

主要流動路		I		村山地域⇄宮城県	
移動需要量	通勤	4,151	人		%
	通学	2,445	人		%
	買い物(買い回り)		人		%
	観光		人		%
	ETC2.0		人		%
対応する公共交通	鉄道	JR仙山線			
	高速バス	以下の6系統			
	路線バス	以下の1系統			
	コミュニティ交通	なし			
	その他	なし			



運行者	経路			運行本数(本)	輸送量(人)	国庫補助(%)	視点(A)		視点(B)		視点(C)		沿線市町村		
	起点	経由地	終点				沿線人口(H27)(人)	経常収益(千円)	人口増減率(H22-H27)	高齢化率(H27)	距離総長(キロ程)に占める平均乗車キロの割合	評価		キロ程(km)	評価
山交バス	USビルBT	庄谷	宮城青年校前	40.0	100人	100%	70,296	100,000	II	2.7%	22.5%	I	65.9	73.6%	山
山交バス	山形駅前	東北自動車道 山形駅前	仙台空港	3.0	150人	30%	72,266	10,000	III	0.2%	24.2%	I	80.9	100.0%	山
宮城交通	仙台駅前	エスモールBT	酒田交差点	4.0	30人	30%	88,035	100,000	III	-4.3%	33.1%	IV	183.2	100.0%	山 中 栗 西 鶴 三 酒
宮城交通	県庁市役所前	山形県庁前	高松山温泉	4.0	30人	30%	82,086	30,000	III	-4.4%	32.5%	IV	80.6	100.0%	山 上
宮城交通	県庁市役所前	山形県庁前	山形駅前	40.0	100人	30%	84,223	100,000	III	2.5%	23.1%	I	66.0	100.0%	山
宮城交通	仙台空港	山形県庁前	山形駅前	2.0	150人	30%	72,266	10,000	III	0.2%	24.2%	I	80.9	100.0%	山
山交バス	新庄駅前	新庄 作樂	山形駅前	10.0	30人	30%	43,068	100,000	II	-1.2%	28.5%	II	102.1	41.0%	I 新 舟 尾 大 村 東

国庫補助対象地域間幹線系統に「○」、運行本数(3本以上)と輸送量(15人以上)の観点から今後国庫補助対象地域間幹線系統化が期待できるものに「◆」を付けた。

県内の全系統のキロ程(片道1回あたりの運行距離)と平均乗車キロ(利用者が1回の利用で乗車する利用距離)とキロ程に占める割合を算出し、各々の指標の平均値をしきい値として、対象系統を以下のカテゴリに分類した

I : 比較的長距離を運行しているものの、利用者も比較的利用距離が長い(=路線分割の必要性が比較的低い)

II : 比較的短距離を運行しているものの、利用者は比較的利用距離が長い(=路線分割の必要性が比較的低い)

III : 比較的短距離を運行しているものの、利用者は比較的利用距離が短い(=路線分割の必要性が比較的高い)

IV : 比較的長距離を運行しているものの、利用者は比較的利用距離が短い(=路線分割の必要性が比較的高い)

県内の全系統のそれぞれの沿線人口(バス停勢力圏人口)と経常収益をもとに、各々の指標の平均値をしきい値として、対象系統を以下のカテゴリに分類した

I : 沿線人口も比較的多く、経常収益も比較的多い

II : 沿線人口は比較的小さいが、経常収益は比較的多い

III : 人口が比較的小さい、収益も比較的小さい

IV : 人口が比較的多いのに、収益が比較的小さい

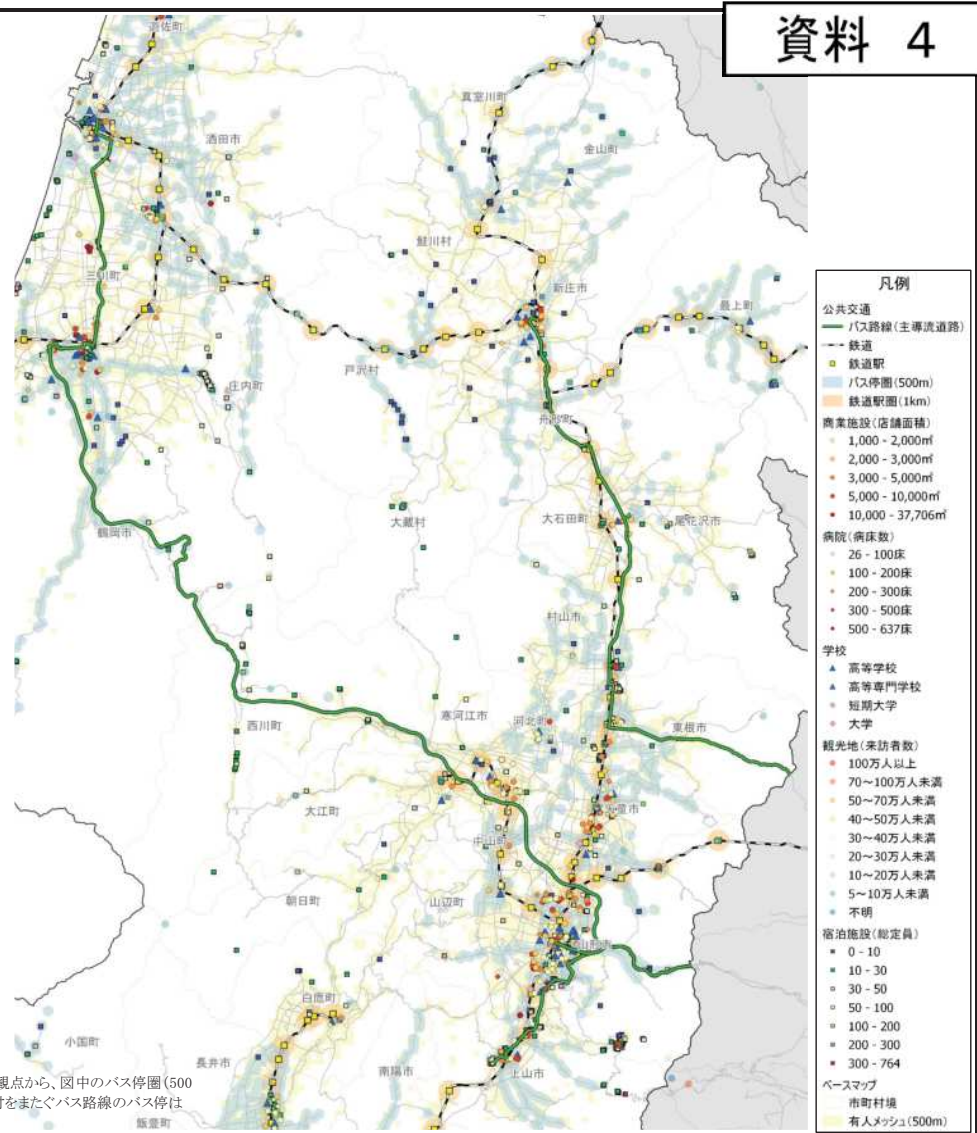
県内の全系統のそれぞれの沿線人口(バス停勢力圏人口)の人口増減率と高齢化率を算出し、各々の指標の平均値をしきい値として、対象系統を以下のカテゴリに分類した

I : 人口が増加しており、高齢化率も比較的低い

II : 人口は減少しているものの、高齢化率は比較的低い

III : 人口減少はしているが、比較的緩やかな傾向であるが高齢化率は比較的高い

IV : 人口減少も高齢化率も比較的高い



※図の見やすさの観点から、図中のバス停留(500m)には複数市町村をまたぐバス路線のバス停は含まれていない

<利用者視点の問題点等>

・利用需要が比較的多い生活利便施設の敷地内まで乗り入れていない幹線バス路線が存在(支線バスは乗り入れているにもかかわらず)

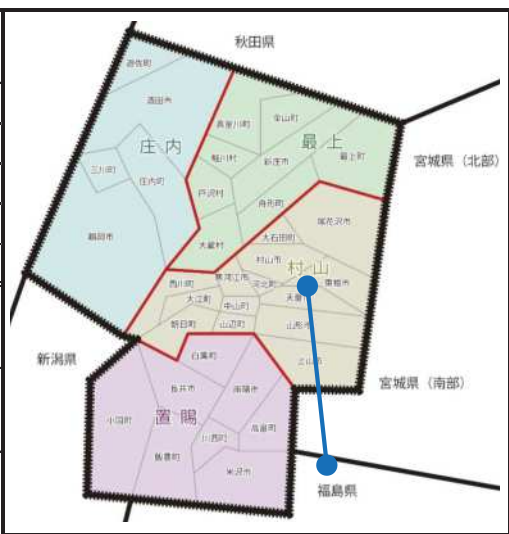
…具体的に: 上山温泉、ヤマザワ上山店、おーばん上山店、ファッションセンターしまむら上山店

<事業者視点の問題点等>

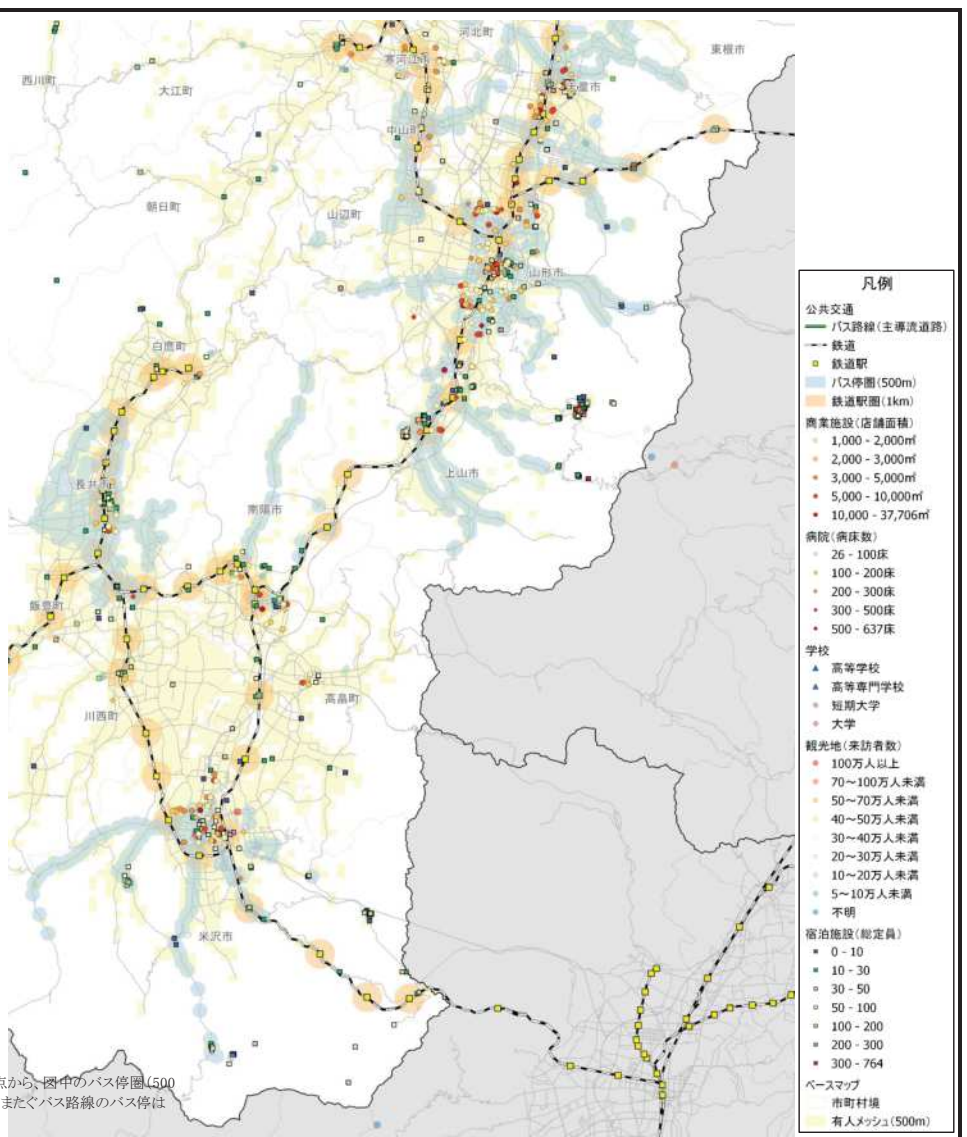
・人口減少・高齢化が進行しており、バス交通の抜本的見直しが必要と考えられる幹線バス路線が存在

・国庫補助対象の補助要件に満たす可能性が高い高速バス路線、幹線バス路線の存在(現市町村間をまたぐバス路線を中心に国と県による財政支援を要検討)

主要流動路		I		村山地域⇄福島県	
移動需要量	通勤	621	人		%
	通学	180	人		%
	買い物 (買い回り)		人		%
	観光		人		%
	ETC2.0		人		%



対応する公共交通	鉄道	JR山形線、JR山形新幹線		拠点
	高速バス	なし		
	路線バス	なし		
	コミュニティ交通	なし		
	その他	なし		



※図の見やすさの観点から、図中のバス停圏(500m)には複数市町村をまたぐバス路線のバス停は含まれていない

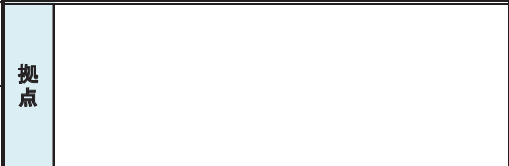
<利用者視点の問題点等>

<事業者視点の問題点等>

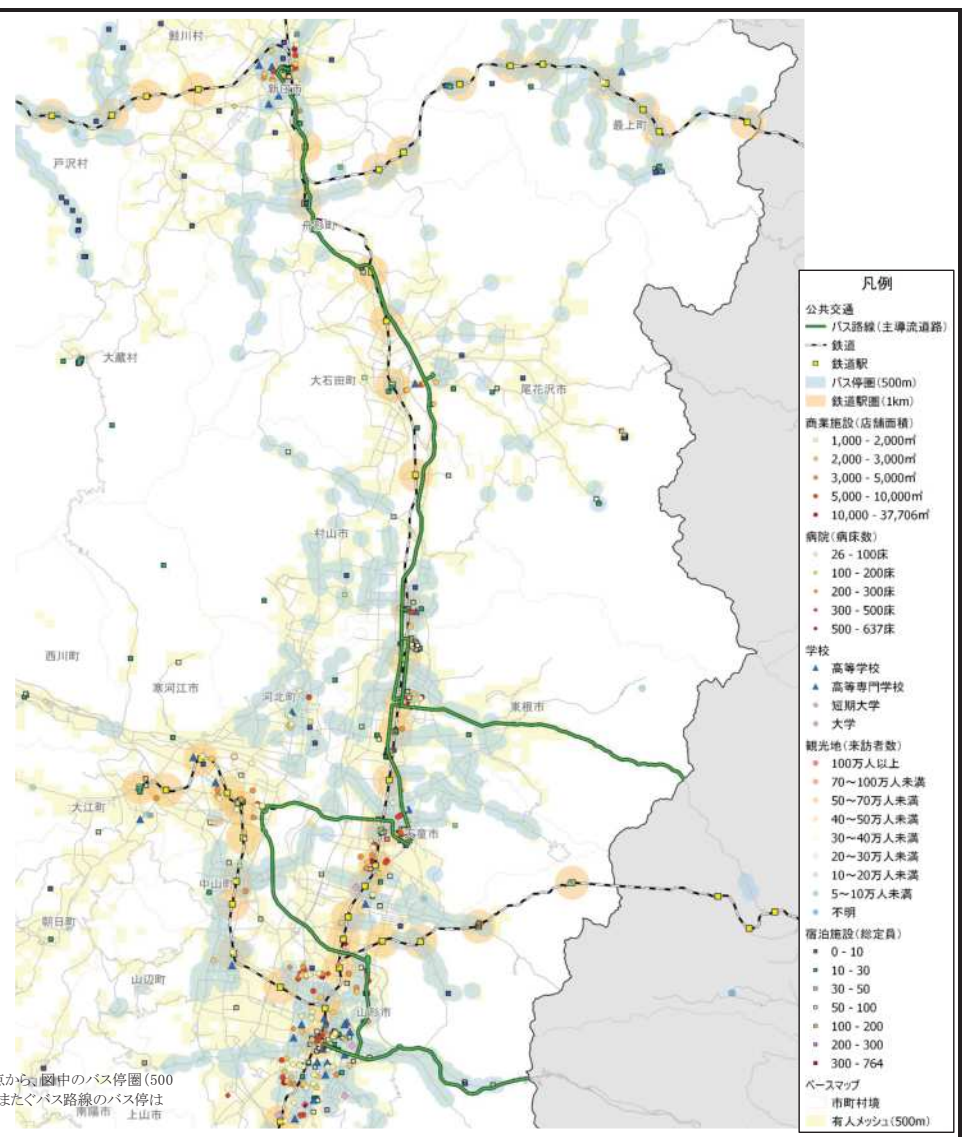
主要流動路		II		村山地域⇄最上地域	
移動需要量	通勤	3,228	人		%
	通学	387	人		%
	買い物 (買い回り)		人		%
	観光		人		%
	ETC2.0	211	人		%



対応する公共交通	鉄道	JR山形新幹線、JR山形線
	高速バス	以下の1系統
	路線バス	以下の1系統
	コミュニティ交通	なし
	その他	なし



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)			沿線市町村
	起点	経由地	終点					沿線人口 (H27) (人)	経常収益 (千円)	評価	人口増減率 (H22- H27)	高齢化率 (H27)	評価	キロ程 (km)	距離総長 (キロ 程) に占める平均 乗車キロの割合	評価	
山交バス	新庄駅前	村山・天童 東河江	浜松町B丁	0.5	5以上 15未満		80%以上 100%未満	103,925	50,000以上 100,000未満	I	-1.6%	26.4%	II	473.3	94.8%	I	新庄 尾 大 村 東 天 高 中 山
山交バス	新庄駅前	東横 作並	山台駅前	10.0	50以上 100未満	◆	80%以上 100%未満	43,968	100,000以上	II	-1.2%	28.5%	II	102.1	41.0%	I	新庄 尾 大 村 東



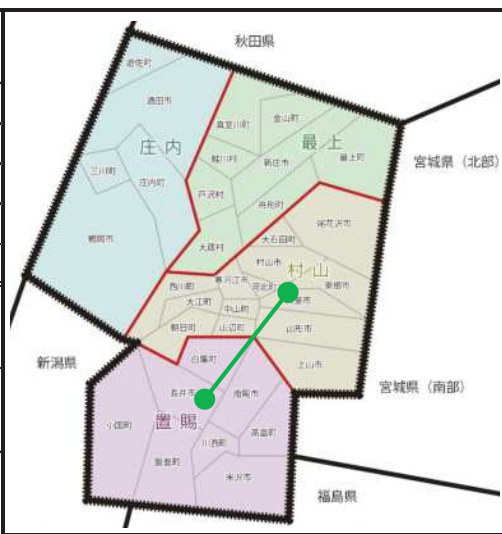
※図の見やすさの観点から、図中のバス停圏(500m)には複数市町村をまたぐバス路線のバス停は含まれていない

<利用者視点の問題点等>

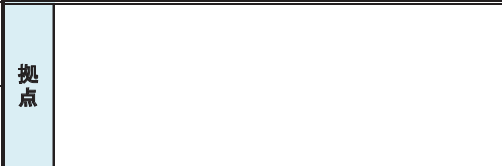
<事業者視点の問題点等>

・国庫補助対象の補助要件に満たす可能性が高い高速バス路線、幹線バス路線の存在(現市町村間をまたぐバス路線を中心に国と県による財政支援を要検討)

主要流動路		II 村山地域⇔置賜地域	
移動需要量	通勤	6,147 人	%
	通学	1,143 人	%
	買い物 (買い回り)	人	%
	観光	人	%
	ETC2.0	527 人	%

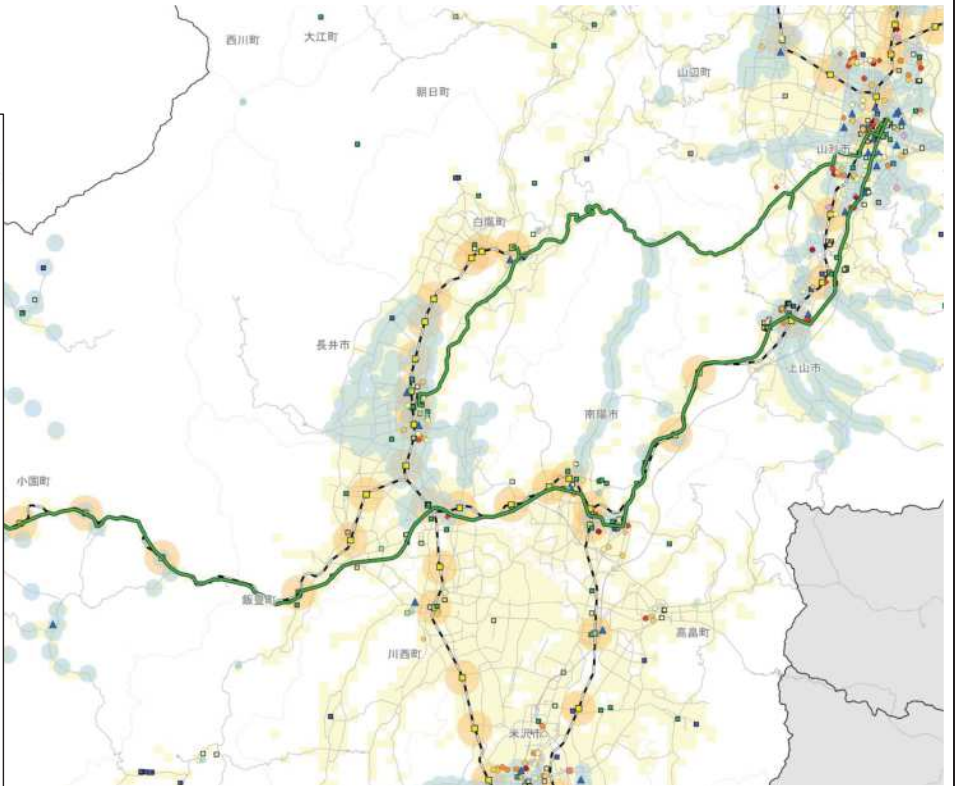


対応する公共交通	鉄道	JR山形新幹線、JR山形線
	高速バス	以下の2系統
	路線バス	以下の1系統
	コミュニティ交通	なし
	その他	なし



運行者	経路			運行本数 (本)	輸送量 (人)	国庫補助 (%)	収支率 (%)	拠点 (ア)			拠点 (イ)			拠点 (ウ)			沿線市町村												
	起点	経由地	終点					法人人口 (千人)	経路収支 (千円)	人口密度率 (人/1km ²)	高層化率 (%)	評価	キロ程(m)	距離長(キロ程)に 占める平均乗客キロの割合	評価	市町		長	短	小									
山交バス	山交ビルBT	小国町	万代シティBC	1.0	50以上 100未満	○	80%以上 100%未満	113,661	10,000以上 50,000未満	1	-3.4%	30.2%	II	164.6	100.0%	II	山	上	南	川	長	飯	小						
山交バス	山交ビルBT	興隆・小国 北陸道・ 名神道 阪神道	SSJ(大蔵)	0.5	50以上 100未満	○	80%以上 100%未満	113,661	50,000以上 100,000未満	1	-3.4%	30.2%	II	782.6	88.8%	IV	山	上	南	川	長	飯	小						
山交バス	山形市役所前	高橋	道の駅川のみなと長井	6.0	50以上 100未満	○	80%以上 100%未満	134,084	10,000以上 50,000未満	1	-1.3%	28.5%	II	45.7	14.4%	IV	山	上	南	白	長								

- 凡例
- 公共交通
 - バス路線(主導流道路)
 - 鉄道
 - 鉄道駅
 - バス停留(500m)
 - 鉄道駅圏(1km)
 - 商業施設(店舗面積)
 - 1,000 - 2,000㎡
 - 2,000 - 3,000㎡
 - 3,000 - 5,000㎡
 - 5,000 - 10,000㎡
 - 10,000 - 37,706㎡
 - 病院(病床数)
 - 26 - 100床
 - 100 - 200床
 - 200 - 300床
 - 300 - 500床
 - 500 - 637床
 - 学校
 - ▲ 高等学校
 - ▲ 高等専門学校
 - 短期大学
 - 大学
 - 観光地(来訪者数)
 - 100万人以上
 - 70~100万人未満
 - 50~70万人未満
 - 40~50万人未満
 - 30~40万人未満
 - 20~30万人未満
 - 10~20万人未満
 - 5~10万人未満
 - 不明
 - 宿泊施設(総定員)
 - 0 - 10
 - 10 - 30
 - 30 - 50
 - 50 - 100
 - 100 - 200
 - 200 - 300
 - 300 - 764
 - ベースマップ
 - 市町村境
 - 有人メッシュ(500m)



※図の見やすさの観点から、図中のバス停留(500m)には複数市町村をまたぐバス路線のバス停は含まれていない

<利用者視点の問題点等>

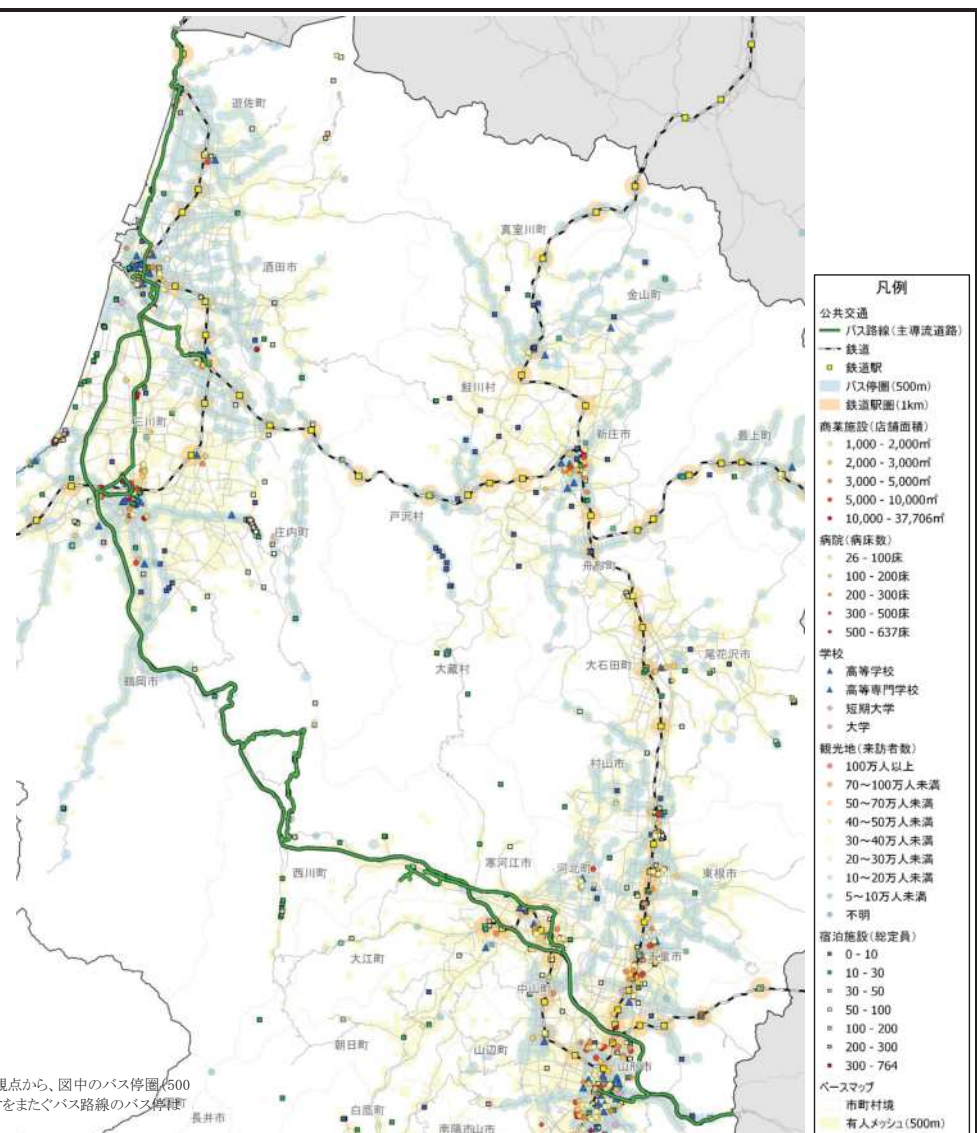
・利用需要が比較的多い生活利便施設の敷地内まで乗り入れていない幹線バス路線が存在(支線バスは乗り入れているにもかかわらず)
 …具体的に: 白い森ショッピングセンターアスモ、日本大学山形高等学校、山形大学、上山温泉、ヤマザワ上山店、おーばん上山店、国立大学法人山形大学医学部附属病院

<事業者視点の問題点等>

・冗長なルートの割に、利用者の短区間利用が顕著であり、今後のルート分割・短縮等の運行効率化が求められる幹線バス路線が存在

主要流動路		II 村山地域⇄庄内地域	
移動需要量	通勤	822 人	%
	通学	163 人	%
	買い物(買い回り)	人	%
	観光	人	%
	ETC2.0	187 人	%

対応する公共交通	鉄道	なし	拠点
	高速バス	以下の19系統	
	路線バス	以下の5系統	
	コミュニティ交通	西川町	
	その他	なし	



運行者	経路			運行本数(本)	輸送量(人)	国庫補助(%)	視点(ア)		視点(イ)			視点(ウ)		沿線市町村		
	起点	経由地	終点				沿線人口(H27)	経常収益(千円)	人口増減率(H22-H27)	高齢化率(H27)	評価	キロ程(km)	距離総長(キロ程)に占める平均乗車キロの割合		評価	
庄内交通	庄内B T	余目	洪谷	0.5	50以上 15未満	50%以上 80%未満	68,834	30,000以上 50,000未満	II	-5.6%	35.1%	IV	519.55	80.5%	IV	酒三鶴西栗中山
庄内交通	庄内B T	余目(深結時)	洪谷	0.5	5未満	50%以上 15未満	68,834	5,000未満	III	-5.6%	35.1%	IV	528.24	79.1%	IV	酒三鶴西栗中山
庄内交通	さかた海鮮市場	余目	洪谷	0.5	50以上 15未満	50%以上 80%未満	99,184	30,000以上 50,000未満	IV	-5.9%	35.0%	IV	523.89	79.8%	IV	酒三鶴西栗中山
庄内交通	さかた海鮮市場	余目(深結時)	洪谷	0.5	5未満	50%以上 15未満	99,184	5,000未満	IV	-5.9%	35.0%	IV	533	78.4%	IV	酒三鶴西栗中山
庄内交通	庄内B T	余目・東京	新藤	0.5	50以上 15未満	50%以上 80%未満	68,834	5,000以上 10,000未満	III	-5.6%	35.1%	IV	523.56	87.9%	IV	酒三鶴西栗中山
庄内交通	庄内B T	余目・東京(深結時)	新藤	0.5	5未満	50%以上 15未満	68,834	5,000未満	IV	-5.6%	35.1%	IV	532.35	86.5%	IV	酒三鶴西栗中山
庄内交通	さかた海鮮市場	余目・東京	新藤	0.5	50以上 15未満	50%以上 80%未満	99,184	5,000以上 10,000未満	IV	-5.9%	35.0%	IV	526.11	87.5%	IV	酒三鶴西栗中山
庄内交通	さかた海鮮市場	余目・東京(深結時)	新藤	0.5	5未満	50%以上 15未満	99,184	5,000未満	IV	-5.9%	35.0%	IV	535.22	86.0%	IV	酒三鶴西栗中山
庄内交通	庄内B T	余目・東京	バス夕新藤	0.5	50以上 15未満	30%以上 50%未満	68,834	10,000以上 30,000未満	III	-5.6%	35.1%	IV	522.14	88.2%	IV	酒三鶴西栗中山
庄内交通	庄内B T	余目・東京(深結時)	バス夕新藤	0.5	5未満	30%以上 50%未満	68,834	5,000未満	III	-5.6%	35.1%	IV	530.93	86.7%	IV	酒三鶴西栗中山
庄内交通	さかた海鮮市場	余目・東京	バス夕新藤	0.5	50以上 15未満	30%以上 50%未満	99,184	10,000以上 30,000未満	IV	-5.9%	35.0%	IV	525.17	87.7%	IV	酒三鶴西栗中山
庄内交通	さかた海鮮市場	余目・東京(深結時)	バス夕新藤	0.5	5未満	30%以上 50%未満	99,184	5,000未満	IV	-5.9%	35.0%	IV	534.28	86.2%	IV	酒三鶴西栗中山
庄内交通	庄内B T	余目・東京	TDL	0.5	50以上 15未満	50%以上 80%未満	90,932	10,000以上 30,000未満	III	-5.3%	34.3%	IV	528.37	100.0%	I	酒三鶴西栗中山
庄内交通	庄内B T	余目・東京(深結時)	TDL	0.5	5未満	50%以上 15未満	90,932	5,000未満	III	-5.3%	34.3%	IV	537.16	100.0%	I	酒三鶴西栗中山
庄内交通	さかた海鮮市場	余目・東京	TDL	0.5	50以上 15未満	30%以上 50%未満	99,184	10,000以上 30,000未満	IV	-5.9%	35.0%	IV	536.74	100.0%	I	酒三鶴西栗中山
庄内交通	さかた海鮮市場	余目・東京(深結時)	TDL	0.5	5未満	30%以上 50%未満	99,184	5,000未満	IV	-5.9%	35.0%	IV	545.85	100.0%	I	酒三鶴西栗中山
庄内交通	庄内B T	エスモール	山台駅前	2.5	50以上 15未満	50%以上 80%未満	67,162	50,000以上 100,000未満	II	-5.5%	35.1%	IV	183.2	87.8%	III	酒三鶴西栗中山
庄内交通	庄内B T	山台駅前	山台駅前	1.5	50以上 15未満	50%以上 80%未満	67,162	50,000以上 100,000未満	II	-5.5%	35.1%	IV	179.4	89.7%	III	酒三鶴西栗中山
庄内交通	本宿茶寮	山台駅前	山台駅前	1.0	50以上 15未満	30%以上 50%未満	104,099	30,000以上 50,000未満	I	-4.4%	32.0%	IV	245.2	81.6%	III	酒三鶴西栗中山
山交バス	山交ビルB T	山交自動車道 月山口・湯釜山	月山口	2.0	50以上 15未満	50%以上 80%未満	115,635	10,000以上 30,000未満	I	-1.8%	26.1%	II	105.3	66.8%	III	山中西栗鶴
庄内交通	庄内B T	エスモール	鶴岡エスモール	3.5	50以上 15未満	50%以上 80%未満	198,964	50,000以上 100,000未満	I	-2.4%	28.9%	II	130	81.5%	III	酒三鶴西栗中山
庄内交通	庄内B T	山交B T	山交B T	1.5	50以上 15未満	30%以上 50%未満	198,964	30,000以上 50,000未満	I	-2.4%	28.9%	II	126.2	83.9%	III	酒三鶴西栗中山
庄内交通	エスモール	月山口	山交B T	0.5	50以上 15未満	50%以上 80%未満	115,635	10,000以上 30,000未満	IV	-1.8%	26.1%	II	105.3	100.0%	II	酒三鶴西栗中山
庄内交通	エスモール	山交B T	山交B T	0.5	50以上 15未満	50%以上 80%未満	115,635	10,000以上 30,000未満	IV	-1.8%	26.1%	II	103.5	100.0%	II	酒三鶴西栗中山
西川町	南野	町立病院	にしかわ保育園	1.0	5未満	30%未満	3,192	5,000未満	III	-4.9%	40.5%	IV			IV	庄西

