

## 持続可能な公共交通を目指して

### 1 はじめに

米沢市では、令和4年に「米沢市地域公共交通計画」を策定し、公共交通網の再編が行われた。その効果は少しずつ見られ、現在も継続しているが、新型コロナウイルス等の影響もあり大幅な利用者の増加には繋がっていない。

また、一昨年12月に近藤洋介市長が就任し、市内全域にデマンド型乗合タクシーを拡充することを公約としていたことから、現在市内全域への拡大に向けて市内での検討や運行予定地域との協議が進められている。

しかし、デマンド型乗合タクシーの運行については、多くの市民から要望がある一方で、乗合率が低いと運行コストが増えることやタクシーの運転手の高齢化などにより運転手が不足しているなどの課題がある。そのため、より効率的な運行と乗合率の向上に向けた取組が必要である。

また、路線バスのルートやダイヤの再編が行われたが、利用者のニーズとのギャップが生じている。また、デマンド型乗合タクシーと同様に、運転手不足も深刻な課題となっており、さらなる利便性の向上と利用者の確保が求められる。

公共交通は、利用者が少なくなれば収益が減り、減便などのサービスの低下を招き、さらに不便になり利用者が減るといった負のスパイラルが生じている。この負のスパイラルを断ち切るためにも、利便性が高く、長く利用し続けられる持続可能な地域公共交通を構築する必要がある。

## 2 現状と課題

本市では、首都圏と近隣市町村を結ぶ鉄道（在来線・新幹線）が運行しており、主要駅である米沢駅では1日平均1,844人（令和5年度）が利用している。利用者は学生や観光客が多く、高校や大学、観光施設が駅から離れているため、バスや自転車などの二次交通手段が必要である。

また、市街地から郊外部に向け放射状に路線バスが延び、市街地は循環バスが運行している。以前は他市町にも路線バスが乗り入れていたが、近年では他市町や事業者の意向もあり、現在では窪田線を除き他市町村とは接続していない。

さらに、郊外部では、路線バスの廃止や再編が進み、代替手段として、令和7年1月時点で、山上・田沢・広幡・六郷・南原・築沢・上郷の7地区でデマンド型乗合タクシーを運行している。

また、本市は高齢化が進み、32.7%と現在でも高い高齢化率は今後さらに高くなることから、免許返納者や自家用車を運転できない市民が増加することが予想される。

さらに、本市は現在、6校の高校と3校の大学を有する学園都市であり、多くの学生が生活し、また他市町村から通学する学生も多いため、公共交通に対する潜在的なニーズは高いと考えられる。

### ◎バス

令和6年度から、南回り線が学園都市線と名称が変更になり、米沢駅での鉄道との接続を考慮し、米沢興譲館高校や米沢栄養大学や米沢女子短期大学の授業（講義）の時間に合わせ、ルートやダイヤの変更を行った。また、学生から要望があった市内の商業施設に向かうルートを新設した。

さらに、山交バス白布線と小野川線を統合し、小野川温泉を経由し、米沢駅と白布温泉を結ぶルートに再編された。

しかし、変更された学園都市線はダイヤごとにルートが異なるため複雑であり、学生の授業が終わってから駅に向かう時間帯に運行していない、駅に向かうことは出来るが

遠回りになるため時間が長くかかってしまうなどの課題がある。また、商業施設に向かう便はあるが帰る便がない、アルバイトなどで帰りが遅くなった時間帯に乗る便がないなど、利用者のニーズとのギャップが生じている。

また、市街地でもバス停が遠いことやバス停の待合環境が悪いことから、高齢者や障がい者などには利用しづらい状況になっている。

さらに、交通系 IC カードが利用できるが普及率が半分程度であり、現金で支払う場合は料金に端数があるため支払いに時間を要する場合がある。

また、本市は特別豪雪地帯であることから、冬場は渋滞により遅延が発生することもあり、バスが今どこを走っているか表示するアプリであるバスナビを運用しているが、市民の認知度は残念ながら高いとは言えない。

また、本市では米沢市立学校適正規模・適正配置等基本計画に基づき小中学校の統廃合が進められており、学区が広がることに伴いスクールバスの導入が進んでいる。しかし、通学時以外に使用されていない時間帯があるため、スクールバスを使用していない空き時間の有効な活用を検討すべきである。

### ◎デマンド型乗合タクシー

来年度からは従前の7地区に加え窪田地区や他の地区でも運行が予定されているが、運行されている地域では固定客を得ている一方、新規客が増えず全ての地区で1台当たりの乗合率が2人未満となっている。デマンド型乗合タクシーは、乗合率に関わらずタクシー1台に対し運行経費を負担するため、個人利用が多くなるとその分財政負担が大きくなっていく。

また、地域ごとに乗降できるエリアが設定されているため、少しでもエリアから外れると乗降することが出来ず、途中下車ができないため、通院と買い物のような複数の目的を果たすことが難しい。

