

4. 地域公共交通の課題

4-1. 現状と課題のとりまとめ

| 視点 | 現状・課題 |
|----|---|
| 需要 | <p>【人口】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市民の人口構造は、人口減少、少子高齢化の傾向であり、今後もこの傾向は強まる。 ・人口が集中する市中心部のほか、郊外に面的に広がる住宅地や中山間集落に人口が分散。 ・自動車保有台数が山形県平均に比べ高く、自動車への依存度が高い都市である。 ・市民は、約6割が市内、約4割が市外へ通勤し、自家用車での移動が最も多く、地域住民アンケート調査では通勤時に路線バスを利用しているという回答率は0%であった。 <p>【通院】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市民は、市立病院などの市内の医療機関や河北病院など市外の医療機関に月1回程度通院し、通院時の路線バスの利用者は2.1%程度である。 ・通院時の活動時間は8～9時台に出発し、11～12時台に帰宅するケースが多い。 <p>【買物】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市民は、市中心部の外縁などに点在する大規模小売店舗などで週3～4回程度買い物し、買物時の路線バスの利用者は1.1%程度である。 ・買物時の活動時刻は10時台に出発し、12時台に帰宅するケースが多く、次に14時台に出発し16時台に帰宅するケースがみられる。 <p>【通学】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・寒河江市の高校生は、市外への通学割合が約6割（1,306人）と市内（697人）を上回っており、そのうち約半数の868人が山形市へ通学している。 |
| 供給 | <p>【交通手段】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・JR左沢線、路線バス5路線、デマンドタクシー5地区の公共交通資源を有する。 <p>【鉄道】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・JR左沢線が朝30分間隔、その他の時間帯1時間間隔で市内と山形市を約30分で結ぶ。 <p>【路線バス】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・路線バスは、市中心部から山形市、天童市、西川町、河北町、大江町の地域間を放射状に主に幹線道路を運行。 ・路線バスの内、山形市と結ぶ山交－谷地線は、山交～寒河江バスターミナル間を朝20分間隔、その他の時間帯40分間隔で運行し、山形市まで約45分である。 ・路線バスのうち天童市、西川町、河北町、大江町方面との路線は朝30分、その他の時間帯1～3時間間隔で運行。 ・路線バスの水沢－谷地線は、高校生の通学便として朝の1便のみ河北町まで運行。 <p>【デマンドタクシー】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・デマンドタクシーは、①小字単位でその地域の半分以上の区域が最寄りの駅又はバス停留所より直線で500m以上離れている、②500m以内であっても、1級河川により分断されている公共交通空白地帯5地区を対象に午前4便、午後3便運行。 ・デマンドタクシーの料金は地域により、300円・500円の2パターンで設定されている。 <p>【料金体系】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・路線バスは寒河江バスターミナルから西川町との境まで500円程度、大江町・西川町・中山町との境まで300～400円程度、天童市営バスは料金固定で200円である。 ・タクシーは初乗り670円で、寒河江市街地までは白岩付近から片道約2,000円程度、皿沼 |

| | |
|----|--|
| | <p>付近からは1,200円程度かかる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・JR寒河江駅と寒河江バスターミナルが交通ターミナルだがバスと鉄道の乗継が悪く、通勤・通学時間帯である朝においては35分以上、夕方においては1時間以上の待ち時間が発生するケースがある。 |
| 利用 | <p>【路線バス】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・日常生活において、路線バスを利用している割合は約4.5%であり、9割以上は利用していないと回答。(アンケート結果より) ・利用していない理由として、「自動車による移動」の回答以外では、「利用していない時間に運行していないこと」や「目的まで時間がかかり過ぎること」などバスの利便性に対するものが多い。 ・路線バス利用者の内、週4～5日以上利用する高頻度利用者は約18%であり、週1回以上では約41%にのぼる。(利用実態調査より) ・また、路線バスの利用目的は通院が約32%と最も多く、買物は約20%である。 <p>【デマンドタクシー】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成24年11月の本格運行開始以降、全体としての利用者は増加傾向にあり、平成26年6月期の利用者は521人である。(平成24年11月期利用者数：422人 ※20%増) ・乗車及び降車場所で最も多いのが医療機関の約76%であり、通院時の移動手段として使われるケースが多い。(公共施設：約12%、スーパー：約10%) ・利用時間帯は通院時に多く利用されることから9:00便が約35%と最も多く、9:00から12:00までの午前3便で約73%を占める。 ・最終便の17:30便は利用割合が約3%と最も低く、次いで始発便の7:30便が約6%と低い。(デマンドタクシーアンケート結果より ※過年度成果) <p>【家族の送迎】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・家族の送迎を移動手段としている割合は買物時で約10%、通院時では約17%であり、「自分で自家用車を運転する」という割合に次いで2番目に高い。(アンケート結果より) ・市民からは、通院の際には家族に仕事を休んでもらい送迎をしてもらうなど、家族に負担を掛けていると感じている方も多く、代替手段としての公共交通を望む声もあがる。(地域意見交換会より) |
| 運営 | <p>【財政負担】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・寒河江市における公共交通財政負担は年々増加傾向にあり平成25年度には14,975千円と、平成20年に比べ約4.7倍になっている。 ・その内訳は約44%が山交バス(寒河江-月山銘水館線)、約43%がデマンドタクシー、残り約13%が天童市営バスと、山交バスとデマンドタクシーの負担額で大半を占める。 ・山交バスについては、平成25年度には6,622千円と、平成20年に比べ約2.6倍に増加しており、平成24年から平成25年にかけて「寒河江-月山銘水館線」が利便性向上のため、国庫補助対象路線から外れたことが要因となっている。 ・デマンドタクシーについては、運賃収入が運行経費全体の約2割程度であるため、残り約8割は市の負担額となり、利用客数の増加に伴って負担額が増加している。 |

