

新庄市

地域公共交通網形成計画

平成 30 年 3 月 新庄市

新庄市地域公共交通網形成計画

-目次-

第1章 計画の概要

- 1-1 計画の目的・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 3
- 1-2 計画の位置づけ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 4
- 1-3 計画の対象範囲・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 5
- 1-4 計画期間と区域・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 6

第2章 市内の公共交通を取り巻く課題

- 2-1 社会情勢の変化による課題・・・・・・・・・・・・・・・・ 8
- 2-2 既存の公共交通を取り巻く課題・・・・・・・・・・・・ 16
- 2-3 課題解決に向けた地域公共交通ネットワークの方向性・・・・ 19

第3章 計画の基本方針及び目標

- 3-1 計画の基本方針・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 22
- 3-2 評価指標の設定・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 23

第4章 目標を達成するための施策・事業

- 4-1 施策体系・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 32
- 4-2 公共交通ネットワークの将来イメージ・・・・・・・・ 34
- 4-3 目標達成のための施策・事業
 - ・基本目標①・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 36
 - ・基本目標②・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 45
 - ・基本目標③・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 52

第5章 計画の進め方

- 5-1 実施主体と役割分担・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 61
- 5-2 推進・管理体制・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 61
- 5-3 PDCAサイクルによる計画の推進・・・・・・・・・・・・ 62

第1章 計画の概要

1-1 計画の目的

新庄市では、今後10年以内に市民の3人に1人が65歳以上の高齢者となり、75歳以上の後期高齢者の数は平成47年まで増え続ける一方、19歳以下の若年者の数は、出生数の減少等により半減することが見込まれています。このような少子高齢化の状況は日本全国でみられ、健康寿命の延伸による高齢者の増加やライフスタイルの多様化など、様々な要因から生じています。

また、本市の大きな特性として、市内面積の8割が森林や農地であることに加え、年間の降雪日数が100日を越えることが挙げられますが、これまでも自然の豊かさや雪と共にある暮らしを味わい楽しむことができるまちづくりを進めてきたところです。

公共交通は、市民が生活するうえで重要な移動手段であり、生活に必要なサービスを受けるために公共交通網を形成し、維持していくことが重要です。また、交流拡大の視点から、本市を訪れる観光客にとっても利便性の高いものであることが必要となります。

市内の公共交通は、鉄道、路線バス、タクシー等が、通勤、通学、通院、買い物等の生活を支える移動手段として大きな役割を担っていますが、自家用車主体の生活スタイルの定着や人口減少等により公共交通の利用が年々減少し、更には交通事業者の収支悪化に伴う路線の廃止やドライバーの不足等により、公共交通を維持することが困難になってきています。

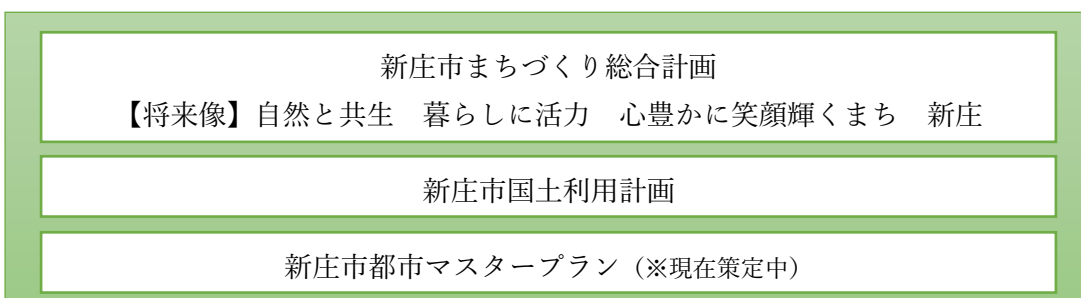
このような状況を踏まえたうえで、地域における持続可能で利便性の高い公共交通網の実現に向け、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成19年法律第59号)」及び「地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針」(平成26年度総務省告示・国土交通省告示第1号)に基づき、「新庄市地域公共交通網形成計画」を策定します。

1-2 計画の位置づけ

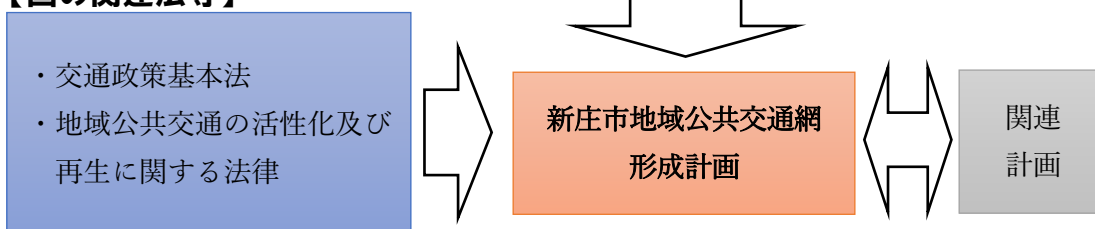
本計画は「新庄市まちづくり総合計画」（第4次新庄市振興計画）を基本とし、都市、福祉、教育、環境等の関連計画と整合性を図りながら、市の公共交通政策の方向性を示す、地域公共交通の根幹となる計画です。

上位計画及び関連計画において掲げられている公共交通に関する方針や施策、事業等を把握し、本計画に反映させていきます。なお、上位計画の内容と本計画の方向性にずれが生じた場合は、必要に応じて本計画の見直しを行っていきます。

【上位計画】



【国の関連法等】



1 上位計画

- ①新庄市まちづくり総合計画
- ②新庄市国土利用計画
- ③新庄市都市マスタープラン

計画期間

平成23年 4月～平成33年 3月
 平成23年 4月～平成33年 3月
 ※現在策定中

2 関連計画

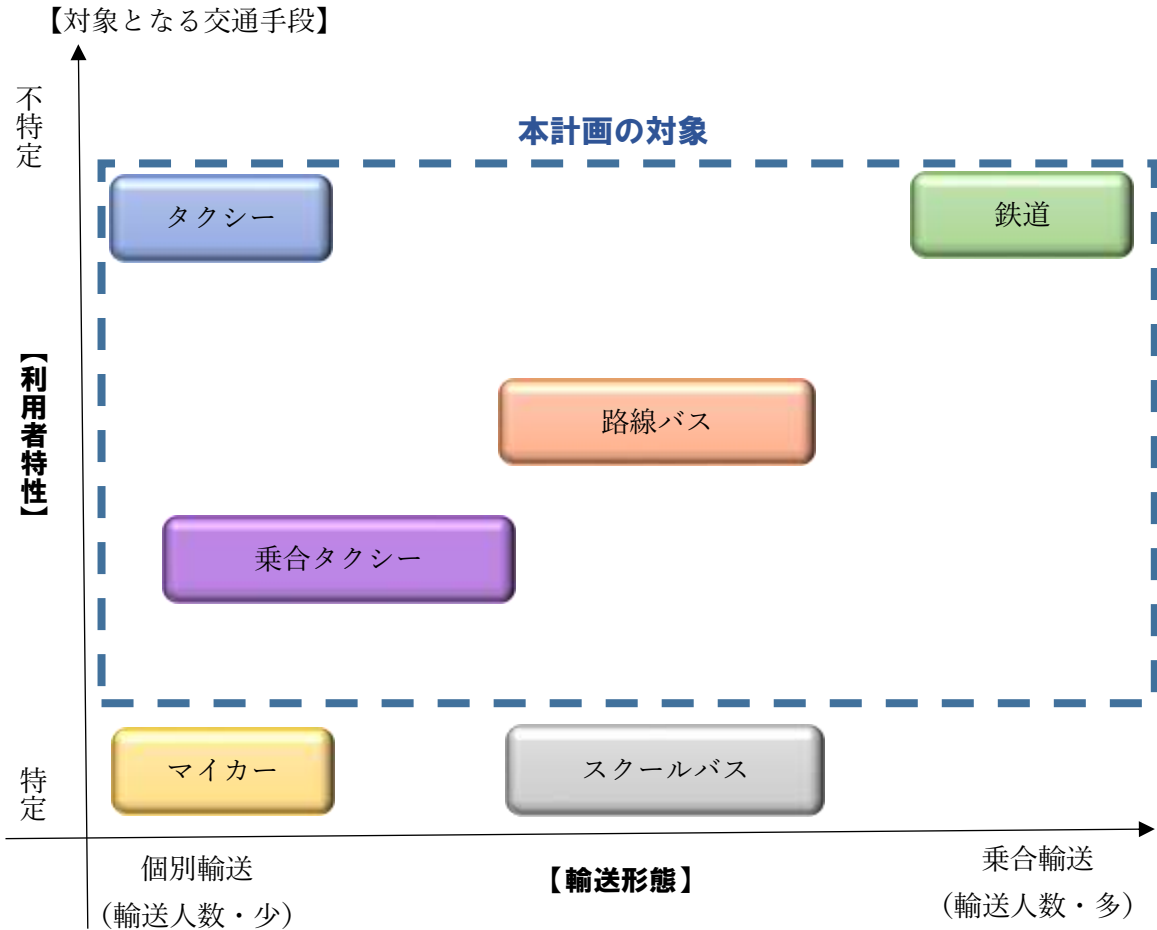
- ・新庄最上定住自立圏共生ビジョン
- ・新庄市高齢者健康福祉計画
- ・第4次新庄市障がい者計画
- ・いきいき健康づくり新庄21
- ・新庄市教育大綱
- ・第3次新庄市環境基本計画
- ・新庄市総合戦略
- ・新庄市協働推進計画

計画期間

平成28年 4月～平成33年 3月
 平成27年 4月～平成30年 3月
 平成28年 3月～平成33年 3月
 平成26年 4月～平成36年 3月
 平成28年 4月～平成33年 3月
 平成24年 3月～平成33年 3月
 平成27年10月～平成32年 3月
 平成27年 4月～平成32年 3月

1-3 計画の対象範囲

本計画は、地域公共交通の根幹となる計画として、鉄道、路線バス、タクシー等の多様な交通手段における市全体の方向性を示すものであり、特に市内のバス路線の再編と交通拠点の整備に重点を置きながら、利用促進策、環境整備等も含めた総合的な施策体系を定めるものです。



※乗合タクシーについては計画期間中に導入の可否を検討する。

1-4 計画期間と区域

計画期間 : 平成 30 年度～平成 34 年度

計画区域 : 新庄市全域

※ただし、市域を跨ぐ路線については、隣接する町村と連携し、調整を図りながら検討する。

本計画の期間は、平成 30 年度から平成 34 年度までの 5 カ年とします。

上位計画である「新庄市まちづくり総合計画」の計画期間が平成 32 年度までとされていることから、次期総合計画策定の段階で本計画の見直しや事業の効果検証を行います。

年度 (平成)	29 年度	30 年度	31 年度	32 年度	33 年度	34 年度	35 年度	36 年度
上位計画	まちづくり総合計画 (平成 23 年度～平成 32 年度)				次期まちづくり総合計画 (平成 33 年度～)			
	第 4 次国土利用計画 (平成 23 年度～平成 32 年度)				次期国土利用計画 (平成 33 年度～)			
	都市マス ※策定	都市マスタープラン (平成 31 年度～)						
地域公共 交通網 形成計画	地域公共交通網形成計画					次期計画		
				中間評価		最終評価		

第2章 市内の公共交通を取り巻く課題

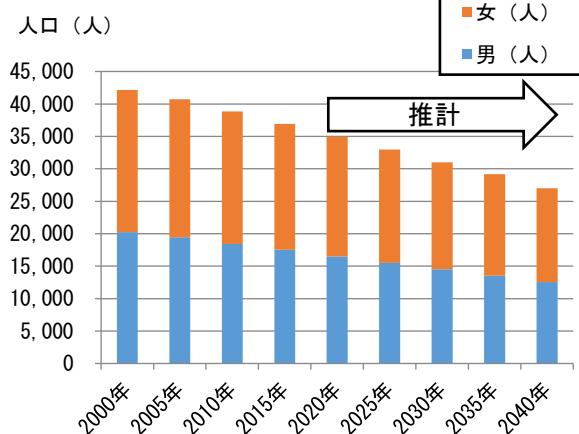
2-1 社会情勢の変化による課題

(1) 人口動態からの視点

◆人口減少社会への対応

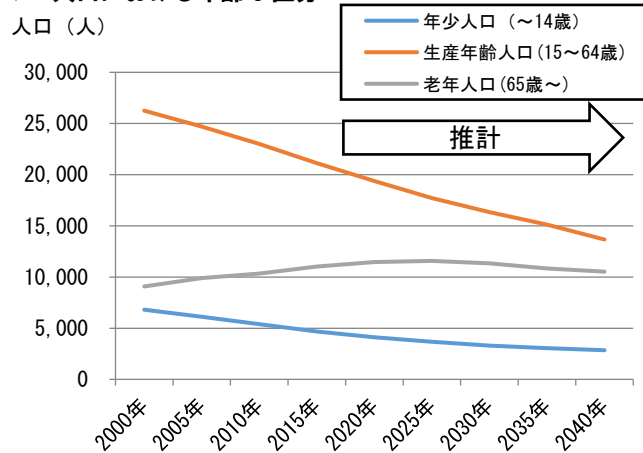
- ・少子化の進行に伴って、通学において公共交通を利用する生徒数が減少し、運賃収入が減少していくことが予想されます。
- ・15歳から64歳までの生産年齢人口の減少に伴い、市の歳入についても減少が見込まれます。一方、高齢化による住民福祉を支える扶助費の増加、道路・既存公共施設の修繕費の増大、学校建設等の施設整備により、財政状況の悪化や硬直化が懸念されます。
- ・限りある資源で持続可能な公共交通体系を構築していく必要があります。

