

## 1. 調査事業の結果報告（概要版）

## 1-1 上位・関連計画にみる米沢市のまちづくりとして公共交通に求められること

- 市が目指す将来像「ひとが輝き 創造し続ける 学園都市・米沢」の実現に向けて、重点事業9（「コンパクト・プラス・ネットワーク」のまちづくりの推進）として公共交通機関の充実が求められている。
- 「大学と連携した学園都市の推進」に向けて、学生のニーズに対応した利便性の高い公共交通機関等の整備推進が求められている。
- 「コンパクトで魅力あふれる快適な都市づくり」に向けて、誘導区域内を快適に移動できるとともに、都市機能誘導区域と周辺地域を円滑に移動することができる利便性の高い公共交通ネットワークの構築が求められている。
- その他、新市庁舎が令和3年5月開庁予定、米沢市立病院が令和5年度開院予定（三友堂病院と併設）であり、施設整備に対応した公共交通の見直しが必要である。

## 米沢市まちづくり総合計画 基本構想・後期基本計画（案）

計画期間	基本構想：平成28年度～令和7年度（2016年度～2025年度） 後期基本計画：令和3年度～令和7年度（2021年度～2025年度）
将来像・基本理念	目指す将来像：ひとが輝き 創造し続ける 学園都市・米沢 基本理念：市民が積極的に参加するまちづくり
基本目標	【基本目標1】挑戦し続ける活力ある産業のまちづくり 【基本目標2】郷土をつくる人材が育つ、教育と文化のまちづくり 【基本目標3】子育てと健康長寿を支えるまちづくり 【基本目標4】自然と都市の魅力が調和し、賑わいと交流を促すまちづくり 【基本目標5】安全安心に暮らせるまちづくり 【基本目標6】持続可能なまちづくり（協働・行政経営）
公共交通に関連する施策	○後期重点事業 9「コンパクト・プラス・ネットワーク」のまちづくりの推進 ・米沢市地域公共交通計画を策定し、持続可能な公共交通ネットワークの形成を推進します。 ○施策4-3 利便性の高い道路・交通網の整備 4-3-3 公共交通機関の充実 ・市民バスと乗合タクシーの運行を継続しながら、利便性の向上に努めるとともに、持続可能な公共交通ネットワークの形成を推進するため、米沢市地域公共交通計画を策定します。 ○施策2-5 大学と連携した学園都市の推進 2-5-1 学生が生活しやすいまちづくりの推進 ・学生のニーズに対応した利便性の高い公共交通機関等の整備を推進します。

## 米沢市都市計画マスタープラン及び立地適正化計画

計画期間	令和2年度～令和22年度（2020年度～2040年度）
将来都市像	健康で安全・安心に暮らせる、魅力あふれる交流拠点都市・米沢
基本理念	自然・歴史・文化と都市とが調和する、持続可能なまちづくり
都市づくりの基本方針	基本方針1 コンパクトで魅力あふれる快適な都市づくり 基本方針2 暮らしを支える交通環境と安全・安心が確保された都市づくり 基本方針3 周辺地域と市街地が調和する都市づくり
立地適正化計画の基本方針	基本方針1 効率的で持続可能な集約型の都市づくり 基本方針2 暮らしに密接する都市機能が確保された都市づくり 基本方針3 安全で安心な人にやさしい都市づくり
立地適正化計画における都市機能・居住を誘導するための施策（公共交通に関する記述）	○公共交通及び交通ネットワークの利便性の向上 ・徒歩でも移動可能なコンパクトなまちづくりを目指し、誘導区域内を快適に移動できるとともに、都市機能誘導区域と周辺地域を円滑に移動することができる利用しやすく利便性の高い公共交通ネットワークの構築に向けて検討を行います。 ・また、市街地交通ネットワークを強化することにより、市街地へのアクセス性を向上させるとともに、市街地内の公共交通とあわせて観光施設や商業施設等が連携し、市民や来訪者による回遊性を促進し、まちなかの活力向上を目指します。 【地域公共交通計画策定事業】 【市民バス等運行事業】

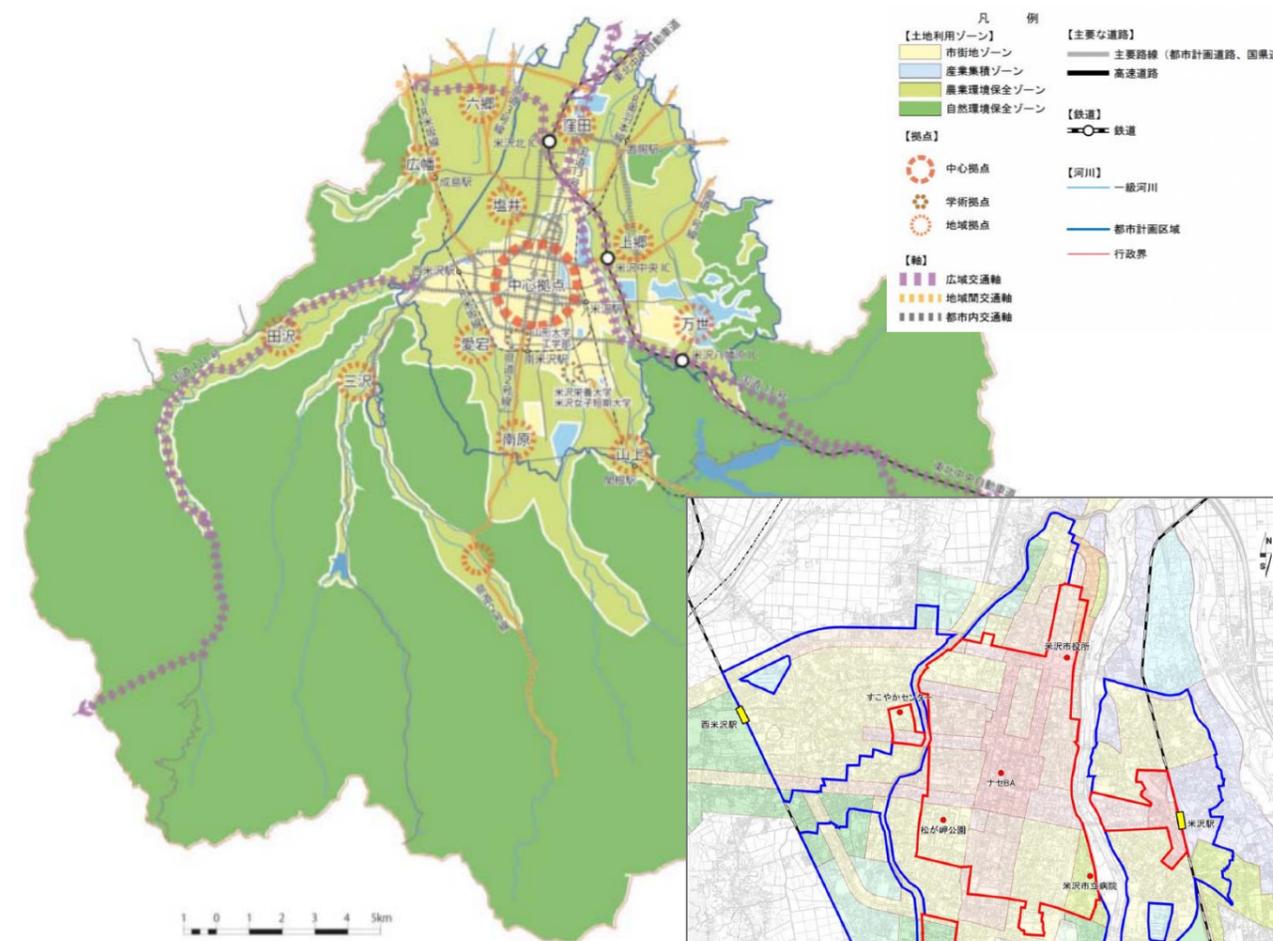


図 将来都市構造図



図 立地適正化計画の都市機能誘導区域及び居住誘導区域

# 1-2 米沢市の地域特性・移動特性

○平成7年から人口は減少傾向、平成27年には85,520人と10千人以上（約1割）減少している。  
○高齢化率は増加傾向で平成27年は28.4%、年少人口は減少傾向で平成27年は12.3%である。

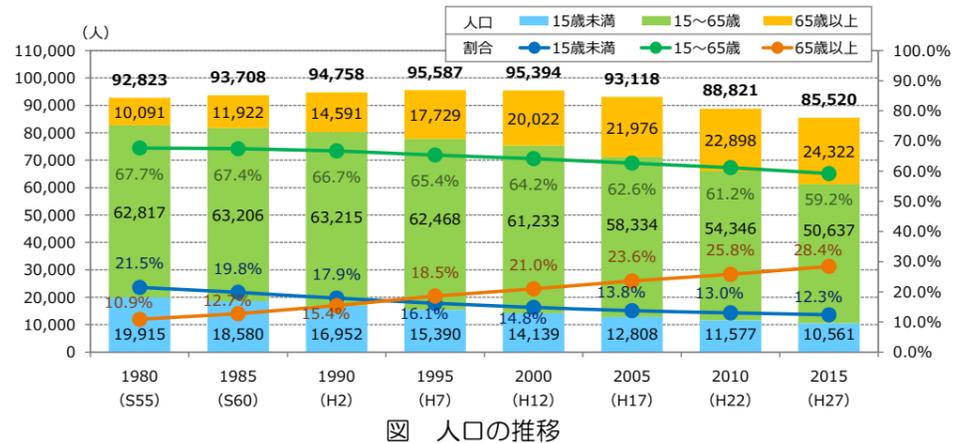
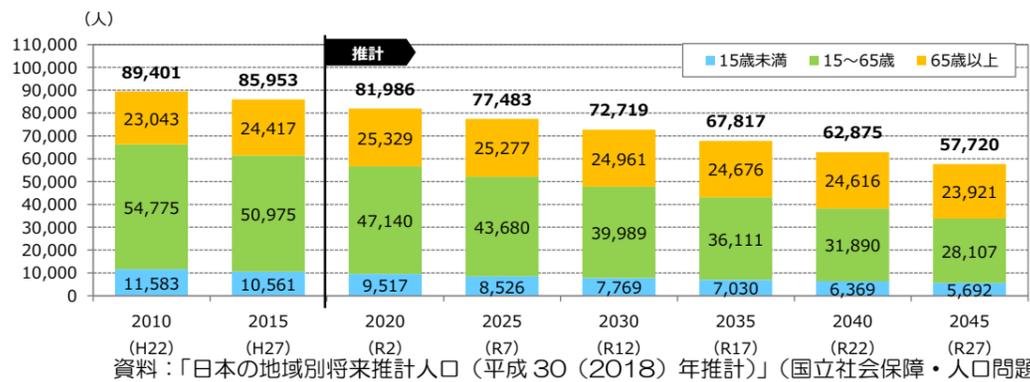


