

## 3-2 県内地域公共交通の利用環境の現状

### 3-2-1 MaaS 実現に向けた利用環境の現状

#### (1) 検索

##### ① 5大乗換検索サービスにおける検索可能路線

5大乗換検索サービスにおける公共交通の情報発信状況を見ると、鉄道は100%（5事業者中5事業者）である一方で、山交バスは100%（5事業者中5事業者）、庄内交通は80%（5事業者中4事業者）等となっており、各社によってバス情報の提供は異なる。

同様に、コミュニティバスも各社によってバラバラの状況にあり、デマンド交通に至っては情報発信している事業者はいない。

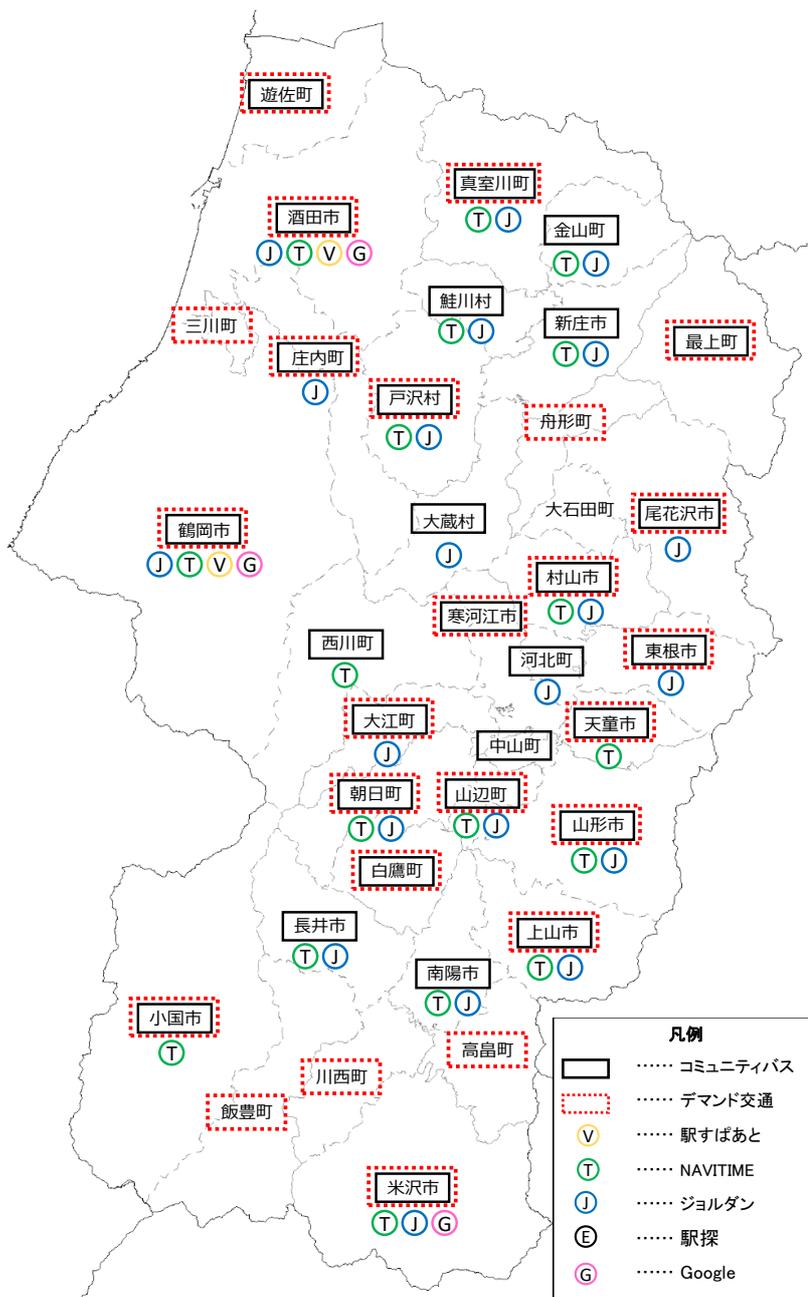


表 3-14 5大乗換検索サービスにおける公共交通の情報発信状況(R2.12)

モード	内訳	駅すばあと	NAVITIME	ジョルダン	駅探	Google
鉄道	JR東日本	○	○	○	○	○
	山形鉄道	○	○	○	○	○
路線バス	山交バス	○	○	○	○	○
	庄内交通	○	○	○	×	○
	はながさバス	×	×	○	×	×

モード	市町村数 N	駅すばあと	NAVITIME	ジョルダン	駅探	Google
コミバス	29	2	18	21	0	3
		7%	62%	72%	0%	10%
デマンド交通	25	0	0	0	0	0
		0%	0%	0%	0%	0%

モード	コース数 N	駅すばあと	NAVITIME	ジョルダン	駅探	Google
コミバス	157	26	118	131	0	32
		17%	75%	83%	0%	20%

図 3-8 5大乗換検索サービスにおける公共交通の情報発信状況 (R2.12)

②リアルタイム公共交通位置情報提供サービス導入状況

表 3-15 リアルタイム公共交通位置情報提供サービス導入状況（R2.12）

JR東日本「どこトレ」		https://doko-train.jp/
山交バス「やまこうバスナビ」		https://yamakobus.bus-navigation.jp/
庄内交通バスロケーションシステム「もくいく」		https://mokuik.com
コミュ	米沢市「米沢市民バスナビ」	https://www1.busnav.net/cgi-bin/d01_index.cgi?eccd=AH
ニティ バス等	酒田市「市営「るんるんバス」バスロケーションシステム」	http://subtour-z.com/sakata/

③その他検索関連サービスの状況

山交バス：系統番号を全路線に付与

**2020年4月1日より路線バスに 行先番号 を導入します！**

● **行先番号**とは…… 路線バスの行先を**アルファベット**と**数字**の組み合わせで表した番号です。  
(※数字は重複しませんので数字だけでも識別は可能です。)

①**アルファベット**  
 山形市内から各方面に向かう路線バスに右図のようにアルファベットで方面を表します。山形市中心部に向かう路線バスはアルファベットの【C】で表します。

②**数字**  
 路線バスの行先ごとに割り振られた数字で行先を表します。

この【①アルファベット】と【②数字】が組み合わさって一つの【**行先番号**】となります。

● 例えば、バスにはこのように表示されます。

主な  
経由地等

南高前 あこや町

行き先

県庁北口

行先番号

①【K】県庁方面

②【10】県庁北口行き

↑この表示がある場合は【山形駅南口】・【山形駅西口】を経由することもあります。  
(※バス正面にのみ表示)

● 行先案内看板・バス停の時刻表にはこのように表示されます。

4 番乗り場

K10 ● ● ● 県庁前

K50 ● ● ● 県庁北口

1555 ● ● ● 上山・高松堂山温泉

※【山形市公共交通マップ】・【山交バス冊子時刻表】・【系統別時刻表】  
 【山交バスホームページ】等でも行先番号は確認できます。

図 3-9 山形市内路線バスの系統番号統一化

資料：山形市ホームページ

庄内交通：H28年に全路線に系統番号を付与（Googleとの互換性に問題あり）

86

#### ④Wi-Fi 設置状況

鉄道：JR 東日本では、山形新幹線の車両内、一部駅構内（山形駅、山寺駅、高畠駅、鶴岡駅、大石田駅、米沢駅、赤湯駅、かみのやま温泉駅、天童駅、さくらんぼ東根駅、村山駅、新庄駅）に導入

バス：山交バス・庄内交通の都市間高速バスの車両内に導入

タクシー：導入事業者なし（山形県ハイヤー協会調べ（R2.3.31 現在））

表 3-16 Wi-Fi 導入済みの路線など

事業者	導入済みの路線等
JR 東日本	山形新幹線
山形鉄道	荒砥駅構内に Wi-Fi 設置
山交バス	都市間高速バス 10 路線
庄内交通	都市間高速バス 5 路線

#### ⑤多言語化

外国人観光旅客利便増進措置			県内の状況・評価
外国語等による情報の提供	情報提供に係る手段	文字、ピクトグラム、図表類又は音声を用いて、情報提供に係る場所及び内容に応じた適切な手段で実施	山交バス、庄内交通、山形空港、庄内空港、JR 東日本：各施設で適宜実施
	情報提供に係る場所及び内容	旅客施設及び車両等のほか、ウェブサイト等において、外国人観光旅客が公共交通機関を円滑に利用するために必要となる情報を提供	山交バス：外国人観光客の多い待合所に英語を併記 バス停の標記をローマ字併記に随時更新 庄内交通：英語対応のホームページの公開 バス停にローマ字併記 バスロケの案内表示に英語対応 山形空港：出発便・到着便案内を 6 言語対応（日・英・中（簡・繁）・韓・タイ）に加え、2 次交通案内等の情報発信も可能なシステムを提供 「空港シャトル」「空港ライナー」「蔵王温泉行バス」「銀山温泉行バス」用の 2 次交通情報の QR コードを準備（15 か国語音声翻訳可能） HP は、日・英・中（繁）・韓国語対応 庄内空港：案内表示等の多言語標記（日・英・中（簡・繁）・韓・タイ） HP は、日・英・中（簡・繁）・韓・タイ語対応 JR 東日本：HP は、日・英・中（簡・繁）・韓国語対応
		旅客施設及び車両等においては、外国人観光旅客が必要な情報を連続的に得られるように、利用者の動線及び視線を考慮して情報提供	山交バス：仙台空港アクセス線の車内に 3 か国語（日・英・中（簡・繁））のチラシを配置 庄内交通：庄内空港連絡バス内のアナウンスを 4 か国語（日・英・中・韓）で放送 山形空港：「空港シャトル」「空港ライナー」「蔵王温泉行バス」「銀山温泉行バス」用の 2 次交通情報の QR コードを準備（15 か国語音声翻訳可能）
	事故、災害等の発生に伴い、著しい運行（運航を含む）の遅延その他の異常な状態が発生した場合における情報提供	運行の遅延、休止等に関する最新の情報を迅速に提供	山形空港：HP は、日・英・中（繁）・韓国語対応 庄内空港：HP は、日・英・中（簡・繁）・韓・タイ語対応 JR 東日本：HP は、日・英・中（簡・繁）・韓国語対応
		通常用いている情報提供に係る手段が使用できない場合であっても、他の対応可能な手段を組み合わせ	山交バス、庄内交通、山形空港、庄内空港、JR 東日本：各施設で窓口での対応等を適宜実施

資料：山形県調べ

## (2) 予約

### ①事前予約可能なサービス (R2.12)

#### <鉄道>

事業者	路線	事前予約方法		決済方法				
		電話	インターネット PC・スマホ	クレジットカード オンライン決済	ICカード	コンビニエンスストア	銀行ATM	ネットバンキング
JR 東日本	山形新幹線		○	○				
	特急いなほ							
山形鉄道	フラワー長井線							

資料：山形県調べ

#### <高速バス>

事業者	路線	事前予約方法		決済方法				
		電話	インターネット PC・スマホ	クレジットカード オンライン決済	ICカード	コンビニエンスストア	銀行ATM	ネットバンキング
山交バス	新庄・山形～東京	○	○	○		○		
山交バス	山形～京都・大阪	○	○	○		○		
山交バス	山形～新潟	○	○	○		○		
山交バス	仙台～酒田	○	○	○		○		
山交バス	仙台～山形蔵王	○	○	○		○		
庄内交通	本荘・酒田・鶴岡 ～仙台	○	○	○		○		
庄内交通	酒田・余目・鶴岡 ～東京	○	○	○		○		
庄内交通	酒田・余目・鶴岡 ～京都・大阪	○	○	○		○		

資料：山形県調べ

注) 県内事業者のみを記載 (予約制の路線のみ)

## ②ネット予約・アプリ予約対応サービス

### <タクシー>

所在地	利用者側が使う「アプリ配車」の対応状況			
	JAPANTAXI (旧全国タクシー)	らくらくタクシー	ポイタク	得タク
村山地域	個人やまびこタクシー		平成タクシー株式会社	相互タクシー株式会社
最上地域		介護タクシーもがみ		
置賜地域	有限会社今村タクシー 辻自動車株式会社 米沢タクシー株式会社			
庄内地域	酒田第一タクシー株式会社		酒田合同自動車株式会社	

資料：山形県調べ

注) タクシー事業者アンケート結果では、LINE タクシー、モタク、スマホ de タックんのサービス導入実績は無し

<デマンド交通>

地域	市町村	コース名	ネット 予約対応	アプリ 予約対応	備考
村山	山形市	スマイルグリーン号	×	×	
	寒河江市	デマンドタクシー（チェリンGO）	×	×	
	上山市	予約制乗合タクシー	×	×	
	村山市	村山市乗合タクシー	×	×	
	天童市	天童市予約制乗合タクシー DOMOSU	×	×	
	東根市	デマンド型乗合タクシー （タントのりあい号）	×	×	
	山辺町	デマンドバス	×	×	
	中山町	スマイルグリーン号	×	×	
	河北町				
	西川町	デマンドバス	×	×	
	朝日町	デマンドタクシーあいのり号	×	×	
	大江町	乗り合いタクシー	×	×	
	尾花沢市				
大石田町					
最上	新庄市				
	金山町				
	最上町	予約制乗合バス（デマンド型）	×	×	
	舟形町	デマンド型乗合タクシー	×	×	
	真室川町	真室川町乗合デマンドタクシー	×	×	
	大蔵村				
	鮭川村	予約制乗合バス（でんわ予約バス）	×	×	
戸沢村	予約制（デマンド）バス （やまなみ号・ぼんぼ号）	×	×		
置賜	米沢市	山上のりあいタクシー 田沢のりあいタクシー 広幡のりあいタクシー	×	×	
	長井市				
	南陽市				
	高畠町	デマンドタクシー	○	×	
	川西町	デマンド型乗合交通	×	×	
	小国町	デマンドタクシー	×	×	
	白鷹町	デマンドタクシー	×	×	
	飯豊町	ほほえみカー	×	×	
庄内	酒田市	デマンドタクシー	×	×	
	遊佐町	デマンドタクシー 79条運行分は「ゆざっとタクシー」	×	×	
	三川町	でんでん号	×	×	
	庄内町	デマンドタクシー	×	×	
	鶴岡市	ふれあい号	×	×	

注) ■：デマンド交通未運行市町村

資料：山形県調べ

③当日予約可能なデマンド交通

地域	市町村	コース名	当日の予約対応	備考
村山	山形市	スマイルグリーン号	不可	
	寒河江市	デマンドタクシー（チェリンGO）	10時まで（午後便のみ）	
	上山市	予約制乗合タクシー	利用便の1時間前まで	
	村山市	村山市乗合タクシー	1便目及び2便目以外は利用便の2時間前まで	
	天童市	天童市予約制乗合タクシー DOMOSU	路線型は午前10時以降の便は出発1時間前まで	受付 9:00~18:00 （土曜日は休所日）
	東根市	デマンド型乗合タクシー （タントのりあい号）	不可	
	山辺町	デマンドバス	利用便の1時間前まで	受付 8:00~17:00
	中山町	スマイルグリーン号	不可	
	河北町			
	西川町	デマンドバス	昼と夕方の便は10:00まで	
	朝日町	デマンドタクシーあいり号	利用便の30分前まで	受付 7:00~17:30
	大江町	乗り合いタクシー	利用便の2時間前まで （7:00の便は不可）	受付 7:00~19:00 （H25.4.1~ 6:30~19:00）
	尾花沢市			
	大石田町			
最上	新庄市			
	金山町			
	最上町	予約制乗合バス（デマンド型）	利用便の30分前まで	
	舟形町	デマンド型乗合タクシー	不可	
	真室川町	真室川町乗合デマンドタクシー	不可	
	大蔵村			
	鮭川村	予約制乗合バス（でんわ予約バス）	不可	
	戸沢村	予約制（デマンド）バス （やまなみ号・ぼんぼ号）	利用便の1時間前まで （朝の便は不可）	車内等での予約も可
置賜	米沢市	山上のりあいタクシー 田沢のりあいタクシー 広幡のりあいタクシー	上り4便以降と下り全便は 利用便の1時間前まで	受付 9:00~16:30
	長井市			
	南陽市			
	高畠町	デマンドタクシー	利用便の1時間前まで （朝8時便は不可）	受付 7:00~16:00
	川西町	デマンド型乗合交通	不可	
	小国町	デマンドタクシー	利用便の1時間前まで （午前の便は不可）	
	白鷹町	デマンドタクシー	午後1時以降の便は、午前 9時~11時の間で可能	受付 9:00~17:00
	飯豊町	ほほえみカー	利用便の30分前まで	受付 7:30~16:00
庄内	酒田市	デマンドタクシー	運行2時間前まで （初便のみ不可）	受付 7:30~17:00 （毎週土・日曜日、 12/31、1/1 休み）
	遊佐町	デマンドタクシー 79条運行分は「ゆざっとタクシー」	利用便の1時間前まで	受付 8:30~16:30
	三川町	でんでん号	利用便の2時間前まで （9時と10時の便は不可）	受付 8:00~17:00
	庄内町	デマンドタクシー	不可	
	鶴岡市	ふれあい号	不可	

注) ■：デマンド交通未運行市町村

資料：山形県調べ

### (3) 決済

#### ①キャッシュレス化対応状況 (R2.12 現在)

##### <鉄道>

JR：新幹線停車駅（山形駅を除く駅は、新幹線 e チケットサービスを利用する場合に限る。）  
及び山寺駅において交通系 IC カード対応

##### <バス>

仙台～山形・山形～仙台間、仙台～上山・上山～仙台間の宮城交通運行分において交通系 IC  
カード対応

##### <デマンド交通>

なし

## ＜タクシーのキャッシュレス決済導入状況＞

### ○事業者数ベース

複数のキャッシュレス決済を導入している事業者がおり、何かしら1つでもキャッシュレス決済を導入している事業者は、回答があった173社のうち88社（50.9%）となる。

### ■実数

所在地	営業形態	事業者数	キャッシュレス				
			決済導入事業者	クレジット決済導入事業者	交通系ICカード決済導入事業者	電子マネー決済導入事業者	QRコード決済導入事業者
山形県全域	計	173	88	67	29	25	64
	タクシー会社	104	56	35	18	15	52
	個人タクシー	69	32	32	11	10	12
村山地域	計	113	60	48	20	16	37
	タクシー会社	44	28	16	9	6	25
	個人タクシー	69	32	32	11	10	12
最上地域	計	7	3	2	0	0	2
	タクシー会社	7	3	2	0	0	2
	個人タクシー	0	0	0	0	0	0
置賜地域	計	28	11	7	4	3	11
	タクシー会社	28	11	7	4	3	11
	個人タクシー	0	0	0	0	0	0
庄内地域	計	25	14	10	5	6	14
	タクシー会社	25	14	10	5	6	14
	個人タクシー	0	0	0	0	0	0

### ■割合

所在地	営業形態	事業者数	キャッシュレス				
			決済導入状況	クレジット決済導入状況	交通系ICカード決済導入状況	電子マネー決済導入状況	QRコード決済導入状況
山形県全域	全体	173	50.9%	38.7%	16.8%	14.5%	37.0%
	タクシー会社	104	53.8%	33.7%	17.3%	14.4%	50.0%
	個人タクシー	69	46.4%	46.4%	15.9%	14.5%	17.4%
村山地域	全体	113	53.1%	42.5%	17.7%	14.2%	32.7%
	タクシー会社	44	63.6%	36.4%	20.5%	13.6%	56.8%
	個人タクシー	69	46.4%	46.4%	15.9%	14.5%	17.4%
最上地域	全体	7	42.9%	28.6%	0.0%	0.0%	28.6%
	タクシー会社	7	42.9%	28.6%	0.0%	0.0%	28.6%
	個人タクシー	0	-	-	-	-	-
置賜地域	全体	28	39.3%	25.0%	14.3%	10.7%	39.3%
	タクシー会社	28	39.3%	25.0%	14.3%	10.7%	39.3%
	個人タクシー	0	-	-	-	-	-
庄内地域	全体	25	56.0%	40.0%	20.0%	24.0%	56.0%
	タクシー会社	25	56.0%	40.0%	20.0%	24.0%	56.0%
	個人タクシー	0	-	-	-	-	-

資料：タクシー事業者アンケート結果

## ○所有台数ベース

複数のキャッシュレス決済を導入している事業者がおり、何かしら1つでもキャッシュレス決済を導入している事業者の保有車両台数の合計は、回答があった事業者の総保有車両台数 1,191 台のうち 959 台 (80.5%) となる。

### ■実数

所在地	営業形態	保有車両台数	キャッシュレス決済導入済車両				
			クレジット決済導入済車両	交通系 ICカード決済導入済車両	電子マネー決済導入済車両	QRコード決済導入済車両	
山形県全域	計	1,191	959	794	405	352	932
	タクシー会社	1,122	927	762	394	342	920
	個人タクシー	69	32	32	11	10	12
村山地域	計	637	540	438	201	168	514
	タクシー会社	568	508	406	190	158	502
	個人タクシー	69	32	32	11	10	12
最上地域	計	37	25	24	0	0	24
	タクシー会社	37	25	24	0	0	24
	個人タクシー	0	0	0	0	0	0
置賜地域	計	243	163	134	100	76	163
	タクシー会社	243	163	134	100	76	163
	個人タクシー	0	0	0	0	0	0
庄内地域	計	274	231	198	104	108	231
	タクシー会社	274	231	198	104	108	231
	個人タクシー	0	0	0	0	0	0

### ■割合

所在地	営業形態	保有車両台数	キャッシュレス決済導入状況				
			キャッシュレス決済導入状況	クレジット決済導入状況	交通系 ICカード決済導入状況	電子マネー決済導入状況	QRコード決済導入状況
山形県全域	全体	1,191	80.5%	66.7%	34.0%	29.6%	78.3%
	タクシー会社	1,122	82.6%	67.9%	35.1%	30.5%	82.0%
	個人タクシー	69	46.4%	46.4%	15.9%	14.5%	17.4%
村山地域	全体	637	84.8%	68.8%	31.6%	26.4%	80.7%
	タクシー会社	568	89.4%	71.5%	33.5%	27.8%	88.4%
	個人タクシー	69	46.4%	46.4%	15.9%	14.5%	17.4%
最上地域	全体	37	67.6%	64.9%	0.0%	0.0%	64.9%
	タクシー会社	37	67.6%	64.9%	0.0%	0.0%	64.9%
	個人タクシー	0	-	-	-	-	-
置賜地域	全体	243	67.1%	55.1%	41.2%	31.3%	67.1%
	タクシー会社	243	67.1%	55.1%	41.2%	31.3%	67.1%
	個人タクシー	0	-	-	-	-	-
庄内地域	全体	274	84.3%	72.3%	38.0%	39.4%	84.3%
	タクシー会社	274	84.3%	72.3%	38.0%	39.4%	84.3%
	個人タクシー	0	-	-	-	-	-

