

# 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(計画策定等に係る事業)

資料4

令和 年 月 日

協議会名: 山形県地域公共交通活性化協議会

評価対象事業名: 地域公共交通調査事業(計画策定事業)

①事業の結果概要	②事業実施の適切性		③生活交通確保維持改善計画又は地域公共交通網形成計画等の計画策定等に向けた方針
<p>【事業内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・本県地域公共交通の全体像の把握</li> <li>・地域公共交通計画の基本方針、数値目標、主要施策の検討</li> <li>・地域公共交通計画(案)のとりまとめ</li> <li>・山形県版MaaSプラットフォーム構築に向けたあり方検討</li> </ul> <p>【結果概要】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・基礎的データの整理、現況調査などにより、地域の公共交通の状況を整理した。</li> <li>・交通事業者、市町村、教育機関(高校・大学等)、大規模商業施設、病院、福祉施設等へのアンケートにより、地域の移動需要を把握することができた。</li> <li>・地域に適した交通モード、ルート、ダイヤについて検討し、協議会に諮るための計画素案を作成。</li> <li>・山形県版MaaSプラットフォーム構築に向け、バス情報(GTFS-JP)作成や移動データの収集を行った。</li> <li>・今後の協議会の検討を経て、NW計画にも地域公共交通計画の内容を反映する。</li> </ul>	A	事業が計画に位置付けられたとおり、適切に実施された(される見込み)。	<p>県全体及び県内の市町村間をまたぐ移動の利便性向上を主眼に置きながら、市町村内に完結する移動の現状や取組みも含めて、広域移動を支える公共交通のサービスを維持・強化できるよう、ルート・ダイヤを設定する。</p> <p>また、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、関係者間で共有していく。</p> <p>なお、令和4年度確保維持事業(地域間幹線系統及びフィーダー系統)の活用を見込んでいる。</p>

## 地域の概要

### 1. 基礎データ

山形県  
 人口：1,062,998人  
 （R2.12.1現在・住民基本台帳）  
 面積：9,323.15平方キロメートル  
 過疎地域等指定：過疎（県内21市町村）、  
 山村（県内26地域）  
 高齢化率：27%（H27国勢調査）  
 交通会議開催数：4回  
 （R2.7 ~ R3.1）

### 2. 公共交通の概況

【乗合バス・自家用有償運送】  
 ①路線バス（R元年度）  
 ○運 行：山交バス（株）、庄内交通（株）、宮城交通（株）  
 ジェイアールバス東北（株）、新庄輸送サービス（株）  
 （有）はながさバス、最上川交通（株）  
 路 線：298系統（路線定期274系統、路線不定期24系統）  
 ○うちコミュニティバス ※その他デマンド交通  
 市町村営定時定路 線 運 行：市町村営デマンド交通  
 路 線：121路線 路 線：63路線  
 【鉄道】  
 運 行：東日本旅客鉄道（株）、山形鉄道（株）  
 路 線：在来線8路線、JR山形新幹線  
 【乗用タクシー】  
 運 行：タクシー事業者197社  
 エリア：県内各地域

山形県と県内全市町村を始め、地域公共交通に関係する県内の様々な主体が幅広く連携し、持続可能で利便性の高い地域公共交通の維持とその強化に向けた、地域公共交通網の形成が必要となる。

