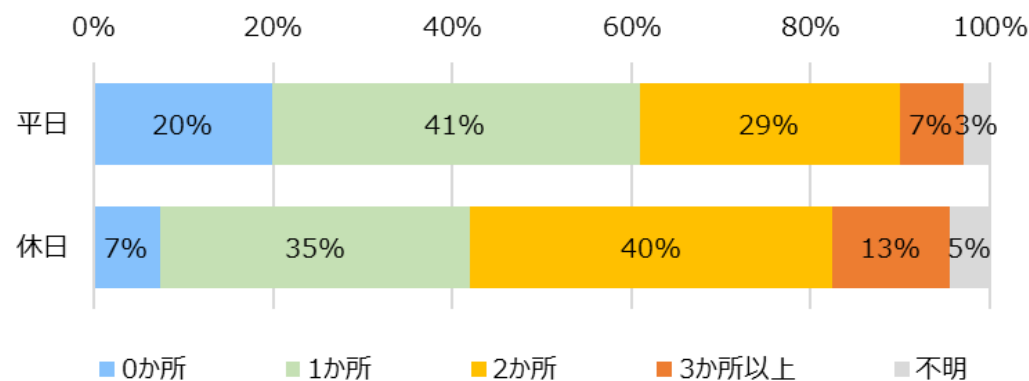
利用目的

## 4-2. 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2000円/人、休日は平均約3500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。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。



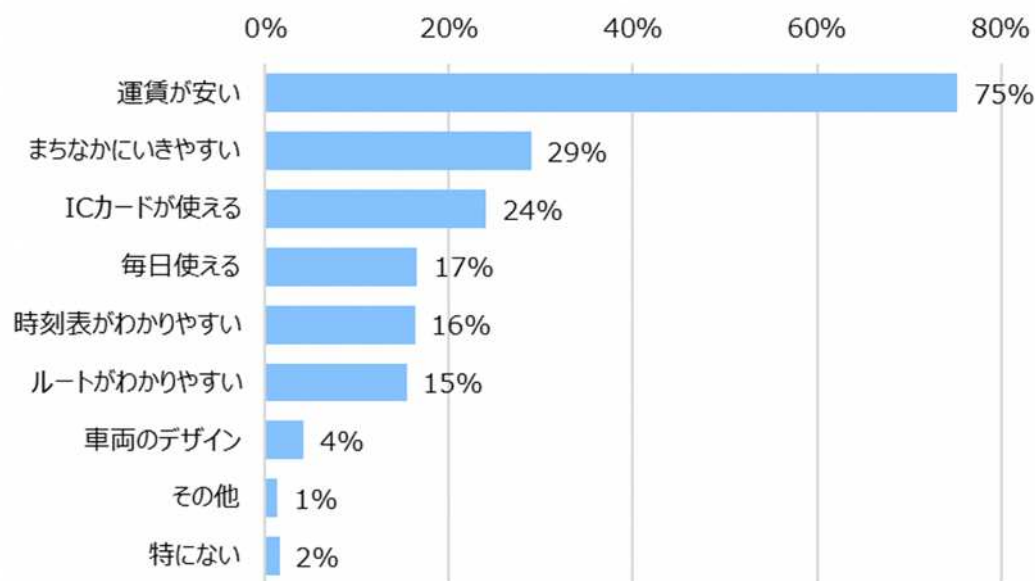
消費額



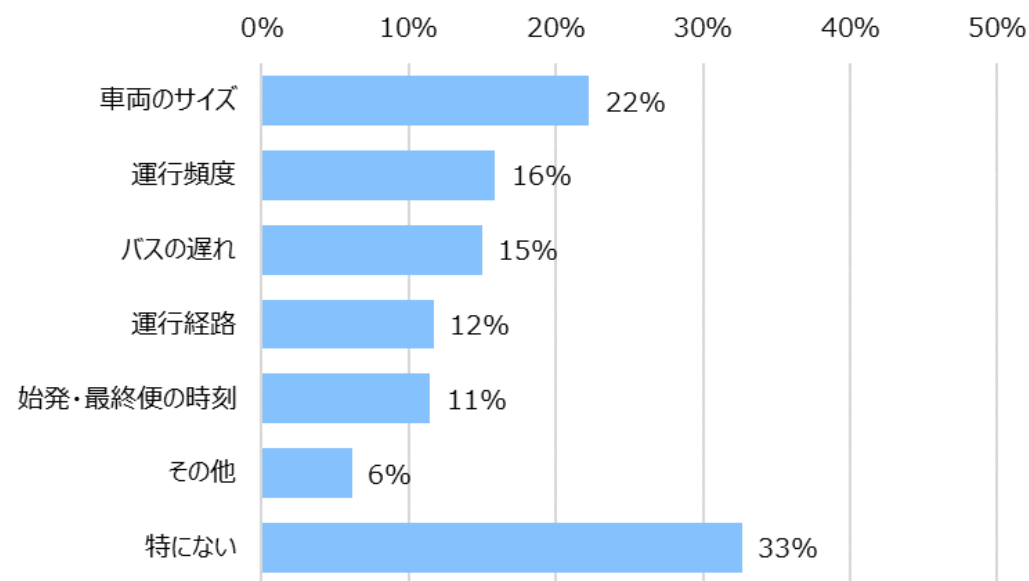
立ち寄り箇所数

## 4-3. 良いと感じるところ、改善要望

- ・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。



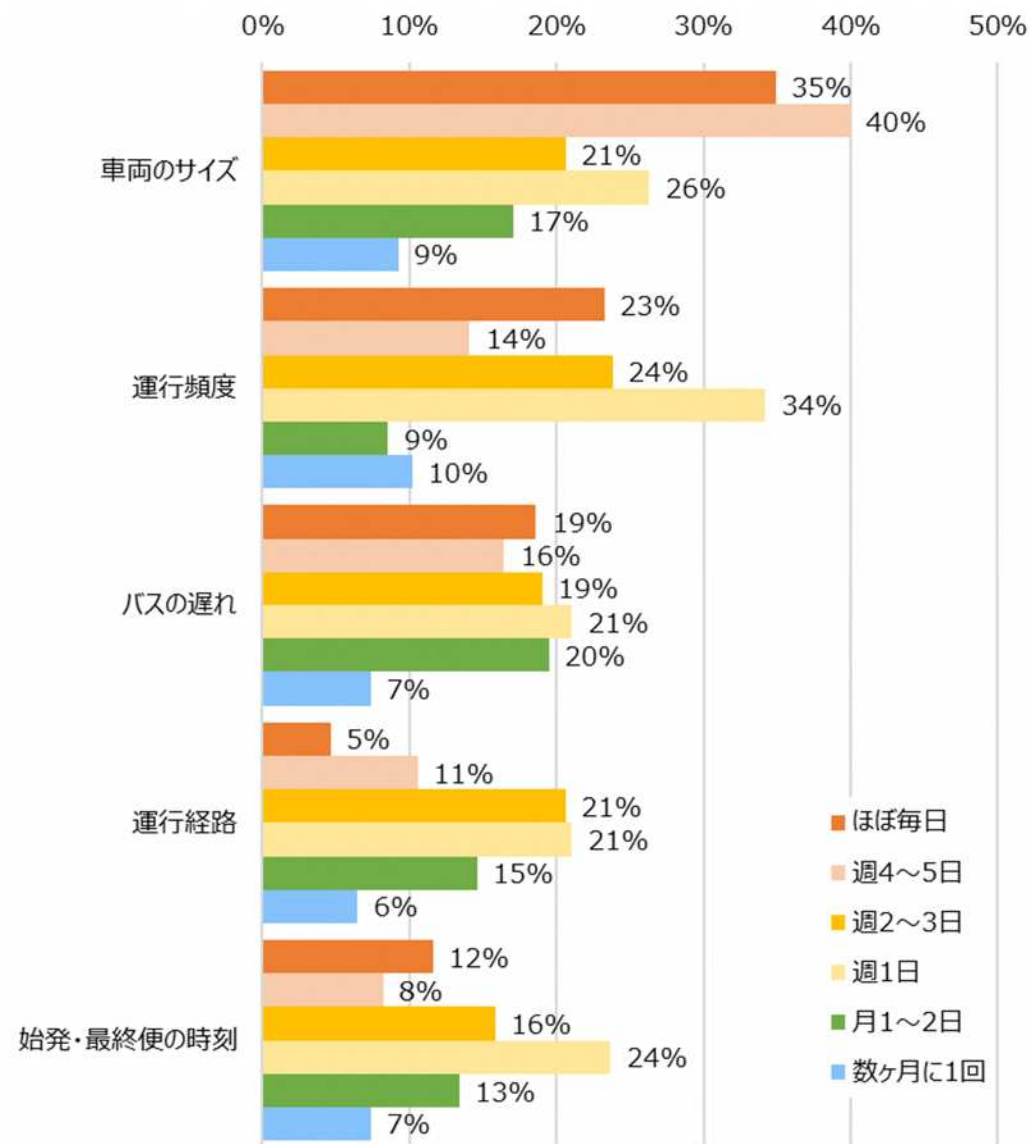
良いと感じるところ  
※複数回答



改善要望  
※複数回答

## 4-4. 改善要望(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。



利用頻度別 改善要望  
※複数回答

## 4-5. ベニちゃんバス利用者アンケート まとめ

### ■利用者の特性

- 平日・休日ともに幅広い年齢層で利用され、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
- 通勤・通学、買物等の私事と、多様な目的で利用されている
- 平日で7割、休日で9割の方が、消費活動、立ち寄りを行っている、まちづくりに寄与している

### ■良いところ、改善要望

- 「運賃が安い」ことが良い点として最もあげられたが、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
- 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
- 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

# 現状・課題のとりまとめ

## 資料 2（別紙）

現計画の検証等  
（第1回計画部会）  
から課題と考えられる視点

【課題①】  
利用が伸びない  
公共交通サービス

【課題②】  
高齢者などの不安と  
多様な移動ニーズへの対応

【課題③】  
日常生活における  
自家用車の多用

【新たな課題①】  
地理的、空間的、時間的な  
交通空白への対応

【新たな課題②】  
人材不足や物価高騰による  
影響への対応

【新たな課題③】  
新たな交通モード  
導入検討

課題確認の観点  
（アップデートガイダンス）

【観点①】  
公共交通軸と拠点  
の充実・保証

【観点②】  
交通空白における  
移動の確保

【観点③】  
持続可能性・実現  
可能性の確保

現状（問題点）

- 1.山形市内々の移動は増加している一方、その他の市町や山形広域都市圏外、仙台市など県外との移動は減少している。（P6）
- 2.拠点間の交通サービスは概ね確保されているが、便数やルート等、サービス水準に不均衡が認められる。（P8）
- 3.属性や移動目的によって、公共交通の利用を選択する傾向に差が生じている。（P9）
- 4.交通サービスの需給バランスは概ね保たれているが、一部利用者が少ない路線や便が存在する。（P10）
- 5.ピーク時（平日朝）には、運行本数が多いが、時間帯によっては、一部運行本数の少ない路線がある。（P11）
- 6.人口構造の変化により、将来（2035年）の都市の枠組みに大きな影響を与えることは少なく、現在の交通サービスで、将来的な需要に対応できる可能性が高い。（P13）
- 7.市内居住者の大半が、交通サービスを受けられる環境にあるものの、一部鉄道またはバスが利用が利用しづらい地域が存在している。（P18）
- 8.鉄道またはバスが利用しづらいことにより、自家用車に頼らざるを得ない状況である。（P19）
- 9.鉄道またはバスが利用しづらいことにより、とりわけ運転免許がない方の外出頻度の低下を招いている。（P19）
- 10.移動手段が限られることで、日常生活の移動に不便や不安を感じている市民がいる。（P20）
- 11.全圏域において年少人口と生産年齢人口は減少、高齢者は増加していく見込みである。（P21）
- 12.交通空白地域では、全年代の人口が減少していく見込みである。（P21）
- 13.高齢者の免許返納が進んでいる一方で、送迎を受けられない方が増加している。（P22）
- 14.公共交通の利用者は回復傾向にあるものの、伸びは限定的である。（P27）
- 15.将来の人口減少に伴い、公共交通の更なる利用者数の減少が懸念される。（P28）
- 16.人件費や燃料費の高騰により、運行コストが上昇している。（P29）
- 17.運行コストの上昇等を背景に、公共交通への公的支出は増加している。（P30）
- 18.近年、路線バスやタクシー等、公共交通の供給量が下げ止まりとなっている。（P31）

課題（まとめ）

**課題 1**  
**地域特性や利用者ニーズに対応した公共交通の再構築**  
【対応の方向性】  
年齢・目的・地域によって異なるニーズに応じた、柔軟で持続可能な公共交通サービスの提供を行う。

**課題 2**  
**公共交通の利便性向上による自家用車依存からの脱却**  
【対応の方向性】  
伸び悩む利用者数と自家用車への過度な依存を背景に、公共交通の魅力を向上し、利用行動の転換を促進する。

**課題 3**  
**交通空白地域への対応と移動の足の確保**  
【対応の方向性】  
公共交通が届かない地域や不便な地域へ、多様な関係者が共創し、全ての住民が移動の足を確保できる仕組みを整える。

**課題 4**  
**持続可能な公共交通ネットワークの実現に向けた基盤の強化**  
【対応の方向性】  
人材不足やコスト増といった運行継続の危機に対応するため、公共交通の効率的かつ持続可能な運営を行う。

**課題 5**  
**次世代モビリティの導入・活用による移動手段の多様化**  
【対応の方向性】  
新技術や多様な交通モードの導入により、従来の交通手段では対応できなかったニーズへ対応する。

令和7年度山形市地域公共交通協議会 第2回計画部会

# 現状分析の結果 及び課題の整理について

---

# 目次

0. はじめに(第1回計画部会の振り返りと第2回計画部会の内容)

1. 観点1 公共交通軸と拠点の充実・保証

2. 観点2 交通空白における移動の確保

3. 観点3 持続可能性・実現可能性の確保

# 0. はじめに

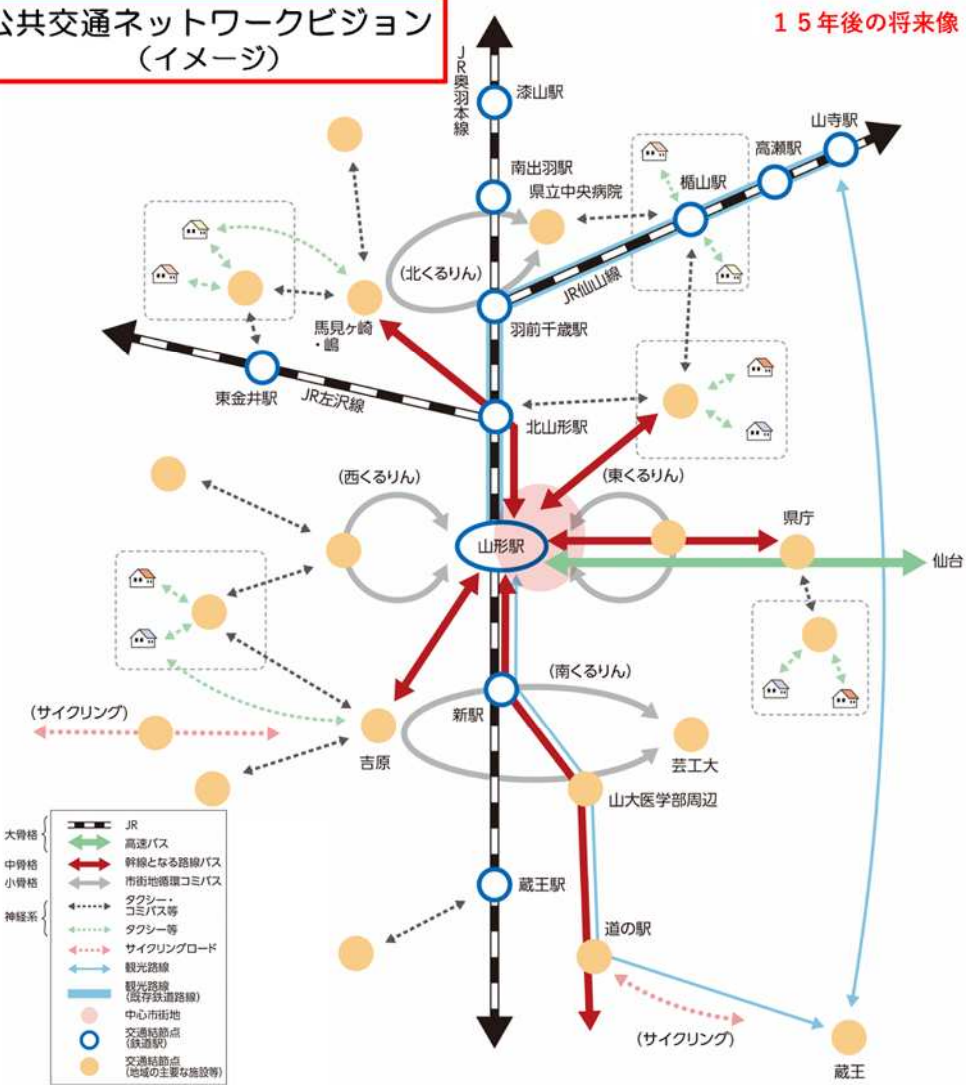
---

# 0-1.第1回計画部会の振り返り

現計画を見直しアップデートすることで、現計画で示す山形市が目指すべき「2035年の将来像（あるべき姿）」をイメージした交通ネットワークビジョンの達成に向け、引き続き取り組んでいく。

## 山形市が目指すべき「2035年の将来像（あるべき姿）」

### 公共交通ネットワークビジョン (イメージ)



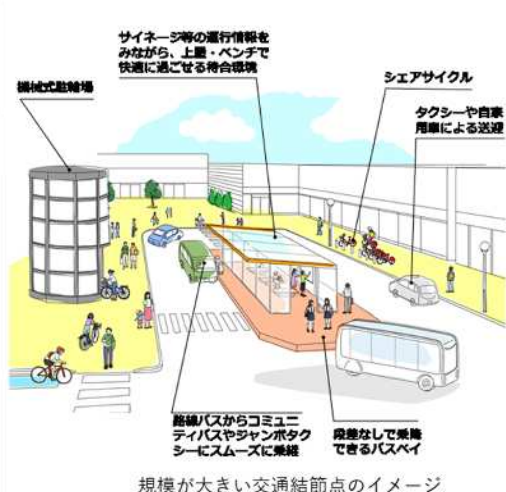
(交通軸)

| 骨格  | 概要                                                                                                                                           |
|-----|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 大骨格 | 【鉄道】南北及び東西に延び、山形市における交通ネットワークの最も大きな骨格となる鉄道路線<br>【高速バス】山形市の中心部と仙台市等の他都市を結ぶ高速バス                                                                |
| 中骨格 | 【路線バス（幹線）】中心部と周辺の主要な拠点を結ぶ、交通ネットワークの次点骨格を担う幹線となる路線バス                                                                                          |
| 小骨格 | 【路線バス（その他）】鉄道駅や交通結節点へのアクセスを担保する「中骨格」以外の路線バス<br>【コミュニティバス（市街地循環型）】鉄道駅や主要な拠点を中心として市街地を循環するコミュニティバス                                             |
| 神経系 | 【コミュニティバス（その他）】郊外から市街地または近隣の交通結節点へアクセスするコミュニティバス<br>【タクシー等を活用した新しい交通サービス】郊外の集落にある自宅などと最寄りの交通結節点をドア・ツー・ドアで結ぶ、タクシーや福祉輸送など様々な輸送資源を活用した新しい移動サービス |

従来の鉄道、バスやタクシーといった既存の公共交通を活用した上で、必要に応じて自家所有の旅客運送やスクールバス、福祉輸送、病院・商業施設などの既存の民間事業者による送迎サービス等の地域の多様な輸送資源についても最大限活用し、移動において多様な選択を可能とする。

