

山形県地域公共交通計画



山形県地域公共交通活性化協議会

令和8年3月

山形県地域公共交通計画の概要（1/4）

1 計画策定の趣旨等

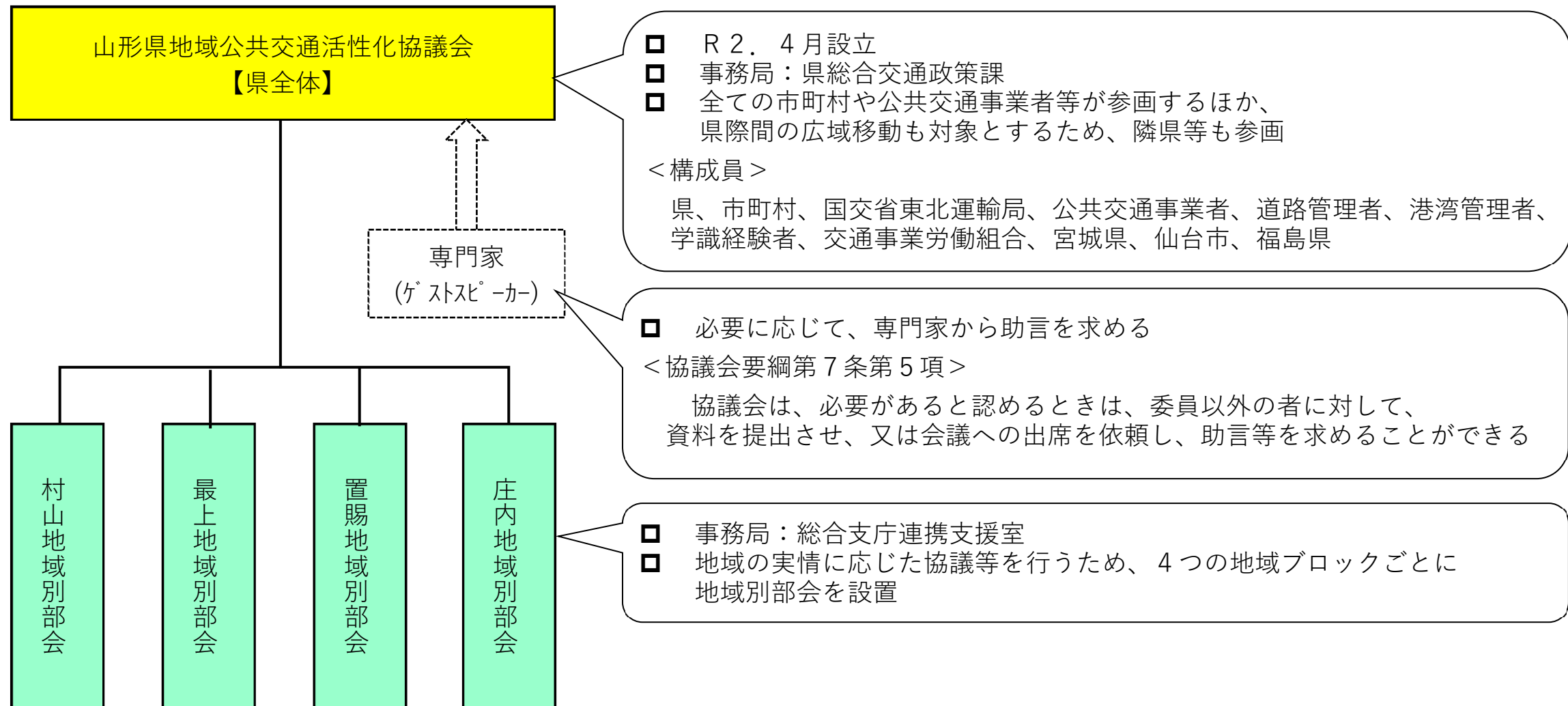
- 県民のウェルビーイング実現に向け、地域公共交通のマスタープランとして「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」や県民、交通事業者、行政などの関係者が果たすべき役割、関係者で共に取り組む施策などをまとめる
- 地域公共交通計画の策定が全ての地方公共団体において**努力義務化**されるとともに、**国庫補助と連動**することとされているため、県+全市町村対象の計画とする
- 計画の実行に当たっては、政府による「交通空白」の解消に向けた**取り組み**とも連動しながら、柔軟に、かつ効果的に展開していく

2 計画の位置づけ

- 本計画は、「**地域公共交通の活性化及び再生に関する法律**」に基づいて策定するものであり、「**第4次山形県総合発展計画**」「**山形県総合交通ビジョン**」を上位計画として位置づける
- また、まちづくり、観光、医療、教育などの県の各種計画及び市町村が策定する地域公共交通計画等を関連計画として位置づけ、連携を図るものとする

■計画の区域	県内全域を対象区域とし、県総合支庁の管轄に合わせた4つの地域ブロックを設定
■計画の期間	令和8年度から令和12年度までの5年間
■計画策定及び実施等に関する協議を行う組織	山形県地域公共交通活性化協議会
■計画で取り扱う交通事業	道路運送法及び鉄道事業法に基づく交通事業（新幹線を除く）を主とする

3 協議会の組織図



山形県地域公共交通計画の概要（2/4）

4 前計画の評価等

前計画の実績・評価・意見等を、以下のプロセスを経て整理

- ・バス事業者、タクシー事業者、鉄道事業者など**交通事業者**との意見交換
- ・**県内全ての市町村**への地域公共交通に関するヒアリング
- ・**地域別部会**（事務局：総合支庁連携支援室）の開催による、現状や課題の協議 など

大目標「移動」全体の利便性向上

- **新型コロナの影響**により不要不急の外出や通勤・通学等の社会経済活動が変化し、令和2年度に利用回数は大きく減少し、回復傾向にあるものの、コロナ禍前の水準までには回復していない
- 道路交通網の整備や自家用車の普及が進むとともに、ドアツードアのニーズ増加に伴う**公共交通離れ**が深刻化
- 利用が伸びない理由の一つに、住民が便利さに気づいていない場合があるため、しっかりとしたPRが重要
- 過度に自家用車に頼らず、地域公共交通への関心が高まるよう**県民の意識改革**も必要

中目標（1）データの集約・共有

- 全体的に**概ね順調**に進んでいる
- 初任者向け研修の実施等により、バス事業者及び市町村におけるG T F S - J P、R Tデータの適切な更新が着実に浸透しており、**山形県地域公共交通情報共有基盤**（やまがた公共交通オープンデータプラットフォーム）により情報発信されている
- バス事業者及び市町村が運営する交通サービスにおいて、**動的なロケーション情報**の取得・公開が始まっている
- **市町村運行バスの実績データ**の整備が効率的に行われておらず、データベース作成の基本的なフォーマットを作成する必要がある
- データが集約・共有されても、交通事業者や市町村、I Tベンダーによる**活用・分析**まで進展していない

中目標（2）移動のシームレス化（移動の円滑化）

- 令和4年5月に県内全域をカバーする形で複数事業者（山交バス、庄内交通）が**地域連携 I C カード「チェリカ」**を導入
- 市営バスにも「チェリカ」が導入されたが、**キャッシュレス決済**のさらなる拡大に向けた対応が必要
- 令和6年3月から、新たに山形県内21駅で**S u i c a**が利用できるようになった
- タクシー事業者による**QRコード決済**の導入が進んでいる
- G T F S - J P データの**デジタルサイネージ**への活用が始まっている
- データを路線編成、ダイヤ改正に**活かしてきれていない**
- 令和6年度に、**交通系 I C カード等データ可視化・分析システム**が完成し、今後のデータ活用が期待される
- 補助金等を活用し、バリアフリー化やコワーキングスペースの整備など、**駅や駅周辺施設**の着実な整備が進んでいる
- 令和6年度に**鉄道の魅力発信ポータルサイト**を作成し、駅からの二次交通対策のため経路検索サイトとの連携を図った

中目標（3）移動の軸となる公共交通事業の維持・強化

＜全体・広域＞

- 交通事業者及び市町村における事業収益は、**新型コロナ**の影響により大きく落ち込み、未だコロナ禍前の水準に回復していない
- **燃料費高騰**に伴う維持管理経費の増大が収益悪化に拍車をかけている
- 事業収益低下等により、交通事業者による幹線路線の**減便**が進んでいる
- 災害により運休している**鉄道の復旧遅れ**により、交通ネットワークが断絶しているため、生活・観光の足が確保されていない
- 災害により鉄道が運休している中で、特に被害を受けている**高校生**を大事にすることで、将来のUターンや、ふるさと意識の醸成につながると考えられる
- 山形鉄道において、県と沿線2市2町連携により、令和6年度から**鉄道事業再構築実施計画（10年間）**に基づいた鉄道施設・設備の更新が進められている
- 民間バスと市町村営バスの路線は重複できないため、**民間バスと市町村営バスとの接続**をいかにうまく組めるかが重要
- 病院帰りに買い物をしたくても移動の足がないとの声が多く、**地域内交通と地域間交通を円滑につなぐ交通網整備**が必要
- ドアツードアの要望が多いことなどを背景に、**デマンド交通**へのシフトが進んでおり、さらに**市町村をまたいだ運行**ができないか検討している市町村が増えている
- 路線バスやデマンド交通は土日運休の場合があるため、**土日の観光客の足**は鉄道やタクシーなどに限られてしまうことがある

＜域内＞

- 前計画にフィーダー系統の事業計画を位置づけ、協議会として国庫補助申請を行った結果、**補助を受けられるフィーダー系統**が大幅に増加した
- ドアツードアのニーズ増加により**乗用タクシーを活用したサービス**を導入する市町村が増えている
- 観光地等において、**日本版ライドシェア**の導入が進みつつある
- 運転手不足対応のため、長井市で**自動運転バス**の実証運行が開始された
- 複数の市町村において、**A I オンデマンド型交通サービス**の導入やスクールバスの活用などの「**交通空白**」解消に向けた新たな対策が講じられている
- **デマンド交通**は、住民限定や事前予約制などにより、観光客が利用できない場合があるため、**観光客の二次交通**として機能しない場合がある
- タクシー会社によっては早めに営業終了してしまうため夜間のタクシーが捕まらない場合があり、また、路線バスのダイヤ設定の都合により通学者等がバスを使って帰宅できない場合があるなど、**夜の移動の足**の確保対策が必要
- 鉄道と市町村営バスとの接続がうまくいっておらず、通学する高校生はバスを利用せずに、**家族の送迎**に頼る傾向がある
- 旅館の宿泊客の中には、**夕食は外で食べたいというニーズ**が一定数あり（特にインバウンド）、移動の足がない場合は要望に応えられず、夜の賑わいを逃してしまう

5 時代の要請

課題を整理するにあたり、前計画の評価や意見に加え、外的要因として、**時代の要請も考慮**

継続的に対応すべき外的要因

- 人口減少、少子高齢化の進行
- 自然災害の激甚化・頻発化
- インクルーシブ社会の実現に向けた取組みの要請
- 環境に対する関心の高まり
- 学校や病院等の統廃合による移動需要の広域化
- D X ・ G X の進展 等

前計画の評価等

課題の整理

- 人手不足の深刻化（特に自動車運転手の有効求人倍率は全職業平均の2倍程度の水準）
- デジタル化の進展に伴うリモート会議・テレワークの定着
- 物価・燃料費の高騰
- インバウンド需要の拡大
- 「交通空白」解消に向けた取組みの加速 等

新たに対応が必要となる外的要因

山形県地域公共交通計画の概要（3/4）

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**
 - ▶ 地域生活の核となる医療・福祉・教育・観光などの分野と連携しながら、交通を中心とした新しい仕組みやサービスを共に創り上げることによって、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の維持・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また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、市町村をまた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**
 - ・多様化する住民等の移動需要に着実に応えるとともに、持続可能な交通ネットワークを維持していくためには、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、運転手の高齢化が進んでいる中で人材確保に向けた対策は急務
- 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・参加意識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利活用していくことが不可欠

施策の方向性（8つの柱）

共通 持続可能性・実現可能性の確保	県全域 地域間交通軸と拠点の充実・保証	(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
	4ブロック 市町村の公共交通軸・拠点との調和	(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
	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 ・自家用車を使えない・使わない人はもちろんのこと、誰もが時間や場所にとらわれず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、まちづくりと連携して地域の実情や移動ニーズに即した交通を構築する
	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
	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
	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
	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、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
	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

山形県地域公共交通計画の概要（4 / 4）

7 関係者で共に取り組む施策 / 数値目標

「施策の方向性（8つの柱）」に基づき、「関係者で共に取り組む施策」について整理するとともに、定量的または定性的に効果測定するための「数値目標」を設定する

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 <small>地域間交通軸と拠点の充実・保証</small>	(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	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	全体目標 ☑ 県内の主な公共交通機関の年間 輸送人員 現況値：38,227千人 → R12年度：45,700千人 <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 現況値：294路線 → R12年度：294路線 <small>※県総合発展計画後期実施計画のKPI</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
4ブロック <small>市町村の公共交通軸・拠点との調和</small>	(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）	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 <small>市町村の取組みに対する支援</small>	(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	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>持続可能性・実現可能性の確保</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	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 作成数 現況値：5団体 → R12年度：18団体
	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	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 現況値：314人 → R12年度：342人
	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	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 現況値：15団体 → R12年度：36団体 <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	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配車システム、キャッシュレス決済等) ④ ユニバーサルデザイン に対応した交通環境の整備	データを利便性向上に活かしているか ☑システム見直し時における「 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 現況値：なし → R12年度：100%
	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	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 バス現況値：29.6億 → R12年度：35億 タクシー現況値：44.3億 → R12年度：60億

1	計画の概要	1
1-1	計画作成の趣旨	1
1-2	計画の位置付け	2
1-3	県の上位計画・関連計画との関係	3
1-4	各市町村の公共交通政策との関係	7
1-5	計画の対象区域	8
1-6	計画の射程	9
1-7	計画の期間	9
2	地域特性の現状(概要)	11
2-1	人口の状況	11
2-2	観光流入の状況	12
2-3	自動車保有台数、免許保有率、免許返納率の状況	13
3	地域公共交通の現状(概要)	17
3-1	路線数の状況	17
3-2	年間輸送人員の状況	18
3-3	移動実態の状況	19
3-4	デジタル技術・データの利用状況	21
4	地域公共交通の課題	23
4-1	時代の要請について	23
4-2	地域公共交通を取り巻く課題	25
5	計画の基本的な方針等	29
5-1	基本的な方針・目指す将来像	29
5-2	施策の方向性（8つの柱）	30
6	関係者で共に取り組む施策・事業	35
7	計画の目標	45
7-1	全体目標	46
7-2	地域別目標	47
7-3	個別目標	55
8	計画の達成状況の評価	59
8-1	評価の考え方	59
8-2	評価を踏まえた対応方針	60
8-3	計画の推進体制	62

※計画本編に掲載した図表等のうち文字が小さく判読が困難なもの及び計画付則・資料編については、下記ウェブサイトより電子データをご確認ください。

山形県地域公共交通活性化協議会のHP

https://www.pref.yamagata.jp/020056/kurashi/kendo/kotsuseisaku/ykotsu_kasseikakyougikai.html

1 計画の概要

1-1 計画作成の趣旨

本県における地域公共交通は、高齢者の買い物・通院や高校生の通学など日常生活の外出手段として、また、観光や交流、地域経済活動を支えるアクセス手段として、市町村内及び市町村間を結ぶ重要な役割を担っている。

一方で、道路交通網整備の進展や郊外部への市街地の拡大などを背景に、自家用車が普及するとともに、地域公共交通離れに伴う利用者の減少が顕著となっている。その結果、地域公共交通事業者の収支悪化による減便や路線廃止など、サービス水準や利便性の低下が進行し、さらなる利用者の減少を招くといった悪循環が生じている。加えて、少子高齢化、人口減少の進行に伴い、地域公共交通を担う運転手不足が深刻化し、持続可能な交通ネットワークの確保が一層困難となっている。

こうした状況を踏まえ、本県では、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）に基づき、令和2年度から努力義務化された地域公共交通計画の作成を推進するべく、同年度に県や県内全市町村、地域公共交通事業者等で構成する「山形県地域公共交通活性化協議会」を設置し、令和3年3月には「山形県地域公共交通計画」（以下「前計画」という。）を取りまとめ、県民や来訪者の「移動」全体の利便性の向上を図るための取組みを進めてきたところである。

今般作成する本計画は、同法の趣旨及び前計画の期間満了に伴う改定として、その成果と課題を踏まえつつ、県や市町村、地域公共交通事業者等が一体となって作成するものである。また、本県における地域公共交通のマスタープランとして、地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿や、県民、地域公共交通事業者、行政などの関係者が果たすべき役割及び共に取り組む施策などを体系的に整理している。

なお、本計画の作成に当たっては、人口減少・高齢化の進展、デジタル技術の活用拡大、脱炭素や持続可能な社会の実現に向けた潮流など、時代の要請を的確に反映するとともに、「基本的な方針」や「目指す将来像」から逆算して必要な施策を導き出すバックキャスト型のアプローチも取り入れており、地域の実情に即しつつ将来を見据えた持続可能な地域公共交通ネットワークの構築を図ることとしている。

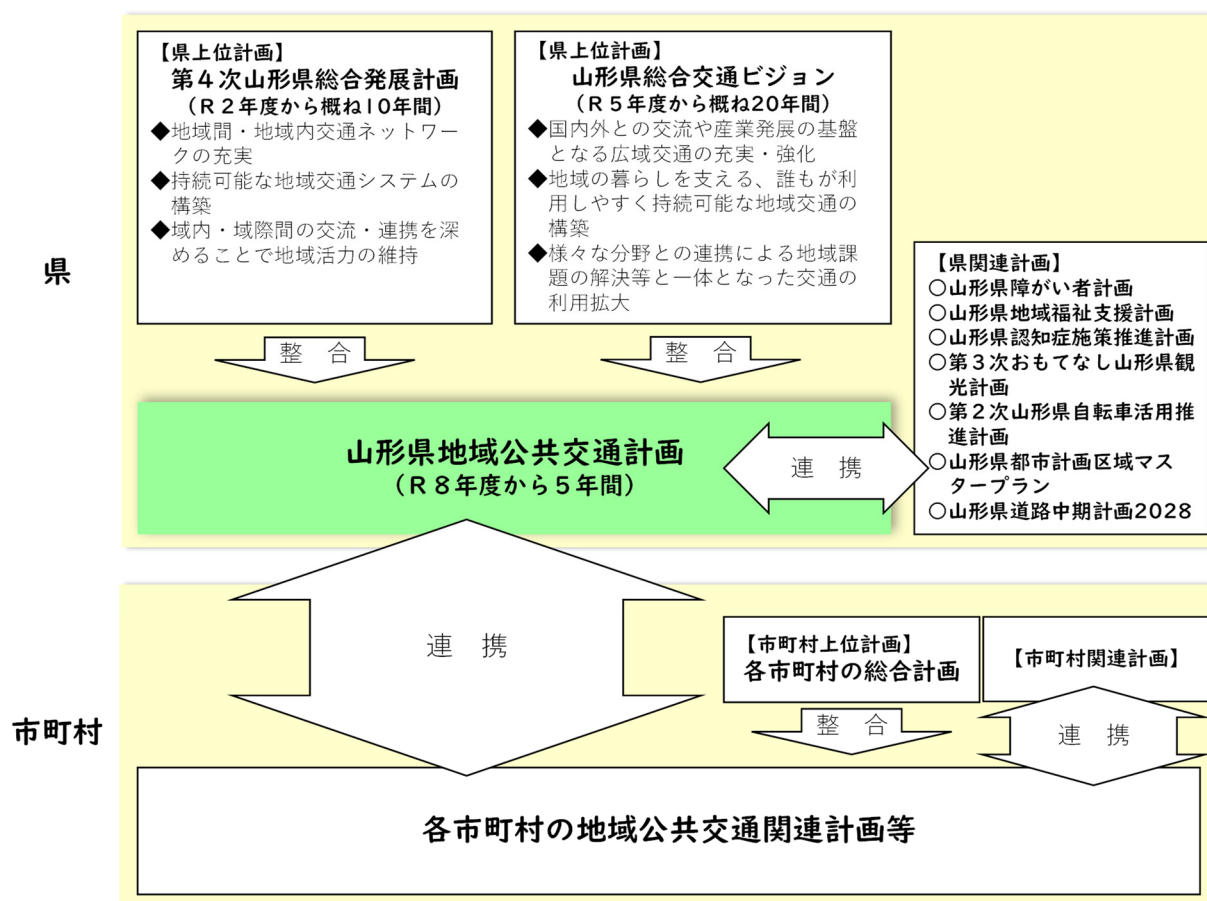
また、本計画の推進に際しては、政府による「交通空白」の解消に向けた取組みとも連動しながら、社会環境の変化に応じて柔軟、かつ、効果的に展開していくことで、県民のウェルビーイングの実現と持続可能な地域社会の形成を目指していくものである。

