

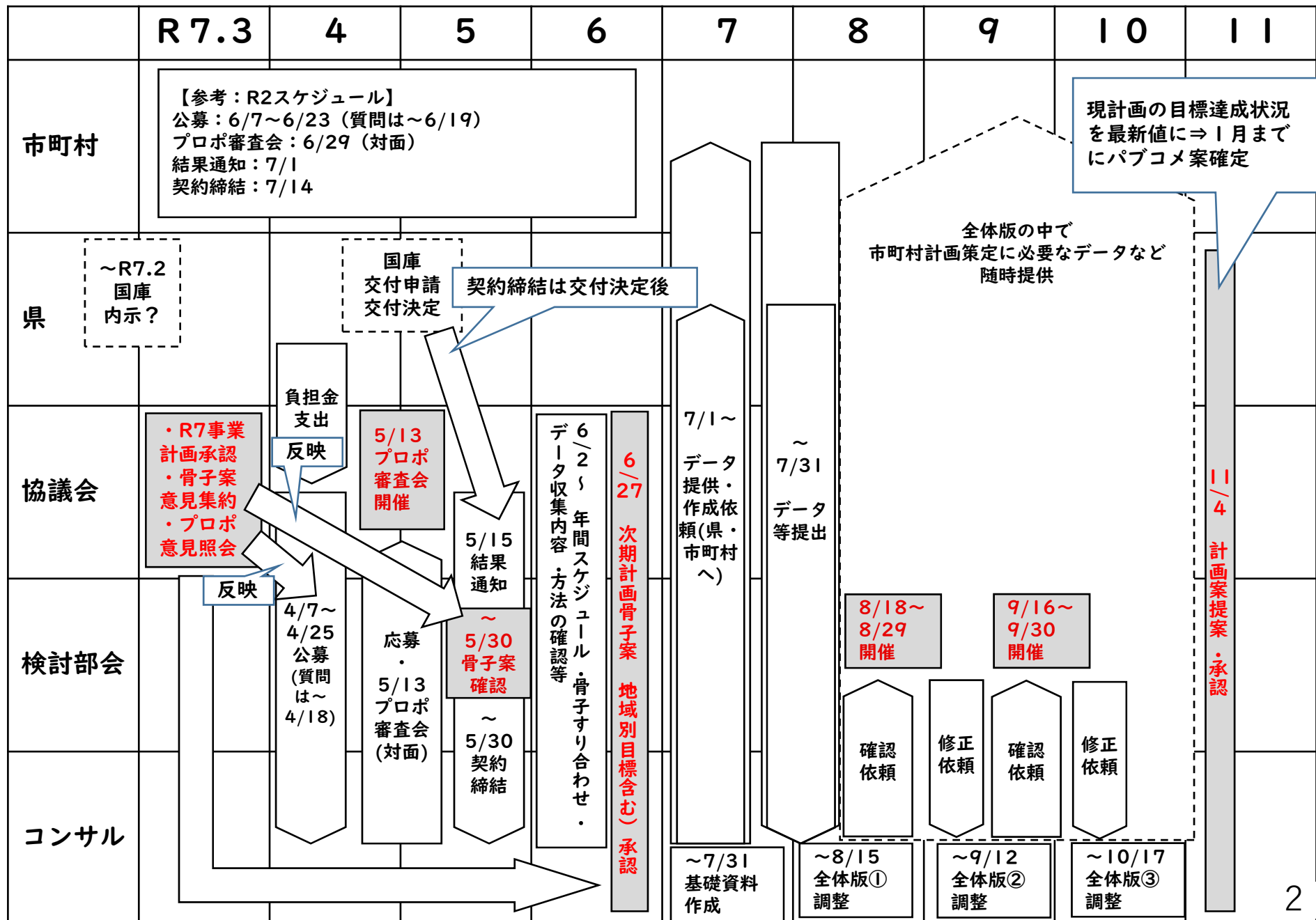
次期山形県地域公共交通計画の骨子案・ スケジュール案の提案について

総合交通政策課

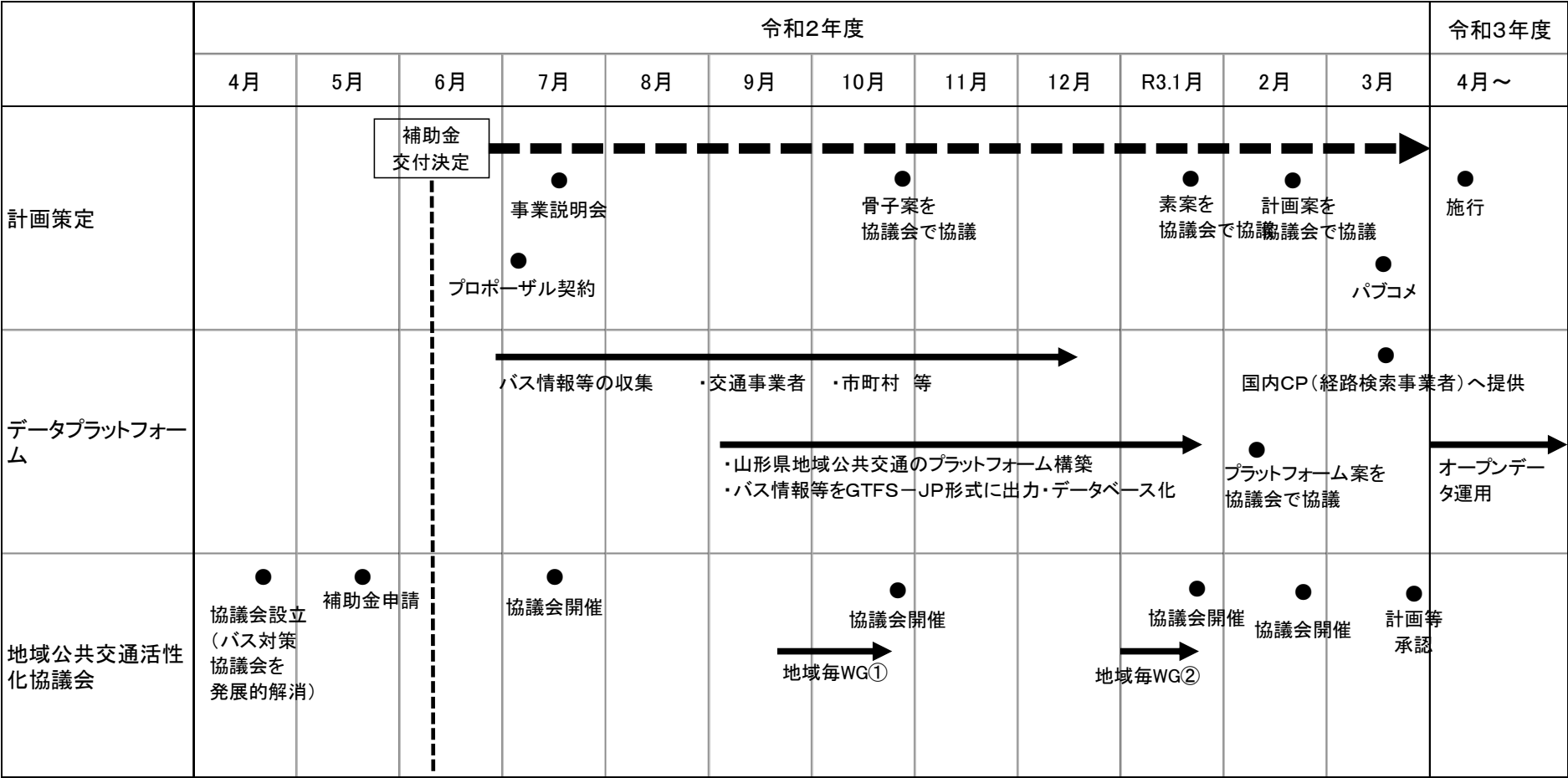
次期公共交通計画策定に向けたスケジュール案

	令和6年度				令和7年度											
	1Q	2Q	3Q	4Q	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
協議会	協議会			協議会 (1月、3月)			協議会					協議会		協議会		協議会
総合交通政策課	市町村訪問 5/31～11/5 地域別部会により ・圏域の現状把握 ・圏域の課題共有 ・勉強会の実施 ・地域別目標検討 村山：10/30、11/27、12/20 最上：11/22、12/16、1/20 置賜：9/25、11/20、12/26 庄内：10/2、12/2、1/17				業者募集 （プロボ） 審査 契約			骨子案をもとにデータ収集、素案検討、作成					議会報告		パブコメ	
連携支援室					骨子案検討 （3月の意見を反映）			協議会地域別部会（計画検討部会）による素案作成、確認（地域別目標を含む） 各市町村データ収集、課題、目標、施策検討⇒素案反映					パブコメ予告		計画案ブラッシュアップ （現計画の目標達成状況を最新値に更新、分析）	
市町村	R7年度事業計画承認			次期計画骨子案 地域別目標含む 承認		計画案提案・承認							計画パブコメ案 承認			
															次期計画確定・施行（R8年度）	

次期公共交通計画策定のスケジュール詳細（R7. 3～11）



山形県地域公共交通計画・山形県地域公共交通の可視化構築(オープンデータ化)の策定に係るスケジュール(案)

