

■全体課題で示した強み・弱み・外部環境について

1. 市街地の移動について

(1) 公共交通の強み

強み①：市街地循環バスをはじめとし、路線バスなどのバス交通が高頻度に運行する強み

○市街地では市街地循環バスが右回り・左回りそれぞれ概ね 1 時間に 1 本程度の頻度で運行するほか、他の市民バスや山交バスの路線バスも運行。  
○複数のバス交通が運行することにより、市街地内には多くのサービス量を提供し、維持されていることは大きな強み。(図 1 参照)

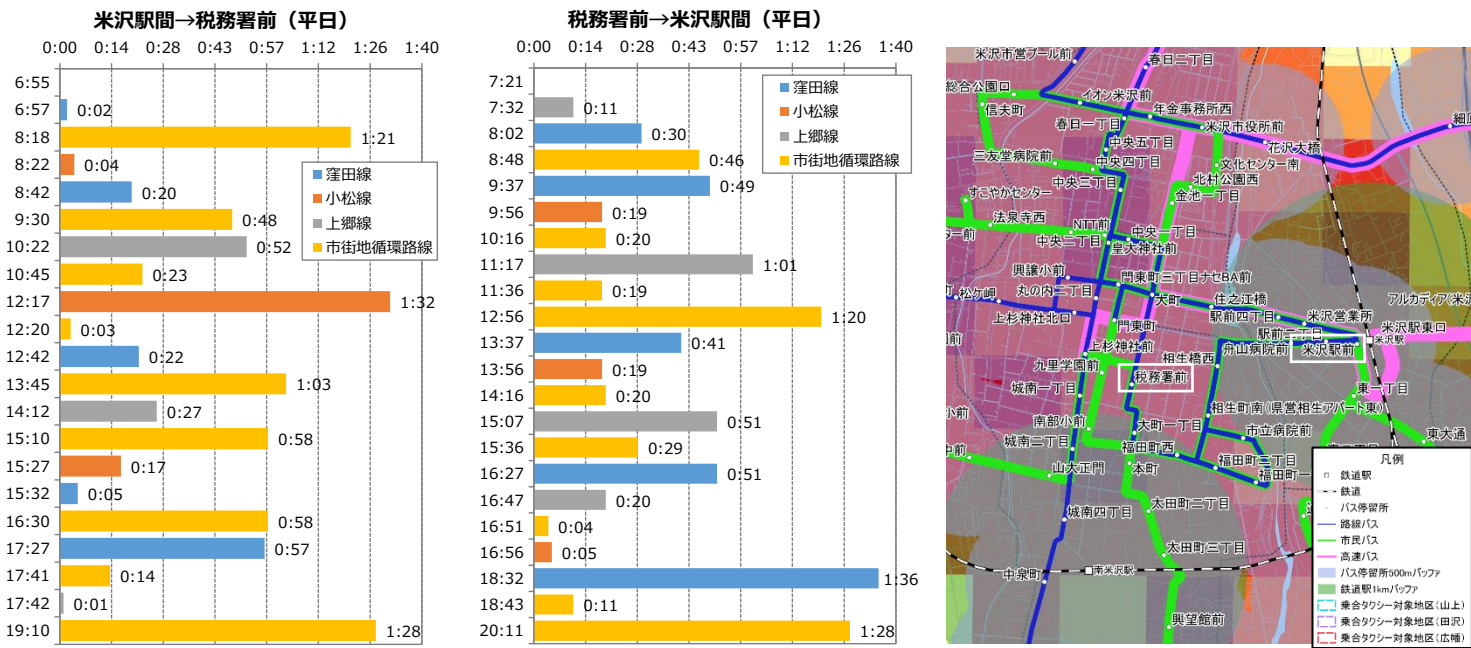


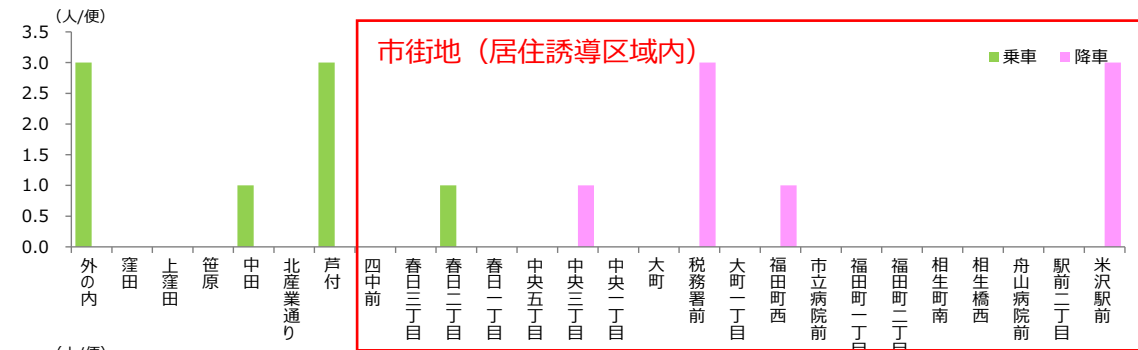
図 1 市街地内での路線バスと市街地循環路線の運行間隔

(2) 公共交通の弱み

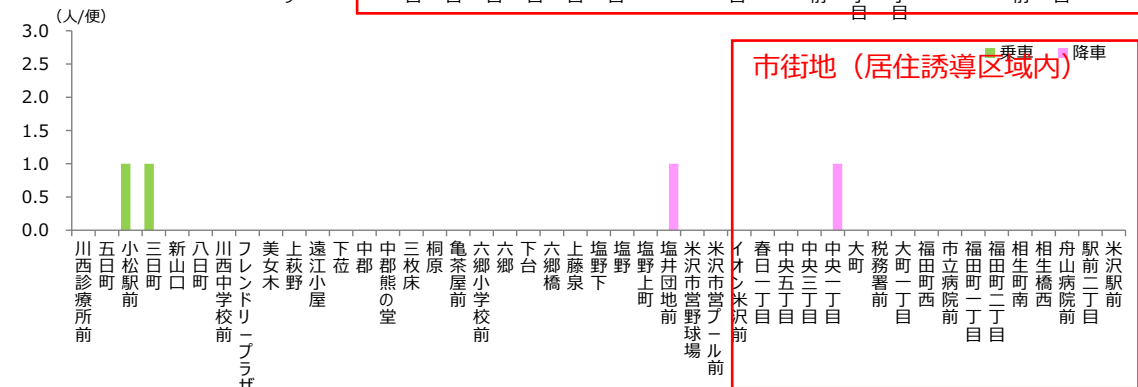
弱み①：市街地の運行サービス量を活用しきれていない弱み

○運行頻度の低い路線（窪田線・小松線・上郷線）を中心として市街地内での利用が少ない、あるいはほとんどみられない状況が散見。 ※市民バスと路線バスの運賃差（均一制運賃、距離制運賃）が要因の一つ？ (図 2 参照)  
○運行頻度は高いが運行間隔が近接している時間帯もみられるなど、一部では競合している可能性も考察。(図 1 参照)  
○言い換えると、市街地には多くのサービス量が提供される一方、それらを十分に活用しきれていないものと考えられる。(弱み)