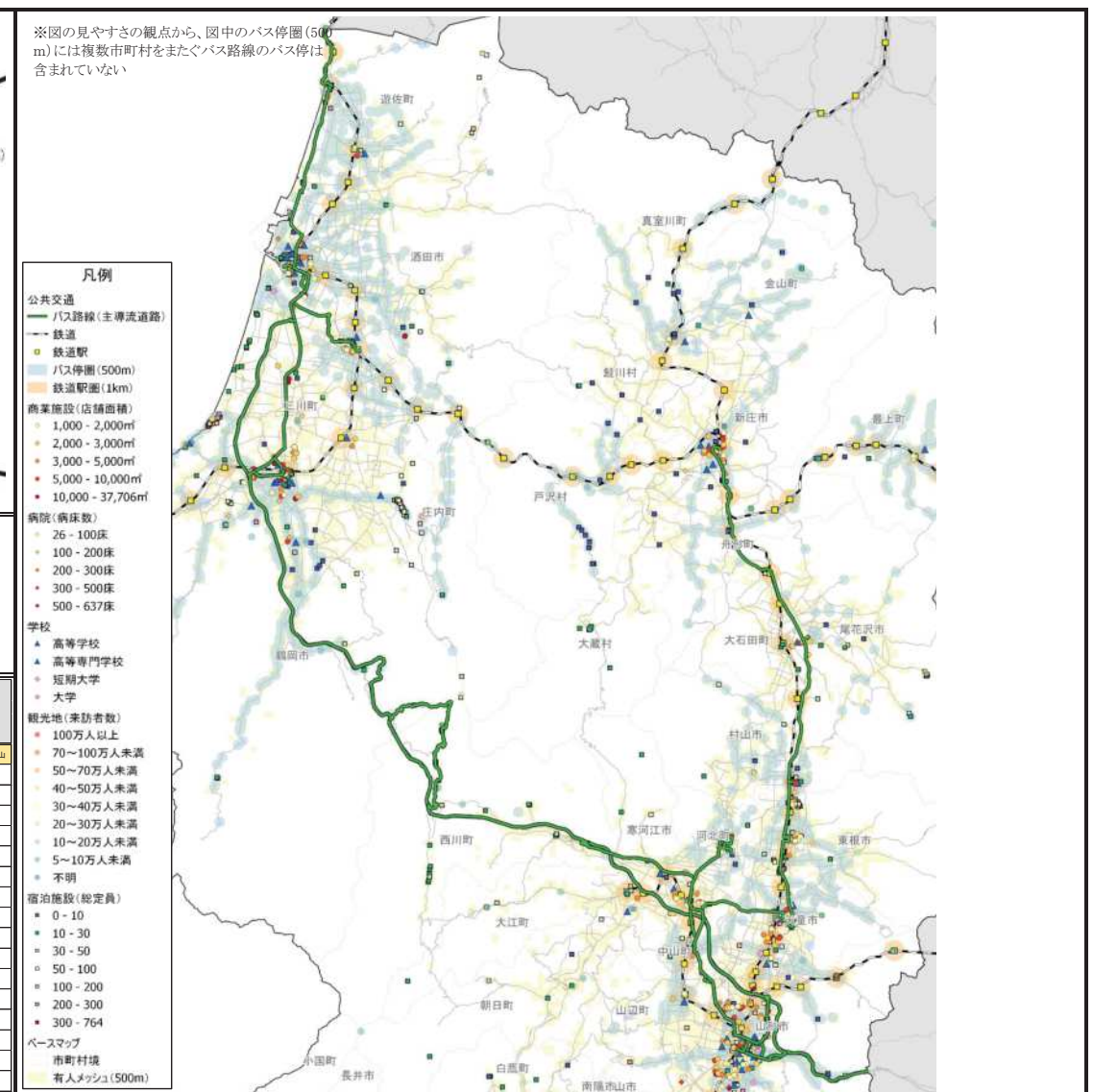
※図の見やすさの観点から、図中のバス停留(500m)には複数市町村をまたぐバス路線のバス停留含まれていない

<利用者視点の問題点等>

<事業者視点の問題点等>

- ・沿線人口が比較的多いにも関わらず、収益が比較的小さい
- ・人口減少・高齢化が進行しており、バス交通の抜本的見直しが必要と考えられる幹線バス路線が存在
- ・冗長なルートの割に、利用者の短区間利用が顕著であり、今後のルート分割・短縮等の運行効率化が求められる幹線バス路線が存在
- ・国庫補助対象の補助要件に満たす可能性が高い高速バス路線、幹線バス路線の存在(現市町村間をまたぐバス路線を中心に国と県による財政支援を要検討)

主要 流動路	Ⅲ	山形市⇄寒河江市		
	通勤	5,315	人	%
	通学	884	人	%
	買い物 (買い回り)		人	%
	観光		人	%
移動 需要量	ETC2.0	195	人	%
対応する 公共交通	鉄道	JR左沢線		
	高速バス	以下の20系統		
	路線バス	以下の9系統		
	コミュニティ 交通	なし		
	その他	なし		



運行者	経路			運行本数 (本)	輸送量 (人)	国庫 補助	収支率 (%)	視点(A)			視点(B)			視点(C)			沿線市町村
	起点	経由地	終点					沿線人口 (H27)	経常収益 (千円)	人口増減率 (H22-H27)	高齢化率 (H27)	評価	キロ程(km)	距離延長(キロ 程)に占める平均 乗車キロの割合	評価	キロ程(km)	
山交バス	新庄駅前	村山・天童 寒河江	浜松町B T	0.5	50以上 15未満		80%以上	103,925	50,000以上 100,000未満	I	-1.6%	26.4%	II	473.3	94.8%	I	新庄 寒河江 大村 東天 寒河江 中山
庄内交通	庄内B T	余目	渋谷	0.5	50以上 15未満		68,834	30,000以上 50,000未満	III	-5.6%	35.1%	IV	519.55	80.5%	IV	三 鶴西 寒河江 中山	
庄内交通	庄内B T	余目(深結時)	渋谷	0.5	5未満		68,834	5,000未満	III	-5.6%	35.1%	IV	528.34	79.1%	IV	三 鶴西 寒河江 中山	
庄内交通	さかた海鮮市場	余目	渋谷	0.5	50以上 15未満		99,184	30,000以上 50,000未満	I	-5.9%	35.0%	IV	523.89	79.8%	IV	三 鶴西 寒河江 中山	
庄内交通	さかた海鮮市場	余目(深結時)	渋谷	0.5	5未満		99,184	5,000未満	III	-5.9%	35.0%	IV	530	78.4%	IV	三 鶴西 寒河江 中山	
庄内交通	庄内B T	余目・寒河江	新橋	0.5	50以上 15未満		68,834	5,000以上 10,000未満	III	-5.6%	35.1%	IV	523.56	87.9%	IV	三 鶴西 寒河江 中山	
庄内交通	庄内B T	余目・寒河江(深結時)	新橋	0.5	5未満		68,834	5,000未満	III	-5.6%	35.1%	IV	532.35	86.5%	IV	三 鶴西 寒河江 中山	
庄内交通	さかた海鮮市場	余目・寒河江	新橋	0.5	50以上 15未満		99,184	5,000以上 10,000未満	III	-5.9%	35.0%	IV	526.11	87.5%	IV	三 鶴西 寒河江 中山	
庄内交通	さかた海鮮市場	余目・寒河江(深結時)	新橋	0.5	5未満		99,184	5,000未満	III	-5.9%	35.0%	IV	535.22	86.0%	IV	三 鶴西 寒河江 中山	
庄内交通	庄内B T	余目・寒河江	バス夕新橋	0.5	50以上 15未満		68,834	10,000以上 20,000未満	III	-5.6%	35.1%	IV	522.14	88.2%	IV	三 鶴西 寒河江 中山	
庄内交通	庄内B T	余目・寒河江(深結時)	バス夕新橋	0.5	5未満		68,834	5,000未満	III	-5.6%	35.1%	IV	530.93	86.7%	IV	三 鶴西 寒河江 中山	
庄内交通	さかた海鮮市場	余目・寒河江	バス夕新橋	0.5	50以上 15未満		99,184	10,000以上 20,000未満	III	-5.9%	35.0%	IV	525.17	87.7%	IV	三 鶴西 寒河江 中山	
庄内交通	さかた海鮮市場	余目・寒河江(深結時)	バス夕新橋	0.5	5未満		99,184	5,000未満	III	-5.9%	35.0%	IV	534.28	86.2%	IV	三 鶴西 寒河江 中山	
庄内交通	庄内B T	余目・寒河江	TDL	0.5	50以上 15未満		90,932	10,000以上 20,000未満	III	-5.3%	34.3%	IV	528.37	100.0%	I	鶴西 寒河江 中山	
庄内交通	庄内B T	余目・寒河江(深結時)	TDL	0.5	50未満		90,932	5,000未満	III	-5.3%	34.3%	IV	537.16	100.0%	I	鶴西 寒河江 中山	
庄内交通	さかた海鮮市場	余目・寒河江	TDL	0.5	50以上 15未満		99,184	10,000以上 20,000未満	III	-5.9%	35.0%	IV	536.74	100.0%	I	鶴西 寒河江 中山	
庄内交通	さかた海鮮市場	余目・寒河江(深結時)	TDL	0.5	5未満		99,184	5,000未満	III	-5.9%	35.0%	IV	545.85	100.0%	I	鶴西 寒河江 中山	
庄内交通	庄内B T	余目	仙台駅前	2.5	50以上 15未満		67,162	50,000以上 100,000未満	II	-5.5%	31.1%	IV	183.2	87.8%	III	鶴西 寒河江 中山	
庄内交通	庄内B T	エスモール	仙台駅前	1.5	50以上 15未満		67,162	50,000以上 100,000未満	II	-5.5%	35.1%	IV	179.4	89.7%	III	鶴西 寒河江 中山	
庄内交通	庄内B T	余目	仙台駅前	1.0	50以上 15未満		104,099	30,000以上 50,000未満	I	-4.4%	33.0%	IV	245.2	81.8%	III	鶴西 寒河江 中山	
山交バス	山形駅前	山形駅前	谷地	1.0	5未満		117,211	5,000未満	IV	-1.8%	30.2%	II	33.4	68.0%	I	山 中 寒河江	
山交バス	山形駅前	山形駅前	ひなの湯・産直セ ンター前	1.0	50以上 15未満		170,595	50,000未満	IV	-1.2%	29.6%	II	37.3	37.8%	I	山 中 寒河江	
山交バス	山交ビルB T	寒河江	荒町南	15.0	50以上 15未満	○	169,592	10,000以上 20,000未満	I	-2.2%	30.0%	II	28	13.8%	IV	山 中 寒河江	
山交バス	山交ビルB T	寒河江	寒河江B T	23.0	50以上 15未満	○	136,629	30,000以上 50,000未満	I	-0.6%	28.6%	II	19.3	17.6%	III	山 中 寒河江	
山交バス	山交ビルB T	山形自動車道 月 山口・湯殿山	期間エスモール	2.0	50以上 15未満		115,635	10,000以上 20,000未満	I	-1.8%	26.1%	II	105.3	66.8%	III	山 中 寒河江 鶴	
庄内交通	庄内B T	エスモール	山交B T	3.0	50以上 15未満	◆	198,964	50,000以上 100,000未満	I	-2.4%	28.9%	II	130	81.5%	III	鶴西 寒河江 中山	
庄内交通	庄内B T	山交B T	山交B T	1.5	15以上 5未満		198,964	30,000以上 50,000未満	I	-2.4%	28.9%	II	126.2	83.9%	III	鶴西 寒河江 中山	
庄内交通	エスモール	月山	山交B T	0.5	5未満		115,635	10,000以上 20,000未満	IV	-1.8%	26.1%	II	105.3	100.0%	II	鶴西 寒河江 中山	
庄内交通	エスモール	山交B T	山交B T	0.5	50以上 15未満		115,635	10,000以上 20,000未満	IV	-1.8%	26.1%	II	103.9	100.0%	II	鶴西 寒河江 中山	

<利用者視点の問題点等>

- ・沿線人口が比較的多いにも関わらず、収益が比較的小さい
- ・人口減少・高齢化が進行しており、バス交通の抜本的見直しが必要と考えられる幹線バス路線が存在
- ・利用需要が比較的多い生活利便施設の敷地内まで乗り入れていない幹線バス路線が存在(支線バスは乗り入れているにもかかわらず)
- ・具体的に: ヤマザワ北町店、独立行政法人国立病院機構山形病院

<事業者視点の問題点等>

- ・冗長なルートの割に、利用者の短区間利用が顕著であり、今後のルート分割・短縮等の運行効率化が求められる幹線バス路線が存在
- ・国庫補助対象の補助要件に満たす可能性が高い高速バス路線、幹線バス路線の存在(現市町村間をまたぐバス路線を中心に国と県による財政支援を要検討)

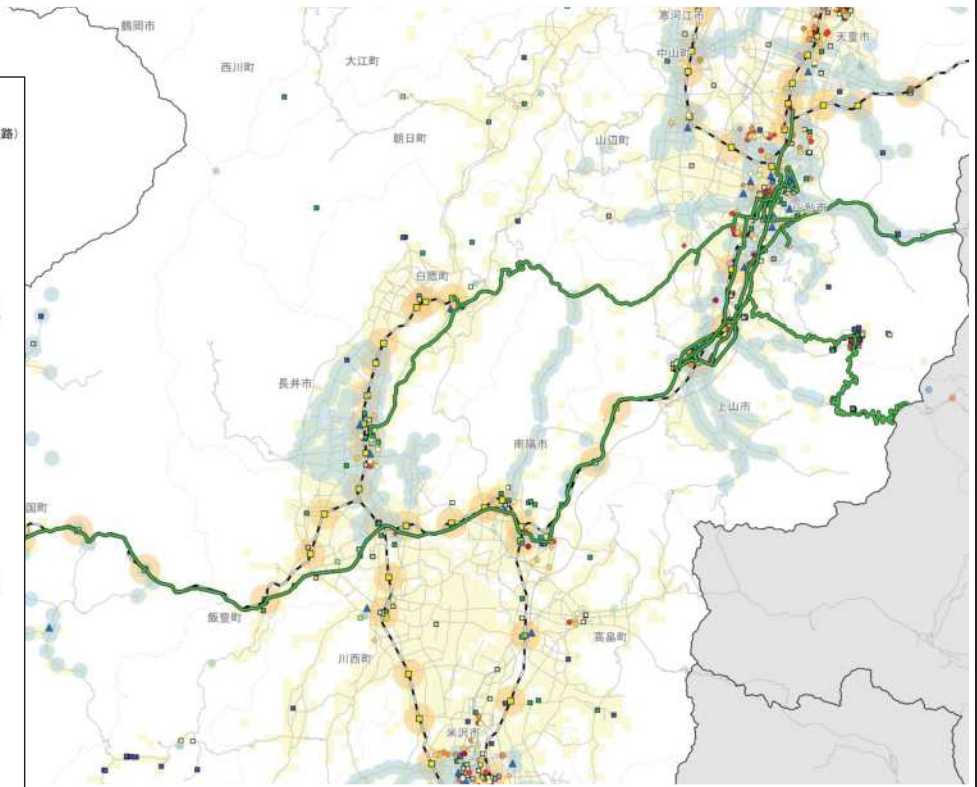
主要流動路		Ⅲ 山形市⇄上市市	
移動需要量	通勤	8,547 人	%
	通学	1,110 人	%
	買い物 (買い回り)	人	%
	観光	人	%
	ETC2.0	284 人	%



対応する公共交通	鉄道	JR山形新幹線、JR山形線
	高速バス	以下の3系統
	路線バス	以下の12系統
	コミュニティ交通	なし
	その他	福祉有償運送(山形市・上市市・天童市・山辺町・中山町)、ほっとin福寿草(山形市)・ほっとin福寿草ショートステイ(山形市)での送迎

拠点	山形市	上市市
----	-----	-----

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)		沿線市町村	
	起点	経由地	終点					沿線人口(H27)	経常収益(千円)	人口増減率(H22-H27)	高齢化率(H27)	評価	キロ程(km)		距離線長(キロ程)に占める平均乗車キロの割合
山交バス	高松葉山線	笹谷	宮城野行検問所	4.0	15,120人	◆	50%	54,218	30,000/150.0	0.3%	26.7%	I	80.2	19.3%	Ⅲ 上山
山交バス	山交バスBT	小野町	アビリティBC	1.0	5,120人	○	80%	113,661	10,000/120.0	-3.4%	30.2%	Ⅱ	164.9	100.0%	Ⅲ 上山 南川長原小
山交バス	山交バスBT	柳井・宿 池田・名瀬 湯野	BSJ 次原	0.5	5,120人	○	80%	113,661	50,000/120.0	-3.4%	30.2%	Ⅱ	782.6	88.8%	Ⅳ 上山 南川長原小
山交バス	山形駅前	形	湯野駅前上長井	6.0	15,120人	○	30%	134,084	10,000/120.0	-1.3%	28.5%	Ⅱ	45.7	14.4%	Ⅳ 上山 南白
山交バス	山形駅前	長瀬王口	高松葉山線	11.0	30,240人	◆	100%	158,447	30,000/150.0	-4.0%	31.0%	Ⅱ	15.5	16.8%	Ⅲ 上山
山交バス	山形駅前	山形駅前	高松葉山線	1.0	5,120人	○	100%	159,664	5,000/120.0	-3.8%	31.3%	Ⅱ	16.1	6.8%	Ⅲ 上山
山交バス	山形駅前	砂ヶ谷	高松葉山線	2.0	5,120人	○	80%	111,129	5,000/120.0	-1.5%	28.3%	Ⅱ	15.1	23.2%	Ⅲ 上山
山交バス	山形駅前	ツナワールド	高松葉山線	4.5	15,120人	◆	80%	165,369	5,000/120.0	-3.7%	31.6%	Ⅱ	15.6	26.9%	Ⅲ 上山
山交バス	山形駅前	松山	高松葉山線	2.0	5,120人	○	100%	124,201	5,000/120.0	-4.9%	31.9%	Ⅱ	15.6	10.3%	Ⅲ 上山
山交バス	鹿沼快線	長瀬王口・砂ヶ谷	高松葉山線	4.0	15,120人	○	30%	182,953	10,000/120.0	-4.1%	31.7%	Ⅱ	21.1	20.4%	Ⅲ 上山
山交バス	鹿沼快線	長瀬王口	高松葉山線	3.0	15,120人	○	80%	183,208	10,000/120.0	-3.8%	30.9%	Ⅱ	21.5	13.5%	Ⅲ 上山
山交バス	千歳公園時台所	若菜町・舟山	高松葉山線	17.0	30,240人	◆	80%	201,653	50,000/120.0	-2.3%	30.6%	Ⅱ	19.5	15.8%	Ⅲ 上山
山交バス	千歳公園時台所	かみや橋	高松葉山線	7.5	30,240人	◆	80%	199,388	10,000/120.0	-2.4%	30.1%	Ⅱ	17.8	18.5%	Ⅲ 上山
山交バス	千歳公園時台所	船	高松葉山線	4.5	15,120人	◆	80%	146,117	10,000/120.0	-2.1%	30.0%	Ⅱ	18.3	15.3%	Ⅲ 上山
山交バス	山形駅前	鹿王温泉	鹿王対山線	1.0	5,120人	○	100%	85,142	5,000/120.0	-0.3%	25.6%	Ⅱ	45.5	32.9%	I 山上



- 凡例
- 公共交通
 - バス路線(主導流道路)
 - 鉄道
 - 鉄道駅
 - バス停留(500m)
 - 鉄道駅圏(1km)
 - 商業施設(店舗面積)
 - 1,000 - 2,000㎡
 - 2,000 - 3,000㎡
 - 3,000 - 5,000㎡
 - 5,000 - 10,000㎡
 - 10,000 - 37,706㎡
 - 病院(病床数)
 - 26 - 100床
 - 100 - 200床
 - 200 - 300床
 - 300 - 500床
 - 500 - 637床
 - 学校
 - 高等学校
 - 高等専門学校
 - 短期大学
 - 大学
 - 観光地(来訪者数)
 - 100万人以上
 - 70~100万人未満
 - 50~70万人未満
 - 40~50万人未満
 - 30~40万人未満
 - 20~30万人未満
 - 10~20万人未満
 - 5~10万人未満
 - 不明
 - 宿泊施設(総定員)
 - 0 - 10
 - 10 - 30
 - 30 - 50
 - 50 - 100
 - 100 - 200
 - 200 - 300
 - 300 - 764
 - バスマップ
 - 市町村境
 - 有人メッシュ(500m)

※図の見やすさの観点から、図中のバス停留(500m)には複数市町村をまたぐバス路線のバス停は含まれていない

<利用者視点の問題点等>	<事業者視点の問題点等>
<ul style="list-style-type: none"> ・利用需要が比較的多い生活利便施設の敷地内まで乗り入れていない幹線バス路線が存在(支線バスは乗り入れているにもかかわらず) …具体的に: 日本大学山形高等学校、山形大学、上山温泉、ヤマザワ上山店、おーばん上山店、ファッションセンターしまむら上山店、スーパースポーツゼビオ山形吉原店、国立大学法人山形大学医学部附属病院 ・介護福祉施設が無料送迎サービスを市町村間を跨いで実施 	<ul style="list-style-type: none"> ・沿線人口が比較的多いにも関わらず、収益が比較的小さい ・冗長なルートの割に、利用者の短区間利用が顕著であり、今後のルート分割・短縮等の運行効率化が求められる幹線バス路線が存在 ・国庫補助対象の補助要件に満たす可能性が高い高速バス路線、幹線バス路線の存在(現市町村間をまたぐバス路線を中心に国と県による財政支援を要検討)

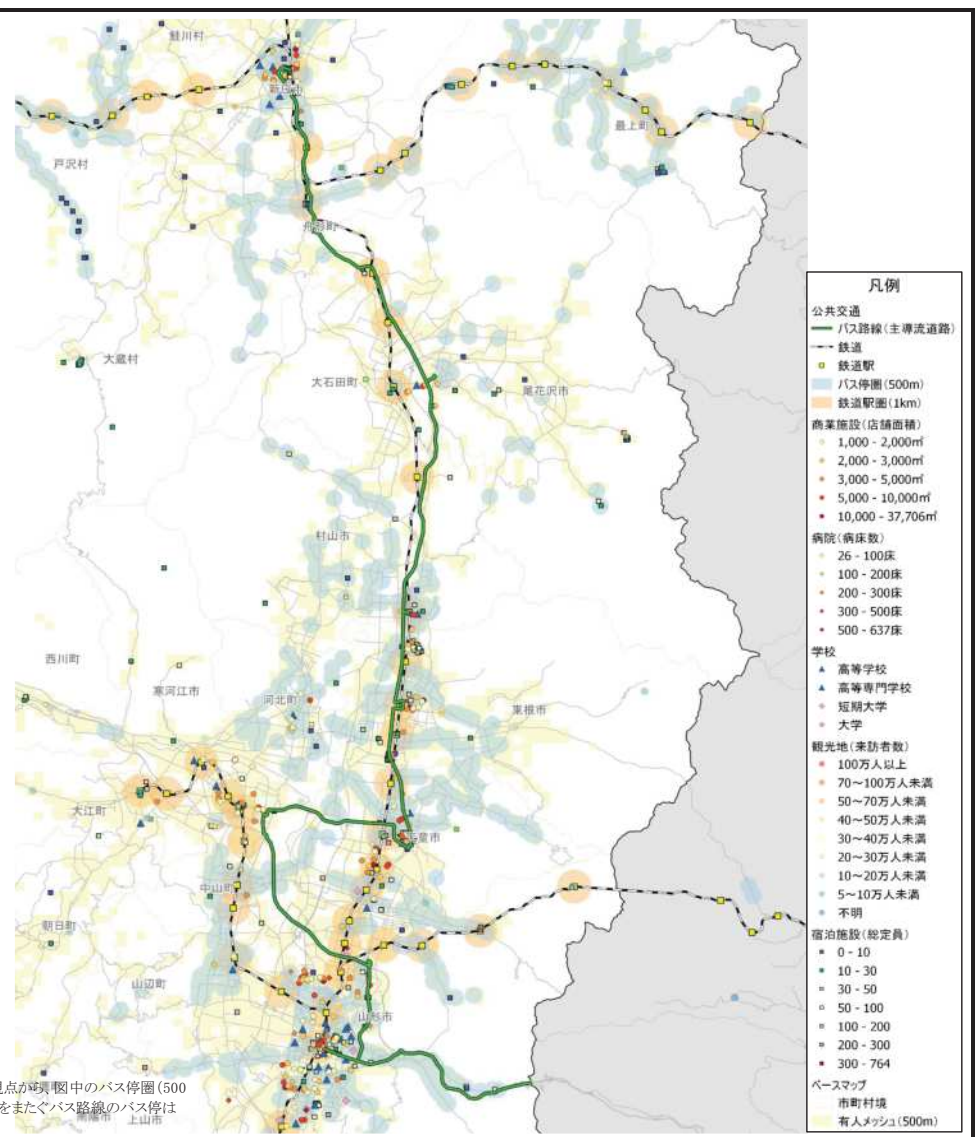
主要流動路		Ⅲ		山形市⇔村山市	
移動需要量	通勤	1,070	人		%
	通学	415	人		%
	買い物 (買い回り)		人		%
	観光		人		%
	ETC2.0	47	人		%



対応する公共交通	鉄道	JR山形新幹線、JR山形線
	高速バス	以下の1系統
	路線バス	なし
	コミュニティ交通	なし
	その他	なし

拠点	
----	--

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)			沿線市町村
	起点	経由地	終点					沿線人口 (H27) (人)	経常収益 (千円)	評価	人口増減率 (H22- H27)	高齢化率 (H27)	評価	キロ程 (km)	距離総長 (キロ 程) に占める平均 乗車キロの割合	評価	
山交バス	新庄駅前	村山・天童 栗河江 浜松町B丁		0.5	5以上 15未満	89%以上 100%未満		103,925	50,000以上 100,000未満	I	-1.6%	26.4%	II	473.3	94.8%	I	新庄 舟形 大村 栗河 天童 高田 中山

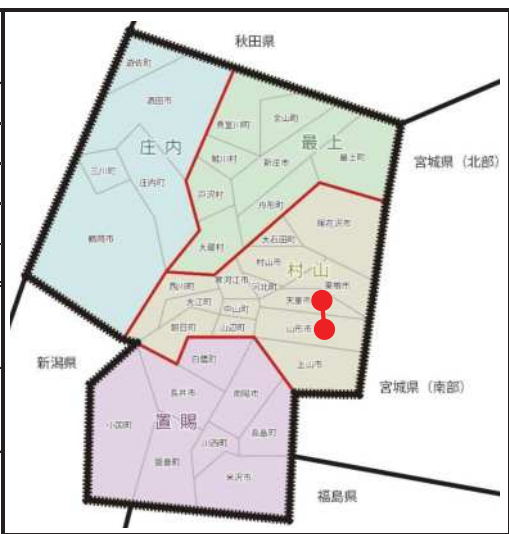


※図の見やすさの観点から、図中のバス停圏(500m)には複数市町村をまたぐバス路線のバス停は含まれていない

<利用者視点の問題点等>

<事業者視点の問題点等>

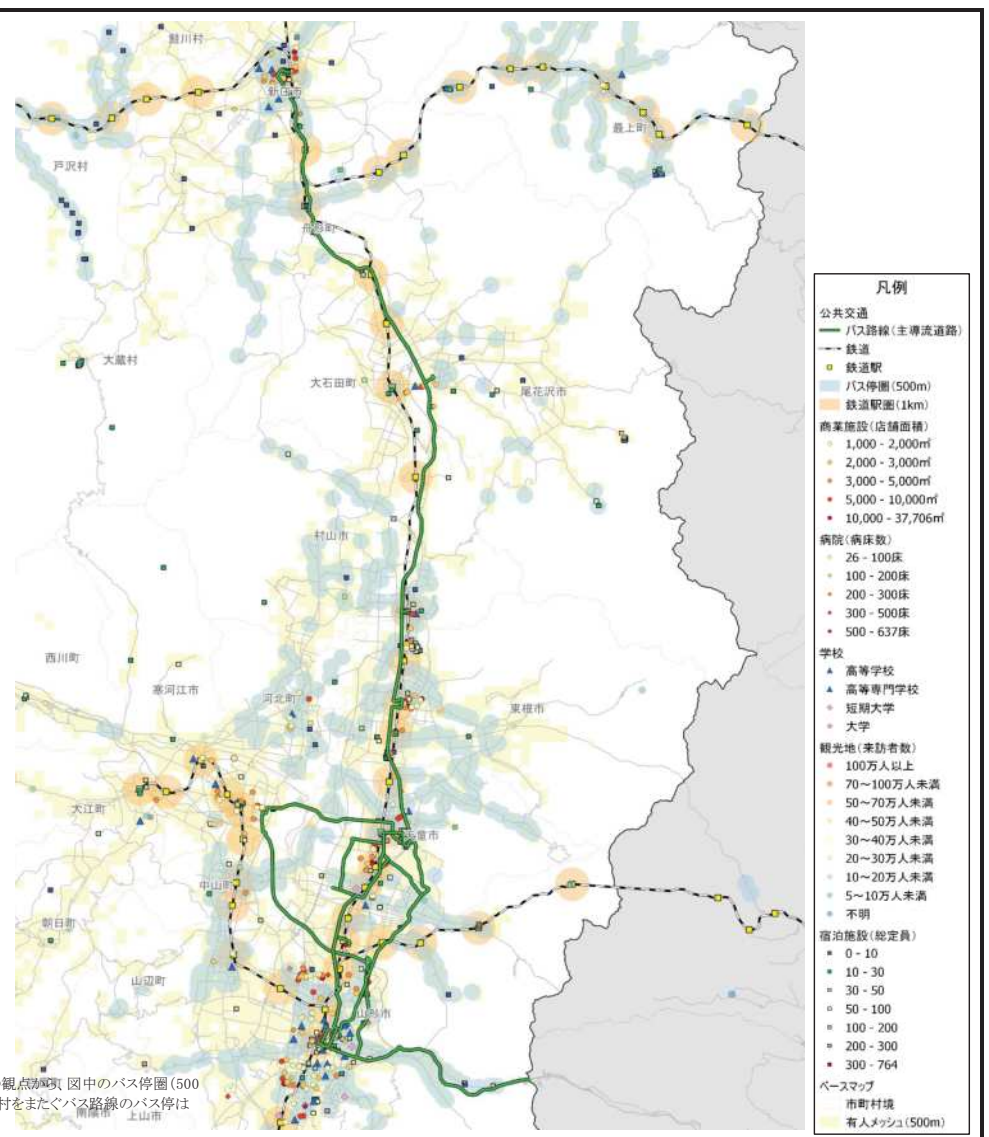
主要流動路		Ⅲ 山形市⇄天童市	
移動需要量	通勤	12,387 人	%
	通学	1,325 人	%
	買い物 (買い回り)	人	%
	観光	人	%
	ETC2.0	360 人	%



対応する公共交通	鉄道	JR山形新幹線、JR山形線
	高速バス	以下の1系統
	路線バス	以下の4系統
	コミュニティ交通	なし
	その他	福祉有償運送(山形市・上市市・天童市・山辺町・中山町)、介護老人保健施設サニーヒル山寺(山形市)・笑福デイサービス(山形市)・特別養護老人ホームあこがれ(天童市)での送迎

拠点	山形市
	天童市

運行者	経路			運行本数(本)	輸送量(人)	国庫補助	収支率(%)	視点(A)			視点(I)			視点(U)			沿線市町村
	起点	経由地	終点					沿線人口(H27)(人)	経常収益(千円)	評価	人口増減率(H22-H27)	高齢化率(H27)	評価	キロ程(km)	距離総長(キロ程)に占める平均乗車キロの割合	評価	
山交バス	新庄駅前	村山・天童 東河江	浜松町B T	0.5	5以上 15未満		80%以上 100%未満	103,925	50,000以上 100,000未満	I	-1.6%	26.4%	II	473.3	94.8%	I	新 舟 尾 大 村 東 天 童 山
山交バス	山交ビルB T	荒巻橋・若倉	天童B T	15.5	50以上 100未満	○	50%以上 80%未満	142,994	30,000以上 50,000未満	I	-0.7%	30.1%	II	19.4	17.5%	III	山 天
山交バス	山交ビルB T	風呂中央病院・高橋	わくわくランド	3.0	5以上 15未満		50%以上 80%未満	128,562	5,000以上 10,000未満	IV	-0.7%	29.5%	II	24.1	15.8%	IV	山 天
山交バス	山交ビルB T	津山	わくわくランド	14.0	30以上 60未満	○	50%以上 80%未満	151,085	10,000以上 20,000未満	I	0.4%	27.7%	I	17.6	18.3%	III	山 天
山交バス	山交ビルB T	長岡	わくわくランド	11.5	30以上 60未満	◆	50%以上 80%未満	151,486	10,000以上 20,000未満	I	0.5%	27.9%	I	17.3	17.9%	III	山 天