(交通結節点)

| 定義       | ・ 鉄道やバスに加え、ウォーキングロードやサイクリングロードなど複数の交通手段が交差し、乗り換えの規模や周辺の状況等から重要な拠点となる場所や施設                                                                      |
|----------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 想定する場所   | ・ 鉄道駅<br>・ 地域の主要な施設等（公民館、コミュニティセンター、総合病院、大学・高校周辺、スポーツ施設、公園、商業施設、道の駅など）<br>・ その他（山形駅東口ビブレ跡地など、今後の土地利用検討と併せて場所を検討）<br>※乗り換えの規模や周辺の状況等により場所を設定する。 |
| 担うべき機能の例 | ・ 乗り換え機能（快適なバス待ち環境、運行情報提供、駐車場など）<br>・ 拠点形成機能（地域の中心となる場）<br>・ ランドマーク機能（シンボル性）<br>※乗り換えの規模や周辺の状況等により機能を設定する。                                     |

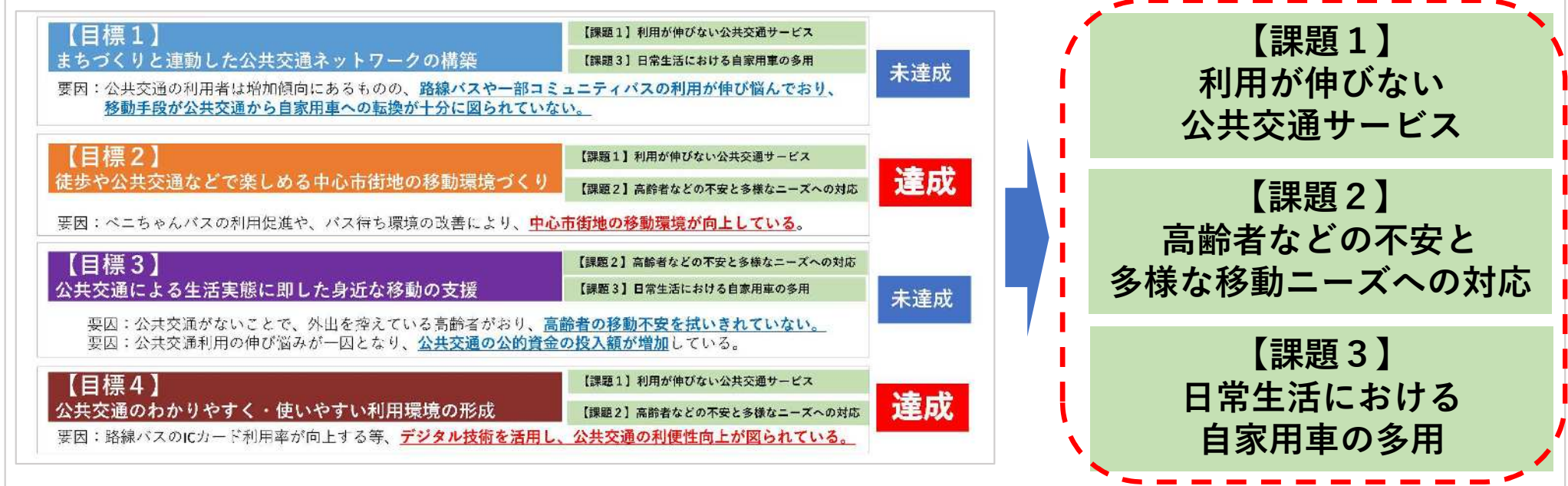


規模が大きい交通結節点のイメージ

# 0-1.第1回計画部会の振り返り

ビジョンの実現に向けては、**現計画の課題は継続課題**として対策を続けることが適当であることを想定、加えて、現計画策定以降の社会の変化等を踏まえた**新たな課題**への対応が必要であることも想定し、構成員で共有を行った。

## 現計画の課題について



計画見直し後の課題の整理においても**継続課題**と想定



現計画策定後の情勢を踏まえて...

新たな課題1：地理的、時間的、空間的な交通空白への対応

新たな課題2：人材不足や物価高騰による影響への対応

新たな課題3：新たな交通モード導入検討

計画見直し後の課題の整理において、**新たな課題**として加えることを想定

# 0-2.第2回計画部会の内容

第2回の計画部会以降、国が示すアップデートガイダンスに基づき、データを活用することで現状分析を深堀し、各課題の解像度を高めるとともに、課題に対する対応の方針と施策を取りまとめることで、現計画をアップデートする方向性を確認。

アップデートガイダンスが示す  
現状把握と課題確認における 3つの観点

## 観点① 公共交通軸と拠点の充実・保証

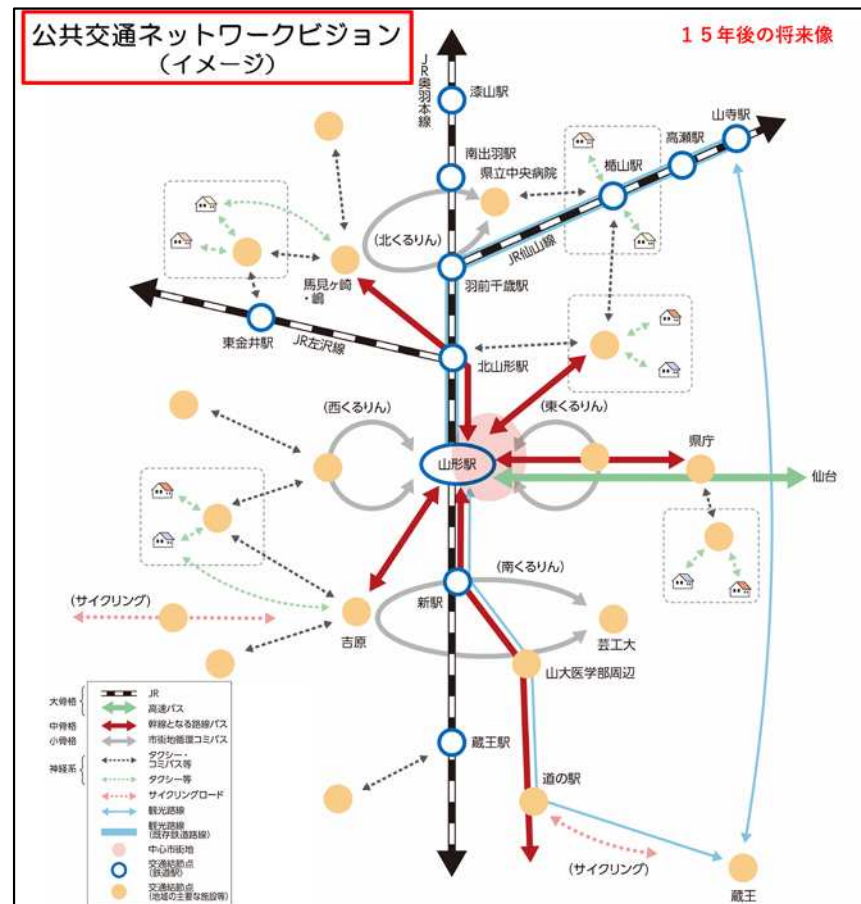
主要エリアや施設間を結ぶ主にビジョンにおける中骨格、小骨格の移動サービスとしての品質が保証されているか。

## 観点② 「交通空白」における移動の確保

主にビジョンにおける神経系としての公共交通について、地域ニーズを満たした移動手段として提供が保証されているか。

## 観点③ 持続可能性・実現可能性の確保

各交通サービスを提供するための土台となる、持続可能なサービス水準・体制が構築できているか。



現状の把握と課題の洗い出し

ギャップ

ネットワークビジョン  
(あるべき姿)

第2回計画部会では、  
3つの観点での分析の作業結果を報告し、課題  
解決の方向性について、意見交換を実施する。

施策・事業内容に反映

# 1. 観点1 公共交通軸と拠点 の充実・保証

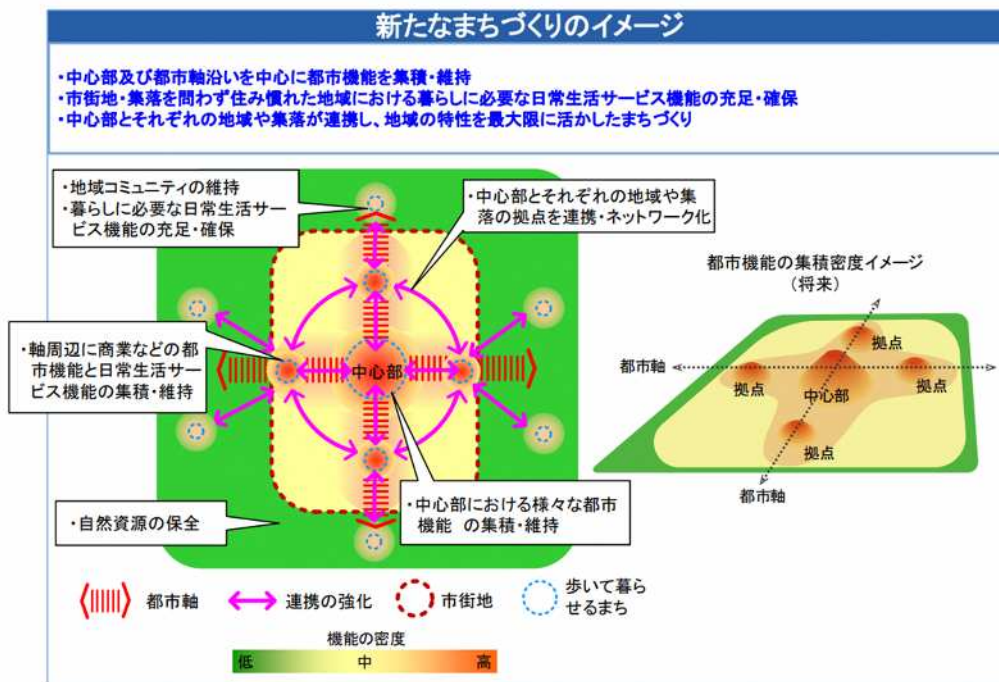
---



# 【参考】関連計画等

## 山形市都市計画マスタープラン

### 【まちづくりのイメージ】



多極連携型の都市構造を実現する上で、公共交通が各拠点を結ぶ重要な役割に位置付けられる。

### 【交通体系の方針】

- ・広域的な公共交通ネットワークの形成
- ・鉄道利便性の維持・向上
- ・路線バスの活性化
- ・生活交通の確保

## 山形市交通結節点整備方針

現計画の策定後、将来都市構造や公共交通ネットワークのあり方を踏まえ、次のとおり交通結節点と交通結節点候補地の抽出を行い、整備すべき機能の整理等を行っている。

### 【公共交通施設（●）】

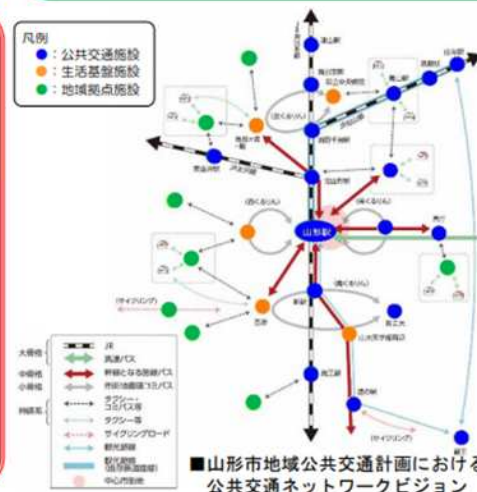
- ◆役割  
山形市公共交通ネットワークにおける大骨格・中骨格を連結する交通結節点。市民や観光・ビジネス等の移動が円滑で効率的にできるよう拠点の機能を整備。
- ◆箇所  
鉄道駅、バスターミナル、高速バス停留所、主要な路線バス停留所、道の駅等
- ◆接続する移動手段  
鉄道、高速バス、路線バス、その他多様な移動手段

### 【地域拠点施設（●）】

- ◆役割  
山形市公共交通ネットワークにおける小骨格・神経系を郊外部において連結する交通結節点。複数の集落が点在する郊外部に居住する高齢者等の日常的な移動を支える機能を整備。
- ◆箇所  
日常生活における活動拠点  
(例：コミュニティセンター、小学校跡地等)  
※当方針では具体的な箇所の位置付けは行わない。  
今後、地域の公共交通や福祉輸送の導入、ウォーキング・サイクリングモデルコースなどの検討に合わせて随時、適地を設定する。
- ◆接続する移動手段  
コミュニティバス、郊外地域のモデル事業・福祉輸送 等

### 【生活基盤施設（●）】

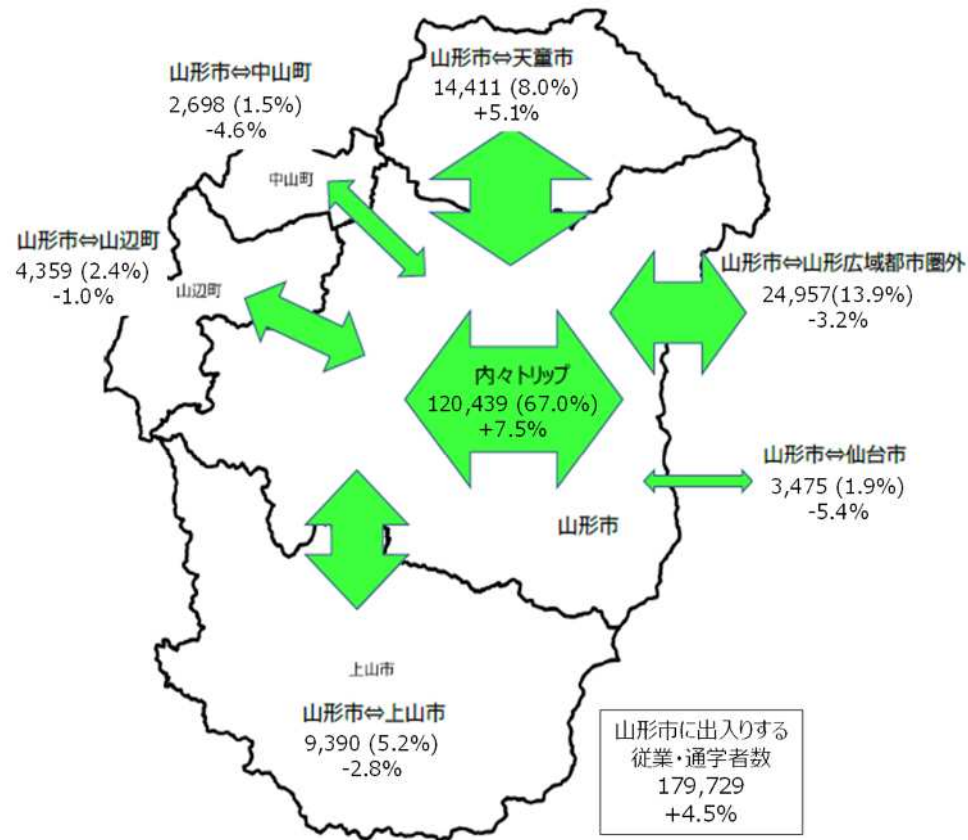
- ◆役割  
山形市公共交通ネットワークにおける中骨格・小骨格・神経系を連結する交通結節点。中心市街地と郊外地域の接続や市民の日常的な移動を支える機能を整備。
- ◆箇所  
日常生活における主要な目的地となる施設  
(例：商業施設や総合病院等)  
※国のガイドラインを参考に、都市機能施設の集積状況や人の滞留・流動状況、上位・関連計画の位置づけ等の分析を踏まえ、交通結節点候補地を選定した。
- ◆接続する移動手段  
路線バス、コミュニティバス、タクシー、郊外地域のモデル事業・福祉輸送 等



# 1-2.広域の通勤・通学の状況

## 現状

- ・ 山形市内々や天童市との移動が増加している。
- ・ その他の市町や山形広域都市圏外、仙台市など県外との移動は減少している。



※人流については、山形県が今年度実施する地域公共交通計画の策定作業の中で、別途データを整備する予定となっており、本市においても国勢調査やパーソントリップ調査のデータを補完する目的で活用を予定。

上段：両地域間を移動する従業・通学者数（構成比）  
下段：H27年→R2年の変化率

山形市と隣接市町間の通勤・通学者の移動状況

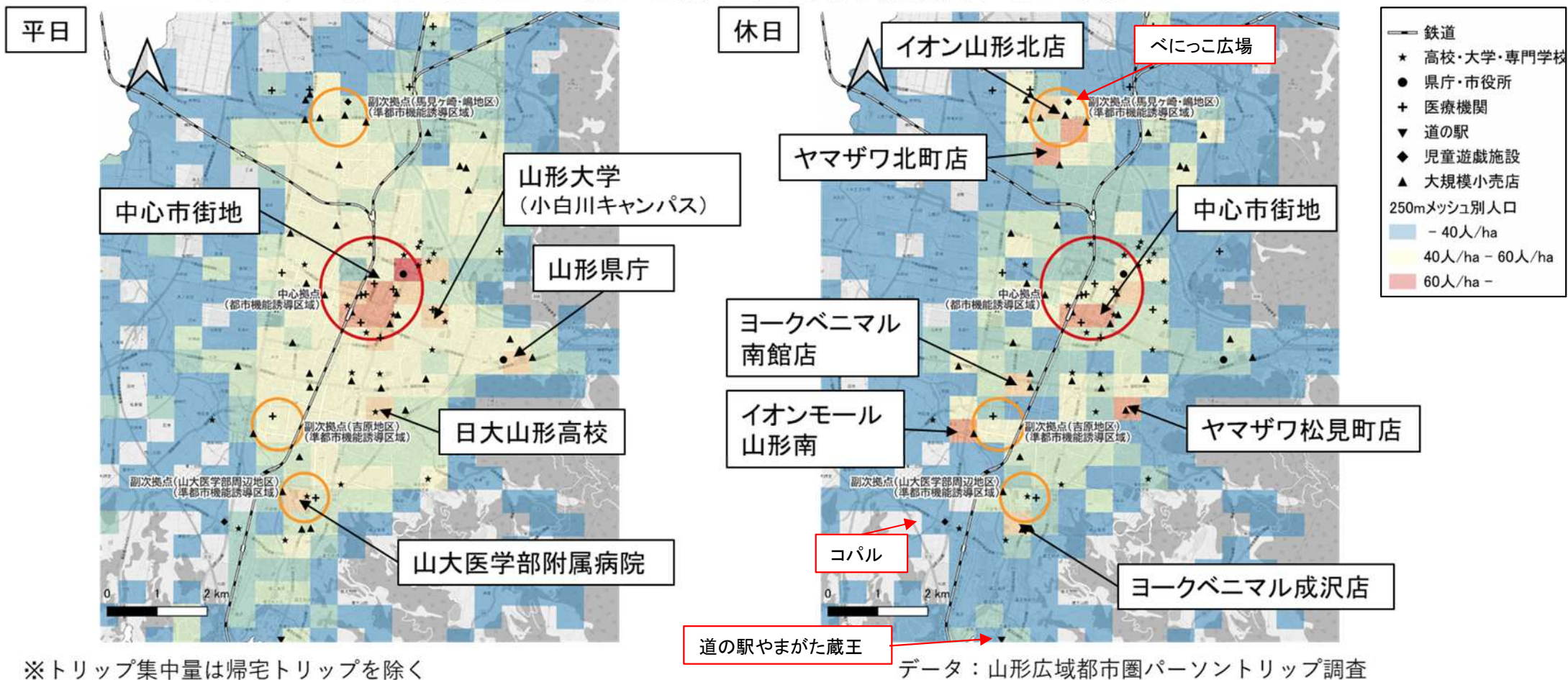
データ：H27、R2国勢調査

### 1-3. 移動特性の現状

## 現状

- ・立地適正化計画で都市機能誘導区域または準都市機能誘導区域に位置付けられた地区にトリップが集中しており、人が集まる拠点となっている。
- ・平日は県庁・市役所や病院、学校が、休日は中心市街地及び郊外の商業施設が人の集まる拠点となっている。