1-2 計画の位置付け

本計画は、県民と共に県づくりを進めるための指針となる県の最上位計画である「第4次山形県総合発展計画」（令和2年度から概ね10年間）や、交通に関する事業の展望を示す「山形県総合交通ビジョン」（令和5年度から概ね20年間）を上位計画として位置付けるとともに、まちづくり、観光、医療、福祉、教育などに関する県の各種計画との整合を図りながら、県民、交通事業者、行政などの関係者が連携・協働し、持続可能で利便性の高い地域公共交通の実現を図るべく取り組む施策の基本的な考え方を取りまとめるものとする。

また、本計画は、山形県及び県内市町村作成の「地域公共交通計画」として位置付けるとともに、市町村が自ら地域公共交通関連計画等を作成する際の指針となる望ましい方向性を示し、相互に連携を図るものとする。

▼本計画の位置付け



1-3 県の上位計画・関連計画との関係

本計画は、本県の新幹線・航空路・海運を除く旅客交通の基本的な計画となるため、本計画内の記述及びその他の県計画との関係において何らかの齟齬が発生した場合、以下のとおりの優先順位となる。

- 1st ▶ 上位計画である「第4次山形県総合発展計画」及び「山形県総合交通ビジョン」の記述
- 2nd ▶ 本計画の各圏域に共通する記述
- 3rd ▶ 本計画の「県全域」の記述
- 4th ▶ 本計画の「4ブロック」の記述
- 5th ▶ 本計画の「市町村」の記述
- 6th ▶ 他の県計画の交通関連の記述

(1) 第4次山形県総合発展計画

「第4次山形県総合発展計画」（令和2年度から概ね10年間）では、県づくりの5つの「政策の柱」のうち、「政策の柱3 高い付加価値を創出する産業経済の振興・活性化」の「(政策3) 国内外からの観光・交流の拡大による地域経済の活性化」に係る政策展開の考え方において、地域の関係者が一丸となり、国内外の旅行者のニーズを踏まえ、地域資源の魅力を十分に引き出し、テーマ性やストーリー性を持った特色ある魅力的なツーリズムの推進や、二次交通や外国人に配慮した受入体制の充実、ICT活用による戦略的・効果的な情報発信等の取組みを展開することで、「観光立県山形」の確立を目指していくこととしている。また、「政策の柱5 未来に向けた発展基盤となる県土の整備・活用」の「(政策2) 国内外の活力を呼び込む多層で重層的な交通ネットワークの形成」に係る政策展開の考え方において、県内の生活圈間や主要都市間、近隣県間を結び、地域間交流の拡大や産業・観光の振興、安全・安心の確保につながる地域間・地域内の交通ネットワークを充実するとともに、通勤・通学、買い物、通院など日常生活を支える、地域の実情に応じた、持続可能な地域交通システムを構築することとしている。

また、将来的な方向性を骨太に示す「県土のグランドデザイン」では、都市と中山間地域（農山漁村）からなる圏域において、域内及び域際間での相互の補完、交流・連携の関係を深め、人口減少のもとでも、生活サービスや都市的機能を確保し、地域の活力を維持していく方向性を示している。

さらに、県内4地域（村山・最上・置賜・庄内）が目指す姿や主な取組みの方向性について示す「各地域の発展方向」では、各地域の発展に向けた主な取組みを示している。

基本目標

人と自然がいきいきと調和し、真の豊かさと幸せを実感できる山形

【県づくりの5つの「政策の柱」】

- 基本目標の実現等のため、「①次代を担い地域を支える人材の育成・確保」「②競争力のある力強い農林水産業の振興・活性化」「③高い付加価値を創出する産業経済の振興・活性化」「④県民が安全・安心を実感し、総活躍できる社会づくり」「⑤未来に向けた発展基盤となる県土の整備・活用」の5つの「政策の柱」が設定されている。
- 「③高い付加価値を創出する産業経済の振興・活性化」において、以下の記述がある。
 - ・MaaS等を含め、ICTを活用した利便性の高い交通サービスの導入など、交通事業者や旅行業者、宿泊業者等との連携により二次交通を充実していく。
 - ・多言語案内表記の設置やキャッシュレス決済環境の整備、災害時の多言語での情報提供など、観光施設や宿泊施設、公共交通機関等における訪日外国人旅行者の受入体制を充実する。
 - ・県内の2つの空港や仙台空港等の近隣県の空港、鉄道、高速道路（高速バス）等の活用による、県内外の多様な観光資源をつなぐ広域観光周遊ルートを形成するとともに、シームレスに移動できるよう交通ネットワークの利便性を向上する。
- 「⑤未来に向けた発展基盤となる県土の整備・活用」において、以下の記述がある。
 - ・国際チャーター便の誘致拡大や将来的な国際定期便の就航に向け、滑走路延長をはじめ、空港の機能強化を検討する。
 - ・羽田空港や成田空港等、三大都市圏の空港との乗り継ぎ利便性を強化するとともに、近隣県の国際空港との二次交通の整備などにより、空港間の連携を促進する。
 - ・周遊観光など広域的な移動を支える、空港や駅を起点とした二次交通を充実する。
 - ・コンテナ貨物やバイオマス発電燃料等の取扱貨物量の拡大、外航クルーズ船の寄港増加に向け、酒田港の機能強化を推進する。
 - ・羽田便をはじめ三大都市圏との航空ネットワークを維持・拡充するとともに、増便や機材大型化、利便性の高いダイヤの確保等に向けた利用拡大を推進する。
 - ・新たな国土発展や国全体のリダンダンシー機能の強化にもつながる、奥羽・羽越新幹線の整備実現に向けて、関係機関との連携による機運醸成や要望活動等の取組みを推進する。
 - ・山形新幹線の運休・遅延の約4割を占め、奥羽新幹線の早期実現の足掛かりとなる、福島～米沢間トンネルの早期事業化に向けて、関係機関との連携による取組みを推進する。
 - ・物流や観光、企業進出の基盤となる高速道路等の整備及び機能強化を促進する。
 - ・地域間の幹線となる路線バスや高速バス等のネットワーク拡充、鉄道の利便性向上等を促進し、道路とともに重層的な交通ネットワークを確保する。
 - ・地域の多様な移動資源の活用、新たな技術やモビリティサービスの導入、バリアフリー化や多言語化等を促進し、多様なニーズに応え、住民も来訪者も使いやすい地域交通を維持確保する。
 - ・地域内の円滑な移動に向けて、鉄道・バス・タクシー・自家用有償旅客運送等の交通モード間の相互連携・補完を促進する。
 - ・多頻度小口輸送の進展等に対応した、地域における物流の効率化を推進する。
 - ・市町村の取組みへの支援や土地利用規制の適切な運用のもと、地域公共交通の再編とも連動した居住機能と都市機能の集積を進め、市街地の拠点性と利便性を高めていく。

【県土のグランドデザイン】

- ・「生活圏」の形成にあたり、圏域内での移動の利便性を向上させるため、道路、バス、鉄道等の地域公共交通ネットワークの充実を進めていく。
- ・また、高齢者・障がい者・中高生等の交通弱者への対応として、地域交通事業者やNPO等と連携し、コミュニティバス、デマンド交通など多様な移動手段を確保するとともに、自動運転やMaaSといった新たなモビリティサービスの導入にも積極的に対応していく。

▼各地域の発展方向（「第4次山形県総合発展計画」より）

村山地域の発展方向

- 教育・研究、文化・スポーツ、医療などの機能集積の強みを活かし、県内外から人材が集まり、人々が多様多彩に活躍している。
- ものづくり産業と大学や試験研究機関等との連携により、新たな産業のイノベーションが生まれるとともに、農業など地域の強みを活かした産業群の形成が進展している。
- 中核市である山形市を中心とした「連携中枢都市圏」の形成により、東南村山、西村山、北村山の3つの地域の連携のもとで、産業・観光の振興や生活利便性の確保など、それぞれの強みを活かした取組みが進んでいる。

最上地域の発展方向

- 住まう地域に誰もが愛着と誇りを持ち、四季を通していきいきと暮らせる地域社会が形成されている。
- 先人が守り伝えてきた豊かな自然をベースに、高い実践力と豊かな創造力に裏付けられた農林業を起点として、地域に新たな価値と活力が創出されている。
- 東北中央自動車道と新庄酒田道路・石巻新庄道路の十字連携軸の整備・機能強化が進み、東西と南北の交通の結節点となる地の利を活かした広域的な人やモノの交流が拡大している。

置賜地域の発展方向

- 地域の技術力を結集したイノベーションにより新たな価値が創出され、ブランド力を活かして産業の収益力が向上している。
- 「人生100年時代」の到来に向け、多様な主体と連携した健康づくり活動拠点の形成が進み、誰もがいきいきと活躍できる地域づくりの取組みが進展している。
- 宮城・福島両県や関東・首都圏との近接性を活かした「県南ゲートウェイ」としての発展基盤の確立に向け、交通アクセスの強化が進展している。

庄内地域の発展方向

- 誰もが安心して暮らすことができ、誰もがいきいきと活躍できる地域コミュニティが形成されている。
- ものづくりから農業に至るまで、全ての産業分野にわたるイノベーションにより、地域経済が持続的に発展している。
- 先人が育んできた精神文化や食文化、豊かな自然環境などの強みを活かし、空と海の2つのゲートウェイを起点として「人」と「モノ」の交流がグローバルな規模で展開されている。

(2) 山形県総合交通ビジョン

交通を取り巻く環境が大きく変化する中であって、本県の暮らしや産業経済を支える公共交通や空港・港湾・鉄道・道路などの交通インフラについて、その現状や動向・課題を分析した上で、本県が目指す交通の将来像や、その実現に向けた県としての施策展開の方向性を明らかにするため、「山形県総合交通ビジョン」（令和5年度から概ね20年間）を作成した。本ビジョンを県民、市町村、交通事業者等と共有することにより、連携して本県が目指す交通の将来像の実現に取り組んでいく。

本ビジョンの作成に当たっては、県づくりの指針である「第4次山形県総合発展計画」をはじめとする、交通に関連する各種計画等において示された方針や取組み等を反映したものである。

本ビジョンでは、本県が目指す交通の将来像を、「国内外との交流や産業発展の基盤となる広域交通の充実・強化」、「地域の暮らしを支える、誰もが利用しやすく持続可能な地域交通の構築」及び「様々な分野との連携による地域課題の解決等と一体となった交通の利用拡大」とし、当該将来像の実現に向けた県としての取組みの方向性及び施策を示している。

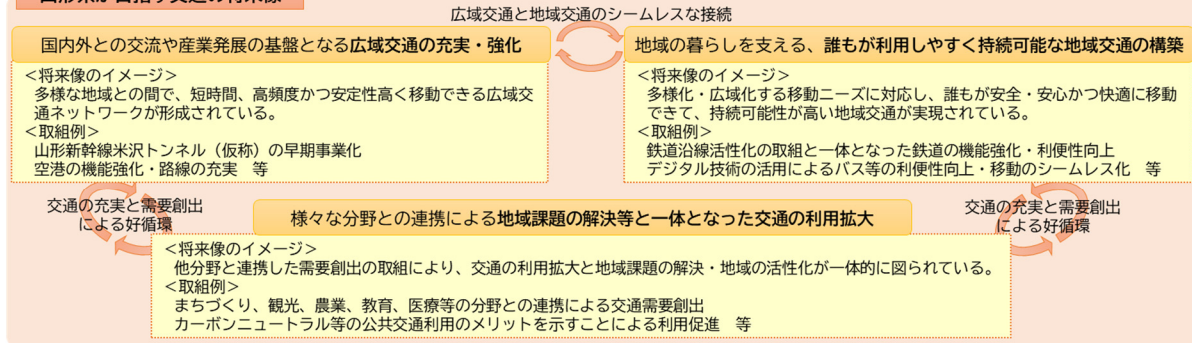
▼山形県総合交通ビジョンの概要

山形県の交通政策 ～山形県総合交通ビジョン～

- ・公共交通は、産業・地域の活性化、県民の幸福度向上、持続可能な地域社会の構築等を実現するための基盤となる社会インフラ
- ・人口減少・少子高齢化や新型コロナの影響など、交通を取り巻く環境が変化していることを踏まえ、公共交通や交通インフラについて、現状や動向・課題を分析した上で、山形県が目指す交通の将来像や、その実現に向けた施策展開の方向性を示すため、「山形県総合交通ビジョン」を策定
- ・広域交通と地域交通双方の充実を図るとともに、交通の利用拡大にも取り組むことにより、機能強化と需要創出の好循環を生み出していくことを将来像として明示

山形県総合交通ビジョン（令和5年11月10日公表）

山形県が目指す交通の将来像



交通の充実によって実現する山形県の将来像

産業・地域の活性化

一人ひとりの希望の実現、幸せの実感

持続可能な地域社会

安全・安心な暮らし

環境との調和

1-4 各市町村の公共交通政策との関係

本計画は、県と市町村が連携する計画として、県全体及び県内の市町村間をまたぐ移動についての計画であるとともに、「移動」全体の利便性を向上させるためには、これらの移動と市町村域内の移動とがスムーズにつながることで初めて実現するものであること、また、県内の「移動」に関する「様々なデータが集まり、様々な関係者の取組みを一覧できる」ための計画であるという趣旨に基づき、市町村内で完結する移動の現状や取組みについても記載するものである。

こういった本計画の射程の広域性に鑑み、本計画は市町村計画の上位計画となることが適当と考えられるため、以下の各計画については、それぞれの作成市町村の同意を得て、本計画を上位計画として位置付けることとする。

ただし、個別の市町村に係る交通関連計画の記載と本計画の記載とに齟齬がある場合には、地域の実状を踏まえた市町村の交通関連計画の記載が優先される。

▼本計画を上位計画として整合を図ることとした市町村の交通関連計画の一覧（令和7年4月時点）

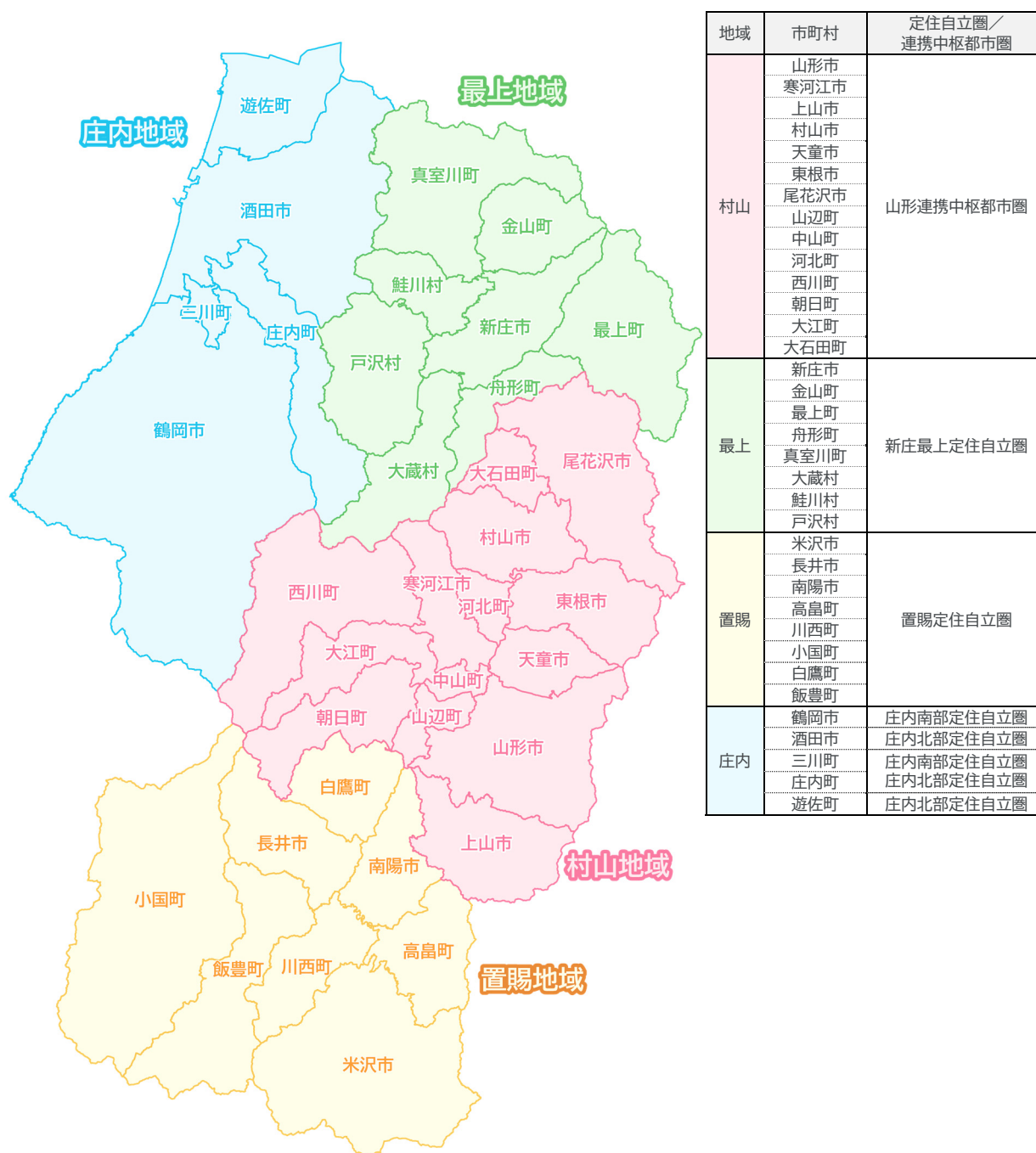
分類	県内市町村
総合計画	新庄市、南陽市、真室川町、高島町
地域公共交通計画	山形市、米沢市、鶴岡市、酒田市、西川町
都市計画マスタープラン (市町村の都市計画に関する基本的な方針)	山形市、米沢市、新庄市、寒河江市、村山市、天童市、南陽市、河北町、真室川町、高島町、白鷹町、遊佐町
立地適正化計画	山形市、米沢市、新庄市、長井市、天童市、南陽市、川西町、白鷹町
その他	山形市地域公共交通利便増進実施計画 新庄市地域公共交通基本方針 新庄市国土利用計画 第2期長井市観光振興計画 第2期長井市中心市街地活性化基本計画 真室川町過疎地域持続的発展計画 第3期たかはた未来創生総合戦略 第5次高島町地域福祉計画 第4期高島町障がい者プラン

