

## (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

## ■目標 1 広域移動を支える鉄道・幹線バスのサービス維持・強化

## ＜施策・事業 3-1-1＞

施策・事業	地域を支える幹線バスネットワークの見直し
実施主体	バス事業者、市町村、県、国
内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>バス事業者は、市町村間幹線バス路線の交通ネットワーク全体における位置づけやサービス内容を見直し、利便性と持続性双方の向上を図る。</li> <li>市町村及び県は、市町村間幹線バス路線のそれぞれの地域における必要性を検討し、必要なものについては、地域に重要な路線として位置付け、支援のあり方を見直す。</li> <li>国は、幹線バス路線への補助制度について、要綱の内容及びその解釈も含めてわかりやすい解説に努める。</li> <li>県内幹線ネットワーク全体において、本計画に基づき見直しを行った路線を含め、過去に地域公共交通計画、生活交通確保維持改善計画において補助対象となっていない運行系統について、地域公共交通確保維持改善事業補助要綱別表2の5. の地域公共交通協働トライアル推進事業の要件を満たす計画に位置付けられた系統として、申請することとする。また、これまで生活交通確保維持改善計画において補助対象となっていた一部の運行系統について、経路変更等を見直しを行う地域公共交通利便増進事業を実施する。 (対象は次表のとおり)</li> </ul>

(次ページへ続く)

○地域間幹線系統補助の特例措置の対象として考える系統は以下のとおり。(具体的な方針については、付則3.を参照)

### (1) 都市間バス

運行者	路線名	経路		
		起点	経由地	終点
山交バス	新庄駅前・仙台駅前	新庄駅前	東根・作並	仙台駅前
協議会(山交バス、庄内交通)	庄交BT・山交BT	庄交BT	エスモール	山交BT
山交バス JRバス東北	米沢市役所前・仙台駅東口	米沢市役所前	東北中央自動車道 東北自動車道	仙台駅東口
山交バス 宮城交通	上山・仙台	上山	大学病院口	県庁・市役所前

### (2) 路線バス

運行者	路線名	経路		
		起点	経由地	終点
はながさバス	銀山線 (銀山温泉・大石田駅)	銀山温泉	尾花沢市内	大石田駅
山交バス	天童・寒河江	天童南駅	寒河江駅前	寒河江市立病院

### (3) 路線見直しが必要となる路線

運行者	路線名	経路		
		起点	経由地	終点
西川町	道の駅にしかわ・寒河江駅	道の駅にしかわ	間沢	寒河江駅
山交バス	山形市役所前・道の駅川のみなと長井 ※経路変更等を行い、令和3年9月策定予定の利便増進計画に位置付ける路線	山形市役所前	荒砥	道の駅川のみなと長井
未定 (周辺運行バス事業者：山交バス、長井市)	今泉駅・置賜総合病院 ※新規検討路線	今泉駅	長井市川西町	置賜総合病院
庄内交通	エスモールBT・羽黒山頂	エスモールBT	-	羽黒山頂
	酒田・鶴岡	酒田		鶴岡

(次ページへ続く)

■目標2 地域内移動を支えるバス・タクシーのサービス維持・強化

＜施策・事業 3-2-1＞

施策・事業	地域内交通ネットワークの確保・維持・改善
実施主体	バス事業者、市町村、県、国
内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・＜施策・事業 3-1-1＞の幹線バスネットワークの見直しに合わせて、市町村内交通ネットワークについても見直す。</li> <li>・特に、幹線バス路線で新たな系統が補助対象となると見込まれる市町村において具体的な見直しを実施する。</li> <li>・上記の見直しを行い、地域内交通ネットワークとして位置付けられた交通サービスについて、本計画の記載に則って、公共交通が地域の生活の維持と活性化に不可欠であるとの認識に立ち、当該市町村が主体となって不断の見直しと改善を行いつつ、国・県を含む地域全体の負担により、支えられるべきものとして、サービス水準の維持・確保を図る。</li> </ul>

(市町村の事業一覧)

地域	市町村	実施事業	実施期間
村山	山形市	「別紙(地域内フィーダー系統に係る地域公共交通確保維持事業の詳細(山形市該当部分))」に記載された交通サービス及び「別紙(山形県市町村総合交付金申請予定事業一覧)」に記載された交通サービスについては、本施策・事業における地域の生活の維持と活性化に不可欠な公共交通として位置付け、国の地域公共交通確保維持事業、県の市町村総合交付金及び山形市の財政負担の適切な分担によってサービス水準の維持・確保を図る。 山形市地域公共交通計画の推進 路線バスやコミュニティバスの路線の見直しについては、地域のニーズや今後の交通結節点整備の検討を踏まえ、交通事業者とともに路線の見直しの必要性を共有したうえで、フィーダー認定を含めて検討・調整を行う	R3年度以降
	寒河江市	「別紙(地域内フィーダー系統に係る地域公共交通確保維持事業の詳細(寒河江市該当部分))」に記載された交通サービス及び「別紙(山形県市町村総合交付金申請予定事業一覧)」に記載された交通サービスについては、本施策・事業における地域の生活の維持と活性化に不可欠な公共交通として位置付け、国の地域公共交通確保維持事業、県の市町村総合交付金及び寒河江市の財政負担の適切な分担によってサービス水準の維持・確保を図る。 デマンドタクシーの共通乗降場の追加	R3年度以降
	上山市	「別紙(地域内フィーダー系統に係る地域公共交通確保維持事業の詳細(上山市該当部分))」に記載された交通サービス及び「別紙(山形県市町村総合交付金申請予定事業一覧)」に記載された交通サービスについては、本施策・事業における地域の生活の維持と活性化に不可欠な公共交通として位置付け、国の地域公共交通確保維持事業、県の市町村総合交付金及び上山市の財政負担の適切な分担によってサービス水準の維持・確保を図る。	
	村山市	「別紙(地域内フィーダー系統に係る地域公共交通確保維持事業の詳細(村山市該当部分))」に記載された交通サービス及び「別紙(山形県市町村総合交付金申請予定事業一覧)」に記載された交通サービスについては、本施策・事業における地域の生活の維持と活性化に不可欠な公共交通として位置付け、国の地域公共交通確保維持事業、県の市町村総合交付金及び村山市の財政負担の適切な分担によってサービス水準の維持・確保を図る。 民間バス・市営バスが運行していない交通空白地域に、H25年10月からデマンドタクシーを運行している	
	天童市	「別紙(地域内フィーダー系統に係る地域公共交通確保維持事業	

