

村山市 地域公共交通に関する 政策提言書

村山市議会 総務文教常任委員会

令和 7 年 10 月 14 日

目次

1	はじめに	P01
2	村山市地域公共交通の現状と課題	P02
3	市の取組み	P04
	(1) 取組みの経過	
	(2) 利用者数 及び 運行に係る収支に関する資料	
4	総務文教常任委員会の取組み	P10
	(1) 常任委員会の開催内容及び主な内容（検討の経過）	
	(2) 意見交換会の内容について	
	(3) アンケート調査の結果について	
5	提言	P23
	提言 1 市民のニーズと地域特性を的確に把握し、市全体を 見据えた地域公共交通ネットワークの構築を行うこと	
	提言 2 交通手段を最適化し効率的で持続可能な公共交通の 実現を図ること	
6	終わりに	P26

1 はじめに

本市の人口については、他の地方自治体と同様に年々減少し、少子高齢化の進行や転出超過が続いている状況です。国立社会保障・人口問題研究所の推計によると、令和 32 年（2050 年）には令和 2 年（2020 年）の約半分の人口になると見込まれており、公共交通を取り巻く環境は今後も大きく変化していくことが想定されます。

地方における公共交通については、人口減少に伴う利用者の減少が収益の悪化を招き、便数の削減や路線廃止などのサービス縮小につながり、さらなる利用者の減少を招くという悪循環を生み出しています。また、この状況に拍車をかけているのが、地方における自家用車への高い依存度です。道路交通網の整備の進展により、自動車の利便性が向上した一方で、公共交通の相対的魅力は低下しています。

本市においても同様の状況であり、公共交通を維持するために赤字路線への財政支援や、廃止路線を補填する形で市営バスを運行させるなどの施策を行っておりますが、高齢者をはじめとする交通弱者の多様なニーズへの対応や、厳しい財政状況下における効率的な交通サービスの実現には至っていない現状にあります。

当市議会としても、この公共交通施策については当市の大きな課題と捉えており、総務文教常任委員会では、令和 5 年 11 月からの任期 2 年間の活動テーマとして「村山市における地域公共交通施策」を掲げ、継続した委員会活動を進めてきました。これまで、当市の現状を把握するための所管事務調査や、他市の取組を学ぶための行政視察を実施するとともに、民生委員児童委員へのアンケート調査や交通事業者等との意見交換会を実施するなど、課題解決に向けて検討を重ねてきたところです。

市当局においては、現行の市営バス運行業務委託契約が令和 8 年度までとなっており、今後の方針について検討が必要な時期に来ています。

こうした状況を踏まえ、当市における公共交通施策推進の一助としていただきたく、村山市総務文教常任委員会として政策提言を行うものです。

令和 7 年 10 月 14 日

総務文教常任委員長 矢萩 浩次

2 村山市地域公共交通の現状と課題

当市における公共交通は、JR 東日本株式会社が運行している山形新幹線、奥羽本線のほか、幹線としての民間路線バスと、民間路線バスの路線廃止を受けて運行している「市営バス」、そのほか利用者の自宅等と指定停留所間を乗合しながらタクシー車両で送迎する「乗合タクシー」などの交通を基本として成り立っています。

しかし、人口減少の進行や道路交通網の整備促進による自家用車の普及、利便性の向上により、バスの利用者は少なく、運行のための財政負担が増加しています。

また、特別豪雪地帯に指定される本市では、市内各地で積雪が多くなっておりますが、特に北部の地域ほど積雪量が多く、ピーク時には 200cm を超える積雪となる場合があります。そうしたなか、中心市街地を除いた各地域については、人口規模が小さく、人口減少率も高い状況であり、これらの地域における集落では、スーパー等の立地も少ないため、買い物難民の増加が懸念されています。自ら交通手段を持たない「交通弱者」にとって、地域公共交通は日常生活に必要な交通手段であることから、長期的に市全体を見据えた公共交通体系を確立していくことが喫緊の課題となっております。

課題 1 利用者の減少による行政負担の増加

自家用車の普及により日常生活の交通手段における自家用車への依存度が高く、公共交通を利用する人が高齢者などの交通弱者に限られています。この利用者の減少が民間事業者の採算悪化を招き、運行回数削減などのサービス低下につながり、さらなる利用者の減少を招くという負のスパイラルを生んでいます。その結果、民間事業者が撤退し行政が代替サービスを提供せざるを得ない地域が増加することで、市の財政負担はさらに重くなっています。

課題 2 潜在的なニーズに対する限定的な利用者数

民間の路線バス廃止により公共交通空白地帯となった地域については、代替手段として「市営バス」の運行を行っているものの、本質的には赤字路線の維持を目的としたものであるため、利用者の増加には至っていません。また、「乗合タクシー」についても利用区域を拡大しているものの、利用登録や事前予約の必要性、乗合に対する不安などから利用へのハードルが高く、期待した利用者数に繋がっていない現状にあります。

総務文教常任委員会として実施した民生委員児童委員へのアンケート調査結果では、「通院」や「買い物」を目的として利用しているという回答が8割以上を占めています。今後は利用者のニーズについてより丁寧な調査を行い、それに即した交通手段を設定することで、利便性を高めていくことが求められます。

課題 3 地域の特性や社会的な状況変化への対応

本市は東西に広い面積を有し、集落が各地域に分散しているため、特に中心部以外の人口規模が小さい地域では、輸送効率の高いバス路線の設定が困難な状況です。さらに、冬期には降雪・積雪の影響により、バスの定時性や速達性の確保も難しくなっています。また、自宅からバス停までの距離が遠いことが、市民の公共交通利用の障壁となっているようです。

加えて、昨今の人件費や燃料費の高騰により運行コストが上昇しており、現状のサービス水準維持が困難になることも懸念されます。このような状況に対応するためには、効率的な運行管理やコスト削減に向けたデジタル技術の積極的な活用が求められています。

今後は、本市特有の集落の分布状況や気象条件、さらには現在の社会情勢を総合的に踏まえた、効率的で持続可能な公共交通体系の構築が必要になっています。

3 市の取組み

(1) 取組みの経過

市営バス

公共交通の空白地帯解消を目指し、平成 12 年より「市営バス」の運行を開始しています。その間、市民の利便性向上のため運行経路の見直しや、停留所の追加などを継続的に実施してきました。また、市民のニーズを把握するため「買い物バス実証実験」を実施し、その結果を踏まえ、令和元年には路線数を 3 路線から 5 路線へと拡充しています。加えて、利用促進と市民の経済的負担軽減を図るため、運賃体系を見直し、大人（中学生以上）の料金を 200 円から 100 円に引き下げるとともに、70 歳以上の高齢者、障がい者、高校生以下は無料で利用できるように改定をしています。さらに、令和 4 年からは「フリー乗降」を導入し、指定された区間内であれば停留所以外の場所でも安全に配慮した上で乗降可能とするなど、市民の移動手段としての利便性向上に努めています。

乗合タクシー

平成 25 年より民間の路線バスや市営バスでカバーできない地域を対象として、利用者の自宅等と指定停留所間を乗合しながらタクシー車両で送迎する「乗合タクシー」を運行しています。令和 3 年には、利便性向上のため運行日を「祝日を除く月曜日から土曜日まで」から、「年末年始を除く毎日」へと拡充しました。また、民間路線バスの廃止等に対応し、令和 4 年には五十沢地区、令和 6 年には大久保地域と運行区域を順次拡大しています。さらに、予約方法の改善として、2 便目以降の利用について出発の 1 時間前までの予約を可能とするなど、利便性の向上を図っています。

民間路線バス維持のための財政的支援

平成 15 年より地域公共交通の維持確保に向けた取組みとして、利用者減少により経営が厳しい民間路線バスに対し「地方バス路線維持費補助金」を交付し、必要な財政支援を実施しています。当初は、天童・北町線と河北病院・公立病院線の 2 路線への補助でしたが、令和 2 年からは公立病院・尾花沢線を追加し、3 路線に対する補助を行ってきました。現在は、河北病院・公立病院線が廃止されたため、2 路線に対する補助となっています。

