



川西町 地域公共交通計画 (令和8年度～令和12年度)

令和8年3月
川西町

目次

第1章 計画概要	3
第1節 計画策定の趣旨	3
第2節 計画の区域	3
第3節 計画の期間	3
第2章 上位・関連計画によるまちづくりの方向性	4
第1節 川西町第6次総合計画	4
第2節 山形県地域公共交通計画	5
第3節 まちづくりの方向性	7
第3章 地域状況を踏まえた公共交通の現状と課題	8
第1節 川西町の位置・地勢	8
第2節 人口の状況	9
第3節 主要施設の状況	11
第4節 公共交通の状況	11
第5節 地域公共交通に関するアンケート調査	20
第6節 地域公共交通を取りまく課題	44

第4章	計画の基本的な考え方・施策の展開・計画の推進	4 5
第1節	基本理念・基本目標・施策	4 5
第2節	計画達成のための目標と施策	4 6
第3節	計画達成のための目標指標	4 8
第4節	計画の推進体制	4 9
第5節	計画の推進方法	4 9
第6節	計画の評価及び見直し	4 9

第1章 計画概要

第1節 計画策定の趣旨

現在、川西町にはデマンド型乗合交通をはじめ、JR米坂線やフラワー長井線、民間タクシー等の公共交通機関があり、町民の日常生活の移動手段として、また、観光・交流のアクセス手段として重要な役割を果たしているが、少子高齢化の進展等により公共交通機関が担う役割はさらに重要となり、地域交通資源を有効に活用し、持続可能な地域公共交通を形成することが望まれている。

本町では令和2年11月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の一部改正が施行されたことを踏まえ、県や県下全市町村等で令和3年3月に作成した「山形県地域公共交通計画」（以下「現計画」という。）により、住民や来訪者の「移動」全体の利便性の向上を図るための取組を推進してきた。

あらためて本計画は、「第6次川西町総合計画」を上位計画とし、さらに「山形県地域公共交通計画」と整合を図った本町における公共交通計画と位置づけ、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律及び現計画の取組を踏まえ、町が目指す将来像を実現する上で地域公共交通の果たすべき役割を明らかにするとともに、持続可能な地域公共交通を実現するためのマスタープランとして「川西町地域公共交通計画」を策定するものである。

第2節 計画の区域

本計画は、川西町全域を計画区域とする。

第3節 計画の期間

本計画は、公共交通を取り巻く環境の変化に対応するため、令和8年度から令和12年度までの5年間とする。

令和7年度 (2025年度)	令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)	令和10年度 (2028年度)	令和11年度 (2029年度)	令和12年度 (2030年度)
計画策定	川西町第6次総合計画 前期基本計画				
計画策定	山形県地域公共交通計画				
計画策定	川西町地域公共交通計画				

第2章 上位・関連計画によるまちづくりの方向性

地域公共交通に関わる上位・関連計画を整理し、今後のまちづくりの方向性を整理する。

第1節 川西町第6次総合計画

【計画期間】

令和8年度～令和12年度

【まちの将来像】

わたしもあなたも満たされるまち
～ともに感じ、共に創り、共に生きる～

【重点目標】

若者や女性、多様な人々が活躍するまちをつくります

【基本目標】

安心して快適に住み続けられるまちをつくります
挑戦を支え、産業が発展し、稼げるまちをつくります
共に支えあい、健康に暮らせるまちをつくります
夢を育み、心豊かに学べるまちをつくります
人を育て、未来につなげるまちをつくります

【主要関連目標】

基本目標1：安心して快適に住み続けられるまちを作ります

分野（4）：分野1－2 公共交通

施策1－4－1：地域公共交通の充実

主な取り組み：・デマンド型乗合交通の利便性の向上

- ・住民ニーズに応じた公共ライドシェア等の新たな公共交通の導入検討
- ・脱炭素を含めた次世代モビリティの調査、研究
- ・地域公共交通ネットワークと観光資源等の連携による利用者増加の促進
- ・JR米坂線、フラワー長井線の維持に向けた支援、利用拡大に向けた観光事業等と連携した取組の推進
- ・近隣市町と連携した広域公共交通網の検討

第2節 山形県地域公共交通計画

【計画期間】

令和8年度～令和12年度

【基本的な方針】

安心と活力を支える交通を共に創り育て、県民の幸せを実現する

【目指す将来像】

1. すべての人にやさしい公共交通が、安心して移動できる社会を築いている
2. 公共交通が“選ばれる移動手段”として定着し、地域の活力を生み出している
3. 多様な分野との共創によって、地域に根差した持続可能な交通が実現している

【施策の方向性】

山形県地域公共交通計画 計画改定の方向性について

6 基本的な方針 / 目指す将来像 / 課題の整理 / 施策の方向性

「基本的な方針」に基づいて「目指す将来像」を描き、そこから逆算して必要な施策を考えるバックキャスト型のアプローチも取り入れながら、地域全体で課題を共有・解決するための「施策の方向性」を明確にする

基本的な方針

安心と活力を支える交通を共に創り育て、 県民の幸せを実現する

- ▶ 地域公共交通を単なる移動手段にとどめず、「安心して暮らせる日常」「生きがいのある暮らし」「活力ある地域経済」を支える基盤として位置づけます
- ▶ そして、多様な主体と連携しながら共に創り、育てていくことで、県民一人ひとりの生活の質（QoL）の向上を目指すことを基本方針とします

目指す将来像

1. すべての人にやさしい公共交通が、安心して移動できる社会を築いている
 - ▶ 高齢者、子ども、学生、障がい者、子育て世帯などの交通弱者にもやさしい公共交通の実現を通じて、誰もが安全に、安心して、快適に移動できる社会を構築しています
2. 公共交通が“選ばれる移動手段”として定着し、地域の活力を生み出している
 - ▶ 公共交通が、通勤・通学・通院・買い物・観光・ビジネスなど多様なニーズに対応することにより、自家用車に過度に依存しないライフスタイルが定着し、さらに、地域経済や観光と連動して、地域が元気になっています
3. 多様な分野との共創によって、地域に根差した持続可能な交通が実現している
 - ▶ 行政・民間・市民・事業者など多様な主体が、役割や役割を明確にし、役割を共に創り上げることで、地域の実情・ニーズに合った柔軟で持続可能な交通環境が実現しています

課題の整理

- ① 交通ネットワークを支える地域間交通軸の維持・強化が必要
 - ・地域の持続的発展を支える鉄道・確保は必須
 - ・地域活性化のためには地域間交通軸の強化が必要
- ② 生活圏を支える市町村を跨いだ移動サービスが必要
 - ・通院・通学などの生活圏を踏まえて、市町村を跨いだ移動を円滑に行えるようにすることが必要
- ③ 地域の実情に沿った域内交通の充実が必要
 - ・若者や高齢者等の交通弱者の「移動の足」の確保は特に重要
 - ・自家用車に過度に頼らない社会を支える域内交通の充実が必要
- ④ 多様な二次交通需要に対応した交通環境の充実が必要
 - ・インバウンド需要も踏まえた二次交通の充実が重要
- ⑤ 地域公共交通の再構築(リ・デザイン)のためには、多様な分野との「共創」が重要
 - ・「利用の低迷やコストカットによる利便性低下」という負のスパイラルからの脱却のためには、多様な分野との共創が重要
- ⑥ 地域公共交通を担う人材の確保・育成が急務
 - ・持続的な地域公共交通を支える担い手の確保が必要であり、特に、高齢化が進んでいる運転手確保対策は急務
- ⑦ 地域公共交通に対する住民の意識醸成が必要
 - ・公共交通利用による多面的な効果を再認識することが重要
 - ・公共交通に対する県民の理解・関心・参加意欲を高めることが必要
- ⑧ 新しいモビリティサービスの導入、さらなるデータの利活用等による利便性向上と業務の効率化が必要
 - ・交通の利便性向上に向け、様々な分野が連携して新しい取組みにチャレンジしていくことが重要
 - ・デジタル技術やデータを活用していくことが不可欠

施策の方向性（8つの柱）

共創 人材 意識 利便性 経営	県全域 地域間交通軸と拠点の充実・確保	(1) 鉄道や幹線バスなどの地域間交通軸を維持・強化し、広域的な生活交通基盤を構築するとともに、多様な地域との交流拡大や産業の発展を支える交通環境の充実を図る ・鉄道や幹線バスなどの地域間交通軸を維持・強化し、4ブロックや単域を越えた広域的な生活交通基盤を構築するとともに、交流拡大や産業の発展に向けて、二次交通との連携等を含む交通環境の充実を推進する
	4ブロック 市町村の公共交通軸・拠点との連携	(2) 生活圏をそれぞれ形成している県内4ブロックごとに、市町村の圏域を越えたシームレスな交通ネットワークを整備する（地域別目標を設定） ・将来的なまちづくりとの連携を見据えながら、県内4ブロックごとに幹線と支線の最速化を図るとともに、市町村間の連携運行や費用分担、共通時刻表の整備などにより、利用者の利便性と持続可能性の両立を図る
	市町村 市町村の取組みに対する支援	(3) 地域自らが地域の実情を踏まえて交通サービスをプロデュースし、住民や来訪者が快適に移動できる交通サービスを整備・充実する ・高齢者、若者、子育て世帯など自家用車を使えない・使わない人も含め、時間や場所にとらわれず誰もが安心して自立的に移動できるよう、地域自らが主体的に関わりながら地域の実情や移動ニーズに即した交通を構築する
	共創 人材 意識 利便性 経営	(4) 住民や地域に加え、他分野との共創により、利用シーンと社会的価値を拡大する ・住民意見を反映し、医療・教育・観光など地域生活の中核分野と連携することで、公共交通の利用シーンと社会的価値を拡大するとともに、各分野が“利用者”にも“支援者”にもなることで、交通を支える主体の裾野を広げる
		(5) 地域公共交通を担う人材を、地域に根差して確保・育成する ・地域公共交通を安定的かつ質の高いサービスとして継続するために、運行・企画・連携・支援など各分野での人材の確保と育成を進める
		(6) 地域公共交通に対する県民の理解と協力、主体的な参加を促進する ・公共交通利用が持つ環境負荷の低減、健康増進、地域活性化、渋滞緩和、交通事故防止などの価値や役割を正しく理解し、利用促進を促すとともに、“地域の足は地域で守る”という共通意識を醸成する
		(7) 新たなモビリティサービスの導入やデジタル技術・データの利活用により利便性を向上させる ・使いやすく、選ばれる公共交通を実現するため、新たなモビリティサービスの導入、キャッシュレス決済の拡大やGTFSデータのさらなる利活用等を推進する
	(8) 地域公共交通サービスを持続可能にするために、安定的かつ多様な経営・財政基盤を確保・強化する ・運行コストの効率化・見える化、交通DXの推進等により、資金を有効に活用する仕組みを構築する ・国庫補助、企業広告収入、クラウドファンディング、他分野からの協賛など、多様な財源確保を図る	

【関係者で取り組む施策】

～ 「関係者で共に取り組む施策」 / 「数値目標」 の設定 ～

施策の方向性（8つの柱）		関係者で共に取り組む施策	数値目標
県全域	(1) 鉄道や幹線バスなどの地域間交通軸を維持・強化し、広域的な生活交通基盤を構築するとともに、多様な地域との交流拡大や産業の発展を支える交通環境の充実を図る ・鉄道や幹線バスなどの地域間交通軸を維持・強化し、4ブロックや県域を越えた広域的な生活交通基盤を構築するとともに、交流拡大や産業の発展に向けて、二次交通との連携等を含む交通環境の充実を推進する	① 幹線バスネットワークの維持・強化 ② 鉄道ネットワークの確保・充実 ③ 交通拠点等における利用環境の整備・改善 ④ 鉄道駅・空港からの二次交通の連携	☑県内の主な公共交通機関の年間輸送人員 <small>※県総合発展計画後期実施計画の目標指標</small> ☑県内路線バス・デマンド型交通の路線数 <small>※県総合発展計画後期実施計画のKPI</small> <small>※地域別目標については、ロードマップで進捗管理するとともに、「県内路線バス・デマンド型交通の路線数」を地域別に定量評価していく</small>
4ブロック	(2) 生活圏をそれぞれ形成している県内4ブロックごとに、市町村の圏域を越えたシームレスな交通ネットワークを整備する（地域別目標を設定） ・将来的なまちづくりとの連携を見据えながら、県内4ブロックごとに幹線と支線の最適化を図るとともに、市町村間の連携運行や費用分担、共通時刻表の整備などにより、利用者の利便性と持続可能性の両立を図る	① 市町村の圏域を越えたシームレスな交通環境の構築	
市町村	(3) 地域自らが地域の実情を踏まえて交通サービスをプロデュースし、住民や来訪者が快適に移動できる交通サービスを整備・充実する ・高齢者、若者、子育て世帯など自家用車を使えない・使わない人も含め、時間や場所にとらわれず誰もが安心して自立的に移動できるよう、地域自らが主体的に関わりながら地域の実情や移動ニーズに即した交通を構築する	① 地域の実情に即した地域内交通サービスのプロデュース	
共通 <small>持続可能な社会の実現に向けた施策の推進</small>	共創 (4) 住民や地域に加え、他分野との共創により、利用シーンと社会的価値を拡大する ・住民意見を反映し、医療・教育・観光など地域生活の中核分野と連携することで、公共交通の利用シーンと社会的価値を拡大するとともに、各分野が“利用者”にも“支援者”にもなることで、交通を支える主体の裾野を広げる	① 多様な主体・サービスと連携した公共交通の利用機会の拡大 ② 住民意見の的確な反映による交通サービスの充実 ③ 「やまがた鉄道沿線活性化プロジェクト」の推進	地域全体で取り組んでいるか ☑市町村の地域公共交通計画作成
	人材 (5) 地域公共交通を担う人材を、地域に根差して確保・育成する ・地域公共交通を安定的かつ質の高いサービスとして継続するために、運行・企画・連携・支援など各分野での人材の確保と育成を進める	① 運転手等の確保及び離職防止対策 ② 市町村における専門人材の育成	担い手は確保できているか ☑民間路線バスの運転手数
	意識 (6) 地域公共交通に対する県民の理解と協力、主体的な参加を促進する ・公共交通利用が持つ環境負荷の低減、健康増進、地域活性化、渋滞緩和、交通事故防止などの価値や役割を正しく理解し、利用促進を促すとともに、“地域の足は地域で守る”という共通意識を醸成する	① 地域公共交通に対する住民意識の醸成・関心の向上 ② 日常利用の増加に向けた利用促進	機運を醸成できているか ☑公共交通の利用促進に向けた意識啓発に取り組んでいる自治体数 <small>※利用強化月間の設定等</small>
	利便性 (7) 新たなモビリティサービスの導入やデジタル技術・データの利活用により利便性を向上させる ・使いやすく、運ばれる公共交通を実現するため、新たなモビリティサービスの導入、キャッシュレス決済の拡大やGTFsデータのさらなる利活用等を推進する	① 新たなモビリティサービスの積極的な導入 ② データの効果的な利活用 ③ デジタル技術の活用 (自動運転、AIオンデマンド、キャッシュレス決済 等)	データを利便性向上に活かしているか ☑系統見直し時における「交通系ICカード等データ可視化・分析システム」の活用割合
	経営 (8) 地域公共交通サービスを持続可能にするために、安定的かつ多様な経営・財政基盤を確保・強化する ・運行コストの効率化・見える化、交通DXの推進等により、資金を有効に活用する仕組みを構築する ・国庫補助、企業広告収入、クラウドファンディング、他分野からの協賛など、多様な財源確保を図る	① デジタル技術やデータの利活用による業務の効率化 ② 国庫補助金の有効活用による経営・財政基盤の確保 ③ 多様な財源確保による経営・財政基盤の強化	経営・財政基盤は確保できているか ☑各モード(バス・タクシー)の県内運送事業収益

※数値目標は、山形県のホームページを参照

第3節 まちづくりの方向性

上位・関連計画の整理により、公共交通をとりまく川西町のまちづくりの方向性をまとめると、以下のように整理される。

1 地域公共交通の利便性向上

- ・ デマンド型乗合交通の利便性向上
- ・ 住民ニーズに応じた公共ライドシェア等の新たな公共交通の導入検討
- ・ 多様な地域との交流拡大や産業の発展を支える交通環境の充実

2 持続可能な地域公共交通の推進

- ・ JR米坂線、フラワー長井線の運行継続に向けた支援、利用拡大に向けた観光事業等と連携した取組の推進
- ・ 公共交通ネットワークと観光資源等の連携による利用者増加の促進
- ・ 脱炭素を含めた次世代モビリティの調査・研究
- ・ デマンド型乗合交通の継続運行
- ・ 近隣市町と連携した広域公共交通網の検討

第3章 公共交通の現状と課題

第1節 川西町の位置・地勢

1 位置

本町は、日本の東北地方、山形県南部の置賜地方のほぼ中心に位置し、リスボン、ソウル、アテネ、ワシントンと同じ北緯 38 度に位置している町である。町内に北緯 38 度と東経 140 度の交差点がある。