■窪田線  
(復路)



■小松線  
(復路)



■上郷線  
(復路)

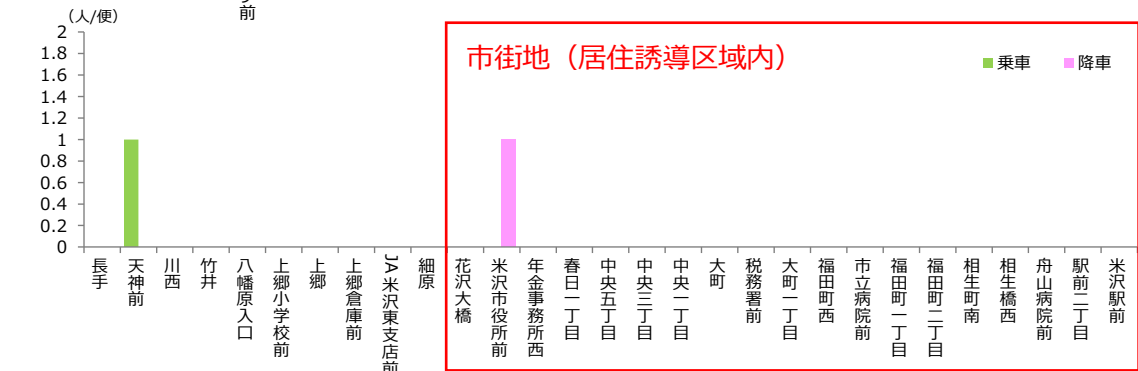


図 2 路線バスの市街地での利用状況

弱み②：通学を考慮した鉄道との接続性及びバス交通のダイヤ設定に弱み

■大学生・短大生の移動について

○山形大学の学生は市街地循環線、米沢栄養大学・女子短期大学の学生は循環南回り線を利用して通学する実態がみられ、市内での通学移動においては当該路線が一定の役割を担う。  
○短大・大学などの高次な教育機関には、他自治体からの流動も一定数ある可能性が考えられ、米沢駅などの鉄道駅での接続状況の考慮も必要。 ※南回り線の一部の時間帯では、行きの時間帯で数分の違いにより接続時間が合っていない時間がみられる。(表 1 参照)

表 1 米沢駅での鉄道とバスの接続時間

| 【山形市→米沢方面】 |       |       |         | 【福島県→米沢方面】 |       |      |         |
|------------|-------|-------|---------|------------|-------|------|---------|
| 米沢駅        |       | 接続時間  | 栄養大・米短前 | 米沢駅        |       | 接続時間 | 栄養大・米短前 |
| 奥羽本線       | 着     |       |         | 奥羽本線       | 着     |      |         |
|            | 7:57  | 8:12  | 0:15    | 8:00       | 8:12  | 0:12 | 8:20    |
|            | 9:06  | 9:35  | 0:29    | 8:51       | 9:35  | 0:44 | 9:43    |
|            | 10:21 | 11:00 | 0:39    | —          | 11:00 | —    | 11:08   |
|            | 13:04 | 13:35 | 0:31    | —          | 13:35 | —    | 13:43   |

■ 高校生の移動について

○市内には複数の高校が立地しており、多くが市街地内（鉄道の枠の中）に立地しているが、興譲館高校や米沢工業高校については市街地からやや離れた位置に立地。（図 3 参照）

○興譲館高校、米沢工業高校ともに約 3 割が市外から通学する実態。（図 4 参照）

○興譲館高校付近には白布温泉線、工業高校には万世線が運行しているが、朝の始業時間に近い時間設定となっており、遅れが発生した場合には通学への影響を及ぼしている可能性。（表 2 参照）

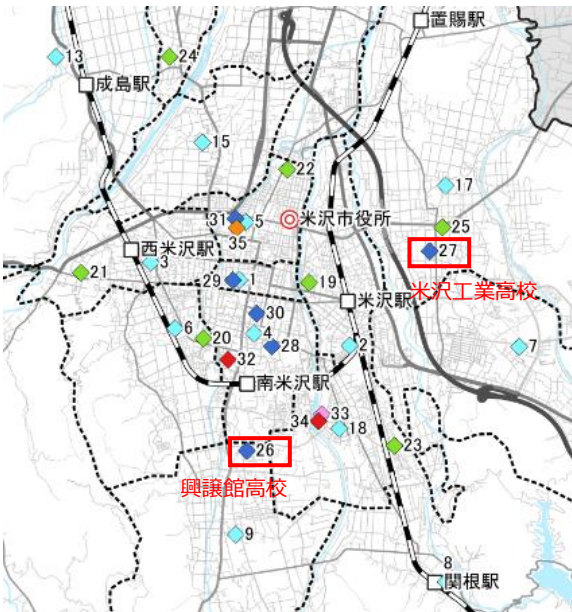
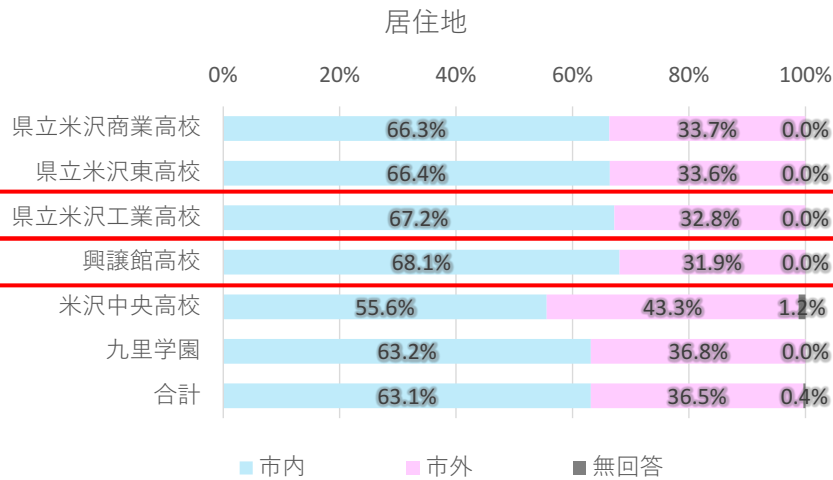