図 人口の推移

資料：国勢調査

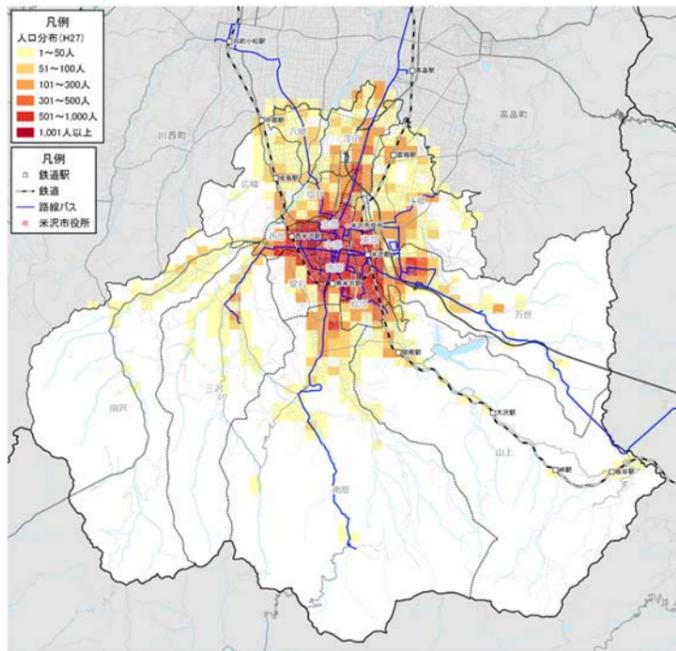
○将来的にも人口減少・少子高齢化がさらに進行。



資料：「日本の地域別将来推計人口（平成30（2018）年推計）」（国立社会保障・人口問題研究所）

○人口分布は、市街地に集中。

※市街地：東部、北部、南部、西部、中部、松川地区



資料：平成27年国勢調査（500mメッシュ）

○主要施設の多くは、市街地に立地。

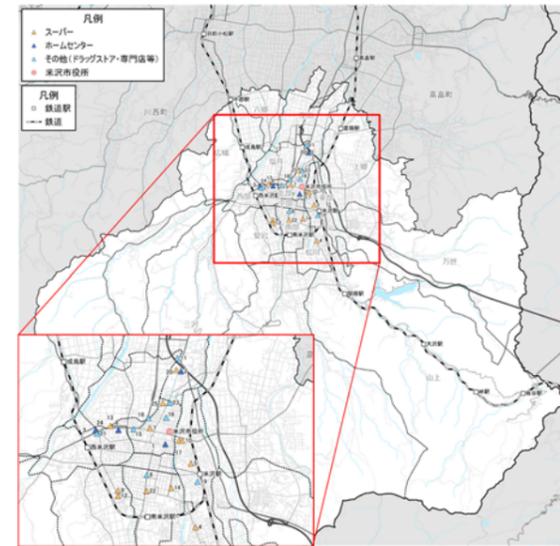


図 商業施設の立地状況

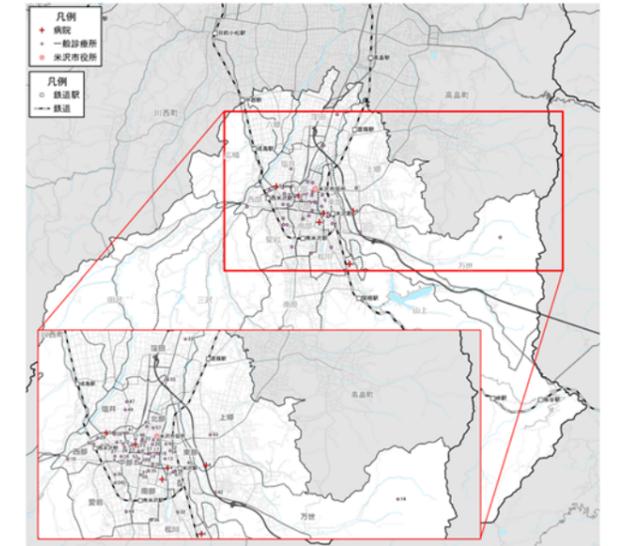


図 医療施設の立地状況

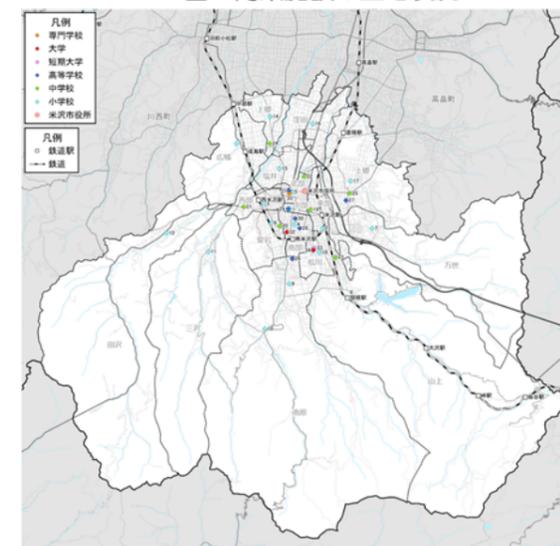


図 教育施設の立地状況

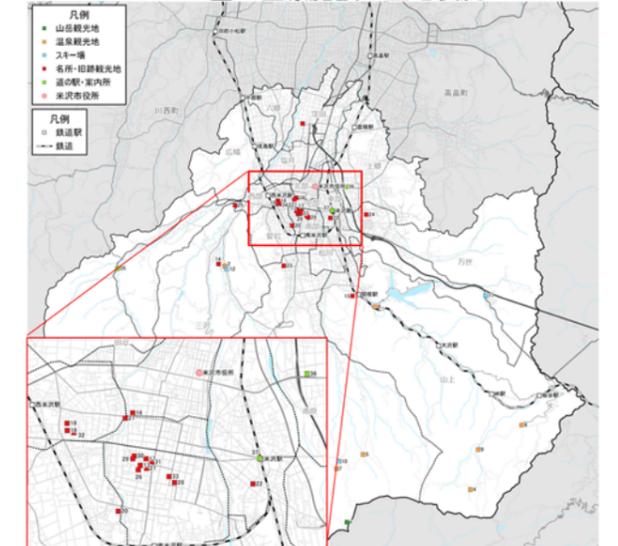


図 観光施設の立地状況

○市民の通勤・通学は9割前後が市内移動。隣接自治体からの流入が見られる。

通勤	100人未満	100人以上 500人未満	500人以上
他市町村から本市への移動（流入）	→	→	→
本市から他市町村への移動（流出）	←	←	←

通学	100人未満	100人以上 500人未満	500人以上
他市町村から本市への移動（流入）	→	→	→
本市から他市町村への移動（流出）	←	←	←

資料：平成27年国勢調査

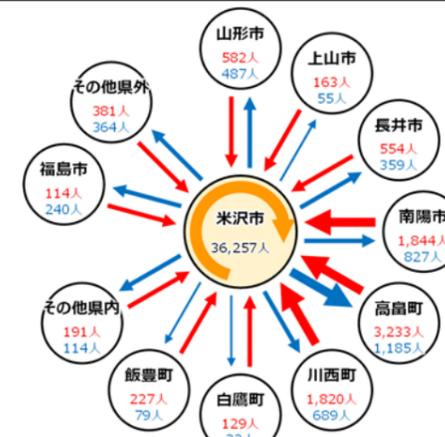


図 通勤流動（平成27年）

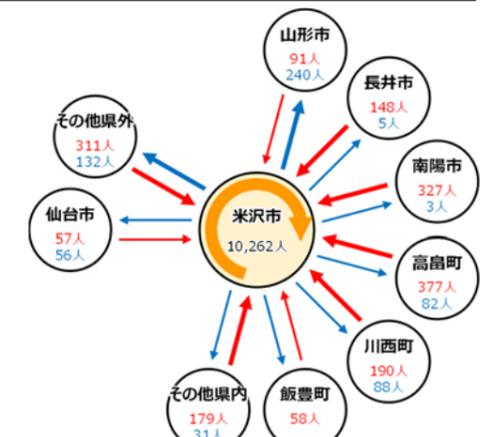


図 15歳以上の通学流動（平成27年）

### 1-3 米沢市の地域公共交通ネットワークの現状

- 市内には鉄道駅が9駅。
- バス交通は、路線バス6路線、市民バス・市街地循環バス、のりあいタクシー。
- バス交通の利用は減少し続けており、特に路線バスの輸送量をみると白布温泉線と小野川線以外は非常に小さい(2~6人)。
- 市内には地域間幹線系統及び地域内フィーダー系統といった国庫補助路線がなく、県補助と市町負担で維持している。

