



広域自治体による地域公共交通の現場支援 ～山形県地域公共交通計画スキームによる取組み～

山形県
企画調整課長
酒井 達朗

2021年11月

地域公共交通にとって最も厳しい地域のひとつ

- : 全国屈指の自家用車依存
- : 厳しい公共交通事業収支⇒事業者単位での「内部補助」の存在
- : 増大する自治体行政の赤字負担

資料：山形県地域公共交通計画（R3.4.1）より抜粋。
数値は全て（R元年度）

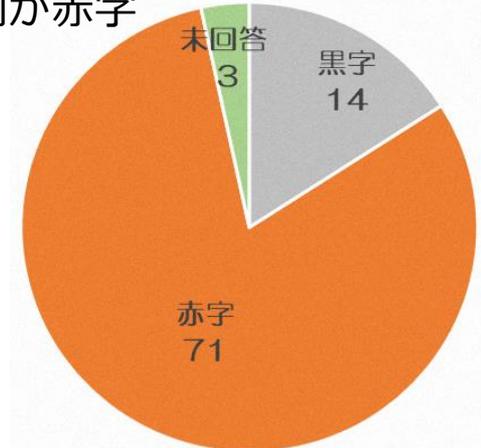
各交通事業の収支概況

交通モード	収支率
山形鉄道	71.5%
民間路線バス※	47.7%
コミュニティバス	18.6%
デマンド交通	18.0%
タクシー	87.1%

県内交通事業赤字補助額（特交措置含まず）

	国	県	市町村
地域間幹線	7千9百万円	7千9百万円	
その他バス	4千9百万円	5千9百万円	10億円
デマンド	73百万円	3千万円	1億9千7百万円

県内タクシー事業者へのヒアリングの結果、
7割が赤字



※ 山交・庄交・新庄輸送・はながさの主要民間4社合計。

自家用車保有台数（R元年度）

	保有数（台／人）	保有数（台／世帯）
山形県	0.84	2.27
東北	0.79	1.88
全国	0.61	1.32



「見えない」 ために、サービスから政策まで **「バラバラ」** な対応
 : 複数の地域・モードを跨ぐ移動が連携しない⇒遠くなればなるほどマイカー
 : 国・県・市町村で知見や政策が共有されない⇒非効率で場当たりの支援
 ⇒データ・施策の公開・共有⇒状況の可視化⇒移動全体の連携

＜県全体の課題＞

- 地域公共交通の「負のスパイラル」
- 多様化・広域化する移動需要に対する個々の移動サービスの連携不足
- 超高齢化社会におけるドアツードアで、かつ広域的な（＝高コストの）移動ニーズ増加
- 広域幹線交通の収支悪化とネットワーク全体の持続性低下
- 分かりにくい・検索に出てこない交通サービスの存在

＜3つの大課題＞

- ① 様々なモード・ネットワークの課題が相互に影響し合い、単独では解決が困難となっているが、様々な関係者の情報を集約・共有し、連携するための基盤が存在しない。
- ② 複数の交通手段の乗継に様々な支障があるため、ドアツードアによる広域移動への対応が大きな負担となっている。
- ③ 広域幹線を中心に、民間交通事業者の経営が悪化することで、特に支線・地域内交通を中心にサービス内容が減少し、交通事業の専門ではない自治体等の地域が補う形となり、交通サービスの利便性と持続可能性が低下している。

＜基本的な方針＞

- (1) データの集約・共有（サービス間の連携とニーズの把握・対応の基盤）
- (2) 移動のシームレス化（移動の円滑化）（検索、決済、乗継等、サービス毎のバリアを減らす）
- (3) 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

大目標

多様なサービスが相互に連携することで、多様なサービスに対応し、県内の「移動」に関するサービス全体の利便性を向上させる。

ハコ／場としての地域公共交通活性化協議会と地域公共交通計画

協議会・計画の設置及び策定経緯・趣旨

- 路線バスの補助金協議のみだった県バス対策協議会を**交通手段を問わない地域交通全体の協議会**に
- 最上位の法定協議会のため、補助金協議・コミュバス運行・地域運賃設定など、**地域交通のすべての案件**を処理する法定機能を有する

県全体⇒地域ブロック単位⇒市町村単位

- 協議会・計画は、**山形県全域を単位**
- 県総合支庁事務局の**地域ブロック協議会／計画も併存**
- ⇒**現場が使いやすいエリア設定**

現場が使いやすいハコであるために
 ⇒県計画は上位計画である必要は無い
 = 「記載に矛盾があったら市町村計画優先」を計画に明記

包括的な協議会・計画の構成員・対象

- 県内市町村、地域交通事業者の全てが参画
- その他、国・県の施設管理者や警察、観光DMO等、
「移動」の関係者を可能な限り幅広く包含
 ⇒**「どんな議題もここで話せば一応伝わる」**場に。

