

次期「山形県地域公共交通計画」（案）に寄せられた意見及び意見に対する山形県地域公共交通活性化協議会の考え方

1 意見の募集期間

令和8年2月2日（月）から令和8年2月20日（金）まで

2 提出された御意見の件数

16件（御意見提出者2名）

3 提出された意見の概要と山形県地域公共交通活性化協議会（以下「協議会」という。）の考え方

番号	御意見の概要	協議会の考え方
1	「1 計画策定の趣旨等」に「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」とありますが、「山形県地域公共交通計画」が決まらなると全市町村対象の計画を決めることができないのでしょうか。	「山形県地域公共交通計画」と別に、市町村が独自に地域公共交通計画を作成することは可能です。 「山形県地域公共交通計画」は、県及び市町村が共同で作成するものであり、別途、市町村が独自に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すものと位置付けております。
2	山形県地域公共交通計画の概要(1/4)にある協議会構成員の公共交通事業者には、航空会社も含まれますか。含まれる場合は、空港管理者も構成員となっているのでしょうか。 また、計画3ページに、「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」とありますが、計画1ページの計画作成の趣旨に観光や交流、地域経済活動を支えるアクセス手段と記載されており、さらに計画9ページに	協議会の構成員につきましては、航空会社は含まれておりませんが、山形空港ビル株式会社及び庄内空港ビル株式会社は含まれております。 本計画の対象は、新幹線・航空路・海運を除く旅客交通（計画3ページ）となっておりますが、鉄道駅や空港からの「二次交通」は本計画の重要な対象（計画9ページ）と位置付けております。 二次交通の充実は、圏域に応じた施策全てに関係する重

番号	御意見の概要	協議会の考え方
	(5) 空港、港湾（空港アクセスバスなど主として二次交通）とあります。新幹線・航空路・海運との連携はどのように整理されたのでしょうか。	要な課題（計画28ページ）であり、地域の実情に応じた持続可能な交通体系の確立に向け、関係者間の連携を一層強化し、シームレスな移動環境の整備に取り組んでまいります。
3	山形県地域公共交通計画の概要(2/4)に「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」とありますが、山形県や各市町村も都市間移動は公用車でなく公共交通機関を利用促進することで率先垂範する必要があるのではないのでしょうか。	本計画の「関係者で共に取り組む施策・事業」のうち「施策の方向性（6）～意識～」では、地域公共交通に対する住民意識の醸成・関心の向上及び日常利用の増加に向けた利用促進について、県、市町村その他の協議会の全構成員が取り組むこととしております（計画39ページ）。すでに県では、10月を「公共交通利用強化月間」に定めるなどの取組みを進めております。いただいた御意見も含め公共交通機関の利用促進策について、引き続き率先して取り組んでまいります。
4	計画7ページに「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」とありますが、「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位置付けることとする」のであれば、山形県地域公共交通活性化協議会の構成員に市町村も含まれているので齟齬が発生することはないのではないのでしょうか。	基本的に齟齬が生じることは想定していませんが、来年度以降市町村が独自に地域公共交通計画を策定する場合などにおいて、社会環境の変化などから、本計画の記載内容と齟齬が生じる可能性もあると考えております。
5	計画25ページの「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」の中で、「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	本県のバスやタクシーなどの年間輸送人員については、コロナ禍により大きく落ち込んだものの、その後回復傾向にあり、その要因の1つに、旺盛なインバウンド需要があると分析しております（計画16ページ、資料編15ページ）。一方で路線ごとに分析した場合に、国庫補助要件の輸送量

