

令和8年3月12日時点（案）

長井市地域公共交通計画

令和8(2026)年3月
山形県長井市
(長井市地域公共交通会議)



目次

1 はじめに	1
1-1 計画の概要	2
1-2 計画の区域	3
1-3 計画の期間	3
2 地域概況と基本方針	5
2-1 計画の位置づけ	6
2-2 地域概況	7
2-3 基本方針	8
3 重点課題	9
3-1 重点課題	10
4 施策体系	13
4-1 計画目標	14
4-2 施策内容	15
5 推進体制と評価	25
5-1 本計画の推進管理	26
5-2 関係者の役割	27
5-3 進捗管理（PDCA）	28
5-4 スケジュール	29
資料編	31
資料1 関係法規・計画	32
資料2 地域概況	38
資料3 アンケート調査結果	63
資料4 用語集	77



はじめに



1-1 計画の概要

｜長井市の公共交通体系｜

本市の公共交通体系は、広域な移動として JR 東日本の米坂線と山形鉄道のフラワー長井線の鉄道路線、山交バスによる本市と山形市間を運行する路線バスがあります。市内の移動としては、本市が運行する市営バス8路線を運行しており、市民の生活に係る移動手段の確保を担っています。

｜長井市地域公共交通計画策定の背景と目的｜

地方都市において、自家用自動車への依存の高まりや人口減少・少子高齢化の進行等により公共交通利用者の減少による収支悪化、さらに、運転手不足は深刻度を増しており、地域公共交通サービスの存廃問題を拡大させています。本市においても例外ではなく、フラワー長井線を運行する山形鉄道は、乗務員不足により一部列車の運休を余儀なくされています。運転手不足に対して、本市では市営バスの自動運転を目指しており、令和6(2024)年より公道での自動運転バスの実証運転を行っています。

地域公共交通は、生活の不安を解消し、くらしやすく魅力あふれる地域を作り上げ、また、地域間の人の流れを創出し、観光客や交流人口の増加を図るために必要な基盤サービスです。持続可能な地域公共交通の維持確保に向けて、新たな技術の導入や利便促進等の取り組みは急務であり、本市の地域公共交通に関するマスタープランとなる「長井市地域公共交通計画」を策定することとしました。

地域公共交通計画とは、地域にとって望ましい交通サービスのあり方を明らかにし、その実現のための方針や施策・目標を示す「交通のマスタープラン＝指針」です。地域公共交通の活性化及び再生に関する法律において、全ての地方公共団体に対し「地域公共交通計画」の策定が努力義務とされています。

｜計画の対象｜

本計画の対象は、市内を運行している全ての地域公共交通サービスとします。

表 1-1 計画の対象とする市内の地域公共交通

交通サービス	運行主体	概要
鉄道	JR 東日本・山形鉄道	○ JR 東日本、山形鉄道ともに1路線を運行
基幹バス	山交バス	○ 長井市～山形市間を運行
市営バス	長井市	○ 市内8路線を運行し、市内の公共交通空白地域をカバー
タクシー	民間	○ 市内3社が乗り入れ



1-2 計画の区域

本市は山形県の南西部に位置し、北部は白鷹町及び朝日町、西部は小国町、南部は飯豊町及び川西町、東部は南陽市に接しています。本市の中心から周辺主要都市との直線距離は、山形市まで約30km、米沢市まで約30kmとなっています。山形県を4つの地域圏で見ると、本市は置賜地域圏に位置しています。

本計画の区域は、長井市全域としますが、山形県及び周辺自治体等との連携も図りながら、計画を進めていきます。

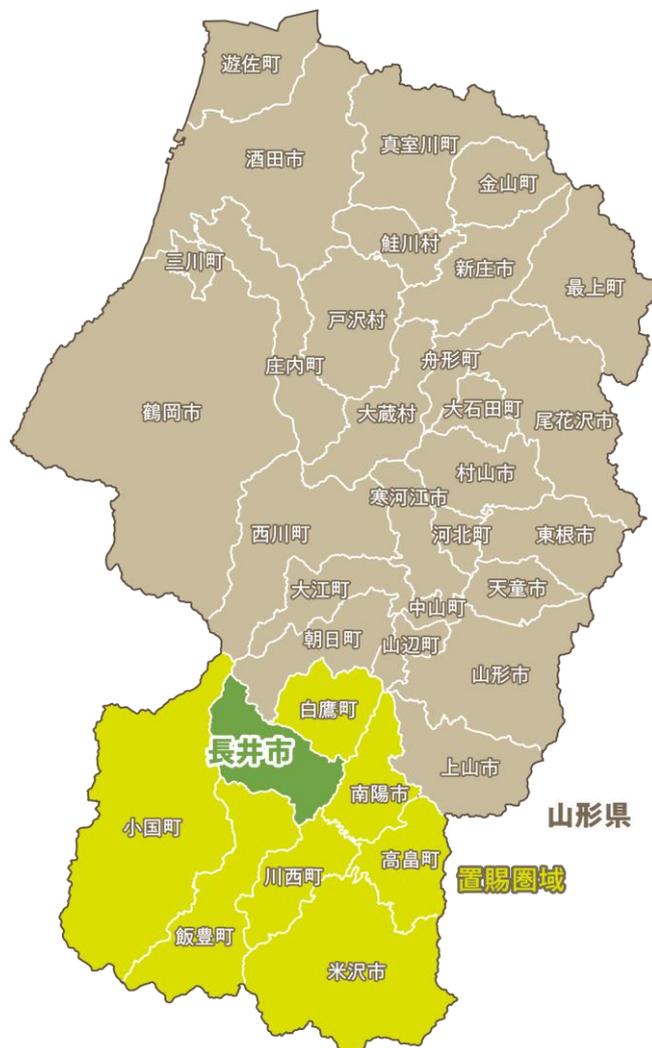


図 1-1 計画区域

1-3 計画の期間

本計画の期間は、令和 8 (2026) 年度 から 令和 12 (2030) 年度の 5 カ年とします。

<計画の期間>

令和 8 (2026) 年度 から 令和 12 (2030) 年度の 5 カ年

2

地域概況と基本方針



1
2
3
4
5
資

2-1 計画の位置づけ

本計画は、「関連法規」や本市における最上位計画である「長井市第六次総合計画」や山形県の「山形県総合交通ビジョン」などの「上位計画」、本市及び関連地域における「関連計画」との整合性や連携を図り、本市の地域公共交通におけるマスタープラン（基本計画）として位置づけます。なお、上位・関連計画の整理結果は資料1 関係法規・計画に示します。

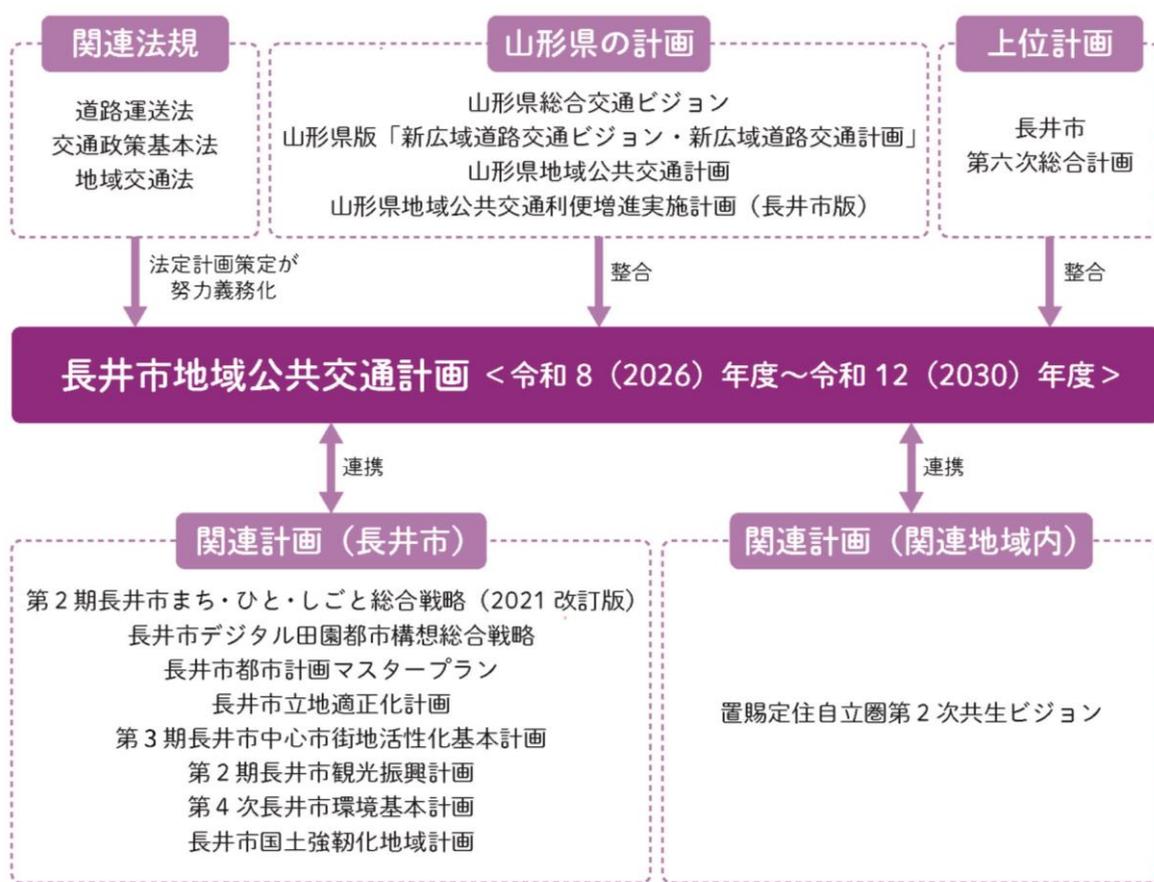


図 2-1 本計画の位置づけ



2-2 地域概況

本市における公共交通の現状を把握するため、下表のとおり地域概況を整理しました。なお、図表等は資料 2 地域概況に示します。

表 2-1 地域概況

項目	主な現状
地勢	<ul style="list-style-type: none"> ・盆地特有の夏・冬の寒暖差が大きく、冬季には多くの降雪がある
人口動態	<ul style="list-style-type: none"> ・<u>将来的にも人口減少がさらに進み</u>、令和 22 (2040) 年には約 20,000 人まで減少すると予想されている ・総人口に対する高齢人口の割合を示す<u>高齢化率</u>は、平成 27 (2015) 年に 30% を超え、令和 17 (2035) 年には <u>40% を超える</u>ことが予想されている ・鉄道沿線の市街地に人口が集積しているが、<u>それ以外の広い範囲でも一定の居住がみられる</u> ・令和 3 年度以降は、<u>毎年およそ 120 人の方が免許証を返納している</u>
移動	<ul style="list-style-type: none"> ・本市の通勤・通学は、市内移動が大半を占めるが、周辺自治体の白鷹町や南陽市間、路線バスの運行のある山形市間の移動も多い ・通勤・通学者の交通手段を見ると、本市における<u>自家用車による移動は 83.6% と山形県平均の 80.6% よりも高い</u> ・観光客は、令和 5 (2023) 年度には概ねコロナ禍前まで回復している
地域公共交通サービス	<ul style="list-style-type: none"> ・市内の鉄道やバスは運行本数が限られ、長井駅を発着するフラワー長井線や市営バスでは、日中時に 3 時間以上間隔が開くなど、<u>時間的交通空白が生じている</u> ・行政施設や医療施設といった<u>都市機能施設は、バスの利用圏である 300m 圏内におおむね立地している</u> ・宿泊施設や文化施設はバスの利用圏である 300m 圏内におおむね立地しているが、自然資源はバスの利用圏外にも立地している
移動ニーズ	<ul style="list-style-type: none"> ・「<u>免許を返納した時、市営バスを今よりも多く利用するようになると思うか</u>」について、「思う」「とてもそう思う」と回答した人は、<u>全体の約 55% と、過半数を占める。</u> ・公共交通の利便性向上や、利用者の健康増進といった公共交通の効果の適切な広報周知の実施により公共交通を利用するようになる、<u>潜在的なニーズが存在する可能性がある。</u>

2-3 基本方針

上位・関連計画及び地域概況を踏まえて、基本方針を以下のとおり設定しました。この基本方針における各文言には、以下に示す「ねらい」を持って設定しています。

<基本方針>

住みやすく住み続けたいくなるまちを支える交通を創り育て、
「みんながしあわせに暮らせる長井」を実現する

<基本方針のねらい>

地域公共交通を単なる移動手段に限らず、総合計画の基本目標4で掲げる「住みやすく住み続けたいくなるまち」を支える基盤として位置づけ、市民が一丸となって地域公共交通の運行維持に取り組んでいくことを表しています。また、地域公共交通の運行を通じて、市民の幸せな暮らしも目指すこととします。

<長井市の地域公共交通が将来的に目指す姿>

この基本方針のもと、長井市の地域公共交通は以下のような姿を目指します。

- ① フラワー長井線、JR米坂線、山交バスといった幹線系統を軸に、支線となる市営バス、その他の公共交通機関がシームレスに連携し、地域公共交通ネットワークが形成・維持されている。
- ② 市内各地から、中心市街地や都市機能施設へのアクセスが確保され、「交通空白」が「地理的」・「時間的」ともにない。
- ③ 市民の地域公共交通への関心が高く、多くの市民にとって地域公共交通が移動手段の選択肢の1つになる。



3

重点課題



3-1 重点課題

地域概況を踏まえて、基本方針を実現するために解決が必要な4つの重点課題を設定しました。

重点課題 1

多様な交通手段が連携した移動手段の確保が必要

<上位計画・関連計画より>

- 他モード（フラワー長井線・山交バス）とのシームレス化を図る（長井市第六次総合計画）
- 市営バスとフラワー長井線との接続、各コミュニティセンターからの接続等を調整する（長井市デジタル田園都市構想総合戦略）
- フラワー長井線を軸として、JR米坂線、市営バス、その他の公共交通機関と連携した地域公共交通ネットワークを形成（長井市都市計画マスタープラン）

<地域概況より>

- ✓ 市内外を結ぶ幹線交通としてフラワー長井線・JR米坂線・山交バスが運行している。
- ✓ 幹線交通沿線以外でも、一定の居住がみられる。これらエリアでは市営バスが運行しており、長井駅などで幹線交通と結節している。
- ✓ 観光地のうち、一部の自然資源は公共交通の利用圏域外に立地している。

<課題解決への方向性>

- ⇒ 交通手段どうしの快適な乗り継ぎ環境の確保が必要
- ⇒ 交通手段どうしの乗り継ぎ利便性の高いダイヤの設定が必要

重点課題 2

中心市街地や都市機能施設へのアクセスの確保・時間的空白の解消が必要

<上位計画・関連計画より>

- 都市機能を有する中心市街地や置賜地域の基幹病院である公立置賜総合病院へのアクセスの向上（長井市デジタル田園都市構想総合戦略）
- 中核拠点と地域拠点を円滑に移動できる利便性の高い公共交通網の形成（長井市立地適正化計画）

<地域概況より>

- ✓ 長井市では、長井駅や南長井駅周辺の中央エリアに観光施設を含む多くの都市機能が集積しているほか、置賜総合病院が市南部の市域外に立地している。
- ✓ 地域公共交通を必要としている方の割合が高くなると考えられる、鉄道沿線以外の生活交通の維持・確保が求められる。
- ✓ 市内の公共交通機関は運行本数が限られ、利用したいときに公共交通で移動ができない時間的空白が生じている。

<課題解決への方向性>

- ⇒ 郊外部と中心市街地や都市機能施設へのアクセス手段の確保が必要
- ⇒ 都市機能が集積する中心市街地における周遊手段の確保が必要



重点課題 3

市民の地域公共交通への関心拡大が必要

<上位計画・関連計画より>

- 市民や利用者の意見を広く反映した市営バスとするため、意見を取り入れるタイセイ（体制、体勢）を整える（長井市第六次総合計画）
- （地球温暖化への対応）公共交通の利便性を高め、利用の推進を図る（第4次長井市環境基本計画）

<地域概況より>

- ✓ 自動車の交通手段分担率や、一世帯あたりの自動車保有台数が高く、自動車に依存した生活行動が推察される。
- ✓ 今後、人口はさらに減少することが予想され、これまでと同様の地域公共交通体系を維持することは困難になることが想定される。

<課題解決への方向性>

- ⇒ 温室効果ガスの排出が少ないことなど、利用者の利便性に限らない公共交通のメリットを発信し、これまで地域公共交通を利用してこなかった層の利用拡大に向けた取組が必要
- ⇒ 地域公共交通の運行に関する情報発信が必要

重点課題 4

持続可能な運行体制の構築が必要

<上位計画・関連計画より>

- キャッシュレス化やロケーションシステム導入などのデジタル化により、利用者の利便性向上、運転手の負担軽減…を図る（長井市第六次総合計画）

<地域概況より>

- ✓ 今後、人口はさらに減少することが予想され、これまでと同様の地域公共交通体系を維持することは困難になることが想定される。

<課題解決への方向性>

- ⇒ 効率的な運行体制の構築が必要
- ⇒ 各種補助金なども活用した収入の確保が必要

4

施策体系



4-1 計画目標

重点課題の解決と基本方針の実現に向け、5つの計画目標を設定しました。

計画目標 1 幹線交通とのシームレスな連携による域外との交流促進

フラワー長井線の運行確保に向けた取組を継続するとともに、フラワー長井線や山交バスとの乗り継ぎ環境の確保、乗り継ぎしやすい運行ダイヤの実現等を行います。これにより、幹線交通と地域交通の円滑な連携を図り、観光客を含めた域外との交流の促進を目指します。

〔対応する重点課題〕 重点課題 1：多様な交通手段が連携した移動手段の確保が必要

計画目標 2 時間的交通空白の解消

既存の輸送資源を最大限に活用した路線、ダイヤや運行形態の最適化により、時間的交通空白の解消を目指します。

〔対応する重点課題〕 重点課題 2：中心市街地や都市機能施設へのアクセスの確保・時間的交通空白の解消が必要

計画目標 3 DX 技術の導入による地域交通の利便性向上

先進技術の導入により、地域住民や観光客など、誰もが便利で安心して利用できる地域交通を実現するとともに、運行の効率化を目指します。

〔対応する重点課題〕 重点課題 2：中心市街地や都市機能施設へのアクセスの確保・時間的交通空白の解消が必要
重点課題 4：持続可能な運行体制の構築が必要

計画目標 4 地域と連携した公共交通の利用機会の拡大

市民の意識変容に向けた取組により、市民の地域公共交通の利用機会を拡大することを目指します。

〔対応する重点課題〕 重点課題 3：市民の地域公共交通への関心拡大が必要

計画目標 5 持続可能な運行体制の構築

運行の効率化とあわせて、補助金も活用しながら収入源を確保することで、持続可能な運行体制を確保することを目指します。

〔対応する重点課題〕 重点課題 4：持続可能な運行体制の構築が必要



4-2 施策内容

計画の基本目標に紐づく施策体系を以下のとおり設定します。また、これら13個の施策について、詳細を次ページ以降に示します。

計画目標1	幹線交通とのシームレスな連携による域外との交流促進
● 施策1	幹線バスとの連携による利便性の確保
● 施策2	山形鉄道経営改善事業
● 施策3	市営バスダイヤ変更時期の検討

計画目標2	時間的空白の解消
● 施策4	市営バス路線改善事業
● 施策5	スクールバスとの連携

計画目標3	DX技術の導入による地域交通の利便性向上
● 施策6	自動運転社会実装推進事業
● 施策7	バスロケシステムの継続
● 施策8	乗降システムの継続

計画目標4	地域と連携した公共交通の利用機会の拡大
● 施策9	モビリティマネジメント事業
● 施策10	市営バス利用者の意見の収集
● 施策11	フラワー長井線利用拡大事業
● 施策12	ノーマイカーデーの実施

計画目標5	持続可能な運行体制の確保
● 施策13	市営バス運行事業

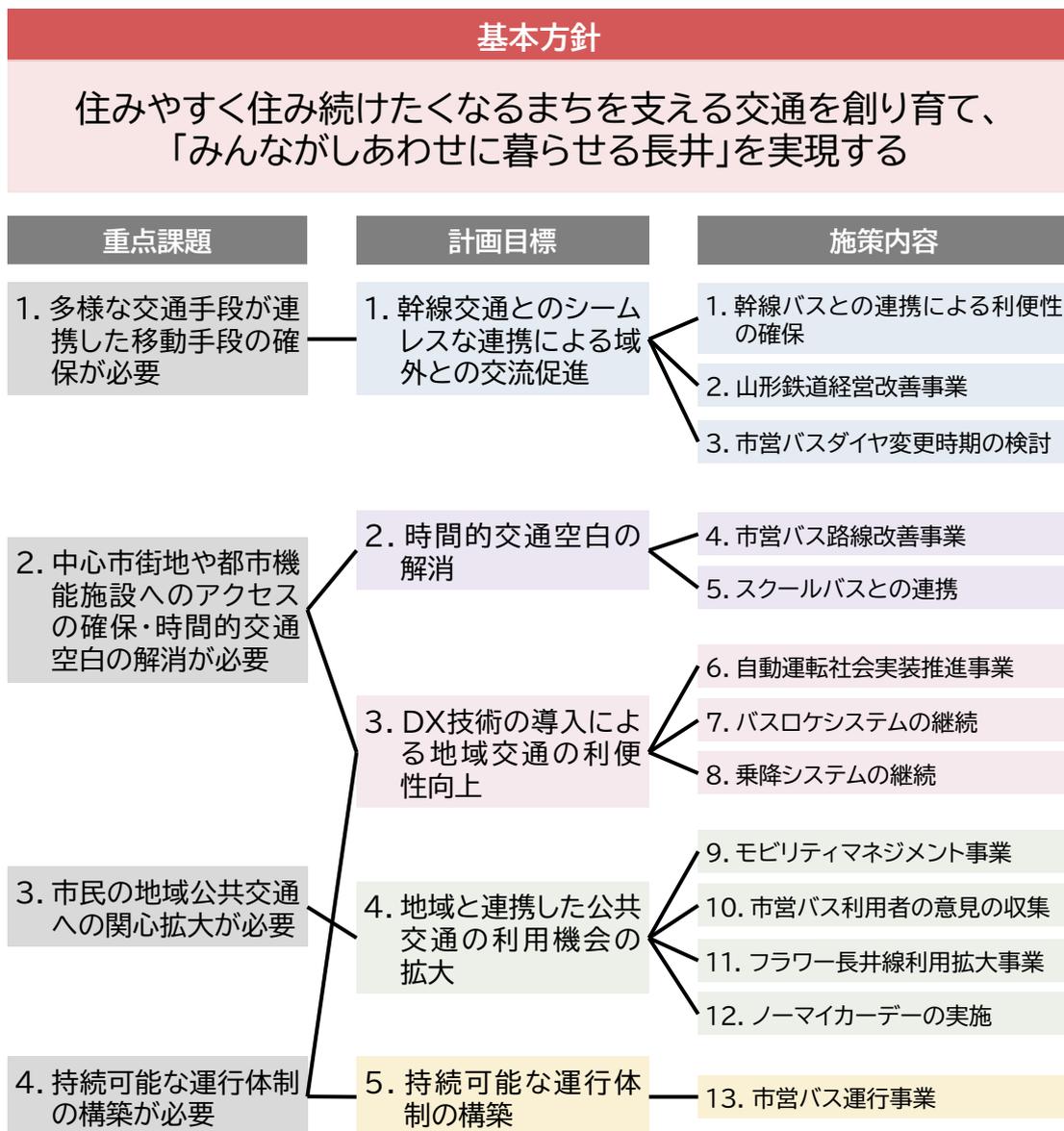


図 4-1 施策体系図



計画目標 1 幹線交通とのシームレスな連携による域外との交流促進

<施策1> 幹線交通との連携による利便性の確保

施策内容	<ul style="list-style-type: none"> 長井市と白鷹町、南陽市、山形市を結ぶ山交バスの路線について、引き続き地域の重要な幹線バスとして位置づけ、幹線バスからの2次利用をスムーズに行えるような市営バスのダイヤ設定に努める。 フラワー長井線については、長井駅及び今泉駅でスムーズな乗り継ぎができるような市営バスのダイヤ設定に努める。 交通結節点を拠点としたカーシェアサービスの提供など、観光客の足確保に向けた取組を検討する。 		
実施主体	<ul style="list-style-type: none"> 長井市 山交バス 山形鉄道 		
実施エリア	山交バス沿線		
スケジュール	短期 (～R10年度)	中期 (～R15年度)	長期 (R16年度以降)
	乗継しやすいダイヤの設定 	幹線バスのダイヤ改正に 合せた市営バスの ダイヤ見直し 	
	観光客の足確保に向けた 取組の検討 		

