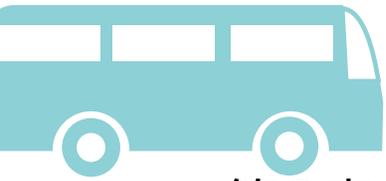




第3章  
第1期計画の評価  
と第2期計画の  
重点



# 第3章 第1期計画の評価と第2期計画の重点

## 第3章

## 第1期計画の評価と第2期計画の重点

### 3.1 第1期計画の評価

#### 3.1.1 課題への対応

第1期計画では、人口動態や移動特性、自家用車の利用状況などを踏まえ、「高齢者などの不安と多様な移動ニーズへの対応」、「利用が伸びない公共交通サービス」、「日常生活における自家用車の多用」の3点を、課題として抽出した。併せて、これらの課題を解決した先にある望ましい将来像、令和17年(2035年)を見据えた「公共交通ネットワークビジョン」を設定している。

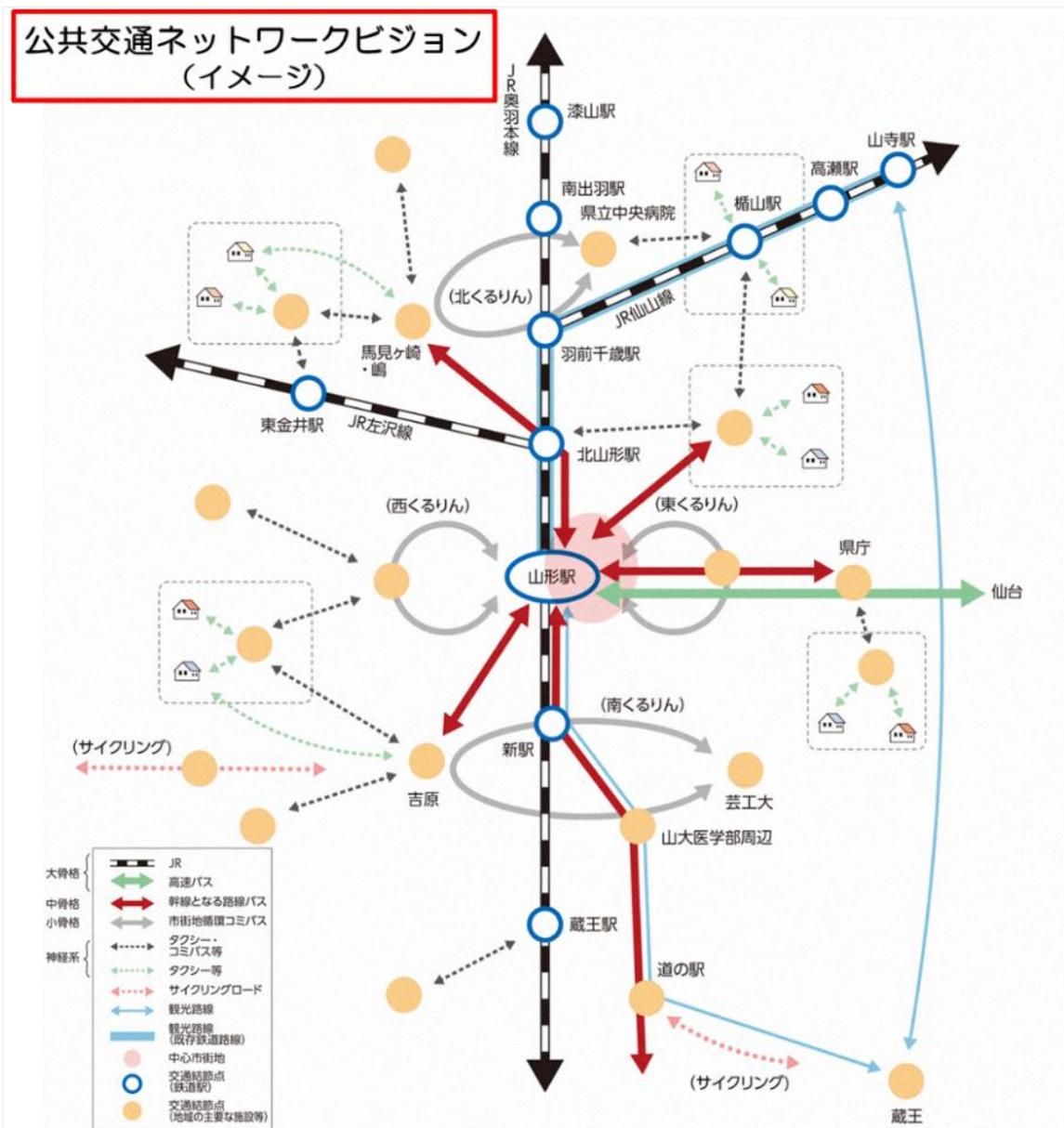
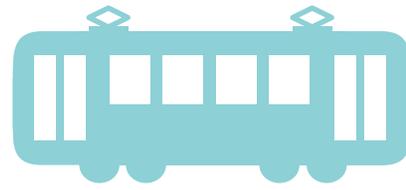


図 3-1 令和17年を見据えた交通ネットワークビジョン



第1期計画では、課題の解決に向け、以下の方向性で取組を進めてきた。  
 成果指標の数値は一部未達成のものも見られるが、概ね改善傾向が見られることから、課題解決に向けた基本的な方向性は、第2期計画においても継続するものとする。