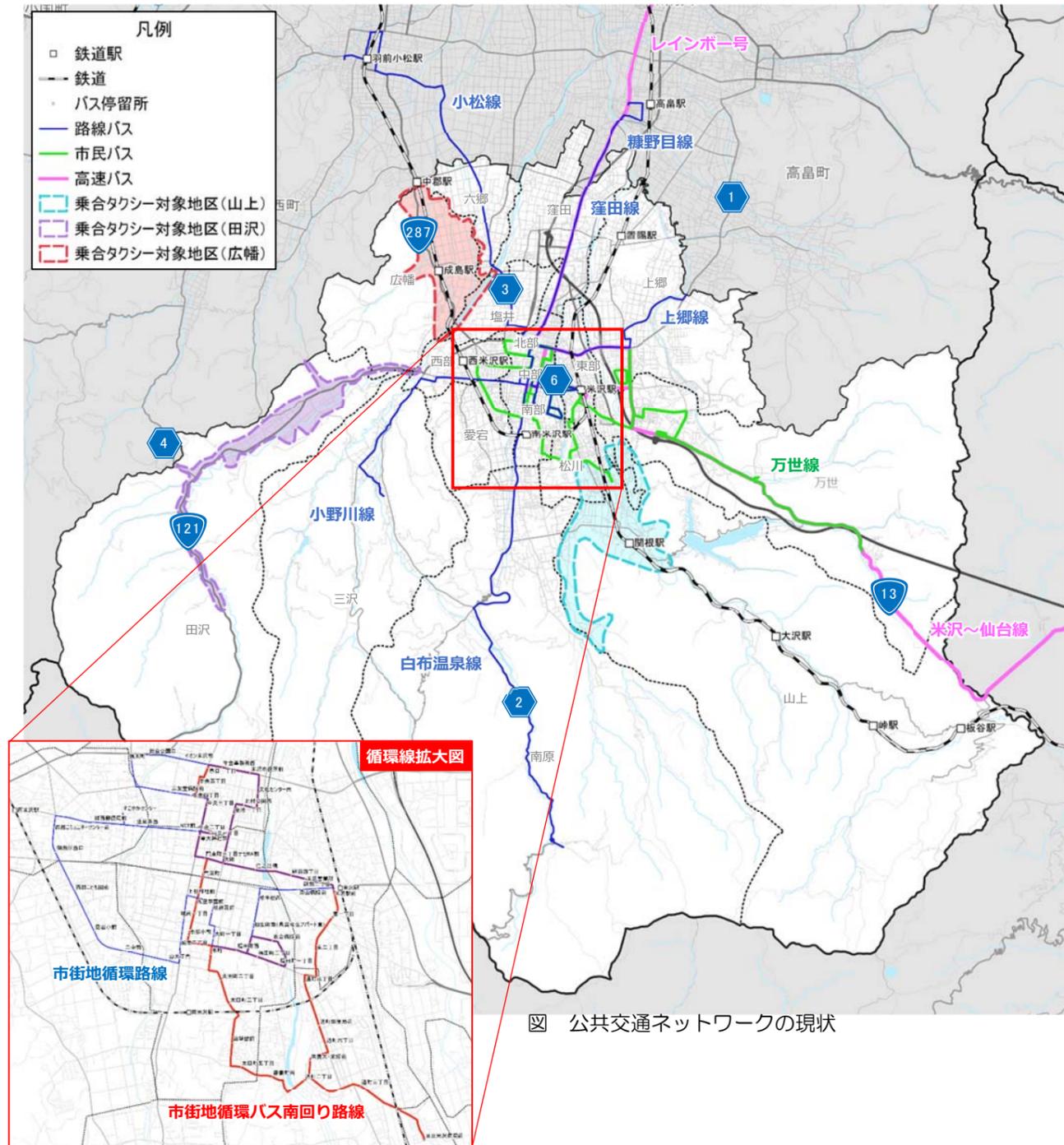


図 公共交通ネットワークの現状

表 路線バス運行実績(令和元年度(2018年10月~2019年9月))

路線名	輸送人員(人)	経常費用(千円)	経常収入(千円)			収支率(%)	補助金等(千円)			米沢市負担額(千円)	乗車密度	輸送量
			合計	輸送収入	営業外収入		県単	特別交付	他市町負担額			
白布温泉線	52,442	30,544	16,752	16,516	235	54.84	1,677	0	0	12,115	3.0	20
小野川線	36,534	16,446	11,951	11,824	126	72.66	547	0	0	3,948	3.4	22
小松線	4,970	9,571	2,321	2,247	73	24.25	881	0	2,785	3,583	1.4	3
上郷線	14,300	14,371	3,672	3,562	110	25.55	1,301	0	6,119	3,278	1.8	4
窪田線	15,644	7,003	2,774	2,720	53	39.61	514	0	0	3,715	2.0	6
糠野目線	8,627	1,478	1,276	1,265	11	86.35	24	0	48	129	4.6	2
合計	132,517	79,413	38,746	38,134	608	48.79	4,944	0	8,952	26,768	-	-

表 市民バス運行実績(令和元年度)

資料: 山交バス株式会社

路線名	輸送人員(人)	経常費用(千円)	経常収入(千円)			収支率(%)	補助金等(千円)			米沢市負担額(千円)	乗車密度	輸送量
			合計	輸送収入	営業外収入		県単	特別交付	他市町負担額			
市街地循環路線(左回り)	43,788	27,315	15,641	15,567	74	57.26	3,730	0	0	7,944	11.85	130
市街地循環路線(右回り)	48,317										13.62	150
市街地循環バス南回り路線	24,724	15,204	4,779	4,779	-	31.43	1,034	0	0	14,170	3.6	15
万世線	22,334	21,369	4,459	4,459	0	20.87	948	0	0	15,961	3.6	29
万世線(直行便)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
合計	139,163	63,888	24,879	24,805	74	38.94	5,712	0	0	38,075	-	-

資料: 米沢市資料

表 のりあいタクシー運行実績(令和元年度)

地域	利用者数(人)	利用者収入(千円)	負担額(千円)	利用収支率(%)	補助金等		利用者1人当たりの運行経費(円)	1便当たりの人数(人)
					県単(千円)	特別交付		
山上	5,803	2,061	6,269	32.88	908	-	1,080	2.5
田沢	2,062	1,439	3,144	45.78	597	-	1,525	1.6
広幡	945	395	2,534	15.61	500	-	2,682	1.3
合計	8,810	3,897	11,948	32.61	2,005	-	5,287	5

資料: 米沢市資料

1-4 実態・ニーズ把握調査等の速報（概要）

1-4-1 市民アンケート

○日常生活における主な移動手段は、15～19歳が「家族・知人の送迎」「自転車」、20歳以上は「車」が多い。目的地は「市内」中心。

表 通勤・通学の移動手段（年齢別クロス）

通勤・通学の移動手段	回答者数 (n)	回答数 (MA)	鉄道	路線バス	のりあいタクシー	タクシー	自分の車	家族・知人の送迎	スクールバス・送迎バス	バイク	自転車	徒歩	上記以外	無回答
15～19歳	53	107	10	4	1	0	2	35	0	1	37	17	0	0
20～29歳	82	98	3	1	0	0	66	4	0	2	9	8	3	2
30～39歳	142	154	0	0	0	1	132	2	1	3	5	7	3	0
40～49歳	187	204	0	1	0	1	172	5	0	4	7	9	2	3
50～59歳	192	215	2	2	1	1	180	2	1	1	8	14	2	1
60～64歳	120	131	2	2	1	0	109	2	0	2	4	6	1	2
65～69歳	95	106	0	2	4	0	84	3	0	0	4	4	3	2
70～74歳	36	44	1	1	1	1	32	1	0	1	2	1	0	3
75～79歳	12	18	0	1	1	1	6	1	0	0	4	2	0	2
80歳以上	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
無回答	2	2	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
合計	921	1,079	18	15	9	5	783	55	2	15	80	68	14	15

表 買い物時の移動手段（年齢別クロス）

買い物時の移動手段	回答者数 (n)	回答数 (MA)	鉄道	路線バス	のりあいタクシー	タクシー	自分の車	家族・知人の送迎	スクールバス・送迎バス	バイク	自転車	徒歩	上記以外	無回答
15～19歳	59	78	0	0	0	0	1	33	0	0	23	7	0	14
20～29歳	89	102	0	0	0	0	75	12	0	1	5	4	2	3
30～39歳	157	171	1	1	0	1	142	11	1	0	1	4	2	7
40～49歳	223	236	0	0	0	1	207	7	0	2	5	1	1	12
50～59歳	244	269	0	2	1	2	226	11	0	1	6	12	1	7
60～64歳	189	208	0	3	0	2	162	7	0	3	12	7	1	11
65～69歳	241	263	1	5	3	1	195	19	0	0	8	9	2	20
70～74歳	200	218	2	3	1	2	160	14	0	2	6	7	0	21
75～79歳	160	180	1	3	2	1	97	39	0	1	13	6	0	17
80歳以上	6	6	0	0	0	0	4	2	0	0	0	0	0	0
無回答	33	34	0	0	0	0	2	2	0	0	2	0	0	28
合計	1,601	1,765	5	17	7	10	1,271	157	1	10	81	57	9	140