<施策2> 山形鉄道経営改善事業

施策内容	<ul style="list-style-type: none"> ● フラワー長井線の運行継続を図るため、県及び沿線市町と協調し、山形鉄道運営助成基金への拠出や、社会資本整備総合交付金等の国庫補助を活用することで、鉄道施設等に必要な財政支援を行う。 ● フラワー長井線利用拡大協議会を通じた支援や、山形鉄道独自の取組みに対して協力していくことで、フラワー長井線の利用拡大及び収入増加を図る。 ● 山形鉄道経営改善計画の進捗状況の把握や、経営改善のために必要な助言や支援策の検討・実施を行っていくことで「上」部分の黒字化を図る。 ● 運転士不足が大きな課題であることから、山形鉄道と連携して、効果的な人員確保策を検討、実施していく。 		
実施主体	<ul style="list-style-type: none"> ● 長井市 ● 山形鉄道 		
実施エリア	山形鉄道 フラワー長井線沿線		
スケジュール	短期 (～R10年度)	中期 (～R15年度)	長期 (R16年度以降)
	経営改善計画の着実な実行	▶	

<施策3> 市営バスダイヤ変更時期の検討

施策内容	<ul style="list-style-type: none"> ● 現状、市営バスのダイヤ改正は、フィーダー期間(国庫補助金)に合わせて10月に実施していることから、鉄道のダイヤ変更に対応できていない。鉄道のダイヤ変更に合わせて、4月に改正することを検討する。 		
実施主体	<ul style="list-style-type: none"> ● 長井市 ● 山形鉄道 		
実施エリア	市全域		
スケジュール	短期 (～R10年度)	中期 (～R15年度)	長期 (R16年度以降)
	4月改正への変更検討	4月改正の実施	▶



計画目標 2 時間的交通空白の解消

<施策4> 市営バス路線改善事業

施策内容	<ul style="list-style-type: none"> ● 現在、中央地区を拠点に各方面へ市営バスを運行しているものの、運行本数が限られ、利用したい時間にバスを利用できない時間的な交通空白が生じている。そのため、市営バスの路線やダイヤを見直し、時間的な交通空白の解消を目指す。 ● まちなか循環線を形成し、一路線あたりの運行距離・時間を短縮させることで、効率的な運行ができるよう検討する。 ● 市営バスが土日祝日を運休としており、観光利用が出来ないことから、解決策として事業者負担を勘案しつつ土日祝日の運行を検討する。 ● 併せて運賃の見直しを行い、より利用しやすい市営バスにする。 		
実施主体	● 長井市		
実施エリア	市全域		
スケジュール	短期 (~R10年度)	中期 (~R15年度)	長期 (R16年度以降)
	(R8)実証運行・路線再検討 (R9)路線の最終決定・運行	改善後の路線での運行継続	

<施策5> スクールバスとの連携

施策内容	<ul style="list-style-type: none"> ● 少子化や部活動の地域移行化に伴い、スクールバスの利用頻度の減少が見込まれることから、市営バス路線改善事業と連携を図りながら、スクールバスの資源（人材・車両・予算）を活用し、市営バスの路線やダイヤの改正（増便）を検討する。 		
実施主体	● 長井市		
実施エリア	市全域		
スケジュール	短期 (~R10年度)	中期 (~R15年度)	長期 (R16年度以降)
	(R8)スクールバスとの連携検討 (R9)路線の最終決定・運行	改善後の路線での運行継続	

計画目標 3 DX 技術の導入による地域交通の利便性向上

<施策6> 自動運転社会実装推進事業

施策内容	<ul style="list-style-type: none"> 市営バスの運転手不足や高齢化が課題となっていることから、解決策として令和6年度から実施している自動運転バスの導入検討や実証運行を継続して実施する。 		
実施主体	<ul style="list-style-type: none"> 長井市 		
実施エリア	中央エリア		
スケジュール	短期 (~R10年度)	中期 (~R15年度)	長期 (R16年度以降)
	自動運転バスの導入検討 実証運行	自動運転バスの本格運行	

<施策7> バスロケシステムの継続

施策内容	<ul style="list-style-type: none"> スマートシティながいの一環として導入したバスロケーションシステムを継続し、市民の利便性を確保する。 また、GTFS-RTを活用したGoogle mapでの市営バス情報の提供も継続する。 		
実施主体	<ul style="list-style-type: none"> 長井市 		
実施エリア	市全域		
スケジュール	短期 (~R10年度)	中期 (~R15年度)	長期 (R16年度以降)
	バスロケシステムの継続 Google mapでの市営バス情報 の提供の継続		



< 施策 8 > 乗降システムの継続

施策内容	<ul style="list-style-type: none"> 人数集計のデジタル化を継続し、事務の効率化に努める。 定期券の読み取りに RFID を使用しているが、QR コードへの移行等、安価で実施できるよう検討する。 定期券により取得した OD データは、今後の路線改正に活用する。 		
実施主体	<ul style="list-style-type: none"> 長井市 		
実施エリア	市全域		
スケジュール	短期 (~R10 年度)	中期 (~R15 年度)	長期 (R16 年度以降)
	人数集計のデジタル化の継続		
	新たな方式での定期券の読み取りの実施		

計画目標 4 地域と連携した公共交通の利用機会の拡大

< 施策 9 > モビリティマネジメント事業

施策内容	<ul style="list-style-type: none"> 夏休み期間、市営バスに普段乗りなれていない小学生（希望者）に対して、無料乗車券を配布する。 乗り方動画を作成し、市営バスに安心して乗車できるようにする。 社会科や総合の時間で、公共交通に関する出前授業を実施し、環境面も含めた公共交通のメリットを発信することについて検討する。 		
実施主体	<ul style="list-style-type: none"> 長井市 地域住民 		
実施エリア	市全域		
スケジュール	短期 (~R10 年度)	中期 (~R15 年度)	長期 (R16 年度以降)
	無料乗車券の配布		
	乗り方動画の作成		

＜施策 10＞ 市営バス利用者の意見の収集			
施策内容	<ul style="list-style-type: none"> 年1回、市営バス利用者に対してアンケートを実施し、ダイヤ改正や路線改正に向けた意見を蓄積する。 アンケート回答数は、100 以上を目標とする。 		
実施主体	<ul style="list-style-type: none"> 長井市 市営バス利用者 		
実施エリア	市全域		
スケジュール	短期 (～R10 年度)	中期 (～R15 年度)	長期 (R16 年度以降)
	利用者アンケートの実施		

＜施策 11＞ フラワー長井線利用拡大事業			
施策内容	<ul style="list-style-type: none"> フラワー長井線利用拡大協議会の事務局として、県、沿線市町及び住民等と連携しながら、利用拡大事業を実施する。 「やまがた鉄道沿線活性化プロジェクト」と連携し、情報発信や沿線住民の意識醸成、利用拡大事業等を実施する。 長井駅周辺（中心市街地）のにぎわいづくりを継続して検討、実施する。 		
実施主体	<ul style="list-style-type: none"> 長井市 地域住民 		
実施エリア	市全域		
スケジュール	短期 (～R10 年度)	中期 (～R15 年度)	長期 (R16 年度以降)
	フラワー長井線利用拡大事業の推進		



<施策 12> ノーマイカーデーの実施

施策内容	<ul style="list-style-type: none"> 長井市役所において、週一回のノーマイカーデー（自家用車の使用を控え、公共交通機関等を利用する取組み）を実施し、公共交通利用を呼びかける。 市内事業者へもノーマイカーデーへの協力について声がける。 		
実施主体	<ul style="list-style-type: none"> 長井市 市内事業者 		
実施エリア	市内全域		
スケジュール	短期 （～R10年度）	中期 （～R15年度）	長期 （R16年度以降）
	ノーマイカーデーの実施		

計画目標 5 持続可能な運行体制の構築

<施策 13> 市営バス運行事業

施策内容	<ul style="list-style-type: none"> 市営バスの運行に関しては、国の地域公共交通確保維持改善事業（地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金、車減価償却費等国庫補助金）、県の市町村総合交付金の活用と、長井市の財政負担により、サービス水準の維持・確保を図る。 路線再編を実施した際には、併せて地域公共交通利便増進計画の策定を行い、利用者利便の向上を図る。 		
実施主体	<ul style="list-style-type: none"> 長井市 		
実施エリア	市全域		
スケジュール	短期 （～R10年度）	中期 （～R15年度）	長期 （R16年度以降）
	国庫補助金・県交付金の活用		
	利便増進計画の策定		

5 推進体制と評価



5-1 本計画の推進管理

本計画の推進状況を確認するため、目標値を設定し、計画の進捗確認を行います。

表 5-1 進捗管理に伴う目標値

指標名	基準値	目標値	対応する施策	出典
沿線市町人口一人当たり フラワー長井線延べ乗車 回数	5.5 回 (令和 6 年度)	6.7 回 (令和 12 年度)	1. 幹線交通との連携による利便性の確保 / 2. 山形鉄道経営改善事業 / 11. フLOWER長井線利用拡大事業 / 12. ノーマイカーデーの実施	山形鉄道及び市担当課集計
	目標値設定の考え方	コロナ禍以前 (H30) の水準に回復し、維持する。		
人口一人あたりの市営バス延べ乗車回数	1.26 回 (令和 6 年度)	1.51 回 (令和 12 年度)	4. 市営バス路線改善事業 / 5. スクールバスとの連携 / 9. モビリティマネジメント事業 / 12. ノーマイカーデーの実施	市担当課集計
	目標値設定の考え方	現状から、20%増を目指す。		
バスロケシステムを閲覧した回数	365 回 (令和 6 年度)	500 回 (令和 12 年度)	7. バスロケシステムの継続	市担当課集計
	目標値設定の考え方	現状から、35%増を目指す。		
乗降システムを導入した路線の割合	100% (令和 7 年度)	100% (令和 8 年度以降)	8. 乗降システムの継続	市担当課集計
	目標値設定の考え方	現状を維持する。		
夏休み期間中の小学生の乗車人数	17 回 (令和 7 年度)	100 回 (令和 12 年度)	9. モビリティマネジメント事業	市担当課集計
	目標値設定の考え方	路線改正により、現状から 5 倍を目指す。		
市営バス利用者アンケートの満足度で、「満足」と回答した利用者の割合	80.2% (令和 6 年度)	90% (令和 12 年度)	10. 市営バス利用者の意見の収集	市担当課集計
	目標値設定の考え方	現状から、10%増を目指す。		
市営バスの運行に係る市負担額	22,849 千円 (令和 6 年度)	35,000 千円 (令和 12 年度)	13. 市営バス運行事業	市担当課集計
	目標値設定の考え方	人件費の高騰、利便性向上施策を実施するが、現状の 50%増に留める。		



5-2 関係者の役割

本計画で示した方針に基づき「目標」を達成するには、各種施策を着実に推進し、評価・進捗管理・改善等を行う必要があります。そのため、本計画では施策実施に向けた推進体制（関係者の役割）を下表のように定め、目標の実現に向けて取り組みます。

表 5-2 計画推進時の各関係者の役割

関係者	主な役割
地域住民	<ul style="list-style-type: none"> ■ 各種交通サービスの積極的な利用 ■ 各種交通サービスに対する意見や要望の発信 ■ 各種交通サービスの利用に対する運賃の負担 ■ 各種交通サービスの運行に対する協力
交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> ■ 安全な運行 ■ 運行実績や利用実績のデータ収集・提供 ■ 各種交通サービスに関する施策の検討・実施・協力 ■ 利用促進活動の実施や経営の改善
行政	<ul style="list-style-type: none"> ■ 各種交通サービスに関する施策の検討・実施や関係機関との調整 ■ 各種交通サービスに対する適切な行政負担 ■ 各種交通サービスに対する利用者意見の調査・集約や施策への反映 ■ 利用促進活動の実施

5-3 進捗管理 (PDCA)

本計画は、PDCA サイクル<計画策定 (Plan) →事業実施 (Do) →モニタリング・評価 (Check) →見直し・改善 (Action) >の考え方に基づいて進捗管理を行います。そして、PDCA サイクルの運用においては、本計画から次期計画までの5カ年を対象とする大きなPDCA サイクルを進めるとともに、毎年度の実施→評価→見直しを行う小さなPDCA サイクルを行うことで、着実な計画推進と状況変化への対応を図ります。

ここで、小さなPDCAについては、〔4月～翌3月〕をモニタリングの対象期間として、期間終了後の〔4月～5月〕に数値評価を行い、〔6月〕の協議会において施策評価や当該年度事業の進め方の確認を実施します。〔12月〕の協議会では次年度の実施方針を協議するサイクルを運用します。

大きなPDCA サイクルは、計画最終年度である令和11年度に調査事業を進め、利用状況・評価等を踏まえながら、次期計画策定を進めます。

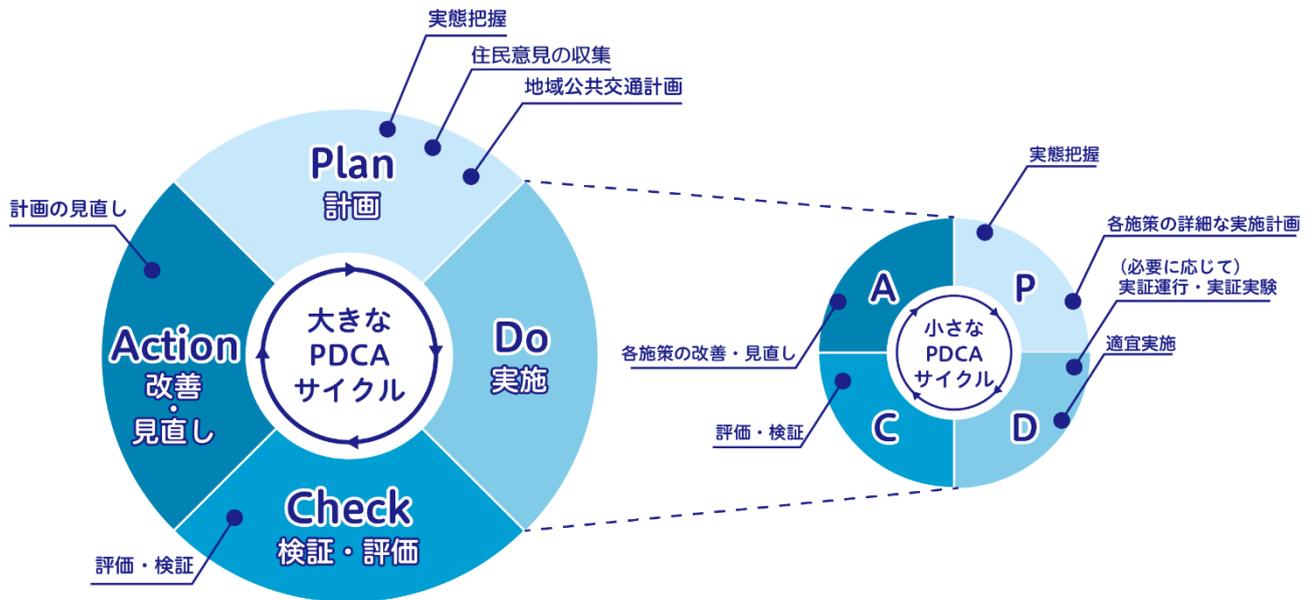


図 5-1 PDCA サイクルのイメージ



5-4 スケジュール

計画の着実な推進にあたっては、長井市地域公共交通会議の開催を定期的に行い、PDCA サイクルによる進捗管理を行います。

表 5-3 スケジュール (案)

2026 年度 (令和 8 年度)	6 月	第 1 回会議：前年度施策評価、当該年度事業の進め方の確認
	12 月	第 2 回会議：次年度の実施方針の協議
2027 年度 (令和 9 年度)	6 月	第 1 回会議：前年度施策評価、当該年度事業の進め方の確認
	12 月	第 2 回会議：次年度の実施方針の協議
2028 年度 (令和 10 年度)	6 月	第 1 回会議：前年度施策評価、当該年度事業の進め方の確認
	12 月	第 2 回会議：次年度の実施方針の協議
2029 年度 (令和 11 年度)	6 月	第 1 回会議：前年度施策評価、当該年度事業の進め方の確認
	12 月	第 2 回会議：次年度の実施方針の協議
2030 年度 (令和 12 年度)	6 月	第 1 回会議：前年度施策評価、当該年度事業の進め方の確認
	12 月	第 2 回協議会：次期計画素案提示
	2 月	第 3 回協議会：次期計画策定



資料編



資料1 関係法規・計画

(1) 関連法規の概要

国は「交通政策基本法」、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（以下「地域交通法」という）」において、交通施策に関する基本理念や基本事項、地方公共団体による計画策定等を定めており、これら関係法令に基づき本計画を策定します。

1) 道路運送法（昭和26年6月施行、令和4年6月改正）

同法では、有償で交通を運行するにあたっての種別及び定めるべき事項やこれらを協議する場合など、旅客自動車運送事業を行うにあたり、必要となる手続内容等について定めています。

表 6-1 道路運送法の概要

項目	内容
目的	<ul style="list-style-type: none"> ●道路運送の分野における利用者の需要の多様化及び高度化に的確に対応したサービスの円滑かつ確実な提供を促進することにより、輸送の安全を確保し、道路運送の利用者の利益の保護及びその利便の増進を図ること ●道路運送の相互的な発達を図り、もって公共の福祉を増進すること
定める運行の種別	<ul style="list-style-type: none"> ●旅客自動車運送事業（4条・34条） <ul style="list-style-type: none"> ・一般乗合旅客自動車運送事業 <ul style="list-style-type: none"> ～ 路線定期運行 ～ 路線不定期運行 ～ 区域運行 ・一般貸切旅客自動車運送事業 ・一般乗用旅客自動車運送事業 ●一般乗合旅客自動車運送事業者による運行が困難な場合における一時的な需要のための運送（21条） ●自家用有償旅客運送（79条） <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通空白地有償運送 ・福祉有償運送
運行にあたって定める事項	<ul style="list-style-type: none"> ●事業計画 <ul style="list-style-type: none"> ・路線又は営業区域 ・停留所の名称、位置、停留所間の距離 ・主たる事務所及び営業所の名称、位置 ・営業所に配置する事業用自動車の数 ・自動車車庫の位置及び収容能力 ●運行計画 <ul style="list-style-type: none"> ・運行系統（ルート） ・運行回数 ・運行時刻 ●運賃 <ul style="list-style-type: none"> ・上限運賃（上限の範囲内で実施運賃を届出） ・協議運賃（地域公共交通会議において運賃の協議が行われ、協議が調ったもの）



2) 交通政策基本法（平成 25 年 12 月施行、令和 2 年 12 月改正）

同法では、交通が担うべき役割などを示しており、特に地方公共団体が行うべき施策として「まちづくりその他の観点を踏まえた、施策間の相互連携」が示されています。

表 6-2 交通政策基本法の概要

項目	内容
目的	交通に関する施策について、基本理念及びその実現を図るのに基本となる事項を定め、国及び地方公共団体の責務を明らかにすることにより、交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進し、国民生活の安定向上及び国民経済の健全な発展を図る
基本的認識	<ul style="list-style-type: none"> ●交通が果たす機能 <ul style="list-style-type: none"> ・国民の自立した生活の確保 ・活発な地域間交流、国際交流 ・物資の円滑な流通 ●国民等の交通に対する基本的需要の充足が重要
交通の役割	<ul style="list-style-type: none"> ●交通機能の確保・向上 <ul style="list-style-type: none"> ・少子高齢化の進展等に対応しつつ、以下の内容に寄与 <ul style="list-style-type: none"> ～ 豊かな国民生活の実現 ～ 国際競争力の強化 ～ 地域の活発な向上 ・大規模災害に的確に対応 ●環境負荷の低減、様々な交通手段の適切な役割分担と連携、交流の安全の確保
国の施策	<ul style="list-style-type: none"> ●豊かな国民生活の実現 <ul style="list-style-type: none"> ・日常生活の交通手段確保 ・高齢者、障がい者等の円滑な移動 ・交通の利便性向上、円滑化、効率化 ●地域の活力の向上 <ul style="list-style-type: none"> ・国内交通ネットワークと拠点の形成 ・交通に関する事業の基盤強化、人材育成等 ●国際競争力の強化、大規模災害への対応、環境負荷の低減、適切な役割分担と連携
地方公共団体の施策	<ul style="list-style-type: none"> ●自然的・経済的・社会的諸条件に応じた交通に関する施策を総合的かつ計画的に実施 <ul style="list-style-type: none"> ・まちづくりその他の観点を踏まえた、施策間の相互連携

1
2
3
4
5

資

3) 地域交通法（平成 19 年 10 月施行、令和 5 年 10 月改正）

同法では、地域公共交通計画の策定にあたって「まちづくりと連携した地域公共交通ネットワークの形成」が求められるとともに、改正では、利便性・生産性・持続可能性の高い地域公共交通への「リ・デザイン（再構築）」を加速化することを目的とした項目が創設・拡充されています。

表 6-3 地域交通法の概要

項目	内容
目的	地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資するよう地域公共交通の活性化及び再生のための地域における主体的な取組及び創意工夫を推進し、個性豊かで活力に満ちた地域社会に寄与すること
地域が自らデザインする地域の交通	<ul style="list-style-type: none"> ●地方公共団体による「地域公共交通計画（マスタープラン）」の作成 <ul style="list-style-type: none"> ・地方公共団体による地域公共交通計画（マスタープラン）の作成の努力義務化 ・地域の多様な輸送資源も計画に位置付け ・定量的な目標（利用者数・収支・公的資金投入額等）の設定、毎年度の評価を行う ●地域における協議の促進
移動ニーズにきめ細かく対応できるメニューの充実	<ul style="list-style-type: none"> ●輸送資源の総動員による移動手段の確保 <ul style="list-style-type: none"> ・路線バス等の維持が困難と見込まれる段階で、関係者と協議してサービス継続のための実施方針を策定し、新たな事業者を選定する事業を創設 ・自家用有償旅客運送について、バス・タクシー事業者が運行管理・車両整備管理で協力する制度を創設 ・自家用有償旅客運送について、地域住民だけではなく観光客も含む来訪者も対象として明確化 ・鉄道や乗合バス等において貨客混載を行う事業を創設 ●既存の公共交通サービスの改善の徹底 <ul style="list-style-type: none"> ・等間隔運行や定額制乗り放題運賃、乗継割引運賃等のサービス改善を促進
地域公共交通のリ・デザイン	<ul style="list-style-type: none"> ●地域の関係者の連携と協働の促進 <ul style="list-style-type: none"> ・目的規定に、自治体・公共交通事業者・地域の多様な主体等の「地域の関係者」の「連携と協働」を追加し、国の努力義務として、関係者相互間の連携と協働の促進を追加 ・地域の関係者相互間の連携に関する事項を、地域公共交通計画への記載に努める事項として追加 ●ローカル鉄道の再構築に関する仕組みの創設・拡充 <ul style="list-style-type: none"> ・自治体又は鉄道事業者からの要請に基づき、関係自治体の意見を聴いて、国土交通大臣が組織する「再構築協議会」を創設 ●バス・タクシー等地域交通の再構築に関する仕組みの拡充 <ul style="list-style-type: none"> ・自治体と交通事業者が、一定の区域・期間について、交通サービス水準（運行回数等）、費用負担等の協定を締結して行う「エリア一括協定運行事業」を創設 ・AI オンデマンド、キャッシュレス決済、EV バスの導入等の交通 DX・GX を推進する事業を創設 ●鉄道・タクシーにおける協議運賃制度の創設 <ul style="list-style-type: none"> ・地域の関係者間の協議が調ったときは、国土交通大臣への届出による運賃設定を可能とする協議運賃制度を創設