地域	市町村	実施事業	実施期間
		の詳細(天童市該当部分))」に記載された交通サービス及び「別紙(山形県市町村総合交付金申請予定事業一覧)」に記載された交通サービスについては、本施策・事業における地域の生活の維持と活性化に不可欠な公共交通として位置付け、国の地域公共交通確保維持事業、県の市町村総合交付金及び天童市の財政負担の適切な分担によってサービス水準の維持・確保を図る。	
	東根市	「別紙(地域内フィーダー系統に係る地域公共交通確保維持事業の詳細(東根市該当部分))」に記載された交通サービス及び「別紙(山形県市町村総合交付金申請予定事業一覧)」に記載された交通サービスについては、本施策・事業における地域の生活の維持と活性化に不可欠な公共交通として位置付け、国の地域公共交通確保維持事業、県の市町村総合交付金及び東根市の財政負担の適切な分担によってサービス水準の維持・確保を図る。 デマンド型乗合タクシーの利用地域拡大:R3年度以降	
	山辺町	「別紙(地域内フィーダー系統に係る地域公共交通確保維持事業の詳細(山辺町該当部分))」に記載された交通サービス及び「別紙(山形県市町村総合交付金申請予定事業一覧)」に記載された交通サービスについては、本施策・事業における地域の生活の維持と活性化に不可欠な公共交通として位置付け、国の地域公共交通確保維持事業、県の市町村総合交付金及び山辺町の財政負担の適切な分担によってサービス水準の維持・確保を図る。	
	中山町	—	
	河北町	「別紙(地域内フィーダー系統に係る地域公共交通確保維持事業の詳細(河北町該当部分))」に記載された交通サービス及び「別紙(山形県市町村総合交付金申請予定事業一覧)」に記載された交通サービスについては、本施策・事業における地域の生活の維持と活性化に不可欠な公共交通として位置付け、国の地域公共交通確保維持事業、県の市町村総合交付金及び河北町の財政負担の適切な分担によってサービス水準の維持・確保を図る。	
	西川町	デマンド型乗合タクシーの実証運行を実施 R2年8月～「小山、入間、沼山、原地区」 R3年6月～「月岡、本道寺、水沢、岩根沢地区」 令和3年度中 西川町地域公共交通計画の策定 上記実証運行の結果等を踏まえ、運行形態の根本的な見直しを含め住民サービスの向上と持続的な提供を検討する	R3年度以降
	朝日町	「別紙(地域内フィーダー系統に係る地域公共交通確保維持事業の詳細(朝日町該当部分))」に記載された交通サービス及び「別紙(山形県市町村総合交付金申請予定事業一覧)」に記載された交通サービスについては、本施策・事業における地域の生活の維持と活性化に不可欠な公共交通として位置付け、国の地域公共交通確保維持事業、県の市町村総合交付金及び朝日町の財政負担の適切な分担によってサービス水準の維持・確保を図る。 町内全域デマンドタクシー運行 フィーダー補助あり、見直し予定なし	
	大江町	「別紙(地域内フィーダー系統に係る地域公共交通確保維持事業の詳細(大江町該当部分))」に記載された交通サービス及び「別紙(山形県市町村総合交付金申請予定事業一覧)」に記載された交通サービスについては、本施策・事業における地域の生活の維持と活性化に不可欠な公共交通として位置付け、国の地域公共交通確保維持事業、県の市町村総合交付金及び大江町の財政負担の適切な分担によってサービス水準の維持・確保を図る。 デマンド交通の運行区域の拡大や利用時間の見直し等、利用者の利便性向上を図る。 山交バス寒河江・宮宿線のダイヤ改正等に伴い、町営バス柳川線の見直しを適宜行い、利用者の利便性向上を図る。	R3年度以降
	尾花沢市	「別紙(地域内フィーダー系統に係る地域公共交通確保維持事業の詳細(尾花沢市該当部分))」に記載された交通サービス及び「別紙(山形県市町村総合交付金申請予定事業一覧)」に記載された交通サービスについては、本施策・事業における地域の生活の維持と活性化に不可欠な公共交通として位置付け、国の地域公共交	

地域	市町村	実施事業	実施期間	
		通確保維持事業、県の市町村総合交付金及び尾花沢市の財政負担の適切な分担によってサービス水準の維持・確保を図る。 鶴子線、毒沢線、市野々線、南沢線は、地域の生活の維持と活性化に不可欠な公共交通として位置付け、需要に合わせたダイヤ改正などにより交通ネットワーク機能強化や住民サービスの向上を目指す。 タクシー補助を重要な公共交通ネットワークの一部と位置付け、高齢化の著しい過疎地域での生活交通の維持・確保を目指す。	R4年度以降 R3年度	
	大石田町	—		
最上	新庄市	「別紙(地域内フィーダー系統に係る地域公共交通確保維持事業の詳細(新庄市該当部分))」に記載された交通サービス及び「別紙(山形県市町村総合交付金申請予定事業一覧)」に記載された交通サービスについては、本施策・事業における地域の生活の維持と活性化に不可欠な公共交通として位置付け、国の地域公共交通確保維持事業、県の市町村総合交付金及び新庄市の財政負担の適切な分担によってサービス水準の維持・確保を図る。 R3年度デマンド導入の検討 土内線、芦沢線 新庄病院移転に伴う路線及びダイヤ改正 東北農林専門職大学(仮称)開学に向けた路線及びダイヤの検討	R3年度～検討 R5年度～本格運行	
	金山町	小学校統合に伴う路線ダイヤ改正(R4～)、デマンド導入の検討		
	最上町	「別紙(地域内フィーダー系統に係る地域公共交通確保維持事業の詳細(最上町該当部分))」に記載された交通サービス及び「別紙(山形県市町村総合交付金申請予定事業一覧)」に記載された交通サービスについては、本施策・事業における地域の生活の維持と活性化に不可欠な公共交通として位置付け、国の地域公共交通確保維持事業、県の市町村総合交付金及び最上町の財政負担の適切な分担によってサービス水準の維持・確保を図る。 令和2年4月より一部デマンド交通開始。(東エリア他2エリア) 定時定路線町営バス向町東法田線、向町上満沢線、向町瀬見線→デマンド交通へ移行の予定 町内全域デマンド交通に移行。町民へのPRを行い、高齢者の外出を支援、効率的な運行を図る。	R3年8月～町内全域デマンド運行	
	舟形町	「別紙(地域内フィーダー系統に係る地域公共交通確保維持事業の詳細(舟形町該当部分))」に記載された交通サービス及び「別紙(山形県市町村総合交付金申請予定事業一覧)」に記載された交通サービスについては、本施策・事業における地域の生活の維持と活性化に不可欠な公共交通として位置付け、国の地域公共交通確保維持事業、県の市町村総合交付金及び舟形町の財政負担の適切な分担によってサービス水準の維持・確保を図る。 H30年4月より全町デマンド型乗合タクシーを展開し、ドアツードアの移動手段を確保 R3年4月より限定的な運行であった地区について運行を拡大 今後も事業者と連携し、利便性の向上や利用拡大に向け検討していく		
	真室川町	鉄道ダイヤ改正に併せ、町営バスとの接続を考慮し、時刻表の見直しを行う		
	大蔵村	新庄病院移転に伴う路線及びダイヤ改正	R5年度	
	鮭川村	「別紙(地域内フィーダー系統に係る地域公共交通確保維持事業の詳細(鮭川村該当部分))」に記載された交通サービス及び「別紙(山形県市町村総合交付金申請予定事業一覧)」に記載された交通サービスについては、本施策・事業における地域の生活の維持と活性化に不可欠な公共交通として位置付け、国の地域公共交通確保維持事業、県の市町村総合交付金及び鮭川村の財政負担の適切な分担によってサービス水準の維持・確保を図る。 新庄病院移転に伴う路線及びダイヤ改正	R5年度	
	戸沢村	乗合デマンドタクシー実証運行 新庄病院移転に伴う路線及びダイヤ改正	R2年10月1日～ R4年3月31日まで R5年度	
	賜置	米沢市	「別紙(地域内フィーダー系統に係る地域公共交通確保維持事業	

