山辺町生活交通ネットワーク計画

《人・地域の暮らしを支え、持続可能な公共交通を目指して》

平成24年　3月

山形県山辺町

目　次

序　章　目的 ---------- 1
序－１　計画の背景と目的　1
序－２　計画の位置づけ　1
序－３　計画期間　1

第１章　現況と課題 ---------- 3
１－１　現況　3
１－２　地域公共交通の課題　13

第２章　将来像（地域公共交通のあり方） ----------17
２－１　地域公共交通のあり方　17
２－２　他交通機関との役割分担について　18
２－３　町営バス等の運行形態　19

第３章　事業提案 ----------21
３－１　シャトルバス（中作線）　21
３－２　デマンド乗合システム（中・作谷沢・大寺（一部）・相模（一部）地区）　23
３－３　市街地内循環バス（平野部）　29
３－４　事業採算性について　33

第４章　事業推進化方策 ----------35
４－１　乗継拠点におけるバス停設備の充実　35
４－２　運賃制度の改善　35
４－３　モビリティマネジメントの展開　35
４－４　まちづくりと一体となった町民参加型の仕組みづくり　36
４－５　情報の提供、一元化　36
４－６　ＰＤＣＡサイクルにもとづく事業評価の実施　36
４－７　高齢者外出のインセンティブ※ の創出（福祉施策との連携）の検討　37
４－８　計画実現に向けた補助事業の適用

序章　目的

序－１　計画の背景と目的

公共交通を取り巻く環境は厳しい状況にあり、その維持・改善のための再編が必要となっています。一方、生活交通の空白地域の解消、交通結節点となる JR 左沢線羽前山辺駅への接続の充実、促進など交通アクセスの確保、子どもや高齢者など移動困難者に対する日常の足の確保など、その改善を図るための施策の検討と実現も課題となっています。

このような状況を踏まえ、町民生活の基礎となる公共交通の確保・維持・改善することを目的に、地域内の公共交通に関する各調査の分析を行うとともに、生活交通ネットワーク計画を策定するものです。

序－２　計画の位置づけ

「生活交通ネットワーク計画」とは、地域公共交通の確保・維持・改善のために、山形県、山辺町、交通事業者若しくは交通施設の管理者等からなる協議会（以下「協議会」という。）又は山形県若しくは山辺町が、地域の生活交通の実情のニーズを的確に把握しつつ、当該協議会での議論を経て策定する地域の特性・実情に応じた最適の移動手段の提供、バリアフリー化やより制約の少ないシステムの導入等移動に当たっての様々な障害の解消等を図るための取組についての計画のことです。これにより、各取組施策に対して地域公共交通確保維持改善事業費補助金の交付を受けることが可能となります。

住民や利用者の意見を反映させる観点から、住民や利用者の代表を協議会の構成員に加え、アンケート、ヒアリング、公聴会又はパブリックコメントを実施する等のいずれかの手順を経て計画を策定することとされています。

序－３　計画期間

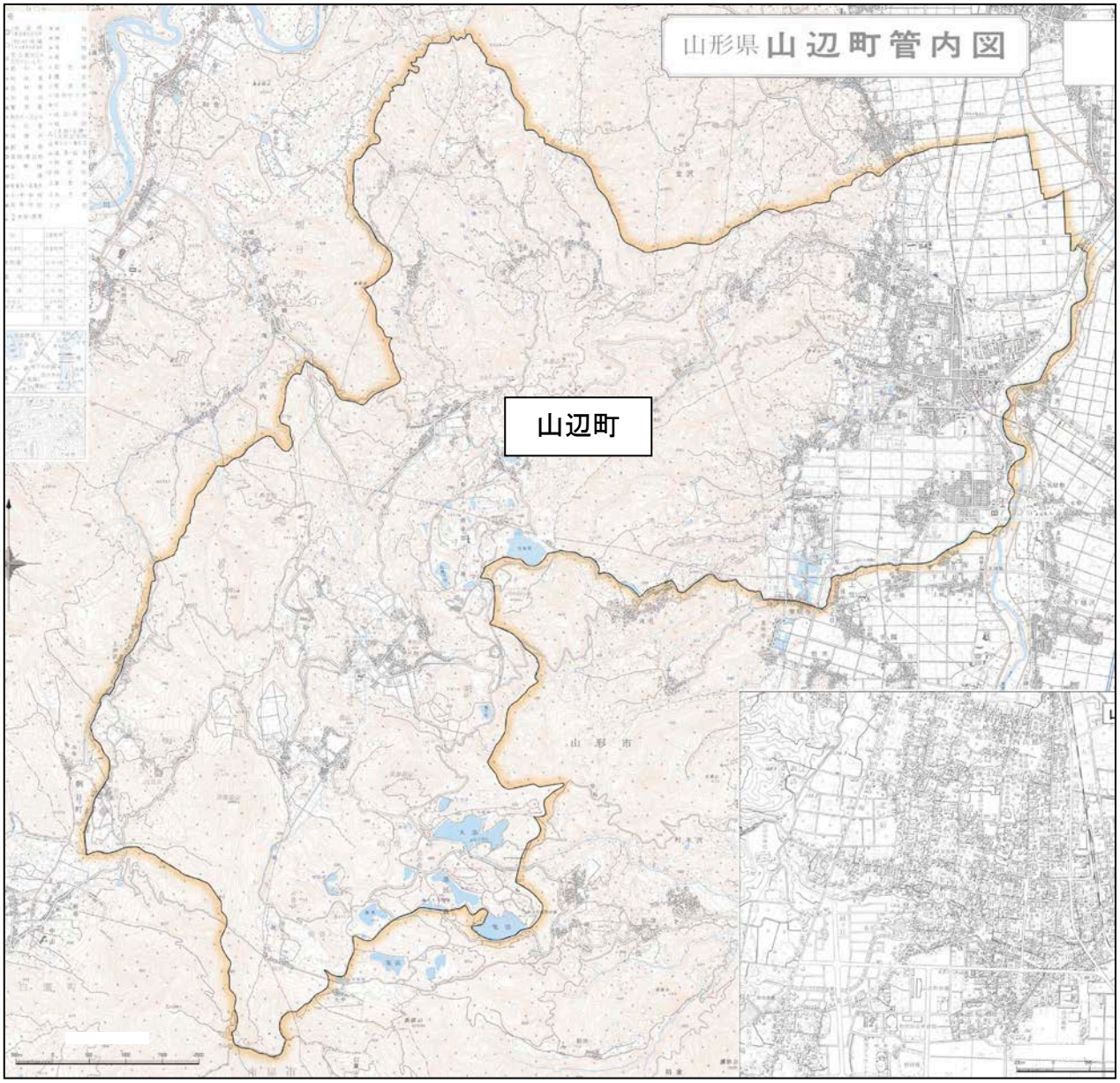
本計画期間は、平成２４年度（２０１２年）から平成２７年度（２０１５年）までの４箇年とします。

序－４　対象地域

計画対象地域は、山形県山辺町全域とします。

序－４　計画対象地域

計画対象地域は、山形県山辺町全域とします



第１章　現況と課題

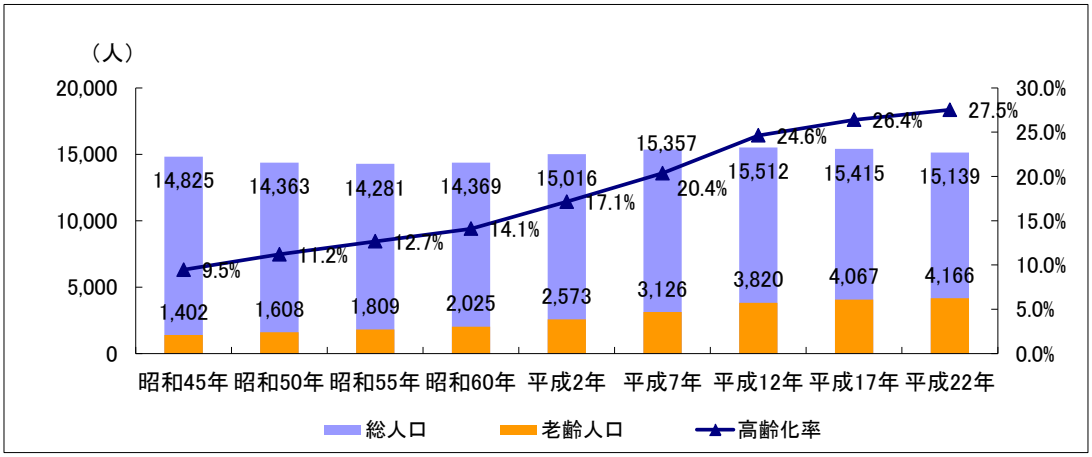
１－１　現況

（１）地域特性

①人口及び高齢化の動向

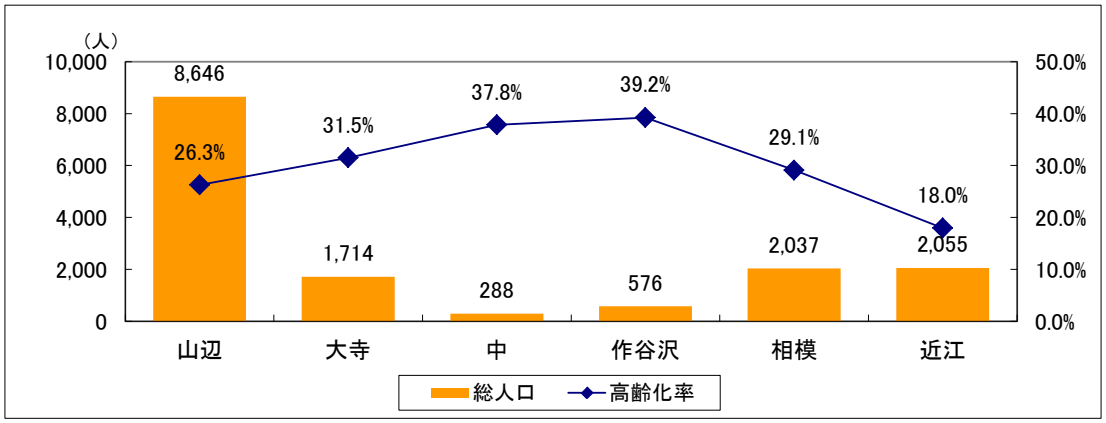
○人口の推移は急速に進んだ住宅の建設などにより平成２年から平成 12 年にかけて増加に転じ、平成 17 年には再び減少傾向に入っており、平成 22 年では 15,139 人となっています。
○高齢化率は上昇傾向にあり、平成 22 年は 27.5%となっています。(山形県平均 27.5%)
○地域別にみると、中心市街地を形成している山辺地区に 56.5%の人口が集中しています。高齢化率は町平均よりやや低く、住宅団地として整備された近江地区では高齢化が最も低くなっています。町平野部の農村部である大寺、相模地区は 30%前後の高齢化率となっており、特に山間部の中・作地区は 40%弱と町平均より 10 ポイント以上高くなっています。

■人口と高齢化の推移



出典：住民基本台帳（各年 10 月 1 日現在）

■地区別人口と高齢化



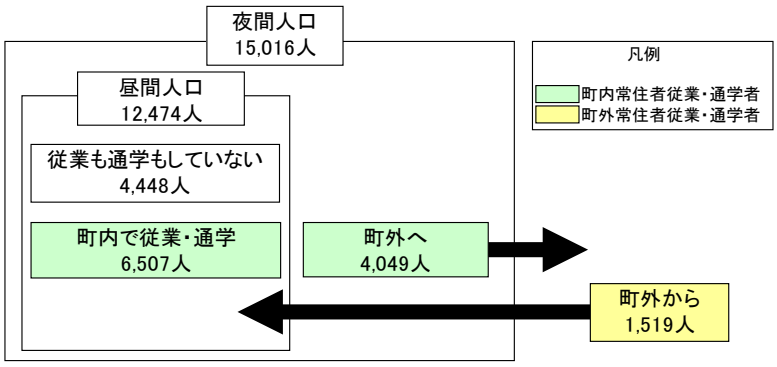
出典：住民基本台帳（平成 23 年 7 月末現在）

②人口流動

○山辺町では、町外からの通勤・通学者よりも町外への通勤・通学者が上回っているため、夜間人口が昼間人口よりも多くなっています。また、流出人口が増加傾向にあり、流入人口を上回る流出超過となっています。

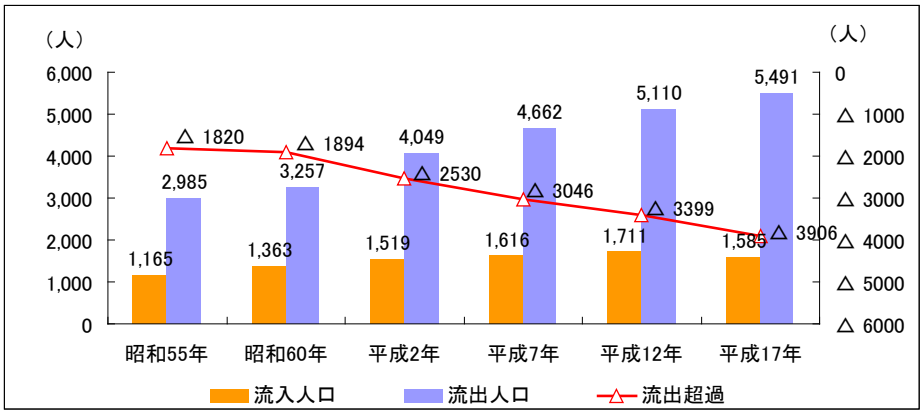
○主な通勤・通学先は山形市であり、町外からの通勤・通学者についても山形市が多くなっています。通勤・通学流動は流入・流出とも主に山形県内となっています。