(2) 上位計画・関連計画の概要

1) 山形県の計画

山形県では、「山形県総合交通ビジョン」、「山形県地域公共交通計画」等の各種計画において、県が目指す交通の将来像を示すとともに、その実現に向けた施策展開の方向性を示しており、これら県の計画と連携して本計画を策定します。

表 6-4 山形県の各種計画における地域公共交通に関する主な施策等

計画名	地域公共交通に関する主な施策等
山形県総合交通ビジョン	<ul style="list-style-type: none"> ●地域の暮らしを支える、誰もが利用しやすく持続可能な地域交通の構築 <ul style="list-style-type: none"> ・地域の暮らしを支え、観光等の交流の基盤となる鉄道ネットワークの維持・機能強化 ・地域間・地域内の移動を支えるバス路線の維持・利便性向上 ・地域内の細かく多様なニーズに対応するためのデマンド交通の整備、様々な輸送サービスの活用 ・データ活用、DXの推進等による地域公共交通の利便性向上、移動のシームレス化 ・地域の生活を支える担い手である交通事業者の人手不足の解消、生産性の向上
山形県版「新広域道路交通ビジョン・新広域道路交通計画」	<ul style="list-style-type: none"> ●他の交通とのデータ連携などサービス向上の方向性 <ul style="list-style-type: none"> ・観光地までの移動を一つのサービスとして捉え、複数の事業者をまたぐ場合においても、スマートフォン等を活用して検索から予約・決済までのサービスを一括で提供できるMaaSを推進し、国内外からの観光客の回遊性の向上を図る ●ビッグデータやAI技術を用いた交通マネジメントの展開 <ul style="list-style-type: none"> ・道の駅等を拠点とした自動運転
山形県地域公共交通計画	<ul style="list-style-type: none"> ●利用者への幅広く・わかりやすく・一元的な情報提供 <ul style="list-style-type: none"> ・動的なロケーション情報の集約・共有によるMaaS基盤の更なる整備 ●移動のシームレス化 <ul style="list-style-type: none"> ・交通系ICカードの導入 ・待合施設の整備による乗継利用の促進 ・交通拠点・機関のバリアフリー化の促進 ●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 <ul style="list-style-type: none"> ・地域を支える幹線バスネットワークの見直し ・既存路線の近傍にあるニーズの取込 ・交通事業者と連携した観光施設全体の上質な滞在環境の実現 ・鉄道と鉄道駅からの二次交通の連携 ・地域を支える山形鉄道フラワー長井線の支援 ・地域内交通ネットワークの確保・維持・改善 ・乗用タクシーの地域公共交通への活用促進
山形県地域公共交通利便増進実施計画（長井市版）	<ul style="list-style-type: none"> ・山形県地域公共交通計画に基づき、新たに完成した長井市役所・長井駅を拠点とした地域間交通及び地域内交通等とのアクセス向上による利用者の利便性の向上等を図るため、山形市役所（六角・荒砥）長井線及びそれと接続する路線を再編

1
2
3
4
5

資

2) 関連地域との計画

本市に関連する置賜地域の3市5町（米沢市、長井市、南陽市、高畠町、川西町、小国町、白鷹町、飯豊町）は「置賜定住自立圏第2次共生ビジョン」を策定しており、これら計画等との整合・連携を図って本計画を策定します。

表 6-5 関連地域との計画における地域公共交通に関する主な施策等

計画名	地域公共交通に関する主な施策等
置賜定住自立圏 第2次共生ビジョン	<ul style="list-style-type: none"> ●交通ネットワーク等の維持・整備 ・山形鉄道フラワー長井線の利用拡大及び鉄道施設等の維持管理や整備 ・路線バス等の運行、維持及び広域的な公共交通網の整備に向けた検討 ・道路除雪の路線交換

3) 長井市の計画

本市の最上位計画である「長井市第六次総合計画」や、関連計画である「長井市都市計画マスタープラン」などの上位・関連計画と整合・連携を図って本計画を策定します。

表 6-6 長井市の上位計画における地域公共交通に関する施策等

計画名	地域公共交通に関する主な施策等
長井市第六次総合計画	<ul style="list-style-type: none"> ●ニーズに応える市営バスの運行 ・運行委託者との連携や適切な車両施設管理により、安心安全な運行を実施。 ・最適な路線を運行するため、各路線でODデータを蓄積し、必要に応じ活用しながら路線の変更を実施 ・市民や利用者の意見を広く反映した市営バスとするため、意見を取り入れるタイセイ（体制、体勢）を整える ・キャッシュレス化やロケーションシステム導入などのデジタル化により、利用者の利便性向上、運転手の負担軽減、他モード（フラワー長井線・山交バス）とのシームレス化を図る ●フラワー長井線の持続可能な運営 ・安全安心な運行のため、老朽化した施設を計画的に修繕、更新 ・県、沿線市町、地域住民と連携し、山形鉄道の運行を支える ・キャッシュレス化やロケーションシステム導入などのデジタル化により、利用者の利便性向上、運転手の負担軽減、他モード（バス）とのシームレス化を図る ・車両については、より環境負荷が低いものになるよう配慮するとともに、ゼロカーボン鉄道を目指し、研究検討を実施
第2期長井市 まち・ひと・しごと創生 総合戦略（2021改訂版）	<ul style="list-style-type: none"> ●公共交通の利用促進・利便性向上 ・フラワー長井線と市営バスによる中心市街地と周辺部のネットワーク形成



表 6-7 長井市の関連計画における地域公共交通に関する主な施策等

計画名	地域公共交通に関する主な施策等
長井市デジタル田園都市構想総合戦略	<ul style="list-style-type: none"> ●コンパクトシティ・プラス・ネットワークの推進 <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道とバスからなる地域公共交通ネットワークの充実により、都市機能を有する中心市街地や置賜地域の基幹病院である公立置賜総合病院へのアクセスの向上 ・市営バスの路線や時刻の見直しを行い、市営バスとフラワー長井線との接続、各コミュニティセンターからの接続等を調整することで利便性の向上に取り組み、今後も地域住民の生活に欠かせない交通手段として機能を強化
長井市都市計画マスタープラン	<ul style="list-style-type: none"> ●利便性の高い公共交通網の形成と維持 <ul style="list-style-type: none"> ・フラワー長井線を軸として、JR米坂線、市営バス、その他の公共交通機関と連携した地域公共交通ネットワークを形成 ●人口定着に向けたまちづくりと公共交通との連携 <ul style="list-style-type: none"> ・市民が利用しやすいバス停の位置やダイヤ検討 ●交流人口の拡大に向けたまちづくりと公共交通との連携 <ul style="list-style-type: none"> ・道の駅「川のみなと長井」をハブとした公共交通網の形成
長井市立地適正化計画	<ul style="list-style-type: none"> ●公共交通の利便性やサービスの向上 <ul style="list-style-type: none"> ・中核拠点と地域拠点を円滑に移動できる利便性の高い公共交通網の形成 ・各地域の実情に沿った交通システムの運行や乗り継ぎ環境の向上 ・自動車利用者と公共交通の連携強化（パークアンドライドの推進）
第3期長井市中心市街地活性化基本計画	<ul style="list-style-type: none"> ●人が集い、回遊したくなる魅力を生む仕組みづくり <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通の利便性向上はもとより、重要文化的景観を活かした取り組みなど集客施設から人の流れをつくるための方策の検討や、歩ける距離感に目的の地が点在すること、歩くことが楽しいまちづくりが必要であり、官民連携も含めた地域内を回遊するための仕組みづくりを進めていく
第2期長井市観光振興計画	<ul style="list-style-type: none"> ●既存資源の高付加価値化（フラワー長井線を観光と連携） <ul style="list-style-type: none"> ・ローカル線の魅力を活かしたインバウンド向けツアー造成 ●快適な観光ができる環境整備（2次交通の利便性を向上） <ul style="list-style-type: none"> ・バスやタクシー、自転車等の移動手段の充実を図る ・市営バスの観光利用化
第4次長井市環境基本計画	<ul style="list-style-type: none"> ●地球温暖化への対応 <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通の利便性を高め、利用の推進を図る ・公共交通における新たなエネルギーの活用を検討
長井市国土強靱化地域計画	<ul style="list-style-type: none"> ●路線バス等地域公共交通の確保 <ul style="list-style-type: none"> ・災害発生に伴い道路等が寸断され、バス路線等地域公共交通の運行が困難な場合、道路管理者とバス事業者との情報共有を図り、代替路線による迂回路運行を早期に行うなど臨機応変な運行により地域公共交通を確保するため、平時から関係機関等との連携構築等を図る ●鉄道施設の耐震化・防災対策の促進 <ul style="list-style-type: none"> ・災害発生時、鉄道利用者の安全確保を第一に速やかな対応を図るとともに、施設復旧までの期間の代行バス運行など、鉄道利用者の利便性を確保するよう、鉄道事業者における取組みを促進する

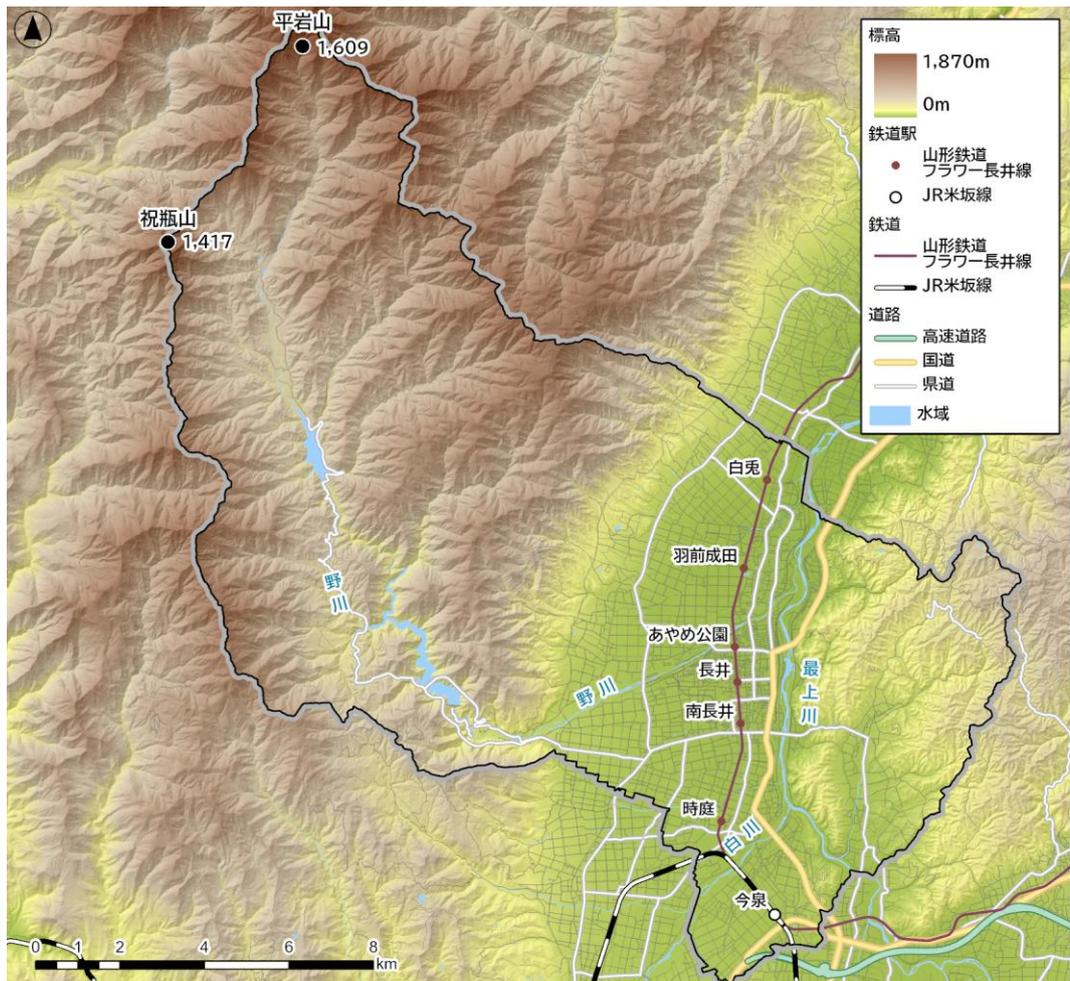
資料2 地域概況

(1) 地勢

1) 地理的概況

本市は、北緯 38 度 6 分、東経 140 度 2 分の地点に市庁舎を置き、山形県の南西部に位置しています。本市の西部一帯は、朝日山地の険しい山岳地帯で、平岩山、祝瓶山などの高山がそびえており、東部は出羽丘陵地帯です。

この東西の山岳・丘陵地帯の間を南から北に最上川が貫流し、飯豊山系を源流とする置賜白川が市の南部で合流しています。また、朝日山系を源とする置賜野川が市の中央部を流れ、最上川流域に合流しています。最上川流域と置賜野川、置賜白川両河川の下流一帯は平地をなし長井盆地を形作っています。長井盆地の標高は 200～250m で西から東へゆるやかに傾斜しています。



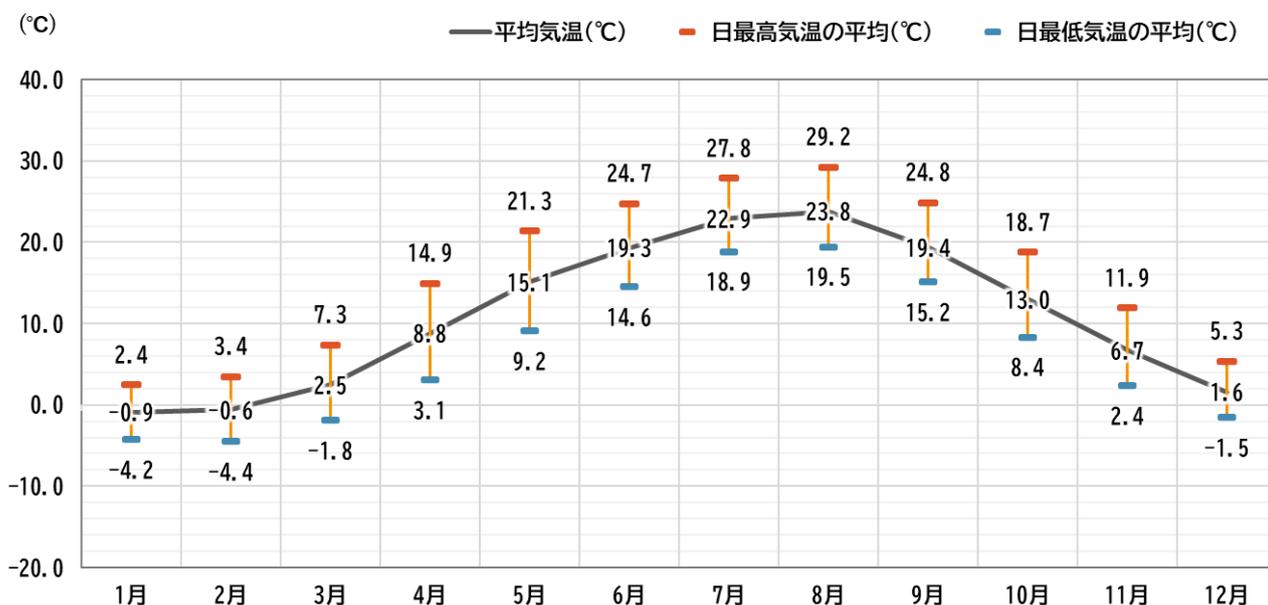
<出典> 国土地理院「基盤地図情報 数値標高モデル」
※数値標高モデルを加工して作成

図 6-1 地勢図



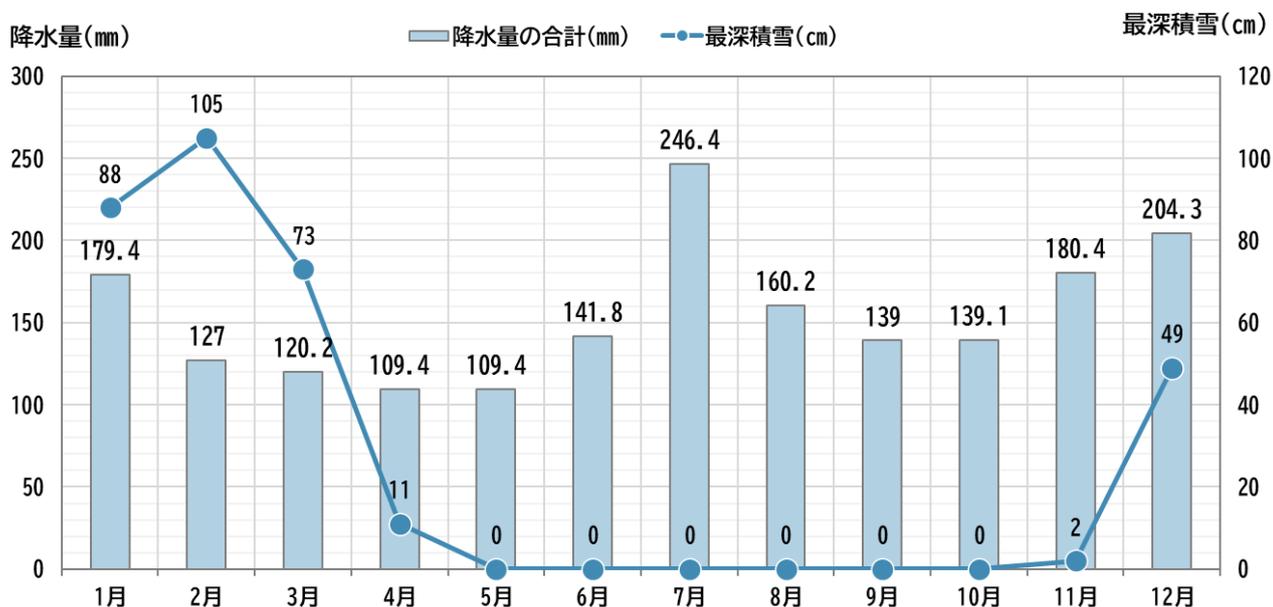
2) 気候

本市は、盆地特有の夏・冬の寒暖差が大きく、冬季には多くの降雪があるのが特徴です。月別降水量は7月に最も多く、冬季の12月～1月にも多い傾向があります。



<出典>気象庁「気象データ（山形県長井地点）」

図 6-2 月別気温<H3(1991)年から R2(2020)年の平均>



<出典>気象庁「気象データ（山形県長井地点）」

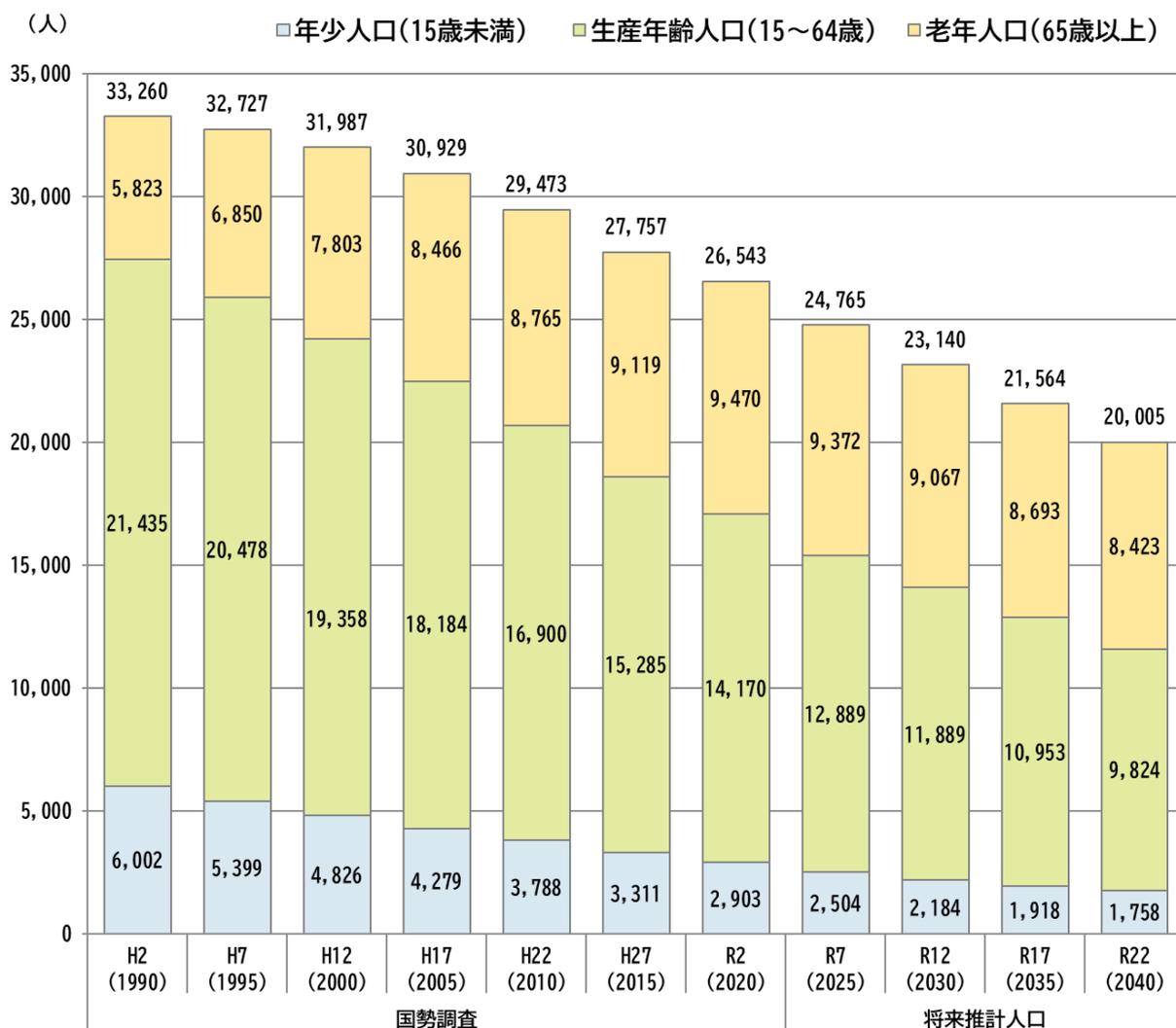
図 6-3 月別降水量と最深積雪<H3(1991)年から R2(2020)年の平均>

1
2
3
4
5

(2) 人口動態

1) 人口の推移

現 状	○ 本市の人口は減少傾向にあり、将来的にも人口減少がさらに進み、令和 22（2040）年には約 20,000 人まで減少すると予想されています
課 題	○ 今後、人口はさらに減少することが予想され、これまでと同様の地域公共交通体系を維持することは困難になることが想定されます