市内のメッシュ別トリップ集中量と立地適正化計画における都市機能誘導区域との関係



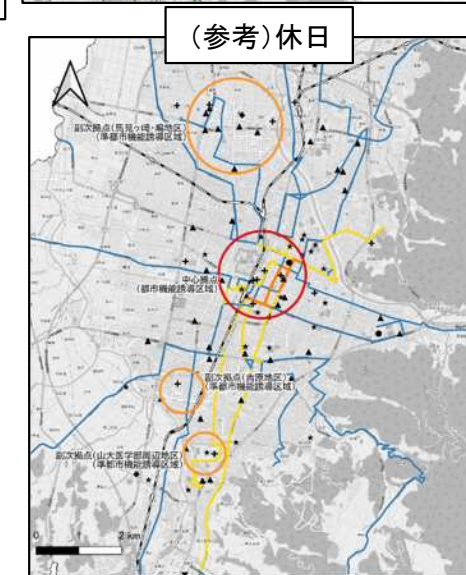
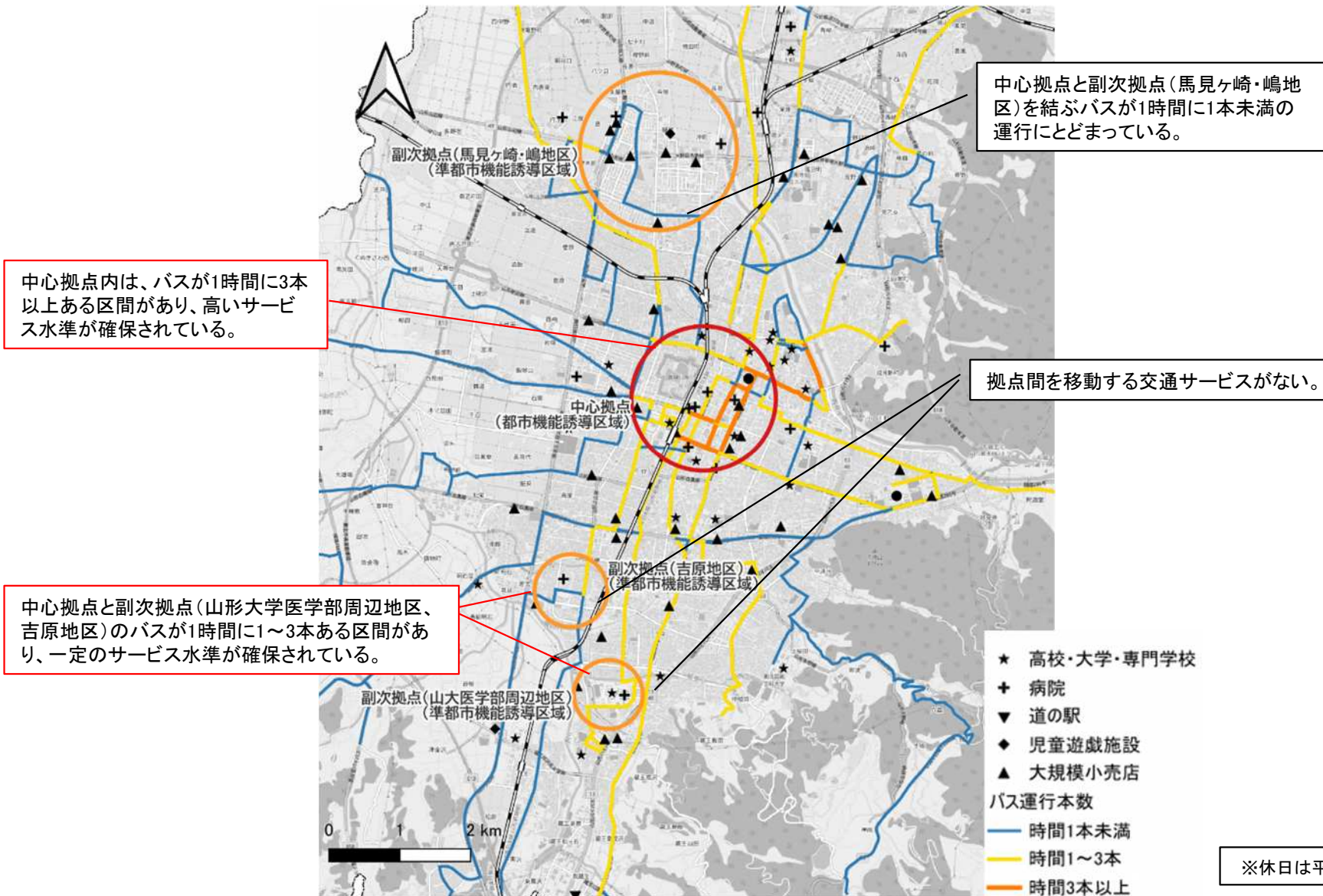
また、平成29年時点の調査では集中量が可視化されていないものの、休日を中心に、近年整備された「道の駅やまがた蔵王」や児童遊戯施設「コパル」「べにっこ広場」等、山形市が戦略的に整備している施設へも、移動の集中が発生していることが推察される。

# 1-4. 拠点と交通ネットワークの現状

## 現状

拠点間の交通サービスは概ね確保されているが、便数やルート等、サービス水準に不均衡が認められる。

### 拠点とバス運行本数の関係



※休日は平日と比較すると全体としてサービス水準が低い

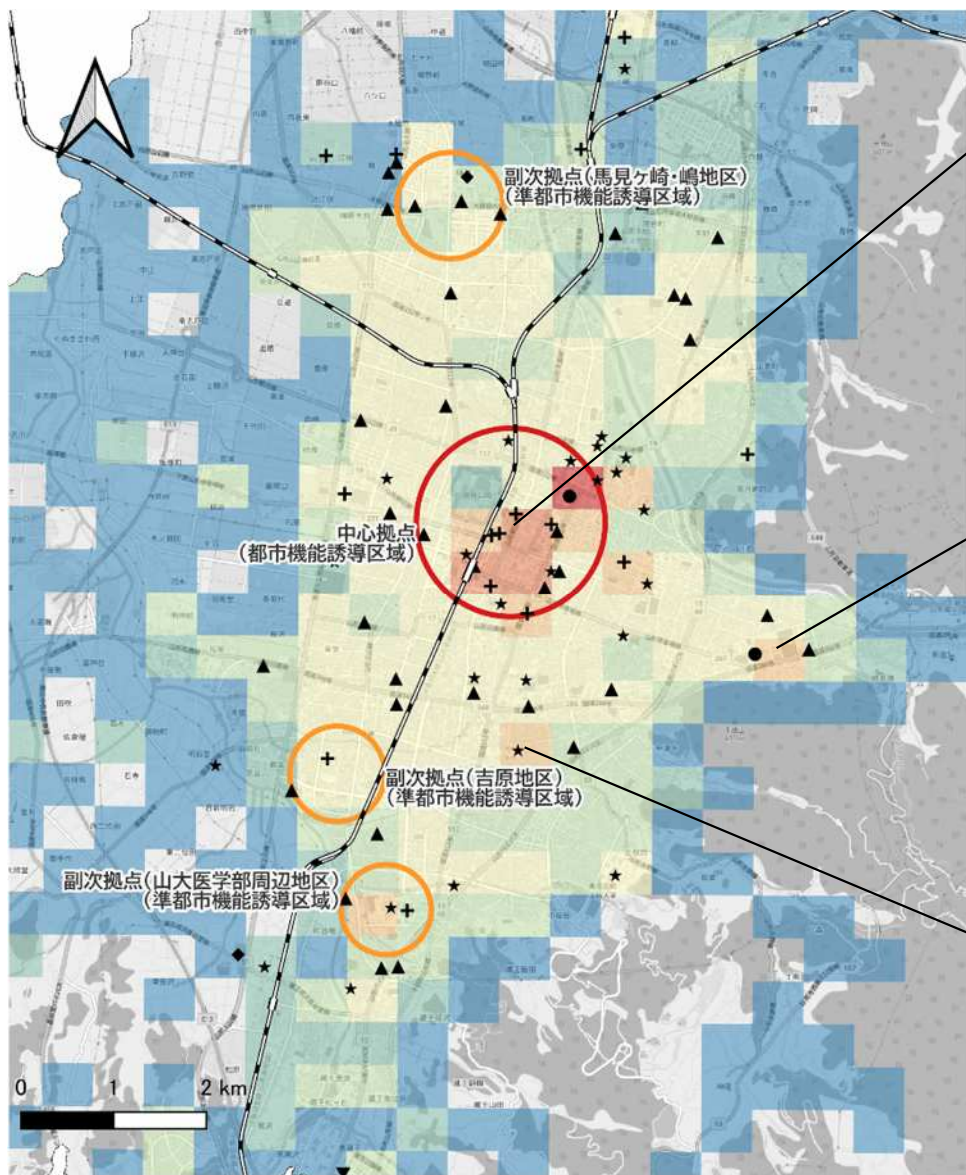
データ：国土数値情報、GTFSデータ (R7.4.1時点)

# 1-5. 拠点への目的と移動手段の現状(平日)

## 現状

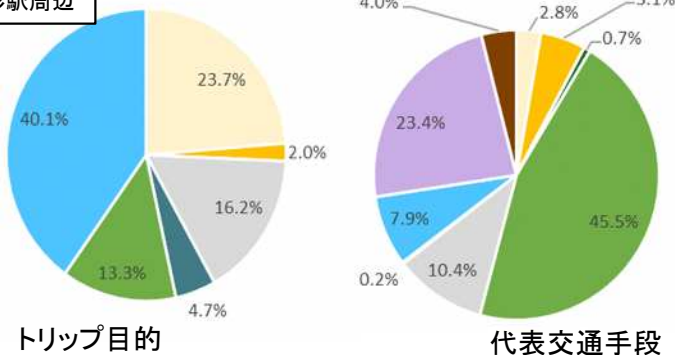
属性や移動目的によって、公共交通の利用を選択する傾向に差が生じている。

市内メッシュ別トリップ状況(平日)と目的・移動手段の関係



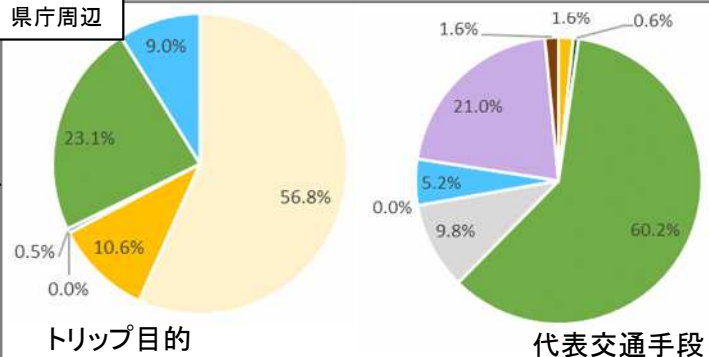
データ：山形広域都市圏パーソントリップ調査

山形駅周辺



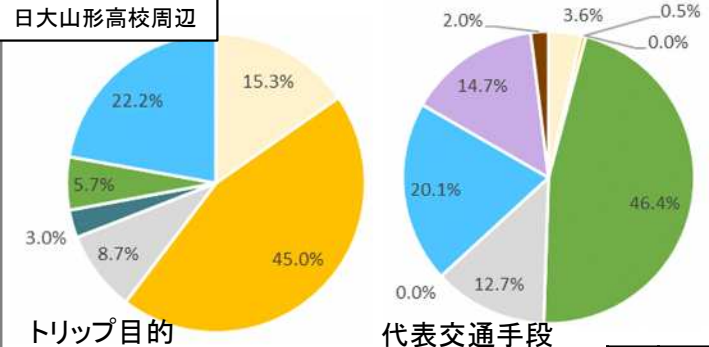
中心拠点への目的は、私事が最も多く、鉄道・バスの分担率が、約9%と比較的高い。

県庁周辺



県庁周辺エリアへの目的は、通勤が最も多く、自動車(運転)の分担率が約60%と比較的高い。

日大山形高校周辺



日大山形高校周辺エリアへの目的は、通学が最も多く、バイク・自転車の分担率が約20%と比較的高い。

トリップ目的

|    |    |       |
|----|----|-------|
| 通勤 | 買物 | 業務    |
| 通学 | 通院 | その他私事 |

代表交通手段

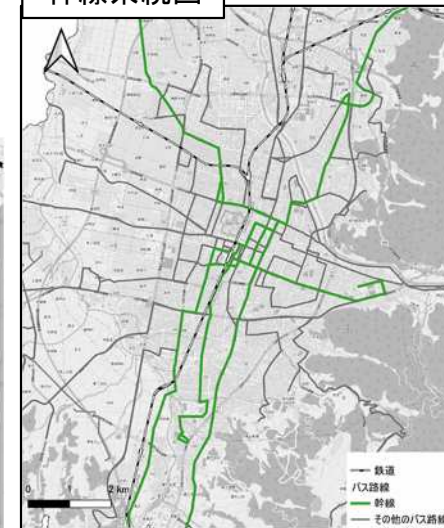
|      |          |         |
|------|----------|---------|
| 鉄道   | 自動車(運転)  | バイク・自転車 |
| バス   | 自動車(送迎)  | 徒歩      |
| タクシー | 自動車(その他) | その他     |

