

# 山形県地域公共交通計画（案）

## 【概要版】

令和3年2月

山形県地域公共交通活性化協議会

### 山形県

山形市、米沢市、鶴岡市、酒田市、新庄市、寒河江市、上山市、村山市、長井市、天童市、東根市、尾花沢市、南陽市、山辺町、中山町、河北町、西川町、朝日町、大江町、大石田町、金山町、最上町、舟形町、真室川町、大蔵村、鮭川村、戸沢村、高畠町、川西町、小国町、白鷹町、飯豊町、三川町、庄内町、遊佐町

# 1. 計画の概要

## 計画策定の経緯・趣旨

- 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（R2年6月「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」改正）され、地域公共交通への国庫補助と連動することとなったため、県＋全市町村対象の計画を策定
- 県負担の他、国補助、市町村負担を受け、県を事務局として「山形県地域公共交通活性化協議会」を設置し、計画策定を推進

### 1-1 計画の区域

注）県境を原則的な区域界としつつ、一部、隣接県へ繋がる系統については計画に含む。

本計画の対象区域は、山形県全域とする。  
また、県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。

### 1-2 計画の構成員・対象

県内全市町村が参画。また、県際間の広域移動については宮城県・仙台市もオブザーバー参加

鉄道、バス、タクシー等、地域公共交通事業者全てが参画  
その他、国・県の施設管理者や交通事業労働組合、学識者等で構成  
交通事業に加え、交通事業以外の輸送サービスについても可能な限り対象に追加

### 1-3 計画の期間

令和3年度から令和7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、その状況に応じて延長することも可能とする。



# 【参考】計画策定の背景（記載必須事項＋県内補助概要）

## 法令・政府運用指針による計画記載必須事項

### 広域連携

都道府県と市町村が連携し、広域の移動にも対応した計画であること

### 輸送資源の総動員

交通事業以外の輸送サービスについても可能な限り対象に追加し、地域の輸送資源の総動員を図るものであること

### 定量的な目標設定と評価

定量的な目標設定を行うとともに、逐次モニタリングし、計画に基づく施策・事業の見直しを図ること

## 本計画での対応

- 県内全市町村が計画に参画
- 交通事業者以外からもデータ収集し、スクールバスや福祉NPOの移動支援サービス、レンタカー等の状況も網羅
- 各種統計等を元に数値目標を設定、年次評価を実施

## 山形県における地域公共交通への国庫補助及び関連する県・市町村補助（バス・デマンド交通）

法改正に伴い、地域公共交通計画が国庫補助要件となり、バス等の補助対象路線については、計画の中に位置づける必要がある。計画を策定しないことで国庫補助が減少した場合、市町村間幹線交通については県において、また、市町村内交通については市町村において、**財政負担が拡大する**可能性が高い

<県内のバス・デマンド交通に対する補助等の状況>

R元年度実績

	市町村間幹線バス	市町村内定時定路線	デマンド交通
国庫補助	7,855万円	4,987万円	726万円
県補助	7,855万円	5,863万円	3,015万円
市町村負担	—	9億9,957万円	1億9,723万円

## 2. 現状の課題整理と基本的な方針

### <県全体の課題>

- 地域公共交通の「負のスパイラル」
- 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
- 超高齢化社会におけるドアツードアで、かつ広域的な（＝高コストの）移動ニーズ増加
- 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
- 分かりにくい・検索に出てこない交通サービスの存在

### <3つの大課題>

- 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。
- 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な負担となっている。
- ③ 広域幹線を中心に、民間交通事業者の経営が悪化することで、特に支線・地域内交通を中心にサービス内容が減少し、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。

### <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）
- (2) 移動のシームレス化（移動の円滑化）（検索、決済、乗継等、サービス毎のバリアを減らす）
- (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」に関するサービスの利便性を向上させる。

# 3. 基本方針実現のための施策・事業

【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

(1) データの集約・共有

目標(1)-1 利用者への幅広く・わかりやすく・一元的な  
情報提供

目標(1)-2 サービス改善のための幅広いデータの収集・  
共有

(2) 移動のシームレス化（移動の円滑化）

目標(2)-1 複数のサービスを乗り継ぐ際の利便性向上

目標(1)-2 移動サービスを利用する際の手間やバリア  
の軽減

(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(3)-1 広域移動を支える鉄道・幹線バスのサービ  
ス維持・強化

目標(3)-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

## <基本方針実現のための施策・事業（代表例）>

### 山形県地域公共交通計画の着実な運用

①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）※の構築

※公共交通の関連情報の提供を関係者に義務付け、  
一括して掲載し、誰もが自由にアクセスできるHP

県内全ての交通機関のGoogle等での検索可能化

国・県・市町村が連携した交通事業者や沿線施設情  
報等のデータベース化

②交通系ICカードの導入

県内民間路線バスへの交通系ICカードの一斉導入

市町村営交通における交通系ICカード導入促進

③乗継拠点の整備・バリアフリー化の促進

④県内公共交通網の抜本的見直し

広域バス路線の見直し・国庫補助対象路線の拡大

広域見直しに沿った地域内交通ネットワークの見直し

鉄道とバス等の二次交通の乗継ダイヤの円滑化

タクシーの活用促進（市町村総合交付金見直し）



# <参考> 数値目標

※現況値⇒目標値  
現況値は直近値

【大目標】「移動」全体の利便性向上

① 県民一人あたりの鉄道・バス・タクシー利用回数（年間）

① 15.0回 ⇒ 18.0回

② RESASの移動実態数値（本県への来訪者数等）（年間）

② 県外：50,001人 ⇒ 60,000人  
県内：60,982人 ⇒ 70,000人

(1) データの集約・共有

① 5大CP掲載交通サービスの事業者数・路線数

① 事業者：21.7% ⇒ 100%  
コミバス：39.6% ⇒ 100%

② 協議会へのデータ提供交通事業者の割合

② タクシー：173社/197社 ⇒ 100% 等

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

③ 6.9% ⇒ 50%

(2) 移動のシームレス化（移動の円滑化）

① キャッシュレス決済導入率

① バス：0% ⇒ 100%  
タクシー：50.9% ⇒ 100%

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

② バリアフリー化：1結節点 ⇒ 6結節点  
全天候型：100% ⇒ 100%

(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 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（年間）

① バス：30億9,462万2千円 ⇒ 35億円  
タクシー：59億2,423万円 ⇒ 60億円

② 幹線バス路線の人口あたりの乗車人員（年間）

② 1.45回/人 ⇒ 1.75回/人

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（年間）

③ 2.48回/人 ⇒ 2.50回/人

④ 市町村の移動サービスに対する負担額（年間）

④ 負担額総計：12億5,282万4千円  
⇒ 12億2,203万6千円  
路線バス：5億926万7千円  
⇒ 4億6,000万円 等