

日時 令和7年9月18日（木） 午後3時～午後4時30分

場所 市庁舎10階 委員会開催室

出席者 別紙名簿のとおり

傍聴者 1名

1 開 会

2 あいさつ

3 内容

（1）報告事項

アンケート調査の結果について

事務局より資料1に基づき説明。

⇒下記のとおり質疑があった。

【内容】

山形地区ハイヤー協議会

資料1 21ページ右側のグラフで車両のサイズが課題とされているが、これは車両が大きいということか、それとも小さいということか。

事務局

現行のポンチョでは小さいということと捉えている。

山形県村山総合支庁総務課連携支援室

2点ある。1点目は、5ページの通学手段について、まとめには自転車が減っていると書いてあるが、路線バスも減っていて自家用車が増えている点をどうとらえているか。

2点目は、アンケートには出てこないかもしれないが、ベニちゃんバスは観光客も多く使っているようだが、例えば冬場の蔵王行きの路線バスなどで、観光客が多く地元の人が使えないなど、観光客と地元の人の利用が重なることに対する意見や改善要望は来ているか。

事務局

1点目の代表交通手段については指摘の通りで、路線バスが減って自家用車が増えている。回答者の年齢層が影響した可能性があるので、確認する。2点目について、路線バス利用者アンケートの対象路線は資料に記載していないが、主に山形駅や山交ビルを発着する、比較的本数の多い路線の利用者にアンケートを行っている。蔵王方面は対象としていないため、アンケートでは把握しきれていない。

山交バス（株）

山形蔵王線はこれからシーズンに入るところだが、インバウンドの利用者も乗っている。実際に利用者から乗れなかったという声をいただいているが、2年前くらいの話である。基本的に蔵王線は1時間に1本定期路線として運行しているが、利用者の増加に合わせて増便している。生活利用者は定期便を利用してもらうようにしており、定期便は席をはじめから20席程度空けて出発するようにしているので、基本的には乗車できている。とはいえ、多くの外国人が途中から乗車するなど、想定以上の乗車があると満

席になることもあるが、年に1回あるかどうかである。

山形県村山総合支庁総務課連携支援室

主に冬場に起きるのか。

山交バス（株）

インバウンドの来訪者が多くいらっしゃる1-2月に起きやすい。

路線バス利用者アンケートについては、回答者の年齢層、あるいは回収した場所の偏りがあったのかどうか、深掘りできるようにであればお願いしたい。

事務局

年齢については細かく見れるようになっている。居住地もアンケートで取得しているので、深掘りする。

議長

属性はアンケートを評価する中で大事な要素なので、ぜひ追加で示していただきたい。

国土交通省東北運輸局山形運輸支局

路線バス利用者アンケートについて、以前にも同様の調査はしていたか。もししていたのであれば、15ページの改善要望の中で情報面など改善が進んでいるところもあるように思う。どの部分が改善しているということが把握できているのか、状況をご教示いただきたい。

事務局

ICカードの導入など既に実施されているものを外したという違いはあるが、前回の地域公共交通計画策定時にも類似の調査を行っている。変化については分析していく。

東北芸術工科大学

1点目、市民アンケート6ページの外出環境の変化について、前提として外出が減っているという傾向がわかるが、コロナ禍の影響で一時的に減ったものがまだ回復途上なのか、あるいは一時的なものではなく通常の水準なのか、どう理解すればよいか。

2点目はバス利用者アンケートについて、13ページの年齢構成で平日は結構若い人が使っていることがわかるが、変化はあったのか。市民アンケートでは先程指摘もあったように通学利用が減っているということだが、利用者の年齢層を見ると高齢者に偏っているわけではない。これらの傾向が前回と比較してどうなのか教えていただきたい。

3点目は、ベニちゃんバス利用者アンケートが非常に利用者の方に協力いただいていて、回答率が9割を超えている。なぜこれほど高いのか理由がわかれば教えていただきたい。

事務局

外出環境の変化について、まだ回復傾向の途上なのかというところは深掘りしきれていない。気になる部分ではあるので、属性別の分析と併せて状況を見ていきたい。資料2で公共交通利用者数の推移を見ているが、バス利用者数はかなり回復してきている状況にある。すべての手段を見れるわけではないので、ビッグデータからコロナ禍の前後の変化を含めて確認することを考えている。

路線バスの利用者の年齢構成についても、改善要望と併せて前回からの変化を見ていきたい。

ベニちゃんバスのアンケートは、ビンゴカードで回答する選択肢に穴をあけていただき、車内で回収す

る形を取っていた。ペンも必要なく、すぐ回答できるので回答率が高くなったのではないかと考えている。

東北芸術工科大学

山形に限らず、全国的な傾向として類似都市、国民全体の実態から分かることがあれば確認いただきたい。郊外では買物の移動が減っていて、オンラインショッピングの定着の影響があるように思う。そうになると需要の回復は考えにくいと思うので、見通しを立てていただきたい。以前に降車バス停の調査をやった時に同じように調査をしたが、その時も回収率が良かった。やり方によって回収率が大きく変わる。