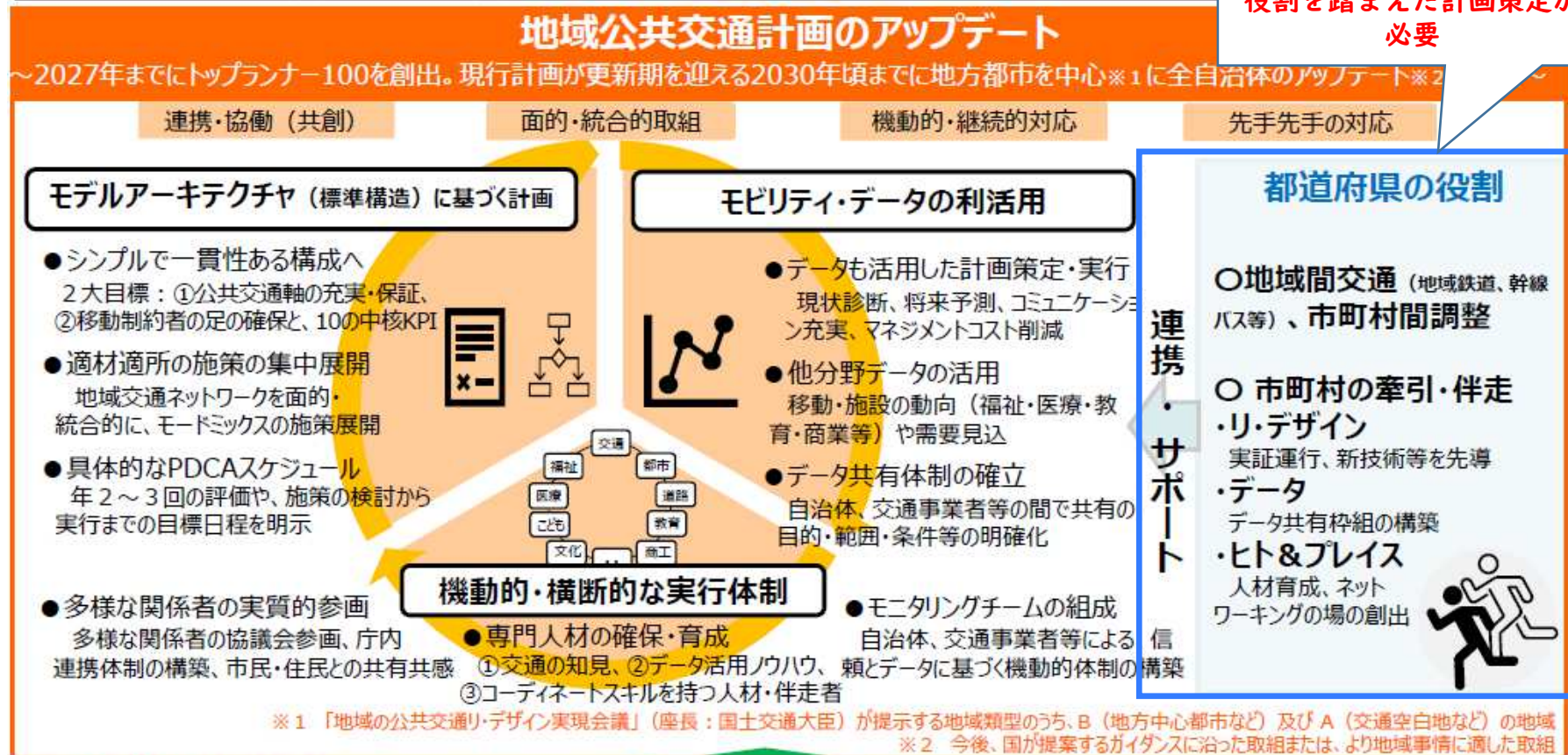


※ 法定協議会の議論過程は、可能な限り公開していく

地域公共交通計画の実質化に向けたアップデート（令和6年4月 地域公共交通計画の実質化に向けた検討会）

- 地域交通は、多くの地域で深刻な状況にあり、自治体、交通事業者はじめ地域の多様な関係者が連携・協働して地域交通の再構築（リ・デザイン）を進め、その利便性・生産性・持続可能性を高めていく必要がある。
- 各地の厳しい現状に対応しながら、自家用車に頼りすぎることなく、誰でも気兼ねなくおでかけできる社会の実現を目指し、**地域公共交通計画には、司令塔・実行機能やデータ活用の強化・拡張など「アップデート」が求められ**、本検討会においては、モビリティデータを活用した、無理なく、難しくなく、実のある計画の実現に向け、その方向性や官民に期待される取組をとりまとめた。