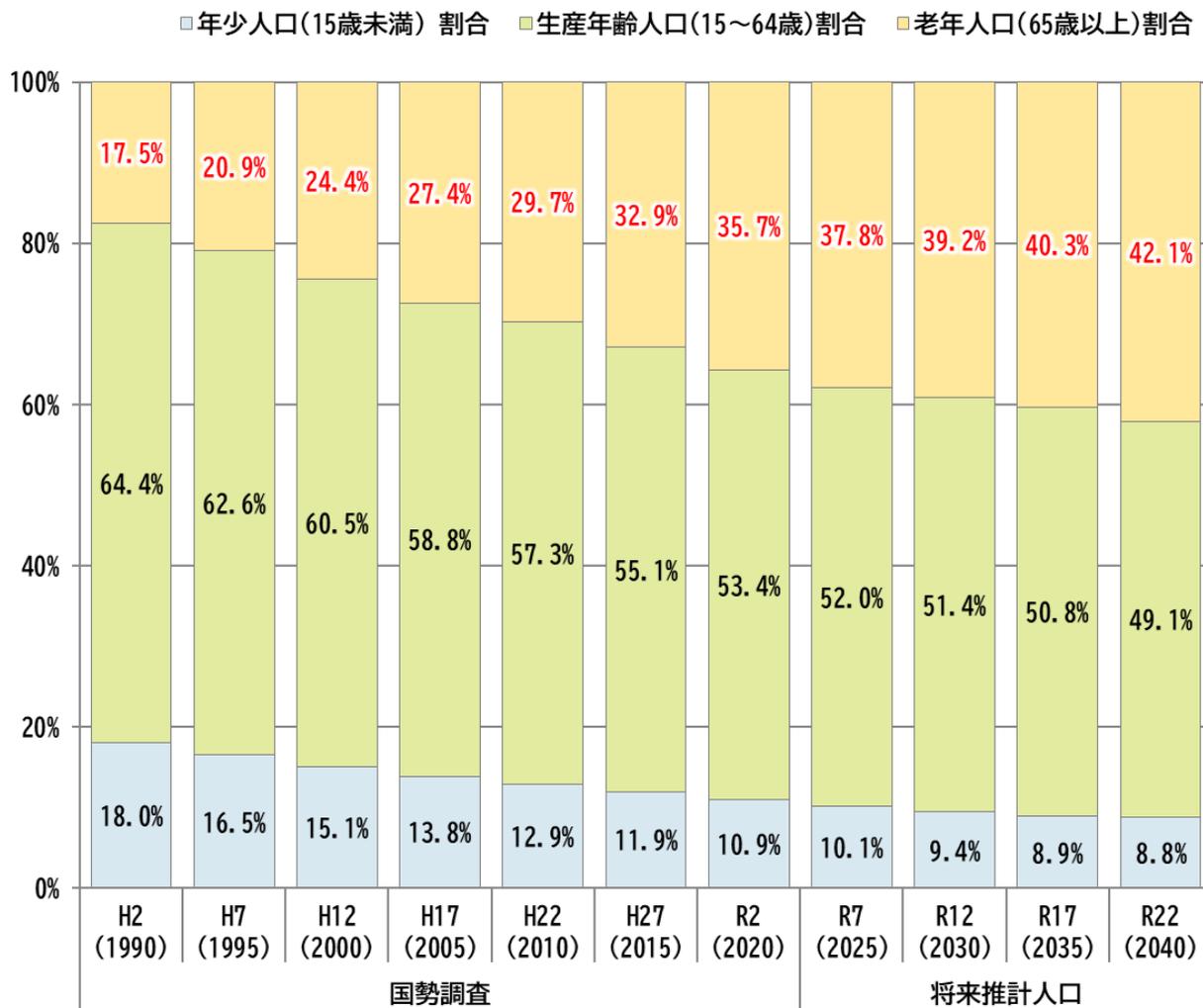
<出典> H2~R2 国勢調査（総務省統計局） R7~R22：国立社会保障・人口問題研究所
※総人口には年齢不詳を含む

図 6-4 人口の推移



2) 高齢化率の推移

現 状	○ 総人口に対する高齢人口の割合を示す高齢化率は、平成 27 (2015) 年に 30%を超え、令和 17 (2035) 年には 40%を超えることが予想されています
課 題	○ 総人口に占める地域公共交通を必要とする住民の割合は増加する見込みであり、地域公共交通を維持していく必要があります

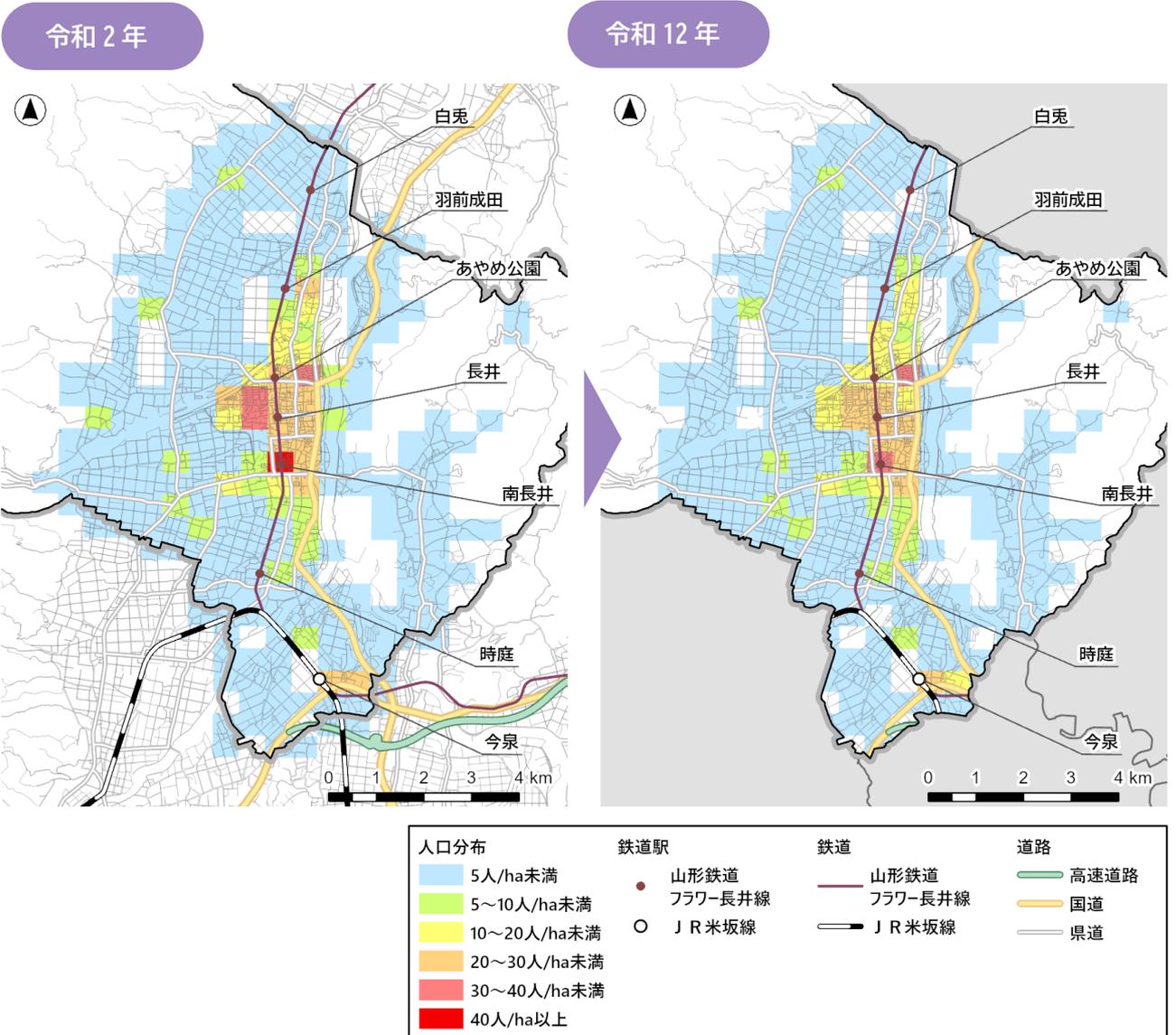


<出典> H2~R2 国勢調査 (総務省統計局) R7~R22: 国立社会保障・人口問題研究所
 ※総人口には年齢不詳を含む

図 6-5 老年人口割合 (高齢化率) の推移

3) 人口分布の推移

現 状	<ul style="list-style-type: none"> ○ 鉄道沿線の市街地に人口が集積していますが、それ以外の広い範囲でも一定の居住が見られます ○ 将来、人口は減少しますが、現在と同様な人口分布であることが予想されています
課 題	<ul style="list-style-type: none"> ○ 現状の移動ニーズの把握とその解決が、将来にわたっても本市の公共交通の維持・確保のために必要です



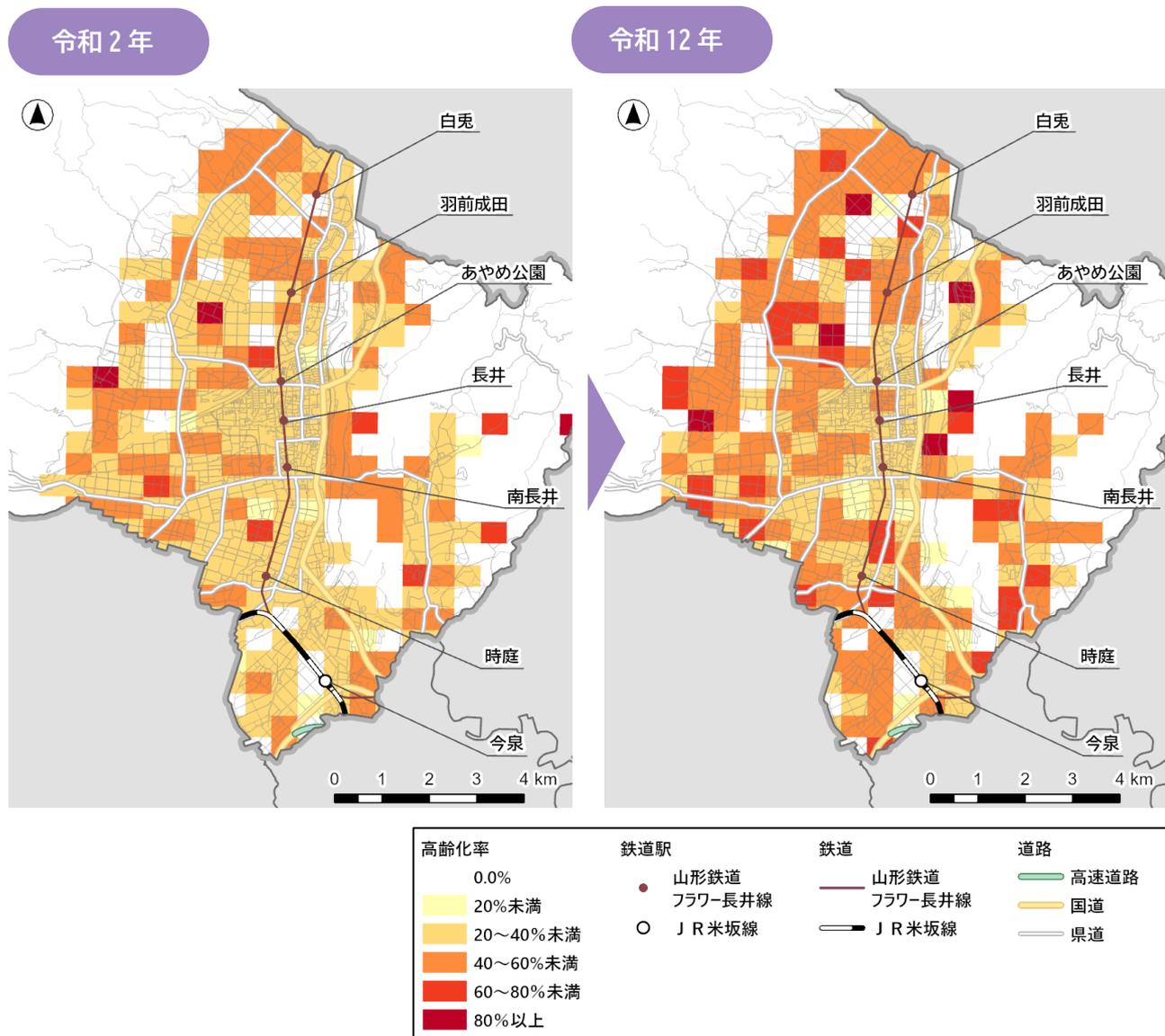
<出典> 2020年：国勢調査（総務省統計局） 2030年：国立社会保障・人口問題研究所

図 6-6 人口分布の推移



4) 高齢化率分布

現 状	○ 高齢化率は、市街地よりも郊外の方が高い傾向にあり、令和 12 (2030) 年には、鉄道沿線以外の大半のエリアで高齢化率が 40%以上となると予想されています
課 題	○ 地域公共交通を必要としている方の割合が高くなると考えられる、鉄道沿線以外の生活交通の維持・確保が求められます



<出典> R2 国勢調査（総務省統計局） R12：国立社会保障・人口問題研究所
図 6-7 高齢化率分布の推移

1
2
3
4
5
資

1
2
3
4
5
資

5) 免許証返納者数

現 状	○ 令和3年度以降は、毎年およそ120人の方が免許証を返納しています
課 題	○ 免許証返納者の外出の足の確保が必要です

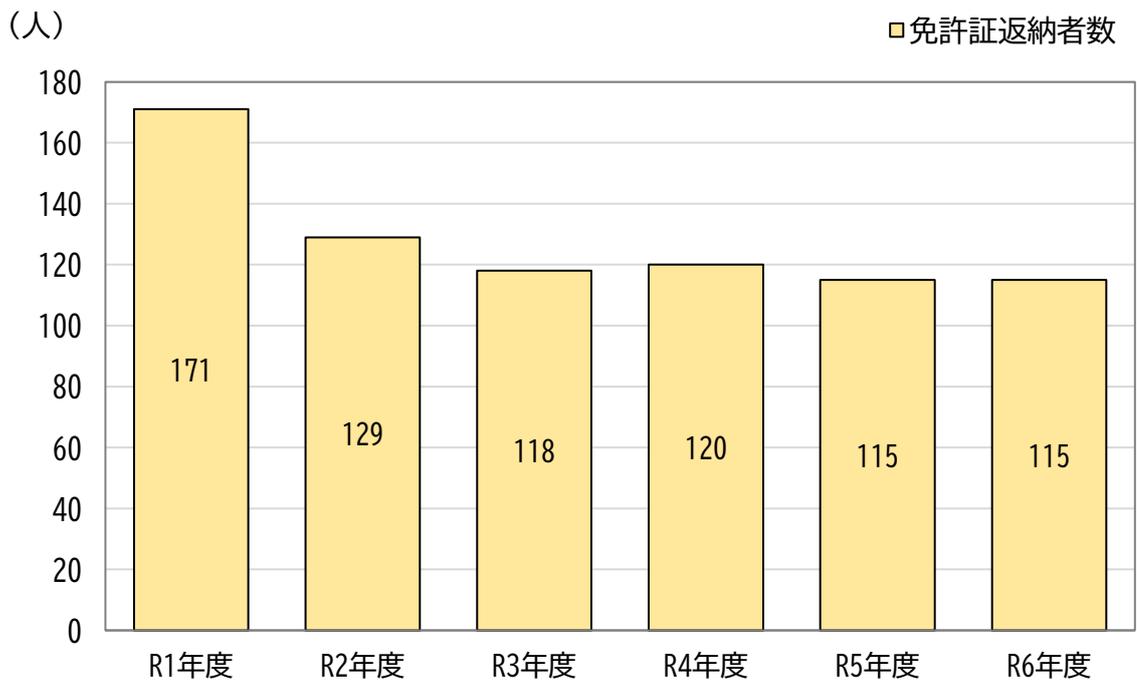


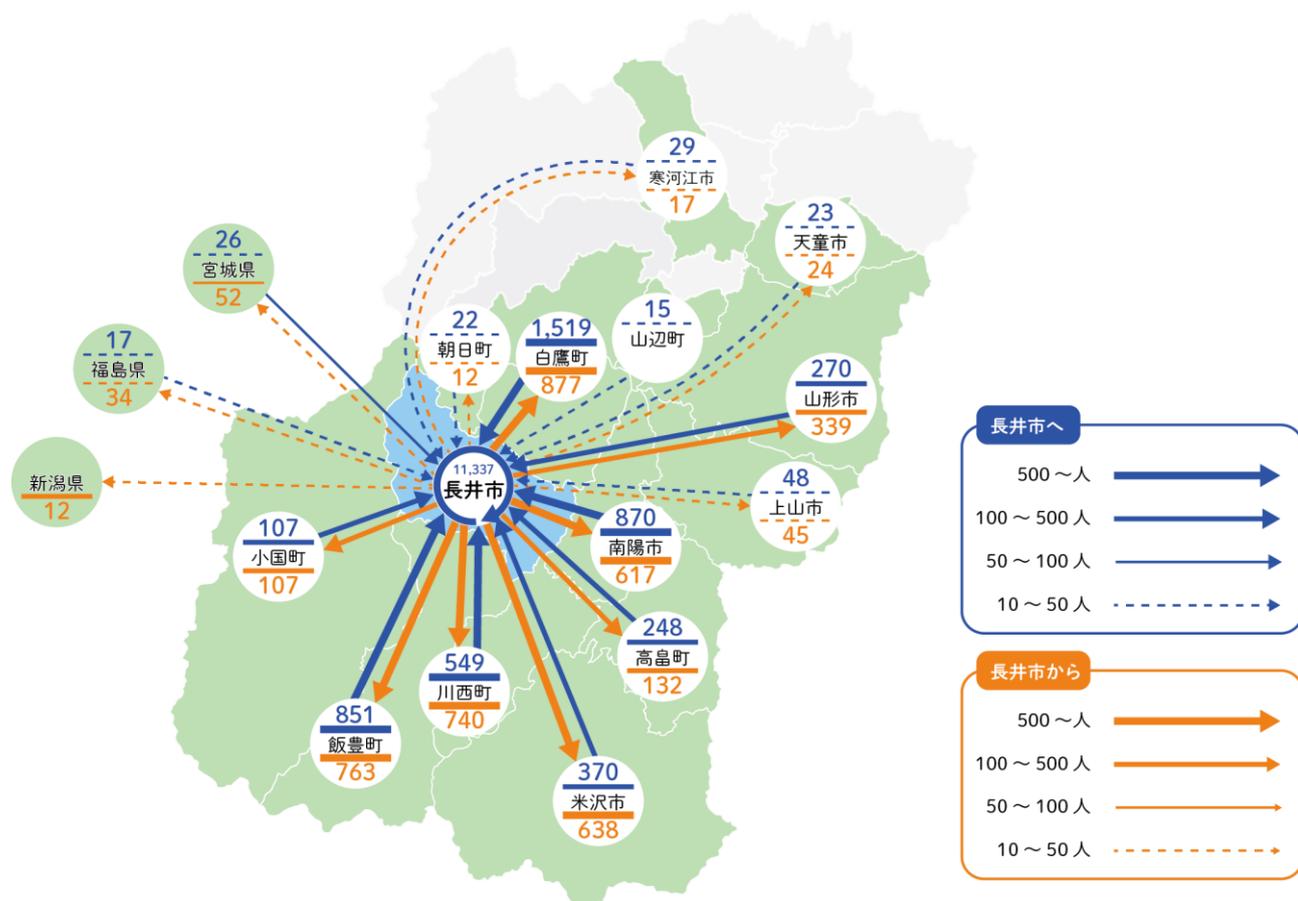
図 6-8 免許証返納者数



(3) 移動

1) 通勤・通学流動

現 状	○ 本市の通勤・通学は、市内移動が大半を占めますが、周辺自治体の白鷹町や南陽市間、路線バスの運行のある山形市間の移動も多くなっています
課 題	○ 市内路線の利便性向上も重要ですが、市町間を行き来できる広域路線の維持・確保も重要です



<出典>R2 国勢調査 (総務省統計局)

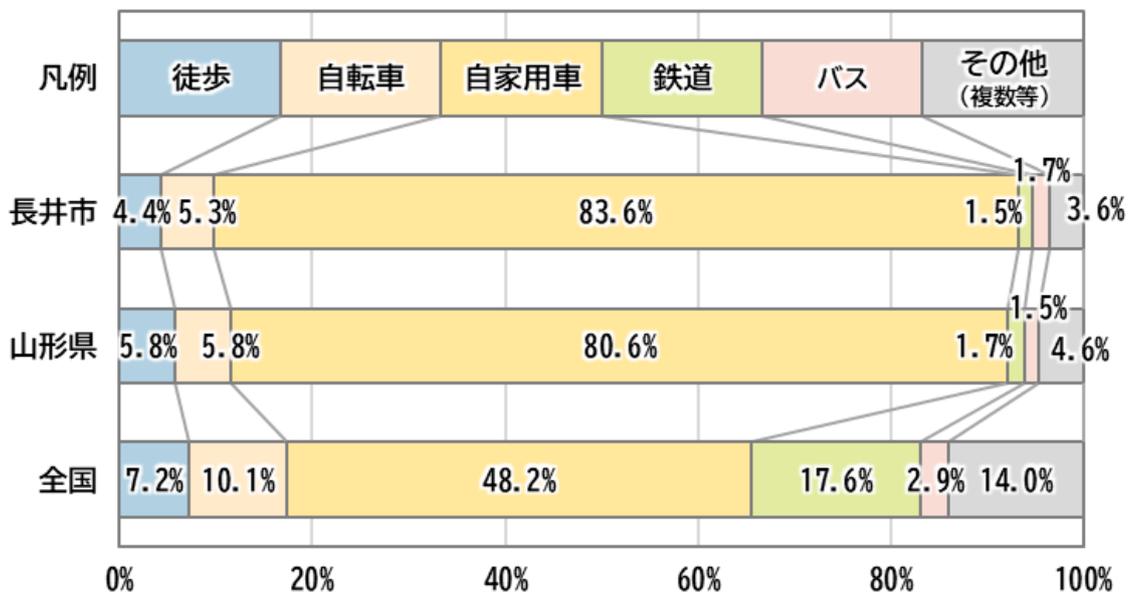
図 6-9 通勤・通学流動

1
2
3
4
5

資

2) 交通手段分担率（通勤・通学）

現 状	○ 通勤・通学者の交通手段を見ると、本市における自家用車による移動は83.6%と山形県平均の80.6%よりも高く、自動車に依存しています
課 題	○ 自家用車がなくても通勤・通学が行える地域公共交通の確保が重要です



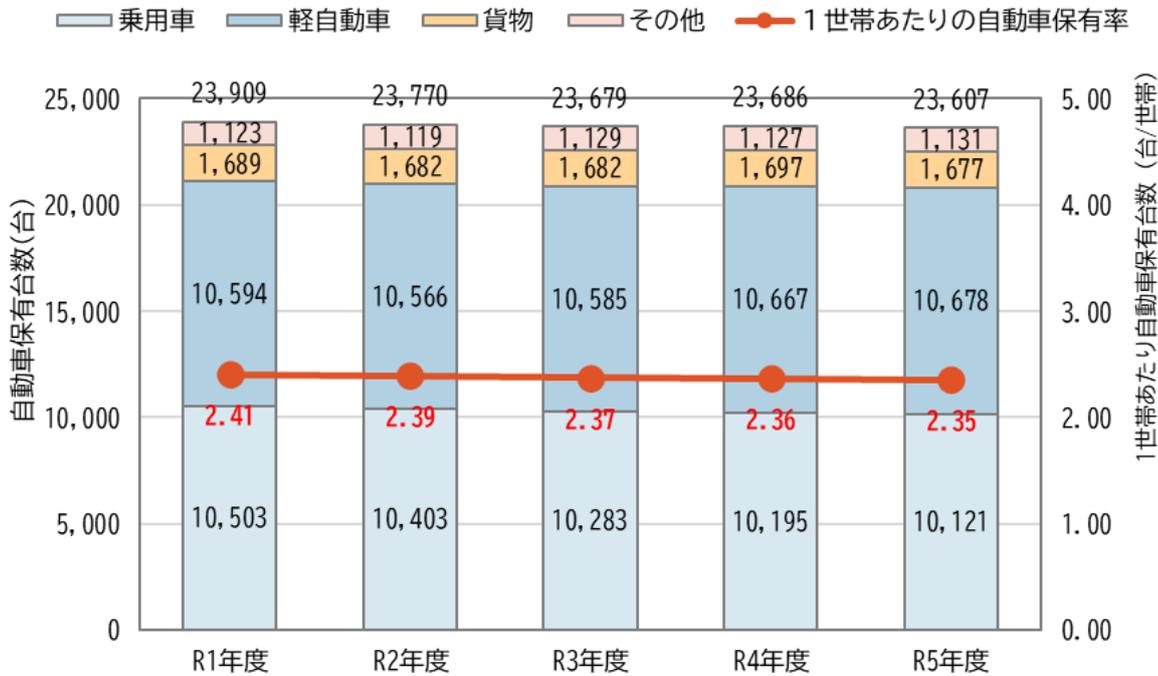
<出典> R2 国勢調査（総務省統計局）

図 6-10 交通手段分担率（通勤・通学）



3) 自動車保有数

現 状	○ 人口が減少する中、市民の自動車保有台数は横ばいであり、一世帯あたりの自動車保有台数は2台以上と、自動車に依存した生活行動が推察されます
課 題	○ 自家用車に依存しない交通体系の構築が重要です