1-5 計画の対象区域

本計画の対象区域は、山形県全域とする。ただし、県境を原則的な区域界としつつ、一部、隣接県へつながる交通サービスについては計画に含むこととする。

また、総合支庁の管轄に合わせた4ブロック（村山・最上・置賜・庄内）を対象として地域ブロックを設定する。

▼計画対象区域



1-6 計画の射程

道路運送法（昭和 26 年法律第 183 号）及び鉄道事業法（昭和 61 年法律第 92 号）に基づく交通事業を主とするが、交通事業を補完する形で人々の移動手段を担う様々な運送サービスについても、可能な限り対象に含むものとする。

- (1) 路線バス
- (2) コミュニティバスやデマンド交通等の公営交通
- (3) 高速バス・都市間バス
- (4) タクシー、日本版ライドシェア
- (5) 空港、港湾（空港アクセスバスなど主として二次交通）
- (6) 鉄道（新幹線ダイヤとの接続も重視しつつ、在来線・地方鉄道を主とする）
- (7) 交通サービス以外の旅客運送（福祉移動サービス、施設送迎バス等）
- (8) 旅客運送以外の移動サービス（レンタカー、運転代行等）

1-7 計画の期間

令和 8 年度から令和 12 年度までの 5 年間を計画期間とする。

なお、目標の達成状況を毎年度確認することとし、目標達成のための施策・事業についても適宜見直した上で、その状況に応じて延長することも可能とする。

2 地域特性の現状(概要)

2-1 人口の状況

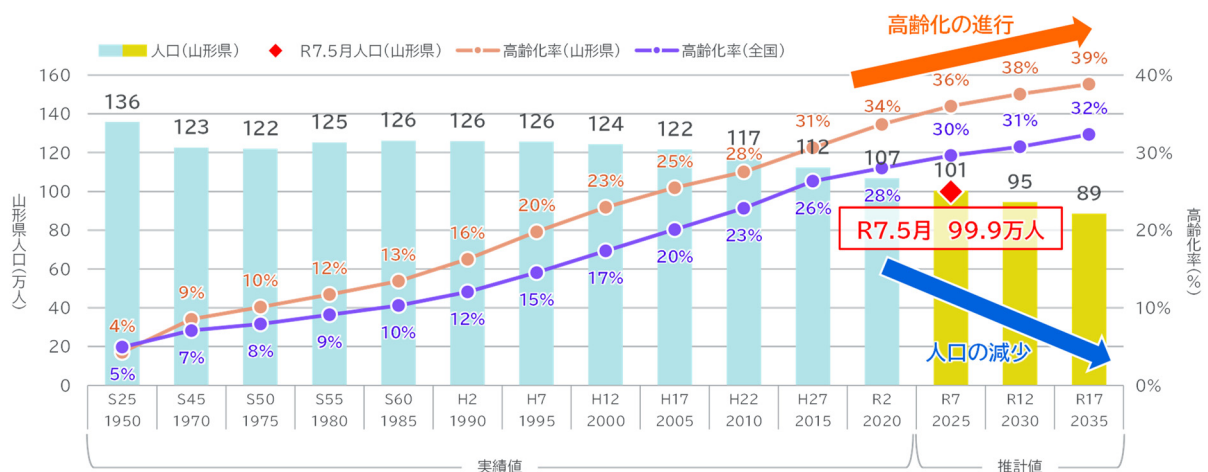
本県の人口は、前計画を作成した令和2年において約107万人であったところ、年々減少が進んでおり、令和7年5月1日時点の人口推計で1920年以来初めて100万人を下回ることとなった。一方で、高齢化率については、令和2年において34%であったところ、年々増加傾向にある。これらの傾向は、全国平均や東北平均と比較しても進行の度合いが早いものとなっている。

県内の4地域の状況として、平成12年の人口を1.00とし、令和2年の状況を分析すると、最上地域(0.74)、置賜地域(0.82)及び庄内地域(0.82)の人口減少の進行度合いが県平均(0.86)よりも早く、また、高齢化率の地域別の変化状況については、令和2年において、最上地域(36.8%)及び庄内地域(36.0%)は進行度合いも早い。(詳細は、資料編P2参照)

市町村ごとに、平成12年から令和2年までの20年間の人口増減率で検証した場合、県内の平均値は0.79であり、うち人口が増加しているのは東根市(1.06)のみとなっている。一方で、最も人口が減少しているのは戸沢村(0.65)となっている。また、高齢化率の県内の平均値は33.7%であり、最も高齢化率が高いのは西川町(45.6%)、最も低いのは東根市(28.2%)となっている。(詳細は、資料編P3参照)

地域公共交通の視点では、高齢に伴う身体的な状況の変化等に留意した移動ニーズの多様化への対応や、移動サービスの利便性向上がより求められることになる。

▼山形県の人口推移と将来推計



出典：[実績値] 国勢調査

[推計値] 国立社会保障・人口問題研究所 日本の地域別将来推計人口(令和5年推計)

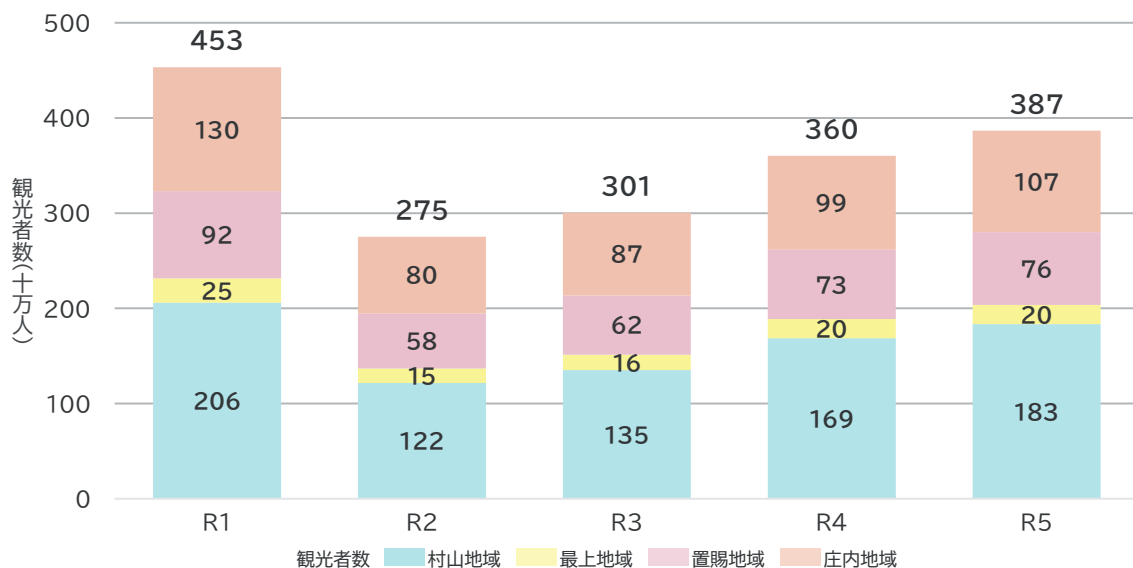
2-2 観光流入の状況

本県の観光者数は、コロナ禍に大きく落ち込んだものの、回復基調にある。また、インバウンド需要については、アジア圏を中心とした来訪者が多い状況になっている。(詳細は、資料編 P10～P15 参照)

昨今は、観光客の安全確保や快適な観光地づくりの視点でマイカー規制などオーバーツーリズム対策を講じる自治体も現れている。

こうした状況を踏まえ、県内の観光地においては、来訪者に快適な移動手段を提供し、再度訪れたいような環境を整える必要がある。そのため、空港、駅、駐車場から観光地までの輸送手段として、市町村と交通事業者とが一体となり、地域住民の生活の足をしっかりと確保しながら、地域公共交通の再編の検討・実施が求められることになる。

▼全県・各地区観光者数の推移



出典：山形県観光者数調査



2-3 自動車保有台数、免許保有率、免許返納率の状況

本県の自動車保有台数（一人当たり 0.89 台、一世帯当たり 2.16 台）は、いずれも全国平均（一人当たり 0.66 台、一世帯当たり 1.36 台）及び東北平均（一人当たり 0.83 台、一世帯当たり 1.83 台）を上回っている。

▼自動車保有台数（R6.3 末時点）

自治体名		自動車保有台数 (台)	人口 (人)	一人当たり保有台数 (台)	世帯数 (世帯)	一世帯当たり保有台数 (台)
村山地域	山形市	194,842	238,293	0.82	105,929	1.84
	寒河江市	36,565	39,745	0.92	14,661	2.49
	上山市	24,311	28,084	0.87	11,236	2.16
	村山市	21,517	21,742	0.99	7,948	2.71
	天童市	55,723	60,627	0.92	23,052	2.42
	東根市	40,890	47,830	0.85	18,705	2.19
	尾花沢市	14,374	13,996	1.03	5,210	2.76
	山辺町	10,993	13,570	0.81	4,867	2.26
	中山町	9,501	10,590	0.90	3,759	2.53
	河北町	15,572	17,000	0.92	6,371	2.44
	西川町	4,517	4,655	0.97	1,803	2.51
	朝日町	5,768	5,999	0.96	2,316	2.49
	大江町	6,715	7,284	0.92	2,808	2.39
	大石田町	6,061	6,124	0.99	2,234	2.71
小計	447,349	515,539	0.87	210,899	2.12	
最上地域	新庄市	30,111	32,860	0.92	13,861	2.17
	金山町	4,659	4,848	0.96	1,739	2.68
	最上町	7,131	7,607	0.94	2,778	2.57
	舟形町	4,518	4,771	0.95	1,827	2.47
	真室川町	6,370	6,651	0.96	2,542	2.51
	大蔵村	2,939	2,830	1.04	1,020	2.88
	鮭川村	3,947	3,767	1.05	1,317	3.00
	戸沢村	3,859	3,998	0.97	1,556	2.48
小計	63,534	67,332	0.94	26,640	2.38	
置賜地域	米沢市	65,158	75,838	0.86	33,607	1.94
	長井市	23,607	24,851	0.95	10,067	2.34
	南陽市	26,259	29,465	0.89	11,519	2.28
	高畠町	20,384	21,681	0.94	7,802	2.61
	川西町	13,345	13,698	0.97	4,973	2.68
	小国町	6,069	6,737	0.90	2,965	2.05
	白鷹町	12,044	12,507	0.96	4,696	2.56
	飯豊町	6,497	6,398	1.02	2,302	2.82
小計	173,363	191,175	0.91	77,931	2.22	
庄内地域	鶴岡市	102,759	118,692	0.87	49,513	2.08
	酒田市	87,660	95,789	0.92	42,587	2.06
	三川町	7,144	7,062	1.01	2,486	2.87
	庄内町	18,201	19,453	0.94	7,094	2.57
	遊佐町	12,055	12,467	0.97	4,968	2.43
小計	227,819	253,463	0.90	106,648	2.14	
山形県計		912,065	1,027,509	0.89	422,118	2.16
東北		6,977,462	8,367,664	0.83	3,818,369	1.83
全国		82,568,673	124,885,175	0.66	60,779,141	1.36

出典：[自動車保有数・山形県、東北] 市町村別保有車両数（国土交通省 東北運輸局）

[自動車保有数・全国] 自動車保有数車両数（国土交通省）

[人口・世帯数] 住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数（R6.1 現在）

本県の免許保有率等（一人当たり 71%、一世帯当たり 1.74 人）は、いずれも全国平均（一人当たり 65%、一世帯当たり 1.34 人）を上回っている。

▼免許保有者数（R6.3 末時点）

自治体名		免許保有者数 (人)	人口 (人)	一人当たり 免許保有率	世帯数 (世帯)	一世帯当たり 免許保有数
村山地域	山形市	168,636	238,293	71%	105,929	1.59
	寒河江市	28,725	39,745	72%	14,661	1.96
	上山市	19,868	28,084	71%	11,236	1.77
	村山市	15,934	21,742	73%	7,948	2.00
	天童市	43,848	60,627	72%	23,052	1.90
	東根市	34,671	47,830	72%	18,705	1.85
	尾花沢市	9,994	13,996	71%	5,210	1.92
	山辺町	9,839	13,570	73%	4,867	2.02
	中山町	7,778	10,590	73%	3,759	2.07
	河北町	12,390	17,000	73%	6,371	1.94
	西川町	3,328	4,655	71%	1,803	1.85
	朝日町	4,217	5,999	70%	2,316	1.82
	大江町	5,128	7,284	70%	2,808	1.83
	大石田町	4,439	6,124	72%	2,234	1.99
	小計	368,795	515,539	72%	210,899	1.75
最上地域	新庄市	23,040	32,860	70%	13,861	1.66
	金山町	3,427	4,848	71%	1,739	1.97
	最上町	5,256	7,607	69%	2,778	1.89
	舟形町	3,301	4,771	69%	1,827	1.81
	真室川町	4,695	6,651	71%	2,542	1.85
	大蔵村	1,972	2,830	70%	1,020	1.93
	鮭川村	2,658	3,767	71%	1,317	2.02
	戸沢村	2,730	3,998	68%	1,556	1.75
小計	47,079	67,332	70%	26,640	1.77	
置賜地域	米沢市	53,367	75,838	70%	33,607	1.59
	長井市	17,627	24,851	71%	10,067	1.75
	南陽市	21,138	29,465	72%	11,519	1.84
	高畠町	15,815	21,681	73%	7,802	2.03
	川西町	9,783	13,698	71%	4,973	1.97
	小国町	4,617	6,737	69%	2,965	1.56
	白鷹町	9,140	12,507	73%	4,696	1.95
	飯豊町	4,615	6,398	72%	2,302	2.00
	小計	136,102	191,175	71%	77,931	1.75
庄内地域	鶴岡市	84,056	118,692	71%	49,513	1.70
	酒田市	68,907	95,789	72%	42,587	1.62
	三川町	5,158	7,062	73%	2,486	2.07
	庄内町	14,213	19,453	73%	7,094	2.00
	遊佐町	9,015	12,467	72%	4,968	1.81
	小計	181,349	253,463	72%	106,648	1.70
山形県計		733,325	1,027,509	71%	422,118	1.74
東北		6,798,722	8,367,664	81%	3,818,369	1.78
全国		81,742,303	124,885,175	65%	60,779,141	1.34

出典：[免許保有者数・山形県] 山形県の運転免許保有状況（山形県警察本部交通部運転免許課）

[免許保有者数・東北、全国] 運転免許統計（警察庁交通局運転免許課）

[人口・世帯数] 住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数（R6.1 現在）

2 地域特性の現状(概要)

本県の免許返納率（一人当たり 0.47%、一世帯当たり 1.14%）は、いずれも全国平均（一人当たり 0.34%、一世帯当たり 0.70%）及び東北平均（一人当たり 0.35%、一世帯当たり 0.77%）を上回っている。

▼免許返納者数（R6.3 末時点）

自治体名		免許返納者数 (人)・・・A	人口 (人)	一人当たり 返納率	世帯数 (世帯)	一世帯当たり 返納率	免許保有者数 (人)・・・B	A/(A+B)
村山地域	山形市	1,064	238,293	0.45%	105,929	1.00%	168,636	0.63%
	寒河江市	168	39,745	0.42%	14,661	1.15%	28,725	0.58%
	上山市	163	28,084	0.58%	11,236	1.45%	19,868	0.81%
	村山市	141	21,742	0.65%	7,948	1.77%	15,934	0.88%
	天童市	281	60,627	0.46%	23,052	1.22%	43,848	0.64%
	東根市	195	47,830	0.41%	18,705	1.04%	34,671	0.56%
	尾花沢市	83	13,996	0.59%	5,210	1.59%	9,994	0.82%
	山辺町	37	13,570	0.27%	4,867	0.76%	9,839	0.37%
	中山町	69	10,590	0.65%	3,759	1.84%	7,778	0.88%
	河北町	73	17,000	0.43%	6,371	1.15%	12,390	0.59%
	西川町	21	4,655	0.45%	1,803	1.16%	3,328	0.63%
	朝日町	36	5,999	0.60%	2,316	1.55%	4,217	0.85%
	大江町	35	7,284	0.48%	2,808	1.25%	5,128	0.68%
	大石田町	34	6,124	0.56%	2,234	1.52%	4,439	0.76%
小計	2,400	515,539	0.47%	210,899	1.14%	368,795	0.65%	
最上地域	新庄市	139	32,860	0.42%	13,861	1.00%	23,040	0.60%
	金山町	14	4,848	0.29%	1,739	0.81%	3,427	0.41%
	最上町	28	7,607	0.37%	2,778	1.01%	5,256	0.53%
	舟形町	6	4,771	0.13%	1,827	0.33%	3,301	0.18%
	真室川町	29	6,651	0.44%	2,542	1.14%	4,695	0.61%
	大蔵村	20	2,830	0.71%	1,020	1.96%	1,972	1.00%
	鮭川村	13	3,767	0.35%	1,317	0.99%	2,658	0.49%
	戸沢村	17	3,998	0.43%	1,556	1.09%	2,730	0.62%
	小計	266	67,332	0.40%	26,640	1.00%	47,079	0.56%
置賜地域	米沢市	326	75,838	0.43%	33,607	0.97%	53,367	0.61%
	長井市	113	24,851	0.45%	10,067	1.12%	17,627	0.64%
	南陽市	160	29,465	0.54%	11,519	1.39%	21,138	0.75%
	高畠町	57	21,681	0.26%	7,802	0.73%	15,815	0.36%
	川西町	65	13,698	0.47%	4,973	1.31%	9,783	0.66%
	小国町	32	6,737	0.47%	2,965	1.08%	4,617	0.69%
	白鷹町	55	12,507	0.44%	4,696	1.17%	9,140	0.60%
	飯豊町	27	6,398	0.42%	2,302	1.17%	4,615	0.58%
	小計	835	191,175	0.44%	77,931	1.07%	136,102	0.61%
庄内地域	鶴岡市	531	118,692	0.45%	49,513	1.07%	84,056	0.63%
	酒田市	540	95,789	0.56%	42,587	1.27%	68,907	0.78%
	三川町	27	7,062	0.38%	2,486	1.09%	5,158	0.52%
	庄内町	145	19,453	0.75%	7,094	2.04%	14,213	1.01%
	遊佐町	67	12,467	0.54%	4,968	1.35%	9,015	0.74%
	小計	1,310	253,463	0.52%	106,648	1.23%	181,349	0.72%
山形県計	4,811	1,027,509	0.47%	422,118	1.14%	733,325	0.65%	
東北	29,254	8,367,664	0.35%	3,818,369	0.77%	5,763,414	0.51%	
全国	427,914	124,885,175	0.34%	60,779,141	0.70%	81,742,303	0.52%	

出典：[免許返納者数・山形県] 山形県の運転免許返納状況（山形県警察本部交通部運転免許課）

[人口・世帯数] 住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数（R6.1 現在）

3 地域公共交通の現状(概要)

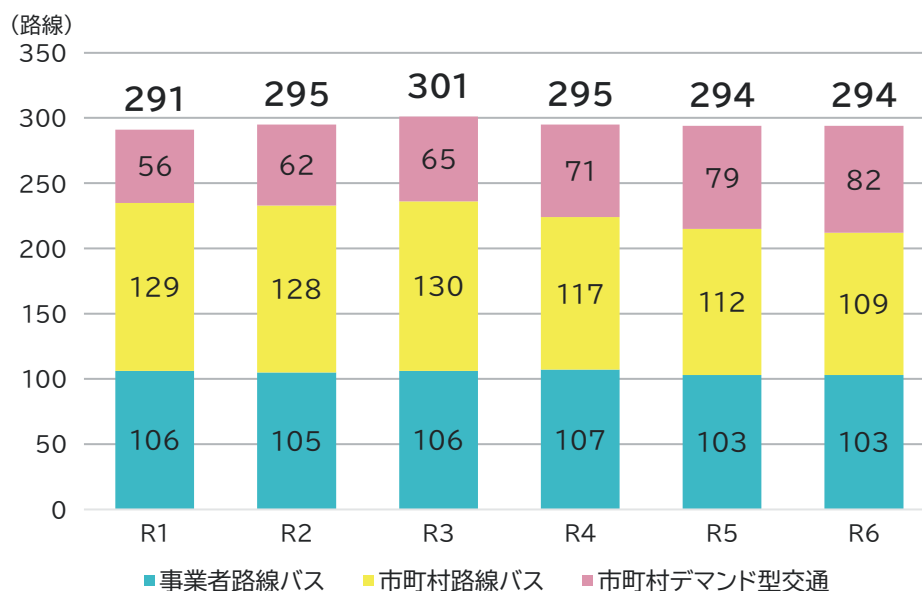
3-1 路線数の状況

県内地域公共交通の路線数（路線バス及びデマンド型交通の路線数）については、令和6年度は、294 路線となっている。路線数全体で見た場合、コロナ禍前の令和元年度は、291 路線であることから、数としては微増しているものの、運行形態を分析すると、定時定路線型交通が減少する代わりにデマンド型交通が増加している傾向がある。この背景には、移動ニーズが多様化してきていることがあげられる。