山形市観光協会

7 ページの改善要望のうち、今後取り組んでいけるもの、すぐに取り組めるものも含めて、事務局の考えをご教示いただきたい。

事務局

改善要望の一番は便数である。需要と供給のバランスが取れているのが一番よいが、単純に便数だけ増やすのはなかなか難しい。運行コストもかかるので、コストを踏まえながら利便性を高める取組が必要と考えている。計画見直しの中で施策として考えていきたい。バス停での情報については、山形駅東口・西口と市役所前において、バス停の環境整備としてデジタルサイネージを活用し、わかりやすい案内表示に努めている。今年度で事業はいったん終了するが、計画見直しの中でもバス停の環境整備は引き続き盛り込み、バスを使いやすい環境整備に努めていく。

(2) 意見交換

現状分析の結果と課題の整理について

事務局より資料2に基づき説明。

⇒下記のとおり意見が交わされた。

【主な意見等】

山交バス（株）

サービスの品質や水準に照らし合わせて、多い少ないといったところを様々なアンケート・データから現状把握をしていただいたところだが、その先には実際の需要があるのかないのかという議論がある。サービス水準が低く見えるかどうかよりも、要求される品質を満たしているかいないか、数値結果のみでなく更なる深掘りをお願いしたい。

移動の減少ということで、コロナ禍前の水準に戻っていないという点はあると思うが、人口減少もあると思うので、加味していただきたい。

A3 横の用紙で問題点をまとめていただいているが、現状の事実と問題点は切り分けていただけるとわかりやすい。例えば1 番で山形市内の移動は増加している一方で、その他の市町や仙台市等の移動は減少していて、これは事実だと思うが、これが問題点かどうかはまだわからない。山形市内で住民の方の需要・課題が解決しているなら市外へ行く必要はなく、逆もあると思う。実際に問題なのか問題でないのか、切り分けていただけるとなわかりやすい。

事務局

観点1 と観点3 のバランスを取るのが難しいと考えている。サービス水準が高い、低いからどうなのかという話があったが、丁寧に評価しないといけない。単にサービス水準を上げることによって持続可能性

が阻害されるという相反する面がある。現状と問題点についても同様で、現状を把握した上で足りているのか、足りていないから問題点にすぐつながるのかも、施策に丁寧に活かしていくためにも考えていきたい。

東北芸術工科大学

全体の印象として、アンケート結果、あるいはこれまで蓄積してきた様々なデータを駆使して、冷静・客観的に問題をあぶりだしている印象で、良く分析できている。

山形に限らずクルマ社会での公共交通をこれからどうしていくかは、一朝一夕にはいかないとも思う。人口減少より高齢化が急速に進んでいるので、本来であれば自家用車から公共交通への転換をもっと早く進めていくべきである。すなわち、公共交通のニーズは高齢者増加局面ではまだまだ増えると思う。

一方で13ページに将来の人口分布があるが、中心部の将来の人口が少なくなっている。木の実町など、徒歩や公共交通を利用する人が多い地区の人口が減っている傾向があり、人口想定をどうするのかという問題もある。どこに人口を集めれば公共交通とのバランスが取れるのかも考えていただきたい。

人口減少が進む中、またコロナ禍という厳しい状況を経験しながらも、主に観光利用だと思うが、バス利用者数は健闘している。公共交通から離れていく層がいる中で、公共交通を積極的に利用する層も増えている。それぞれの層が増えていて、トータルで横ばいになっている。増えている要因は観光だけではないと思うので、今後明らかにしていただきたい。

山形地区ハイヤー協議会

公共交通機関としてのタクシーの提供状況についてお話ししたい。タクシーは午前中が混みあうので、午前中に動く必要のない方に午後に回ってもらえるような施策として、16日から鶴岡市で午後1時から5時までの間の利用客について200円引きとする施策を実施している。タクシーが混まない時間に用事を済ませてもらうのが一番の目的である。公共交通を有効に使ってもらうための対策が必要と考えているが、事業者単独ではできないので、行政と一緒に取り組んでいければいいと考えている。

議長

報道で、こういうやり方もあるのだと知った。

事務局

今回の計画見直しの中では移動手段として、従来では鉄道と路線バスが中心だったが、今の時代はタクシーなくしてニーズに対応することは難しい。紹介いただいたような仕掛けもタクシーを使う有効な利用促進策になる。路線バスでカバーしきれない部分をタクシーでカバーするための具体的な施策として検討していきたい。

山形市観光協会

次世代モビリティについては、費用対効果、他都市の実態を参考にして、導入にあたって何をもって評価していくかを考える必要がある。空白地も含めた持続可能な公共交通ネットワークについては需要を調べた上で、乗り継ぎの利便性や福祉・医療といったように小分けにして専門化していくことも必要ではないか。

国土交通省東北運輸局山形運輸支局

問題点の6番、11番、12番で人口に触れているが、6番で現在の交通サービスで将来の需要に対応できる可能性が高いとしているが、モードとして足りているということなのか、今のバス、タクシーの本数で足りているということなのか、現在のサービスで将来も十分賄えるというように見えてしまうので、現状

の捉え方を精査いただきたい。

2点目は対応の方向性について、各方向性に紐づく形で今後施策が検討されていくことになると思うが、地域公共交通計画のアップデートでは評価の観点も重要になる。評価の視点も踏まえて施策を検討いただきたい。

(3) その他

令和7年度まちなか賑わい空間形成事業について
山形県村山総合支庁都市計画課より情報提供があった。

5 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 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 （代理：首席運輸企画専門官）	渋谷 貴佳 （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 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 （代理：道路管理専門員）	秋場 修 （代理：後藤 正孝）	//	
山形市都市整備部道路維持課	課長 （代理：課長補佐（兼）係長）	金子 健二 （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） （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） 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	