▼ 総人口の推移



※国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口」
総務省統計局「国勢調査」

▼ 人口における年齢3区分

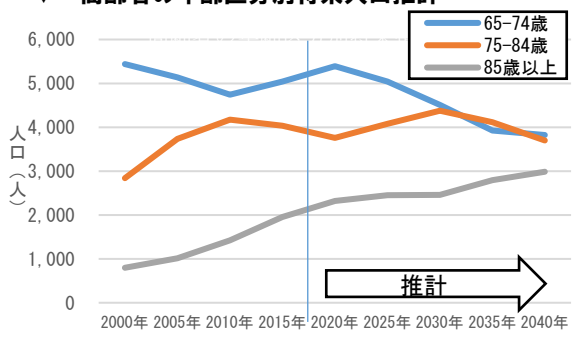


※国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口」
総務省統計局「国勢調査」

◆超高齢社会への対応

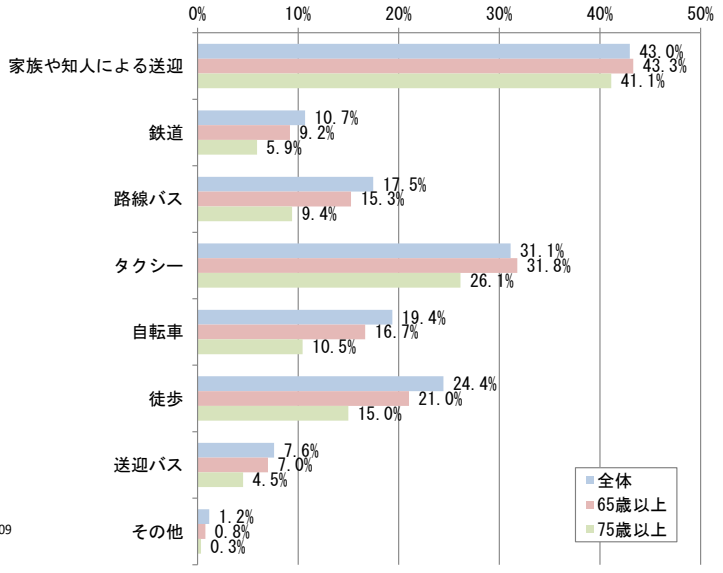
- ・75歳以上の後期高齢者の数は平成47年まで増え続ける見込みです。
- ・運転免許証の保有率は加齢とともに下がり、平成29年1月現在、75歳以上では3,955人（75歳以上人口の約68.1%）が未保有者です。
- ・市民へのアンケート調査では、運転免許証を返納する意向があるという回答は加齢とともに上がり、75歳以上では27.8%が返納予定との回答です。
- ・返納後に想定している交通手段は、「家族や知人による送迎」が最も多い状況です。
- ・将来、自ら運転できない又は運転をしなくなる高齢者が増える見込みの中、生産年齢人口の減少に伴い、家族や知人の支えが縮小することが想定され、公共交通の需要は高まるものと考えられます。そうした高齢者への対応を図る必要があります。

▼ 高齢者の年齢区分別将来人口推計



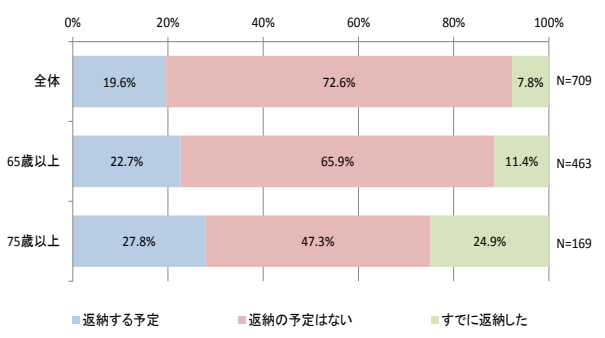
※国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口」

▼ 運転免許返納後に想定している交通手段



※平成29年度新庄市地域公共交通網形成計画基礎調査

▼ 運転免許の返納意向



※平成29年度新庄市地域公共交通網形成計画基礎調査

▼ 年齢別免許保有状況（平成29年1月1日現在）

	合計	16-24歳	25-64歳	65-69歳	70-74歳	75-79歳	80-84歳	85歳以上
人口(16歳以上)	31,844	3,070	17,781	3,065	2,122	2,035	1,804	1,967
免許保有者数	24,666	1,781	16,965	2,600	1,469	1,035	579	237
未保有者数	7,178	1,289	816	465	653	1,000	1,225	1,730
保有率	77.5%	58.0%	95.4%	84.8%	69.2%	50.9%	32.1%	12.0%

※山形県警察本部「山形県の運転免許保有状況」、新庄市「住民基本台帳」

(2) まちづくりの視点

◆拠点となる施設を繋ぐ公共交通の確保

- ・本市のまちづくりとして、中心市街地に公共施設、商業施設、医療機関等の拠点となる施設が集約され、市の郊外や周辺町村から中心市街地に向かって路線が形成されたコンパクトな街を目指しています。
- ・平成26年の都市再生特別措置法の一部改正に伴い、国において「コンパクト・プラス・ネットワーク」の考えに基づくまちづくりが推奨され、本市においても居住地や各種施設の適正な立地が検討されることが想定されます。
- ・今後は街の特性を生かし、特に**生活の拠点を効果的に繋いでいくような公共交通網の見直しが必要となります。**

※コンパクト・プラス・ネットワーク：生活サービス機能と居住を集約・誘導することと併せ、まちづくりと連携した公共交通ネットワークの再構築を行うこと

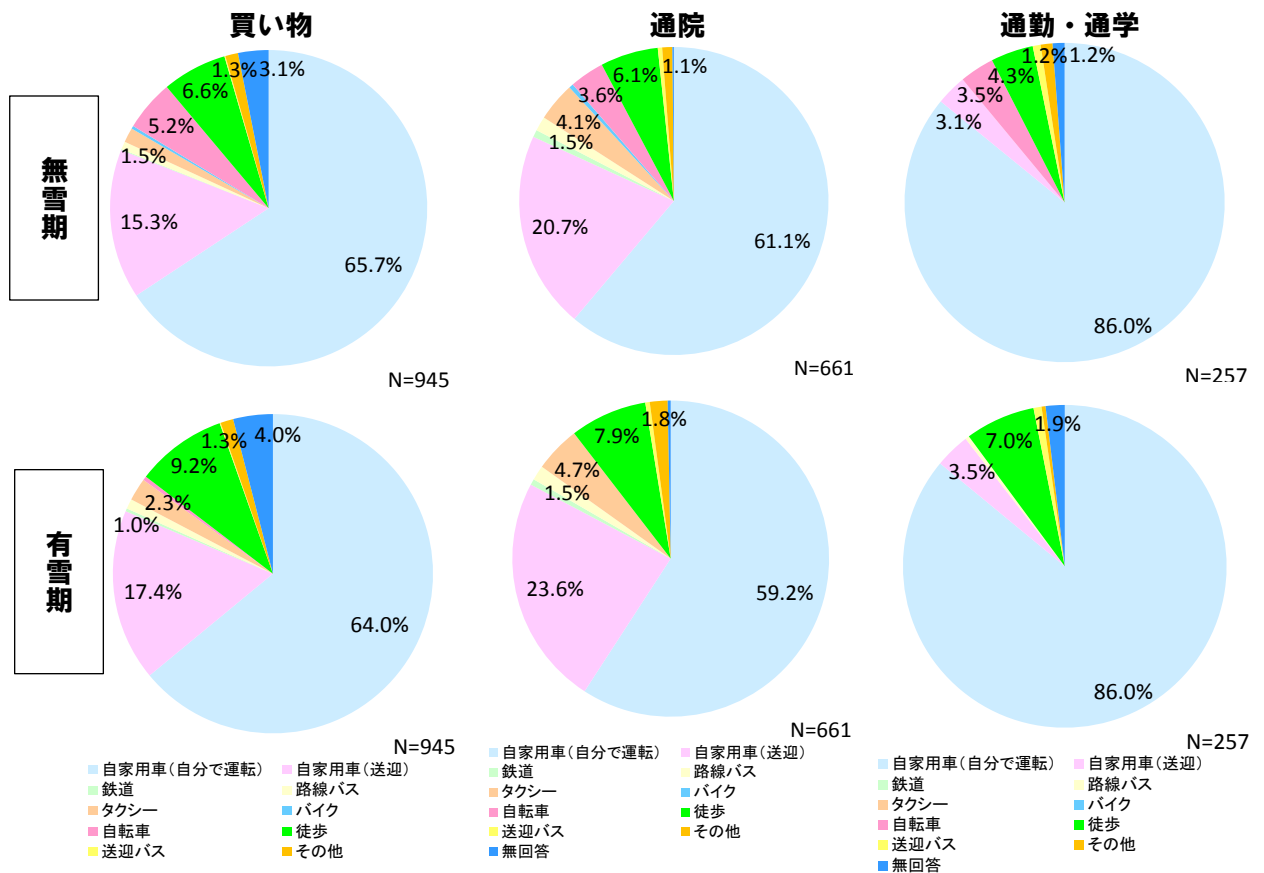
◆協働のまちづくりを支える公共交通体制

- ・本市では、市民と行政による協働のまちづくりを推進するため、「新庄市協働推進計画」を策定しています。地域、団体や事業者が活動しやすい環境の整備を行い、地域の自治活動を支援することで、地域コミュニティの活性化を図り、市民が安心して暮らせるまちづくりを推進しています。
- ・高齢化する地域の中でも、老人クラブやサロンなど複数の住民が集まる機会があります。聞き取り調査の結果、公共交通を利用した外出により、地域住民同士のつながりを深めたいという声も聞かれました。
- ・公共交通においても、**市民の主体的な地域活動を支え、さらなる地域の活性化の一助となるような体制をつくる必要があります。**

◆冬期間の移動手段の確保

- ・本市の全域が特別豪雪地帯に指定されており（国土交通省「豪雪地帯・特別豪雪地帯の指定」）、降雪の多い地域です。
- ・冬期間における買い物や通院、通学の状況は、雪がない時期に比べ、家族等の送迎、タクシーや徒歩で移動する方が増える傾向にあります。
- ・冬期間でも安心して移動できる移動手段の確保が求められます。

▼通院における、無雪期・有雪期の移動手段について



※平成 29 年度新庄市地域公共交通網形成計画基礎調査

(3) 観光の視点

◆初めて訪れた方にも分かりやすい公共交通

- ・本市には、年間約 804.5 千人の観光客が訪れています。
- ・一年で最も来客数が多い催しは、8 月 24 日から 26 日にかけて行われる「新庄まつり」であり、また、例年 5 月から 11 月の第 3 日曜日に開催される「キトキトマルシェ」をはじめ、定期的に行われる催しにも県内外から観光客が訪れています。
- ・本市観光の入り口となる J R 新庄駅の西口ロータリーでは、市内タクシー会社が運行する「貸切観光タクシー」のサービスが展開されており、市内や周辺町村の観光スポットを周遊することができます。
- ・現在、観光地を巡るための交通手段となるバス路線がなく徒歩圏外の観光地への移動が制限されています。
- ・観光客等の移動手段として公共交通の利用を促進するためにも、初めて訪れた方にも分かりやすい案内や公共交通網の整備が必要になります。

▼最上地域への観光客入込数

(単位：千人)

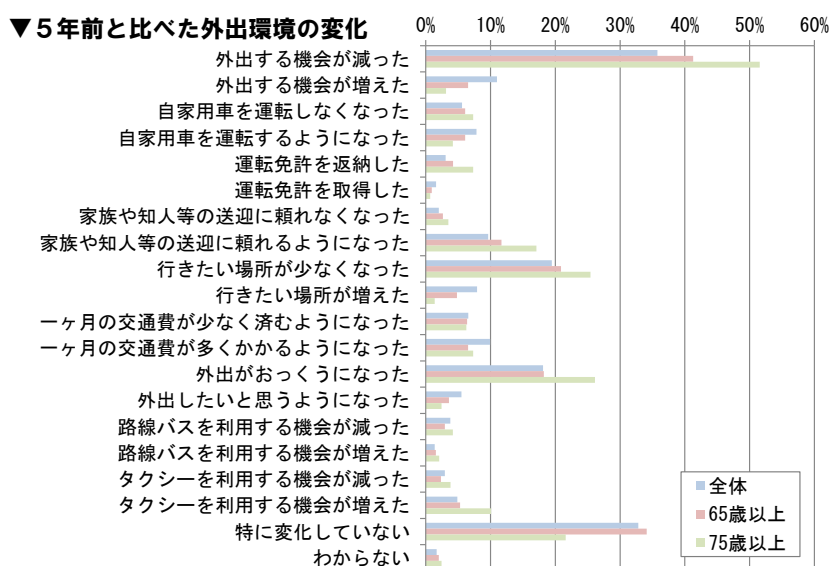
市町村名	2016 年度	2015 年度	2014 年度
新庄市	804.5	741.5	800.5
金山町	166.1	166.8	166.7
最上町	708.8	728.2	751.8
舟形町	251.5	267.1	231.2
真室川町	88.7	98.6	93.0
大蔵村	90.0	95.1	97.6
鮭川村	72.3	73.1	75.7
戸沢村	594.7	523.5	542.7

※平成 28 年度山形県観光者数調査

(4) 健康・福祉の視点

◆外出機会を創出する公共交通

- ・「新庄市高齢者健康福祉計画」では、基本理念に『高齢者が健康で生きがいを持ち、安心して暮らし続けられる「健康・福祉都市 新庄」の創造』を掲げ、施策展開のひとつとして「健康づくり・介護予防・社会参加の推進」を掲げています。
- ・高齢者における外出環境の変化として、加齢とともに外出機会の減少や外出意欲の減退などの傾向がみられます。
- ・高齢者の外出機会を創出し、健康で生きがいを持った暮らしに寄与する公共交通を構築する必要があります。



※平成 29 年度新庄市地域公共交通網形成計画基礎調査

◆誰でも利用しやすい公共交通環境の整備

- ・「第4次新庄市障がい者計画」では、障がい者の自立に向けた支援サービスの充実と環境の整備の施策を掲げ、バリアフリーの推進等の事業を推進しています。また、社会参加の推進を施策として、社会参加のための手段の確保に取り組んでいます。
- ・ユニバーサルデザインのバスやタクシーの導入、バス停等の利用環境の整備等を通じて、誰でも利用しやすい公共交通を目指す必要があります。

●障がい者の移動支援

- ・福祉タクシー利用券（障がいの程度に応じ、620円の助成券を12～15枚交付）
- ・重度身体障害者移送サービス（介護に配慮した自家用車の改造や購入費用の一部を補助）