また、行政区域をまたぐ広域的な路線バスについては、関係自治体と連携し負担金を拠出することで、住民の移動手段確保に努めています。

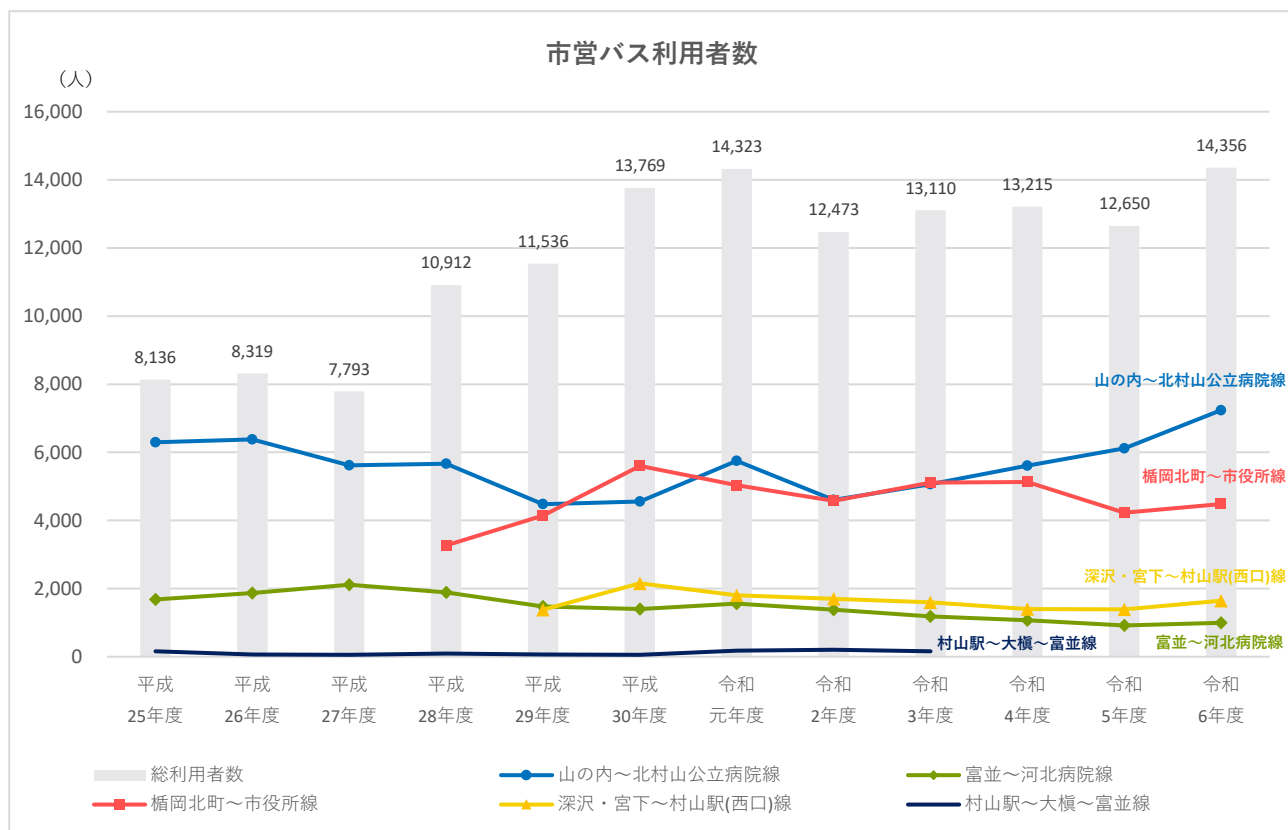
(2) 利用者数 及び 運行に係る収支に関する資料

① 市営バス利用者数

路線	便		年度	平成 25年度	平成 26年度	平成 27年度	平成 28年度	平成 29年度	平成 30年度	令和 元年度	令和 2年度	令和 3年度	令和 4年度	令和 5年度	令和 6年度
			運行日数	243日	244日	243日	244日	244日	244日	240日	241日	242日	243日	243日	243日
山の内 ～ 北村山 公立病院線 *1富並～ 村山駅 *2長島経由	上り	6:29 (*1)	利用人数	320	425	487	357	238	119	498	437	806	854	1,012	1,228
			一日平均	1.3	1.7	2.0	1.5	1.0	0.5	2.1	1.8	3.3	3.5	4.2	5.1
		7:40 (*2)	利用人数	1,185	1,140	972	1,212	1,001	1,048	1,647	1,253	1,121	1,169	1,477	1,935
			一日平均	4.9	4.7	4.0	5.0	4.1	4.3	6.9	5.2	4.6	4.8	6.1	8.0
		9:15	利用人数	1,684	1,718	1,532	1,436	1,196	1,215	1,108	1,000	1,000	1,282	1,318	1,348
			一日平均	6.9	7.0	6.3	5.9	4.9	5.0	4.6	4.1	4.1	5.3	5.4	5.5
	下り	14:10	利用人数	384	331	325	286	261	262	282	229	212	217	268	449
			一日平均	1.6	1.4	1.3	1.2	1.1	1.1	1.2	1.0	0.9	0.9	1.1	1.8
		7:00	利用人数	13	48	27	40	32	45	88	119	62	855	811	1,061
			一日平均	0.1	0.2	0.1	0.2	0.1	0.2	0.4	0.5	0.3	3.5	3.3	4.4
		13:00 (*2)	利用人数	1,584	1,784	1,460	1,461	1,194	1,158	1,312	961	1,013	578	475	479
			一日平均	6.5	7.3	6.0	6.0	4.9	4.7	5.5	4.0	4.2	2.4	2.0	2.0
	計	17:20	利用人数	1,124	932	817	872	556	711	812	605	852	657	755	739
			一日平均	4.6	3.8	3.4	3.6	2.3	2.9	3.4	2.5	3.5	2.7	3.1	3.0
			一便あたり	3.7	3.7	3.3	3.3	2.6	2.7	3.4	2.7	3.0	3.3	3.6	4.3
富並 ～ 河北病院線 *3白鳥～ 河北病院	上り	7:40 (*3)	利用人数	672	691	932	680	544	379	245	151	29	187	170	258
			一日平均	2.8	2.8	3.8	2.8	2.2	1.6	1.0	0.6	0.1	0.8	0.7	1.1
	下り	9:00	利用人数	421	425	413	498	443	513	634	543	501	354	273	299
			一日平均	1.7	1.7	1.7	2.0	1.8	2.1	2.6	2.3	2.1	1.5	1.1	1.2
		13:10	利用人数	407	423	441	533	373	395	444	427	399	268	249	153
			一日平均	1.7	1.7	1.8	2.2	1.5	1.6	1.9	1.8	1.6	1.1	1.0	0.6
	計	16:50	利用人数	185	333	328	173	112	112	239	264	252	261	226	281
			一日平均	0.8	1.4	1.3	0.7	0.5	0.5	1.0	1.1	1.0	1.1	0.9	1.2
			一便あたり	1.7	1.9	2.2	1.9	1.5	1.4	1.6	1.4	1.2	1.1	0.9	1.0
路線	便		年度	平成 25年度	平成 26年度	平成 27年度	平成 28年度	平成 29年度	平成 30年度	令和 元年度	令和 2年度	令和 3年度	令和 4年度	令和 5年度	令和 6年度
			運行日数				181日	244日	244日	240日	241日	242日	243日	243日	243日
楯岡北町 ～ 市役所 線	往路	9:50	利用人数				1,274	1,734	2,486	2,303	2,163	2,491	2,603	1,982	2,003
			一日平均				7.0	7.1	10.2	9.6	9.0	10.3	10.7	8.2	8.2
	復路	14:50	利用人数				443	558	617	560	535	525	521	461	506
			一日平均				2.4	2.3	2.5	2.3	2.2	2.2	2.1	1.9	2.1
	計	11:35	利用人数				1,103	1,400	1,878	1,648	1,413	1,618	1,492	1,326	1,340
			一日平均				6.1	5.7	7.7	6.9	5.9	6.7	6.1	5.5	5.5
	往路	16:35	利用人数				447	452	620	526	468	480	517	459	636
			一日平均				2.5	1.9	2.5	2.2	1.9	2.0	2.1	1.9	2.6
	復路		利用人数				3,267	4,144	5,601	5,037	4,579	5,114	5,133	4,228	4,485
			一日平均				18.0	17.0	23.0	21.0	19.0	21.1	21.1	17.4	18.5
	計		一便あたり				4.5	4.2	5.7	5.2	4.8	5.3	5.3	4.3	4.6