図 通勤先（市内）

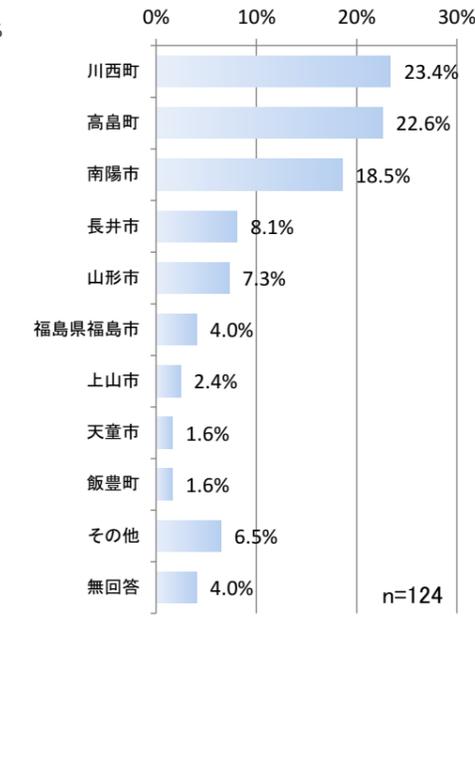


図 通勤先（市外）

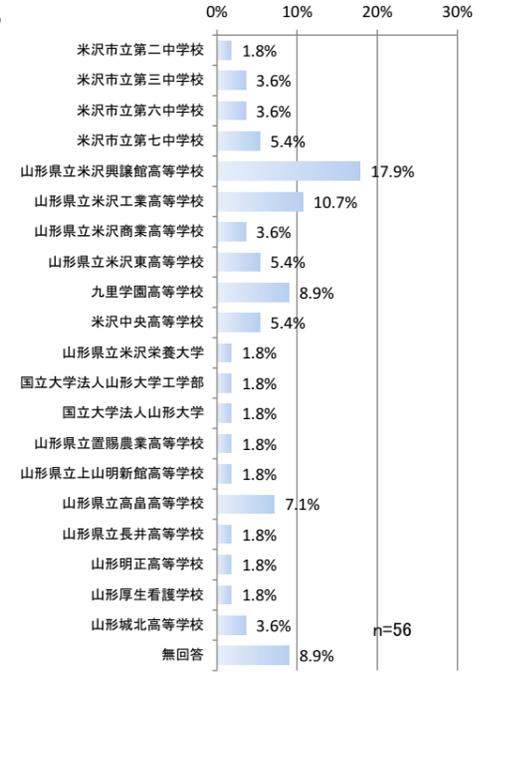


図 通学先

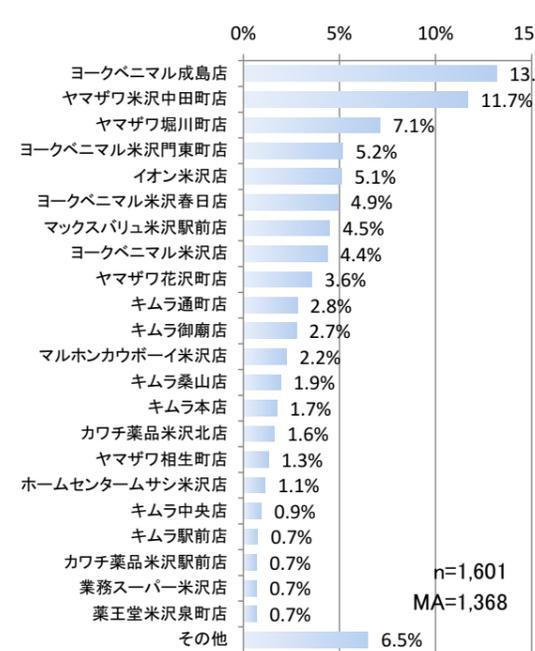


図 買い物先（市内）

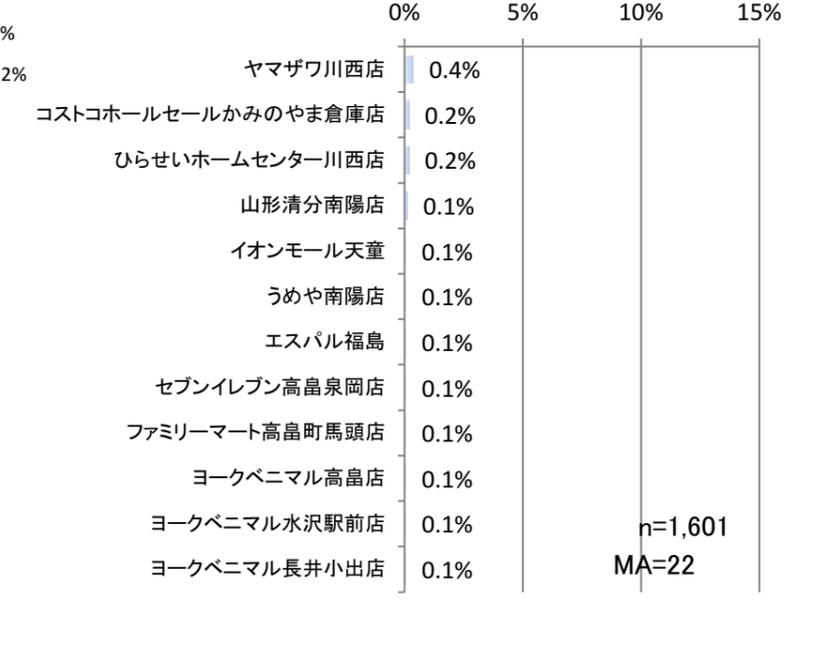


図 買い物先（市外）

表 通院時の移動手段（年齢別クロス）

通院時の移動手段	回答者数 (n)	回答数 (MA)	鉄道	路線バス	のりあいタクシー	タクシー	自分の車	家族・知人の送迎	送迎バス	バイク	自転車	徒歩	上記以外	無回答
15～19歳	8	9	1	0	0	0	0	7	0	0	0	1	0	0
20～29歳	17	18	0	0	0	0	15	2	0	0	0	0	1	0
30～39歳	33	34	0	1	0	0	29	1	0	1	0	1	0	1
40～49歳	49	52	0	0	0	0	43	5	0	1	1	0	0	2
50～59歳	121	127	0	2	2	0	114	2	0	1	1	3	0	2
60～64歳	114	122	0	3	0	1	95	8	1	2	5	3	1	3
65～69歳	172	191	0	6	5	4	141	13	1	1	5	4	2	9
70～74歳	143	157	2	0	1	2	125	14	0	2	3	3	0	5
75～79歳	144	167	1	4	3	5	90	40	2	1	11	5	1	4
80歳以上	6	8	0	0	0	1	3	2	0	0	0	1	0	1
無回答	2	2	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0
合計	809	887	4	16	11	13	656	94	4	9	27	21	5	27

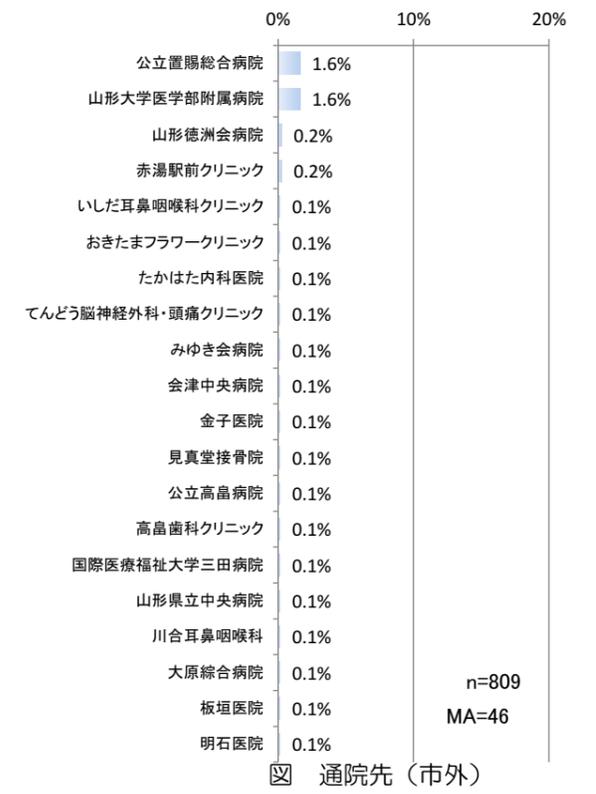
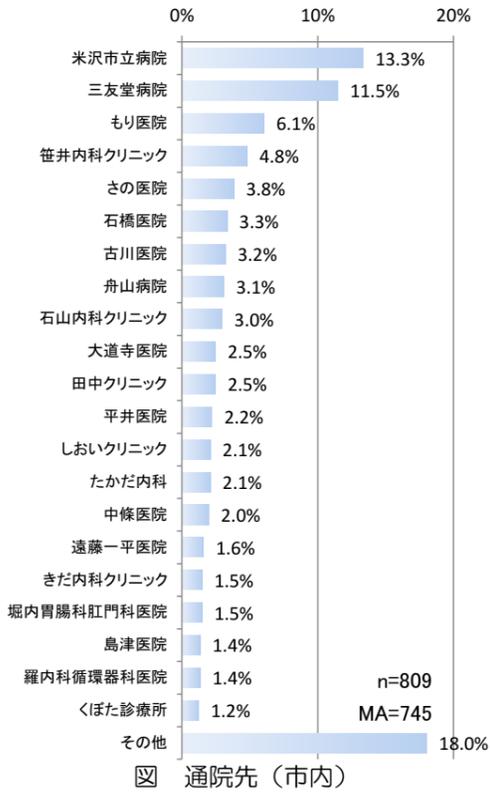
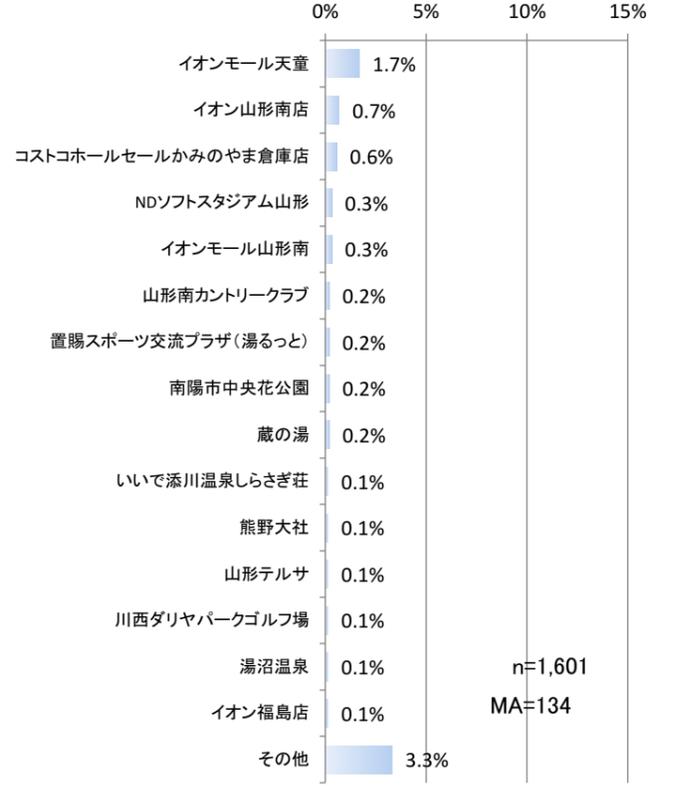