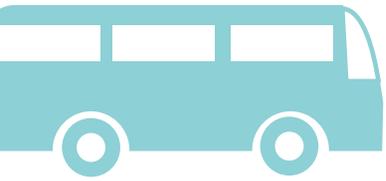
表 3-1 第1期計画における課題とその解決に向けた方向性

課題	課題解決に向けた方向性
高齢者などの不安と多様なニーズへの対応	<ul style="list-style-type: none"> <li>●高齢者(免許返納者を含む)の通院や買物、若年層の通学などのそれぞれのニーズに応じた公共交通の整備による多様な移動手段の充実</li> <li>●待ち合い環境の改善や、乗降しやすい車両の導入(バリアフリー)</li> <li>●地域のニーズを把握している生活支援コーディネーター*等の福祉関係機関との連携</li> </ul>
利用が伸びない公共交通サービス	<ul style="list-style-type: none"> <li>●公共交通の利便性向上(待ち時間・乗車時間の短縮、分かりやすい情報提供)</li> <li>●多様な移動サービスの連携強化(公共交通以外の福祉輸送*、商業施設や総合病院の送迎バス等)</li> <li>●先進技術導入による利用満足度の向上</li> </ul>
日常生活における自家用車の多用	<ul style="list-style-type: none"> <li>●公共交通も含めた移動手段の多様化(公共交通の優先性強化、自家用車より劣る点の解消、徒歩や自転車利用による健康増進)</li> <li>●将来に渡り持続可能な公共交通の充実(移動に係る市民負担の抑制、交通事業者の収益向上、官民の適切な役割分担、市公共交通の全体最適化)</li> </ul>

表 3-2 課題への対応状況

課題【成果指標】	基準値	最新値 (基準から比較)	目標値	達成状況
高齢者などの不安と多様な移動ニーズへの対応 【成果指標】 ・交通手段がなく外出を控える高齢者の割合	【R2】 16.1%	【R5】 12.7% (▲3.4Pt)	【R5】 11.1%以下	概ね達成 (目標値に達していないものの改善傾向にある)
利用が伸びない公共交通サービス 【成果指標】 ・公共交通の利用者数	【R2】 5,141千人	【R6】 11,035千人 (+5,894千人)	【R7】 11,189千人以上	概ね達成 (目標値に達していないものの改善傾向にある)
日常生活における自家用車の多用 【成果指標】 ・自家用車の割合(通勤)	【R2】 83.9%	【R7】 83.9% (±0Pt)	【R7】 83.9%以下 ※R2からの増加を抑制する目標	達成 (目標値に達している)
日常生活における自家用車の多用 【成果指標】 ・自家用車の割合(買い物+通院)	【R2】 86.3%	【R7】 86.9% (+0.6Pt)	【R7】 86.3%以下 ※R2からの増加を抑制する目標	未達成 (基準値より数値が上昇し目標値に達していない)

\* 生活支援コーディネーター・福祉輸送：巻末に用語解説



### 3.1.2 取組の状況

第1期計画では、課題対応の方向性を踏まえ、4つの目標を掲げ、施策を推進してきた。達成状況を評価した結果、一定の効果は確認されたものの、前頁の表 3-2 で示すように、課題の根本的な解決には至っておらず、更なる改善を図るための工夫が必要である。

#### (1) 目標1 まちづくりと連動した公共交通ネットワークの再編 【概ね達成】

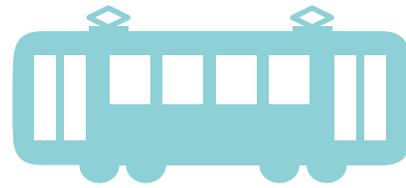
##### 【主な取組内容】

<b>施策 1-2</b> 交通結節点*の整備	<b>【結節点】 楯山駅周辺整備の検討</b> 南北自由通路、北口改札、駅前広場の整備や、踏切の集約等を行うための基本調査を実施した。 <b>【結節点】 市南部新駅整備の検討</b> 駅を核とした市南部の副次拠点形成推進に向けて、市南部新駅整備に必要な調査等に着手している。加えて、利用環境構築策(短期・長期施策)を検討している。 <b>【結節点】 鉄道駅のバリアフリー化</b> 令和5年(2023年)3月に、北山形駅周辺の鉄道駅のバリアフリー化が完了した。
<b>施策 1-3</b> 鉄道、バスの利便性向上	<b>【大骨格】 鉄道高頻度運行及び需要創出策の検討</b> 需要創出策とともに、都市間連携の基軸である鉄道の利用促進に向け、高頻度運行の検討等の利便性向上に取り組んでいる。 <b>【中骨格】 バス路線の経路・ダイヤの見直し</b> 交通結節点(道の駅やまがた蔵王)を經由する、経路・ダイヤの見直しを行った。 <b>【結節点】 バス待ち環境の整備</b> 山形市役所前をはじめ山形駅や山交ビルバスターミナルなどの主要なバス停において、デジタルサイネージの設置や、待合所のリノベーション等、待合環境の改善や分かりやすい案内表示の整備などを行った。
<b>施策 1-4</b> 市街地の回遊を支えるバスの運行	<b>【中骨格】 南くるりん(公共交通モデル事業*)</b> 令和5年度及び令和6年度に運行実証実験を行った。 <b>【中骨格】 北くるりん(公共交通モデル事業)</b> 南くるりんの実証実験の検証を踏まえ、実証実験に向けた、具体的な運行内容の検討を行った。 <b>【中骨格】 東くるりん・西くるりん</b> 「ベニちゃんバスのうた」でのPRや「無料DAY」の実施等、利用促進策を展開した結果、令和6年度は年間延べ約50万人を記録し、過去最高の利用者数となった。
<b>施策 1-5</b> 広域的な移動や観光移動を支える公共交通等の推進	<b>【その他】 やまがた MaaS「らくのる」</b> 路線バスとベニちゃんバスの1日乗車券等を組み合わせたデジタルチケットを導入し、あわせて蔵王温泉と山寺を結ぶ、定額タクシーチケットを販売することで、観光移動をより便利にするサービスを展開している。

