

山形県地域公共交通計画の骨子（たたき台）

1 計画の概要

1) はじめに：計画策定の趣旨

- ・「移動」が地域の経済・社会を支える「手段」である以上、地域の経済・社会の様々な変化に対応し、常に変わり続けるニーズに対応することが必要。
- ・一定期間で特定の事業を実施するための計画ではなく、関係者がデータを集め、分析し、サービスを改善していくための「役割分担」と「協議や情報共有の場／箱」を提供するための「インフラストラクチャー」としての「計画」
- ・「様々なデータが集まり、様々な関係者の取組みが一覧できる」ことが重要であり、「計画としての見栄え」は全く重要ではない。
- ・また、一度決めたことを墨守するための計画ではなく、どうやって考え、改善していくかの基盤となる「試行錯誤をしながら成長する計画」である。
- ・そのため、現時点では分析しきれず、直接計画の記載に反映されないデータも含めて可能な限り「移動」に関するニーズとサービスのデータを集約し、共有することは、今後の新たな分析や創意工夫の基盤を整備する上で必須となる。

2) 計画の位置づけ

- ・県と市町村が連携する計画として、県全体及び県内の市町村間をまたぐ移動についての計画であることが主となる。
- ・一方で、「移動」全体の利便性を向上させるためには、市町村間をまたぐ移動と市町村内の移動とがスムーズに繋がることで初めて実現するものであること、また、県内の「移動」に関する「様々なデータが集まり、様々な関係者の取組みが一覧できる」ための計画であるという趣旨に基づき、市町村内に完結する移動の現状や取組みについても、当該市町村の望む範囲で記載する。

3) 県の上位計画・関連計画との関係

- ・県の最上位計画である「総合発展計画」と整合を図るとともに、県の関連計画や各市町村の公共交通計画等との連携を図り、県・総合支庁単位での持続的な地域公共交通ネットワークの構築に向けた「地域公共交通計画」とする。

4) 各市町村の既存の公共交通政策との方向性

- ・市町村の地域公共交通網形成計画・地域公共交通計画の概要、計画がない場合は都市計画マスタープラン、総合計画、市町村アンケートをもとに概括。
- ・なお、市町村の交通関連計画に本計画と齟齬の生じる記載がある場合は、市町村計画の記載が優先される旨、明記。

5) 計画の区域

- ・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。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。

- ・ブロック毎の市町村名を表で整理。定住自立圏等の広域行政圏のまとまりを当該ブロック設定が網羅していることが分かるようにする

6) 計画の期間：5年間

- ・目標の達成状況を毎年度確認。状況に応じて延長する可能性も示唆。

2 本県の地域特性の現状（地勢・社会状況・経済状況）

- 1) 地域の特性（人口減少、高齢化、気象・自然環境）
- 2) 自動車保有台数・免許保有者・返納者の状況
- 3) 移動特性（日常生活の流動、観光動向・観光流動、自動車流動）
- 4) 今後の開発動向（主要施設の立地・移転等）