資料：タクシー事業者アンケート結果

## (4) 県内 MaaS レベルの評価

### ①MaaS レベルの定義

表 3-17 MaaS レベルの定義

レベル	定義
0	統合なし：個々の移動ごとに個別対応
1	情報の統合：マルチモード移動計画・運賃情報
2	予約・支払いの統合：単トリップ化（検索、予約、決済）
3	提供するサービスの統合：パッケージ化、定額制、事業者内の連携など
4	社会全体目標の統合：地域政策との統合、官民連携

出典元：Jana Sochor et al(2017):A topological approach to MasS, November 2017

### ②県内 MaaS レベルの現時点評価

現時点では、公共交通の静的な運行情報（ダイヤ、ルート、停留所等）に限っても、一元的な統合がなされておらず、MaaS レベル1に達していない。

### ③県内 MaaS レベルの次段階への必要条件

レベル1に向け、まずは、交通関連情報の統合が必要である。

情報の統合が進行し、レベル1に移行後は、交通系 IC カードの整備や交通モードを横断したフリーパスの設定等、サービスの統合を進めていくことで、レベル2への発展が見込まれる。

#### ■レベル1への必要条件

- ・山形県内の公共交通関連情報を集約・共有する仕組みづくり

#### ■レベル2への必要条件

- ・複数のサービスの連携のための互いの取組みの一覧と協議を可能とする計画・協議会の設定
- ・複数のサービスの連携のための検索・予約・決済のためのインフラ（複数モードを対象とした乗換検索アプリ、交通系 IC カード等）

### 3-2-2 シームレスな交通ネットワークの利用環境の現状

#### (1) 鉄道駅のバリアフリー環境

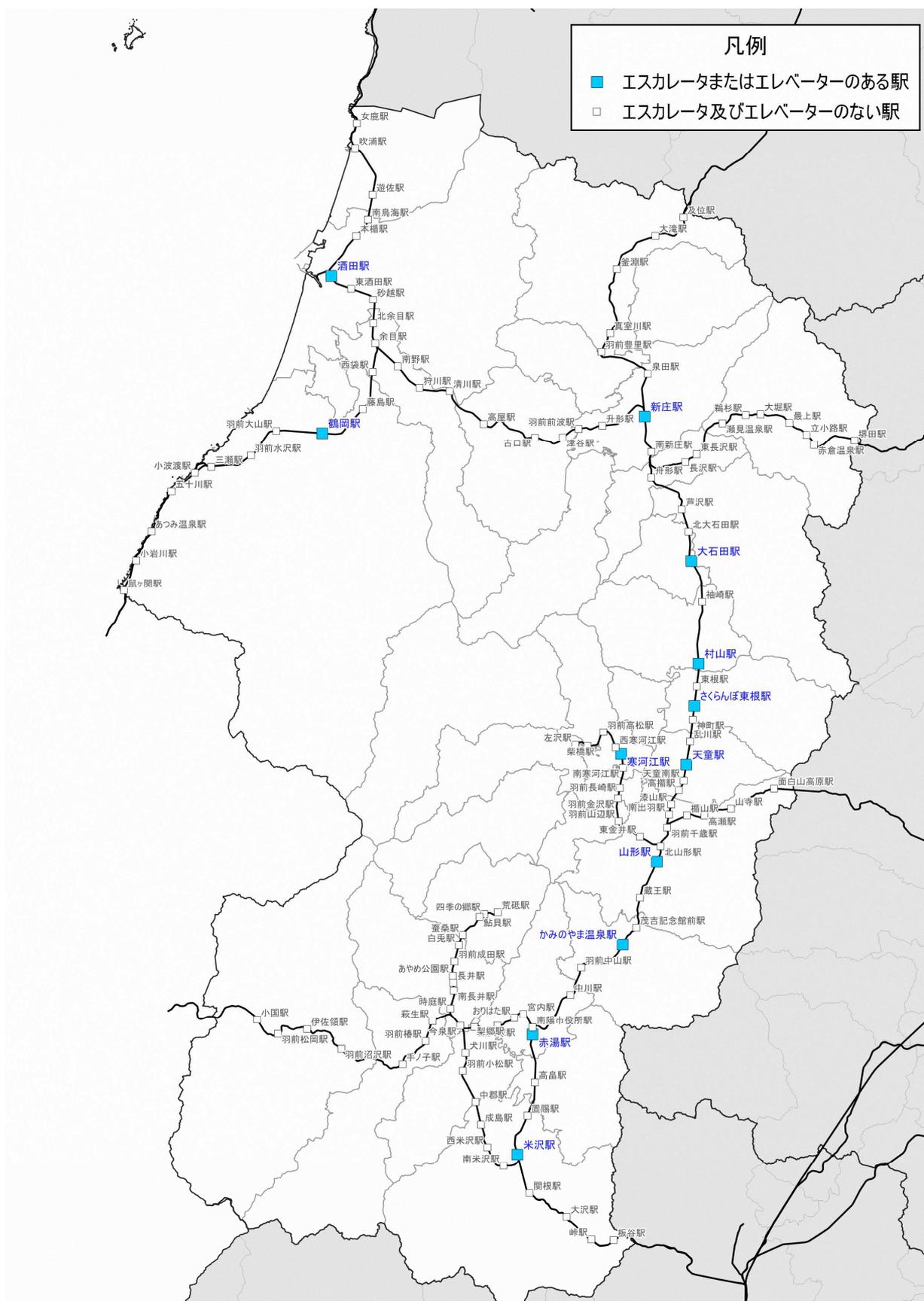


図 3-10 バリアフリー（段差解消）をしている鉄道駅（R3.2）

注) 図中で示すバリアフリー駅は後述「JR 東日本における駅のバリアフリー設備情報」において段差解消策であるエスカレーターやエレベーターを設置している駅とした。

資料：JR 東日本ホームページ、山形鉄道提供データにより県で作成

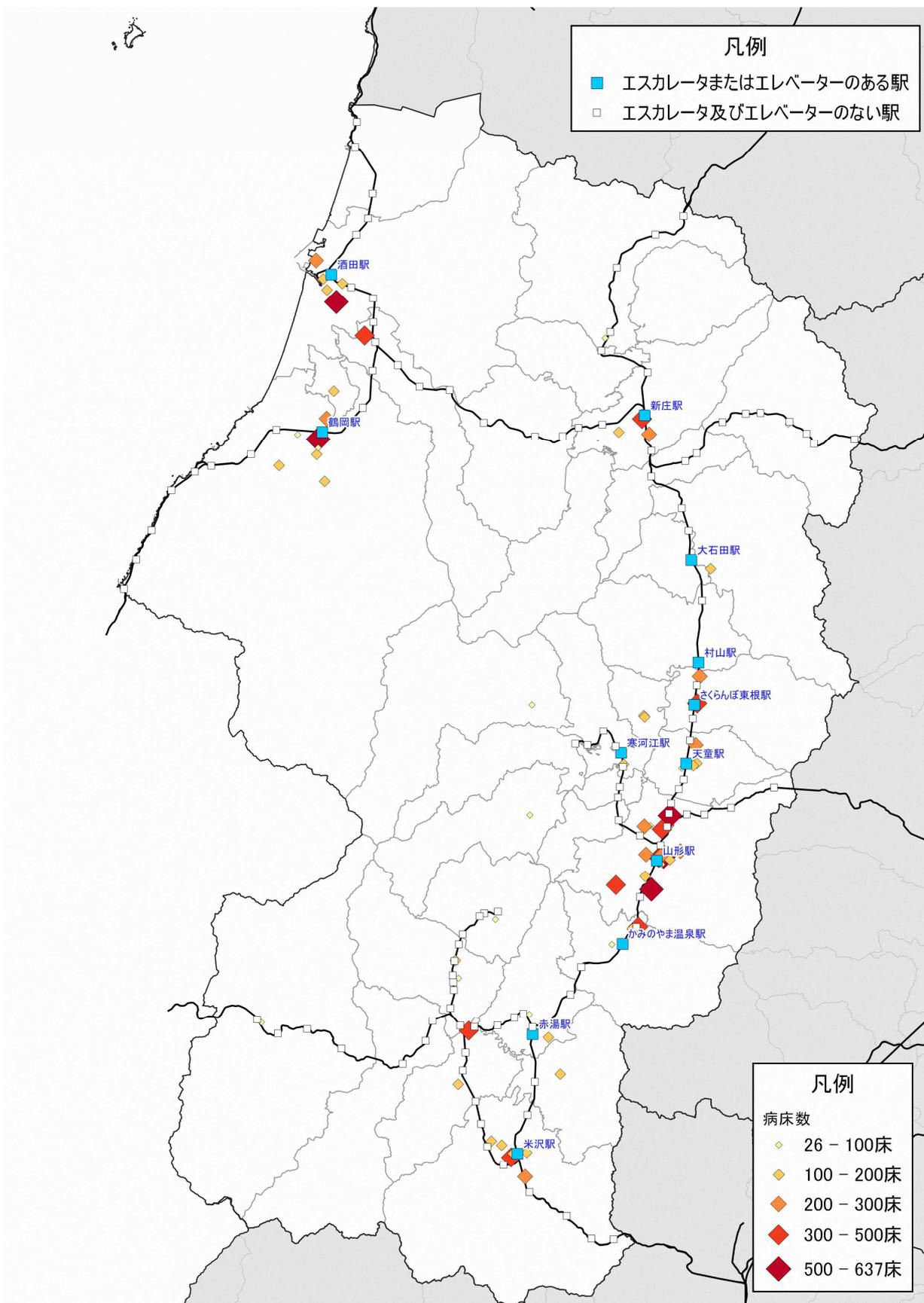


図 3-11 バリアフリー（段差解消）をしている鉄道駅と県内主要病院との関連性

注) 図中で示すバリアフリー駅は後述「JR 東日本における駅のバリアフリー設備情報」において段差解消策であるエスカレーターやエレベーターを設置している駅とした。

資料：JR 東日本ホームページ、山形鉄道提供データにより県で作成

表 3-18 駅のバリアフリー設備の整備状況 (R2.12)

路線名	駅名	無人駅	駅のバリアフリー設備の整備状況					
			エスカレーター	エレベーター	エスカル (車イス用 階段昇降機)	シニアカー利用	車イス対応トイレ	点字運賃表
【山形新幹線】	米沢			○		○	○	○
	赤湯			○		○		○
	かみのやま温泉			○		○		○
	山形		○	○		○	○	○
	天童		○	○		○	○	○
	さくらんぼ東根			○		○		○
	村山			○		○		○
	大石田			○		○	○	○
【奥羽本線】	新庄		○	○		○	○	○
	板谷	無						
	峠	無						
	大沢	無						
	関根	無						
	米沢			○		○		○
	置賜	無						
	高畠							
	赤湯			○		○		○
	中川	無						
	羽前中山	無						
	かみのやま温泉			○		○		○
	茂吉記念館前	無						
	蔵王							○
	山形		○	○		○	○	○
	北山形							○
	羽前千歳	無						
	南出羽	無						
	漆山	無						○
	高嶺	無						
	天童南	無				○		
	天童		○	○		○	○	○
	乱川	無						
	神町	無						○
	さくらんぼ東根			○		○		○
	蟹沢	無						
	東根	無						
	村山			○		○		○
	袖崎	無						
	大石田			○		○	○	○
	北大石田	無						
	芦沢							
舟形								
新庄		○	○		○	○	○	
泉田	無							
羽前豊里	無							
真室川								
釜淵	無							
大滝	無							
及位	無							
【仙山線】	面白山高原	無						
	山寺							○
	高瀬	無						
	楯山 (羽前千歳)	無						
【左沢線】	(北山形)							○
	東金井	無						
	羽前山辺							
	羽前金沢	無						
	羽前長崎							
	南寒河江	無						
	寒河江			○		○	○	○
	西寒河江	無						
	羽前高松	無						
柴橋	無							
左沢					○	○		

路線名	駅名	無人駅	駅のバリアフリー設備の整備状況					
			エスカレーター	エレベーター	エスカル (車イス用 階段昇降機)	シニアカー利用	車イス対応トイレ	点字運賃表
【米坂線】	(米沢)			○		○	○	○
	南米沢	無						
	西米沢	無						
	成島	無						
	中郡	無						
	羽前小松							
	犬川	無						
	今泉							
	救生	無						
	羽前椿							
	手ノ子	無						
	羽前沼沢	無						
	伊佐領	無						
	羽前松岡	無						
小国								
【フラワー長井線】	赤湯			○		○		○
	南陽市役所	無						
	宮内							
	おりはた	無						
	梨郷	無						
	西大塚	無						
	(今泉)							
	時庭	無						
	南長井	無						
	長井							
	あやめ公園	無						
	羽前成田	無						
	白兔	無						
	蚕桑	無						
鮎貝	無							
四季の郷	無							
荒砥								
【陸羽西線】	(新庄)		○	○		○	○	○
	升形	無						
	羽前前波	無						
	津谷	無						
	古口							
	高屋	無						
	清川	無						
	狩川							
南野	無							
(余目)							○	
【陸羽東線】	塚田	無						
	赤倉温泉	無						
	立小路	無						
	最上							○
	大堀	無						
	鶴衫	無						
	瀬見温泉	無						
	東長沢	無						
	長沢	無						
	南新庄	無						
(新庄)		○	○		○	○	○	
【羽越本線】	鼠ヶ関	無						
	小岩川	無						
	あつみ温泉							○
	五十川	無						
	小波渡	無						
	三瀬	無						
	羽前水沢	無						
	羽前大山	無						
	鶴岡			○		○	○	○
	藤島							
	西袋	無						○
	余目							○
	北余目	無						
	砂越	無						
	東酒田	無						
	酒田			○		○	○	○
	本楯	無						
南島海	無							
遊佐								
吹浦	無							
女鹿	無							

資料：山形県調べ

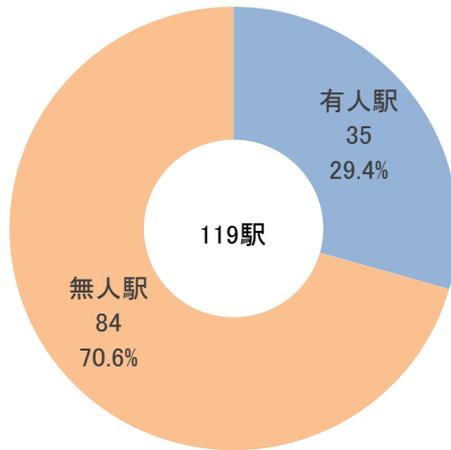


図 3-12 県内の有人駅・無人駅の数

※有人駅は「旅客駅」と「業務委託駅」と「簡易委託駅」の計  
資料：山形県の鉄道輸送（H30年3月）

(2) 乗合バスのバリアフリー対応状況

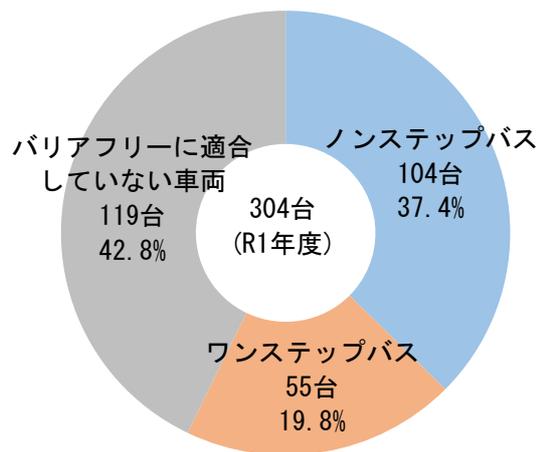


図 3-13 乗合バスのバリアフリー車両数

資料：山形県バス協会調べ

### (3) 鉄道駅以外の県内主要交通結節点の状況

表 3-19 鉄道駅以外の県内主要交通結節点の状況 (R2.12)

	最寄り鉄道駅との距離 (m)	屋根及び室内待合施設の有無	冷暖房の有無	スタッフの常駐の有無	バスロケサイネージ等の有無	WiFi環境	バリアフリー環境 (※1)	備考
山形駅前	—	○	○	○	○		○	駅に併設
山交BT	500	○	○	○	○			
山形市役所前	1,700	○			○			
米沢駅前	—	△※2						駅に併設
新庄駅前	—	△※2						駅に併設
庄内交通酒田BT	300	○	○	○		○		
庄内交通エスモールBT	300	○	○	○		○		
庄内観光物産館	3,300	○	○					

※1 バリアフリー環境については、①段差の解消、②視覚障がい者誘導用ブロックの整備、③トイレがある場合には障がい者対応型トイレの設置が、原則として全て実施されていることをいう。

※2 屋根のみの設置

資料：山形県調べ

### (4) 公共交通のオープンデータ状況

オープンデータの意義・目的としては①データの透明性・信頼性の向上、②国民参加・官民協働の推進、③経済の活性化・行政の効率化が挙げられる。

特に、オープンデータ化は、複数の交通事業者間の乗り換え等、交通サービス相互の接続をソフト面で改善し、シームレス化に貢献する。

しかしながら、本県における公共交通に関するオープンデータの状況をみると、バス事業者においては、ダイヤ・ルート等の静的情報も含め、GTFS<sup>注)</sup>形式による完全なオープンデータ化は行われていない(シームレスな状況となっていない)。

注) General Transit Feed Specificationの略。公共交通機関の時刻表とその地理的情報に使用される共通形式を定義したもの。当初はgoogle社向けのフォーマットとして作成されていたが、現在はオープン化され、誰もが使用できるものとなっている。GTFSで作成したデータを一定のルールに基づき提供することで、googleマップで当該交通機関の情報が案内される仕組みもある。

### 3-3 県内地域公共交通事業者の現状

#### (1) 県内交通事業の経営状態の概況

##### ① 収支（公的補助無しでの収支）

##### ② ■山形鉄道：収支

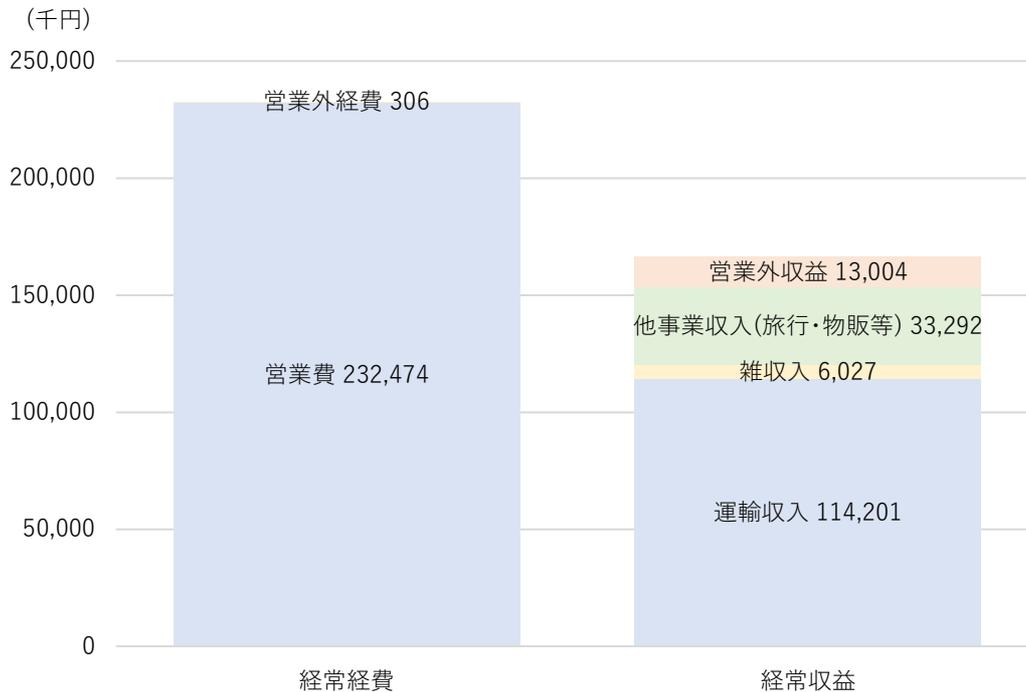


図 3-14 R1 年度収支

資料：山形鉄道提供

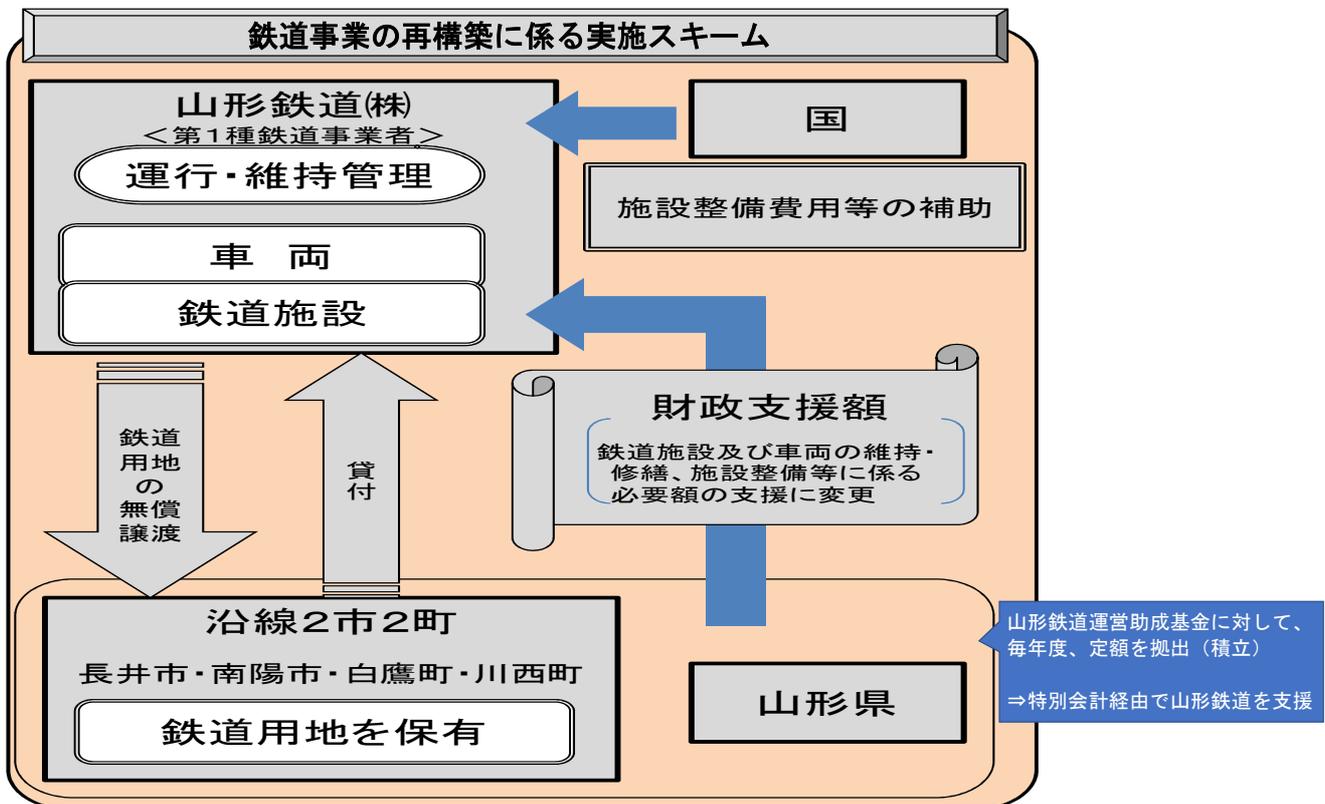


図 3-15 H28 年度以降の支援イメージ図

資料：山形県

表 3-20 運営助成基金の拠出割合（R1年度）

負担自治体		金額（千円）	割合
山形県		27,972	33.3%
沿線市町村	長井市	22,428	26.7%
	南陽市	16,212	19.3%
	白鷹町	13,440	16.0%
	川西町	3,948	4.7%
計		84,000	100.0%