役割を踏まえた計画策定が必要



国による推進策（例）

ガイダンスの提供

モデルアーキテクチャ（標準構造）など
計画策定のガイダンスの策定

ポータルサイトの整備

ベンチマークの提供
協議会マネジメント支援

対話型支援

地域公共交通計画等を有識者
等との対話によりレベルアップ

官民デジタル化

車両IoT化、国への申請等デジタル化、
データ共有の枠組構築の推進

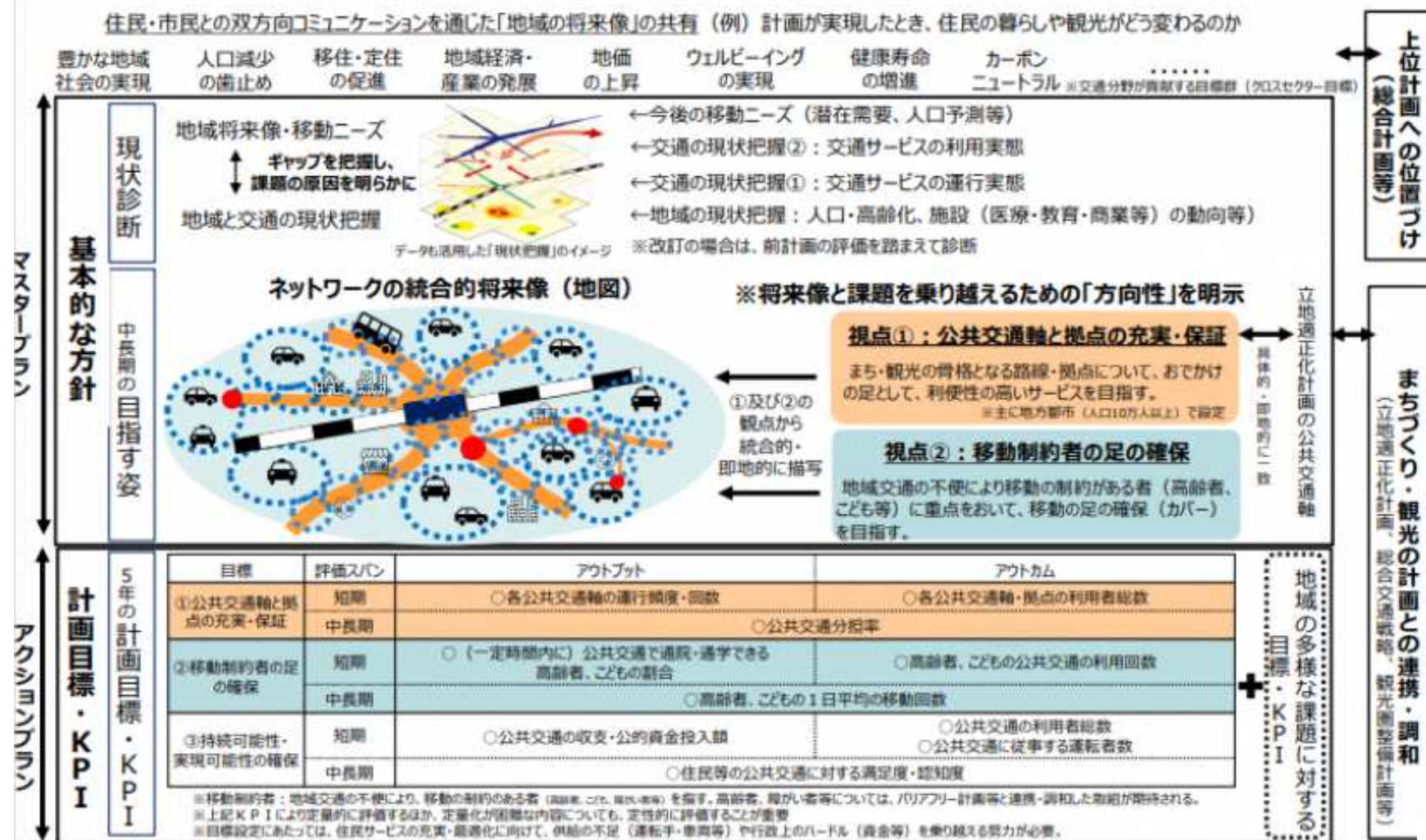
専門人材の確保・養成

有識者等データベース
専門人材養成プログラム

※「地域の公共交通リ・デザイン実現会議」における検討を踏まえ、関係省庁とともに先行的な取組を行う自治体を支援

1-(1)-② モデルアーキテクチャ(標準構造)【目標とKPI(数値指標)】

- 交通分野が主導的役割を担う、①公共交通軸と拠点の充実・保証、②移動制約者の足の確保、の2点に沿って、「目指す姿(地図)」・「計画目標」・「KPI」の定型を、以下の通り定める。
- KPIの定型として、人口規模等に留意しつつ、3分類10指標を中核指標とし、その設定を促進する。



2-(2) 都道府県地域公共交通計画の定型

検討会資料抜粋③

都道府県においては、地域公共交通に対して、広域行政として主体的に取り組む役割や市町村間の調整を図る役割、市町村を牽引・伴走する役割を踏まえて、地域公共交通計画を策定する必要がある。