表 その他の移動手段 (年齢別クロス)

その他の移動手段	回答者数 (n)	回答数 (MA)	鉄道	路線バス	のりあいタクシー	タクシー	自分の車	家族・知人の送迎	スクールバス・送迎バス	バイク	自転車	徒歩	上記以外	無回答
15～19歳	59	79	2	0	0	0	1	25	1	0	19	5	0	26
20～29歳	89	102	3	0	0	0	54	6	0	1	3	3	2	30
30～39歳	157	167	2	1	0	0	81	12	1	0	1	2	1	66
40～49歳	223	231	1	0	0	0	122	8	0	1	2	1	0	96
50～59歳	244	263	6	5	0	2	127	11	0	1	1	5	2	103
60～64歳	189	200	1	2	0	2	96	6	0	1	6	3	0	83
65～69歳	241	256	1	4	2	1	96	11	1	2	6	4	0	128
70～74歳	200	211	2	3	2	0	79	9	2	1	2	2	0	109
75～79歳	160	174	1	2	2	1	53	26	2	0	3	5	0	79
80歳以上	6	6	0	0	0	0	4	2	0	0	0	0	0	0
無回答	33	33	0	0	0	0	1	2	0	0	0	0	0	30
合計	1,601	1,722	19	17	6	6	714	118	7	7	43	30	5	750



1-4-2 民生委員アンケート

○運転免許を持っておらず、車を自由に運転出来ない方の移動手段は「家族や知人の送迎」「タクシー」が中心。  
 ○移動手段に関する事としては「バス停まで遠い」「バスの本数が少ない」「冬期にバス停での待ち時間は辛い」「のりあいタクシーの利用方法が分からない」「交通費が高い」等。

表 買い物時の移動手段（地区別クロス）

	回答者数 (n)	回答数 (MA)	徒歩	自転車	車	家族や知人の送迎	路線バス	タクシー	介護タクシー	のりあいタクシー	その他	無回答
東部	20	59	16	16	4	8	2	13	0	0	0	0
100.0%	295.0%	80.0%	80.0%	20.0%	40.0%	10.0%	65.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
西部	16	52	12	14	1	10	8	3	2	1	1	0
100.0%	325.0%	75.0%	87.5%	6.3%	62.5%	50.0%	18.8%	12.5%	6.3%	6.3%	0.0%	0.0%
南部	13	39	10	8	0	6	3	5	3	0	3	1
100.0%	300.0%	76.9%	61.5%	0.0%	46.2%	23.1%	38.5%	23.1%	0.0%	23.1%	7.7%	7.7%
北部	13	34	10	8	2	7	1	5	1	0	0	0
100.0%	261.5%	76.9%	61.5%	15.4%	53.8%	7.7%	38.5%	7.7%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
松川	11	40	9	7	1	9	4	8	1	0	1	0
100.0%	363.6%	81.8%	63.6%	9.1%	81.8%	36.4%	72.7%	9.1%	0.0%	9.1%	0.0%	0.0%
上郷	11	30	3	5	2	11	2	5	0	0	2	0
100.0%	272.7%	27.3%	45.5%	18.2%	100.0%	18.2%	45.5%	0.0%	0.0%	18.2%	0.0%	0.0%
南原	10	23	3	5	0	7	4	3	0	0	1	0
100.0%	230.0%	30.0%	50.0%	0.0%	70.0%	40.0%	30.0%	0.0%	0.0%	10.0%	0.0%	0.0%
山上	8	19	2	1	0	6	0	4	0	4	2	0
100.0%	237.5%	25.0%	12.5%	0.0%	75.0%	0.0%	50.0%	0.0%	50.0%	25.0%	0.0%	0.0%
愛宕	6	18	4	5	1	4	0	3	0	0	1	0
100.0%	300.0%	66.7%	83.3%	16.7%	66.7%	0.0%	50.0%	0.0%	0.0%	16.7%	0.0%	0.0%
三沢	6	12	2	1	1	5	2	1	0	0	0	0
100.0%	200.0%	33.3%	16.7%	16.7%	83.3%	33.3%	16.7%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
広幡	5	13	0	3	0	4	0	2	0	4	0	0
100.0%	260.0%	0.0%	60.0%	0.0%	80.0%	0.0%	40.0%	0.0%	80.0%	0.0%	0.0%	0.0%
塩井	5	18	5	5	0	4	1	2	1	0	0	0
100.0%	360.0%	100.0%	100.0%	0.0%	80.0%	20.0%	40.0%	20.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
六郷	4	9	1	2	0	3	1	1	0	1	0	0
100.0%	225.0%	25.0%	50.0%	0.0%	75.0%	25.0%	25.0%	0.0%	25.0%	0.0%	0.0%	0.0%
田沢	2	3	0	0	0	2	0	0	0	1	0	0
100.0%	150.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	50.0%	0.0%	0.0%	0.0%
中部	7	21	7	2	3	4	1	4	0	0	0	0
100.0%	300.0%	100.0%	28.6%	42.9%	57.1%	14.3%	57.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
万世	8	14	2	2	2	5	1	2	0	0	0	0
100.0%	175.0%	25.0%	25.0%	25.0%	62.5%	12.5%	25.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
窪田	9	23	4	7	1	7	0	4	0	0	0	0
100.0%	256.6%	44.4%	77.8%	11.1%	77.8%	0.0%	44.4%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
お茶屋町	4	12	1	1	4	4	0	2	0	0	0	0
100.0%	300.0%	25.0%	25.0%	100.0%	100.0%	0.0%	50.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
合計	158	439	91	92	22	106	30	67	8	11	11	1
100.0%	277.8%	57.6%	58.2%	13.9%	67.1%	19.0%	42.4%	5.1%	7.0%	7.0%	0.6%	0.6%

表 通院時の移動手段（地区別クロス）

	回答者数 (n)	回答数 (MA)	徒歩	自転車	車	家族や知人の送迎	路線バス	タクシー	介護タクシー	のりあいタクシー	その他	無回答
東部	20	59	12	11	5	11	2	16	1	1	0	0
100.0%	295.0%	60.0%	55.0%	25.0%	55.0%	10.0%	80.0%	5.0%	5.0%	0.0%	0.0%	0.0%
西部	16	52	11	6	2	12	10	8	1	0	1	1
100.0%	325.0%	68.8%	37.5%	12.5%	75.0%	62.5%	50.0%	6.3%	0.0%	6.3%	6.3%	6.3%
南部	13	33	3	4	1	6	4	8	2	0	3	2
100.0%	253.8%	23.1%	30.8%	7.7%	46.2%	30.8%	61.5%	15.4%	0.0%	23.1%	15.4%	15.4%
北部	13	28	7	4	0	9	2	6	0	0	0	0
100.0%	215.4%	53.8%	30.8%	0.0%	69.2%	15.4%	46.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
松川	11	36	6	6	2	8	4	9	1	0	0	0
100.0%	327.3%	54.5%	54.5%	18.2%	72.7%	36.4%	81.8%	9.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
上郷	11	30	3	4	3	9	1	8	1	0	1	0
100.0%	272.7%	27.3%	36.4%	27.3%	81.8%	9.1%	72.7%	9.1%	0.0%	9.1%	0.0%	0.0%
南原	10	22	0	4	2	7	3	5	1	0	0	0
100.0%	220.0%	0.0%	40.0%	20.0%	70.0%	30.0%	50.0%	10.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
山上	8	18	1	0	0	7	0	5	0	4	1	0
100.0%	225.0%	12.5%	0.0%	0.0%	87.5%	0.0%	62.5%	0.0%	50.0%	12.5%	0.0%	0.0%
愛宕	6	17	4	2	0	5	1	4	1	0	0	0
100.0%	283.3%	66.7%	33.3%	0.0%	83.3%	16.7%	66.7%	16.7%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
三沢	6	12	1	1	1	6	1	1	0	0	1	0
100.0%	200.0%	16.7%	16.7%	16.7%	100.0%	16.7%	16.7%	0.0%	0.0%	16.7%	0.0%	0.0%
広幡	5	12	1	1	1	3	0	2	1	3	0	0
100.0%	240.0%	20.0%	20.0%	20.0%	60.0%	0.0%	40.0%	20.0%	60.0%	0.0%	0.0%	0.0%
塩井	5	18	3	4	1	4	1	3	1	1	0	0
100.0%	360.0%	60.0%	80.0%	20.0%	80.0%	20.0%	60.0%	20.0%	20.0%	0.0%	0.0%	0.0%
六郷	4	7	0	0	0	3	1	1	0	1	0	1
100.0%	175.0%	0.0%	0.0%	0.0%	75.0%	25.0%	25.0%	0.0%	25.0%	0.0%	25.0%	25.0%
田沢	2	3	0	0	0	2	0	0	0	1	0	0
100.0%	150.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	50.0%	0.0%	0.0%	0.0%
中部	7	18	5	1	1	6	0	5	0	0	0	0
100.0%	257.1%	71.4%	14.3%	14.3%	85.7%	0.0%	71.4%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
万世	8	17	2	2	2	7	2	2	0	0	0	0
100.0%	212.5%	25.0%	25.0%	25.0%	87.5%	25.0%	25.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
窪田	9	17	0	3	1	7	1	5	0	0	0	0
100.0%	188.9%	0.0%	33.3%	11.1%	77.8%	11.1%	55.6%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
お茶屋町	4	16	0	1	3	4	2	3	1	1	1	0
100.0%	400.0%	0.0%	25.0%	75.0%	100.0%	50.0%	75.0%	25.0%	25.0%	25.0%	0.0%	0.0%
合計	158	415	59	54	25	116	35	91	11	12	8	4
100.0%	262.7%	37.3%	34.2%	15.8%	73.4%	22.2%	57.6%	7.0%	7.6%	5.1%	2.5%	2.5%