### 3. 公共交通の問題点

- （1）利用が低迷し、その結果として交通サービスの収支が悪化し、コストカットのために利便性が低下し、さらに利用が低迷するという悪循環に陥っている。特に、移動サービスの「プロ」である交通事業者が「負のスパイラル」に陥り、交通サービスを縮小・廃止していくと、移動サービスの「プロ」ではない市町村がその補填を求められ、地域の負担がさらに増大することとなる。
- （2）生活圏が広域化し、社会ニーズが多様化し、移動ニーズがより多様に、より広域になっている中で、それぞれの移動に関するサービスが連携せずにバラバラに提供され、サービスの利便性も低く、地域全体の負担も大きくなっている。
- （3）特に高齢者を中心に、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が増加している。（特に、市町村をまたぐ広域のデマンド交通）。
- （4）比較的効率的に広域を移動できる鉄道・幹線バスの収支が悪化し、交通ネットワーク全体の持続可能性を低下させている。維持コストの高い鉄道や幹線バスの収支の悪化は、地域の負担額を大きく増すとともに、特に幹線バス路線の弱体化は、そこに繋がる地域内交通の収支も悪化させるため、交通ネットワーク全体の持続可能性が低下する。
- （5）物理的なアクセスのみならず、交通サービスの情報発信がわかりにくく、インターネット上の検索に出てこずに域外からの来訪者には利用できなかったり、一部の使い慣れた地域住民の繰り返し利用にのみ使われたり、という情報面のアクセスに課題を抱える交通サービスが少なくない。

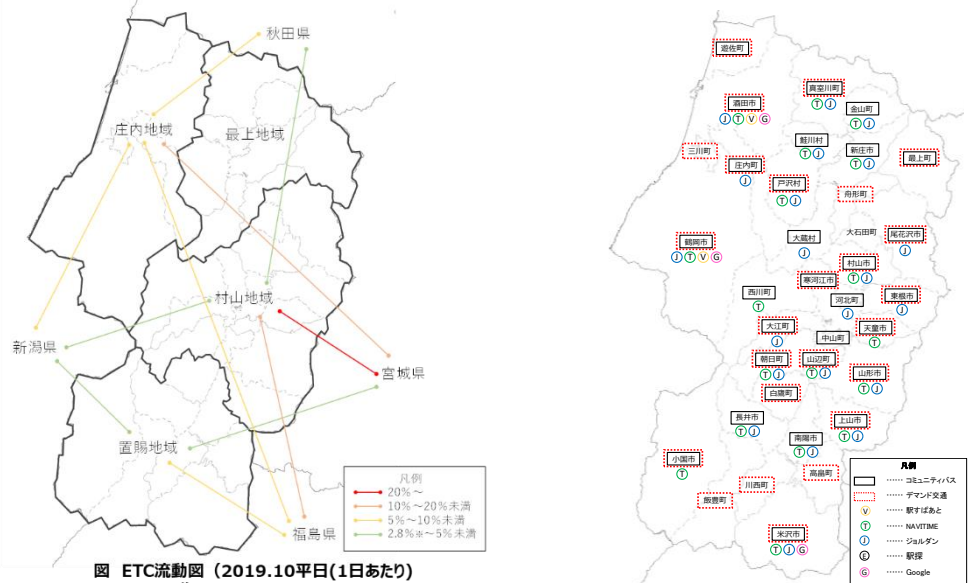


図 ETC流動図（2019.10平日(1日あたり) 往復合計50以上・割合）

※記入する際、枠の大きさの変更及び次頁に作成することも可能とします。

# 山形県地域公共交通活性化協議会

## 調査内容

### 【事業評価時点で完了している内容】

1. 本県地域公共交通の全体像の把握
2. 地域公共交通計画の基本方針、数値目標、主要施策の検討
3. 地域の公共交通計画(案)のとりまとめ
4. 協議会開催  
全体協議会4回、地域別部会各2回
5. 山形県版MaaSプラットフォーム構築に向けたあり方検討

### 【今後予定している内容】

1. 山形県地域公共交通計画(案)の取りまとめ(パブリックコメントの実施、計画策定)
2. 協議会開催(残り1回)
5. 山形県版MaaSプラットフォーム構築に向けたあり方検討

## 調査結果概要

### 1. 本県地域公共交通の全体像の把握

公共交通の実態を把握するため、交通事業者、市町村、国土交通省、また、病院・福祉施設、商業施設、観光施設等の交通以外の移動サービスを提供している事業者に対する状況調査を実施した。