地域	市町村	実施事業	実施期間
		の詳細(米沢市該当部分))」に記載された交通サービス及び「別紙(山形県市町村総合交付金申請予定事業一覧)」に記載された交通サービスについては、本施策・事業における地域の生活の維持と活性化に不可欠な公共交通として位置付け、国の地域公共交通確保維持事業、県の市町村総合交付金及び米沢市の財政負担の適切な分担によってサービス水準の維持・確保を図る。 米沢市地域公共交通計画の推進	R4年度～
	長井市	「別紙(地域内フィーダー系統に係る地域公共交通確保維持事業の詳細(長井市該当部分))」に記載された交通サービス及び「別紙(山形県市町村総合交付金申請予定事業一覧)」に記載された交通サービスについては、本施策・事業における地域の生活の維持と活性化に不可欠な公共交通として位置付け、国の地域公共交通確保維持事業、県の市町村総合交付金及び長井市の財政負担の適切な分担によってサービス水準の維持・確保を図る。 また、これまで生活交通確保維持改善計画において補助対象となっていた一部の運行系統について、経路変更等の見直しを行う地域公共交通利便増進事業を実施する。	
	南陽市	別紙(地域内フィーダー系統に係る地域公共交通確保維持事業の詳細(南陽市該当部分))」に記載された交通サービス及び「別紙(山形県市町村総合交付金申請予定事業一覧)」に記載された交通サービスについては、本施策・事業における地域の生活の維持と活性化に不可欠な公共交通として位置付け、国の地域公共交通確保維持事業、県の市町村総合交付金及び南陽市の財政負担の適切な分担によってサービス水準の維持・確保を図る。  沖郷地区で運行している乗用タクシーを活用した移動サービス「おきタク」について、適宜改善を図りながら取組を継続する。	R3年度以降
	高島町	「別紙(地域内フィーダー系統に係る地域公共交通確保維持事業の詳細(高島町該当部分))」に記載された交通サービス及び「別紙(山形県市町村総合交付金申請予定事業一覧)」に記載された交通サービスについては、本施策・事業における地域の生活の維持と活性化に不可欠な公共交通として位置付け、国の地域公共交通確保維持事業、県の市町村総合交付金及び高島町の財政負担の適切な分担によってサービス水準の維持・確保を図る。 H29年度にデマンド交通の全面リニューアルを行い、ドアツードアでの移手段の拡充を行った。 今後は事業受託者とも連携し町内外に向けたPRを行いながら、更なる利用拡大を図っていく。	R3年度以降
	川西町	別紙(地域内フィーダー系統に係る地域公共交通確保維持事業の詳細(川西町該当部分))」に記載された交通サービス及び「別紙(山形県市町村総合交付金申請予定事業一覧)」に記載された交通サービスについては、本施策・事業における地域の生活の維持と活性化に不可欠な公共交通として位置付け、国の地域公共交通確保維持事業、県の市町村総合交付金及び川西町の財政負担の適切な分担によってサービス水準の維持・確保を図る。 デマンド型乗合交通を町内全域を運行区域として実施中である。	
	小国町	「別紙(地域内フィーダー系統に係る地域公共交通確保維持事業の詳細(小国町該当部分))」に記載された交通サービス及び「別紙(山形県市町村総合交付金申請予定事業一覧)」に記載された交通サービスについては、本施策・事業における地域の生活の維持と活性化に不可欠な公共交通として位置付け、国の地域公共交通確保維持事業、県の市町村総合交付金及び小国町の財政負担の適切な分担によってサービス水準の維持・確保を図る。  小国町営バス各路線のダイヤ改正	R3年度
	白鷹町	交通事業者等関係機関と連携し、地域公共交通の利便性向上に向けて検討・調整を行う。町内タクシー業者への委託により、町内全域へ移動可能なデマンドタクシーを運行しており、今後も継続実施していく 「別紙(地域内フィーダー系統に係る地域公共交通確保維持事業の詳細(白鷹町該当部分))」に記載された交通サービス及び「別	R3年度以降