番号	御意見の概要	協議会の考え方
	ービス低下」とありますが、この流れは少子高齢化が加速度的に進行している山形県において避けられない事象だと思います。少子高齢化の進行を考慮した国庫補助基準の改正を要望して最低限のインフラとしての公共交通を維持する必要があるのではないのでしょうか。	を下回る可能性がある路線については、特定事業計画（計画付則120ページ）を策定するなど、県、市町村、事業者が一体となって路線の確保・維持に努めているところです。また政府に対しては、国庫補助金について、地域の実情に応じた補助算出基準の緩和を求めているところであり、引き続き要望してまいります。
6	計画26ページに「地域公共交通に対する住民の意識醸成が必要」とありますが、これは山形県や各市町村等の行政機関や事業者にも意識的に地域公共交通の利用促進を醸成する必要があると思います。	公共交通を将来にわたって持続させていくためには、県民の皆様の理解と積極的な利用が欠かせないものと認識しております。行政機関や事業者におきましても、出張時等の移動手段として公共交通機関を率先して活用するなど、官民一体となって利用促進の機運醸成に努めてまいります。
7	計画33ページの「施策(1)-② 鉄道ネットワークの確保・充実」で、米坂線の復旧、仙山線の安定的な運行、陸羽西線・陸羽東線の利用促進、羽越本線が強風で運休の増加等の対策はどのように取り組まれるのでしょうか。	米坂線の復旧に向けては、現在、JR米坂線復旧検討会議において、JR東日本と山形・新潟両県、沿線市町村とで話し合いを進めているところであり、着実な進展が図られるよう、今後とも取り組んでまいります。 鉄道の安全運行につきましては、県・市町村・県内経済団体等で構成する「山形県鉄道利用・整備強化促進期成同盟会」から、JR東日本に対し継続的に要望を行っております。 また鉄道の利用促進につきましては、県・市町村・関係団体等で構成する「やまがた鉄道沿線活性化プロジェクト推進協議会」において、駅前イベントの拡充、観光利用の促進や沿線住民の利用を促す取り組みなど、地域の実情に即

番号	御意見の概要	協議会の考え方
		した沿線活性化の取組みを展開しているところです。 引き続き、鉄道ネットワークの確保・充実に向けて取り組んでまいります。
8	計画37ページに「やまがた鉄道沿線活性化プロジェクト」の推進とありますが、JR東日本は2025年10月25日「ご利用の少ない線区の経営情報(2024年度)の開示について」で奥羽本線・羽越本線の一部区間と米坂線・陸羽西線・陸羽東線のほぼ全区間が該当するとの公表がなされました。このことに対する取組について、市町村間で差異が認められると思われますが、鉄道利用促進を図るうえで同じ目標をもって進めていくべきではないでしょうか。	本県では、県内の全市町村や商工・観光関係の団体等が参画する「やまがた鉄道沿線活性化プロジェクト推進協議会」を設立し、各般の取組みを推進しているところです(計画付則95ページ)。 また、県内4地域ごとにワーキングチームを設置し、鉄道沿線活性化に関する全国や県内の取組についての情報共有や、関係者が連携して沿線活性化策の検討・実施に取り組む体制を構築しています。 引き続き関係者で連携しながら、鉄道の利用拡大と地域の活性化に向けて取り組んでまいります。
9	計画38ページの「施策(5)-① 運転手等の確保及び離職防止対策」で、「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」とありますが、国へ運転手確保対策について制度的支援強化を要望する必要はありませんか。	政府に対しましては、事業者の人材確保に対する支援を拡充するよう要望しているところであり、引き続き対応してまいります。
10	計画39ページの「施策(6)-② 日常利用の増加に向けた利用促進」で、実施主体の県、市町村その他の協議会全構成員が移動手段として自動車ではなく公共交通機関利用を促進する数値目標を設定して実施すべきではないでしょうか。 また、遊佐町やあつみ温泉駅から山形県庁へ鉄道と路線	公共交通を将来にわたって持続させていくためには、県民の皆様の理解と積極的な利用が欠かせないものと認識しております。行政機関や事業者におきましても、出張時等の移動手段として公共交通機関を率先して活用するなど、官民一体となって利用促進の機運醸成に努めてまいります。