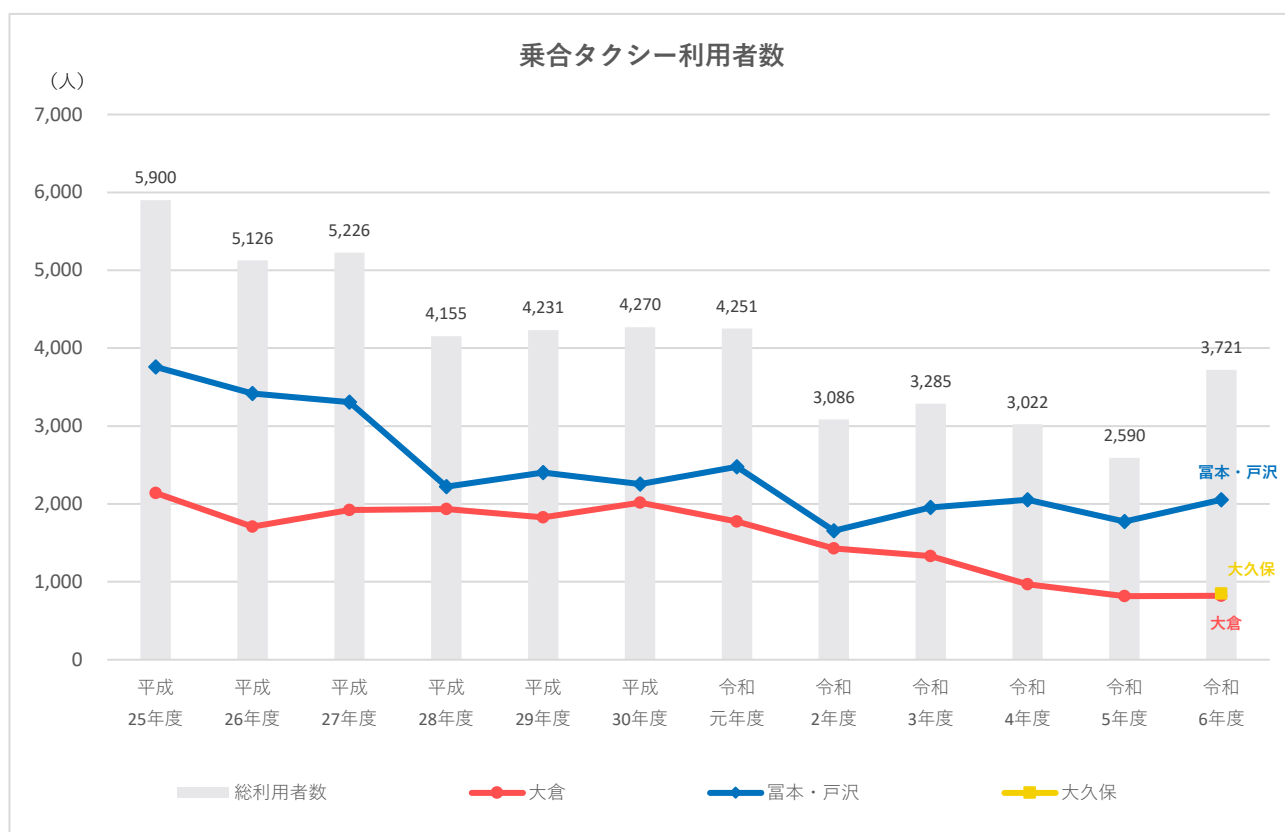
路線	便		年度	平成 25年度	平成 26年度	平成 27年度	平成 28年度	平成 29年度	平成 30年度	令和 元年度	令和 2年度	令和 3年度	令和 4年度	令和 5年度	令和 6年度
			運行日数	243日	244日	243日	244日	217日	244日	240日	241日	242日	243日	243日	243日
深沢・宮下 ～ 村山駅 (西口) 線	往路	9:00	利用人数					552	782	666	588	524	479	488	544
			一日平均					2.5	3.2	2.8	2.4	2.2	2.0	2.0	2.2
		14:00	利用人数					149	251	208	217	237	183	182	224
			一日平均					0.7	1.0	0.9	0.9	1.0	0.8	0.7	0.9
	復路	10:40	利用人数					399	764	673	613	593	565	445	539
			一日平均					1.8	3.1	2.8	2.5	2.5	2.3	1.8	2.2
		15:40	利用人数					279	358	252	282	240	173	273	334
			一日平均					1.3	1.5	1.1	1.2	1.0	0.7	1.1	1.4
	計	利用人数					1,379	2,155	1,799	1,700	1,594	1,400	1,388	1,641	
		一日平均					6.4	8.8	7.5	7.1	6.6	5.8	5.7	6.8	
		一便あたり					1.6	2.2	1.9	1.8	1.6	1.4	1.4	1.7	
	村山駅 ～ 大横 ～ 富並線	下り	18:40	利用人数	157	69	59	97	63	56	178	205	155	運行終了	運行終了
一日平均				0.6	0.3	0.2	0.4	0.3	0.2	0.7	0.9	0.6			
計		利用人数	157	69	59	97	63	56	178	205	155				
		一日平均	0.6	0.3	0.2	0.4	0.3	0.2	0.7	0.9	0.6				
		一便あたり	0.6	0.3	0.2	0.4	0.3	0.2	0.7	0.9	0.6				
合計	利用人数	8,136	8,319	7,793	10,912	11,536	13,769	14,323	12,473	13,110	13,215	12,650	14,356		
	一日平均	33.5	34.1	32.1	44.7	47.3	56.4	59.7	51.8	54.2	54.4	52.1	59.1		
	一便あたり	2.8	2.8	2.7	3.7	3.9	4.7	5.0	4.3	4.5	4.9	4.7	5.4		