豊かな地域
社会の実現

人口減少の
歯止め

地域経済・
産業の発展

健康寿命の
増進

カーボンニュ-
トラルの実現

.....
交通分野が貢献できる目標群

都道府県地域公共交通計画の中核目標

地域公共交通ネットワークの将来像（地図）



4つのトピックごとに課題、目指すべき姿・対応方針、目標、施策を整理

①地域間交通軸と拠点の充実・保証

地域間交通（鉄道・バス等）を中心に、まち・観光の軸となる路線・拠点について、利便性の高いサービスを目指す。

②市町村の公共交通軸・拠点との調和

市町村間の調整を図りながら、市町村と連携した拠点の充実や地域交通軸とのシームレスな接続等により、地域交通の利便性向上を推進

③市町村の取り組みに対する支援

明確な役割分担を図りつつ、市町村の取組の支援
【ヒト&プレイス、データ、リ・デザインの取組】

交通事業に関する制約（リソース（運転手・車両等）や収益性など）や行政における制約（資金など）を鑑みた5か年目標

目標	評価スパン	A アウトプット	B アウトカム
①地域間交通軸と拠点の充実・保証	短期	○地域間交通軸の運行頻度・回数	○各地域間交通軸・拠点の利用者総数
	中長期	○公共交通分担率	
②市町村の公共交通軸・拠点との調和		<<定性的な視点で評価>> （例）市町村が定める「公共交通軸と拠点の充実・保証」に関する目標・KPIの達成 等	
③市町村の取り組みに対する支援		<<定性的な視点で評価>> （例）【ヒト&プレイス】市町村職員の専門性向上 / 【データ】データ活用による市町村の取組の円滑化 / 【リ・デザインの取組】市町村によるリ・デザインの取組の加速化 等	
④持続可能性・実現可能性の確保	短期	○公共交通の収支・公的資金投入額	○公共交通の利用者総数 ○公共交通に従事する運転者数
	中長期	○住民・観光客等の公共交通に対する満足度・認知度	

※上記KPIにより定量的に評価するほか、定量化が困難な内容についても、定性的に評価することが重要
※制約を超えた5か年目標を設定する場合、持続可能性・実現可能性を確保するため、当該内容に応じたKPI設定が望ましい

連携
調和

まちづくり・観光の計画（立地適正化計画、総合交通戦略、観光圏整備計画等）

医療・教育等の計画（医療計画・教育振興基本計画等）

次期計画の骨子案

◆現計画の構成を基本としつつ、②～⑤を都道府県計画定型に沿った形に組み換え整理（赤字は新規）



現計画及び地域公共交通を取り巻く環境の整理と次期計画の方向性

現計画の取組
⇒達成度を分析し、
引き続き県民や来訪
者の「移動」全体の
利便性の向上を図る



地域の公共交通リ・デザイン実現会議、国土交通省「交通空白」
解消本部の設置等新たな公共交通を取り巻く動き
⇒各種データを活用しながら県全体及び市町村ごとの公共交通・人口分布等の状
況（現在、将来）分析や新たな公共交通課題解消の動き（交通空白解消、ドライ
バー不足対策等）を踏まえた取組の実施



実質化検討会（中間とりまとめ）を踏まえた地域間ネットワーク区分の見直し
⇒中間とりまとめを踏まえた体系整理による実効性の確保（現計画の「県際・地域間路線」「地域内市
町村間路線」「市町村内」を、「県際・全県（広域）」「総合支庁圏域（中域）」「市町村（狭域）」
「全域共通」として再編）

目的：各種データの分析等により県内全体の地域公共交通の持続性・利便性を高める

現計画の目標と達成度評価・要因分析＋現状分析概要

○ 目標

- 大目標：「移動」全体の利便性向上⇒数値目標 1・2（いずれも未達）
中目標（1）：データの集約・共有⇒数値目標 1～3（1のみ未達）
中目標（2）：移動のシームレス化⇒数値目標 1・2（いずれも未達）
中目標（3）：移動の軸となる公共交通事業の維持・強化⇒数値目標 1～4（2・3達）

厳密にはR6年
度の実績の分析

・分析詳細は資料編へ
・市町村ごとの現状等
を1シートにまとめる
(P10)

達成度評価（どの程度の未達なのか等）と要因分析



必要なものは次期計画でも継続的に取り組む

現状分析（概要）

路線数、年間輸送人員、移動概況、利用環境
等の概要

次期計画の意義

- 現状分析を踏まえ、高齢者の通院、若者の通学・通勤、移住・定住者の移動の足など、多様な地域公共交通ニーズには、地域間ネットワークの広狭に応じた対応が肝要
- 県際・全県（広域）、総合支庁単位（中域）、市町村（狭域）、全域ごとに持続可能で利便性の高い地域公共交通の維持と強化に取り組むことで、交通弱者をはじめとする県民の生活の足や、観光の足としての二次交通を着実に確保