県南部米沢盆地の中央に位置し、東西約 18 km、南北約 23 km であり、地形は北東より南西にのび、北東部は長井市と南陽市、東部を高畠町、南部を米沢市、西部を飯豊町に隣接している。



2 地勢

町内の約 4 割が森林で構成されており、山形県の母なる川「最上川」の西側に位置することから、川西町と名づけられた。

その地勢は、広大な田園となだらかな丘陵地とに大きく二分され、豊かな自然に恵まれている。

その豊かな自然を利用した農業が盛んで、県内では庄内平野に次ぐ「米どころ」として知られている。また、良質な米ときれいな水から生まれる地酒や歴史を持ち、先進の技術に支えられた米沢牛のおいしさは、町内外から非常に高い評価を受けている。

観光地の「川西ダリヤ園」は、650 種 100,000 本のダリヤを咲かせ、毎年 8 月はじめから 11 月上旬の降霜の時期まで開園している。メキシコ原産のダリヤは、ふるさとメキシコの太陽の輝きのように咲き誇り、多くの来園者で賑わっている。

第2節 人口の状況

1 人口推移及び高齢化率

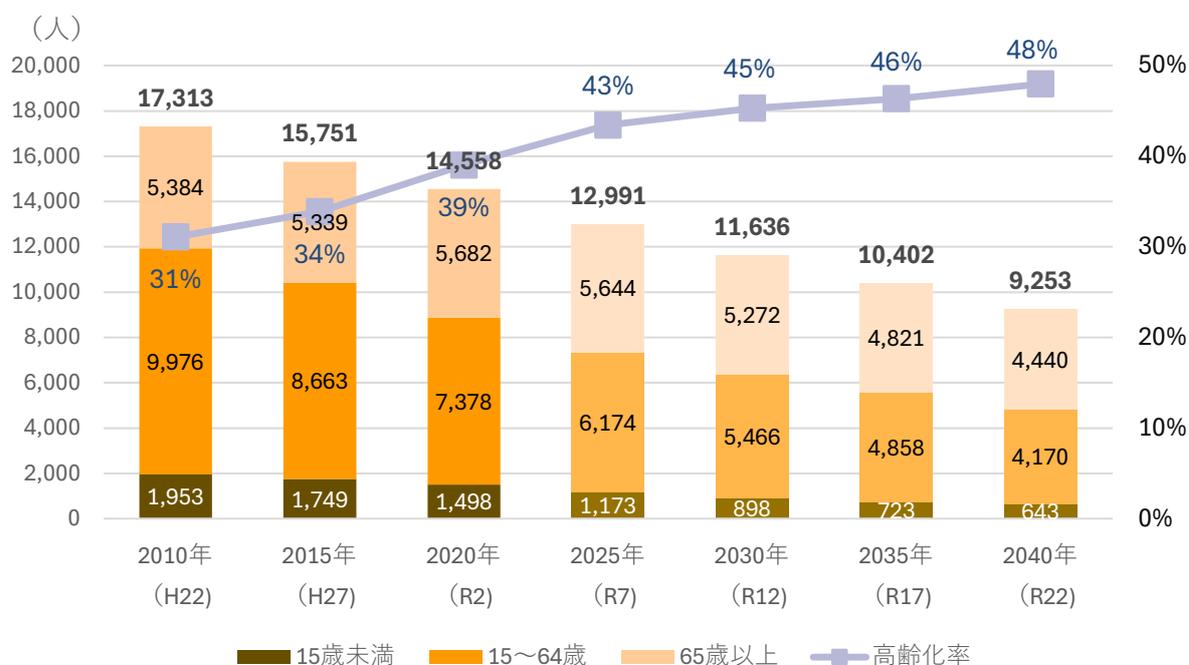
【国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所データ】

川西町の総人口は、2020年（令和2年）現在14,588人で、減少傾向にあります。また、将来の見通しをみると、2040年には10,000人を下回ることが予想される。

65歳以上の人口比率である高齢化率をみると、2020年（令和2年）現在で39%であり、約3人に1人が高齢者となっています。高齢化率は今後も上昇を続け、2040年には48%に達するものと予測されている。

2020（令和2年）と2040年を比較すると、年少人口は57%が、生産年齢人口は43%が減少するものと予測されている。

（町の総人口及び年齢3区分別人口の実績と推計）



資料：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所（令和5年推計）

【2020年（令和2年）と10年前との比較】

15歳未満人口 455人（23%）の減少
 15～64歳人口 2,598人（26%）の減少
 65歳以上人口 298人（6%）の増加

【2020年（令和2年）と10年後の比較】

15歳未満人口 600人（40%）の減少
 15～64歳人口 1,912人（26%）の減少
 65歳以上人口 410人（7%）の減少

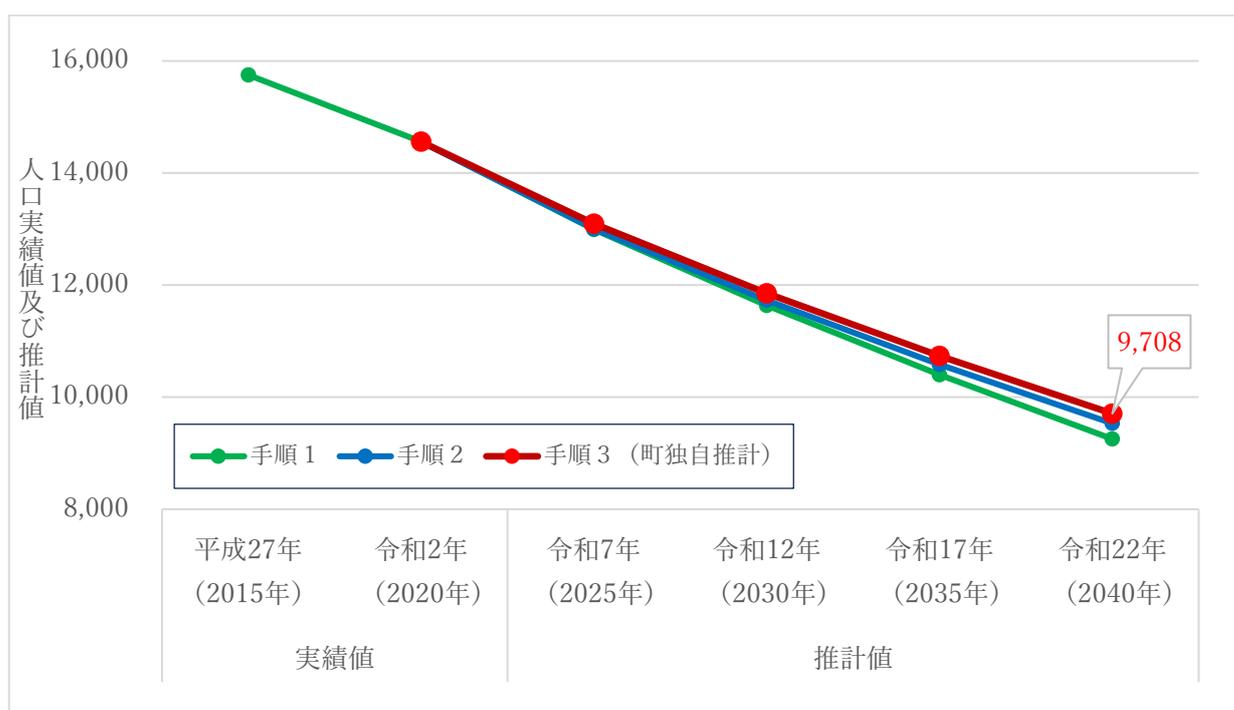
【第6次川西町総合計画データ】

本町の将来人口は、町独自の推計方法により、中期的（令和22年（2040年））には約9,700人となる見通しとなっている。（この見通しは、合計特殊出生率の向上や若者の転出超過を抑制した場合の推計）

■人口の見通し

	実績値		推計値			
	平成27年 (2015年)	令和2年 (2020年)	令和7年 (2025年)	令和12年 (2030年)	令和17年 (2035年)	中期的見通し 令和22年 (2040年)
手順1	15,751	14,558	12,991	11,636	10,402	9,253
手順2			13,003	11,728	10,582	9,532
手順3 (町独自推計)			13,097	11,853	10,734	9,708
		参考	13,279人 住民基本台帳人口（令和7年3月末現在）			

- ※手順1 国立社会保障・人口問題研究所による現状追認型の推計値（日本の地域別将来推計人口 令和5（2023）年推計）を活用する。
- ※手順2 国の「まち・ひと・しごと創生長期ビジョン（令和元年改訂版）」に準拠して、手順1を基本に合計特殊出生率が上昇（令和12年1.8、令和22年2.07）※した場合を推計する。
- ※手順3 手順2を基本に、20歳代、30歳代の転出超過（純移動率）の割合が約50%に低減した場合を推計する。



第3節 主要施設の状況

1 主要施設の状況

施設種別	施設名
医療施設	公立置賜総合病院、公立置賜川西診療所、緑愛会川西湖山病院
民生・福祉施設	総合コロニー希望が丘、そよ風の森、かがやきの丘、健康福祉センター
商業施設	かわにし森のマルシェ、ヤマザワ川西店、ヤマザワメディカルタウン店、おーばん川西店
公共施設	役場、川西町消防署、町民総合体育館、生きがい交流館、農村環境改善センター、フレンドリープラザ、川西町交流館
学校施設	大塚小学校、中郡小学校、吉島小学校、犬川小学校、小松小学校、川西中学校、県立置賜農業高等学校
観光施設	川西ダリヤ園、置賜公園、川西町浴浴センター、川西ダリヤパークゴルフ場

第4節 公共交通の状況

1 概況

本町の公共交通ネットワークは、「JR 米坂線」が*1 基幹公共交通として運行しており、町内に「羽前小松駅」「中郡駅」「犬川駅」の3駅を有するとともに、「フラワー長井線」が*2 都市間公共交通として運行し町内に「西大塚駅」を有している。

また、*3 交通弱者の日常生活の手段と基幹公共交通に接続する*4 二次交通として、町内全域を対象とし戸口から戸口までを移動する「デマンド型乗合交通」を運行している。

そのほか、羽前小松駅周辺にタクシー業者が3社あり、地元町民に日常生活の中で利用されているほか、羽前小松駅から観光地等への移動手段として利用されている。

鉄道については、少子化による学生数減少の影響を受け、利用客は年々減少傾向にある。また、デマンド型乗合交通の利用者は、平成23年度の延べ11,092人をピークにそれ以降、年々利用者が減少し、新型コロナウイルス感染症による移動需要の減少によりさらに減少したものの、近年は緩やかな回復傾向にある。

なお、公共交通ネットワークとは別に、スクールバスを運行しており、小学校については、全5校のうち、大塚小学校・小松小学校・中郡小学校・吉島小学校の4校でスクールバスを運行している。

また、中学校については1校であるため、町内全域が学区となっており、全7地区のうち、大塚地区・中郡地区・玉庭地区・東沢地区・吉島地区の5地区在住の生徒がスクールバスを利用している。玉庭地区・東沢地区の子どもたちを対象とするスクールバスについては、他地区と異なり、小学生と中学生が混乗する方式となっている。

- *1 基幹公共交通・・・町内及び町内外の移動の役割を担う公共交通
- *2 都市間公共交通・・・町域を超えた広域的な移動を主とした公共交通
- *3 交通弱者・・・自動車社会において自分で運転することができなかつたり、自家用車を持たなかつたりするために、公共交通機関に頼らざるを得ない人。これらのうち特に、公共交通が整備されていない・使いにくいなどで移動に不便や困難を伴う人を指す場合もある。(交通工学用語から)
- *4 二次交通・・・補完公共交通

2 JR 米坂線

(1) 運行状況

JR 米坂線は 2022年8月3日に発生した大雨の影響により、鉄道設備などが被災したため、米沢駅～今泉駅間を折返し運転し、今泉駅～坂町駅間で代行バス輸送を実施している。一部の代行バスは米沢～今泉間も運転している。

(2) 利用状況

●米坂線の平均通過人員

単位：人

区分	路線	R1	R2	R3	R4	R5
平均通過人員	米沢～坂町	373	302	290	※ 246	※ 220
	米沢～今泉	776	641	621	573	539

※：期間内に運転を見合わせていた路線・区間、振替バス輸送等を行っている路線・区間は「参考値」として開示。

●羽前小松駅の乗車人数

単位：千人

区分	路線	R1	R2	R3	R4	R5
乗車人員	定期	243	182	183	166	157
	定期外	16	10	11	9	9
	合計	260	193	194	175	167

定期：通学・通勤の定期券

定期外：定期を除く乗車券（普通乗車券、フリー切符など）

【参考】

【平均通過人員】＝【各路線の年度内の旅客輸送人キロ】÷【当該路線の年度内営業キロ】÷【年度内営業日数】



区間	上り	下り
米沢 ⇄ 今泉	9	9
米沢 ⇄ 坂町	-	(1)
今泉 ⇄ 小国	(2)	(3)
今泉 ⇄ 坂町	(4)	(4)
手ノ子 ⇄ 米沢	(1)	-
小国 ⇄ 米沢	(1)	-
小国 ⇄ 坂町	(2)	(2)
越後下関 ⇄ 坂町	(1)	(1)

() は代行バス数

(3) 利用客増加への取組み

列車ダイヤの設定にあたっては、お客さまのご利用状況や乗務員・車両運用を総合的に勘案し、朝夕の混雑が想定される通勤通学時間帯は使用できる車両を最大限に活用するなどの設定を行っている。増発や車両増結は難しい状況だが、学校行事やイベント開催時には、臨時列車運転や車両増結等の増結も検討している。また、現在代行バスで運行しているダイヤも利用状況や利用者の声も勘案し、より良いダイヤの検討・変更をしている。

3 フラワー長井線

(1) 運行状況

山形鉄道は、昭和63年10月25日に第三セクター鉄道として、JR 東日本から引継ぎ、赤湯駅から荒砥駅まで 30.5km を運行している。南陽市、川西町、長井市、白鷹町を通り運行しており、17駅があり、川西町には西大塚駅が存在する。

(2) 利用状況

山形鉄道の利用者は、開業2年目の平成2年が年間144万3000人の利用があり、最大の利用者数であった。その後は、少子化や高齢化の影響もあり、高校生、一般利用とも減少し、新型コロナウイルスの感染が拡大する前年の令和元年には、年間利用者が53万人、ピーク時の36.7%まで減少した。新型コロナウイルスの影響で、令和2年は36万9000人まで減少したが、その後回復基調にあり、令和6年は42万6000人の利用があった。しかし、利用者の中心である高校生が少子化の影響のため減少が続いており、今後も、長期的には減少傾向は続くと思われる。山形鉄道としては、イベント列車の開催やインバウンドの利用も含め、観光客の利用拡大のための取組みにより利用増を図るとしている。



●フラワー長井線の利用者数

単位：千人

	R1	R2	R3	R4	R5	R6
定期	404	298	341	322	325	304
定期外	126	71	80	96	122	122
合計	530	369	421	418	447	426

(3) 利用客増加への取組み

地元民の利用拡大のため、1,000円で1,100円の利用できる利用券を発売し、地区を通じ購入の取りまとめ等をしている。また、南陽市赤湯地区の6社のワイナリーの特色あるワインを列車の中で飲むことができるワイン列車を運行し、全国のワイン愛好家の方が利用している。他にも、沿線の酒蔵の地酒を楽しむ地酒列車や列車に出前が届くラーメン列車等を運行し、利用拡大に努めている。ワイン列車や地酒列車はツアー会社からも注文が入るようにしている。また、観光団体の協力で、赤湯駅、長井駅、荒砥駅にレンタサイクルを配置し、自転車ですべて自由に回れる体制をつくっているほか、桜の時期にはタクシー会社が桜めぐりのコースを設け、観光客の受け入れ体制を作っている。

4 タクシー

(1) 運行状況

川西町上小松においてタクシー事業者3者が運行している。

タクシー運行台数 ※最新の情報（令和7年3月31日現在）

タクシー会社	車両保有台数（台）		運行台数 （台／日）	運転手 の人数	備考
	セダン	ワゴン			
A社	3		0.51	1	
B社	4		2.35	3	
C社	8	3	5.09	6	
合計	15	3	7.95	10	

(2) 利用状況

新型コロナウイルス感染症に伴う移動制限により低下したタクシー利用が回復している。

・運行回数について（過去5年のデータ） 各年4月（30日間）の運行回数

タクシー会社	R2	R3	R4	R5	R6	備考
A社	51	52	71	57	15	
B社	323	402	497	510	500	
C社	500	928	879	934	977	
合計	874	1,382	1,447	1,501	1,492	

(3) 利用客増加への取組み

高齢化や障害者の社会参加の進展を踏まえて福祉車両やユニバーサルデザイン車両を導入している。バリアフリー法に基づく基本方針において、各都道府県における車両数の25%をユニバーサルデザイン車両にするとの目標を設定している。