■人口流出・流入



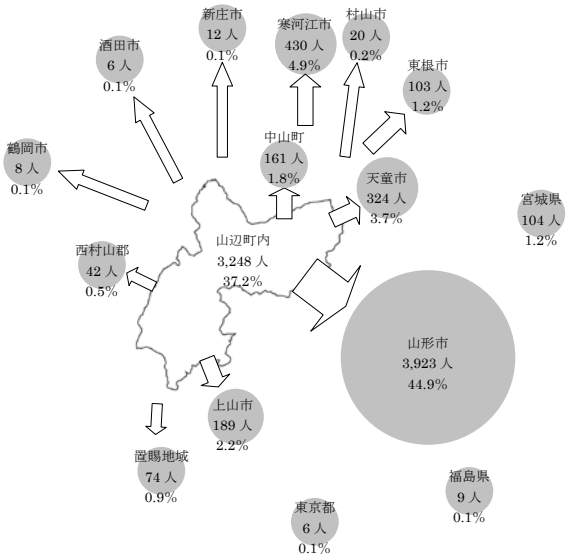
出典：平成 17 年国勢調査

■流出・流入人口推移



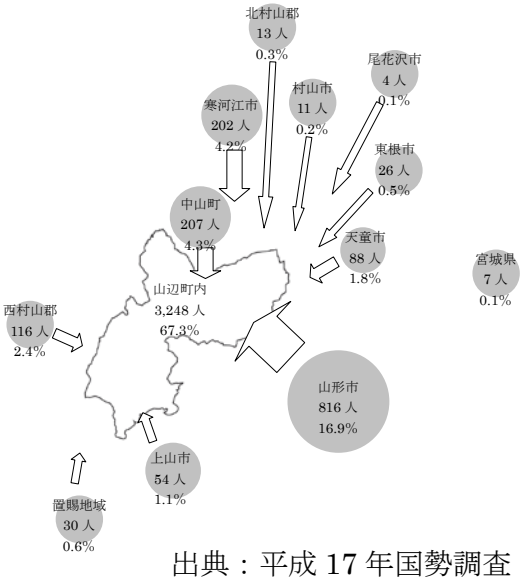
出典：平成 17 年国勢調査

■常住地による従業・通学市区町村



■従業地・通学地による常住市区町村

（15 歳以上就業者数及び 15 歳以上通学者数）

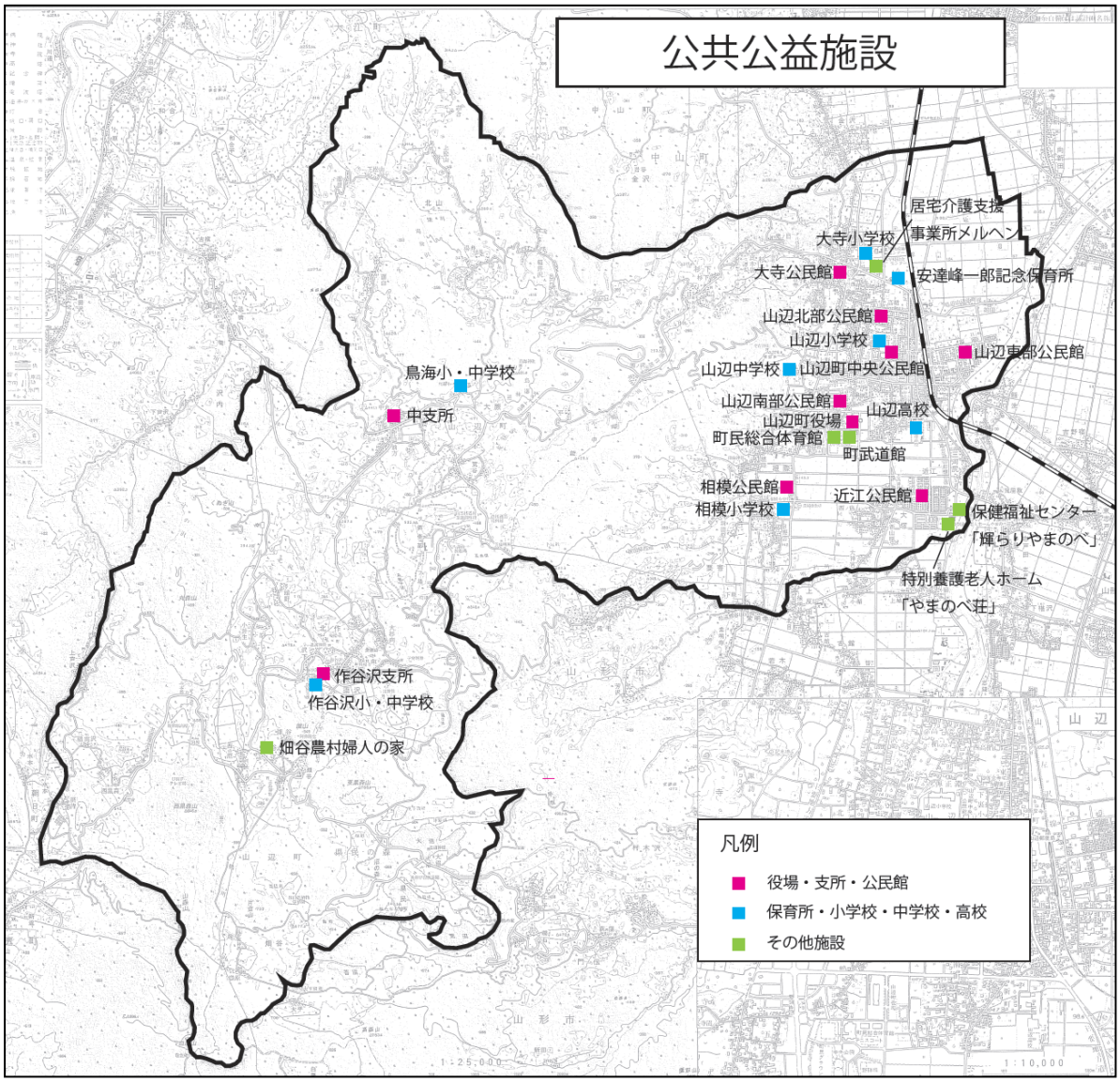


出典：平成 17 年国勢調査

③公共公益施設の配置状況

○公共公益施設は、人口の多い山辺地域に集中しています。

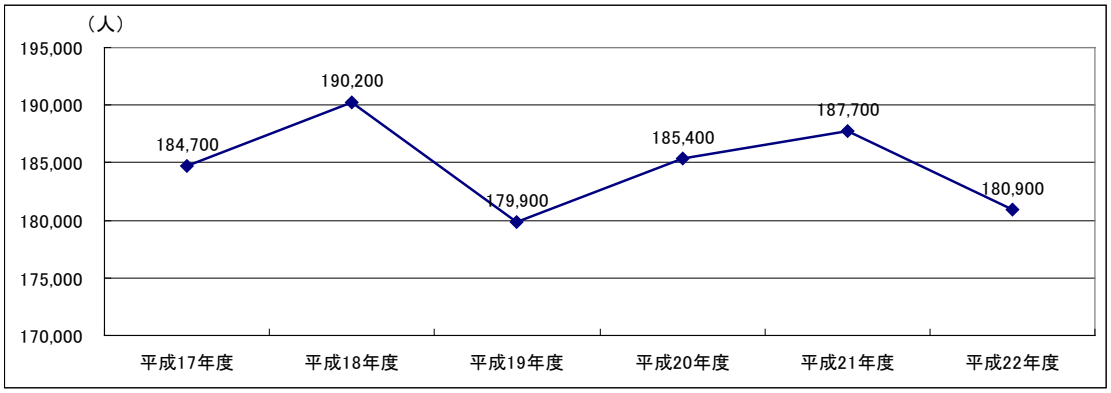
■公共公益施設配置図



④観光動向

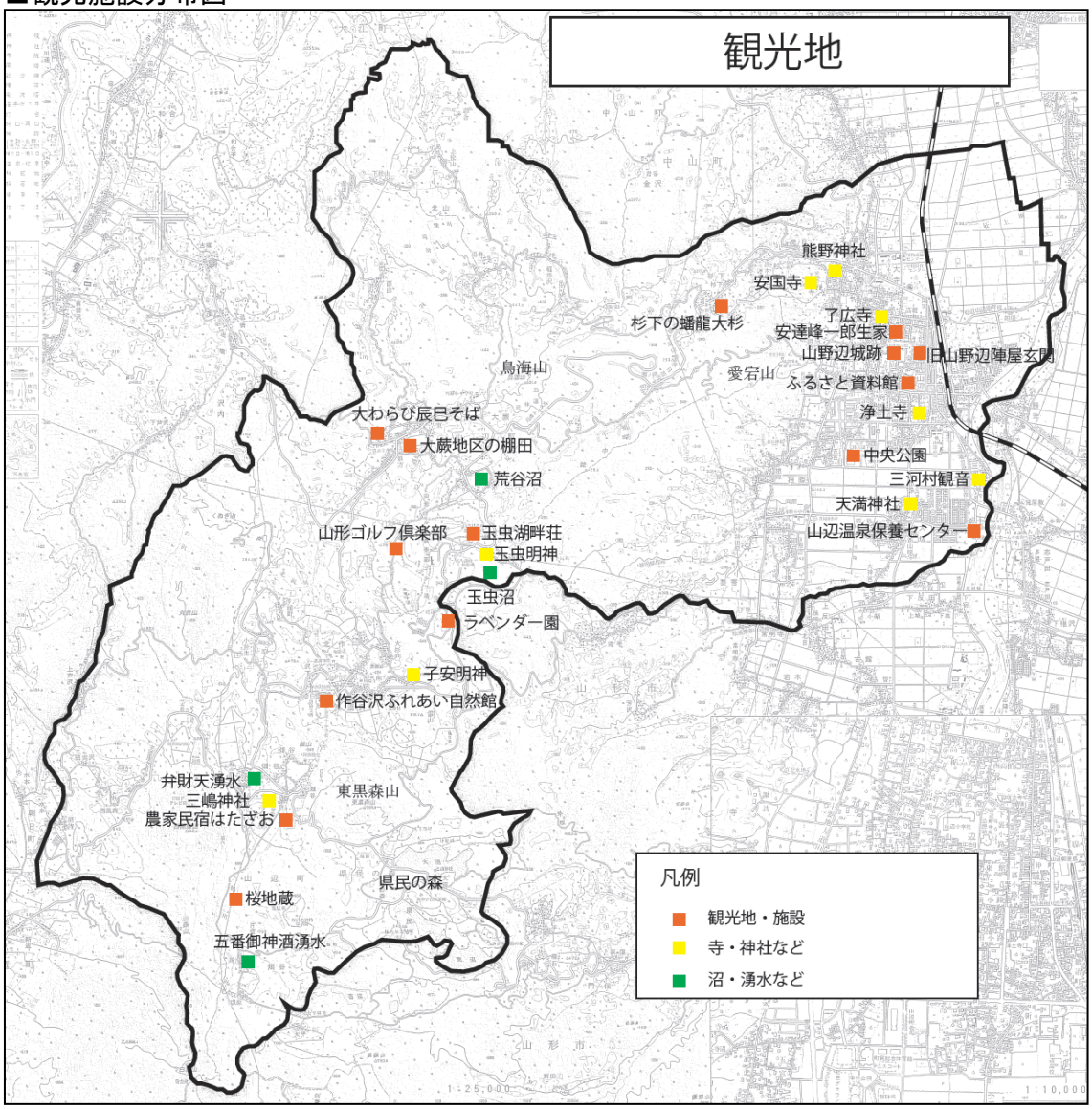
○観光者動向は、平成 19 年度に大きく減少し、平成 20 年からもち直したものの、平成 22 年度には、再び減少傾向となっています。
○主な観光施設は、県民の森や玉虫沼などのほか、神社や寺、沼、湧水などハイキングや登山のスポットが多く分布しています。

■観光者動向



出典：山形県商工観光部観光経済交流局　山形県観光者数調査

■観光施設分布図



（２）既存公共交通の実態

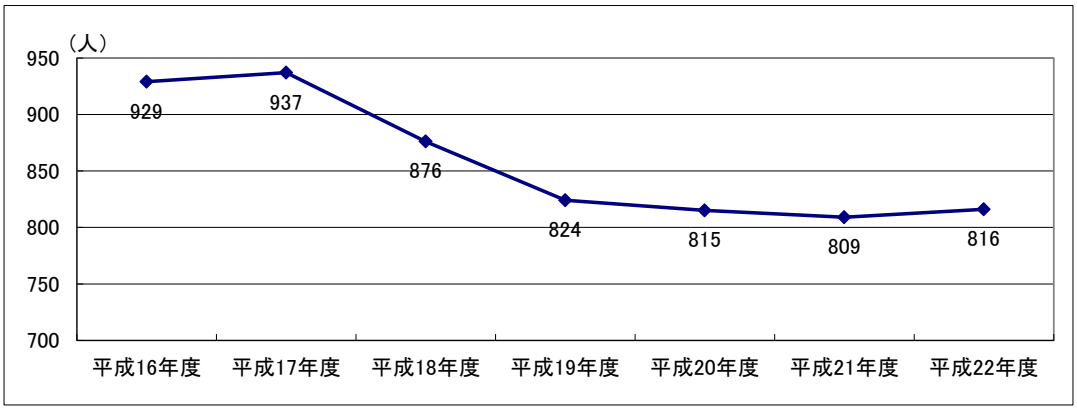
①鉄道及び路線バスについて

○鉄道の運行本数は 17 本/日であり、１時間に１～２本となっています。鉄道利用者は平成 17 年度から減少し、平成 18 年度から横ばい傾向にあります。
○路線バスは羽前山辺駅～山形市役所前を運行するバスと畑谷～山形市役所前を運行する２路線となっています。

■鉄道及び路線バスの運行本数と運賃目安

	運行本数	運賃
ＪＲ東日本　左沢線　羽前山辺駅	17 本/日	羽前山辺駅～山形駅　200 円
山交バス　山形～西原・山辺線	3 本/日	山辺駅～山形市役所前　480 円
山交バス　山形～替所・下原・西滝の平・畑谷線	4 本/日	畑谷～山形市役所　940 円

■羽前山辺駅の利用状況（１日平均利用者数）



出典：ＪＲ東日本　各駅の乗車人員

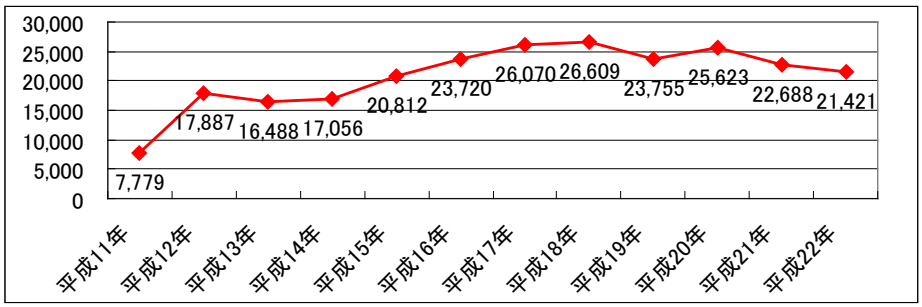
②コミュニティバスについて

○コミュニティバスは７路線が運行されていますが、運行本数は１～３本であり、路線によって運行される曜日が異なっています。
○コミュニティバスの利用者数は、平成 18 年頃までは増加傾向でしたが、現在は減少傾向になっており、特に「さわやかりんどう」は通学者の減少による影響で減少が顕著になっています。
○運賃収入も利用者数の減少を受けて減少傾向にあります。

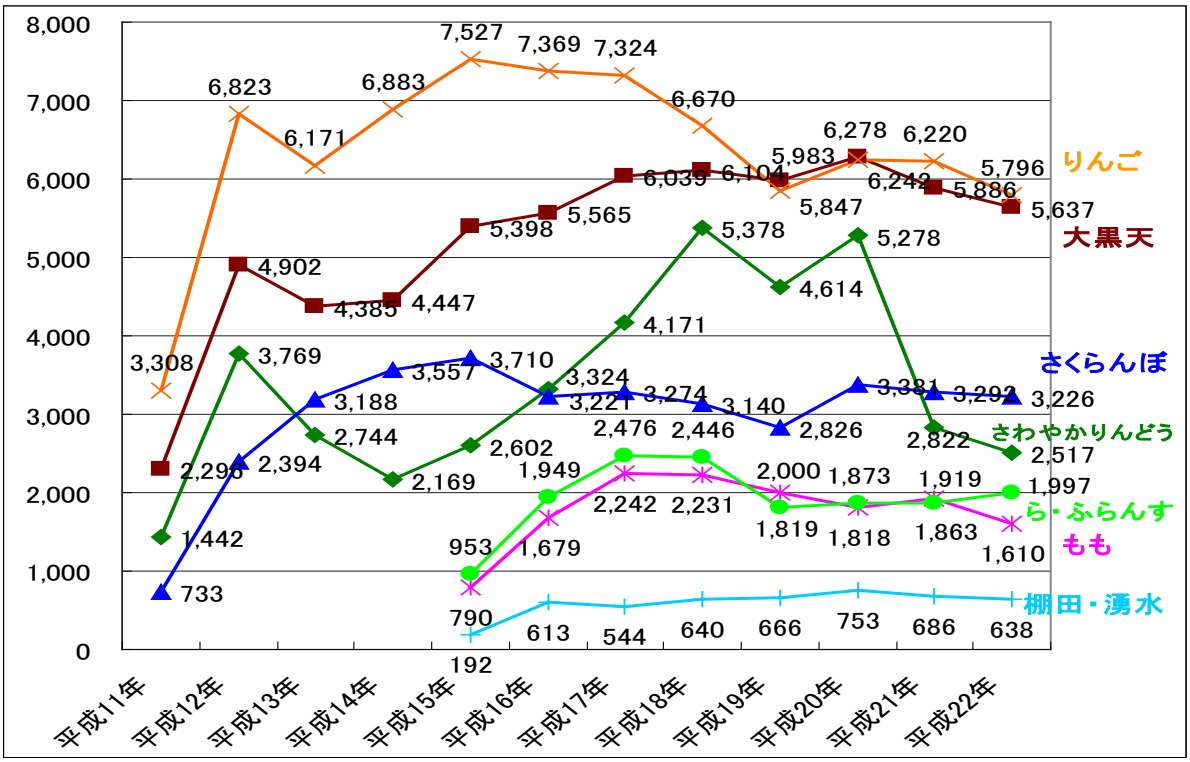
■コミュニティバスの運行本数

	運行日	運行本数	運賃
さわやかりんどうコース	月～土	1 本/日	100 円
大黒天コース	月・水・金	2 本/日（水曜のみ３本/日）	
さくらんぼコース	火・木・土	1.5 本/日	
りんごコース	火・水・木・土	1.5 本/日	
ら・ふらんすコース	火・木・土	1.5 本/日	
ももコース	火・木・土	1.5 本/日	
棚田・湧水コース	日	3 本/日	