表 買い物や通院の移動手段に関する事

買い物や通院の移動手段に関する事	件数
公共交通について（公共交通がない・不便）	18
スーパーやお店の近くに住んでいても購入した物を持って帰るのが出来ないで、どうしてもタクシー利用してしまう。病院は予約で行くのだが待ち時間があって疲れるのでタクシーの利用が多くなります。市立病院は遠いので直通の定期交通を多く欲しい。	
町内外への通院等へはなるべく公共の交通機関を利用したいと思うが、バス停が遠かったりするのでタクシーを利用することになる。そのため経費が掛かってしまう。	
移動手段は自家用車しかない地区なので。特に高齢者は家族の送迎やタクシーに頼るしかない。	
公共交通について（バスの本数・経路）	6
公共交通である(株)山交バスが1日に3本ほどと、利用に適した密度には程遠い。	
路線バスの運行は以前に比べて本数が減っているのが不便になった。以前に比べて路線が少なくなって利用出来なくなった。	
バスで行く場合、本数が少なく、帰りにはタクシーで帰る事が多いので、出費もかさむ。	
公共交通について（電車）	2
最寄りの駅まで遠い。	
電車の時間帯があわず、本数が少ない。	
経済的負担について	32
利用する移動手段はタクシーが多く、利用回数が多くなることにより支払い額も高額になる。そのため外出をしないようにしている事が現実である。	
病院に通院する場合、バス停までは、足が悪くて行けないので、タクシーを利用するが、利用料金が高額で大変です。国保の年金の方は、中々出かけられないとのこと。通院するにあたり、病院代よりタクシー代の方が高くなっている。	
通院する際(交通費と医療費)負担金が多い1回1万円程かかる。	
タクシーを利用して出かけるが、往復利用すると料金が高く負担が大きい。	
支援について（家族・コミュニティ等の支援）	12
近くにお店や病院(かかりつけ)がない為、どうしても知人や親戚を頼ったりタクシーを利用するしかない。近い所は徒歩や自転車で対応出来るが、遠い所は家族の運転に頼るしかなく外出を制限せざるを得ない。	
別に住んでいる娘などに買物に連れて行ってもらっているが回数が十分でない。	
近所の人や、親戚の人に頼む。すべてタクシーで言う人もいる。	
支援について（家族・知人等の支援がない、頼みづらい）	18
高齢者一人暮らしの人で別居している子供に車に乗せてもらって買い物等へ行くが、子供の都合に合わせてざるを得ない事を子供への気兼ねする。	
店や病院が遠い場合、家族、知人に車で送迎してもらうのに心苦しく思う時がある。	
介護支援メニューや親族、知人に依頼している様だが急に必要場合はガマンしかない。	
支援について（高齢者の運転）	3
知人の車に乗せて、買い物、通院の送迎を行っているが、その知人も高齢で安全面から考えても、高齢者が他人を乗せて運転することの不安が大きいと地域住民は心配している。しかし、それに頼らないと生活が難しい状況である。	
悪天候時の移動について	12
冬季の移動に苦慮している。特に降雪や吹雪の日の買い物、通院。冬は買い物難民になる恐れがある。	
冬になり、雪が降ったりしたとき(家族同居でない方)など外出したいけど足腰が悪いので手伝ってくれる方に迷惑かけてしまう。	
天候が悪い日は徒歩、自転車での移動が辛い。家族が都合の悪い日があると外出を控えざるを得ない。	
身体的な負担・不安について	8
JRの花沢路線橋を昇らなければならないことも高齢者にとっては負担である。	
近くにスーパーなどあるが足腰の弱っている高齢者が多く、徒歩での買い物も苦勞している。特に重い荷物になる時、運ぶことに不安を持つ人が多い。つい最近、男性で一人暮らし高齢者が買い物後、荷物を運ぶのに自転車を引いて帰ってきたとき、足腰に痛みを感じ、バランスを崩して転倒、立ち上がれずたまたま通りかかった方に助けてもらい帰れたという事例があった。	
身体的に不自由(足腰が弱っている) 頼れる人が居ない、リュックを背負っての買物の往復は年々大変だ、話し相手がない為、情報が入って来ない、福祉ボランティアについての情報が分からない、病院までのタクシー代が高つく、買物、通院だけでなく銀行(郵便局)難民である。	
その他	17
タクシー代金では中々使用できない。市内のように市民バスなど活用したい。のりあいタクシーが安くないか。	
のりあいタクシーの利用方法(予約のやり方等)が分からない。	
セブンイレブンは近い方だが、買うことができるものが限られている。日常生活に伴う(食料等)お店が無く大変困っている方が多い。移動販売が週に1回来てくれるとありがたいです。	
吾妻町は社会部があるため買い物のタクシーがある。でも決まった店のみ、出かけるのが不便な為部長の家に行けない。	
病院に行く場合、町まで買い物に行く場合、知人、親戚、家族の手を煩わせる事の無い様なシステムを考える事と思います。	

1-4-3 バス利用実態調査

○市街地を走る路線バスを対象に、区間別のOD\*をみると、バス利用者は米沢市街地部が大多数であり、特定区間では利用者がほぼ皆無であった。  
 ○市街地循環路線の運行ルートのみでのODは135人/日であり、全体の32.9%を占めた。  
 ○市街地循環路線以外の路線でも対応できる人数は275人/日であり、全体の67.1%を占めた。

※ODとは、「ある場所で乗車した旅客が、どこまで何人乗車しているか」を集計したデータ。ODのデータのOはOrigin（出発地）、DはDestination（目的地）を表し、ODデータとは発地と着地の組み合わせごとの利用者数を表すデータ。

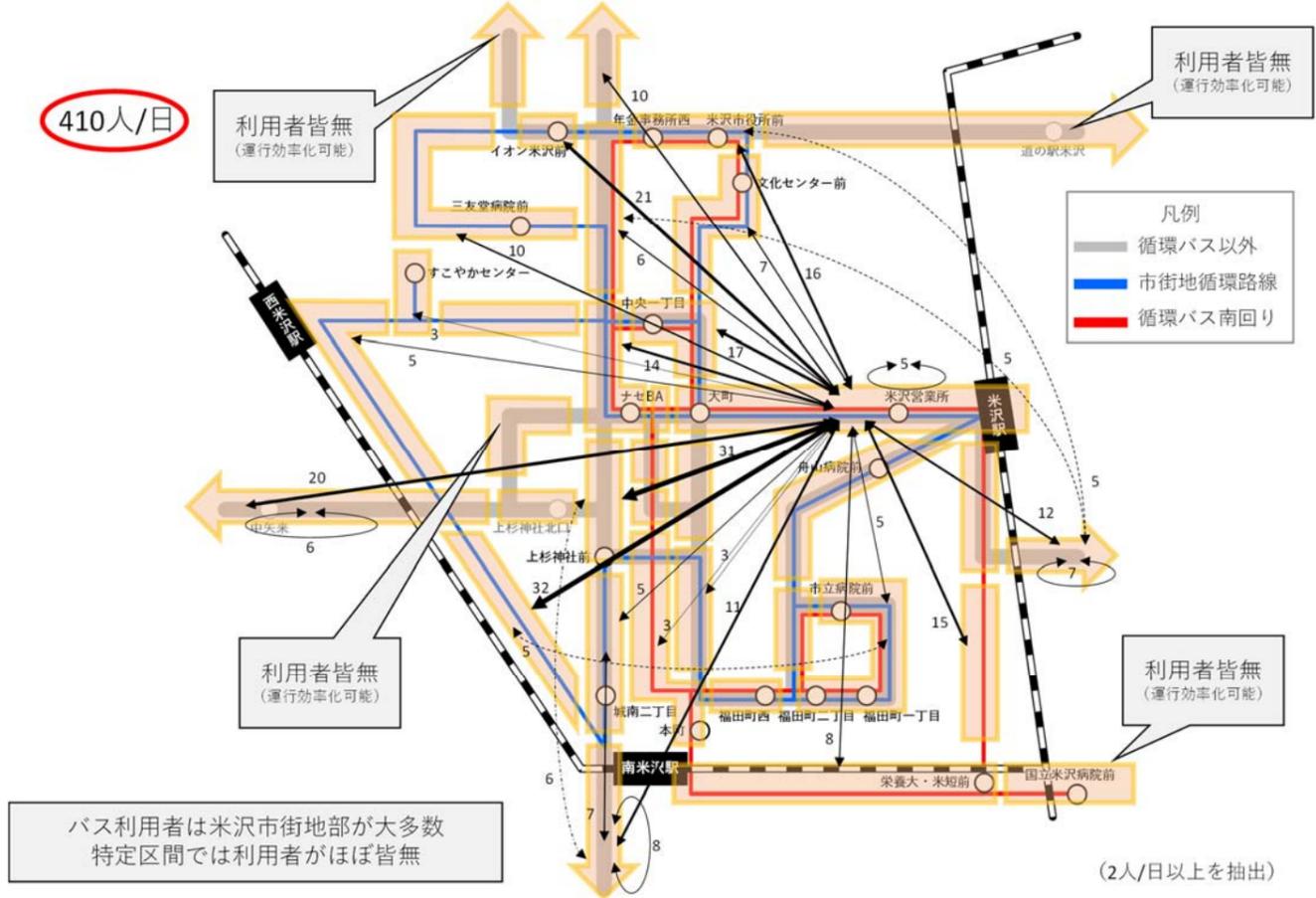


図 米沢市バス路線リンク別OD (全体)