川西町3事業者における福祉車両（ユニバーサルデザイン車両含む）の台数は、令和7年3月末時点で4両となっている。

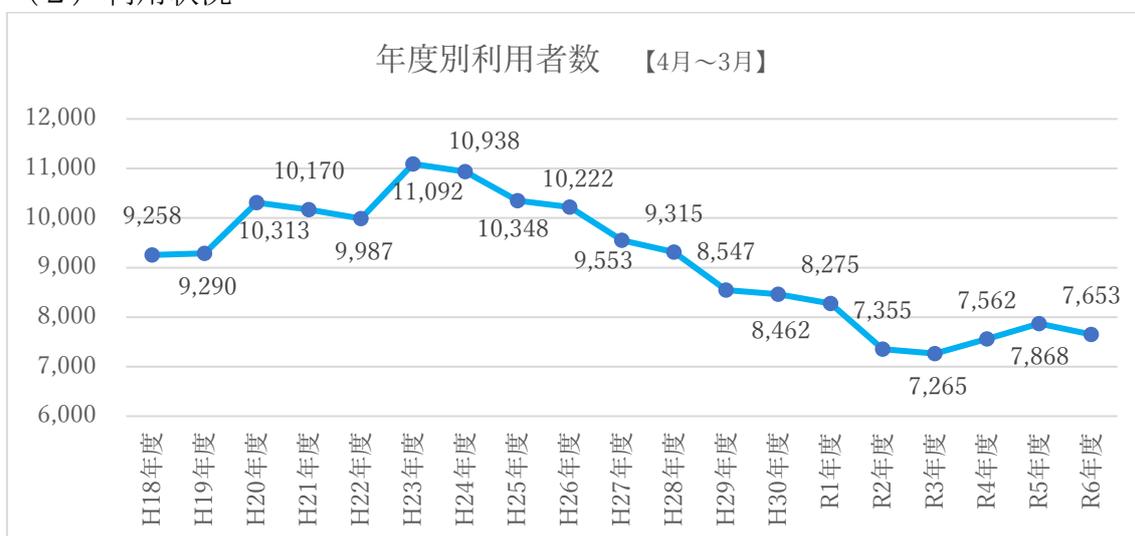
5 デマンド型乗合交通

(1) 運行状況

町内全域を運行対象としており、町民が利用できる予約制の乗合タクシーです。1台に複数人乗車し、自宅や指定の場所から目的地まで順次送迎するシステムである。

- ・対象者 利用登録した町民（町内に住民票を有している）
- ・料金 片道 500 円
- ・便数 1 日 9 便
- ・出発時間 午前 7：30 8：30 9：30 10：30 11：30
午後 13：00 14：00 15：00 16：00

(2) 利用状況



(3) デマンド新規登録者数・免許返納者数の推移

単位：人

区分	R2 年度	R3 年度	R4 年度	R5 年度	R6 年度	備考
デマンド 新規登録者数	63	56	95	86	77	
運転免許 返納者数	64	75	69	79	69	

6 福祉タクシー（福祉有償運送、介護タクシー）

(1) 運行団体名 はーとサービス川西

【福祉有償運送】

- ・対象者、内容：身体障害者、精神障害者、知的障害者、要介護認定、要支援認定者等の送迎。
- ・料 金：1.5km300円、以後1km毎100円加算
- ・運行エリア：置賜地域
- ・車両保持台数：14台
- ・1日あたりの利用者数：約45人
- ・利用人数について（過去5年のデータ）

年度別	R2	R3	R4	R5	R6	備考
利用者数	10,905	10,905	10,905	15,452	16,711	延べ人数

【移動支援事業業務委託契約】

- ・対象者、内容：屋外での移動が困難な障がいのある方。
社会生活上必要不可欠な外出及び余暇活動等の社会参加のための外出、通勤及び通学のために、移動支援を提供。
- ・料 金：①個別支援型：1,000円、1,500円（1時間までの単価）
②グループ支援型：300円～900円（1時間までの単価）
③通所・通学型：個人1,500円、グループ1,200円（1回当たり単価）
- ・運行エリア 置賜地域
- ・車両保持台数 14台
- ・1日あたりの利用者数 約6人
- ・利用人数について（過去5年のデータ）

年度別	R2	R3	R4	R5	R6	備考
利用者数	1,882	2,447	3,065	2,612	1,896	延べ人数

(2) 運行団体名 有限会社 どんぐり

【介護タクシー】

- ・対象者、内容：車いす、リクライニング、ストレッチャー使用の方の通院、転院退院、障害者手帳、療育手帳を持っている方の冠婚葬祭及び買い物の同行や観光ほか諸々の移動。お一人では判断のできない方のタクシー移動等を行っています。
- ・料 金：初乗り 580円（258m毎に80円加算）
貸切 30分毎に3,120円
オプション 介助料金 1,000円/30分
- ・車両保持台数：1台

- ・ 1日あたりの利用者数 約4人
- ・ 利用人数について（過去5年のデータ）

年度別	R2	R3	R4	R5	R6	備考
利用者数	1,865	1,505	1,469	1,366	1,414	延べ人数

(3) 運行団体名 有限会社 みどりタクシー

【介護タクシー】

- ・ 料 金：1.2km620円、以後274m毎100円加算
- ・ 運行エリア：置賜地域
- ・ 車両保持台数：4台
- ・ 1日あたりの利用者数：2～3人

7 スクールバス

(1) 運行状況

小中学校の統廃合による学区の広域化に伴い、遠距離通学となる児童生徒を対象に、スクールバスを朝夕運行している。

小学校については、全5校のうち、大塚小学校・小松小学校・中郡小学校・吉島小学校の4校でスクールバスを運行している。

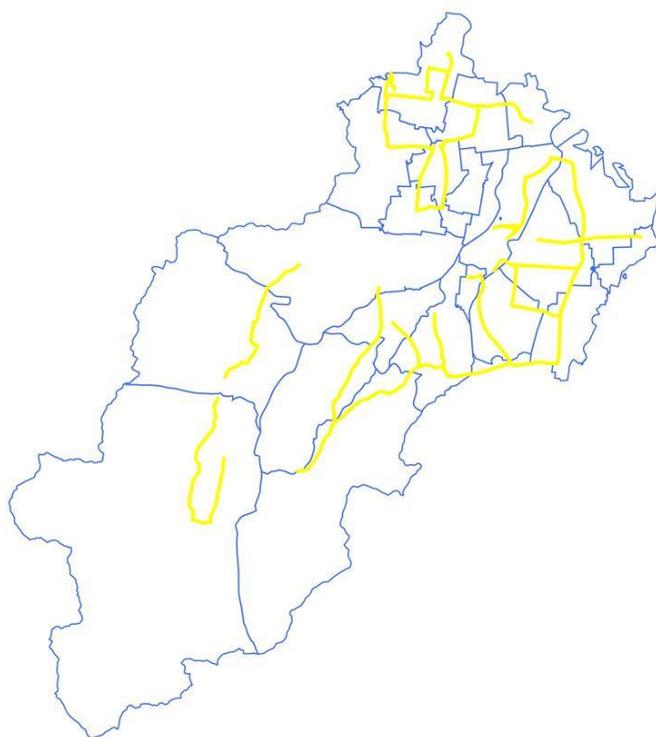
中学校については1校であるため、町内全域が学区となっており、全7地区のうち、大塚地区・中郡地区・玉庭地区・東沢地区・吉島地区の5地区在住の生徒がスクールバスを利用している。

玉庭地区・東沢地区の子どもたちを対象とするスクールバスについては、他地区と異なり、小学生と中学生が混乗する方式となっている。

(2) 利用状況

学校名	コース名	距離(片道)	停留所数	所要時間(片道)	利用児童数	利用生徒数	備考
大塚小学校	菊田	3.5 km	3	10分	9	0	
中郡小学校	西部一	3.2 km	3	9分	6	0	
中郡小学校	高山	5.9 km	6	19分	18	0	
吉島小学校	尾長島 吉田西	7.2 km	4	17分	22	0	春季・秋季は尾長島在住1～3年生のみ乗車

学校名	コース名	距離 (片道)	停留 所数	所要時間 (片道)	利用 児童数	利用 生徒数	備考
小松小学校 川西中学校	朴沢	8.7 km	7	20 分	11	5	
小松小学校 川西中学校	東沢	11.2 km	10	28 分	12	4	
川西中学校	大塚東	6.9 km	6	23 分	0	26	
川西中学校	大塚西	7.5 km	3	18 分	0	20	
川西中学校	中郡	10.5 km	5	24 分	0	24	
川西中学校	洲島	11.5 km	9	28 分	0	45	
川西中学校	尾長島	13.9 km	7	27 分	0	40	
合計					89	169	



第5節 地域公共交通に関する町民アンケート調査

1 調査の概要

(1) 調査の目的

公共交通にかかるアンケート調査を実施し、利用者の属性や利用実態、要望等を把握した。

(2) 調査実施内容

アンケート区分	調査対象者	調査対象者数	調査方法	調査期間
川西町における公共交通に関するアンケート（一般）	デマンド型乗合交通利用者	100人	郵送	令和7年 8月7日～ 29日
	デマンド型乗合交通利用者以外	700人	郵送	令和7年 8月7日～ 29日
デマンド乗合交通利用者に対する町外（置賜管内）運行のニーズ調査	デマンド乗合交通利用者	150人	電話	令和7年 9月29日～ 10月3日
川西町における公共交通に関するアンケート（高校生）	高校生 ※保護者回答	250人	郵送	令和7年 8月7日～ 29日
置賜農業高校に進学した場合の移動手段アンケート	置賜農業高校進学希望者	53人	オープンスクール時に調査	令和7年 7月26日

3 回収結果

アンケート区分	配布数	回収数	回収率
川西町における公共交通に関するアンケート（一般）	100件	272件	34.0%
	700件		
デマンド乗合交通利用者に対する町外（置賜管内）運行のニーズ調査	（聞き取り数） 150件	（回答数） 15件	10.0%
川西町における公共交通に関するアンケート（高校生）	250件	117件	46.8%
置賜農業高校に進学した場合の移動手段アンケート	53件	53件	100.0%

(5) 調査結果を見る際の留意点

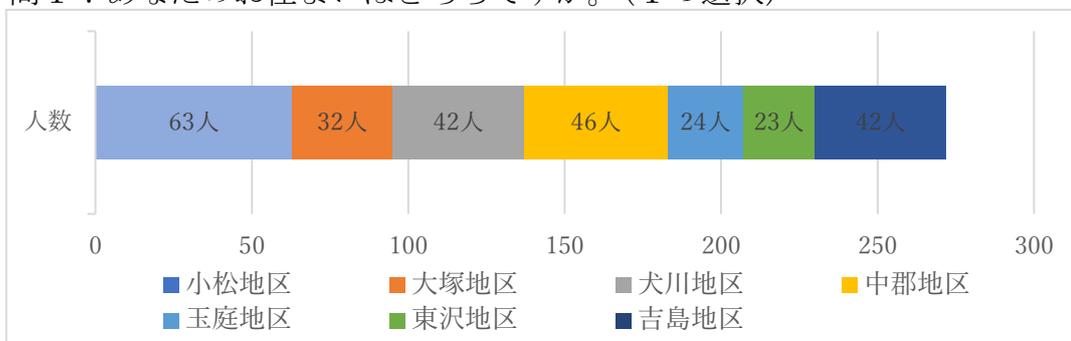
デマンド型乗合交通の町外（置賜管内）への運行の有無に関するアンケート結果については、回答数が少ないため、参考データとして取り扱うものとする。

2 アンケート調査票

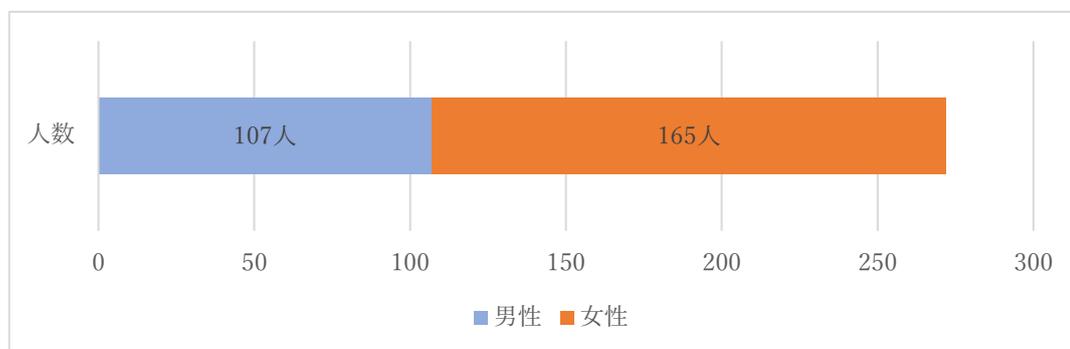
◆アンケート調査票

(1) 川西町における公共交通に関するアンケート (一般)

問1：あなたのお住まいはどちらですか。(1つ選択)

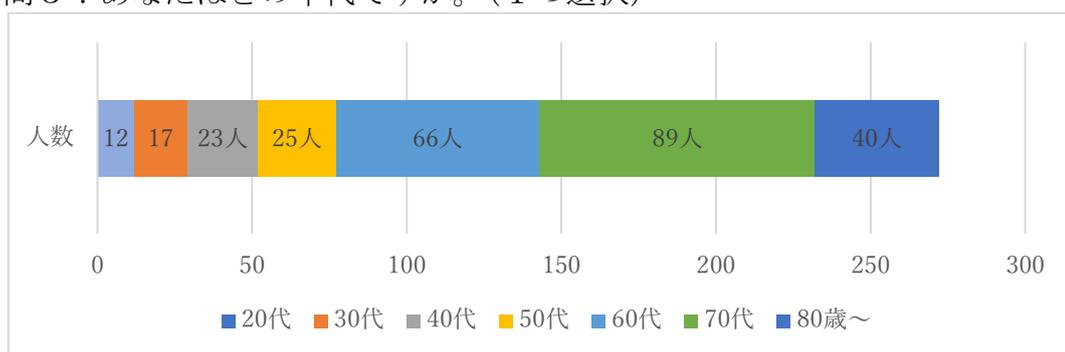


問2：あなたの性別はどちらですか。(1つ選択)



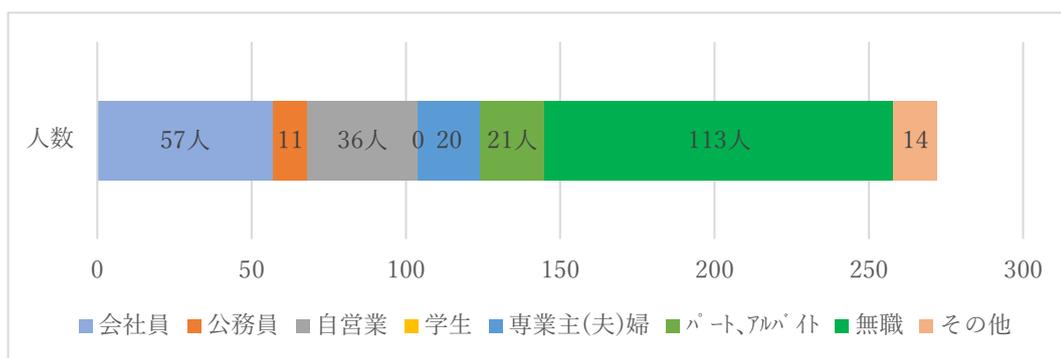
回答者の性別については、「男性」が 39.3%、「女性」が 60.7%となっている。

問3：あなたはどの年代ですか。(1つ選択)

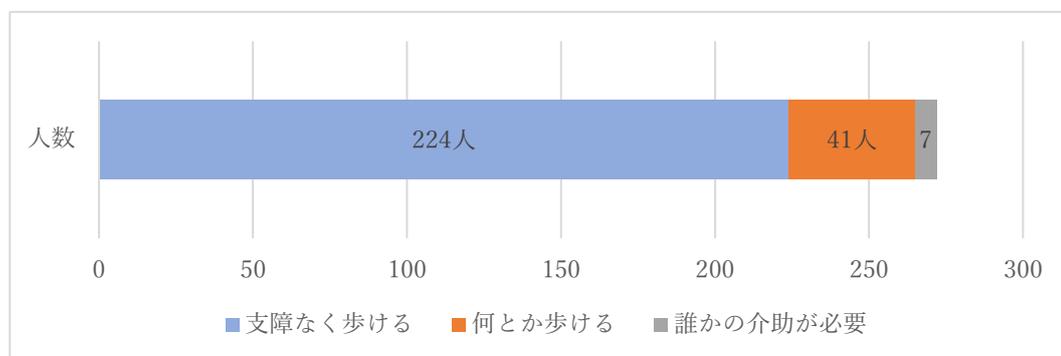


回答者の年代については、「20代」が 4.3%、「30代」が 6.3%、「40代」が 8.5%、「50代」が 9.2%、「60代」が 24.3%、「70代」が 32.7%、「80代以上」が 14.7%となっている。