▼路線数の状況

	R1	R2	R3	R4	R5	R6
事業者路線バス	106	105	106	107	103	103
市町村路線バス	129	128	130	117	112	109
市町村デマンド型交通	56	62	65	71	79	82
計	291	295	301	295	294	294

出典：市町村・路線バス事業者提供



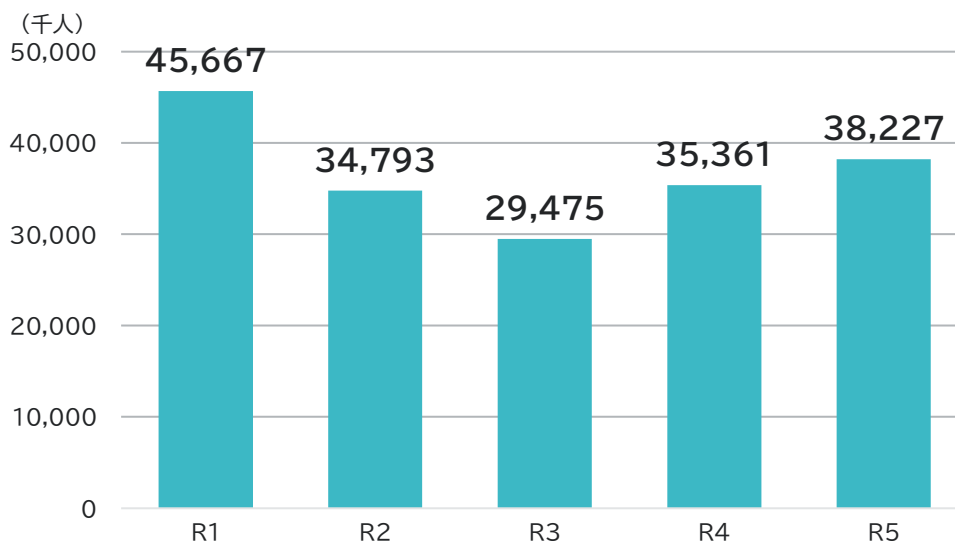
出典：市町村・路線バス事業者提供

3-2 年間輸送人員の状況

県内の鉄道やバス、タクシーなど主な公共交通機関の年間輸送人員（国土交通省「旅客地域流動調査」）については、38,227千人（令和5年度）となっている。コロナ禍前の令和元年度と比較してみると、特に令和3年度はゴールデンウィークをまたいで緊急事態宣言が発令されたことなどから大きく落ち込んでおり、令和5年度についても、700万人近く落ち込みが回復していない状況にある。ただし、旺盛なインバウンド需要により、年間輸送人員は、今後回復が見込まれるところである。

▼年間輸送人員（千人）

	R1	R2	R3	R4	R5
山形県	45,667	34,793	29,475	35,361	38,227



出典：国土交通省「旅客地域流動調査」

3-3 移動実態の状況

人流データ(※1)から県内地域間移動について分析すると、時期や曜日による特徴が見られる。まず季節変動について見ると、観光期(8月)は通常期(6月)に比べ平日の流動が活発化する一方、休日の流動は村山地域と庄内地域の間を除き減少する傾向にある。また、冬季(12月)は通常期に比べ、村山地域と置賜地域の間を除き、全体的に流動が減少している。

次に平日と休日の比較を行うと、比較的流動が多い南北軸である村山地域と置賜地域もしくは最上地域の間では休日に比べ平日の流動が多い。また特徴的な傾向として、村山地域と庄内地域の間では時季を問わず休日の流動が多く、県内地域間移動の4軸の中で唯一冬季に平日より休日の流動が多い。

同様に、県際の移動について分析すると、平日・休日を問わず、観光期は通常期に比べ流動が活発化している。一方で、冬季は休日において通常期に比べ流動が減少する傾向にある。また、平日と休日の比較を行うと、季節を問わず平日に比べ休日の流動が多い傾向にある。

なお、各総合支庁内の移動は、資料編P53～P56に、各市町村内の移動の特徴については、<計画付則2>各市町村公共交通カルテに記載のとおりとなっている。

▼推定移動人数(千人/日)

赤字：通常時より増加、青字：通常時より減少

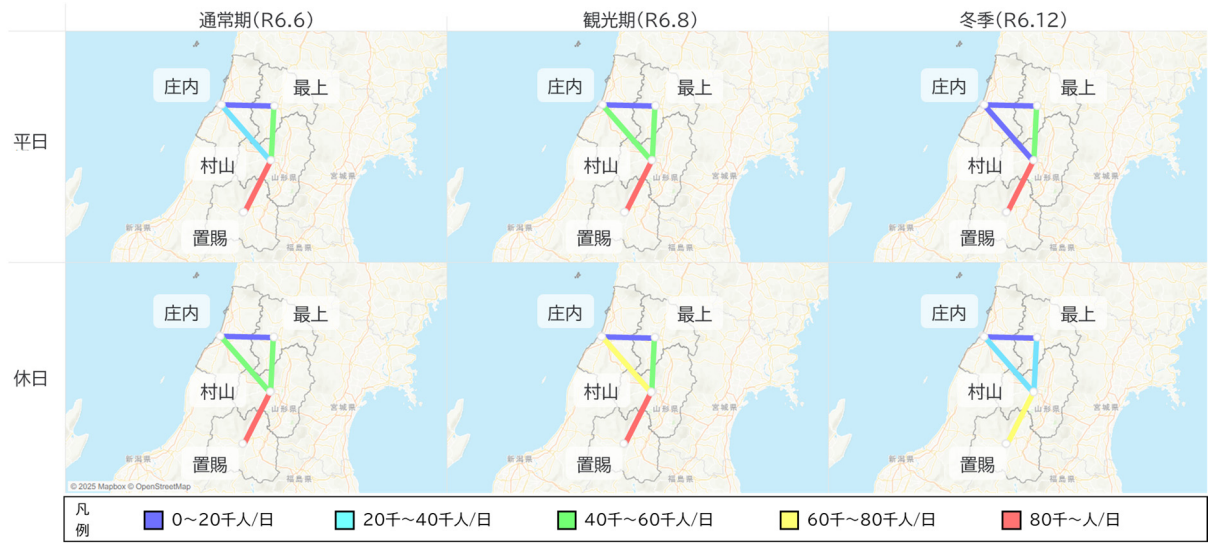
区間		項目		通常期 (R6.6)		観光期 (R6.8)		冬季 (R6.12)	
県内地域間移動	村山地域⇔最上地域	平日	(平休比)	49	(0.91)	57	(0.76)	43	(0.67)
		休日		45		43		29	
	村山地域⇔置賜地域	平日	(平休比)	89	(0.98)	113	(0.76)	97	(0.81)
		休日		87		86		79	
	村山地域⇔庄内地域	平日	(平休比)	30	(1.53)	57	(1.07)	18	(1.22)
		休日		47		61		22	
	最上地域⇔庄内地域	平日	(平休比)	7	(1.59)	7	(0.95)	6	(0.91)
		休日		11		6		5	
県際移動	村山地域⇔山形県外	平日	(平休比)	262	(1.50)	451	(1.25)	258	(1.15)
		休日		394		562		298	
	最上地域⇔山形県外	平日	(平休比)	31	(1.36)	68	(1.39)	44	(1.02)
		休日		42		95		44	
	置賜地域⇔山形県外	平日	(平休比)	87	(1.32)	170	(1.23)	92	(1.09)
		休日		114		209		101	
	庄内地域⇔山形県外	平日	(平休比)	114	(1.31)	261	(1.31)	129	(1.02)
		休日		150		342		132	

注) 2000人/日未満の区間は除いた。

平休比=休日/平日。平休比の算出には、四捨五入前の値を用いている。

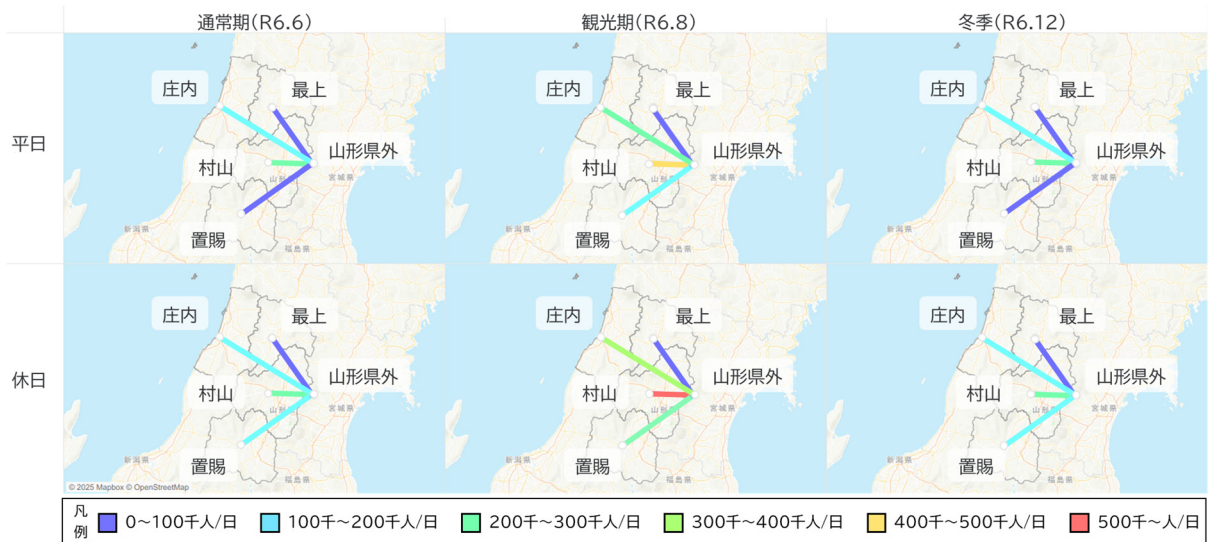
LocationMind xPop © LocationMind Inc.

▼県内地域間の移動実態



LocationMind xPop © LocationMind Inc.

▼県際の移動実態



LocationMind xPop © LocationMind Inc.

※1：人流データは、「LocationMind xPop」データ（※2）を用いて、2024年6月、8月及び12月の平休別滞留データを1時間ごとに集計し、その推定居住地を市町村単位で整理したもの。

※2：「LocationMind xPop」データは、NTTドコモが提供するアプリケーションの利用者より、許諾を得た上で送信される携帯電話の位置情報を、NTTドコモが総体的かつ統計的に加工を行ったデータ。位置情報は最短5分毎に測位されるGPSデータ（緯度経度情報）であり、個人を特定する情報は含まれない。

3-4 デジタル技術・データの利用状況

本県では、令和2年度から、県内の公共交通に関する統計データやサービス情報に加え、病院、大学等の施設情報、施設利用情報などを、県サーバー上の「山形県地域公共交通情報共有基盤（やまがた公共交通オープンデータプラットフォーム）」に集約・整理し、運用している。

また、各種データのうち、県内の民間事業者、全市町村が運行する定時定路線の GTFS - JP データについては、県が一元的に集約したうえで、乗換検索サービス事業者へ情報提供を行っている。5大乗換検索サービスによる検索可能な路線数の状況を見ると、民間路線では導入がほぼ完了(91~100%)している一方で、市町村が運行するコミュニティバスについては、乗換検索サービスごとにばらつき(39~95%)が生じている。

県内地域公共交通の予約対応の状況については、事業者の高速バス路線について電話やインターネットにより対応しているが、市町村単位ではインターネット及びアプリでの対応は、ほとんど進んでいない。(詳細は、資料編 P78~P81 参照)

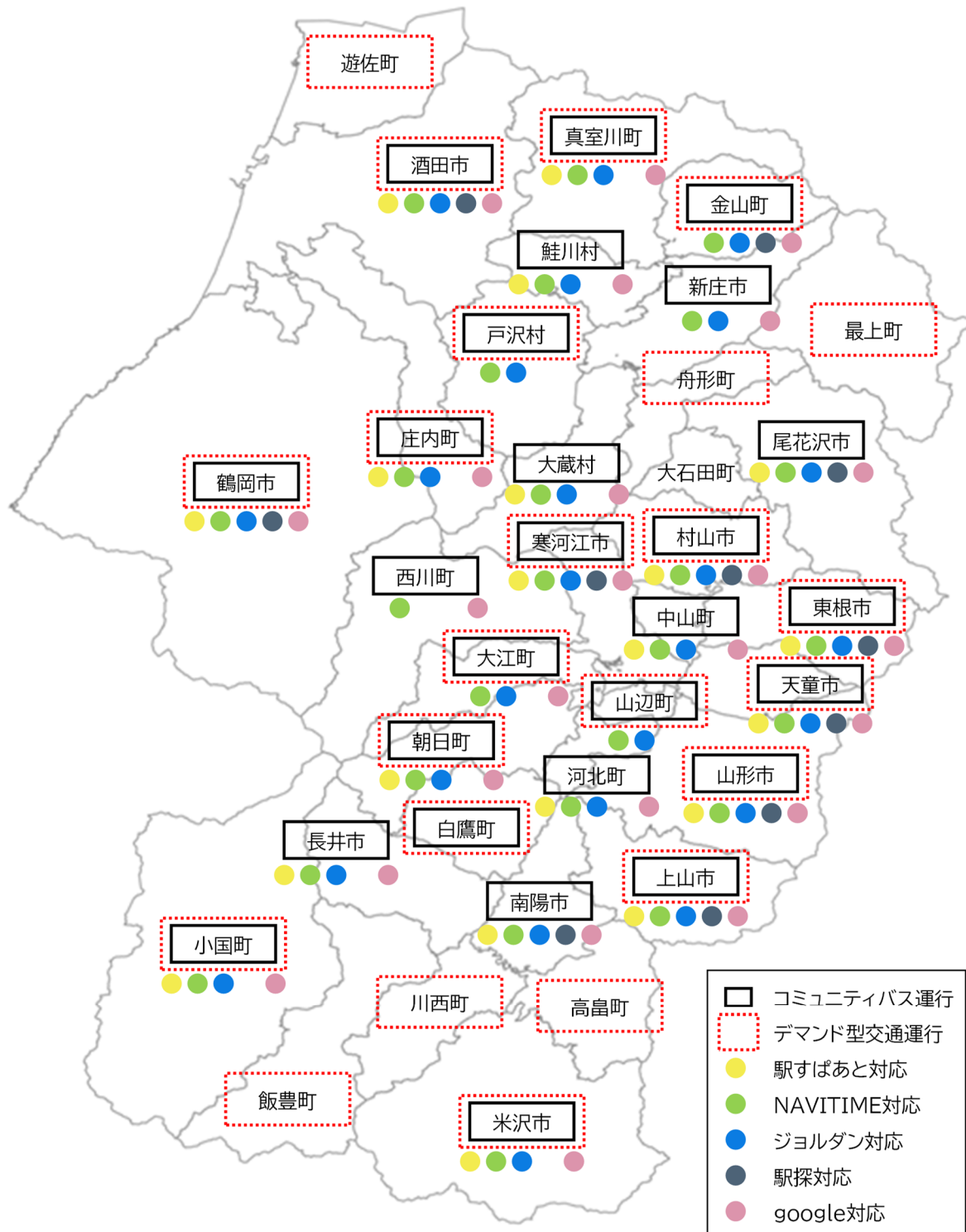
県内地域公共交通のキャッシュレス決済の状況については、事業者単位では交通系 IC カードがほとんどの路線で利用可能となっているほか、一部クレジットカード決済も進んでいる。一方で市町村単位では、交通系 IC カード、QRコード決済、クレジットカード決済について、いずれも一部の路線限定で利用可能となっている。タクシーについては、多くの事業者において配車アプリが未導入である一方で、キャッシュレス決済については、多くの事業者が何らかの対応を講じている。(詳細は、資料編 P82~P85 参照)

▼5大乗換検索サービスにおける公共交通（民間事業者運営）の情報発信状況（R7.4）

モード	内訳	全 路線数	うち乗換検索サービスによる検索可能な路線数				
			駅すばあと	NAVITIME	ジョルダン	駅探	google
鉄道	JR	8	100%	100%	100%	100%	100%
	山形鉄道	1	100%	100%	100%	100%	100%
	鉄道計	9	100%	100%	100%	100%	100%
路線バス ・高速バス	路線バス計	78	96%	99%	100%	91%	95%

▼5大乗換検索サービスにおける公共交通(市町村運営)の情報発信状況(R7.4)

モード	対象数	うち乗換検索サービスによる検索可能な路線数				
		駅すばあと	NAVITIME	ジョルダン	駅探	Google
コミュニティバス	102 路線	75%	95%	90%	39%	93%
デマンド型交通	77 路線	6%	8%	8%	6%	8%



4 地域公共交通の課題

課題を抽出するに当たっては、まず、本県全体及び県内4ブロックごとの地域特性や地域公共交通の現状について、資料・データの収集、県内市町村や交通事業者を対象としたヒアリング・アンケート等を実施し、整理・分析を行った。

そのうえで、前計画の実績・評価・課題・意見等（詳細は計画付則6参照）を踏まえるとともに、前計画から継続的に対応すべき外的要因に加え、前計画施行以後に新たに対応が必要となった外的要因についても「時代の要請」として考慮した。

4-1 時代の要請について

まず、前計画作成時点から継続的に対応すべき外的要因として、次の点が挙げられる。

- ・「第4次山形県総合発展計画 長期構想」によれば、本県の高齢化や生産年齢人口の減少は全国より早く進行しており、我が国全体の状況よりもおおむね10年先行した形で少子高齢化が進んでいること。
- ・特に、令和7年5月の県推計人口が100万人を下回ったこと。
- ・地球温暖化による気候変動の影響により、大雨や短時間強雨の発生頻度が増加傾向にあること。
- ・多様性を認め、すべての人が支え合いながら共生するインクルーシブ社会の実現に向けた機運が醸成されつつあること。

さらに、地域公共交通に関連する要因として、次のような動きがみられる。

- ・交通GX（グリーントランスフォーメーション）に基づき、環境に配慮したコミュニティサイクルの導入など、持続可能な社会の実現に向けた県民の関心が高まっていること。
- ・学校や病院等の統廃合に伴い移動需要の広域化が進んでおり、それに対応する路線再編が行われていること。
- ・DX（デジタルトランスフォーメーション）の進展を背景に、自動運転の実証実験など新たな取り組みが進められていること。

