

米沢グランドデザイン2040  
～YONEZAWA 型コンパクト+ネットワーク～  
政 策 提 言

## 1 はじめに

全国的な人口減少や急激な少子高齢化の進行で、本市においても経済的、そして財政的に取り巻く環境は厳しさを増しています。そのような中で、市民生活の向上とともに本市の持続性向上を図ることが求められ、その両立には、新たな視点・新たな技術・新たな価値観と積極的に向き合う『挑戦と創造』の精神で、市民と共に希望を胸に新しい時代への道のりを歩む市政運営を行う必要があります。

本提言書は、2040年に向けた本市のグランドデザインを創るべく、公共施設と公共交通の将来像を描き、持続可能な米沢市となるよう提言します。

## 2 本市を取り巻く状況と課題

### (1) 人口の予測（人口ビジョン）

本市の総人口については、国勢調査によれば平成7年（1995年）の95,592人以降減少を続け、平成27年（2015年）には85,953人となっています。

なお、国立社会保障・人口問題研究所がまとめた推計（平成30年推計）によれば、将来推計人口は、令和22年（2040年）時点で62,875人と平成27年（2015年）に比べ23,078人の減少となり、今後も人口減少のスピードは増していくものと見込まれます。

### (2) 公共施設の状況

本市では、様々な行政サービスを市民に提供するため昭和40年代の高度経済成長期に建設した大規模公共施設の多くが築後50年を迎えて老朽化が進んでおり、一斉に更新の時期を迎えるほか、バブル期前後に建設された多くの建物が築後30年の大規模改修が必要な時期と重なり、今後多額の財政需要が見込まれる状況にあります。

また、老朽化に伴う大規模改修のほか、米沢市立学校適正規模・適正配置等基本計画に基づく小中学校の再編も控えており、既存施設の更新については様々な検討を加え、健全財政を維持しながら計画的に進めることが求められています。

### (3) 公共交通の利用状況

本市の公共交通利用者は減少傾向が続く一方、少子高齢化が進む中で車を持たない交通弱者の移動手段や二次交通の必要性、重要性が叫ばれ、公共交通の充実を求める市民の声は以前にも増して高まってきています。しかし、未だ市民要望に見合う拡充には程遠く、持続性や利便性の面でも改善の余地が大きく残っている現状です。

今後は、置賜定住自立圏を形成する市町それぞれの役割も考慮に入れながら、市民生活の質の向上のみならず、「ゼロカーボンシティ宣言」により 2050 年二酸化炭素排出実質ゼロに取り組むことを表明した市として、低炭素社会に向けた市民の行動変容促進に寄与する視点も重視していく必要があります。

### 3 政策提言内容

#### (1) 公共施設の集約化、複合化による密度の高い行政サービスの提供

##### ① 多機能化による既存ストックの有効活用と多目的活用の推進

本市においては、これまで単一施設単一機能を中心としてきたものの、他の自治体と比較しても利用者数が少なく、一人当たりのネットコストが高い傾向がみられます。

今後は利用者数の向上を図りつつ、維持管理費用を縮減するために、公共施設の集約化が重要となってきます。そのために、一施設内に複数の公共機能を備える複合化や、時間帯により機能を使い分ける多機能化、共用化を進め、既存ストックを最大限有効活用する必要があります。

ア 利用者数が思わしくない施設や稼働率が低い機能においては、複合化や多機能化の推進を図り、利用者数を向上させること。

(例) 屋内遊戯施設＋米沢市児童会館＋各種相談窓口

イ 市内に点在する文化、体育施設においては、交通事情を勘案すると集約化が望ましい。利便性の向上に向けて、新築する際は、極力、同一敷地内や近隣への移転を検討すること。

##### ② 都市機能誘導区域への公共施設の再設置及び地域特性に応じた公共施設の配置

持続可能なまちを形成していくため、今後公共施設を設置する際は、都市機能誘導区域に移転させ、拠点化を進めていく必要があります。一方で、コミュニティセンターなどの公共施設の建替えや米沢市立学校適正規模・適正配置等基本計画に基づく学校の統合が進められていますが、地域防災の観点や地域コミュニティーを最大限配慮しつつ、財政状況や人口動態をある程度勘案し、総合的に進めていかなければなりません。今後も地域と綿密に意見交換を行い、地域づくりの拠点施設の形成を図っていくことも重要になってきます。