問4：あなたはどの職業ですか。（1つ選択）



問5：あなたの歩行状況はいかがですか。（1つ選択）



回答者の歩行状況については、「支障なく歩ける」が82.4%で最も高く、次いで「なんとか歩ける」が15.1%、「誰かの介助が必要」が2.5%となっている。

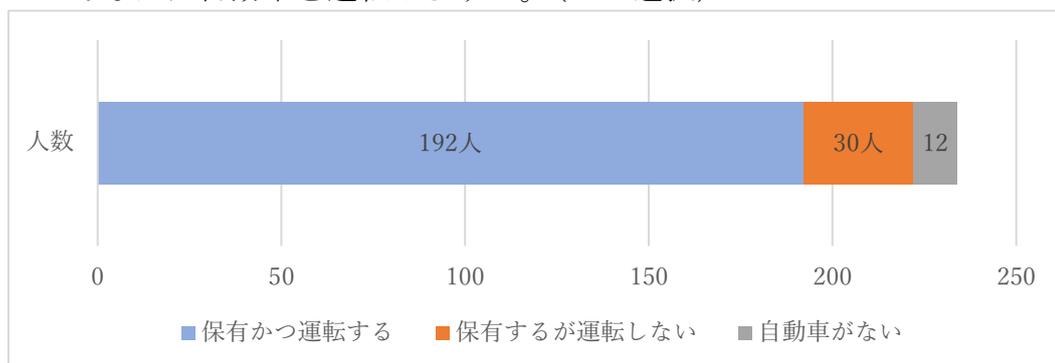
問6：あなたは自動車運転免許証をお持ちですか。（1つ選択）



回答者の自動車運転免許証の所有状況については、「所有している」が86.0%、「所有していない」が14.0%となっている。

問7：【問6で「所有している」と回答した方のみ】

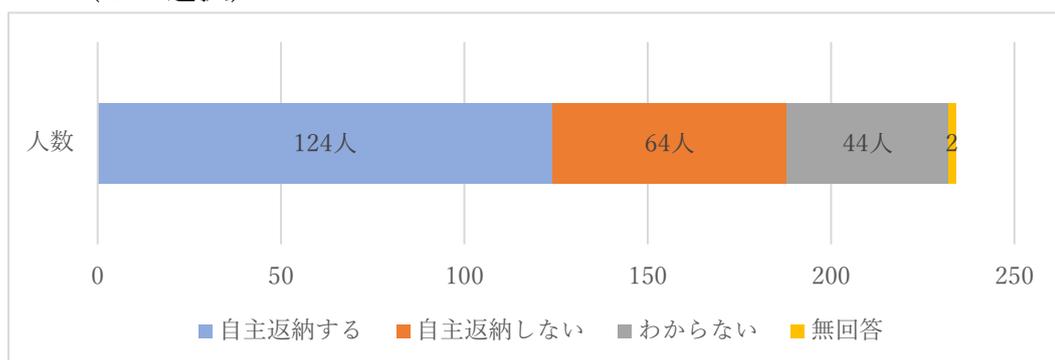
あなたは自動車を運転しますか。(1つ選択)



運転状況については、「自動車を保有しており自分で運転する」が82.1%、「世帯には自動車があるが自分は運転しない」が12.8%、「世帯に自動車がない」が5.1%となっている。

問8：【問6で「所有している」と回答した方のみ】

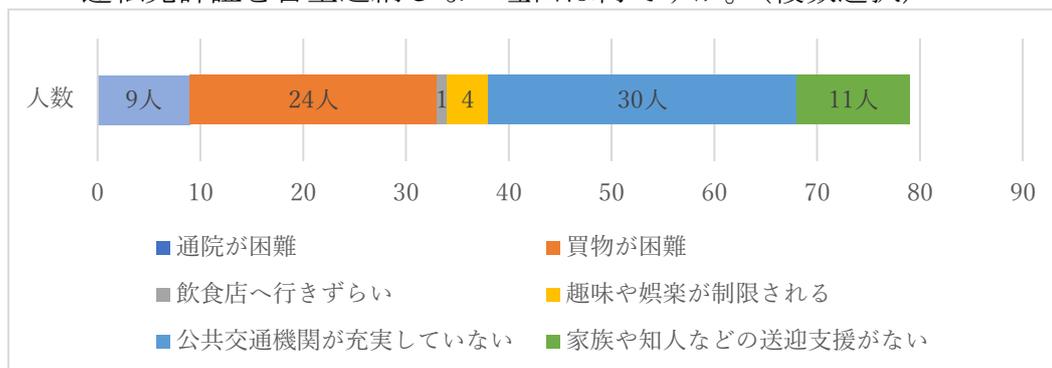
運転に不安を感じるようになったら、運転免許証を自主返納しますか。(1つ選択)



運転免許証の返納状況については、「自主返納する」が53.0%、「自主返納しない」が27.4%、「わからない」が18.8%、「無回答」が0.8%となっている。

問9：【問8で「自主返納しない」と回答した方のみ】

運転免許証を自主返納しない理由は何ですか。(複数選択)



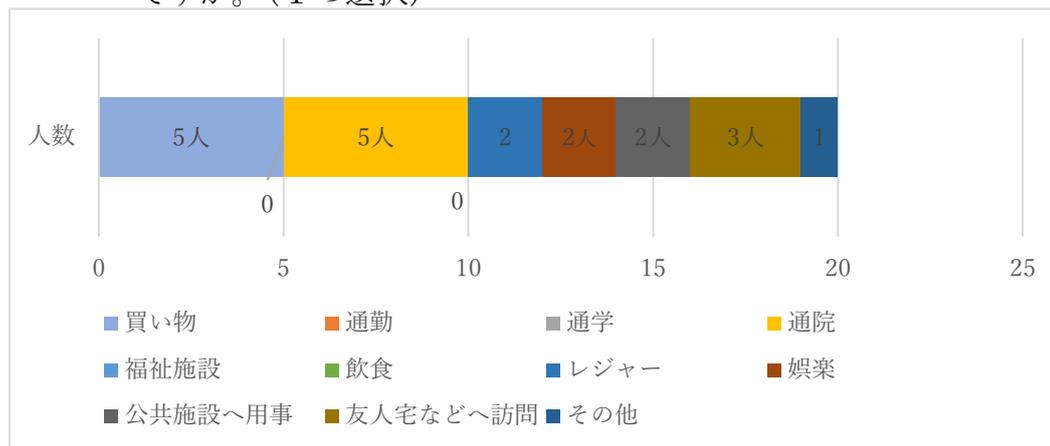
回答者の運転免許証を自主返納しない理由については、「公共交通機関が充実していない」が38.0%で最も高く、次いで「買物が困難」が30.4%、「通院が困難」が11.4%となっている。

問10：あなたは公共交通の利用をどのように考えていますか。(1つ選択)



回答者の公共交通の利用の考えについては、「今は公共交通を利用していないが、将来（体力低下や免許返納などを含む）は利用したいと思う」が56.0%で最も高く、次いで「今後も公共交通は利用しないと思う」が15.5%、「現在も公共交通機関を利用している」が10.4%となっている。

問11：あなたが鉄道（JR米坂線、フラワー長井線）を利用する目的は何ですか。(1つ選択)

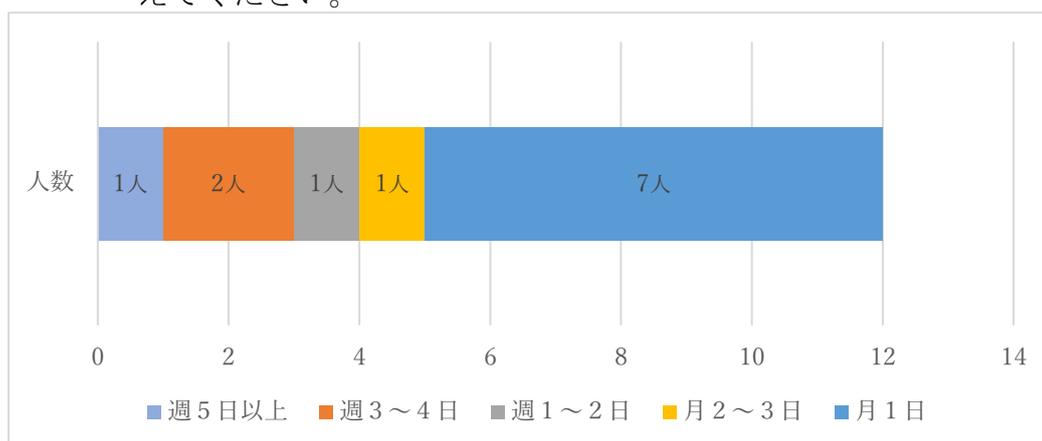


回答者の鉄道を利用する目的は、「買い物」と「通院」がともに35.7%で最も高く、次いで「家族・親戚・友人宅への訪問」が21.4%となっている。

問12：あなたが鉄道（JR米坂線、フラワー長井線）を利用する目的地はどこですか。

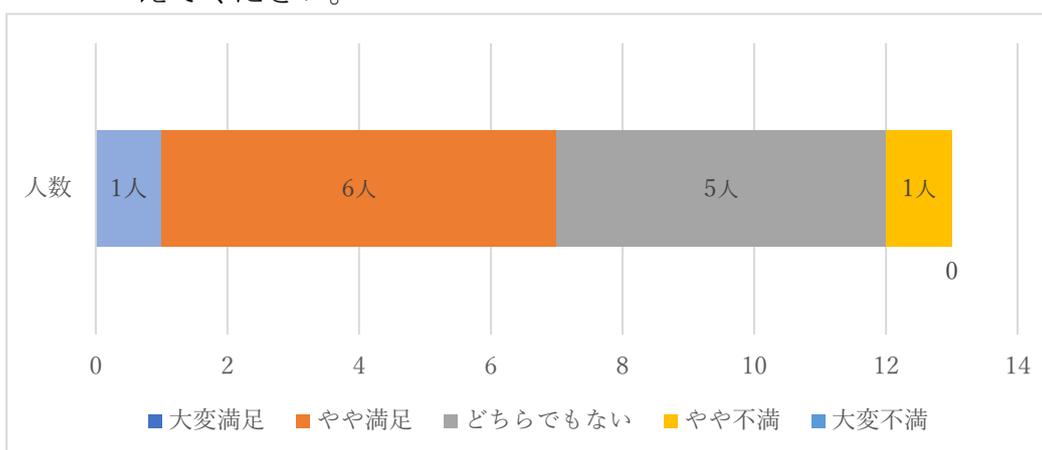
- ・ 商業施設（ヤマザワ小松店、イオン米沢店）
- ・ 医療施設（三友堂病院、上領眼科、歯科）
- ・ その他（東京、観光地、税務署）

問13：あなたが鉄道（JR米坂線、フラワー長井線）を利用する頻度を教えてください。



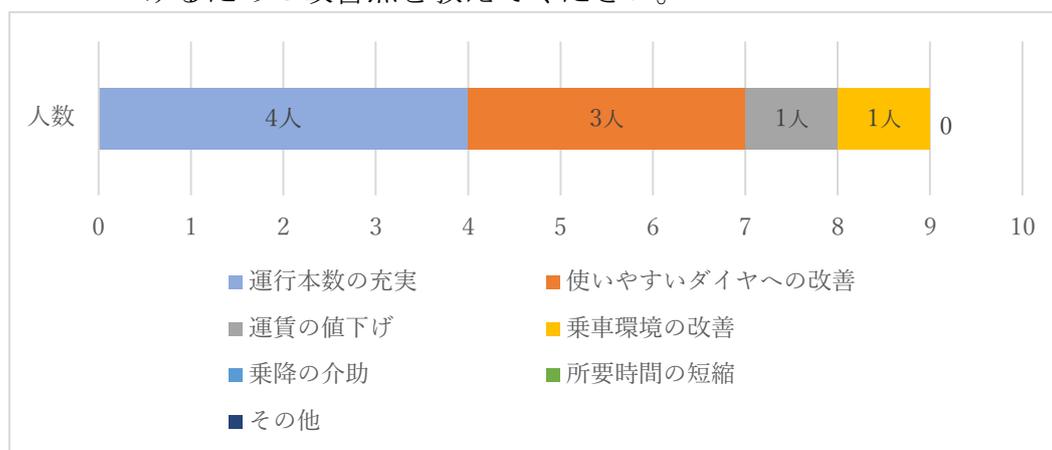
回答者の鉄道の利用頻度は、「月1日程度」が58.3%で最も高く、次いで「週3~4日」が16.6%となっている。

問14：あなたが鉄道（JR米坂線、フラワー長井線）に対する満足度を教えてください。



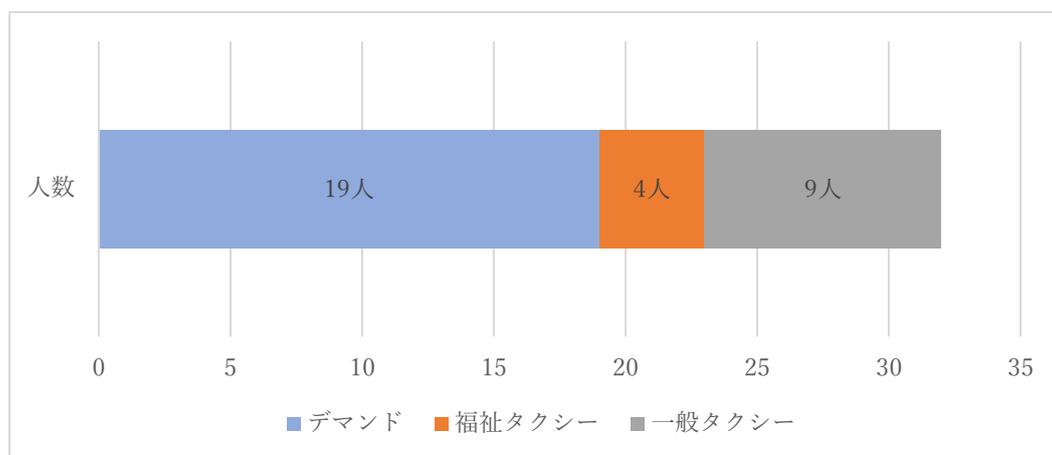
回答者の鉄道利用の満足度については、「やや満足」が46.2%で最も高く、次いで「どちらでもない」が38.5%となっている。

問15：あなたが鉄道（JR米坂線、フラワー長井線）に対する満足度を上げるための改善点を教えてください。



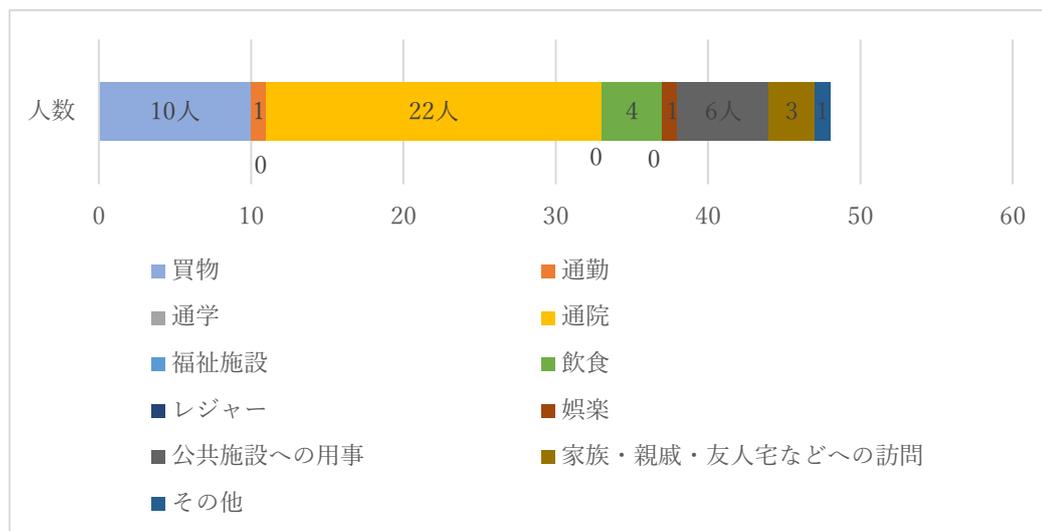
回答者の鉄道利用の満足度を上げる方法については、「運行本数の充実」が44.4%で最も高く、次いで「使いやすいダイヤへの改善」が33.4%となっている。

問16：あなたの主に利用するタクシーの種類を教えてください。（1つ選択）



回答者の主に利用するタクシーについては、「デマンドタクシー」が59.4%で最も高く、次いで「一般タクシー」が28.1%、「福祉タクシー（介護タクシー、福祉有償運送）」が12.5%となっている。