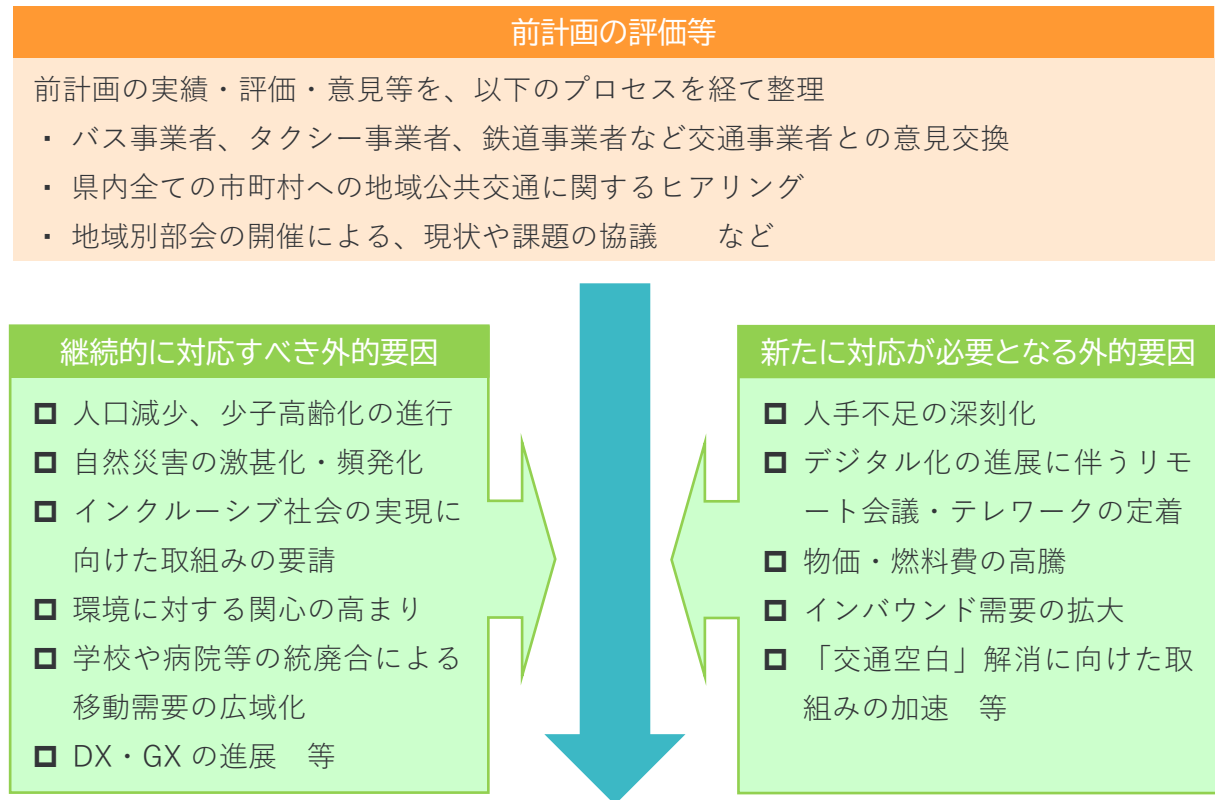
また、前計画施行以後、新たに対応が必要となった外的要因として、次の点が挙げられる。

- ・コロナ禍を経たインバウンド需要の回帰・拡大などにより社会経済が活性化していること。
- ・デジタル化の進展に伴うオンライン会議やテレワークが定着していること。
- ・国際的なエネルギー需要の増加等を背景とした物価・燃料費が高騰していること。

特に地域公共交通に関しては、次のような動きがみられる。

- ・地域公共交通を担う運転手等の人材不足が深刻化しており、とりわけ自動車運転手の有効求人倍率は全職業平均の約2倍の水準となっていること。
- ・政府においては、全国各地の「交通空白」の解消に向け、令和7年度から令和9年度までを「交通空白解消・集中対策期間」と定め、対応の強化を図っていること。

こうした「時代の要請」も踏まえながら、本県における地域公共交通の課題を総合的に整理し、計8つの課題を抽出した。



地域公共交通を取り巻く課題

課題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

課題2 **生活圏**を支える市町村をまたいだ**移動サービス**が必要

課題3 地域の実情に沿った**域内交通**の充実が必要

課題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

課題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

課題6 地域公共交通を**担う人材**の確保・育成が急務

課題7 地域公共交通に対する住民の**意識醸成**が必要

課題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

4-2 地域公共交通を取り巻く課題

課題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

- ・鉄道は、地域の持続的発展を支える基幹的な交通手段であり、特に、県内外からの観光の足や遠方から通学する高校生などの広域的な移動手段として、その確保・維持が不可欠である。
- ・災害により運休している鉄道の復旧が遅れていることから、交通ネットワークが断絶し、生活や観光の移動手段が十分に確保されていない。
- ・また、本県の特徴として、鉄道や高速バス等を利用することで、村山地域の多くの市町村から概ね1時間で仙台市中心部へのアクセスが可能であることが挙げられ、これらの長距離路線は、通勤や大学生の通学など県民の日常生活を支える足として重要な役割を果たしている。一方で、バス事業においては、運転手不足等を背景に増発が困難となっており、供給面での課題が顕在化している。
- ・また、4ブロックをまたぐバス路線についても、越境して通学する高校生などから、朝夕の通学を中心としたニーズに対応したダイヤ設定を求める声があり、同様に運行体制の確保が課題となっている。
- ・県民生活を支えるとともに、観光需要の取り込みや広域的な交流促進、産業の発展を図るためにも、鉄道や長距離の幹線バス路線を中心とした地域間交通軸の強化が必要である。

課題2 生活圏を支える市町村をまたいだ移動サービスが必要

- ・高等学校の再編や医療施設の統合、大型ショッピングセンターの進出等を契機として、生活圏の拡大や、社会ニーズの多様化が進み、移動需要がより広域化している。一方で、それぞれの移動に関するサービスが連携せずに個別に提供されている場合も多く、地域全体の財政負担が増大している。
- ・特に高齢者を中心に、通院や買い物に係る需要として、起点から終点までドアツードアで、かつ広域に移動したいという高コスト構造の移動ニーズ（市町村をまたぐ広域のデマンド交通など）が増加している。
- ・また、若者の視点では、高校生などの市町村の圏域を越えた朝夕の通学需要に関して、大量輸送を前提とする鉄道や路線バスのダイヤ等の改善を求める声がある。
- ・生活圏の拡大に伴う交通課題は地域によって様々であるため、県内4ブロックごとに設置している地域別部会では、構成員である域内の市町村及び交通事業者が連携して、通院・通学などの生活圏を踏まえ、市町村をまたいだ円滑な移動を可能とする地域公共交通のあり方を検討しており、個別の課題は、後述の「計画の目標」に記載する。

課題3 地域の実情に沿った域内交通の充実が必要

- ・地域公共交通による若者や高齢者等の交通弱者の「移動の足」の確保は、地域社会の持続に向けた特に重要な視点である。一方で、広いエリアに住居が点在する人口分布の中で、地域の維持に必要な移動手段を確保するための負担が増大しており、その結果、交通事業者によるサービスの縮小・撤退が進んでいる。このため、一部の地域では、地理的又は時間的に地域公共交通を利用した移動が困難な状況が発生している。
- ・また、渋滞緩和による交通環境の改善や環境保全、健康増進といった観点からも、自家用車に過度に依存しない社会を支える域内交通の充実が求められている。
- ・さらに、高齢者や障がい者を含むすべての人々が利用しやすい交通環境を整備するためには、交通結節点等における施設のバリアフリー化を、引き続き進めていく必要がある。
- ・各市町村における個別の課題や施策等については、市町村ごとに独自の地域公共交通計画を作成し、体系的に整理することが望ましいが、実情は一部の市町村に限られている。
- ・なお、各市町村の具体的な課題については、＜計画付則2＞各市町村公共交通カルテに記載する。

課題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

- ・県、県内4地域及び市町村をまたぐ公共交通は、県民の日常生活や地域間交流における広域的な移動を支える重要な役割を担っており、地域間幹線系統として位置付ける必要があるが、交通ネットワークとしての機能を十分に発揮するためには、地域間幹線系統に接続する地域の二次交通の整備が不可欠である。
- ・「第3次おもてなし山形県観光計画」では、「観光消費額の拡大・多様な交流・地域資源の継承を通じた地域活性化による『持続可能な観光地域の確立』」を目指しており、インバウンドを中心に国内外からの観光客が急増している状況も踏まえ、観光客の広域的で多様化する移動ニーズにきめ細かく対応した交通環境を整備・充実することが求められる。

課題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

- ・子育て、教育、医療、福祉等の分野における移動需要は、交通弱者を中心として多様化してきているが、住民生活の足となっている一部の地域間幹線系統については、国庫補助の要件である輸送量を下回る可能性があり、補助金の交付を受けられない結果、減便等によるサービス低下を余儀なくされるおそれがある。
- ・多様化する住民等の移動需要に着実に応えるとともに、持続可能な交通ネットワークを維持していくためには、他分野との共創により利用者の増加を促し、交通サービスの収益性を改善し、利便性の向上を図ることが必要である。

▼路線バス（4条事業者）の収益状況（千円）

① R 1 年度	② R 6 年度	③ ② - ①
3,102,041	2,506,201	▲595,840

出典：R1 年度及び R6 年度一般乗合旅客自動車運送事業 事業報告書
（山交バス、庄内交通、新庄輸送サービス、はながさバス）

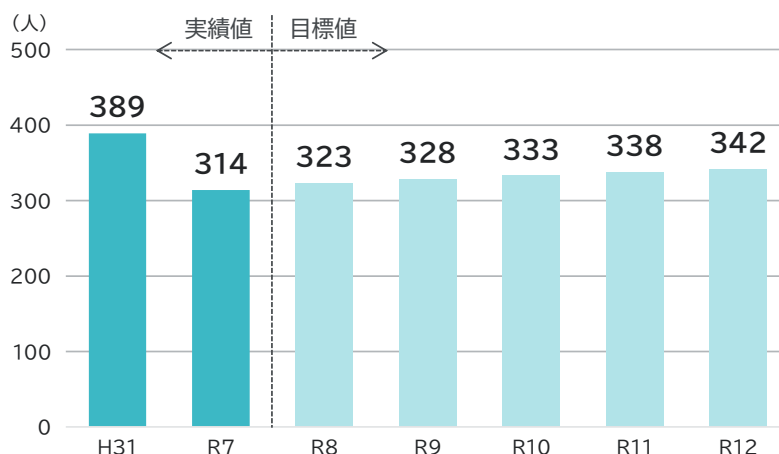
※収益のうち、国・県・市町村補助を除く

※4条事業者とは、道路運送法第4条に基づき、国土交通大臣の許可を受けて「一般旅客自動車運送事業」を営む事業者のこと

課題6 地域公共交通を担う人材の確保・育成が急務

- ・コロナ禍による移動需要の減少に伴い、地域公共交通の運休・減便が生じたほか、自動車運転者の労働時間等の改善のための基準（改善基準告示）の改正（バス運転手の時間外労働時間の上限規制）などの影響もあり、地域公共交通を担う運転手不足が一層深刻化している。このため、生活・観光路線の維持が将来的に困難となるおそれがある。
- ・持続可能な地域公共交通を支えるためには、担い手の確保が必要であり、特に運転手の高齢化が進んでいる中で人材確保は急務である。
- ・また、市町村の地域公共交通に係る事務を担当する職員についても、“地域公共交通のプロ”として効果的な施策立案等を担えるよう、人材育成を計画的に進めていく必要がある。

▼県内4事業者の路線バス運転手数の推移と目標値



出典：路線バス事業者提供

課題7 地域公共交通に対する住民の意識醸成が必要

- ・地域公共交通は、住民の日常生活を支える移動手段のみならず、交通渋滞の緩和や環境負荷の軽減、外出機会を増やし運動不足の解消等による健康増進につながる役割も有している。こうした多面的な効果について、県民一人ひとりが再認識するとともに、地域公共交通に対する理解・関心・参加意識を高めることが必要である。

課題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

- ・AIを活用した配車システムといった新しいモビリティサービスの導入も含め、交通の持続的発展や利便性向上に向け、様々な分野が連携してチャレンジしていくことが重要である。
- ・先進的な取組みについては、地域別部会や、やまがた鉄道沿線活性化プロジェクト推進協議会等を通じて関係者間で共有し、優良事例の横展開や、自治体間による連携を促進していく必要がある。
- ・これまで地域連携ICカード「チェリカ」の導入など、キャッシュレス決済の推進に取り組んできたが、今後はさらなる拡大が求められる。
- ・物理的なアクセスのみならず、交通サービスの情報が、インターネット検索で見つかりにくい、分かりにくい、あるいは、リアルタイムの運行情報が提供されず、利用者のストレスとなっているなど、情報面のアクセスに課題を抱える交通サービスが存在する。
- ・バス事業者及び市町村におけるG T F Sデータの適切な更新は着実に進み、山形県地域公共交通情報共有基盤（やまがた公共交通オープンデータプラットフォーム）により情報発信が行われているが、ITベンダー等によるデータ活用や分析には十分進展していない。
- ・路線の再編やダイヤの見直しに当たっては、人流データや、これまで整備してきた交通系ICカードによる乗降実績データを利活用し、分析するなど、デジタル技術による客観的な検証を行うことが不可欠である。

5 計画の基本的な方針等

5-1 基本的な方針・目指す将来像

これまで言及した本県の地域公共交通を取り巻く時代の要請や課題を踏まえ、本計画に掲げる地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本的な方針は、次のとおりとする。

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付けるものである。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的な方針とする。

また、基本的な方針に基づき、本県の地域公共交通が目指す将来像を、次のとおり設定する。

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

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の構築を目指す。

また、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、地域が元気になることを目指す。

加えて、地域生活の核となる医療・福祉・教育・観光などの分野と連携しながら、交通を中心とした新しい仕組みやサービスを共に創り上げることによって、地域の実情・ニーズに合った柔軟で持続可能な交通環境の実現を目指す。

5-2 施策の方向性（8つの柱）

本計画では、4の課題を踏まえつつ、5-1で記載した「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設定す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（8つの柱）」を、地域公共交通の圏域に応じて設定している。

なお、令和6年4月に政府が開催した『「地域公共交通計画」の実質化に向けた検討会』で示された考え方によれば、①地域間交通軸と拠点の充実・保証、②市町村の公共交通軸・拠点との調和、③市町村の取組みに対する支援、④持続可能性・実現可能性の確保の4つのトピックごとにアクションプランを設定することが望ましいとされており、本計画における「施策の方向性」は、この考え方を踏まえて整理している。

「課題」と「施策の方向性」の関係

課題	施策の方向性(8つの柱)		
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	県全域 <small>地域間交通軸と拠点の充実・保証</small>	(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	
生活圏を支える市町村をまたいだ移動サービスが必要		4ブロック <small>市町村の公共交通軸・拠点との調和</small>	(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)
地域の实情に沿った 域内交通 の充実が必要			市町村 <small>市町村の取組みに対する支援</small>
多様な 二次交通 需要に対応した交通環境の充実が必要	共通 <small>実現可能性の確保・持続可能性の確保</small>	(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	
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		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 担う人材 の確保・育成が急務		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
地域公共交通に対する住民の 意識醸成 が必要		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
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		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

(1) 圏域に応じた施策の方向性

施策の方向性(1) ～県全域～

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

経路が長く、かつ、大量輸送を前提とする鉄道や幹線バス路線などの地域間交通軸を維持・強化し、県内4つの地域ブロック・県域を越えた広域的な生活交通基盤として構築するとともに、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。

施策の方向性(2) ～4ブロック～

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(地域別目標の設定)

生活圏の広範化に伴う移動ニーズの広域化や観光客の移動の利便性向上に応えるためには、各市町村の行政圏域内で完結する地域公共交通相互のシームレスな接続が重要であり、定住自立圏構想や将来的なまちづくりとの連携を見据えながら、生活圏の共通する県内4つの地域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。

施策の方向性(3) ～市町村～

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

市町村営バスやデマンド交通等について、高齢者、若者、障がい者、子育て世帯など自家用車を使えない・使わない人はもちろんのこと、誰もが時間や場所にとらわれず、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、まちづくりと連携して、地域の実情や移動ニーズに即した地域公共交通網を構築する。

(2) 各圏域に共通した施策の方向性

施策の方向性(4) ～共創～

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

住民意見を継続的に反映し、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、地域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、各分野の関係者が交通課題を「自分ごと」として捉え、“利用者”にも“支援者”にもなることで、地域公共交通を支える主体の裾野を広げる。

施策の方向性(5) ～人材～

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。

施策の方向性(6) ～意識～

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

地域公共交通の利用が持つ、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、利用促進につなげるとともに、“地域の足は地域で守る”という共通意識を醸成する。

施策の方向性(7) ～利便性～

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、選ばれる地域公共交通を実現するため、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせるMaaSや、地理的又は時間的な利便性を向上させるための新たなモビリティサービス導入のほか、キャッシュレス決済の拡大、GTFSDデータ等のさらなる利活用等を推進する。また、交通系ICカード等データ可視化・分析システムを活用した客観的な検証によるダイヤ設定などに努める。

施策の方向性(8) ～経営～

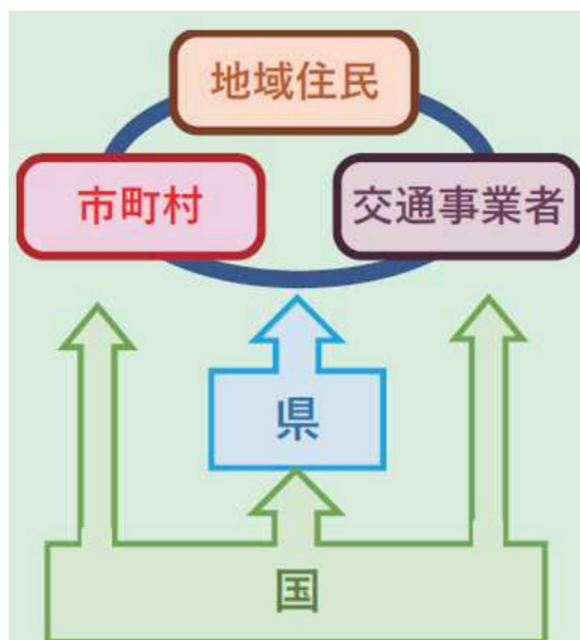
地域公共交通サービスを持続可能にするために、安定的かつ多様な**経営・財政基盤**を確保・強化する

運行コストの効率化・見える化や、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とともに、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。

<参考> 地域公共交通に関する主な主体と役割

関係主体の役割分担

地域住民	地域公共交通の確保・維持を自らの課題として認識し積極参画
市町村	地域公共交通の確保・維持に向けた主導的活動・リーダーシップ
交通事業者	既存サービスの拡充と交通事業のプロフェッショナルとしての助言・協働
県	市町村の取組みへの積極参画・調整・支援（単一市町村では解決できない課題への対応）
国	地域公共交通の確保・維持に向けたバックアップ（市町村・県等が取り組みやすい環境づくり・支援）



6 関係者で共に取り組む施策・事業

5-2に記載した「施策の方向性」に基づき、「関係者で共に取り組む施策」について次のとおり整理する。なお、具体的な事業については、＜計画付則3＞に記載する。

「施策の方向性」と「関係者で共に取り組む施策」の関係

	施策の方向性	関係者で共に取り組む施策
県全域 地域間交通軸と 拠点の充実・保証	(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	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
4ブロック 市町村の公共交通 軸・拠点との調和	(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)	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 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	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 持続可能性・実現可能性の確保	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	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
	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	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
	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	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
	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	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配車システム、キャッシュレス決済等) ④ ユニバーサルデザイン に対応した交通環境の整備
	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	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

