

# 令和元年度

## 広域で地域公共交通網形成計画を策定する際に有効な圏域調査

### 報告書

### 【概要版】

#### 目次

1. 広域交通圏事例調査 .....	P 1
2. 市町村域を超えた圏域の実態把握 .....	P 2
3. 東北運輸局管内各市町村の既存交通網の調査・分析 .....	P 5
4. 東北地方における市町村域を超えた圏域の検討 .....	P 6

令和2年3月

株式会社ケー・シー・エス東北支社

# 1. 広域交通圏事例調査

東北運輸局管内では、複数市町村を跨ぐ地域公共交通網形成計画が策定されたのが10地域で、広域的な取組を実施中

- 東北運輸局管内では、2019年8月末時点で80件の地域公共交通網形成計画が策定され、2020年3月に会津圏域6市町村で地域公共交通網形成計画が策定されている。
- 東北運輸局管内で複数市町村を跨ぐ広域交通圏で策定されたのは10件となっている。

青森県と岩手県においては、都市計画マスタープランや振興局の区域で県全域をブロックに分割して広域路線等の方向性を整理

- 青森県の計画では「青森県都市計画マスタープラン（青森県都市計画基本方針）」で示す6圏域別に広域交通ネットワークの拠点（広域拠点）設定と、設定複数市町村にまたがる広域路線（軸）を整理している。岩手県の計画では県の「広域振興局」の4つのブロックで方向性を整理している。

表 東北運輸局管内の地域公共交通網形成計画の策定状況

NO	計画名称	県	対象地域	策定期期	計画期間
1	青森県地域公共交通網形成計画	青森県	青森県全域	H28.3	H28-H34 (7年)
2	下北地域公共交通網形成計画	青森県	むつ市、大間町、東通村、風間浦村、佐井村	H30.3	H30-H36 (7年)
3	八戸圏域地域公共交通網形成計画	青森県	八戸市、三戸町、五戸町、田子町、南部町、階上町、新郷村、おいらせ町	H31.1	H31-H35 (5年)
4	岩手県地域公共交通網形成計画	岩手県	岩手県全域	H31.3	H31.4-H36.3 (5年)
5	三陸鉄道沿線地域等公共交通網形成計画	岩手県	久慈市、野田村、普代村、田野畑村、岩泉町、宮古市、山田町、大槌町、釜石市、大船渡市、洋野町、陸前高田市	H30.12	H31.3-H41.3 (10年1ヶ月)
6	南秋地域公共交通網形成計画	秋田県	五城目町、八郎潟町、大潟村	H30.3	H30-H34 (5年)
7	フラワー長井線沿線地域公共交通網形成計画	山形県	長井市、南陽市、川西町、白鷹町	H28.2	H28-H32 (5年)
8	福島県避難地域広域公共交通網形成計画	福島県	田村市、南相馬市、川俣町、広野町、楡葉町、富岡町、川内村、大熊町、双葉町、浪江町、葛尾村、飯館村、福島市、郡山市、いわき市、相馬市	H30.3	H30-H34 (5年)
9	阿武隈急行線地域公共交通網形成計画	福島県 宮城県	伊達市、角田市、福島市、丸森町、柴田町	R1.7	R1-R10 (10年)
10	会津圏域地域公共交通網形成計画	福島県	会津若松市、喜多方市、会津坂下町、湯川村、柳津町、会津美里町	R2.3	R2-R7 (6年)

資料：国土交通省「網形成計画策定状況（2019年8月末時点）」を基に、会津圏域地域公共交通網形成計画を追加

凡例  
網形成計画策定自治体   
広域網形成計画策定圏 

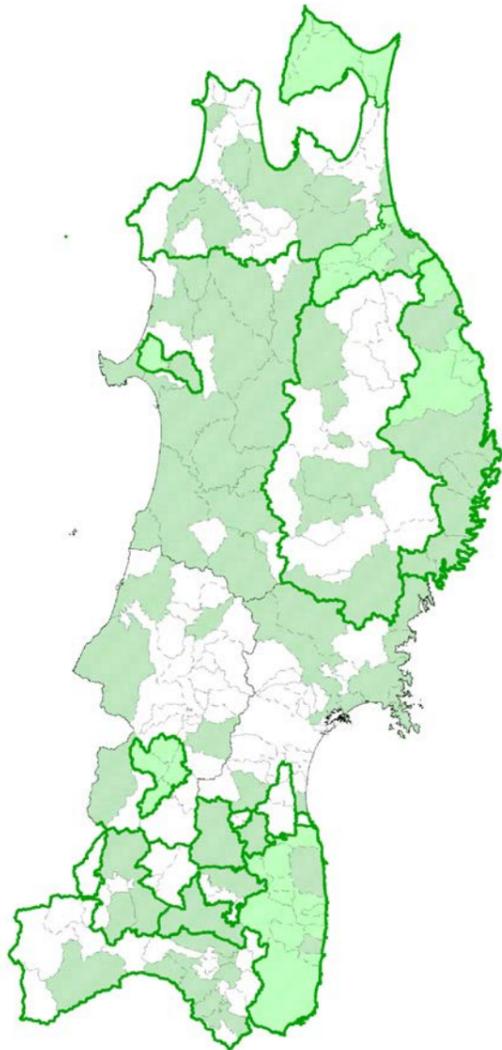


図 東北運輸局管内の地域公共交通網形成計画の策定状況

## ■青森県と市町村の役割

- 本計画では、県外を結ぶ交通ネットワークのゲートウェイや各都市圏における**広域交通ネットワークの拠点（広域拠点）を位置づけ、設定複数市町村にまたがる広域路線（軸）を描いていく。**
- 一方、各市町村の地域公共交通網計画では（あるいは、地域公共交通会議での検討が期待されるものとして）鉄道駅もしくは基軸となるバス路線と市町村内路線とが結節する拠点を設定し、市町村内で完結する路線の確保について計画していく。なお、鉄道駅もしくは基軸となるバス路線が市町村内にない場合においては、その他市町村に跨がる路線を確保・維持することで、近隣の鉄道駅、基軸となるバス路線に結節させる。また、市町村内を運行するすべての広域バス路線の活用策を記述していく。
- 特に、各市町村が県計画で示された指針に配慮するとともに、県計画改定時には、各市町村の計画や公共交通会議での決定に基づき調整することが求められる。

資料：青森県地域公共交通網形成計画

図 青森県地域公共交通網形成計画の役割分担の考え方



図 岩手県地域公共交通網形成計画の区域設定

## ■計画の対象区域・エリア

- 本計画の対象区域は、県全域を対象とする。
- なお、計画策定にあたっては、**県土が広大であり、広域振興圏で地域特性が異なるため、広域振興圏ごとの地域公共交通ネットワークを計画する。**また、県域が接している宮城県、青森県については、都市間を結ぶ対象交通手段の運行見直し・改善を行う場合に、調整を行うものとする。

出典：岩手県地域公共交通網形成計画

## 2. 市町村域を超えた圏域の実態把握

### (1) 定量的なデータに基づく、市町村間の結びつき実態

#### 道路網・公共交通網の整備状況による広域的かつ複雑な県内市町村間の結びつき

- ・平成27年国勢調査や各県の消費購買動向調査などを用いて、日常生活における流動状況を整理したところ、市町村域を超えた広域的な流動が明らかとなった。
- ・日常生活での流動状況をみると、複数の生活圏に属する市町村が存在することが明らかとなったことから、圏域の設定にあたっては複数の捉え方が有効である。

#### 県境を跨ぐ広域的な県外市町村との結びつき

- ・平成27年国勢調査による通勤・通学をみると、県境に位置する市町村では県境を跨いだ移動がみられる。
- ・県境に位置する市町村については、県境を跨ぐ広域的な結びつきに配慮が必要である。

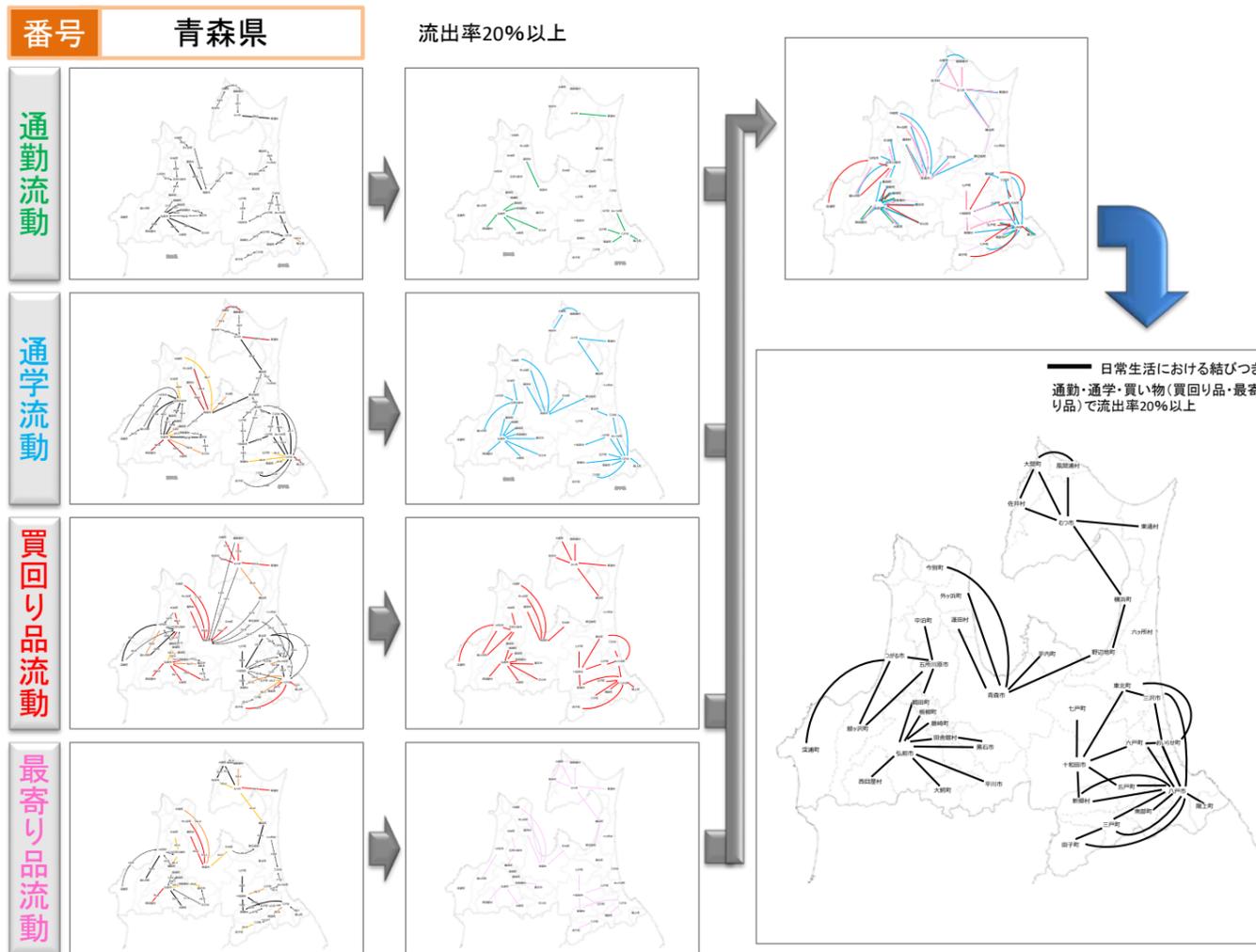
### (2) 各行政計画等に基づく市町村間連携の実態

#### 各県における「振興局」単位での取組

- ・各県には県の出先機関である振興局単位でエリア設定されており、振興局単位で総務企画や保険福祉、産業振興などの取組が展開されている。

#### 「定住自立圏」や「連携中枢都市圏」などの既存の連携・役割分担による関連施策・事業

- ・市町村が主体的に地方圏への人口定住を促進する政策である「定住自立圏」については、東北運輸局管内で23圏域となっている。
- ・中心都市が近隣の市町村と連携し、活力ある社会経済を維持するための拠点形成政策として「連携中枢都市圏」については、東北運輸局管内で3圏域となっている。
- ・市町村の主体的な連携・協力の取組があれば、広域圏形成計画も取り組み易いといった利点がある。



※通学流動については、基データとなる平成27年国勢調査を用いているため、高等学校等の統廃合により現状の流動状況と異なることが想定される。

※買い物流動については、基データとなる消費購買動向調査が県によって調査年次が異なるため、青森県・岩手県・秋田県などは約5年以上経過していることから現状の流動状況と異なることが想定される。