問17：あなたのタクシーを利用する目的は何ですか。（1つ選択）

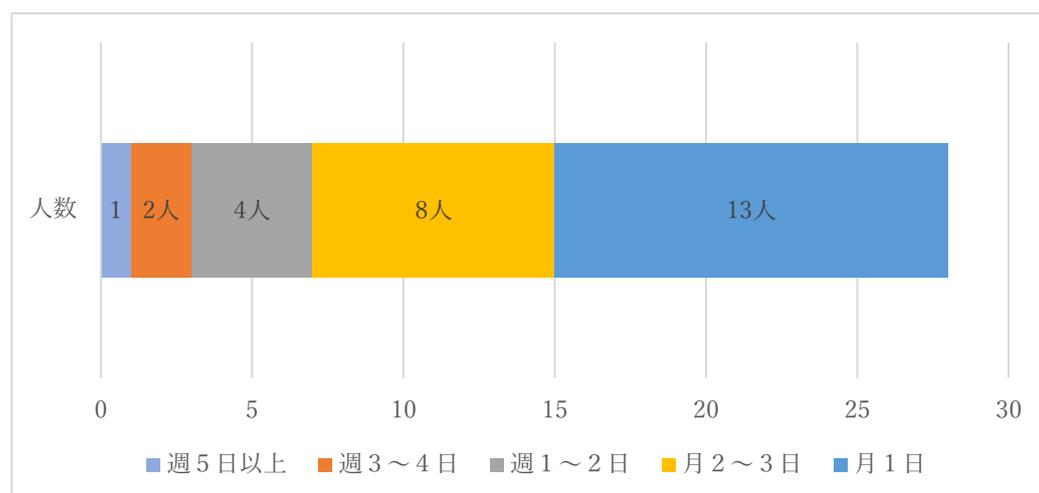


回答者の各種タクシーを利用する目的は、「通院」が45.9%で最も高く、次いで「買物」が20.8%、「公共施設への用事」が12.5%となっている。

問18：あなたのタクシーを利用する目的地はどこですか。（1つ選択）

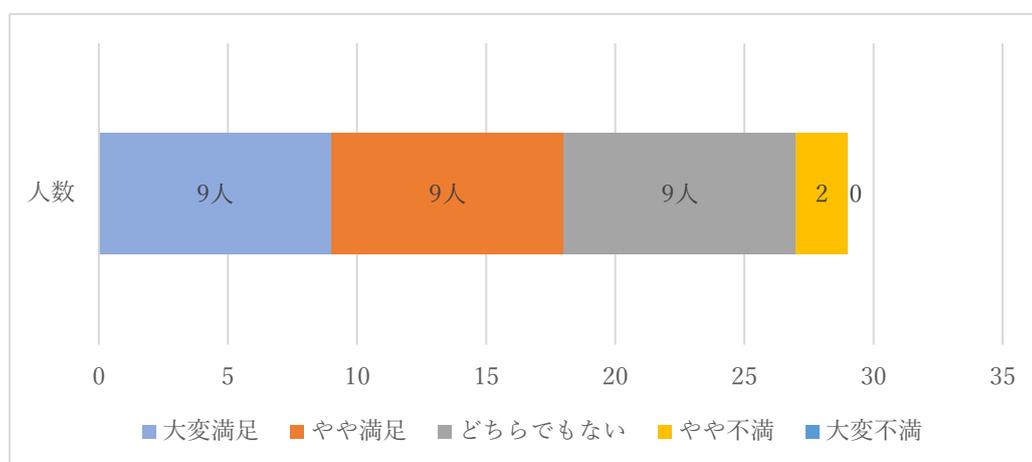
- ・ 商業施設（ヤマザワ小松店）
- ・ 医療施設（置賜総合病院、川西診療所、三友堂病院、小松地内の医療機関、歯科）
- ・ 福祉施設（そよ風の森）
- ・ 公共施設（川西町役場）
- ・ その他（浴浴センターまどか、銀行、農協、米沢地内、南陽地内）

問19：あなたのタクシーを利用する頻度を教えてください。（1つ選択）



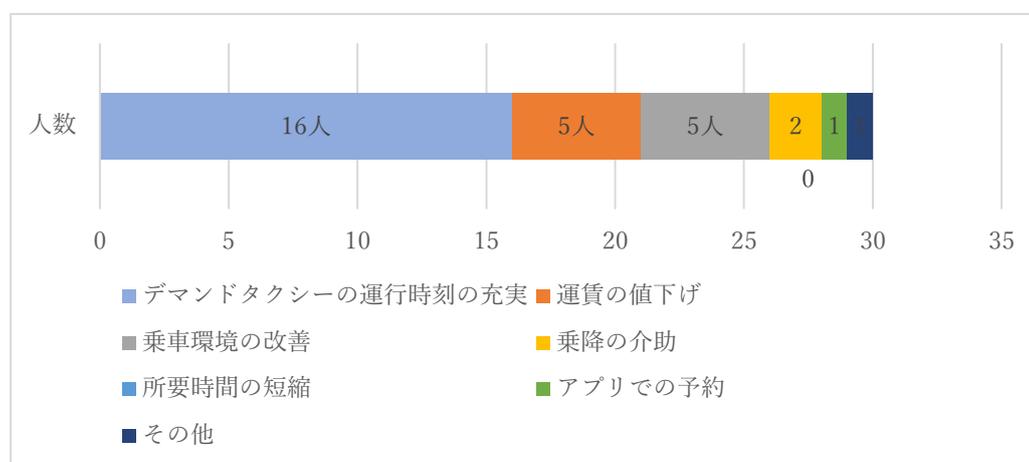
回答者の各種タクシーの利用頻度は、「月1日程度」が46.4%で最も高く、次いで「月2～3日」が28.6%となっている。

問20：あなたのタクシーに対する満足度を教えてください。（1つ選択）



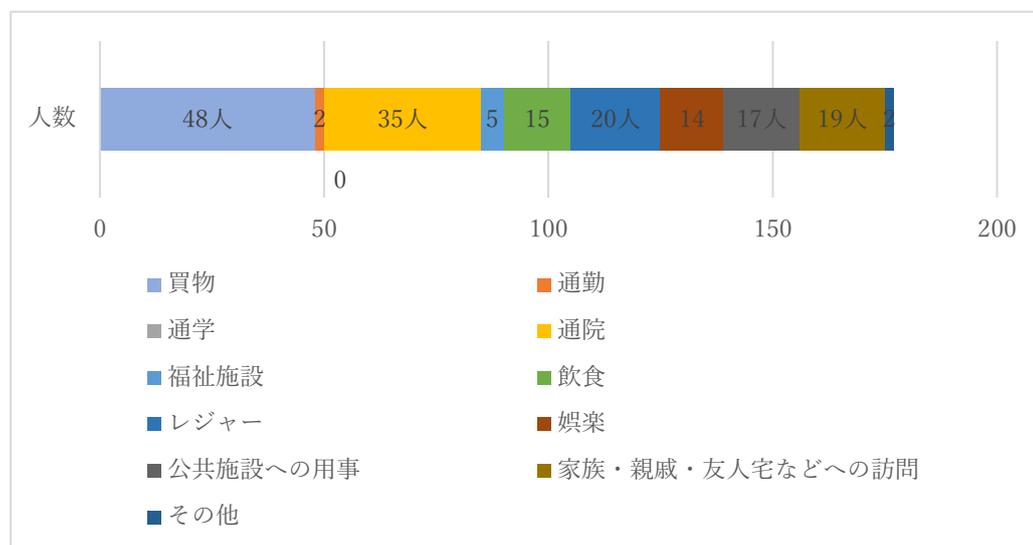
回答者の各種タクシー利用の満足度については、「大変満足」、「やや満足」及び「どちらともいえない」がともに31.0%で最も高く、次いで「やや不満」が6.9%となっている。

問21：あなたのタクシーに対する満足度を上げるための改善点を教えてください。（1つ選択）（1つ選択）



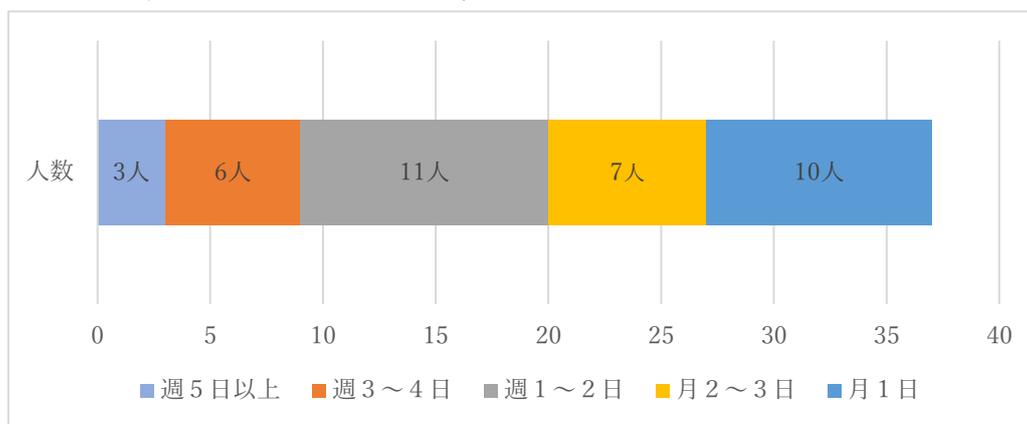
回答者の各種タクシー利用の満足度を上げる方法については、「デマンドタクシーの運行時刻の充実」が53.3%で最も高く、次いで「運賃の値下げ」と「乗車環境の改善（バリアフリー、運転士等の対応）」がともに16.7%となっている。

問22：あなたの今後、鉄道（JR米坂線、フラワー長井線）を利用したい目的を教えてください。（複数選択）



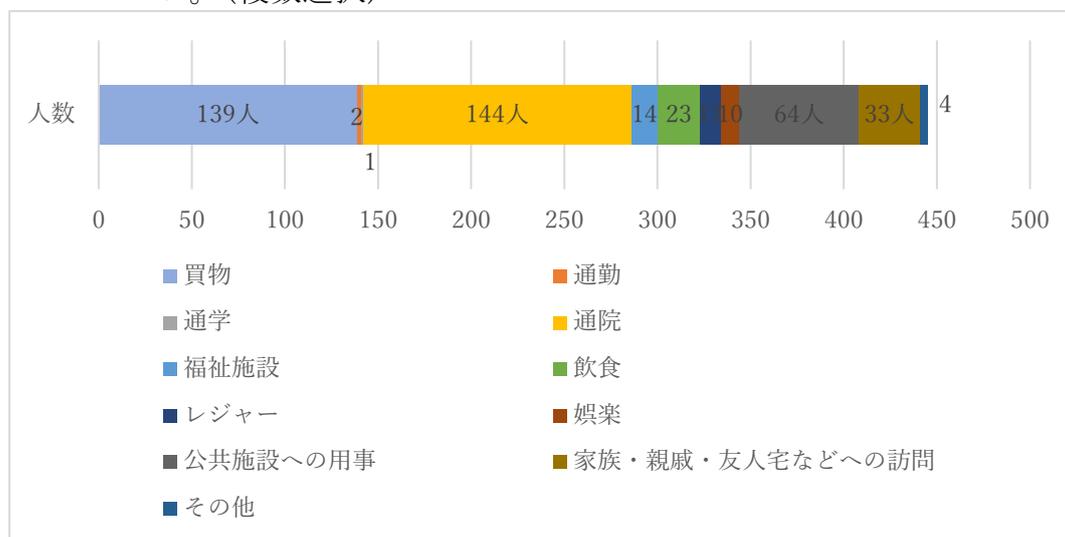
回答者の鉄道を利用する目的は、「買物」が27.1%で最も高く、次いで「通院」が19.8%、「レジャー」が11.3%となっている。

問23：あなたの今後、鉄道（JR米坂線、フラワー長井線）を利用したい頻度を教えてください。（1つ選択）



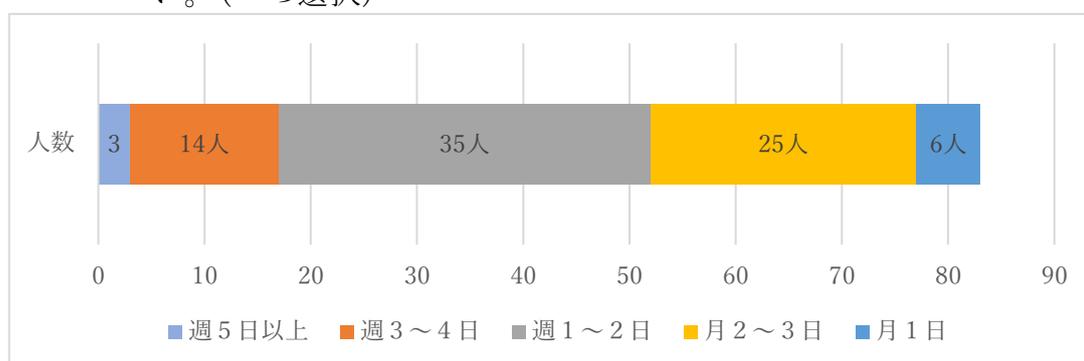
回答者の鉄道の利用頻度は、「週1~2日」が29.7%で最も高く、次いで「月1日程度」が27.0%となっている。

問 2 4 : あなたの今後、デマンドタクシーを利用したい目的を教えてください。(複数選択)



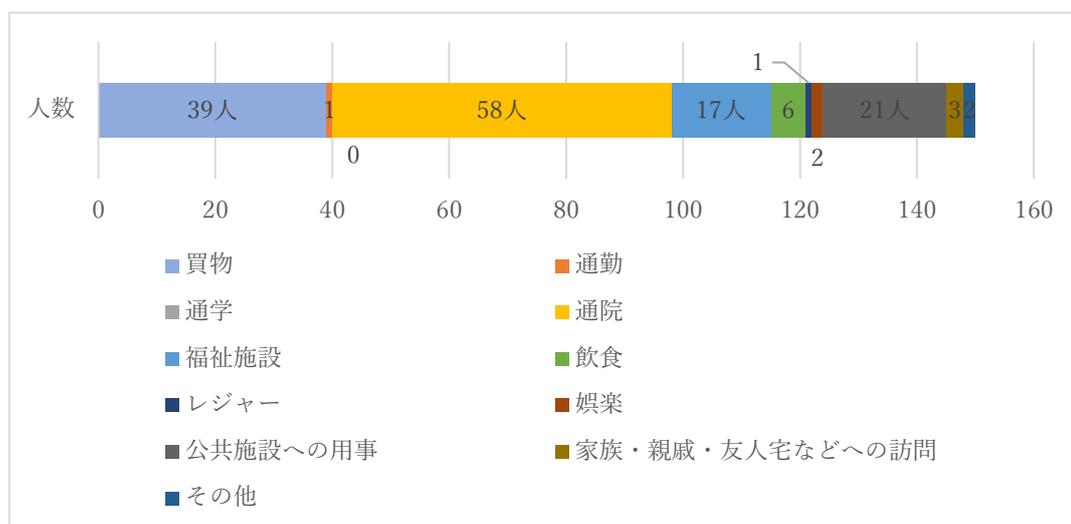
回答者のデマンドタクシーを利用する目的は、「通院」が32.6%で最も高く、次いで「買物」が31.2%、「公共施設への用事」が14.4%となっている。

問 2 5 : あなたの今後、デマンドタクシーを利用したい頻度を教えてください。(一つ選択)



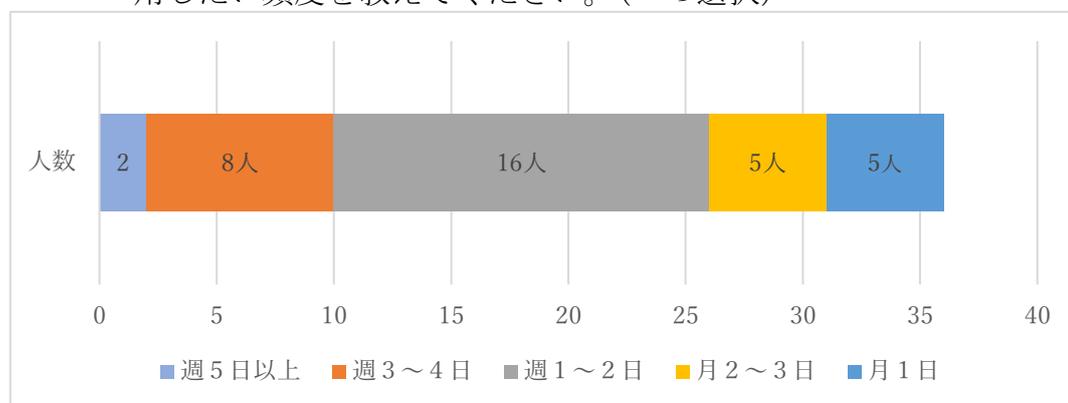
回答者のデマンドタクシーの利用頻度は、「週1～2日」が42.1%で最も高く、次いで「月2～3日」が30.1%となっている。