# 1-6. 公共交通サービスの利用状況

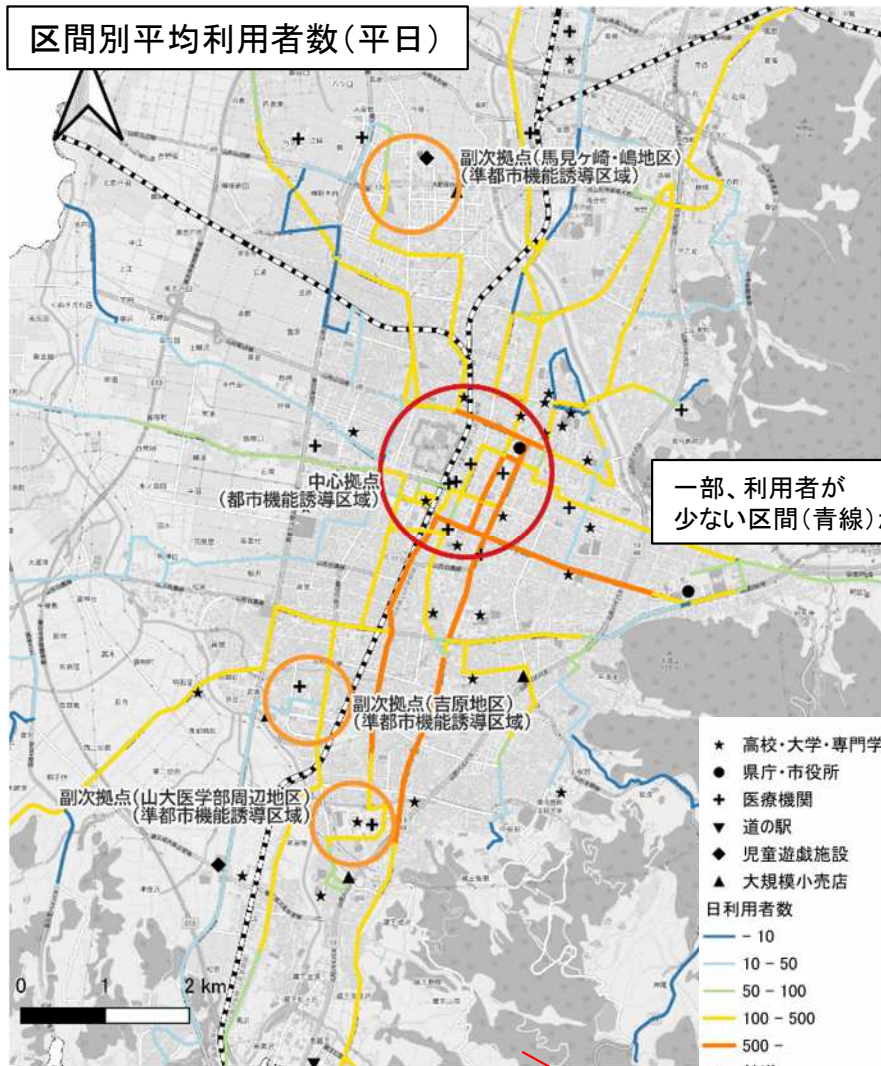
## 現状

交通サービスの需給のバランスは概ね保たれているが、一部利用者が少ない路線や便が存在する。

### 幹線系統図

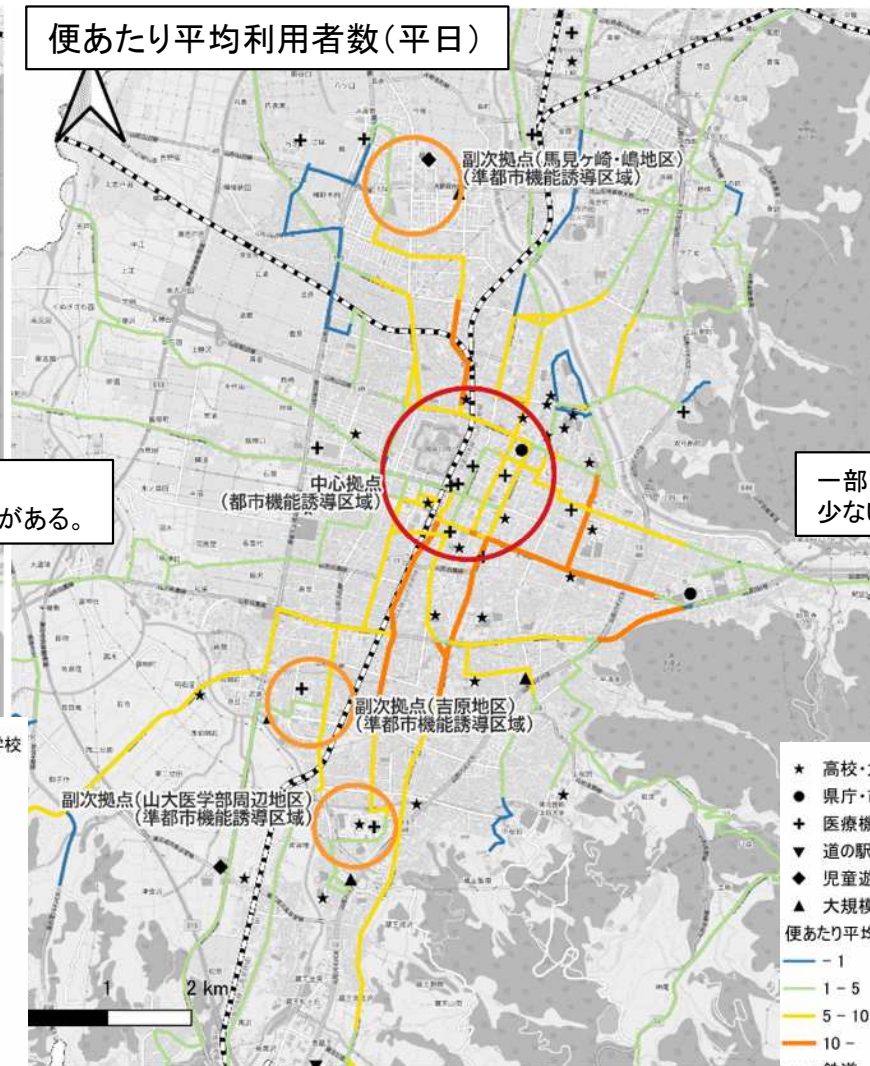


### 区間別平均利用者数(平日)



一部、利用者が少ない区間(青線)がある。

### 便あたり平均利用者数(平日)



一部、利用者が少ない便(青線)がある。

データ：ICカードデータ（2025年6月の平日）

幹線では、需要が多い区間(橙色、黄色の線)は、概ね便あたりでも5~10人、あるいは10人以上の利用(橙色、黄色の線)があり、需給バランスが保たれている。

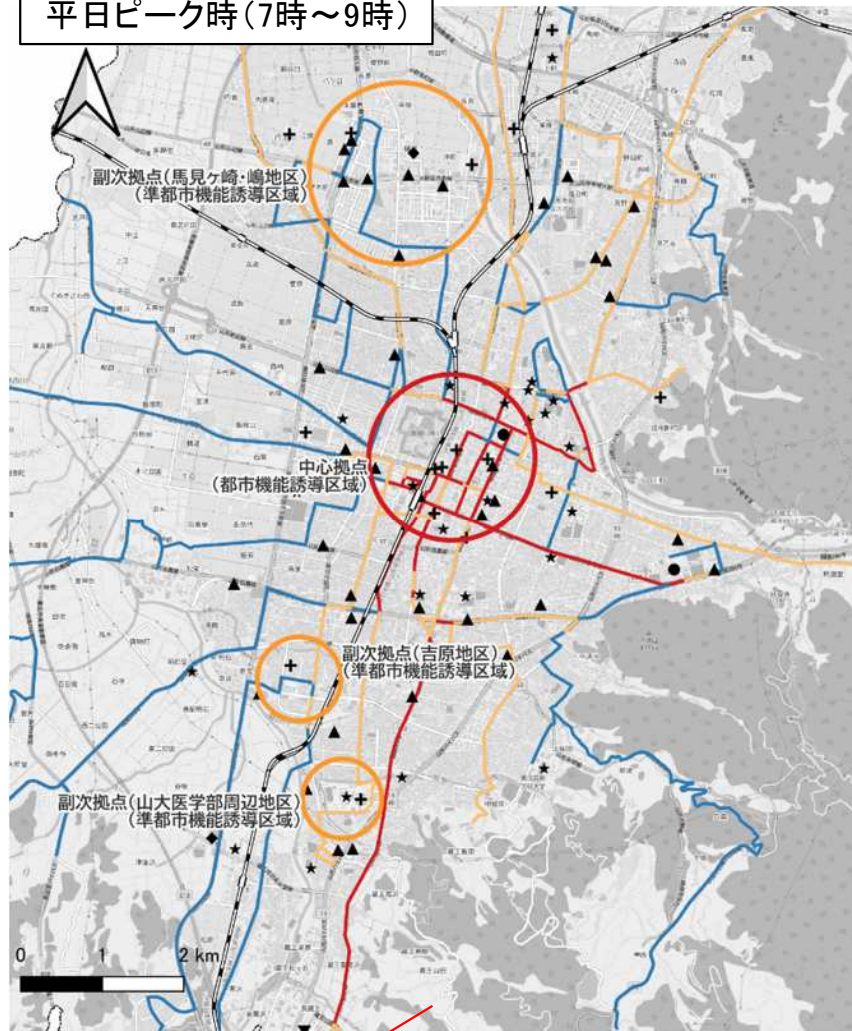
# 1-7. 公共交通サービスの時間別の現状

## 現状

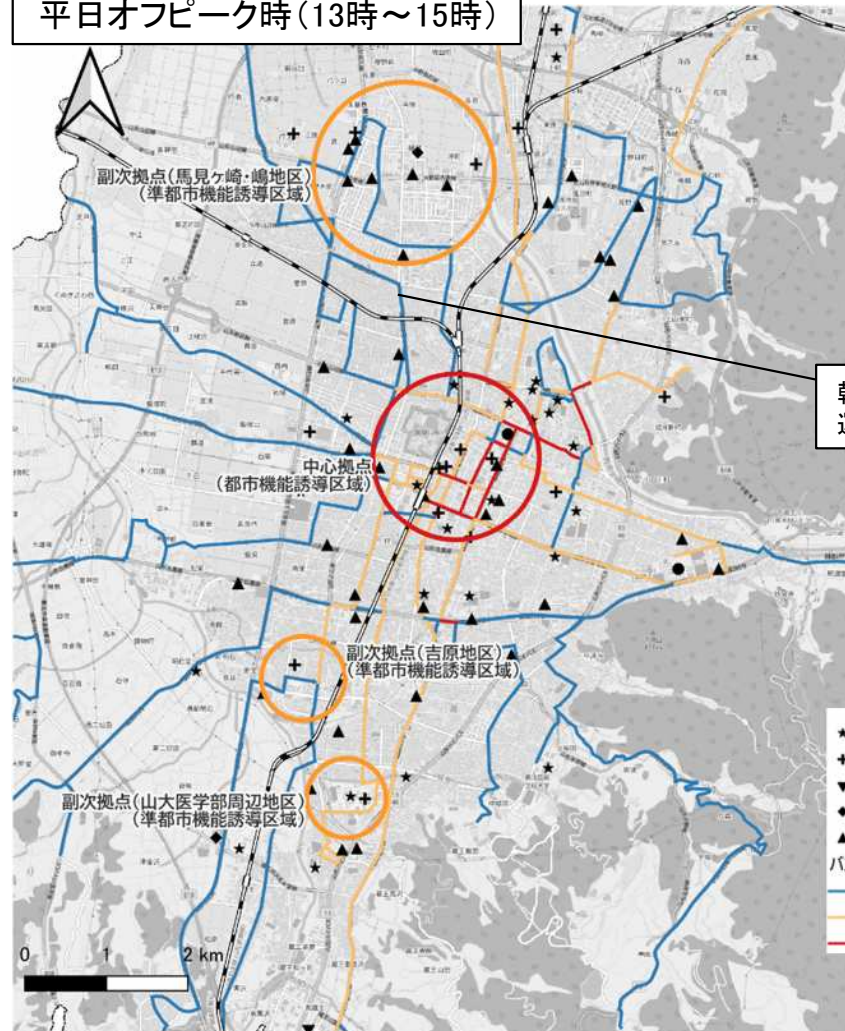
ピーク時（平日朝）においては、運行本数が多いが、時間帯によっては一部運行本数が少ない路線がある。

### 平日ピーク時とオフピーク時のバス運行本数

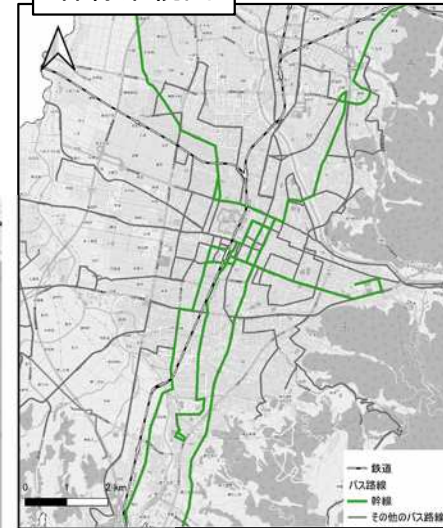
平日ピーク時（7時～9時）



平日オフピーク時（13時～15時）



幹線系統図



幹線ではあるが、オフピーク時に、運行本数が少ない路線が一部ある。

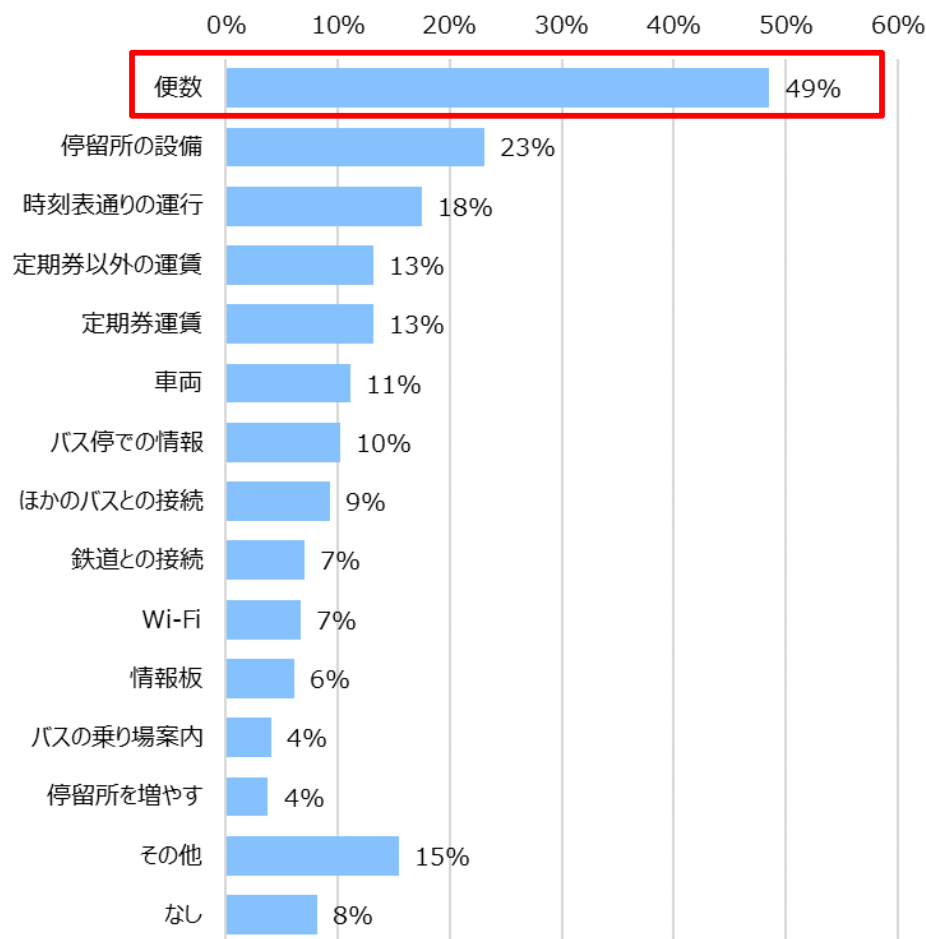
- ★ 高校・大学・専門学校
  - ✚ 病院
  - ▼ 道の駅
  - ◆ 児童遊戯施設
  - ▲ 大規模小売店
- バス運行本数
- 時間1本未満
  - 時間1～3本
  - 時間3本以上

データ：国土数値情報、GTFSデータ（R7.4.1時点）

幹線は、平日朝のピーク時は全ての路線で時間1本以上のバスが運行されており、高いサービスレベルが提供されている。

# 【参考】路線バスサービスの改善点

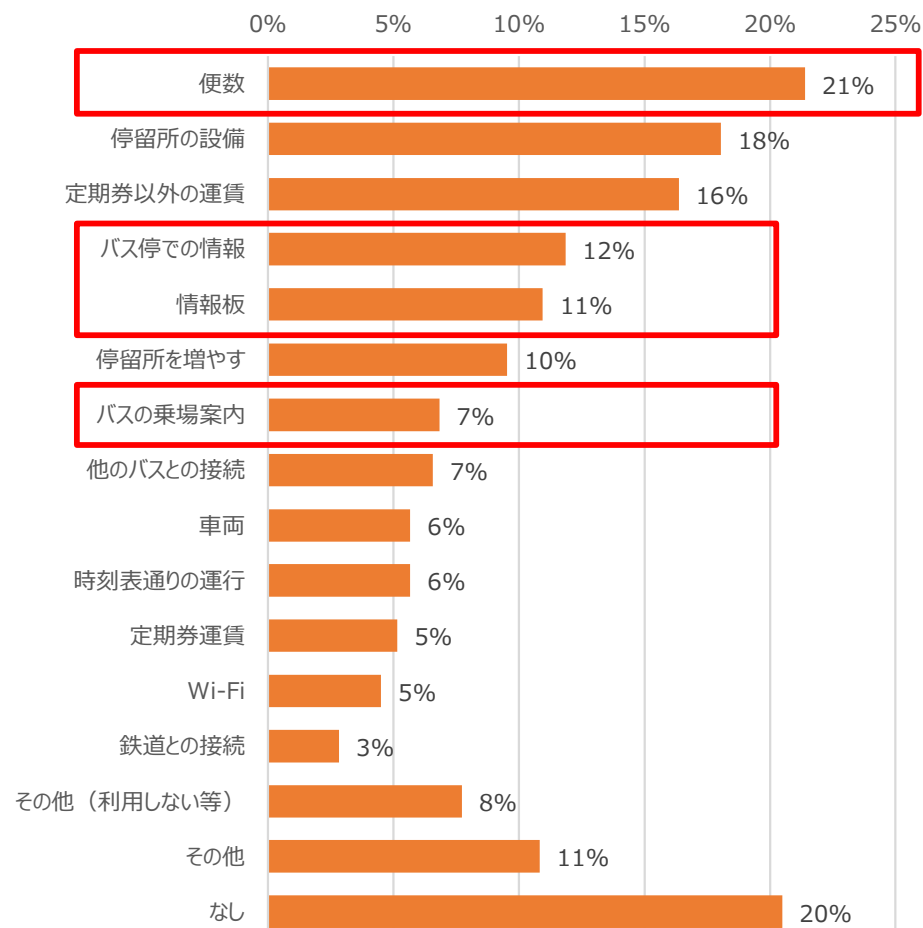
- ・路線バス利用者からは、特に便数に対する改善要望が多い。
- ・市民アンケートも便数に対する要望が多いが、バスの情報に関する要望も比較的多い。
- ・また、回答なしやバスを利用しないのでわからない等の（公共交通に関心が薄い）その他回答も多い。



※複数回答(最大3つ選択)

## 路線バス利用者の改善要望

データ：路線バス利用者アンケート調査（R7.8）



※複数回答(最大3つ選択)

## 市民の改善要望

データ：市民アンケート調査（R7.8）

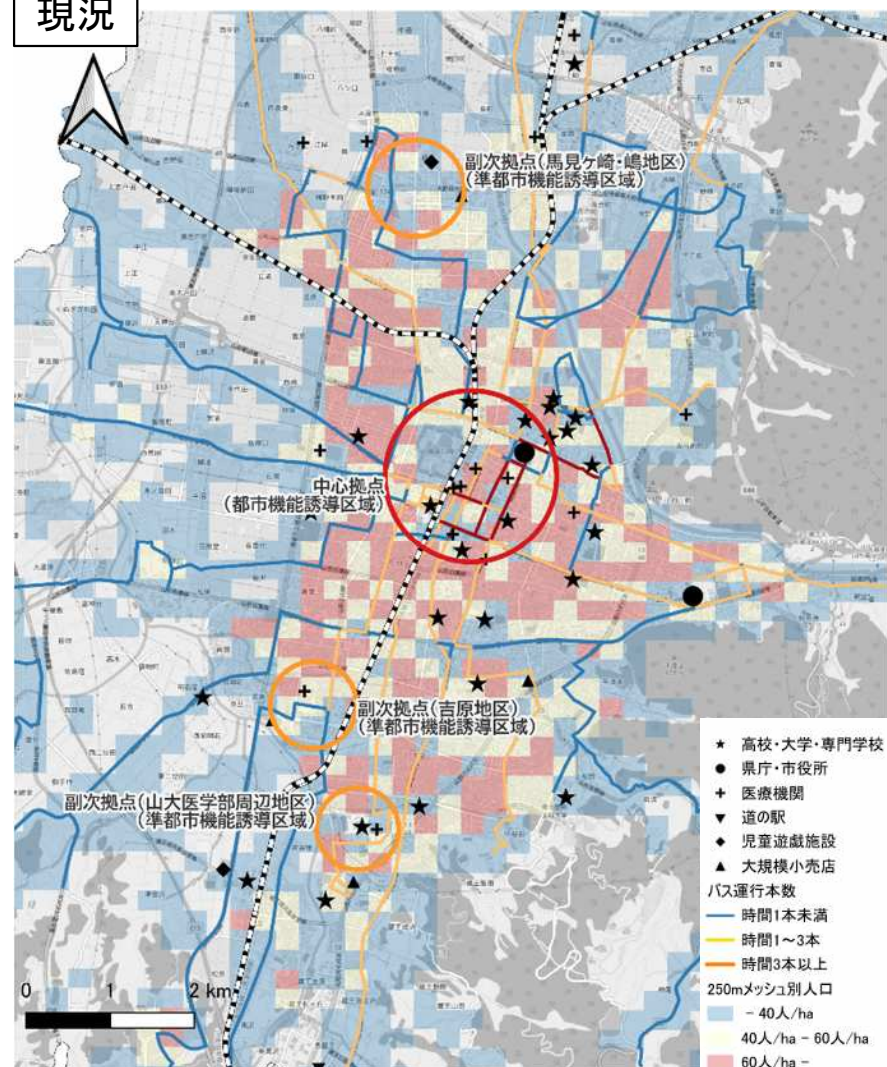
# 1-5. 将来人口と公共交通ネットワークの現状

## 現状

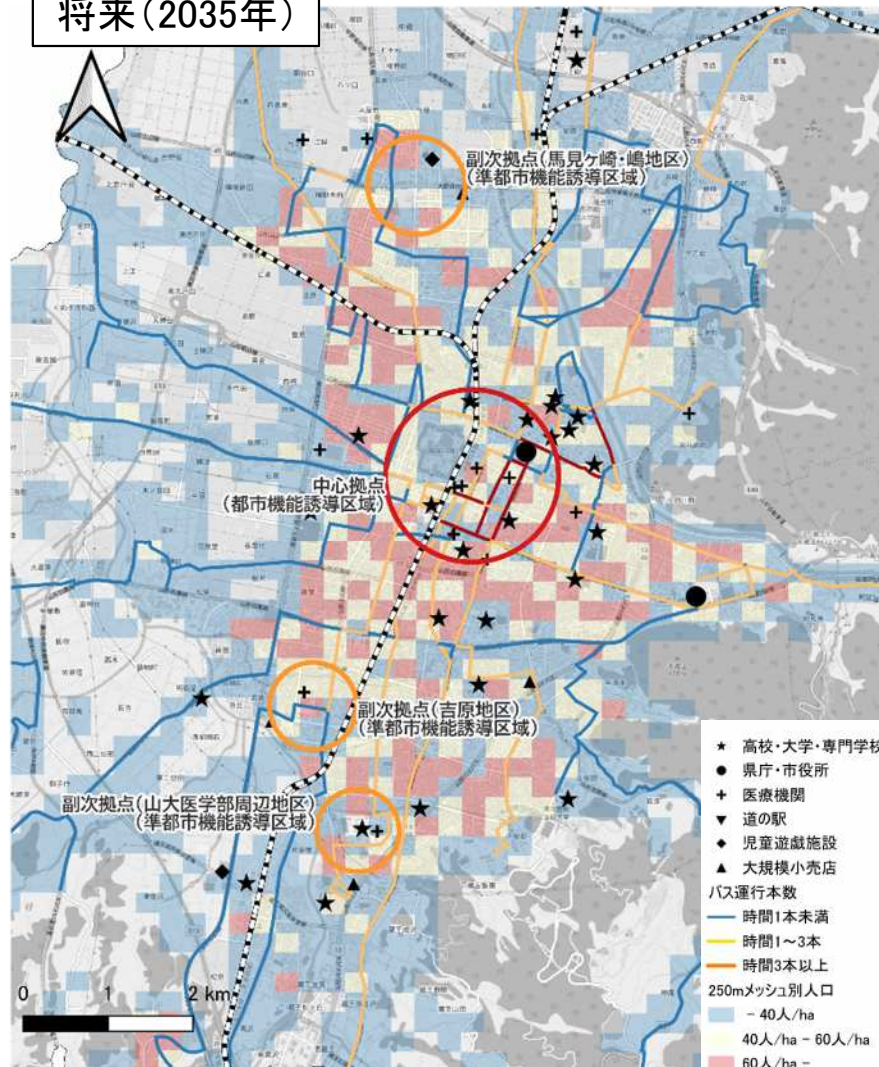
人口構造の変化により、将来（2035年）の都市の枠組みに大きな影響を与えることは少なく、現在の交通サービスで、将来的な需要にも対応できる可能性が高い。

### 市内の人口とバス運行本数の関係

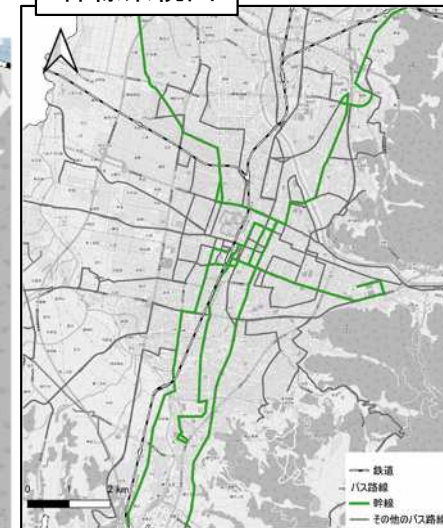
#### 現況



#### 将来(2035年)



#### 幹線系統図



現況の人口が集中している地区には1本/h以上のバス路線が通っている。将来的には人口密度は低下するも、概ね現在の人口分布は、維持されていく見込み。

# 【参考】滝山地区モデル事業(南くるりん)の状況

## ●運行目的

国道13号東側の都市機能の多くが衰退し、買い物等における新たな公共交通が求められているため、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。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。

## ●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～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）            |



## ●事業の結果と評価

- ・10代～20代の学生や70代～80代の高齢者などの利用が多く、満足度は高い傾向にある。
- ・利用は55.5人/日で、収支率は5.4%。買い物が主な目的で日中の需要が多く、通院・通勤の需要は限定的（目標：117.6人/日）
- ・乗り継ぎの実績が2%であったことから、乗り継ぎに抵抗感を感じる人が多い。
- ・1日あたり20便（R5）⇒1日あたり54便（R6）へ高頻度の運行を行ったが、需要は頭打ちである。

