

事業実施と生活交通確保維持改善計画との関連について

令和5年1月27日

協議会名:	山形県(山形市)公共交通活性化協議会
評価対象事業名:	地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金
地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性)	地域内交通ネットワークとして位置付けられた交通サービスについて、山形県地域公共交通計画に則り、公共交通が地域の生活の維持と活性化に不可欠であるとの認識に立ち、市町村が主体となって不断の見直しと改善を行いつつ、国・県を含む地域全体の負担により支えられるべきものとして、サービス水準の維持・確保を図る。

事業実施と生活交通確保維持改善計画との関連について

令和5年1月27日

協議会名:	山形県(米沢市)地域公共交通活性化協議会
評価対象事業名:	地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金
地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性)	<p>本市は山形県南部に位置し、福島県と県境を接しています。人口は79,817人(推計人口:2022年4月時点)であり、県内4番目の人口を有しています。</p> <p>市内の公共交通は民間事業者が運行する鉄道や路線バス、高速バス、タクシーなどのほか、市が運行する市民バスや乗合タクシーなどがあり、市民の日常生活の移動手段としての役割を担っています。しかし、人口減少の進展のほか、少子化による通学移動の減少、マイカー文化の進展などさまざまな要因を背景にして、公共交通の利用者が減少傾向にあります。</p> <p>こうした状況を踏まえ、本市では令和3年度に「米沢市地域公共交通計画」を策定し、市内の公共交通の見直しを図っており、本市の公共交通が目指すべき姿として、「多様な世代・主体の活発な交流を“促し”、日々の活動に“選ばれる”公共交通」を掲げています。</p> <p>当該事業を実施することで、地域間幹線系統と接続するフィーダー系統(デマンド型・路線型)路線を維持され、移動弱者の日常生活に必要不可欠な移動手段を確保し、また、幹線・支線のネットワークが連携することで、効率的な運行体系が実現できる。</p>

事業実施と生活交通確保維持改善計画との関連について

令和5年1月27日

協議会名:	山形県(鶴岡市)地域公共交通活性化協議会
評価対象事業名:	地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金
地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性)	<p>鶴岡市は平成17年10月に1市4町1村が広域合併し、東西約43キロメートル、南北約56キロメートルの東北一の面積(約1,311平方キロメートル)を有する市となり、過疎地域自立促進特別措置法に基づく過疎地域(みなし過疎市町村)の指定を受けている交通不便地域である。</p> <p>本市の地域公共交通には、鉄道、路線バス、タクシーがあり、通勤、通学、通院、買い物等を主な目的とする市民生活の足として重要な役割を果たしているが、自家用車の普及、少子化、人口減少等社会情勢の変化に伴い、公共交通の利用者は年々減少傾向にあるため、収益が悪化し公共交通の維持が困難となり、路線バスの減便や廃止が進んでいる状況にある。</p> <p>一方で、高齢者や学生をはじめ自動車等の移動手段を持たない住民にとって、公共交通は安心して日常生活をおくる上で重要な役割を担っている。</p> <p>また、公的医療機関、公立学校、その他公共施設、商業施設などの都市機能が集積している中心市街地への周辺部からの交通手段の確保が重要性を増している。</p> <p>こうしたことから、地域特性や実情に応じた市民の日常生活にとって最適で安全な地域公共交通ネットワークを充実するためには、基軸となる地域間幹線バスや鉄道と密接なフィーダー系統の確保・維持が必要不可欠であることから本事業を実施しているところである。</p>