問 2 6 : あなたの今後、福祉タクシー（介護タクシー、福祉有償運送）を利用したい目的を教えてください。（複数選択）



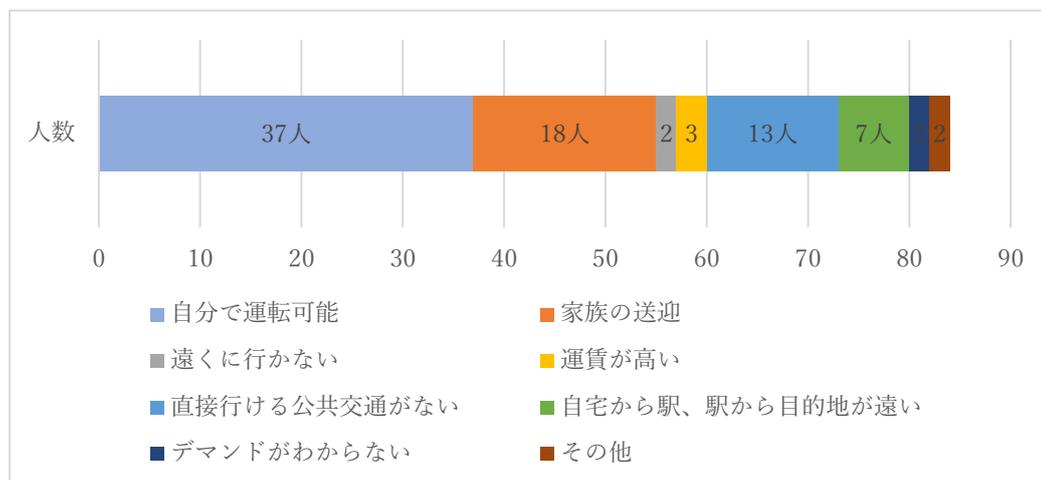
回答者の福祉タクシーを利用する目的は、「通院」が 38.7%で最も高く、次いで「買物」が 26.0%、「公共施設への用事」が 14.0%となっている。

問 2 7 : あなたの今後、福祉タクシー（介護タクシー、福祉有償運送）を利用したい頻度を教えてください。（一つ選択）



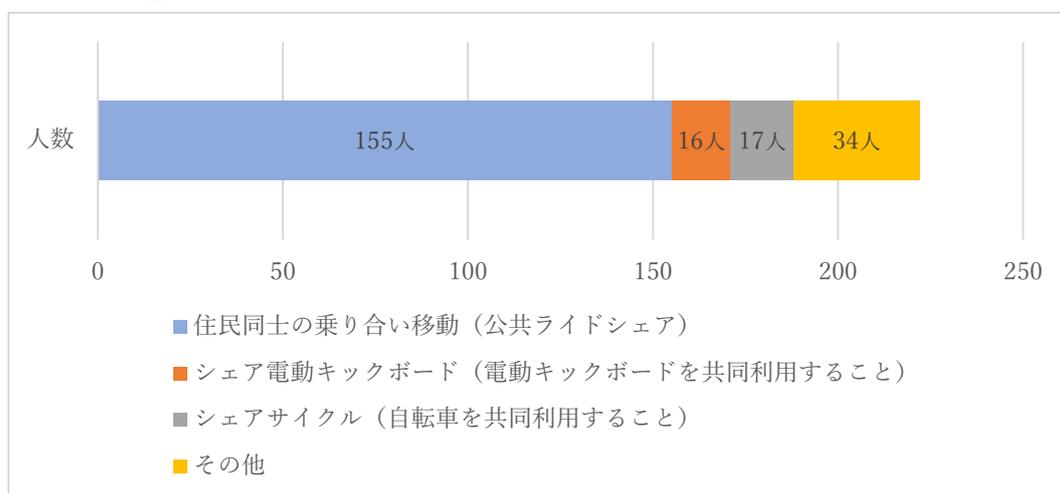
回答者の福祉タクシー利用頻度は、「週1~2日」が 44.4%で最も高く、次いで「週3~4日」が 22.2%となっている。

問28：【問10で「今後も公共交通は利用しないと思う」と回答した方のみ】あなたが、今後も公共機関を利用しない理由を教えてください。（一つ選択）



回答者の公共交通を使用しない理由については、「自分で自動車等を運転できる」が44.0%で最も高く、次いで「家族等が自動車で送迎してくれる」が21.4%、「行きたいところに直接行ける公共交通がない」が15.5%となっている。

問29：川西町に、新たに必要と考える公共交通を教えてください。（複数選択）



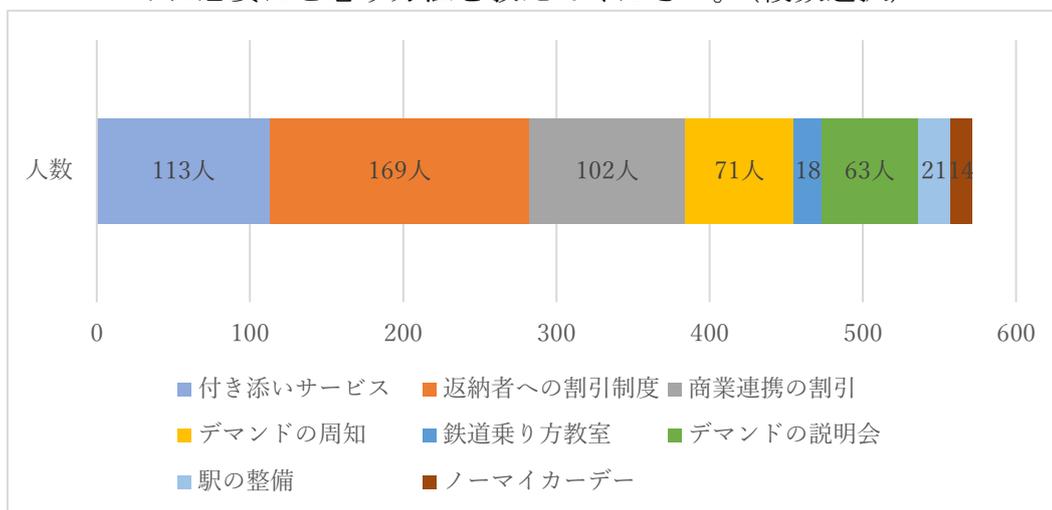
（その他）

置賜管内循環バス、町内循環バス（電動含む）、医療機関循環バス、高校生用循環バス、電動シェア車いす、町外へのデマンドタクシー、無料の公共交通。

回答者の新たに必要と考える公共交通については、「住民同士による乗り合い移動（公共ライドシェア）」が69.8%で最も高く、次いで「その他」が

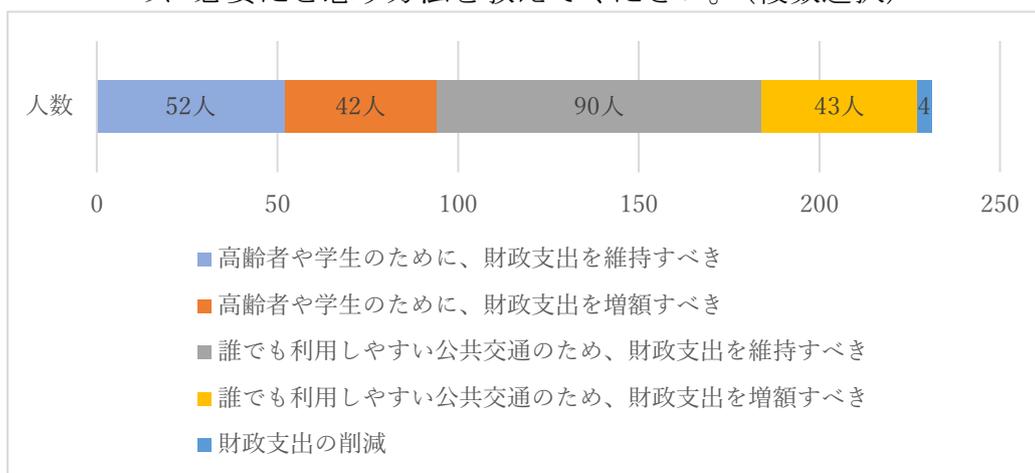
15.3%、「シェアサイクル（自転車を共同利用すること）」が7.7%、「シェア電動キックボード（電動キックボードを共同利用すること）」が7.2%となっている。

問30：公共交通を維持するためには、利用者の拡大が必要ですが、そのために必要だと思う方法を教えてください。（複数選択）



回答者の利用者拡大のために必要と考える方法については、「自動車運転免許証返納者への公共交通割引制度などの充実」が29.6%で最も高く、次いで「人を運ぶだけでなく、通院や買い物への付き添いサービスの充実」が19.8%、「商業事業者と連携した公共交通割引制度などの充実」が17.9%、「高齢者を対象としたデマンド乗合交通の説明会の開催」が11.0%となっている。

問31：公共交通を維持するためには、利用者の拡大が必要ですが、そのために必要だと思う方法を教えてください。（複数選択）



回答者の今後の財政支出と交通サービスについての考えについては、「誰でも利用しやすい公共交通のため、財政支出を維持すべき」が40.0%で最も

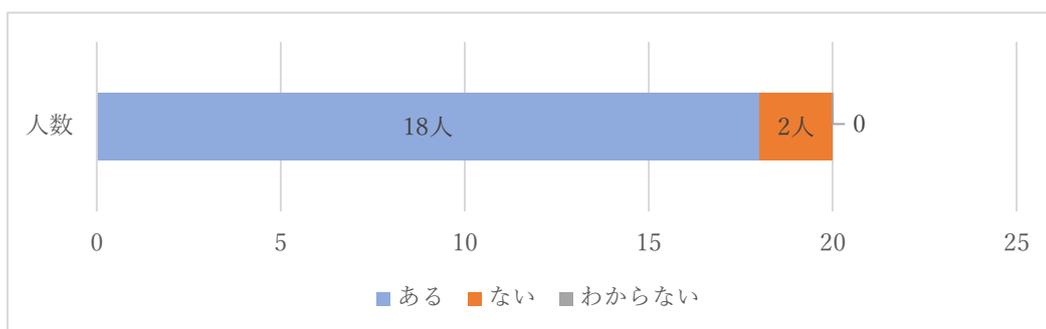
高く、次いで「高齢者や学生のために、財政支出を維持すべき」が22.5%、「誰でも利用しやすい公共交通のため、財政支出を増額すべき」が19.8%、「高齢者や学生のために、財政支出を維持すべき」が18.2%となっている。

問32～問34の取り扱い

デマンド交通の町外(管内)への運行有無に関するアンケートについては、100人を対象としたが20名からの回答にとどまったため、有効回答とはせず、参考として取り扱う。

問32：【デマンドタクシー利用者のみ】

デマンド乗合交通で、町外(置賜管内)まで行く必要がありますか。



回答者のデマンド乗合交通で、町外(置賜管内)まで行く必要があるかについては、「ある」が90%、「ない」が10%となっている。ただし、回答数が少ないことから参考情報として取り扱う。

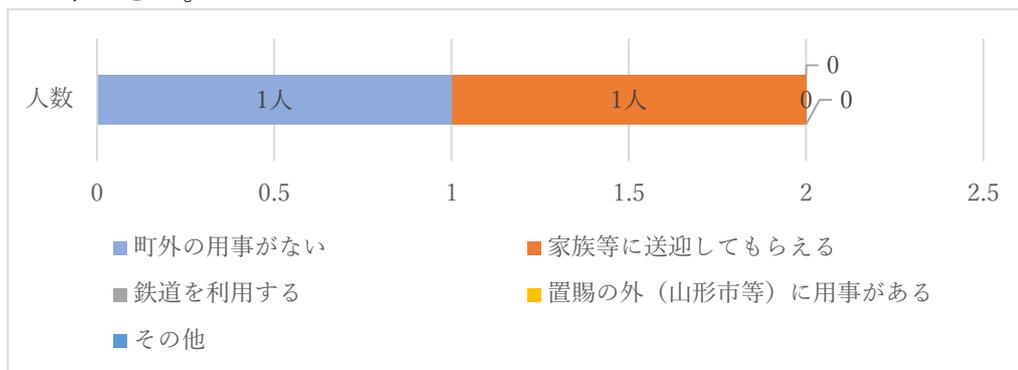
問33：【デマンドタクシー利用者のみ】

あなたのデマンド乗合交通(町外運行)により利用したい町外の目的地はどこですか。

- ・ 商業施設(イオン米沢店、ヨークタウン成島店、ムサシ米沢店、コメリ米沢店、ワークマン米沢店、)
- ・ 医療施設(上領眼科、山形大学病院、米沢市立病院、米沢の皮膚科、高畠の歯科、高畠町の眼科)
- ・ その他(米沢駅、映画館、鷹山の湯)

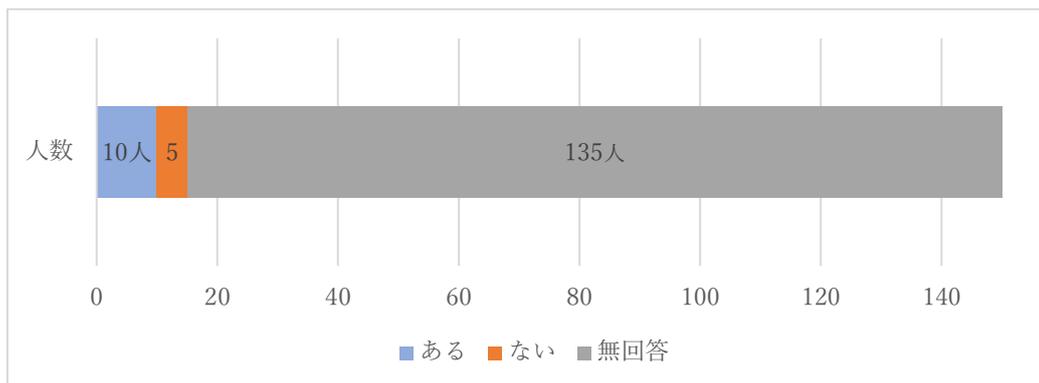
問34：【デマンドタクシー利用者のみ】

デマンド乗合交通で、町外（置賜管内）まで行く必要がない理由を教えてください。



(2) デマンド乗合交通利用者に対する町外（置賜管内）運行のニーズ調査
(デマンド型乗合交通利用者)

問1：デマンド乗合交通で、町外（置賜管内）まで行く必要がありますか。



回答者のデマンド乗合交通で、町外（置賜管内）まで行く必要があるかについては、「ある」が6.7%、「ない」が3.7%、「無回答」が90.0%となっています。ただし、回答数が少ないことから参考情報として取り扱う。

問2：あなたのデマンド乗合交通（町外運行）により利用したい町外の目的地はどこですか。

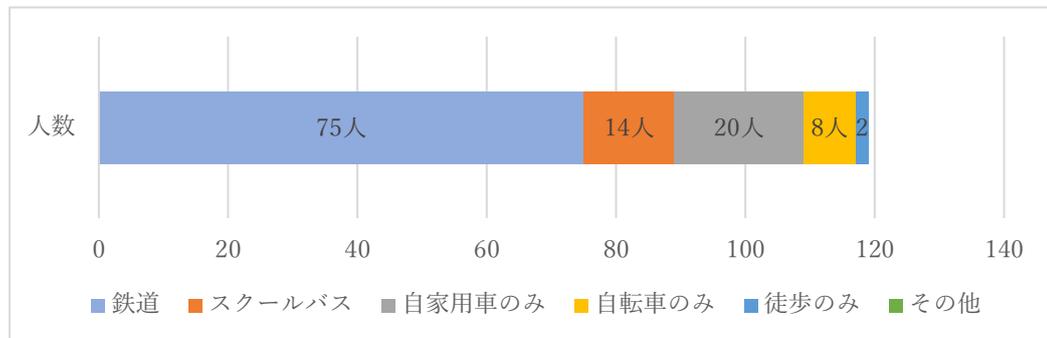
- ・ 商業施設（イオン米沢店、ムサシ米沢店、ユニクロ米沢店、赤湯）
- ・ 医療施設（高畠町の眼科、長井市の歯科、飯豊町の歯科）
- ・ その他（米沢駅、長井駅）

(3) 川西町における公共交通に関するアンケート (高校生) ※保護者回答

問1：通学している高校を教えてください。(一つ選択)



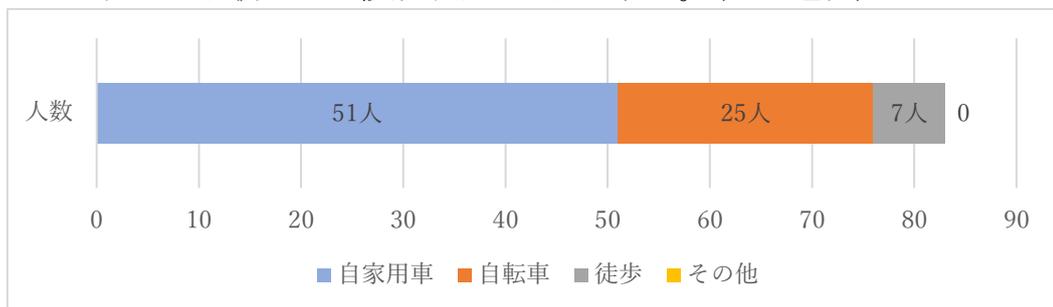
問2：あなたの降雪時以外の通学手段はどれですか。(1つ選択)