図 3 米沢興譲館・工業高校の立地場所



出典：R2 高校生アンケート調査

図 4 高校別の生徒の居住地（市内・市外）

表 2 米沢工業高校・興譲館高校への通学時の鉄道・バスの接続時間

■ 米沢工業高校への登校時の接続時間（鉄道・バス）

| 【山形市→米沢方面】 |       | 接続時間 | 県立米沢工業高校(米工前バス停) 着 |
|------------|-------|------|--------------------|
| 奥羽本線 着     | 万世線 発 |      |                    |
| 7:57       | 8:10  | 0:13 | 8:19               |

| 【川西町→米沢方面】 |       | 接続時間 | 県立米沢工業高校(米工前バス停) 着 |
|------------|-------|------|--------------------|
| 米坂線 着      | 万世線 発 |      |                    |
| 7:28       | 8:10  | 0:42 | 8:19               |

■ 興譲館高校への登校時の接続時間（鉄道・バス）

| 【山形市→米沢方面】 |         | 接続時間 | 興譲館高校(興譲館高校口バス停) 着 |
|------------|---------|------|--------------------|
| 奥羽本線 着     | 白布温泉線 発 |      |                    |
| 7:57       | 8:10    | 0:13 | 8:24               |

（３）外部環境

外部環境①：総合計画等で掲げる「学園都市」の実現に向けた取り組み

○今年度に後期基本計画を策定予定である「米沢市まちづくり総合計画」では、将来像の中に“学園都市”を掲げており、高校生や短大・大学生の暮らしやすさ・生活のしやすさを踏まえたまちづくりを行うこととしている。