※図の見やすさの観点から、図中のバス停留(500m)には複数市町村をまたぐバス路線のバス停は含まれていない

<利用者視点の問題点等>

・介護福祉施設が無料送迎サービスを市町村間を跨いで実施

<事業者視点の問題点等>

・沿線人口が比較的多いにも関わらず、収益が比較的小さい

・冗長なルートの割に、利用者の短区間利用が顕著であり、今後のルート分割・短縮等の運行効率化が求められる幹線バス路線が存在

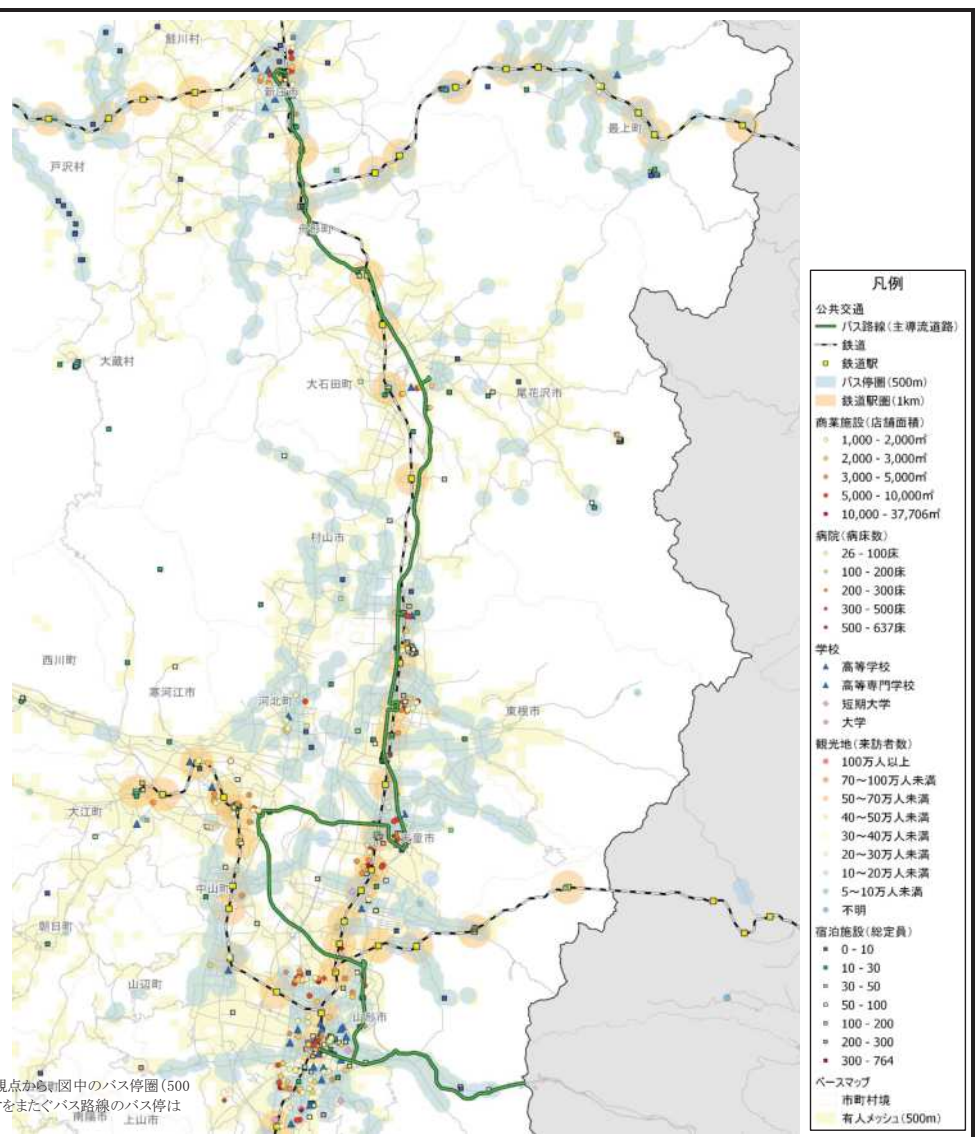
・国庫補助対象の補助要件に満たす可能性が高い高速バス路線、幹線バス路線の存在(現市町村間をまたぐバス路線を中心に国と県による財政支援を要検討)

主要流動路		Ⅲ		山形市⇄東根市	
移動需要量	通勤	3,820	人		%
	通学	789	人		%
	買い物 (買い回り)		人		%
	観光		人		%
	ETC2.0	161	人		%



対応する公共交通	鉄道	JR山形新幹線、JR山形線	拠点
	高速バス	以下の1系統	
	路線バス	なし	
	コミュニティ交通	なし	
	その他	なし	

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)			沿線市町村
	起点	経由地	終点					沿線人口 (H27) (人)	経常収益 (千円)	評価	人口増減率 (H22- H27)	高齢化率 (H27)	評価	キロ程(km)	距離総長(キロ程) に占める平均乗車キロの割合	評価	
山交バス	新庄駅前	村山・天童 高河江	長松町自丁	0.5	5以上 15未満		80%以上 100%未満	103,925	50,000以上 100,000未満	I	-1.6%	26.4%	II	473.3	94.8%	I	新庄 舟形 大村 東天童 中山



※図の見やすさの観点から、図中のバス停圏(500m)には複数市町村をまたぐバス路線のバス停は含まれていない

<利用者視点の問題点等>

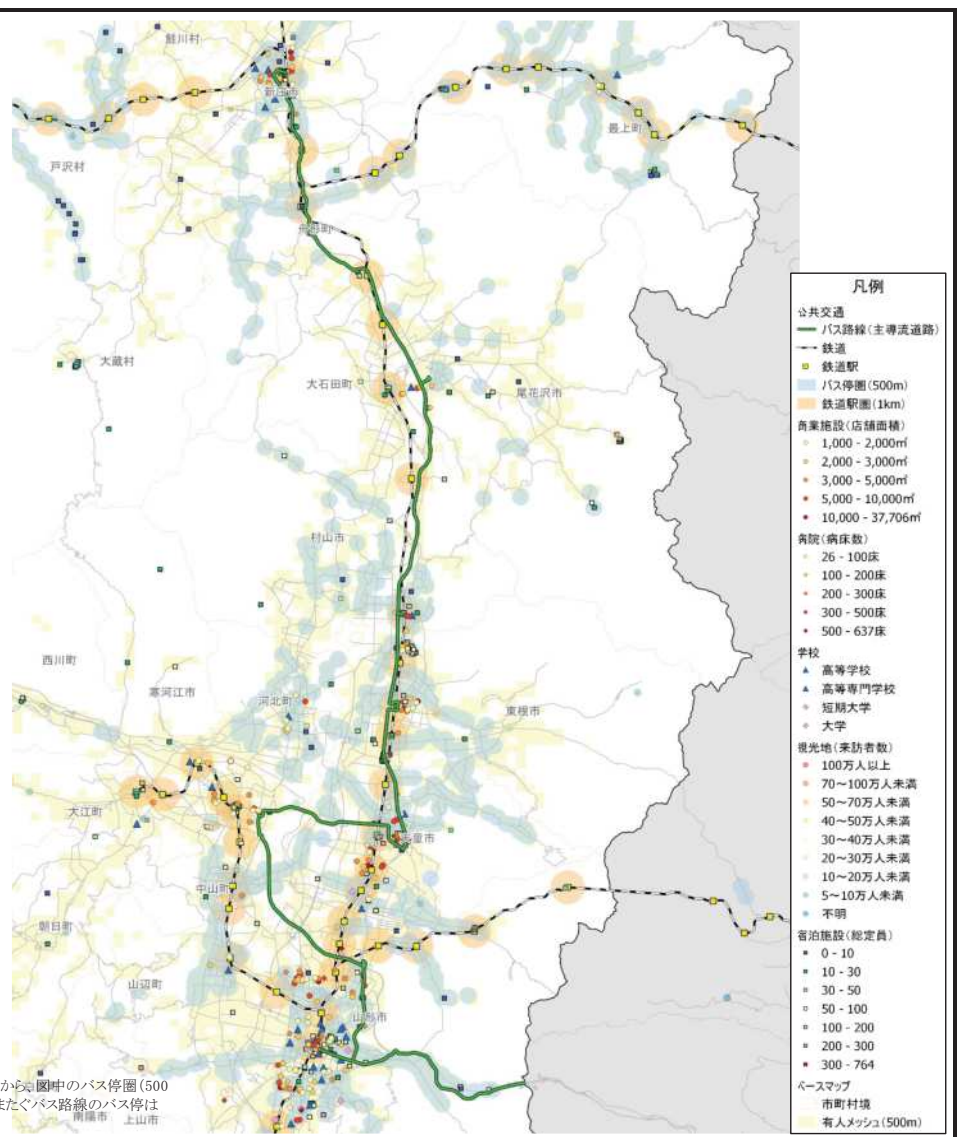
<事業者視点の問題点等>

主要流動路		Ⅲ 山形市⇔尾花沢市			
移動需要量	通勤	223	人		%
	通学	168	人		%
	買い物 (買い回り)		人		%
	観光		人		%
	ETC2.0	22	人		%



対応する公共交通	鉄道	JR山形線	拠点
	高速バス	以下の1系統	
	路線バス	なし	
	コミュニティ交通	なし	
	その他	なし	

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)			沿線市町村
	起点	経由地	終点					沿線人口 (H27) (人)	経常収益 (千円)	評価	人口増減率 (H22- H27)	高齢化率 (H27)	評価	キロ程(km)	距離総長(キロ 程)に占める平均 乗車キロの割合	評価	
山交バス	新庄駅前	村山・天童 高河江 長松町自丁		0.5	5以上 15未満		80%以上 100%未満	103,925	50,000以上 100,000未満	I	-1.6%	26.4%	II	473.3	94.8%	I	新庄 尾花沢 村山 天童 高河江 中山



※図の見やすさの観点から、図中のバス停留(500m)には複数市町村をまたぐバス路線のバス停は含まれていない

<利用者視点の問題点等>

<事業者視点の問題点等>

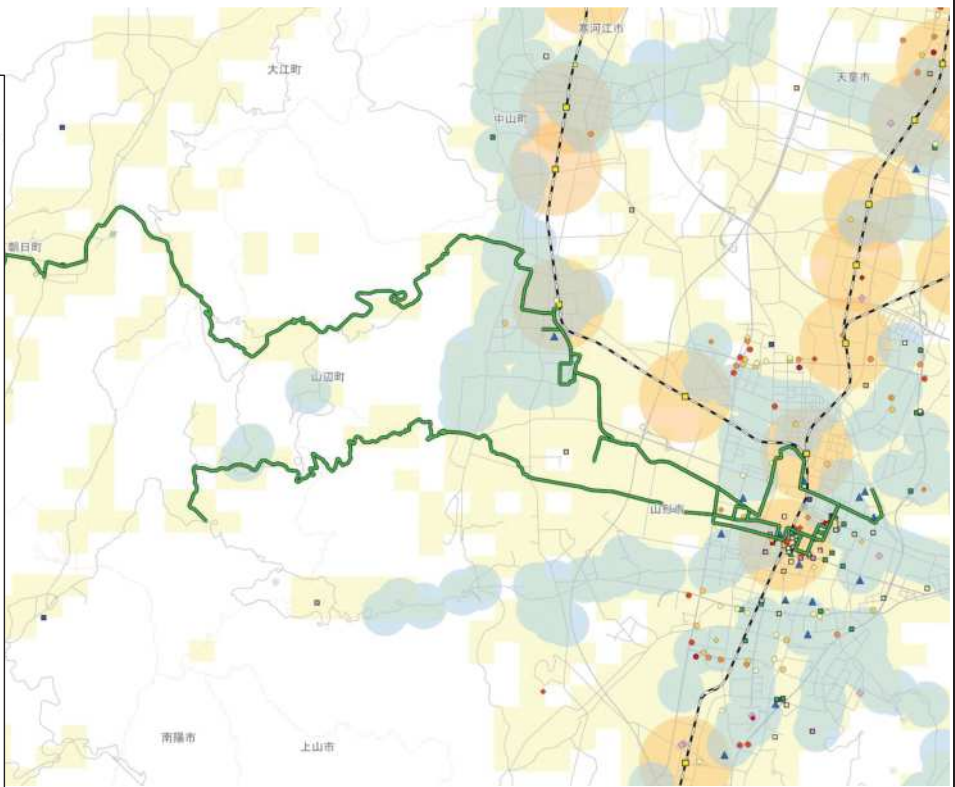
主要流動路		Ⅲ 山形市⇄山辺町	
移動需要量	通勤	3,938 人	%
	通学	465 人	%
	買い物 (買い回り)	人	%
	観光	人	%
	ETC2.0	59 人	%



対応する公共交通	鉄道	JR左沢線
	高速バス	なし
	路線バス	以下の4系統
	コミュニティ交通	朝日町
	その他	福祉有償運送(山形市・上市市・天童市・山辺町・中山町)、山形徳洲会病院(山形市)・山形済生病院(山形市)での患者送迎バス、あかねヶ丘ケアセンター認知症対応型通所介護事業所(山形市)・パワースタイルサービス山形(山形市)での送迎



運行者	経路			運行本数(本)	輸送量(人)	国庫補助(%)	視点(ア)			視点(イ)			視点(ウ)			沿線市町村	
	起点	経由地	終点				沿線人口(H27)	経常収益(千円)	評価	人口増減率(H22-H27)	高齢化率(H27)	評価	キロ程(km)	距離総長(キロ程)に占める平均乗車キロの割合	評価		
山交バス	千歳公園待合所	西原	下原	5.0	10以上 20未満	◆	50%以上 80%未満	112,199	5,000以上 10,000未満	I	-0.4%	28.7%	II	12.4	21.8%	III	山 山
山交バス	千歳公園待合所	西原	下原	5.0	10以上 20未満	◆	50%以上 80%未満	112,199	5,000以上 10,000未満	I	-0.4%	28.7%	II	12.4	21.8%	III	山 山
山交バス	山形市役所前	西原団地	山辺駅前	4.0	5以上 15未満	◆	50%以上 80%未満	113,886	5,000未満	IV	-1.3%	27.9%	II	13.5	31.1%	II	山 山
山交バス	山形市役所前	西原団地	山辺駅前	4.0	5以上 15未満	◆	50%以上 80%未満	113,886	5,000未満	IV	-1.3%	27.9%	II	13.5	31.1%	II	山 山
朝日町	太郎公民館	山辺町	北山形駅	1.7	5以上 15未満	◆	50%以上 80%未満	134,660	5,000未満	IV	-3.6%	30.6%	II				山 山 山



※図の見やすさの観点から、図中のバス停圏(500m)には複数市町村をまたぐバス路線のバス停は含まれていない

<利用者視点の問題点等>	
・利用需要が比較的多い生活利便施設の敷地内まで乗り入れていない幹線バス路線が存在(支線バスは乗り入れているにもかかわらず)	…具体的に: やまのショッピングプラザザベル
・介護福祉施設が無料送迎サービスを市町村間を跨いで実施	

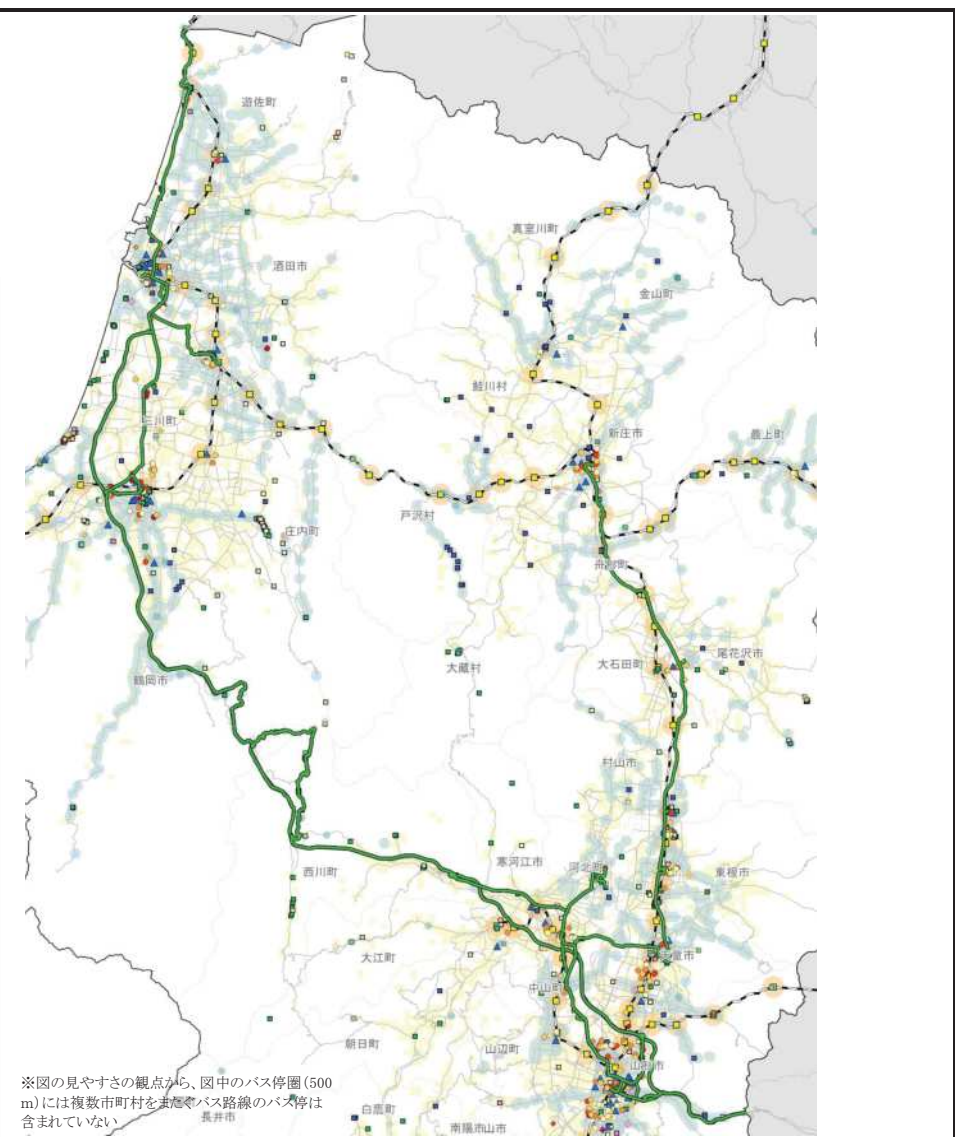
<事業者視点の問題点等>	
・沿線人口が比較的多いにも関わらず、収益が比較的小さい	・国庫補助対象の補助要件に満たず可能性が高い高速バス路線、幹線バス路線の存在(現市町村間をまたぐバス路線を中心に国と県による財政支援を要検討)

主要流動路		Ⅲ		山形市⇔中山町	
移動需要量	通勤	2,558	人		%
	通学	271	人		%
	買い物(買い回り)		人		%
	観光		人		%
	ETC2.0	82	人		%
対応する公共交通	鉄道	JR左沢線			
	高速バス	以下の20系統			
	路線バス	以下の9系統			
	コミュニティ交通	なし			
	その他	福祉有償運送(山形市・上市市・天童市・山辺町・中山町)、パワースターションサービス山形(山形市)での送迎			



拠点	山形市	中山町
	庄内	最上

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)			沿線市町村
	起点	経由地	終点				沿線人口(H27)	経常収益(千円)	評価	人口増減率(H22-H27)	高齢化率(H27)	評価	キロ程(km)	距離総長(キロ程)に占める平均乗車キロの割合	評価				
山交バス	新庄駅前	山・天童 寒河江	浜松町B T	0.5	50以上 100未満	80%以上	103,925	50,000以上 100,000未満	I	-1.6%	26.4%	II	473.3	94.8%	I	新庄 寒河江 大村 東天 寒河江 中山			
庄内交通	庄交B T	余目	渋谷	0.5	50以上 15未満	80%以上	68,834	30,000以上 50,000未満	III	-5.6%	35.1%	IV	519.55	90.5%	IV	三 鶴西 寒河江 中山			
庄内交通	庄交B T	余目(深結時)	渋谷	0.5	5未満	80%以上	68,834	5,000未満	III	-5.6%	35.1%	IV	528.34	79.1%	IV	三 鶴西 寒河江 中山			
庄内交通	さかた海鮮市場	余目	渋谷	0.5	50以上 15未満	80%以上	99,184	30,000以上 50,000未満	I	-5.9%	35.0%	IV	523.89	79.8%	IV	三 鶴西 寒河江 中山			
庄内交通	さかた海鮮市場	余目(深結時)	渋谷	0.5	5未満	80%以上	99,184	5,000未満	III	-5.9%	35.0%	IV	530	78.4%	IV	三 鶴西 寒河江 中山			
庄内交通	庄交B T	余目・寒河江	新庄	0.5	50以上 15未満	80%以上	68,834	5,000以上 10,000未満	III	-5.6%	35.1%	IV	523.56	87.9%	IV	三 鶴西 寒河江 中山			
庄内交通	庄交B T	余目・寒河江(深結時)	新庄	0.5	5未満	80%以上	68,834	5,000未満	III	-5.6%	35.1%	IV	532.35	86.5%	IV	三 鶴西 寒河江 中山			
庄内交通	さかた海鮮市場	余目・寒河江	新庄	0.5	50以上 15未満	80%以上	99,184	5,000以上 10,000未満	III	-5.9%	35.0%	IV	526.11	87.5%	IV	三 鶴西 寒河江 中山			
庄内交通	さかた海鮮市場	余目・寒河江(深結時)	新庄	0.5	5未満	80%以上	99,184	5,000未満	III	-5.9%	35.0%	IV	535.22	86.0%	IV	三 鶴西 寒河江 中山			
庄内交通	庄交B T	余目・寒河江	バス夕新番	0.5	50以上 15未満	80%以上	68,834	10,000以上 20,000未満	III	-5.6%	35.1%	IV	522.14	88.2%	IV	三 鶴西 寒河江 中山			
庄内交通	庄交B T	余目・寒河江(深結時)	バス夕新番	0.5	5未満	80%以上	68,834	5,000未満	III	-5.6%	35.1%	IV	530.93	86.7%	IV	三 鶴西 寒河江 中山			
庄内交通	さかた海鮮市場	余目・寒河江	バス夕新番	0.5	50以上 15未満	80%以上	99,184	10,000以上 20,000未満	IV	-5.9%	35.0%	IV	525.17	87.7%	IV	三 鶴西 寒河江 中山			
庄内交通	さかた海鮮市場	余目・寒河江(深結時)	バス夕新番	0.5	5未満	80%以上	99,184	5,000未満	III	-5.9%	35.0%	IV	534.28	86.2%	IV	三 鶴西 寒河江 中山			
庄内交通	庄交B T	余目・寒河江	TDL	0.5	50以上 15未満	80%以上	90,932	10,000以上 20,000未満	III	-5.3%	34.3%	IV	528.37	100.0%	I	鶴西 寒河江 中山			
庄内交通	庄交B T	余目・寒河江(深結時)	TDL	0.5	5未満	80%以上	90,932	5,000未満	III	-5.3%	34.3%	IV	537.16	100.0%	I	鶴西 寒河江 中山			
庄内交通	さかた海鮮市場	余目・寒河江	TDL	0.5	50以上 15未満	80%以上	99,184	10,000以上 20,000未満	IV	-5.9%	35.0%	IV	536.74	100.0%	I	鶴西 寒河江 中山			
庄内交通	さかた海鮮市場	余目・寒河江(深結時)	TDL	0.5	5未満	80%以上	99,184	5,000未満	III	-5.9%	35.0%	IV	545.85	100.0%	I	鶴西 寒河江 中山			
庄内交通	庄交B T	余目・寒河江	仙台駅前	2.5	50以上 15未満	80%以上	67,162	50,000以上 100,000未満	III	-5.5%	35.1%	IV	183.2	87.8%	III	鶴西 寒河江 中山			
庄内交通	庄交B T	余目・寒河江	仙台駅前	1.5	50以上 15未満	80%以上	67,162	50,000以上 100,000未満	III	-5.5%	35.1%	IV	179.4	89.7%	III	鶴西 寒河江 中山			
庄内交通	庄交B T	余目・寒河江	仙台駅前	1.0	50以上 15未満	80%以上	104,099	30,000以上 50,000未満	I	-4.4%	33.0%	IV	245.2	81.8%	III	鶴西 寒河江 寒河江 中山			
山交バス	山形駅前	岩手	岩手	1.0	50以上 15未満	80%以上	117,211	5,000未満	IV	-1.8%	30.2%	II	33.4	68.0%	I	山 中 寒河江			
山交バス	山形駅前	山形道東河津	山形道東河津	1.0	50以上 15未満	80%以上	170,595	5,000未満	IV	-1.2%	29.6%	II	37.3	37.8%	I	山 中 寒河江			
山交バス	山交B T	寒河江	荒町南	15.0	50以上 15未満	80%以上	169,592	10,000以上 20,000未満	I	-2.2%	30.0%	II	28	13.8%	IV	山 中 寒河江			
山交バス	山交B T	寒河江	寒河江B T	23.0	50以上 15未満	80%以上	136,629	30,000以上 50,000未満	I	-0.6%	28.6%	II	19.3	17.6%	IV	山 中 寒河江			
山交バス	山交B T	山形道東河津	山形道東河津	2.0	50以上 15未満	80%以上	115,635	10,000以上 20,000未満	I	-1.8%	26.1%	II	105.3	66.8%	III	山 中 寒河江 鶴			
庄内交通	庄交B T	エスモール	山交B T	3.0	50以上 15未満	80%以上	198,964	30,000以上 50,000未満	I	-2.4%	28.9%	II	130	81.5%	IV	鶴西 寒河江 中山			
庄内交通	庄交B T	エスモール	山交B T	1.5	50以上 15未満	80%以上	198,964	30,000以上 50,000未満	I	-2.4%	28.9%	II	126.2	83.9%	IV	鶴西 寒河江 中山			
庄内交通	庄交B T	エスモール	山交B T	0.5	50以上 15未満	80%以上	115,635	10,000以上 20,000未満	IV	-1.8%	26.1%	II	105.3	100.0%	II	鶴西 寒河江 中山			
庄内交通	庄交B T	エスモール	山交B T	0.5	50以上 15未満	80%以上	115,635	10,000以上 20,000未満	IV	-1.8%	26.1%	II	103.9	100.0%	II	鶴西 寒河江 中山			



<利用者視点の問題点等>

- ・利用需要が比較的多い生活利便施設の敷地内まで乗り入れていない幹線バス路線が存在(支線バスは乗り入れているにもかかわらず)
- ・具体的には: ヤマザワ北町店、独立行政法人国立病院機構山形病院
- ・介護福祉施設が無料送迎サービスを市町村間を跨いで実施

<事業者視点の問題点等>

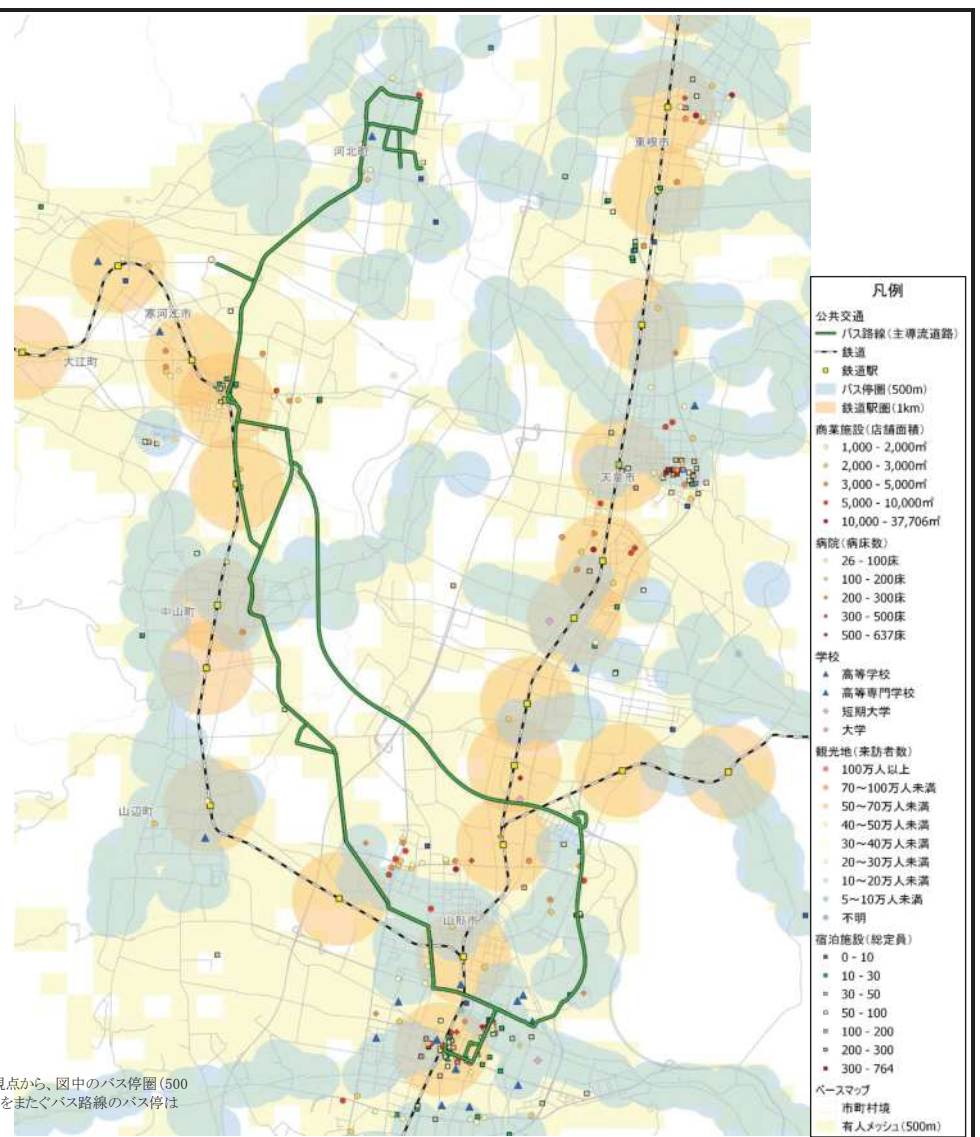
- ・沿線人口が比較的多いにも関わらず、収益が比較的小さい
- ・人口減少・高齢化が進行しており、バス交通の抜本的見直しが必要と考えられる幹線バス路線が存在
- ・冗長なルートの割に、利用者の短区間利用が顕著であり、今後のルート分割・短縮等の運行効率化が求められる幹線バス路線が存在
- ・国庫補助対象の補助要件に満たす可能性が高い高速バス路線、幹線バス路線の存在(現市町村間をまたぐバス路線を中心に国と県による財政支援を要検討)

主要流動路		Ⅲ		山形市⇄河北町	
移動需要量	通勤	1,505	人		%
	通学	256	人		%
	買い物 (買い回り)		人		%
	観光		人		%
	ETC2.0	61	人		%



対応する公共交通	鉄道	なし	拠点
	高速バス	なし	
	路線バス	以下の3系統	
	コミュニティ交通	なし	
	その他	なし	

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)			沿線市町村												
	起点	経由地	終点					沿線人口 (H27) (人)	経常収益 (千円)	評価	人口増減率 (H22- H27)	高齢化率 (H27)	評価	キロ程(km)	距離総長(キロ 程)に占める平均 乗車キロの割合	評価		山	中	河									
山交バス	山形駅前		岩地	1.0	5未満		30%以上	117,211	5,000未満	DV	-1.8%	30.2%	II	33.4	68.0%	I	山	中	河										
山交バス	山形駅前	山形運瀬河江	ひなの湯・産直セ ンター前	1.0	5以上 15未満		100%以上	170,598	5,000未満	DV	-1.2%	29.6%	E	37.9	37.8%	I	山	中	河										
山交バス	山交ビルB T	栗河江	鹿町南	15.0	30以上 50未満	○	30%未満	169,592	10,000以上 30,000未満	I	-2.2%	30.0%	II	28	13.6%	IV	山	中	河										



※図の見やすさの観点から、図中のバス停留(500m)には複数市町村をまたぐバス路線のバス停は含まれていない

<利用者視点の問題点等>

・利用需要が比較的多い生活利便施設の敷地内まで乗り入れていない幹線バス路線が存在(支線バスは乗り入れているにもかかわらず)
 …具体的に:ヤマザワ北町店、独立行政法人国立病院機構山形病院

<事業者視点の問題点等>

・沿線人口が比較的多いにも関わらず、収益が比較的小さい
 ・冗長なルートの割に、利用者の短区間利用が顕著であり、今後のルート分割・短縮等の運行効率化が求められる幹線バス路線が存在

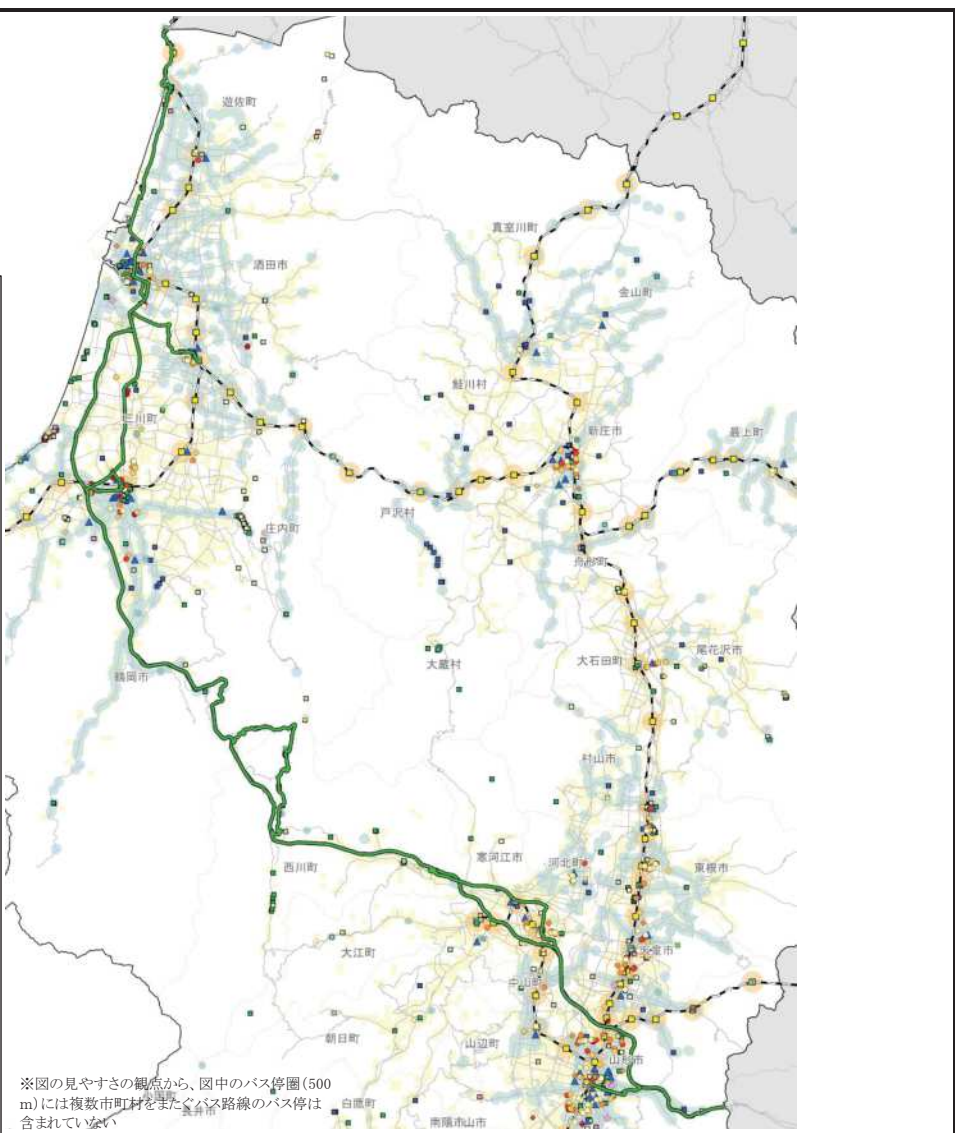
主要流動路		Ⅲ 山形市⇄西川町	
移動需要量	通勤	299 人	%
	通学	76 人	%
	買い物(買い回り)	人	%
	観光	人	%
	ETC2.0	16 人	%