さらに、居住地域以外の市民の利用が出来ないため通過する地域から乗車することが出来ず、エリア以外に利用できる地域とできない地域との不平等感が存在している。

また、現在郊外部を中心にデマンド型乗合タクシーの導入が進んでいるが、市街地でもバス停が遠く公共交通空白地となっている地域では、運行を望む声が多い。

さらに、令和6年12月に市街地に立地していた地元スーパーが事業停止したことで、市街地でも「買物難民」が増加することが予想されるため、市街地でのバス以外の公共交通手段の確保は喫緊の課題と言える。

### ◎総合的な観点から

多くの産業で人材不足が進んでいるが、交通事業者でもバスやタクシーの運転手の人材不足が深刻化している。また、運転手の高齢化も進んでいるため、特に夜間の労働力不足が顕著になっている。脱炭素社会やゼロカーボン社会を実現するためにも、1世帯当たりの自家用車の所有を減らすことが望ましいが、本市では自家用車が主な交通手段になっており、自家用車の所有率が高く、幼少期から公共交通を利用する習慣がないため、公共交通を利用する意識が非常に低い。

また、近年高齢者による事故が多発しているため、高齢者の免許返納を促したいが、代替となる交通手段がない。さらに、免許返納時にタクシーやバスの回数券を支給しているが、一時的なもので、恒常的な支援がない。

また、米沢駅は鉄道利用者を中心に公共交通結節点の役割を一定程度果たしているが、米沢駅と主要施設が離れているために、通院や買い物などの複数の用事を済ませることが出来ないため、駅以外での新たな公共交通結節点の整備を進めることも望まれる。

さらに、令和7年度からは米沢工業高校と米沢商業高校が統合し、米沢鶴城高校として現米沢工業高校の敷地に開校する。このため、米沢商業高校が立地する市街地への移動が減り、郊外部に位置する米沢鶴城高校への移動が増えると予想され、新たな移動需要や渋滞の発生などの課題が生じると考えられる。

さらに、米沢市内の路線バスが乗り放題となる米沢乗るパスやバスナビなど公共交通に関する様々な施策を行っているが、市民の認知度が低くあまり知られていない。

また、現在本市は公共交通に関して約1億3,000万円支出しており、今後市内全域にデマンド型乗合タクシーを拡充した場合、さらなる財政支出が必要となり、国や県の補助事業を活用しても財政負担が増加し、市の財政の悪化にもつながりかねない。一方で、一部の町内会では、行政に頼らず、町内会で資金を積み立て、タクシー代が一定の金額を超えた場合、町内会で補助する独自の「買物タクシー」を運行する事例も見られる。

### 3 政策提言

#### ◎バス

##### ①利用者のニーズや実態を捉えた路線の再編

- ・ ニーズや実績を分析したダイヤや運行経路の設定を行うこと。特に、学生や市民との定期的な意見交換会を開催し、運行内容に反映できる仕組みづくりを行うこと。
- ・ 駅以外での新たな公共交通結節点の整備を進めること。また、その際は、ナセ BA や市役所などの既存設備の活用について検討すること。

##### ②待合環境の改善

- ・ バス停の待合環境の改善を行うこと。また、その際はコンビニや病院などの協力事業者を募り、連携を強化すること。
- ・ バスがどこを走っているのかがわかる「バスナビ」のさらなる周知や PR を行うこと。また、山形大学工学部や米沢女子短大で出前説明会を実施するなど学生の認知度を高める取組を行うこと。

##### ③利用しやすい料金設定への見直し

- ・ 料金の値下げを行い、デマンド型乗合タクシーとの価格面での優位性を明確にして利用者を確保し、利用者層のターゲットを明確にすること。
- ・ キャッシュレス決済や IC カードの普及促進を行うとともに、現金での支払いがしやすいように端数のないキリの良い金額の料金設定を行うこと。

##### ④スクールバスの運行時間外の有効活用についての検討

- ・ 活用に向けて他の自治体の事例の調査・研究を行うこと。また、活用するにあたって生じる課題を整理し、教育委員会との協議を進めること。

## ◎デマンド型乗合タクシー

### ①地域や利用者のニーズに合わせたエリアやダイヤの見直し

- ・利用者のニーズに合った乗降エリアやダイヤ編成の見直しを行うこと。また、利用者の実態に則した運行体制となるように適宜見直しを行うこと。
- ・事業者の効率的な運行と利用者の利便性の向上のため、地区単位の運行にこだわらず、広幡・塩井・六郷エリアを統合するなど、広域的な運行について検討を進めること。

### ②市街地の公共交通不便地域の解消

- ・市街地のバス停まで歩くことが困難な交通制約者や、用途地域周辺部の公共交通空白地の解消に向けたデマンド型乗合タクシーの運行を検討すること。
- ・市の財政や運転手への負担を軽減するため、通常のタクシー利用と区別する利用時間帯の設定や、対象とする利用者を高齢者や障がい者に制限するなどの条件設定を行うこと。