※結びつきの基準については、割合他に実数で設定することや閾値の設定など、様々な考え方が想定されるものの、明確な基準がないことから、今回は通勤・通学・買い物（買回り品・最寄り品）とも、他市町村への流出率が一律20%以上を閾値として整理した。

図 日常生活における流動状況（イメージ）

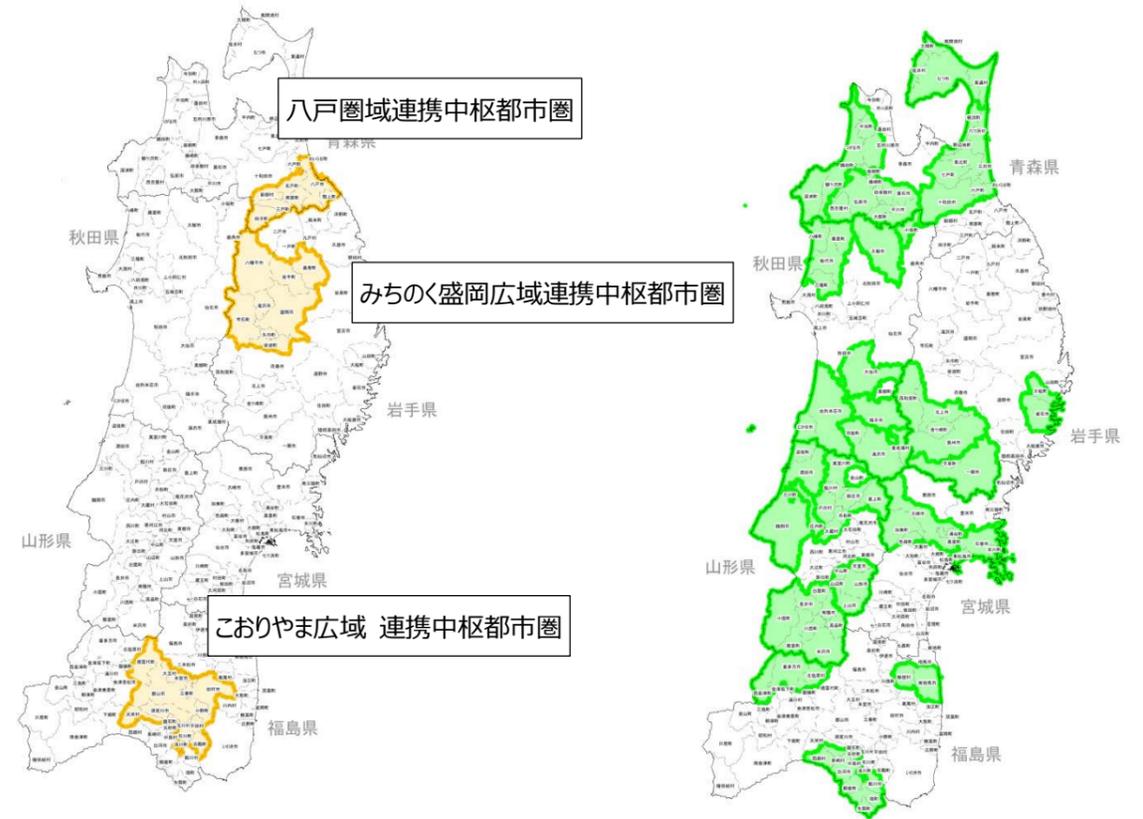


図 連携中枢都市圏の策定状況

図 定住自立圏の策定状況

自治体アンケートを行った全6地域で「日常生活の結びつき」を重視している一方で、従来からの検討組織の単位やバス事業者の営業区域などによる「実務的な利点」を踏まえた区域設定を行っている地域も存在

- 自治体アンケートによると、網形成計画の検討にあたって、「日常生活（通勤・通学、買い物、通院など）」については、全6地域でとても重視していると回答している。
- 網形成計画の区域設定の考え方について、最も回答が多かった項目は「通勤、通学、通院、買物等で結びつきの強い区域」となっている。一方で、「従来から公共交通政策に連携して取り組んでいた市町村」「バス事業者の営業区域」などの路線の再編・見直し検討にあたって実務的な繋がりを踏まえて設定している地域もみられる。

Q 網形成計画の検討の視点について、お答えください（あてはまるものに1つ○）。

表 日常生活（通勤・通学、買い物、通院など）の重視度合

	とても重視している	やや重視している	どちらともいえない	特に重視していない
計	6	0	0	0

Q 網形成計画の区域設定の考え方について、教えてください（あてはまるもの全てに○）。

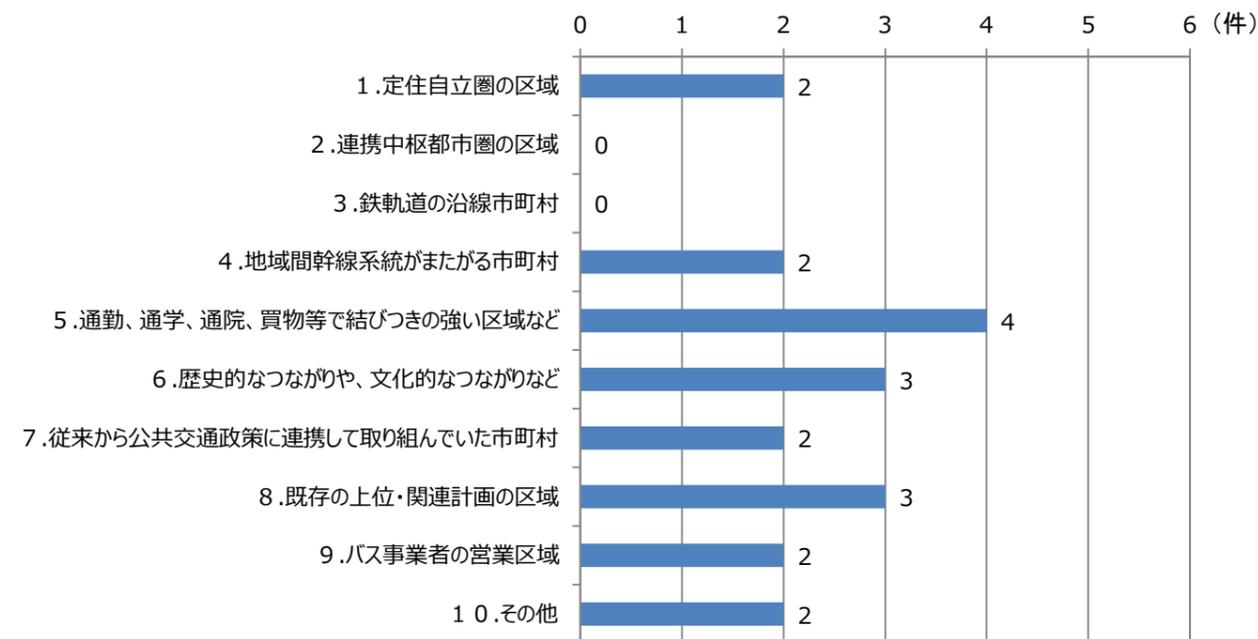


図 区域設定の考え方

自治体アンケートを行った全6地域で「複数市町村を跨る幹線バス路線」はもれなく網形成計画の対象としている

- 自治体アンケートによると、網形成計画の対象とした交通モードは「複数市町村を跨る幹線バス路線」が6地域、次いで「コミュニティ交通（コミュニティバス、乗合タクシー、デマンド交通）」が5地域となっている。

Q 網形成計画の対象とした交通モードを教えてください（あてはまるもの全てに○）。

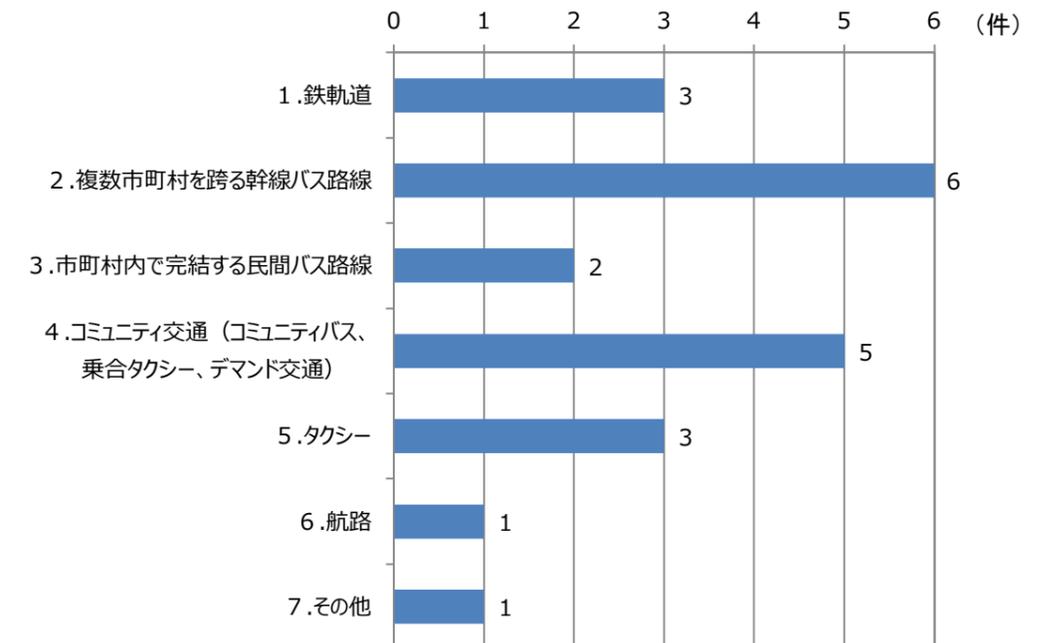
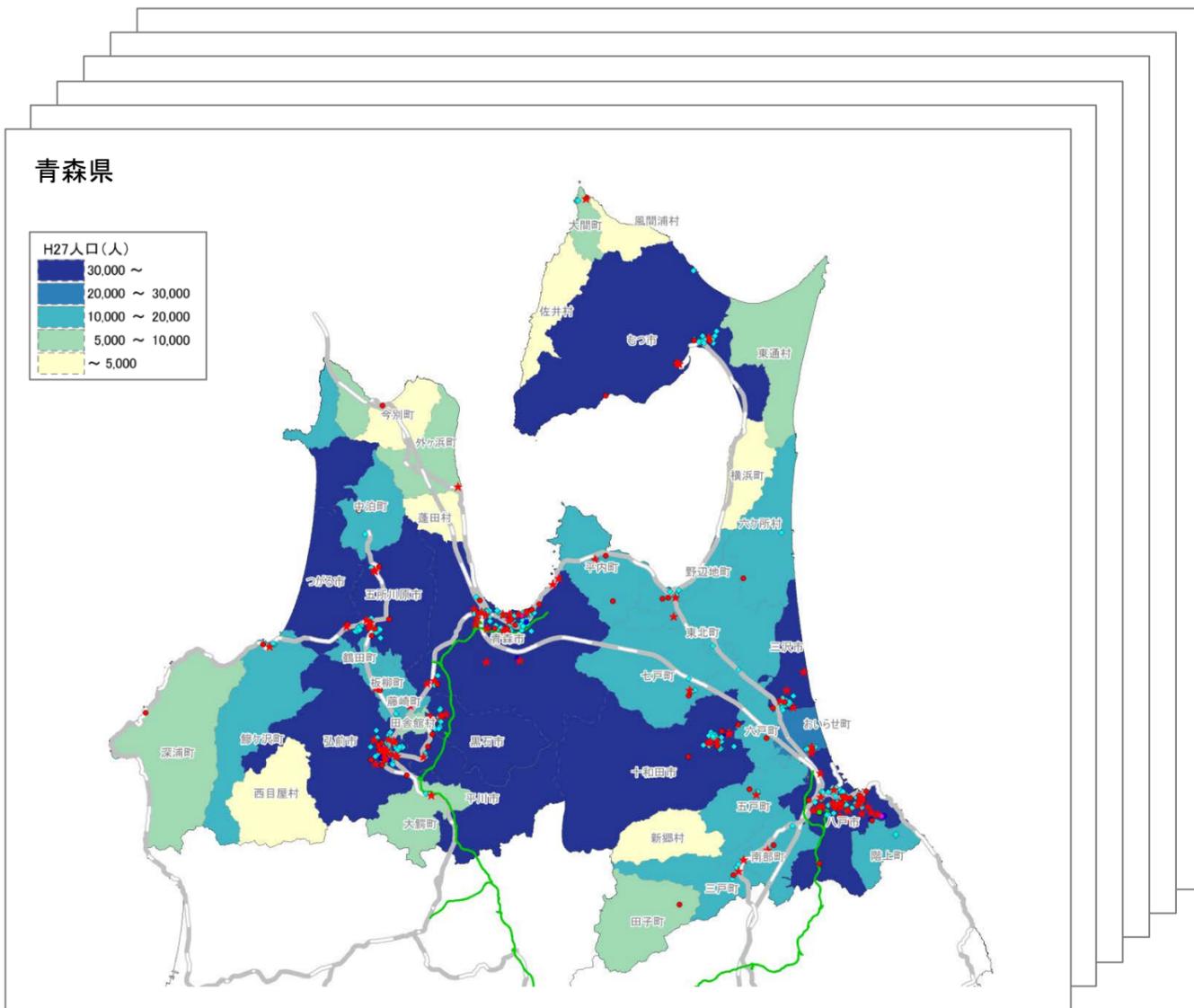