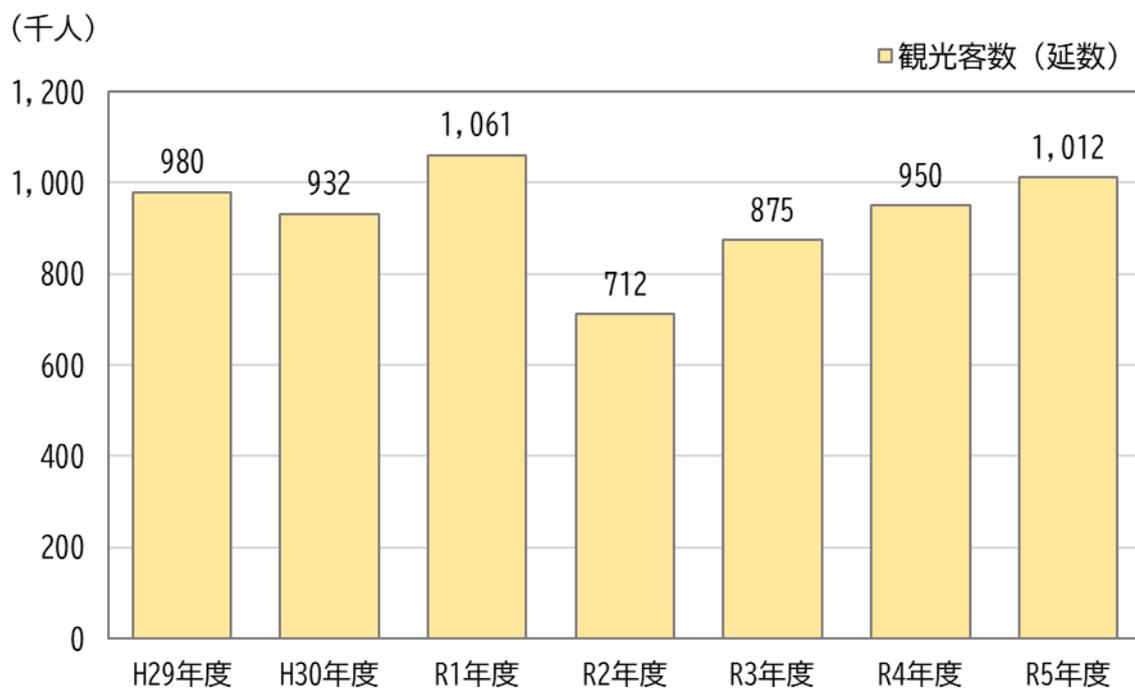
出典：＜自動車保有台数＞市町村別保有車両数バックナンバー（国土交通省東北運輸局）
 ＜世帯数＞住民基本台帳世帯・人口数（長井市）

図 6-11 自動車保有台数

1
2
3
4
5
資

4) 観光者数

現 状	○ 令和 2（2020）年度に新型コロナウイルス感染症の影響により観光者数は減少しましたが、令和 5（2023）年度には概ねコロナ禍前まで回復しています（観光拠点の位置は、図 6-16 を参照）
課 題	○ 本市の観光施設は市街地だけではなく郊外にも位置しているため、住民の移動手段を確保しつつ、観光客向けの公共交通の運行なども、重要と考えられます



< 出典 > 山形県観光者数調査（山形県）

図 6-12 観光者数の推移



(4) 地域公共交通サービス

1) 市内の公共交通機関

現 状	<ul style="list-style-type: none"> ○ 長井市内では、下表に示す交通手段が利用可能です ○ 運行本数が限られ、長井駅を発着するフラワー長井線や市営バスでは、日中時に3時間以上間隔が開くなど、時間的交通空白が生じています
課 題	<ul style="list-style-type: none"> ○ 時間的交通空白の解消が必要です

表 6-8 本市内の公共交通機関の一覧

路線名	主な運行区間 ([]は長井市外の駅・停留所)	運行本数(往復) (平日 / 土日祝日)	運行主体
米坂線	[米沢]～今泉～[坂町]※	11本 / 11本	JR 東日本
フラワー長井線	[赤湯]～今泉～長井～[荒砥]	8本 / 8本	山形鉄道
山交バス	[山形市役所前]～東五十川 ～道の駅川のみなと長井	6～7本 / 3本	山交バス
市営バス	ヤマザワ前～長井市役所・長井駅前～ 里巻 他	3～9本 / 0本	長井市

※今泉～坂町間は、令和4(2022)年8月の豪雨により長期運休中

公共交通ネットワーク図は、以下のとおりです。幹線交通として、山形鉄道が市内を南北に縦断しているほか、山交バスが長井駅周辺まで、JR米坂線が今泉駅まで運行しています。また、長井市都市計画マスタープランや長井市立地適正化計画で位置づけられた、長井駅周辺の市街地と地域中心集落を結ぶ軸に沿うように、長井市役所・長井駅前やヤマザワ前から各方面へ市営バスが運行されています。

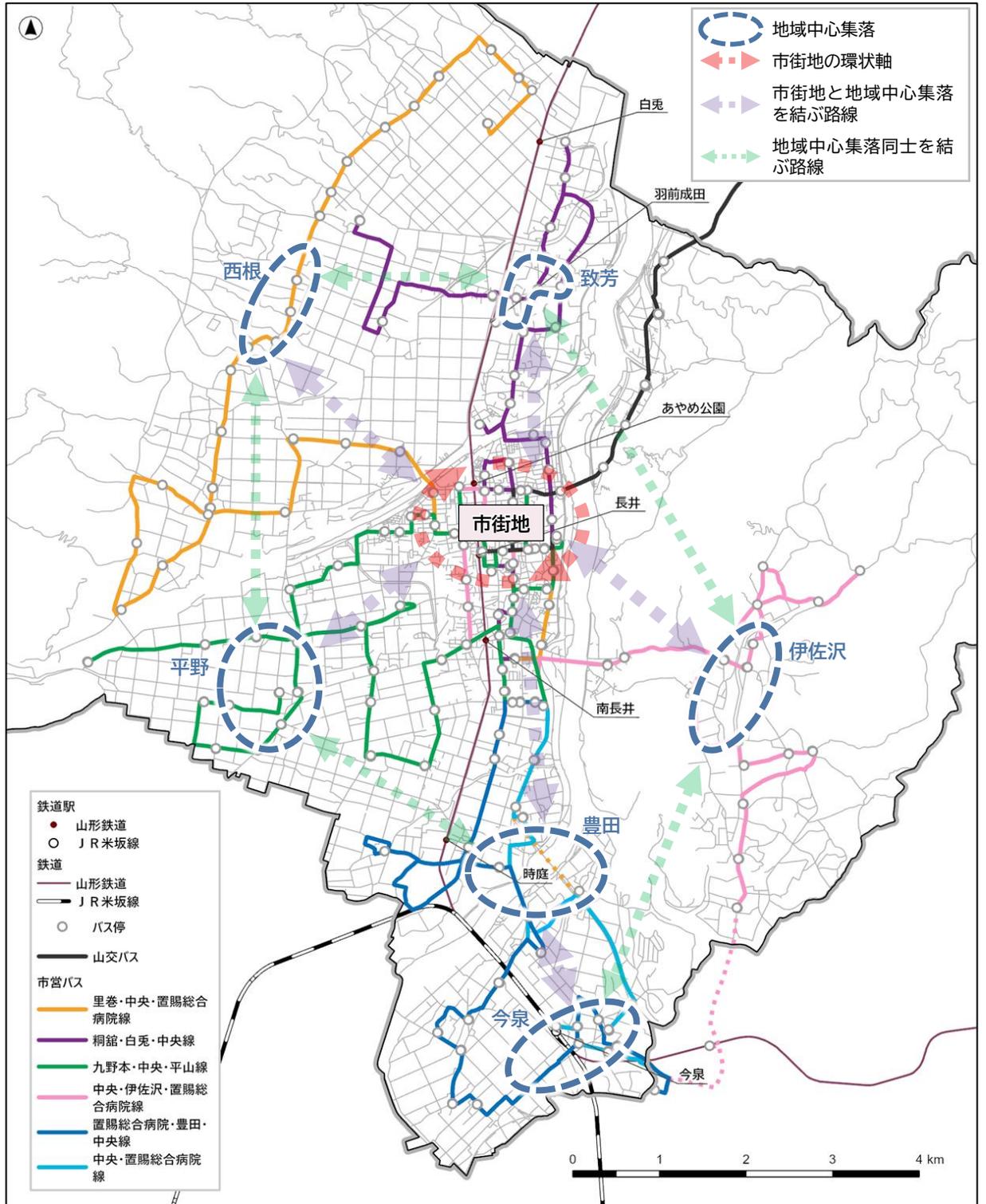
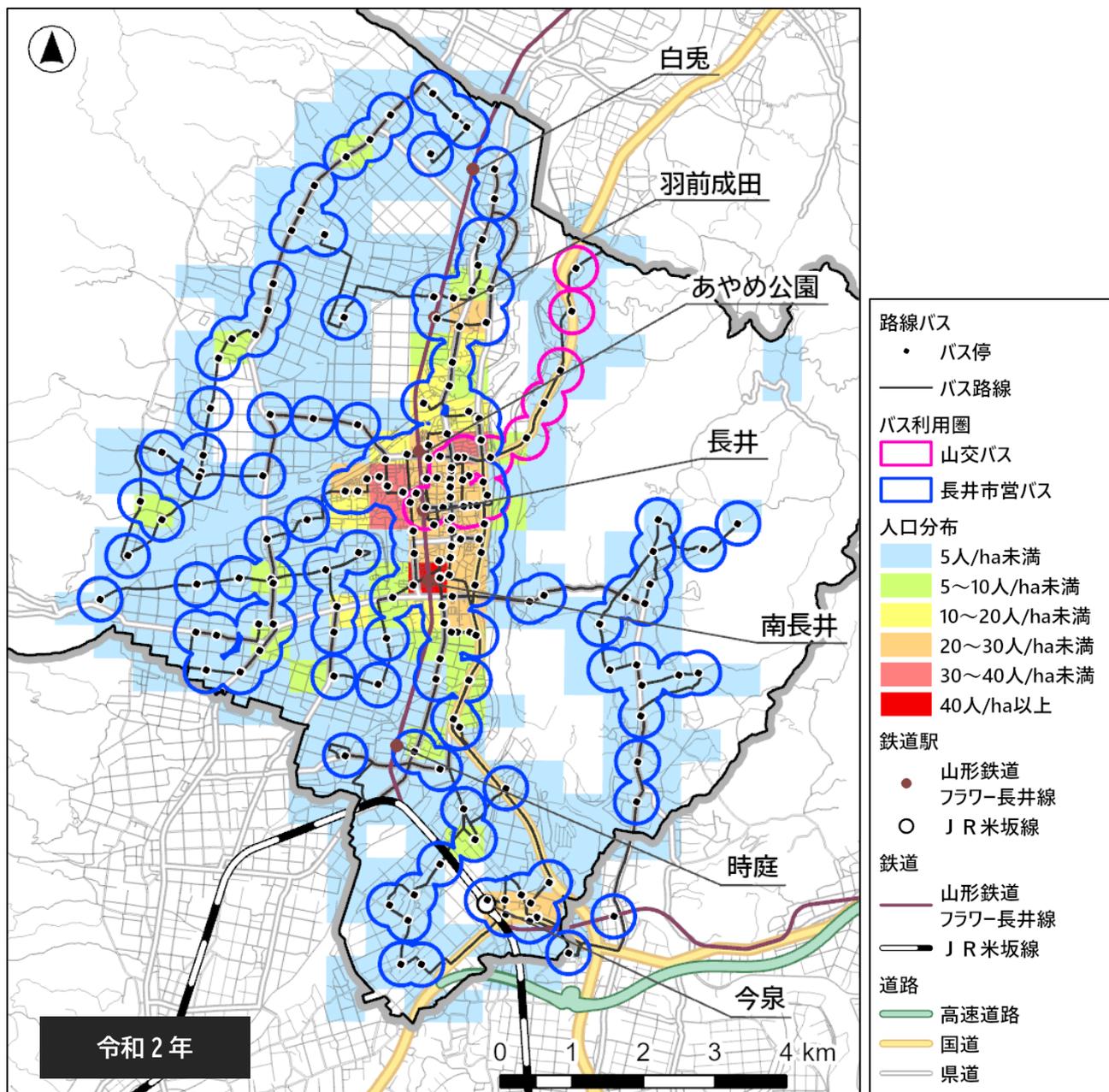


図 6-13 公共交通ネットワーク図



2) 路線バスの公共交通カバー率

現 状	○ 長井市営バスの運行により、人口が分布する地域を、バスの利用圏（バス停 300m 圏内）がおおむねカバーしています
課 題	○ 今後の人口推移を踏まえ、バスネットワークを維持する必要があります ○ 長井市営バスの維持に向け、今後、効率化・省人化等の対策が重要です

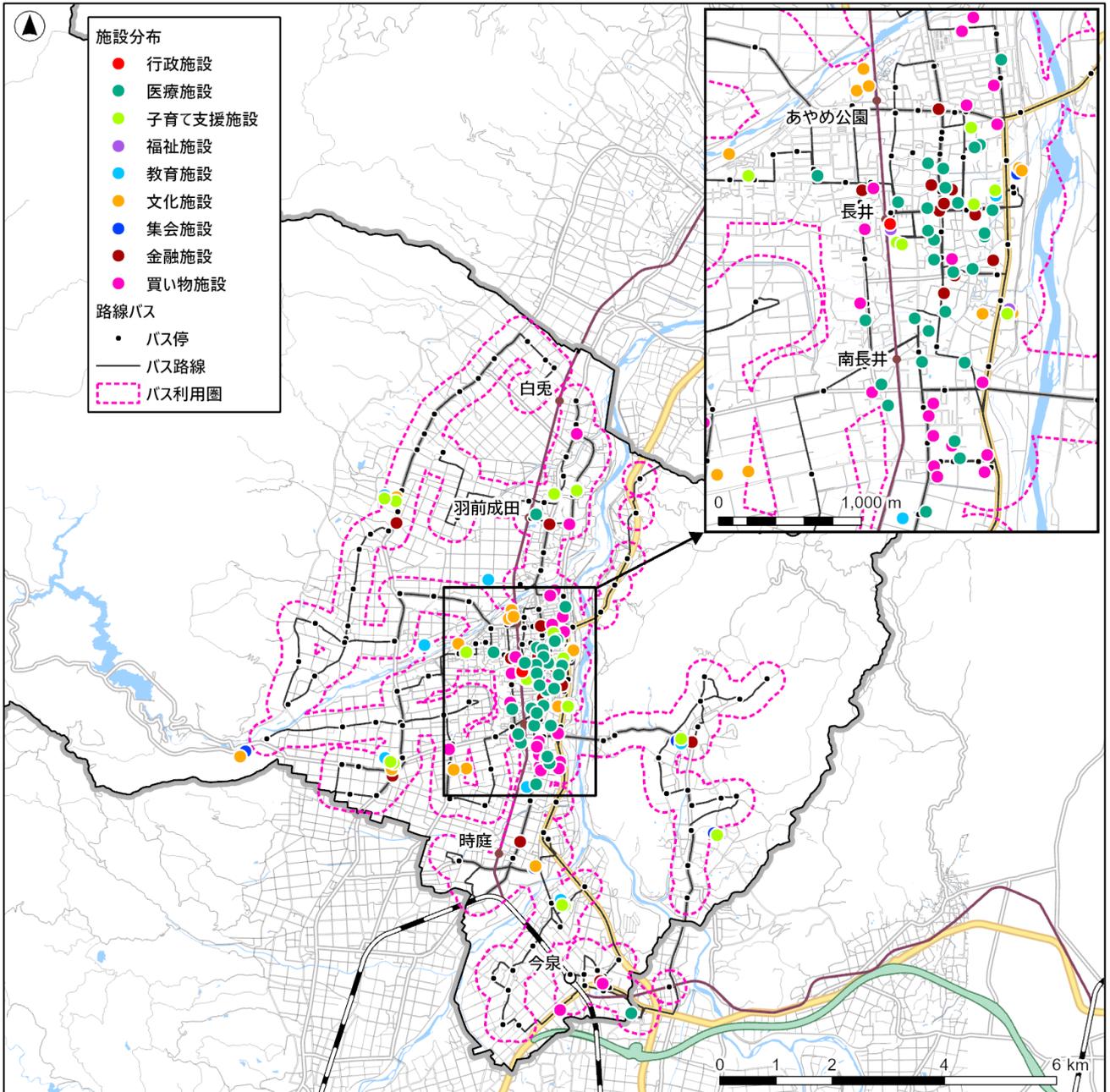


	総人口 (人)	公共交通カバー人口 (人)			公共交通カバー率		
		全体	山交バス	長井市営バス	全体	山交バス	長井市営バス
令和 2 年	26,543	22,986	3,449	22,713	86.6 %	13.0 %	85.6 %
令和 12 年	23,140	20,143	3,042	17,790	87.0 %	13.1 %	76.9 %

図 6-14 路線バスネットワークと公共交通カバー率

3) 都市機能施設とバス停圏域

現 状	○ 行政施設や医療施設といった都市機能施設は、バスの利用圏である 300m 圏内におおむね立地しています
課 題	○ 今後もバスによる、郊外からのアクセス性を確保する必要があります



< 出典 > 長井市調べ

図 6-15 都市機能施設の立地状況

1
2
3
4
5
資



表 6-9 都市機能施設とバス停との距離 (1/2)

分類	施設名	バス停から 300m 圏内	分類	施設名	バス停から 300m 圏内	
行政	長井市役所	○	子育て	くるんと 子育て支援センター	○	
医療	公立置賜総合病院	○		中央南学童クラブ	○	
	公立置賜長井病院	○		中央北学童クラブ	○	
	長井西置賜休日診療所	○		致芳学童クラブ	○	
	阿達医院	○		西根学童クラブ	○	
	池田内科医院	○		平野学童クラブ	○	
	梅津医院	○		伊佐沢学童クラブ	○	
	桑島眼科医院	○		豊田学童クラブ	○	
	斎藤眼科医院	○		福祉	地域包括支援センター	○
	さとう小児科医院	○			地域包括支援センター 公立置賜長井病院支所	○
	外田医院	○	老人福祉センター		○	
	仁陽堂外田医院	○	教育		長井小学校	○
	なかさと こどもクリニック	○		致芳小学校	○	
	中村循環器科医院	○		西根小学校	○	
	はぎの内科医院	○		平野小学校	○	
	前山 耳鼻咽喉クリニック	○		伊佐沢小学校	○	
	松下クリニック	○		豊田小学校	○	
	三上医院	○		長井北中学校	-	
	吉川記念病院	○		長井南中学校	○	
	公立置賜長井病院	○		給食共同調理場	-	
	長井西置賜休日診療所	○		文化	市武道館	○
	アカシア通り 歯科クリニック	○	市民小出プール		○	
	赤間歯科医院	○	市民体育館		○	
	えんどう 歯科クリニック	○	長井市民西根体育館		○	
	斎藤歯科医院	○	長井市民平野体育館		○	
	鈴木歯科医院	○	市民豊田体育館		○	
	高橋歯科医院	○	長井市道照寺平 スキー場		○	
	寺島歯科医院	○	長井市パークゴルフ場		○	
西原歯科医院	○	長井市テニスコート	○			
芳賀歯科医院	○	長井TBC球場	○			
松下歯科医院	○	あやめ公園 多目的運動広場	○			
村上歯科クリニック	○	あやめ公園 テニスコート	○			
子育て	豊田児童センター	○	生涯学習プラザ 運動公園		○	
	すみれ学園	○	置賜生涯学習プラザ		○	
	病児保育施設 「みつばちルーム」	○				

1
2
3
4
5
資

表 6-10 都市機能施設とバス停との距離 (2/2)

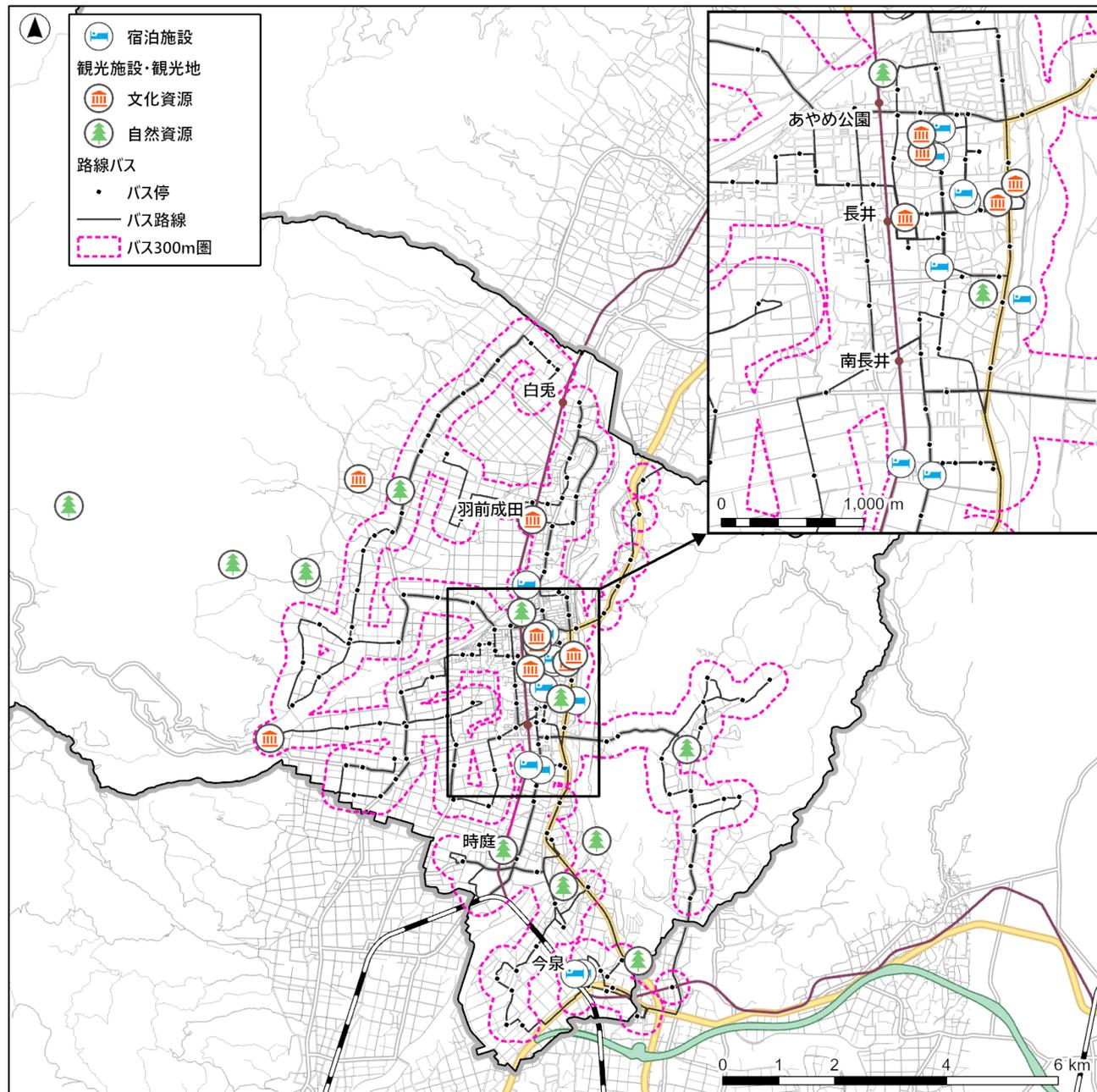
分類	施設名	バス停から 300m 圏内	分類	施設名	バス停から 300m 圏内
集会	中央 コミュニティセンター	○	買い物	セブンイレブン 長井花作町店	○
	致芳 コミュニティセンター	○		セブンイレブン 長井舟場店	○
	西根 コミュニティセンター	○		セブンイレブン 長井館町南店	○
	平野 コミュニティセンター	○		セブンイレブン 長井五十川店	○
	伊佐沢 コミュニティセンター	○		ローソン長井館町南店	○
	豊田 コミュニティセンター	○		ローソン長井今泉店	-
	道照寺平 コミュニティセンター	-		ローソン長井今泉南店	○
	向山荘	-		ローソン長井成田店	○
	金融	長井郵便局		○	ファミリーマート 長井警察署通り店
長井桐町郵便局		○		ファミリーマート 長井九野本店	○
長井十日町郵便局		○		ファミリーマート 長井中道店	○
長井中道郵便局		○		ファミリーマート 長井舟場店	○
羽前西根郵便局		○		おーばん長井店	○
羽前成田郵便局		○		おーばんうめや 長井北店	○
平野郵便局		○		ヤマザワ長井店	○
豊田郵便局		○		ヨークベニマル 長井小出店	○
伊佐沢郵便局		○		週末びっくり市長井店	○
山形銀行 長井支店		○		ツルハドラッグ長井店	○
米沢信用金庫 長井支店		○		カワチ薬品長井店	○
山形中央信用組合 本店		○		薬王堂長井市九野本店	○
荘内銀行 長井支店		○		ウエルシア長井本町店	○
東北労働金庫 長井支店		○		ツルハドラッグ 長井中道店	○
きらやか銀行 長井支店		○		薬王堂長井十日町店	○
JA 山形おきたま あやめ支店		○		ウエルシア長井緑町店	○