※目的：物事が向かうべき方向、意義：目的が達成された場合の意味・効果

次期計画で定める地域公共交通の目指すべき姿と計画の構成

- 県際・全県（広域）をカバーする地域公共交通：県民の生活の足、観光の足を支える重要な幹線であり、路線そのものを確保することが重要な意義
∴必要な地域間交通軸の確保

- 総合支庁圏域（中域）をカバーする地域公共交通：定住自立圏構想等で生活圏が同じとなる圏域内の移動の利便性を向上することが重要な意義
∴市町村の圏域を超えたシームレスな地域公共交通の確保

- 市町村（狭域）をカバーする地域公共交通：市町村内のきめ細やかな移動ニーズに対応し、かつ、特に交通弱者の移動の足を確実に確保することが重要な意義
∴市町村において交通空白地域が生じない状況の維持・改善

+

- 全ての圏域（全域）に共通：交通事業者にとっては運転手確保と安定した収益の確保、利用者にとっては移動のストレス負担軽減が重要な意義
∴持続可能な地域公共交通体制の整備

- 中間とりまとめの都道府県計画の定型で示す4つのトピックごとに整理

+

- その他法定事項等

⇒計画の位置づけ、上位計画等との関係、計画区域、計画の射程、計画期間

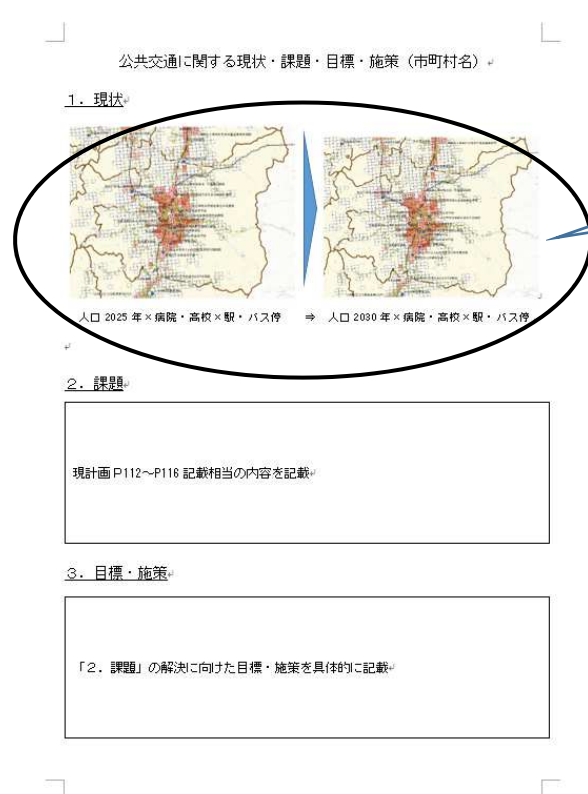
【課題】

- 現計画では、県内各市町村の公共交通の問題点・課題と、県目標達成のための市町村ごとの施策が記載されているが、市町村ごとに情報が集約されていないため、分かりづらい。

【明確化】

- 県目標達成のための市町村ごとの施策は、これまでと同様に記載。
- 上記とは別に、各市町村ごとの現状、課題、目標・施策を共通フォーマットで1シートごとにまとめて再編。

イメージ)



現状分析はQGIS等を活用し、各市町村共通のフォーマットで視覚的に整理。
次ページ参照

具体的な様式は
今後提示予定

【背景】

- 次期計画の策定と併せて、新たに市町村計画の策定を検討している自治体があるが、予算等の関係上、コンサルへのデータ整理の委託が困難な場合がある。
- 次期計画の中で、市町村ごとのデータを共通化したうえで、視覚的に整理し、各市町村計画にも転用可能な形で提供することを検討。

<提供するデータイメージ>

静的情報



QGISで作成したレイヤー
(人口メッシュ+鉄道路線・停留所経路+高校・病院)

動的情報



起点間の利用者数を視覚化し、路線図に線の太さとして表現し、落とし込み
※デマンドの場合は色違いなどで工夫

QGISのレイヤー作成は、ある程度の知識・技術がないと作成が困難であることや、動的情報はGISデータになっていないことからコンサルの技術が必要⇒県活性化協議会予算で対応