対応する公共交通	鉄道	なし
	高速バス	以下の19系統
	路線バス	以下の5系統
	コミュニティ交通	なし
	その他	なし

拠点

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)			沿線市町村
	起点	経由地	終点					沿線人口(H27)	経常収益(千円)	評価	人口増減率(H22-H27)	高齢化率(H27)	評価	キロ程(km)	距離延長(キロ程)に占める平均乗車キロの割合	評価	
庄内交通	庄内B T	余目	渋谷	0.5	50以上 15未満	50%以上 80%未満	68,834	50,000以上 100,000未満	Ⅱ	-5.8%	35.1%	Ⅳ	519,583	80.5%	Ⅳ	酒三鶴西栗中山	
庄内交通	庄内B T	余目(深結時)	渋谷	0.5	50未満	50%以上 80%未満	68,834	5,000未満	Ⅲ	-5.8%	35.0%	Ⅳ	528,245	79.1%	Ⅳ	酒三鶴西栗中山	
庄内交通	さかた海鮮市場	余目	渋谷	0.5	50以上 15未満	50%以上 80%未満	99,184	50,000以上 100,000未満	I	-5.8%	35.0%	Ⅳ	523,885	79.8%	Ⅳ	酒三鶴西栗中山	
庄内交通	さかた海鮮市場	余目(深結時)	渋谷	0.5	50未満	50%以上 80%未満	99,184	5,000未満	Ⅳ	-5.8%	35.0%	Ⅳ	533	78.4%	Ⅳ	酒三鶴西栗中山	
庄内交通	庄内B T	余目・東京	新橋	0.5	50以上 15未満	50%以上 80%未満	68,834	5,000以上 10,000未満	Ⅲ	-5.8%	35.1%	Ⅳ	523,365	87.9%	Ⅳ	酒三鶴西栗中山	
庄内交通	庄内B T	余目・東京(深結時)	新橋	0.5	50未満	50%以上 80%未満	68,834	5,000未満	Ⅳ	-5.8%	35.1%	Ⅳ	532,365	86.5%	Ⅳ	酒三鶴西栗中山	
庄内交通	さかた海鮮市場	余目・東京	新橋	0.5	50以上 15未満	50%以上 80%未満	99,184	5,000以上 10,000未満	Ⅳ	-5.8%	35.0%	Ⅳ	526,111	87.5%	Ⅳ	酒三鶴西栗中山	
庄内交通	さかた海鮮市場	余目・東京(深結時)	新橋	0.5	50未満	50%以上 80%未満	99,184	5,000未満	Ⅳ	-5.8%	35.0%	Ⅳ	535,221	86.0%	Ⅳ	酒三鶴西栗中山	
庄内交通	庄内B T	余目・東京	バス夕新橋	0.5	50以上 15未満	50%以上 80%未満	68,834	10,000以上 20,000未満	Ⅲ	-5.8%	35.1%	Ⅳ	522,14	88.2%	Ⅳ	酒三鶴西栗中山	
庄内交通	庄内B T	余目・東京(深結時)	バス夕新橋	0.5	50未満	50%以上 80%未満	68,834	5,000未満	Ⅳ	-5.8%	35.1%	Ⅳ	530,93	86.7%	Ⅳ	酒三鶴西栗中山	
庄内交通	さかた海鮮市場	余目・東京	バス夕新橋	0.5	50以上 15未満	50%以上 80%未満	99,184	10,000以上 20,000未満	Ⅳ	-5.8%	35.0%	Ⅳ	525,17	87.7%	Ⅳ	酒三鶴西栗中山	
庄内交通	さかた海鮮市場	余目・東京(深結時)	バス夕新橋	0.5	50未満	50%以上 80%未満	99,184	5,000未満	Ⅳ	-5.8%	35.0%	Ⅳ	534,28	86.2%	Ⅳ	酒三鶴西栗中山	
庄内交通	庄内B T	余目・東京	TDL	0.5	50以上 15未満	50%以上 80%未満	90,932	10,000以上 20,000未満	Ⅲ	-5.3%	34.3%	Ⅳ	528,37	100.0%	I	酒鶴西栗中山	
庄内交通	庄内B T	余目・東京(深結時)	TDL	0.5	50未満	50%以上 80%未満	90,932	5,000未満	Ⅳ	-5.3%	34.3%	Ⅳ	537,16	100.0%	I	酒鶴西栗中山	
庄内交通	さかた海鮮市場	余目・東京	TDL	0.5	50以上 15未満	50%以上 80%未満	99,184	10,000以上 20,000未満	Ⅳ	-5.8%	35.0%	Ⅳ	536,74	100.0%	I	酒鶴西栗中山	
庄内交通	さかた海鮮市場	余目・東京(深結時)	TDL	0.5	50未満	50%以上 80%未満	99,184	5,000未満	Ⅳ	-5.8%	35.0%	Ⅳ	545,85	100.0%	I	酒鶴西栗中山	
庄内交通	庄内B T	エスモール	仙台駅前	2.5	50以上 15未満	50%以上 80%未満	67,162	50,000以上 100,000未満	Ⅱ	-5.5%	35.1%	Ⅳ	183.2	87.8%	Ⅱ	酒鶴西栗中山	
庄内交通	庄内B T	エスモール	仙台駅前	1.5	50以上 15未満	50%以上 80%未満	67,162	50,000以上 100,000未満	Ⅱ	-5.5%	35.1%	Ⅳ	179.4	89.7%	Ⅱ	酒鶴西栗中山	
庄内交通	本荘営業所		仙台駅前	1.0	50以上 15未満	50%以上 80%未満	104,099	50,000以上 100,000未満	I	-4.4%	33.0%	Ⅳ	245.2	81.6%	Ⅱ	酒鶴西栗中山	
山交バス	山交ビルB T	山形自動車道 山交・道登山	鶴岡エスモール	2.0	50以上 15未満	50%以上 80%未満	115,635	10,000以上 20,000未満	I	-1.8%	26.1%	Ⅱ	105.3	66.8%	Ⅱ	山中西栗鶴	
庄内交通	庄内B T	エスモール	山交B T	3.5	50以上 15未満	50%以上 80%未満	198,964	50,000以上 100,000未満	I	-2.4%	28.9%	Ⅱ	130	81.5%	Ⅱ	酒鶴西栗中山	
庄内交通	庄内B T	エスモール	山交B T	1.5	50以上 15未満	50%以上 80%未満	198,964	50,000以上 100,000未満	I	-2.4%	28.9%	Ⅱ	126.2	83.9%	Ⅱ	酒鶴西栗中山	
庄内交通	エスモール	青山口	山交B T	0.5	50未満	50%以上 80%未満	115,635	10,000以上 20,000未満	Ⅳ	-1.8%	26.1%	Ⅱ	105.3	100.0%	Ⅱ	酒西栗中山	
庄内交通	エスモール	山交B T	山交B T	0.5	50以上 15未満	50%以上 80%未満	115,635	10,000以上 20,000未満	Ⅳ	-1.8%	26.1%	Ⅱ	103.6	100.0%	Ⅱ	酒西栗中山	



<利用者視点の問題点等>

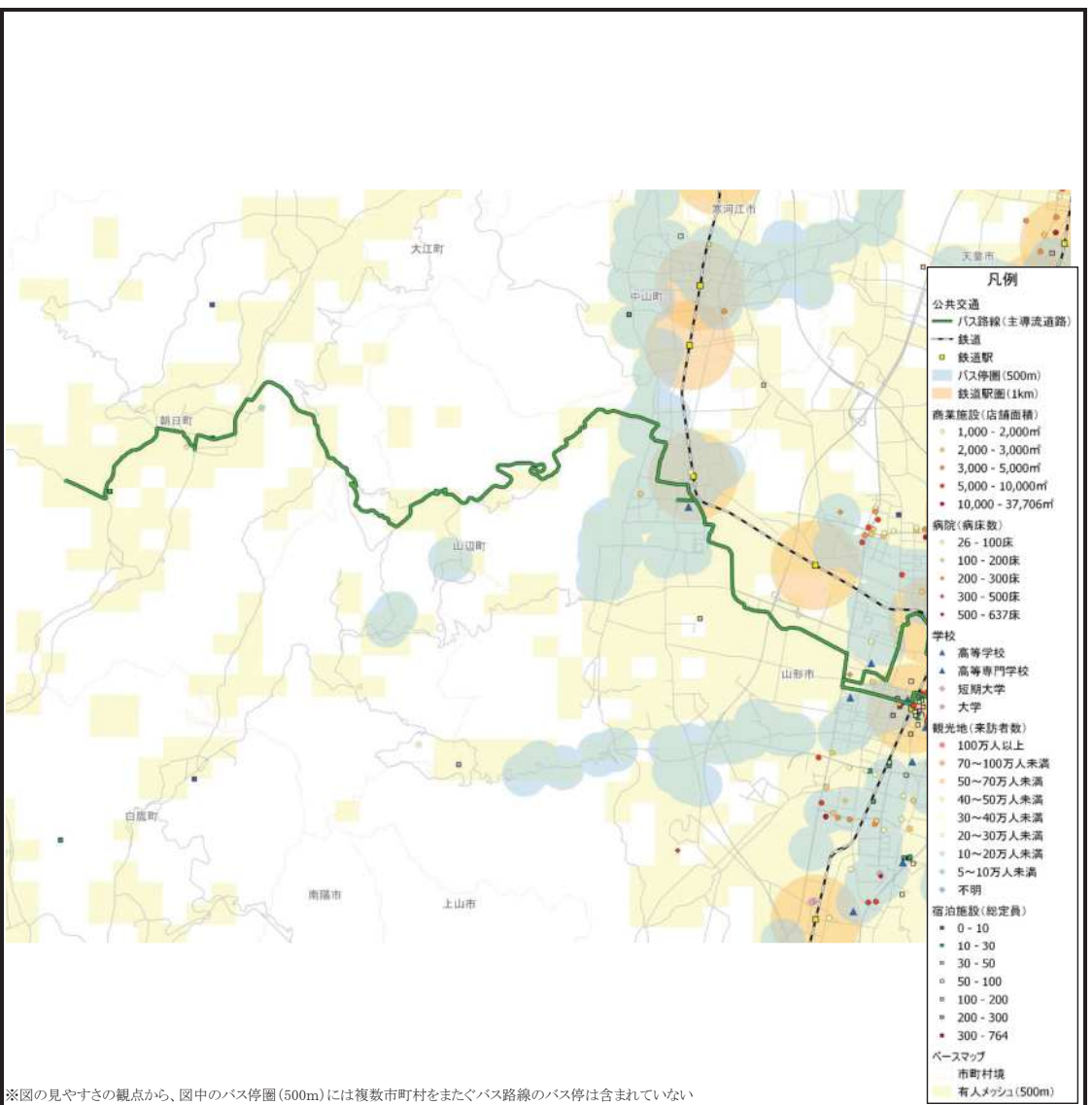
<事業者視点の問題点等>

- ・沿線人口が比較的多いにも関わらず、収益が比較的小さい
- ・人口減少・高齢化が進行しており、バス交通の抜本的見直しが必要と考えられる幹線バス路線が存在
- ・冗長なルートの割に、利用者の短区間利用が顕著であり、今後のルート分割・短縮等の運行効率化が求められる幹線バス路線が存在
- ・国庫補助対象の補助要件に満たす可能性が高い高速バス路線、幹線バス路線の存在(現市町村間をまたぐバス路線を中心に国と県による財政支援を要検討)

主要流動路		Ⅲ		山形市⇔朝日町	
移動需要量	通勤	343	人		%
	通学	80	人		%
	買い物 (買い回り)		人		%
	観光		人		%
	ETC2.0	11	人		%



対応する公共交通	鉄道	なし	拠点
	高速バス	なし	
	路線バス	なし	
	コミュニティ交通	朝日町	
	その他	なし	



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)			沿線市町村
	起点	経由地	終点					沿線人口 (H27) (人)	経常収益 (千円)	評価	人口増減率 (H22- H27)	高齢化率 (H27)	評価	キロ程 (km)	距離総長 (キロ 程) に占める平均 乗車キロの割合	評価	
朝日町	本郷公民館	山辺町	北山形駅	1,7	5以上 15未満		50%以上 50%未満	134,660	5,000未満	IV	-3.6%	30.6%	II				山 山

※図の見やすさの観点から、図中のバス停留(500m)には複数市町村をまたぐバス路線のバス停は含まれていない

<利用者視点の問題点等>

・利用需要が比較的多い生活利便施設の敷地内まで乗り入れていない幹線バス路線が存在(支線バスは乗り入れているにもかかわらず)
 …具体的に: やまのベショップングプラザベル

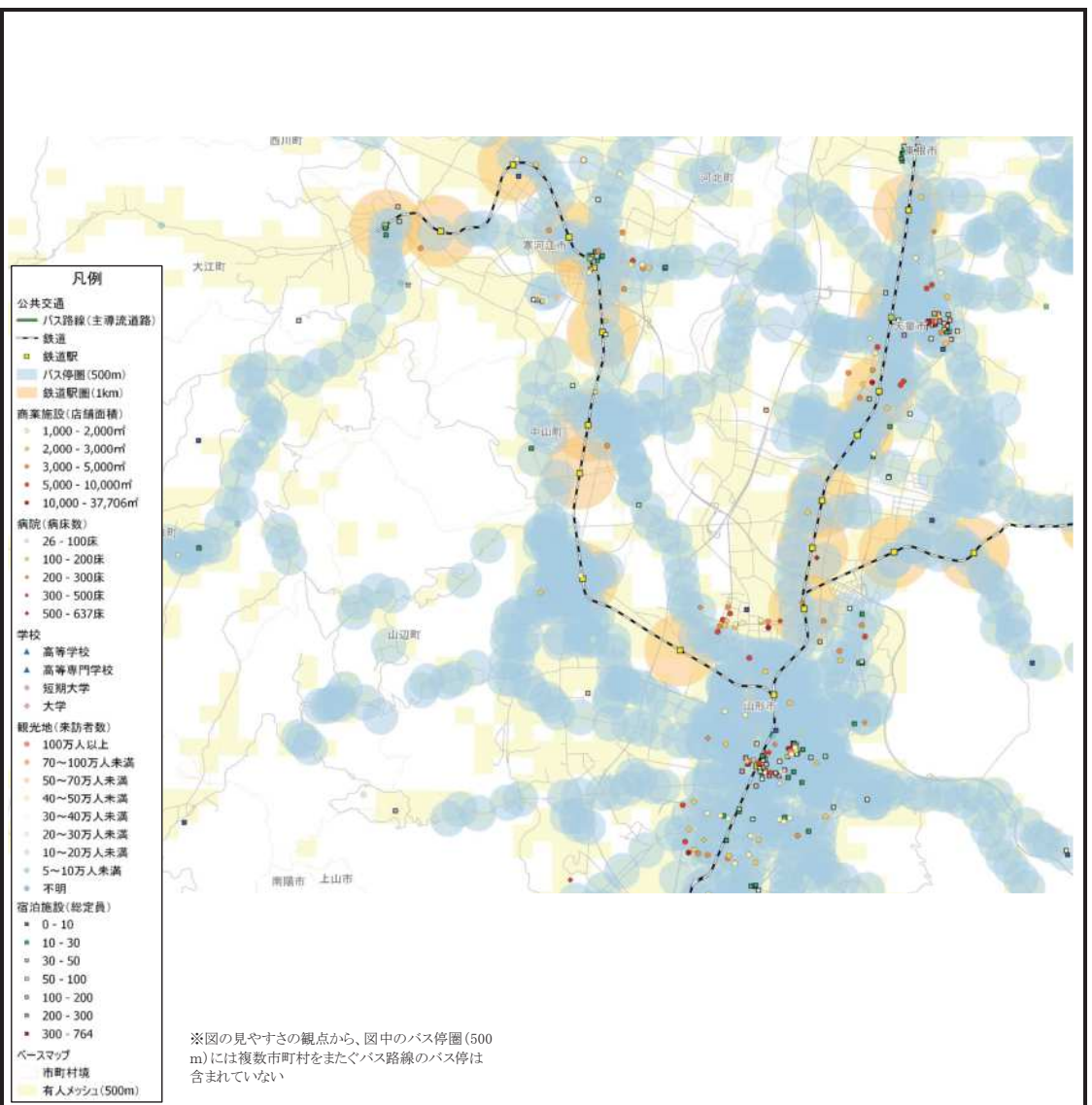
<事業者視点の問題点等>

・沿線人口が比較的多いにもかかわらず、収益が比較的小さい

主要流動路		Ⅲ		山形市⇄大江町	
移動需要量	通勤	692	人		%
	通学	127	人		%
	買い物 (買い回り)		人		%
	観光		人		%
	ETC2.0	13	人		%



対応する公共交通	鉄道	JR左沢線	拠点
	高速バス	なし	
	路線バス	なし	
	コミュニティ交通	なし	
	その他	なし	



<利用者視点の問題点等>

<事業者視点の問題点等>

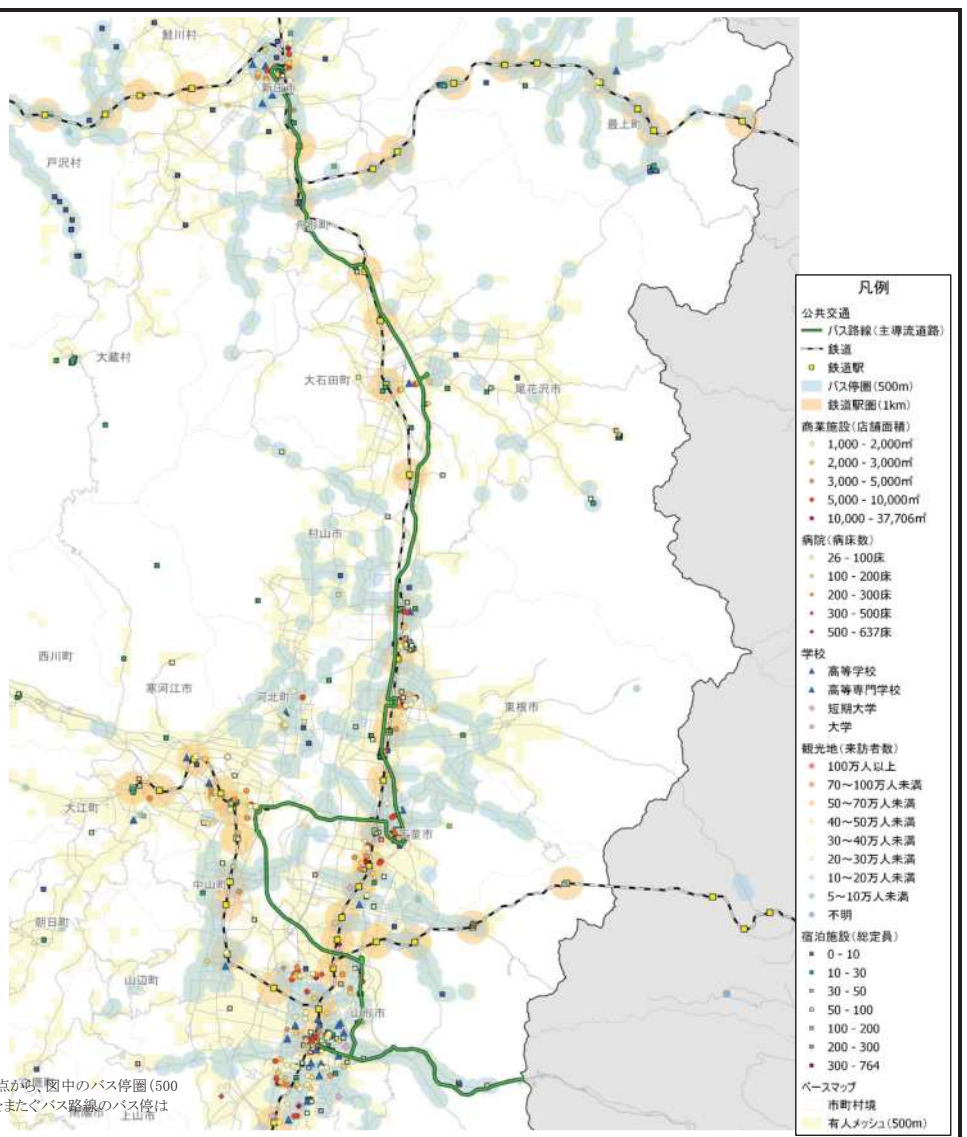
主要流動路		Ⅲ		山形市⇔大石田町	
移動需要量	通勤	154	人		%
	通学	85	人		%
	買い物 (買い回り)		人		%
	観光		人		%
	ETC2.0	6	人		%



対応する公共交通	鉄道	JR山形新幹線、JR山形線
	高速バス	以下の1系統
	路線バス	なし
	コミュニティ交通	なし
	その他	なし

拠点	
----	--

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)			沿線市町村
	起点	経由地	終点					公称人口 (H27)	経常収益 (千円)	評価	人口増減率 (H22-H27)	高齢化率 (H27)	評価	キロ程 (km)	距離総長 (キロ程) に占める平均乗車キロの割合	評価	
山交バス	新庄駅前	中山・天童 湯河川 湯沢町自由		0.9	5以上 15未満	80%以上 100%未満	103.925	50,000以上 100,000未満	1	-1.6%	26.4%	II	473.3	94.8%	I	新庄 湯沢 大村 東天童 中山	



※図の見やすさの観点から、図中のバス停留(500m)には複数市町村をまたぐバス路線のバス停は含まれていない

<利用者視点の問題点等>

<事業者視点の問題点等>

主要流動路		Ⅲ		寒河江市⇄村山市	
移動需要量	通勤	547	人		%
	通学	15	人		%
	買い物 (買い回り)		人		%
	観光		人		%
	ETC2.0	15	人		%

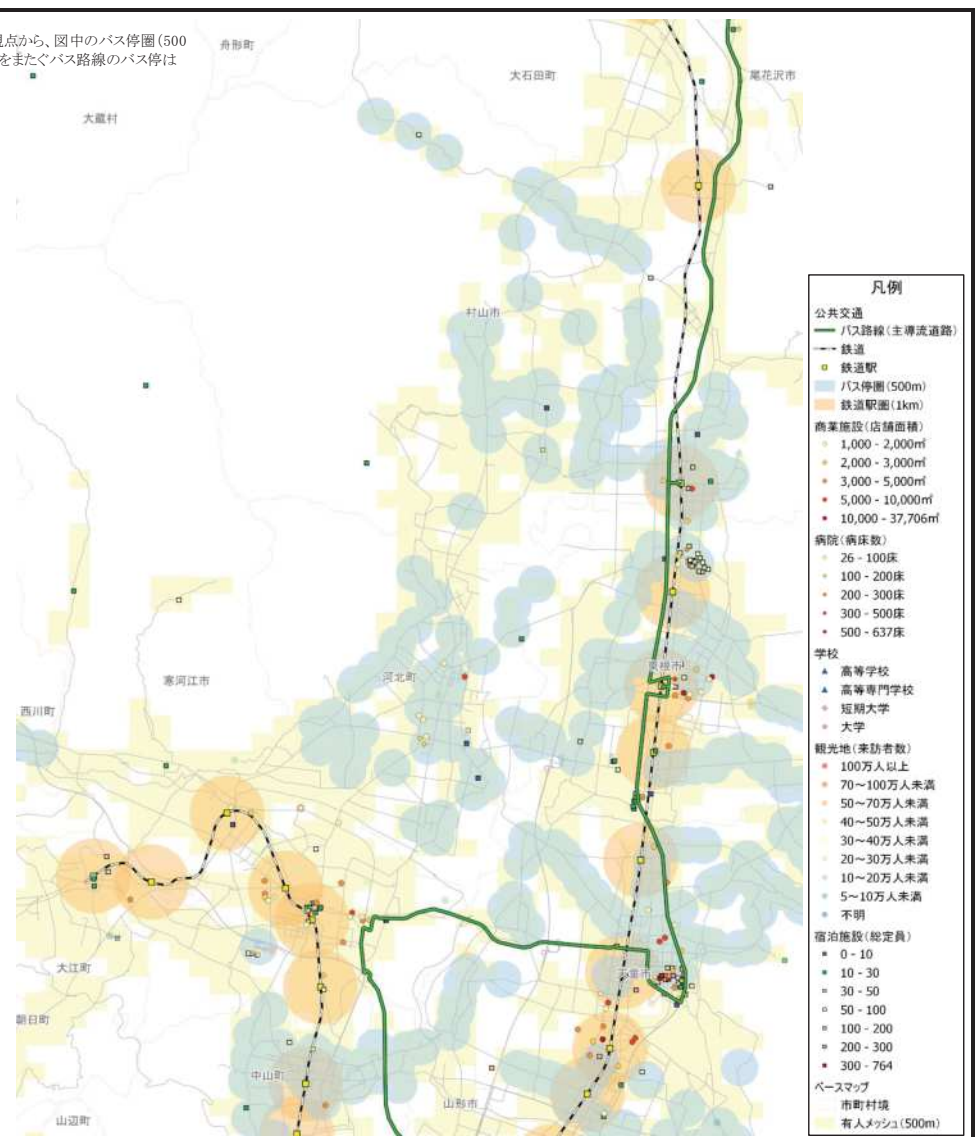


※図の見やすさの観点から、図中のバス停圏(500m)には複数市町村をまたぐバス路線のバス停は含まれていない

対応する公共交通	鉄道	なし
	高速バス	以下の1系統
	路線バス	なし
	コミュニティ交通	なし
	その他	なし

拠点		

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)			沿線市町村
	起点	経由地	終点					沿線人口 (H27) (人)	経常収益 (千円)	評価	人口増減率 (H22- H27)	高齢化率 (H27)	評価	キロ程(km)	距離総長(キロ程)に占める平均乗車キロの割合	評価	
山交バス	新庄駅前	村山・天童 寒河江 長松町自丁		0.5	5以上 15未満		80%以上 100%未満	103,925	50,000以上 100,000未満	I	-1.6%	26.4%	II	473.3	94.8%	I	新庄 舟形 大村 天童 中山



<利用者視点の問題点等>

<事業者視点の問題点等>

主要流動路		Ⅲ		寒河江市⇄天童市	
移動需要量	通勤	2,512	人		%
	通学	139	人		%
	買い物 (買い回り)		人		%
	観光		人		%
	ETC2.0	73	人		%

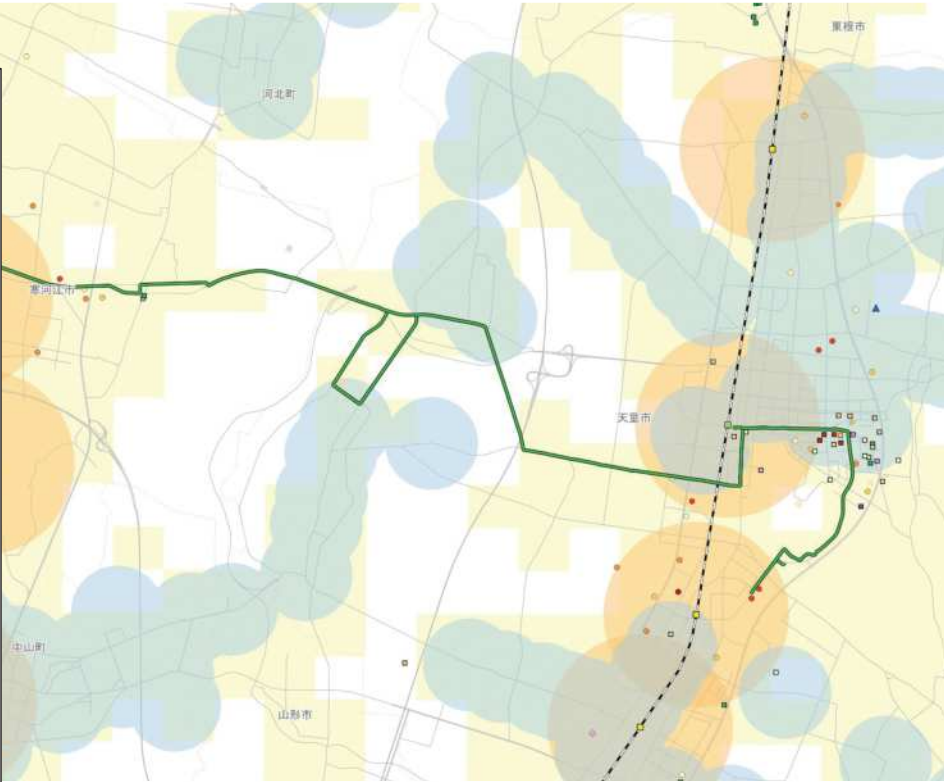


対応する公共交通	鉄道	なし
	高速バス	なし
	路線バス	以下の1系統
	コミュニティ交通	なし
	その他	イオンモール天童店(天童市)でのシャトルバス、創学館高等学校(天童市)スクールバス

拠点	

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)			沿線市町村	
	起点	経由地	終点					沿線人口(H27)	経常収益(千円)	評価	人口増減率(H22-H27)	高齢化率(H27)	評価	キロ程(km)	距離総長(キロ程)に占める平均乗車キロの割合	評価		
天童市(担当バス)	日新バス	天童	寒河江BT	6.5	100%	◇	100%	49,572	10,000	150.4	Ⅱ	-2.7%	28.7%	Ⅱ	16.2	100.0%	Ⅱ	天童

- 凡例
- 公共交通
 - バス路線(主導流道路)
 - 鉄道
 - 鉄道駅
 - バス停留(500m)
 - 鉄道駅圏(1km)
 - 商業施設(店舗面積)
 - 1,000 - 2,000㎡
 - 2,000 - 3,000㎡
 - 3,000 - 5,000㎡
 - 5,000 - 10,000㎡
 - 10,000 - 37,706㎡
 - 病院(病床数)
 - 26 - 100床
 - 100 - 200床
 - 200 - 300床
 - 300 - 500床
 - 500 - 637床
 - 学校
 - 高等学校
 - 高等専門学校
 - 短期大学
 - 大学
 - 観光地(来訪者数)
 - 100万人以上
 - 70~100万人未満
 - 50~70万人未満
 - 40~50万人未満
 - 30~40万人未満
 - 20~30万人未満
 - 10~20万人未満
 - 5~10万人未満
 - 不明
 - 宿泊施設(総定員)
 - 0 - 10
 - 10 - 30
 - 30 - 50
 - 50 - 100
 - 100 - 200
 - 200 - 300
 - 300 - 764
 - ベースマップ
 - 市町村境
 - 有人メッシュ(500m)



※図の見やすさの観点から、図中のバス停留(500m)には複数市町村をまたぐバス路線のバス停は含まれていない

<利用者視点の問題点等>

<事業者視点の問題点等>

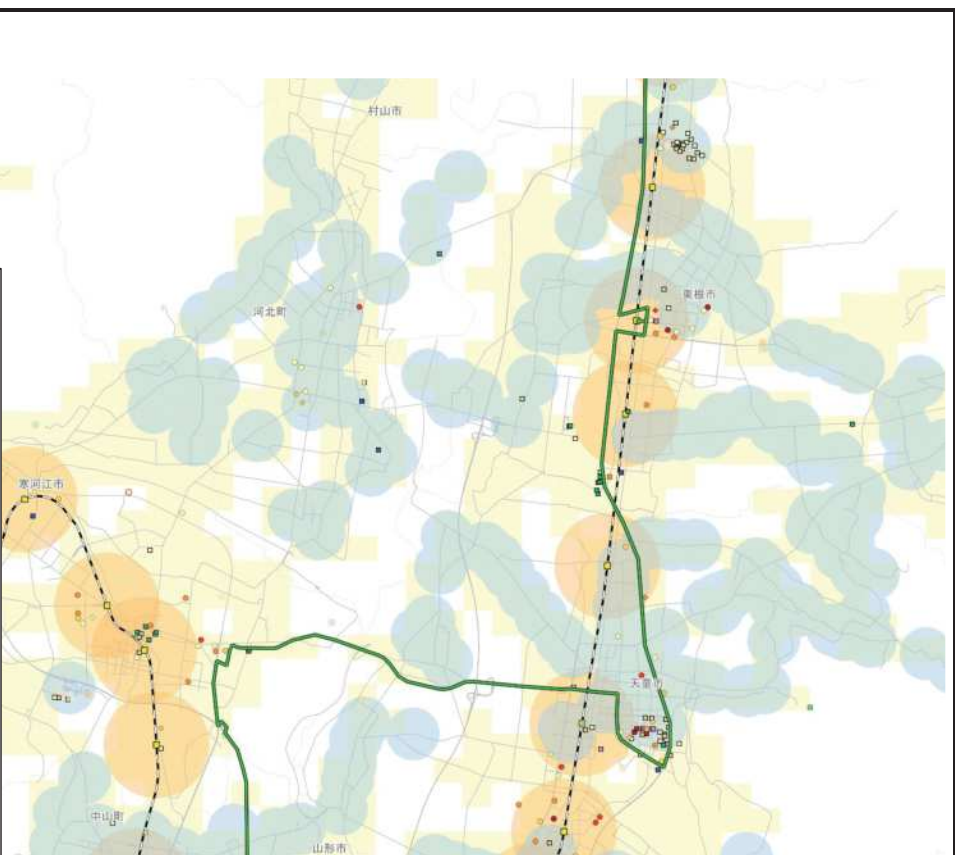
主要流動路		Ⅲ		寒河江市⇄東根市	
移動需要量	通勤	1,423	人		%
	通学	10	人		%
	買い物 (買い回り)		人		%
	観光		人		%
	ETC2.0	49	人		%



対応する公共交通	鉄道	なし	拠点
	高速バス	以下の1系統	
	路線バス	なし	
	コミュニティ交通	なし	
	その他	なし	

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)			沿線市町村
	起点	経由地	終点					沿線人口 (H27) (人)	経常収益 (千円)	評価	人口増減率 (H22- H27)	高齢化率 (H27)	評価	キロ程 (km)	距離総長 (キロ 程) に占める平均 乗車キロの割合	評価	
山交バス	新庄駅前	村山・天童 寒河江 浜松町B丁		0.5	5以上 15未満		89%以上 100%未満	103,925	50,000以上 100,000未満	I	-1.6%	26.4%	II	473.3	94.8%	I	新庄 舟形 大村 東天 寒河江 中山