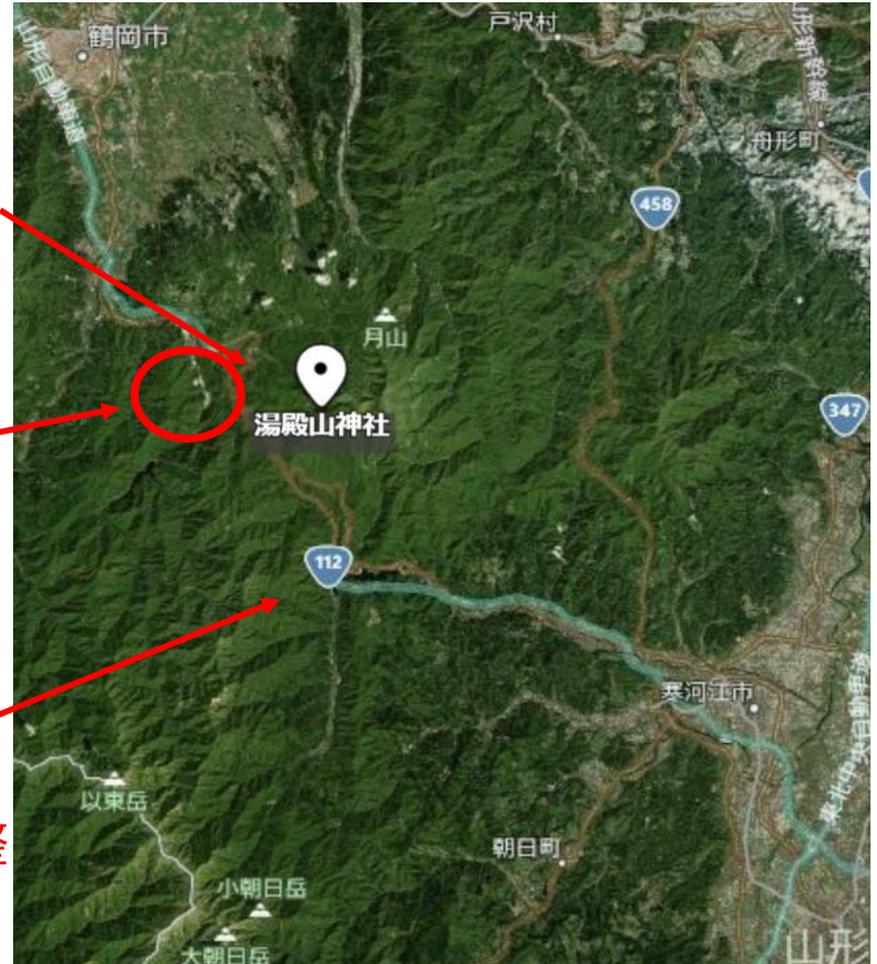


- ： 高速バス路線の途中で観光ニーズがありながら公共交通の無い隙間が存在
- ： ニーズ（観光）、運行（バス会社）、施設（国道事務所）が、ばらばらで、長年実現せず⇒協議会を活用し、都市間バス路線の途中で新たなバス停設置

出羽三山の一、湯殿山は魅力的な観光地
⇒DMOから県協議会にバス停提案

山間部の自動車専用道でバス停設置の
スペースが足りない
⇒国道事務所の除雪用地にバス停設置
（観光シーズンが夏期のみのため）

都市間高速バスを運行する二社は
生活交通補助の対象事業者
⇒日頃関係のある県交通政策課から調整





協議会・計画の活用とは

：事業者・市町村が何かしたい時の、事務的・法的なスキーム・支援の提供

○（例1）市町村をまたぐ路線の協議運賃の設定：

協議運賃（法定の地域協議会の手続きを経ることで、法定の規制の範囲を越えて柔軟に設定できる運賃）を、県単位の協議会／計画を活用し、地域間・市町村間バス路線に協議運賃を設定。

・新庄・酒田・鶴岡・米沢～仙台路線、長井～山形路線 等

○（例2）小規模町村の協議会・計画負担の軽減：

生活交通の国庫補助については法定計画策定が努力義務化（早晚義務化予定）されたが、県計画は全市町村対象のため、小規模市町村には県計画をそのまま使った補助金申請が可能に。