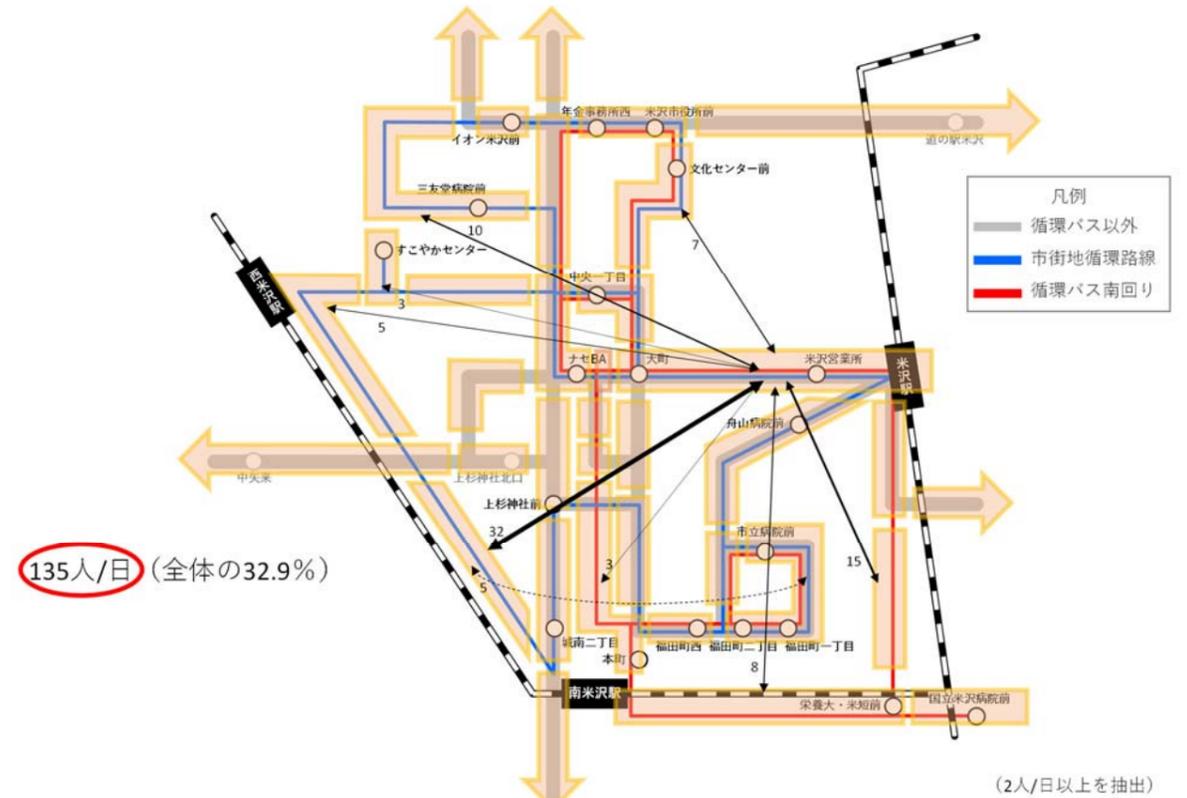


図 米沢市バス路線リンク別OD (循環2路線のみ対応可能なOD)

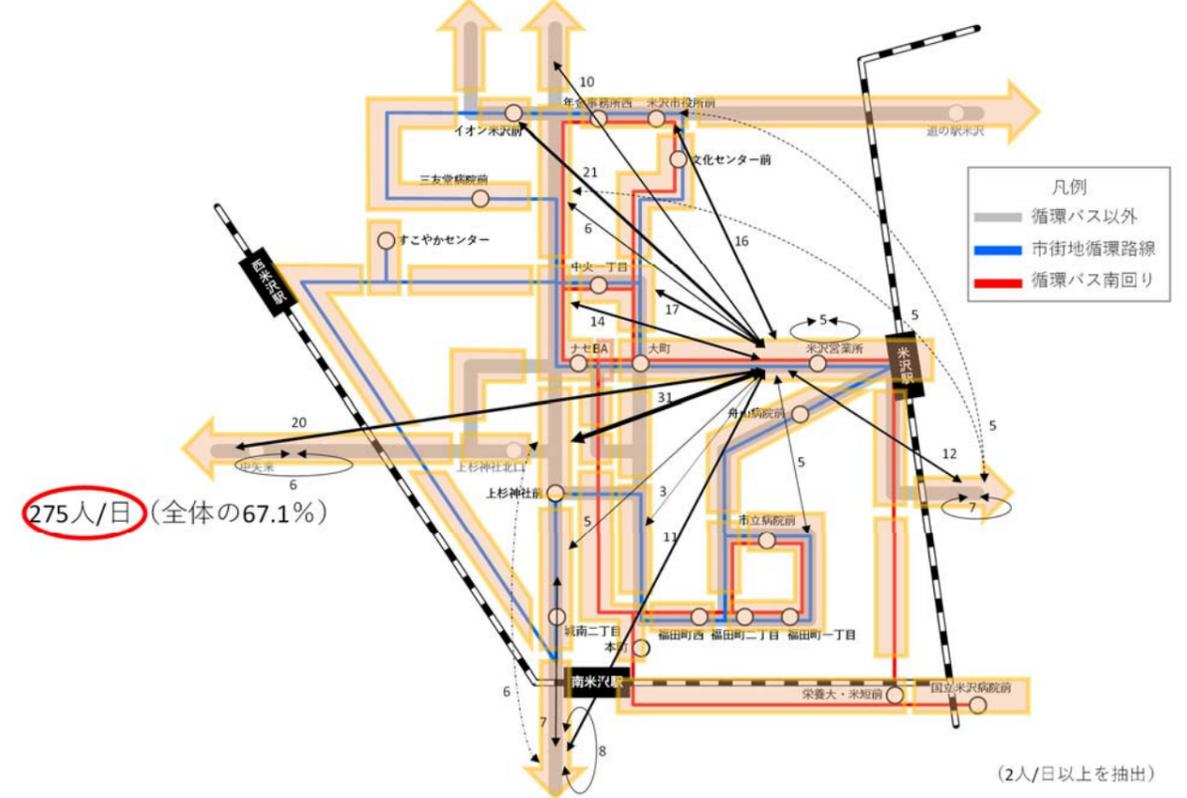


図 米沢市バス路線リンク別OD (循環2路線以外でも対応可能なOD)

