

中山町生活交通ネットワーク計画 (素 案)

平成26年2月

中 山 町

目 次

0. はじめに	1
1. 中山町の概況	1
1) 位置・地勢	1
2) 人口・世帯等の動向	2
3) 主要施設の分布状況	4
4) 上位・関連計画	5
2. 公共交通の概況	7
1) 道路・交通網の状況	7
2) 中山町町営バス	8
3) 広域路線バス	10
4) 鉄道	11
3. 地域ニーズの分析	12
1) 住民アンケート調査	12
2) 高校生アンケート調査	13
3) 町営バス利用実態調査結果	15
4) 町営バス利用者アンケート調査	17
5) 主要施設ヒアリング調査	18
6) 交通事業者ヒアリング調査	21
4. 中山町の公共交通が抱える課題	22
5. 基本理念、基本方針及び目標	23
1) 中山町地域公共交通活性化・再生へ向けた基本理念（案）	23
2) 中山町地域公共交通活性化・再生へ向けた基本方針（案）	23
3) 中山町公共交通の目標	24
4) 目標達成に向けた定量的な目標・効果	25
6. 新たな路線網（案）	26
1) 運行エリアの考え方	26
2) 利用対象者の考え方	26
3) サービス水準を踏まえた交通モードの検討	26

0 はじめに

中山町では、現在、交通空白地帯を補完し、主に高齢者や障がい者の社会参加を促すとともに町民福祉の向上を図るため町営バスの運行を行っているが、自動車依存度の高まりなど、公共交通を取り巻く環境が厳しさを増す中、町の財政負担も増加している状況である。

しかしながら、さらなる高齢化社会の進展等に伴い、公共交通の利用ニーズは高まっていくことが見込まれ、より効率的で今後も持続可能な公共交通となるよう、経路や運行方式等全般の見直しに係る検討が急務となっている。

また、マイクロバス1台により町内全域を循環する運行形態であることから、町外への移動ニーズには対応しておらず、ＪＲや民間バス等の基幹系路線との接続についても考えていく必要がある。

このような状況を踏まえ、現行のバスの現状・課題を改めて把握し、国の地域公共交通確保維持改善事業の活用なども念頭に置きながら、地域の特性に合ったより利便性の高い公共交通ネットワークの構築を目指し、生活交通ネットワーク計画を策定するものである。

1 中山町の概況

1) 位置・地勢

中山町は、山形県のほぼ中央部にある人口約1万2千人の町。
江戸時代には最上川を利用した舟運で栄えた。

奥羽山脈と出羽丘陵に囲まれた山形盆地の西部にあり、西部になだらかな丘陵があるものの、町域はほぼ平地で占められる。北は最上川で寒河江市と、東は須川で山形市や天童市との境となっている。

町の中心は羽前長崎駅の東側の長崎地区であるが、中心部から近接する地区には県都山形市のベッドタウンとして宅地造成が進み、住宅団地が形成されている。また、最上川付近では、西側に山形県野球場を核とした中山公園が、東側の河川敷には、せせらぎ公園、グラウンドゴルフ場等が整備されている。



2) 人口・世帯等の動向

(1) 人口・世帯の推移

中山町の人口は、平成 17 年から緩やかな減少傾向にあり、平成 22 年（国勢調査）では 12,015 人となっている。平成 22 年以降（住民基本台帳）の人口推移についても減少傾向が見られる。一方で、世帯数は増加傾向となっている。世帯当たり人員については、減少傾向となっており、少子化の進行がみられる。

年齢別人口は、年少人口および生産年齢人口ともに減少傾向にある。一方老年人口は増加傾向にあり、平成 22 年以降は比率が概ね 28% となっており、少子高齢化の傾向が続いている。

通勤・通学の状況については、中山町から山形市への流出が多く、2,526 人となっている。

[人口・世帯数]

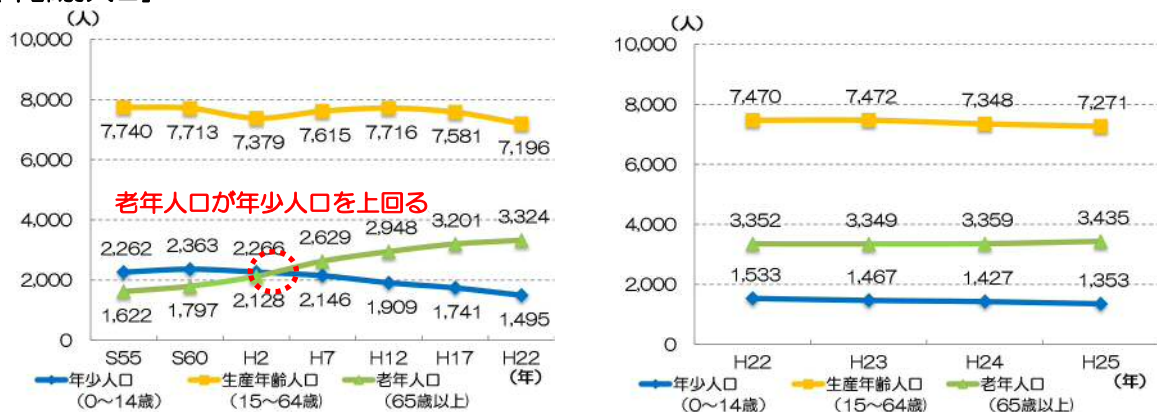


人口・世帯数の推移（国勢調査）

H22 以降の人口・世帯数の推移（住民基本台帳）

※各年 3 月末現在

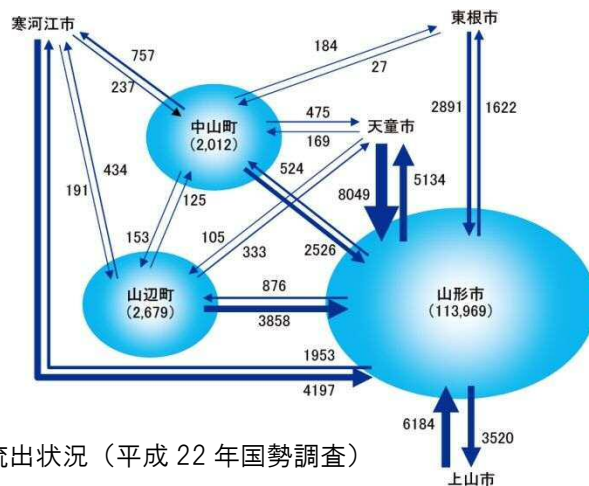
[年齢別人口]



年齢別人口の推移（国勢調査）

H22 以降の年齢別人口の推移（住民基本台帳）

[通勤・通学の状況]



通勤通学の流入・流出状況（平成 22 年国勢調査）

■500m メッシュ人口分布

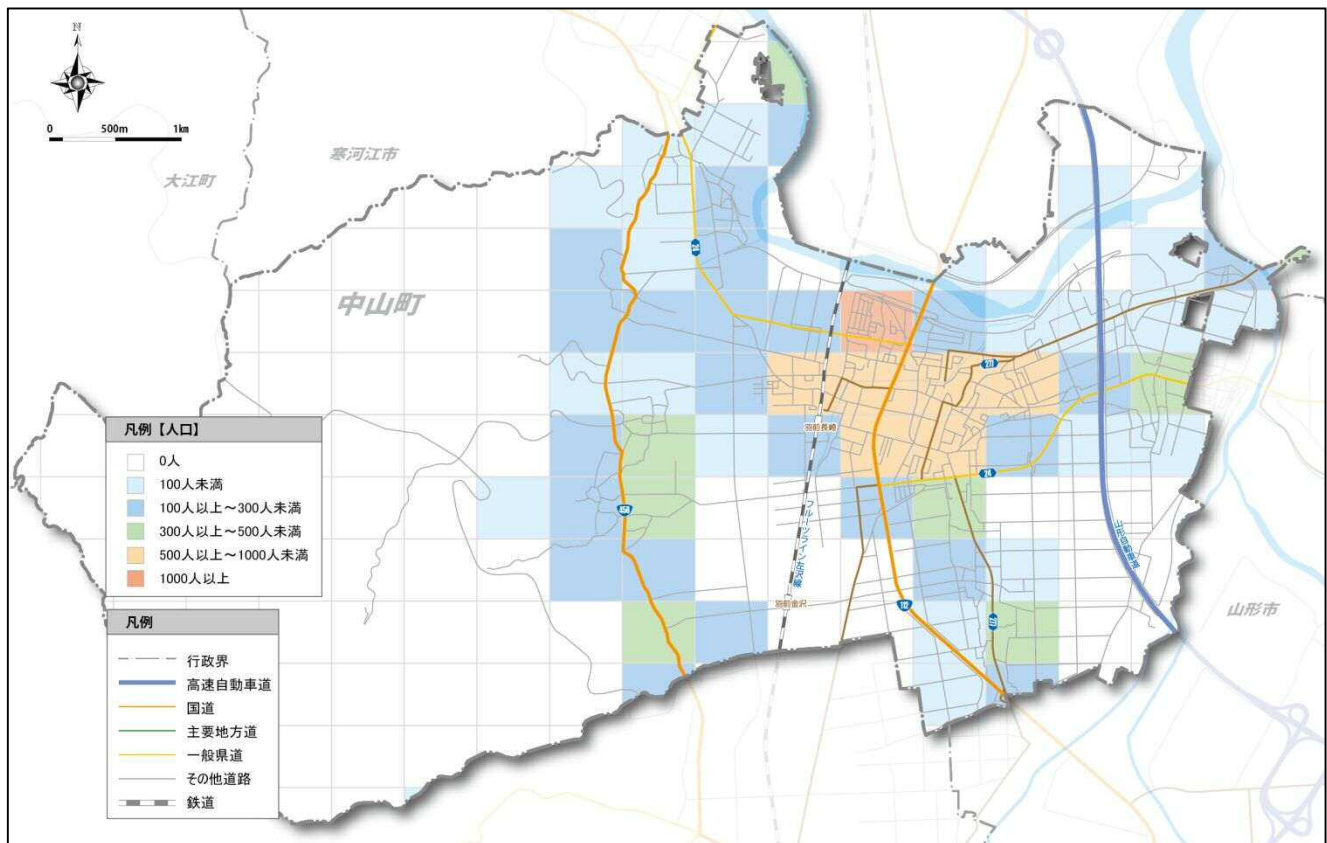


図. 中山町の人口分布（500mメッシュ）（平成22年国勢調査）

■75 歳以上割合

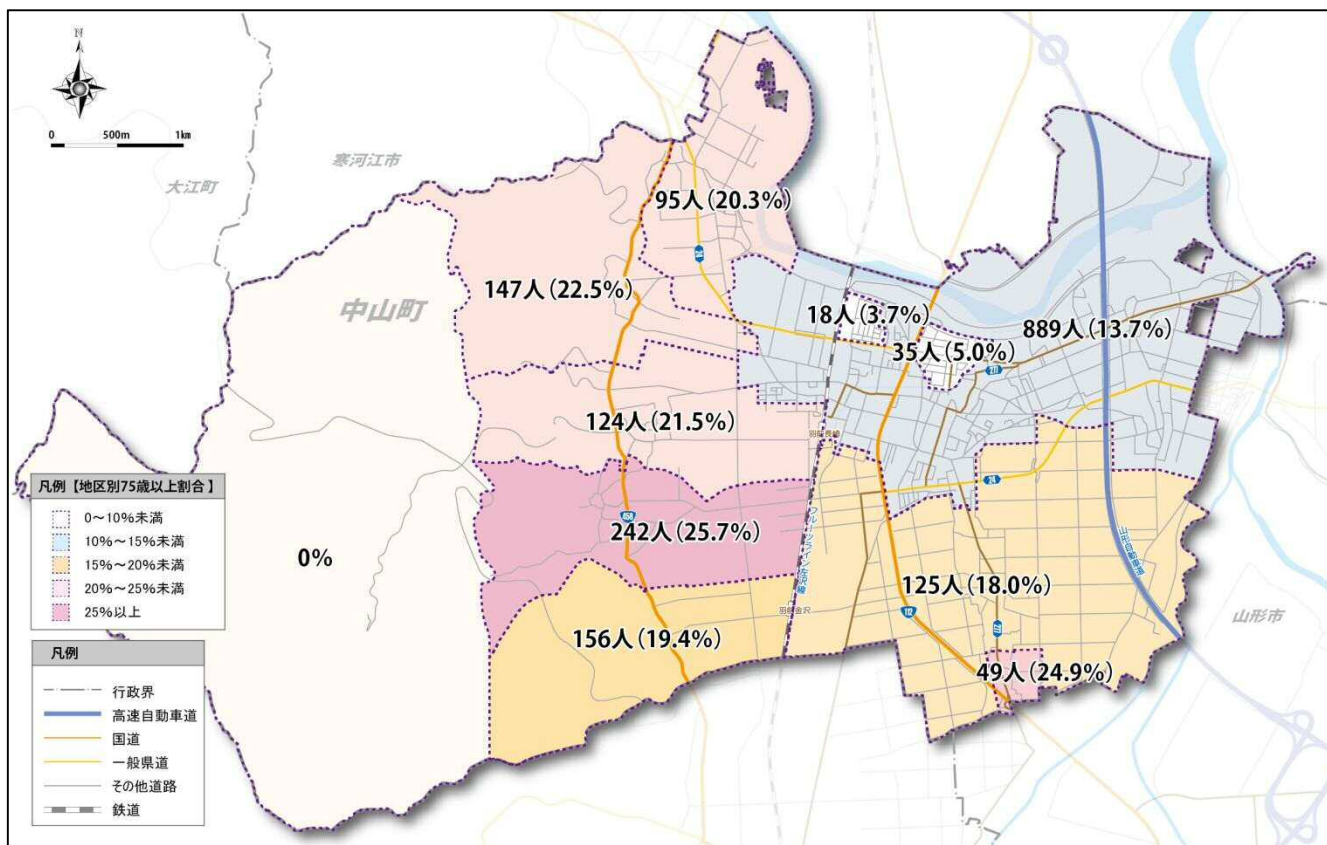


図. 75 歳以上割合（平成22年国勢調査）

3) 主要施設の分布状況

本町の教育施設は、小学校が2校、中学校、幼稚園がそれぞれ1校ある。

中山町役場、中央公民館を含む主な公共施設や医療機関は、町の中心、特に JR 左沢線の東側の長崎地区に多く集まっているが、西側には保健福祉センター、保育園をはじめとした保健福祉エリアが配置されている。