■コミュニティバスの年間利用者数の推移



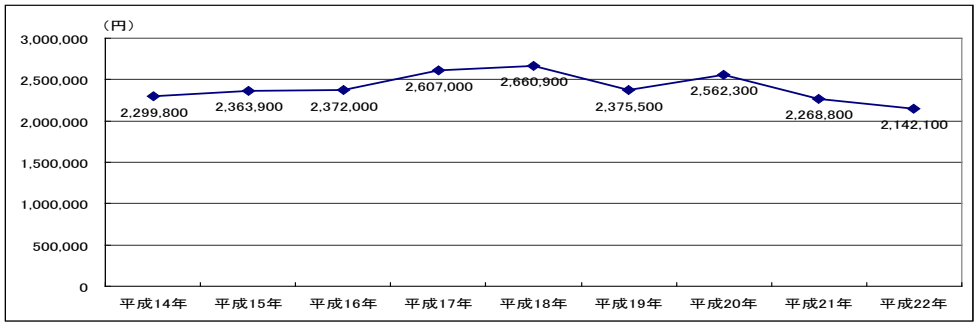
■コミュニティバスの路線別年間利用者数の推移



■コミュニティバスの運行経費

	運行経費	計(円)	運行距離(km)	km当り単価(円)
平成18年度	委託料9,715,100円＋利用料金2,570,400円	12,285,500	55,903	219.8
平成19年度	委託料9,488,600円＋利用料金2,375,500円	11,864,100	55,693	213
平成20年度	委託料9,994,100円＋利用料金2,526,300円	12,556,400	55,888	224.7
平成21年度	委託料9,805,100円＋利用料金2,268,800円	12,073,900	56,478	213.8
平成22年度	委託料9,844,825円＋利用料金2,142,100円	11,986,925	57,296	209.2

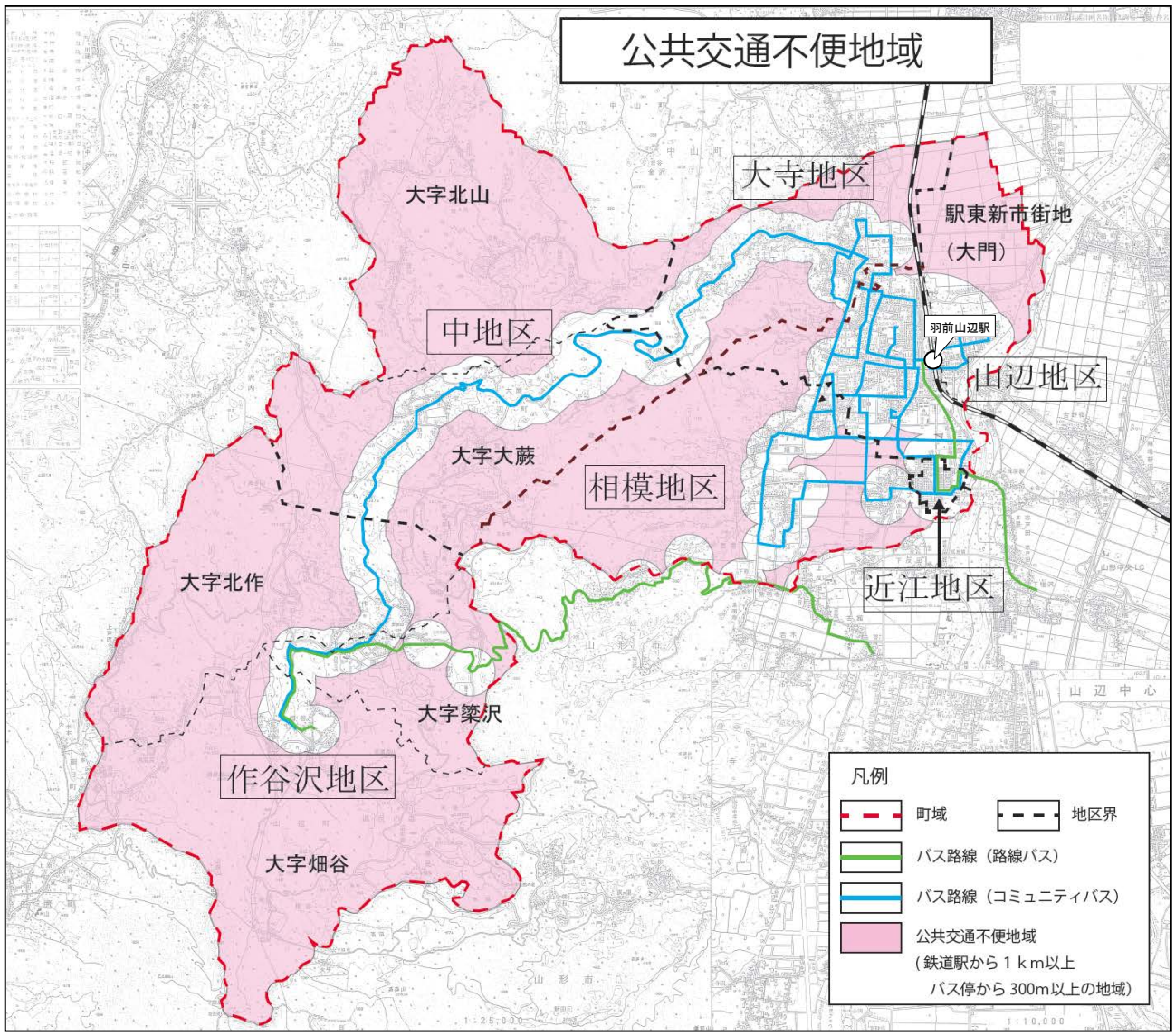
■コミュニティバスの運賃収入



③公共交通不便地域

○公共交通不便地域は、山間部の中地区、作谷沢地区、その他相模地区に見られ、103 世帯・348 人が居住しています。
○羽前山辺駅周辺の平野部と町西部の山間部とで、交通利便性の格差が顕著となっています。

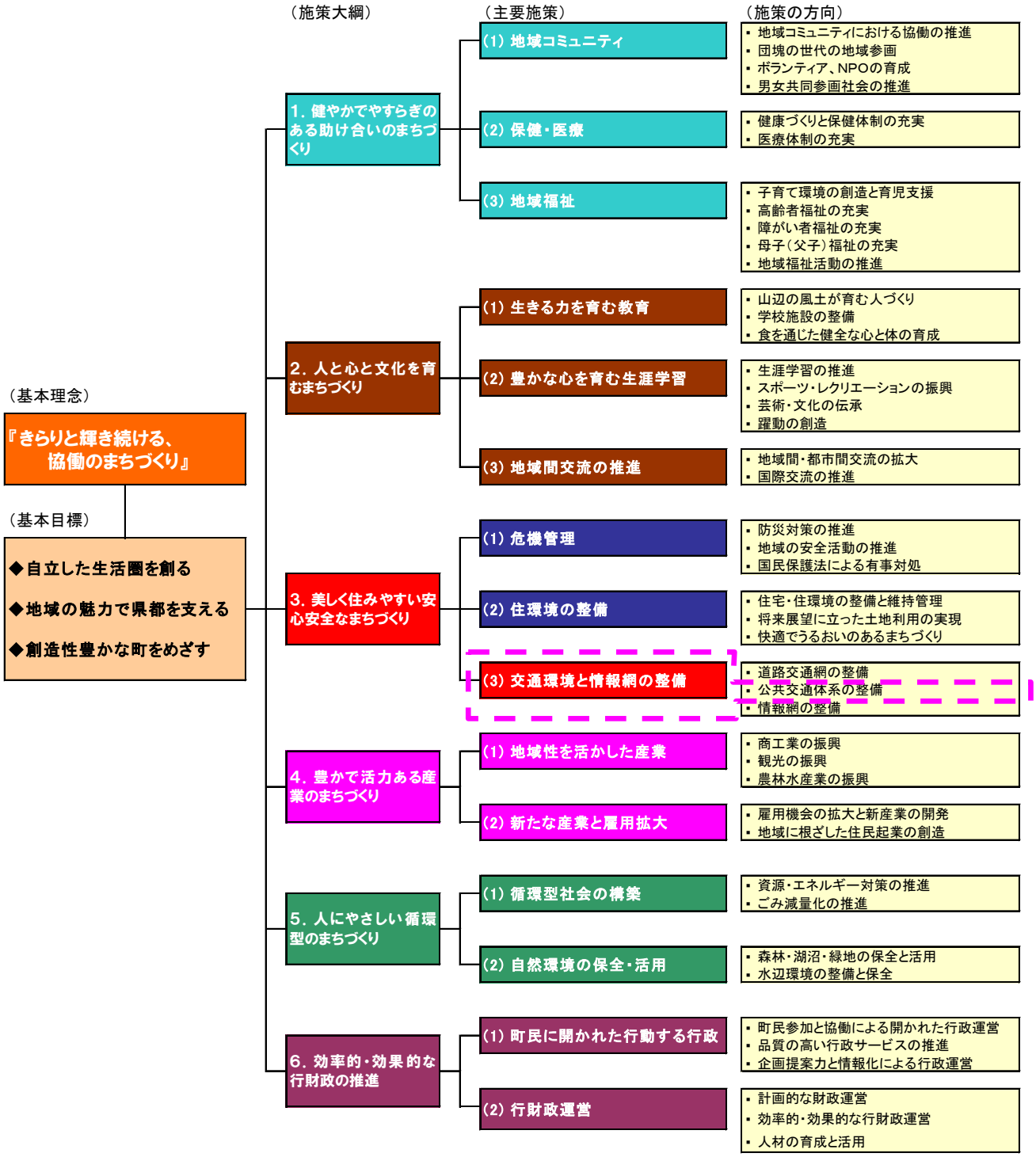
■公共交通不便地域



（３）上位計画における公共交通の位置づけ

○総合計画では、美しく住みやすい安心安全なまちづくりを目指し、道路整備とともに公共交通体系の整備があげられています。
○都市計画マスタープランでは、コミュニティバスを高齢化社会に対応した人に優しい快適・便利な移動手段として位置づけ、地域間交通ネットワーク及び各公共施設との連携の強化を図るとともに、路線の拡充や他の交通機関との連携を図ることが掲げられています。

■第４次山辺町総合計画における施策の体系



出典：第４次山辺町総合計画

■第4次総合計画における公共交通体系の整備

■現状と課題

○交通事業者との連携及びコミュニティバスの利用度向上

JR左沢線や既存のバス路線について、利便性の維持・向上が図られるよう関係機関への要請が必要です。また、鉄道踏み切り部の安全化や道路交通への影響の緩和、駅周辺環境の整備等について町との調整・連携が必要です。

コミュニティバスを高齢化社会に対応した人に優しい快適・便利な交通手段として位置づけ、地域間交通ネットワークを強化するとともに、市街地と中山間部の相互交流や、多目的な活用を模索し利用度を高める必要があります。

■施策の実施

①鉄道・バス事業者との連携

・各種利便性・安全性向上のための関係機関への要請と連携

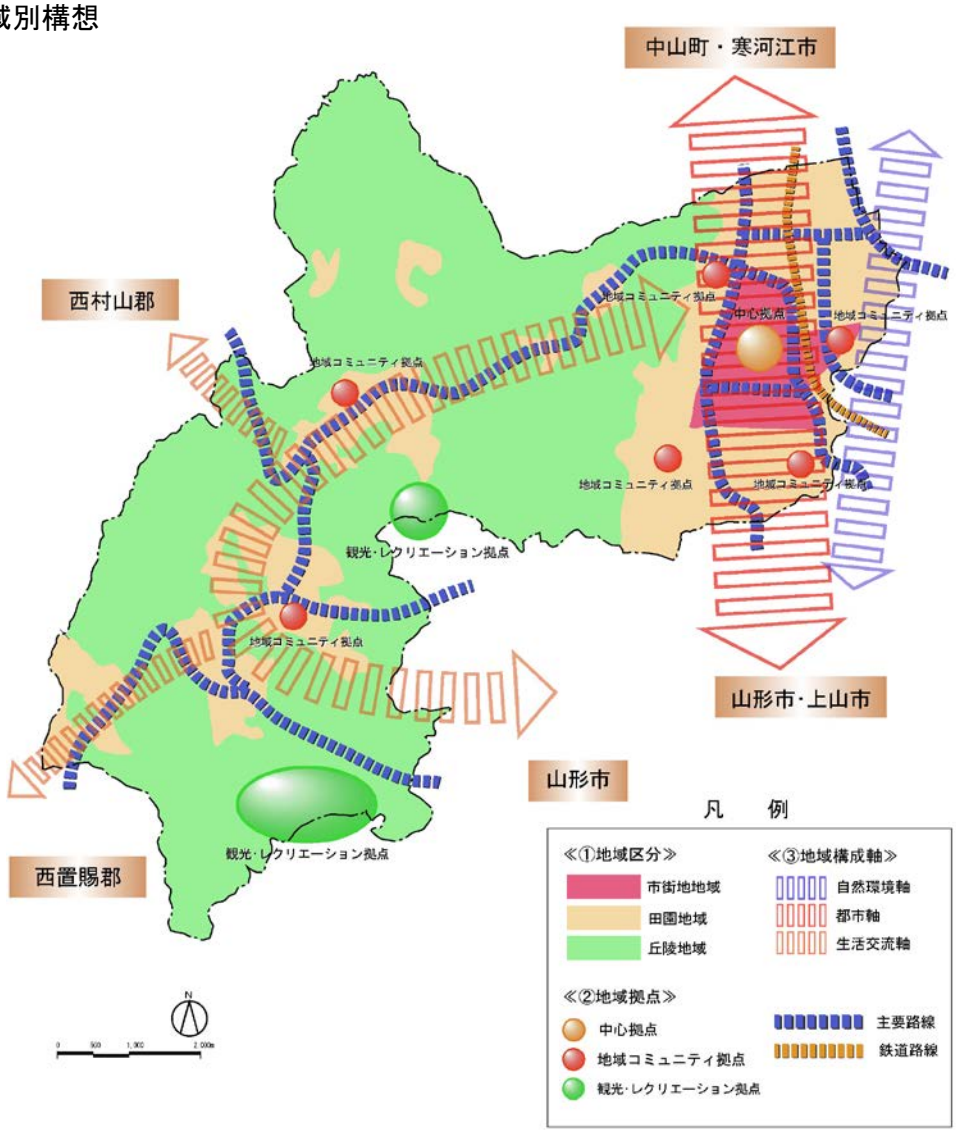
②コミュニティバスによる交通環境の向上

・やまのべコミュニティバス（町営バス）の運行充実

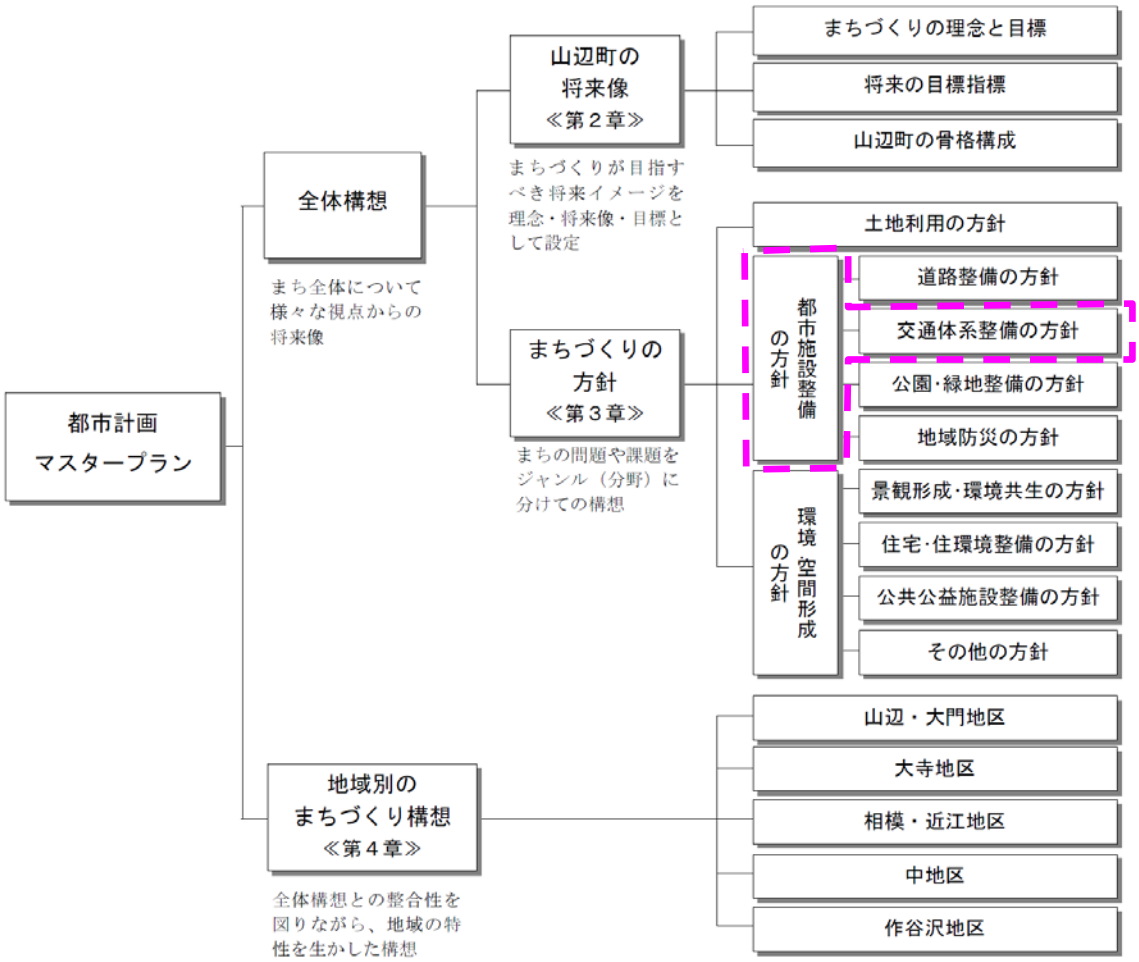
・バスルートと連携した地域活性化対策の推進（高齢者による地域活動支援、商店街サービスとの連携等）