※楯岡北町～市役所線、深沢・宮下～村山駅（西口）線はH30まで買い物バス。H31から市営バス。



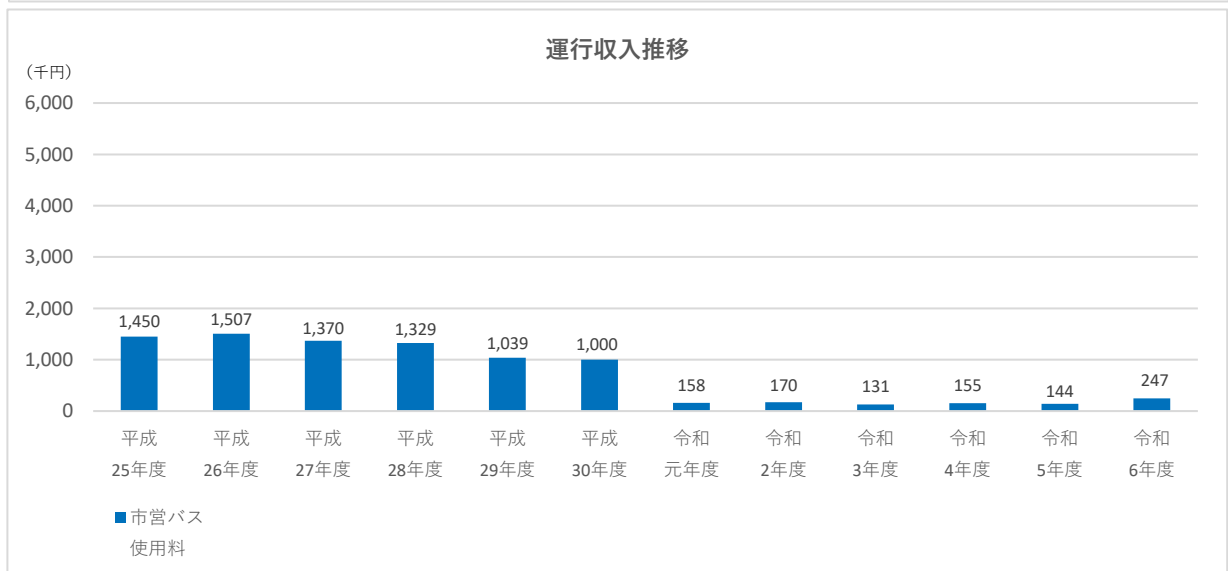
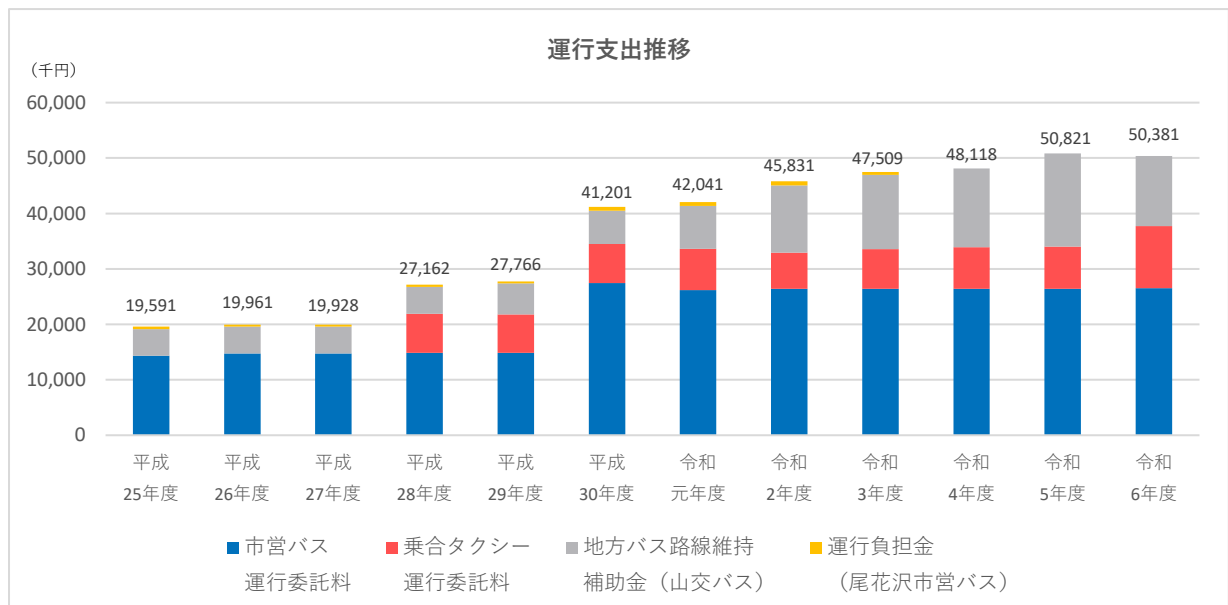
② 乗合タクシー利用者数

路線	便	年度	平成 25年度	平成 26年度	平成 27年度	平成 28年度	平成 29年度	平成 30年度	令和 元年度	令和 2年度	令和 3年度	令和 4年度	令和 5年度	令和 6年度
		運行日数	294日	293日	294日	293日	293日	292日	290日	293日	324日	359日	360日	359日
大倉 (行川・中 沢・新山) ・五十沢	楯岡 方面	実運行日数	281	277	282	279	277	282	270	269	266	245	237	242
		運行便数	1,184	1,050	1,198	1,166	1,074	1,191	1,103	1,041	975	745	680	660
		延乗車人数	2,141	1,708	1,921	1,933	1,829	2,015	1,773	1,430	1,330	967	816	819
		1日平均	7.3	5.8	6.5	6.6	6.2	6.9	6.1	4.9	4.1	2.7	2.3	2.3
		1便当り	1.8	1.6	1.6	1.7	1.7	1.7	1.6	1.4	1.4	1.3	1.2	1.2
富本・戸沢 (樽石・本 郷・日影)	楯岡 方面	実運行日数	287	284	278	235	229	250	252	243	272	332	286	339
		運行便数	1,056	935	840	615	598	753	797	610	839	1,029	849	1,081
		延乗車人数	1,888	1,506	1,454	887	857	1,135	1,268	857	1,138	1,324	1,056	1,401
		1日平均	6.4	5.1	4.9	3.0	2.9	3.9	4.4	2.9	3.5	3.7	2.9	3.9
		1便当り	1.8	1.6	1.7	1.4	1.4	1.5	1.6	1.4	1.4	1.3	1.2	1.3
	河北 方面	実運行日数	272	276	273	257	264	243	248	205	213	233	241	221
		運行便数	1,001	1,058	1,028	812	870	680	795	571	561	530	598	529
		延乗車人数	1,871	1,912	1,851	1,335	1,545	1,120	1,210	799	817	731	718	652
		1日平均	6.4	6.5	6.3	4.6	5.3	3.8	4.2	2.7	2.5	2.0	2.0	1.8
		1便当り	1.9	1.8	1.8	1.6	1.8	1.6	1.5	1.4	1.5	1.4	1.2	1.2
	計	運行便数	2,057	1,993	1,868	1,427	1,468	1,433	1,592	1,181	1,400	1,559	1,447	1,610
		延乗車人数	3,759	3,418	3,305	2,222	2,402	2,255	2,478	1,656	1,955	2,055	1,774	2,053
		1便当り	1.8	1.7	1.8	1.6	1.6	1.6	1.6	1.4	1.4	1.3	1.2	1.3
大久保	楯岡方面	実運行日数												240
		運行便数												607
		延乗車人数												712
		1日平均												2.0
		1便当り												1.2
	河北方面	実運行日数												64
		運行便数												111
		延乗車人数												137
		1日平均												0.4
		1便当り												1.2
	計	運行便数												718
		延乗車人数												849
		1便当り												1.2
合 計		実運行日数	294	292	293	291	292	291	287	287	312	347	347	354
		運行便数	3,241	3,043	3,066	2,593	2,542	2,624	2,695	2,222	2,375	2,304	2,127	2,988
		延乗車人数	5,900	5,126	5,226	4,155	4,231	4,270	4,251	3,086	3,285	3,022	2,590	3,721
		1日平均	20.1	17.5	17.8	14.2	14.4	14.6	14.7	10.5	10.1	8.4	7.2	10.4
		1便当り	1.8	1.7	1.7	1.6	1.7	1.6	1.6	1.4	1.4	1.3	1.2	1.2



③ バス・乗合タクシー 運行に係る収支

年度	平成 25年度	平成 26年度	平成 27年度	平成 28年度	平成 29年度	平成 30年度	令和 元年度	令和 2年度	令和 3年度	令和 4年度	令和 5年度	令和 6年度
支出（千円）												
市営バス 運行委託料	14,347	14,780	14,780	14,891	14,865	27,424	26,173	26,413	26,413	26,413	26,413	26,532
乗合タクシー 運行委託料				7,017	6,946	7,068	7,461	6,501	7,179	7,484	7,641	11,223
地方バス路線維持 補助金（山交バス）	4,818	4,846	4,806	4,871	5,564	6,031	7,709	12,146	13,358	14,221	16,767	12,626
運行負担金 （尾花沢市営バス）	426	335	342	383	390	678	698	771	559			
合計	19,591	19,961	19,928	27,162	27,766	41,201	42,041	45,831	47,509	48,118	50,821	50,381
収入（千円）												
市営バス 使用料	1,450	1,507	1,370	1,329	1,039	1,000	158	170	131	155	144	247