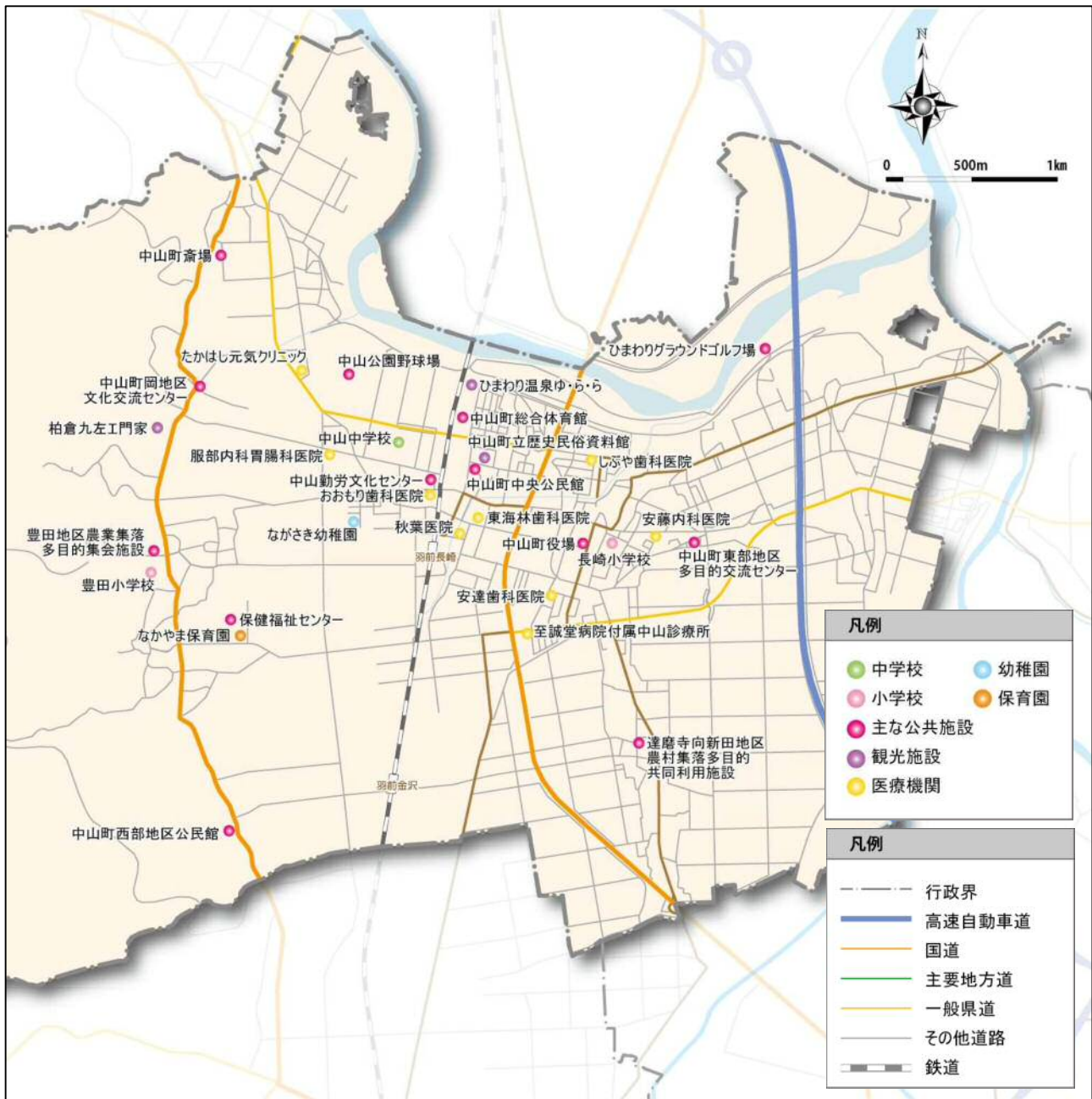


図. 主要施設の分布状況

4) 上位・関連計画

(1) 山形県

＜山形広域都市計画区域マスタープラン（平成24年8月）＞

山形県が、全30都市計画区域について、都市計画の目標、区域区分(線引き)の有無、土地利用や都市施設、市街地開発事業ならびに自然的環境の整備・保全に関する主要な都市計画の基本方針などを定めたものである。計画の概要と公共交通に関する項目を以下に示す。

○基本理念 『創造と交流による活力溢れる中核都市圏の形成』

【公共交通に関する項目】

交通施設の都市計画の決定の方針

○市街地内交通では既成市街地を中心に安全性・利便性の高いネットワークづくり

広域ネットワークと連携する環状道路や都市内道路網の充実を図り、渋滞緩和のほか、冬期間の交通、景観やバリアフリー、賑わい、都市防災、鉄道・バスなどの公共交通の確保といったハード・ソフト両面に配慮した総合的な視点で安全・安心な道路づくりを行います。

○鉄道、バスなどの公共交通機関について利用増進

鉄道やバス、空港などとの連携強化や人にやさしく利用しやすいシステムなどを検討し、県都として利便性の高い公共交通体系の確立を目指します。

(2) 山形定住自立圏

＜山形定住自立圏共生ビジョン（平成23年11月）＞

山形市が、定住自立圏の形成に関する協定に基づき、圏域の将来像や、中心市である山形市と周辺市町の上山市、天童市、山辺町、中山町が連携して推進する具体的な取組を示すことを目的として、策定したものである。計画の概要と公共交通に関する項目を以下に示す。

○圏域の将来像

圏域の各市町の独自性を互いに尊重しながら、圏域の活性化に向けた取組を推進し、中心市の都市機能と互いの持つ個性や特色ある地域資源を有効に活用し、多くの人が交流する、魅力と活力あふれる個性的な圏域づくり

【公共交通に関する項目】

結びつきやネットワークの強化に係る政策分野

○地域公共交通ネットワークの構築

圏域内の行政関与バス運行体制を確保するとともに、民間バス路線の運行頻度が低い山辺町、中山町から山形市へのバス交通について検討組織を設置し、ニーズ調査を行いながら新しいバス路線の整備を検討する。

(3) 中山町

<第5次中山町総合計画（平成23年3月）>

本計画は、第4次中山町総合計画の計画期間の満了に伴い、社会・経済情勢の動向に的確に対応し、次代に誇りを持って繋いでいく自立した中山町を、町民とともに築いていくため、新たなまちづくりの指針を確立することを目的として策定したものである。計画の概要と公共交通に関する項目を以下に示す。

○将来像

ふれあいと絆 緑豊かな 輝くふるさと なかやま
—みんなで創る 安心・躍動・協働のまち—

○3つの基本目標

基本目標1：生涯にわたって健康で安心・安全に暮らせるまち なかやま
基本目標2：交流を基盤に若者もいきいき定住するまち なかやま
基本目標3：みんなの絆で築くわたしのふるさと なかやま

【公共交通に関する項目】

基本構想

○定住と交流を生み出す生活基盤づくり

若者も定住する生活基盤を許可するため、土地の有効活用を図り住宅基盤の整備や道路・交通・情報網の整備充実に努めます。

基本計画

○定住と交流を生み出す生活基盤づくり

・道路・公共交通の充実

【広域交通機関への要望活動の実施】

JR、山形交通、山形空港などに対し利便性の向上について要望を行います。

【町内生活交通機能の強化】

交通弱者の生活交通機関としてコミュニティバス機能を強化し、その運行経費を見直し健全化を図るとともに、広域交通機関との結節機能を高めることにより、交通利便性の向上を図ります。



2 公共交通の概況

1) 道路・交通網の状況

中山町における道路・交通網を下図に示す。都市間を連絡する広域幹線道路として、山形自動車道、国道 112 号、国道 458 号が南北を縦貫している。広域幹線道路を結ぶ東西方向の連絡機能は、主要地方道や一般県道がその役割を担っており、途中区間でその他町管理道路によって補完されている。

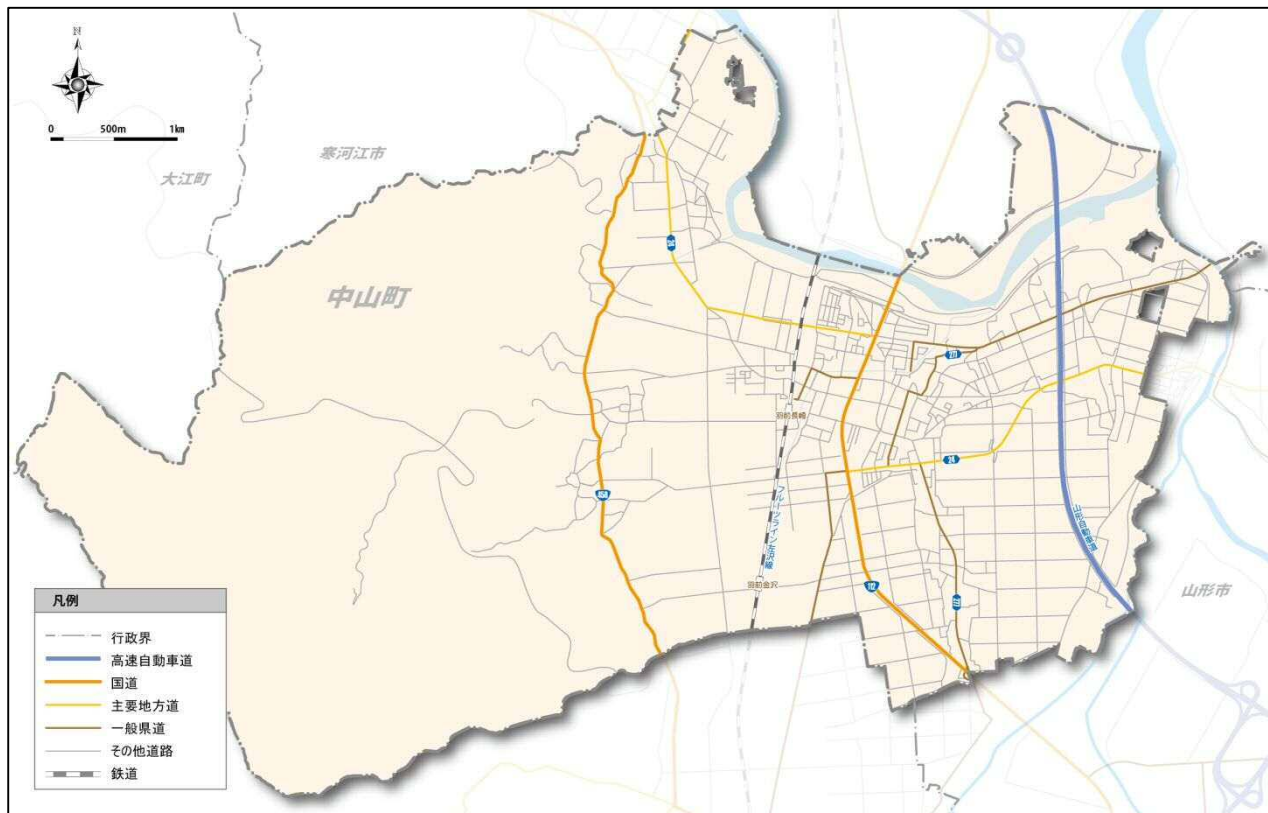


図. 道路・交通網の状況

2) 中山町町営バス

中山町では、町営バスが町内全域を循環運行している。運行本数は午前2本、午後2本となっている。

■町営バスの運行本数

	運行日	運行本数	運賃
朝のおでかけタイム	月～土	1本/日	一般 100円 小学生 50円
昼のおでかけタイム	月～土	1本/日	
ちょっとおでかけタイム	月～土	1本/日	
おかえりタイム	月～土	1本/日	

停 留 所	
1	保健福祉センター
2	金沢南
3	金沢東
4	柳沢
5	土橋東(玉昌寺前)
6	土橋北
7	岡南(柏倉九左エ門家前)
8	岡北
9	小塩北
10	小塩南(野球場前)
11	梅ヶ枝町西(郵便医務前)
12	梅ヶ枝町東(市学校前)
13	いずみ(ゆ・ら・ら前)
14	中央公民館
15	JR長崎駅前(秋葉医務前)
16	桜町(旧母子寮前)
17	あおば(セブンイレブン南)
18	長崎郵便局(セーブオン前)
19	中山町役場
20	元町(花みずき前)
21	ライズ(ヤマザワ中山店)
22	新田町(内藤油店前)
23	達磨寺北
24	達磨寺南(共同利用施設入口前)
25	向新田(聖吾前)
26	町清(安徳医院南側)
27	中原団地
28	下川(変電所前)
29	文新田西
30	文新田北(生活改善センター)
31	文新田南
32	落合(理容テロコ前)
33	三軒屋西
34	グラウンドゴルフ場