外部環境②：冬季には高校生の通学手段として自転車の使用が原則禁止

○本市は特別豪雪地帯に位置付けられ冬季の積雪量が多く、徒歩や自転車などでも移動が非常に厳しい環境。

○高校では冬季（12 月～3 月）の自転車利用を原則禁止となるため、夏季・冬季の通学手段に変化が生じる。（図 5 参照）

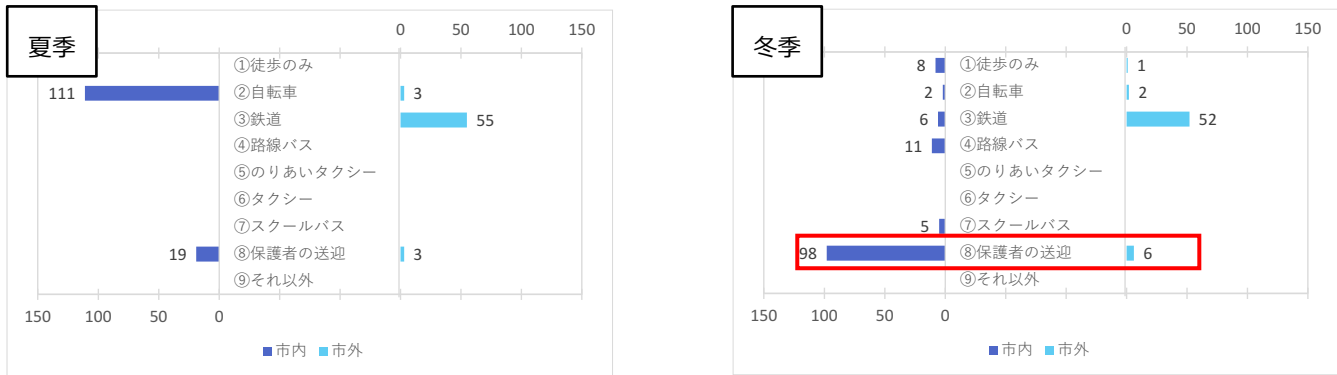


図 5 興譲館高校の夏季・冬季別の通学手段（左：夏季、右：冬季）

出典：R2 高校生アンケート調査

外部環境③：主要な施設は市街地に立地

○市民の日常生活の目的地となる商業施設や医療施設については、ほとんどの施設が市街地に立地。（図 6 参照）

○市立病院の隣接地に三友堂病院が移転予定（2023 年予定）であり、当該拠点の拠点性の向上が見込まれる。

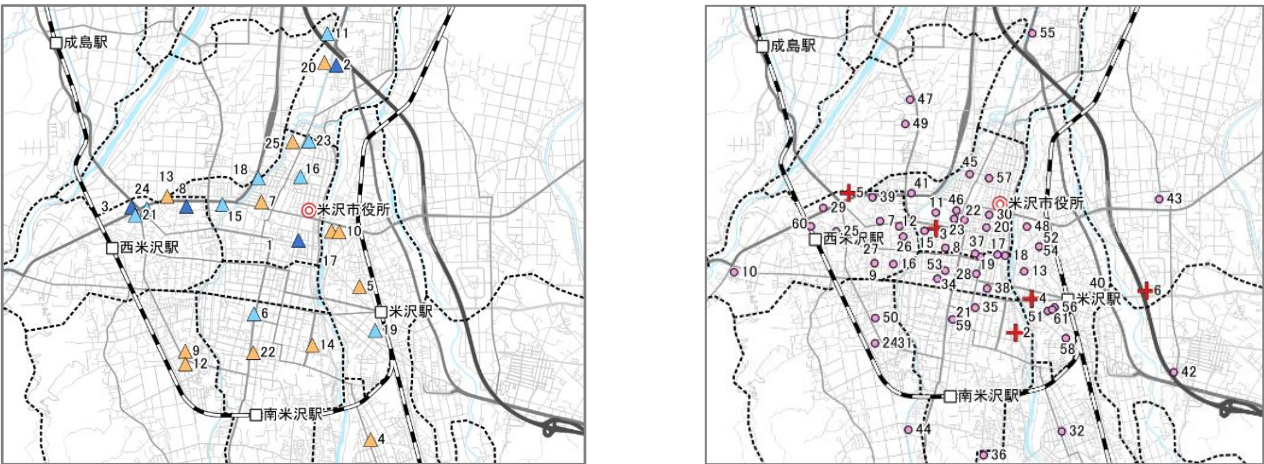


図 6 主要な施設の立地状況（左：大規模商業施設、右：医療施設）

（４）考えられる取り組み

○市街地における路線バス・循環バスの経路・ダイヤの見直し（市街地軸の形成など）

○市街地におけるバス交通の運賃体系の再検討

○通学需要を踏まえた鉄道・バスの接続性の向上

○市街地循環バス等の運行体系の見直しの検討

○通院需要を踏まえたダイヤ等の設定

2. 地域間・地域内の移動について

(1) 公共交通の強み

強み①：多様な交通モードにより市街地への移動手段を既に確保している強み

- 市街地の外側（郊外部）の地域では、定時定路線型のバス交通だけではなく、地域の特性等に合わせて予約型の乗合タクシーが運行。（図7参照）
- さまざまな運行方法等により市街地へのアクセス手段が既に確保していることは強み。（郊外部へのタクシー活用策などの実績がある）

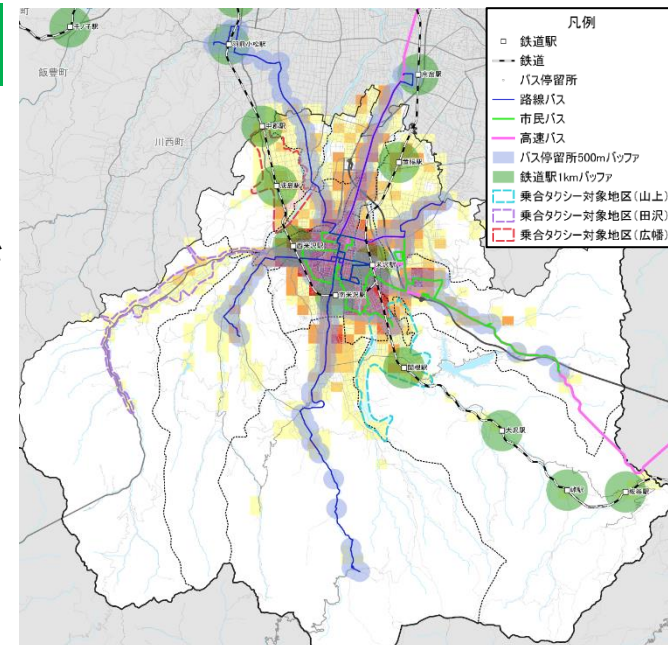


図7 市内の公共交通の運行状況

強み②：観光拠点への二次交通や小中学生の通学手段として公共交通が活用されていることは強み

- 本市の主要な観光拠点である温泉地への移動手段として路線バス（白布温泉線・小野川温泉線）が運行しており、観光目的での移動に利用される。（表3参照）
- また、郊外部の路線バスや乗合タクシーは小・中学生の通学手段としても一部利用される。
- 公共交通全体の利用者数が減少している中において、観光客の需要や小中学生の通学需要などの取り込みが図られている点は強み。

表3 白布温泉線の目的別利用者数（平日・休日別）

■ 平日

|         | 合計 |    |    |
|---------|----|----|----|
|         | 上り | 下り | 総計 |
| 通勤      | 3  | 4  | 7  |
| 通学      | 5  | 4  | 9  |
| 買い物・飲食  | 1  | 2  | 3  |
| 通院      | 5  | 2  | 7  |
| 観光      | 10 | 14 | 24 |
| 娯楽・レジャー | 0  | 1  | 1  |
| 見舞い     | 0  | 0  | 0  |
| 業務・仕事   | 3  | 3  | 6  |
| 私用      | 1  | 1  | 2  |
| その他     | 0  | 0  | 0  |
| 無回答     | 0  | 0  | 0  |
| 合計      | 28 | 31 | 59 |

■ 休日

|         | 合計 |    |    |
|---------|----|----|----|
|         | 上り | 下り | 総計 |
| 通勤      | 1  | 0  | 1  |
| 通学      | 0  | 0  | 0  |
| 買い物・飲食  | 4  | 2  | 6  |
| 通院      | 0  | 0  | 0  |
| 観光      | 10 | 12 | 22 |
| 娯楽・レジャー | 5  | 5  | 10 |
| 見舞い     | 0  | 0  | 0  |
| 業務・仕事   | 1  | 2  | 3  |
| 私用      | 0  | 1  | 1  |
| その他     | 0  | 0  | 0  |
| 無回答     | 0  | 0  | 0  |
| 合計      | 21 | 22 | 43 |

(2) 公共交通の弱み

弱み①：郊外部から市街地内の施設への移動に対して多くの時間を要する点に弱み

- 市街地内に立地する施設等については、市域全体からみるとおよそ市街地にまとまって立地するようにみえるが、市街地内の範囲でみると徒歩などでの移動が困難な距離に分布。（前頁：図6参照）
- 現在の公共交通ネットワークは米沢駅を中心としたものとなっており、公共交通の主要な拠点が米沢駅のみであることや、郊外部からのバスがうまく市街地を回遊できていないことなどを要因として、施設への移動に対して多くの時間を要する場合がある点が弱み。（図8参照）

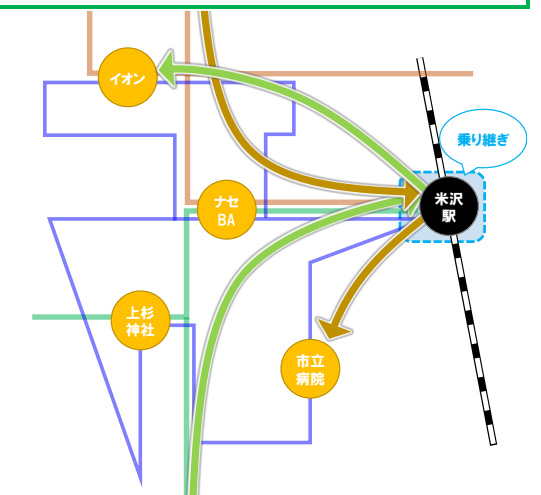


図8 郊外部からの移動イメージ

弱み②：郊外部において十分な移動機会が提供されていない点に弱み

- 市街地郊外部には、公共交通の提供エリアから距離の離れた公共交通不便地域が点在。（図9参照）
- これらの地域は一定程度の人口集積もあり、十分な移動機会が提供されていない点に弱み。