・公共交通間のアクセス向上（JR、路線バス、コミュニティバスなどの運行役割分担の確認と連携協調）

■地域別構想



■都市計画マスタープラン　まちづくりの方針



出典：山辺町都市計画マスタープラン

■交通体系整備の方針

１．鉄道の利便性・安全性向上の促進

２．既存路線バスの維持・向上

３．人に優しい新たな交通機関の確立（コミュニティバス）

出典：山辺町都市計画マスタープラン

１－２　地域公共交通の課題

●町の概況
- コンパクトな市街地構造
- 山形市のベットタウン的住宅地
- 市街地外延部の市街化の進展
- 若年層の町外転出傾向
- 世帯人員の減少、高齢者世帯の増加
- 多くの自然、歴史資源の存在

●社会環境の変化
- 人口の減少、少子高齢化
- 学校の統廃合
- 多様な町民ニーズへの対応
- 環境負荷の軽減

●地域公共交通特性
✔公共交通利用者の減少傾向
✔高齢化の進展による移動困難者の増大
✔羽前山辺駅周辺環境整備の遅れ等による交通結節機能の不足
✔多くの観光資源への観光客対応の不足
✔公共交通運営の維持・確保が困難
✔行政負担の増大
✔多様な既存送迎車両の運行
✔既存コミュニティバスの問題点
- 要望に合わせて見直しを繰り返しているため路線・系統がわかりにくい
- 曜日毎の運行で毎日利用しづらい
- 生活行動をバスに合わせなければならない
- 多様な町民ニーズへの対応
- 幹線バス路線との連携がない等

●きらりと輝き続ける、協働のまちづくり
●将来都市像
✔都市間連携（都市圏内で独自性を発揮）
✔秩序ある地域整備と効率的な市街地整備（市街地地域、田園地域、丘陵地域）
✔地域拠点形成
（中心拠点、地域コミュニティ拠点、観光・レクリエーション拠点）
✔地域生活軸の形成
（自然環境軸、都市軸、生活交流軸）

●町民アンケート
✔バス停まで 10 分以上が約 30%
✔50%以上が自動車利用、うち 30%が送迎
✔町民の 70%がｺﾐｭﾆﾃｨﾊﾞｽを利用しない。理由として行きたい場所に行けない、利用したい時間帯に無い、バス停まで遠いなど
✔コミュニティバスは 70%以上が必要

●地域公共交通の課題
◇町民の日常生活の足の確保（移動困難者への対応）及び地域の活性化に資する持続可能な公共交通の整備
◇わかりやすく効率的な路線網・望ましいサービス水準への見直し、再編
◇駅周辺環境整備や交通機関相互の連携による交通結節機能の強化による公共交通利用促進
◇地域ぐるみでの協働の取り組み、多様な主体による運行の工夫　⇒　行政負担の軽減
◇観光資源へのアクセス性の向上
◇各公共交通機関の役割分担の明確化と既存送迎車両の有効活用
◇利用しやすくわかりやすい情報の提供

■地区（コース）ごとの課題①

<table>
<tr><th colspan="3">地区区分</th><th colspan="2">特性・問題点</th><th>課題</th></tr>
<tr><td rowspan="10">平野部</td><td colspan="2">1. 山辺</td><td colspan="2">・中心市街地で人口集積が高い。（高齢化率 26%）</td><td rowspan="7">・小需要に対応した便利で効率的な運行形態の見直しが必要
・山辺駅の交通結節機能の強化
・既存公共交通システムや病院送迎バスとの連携強化
・利用促進</td></tr>
<tr><td></td><td>中心
市街地</td><td colspan="2">・山辺駅や役場等町の主要な施設が集積している。
・山辺駅では全てのコースが発着している。
・路線バス、病院送迎バスが運行している。</td></tr>
<tr><td></td><td>北部</td><td colspan="2">・山辺北部の既成市街地で、主に住宅地となっており、ら・ふらんすとさくらんぼコースが運行されている。</td></tr>
<tr><td></td><td>西部</td><td colspan="2">・山間地に接し低密度の市街地が形成されている。
・ら・ふらんすコースが運行されている。</td></tr>
<tr><td></td><td>南部</td><td colspan="2">・町役場、中央公園、総合体育館、商業施設などの主要施設が立地している。
・当地区は全てのコースが運行されている。</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td>ら・ふらんす
（3 便、火木土）</td><td>・3～6 人/日･台の利用があり、主要な利用バス停は山辺駅周辺の市街地及び山辺温泉である。</td></tr>
<tr><td></td><td>(大門)</td><td colspan="2">・駅東口の新市街地であり、地区南側に人口が集積し一部は工業用地となっている。
・病院送迎バスが運行している。</td><td rowspan="2">・小需要に対応した便利で効率的な運行形態の見直しが必要
・病院送迎バスとの連携強化
・利用促進</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td>もも
（３便、火木土）</td><td>・3.0～10.7 人/日･台の利用があり、主要な利用バス停は山辺駅周辺の市街地及び山辺温泉である。</td></tr>
<tr><td rowspan="4"></td><td colspan="2">2. 大寺</td><td colspan="2">・高齢化率は山間部に次いで高くなっている。（高齢化率 32%）</td><td rowspan="4">・老人保健施設メルヘンの機能強化に伴うアクセス利便性の強化
・小需要に対応した便利で効率的な運行形態の見直しが必要
・利用促進</td></tr>
<tr><td></td><td>大寺</td><td colspan="2">・中心市街地と山間部の間に位置する交流拠点として位置づけられ、老人保健施設メルヘン等の主要施設が立地している。
・さくらんぼコースが運行されている。</td></tr>
<tr><td></td><td>杉下</td><td colspan="2">・平野部に接する山間地の集落であり、さわやかりんどう、大黒天、棚田・湧水コースが運行されている。</td></tr>
<tr><td colspan="2"></td><td>さくらんぼ
（3 便、火木土）</td><td>・6.0～10.3 人/日･台の利用があり、主要な利用バス停はメルヘン、山辺駅及び山辺温泉である。</td></tr>
<tr><td></td><td colspan="2">3. 近江</td><td colspan="2">・山辺地区に次いで人口集積が高く、県営、町営住宅が立地し、町内では高齢化率が最も低くなっている。（18%）
・町営バスの各コースの起終点となる山辺温泉があり、町民の憩いの場となっている。
・病院バスが運行している。</td><td rowspan="2">・山辺温泉での乗継利便性の向上
・利用促進</td></tr>
<tr><td></td><td colspan="2"></td><td>さわやかりんどう
大黒天
さくらんぼ
りんご
ら・ふらんす
もも
棚田・湧水</td><td>・各コースの起終点となる山辺温泉の利用が多くなっている。
・地区内の他のバス停の利用はほとんどない。</td></tr>
</table>

■地区（コース）ごとの課題②

<table>
<tr><th colspan="3">地区区分</th><th colspan="2">特性・問題点</th><th>課題</th></tr>
<tr><td rowspan="5">平野部</td><td colspan="2">4. 相模</td><td colspan="2">・斜面地で集落が分布している。（高齢化率 29%）
・路線バス、病院送迎バスが運行している。</td><td rowspan="5">・小需要に対応した便利で効率的な運行形態の見直しが必要
・路線バスとの連携強化
・利用促進</td></tr>
<tr><td></td><td>根際</td><td colspan="2">・山間地と平野部の間に集落が分布している。
・りんごコースが運行している。</td></tr>
<tr><td></td><td>要害</td><td colspan="2">・斜面地に低密度の集落が分布しており、りんごコースが運行しているが一部に交通不便地域が存在する。</td></tr>
<tr><td></td><td>大塚</td><td colspan="2">・平野部の近江地区に隣接する既成市街地である。
・りんご、ももコースが運行しているが、一部に交通不便地域が存在する。</td></tr>
<tr><td></td><td colspan="2"></td><td>りんご
（3 便､火水木土）</td><td>・3.3～13.0 人/日･台の利用があり､主要な利用バス停は山辺駅、五宮及び山辺温泉である。</td></tr>
</table>

※利用者特性は平成 23 年 10 月 18 日～27 日のデータを使用しています。

■地区（コース）ごとの課題③

<table>
<tr><th colspan="3">地区区分</th><th>特性・問題点</th><th>課題</th></tr>
<tr><td rowspan="12">山間部</td><td colspan="2">5.中</td><td>・山間部で自然豊かな地区であり、高齢化が顕著（38%）である。</td><td rowspan="12">・通勤・通学時の継続的な公共交通の確保と速達性の向上
・バス停まで距離がある交通不便地域の解消
・路線バス、病院送迎バスとの連携強化
・利用促進
・観光需要への対応</td></tr>
<tr><td></td><td>北山</td><td>・コミュニティバスの運行がない交通不便地域である。</td></tr>
<tr><td></td><td>大蕨</td><td>・役場の支所があり、山間部コースの全てが発着している。
・この地区では大きな荒谷集落において、棚田・湧水コースが運行しているが、平日はバス停まで遠いことから、平日運行を望む声がある。
・さわやかりんどう、大黒天コースが運行されているが山間部のため起伏が多く、交通不便地域が存在する。</td></tr>
<tr><td colspan="2">6.作谷沢</td><td>・山間部で自然豊かな地区であり、高齢化が顕著（39%）である。</td></tr>
<tr><td></td><td>北作</td><td>・北作地区の西部地域（館野・小針生・上芦沢・楢実沢集落など）が、交通不便地域となっている。
・さわやかりんどう・大黒天コースが運行されているが山間部のため起伏が多く、交通不便地域が存在する。</td></tr>
<tr><td></td><td>簗沢</td><td>・役場の支所があり、山間部コースの全てが発着している。
・民間路線バス、病院送迎バスが運行している。</td></tr>
<tr><td></td><td>畑谷</td><td>・山間部で県民の森や国有林がある。
・民間路線バス、棚田・湧水・大黒天コースの起終点があるが位置に偏りがあるため交通不便地域が存在します。
・畑谷地区の西部地域（摂待）・東部地域（大沼）が、交通不便地域となっている。
・山辺町中心部、通院、温泉利用などに際し、畑谷発着便の増便、東側及び環状道路（畑谷城登り口）への延長を望む声がある。</td></tr>
<tr><td colspan="3">コミュニティバス山間部コースの利用特性</td></tr>
<tr><td colspan="2" rowspan="4"></td><td colspan="2">・山間部ではフリーストップ運行であり、地域住民の重要な生活の足となっている。</td></tr>
<tr><td>さわやかりんどう
（2便、毎日）</td><td>・1.6～6.6人/日･台の主に朝夕の通学や温泉目的の利用がある。
・主要な利用バス停はふれあい自然館、山辺駅及び山辺温泉であり、相ノ沢～ふるさと資料館間では利用者は少なくなっている。</td></tr>
<tr><td>大黒天
（4便、月水金）
※水曜は3便</td><td>・2.3～10.3人/日･台の利用があり、昼間時の需要に対応し、ふれあい自然館、山辺駅及び山辺温泉の利用が多くなっている。</td></tr>
<tr><td>棚田・湧水
（6便、日）</td><td>・3.8人/日･台の利用があり、棚田・湧水の観光目的の需要に対応している。</td></tr>
</table>

※利用者特性は平成23年10月18日～27日のデータを使用しています。

第2章　将来像（地域公共交通のあり方）

２－１　地域公共交通のあり方

●基本目標
人・地域の暮らしを支え、便利で利用しやすい公共交通ネットワークの再構築

●地域公共交通のあり方

○幹線・フィーダーシステムの構築（役割分担の明確化）

・広域幹線（都市間連絡）：JR 左沢線
・地域幹線（母都市連絡）：路線バス（山形交通）
・地域内フィーダー（生活交流軸連絡、広域幹線・地域幹線アクセス）：
　コミュニティバスの見直し、デマンド交通システム導入
・その他補完システム：既存送迎車両（病院送迎バス）とのアクセス向上又は利便性向上、福祉有償運送事業との連携等

○交通結節機能の強化（既存公共交通の維持・利用促進）

・羽前山辺駅周辺施設の整備による乗り継ぎ利便性の向上
・駅及び主要バス停の待合環境整備、案内情報システム整備
・サイクル＆ライド、パーク＆ライドシステム等を活用した交通機関相互の連携強化

○地域資源を活かした観光周遊ネットワークの構築

・土・休日における観光循環交通システムの整備（棚田・湧水コースの充実）

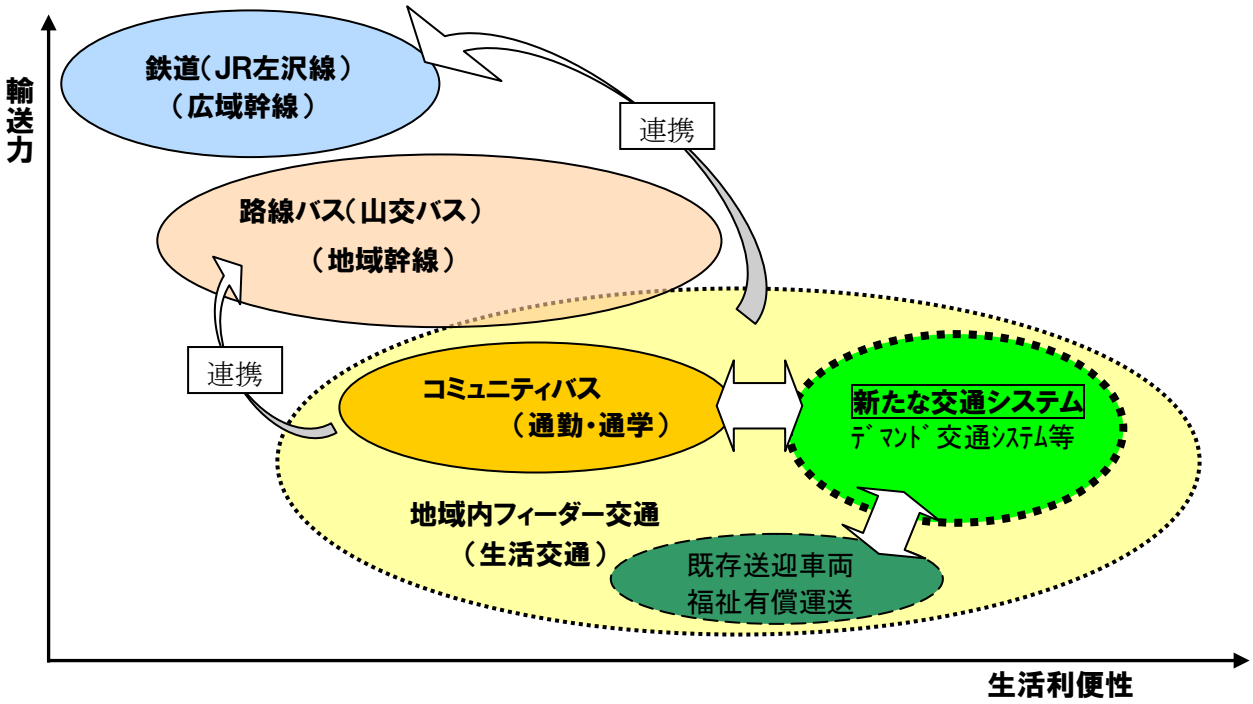
○地域との協働の取り組み方針

・モビリティマネジメントによる意識の転換と公共交通の利用促進
・バス運行に地域住民も関わる仕組みづくり（コミュニティビジネスとの連携）

２－２　他交通機関との役割分担について

・コミュニティバスや新たな地域公共交通システムは、広域幹線や地域幹線に位置づけられる鉄道や民間路線バスの維持･確保を図るために、そのフィーダー交通（端末）としての役割を担うものとします。
・このため、既存バス路線との競合は極力避けるとともに、羽前山辺駅や主要な路線バスのバス停（畑谷、下原等）に接続し、町域外へのアクセスは広域幹線交通や地域幹線交通に乗り継ぐものとします。
・さらに、補完システムとして既存送迎車両（病院送迎バス）や福祉有償運送等との連携を図ります。