●身体障がい者等の優遇制度

- ・鉄道運賃の割引（JR：5割引）
- ・バス運賃の割引（山交バス：5割引）
- ・タクシー料金の割引（1割引）
- ・市営バス（運賃100円）

(5) 教育の視点

◆通学に利用できる安心安全な公共交通体制

- ・現在、小中学生の通学手段確保対策として、スクールバス・通学バスを運行しています。平成28年度は378名の利用がありました。
- ・市内に立地する高校からは、「新庄駅までは電車、駅からは徒歩や自転車で通学する学生が、登下校で利用できる交通手段を確保してほしい」という声も聞かれます。
- ・一方、平成16年から平成21年までは、タクシー事業者が通学バスを運行していましたが、利用者の減少に伴い廃止された経過があります。
- ・今後は学生や保護者のニーズを踏まえ、**安心安全な通学手段の体制を確保・検討していくことが必要**です。

▼ スクールバス等の運行経路一覧



運行概要

【スクールバスについて】

- ・対象者：小学生
- ・運行期間：通年

【通学バスについて】

- ・対象者：冬期間の小学生、中学生、
通年で利用する中学生
- ・運行期間：11月下旬～4月中旬

※スクールバスと通学バスの違いは、運行期間が通年か冬期間のみかで区分されます。

《運賃助成について》

本市では平成27年度より、冬期間に通学バスや路線バスを利用する児童・生徒の保護者の負担軽減を図るため、一人につき月額1,000円の負担を超える金額を補助しています。通学費補助の対象は、冬期間のみバスを利用する小中学生及び通年でバスを利用する中学生です。

(6) 環境の視点

◆公共交通を「賢く」使う意識の醸成

- ・「第3次新庄市環境基本計画」では、基本目標に「地球温暖化の防止に向けた低炭素社会の構築」を掲げ、二酸化炭素発生を抑制するための省エネルギー対策の取組と地球温暖化の防止に努めることが示されています。
- ・環境基本計画を上位計画とする「第2次新庄市地球温暖化対策実行計画」では、電気、燃料、水道使用量の削減や廃棄物排出量の削減、資源物回収量の増加と併せて、自動車を利用する際のエコドライブや通勤時の環境配慮（ノーマイカーデー）の実施について推進しています。
- ・省エネルギーや地球温暖化防止の観点から、**環境に配慮して公共交通を利用する意識を醸成していくことが必要です。**

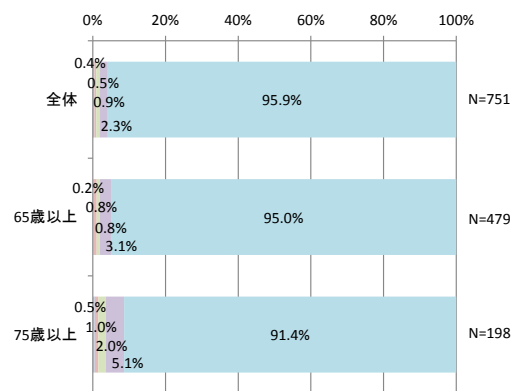
2-2 既存の公共交通を取り巻く課題

(1) 路線バス

◆利用実態・ニーズに応じた運行体系の見直し

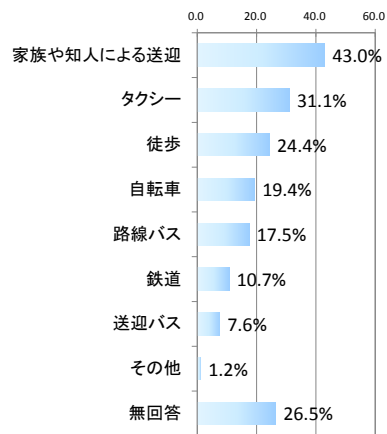
- ・市内のバス路線は、新庄駅や県立新庄病院を中心に放射状に運行しています。
- ・住民アンケート結果によると、路線バスはほとんど利用しない方が大半であり、また、免許返納後の交通手段について「路線バス」と回答された方は少ない状況です。
- ・市民への聞き取り調査では、バスを利用しない主な理由として、「目的地に行けない」「便数が少ない」「運行時刻が合わない」といった声が多くありました。
- ・現在利用されている方はより利用しやすく、利用されていない方は利便性を感じられるように、ニーズに応じた路線やダイヤの改編を行う必要があります。

▼路線バスの利用頻度



■ 週5日以上 ■ 週3~4日 ■ 週1~2日 ■ 月1~2日 ■ ほとんど利用しない
※平成29年度新庄市地域公共交通網形成計画基礎調査

▼運転免許返納後の交通手段



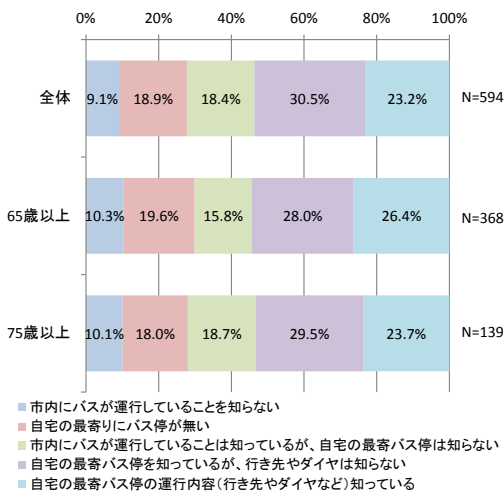
N=945 MA=1,713

※平成29年度新庄市地域公共交通網形成計画基礎調査

◆情報発信の強化

- ・現在のバス路線についての市民の認知度は低く、住民アンケートでは、バス停の位置やダイヤ等の運行内容を把握している方は2割程度です。
- ・他自治体が運行するバスについても、市民も利用できることが認知されていないなど、公共交通機関の利用に必要な情報の提供が不十分です。
- ・市内を運行する公共交通の包括的な情報を発信するとともに、運行内容やバスの乗り方などを分かりやすく案内する必要があります。

▼路線バスの認知度



※平成29年度新庄市地域公共交通網形成計画基礎調査

(2) 鉄道

◆他の公共交通手段との接続性の向上

- ・現在、新庄駅には、奥羽本線、陸羽東線、陸羽西線の3路線が発着しており、平成28年度における新庄駅の利用者数は、約1,077千人（推計）です。
- ・新庄駅には駅前のロータリーにタクシー乗り場やバス停留所があり、乗り継ぎしやすい環境が整っています。
- ・市内にある4つの高等学校に通う学生のうち、鉄道での通学者は400名程度いる一方、駅と学校を繋ぐ公共交通がなく、不便な状況です。
- ・観光客が新庄駅に到着した際に利用できる公共交通機関が脆弱であり、二次交通の確保が課題となっています。
- ・鉄道利用者の目的に応じて、他の公共交通機関との接続性を向上させる必要があります。

▼ 新庄駅における乗車人員（単位：人）

年度	一日平均の乗車人員			【推計】
	定期外	定期	合計	年間利用者数
2016	720	755	1,476	1,077,480
2015	712	769	1,481	1,081,130
2014	720	792	1,513	1,104,490
2013	712	892	1,605	1,171,650
2012	705	876	1,582	1,154,860

※ J R 東日本 HP 『各駅の乗車人員』より抜粋

▼ 高等学校別学生の通学手段について（単位：人）

高校名	徒歩	自転車	自家用車	バス	列車	スクールバス	計
新庄北高校	18	213	127	6	150	0	514
新庄南高校	72	124	124	11	138	0	469
神室産業高校	28	147	100	2	90	0	367
新庄東高校	14	101	55	0	8	181	359
小計	132	585	406	19	386	181	1,709
割合（％）	7.72%	34.23%	23.76%	1.11%	22.59%	10.59%	100.00%

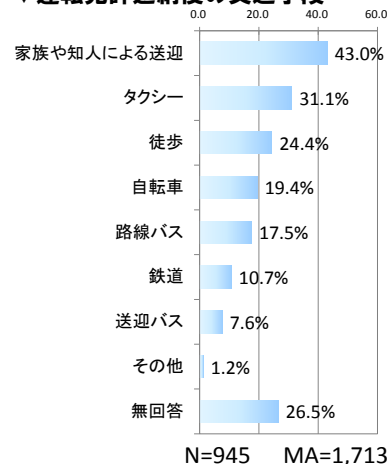
※各高等学校の平成28年度学校要覧より抜粋

(3) タクシー

◆タクシーを活用した交通サービスの検討

- ・タクシーは、鉄道、バス等の他の公共交通機関と比較すると料金は割高になりますが、ニーズに合わせた個別輸送であることや目的地への直接運行等のサービス提供に魅力があります。
- ・住民アンケートでは、免許返納後の交通手段についてタクシーを想定している方が多い状況にあります。
- ・これまでも子育て世代に向けた「子育てタクシー」や観光向けのサービス等が提供されてきましたが、今後も利用者の目的に応じて、タクシーの強みが活かせる交通サービスの検討が必要です。

▼運転免許返納後の交通手段



※平成29年度新庄市地域公共交通網形成計画基礎調査

(4) 公共交通全般について

◆公共交通空白地域への対応

- ・市内にはバスや鉄道やバス等の公共交通網が整備されている一方で、市の郊外部を中心に、公共交通が存在しないエリア（公共交通空白地域）が点在しています。
- ・公共交通空白地域においても、高齢化、また高齢者単身世帯の増加が見込まれることから、自ら運転できないことにより**移動が制限される市民の移動手段の確保**について、公共交通体制の整備や対応の検討が必要です。

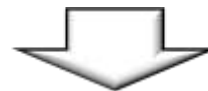
◆公共交通の利用促進と新規利用者の開拓

- ・近年は自家用車による移動が多く、公共交通を利用する習慣がない市民も多いことから、将来的に公共交通網の改善が図られても、すぐには利用者の増加に繋がらないことが考えられます。
- ・移動するための手段がなく外出範囲が制限されてしまう市民のために、継続的に公共交通を維持する必要があります。持続的な公共交通網であるために、公共交通網の再編と併せて、利用者が「利用してみたい」と思える**利用促進策**を新たに導入する必要があります。

◆次世代の担い手の確保

- ・公共交通網を構築するうえで欠かせない視点として、運行事業者の人材確保があります。近年、ドライバー不足が問題になっており、将来的に運行体制に影響が出ることが懸念されます。
- ・旅客運送のための運転には第二種運転免許が必要であることも、人材確保のハードルになっています。
- ・安定的な公共交通体制を構築していくために、次世代の**公共交通を担う人材確保**が必要です。

上位計画にみる交通とまちづくりの方向性	本計画の方向性とまちづくり関連の動向	法制度と上位計画見直し予定
<p>■将来像</p> <p>自然と共生 暮らしに活力 心豊かに笑顔輝くまち 新庄</p> <p>■土地利用に関する方針</p> <p>社会基盤が整い、安全で快適なまち</p> <p>■地域公共交通に関する事項</p> <p>鉄道の高速度化・接続改善の要望、バス路線の維持、市営バス運行、デマンド交通システムの導入など</p>	<p>地域公共交通の活性化及び再生に関する基本方針</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域特性に応じた多様な交通サービスの組合せ ・地域社会全体で支え合う公共交通 ・広域都市圏を見据えた公共交通ネットワークの形成 ・まちづくり、観光振興等と連動した情報発信・外出機会の創出 <p>人の流れに大きく影響する都市構造の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・目的施設が年々市街地の外縁部を中心に増加 ・市街地の外縁部に県立新庄病院が移転予定 ・看護専門学校の新設や道の駅の整備を検討 	<p>【国の法制度等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通政策基本法（平成25年施行） ・地域公共交通活性化再生法の改正（平成26年改正） <p>【上位計画見直し・改善（予定）】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新庄市まちづくり総合計画（平成23年度～平成32年度） ・新庄市国土利用計画（平成23年度～平成32年度） ・新庄市都市マスタープラン（現在策定中）



社会情勢の変化による課題

- 人口動態**
 - ・人口減少社会への対応
 - ・超高齢社会への対応
- まちづくり**
 - ・拠点となる施設を繋ぐ公共交通の確保
 - ・協働のまちづくりを支える公共交通体制
 - ・冬期間の移動手段の確保
- 観光**
 - ・初めて訪れた方にも分かりやすい公共交通
- 健康・福祉**
 - ・外出機会を創出する公共交通
 - ・誰でも利用しやすい公共交通環境の整備
- 教育**
 - ・通学に利用できる安心安全な公共交通体制
- 環境**
 - ・公共交通を「賢く」使う意識の醸成

既存の公共交通を取り巻く課題

- 路線バス**
 - ・利用実態・ニーズに応じた運行体系の見直し
 - ・情報発信の強化
- 鉄道**
 - ・他の公共交通手段との接続性の向上
- タクシー**
 - ・タクシーを活用した交通サービスの検討
- 公共交通全般**
 - ・公共交通空白地域への対応
 - ・公共交通の利用促進と新規利用者の開拓
 - ・次世代の担い手の確保

課題解決の方向性

- 方向性①:【広域的な視点からのネットワークの形成】**
市の郊外部や周辺町村からの広域的な移動に対応した公共交通ネットワークの再構築
- 方向性②:【まちなかの利便性の向上】**
買い物・通院・観光など利用目的に合わせたまちなかの路線構築
- 方向性③:【使いやすい環境の整備】**
誰でも分かりやすく利用しやすい環境づくり
- 方向性④:【公共交通空白地域の解消】**
公共交通空白地域における自ら運転できない方の移動手段の確保
- 方向性⑤:【非効率な運行の改善】**
様々な交通資源を有効活用した利用者のニーズに合わせた運行
- 方向性⑥:【地域協働の推進】**
住民同士のコミュニケーションツールとして地域協働で支える仕組みづくり