図 網形成計画の対象とした交通モード

### (3) 公共交通利用時の目的地分布状況

鉄道沿線から離れた市町村では、日常生活の目的施設が立地している市町村への広域移動が必要

- ・目的施設は鉄道沿線に多く分布しており、鉄道から離れたエリアでは、路線バス等で周辺市町村まで出掛ける必要がある。
- ・人口規模が少ない市町村でも、鉄道沿線で自地域内に目的施設が立地している自治体では自地域内で完結している。



資料：国勢調査、国土数値情報 ダウンロードサービス

図 市町村別の人口規模及び日常生活における目的地分布状況

### (4) 市町村間の繋がりについて把握

人口規模や目的施設の立地状況から、日常生活の繋がり（生活圏）ごとに中心市となる自治体が存在

- ・前項までの各種調査結果から、市町村の繋がりを捉えるとともに、今後圏域の検討・分析に活用できるようにデータベース化を行った。
- ・人口規模や目的施設の立地状況から繋がりを中心市となる自治体が存在している。(例. 青森県では青森市・弘前市・八戸市・十和田市・五所川原市・むつ市など)

表 各種調査結果によるデータベース

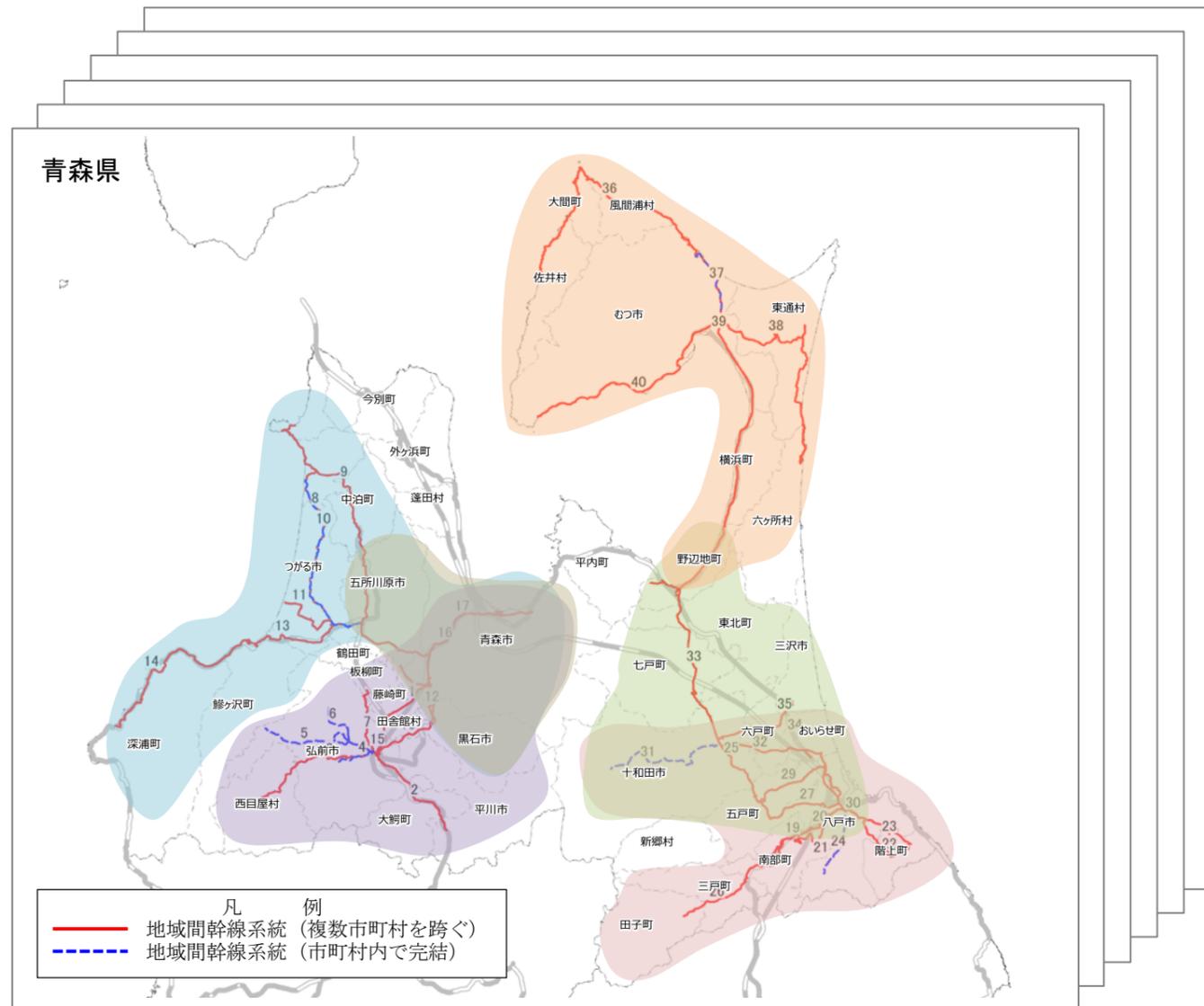
市町村	市町村合併の経緯(平成11年度以降)	面積	人口	将来推計人口	振興局	全国幹線旅客純流動	定住自立圏	連携中枢都市圏	二次医療圏	大学・高校	高次医療施設	大型商業施設
		2015年 km <sup>2</sup>	2015年 人	2035年 人								
青森市	○	824.61	287,648	221,365	東青	青森			青森	19	20	68
弘前市	○	524.20	177,411	141,559	中南	津軽	弘前圏域定住自立圏		津軽	19	15	46
八戸市	○	305.54	231,257	189,274	三八	南部		八戸圏域連携中枢都市圏	八戸	19	21	44
黒石市		217.05	34,284	25,111	中南	津軽	弘前圏域定住自立圏		津軽	2	3	9
五所川原市	○	404.18	55,181	39,640	西北	津軽	五所川原圏域定住自立圏		西北五	7	6	10
十和田市	○	725.65	63,429	49,975	上北	南部	上十三・十和田湖広域定住自立圏		上十三	5	5	20
三沢市		119.87	40,196	33,002	上北	南部	上十三・十和田湖広域定住自立圏		上十三	2	4	13
むつ市	○	864.16	58,493	45,407	下北	下北	下北圏域定住自立圏		下北	4	3	19
つがる市	○	253.55	33,316	19,931	西北	津軽	五所川原圏域定住自立圏		西北五	1	1	8
平川市	○	346.01	32,106	24,259	中南	津軽	弘前圏域定住自立圏		津軽	2	1	2
平内町		217.09	11,142	6,789	東青	青森			青森	2	1	1
今別町		125.27	2,756	1,306	東青	青森			青森	1	0	0
蓬田村		80.84	2,896	1,945	東青	青森			青森	0	0	0
外ヶ浜町	○	230.29	6,198	3,119	東青	青森			青森	0	1	0
鱒ヶ沢町		343.08	10,126	5,688	西北	津軽	五所川原圏域定住自立圏		西北五	1	1	4
深浦町	○	488.89	8,429	4,415	西北	津軽	五所川原圏域定住自立圏		西北五	1	0	0
西目屋村		246.02	1,415	827	中南	津軽	弘前圏域定住自立圏		津軽	0	0	0
藤崎町	○	37.29	15,179	11,502	中南	津軽	弘前圏域定住自立圏		津軽	0	1	3
大鰐町		163.43	9,676	5,274	中南	津軽	弘前圏域定住自立圏		津軽	0	1	1
田舎館村		22.35	7,783	5,712	中南	津軽	弘前圏域定住自立圏		津軽	0	0	0
板柳町		41.88	13,935	8,691	西北	津軽	弘前圏域定住自立圏		津軽	1	1	2
鶴田町		46.43	13,392	9,757	西北	津軽	五所川原圏域定住自立圏		西北五	1	0	2
中泊町	○	216.32	11,187	5,966	西北	津軽	五所川原圏域定住自立圏		西北五	1	0	1
野辺地町		81.68	13,524	9,770	上北	南部	上十三・十和田湖広域定住自立圏		上十三	2	1	5
七戸町	○	337.23	15,709	10,611	上北	南部	上十三・十和田湖広域定住自立圏		上十三	1	1	4
六戸町		83.89	10,423	9,199	上北	南部	上十三・十和田湖広域定住自立圏		上十三	1	0	0
横浜町		126.38	4,535	3,146	上北	南部	上十三・十和田湖広域定住自立圏		上十三	0	0	0
東北町	○	326.50	17,955	13,120	上北	南部	上十三・十和田湖広域定住自立圏		上十三	0	1	2
六ヶ所村		252.68	10,536	8,199	上北	南部	上十三・十和田湖広域定住自立圏		上十三	1	0	1
おいらせ町	○	71.96	24,222	22,243	上北	南部	上十三・十和田湖広域定住自立圏	八戸圏域連携中枢都市圏	八戸	1	2	7
大間町		52.10	5,227	3,349	下北	下北	下北圏域定住自立圏		下北	1	1	2
東通村		295.27	6,607	4,741	下北	下北	下北圏域定住自立圏		下北	0	0	0
風間浦村		69.55	1,976	1,118	下北	下北	下北圏域定住自立圏		下北	0	0	0
佐井村		135.04	2,148	1,200	下北	下北	下北圏域定住自立圏		下北	0	0	0
三戸町		151.79	10,135	6,183	三八	南部		八戸圏域連携中枢都市圏	八戸	1	1	2
五戸町	○	177.67	17,433	12,052	三八	南部		八戸圏域連携中枢都市圏	八戸	1	1	3
田子町		241.98	5,554	3,420	三八	南部		八戸圏域連携中枢都市圏	八戸	1	0	0
南部町	○	153.12	18,312	12,422	三八	南部		八戸圏域連携中枢都市圏	八戸	1	2	2
階上町		94.01	14,025	10,906	三八	南部		八戸圏域連携中枢都市圏	八戸	0	0	2
新郷村		150.77	2,509	1,544	三八	南部		八戸圏域連携中枢都市圏	八戸	0	0	0

### 3. 東北運輸局管内各市町村の既存交通網の調査・分析

#### (1) 広域連携の取り組み事例の整理

国・県・市町村・バス事業者の連携により、広域移動だけでなく地域内の移動も支える地域間幹線システムを維持

- 市町村内に総合病院や高等学校が無い地域では、市町村を跨ぐ広域的な路線バスが重要な役割を担っている。特に、地域間幹線システムについては、広域的な移動を担っているだけでなく、地域間幹線システムに接続するフィーダーシステムの沿線住民の移動を支えるなど重要な役割を担っている。