回答者の降雪時以外の通学手段については、「鉄道（代行バスを含む）」が63.0%で最も高く、次いで「自家用車のみ」が16.8%、「スクールバス」が11.8%となっている。

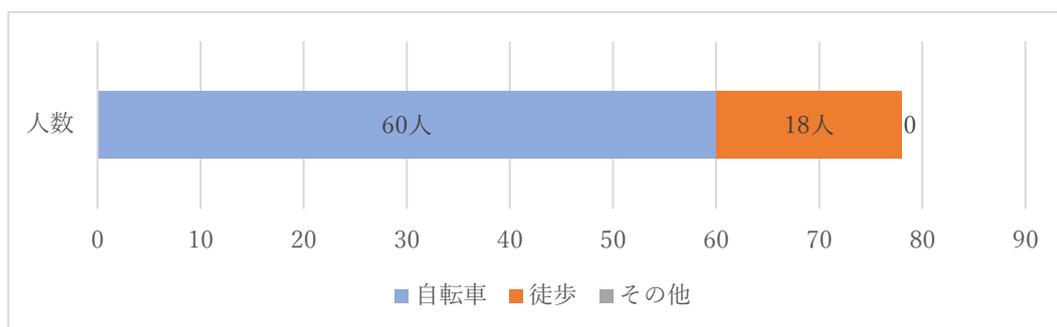
問3：【Q2で、鉄道（代行バスを含む）と回答した方のみ】

自宅から駅までの移動手段はどれですか。(1つ選択)



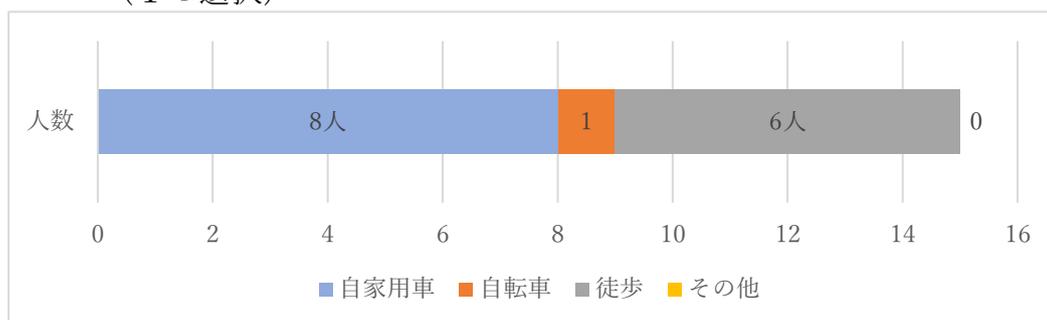
回答者の自宅から駅までの移動手段については、「自家用車」が61.4%、「自転車」が30.1%、「徒歩」が8.4%となっている。

問4：【Q2で、鉄道（代行バスを含む）と回答した方のみ】
 駅から学校までの移動手段はどれですか。（1つ選択）



回答者の駅から学校までの移動手段については、「自転車」が76.9%、「徒歩」が23.1%となっている。

問5：【Q2で、スクールバスと回答した方のみ】
 自宅からスクールバス停留所までの移動手段はどれですか。
 （1つ選択）



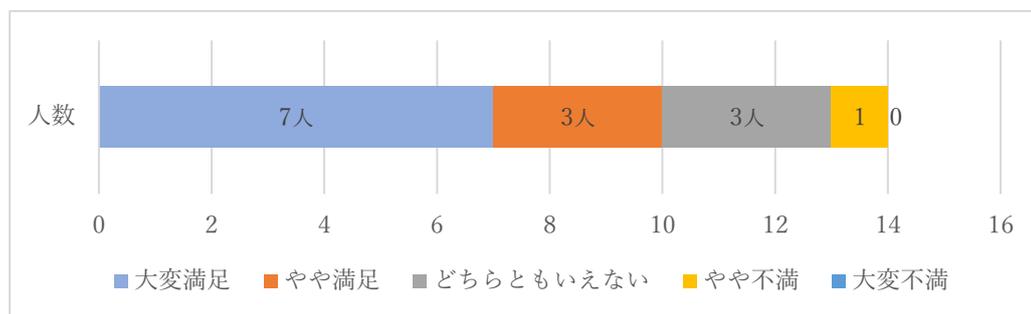
回答者の自宅から駅までの移動手段については、「自家用車」が53.3%、「徒歩」が40.0%、「自転車」が6.7%となっている。

問6：【Q2で、鉄道（代行バスを含む）と回答した方のみ】
 どの程度満足していますか（1つ選択）



回答者の鉄道利用の満足度については、「やや不満」が39.2%で最も高く、次いで「どちらでもない」が27.0%となっている。

問7：【Q2で、スクールバスと回答した方のみ】
どの程度満足していますか。（1つ選択）



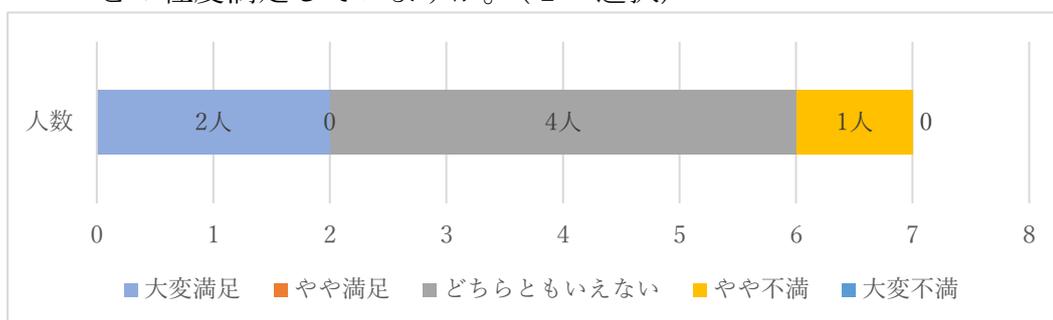
回答者のスクールバス利用の満足度については、「大変満足」が50.0%で最も高く、次いで「やや満足」と「どちらでもない」がそれぞれ21.4%となっている。

問8：【Q2で、自家用車のみと回答した方のみ】
どの程度満足していますか。（1つ選択）



回答者の自家用車のみ利用の満足度については、「どちらともいえない」が33.3%で最も高く、次いで「大変満足」と「大変不満」がそれぞれ19.0%となっている。

問9：【Q2で、自転車のみと回答した方のみ】
どの程度満足していますか。（1つ選択）



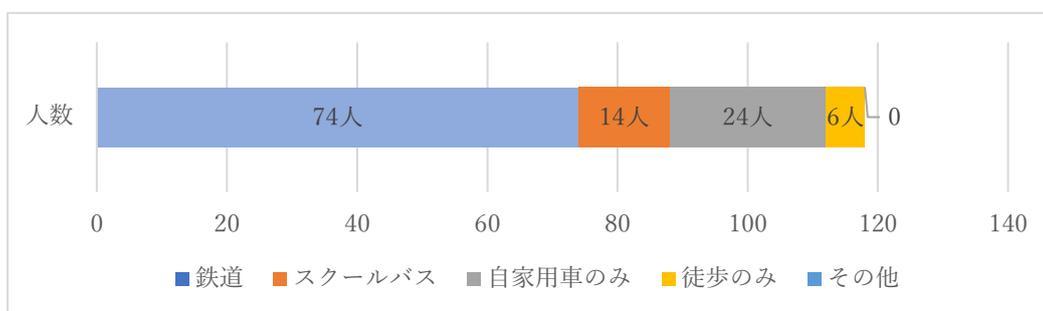
回答者の自転車のみ利用の満足度については、「どちらともいえない」が57.1%で最も高く、次いで「大変満足」が28.6%となっている。

問10：【Q2で、徒歩のみと回答した方のみ】
どの程度満足していますか。（1つ選択）



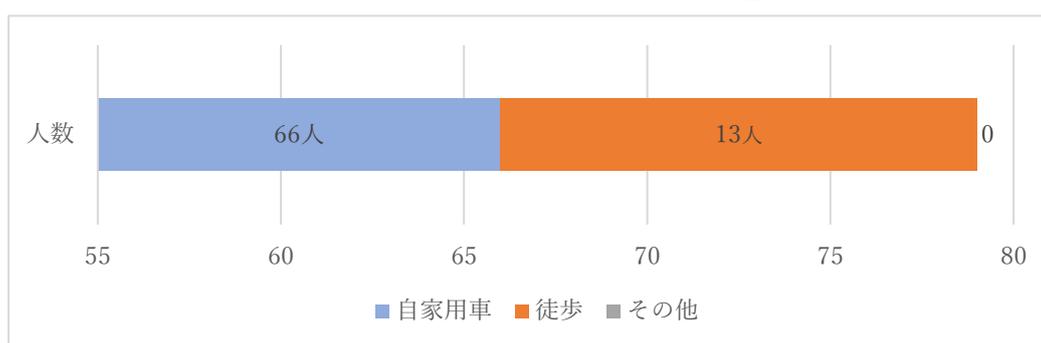
回答者の徒歩のみ利用の満足度については、「やや満足」が100.0%となっている。

問11：あなたの降雪時以外の通学手段はどれですか。（1つ選択）



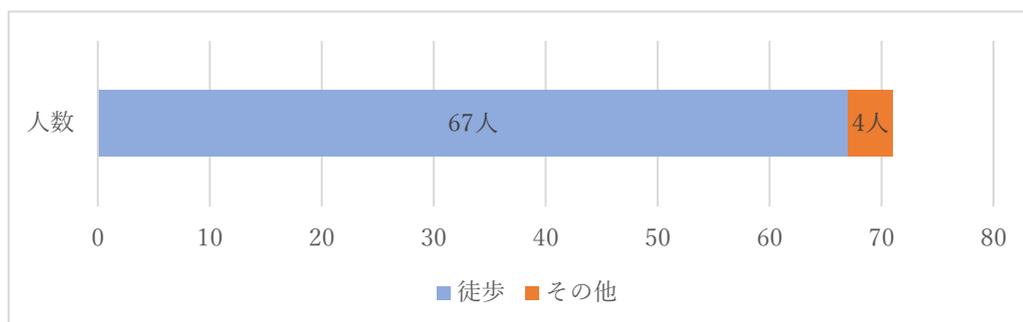
回答者の降雪時以外の通学手段については、「鉄道（代行バスを含む）」が62.7%で最も高く、次いで「自家用車のみ」が20.3%、「スクールバス」が11.9%となっている。

問12：【問11で、鉄道（代行バスを含む）と回答した方のみ】
自宅から駅までの移動手段はどれですか。（1つ選択）



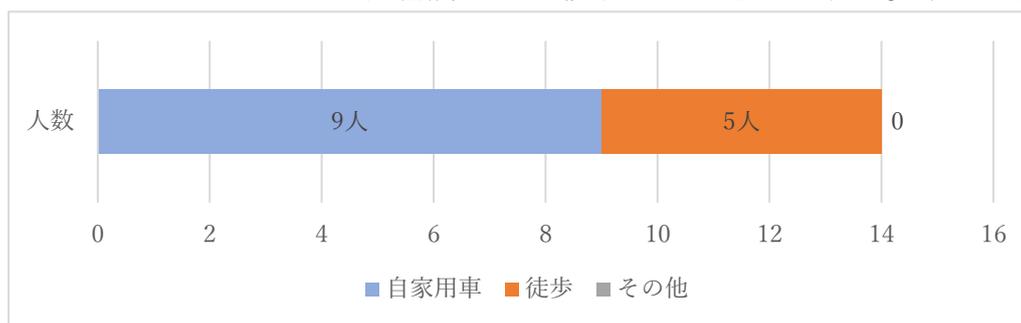
回答者の自宅から駅までの移動手段については、「自家用車」が83.5%、「徒歩」が16.5%、「その他」が0%となっている。

問13：【問12で、鉄道（代行バスを含む）と回答した方のみ】
 駅から学校までの移動手段はどれですか。（1つ選択）



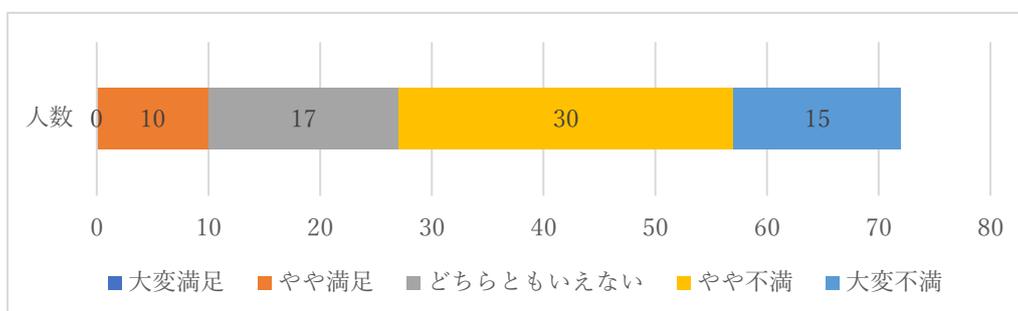
回答者の駅から学校までの移動手段については、「徒歩」が94.3%、「その他」が5.7%となっている。

問14：【問12で、スクールバスと回答した方のみ】
 自宅からスクールバス停留所までの移動手段はどれですか。（1つ選択）



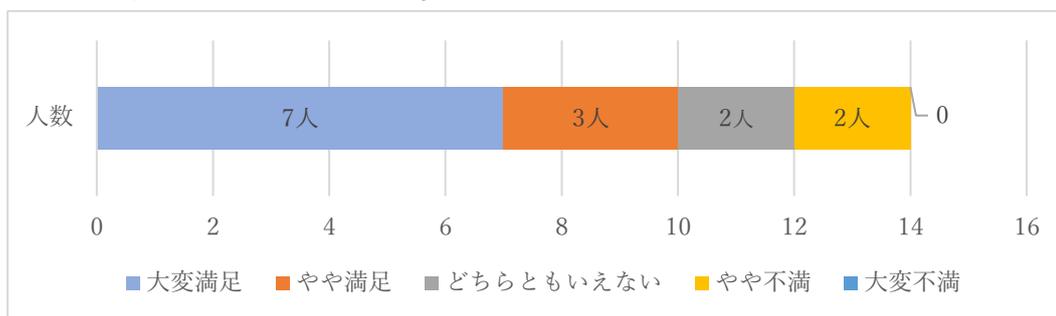
回答者の自宅から駅までの移動手段については、「自家用車」が64.2%、「徒歩」が35.8%となっている。

問15：【問12で、鉄道（代行バスを含む）と回答した方のみ】
 どの程度満足していますか。（1つ選択）



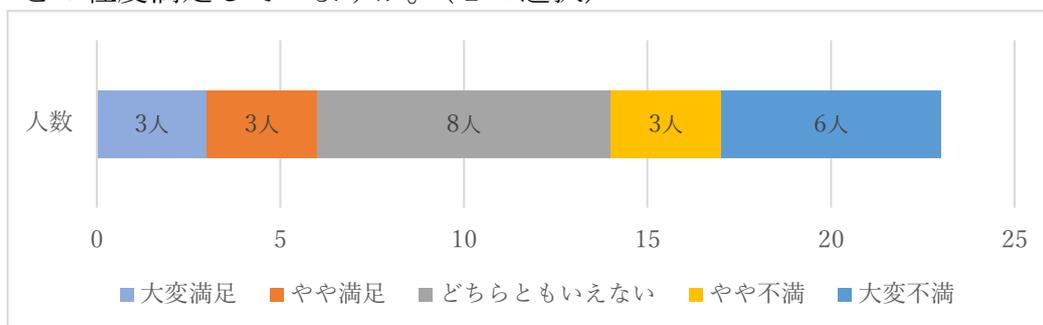
回答者の鉄道利用の満足度については、「やや不満」が41.6%で最も高く、次いで「どちらでもない」が23.6%となっている。