##### 【KPI\*の状況】

KPI	基準値	最新値 (基準から比較)	目標値	達成状況
公共交通の利用者数	【R2】 5,141千人	【R6】 11,035千人 (+5,948千人)	【R7】 11,189千人 以上	概ね達成 (目標値には達していないものの改善傾向にある)

\* 交通結節点・公共交通モデル事業・KPI(重要業績評価指標:Key Performance Indicator):巻末に用語解説



## 【未達成となった要因】

新型コロナウイルス感染症の影響で、各交通軸の利用者数は一時的に大幅に減少した。路線バスは観光路線や幹線を中心に、現在は概ね回復傾向にあるものの、鉄道についてはコロナ禍以前の水準には戻っていない。コロナ禍以降の行動変容により、鉄道等による広域移動の需要が減少したことが影響した可能性がある。

## (2) 目標 2 徒歩や公共交通などで楽しめる中心市街地の移動環境づくり 【達成】

## 【主な取組内容】

<p>施策 2-1 中心市街地の暮らしやすさやにぎわいに資する移動環境の形成</p>	<p><b>【その他】山形市コミュニティサイクル「ベニちゃんり」</b> 令和4年(2022年)10月の導入以降、利用者数は一貫して増加しており、市民の日常利用や来訪者の観光目的での利用を通じて中心市街地を核とした移動手段として定着している。</p> <p><b>【結節点】バス待ち環境の整備</b> 中心市街地のバス停にベンチを設置することで、バス利用環境を向上させた。</p>
<p>施策 2-2 公共交通を利用した中心市街地へのお出かけの促進</p>	<p><b>【その他】やまがた MaaS「らくのる」</b> 商業施設等と連携し、公共交通の利用とセットになった、お得チケットを企画・販売することで、公共交通の利用促進と、域内消費の活性化を図っている。</p>

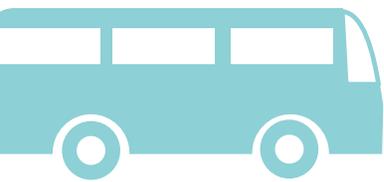
## 【KPIの状況】

KPI	基準値	最新値 (基準から比較)	目標値	状況
ベニちゃんバス東くるりん・西くるりんの利用者数	【R2】 327,942人	【R6】 509,857人 (+181,915人)	【R7】 492,316人以上	達成 (目標値に達している)
中心市街地における上屋やベンチの設置などのバス待ち環境の整備件数(累計)	【R2】 0件	【R7】 11件 (+11件)	【R7】 10件以上	達成 (目標値に達している)

## 【達成となった要因】

ベニちゃんバスの利用者数については、沿線住民の通勤・通学や来訪者の利用が多いことが影響したと推察される。

バス待ち環境の改善については、社会資本整備総合交付金(地域公共交通再構築事業)を活用し、山形市役所や山形駅、山交バスターミナルなどの主要なバス停で、待合環境の改善や分かりやすい案内表示の設置を進め、交通結節点としての機能強化を図ることで達成した。



(3) 目標 3 公共交通による生活実態に即した身近な移動の支援 【未達成】

【主な取組内容】

<p>施策 3-1 郊外地域における新たな公共交通の導入等による生活交通の確保</p>	<p><b>【神経系】公共交通モデル事業</b> タクシー等を活用した各モデル事業の実施・評価を実施した。</p> <p><b>【神経系】公共交通モデル事業</b> 日常生活に必要な行先ごとにタクシーの相乗りをマッチングする等、高齢者生活支援を目的に福祉担当部署を中心に実施した。</p> <p><b>【神経系】郊外のコミュニティバス</b> 郊外と地域を結ぶコミュニティバスは、地域と連携して広報活動を強化することで利用促進を図っている。一方で、一部の路線では利用が伸び悩んでおり、運行ダイヤやルートの見直し、乗り継ぎやバス停の利便性向上など、具体的な改善策を検討する必要がある。</p>
<p>施策 3-2 持続可能な公共交通事業の経営</p>	<p><b>【中骨格・小骨格】路線バス</b> 市民生活の移動手段を確保するため、路線バスの赤字路線に対し、継続的な支援を行っている。</p>
<p>施策 3-3 高齢者への支援や学生の足の確保</p>	<p><b>【その他】高齢者外出支援</b> 路線バス定期券を IC カードで利用できるようにすることや、タクシー券の有効期限を 1 年から 2 年にする等、制度改善に取り組んでいる。</p> <p><b>【その他】山形市コミュニティサイクル「ベニちゃり」</b> 車を持たない大学生を中心に利用が拡大しており、これに対応して、学生のニーズや利用状況を踏まえたサイクルポートの配置検討を進め、通学の二次交通*の利便性向上が図られている。</p>