4-2. 寒河江市の地域公共交通の基本課題

人口構造の変化への対応

本市の人口は、減少し続け、少子化、高齢化も進行している。

公共交通事業にとって、人口減少は交通需要の総量を減少させ、少子化は公共交通の利用が多い高校生の減少を招くこととなる。

一方、高齢化により自家用車での移動が困難な高齢者が増加し、潜在的な公共交通需要を増加させることとなる。また、高齢者の運転事故の増加による運転免許返納の社会的要請が強まる中、運転免許返納者の移動手段を確保するものとして、公共交通は重要なものとなる。

現在は元気な高齢者で自動車に依存している人が多い「団塊の世代」も、10年後には後期高齢者となり、公共交通に対する高齢者の需要はより一層高まるものと考えられる。

※団塊の世代：1947年から1949年までの3年間に出生した世代で、2015年に66～68歳を迎える

市民の生活行動に適応した路線バス運行の見直し

地域住民アンケートによると、自動車運転免許を持たないとの回答が約17%あるものの、日常生活でバスを利用している人は約5%に留まり、買い物、通院、通勤のどの目的別にみても家族等の送迎を含む自家用車が約9割を占めている。

本市の主な路線バスは、市中心部の寒河江駅と寒河江バスターミナルを中心としながら、隣接市町との地域間を放射状に結ぶ合理的なネットワークで、1時間に1～2便運行されており、地方都市としては低くないサービス水準で運行されているにもかかわらず、このように利用が低い要因としては、

- ・路線が幹線道路に集約されており面的に広がる郊外の住宅地からバス停が遠く使いにくい
- ・分散している病院や店舗までバス停が遠く使いにくい、生活行動の時間と運行時間が合っていない
- ・山形市などに行くのにJRと路線バスの乗り継ぎ時間が長い
- ・床が高いバスの乗り降りが困難
- ・自家用車に依存してきたため公共交通や徒歩が面倒
- ・使ったことがないので使い方がわからない など

が考えられ、それらの改善が必要である。

公共交通の利用がしづらい地域等への対応

本市は、平成24年11月のデマンドタクシーの実証実験運行にあたり、公共交通空白地帯を、①小字単位でその地域の半分以上の区域が最寄りの駅又はバス停留所より直線で500m以上離れている、②500m以内であっても1級河川により分断されていると定義づけ、主要な公共交通空白地帯にデマンドタクシーの運行を継続してきた。路線バス利用が減少する中、5地区で運行されているデマンドタクシーは利用が増加している。

一方、公共交通空白地帯の定義に合致しないものの、下河原・宝地区、本楯・高屋地区、陵南中学校周辺などにはバス停から500m離れている場所もあり、自家用車での移動が困難な高齢者に対し何らかの対策を行う必要がある。また、500m以内に居住する高齢者などの市民においても、バス停までの距離が遠く、デマンドタクシーなど身近で気軽に使える公共交通を求める声も多い。

路線バス利用実態調査によると、路線バスを利用している高齢者のうち、バス停まで概ね300m以内に居住している人が約6割を占め、後期高齢者になると約7割を占めており、概ね500mを超えてバスを利用している高齢者は約1割に留まる。今後、さらに高齢化が進行する中、バス停までの距離が負担と感じる市民が増加することが予想され、公共交通の利用がしづらい地域への新たな公共交通のサービスの提供を検討するとともに、財政や既存資源の有効活用に配慮する必要がある。

特に、積雪の多い本市においては、冬季の歩行負担が大きいことにも留意することが必要である。

※バス停までの距離は、バス停までの時間の回答を歩行速度を高齢者3km/h、後期高齢者2km/h、その他成人4km/hで換算

市中心部における交通弱者への対応

本市において、病院等の医療機関やスーパー・大型商業施設、市役所等の公共施設は寒河江駅を中心とした約1.5km圏内に多く立地している。

また、市中心部には本市全体の約56%の人口が集中しており、その内の約24%が65歳以上である。

市中心部には本市の機能が集中している一方で、拠点間を結ぶ交通手段が少ないことや、市中心部にありながら公共交通の不便な地域が存在すること、高齢者や障害者等にとって不便となるバス停から300m以上離れた地域が多く存在することなど、複数の問題を抱えている。

今後さらに進行する少子高齢化への対策や、国が進めるコンパクトシティに対応するには、市中心部における上記の問題解決は必須事項であり、市中心部における移動手段の検討が必要である。

持続的な公共交通事業の課題

本市は、県都と結ばれた鉄道・地域間幹線の路線バス、ターミナルから地域内を經由して隣接市町村へ放射状に延びる合理的な路線バスのネットワーク、公共交通空白地帯へのサービスを補うデマンドタクシーの交通資源を有しており、大枠では公共交通体系として整っている状況にある。

しかし、公共交通が利用しにくい地域における地域住民のニーズに対応することが必要である。また、路線バスをより使いやすくするダイヤやルートの見直しなど、サービス水準を向上していく必要がある。

一方、寒河江一月山銘水館線やデマンドタクシーへの市の財政負担は増加している。また、デマンドタクシーの委託先である市内のタクシー会社は、現在の運行状況以上にデマンドタクシーの運行を増やすことは、体制的に困難な状況にある。

高齢化が進む中で、ドア・ツー・ドアのサービスが提供できるタクシー事業は重要な交通手段であることも留意する必要がある。

人口構造の変化により、財源が厳しくなることが見込まれる中、持続的に公共交通事業を運営するため、財政負担を極力抑えつつ、サービスの水準を高めるとともに利用者を増加させる対策が必要である。

4-3. 寒河江市全体の課題