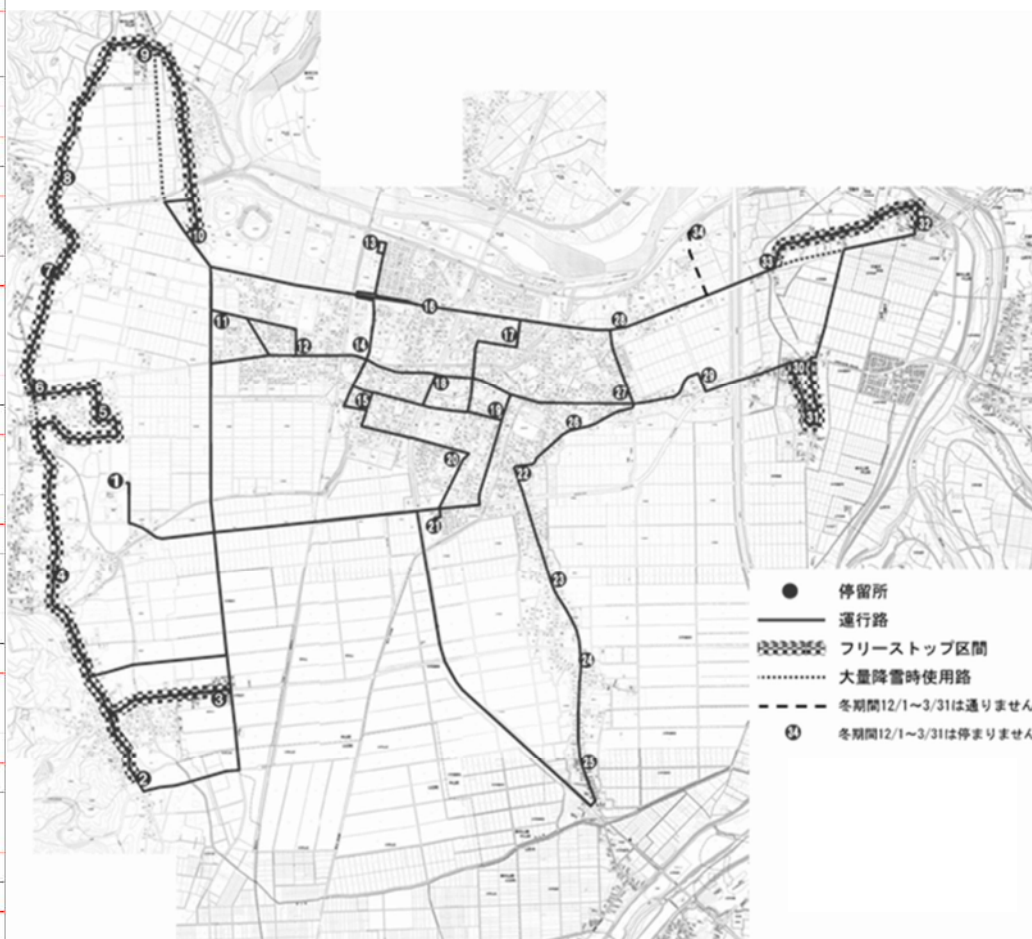


図. 町営バス路線

収支状況を以下に示す。

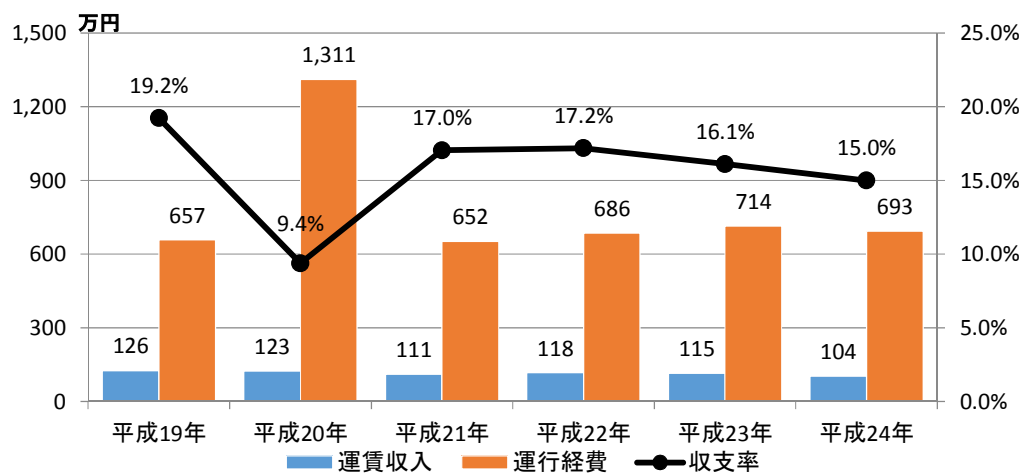
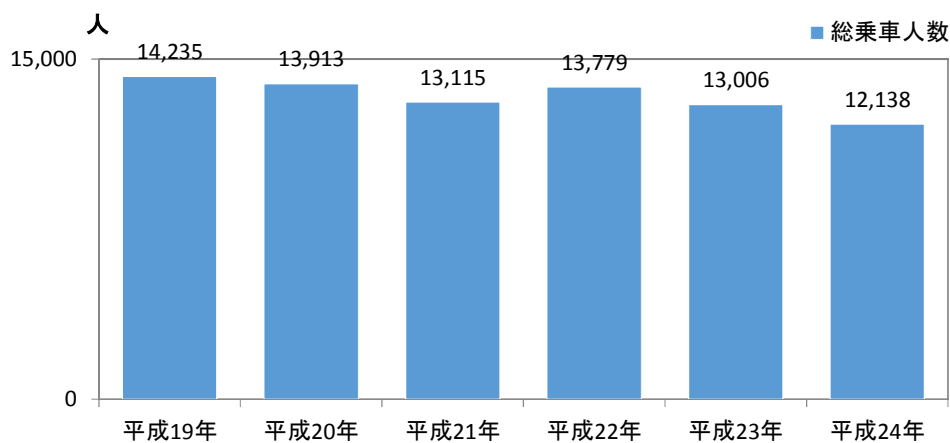
総乗車人数は年々減少しており、平成 22 年で増加に転じるものの、平成 19 年から平成 24 年の 5 年間で約 2,000 人の減少となっている。

一方で、運行経費は増加傾向にあり、収支率は平成 19 年から平成 24 年の 5 年間で 4.2%低くなっている。

表. 中山町町営バスの年度別収支状況

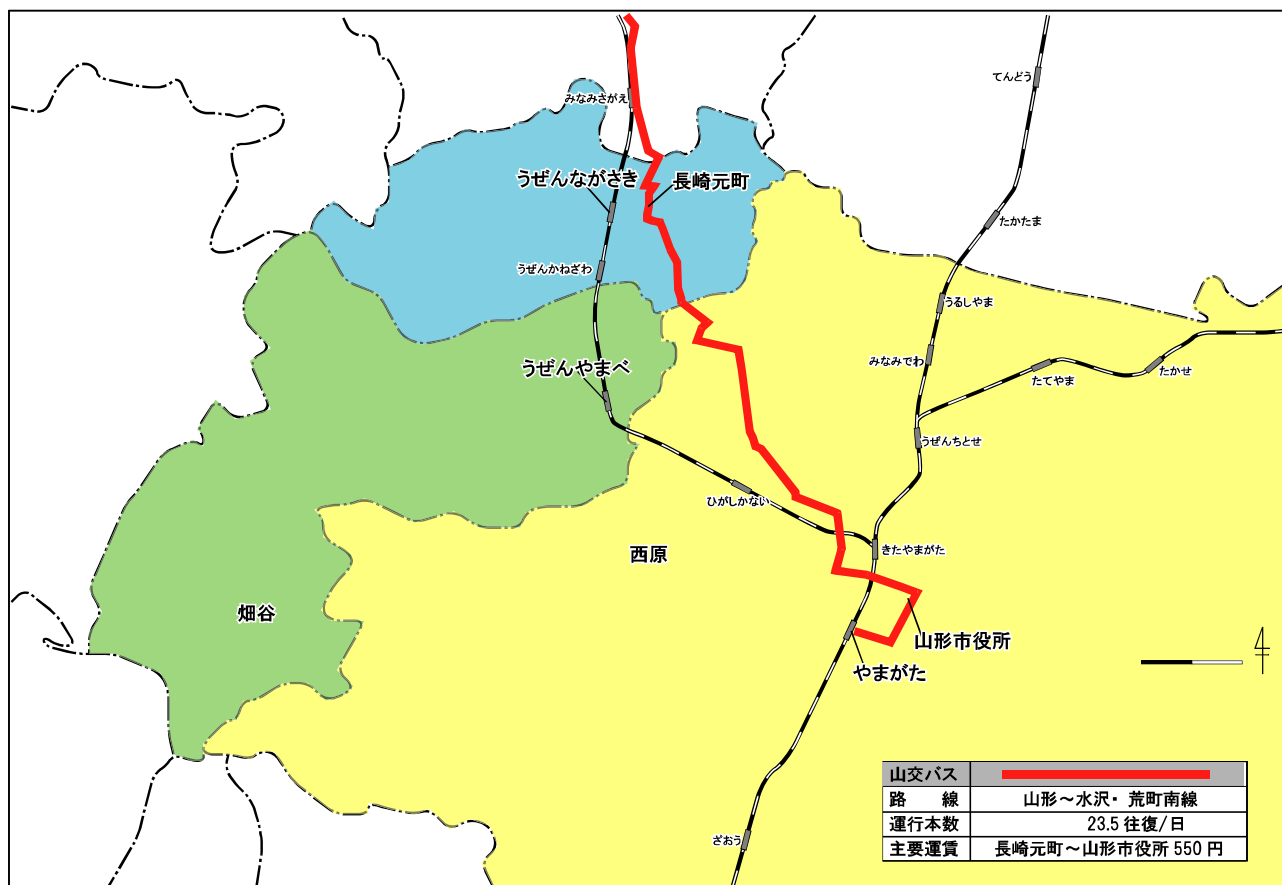
年度	運行日数	総乗車人数	走行距離	運賃収入	運行経費	収支率	一人当たりのコスト	1km単価
平成19年	293	14,235人	41,674km	1,264,039円	6,572,218円	19.2%	372.90円	157.71円
平成20年	296	13,913人	47,683km	1,229,060円	13,110,710円	9.4%	854.00円	274.96円
平成21年	296	13,115人	47,419km	1,110,910円	6,515,715円	17.0%	412.11円	137.41円
平成22年	296	13,779人	48,884km	1,179,246円	6,857,395円	17.2%	412.09円	140.28円
平成23年	298	13,006人	48,011km	1,150,814円	7,144,145円	16.1%	460.81円	148.80円
平成24年	295	12,138人	49,727km	1,038,561円	6,930,661円	15.0%	485.43円	139.37円

※平成 20 年度運行経費には、車両購入費等 6,561,711 円を含む



3) 広域路線バス

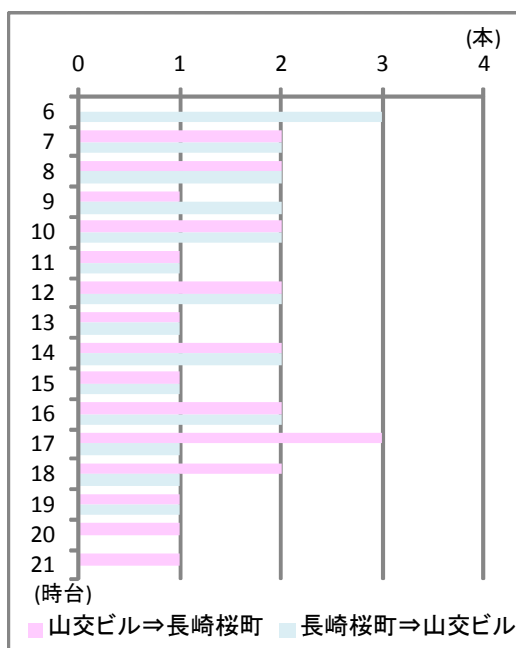
広域路線バスとしては、山形市から中山町を通過して西川町まで運行する「山形～水沢・荒町南線」がある。「山形～水沢・荒町南線」は、23.5 往復／日の運行となっている。



◆時間別運行本数

＜山形⇄水沢・荒町南＞

時台	山交ビル⇒ 長崎桜町	長崎桜町⇒ 山交ビル
5	0	0
6	0	3
7	2	2
8	2	2
9	1	2
10	2	2
11	1	1
12	2	2
13	1	1
14	2	2
15	1	1
16	2	2
17	3	1
18	2	1
19	1	1
20	1	0
21	1	0



4) 鉄道

中山町内には、JR 左沢線の駅が2駅設置されている。平成23年度の年間乗車人員は、羽前長崎駅で約16万6千人、羽前金沢駅で約1万2千人となっている。平成15年度からの推移をみると、羽前長崎駅でH22年度まで減少傾向を示していたが、平成23年度には増加傾向となっている。羽前金沢駅では、H19、H20年度の約1万7千人をピークに減少傾向にある。

表 年間乗車人員の推移

	年間乗車人員		
	総数	羽前長崎駅	羽前金沢駅
H15	190,895	181,405	9,490
H16	184,690	173,740	10,950
H17	186,515	171,550	14,965
H18	178,850	162,790	16,060
H19	178,120	161,330	16,790
H20	175,930	159,140	16,790
H21	164,615	150,745	13,870
H22	159,505	146,730	12,775
H23	166,075	154,030	12,045