1-4-4 米沢駅の改札口カウント調査

○高校生の移動手段は登下校時で異なる可能性がある。  
 ○平日夕方に米沢駅からバスが出ているが、鉄道を降りた後バスに乗り換える人が少ない。

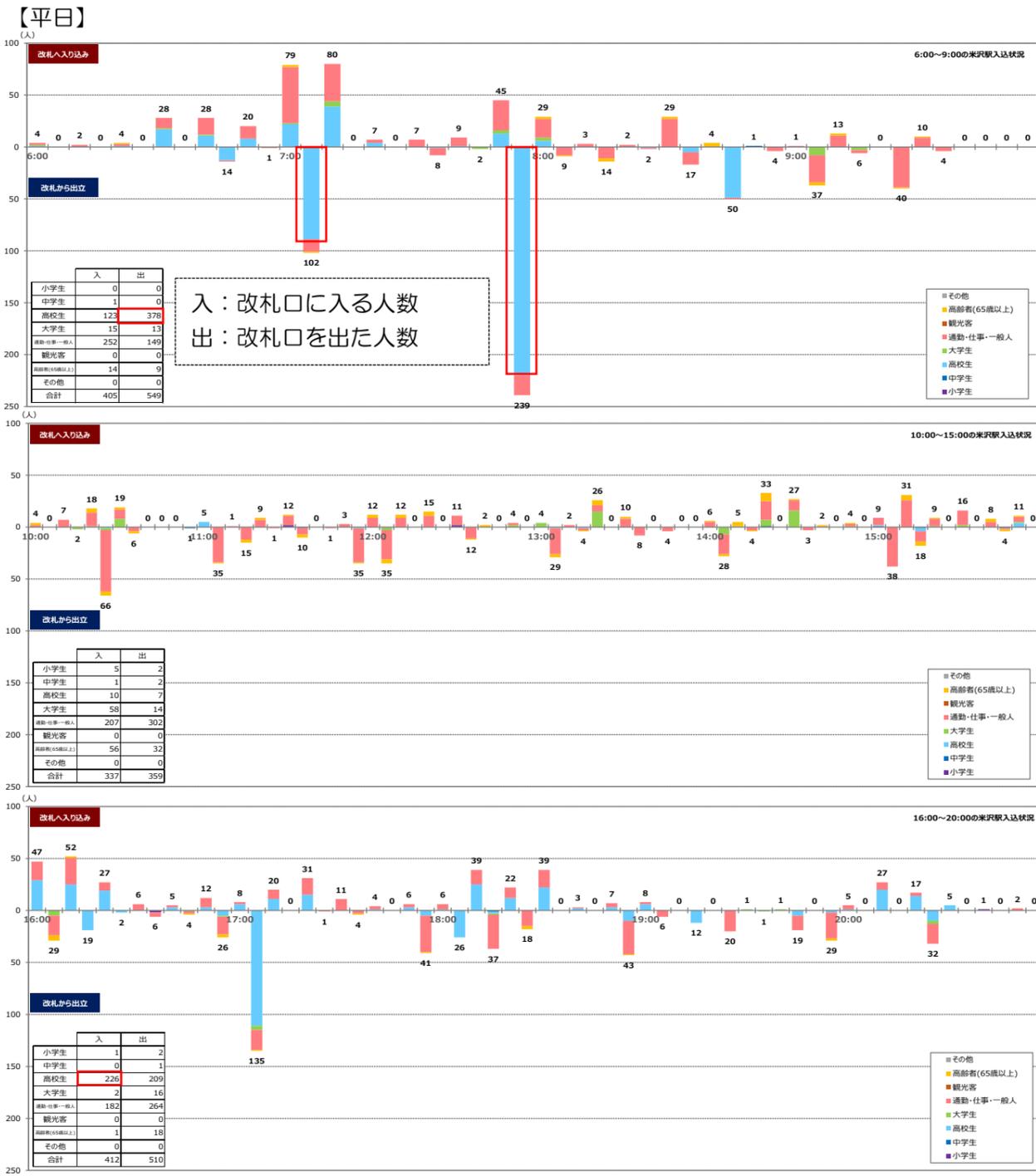


図 米沢駅の改札口の利用状況（平日）

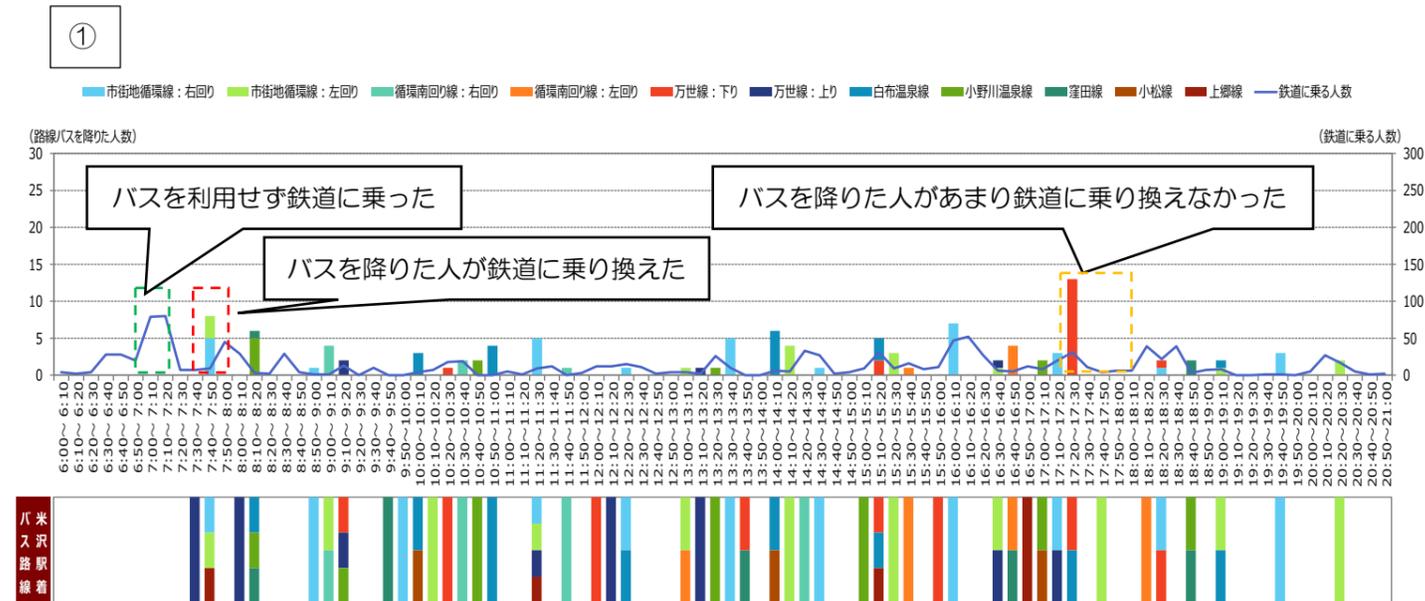


図 路線バスを降りた人と鉄道に乗った人との関係（平日）

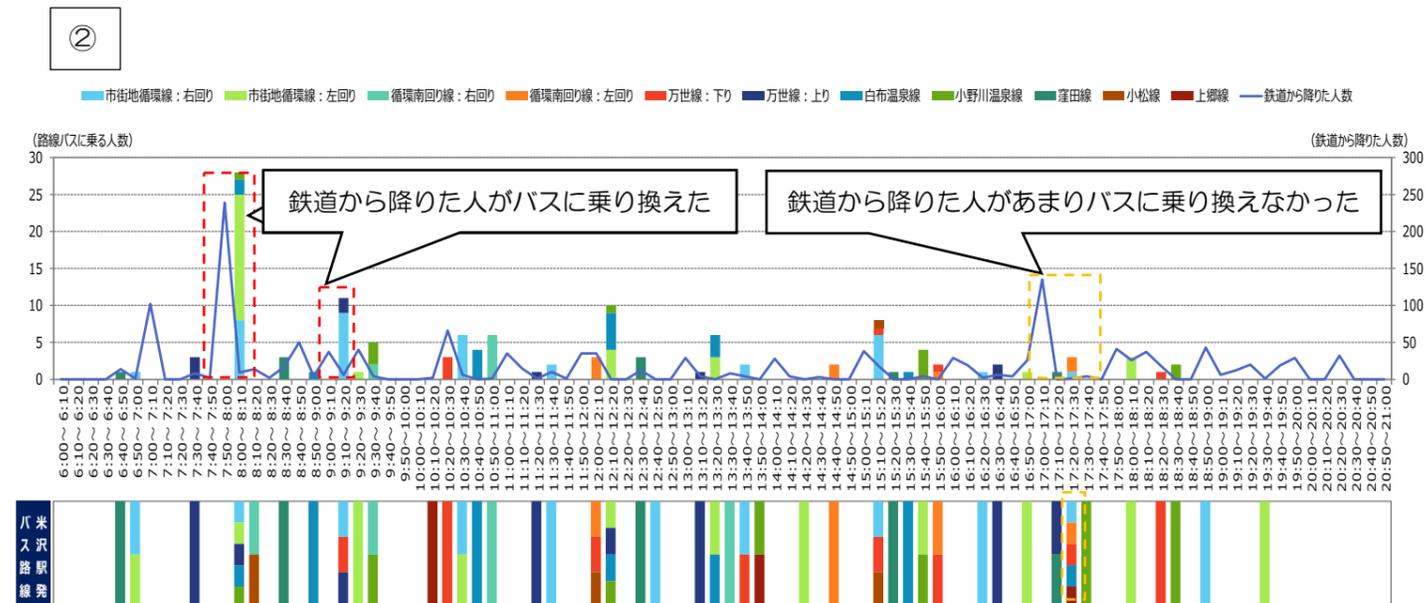


図 鉄道から降りた人と路線バスに乗った人との関係（平日）

## 1-4-5 フィールドワーク・ワークショップ

### 第1回分科会

- 米沢市の公共交通の現状・問題点・改善点についてワークショップ形式により意見交換を行った。
- 便利な点としては、「駐輪場が充実している」「循環バスが30分ピッチで運行している」「タクシーのキャッシュレス決済がある」といった意見が挙げられた。
- 使いにくい部分としては、「市街地循環バスの名称が分かりづらい」「デマンド交通の使い方が分かりづらい」「バス停名と最寄り施設名称が一致していない場所があり、目的地付近まで運行するのか分かりづらい」「電車とバスとの接続が悪い」「冬期になると遅延しやすい」といった意見が挙げられた。
- 分科会で取り組んでみたらよいこと（アイデア）については、「バス時刻表の見直し・鉄道との接続」「分かりやすいバス路線・バス停」「路線バスのキャッシュレス決済」「バスやデマンドタクシーの利用促進策」といった意見が挙げられた。

### 第2回分科会

- 駅構内、駅前から移動し、実際にバスで市内を移動してみて、公共交通について各自が気づいたこと（悪い点・良い点、どんな改善があると良いか）をカメラで撮影し、共有するためフィールドワークを実施した。
- 駅構内、駅前における気づいた点としては、「どこからどこ行きのバスがあるのかがすぐに分からない」「駅を出た後、バス待合所の位置が分からない」といった意見が挙げられた。
- バス車両・車内における気づいた点としては、「支払い方法、運賃が事前に分かりづらい」「運賃を支払う場所が狭い」「特定のバス停のみアナウンスされたので、できればすべてのバス停でアナウンスをして欲しい」「バス停が狭い・バス停が乱立している」といった意見が挙げられた。

## 1-4-6 交通事業者ヒアリング

### ■のりあいタクシー（山上・田沢・広幡）から寄せられた課題・要望

#### 【冬期における運行】

- 冬期においては、道幅が狭く運行時間が長くなる。
- 積雪のため自宅までは入れず、近くの道路に出てきてもらわなければならない。

#### 【利用者数の伸び悩み】

- 田沢、広幡は1便あたり的人数が2人を下回っており固定客の利用が中心。利用者数を伸ばす取り組みが必要。

#### 【運営面】

- 当日予約等の繁忙時における予約受付オペレーターの負担軽減。
- 初心者や慣れていない方への対応でオペレーターの対応時間が長くなるので、利用者への周知活動を強化して欲しい。

### ■山交バス株式会社から寄せられた課題・要望

#### 【冬期における運行】

- 歩道はある程度除雪されるが、車道は雪が積もりやすくバス停の前に雪の壁ができるためバス停前での停車が難しくなる。
- 交通量が少ない道路は遅延が発生しないが、冬期になると路面凍結がひどく運行しづらいと感じる。

#### 【循環バス】

- 路線バスと循環バスの重複が多いので、路線バスが運行していない区間を循環バスが運行するようにして欲しい。路線バスの初乗り運賃は190円であるが区間別距離制であるため、徐々に運賃が値上がりする。一方、循環バスは210円均一のため路線バスより安価になる場合がある。観光客でみた場合、上杉神社まで乗車すると路線バスで240円に対し、市民バスでは210円となる。その結果、循環バスを利用していると想定している。運賃を見直すのか、ダイヤ改正して市民バスが運行していない時間帯に運行するのか検討している。
- 循環バスの運行ルートから外れて住んでいる方には路線バスしか利用できず、高い運賃を支払っている状況が発生している。こうした運賃格差を是正するためにも循環バスの運行ルート見直しを検討していただきたい。

#### 【学校の統廃合や市立病院の移転の伴う見直し】

- 今後、小中学校の統廃合は進んでいくが、児童生徒の移動手段として“まずは既存の公共交通の活用”を検討していただきたい。むやみにスクールバスを導入しないで欲しい。