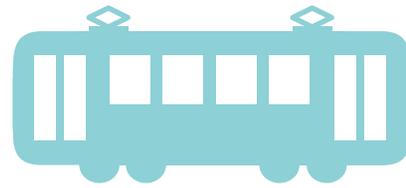
【KPI の状況】

KPI	基準値	最新値 (基準から比較)	目標値	達成状況
公共交通がないために外出を控えている高齢者の割合	【R2】 16.1%	【R5】 12.7% (▲3.4 ポイント)	【R5】 11.1%以下	概ね達成 (目標値には達していないものの改善傾向にある)
公共交通の公的資金の投入額	【R2】 120,941 千円	【R6】 184,539 千円 (+63,598 千円)	【R7】 79,147 千円	未達成 (基準値より数値が上昇し、目標値に達していない)

【未達成となった要因】

移動の目的地が市中心部だけでなく郊外にも広がる中で、現在の公共交通が、住民が行きたい場所にアクセスする手段として必ずしも機能していない可能性が考えられる。また、生活バス路線維持対策補助金や、コミュニティバス等の運行にあたり市が負担している負担金・委託料・補助金の額は、利用者数の減少による運賃収入の落ち込みや、物価高騰に伴う経費の増大を背景に、年々増加している。

\* 二次交通：巻末に用語解説



(4) 目標 4 公共交通のわかりやすく・使いやすい利用環境の形成 【達成】

【主な取組内容】

<p>施策 4-1 MaaS の導入</p>	<p><b>【その他】やまがた MaaS「らくのる」</b> 商業・観光等の様々な生活サービスと連携してサービスを展開し利便性向上に取り組んでいる。</p> <p><b>【その他】GTFS-JP*(標準的なバス情報フォーマット)の活用</b> 県が主導で整備を進めた結果、各種経路検索サービス等の利便性が向上している。</p> <p><b>【その他】地域連携 IC カード「ヤマコウチェリカ*(以下、「チェリカ」という。))の発行</b> 令和 4 年(2022 年)5 月に山交バス株式会社が主体となって導入を開始し、令和 8 年(2026 年)1 月末時点で累計 44,475 枚が販売されるなど、キャッシュレス化が着実に推進されている。</p>
<p>施策 4-2 便利で楽しい公共交通の PR、公共交通利用に向けた意識醸成</p>	<p><b>【その他】バスナビシステムの導入</b> 路線バスの運行情報をリアルタイムで確認できるようになったことで、利用者にとってわかりやすいバス案内が実現している。</p> <p><b>【その他】モビリティマネジメント*の実施</b> 「はたらく車大集合」のイベントに参加し、子どもや子育て世代をメインターゲットに、路線バスやベニちゃんバス、コミュニティサイクルの普及啓発に取り組んだ。</p>
<p>施策 4-3 誰もが安心して使える利用環境づくり</p>	<p><b>【その他】バリアフリー車両の購入等</b> 民間の交通事業者が国の支援を活用して、車両や設備を購入する等の取組により、誰もが利用しやすい公共交通サービスが提供されている。</p>

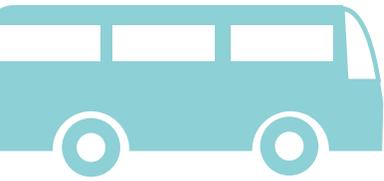
【KPI の状況】

KPI	基準値	最新値 (基準から比較)	目標値	達成状況
路線バス等の利用者に占める交通系 IC カード*の利用者の割合	【R2】 0%	【R6】 74.3% (+74.3 ポイント)	【R7】 50%以上	達成 (目標値に達している)

【達成となった要因】

チェリカは、山交バス株式会社を中心とする普及啓発活動の結果、想定を大きく上回る利用率を記録し、キャッシュレス決済\*の利用が進んだ。このほか、チェリカの利用動向データに加え、県が整備するGTFS-JP等のデータも蓄積されており、それらを活用した取組の幅も広がっている。

\* GTFS-JP/GTFS-RT(標準的なバス情報フォーマット:General Transit Feed Specification)・ヤマコウチェリカ・モビリティマネジメント(MM)・交通系 IC カード・キャッシュレス決済:巻末に用語解説



### 3.1.3 主な実績

第1期計画では、モデル事業の実施やコミュニティサイクルの導入など、将来の公共交通ネットワーク形成を促進するための基盤となる新たな取組を進めてきた。これらの取組は、第2期計画以降の施策をより効果的に展開するうえで重要であるため、第1期計画の成果として整理する。

#### (1) モデル事業の本格運行への移行

山形市では、市内各地区が抱える交通課題の解決を目指し、下記のとおり公共交通モデル事業を実施し、その評価を行っている。これらのモデル事業で得られた知見を踏まえ、第2期計画が開始する令和8年度以降は、各地区に適性が高い事業を本格運行へ移行するとともに、相乗りタクシー\*を他地区へ横展開し、より効果的な公共交通ネットワークを形成していく。