○（例3）国との法令面の検討・調整：⇒国補助のさらなる活用にも

国や大手事業者と交渉慣れしている県の担当者が、わかりにくい道路運送法の解釈について国と調整し、現場ニーズを汲んだスキームを案内

国補助の「効率化」傾向と県負担の増加

- ：国補助が「効率化」の名の下に複雑化⇒県内の活用進まず
- ：市町村の公共交通負担を県が支援⇒県財政の負担・持続可能性の低下

○協議会・計画策定を機に県内路線の利用状況等を総チェック：

- ・全定時定路線交通の国庫補助該当性をチェックし、国庫補助を可能な限り活用することを県支援の要件化

○県計画スキームを活用した国庫補助特例の活用促進

- ・「ひと手間・ひと工夫」で国庫補助は活用できるパターンの県からの助言
⇒乗用タクシー割引事業への国庫補助活用
⇒幹線路線の新たな申請や条件不利地域によるフィーダー補助の新たな獲得
⇒広域幹線を対象とした市町村をまたいだ利便増進実施計画の策定
- ・県計画が全市町村をカバーしていることで、小規模市町村も不利を回避
⇒地域公共交通計画によるフィーダー補助上限額のかさ上げ
⇒国庫補助活用促進による特交措置の切り下げ回避



運輸局データを活用した国庫補助該当性チェック

東北運輸局に対し、定時定路線交通の運行データ提供を依頼し、リスト化分析

：活性化再生法と地方分権提案関連通知が法的根拠

：加えて、（変なこと言われた場合に備え）協議会で全構成員から同意を得る

運行本数と輸送人数が一番の肝
複数社の路線重複をまとめると国庫補助になるものも…

市町村を跨いでいるのかチェック。
地図にも落とし込み、延伸でまたげそうかもチェック

運行収支率はだいたい赤字
市町村が運行費補助していて
「運輸局への申請上は黒字になる」
路線に注意！

・国庫補助を既に受けている
・国庫補助が受けられる
・赤字化したら国庫補助が入る
をマーキング

運行者	経路			運行本数 (本)	輸送量 (人)	国庫 補助	収支率 (%)	視点 (ア)		視点 (イ)		視点 (ウ)		市町村			
	起点	経由地	終点					沿線人口 (H27) (人)	経費 (千)	収支	収支	収支					
庄内交通	庄交B T	余目	渋谷	0.5	5以上 15未満		50%以上 80%未満	68,834	30,000					津 中山			
庄内交通	庄交B T	余目(津越峠)	渋谷	0.5	5未満		50%以上 80%未満	68,834	5,000					津 中山			
庄内交通	さかた海勢市場	余目	渋谷	0.5	5以上 15未満		50%以上 80%未満	99,184	30,000					津 中山			
庄内交通	さかた海勢市場	余目(津越峠)	渋谷	0.5	5未満		50%以上 80%未満	99,184	5,000					津 中山			
庄内交通	庄交B T	余目・東京	鶴宿	0.5	5以上 15未満		50%以上 80%未満	68,834	5,000以上 10,000未満		25.1%	IV	323.56	87.9%	IV	津 三 鶴 西 津 中山	
庄内交通	庄交B T	余目・東京(津越峠)	鶴宿	0.5	5未満		50%以上 80%未満	68,834	5,000	注	-5.6%	25.1%	IV	332.35	86.5%	IV	津 三 鶴 西 津 中山
庄内交通	さかた海勢市場	余目・東京	鶴宿	0.5	5以上 15未満		50%以上 80%未満	99,184	5,000以上 10,000未満		-5.6%	25.0%	IV	328.11	87.5%	IV	津 三 鶴 西 津 中山
庄内交通	さかた海勢市場	余目・東京(津越峠)	鶴宿	0.5	5未満		50%以上 80%未満	99,184	5,000未満		-5.6%	25.0%	IV	335.22	86.0%	IV	津 三 鶴 西 津 中山
庄内交通	庄交B T	余目・東京	バス多鶴宿	0.5	5以上 15未満		30%以上 50%未満	68,834	10,000以上 30,000未満		-5.6%	25.1%	IV	322.14	88.2%	IV	津 三 鶴 西 津 中山
庄内交通	庄交B T	余目・東京(津越峠)	バス多鶴宿	0.5	5未満		30%以上 50%未満	68,834	5,000未満		-5.6%	25.1%	IV	330.93	86.7%	IV	津 三 鶴 西 津 中山
庄内交通	さかた海勢市場	余目・東京	バス多鶴宿	0.5	5以上 15未満		30%以上 50%未満	99,184	10,000以上 30,000未満		-5.6%	25.0%	IV	325.17	87.7%	IV	津 三 鶴 西 津 中山
庄内交通	さかた海勢市場	余目・東京(津越峠)	バス多鶴宿	0.5	5未満		30%以上 50%未満	99,184	5,000未満		-5.6%	25.0%	IV	334.28	86.2%	IV	津 三 鶴 西 津 中山
庄内交通	庄交B T	余目・東京	TDL	0.5	5以上 15未満		50%以上 80%未満	80,932	10,000以上 30,000未満		-5.3%	34.3%	IV	328.37	100.0%	I	鶴 津 西 津 中山
庄内交通	庄交B T	余目・東京(津越峠)	TDL	0.5	5未満		50%以上 80%未満	80,932	5,000未満		-5.3%	34.3%	IV	337.16	100.0%	I	鶴 津 西 津 中山
庄内交通	さかた海勢市場	余目・東京	TDL	0.5	5以上 15未満		30%以上 50%未満	99,184	10,000以上 30,000未満		-5.6%	25.0%	IV	336.74	100.0%	I	鶴 津 西 津 中山
庄内交通	さかた海勢市場	余目・東京(津越峠)	TDL	0.5	5未満		30%以上 50%未満	99,184	5,000		-5.6%	25.0%	IV	345.74	100.0%	I	鶴 津 西 津 中山
庄内交通	庄交B T	エスモール	仙台駅前	2.5	30以上 50未満		50%以上 80%未満	67,162	50,000						津 西 津 中山		
庄内交通	庄交B T		仙台駅前	1.5	30以上 50未満		50%以上 80%未満	67,162	50,000						津 西 津 中山		
庄内交通	本荘営業所		仙台駅前	1.0	5以上 15未満		30%以上 50%未満	104,999	30,000						津 西 津 中山		
山交バス	山交ビルB T	山形自動車道 山口・湯殿山	月間エスモール	2.0	5以上 15未満		50%以上 80%未満	115,435	30,000						中山 津 西 津 中山		
庄内交通	庄交B T	エスモール	山交B T	3.5	30以上 50未満	◆	30%以上 50%未満	198,864	100,000						津 西 津 中山		
庄内交通	庄交B T		山交B T	1.5	15以上 30未満		50%以上 80%未満	198,864	30,000						津 西 津 中山		
庄内交通	エスモール	月山口	山交B T	0.5	5未満		50%以上 80%未満	115,435	10,000以上 30,000未満		-1.8%	26.1%	E	105.2	100.0%	II	津 西 津 中山
庄内交通	エスモール		山交B T	0.5	5以上 15未満		50%以上 80%未満	115,435	10,000以上 30,000未満		-1.8%	26.1%	E	103.5	100.0%	II	津 西 津 中山
西川町	黒野	奇立病院	にしかわ保育園	1.0	5未満		30%未満	3,192	5,000未満		-4.5%	40.5%	IV		津 西		

