

4. 持続可能な利便性の高い地域公共交通の実現に向けた課題

4-1 県全体の課題

●地域公共交通の「負のスパイラル」

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。

●多様化・広域化する移動需要に対する個々の移動サービスの連携不足

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。

●超高齢社会におけるドアツードアで、かつ広域な（＝高コスト）の移動ニーズ増加

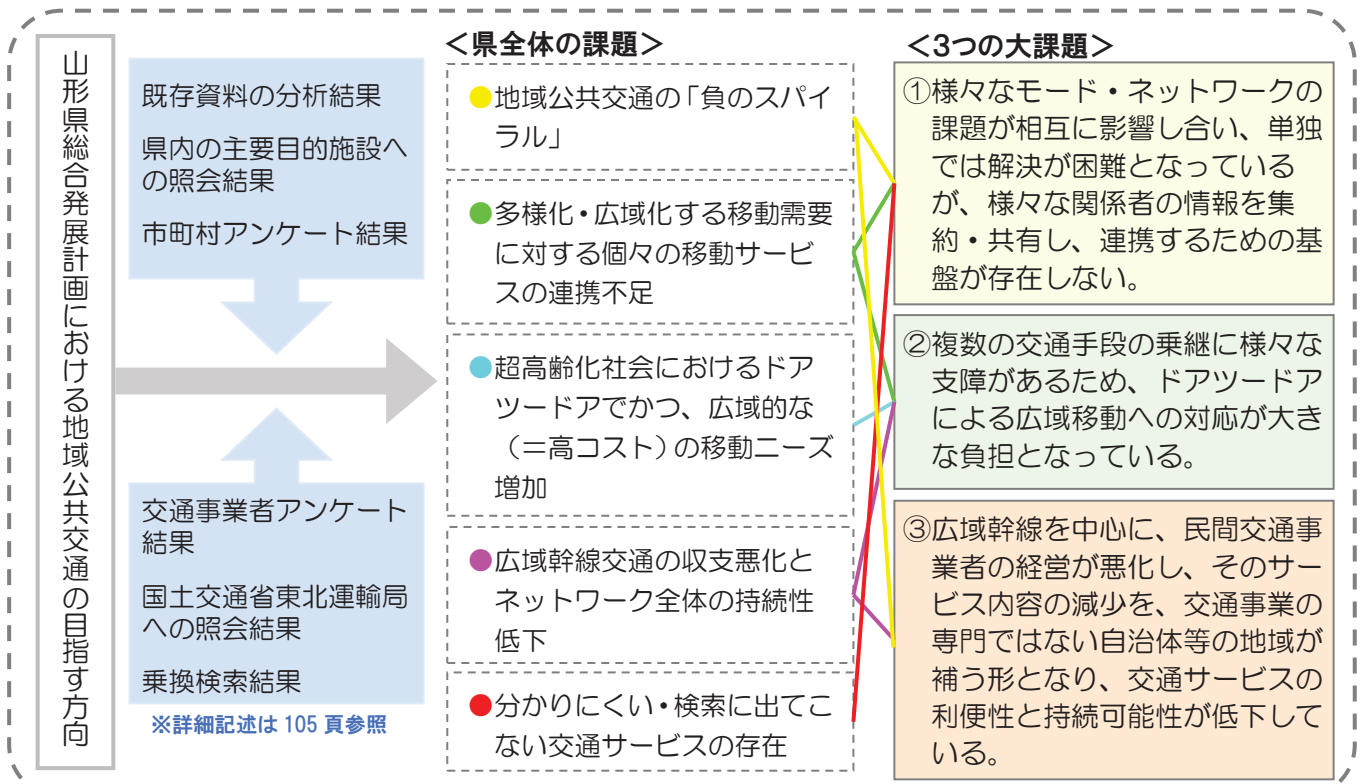
特に高齢者を中心に、起点から終点までドアツードアで、かつ、広域に移動したいという高コスト構造の移動ニーズが増加している。（特に、市町村をまたぐ広域のデマンド交通）

●広域幹線交通の収支悪化とネットワーク全体の持続性低下

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。

●分かりにくい・検索に出てこない交通サービスの存在

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分かりにくく、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。



4-2 ネットワーク階層別に見た課題

ここでは、前ページの〈3つの大課題〉ごとに、下図のように、①地域間ネットワーク（県際・地域間路線）、②地域内ネットワーク（地域内市町村間路線）、③地域内ネットワーク（市町村内）の3つの視点で、かつ鉄道・バス・タクシー・その他輸送資源・市町村の切り口で問題・課題をとりまとめた。

次ページ以降に示している細かい問題・課題は前ページの県全体の5つの課題に包含される。

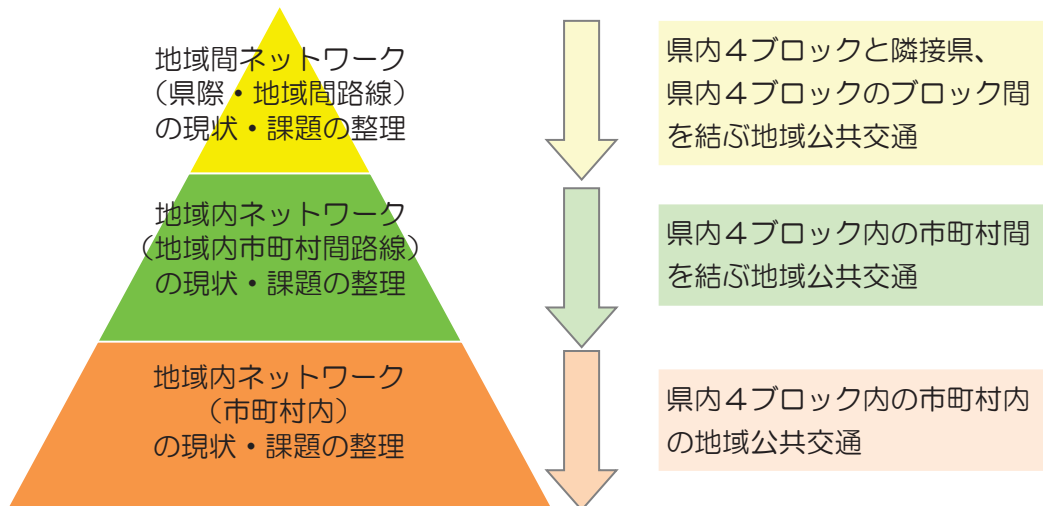


図 4-1 公共交通の現状・課題の整理構成

大課題① 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。

鉄道

- 沿線人口の減少と駅からの二次交通の利便性が低いこと等から、利用が低迷
- 利用が減少する中での施設・人員体制や便数といったサービス水準の維持が課題
- 有人駅やバリアフリー対応が限られ、特に高齢者等の移動手段としての活用が広がっていない
- 鉄道のダイヤ改正に対応するための鉄道事業者、バス事業者、市町村の連携を強化する必要がある

地域間ネットワーク
(実際・地域間路線)



- 首都圏への高速バス等を除き、長距離の利用が少ない
- 地域間を繋ぐ重要な幹線路線が地域として維持・強化すべきサービスとして位置付けられていない
- 鉄道と駅からの二次交通のダイヤ改正時の連絡・調整が課題
- 広域の観光流動を取り込めていない

- モータリゼーション（自動車）の進展や家族の送迎等が多くなり、比較的距離の短い市町村間路線の利用も低迷している
- 事業者運行のバスと市町村営バスや広域デマンド交通の運賃格差が大きい
- 市町村間路線の国庫補助が十分に活用されていない



- 地域間の通学需要については、一部スクールバスが対応
- 鉄道やバスが対応できない観光需要やビジネス需要をタクシーやレンタカーが対応

- 市町村間の移動需要や利用者からのニーズはあるものの、車両や人手不足、営業区域や運賃等の規制により対応には限界がある

- 病院、商業施設も一部で比較的大規模な送迎バスを運行させている
- ドアトゥードアが必要な方（身障者や後期高齢者等の交通弱者）のなるべく乗継が少ない広域移動のニーズが増えている

- 市町村をまたいだ通学・通院・買い物物需要が増えているが、市町村単独での対応に限界がある



市町村

地域内ネットワーク (市町村内)

- 公共交通アクセスが無い、バス停が施設近傍にはあるが敷地内まで乗り入れていないといったニーズとサービスのミスマッチが少なくない
- 交通事業者と市町村営交通の連携不足からお互いのサービスが連携していない、本来得られる公的支援が受けられていない事例が見られる

- ドアトゥードア、ラストワンマイルの輸送からコミュニティバスやデマンド交通の受託まで公共交通の最後の一線を支えているが、人手・車両不足、営業所から遠い地域への対応、公的支援の不足等でニーズに十分に対応できていない

- 公共交通が不足している現状に対応して、様々な施設や団体が輸送サービスを実施
- 鉄道とバス、バス・タクシーとデマンド交通、交通サービスと福祉や病院のサービスなど、交通事業者とそれ以外の移動サービス提供者との連携が十分にとれていない

- 過疎地域で広い地域に住居が散在する人口分布状況の中で、交通事業者のサービスの縮小・撤退が進み、地域の必要不可欠な移動手段の確保のための負担が増大している
- 特にドアトゥードアの移動手段の確保を望む声が大きいが、交通事業者との十分な連携の無いままのサービス拡大が、交通事業者の経営悪化や市町村負担のさらなる増大につながり、持続可能ではない事例が見られる
- 特に、市町村営のコミュニティバス、デマンド交通等は、情報発信が限定され、一部のハイユーザーが繰り返し利用するのみで、利用の広がりに欠ける場合が多い

地域内ネットワーク
(市町村間路線)

大課題② 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き負担となっている。

鉄道

バス

タクシードア

その他輸送資源

市町村

- 利用が減少する中で、施設・人員体制や便数といったサービス水準の維持が課題

- モータリゼーション（自動車）の進展や家族の送迎等が多くなり、比較的距離の短い市町村間路線の利用も低迷している
- 有人駅やバリアフリー対応駅が限られ、特に高齢者等の移動手段としての活用が広がっていない

- 病院、商業施設も一部で比較的大規模な送迎バスを運行させている
- ドアツードアが必要な方（身障者や後期高齢者等の交通弱者）のなるべく乗継が少ない広域移動のニーズが増えている

- 市町村をまたいだ通学・通院・買い物需要が増えているが、市町村単独での対応に限界がある

高齢者等の交通弱者の移動手段確保のためには、バリアフリー化されたドアツードアの移動が、広域でも求められている。しかし、交通機関相互のシームレスな連携が図られず、また、交通機関自体のバリアフリー化も進まない中で、市町村や施設が独自の広域・ドアツードアの移動サービスを検討・提供させるを得ず、地域の負担が過大になっている。また、そのことが広域移動の需要をさらに押し下げ、交通事業者の対応余力を奪っている場面が少なくない。