資料：東日本旅客鉄道㈱ 左沢線営業所

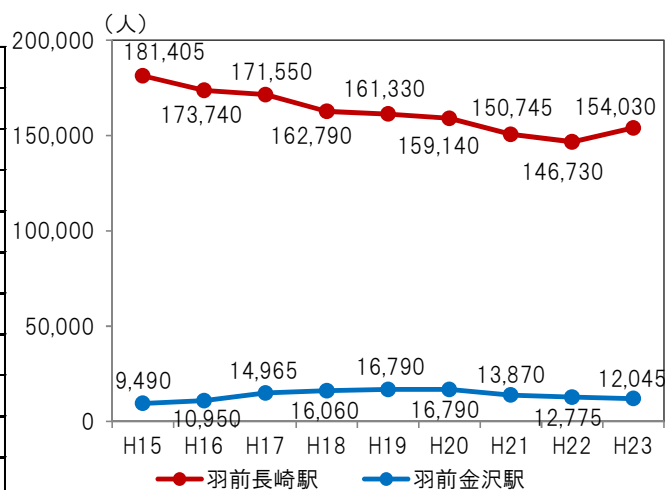


図 年間乗降客数の推移

◆駅周辺の状況

【羽前長崎駅】 平日 7:00～



3 地域ニーズの分析

1) 住民アンケート調査

[調査実施期間]

発送：平成 24 年 9 月 26 日（水）～投函締切：10 月 8 日（月）

※「山形定住自立圏生活交通ネットワーク計画策定調査業務（平成 25 年 3 月）」におけるアンケート調査の再整理により町内外の行動や移動ニーズを分析

[回収率]

配布：3,000 人（中山町 1,000 人）

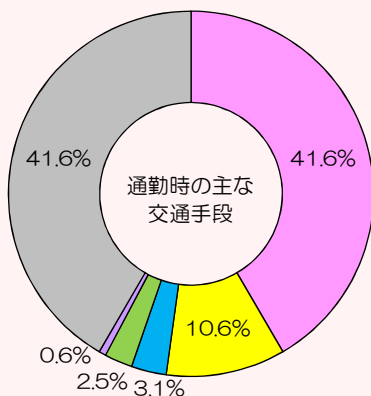
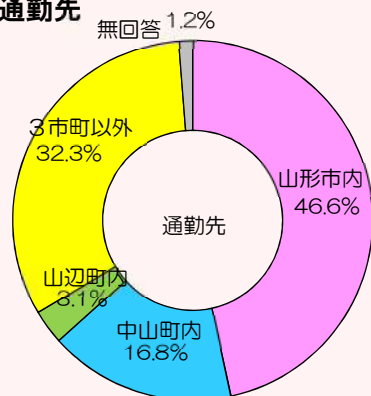
回収：中山町 423 人（回収率 42.3%）

全 体 1,233 人（回収率 41.1%）

[結果概要]

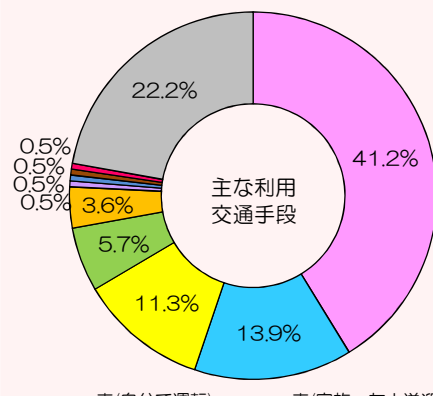
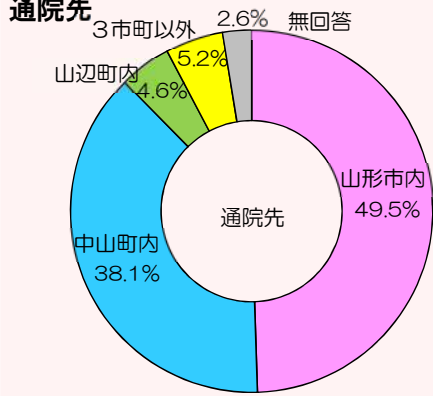
- ・通勤先は、約半数が山形市内であり、中山町内への通勤者は約 2 割となっている。
- ・通勤手段は「自動車（自分で運転）」が多い。
- ・通院、買物先については、中山町内、山形市内がほぼ同程度となっている。
- ・通院先、買物先への交通手段は、「自動車（自分で運転）」が多いが、「自動車（家族・友人送迎）」が約 1 割を占めている。

通勤先



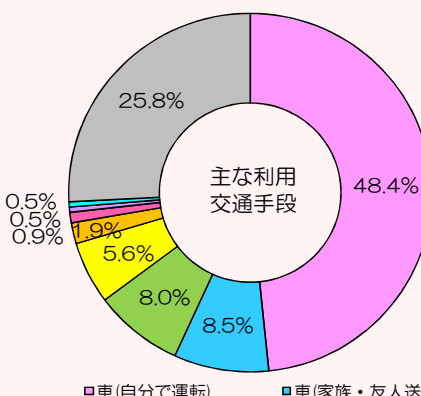
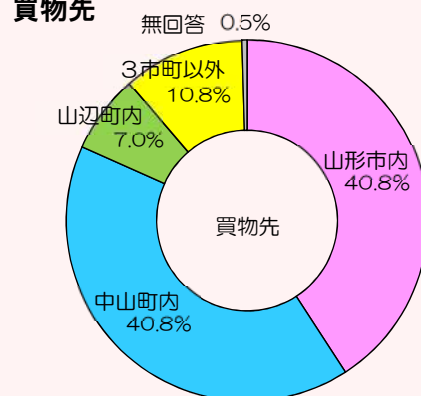
■ 車(自分で運転) ■ 徒歩
 ■ 車(家族・友人送迎) ■ 自転車
 ■ バイク・原付 ■ 無回答

通院先



■ 車(自分で運転) ■ 車(家族・友人送迎)
 ■ 徒歩 ■ 自転車
 ■ タクシー ■ バイク・原付
 ■ JR ■ 路線バス(山交)
 ■ 自治体運行バス ■ 無回答

買物先



■ 車(自分で運転) ■ 車(家族・友人送迎)
 ■ 徒歩 ■ 自転車
 ■ タクシー ■ バイク・原付
 ■ 自治体運行バス ■ 送迎バス
 ■ 無回答

2) 高校生アンケート調査

[調査実施期間]

発送：平成 24 年 9 月 26 日（水）～投函締切：10 月 8 日（月）

※「山形定住自立圏生活交通ネットワーク計画策定調査業務（平成 25 年 3 月）」におけるアンケート調査の再整理により町内外の行動や移動ニーズを分析

[回収率]

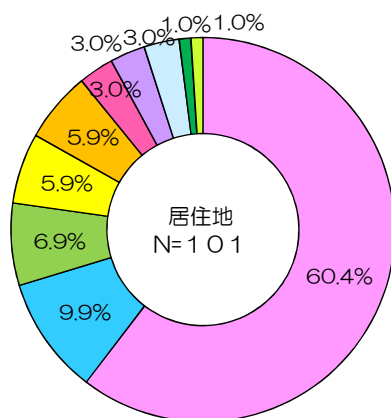
配布：840 人（中山町 390 人）

回収：中山町 101 人（回収率 25.9%）

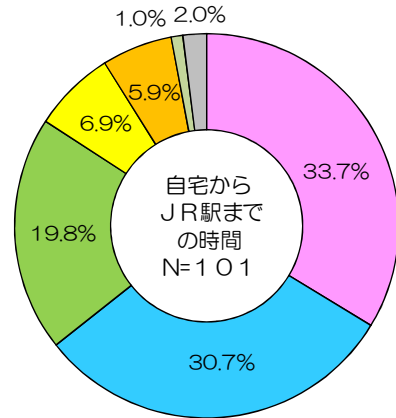
全 体 240 人（回収率 23.8%）

[結果概要]

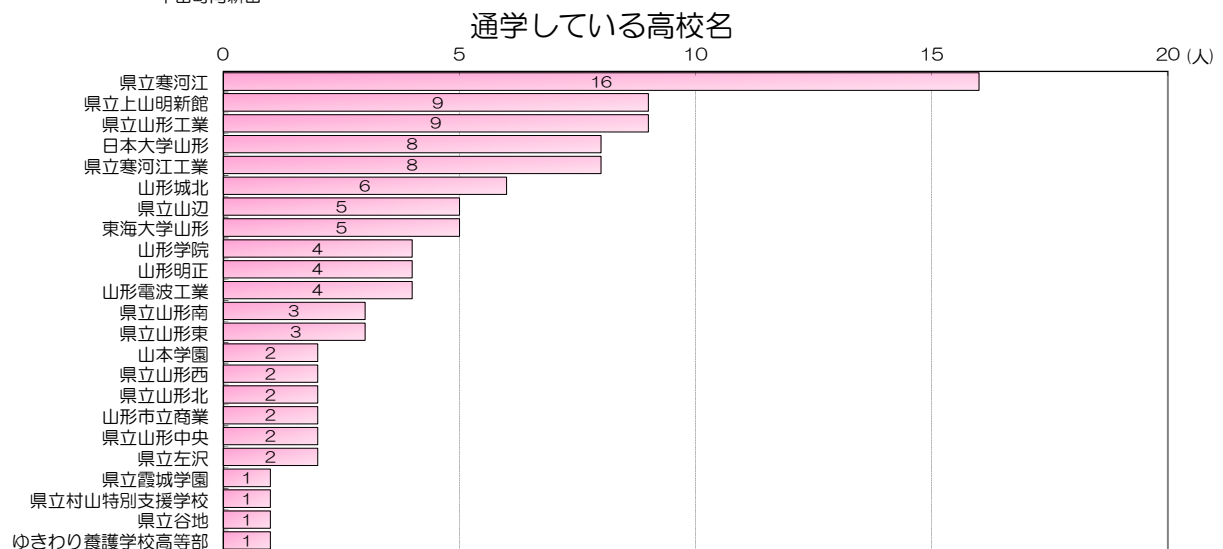
- ・ 自宅から JR 駅までの時間は、約 8 割が 20 分以内、約半数が 10 分以内である。
- ・ 寒河江市または山形市の高校への通学が多く、登校時刻は、多くの学生が 6～7 時台に自宅を出発し、7～8 時台に学校に到着している。
- ・ 下校時刻については、時間にばらつきが見られ、15 時台～19 時台に学校を出発し、17 時台～20 時台に自宅に到着するケースが比較的多く見られる。
- ・ JR 左沢線の利用が約 7 割、山交バスは約 1 割となっている。



■ 中山町長崎 ■ 中山町あおば ■ 中山町達磨寺
■ 中山町いすみ ■ 中山町柳沢 ■ 中山町金沢
■ 中山町小塩 ■ 中山町土橋 ■ 中山町岡
■ 中山町向新田



■ 10分以内(約800m) ■ 20分以内(約1.6km)
■ 5分以内(400m) ■ 30分以上
■ 30分以内(約2.4km) ■ わからない
■ 無回答

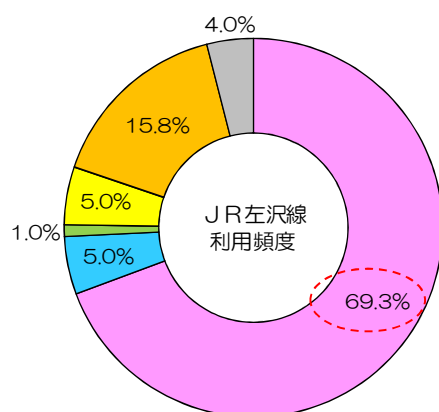


普段の登校時刻

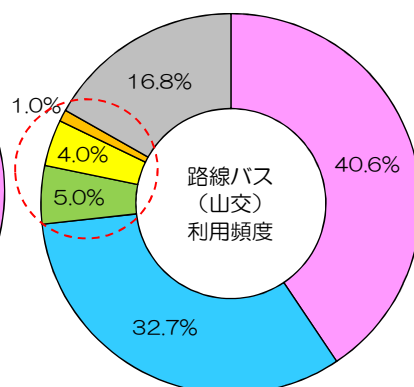
	学校【着：時】				
自宅【発：時】	6時台	7時台	8時台	13時台	総計
6時台	1.0%	19.6%	14.4%	0.0%	35.1%
7時台	0.0%	19.6%	40.2%	0.0%	59.8%
8時台	0.0%	0.0%	4.1%	0.0%	4.1%
12時台	0.0%	0.0%	0.0%	1.0%	1.0%
集計	1.0%	39.2%	58.8%	1.0%	100.0%

普段の下校時刻

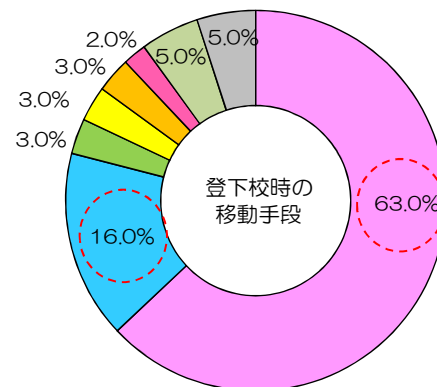
	自宅【着：時】									
学校【発：時】	15時台	16時台	17時台	18時台	19時台	20時台	21時台	22時台	23時台	総計
14時台	2.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	2.1%
15時台	0.0%	8.5%	11.7%	1.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	21.3%
16時台	0.0%	4.3%	7.4%	4.3%	1.1%	1.1%	0.0%	0.0%	0.0%	18.1%
17時台	0.0%	0.0%	2.1%	7.4%	3.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	12.8%
18時台	0.0%	0.0%	0.0%	1.1%	12.8%	1.1%	0.0%	0.0%	0.0%	14.9%
19時台	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	5.3%	10.6%	2.1%	0.0%	0.0%	18.1%
20時台	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	2.1%	6.4%	0.0%	0.0%	8.5%
21時台	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	1.1%	2.1%	0.0%	3.2%
22時台	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	1.1%	1.1%
集計	2.1%	12.8%	21.3%	13.8%	22.3%	14.9%	9.6%	2.1%	1.1%	100.0%