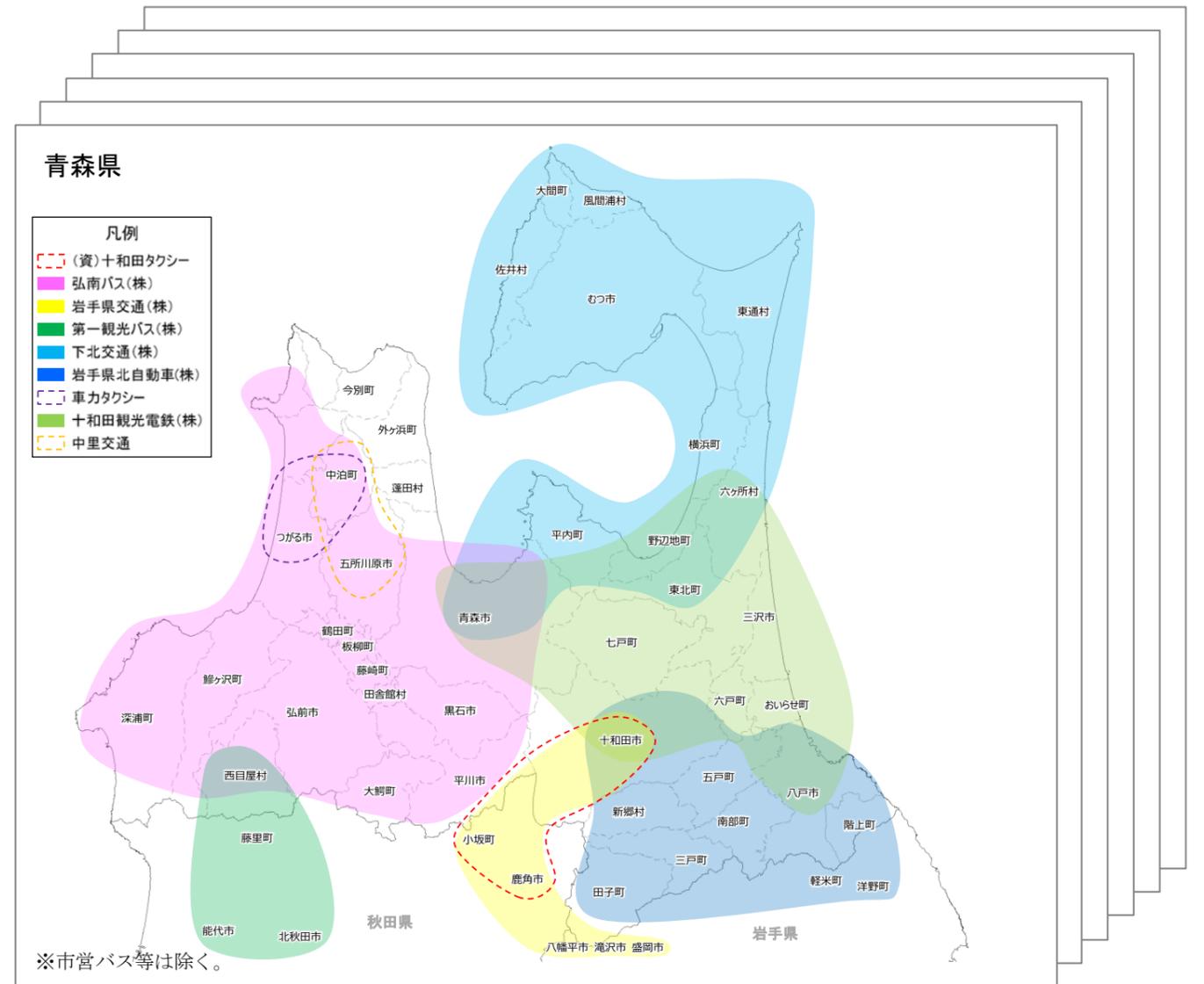
資料：東北運輸局資料

図 地域間幹線システムの運行状況

#### (2) 既存交通網の整理及び運行実態の把握

広域バスを運行しているバス事業者の営業区域を踏まえたバス事業者による主体的な取組を促進

- バス事業者による営業区域をみると、一部の市町村でバス事業者が複数存在している地域もあるものの、営業区域による市町村のまとまりが見られる。一方で、コミュニティバスのみが運行している自治体も存在している。
- 秋田県ではバス事業者の営業区域をベースに県全域を3つのブロックに分割し、市町村とバス事業者などによる実務的な事務担当者会議を開催している。



資料：国土数値情報 ダウンロードサービス

図 バス事業者の運行区域

## 4. 東北地方における市町村域を超えた圏域の検討

### (1) 広域交通圏の設定の基本的な考え方

- 各種調査結果を踏まえて、市町村間の結びつきのポイントを整理し、広域交通圏の設定の基本的な考え方を設定した。

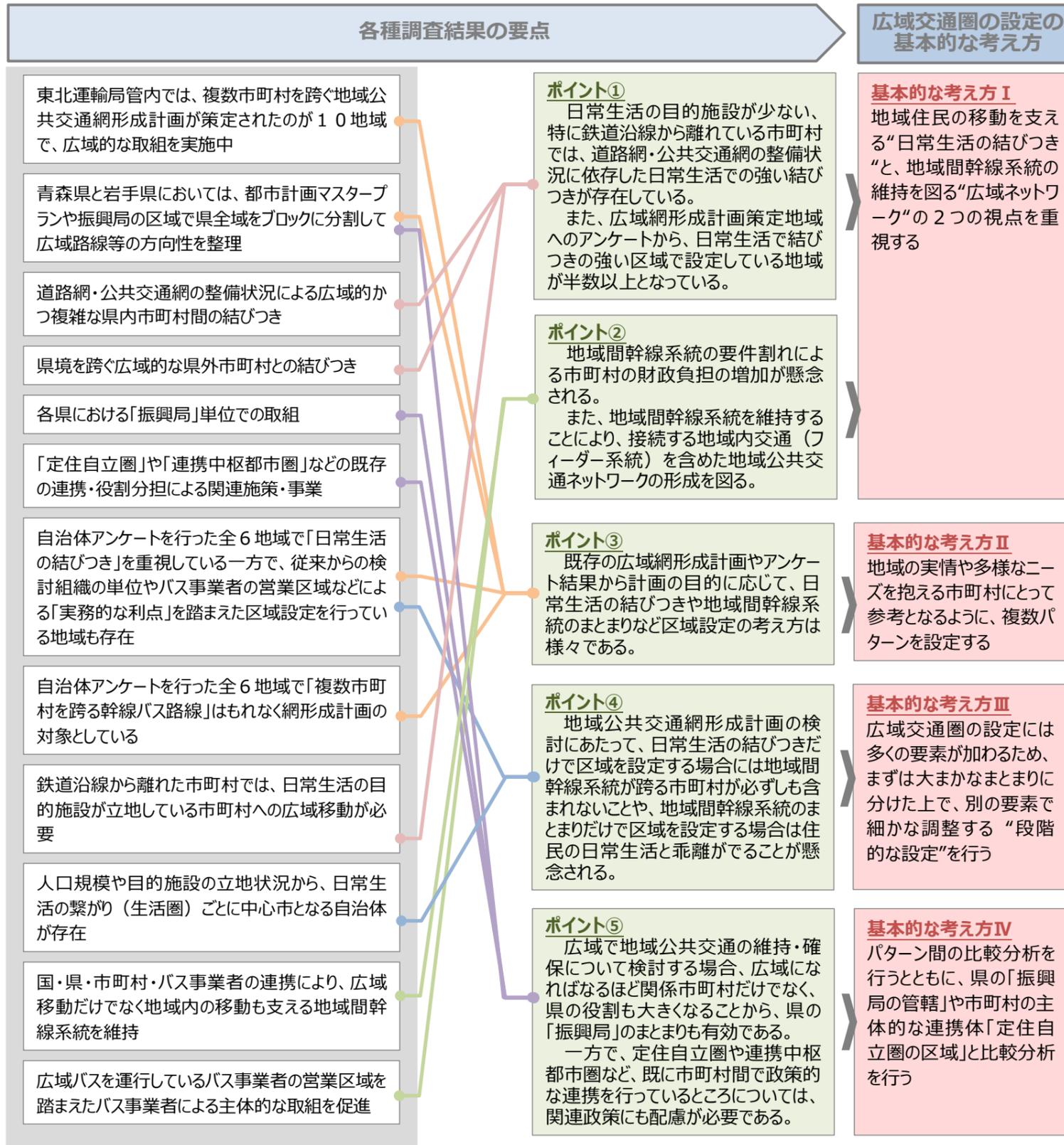


図 広域交通圏の設定の基本的な考え方

- 広域交通圏の設定にあたっては、「日常生活の結びつき」もしくは「地域間幹線系統のまとまり」を重視する2パターンによる設定を行い、「広域交通圏」のベースとなる範囲を設定した上で、別の要素で細かな調整を行った。

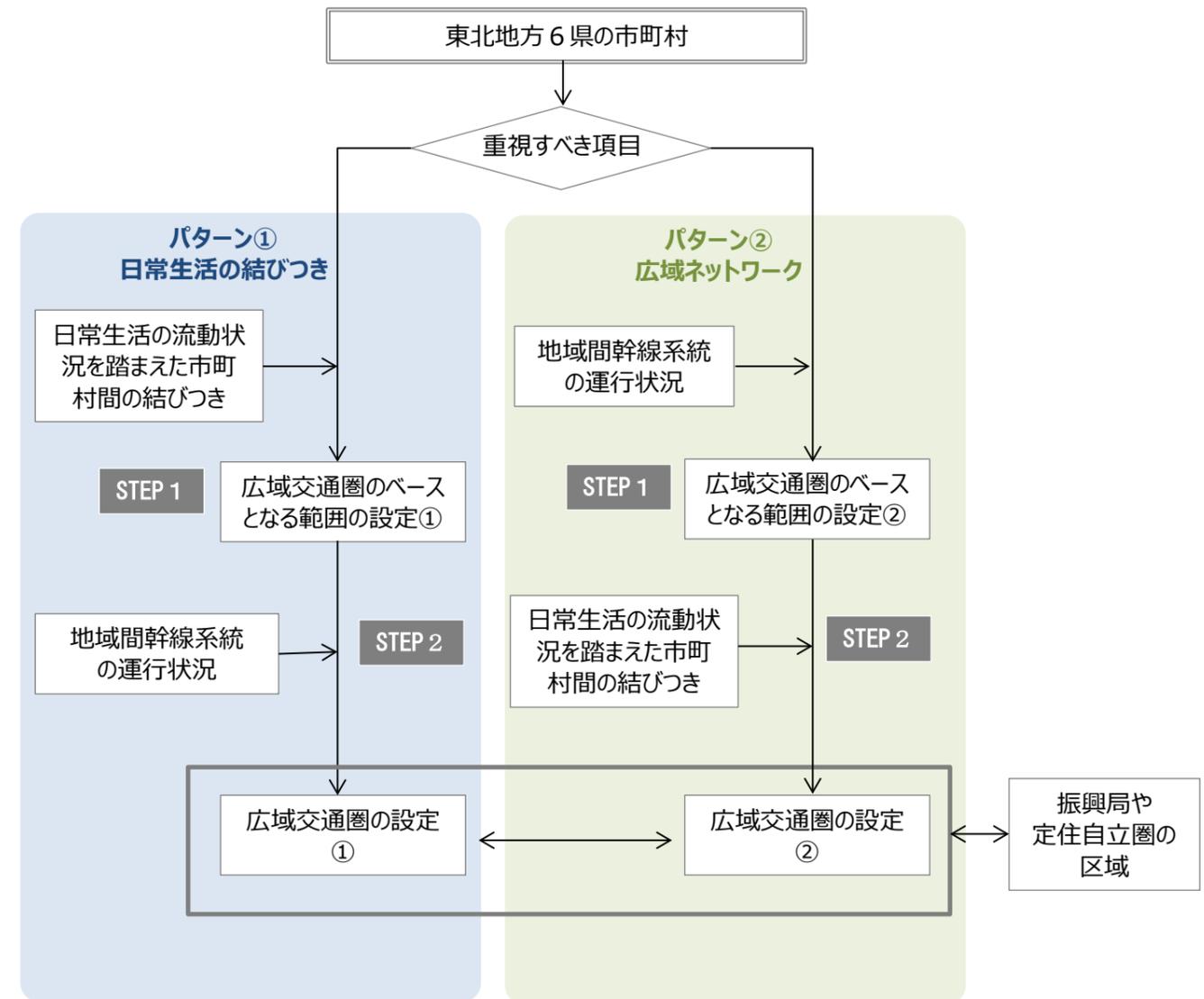
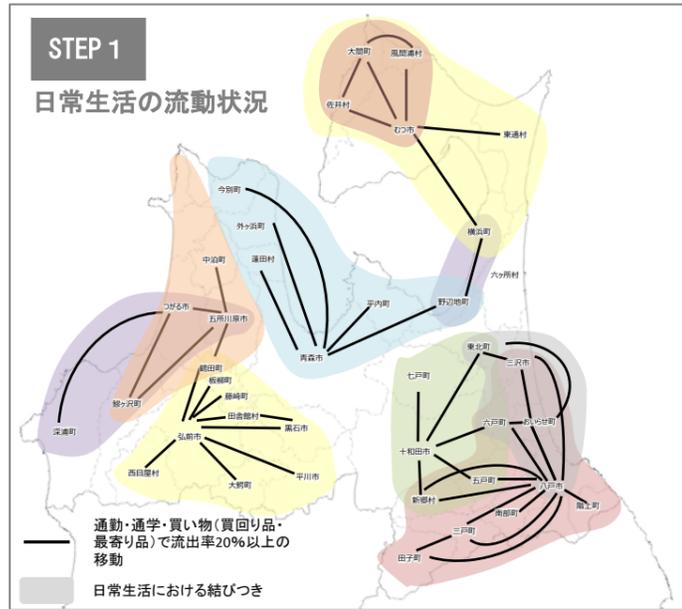