事業実施と生活交通確保維持改善計画との関連について

令和5年1月27日

協議会名:	山形県(酒田市)地域公共交通活性化協議会
評価対象事業名:	地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金
地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性)	<p>酒田市は、山形県の北西部、最上川が日本海に注ぐ河口に位置し、面積602.98km²となっている。平成17年(2005年)11月1日に、酒田市、八幡町、松山町、平田町の4つのエリアが合併して新「酒田市」となった。令和4年4月1日現在の人口は、98,182人となっている。</p> <p>令和3年(2021年)2月に策定した「酒田市地域公共交通計画」に基づき、今後の市の財政状況や運転手の担い手不足、交通体系のわかりやすさ向上と効率化、地域の主な拠点である酒田駅前、中町周辺、日本海総合病院へのアクセス向上といった課題を解決するため、令和4年8月1日に全市的な公共交通体系の改編を行った。</p> <p>交通体系の改編や運行内容の変更にあたっては、「人と地域の交流を支える公共交通」を基本理念とし、高齢者や障がい者、生徒・学生、観光客といった利用者、地域団体等の声を聴きながら、協議、検討を重ねた。将来のまちの姿を見据え、「コンパクト+ネットワーク」のまちづくりを実現するため、地域間幹線系統と接続するフィーダー系統の設定や役割を整理し、持続可能な公共交通の形成を目指す。</p>

事業実施と生活交通確保維持改善計画との関連について

令和5年1月27日

協議会名:	山形県(新庄市)地域公共交通活性化協議会
評価対象事業名:	地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金
地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性)	<p>新庄市は、東日本旅客鉄道(株)新庄駅や山形県立新庄病院を中心に、鉄道は4路線と山形新幹線が、バスは事業者路線が2路線、他村からの乗り入れが2路線、新庄市営路線が4路線の計8路線運行している。</p> <p>近年では人口減少・高齢化が進展しており、民間バス路線が相次いで撤退するなど、地域公共交通の存続が危機に瀕している状況にある。しかし、誰にとっても安心して暮らせる地域づくりのためには、来訪者を含めた、誰もが安心して移動することができる地域公共交通システムの構築が必要不可欠である。その一環として、中でも、高齢者や学生の足の確保を主たる目的とし、「域内の主要集落から、総合病院・高校への移動手段を確保する」ことを目標に掲げ、地域間幹線系統と接続するフィーダー系統(デマンド型・路線型)を組み合わせることで、生活交通ネットワークの構築を進めているところである。</p>

事業実施と生活交通確保維持改善計画との関連について

令和5年1月27日

協議会名：	山形県(寒河江市)地域公共交通活性化協議会
評価対象事業名：	地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金
地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性)	<p>寒河江市は、山形県のほぼ中央に位置し、総面積139.03km²で、東西約12.5km、南北約21.5kmと南北に細長い形状をしている。市内には山間部、中山間部、平野部があり、地域ごとに交通のインフラ環境は異なる。</p> <p>生活圏の中心である平野部の公共交通は、県庁所在地である山形市と結ばれる鉄道JR左沢線のほか、寒河江駅に隣接の寒河江バスターミナルを始点(経由点)として放射状に隣接自治体と結ばれる路線バスネットワークで形成されている。</p> <p>市が抱える課題として、市民の利用頻度が高い医療機関、大型商業施設、公共施設などは、その多くが寒河江駅を中心とする約1.5km圏内に点在しており、上述の鉄道や路線バスでは各施設を結ぶ移動が困難なものとなっている。また、幹線道路等を走る路線バスのバス停から300m以上離れているために、路線バスの利用が困難な市街地周辺の集落も多い。</p> <p>さらに、最寄りの駅又は路線バスの停留所から直線で500m離れる地域、若しくは500m以内にはあるが市を横断する河川によって分断される地域「公共交通空白地帯」が存在し、中山間部を含めた5つのエリアにおいて公共交通の利用が困難な状況にある。</p> <p>以上の課題を解消することを目的として、地域間幹線系統と接続する地域内フィーダー系統(市内循環バス及びデマンドタクシー(予約制乗合タクシー))を運行する。その結果、市内の各施設を結ぶ移動を可能にするとともに、路線バスの利用が困難な市街地周辺に居住する市民の移動手段を確保すること、また、「公共交通空白地帯」を解消することにより、高齢者を中心とする交通弱者の生活交通路線の確保及び市民の日常生活にとって安全で質の高い地域公共交通ネットワークの充実を図る。</p>