- 凡例
- 公共交通
 - バス路線(主導流道路)
 - 鉄道
 - 鉄道駅
 - バス停留(500m)
 - 鉄道駅圏(1km)
 - 商業施設(店舗面積)
 - 1,000 - 2,000㎡
 - 2,000 - 3,000㎡
 - 3,000 - 5,000㎡
 - 5,000 - 10,000㎡
 - 10,000 - 37,706㎡
 - 病院(病床数)
 - 26 - 100床
 - 100 - 200床
 - 200 - 300床
 - 300 - 500床
 - 500 - 637床
 - 学校
 - 高等学校
 - 高等専門学校
 - 短期大学
 - 大学
 - 観光地(来訪者数)
 - 100万人以上
 - 70~100万人未満
 - 50~70万人未満
 - 40~50万人未満
 - 30~40万人未満
 - 20~30万人未満
 - 10~20万人未満
 - 5~10万人未満
 - 不明
 - 宿泊施設(総定員)
 - 0 - 10
 - 10 - 30
 - 30 - 50
 - 50 - 100
 - 100 - 200
 - 200 - 300
 - 300 - 764
 - ベースマップ
 - 市町村境
 - 有人メッシュ(500m)

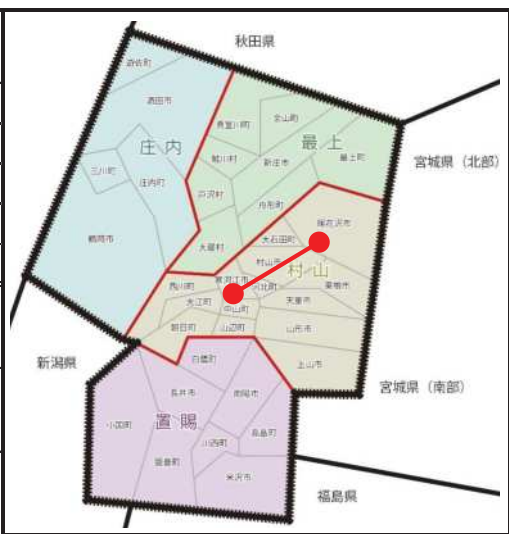


※図の見やすさの観点から、図中のバス停留(500m)には複数市町村をまたぐバス路線のバス停は含まれていない

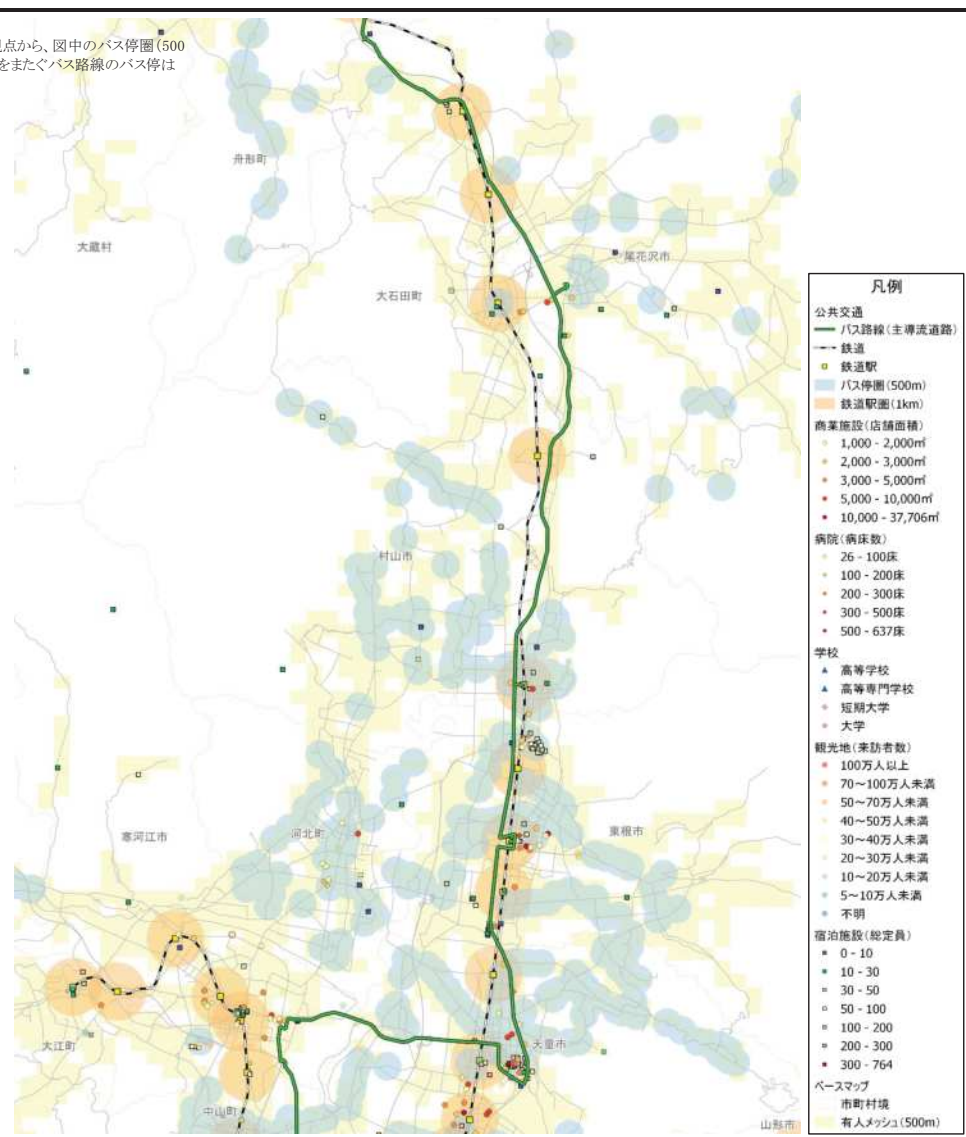
<利用者視点の問題点等>

<事業者視点の問題点等>

主要流動路		Ⅲ		寒河江市⇄尾花沢市	
移動需要量	通勤	90	人		%
	通学	0	人		%
	買い物 (買い回り)		人		%
	観光		人		%
	ETC2.0	2	人		%



※図の見やすさの観点から、図中のバス停圏(500m)には複数市町村をまたぐバス路線のバス停は含まれていない



対応する公共交通	鉄道	なし
	高速バス	以下の1系統
	路線バス	なし
	コミュニティ交通	なし
	その他	なし

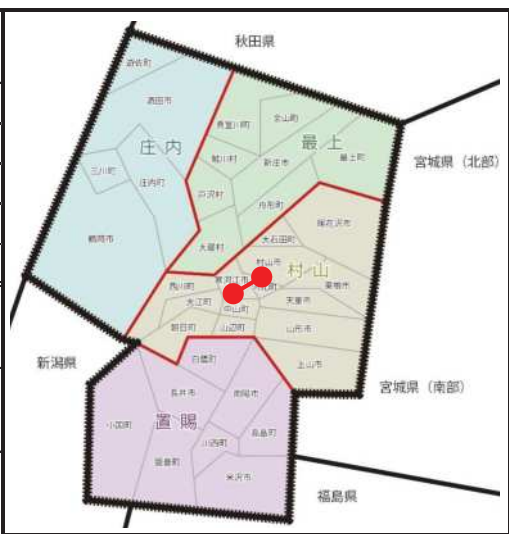
拠点	
----	--

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)			沿線市町村
	起点	経由地	終点					沿線人口(H27)(人)	経常収益(千円)	評価	人口増減率(H22-H27)	高齢化率(H27)	評価	キロ程(km)	距離総長(キロ程)に占める平均乗車キロの割合	評価	
山交バス	新庄駅前	村山・天童 寒河江 浜松町B丁		0.5	5以上 15未満		89%以上 100%未満	103,925	50,000以上 100,000未満	I	-1.6%	26.4%	II	473.3	94.8%	I	新庄 舟形 尾花沢 大村 寒河江 天童 高田 中山

<利用者視点の問題点等>

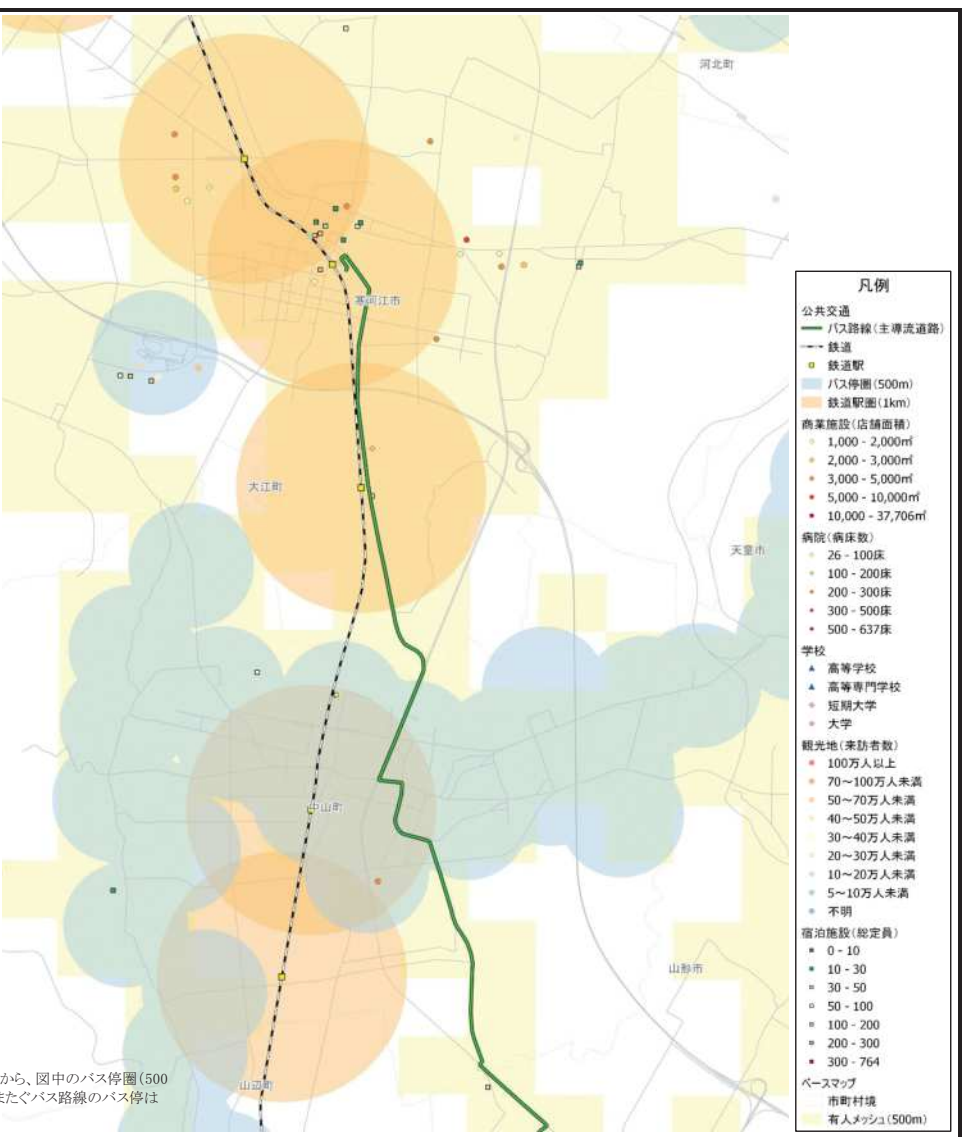
<事業者視点の問題点等>

主要流動路		Ⅲ		寒河江市⇄中山町	
移動需要量	通勤	918	人		%
	通学	56	人		%
	買い物 (買い回り)		人		%
	観光		人		%
	ETC2.0	42	人		%



対応する公共交通	鉄道	JR左沢線	拠点
	高速バス	なし	
	路線バス	以下の1系統	
	コミュニティ交通	なし	
	その他	なし	

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)			沿線市町村
	起点	経由地	終点					公称人口 (H27)	経常収益 (千円)	評価	人口増減率 (H22-H27)	高齢化率 (H27)	評価	キロ程(km)	距離総長(キロ程)に占める平均乗車キロの割合	評価	
山交バス	山交ビルB丁	寒河江	寒河江自T	23.5	50以上 100未満	○	100%以上	136,629	30,000以上 50,000未満	1	-0.6%	28.6%	2	19.3	17.6%	3	山 中 寒



- 凡例
- 公共交通
 - バス路線(主導流道路)
 - 鉄道
 - バス停留(500m)
 - 鉄道駅(1km)
 - 商業施設(店舗面積)
 - 1,000 - 2,000㎡
 - 2,000 - 3,000㎡
 - 3,000 - 5,000㎡
 - 5,000 - 10,000㎡
 - 10,000 - 37,706㎡
 - 病院(病床数)
 - 26 - 100床
 - 100 - 200床
 - 200 - 300床
 - 300 - 500床
 - 500 - 637床
 - 学校
 - 高等学校
 - 高等専門学校
 - 短期大学
 - 大学
 - 観光地(来訪者数)
 - 100万人以上
 - 70~100万人未満
 - 50~70万人未満
 - 40~50万人未満
 - 30~40万人未満
 - 20~30万人未満
 - 10~20万人未満
 - 5~10万人未満
 - 不明
 - 宿泊施設(総定員)
 - 0 - 10
 - 10 - 30
 - 30 - 50
 - 50 - 100
 - 100 - 200
 - 200 - 300
 - 300 - 764
 - ベースマップ
 - 市町村境
 - 有人メッシュ(500m)

※図の見やすさの観点から、図中のバス停留(500m)には複数市町村をまたぐバス路線のバス停は含まれていない

<利用者視点の問題点等>

<事業者視点の問題点等>

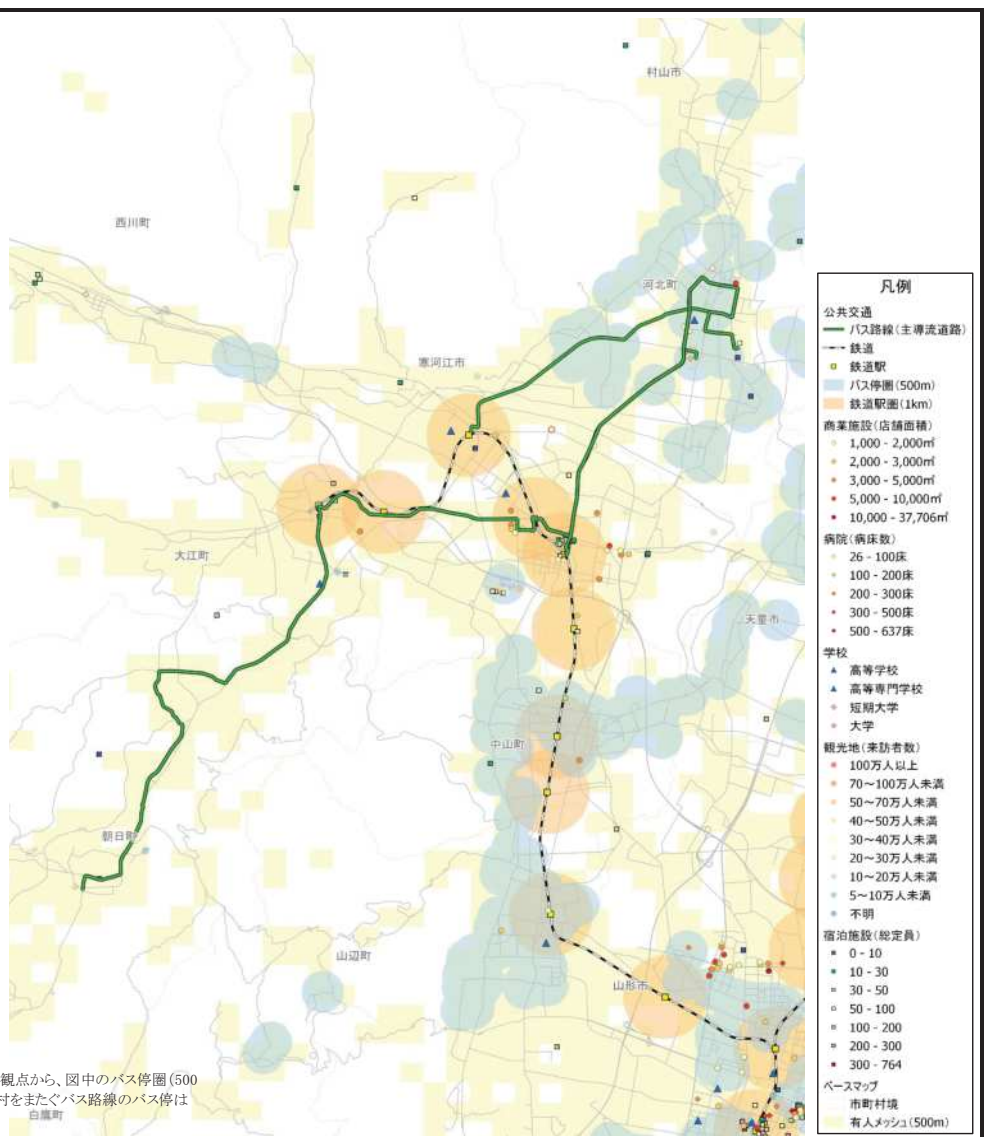
主要流動路		Ⅲ		寒河江市⇄河北町	
移動需要量	通勤	2,362	人		%
	通学	199	人		%
	買い物 (買い回り)		人		%
	観光		人		%
	ETC2.0	48	人		%



対応する公共交通	鉄道	なし
	高速バス	なし
	路線バス	以下の3系統
	コミュニティ交通	西川町
	その他	デイサービスなごみ(寒河江市)・デイサービスセンターひいな通所介護事業所(河北町)での送迎

拠点	

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)			沿線市町村												
	起点	経由地	終点					沿線人口 (H27) (人)	経営収益 (千円)	評価	人口増減率 (H22- H27)	高齢化率 (H27)	評価	キロ程(km)	距離延長(キロ 程)に占める平均 乗車キロの割合	評価		寒	河	大	朝								
山交バス	寒河江B T		ひなの湯・産直セ ンター前	13.0	50以上 100未満	◆	50%以上	42,047	5,000以上 10,000未満	Ⅱ	-4.8%	33.4%	Ⅱ	11.6	45.7%	Ⅱ	寒	河											
山交バス	岩谷	寒河江	宮前郵便局前	1.0	5以上 15未満		100%以上	66,893	5,000未満	Ⅲ	-5.7%	34.2%	Ⅰ	29.8	37.2%	Ⅰ	寒	河	大	朝									
山交バス	ひなの湯・産直セ ンター前	寒河江	朝日町役場前	1.0	5以上 15未満		100%以上	74,405	5,000未満	Ⅲ	-4.8%	33.6%	Ⅱ	33.7	22.8%	Ⅱ	寒	河	大	朝									
西川町	羽前高松駅	黒立谷地高校前	黒立河北病院	0.5	5未満		100%以上	13,625	5,000未満	Ⅲ	-6.0%	33.4%	Ⅱ			Ⅱ	寒	河											



※図の見やすさの観点から、図中のバス停留(500m)には複数市町村をまたぐバス路線のバス停は含まれていない

<利用者視点の問題点等>

・介護福祉施設が無料送迎サービスを市町村間を跨いで実施

<事業者視点の問題点等>

・人口減少・高齢化が進行しており、バス交通の抜本的見直しが必要と考えられる幹線バス路線が存在

・冗長なルートの割に、利用者の短区間利用が顕著であり、今後のルート分割・短縮等の運行効率化が求められる幹線バス路線が存在

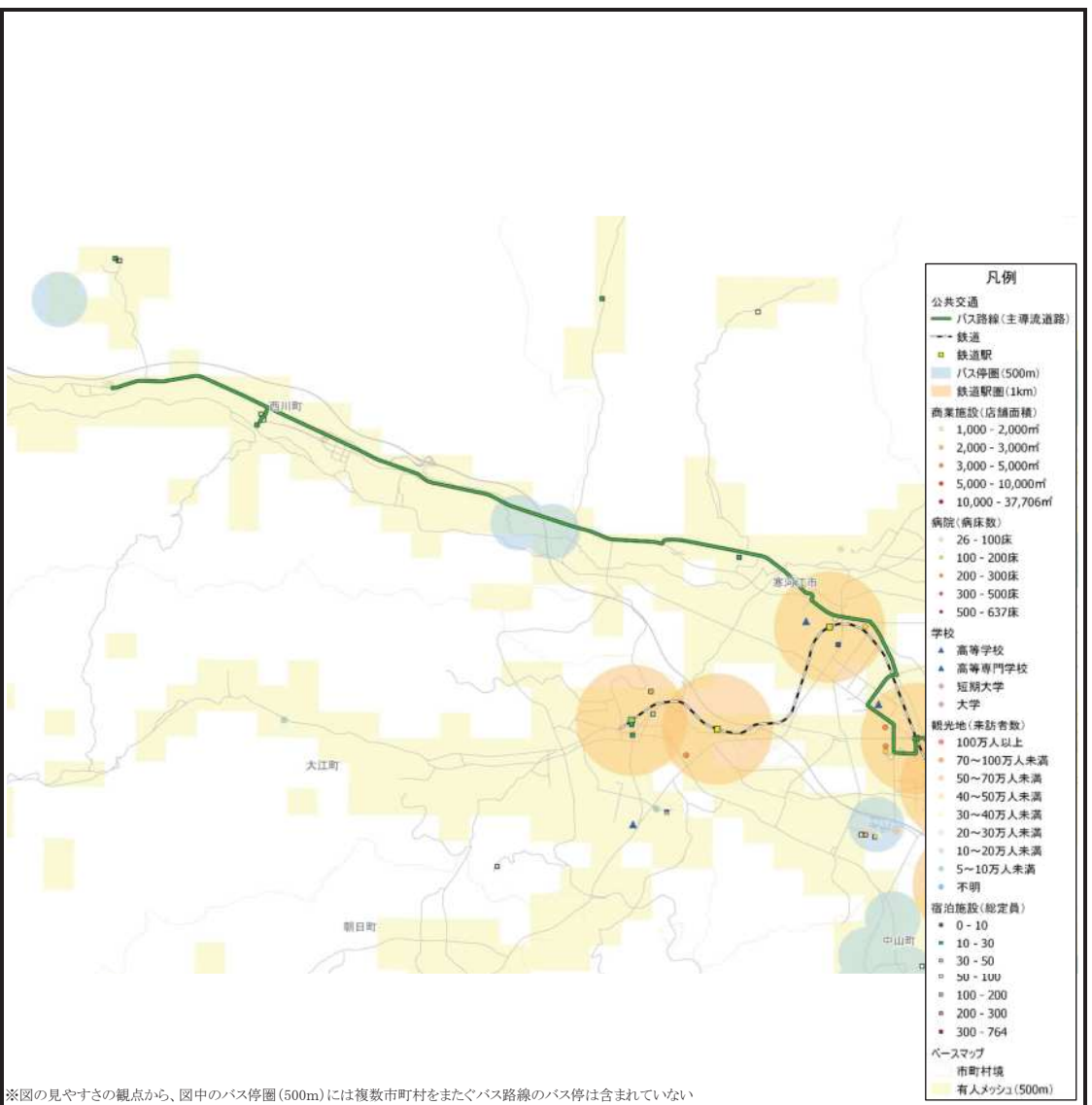
・国庫補助対象の補助要件に満たす可能性が高い高速バス路線、幹線バス路線の存在(現市町村間をまたぐバス路線を中心に)に国と県による財政支援を要検討)

主要流動路		III 寒河江市⇄西川町	
移動需要量	通勤	928 人	%
	通学	24 人	%
	買い物 (買い回り)	人	%
	観光	人	%
	ETC2.0	23 人	%



対応する公共交通	鉄道	なし
	高速バス	なし
	路線バス	なし
	コミュニティ交通	西川町
	その他	デイサービスなごみ(寒河江市)・ケアハイツ西川(西川町)での送迎
	拠点	

運行者	経路			運行本数(本)	輸送量(人)	国庫補助(%)	視点(ア)			視点(イ)			視点(ウ)			沿線市町村	
	起点	経由地	終点				沿線人口(H27)(人)	経常収益(千円)	評価	人口増減率(H22-H27)	高齢化率(H27)	評価	キロ程(km)	距離総長(キロ程)に占める平均乗車キロの割合	評価		
西川町	道の駅にしかわ	関民	寒河江駅	7.1	15以上 30未満	◆	50%以上 50%未満	33,872	5,000未満	Ⅲ	-2.5%	32.8%	Ⅲ				
西川町	道の駅にしかわ	関民	寒河江駅	7.1	15以上 30未満	◆	50%以上 50%未満	33,872	5,000未満	Ⅲ	-2.5%	32.8%	Ⅲ				



※図の見やすさの観点から、図中のバス停圏(500m)には複数市町村をまたぐバス路線のバス停は含まれていない

<利用者視点の問題点等>

・介護福祉施設が無料送迎サービスを市町村間を跨いで実施

<事業者視点の問題点等>

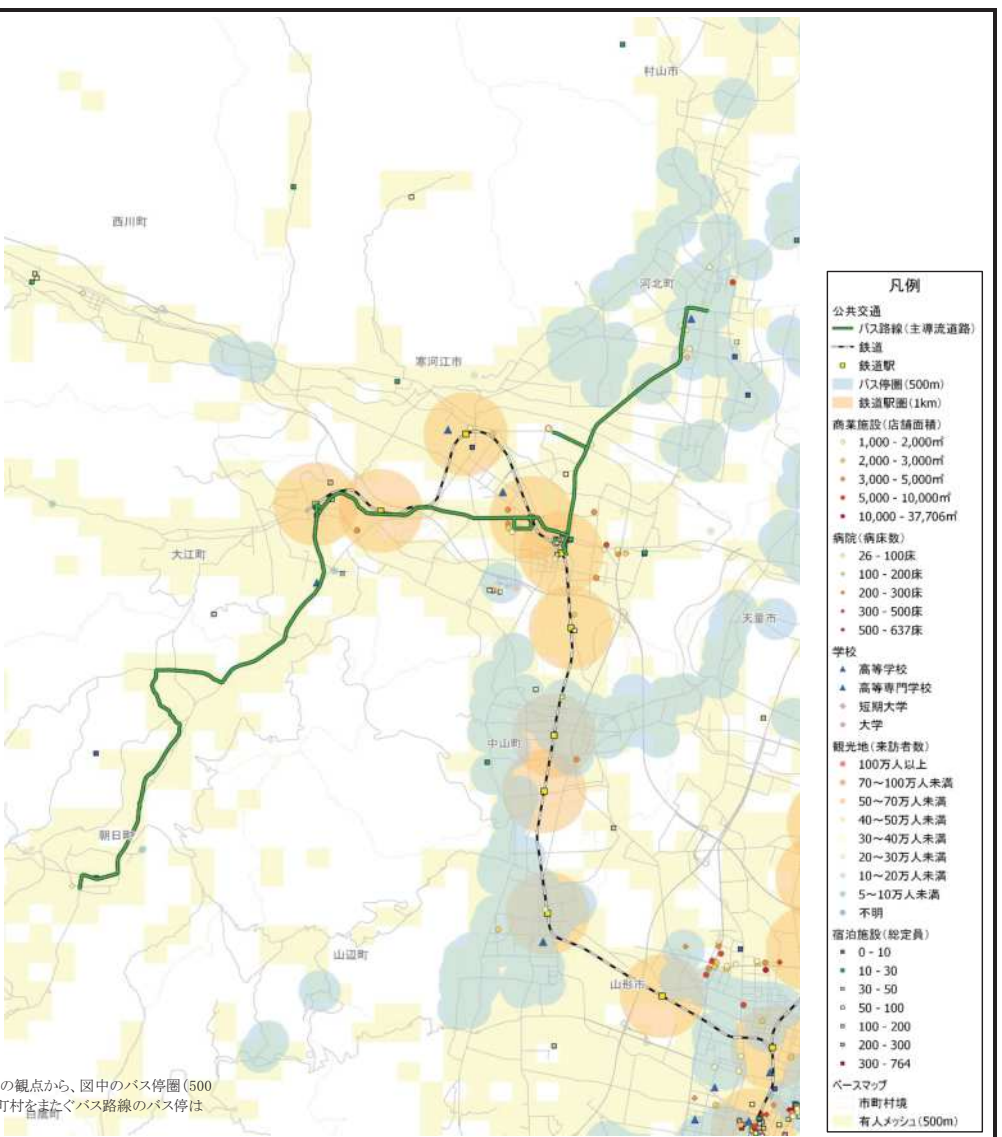
・国庫補助対象の補助要件に満たす可能性が高い高速バス路線、幹線バス路線の存在(現市町村間をまたぐバス路線を中心に国と県による財政支援を要検討)

主要流動路		Ⅲ		寒河江市⇄朝日町	
移動需要量	通勤	797	人		%
	通学	32	人		%
	買い物 (買い回り)		人		%
	観光		人		%
	ETC2.0	12	人		%



対応する公共交通	鉄道	なし	拠点
	高速バス	なし	
	路線バス	以下の1系統	
	コミュニティ交通	朝日町	
	その他	なし	

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)			沿線市町村											
	起点	経由地	終点					沿線人口 (H27) (人)	経常収益 (千円)	評価	人口増減率 (H22- H27)	高齢化率 (H27)	評価	キロ程(km)	距離総長(キロ 程)に占める平均 乗車キロの割合	評価												
山交バス	寒河江B T	松川・友沢	朝日町役場前	6.5	19以上 29未満	○	30%以上 35%未満	61,235	10,000以上 30,000未満	Ⅱ	-6.4%	34.7%	Ⅱ	22.7	21.1%	Ⅱ	寒	大	朝									
朝日町	寒河江B T	大森	朝日町役場前	1.0	3未満		30%未満	36,171	5,000未満	Ⅲ	-4.6%	33.7%	Ⅱ			Ⅱ	寒	大	朝									



※図の見やすさの観点から、図中のバス停留(500m)には複数市町村をまたぐバス路線のバス停は含まれていない

<利用者視点の問題点等>

<事業者視点の問題点等>

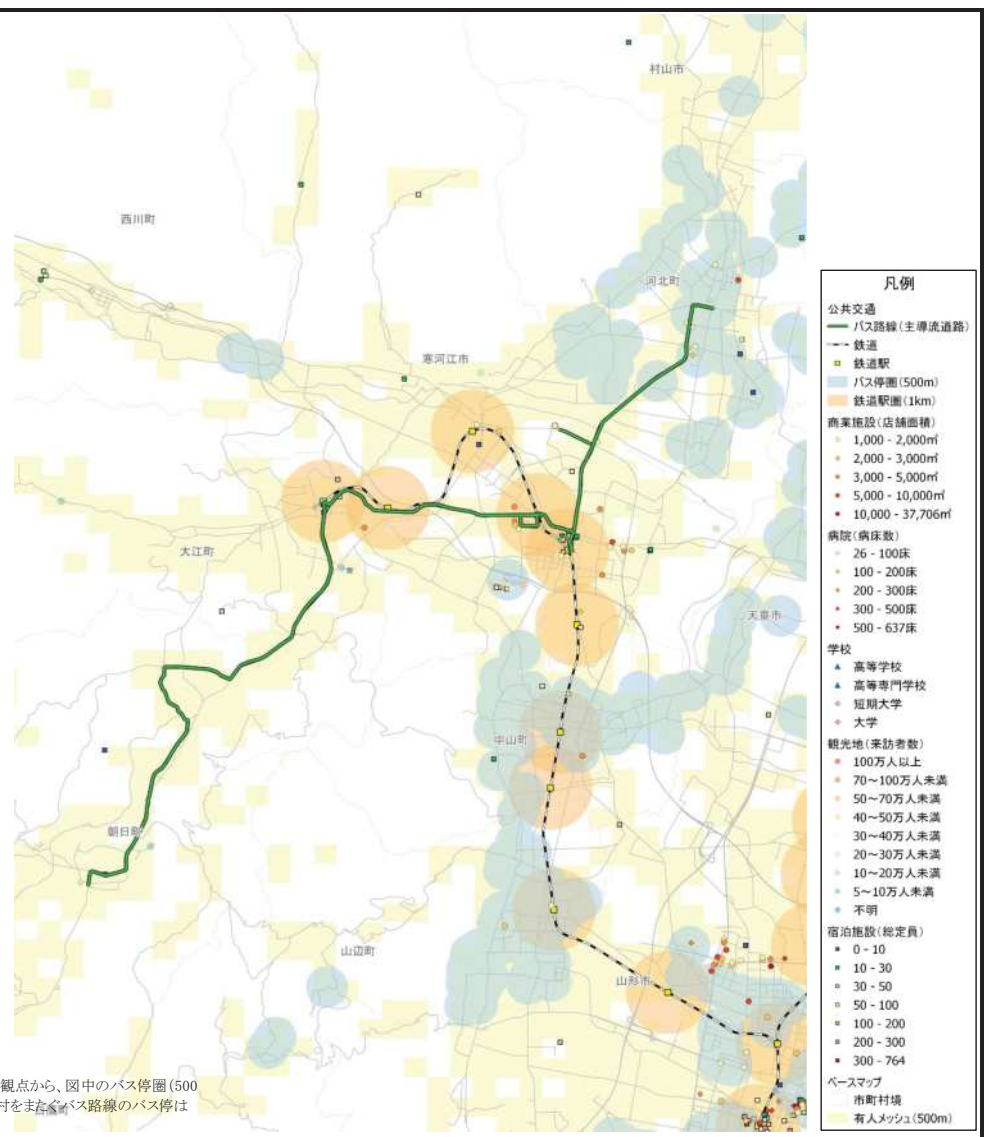
・人口減少・高齢化が進行しており、バス交通の抜本的見直しが必要と考えられる幹線バス路線が存在

主要流動路		Ⅲ		寒河江市⇄大江町	
移動需要量	通勤	1,612	人		%
	通学	172	人		%
	買い物 (買い回り)		人		%
	観光		人		%
	ETC2.0	28	人		%



対応する公共交通	鉄道	JR左沢線	拠点
	高速バス	なし	
	路線バス	以下の2系統	
	コミュニティ交通	朝日町	
	その他	ソーレホーム寒河江(寒河江市)・老人デイサービス事業所らからんす大江(大江町)での送迎	