4 総務文教常任委員会の取組み

(1) 常任委員会の開催状況及び主な内容（検討の経過）

令和
5 年度

- 常任委員会協議会
(令和 6 年 1 月 11 日、1 月 25 日、2 月 14 日、2 月 21 日)
・任期 2 年間における取組みのテーマの選定（複数の候補に絞る）

令和
6 年度

- 常任委員会協議会（令和 6 年 5 月 10 日）
・所管事務調査 「地域公共交通の現状について」
(説明：市民環境課及び政策推進課)
- 行政視察（令和 6 年 7 月 8 日から 7 月 10 日まで）
 - ・スマートモビリティによるエコタウン創造事業について（埼玉県秩父市）
～秩父版 MaaS（貨物混載・EV カーシェアリング）事業～
 - ・デマンド型乗合タクシー「愛タク」について（群馬県富岡市）



〈令和 6 年 7 月 9 日 行政視察 埼玉県秩父市〉



〈令和 6 年 7 月 10 日 行政視察 群馬県富岡市〉

- 常任委員会協議会（令和 6 年 7 月 19 日）
 - ・ 行政視察の振り返りを含めた委員間討議
 - ・ 「地域公共交通について」をメインテーマとして決定

- 常任委員会協議会（令和 6 年 12 月 11 日、令和 7 年 1 月 28 日）
 - ・ 今後の取り組み方について協議
〈今後取り組むべき事項〉
 - ① 公共交通委託事業者や福祉分野の運送事業等に関する意見交換会
 - ② 市民ニーズ把握のための取組み
 - ③ 必要に応じた行政視察の検討

- 常任委員会協議会（令和 7 年 3 月 7 日）
 - ・ 社会福祉協議会との意見交換会前の事前学習会
事業の概要説明：福祉課
テーマ：地域公共交通に関連した福祉分野の事業について
 - ・ 外出支援サービス事業について
 - ・ 買い物支援サービス（かーうー号）事業について

- 村山市社会福祉協議会との意見交換会（令和 7 年 3 月 7 日）
 - テーマ：福祉分野における地域公共交通について
 - ※意見交換会の詳細は「[\(2\) 意見交換会の内容について](#)」を参照のこと

- 地域公共交通委託事業者（株式会社楯岡交通）との意見交換会
(令和 7 年 3 月 7 日)
 - テーマ：地域公共交通について ～現状と課題・今後の在り方について～
 - ※意見交換会の詳細は「[\(2\) 意見交換会の内容について](#)」を参照のこと

- 地域公共交通に関するアンケート調査の実施
 - ・ 対象：各地区民生委員児童委員（74 名）
 - ・ 期間：令和 7 年 5 月 1 日から 9 日にかけての各地区定例会で配付
令和 7 年 5 月 28 日の民生委員児童委員協議会総会にて回収
 - ※アンケート内容の詳細は「[\(3\) アンケート調査の結果について](#)」を参照のこと

● 行政視察（令和 7 年 7 月 9 日）

- ・ 鶴岡市地域公共交通活性化の取組みについて（山形県鶴岡市）



● 視察研修（令和 7 年 7 月 15 日）

- ・ 日本版ライドシェアの取組みについて（株式会社尾花沢タクシー）



● 行政視察（令和 7 年 7 月 23 日から 25 日）

- ・ 地域公共交通について（岩手県紫波町）

“しわまる号”をはじめとした、町内全域の公共交通への取り組み



- ・ 公共交通政策について（岩手県矢巾町）

コミュニティバス「やはばす」やデマンドバス「のりあい号」、その他新たな技術の活用による公共交通の再編への取り組み



- 常任委員会協議会（令和 7 年 7 月 31 日）
 - ・これまでの行政視察における他自治体の取組みの振り返り
 - ・政策提言書の作成における進め方について
 - ・政策提言書素案の作成に係る作業グループの設置
（委員の中から 4 名を選出）
- 作業グループ打合せ（令和 7 年 8 月 8 日、8 月 15 日）
 - ・これまでの議員間討議を基にした政策提言書の素案作成
- 常任委員会協議会（令和 7 年 8 月 19 日、8 月 28 日）
 - ・政策提言書の素案に対する各委員からの意見聴取
- 常任委員会協議会（令和 7 年 9 月 8 日）
 - ・政策提言書の修正及び完成
- 全員協議会（令和 7 年 10 月 2 日）
 - ・各常任委員会における政策提言書について協議
- 令和 7 年第 3 回定例会（令和 7 年 10 月 14 日）
 - ・提言書の提出

(2) 意見交換会の内容について

① 村山市社会福祉協議会との意見交換会

開催日時：令和 7 年 3 月 7 日（金） 午前 10 時 30 分から

会 場：村山市役所 第 1 委員会室

テ ー マ：福祉分野における地域公共交通について

参 加 者：村山市社会福祉協議会 事務局長 及び 担当者 2 名（計 3 名）

内 容：

現 状	【外出支援サービス事業】 ・公共交通の便が少なくなったこと、またタクシーが高額であることから始めた。当初は NPO 法人で人工透析の方を中心に行っていた経緯があり、段々件数が多くなってきたことから、平成 25 年度から福祉協議会で事業を行うこととなった。 ・北村山福祉有償運送事業推進協議会でタクシーの 3 分の 1 程度の料金設定として取り決めをしており、介護保険の要介護認定を受けている方や障がい者手帳を持っている方、家庭で送迎することに制限がある方などの条件で利用してもらっている。 【かーうー号】 ・市営バス等を使うにはバス停までが遠い、また買い物をした後の荷物がある状態でバスに乗るとバス停から自宅まで歩くことが困難な方がいるという声があったことから、令和元年度よりサービスを開始した。 ・買い物への送迎とあわせて、お店の中の買い物の付き添いも行っているが、あくまでも自身で歩ける方を対象としている。 ・福祉有償運送サービスではないため、運送に対する対価ではなく、買い物の付き添いに対する対価として、1 回 300 円を頂いている。
課題 意見等	【外出支援サービス・かーうー号と公共交通の線引きについて】 ・基本的には一般市民を対象としているわけではなく、乗合タクシーや市営バスに乗れない方などの福祉サービスの利用者を対象として限定しているため、制度上のサービスの重複はないはずである。 ・利用者の対応を通じて身体等の状態の確認をとることもできるため、単なる運送事業というわけではなく、相談対応という側面もある ・タクシーを利用できる身体状況だとしても、タクシーが高いからという理由で使用したいという相談があるが、市内の運送事業者の客を奪わないように配慮が必要であるため、安いからという理由ではおすすめていない。 ・市営バスでは玄関先から行けないため、福祉サービスを選択するという人がいるのではないか。乗合タクシーの区域かどうか両者の線引きになっているようなところも場合によってはあるのではないかと思う。 ・乗合タクシーの区域に該当する方でも、待ち時間等の関係で福祉サービスの方を使っている方もいる。福祉サービスの料金設定にも公共交通が選ばれない理由がある気がする。

課題 意見等	【市の公共交通について】 ・乗合タクシーの利用をしたことがあるが、使いづらさを感じる。なかなか利用回数は伸びなかった。 ・小さい車両にして停留所を増やせばいいかと思うが、それはそれで停車回数が多くなり目的地までの時間がかかるので、非常に悩ましいところかと思う。 【その他】 ・かーう一号については、全戸配布等で周知した実績はなく、情報が行き届いていない可能性はあるが、今後利用者が大幅に増えるようなことがあると対応しきれぬか不安がある。
-------------------	---