##### a. モデル事業の概要

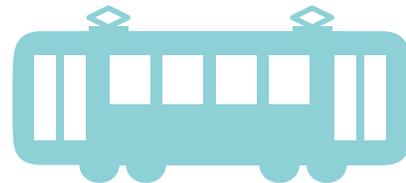
【バス型】 ※北くるりん（市北部）は未実施

	【滝山地区】南くるりん	【村木沢地区】あじさいバス
目的	山大医学部周辺、吉原地区を運行経路として想定する循環バス	郊外からの移動ニーズの着目した交通サービス
実施時期	【R5】令和5年(2023年)8月、10月、令和6年(2024年)1月 【R6】令和6年9月～令和7年(2025年)1月	令和4年(2022年)9月～
運行形態	定時定路線型のバス(市街地循環型)	定時定路線型のバス(郊外部)
車両/定員	【R5】中型バス/49名 【R6】ジャンボタクシー/9名	ジャンボタクシー/9名
車両台数	【R5】2台 【R6】3台	1台
運行頻度	【R5】20便/日 【R6】54便/日	6便/日 ※水曜のみ運行
利用料金	200円または300円	200円
経費	24,197千円(R6実績)	1,392千円(R6実績)

##### 【タクシー型】

	【金井地区】かなみちゃん相乗りタクシー	【楯山地区】楯っちゃん丸タクシー
目的	ニーズの高い目的地が複数想定される場合に着目した交通サービス	鉄道駅との結節に着目した交通サービス
実施時期	令和4年7月～	令和5年10月～
運行形態	相乗りタクシー	相乗りタクシー
車両/定員	乗用タクシー/3名	乗用タクシー/3名
車両台数	-(需要に応じて)	-(需要に応じて)
運行頻度	3.2回/日(R6実績)	3.2回/日(R6実績)
利用料金	500円	500円
経費	661千円(R6実績)	96千円(R6実績※4カ月分)

\* 相乗りタクシー：巻末に用語解説

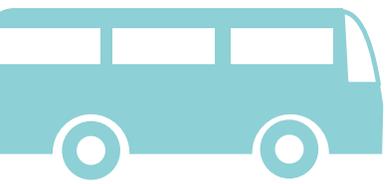


b. モデル事業から本格運行移行への考え方

乗車人員で目標値を設定し、目標に対する達成状況から、地区への適性と横展開の実現可能性を評価している。地区への適性が高い運行を本格運行とするとともに、相乗りタクシーが好事例であると評価できる。

取組地区	日平均利用者数		収支率 (R6)	評価
	目標値	実績(達成率)		
【滝山地区】 南くるりん	【R5】 243.5人/日	【R5】 63.4人/日(26.1%)	5.4%	【地区への適性:△】 移動ニーズと運行形態が合っておらず、地区への適正が低い。 【横展開:△】 定時定路線型の横展開は難しい。
	【R6】 117.6人/日	【R6】 55.5人/日(47.2%)		
【村木沢地区】 あじさいバス	20人/日	【R4】15.7人/日(78.5%) 【R5】14.1人/日(70.5%) 【R6】12.5人/日(62.5%) 【R7】12.0人/日(60.0%)	8.7%	【地区への適性:○】 目標値を概ね達成し、移動ニーズが満たされている。 【横展開:△】 郊外部に特化した取組であったため、横展開は限定的である。
【金井地区西部】 かなみちゃん相乗りタクシー <b>好事例</b>	72人/月	【R4】44人/月(61.2%) 【R5】50人/月(69.5%) 【R6】65人/月(90.3%) 【R7】97人/月(134.8%)	37.2%	【地区への適性:○】 目標値を上回る実績で、移動ニーズが満たされている。 【横展開:○】 移動ニーズと合っており、横展開が可能である。
【楯山地区】 楯っちゃん丸タクシー <b>好事例</b>	80人/月	【R5】11人/月(13.8%) 【R6】73人/月(91.3%) 【R7】98人/月(122.5%)	24.0%	【地区への適性:○】 目標値を上回る実績で、移動ニーズが満たされている。 【横展開:○】 移動ニーズと合っており、横展開が可能である。

<参考>・ベニちゃんバスの実績(令和6年度) 日平均利用者数:1,400人/日 収支率:34.4%  
 ・全国のコミュニティバスの平均収支率は15%(国土交通政策研究所「多様な地域公共交通サービスの導入状況に関する調査研究」による)



## c. 今後の展開について

## 【モデル事業の分析】

- ・南くるりんについては、導入時のアンケート調査結果やモデル事業の運行実績より、当該地域に一定の公共交通利用のニーズがあることが確認された。一方で、費用対効果等の観点から見ると、定時定路型のバスの運行形態は現在の当該地区に必ずしも適合しなかったと考えられる。このため、現時点では定時定路線型のバスの運行は休止し、当面の措置として相乗りタクシーを導入し、地域の移動ニーズに対応しつつ、新駅整備の進捗に応じて引き続き検討する。
- ・あじさいバスについては、買い物など特定の移動ニーズに特化した事例として、地区に定着が見られたものの、他地域への横展開の実現可能性は限定的である。
- ・相乗りタクシーについては、「概ね 3km 圏内で複数の目的地に行ける」、「ドア・ツー・ドア\*の移動が便利」、「運行時間に柔軟性がある」といった特徴があり、モデル地区の移動ニーズを十分に満たしていることが確認された。したがって、当該地区での本格運行を実施するとともに、同様の課題を抱える他地域への横展開も期待できる運行形態であると判断する。