資料：山形鉄道提供

表 3-21 山形鉄道(株)を外部から支援する協議会等

<p>【フラワー長井線利用拡大協議会】 H1年7月12日設立 ◎会長：長井市長、副会長：置賜総合支庁長 ◎事務局：長井市 ◎委員：沿線市町首長、議会議長、商工会長、観光協会会長等</p> <p>＜目的＞ フラワー長井線の効果的な利用拡大策の企画・実施や、地域に必要な公共交通であることの周知、また、経営安定化の支援を行う。</p>	<p>【山形鉄道運営助成基金運用管理委員会】 H1年2月14日設立 ◎座長：長井市長 ◎委員：置賜総合支庁長、沿線市町の首長</p> <p>＜山形鉄道運営助成基金＞ 長井市で「山形鉄道運営助成基金条例」を制定、「長井市山形鉄道運営助成事業特別会計」を設け、毎年度の歳入歳出予算として計上している。</p> <p>＜目的＞ 「長井市山形鉄道運営助成事業特別会計」に係る予算・決算や事業計画・報告、基金に係る運用や処分等について協議する。</p>
---	---

資料：山形県

■バス：一般乗合旅客自動車運送事業すべての合算収支（路線バス+高速バスの合算）

路線バスの経営状況を見ると、約 37.8 億円の経費に対し、運賃収入・運賃外収入は約 30.9 億円となっており、公的補助なしの場合、事業収支率は 81.8%となっている。

国・県・市町村による財政支出があっても、経費の 1.5%（約 5,610 万円）は、事業者の他部門の利益でまかなう“内部補助<sup>注）</sup>”をしている状況にある。

なお、市町村は約 3.6 億円を支出、県は約 1.1 億円、国等は約 1.5 億円の支出をしている。

市町村負担については、負担額の約 8 割が特別交付税交付金の算出対象となる。

注）赤字の部門が生み出す損失を黒字の部門の利益によって補填すること。ここでは赤字である「乗合バス事業」を「貸切バス事業」や「不動産事業」等の他部門の利益で埋め合わせることを想定している。

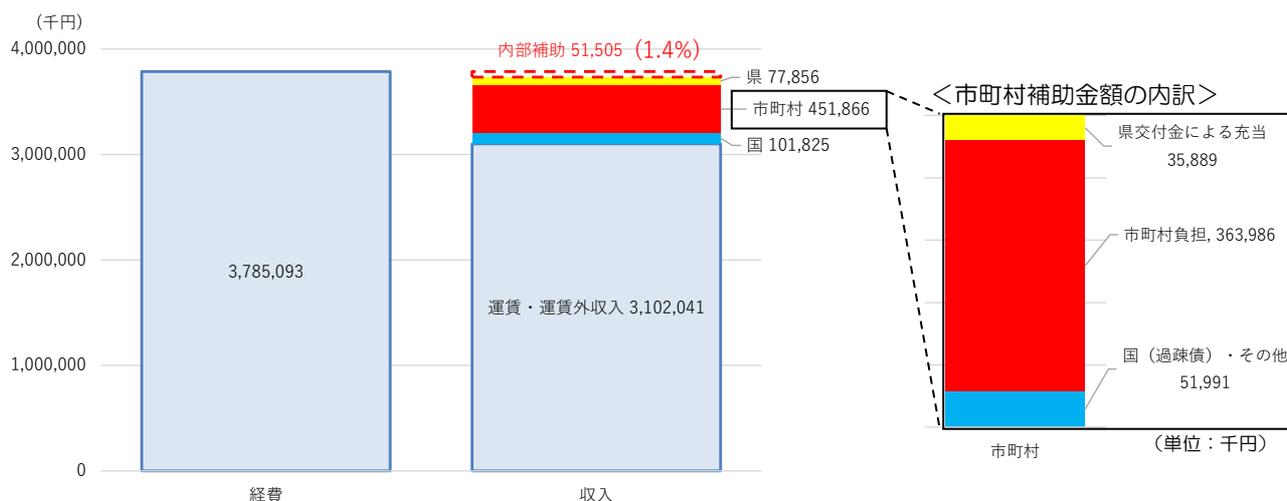


図 3-16 路線バス（4条事業者）の合算収支

資料：R1 年度一般乗合旅客自動車運送事業 事業報告書（山交バス、庄内交通、新庄輸送サービス、はながさバス）

■タクシー：事業者すべての合算収支

タクシー事業については、国土交通省が経費に関するデータを把握していないため、収支が算出できない。国土交通省への聴き取りによれば、R1 年度においては、県内 88 事業者中、黒字事業者 14 事業者、赤字事業者 71 事業者、未回答 3 事業者とのことである。

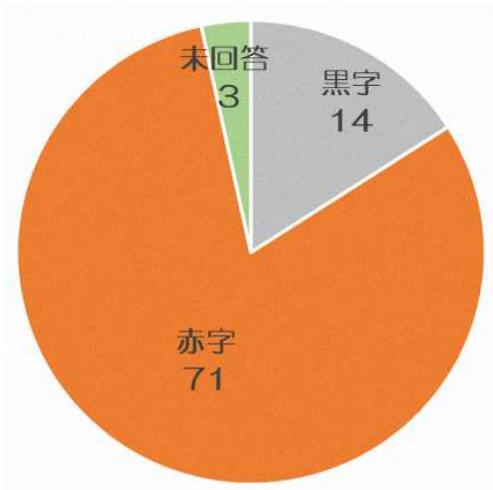


図 3-17 タクシー事業者の収支状況

資料：国土交通省へのヒアリング結果

### ③各モードの事業者別輸送シェア

バスの事業者別輸送シェア（R1年度）を見ると、山交バス（約72%）と庄内交通（約26%）で全体の約98%を占めている。

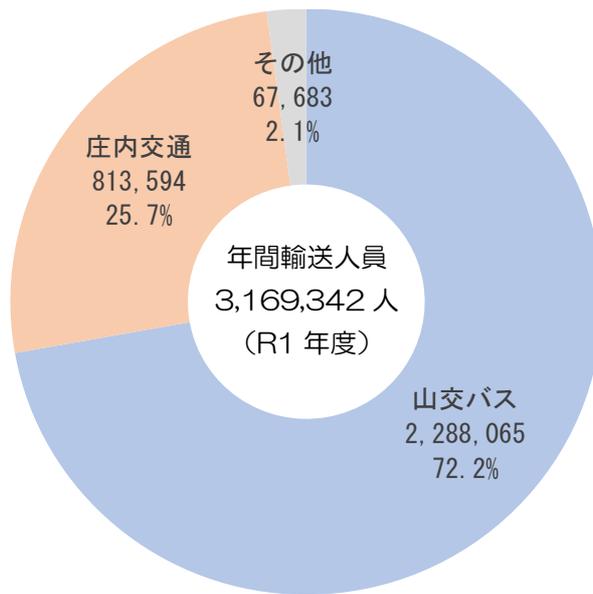


図 3-18 R1 年度事業者別路線バス輸送人員（見込み）

資料：山形県調べ

タクシーの事業者別輸送シェア（R1年度）を見ると、所有台数の多い上位10事業者が全体の約43%を占めている。

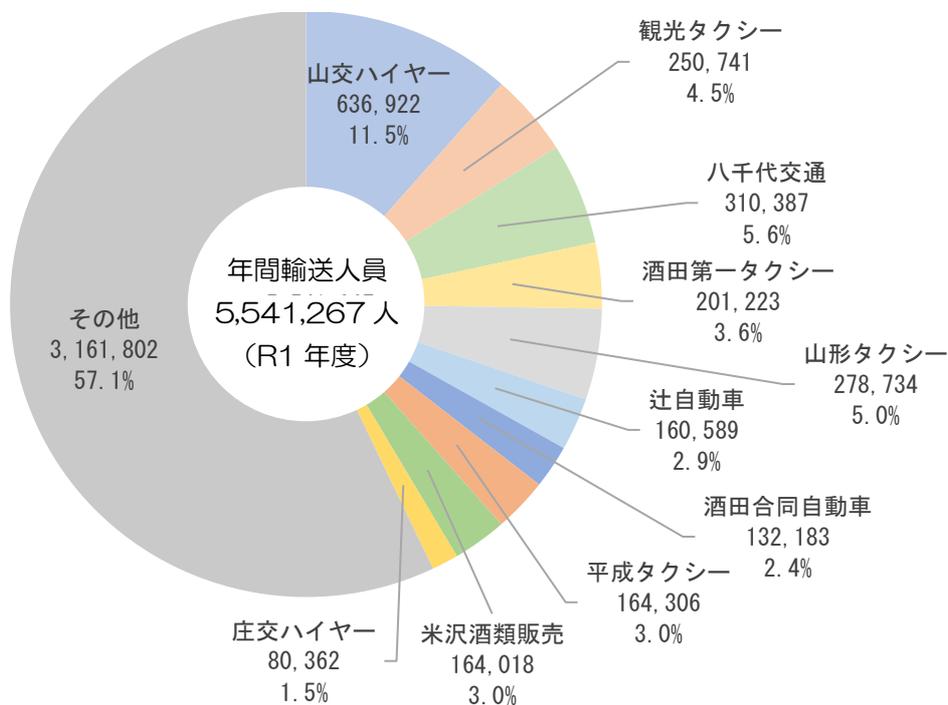


図 3-19 R1 年度事業者別タクシー輸送人員

資料：山形県調べ

#### ④従業員・車両の現状

○路線バス（県内の一定規模（※）以上の乗合バス事業者の平均値）

表 3-22 路線バス事業者職員の待遇

	運転者	整備員	事務員	合計
給与	310.4 千円	216.5 千円	259.5 千円	301.1 千円
勤続年数	10.5 年	5.4 年	15.0 年	10.9 年
年齢	48.2 歳	31.7 歳	42.2 歳	45.4 歳

参考：県内全産業平均値

給与： 323.3 千円

勤続年数：13.6 年

年齢： 43.6 歳

※一定規模：車両数 30 両以上

注) 給与については、要素別原価報告書（H31 年度提出。以下同じ）の給与計を支給延人員で除したものとなるため、月給相当額（手当・賞与は含むが退職金や厚生費は含まない）となる

注) 県内全産業平均値については、H31 年の賃金構造基本統計調査の山形県内の「産業計」「男女計」「年齢計」「企業規模 10 人以上計」の「きまって支給する現金給与額」に「年間賞与その他特別給与額」を 12 で除したものを加えた数値

資料：山交バス、庄内交通提供

○地域鉄道の従業員概況

表 3-23 地域鉄道事業者職員の待遇

	運転者	整備員	事務員	合計
給与	265.0 千円	235.2 千円	206.8 千円	244.4 千円
勤続年数	17.4 年	14.2 年	7.4 年	14.2 年
年齢	38.8 歳	57.8 歳	54.7 歳	46.4 歳

参考：県内全産業平均値は表 3-22 の参考のとおり

資料：山形鉄道提供

○地域鉄道の平均車齢（県内の一定規模以上の乗合バス事業者の平均値）：14.3 年

#### （2） 公的負担の現状（災害対応や単年度事業補助を除く毎年度恒常的な支援）

##### ①鉄道の運行に対する公的負担の状況（R1 年度）

表 3-24 鉄道の運行に対する公的負担の状況（R1 年度）

国	県	市町村
22,685 千円	27,972 千円	56,028 千円

国：設備投資費用の補助

県・市町村：設備投資費用・鉄道施設及び車両に係る修繕・維持管理費用の補助

資料：山形県調べ

## ②バス・デマンド交通に対する公的負担の状況（R1年度）

表 3-25 バス・デマンド交通に対する公的負担の状況（R1年度）

	国	県	市町村
幹線	78,548 千円 (地域間幹線系統補助)	78,548 千円 (地域間幹線系統補助)	
定時定路線	49,869 千円 (フィーダー系統補助)	58,631 千円 (市町村総合交付金)	999,567 千円
デマンド	7,264 千円 (フィーダー系統補助)	30,145 千円 (市町村総合交付金)	197,228 千円

地域間幹線系統補助：地域間交通ネットワークを形成する地域間幹線系統の運行について、国・県が補助対象経費の1/2ずつを補助

補助対象事業者（山交バス・新庄輸送サービス・庄内交通）

フィーダー系統補助：幹線バス等の地域間交通ネットワークと密接な地域内のバス交通・デマンド交通の運行について補助

市町村総合交付金：県が市町村から報告を受けた基礎数値を基に算定して予算の範囲内で交付する交付金（用途は特定されない）

資料：山形県調べ

## ③乗合バス路線における主体毎の赤字負担割合の状況

山交バスの経営状況を見ると、約 24.9 億円の経費に対し、運賃収入・運賃外収入は約 22.0 億円となっており、公的補助なしの場合、事業収支率は 88.3%となっている。

国・県・市町村による財政支出があっても、経費の 1.8%（約 4,510 万円）は、事業者による内部補助をしている状況にある。市町村は約 1 億円を支出、県は 0.8 億円、国等は約 0.6 億円の支出をしている。

庄内交通の経営状況を見ると、約 11.5 億円の経費に対し、運賃収入・運賃外収入は約 7.5 億円となっており、公的補助なしの場合、事業収支率は 65.3%となっている。

国・県・市町村による財政支出があっても、経費の 2.3%（約 2,590 万円）は、事業者による内部補助をしている状況にある。市町村は約 2.6 億円を支出、県は 0.3 億円、国等は約 0.9 億円の支出をしている。

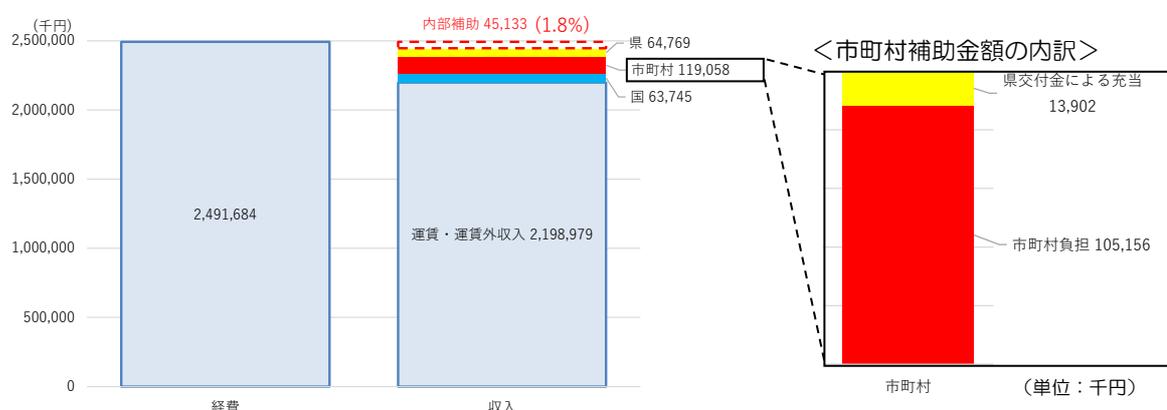


図 3-20 山交バスの赤字負担割合

資料：R1年度 一般乗合旅客自動車運送事業 事業報告書（山交バス）

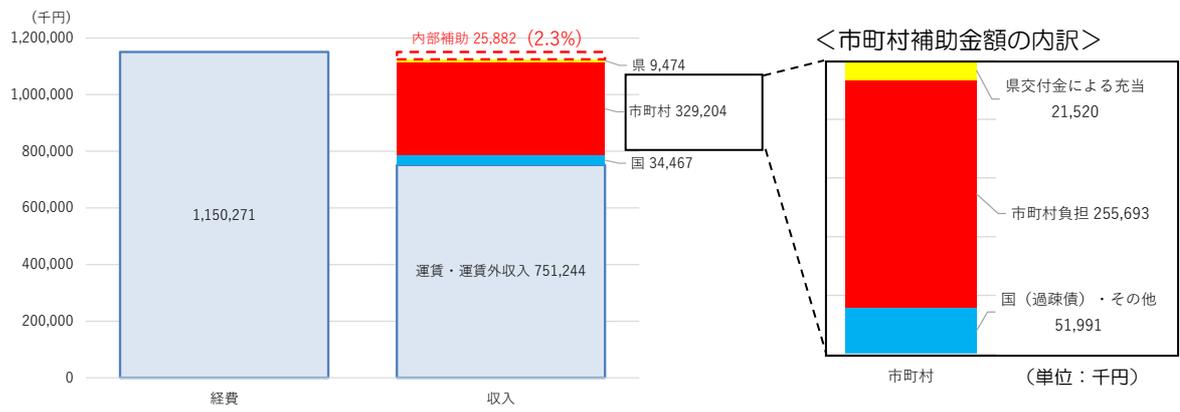


図 3-21 庄内交通の赤字負担割合

資料：R1 年度 一般乗合旅客自動車運送事業 事業報告書（庄内交通）

#### ④タクシー等に対する公的負担

県内において、住民への乗車補助を行っている代表的な事例として南陽市の「おきタク」が挙げられる。

また、免許返納者支援等も含めると、タクシーその他移動関連サービスへの公的負担は一定程度見られる。

表 3-26 免許返納者支援等タクシーその他移動関連サービスへの公的負担

地域	市町村名	事業・支援名	事業内容	開始日
村山地域	山形市	山形市運転免許証返納者タクシー券交付事業	市内に住所を有する70歳以上の運転免許証自主返納者にタクシー券（5,000円（500円×10枚）、1回のみ）を交付	H30.4.1
	寒河江市	高齢者運転免許証自主返納支援事業	運転免許証を自主返納した満65歳以上の市民を対象に、山形県タクシー共通乗車券、市内循環バス利用券、市デマンドタクシー利用券、山交バス普通回数券、天童市営バス回数券、西川町営バス回数券（それぞれ2万円分）のうち、いずれか1種類を1回限り交付。	H29
	上山市	運転免許自主返納支援事業	運転免許を自主返納し、返納日から1年以内に申請された方に対する支援内容の1つとして、タクシー事業者のタクシー利用券1万円分を発行。	H25.4.1
	村山市		村山市高齢者運転免許証自主返納支援事業を平成25年5月から実施し、タクシー券を支給に利用者に補助している。	H25.5
	天童市	福祉タクシー利用助成事業	心身に重度の障がいがある者の積極的な社会参加と生活圏の拡大を図るため、福祉タクシーの利用券を発行	H8.4.1
		高齢者運転免許証自主返納支援事業	高齢者が運転免許証を自主返納しやすい環境を提供するため、運転免許証の自主返納を行った高齢者（65歳以上の者で申請時に本市の住民記録台帳に記載されている方）へ、タクシー利用券を含む利用券2万円分（5種類から選択）を交付する	H28.4.1
		高齢者生活交通支援事業	高齢者が日常生活を営む上で必要な交通手段を確保し、高齢者の経済的な負担を軽減するため、申請時に75歳以上であること等の要件に該当する方に対しタクシー利用券（3,600円分）を交付する	H28.10.1
	東根市	東根市高齢者運転免許証自主返納者支援事業（運転リリーフ事業）	65歳以上で運転免許証を自主返納した市民に対し、返納日の翌年度末までに申請した場合に、申請日の翌年度末まで市内タクシー業者で利用できるタクシー利用券（2万円分）を交付	H26.4.1
		東根市障害者社会参加移動促進事業（福祉タクシー事業）	障害者の積極的な社会参加と生活圏の拡大に資するため、障害者が移動の際に利用するタクシーの利用料金の一部を助成する事業（タクシー利用券500円×年間最大45枚、又はリフト付タクシー利用券3,000円×年間最大24枚）	H9.4.1
		東根市高齢者社会参加促進事業（おでかけサポート事業）	高齢者の積極的な社会参加と生活圏の拡大に資するため、高齢者が移動の際に利用するタクシーの利用料金の一部を助成する事業（タクシー利用券500円×年間最大45枚）	H24.4.1
		東根市高齢者移動サービス事業	高齢者の積極的な社会参加と生活圏の拡大に資するため、要介護4、5認定を受けた人に対し、移動の際に利用するタクシーの利用料金の一部を助成する事業（リフト付タクシー利用券3,000円×年間最大24枚）	H21.4.1
	尾花沢市	高齢者おもいやりタクシー事業	75歳以上の高齢者に、1枚5000円のタクシー券を市の中心地からの距離に応じた枚数（12～48枚）交付している。	H29.4.1
		福祉タクシー事業	心身に重度の障害を有する者にタクシー券（1枚5000円45枚）かりフト付きタクシー券（7割補助 5,000円/1回上限 24枚）を交付する。	H27.7.1
		高齢者移動サービス事業	要介護4・5の認定を受けた者にリフト付きタクシー券（7割補助 5,000円/1回上限 24枚）を交付する	H27.7.1
		高齢者運転免許証返納支援事業	65歳以上の高齢者で免許証を返納した場合、タクシー券2万円かバス券2万円のいずれかを支援を行う。	H24.4.1
	中山町	中山町運転免許自主返納者支援事業	町内に住民登録がある自主返納者に、町営バスのバス券かタクシー券のどちらかを交付。希望者には、以前交付された町営バス券をタクシー券へ交換	R2.6.1
	西川町	高齢者運転免許証自主返納支援事業	町内に住民登録がある自主返納者に、タクシー券又は町営バス回数乗車券を交付。	H29.4.1
	朝日町	朝日町高齢者運転免許証自主返納支援事業	高齢者による交通事故の減少を図るため、運転免許証を自主返納した高齢者に対して、回数乗車券を交付し、自主返納した後の日常生活の支援を目的とするもの。山形県タクシー共通乗車券含む回数乗車券20,000円分の支援を実施。	H25.4.1
	大江町	高齢者運転免許証自主返納支援事業	対象者/①町の住民基本台帳に記載されている満65歳以上の方 ②有効期限内のすべての運転免許を自主返納された方 申請期限/自主返納してから1年以内 支援内容/山形県タクシー共通乗車券2万円	H28.4.1
大石田町	大石田町高齢者運転免許証自主返納支援事業	65歳以上の方が自主返納した場合、20,000円分のタクシー利用券を交付する。	H29.3.23	
最上地域	新庄市	新庄市高齢者運転免許証自主返納支援事業	市内に住所を有する高齢者で、自主返納者に対して、バス・タクシー共通利用券または、市営バス回数乗車券または、大蔵村営バスで利用できる回数乗車券を2万円相当交付する。	R2.4.1
		障がい者福祉タクシー助成事業	身体障がい者手帳1級・2級及び3・4級の一部（視覚、下肢、体幹、移動機能障がいのみ）、療育手帳、精神障がい手帳を有する方に対して、タクシー券（500円×20枚）を交付する	
	金山町	金山町福祉タクシー事業	障害者の社会参加として生活圏の拡大のためにタクシー利用券を発行（※基本料金を支援、利用券は年間24枚まで）	H10.4.1
	真室川町	タクシー利用券交付事業	町内に住民登録がある自主返納者にタクシーの無料乗車券（24,000円相当）を発行。	H30.4.1
	最上町	最上町高齢者運転免許証自主返納促進事業	目的：高齢者の交通事故の未然防止 対象者：町民で免許返納時に満65歳以上 支援内容：町営バス回数券、タクシー券、地域限定商品券 3種類のうち1つ 一万円分	H29.4.1
	舟形町	高齢者コミュニティーふれあい事業	満80歳以上の方にタクシー利用券（小型基本料金分）を月2枚の割合で交付	H15.12.15
	戸沢村	福祉交通事業	身体障害者手帳（1、2級）、精神保健福祉手帳（1,2級）、療育手帳（A,B）所持者を対象にタクシー利用券（基本料金分）年間24枚発行	H9.4.1
高齢者福祉交通事業		76歳以上の高齢者を対象に、タクシー利用券（基本料金分）年間24枚発行（H9.4.1）。運転免許証自主返納者を追加（R2.4.1）。65歳以上75歳まで、タクシー利用券（基本料金分）年間72枚発行	H9.4.1 R2.4.1	