■輸送力と生活利便性の関係における各種交通システムの体系的位置付け（イメージ）



２－３　町営バス等の運行形態

●コミュニティバスの機能強化とわかりやすい運行形態

・運行コースの見直し・統合及び増便等による機能強化を図り、利用しやすく、わかりやすい運行形態を目指します。

●シャトルバスの導入（通勤・通学時間帯における作谷沢・中地域からの駅・市街地方面への需要の対応）

・朝夕の通勤・通学時間帯の需要に対応し、生活交流軸を支える地域幹線としてシャトルバスの運行を図ります。（需要が多いため定時定路線型で対応）

・羽前山辺駅や路線バスの起終点バス停を乗り継ぎ拠点として、地域幹線との連絡（待合環境整備、乗継運賃等）を図ります。

●観光周遊バスの導入（土・休日における町内観光資源需要への対応）

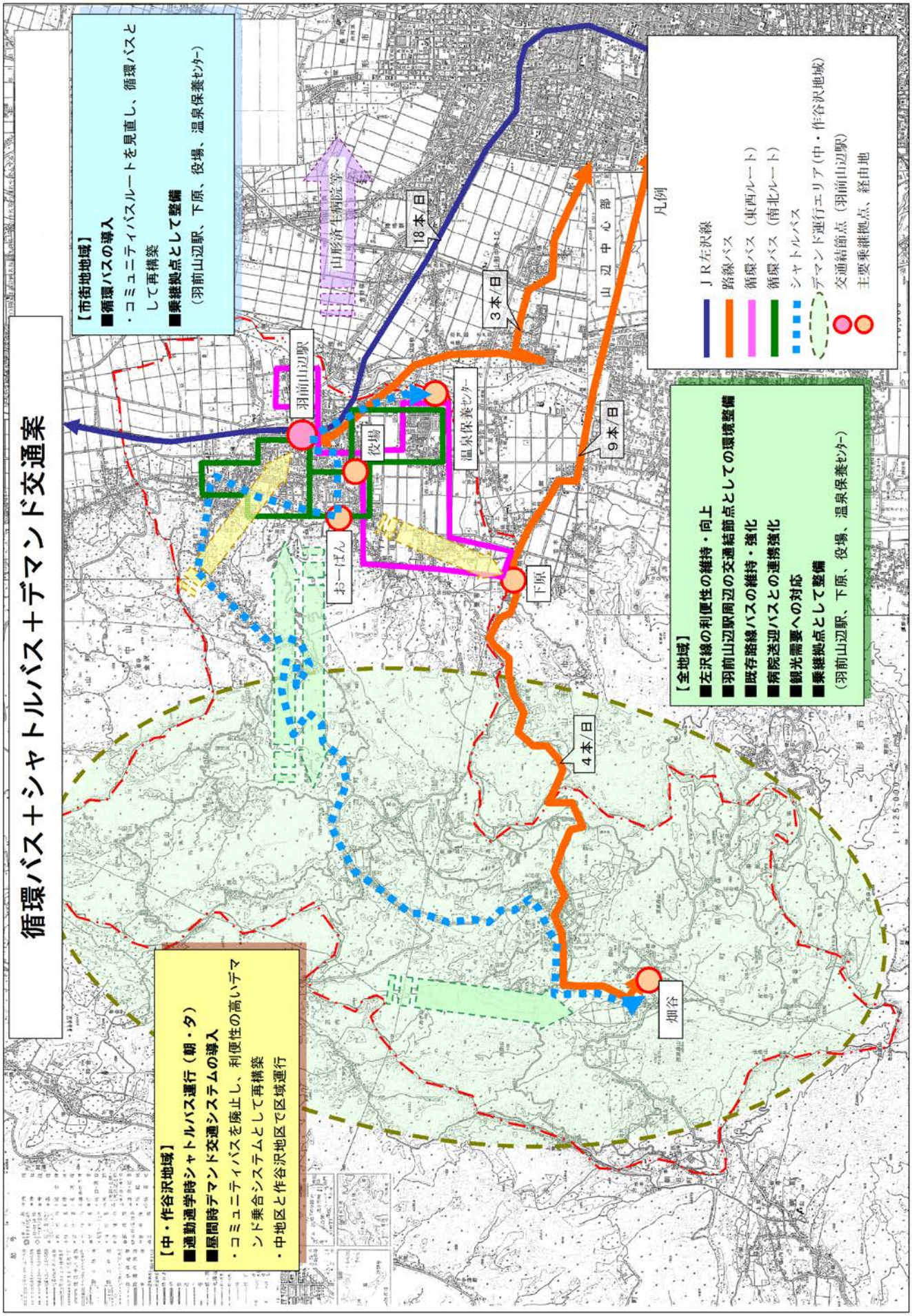
・土・休日については、観光客が県民の森、棚田・湧水など町内の観光地を巡り易くします。
　　⇒羽前山辺駅・路線バス接続とのアクセス改善、ダイヤ調整

●デマンド乗合システムの導入（ドアトゥドアの区域型運行）
（昼間時間帯における町民等の買い物、通院、公共施設利用目的の小需要への対応）

・現在運行中のコミュニティバスをデマンド乗合システムに統合・再編

・中地域と作谷沢地区を中心とした山間部地域を運行エリアに設定

・中地域と作谷沢地区から山辺市街地部までの運行確保


循環バス＋シャトルバス＋デマンド交通案
【市街地地域】
■循環バスの導入
・コミュニティバスルートを見直し、循環バスとして再構築
■乗継拠点として整備
（羽前山辺駅、下原、役場、温泉保養センター）
【中・作谷沢地域】
■通勤通学時シャトルバス運行（朝・夕）
■昼間時デマンド交通システムの導入
・コミュニティバスを廃止し、利便性の高いデマンド乗合システムとして再構築
・中地区と作谷沢地区で区域運行
【全地域】
■左沢線の利便性の維持・向上
■羽前山辺駅周辺の交通結節点としての環境整備
■既存路線バスの維持・強化
■病院送迎バスとの連携強化
■観光需要への対応
■乗継拠点として整備
（羽前山辺駅、下原、役場、温泉保養センター）
凡例
ＪＲ左沢線
路線バス
循環バス（東西ルート）
循環バス（南北ルート）
シャトルバス
デマンド運行エリア（中・作谷沢地域）
交通結節点（羽前山辺駅）
主要乗継拠点、経由地
羽前山辺駅
おーぱん
役場
温泉保養センター
下原
畑谷
山辺中心部
山形済生病院
18本/日
3本/日
9本/日
4本/日

第3章　事業提案

３－１　シャトルバス（中作線）

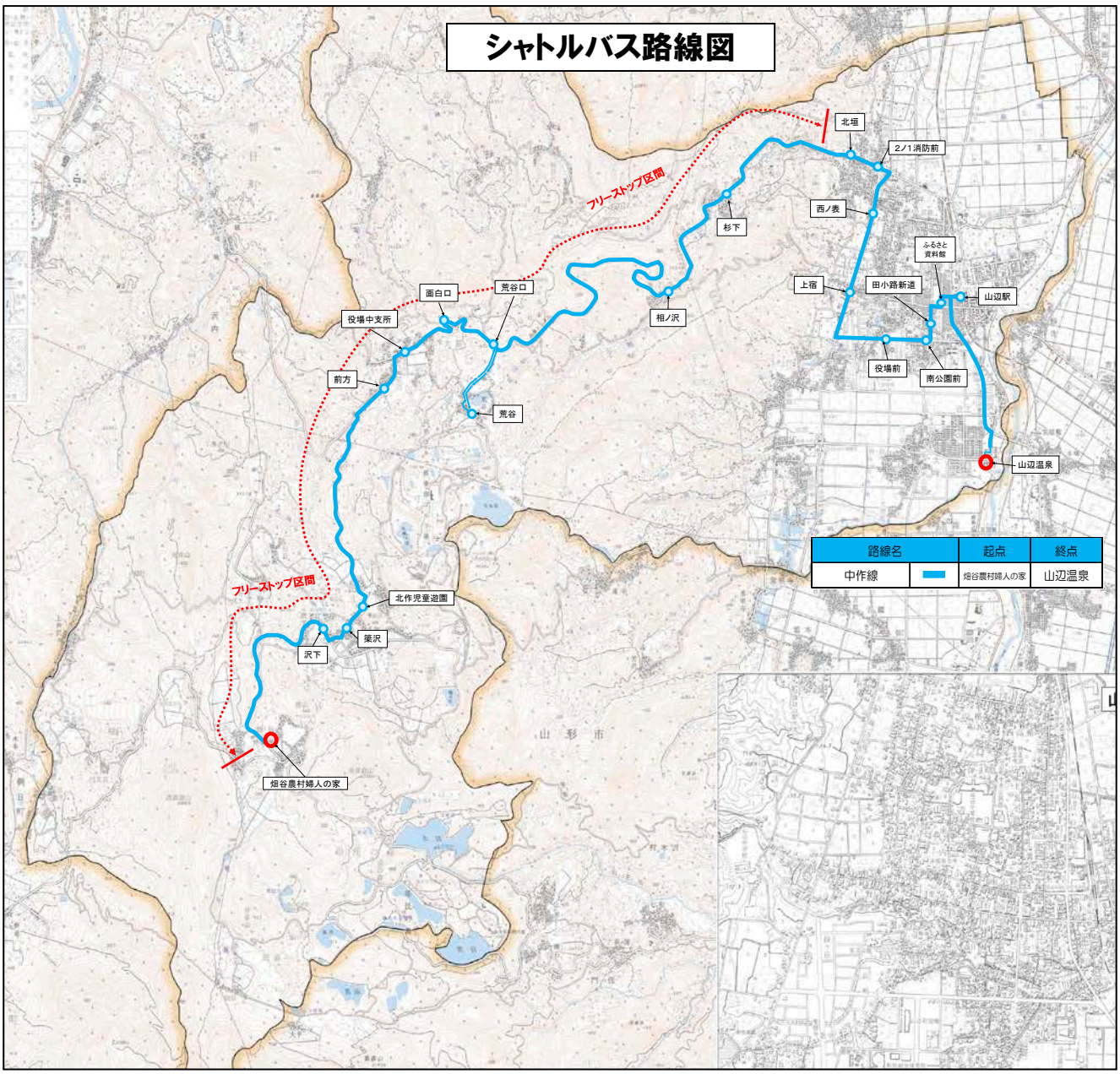
・通勤・通学時（朝・夕）においては、中・作谷沢地域から羽前山辺駅まで一定のまとまった需要が想定されるため、シャトルバスを運行し対応します。

・シャトルバスは、基本的に既存のさわやかりんどうコースのルート及びサービス水準等を踏襲するものとします。

①　運行ルート

・畑谷農村婦人の家を起点として、荒谷集落、上宿（山辺中学校）、山辺駅等を経由して山辺温泉を終点とするルートとします。

■運行ルート図



②　運行日

・運行日は、毎日の通勤・通学目的に対応するため月曜日から土曜日までの毎日運行とします。

③ 運行ダイヤ

・運行ダイヤは、通勤・通学時間帯の利用に対応することを基本とし、朝・夕の１便ずつとします。

・現在の山間部コースと同様に畑谷農村婦人の家から北垣までの区間はフリーストップとし、どこでも乗降可能とします。

【運行ダイヤ】

第１便			第２便		
バス停名	時刻	区間時間	バス停名	時刻	区間時間
畑谷農村婦人の家	6:25		山辺温泉	18:00	
沢下	6:28	0:03	**山辺駅**	**18:07**	**0:07**
簗沢	6:29	0:01	ふるさと資料館	18:11	0:04
北作児童遊園	6:29	0:00	田小路新道	18:11	0:00
前方	6:36	0:07	南公園前	18:11	0:00
役場中支所	6:37	0:01	役場前	18:12	0:01
面白口	6:38	0:01	上宿	18:13	0:01
荒谷口	6:40	0:02	西ノ表	18:13	0:00
荒谷	6:42	0:02	２ノ１消防前	18:14	0:01
相ノ沢	6:49	0:07	北垣	18:14	0:00
杉下	6:51	0:02	杉下	18:16	0:02
北垣	6:53	0:02	相ノ沢	18:18	0:02
２ノ１消防前	6:53	0:00	荒谷	18:25	0:07
西ノ表	6:54	0:01	荒谷口	18:27	0:02
上宿	6:54	0:00	面白口	18:29	0:02
役場前	6:55	0:01	役場中支所	18:30	0:01
南公園前	6:56	0:01	前方	18:31	0:01
田小路新道	6:56	0:00	北作児童遊園	18:38	0:07
ふるさと資料館	6:56	0:00	簗沢	18:38	0:00
山辺駅	**7:00**	**0:04**	沢下	18:39	0:01
山辺温泉	7:07	0:07	畑谷農村婦人の家	18:42	0:03

フリーストップ区間（畑谷農村婦人の家～北垣）

フリーストップ区間（北垣～畑谷農村婦人の家）

【山辺駅での乗り継ぎ】

交通機関	上り	下り
JR 左沢線	7：17 17:44	7：17 17:44
山交バス	7：05	

④ 利用運賃

・利用運賃については、平成 15 年 10 月 1 日時点で山間部コースを 200 円／回から 100 円／回に変更していることや通学等に伴う学生等の負担軽減を図るため、現行運賃と同じ 100 円／回を基本とします。

⑤ 利用促進

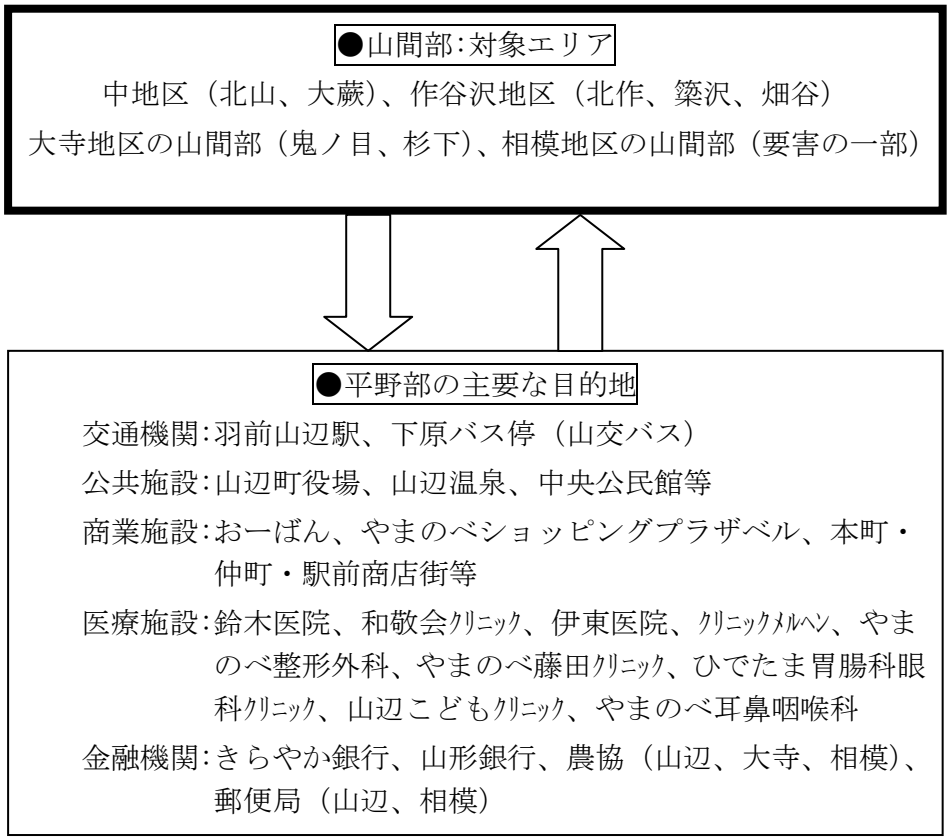
・運賃支払いを簡素化するため、チケット制による事前購入システム、路線バスや鉄道などと連携した共通パスなどの企画乗車券などで利用促進を図ることとします。