地域間ネットワーク
(実際・地域間路線)

地域内ネットワーク
(市町村間路線)

地域内ネットワーク
(市町村内)

- 公共交通アクセスが無い、バス停が施設近傍にはあるが敷地内まで乗り入れていないといったニーズとサービスのミスマッチが少なくない
- 交通事業者と市町村営交通の連携不足からお互いのサービスが連携していない、本来得られる公的支援が受けられていない事例が見られる

- 公共交通が不足している現状に対応して、様々な施設や団体が輸送サービスを実施
- 鉄道とバス、バス・タクシーとデマンド交通、交通サービスと福祉や病院のサービスなど、交通事業者とそれ以外の移動サービス提供者との連携が十分にとれていない

- 過疎地域で広い地域に住居が散在する人口分布状況の中で、交通事業者のサービスの縮小・撤退が進み、地域の必要不可欠な移動手段の確保のための負担が増大している
- 特にドアツードアの移動手段の確保を望む声が大きいが、交通事業者との十分な連携の無いままのサービス拡大が、交通事業者の経営悪化や市町村負担のさらなる増大につながる
- 特に、市町村営のコミュニティバス、デマンド交通等は、情報発信が限定され、一部のハイユーザーが繰り返し利用するのみで、利用の広がりに欠ける場合が多い

大課題③ 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。

鉄道

- 沿線人口の減少と駅からの二次交通の利便性が低いこと等から、利用が低迷

- 利用が減少する中での施設・人員体制や便数といったサービスの水準の維持が課題

- 鉄道のダイヤ改正に対応するため、鉄道事業者、バス事業者、市町村の連携を強化する必要がある

バス

- 首都圏への高速バス等を除き、長距離の利用が少ない
- 地域間を繋ぐ重要な幹線路線が地域として維持・強化すべきサービスとして位置付けられていない
- 広域の観光流動を取り込めていない

- モータリゼーション（自動車）の進展や家族の送迎等が多くなり、比較的距離の短い市町村間路線の利用も低迷している
- 市町村間路線の国庫補助が十分に活用されていない

タクシ-

- 地域間の通学需要については、一部スクールバスが対応
- 鉄道やバスが対応できない観光需要やビジネス需要をタクシ-やレンタカーが対応

移動サービスのプロフェッショナルである交通事業者の経営が悪化し、サービス内容が縮小していくと、その分野のプロフェッショナルでない自治体や施設管理者、地域の関係者などがその穴を埋めるためのサービスを実施することになり、地域の負担が過大になっている。また、地域の独自サービスと交通事業者との競合が交通事業経営のさらなる悪化を招いている面も見られる。

その他輸送資源

- 市町村間の移動需要や利用者からのニーズはあるものの、車両や人手不足、営業区域や運賃等の規制により対応には限界がある

- 病院、商業施設も一部で比較的大規模な送迎バスを運行させている
- ドアトゥードアが必要な方（身障者や後期高齢者等の交通弱者）のなるべく乗継が少ない広域移動のニーズが増えている

- 交通事業者と市町村営交通の連携不足からお互いのサービスが連携していない、本来得られる公的支援が受けられていない事例が見られる

- ドアトゥードア、ラストワンマイルの輸送からコミュニティバスやテマチック交通の受託まで公共交通の最後の一線を支えているが、人手・車両不足、営業所から遠い地域への対応、公的支援の不足等でニーズに十分に対応できていない

- 公共交通が不足している現状に対応して、様々な施設や団体が輸送サービスを実施

- 過疎地域で広い地域に住居が散在する人口分布状況の中で、交通事業者のサービスの縮小・撤退が進み、地域の必要不可欠な移動手段の確保のための負担が増大している
- 特にドアトゥードアの移動手段の確保を望む声が大きいが、交通事業者との十分な連携の無いままのサービス拡大が、交通事業者の経営悪化や市町村負担のさらなる増大につながり、持続可能ではない事例が見られる

- 市町村をまたいだ通学・通院・買い物需要が増えているが、市町村単独での対応に限界がある

地域内ネットワーク
(県際・地域間路線)

地域内ネットワーク
(市町村間路線)

地域内ネットワーク
(市町村内)

市町村

5. 基本的な方針

(1) データの集約・共有（サービス間の連携とニーズの把握・対応の基盤）

大課題①への対応として、また、大課題②・③の対応のためにも、様々な移動サービスの実態、その前提となるニーズについてのデータが一元的に集約され、関係者に広く共有されることが必要となる。

データの集約・共有により、関係者が相互にそのサービス内容を認識し、より効果的な連携を図ることや、様々なニーズの組み合わせや既存サービスとのニッチを把握することで、新たな移動手段の提供に繋げることが可能となる。

(2) 移動のシームレス化（検索、決済、乗継等、サービス毎のバリアを減らす）


大課題②への対応として、交通機関自体のバリアフリー化とともに、複数の移動サービスを乗り継ぐ際の検索、予約、決済を含む様々なバリアを減らし、単体の交通機関としても、複数の交通機関を利用したひとつの移動全体としても、そのシームレス化を達成する必要がある。

移動全体のシームレス化により、高齢者や障がい者等の交通弱者であっても、広域の移動にもドアツードアでの移動を確保可能になる。また、複数のサービスがシームレスに連携することで、それぞれのサービスがその適した範囲に専念しつつ、相互に連携し、利用者から見ると一体的なサービス提供を行い、単独のサービスで無理に広域かつドアツードアを実施する必要がなくなる。

(3) 移動の軸となる公共交通事業（鉄道・バス・タクシー）の維持・強化

大課題③への対応として、公共交通事業者の経営を強化するために、国、県、市町村による公的な支援を効果的に行っていくとともに、公共交通事業者による移動サービスとその他の移動サービスとが重複する場合、その適性に応じた適切な役割分担を図っていく必要がある。

移動の軸となる公共交通事業の強化により、移動サービスのプロフェッショナルである公共交通事業者がカバーできる範囲を維持・拡大し、利用者にとって安全・安心で利便性の高い移動サービスの確保を図るとともに、プロフェッショナルではない自治体等による移動サービスの実施負担を軽減することが可能となる。



【大目標】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。

◆本計画「1. 計画の概要」から「5. 基本的な方針」までの全体像

山形県の目指す方向

山形県総合発展計画
(R2～R11)

・基本目標
人と自然がいまいきと調和し、夏の豊かさや幸せを
実感できる山形

～五つの政策の柱～

- 次代を担い地域を支える人材の育成・確保
- 競争力のある力強い農林水産業の振興・活性化
- 高い付加価値を創出する産業経済の振興・活性化
- 県民が安全・安心を実感し 総活躍できる社会づくり
- 未来に向けた発展基盤となる整備・活用

地域公共交通
の目指す方向

「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。

山形県の現状・問題

<既存資料の分析結果>

- 山形県全域が豪雪地帯であり、山間部を中心に東北エリアの中でも最も積雪が多く、厳しい自然条件の下、山形県の人口減少や高齢化は全国的にみても、東北エリアの中でも進行している状況。
- 年間50万人以上の集客がある観光施設が県全域の分散しており、国内外から山形県に観光流入している状況があるものの、公共交通によるアクセスがしにくい施設が存在。
- 自動車保有台数は1世帯当たり2台以上となっている中、1世帯あたりの免許返納台数は全国的にも東北エリアの中でも一定程度あるものの、いまだ免許返納者への移動サービスが不十分な状況。
- 日常生活の移動をみても、自動車流動をみても、県をまたぐ広域移動や県内の地域間をまたぐ移動等がみられるものの、現状の公共交通ネットワークでは対応しきれない不便地域が未だ存在。
- 鉄道・路線バスで移動しにくい不便地域が未だ存在。

<県内の主要目的施設への乗客結果>

- レンタカーやシェアリングが各地域で複数営業している中、公共交通以外の輸送資源（高校・大学や医療福祉施設、商業施設、宿泊施設の送迎サービス）も一定程度あり、一部では公共交通と重複。

<市町村アンケート結果>

- 県内の複数の地域で産業団地の開発予定や、新たな大学の開校、道の駅の新設が予定されているほか、小中学校や県立病院、町役場、その他商業施設等の移転も予定されている状況。
- テマンド交通による広域のドアツードア移動を求める高齢者の声。

<交通事業者アンケート結果>

- 鉄道・バス・タクシーの輸送人員は年々減少しており、各種サービスの低下、それによる更なる輸送人員の減少が懸念される。
- 市町村をまたぐ地域間幹線バスへの公的負担を望むバス事業者。
- 最後の公共交通となるタクシーにおいて、現状でも、タクシーでアクセスするのに一定時間を要する人口集積地が存在。
- 県内において市町村が運営主体となっているコミュニティ交通（テマンド交通含む）の収支率は20%に満たない厳しい状況。
- 県内では特定のJR駅を除き、交通系ICカードが利用できない駅・路線バス、キャッシュレス決済ができないタクシーの存在。

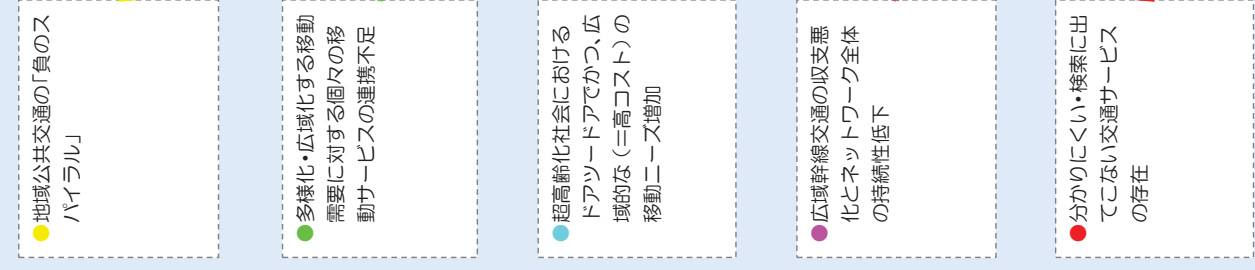
<国土交通省東北運輸局への問合せ結果>

- 福祉有償運送は新規登録も年間数件みられる一方で、廃止申請しているものもみられる。
- 介護保険による移動サービス（訪問サービスD）も可能な中、県内では数事例にとどまっており、福祉分野と公共交通との連携事例は少ない状況。
- 県内の路線バスの4割がバリアフリー不適合な状況。
- 乗合バス事業者の経費の5割を事業者が内部補助している状況。
- 県庫補助要件を満たす地域間幹線バス系統の存在。

<乗換検査結果>

- 5大乗換検査サービスでの県内の各公共交通の情報提供状況を確認したところ、鉄道以外の路線バス、コミュニティバスは各社情報提供がバラバラであり、特定市町村のバス情報が欠落している状況にあり、テマンド交通に至っては情報提供している事業者は皆無。