事業実施と生活交通確保維持改善計画との関連について

令和5年1月27日

協議会名:	山形県(上山市)地域公共交通活性化協議会
評価対象事業名:	地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金
地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性)	上山市は山形県内陸部の南東に位置し、面積は241.00km ² 、人口は29,139である。 近年では人口減少・高齢化が進展しており、民間バス路線の利用者数が衰退するなど、地域公共交通の存続が危機に瀕している状況にある。今後、高齢化が急速に進行し交通弱者が増加することが予想される中、公共交通の重要性は更に増していく。誰もが安心して移動することができる地域公共交通システムの構築が必要不可欠であり、市が運営する公共交通と民間事業者が運営する公共交通の乗り継ぎがスムーズにできるよう効率的な運行を行い、誰もが利用しやすい公共交通を確保することを目標に掲げ、地域間幹線系統と接続するフィーダー系統(デマンド型・路線型)を組み合わせることで、生活交通ネットワークの構築を進めているところである。

事業実施と生活交通確保維持改善計画との関連について

令和5年1月27日

協議会名:	山形県(村山市)地域公共交通活性化協議会
評価対象事業名:	地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金
地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性)	<p>村山市は山形県の中心部に位置し、人口は22,338人、面積は196.98平方キロメートルで、東西22キロメートル、南北15キロメートルの東西に長い形をしている。東を奥羽山脈、西を出羽丘陵に囲まれ、中央を最上川が蛇行しながら北流している。</p> <p>本市においても高齢化や核家族化により、公共交通による買い物や通院などの移動手段の確保が課題となっている。市営バスの利用者数については減少傾向にあり、路線や便ごとにばらつきがみられる。令和4年度に利用実績や住民アンケート調査に基づき、市営バスの一部路線の見直しと再編を行い、フリー乗降も始めた。乗合タクシーについても新たに五十沢地区を運行区域とした。</p> <p>将来に渡り安定した公共交通を確保・維持するために、地域の公共交通対策としてフィーダー系統(路線型・デマンド型)を幹線系統と組み合わせて運行することで、生活交通ネットワークの構築していかなければならない。今後も公共交通の維持・確保と通勤・通学、買い物等市民生活の利便性の向上に務める。</p>

事業実施と生活交通確保維持改善計画との関連について

令和5年1月27日

協議会名:	山形県(長井市)地域公共交通活性化協議会
評価対象事業名:	地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金
地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性)	<p>本市は山形県の南部に位置し、総面積214.67km²、人口は25,441人(令和4年9月末現在)で、高齢化率は36.2%(令和3年10月1日時点)であり、山形県平均の34.3%と比較しても高齢化がやや進行している。人口の約半分が市街地である中央地区に集中しており、この60年間の中央地区の人口はほぼ横ばいであるが、郊外の5地区については人口減少による過疎化が進行している。</p> <p>本市における幹線的な交通機関として、山形鉄道フラワー長井線(荒砥～赤湯)、山交バス(山形市役所(六角・荒砥)長井)が運行しているが、交通空白地帯(主に郊外の5地区)の解消には至っていない。これを解消し、交通弱者の通学、通院及び買い物等の外出を支援するため、結節する既存フィーダー系統として、定時定路線運行の市営バス「8系統」を設定している。</p> <p>上記路線を維持することにより、交通空白地帯(主に郊外の5地区)の高齢者等の日常生活に必要な移動手段が確保される。また、幹線・支線のネットワークが連携することで、効率的な運行体系が実現できる。さらには、外出促進・地域活性化にもつながる。</p>

事業実施と生活交通確保維持改善計画との関連について

令和5年1月27日

協議会名:	山形県(天童市)地域公共交通活性化協議会
評価対象事業名:	地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金
地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性)	天童市は山形県東部に位置し、面積は113.02km ² 人口は62,140人(国勢調査) 近年では人口横ばいであるも、高齢化が進展している。誰にとっても安心して暮らせる地域づくりのためには、誰もが安心して移動することができる地域公共交通システムの構築が必要不可欠である。その一環として、中でも、高齢者や学生の足の確保を主たる目的とし、「域内の主要集落から、総合病院・高校への移動手段を確保する」ことを目標に掲げ、地域間幹線系統と接続するフィーダー系統(デマンド型・路線型)を組み合わせることで、生活交通ネットワークの構築を進めているところである。