番号	御意見の概要	協議会の考え方
	バスを使用して移動する場合は、到着時刻がお昼前になったり、帰宅する時間が遅くなってしまいます。このことを考慮したうえで、協議会全構成員が移動手段として公共交通機関を使用することに努力すべきではないのでしょうか。	自家用車移動に過度に依存しないよう、公共交通機関の積極的な利用を進めていくとともに、御指摘のように広範な移動が生じる会議等につきましては、開催時間に配慮するなど、負担のかからないような形で実施してまいります。
11	計画40ページの「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）」で、交通系ICカードは2001年に導入開始され都市圏ではほぼ全部の公共交通機関で利用できます。しかしながら、山形県ではバス事業の一部と山形市中心の一部の駅でしか使用できません。JRの企業努力に依存しては導入後25年経過した現状を考えると国や県等の援助が必要ではないでしょうか。同じ鉄道料金を負担し納税している県民がいつまでも交通系ICカードを利用できないことは不満があると思います。加速度的に運賃支払いに交通系ICカードが進むように国に要望することができないのでしょうか。	本県では、バス事業者が主体となった地域連携ICカード「チェリカ」について、令和4年5月22日からサービスを開始しており、一部の市町村営バス等でも利用可能となっています。さらなるキャッシュレス化の促進に向け、事業者、県、市町村が連携しながら引き続き取り組んでまいります。 また、交通系ICカードSuicaの対応駅の拡大に関しては、県・市町村・県内経済団体等で構成する「山形県鉄道利用・整備強化促進期成同盟会」から、導入主体であるJR東日本に対し今後も継続的に要望を行ってまいります。
12	計画50ページの「庄内地域の地域別目標」で、酒田市は同じ平成の市町村合併をした鶴岡市と比較しても公共交通（バス事業）は貧弱です。旧3町はデマンドタクシーを利用できますが、旧酒田市に在住する住民はデマンドタクシーを利用できません。このことで域内交流人口に制限があります。	庄内地域における公共交通の状況は、地域の実情に応じてサービス形態が異なっており、酒田市街地では乗合バス「るんるんバス」を運行し、旧3町ではデマンドタクシーを運行しております。 これは、バス路線が撤退した郊外地域をデマンドタクシーで対応し、酒田市街地は乗合バスや一般タクシーを中心とした交通ネットワークで対応していることによるものです。今後は、「るんるんバス」の乗降データ分析や酒田市地

番号	御意見の概要	協議会の考え方
		域公共交通計画の改定を通じて、利便性の一層の向上を図ってまいります。
13	山形県は3世代同居が多く、送迎を祖父母に頼っている部分も大きくあると思うのですが、祖父母世代の高齢化、運転の心配(特に冬期間や夜間)もあります。 最上地域から山形市内の高校へ通っている子もおりますし、逆もあるかと思えます。 新庄市内の私立高校が人気なのはスクールバスが充実していることも理由のようですので、奥羽本線、山交バス、かむてんバス、近隣の村営バスなどとも連携し、新庄神室産業高校や至誠館高校へ通える方法があるのではないかと思います。	最上地域では、「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」ことを地域別目標（計画46ページ）として掲げており、その中において、市町村の圏域を跨ぐ高校生の通学対策を重点的な課題の一つと捉え、広域的な交通ネットワークの維持・確保に取り組んでいくこととしております。いただいた御意見も踏まえながら、地域別目標の達成に向けてしっかりと取り組んでまいります。
14	計画26ページに記載のとおり、交通サービスの状況について、市民が知らないというのも大きくあると思います。 何時発のものに乗るとこのバス停まで着いて、学校までは徒歩何分なのか、運賃はいくらなのか。それが示されるとより利用する方は増えるものと考えます。(渋滞も緩和されるのではないのでしょうか。)	本県では、県内全ての事業者と市町村における定時定路線バスのデータを整備しGoogleマップ等の乗換検索サイトに情報提供を行っておりますが、乗換検索サービスごとにばらつきがあるのも事実であります（計画19ページ）。 公共交通の利用者の方にとって必要な情報をタイムリーに発信できるように、「施策(7)-② 地域公共交通に係るデータの効果的な利活用」（計画40ページ）の中で、関係者が連携しながら引き続き取り組んでまいります。
15	小・中学校の登校も市内バスと組み合わせると個別にスクールバスを出す必要もなく、バスの利益にもつながるので考えて頂ければありがたいと思います。 送迎しているのですが、冬場は除雪の影響により歩道が	少子高齢化の進行に伴う学校の統廃合により、今後もスクールバスの需要が増加することが見込まれています。一方で、深刻な運転手不足への対応は喫緊の課題であります。御提案いただいた乗合バスとスクールバスとの連携・

番号	御意見の概要	協議会の考え方
	なくなってしまうケースや、昨今は夏場に熊が出没するケースもあります。下校時間はバラバラですが、登校時間は一緒ですので、登校の時だけでも検討して頂けると助かります。	統合については、限られた資源を有効活用するための手段の1つとして、検討してまいります。
16	夏に山形駅にいて感じたのは、Suicaの重要性です。観光の集客にとってSuicaが使えなかったのはとても痛手だと思います。山形駅から各地に向かうにしても切符を買って…というのはとても不便に感じました。	交通系ICカードSuicaの対応駅の拡大に関しては、県・市町村・県内経済団体等で構成する「山形県鉄道利用・整備強化促進期成同盟会」から、導入主体であるJR東日本に対し今後も継続的に要望を行ってまいります。