ア 都市機能誘導区域外にある公共施設の移転、拠点化を計画的に実施すること。

イ 小中学校の適正規模・適正配置を進める上では、児童生徒数の状況を考慮しつ

つ、公共交通の有無など利便性の高い場所に計画的に再編・統合を行うこと。

ウ 県立高校の再編に対しては、公共用地を最大限に活かしつつ、本市の都市政策との整合性を図るよう県へ要望すること。

### ③ 広域的な視点の必要性

少子高齢化・人口減少が進む中で新たな公共施設を設置することは、設置後に維持管理費が発生することや設置費用の相当程度が借金で賄われることなど、将来にわたっての負担が発生するということを広く住民に理解してもらわなければなりません。その上で、必要な公共施設の数については、例えば人口規模当たりの適正な数を調査し、それを参考にすることが考えられます。

一方で、単にコスト面からのみ施設を統合、廃止していくことには疑問が残ります。それは、例えば、本市だけに特長的な施設があることで、交流人口や流入人口の増加に結びつくことも考えられるからです。

いずれにしても、どのような公共施設を残し、統合・廃止をしていくかについて住民の理解を得るためには、時間をかけた十分な説明が必要です。前述した点を踏まえながら、公共施設の多機能化や多目的活用を推進していくことについては、置賜3市5町、あるいは2市2町の広域的な視点も考えられます。例えば、文化施設や体育施設は、他市町に設置されている公共施設を本市にも設置するのではなく、「施設を融通し合う」、「住民が相互に利用する」という視点が大事です。

その場合、次の点について検討すべきと考えます。

ア 施設の維持管理を広域行政の所管とし、利用料などについては統一的な設定とすること。

イ 他市町の住民が利用するに当たり、より利用しやすい施設となるためには、広域的な公共交通網の整備が必要であること。

### ④ 財政面からのアプローチの必要性

これまで議会に提示された「米沢市公共施設等総合管理計画」や「個別施設計画策定に向けた令和17年度までの基本方針」では、あくまでも延べ床面積に着目して将来の公共施設のあり方を示しています。

しかし、維持管理や更新のための費用は必ずしも延べ床面積に比例するものではなく、本来は、維持管理費や更新費用そのものに着目すべきです。

米沢市でも全国の自治体と同様に、総務省が示した統一的な基準による財務書類や

固定資産台帳を整備していますが、十分に活かしきれていません。

例えば千葉県習志野市では、この統一的な基準による財務書類や固定資産台帳を今後の公共施設の更新に活かす取組みを行っています。具体的には、固定資産台帳の整備により資産の老朽化の程度や将来の更新費用を算定したり、各施設の利用料金について、人件費、物件費、維持補修費、施設管理費に加えて減価償却費等を考慮して設定したりしています。

米沢市においても、こうした公会計の情報を「目に見える」情報として、公共施設の更新や再生などに活かしていくことが必要です。

## (2) 誰もが安心して暮らせる地域公共交通の将来像

人口減少や高齢化、都市のスポンジ化などによる市民生活の質の低下を防ぎ、多様なライフスタイルの実現や地域の活力を生み出す「交通まちづくり」のデザインが求められています。高齢者などの交通弱者の日常生活を支えるとともに、今後、小中学校や高校の再編・統合が進む中で、児童生徒の自律的な通学手段としての需要の増加に対応する必要性も生じてきます。こうしたことから、より快適で、選択肢となり得る多彩な公共交通を形成していくことで移動手段の転換を促し、利用者の増加を図りながら持続性を高め、地域住民の日常生活における移動の多様化・広域化などのニーズに対応した、低炭素社会の実現に向けた市民意識の高まりにも応えられる充実した公共交通を構築していくことが必要です。

### ① 効率的かつ効果的な路線バスの運行

交通弱者が増えていく中で、利便性を確保しつつ利用者の目線に立った利用しやすい路線やダイヤ編成へと変えていく必要があります。維持中心の視点から脱却し、より快適な市民生活の実現や、まちなか・各地域の活力向上に資する公共交通政策への転換が必要です。

ア 市及び民間バス事業者が相互に連携・役割分担を図りながら、効率性・利便性・持続性の高い交通体系を構築するために、市、民間バス事業者及び地域住民が一体となって事業計画の策定に当たること。