事業実施と生活交通確保維持改善計画との関連について

令和5年1月27日

協議会名:	山形県(東根市)地域公共交通活性化協議会
評価対象事業名:	地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金
地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性)	<p>東根市は山形県の中央部、村山盆地に位置し、面積は206.94平方キロメートルで県内8番目に広く、人口総数は47,777人(令和4年3月末現在)の自然豊かな田園都市であり、山形新幹線さくらんぼ東根駅や山形空港が所在する県内交通の要衝である。</p> <p>中山間地域等の世帯数及び人口の減少から路線バスの廃止に伴い、路線バスを継承する形で交通の空白地帯の解消と交通弱者の足の確保のため、平成11年度から東根市市民バスの運行を行ってきた。</p> <p>近年、市南部の神町地域においては、土地区画整理事業・宅地分譲による居住地域の拡大、新規道路の開通などにより人口増加など大きく様変わりをしている。</p> <p>さらに、さくらんぼ東根駅を中心に商業施設、医療機関、公共施設の設置など中心市街地が形成されていることから、中山間地域の交通弱者への対策とともに東根・神町地域をつなぐ交通手段の充実が求められている。</p> <p>このことから、地域公共交通確保維持事業により、市民バス全路線及びデマンド型乗合タクシーの確保・維持することで、市民の生活交通手段を存続させていくことが必要である。また、本事業の対象路線・サービスが接続する地域間交通ネットワークの維持・強化を図っていく必要がある。</p>

事業実施と生活交通確保維持改善計画との関連について

令和5年1月27日

協議会名:	山形県(尾花沢市)地域公共交通活性化協議会
評価対象事業名:	地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金
地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性)	尾花沢市は山形県の北東部の山間地域に位置し、面積は372.53km ² で、人口は約1万4300人、短い日照時間と低温、多湿、多雪のため、春の融雪が遅く、農耕期間が短いのが尾花沢盆地の特徴です。冬の季節風が月山や御所山等の稜線にさえぎられ、雪を多く降らせるため、平野部でも積雪量が2mに及ぶことがある豪雪地帯です。人口減少・高齢化が進展しており、比例して交通弱者も増加しているが、路線バスなどの公共交通利用者は少ないため、地域公共交通の存続が危機に瀕している状況にある。しかし、誰にとっても安心して暮らせる地域づくりのためには、来訪者を含めた、誰もが安心して移動することができる地域公共交通システムの構築が必要不可欠である。その一環として、中でも、高齢者や学生の足の確保を主たる目的とし、「域内の主要集落から、総合病院・高校への移動手段を確保する」ことを目標に掲げ、地域間幹線系統と接続するフィーダー系統(デマンド型・路線型)を組み合わせることで、生活交通ネットワークの構築を進めているところである。

事業実施と生活交通確保維持改善計画との関連について

令和5年1月27日

協議会名:	山形県(南陽市)地域公共交通活性化協議会
評価対象事業名:	地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金
地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性)	<p>南陽市は総面積約160.52km²、人口29,856人(R5.1.1現在)で、県南部の置賜盆地に位置している。地域公共交通としては、市内コミュニティバス3路線、フラワー長井線、タクシー事業者4社が市内の公共交通を担っている。誰にとっても安心して暮らせる地域づくりのためには、来訪者を含めた、誰もが安心して移動することができる地域公共交通システムの構築が必要不可欠である。</p> <p>長らく公共交通空白地域であった沖郷地区では、令和元年度に乗用タクシーを活用した「おきタク」の運行を開始し、高齢者の日常の移動手段を支える、公民連携の取組を行っている。</p> <p>誰もが安心して住み続けられるための持続可能な生活交通ネットワークの構築を進めているところである。</p>

事業実施と生活交通確保維持改善計画との関連について

令和 5年 1月27日

協議会名:	山形県(山辺町)地域公共交通活性化協議会
評価対象事業名:	地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金
地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性)	山辺町は山形県の南東部、県都・山形市に隣接しており、人口は13,924人(令和3年10月末現在)である。居住エリアとしては、平野部と山間部に分かれている。近年の人口減少、高齢化の急速な進展により、民間路線バスの撤退が進み、公共交通空白域が生じ、町域の約77%は交通不便地域である。暮らしを支える身近な足として公共交通の維持・確保は、今後とも継続して取り組む課題である。特に①生活交通空白域の縮小②JR等地域間交通ネットワークとの接続充実③学生、高齢者等の移動困難者に対する日常移動手段の確保を主たる目的として、地域間幹線系統と接続するフィーダー系統(路線型、デマンド型)を維持・確保しつつ、利用者ニーズを反映した生活交通ネットワークの構築を進めていく必要がある。