- ほぼ毎日
- 週1日～2日
- ほとんど利用しない
- 週3日～4日
- 週2日～3日
- 無回答



- 利用したことがない
- ほとんど利用しない
- ほぼ毎日
- 月に2日～3日
- 週1日～2日
- 無回答



- 年間を通じて徒歩や自転車、鉄道などを併用
- 普段は自転車のみで、天候や季節によっては他の移動手段を使う
- 年間を通じて徒歩のみ
- 年間を通じて自転車のみ
- 年間を通じて家族送迎のみ
- 普段は徒歩のみで、天候や季節によっては他の移動手段を使う
- その他
- 無回答

3) 町営バス利用実態調査結果

[調査目的]

現在の町営バスの利用実態把握を目的に、バス車内でのアンケート調査とあわせて OD 調査を実施。

[調査実施期間]

発送：平成 25 年 10 月 9 日（水）～10 月 10 日（木）の平日 2 日間、中山町町営バス全便対象

[サンプル数]

2 日合計 74 名／日 （9 日：45 名、10 日：29 名）

<結果概要>

0. 全体

- ・町の東西地区から市街地の医療施設（高橋げんきクリニック）、商業施設（ライズ）の移動が多い。
- ・利用者の多くが高齢者（女性）であり、「通院→買い物→帰宅」の行動が午前中で完結している。
- ・市街地内の回遊はほとんど見られない。

1. 朝のおでかけタイム <病院受付時間、商店開業時間に合わせた行動>

- ・主に地区西側居住者において、「高橋げんきクリニック」の受付開始に合った移動がみられた。
- ・主に地区東側居住者において、「ライズ」、「中山診療所」の開始に合わせた移動がみられた。

2. 昼のおでかけタイム <通院先から帰宅・立寄り、買物移動>

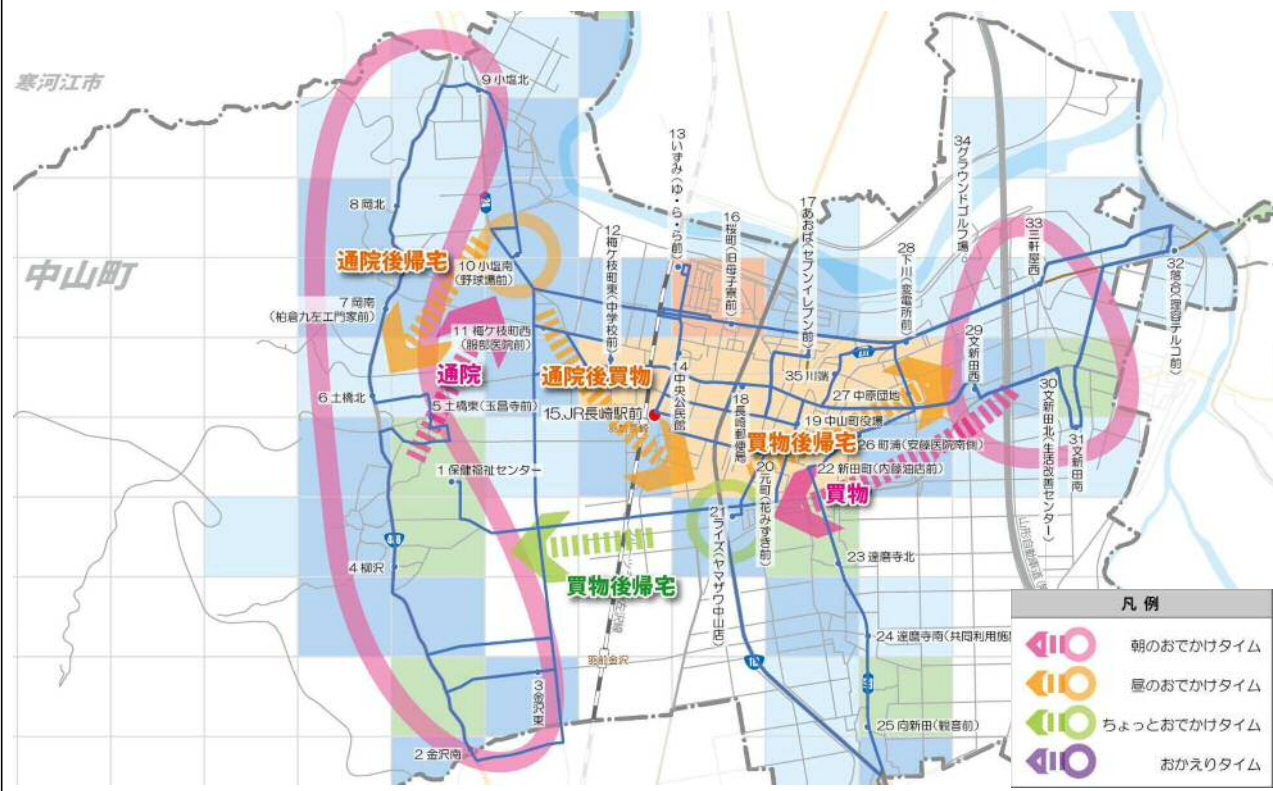
- ・主に地区西側居住者において、高橋げんきクリニックからの帰宅利用が多くみられた。
- ・高橋げんきクリニックからライズへ通院後の買物立寄り利用がみられた。

3. ちょっとおでかけタイム <買い物からの帰宅移動>

- ・ライズからの帰宅利用者が多くみられた。
- ・13 時以降、利用がほとんど見られない。

4. おかえりタイム <利用者層（ターゲット）が不明確>

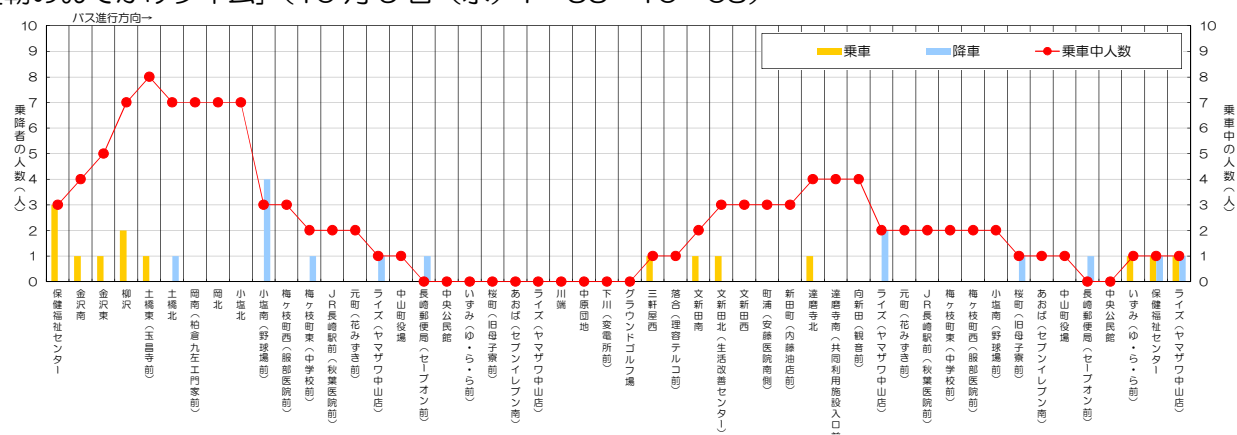
- ・利用がほとんどみられない。
- ・高齢者の「通院→買い物→帰宅」の行動が午前中のうちに終了している。



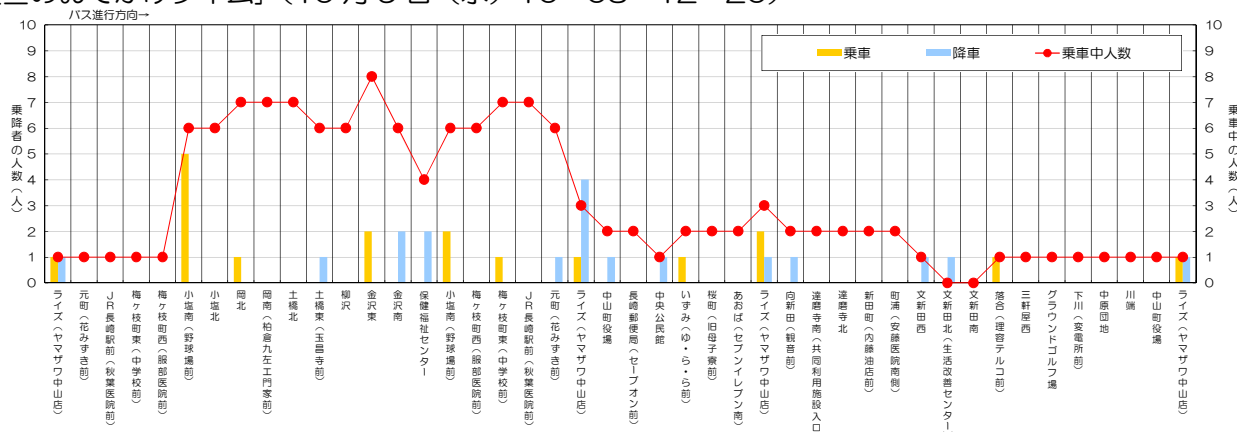
時間帯別利用状況（10月9日の調査結果）

運行路線別の乗車・降車・乗車中人員を以下に示す。

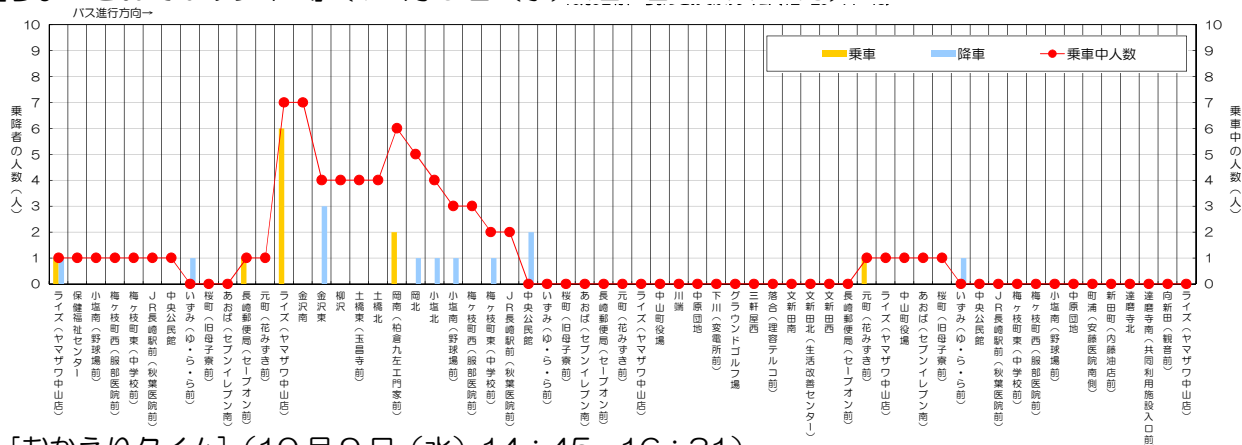
「朝のおでかけタイム」(10月9日(水)7:55~10:03)



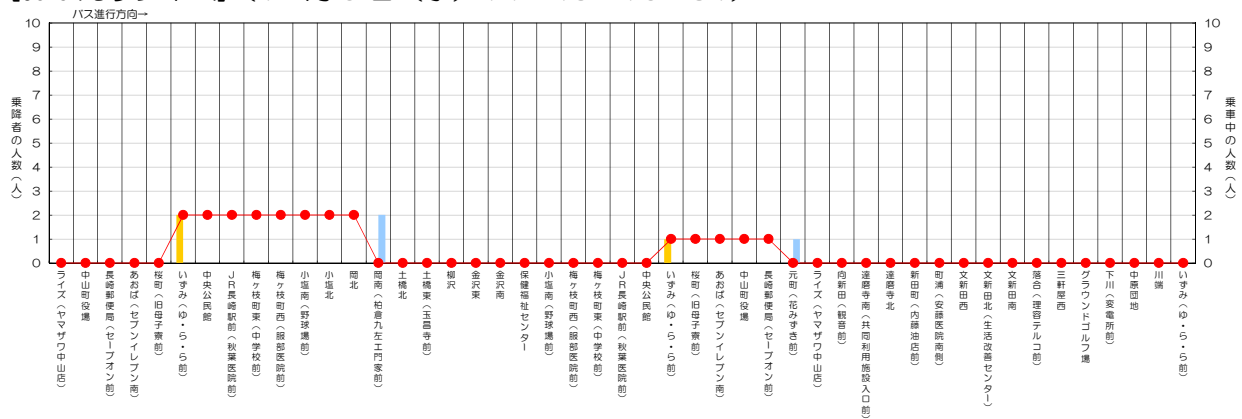
[昼のおでかけタイム] (10月9日(水) 10:03~12:20)