(1) 圏域に応じた施策

施策の方向性(1) ～県全域～

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

施策(1)-① 幹線バスネットワークの維持・強化	
実施主体	バス事業者、市町村、県、国
内 容	<ul style="list-style-type: none"> ・バス事業者は、必要に応じて幹線バス路線の位置付けやサービス内容を見直し、利便性と持続性の双方を向上させる。 ・市町村及び県は、幹線バス路線のそれぞれの地域における必要性を検討し、必要な路線は、地域の重要な路線として位置付け、支援のあり方を見直す。 ・市町村及び県は、観光地全体で魅力と収益力を高めるため、宿泊施設、飲食店、土産物店等の地域の観光施設全体の上質な環境等の実現とともに、公共交通等の交通事業者との連携によるアクセス環境や周遊環境の再生・充実を図るとともに、県内の観光地間を周遊できる移動手段の導入を推進する。 ・国は、幹線バス路線への補助制度について、要綱の内容及びその解釈も含めてわかりやすい解説に努める。 ・地域を支える幹線バスシステムについて、本計画に基づき見直しを行った路線を含め、地域公共交通確保維持改善事業補助要綱第2編第1節に規定する地域間幹線系統確保維持費国庫補助金の対象として申請する。
施策(1)-② 鉄道ネットワークの確保・充実	
実施主体	JR東日本、山形鉄道、市町村、県、国
内 容	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道は、地域の持続的発展を支える基幹的な交通手段であり、ネットワークとして各地域がつながることによって、その価値が最大限に発揮されることから、地域の移動ニーズや利用状況などの環境変化も柔軟に踏まえながら、関係者が一体となって、鉄道の利用拡大および地域活性化の実現に向けて取り組む。 ・山形鉄道は、「鉄道施設の高度化と組織体制強化」、「更なる増収・集客対策」、「地域の関係者との協働とまちづくり・観光との連携」を取組みの重点分野とする経営改善計画に基づき事業を実施するとともに、「鉄道事業再構築実施計画」に基づき、地域にとって、利便性向上、持続可能性確保、生産性向上につながるよう取組みを推進する。 ・フラワー長井線沿線市町及び県は、上下分離方式を経営改善計画期間においても維持するとともに、国庫補助の状況や山形鉄道の経営状態に鑑み、これまでと同様の負担割合で「下」部分に対して支援する。 ・国は、令和6年度から15年度までの期間で認定した山形鉄道の「鉄道事業再構築実施計画」について、山形鉄道の安全性・利便性の維持・向上のための設備更新等に対して支援する。

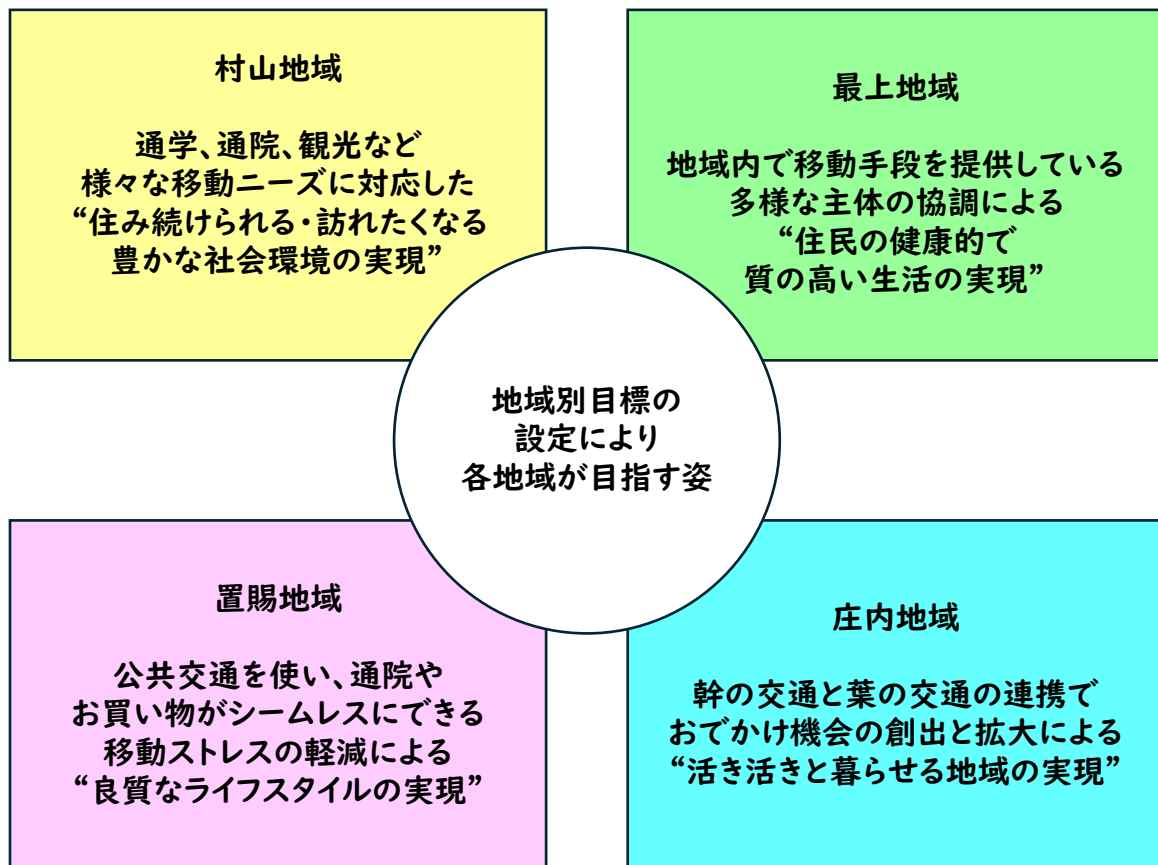
	<ul style="list-style-type: none"> ・山形鉄道株式会社経営改善推進委員会において、毎年の業績等を検証するとともに、経営環境等を踏まえて適時計画を見直していく。 ・フラワー長井線等の利便性向上を図るため、デュアル・モード・ビークル推進協議会と連携し、フラワー長井線（荒砥駅）とＪＲ左沢線（左沢駅）とを乗り換えなしで結ぶDMVの導入を推進する。
施策(1)-③ 交通拠点等における利用環境の整備・改善	
実施主体	交通事業者、市町村
内 容	<ul style="list-style-type: none"> ・交通事業者及び市町村は、地域間交通軸と域内交通とが接続する交通結節点について、環境改善に努める。
施策(1)-④-1 鉄道駅・空港からの二次交通の連携【鉄道】	
実施主体	ＪＲ東日本、山形鉄道、バス・タクシー事業者、市町村、やまがた鉄道沿線活性化プロジェクト推進協議会
内 容	<ul style="list-style-type: none"> ・ＪＲ東日本及び山形鉄道は、そのダイヤに接続することを目的とした鉄道駅からの二次交通に対して、鉄道ダイヤ改正時に合わせた二次交通のサービス変更が遅滞・支障なく実施されるよう情報提供を図る。 ・やまがた鉄道沿線活性化プロジェクト推進協議会は、山形新幹線を軸として、県内の在来線路線やバス等の地域交通（二次交通）も含め、県内全域にわたって鉄道沿線の活性化や利用拡大に取り組む。
施策(1)-④-2 鉄道駅・空港からの二次交通の連携【空港】	
実施主体	山形空港利用拡大推進協議会、庄内空港利用振興協議会、ANA（全日空）、庄内空港レンタカー協議会、庄内空港ビル、県
内 容	<ul style="list-style-type: none"> ・航空会社と連携したM a a Sサービスの提供を実施する。 ・乗換え案内サイトに空港からの二次交通の情報等を構築する。

施策の方向性(2) ～4ブロック～

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(地域別目標の設定)

施策(2)-① 市町村の圏域を越えたシームレスな交通環境の構築	
実施主体	交通事業者、市町村、県
内 容	<ul style="list-style-type: none"> ・村山地域の地域別目標の達成に向けた施策(7-2参照) ・最上地域の地域別目標の達成に向けた施策(7-2参照) ・置賜地域の地域別目標の達成に向けた施策(7-2参照) ・庄内地域の地域別目標の達成に向けた施策(7-2参照) ・交通事業者、市町村及び県は、上記地域別目標の達成に向けた施策のほか、県民及び来訪者が市町村の行政区域を越えた移動の利便性の向上を図る。

<参考> 地域別目標の設定により各地域が目指す姿



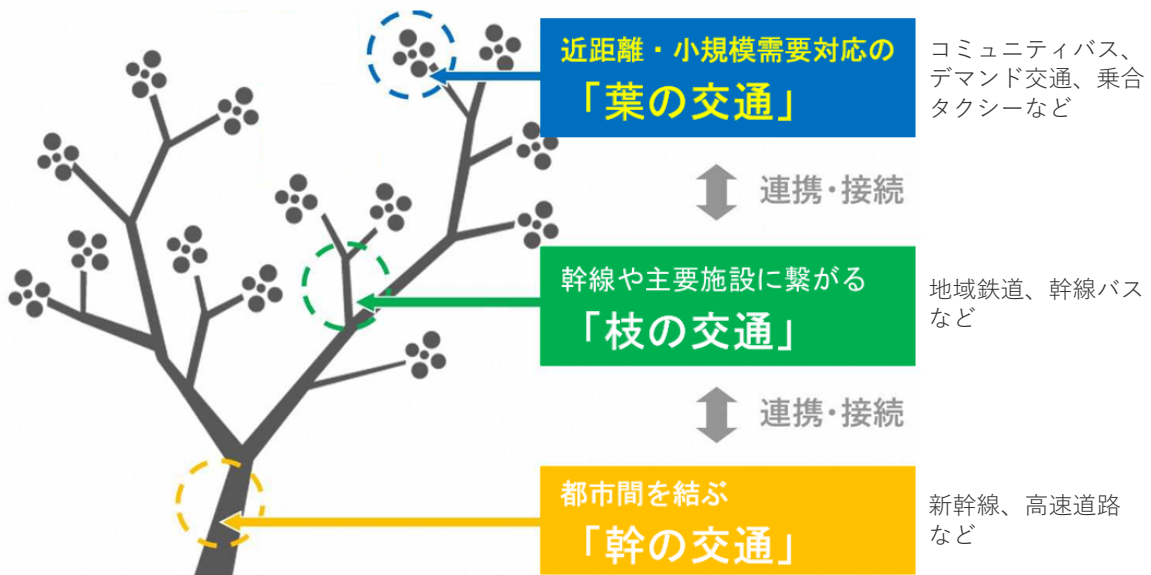
施策の方向性(3) ～市町村～

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

施策(3)-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

実施主体	交通事業者、市町村、県、国
内容	<ul style="list-style-type: none"> ・ 施策(1)-①幹線バスネットワークの維持・強化に合わせて、市町村内交通ネットワークについても整備する。 ・ 地域内交通ネットワークとして位置付けられた交通サービスについて、本計画の記載に則って、地域公共交通が地域の生活の維持と活性化に不可欠であるとの認識に立ち、当該市町村が主体となって、地理的又は時間的な不便さの解消に向け、不断の見直しと改善を行いつつ、国・県を含む地域全体の負担により、支えられるべきものとして、サービス水準の維持・確保を図る。 ・ 交通事業者及び市町村は、環境負荷の軽減等に配慮した交通サービスの導入について検討する。 ・ 市町村は、交通とまちづくりの連携を図りながら、地域公共交通計画の作成を進める。 ・ 県は、各市町村の住民ニーズ等を踏まえた地域公共交通に係る課題、目標、施策・事業等を反映した、市町村独自の地域公共交通計画の作成や当該計画に基づく取り組み等に対して支援を行う。 ・ 上記のほか、市町村において<計画付則2>に記載の施策・事業を実施する。

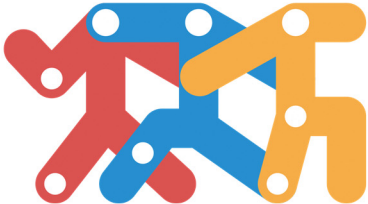
<参考> 「葉の交通」は、地域住民の日常生活に最も密着した交通



(2) 各圏域に共通した施策

施策の方向性(4) ～共創～

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

施策(4)-① 多様な主体・サービスと連携した地域公共交通の利用機会の拡大	
実施主体	県、市町村その他の協議会全構成員
内 容	<ul style="list-style-type: none"> ・環境、子育て、教育、医療、観光等の分野と連携し、住民や観光客等あらゆる利用者の利便性の向上や、持続可能な交通ネットワークを構築する。 ・特に市町村は、交通とまちづくりの連携を踏まえ、地域公共交通計画の作成を進める。
施策(4)-② 住民意見の的確な反映による交通サービスの充実	
実施主体	市町村、県
内 容	<ul style="list-style-type: none"> ・持続可能な交通体制の維持の観点を踏まえつつ、住民からの要望等を踏まえた交通サービスの提供に努める。
施策(4)-③ 「やまがた鉄道沿線活性化プロジェクト」の推進	
実施主体	やまがた鉄道沿線活性化プロジェクト推進協議会（交通事業者、市町村、県、国、関係団体等）
内 容	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道利用を中心とした、観光・ワーケーション等による交流人口の拡大や、人と物の往来拡大による地域産業の活性化、沿線住民の意識醸成・利用拡大、駅を中心としたまちづくりの推進等による住民の利用促進等に取り組む。 ・また、鉄道の利用拡大を図るため、バス・タクシー等の交通事業者や市町村など二次交通を担う側との連携はもちろんのこと、観光・産業など鉄道の恩恵を受ける他分野との共創によって、公共交通全体の利便性が高まるよう取り組む。 <div style="text-align: right;">  <p>やまがた鉄道沿線活性化 プロジェクト</p> </div>

施策の方向性(5) ～人材～

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

施策(5)-① 運転手等の確保及び離職防止対策	
実施主体	交通事業者、市町村、県
内 容	<ul style="list-style-type: none"> ・交通事業者は、運転手等を確保するためのリクルート活動を実施する。併せて労働環境、職場環境の改善等の離職防止策を講じる。 ・市町村及び県は、運転手確保対策を実施するほか、交通事業者の実施する取組みを支援する。
施策(5)-② 市町村における専門人材の育成	
実施主体	県
内 容	<ul style="list-style-type: none"> ・県は、各市町村の地域公共交通を担う担当職員の交通への知見や、データ活用のノウハウ習得などの能力向上を目的とした研修（可視化ツールを活用したデータ分析の手法等）等を実施する。

施策の方向性(6) ～意識～

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

施策(6)-① 地域公共交通に対する住民意識の醸成・関心の向上	
実施主体	県、市町村その他の協議会全構成員
内 容	・地域公共交通が単なる移動手段としての役割のみならず、環境負荷の軽減や健康増進等につながる役割も有していることについてPRしていく。
施策(6)-② 日常利用の増加に向けた利用促進	
実施主体	県、市町村その他の協議会全構成員
内 容	・住民が日常生活で気軽に地域公共交通を利用できる意識の醸成や環境の整備に努める。

<参考> 自家用車依存は家計負担を重くする

1世帯（2人以上世帯）当たりの年間支出金額 (円)

	公共交通 運賃等	自家用車 維持・利用
政令指定都市及び東京都区部	66,311	165,994
上記を除く人口15万人以上の市	48,401	213,755
人口5万人以上15万人未満の市	37,935	229,037
人口5万人未満の市町村	20,822	250,767

※2024年家計調査

※支出には自動車重量税、自動車税、軽自動車税は含まない

地方部になるほど自家用車依存度が高く、交通関連支出の家計に占める割合が大きい

→ 自家用車に過度に頼らない生活は、環境にも健康にも家計にも優しい

施策の方向性(7) ～利便性～

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

施策(7)-① 新たなモビリティサービスの積極的な導入	
実施主体	市町村、県、国
内 容	<ul style="list-style-type: none"> ・市町村は、自動運転や日本版ライドシェア等の新技術のほか、地域の足を支える新たなモビリティサービスについて、まちづくりと一体となって導入を検討する。 ・県及び国は、上記市町村の取組みに対して必要な支援を行うよう努める。
施策(7)-② 地域公共交通に係るデータの効果的な利活用	
実施主体	県、市町村その他の協議会全構成員
内 容	<ul style="list-style-type: none"> ・山形県地域公共交通情報共有基盤（やまがた公共交通オープンデータプラットフォーム）において、公共交通情報をプラットフォーム利用者に対して適切に発信する。 ・山形県地域公共交通情報共有基盤（やまがた公共交通オープンデータプラットフォーム）において、地域の移動を分析・検討するための幅広いデータを集約し、関係者間で共有する。（具体的な運用については、＜計画付則1＞を参照） ・特に、病院、福祉施設、教育機関の利用動向や、交通事業者以外の送迎サービスや移動支援サービスの内容等、従来の交通担当部局の枠を越えた情報の集約・共有を進め、きめ細やかなニーズの把握、異なる分野の関係者の連携につなげていく。 ・県は、市町村総合交付金の見直し等を通じ、市町村におけるオープンデータを活用した新たな取組みを促進する。 ・リアルタイム運行情報の運用についてPRしていく。
施策(7)-③ デジタル技術の活用（自動運転、AI配車システム、キャッシュレス決済等）	
実施主体	交通事業者、市町村
内 容	<ul style="list-style-type: none"> ・交通事業者及び市町村は、デジタル技術を活用した利用者の利便性向上につながる交通サービスの提供（自動運転、AI配車システム、キャッシュレス決済等）に努める。 ・バス事業者は、交通系ICカード等データ可視化・分析システム等を活用しながら、交通ネットワーク全体における位置付けやサービス内容を見直し、利便性と持続性双方の向上を図る。
施策(7)-④ ユニバーサルデザインに対応した交通環境の整備	
実施主体	交通事業者、市町村
内 容	<ul style="list-style-type: none"> ・交通事業者及び市町村は、ユニバーサルデザインに対応した車両や待合環境の整備に努める。

施策の方向性(8) ～経営～

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

施策(8)-① デジタル技術やデータの利活用による業務の効率化	
実施主体	交通事業者、市町村
内 容	・業務日報の電子化等、デジタル技術の導入や、データの利活用による効率的な運行計画など、業務の効率化に努める。
施策(8)-② 国庫補助の有効活用による経営、財政基盤の確保	
実施主体	交通事業者、市町村、県
内 容	<ul style="list-style-type: none"> ・地域間交通を維持、改善するため、路線ネットワークの構築や、運賃・ダイヤの改善の取組み等を通じて、地域公共交通の利用者の利便の増進を図る事業（地域公共交通利便増進事業）や、収支が不均衡な状況にある地域公共交通の運送を継続するため、地方公共団体による公募により、新たなサービス提供者を選定し、地域における旅客運送サービスの継続を図る事業（地域旅客運送サービス継続事業）等について、必要に応じて計画を作成し、実施する。 <本計画に基づき作成した特定事業計画（計画付則5）> <ul style="list-style-type: none"> ①地域旅客運送サービス継続事業計画（鶴岡三川線、酒田三川線） ・地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金については、本計画を地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱第17条第1項に規定する地域公共交通計画とし、本計画を作成する協議会で県を中心として市町村の国庫補助金に係る計画を取りまとめ、当該計画の申請や事業評価を、協議会を通じて行う。
施策(8)-③ 多様な財源確保による経営・財政基盤の強化	
実施主体	交通事業者、市町村
内 容	・企業広告収入やクラウドファンディングなどの多様な財源確保策を講じる。

7 計画の目標

この計画において定める目標は、5 - 2 に記載した「施策の方向性」及び6に記載した「関係者で共に取り組む施策」について、定量的又は定性的に効果測定する目標として、次のとおり設定する。

「関係者で共に取り組む施策」と「数値目標」の関係

	関係者で共に取り組む施策	数値目標
県全域 地域間交通軸と拠点の充実・保証	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	全体目標 県内の主な公共交通機関の年間輸送人員 ※県総合発展計画後期実施計画の目標指標
4ブロック 市町村の公共交通軸・拠点との調和	① 市町村の圏域を越えたシームレスな交通環境の構築	県内路線バス・デマンド型交通の路線数 ※県総合発展計画後期実施計画のKPI
市町村 市町村の取組みに対する支援	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	地域別目標 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、路線バス・デマンド型交通路線数を地域別に定量評価していく