〈令和 7 年 3 月 7 日 村山市社会福祉協議会との意見交換会の様子〉

② 地域公共交通委託事業者（株式会社楯岡交通）との意見交換会

開催日時：令和 7 年 3 月 7 日（金） 午後 1 時 30 分から

会 場：村山市役所 第 1 委員会室

テ ー マ： 地域公共交通について ～現状と課題・今後の在り方について～

参 加 者：株式会社楯岡交通 会長 及び 代表取締役（計 2 名）

内 容：

現 状	【市営バスについて】 ・路線については、山の内公立病院線、富並河北病院線、楯岡市役所線、深沢村山駅線の 4 路線があり、それぞれマイクロバスを使用して運行をしている。 ・常時 3 台で運行をしているが、山の内線は専属で 1 台使用している。 ・富並河北病院線については、他の路線と比べて、非常に利用者数が少ない状況になっている。 【乗合タクシーについて】 ・これまでエリアに加え、令和 6 年度より大久保地域が追加になった。 ・自宅に迎えが来て、市内の医療機関等であればその入口付近まで直接行けるため、予約制ではあるが時間に制約がない方、高齢の方に好まれている。
------------	--

課題 意見等	【市営バスについて】 ・バスを小型化して細い道などにも入っていけるように運行したほうが利用者は増えるのではないか。 ・利用状況によっては、一度の乗車で 10 名以上乗る場合もありマイクロバスでの対応でないと乗れない状況もある。 ・路線の運行経路についてはもう少し利用しやすいコースの検討が必要。 ・利用する時間帯や回数の検討により利用率は伸ばせるかもしれないが、受託事業者側で対応できるかという話もある。 【乗合タクシーについて】 ・新たに追加となった大久保地域のエリアについては、当初思っていたより利用者数は伸びていないと感じる。 ・初めて利用するまでのハードルが高いと感じる。一度利用した方からはもっと早く利用すればよかったという声も多い。 ・現状では 1 時間半ごとの運行だが、1 時間ごとにできないかという声はある。また、最終の運行は 18 時なので、電車で帰ってきた方の利用のため、もう少し運行できないかという声もある。 ・現状のやり方において、配車業務については十分に対応できている。 ・AI 配車システムというものが活用されているのは知っているが、利用者の 9 割は高齢者であるため、導入については難しいと感じる。 【公共交通全体について】 ・市営バスが走っている地域、乗合タクシーが走っている地域について込み入っていて市民には非常に分かりづらい。 ・民間のバスが路線廃止になり、しがらみがなくなった今は市営バスと乗合タクシーをどう両立していくかということを市の裁量で決められるようになっているため、見直しの時期に来ていると思う。
-------------------	---



〈令和 7 年 3 月 7 日 地域公共交通委託事業者(株式会社楯岡交通)との意見交換会の様子〉

(3) アンケート調査の結果について

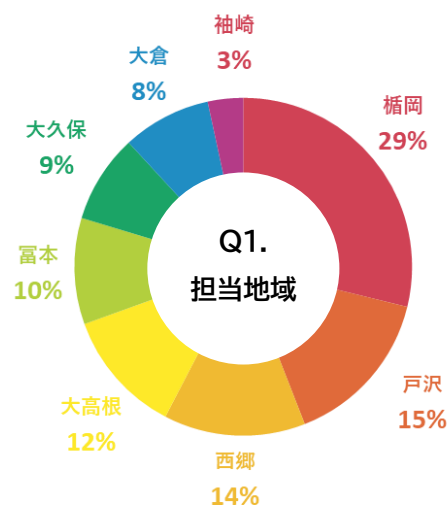
地域公共交通の現状と課題を把握するため、市内の民生委員児童委員を対象にアンケート調査を実施しました。民生委員児童委員については、地域住民の最も身近な「相談相手」であり、行政との「つなぎ役」として日頃活動をされているため、その中で把握している公共交通に関するニーズについて率直な意見をいただきました。

【地域公共交通に関するアンケート調査の概要】

- ・調査対象者：市内民生委員児童委員 74 名
- ・調査方法：紙ベースのアンケート用紙にて実施（オンラインでの受付はなし）
- ・調査期間：5 月 1 日から 9 日の各地域民生委員児童委員協議会定例会の際に配付
5 月 28 日の民生委員児童委員協議会総会の際に回収
- ・回収状況：回収数 59 件、回収率 79.7%
- ・実施主体：村山市議会総務文教常任委員会
- ・調査結果：以下のとおり

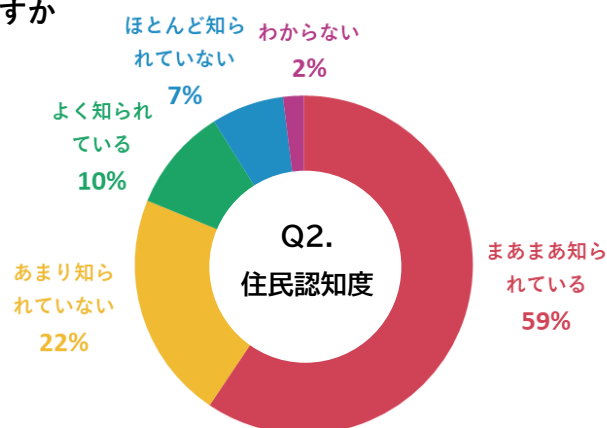
Q1. あなたが担当している地域はどこですか

選択肢	回答数	割合
1 楯岡	17	29%
2 西郷	8	14%
3 大倉	5	8%
4 大久保	5	8%
5 富本	6	10%
6 戸沢	9	15%
7 袖崎	2	3%
8 大高根	7	12%
合計	59	



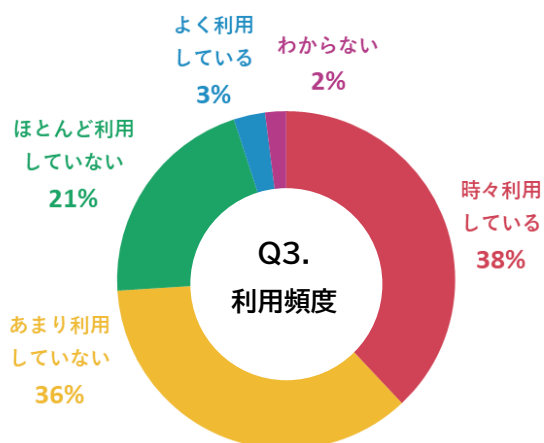
Q2. 村山市では公共交通として「市営バス」と「乗合タクシー」を運行しておりますが、担当地区の住民の認知度はどの程度だと考えますか

選択肢	回答数	割合
1 よく知られている	6	10%
2 まあまあ知られている	36	60%
3 あまり知られていない	13	22%
4 ほとんど知られていない	4	7%
5 わからない	1	2%



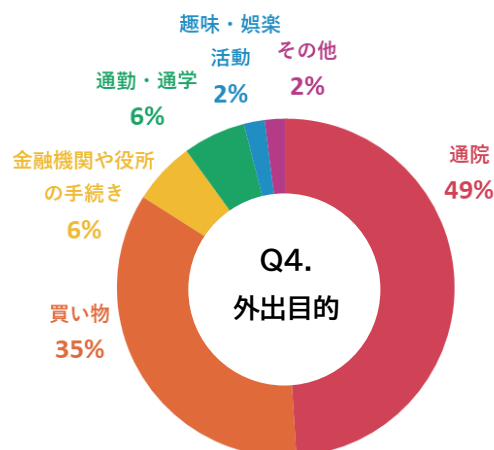
Q3. 担当地区の住民において、市の公共交通の利用頻度はどの程度だと考えますか

選択肢	回答数	割合
1 よく利用している	2	3%
2 時々利用している	22	38%
3 あまり利用していない	21	36%
4 ほとんど利用していない	12	21%
5 わからない	1	2%



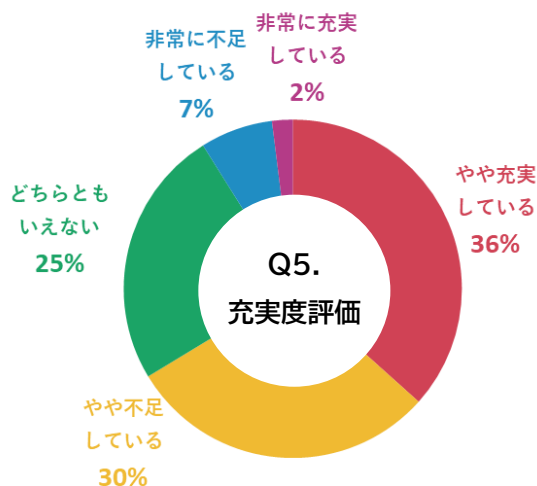
Q4. Q3で「よく利用している」または「時々利用している」と回答した方にお聞きします。担当地区の住民が公共交通を使って外出する目的として最も多いものは何ですか