### 運行実績(R6)

|                  |               | 利用者数   |        |       | 収支       |         |      |                 |
|------------------|---------------|--------|--------|-------|----------|---------|------|-----------------|
| 桜田・吉原地区<br>周回コース | 滝山地区<br>周回コース | 直線コース  | 合計     | 1日あたり | 運行経費     | 運賃収入    | 収支率  | 1人あたりの<br>輸送コスト |
| 2,676人           | 2,763人        | 2,936人 | 8,375人 | 55.5人 | 24,200千円 | 1,310千円 | 5.4% | 2,889円          |

## ●事業の特性

|           |                                                                                                                                     |
|-----------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 利便性       | <ul style="list-style-type: none"> <li>・大量輸送により運賃を安価に設定できる。</li> <li>・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。</li> </ul>                        |
| 地区の<br>特色 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・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、これらを結ぶには大量輸送可能な定時定路線型が適している。</li> </ul> |
| 経済性       | <ul style="list-style-type: none"> <li>・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による利便性があることで、大量輸送を実現し、経済性を確保する。</li> </ul>                |
| 継続性・汎用性   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・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だが、大きな需要や複数のニーズに対応可能。</li> </ul>                   |

# 【参考】コミュニティサイクル(ベニチャリ)の状況

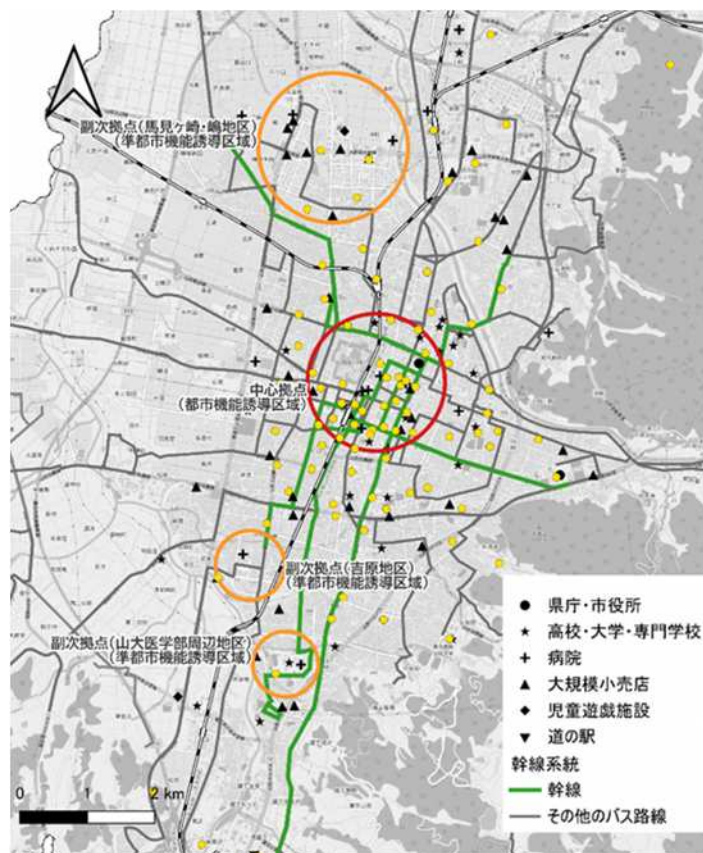
## ●事業目的

山形市民の日常利用や来訪者の観光利用など中心市街地を核とした移動環境の向上はもとより、脱炭素型のライフスタイルへの転換を図るため、山形駅や山形市役所など鉄道や路線バスなどの既存公共交通が接続する主要な交通結節点のほか、多くの人が訪れる施設や大学等にコミュニティサイクル(電動アシスト自転車)を設置しポート間で自由に利用できるシェアリングサービス。

## ●事業規模(令和7年9月現在)

自転車台数 294台(寄附14台を含む)/ポート数 91箇所

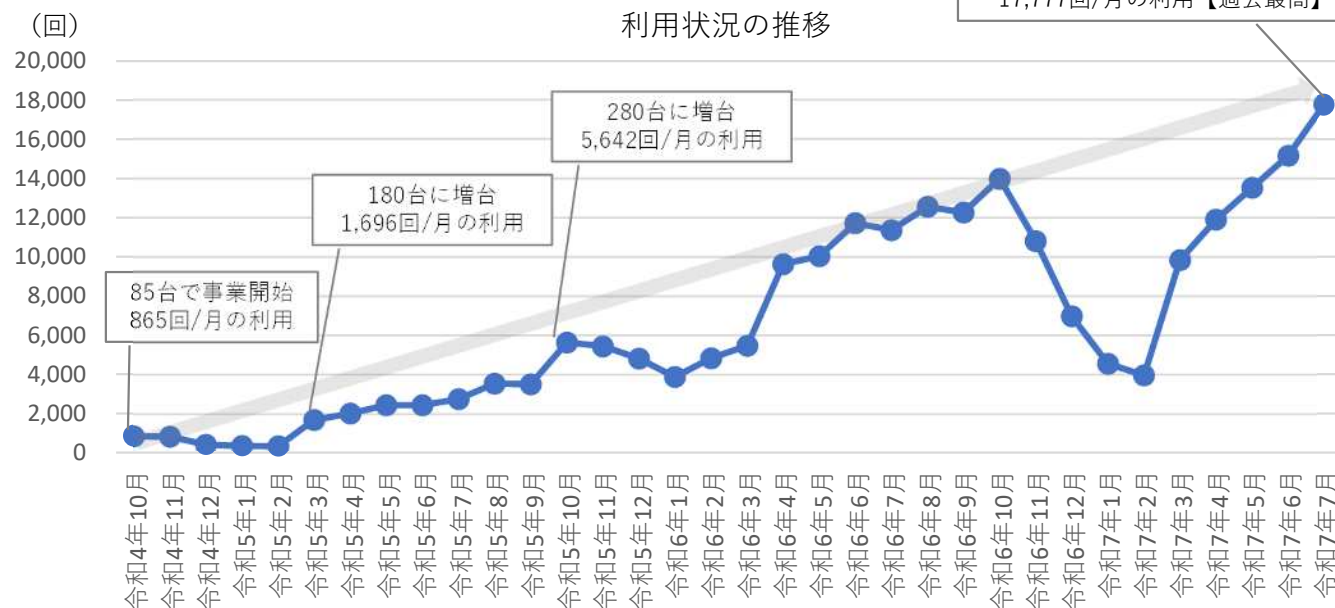
ポート配置図



データ：国土数値情報、山形市コミュニティサイクルHP (R7.9時点)

幹線路線沿い、あるいは拠点施設にポートが配置されており、本市の2次交通として効果的な役割を担っている。

利用状況の推移



## ●コミュニティサイクルに今後も期待される役割

- ・利用者と施設やサービスを丁寧につなぐ手段  
駅や自宅、オフィス、学校までの短距離移動を担う。
- ・鉄道、バスの隙間を埋める交通ネットワークの補完機能  
既存の公共交通がカバーしていないエリアへアクセスするための手段。
- ・観光戦略と組み合わせた活用  
中心市街地等、観光地の回遊性向上による地域の活性化への寄与。

見直し後の本市公共交通ネットワークにおいても重要視し、安定性・継続性(適正なサイクルポート配置、自転車台数、維持管理の質向上)を確保していく。

# 【参考】公共施設等の将来計画

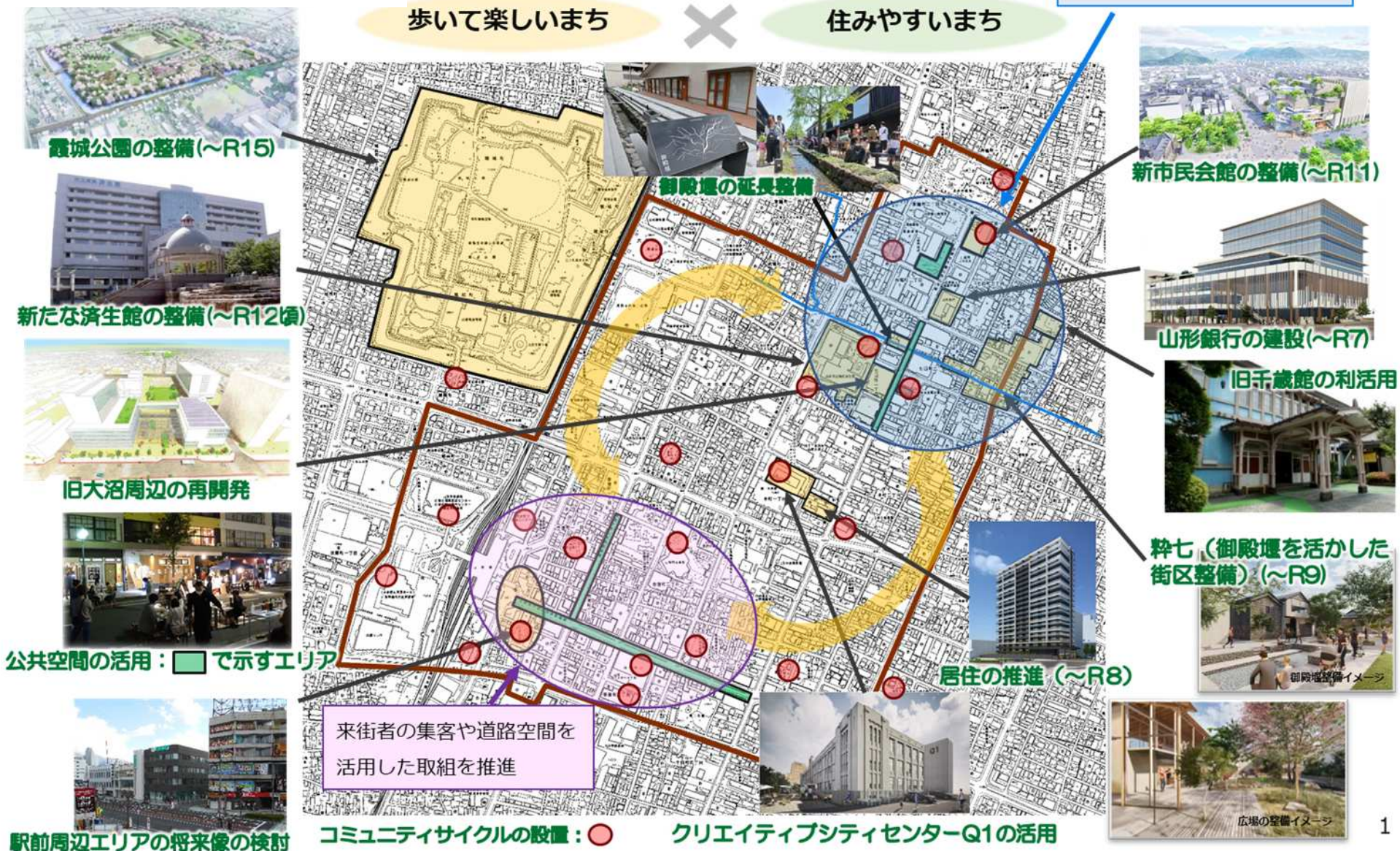
- ・ 中心市街地では、数多くのハード整備が進んでおり、拠点としての魅力向上が期待される。
- ・ 郊外では山形～蔵王駅間の新駅や、県総合運動公園（天童市）へのスタジアム建設などが計画されている。

## 中心市街地のまちづくりのイメージ

御殿堰や文翔館の景観を活かした取組を推進

歩いて楽しいまち

住みやすいまち



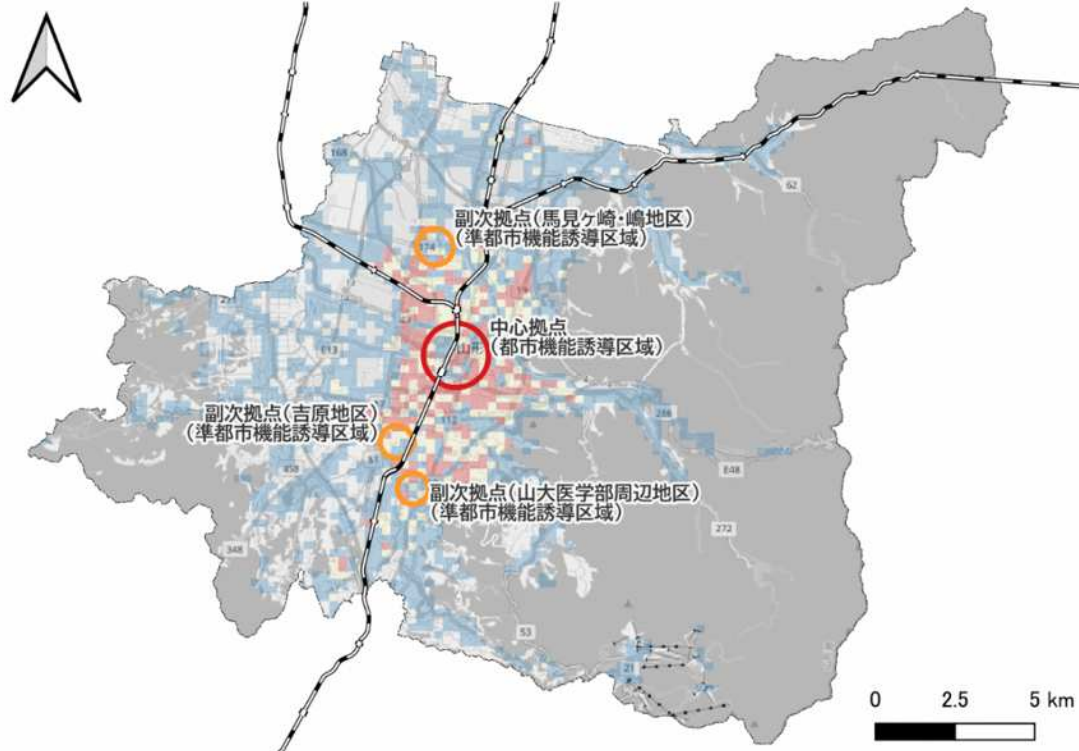
## **2. 観点2 交通空白における移動の確保**

# 2-0. 年代別人口

## 基礎情報

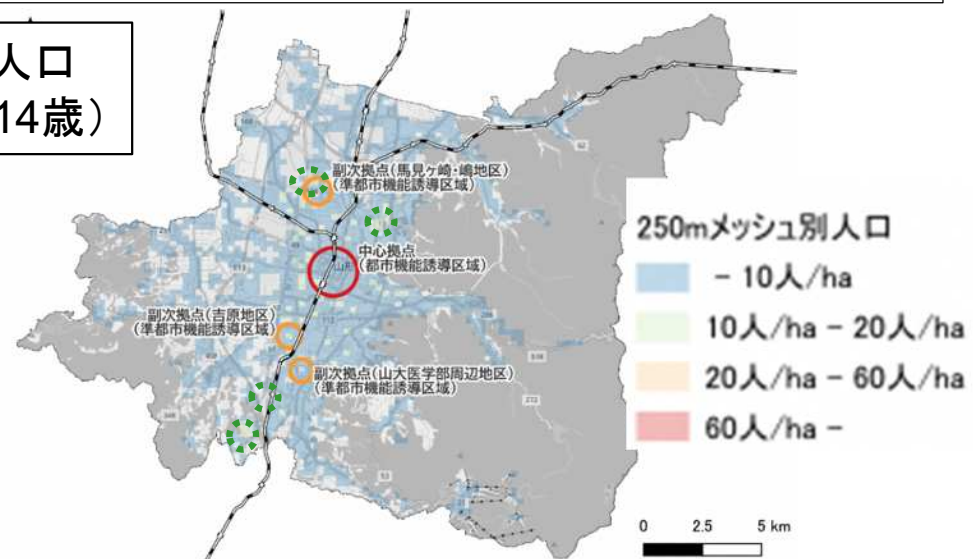
- ・ 中心部に近い地域や郊外の準都市機能誘導区域周辺で人口が多い。
- ・ 年少人口は市南北のニュータウン地域で比較的多く、高齢者人口の多い地域は郊外平野部の他、山間部に近い地域にも点在している。

### 総人口

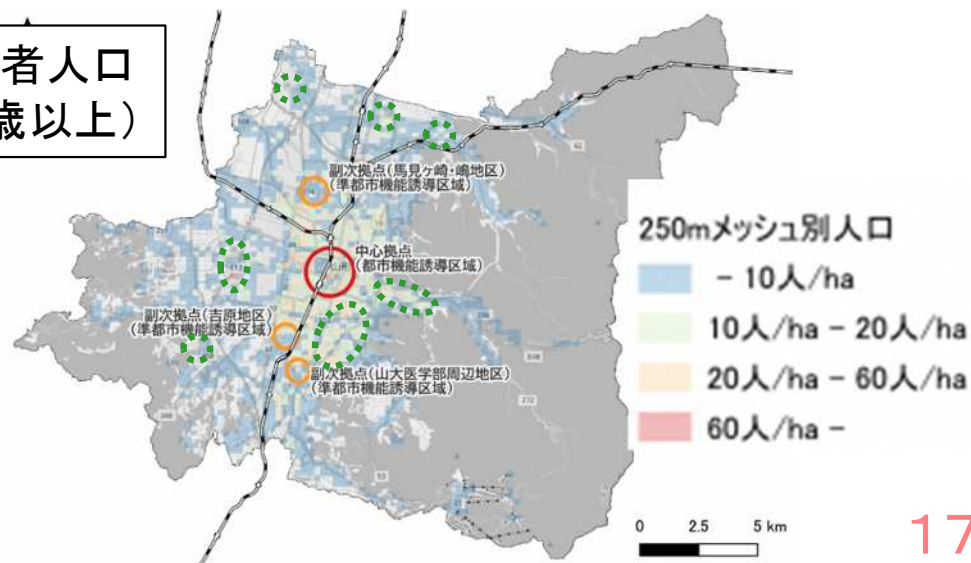


250mメッシュ別人口  
- 40人/ha  
40人/ha - 60人/ha  
60人/ha -

### 年少人口 (0～14歳)



### 高齢者人口 (65歳以上)



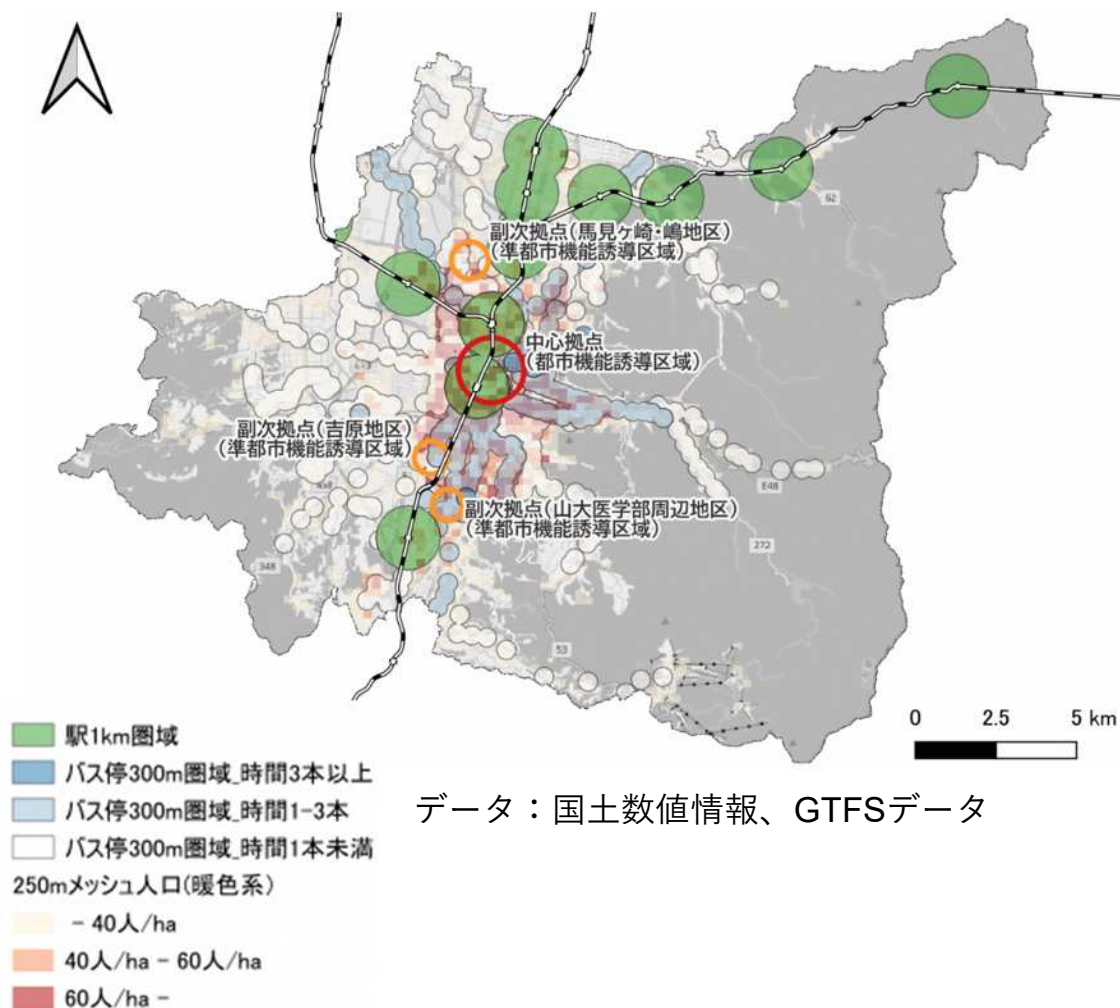
250mメッシュ別人口  
- 10人/ha  
10人/ha - 20人/ha  
20人/ha - 60人/ha  
60人/ha -