## ◆各地区の今後の概要

## ①定時定路線型のバスについて(南くるりん、北くるりん、あじさいバス)

- ・南くるりん … 定時定路線型のバスを一時運行休止(新駅整備の進捗に応じて検討)
- ・あじさいバス … 地区への定着が見られたため、本格運行へ移行し運行を継続する。
- ・北くるりん(未実施) … 鉄道駅からの二次交通に着目した実証実験を行う。(R8~)

## ②相乗りタクシーについて(かなみちゃん相乗りタクシー、楯っちゃん丸タクシー)

- ・両方の評価が○であるため、本格運行へ移行。⇒他地区への積極的な横展開を実施する。

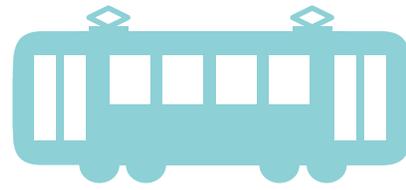
## ◆相乗りタクシーの展開による交通ネットワークの持続可能性について

- ・令和 7 年(2025 年)12 月現在の相乗りタクシーのモデル事業における行先は、概ね 3km 圏域(メーター料金 1,500 円/台)の目的地を設定している。
- ・例えば、1 人あたり 500 円の運賃を設定し、3 人のマッチングが成立した場合、運賃収入は、1,500 円(500 円/人×3 人)となり、「運行経費(メーター料金)=運賃収入」という収支が実現し、公費負担を圧縮することも可能である。



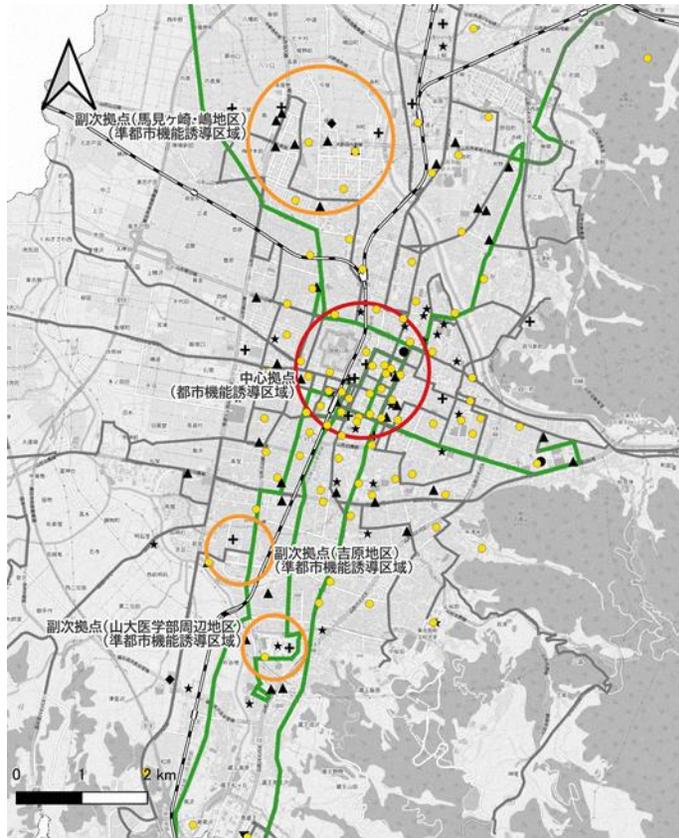
**市全体に相乗りタクシーを普及させることで、持続可能な公共交通として展開**

\* ドア・ツー・ドア: 巻末に用語解説



## (2) コミュニティサイクル「ベニチャリ」の新たな移動手段としての定着と規模拡大

令和4年(2022年)10月にコミュニティサイクル「ベニチャリ」を導入し、サイクルポート数と自転車台数を順次拡大した結果、利用者は着実に増加している。利便性の高い公共交通ネットワークを補完する重要な手段として、今後も「ベニチャリ」を積極的に活用する。但し、持続可能性を踏まえ、費用対効果のバランスを見極めながら過剰なサービス提供とにならないよう配慮し、計画に沿って段階的に展開する必要がある。