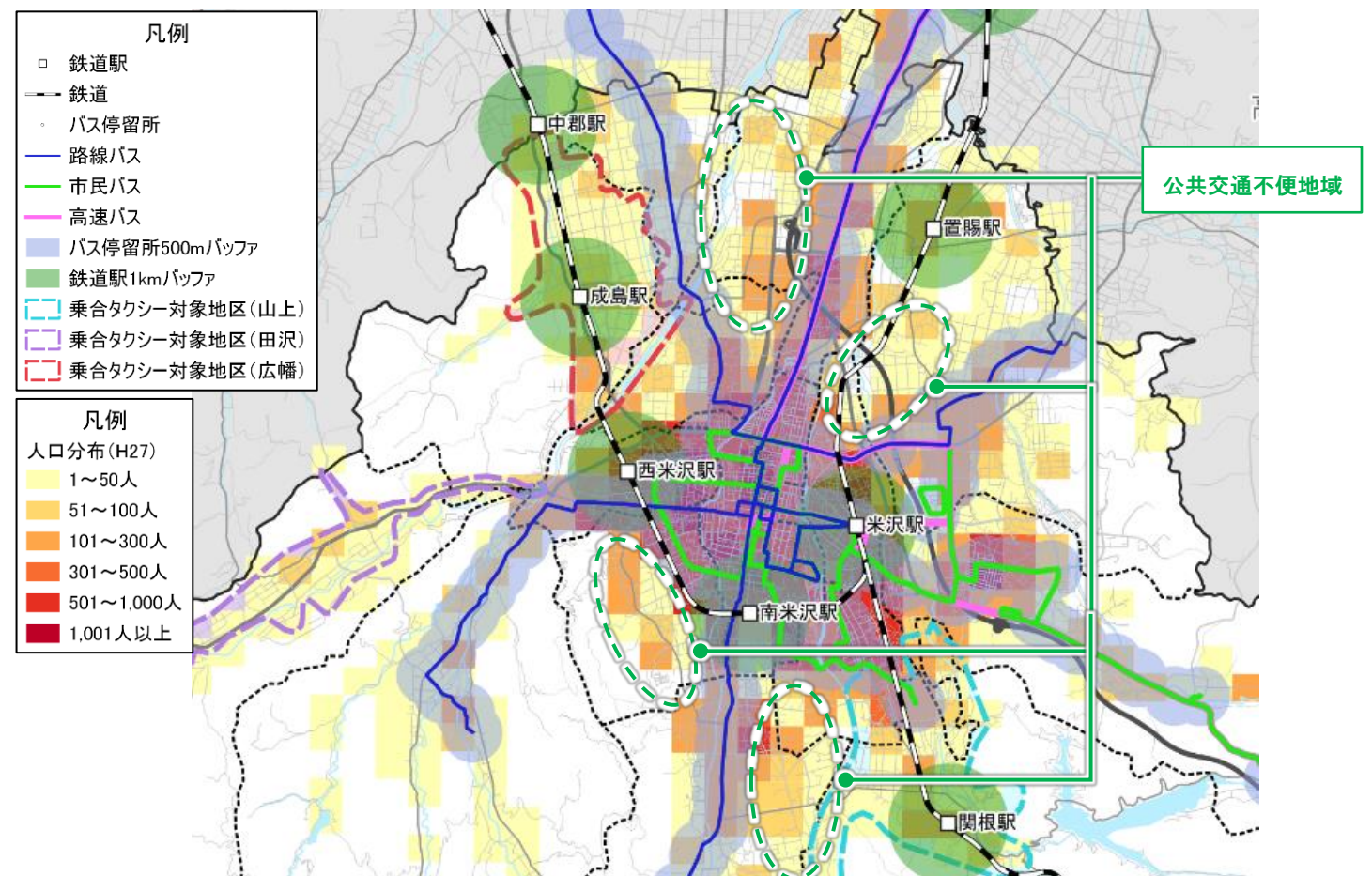


図9 市街地周辺の公共交通不便地域

### (3) 外部環境

#### 外部環境①：郊外部の地区内で完結する移動は多くない

○主要な施設は市街地内に多く立地しており、郊外部に立地する施設は多くないため、郊外部の各地区内で完結する移動は多くない。(図 10 参照)