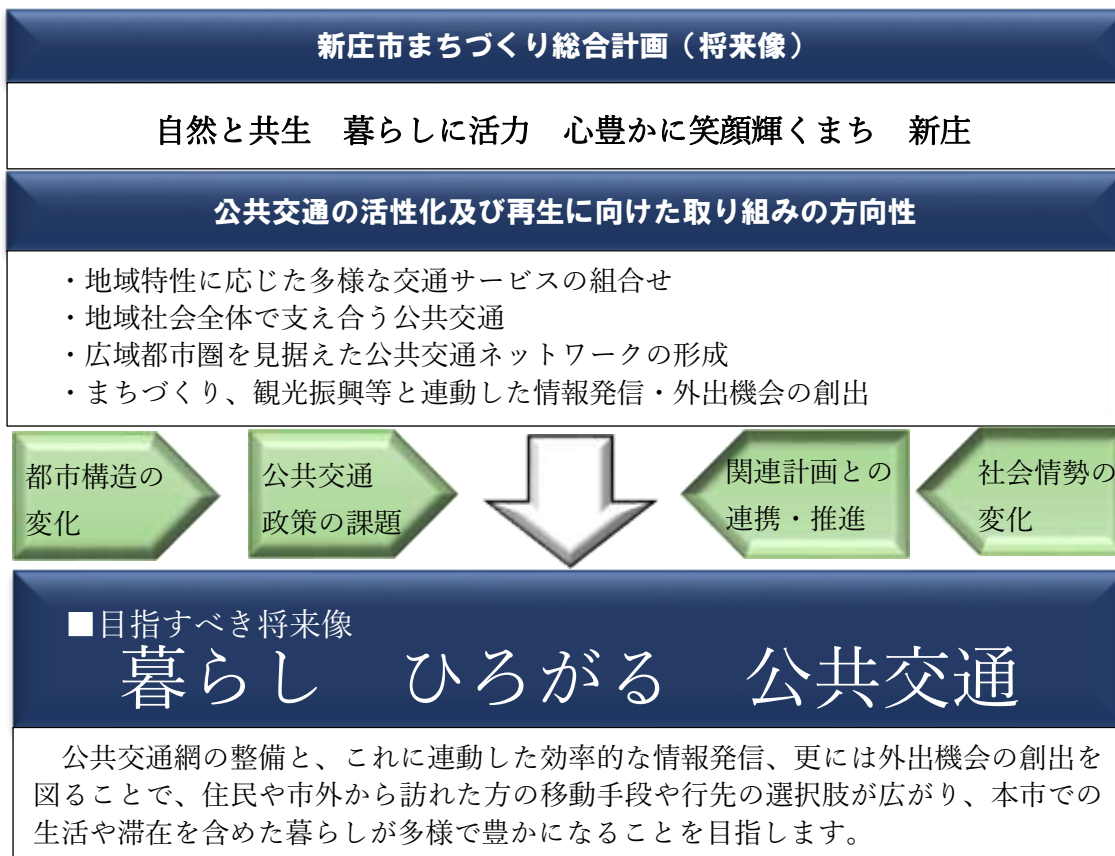
基本方針・目標設定をするうえでの視点

- 視点①:【利便性の向上】**
 - ・市街地と郊外や周辺町村を結ぶ有機的なつながり
 - ・まちなかの周遊性を高める有機的なつながり
 - ・分かりやすく快適な利用環境の整備
- 視点②:【誘引性の創出】**
 - ・年齢や目的地など利用者の場面に応じた動機づけ
 - ・「利用したい」と思われるサービスの提供
 - ・行政や事業者等が一体となった新たな利用者を取り込むサービスの展開
- 視点③:【持続性の確保】**
 - ・サービスの利用者と提供者がともに考え、育て上げる公共交通ネットワーク
 - ・地域に根差した公共交通になるための仕組みづくり
 - ・採算性の向上

第3章 計画の基本方針及び目標

3-1 計画の基本方針

本市における公共交通を取り巻く課題やこれから公共交通政策として取り組むべき方向性を踏まえ、まちづくり総合計画に掲げる本市の将来像の実現を公共交通の面から支えるために、以下に示す基本方針に基づき計画を推進します。



基本目標① 住民ニーズにあった公共交通体系の構築

…『利便性向上』の視点

◆利用者目線での「利用しやすい公共交通体系」の整備を行います。

- 施策①：利用しやすい公共交通ネットワークの構築
- ②：快適に利用できる環境づくり

基本目標② 外出機会を創出する付加価値の提供及び公共交通を利用する意識醸成

…『誘引性創出』の視点

◆利用者目線で「公共交通を利用してみたいくなる」仕組みを構築します。

- 施策①：情報が手元に届く機会の充実
- ②：乗りたくなる仕組みづくり

基本目標③ 将来にわたり運行できる公共交通体系の基盤づくり

…『持続性確保』の視点

◆地域とともに「公共交通網を維持していく」ための仕組みを構築します。

- 施策①：住民と共に築く公共交通
- ②：公共交通網を維持するための仕組みづくり

3-2 評価指標の設定

計画の進捗を管理し、事業とその効果が適切に結び付いているかを把握するための指標を設定します。指標の推移や関係する情報を把握し検証することで、事業の客観的な目標達成の状況を分析するとともに、より効果の高い事業展開を企画、立案します。

指標の目標値は、計画期間の最終年度である平成34年度における達成状況を確認することとなりますが、計画の中間年度である平成32年度において、実績等を確認できるものについては中間モニタリングを実施し、進捗状況を確認します。達成状況の評価については、新庄市地域公共交通活性化協議会（以下「協議会」という）において実施します。

■ 指標の設定及び基本目標との関係性

<div style="background-color: #003366; color: white; padding: 10px; text-align: center;"> 指標の設定及び 基本目標との関係性 </div>		<div style="border: 1px solid black; border-radius: 10px; padding: 5px; text-align: center;"> 目標達成の指標の考え方 </div>		
		<div style="border: 1px solid black; border-radius: 10px; padding: 5px; text-align: center;"> 基本目標① </div>	<div style="border: 1px solid black; border-radius: 10px; padding: 5px; text-align: center;"> 基本目標② </div>	<div style="border: 1px solid black; border-radius: 10px; padding: 5px; text-align: center;"> 基本目標③ </div>
NO.	指標	住民ニーズにあった公共交通体系の構築	外出機会を創出する付加価値の提供及び公共交通を利用する意識醸成	将来にわたり運行できる公共交通体系の基盤づくり
1	公共交通の利便性について「便利である」と回答した者の割合	レ	レ	
2	市内を運行するバス路線の年間利用者数（のべ人数）	レ	レ	
3	公共交通を利用する機会が増えた者の割合	レ	レ	
4	路線バスの認知度		レ	
5	住民からの改善案について実現できた件数	レ	レ	レ
6	バス利用者1人当たりの事業者実負担額			レ


※各指標が関連する基本目標にレ点を記しています。

指標1：公共交通の利便性について「便利である」と回答した者の割合

…基本目標①、②に該当

▼指標の設定に関する基本的な考え方

- ・商業施設が市街地の外縁部に増加しているなど市民の移動における需要が大きく変わっていることから、需要に対応した移動手段の確保が必要になるとともに、地域の活性化や観光交流の取り組みも見据えた**運行体系の構築**が求められています。
- ・公共交通に対する**認知や興味関心を高めるための利用促進策が必要**です。
- ・公共交通をより多くの方に利用してもらうとともに、継続的に利用していただくには、「公共交通は便利だからまた利用したい」と思われるサービスを展開する必要があります。



- ∴公共交通の利便性について「便利である」と回答する方の割合を増やすことで**より利用される公共交通を構築していくための客観的指標となる**とともに、当該指標を向上させるための施策を検討、実施することで、基本目標①及び②を推進します。
- ・利用しやすい公共交通ネットワークの構築及び利用促進策に取り組んだ結果、計画最終年度における目標値は、現状の1.5倍を目標とします。

■指標・目標値

指標	現状値 (平成 29 年)	中間モニタリング (平成 32 年)	目標値 (平成 34 年)
公共交通の利便性について「便利である」と回答した者の割合	12.6%	16%	19%

➤ 指標の数値取得方法

平成 29 年度に実施した、市民を対象としたアンケート調査（定量調査）の結果を基に現状を算出しました。目標値も同様の調査項目を設定し、効果状況を把握します。

■指標の検討方法に関して

- ・アンケート調査を実施する際に、上記指標のほか「便利だと感じる点」、「不便だと感じる点」、「改善を希望する点」などの、指標に関する具体的な情報も併せて把握することで、協議会等において改善や対応を検討します。

指標 2 : 市内を運行するバス路線の年間利用者数

…基本目標①、②に該当

▼ 指標の設定に関する基本的な考え方

- ・本市の公共交通は高齢者や障がい者が日常生活で利用される機会が多いため、日々の生活に負担が少なく利用できる環境の整備が求められます。
- ・高齢者や学生、観光客などそれぞれの移動ニーズが高い施設を繋ぐ移動手段の整備や公共交通空白地帯の解消などを複合的に検討することにより、有機的なネットワークの形成を行う必要があります。
- ・さらに、利用者の負担が少なく快適に利用できる乗車環境の整備や運賃補助など利用促進策を実施することにより、利用者増加を図る必要があります。



- ∴ 路線改編と利用促進を同時に展開した結果、どの程度利用に繋がったかを把握するための客観的な指標として「市内を運行するバス路線の年間利用者数」を設定します。当該指標を向上させるための施策を検討・実施することで、基本目標①及び②を推進します。
- ・計画期間の最終年度における指標の数値は、現状の利用者数を維持することを目標とします。ただし、新規路線の設定や統廃合等が発生した場合は目標値の変更修正を行うものとします。

■ 指標・目標値

指標	現状値 (平成 29 年)	中間モニタリング (平成 32 年)	目標値 (平成 34 年)
市内を運行するバス 路線の年間利用者数 (のべ人数)	161,015 人		現状維持

➤ 指標の数値取得方法

指標の計算期間は、前年 10 月 1 日から 9 月 30 日までとします。本市の実績に加え、本市にバスの乗り入れがある自治体や市内交通事業者に聞き取りのうえ現状値を算出しました。同様の方法により、中間モニタリング及び目標値の効果状況を把握します。

■ 指標の検討方法に関して

- ・指標で把握する数値は市内を運行する全ての路線の合算である一方、分析や検討を行う際には路線単位で行います。
- ・バス車内等での定量調査を定期的に行い、乗車人数の増減に係る要因を分析するとともに、更なる利用者獲得に向けた施策を協議会等で検討します。

指標3：公共交通を利用する機会が増えた者の割合

…基本目標①、②に該当

▼ 指標の設定に関する基本的な考え方

- ・指標2ではバス利用者数の増減について把握しますが、指標3ではその中でも**新規利用者の獲得に焦点**を当て、状況把握を行います。
- ・基本目標①でのニーズに基づいた運行体系構築を中心とした「仕組みづくり」と基本目標②での利用を促すための「仕掛け」により、**潜在的利用者の行動変容の傾向を把握**することができます。

↓

∴**公共交通について無関心だった方が関心を持ち、利用するようになったかを把握する客観的な指標**として「公共交通を利用する機会が増えた者の割合」を設定し、住民の利用実態を分析するとともに、当該指標を向上させるための施策を検討、実施することで、基本目標①及び②を推進します。

※「公共交通を利用して外出する」方が増えることを目指すため、現状値（見込）の1.5倍を目標とします。

※中間モニタリング時には見直しも含めた点検を行います。

公共交通を利用して外出する機会が増えた者の割合は現在把握しておらず、中間モニタリングにおいてアンケートにより新たに測定します。現状値で6.3%（見込）と設定した根拠は、平成29年度に実施したアンケート調査における「5年前と比べタクシーを利用する機会が増えた（4.9%）」「5年前と比べ路線バスを利用する機会が増えた（1.4%）」の合算値になります。

■ 指標・目標値

指標	現状値 (平成29年)	中間モニタリング (平成32年)	目標値 (平成34年)
公共交通を利用する機会が増えた者の割合	6.3%（見込）	新規測定	10%

➤ 指標の数値取得方法

平成29年度に実施した市民を対象としたアンケート調査（定量調査）の結果を基に現状を算出しました。目標値も同様の調査項目を設定し、効果状況を把握します。

■ 指標の検討方法に関して

- ・アンケート調査を実施する際、上記指標に加え具体的に「どのようなきっかけで利用する機会が増えたか」「なぜ利用しないのか」「公共交通認知度・認識レベル」等、指標に関する具体的な情報を併せて把握し、協議会等で改善内容や対応方を検討します。
- ・また、バスの利用者や交通事業者への聞き取りや路線沿線の老人クラブや町内会への聞き取り等の定性調査を通じての分析を実施することについて検討します。

指標 4：公共交通の認知度

…基本目標②に該当

▼ 指標の設定に関する基本的な考え方

- ・本市における路線バスの認知度は低く、利用者が少ない状況です。
- ・利用しやすい環境整備やサービスを実施しても、路線バスの認知度が低い状態では効果が見込めないことが想定されます。
- ・そのため、市民が公共交通を利用するための情報を積極的に周知する必要があります。



- ∴公共交通に関する情報発信施策を展開した結果、特に現状の認知度が低い路線バスに関する認識がどの程度浸透したかを把握するための客観的な指標として「路線バスの認知度」を設定します。当該指標を向上させるための施策を検討し、実施することで、基本目標②を推進します。
- ・認知度の向上は他の指標にも寄与するため、早急な向上が求められます。そのため、中間モニタリングでは現状値の1.5倍とし、計画最終年度における目標値は現状の2倍になることを目標とします。

■ 指標・目標値

指標	現状値 (平成 29 年)	中間モニタリング (平成 32 年)	目標値 (平成 34 年)
路線バスの認知度	14.6%	22%	30%

アンケート調査で『運行内容（バス停の位置や路線、ダイヤ）について知っている』と回答した者の割合

➤ 指標の数値取得方法

平成 29 年度に実施した、市民を対象としたアンケート調査（定量調査）の結果を基に現状を算出しました。目標値も同様の調査項目を設定し、効果状況を把握します。

■ 指標の検討方法に関して


- ・指標と併せて、情報を把握した媒体や公共交通についての把握状況等、具体的な情報を集約し、より効果的な情報発信の手法について、協議会等で検討します。

指標5：住民からの改善案について実現できた件数

…基本目標①②③に該当

▼ 指標の設定に関する基本的な考え方

- ・実際に利用される方や潜在利用者の声が、施策の成果として重要になります。
- ・そのため、様々な方法で住民からの要望などを把握し、施策に反映していきます。



∴利用者ニーズを公共交通政策にどの程度反映出来たかを把握する客観的な指標として「住民からの改善案について実現できた件数」を設定します。当該指標を向上させるための施策を検討し、実施することで、各施策の効果の底上げを図ります。