事業実施と生活交通確保維持改善計画との関連について

令和 5年 1月 27日

協議会名:	山形県(河北町)地域公共交通活性化協議会
評価対象事業名:	地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金
地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性)	<p>河北町は山形県のほぼ中央、最上川と寒河江川に囲まれた場所に位置し、面積は52.45平方キロメートル(東西8km、南北11km)と比較的コンパクトにまとまった町です。令和4年3月末現在で人口は17,521人(男:8,532人、女:8,989)、世帯数は6,267世帯となっています。</p> <p>近年では人口減少・高齢化が進展しており、民間バス路線撤退が検討されるなど、地域公共交通の存続が危機に瀕している状況にあります。しかしながら、安心・安全な町づくりのためには、誰もが安心して移動することができる地域公共交通システムの構築が必要不可欠です。その一環として、中でも、高齢者や学生の足の確保を主たる目的とし、「町の中心部から、学校・病院等への移動手段を確保する」ことを目標に掲げ、地域間幹線系統と接続するフィーダー系統(路線型)を組み合わせることで、生活交通ネットワークの構築を進めているところである。</p>

事業実施と生活交通確保維持改善計画との関連について

令和5年1月27日

協議会名:	山形県(朝日町)地域公共交通活性化協議会
評価対象事業名:	地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金
地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性)	<p>朝日町は、176.73平方キロメートルの町土を有し、山形県の中心部、磐梯朝日国立公園の主峰・大朝日岳の東縁山麓地域に位置し、最上川が町を北流している。</p> <p>町内の公共交通機関は、鉄道は走っておらず、山交バスの路線(寒河江駅～柴橋～左沢駅前～大谷～朝日町役場前)が運行している。</p> <p>町内には公共交通空白地域が3ヵ所あり、さらに集落が分散しているため、路線バス等で全てのニーズに対応するのは困難な状況にある。</p> <p>当町における現状の交通実態をみると、特に鉄道が走っていないためマイカー中心のライフスタイルが進み、移動において自家用自動車に依存する割合が非常に高くなっている。その結果、公共交通の利用者は年々減少し、バス路線の廃止・減便などにより自動車運転が出来ない子どもや高齢者の利便性が低下するという問題が発生している。一方、高齢化の急速な進展、核家族化による高齢者のみ世帯の増加により、今後自家用自動車に頼ることができない町民が増加することが予想される。</p> <p>朝日町の公共交通網の整備を図るにあたり、公共交通網を利用者のニーズや地理的状况に合わせ、町内における町民の足の確保としての「町内ルート」と、周辺市町や山形市など町外とのアクセスを意識した「広域ルート」に整理し、「町内ルート」については『デマンド型交通』、「広域ルート」は『朝日町・山形市間直行バス』を中心に、既存の公共交通と連携し相乗効果を創出したい。また、朝日町は県内トップレベルの高齢化率であり、高齢者が安心安全に目的地間を往来できるよう検討すると同時に、雨風や雪対策としてバスの待合所等の環境の改善を進め、利用者に優しい公共交通となるよう事業を展開する。</p> <p>町民の誰もが安心安全に移動できる公共交通網・環境の整備を進めている。</p>

事業実施と生活交通確保維持改善計画との関連について

令和5年1月27日

協議会名:	山形県(大江町)地域公共交通活性化協議会
評価対象事業名:	地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金
地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性)	<p>大江町は、山形県のほぼ中央部、山形盆地の西部に位置し、月布川を中心に東西24km、南北16kmの東西に細長い地形となっている。面積は154.08km²で、4分の3が山林で、気候は内陸型で積雪寒冷地帯に属し、積雪期間は3~5ヶ月間、積雪量は町の中心部で1m前後、山間部は2~3mに達し特別豪雪地帯に指定されている。人口は、昭和50年の11,801人と比較して、令和2年には7,646人となり、35.2%減少した。</p> <p>近年では、人口減少・高齢化が著しく進展しており、誰もが安心して暮らせる地域づくりのためには、安心して移動することができる地域公共交通システムの構築が必要不可欠となっている。その一環として、高齢者や学生の足の確保を主たる目的とし、町内の各集落から、町中心部への移動手段を確保するために地域間幹線系統と接続するフィーダー系統(路線型・デマンド型)を組み合わせることで、生活交通ネットワークの構築を進めているところである。</p>