３－２　デマンド乗合システム（中・作谷沢・大寺（一部）・相模（一部）地区）

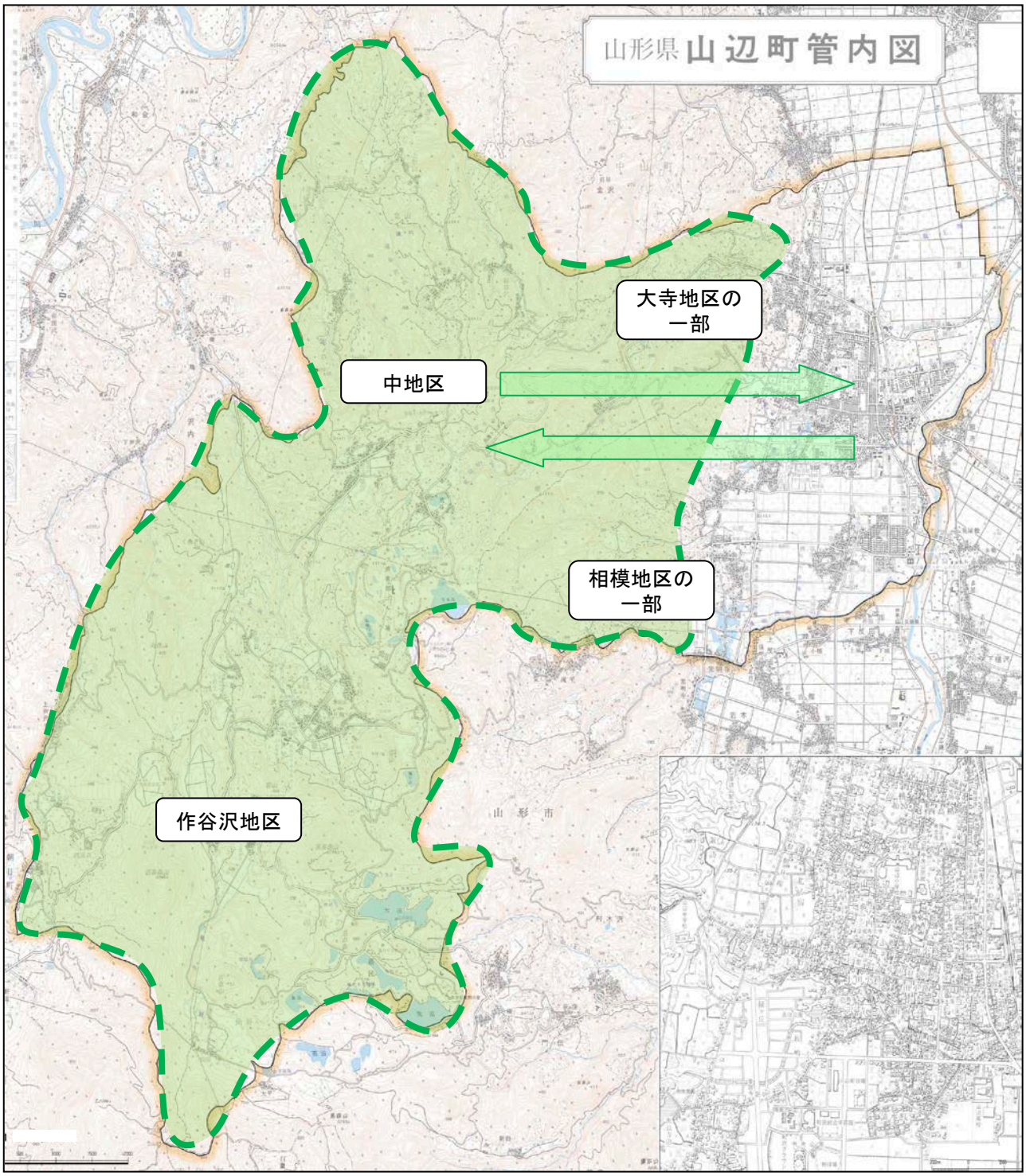
・中及び作谷沢地区では、面的な広がりが大きいこと及び効率的な運行を図ることからバス路線が限定され、交通不便地域が多く存在していることなど、高齢化の進行が著しく居住地も広範囲に分散している低密度・小需要に対応したデマンド乗合システムの導入を図ります。

①　運行エリア

・主に中及び作谷沢地区を対象エリアとした山間部において、地区内や山辺市街地部（平野部）への移動を支援します。
・ルートを定めず、運行エリア内を利用者の要求に応じて最大限の乗合を行う予約運行とします。基本的には、自宅及び目的地付近で乗降可能としますが、市街地内では共通乗降場を設けるなど、運行の効率化を図ります。
・希望する目的地が町域を越える場合には、乗継拠点において幹線交通である路線バス及びＪＲ左沢線、病院シャトルバスに乗り換えがスムーズとなるよう考慮します。



■運行エリア



●山間部：登録対象エリア

・中地区（北山、大蕨）
・作谷沢地区（北作、簗沢、畑谷）
・大寺地区の山間部（鬼ノ目、杉下）
・相模地区の山間部（要害の一部）

②　運行時間帯

・運行時間帯は、シャトルバスの運行時間帯を除く、買物や通院等の昼間時間帯の利用に対応することを基本とした**概ね午前８時から午後５時（発時刻）**で設定します。

③　運行回数

・運行回数は、地区内から市街地部への移動に要する１回あたりの所要時間等を考慮した上で、現行コミュニティバスのサービス水準を上回る午前３便、午後３便とし、需要に応じたサービスを確保します。

■１回当たりの所要時間と運行可能回数

地　域	１回当たり所要時間	運行時間/所要時間	運行可能回数
山間部	９０分	６．０	６回

■山間部から平野部へ移動するための所要時間（片方向）

移動時間など	所要時間
●基本所要時間（畑谷から山辺温泉を想定）	４５分
●デマンド乗合運行による迂回時間	３０分
●乗降時間等	５分
●余裕時間	１０分
合計	約９０分
※運行可能な回数＝9.0 時間（=全体 10 時間−休憩時間 1 時間）÷１回当たり所要時間 90 分 ＝6.0 回	

※Google マップを用い所要時間（自動車）を算定

④運行ダイヤ

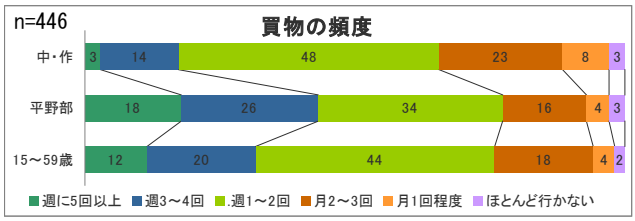
・運行ダイヤについては乗継拠点における、JR 左沢線、路線バス、病院シャトルバス等の接続を考慮した運行ダイヤを設定します。

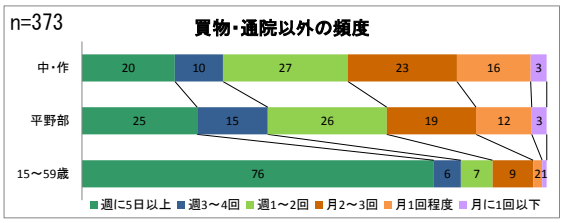
【約 90 分間隔（フル回転した場合）】

方向	午前			午後		
山間部⇒平野部	８:００		１１:００		１５:００	
平野部⇒山間部		９:３０		１３:３０		１６:３０

⑤　運行日

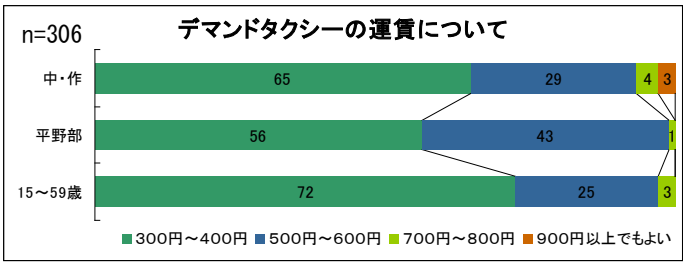
・運行日は、アンケート調査による買物及び買物・通院以外の外出頻度は『週に１～２日』以上が半数を占めているため、現行コミュニティバスサービス水準以上を確保し、いつでも移動できるよう、**日・祝祭日及び年末年始を除く平日及び土曜日運行**とします。





⑥　利用運賃

・アンケート調査によると、デマンド型交通システムの利用運賃を６００円まで許容している割合も多く、また、全国の事例や行政負担等を考慮し**１回乗車ごとに３００～６００円**と想定します。なお、子どもや高齢者・障がい者などの割引については、利用状況や採算性等を考慮しながら導入を検討します。



⑦　利用促進

・車内における運賃支払いを簡素化するために、チケット制による事前購入システムや定期券などの企画乗車券など利用促進を図ることとします。

■他周辺自治体におけるデマンド乗合タクシーの利用運賃

実施自治体名	利用運賃の概要
山形県川西町	一律 500 円
山形県天童市 （定路線方式）	高校生以上 70 歳未満　200 円 小・中学生、70 歳以上の高齢者、身体・知的・精神障がい者手帳をお持ちの方　100 円
山形県高畠町	一般 200～500 円（エリアにより異なる）、エリアを跨ぐ場合 1,000 円 その他割引あり
山形県飯豊町	一般 400～600 円、福祉割引適用者及び小学生は各料金の半額
宮城県東松島市	一般 300 円、こども 100 円
福島県只見町	一律 500 円（エリア内）、1,000 円（エリア外）

⑧　利用方法

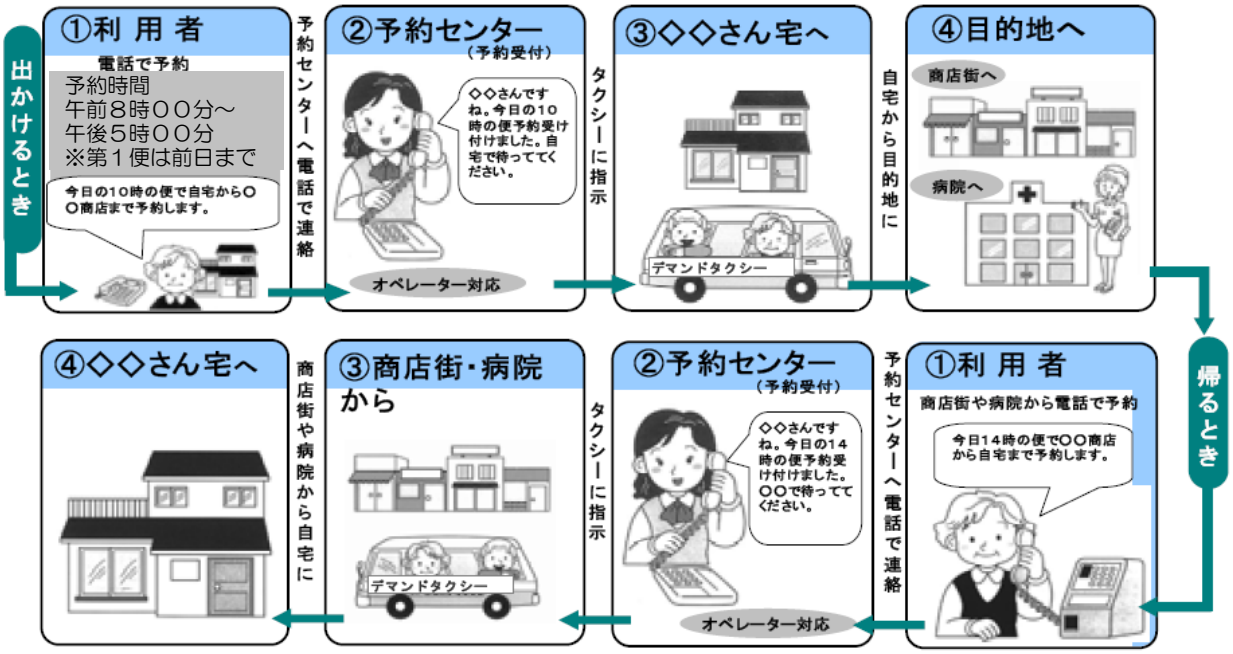
・利用者は、原則として山辺町（対象エリア）に居住する住民で予め**利用登録**を行ったものとします。(単独で乗降が可能な町民が対象としますが乗降が困難な場合は介添者の同乗を条件とし、介添者の予約（介添者の利用者登録は必ずしも必要としません）も行います。

・町民以外の利用者については、事前の利用登録は不要とし、山辺駅など主要な施設から対象エリアまでとします。

・利用方法は、電話連絡による事前予約制とし、予約受付場所（予約センター）については交通事業者と協議し決定します。

・予約受付時間は午前８時 00 分～午後５時 00 分とし、利用予定の一週間前から予約を受け付け、遅くとも利用予定時刻の１時間前としますが、朝の第１便のみ前日までとします。

■利用イメージ図



⑨ 運行車両

・新たな交通システムとしてのデマンドバスと分かるよう、また、視認性を高めるため、新たな車両、デザインとし、需要に応じて現在のコミュニティバス車両を活用します。

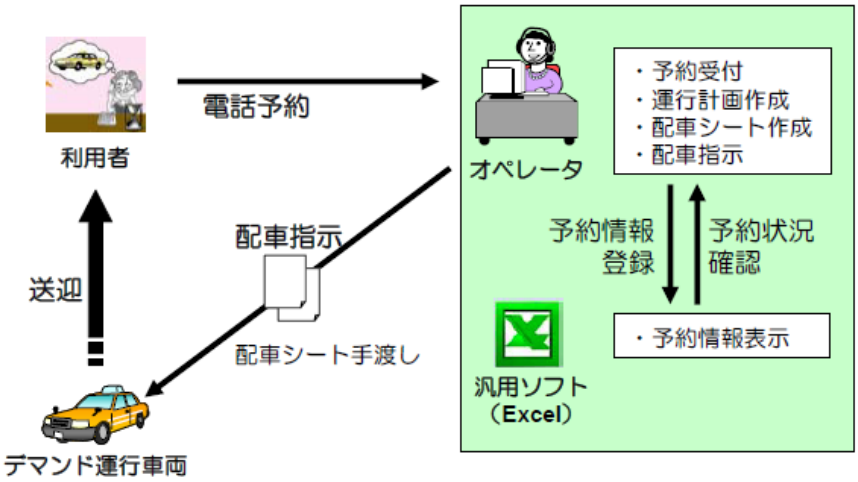
■想定される導入車両イメージ

▲川崎市コミュニティバス
（コミューター：乗車定員 14 人）

⑩ デマンド運行システムについて

・デマンド運行システムは、昼間時間帯の買物、通院、山辺温泉などの利用目的がメインであり、ダイヤの正確性はあまり求められないと考えられることや、限られたエリアのため地元交通事業者の知識や地理情報が活かせます。また、ダイヤ設定により概ねの車両位置が把握でき、タクシー無線による対応が可能であることなどから、非ＩＴ型のシステムによる効果的な運行とします。