■ 指標・目標値

指標	現状値 (平成 29 年)	中間モニタリング (平成 32 年)	目標値 (平成 34 年)
住民からの改善案について実現できた件数	1 件	1 件	1 件

※1年に1件実現することを指標として設定しますが、内容や事業規模に応じて可能なものは随時改善することとします。

➤ 指標の数値取得方法

指標の計算期間は4月1日から3月31日までとします。本市の実績に加え、本市にバスの乗り入れがある自治体や市内交通事業者に聞き取りのうえ現状値を算出しました。同様の方法により中間モニタリング及び目標値の効果状況を把握します。

■ 指標の検討方法に関して

- ・公共交通政策について住民等から意見を頂いた際には、その内容や状況を踏まえて、実施の可能性や実施の時期を検討します。
- ・頂いた意見や市の対応等については、市ホームページに掲載します。

指標6：バス利用者1人当たりの事業者実負担額

…基本目標③に該当

▼ 指標の設定に関する基本的な考え方

- ・計画の推進において実効性のある交通政策を展開していくとともに、**持続性を担保**するためには、**可能な限り最小限の費用で効果を生む必要**があります。
- ・そのため、住民等から利用される公共交通体系を構築するとともに、**生産性の向上**や運行に必要となる**諸経費を抑える方法**を検討していきます。



- ∴**公共交通政策に係る収入の確保や運行効率の向上の実態を把握するための客観的な指標**として「バス利用者1人当たりの事業者実負担額」を設定します。当該指標を改善するための施策を検討し、実施することで、基本目標③を推進します。
- ・効率的な運行に向けた施策を行った結果、計画最終年度における目標は、現状を改善することを目標とします。ただし、新規路線の設定や統廃合が発生した場合は、目標値の見直しを行うものとします。

■ 指標・目標値

指標	現状値 (平成 29 年)	中間モニタリング (平成 32 年)	目標値 (平成 34 年)
バス利用者1人当たりの事業者実負担額	169.4 円		改善

➤ 指標の数値取得方法

指標の計算期間は前年 10 月 1 日から 9 月 30 日までとします。本市の実績に加え、本市にバスの乗り入れがある自治体や市内交通事業者に聞き取りのうえ現状値を算出しました。計算方法は、 $\ll (\text{年間運行事業費} - (\text{運賃} + \text{その他収入})) \div \text{年間輸送人員} \gg$ になります。同様の方法により、中間モニタリング及び目標値の効果状況を把握します。

■ 指標の検討方法に関して

- ・指標で把握する数値は市内を運行する全ての路線の合算をもとに積算したのですが、路線によって性質や事業規模が異なるため、分析や検討を行う際には路線単位で行います。
- ・バス車内等での定量調査を定期的に行い、乗車人数の増減に係る要因を分析するとともに、更なる利用者増加に向けた方策を協議会等で検討し、運行経費の効率化や広告等の運賃以外の収入確保を目指します。

公共交通における役割分担の明確化

市内を運行する公共交通機関や交通拠点における役割を明確にし、効果的な交通サービスの提供を行います。

【各交通機関の役割】

分類	役割	交通	内容	範囲
広域交通	<ul style="list-style-type: none"> ・市域を跨ぐ広域都市間の移動を支える交通であるとともに、郊外部から中心市街地への移動を支える交通 ・一定の頻度・運行本数を確保し高いサービス水準を維持確保する交通 	鉄道	JR東日本 ・山形新幹線 ・奥羽本線 ・陸羽東線 ・陸羽西線	広域
		路線バス	山交バス(株) ・新庄・山形～東京便 ・48 ライナー ・金山線 大蔵村 ・肘折線	広域
地域内交通	市民が日常生活を送る中で必要なサービスを確保する交通	路線バス	山交バス(株) ・鳥越線 鮭川村 ・羽根沢線 新庄市 ・土内線 ・芦沢線	市内
		タクシー	既存のタクシー事業	
まちなか幹線軸	<ul style="list-style-type: none"> ・中心市街地における目的施設間の移動や、市街地内の住民の日常生活を支える交通 ・市民の日常生活に必要なサービス水準を確保する交通 	路線バス	新庄市 ・循環バス（予定）	市内
		タクシー	既存のタクシー事業	

【交通拠点の役割】

分類	役割	対象
広域拠点	・広域交通と地域交通、まちなか幹線軸の乗り継ぎ機能	・新庄駅
まちなか拠点	・地域内交通やまちなか幹線軸の乗り継ぎ機能 ※単なる乗り継ぎ拠点であるだけでなく、地域内の生活・交流機能を持つものであることが望ましい。	・県立新庄病院 ・市役所 ・商業施設 など

第4章 目標を達成するための施策・事業

●目指す公共交通の将来像

暮らし ひろがる 公共交通

《公共交通が果たすべき役割》

- ①日常生活に必要な移動手段の提供
- ②需要に対応した柔軟な運行
- ③まちのにぎわい創出・地球環境改善への貢献
- ④まちづくりと連動した運行

『利便性向上』の視点

基本目標①

住民ニーズにあった公共交通体系の構築

《公共交通ネットワークの形成の基本的な考え方》

- ①市民・利用者の日常生活に対応した広域性の維持・活性化
- ②中心市街地へのアクセス性の維持・確保
- ③中心市街地における利便性の向上（目的施設間の行き来など）

『誘引性創出』の視点

基本目標②

外出機会を創出する付加価値の提供及び公共交通を利用する意識醸成

《公共交通の活性化及び再生に向けた取り組みの方向性》

- ①地域特性に応じた多様な交通サービスの組合せ
- ②地域社会全体で支え合う公共交通
- ③広域都市圏を見据えた公共交通ネットワークの形成
- ④まちづくり、観光振興等と連動した情報発信・おでかけ機会の創出

『持続性確保』の視点

基本目標③

将来にわたり運行できる公共交通体系の基盤づくり

各基本目標を達成するための施策及び主な事業

施策（1）利用しやすい公共交通ネットワークの構築

- 事業① 既存路線の再編
- 事業② 周辺町村との連携や協議体の設置
- 事業③ 循環バス路線の導入
- 事業④ 公共交通空白地域の解消
- 事業⑤ 運行形態の検討

施策（2）快適に利用できる環境の整備

- 事業① ユニバーサルデザインの推進
- 事業② 待合環境の充実
- 事業③ 支払い方法の簡素化

まちづくりへの効果

- ・暮らしの安心向上
- ・住民の利便性向上
- ・観光客の利便性向上
- ・都市基盤の整備

施策（1）情報が手元に届く機会の充実

- 事業① 情報提供機能の向上
- 事業② 交通案内の改善

施策（2）乗りたくなる仕組みづくり

- 事業① 公共交通を利用する市民へのサービス展開
- 事業② 公共交通の利用を促すためのサービス展開
- 事業③ 民間企業等と連携したサービス展開

まちづくりへの効果

- ・外出機会の創出
- ・健康増進
- ・地域の活性化
- ・にぎわいの創出
- ・観光客の利便性向上（※再掲）

施策（1）市民とともに築く公共交通

- 事業① 市民との意見交換の場の創出
- 事業② 地域活動との連携
- 事業③ モビリティマネジメントを通じた利用啓発

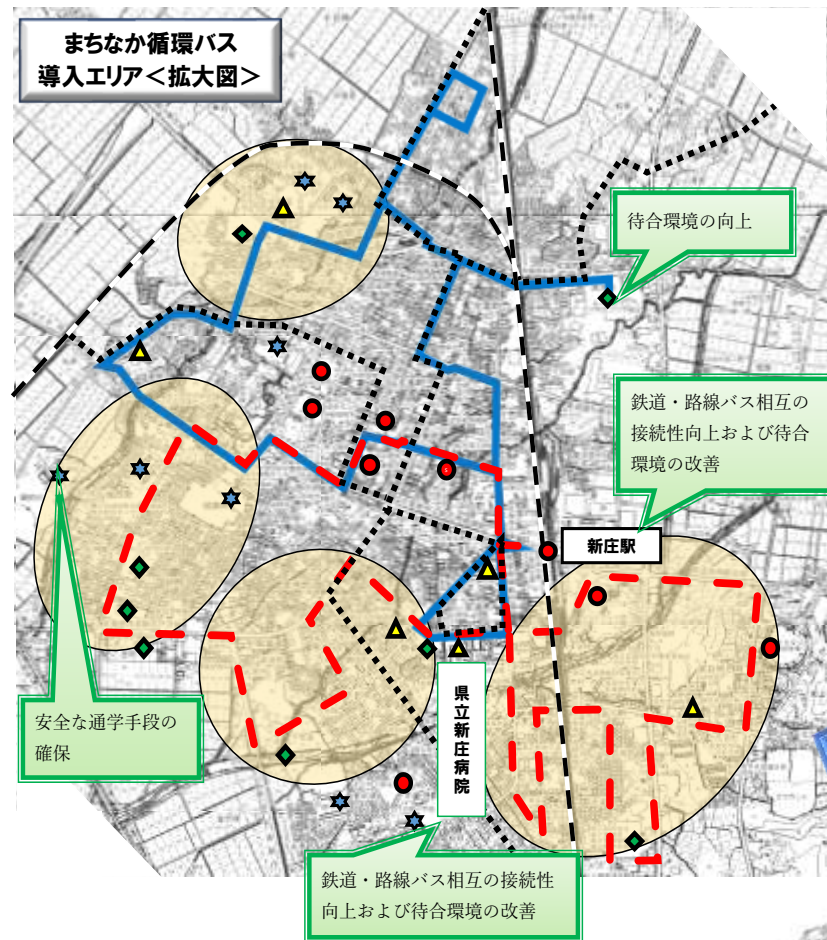
施策（2）公共交通網を維持するための仕組みづくり

- 事業① 運賃以外の収入の確保及び経費の節減
- 事業② 地域の交通を支える様々な交通との連携
- 事業③ 公共交通の担い手の確保
- 事業④ 不採算路線への対応

まちづくりへの効果

- ・生活機能の確保
- ・効率的な行政経営
- ・マイバス意識の醸成

4-2 公共交通ネットワークの将来イメージ

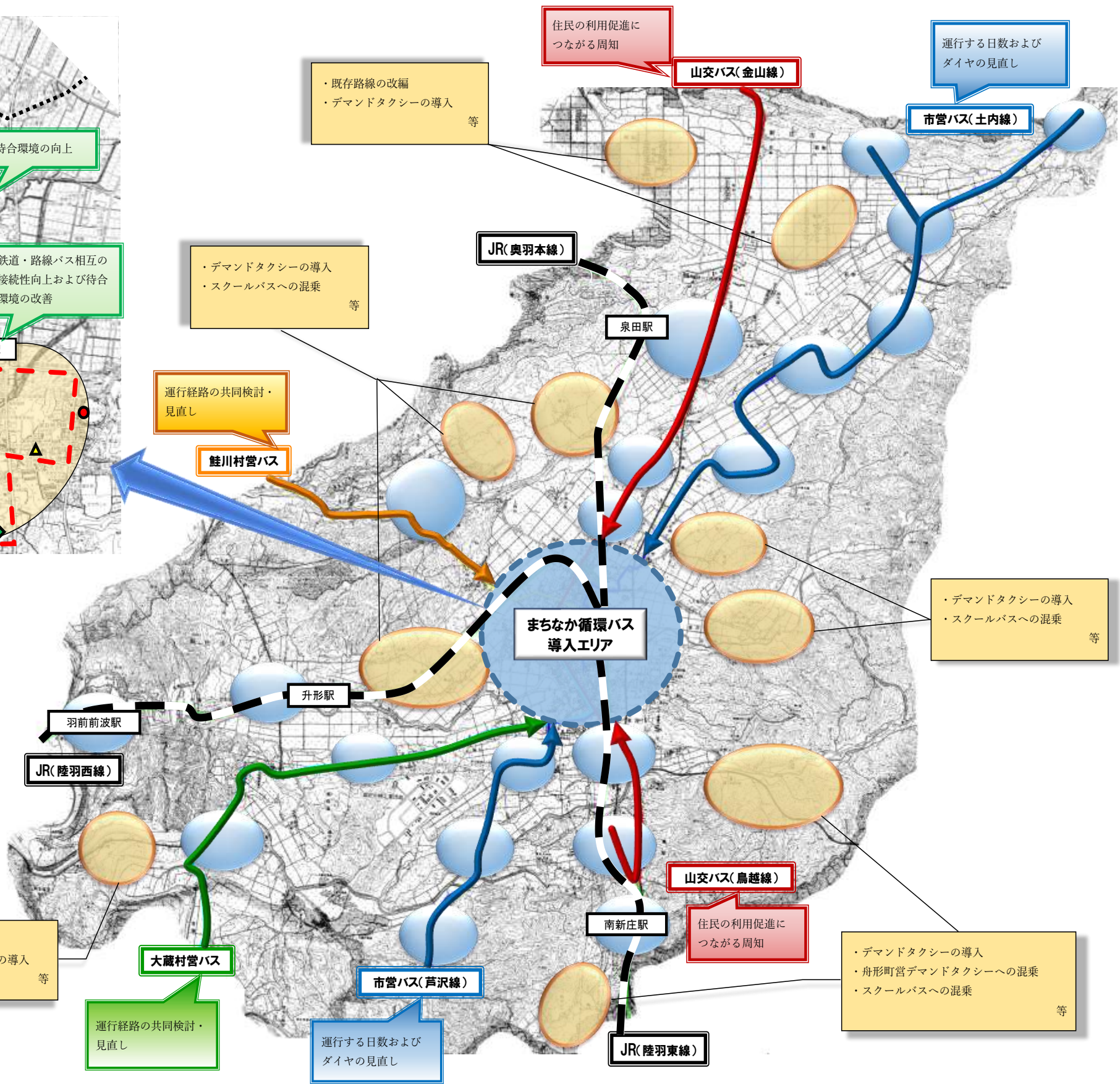


POINT①)市街地内の交通空白地域の解消・まちなか周遊性向上
 …路線バスでは網羅できていなかった市内中心部の住宅街から商業施設・医療機関等への移動手段を確保する。