県補助を減らすことを目的としない

- ： 「補助を削りたいから頑張る」では協力が得られない
- ： 市町村も含む県全体としては持続性向上

- 市町村・交通事業者の負担は大幅減（国負担は増加・県負担微増～微減）：
 - ・ 幹線補助対象路線の増加と特例活用により、国への幹線補助申請額は、年間約1億円増加
 - ・ （＝県負担も同額増加）
 - ・ 市町村へのフィーダー補助も幹線追加によるフィーダー路線増加・地域公共交通計画の連携特例（上限の割り振り）により大幅増加の見込み
- 「県に協力すれば得をする」という共通認識の醸成
 - ・ データ政策への全面協力
 - ⇒経営内部情報も含めたすべての運輸局提出データの協議会への共有義務化
 - ⇒GTFS-JPの整備・公開の義務化、主要事業者のGTFS-RT整備・公開合意
 - ・ 開かれた公共交通の協議への協力
 - ⇒法定協議会のすべての資料・議事のネット動画公開を実施

県財政を助けるための地域公共交通計画では無かったか？

- ： **幹線補助とフィーダー補助の性質は異なる**
- ： 幹線が消えればフィーダーも消える⇒幹線維持は国・県の責任
- ： 幹線を多少の負担で残せば、フィーダーも助かる⇒**全体としては持続可能に**

○幹線補助の負担は一時的

- ・ 幹線は本来「定時定路線」により適した路線 = 赤字圧縮・黒字化は可能
- ・ 公共交通網がしっかりすれば幹線補助は圧縮できる
- ・ **フィーダー部分は行政が支えなければ続かない = 補助はほぼ「前提」**
= フィーダー部分の負担を如何に減らすか・国庫補助を獲得するかが重要
= **フィーダー部分の市町村負担減 = 県の市町村支援予算の減**

○幹線補助への正面からの対応が生む波及効果

- ・ **交通事業者にとっては、幹線系統の負担が最も重い**
⇒幹線への県の積極姿勢は、民間交通事業者の協力を得るために重要
⇒GTFS-JPのオープンデータ化、交通系ICカードの一斉導入等、**県交通政策への大きな協力の基礎に**
- ・ 市町村への幹線の意識醸成（**計画にも市町村の幹線維持努力義務を明記**）
⇒「なぜフィーダー補助が増えたのか」をしっかりと説明し、幹線の重要性を意識させる = 「**広域交通は市町村に無関係ではない**」