地域	市町村名	事業・支援名	事業内容	開始日	
置賜地域	米沢市	米沢市高齢者運転免許自主返納支援事業	本市に住民登録がある65歳以上で、運転免許を自主返納した人を対象に、6,000円分の各種乗車券を交付（市民バス回数券、のりあいタクシー回数券、タクシー乗車券、山交バス回数券）	H29.4.1 （タクシー乗車券と山交バス回数券はH30.4.1）	
	南陽市	南陽市高齢者等運転免許証自主返納支援事業	高齢者等が運転免許証を自主的に返納しやすい環境づくりを行い、交通事故の減少を図ることを目的として、運転免許証の自主返納を行った市民に対し利用券等1万円分を交付するもの。 （利用券等の種類） タクシー利用券（市内4事業者のみ）、市内路線バス回数券、フラワー長井線利用券 ※「南陽市高齢者等運転免許証自主返納支援事業実施要項」を添付	H30.4.1	
		おきタク	市内沖郷地区において、定額でタクシー移動できるサービスを運行		
	高畠町	高畠町障がい者タクシー助成事業	町内在住者の下記対象者へ、タクシー助成券を交付する。（1人当たり500円×24枚） <対象者> 身体障害者手帳をお持ちの方：上下肢・下肢障害の1～4級、体幹障害1～3級、視覚障害の1～2級、呼吸器障害の1～3級 療育手帳をお持ちの方：判定「A」 精神保健福祉手帳をお持ちの方：1～2級	S55.7	
		高畠町デマンド交通事業における料金割引	一般の利用料金500円のところ、下記の料金割引を行っている。 ①75歳以上 400円 ②65歳以上の運転履歴証明書保有者 400円 ③障がい者手帳保有者 300円 ④小学生以下 300円	H29.10	
	川西町	運転免許証自主返納推進対策事業	町内に住民登録がある方で、運転免許証を自主返納された方の支援項目として、町内のタクシー事業者でも利用できる山形県タクシー共通乗車券及びカワニシお買物券を設定している。	H30.4.1	
	小国町	小国町福祉タクシー利用助成	重度の障害をお持ちの方に、タクシー利用助成券（1枚500円）を交付する制度 1年間の交付枚数は居住地に応じて12枚～36枚となっている。 （制度の対象者） 身体障害者手帳（1・2級）の所持、精神保健福祉手帳（1・2級）の所持、療育手帳（A・B）を所持のいずれかに該当する方	H9.4.1	
	白鷹町	心身障がい者福祉タクシー等利用助成事業	下記対象者へ、タクシー等利用助成券（690円×12枚綴）を1人につき1冊交付する。（腎臓機能障害で透析のため通院しているかたは2冊交付） <対象者> 身体障害者手帳1～3級（下肢機能障害のかたは1～4級）をお持ちのかた 精神障害者保険福祉手帳1・2級をお持ちのかた 療育手帳A・Bをお持ちのかた		
	庄内地域	酒田市	障がい者ほっとふくしサービス事業	障がい者が、タクシー利用など様々なサービス受けるときに利用できるほっとふくし券を交付 ・対象者：酒田市に住民登録があり、次の条件をすべて満たす方 1.身体障害者手帳1級または2級、療育手帳A、精神障害者保健福祉手帳1級のいずれかをお持ちの方 2.生活保護受給世帯ではない方 3.同年度のほっとふくし券（一般用）、または障がい者ほっとふくし券の交付を受けていない方 ・交付金額：年12,000円（500円券の24枚綴り）	H19.4.1
			ほっとふくし券事業	在宅での介護を必要とする方が、タクシー利用など様々な介護サービスを受けるときに利用できるほっとふくし券を交付 ・対象者：要支援1から要介護5と認定され、在宅で介護を受けている方で、前年度の介護保険料段階が3段階以下（世帯市民税非課税）の方（市税等滞納者及び生活保護受給者を除く） ・交付金額：要介護度と介護保険料の区分により年10,000円から30,000円	H21.4.1
三川町		障がい者ほっとふくしサービス事業	20歳未満の障がい者が、タクシー利用など様々なサービスを受けるときに利用できるほっとふくし券を交付 ・対象者：酒田市に住民登録があり、次の条件をすべて満たす方 1.身体障害者手帳、療育手帳、精神障害者保健福祉手帳のいずれかをお持ちの方 2.交付申請日時点で20歳未満の方 3.生活保護受給世帯ではない方 4.同年度の障がい者ほっとふくし券の交付を受けていない方 ・交付金額：年18,000円（500円券の36枚綴り）	R2.4.1	
		心身障害者福祉タクシー利用券（初乗料金相当額）を発行	町内に居住する身体に重度の障害を有する者、療育手帳を所持する者等に対し、1月4枚最大48枚のタクシー利用券（初乗料金相当額）を発行	S56.4.1	
遊佐町		高齢者通院等支援サービス事業	町内に住所を有する65歳以上の方で、障害及び疾病等の理由で一般の交通機関の利用が困難な方を対象に、自宅から医療機関の移送サービスを利用した場合、最大24回を上限に運賃の8割相当を支援	H14.4.1	
		福祉タクシー利用券交付事業	町内に住民登録がある①65歳以上の高齢者免許証を所有しない方、②移動することが困難な障がい者に対し、500円分のタクシー券を発行 ①36枚 ②42枚	H27.4	
庄内町		庄内町高齢者運転免許証自主返納支援事業	・町内に住所を有する70歳以上の運転免許自主返納者にタクシー券を交付。 5年目まで年度ごとに更新が可能。 （交付金額）新規：申請月別により上限2万円分 更新：申請月別により上限1万円分	H22.4.1	
鶴岡市		運転免許返納者支援	返納者に対し、5,000円分の「バス回数券」または「タクシー券」の配布	H30.4	
		鶴岡市便利屋タクシーサービス定着支援事業	令和2年度に新型コロナウイルス感染症対策事業として始まった買い物代行サービス支援を定着させるために現在予算要求しているもの	R3.4	
			・観光ハイヤープラン「羽黒山・湯殿山」 ～従来観光シャトルバスを実施していたが、コロナ禍を受け個別輸送のニーズが増えたことからハイヤープランとしたもの ・らくらく移送サービス ～車椅子利用者などで専用車両が必要な方の、通院などの利用に使用できるタクシー券18,000円分 配布 ・免許返納者 ～湯海乗合タクシーのブラッシュアップ		

資料：山形県調べ

### (3) 地域内交通への国庫補助の活用対象地域等について

コミュニティバスやデマンド交通などといった地域内交通についても、国庫補助の「地域公共交通確保維持改善事業補助」におけるフィーダー系統補助が活用可能である。当該補助の要件該当性を市町村毎に以下のとおり整理した。

#### ①国庫補助フィーダー系統の設定のために接続対象となる国庫補助幹線系統一覧（R4.6）

幹線系統名	主要バス停(市町村)	結節点となりうるバス停を有する沿線市町村
山形市役所(六角・荒砥)長井	山交ビル	山形市、上山市、長井市、南陽市、白鷹町
山交ビル(荒谷・石倉)天童	山交ビル	山形市、天童市
県立中央病院(表蔵王・四ツ谷)高松葉山	山形市役所前、高松葉山温泉	山形市、上山市
山形(若葉町・南山形)高松葉山	山交ビル、かみのやま温泉駅	山形市、上山市
天童～寒河江	天童駅、寒河江駅	天童市、寒河江市
寒河江駅前(松川・左沢)宮宿	左沢駅前、朝日町役場	寒河江市、大江町、朝日町
寒河江駅前～谷地	寒河江駅前、谷地	寒河江市、河北町
山交ビル～寒河江駅前	寒河江駅前、長崎元町	山形市、寒河江市、中山町
天童(東根市役所)北町	天童駅前、さくらんぼ東根駅、村山駅前	天童市、東根市、村山市
山交ビル(県立中央病院・高揃)天童温泉	山交ビル、天童温泉	山形市、天童市
山交ビル(漆山)天童温泉	山交ビル、天童温泉	山形市、天童市
銀山線	大石田駅、銀山温泉	尾花沢市、大石田駅
県立病院～金山	新庄駅前、金山町役場前	新庄市、金山町
県立病院～肘折	新庄駅前、肘折温泉待合所	新庄市、大蔵村
米沢～仙台	米沢駅	米沢市
鶴岡(エスモール)三川	鶴岡駅前、イオンモール三川	鶴岡市、三川町
鶴岡(ゆぼか)いでは文化記念館	鶴岡駅前	鶴岡市

#### ②鉄道駅等との接続により国庫補助フィーダー系統の設定対象となる地域一覧（R4.6）

市町村名	市町村内の鉄道駅等	条件不利地域の種類
山辺町	JR 羽前山辺駅	交通不便地域(公共交通維持確保改善事業補助要綱による運輸局長指定)
川西町	JR 羽前小松駅 等	過疎地域(過疎地域自立促進特別措置法)
尾花沢市	尾花沢待合所 等	過疎地域(過疎地域自立促進特別措置法)
西川町	道の駅にしかわ	過疎地域(過疎地域自立促進特別措置法)
南陽市	JR 赤湯駅 等	山村地域(山村振興法)
大石田町	JR 大石田駅	過疎地域(過疎地域自立促進特別措置法)
最上町	JR 最上駅 等	過疎地域(過疎地域自立促進特別措置法)
舟形町	JR 舟形駅	過疎地域(過疎地域自立促進特別措置法)
鮭川村	JR 羽前豊里 等	過疎地域(過疎地域自立促進特別措置法)
戸沢村	JR 古口駅	過疎地域(過疎地域自立促進特別措置法)
高畠町	JR 高畠駅	山村地域(山村振興法)
小国町	JR 小国駅 等	過疎地域(過疎地域自立促進特別措置法)
飯豊町	JR 羽前椿駅 等	過疎地域(過疎地域自立促進特別措置法)
庄内町	JR 余目駅 等	過疎地域(過疎地域自立促進特別措置法)
遊佐町	JR 遊佐駅 等	過疎地域(過疎地域自立促進特別措置法)

### 3-4 県内各市町村の公共交通の問題点・課題

地域	市町村	現状の公共交通の問題点・課題
村山	山形市	<p>①市民ニーズに対応した地域公共交通ネットワーク構築の必要性</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>現状を踏まえ、各地域の特性や公共交通に関するニーズを整理し、MaaSの導入も見据えながら、鉄道・バス・タクシー・その他の交通資源を一体とした市域全体の公共交通の在り方や、立地適正化計画等関連計画との連携、ICTの活用を見据えた利便性の高い持続可能な公共交通ネットワークの構築が必要である。</li> </ul> <p>②広域的な公共交通ネットワーク構築の必要性</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>上記の連携事業の一つとして、路線バスとの役割分担を考慮しながら、R2年度からは主に高校への通学・大規模総合病院への通院を主題として検討・研究を重ねている。今後も取組みを継続し広域的な公共交通ネットワークの構築を推進する必要がある。</li> </ul> <p>③鉄道</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>鉄道駅は駅周辺の住民等の生活交通の拠点となっているが、交通結節点としての機能が弱く、今後は鉄道駅を交通結節点として地域公共交通ネットワークの拠点として位置づけていくために、必要な機能（バス・タクシーの乗入れ、乗場等のバリアフリー等）を強化していく必要がある。</li> </ul> <p>④路線バス</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>冬期間の遅延や上屋のないバス停におけるバス待ち環境の改善が課題となっており、国・県・市において、道路拡幅工事等の計画の段階で、事業者の意見も踏まえながら検討していくことや、遅延時の運行状況をもとに運行ダイヤの改正などを検討していく必要がある。</li> <li>更に、路線バスの運行維持を図るために、赤字路線に対する補助を行っているが、一部の路線では赤字額が拡大するなど市の財政負担が増加傾向にある。また、バスの運転士不足の深刻化が懸念されるため、バス路線の再編など効率化について検討していく必要がある。</li> </ul> <p>⑤コミュニティバス、乗合タクシー</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>市中心部で運行するコミュニティバスについては、目標を上回る利用があるが、一方で、市郊外部で運行する乗合タクシーについては、1便あたりの利用者数が5人程度の利用状況となっており、運行内容の見直しや利便性の向上等による利用促進を図る必要がある。</li> </ul>
村山	寒河江市	<ul style="list-style-type: none"> <li>現行の公共交通ネットワークで対応できていない複数の市町をまたぐ移動のニーズ（隣町の病院への通院等）に対応できていない。</li> </ul>
村山	上山市	<ul style="list-style-type: none"> <li>通院や通学において、公共交通の利用者減少による事業者のサービス縮小や路線廃止への対応が今後必要。</li> <li>高齢者が増加し、買い物や通院等の日常の移動に支障が出る人が今後更に増える可能性があり、対応が必要。</li> </ul>
村山	村山市	<ul style="list-style-type: none"> <li>市営バスの乗客数の減少。（R1は料金等改正したので増加したが、今後は減少が予想される）。</li> <li>山交バスが撤退したところに、補填的に市営バスやデマンドタクシーを運行しているので、細切れる的なサービスになっているのではないかと懸念されている。</li> </ul>
村山	天童市	<ul style="list-style-type: none"> <li>バス路線と鉄道が並行（南北）して走っているため、東西の交通網が弱い。</li> <li>市営バスや予約制乗合タクシーを充実させようとする、バス路線と競合する。</li> <li>高齢者や若者などの交通弱者が利用しやすい交通手段を確保する必要がある。</li> <li>路線バスの利用者減少により、輸送量が厳しい状況であり、国庫補助要件に満たなくなった路線への補助などを含め、市の補助額が増大している。</li> <li>将来的にキャッシュレス化やシステム導入による費用も想定されるため、厳しい財政状況の中、さらなる予算の確保が必要となってくる。</li> </ul>
村山	東根市	<ul style="list-style-type: none"> <li>国庫補助対象地域間幹線系統の輸送量の確保。</li> <li>公共交通利用者の減少による事業者のサービス内容の検討。</li> <li>市内に公共交通の空白地域が存在し、その解消に向け、市内公共交通の総合的な検討が必要。</li> </ul>

地域	市町村	現状の公共交通の問題点・課題
村山	尾花沢市	<ul style="list-style-type: none"> <li>大石田駅―尾花沢―銀山温泉間の観光需要は路線バスの銀山線を中心に対応できているが、大石田駅―尾花沢間の「市外に通う高校生」、「市外から通学する北村山高校生」の需要に対して対応できておらず、地域間幹線系統として国庫補助の要件を満たすよう新しいバス路線を検討中である。</li> <li>高齢化に伴い公共交通機関しか生活の足がない市民が増え、今後も増加する見込みであるが、利用者減少のため定期運航バスでは効率が非常に悪い状態となっている。そのため、過疎地域で広い地域に住居が散在する本市で効率の良い公共交通サービスへ再編の必要がある。</li> </ul>
村山	山辺町	<ul style="list-style-type: none"> <li>人口減少により公共交通の利用者が減少しているが、高齢者の免許返納が今後も増えることが予想されるため公共交通の維持は不可欠となっている。町のコミュニティバスの維持や、民間路線バスの赤字路線に対する負担が今後増えていくのかどうか、問題視している。</li> </ul>
村山	中山町	<ul style="list-style-type: none"> <li>町外の通院や買い物等において、現行の公共交通ネットワークだけではカバーしきれていない。</li> <li>ニーズに対応できるような公共交通機関のルートや時刻表等の見直しが必要（町営バス等）。</li> </ul>
村山	河北町	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通の利用者は減少しているが、免許返納者の増加傾向に対応できるような公共交通の見直しが必要。</li> </ul>
村山	西川町	<ul style="list-style-type: none"> <li>バス停までの距離が遠く、高齢者は大変である。</li> <li>バス時間が少なく、長時間の待ち時間が発生している。</li> <li>著しく乗車率の低い路線がある。</li> <li>運行時刻が学生の利用時間にマッチしていない。</li> </ul>
村山	朝日町	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通の利用者の減少による事業者のサービス縮小や路線廃止への対応が今後必要になってくる可能性がある。</li> <li>高齢化が進んでくると、今の交通体系では町内全域の町民の足の確保が難しくなってくる。</li> </ul>
村山	大江町	<ul style="list-style-type: none"> <li>町内の医療機関が1つしかなく、町外の医療機関に通院する町民が多くいる中、自家用車を持たない高齢者等が通院する場合に1日がかかりになってしまうなど、身体的・金銭的負担が大きくなっており、町外への町営バス・デマンド型タクシー運行に対するニーズが高まっている。</li> </ul>
村山	大石田町	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通利用者の減少に伴う路線の維持負担。</li> </ul>
最上	新庄市	<p>【市営バス土内線、芦沢線】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>土内線と芦沢線を車両1台で運行しているため、住民の利便性向上に苦慮している。また、車両についても、老朽化が進み毎年修繕が必要となっている状況にある。</li> <li>JRの列車時刻と接続性が悪い時間帯が多い。</li> </ul> <p>【市営バスまちなか循環線】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>国庫補助（地域内フィーダー系統補助）の輸送量が厳しい状況（国庫補助要件を満たさない系統がある）。</li> <li>JRの列車時刻と接続性が悪い時間帯が多い。</li> </ul> <p>【全体を通して】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>R5年度に県立新庄病院が移転することに伴い、路線バス、市営バス等の大幅な路線改編及びダイヤ改正が必要になる可能性がある。</li> <li>新庄市内に公共交通空白地域が、212地域中、33地域ほど点在し、今後どのような手法で解消するか検討しなければならない。</li> <li>JR新庄駅を拠点とする、観光客をターゲットとした二次交通の整備も検討しなければならない。</li> </ul>
最上	金山町	<ul style="list-style-type: none"> <li>山交バス（新庄-金山線）の平均乗車密度と輸送収入が伸び悩んでおり改善策が急務となっている（国庫補助要件ギリギリ）。</li> </ul>
最上	最上町	<ul style="list-style-type: none"> <li>現在町営バス（定時定路線型）が3路線、予約制乗合バス（デマンド型）3エリアで自家用有償旅客運送を行っている。バス利用者の減少・高齢化が進む中、利用者（主に高齢者）のニーズに合った運行が課題である。</li> </ul>
最上	舟形町	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通利用者減少に伴うタクシー事業者収入減が懸念され、サービス向上への対応</li> </ul>

地域	市町村	現状の公共交通の問題点・課題
		<p>が難しい。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・タクシー事業者の高齢化、現状後継者がいないことから、長い目で見た公共交通のあり方を検討していく必要がある。</li> <li>・電車の発着時間との接続ができていない。</li> </ul>
最上	真室川町	<ul style="list-style-type: none"> <li>・路線バスの利用者数の減少及び運賃収入の減少による厳しいバス運営。</li> </ul>
最上	大蔵村	<ul style="list-style-type: none"> <li>・民間バス会社が撤退した路線を村営でバスを走らせている。</li> <li>・高齢者で免許返納する方も増え、村内全域をカバーする新たな公共交通システムの構築が必要。</li> </ul>
最上	鮭川村	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通の利用者数は減少しているが、免許返納者の増加傾向に対応できるような公共交通の見直しが必要。</li> </ul>
最上	戸沢村	<ul style="list-style-type: none"> <li>・人口・利用者の減少につき車両の更新の度、乗車定員が減となっている。（最大45人→現在10人）</li> <li>・H25.4.1からスクールバスの運行に伴い、デマンド運行を実施。利用者の大幅減少により、H26.4.1からバス利用料を100円としたが、（中学生までと、後期高齢者は無料）微増にとどまっている。</li> <li>・H15年度で廃止となった新庄野口線の（山交バス）運行要望があり乗合デマンドタクシーの実証運行を行っている。（乗合デマンドタクシー実証運行（R2.10.1～R4.3.31）） ①上松坂新庄線毎週水曜日1往復。②高屋余目線毎週火曜日1往復。（1回500円） タクシー料金不足分村負担 年々公共交通に係る財政負担が増加している。</li> </ul>
置賜	米沢市	<ul style="list-style-type: none"> <li>・そもそも住民の移動実態やニーズを十分に掴めていない。</li> <li>・立地適正化計画策定を受けたコンパクト・プラス・ネットワークの実現が求められている。</li> <li>・学校の統廃合に伴う通学需要の変化への対応が必要。</li> <li>・国庫補助対象路線（幹線）がなく、財政負担が大きい。</li> </ul>
置賜	長井市	<ul style="list-style-type: none"> <li>・山形鉄道フラワー長井線は、乗客の7割が通学の高校生で、少子化に伴い年々利用客が減少しているが、観光面ではDMOと連携した取組みで、旅行代理店経由での利用客が増加傾向にある（コロナウイルスの影響でR2年3月からは減少）。</li> <li>・H28に鉄道事業再構築実施計画が認定され、上下分離方式を導入され、国庫補助率は1/3から1/2にかさ上げされているが、R2年度までとなっているため、その後は自治体の負担増加が懸念される。</li> <li>・また、開業（S63）以来使用している車両、老朽化した信号設備等、施設更新に多額の費用を要する。</li> <li>・長井市営バスは、交通空白地帯の解消と交通弱者の通院・買い物等の外出支援等を目的に定時定路線「8路線」を設定・維持している。1か月1,000円乗り放題定期券が好評であり、乗車人数は増加傾向にあるが、通勤・通学の利便性を高めるため「R3年度に路線変更」を予定している。</li> <li>・財政的な面では、国庫補助金（フィーダー補助金）、県総合交付金、市営バス使用料が主な財源であるが、市の一般財源の割合が非常に多く、車両・バス停留所の更新が遅れ、ロケーションシステム・ICカード導入等の検討も難しい状況である。</li> <li>・今後は山交バス、フラワー長井線との連携をより強固なものとし、共存できる運行体制を確立し、利便性、効率性を向上させ「路線を維持」する必要がある。</li> <li>・現行路線では、郡部（5地区）からのダイヤが2時間に1本程度と利便性が低く、利用者アンケートでは、現行路線に不満がある利用者が約半数となっている。運行業務については、市内のタクシー会社3社が組織する協議会に委託しているが、運転手不足や高齢化が課題となっており、増車・増分が困難な状況にあることから、自動運転バスの導入を促進し、運転手不足を解消するとともに、まちなか路線を効率化し、利用者の利便向上を図る必要がある。</li> </ul>
置賜	南陽市	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通の利用者の減少（市内バス路線、山形鉄道）。</li> <li>・通学時の送迎等において保護者の負担が増加（公共交通の利用減少が進展）。</li> <li>・移動ニーズの多様化が進み、定時定路線型の交通だけでは需要に応えられない。</li> </ul>