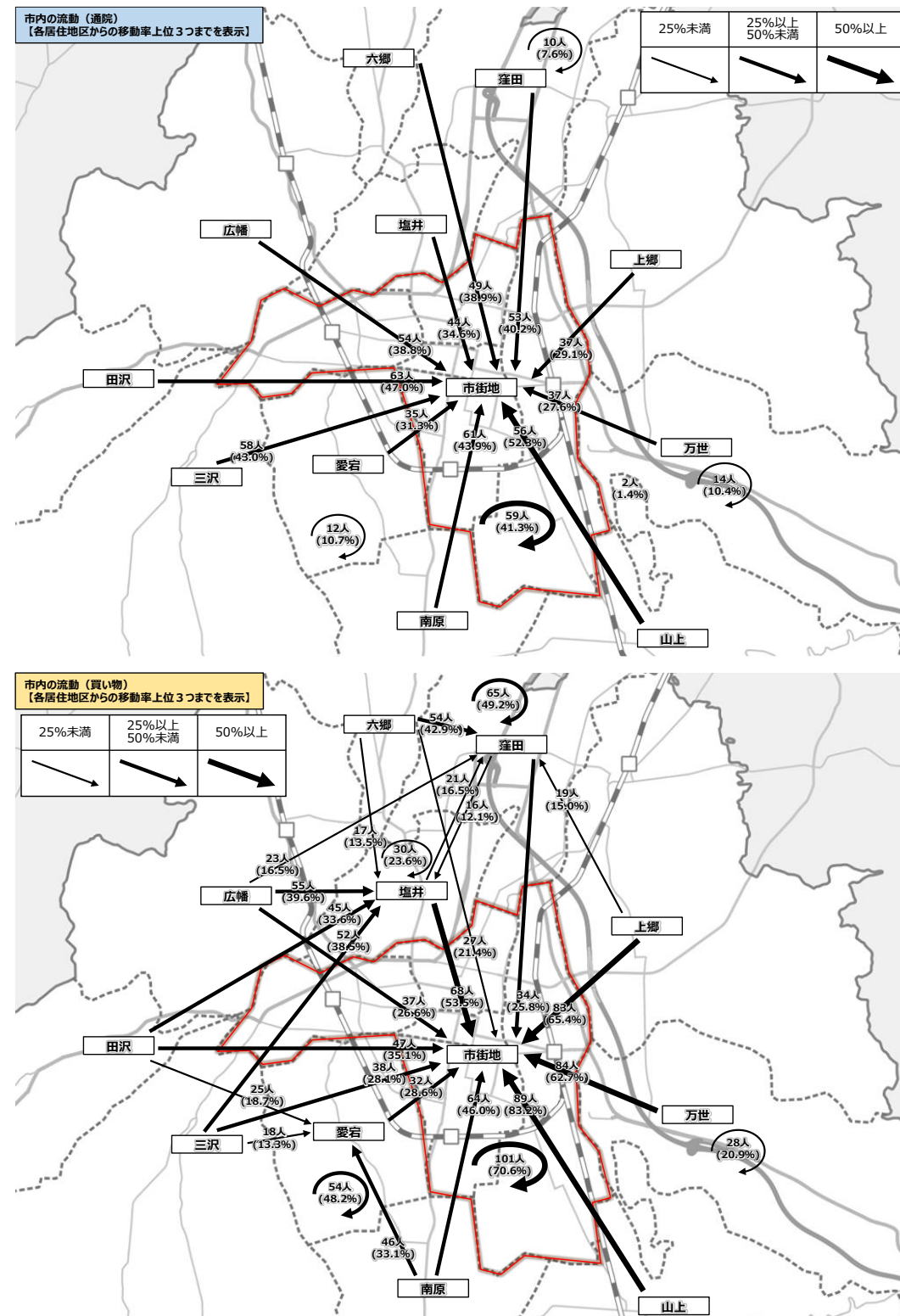


図 10 通院・買物の流動図

出典：R2 市民アンケート調査  
※図中は 10%以上の流動のみ表示

#### 外部環境②：多くの通勤流動等が発生している拠点が立地

○郊外部には米沢八幡原中核工業団地や米沢オフィス・アルカディアが立地するなど本市の主要な産業集積拠点となっており、多くの通勤流動等が発生。(図 11 参照)



図 11 産業集積拠点の立地場所

#### 外部環境③：コミュニティセンターを中心とした地域活動

○各地域内でのコミュニティ活動を行う場として、コミュニティセンターが活用される実態があり、一部では地域内における移動手段（自宅⇄コミュニティセンター間）に対する要望あり。(図 12 参照)

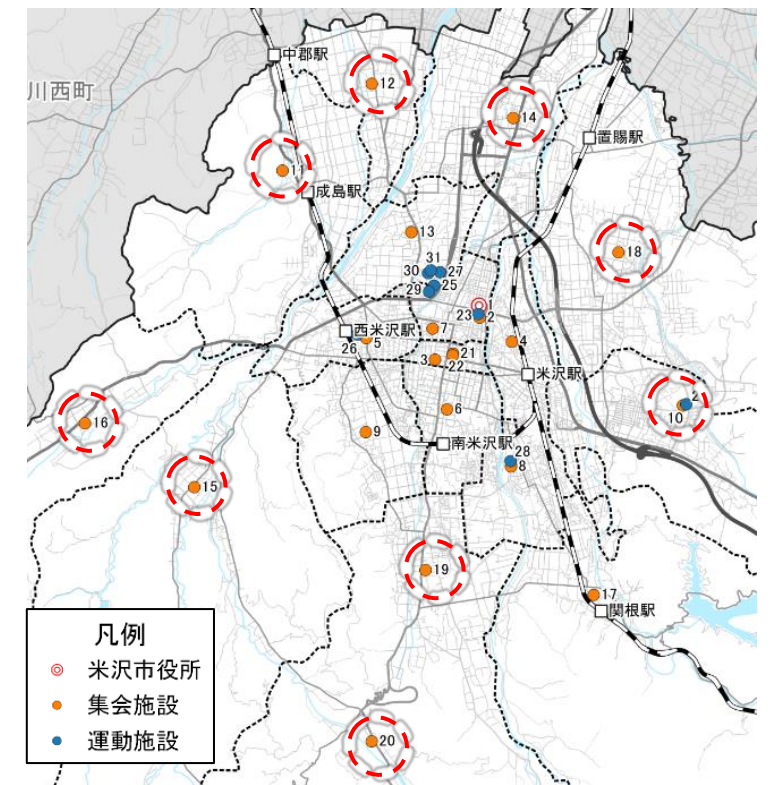


図 12 コミュニティセンターの立地状況

### (4) 考えられる取り組み

- 市街地内での新たな拠点の設定・循環バスとの接続性の向上
- コミュニティセンターを活用した郊外部の拠点設定
- 郊外部におけるモデルとなる取り組みの展開
- 通勤・通学需要を踏まえた公共交通の見直し
- 地域の移動サービスの実態を踏まえた観光二次交通の適切な維持
- 福祉分野の施策等と連携した移動手段の確保の検討

3. 広域の移動について

(1) 公共交通の強み

強み①：都市間移動の高い利便性を有することは強み

○本市にはJR奥羽本線とJR米坂線の鉄道2路線が運行しており、沿線自治体から本市への移動手段として利用。(表4参照)

○また、山形新幹線の運行や仙台をつなぐ高速バスの運行など、高速交通体系が比較的充実しており都市間移動の高い利便性を有することは本市の強み。※高速バスについては日常的な移動実態がみられる(図13参照)