3 県内地域交通の現状と課題

1) 県単位の地域公共交通の現状・課題

- ・4地域と隣接県の結びつきの多寡と、それに対応する公共交通の現状や課題を定量的に整理。市町村・関係機関アンケート等で補充・補完。

2) 地域ブロック単位の地域公共交通の現状・課題

- ・4地域間の結びつきの多寡と、それに対応する公共交通の現状や課題を定量的に整理。市町村・関係機関アンケート等で補充・補完。

3) 市町村単位の地域公共交通の現状・課題

- ・地域内の構成市町村同士の結びつきの多寡と、それに対応する公共交通の現状や課題を定量的に整理。市町村・関係機関アンケート等で補充・補完。

4) 市町村内の地域公共交通の現状・課題

- ・単一市町村の公共交通の現状や課題を定量的に整理。市町村・関係機関アンケート等で補充・補完。

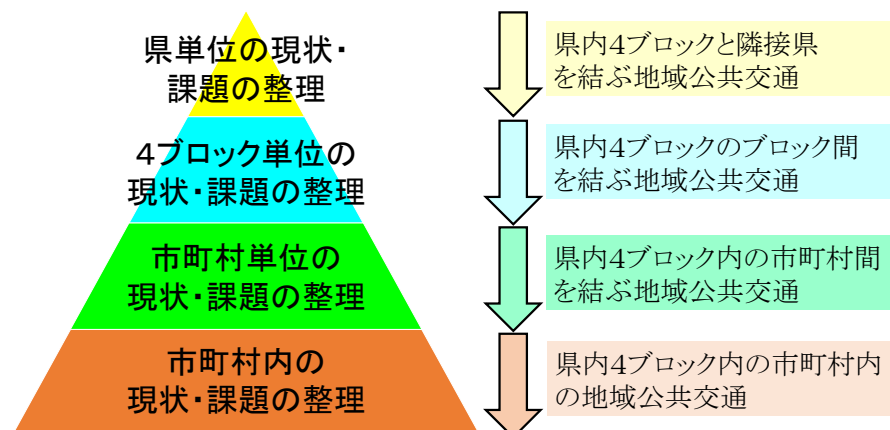


図 公共交通の現状・課題の整備構成

※対象となるモードは以下のとおり、鉄道事業法及び道路運送法に基づく交通事業を主とするが、交通事業を補完する形で人々の移動手段を担う様々な運送サービスについても可能な限り取り扱う。

- (1) 空港、港湾（空港アクセスバスなど）
- (2) 鉄道（新幹線・在来線・地方鉄道）
- (3) 高速バス・都市間バス
- (4) 広域幹線路線バス
- (5) コミュニティバスやタクシー等の地域内公共交通
- (6) その他（送迎バス等）

※本県における地域公共交通の問題・課題

- (1) 地域公共交通の「負のスパイラル」
（利用が低迷⇒事業収支が悪化⇒利便性が低下⇒利用が低迷）
- (2) 移動需要に対して、個々の移動サービスが連携なくバラバラに提供され、結果的に社会全体で見ると非効率（輸送資源の総合連携・乗継利便性が低い）
- (3) 広域移動を担う幹線モードの収支が悪化し、持続可能性が低い
（幹線モードが貧弱化すると、フィーダーする支線までも悪影響を及ぼす可能性）
- (4) 分かりにくい・検索に出てこない公共交通の存在
（物理的なアクセスのみならず、情報面でもアクセスしづらい公共交通）
- (5) 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
（市町村をまたいだデマンド交通やタクシー補助のニーズが増加）

4 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（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」に関するサービス全体の利便性を向上させる。

5 計画の目標

【大目標】 「移動」全体の利便性向上

- ① 目標1 県民・来訪者の「移動」の促進

【中目標】

(1) データの集約・共有

- ① 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
- ② 目標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

- ① 目標1 複数のサービスの乗り継ぐ際の利便性向上
- ② 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

(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 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
- 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
- ③ 目標3 行政による支援の適正化

6 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・修正が図られるもの。

【大目標】

(1) 「移動」全体の利便性向上

- ① 目標1 県民・来訪者の「移動」の促進

【施策・事業・事業主体】

- ・（具体的な実施手段として中目標が設定されているため、大目標に直接紐づく事業は、「本計画の策定と実施」のみとなる可能性もあり）

【中目標】

(1) データの集約・共有

- ① 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

【事業主体：県主導】

- ・「山形県 MaaS プラットフォーム（仮称）」の構築・運用における GTFS 化
- ・（GTFS データの作成・更新作業の役割分担、マニュアル、災害時等の BCP を含む）
- ・GTFS データ以外の交通情報の集約・共有

- ② 目標2 サービス改善のための幅広いデータの収集・共有
- 【事業主体：県主導】
- ・「山形県 MaaS プラットフォーム（仮称）」の構築・運用におけるデータ共有
 - ・（移動ニーズやサービス提供に関するデータのうち、利用者には開示しないが、必要に応じて関係者間での共有や研究機関等の二次利用を可能とするデータベースのための、データ収集・集約・共有の役割分担）

(2) 移動のシームレス化

- ① 目標1 複数のサービスの乗り継ぐ際の利便性向上
- 【事業主体：県支援・バス事業者実施】
- ・幹線バスへの交通系 IC カードの導入
- 【事業主体：鉄道事業者】
- ・県内各駅への交通系 IC カード対応
- 【事業主体：一部市町村】
- ・幹線バスと連携した市町村営交通への交通系 IC カード導入
- 【事業主体：交通事業者】
- ・県内交通機関のバリアフリー化

- ② 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
- 【事業主体：交通事業者・市町村】
- ・待合・乗継しやすい交通結節点の整備
- 【事業主体：交通事業者】
- ・県内交通機関のバリアフリー化

(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 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
- 【事業主体：バス事業者・市町村】
- ・国庫幹線補助対象路線の見直し

- 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
- 【事業主体：バス事業者・市町村】
- ・国庫フィーダー補助対象路線の見直し