地域	市町村	現状の公共交通の問題点・課題
		<ul style="list-style-type: none"> <li>バス事業者、タクシー事業者においては乗務員の不足が深刻な状況である。</li> </ul>
置賜	高畠町	<ul style="list-style-type: none"> <li>全町域を移動範囲とするデマンド交通を運行（町内タクシー業者へ委託）。H29年度に当日予約対応や土日祝日運行等のリニューアルを行い、地域住民だけでなく観光客等にも広く利用されているが、財政負担の増加が課題となっている。</li> <li>路線バスについては、輸送客数の減少からR1年度に山交バス米沢（馬頭）高畠線を廃止。</li> <li>公立置賜総合病院など、近隣市町村への広域的交通手段についての要望が住民から上がっている。</li> </ul>
置賜	川西町	<ul style="list-style-type: none"> <li>本町の公共交通は、JR米坂線及びフラワー長井線、山交バスの小松～米沢線、町が運営するデマンド型乗合交通となる。</li> <li>どの路線も利用者の減少が課題となり、それに伴う交通サービスの低下などが危惧される。町の財政状況から、今後各公共交通の支援の調整の検討が必要。</li> </ul>
置賜	小国町	<ul style="list-style-type: none"> <li>町内人口の高齢化に伴い、利用者から町営バスの利便性向上が求められている。</li> <li>しかし広大な町域を人的、財政的に限られた資源での運行を行わざるを得ない状況であり、特に運行制約が多い末端地域の利用者を始め、ニーズに答えきれない状況が続いている。</li> <li>他市町村間に跨がる幹線交通は、JR米坂線と山交バス・新潟交通が共同で運行する山形市～新潟市を結ぶ高速バスが運行されているが、両者とも運行本数が限られることや幹線交通と支線交通との接続に難があるため、隣接市町村間との公共交通を利用した移動機会は極めて少ない状況にある。</li> </ul>
置賜	白鷹町	<ul style="list-style-type: none"> <li>フラワー長井線は、高校生が乗客の大部分を占めていることから、少子化の影響を受け、利用客が年々減少している。さらに、新型コロナウイルス感染症拡大による学校休校や移動自粛により、R元年度末～R2年度当初にかけては特に収入が激減している。引き続き、県及び沿線市町において利用拡大等に向けた取組が必須である。</li> <li>町内全域へ移動可能なデマンドタクシーを運行しているが、利用者は減少傾向にある。利用者の大半は80歳代であるため、運転免許証の自主返納等の機会などに利用促進に向けた制度の周知徹底を図っている。併せて、R2年6月より実証実験として、町内全域へ移動可能なデマンドタクシーに加え、白鷹町立病院～公立置賜総合病院（川西町）間の町外延伸の直行便を開始した。</li> <li>市町間を超えたデマンドタクシーやコミュニティバス等の運行の可能性など、公共交通体系の広域連携策について検討していく必要がある。</li> <li>ウィズコロナのもと、感染症対策など、安心して利用できる体制を整えることも必要である。</li> </ul>
置賜	飯豊町	<ul style="list-style-type: none"> <li>本町における公共交通は、JR米坂線と山交バスと新潟交通が共同で運行する山形市～新潟市間の高速バスが運行されているが、運行本数や運行場所が極めて限定され、少数の利用者に留まっている。また民間の路線バスについては既に廃止されており、それに代わる公共交通として、社会福祉協議会がデマンド交通を運行している。今後は観光客の二次利用や、高齢者、障がい者、学生等が利用しやすい仕組みがデマンド交通運行の課題となっている。</li> <li>現在進行中のモビリティ専門職大学開校に向け、学生の交通手段の確保等、JR米坂線を起点とした交通網の整備や近隣市町との広域的なアクセス手段の検討が必要となる。</li> <li>将来的には、運行車両の電気自動車、EVバス化への積極的な更新など社会的ニーズにも対応する必要がある。</li> </ul>
庄内	鶴岡市	<ul style="list-style-type: none"> <li>東北一広い市域を公共交通でいかにカバーするか。</li> <li>需要の変化に対応した交通サービスの導入と路線再編、交通空白地帯の解消。</li> <li>交通事業者の運転手不足。</li> <li>市民協働による持続可能な公共交通体系を導入し、マイバス意識を向上させ、利用者の拡大を図る。</li> <li>利便性と効率性をいかに両立するか・乗換時間や方法・運賃を簡単に調べることができ等、使いやすい交通の確保。</li> <li>交通事業者への財政支援の増加。</li> </ul>

地域	市町村	現状の公共交通の問題点・課題
		<ul style="list-style-type: none"> <li>『利用者減少→不採算→路線縮小・廃止→更に利用者減少』といった負のスパイラルがこれまであり、近年利用者増へ好転したため、今後好循環へ回るようにしたい。</li> <li>交通事業者にとって、市単独補助路線より国県補助路線の方が、欠損が大きい。これについても市からの支援が求められている（要因は密度カット）。</li> </ul>
庄内	酒田市	<ul style="list-style-type: none"> <li>市の財政状況や（将来的な）バス運転手の担い手不足、民間バス路線を含めた運行体系のわかりやすさ向上と効率化、再開発施設が完成する酒田駅前へのアクセス向上といった課題に対し、R4年度の実施を目指して改編の取り組みを進めている。</li> </ul>
庄内	三川町	<ul style="list-style-type: none"> <li>鉄道の駅がなく、路線バスも庄内交通による鶴岡-酒田線の1本のみである。</li> <li>町としてデマンド型タクシーにより町内を範囲に運行しているが、町外への範囲拡大希望が多くある。</li> <li>R2年5月末で町内のタクシー会社が無くなってしまい、主に鶴岡市内のタクシー会社に頼らざるを得ないが、営業圏の関係で使用できない会社もある。</li> <li>高校生の通学に対応できていない。</li> </ul>
庄内	庄内町	<ul style="list-style-type: none"> <li>民間路線バスの利用者の減少により、路線廃止とその代替について検討が必要である。</li> <li>町営バスについても、利用者の減少や財源及び運転手の確保が課題となっており、事業全体を見直していく必要がある。</li> </ul>
庄内	遊佐町	<ul style="list-style-type: none"> <li>町内はスクールバス利用やタクシー券の利用が充実しているが、町外の医療機関への移動について支援が必要である。</li> </ul>

### 3-4-1 その他、各地域の特徴的な声（山形県地域公共交通活性化協議会等での意見）

村山地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>・デマンドタクシーを運行しているが、事前の予約が足かせとなっている。予約がしやすく、乗り換えなく移動できるタクシーの生活交通のニーズが高い（天童市）</li> <li>・市民バス、スクールバス等、複数の市営交通が混在しているため、スクールバス混乗を活用した交通空白地域の解消を検討している（尾花沢市）</li> <li>・路線バスがあるが、町内のショッピングプラザへの乗り入れがなされると利便性が高まり、利用が増えるのではないかと検討している（山辺町）</li> <li>・地形上の条件もあり、自宅から幹線バスが運行している国道まで移動することが難しく、ドアツードアの要望がある（中山町）</li> <li>・免許返納者の増加により、バス停まで遠い等の意見も含めてドアツードアの要望が出てきている。定時定路線型だけでなくタクシーを活用した施策等、様々な形態の公共交通を検討していく必要がある（河北町）</li> </ul>
最上地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現在、地域バス路線の集約拠点となっている県立病院の移転がR5年度に予定。移転とあわせて市内外のネットワークを見直す必要がある（新庄市）</li> <li>・新庄駅や県立病院といった拠点に、新庄市営バスのみならず、周辺町村の運行するバスも全て乗り入れ、新庄駅～県立病院間に限りある輸送資源が集中してしまっている（新庄輸送サービス）</li> <li>・各市町村でデマンド交通の利用が盛んだが、このまま拡大していった将来を考えた場合、受託するタクシー事業者側の準備がどこまで可能なか不安。デマンド交通は便利だが、経費も高い（新庄タクシー）</li> <li>・鉄道のみで町外と繋がるバス路線が存在しない。駅に繋がるデマンド交通の充実が必要（最上町）</li> <li>・町村営交通の利用者減が大きく、便数減に繋がっているが、住民の移動手段として存続は必須（金山町、鮭川村）</li> <li>・村営バスの利用者は横ばい（微増）であるが、絶対的な利用者数が少なく路線の改廃を行った。しかし、住民の移動手段として存続は必須である（鮭川村）</li> <li>・生活路線ということで病院、通学をメインに、村営バス路線を運行していたが、宿泊施設からは観光客向けに便数を増やしてほしい、JRの新幹線に合わせる形で運行してほしいなどの要望がある（大蔵村）</li> <li>・当初新幹線の延伸に伴い、二次交通を整備することとし、バス路線を作ったが今は残っていない</li> <li>・新たな二次交通整備を考える場合、実際どの程度利用が見込めるかが不明（戸沢村）</li> </ul>
置賜地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市内に接続する国庫補助幹線路線が存在しないため、市内交通への国庫補助も得られず、負担が大きい（米沢市）</li> <li>・地理的に町内全域をカバーするバス路線は負担が大きく、デマンド交通への移行が不可避（小国町）</li> <li>・フラワー長井線・米坂線の鉄道路線維持に向けては、バス・タクシーを乗り継いで通院需要にも活用が必要と思うが、実際の通院需要や公共交通利用ニーズが不明（川西町）</li> <li>・通院や買い物等で町外へ移動する方が多いが、バスや鉄道の乗継など、交通手段の確保に苦慮している方も多く、広域での交通ネットワークの強化の必要がある。そのため、デマンド交通における交通事業者との契約形態など、デマンド交通の見直しを図る上で各市町村の取組みの詳細を一覧できるデータが必要である（白鷹町）</li> </ul>

庄内地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 利用減によって国庫補助の対象から外れる可能性のあるバス路線が存在し、今後の地域の負担増大が懸念される（鶴岡市）</li> <li>• 高校の統廃合により通学距離が伸びている中、親の送迎負担を軽減する上でも幹線バス路線は重要（鶴岡市）</li> <li>• 観光ニーズへの対応という観点では、鉄道や航空との連携も必要となってくる（鶴岡市）</li> <li>• 市街地周辺部でのみ実施しているデマンド交通のニーズが高く、利用者の要望を受けて路線バスの運行を減らし、デマンド交通を拡大していく方向での検討が必要と認識（酒田市）</li> <li>• 庄内病院への移動ニーズが増加しており、市町村間デマンド交通の検討も必要ではと認識（遊佐町）</li> <li>• より柔軟な空港二次交通が必要と認識し、ANA のアプリ等による情報発信と山形県の MaaS 基盤整備の動きとの連携が今後重要（ANA）</li> <li>• 庄内空港からの二次交通が地域の観光ニーズ対応として重要な課題（DEGAM 鶴岡ツーリズムビューロー）</li> <li>• 高速バスだけでは、地域内の観光ニーズに対応しにくい（DEGAM 鶴岡ツーリズムビューロー）</li> <li>• 観光客の移動実態やニーズが十分に把握できていない（DEGAM 鶴岡ツーリズムビューロー）</li> <li>• タクシーの営業区域が鶴岡と酒田・飽海に分かれており、鶴岡・酒田両市をまたぐ観光移動や庄内空港からの移動、区域を越えた通院需要等広域化する移動に十分に対応できていない（松山観光（タクシー事業者））</li> </ul>
交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 山形＝庄内の地域をまたぐ路線や県内各地域から仙台に向かう路線などは、ビジネス利用、買い物、通院と日常的に利用されており、回数券（6回券）の利用も増えている。高速バスでありながら路線収支は赤字であるものがほとんどだが地域のために維持しているため、地域として支えるあり方が必要ではないか（山交バス・宮城交通・庄内交通）</li> <li>• 沿線地域と連携しながらの鉄道利用の促進が重要。MaaS の進展による地域の観光振興との連携や JR 東日本の開発した地域連携 IC カード（交通系 IC カード）によるバスとの連携などが今後期待される（JR 東日本）</li> </ul>

## 3-5 感染症や自然災害等の緊急時における地域公共交通の課題

### 3-5-1 緊急時における地域公共交通の現状・課題

#### (1) 緊急時に求められた地域公共交通の現状・課題（新型感染症）

～事例：R2年コロナ禍の地域公共交通への影響と対応

R2年初からの新型コロナウイルスの感染拡大は、感染拡大地域発着の広域公共交通の需要減退から始まり、感染が県内でも広がるにつれて地域公共交通の利用も大きく減少することとなった。

一方で、地域公共交通のサービス自体は、著しい需要減少を受け一定の減便・休止も見られたが、通勤・通院・通学・買い物等の必要不可欠な生活移動を支えるエッセンシャルサービスとして、原則サービスの維持・継続が求められた。

例えば、政府の緊急事態宣言下において、山形県が各業種に対して行った休業要請に関しても、地域公共交通事業者に対しては見送られた。

一方で、交通事業者は、密を避けた運行や消毒など、感染拡大の防止策としての追加のコスト負担も求められ、利用減少とあいまって厳しい経営状態に陥った。

こうした事態に対して、県・市町村・国では、業種を問わない経営支援に加え、地域公共交通事業者を対象とした支援も追加的に措置してきた。

#### 【課題】

- ・地域公共交通事業者や県・市町村は、平時より、生活交通の維持のために大きな負担を抱えており、特に事業者の経営体力や人手には余裕がほとんど無い状態であったことは、コロナ禍の影響に対する地域公共交通の対応についての課題の根底に横たわっている。
- ・国と事業者の間のやりとりが主であり、かつ、デジタル化が進んでいなかった地域公共交通事業の特徴は、県や市町村が、地域公共交通に対するコロナ禍の影響を測定する上で大きな障害となった。県においては、代表的事業者に対する聞き取り程度でしか実態を把握する手法が存在しなかった。
- ・特に、タクシー事業のような小規模事業者の多い業界に対して、その影響や事業実態を適時適切に把握できる主体が、県・市町村・国いずれにも存在しなかった。
- ・また、乗用タクシー事業と、コミュニティバスやデマンド交通の委託を通じた乗合運送事業との双方を実施するタクシー事業者について、それぞれの事業を所管する国や自治体の部局が異なることで、事業者単位の実態把握が困難であったり、旅客を運送する事業ではあるが、教育関係者が実施しているスクールバスについて、その実態把握について責任を有する所管部局が県に存在しないことが判明したりする（県においては、最終的に総合交通政策課で、各学校施設所管部局への照会を行い、スクールバスの受委託関係等の実態把握を一から行い、学校休校に伴う応援金給付の支援措置を実施した。）など、行政の縦割り構造によって、支援措置の根拠の把握や支援措置の立案に時間がかかる等の課題も判明した。
- ・乗用タクシー事業者については、県のコロナ支援の際に簡便な網羅的連絡手段の整備と、各事業者のICT対応状況を確認する観点で、電子メールアドレスの提出を支援要件に追加したが、個人タクシー事業者など、小規模事業者においては、携帯キャリアの電子メールアドレスの取得にも困難を感じる事業者が少なくなかった。感染症の現状や対応、特に業界団体からの対応ガイドライン等がインターネット中心に配信されている中で、小規模事業者に感染症対応を浸透させる手法について大きな課題として認識された。

#### (2) 緊急時に求められた地域公共交通の現状・課題（自然災害）

～事例：H30年豪雨等の地域公共交通への影響と対応

H30年3月1日、2日には、強風の影響で、県内鉄道（JR東日本、山形鉄道）において、各路線で延べ317本もの運休・遅延が発生した。JRの山形新幹線の下り列車3本が、一部、日を

またいで最大7時間を超える遅延となり、合計約630人が列車内で夜を明かすこととなるなど、利用者に大きな影響を与えた。

また、H30年8月の大雨により、奥羽本線、陸羽東線や陸羽西線においては、線路の土台流出や線路内への土砂流入などが発生し、特に陸羽西線においては、約2カ月間に渡り運転見合わせとなり、通学者等に大きな影響を与えた。

#### 【課題】

- ・鉄道事業者においては、強風対策としての防風柵の設置や降雨・土砂災害対策としての法面補強工事や雪崩防止柵設置などの防災対策を実施しているが、昨今の気象変化の影響もあり、依然として、運休・遅延が発生している。
- ・県や市町村においても、鉄道事業者から復旧作業の進捗状況や運行再開の見込み等についての情報収集や、列車運休等に伴う住民生活への影響等の聴き取り調査を随時実施したところであるが、鉄道事業者、県、市町村等との災害対応における連携対策の更なる充実が必要となる。

#### ～事例：R1年山形県沖地震における地域公共交通への影響と対応

R1年6月18日に発生した山形県沖地震においては、震源地に近かった鶴岡市を中心に、鉄道や道路が被災し、JR羽越線や庄内交通バス路線等の地域公共交通において運休・遅延が発生した。

羽越線の代替バス輸送の実施などを行いながら事業者・自治体・国で復旧にあたり、JR羽越線においては6月20日までに完全復旧した。

なお、この間、自治体から事業者に対しては、適時の情報提供を求め、それを県民や観光客に向けて発信するよう努めたが、特に発災直後においてはインバウンドへの情報発信はほぼ行われなかった。

#### 【課題】

- ・H30年9月の北海道胆振東部地震の際に大きく注目されたが、発災直後の運行情報の提供に関して、特にインバウンド向けの情報発信は事業者任せとならざるを得なかった。
- ・県が把握している事業者の緊急連絡先が平日営業時間のみという事例もあり、緊急時における自治体と交通事業者の連携が密ではなかった。

#### ～事例：H23年東日本大震災における地域公共交通への影響と対応

H23年3月11日に発生した東日本大震災においては、山形県では津波被災等は無かったものの、震災当日は一部路線の運休が発生するとともに、震災後一定期間においては、県内でのガソリン調達が困難となった。

#### 【課題】

- ・山形駅等では震災時に県外からの出張者の帰宅困難者が一定数滞留することとなった。
- ・自家用車利用が高い地域において、ガソリン確保が困難となると大体の交通手段が限られ、日常の移動手段にただちに支障をきたすこととなった。

#### ～事例：R2年末大雪災害における地域公共交通への影響と対応

R2年末からR3年始にかけて発生した大雪の影響により、公共交通機関の運休が発生するとともに、山形自動車道、国道48号、仙山線が全て不通・運休となった。

#### 【課題】

- ・特に需要の大きい山形＝仙台間の交通が一時的に断絶することとなるなど、交通インフラ全体が大きな影響を受けた。

### 3-5-2 緊急時における地域公共交通の課題の総括

---

#### (1) 感染症拡大時における移動手段の確保の課題の総括

- 交通サービスの担い手側において密を避ける運行や感染症拡大防止策の対応といった追加コストを負担する余裕が少ない
- 感染症発生時や患者発生時等における行政と事業者間の連絡手段が十分ではない
- 交通サービスの担い手の状況等について行政に十分な情報がない

#### (2) 災害時における移動手段の確保の課題の総括

- 災害時に強靱な交通手段の確保、代替交通の充実が不足している
- 運休や遅延の連絡、代替交通手段の案内等の利用者への緊急時の情報発信のあり方、体制が整理されていない
- 利用者向け情報発信については特に、多言語の発信が不足しがち

### 3-5-3 災害時における地域公共交通の課題解決の方向性

---

- 行政と事業者間の連絡手段を特に網羅的かつ大容量の連絡が可能な電子的手段を中心に確保する
- 交通サービスの運行情報や経営情報について国と自治体間のデータ共有を含め、集約・共有する環境を構築する
- 利用者に対する情報発信については、発信側・とりまとめ側の負担が少なく、かつ利用者からアクセスしやすい、平時とは異なる有事の発信体制を構築する
- 鉄道・道路については災害に強い高規格インフラの整備を進めるとともに、特に高速道路については災害時に柔軟な用途を発揮できるようインターチェンジや高速バス停の拡充を図る

### 3-5-4 緊急時における地域公共交通の課題解決の方向性

---

緊急時においては、次の二つの種類の情報共有が重要となる。①支援をすべき行政としての地域交通の実態の把握と、②影響を受けた交通サービスの運休・変更等の利用者への情報発信である。

- ①については、平時から交通サービス事業者・関係自治体との連絡体制を特に、一斉連絡可能な電子メールアドレスの形式と緊急個別の連絡が可能な営業時間外でも繋がる緊急連絡先電話番号の形式で整えておく
- 平時における交通サービスの状況と運休・変更後の比較や確認が容易となるよう、平時から交通サービスの現状をデジタル化されフォーマット化された形式で把握する
- 可能であれば、緊急時の交通サービスの運休・変更状況について、どのように共有すべきか、モードや事業者を越えた統一的なフォーマットを整備しておく
- 事業者のある程度長期に渡る影響の把握については、事業の利用実績や経営状況を電子的に記録・報告する仕組みが肝要であり、特に、国に対する事業報告の統一的なデジタルフォーマット化とその自治体への積極的な共有を図る
- ②については、平時から利用者が地域交通について情報を検索する窓口（インターネットサイト等）がある程度絞られていれば、その窓口において緊急時運行情報を掲載するか、掲載先へのリンクを誘導することで迅速な対応を図る

## 4. 持続可能な利便性の高い地域公共交通の実現に向けた課題

### 4-1 県全体の課題

#### ●地域公共交通の「負のスパイラル」

利用が低迷し、その結果として交通サービスの収支が悪化し、コストカットのために利便性が低下し、さらに利用が低迷するという悪循環に陥っている。

特に、移動サービスの「プロ」であるバスやタクシー等の地域公共交通事業者が「負のスパイラル」に陥り、交通サービスを縮小・廃止していくと、移動サービスの「プロ」ではない市町村がその補填を求められ、地域の負担がさらに増大することとなる。

#### ●多様化・広域化する移動需要に対する個々の移動サービスの連携不足

生活圏が広域化し、社会ニーズが多様化し、移動ニーズがより多様に、より広域になっている中で、それぞれの移動に関するサービスが連携せずにバラバラに提供され、サービスの利便性も低く、地域全体の負担も大きくなっている。