地域公共交通計画策定は補助金増は狙っていたか？

: YES

県の財政健全化が狙いだったか？

: No

より厳しい市町村と事業者から、より余力のある国と県へ負担を移すだけか？

: No

【余談】

○生産性向上は（補助金が含まれない）収支率目標では追求しない
←運賃規制と人口減少の下では人件／安全費・利便性を削るだけ

○国・県の負担を増やすからこそ、現場にももうひと踏ん張りの投資を求め、
生産性向上を図る

○「国・県負担の増加」＝「市町村・事業者の投資・手間の増加」のバーター



県主導の公共交通データ政策へ



県単位だからできること・県単位だからすべきこと

- ：事業者・市町村の個別の取組を支えるためのデータ利活用
- ：どう使ってもらうか、という視点での「環境整備」

- 前提1：個別ニーズを知っているのは現場（not 県）
- 前提2：行政は基本的にデジタル素人

アプリ開発やプラットフォームシステムといった「直接」の施策をすべき？
⇒ニーズの絞り込みと仕様要求のための専門性が必須

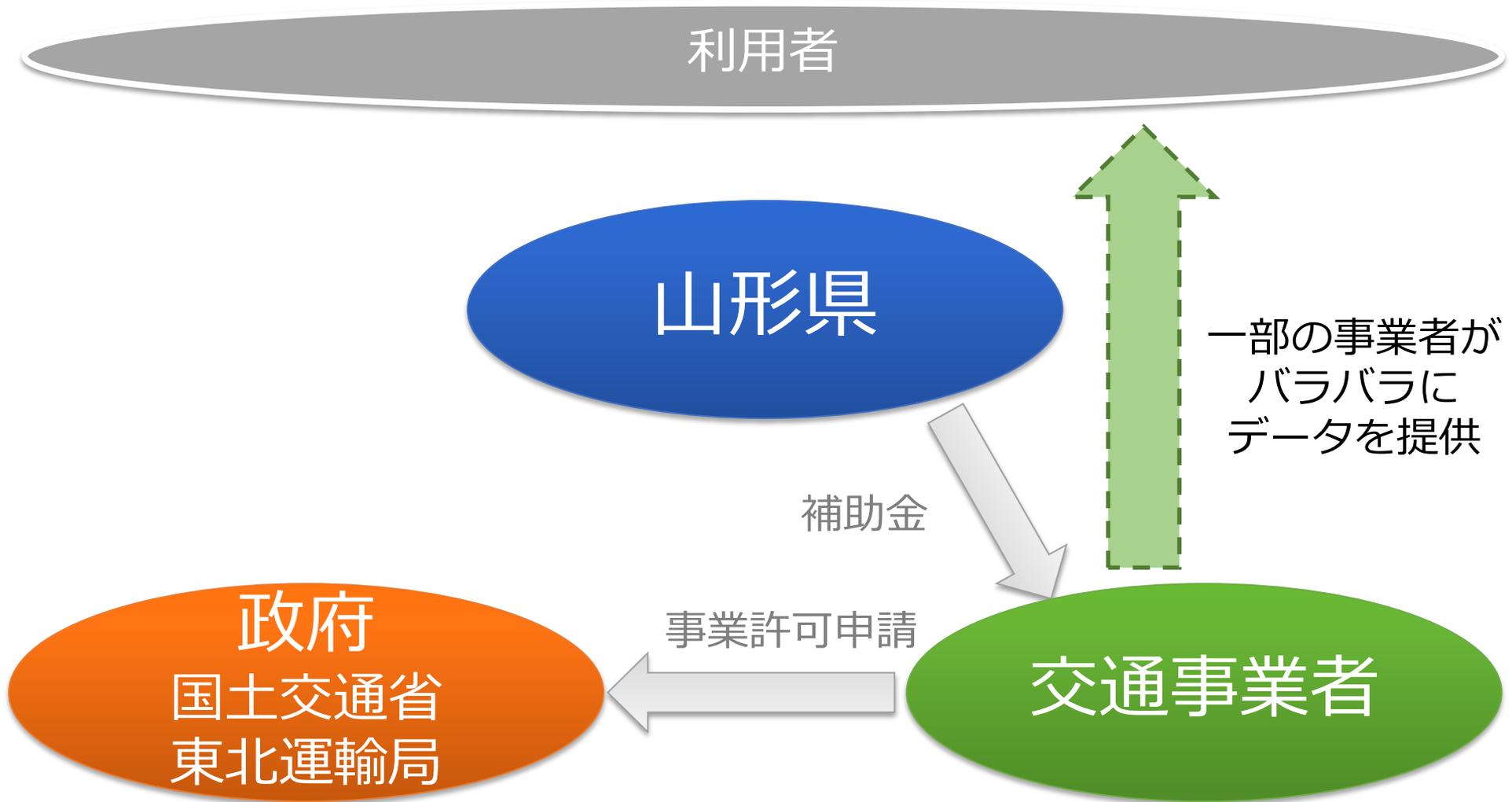
- 前提3：データを集めただけでは無意味・分析には人・金・スキルが要る
- 前提4：交通利用者だけがデータのユーザーではない