[ちょっとおでかけタイム] (10月9日(水) 12:20~14:45)



[おかえりタイム] (10月9日(水) 14:45~16:31)



4) 町営バス利用者アンケート調査

[調査実施期間]

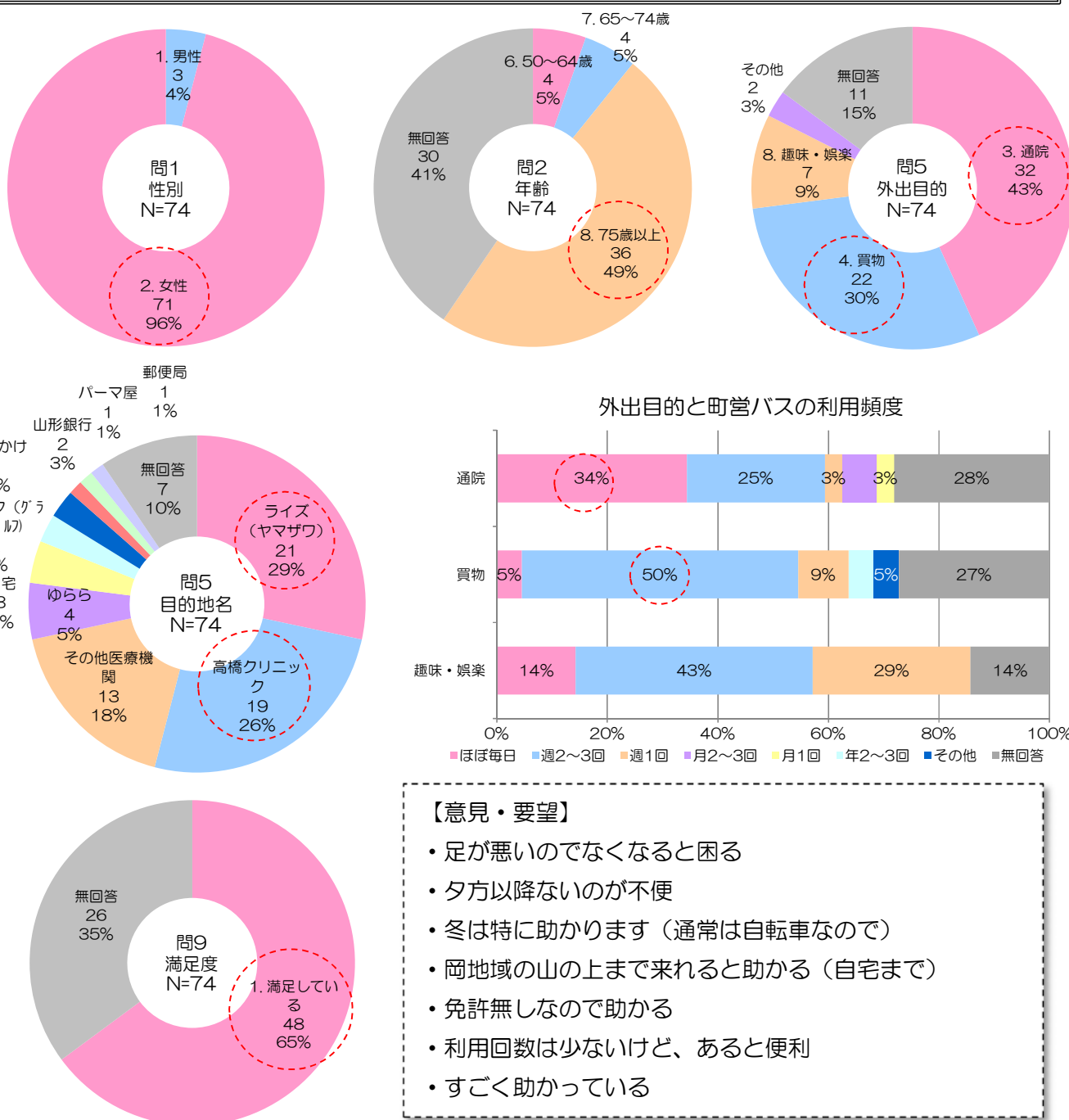
発送：平成 25 年 10 月 9 日（水）～10 月 10 日（木）の平日 2 日間、中山町町営バス全便対象

[サンプル数]

2 日合計 74 名／日 （9 日：45 名、10 日：29 名）

[結果概要]

- ・利用者は女性の高齢者が多い ※75 歳以上女性の多くが免許なし
- ・利用目的は、通院（たかはしクリニック）、買物（ライズ）が多い。
- ・通院利用の 3 割がほぼ毎日利用しており、買物、趣味・娯楽は週 2～3 回程度となっている。
- ・町営バスに対する満足度が高い。



5) 主要施設ヒアリング調査

(1) 秋葉医院来院者アンケート

[調査実施期間]

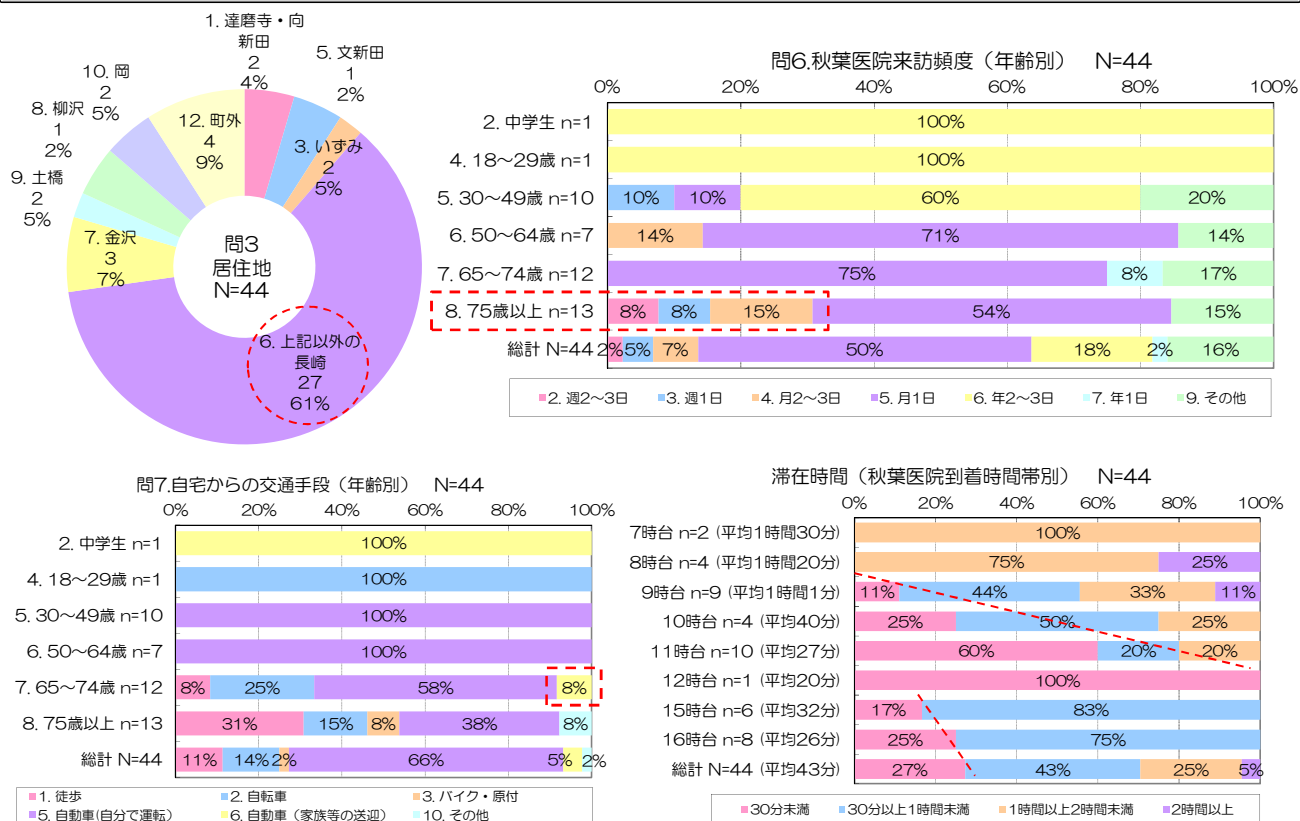
発送：平成 25 年 10 月 10 日（木）

[サンプル数]

44 名／日 ※バス利用者なし

[結果概要]

- ・梅ヶ枝町居住者の利用が多い。
- ・75 歳以上の方は来院頻度が多い。
- ・大半が自動車（自分で運転）または徒歩で通院しており、送迎は少ない。
- ・早い時間帯に来院した方ほど滞在時間が長い。午後の来院者は 30 分程度の滞在である。



[自由意見]

- ・どの辺りを走っているのかわからないので、運行経路がわかればと思う
- ・自由に乗り降りできればいいと思う
- ・なくさないでほしい!!
- ・時間調整の為、道路に止まっているのはだめじゃないか?
- ・手をあげたら止めてくれると助かる
- ・町から直接、町外の施設（県立病院など）に行く便があるといいと思う
- ・もう少し小型のバスで運行したほうがいい
- ・お年寄り希望したところで止まってくれるので重宝していると言う

(2) ひまわり温泉ゆ・ら・ら来館者アンケート

[調査実施期間]

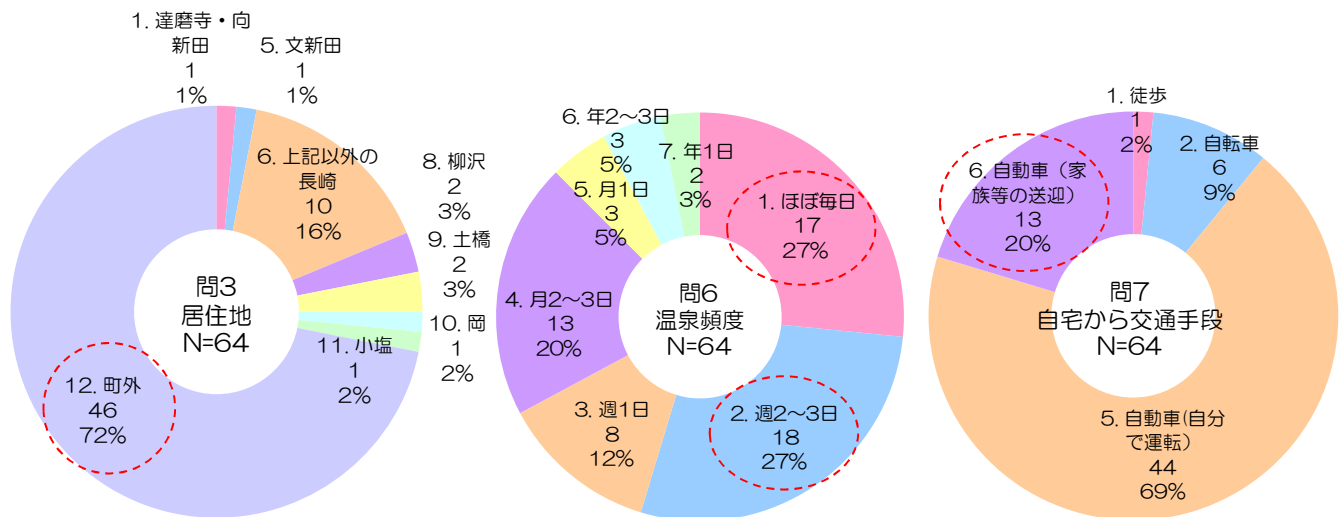
発送：平成 25 年 10 月 10 日（木）

[サンプル数]

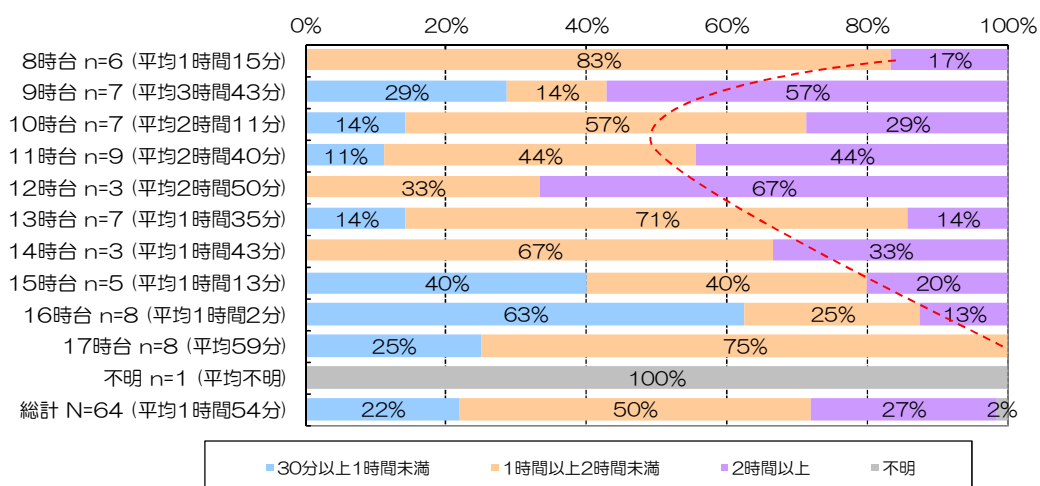
64 名／日 ※バス利用者なし

[結果概要]

- ・町外来館者の利用が多い。
- ・約半数がリピーター（ほぼ毎日～週 2～3 日）である。
- ・大半が自動車（自分で運転）であるが、家族送迎が約 2 割を占めている。
- ・午前中に来訪した方ほど滞在時間が長い。