山形県の地域公共交通の問題・課題



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。

大目標

基本的な方針等

- データの集約・共有
サービス間の連携
とニーズの把握・対応の基盤
- 移動のシームレス化
検索、決済、乗継等、
サービス毎のバリアを減らす
- 移動の軸となる公共交通
事業者（鉄道・バス・
タクシー）の維持・強化

6. 計画の目標

【大目標】 「移動」全体の利便性向上

目標1 県民・来訪者の「移動」の促進

数値目標					
数値目標1 県民ひとり当たりの鉄道・バス・タクシー利用回数					
<table border="1"> <thead> <tr> <th>現況値 (R1)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>15.0回/人</td> </tr> </tbody> </table>	現況値 (R1)	15.0回/人	<table border="1"> <thead> <tr> <th>数値目標</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>18.0回/人</td> </tr> </tbody> </table>	数値目標	18.0回/人
現況値 (R1)					
15.0回/人					
数値目標					
18.0回/人					
<p>※鉄道（地域鉄道のみ）・路線バス・コミュニティバス・デマンド交通・タクシーの年間輸送人員を山形県の総人口で割った数値。 ※現況値における県の総人口は1,068,863人（R2年4月1日時点）を採用。出典元としては県ホームページ掲載の「山形県の人口と世帯数」とする。</p>					
数値目標2 RESASの移動実態数値（本県への来訪者数等）					
<table border="1"> <thead> <tr> <th>現況値 (R1)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>県外との移動：50,001人 県内での移動：60,982人</td> </tr> </tbody> </table>	現況値 (R1)	県外との移動：50,001人 県内での移動：60,982人	<table border="1"> <thead> <tr> <th>数値目標</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>県外との移動：60,000人 県内での移動：70,000人</td> </tr> </tbody> </table>	数値目標	県外との移動：60,000人 県内での移動：70,000人
現況値 (R1)					
県外との移動：50,001人 県内での移動：60,982人					
数値目標					
県外との移動：60,000人 県内での移動：70,000人					
<p>※RESASにおいて、14時時点における滞在人口において、6月の平日・休日、12月の平日・休日の4日分の平均値。</p>					

県内の「移動」に関するサービス全体の利便性を向上させ、県民の公共交通（鉄道・バス・タクシー）の利用回数の増加を図ることを目指す。また、県外から本県への流動人口（本県への来訪者数等）の増加を図ることを目指す。

【中目標】

(1) データの集約・共有

数値目標									
数値目標1 5大CP掲載交通サービスの事業者数・路線数									
<table border="1"> <thead> <tr> <th>現況値 (R1)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>事業者数ベース：21.7%</td> </tr> <tr> <td>コミュニティバスの路線数ベース：39.1%</td> </tr> </tbody> </table>	現況値 (R1)	事業者数ベース：21.7%	コミュニティバスの路線数ベース：39.1%	<table border="1"> <thead> <tr> <th>数値目標</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>事業者数ベース：100%</td> </tr> <tr> <td>コミュニティバスの路線数ベース：100%</td> </tr> </tbody> </table>	数値目標	事業者数ベース：100%	コミュニティバスの路線数ベース：100%		
現況値 (R1)									
事業者数ベース：21.7%									
コミュニティバスの路線数ベース：39.1%									
数値目標									
事業者数ベース：100%									
コミュニティバスの路線数ベース：100%									
<p>※事業者ベース：鉄道2社、路線バス3社、コミュニティバス導入29市町村、デマンド交通導入25市町村が5大乗換検索サービスでどの程度情報発信できているかを示す数値。現況値は組み合わせ総数が295パターンある中で、情報発信できているのは64パターンとなるため、21.7%となる。</p> <p>※コミュニティバスの路線数ベース：コミュニティバスを導入しているのは29市町村であり、県全体ではコミュニティバスのコース数は157ある。その157コースの中で、5大乗換検索サービスでどの程度情報発信できているかを示す数値。現況値は組み合わせ総数が785パターンある中で、情報発信できているのは307パターンとなるため、39.1%となる。</p>									
数値目標2 協議会へのデータ提供交通事業者の割合									
<table border="1"> <thead> <tr> <th>現況値 (R1)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>鉄道：2社/2社</td> </tr> <tr> <td>路線バス：6社/7社(※)</td> </tr> <tr> <td>タクシー：173社/197社</td> </tr> </tbody> </table>	現況値 (R1)	鉄道：2社/2社	路線バス：6社/7社(※)	タクシー：173社/197社	<table border="1"> <thead> <tr> <th>数値目標</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>鉄道：100%</td> </tr> <tr> <td>路線バス：100%</td> </tr> <tr> <td>タクシー：100%</td> </tr> </tbody> </table>	数値目標	鉄道：100%	路線バス：100%	タクシー：100%
現況値 (R1)									
鉄道：2社/2社									
路線バス：6社/7社(※)									
タクシー：173社/197社									
数値目標									
鉄道：100%									
路線バス：100%									
タクシー：100%									
<p>※山交バス、庄内交通、新庄輸送サービス、はながさバス、宮城交通、JRバス東北、最上川交通</p>									
数値目標3 一定の機関・施設(※)のうち協議会へのデータ提供機関・施設の割合									
<table border="1"> <thead> <tr> <th>現況値 (R1)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>6.9%</td> </tr> <tr> <td>(160事業者/2,305事業者)</td> </tr> </tbody> </table>	現況値 (R1)	6.9%	(160事業者/2,305事業者)	<table border="1"> <thead> <tr> <th>数値目標</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>50%</td> </tr> </tbody> </table>	数値目標	50%			
現況値 (R1)									
6.9%									
(160事業者/2,305事業者)									
数値目標									
50%									
<p>※県内全ての高校・大学・専門職大学院等の教育研究機関、病院・診療所、福祉・介護施設、宿泊施設及び県内の延べ床面積3,000㎡以上の商業施設</p>									

公共交通等にかかる各主体が所有する各種データを官民連携で収集・集約し、情報共有基盤を通じて、利用者・事業者等に適切かつ継続的に情報発信することを目指す。

目標1 利用者への幅広く・わかりやすく・一元的な情報提供

公共交通等にかかる各主体が所有する各種データを官民連携で収集・集約し、情報共有基盤を通じて、利用者に対し、幅広く・分かりやすい情報提供を継続的に行うことを目指す。

【上記の数値目標1・2に対応】

目標2 サービス改善のための幅広いデータの収集・共有

公共交通サービスの改善のため、地域の移動にかかる幅広いデータを官民連携で収集・集約し、関係者間で共有することを継続的に行うことを目指す。

【上記の数値目標2・3に対応】

(2) 移動のシームレス化（移動の円滑化）

数値目標						
数値目標1 キャッシュレス決済導入率						
<table border="1"> <thead> <tr> <th>現況値（R1）</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>バス : 0%</td> </tr> <tr> <td>タクシー : 50.9%</td> </tr> </tbody> </table>	現況値（R1）	バス : 0%	タクシー : 50.9%	<table border="1"> <thead> <tr> <th>数値目標</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>100%</td> </tr> </tbody> </table>	数値目標	100%
現況値（R1）						
バス : 0%						
タクシー : 50.9%						
数値目標						
100%						
<p>※バスは、県内に本社を置くバス事業者においては0社。タクシーは、事業者アンケートにより何らかのキャッシュレス決済サービスを導入している事業者（回答者）の、全回答者に占める割合を指す。</p>						
数値目標2 主要交通結節点（※）におけるバリアフリー化・全天候型の交通結節点の数						
<p>・バリアフリー化された交通結節点</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>現況値（R1）</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1 結節点 / 43 結節点</td> </tr> </tbody> </table>	現況値（R1）	1 結節点 / 43 結節点	<table border="1"> <thead> <tr> <th>数値目標</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>6 結節点</td> </tr> </tbody> </table>	数値目標	6 結節点	
現況値（R1）						
1 結節点 / 43 結節点						
数値目標						
6 結節点						
<p>・全天候型の交通結節点</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>現況値（R1）</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>43 結節点 / 43 結節点</td> </tr> </tbody> </table>	現況値（R1）	43 結節点 / 43 結節点	<table border="1"> <thead> <tr> <th>数値目標</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>100%</td> </tr> </tbody> </table>	数値目標	100%	
現況値（R1）						
43 結節点 / 43 結節点						
数値目標						
100%						
<p>・バリアフリー化された交通結節点であり、かつ全天候型の交通結節点</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>現況値（R1）</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1 結節点 / 43 結節点</td> </tr> </tbody> </table>	現況値（R1）	1 結節点 / 43 結節点	<table border="1"> <thead> <tr> <th>数値目標</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>6 結節点</td> </tr> </tbody> </table>	数値目標	6 結節点	
現況値（R1）						
1 結節点 / 43 結節点						
数値目標						
6 結節点						

複数の移動サービスを乗り継ぐ際、あるいは単体の移動サービスを利用する際の様々なバリアを減らし、移動の利便性向上や移動弱者（大きな荷物を持っている方、障がいを持つ方、初めて県内各地域に訪れる方を含む）の負担軽減を図ることを目指す。

目標1 複数のサービスを乗り継ぐ際の利便性向上

ICカードやスマートフォンのアプリケーション等を活用し、複数の移動サービスを乗り継ぐ際の様々なバリア（特に運賃支払い等）を減らし、移動の利便性向上や移動弱者（大きな荷物を持っている方、障がいを持つ方、初めて県内各地域に訪れる方を含む）の負担軽減を図ることを目指す。

【上記の数値目標1に対応】

目標2 移動サービスを利用する際の手間やバリアの軽減

積雪が多い本県の特徴を踏まえて、降雪時などの様々な気象条件下において、単体の移動サービスを利用する際や、乗り継ぐ際の様々なバリア（特に待合環境や車両そのもの等）を減らし、移動の利便性向上や移動弱者（大きな荷物を持っている方、障がいを持つ方、初めて県内各地域に訪れる方を含む）の負担軽減を図ることを目指す。