共通 実現可能性の確保・持続可能性の確保	共創	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	個別目標 市町村の地域公共交通計画作成数
	人材	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	民間路線バスの運転手数
	意識	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	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
	利便性	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 配車システム、キャッシュ決済 等) ④ ユニバーサルデザインに対応した交通環境の整備	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	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	各モード(バス・タクシー)の県内運送事業収益

7-1 全体目標

圏域に応じたそれぞれの施策の相乗的効果として把握することとし、目標1、2として次のとおり設定する。

目標1 県内の主な公共交通機関の年間輸送人員(県内⇄全国)

現況値	R 8年度末	R 9年度末	R 10年度末	R 11年度末	R12年度 (最終)
38,227 千人	40,095 千人	41,963 千人	43,831 千人	45,700 千人	45,700 千人

〈目標値の考え方〉

- ・ 県総合発展計画後期実施計画の目標指標と同じ
- ・ コロナ禍前の輸送人員（R1年度）と同水準

※年間輸送人員は、旅客地域流動調査（国土交通省）の府県相互間旅客輸送人員表（全機関）から算出

目標2 県内路線バス・デマンド型交通の路線数(全県及び総合支庁単位)

現況値	R 8年度末	R 9年度末	R 10年度末	R 11年度末	R12年度 (最終)
294 路線	294 路線	294 路線	294 路線	294 路線	294 路線
村山：133 路線	村山：133 路線	村山：133 路線	村山：133 路線	村山：133 路線	村山：133 路線
最上：40 路線	最上：40 路線	最上：40 路線	最上：40 路線	最上：40 路線	最上：40 路線
置賜：51 路線	置賜：51 路線	置賜：51 路線	置賜：51 路線	置賜：51 路線	置賜：51 路線
庄内：69 路線	庄内：69 路線	庄内：69 路線	庄内：69 路線	庄内：69 路線	庄内：69 路線

〈目標値の考え方〉

- ・ 県総合発展計画後期実施計画のKPIと同じ
- ・ 利用者減少や運転手不足を背景に減便、廃線が進む中においても、現状の路線数を維持
- ・ 下記地域別目標の効果を定量的に測定するため、路線数については総合支庁単位の内数も含めて設定（路線数の計が一致しないのは、総合支庁圏域をまたぐ重複路線が1（山形長井線）あるため）

7-2 地域別目標

総合支庁単位の圏域ごとの4ブロックでは、各総合支庁並びに市町村及び事業者が連携して「地域別目標」を次のとおり設定する。

1) 村山地域の地域別目標

地域の現状・課題

- 山形連携中枢都市圏において、公共交通の連携事業の実施により、広域的な公共交通網形成による住民生活の利便性向上、高齢者などの交通弱者や学生などに対する移動手段の確保などを目指している。
- 地域資源を活かした交流の拡大を目指し、新たな核となる観光地づくりや旅行者の背景や価値観の多様化に対応したコンテンツや対応が求められている。



	現状	課題
通院	<ul style="list-style-type: none"> ■ 二次医療機関は、東南村山地域、西村山地域、北村山地域それぞれに所在。特に基幹病院に対しては、各市町においてにデマンドを含むバスやタクシーにより通院手段を確保。 ■ 高度で特殊な医療や二次医療機関で対応困難な専門的な医療を提供する三次医療機関（県立中央病院（最寄の鉄道駅：JR 南出羽駅）、山形大学医学部附属病院(※)は山形市内にしかない。 ※ 山形駅と蔵王駅間の新駅構想 <p>➢ 県立中央病院には 14 市町から通院している。</p> <p>通院手段</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 医療機関への通院実態：自家用車利用（家族送迎）が多い。 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 通院による専門的医療の提供が拡大する一方で、高齢者の一人暮らし・高齢者のみの世帯の増加が見込まれる。公共交通機関を活用した通院体制の充実は今後必要。 <p>公共交通の利便性の課題</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 便数の課題：バスや鉄道の便数が少ない、曜日限定のダイヤ ・ 乗り継ぎの課題：乗り継ぎの多さ、待ち時間が長い、体力的な困難さ → ドアツードアのニーズへの対応など <ul style="list-style-type: none"> ■ 自家用車利用から公共交通機関利用への意識転換 ■ 主要な医療機関の統合・移転など環境変化への対応。
通学	<ul style="list-style-type: none"> ■ 大学等の高等教育機関が山形市内に集中して所在。高等学校は 10 市町に所在している。 <p>通学手段</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 鉄道等を利用し、学生は居住する市町を超えて通学。 <ul style="list-style-type: none"> ・ 鉄道駅から学校までは、徒歩のほか自転車、バスを利用。（多くの学生は自転車を活用する傾向にあると推察。） 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 自宅・学校から鉄道駅までのバスが限られている。 <ul style="list-style-type: none"> ・ バス停の位置：自宅の最寄りに無い又は遠い。など ■ 公共交通の利便性の課題 <ul style="list-style-type: none"> ・ 便数の課題：通学する時間帯のバス便数が少ない、曜日限定のダイヤ ・ 乗り継ぎの課題：バスと鉄道を組み合わせる場合、接続する時間が合わないなど
観光	<ul style="list-style-type: none"> ■ 国内外からの旅行者が蔵王、銀山温泉、月山等の主要観光地に、空港や鉄道駅から交通事業者や旅館経営者が運行するバスやタクシー、またはレンタカーといった二次交通を活用し、足を運んでいる。 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 主要観光地への公共交通機関での移動手段が限られていることに加え、旅行者が村山管内の観光地や市街地等を快適に周遊できる環境が整っていない。

目指す地域の姿

通学、通院、観光など様々な移動ニーズに対応した“住み続けられる・訪れたいくなる豊かな社会環境の実現”

地域別目標

村山地域を広く範囲に移動する主要な医療機関への通院・面会、大学や高校等への通学、観光などにおいて、鉄道と各種公共交通機関との相互連携を推進し、市町・3地域の圏域を超えた地域公共交通の利便性向上を目指す。

課題解決に向けた対応

- 移動の状況、統計情報・データなどを踏まえた現状整理
 - ・ 通学や通院、観光に関する現況調査の実施
 - ・ 統計情報や GTFS データ、各種アンケート結果による分析の実施
- 公共交通機関の相互連携の強化
 - ・ 鉄道×バス、鉄道×デマンド交通など、異なる公共交通機関をシームレスにつなぐ運行路線やダイヤ調整などの取組みに向けた検討を行う。
- 公共交通利用促進のための情報発信

スケジュール

※具体的な内容や進め方、その他課題解決に向けて取り組むべき事項等は、地域別部会において検討・協議していく。

対応内容	準備	計画期間				
	R7	R8	R9	R10	R11	R12
次期県計画（R13～R17）への対応					➤	
現状整理						
①現況調査		➤				
②統計・データの分析		➤				
公共交通機関の相互連携の強化						
接続性向上や連携方策の検討				➤		
公共交通利用促進のための情報発信		➤				

2) 最上地域の地域別目標

最上地域における交通課題	主に該当する市町村
<p><新庄市への移動手段が限定的> ⇒各町村内でのバス路線、デマンド交通について比較的充実しているものの、町村外への交通利便性が低い。</p>	金山町、舟形町、大蔵村、鮭川村、戸沢村
<p><市町村間を繋ぐ路線バス等のダイヤ接続が悪い> ⇒市町村間での路線バスダイヤの調整が不十分。</p>	新庄市、金山町、真室川町、大蔵村、鮭川村
<p><物価の高騰、運転手不足> ⇒公共交通サービス提供に係る市町村負担が増加。</p>	8市町村
<p><新庄市内の拠点間移動が困難> ⇒新庄市内の拠点間（特にスーパー等の商業施設へ）の移動が困難であり、新庄病院への通院後に買物をして帰るなどの目的に沿った柔軟な利用がしづらい。</p>	8市町村
<p><豪雨災害の影響による鉄道代行バス> ⇒複数自治体を繋ぐ幹線である鉄道路線がバス代行輸送となっている。</p>	(陸羽東線) 新庄市、最上町、舟形町

地域目標

最上地域別部会による管内の鉄道、バス及びデマンド交通等の整理・分析を通して、生活機能が集積する新庄市を軸とした地域公共交通の利便性向上を図り、市町村域にとらわれない持続可能な公共交通を構築する。

課題解決に向けた対応案等（具体的な施策）

(1) 住民の生活や移動ニーズを含めた、より緻密な地域内公共交通の現状分析

⇒ 鉄道、民間路線バスとの連携も含めた、より利便性の高い持続可能な地域公共交通の実現に向けた現状分析を行う。

(2) 管内市町村および民間交通事業者での継続的な検討・合意形成

⇒ 各市町村域内での運行を中心に設計されているダイヤの見直しや、他市町村（特に新庄市）への移動手段及び新庄市内の拠点間移動の利便性向上を見据え、市町村単位に囚われない公共交通路線・ダイヤ接続等の検討を行う。

将来の目指す姿

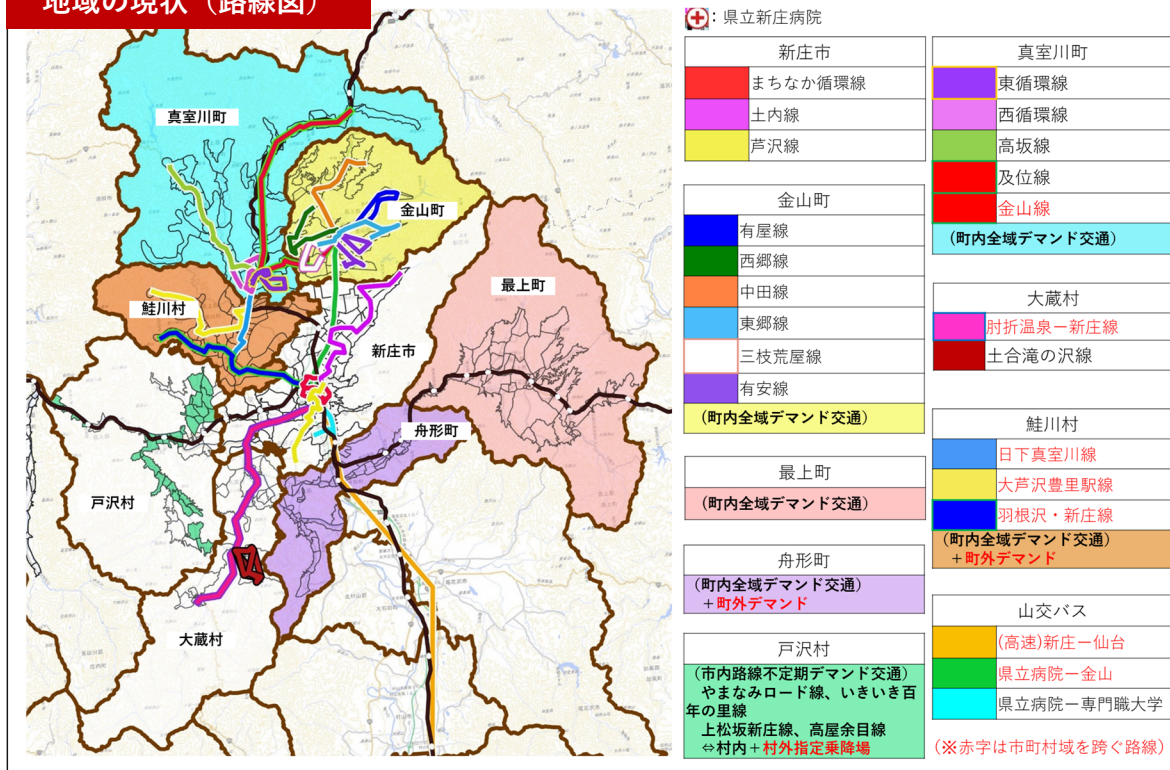
地域内で移動手段を提供している多様な主体の協調による“住民の健康的で質の高い生活の実現”

スケジュール（イメージ）

※具体的な内容や進め方等については、引き続き地域別部会の中で協議・検討していく

取組み	年度	次期山形県地域公共交通計画期間					
		R7(2025)	R8(2026)	R9(2027)	R10(2028)	R11(2029)	R12(2030)
イベント(予定)		次期計画策定に向けた準備 ・次期県計画策定 ・陸羽西線運行再開	新庄志誠館高校開学	陸羽東線運行再開			新庄志誠館高校校舎移転(R14~)
■県地域公共交通計画の策定に向けた取組み			次期県計画承認				
・地域目標の検討		内容検討・策定					内容検討・策定 (次々期計画)
■課題解決に向けた対応案等							
(1) 地域内公共交通の現状分析							
・通院+αできる・できない整理シートの作成		照会・集約		照会・集約		照会・集約	
(2) 継続的な検討・合意形成			できる・できないシートの整理結果 を踏まえた優先順位付け等				
① 交通空白解消・乗り継ぎの円滑化等							
・各交通機関の運行ダイヤ・路線等見直し			ダイヤ・路線の 見直し作業①	ダイヤ・路線の見直し作業②		ダイヤ・路線の見直し作業③	
② 地域公共交通の効果的な情報発信							
・最上地域公共交通マップの作成			ダイヤ照会 ・委託手続き 作成作業		随時更新		デジタル化検討
③ 将来的な地域公共交通の利用促進							
・まちなか循環便の増便		方向性確定・ 予算要求等	需要調査・ダイヤ路線検討・関係機関との調整等	バス・ ドライバー確保等 予算要求等			増便開始(R10.10頃~)
・最上スクールバスの運行			需要調査・ダイヤ路線検討・ 関係機関や高校との調整等 予算要求等	バス・ ドライバー確保等			運行開始(R10.4頃~)

地域の現状（路線図）



3) 置賜地域の地域別目標

地域の交通課題

(1) 令和6年度置賜地域別部会の意見

○地域公共交通の維持に係る財政負担増加、利用者減少

- ・人口減少等により地域公共交通の利用者が減少することに伴い、地域公共交通の維持に係る市町の財政負担が増加。

○バス、タクシー運転手の人材不足、高齢化

- ・人口減少・高齢化が進み、バス、タクシーの運転手不足が深刻化

○市町間の移動に係る利便性向上（広域連携）

- ・通学や通院、ショッピングなど地域住民の日常生活における移動範囲は市町の区域を越え、広域的な生活圏を形成している一方、各市町が運営する地域公共交通は、市町が提供するサービスという性格上、運行区域は市町の区域内に留まることが多い。高齢化のさらなる進行により、自家用車での移動が困難な住民の増加が見込まれ、自家用車以外の移動手段が求められる中、鉄道も含め、市町の圏域を越えた移動の利便性向上を図ることが必要。

(2) 公立置賜総合病院への行ける・行けない調査

置賜管内市町から公立置賜総合病院への公共交通による移動手段の現状を把握し、課題整理を行うため、調査を実施

対象地区から、公共交通を利用し、病院の受付時間までに到着可能かを評価

<調査結果を踏まえた課題>

○「行けない」とされる地区が存在

- ・全 61 地区のうち、19 地区(米沢：10 地区 高畠：6 地区 小国：3 地区)が「行けない」(往路・復路のいずれかが「行けない」)

○復路における利便性の悪さ

- ・往路が「行ける」でも、復路が「行けない」となる地区が複数存在しており、通院できたとしても、帰宅手段がなく、通院そのものが困難
- ・往路に比べ、乗換時間が1時間以上かかる地区数が圧倒的に多い(往路：9 地区 復路：31 地区)

○乗換が2回以上発生する地区が半数

- ・乗換回数が増えるほど、「行けない」地区の数が増加する傾向がある。

(3) 市町訪問による意見

○市町連携を見据え、調整を図る場がない。

- ・一部市町において、近隣市町の病院やスーパーへの移動ニーズがあるものの、市町間で調整を図る体制になっていない。

○他市町の地域公共交通に関する理解不足

- ・市町の圏域を超えた移動において、地域住民が、利用可能な公共交通を十分に理解していない可能性がある。

将来像・目標

将来像

公共交通を使い、通院やお買い物がシームレスにできる移動ストレスの軽減による“良質なライフスタイルの実現”

目標

公立置賜総合病院を核とした市町の圏域を超えた地域公共交通の利便性向上
(地域の実情を踏まえた置賜総合病院や商業施設等へのアクセス改善)

課題解決に向けた対応

(1) 置賜総合病院への路線の現状維持・改善

○置賜総合病院へ「行ける」地区は引き続き、維持・確保に努めるとともに、行けるが到着まで時間がかかる地区は、乗換回数の削減など利便性向上に向けた検討を進める。

(2) 置賜総合病院や商業施設等へのアクセス改善に向けた市町間の公共交通の運行効率化と連携強化

○「行けない」地区のうち、高齢化率や移動ニーズ等を考慮し、対応地区の優先順位を設定したうえで、鉄道との接続性や市町間の連携を考慮したダイヤ調整の検討を行うほか、必要に応じて、複数市町にまたがる運行体制の検討を行う。

○複数市町が連携した公共交通を検討するためのワーキンググループを設置し、連携した公共交通の運行の検討を行う。

(3) 公共交通の利用に関する情報発信強化


→乗換方法をわかりやすく伝える方策や公共交通の認知度を高める方策の実施。

スケジュール

※具体のスケジュールは各年度において設定し、地域別部会で協議の上、決定

取組み	年度	次期山形地域公共交通計画期間						
		R7(2025)	R8(2026)	R9(2027)	R10(2028)	R11(2029)	R12(2030)	
■県地域公共交通計画策定に向けた取組み								
○地域別目標の評価・時期目標の検討		目標の評価・見直し						
						新たな目標の検討協議確定		
■地域別目標の達成に向けた取組み								
(1) 置賜総合病院への路線の現状維持・改善								
○各市町において路線の維持・改善策を実施		○の地区の路線維持策や△の地区の利便性向上に向けた改善策を検討・実施						
(2) 市町間の公共交通の運行効率化と連携強化								
○各交通機関の運行ダイヤ・路線等見直し		対応地区の優先順位の整理・連携したダイヤの検討		連携したダイヤの設定・見直し				
○ワーキンググループの設置・連携手法の検討		市町連携WGの設置・連携の課題整理 連携手法の検討			連携した公共交通の運行に向けた準備・実施・検証			
(3) 公共交通の利用に関する情報発信強化								
○公共交通マップの作成		方向性検討・素案作成	掲載ダイヤ照会	作成作業	随時更新			
○市町間で連携した公共交通PR		PR手法の検討	PR実施・検証					

4) 庄内地域の地域別目標

地域の現状・課題		<ul style="list-style-type: none"> ○ 庄内総合支庁の管内は2市（鶴岡市・酒田市）3町（三川町・庄内町・遊佐町）で構成 ○ 管内2市1町（鶴岡市・酒田市・三川町）間をつなぐ路線、地域間幹線系統「鶴岡－三川線」、「三川－酒田線」が運行 	
	現 状	課 題	
鶴岡市	<ul style="list-style-type: none"> 市街地は市内循環線、市街地と市内郊外地間は路線バス（庄交）が運行 市内郊外地内では、デマンド交通や市営バス等各地域の実状に応じて運行 一部地域で住民による互助輸送を運行 	<ul style="list-style-type: none"> 市街地と市内郊外地間を結ぶ路線は路線廃止や減便・短縮傾向（利用者数減や運転手不足が要因） デマンド交通等の地域内交通は、利用者数が減少傾向 乗合を前提とした交通機関も、利用者1人当たりの経費が高額化傾向（導入当時から住民ニーズが変化） 互助輸送は、担い手不足により存続困難な地区が発生 	
酒田市	<ul style="list-style-type: none"> 市街地エリアは循環バスを運行 郊外エリアはデマンドタクシーを運行 	<ul style="list-style-type: none"> 悪天候時など満車によって循環バスに乗車できない便が発生する 市街地エリアから郊外エリアへ向かう公共交通機関がない（デマンドタクシー帰り便除く） 	
三川町	<ul style="list-style-type: none"> 町民のみ利用可能なデマンドタクシーを運行 移動は町内のみ 町内であればどこからでも、どこへでも（ドアツードア）移動可能な運行形態 	<ul style="list-style-type: none"> 町外への移動手段が無い 地域間幹線系統と円滑な接続が出来ない。 通勤通学時間帯や通院時間帯（早朝）の便が確保しづらい（運転手不足が要因） 	
庄内町	<ul style="list-style-type: none"> 町内は全集落を網羅した町営バス・デマンドタクシーを運行 町外へは酒田方面（駅から病院）、鶴岡方面（駅から駅）へのデマンドタクシーを運行 	<ul style="list-style-type: none"> 町内は利用者が減少傾向にあり、路線上の主要施設の閉店等が進行、環境の変化を踏まえ高校生の通学や高齢者の通院、買物等を考慮した路線再編が必要 町外へは総合病院以外の医療機関の接続の充実が必要 	
遊佐町	<ul style="list-style-type: none"> 町内全域でデマンドタクシーを運行 	<ul style="list-style-type: none"> 町外への交通手段の拡充 	