図 広域交通圏の設定手順フロー

## (2) 青森県

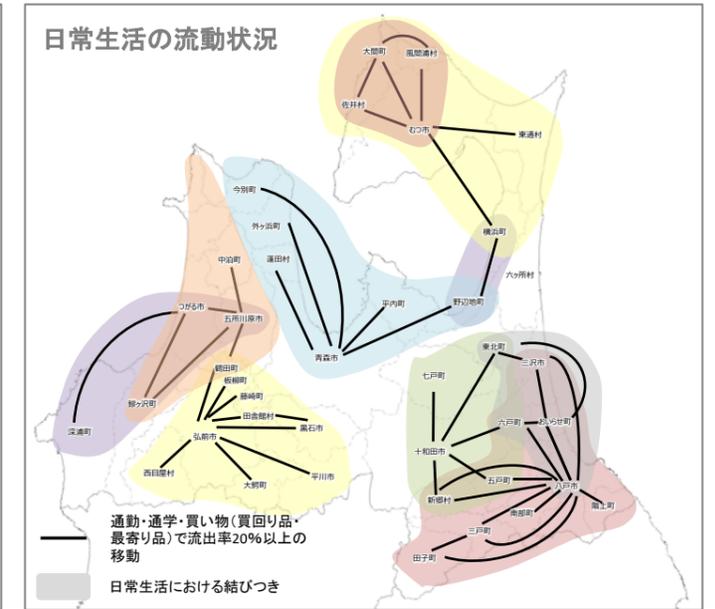
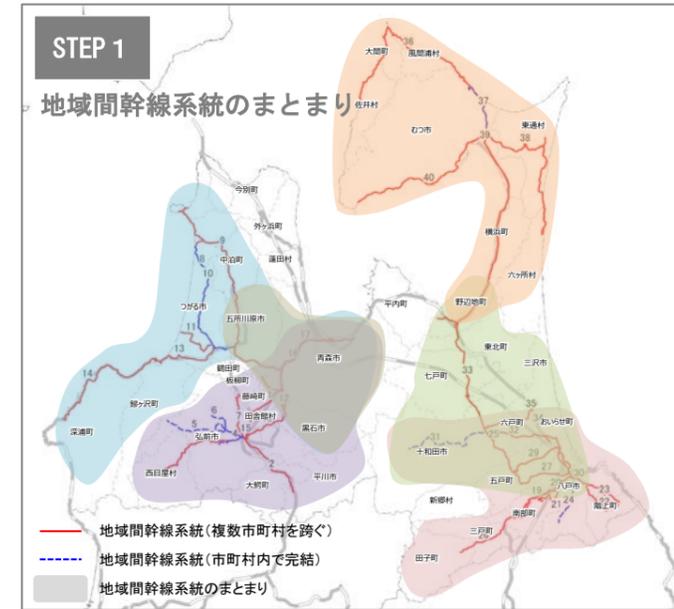
### パターン①日常生活の結びつきを重視した広域交通圏イメージ (案)

- ・県内には11の広域交通圏が設定される。
- ・八戸市・五所川原市・黒石市などの市町村は複数の広域交通圏に含まれている。
- ・地域間幹線系統のまとまりを踏まえると、八戸市周辺で細分化される。



### パターン②広域ネットワークを重視した広域交通圏イメージ (案)

- ・県内には13の広域交通圏が設定される。
- ・青森市・八戸市などの市町村は複数の広域交通圏に含まれている。
- ・日常生活の流動状況を踏まえると、弘前市周辺・八戸市周辺・五所川原市周辺・むつ市周辺・野辺地町周辺で細分化される。



STEP 2

STEP 2



### <パターン比較>

- ・パターン①とパターン②では、青森市周辺の圏域で違いはあるものの、大きな違いは見られない。
- ・振興局の区割りととの比較をみると、パターン①②ともに上北地域と三八地域で大きな差異が見られ、パターン②においては、東青地域でも大きな差異がみられる。

### (3) 岩手県

#### パターン①日常生活の結びつきを重視した広域交通圏イメージ (案)

- ・県内には15の広域交通圏が設定される。
- ・宮古市・一戸町岩手町などの市町村は複数の広域交通圏に含まれている。
- ・地域間幹線系統のまとまりを踏まえると、盛岡市周辺・宮古市周辺・二戸市周辺で細分化される。

#### パターン②広域ネットワークを重視した広域交通圏イメージ (案)

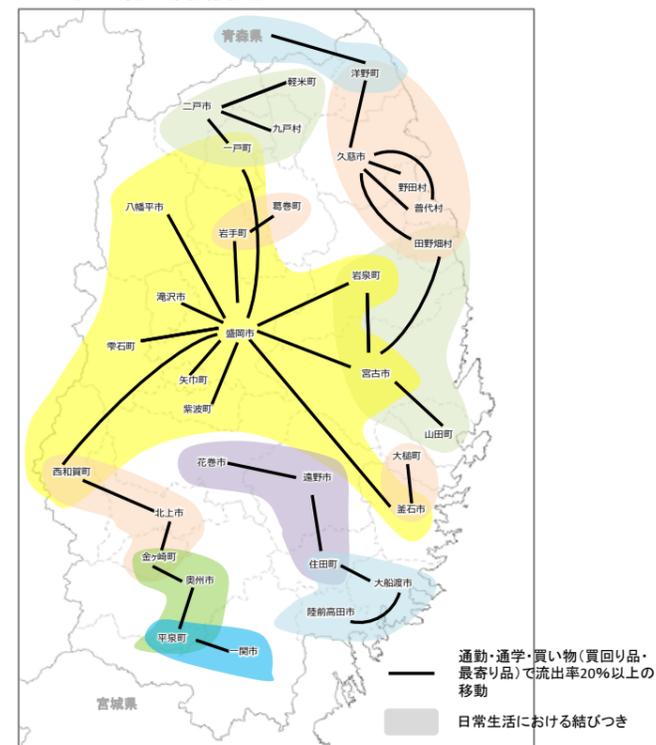
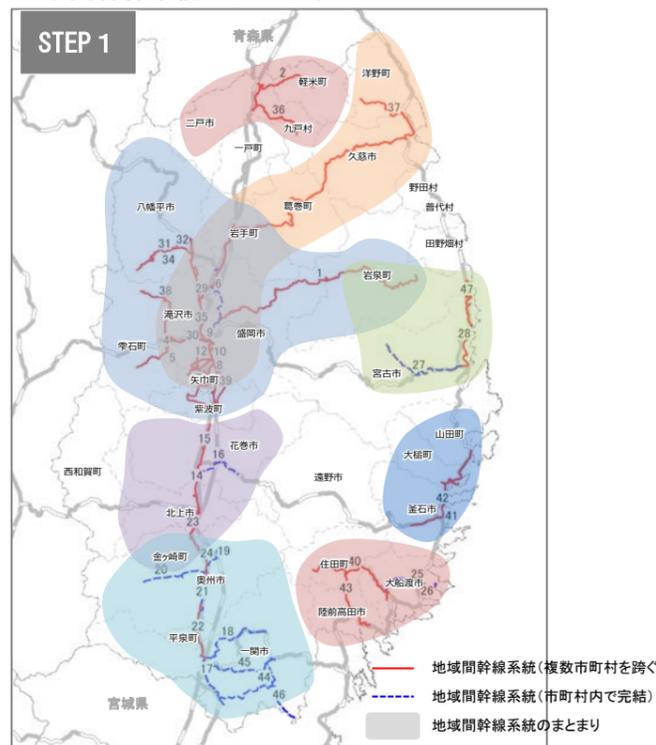
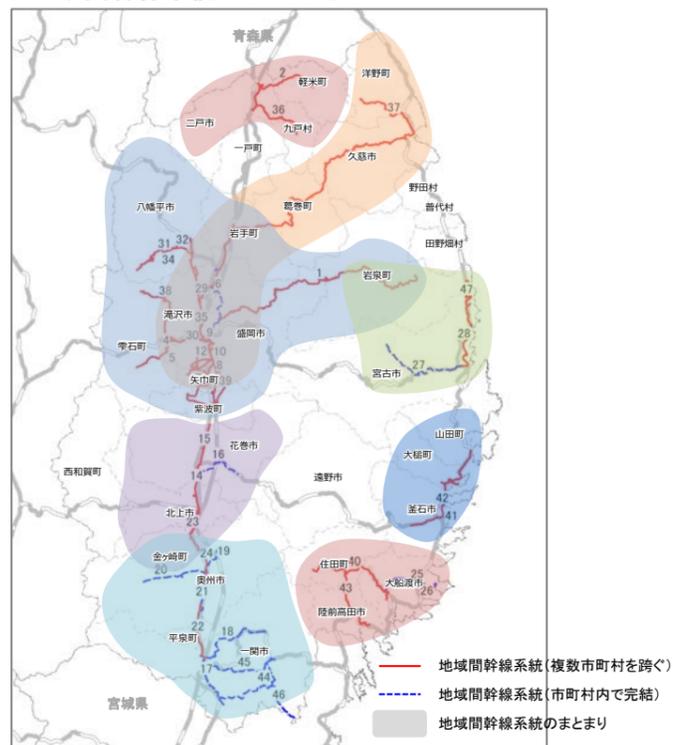
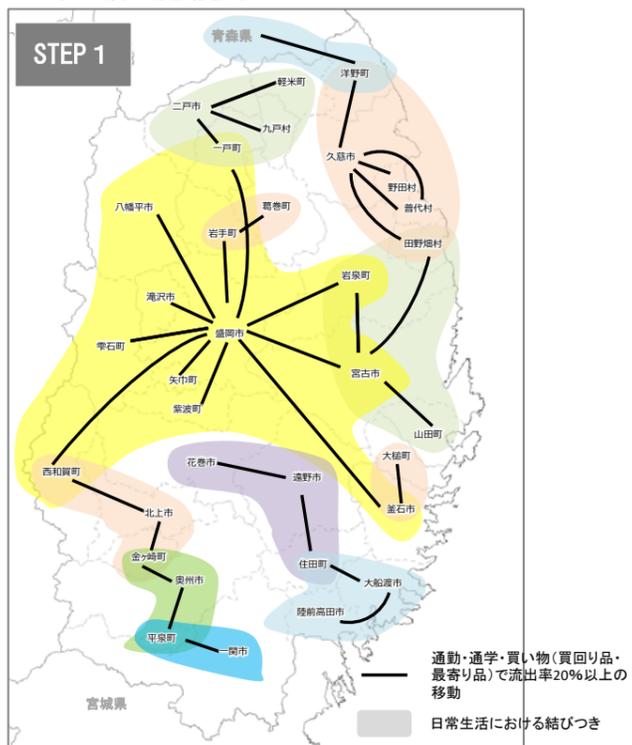
- ・県内には14の広域交通圏が設定される。
- ・岩手町・金ヶ崎町などの市町村は複数の広域交通圏に含まれている。
- ・日常生活の流動状況を踏まえると、久慈市周辺・岩手町周辺・北上市周辺・奥州市周辺・一関市周辺・釜石市周辺で細分化される。

日常生活の流動状況

地域間幹線系統のまとまり

STEP 1 日常生活の流動状況

STEP 1 地域間幹線系統のまとまり



STEP 2

STEP 2

広域交通圏の設定

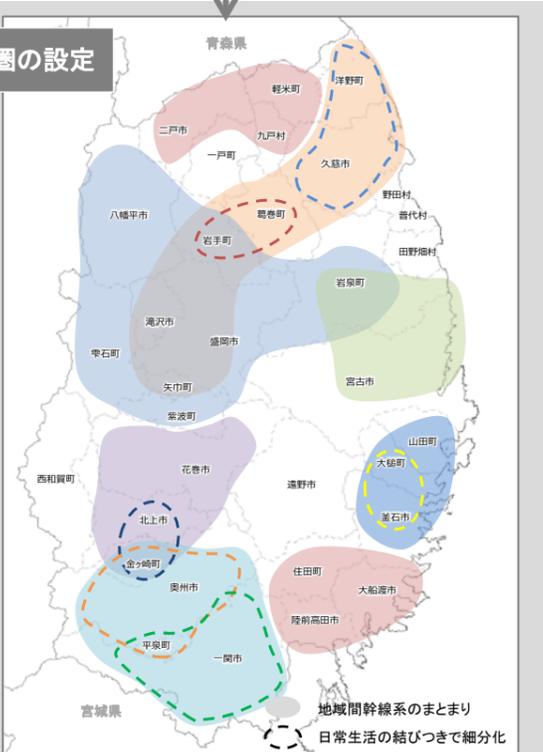
広域交通圏の設定

振興局の区割り



#### <パターン比較>

- ・パターン①とパターン②では、パターン①の日常生活の結びつきを重視した方が、より細かく複数の圏域が入り組んだ設定となっている。また、パターン②では、①と比べてどの広域交通圏にも属さない市町村が多く見られる
- ・振興局の区割りとの比較をみると、パターン①②ともに大きな差異が見られる。