POINT②)地域間幹線や地域内交通の補完
 …地域間幹線交通の支線としての機能を果たすことで、市域における公共交通ネットワークの向上を図る。

(拡大図の凡例)
 青線…北回り線(仮) 破線…南回り線(仮) 点線…既存のバス路線
 ●…公共施設 ◆…商業施設 ▲…医療機関
 ☆…教育機関(小学校・中学校・高等学校) ○…空白地域

(凡例)
 ○…空白地域
 ●…自家用車以外の移動手段が存在する地域
 □…空白地域をどのような手段で解消するか(方向性)



《基本目標①》

住民ニーズにあった公共交通体系の構築

《施策①》利用しやすい公共交通ネットワークの構築

《事業》

1. 既存路線の再編
2. 周辺町村との連携や協議体の設置
3. 循環バス路線の導入
4. 公共交通空白地域の解消
5. 運行形態の検討

- ・商業施設が市街地の外縁部に増加していることなど市民の移動需要が大きく変わっており、需要に対応した移動手段の確保が必要になるとともに、地域の活性化や観光交流の取り組みも見据え、戦略的な運行体系の構築が求められています。
- ・本市では周辺7町村と連携して最上地域全体の活性化を図るため定住自立圏構想に基づく「新庄最上定住自立圏共生ビジョン」を策定しており、周辺町村から本市の市街地への移動需要にも対応する必要があります。
- ・公共交通を利用する方の移動需要を中心に、まちづくりや観光も踏まえた交通体系を構築し、本市の活性化を支えるための交通網を形成する必要があります。

《施策②》快適に利用できる環境の整備

《事業》

1. ユニバーサルデザインの推進
2. 待合環境の充実
3. 支払い方法の簡素化

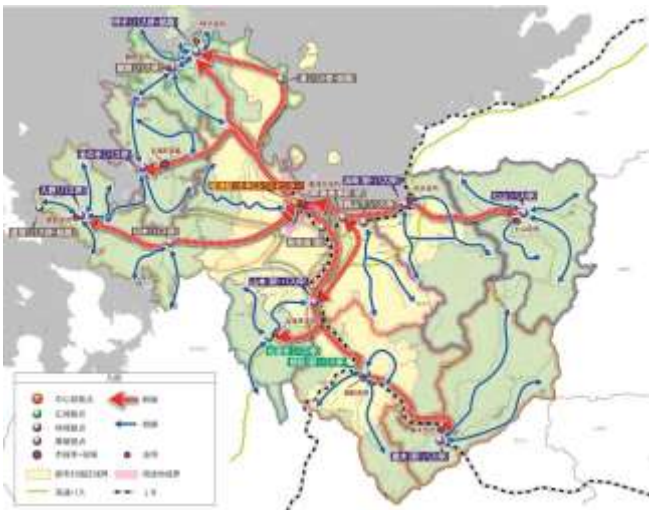
- ・本市の公共交通利用者は高齢者や障がい者が多いため、負担が少なく利用できる環境が整備されていることが求められます。
- ・公共交通網の整備と併せ、利用者が負担なく快適に利用できる環境の整備を行う必要があります。

≪施策①≫ 利用しやすい公共交通ネットワークの構築

事業1	既存路線の再編				
目的	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地域拠点間の効率的な移動を確保します ・ 鉄道をネットワークの中軸と位置づけ、有効に活用します 				
事業概要	<ul style="list-style-type: none"> ・ 移動需要に応じた路線やダイヤに再編して、利用者にとって使いやすい路線を目指します。 ・ 市域を跨ぐ路線については各運行主体と連携して、接続性の向上を図ります。 ・ 利用者の利用実態等に応じ、運行日数についても検討していきます。 ・ 降雪期においても移動に係る利便性の向上を図ります。 				
実施主体	新庄市、周辺自治体、交通事業者				
スケジュール	1年目 (平成30年)	2年目 (平成31年)	3年目 (平成32年)	4年目 (平成33年)	5年目 (平成34年)
	検討	実施 広報 効果検証	改善 効果検証	改善 効果検証	改善 効果検証

事業2	周辺町村との連携や協議体の設置				
目的	広域的なネットワークを確保するための組織体制を構築します				
事業概要	<p>周辺町村と交通に関する情報交換を行うとともに、複数自治体が関連する公共交通について事業成果を向上させるための協議を行うことで、各公共交通路線の生産性向上を目指します。</p> <p>①本市を跨ぐ公共交通について、広域的に検討していくための組織体制を構築します。</p> <p>②周辺自治体からの乗り入れ路線も市民の移動手段であると同時に、運行主体となる他町村等にとっても市内の利便性向上は利用者の増加に繋がるため、運行経路やダイヤ、乗り継ぎ性の向上、企画等の検討を連携して行います。</p> <p>③周辺自治体から本市に公共交通を利用して来られる方が市内での移動をしやすくするために、周辺自治体と意見交換を行い、本市が運行する路線の改編に反映させます。</p>				
実施主体	新庄市、周辺自治体、交通事業者				
スケジュール	1年目 (平成30年)	2年目 (平成31年)	3年目 (平成32年)	4年目 (平成33年)	5年目 (平成34年)
	検討・設置	協議	協議	協議	協議

▼唐津地域（佐賀県）



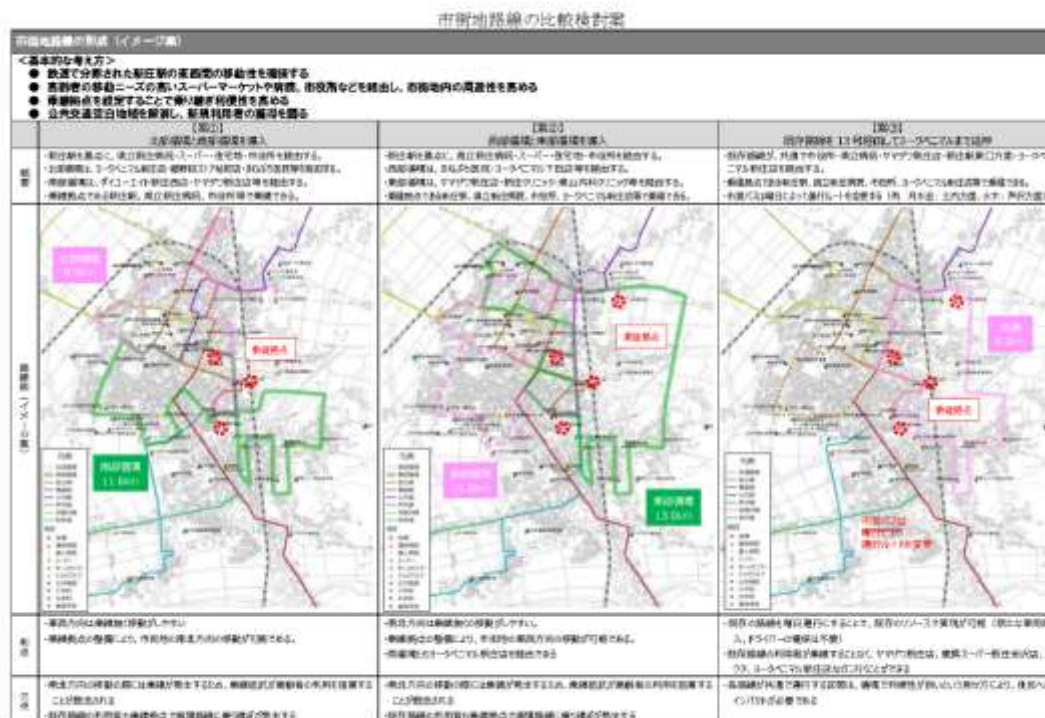
佐賀県唐津市と玄海町は、唐津市からは玄海町に立地する企業や高校への通勤・通学などを目的とする移動、玄海町からは唐津市に立地する商業施設や病院を目的とする移動があるなど、行政区域を超えた生活圏を形成しています。唐津市と玄海町の合同で「唐津地域公共交通活性化協議会」を立ち上げ、佐賀県の計画策定主体としての参画も得ながら、複数市町を含む生活圏全体の「地域公共交通網形成計画」を策定しています。

事業3	循環バス路線の導入				
目的	<ul style="list-style-type: none"> 市街地における交通の利便性を向上させます 主要な目的施設の周遊性を確保します 				
事業概要	<ul style="list-style-type: none"> 商業施設や医療機関など移動需要が高い施設の周遊性を高めるため、新たに循環バス路線を導入し、地域内フィーダー系統に位置づけ、地域間幹線路線を補完します。 学生の通学手段としての運行を検討します。 降雪期の移動に係る利便性の向上を図ります。 				
実施主体	新庄市、交通事業者				
スケジュール	1年目 (平成30年)	2年目 (平成31年)	3年目 (平成32年)	4年目 (平成33年)	5年目 (平成34年)
	設置 実証運行 効果検証	本格運行 広報 効果検証	改善 効果検証	改善 効果検証	改善 効果検証

※地域内フィーダー系統：地域間を結ぶ交通ネットワークと接続して支線として運行している地域公共交通のこと

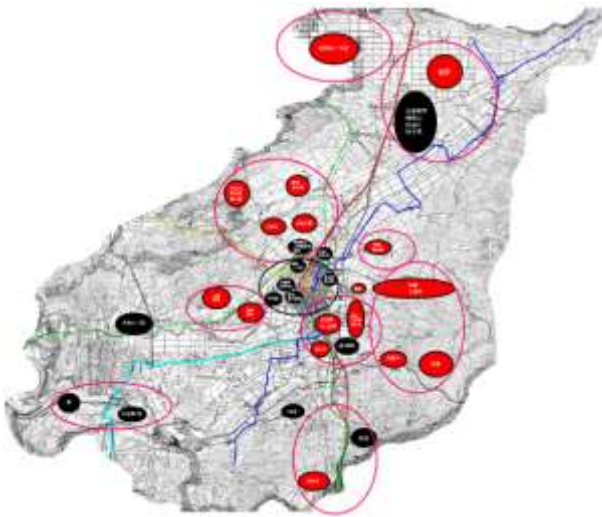
▼循環バス路線の導入検討

上記の視点をもとに、運行内容を検討していきます。



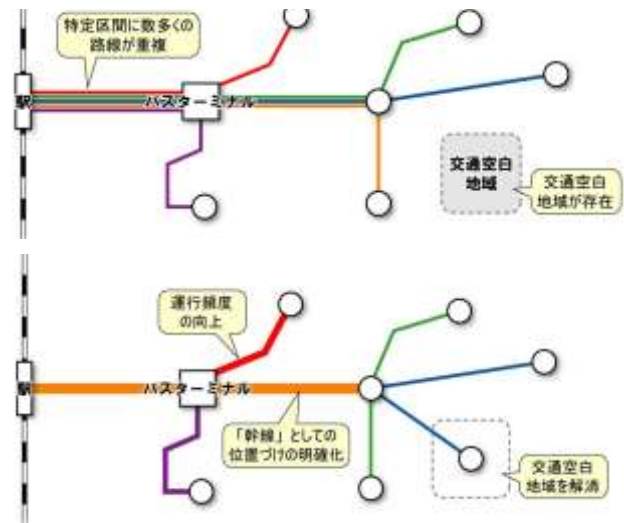
事業4	公共交通空白地域の解消				
目的	公共交通空白地域の移動手段を確保します				
事業概要	<p>・ 該当地区の住民との協議をもとに、運行形態や支援策の検討を行います。</p> <p>● 導入が考えられるサービス例 (運行形態の検討事例) 既存路線の改編や乗合いタクシーの運行 など (支援策の検討事例) タクシーの活用にあわせた運賃割引 など</p>				
実施主体	新庄市、市民、周辺自治体、交通事業者				
スケジュール	1年目 (平成30年)	2年目 (平成31年)	3年目 (平成32年)	4年目 (平成33年)	5年目 (平成34年)
	調査・検討・必要に応じて実施				

▼新庄市の公共交通空白地域について



▼国土交通省九州運輸支局

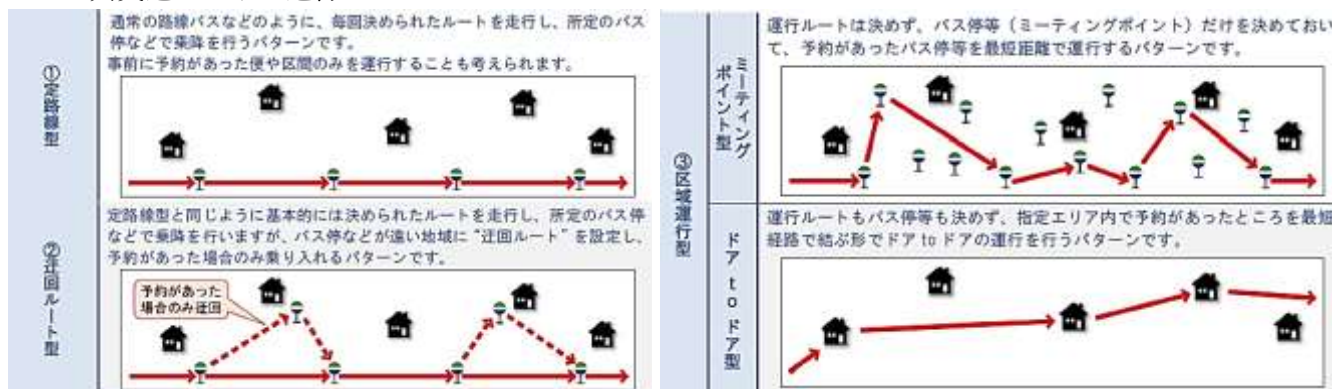
「なるほど！公共交通の勘どころ」
 重複路線等の運行を見直し、公共交通空白地域を解消できる事例のイメージ



事業5	運行形態の検討				
目的	より利用しやすい運行形態の検討を行います				
事業概要	現在、市内を運行しているバス路線は定時定路線のみとなっています。聞き取り調査等を行い、自宅の近くから乗りやすくなるフリー乗降制や予約応答型の運行など、市民がより利用しやすい運行形態を検討します。				
実施主体	新庄市、市民、交通事業者				
スケジュール	1年目 (平成30年)	2年目 (平成31年)	3年目 (平成32年)	4年目 (平成33年)	5年目 (平成34年)
	検討・必要に応じて実施				

▼国土交通省九州運輸支局「なるほど！公共交通の勘どころ」(平成28年3月)