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)			沿線市町村
	起点	経由地	終点					沿線人口 (H27)	経常収益 (千円)	評価	人口増減率 (H22-H27)	高齢化率 (H27)	評価	キロ程(km)	距離総長(キロ程)に占める平均乗車キロの割合	評価	
山交バス	寒河江B T	松川・友沢	朝日町役場前	6.5	10以上 20未満	○	30%以上 50%未満	61,233	10,000以上 30,000未満	Ⅱ	-6.4%	34.7%	Ⅳ	22.7	21.1%	Ⅲ	寒 大 朝
山交バス	冷地	寒河江	宮宿郵便局前	1.0	5以上 15未満		100%以上	86,893	5,000未満	Ⅲ	-5.7%	34.2%	Ⅳ	29.8	37.2%	Ⅰ	寒 大 朝
朝日町	寒河江B T	大谷	朝日町役場前	1.0	5未満		30%未満	36,171	5,000未満	Ⅲ	-4.6%	33.7%	Ⅳ				寒 大 朝



※図の見やすさの観点から、図中のバス停留(500m)には複数市町村をまたぐバス路線のバス停は含まれていない

<利用者視点の問題点等>

・介護福祉施設が無料送迎サービスを市町村間を跨いで実施

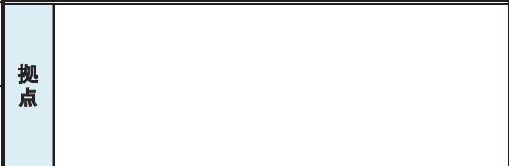
<事業者視点の問題点等>

・人口減少・高齢化が進行しており、バス交通の抜本的見直しが必要と考えられる幹線バス路線が存在

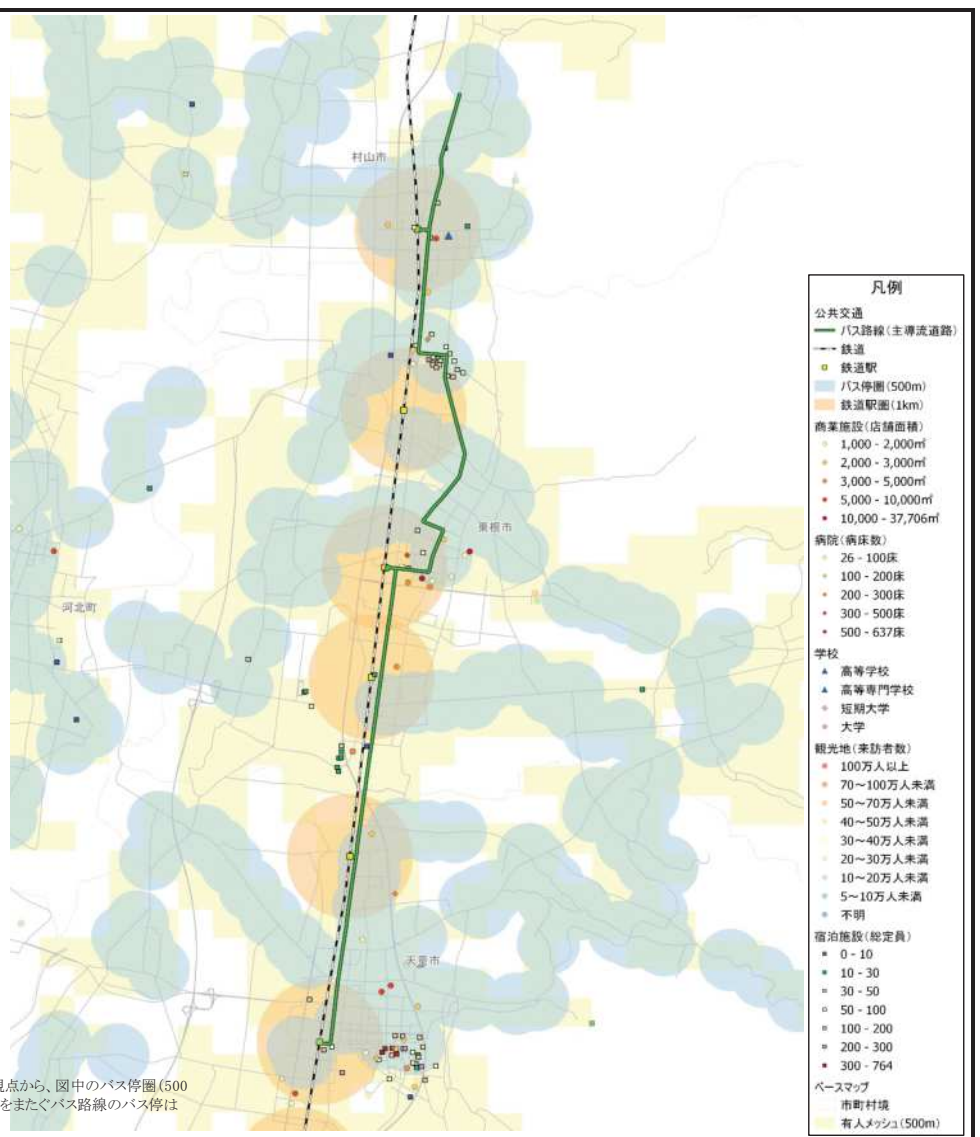
主要流動路		Ⅲ		村山市⇄天童市	
移動需要量	通勤	1,206	人		%
	通学	309	人		%
	買い物 (買い回り)		人		%
	観光		人		%
	ETC2.0	44	人		%



対応する公共交通	鉄道	JR山形新幹線、JR山形線
	高速バス	なし
	路線バス	以下の1系統
	コミュニティ交通	なし
	その他	なし



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)			沿線市町村
	起点	経由地	終点					公称人口 (H27)	経常収益 (千円)	評価	人口増減率 (H22- H27)	高齢化率 (H27)	評価	キロ程(km)	距離総長(キロ 程)に占める平均 乗車キロの割合	評価	
山交バス	天童B丁	東横市役所前	北町	8.0	15以上 20未満	○	30%以上 50%未満	94.054	10,000以上 30,000未満	1	6.1%	24.6%	1	18	33.3%	Ⅱ	天童市、村



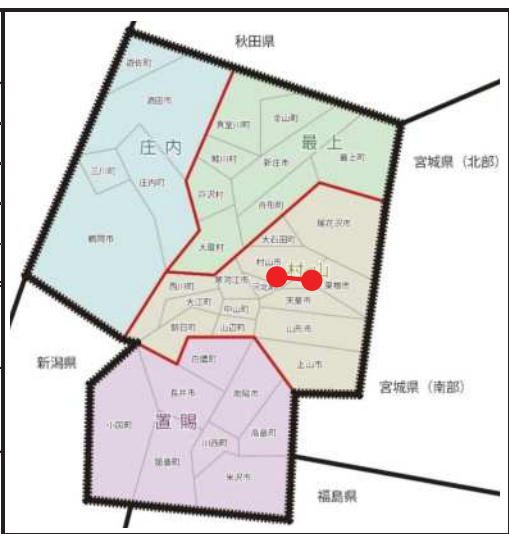
- 凡例
- 公共交通
 — バス路線(主導流道路)
 - - - 鉄道
 □ 鉄道駅
 ○ バス停留所(500m)
 ● 鉄道駅圏(1km)
- 商業施設(店舗面積)
 ● 1,000 - 2,000㎡
 ● 2,000 - 3,000㎡
 ● 3,000 - 5,000㎡
 ● 5,000 - 10,000㎡
 ● 10,000 - 37,706㎡
- 病院(病床数)
 ● 26 - 100床
 ● 100 - 200床
 ● 200 - 300床
 ● 300 - 500床
 ● 500 - 637床
- 学校
 ▲ 高等学校
 ▲ 高等専門学校
 ● 短期大学
 ● 大学
- 観光地(来訪者数)
 ● 100万人以上
 ● 70~100万人未満
 ● 50~70万人未満
 ● 40~50万人未満
 ● 30~40万人未満
 ● 20~30万人未満
 ● 10~20万人未満
 ● 5~10万人未満
 ● 不明
- 宿泊施設(総定員)
 ● 0 - 10
 ● 10 - 30
 ● 30 - 50
 ● 50 - 100
 ● 100 - 200
 ● 200 - 300
 ● 300 - 764
- ベースマップ
 ■ 市町村境
 ■ 有人メッシュ(500m)

※図の見やすさの観点から、図中のバス停留所(500m)には複数市町村をまたぐバス路線のバス停は含まれていない

<利用者視点の問題点等>

<事業者視点の問題点等>

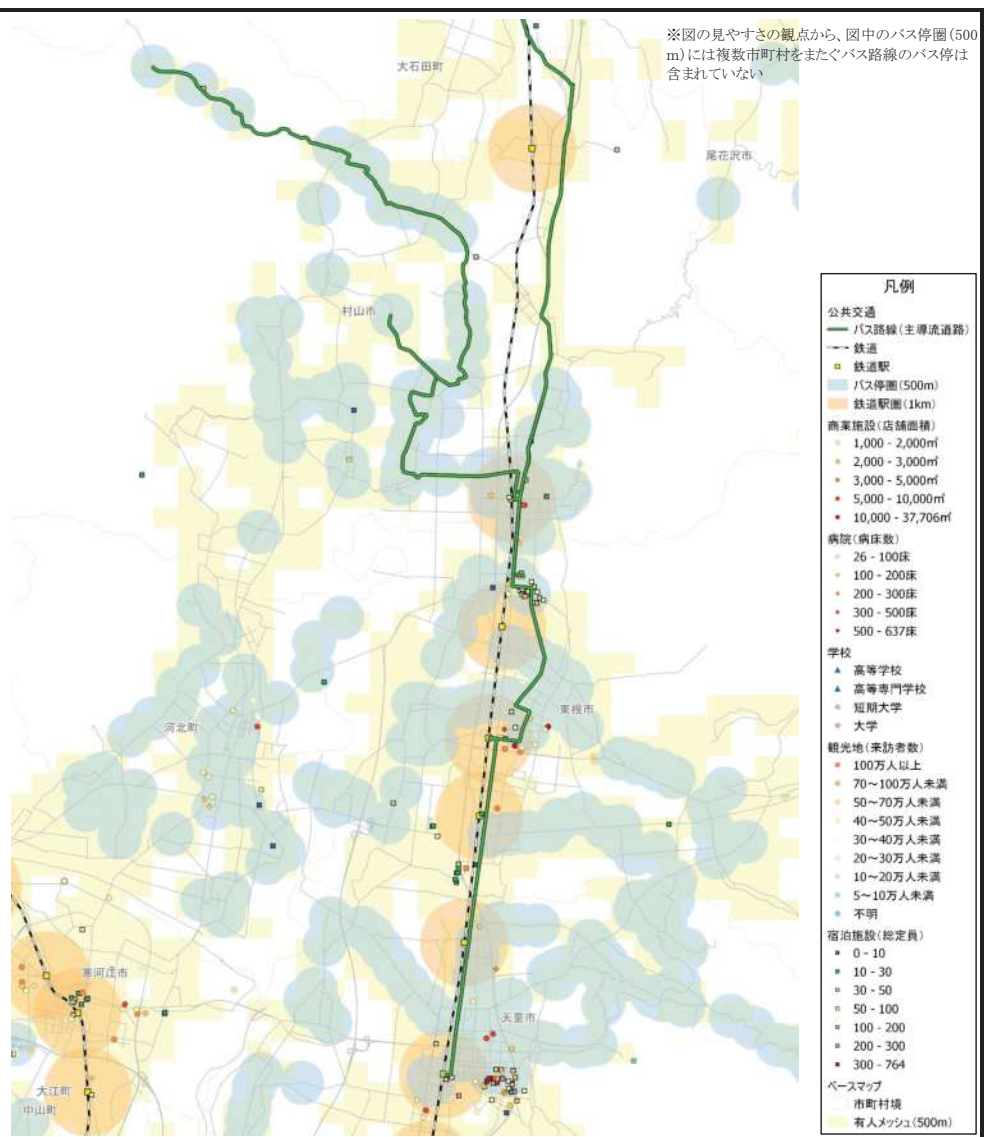
主要流動路		Ⅲ 村山市⇔東根市	
移動需要量	通勤	3,842 人	%
	通学	329 人	%
	買い物 (買い回り)	人	%
	観光	人	%
	ETC2.0	86 人	%



対応する公共交通	鉄道	JR山形新幹線、JR山形線
	高速バス	なし
	路線バス	以下の2系統
	コミュニティ交通	村山市
	その他	福祉有償運送(村山市・東根市・尾花沢市・大石田町)、デイサービスセンター菊香(村山市)での送迎

拠点	村山市
	福祉有償運送(村山市・東根市・尾花沢市・大石田町)、デイサービスセンター菊香(村山市)での送迎

運行者	経路			運行本数(本)	輸送量(人)	国庫補助(%)	収支率(%)	視点(A)			視点(I)			視点(U)			沿線市町村
	起点	経由地	終点					公称人口(H27)	経常収益(千円)	評価	人口増減率(H22-H27)	高齢化率(H27)	評価	キロ程(km)	距離経長(キロ程)に占める平均乗車キロの割合	評価	
山交バス	天童自丁	東根市役所前	北町	8.0	15以上20未満	○	30%以上50%未満	94,054	10,000以上20,000未満	I	6.1%	24.6%	I	18	33.3%	II	天 東 村
山交バス	公立病院	大石田	尾花沢庁舎	5.9	10以上15未満		30%以上50%未満	35,846	5,000以上10,000未満	III	-4.8%	32.9%	IV	20	24.5%	II	東 根 市
村山市	大馬路	名取	北村山公立病院	3.5	5未満		30%未満	20,887	5,000未満	III	-4.8%	31.8%	II				村 東



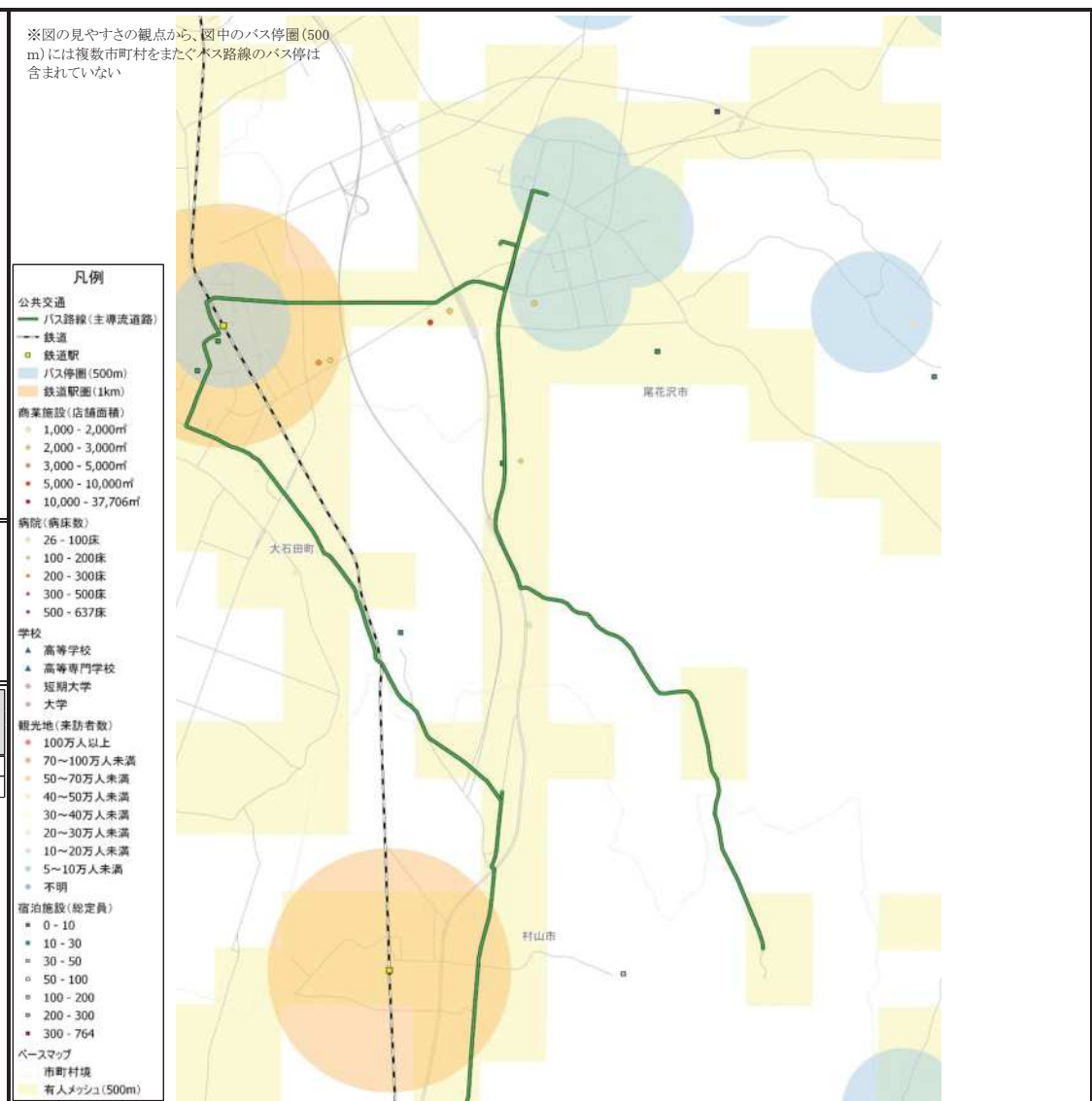
<利用者視点の問題点等>

・介護福祉施設が無料送迎サービスを市町村間を跨いで実施

<事業者視点の問題点等>

・人口減少・高齢化が進行しており、バス交通の抜本的見直しが必要と考えられる幹線バス路線が存在

主要流動路		Ⅲ		村山市⇄尾花沢市	
移動需要量	通勤	1,044	人		%
	通学	117	人		%
	買い物 (買い物回り)		人		%
	観光		人		%
	ETC2.0	30	人		%



対応する公共交通	鉄道	JR山形線	拠点
	高速バス	なし	
	路線バス	以下の1系統	
	コミュニティ交通	尾花沢市	
	その他	福祉有償運送(村山市・東根市・尾花沢市・大石田町)、デイサービスセンター菊香(村山市)での送迎	

運行者	経路			運行本数(本)	輸送量(人)	国庫補助(%)	視点(ア)			視点(イ)			視点(ウ)			沿線市町村
	起点	経由地	終点				公称人口(H27)	経常収益(千円)	評価	人口増減率(H22-H27)	高齢化率(H27)	評価	キロ程(km)	距離経長(キロ程)に占める平均乗車キロの割合	評価	
山交バス	公立病院	大石田	尾花沢待合所	5.5	5以上15未満	30%以上	35,846	5,000以上10,000未満	Ⅲ	-4.8%	32.9%	Ⅲ	29	24.5%	Ⅱ	東尾
尾花沢市	上五十沢	横内、診療所	尾花沢市役所	3.9	5未満	30%未満	9,730	5,000未満	Ⅲ	-10.0%	36.5%	Ⅳ			村尾	

<利用者視点の問題点等>

・介護福祉施設が無料送迎サービスを市町村間を跨いで実施

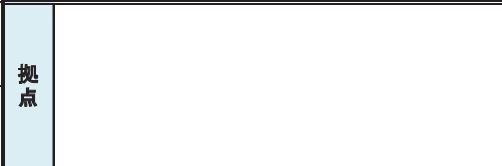
<事業者視点の問題点等>

・人口減少・高齢化が進行しており、バス交通の抜本的見直しが必要と考えられる幹線バス路線が存在

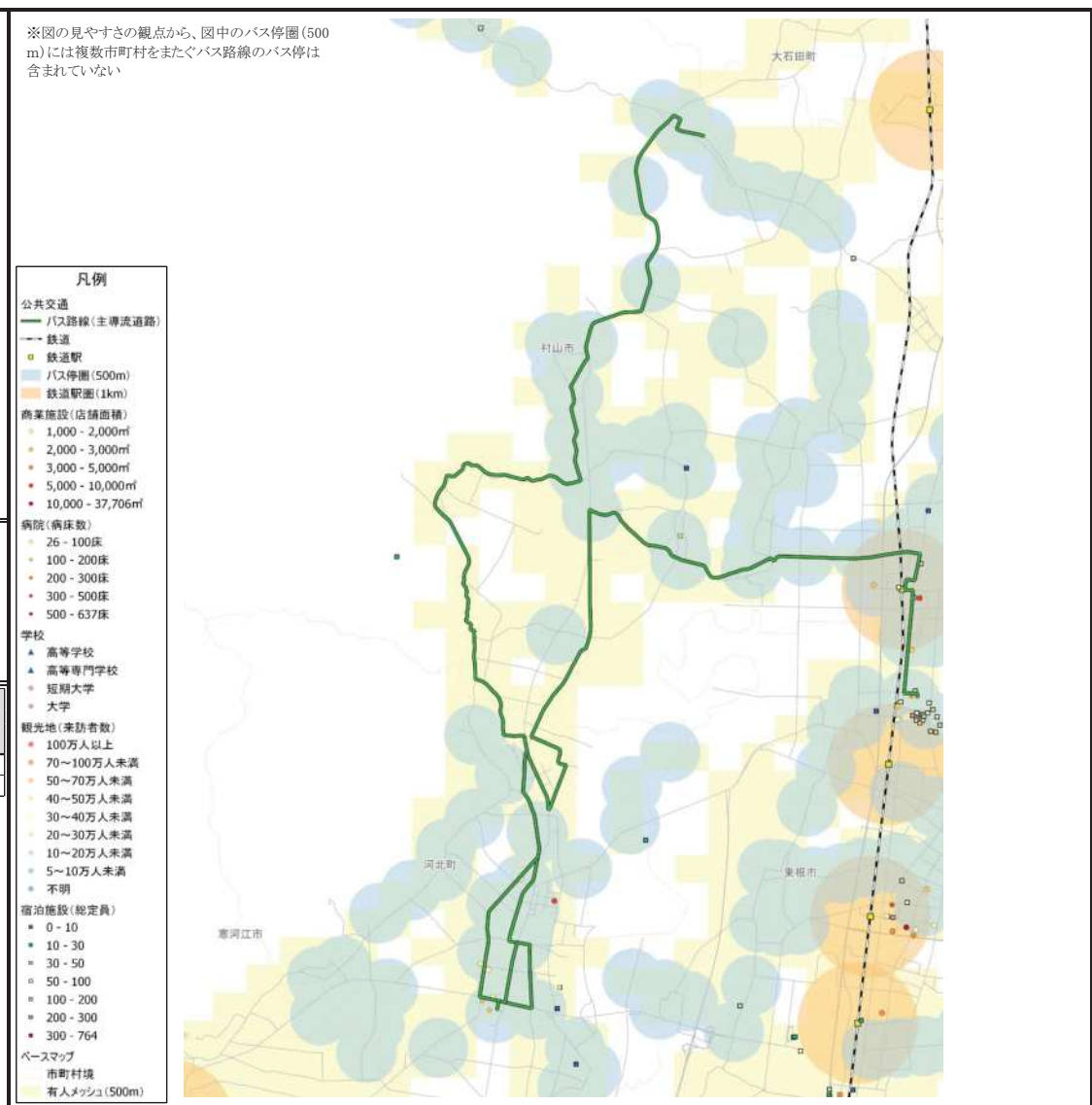
主要流動路		Ⅲ		村山市⇄河北町	
移動需要量	通勤	761	人		%
	通学	83	人		%
	買い物 (買い回り)		人		%
	観光		人		%
	ETC2.0	11	人		%



対応する公共交通	鉄道	なし
	高速バス	なし
	路線バス	以下の1系統
	コミュニティ交通	村山市
	その他	なし



運行者	経路			運行本数 (本)	輸送量 (人)	国庫 補助 (%)	視点(ア)			視点(イ)			視点(ウ)			沿線市町村
	起点	経由地	終点				沿線人口 (H27) (人)	経常収益 (千円)	評価	人口増減率 (H22- H27)	高齢化率 (H27)	評価	キロ程(km)	距離総長(キロ 程)に占める平均 乗車キロの割合	評価	
山交バス	河北病院	相下	公立病院	5.0	50以上 15未満	30%以上 30%未満	57,134	5,000未満	Ⅲ	-5.0%	33.0%	Ⅲ	19.1	29.3%	Ⅱ	河東
村山市	大高緑保青園	白鳥	浴地待合所	2.0	5未満	30%未満	33,138	5,000未満	Ⅲ	-6.7%	35.5%	Ⅲ				村河



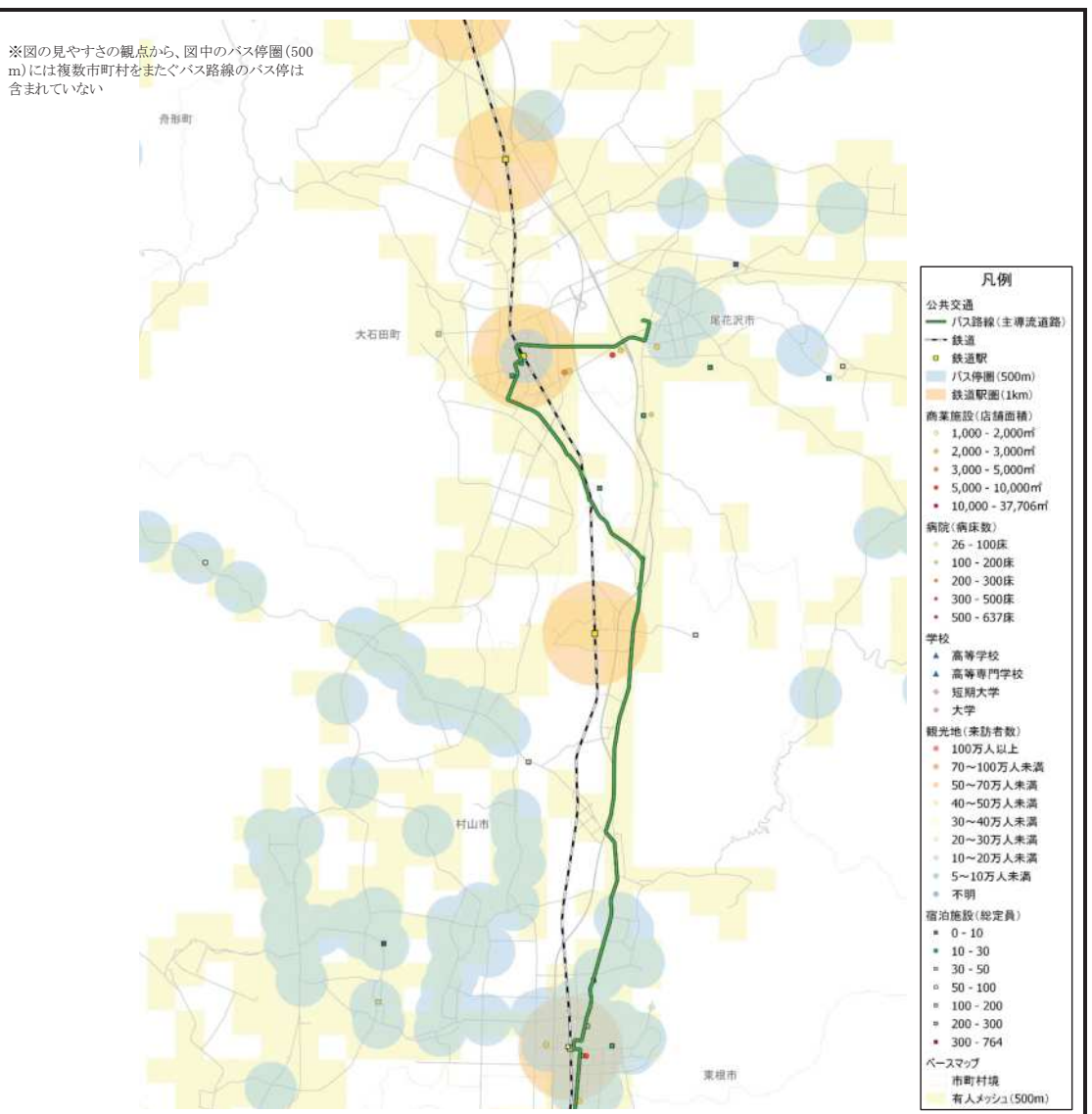
<利用者視点の問題点等>

・利用需要が比較的多い生活利便施設の敷地内まで乗り入れていない幹線バス路線が存在(支線バスは乗り入れているにもかかわらず)
 …具体的に: 新鮮館ベル河北店

<事業者視点の問題点等>

・人口減少・高齢化が進行しており、バス交通の抜本的見直しが必要と考えられる幹線バス路線が存在

主要流動路		Ⅲ	村山市⇔大石田町	
移動需要量	通勤	558	人	%
	通学	55	人	%
	買い物 (買い回り)		人	%
	観光		人	%
	ETC2.0	11	人	%



対応する公共交通	鉄道	JR奥羽本線	拠点
	高速バス	なし	
	路線バス	以下の1系統	
	コミュニティ交通	なし	
	その他	福祉有償運送(村山市・東根市・尾花沢市・大石田町)	

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)			沿線市町村
	起点	経由地	終点					公称人口 (H27)	経常収益 (千円)	評価	人口増減率 (H22- H27)	高齢化率 (H27)	評価	キロ程(km)	距離総長(キロ 程)に占める平均 乗車キロの割合	評価	
山交バス	公立病院	大石田	尾花沢待合所	5.5	5以上 15未満	30%以上 50%未満		35,846	5,000以上 10,000未満	Ⅲ	-4.8%	32.9%	Ⅲ	29	24.5%	Ⅲ	東根

<利用者視点の問題点等>

<事業者視点の問題点等>

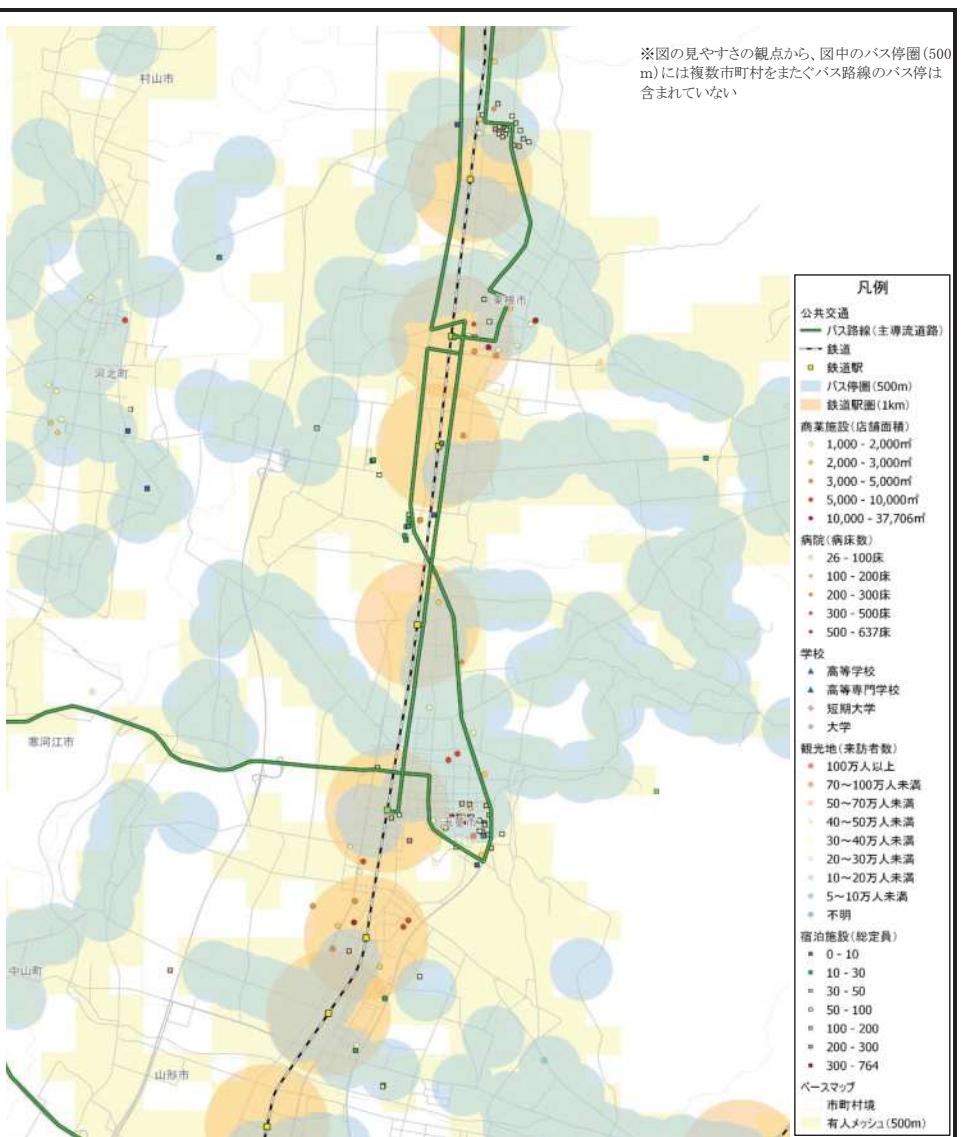
・人口減少・高齢化が進行しており、バス交通の抜本的見直しが必要と考えられる幹線バス路線が存在

主要流動路		Ⅲ 天童市⇄東根市	
移動需要量	通勤	5,834 人	%
	通学	172 人	%
	買い物 (買い物回り)	人	%
	観光	人	%
	ETC2.0	196 人	%



対応する公共交通	鉄道	JR奥羽本線	拠点
	高速バス	以下の1系統	
	路線バス	以下の1系統	
	コミュニティ交通	なし	
	その他	特別養護老人ホームあこがれ(天童市)での送迎	

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)			沿線市町村
	起点	経由地	終点					公称人口(H27)(人)	経常収益(千円)	評価	人口増減率(H22-H27)	高齢化率(H27)	評価	キロ程(km)	距離延長(キロ程)に占める平均乗車キロの割合	評価	
山交バス	新庄駅前	村山・天童 湯河原	湯河原自下	0.5	5以上 15未満		80%以上 100%未満	103,925	50,000以上 100,000未満	1	-1.6%	26.4%	II	473.3	94.8%	I	新庄 湯河原 大村 東天童 中山
山交バス	天童自下	東根市役所前	北町	8.0	15以上 30未満	○	50%以上 50%未満	94,054	10,000以上 30,000未満	1	6.1%	24.6%	I	18	33.3%	II	天童 村山