■非ＩＴ型のデマンドシステムのイメージ



出典:国土交通省資料（川西町の事例）

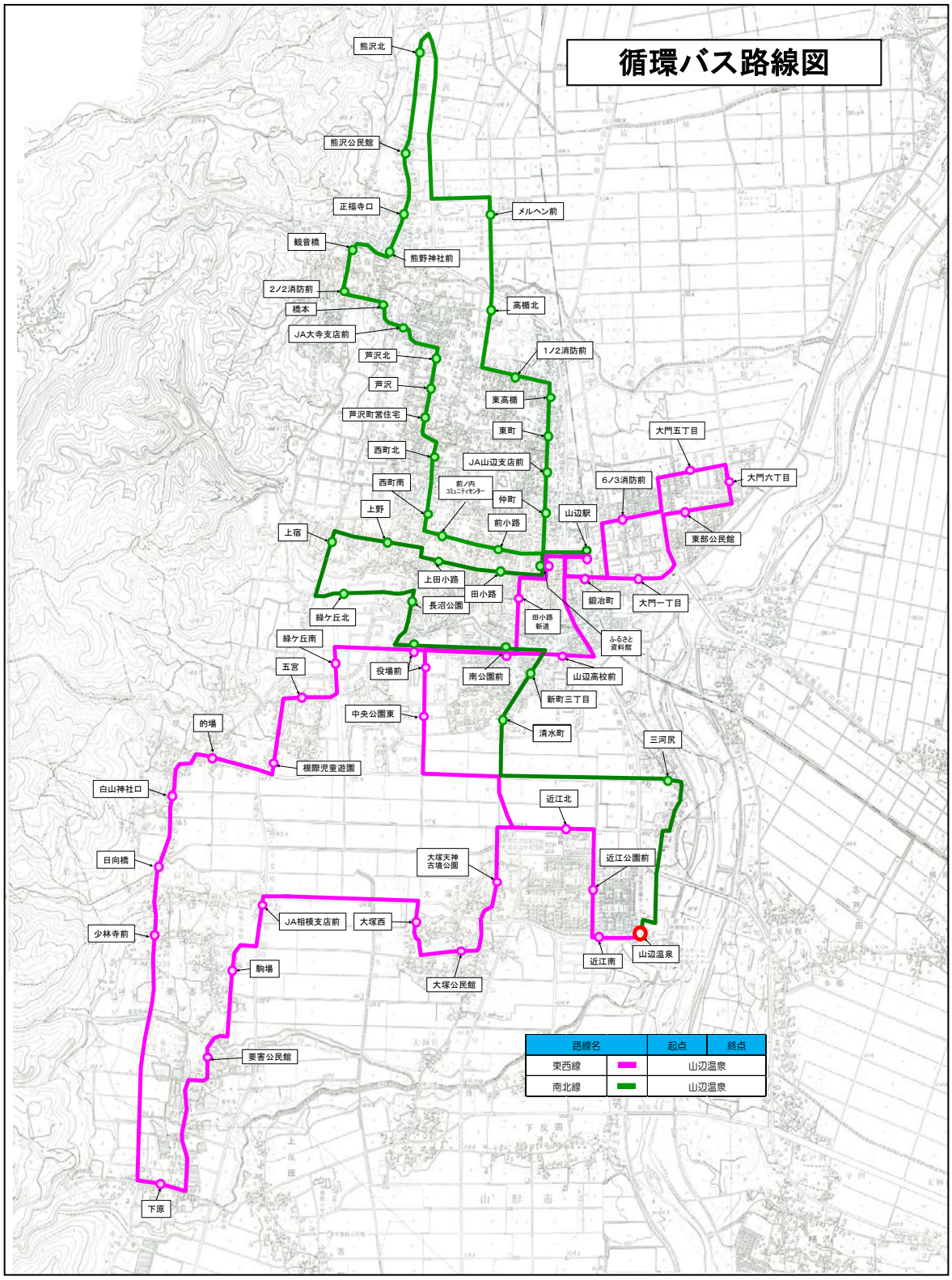
３－３　市街地内循環バス（平野部）

・交通空白地域の解消と併せ、効率的な運行を図るため、新たに市街地内循環バスを導入します。

①　運行ルート

・運行ルートは、現行コミュニティバスのルートを考慮し、よりわかりやすく効率的な経路選択などにより、南北循環及び東西循環の２ルートに設定することとします。

■運行ルート図



② 運行日

・運行日は、アンケート調査による買物及び買物・通院以外の外出頻度は『週に１～２日』以上が半数を占めているため、現行コミュニティバスサービス水準以上を確保し、いつでも移動できるよう、日・祝祭日及び年末年始を除く平日及び土曜日の毎日運行とします。

③ 運行ダイヤ

・運行回数は、各所要時間を考慮して午前２便、午後２便の４回とし、現行コミュニティバス、JR左沢線、路線バス時刻等を考慮した運行ダイヤとします。また、わかりやすく覚えやすい時刻表とするためにラウンドダイヤ※1とします。

【運行ダイヤ表（１）】

東西線（時計回り）			
第１便・第５便			
バス停名	第1便	第5便	区間時間
山辺温泉	7:20	13:20	
近江南	7:20	13:20	0:00
近江公園前	7:21	13:21	0:01
近江北	7:22	13:22	0:01
大塚天神古墳公園	7:23	13:23	0:01
大塚公民館	7:24	13:24	0:01
大塚西	7:25	13:25	0:01
JA相模支店前	7:27	13:27	0:02
駒場	7:28	13:28	0:01
要害公民館	7:29	13:29	0:01
下原	**7:30**	**13:30**	**0:01**
少林寺前	7:31	13:31	0:01
日向橋	7:32	13:32	0:01
白山神社口	7:33	13:33	0:01
的場	7:34	13:34	0:01
根際児童遊園	7:35	13:35	0:01
五宮	7:36	13:36	0:01
緑ケ丘南	7:37	13:37	0:01
役場前	7:38	13:38	0:01
南公園前	7:39	13:39	0:01
田小路新道	7:40	13:40	0:01
ふるさと資料館	7:41	13:41	0:01
山辺駅	**7:45**	**13:45**	**0:04**
鍛冶町	7:46	13:46	0:01
6ノ3消防前	7:47	13:47	0:01
大門五丁目	7:47	13:47	0:00
大門六丁目	7:48	13:48	0:01
東部公民館	7:49	13:49	0:01
大門一丁目	7:49	13:49	0:00
鍛冶町	7:50	13:50	0:01
山辺高校前	7:52	13:52	0:02
南公園前	7:53	13:53	0:01
役場前	7:54	13:54	0:01
中央公園東	7:55	13:55	0:01
近江西	7:56	13:56	0:01
近江公園前	7:57	13:57	0:01
近江南	7:58	13:58	0:01
山辺温泉	7:58	13:58	0:00

南北線（時計回り）			
第２便・第６便			
バス停名	第2便	第6便	区間時間
山辺温泉	8:30	14:30	
三河尻	8:33	14:33	0:03
清水町	8:35	14:35	0:02
新町三丁目	8:35	14:35	0:00
南公園前	8:36	14:36	0:01
役場前	8:37	14:37	0:01
長沼公園	8:38	14:38	0:01
緑ケ丘北	8:39	14:39	0:01
上宿	8:40	14:40	0:01
上野	8:41	14:41	0:01
上田小路	8:41	14:41	0:00
田小路	8:42	14:42	0:01
ふるさと資料館	8:43	14:43	0:01
山辺駅	**8:47**	**14:47**	**0:04**
前小路	8:48	14:48	0:01
前ノ内ｺﾐｭﾆﾃｨｾﾝﾀｰ	8:49	14:49	0:01
西町南	8:49	14:49	0:00
西町北	8:50	14:50	0:01
芦沢町営住宅	8:51	14:51	0:01
芦沢	8:51	14:51	0:00
芦沢北	8:51	14:51	0:00
JA大寺支店前	8:52	14:52	0:01
橋本	8:52	14:52	0:00
2ノ2消防前	8:53	14:53	0:01
観音橋	8:53	14:53	0:00
熊野神社前	8:54	14:54	0:01
正福寺口	8:54	14:54	0:00
熊沢公民館	8:55	14:55	0:01
熊沢北	8:56	14:56	0:01
メルヘン前	8:58	14:58	0:02
高楯北	8:59	14:59	0:01
1ノ2消防前	9:00	15:00	0:01
東高楯	9:01	15:01	0:01
東町	9:02	15:02	0:01
JA山辺支店前	9:02	15:02	0:00
仲町	9:03	15:03	0:01
山辺駅	**9:07**	**15:07**	**0:04**
ふるさと資料館	9:09	15:09	0:02
田小路	9:10	15:10	0:01
上田小路	9:11	15:11	0:01
上野	9:11	15:11	0:00
上宿	9:12	15:12	0:01
緑ケ丘北	9:13	15:13	0:01
長沼公園	9:14	15:14	0:01
役場前	9:15	15:15	0:01
南公園前	9:16	15:16	0:01
新町三丁目	9:17	15:17	0:01
清水町	9:17	15:17	0:00
三河尻	9:19	15:19	0:02
山辺温泉	9:22	15:22	0:03

※1 毎時間同じ時刻（毎時同分）にバスが来るダイヤのこと。

【運行ダイヤ表（２）】

東西線（時計の逆回り）			
第３便・第７便			
バス停名	第3便	第7便	区間時間
山辺温泉	9:50	15:50	
近江南	9:50	15:50	0:00
近江公園前	9:51	15:51	0:01
近江北	9:52	15:52	0:01
中央公園東	9:53	15:53	0:01
役場前	9:54	15:54	0:01
南公園前	9:55	15:55	0:01
山辺高校前	9:56	15:56	0:01
鍛冶町	9:58	15:58	0:02
大門一丁目	9:59	15:59	0:01
東部公民館	9:59	15:59	0:00
大門六丁目	10:00	16:00	0:01
大門五丁目	10:01	16:01	0:01
6ノ3消防前	10:01	16:01	0:00
鍛冶町	10:02	16:02	0:01
山辺駅	**10:06**	**16:06**	**0:04**
ふるさと資料館	10:07	16:07	0:01
田小路新道	10:08	16:08	0:01
南公園前	10:09	16:09	0:01
役場前	10:10	16:10	0:01
緑ケ丘南	10:11	16:11	0:01
五宮	10:12	16:12	0:01
根際児童遊園	10:13	16:13	0:01
的場	10:14	16:14	0:01
白山神社口	10:15	16:15	0:01
日向橋	10:16	16:16	0:01
少林寺前	10:17	16:17	0:01
下原	**10:18**	**16:18**	**0:01**
要害公民館	10:19	16:19	0:01
駒場	10:20	16:20	0:01
JA相模支店前	10:21	16:21	0:01
大塚西	10:23	16:23	0:02
大塚公民館	10:24	16:24	0:01
大塚天神古墳公園	10:25	16:25	0:01
近江北	10:26	16:26	0:01
近江公園前	10:27	16:27	0:01
近江南	10:28	16:28	0:01
山辺温泉	10:28	16:28	0:00

南北線（時計の逆回り）			
第４便・第８便			
バス停名	第4便	第8便	区間時間
山辺温泉	11:00	17:00	
三河尻	11:03	17:03	0:03
清水町	11:05	17:05	0:02
新町三丁目	11:05	17:05	0:00
南公園前	11:06	17:06	0:01
役場前	11:07	17:07	0:01
長沼公園	11:08	17:08	0:01
緑ケ丘北	11:09	17:09	0:01
上宿	11:10	17:10	0:01
上野	11:11	17:11	0:01
上田小路	11:11	17:11	0:00
田小路	11:12	17:12	0:01
ふるさと資料館	11:13	17:13	0:01
山辺駅	**11:17**	**17:17**	**0:04**
仲町	11:18	17:18	0:01
JA山辺支店前	11:19	17:19	0:01
東町	11:19	17:19	0:00
東高橋	11:20	17:20	0:01
1ノ2消防前	11:21	17:21	0:01
高橋北	11:22	17:22	0:01
メルヘン前	11:23	17:23	0:01
熊沢北	11:25	17:25	0:02
熊沢公民館前	11:26	17:26	0:01
正福寺口	11:27	17:27	0:01
熊野神社前	11:27	17:27	0:00
観音橋	11:28	17:28	0:01
2ノ2消防前	11:28	17:28	0:00
橋本	11:29	17:29	0:01
JA大寺支店前	11:29	17:29	0:00
芦沢北	11:30	17:30	0:01
芦沢	11:30	17:30	0:00
芦沢町営住宅	11:30	17:30	0:00
西町北	11:31	17:31	0:01
西町南	11:32	17:32	0:01
前ノ内ｺﾐｭﾆﾃｨｾﾝﾀｰ	11:32	17:32	0:00
前小路	11:33	17:33	0:01
山辺駅	**11:37**	**17:37**	**0:04**
ふるさと資料館	11:39	17:39	0:02
田小路	11:40	17:40	0:01
上田小路	11:41	17:41	0:01
上野	11:41	17:41	0:00
上宿	11:42	17:42	0:01
緑ケ丘北	11:43	17:43	0:01
長沼公園	11:44	17:44	0:01
役場前	11:45	17:45	0:01
南公園前	11:46	17:46	0:01
新町三丁目	11:47	17:47	0:01
清水町	11:47	17:47	0:00
三河尻	11:49	17:49	0:02
山辺温泉	11:52	17:52	0:03

【山辺駅・下原バス停での乗り継ぎ】

	第１便	第３便	第５便	第７便
東西線	山辺駅接続 7:17（上・下） 7:52（上り） 8:10（下り）	山辺駅接続 9:24（上り） 9:44（下り） 10:52（上・下）	山辺駅接続 13:25（上・下） 14:13（上り） 15:39（下り）	山辺駅接続 16:05（上り） 15:39（下り） 16:43（上・下）
	下原バス停 7:30（上り）	下原バス停 10:40（上り）	下原バス停 13:40（上り） 13:22（下り）	下原バス停 16:00（上り） 15:22（下り）
	第２便	**第４便**	**第６便**	**第８便**
南北線	山辺駅接続 8:39（上り） 8:10（下り） 9:24（上り） 9:44（下り）	山辺駅接続 10:52（上・下） 11:52（上り） 12:23（下り）	山辺駅接続 14:13（上り） 14:34（下り） 15:09（上り） 15:39（下り）	山辺駅接続 16:43（上・下） 17:44（上・下）

④　利用運賃

・利用運賃については、現行運賃と同じワンコイン、100 円／回とします。
・シャトルバス同様、車内における運賃支払いを簡素化するために、チケット制による事前購入システムや路線バスや鉄道などと連携した共通パスなどの企画乗車券などが考えられます。

⑤　車両

・使用車両は、更新車両及び現在のコミュニティバスとします。

▲現在のやまのべコミュニティバス

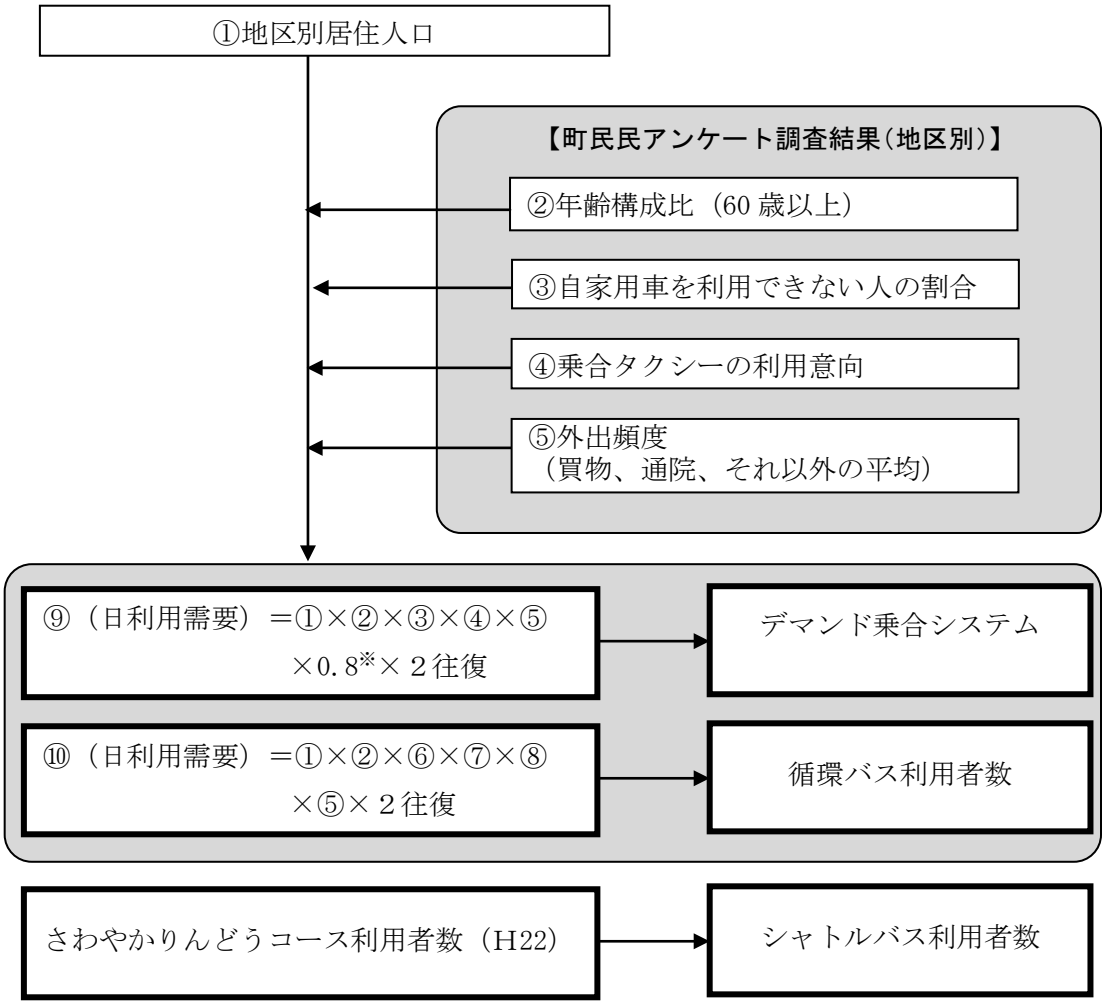
３－４　事業採算性について

① 利用者推計

・利用者の推計は、町民アンケート調査結果から下記に示すように、公共交通の利用特性や乗合タクシーの利用意向等を考慮して算出します。

・下記に基づき推計した結果、町営バスの運行形態を見直した場合、概ね 169 人／日と予測されます。

■利用者数予測の考え方



※デマンドシステムは、既存コミュニティバスに比べて運賃が高くなるため、料金抵抗として 0.8 を補正値として設定した。

■デマンド交通システムの利用者数推計

	地区区分	①居住人口	②年齢構成比	③自動車を利用できない人の割合	④乗合タクシーの利用意向	⑤外出頻度	⑨日利用需要 ①×②×③×④×⑤×0.8×２
60歳以上	中地区	288	46.2%	28.0%	74.0%	0.193	9
	作谷沢地区	576	54.9%	28.0%	74.0%	0.193	20
	合　計						29