【上記の数値目標2に対応】

(3) 移動の軸となる公共交通事業（鉄道・バス・タクシー）の維持・強化

数値目標													
数値目標1 各モード(バス・タクシー)の県内(県内発着県際サービス含む)運送事業収益													
<table border="1"> <thead> <tr> <th>現況値 (R1)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>バス : 3,094,622 千円</td> </tr> <tr> <td>タクシー : 5,924,230 千円</td> </tr> </tbody> </table>	現況値 (R1)	バス : 3,094,622 千円	タクシー : 5,924,230 千円	<table border="1"> <thead> <tr> <th>数値目標</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>バス : 3,500,000 千円</td> </tr> <tr> <td>タクシー : 6,000,000 千円</td> </tr> </tbody> </table>	数値目標	バス : 3,500,000 千円	タクシー : 6,000,000 千円						
現況値 (R1)													
バス : 3,094,622 千円													
タクシー : 5,924,230 千円													
数値目標													
バス : 3,500,000 千円													
タクシー : 6,000,000 千円													
<p>※ 事業収支率の改善については、</p> <p>①タクシー事業においては、事業報告の回収漏れ等により経費が把握できないものもあるため、収支率の算出が不能であり、②将来的な自動運転の導入も見込まれる中で、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、③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手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、本計画の目標としては用いず、収益改善を目標とする。</p>													
数値目標2 地域にとって重要と位置付けられた幹線バス路線の人口あたりの乗車人員													
<table border="1"> <thead> <tr> <th>現況値 (R1)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>0.72 回/人</td> </tr> </tbody> </table>	現況値 (R1)	0.72 回/人	<table border="1"> <thead> <tr> <th>数値目標</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1.0 回/人</td> </tr> </tbody> </table>	数値目標	1.0 回/人								
現況値 (R1)													
0.72 回/人													
数値目標													
1.0 回/人													
<p>※幹線バス路線のバス停 500m 勢力圏内の人口（沿線人口）を GIS（地理情報システム）により算出し、その数値で当該路線の年間輸送人員を割った数値。</p>													
数値目標3 市町村総合交付金対象路線・サービスの人口あたりの乗車人員 (交付金対象市町村の総人口との対比)													
<table border="1"> <thead> <tr> <th>現況値 (R1)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2.48 回/人</td> </tr> </tbody> </table>	現況値 (R1)	2.48 回/人	<table border="1"> <thead> <tr> <th>数値目標</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2.5 回/人</td> </tr> </tbody> </table>	数値目標	2.5 回/人								
現況値 (R1)													
2.48 回/人													
数値目標													
2.5 回/人													
<p>※市町村総合交付金対象となるバス路線・デマンド交通の年間輸送人員を、交付金をもらっている市町村の総人口で割った数値。</p>													
数値目標4 市町村の移動サービスに対する負担額													
<table border="1"> <thead> <tr> <th>現況値 (R1)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>地域鉄道 : 56,028 千円</td> </tr> <tr> <td>路線バス : 970,090 千円</td> </tr> <tr> <td>コミュニティバス : 669,890 千円</td> </tr> <tr> <td>デマンド交通 : 197,228 千円</td> </tr> <tr> <td>タクシー : 0 円</td> </tr> </tbody> </table>	現況値 (R1)	地域鉄道 : 56,028 千円	路線バス : 970,090 千円	コミュニティバス : 669,890 千円	デマンド交通 : 197,228 千円	タクシー : 0 円	<table border="1"> <thead> <tr> <th>数値目標</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>地域鉄道 : 72,036 千円</td> </tr> <tr> <td>路線バス : 900,000 千円</td> </tr> <tr> <td>コミュニティバス : 600,000 千円</td> </tr> <tr> <td>デマンド交通 : 150,000 千円</td> </tr> <tr> <td>タクシー : 100,000 千円</td> </tr> </tbody> </table>	数値目標	地域鉄道 : 72,036 千円	路線バス : 900,000 千円	コミュニティバス : 600,000 千円	デマンド交通 : 150,000 千円	タクシー : 100,000 千円
現況値 (R1)													
地域鉄道 : 56,028 千円													
路線バス : 970,090 千円													
コミュニティバス : 669,890 千円													
デマンド交通 : 197,228 千円													
タクシー : 0 円													
数値目標													
地域鉄道 : 72,036 千円													
路線バス : 900,000 千円													
コミュニティバス : 600,000 千円													
デマンド交通 : 150,000 千円													
タクシー : 100,000 千円													

移動の軸となる公共交通事業（鉄道・バス・タクシー）の維持・強化により、公共交通ネットワーク全体の利便性向上による利用促進、収支改善による持続性向上を図ることを目指す。

目標1 広域移動を支える鉄道・幹線バスのサービス維持・強化

公共交通ネットワークの骨格であり、都市形成の背骨となりうる鉄道・幹線バスのサービス維持・強化を図り、広域移動を支える広域幹線交通の利便性向上による利用促進、収益改善による持続性向上を目指す。

【上記の数値目標1・2に対応】

目標2 地域内移動を支えるバス・タクシーのサービス維持・強化

公共交通ネットワークの支線であり、毛細血管である地域内移動を支えるバス・タクシーのサービス維持・強化を図り、利便性向上による利用促進、収支改善による持続性向上を図ることを目指す。

【上記の数値目標1・3・4に対応】

7. 目標達成のための施策・事業

- ・計画の趣旨として「試行錯誤をしながら成長していく計画」であるため、関係者間の協議の進捗、事業の熟度、技術やサービスの革新、利用者ニーズの変化等に応じて、計画期間中にも、常に追加・修正を図っていく。

【大目標】

(1) 「移動」全体の利便性向上

目標1 県民・来訪者の「移動」の促進

施策・事業	山形県地域公共交通計画の着実な運用
実施主体	県（事務局）、県内全市町村、及び協議会全構成員
内容	・本計画に基づき、山形県地域公共交通活性化協議会を運営し、計画の数値目標の達成状況や地域の事情の変化に応じ、計画を適宜修正しつつ、計画に定められた役割を着実に実施する

【中目標】

(1) データの集約・共有

目標1 利用者への幅広く・わかりやすく・一元的な情報提供

施策・事業	山形県地域公共交通情報共有基盤による情報発信
実施主体	県（事務局）、県内全市町村、及び協議会全構成員
内容	・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

施策・事業	山形県地域公共交通情報共有基盤を活用したオープンデータ活用促進事業
実施主体	県
内容	・オープンデータの活用を促進するため、県内の大学や高校、ベンチャーなども巻き込んだオープンデータを活用したアプリ開発等を支援する事業を実施する

施策・事業	動的なロケーション情報の集約・共有による MaaS 基板の更なる整備
実施主体	県、交通事業者、市町村、国
内容	<ul style="list-style-type: none"> ・MaaS による複数モードのシームレスな連結を図るために不可欠な動的なロケーション情報についてオープン API 化する等、MaaS 基板の更なる整備を図る。 ・県内交通事業者の既存のロケーション情報システムについて、国の支援の活用も視野にいれ、システム改修を行い、オープン API 化又は主要 CP 事業者への提供体制の構築を図る ・市町村が運営する交通サービスにおいても、動的なロケーション情報の取得・公開が行われている場合、よりオープンな利用が可能となるよう検討を進める

目標2 サービス改善のための幅広いデータの収集・共有

施策・事業	山形県地域公共交通情報共有基盤による情報集約と共有
実施主体	県（事務局）、県内全市町村、及び協議会全構成員
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、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、付則2. 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超えた情報の集約・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繋げていく。

(2) 移動のシームレス化（移動の円滑化）

目標1 複数のサービスを乗り継ぐ際の利便性向上

施策・事業	交通系 IC カードの導入
実施主体	山交バス、庄内交通、県、国
内容	<ul style="list-style-type: none"> 山交バス、庄内交通両社路線すべてに JR の Suica 機能も有する地域連携 IC カードを導入する 県、国は初期導入費用を支援する 交通系 IC カードの利用実績に関するデータについては、県及び山形県地域公共交通活性化協議会が求める場合には、支援を受けた山交バス及び庄内交通はこれを無償で提供する義務を負う（提供に際しての追加コストが多大な場合にのみ、その実費用を請求できる）

施策・事業	市町村営交通における交通系 IC カード導入の促進
実施主体	山交バス、庄内交通、市町村、県、国
内容	<ul style="list-style-type: none"> 市町村においては、市町村営交通へ、一定の需要のある定時定路線や観光路線など、その必要に応じて、交通系 IC カードの導入を図る 山交バス及び庄内交通は、市町村営交通が交通系 IC カードの導入を図る際の負担を軽減するため、自社のシステムへの参画を受け入れる等、必要な措置をとる 県は、県が支援する交通系 IC カードのシステム開発などへの助言や要請などを通じ、市町村営交通への交通系 IC カード導入を促進する環境が整備されるように努める 県及び市町村は、その公共交通や観光等における広報・啓発活動において、交通系 IC カードの導入について紹介する等、県内外の利用者に対する交通系 IC カードの普及・啓発を図る

■市町村の事業一覧

地域	市町村	実施事業	実施期間
村山	山形市	山形市地域公共交通計画の策定に合わせて検討中	
	寒河江市	—	
	上山市	—	
	村山市	—	
	天童市	—	
	東根市	—	
	山辺町	—	
	中山町	現在策定中の第6次総合計画(R3~R12年度)において「交通系ICカードの導入検討を進める」と記載することを検討	R3~12年度

地域	市町村	実施事業	実施期間
	河北町	—	
	西川町	—	
	朝日町	—	
	大江町	—	
	尾花沢市	インバウンド対策のため、R 銀山線への IC カードの導入を図る。	R3年度以降
	大石田町	—	
最上	新庄市	R5 年度以降検討する	
	金山町	今後検討していく	
	最上町	—	
	舟形町	必要に応じて検討していく	
	真室川町	実施時期未定	
	大蔵村	—	
	鮭川村	—	
	戸沢村	考えていない。(使用料 100 円、高齢者無料)	
置賜	米沢市	—	
	長井市	県の支援内容により検討する。 一方、長井版 Maas を検討しており、地方創生推進交付金を申請する場合は、この交付金を活用し導入する可能性がある。	
	南陽市	—	
	高島町	デマンド交通車両への導入を検討・推進する。	
	川西町	—	
	小国町	環境整備に努め、接続する公共交通機関や拠点施設の関係者と連携した導入方法を検討する。	
	白鷹町	町内全域のデマンドタクシーの利用者の多くは 80 歳超の高齢者であるため、ICカードの利用は馴染まず、また、町営バス(スクールバス混乗便)については、利用者が少数かつ限定的であるため、現時点では ICカードの導入予定はない。	
	飯豊町	—	
庄内	酒田市	具体化していないが、将来的な導入に向けて情報収集や検討を継続。使用できる決済アプリの選定や、導入・管理コストが焦点。	
	遊佐町	近隣の自治体と連携 検討中	
	三川町	—	
	庄内町	—	
	鶴岡市	地域公共交通への ICT 導入に向け、調査事象や交通関係事業者との研修会を実施する。その中で市営バスへの IC カード導入についても検討を行う。	

施策・事業	山形空港と出発・目的地をシームレスに結ぶ空港二次交通の整備促進
実施主体	山形空港利用拡大推進協議会
内容	<ul style="list-style-type: none"> 空港からの二次交通の充実・強化のため交通系 IC カード等の整備促進を図る 県の二次交通支援の補助要綱を公開し、市町村や事業者の創意による、ルート拡充を図る