何となくのデータの羅列は疑似相関の嵐・「整理された一定のフォーマットのデータ」はITサービサーにも、研究者にも宝の山
⇒「現時点でデータを使っていない（使えていない）」層の可能性

生活圏や経済圏とほぼ同じ範囲の自治体・事業者をくくる仕組みを整備できる
小さな事業者や地域ではコストが見合わないことを、束ねてリーズナブルに

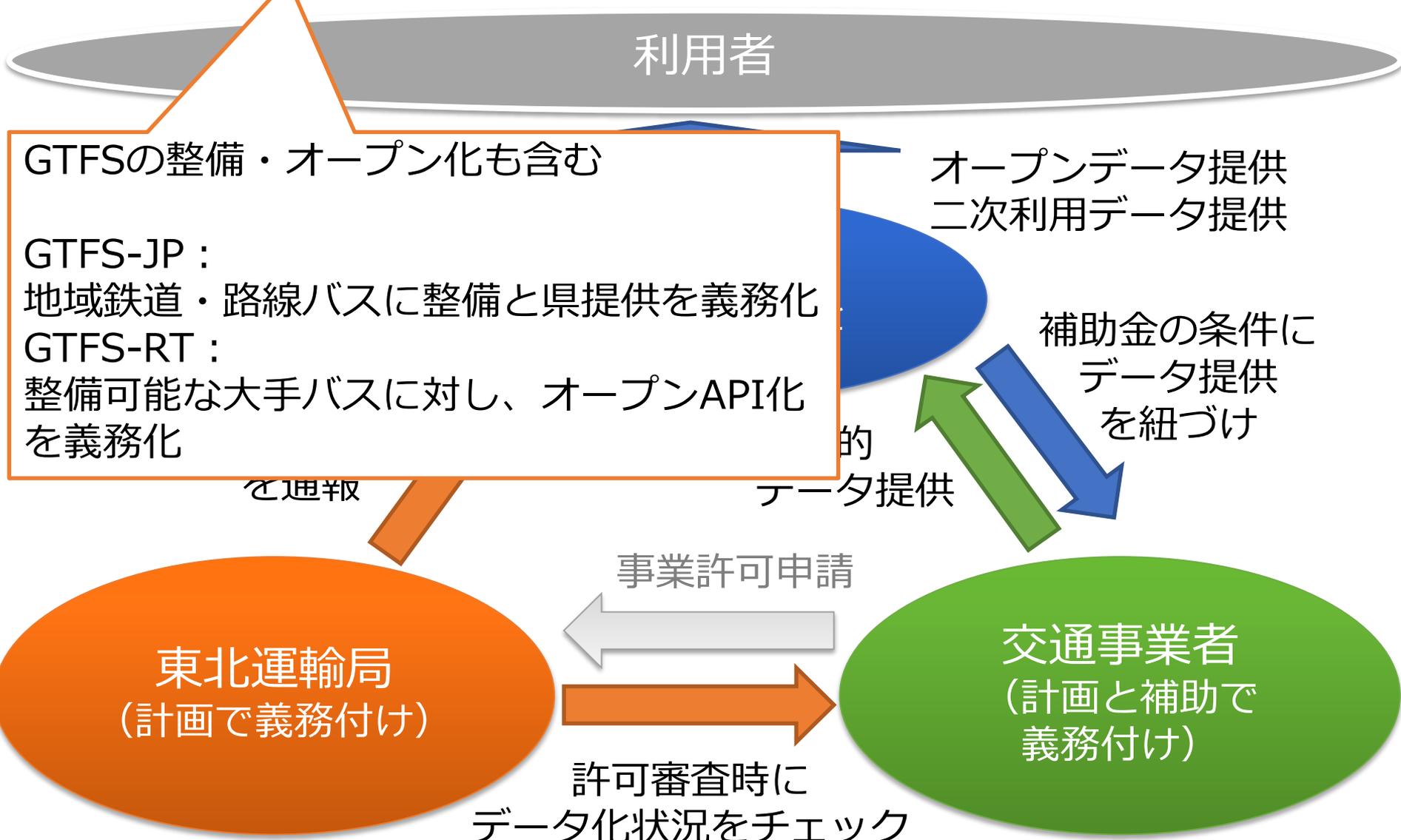
これまでの状況

：交通事業者が**任意で・バラバラ**にデータ整備やオープン化を実施



データ利活用のための提供・集約を計画と補助制度で仕組み化

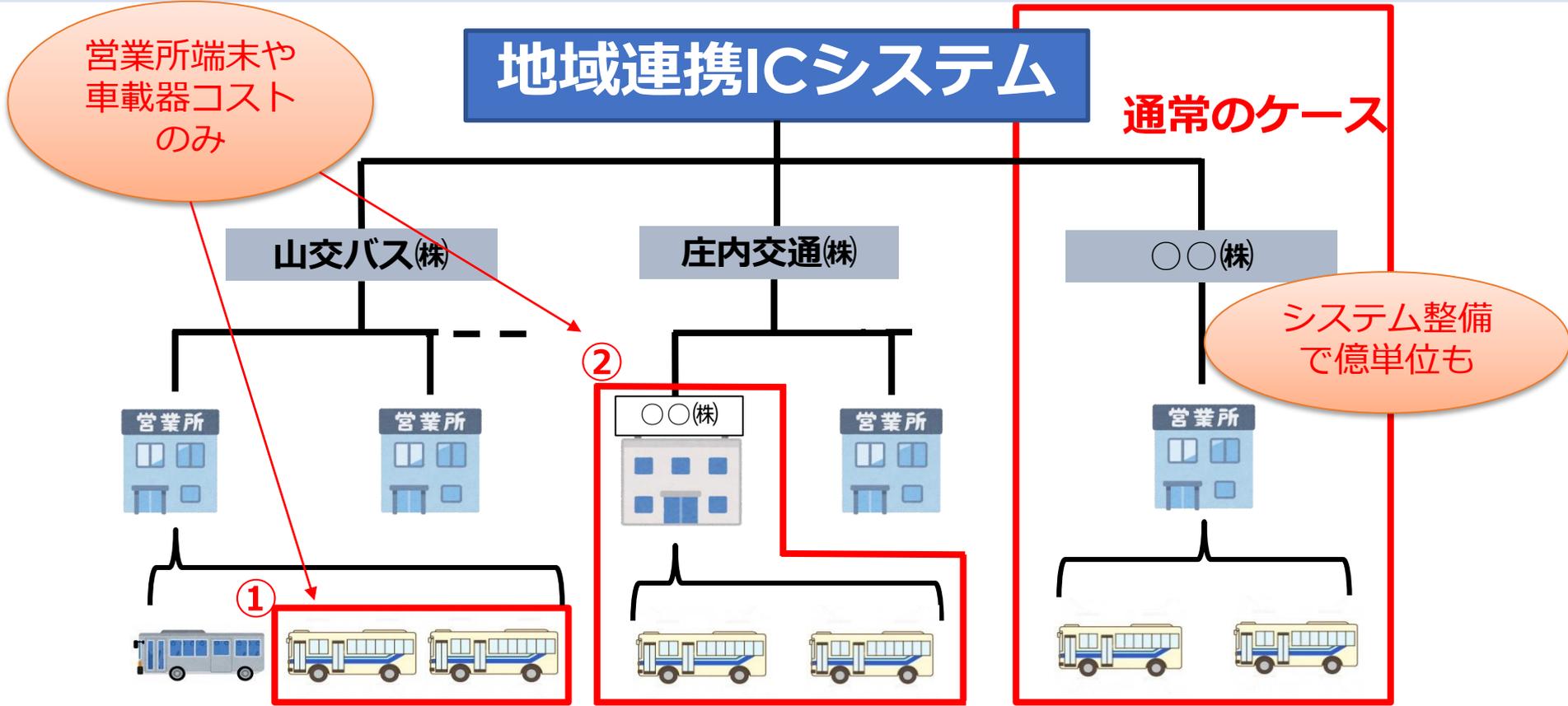
：データに関するルールを県内関係者に同時に義務付け





JR東日本の地域連携ICカード導入に際し、システムの相乗りを仕様化

：ラストワンマイルを支える中小コミュバス等への独自システム導入を回避



通常ケース：山交バス・庄内交通から独立して導入する場合、システムを一から構築

①：山交バスor庄内交通の営業所の1路線とみなして相乗り（特に小規模のコミュバス想定）

②：山交バスor庄内交通の1営業所とみなして相乗り（一定数の路線を有する中小事業者想定）



データ分析の専門家の力を借りるために

県の担当部局にデータ分析の専門家はいない・常備できない

専門家候補 1 : 大学等の研究機関

専門家候補 2 : 市町村や事業者が委託するコンサル

○ 大学等の研究機関

データ分析による研究の専門家・研究のかなりの部分の肝はデータ収集
⇒行政からのデータ提供と大学等からの研究結果の提供はWin-Win
⇒地元の大学等と連携できれば、地域活性化のための官学連携の基礎にも