## (4) 宮城県 (県北)

### パターン①日常生活の結びつきを重視した広域交通圏イメージ (案)

- ・ 県内北部には9の広域交通圏が設定される。
- ・ 大崎市・美里町などの市町村は複数の広域交通圏に含まれている。
- ・ 地域間幹線系統のまとまりを踏まえると、仙台市周辺・大崎市周辺・石巻市周辺で細分化される。

### パターン②広域ネットワークを重視した広域交通圏イメージ (案)

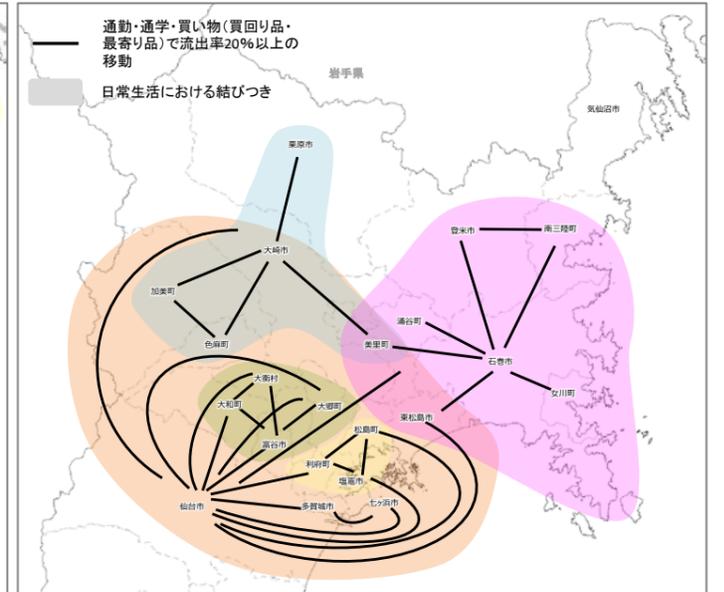
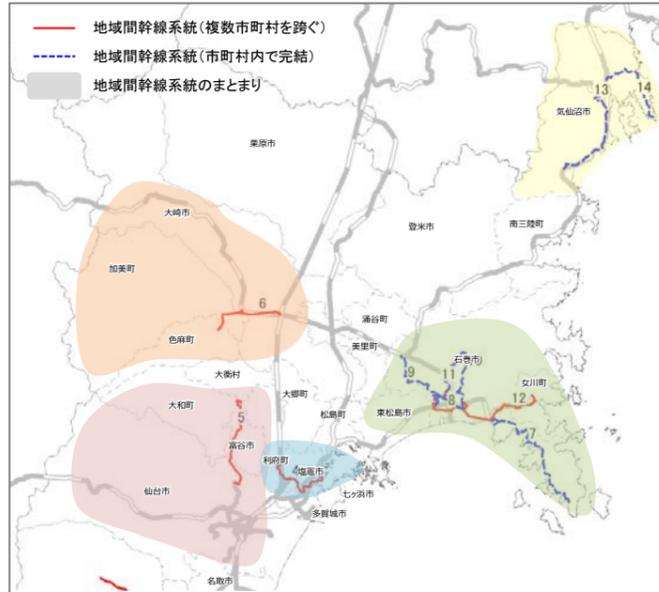
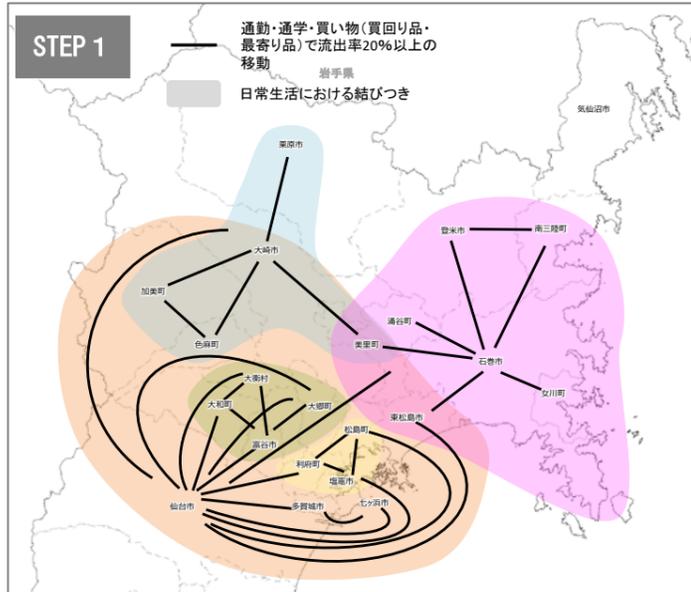
- ・ 県内北部には6の広域交通圏が設定される。
- ・ 地域間幹線系等のまとまりを見ると限られた範囲で局所的な圏域となっている。
- ・ 日常生活の流動状況を踏まえると、富谷市周辺で細分化される。

日常生活の流動状況

地域間幹線系統のまとまり

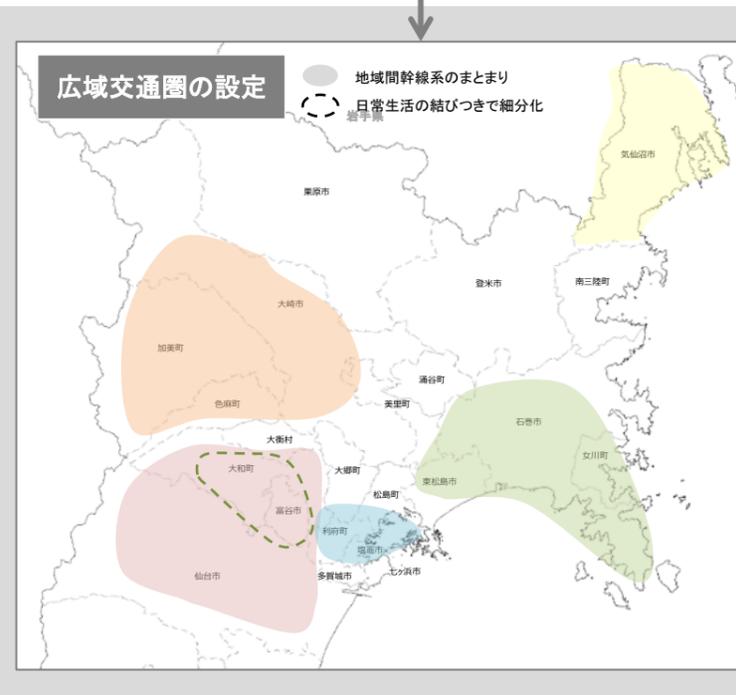
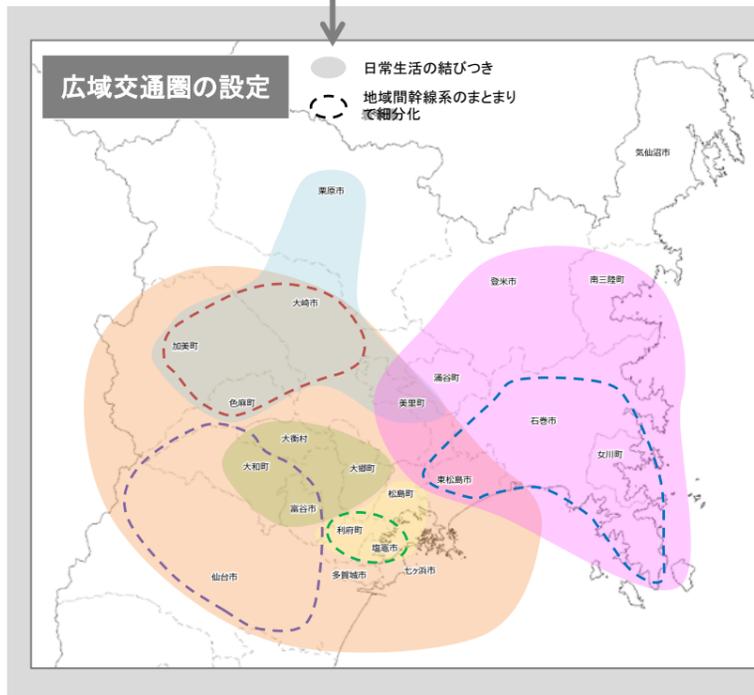
地域間幹線系統のまとまり

日常生活の流動状況



STEP 2

STEP 2



### <パターン比較>

- ・ パターン①とパターン②では、パターン①の日常生活の結びつきを重視した方が、より細かく複数の圏域が入り組んだ設定となっている。また、パターン②では、①と比べてどの広域交通圏にも属さない市町村が多く見られる
- ・ 振興局の区割りとの比較をみると、パターン①②ともに大きな差異が見られる。



## (5) 宮城県 (県南)

### パターン①日常生活の結びつきを重視した広域交通圏イメージ (案)

- ・ 県内南部には7の広域交通圏が設定される。
- ・ 大河原町・蔵王町などの市町村は複数の広域交通圏に含まれている。
- ・ 地域間幹線系統のまとまりを踏まえると、白石市周辺・村田町周辺で細分化される。