事業実施と生活交通確保維持改善計画との関連について

令和5年1月27日

協議会名:	山形県(最上町)地域公共交通活性化協議会
評価対象事業名:	地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金
地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性)	<p>最上町は、山形県北東部秋田県と宮城県との県境が接する山間地域に位置している。面積は330.24km²、人口は令和3年3月末にて8,204人となっており、65歳以上の高齢化率も40%となっている。</p> <p>本町の公共交通については、JR陸羽東線の駅が7つあり、地域の主要交通として重要な役割を担ってきた。その他には、民間のタクシーと町営のデマンドバスが運行しているが、人口減少にともない公共交通を利用する人が減少してきている。高齢化が進む中、移動手段について自家用車が主体となっているが、痛ましい高齢者の交通事故が多発する昨今、高齢者を始め公共交通を必要とする方へのきめ細かな対策は、ますます重要となる。特に高齢者の外出支援をはたす公共交通は生活インフラそのものと言える。</p> <p>令和3年度に町内全域でのデマンドバスの運行を開始し、町内高齢者を主体に、通院や買い物・交流の場への移動を支援し高齢者の外出を支援する主たる手段としての公共交通を確立していくところである。</p>

事業実施と生活交通確保維持改善計画との関連について

令和 5年 1月 27日

協議会名:	山形県(舟形町)地域公共交通活性化協議会
評価対象事業名:	地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金
地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性)	<p>舟形町は、山形県の東北郡、最上郡の南端に位置し、南北6.5km、東西27.4kmと東西に細長い地形をした総面積119.03キロ平方メートルの町である。2020年の国勢調査によると、人口は5,007人である。</p> <p>町営バスの廃止と、高齢化や免許返納等により、自家用車での移動が困難になる町民の増加が見込まれている。また、買い物や通院等、生活するための移動手段の維持確保が必要とされている。デマンド型乗合タクシーにより、利便性の高い交通手段の確保と、公共交通空白地帯の交通手段の確保を目的とする。</p>

事業実施と生活交通確保維持改善計画との関連について

令和5年1月27日

協議会名:	山形県(鮭川村)地域公共交通活性化協議会
評価対象事業名:	地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金
地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性)	<p>鮭川村は、山形県の北部、最上圏域北西部に位置し東西20km、南北12kmにわたる総面積122.14km²の農山村で、人口は3,902人(令和2年国勢調査時)。</p> <p>人口減少・高齢化が進展しており、民間バス路線はなく、地域公共交通の存続が危機に瀕している状況にある。しかし、誰にとっても安心して暮らせる地域づくりのためには、誰もが安心して移動することができる地域公共交通システムの構築が必要不可欠である。</p> <p>その一環として、中でも、高齢者や学生の足の確保を主たる目的とし、「域内の主要集落から、総合病院・高校への移動手段を確保する」ことを目標に掲げ、地域間幹線系統と接続するフィーダー系統(デマンド型・路線型)を組み合わせることで、生活交通ネットワークの構築を進めているところである。</p>

事業実施と生活交通確保維持改善計画との関連について

令和5年1月27日

協議会名:	山形県(高島町)地域公共交通活性化協議会
評価対象事業名:	地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金
地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性)	<p>高島町は山形県南東部に位置し、面積は約180.26km²、人口は約2万2千人であり、一部地域が山村振興法の対象地となっている。</p> <p>近年では中山間地域を中心に人口減少・高齢化が進展しており、民間バス路線が令和元年に撤退するなど、地域公共交通のあり方に変化が生じている。しかし、中山間地域に住む方等にとっても安心して暮らせる地域づくりのために、誰もが安心して移動することができる地域公共交通システムの構築が必要不可欠である。高島町では、子どもたちの学童保育に係る移動も含め、幅広い世代から利用されるデマンド交通の運行を行っており、今後は新型コロナウイルス感染症の影響で落ち込む観光需要の再興の際も、地域間幹線系統と接続するフィーダー系統を組み合わせた取り組みを実施し、地域公共交通の再構築を進めるものである。</p>