幹線となる路線バスの沿線、あるいは拠点施設にサイクルポートが配置されており、二次交通として効果的な役割を担っている。

出典：山形市コミュニティサイクル HP（令和7年9月時点）より作成

図 3-2 「ベニチャリ」サイクルポートの設置状況

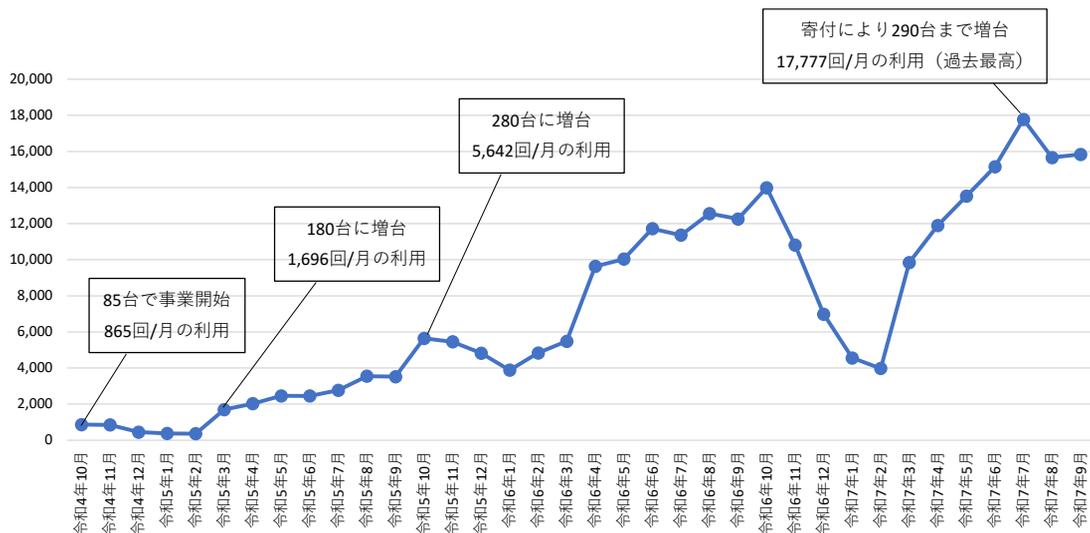
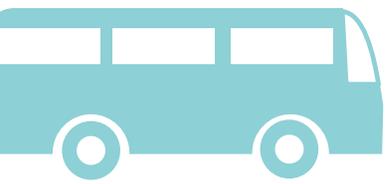


図 3-3 「ベニチャリ」の利用回数の推移



(3) 利便性が高く経済的な交通サービスによる若年層の公共交通利用ニーズへの対応

第1期計画においては、若年層の移動ニーズに対応するため、利便性が高く、自家用車を利用するよりも安価な公共交通サービスを提供した。

ベニちゃんバスでは、特に「東くるりん」の利用が顕著に伸びており、沿線に立地する山形大学の学生の利用が増加しているものと考えられる。また、コミュニティサイクル「ベニちゃり」についても、登録者の過半数が30代以下であるなど、若年層を中心に利用が進んでおり、これらのサービスが若年層の移動ニーズに対応できていると考えられる。

将来的に自家用車への過度な依存を避けるためには、学生を含む若年層に向けた公共交通の利便性やサービスを一層充実させることが重要である。

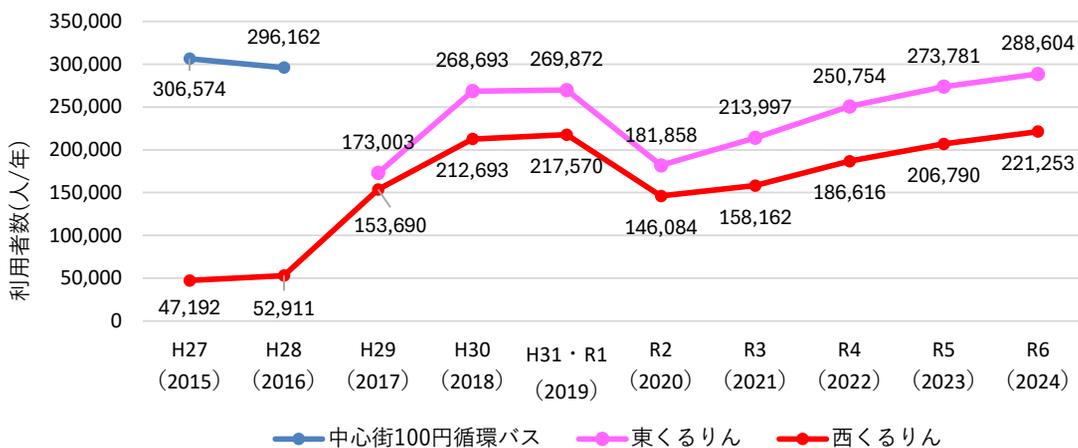


図 3-4 ベニちゃんバスの利用者数の推移

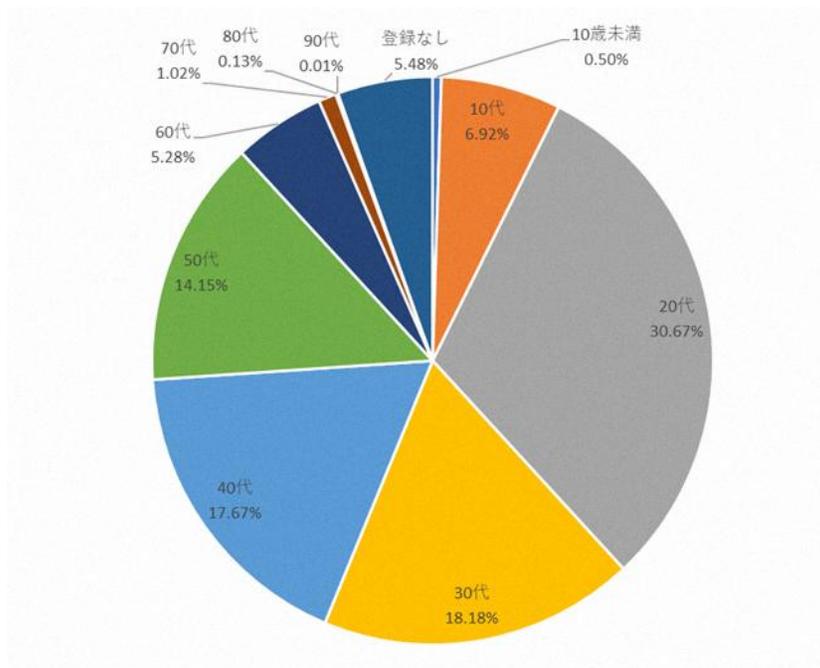
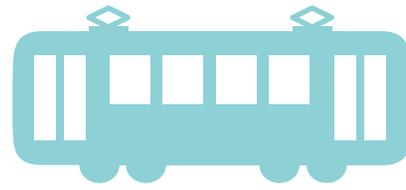