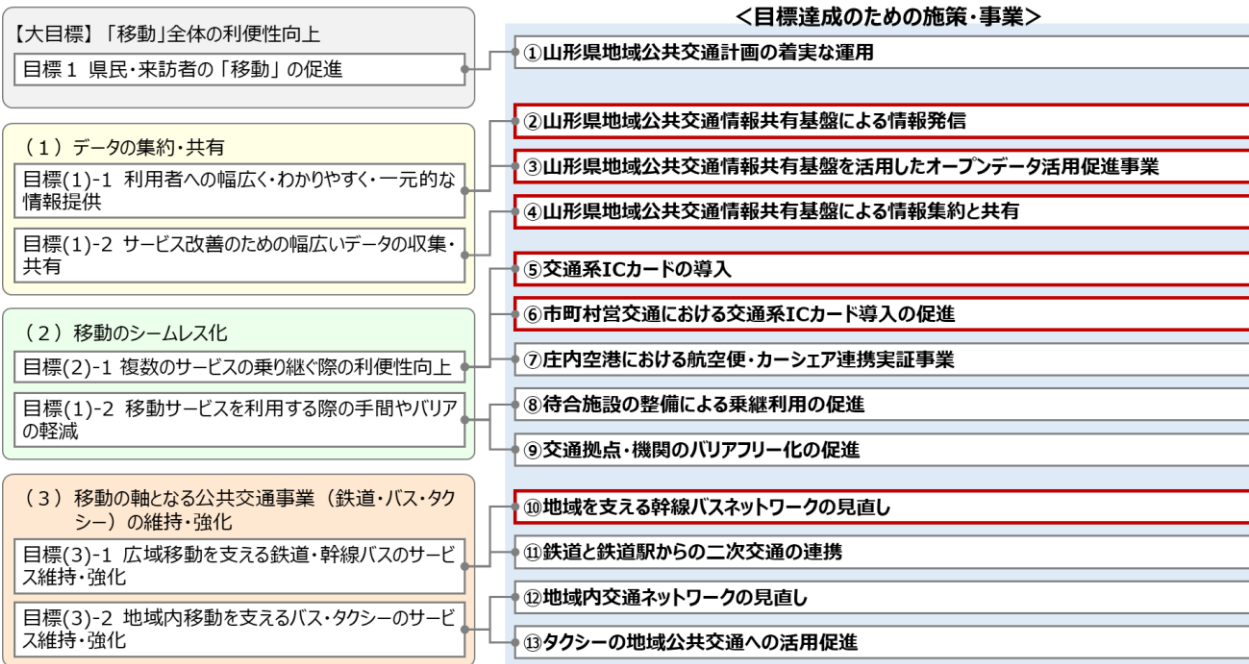
### 5. 山形県版MaaSプラットフォーム構築に向けたあり方検討

県内の公共交通に関わる統計データや交通サービス情報(静的データ/GTFS-JP)を整理・作成した。これらオープンデータ等の種類や関係者の役割を計画に記載する。

### <課題等>

- ・様々なモード・ネットワークの課題が相互に影響し合い、単独では解決が困難となっているが、様々な関係者の情報を集約・共有し、連携するための基盤が存在しない。
- ・複数の交通手段の乗継に様々な支障があるため、ドアツードアによる広域移動への対応が大きな負担となっている。
- ・広域幹線を中心に、民間交通事業者の経営が悪化し、そのサービス内容の減少を、交通事業の専門ではない自治体等の地域が補う形となり、交通サービスの利便性と持続可能性が低下している。

## 課題に対応した目標及び施策・事業



## 今後の取組みについて

### 【スケジュール(予定)】

- 2月上旬 パブリックコメント実施
- 3月下旬 第5回協議会開催
- 3月中旬 議会に対する説明
- 3月下旬 交通計画の決定

### 【地域の交通の目指す姿】

「多様なサービスが相互に連携することで、多様なニーズに対応し、県内の「移動」に関するサービス全体の利便性を向上させる」という目標の実現に向けた、施策・事業を展開する。