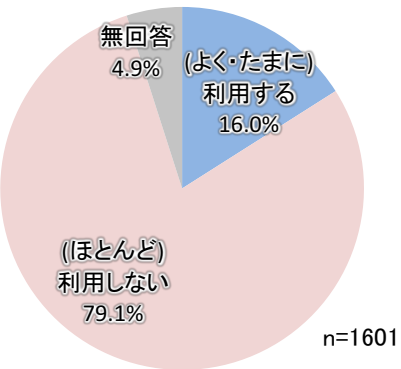


図13 高速バス(米沢・仙台間)の利用状況  
出典：R2 市民アンケート調査

表4 各鉄道駅利用者の利用目的

| 利用目的 | 回答者数   | 通勤    | 通学    | 買い物・飲食 | 通院   | 観光   | 娯楽・レジャー | 見舞い  | 業務・仕事 | 私用   | その他  | 無回答  | 合計     |
|------|--------|-------|-------|--------|------|------|---------|------|-------|------|------|------|--------|
| 米沢駅  | 107    | 20    | 40    | 2      | 3    | 10   | 1       | 0    | 17    | 4    | 10   | 0    | 107    |
|      | 100.0% | 18.7% | 37.4% | 1.9%   | 2.8% | 9.3% | 0.9%    | 0.0% | 15.9% | 3.7% | 9.3% | 0.0% | 100.0% |
| 西米沢駅 | 35     | 6     | 25    | 0      | 0    | 0    | 0       | 1    | 0     | 2    | 1    | 0    | 35     |
|      | 100.0% | 17.1% | 71.4% | 0.0%   | 0.0% | 0.0% | 0.0%    | 2.9% | 0.0%  | 5.7% | 2.9% | 0.0% | 100.0% |
| 南米沢駅 | 43     | 2     | 34    | 1      | 1    | 0    | 0       | 0    | 0     | 4    | 0    | 1    | 43     |
|      | 100.0% | 4.7%  | 79.1% | 2.3%   | 2.3% | 0.0% | 0.0%    | 0.0% | 0.0%  | 9.3% | 0.0% | 2.3% | 100.0% |
| 合計   | 185    | 28    | 99    | 3      | 4    | 10   | 1       | 1    | 17    | 10   | 11   | 1    | 185    |
|      | 100.0% | 15.1% | 53.5% | 1.6%   | 2.2% | 5.4% | 0.5%    | 0.5% | 9.2%  | 5.4% | 5.9% | 0.5% | 100.0% |

出典：R2 鉄道駅ヒアリング調査

(2) 公共交通の弱み

弱み①：運行の目的に対して実態が合っていない点が弱み

○市内の路線バスのうち、市域を跨ぐ(米沢市⇄川西町)路線である小松線は、市を跨ぐ利用が少ない状況にあるなど、広域的な移動に対する運行目的に対して実態が合っていない点が弱み。(図14参照)

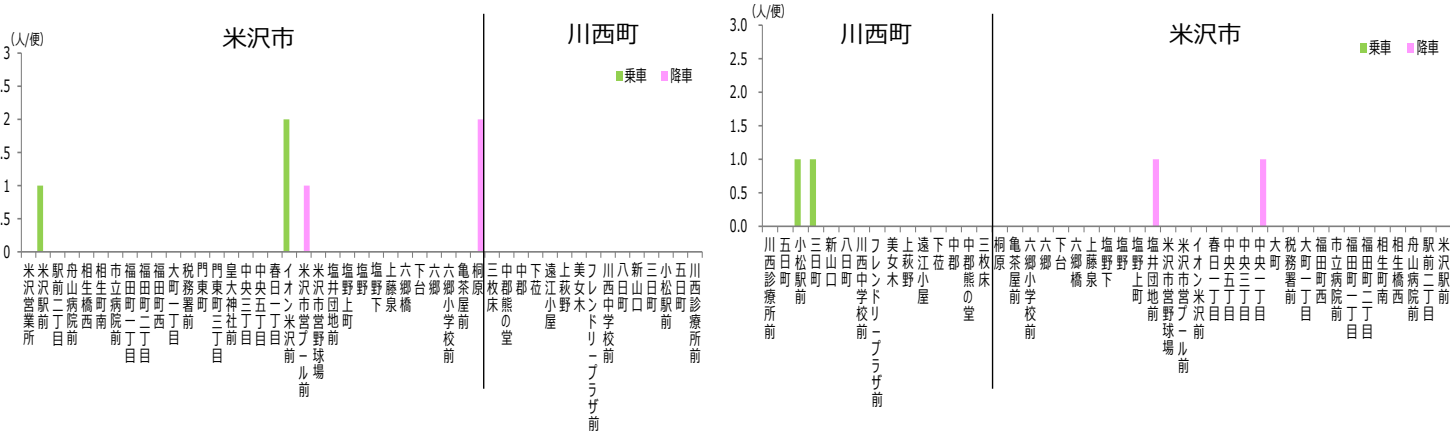


図14 小松線のバス停別利用状況

弱み②：バスが乗り入れしていない鉄道駅が存在する点に弱み(である可能性)

○西米沢駅・南米沢駅は通学移動を主として利用されているが、当駅にはバス交通などが乗り入れしておらず、通学を目的とした移動が不便な点が弱みとなっている可能性。

(3) 外部環境

外部環境①：観光入り込み客数の増加・アフターコロナの観光振興に向けた取り組み

○道の駅米沢の開業を契機として、本市の観光入り込み客数は大幅に増加。(図15参照)

○コロナ禍により観光客は減少している可能性が高いが、観光政策としてアフターコロナの観光振興に向けた施策を想定。

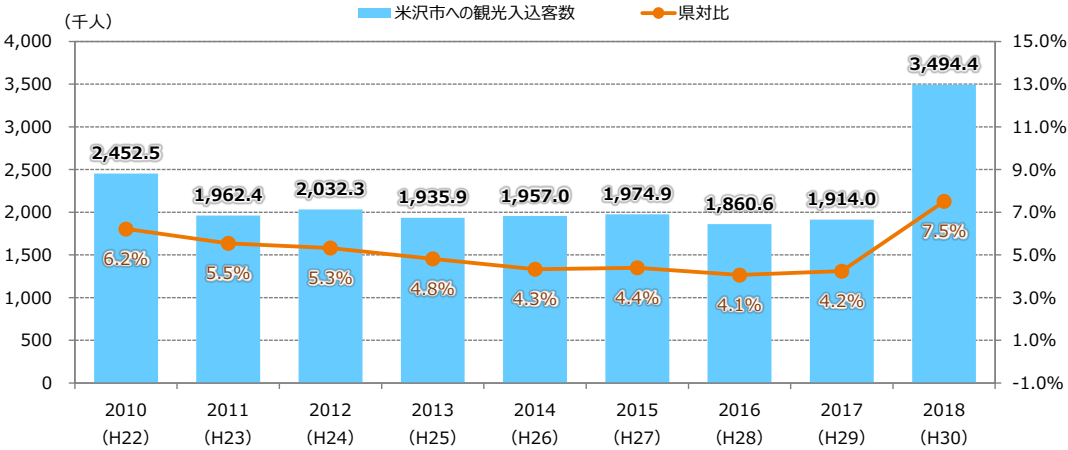


図15 本市の観光入り込み客数の推移

外部環境②：置賜定住自立圏の中心市としての役割

○本市を中心市として、周辺8市町により置賜定住自立圏を構成。(図16参照)