#### ●超高齢社会におけるドアツードアで、かつ広域的な（＝高コストの）移動ニーズ増加

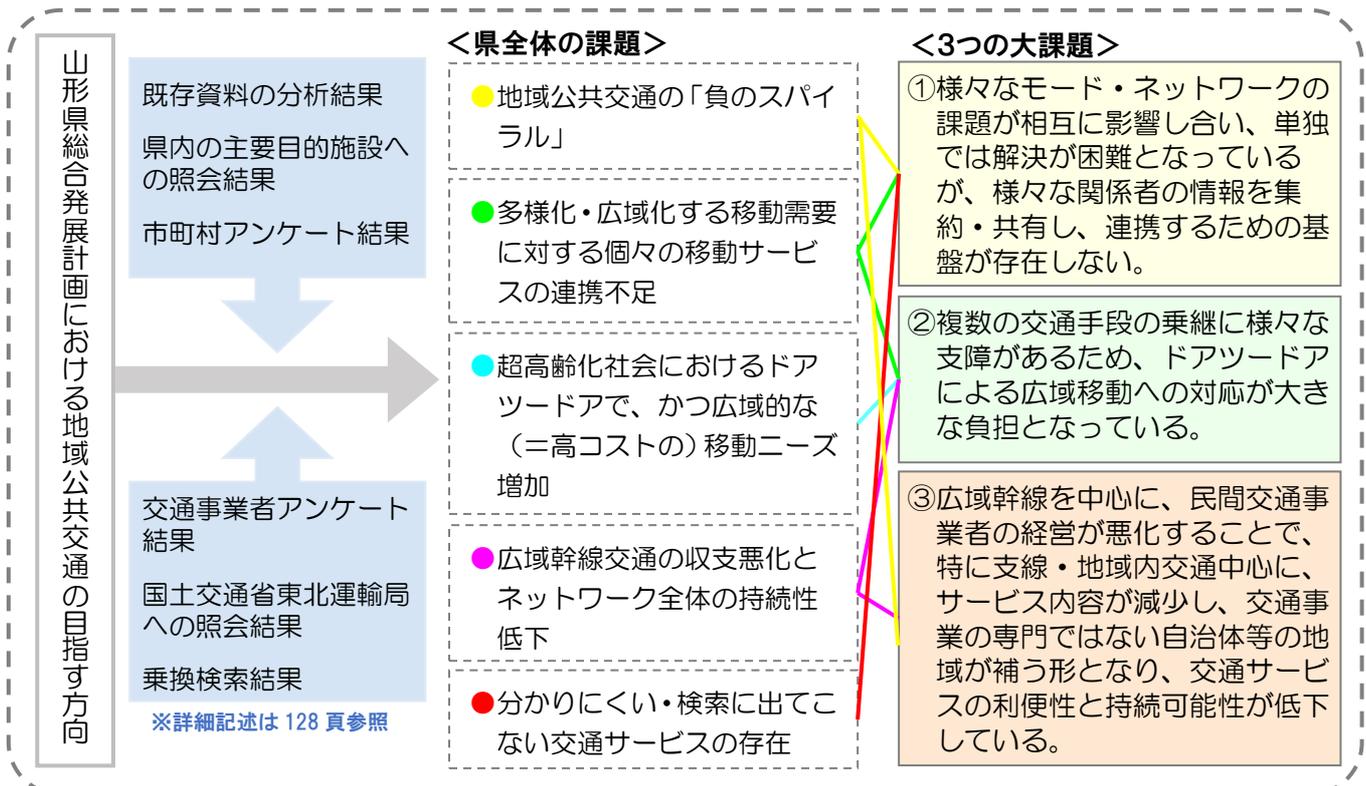
特に高齢者を中心に、起点から終点までドアツードアで、かつ、広域に移動したいという高コスト構造の移動ニーズが増加している。（特に、市町村をまたぐ広域のデマンド交通）

#### ●広域幹線交通の収支悪化とネットワーク全体の持続性低下

比較的効率的に広域を移動できる鉄道・幹線バスの収支が悪化し、交通ネットワーク全体の持続可能性を低下させている。維持コストの高い鉄道や幹線バスの収支の悪化は、地域の負担額を大きく増すとともに、特に幹線バス路線の弱体化は、そこに繋がる地域内交通の収支も悪化させるため、交通ネットワーク全体の持続可能性が低下する。

#### ●分かりにくい・検索に出てこない交通サービスの存在

物理的なアクセスのみならず、交通サービスの情報発信が分かりにくく、インターネット上の検索に出てこずに域外からの来訪者には利用できなかったり、一部の使い慣れた地域住民の繰り返し利用にのみ使われたり、という情報面のアクセスに課題を抱える交通サービスが少なくない。



## 4-2 ネットワーク階層別に見た課題

ここでは、前ページの〈3つの大課題〉ごとに、下図のように、①地域間ネットワーク（県際・地域間路線）、②地域内ネットワーク（地域内市町村間路線）、③地域内ネットワーク（市町村内）の3つの視点で、かつ鉄道・バス・タクシー・その他輸送資源・市町村の切り口で問題・課題をとりまとめた。

次ページ以降に示している細かい問題・課題は前ページの県全体の5つの課題に包含される。

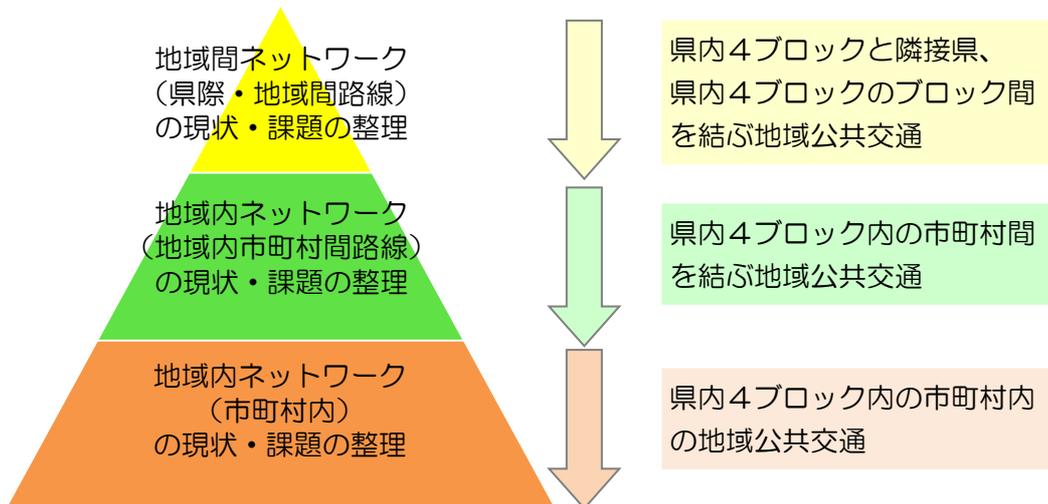


図 4-1 公共交通の現状・課題の整理構成

大課題① 様々なモード・ネットワークの課題が相互に影響し合い、単独では解決が困難となっているが、様々な関係者の情報を集約・共有し、連携するための基盤が存在しない。

## 鉄道

## バス

## タクシー

## その他輸送資源

## 市町村

地域間ネットワーク  
（県際・地域間路線）

地域内ネットワーク  
（地域内市町村間路線）

地域内ネットワーク  
（市町村内）

- 沿線人口の減少と駅からの二次交通の利便性が低いこと等から、利用が低迷
- 利用が減少する中での施設・人員体制や便数といったサービス水準の維持が課題
- 有人駅やバリアフリー対応駅に限られ、特に高齢者等の移動手段としての活用が広がっていない
- 鉄道のダイヤ改正に対応するための鉄道事業者、バス事業者、市町村の連携を強化する必要がある

- 首都圏への高速バス等を除き、長距離の利用が少ない
- 地域間を繋ぐ重要な幹線路線が地域として維持・強化すべきサービスとして位置付けられていない
- 鉄道と駅からの二次交通のダイヤ改正時の連絡・調整が課題
- 広域の観光流動を取り込めていない

- モータリゼーション（自動車）の進展や家族の送迎等が多くなり、比較的距離の短い市町村間路線の利用も低迷している
- 事業者運行のバスと市町村営バスや広域デマンド交通の運賃格差が大きい
- 市町村間路線の国庫補助が十分に活用されていない

- 公共交通アクセスが無い、バス停が施設近傍にはあるが敷地内まで乗り入れていないといったニーズとサービスのミスマッチが少なくない
- 交通事業者と市町村営交通の連携不足からお互いのサービスが連携していない、本来得られる公的支援が受けられていない事例が見られる

- 地域間の通学需要については、一部スクールバスが対応
- 鉄道やバスが対応できない観光需要やビジネス需要をタクシーやレンタカーが対応

- 市町村間の移動需要や利用者からのニーズはあるものの、車両や人手不足、営業区域や運賃等の規制により対応には限界がある

- ドアツードア、ラストワンマイルの輸送からコミュニティバスやデマンド交通の受託まで公共交通の最後の一線を支えているが、人手・車両不足、営業所から遠い地域への対応、公的な支援の不足等でニーズに十分に 대응できていない

- 病院、商業施設も一部で比較的大規模な送迎バスを運行させている
- ドアツードアが必要な方（身障者や後期高齢者等の交通弱者）のなるべく乗継が少ない広域移動のニーズが増えている

- 公共交通が不足している現状に対応して、様々な施設や団体が輸送サービスを実施
- 鉄道とバス、バス・タクシーとデマンド交通、交通サービスと福祉や病院のサービスなど、交通事業者とそれ以外の移動サービス提供者との連携が十分にとれていない

- 市町村をまたいだ通学・通院・買い物需要が増えているが、市町村単独での対応に限界がある

- 過疎地域で広い地域に住居が散在する人口分布状況の中で、交通事業者のサービスの縮小・撤退が進み、地域の必要不可欠な移動手段の確保のための負担が増大している
- 特にドアツードアの移動手段の確保を望む声の大きいですが、交通事業者との十分な連携の無いままのサービス拡大が、交通事業者の経営悪化や市町村負担のさらなる増大につながり、持続可能ではない事例が見られる
- 特に、市町村営のコミュニティバス、デマンド交通等は、情報発信が限定され、一部のヘビーユーザーが繰り返し利用するのみで、利用の広がりには欠ける場合が多い

大課題② 複数の交通手段の乗継に様々な支障があるため、ドアツードアによる広域移動への対応が大きな負担となっている。

鉄道

バス

タクシー

その他輸送資源

市町村

県際・地域間路線  
地域間ネットワーク

地域内市町村間路線  
地域内ネットワーク

地域内ネットワーク  
市町村内

- 利用が減少する中で施設・人員体制や便数といったサービス水準の維持が課題

- 有人駅やバリアフリー対応駅が限られ、特に高齢者等の移動手段としての活用が広がっていない

- モータリゼーション（自動車）の進展や家族の送迎等が多くなり、比較的距離の短い市町村間路線の利用も低迷している

- 公共交通アクセスが無い、バス停が施設近傍にはあるが敷地内まで乗り入れていないといったニーズとサービスのミスマッチが少なくない
- 交通事業者と市町村営交通の連携不足からお互いのサービスが連携していない、本来得られる公的支援が受けられていない事例が見られる

高齢者等の交通弱者の移動手段確保のためには、バリアフリー化されたドアツードアの移動が、広域でも求められている。  
しかし、交通機関相互のシームレスな連携が図られず、また、交通機関自体のバリアフリー化も進まない中で、市町村や施設が独自の広域・ドアツードアの移動サービスを検討・提供せざるを得ず、地域の負担が過大になっている。  
また、本来公共交通が獲得できるはずの“広域移動の需要”が少なくなってしまう、結果的に交通事業者の収入の低下や対応余力の喪失に繋がってしまう場面が少なくない。

- 病院、商業施設も一部で比較的大規模な送迎バスを運行させている
- ドアツードアが必要な方（身障者や後期高齢者等の交通弱者）のなるべく乗継が少ない広域移動のニーズが増えている

- 公共交通が不足している現状に対応して、様々な施設や団体が輸送サービスを実施
- 鉄道とバス、バス・タクシーとデマンド交通、交通サービスと福祉や病院のサービスなど、交通事業者とそれ以外の移動サービス提供者との連携が十分にとれていない

- 市町村をまたいだ通学・通院・買い物需要が増えているが、市町村単独での対応に限界がある

- 過疎地域で広い地域に住居が散在する人口分布状況の中で、交通事業者のサービスの縮小・撤退が進み、地域の必要不可欠な移動手段の確保のための負担が増大している
- 特にドアツードアの移動手段の確保を望む声の大きい、交通事業者との十分な連携の無いままのサービス拡大が、交通事業者の経営悪化や市町村負担のさらなる増大につながり、持続可能ではない事例が見られる
- 特に、市町村営のコミュニティバス、デマンド交通等は、情報発信が限定され、一部のヘビーユーザーが繰り返し利用するのみで、利用の広がりには欠ける場合が多い

大課題③ 広域幹線を中心に、民間交通事業者の経営が悪化し、そのサービス内容の減少を、交通事業の専門ではない自治体等の地域が補う形となり、交通サービスの利便性と持続可能性が低下している。

## 鉄道

## バス

## タクシー

## その他輸送資源

## 市町村

県際・地域間路線  
地域間ネットワーク

地域内市町村間路線  
地域内ネットワーク

地域内ネットワーク  
市町村内

- 沿線人口の減少と駅からの二次交通の利便性が低いことから、利用が低迷
- 利用が減少する中での施設・人員体制や便数といったサービス水準の維持が課題
- 鉄道のダイヤ改正に対応するため、鉄道事業者、バス事業者、市町村の連携を強化する必要がある

- 首都圏への高速バス等を除き、長距離の利用が少ない
- 地域間を繋ぐ重要な幹線路線が地域として維持・強化すべきサービスとして位置付けられていない
- 広域の観光流動を取り込めていない

- 地域間の通学需要については、一部スクールバスが対応
- 鉄道やバスが対応できない観光需要やビジネス需要をタクシーやレンタカーが対応

移動サービスのプロフェッショナルである交通事業者の経営が悪化し、サービス内容が縮小していくと、その分野のプロフェッショナルでない自治体や施設管理者、地域の関係者などがその穴を埋めるためのサービスを実施することになり、地域の負担が過大になっている。また、地域の独自サービスと交通事業との競合が交通事業経営のさらなる悪化を招いている面も見られる。

- モータリゼーション（自動車）の進展や家族の送迎等が多くなり、比較的距離の短い市町村間路線の利用も低迷している
- 市町村間路線の国庫補助が十分に活用されていない

- 市町村間の移動需要や利用者からのニーズはあるものの、車両や人手不足、営業区域や運賃等の規制により対応には限界がある

- 病院、商業施設も一部で比較的大規模な送迎バスを運行させている
- ドアツードアが必要な方（身障者や後期高齢者等の交通弱者）のなるべく乗継が少ない広域移動のニーズが増えている

- 市町村をまたいだ通学・通院・買い物需要が増えているが、市町村単独での対応に限界がある

- 交通事業者と市町村営交通の連携不足からお互いのサービスが連携していない、本来得られる公的支援が受けられていない事例が見られる

- ドアツードア、ラストワンマイルの輸送からコミュニティバスやデマンド交通の受託まで公共交通の最後の一線を支えているが、人手・車両不足、営業所から遠い地域への対応、公的な支援の不足等でニーズに十分にに対応できていない

- 公共交通が不足している現状に対応して、様々な施設や団体が輸送サービスを実施

- 過疎地域で広い地域に住居が散在する人口分布状況の中で、交通事業者のサービスの縮小・撤退が進み、地域の必要不可欠な移動手段の確保のための負担が増大している
- 特にドアツードアの移動手段の確保を望む声の大きいですが、交通事業者との十分な連携の無いままのサービス拡大が、交通事業者の経営悪化や市町村負担のさらなる増大につながり、持続可能ではない事例が見られる

## 5. 基本的な方針

### (1) データの集約・共有（サービス間の連携とニーズの把握・対応の基盤）

大課題①への対応として、また、大課題②・③の対応のためにも、様々な移動サービスの実態、その前提となるニーズについてのデータが一元的に集約され、関係者に広く共有されることが必要となる。

データの集約・共有により、関係者が相互にそのサービス内容を認識し、より効果的な連携を図ることや、様々なニーズの組み合わせや既存サービスとのニッチを把握することで、新たな移手段の提供に繋げることが可能となる。

### (2) 移動のシームレス化（移動の円滑化）（検索、決済、乗継等、サービス毎のバリアを減らす）

大課題②への対応として、交通機関自体のバリアフリー化とともに、複数の移動サービスを乗り継ぐ際の検索、予約、決済を含む様々なバリアを減らし、単体の交通機関としても、複数の交通機関を利用したひとつの移動全体としても、そのシームレス化を達成する必要がある。

移動全体のシームレス化により、高齢者や障がい者等の交通弱者であっても、広域の移動にもドアツードアでの移動を確保することが可能になる。また、複数のサービスがシームレスに連携することで、それぞれのサービスがその適した範囲に専念しつつ、相互に連携し、利用者から見て一体的なサービス提供を行い、単独のサービスで無理に広域かつドアツードアを実施する必要がなくなる。

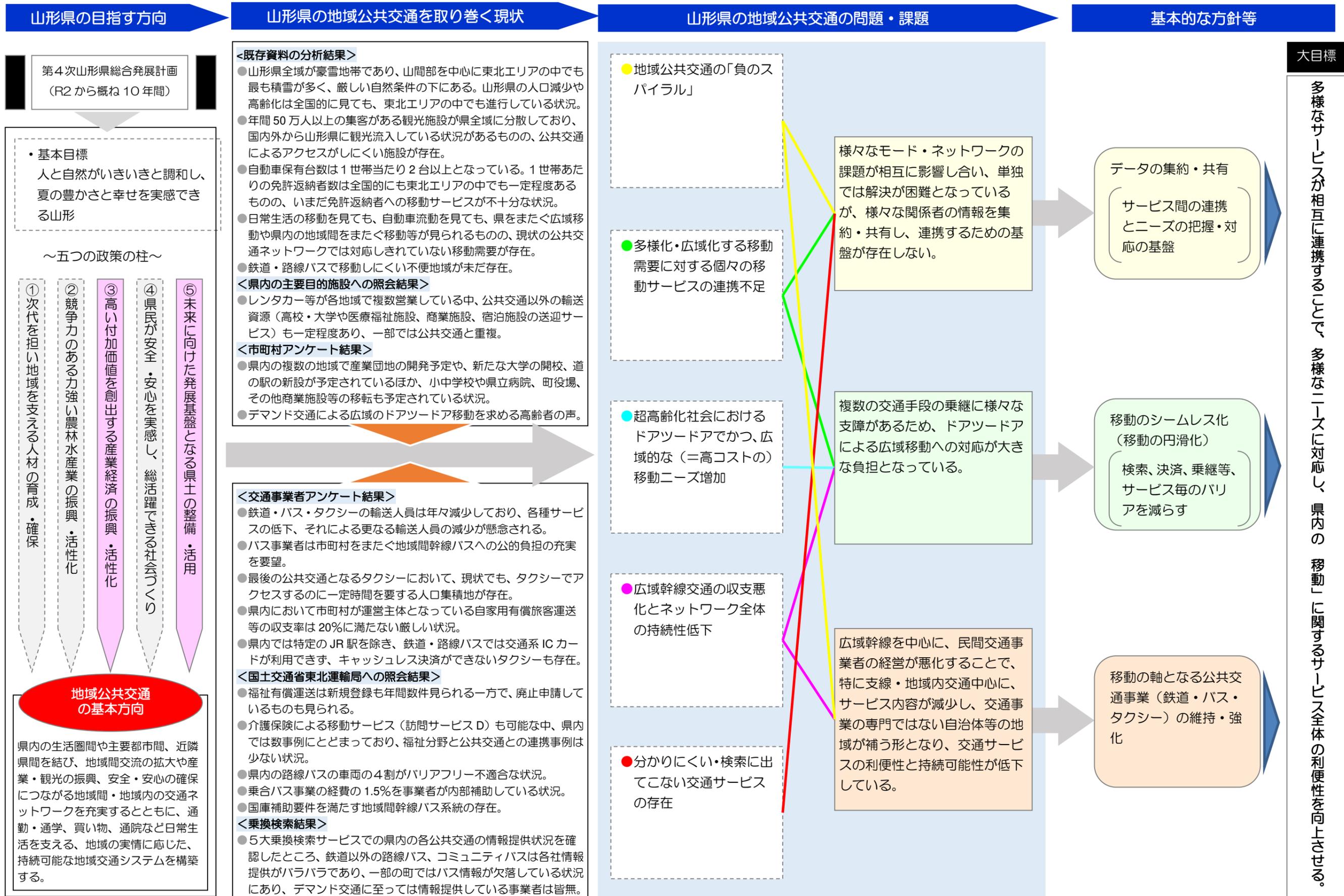
### (3) 移動の軸となる公共交通事業（鉄道・バス・タクシー）の維持・強化

大課題③への対応として、公共交通事業者の経営を強化するために、国、県、市町村による公的な支援を効果的に行っていくとともに、公共交通事業者による移動サービスとその他の移動サービスとが重複する場合、その適性に応じた適切な役割分担を図っていく必要がある。

移動の軸となる公共交通事業の強化により、移動サービスのプロフェッショナルである公共交通事業者がカバーできる範囲を維持・拡大し、利用者にとって安全・安心で利便性の高い移動サービスの確保を図るとともに、プロフェッショナルではない自治体等による移動サービスの実施負担を軽減することが可能となる。