公共交通における運行ルートのパターン



▼玉名市・熊本市（熊本県） 乗合タクシー「天水・河内みかんタクシー」



玉名市と熊本市が運行している定路線・デマンド型の乗合タクシーでは、全区間に「フリー乗降」を導入しています。住宅地を回るルートを設定していますが、利用状況を考慮したダイヤとしていることから、フリー乗降によりダイヤの乱れが生じて路線バスに乗り換えができない、といったトラブルもなく、サービスが継続されています。

≪施策②≫快適に利用できる環境の整備

事業1	ユニバーサルデザインの推進				
目的	誰もが安全で利用しやすい環境整備を図ります				
事業概要	<p>駅、停留所、車両等については、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」に基づく移動円滑化基準に従い、改良時や更新時に必要に応じて誰もが利用しやすい環境の整備に取り組みます。</p> <p>①導入するバスについては、高齢者、車いす使用者、ベビーカー使用者等が乗降しやすい低床車両を検討するなど、年齢、性別、障がいの有無等に関わらず利用しやすい車両を導入します。</p> <p>②ユニバーサルデザインタクシーの普及を促進し、高齢者、車いす使用者、ベビーカーの利用者、妊娠中の方、荷物が多い外国人旅行客など、誰もが利用しやすい公共交通の手段を確保します。</p>				
実施主体	新庄市、交通事業者				
スケジュール	1年目 (平成30年)	2年目 (平成31年)	3年目 (平成32年)	4年目 (平成33年)	5年目 (平成34年)
	2件	検討・必要に応じて実施			

▼誰もが快適に利用できる車両の例



ワンステップバス



ノンステップバス



ユニバーサルデザインタクシー



自動巻取り式車いす固定装置
※ベビーカーの設置も可能

事業2	待合環境の充実				
目的	利用しやすい環境の整備を図ります				
事業概要	<p>大型商業施設基幹病院、公共施設等、集客力があり快適な待合環境の整った施設を拠点と位置づけ、快適な待合環境となるよう工夫や配慮を行います。</p> <p>●導入が考えられるサービス例</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バス停留所における上屋、ベンチ、駐輪場等の整備 ・施設内への待合環境設置など 				
実施主体	新庄市、交通事業者、施設宇寧事業者				
スケジュール	1年目 (平成30年)	2年目 (平成31年)	3年目 (平成32年)	4年目 (平成33年)	5年目 (平成34年)
	実施 改善	実施 改善	改善	改善	改善



大型商業施設の敷地内までバスが乗り入れて利便性を確保している例



スーパーと連携した待合環境の改善例



再生可能エネルギー（太陽光パネル）を活用して照明を備えたバス停上屋の例



乗り継ぎポイントとなる場所に待合所を設置した例

事業3	支払い方法の簡素化				
目的	ストレスのない利用環境を整備します				
事業概要	<p>公共交通網の再編にあたり、鉄道と路線バス、バス路線相互といった交通手段間の乗り継ぎにかかる負担の軽減方策の導入について検討していきます。</p> <p>●導入が考えられるサービス例</p> <ul style="list-style-type: none"> ・乗り継ぎ割引等の導入 ・定期券、回数券の導入 ・交通系 IC カードなどの導入 				
実施主体	新庄市、周辺自治体、交通事業者				
スケジュール	1年目 (平成30年)	2年目 (平成31年)	3年目 (平成32年)	4年目 (平成33年)	5年目 (平成34年)
	検討	検討	実施	改善 効果検証	改善 効果検証



▼富士市（静岡県）

運転手に路線バスへ乗り継ぐことを伝えると割引券がもらえ、乗り継ぎ時に割引券を利用することで運賃が安くなります。

▼交通系 IC カードを導入するメリットと課題

	交通系 IC カード導入のメリット	導入に関する課題
利用者	<ul style="list-style-type: none"> ・スムーズな乗降が可能 ・運賃割引など各種サービスの利用が可能 	IC カードが普及していない地域では取得することや利用環境が整うまでに時間がかかる
事業者	<ul style="list-style-type: none"> ・精算事務が効率化される ・顧客データ管理を IC で行うことで、利用者の乗降実態が把握できる 	導入や維持に係る費用
地域社会	<ul style="list-style-type: none"> ・バス停車時間の削減による渋滞緩和や環境負荷軽減 ・まちなか誘導施策との連携による市街地活性化 	-

《基本目標②》

外出機会を創出する付加価値の提供及び 公共交通を利用する意識醸成

《施策①》情報が手元に届く機会の充実

《事業》

1. 情報提供機能の向上
2. 交通案内の改善・充実

- ・本市における路線バスの認知度は非常に低く、利用が少ない状況です。
- ・公共交通網の整備と併せて、市民が公共交通を利用するために必要となる情報を積極的に周知する必要があります。

《施策②》乗りたくなる仕組みづくり

《事業》

1. 公共交通を利用する市民へのサービス展開
2. 公共交通の利用を促すためのサービス展開
3. 民間企業等と連携したサービス展開

- ・公共交通網の整備や運行情報の発信を行っただけでは、すぐに利用者数の増加に繋がらないことが考えられます。
- ・主な利用者層の利便性向上を図り、満足度を向上するとともに、通学や観光利用等の新たな需要を取り込むために目的施設と連携した新たなサービスの提供により利用促進を図ることで、公共交通への転換を促す必要があります。

≪施策①≫情報が手元に届く機会の充実

事業1	情報提供機能の向上				
目的	市民の手元に届く情報発信を行います				
事業概要	<p>公共交通の認知度不足を解決するため、潜在的な需要も考慮し、市民目線で求められる内容を発信します。</p> <p>①アナログでの情報提供</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市域全体の路線図・時刻表 ・居住地ごとの路線図・時刻表 ・用途別に必要となる路線や時刻表 ・乗り継ぎマップ <p>※市内では複数の運行主体が複数の路線を運行していますが、市民目線での情報発信を行うため、本市以外の実施主体の運行情報も併せて掲載します。</p> <p>②デジタルでの情報提供</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市ホームページ ・バスロケーションシステム <p>③拠点での情報発信</p> <p>新庄駅や観光情報センター、市内の主要施設や商業施設など、多くの人が訪れる場所で公共交通に関する情報発信を行うことで、利用者が公共交通の情報をより多く触れる機会を増やします。</p>				
実施主体	新庄市、周辺自治体、交通事業者				
スケジュール	1年目 (平成30年)	2年目 (平成31年)	3年目 (平成32年)	4年目 (平成33年)	5年目 (平成34年)
	実施 周知 効果検証	改善 周知 効果検証	改善 周知 効果検証	改善 周知 効果検証	改善 周知 効果検証

▼八戸市（青森県） バスマップ

- ・バスルートの地図表示
- ・方面別の系統番号、系統色の整理



▼久留米広域連携中枢都市圏（福岡県）



久留米市を含む4市2町で構成する久留米広域連携中枢都市圏では、通勤、通学、通院等、久留米市中心部への移動が多く見られることから、交通事業者の監修協力のもと、市町を超えた生活圏域での公共交通マップを作成しています。



▼合志市・菊陽町（熊本県）

簡易バスロケーションシステム「いまココ」

各バス車両に専用アプリをインストールしたスマートフォンを設置することで車両の現在地等を把握するシステムを導入しており、特別な専用機材の必要はないため、低コストでの導入・運用が可能になっています。

▼八戸市（青森県）

八戸駅に設置されたターミナル路線図



事業2	交通案内の改善				
目的	利用者が情報を適切に得ることができる環境を整えます				
事業概要	<p>ユニバーサルデザインの観点から交通案内を改善することで、市民をはじめ、本市の地理に不慣れな方や外国の方でも適切な情報を得られる環境を整備します。</p> <p>①利用者がバス停や乗り継ぎ場所で、乗り継ぎ先の交通の運行情報を適切に入手できるよう、デジタルサイネージや簡易的なバス接近表示などを用いた情報案内の方法について検討します。</p> <p>②バス停の文字や時刻表の表示の拡大、外国語表記、ピクトグラムを活用など、誰でも見やすく分かりやすい情報提供を検討します。</p>				
実施主体	新庄市、交通事業者、路線沿線施設				
スケジュール	1年目 (平成30年)	2年目 (平成31年)	3年目 (平成32年)	4年目 (平成33年)	5年目 (平成34年)
	検討	実施	改善 効果検証	改善 効果検証	改善 効果検証

※デジタルサイネージ：ディスプレイ等の電子機器を使って情報を発信するシステム

※ピクトグラム：絵文字など、情報や注意を示すために表示される視覚記号

▼大阪市 方面別色分けの事例



▼（一社）栃木県バス協会

停留所の外国語を併記した例



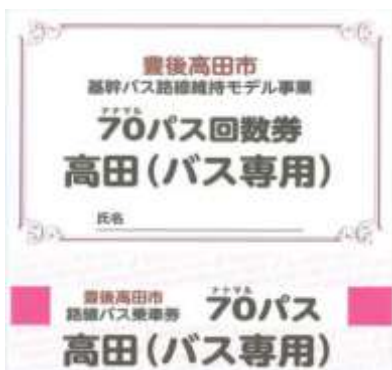
▼国土交通省 「公共交通機関の旅客施設に関する移動等円滑化整備ガイドライン」に基づくピクトグラム



《施策②》乗りたくなる仕組みづくり

事業1	公共交通を利用する市民へのサービス展開				
目的	公共交通を利用し続けてもらう仕組みをつくります				
事業概要	<p>頻繁に公共交通を利用する方を対象に、利用した分だけメリットが感じられるサービスを導入し、継続的な利用を促します。</p> <p>●導入が考えられるサービス例</p> <ul style="list-style-type: none"> ・定期券、回数券、ポイント券 ・会員制度の導入による運賃割引 ・運賃の見直し ・年齢や障がいの有無、免許の有無等に応じた運賃割引 				
実施主体	新庄市、交通事業者				
スケジュール	1年目 (平成30年)	2年目 (平成31年)	3年目 (平成32年)	4年目 (平成33年)	5年目 (平成34年)
	検討	実施	改善 効果検証	改善 効果検証	改善 効果検証

▼豊後高田市（大分県） 70（ななまる）パス



高齢者にターゲットを絞った利用促進策

豊後高田市では、市内在住の70歳以上の高齢者を対象に、路線バス等の運賃割引助成を行っています。

路線バスまたは市民乗合タクシーと路線バスを乗り継ぐ場合に、「70パス」を使用すると運賃が安くなる仕組みを導入し、高齢者の利用促進を図っています。

事業2	公共交通の利用を促すためのサービス展開				
目的	新たな利用者を増やします				
事業概要	<p>公共交通を利用していない市民や観光客を対象に、公共交通の利用のきっかけとなるサービスを提供します。</p> <p>●導入が考えられるサービス例</p> <ul style="list-style-type: none"> ・無料乗車体験の実施 ・免許返納検討者を対象とした一定期間の公共交通割引制度の検討 ・公共交通を活用した企画ツアー等の検討 ・新庄駅を起点に数時間程度観光できるプランの開発・情報発信 				
実施主体	新庄市、周辺自治体、交通事業者、路線沿線施設				
スケジュール	1年目 (平成30年)	2年目 (平成31年)	3年目 (平成32年)	4年目 (平成33年)	5年目 (平成34年)
	実施	改善 効果検証	改善 効果検証	改善 効果検証	改善 効果検証

▼公共交通を活用した企画商品（切符）を地域で連携して開発販売している例



▼大分市（大分県） 子育て支援などにつながる運賃割引サービス



大分市内の路線バスでは、休日ファミリー割引を実施しています。土・日・祝日に限り、大人（中学生以上）1人に対して、子供（小学生以下）3人のバス運賃が無料となるサービスです。

バス利用の促進に加え、子育て支援や孫とのコミュニケーション促進などにも一役買っています。

事業3	民間企業等と連携したサービス展開				
目的	<ul style="list-style-type: none"> ・路線沿線の民間企業への集客を目指します ・まちのにぎわいを創出します ・おでかけの機会を増やします 				
事業概要	<p>民間企業等と公共交通の運行主体が連携しておでかけ機会を創出することにより、双方の利用者の増加を図ります。</p> <p>●導入が考えられるサービス例</p> <p>①連携施設での特典や優遇制度の導入 例) 連携した施設で買い物をするとバス運賃が割引になるような仕組み 例) バスの利用や連携施設の買い物に応じたポイント制度の導入</p> <p>②路線沿線施設のPR ※連携施設への停留所の設置など、利用者目線でメリットがあると判断できる方策についても検討していきます。</p>				
実施主体	新庄市、交通事業者、路線沿線施設運営事業者				
スケジュール	1年目 (平成30年)	2年目 (平成31年)	3年目 (平成32年)	4年目 (平成33年)	5年目 (平成34年)
	検討 実施	改善 効果検証	改善 効果検証	改善 効果検証	改善 効果検証



▼商店街等のポイントカード活用
 加盟店で買い物すると、金額に応じてポイントが付与され、商品券や食事券に交換できるだけでなく、路線バスや鉄道の回数券との交換をすることができます。

《基本目標③》

将来にわたり運行できる公共交通体系の基盤づくり

《施策①》市民と共に築く公共交通

《事業》

1. 市民との意見交換の場の創出
2. 地域活動との連携
3. モビリティマネジメントを通じた利用啓発

- ・行政や交通事業者だけでなく、利用者である市民と共に公共交通について話し合うことで、より住民ニーズを満たすことが出来ると考えます。
- ・市民とともに公共交通を考える場を設け、意見交換等を行うことにより、地域で利用される公共交通網の構築が可能となります。

《施策②》公共交通網を維持するための仕組みづくり

《事業》

1. 運賃以外の収入の確保及び経費の節減
2. 地域の交通を支える様々な交通との連携
3. 公共交通の担い手の確保
4. 不採算路線への対応

- ・今後、社会情勢の変化に伴い、交通需要の総量の減少や市の財政状況の硬直化、ドライバー等の担い手不足などが進み、将来的に公共交通の維持・運営が困難になると考えられます。
- ・公共交通網を維持確保していくために、持続可能な運行体系を検討していく必要があります。