施策・事業	庄内空港における航空便・カーシェア連携実証事業
実施主体	ANA、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"> ANA の MaaS アプリを活用して、庄内空港への ANA 到着便に合わせたカーシェア予約利用を実証する 県は、保有する庄内空港駐車場の一部を実証実験の用途に限り、無償提供する

目標2 移動サービスを利用する際の手間やバリアの軽減

施策・事業	待合施設の整備による乗継利用の促進
実施主体	交通事業者、市町村、県
内容	<ul style="list-style-type: none"> 乗継利用を促進するため、交通事業者・市町村は、降雪などの気象条件に関わらず待合可能な施設の整備を促進する 県は、市町村総合交付金の見直し等を通じ、これを支援する

■市町村の事業一覧

地域	市町村	実施事業	実施期間
村山	山形市	山形市地域公共交通計画の策定に合わせて検討中	
	寒河江市	—	
	上山市	—	
	村山市	—	
	天童市	—	
	東根市	さくらんぼ東根駅前バス待合施設整備済	
	山辺町	—	
	中山町	—	
	河北町	—	
	西川町	簡易的な待合施設を有する箇所もあるが、上記のような機能を果たすためには整備が必要である。	
	朝日町	交通拠点である朝日町役場前に待合のベンチあり。他は今のところ予定なし。	
	大江町	—	
	尾花沢市	市役所の新庁舎建設の際、待合所部分を整備し土日祝日も利用可能とした。	
	大石田町	—	
最上	新庄市	拠点施設(県立新庄病院、新庄駅)については、待合スペース有り。他停留所については、R5年度以降検討する。	
	金山町	—	
	最上町	—	
	舟形町	乗継の拠点であるJR舟形駅に、観光物産センターと併設した待合室を整備している	
	真室川町	真室川駅、町立真室川病院、真室川町役場の主要施設は、待合施設を整備している	
	大蔵村	—	
	鮭川村	—	
	戸沢村	JR古口駅を利用	
置賜	米沢市	—	
	長井市	乗継が想定される施設は、市庁舎、道の駅、商業施設であるが、そこに待合施設の新設予定はなし。	
	南陽市	—	
	高畠町	既存施設を活用した施策展開を検討する。	
	川西町	—	
	小国町	乗り継ぎ地点の既存施設を活用しながら、関係機関と連携した整備を図る。	
	白鷹町	山形鉄道フラワー長井線及び山交バスの乗継拠点となっている「荒砥駅」は、すでに待合スペースやトイレを有する施設となっており、引き続き、乗換時の利便性を確保していく。	
	飯豊町	—	
庄内	酒田市	乗継拠点となることを意識し、市内の路線バスは酒田駅前、中町周辺、日本海総合病院の3拠点を必ず経由するよう路線改編する。また、この3拠点は、市営デマンドタクシーの指定乗降場所となっている。酒田駅前交流拠点施設ミライニの中で観光案内所が稼働しており、待合利用が可能となっている(R2年11月)。図書館機能やバスベイ整備を含めたフルオープンは、R4年度を見込んでいる。中町エリアにおいては、酒田産業会館の再開発事業で情報センター機能が整備されると共に、待合利用が可能となる(R3年10月オープン予定)。	R2年11月～

地域	市町村	実施事業	実施期間
	遊佐町	—	
	三川町	—	
	庄内町	乗継拠点となる駅や複数路線が乗り入れるバス停の待合場所の整備・維持を行う。	
	鶴岡市	鶴岡市地域公共交通計画の中でも拠点の設置は課題の一つであり、交通ネットワーク形成のために待合場所の設定を行っていく。	

施策・事業	交通拠点・機関のバリアフリー化の促進
実施主体	交通事業者、市町村、県、国
内容	・交通事業者は、駅や交通結節点となる拠点、幹線路線の車両をはじめとし、そのサービス全般のバリアフリー化を進める

■市町村の事業一覧

地域	市町村	実施事業	実施期間	実施主体
村山	山形市	①北山形駅周辺地区バリアフリー基本構想に基づき、JR東日本が実施する北山形駅のバリアフリー設備整備事業に対して支援を行い、北山形駅のバリアフリー化を推進する。(～R6) ②観光需要が高い山寺駅や、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する基本方針における移動等の円滑化の目標の対象となる旅客施設のバリアフリー化について交通事業者とともに検討する。(随時)	①～R6 ②随時	①JR東日本 山形市等
	寒河江市	市内循環バス車両について高齢者等の乗降しやすい環境整備を図る。		
	上山市	—		
	村山市	—		
	天童市	—		
	東根市	さくらんぼ東根駅バス待合施設整備済		
	山辺町	補助ステップ付きの車両を使用している。		
	中山町	補助ステップ付きの車両を使用している。		
	河北町	—		
	西川町	補助ステップ付きの車両を使用している。ノンステップバス等の導入はしていない。		
	朝日町	—		
	大江町	—		
	尾花沢市	拠点の停留所である市役所待合所はユニバーサルデザインを採用している。		
	大石田町	—		
最上	新庄市	拠点施設(県立新庄病院、新庄駅)及びまちなか循環線車両については、バリアフリー化されている。他停留所及び土内線、芦沢線車両については、R5年度以降検討する。		
	金山町	—		
	最上町	近年購入した車両についてはノンステップバスを導入		
	舟形町	デマンド型乗合タクシーに、乗降しやすいユニバーサルデザインの車両を導入している	R1年8月～	
	真室川町	交通拠点の真室川駅や町立真室川病院、真室川役場はバリアフリー化済		
	大蔵村	—		
	鮭川村	—		
置賜	戸沢村	補助ステップ付きの車両を使用している。		
	米沢市	—		
	長井市	—		
	南陽市	—		
	高島町	—		
	川西町	—		
小国町	拠点施設のバリアフリー化は概ね完了しているものの、車			

地域	市町村	実施事業	実施期間	実施主体
		両及びバス停等の付帯設備のバリアフリー化が未着手であるため、対応方法を検討していく。		
	白鷹町	乗換拠点となる「荒砥駅」は、バリアフリーに配慮した施設となっている。他方、バリアフリー化が必要である施設もあると認識していることから公共交通に関連するものだけでなく、町全体として、バリアフリー化の促進について検討していく。		
	飯豊町	－		
庄内	酒田市	酒田駅前ミライニの観光案内所や待合スペースはバリアフリーである。 酒田産業会館の再開発事業で整備する情報センターや待合スペースはバリアフリーとなる。 市営のるんバスの車両は、更新に合わせて低床バスを導入している。また、路線改編にあわせて新たに低床バスの導入を見込んでいる。	R4年度	酒田市
	遊佐町	近隣の自治体と連携 検討中		
	三川町	－		
	庄内町	町営バスの交通拠点として、役場バス停を整備し、利便性の向上を図る。	R3年度	
	鶴岡市	JR鶴岡駅及びエスモールバスターミナルはバリアフリー対応済み。 これまで、庄内交通の低床車両バス購入に際し支援を行うほか、市営バス車両へステップを取り付ける工事などを行っている。		

(3) 移動の軸となる公共交通事業（鉄道・バス・タクシー）の維持・強化

目標 1 広域移動を支える鉄道・幹線バスのサービス維持・強化

施策・事業	地域を支える幹線バスネットワークの見直し
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、市町村間幹線バス路線の交通ネットワーク全体における位置づ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 市町村及び県は、市町村間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、必要なものについては、地域に重要な路線として位置付け、支援のあり方を見直す 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 本計画によるデータ分析に基づく悉皆的課題整理を受け、運行情報のデジタル化・オープン化や交通系 IC カードの導入が県内幹線バスネットワークすべてを対象として実施されたことも踏まえ、県内幹線ネットワーク全体において、地域の関係者の役割を根本的に見直したことから、県内の幹線補助システムすべてについて、地域公共交通確保維持改善事業補助要綱別表 2 の 5. の地域公共交通協働トライアル推進事業の要件を満たす計画に位置付けられたシステムとして位置付け、申請することとする。

○地域間幹線系統補助の新たな対象として考える系統は以下のとおり。(具体的な方針については、付則3.を参照)

(1) 高速バス・都市間バス

運行者	路線名	経路		
		起点	経由地	終点
山交バス	新庄駅前・仙台駅前	新庄駅前	東根・作並	仙台駅前
庄内交通	庄交BT・山交BT	庄交BT	エスモール	山交BT
山交バス	米沢市役所前・仙台駅東口	米沢市役所前	東北中央自動車道 東北自動車道	仙台駅東口