滞在時間（ゆらら到着時間帯別） N=64



【自由意見】

- ・町営バスをなくしてほしくない
- ・なくならないで欲しい
- ・密に運転してほしい

(3) ライズ（ヤマザワ中山店）来店者アンケート

[調査実施期間]

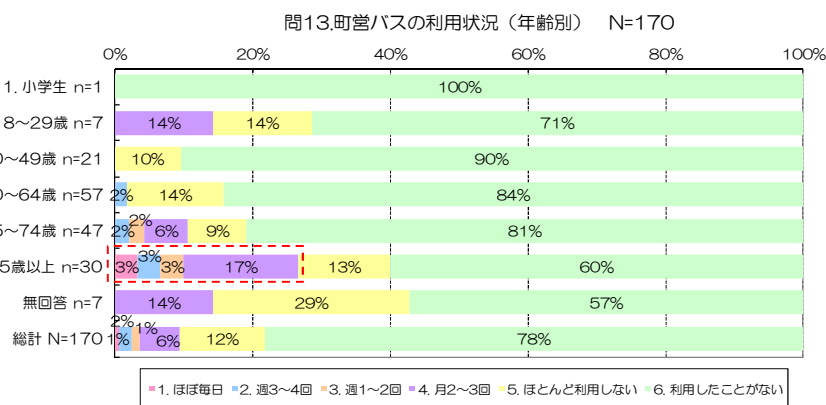
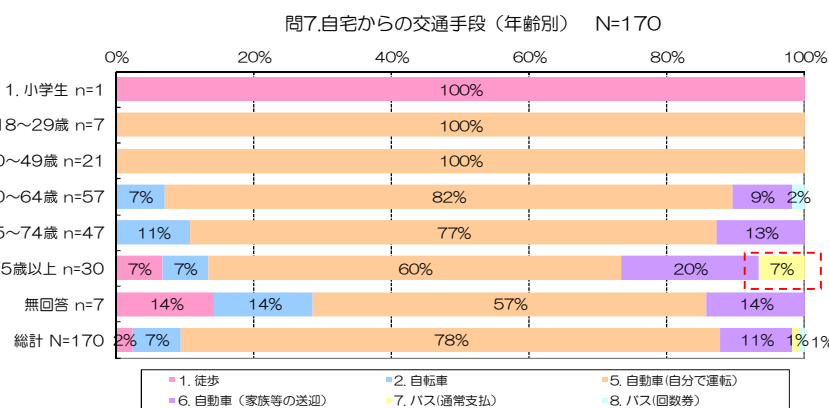
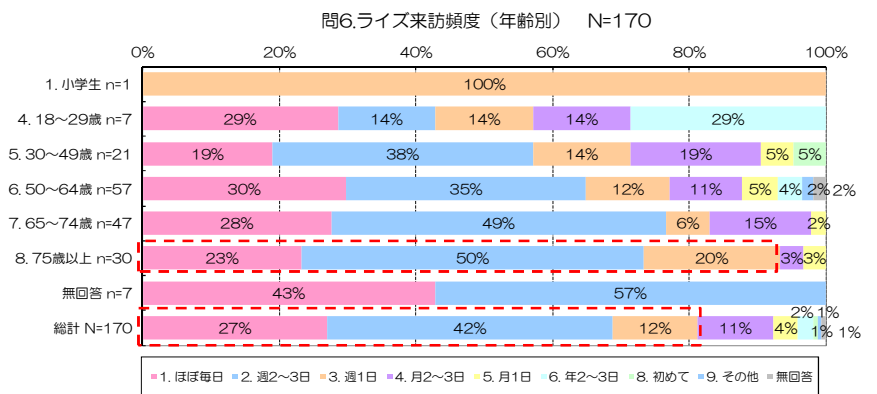
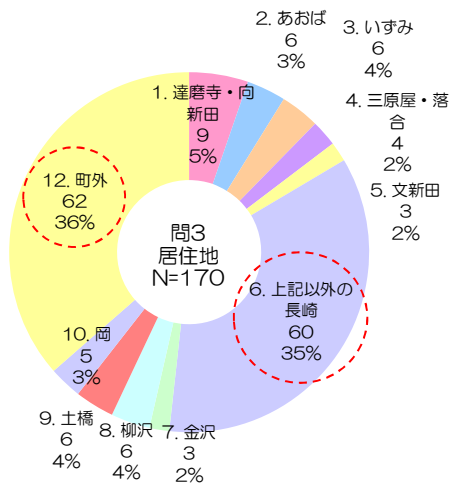
発送：平成 25 年 10 月 10 日（木）

[サンプル数]

170 名／日 ※バス利用 3 名（通常支払 2 名、回数券 1 名）

[結果概要]

- ・ 町内では梅ヶ枝町、町外では山形市、山辺町、寒河江市町からの利用が多い。
- ・ 週 1 回以上の利用者が全体の 8 割を占めている。
- ・ 町営バス利用者 3 名は、50～64 歳の方が 1 名（回数券）、75 歳以上 2 名（通常支払）である。
- ・ 午前中に来訪した方ほど滞在時間が長い。



【意見】

- ・ 母の通院にマイカーで送迎しているが、本人は利用する気は無い
- ・ 今度機会があれば乗ってみたい
- ・ 手をあげて止まってくれるなら利用も増えるのではないかな？
- ・ 寒河江のデマンドを取り入れては
- ・ いつ運行しているのか分からないので、音楽を鳴らすなどしてほしい
- ・ 友人が中山町に住んでいるので町営バスを使ってみたい
- ・ ヤマザワ辺りに時刻表示があると良い。寒いと利用するチャンスもある
- ・ 将来利用したい
- ・ バス時刻表の表示が分かりづらい
- ・ 分かりにくい感じがする

6) 交通事業者ヒアリング調査

(1) 寒河江タクシー株式会社

[主な意見]

○中山町内におけるタクシーの利用状況

- ・ 平日午前中の利用、冬期・雨天時の利用が多い。中山町でのタクシー利用者は減っている。
- ・ 山形県立中央病院、山形済生病院、高橋げんきクリニック、服部内科胃腸科医院等の利用が多い。
- ・ 全体的な目的別利用者数は、通院＞買物＞J R利用
- ・ 所有車両は全19台。ハートフルカー（車イス対応車）3台（大型2台、小型1台）

○タクシー利用に関する日常的な利用者要望、町営バスに関する意見

- ・ 町営バスは複雑なため時刻表で確認するのも難しい。目的地に着くまでに時間がかかる。

○寒河江市で実施中のデマンド運行について

- ・ 2社で運行。運行エリアを5地区設定、300円、500円区間。前日19時まで予約を受付。当日は10時までの予約で午後便を利用可能。1日7便。車両は小型のみ（4名以上の場合は2台対応）、オペレーターは、非ITで、通常業務とデマンドを対応。運行時間帯貸切で契約。
- ・ 中山町でデマンドを実施するのであれば協力したい。
- ・ 年金支給日の利用が多く、利用者のほとんどが高齢者である。
- ・ デマンドタクシー利用をやめた方には「一緒に乗りたくない人がいた」等の意見もある。

○事業者としての今後の展望、町営バスや広域バスとの共存・役割分担について

- ・ 川端など狭隘区間でデマンド運行を行うことで多くの方に利用してもらえるのではないか。

○その他

- ・ デマンドなど積極的に協力したいと考えている。ぜひ声をかけていただきたい。
- ・ 一般乗合旅客自動車運送事業への参入については、もし要望があれば検討したい。

(2) 株式会社中山町振興公社

[主な意見]

○中山町町営バスの運行・利用状況

- ・ 料金に対して不満の声は聞かれない。回数券が1日20枚程度利用されており利用は増えている。
- ・ 町営バスから広域バスへの乗継利用者は月4～5名程度でほとんど同じ利用者。

○中山町町営バスの系統別利用状況

- ・ 午前中の【おでかけタイム】の利用が最も多い。【おかえりタイム】の利用者はほとんどいない。
- ・ 冬期・降雪時に利用が多い。自転車・バイク利用者が町営バスを利用する。一方で、雨天時は利用が少ない。足腰の悪い方が多いので、雨の中でバスを待つのは大変。
- ・ 高橋げんきクリニック（整形外科は半年通院必要）、中山診療所、ライズ、ゆらら利用が多い。
- ・ 通院利用が多いため、利用者の多くが高齢者である。買物利用者も高齢者が多い。
- ・ 夏場や冬場は車内の気温が良いため、孫を連れてバスに乗車し、車内で子守している方もいる。
- ・ 長崎小学校児童が冬期の下校時に【おかえりタイム】を利用する。

○利用者からの要望

- ・ もう少し遅くまで運行してほしいという方もいる。

○交通事業者として、行政等へ要望したい点など

- ・ 始発・最終バスの時間は変えないでほしい。運転手としては、現ダイヤの間隔は丁度良い。
- ・ 時間帯により経由地が変わるため、運転中にルートを間違えることが時々ある。バスに乗り慣れていない方は、乗るバスを間違えることがある。

4 中山町公共交通が抱える課題

1) 人口減少、高齢化進展における交通弱者の移動手段確保

- ・山形県は自動車保有台数が多いが、年齢の増加に伴い免許保有率は減少しており、特に高齢女性の自動車免許保有率は低い状況である。将来的な人口減少、高齢化進展を踏まえつつ、移動に困難をきたしている高齢者等の足の確保が求められる。

2) 利用ターゲットの明確化と戦略的な公共交通構築

- ・現在の町営バスは、利用者層がほぼ女性高齢者に限られており、その多くは「通院～買い物～帰宅」の行動をほぼ午前中で終えてしまうため、午後の「おかえりバス」利用はほとんど見られない。今後も町営バスを維持していくためには、新たな需要を生み出す運行サービスの検討とともにターゲットを明確にしたうえで、より効率的かつニーズに対応した戦略的な公共交通サービス設定が求められる。

3) 地域特性に対応した中心市街地の賑わい創出に寄与する公共交通ネットワーク

- ・町営バスの利用実態をみると、町の東部・西部の縁辺部から市街地の医療施設・商業施設への移動が主となっている。これらの特性を踏まえつつ、中心市街地の賑わい創出に寄与する公共交通ネットワーク再構築が求められる。

4) 利用者の目線に立った利用しやすい公共交通の実現

- ・町営バスは、全4ルートで運行しており、それぞれほぼ同様のルートでありながら、若干経路地が異なっている。不慣れな利用者において乗り間違いが見られるなど、「どのバスに乗ればどこに行ける」かが判断しにくい。新規利用者に対する適切な情報提供により、“誰でも”“いつでも”“便利に”利用できる町営バスの実現が求められる。

5) 広域移動ニーズへの対応

- ・町民の買物・通院先として山形市方面への移動ニーズが高いが、路線バスとのダイヤ接続等が十分に行われていない。また、JR 左沢線の羽前長崎駅では、朝夕に町外高校に通う多くの高校生の利用が見られるが、現在の町営バスは鉄道駅と接続しておらず、通学時・帰宅時の移動手段は自転車や家族送迎に頼らざるを得ない状況である。こういった広域移動ニーズへの対応が求められる。

6) 持続可能な公共交通システム構築に向けた利用促進方策の実現

- ・現在、町営バス利用者は、週1回以上の高頻度利用者が多い。持続可能な公共交通システムを構築するためには、“常連の方”を大切にしつつ、新たな利用者の確保に向けた方策が求められる。

7) 乗って楽しい公共交通の実現

- ・中山町町営バスは“常連の方”が多いことから、ドライバーを含め車内でのコミュニケーションが多くみられる。また、夏季期間中には涼を取るため家族でバスに乗車する方がいることなどから、公共交通を移動手段としてのみとして考えるのではなく、バス自体も楽しめるツールとして活用する必要がある。

5 基本理念、基本方針及び目標

1) 中山町地域公共交通活性化・再生へ向けた基本理念（案）

中山町では、町営バスに加え、鉄道、路線バス、タクシーといった交通サービスが展開されているが、依然として自家用車への依存傾向は高く、現状のままでは、公共交通の利用者の減少、町の財政負担の増加などにより、“町民の足”の維持が困難になる恐れがある。

こうした背景をふまえ、本計画では、交通弱者の「足の確保」をはじめ誰もが生活しやすいまちづくりに寄与する効率的・効果的な公共交通の実現を目指すこととし、以下の基本理念（案）を定める。

基 本 理 念（案）

人と地域と暮らしを結ぶ、誰もが利用しやすい公共交通ネットワークの再構築

【人と地域と暮らしを結ぶ】

高齢者だけでなく、障がい者や免許を持たない交通弱者など、誰もが利用しやすく、分かりやすい公共交通ネットワークを形成

【誰もが利用しやすい】

町営バス、路線バス、JR、タクシーの連携と役割分担により町内外の移動ニーズに対応し、生活のニーズを支える公共交通サービスを実現

2) 中山町地域公共交通活性化・再生へ向けた基本方針（案）

中山町地域公共交通活性化・再生へ向けた基本方針（案）

基本方針① 公共交通機関の相互連携により、誰もが便利に利用できる公共交通の実現

町民の日常生活スタイルに対応した公共交通骨格を確立するとともに、地域特性や利用特性に応じた公共交通サービス水準（運行日・時間帯・間隔・利用運賃など）の設定を図り、町内・町外への移動ニーズに対応した誰もが便利に利用できる公共交通の実現を目指す。