- ② 目標3 行政による支援の適正化
- 【事業主体：協議会、国、県、市町村】
- ・国庫補助の申請対象の見直し
 - ・市町村総合交付金等を見直し

7 計画の達成状況の評価

●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

●段階的基準と対応の方向性

- ・ A（想定通り）、B（微妙）、C（想定外に悪い）等の段階的な基準とする。
- ・ Aは現状維持、Bは状況の調査分析、Cは事業の中断や見直し等、基準毎の対応方針を定める。理屈を伴わず、想定を大幅に上回る成果が生じた場合は、基準そのものを高めの設定に見直すことも考える。
- ・ 基準は、需要側の基準（サービス改善を考えるための基準）と供給者側の基準（特に、事業収支が悪化した場合は公費負担の見直しや競合する公的サービス（デマンド等）の見直しを行う等）の2つの角度で。

●全体＞県単位＞地域ブロック単位＞市町村単位の順で、評価基準（KPI）、段階ごとの見直し対応の方向性を記載するイメージ。

※市町村単位のKPIは合意が図られる範囲で任意。

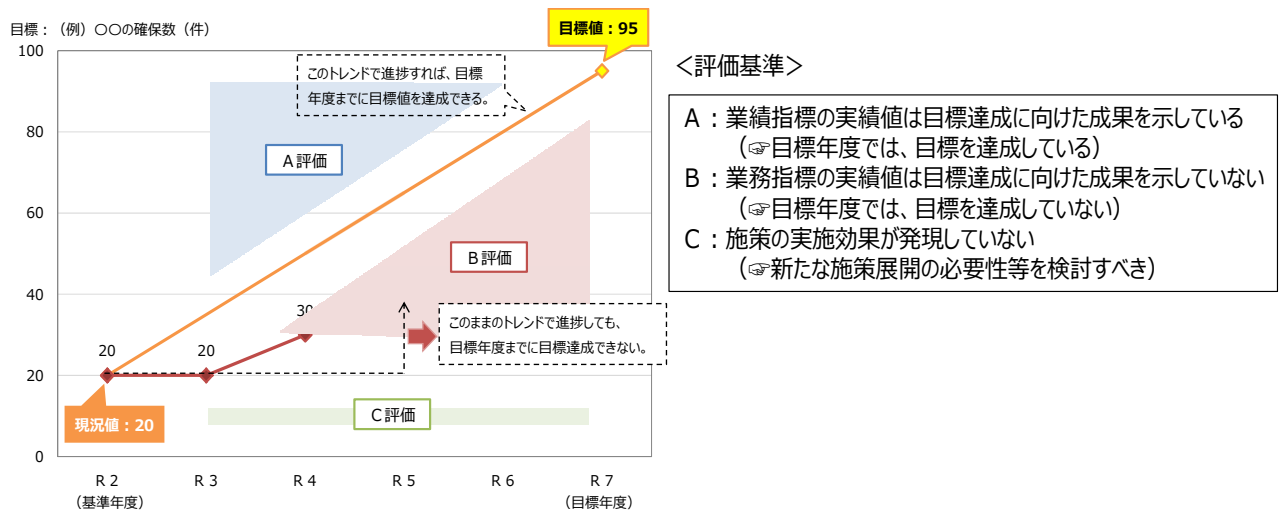


図 評価指標の目標達成状況の評価イメージ

各目標の定量的指標（案）

【大目標】 「移動」全体の利便性向上

- ① 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:)
- ② 目標2 RESASの移動実態数値(本県への来訪者数等)(数値目標:)

【中目標】

(1) データの集約・共有

- ① 目標1 4大CP掲載交通サービスの事業者数・路線数 (数値目標:)
- ② 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: 100%)
- ③ 目標3 協議会へのデータ提供機関・施設の数 (数値目標:)

(2) 移動のシームレス化

- ① 目標1 キャッシュレス決済導入率 (数値目標:)
- ② 目標2 バリアフリー化/全天候型の交通結節点の数 (数値目標:)

(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 目標1 各モード(バス・タクシー)の県内事業収支率(数値目標:)
- ② 目標2 市町村間路線の収支率(国補助後) (数値目標:)
- ③ 目標3 市町村間路線の乗車人員 (数値目標:)
- ④ 目標4 市町村内路線の収支率(国補助後) (数値目標:)
- ⑤ 目標5 市町村内路線の乗車人員 (数値目標:)

8 計画の作成・実施・評価にあたっての参考資料

※協議会を通じ、計画を策定する過程で収集したデータについて掲載する。

※計画趣旨のとおり、今後の新たな分析や創意工夫の基盤を整備するため、現時点では分析しきれず、直接計画の記載に反映されなかったデータも含めて可能な限りすべてのデータを掲載する。

※事業者内部の経営に関わる情報等、広く公表できないデータについては、項目や粒度のみを掲載し、協議会構成員や大学等の研究機関等が、事務局への申請と匿名化等の守秘義務の設定といった手続きを経て、データの二次利用を行うことを可能にする。