イ 移動の効率化や利便性向上、交通機関の利用拡大につながる「M a a S」や「ICカード」の導入など、新たな技術の活用を積極的に進めること。

ウ 多くの利用者数が期待できる路線を「市内幹線軸路線」として設定し、民間路線バスとの共同化や、重複する経路・ダイヤなどを一体的に見直すことで、等

間隔・高頻度のサービス水準を確保すること。

- エ 持続性向上のためには利用者数の増加による運賃収入の確保が不可欠であるため、わかりやすい運賃の設定や、上限運賃制・乗継ぎ割引を設けるなど、運賃体系を見直し、利用しやすい料金設定とすること。
- オ 通勤や通学、通院、買い物など、置賜圏域における利用を見据え、各市町を結ぶ広域路線バスの設定を検討すること。また、共通乗車券の発行や待合機能の改善、上限運賃の設定などの圏域公共交通の活性化策を推進すること。
- カ バス路線空白地域と空白時間帯への対応を進め、これまで公共交通を利用しなかった利用者を獲得する施策を検討すること。また、既存路線と家庭をつなぐ地域内の細かな移動（ラストマイル）を支えるモビリティ確保が全体の持続性向上につながる可能性を検討し、その実現を目指すこと。

## ② 市民が使いやすい鉄道路線の整備

使いやすい駅、乗りたくなるような鉄道路線を作り上げていくことが必要です。また、既存駅においても「車優先の駅」から「人や公共交通を優先とした駅」にすることで、人が集まり、賑わいを生む駅づくりをしていくことが重要です。

- ア 米沢駅周辺は、歩行者にも車にも不便な現状であるため、トランジットモール化も視野に、安全で快適な歩行空間を確保し、バスやタクシー、歩行者を優先としたロータリーの改良など、利用しやすい駅となるよう周辺整備を図ること。
- イ 米沢駅以外の駅の周辺については、駐車場・駐輪場の整備や、鉄道会社とダイヤの協議を行うとともに、バリアフリー化を推進すること。また、パーク・アンド・ライドやサイクル・アンド・ライドの環境を整備するなど、鉄道の利用促進を図ること。

## ③ 「おらだの公共交通」意識の醸成

公共交通を維持していくためには住民の協力が必要不可欠であり、住民が主体となって利用することで支える「おらだの公共交通」意識の醸成と、地域が一丸となって当事者意識を持ち、便利な公共交通を育てる取組みを喚起する必要があります。

- ア 地域生活の質の向上に必要な公共交通を“利用することで支え、育てる意識”の醸成を図るとともに、次代を担う小中学生や幼児を対象とした、公共交通の大切さを学ぶ機会を作ること。
- イ 事業の採算性が厳しい公共交通空白地域や路線については、地域住民や沿線の企業、病院、学校などが地域に必要な公共交通の姿について協議し、積極的に運行に関与する市民協働型の地域公共交通の運営形態を検討すること。

#### ④ 新たな公共交通システムの検討

運転手不足や採算性の向上など様々な課題を解決するために、先端技術を活用した自動運転や次世代モビリティサービスの実証実験など、本市においても状況に合わせて柔軟な発想で取り組んでいく必要があります。

- ア 自動運転システムの実証実験などによる本市への適性の検証と情報収集を図ること。
- イ デマンド交通にICTやAIを活用し、走行ルートや配車の効率化へ向けた具体的な取組みを推進すること。

## 4 結びに

本市のグランドデザイン 2040（コンパクト・プラス・ネットワークを活かしたまちづくり）（案）

置賜定住自立圏共生ビジョンを踏まえ、隣接する自治体間で特色を活かして機能を分担し、それらを交通ネットワークで結び、連携させ、地域全体で多様な都市機能を確保します。

人・もの・資本・情報等を活発に環流させ、新たな交流を生み出すことにより、地域の賑わい創出を図ります。地域の核となる施設をつくり、結節点を公共交通で結ぶことを目指します。

また、「米沢市都市計画マスタープラン」及び「米沢市立地適正化計画」が策定された今、「コンパクト・プラス・ネットワークのまちづくり」を実現するためには、都市機能の集積と公共交通の充実により、“車に頼らなくとも生活できるまちなか”の形成を目指すとともに、鉄道やバスに乗って出かけたくなる「魅力的なまちづくり」が必要不可欠です。行政や交通事業者のみならず、一人一人の市民の“育てる意識”を醸成しながら、教育や商業・観光など、地域づくりに関わる様々な主体と連携した都市計画と公共交通の再編などを一体的に取り組んでいきます。

参考とした他市の事例

山口県周南市

兵庫県姫路市

栃木県宇都宮市

宮城県気仙沼市

青森県八戸市