(2) 路線バス

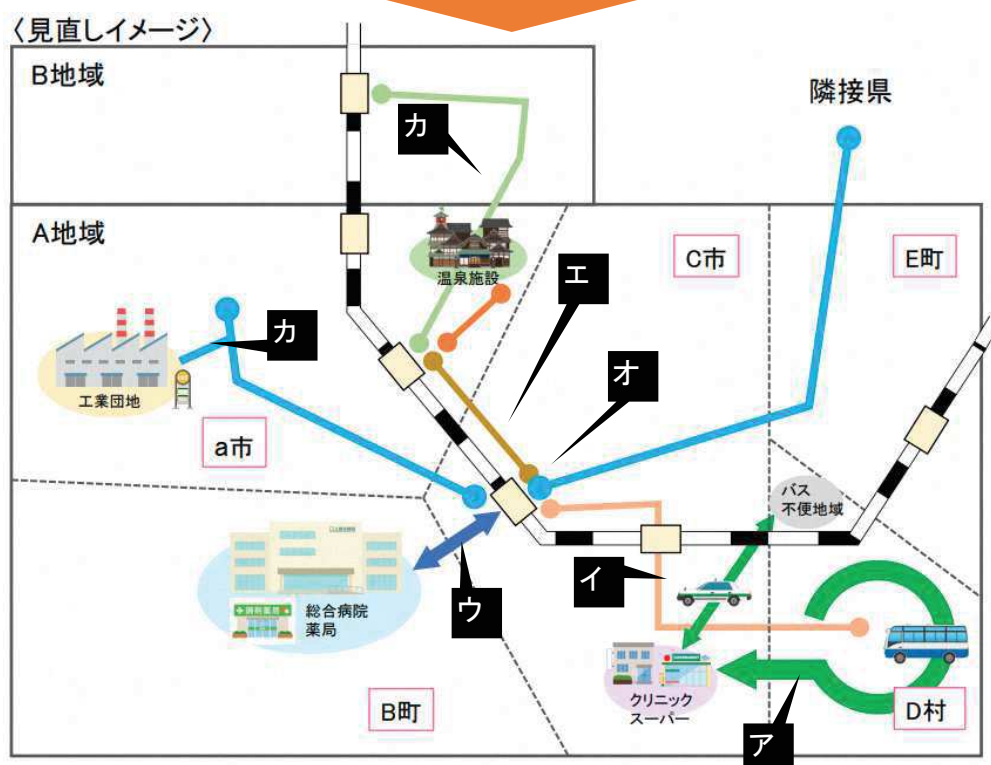
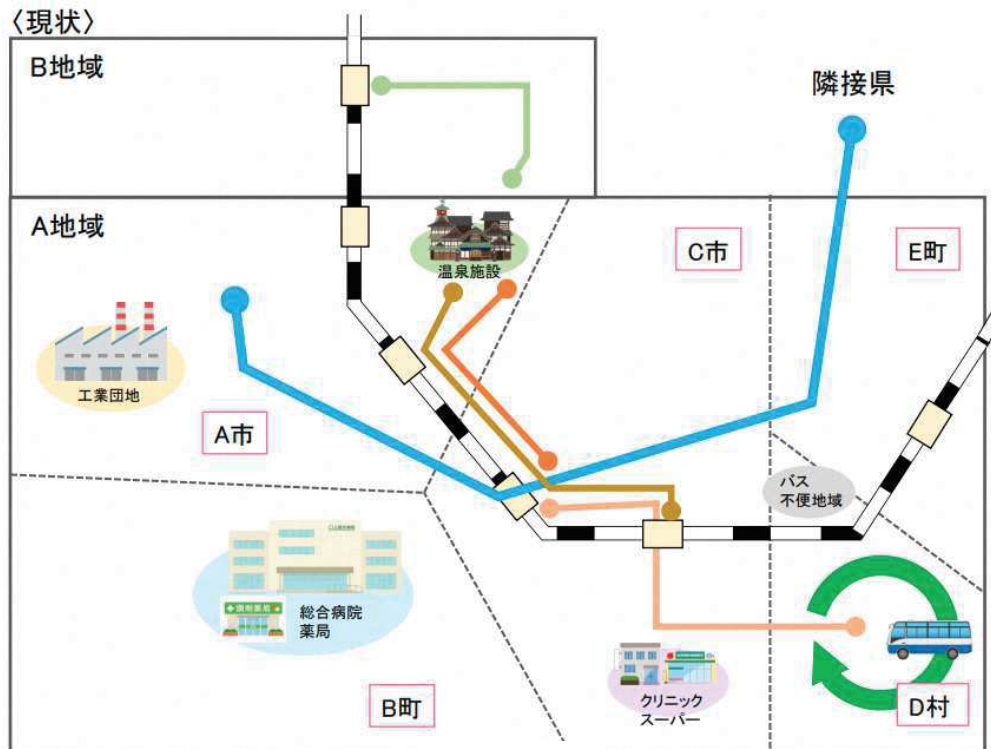
運行者	路線名	経路		
		起点	経由地	終点
山交バス	千歳公園待合所・下原	千歳公園待合所	飯塚	下原
はながさバス	銀山線 (銀山温泉・大石田駅)	銀山温泉	尾花沢市内	大石田駅
新庄輸送サービス	県立病院前(新庄市)・ 羽根沢温泉	羽根沢温泉	保健センター	県立病院

(3) 路線見直しが必要となる路線

運行者	路線名	経路		
		起点	経由地	終点
西川町	道の駅にしかわ・寒河江駅	道の駅にしかわ	間沢	寒河江駅
山交バス	山形市役所前・道の駅川のみなと長井	山形市役所前	荒砥	道の駅川のみなと長井
	※既に国庫補助対象地域間幹線系統であるが、路線分割による生産性向上・収支率向上を図る			
未定 (周辺運行バス事業者： 山交バス、長井市)	今泉駅・置賜総合病院 ※新規検討路線	今泉駅	長井市 川西町	置賜総合病院
庄内交通	エスモールBT・羽黒山頂	エスモールBT	-	羽黒山頂
	酒田・鶴岡	酒田		鶴岡

■想定している見直しパターン例

- ア) 市町村界で折り返しているコミュニティ交通（主にバス）を住民・利用者が行く目的施設まで市町村をまたいで運行
- イ) 市町村をまたいだ運行はデマンド交通よりも（乗り継ぎ可能な場合は）鉄道・バス、（乗り継ぎ不可能な場合は）タクシーの利活用を優先検討する
- ウ) 市町村をまたいだ病院等へのアクセスにあたって、既存鉄道駅からの二次交通を市町村をまたいで運行する
- エ) 重複している路線バスを束ねて、幹線バスと支線バスに再編
- オ) 利用実態に合わせて、長大路線を分割
- カ) バスが乗り入れていない主要目的施設に新規乗り入れ（みなし系統などを柔軟に検討する）



■市町村の事業一覧

地域	市町村	実施事業	実施期間
村山	山形市	—	
	寒河江市	近隣自治体と協議の上、検討していく	
	上山市	—	
	村山市	—	
	天童市	—	
	東根市	—	
	山辺町	—	
	中山町	—	
	河北町	—	
	西川町	道の駅にしかわ寒河江駅線 寒河江市と協議の上、見直しを図っていく。	R3年度以降
	朝日町	—	
	大江町	—	
	尾花沢市	大石田駅線(新規)→高校生の通学需要に対応した路線	R3年度以降
	大石田町	—	
最上	新庄市	新庄最上定住自立圏で検討していく	R5年度以降検討
	金山町	—	
	最上町	—	
	舟形町	新庄最上定住自立圏において検討していく	
	真室川町	—	
	大蔵村	新庄最上定住自立圏において検討していく	
	鮭川村	新庄最上定住自立圏において検討していく	
	戸沢村	—	
置賜	米沢市	—	
	長井市	今泉駅⇄置賜総合病院間が検討されている。 新庁舎建設により、全路線の見直しを実施予定。 山交バスが新庁舎へ乗り入れる場合、 ① 勸進代(白兔)・置賜総合病院線(フィーダー対象) ② 勸進代(白兔)・置賜総合病院線冬期間(路線廃止) ③ 白兔(里巻)・置賜総合病院前(フィーダー対象) ④ 平・置賜総合病院線(③と併合) ⑤ 上郷・平山・置賜総合病院線(フィーダー対象) ⑥ 九野本・置賜総合病院線(⑤と併合) ⑦ 九野本・置賜総合病院線冬期間(⑤と併合) ⑧ 置賜総合病院・伊佐沢・中央線(フィーダー対象) ※ 3系統すべて ⑨ 置賜総合病院・河井・時庭・中央線(非対象) ⑩ 置賜総合病院・歌丸・中央線(⑨と併合) ※ ⑨と⑩は今泉駅…が幹線になった場合、フィーダー対象見込 ※ 長井版 MaaS の状況等(実施の可否)により、R4にずれの可能性あり。	R3年10月～ (全路線の見直し)
	南陽市	—	
	高畠町	—	
	川西町	—	
	小国町	—	
	白鷹町	—	
	飯豊町	—	
庄内	酒田市	鶴岡-酒田線を幹線として、路線改編後の市営るんるんバス路線(市内循環C線・D線)及びデマンドタクシー新規運行エリアを地域内フィーダー系統補助路線として申請することを見込んでいる	路線改編は、R4年度中に実施予定
	遊佐町	—	
	三川町	市町村を跨いだデマンド交通について検討中	
	庄内町	—	
	鶴岡市	近隣自治体と協議の上、検討していく	

施策・事業	既存路線の近傍にある二ーズの取込
実施主体	バス事業者、県、鶴岡市、西川町、国、鶴岡 DEGAM
内容	・出羽三山において唯一定時定路線交通の接続が無い湯殿山へのアクセスを確保し、出羽三山巡りや六十里越街道の観光二ーズの取込を図るため、例えば、既存路線の沿線にある道路施設を活用した交通結節点新設を検討する等、湯殿山への公共交通アクセスの整備を図る

施策・事業	鉄道と鉄道駅からの二次交通の連携
実施主体	JR 東日本、山形鉄道、バス・タクシー事業者、市町村
内容	・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一定の鉄道駅からの二次交通（付則 4. 参照）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

■市町村の事業一覧

地域	市町村	実施事業	実施期間
村山	山形市	山形市地域公共交通計画の策定に合わせて検討中	
	寒河江市	—	
	上山市	—	
	村山市	—	
	天童市	—	
	東根市	—	
	山辺町	—	
	中山町	—	
	河北町	—	
	西川町	—	
	朝日町	—	
	大江町	—	
	尾花沢市	—	
	大石田町	—	
最上	新庄市	—	
	金山町	—	
	最上町	—	
	舟形町	必要に応じて検討していく	
	真室川町	鉄道ダイヤ改正に併せ、町営バスとの接続を考慮し、時刻表の見直しを行う。	
	大蔵村	—	
	鮭川村	—	
置賜	戸沢村	鉄道のダイヤ改正に合わせ、バス時刻表を調整している。	
	米沢市	—	
	長井市	—	
	南陽市	—	
	高島町	—	
	川西町	—	
	小国町	—	
	白鷹町	—	
庄内	飯豊町	—	
	酒田市	路線改編に合わせ、鉄道利用の観光二ーズや高校生の通学二ーズを意識し、二次交通としての接続や利便性が向上するよう、市営るんるんバス路線のダイヤを調整する。	R4年度
	遊佐町	—	
	三川町	—	
	庄内町	—	
鶴岡市	市内循環線松根線の経路変更、経路短縮		

② 目標2 地域内移動を支えるバス・タクシーのサービス維持・強化

施策・事業	地域内交通ネットワークの見直し
実施主体	バス事業者、市町村、県、国
内容	<ul style="list-style-type: none"> ・(3)①の幹線バス路線の見直しに合わせて、市町村内交通ネットワークについても見直す ・特に、幹線バス路線で新たな系統が補助対象となると見込まれる市町村において具体的な見直しを実施する