○市内のみならず周辺市町村の生活を支える役割も担う。



図16 置賜定住自立圏の構成イメージ

(4) 考えられる取り組み

- 通学実態等を踏まえた西米沢駅・南米沢駅への接続の検討
- 沿線自治体との協議を踏まえた路線バスのあり方検討
- 定住自立圏を支える鉄道の適切な維持
- 広域軸の維持及び超広域の移動実態を踏まえた市内公共交通との接続性の向上

4. 公共交通の利用環境・市民意識等について

(1) 公共交通等の強み

強み①：市街地循環バスの均一運賃制などわかりやすい運賃設定は強み

○市街地循環バスや市民バス、乗合タクシーなどの公共交通はそれぞれ均一運賃制であり、利用者にもわかりやすく利用しやすい運賃設定。(表5参照)

表5 公共交通の運賃設定

| 区分                    | 運賃                 |
|-----------------------|--------------------|
| 市街地循環バス（右回り・左回り・南回り）  | 大人：210 円、子ども：110 円 |
| 山上のりあいタクシー・田沢のりあいタクシー | 大人：500 円、子ども：250 円 |

(2) 公共交通等の弱み

弱み①：米沢駅の案内・誘導等のわかりづらさに弱み

○日常的に公共交通を利用する高校生を交えたフィールドワーク・ワークショップでは、米沢駅での鉄道・バス間の乗り継ぎに対する案内・誘導のわかりづらさや、バス停・方向幕等の目的地表示のわかりづらさが指摘。(写真1参照)

○観光客や高校の新入生など、初めて本市の公共交通を利用するユーザーにとっては、わかりづらさが大きなバリアーとなり利用抵抗に繋がることが懸念されるなど、わかりづらさが弱みになっている可能性。



写真1 フィールドワークでの指摘一覧

弱み②：公共交通利用に対する市民意識の醸成が図られていない点に弱み

○市民アンケート調査では公共交通を利用しない理由として「車を利用するから」が最も多い。(図17参照)

○そもそも公共交通が移動の選択肢として認識されていない状況にあるなど、公共交通に対する市民意識の醸成が図られていない点に弱み。

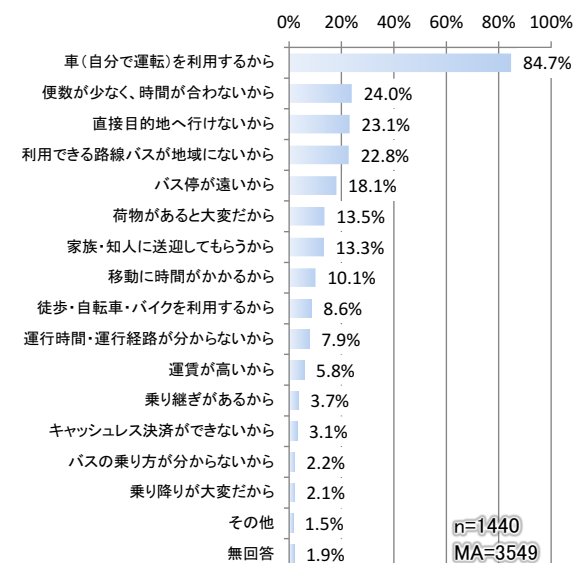


図17 公共交通を利用しない理由  
出典：R2 市民アンケート調査

弱み③：冬季にバスを待ちづらい待ち合い環境は弱み

○本市は特別豪雪地帯に指定されるなど、冬季は過酷な積雪環境となるが、市内におけるバス停などの待ち合い環境などは上屋等の整備が十分ではない。

○冬季にバスを待ち続けるのは困難な状況になることも想定されるなど、冬季にバスを待ちづらい待ち合い環境は弱み。

(3) 外部環境

外部環境①：運賃に対する改善要望・県全体のICカードの導入検討

○市民アンケート調査から、公共交通に対する改善要望として、便数の増加に次いで、運賃に関する項目が並ぶ。(図18参照)

○山形県が主体となりICカードの導入について検討を進めているほか、他の地域ではMaaS等のシームレスな利用環境の導入を進める状況。

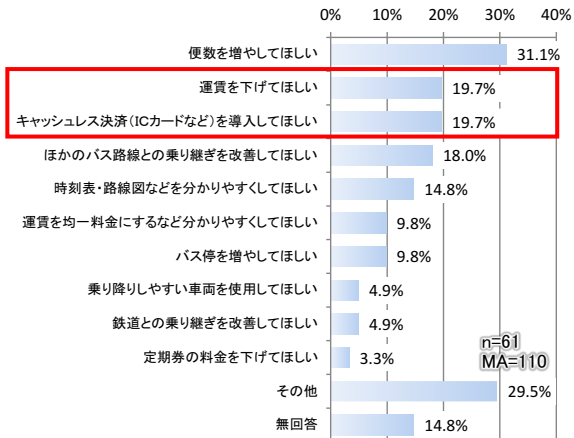


図18 公共交通の改善要望（現状の利用者が回答）  
出典：R2 市民アンケート調査

(4) 考えられる取り組み

- シームレスな利用環境に向けた新たなシステム（ICカード・MaaS等）の導入検討
- 主要な拠点におけるわかりやすい案内・誘導等の整備検討
- バス停案内・バスの方向幕などのわかりやすい表示
- 商業施設等の施設を活用した待ち合い環境の整備
- 総合的（市民バス・路線バス）な公共交通マップ・時刻表による周知・広報の実施
- 通勤・通学向けのモビリティマネジメント（MM）の展開
- バスの乗り方教室の実施
- 公共交通の位置情報等の発信