事業実施と生活交通確保維持改善計画との関連について

令和5年1月 27日

協議会名:	山形県(川西町)地域公共交通活性化協議会
評価対象事業名:	地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金
地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性)	<p>川西町は県南部にある置賜地域のほぼ中心に位置し、総面積は166.60km、人口は約14,000人で、豊かな森林からなる「丘陵部」と広大な田園からなる「平坦部」の2つの地域で構成され、町北部には高度な医療機能を有する公立置賜総合病院が所在している。</p> <p>本町の公共交通機関は、JR米坂線(町内3駅)とフラワー長井線(町内1駅)、隣接する米沢市に面向かう民間事業者によるバス路線(1路線)、タクシー(町内3事業所)、町内を走るデマンド型乗合交通となっている。</p> <p>超高齢化社会を迎え、車を運転しない高齢者の増加が見込まれる。高齢者ドライバーによる重大事故が社会問題となる中で、地域公共交通の果たすべき役割がますます増大していることから、安心安全な交通手段の確保が大きな課題である。</p> <p>そのため、安心安全な町民の足を確保するため、デマンド型乗合交通の運行を継続するとともに、利用状況の検証や町民の意見をもとに利便性向上に向けた検討を行っていく。</p>

事業実施と生活交通確保維持改善計画との関連について

令和5年1月27日

協議会名:	山形県(小国町)地域公共交通活性化協議会
評価対象事業名:	地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金
地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性)	<p>小国町は、山形県西南端の新潟県との県境に位置し、南北の飯豊連峰・朝日連峰を含め、四方を山々に囲まれており、737.56平方キロメートルという広大な町土を有している。町の主要公共施設、病院、金融機関、商店等は、中心部に集中していることから、周辺部に点在する多くの集落での生活を維持するため、移動手段としてマイカーが必需品である。</p> <p>しかしながら、急速な高齢化の進行と冬季間の厳しい気象状況の地域から、マイカーを利用しづらい高齢者や移動交通手段を有しない住民を中心として、公共交通へのニーズが高まっている。ニーズに対応するべく、効果的、効率的な公共交通サービスを展開し、当町の望ましい公共交通体系の構築に向け各種事業を展開している。</p> <p>人口減少による過疎化と少子高齢化の急速な進行に伴い、小国町営バスの利用者は減少し、運行本数の削減が迫られている状況にある。このような中で、特に利用者が減少しており、過疎化、少子高齢化の著しい地域の3路線について、デマンド型乗合タクシーの運行によって、地域住民の通院や買い物といった日常生活に必要な地域内交通手の確保維持を図る。</p>

事業実施と生活交通確保維持改善計画との関連について

令和5年1月27日

協議会名:	山形県(白鷹町)地域公共交通活性化協議会
評価対象事業名:	地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金
地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性)	<p>白鷹町は山形県南部である置賜地域に位置し、町の面積は157.71km²で、東西に17km、南北に16km、県下25番目の広さを有している。このうち約65%は森林で占められている。人口は12,890人(R2国勢調査)で、町の中心地である荒砥まではどの集落からも車で約15分以内の時間距離にあり、平成4年に国道348号が開通したことにより県都山形市まで25分の時間的距離となっている。</p> <p>民間バスは廃線や減便が進んでいるものの、本町を經由し山形市と長井市を結ぶ路線が残っている。</p> <p>町では、住民混乗型のスクールバス、町内全域のデマンドタクシーを運行し、特に子供や高齢者などにとって重要な交通手段であることから、福祉施設や医療機関、学校などへ通う足としての確保を図り生活と福祉に配慮した公共交通機関のネットワーク形成に努めている。</p> <p>一方、地域交通の重要な足であるフラワー長井線の継続的な運行を図るため、運行会社である山形鉄道(株)に対する財政支援などによる経営改善の支援を引き続き行っていく方針。</p> <p>このように、地域間幹線系統と接続するフィーダー系統(デマンド型・路線型)を組み合わせることで、生活交通ネットワークの構築を進めているところである。</p>