問16：【問12で、スクールバスと回答した方のみ】
どの程度満足していますか。（1つ選択）



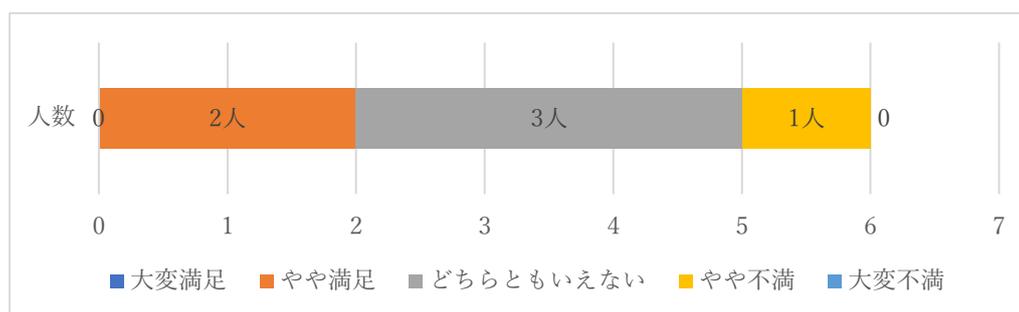
回答者のスクールバス利用の満足度については、「大変満足」が50.0%で最も高く、次いで「やや満足」が21.4%となっている。

問17：【問12で、自家用車と回答した方のみ】
どの程度満足していますか。（1つ選択）



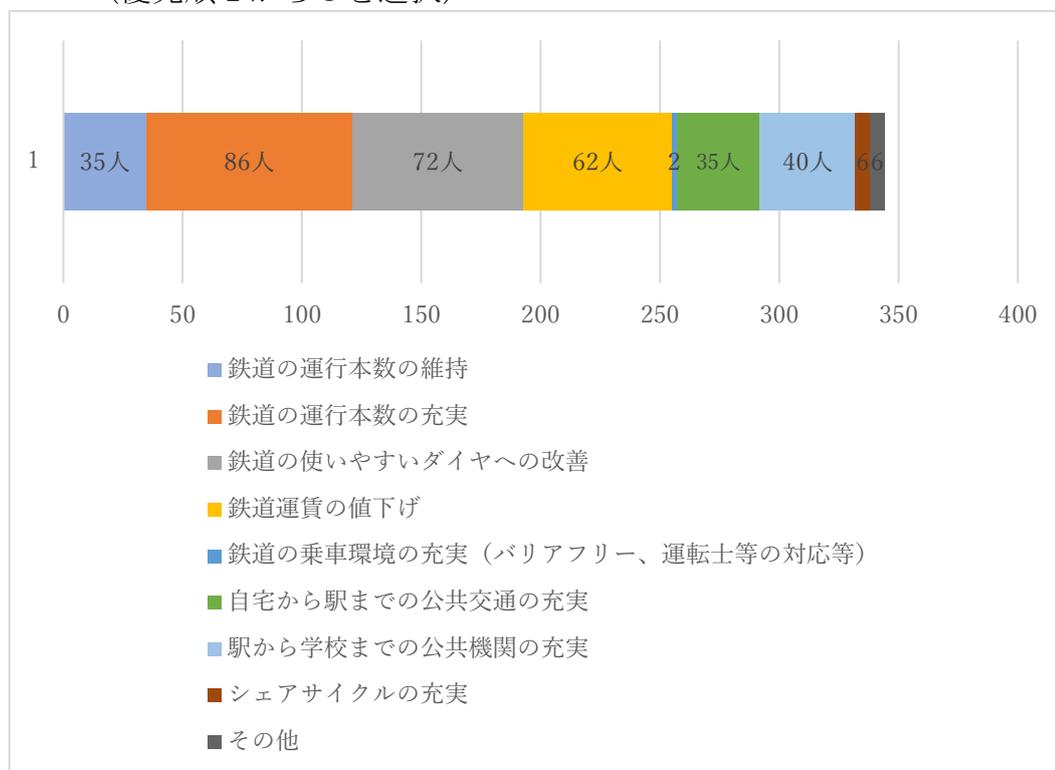
回答者の自家用車のみ利用の満足度については、「どちらともいえない」が34.8%で最も高く、次いで「大変不満」が26.1%となっている。

問18：【問12で、徒歩と回答した方のみ】
どの程度満足していますか。（1つ選択）



回答者の自家用車のみ利用の満足度については、「どちらともいえない」が50.0%で最も高く、次いで「やや不満」が33.3%となっている。

問19：通学がより便利になるために必要とされるものはどれですか。
 (優先順1から3を選択)



回答者の通学がより便利になるために必要とされるものについては、「鉄道の運行本数の充実」が25.0%で最も高く、次いで「鉄道使いやすいダイヤへの改善」が20.9%、「鉄道運賃の値下げ」が18.0%となっており、優先順位も同様の順位であった。

問20：自由記載

- ・特に降雪時、毎日の送迎は大変なので、学校直通のバス等を準備していただけでと助かる。(置賜農業高校生)
- ・学生が通学のために、安く利用できるタクシーやバスなどがあるといい。(置賜農業高校生)
- ・駅及び置農までの通学バスがあるといい。(置賜農業高校生)
- ・川西町から高校に通学するのはこんなに大変なのかとびっくりしています。各高校の近くまでスクールバス又はバスで送ってもらえたらと思います。自転車も2台準備しなければならず費用が掛かります。(米沢東生)
- ・スクールバスの拡充 (米沢中央高生)
- ・川西⇄高畠の直通の公共交通。(高畠高生)

(3) 置賜農業高校に進学した場合の移動手段アンケート

回答者数	26	2	2	0	22	18	0	19	33	39	29	1	回答者数	
回答者数合計	70							121					回答者数合計	61.5%
割合	49.1%	3.8%	3.8%	0.0%	41.5%	34.0%	0.0%	35.8%	62.3%	73.6%	54.7%	1.9%	割合	
質問	問1 置農に進学した場合、想定される通学手段							問2 置農に進学した場合、通学手段について求めることはなにか。 ※優先順位1.2.3 ⇒ 優先順位なしの回答は「0」で記載					質問	
	No.	①鉄道往復	②鉄道片道のみ	③路線バス往復	④路線バス片道	⑤自家用車	⑥自転車	⑦その他	①鉄道ダイヤの充実	②鉄道運賃の値下げ	③通学バスの運行	④羽前小松駅⇔学校間の輸送		⑤その他
1	米沢⇔羽前小松					往復			0	0			1	
2	米沢⇔羽前小松							0	0	0	0		2	
3	米沢⇔羽前小松					0		0	0	0			3	
4	米沢⇔羽前小松								0				4	
5	西米沢⇔羽前小松								0		0		5	
6	西米沢⇔羽前小松							0		0	0		6	
7		米沢⇔羽前小松(帰りのみ)				行きのみ			1	2			7	
8		米沢⇔羽前小松(帰りのみ)				行きのみ		2		1	3		8	
9	西米沢⇔羽前小松								3	1	2		9	
10						往復			3	1	2		10	
11							0				0		11	
12						往復			3	1	2		12	
13	(小国)⇔羽前小松							0					13	
14	白兎⇔羽前小松							1	2	3			14	
15	今泉⇔羽前小松								2	1	3		15	
16	今泉⇔羽前小松					往復			2	1	3		16	
17	今泉⇔羽前小松								3	1	2		17	
18	今泉⇔羽前小松							1	2		3		18	
19			0							2	1		19	
20	(小国)⇔羽前小松					0		0	0	0	0		20	
21						0							21	
22	(小国)⇔羽前小松					0		0	0	0	0		22	
23	米沢⇔羽前小松								0				23	
24						往復			0	0	0		24	
25						往復			0	0	0		25	
26							0			0			26	
27						往復		2	1	3			27	
28			0						3	1	2		28	
29	(株生)⇔羽前小松							3	2	1			29	
30	(榑)⇔羽前小松							0	0				30	
31							0						31	
32	(榑)⇔羽前小松								1	3	2		32	
33						往復	0(冬期自家用車)				0		33	
34							0(冬期徒歩)						34	
35						往復	0(冬期自家用車)			0			35	
36							0(冬期自家用車)			0			36	
37							0	3	2	1			37	
38						0	0						38	
39						0				0			39	
40						0		2	1		3		40	
41						往復	0		1	3	2		41	
42							0(冬期自家用車)	3		1	2		42	
43						往復	0			0	0		43	
44	赤湯⇔羽前小松								1		2		44	
45	高畠⇔羽前小松								3	1	2		45	
46	赤湯⇔羽前小松							0	0	0			46	
47	赤湯⇔羽前小松					0			2	1			47	
48	赤湯⇔羽前小松								1	2	3		48	
49	赤湯⇔羽前小松									0	0		49	
50						往復	0(冬期自家用車)			0	0		50	
51						往復	0		0	0	0		51	
52	鮎貝⇔羽前小松						0(羽前小松⇔学校)			0	0	茶があると助かる	52	
53						往復	0	3	2	1			53	

問1：置農に進学した場合、想定される通学手段（複数回答あり）

回答：鉄道往復 49.1%

自家用車 41.5%

問2：置農に進学した場合、通学手段について求めることはなにか。

回答：通学バスの運行 73.6%

鉄道運賃の値下 62.3%

羽前小松駅⇔学校間の輸送 54.7%

第6節 地域公共交通を取り巻く課題

本町の地理的条件、人口動態及び町民の移動実態などの地域概況と特性や、関連する計画、さらに公共交通の現状を踏まえて考察すると、公共交通を取り巻く課題は、次の通りと整理する。

今後、これらの課題解決に向けた取り組みを進めていく必要がある。

1 公共交通資源の有効活用

広域間や都市拠点間を結ぶ大量輸送機能である鉄道（JR米坂線及びフラワー長井線）については、高校生を中心とした学生の通学の移動手段として重要な役割を果たしており、少子化が進展してもその重要性は変わらないと考えられるため、少子化に適応した対策を講じ、機能を存続させる必要がある。

また、タクシーやデマンド型乗合交通などの個別輸送機能については、買物や通院等の日常生活の移動を支える手段として重要な役割を果たしており、今後の高齢化の進展や生産年齢人口の減少に伴い、さらにその重要性は増すものと考えられるため、社会構造の変化に即した機能の充実を図る必要がある。

2 広域公共交通ネットワークの強化と整備検討

デマンド型乗合交通の町外への運行拡大について、アンケートや電話によるニーズ調査を行ったが、ニーズは低かったため、デマンド型乗合交通の町外への運行拡大ではなく、町内外の既存の公共交通ネットワークを連携させた広域間や都市拠点間の移動について最適化するとともに、高齢化や生産年齢人口の減少など、今後の社会構造の変化を見据えて、置賜管内の市町も含めた最適な広域公共交通ネットワークを整備する必要がある。

3 高齢者の将来的な不安に対応する公共交通環境の構築

タクシーやデマンド型乗合交通までを要しない近距離の移動について、住民同士の乗合移動の需要が高いとともに、高齢化の進展や生産年齢人口の低下を背景とした、移動に付随したサービス拡大の需要も高いことから、社会構造の変化に即した最適な公共交通環境を整備する必要がある。

4 公共交通環境に関する的確な情報発信

人口減少、高齢化の進展や生産年齢人口の減少等、社会構造の変化を的確にとらえ最適化させていく公共交通サービスについて、真にサービスを必要とする住民に対して確実に届く情報発信を行う必要がある。

第4章 計画の基本的な考え方・施策の展開・計画の推進
第1節 基本理念・基本目標・施策

基本理念

必要とする人に行き届いた持続可能な公共交通の実現

基本目標

目標1

公共交通資源を最適化し、持続可能な地域公共交通の実現

人口減少や少子高齢化などの社会構造の変化による住民のニーズに対し、現在の公共交通資源の各種機能を最大限に活かした利便性向上について協議・検討を進める。

併せて新たな公共交通資源の適応の検討を進める。

・施策(1) 公共交通ネットワークの最適化

目標2

地域住民の助け合いによる公共交通利用環境の構築

人口減少や少子高齢化などの社会構造の変化に適応するため、地域住民の助け合いによる移動とそれに付随したサービスについて検討を進める。

・施策(2) 公共交通による住民生活への支援

目標3

共に支えあう公共交通ネットワークの実現

サービス提供者とサービスを受ける側である住民が公共サービスの重要性を理解し、共に支える仕組みづくりを進める。

・施策(3) 地域公共交通に対する住民意識の醸成、関心の向上

目標指標

- (1) JR 米坂線、フラワー長井線の運行本数の維持
- (2) デマンド型乗合交通事業者の維持、福祉タクシー事業者数の維持
- (3) デマンド型乗合交通利用者満足度の向上
- (4) 免許返納した高齢者のみ世帯でデマンド型乗合交通を使用している割合の増加

第2節 計画達成のための目標と施策

目標1 公共交通資源を最適化し、持続可能な地域公共交通の実現

施策(1) 公共交通ネットワークの最適化

① 大量輸送における最適化

- ア 大量輸送の機能の確保のため関係機関と協議（鉄道の運行本数を充実、ダイヤ調整）
- イ 利用者の維持に向けた利用拡大協議会等による事業実施

② 個別輸送における最適化

- ア デマンド型乗合交通利用者の利便性の向上を目的としたニーズ調査を実施
- イ 上記ニーズ調査等を基礎とする個別輸送の機能を確保するための関係機関との協議、調整
- ウ デマンド型乗合交通ドライバー不足を補完するための、公共ライドシェア導入に向けた検討
- エ デマンド型乗合交通の適正な受益者負担と財政負担の整理

③ 広域化における最適化

- ア 既存町内公共交通ネットワークと既存近隣市町公共ネットワークを組み合わせたネットワーク化による住民の利便性向上の検討
- イ 近隣市町と連携した新たな広域公共交通ネットワーク化の検討（県公共交通活性化協議会置賜部会ワーキングチームへの参画）

④ その他

- ア 各種観光基盤と連携した観光振興を支える移動手段の機能確保
- イ 次世代モビリティの研究、検討
- ウ 公共交通に関する各種データの効果的な利活用
- エ 公共交通に係るデジタル技術の活用
- オ デジタル技術やデータの利活用による業務の効率化
- カ 国庫補助金の有効活用による経営・財政基盤の確保
- キ 多様な財源確保による経営・財政基盤の強化

目標2 地域住民の助け合いによる公共交通利用環境の構築

施策(2) 公共交通による住民生活への支援

- ア 住民主体の移動支援（公共ライドシェア等）の仕組みの検討
- イ 輸送プラスαで、住民生活を支援するサービスの検討
（地域住民の助け合いによる乗合移動とそれに付随した買物（※）や通院付き添い支援サービス）※買物サービスは、既存買物代行サービスを補完する範囲内での検討

目標3 共に支えあう公共交通ネットワークの実現

施策(3)地域公共交通に対する住民意識の醸成、関心の向上

① 情報発信

- ア 利用目的別にアクセス方法を周知
- イ 既存公共交通の利用に関する情報発信
- ウ デマンド型乗合交通の周知

② 公共交通機関利用への誘導

- ア 商業事業者と連携した公共交通割引制度などの検討
- イ 免許返納者等の交通弱者への支援の検討

③ その他

- ア 公共交通ネットワークと観光資源等の連携による利用者増加のための情報発信

第3節 計画達成のための目標指標

目標指標	現状値 (R7年度)	目標値 (R8年度)	目標値 (R9年度)	目標値 (R10年度)	目標値 (R11年度)	目標値 (R12年度)
JR 米坂線、 フラワー長井線の運行本数の維持	米坂線 21本 フラワー 16本					
デマンド型乗合交通事業者の維持、 福祉タクシー事業者数の維持	デマンド 3社 福祉タクシー 3社					
デマンド型乗合交通利用者満足度	86.6%	86.9%	87.2%	87.5%	87.8%	88.0%
免許返納した高齢者のみ世帯でデマンド型乗合交通を使用している割合	57.1%	62.1%	67.1%	72.1%	77.1%	80.0%

第4節 計画の推進体制

本計画の推進にあたっては、川西町地域公共交通活性化協議会が中心となって、町民、運行事業者などの関係機関と連携を図り、各機関と一体になって計画を推進する。

本計画で示す各施策については、川西町地域公共交通活性化協議会、運行事業者、国、県、町内の関係機関と協議、調整しながら推進する。

利用促進等については、利用者である町民等、周辺施設の病院、商業施設等と連携を図りながら計画を推進する。

第5節 計画の推進方法

本計画で実施予定の施策について、各施策の効果を判断し、計画実施時期、組み合わせを検討しながら実施する。

第6節 計画の評価及び見直し

川西町地域公共交通計画は、計画の策定 (Plan)、施策の実施 (Do)、施策の進行状況確認・評価 (Check)、見直し・改善 (Action) を繰り返すPDCAサイクルの考え方に基づいて推進する。

◆計画の評価及び見直し方法

Plan (計画の策定)

川西町地域公共交通計画に基づき、川西町地域公共交通活性化協議会が施策の進め方、実施期間等を検討し、計画を策定する。

Do (施策の実施)

目標を達成するために設定した施策を計画に沿って実施する。

Check (施策の進行状況確認・評価)

目標を達成するために設定した施策が計画に沿って実施されているか、目標が達成しているかについて評価を実施する。目標については設定した目標値の達成状況を毎年確認する。

Action (見直し・改善)

事業の実施状況や目標の達成状況、また社会環境の変化等を勘案し、計画の見直しや改善を実施する。