地域	市町村	実施事業	実施期間
		紙(山形県市町村総合交付金申請予定事業一覧)」に記載された交通サービスについては、本施策・事業における地域の生活の維持と活性化に不可欠な公共交通として位置付け、国の地域公共交通確保維持事業、県の市町村総合交付金及び白鷹町の財政負担の適切な分担によってサービス水準の維持・確保を図る。 地域公共交通のさらなる利便性向上に向けて、置賜公立病院延伸便及び町内循環バスの実証実験を実施する	R3年度
	飯豊町	「別紙(地域内フィーダー系統に係る地域公共交通確保維持事業の詳細(飯豊町該当部分))」に記載された交通サービス及び「別紙(山形県市町村総合交付金申請予定事業一覧)」に記載された交通サービスについては、本施策・事業における地域の生活の維持と活性化に不可欠な公共交通として位置付け、国の地域公共交通確保維持事業、県の市町村総合交付金及び飯豊町の財政負担の適切な分担によってサービス水準の維持・確保を図る。	
庄内	酒田市	「別紙(地域内フィーダー系統に係る地域公共交通確保維持事業の詳細(酒田市該当部分))」に記載された交通サービス及び「別紙(山形県市町村総合交付金申請予定事業一覧)」に記載された交通サービスについては、本施策・事業における地域の生活の維持と活性化に不可欠な公共交通として位置付け、国の地域公共交通確保維持事業、県の市町村総合交付金及び酒田市の財政負担の適切な分担によってサービス水準の維持・確保を図る。 【令和3年度】(現行) ① るんるんバス 7路線を運行中 ② デマンドタクシー 10地区の住民を対象に運行中  【令和4年度】(路線改編) ① るんるんバス路線の全面的な改編 新 市内循環 A線・B線 新 市内循環 C線・D線 新 酒田駅大学線 新 古湊アイアイひらた線 ※市内循環C線・D線と酒田駅飯森山線の一部を統合し、新市内循環C線・D線を週3日運行から平日運行にするため、バスを一台購入。 ② デマンドタクシーの運行エリアの追加 5地区(浜中、黒森、十坂、八幡、平田)を新規追加(計15地区)。 ③ 庄内交通5路線(十里塚古湊線、観音寺線、山寺線、余目線、湯野浜線)、八幡ぐるっとバス、平田るんるんバスの廃止	R4年4月1日(酒田駅前再開発のオープンに合わせるため、後ろ倒しの可能性あり)
	遊佐町	「別紙(地域内フィーダー系統に係る地域公共交通確保維持事業の詳細(遊佐町該当部分))」に記載された交通サービス及び「別紙(山形県市町村総合交付金申請予定事業一覧)」に記載された交通サービスについては、本施策・事業における地域の生活の維持と活性化に不可欠な公共交通として位置付け、国の地域公共交通確保維持事業、県の市町村総合交付金及び遊佐町の財政負担の適切な分担によってサービス水準の維持・確保を図る。 遊佐町デマンドタクシーについては、本施策・事業における地域の生活の維持と活性化に不可欠な公共交通として位置付け、国の地域公共交通確保維持事業、県の市町村総合交付金及び遊佐町の財政負担の適切な分担によってサービス水準の維持・確保を図る。 遊佐町デマンドタクシーの乗客対象要件を拡大	R4年度以降
	三川町	「別紙(地域内フィーダー系統に係る地域公共交通確保維持事業の詳細(三川町該当部分))」に記載された交通サービス及び「別紙(山形県市町村総合交付金申請予定事業一覧)」に記載された交通サービスについては、本施策・事業における地域の生活の維持と活性化に不可欠な公共交通として位置付け、国の地域公共交通確保維持事業、県の市町村総合交付金及び三川町の財政負担の適切な分担によってサービス水準の維持・確保を図る。 町内を運行対象としたデマンド交通を実施中	
	庄内町	「別紙(地域内フィーダー系統に係る地域公共交通確保維持事業	

地域	市町村	実施事業	実施期間
		<p>の詳細(庄内町該当部分)」に記載された交通サービス及び「別紙(山形県市町村総合交付金申請予定事業一覧)」に記載された交通サービスについては、本施策・事業における地域の生活の維持と活性化に不可欠な公共交通として位置付け、国の地域公共交通確保維持事業、県の市町村総合交付金及び庄内町の財政負担の適切な分担によってサービス水準の維持・確保を図る。</p> <p>①町営バスのダイヤ等を見直し、利便性の向上を図る。  ②庄内町デマンドタクシー余目酒田線(案)→余目地域から日本海総合病院までのデマンドタクシーの新設を検討  ③庄内町デマンドタクシー狩川鶴岡線(案)→狩川地域から鶴岡駅周辺までのデマンドタクシーの新設を検討</p>	<p>①R3年度</p> <p>②庄内交通酒田余目線が廃止となった場合の代替として、R4年から運行開始を検討している</p> <p>③R6年以降の運行開始に向け検討中</p>
	鶴岡市	<p>「別紙(地域内フィーダー系統に係る地域公共交通確保維持事業の詳細(鶴岡市該当部分)」に記載された交通サービス及び「別紙(山形県市町村総合交付金申請予定事業一覧)」に記載された交通サービスについては、本施策・事業における地域の生活の維持と活性化に不可欠な公共交通として位置付け、国の地域公共交通確保維持事業、県の市町村総合交付金及び鶴岡市の財政負担の適切な分担によってサービス水準の維持・確保を図る。</p> <p>藤島地域東栄地区デマンド交通・温海地域乗合タクシー  藤島地域長沼・八栄島地区デマンド交通(予定)・櫛引地域デマンドバス(予定)</p>	



### 3. 山形県 市町村間幹線バス路線の見直し方針（R3.6）

---

#### 県際・地域間路線

##### 県際・地域間の移動を支える広域移動の必要性

本県を取り巻く社会経済などの情勢は、少子高齢化を伴う人口減少の進行、インバウンドをはじめとするグローバル化の進展、ICTの飛躍的な進歩、広域観光や災害対応など近隣県との連携の進展など、近年、大きく変化している。山形県第4次総合発展計画においても、これら時代の潮流変化を踏まえ、都市と中山間地域（農山漁村）からなる圏域において、域内及び域際間での相互の補完、交流・連携の関係を深め、人口減少のもとでも、生活サービスや都市的機能を確保し、地域の活力を維持していく方向性が示されている。

歴史的・文化的な一体性・まとまりを有する本県内の4つの地域において、それぞれの中心都市を核に、周辺の中山間地域（農山漁村）で、医療・福祉や買い物などの身近な生活サービスから、高度な医療や高等教育、商業、文化などの都市的サービスまで、それぞれの地域の状況を踏まえて連携・補完しながら、将来的にも圏域全体で享受できる「生活圏」が形成されてきた。

近年の高速道路等の交通インフラの整備の進展、一方でより厳しくなる人口減少や災害の激甚化など様々な要因から、こうした地域毎の「生活圏」をさらに相互補完し、かつ、県外との交流も含めてより活性化させる県際・地域間の広域移動の重要性が増している状況にある。

また、特に、村山地域及び県全体の「中心都市」である県都山形市については、東北の中核都市である仙台市と隣接し、一体的な圏域を形成していることも踏まえ、特に学術研究、新産業創出、文化などの高次の都市機能に基づいて、県全体、東北の発展をけん引していくことが期待されている。

今後とも、「生活圏」を支える都市が地域の発展をけん引していくためには、各種生活サービスの提供とともに、学術・研究開発・文化などでの国内外との交流、知識・情報の交流・融合による新産業創出などにおいて、拠点としての多様な機能を発揮していくことが重要となる。

これまで、県際・地域間の広域移動については、比較的収益を上げやすいことから、民間交通事業者による営利事業としての観点が大きく取り上げられてきた。しかし、広域移動の重要性の高まりの一方で、インフラの老朽化や担い手不足などの交通事業全体の厳しい経営実態もあいまって、本県発着の県際・地域間移動を担う広域交通においては、路線収支が赤字に転落しているものも少なくない。

地域と地域を支える都市にとって不可欠な広域移動の利便性を維持・向上させるためには、広域交通であっても、民間交通事業者任せとせず、地域全体でその在り方を検討し、支えていくことが必要となる。