選択肢	回答数	割合
1 通院	24	49%
2 買い物	17	35%
3 金融機関や役所の手続き	3	6%
4 通勤・通学	3	6%
5 趣味・娯楽活動	1	2%
6 家族や友人への訪問	0	0%
7 その他	1	2%



Q5. 担当地区における公共交通の充実度についてどのように評価されていると感じますか

選択肢	回答数	割合
1 非常に充実している	1	2%
2 やや充実している	21	37%
3 やや不足している	17	30%
4 非常に不足している	4	7%
5 どちらともいえない	14	25%



Q6. Q5で「やや不足している」または「非常に不足している」と回答した方にお聞きします。どのような点が不足していると感じますか

市営バスについて

- ・土日祝日関係なく運行してほしい
- ・運行回数が少なく選択肢が限られる、便数をもう少し増やせないか
- ・自宅から運行経路の停留所までが遠い
- ・区域が限定されているため利用ができない
- ・バスはステップが高くて高齢者に不向き、結局タクシーを使っている

乗合タクシーについて

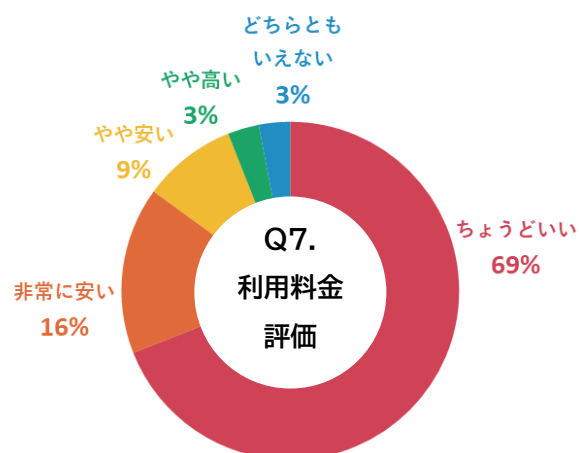
- ・乗合なので、1人では利用しづらい

公共交通全体について

- ・市営バスの運行よりも乗合タクシー（小型車）等の利用可能な地域を増やしてもらいたい
- ・帰りの空き時間が長い
- ・不足はしていると思うが、充実させても利用者増につながるとは思えない
- ・便数が少ないことや、停留所までの距離の問題があるので、デマンドタクシーに統一した方が利便性が高いと思われる
- ・思った時に手軽に利用できない

Q7. 公共交通の利用料金についてどのように評価されていると感じますか

選択肢	回答数	割合
1 非常に高い	0	0%
2 やや高い	2	3%
3 ちょうどいい	40	69%
4 やや安い	5	9%
5 非常に安い	9	16%
6 どちらともいえない	2	3%



Q8. 公共交通の課題や改善点として感じていることをご自由にお書きください
(自由記載)

市営バスについて

- ・ 買い物に利用する時、土日休日の運行がないのは不便である
- ・ バスのルート内であれば、乗降場所をフリーにしてほしい
- ・ コース上であれば手をあげると乗車できるようにしてほしい
- ・ 便数が少ないので利用がしづらいが、利用が少ないので便数が増えないという悪循環になっていると感じる
- ・ 乗車時間が長すぎるので検討してほしい
- ・ 高齢者には停留所まで行くのに遠いため、せっかく運行しているがあきらめてしまう。運行経路の見直しをしてほしい

乗合タクシーについて

- ・ ドライバーや乗合の方との相性に不安がある
- ・ 乗合タクシーの方が自由で良い
- ・ 登録したが利用したことがない
- ・ 利用内容や方法についてよく理解されておらず、知らない方が多い
- ・ 利用することに慣れればとても便利でありがたいサービスであるが、そこまでのハードルが高い

公共交通全体について

- ・ 車を運転しない人でもほとんど利用していないようだ。利便性や使い方の周知に力を入れる必要がある
- ・ 通院で利用している人は帰りの時間が合わず、タクシーで帰ってくるという人もおり、不便を感じている
- ・ 市営バスの運行よりも乗合タクシーにしてほしい
- ・ バスや乗合タクシーというよりも親戚や近所の方に乗せてもらっているケースも多いようだが、それもどんどん成り立たなくなってきた感じがする
- ・ 利用が少ないとのことだが、無くなるのは困るという声もある
- ・ 利用する方が少ない中での公共交通の維持は大変であると感じる

Q9. 今後の公共交通に期待することや要望事項についてご自由にお書きください
(自由記載)

市営バスについて

- ・ 運便数の増便をしてほしい
- ・ 時刻や路線など選択肢が増えることを期待する
- ・ 高齢者に配慮した車両（ノンステップ、低床車等）での運行
- ・ バス停留所へのベンチ等の設置

乗合タクシーについて

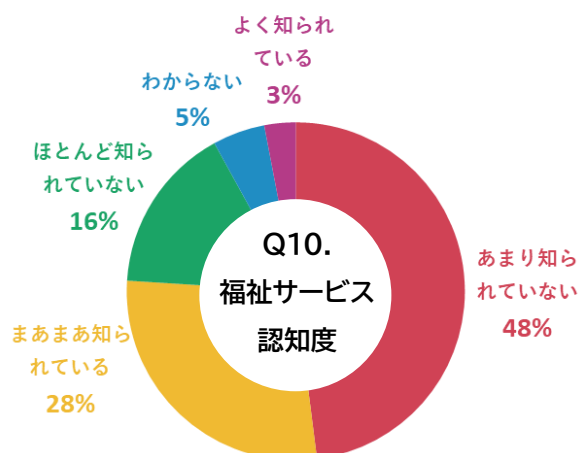
- ・ 帰りの時間（通院後の迎えなど）をもう少し短くしてほしい
- ・ 乗合タクシーをもっと紹介して、市民全体に広げてほしい
- ・ 自宅前まで来てもらえるのは大変ありがたい。今後交通弱者が増えていくので、継続してほしい

公共交通全体について

- ・ 高齢者は自宅前での乗車、降車を望んでいる方がほとんどのようだ（特に買い物の際は荷物もあるので）
- ・ これからの高齢化社会には重要だと思うので、地域公共交通についての認知度や利用方法の周知など情報発信を行ってほしい
- ・ 公共交通についてわかりやすく伝えるとともに、「めんどうな手続き」というイメージを払拭してほしい
- ・ 利用者が少ない状況だが、利用したい人がいつでも利用できる今の公共交通は継続してほしい
- ・ 交通の便が悪い地域を重点的に充実してほしい
- ・ 村山市一周循環バスをつくってほしい
- ・ 利用者は少ないかもしれないが、使用している人は頼りになり、感謝していると思うので必要な方がいる限り運行してほしい
- ・ 今後の公共交通に期待している

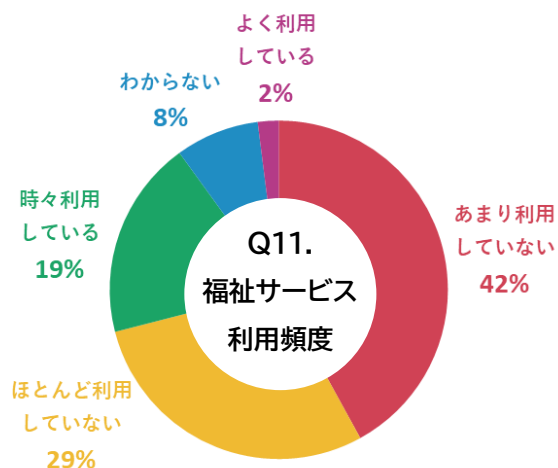
Q10. 「外出支援サービス事業」や「カーうー号」について担当地区の住民の認知度はどの程度だと考えますか

