

日時 令和8年1月22日(木) 午前9時30分～午前10時15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 内 容

報告 (1)山形市地域公共交通計画(第2期)案について
事務局より会議資料に基づき説明。
⇒下記のとおり意見が交わされた。

(2)ベニちゃんバスの運賃及び料金改定案について
事務局より会議資料に基づき説明。
⇒下記のとおり意見が交わされた。

【主な意見等】

東北芸術工科大学

目標の達成状況の表現について、達成か未達成かという表現は分かりやすいが、目標に限りなく近いものもあり、概ね達成、やや足りない等の段階的な表現にした方が実態に即していると思うがどうか。

事務局

実態に即した表現を改めて検討する。

東北芸術工科大学

一番重要な指標と考えている公共交通の利用者数が、令和2年から令和6年にかけて倍増しているにも関わらず未達成という評価になっている。客観的にみれば概ね達成と言える水準かと思う。重要な指標のため、表現に配慮いただきたい。

事務局

事務局としても概ね達成しているという認識を持っているため、表現を見直したい。

山形市自治推進委員長連絡協議会

バスやハイヤーに乗っている人が少なく経営が心配である。ベニちゃんバスやベニちゃりの利用者が多いために乗らないのか。山形市民は高齢になっても自分の車に乗って出かけており、タクシーを使わない。バス・タクシーの利用者が少なく、補足的な交通であるベニちゃんバス・ベニちゃり利用者が多いという状況は逆行していると言えるのではないか。

山交バス(株)

利用者の少ない路線があるのは事実である。路線バスは利用者数が時間帯によって変わり、朝晩は通勤・通学の方で満員の時もあり、日中は通院、買物利用が主で利用者が少なくなる。利用されている路線

とされていない路線のバランスを取りながら会社として運営している。それでも不足している部分に対して補助金をもらって運行している。バスは大型車で定時定路線という縛りがあるため、利用者のニーズとマッチしない部分が少なからずあると思う。より小型化した車両であるタクシーやベニチャリと上手く棲み分けができれば、全体としてよりよい公共交通を作っていけると考える。

山形地区ハイヤー協議会

ベニちゃんバス、ベニチャリの導入は、自家用車ではなく公共交通を使ってもらうこと、それに伴い自家用車を中心市街地に入れないことが目的であったと認識している。タクシー利用者数は戻っていないが、アプリ配車への切り替えを進めており、ダウンロード数は1万近くまで上昇しており、ハイヤーの利用促進に取り組んでいる。

山形市企画調整部（議長）

目標1が新しい計画の骨格となるが、鉄道は大骨格として新駅整備や高頻度運行を通して拡充していきたい。バスについても主要な路線バスやコミュニティバスは拡充していく。一方で利用の少ないところは縮小もありうると提示し、メリハリをつけながらバスを維持していきたい。あわせて小回りの利く神経系として相乗りタクシー等を利用し、交通弱者の移動の足をカバーしていきたい。中心市街地の移動の補完としてコミュニティサイクルを考えている。新しい計画の終わりごろには利用者層が分かりやすくなり、公共交通として便利なものになると考えている。

東日本旅客鉄道（株）東北本部

鉄道に関して、概要版ではまちづくりと連動した公共交通ネットワークという目標の中で、新駅整備や高頻度化するものとして位置づけてもらっている。JRとしても鉄道としてどう連携していくかという観点で、山形市と協議を進めている状況である。公共交通計画という位置づけのため、記載方法が難しいかもしれないが、大枠のまちづくりというものがどこを目指しているのかが概要版では見えづらい。今の表現では、公共交通の利用率が伸び悩んでいることや高齢者ニーズへの対応といった課題への対応として、新駅設置や高頻度化運行を目指しているように見えてしまう。例えば、駅周辺のコンパクト化したまちづくりなど、どのような街づくりを目指しているかということ概要版にも盛り込んでいただきたい。

事務局

まちづくりは本編に書き込んでいると認識している。概要版の表現方法については改めて検討する。

山形市自治推進委員長連絡協議会

山形市発展計画2030のまちづくりのテーマの中で、公共交通の活性化という課題も取り上げられているため、地域公共交通計画の説明の際には、一緒に配布して見ていただくことで、まちづくりにおける公共交通の位置づけが理解いただけると思う。

事務局

次回説明の場がある場合は、山形市発展計画2030も踏まえた計画であることを説明したい。

国土交通省山形運輸支局

資料1、概要版2ページに記載されている各施策について、拡充や縮小という説明がないものは継続や維持という位置づけでよいか。本編には全て記載されているため、概要版にもあったほうがわかりやすい。

事務局

表示がないものは継続である。継続であることが分かるように表現を検討する。

参考に、来年度の予算編成に関連して、現時点の予定を報告する。モデル事業の南くるりんは運行休止となったが、学生・高齢者の足を確保するため、神経系として滝山地区で相乗りタクシーを運行する。あじさいバス・かなみちゃんタクシー・楯っちゃん丸タクシーについては令和8年度以降も継続運行する。タクシー型は今後地区との協議のうえ、ニーズの高い場所、緊急度の高い場所に積極的に展開していきたいと考えている。

山形市自治推進委員長連絡協議会

蔵王地区の福祉バスは、まちづくりではなく他分野の取り組みとして運行されている。福祉バスを分けるのではなく、公共交通の枠組みで一本化することができないか。蔵王地区の福祉バスは2人以上でないと乗ることができず、コーディネーターと一緒に乗る場合は通常運賃の倍額を払う必要があり不公平に感じている。公共交通との一本化を検討課題としてはどうか。

山形市企画調整部（議長）

現状、福祉施策と公共交通施策で縦割りとなっている。市民の方が利用しやすい形となるよう、1つにしていくことを考えている。

東北芸術工科大学

参考意見として、山形は全国屈指のマイカー県であり、他地域と同じような公共交通計画ではなく、マイカー県ならではの工夫が必要と考える。高齢者もマイカーを使っている状況のため、1日でも長くマイカーを使い続けられるようなサポートも必要である。また、公共交通を維持するのは利用者のため、利用者が伸びていないことに対して、市民が公共交通を維持するために利用しようという動きにならないといけない。市民の意識改革が重要になる。マイカー県ならではの取り組みとして、マイカー利用者が一日でも長く自分の車を利用できるようにするサポートと、公共交通に切り替えていくための意識改革の2点をやらないことには山形は変わらない。

事務局

同様の認識である。公共交通への転換をどう周知し、利用率を上げていくかは大きなテーマである。第二期計画の中で取り組んでいきたい。

東北芸術工科大学

教育への取り組みが考えられる。小中学校の頃から公共交通を使う生活習慣に変えていく必要がある。

3閉会

出席者名簿

(敬称略)

所属	職名	氏名	構成員区分
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 (代理：チーフ)	小池 靖人 (代理：山本 克彦)	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	//
山形市自治推進委員長連絡協議会	会長	宮舘 照彦	利用者代表
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）
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：課長補佐)	秋場 修 (代理：鈴木 博英)	//
山形市都市整備部道路維持課	課長	金子 健二	//
山形警察署交通第一課	課長	菖蒲 久司	警察署
	課長	城戸口 真一	事務局
	課長補佐	布施 浩治	
	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	
	主任	大澤 菜歩	
	主事	須藤 晶也	
	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	
	研究員	浅田 智裕	
山形市福祉推進部長寿支援課	長寿福祉係長	阿部 賢太	オブザーバー