##### 在来線鉄道とバスの役割の整理

大量かつ安定した輸送に適した在来線鉄道は、日常的な通学ニーズの他、繁閑の差が大きい観光ニーズへの対応や災害時の対応にも力を発揮するため、広域移動の軸として引き続き、利用促進を図りながら維持・強化を図っていくべきものである。一方で、ルートやダイヤの変更にはコストがかかり、柔軟な対応が困難であることや、長距離を移動する鉄道ダイヤでは、複数の路線をスムーズに乗り継いで移動することを必ずしも保証できないという点で、広域移動を在来線鉄道路線に完全に依存することはできない。

また、路線自体の変更が困難である鉄道路線であることや、バス路線に比較しては輸送量及び事業者であるJRの経営規模が大きいこと等にも鑑み、在来線鉄道については、現行のサービス内容を軸として、二次交通網との連携の強化を主とする利用促進施策を図っていくべきものと考えられる。

---

そのため、在来線鉄道と相互に補完し、日々の生活交通としての広域移動を支える基幹的なサービスとして期待される一方、比較的長い距離の運行であっても、乗継が少なく、かつ柔軟なダイヤ・ルート設定が可能な幹線バス路線について、以下見直しを図っていくこととする。

## 県際・地域間広域移動が必要な生活交通流動の見直しの必要性

県際・地域間移動において最も生活交通の必要性が高い流動は、山形市＝仙台市間であり、当該流動については、山交バス・宮城交通による高速バス路線が存在する。これらの路線については、当該交通事業者単独で維持可能な黒字路線であり、見直しの必要はない。

一方で、それ以外の県際・地域間移動については、地域にとって維持が不可欠であるにも関わらず、路線収支が大きく赤字となり、交通事業者単独ではサービス水準の強化はもちろん、持続的な維持も困難である。

そのため、以下の3路線については、地域にとっての必要性和路線収支の状況に鑑み、地域全体で維持・強化すべき路線としてその位置付けやサービス内容を見直し、地域の関係者全体で路線の維持や利用促進を図るものとする。

### 県際・地域間広域移動見直し対象路線一覧

	流動	対象路線の運行事業者
1	新庄市～仙台市	山交バス
2	米沢市～仙台市	山交バス、JRバス東北
3	酒田市・鶴岡市～山形市	山交バス、庄内交通
4	上山市～山形市（芸工大） ～仙台市	山交バス、宮城交通

## 各路線の具体的な必要性和見直し内容

### 1. 新庄～仙台線

#### 1-1. 運行開始から現在までの経緯

平成2年運行開始。事業者・行政で把握できる範囲で、当初より運行収支は赤字となっていたが、近年、沿線人口の減少とともに、利用が大きく低迷し、現在では、年間輸送人員102,519人にまで落ち込んでいる。一方、山形県のコロナ禍におけるバス事業維持対策支援金等を除き、原則公的支援は受けられていない。

現在の路線概況

年間路線収入：121,308,248円

年間路線支出：178,254,844円

年間輸送人員：102,519人

年間平均輸送密度：5.8

## 1-2. 現在のサービス水準が必要な理由

継続的に路線赤字ではあったものの、地域における需要に対する利便性を鑑み、運行開始当初の4便/日から10便/日にまで増加している。しかしながら、本路線は、最上地域の中心市である新庄市や沿線の北村山各市町村と仙台市とを直接繋ぐ唯一の公共交通機関であり、仙台市の都市機能を活用した沿線各市町村の定住自立の維持に不可欠な路線である。そのため、通勤・通学・通院も含めた日帰りの利用が可能な10便/日、片道最大2,040円（回数券利用の場合1,750円）という運賃を維持する必要があるが、路線赤字の現状の中でも、交通事業者としては、他路線・他事業の収益により、上記サービス水準を維持している。

## 1-3. 見直しの必要性と内容

地域公共交通事業全体が厳しく、かつ、貸切バスや旅行業等、当該交通事業者が営む他事業の収益についてもコロナ禍も受けて苦境にある中で、地域の必要性に応じた現状のサービス水準を、交通事業者単独の負担で維持することは持続的ではない。

そのため、本路線を地域全体として維持すべき路線として位置付ける。なお、地域全体として位置付けるにあたっては、運賃も含めたサービス内容については、地域全体の協議と同意を得て決定すべきものとする。具体的な見直し内容は以下のとおり。

交通事業者（山交バス）：

現在の長距離運送として届出により定めている運賃を廃止し、新たに山形県地域公共交通活性化協議会で協議し決定した運賃により運行する。

国：

山形県地域公共交通活性化協議会で運賃及びその他のサービス内容について協議し、同意した内容に従って、交通事業者から市町村間幹線系統の補助申請があった場合、当該補助の要綱及び予算に応じ、これを支援する。

沿線市町村（新庄市、舟形町、尾花沢市、村山市、東根市）：

地域の必要性和交通事業者の体制とを勘案し、本路線の運賃を含めたサービス内容を協議・決定する。また、本路線が地域全体で支える路線であることを踏まえ、市町村内交通については本路線との連携する形での見直しを図る等、本路線の利用の維持・拡大を進める。

また、本路線が国庫補助の対象から外れた場合や、国庫補助のみでは交通事業者が必要なサービス内容の維持に支障をきたすとなった場合においては、その際の本路線に対する地域の必要性に鑑み、公的支援も含めた必要な措置をとる。

県：

交通事業者から国と協調しての市町村間幹線系統の補助申請があった場合、当該補助の要綱及び予算に応じ、これを支援する。

加えて、市町村が本路線に対して支援を行う場合で、当該支援を県の市町村総合交付金の算定対象とした場合、当該交付金の要綱及び予算に応じ、これを支援する。

また、山形県地域公共交通活性化協議会事務局として、本路線の利用状況や収支について継続的にモニタリングし、必要に応じて、交通事業者や沿線市町村とのサービス内容や支援のあり方についての見直しの協議を主催する。

山形県地域公共交通活性化協議会：

地域全体として維持する必要がある本路線のサービス内容として、別表1-1～2のとおり定める。

※なお、本路線を地域全体で支えるべきとする理由が専ら山形県側の需要に基づくものであることから、路線としての位置付けや公的支援の対象となるのはあくまで、本路線の山形県内通過部分のみとする。宮城県側の通過部分の位置付け等については、宮城県における計画や協議等において決定されるべきものである。

## 2. 米沢～仙台線

### 2-1. 運行開始から現在までの経緯

山交バス路線は、平成14年運行開始。JRバス東北は、同時に参入。事業者・行政で把握できる範囲で、当初より運行収支は赤字となっていたが、近年、沿線人口の減少とともに、利用が大きく低迷し、現在では、年間輸送人員40,031人にまで落ち込んでいる。一方、山形県のコロナ禍におけるバス事業維持対策支援金等を除き、原則公的支援は受けられていない。