※利用頻度はアンケート調査結果（買物、通院、買物・通院以外の外出頻度の平均値）を踏まえ日数補正換算した値となっている。
※アンケート調査において59歳以下では既存コミュニティバスにほとんど利用していないため、利用対象を60歳以上として算出した。
※料金抵抗を考慮し、需要算定値に80%を乗じて補正した。

■循環バスの利用者数推計

	地区区分	①居住人口	②年齢構成比	③自動車を利用できない人の割合	⑥バス停まで５分以内	⑦コミュニティバスの必要性	⑧バスがないと移動できない	⑧外出頻度	⑩日利用需要 ①×②×③×④×⑤×２
60歳以上	山辺地区	8,646	31.8%	34.0%	82.0%	27.0%	78.0%	0.243	78
	大寺地区	1,714	37.0%	34.0%	82.0%	27.0%	78.0%	0.243	18
	相模地区	2,037	35.7%	34.0%	82.0%	27.0%	78.0%	0.243	21
	近江地区	2,055	23.8%	34.0%	82.0%	27.0%	78.0%	0.243	14
	合　計								131

※利用頻度はアンケート調査結果（買物、通院、買物・通院以外の外出頻度の平均値）を踏まえ日数補正換算した値となっている。
※アンケート調査において59歳以下では既存コミュニティバスにほとんど利用していないため、利用対象を60歳以上として算出した。

■シャトルバスの利用者数推計

	平成22年度利用者数	推計値	備考
さわやかりんどうコース	2,517		8.5人／日
シャトルバス		2,520	平成22年度と同程度

② 運行経費の概算

・これまでのコミュニティバスの運行経費及び交通事業者ヒアリング等踏まえ、以下のとおり設定します。

・運行経費は、合計で約 1,500 万円/年となります。

■循環バス＋シャトルバス（各１台）

項　　目	金　額(円)	適　　用
消耗品関係	300,000	タイヤ・チェーン・ワイパーその他消耗品
燃料費関係	1,683,000	
印刷製本費関係	200,000	時刻表、路線図(張替え作業含む)
車検整備費関係	500,000	整備技術料・その他部品・オイル等の交換含む
法定3ヶ月点検整備費	250,000	整備技術料・その他部品・オイル等の交換含む
一般修繕費関係費	400,000	
役務費(保険料)	39,360	
公課費(重量税)	79,400	
運行委託料関係	4,000,000	
管理委託料関係	1,890,000	車両管理(洗車含む)　一般事務
合　　計	9,341,760	①

■デマンド乗合システム（8 時～18 時(9ｈ)）

単価(円／h)	時間(h)	日数	台数(台)	委託料(円)②
2,100	9	296	1	5,594,400

③ 概算事業収支

・町営バスの運行形態を見直し、シャトルバス及び循環バスに加えて、新たにデマンド乗合タクシーを導入した場合、約 1,500 万円／年の支出に対して、約 840 万円／年の収入が見込まれるため、約 660 万円／年の行政負担が予想されます。(H22 町負担額 985 万円／年)

■概算事業収支

運行形態	経費(円/年)	収入			概算収支(円)
		需要(人/日)	運賃(円)	収入(円/年)	
デマンド乗合タクシー	5,594,400	29	500	4,254,474	−1,339,926
循環バス	9,341,760	140	100	4,144,000	−5,197,760
シャトルバス					
合　計	14,936,160	169		8,398,474	−6,537,686

※年間運行日は 296 日に設定した。

第4章　事業推進化方策

４－１　乗継拠点におけるバス停設備の充実

・乗継拠点（山辺駅、下原バス停等）は、支線から生活幹線交通に円滑に乗り継ぐためのポイントであり、利便性や快適性が求められます。

・そのため、利用者に対して、各路線の発着の情報提供及び雨・雪に濡れずバスを待てる環境整備として、バス待合所等の整備推進を図ります。

・さらに利便性を高めるため、パーク＆ライド※2、サイクル＆ライド※3等の取り組みを検討し、必要な施設整備を図ります。

４－２　運賃制度の改善

・現状の利用目的や利用層を考慮し、利用者の利便性向上や高齢者の交通事故の防止策の一環である免許返納制度とのタイアップ事業を図るとともに、高齢者がスムーズに移動でき割安感が得られる運賃環境を整備するため､以下の運賃制度の改善を行う必要があります。

【乗継運賃の導入】

・乗継運賃の導入により利用者負担を軽減し、利用しやすい環境の提供を検討します。

【乗継共通パス券の発行】

・地域内のデマンド型乗合タクシーや路線バスがシームレス※4に利用できる共通パス券の発行など利用者が誰でも公共交通を利用しやすい環境を検討します。

【高齢者運賃の割引】

・高齢者（65 歳以上）で、道路交通法第 104 条の 4 の規定により、運転経歴証明書の交付を受けた者に対して、路線バスやデマンド型乗合タクシーの運賃を割引するなどの利用促進と交通事故の削減を目指します。

４－３　モビリティマネジメントの展開

・公共交通に関する意識改革の必要性から、行政、町民、交通事業者、地元企業の協働により、一体となった持続可能な仕組みづくりを推進し、地域の公共交通の実情を把握・明示することにより、全ての町民等が公共交通に対し、共通認識を持ち、当事者意識を持つ必要があります。

・このため、利用者が自らの努力で持続させていく公共交通であるという意識を持てるようなモビリティマネジメント※5を行い、意見交換会、コミュニケーションアンケート※6及び意識付けのための公共交通マップ等の配布などをきっかけとして、継続して住民参画や公共交通利用の促進が得られるよう推進します。

※2 自宅から自家用車で最寄りの駅またはバス停まで行き、車を駐車させた後、バスや鉄道等の公共交通機関を利用して市街地中心部の目的地に向かうシステム

※3 バス停周辺に駐輪場を設置して、自宅からバス停まで自転車を利用し、そこからバスに乗り換え目的地に向かうシステム

※4 利用者が複数のサービスを違和感なく統合して利用できること

※5 「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利用する状態」へと少しずつ変えていく一連の取組

※6 アンケートの中で情報を提供し、また、クルマ利用を控えるプランや公共交通を利用するプランの立案要請などを行う方法

４－４　まちづくりと一体となった町民参加型の仕組みづくり

・公共交通に対する町民ニーズにきめ細かく対応した運行や、町内の集客施設等の送迎車両の有効活用など、効率的かつ効果的な運行を実現するとともに、地域のまちづくりと一体となった持続可能な事業運営を図るため、ＮＰＯ法人などによる地域住民参加型の運営体制の組織化を目指します。

・回数券等の地域での一括共同購入、商店街や観光施設、地元企業とのタイアップ等による利用促進を図ります。

４－５　情報の提供、一元化

・シャトルバスや循環バスについては、バス停での待ち時間を短縮できるよう事前にバスの走行位置が携帯電話等で確認できる簡易な位置情報システムの導入を検討します。

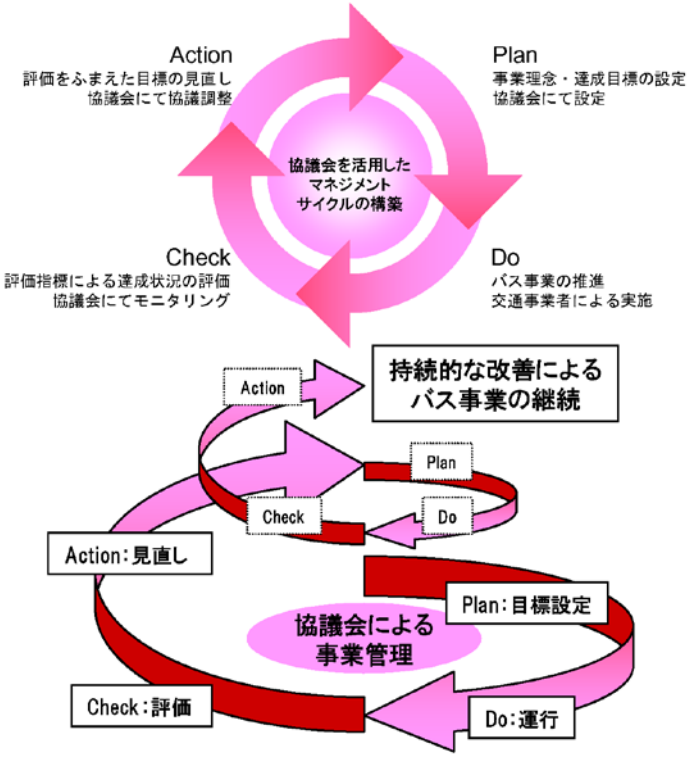
・ＪＲ左沢線、路線バス、町営バス（シャトルバス、循環バス、デマンドシステム）のみならず、福祉移送サービス等の限定された人たちが利用する交通機関及び病院送迎バスについても、運行サービス内容、登録手続き方法、連絡先等の情報をまとめて発信できるツールや窓口の整備を図ります。

４－６　ＰＤＣＡサイクルにもとづく事業評価の実施

・本事業については、事業性を逐次評価し、事業継続の判断や利用者ニーズに応じた改善などを行うため、「やまのべコミュニティバス懇話会」を継続して運営し、ＰＤＣＡサイクルに基づくモニタリング※7、評価を行います。

・事業の実施、評価、評価を踏まえた運行見直し等の改善策の実施を行います。

■ＰＤＣＡサイクルの概念



出典：コミュニティバスの事業評価の手引

※7　日常的かつ継続的に計画の進行管理をすること

・評価に当たっては、具体的数値目標を掲げることによりその達成状況をモニタリングし、改善が必要な場合は事業内容の見直しを実施するなど、公共交通の利用促進を図るとともに、町民の公共交通に対する満足度の向上に努めます。

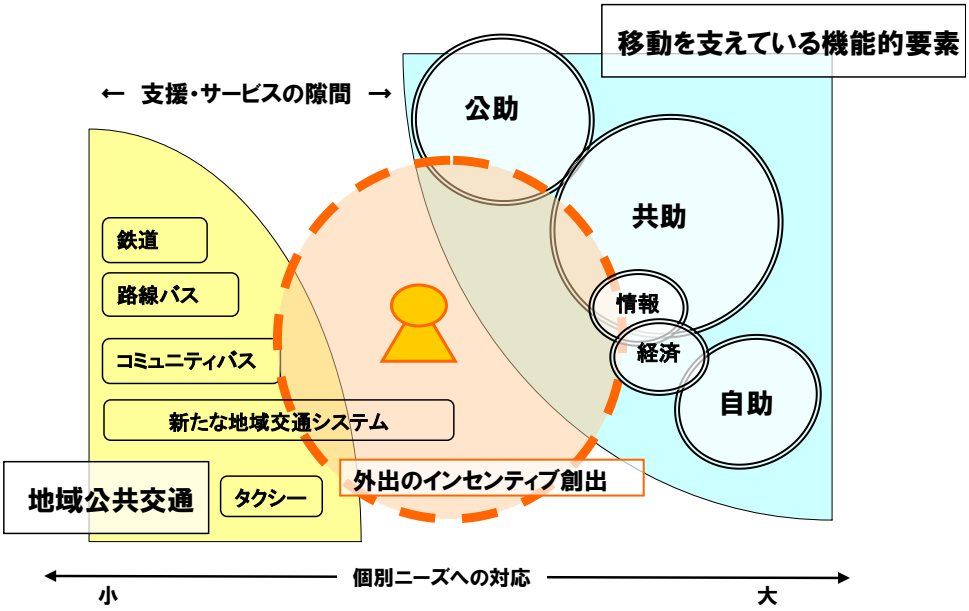
■数値目標値（案）

項目	目標値（平成 27 年度）	現状値等
✔町全体の新たな公共交通システム利用者数	約 50,000 人/年を目指す。（需要推計値）	21,421 人/年（H22）
✔公共交通の満足度	町民アンケート調査による公共交通に対する満足度を現状よりも向上する。	町民アンケート（H22 年 6 月）

４－７　高齢者外出のインセンティブ※8の創出（福祉施策との連携）の検討

・移動手段がない⇒外出意欲の低下⇒身体機能の低下⇒要介護状態⇒移動支援が必要といった悪循環を解消するため、乗合タクシー等による買物や通院などの日常的な外出ニーズへの対応を図ります。

・高齢者いきいきサロンや生きがいづくり等の外出による楽しみの創出や健康づくり・介護予防など、福祉施策や活性化施策との連携を視野に入れた支援を図ります。



４－８　計画実現に向けた補助事業の適用

①地域公共交通確保維持改善事業の概要

・生活交通ネットワーク計画の効果的な事業化の推進に当たっては、国の地域公共交通確保維持改善事業補助及び県の生活交通確保対策事業等の適用を想定していますが、その概要は次のとおりです。

※8 外出する意欲を、楽しみや移動のしやすさを期待させて外側から高める働きや意欲刺激のこと

■地域公共交通確保維持改善事業（国）の概要

項　　目	内　　容
補助金名	地域公共交通確保維持改善事業
事業名	地域公共交通確保維持改善事業（地域内フィーダー系統）
所管省	国土交通省総合政策局
補助対象経費	実績値や標準値等を用いて事前に算定される補助対象経常費用の見込額と経常収益の見込額との差（補助対象経常費用の 9/20 を限度）に相当する額
補助率	各補助対象市町村毎の国庫補助金の交付額は、各補助対象市町村の地域内フィーダー系統に係る補助対象経費合計額の 1/2 と、各補助対象市町村毎に算定される国庫補助上限想定額の、いずれか少ない方の額以内の額
事業主体	一般乗合旅客自動車運送事業者、自家用有償旅客運送者

■生活交通確保対策事業（山形県）の概要

項　　目		内　　容
バス（定時定路線型）	補助金名	市町村総合交付金
	事業名	生活交通確保対策事業(定時定路線型)
	所管課	山形県交通政策課
	補助対象経費	前年度に市町村が運行維持のため財政負担を行った路線のうち、週１回以上運行(季節便可)したもの
	補助率	基礎数値：前年度の延利用者数（有料乗客者数） 交付単価：35 円/名 利 用 率:住民数に占める延利用者数割合(A)の多寡に応じて指数を設定し、市町村交付額を増減 A<1.265⇒指数 0.95、2.1＝<A⇒指数 1.05 交付上限：前年度の市町村負担額から地財措置額(理論値：特交８割・過疎債７割)控除後の額
	事業主体	山辺町
デマンド	補助金名	市町村総合交付金
	事業名	生活交通確保対策事業(デマンド型)
	所管課	山形県交通政策課
	補助対象経費	運行維持のための財政負担
	補助率	基礎数値：前年度の延利用者数（有料乗客者数） 交付単価：96.5 円/名 交付上限：前年度の市町村負担額から地財措置額(理論値：特交８割・過疎債７割)控除後の額(※利用者比例部分に係る交付上限) 基礎交付：利用者比例部分以外に、市町村毎 500 千円
	事業主体	山辺町
改善検討	補助金名	市町村総合交付金
	事業名	生活交通確保対策事業(生活交通改善支援型)
	所管課	山形県交通政策課
	補助対象経費	車両改修費，委託料(調査、ｼｽﾃﾑ改修等）、賃借料、運営管理費(事務費、保険料等）、謝礼、旅費等（実証運行経費は除外）
	補助率	定額（10／10）　かつ 500 千円まで
	事業主体	山辺町

出典：山形県交通政策課資料

②事業スケジュール

・今後は以下に示すスケジュールにより事業を推進する予定です。

■今後４年間の主な事業スケジュール

事業内容	24 年度	25 年度	26 年度	27 年度
生活交通ネットワーク計画	■公共交通会議等 ■提出			
シャトルバス	準備	ＰＲ	運行開始	
デマンド乗合システム	準備	ＰＲ	運行開始	
市街地内循環バス	準備	ＰＲ	運行開始	

■運行開始までのスケジュール案（平成 25 年度）

実施項目	平成 25 年度								
	3 月	4 月	5 月	6 月	7 月	8 月	9 月	10 月	11 月
①地域公共交通確保維持改善事業認定申請	■								
②事業者の募集									
③車両の購入									
④タクシー事業者との調整									
⑤バス事業者との調整									
⑥町民への広報・周知									
⑦乗合許可（4 条）申請									
⑧利用者登録募集（デマンド乗合システム）									
⑨運行開始									