1
2
3
4
5
資



4) 観光地・観光施設とバス停圏域

現 状	○ 宿泊施設や文化施設はバスの利用圏である300m圏内におおむね立地していますが、自然資源はバスの利用圏外にも立地しています
課 題	○ 住民の移動手段を確保しつつ、観光客の周遊性を向上する交通手段確保の重要性も窺えます



<出典> 長井市観光ポータルサイト、ながeマップ

図 6-16 観光地・観光施設とバス停圏域

表 6-11 観光地・観光施設とバス停との距離

分類	施設名	バス停から 300m 圏内	
宿泊施設	タスパークホテル長井	○	
	はぎ苑	○	
	割烹旅館 とらや	○	
	旅館 最上荘	○	
	会津屋旅館	○	
	栄屋旅館	○	
	ビジネスホテルシンシア	○	
	HOTEL ウィークリーの場	○	
	土田旅館	○	
	ビジネスホテル長井屋	○	
	山形屋旅館	○	
	ながいピオニーの森	-	
観光地・ 観光施設	文化資源	旧長井小学校第一校舎	○
		野川まなび館	○
		小桜館（旧西置賜郡役所）	○
		古代の丘資料館	-
		けん玉ひろば SPIKe	○
		観光交流センター道の駅 川のみなと長井	○
		旧丸大扇屋・長沼孝三彫塑館	○
		山形鉄道 羽前成田駅	○
	自然資源	あやめ公園	○
		白つつじ公園	○
		草岡の大明神ザクラ	○
		伊佐沢の久保ザクラ	○
		三淵溪谷	-
		最上川ビューポイント	-
		ハヶ森自然公園	○
		白川きらりふるさと河川公園	○
		町屋敷ハス田	○
		ながいピオニーの森	-
		三階滝	-

1
2
3
4
5
資



5) 地域交通サービスの実施に要する費用

① 山形鉄道への支援

現 状	<ul style="list-style-type: none"> ○ 県及び沿線2市2町において、上下分離の考えのもと、「下」（施設）部分に対して支援をしています。 ○ 「鉄道事業再構築実施計画」（R6～R15）の認定により、有利な国庫補助等を活用して、老朽化した鉄道施設を更新しています。
課 題	<ul style="list-style-type: none"> ○ 沿線地域の少子化による収入の減少、物価高等による運行費の増大により山形鉄道の経営は厳しいものとなっています。安全で安定した鉄道輸送には、更なる支援が必要となっています。

表 6-12 市による山形鉄道への支援状況（令和6年度）

項目	金額（千円）
山形鉄道経営改善補助金	2,182
山形鉄道施設等整備補助金	30,245
山形鉄道路線維持対策事業費補助金	1,335
山形鉄道運営助成費負担金	28,836
合計	62,598

<出典>令和6年度決算資料

② 市営バス運行経費

現 状	<ul style="list-style-type: none"> ○ 運賃収入や広告収入の他、国や県の補助金、市の一般財源で運行経費を賅っています。
課 題	<ul style="list-style-type: none"> ○ 運賃収入や広告収入の拡大と併せて、引き続き補助金を活用した継続的な収入源の確保が必要となっています。

表 6-13 市営バスの収支状況（令和6年度）

	項目	金額（千円）
収入	運賃収入	2,177
	広告収入	276
	補助金（国・県）	15,633
	合計	18,086
支出	運行経費	40,935
	合計	40,935

<出典>令和6年度決算資料

(5) 移動ニーズ

1) アンケート調査

① 調査概要

長井市居住者の移動ニーズを把握するため、令和7（2025）年11月～令和8（2026）年1月に、アンケート調査を実施しました。アンケート調査の概要と結果は以下のとおりです。

表 6-14 アンケート調査の概要

調査方法	○ アンケート調査票の郵送 ○ WEB アンケート調査
回収件数	400 件
調査時期	令和7（2025）年11月～令和8（2026）年1月
対象者	○ 長井市に居住の免許返納者で、住所の使用に同意いただいた方（アンケート調査票の郵送） ○ 長井市の居住者（WEB アンケート調査）
回答者の年代	40代（133名）、30代（77名）、80代以上（61名） 他

② 交通手段

交通手段は、買物、通院、通勤いずれの移動目的でも自家用車が7割以上と大部分を占めています。通院では、5.0%の人が市営バスを利用したと答えており、3つの移動目的の中で最も多くなっています。

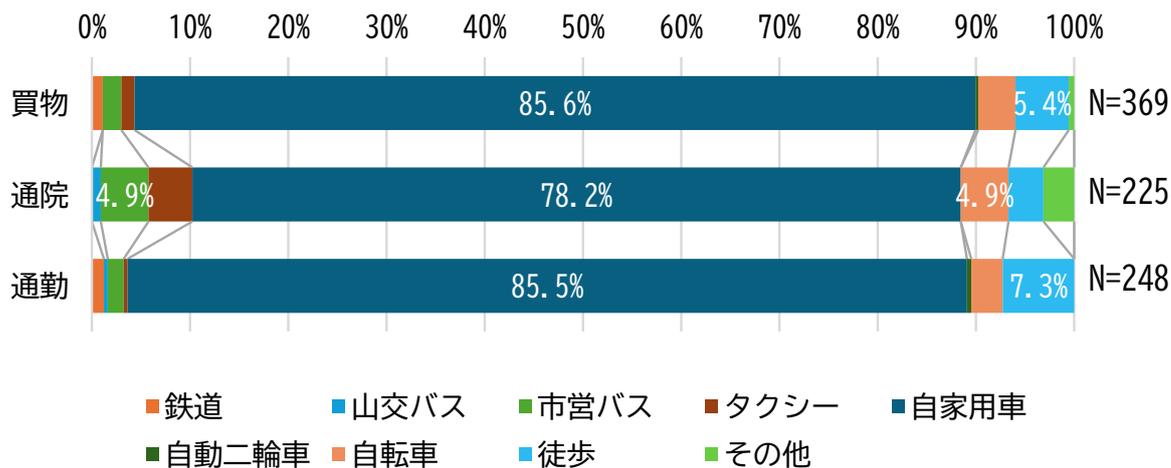


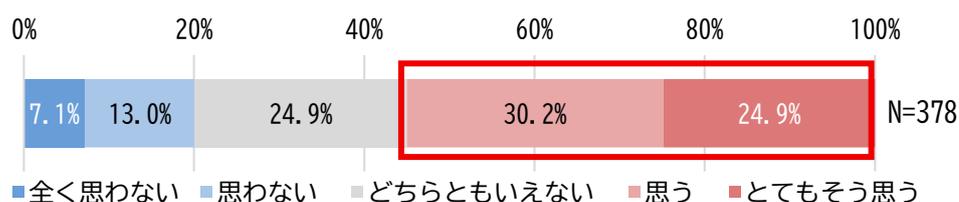
図 6-17 代表交通手段



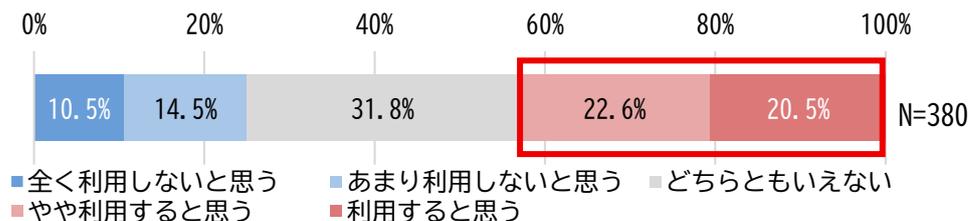
③ 公共交通に対するニーズ

「免許を返納した時、市営バスを今よりも多く利用するようになると思うか」について、「思う」「とてもそう思う」と回答した人は、全体の約55%と、過半数を占めます。その他の設問についても、「やや利用すると思う」「利用すると思う」と回答した人が全体の4割以上となっており、公共交通の利便性向上や適切な広報周知の実施により公共交通を利用するようになる、潜在的なニーズが存在する可能性があります。

① 免許を返納した時、市営バスを今よりも多く利用するようになると思うか



② 市営バスの運行を見直したとき、現在よりも市営バスを利用すると思うか



③ 以下の公共交通の効果を理解した上で、現在よりも市営バスを利用すると思うか

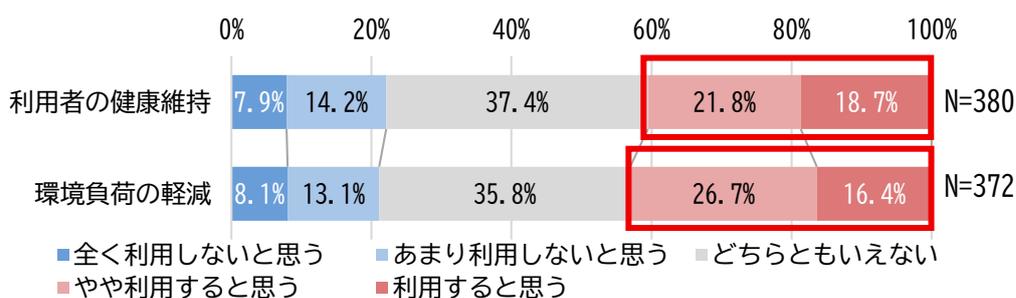


図 6-18 公共交通に対するニーズ

④ 主な意見

アンケート調査でいただいた意見のうち、項目ごとに代表的なものを以下に記載します。

○ 運行形態

- ・ 土日に市民バスを運行していない…（中略）…土日こそ長井に観光しに来る人がいるのにバスがないのは非常に残念だと思う。
- ・ 土日祝日も運行してほしい。19:00 発の便も増やしてほしい。
- ・ 帰りのバスの時間をもう少し多く 2 本くらい多く運行してもらいたい。
- ・ フラワー長井線との接続が悪い。
- ・ 停留所が無く自宅近くで乗降出来る予約制の方が効率的ではないか？

○ バス停

- ・ バス停が遠い。自宅前は通らない。
- ・ 乗る時は乗車場所が決まっても、帰りの停車場所はフリーが良い。
- ・ 停留所に屋根か、日差しを避けられる軒下などが欲しい。昨今の真夏の太陽のもとでは待つのが大変。
- ・ 買い物後の手荷物が多いことを考えると、お店の前に停留場があったらよい。

○ 車両

- ・ 乗り降りしやすいステップなどだと高齢者の方にも優しいのではないのかと思う。
- ・ 市営バスの大きさが小さい。

○ 通学

- ・ バスに小学生や学生が登下校時に気軽に乗れるといいのでは。
- ・ 子供の通学に使えない所があるので、送り迎えが車以外にバスも使えたら、助かる人は多いと思う。
- ・ 熊被害以外にも犯罪に巻き込まれる可能性は否定できないため、1 人にさせない為の登下校バスなどを導入してほしい。
- ・ 帰宅時間に合わせた夕方の便の本数を増やして頂けたらと思う。

○ 情報発信

- ・ 若い世代の人の、市営バスの乗り場・料金の認知度が低いと思う。もっと市報やホームページ、LINE などで市営バス情報を定期的に知らせるべきだと思う。
- ・ 停留所の時刻表が Yahoo の路線案内や MAP 機能等で分かれると、観光客も使いやすいと思う。



2) 市営バスの利用状況

① 年間乗車数の推移

市営バスの年間乗車数は以下のとおりです。平成 17 年度に 21.5 千人に達した後、一時は 14.5 千人にまで減少しましたが、平成 26 年度以降は増加傾向にあり、令和 6 年度には年間 31.0 千人が利用しています。

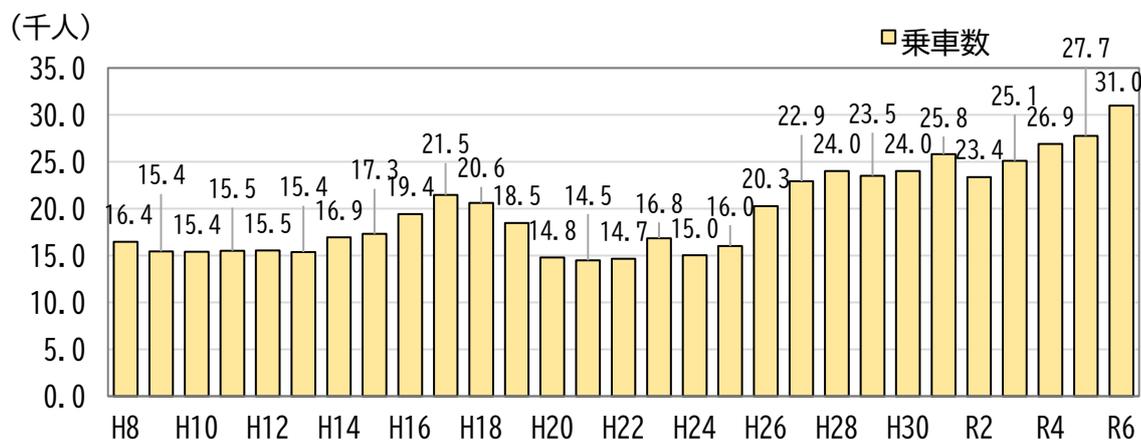


図 6-19 市営バスの年間乗車数

② 方面・区間ごとの利用状況

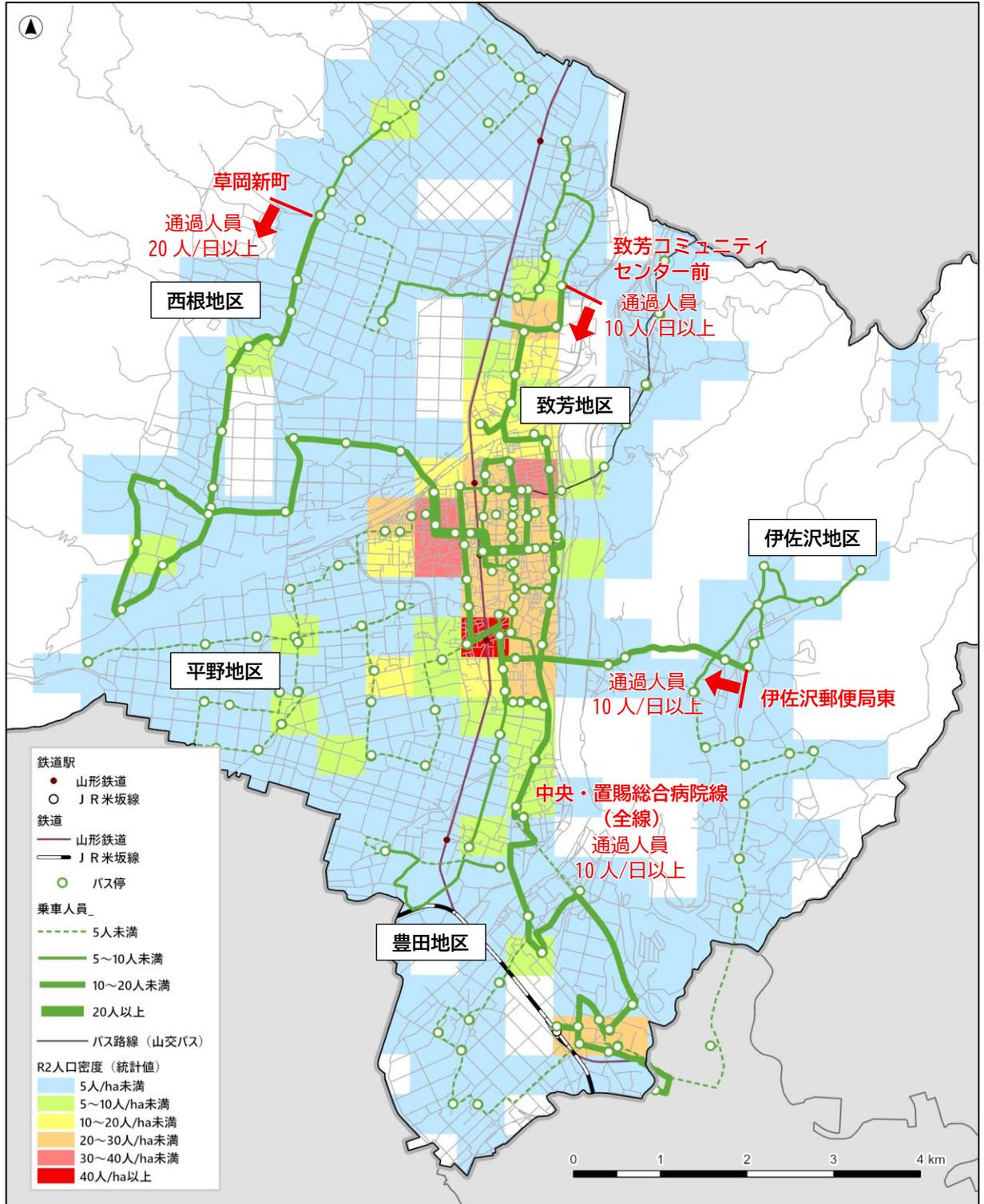
RFID 付き定期券のタッチ、運転手によるタブレット端末を用いた入力により収集した乗降データを用いて、市営バスの利用状況を確認しました。方面ごとの利用状況の概要は、以下のとおりです。

表 6-15 市営バスの利用状況（令和 6 年 10 月～令和 7 年 9 月）

方面	利用状況
西根地区	<ul style="list-style-type: none"> ○ 両方向とも、長井市役所・長井駅前に向かうにしたがって通過人員が増加し、以降では次第に通過人員が減少しています。 ○ 1 便は、最大通過人員が約 10 人に達し、全路線・全便を通して最も多くなっており、そのうち約 8 割を学生が占めます。
致芳地区	<ul style="list-style-type: none"> ○ 1 便は学生の、2 便は高齢者のまとまった利用がみられます。 ○ 桐館構造改善センター方面では、ヤマザワ前から本町二丁目までの区間で通過人員が増加し、ローソン長井成田店前以降で次第に通過人員が減少しています。
伊佐沢地区	<ul style="list-style-type: none"> ○ 3 便、4 便、5 便では、最大通過人員がおおむね 2 人未満と少なくなっています。 ○ 一部の便では、中央エリアのうち、本町二丁目から長井市役所・長井駅前までの区間の利用が少なくなっています。
平野地区	<ul style="list-style-type: none"> ○ 中央エリアは一定の利用がみられるが、それ以外の区間の利用が少なくなっています。 ○ 中央エリア外のみや、中央エリアの一部区間のみなど、短距離の利用がみられます。
豊田地区	<ul style="list-style-type: none"> ○ ヤマザワ前方面（国道経由）の 3 便は、ヤマザワ付近で通過人員が 4 人を上回るが、その他の便は最大通過人員がおおむね 2 人未満と少なくなっています。 ○ 全区間を通して通過人員が 1 人未満と極端に少ない便が複数みられます。

<出典>市営バス乗降データ

市営バスの利用状況と人口密度を重ね合わせると、致芳地区では人口密度がおおむね 10 人/ha 以上の地域で、1 日当たりの通過人員が 10 人以上となっています。また、西根地区、豊田地区、伊佐沢地区では人口が集積している地域以外でも通過人員が 10 人以上の区間がみられます。一方で、平野地区は、郊外部の全区間で通過人員が 5 人未満となっています。



<出典> 往復通過人員：市営バス乗降データ 2020年：国勢調査（総務省統計局）

図 6-20 市営バスの利用状況と人口分布の重ね合わせ



資料3 アンケート調査結果

1) 回答者属性

- ・ 回答者の年代は **40代以上が133人と最も多く、次いで30代、80代以上が多い。**
- ・ 回答者の就業形態は、**正規の職員・従業員が最も多く半数近くを占める。**
- ・ 回答者が最も多かった地区は**九野本で20人、次いで平山16人、成田14人**である。