データ：R2国勢調査

## 2-1. 公共交通利用圏域の現状

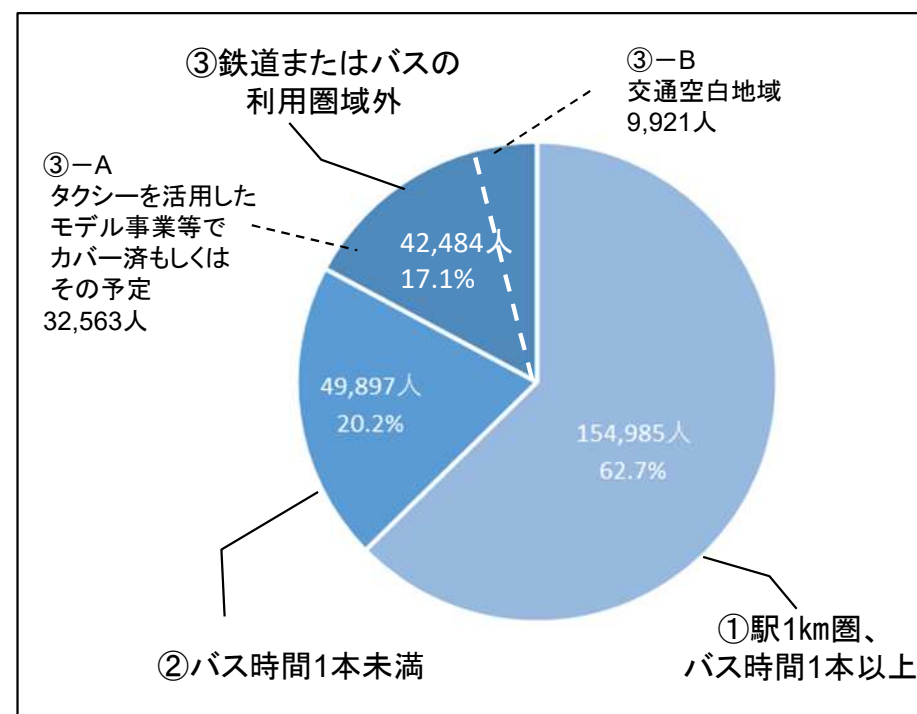
### 現状

市内居住者の大半が、交通サービスを受けられる環境にあるものの、一部鉄道またはバスが利用しづらい地域が存在している。



データ：国土数値情報、GTFSデータ

圏域ごとの人数及び構成比



## 2-2. 鉄道またはバスを利用しづらい地域の交通手段と免許保有の状況

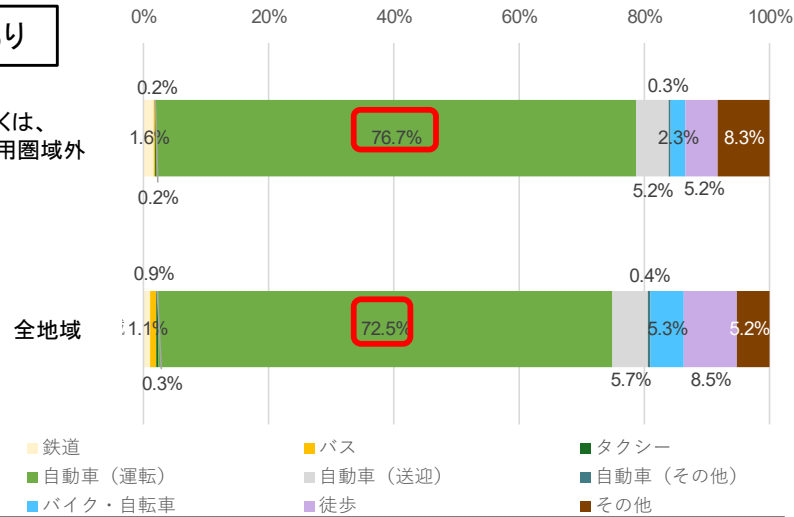
### 現状

- ・鉄道またはバスが利用しづらいことにより、自家用車に頼らざるを得ない状況がある。
- ・鉄道またはバスが利用しづらいことにより、とりわけ運転免許がない方の外出頻度の低下を招いている。

代表交通手段構成比

#### 運転免許あり

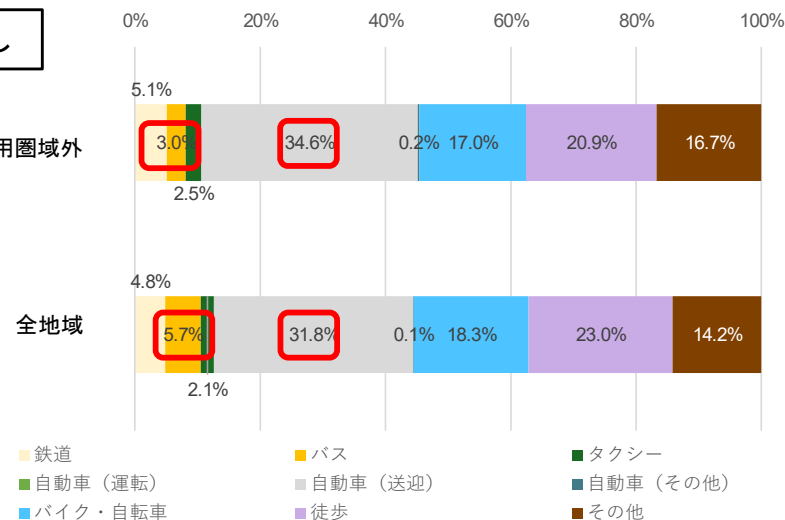
バス1本/h未満もしくは、  
鉄道またはバス利用圏域外



バス1本/h未満もしくは、鉄道またはバスの利用圏域外では、  
自家用車（運転）に頼る割合が高い。

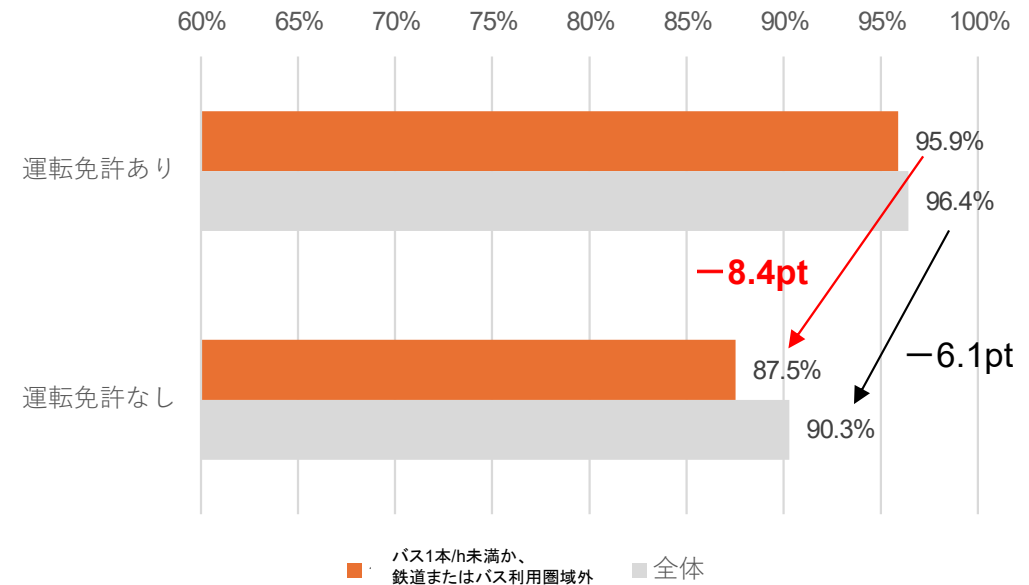
#### 運転免許なし

バス1本/h未満か、  
鉄道またはバス利用圏域外



バス1本/h未満もしくは、鉄道またはバスの利用圏域外では、免許返納後も自家用車（送迎）に頼る割合が高い。

バス1本/h未満もしくは、  
鉄道またはバス利用圏域外の居住者の外出率



データ：山形広域都市圏パーソントリップ調査

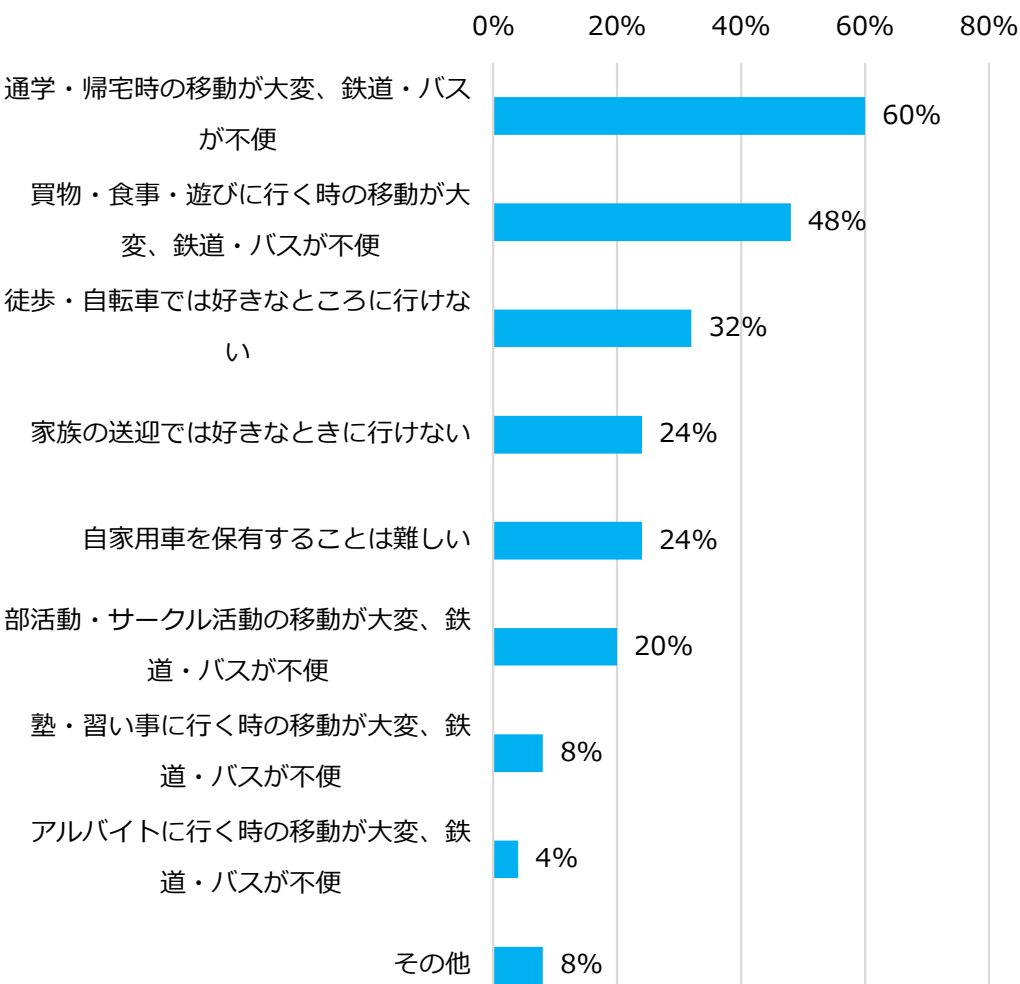
運転免許を持っていない人は、運転免許を持っている人に比べて外出率が低い、バス1本/h未満もしくは、鉄道またはバスの利用圏域外ではその傾向がより顕著である。

# 2-3.学生・高齢ドライバーの困りごと・不便に感じていること

## 現状

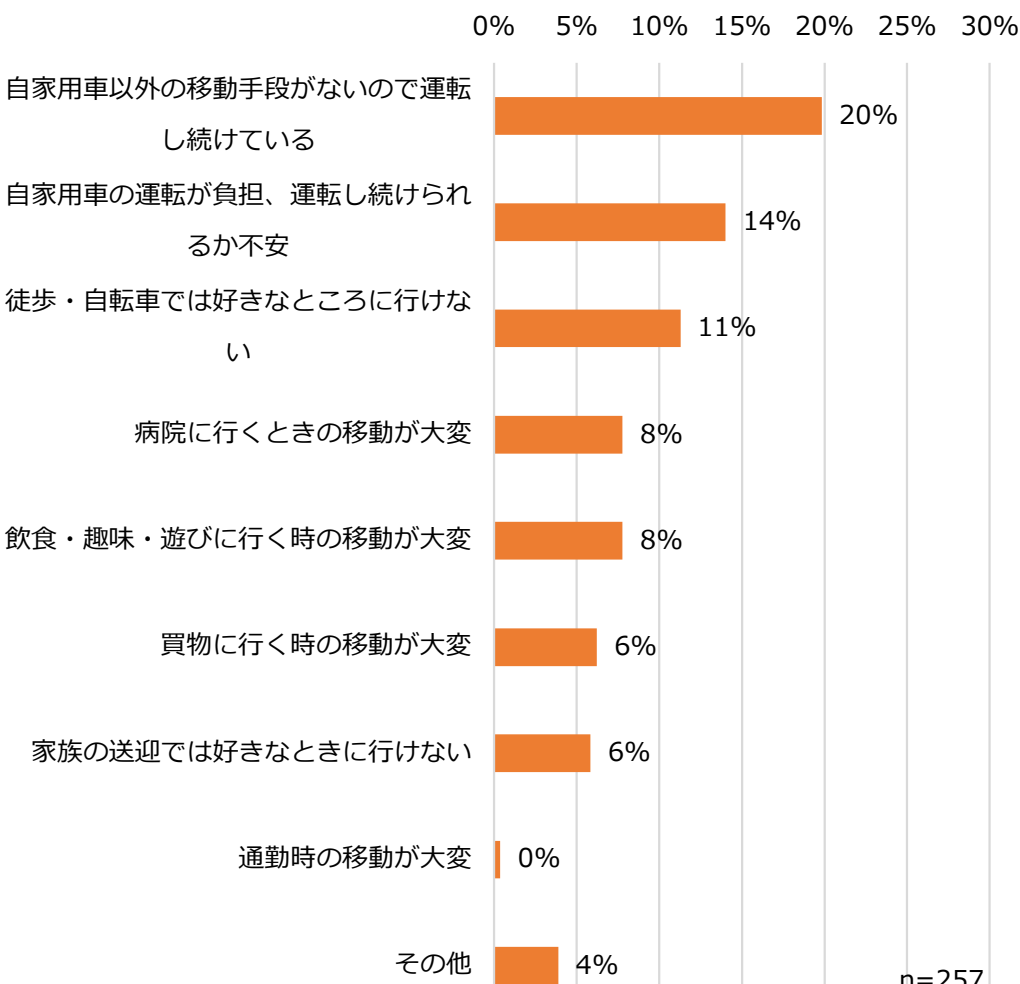
移動手段が限られていることで、日常生活の移動に不便や不安を感じている市民がいる。

学生



データ：市民アンケート調査（R7.8） n=25

高齢ドライバー



データ：市民アンケート調査（R7.8） n=257

「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。

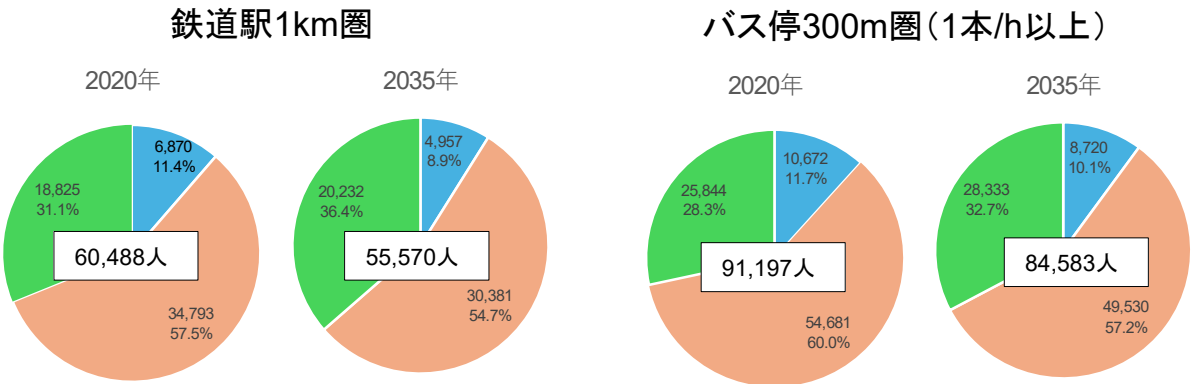
「自家用車以外の移動手段がないので運転し続けている」の割合が最も高く、次いで「自家用車の運転が負担、運転し続けられるか不安」が高い。

# 2-4. 公共交通利用圏域の将来の変化

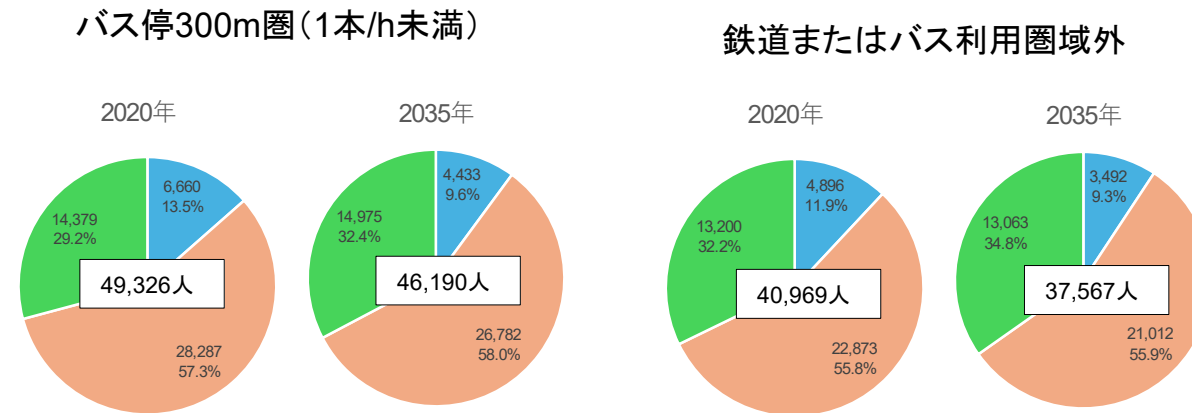
## 現状

- ・全圏域において年少人口と生産年齢人口は減少、高齢者は増加していく見込みである。
- ・交通空白地域では、全年代の人口が減少していく見込みである。

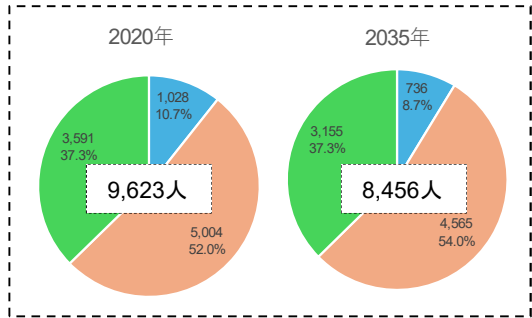
各圏域の年代別人口構成の変化 ※年代未回答の方を除く



| 利用圏域       |        | 2020年  |         |        | 2035年  |         |        | 2035年-2020年差分 |         |       |
|------------|--------|--------|---------|--------|--------|---------|--------|---------------|---------|-------|
|            |        | 年少人口   | 生産年齢人口  | 高齢者人口  | 年少人口   | 生産年齢人口  | 高齢者人口  | 年少人口          | 生産年齢人口  | 高齢者人口 |
| 鉄道1km圏     |        | 6,870  | 34,793  | 18,825 | 4,957  | 30,381  | 20,232 | -1,914        | -4,412  | 1,407 |
| バス停300m圏   | 1本/h以上 | 10,672 | 54,681  | 25,844 | 8,720  | 49,530  | 28,333 | -1,952        | -5,152  | 2,489 |
|            | 1本/h未満 | 6,660  | 28,287  | 14,379 | 4,433  | 26,782  | 14,975 | -2,227        | -1,505  | 596   |
| 鉄道駅・バス停圏域外 |        | 4,896  | 22,873  | 13,200 | 3,492  | 21,012  | 13,063 | -1,403        | -1,861  | -138  |
| 合計         |        | 29,098 | 140,635 | 72,248 | 21,602 | 127,705 | 76,603 | -7,496        | -12,930 | 4,355 |