○ 市町村や事業者が委託するコンサル

計画策定の義務化などで、特に自治体がコンサルに委託するケースは多い
コンサルの調査費用のかなりの部分を「データ収集」が占める
⇒行政からのデータ提供が充実すればコンサルをより効果的に活用できる

【ふたつの試み】

○大学等とのデータ連携協定の締結 : 個票データ提供と守秘義務をセットに

○法定協議会メンバー間の個票データ共有ルール化 : データ二次利用の促進

データ分析に専門性を有する研究機関と県法定協議会との連携協定の締結
EBPM（データに基づく政策決定）研究の国内トップランナーである慶應義塾大学経済学部附属経済研究所と、山形県地域公共交通活性化協議会との間で、
「データ提供及び分析のための連携協定」を締結予定
(協議会において議決済み（2021年8月25日）)

○ 連携協定（案）の骨子

法定協議会側の役割

- ・ 法定協議会が計画に基づいて構成員から収集したデータの提供
- ・ 直接所有しないデータについても可能な場合には保有者へ要請し、調整

慶應大研究所側の役割

- ・ 法定協議会から提供を受けたデータの分析研究
- ・ 法定協議会の委託による政策分析
- ・ 個人情報等の厳格・適切な管理等の守秘義務

(山形県公共交通関連情報共有基盤において協定案文その他議事は公開済み)

<https://www.pref.yamagata.jp/020056/kurashi/kendo/kotsuseisaku/kokyokotsu.html>

データ利活用で何をしたいのか

- ：「デジタルやっています」がしたいのではない
- ：「**様々な分野にアプローチする**」ということを実現するもっとも低コストな手段としての「**データ利活用**」
- ：やって終わりではなく、常に外部のチェックと意見が届く体制が一番大事
⇒データ利活用政策の比重は「**オープンデータ化 < 協議会フルオープン**」

○求められる「様々な分野へのアプローチ」

「域外観光客の取込」、「貨客混載」、「福祉との連携」、「輸送資源の総動員」、「おでかけ機会の創出」…

○何をやるにも現状リソースの把握・ニーズの分析・対象へのマーケティング

1. 今使われているサービスを効率化して、余剰リソースを産み出す
(**利用動向のデータ取得と分析**)
2. 新たなニーズを探る
(交通サービスの情報の公開、**交通政策の議論の公開**)
3. 新たな対象へのマーケティング
(交通サービスの情報を**アプリ・サービス連携しやすい形で公開・鮮度維持**)¹⁹



今のままの交通事業「だけ」で地域公共交通を維持できない未来

- ：路線単体で収益化は難しい（行政補助も右肩上がりは無理…）**
- ：貸切バスによる「内部補助」は続かない（回復してもFIT化は不可逆）**

しかし…

**「移動」はすべての経済社会活動の基盤インフラ
切り捨てれば地域が立ち枯れするだけ**

- 1：全てのレベルの行政が「インフラ」政策として覚悟と責任を持つ（「内部補助」に頼ってはいけない）**
 - ⇒そのエンジンとしての国庫補助の徹底活用**
 - ⇒ゴールは「投資が合理的になる」レベルに「儲かる」こと**
- 2：行政だけで抱えず地域内外のすべての人にアプローチする**
 - ⇒その場／ハコ／ツールとしての協議会・計画・データ政策**

【公式のご参考】 本県取組の経緯と結果のオープン化について

： 山形県地域公共交通情報共有基盤

公共交通関連のオープンデータ、計画の策定経緯や本文、協議会の資料や議事等はすべて以下のHPで公開しています。

<https://www.pref.yamagata.jp/020056/kurashi/kendo/kotsuseisaku/kokyokotsu.html>

： 令和2年度（策定年度）3年度（修正年度）の協議会開催状況

県協議会の資料、当日の議事（youtube）もすべて公開されています。策定準備の資料、具体的な計画への記載やその趣旨説明等についてご参照頂けます。

https://www.pref.yamagata.jp/020056/kurashi/kendo/kotsuseisaku/kyogikai_r2.html

https://www.pref.yamagata.jp/020056/kurashi/kendo/kotsuseisaku/kyogikai_r3.html

【非公式のご参考】

個別政策の背景事情や考え方についてはこちらのnoteでも書き下しています。

オープンデータ政策の考え方：

<https://note.com/pmi/n/n08b331ab9e42>

補助金・計画政策の考え方：

https://note.com/n_shirokitsune/n/na6fe7cf52fc9