選択肢	回答数	割合
1 よく知られている	2	3%
2 まあまあ知られている	16	28%
3 あまり知られていない	28	48%
4 ほとんど知られていない	9	16%
5 わからない	3	5%



Q11. 担当地区の住民において、「外出支援サービス事業」や「カーうー号」の利用頻度はどの程度だと考えますか

選択肢	回答数	割合
1 よく利用している	1	2%
2 時々利用している	11	19%
3 あまり利用していない	25	42%
4 ほとんど利用していない	17	29%
5 わからない	5	8%



Q12. 「外出支援サービス事業」や「カーうー号」に対して課題や要望などありましたら、ご自由にお書きください。（自由記載）

- ・ 支援が必要な人にとっては重要なサービスであり、便利で助かっている
- ・ サービス自体を知らない人が多く、まだまだ周知がされていない
- ・ 食料品の買い物については、定期的に調達できる体制を確立することが重要であると思う
- ・ 一定の利用はあると思うが、事前注文による定期配達（生協など）や移動スーパー「とくし丸」（ヤマザワ）による地域訪問販売の活用も有効だと思う
- ・ 休日に子どもたちが来て、一緒に買い物に行くなど、間に合っている人が多い
- ・ 高齢者は、自分で出向く交通手段の便利さよりも、行商のようなかたちで来てくれることの方がうれしいようだ
- ・ 予約して利用することが面倒だという声もある、予約したことを忘れては…という心配もあるようだ

5 提言

提言 1

市民のニーズと地域特性を的確に把握し、
市全体を見据えた地域公共交通ネットワークの構築を行うこと

提言の背景

本市は東西に広がる地理的特性と分散した地域形成により、効率的なバス路線の設定が非常に困難な状況です。また、冬期間の積雪が公共交通における一つの障害となっています。また、高齢者の自動車運転免許の自主返納は進んでいますが、返納後の移動手段に不安を感じ返納をためらうとの声もあります。加えて、近隣の中小店舗が減少し、日常生活における「移動」の問題は一層深刻化しています。

これまで本市では、民間路線バスの廃止に対応するため「市営バス」の運行を開始し、路線バスでカバーできない地域向けにデマンド型交通サービスの「乗合タクシー」を提供してきました。しかし、これらの対応は応急的な性格が強く、市民に対して十分満足してもらえるサービス水準には至っていない現状にあります。

今後は、市民のニーズを的確に把握したうえで、多様な交通手段を検討しながら、市全体の公共交通ネットワークを一体的に計画し整備していくことがますます重要であると考えます。ニーズの把握においては、現状のサービス水準により外出機会を逃している人々など、潜在的なニーズを聴取し現状を把握することが不可欠です。

具体的施策

- ① 「交通弱者」が求める移動手段の把握や現状の課題を明確に見極めるための
ニーズ調査の実施
- ② 本市の地理的特性や気象条件を踏まえ、多様な交通手段を有機的に組み合わせ
ることによる、最適な公共交通サービスの実現に向けた検討
- ③ 官民ほか、地域や団体、アドバイザーとしての専門的知識を有する方など多
方面からの幅広い関係者により構成された「公共交通検討会議」の設置
- ④ 市民のニーズに対応した、利便性、持続可能性・生産性の高い公共交通ネッ
トワークの構築のための『村山市地域公共交通計画』の策定

提言により考えられる効果

- ① 高齢者等の「交通弱者」に対する移動手段の確保とアクセス改善による生活の質の向上
- ② 地域活力の創出と地域内外の人々の交流
- ③ 中心市街地と居住地域の円滑な移動環境の構築と利便性の向上
- ④ ニーズに基づいた効率的な交通サービス提供による行政負担の適正化
- ⑤ 公共交通の利用促進と乗客の確保

提言 2 交通手段を最適化し効率的で持続可能な公共交通の実現を図ること

提言の背景

人口減少の進行や自家用車の普及により、公共交通の利用者は長期的に減少し、交通事業者の経営状況は非常に厳しくなっています。路線バスは、多くの赤字路線を抱え、今後回復の見通しも厳しいことから、将来へ向けた安定的な公共交通サービスの提供には不安が残る状況にあります。

また、相対的に運転業務の賃金水準が低いことから、業界全体で人手不足が深刻化しており、それに伴いサービスの低下も懸念されます。加えて、交通分野においては、多くの事業者でキャッシュレス決済への対応や運行管理、労務管理などの DX 化に対する取組みが遅れており、業務効率化によるコスト削減は喫緊の課題と言えます。

今後も継続した地域公共交通を維持するためには、その時々々の社会情勢に応じた最適な交通手段を設定するとともに、交通事業者の生産性向上に加え、市民が公共交通に対する重要性をしっかりと認識し、「乗って残す必要がある」という自覚を持ってもらうことも必要であると考えます。

具体的施策

① 交通 DX の積極的な活用に向けた検討

- ア. タクシー券などのペーパーレス化を目的としたマイナンバーカードの活用
- イ. 交通事業者における運行管理システムや配車アプリの導入
- ウ. キャッシュレス決済サービスの導入

② 通院・通学など目的別の運行時間・交通手段の最適化に向けた検討

- ア. スクールバスを活用したより効率的な運行に向けた検討
- イ. 利便性が高く、利用者に優しい運行を可能とする車両タイプの検討

③ 市民に向けた公共交通の啓発活動

- ア. 公共交通の認知度向上と利用方法の周知を目的とした啓発イベントの実施
- イ. 市民に愛される親しみやすいデザインの車両導入による認知度の向上

提言により考えられる効果

- ① 移動データの活用による利用実態の整理・サービス品質の最適化及び経営効率の向上
- ② 交通事業者の生産性向上による持続可能な経営体制の確立
- ③ 公共交通の利用促進・利用者層の創出と乗客の確保
- ④ 市民の公共交通の重要性に対する認識の改善と理解の促進

6 終わりに

市が目指す、長期的に継続して運行できる公共交通を維持していくためには、限られた予算の中で、利用しやすく効率的な公共交通体系を構築していかなければなりません。そのためには、既存の交通手段にとらわれない新たな交通サービスの導入を積極的に検討すべき時期にきていると思われます。特に本市特有の市内各地域に分散して形成された集落分布の状況や、積雪などの気象条件を十分に考慮した総合的な公共交通体系の構築が求められています。

今後ますます進展していく高齢化や人口減少の影響により、公共交通の利用減少やドライバー不足等の問題は顕著になり、行政が公共交通サービスを提供する割合がさらに増加することも想定されます。市民の移動手段を確保することは、地域の活力維持と市民生活の質の向上に直結します。今後は行政、交通事業者、そして市民が一体となり、地域の実情に即した柔軟で持続可能な公共交通の実現に向けて取り組むことが重要です。

地域公共交通は住民輸送という表面的な役割だけにとどまらず、人とまちづくりに積極的に貢献できる可能性を持っています。まちづくりという幅広い視点から地域公共交通網が担う役割を考え、まちづくりに対する地域公共交通網のあるべき姿を描くことが今後ますます重要になってくると考えます。地域公共交通に留まらず、各種インフラや住民サービスの面においても、行政負担の増加が懸念されます。重点的かつ効果的な施策に向けた体制づくりを始めるためにも、これまでの形を維持する施策のみでは不十分であり、まちづくりの視点から見た、大きな転換期に向けての取り組みが最も重要です。

結びに、当委員会がテーマとして調査を重ねてきた「地域公共交通」に関する提言が、施策推進の一助となり、市民の生活がさらに豊かになる新たな交通体系の構築につながることを期待するものです。

村山市議会 総務文教常任委員会

委員長	矢萩 浩次
副委員長	柴崎 亮太
委員	高橋 菜穂子
委員	大山 正弘
委員	田中 正信
委員	高橋 卯任
委員	森 直也
委員	松倉 慶子