■市町村の事業一覧

地域	市町村	実施事業	実施期間
村山	山形市	・路線バスやコミュニティバスの路線の見直しについては、地域のニーズや今後の交通結節点整備の検討を踏まえ、交通事業者とともに路線の見直しの必要性を共有したうえで、フィーダー認定を含めて検討・調整を行う。	
	寒河江市	R2年4月から対象エリアを拡大し、デマンドタクシーを継続運行中。	
	上山市	—	
	村山市	民間バス・市営バスが運行していない交通空白地域に、H25年10月からデマンドタクシーを運行している。	
	天童市	—	
	東根市	デマンド型乗合タクシーの利用地域拡大：R3年度以降	
	山辺町	—	
	中山町	—	
	河北町	—	
	西川町	R2年8月～一部地区において、デマンド型乗合タクシーの実証運行を開始した。 R3年度は、さらに対象地区を拡大し実証運行を行う。(予定) 岩根沢線、大井沢線→ 昼の定時便をデマンド便へ移行し、効率的な運行を行う。また、岩根沢地区を含めた山間地域については、デマンド乗合タクシーの実証運行を行い、住民サービスの向上を図る。	R3年度以降
	朝日町	町内全域デマンドタクシー運行。フィーダー補助あり。見直し予定なし。	
	大江町	デマンド交通の運行区域の拡大や利用時間の見直し等、利用者の利便性向上を図る。 柳川線→ 山交バス寒河江・宮宿線のダイヤ改正等に伴い、町営バス柳川線の見直しを適宜行い、利用者の利便性向上を図る。	通年
	尾花沢市	鶴子線、毒沢線、市野々線→ 通学需要に合わせたダイヤ改正と需要に合わせた経路変更	R4年以降
	大石田町	—	
最上	新庄市	R3年度デマンド導入の検討 土内線、芦沢線 新庄病院移転に伴う路線及びダイヤ改正	R3年度～検討 R5年度～本格運行
	金山町	特に予定なし	
	最上町	デマンド交通の一部路線でタクシー車両を借り上げて運行している。 町営バス 向町東法田線、向町上満沢線、向町瀬見線→デマンド交通へ移行の予定	R3年4月以降
	舟形町	H30年4月～全町デマンド型乗合タクシーを展開しドアツードアの移動手段を確保 必要に応じて検討していく	
	真室川町	鉄道ダイヤ改正に併せ、町営バスとの接続を考慮し、時刻表の見直しを行う。	
	大蔵村	新庄病院移転に伴う路線及びダイヤ改正	R5年度
	鮭川村	新庄病院移転に伴う路線及びダイヤ改正	R5年度

地域	市町村	実施事業	実施期間
	戸沢村	乗合デマンドタクシー実証運行	R2年10月1日～ R4年3月31日まで
		新庄病院移転に伴う路線及びダイヤ改正	R5年度
置賜	米沢市	—	
	長井市	—	
	南陽市	—	
	高島町	H29年度にデマンド交通の全面リニューアルを行い、ドアツードアでの移動手段の拡充を行った。今後は事業受託者とも連携し町内外に向けたPRを行いながら、更なる利用拡大を図っていく。	
	川西町	—	
	小国町	—	
	白鷹町	デマンド型交通:交通事業者等関係機関と連携により、地域公共交通の利便性向上に向けた検討 町内タクシー業者への委託により、町内全域へ移動可能なデマンドタクシーを運行しており、今後も継続実施していく。	R3年度～
飯豊町	—		
庄内	酒田市	デマンドタクシーの運行 現在 10 地区の住民を対象に運行中 R4 年度の改編で 5 地区を新規追加見込み るんるんバス路線の全面的な改編 新 市内循環 A 線・B 線 新 市内循環 C 線・D 線 新 酒田駅大学線 新 古湊アイアイひらた線 デマンドタクシー運行エリアの新規追加(浜中・黒森・十坂地区、八幡地区、平田地区)	ともにR4年度中に実施
	遊佐町	検討中	
	三川町	町内を運行対象としたデマンド交通を実施中	
	庄内町	町営バスの運行していない地域でデマンドタクシーを運行している。 ①庄内町デマンドタクシー余目酒田線(案)→余目地域から日本海総合病院までのデマンドタクシーの新設を検討。 ②庄内町デマンドタクシー狩川鶴岡線(案)→狩川地域から鶴岡駅周辺までのデマンドタクシーの新設を検討。	①庄内交通(株)酒田余目線が廃止となった場合の代替として、R4年から運行開始を検討している。 ②R6年以降の運行開始に向け検討中。
	鶴岡市	藤島地域東栄地区デマンド交通・温海地域乗合タクシー 藤島地域長沼・八栄島地区デマンド交通(予定)・櫛引地域デマンドバス(予定)	

施策・事業	地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金の協議会による交付
実施主体	山形県地域公共交通活性化協議会(市町村、県、国)
内容	<ul style="list-style-type: none"> 市町村毎に申請している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、地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱別表8の5.における同要綱別表25の地域公共交通協働トライアル推進事業の要件を満たす計画の対象区域が県内全域にわたることから、本計画を策定する協議会で県内市町村の国庫補助金に係る計画をとりまとめ、当該計画の申請や事業評価を、協議会を通じて行う 上記の要綱別表8の5.に基づき、市町村単独で申請した場合の国庫補助上限額に達している市町村に対して、県内市町村の国庫補助上限額の合計額と上限額に達していない市町村の国庫補助の合計額の差額を交付する場合には、協議会において協議し、配分額を調整する

施策・事業	乗用タクシーの地域公共交通への活用促進
実施主体	タクシー事業者、市町村、県
内容	<ul style="list-style-type: none"> 市町村は、ドアツードアの移動手段確保の検討に際しては、乗用タクシーの活用も視野に入れ、デマンド交通とタクシー事業の適切な役割分担と連携が図られるよう努める 県は、市町村総合交付金の見直し等を通じ、市町村における乗用タクシーの地域公共交通への活用を促進する

■市町村の事業一覧

地域	市町村	実施事業	実施期間
村山	山形市	山形市地域公共交通計画の策定に合わせて検討中	
	寒河江市	－	
	上山市	－	
	村山市	－	
	天童市	交通弱者の足を確保するための支援を調査・検討する。	
	東根市	－	
	山辺町	－	
	中山町	－	
	河北町	－	
	西川町	－	
	朝日町	－	
	大江町	－	
	尾花沢市	－	
	大石田町	－	
最上	新庄市	－	
	金山町	今後、必要性について検討する	
	最上町	－	
	舟形町	－	
	真室川町	－	
	大蔵村	－	
	鮭川村	－	
置賜	戸沢村	－	
	米沢市	－	
	長井市	効果的な取り組みを検討中	
	南陽市	沖郷地区において、定額でタクシー移動できるサービス「おきタク」を運行中。	
	高島町	－	
	川西町	－	
庄内	小国町	小国町内の公共交通機関において、小国町営バス、小国町営バス デマンドタクシーと並ぶ主要な交通手段であることから、双方が補完し合える環境構築を図る。	
	白鷹町	－	
	飯豊町	－	
	酒田市	－	
	遊佐町	－	
	三川町	－	
	庄内町	－	
鶴岡市	－		

※補助要綱の概要解説を添付（今回の幹線補助解釈を含む）

※補助計画を添付（補助対象路線一覧のみ：計画本体は計画本文と参考資料の間に付則として）

8. 計画の達成状況の評価

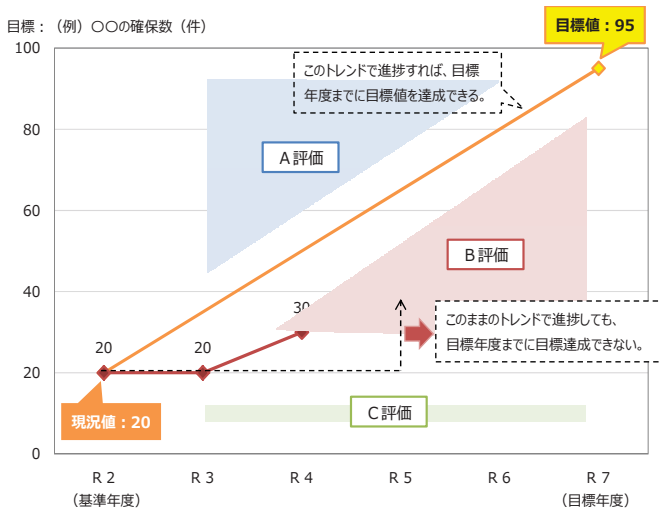
8-1 評価の考え方

●評価の基準設定の考え方

- 基本的に定量的な基準であること
- 評価のための数値の収集がルーチンでかつ省力的に行えるものであること
- 目標期間内に、最低でも年一回のモニタリングを可能とするため、年次の集計が可能なものであること

●評価のモニタリングと対応の方向性

- 計画策定当初の実績値と目標値及び目標年度までの期間を勘案し、下図イメージにおける評価基準毎に対応する
- A評価においては、現状維持を原則とするが、特段の事由なく想定を大幅に上回る評価となった場合、目標値自体の上方修正も検討する。
- B評価においては、周辺状況を調査し、追加的な対応について検討する。当初の目標があるべき基準よりも高過ぎたと判断された場合は、目標値自体を下方修正することも検討する。
- C評価においては、事業の中断、方向性の根本的な変更も含めた対応を検討する。また、目標値それ自体が計画の趣旨に鑑みて適当でなかった可能性も含め、目標の再設定も視野にいれて検討する。



<評価基準>

- A：数値目標の実績値は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)
- B：数値目標の実績値は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)
- C：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検討すべき)

図 8-1 数値目標の達成状況の評価イメージ(案)

8-2 評価を踏まえた対応方向

【大目標】 「移動」全体の利便性向上

- ① 数値目標1 県民ひとり当たりの鉄道・バス・タクシー利用回数（数値目標：18回／人）
- ② 数値目標2 RESASの移動実態数値（本県への来訪者数等）（数値目標：県外との移動60,000人、県内での移動70,000人）

モニタリングによってB評価またはC評価だった場合の具体的アクション	
①が未達、②が達成	<ul style="list-style-type: none"> ○自家用車利用や福祉サービスなどの非交通事業の状況をチェック。 ○自家用車を運転し難い層の移動が確保されているのであれば、非交通事業の状況把握とその支援についてより比重を増す形で見直し。
①が達成、②が未達	<ul style="list-style-type: none"> ○鉄道・バス・タクシーの利用回数のいずれが増加したかを分析。 ○モード間の連携や、公共交通を使えない人々の人口分布のチェックやそうした人々の移動利便性が損なわれていないかを分析し、対応を検討。
①②双方ともに未達	<ul style="list-style-type: none"> ○経済社会状況が全般に厳しい場合⇒目標値の見直し。 ○そうでない場合、計画全体に渡っての見直し検討。

【中目標】

(1) データの集約・共有

- ① 数値目標1 5大CP掲載交通サービスの事業者数・路線数（数値目標：全て100%）
- ② 数値目標2 協議会へのデータ提供交通事業者の割合（数値目標：全て100%）
- ③ 数値目標3 一定の機関・施設のうち協議会へのデータ提供機関・施設の割合（数値目標：50%）

モニタリングによってB評価またはC評価だった場合の具体的アクション	
①が計画期間当初に100%に近い数値にならない	○ボトルネックを分析し、改善。
①が計画期間当初に100%に近い数字になっている	○100%になった後も、更新が確保されるか、関係者の省力化が図られるかに関して100%を維持するための定期的な関係者ヒアリングや検討を継続。
②が未達	○交通事業者のデータ提供にあたって、提供するインセンティブか、提供する労力か何れが問題かを分析し、国交省との連携強化、自治体支援策とデータ提供義務のさらなる連動等を検討。
③が未達	○調査のフォーマット化など、収集手法を検証するとともに、交通以外の他部局に対して、日頃のデータ収集・蓄積のデジタル化などのデータ提供のハードル低減に向けた取組みを検討。