課題解決に向けた方向性

- 通学や通勤、通院の足を確保するため、沿線2市1町は地域間幹線系統「維持」の意向。地域公共交通計画に「地域旅客運送サービス継続事業」と位置付け、路線継続と利用拡大を図る
- 市内郊外地や3町から市街地には、総合病院への通院の足の確保のほか、総合病院以外の医療機関等にも行きたいという住民ニーズもあるため、地域間幹線系統を中心としたデマンドタクシーの接続の改善等による地域全体の交通利便性の向上を検討

将来の目指す姿

- 幹の交通と葉の交通の連携でおでかけ機会の創出と拡大による“生き活きと暮らせる地域の実現”

地域別目標

○管内の「通院」「通学」「通勤」路線の維持確保及び地域間幹線系統「鶴岡－三川線」「三川－酒田線」の1日当たりの実績輸送量15人の達成

目標達成に向けた対応

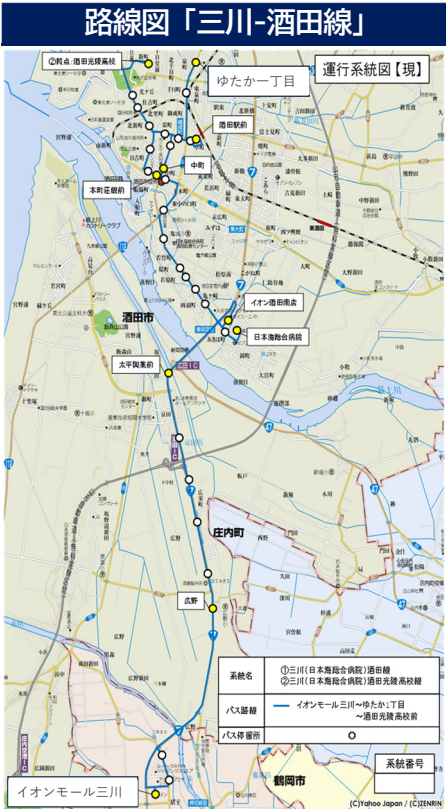
- ニーズ調査
 - ・現状把握に必要なニーズ情報を収集
- 地元学校への働きかけ、連携事業の実施
 - ・出前講座や乗り方教室などを継続、拡充して実施
 - ・高校や大学と、探求学習や協働プロジェクトを通じて利用推進策を検討
 - ・教育委員会や学校と連携した取組み
- 地域住民に対する情報発信
 - ・市町村広報等での呼びかけ
- 勉強会の開催
 - ・先進事例を学び、必要な見直しを検討

運行便数

路線 (系統名)	平日		土日祝日	
	往	復	往	復
① 鶴岡三川線	8便	8便	4便	4便
② 三川(日本海総合病院) 酒田線・酒田光陵高校線	7便	7便	3便	3便

スケジュール(イメージ) ※具体的な内容や進め方等については、引き続き地域別部会の中で協議・検討していく

年度	準備	計画期間				
	R7	R8	R9	R10	R11	R12
ニーズ調査		調査方法の検討、実施				
地元学校への働きかけ、連携事業の実施		関係者との調整		実施、評価、改善		
地域住民に対する情報発信		関係者との調整		実施、評価、改善		
勉強会の開催		関係者との調整		実施、評価、改善		



7-3 個別目標

目標3 市町村の地域公共交通計画作成数

市町村が住民意見を的確に吸い上げ、他分野とも共創しながら地域公共交通計画を作成することにより、利便性の高い交通サービスの充実につながることから、目標3として次のとおり設定する

現況値	R 8年度末	R 9年度末	R 10年度末	R 11年度末	R12年度 (最終)
5 団体	8 団体	11 団体	14 団体	16 団体	18 団体
<p>〈目標値の考え方〉</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 県内市町村（35 団体）の過半 					

目標4 民間路線バスの運転手数

運転手不足などを背景に民間バス路線が減便、廃線となり、それをカバーするために沿線市町村が代替りの交通モードの導入を検討するという流れが一般的となっている。これを防ぐためには、民間バス事業者の運転手を着実に確保することが重要であることから、目標4として次のとおり設定する。

現況値	R 8年度末	R 9年度末	R 10年度末	R 11年度末	R12年度 (最終)
314 人	323 人	328 人	333 人	338 人	342 人
<p>〈目標値の考え方〉</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 県内バス事業者（山交バス株式会社、庄内交通株式会社、株式会社新庄輸送サービス及び有限会社はながさバス）からの聴き取りにより設定 ・ 正社員以外の雇用形態の運転手を含む 					

目標5 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(県及び市町村)

住民の地域公共交通に対する理解や協力などの機運醸成を図るためには、県及び市町村が地域公共交通の利用促進に向けた意識啓発に取り組む必要があることから、目標5として次のとおり設定する。

現況値	R 8年度末	R 9年度末	R 10年度末	R 11年度末	R12年度 (最終)
15 団体	19 団体	23 団体	27 団体	31 団体	36 団体

〈目標値の考え方〉

- ・施策(6)-①又は(6)-②の事業として、自治体広報誌やホームページなどを活用した利用促進に向けたPRや、強化月間の設定（公共交通無料デーやスタンプラリーなど）などの取組みを、最終年度においては県及び全ての市町村で実施
- ・現況値は、令和7年度の実施状況を市町村から聴取。該当団体は、下記のとおり（該当団体）
県、鶴岡市、酒田市、新庄市、西川町、朝日町、大江町、最上町、川西町、小国町、白鷹町、飯豊町、三川町、庄内町、遊佐町

目標6 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

地域公共交通を見直すに当たっては、客観的なデータに基づいた分析に基づくことで、移動需要に応じた効率的なダイヤ設定など利便性の向上につながることから、目標6として次のとおり設定する。

現況値	R 8年度末	R 9年度末	R 10年度末	R 11年度末	R12年度 (最終)
—	100%	100%	100%	100%	100%

〈目標値の考え方〉

- ・分析システムによりデータを取得している系統について、地域公共交通会議等において見直しを行う場合は、当該系統数を分母とし、分析システムによる結果を地域公共交通会議等における資料等で活用した系統数を分子とする。この場合、運転手の交番見直しを要因とするものなど、分析システムを活用することが適当でない場合を除くこととする
- ・現況値は、分析システムの稼働が令和7年度からのため、設定していない
- ・分析システムにより乗降データを把握している路線については、当該路線の見直しに当たって、分析システムを活用するもの。この場合、分析システム上のどのデータをどのように加工して活用するかについては、見直しの内容、程度によりバス事業者において判断することになる

目標7 各モード(バス・タクシー)の県内(県内発着県際サービスを含む)運送事業収益(年間)

持続可能な地域公共交通を維持するために必要な運送事業収益について、前計画において設定した目標の達成を引き続き目指すため、目標7として次のとおり設定する。

現況値	R 8 年度末	R 9 年度末	R 10 年度末	R 11 年度末	R12 年度 (最終)
バス 2,963,186 千円	バス 3,070,549 千円	バス 3,177,912 千円	バス 3,285,274 千円	バス 3,392,637 千円	バス 35 億円
タクシー 4,434,571 千円	タクシー 4,747,657 千円	タクシー 5,060,742 千円	タクシー 5,373,828 千円	タクシー 5,686,914 千円	タクシー 60 億円

〈目標値の考え方〉

- ・前計画では、事業収支率の改善については、人件費が多くを占める経費圧縮よりは、収益向上努力こそが長期持続的な交通事業の維持・強化には望ましく、また、短期的な収支率改善目標は、事業者における経費縮減圧力となって、サービス悪化や、特に人件費の抑制につながって人材不足に拍車をかける等、むしろ交通サービスの維持・強化の観点からは望ましくない面も見られるため、上記目標値を設定したところ
- ・前計画の目標値については、最終年度において未達成であることが見込まれていることから、本計画でもその理念を受け継ぐこととする

8 計画の達成状況の評価

8-1 評価の考え方

(1) 評価基準

A 評価	<p>目標の実績が目標達成に向けた成果を示している（目標年度では目標を達成している）</p> <p>→数値目標の場合は、95%以上の達成度</p>
B 評価	<p>目標の実績が目標達成に向けた成果を示していない（目標年度では目標を達成していない）</p> <p>→数値目標の場合は、80%以上 95%未満の達成度</p>
C 評価	<p>施策の実施効果が発現していない（新たな施策展開の必要性を含めて検討すべき）</p> <p>→数値目標の場合は、80%未満の達成度</p>

(2) 評価方法

(1) の評価基準に基づき、年1回のモニタリングを実施

(3) 評価を踏まえた対応の方向性

A 評価においては、現状維持を原則とする。

B 評価又はC 評価においては、8 - 2 に示す方針に基づいた対応を講じる。そのうえで、必要に応じて「山形県地域公共交通活性化協議会」や「地域別部会」での協議に基づき、当初の目標値自体を下方修正することも検討する。

8-2 評価を踏まえた対応方針

目標1 県内の主な公共交通機関の年間輸送人員(県内⇄全国)

- ➡静的データ（学校統廃合、医療機関移転等）や動的データ（乗車人員の推移等）等进行分析するとともに、運賃、経路、ダイヤ等について見直しを検討

目標2 県内路線バス・デマンド型交通の路線数(全県及び総合支庁単位)

- ➡既存の交通サービスの縮小を検討する場合は、代替手段を検討
- ➡路線バス・デマンドとしての運行が困難な場合、タクシー助成などそれ以外の手段も含め、地域公共交通の形態として見直しを検討
- ➡検討に当たっては、各種データ等客観的事実に基づいた検証を行うよう努める

※各総合支庁の圏域ごとの地域別目標

- ➡地域別部会の枠組みにより、県、関係市町村及び交通事業者において対応を検討

目標3 市町村の地域公共交通計画作成数

- ➡関係者間で計画作成に必要なデータの収集、提供等について積極的に行うとともに、作成に当たってのインセンティブ等のあり方を検討

目標4 民間路線バスの運転手数

- ➡民間バス事業者のみならず、県内の教育機関やハローワーク等を含め、関係者へのヒアリングを実施するなどしながら対応を検討

目標5 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(県及び市町村)

- ➡各自治体において様々な手法を検討するほか、地域別部会の枠組みにより、複数自治体や交通事業者と連携した取組みを検討、協議

目標6 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

- ➡公共交通会議の開催に当たって、分析システムを活用した分析方法の基本フォーマットを示すなどの対応を検討

目標7 各モード(バス・タクシー)の県内(県内発着県際サービスを含む)運送事業収益(年間)

- ➡収益悪化の理由を分析し、必要に応じて国、県、市町村の補助等の公的支援の見直しや企業広告収入、クラウドファンディングなどの多様な財源確保策を検討

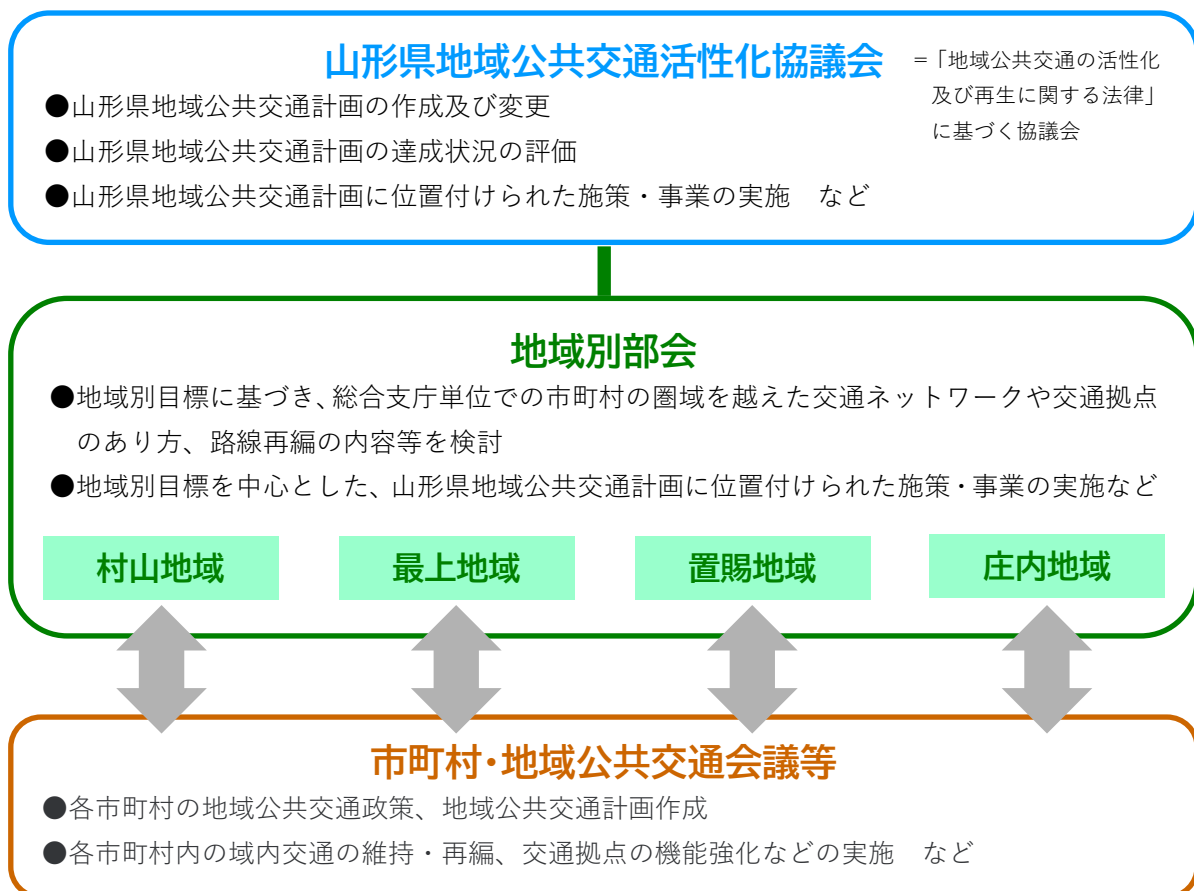
8-3 計画の推進体制

(1) 推進体制

本計画の推進及び進捗状況の管理は、「山形県地域公共交通活性化協議会」（各総合支庁の地域別目標は、「地域別部会」）が行う。

計画の目標達成のための施策・事業の実施については、関係市町村や交通事業者と連携・調整しながら、「山形県地域公共交通活性化協議会」及び「地域別部会」において検討を行う。

▼計画の推進体制



推進体制		構成員・主体	主な役割
山形県地域公共交通 活性化協議会		<ul style="list-style-type: none"> ・山形県 ・運輸支局 ・市町村 ・交通事業者 ・道路管理者 ・公安委員会 ・学識経験者 他 	<ul style="list-style-type: none"> ・山形県地域公共交通計画の作成・変更・実施に関する協議及び連絡調整 ・山形県地域公共交通計画の達成状況の評価 ・山形県地域公共交通計画に位置付けられた目標達成のための施策・事業の実施、進行管理
地域別 部会	村山地域	<ul style="list-style-type: none"> ・山形県 (総合支庁) ・運輸支局 ・市町村 ・交通事業者 他 	<ul style="list-style-type: none"> ・地域別目標に基づき、総合支庁単位での市町村の圏域を越えた交通ネットワークや交通拠点のあり方、路線再編の内容等を検討 ・地域別目標を中心とした、山形県地域公共交通計画に位置付けられた施策・事業の実施
	最上地域		
	置賜地域		
	庄内地域		
市町村・地域公共交通会議等			<ul style="list-style-type: none"> ・各市町村の地域公共交通政策、地域公共交通計画作成 ・各市町村内の域内交通の維持・再編、交通拠点の機能強化などの実施

(2) 計画推進に当たっての役割分担

本計画を進めるに当たって、「行政（県・市町村等）」「交通事業者」「地域・住民」の3者が連携し、一体となって計画目標の達成に向け取り組むとともに、それぞれの役割を確認しながら持続可能な交通体系の構築を目指す。

また、地域公共交通に関わる様々な主体との連携を図ることにより、持続性を高めるとともに、まちづくりに貢献する地域公共交通を目指す。

▼計画推進に当たっての役割分担

	施策の方向性
県全域	◆ 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
4ブロック	◆ 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
市町村	◆ 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
共通	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 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【共創】 ◆ 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【人材】 ◆ 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【意識】 ◆ 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【利便性】 ◆ 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【経営】

主体	計画推進に当たっての役割分担	
行政	県 (本庁)	山形県地域公共交通活性化協議会を主体的に運営し、計画全体の進捗管理を行うとともに、県全域及び各圏域に共通した地域公共交通に係る必要な施策（オープンデータプラットフォームの管理、県全域の地域公共交通等の維持・強化に関する検討等）に取り組むものとする
	県 (総合支庁)	地域別部会を主体的に運営し、定住自立圏や連携中枢都市圏の構成市町村と連携・協調しつつ、地域別目標に基づいた地域公共交通の交通ネットワークの構築に取り組むものとする
	国	交通事業規制・支援等の国の法令や施策の迅速でわかりやすい情報提供を行うとともに、地域の取組みに対して適切な支援や助言を実施し、地域公共交通を維持・改善する取組みを下支えするとともに、交通以外の分野との連携・協働に対して、指針を示す、所管官庁間で連携する等のサポートを実施していくものとする
	市町村	市町村の地域公共交通ネットワークの構築に主体的に取り組み、必要に応じて市町村単位の地域公共交通計画等を作成し、協議会等を運営するとともに、山形県地域公共交通活性化協議会等の場を通じて、県及び国と協議・情報交換を行い、県全域及び4ブロックの地域公共交通との接続についても意を用いるものとする
交通事業者	安全・安心な交通サービスの維持を最優先しつつ、提供する交通サービスが地域全体の活性化に資するよう、県、国、市町村その他の関係者と連携し、取り組むものとする	
地域・住民	地域公共交通は、地域全体の維持・活性化に必要なインフラであり、地域全体で維持・改善していくものであるとの認識を共有するとともに、他分野との共創により、地域公共交通の利用シーンと社会的価値の拡大を図るものとする	

(3) 山形県の市町村への交付金（市町村総合交付金等）の考え方

県と市町村とが実質的な負担を等分に負い、適切な事業実施インセンティブを働かせる。
国庫補助をはじめ、他の財政支援措置を可能な限り活用する。

広域幹線交通の維持・強化、オープンデータ化、M a a Sの進展等、県の取組みとの連携を図り、効果的な事業実施を推進する。

山形県地域公共交通計画

発行日 令和8年3月27日

作成 山形県地域公共交通活性化協議会

問合せ先 山形県みらい企画創造部総合交通政策課
〒990-8570

山形県山形市松波 2-8-1

アドレス <http://www.pref.yamagata.jp/>