

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

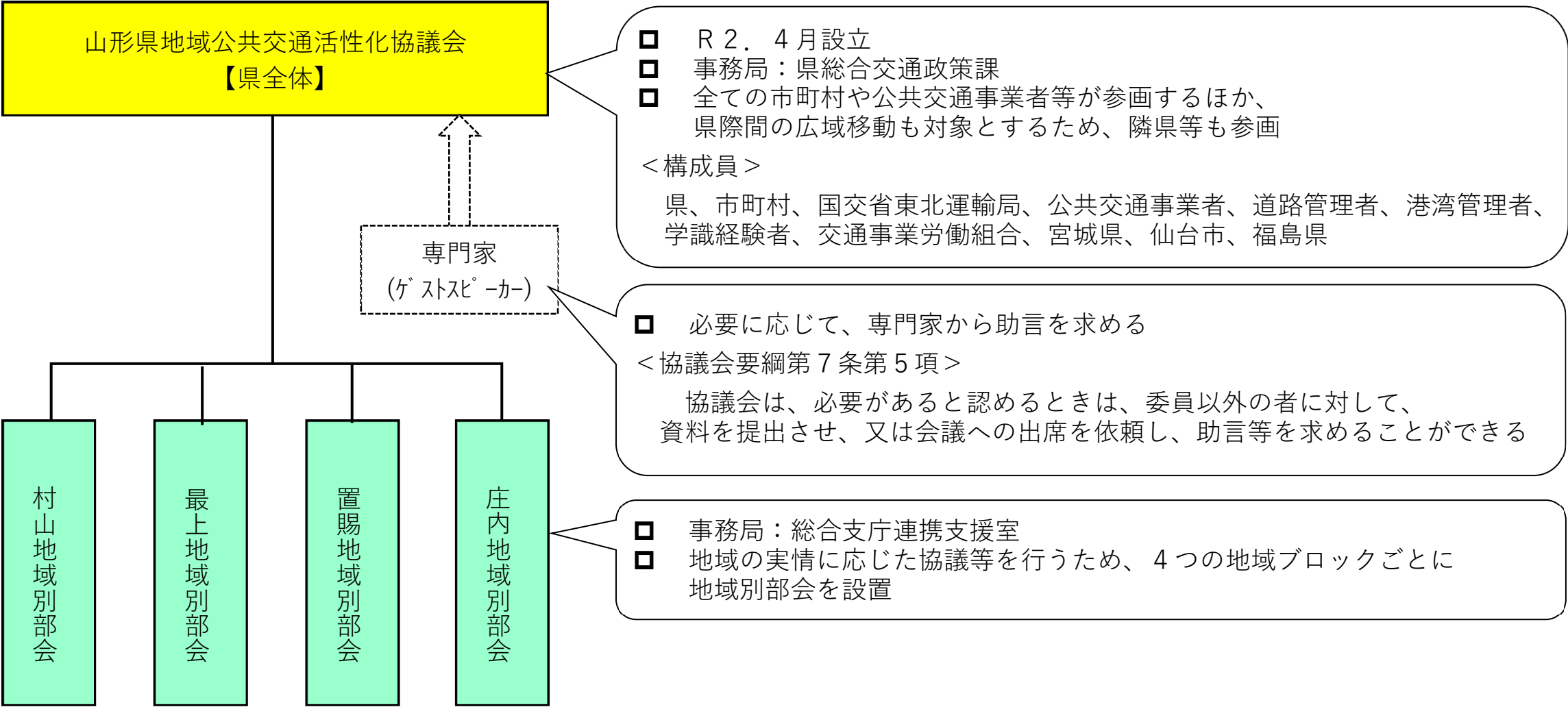
- 県民のウェルビーイング実現に向け、地域公共交通のマスタープランとして「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」や県民、交通事業者、行政などの関係者が果たすべき役割、関係者で共に取り組む施策などをまとめる
- 地域公共交通計画の策定が全ての地方公共団体において**努力義務化**されるとともに、**国庫補助と連動**することとされているため、県＋全市町村対象の計画とする
- 計画の実行に当たっては、政府による「交通空白」の解消に向けた**取り組み**とも連動しながら、柔軟に、かつ効果的に展開していく

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、ＩＴ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ＩＣ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ＩＣ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カスティング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（Q o L）の向上を目指すことを基本方針とします

目指す将来像

- 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
- 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
- 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

- 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
- 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
- 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
- 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
- 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
- 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
- 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
- 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）

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
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
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
共通	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
<div>県全域</div> <div>地域間交通軸と拠点の充実・保証</div> <div>4ブロック</div> <div>市町村の公共交通軸・拠点との調和</div> <div>市町村</div> <div>市町村の取組みに対する支援</div>	(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	<div>全体目標</div> <div>☑ 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 ※県総合発展計画後期実施計画の目標指標</div> <div>☑ 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 ※県総合発展計画後期実施計画のK P I</div> <div>☑ 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</div>
	(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	
	(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	
<div>共通</div> <div>持続可能性・実現可能性の確保</div>	<div>共創</div> (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	<div>地域全体で取り組んでいるか</div> <div>☑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</div>
	<div>人材</div> (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	<div>担い手は確保できているか</div> <div>☑民間路線バスの運転手数 現況値：314 人 → R12 年度：342 人</div>
	<div>意識</div> (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	<div>機運を醸成できているか</div> <div>☑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 ※利用強化月間の設定等</div>
	<div>利便性</div> (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	<div>データを利便性向上に活かしているか</div> <div>☑系統見直し時における「交通系 I C 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%</div>
	<div>経営</div> (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	<div>経営・財政基盤は確保できているか</div> <div>☑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</div>