現在の路線概況（山交バス）

年間路線収入：36,385,670円  
年間路線支出：63,741,555円  
年間輸送人員：21,480人  
年間平均輸送密度：9.2

現在の路線概況（JRバス東北）

年間路線収入：34,853,606円  
年間路線支出：63,733,177円  
年間輸送人員：18,551人  
年間平均輸送密度：9.0

### 2-2. 現在のサービス水準が必要な理由

継続的に路線赤字ではあったものの、地域における需要に対する利便性を鑑み、運行開始当初の4便/日から6便/日にまで増加している。しかしながら、本路線は、置賜地域の中心市である米沢市と仙台市とを直接繋ぐ唯一の公共交通機関であり、かつ、米沢市を起終点とする唯一の県際・地域間バス路線でもあり、仙台市の都市機能を活用した沿線各市町村の定住自立の維持に不可欠な路線である。

そのため、通勤・通学・通院も含めた日帰りの利用が可能な6便/日、片道最大2,000円（回数券利用の場合1,700円）という運賃を維持する必要があるとあり、路線赤字の現状の中でも、交通事業者としては、他路線・他事業の収益により、上記サービス水準を維持している。

### 2-3. 見直しの必要性と内容

地域公共交通事業全体が厳しく、かつ、貸切バスや旅行業等、当該交通事業者が営む他事業の収益についてもコロナ禍も受けて苦境にある中で、地域の必要性に応じた現状のサービス水準を、交通事業者単独の負担で維持することは持続的ではない。

そのため、本路線を地域全体として維持すべき路線として位置付ける。なお、地域全体として位置付けるにあたっては、運賃も含めたサービス内容については、地域全体の協議と同意を得て決定すべきものとする。具体的な見直し内容は以下のとおり。

交通事業者（山交バス・JRバス東北）：

現在の長距離運送として届出により定めている運賃を廃止し、新たに山形県地域公共交通活性化協議会で協議し決定した運賃により運行する。

本路線については、二つの交通事業者によって運行されるものであるが、サービス利用者の利便性の観点から、両交通事業者は、サービス内容の協議会における協議、利用者に対する情報発信等、可能な限り協力し、協議会における協議及び利用者へのサービス提供が一体的に行われるよう努める。

国：

山形県地域公共交通活性化協議会で運賃及びその他のサービス内容について協議し、同意した内容に従って、交通事業者から市町村間幹線系統の補助申請があった場合、当該補助の要綱及び予算に応じ、これを支援する。

沿線市町村（米沢市）：

地域の必要性和交通事業者の体制とを勘案し、本路線の運賃を含めたサービス内容を協議・決定する。また、本路線が地域全体で支える路線であることを踏まえ、市町村内交通については本路線との連携する形での見直しを図る等、本路線の利用の維持・拡大を進める。

また、本路線が国庫補助の対象から外れた場合や、国庫補助のみでは交通事業者が必要なサービス内容の維持に支障をきたすとなった場合においては、その際の本路線に対する地域の必要性に鑑み、公的支援も含めた必要な措置をとる。

県：

交通事業者から国と協調しての市町村間幹線系統の補助申請があった場合、当該補助の要綱及び予算に応じ、これを支援する。

加えて、市町村が本路線に対して支援を行う場合で、当該支援を県の市町村総合交付金の算定対象とした場合、当該交付金の要綱及び予算に応じ、これを支援する。

また、山形県地域公共交通活性化協議会事務局として、本路線の利用状況や収支について継続的にモニタリングし、必要に応じて、交通事業者や沿線市町村とのサービス内容や支援のあり方についての見直しの協議を主催する。

山形県地域公共交通活性化協議会：

地域全体として維持する必要がある本路線のサービス内容として、別表2-1～3のとおり定める。

※なお、本路線を地域全体で支えるべきとする理由が専ら山形県側の需要に基づくものであることから、路線としての位置付けや公的支援の対象となるのはあくまで、本路線の山形県内通過部分のみとする。宮城県側の通過部分の位置付け等については、宮城県における計画や協議等において決定されるべきものである。

### 3. 鶴岡～山形線

#### 3-1. 運行開始から現在までの経緯

庄内交通 鶴岡～山形線は昭和56年から、庄内と山形市を結ぶ路線の運行を開始し、平成12年より山形道を経由する路線とした運行となる。当時（昭和55年国勢調査）は、村山地域の人口は約56万人、庄内地域の人口は約34万人で、沿線となる酒田・鶴岡・西川・寒河江・山形各市町の人口だけで約49万人であり、庄内地域と県都を繋ぐ必須の幹線として一定の利用があったものの、近年、県内人口・沿線人口ともにおおきく減少する中で、利用が大きく低迷し、現在では、年間輸送人員

15,983人となり、鶴岡～山形線の路線収支は赤字となっている。一方、山形県のコロナ禍におけるバス事業維持対策支援金等を除き、原則公的支援は受けられていない。

#### 現在の路線概況（庄内交通・鶴岡～山形線）

年間路線収入：9,876,000円  
年間路線支出：18,491,000円  
年間輸送人員：4,822人  
年間平均輸送密度：5.5

#### 現在の路線概況（山交バス・鶴岡～山形線）

年間路線収入：22,295,858円  
年間路線支出：40,824,089円  
年間輸送人員：11,161人  
年間平均輸送密度：4.9

### 3-2. 現在のサービス水準が必要な理由

運行開始当初からの赤字の中、山交バス最大便数5便/日から2便/日にまで減少している。しかしながら、本路線は、庄内地域と県庁所在地であり、県内で最も人口の多い山形市を中心とする村山地域を直接結ぶ唯一の公共交通機関であり、庄内地域の定住自立にはもとより、山形県としての一体性の確保という観点でも必須の幹線交通軸である。

そのため、通勤・通学・通院も含めた日帰りの利用が可能な2便/日、片道最大2,600円（回数券利用の場合2,200円）という運賃を維持する必要があると、路線赤字の現状の中でも、交通事業者としては、他路線・他事業の収益により、上記サービス水準を維持している。

### 3-3. 見直しの必要性と内容

地域公共交通事業全体が厳しく、かつ、貸切バスや旅行業等、当該交通事業者が営む他事業の収益についてもコロナ禍も受けて苦境にある中で、地域の必要性に応じた現状のサービス水準を、交通事業者単独の負担で維持することは持続的ではない。

そのため、本路線を地域全体として維持すべき路線として位置付ける。なお、地域全体として位置付けるにあたっては、運賃も含めたサービス内容については、地域全体の協議と同意を得て決定すべきものとする。