◀施策①▶ 市民と共に築く公共交通

事業1	市民との意見交換の場の創出				
目的	ニーズに基づいた公共交通を目指します				
事業概要	市民の移動に関するニーズの把握や、路線の効果検証等を行うため、意見交換会を実施します。また、住民に根差した公共交通網を共に作り上げることで、市民のバスを利用することに対する意識の醸成を行います。				
実施主体	新庄市、市民、交通事業者				
スケジュール	1年目 (平成30年)	2年目 (平成31年)	3年目 (平成32年)	4年目 (平成33年)	5年目 (平成34年)
	実施	実施	実施	実施	実施

▼大分市（大分県）「地域検討会」



大分市では、乗合タクシーを定期的にご利用している住民が参加する検討会を路線ごとに開催し、住民同士が運行内容等の改善策を話し合うなど、地域の実情に応じたサービスの見直しを行っています。

事業2	地域活動との連携				
目的	地域に根差した公共交通を目指します				
事業概要	町内会、老人クラブ、子ども会等に、公共交通を利用した地域活動の実施を促します。また、地域の催しについて車両内等で紹介し、地域活動への参加を促します。				
実施主体	新庄市、市民				
スケジュール	1年目 (平成30年)	2年目 (平成31年)	3年目 (平成32年)	4年目 (平成33年)	5年目 (平成34年)
	検討	周知	周知	周知	周知

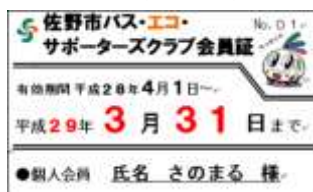
▼松江市（島根県） バスに乗ってみませんか事業・とってもお得バス利用事業



バスの乗り方教室に併せて、市内3バス事業者の路線バス、コミュニティバスが乗り放題となるうえに、沿線の外湯施設、観光施設の利用が半額となる『お試し定期券』を販売する『バスに乗ってみませんか事業』により新規利用者を開拓しています。

また市内中心部にある3つの商店街や、量販店での買い物等において使用済みバスカードと引換えで割引となる『とってもお得バス利用事業』もバス事業者が共同で実施し、利用回数増を図っています。

▼佐野市（栃木県） 「佐野市バス・エコ・サポーターズクラブ」



住民や企業・団体が会員となるサポーターズクラブを設立し、住民は年会費を支払うことにより市営バスの運営を支援し、かつ、会員特典（市営バス運賃の割引や土日祝日乗り放題など）付与し、市営バスを身近なものと感じながら、地域で支えあうというマイバス意識の醸成につながっています。

事業3	モビリティマネジメントを通じた利用啓発				
目的	移動手段を「賢く使う」ための意識を啓発します				
事業概要	<p>運動不足解消、長期的に見た経済効率性、交通事故の危険性など様々な観点における公共交通を利用する際のメリットを提示し、賢く利用する意識を啓発します。</p> <p>●導入が考えられるサービス例</p> <ul style="list-style-type: none"> ・乗り方教室の実施 ・モビリティマネジメントに関する冊子の作成、配布 				
実施主体	新庄市、市民、交通事業者				
スケジュール	1年目 (平成30年)	2年目 (平成31年)	3年目 (平成32年)	4年目 (平成33年)	5年目 (平成34年)
	検討	実施	実施	実施	実施

※モビリティマネジメント：一人ひとりのモビリティ（移動）が社会的にも個人的にも望ましい方向に自発的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施策

▼八戸市（青森県） 「スマートムーブプロジェクト」



▼We Love 天神協議会・博多まちづくり推進協議会・福岡市（福岡県）



イベントの実施による啓発活動

《施策②》公共交通網を維持するための仕組みづくり

事業1	運賃以外の収入の確保及び経費の節減				
目的	事業の継続性を高めます				
事業概要	公共交通と民間事業者が連携することで公共交通の収入確保に繋がる方策を検討します。また、経費節減の工夫をしていきます。				
実施主体	新庄市、交通事業者				
スケジュール	1年目 (平成30年)	2年目 (平成31年)	3年目 (平成32年)	4年目 (平成33年)	5年目 (平成34年)
	検討	実施	実施	実施	実施

▼函館市（北海道）広告付きバス停上屋



▼加計呂麻島（鹿児島県）小荷物の運送



▼公共交通の運賃以外の収入例

主な手段	概要
バス停（駅）への有料広告掲載	バス停（駅）の一部を広告スペースとして確保し、広告料収入を得る方法
車内への有料広告掲載	路線バス等では一般的な車内への広告掲載を地域密着のコミュニティバス車内でも実施する方法
つり革オーナー制	つり革にメッセージを書き込み、1年間オーナーとさせていただき取り組み
ネーミングライツ（命名権）	駅やバス停に企業名などをつけることにより、スポンサー収入を得る方法
ラッピングバス	バス車両全体を広告媒体として、ラッピングを施すことにより広告料収入を得る方法
小荷物の運送	人の輸送だけではなく、あわせて生活必需品などの小荷物運送を行うことにより、収入を得る方法 なお、運送することができる小荷物は、少量の郵便物、新聞紙その他となっている（道路運送法第82条）
グッズ販売	キャラクターなどをデザインしたグッズを販売する方法

▼「安上り」な運行の工夫

増収を目指す一方、かかる諸経費を抑えるための工夫も必要です。ただし、運行は「安全の確保が最優先」であることには十分留意します。

▼北九州市（福岡県） 枝光やまさかタクシー

バス停表示のスプレー書きなどにより経費を削減

地域住民、交通事業者及び行政で構成される“運営委員会”では、バス停表示を路面にスプレー書きしたり、時刻表を個人宅の外壁に貼るなど、経費削減のためのさまざまな工夫を行っています。



事業2	地域の交通を支える様々な交通との連携				
目的	限りある資源を有効活用した公共交通体系を構築します				
事業概要	<p>必要最低限の経費で移動需要を満たしていく手段として、複数の交通手段の連携・統合を検討します。連携・統合を行うにあたっては、それぞれの交通利用者の利用時間調整や、事故などのリスク管理、運行に係る補助金による制限等様々な課題があるため、実現可能なエリアから順次運行を行います。</p> <p>例)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・スクールバスを運行している地域において、スクールバスへの一般市民の混乗等について検討します。 ・民間企業等が実施している送迎バス等と公共交通が連携できないかを検討します。 				
実施主体	新庄市、交通事業者				
スケジュール	1年目 (平成30年)	2年目 (平成31年)	3年目 (平成32年)	4年目 (平成33年)	5年目 (平成34年)
	検討のう え合意形成が図れたものから実施				

▼スクールバスをコミュニティバスとして活用する際の活用方法

間合い利用	登下校時間帯以外の“間合い”の時間を活用して、コミュニティバスとして運行し、市民に輸送サービスを提供する。
混乗化	児童・生徒が登下校時に利用することを目的としたスクールバスに一般市民も乗れるようにする。
統合（乗合化）	スクールバス本来の利用目的に限定せず、コミュニティバスとして乗合化する。

▼福祉バスや患者送迎バスをコミュニティバスとして活用する際の活用方法

混乗化	高齢者や患者が利用する福祉バス・患者送迎バスに一般市民も乗れるようにする。
統合（乗合化）	バス本来の利用目的に限定せず、コミュニティバスとして乗合化する。

▼スクールバスの混乗化で運行を効率化 朝倉市（福岡県）



朝倉市では、路線バスと小・中学校のスクールバスの重複区間について、スクールバスに一般住民も同乗（混乗化）できるようにすることで、路線バスを廃止し、経費の削減を図っています。また、スクールバス本来の目的を確保するために、事前予約制を導入しています。

事業3	公共交通の担い手の確保				
目的	事業の継続性を高めるため公共交通を担う人材を確保します				
事業概要	<p>交通事業者においては、年々ドライバーの確保が困難になっていることから、公共交通サービスの充実や持続可能な公共交通の体制構築を目指すため、継続的な人材の確保が求められています。</p> <p>交通事業者とともに人材確保に関する諸問題の分析や必要となる支援策を検討していきます。</p>				
実施主体	新庄市、交通事業者				
スケジュール	1年目 (平成30年)	2年目 (平成31年)	3年目 (平成32年)	4年目 (平成33年)	5年目 (平成34年)
	検討	検討	検討	検討	検討



▼運転手確保対策の一環としてのイベント開催
八戸市地域公共交通会議の例

事業4	不採算路線への対応				
目的	事業の効率性を高めます				
事業概要	<p>採算性が低い路線については、更なる改善や廃止の判断を行う必要があります。利用実態や市民の声を把握しながら、各路線の必要性を検討していきます。また、路線の新設や経路の見直し等を行う際には、乗車人数など運行継続の基準を設けます。</p>				
実施主体	新庄市、交通事業者				
スケジュール	1年目 (平成30年)	2年目 (平成31年)	3年目 (平成32年)	4年目 (平成33年)	5年目 (平成34年)
	検討	検討	検討	検討	検討

第5章 計画の進め方

5-1 実施主体と役割分担

本計画を進めるにあたって、行政、市民及び交通事業者がそれぞれの役割分担を明確にし、連携して計画目標の達成に向けて対応します。

主体	基本的な役割
行政	<ul style="list-style-type: none"> ・ 計画全体の進行管理及び事業等のマネジメント ・ バス路線の維持及び確保 ・ 他自治体との連携
市民	<ul style="list-style-type: none"> ・ 公共交通の在り方の考察 ・ 市民主体となった公共交通の維持、運営に向けた取り組み
交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> ・ 路線の運行を担い、市民の移動を確保

※市内を運行する路線の改編については、本市に乗り入れを行っている周辺自治体と利用促進策を展開するにあたっては路線沿線の商業施設との連携が必要になります。市民が公共交通について「知って・乗って・乗り続ける」ための仕組みとして適宜連携を行います。

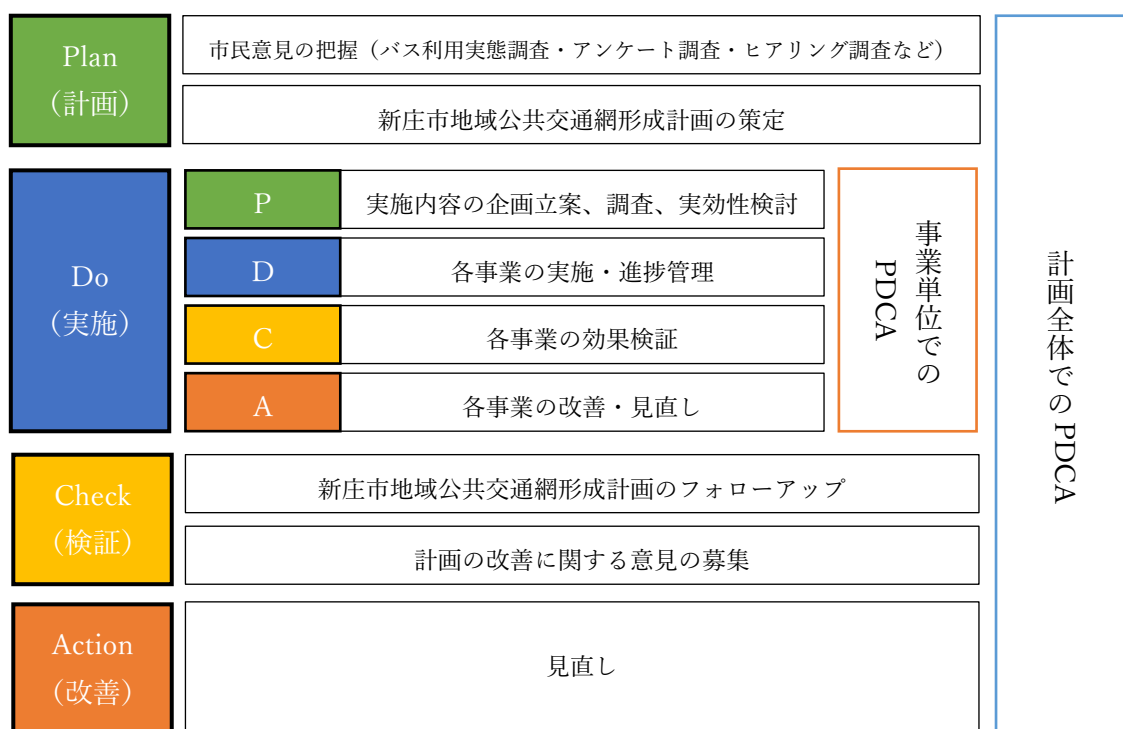
5-2 推進・管理体制

推進・管理体制	構成員	役割
新庄市地域公共交通会議	<ul style="list-style-type: none"> ・ 市民 ・ 交通事業者 ・ 道路管理者 ・ 交通管理者 等 	運行内容の改編に関する事項の承認
新庄市地域公共交通活性化協議会	<ul style="list-style-type: none"> ・ 市民 ・ 学識経験者 ・ 交通事業者 ・ 道路管理者 ・ 交通管理者 等 	地域公共交通政策の評価・見直し・改善
庁内検討会議	<ul style="list-style-type: none"> ・ 庁内各課 	公共交通に関する関連計画との調整

※会議等の設置に関しての根拠法

- ・ 新庄市地域公共交通会議 : 新庄市地域公共交通会議設置要綱
- ・ 新庄市地域公共交通活性化協議会 : 新庄市地域公共交通活性化協議会設置要綱

5-3 PDCAサイクルによる計画の推進



計画の推進にあたっては、計画全体についてPDCAサイクルを活用した継続的な業務改善を行っていくことに加え、事業単位でも行います。また、PDCAサイクルによって事業の見直しを行うにあたっては、協議会を開催して様々な立場からの意見を踏まえ、より効果的に計画全体を推進します。

※事業単位でのPDCAサイクルの実施について

以下のスケジュールにより、事業の見直し、改善、実施を行います。

- ・7月～9月 : 事業評価
- ・10月～12月 : 改善案の検討
- ・翌年4月～ : 改善案をフィードバックしての事業実施

※計画の見直し

計画期間は平成30年度から平成34年度までの5ヵ年ですが、上位計画の見直しに合わせて整合性の確認を取るとともに、必要に応じて計画の見直しを行います。

新庄市地域公共交通網形成計画

策 定 平成 30 年 3 月

発 行 山形県新庄市

編 集 新庄市総合政策課

〒996-8501

山形県新庄市沖の町 10 番 37 号

T E L ： 0233-22-2111

F A X ： 0233-22-0989