鉄道またはバス利用圏域外のうち公共交通空白地域



交通空白地域では、全年代の人口が減少していく。

各圏域において、年齢別では年少人口と生産年齢人口は減少し、高齢者は増加すると想定される。

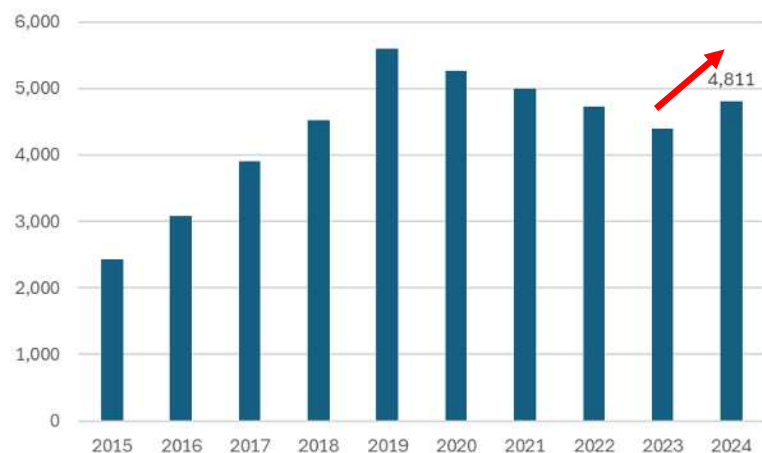
- …年少人口(0～14歳)
- …生産年齢人口(15～65歳)
- …高齢者人口(65歳以上)

## 2-5.高齢者ドライバー、送迎自動車の推移

### 現状

高齢者の免許返納が進んでいる一方で、送迎を受けられない割合が増加している。

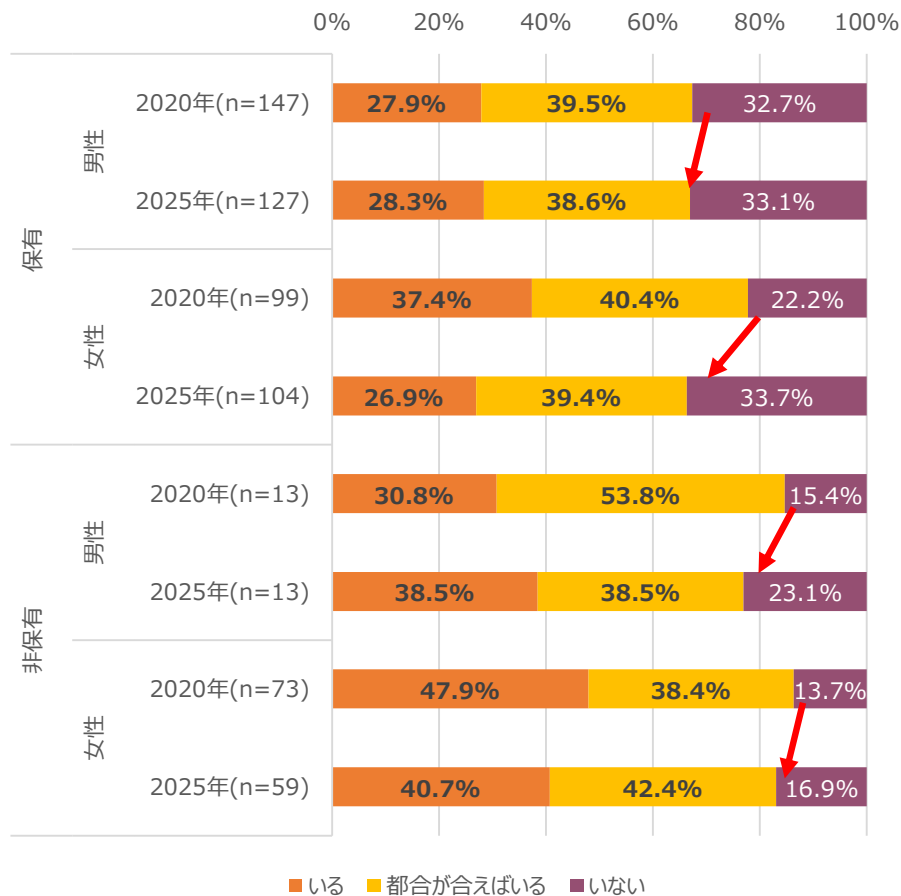
山形県の運転免許自主返納者数の推移



データ：運転免許統計（警察庁）

山形県の免許返納は、増加傾向に転じている。

高齢者の送迎してもらえる人の有無



データ：市民アンケート（R7.8）

免許の保有状況に関わらず、送迎してもらえる人が「いない」割合が増えている。

とりわけ、女性の運転免許保有者が2020年から2025年にかけて、送迎してもらえる人が「いない」割合が、大きく上昇している。

# 【参考】タクシーを活用したモデル事業の状況

## かなみちゃん相乗りタクシー

- 運行目的  
金井地区西部は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るため、高齢者をターゲットとするタクシーを活用した運行を行う。
- 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）                |
| 運行ルート  | 予め指定された施設68箇所（地区から約3km以内） |
| 運行ダイヤ  | 8:00～16:00                |
| 運賃     | 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            |
- 平均利用実績（R6）

|                |           |
|----------------|-----------|
| 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 %     |
- 事業の結果
  - ・利用者数は年々堅調に増加しており、利用者の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。
  - ・令和6年度は、69人/月利用されており、通院目的で主に利用。（目標：72人/月）
  - ・収支率は37%と高水準だが、利用者の増加で経費は増えている。
  - ・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、効率的な配車への効果が薄い。

## 楯っちゃん丸タクシー

- 運行目的  
地区内に「空白地域」が存在し、高齢者の移動手段の確保や、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、タクシーを活用した運行を行う。
- 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）                |
| 運行ルート  | 予め指定された施設59箇所（地区から約3km以内） |
| 運行ダイヤ  | 8:00～16:00                |
| 運賃     | 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                    |
- 平均利用実績（R6.7月）

|                |          |
|----------------|----------|
| 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     | 1,215 円  |
| 相乗り率           | 0.0 %    |
- 事業の結果
  - ・目的地の拡充と利用時間の制約緩和を行うことで、73人/月が主に通院目的で利用。（目標：80人/月）
  - ・収支率は31.5 %と高水準だが、相乗り率が0%であるため経費が増えている。
  - ・「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。

- 事業の評価 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

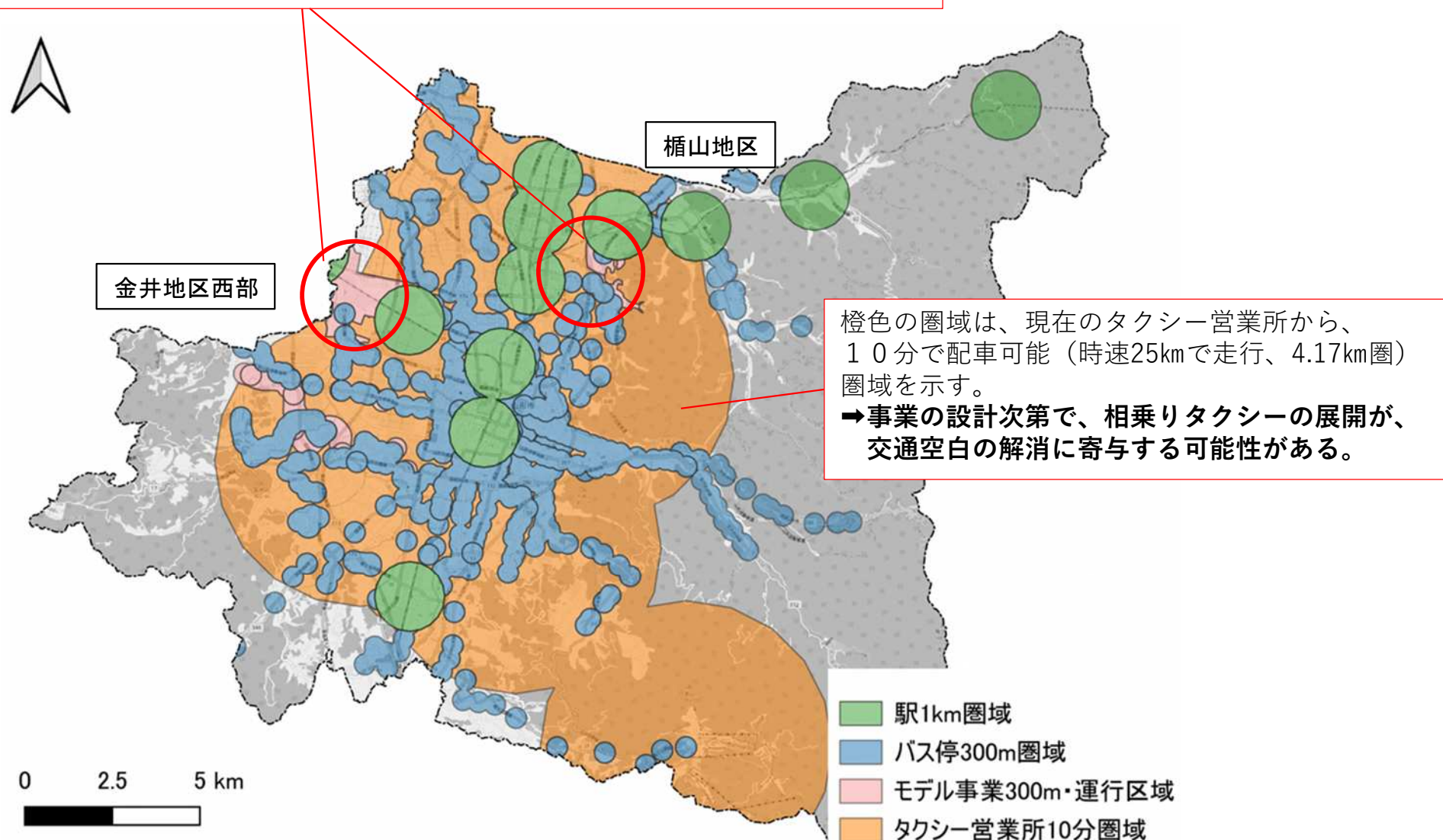
➡ モデル地区に合った有効なサービスと考えられる。

## ●他地区展開にあたっての検討事項

- ・地域住民のニーズを踏まえ、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。
- ・横展開先の地区の選定については、交通空白が存在することや地区の要望、検討組織を調えることが可能であるかなど総合的に判断する必要がある。
- ・山間部などの郊外地域においては、モデル事業の横展開の可能性（タクシーが配車可能か等）をさぐりつつ、買い物の移動販売やボランティア輸送、ライドシェアなどの他の手段での解決方法を検討する必要がある。

# 【参考】タクシーを活用したモデル事業の状況

相乗りタクシーを活用した公共交通が、バス停から300m以上離れた地域が多い、金井地区西部や楯山地区交通空白地における移動の足として有効であることを確認。



# 【コラム】タクシーの供給状況

鉄道・バスのいずれもカバーしない地域の人口42,484人

この全員に自宅からドアツードアの移動サービスを提供するとしたら、何台のタクシー車両が必要か？

## 参考事例

かなみちゃん相乗りタクシーの実績

- 対象者(金井地区西部の高齢者): 791人
- R6年の1日当たり運行台数(便数): 3.2台(便)

→ 1人が1日に使う台数は約0.004台/人・日

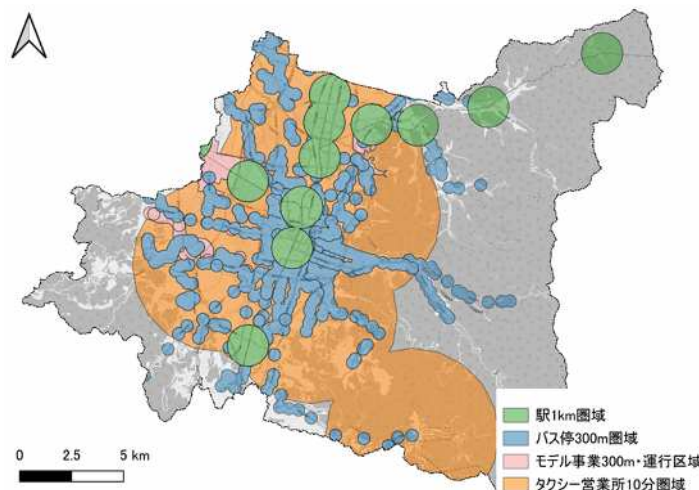
この単位を用いた時、42,484人をカバーするために必要な台数は  $0.004 \times 42,484 \div$  約170台/日

(単純計算で約53倍の需要を予測)

かなみちゃんの時間別配車実績と普段のタクシー(ヒアリングに協力のあった5社)の時間別実働台数を比較すると、今のところタクシーの供給量には余力があると考えられるが、通常利用の方や営業所の立地、ピークの時間帯等を考慮すると、需要を確実に満たすことは困難であると考えられる。

## まとめ

- 現状、住民の移動をタクシーだけで補っていくことは難しいと考えられ、地域に適する様々な移動サービスを検討する必要がある。
- 供給力強化のため、実働台数の増台につながる人材確保等の施策も必要である。
- 効率的なサービス展開を検討していく必要がある。



稼働台数と予測される需要の関係性

|              | 9時台   | 10時台  | 11時台  | 12時台  | 13時台  | 14時台  | 15時台  |
|--------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| ① 金井地区実績     | 0.5台  | 0.5台  | 1台    | 0.8台  | 0.4台  | 0.3台  | 0.3台  |
| ② 5社の稼働台数合計  | 32.5台 | 37.6台 | 45.5台 | 46.6台 | 33.8台 | 47.2台 | 48.3台 |
| ③ 需要予測(①×53) | 26.5台 | 26.5台 | 53台   | 42.4台 | 21.2台 | 15.9台 | 15.9台 |

# 【参考】移動の足確保に関する参考事例

## 交通弱者に限定した移動の足の確保 (東京都東久留米市)

- 自動車運転できない、高齢者(70歳以上)、妊婦、幼児(5歳以下)、免許返納者といった交通弱者に対象者を限定したデマンド交通を導入



## 中山間地における低コストな生活支援交通の導入 (宮崎県日向市)

- 中山間地の山村と拠点集落の病院、道の駅間でデマンド交通を週2日運行
- 病院予約との連携、道の駅での買物時間の確保、事業者との1運行毎の単価契約により、費用効率的な移動の足の確保を実現



## グリーンスローモビリティを活用した 観光客の移動の足確保(栃木県日光市)

- バスの乗り入れが難しい狭隘な地域と、周辺の世界遺産エリアの間を運行し、沿線に点在する観光スポットへのアクセス性を向上
- 日光エリアの各種フリーパスやMaaSアプリも利用可能とすることで、利用のハードルを低減



## 公共ライドシェアによる夜間の移動の足確保 (千葉県南房総市・館山市)

- 公共交通の運行本数やタクシーの供給台数が減少する夜間帯の移動の足をカバーするため、22時～翌朝6時に限定して公共ライドシェアを運行
- ドライバーや車両に、地域のJR支社社員、レンタカー車両も活用



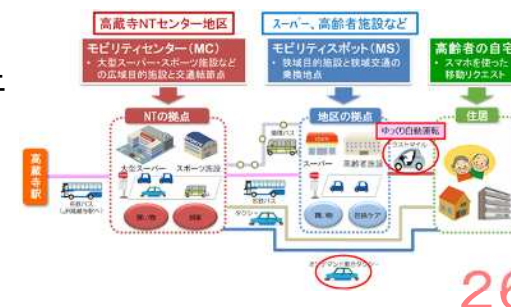
## 公共交通とシェアサイクルの連携(石川県金沢市)

- 観光客の利用が主体だった公共シェアサイクルの市民利用促進策の一環として、鉄道駅やバス停周辺にポートを設置し、公共交通との連携を強化
- 大学生向けのMMを実施し、自動車に依存しない意識を醸成



## 多様な移動サービスを組合わせた「モビリティブレンド」 (愛知県春日井市)

- コミバス等の既存サービスと、自動運転、AIオンデマンド交通、シェアサイクルなど多様なサービスを組み合わせ、移動の足を確保
- 駅や商業施設等の拠点にモビリティポートを設置し、新たなモビリティサービスの利用を促進