### パターン②広域ネットワークを重視した広域交通圏イメージ (案)

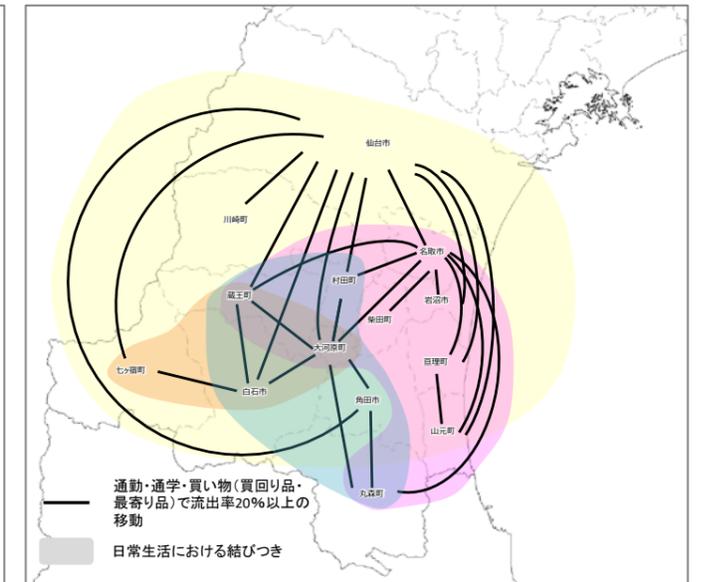
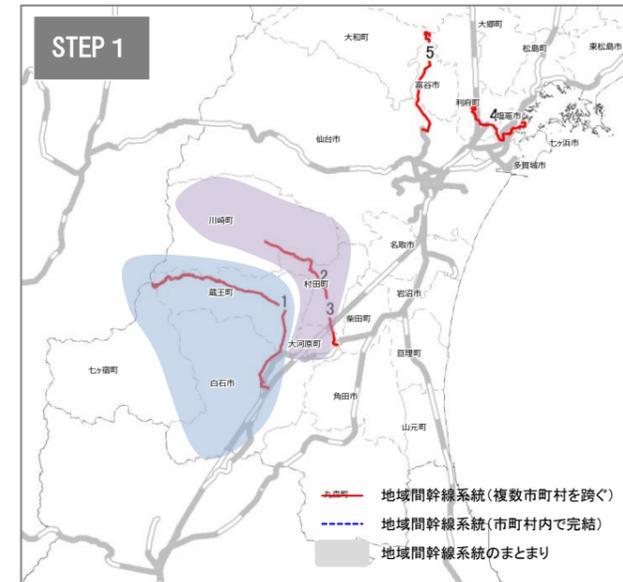
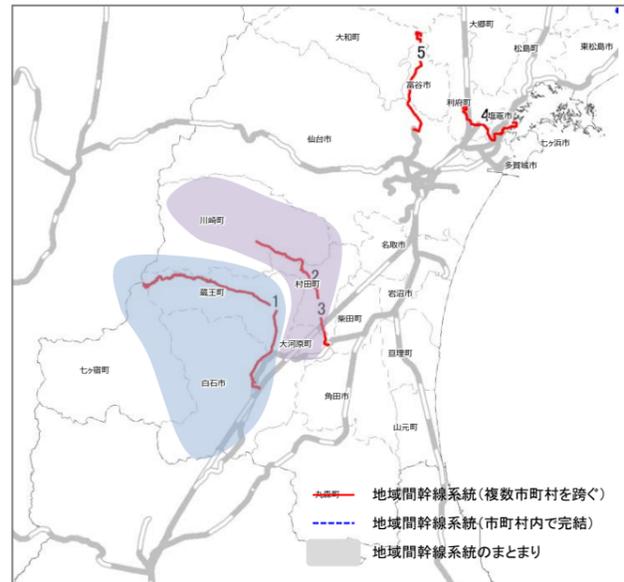
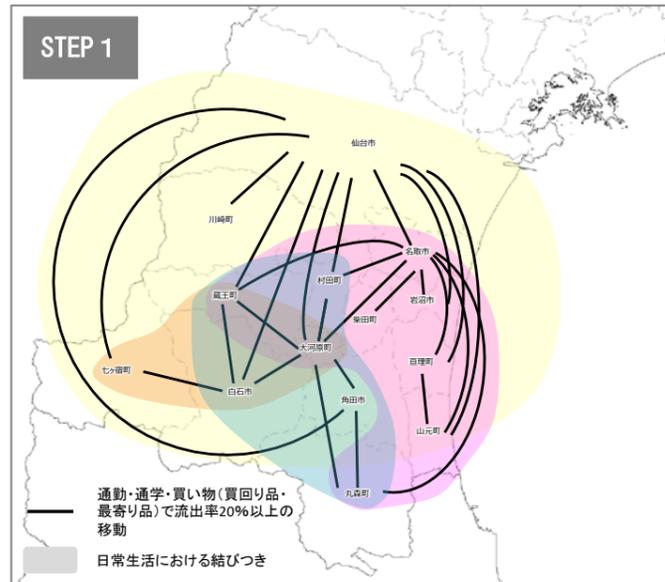
- ・ 県内北部には3の広域交通圏が設定される。
- ・ 地域間幹線系等のまとまりを見ると限られた範囲で局所的な圏域となっている。
- ・ 日常生活の流動状況を踏まえると、村田町周辺で細分化される。

日常生活の流動状況

地域間幹線系統のまとまり

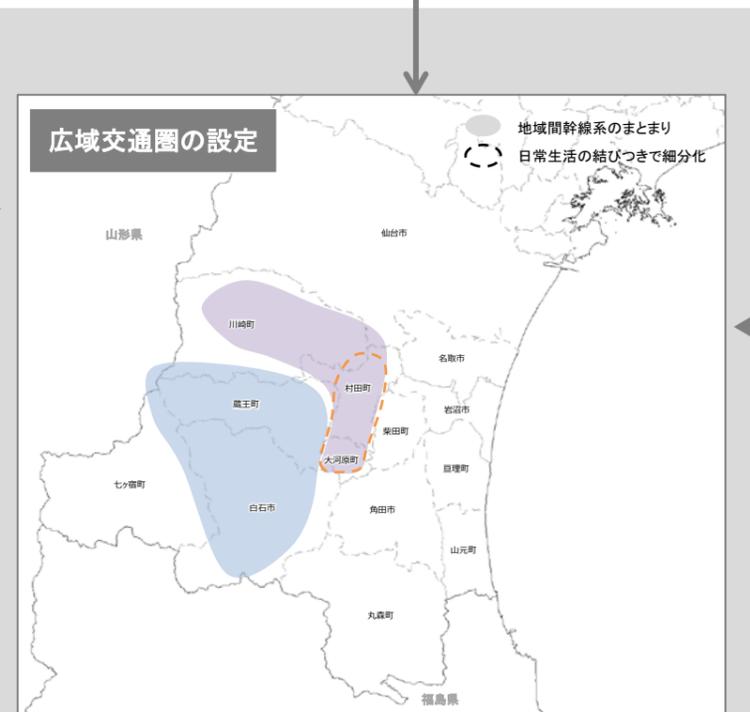
地域間幹線系統のまとまり

日常生活の流動状況



STEP 2

STEP 2



振興局の区割り



### <パターン比較>

- ・ パターン①とパターン②では、パターン①の日常生活の結びつきを重視した方が、より細かく複数の圏域が入り組んだ設定となっている。また、パターン②では、①と比べてどの広域交通圏にも属さない市町村が多く見られる
- ・ 振興局の区割りとの比較をみると、パターン①②ともに大きな差異が見られる。

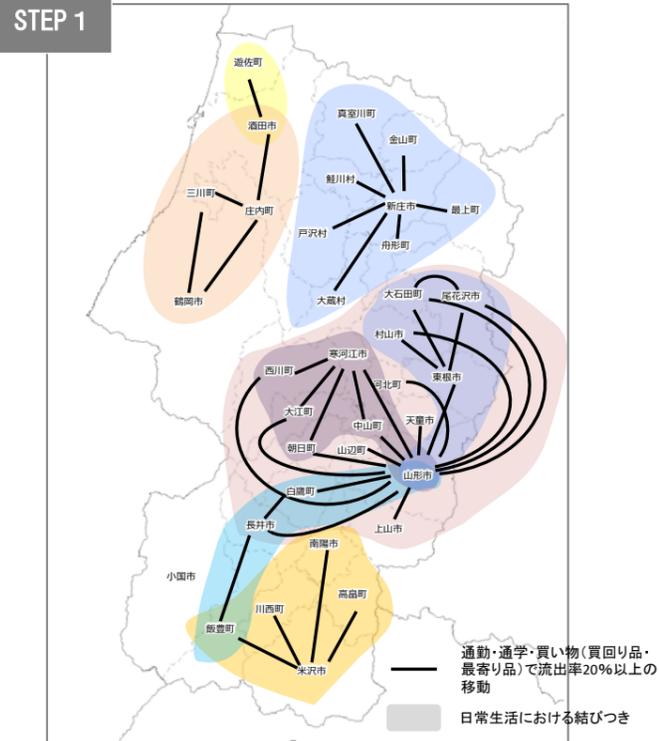


## (7) 山形県

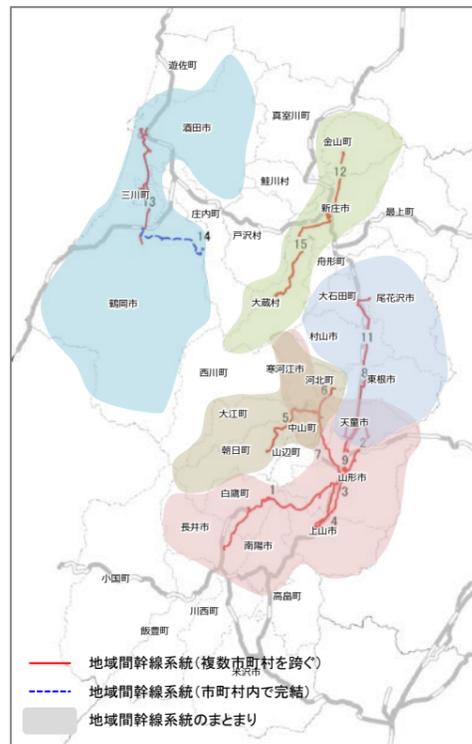
### パターン①日常生活の結びつきを重視した広域交通圏イメージ (案)

- ・県内には13の広域交通圏が設定される。
- ・山形市・寒河江市・東根市などの市町村は複数の広域交通圏に含まれている。
- ・地域間幹線系統のまとまりを踏まえると、山形市周辺・寒河江市周辺・東根市周辺・新庄市周辺・鶴岡市周辺で細分化される。

日常生活の流動状況

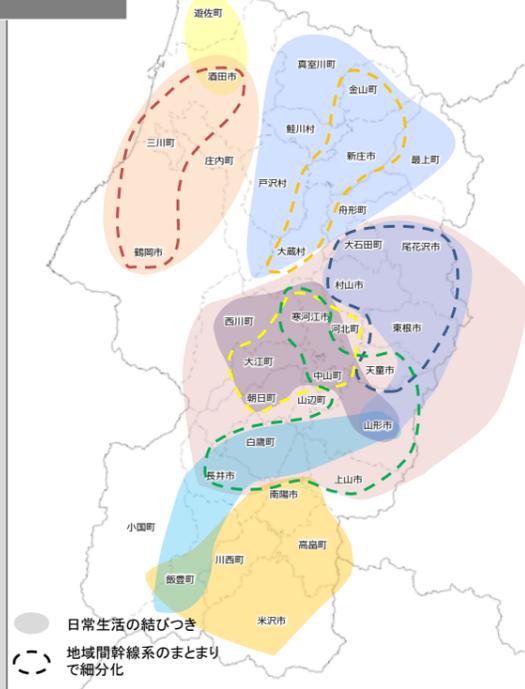


地域間幹線系統のまとまり



STEP 2

広域交通圏の設定



### <パターン比較>

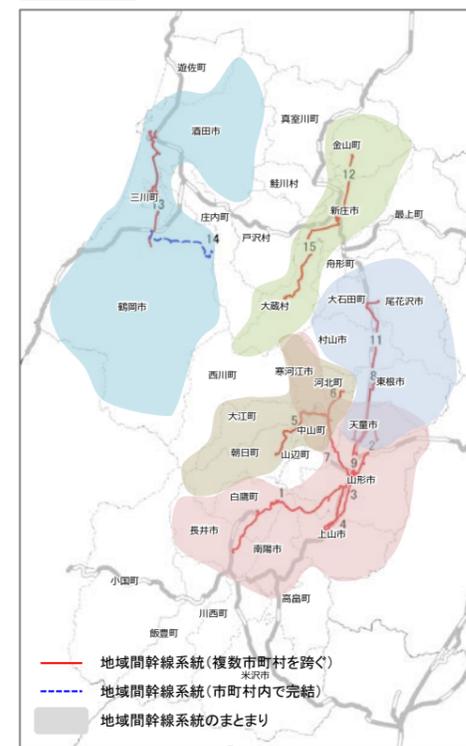
- ・パターン①とパターン②では、パターン①の日常生活の結びつきを重視した方が、より細かく複数の圏域が入り組んだ設定となっている。また、パターン②では、①と比べてどの広域交通圏にも属さない市町村が多く見られる
- ・振興局の区割りととの比較をみると、パターン①②ともに大きな差異が見られる。

### パターン②広域ネットワークを重視した広域交通圏イメージ (案)

- ・県内には7の広域交通圏が設定される。
- ・天童市・寒河江市などの市町村は複数の広域交通圏に含まれている。
- ・日常生活の流動状況を踏まえると、山形市周辺・東根市周辺で細分化される。