具体的な見直し内容は以下のとおり。

#### 交通事業者（山交バス）：

現在の長距離運送として届出により定めている運賃を廃止し、新たに山形県地域公共交通活性化協議会で協議し決定した運賃により運行する。

また、鶴岡～山形線については、交通事業者単独の努力ではサービス内容の維持が困難な現状と協議会における円滑な協議や公的支援の効果的な実施という観点も鑑み、現行3便すべての運行主体を山交バスとして、協議会における協議等を一本化するとともに、庄内交通においても一部サービスの運行受託等、サービス内容の維持のための協力を努めるものとする。

#### 国：

山形県地域公共交通活性化協議会で運賃及びその他のサービス内容について協議し、同意した内容に従って、交通事業者から市町村間幹線系統の補助申請があった場合、当該補助の要綱及び予算に応じ、これを支援する。

沿線市町村（鶴岡市、西川町、寒河江市、山形市）：

地域の必要性和交通事業者の体制とを勘案し、本路線の運賃を含めたサービス内容を協議・決定する。また、本路線が地域全体で支える路線であることを踏まえ、市町村内交通については本路線との連携する形での見直しを図る等、本路線の利用の維持・拡大を進める。

また、本路線が国庫補助の対象から外れた場合や、国庫補助のみでは交通事業者が必要なサービス内容の維持に支障をきたすとなった場合においては、その際の本路線に対する地域の必要性に鑑み、公的支援も含めた必要な措置をとる。

県：

交通事業者から国と協調しての市町村間幹線系統の補助申請があった場合、当該補助の要綱及び予算に応じ、これを支援する。

加えて、市町村が本路線に対して支援を行う場合で、当該支援を県の市町村総合交付金の算定対象とした場合、当該交付金の要綱及び予算に応じ、これを支援する。

また、山形県地域公共交通活性化協議会事務局として、本路線の利用状況や収支について継続的にモニタリングし、必要に応じて、交通事業者や沿線市町村とのサービス内容や支援のあり方についての見直しの協議を主催する。

山形県地域公共交通活性化協議会：

地域全体として維持する必要がある本路線のサービス内容として、別表3-1～2のとおり定める。

## 4. 上山市～山形市（芸工大）～仙台線

### 4-1. 運行開始から現在までの経緯

平成18年運行開始。事業者・行政で把握できる範囲で、当初より運行収支は赤字となっていたが、近年、沿線人口の減少とともに、利用が大きく低迷し、現在では、年間輸送人員116,769人にまで落ち込んでいる。一方、山形県のコロナ禍におけるバス事業維持対策支援金等を除き、原則公的支援は受けられていない。

現在の路線概況（山交バス）

年間路線収入：34,756,079円

年間路線支出：56,231,250円

年間輸送人員：63,302人

年間平均輸送密度：22.8

現在の路線概況（宮城交通）

年間路線収入：48,646,000円

年間路線支出：59,183,000円

年間輸送人員：53,467人

年間平均輸送密度：20.1

### 4-2. 現在のサービス水準が必要な理由

継続的に路線赤字ではあったものの、地域における需要に対する利便性を鑑み、8便/日を維持している。本路線は、仙台市と山形市を結ぶ路線の中でも、特に東北芸術工科大学に直接乗り入れる路線であり、代替交通として山形駅、山形県庁と仙台市を結ぶ高速バス路線と山形駅等からのスクールバスによる移動手段が存在するものの、特に山形—仙台間高速バスの混雑も鑑みると、東北芸術工科

大学への仙台からの通勤利便を確保する上で不可欠な路線となっている。特に、東北芸術工科大学の学生の約2割は宮城県からの通学となっており、同大学の学生利便の確保、ひいては地域において重要な大学である同大学の競争力確保の観点でも、重要な路線となる。そのため、仙台市と東北芸術工科大学間において、通学利用が可能な8便/日、片道最大2,000円（回数券利用の場合1,700円）という運賃を維持する必要があるとあり、路線赤字の現状の中でも、交通事業者としては、他路線・他事業の収益により、上記サービス水準を維持している。

#### 4-3. 見直しの必要性と内容

地域公共交通事業全体が厳しく、かつ、貸切バスや旅行業等、当該交通事業者が営む他事業の収益についてもコロナ禍も受けて苦境にある中で、地域の必要性に応じた現状のサービス水準を、交通事業者単独の負担で維持することは持続的ではない。

そのため、本路線を地域全体として維持すべき路線として位置付ける。なお、地域全体として位置付けるにあたっては、運賃も含めたサービス内容については、地域全体の協議と同意を得て決定すべきものとする。

具体的な見直し内容は以下のとおり。

交通事業者（山交バス・宮城交通）：

現在の長距離運送として届出により定めている運賃を廃止し、上山市～山形市（東北芸術工科大学）～仙台市の路線については、新たに山形県地域公共交通活性化協議会で協議し決定した運賃により運行する。

本路線については、二つの交通事業者によって運行されるものであるが、サービス利用者の利便性の観点から、両交通事業者は、サービス内容の協議会における協議、利用者による情報発信等、可能な限り協力し、協議会における協議、利用者へのサービス提供が一体的に行われるよう努める。

国：

山形県地域公共交通活性化協議会で運賃及びその他のサービス内容について協議し、同意した内容に従って、交通事業者から市町村間幹線系統の補助申請があった場合、当該補助の要綱及び予算に応じ、これを支援する。

沿線市町村（山形市、上山市）：

地域の必要性和交通事業者の体制とを勘案し、本路線の運賃を含めたサービス内容を協議・決定する。また、本路線が地域全体で支える路線であることを踏まえ、市町村内交通については本路線との連携する形での見直しを図る等、本路線の利用の維持・拡大を進める。

また、本路線が国庫補助の対象から外れた場合や、国庫補助のみでは交通事業者が必要なサービス内容の維持に支障をきたすとなった場合においては、その際の本路線に対する地域の必要性に鑑み、公的支援も含めた必要な措置をとる。

県：

交通事業者から国と協調しての市町村間幹線系統の補助申請があった場合、当該補助の要綱及び予算に応じ、これを支援する。

加えて、市町村が本路線に対して支援を行う場合で、当該支援を県の市町村総合交付金の算定対象とした場合、当該交付金の要綱及び予算に応じ、これを支援する。

また、山形県地域公共交通活性化協議会事務局として、本路線の利用状況や収支について継続的にモニタリングし、必要に応じて、交通事業者や沿線市町村とのサービス内容や支援のあり方についての見直しの協議を主催する。