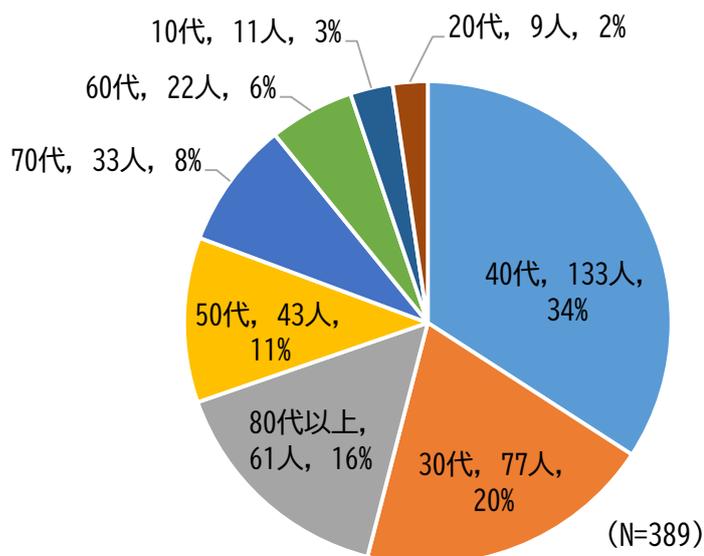


図 6-21 年齢

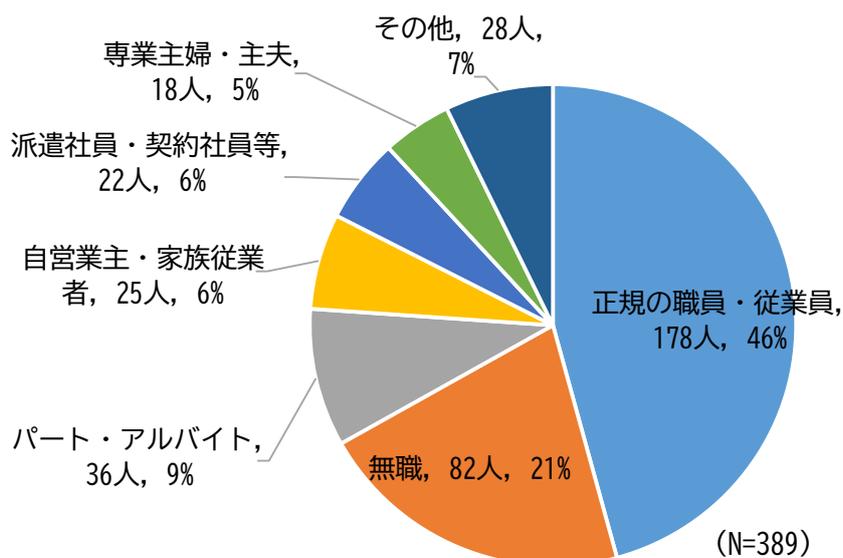


図 6-22 就業形態

1

2

3

4

5

資

1
2
3
4
5

資

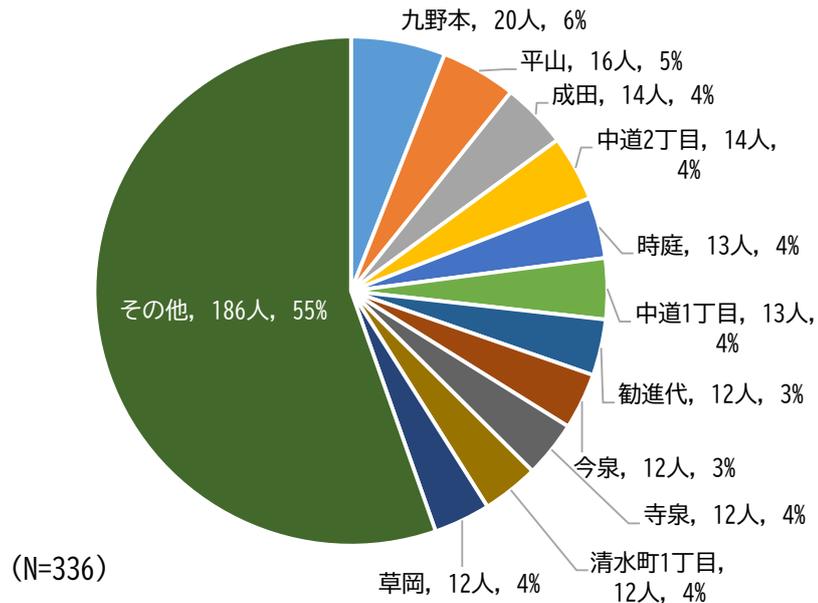
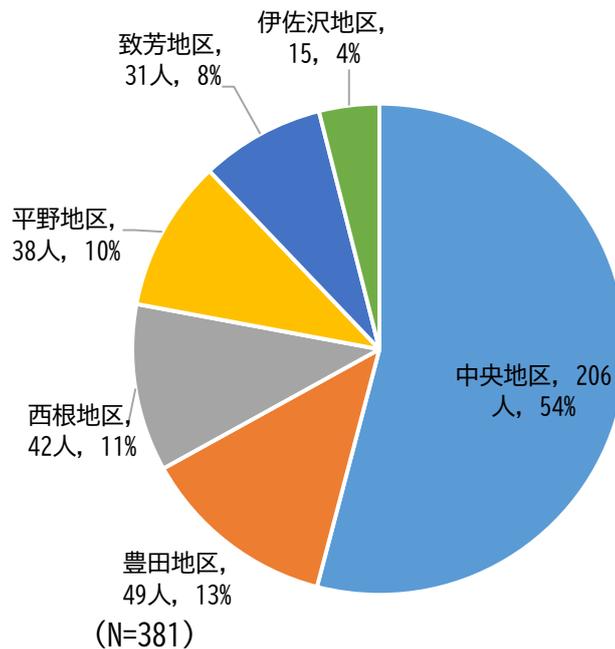


図 6-23 居住地(町丁目回答)



※長井市に確認できない地名等が4票あったため、丁目別の集計と4票差がある。

図 6-24 居住地(地区ごと)



2) 外出行動（買物）

- ・ 買物目的での外出があると回答したのは、全体の9割以上を占める。
- ・ 買物先は、「ヨークベニマル長井小出店」、「おーばん長井店」、「ヤマザワ長井店」等、中央エリア南側の商業施設の回答が多い。
- ・ 土曜日、日曜日に買い物目的で外出する回答者が多い。
- ・ 外出時間帯は、買い物先に18時台に到着すると答えた方が最も多く、回答者の約2割を占める。
- ・ 買物先までの交通手段は自家用車が約8割以上を占め最も多く、市営バスの利用は約2%を占める。

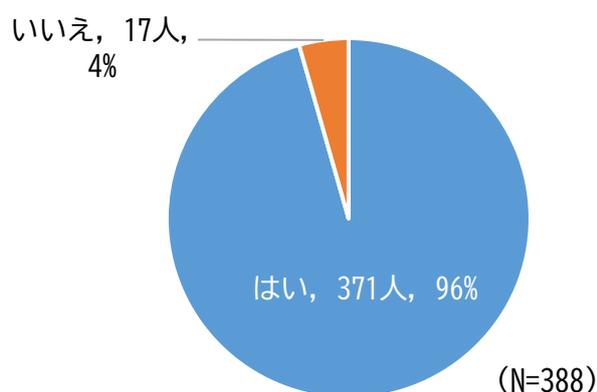


図 6-25 買物目的の外出有無

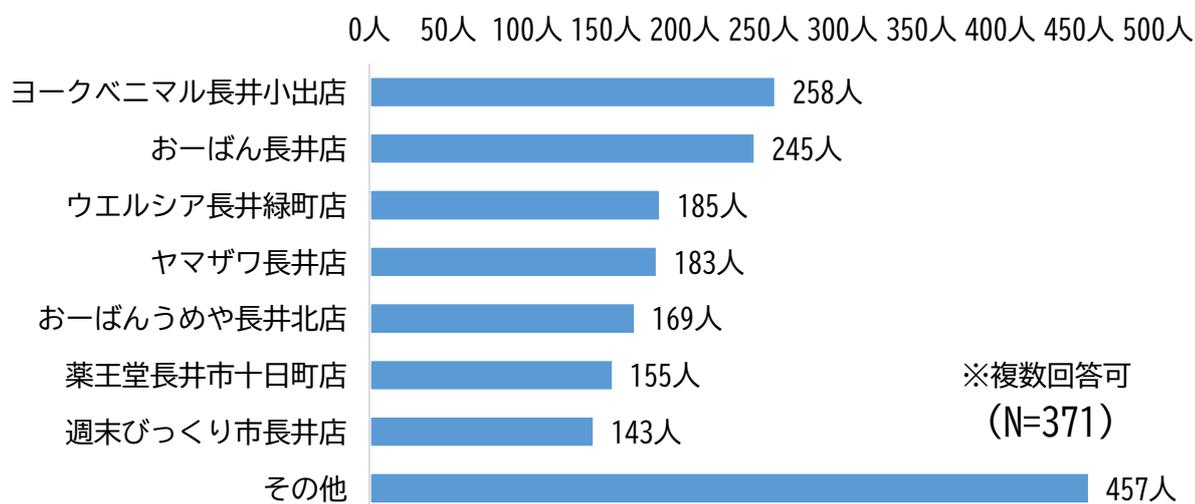


図 6-26 利用店舗（複数回答）

1
2
3
4
5

資

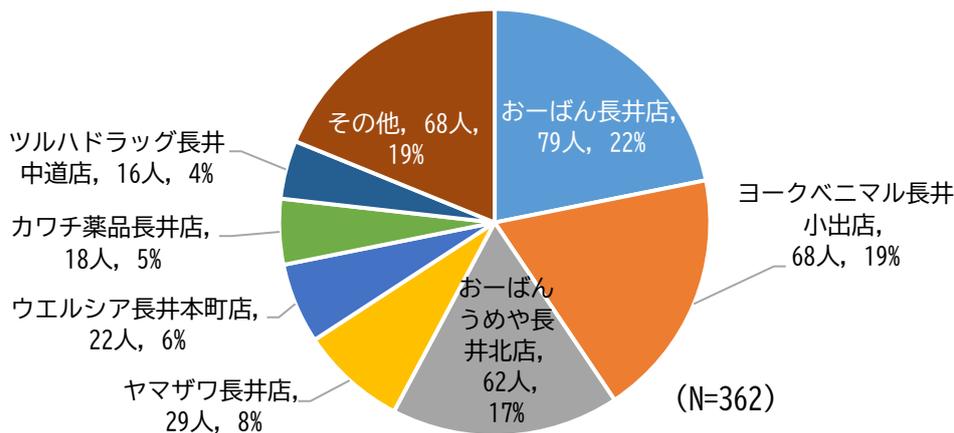


図 6-27 最も利用する店舗（単一回答）

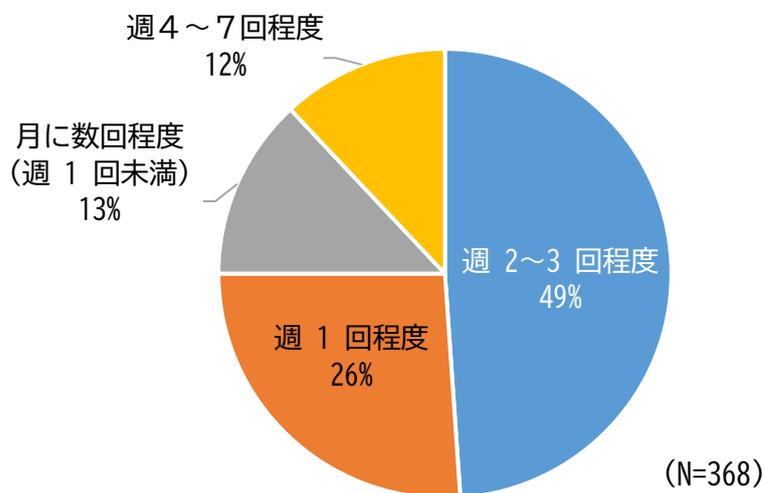


図 6-28 外出頻度（買物目的）

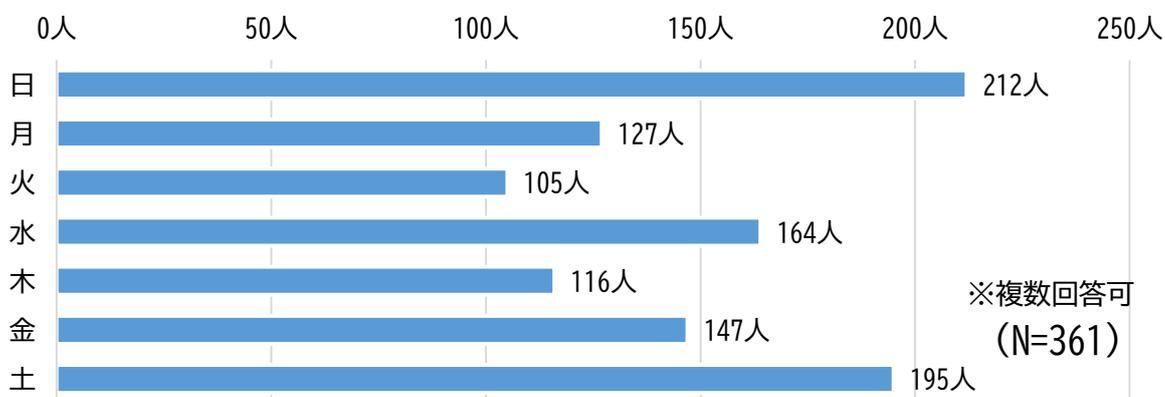


図 6-29 買物目的で外出する曜日



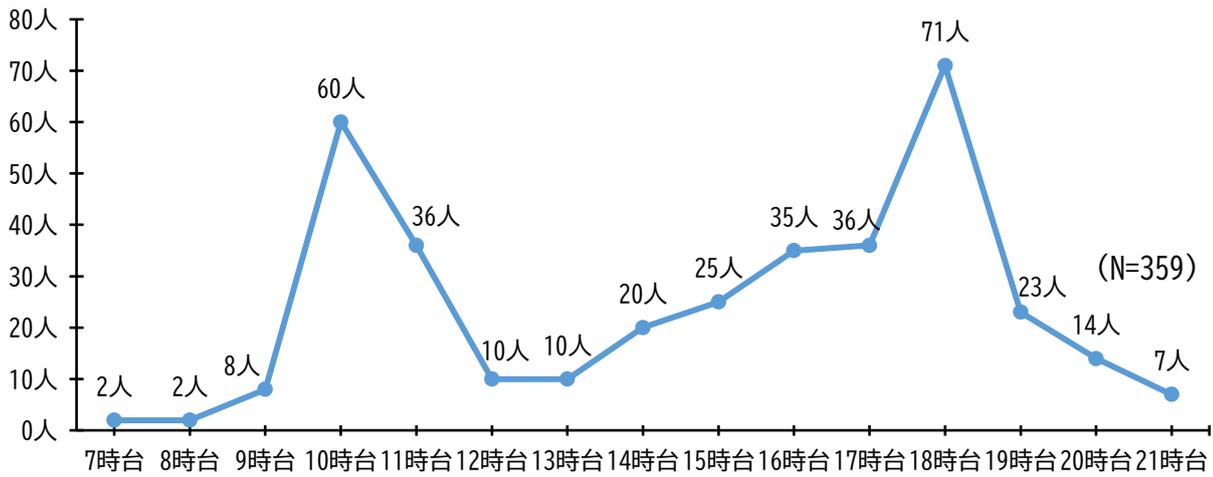


図 6-30 最も利用する店舗に到着する時間帯

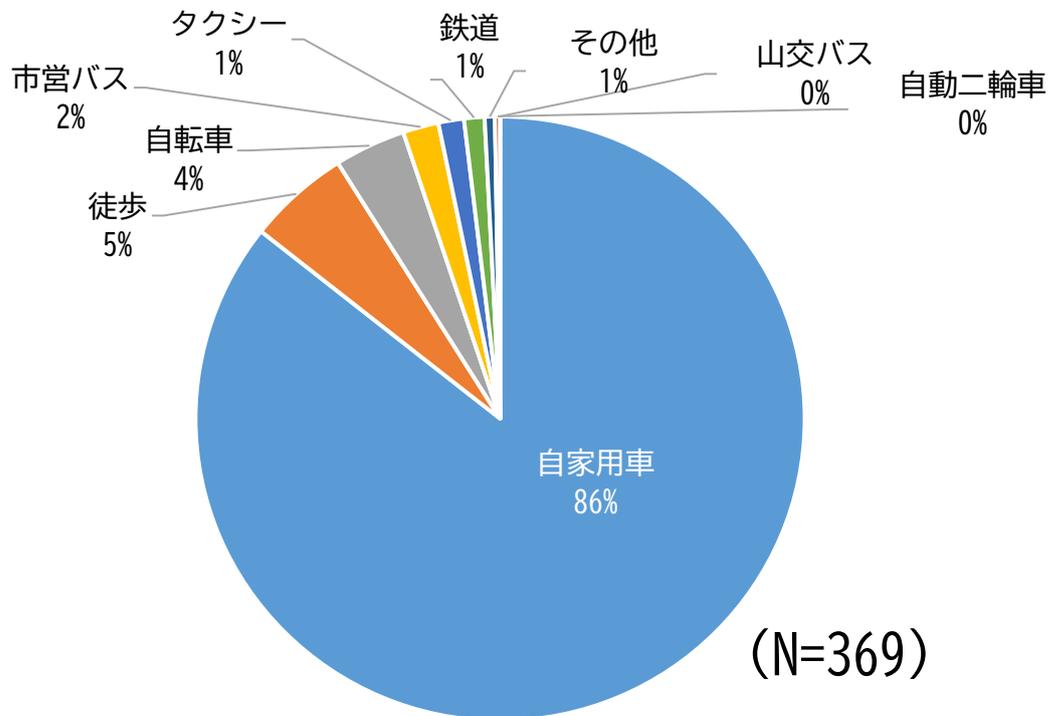


図 6-31 代表交通手段（買物）

1
2
3
4
5

資

3) 外出行動（通院）

- ・ 通院目的での外出があると回答したのは、250人で全体の6割以上を占める。
- ・ 通院先について、複数選択では「公立置賜総合病院」が最も回答が多い。最もよく通院する病院では、「さとう小児科医院」が最も回答が多い。
- ・ 通院は平日が中心であり、その中でも火曜日の外出が最も多い。
- ・ 通院先への到着は9時、10時台にピークを迎え、回答者全体の5割を占める。
- ・ 通院先からの出発は10～12時にピークを迎える。
- ・ 通院先までの交通手段は自家用車が約8割を占め最も多く、市営バスの利用は約5%を占める。