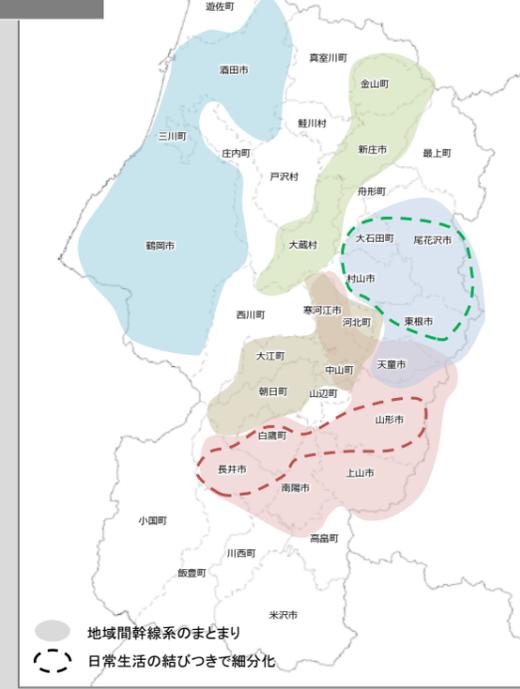
STEP 1

地域間幹線系統のまとまり

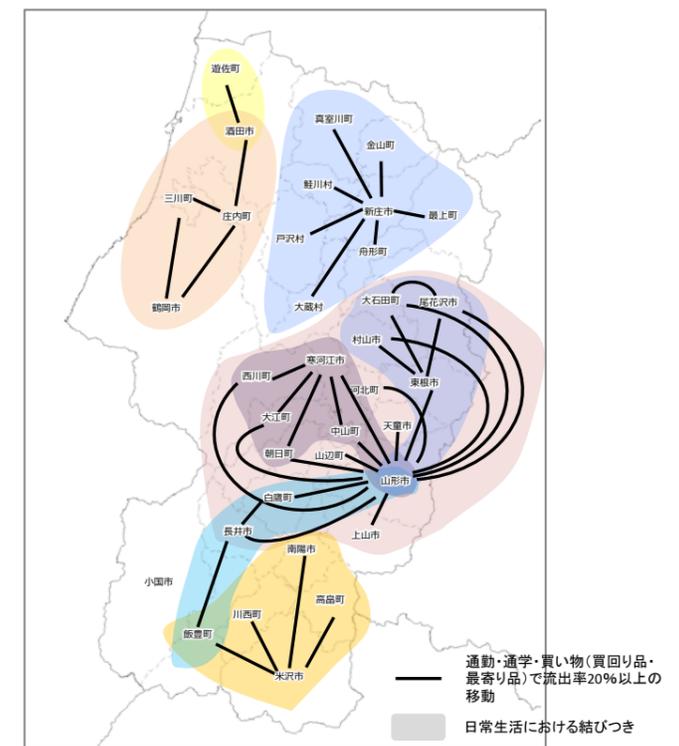


STEP 2

広域交通圏の設定



日常生活の流動状況



振興局の区割り



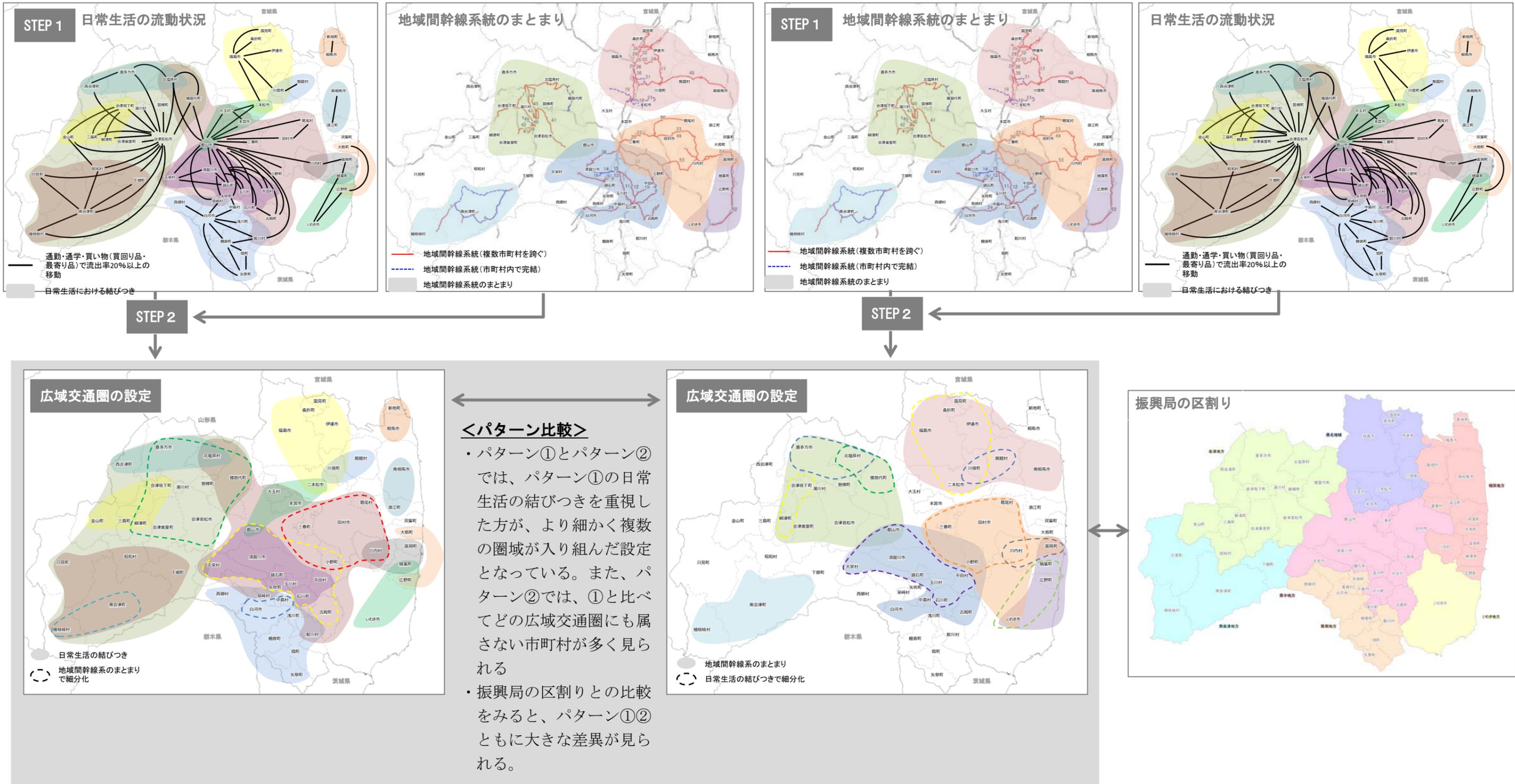
## (8) 福島県

### パターン①日常生活の結びつきを重視した広域交通圏イメージ (案)

- ・県内には20の広域交通圏が設定される。
- ・郡山市・北塩原村などの市町村は複数の広域交通圏に含まれている。
- ・地域間幹線系統のまとまりを踏まえると、会津若松市周辺・南会津町周辺・白河市周辺・須賀川市周辺・田村市周辺で細分化される。

### パターン②広域ネットワークを重視した広域交通圏イメージ (案)

- ・県内には15の広域交通圏が設定される。
- ・郡山市・川俣町・小野町・川内村などの市町村は複数の広域交通圏に含まれている。
- ・日常生活の流動状況を踏まえると、北塩原村周辺・会津坂下町周辺・郡山市周辺・田村市周辺・川俣町周辺で細分化される。



※2020年3月14日にJR常磐線が全線開通となり、不通区間となっていた福島県の富岡駅から浪江駅の間で運転が再開となった。

(9) 各県の公共交通担当者を対象とした地域公共交通の圏域設定に係るヒアリング

表 ヒアリング結果の概要

対 象	実施概要	区域設定のベース												区域設定（案）の考え方について	県の地域公共交通の維持・確保に関する政策等について		
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12				
秋田県	<ul style="list-style-type: none"> <li>・R2.3.13（金）9:30～</li> <li>・秋田県観光文化スポーツ部 交通政策課</li> </ul>					●							●	●	●	<ul style="list-style-type: none"> <li>・県内で広域網形成計画を策定しているのは南秋地域のみ。南秋地域では、駅や病院が立地している八郎潟町を中心にまとまった。井川町もオブザーバーとして参加。</li> <li>・他の市町村から広域で網形成計画を策定したいという相談はきていない。</li> <li>・市町村で地域間幹線系統の国庫補助が活用できない場合には、県での策定の必要性を検討することになる</li> <li>・バス事業者は、秋北バスと秋田中央交通、羽後交通の3社あり、営業区域で県内を3ブロックに分割しており、この3ブロックが現実的と考える。</li> <li>・秋田内陸縦貫鉄道の活性化に向けて、県と北秋田市、仙北市で協定を結んでいる。県としても秋田内陸縦貫鉄道は広域幹線として重要視している</li> <li>・既存の市町村内でも旧市町村で生活圏が異なる市町村は少なくない。</li> <li>・フィーダー系統は小坂町、三種町、上小阿仁村のみ。仮に県が網計画を策定するとしても、市町村単独で網計画を策定していたり、未策定の市町村だけ県が策定支援するにも地域の実情がわからないため、フィーダー系統は取り扱いが難しい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地方バス、生活バス、マイタウンバス、地域公共交通再編促進事業、フィーダーへの補助がある</li> <li>・目標達成に向けて、達成状況を補助額に反映させるのは難しい</li> <li>・バス事業者も地域間幹線系統を重要視しているので確保に向けて取り組んでいる</li> <li>・マイタウンバスが地域間幹線系統にあがることもあるが、県の負担が大幅に増加することはない。</li> <li>・生産性向上の取組については各市町村との取組を個別にしているのが、一丸となって取り組める。</li> </ul>
山形県	<ul style="list-style-type: none"> <li>・R2.3.11（水）15:30～</li> <li>・山形県企画振興部 総合交通政策課</li> </ul>	●	●										●	△	<ul style="list-style-type: none"> <li>・県ではMaaSの基盤づくりを目指しており、最低限の幹線を確保するためのセーフティネットとして「県全域」を範囲としつつも、流動状況を踏まえた持続的な取組を尊重した区割りを設定することが有効であると考えている。</li> <li>・既に単独で網形成計画を策定している市町村に対して、これまでの取組を活かす。</li> <li>・県内の全ての地域間幹線系統を対象とする。県を跨ぐ広域定な流動が見られる地域には県と自治体に声を掛ける</li> <li>・鉄道在来線も地域間を結ぶ重要な幹線として重視している。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・特になし。</li> </ul>	
宮城県	<ul style="list-style-type: none"> <li>・R2.3.12（木）10:30～</li> <li>・宮城県震災復興・企画部 総合交通対策課</li> </ul>												●		<ul style="list-style-type: none"> <li>・県内では、H30年度に「阿武隈急行線地域公共交通網形成計画」を策定</li> <li>・市町村から策定したいという声は聞いていない。</li> <li>・総合交通プランについては、震災後の沿岸部の状況が落ち着くまで休止予定。</li> <li>・総合交通プランでは「全域」のほか、「県北・県南」「仙台」「沿岸部」の3地域に区割り。</li> <li>・振興局は7つあり、総務関係の出先はない。</li> <li>・生産性向上などの会議開催は、ブロック合同で県全域をまとめて開催している。</li> <li>・鉄道については、同盟会があり、鉄道会社に対して要請をだしている。</li> <li>・県としては、スクール対応のニーズが高いことから広域路線を重視している。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・国庫補助の要件から外れる住民バスへは運行補助（3分1）</li> <li>・将来的に、国庫補助路線が増えることはないとする</li> <li>・国庫補助路線が少ないので、区域設定による影響はないとする。</li> </ul>	
福島県	<ul style="list-style-type: none"> <li>・R2.3.12（木）15:30～</li> <li>・福島県生活環境部 生活交通課</li> </ul>												●		<ul style="list-style-type: none"> <li>・県内で広域での網形成計画は、「福島県被災地域広域公共交通網形成計画」「阿武隈急行線地域公共交通網形成計画」。現在、「会津圏域地域公共交通網形成計画」の策定に取り組んでいる（令和2年3月末策定予定）。</li> <li>・広域での網形成計画の策定について、市町村からの意向があるのは3ブロック程度（福島圏域・白河圏域・石川圏域）。</li> <li>・県としては検討の熟度が高い地域から支援する意向</li> <li>・説明会等はブロック単位ではなく、県全域をまとめて開催</li> <li>・既存の計画の区域が存在するため、慎重に設定する必要がある</li> <li>・常磐線が開通したら、流動状況が大きく変化することが想定される</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「福島県地域公共交通確保維持改善事業費補助金（生活交通課）」「福島県市町村生活交通対策事業費補助金（生活交通課）」「市町村公共交通活性化支援事業」「広域計画策定事業」が存在</li> <li>・福島県市町村生活交通対策事業費補助金については、市町村が行う生活交通対策事業について、指定した市町村生活交通路線ごとの収支状況や財政力指数に応じて、1/24～2/3の割合で路線ごとに欠損額を補助する。複数市町村にまたがる系統については、距離（比例）割、人口（反比例）割で負担割合を按分し、市町村ごとに補助を実施している。</li> </ul>	

1. 定住自立圏の区域 2. 連携中枢都市圏の区域 3. 鉄軌道の沿線市町村 4. 地域間幹線系統がまたがる市町村 5. 通勤、通学、通院、買物等で結びつきの強い区域など 6. 歴史的なつながりや、文化的なつながりなど  
7. 従来から公共交通政策に連携して取り組んでいた市町村 8. 既存の上位・関連計画の区域 9. バス事業者の営業区域 10. 振興局単位（県の出先機関単位） 11. 既存の検討組織の単位（協議会の分科会など） 12. その他