図 3-5 「ベニちゃり」の登録者数の年齢内訳



## 3.2 情勢の変化

第1期計画の期間中、地域を取り巻く人口動態や移動特性、自家用車の利用状況といった主要な情勢に変化はないが、公共交通を取り巻く状況はいくつかの変化が認められるため、それらを整理する。

### 3.2.1 国の「交通空白」\*解消本部の設立

国は令和6年(2024年)7月に「交通空白」解消本部を設置した。地域の公共交通の不足や利便性の低さを速やかに解消することで、住民をはじめとする利用者の移動の利便性を確保することを目的としている。

また、この方針に沿って取り組む自治体に対しては、重点的に支援を行うことを示している。

### 3.2.2 少子化や教員の働き方改革等の影響

人口減少や、教員の働き方改革を背景に、学校の部活動が地域に展開されるなど、若者の活動の場が集約化している。地域のクラブやNPO等が担い手となることで、子どもたちは学校外で多様な体験を得られる一方で、活動拠点が学校から離れることで、移動手段の確保が新たな課題となっている。公共交通の利用が難しい地域では、交通手段を持たない若者ほど参加が困難になりやすく、こうした格差は、教育機会や体験の機会の不均衡化を拡大しかねない。

### 3.2.3 運転士等の担い手不足、物価高騰の影響

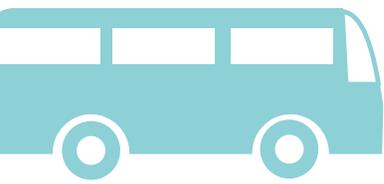
路線バス運転士やタクシー運転士など、運輸業の平均賃金はコロナ禍以前から他業種と比較して低い傾向にあり、担い手不足や高齢化が指摘されている。更に、令和6年4月に施行された「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準(改善基準告示)」により運転の労働時間規制が厳格化されたことで、公共交通の担い手不足は一層深刻化している。加えて、燃料をはじめとする物価高騰が運行コストの増大に拍車をかけている。

このように、交通事業者を取り巻く環境は、極めて厳しく、利用が少ない路線の運行を継続しながら経営を改善していくことが、困難な状況にある。

### 3.2.4 公共交通の技術革新

近年、公共交通分野では、サービスの効率化や利便性向上を目指した技術革新が進展している。自動運転バスの実証実験は既に複数の都市で行われており、運転士不足の緩和や運行コスト削減が期待されている。また、LRT(次世代路面電車システム)やBRT(バス高速大量輸送システム)は、定時性の向上や輸送力の強化のみならず、まちの賑わい創出や地域活性化にも寄与するとして注目されている。開発競争が加速する中、今後、新たなシステムの構築が進む可能性が高まっている。

\* 「交通空白」(交通空白地域): 巻末に用語解説



### 3.3 第2期計画の重点（施策推進の横ぐしの視点）

第1期計画における課題への対応状況や取組の成果、情勢の変化を踏まえ、第2期計画で特に重視すべき観点を下記のとおり整理している。

第2期計画は、第1期計画の5年間の目標を継承しつつ、次の3つの観点を横ぐしとして、更に取組を推進する。

#### 観点1 鉄道・幹線となる路線バス(交通軸)の強化と 拠点(交通結節点)の充実

第1期計画では、路線の再編や交通結節点の改善に取り組んだものの、公共交通の利用者数の増加は限定的で、日常生活における行動変容を促すには至らなかった。

第2期計画では、鉄道と幹線となる路線バスの役割を明確に位置づけ、人の移動やコンパクトプラスネットワーク\*に基づく都市構造を支えることを重視する。併せて、利用が少ない路線の見直しによる効率化を進め、交通結節点の機能強化を図ることで、選択と集中の視点から効率的に改善を行っていく。

#### 観点2 交通弱者(高齢者、若年層)の移動手段の確保

人口減少や高齢化、若年層の車離れなどにより、移動手段の確保が難しい交通弱者は、増加している。第1期計画の取組は一定の成果を上げたものの、依然として、「交通空白」をはじめ、公共交通の利便性が十分でない地域がある。

第2期計画では、誰もが快適に移動できる環境を構築するため、地域や年代ごとの移動特性や課題を丁寧に把握し、高齢者や若年層など交通弱者の移動手段の確保に重点的に取り組む。

#### 観点3 持続可能な運営体制の構築 (交通ネットワーク、交通事業者、受益者負担)

運転士不足や物価高騰等により、事業者の費用負担の増大が進み、公共交通を取り巻く環境は一段と厳しさを増している。第1期計画では、行政の支援等により、路線バスやコミュニティバス等を、維持してきたが、根本的な持続可能性の確保には至っていない。

今後の人口減少を踏まえると、従来の仕組みをそのまま続けるだけでは、持続可能な公共交通の実現は困難であることは明らかである。

第2期計画では、公共交通ネットワークの最適化や受益者負担のあり方を整理・見直した上で、交通事業者の意見を踏まえつつ、運営面及び財政面での持続可能性を確保する。

\* コンパクトプラスネットワーク：巻末に用語解説