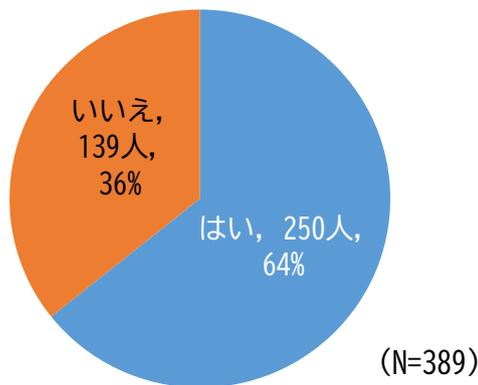


図 6-32 通院目的の外出有無

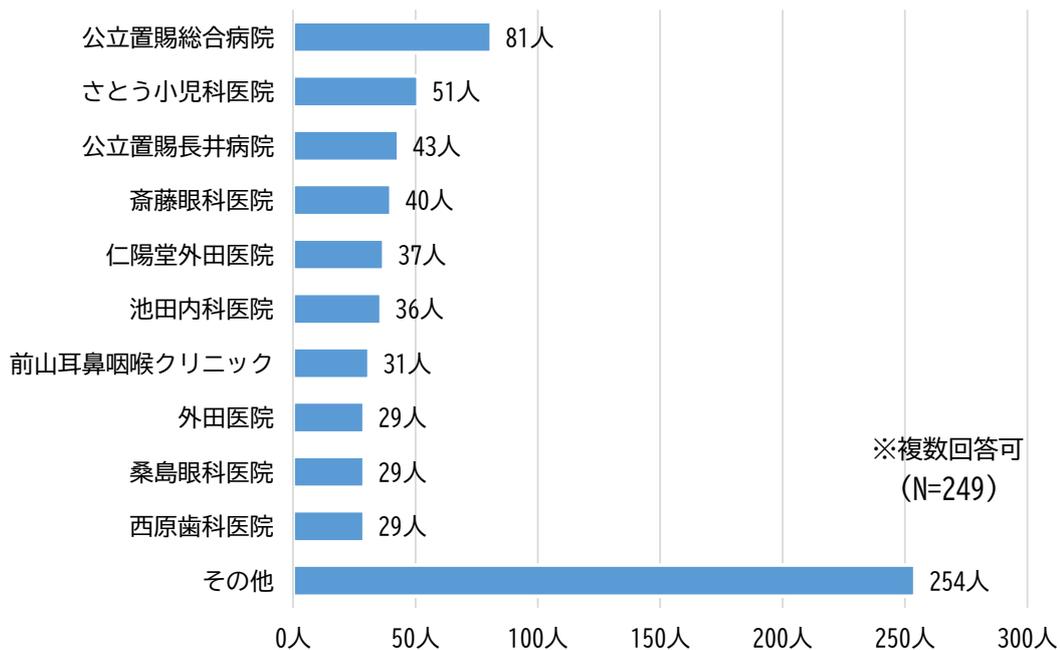


図 6-33 通院先の病院（複数回答）



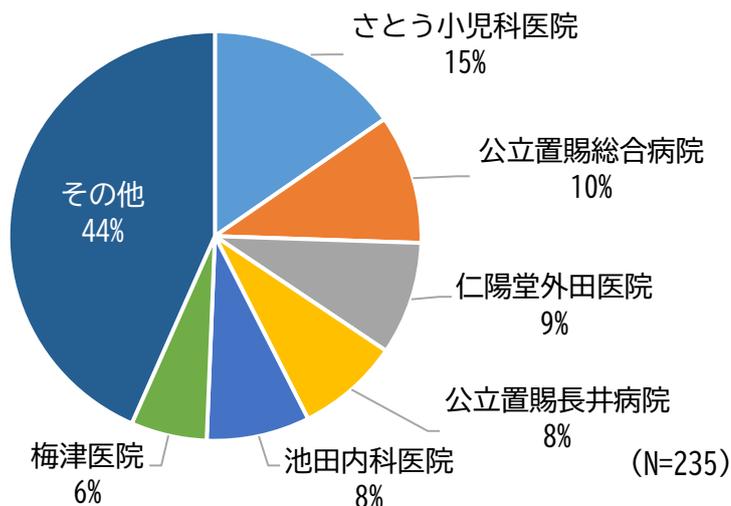


図 6-34 最もよく通院する病院（単一回答）

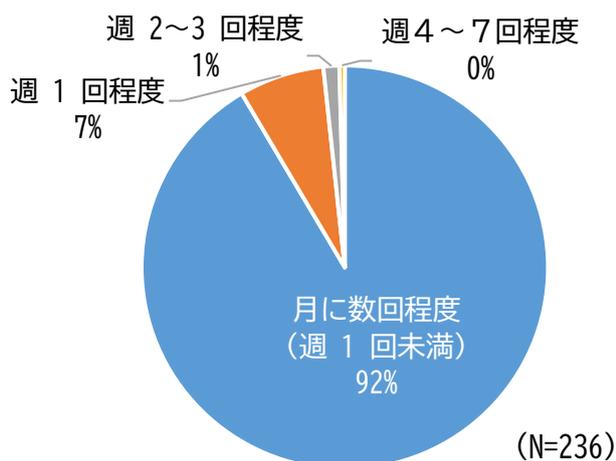


図 6-35 通院頻度

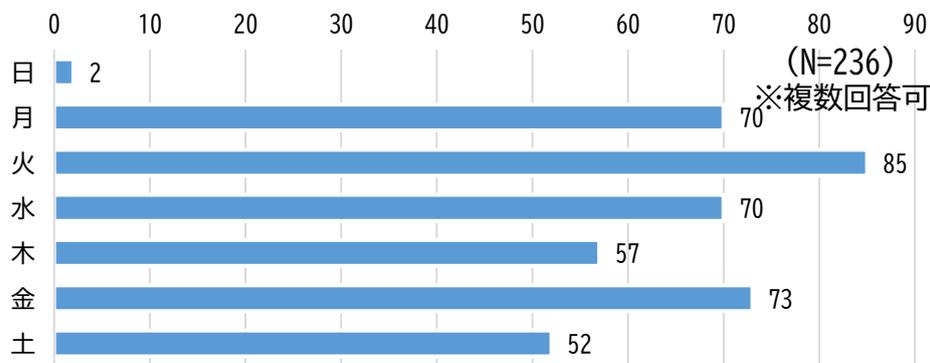


図 6-36 通院する曜日

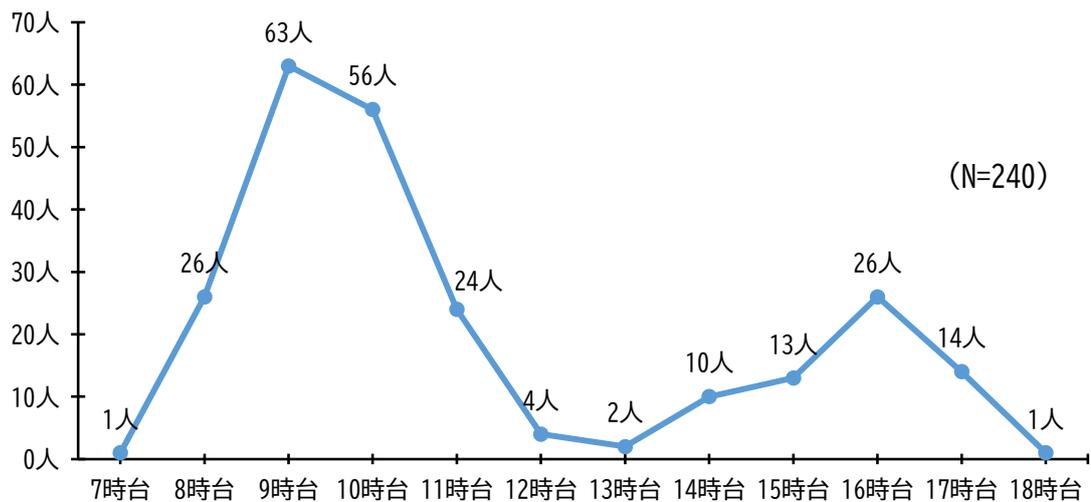


図 6-37 最も利用する病院に到着する時間帯

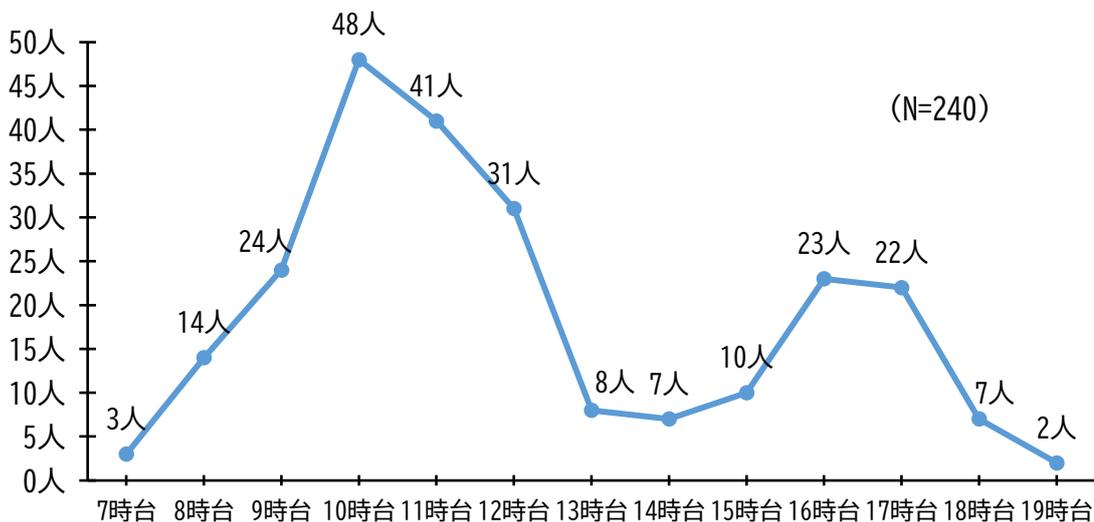


図 6-38 最も利用する病院を出発する時間帯



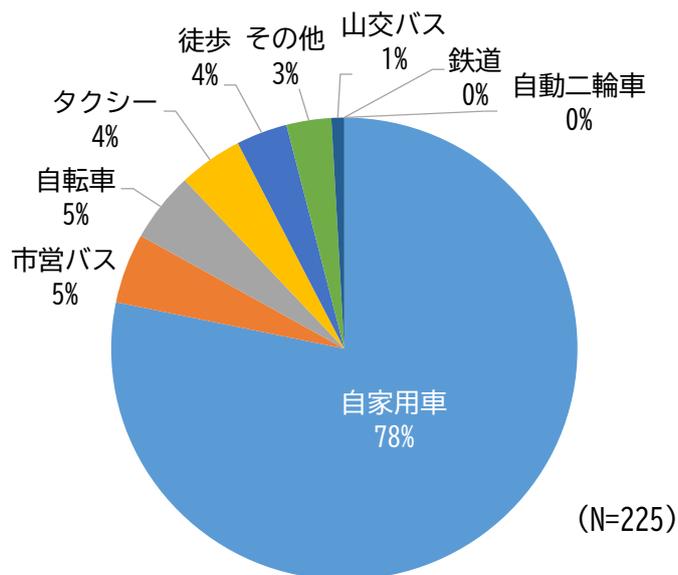


図 6-39 代表交通手段（通院）

1

2

3

4

5

資

1
2
3
4
5

資

4) 外出行動（通勤）

- ・ 通勤目的での外出があると回答したのは、251人で回答者全体の約7割を占める。
- ・ 通勤先は「栄町」が最も多く、回答者全体の24%を占める。
- ・ 通勤は平日が中心であり、月曜日～金曜日を選択する割合が高い。
- ・ 通勤先への到着は8時台が最も多く、回答者全体の6割以上を占める。
- ・ 通勤先からの出発は17時台が94人と最も多く、次いで18時台が73人である。
- ・ 通院先までの交通手段は自家用車が約86%を占め最も多く、市営バスを利用したと回答した方は約1%にとどまる。

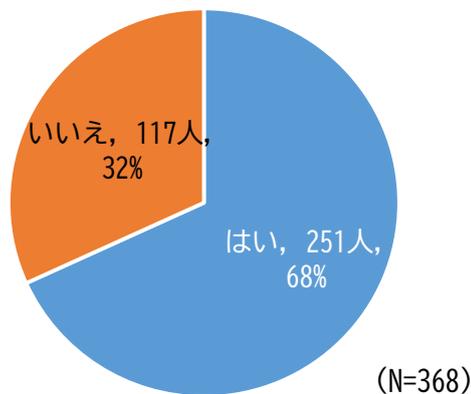


図 6-40 通勤目的の外出有無

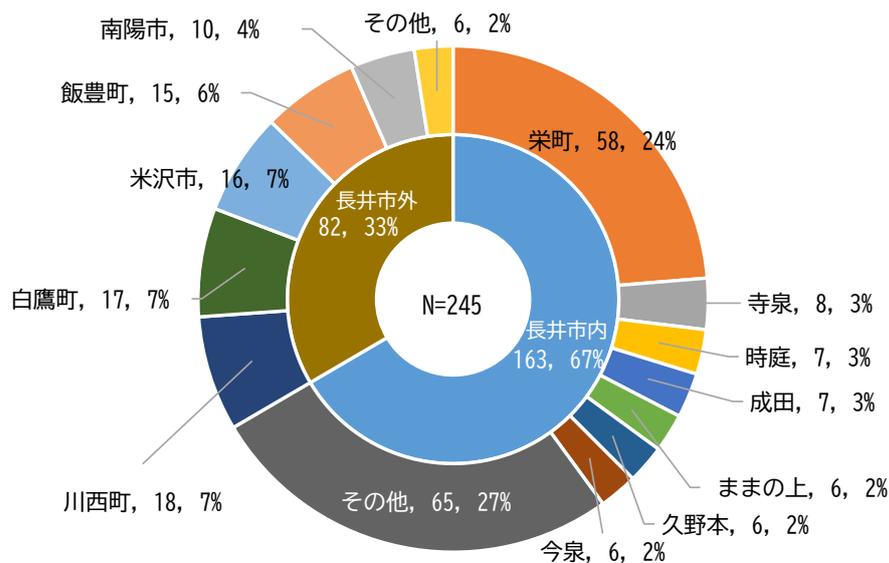


図 6-41 通勤先住所



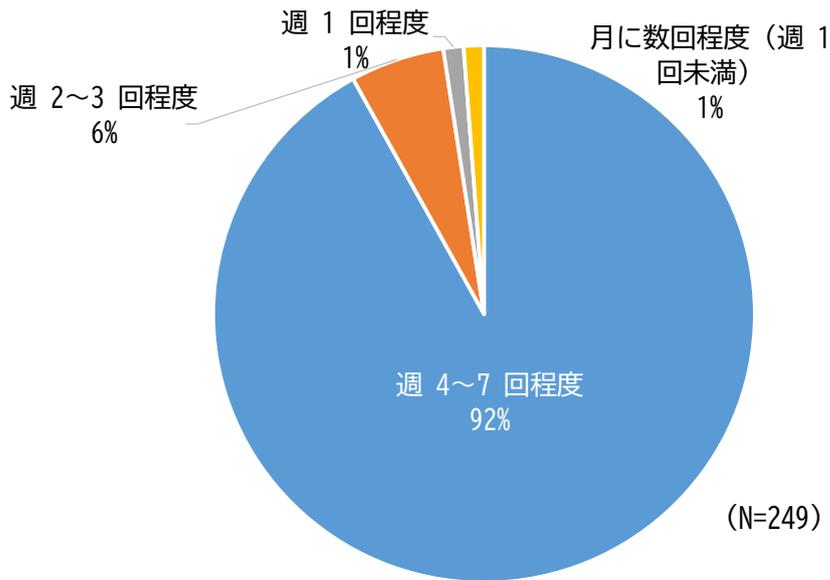


図 6-42 通勤頻度

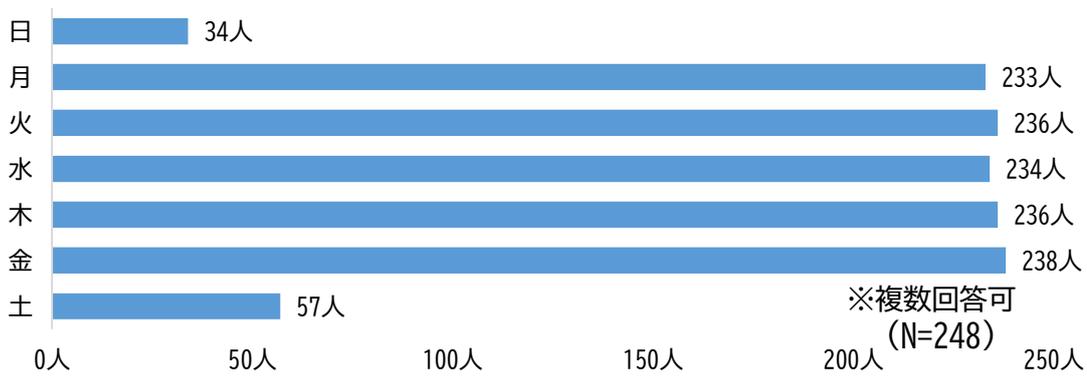


図 6-43 通勤する曜日

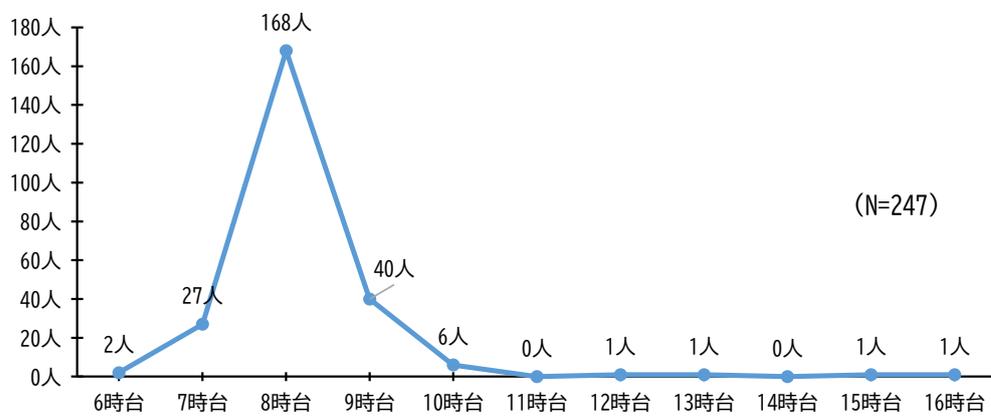


図 6-44 出勤時間

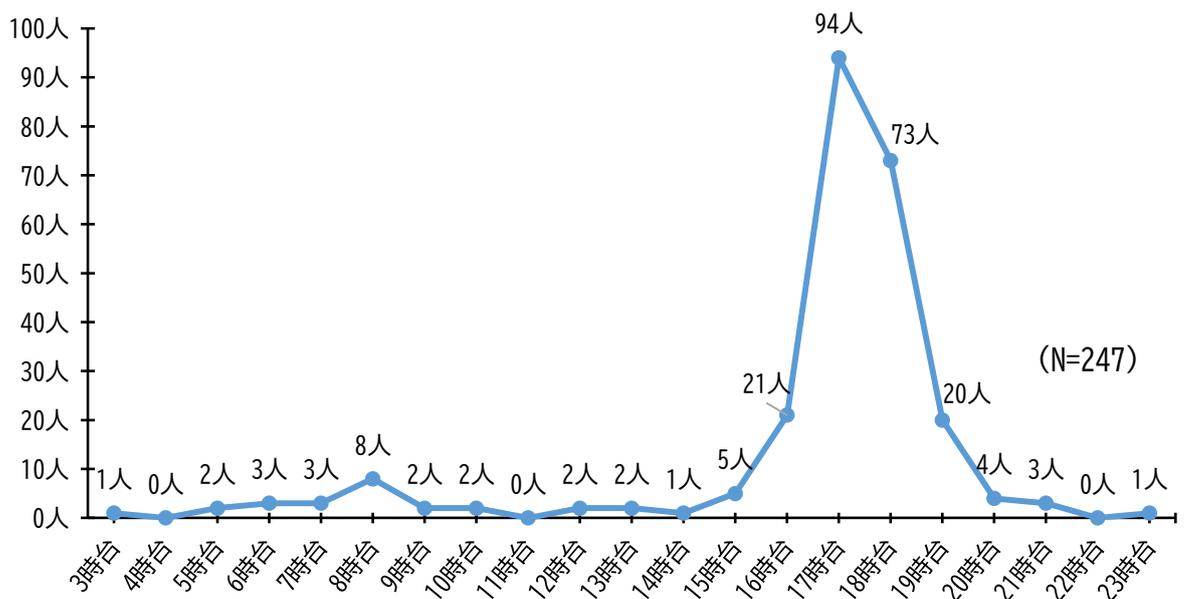


図 6-45 通勤時間

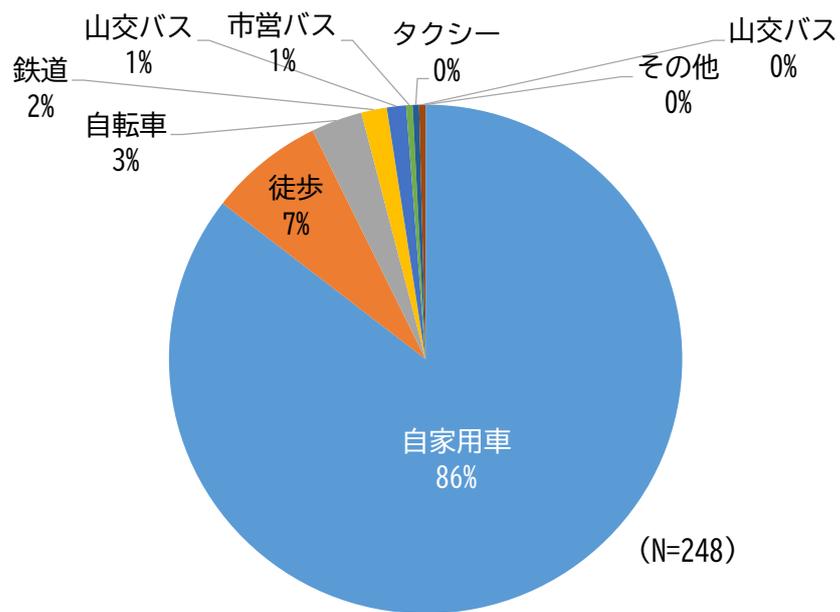


図 6-46 代表交通手段 (通勤)



5) 公共交通に対するニーズ

- ・ 免許返納時に市営バスを今よりも多く利用するようになると思うかは、「とてもそう思う」、「思う」の合計が「思わない」、「全く思わない」の合計よりも大きく上回った。
- ・ 市営バスの運行を見直したとき、現在よりも市営バスを利用すると思うかに対しては、「利用すると思う」、「やや利用すると思う」の合計が約4割を占め、「あまり利用しないと思う」「全く利用しないと思う」の合計を上回った。
- ・ 市営バスを利用しても良いと思う金額は、100円が40%と最も多く、200円が30%と次いで多い。
- ・ 各公共交通の効果を理解した上での市営バスの利用についての設問では、利用者の健康維持、環境負荷軽減どちらも「利用すると思う」、「やや利用すると思う」が合計で4割程度となっている。

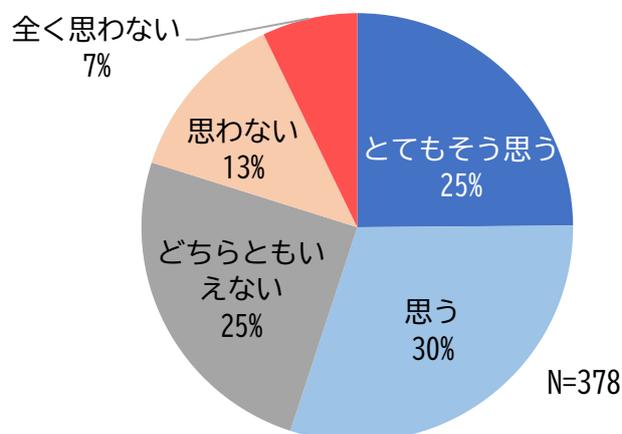


図 6-47 免許返納時に、市営バスを今よりも多く利用するようになると思うか

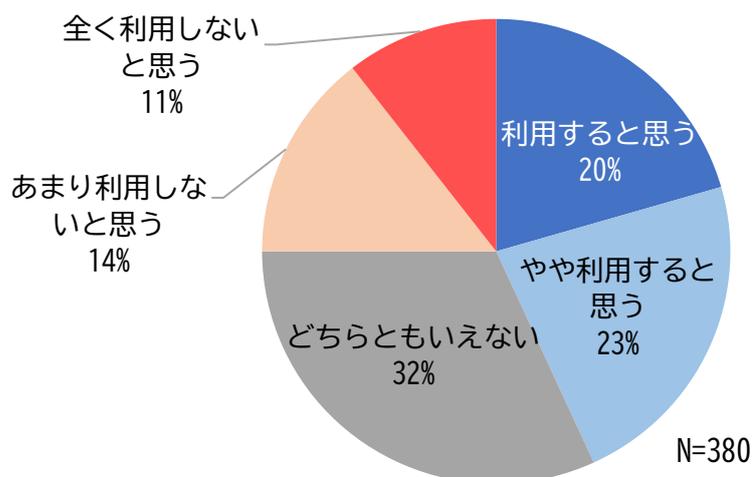


図 6-48 市営バスの運行を見直したとき、現在よりも市営バスを利用すると思うか

1
2
3
4
5

資

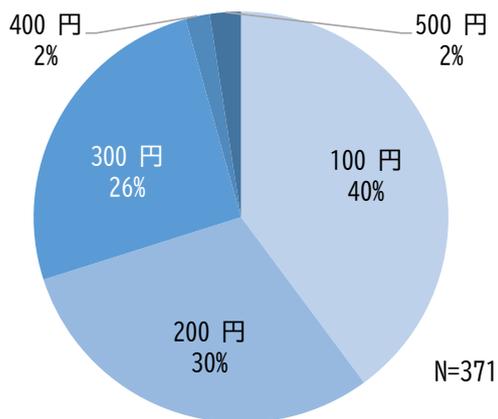


図 6-49 いくら金額であれば市営バスを利用しても良いと思うか

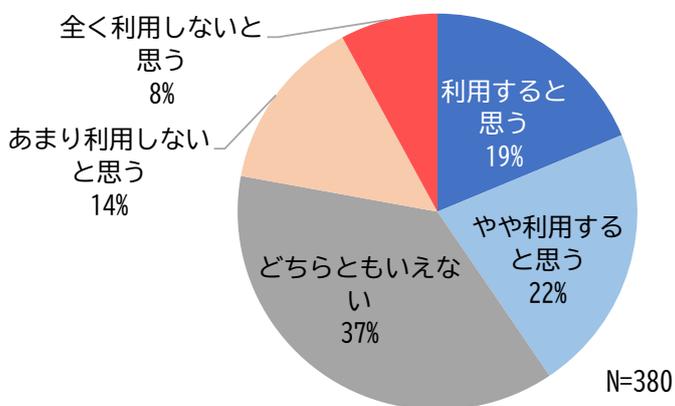


図 6-50 公共交通の効果を理解した上で、現在よりも市営バスを利用すると思うか
(効果：利用者の健康維持)

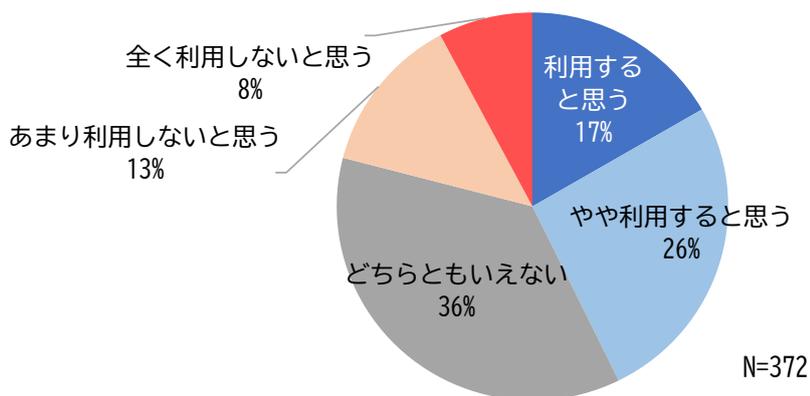


図 6-51 公共交通の効果を理解した上で、現在よりも市営バスを利用すると思うか
(効果：環境負荷の軽減)



資料4 用語集

あ

AI オンデマンド交通

AI を活用した効率的な配車により、利用者予約に対し、リアルタイムに最適配車を行うシステムのこと。

か

協議運賃制度

路線バス事業者は、運賃及び料金の上限を定めて、国土交通大臣の認可を受けなければならないが、運賃協議会等で協議が調ったときは、煩雑な上限運賃の認可を受けることなく、届出で足りるとする制度のこと。

交通 DX・GX

DX（デジタルトランスフォーメーション）・GX（グリーントランスフォーメーション）を交通の分野にも適用する取り組み。少子高齢化、運転手不足やデジタル技術による移動需要の代替など、利便性・持続可能性・生産性の向上により、経営効率化・経営力強化を図ること。

さ

GTFS-RT・動的なロケーション情報

インターネットでの経路検索に必要な時刻表や運行経路等の「静的情報」と異なり、遅延情報や位置情報など、リアルタイムで変動する「動的情報」を指す。

自家用有償旅客運送（79条）

バス、タクシー等が運行されていない地域や、過疎地域等において、住民の日常生活や観光客の移動手段を確保するため、国土交通大臣または地方公共団体の長の登録を受けた市町村、NPO等が自家用自動車を使用して有償で運送する仕組み。

時間的交通空白

「交通空白」はバスやタクシーなど公共交通機関による移動手段の確保が難しい地域を指し、「時間的交通空白」では、バス路線等の公共交通

が、時間帯によっては利用できず、移動できない地域を指す。

上下分離

列車の運行を担う主体と、鉄道インフラの維持管理を担う主体を別の者とする仕組みのこと。

な

2次交通

複数の交通機関等を使用する場合の、2種類目の交通機関のこと。

は

パークアンドライド

マイカーなどを最寄りの鉄道駅やバス停留所に設けられた駐車場に止め、公共交通機関に乗り換えて目的地に向かう方法。

ま

MaaS

複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービスであり、観光や医療等の目的地における交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にもつながる仕組み。

モビリティマネジメント

1人1人の移動が社会的にも個人的にも望ましい方向（過度な自動車利用から公共交通等を適切に利用する等）に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策。

ら

旅客自動車運送事業（4条・34条）

他人の需要に応じ、有償で、自動車を使用して旅客を運送する事業全体を指す。

1

2

3

4

5

資