(2) 移動のシームレス化

- ① 数値目標1 キャッシュレス決済導入率 (数値目標：100%)
- ② 数値目標2 主要交通結節点におけるバリアフリー化・全天候型の交通結節点の数 (数値目標：バリアフリー化：6結節点、全天候型：100%、バリアフリー化かつ全天候型：6結節点)

モニタリングによってB評価またはC評価だった場合の具体的アクション	
①が未達	○未達のモードにおける導入のハードルを分析し、対応を検討。 ○特に、想定していたキャッシュレス決済の世界的・全国的な普及動態も併せて分析。
②が未達	○特に優先すべき交通結節点をリストアップし、優先順位を付けた導入促進を図る。

(3) 移動の軸となる公共交通事業（鉄道・バス・タクシー）の維持・強化

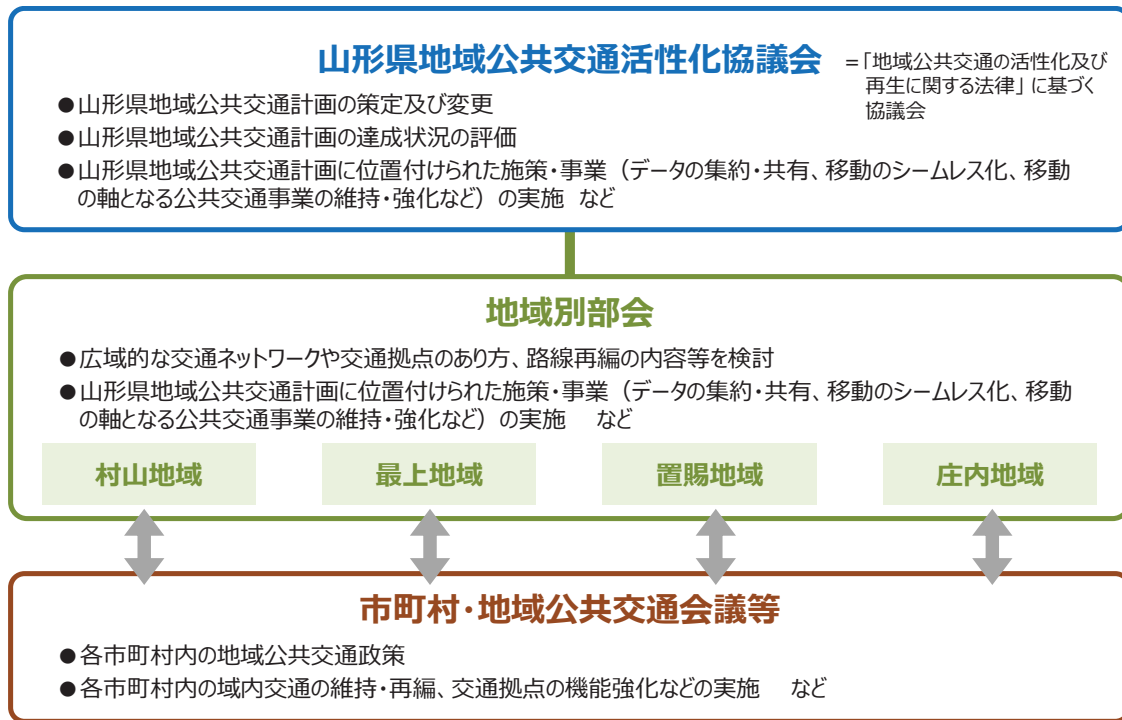
- ① 数値目標1 各モード（バス・タクシー）の運送事業収益 (数値目標：バス 3,500,000 千円、タクシー 6,000,000 千円)
- ② 数値目標2 地域にとって重要と位置付けられた幹線バス路線の人口あたりの乗車人員 (数値目標：1.0回/人)
- ③ 数値目標3 市町村総合交付金対象路線・サービスの人口あたりの乗車人員（交付金対象33市町村の総人口に対する） (数値目標：2.5回/人)
- ④ 数値目標4 市町村の移動サービスに対する負担額 (数値目標：鉄道 72,036千円、路線バス 900,000千円、コミュニティバス 600,000千円、デマンド交通 150,000千円、タクシー 100,000千円以内)

モニタリングによってB評価またはC評価だった場合の具体的アクション	
①が未達	○どの事業がどのような理由で収益が悪化しているのかを分析。構造的・外生的要因として当該交通事業の努力の範疇外であれば、目標値の下方修正を行うとともに、事業収益を外部から補助する国庫補助、県の市町村総合交付金、市町村の補助等の公的支援を含む地域における支援内容の見直しを検討
②が未達	○個別路線の乗車人員を分析し、特に落ち込みの激しい路線について重点的な対策を実施。
③が未達	○市町村総合交付金対象路線・サービスのうち特に乗車実績の低いものについて、内容を検証し、その必要性を踏まえた上で、要綱改正等を実施。
④が未達（負担額が特に増加）	○国庫補助の活用状況を再検証し、効果的な活用が可能ではないか検討。 ○国庫補助の活用が十分に図られる中で市町村負担が予想以上に増している場合、社会全体の移動増などの要因か、事業効率が著しく悪いかの検証を行い、広域デマンド交通等の事業効率が悪くなりがちなサービスを中心に見直しを実施。

8-3 計画の推進体制

8-3-1 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」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、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。



推進体制		構成員・主体	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 ・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策定・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、進捗管理
地域別部会	村山地域	<ul style="list-style-type: none"> ・山形県（総合支庁） 	<ul style="list-style-type: none"> ・広域的な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 ・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
	最上地域	<ul style="list-style-type: none"> ・市町村 	
	置賜地域	<ul style="list-style-type: none"> ・交通事業者 	
	庄内地域	<ul style="list-style-type: none"> ・学識経験者 他 	
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 ・各市町村の域内交通の維持・再編、交通拠点の機能強化、利用促進の実施など

8-3-2 計画推進にあたっての役割分担

本計画を進めるにあたって、「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、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公共交通を目指す。

主 体		基本的な役割
行政	県（本庁）	県全体の協議会を引き続き主体的に運営し、計画全体の進捗管理を行うとともに、県単位の広域的取組みが必要な施策、例えば、オープンデータプラットフォームの構築・管理、県際・地域間の広域幹線交通の維持・強化に関する検討に取り組むものとする
	県（総合支庁）	各総合支庁は「地域別部会」を引き続き主体的に運営し、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、交通政策ならびに広域的な公共交通ネットワークの構築に取り組むものとする
	市町村	市町村内交通ネットワークの構築について主体的に取組み、必要に応じて市町村単位の協議会等を運営するとともに、県や国と協議会の場を通じて協議・情報交換を行い、広域交通と市町村内交通の接続についても意を配るものとする
	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
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、自らの交通サービスが地域全体の活性化に資するよう、県・市町村・国及びその他の関係者と連携し、取り組むものとする
地域・住民		地域交通は地域全体の維持・活性化に必要なインフラであり、直接利用しない人間も含めて地域全体で維持・改善していくものであるとの認識を共有し、「使わないサービスは勝手に便利にはならない」という原則を意識しながら、主体的に地域交通に関する取組みに参画すべきものとする

8-3-3 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
- 県全体が進める広域幹線交通の維持・強化、オープンデータ化をはじめとする MaaS 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図る

<計画付則>

1. 県内の地域公共交通確保維持改善事業関連計画

事業評価一覧

令和2年度（R1.10.1～R2.9.30）生活交通確保維持改善事業・事業評価

- ・山形県
- ・〇〇市
- ・

計画一覧

令和3年度（R2.10.1～R3.9.30）生活交通確保維持改善計画

- ・地域間幹線系統確保維持改善計画
- ・山形市地域内フィーダー系統確保維持計画
- ・鶴岡市地域内フィーダー系統確保維持計画
- ・新庄市地域内フィーダー系統確保維持計画
- ・寒河江市地域内フィーダー系統確保維持計画
- ・長井市地域内フィーダー系統確保維持計画
- ・東根市地域内フィーダー系統確保維持計画
- ・山辺町地域内フィーダー系統確保維持計画
- ・朝日町地域内フィーダー系統確保維持計画
- ・川西町地域内フィーダー系統確保維持計画
- ・小国町地域内フィーダー系統確保維持計画
- ・離島航路確保維持計画（酒田市）
- ・生活交通改善事業計画（〇〇市）

その他地域公共交通活性化再生法に基づく計画等

- ・山形鉄道フラワー長井線に係る鉄道事業再構築実施計画（令和3年3月31日期限・参考掲載）

※各計画の本体については、大部となるため、「令和2年度の開催状況」中の「山形県地域公共交通計画（R2.3策定）の付則」中の「山形県内の地域公共交通確保維持改善事業関連計画」

<https://www.pref.yamagata.jp/020056/kurashi/kendo/kotsuseisaku/xx.html> を参照されたい。

2. 山形県地域公共交通情報共有基盤の構築・運用ガイドライン及び運用マニュアル

(ガイドラインと別表、マニュアル貼り付け) 協議会「資料2」参照

3. 山形県 市町村間幹線バス路線の見直し方針

(見直し方針貼り付け) 協議会「資料3」参照

4. 鉄道との接続を前提とする県内二次交通一覧

※各市町村に照会后 JR 東日本と調整し記載

接続する駅	当該の鉄道事業者及びその管轄支社	接続を前提とする二次交通サービス	二次交通サービスの運行主体	二次交通サービスの種別		
				乗合バス・自家用有償旅客運送(バス)	自家用有償旅客運送(デマンド)	その他

<計画の作成・実施・評価にあたっての参考資料>

本計画の策定にあたって参考として作成し、令和2年度中の計画策定過程における協議会・地域別部会における協議に供した資料については、「山形県公共交通関連情報共有基盤」中の「令和2年度の開催状況」

https://www.pref.yamagata.jp/020056/kurashi/kendo/kotsuseisaku/kyogikai_r2.htmlの各協議会・地域別部会の配布資料を参照されたい。

なお、計画策定過程における作業中の資料においては、記載内容において必ずしも正確・十分では無いものもあることに留意されたい。

計画策定の最終段階において、集約した令和2年度における最終版としての参考資料については、「令和2年度の開催状況」中の「山形県地域公共交通計画（R2.3策定）の参考資料」

<https://www.pref.yamagata.jp/020056/kurashi/kendo/kotsuseisaku/00.html>を参照されたい。

山形県地域公共交通計画

発行日 R3年3月
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
電話 023-630-2161
アドレス <http://www.pref.yamagata.jp/>