山形県地域公共交通活性化協議会：



地域全体として維持する必要がある本路線のサービス内容について、交通事業者や沿線市町村との協議を進める。

※なお、本路線を地域全体で支えるべきとする理由が専ら山形県側の需要に基づくものであることから、路線としての位置付けや公的支援の対象となるのはあくまで、本路線の山形県内通過部分のみとする。宮城県側の通過部分の位置付け等については、宮城県における計画や協議等において決定されるべきものである。

## 地域内市町村間路線

### 地域内市町村間幹線バス路線の見直しの必要性

各地域ブロック内の広域移動を支える市町村間幹線バス路線に対しては、現在、国・県の協調による地域公共交通確保維持事業による支援を中心とした公的支援が行われている。

サービス内容が長期間安定的に維持され使い慣れることができるということは、利用者の利便性の確保という観点では、最も確実に効果の大きいものであり、公共交通サービスは見直せばよいというものではない。

一方で、当該事業の補助対象路線は、沿線人口の減少等により利用が低迷し、地域にとって維持が不可欠であるにも関わらず、路線収支が大きく赤字となり、交通事業者単独ではサービス水準の強化はもちろん、持続的な維持も困難な路線が多く存在し、そうした路線においては、その内容や関係主体の役割分担を見直すことで、サービスの持続性と利便性の向上が望まれるものも少なくない。

そのため、以下の4路線については、地域にとっての必要性和路線収支の状況に鑑み、その位置付けやサービス内容を見直し、地域の関係者全体で路線の維持や利用促進を図るものとする。

#### 地域内市町村間幹線バス路線見直し対象路線一覧

	流動	対象路線の運行事業者
1	山形駅～長井駅	山交バス
2	鶴岡駅～羽黒山山頂	庄内交通
3	酒田市～三川町～鶴岡市	庄内交通
4	西川町間沢～寒河江駅	西川町

また、以下の3路線については、本計画による情報集約・整理の中で、現行のサービス内容のままで、地域公共交通確保維持事業の補助申請が可能な路線であることが判明したものであるため、当該路線を運行する交通事業者は、それぞれの路線について、国に対して補助申請を行うこととする。なお、特別の事情があって、補助申請をすべきでない路線については、交通事業者は、山形県地域公共交通活性化協議会に報告した上で、補助申請を行わないことができる。

#### 地域内市町村間幹線バス路線新規申請路線一覧

	流動	対象路線の運行事業者
1	天童市～寒河江市	山交バス
2	新庄市～鮭川村	新庄輸送サービス
3	大石田駅～銀山温泉	はながさバス

### 各路線の具体的な必要性和見直し内容

#### 1. 山形駅～長井駅（山交バス）

##### 1-1. 現在の運行内容

見直し対象系統の既存名称：山形市役所（六角・荒砥）長井

既存サービス内容：（ダイヤ・ルート・運賃を表で）

利用状況の概要：

全線を利用する利用者は、起終点の長井市及び沿線の白鷹町から山形市内の病院・大学・高校等への通学・通院・通勤が主。ただし、全線を利用する利用者は少なく、多くは、山形市内区間や荒砥駅・長井駅間などの短距離利用が多い。

参考指標（H30年10月～R1年9月）

年間利用者数：95,683人

うち定期利用者数：76,749人

全線利用時の運賃：1,480円

平均賃率：41.32円

## 1-2. 見直しの理由

山形市から長井市まで山間部を越える約45km、片道80分の長距離路線でありながら、長距離で利用する利用者が少なく、短距離利用が多いが、長井駅に接していないため長井駅利用者等の需要に応じた対応がしにくくなっており、経路変更等により、より需要に適したサービス内容とすることで、収支の改善と利便性の向上を図ることが必要となっている。

## 1-3. 見直しの内容

地域公共交通事業全体が厳しく、かつ、貸切バスや旅行業等、当該交通事業者が営む他事業の収益についてもコロナ禍も受けて苦境にある中で、地域の必要性に応じた現状のサービス水準を、交通事業者単独の負担で維持することは持続的ではない。

そのため、本路線を地域全体として維持すべき路線として位置付ける。なお、地域全体として位置付けるにあたっては、運賃も含めたサービス内容については、地域全体の協議と同意を得て決定すべきものとする。

見直し対象系統後の名称：「山形市役所（六角・荒砥）長井」

見直し後のサービス内容：運賃の上限等を設定するほか、経路の変更（主な経由地に長井駅を設定）を行う。

※この運行系統は、令和3年9月策定予定の利便増進計画において、地域間幹線系統と位置付けるものとする。

## 2. 鶴岡駅～羽黒山山頂（庄内交通）

### 2-1. 現在の運行内容

見直し対象系統の既存名称：鶴岡～羽黒山山頂線

既存サービス内容：（ダイヤ・ルート・運賃）別表6-1～2のとおり

利用状況の概要：

主たる利用は、羽黒地内の地域住民と羽黒随神門や羽黒山山頂への観光客利用だが、生活利用であるフィーダー路線と重複する区間が多く見られる。観光客の利用は、全線の利用としては少なく、ほと

んどが、山頂または参道入り口にある随神門近くの駐車場に自家用車を置き、参道を歩いた後で駐車場まで戻るための短距離利用となっている。観光利用は春先から秋までとなっており、夏期の利用が最も多い。反対に冬期間の利用は激減し、また終点である羽黒山頂までの利用者は生活交通での利用者以外はほぼ見られない。

見直し対象系統の既存名称：（重複するフィーダー路線名称）

鶴岡～羽黒随神門線

利用状況の概要：

旧羽黒町住民の鶴岡市中心市街地への生活交通ニーズに基づき実施。地域内フィーダー路線としての国庫補助及び鶴岡市からの補助を受けている。

## 2-2. 見直しの理由

終点までの区間は観光ニーズも含む路線でありながら、全線を長距離利用する観光客は少なく、一方で、ほぼ全線に渡ってフィーダー補助対象路線と大きく重複し、地域内生活交通ニーズで競合が発生している。

生活・観光路線として必要な短距離区間と生活交通として必要な長距離区間とを分割し、かつ、フィーダー補助対象路線とも統合し、双方の便数を再配分し、観光利用の収益を向上させつつ、生活交通としての利便性も確保するため、季節及び利用者の状況に応じた運行期間、運行区間を設定する見直しが必要となっている。

## 2-3. 見直しの内容

生活・観光路線として必要な短距離区間と生活交通として必要な長距離区間とを分割し、かつ、フィーダー補助対象路線とも統合し、双方の便数の再配分を行う（これまでの幹線「鶴岡～羽黒山頂」を分割し、フィーダー「鶴岡～羽黒随神門線」と統合したうえで、路線延長等の経路変更などを行い、以下の系統に見直す。）。

見直し対象系統後の名称：幹線系統「鶴岡～いでは文化記念館前」

フィーダー系統「いでは文化記念館前～羽黒山頂」

---