※図の見やすさの観点から、図中のバス停留(500m)には複数市町村をまたぐバス路線のバス停は含まれていない

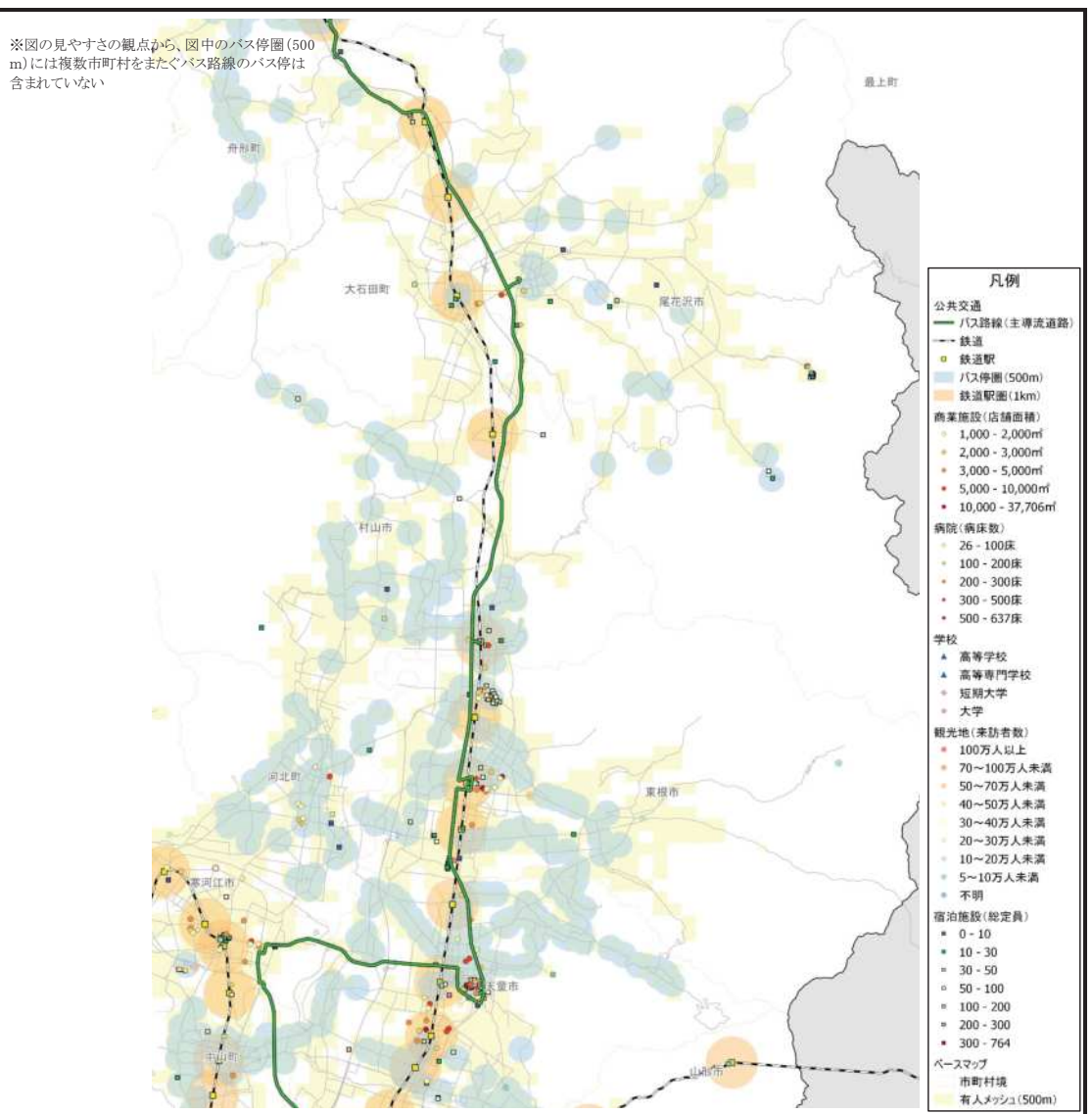
- 凡例
- 公共交通
- バス路線(主幹流道路)
 - 鉄道
 - 鉄道駅
 - バス停留(500m)
 - 鉄道駅圏(1km)
- 商業施設(店舗面積)
- 1,000 - 2,000㎡
 - 2,000 - 3,000㎡
 - 3,000 - 5,000㎡
 - 5,000 - 10,000㎡
 - 10,000 - 37,706㎡
- 病院(病床数)
- 26 - 100床
 - 100 - 200床
 - 200 - 300床
 - 300 - 500床
 - 500 - 637床
- 学校
- 高等学校
 - 高等専門学校
 - 短期大学
 - 大学
- 観光地(来訪者数)
- 100万人以上
 - 70~100万人未満
 - 50~70万人未満
 - 40~50万人未満
 - 30~40万人未満
 - 20~30万人未満
 - 10~20万人未満
 - 5~10万人未満
 - 不明
- 宿泊施設(総定員)
- 0 - 10
 - 10 - 30
 - 30 - 50
 - 50 - 100
 - 100 - 200
 - 200 - 300
 - 300 - 764
- バスマップ
- 市町村境
 - 有人メッシュ(500m)

<利用者視点の問題点等>

・介護福祉施設が無料送迎サービスを市町村間を跨いで実施

<事業者視点の問題点等>

主要流動路		Ⅲ		天童市⇄尾花沢市	
移動需要量	通勤	270	人		%
	通学	39	人		%
	買い物 (買い回り)		人		%
	観光		人		%
	ETC2.0	10	人		%



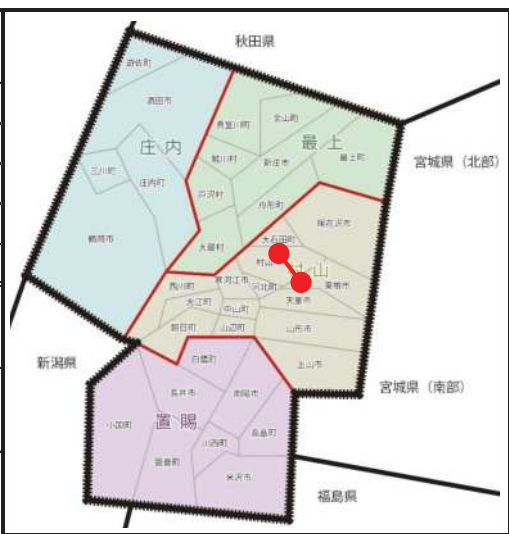
対応する公共交通	鉄道	JR奥羽本線	拠点
	高速バス	以下の1系統	
	路線バス	なし	
	コミュニティ交通	なし	
	その他	なし	

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)			沿線市町村
	起点	経由地	終点					沿線人口 (H27)	経常収益 (千円)	評価	人口増減率 (H22-H27)	高齢化率 (H27)	評価	キロ程(km)	距離総長(キロ程)に占める平均乗車キロの割合	評価	
山交バス	新庄駅前	尾山・天童 寒河江 国府野下丁		0.5	5以上 15未満		90%以上 100%未満	103.925	50,000以上 100,000未満	I	-1.8%	26.4%	II	473.3	84.8%	I	新庄 尾山 大村 寒河江 天童 中山

<利用者視点の問題点等>

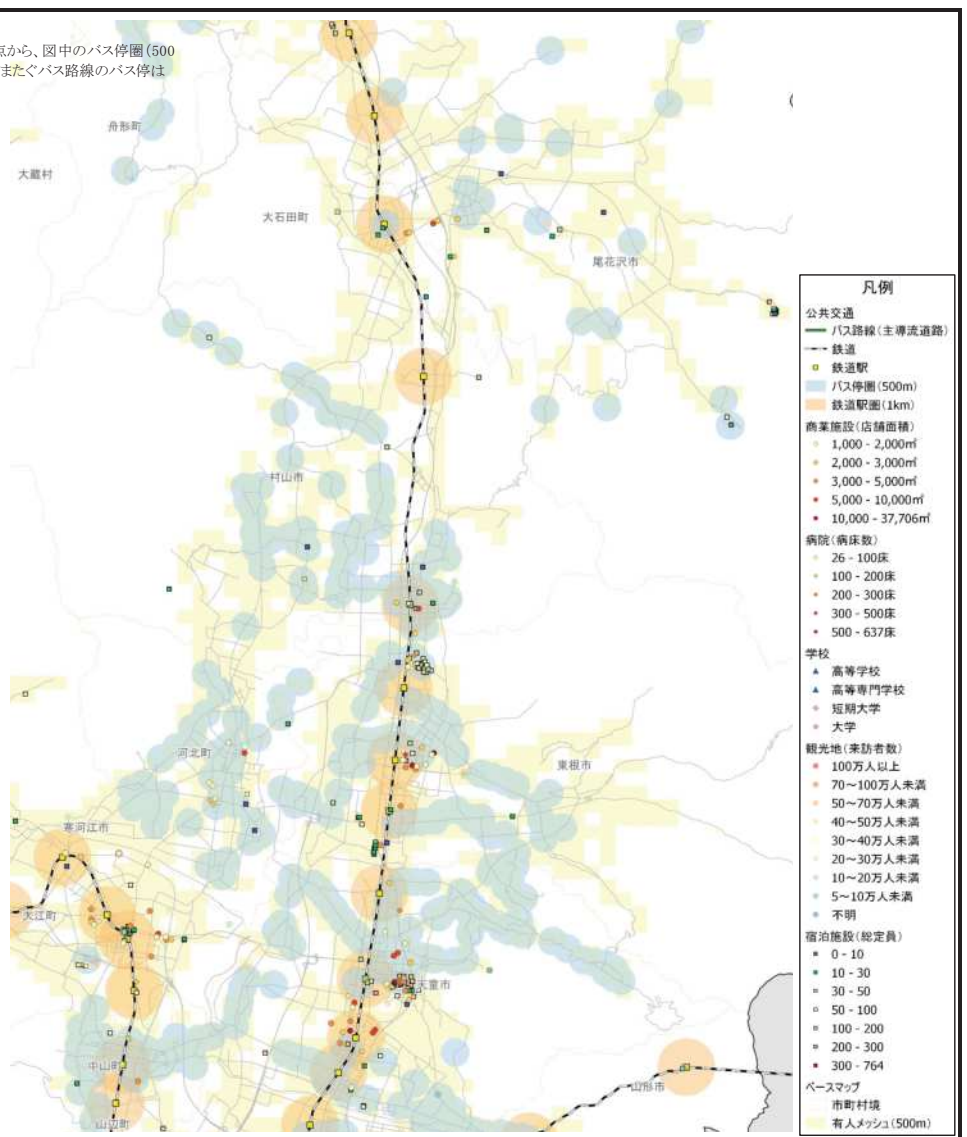
<事業者視点の問題点等>

主要流動路		Ⅲ		天童市⇄大石田町	
移動需要量	通勤	122	人		%
	通学	16	人		%
	買い物 (買い回り)		人		%
	観光		人		%
	ETC2.0	2	人		%



※図の見やすさの観点から、図中のバス停留(500m)には複数市町村をまたぐバス路線のバス停は含まれていない

対応する公共交通	鉄道	JR奥羽本線	拠点
	高速バス	なし	
	路線バス	なし	
	コミュニティ交通	なし	
	その他	なし	



- 凡例**
- 公共交通
 - バス路線(主幹流道路)
 - 鉄道
 - 鉄道駅
 - バス停留(500m)
 - 鉄道駅圏(1km)
 - 商業施設(店舗面積)
 - 1,000 - 2,000㎡
 - 2,000 - 3,000㎡
 - 3,000 - 5,000㎡
 - 5,000 - 10,000㎡
 - 10,000 - 37,706㎡
 - 病院(病床数)
 - 26 - 100床
 - 100 - 200床
 - 200 - 300床
 - 300 - 500床
 - 500 - 637床
 - 学校
 - 高等学校
 - 高等専門学校
 - 短期大学
 - 大学
 - 観光地(来訪者数)
 - 100万人以上
 - 70~100万人未満
 - 50~70万人未満
 - 40~50万人未満
 - 30~40万人未満
 - 20~30万人未満
 - 10~20万人未満
 - 5~10万人未満
 - 不明
 - 宿泊施設(総定員)
 - 0 - 10
 - 10 - 30
 - 30 - 50
 - 50 - 100
 - 100 - 200
 - 200 - 300
 - 300 - 764
 - ベースマップ
 - 市町村境
 - 有人メッシュ(500m)

<利用者視点の問題点等>

<事業者視点の問題点等>

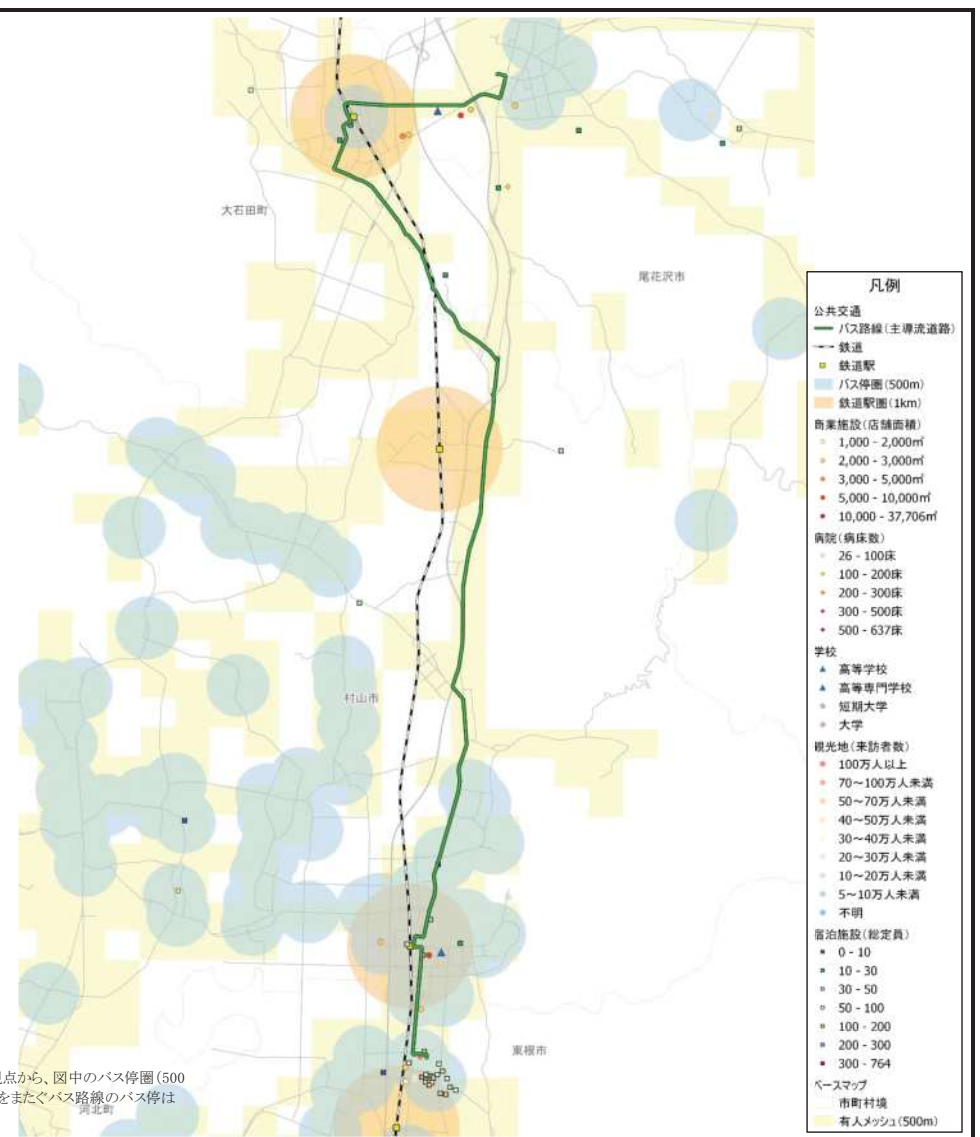
主要流動路		Ⅲ 東根市⇔尾花沢市			
移動需要量	通勤	955	人		%
	通学	4	人		%
	買い物 (買い回り)		人		%
	観光		人		%
	ETC2.0	30	人		%



対応する公共交通	鉄道	JR山形線
	高速バス	なし
	路線バス	以下の1系統
	コミュニティ交通	なし
	その他	福祉有償運送(村山市・東根市・尾花沢市・大石田町)

拠点	

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)		沿線市町村			
	起点	経由地	終点					沿線人口(H27)(人)	経常収益(千円)	人口増減率(H22-H27)	高齢化率(H27)	距離総長(キロ程)に占める平均乗車キロの割合	評価		評価	評価	
山交バス	公立病院	大石田	尾花沢待合所	5.5	5以上 15未満	30%以上 50%未満		35,846	5,000以上 10,000未満	Ⅲ	-4.8%	32.9%	Ⅲ	20	24.5%	Ⅱ	東根



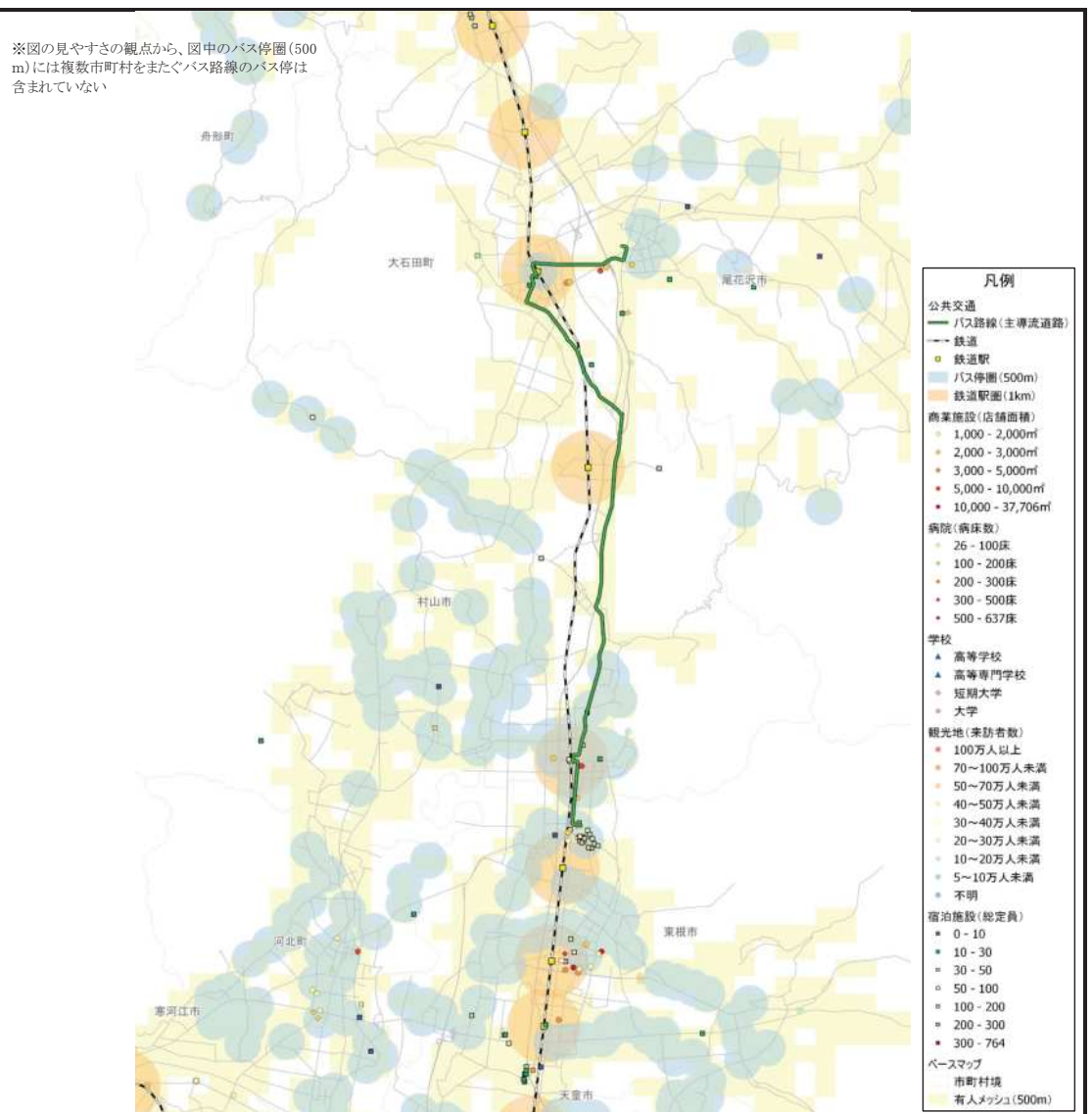
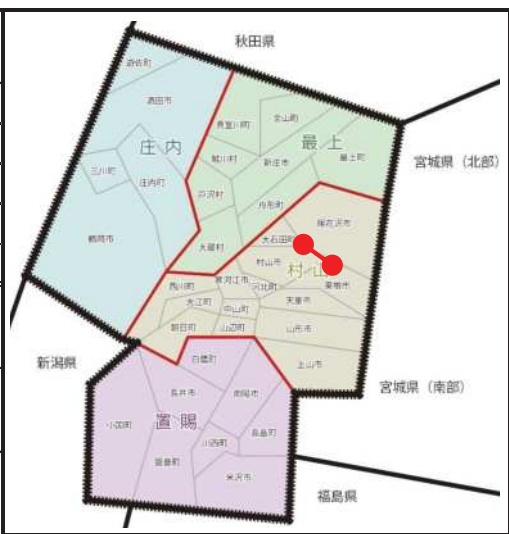
※図の見やすさの観点から、図中のバス停圏(500m)には複数市町村をまたぐバス路線のバス停は含まれていない

<利用者視点の問題点等>

<事業者視点の問題点等>

・人口減少・高齢化が進行しており、バス交通の抜本的見直しが必要と考えられる幹線バス路線が存在

主要流動路		III		東根市⇔大石田町	
移動需要量	通勤	512	人		%
	通学	9	人		%
	買い物 (買い物回り)		人		%
	観光		人		%
	ETC2.0	18	人		%



対応する公共交通	鉄道	JR奥羽本線	拠点
	高速バス	なし	
	路線バス	以下の1系統	
	コミュニティ交通	なし	
	その他	福祉有償運送(村山市・東根市・尾花沢市・大石田町)	

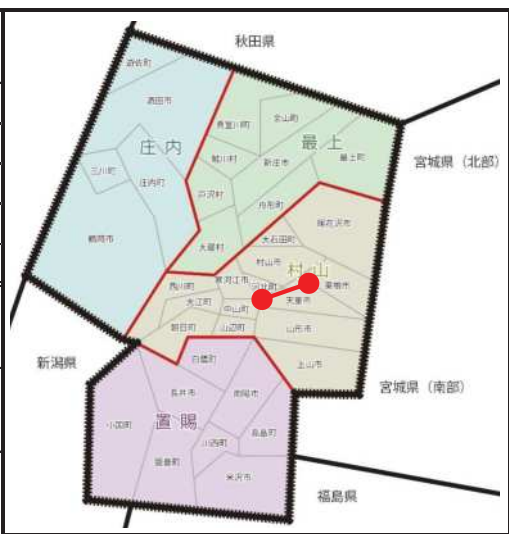
運行者	経路			運行本数(本)	輸送量(人)	国庫補助(%)	収支率(%)	視点(ア)			視点(イ)			視点(ウ)			沿線市町村
	起点	経由地	終点					沿線人口(H27)(人)	経常収益(千円)	評価	人口増減率(H22-H27)	高齢化率(H27)	評価	キロ程(km)	距離総長(キロ程)に占める平均乗車キロの割合	評価	
山交バス	公立病院	大石田	尾花沢待合所	5.5	5以上 15未満	30%以上 50%未満		35,846	5,000以上 10,000未満	Ⅲ	-4.8%	32.9%	IV	20	24.5%	Ⅱ	茨 麻

<利用者視点の問題点等>

<事業者視点の問題点等>

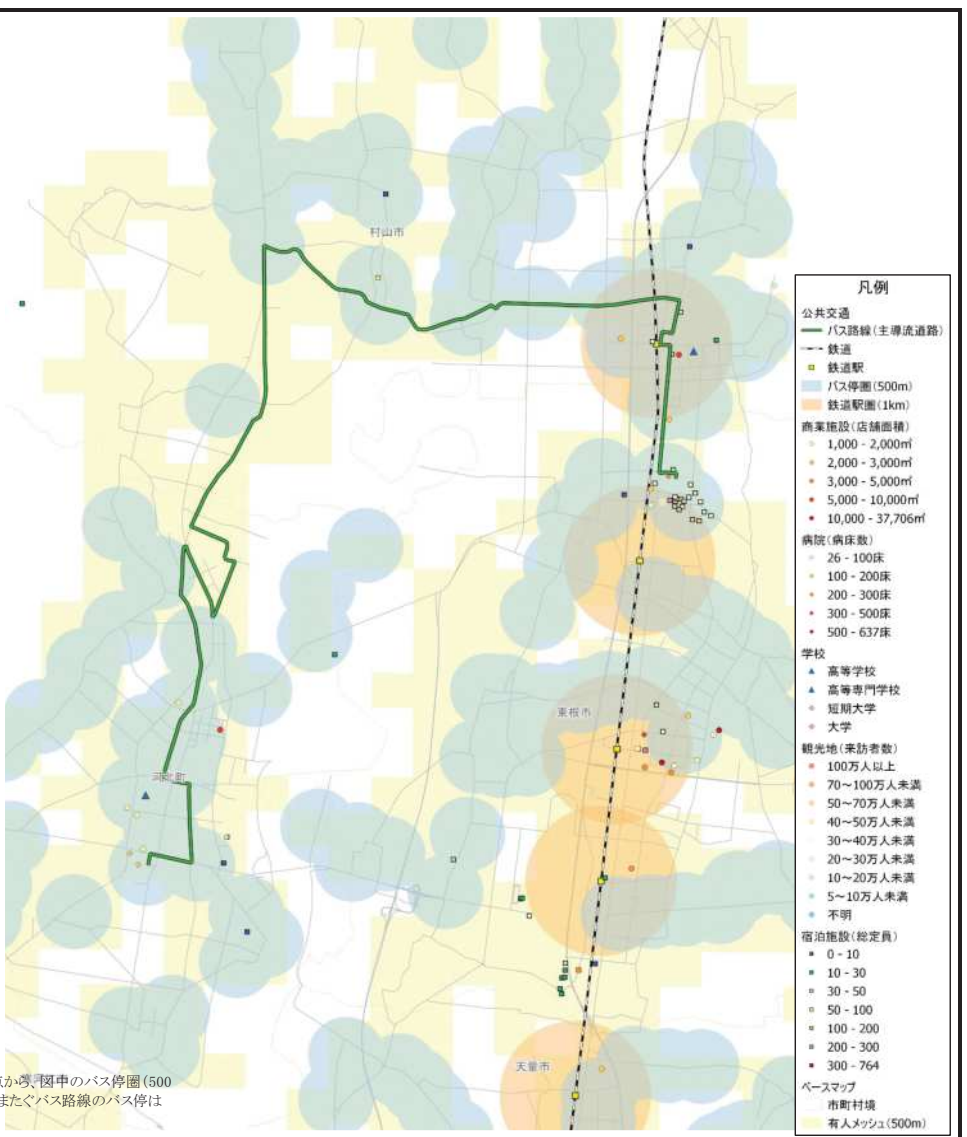
・人口減少・高齢化が進行しており、バス交通の抜本的見直しが必要と考えられる幹線バス路線が存在

主要流動路		Ⅲ		東根市⇄河北町	
移動需要量	通勤	1,684	人		%
	通学	18	人		%
	買い物 (買い回り)		人		%
	観光		人		%
	ETC2.0	34	人		%



対応する公共交通	鉄道	なし	拠点
	高速バス	なし	
	路線バス	以下の1系統	
	コミュニティ交通	なし	
	その他	なし	

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)			沿線市町村
	起点	経由地	終点					沿線人口 (H27) (人)	経常収益 (千円)	評価	人口増減率 (H22- H27)	高齢化率 (H27)	評価	キロ程(km)	距離総長(キロ程)に占める平均乗車キロの割合	評価	
山交バス	河北病院	橋下	公立病院	5.0	15未満	30%以上	50%未満	57,134	5,000未満	Ⅲ	-5.0%	33.0%	Ⅳ	19.1	29.3%	Ⅱ	河東



- 凡例
- 公共交通
- バス路線(主幹流道路)
 - - - 鉄道
 - 鉄道駅
 - バス停留所(500m)
 - 鉄道駅圏(1km)
- 商業施設(店舗面積)
- 1,000 - 2,000㎡
 - 2,000 - 3,000㎡
 - 3,000 - 5,000㎡
 - 5,000 - 10,000㎡
 - 10,000 - 37,706㎡
- 病院(病床数)
- 26 - 100床
 - 100 - 200床
 - 200 - 300床
 - 300 - 500床
 - 500 - 637床
- 学校
- ▲ 高等学校
 - ▲ 高等専門学校
 - 短期大学
 - 大学
- 観光地(来訪者数)
- 100万人以上
 - 70~100万人未満
 - 50~70万人未満
 - 40~50万人未満
 - 30~40万人未満
 - 20~30万人未満
 - 10~20万人未満
 - 5~10万人未満
 - 不明
- 宿泊施設(総定員)
- 0 - 10
 - 10 - 30
 - 30 - 50
 - 50 - 100
 - 100 - 200
 - 200 - 300
 - 300 - 764
- ベースマップ
- 市町村境
 - 有人メッシュ(500m)

※図の見やすさの観点から、図中のバス停留所(500m)には複数市町村をまたぐバス路線のバス停は含まれていない

<利用者視点の問題点等>

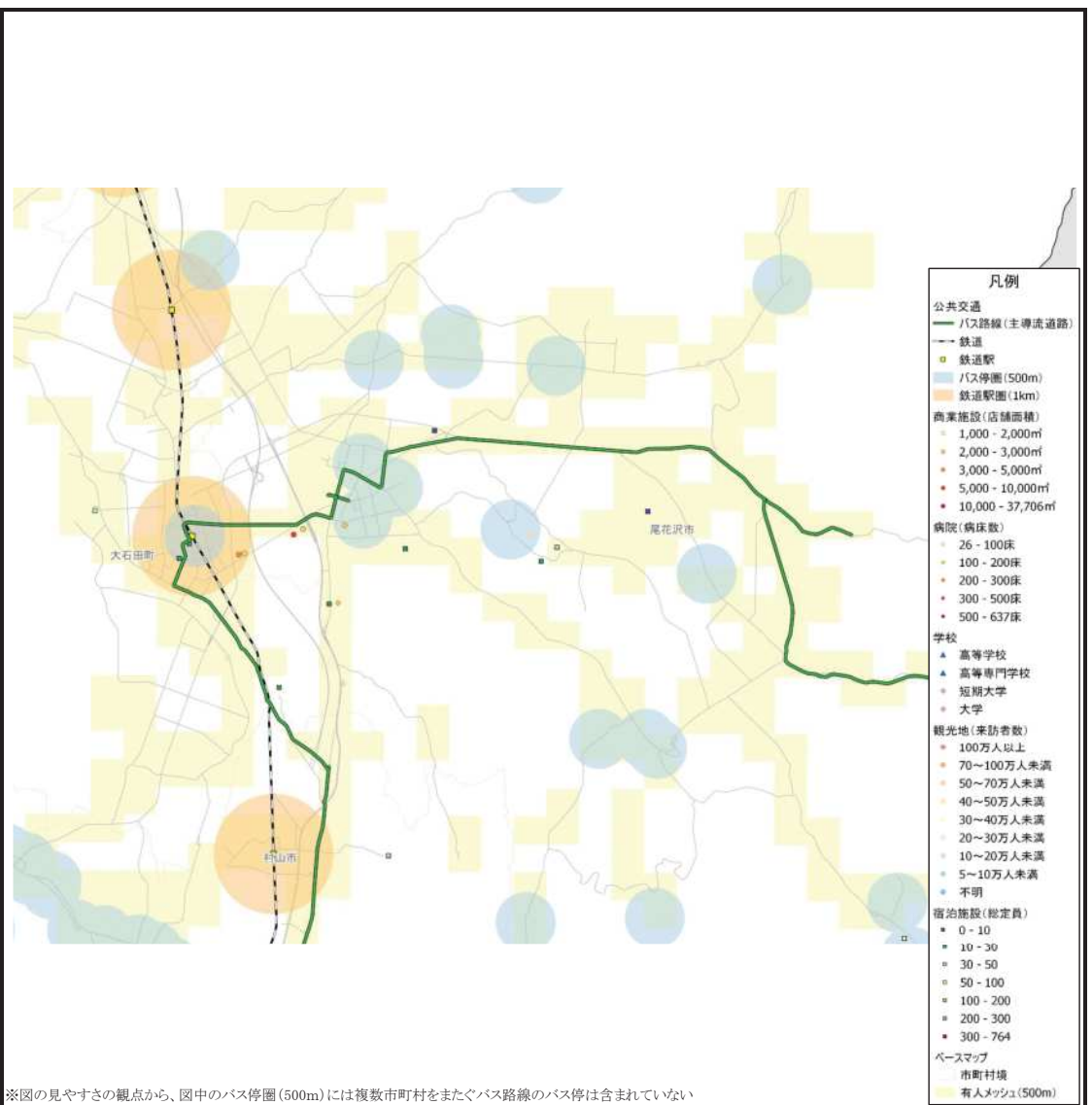
<事業者視点の問題点等>

・人口減少・高齢化が進行しており、バス交通の抜本的見直しが必要と考えられる幹線バス路線が存在

主要流動路		Ⅲ 尾花沢市⇔大石田町	
移動需要量	通勤	1,031 人	%
	通学	36 人	%
	買い物 (買い物回り)	人	%
	観光	人	%
	ETC2.0	16 人	%



対応する公共交通	鉄道	JR山形線	拠点
	高速バス	なし	
	路線バス	以下の2系統	
	コミュニティ交通	なし	
	その他	福祉有償運送(村山市・東根市・尾花沢市・大石田町)、通所介護事業所まごころの家(尾花沢市)での送迎	



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)			沿線市町村
	起点	経由地	終点					沿線人口(H27)	経常収益(平均)	評価	人口増減率(H22-H27)	高齢化率(H27)	評価	キロ程(km)	距離総長(キロ程)に占める平均乗車キロの割合	評価	
山交バス	公立病院	大石田	尾花沢待合所	5.0	5以上15未満		50%以上	35,846	5,000以上10,000未満	Ⅲ	-4.8%	32.9%	Ⅳ	20	24.5%	Ⅱ	美尾
はながきバス	朝山温泉	尾花沢市内	大石田駅	7.0	15以上30未満	◆	80%以上100%未満	31,620	10,000以上30,000未満	Ⅱ	-9.9%	33.9%	Ⅳ				美大