基本方針② 利用者にとって「わかりやすく」「使いやすい」環境の実現

全ての人が状況に応じて多様な移動手段を選択できる環境を実現するため、既存利用者・新規利用者の双方が「わかりやすい」、「使いやすい」と感じられる環境の実現を目指す。

基本方針③ 住民・事業者・行政の協働による持続可能な公共交通の実現

中山町の公共交通を今後も維持・活用するためには、需要特性に応じたより効率的で利便性の高い公共交通の実現が不可欠であり、住民・事業者・行政が協働で知恵を出し合い、更なるサービス向上に向けた協議・調整を継続的に進め持続可能な公共交通の実現を目指す。

3) 中山町公共交通の目標

本計画で掲げた基本方針をふまえて、中山町の公共交通の目標を定める。

基本方針①

公共交通機関の相互連携により、誰もが便利に利用できる公共交通の実現

【目標①－１】 日常生活スタイルに対応した公共交通骨格の確立

- ・ 町内移動は、「町縁辺部の既存集落～中心市街地の円滑なアクセス」と「市街地の主要施設の回遊」の視点から、町民の日常生活スタイルに対応した公共交通骨格を確立する。経路設定にあたっては、既存利用者である「通院」「買物」利用者に加え、「通学」利用者の足の確保を目指し、中心市街地の拠点（町役場・羽前長崎駅・医療施設・商業施設）へのアクセス強化を図る路線網を確立する。
- ・ 町外移動ニーズを踏まえ、鉄道・路線バスとの乗継結節点を設定し、通学等にける広域移動に対応した効率的かつ効果的な公共交通体系の再編を図る。

【目標①－２】 地域・利用者の特性に対応した交通モード※と公共交通サービスの実現

- ・ 現状の定時定路線運行を基本としつつ、人口分布や利用特性に対応した運行拡大を図る。また、日常生活における通院・買物・通学の利用に適した公共交通サービス水準（運行日・時間帯・間隔・利用運賃）を設定する。さらに、地域特性や今後の利用状況に応じてデマンド運行を含めた多様な公共交通サービスについて検討する。

※交通モード：移動手段、輸送機関のこと。鉄道、バス、自. 動車、自転車、徒歩など。

- 【路線設定の手法】 ◆ 定時定路線を基本に既存路線バスの経路・ダイヤの見直し
- ◆ 路線バス、JR との乗継結節点の設定
 - ◆ 通学時間帯を考慮した増便検討
 - ◆ タクシー車両導入等による運行形態検討

基本方針②

利用者にとって「わかりやすく」「使いやすい」環境の実現

【目標②－１】 既存利用者・新規利用者の双方に「わかりやすい」情報提供の実現

- ・ 日常の“足”として公共交通の定着を図るため、公共交通の基礎情報をしっかり周知する必要がある。そのため、運行状況・発着案内、行先案内、運行スケジュール、運行料金等に関するわかりやすい情報提供を行う。

- 【事業内容】 ◆ 各交通機関の情報を一元化した公共交通マップの作成
- ◆ 山形市等へ通学する高校生に対する学校を通じた広報

【目標②－２】 乗継拠点における利用者が「使いやすい」乗継ダイヤ・バス利用環境整備

- ・ 利用ニーズが最も多い商業施設（ライズ）、通学等における乗継拠点となる JR 羽前長崎駅、主要バス停等において、バス待ち時間の軽減を図るとともに、高齢者や障がい者等の交通弱者を含め誰もが不便なくバスを利用できる環境整備を図る。

- 【事業内容】 ◆ 乗継拠点へのバス待ちスペースの確保、ベンチ、上屋、地域情報提供などの環境整備
- ◆ 主要施設へのベンチ、バス時刻表（経由ルート表示）等の環境整備

【目標③ー１】モビリティマネジメント※を活用した公共交通の利用促進

- ・持続可能なシステムを構築するためには、公共交通の再編とあわせて、自家用車から公共交通への利用転換に向けた町民の意識啓発が重要である。町内のイベント等との連携やバス車両を活用した地域活性化策など、「町営バスに乗ってみよう」と思えるきっかけづくりを行う。

※モビリティマネジメント：「過度に自動車に頼る状態」から、「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に（＝かしこく）利用する状態」へ少しずつ変えていく取組みのこと

- 【事業内容】◆ バス車両を活用した地域イベントの開催
◆ 町内の小学生による車内アナウンス録音 など

【目標③ー２】持続可能な運行システムに向けた地域関係者の合意形成

- ・公共交通のサービス向上に向けて、具体的な運営・運行主体、サービス水準などについて関係者間で調整を図るとともに定期的に地域関係者が意見交換できる場を設け、合意形成・協働意識の醸成を図る。

- 【事業内容】◆ 定期的な公共交通会議の開催

４）目標達成に向けた定量的な目標・効果

本計画で掲げた公共交通の目標をふまえて、目標達成状況を把握するため、指標及び数値を定める。「目標数値（案）」については、現段階では以下の項目を想定している。

目標数値(案)-① 町営バス利用者数増加**【現状値】**

- ・ H24 年度町営バス利用者数：12,138 人

【現状値】

- ・ 通学高校生の町営バス利用者数：1 人（H24「高校生アンケート調査」結果より）

目標数値(案)-② バス交通に対する満足度の向上**【現状値】**

- ・ バス交通満足度(満足、どちらかといえば満足)：15.9%

(H21 年度実施「町民アンケート調査」結果より)

目標数値(案)-③ 町営バス運行に係る収支率の向上**【現状値】**

- ・ H24 年度収支率：15.0%

6 新たな路線網（案）

中山町の公共交通における新たな路線網(案)及び主要な結節点の配置(案)を以下のように設定する。

1) 運行エリアの考え方

運行エリアは、町内を市街地エリアと西部エリア・東部エリアに分け、目的施設・乗継拠点を明確にすることで、町内外の移動ニーズに対応する。

- **市街地エリア** : 町内での目的施設・乗継拠点として設定すべきエリア
 - **西部エリア・東部エリア** : 郊外部から市街地への足を確保するエリア
- ※片道概ね 55 分。パターンダイヤ※の設定を検討

2) 利用対象者の考え方

- ・現状利用者から新規利用者に対応したサービス拡大を図る。
- ・現状の“通院”“買物”利用に加え“通学高校生”及び“通勤者”を対象とし、運行サービスを拡大する。

3) サービス水準を踏まえた交通モードの検討

交通モードについては、定時定路線を基本に以下の3パターン＋デマンド運行を検討する。

	現路線	案-1 現状(1台)	案-2 現状(1台) ＋スポット車両追加	案-3 現状(1台) ＋終日車両追加	案-4 デマンド運行
概要	・全4便(1台) ・7:55～16:31 (1便 1h～1.5h) ・きめ細かなルート ・1乗車100円	・全6便(1台) ・通勤通学、帰宅時 間帯に追加運行 ・片道 1h 弱(2 時間 毎に同停留所通過) ・シンプルな路線設定 ・1乗車100円	・全6便(1台＋通勤 通学・帰宅時間帯は 2 台運行) ・片道 1h 弱(2 時間 毎に同停留所通過) ・シンプルな路線設定 ・1乗車100円	・全 12 便(2 台運 行) ・片道 1h 弱(1 時間 毎に同停留所通過) ・シンプルな路線設定 ・1乗車100円	・前日までの予約に 応じた運行 ・運行間隔は2時間 おき程度を想定 ・自宅から目的地ま でドアツードア運行 ・1乗車 300 円～ 500 円
運行ダイヤ ・頻度	△ 1便 1h～1.5h (便毎に異なる)	△ 終日 2時間ヘッドダイヤ※	○ 昼2時間ヘッドダイヤ ＋朝夕通学対応	◎ 終日 1時間ヘッドダイヤ	○ 2時間おき運行想定 (予約無は運休) 事前予約が必要
運行路線	△ きめ細かいが、 時間帯でルート が変わり複雑	○ 全便同じルート、シ ンプルで分かりやすい 路線設定	○ 全便同じルート、シ ンプルで分かりやすい 路線設定	○ 全便同じルート、シ ンプルで分かりやすい 路線設定	△～◎ 目的地までドアツードア (目的地が分散する 可能性あり)
運賃	○ 100円	○ 100円	○ 100円	○ 100円	△～× 300 円～500 円
運行経費	◎	○ 朝夕の追加	○ 朝夕の追加 ＋スポット車両	× 車両1台追加	△ 導入車両・システム に応じて経費変動
通学・通勤 利用	△ 通学・通勤 未対応	○ 通学・通勤 利用可能	◎ 通学・通勤 利用に対応	◎ 通学・通勤 利用に対応	△ 定時性確保困難
JR との 接続	△ 未対応	○ 駅接続、通学対応	◎ 駅接続、通学対応	◎ 駅接続、通学対応	△ 定時性確保困難

※パターンダイヤ：公共交通機関が一定の間隔で周期的に運行されること

※ヘッドダイヤ：パターンダイヤの周期がn分(時間)であるとき、間隔を取ってn分(時間)ヘッドという

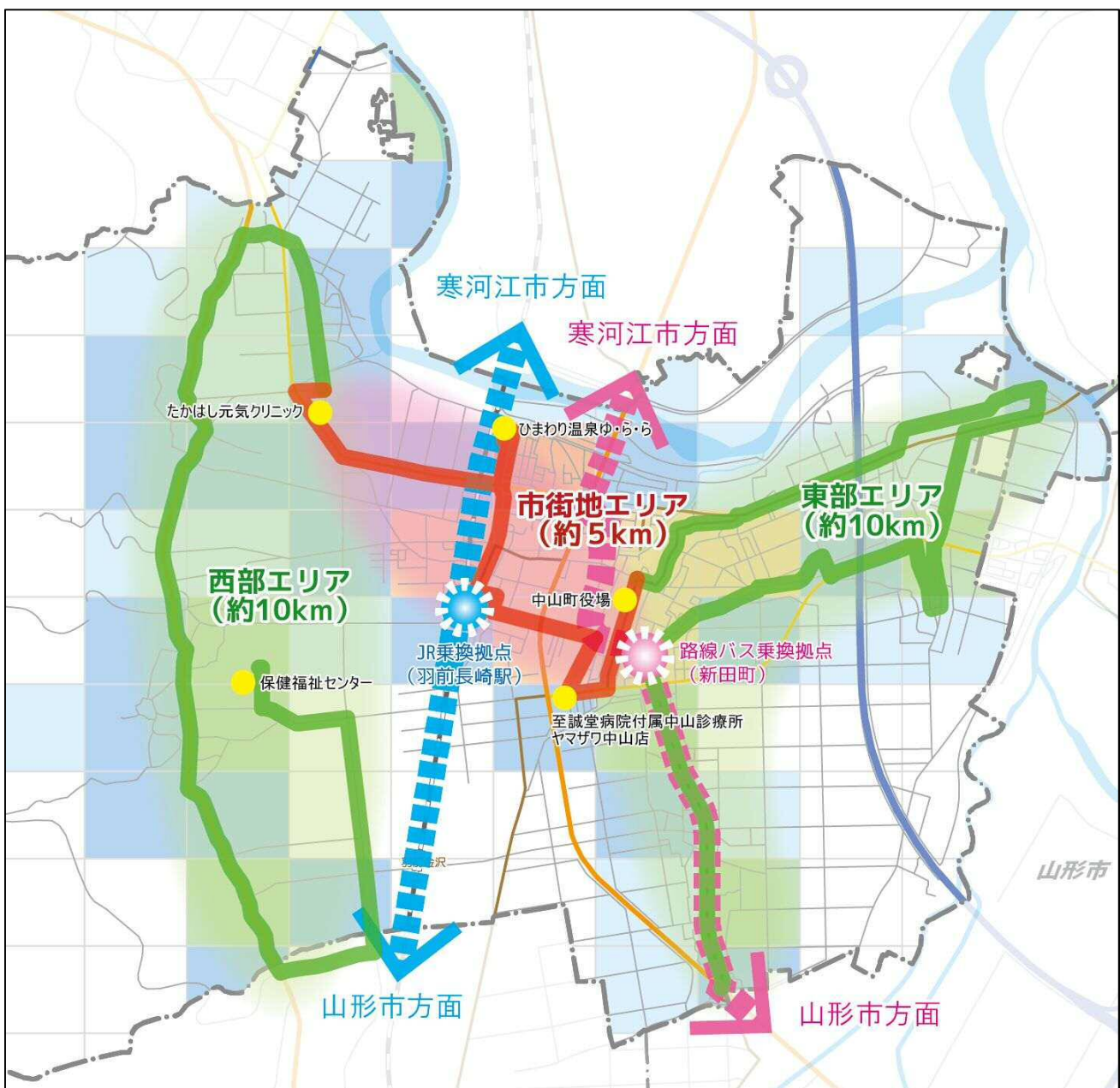
運行イメージ

時刻	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
現路線			1. 朝のおでかけ タイム		2. 昼のおでかけ タイム		3. ちよつとおでかけ タイム		4. おかえり タイム					
現状(1台)運行	東→西	西→東	東→西	西→東	東→西	西→東	東→西	西→東			東→西	西→東	東→西	西→東
現状(1台)＋スポット車両追加	1便(通学) 東→西	2便 西→東	東→西	西→東	東→西	西→東	東→西	西→東			5便(帰宅) 東→西	6便(帰宅) 西→東	東→西	西→東
現状(1台)＋終日車両追加	東→西	西→東	東→西	西→東	東→西	西→東	東→西	西→東			東→西	西→東	東→西	西→東
デマンド運行							事前予約による運行							

通勤通学時間帯

通院・買物時間帯

帰宅時間帯



新たな路線（案）