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

◆本計画「1. 計画の概要」から「5. 基本的な方針」までの全体像



## 6. 計画の目標

【大目標】 「移動」全体の利便性向上

### 目標1 県民・来訪者の「移動」の促進

数値目標												
数値目標1 県民一人あたりの鉄道・バス・タクシー利用回数（年間）												
現況値（R1）					数値目標							
15.0回/人					18.0回/人							
※鉄道（地域鉄道のみ）・路線バス・コミュニティバス・デマンド交通・タクシーの年間輸送人員を山形県の総人口で割った数値。 ※現況値における県の総人口は1,068,863人（R2年4月1日時点）を採用。出典元は「山形県の人口と世帯数（山形県統計企画課）」												
数値目標2 RESASの移動実態数値（本県への来訪者数等）（年間）												
現況値（R1）					数値目標							
県外との移動：50,001人 県内での移動：60,982人					県外との移動：60,000人 県内での移動：70,000人							
※RESASにおける14時時点の滞在人口、6月の平日・休日、12月の平日・休日の4日分の平均値（対象：15歳以上80歳未満）。												
	県外					県内						
	令和元年6月		令和元年12月		滞在人口(県外)平均 (県外との移動)	令和元年6月		令和元年12月		滞在人口(県内)平均		県内での移動 (A-B)
市町村	平日	休日	平日	休日		平日	休日	平日	休日	(A)	(B)	
山形市	8,282	11,358	10,653	10,523	10,204	195,275	188,856	197,917	194,288	194,084	196,711	2,627
米沢市	3,536	5,423	4,449	4,367	4,444	65,718	61,779	65,111	61,256	63,466	66,369	2,903
鶴岡市	4,053	5,053	5,778	4,981	4,966	96,226	93,592	95,094	91,677	94,147	98,897	4,750
酒田市	2,743	3,537	5,009	4,334	3,906	80,394	77,157	79,419	76,459	78,357	81,692	3,335
新庄市	1,001	1,217	2,585	1,583	1,597	30,315	28,319	30,241	28,607	29,371	28,313	1,058
寒河江市	1,536	2,796	1,930	1,248	1,878	30,353	31,218	30,285	30,006	30,466	31,254	789
上山市	1,970	3,255	2,319	1,838	2,346	22,489	22,740	22,124	21,648	22,250	24,242	1,992
村山市	1,162	1,895	1,383	946	1,347	16,487	16,726	15,781	15,374	16,092	18,452	2,360
長井市	789	920	1,412	840	990	20,325	19,178	20,132	18,722	19,589	20,969	1,380
天童市	3,119	5,201	3,582	3,220	3,781	48,431	53,735	47,523	52,599	50,572	48,105	2,467
東根市	2,377	3,802	2,355	2,109	2,661	38,732	36,009	36,196	34,884	36,455	36,365	90
尾花沢市	1,247	1,243	1,395	832	1,179	10,730	10,913	10,496	10,549	10,672	12,529	1,857
南陽市	1,368	2,072	1,762	1,437	1,660	22,752	22,932	22,449	22,416	22,637	24,678	2,041
山辺町	67	210	454	219	238	7,263	8,327	7,629	8,157	7,844	10,557	2,713
中山町	516	774	389	245	481	6,229	7,360	6,171	6,965	6,681	8,803	2,122
河北町	456	961	958	522	724	12,448	12,360	11,983	11,880	12,168	14,303	2,135
西川町	588	1,008	394	216	552	3,732	4,079	3,356	3,368	3,634	4,133	499
朝日町	73	146	310	111	160	4,601	4,416	4,434	4,266	4,429	5,247	818
大江町	117	245	315	120	199	5,191	5,036	5,148	4,949	5,081	6,332	1,251
大石田町	148	380	515	160	301	5,213	5,231	5,210	5,131	5,196	5,530	334
金山町	118	162	414	107	200	3,172	3,308	3,124	3,046	3,163	4,401	1,239
最上町	168	264	615	309	339	5,544	5,207	5,434	5,132	5,329	6,663	1,334
舟形町	89	250	182	71	148	3,462	3,559	3,329	3,186	3,384	4,137	753
真室川町	24	132	497	111	191	5,040	5,074	4,917	4,718	4,937	6,090	1,153
大蔵村	49	140	276	79	136	2,087	2,071	1,960	1,911	2,007	2,543	536
鮭川村	62	126	200	21	102	2,875	2,846	2,702	2,512	2,734	3,301	567
戸沢村	514	313	335	274	359	3,145	3,284	3,151	3,114	3,174	3,636	463
高島町	977	1,590	1,492	1,022	1,270	14,496	14,787	14,423	14,650	14,589	18,104	3,515
川西町	262	369	661	256	387	10,849	10,300	10,366	9,884	10,350	11,869	1,519
小国町	531	507	773	370	545	5,636	4,646	5,388	4,554	5,056	5,904	848
白鷹町	191	203	616	210	305	9,052	8,864	8,608	8,339	8,716	10,540	1,824
飯豊町	392	485	290	167	334	4,723	4,582	4,512	4,332	4,537	5,383	846
三川町	163	530	1,432	1,019	786	7,706	9,913	7,831	10,275	8,931	5,647	3,284
庄内町	385	428	1,149	728	673	12,965	13,365	13,048	13,459	13,209	16,358	3,149
遊佐町	421	419	922	700	616	8,309	8,807	8,109	8,345	8,393	10,827	2,435
県集計	39,494	57,414	57,801	45,295	50,001	821,965	810,576	813,601	800,658	811,700	858,884	60,982

県内の「移動」に関するサービス全体の利便性を向上させ、県民の公共交通（鉄道・バス・タクシー）の利用回数の増加を図ることを目指す。また、県外から本県への流動人口（本県への来訪者数等）の増加を図ることを目指す。

【中目標】

(1) データの集約・共有

数値目標																	
数値目標1 5大CP掲載交通サービスの事業者数・路線数																	
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">現況値 (R1)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>事業者数ベース</td> <td>: 21.7%</td> </tr> <tr> <td>コミュニティバスの路線数ベース</td> <td>: 39.6%</td> </tr> </tbody> </table>	現況値 (R1)		事業者数ベース	: 21.7%	コミュニティバスの路線数ベース	: 39.6%	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">数値目標</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>事業者数ベース</td> <td>: 100%</td> </tr> <tr> <td>コミュニティバスの路線数ベース</td> <td>: 100%</td> </tr> </tbody> </table>	数値目標		事業者数ベース	: 100%	コミュニティバスの路線数ベース	: 100%				
現況値 (R1)																	
事業者数ベース	: 21.7%																
コミュニティバスの路線数ベース	: 39.6%																
数値目標																	
事業者数ベース	: 100%																
コミュニティバスの路線数ベース	: 100%																
<p>※事業者ベース：鉄道2社、路線バス3社、コミュニティバス導入29市町村、デマンド交通導入25市町村が5大乗換検索サービスでどの程度情報発信できているかを示す数値。現況値は組み合わせ総数が295パターンある中で、情報発信できているのは64パターンとなるため、21.7%となる。</p> <p>※コミュニティバスの路線数ベース：コミュニティバスを導入しているのは29市町村であり、県全体ではコミュニティバスのコース数は157ある。その157コースの中で、5大乗換検索サービスでどの程度情報発信できているかを示す数値。現況値は組み合わせ総数が785パターンある中で、情報発信できているのは307パターンとなるため、39.1%となる。</p> <p>※数値目標においては、区域運行を除いたデマンド交通の中で評価値を算出</p>																	
数値目標2 協議会へのデータ提供交通事業者の割合																	
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">現況値 (R1)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>鉄道</td> <td>: 2社/2社 (100%)</td> </tr> <tr> <td>路線バス</td> <td>: 6社/7社 (86%)</td> </tr> <tr> <td>タクシー</td> <td>: 173社/197社 (88%)</td> </tr> </tbody> </table>	現況値 (R1)		鉄道	: 2社/2社 (100%)	路線バス	: 6社/7社 (86%)	タクシー	: 173社/197社 (88%)	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">数値目標</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>鉄道</td> <td>: 100%</td> </tr> <tr> <td>路線バス</td> <td>: 100%</td> </tr> <tr> <td>タクシー</td> <td>: 100%</td> </tr> </tbody> </table>	数値目標		鉄道	: 100%	路線バス	: 100%	タクシー	: 100%
現況値 (R1)																	
鉄道	: 2社/2社 (100%)																
路線バス	: 6社/7社 (86%)																
タクシー	: 173社/197社 (88%)																
数値目標																	
鉄道	: 100%																
路線バス	: 100%																
タクシー	: 100%																
<p>※山交バス、庄内交通、新庄輸送サービス、はながさバス、宮城交通、JRバス東北、最上川交通</p>																	
数値目標3 一定の機関・施設(※)のうち協議会へのデータ提供機関・施設の割合																	
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">現況値 (R1)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="2">6.9% (160事業者/2,305事業者)</td> </tr> </tbody> </table>	現況値 (R1)		6.9% (160事業者/2,305事業者)		<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">数値目標</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="2">50%</td> </tr> </tbody> </table>	数値目標		50%									
現況値 (R1)																	
6.9% (160事業者/2,305事業者)																	
数値目標																	
50%																	
<p>※県内全ての高校・大学・専門職大学等の教育研究機関、病院・診療所、福祉・介護施設、宿泊施設及び県内の延べ床面積3,000㎡以上の商業施設</p>																	

公共交通等にかかる各主体が所有する各種データを官民連携で収集・集約し、山形県地域公共交通情報共有基盤を通じて、利用者・事業者等に適切かつ継続的に情報発信することを目指す。

**目標1 利用者への幅広く・わかりやすく・一元的な情報提供**

公共交通等にかかる各主体が所有する各種データを官民連携で収集・集約し、情報共有基盤を通じて、事業者等が利用者に対し、幅広く・分かりやすい情報提供を継続的に行うことを目指す。

【上記の数値目標1・2に対応】

**目標2 サービス改善のための幅広いデータの収集・共有**

公共交通サービスの改善のため、地域の移動にかかる幅広いデータを官民連携で収集・集約し、関係者間で共有することを継続的に行うことを目指す。

【上記の数値目標2・3に対応】

(2) 移動のシームレス化（移動の円滑化）

数値目標						
<b>数値目標1 キャッシュレス決済導入率</b>						
<table border="1"> <thead> <tr> <th>現況値（R1）</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>バス： 0%</td> </tr> <tr> <td>タクシー：50.9%</td> </tr> </tbody> </table>	現況値（R1）	バス： 0%	タクシー：50.9%	<table border="1"> <thead> <tr> <th>数値目標</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>100%</td> </tr> </tbody> </table>	数値目標	100%
現況値（R1）						
バス： 0%						
タクシー：50.9%						
数値目標						
100%						
<p>※バスは、県内に本社を置くバス事業者においては0社。タクシーは、事業者アンケートにより何らかのキャッシュレス決済サービスを導入している事業者（回答者）の、全回答者に占める割合を指す。</p>						
<b>数値目標2 主要交通結節点（※）におけるバリアフリー化・全天候型の交通結節点の数</b>						
<p>・バリアフリー化された交通結節点</p>						
<table border="1"> <thead> <tr> <th>現況値（R1）</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1 結節点／43 結節点</td> </tr> </tbody> </table>	現況値（R1）	1 結節点／43 結節点	<table border="1"> <thead> <tr> <th>数値目標</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>6 結節点</td> </tr> </tbody> </table>	数値目標	6 結節点	
現況値（R1）						
1 結節点／43 結節点						
数値目標						
6 結節点						
<p>・全天候型の交通結節点</p>						
<table border="1"> <thead> <tr> <th>現況値（R1）</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>43 結節点／43 結節点</td> </tr> </tbody> </table>	現況値（R1）	43 結節点／43 結節点	<table border="1"> <thead> <tr> <th>数値目標</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>100%</td> </tr> </tbody> </table>	数値目標	100%	
現況値（R1）						
43 結節点／43 結節点						
数値目標						
100%						
<p>・バリアフリー化された交通結節点であり、かつ全天候型の交通結節点</p>						
<table border="1"> <thead> <tr> <th>現況値（R1）</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1 結節点／43 結節点</td> </tr> </tbody> </table>	現況値（R1）	1 結節点／43 結節点	<table border="1"> <thead> <tr> <th>数値目標</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>6 結節点</td> </tr> </tbody> </table>	数値目標	6 結節点	
現況値（R1）						
1 結節点／43 結節点						
数値目標						
6 結節点						
<p>※主要結節点は、本計画 101 頁（3）鉄道駅以外の県内主要交通結節点及び県内鉄道有人駅をいう。</p>						

複数の移動サービスを乗り継ぐ際、あるいは単体の移動サービスを利用する際の様々なバリアを減らし、移動の利便性向上や移動弱者（大きな荷物を持っている方、障がいを持つ方、初めて県内各地域に訪訪する方を含む）の負担軽減を図ることを目指す。

**目標1 複数のサービスを乗り継ぐ際の利便性向上**

ICカードやスマートフォンのアプリケーション等を活用し、複数の移動サービスを乗り継ぐ際の様々なバリア（特に運賃支払い等）を減らし、移動の利便性向上や移動弱者（大きな荷物を持っている方、障がいを持つ方、初めて県内各地域に訪訪する方を含む）の負担軽減を図ることを目指す。

【上記の数値目標1に対応】

**目標2 移動サービスを利用する際の手間やバリアの軽減**

単体の移動サービスを利用する際や乗り継ぐ際の様々なバリア（特に待合環境や車両そのもの等）を減らし、移動の利便性向上や移動弱者（大きな荷物を持っている方、障がいを持つ方、初めて県内各地域に訪訪する方を含む）の負担軽減を図ることを目指す。

【上記の数値目標2に対応】

(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

数値目標	
<b>数値目標1 各モード(バス・タクシー)の県内(県内発着県際バス含む)運送事業収益(年間)</b>	
現況値 (R1)	数値目標
バス：31億204万1千円 タクシー：56億6,540万5千円	バス：35億円 タクシー：60億円
※ 事業収支率の改善については、人件費が多くを占める経費圧縮よりは、収益向上努力こそが長期持続的な交通事業の維持・強化には望ましく、また、短期的な収支率改善目標は、事業者における経費縮減圧力となって、サービス悪化や、特に人件費の抑制につながって人手不足に拍車をかける等、むしろ交通サービスの維持・強化の観点からは望ましくない面も見られるため、本計画の目標としては用いず、収益改善を目標とする。 ※ 路線バス事業者（4条事業者 - 山交バス、庄内交通、新庄輸送サービス、はながさバス）の収益率（R1年度）は、81.95%（運賃・運賃外収入 3,102,041千円／経費総額 3,785,093千円）であるため、参考目標として83%を設定する。 タクシー事業者（福祉限定事業者除く）の収益率（R1年度）は、87.11%（収益 5,665,405千円／費用 6,503,764千円）であるため、参考目標として90%を設定する。	
<b>数値目標2 幹線バス路線の人口あたりの乗車人員(年間)</b>	
現況値 (R1)	数値目標
1.45回/人	1.75回/人
※山形県総人口で当該路線の年間輸送人員を割った数値。	
<b>数値目標3 市町村総合交付金対象路線・サービスの人口あたりの乗車人員(年間) (交付金対象市町村の総人口との対比)</b>	
現況値 (R1)	数値目標
2.48回/人	2.50回/人
※市町村総合交付金対象となるバス路線・デマンド交通の年間輸送人員を、交付金対象の市町村の総人口で割った数値。	
<b>数値目標4 市町村の移動サービスに対する負担額(年間)</b>	
現況値 (R1)	数値目標
地域鉄道：5,602万8千円 路線バス：5億926万7千円 コミュニバス：4億9,030万1千円 デマンド交通：1億9,722万8千円 タクシー：0円 負担額総計：12億5,282万4千円	地域鉄道：7,203万6千円 路線バス：4億6,000万円 コミュニバス：4億4,000万円 デマンド交通：1億5,000万円 タクシー：1億円 負担額総計：12億2,203万6千円

移動の軸となる公共交通事業（鉄道・バス・タクシー）の維持・強化により、公共交通ネットワーク全体の利便性向上による利用促進、収支改善による持続性向上を目指す。

**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**

公共交通ネットワークの骨格であり、都市形成の背骨となりうる鉄道・幹線バスのサービス維持・強化を図り、広域移動を支える広域幹線交通の利便性向上による利用促進、収益改善による持続性向上を目指す。

【上記の数値目標1・2に対応】

**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**

公共交通ネットワークの支線であり、毛細血管である地域内移動を支えるバス・タクシーのサービス維持・強化を図り、利便性向上による利用促進、収支改善による持続性向上を目指す。

【上記の数値目標1・3・4に対応】

## 7. 目標達成のための施策・事業

- ・目標達成のための施策・事業は以下のとおりとするが、本計画の趣旨が「試行錯誤をしながら成長していく計画」であるため、関係者間の協議の進捗、事業の熟度、技術やサービスの革新、利用者ニーズの変化等に応じて、計画期間中にも、常に追加・修正を図っていく。

### 【大目標】

#### (1) 「移動」全体の利便性向上

##### 目標1 県民・来訪者の「移動」の促進

施策・事業	山形県地域公共交通計画の着実な運用
実施主体	県（事務局）、県内全市町村、協議会全構成員
内容	・本計画に基づき、山形県地域公共交通活性化協議会を運営し、計画の数値目標の達成状況や地域の事情の変化に応じ、計画を適宜修正しつつ、計画に定められた役割を着実に実施する。

### 【中目標】

#### (1) データの集約・共有

##### ■目標1 利用者への幅広く・わかりやすく・一元的な情報提供

##### <施策・事業 1-1-1>

施策・事業	山形県地域公共交通情報共有基盤による情報発信
実施主体	県（事務局）、県内全市町村、及び協議会全構成員
内容	・山形県地域公共交通情報共有基盤（やまがた公共交通オープンデータプラットフォーム）において、公共交通情報をプラットフォーム利用者に対して適切に発信する。

##### <施策・事業 1-1-2>

施策・事業	山形県地域公共交通情報共有基盤を活用したオープンデータ活用促進事業
実施主体	県、市町村
内容	・オープンデータの活用を促進するため、県内の大学や高校、ベンチャーなども巻き込んだオープンデータを活用したアプリ開発等を支援する事業を実施する。 ・県は、市町村総合交付金の見直し等を通じ、市町村におけるオープンデータを活用した新たな取組みを促進する。

##### （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	山形市地域公共交通計画の推進（MaaSの導入、山形県地域公共交通プラットフォームとの連携、若者向けPRの推進） ①山形連携中枢都市圏連携事業における圏域内バスマップの作成 ②山形連携中枢都市圏連携事業におけるGTFS-JPデータ作成・更新業務委託の実施 ③山形市 MaaS 導入方針に基づくコンソーシアムの設立及び先行トラ	R3年度～ ①R3年度～ ②R4年度～ ③R4年度～

地域	市町村	実施事業	実施期間
		イアル事業の実施 ④MaaS事業の拡充を行う。新たなデジタルチケットの発行や、モデル事業との連携等について検討・実施する。あわせて、プラットフォームを拡充し、アプリ上に公共交通情報等を掲載したデジタルマップの作成等を行う。	④R5年度～
	寒河江市		
	上山市	GTFS-JP データ作成・更新	R4年度～
	村山市	山形連携中枢都市圏連携事業における GTFS-JP データ作成・更新業務委託への参画	R5年度～
	天童市	山形連携中枢都市圏連携事業における GTFS-JP データ作成・更新業務委託への参画	R4年度～
	東根市		
	山辺町		
	中山町	山形連携中枢都市圏連携事業における GTFS-JP データ作成・更新業務委託への参画	R4年度～
	河北町	山形連携中枢都市圏連携事業における GTFS-JP データ作成・更新業務委託への参画	R4年度～
	西川町	山形連携中枢都市圏連携事業における GTFS-JP データ作成・更新業務委託への参画	R4年度～
	朝日町		
	大江町	山形連携中枢都市圏連携事業における GTFS-JP データ作成・更新業務委託への参画	R4年度～
	尾花沢市	山形連携中枢都市圏連携事業における GTFS-JP データ作成・更新業務委託への参画	R4年度～
最上	大石田町		
	新庄市		
	金山町		
	最上町		
	舟形町		
	真室川町		
	大蔵村		
置賜	鮭川村		
	戸沢村		
	米沢市		
	長井市		
	南陽市		
	高島町		
	川西町		
	小国町		
庄内	白鷹町		
	飯豊町		
	酒田市		
	遊佐町		
	三川町		
	庄内町	オープンデータを活用し、新規利用者や観光客の利用を促進する	
	鶴岡市	交通事業者で行うタクシー配車やデマンド交通予約のアプリ開発協力	

<施策・事業 1-1-3>

施策・事業	動的なロケーション情報の集約・共有による MaaS 基盤の更なる整備
実施主体	県、交通事業者、市町村、国
内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>MaaS による複数モードのシームレスな連結を図るために不可欠な動的なロケーション情報についてオープン API 化する等、MaaS 基盤の更なる整備を図る。</li> <li>そのために県内交通事業者の既存のロケーション情報システムについて、国の支援の活用も視野に入れ、システム改修を行い、オープン API 化又は主要</li> </ul>

	<p>CP 事業者への提供体制の構築を図る。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>市町村が運営する交通サービスにおいても、動的なロケーション情報の取得・公開が行われている場合、よりオープンな利用が可能となるよう検討を進める。</li> </ul>
--	--

■目標2 サービス改善のための幅広いデータの収集・共有

<施策・事業 1-2-1>

施策・事業	山形県地域公共交通情報共有基盤による情報集約と共有
実施主体	県（事務局）、県内全市町村、及び協議会全構成員
内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>山形県地域公共交通情報共有基盤（やまがた公共交通オープンデータプラットフォーム）において、地域の移動を分析・検討するための幅広いデータを集約し、関係者間で共有する。（具体的な運用については、付則2. を参照）</li> <li>特に、病院、福祉施設、教育機関の利用動向や、交通事業者以外の送迎サービスや移動支援サービスの内容等、従来の交通担当部局の枠を超えた情報の集約・共有を進め、きめ細やかなニーズの把握、異なる分野の関係者の連携に繋げていく。</li> </ul>

(2) 移動のシームレス化（移動の円滑化）

■目標1 複数のサービスを乗り継ぐ際の利便性向上

<施策・事業 2-1-1>

施策・事業	交通系 IC カードの導入
実施主体	山交バス、庄内交通、県、国
内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>山交バス、庄内交通両社路線すべてに JR の Suica 機能も有する地域連携 IC カードを導入する。</li> <li>県、国は初期導入費用を支援する。</li> <li>交通系 IC カードの利用実績に関するデータについては、県及び山形県地域公共交通活性化協議会が求める場合には、支援を受けた山交バス及び庄内交通はこれを無償で提供する義務を負う（提供に際しての追加コストが多大な場合にのみ、その実費用を請求できる）。</li> </ul>

<施策・事業 2-1-2>

施策・事業	市町村営交通における交通系 IC カード導入の促進
実施主体	山交バス、庄内交通、市町村、県、国
内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>市町村においては、市町村営交通へ、一定の需要のある定時定路線や観光路線など、その必要に応じて、交通系 IC カードの導入を図る。</li> <li>山交バス及び庄内交通は、市町村営交通が交通系 IC カードの導入を図る際の負担を軽減するため、自社のシステムへの参画を受け入れる等、必要な措置をとる。</li> <li>県は、県が支援する交通系 IC カードのシステム開発などへの助言や要請などを通じ、市町村営交通への交通系 IC カード導入を促進する環境が整備されるように努める。</li> <li>県及び市町村は、その公共交通や観光等における広報・啓発活動において、交通系 IC カードの導入について紹介する等、県内外の利用者に対する交通系 IC カードの普及・啓発を図る。</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	山形市地域公共交通計画の推進（交通系ICカード導入による利便性向上）	R3年度～
	寒河江市	—	
	上山市	交通系ICカード導入による利便性向上	R5年度～
	村山市	—	
	天童市	—	
	東根市	—	
	山辺町	—	
	中山町	現在策定中の第6次総合計画（R3～R12年度）において「交通系ICカードの導入検討を進める」と記載することを検討	R3～12年度
	河北町	説明会の実施により、交通系ICカード「チェリカ」の普及推進を図る。	R5年度
	西川町	—	
	朝日町	—	
	大江町	—	
尾花沢市	インバウンド対策のため、銀山線への IC カードの導入を検討する。マイナンバーカードを活用し、タクシー補助の電子化を図り、マイナン	R5年度以降	