※図の見やすさの観点から、図中のバス停留(500m)には複数市町村をまたぐバス路線のバス停は含まれていない

<利用者視点の問題点等>

・介護福祉施設が無料送迎サービスを市町村間を跨いで実施

<事業者視点の問題点等>

・人口減少・高齢化が進行しており、バス交通の抜本的見直しが必要と考えられる幹線バス路線が存在

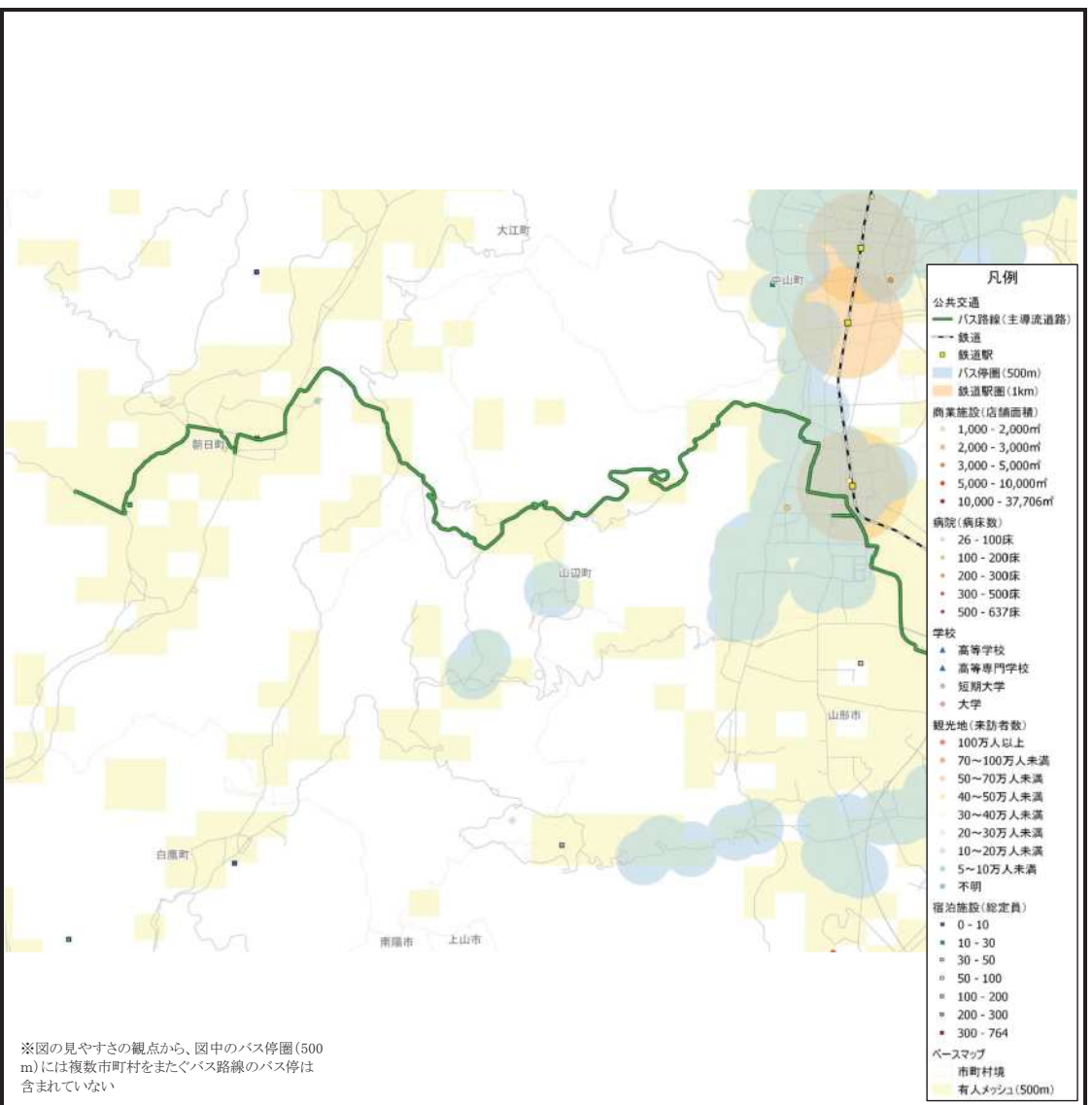
・国庫補助対象の補助要件に満たす可能性が高い高速バス路線、幹線バス路線の存在(現市町村間をまたぐバス路線を中心に国と県による財政支援を要検討)

主要流動路		Ⅲ		山辺町⇔朝日町	
移動需要量	通勤	46	人		%
	通学	9	人		%
	買い物 (買い物回り)		人		%
	観光		人		%
	ETC2.0	0	人		%



対応する公共交通	鉄道	なし	拠点
	高速バス	なし	
	路線バス	なし	
	コミュニティ交通	以下の1系統	
	その他	デイケアセンターやまのべ荘(山辺町)での送迎	

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)			沿線市町村
	起点	経由地	終点					沿線人口(H27)(人)	経常収益(千円)	評価	人口増減率(H22-H27)	高齢化率(H27)	評価	キロ程(km)	距離総長(キロ程)に占める平均乗車キロの割合	評価	
朝日町	太郎公民館	山辺町	北山形駅	1.7	5以上 15未満	50%以上 50%未満		134,660	5,000未満	IV	-3.6%	30.6%	II				山 山



※図の見やすさの観点から、図中のバス停留(500m)には複数市町村をまたぐバス路線のバス停は含まれていない

<利用者視点の問題点等>

- ・利用需要が比較的多い生活利便施設の敷地内まで乗り入れていない幹線バス路線が存在(支線バスは乗り入れているにもかかわらず)
- …具体的に: やまのベショッピングプラザベル
- ・介護福祉施設が無料送迎サービスを市町村間を跨いで実施

<事業者視点の問題点等>

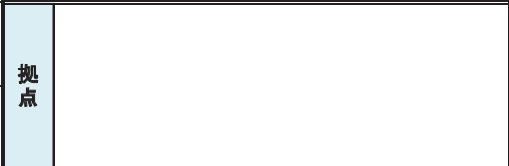
- ・沿線人口が比較的多いにもかかわらず、収益が比較的小さい

主要流動路		Ⅲ	中山町⇄河北町	
移動需要量	通勤	159	人	%
	通学	3	人	%
	買い物 (買い回り)		人	%
	観光		人	%
	ETC2.0	9	人	%

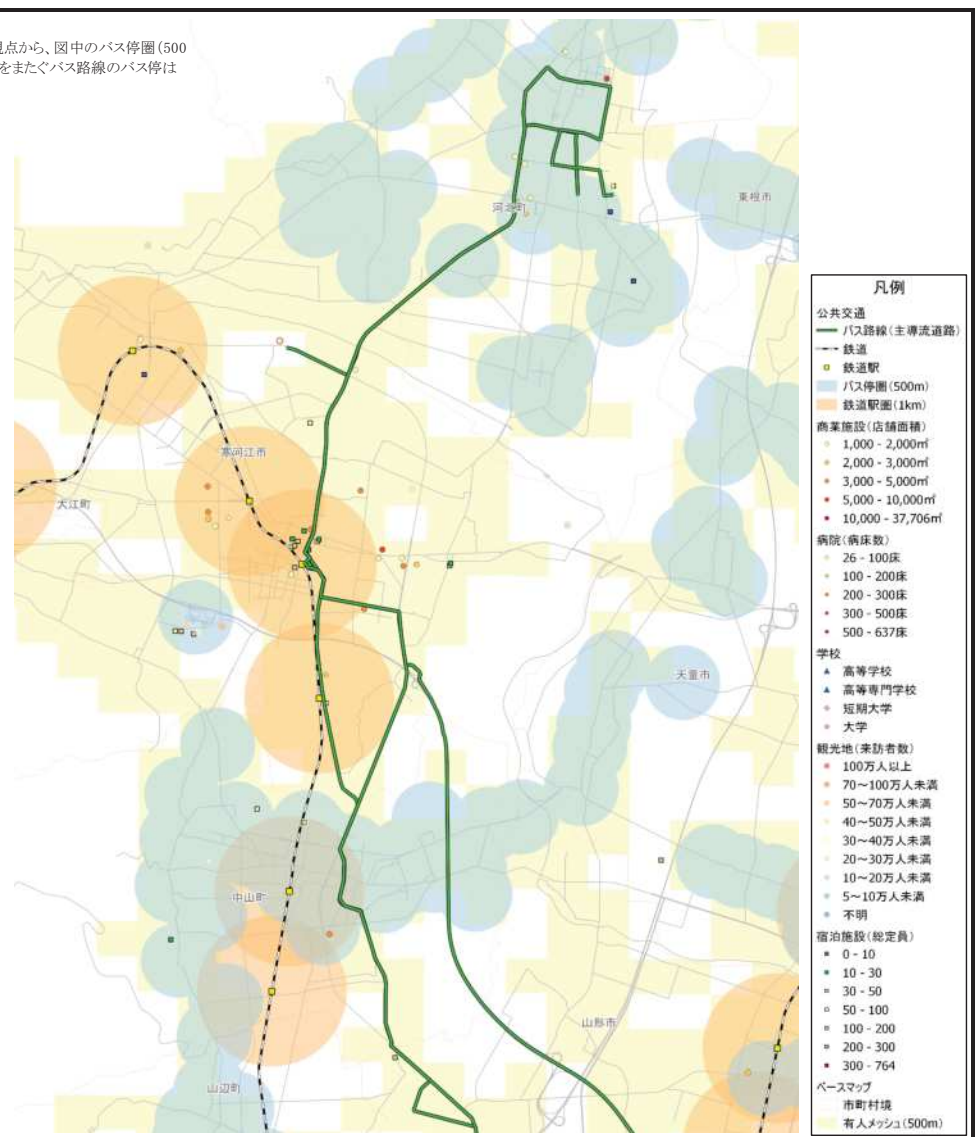


※図の見やすさの観点から、図中のバス停留(500m)には複数市町村をまたぐバス路線のバス停は含まれていない

対応する公共交通	鉄道	なし
	高速バス	なし
	路線バス	以下の3系統
	コミュニティ交通	なし
	その他	なし



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)			沿線市町村
	起点	経由地	終点					沿線人口(H27)(人)	経常収益(千円)	評価	人口増減率(H22-H27)	高齢化率(H27)	評価	キロ程(km)	距離総長(キロ程)に占める平均乗車キロの割合	評価	
山交バス	山形駅前		岩手	1.0	5未満		30%以上	117,211	5,000未満	DV	-1.8%	30.2%	II	33.4	68.0%	I	山 中 寒 河
山交バス	山形駅前	山形道南河江	ひなの湯・産直センター前	1.0	5以上15未満		100%以上	170,598	5,000未満	DV	-1.2%	29.6%	II	37.9	37.8%	I	山 中 寒 河
山交バス	山交ビルB T	寒河江	荒町南	15.0	30以上100未満	○	30%未満	169,592	10,000以上30,000未満	I	-2.2%	30.0%	II	28	13.6%	IV	山 中 寒 河



- 凡例
- 公共交通
 〓 バス路線(主導流道路)
 〓 鉄道
 □ 鉄道駅
 ○ バス停留(500m)
 ○ 鉄道駅(1km)
- 商業施設(店舗面積)
 ● 1,000 - 2,000㎡
 ● 2,000 - 3,000㎡
 ● 3,000 - 5,000㎡
 ● 5,000 - 10,000㎡
 ● 10,000 - 37,706㎡
- 病院(病床数)
 ● 26 - 100床
 ● 100 - 200床
 ● 200 - 300床
 ● 300 - 500床
 ● 500 - 637床
- 学校
 ▲ 高等学校
 ▲ 高等専門学校
 ▲ 短期大学
 ● 大学
- 観光地(来訪者数)
 ● 100万人以上
 ● 70~100万人未満
 ● 50~70万人未満
 ● 40~50万人未満
 ● 30~40万人未満
 ● 20~30万人未満
 ● 10~20万人未満
 ● 5~10万人未満
 ● 不明
- 宿泊施設(総定員)
 ■ 0 - 10
 ■ 10 - 30
 ■ 30 - 50
 ■ 50 - 100
 ■ 100 - 200
 ■ 200 - 300
 ■ 300 - 764
- ベースマップ
 市町村境
 有人メッシュ(500m)

<利用者視点の問題点等>

<事業者視点の問題点等>

・沿線人口が比較的多いにも関わらず、収益が比較的小さい

・冗長なルートの割に、利用者の短区間利用が顕著であり、今後のルート分割・短縮等の運行効率化が求められる幹線バス路線が存在

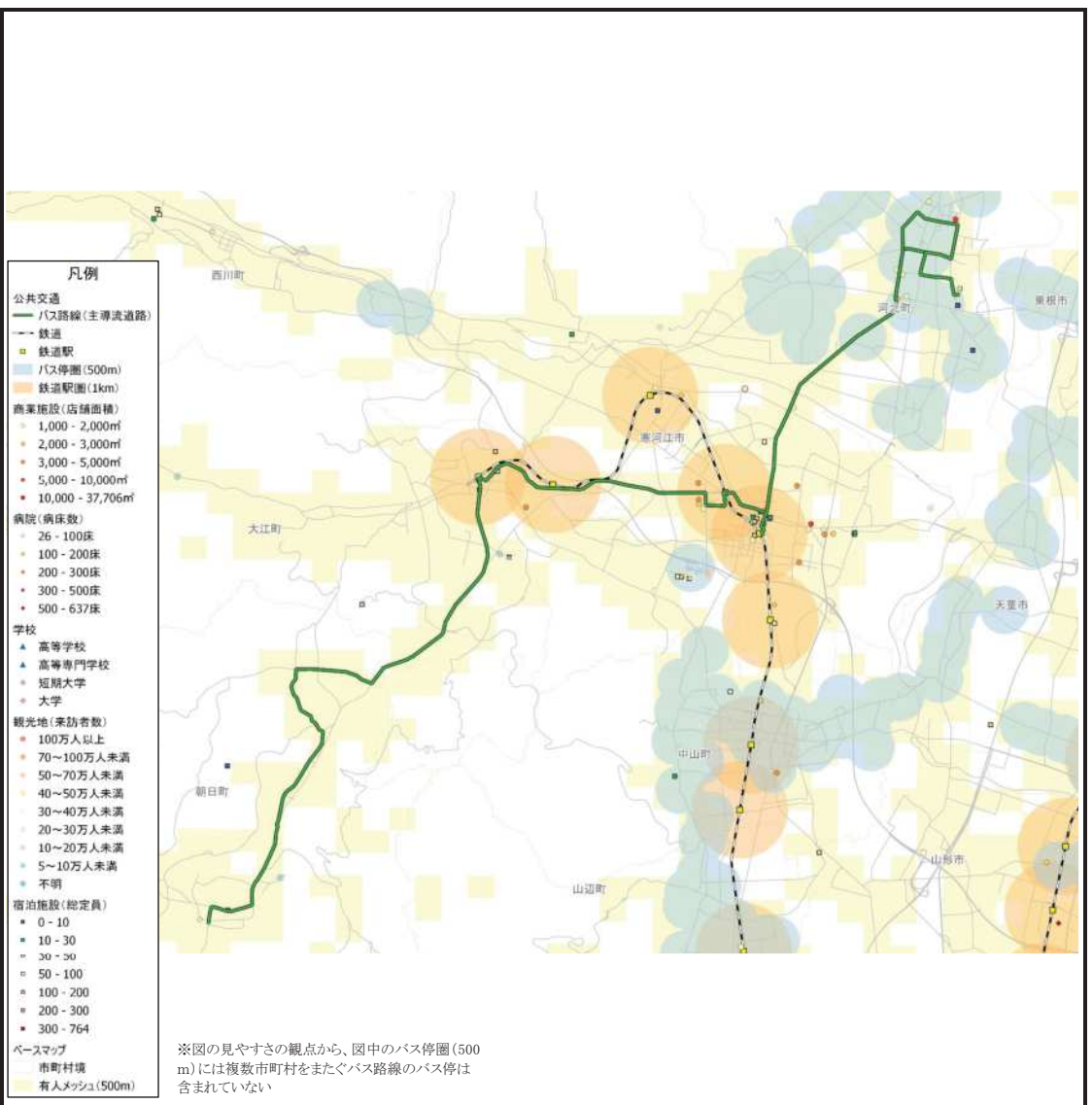
主要流動路		III		河北町⇔朝日町	
移動需要量	通勤	117	人		%
	通学	13	人		%
	買い物 (買い回り)		人		%
	観光		人		%
	ETC2.0	1	人		%



対応する公共交通	鉄道	なし
	高速バス	なし
	路線バス	以下の2系統
	コミュニティ交通	なし
	その他	なし

拠点		

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)			沿線市町村
	起点	経由地	終点					沿線人口 (H27) (人)	経常収益 (千円)	評価	人口増減率 (H22- H27)	高齢化率 (H27)	評価	キロ程(km)	距離総長(キロ 程)に占める平均 乗車キロの割合	評価	
山交バス	谷地	栗河江	宮宿郵便局前	1.0	5以上 15未満		100%以上	66,893	5,000未満	Ⅲ	-5.7%	34.2%	IV	29.8	37.2%	I	河原大朝
山交バス	ひなの湯・産直センター前	栗河江	朝日郵便局前	1.0	5以上 15未満		100%以上	74,405	5,000未満	Ⅲ	-4.8%	33.6%	IV	33.7	22.8%	IV	河原大朝



<利用者視点の問題点等>

<事業者視点の問題点等>

・人口減少・高齢化が進行しており、バス交通の抜本的見直しが必要と考えられる幹線バス路線が存在

・冗長なルートの割に、利用者の短区間利用が顕著であり、今後のルート分割・短縮等の運行効率化が求められる幹線バス路線が存在

主要流動路		Ⅲ		河北町⇔大江町	
移動需要量	通勤	292	人		%
	通学	29	人		%
	買い物 (買い回り)		人		%
	観光		人		%
	ETC2.0	2	人		%



対応する公共交通	鉄道	なし
	高速バス	なし
	路線バス	以下の2系統
	コミュニティ交通	なし
	その他	老人デイサービス事業所らふるんず大江(大江町)での送迎

拠点	沿線市町村	河北町、大江町
	沿線市町村	河北町、大江町

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)		沿線市町村			
	起点	経田地	終点					沿線人口(H27)	経常収益(千円)	評価	人口増減率(H22-H27)	高齢化率(H27)	評価		キロ程(km)	距離総長(キロ程)に占める平均乗車キロの割合	評価
山交バス	岩手	東河江	宮宿郵便局前	1.0	5以上15未満		100%以上	66,890	5,000未満	Ⅲ	-5.7%	34.2%	Ⅲ	29.8	37.2%	I	河津 大 瀬
山交バス	ひなの湯、奥宮センター前	東河江	朝日町役場前	1.0	5以上15未満		100%以上	74,405	5,000未満	Ⅲ	-4.8%	33.6%	Ⅲ	33.7	22.8%	Ⅳ	河津 大 瀬

凡例

公共交通
 ● バス路線(主導流道路)
 ● 鉄道
 ● 鉄道駅
 ● バス停留所(500m)
 ● 鉄道駅圏(1km)
 ● 商業施設(店舗面積)
 ● 1,000 - 2,000㎡
 ● 2,000 - 3,000㎡
 ● 3,000 - 5,000㎡
 ● 5,000 - 10,000㎡
 ● 10,000 - 37,706㎡

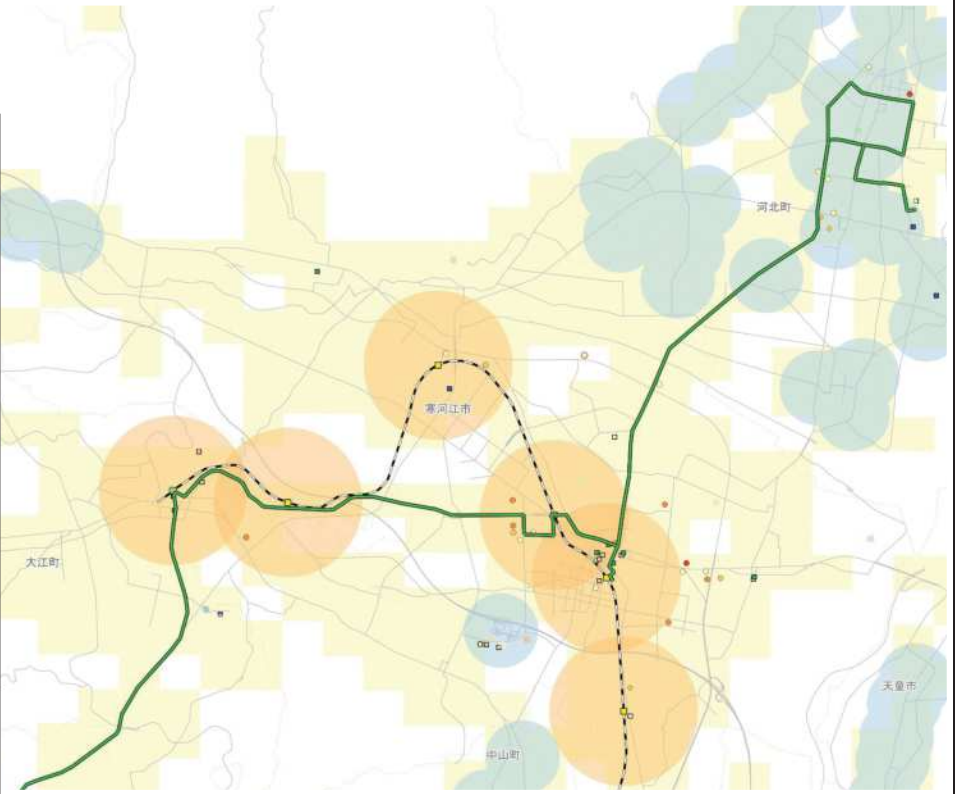
病院(病床数)
 ● 26 - 100床
 ● 100 - 200床
 ● 200 - 300床
 ● 300 - 500床
 ● 500 - 637床

学校
 ● 高等学校
 ● 高等専門学校
 ● 短期大学
 ● 大学

観光地(来訪者数)
 ● 100万人以上
 ● 70~100万人未満
 ● 50~70万人未満
 ● 40~50万人未満
 ● 30~40万人未満
 ● 20~30万人未満
 ● 10~20万人未満
 ● 5~10万人未満
 ● 不明

宿泊施設(総定員)
 ● 0 - 10
 ● 10 - 30
 ● 30 - 50
 ● 50 - 100
 ● 100 - 200
 ● 200 - 300
 ● 300 - 764

ベースマップ
 ● 市町村境
 ● 有人メッシュ(500m)



※図の見やすさの観点から、図中のバス停留所(500m)には複数市町村をまたぐバス路線のバス停は含まれていない

<利用者視点の問題点等>

・介護福祉施設が無料送迎サービスを市町村間を跨いで実施

<事業者視点の問題点等>

・人口減少・高齢化が進行しており、バス交通の抜本的見直しが必要と考えられる幹線バス路線が存在

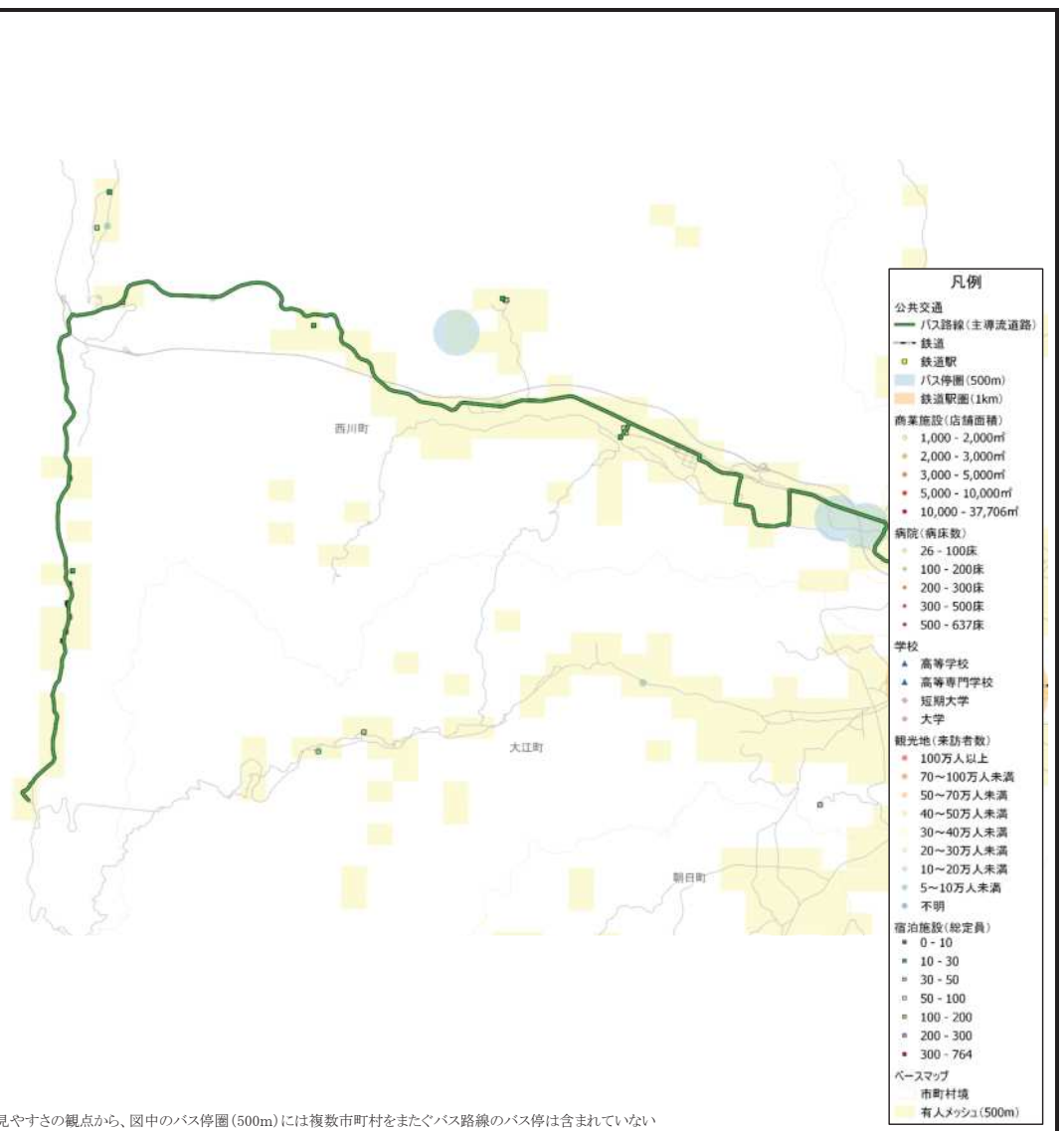
・冗長なルートの割に、利用者の短区間利用が顕著であり、今後のルート分割・短縮等の運行効率化が求められる幹線バス路線が存在

主要流動路		Ⅲ		西川町⇄大江町	
移動需要量	通勤	163	人		%
	通学	13	人		%
	買い物 (買い回り)		人		%
	観光		人		%
	ETC2.0	2	人		%



対応する公共交通	鉄道	なし	拠点
	高速バス	なし	
	路線バス	なし	
	コミュニティ交通	西川町	
	その他	なし	

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)			沿線市町村			
	起点	経由地	終点					沿線人口 (H27) (人)	経常収益 (千円)	評価	人口増減率 (H22- H27)	高齢化率 (H27)	評価	キロ程(km)	距離総長(キロ 程)に占める平均 乗車キロの割合	評価		西	大	村
西川町	道の駅にしかわ	町立病院	庄沢高校	0.5	5未満		30%以上 30%未満	8,192	5,000未満	Ⅲ	-5.8%	39.0%	Ⅱ				西	大		
西川町	横子	道の駅にしかわ	庄沢高校	0.5	5未満		30%未満	8,201	5,000未満	Ⅲ	-5.8%	38.9%	Ⅱ				西	大		



- 凡例
- 公共交通
 - バス路線(主導流道路)
 - 鉄道
 - 鉄道駅
 - バス停留(500m)
 - 鉄道駅圏(1km)
 - 商業施設(店舗面積)
 - 1,000 - 2,000㎡
 - 2,000 - 3,000㎡
 - 3,000 - 5,000㎡
 - 5,000 - 10,000㎡
 - 10,000 - 37,706㎡
 - 病院(病床数)
 - 26 - 100床
 - 100 - 200床
 - 200 - 300床
 - 300 - 500床
 - 500 - 637床
 - 学校
 - 高等学校
 - 高等専門学校
 - 短期大学
 - 大学
 - 観光地(来訪者数)
 - 100万人以上
 - 70~100万人未満
 - 50~70万人未満
 - 40~50万人未満
 - 30~40万人未満
 - 20~30万人未満
 - 10~20万人未満
 - 5~10万人未満
 - 不明
 - 宿泊施設(総定員)
 - 0 - 10
 - 10 - 30
 - 30 - 50
 - 50 - 100
 - 100 - 200
 - 200 - 300
 - 300 - 764
 - バスマップ
 - 市町村境
 - 有人メッシュ(500m)

※図の見やすさの観点から、図中のバス停留(500m)には複数市町村をまたぐバス路線のバス停は含まれていない

<利用者視点の問題点等>	<事業者視点の問題点等>
	<p>・人口減少・高齢化が進行しており、バス交通の抜本的見直しが必要と考えられる幹線バス路線が存在</p>

主要流動路		Ⅲ		朝日町⇄大江町	
移動需要量	通勤	311	人		%
	通学	42	人		%
	買い物 (買い回り)		人		%
	観光		人		%
	ETC2.0	5	人		%

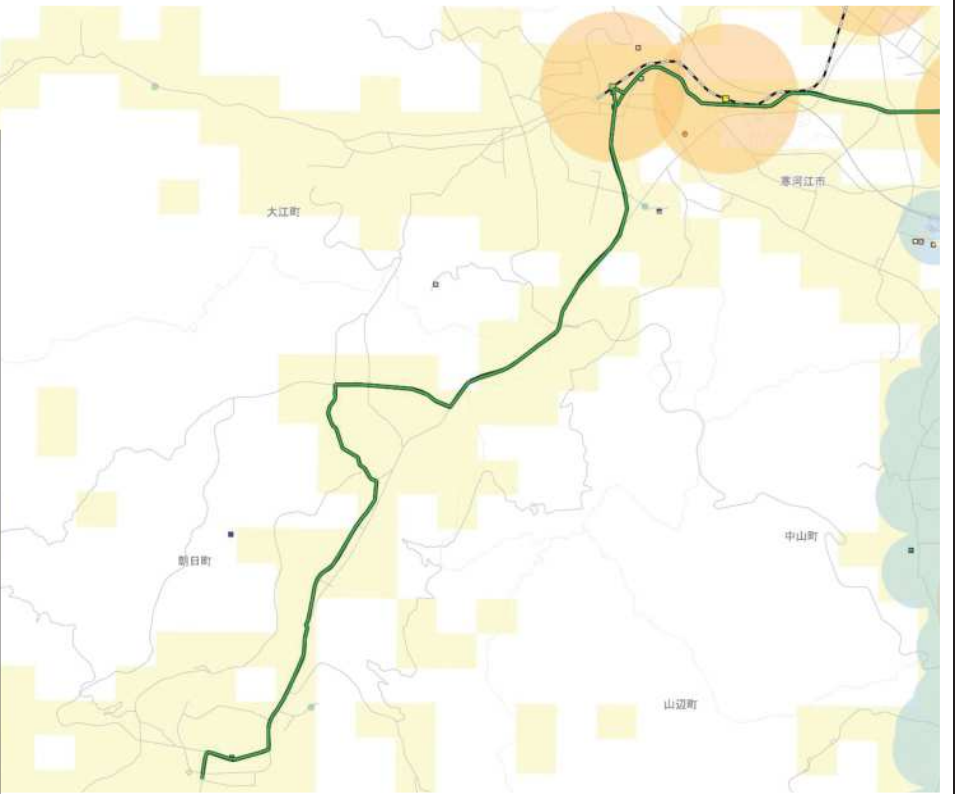


対応する公共交通	鉄道	なし
	高速バス	なし
	路線バス	以下の3系統
	コミュニティ交通	朝日町
	その他	なし

拠点	
----	--

運行者	経路			運行本数 (本)	輸送量 (人)	国庫 補助 (%)	視点(ア)			視点(イ)			視点(ウ)			沿線市町村	
	起点	経由地	終点				沿線人口 (H27) (人)	経常収益 (千円)	評価	人口増減率 (H22- H27)	高齢化率 (H27)	評価	キロ程(km)	距離総長(キロ 程)に占める平均 乗車キロの割合	評価		
山交バス	谷地	寒河江	京都郵便局前	1.0	50以上 15未満		100%以上	66,893	5,000未満	Ⅲ	-5.7%	34.2%	Ⅳ	29.8	37.2%	I	河 寒 大 朝
山交バス	ひなの湯・産直センター前	寒河江	朝日町役場前	1.0	50以上 15未満		100%以上	74,405	5,000未満	Ⅲ	-4.8%	33.6%	Ⅳ	33.7	22.8%	Ⅳ	河 寒 大 朝
山交バス	寒河江B T	松川・左沢	朝日町役場前	6.5	50以上 30未満	○	30%以上 50%未満	61,233	10,000以上 30,000未満	Ⅱ	-6.4%	34.7%	Ⅳ	22.7	21.1%	Ⅲ	寒 大 朝
朝日町	寒河江B T	大谷	朝日町役場前	1.0	5未満		30%未満	36,171	5,000未満	Ⅲ	-4.6%	33.7%	Ⅳ				寒 大 朝

- 凡例
- 公共交通
 ● バス路線(主導流道路)
 ● 鉄道
 ● 鉄道駅
 ● バス停留(500m)
 ● 鉄道駅圏(1km)
- 商業施設(店舗面積)
 ● 1,000 - 2,000㎡
 ● 2,000 - 3,000㎡
 ● 3,000 - 5,000㎡
 ● 5,000 - 10,000㎡
 ● 10,000 - 37,706㎡
- 病院(病床数)
 ● 26 - 100床
 ● 100 - 200床
 ● 200 - 300床
 ● 300 - 500床
 ● 500 - 637床
- 学校
 ▲ 高等学校
 ▲ 高等専門学校
 ● 短期大学
 ● 大学
- 観光地(来訪者数)
 ● 100万人以上
 ● 70~100万人未満
 ● 50~70万人未満
 ● 40~50万人未満
 ● 30~40万人未満
 ● 20~30万人未満
 ● 10~20万人未満
 ● 5~10万人未満
 ● 不明
- 宿泊施設(総定員)
 ● 0 - 10
 ● 10 - 30
 ● 30 - 50
 ● 50 - 100
 ● 100 - 200
 ● 200 - 300
 ● 300 - 764
- ベースマップ
 ● 市町村境
 ● 有人メッシュ(500m)



※図の見やすさの観点から、図中のバス停留(500m)には複数市町村をまたぐバス路線のバス停は含まれていない

<利用者視点の問題点等>

<事業者視点の問題点等>

・人口減少・高齢化が進行しており、バス交通の抜本的見直しが必要と考えられる幹線バス路線が存在

・冗長なルートの割に、利用者の短区間利用が顕著であり、今後のルート分割・短縮等の運行効率化が求められる幹線バス路線が存在