事業実施と生活交通確保維持改善計画との関連について

令和 5年 1月27日

協議会名:	山形県(飯豊町)地域公共交通活性化協議会
評価対象事業名:	地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金
地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性)	飯豊町は山形県の南西部に位置し、面積 329.41km ² 、人口6,287人(令和4年12月末現在)で、総面積の8割以上を山林が占める緑豊かな町です。本町は、人口減少・少子高齢化が進行しており、交通空白地帯の解消と公共交通の利便性向上を目的に、高齢者や障がい者など交通弱者の方の暮らしを支える身近な足、医療機関への通院や買い物など移動手段を確保する社会福祉を主軸とした地域公共交通システムとして、戸口から戸口までを結ぶデマンド型乗合タクシーを運行している。町民の方の暮らしを支える生活交通手段として定着しているものの、利用者のニーズに応じた利用しやすい運行など利便性の向上と、将来にわたる持続的で効果的な地域公共交通に向けた取り組みを計画的に進めていく。

事業実施と生活交通確保維持改善計画との関連について

令和5年1月27日

協議会名:	山形県(三川町)地域公共交通活性化協議会
評価対象事業名:	地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金
地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性)	<p>三川町は山形県の北西部、庄内平野のほぼ中央に位置し、面積は33.22km²、人口は令和4年9月末において、7,228人となっている。</p> <p>本町においても人口減少・高齢化の進展は地域公共交通に大きな影響を及ぼしており、民間バス路線において運行形態や便数などの再編を進めているものの、新型コロナウイルス感染症や原油高騰等の要因も重なり、地域公共交通の安定した運営には課題が多い状況にある。しかし、誰にとっても安心して暮らせる地域づくりのためには、誰もが安心して移動することができる地域公共交通システムの構築が必要不可欠である。その一環として、地域間幹線系統と接続するフィーダー系統(デマンド型)を組み合わせた生活交通ネットワークを構築しており、今後は持続可能で、より利便性の高い交通手段や方法の導入のための検討を行っていく必要がある。</p>

事業実施と生活交通確保維持改善計画との関連について

令和 5 年 1 月 27 日

協議会名:	山形県(庄内町)地域公共交通活性化協議会
評価対象事業名:	地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金
地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性)	庄内町は山形県北西部、庄内地域のほぼ中央に位置し、南北に細長い形をしており、東西22.2km、南北38.9km、総面積は249.17km ² 、人口は20,157人(令和4年3月31日現在)となっている。 近年では人口減少・高齢化が進展しており、民間バス路線の1路線が令和4年7月末で廃止されるなど、地域公共交通の存続が危機に瀕している状況にある。しかし、誰にとっても安心して暮らせる地域づくりのためには、来訪者を含めた、誰もが安心して移動することができる地域公共交通システムの構築が必要不可欠である。その一環として、中でも、高齢者の足の確保を主たる目的とし、「域内の主要集落から、役場・総合病院等への移動手段を確保する」ことを目標に掲げ、地域間幹線系統と接続するフィーダー系統(デマンド型・路線型)を組み合わせることで、生活交通ネットワークの構築を進めているところである。

事業実施と生活交通確保維持改善計画との関連について

令和 5年 1月 27日

協議会名:	山形県(遊佐町)地域公共交通活性化協議会
評価対象事業名:	地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金
地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性)	遊佐町は山形県最北部に位置し、面積は208.4km ² 、人口は13032人の町である。近年では人口減少・高齢化が進展しており、民間バス路線が相次いで撤退するなど、地域公共交通の存続が危機に瀕している状況にある。しかし、誰にとっても安心して暮らせる地域づくりのためには、誰もが安心して移動することができる地域公共交通システムの構築が必要不可欠である。その一環として、中でも、高齢者や学生の足の確保を主たる目的とし、「町内主要部より距離のある各集落から、病院・高校等への移動手段を確保する」ことを目標に掲げ、地域間幹線系統と接続するフィーダー系統(デマンド型・路線型)を組み合わせることで、生活交通ネットワークの構築を進めているところである。