### ③乗合率を向上させる取組の実施

- ・定期的な乗り方教室や説明会の開催などの利用促進に向けた周知や PR を実施し、新たな利用者の確保に努めること。
- ・1台当たりの乗合率に関わらず、財政負担が必要なために、乗合率に合わせて料金を割り引く料金設定などの導入について検討すること。
- ・高齢者などの免許返納を促し、自家用車からの利用転換を図るために、免許返納者や高齢者・障がい者などに対する料金の優遇措置について検討すること。
- ・現在は、電話予約のみの対応になっているが、高齢者でもスマートフォンの普及率が高くなっているため、アプリでの予約を可能にするなどの機能性の向上に努めること。また、将来的な配車アプリの導入を目指し、調査・研究を行うこと。
- ・運行地域ごとに利用状況を共有し、運行を持続するために自分たちが乗り続ける意識や責任感の醸成、利用率の維持や向上に向けた協議の場を持つこと。

## ◎総合的な観点から

### ①地域公共交通を『守り育てる意識』の醸成

- ・バスの乗り方教室や無料乗車デーの開催など、公共交通に親しむためのイベントや教育を実施し、公共交通を身近に感じてもらう取組を充実させること。
- ・米沢市・公共交通事業者・市民のそれぞれの役割を明確にし、実行してもらうために「地域公共交通利用促進条例」の制定に向けて検討を進めること。

### ②公共交通のあり方についての事業者との協議

- ・バスやタクシーの運転手不足を解消するために、大型車免許や2種免許等を取得するための補助を検討すること。
- ・バスやタクシーなどの既存の公共交通機関の空き時間の有効活用に向けた事業者との協議を進めること。

### ③地域公共交通へのデジタル化の導入

- ・効率的な運行を行うために、AI デマンドシステムや乗降データのオープンデータ化などのデジタル化・ICT化について先進自治体の情報収集や調査を行うこと。
- ・バスの乗換やバスと鉄道との乗継等をスムーズに行い、さらに、観光や医療等のサービスとの連携を行い、地域住民や観光客の利便性の向上・課題解決を図る MaaS の導入について、全庁的に検討すること。

### ④過大な財政負担を生まない財政面での検討

- ・市の財政負担を軽減するために、国や県の補助事業を十分に活用すること。
- ・町内会単位などで運行する「買物タクシー」などの市民協働型の取組については、市の財政負担の軽減にも繋がるため、公共交通を補完する手段に位置付け、他の地域へ積極的な周知に努め、支援についても検討を行うこと。

## 4 まとめ

現在、郊外部では順次デマンド型乗合タクシーの運行が開始されているが、市街地においても、バス停が遠いなど公共交通の利用が不便な地域があるため、市街地でもバス路線を補完するデマンド型乗合タクシーの運行を行うなど、公共交通不便地域の解消を進める必要がある。また、米沢市地域公共交通計画の基本方針では、目指すべき姿を「多様な世代・主体の活発な交流を促し、日々の活動に選ばれる公共交通」としているが、自家用車が移動手段の中心となっている本市の現状では、全世代の要望に対応できる公共交通網を構築することは難しいと考える。そのため、まずは免許返納者や障がい者・学生などの自家用車を持たない交通制約者が、どこに住んでいても誰もが買い物や通学に困らず移動できる環境の整備を優先するべきである。

さらに、バスやデマンド型乗合タクシーの運行エリアやダイヤについては、将来的には AI デマンド交通などの技術の導入が期待されるが、現時点では本市のような人口 10 万人未満の都市では導入コストに見合った実績は期待できないため、現状では利用者の要望や実績などをもとに、より市民の満足度を高めるために運行内容を適宜に見直し、改善ができる体制の構築が必要である。特に、バスについては自家用車を持たない学生が多く、通学や日常生活における利用が見込めるため、今以上に学生の声に耳を傾ける機会を創出していただきたい。

一方で、市内全域でデマンド型乗合タクシーの運行が検討されているが、過度の財政負担や既存のタクシーやバスなど交通事業者との競合が生じないように、利用対象者を高齢者や障がい者などに限定することや、時間帯を限定するなどの条件設定が必要であると考えられる。

また、歩くことが可能な学生などの利用を促すためにバスの利用料金の価格を値下げするなど、バスの利用を促進する取組が必要であり、交通事業ごとに利用者層のターゲットを明確にし、それぞれの利用者の満足度を上げることが重要である。

さらに、幼児や小学生向けにバスの乗り方教室を開催するなど、幼少期から公共交通に親しみを持ってもらい日頃の利用につなげていく取組や、運行状況を市民と共有し、

「自分たちが乗り続けなければ公共交通が維持できない。」という責任感を持ってもらうような施策も必要である。

また、利便性の高い公共交通を持続するために市民・事業者・行政のそれぞれが果たすべき役割を明確にし、公共交通を「守り育てる」意識を醸成するための施策実現に向けて、尚一層の努力を期待する。

総務文教常任委員会

委員長	古山悠生	委員	我妻徳雄
副委員長	齋藤千恵子	委員	遠藤隆一
委員	佐野洋平	委員	高橋 壽
委員	太田克典	委員	山田 富佐子