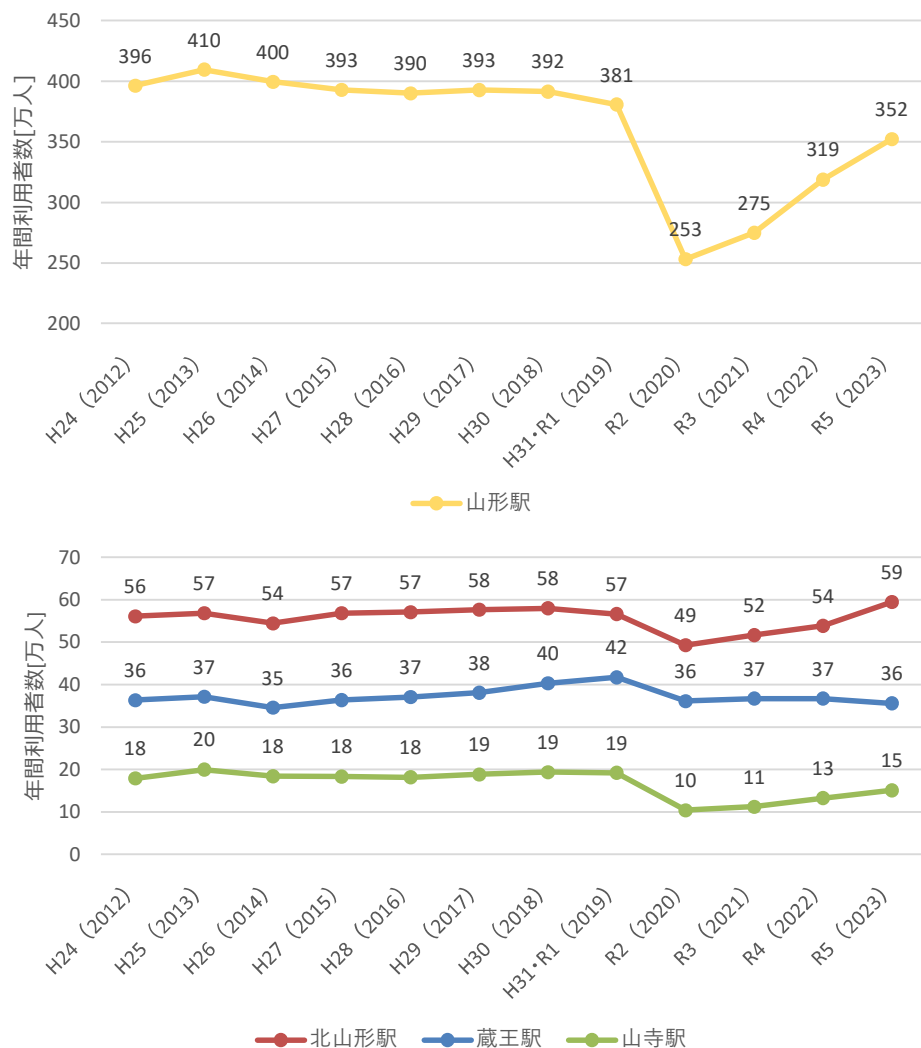
### **3. 観点3 持続可能性・実現可能性の確保**

# 3-1.各種公共交通の利用者推移の現状

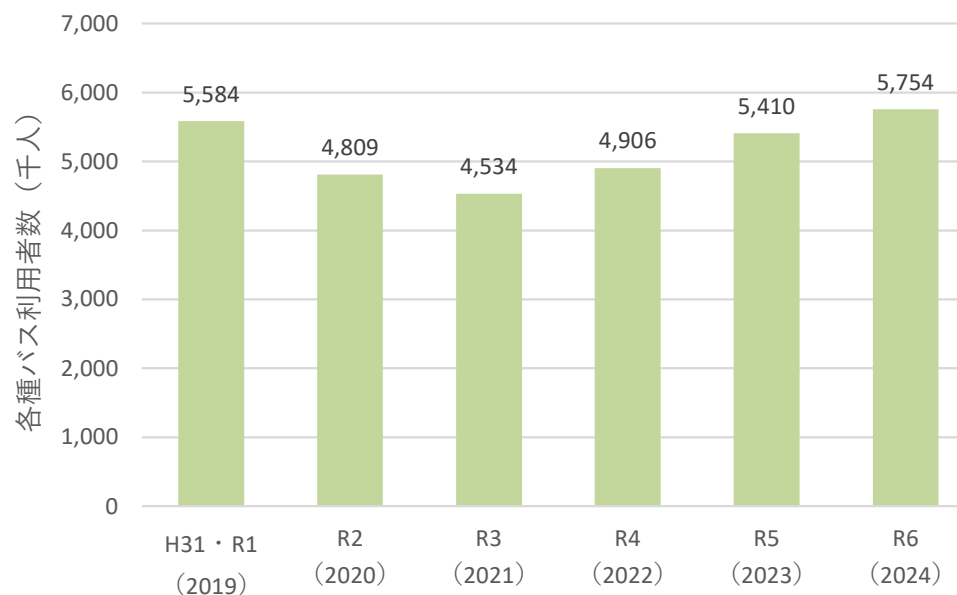
## 現状

公共交通の利用者数は、回復傾向にあるものの、伸びは限定的である。

### 主要駅の利用者数の推移



### 路線バス利用者数の推移



観光路線や幹線を中心に利用者は回復傾向にあり、路線バスについては2024年度にはコロナ前を上回る水準まで利用者数が回復している。

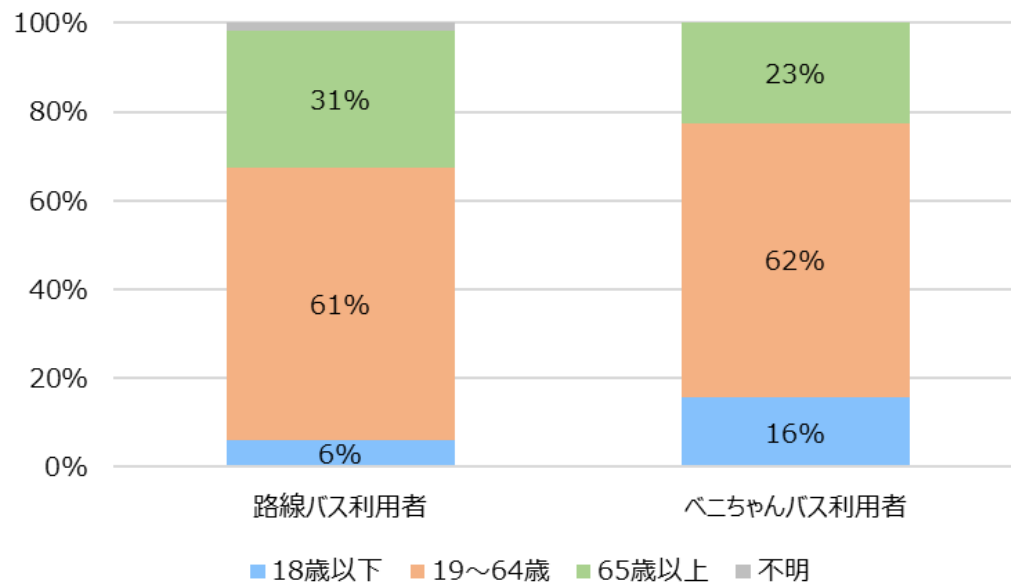
鉄道の利用者数は新型コロナウイルス感染拡大の影響により、2020年に大きく落ち込んだ。回復傾向にはあるものの、2023年度時点では2019年以前の水準には戻っていない(北山形駅を除く)。

## 3-2. 路線バス利用者の年齢構成と年齢別人口の将来見込み

### 現状

将来の人口減少に伴い、公共交通利用者数の更なる減少が懸念される。

バス利用者の年齢構成

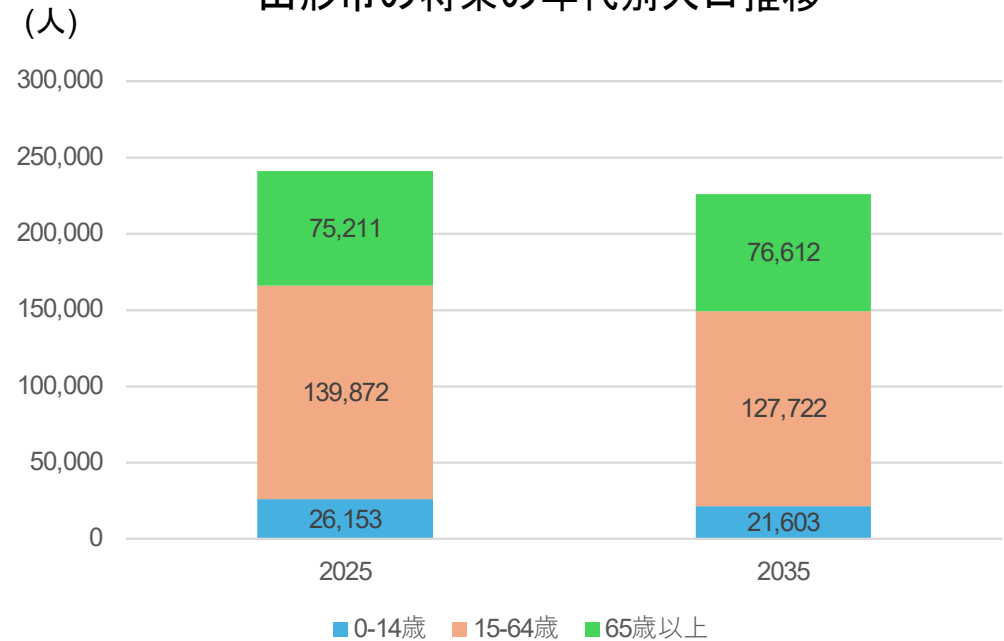


データ：路線バス、ベニちゃんバス利用者アンケート

路線バス全体では利用者の3割が65歳以上となっている。

ベニちゃんバスは、路線バス全体と比較して65歳未満の割合が大きい。

山形市の将来の年代別人口推移



データ：日本の地域別将来推計人口  
令和5(2023)年推計

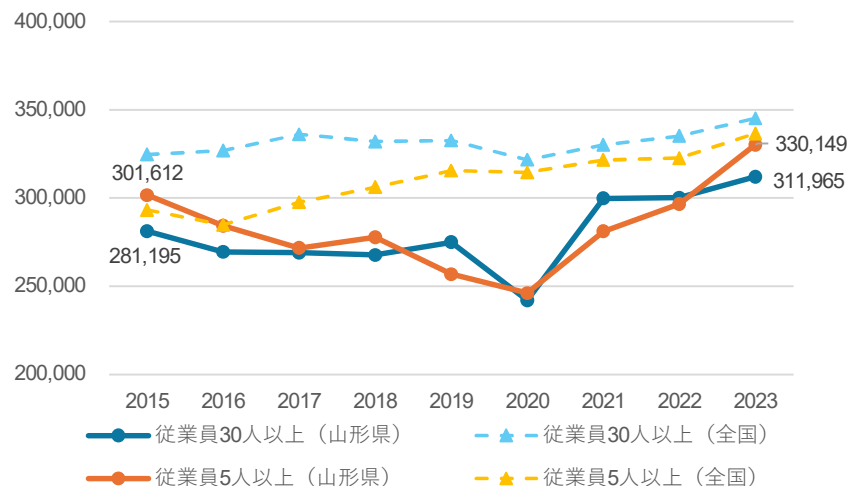
将来的には、現在公共交通利用者のボリュームゾーンとなっている高齢者は増加するが、それ以上のペースで年少人口が減少すると想定されており、公共交通利用者は今後も減少傾向をたどる懸念がある。

# 3-3. 公共交通の運行コストの推移

## 現状

人件費や燃料費の高騰により、運行コストが上昇している。

(円/月) 人件費(運輸業従事者の平均月収)

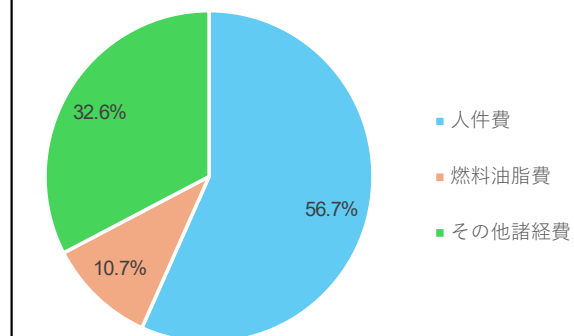


データ：毎月勤労統計調査

平均月収は、大幅な上昇傾向にある。

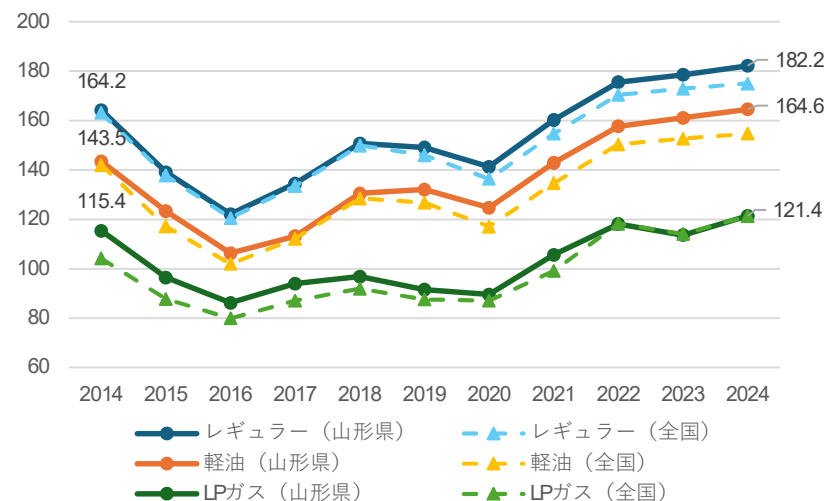
平均月収の伸び率は、全国平均に比べ、高い水準にある。

(参考)路線バスのコスト構造



データ：乗合バス事業の収支について (国土交通省)

(円/L) 燃料費(ガソリン・軽油・LPガス価格)



データ：資源エネルギー庁 (ガソリン・軽油：店頭小売価格)  
オートガス市況調査 (LPガス：店頭価格の年平均値)

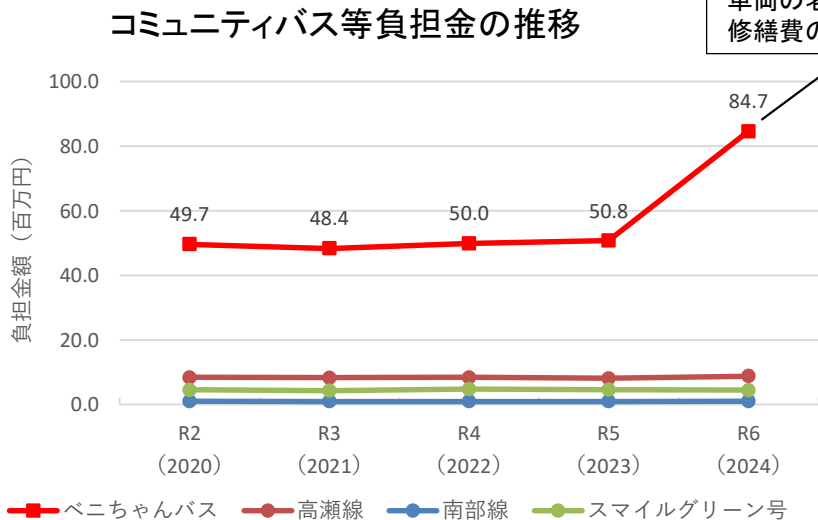
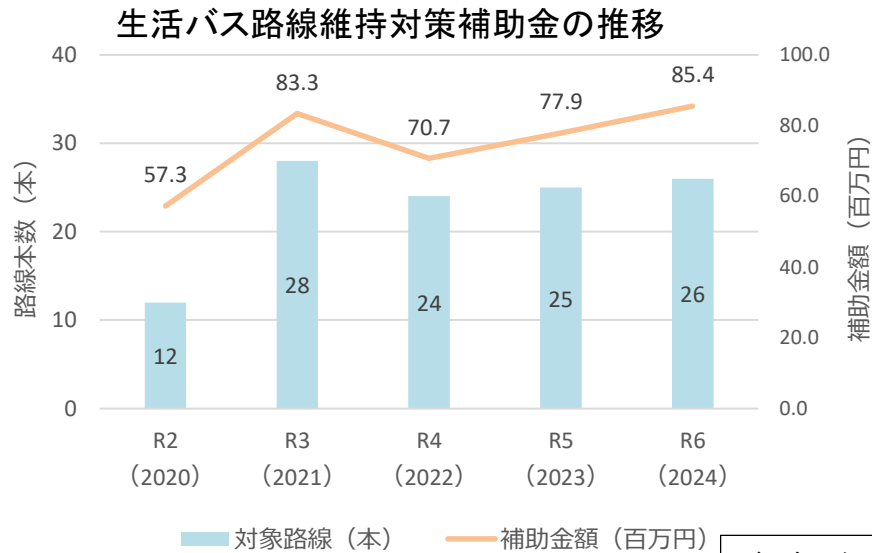
燃料費は、大幅な上昇傾向にある。

燃料費は、全国平均に比べ、高い水準にある。

# 3-4. 路線バス・モデル事業等の財政補助の状況、参考事例

## 現状

運行コストの上昇等を背景に、公共交通への公的支出は増加している。



民間路線バス、ベニちゃんバスの運行に対する市の財政補助額は、年々増加傾向にある。

## 参考事例

### 住民主体の地域交通導入に対する財政支援の事例 (千葉県市原市)

- 既存路線バスの赤字補助だけでなく、地域住民が主体となつて行う公共交通の導入、利用促進に対する補助事業を展開。
- 同事業を活用して導入されたコミュニティバスが多くの利用者を獲得し、民間事業者に移管された事例もある。



### 持続可能性担保のため運用基準を定めた事例 (静岡県伊豆の国市)

- 市内の交通不便地域に導入している予約制乗合タクシーの持続性を担保するため、実証運行から本格運行、運行を継続する際の評価基準を設定。
- 平均乗合人数1.3人または全運行本数に対する稼働率20%を下回った場合、運行内容を見直すことを定めている。

(2) 評価基準

| ■実証運行開始条件■ (計画)                                                                      |
|--------------------------------------------------------------------------------------|
| (ア) 乗合タクシー運行に関する導入対象地域の合意形成があること。(運行に関する運営組織・協議会の設置、協働体制構築)                          |
| (イ) 路線等の設置に関する運行計画に地域のニーズがあること。                                                      |
| (ウ) 実証運行に係る運行ルートや運行本数、地区住民の需要調査(アンケート等)や収支の見通しを予測し、下記の基準を満たす計画とすること。(原則として1日0便以下とする) |
| ①路線系統別の全体平均乗合人数(必要性・適切性)⇒全平均乗車1.3人以上                                                 |
| ②全運行本数の運行稼働率(適切性・有効性)⇒全運行稼働率20%以上                                                    |
| ■本格運行開始条件■ (実証運行)                                                                    |
| 本格運行に係る運行ルートや運行本数、実証運行による乗客実績、収支実績、地区住民の需要調査(アンケート等)を勘案し、本格運行時の運行見通しが下記の基準を満たすこと。    |
| ①路線系統別の全体平均乗合人数(必要性・適切性)⇒全平均乗車1.3人以上                                                 |
| ②全運行本数の運行稼働率(適切性・有効性)⇒全運行稼働率20%以上                                                    |
| ■本格運行継続条件■ (本格運行)                                                                    |
| 概ね1年間の乗客実績や収支実績を勘案し、次期の運行見通しが下記の基準を満たすこと。                                            |
| ①路線系統別の全体平均乗合人数(必要性・適切性)⇒全平均乗車1.3人以上                                                 |
| ②全運行本数の運行稼働率(適切性・有効性)⇒全運行稼働率20%以上                                                    |

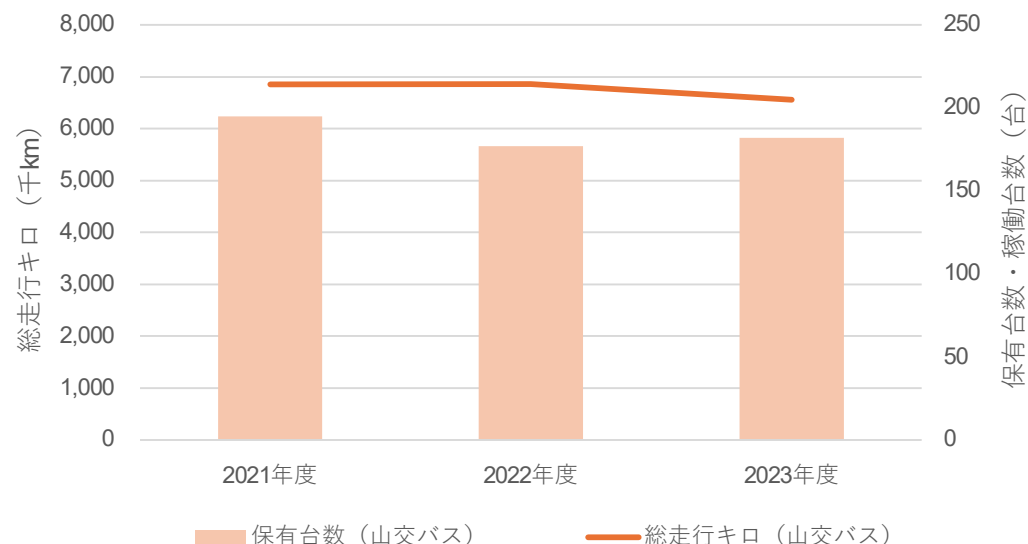
他自治体では、地域交通導入に向けた住民の取組への支援や、地域交通の持続性を担保するために、運用基準を定めた事例がある。

## 3-5. 路線バス・タクシー事業者の供給状況

### 現状

近年、路線バスやタクシー等、公共交通の供給量が下げ止まりとなっている。

山交バスの走行キロ・台数の推移



路線バスの走行キロ、保有台数はコロナ禍以前から減少傾向で推移しており、コロナ禍以降も回復していない。

### ドライバーの供給状況に関するヒアリング結果

#### 山交バス（実施日：2025/7/25）

- ・ 若年層や女性運転士の確保を目指しているが、実態としては求人に対する応募者の多くが50代以上である。
- ・ 拘束時間や休息期間の制約が厳しくなったことも人手不足に影響。
- ・ 未経験者も含め応募者は増加しているが、集まりは悪い。

#### 市内タクシー事業者（書面にて実施）

- ・ 平均年齢は各社とも50代後半～60代前半で、高齢化が課題。
- ・ 運転手の数はコロナ禍で減った後に回復しつつあるものの、コロナ前の水準までは戻っていない会社が多い。
- ・ 採用活動に難航していると回答している会社が多い。

事業所からは、高齢化、働き方改革、業態のイメージの影響等により、リクルートが厳しいとの声が聞こえる。