地域	市町村	実施事業	実施期間
		バーカードと交通系 IC カードとの連携を検討する。	
	大石田町	－	
最上	新庄市	R5年度以降検討する	
	金山町	今後検討していく	
	最上町	－	
	舟形町	必要に応じて検討していく	
	真室川町	実施時期未定	
	大蔵村	－	
	鮭川村	－	
	戸沢村	－	
置賜	米沢市	交通系ICカード導入による利便性向上	R4年度～
	長井市	県の支援内容により検討する 一方、長井版 Maas を検討しており、地方創生推進交付金を申請する場合は、この交付金を活用し導入する可能性がある	
	南陽市	－	
	高畠町	デマンド交通車両への導入を検討・推進する	
	川西町	必要に応じて検討する。	
	小国町	環境整備に努め、接続する公共交通機関や拠点施設の関係者と連携した導入方法を検討する	
	白鷹町	町内全域のデマンドタクシーの利用者の多くは高齢者であるため、ICカードの利用は馴染まず、また、町営バス(スクールバス混乗便)については、利用者が少数かつ限定的であるため、現時点ではICカードの導入は予定していないが、今後、必要に応じて検討していく。	
	飯豊町	－	
庄内	酒田市	具体化していないが、将来的な導入に向けて情報収集や検討を継続。使用できる決済アプリの選定や、導入・管理コストが焦点	
	遊佐町	近隣の自治体と連携 検討中	
	三川町	－	
	庄内町	－	
	鶴岡市	地域公共交通への ICT 導入に向け、調査事業や交通関係事業者との研修会を実施する。その中で市営バスへの IC カード導入についても検討を行う	

<施策・事業 2-1-3>

施策・事業	山形空港と出発・目的地をシームレスに結ぶ空港二次交通の整備促進
実施主体	山形空港利用拡大推進協議会
内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>空港からの二次交通の充実・強化のため交通系 IC カード等の整備促進を図る。</li> <li>協議会の二次交通支援の補助要綱を公開し、市町村や事業者の創意による、ルートの拡充を図る。</li> </ul>

<施策・事業 2-1-4>

施策・事業	庄内空港における航空便・カーシェア連携実証事業
実施主体	ANA (全日空)、庄内空港レンタカー協議会、庄内空港ビル、県
内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>ANA の MaaS アプリを活用して、庄内空港への ANA 到着便に合わせたカーシェア予約利用を実証する。</li> <li>県は、保有する庄内空港駐車場の一部を実証実験の用途に限り、無償提供する。</li> </ul>

■目標2 移動サービスを利用する際の手間やバリアの軽減

<施策・事業 2-2-1>

施策・事業	待合施設の整備による乗継利用の促進
実施主体	交通事業者、市町村、県
内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>乗継利用を促進するため、交通事業者・市町村は、降雪などの気象条件に関わらず待合可能な施設の整備を促進する。</li> <li>県は、市町村総合交付金の見直し等を通じ、市町村における乗換拠点等の整備を促進する。</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	山形市地域公共交通計画の推進(交通結節点の整備、バス乗降による交通流への影響緩和のためのバスベイ設置) ①交通結節点とこれを結ぶ公共交通の具体化に向けた整備方針を策定し、順次設計・整備する。 ②新型コロナウイルス感染症対策として、山形駅西口に路線バスのバスベイを新設し、山形駅東口バスプールの混雑解消を図る。 ③新駅の設置検討に向けて、需要予測結果のブラッシュアップ等を行うとともに、関係機関と協議・調整を行う。	①R3年度～ ②R3年度  ③R5年度～
	寒河江市	ベンチ等を設置し、利便性向上を図る	
	上山市	—	
	村山市	—	
	天童市	—	
	東根市	さくらば東根駅前バス待合施設整備済	
	山辺町	—	
	中山町	—	
	河北町	新庁舎建設に伴い、バス停(役場)を新庁舎正面入口に移動し、庁舎1階ロビーを待合所として利用することが出来るよう調整	R5年度
	西川町	簡易的な待合施設を有する箇所もあるが、乗継利用を促進するような機能を果たすためには整備が必要である	
	朝日町	交通拠点である朝日町役場前に待合のベンチあり 他は今のところ予定なし	
	大江町	—	
	尾花沢市	市役所の新庁舎建設の際、待合所部分を整備し土日祝日も利用可能とした	
	大石田町	—	
最上	新庄市	拠点施設(県立新庄病院、新庄駅)については、待合スペース有り。他停留所については、R5年度以降検討する	
	金山町	—	
	最上町	—	
	舟形町	乗継の拠点であるJR舟形駅に、観光物産センターと併設した待合室を整備している	
	真室川町	真室川駅、町立真室川病院、真室川町役場の主要施設は、待合施設を整備している	
	大蔵村	—	
	鮭川村	—	
	戸沢村	JR古口駅を利用	
置賜	米沢市	—	
	長井市	乗継が想定される施設は、市庁舎、道の駅、商業施設であるが、そこに待合施設の新設予定はなし	
	南陽市	—	
	高島町	既存施設を活用した施策展開を検討する	
	川西町	待合施設については既存施設を活用し、必要に応じて検討する。	
	小国町	乗り継ぎ地点の既存施設を活用しながら、関係機関と連携した整備を図る	
	白鷹町	山形鉄道フラワー長井線及び山交バスの乗継拠点となっている「荒砥	

地域	市町村	実施事業	実施期間
		駅」は、すでに待合スペースやトイレを有する施設となっており、引き続き、乗換時の利便性を確保していく	
	飯豊町	—	
庄内	酒田市	乗継拠点となることを意識し、市内の路線バスは酒田駅前、中町周辺、日本海総合病院の3拠点を必ず経由するよう路線改編する また、この3拠点は、市営デマンドタクシーの指定乗降場所となっている酒田駅前交流拠点施設ミライニの中で観光案内所が稼働しており、待合利用が可能となっている(R2年11月) 図書館機能やバスペイ整備を含めたフルオープンは、R4年度見込み 中町エリアにおいては、酒田産業会館の再開発事業で情報センター機能が整備されると共に、待合利用が可能となる(R3年10月予定)	R2年11月～
	遊佐町	—	
	三川町	待合施設については既存施設を活用し、必要に応じて検討する。	
	庄内町	乗継拠点となる駅や複数路線が乗り入れるバス停の待合場所の整備・維持を行う。	
	鶴岡市	市中心部や各駅のほか、各地域の中心部等を乗換拠点に設定し、交通ネットワークを形成する。	

<施策・事業 2-2-2>

施策・事業	交通拠点・機関のバリアフリー化の促進
実施主体	交通事業者、市町村、県、国
内容	・交通事業者は、駅や交通結節点となる拠点、幹線路線の車両をはじめとし、そのサービス全般のバリアフリー化を進める。

(市町村の事業一覧)

地域	市町村	実施事業	実施期間	実施主体
村山	山形市	山形市地域公共交通計画の推進 ①北山形駅周辺地区バリアフリー基本構想に基づき、JR東日本が実施する北山形駅のバリアフリー設備整備事業に対して支援を行い、北山形駅のバリアフリー化を推進する(~R6) ②観光需要が高い山寺駅や、政府の「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する基本方針」における移動等の円滑化の目標の対象となる旅客施設のバリアフリー化について交通事業者とともに検討する(随時)	①~R4 ②随時	①JR東日本 山形市等
	寒河江市	市内循環バス車両について高齢者等の乗降しやすい環境整備を図る		
	上市市	補助ステップ付きの車両を使用している(市営バス)		
	村山市	補助ステップ付きの車両を使用している		
	天童市	—		
	東根市	さくらんぼ東根駅バス待合施設整備済		
	山辺町	補助ステップ付きの車両を使用している		
	中山町	補助ステップ付きの車両を使用している		
	河北町	補助ステップ付きの車両を使用している		
	西川町	補助ステップ付きの車両を使用している ノンステップバス等の導入はしていない		
	朝日町	—		
	大江町	—		
	尾花沢市	拠点の停留所である市役所待合所はユニバーサルデザインを採用している		
大石田町	—			
最上	新庄市	拠点施設(県立新庄病院、新庄駅)及びまちなか循環線車両については、バリアフリー化されている 他停留所及び土内線、芦沢線車両については、R5年度以降検討する		

地域	市町村	実施事業	実施期間	実施主体
置賜	金山町	—		
	最上町	補助ステップ付きの車両を導入している		
	舟形町	デマンド型乗合タクシーに、乗降しやすいユニバーサルデザインの車両を導入している	R1年8月～	
	真室川町	交通拠点の真室川駅や町立真室川病院、真室川役場はバリアフリー化済		
	大蔵村	—		
	鮭川村	—		
	戸沢村	補助ステップ付きの車両を使用している		
置賜	米沢市	—		
	長井市	—		
	南陽市	—		
	高島町	—		
	川西町	交通事業者、交通結節拠点管理者とも連携し、検討及び推進を行う		
	小国町	拠点施設のバリアフリー化は概ね完了しているものの、車両及びバス停等の付帯設備のバリアフリー化が未着手であるため、対応方法を検討していく		
置賜	白鷹町	乗換拠点となる「荒砥駅」は、バリアフリーに配慮した施設となっている。他方、バリアフリーが必要である施設もあると認識していることから公共交通に関連するものだけでなく、町全体として、バリアフリー化の促進について検討していく		
	飯豊町	—		
	酒田市	酒田駅前ミライニの観光案内所や待合スペースはバリアフリーである 酒田産業会館の再開発事業で整備する情報センターや待合スペースはバリアフリーとなる 市営のるんバスの車両は、更新に合わせて低床バスを導入している。また、路線改編にあわせて新たに低床バスの導入を見込んでいる	R4年度	酒田市
庄内	遊佐町	近隣の自治体と連携 検討中		
	三川町	—		
	庄内町	町営バスの交通拠点として、役場バス停を整備し、利便性の向上を図る 補助ステップ付きの車両更新を検討する	R3年度 R5年度～	
	鶴岡市	JR鶴岡駅及びエスモールバスターミナルはバリアフリー対応済み これまで、庄内交通の低床車両バス購入に際し支援を行うほか、市営バス車両へステップを取り付ける工事などを行っている		

(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

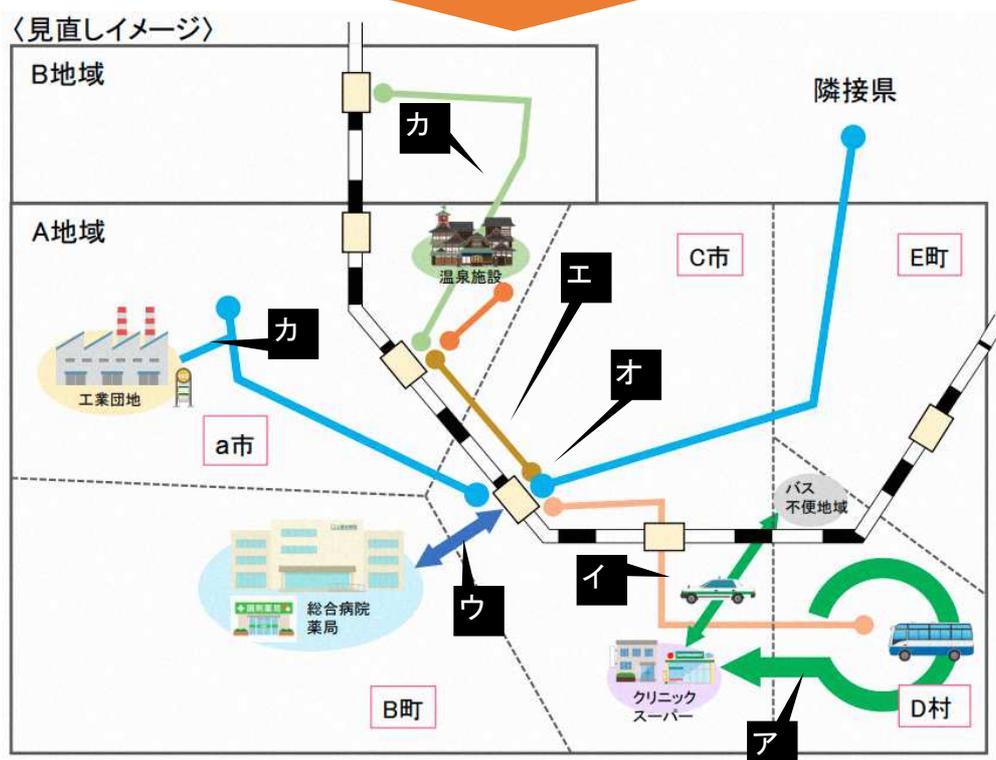
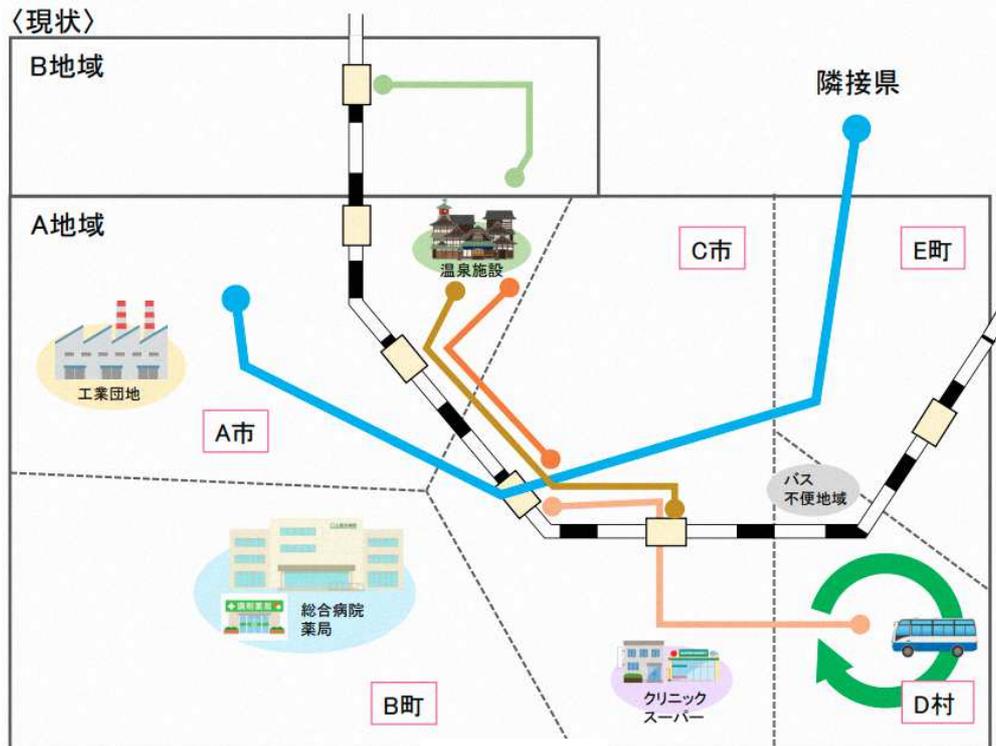
### (3) 路線見直しが必要となる路線

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)

■想定している見直しパターン例

- ア) 市町村界で折り返しているコミュニティ交通（主にバス）を住民・利用者が行く目的施設まで市町村をまたいで運行
- イ) 市町村をまたいだ運行はデマンド交通よりも（乗り継ぎ可能な場合は）鉄道・バス、（乗り継ぎ不可能な場合は）タクシーの利活用を優先検討する
- ウ) 市町村をまたいだ病院等へのアクセスにあたって、既存鉄道駅からの二次交通を、市町村をまたいで運行する
- エ) 重複している路線バスを束ねて、幹線バスと支線バスに再編
- オ) 利用実態に合わせて、長大路線を分割
- カ) バスが乗り入っていない主要目的施設に新規乗り入れ（みなし系統などを柔軟に検討する）



(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	山形市地域公共交通計画の推進(バス幹線路線の設定、連携 中枢都市圏における広域的な公共交通ネットワークの構築)	R3年度～
	寒河江市	近隣自治体と協議の上、検討していく	
	上山市	—	
	村山市	—	
	天童市	天童市市営バス運行区間を延長予定	R3年4月1日～
	東根市	—	
	山辺町	—	
	中山町	—	
	河北町	—	
	西川町	道の駅にしかわ寒河江駅線 寒河江市と協議の上、見直しを図っていく	R3年度以降
	朝日町	—	
	大江町	—	
	尾花沢市	大石田駅-尾花沢市間で高校生の通学需要に対応した路線を 検討する。	R5年度以降
	大石田町	—	
最上	新庄市	新庄最上定住自立圏で検討していく	R5年度以降検討
	金山町	新庄最上定住自立圏において検討していく	
	最上町	—	
	舟形町	新庄最上定住自立圏において検討していく	
	真室川町	—	
	大蔵村	新庄最上定住自立圏において検討していく	
	鮭川村	新庄最上定住自立圏において検討していく	
	戸沢村	—	
置賜	米沢市	—	
	長井市	今泉駅⇄置賜総合病院間が検討されている 新庁舎建設により、全路線の見直しを実施予定 山交バスが新庁舎へ乗り入れる場合、 ①勤進代(白兔)・置賜総合病院線(フィーダー対象) ②勤進代(白兔)・置賜総合病院線冬期間(路線廃止) ③白兔(里巻)・置賜総合病院前(フィーダー対象) ④平・置賜総合病院線(③と併合) ⑤上郷・平山・置賜総合病院線(フィーダー対象) ⑥九野本・置賜総合病院線(⑤と併合) ⑦九野本・置賜総合病院線冬期間(⑤と併合) ⑧置賜総合病院・伊佐沢・中央線(フィーダー対象) ※3系統すべて ⑨置賜総合病院・河井・時庭・中央線(非対象) ⑩置賜総合病院・歌丸・中央線(⑨と併合) ※⑨と⑩は今泉駅…が幹線になった場合、フィーダー対象見込 ※長井版 MaaS の状況等(実施の可否)により、R4 にずれる可 能性あり	R3年10月～ (全路線の見直し)
		・R6年度からR15年度までの期間、「鉄道事業再構築実施計 画」により、山形鉄道の安全性・利便性の維持・向上のための 支援を拡充する。 ・自動運転バスでまちなかを循環する路線を形成し、郡部を結 んでいる各バスのまちなかでのルートを効率化することで、フラ ワー長井線等の幹線を含めた交通網全体の利用者数増加に つなげるとともに、中心市街地の活性化を目指す「まちづくり」と の連携を目指し、市域全体のスパイラルアップを目指す。	R6年度～
	南陽市	置賜定住自立圏において検討していく	
	高畠町	—	
	川西町	近隣自治体とも協議し、検討していく。	
	小国町	—	
	白鷹町	—	
	飯豊町	—	

庄内	酒田市	鶴岡-酒田線を幹線として、路線改編後の市営るんるんバス路線(市内循環C線・D線)及びデマンドタクシー新規運行エリアを地域内フィーダー系統補助路線として申請することを見込んでいる	路線改編は、R4年度中に実施予定
	遊佐町	—	
	三川町	市町村を跨いだデマンド交通について検討中	
	庄内町	—	
	鶴岡市	近隣自治体と協議の上、検討していく	

<施策・事業 3-1-2>

施策・事業	既存路線の近傍にある二ーズの取込
実施主体	バス事業者、県、鶴岡市、西川町、国、鶴岡 DEGAM
内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>出羽三山において唯一定時定路線交通の接続が無い湯殿山へのアクセスを確保し、出羽三山巡りや六十里越街道の観光二ーズの取込みを図るため、例えば、既存路線の沿線にある道路施設を活用した交通結節点の新設を検討する等、湯殿山への公共交通アクセスの整備を図る。</li> </ul>

<施策・事業 3-1-3>

施策・事業	交通事業者と連携した観光施設全体の上質な滞在環境の実現
実施主体	鶴岡市、バス事業者、DEGAM 鶴岡
内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>観光地全体で魅力と収益力を高めるため、宿泊施設、飲食店、土産物店等の地域の観光施設全体の上質な環境等の実現とともに、公共交通等の交通事業者との連携によるアクセス環境や周遊環境の再生・充実を図る。</li> <li>このため、観光庁「既存観光拠点の再生・高付加価値化推進事業」に基づく「観光再生計画」はじめ、鶴岡市が今後策定する各種観光計画については、本計画と密接に連携する関連計画と位置付ける。 鶴岡市の各種観光計画の推進にあたっては、本計画と整合を図り、公的支援を積極的に導入しながら観光地等へのアクセス向上を図っていくこととする。</li> </ul>

<施策・事業 3-1-4>

施策・事業	鉄道と鉄道駅からの二次交通の連携
実施主体	JR 東日本、山形鉄道、バス・タクシー事業者、市町村
内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>JR 東日本及び山形鉄道は、そのダイヤに接続することを目的とした一定の鉄道駅からの二次交通（付則4. 参照）に対して、鉄道ダイヤ改正時に合わせた二次交通のサービス変更が遅滞・支障なく実施されるよう情報提供を図る。</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	山形市地域公共交通計画の推進(バス路線の経路・ダイヤ等の見直し)	R3年度～
	寒河江市	—	
	上山市	必要に応じて検討する	
	村山市	—	
	天童市	—	
	東根市	—	
	山辺町	—	
	中山町	—	
	河北町	—	
	西川町	—	
	朝日町	—	
	大江町	—	
	尾花沢市	—	
	大石田町	—	
最上	新庄市	—	
	金山町	—	
	最上町	—	

地域	市町村	実施事業	実施期間
	舟形町	—	
	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	—	
	鮭川村	—	
	戸沢村	鉄道のダイヤ改正に合わせ、バス時刻表を調整している	
置賜	米沢市	—	
	長井市	—	
	南陽市	—	
	高畠町	—	
	川西町	必要に応じて検討する。	
	小国町	—	
	白鷹町	—	
	飯豊町	—	
庄内	酒田市	路線改編に合わせ、鉄道利用の観光ニーズや高校生の通学ニーズを意識し、二次交通としての接続や利便性が向上するよう、市営るんるんバス路線のダイヤを調整する	R4年度
	遊佐町	—	
	三川町	—	
	庄内町	庄内総合高校へ通学する利用者のため、鉄道ダイヤに合わせて、町営バスの運行路線・時刻表について調整する。	R5年度～
	鶴岡市	市内循環線松根線の経路変更、経路短縮	

<施策・事業 3-1-5>

施策・事業	地域を支える山形鉄道フラワー長井線の支援
実施主体	山形鉄道、長井市、南陽市、白鷹町、川西町、県、国
内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>山形鉄道は、「鉄道施設の高度化と組織体制強化」、「更なる増収・集客対策」、「地域の関係者との協働とまちづくり・観光との連携」を取組みの重点分野とするR6年度から見直し予定の次期経営改善計画に基づき事業を実施するとともに、「鉄道事業再構築実施計画」を策定し、地域にとって、利便性向上、持続可能性確保、生産性向上につながるよう取組みを推進する。</li> <li>沿線市町及び県は、現行の上下分離方式を次期経営改善計画期間においても維持するとともに、国庫補助の状況や山形鉄道の経営状態に鑑み、これまでと同様の負担割合で「下」部分への支援を拡充する。</li> <li>国は、H28年度からR2年度まで認定していた山形鉄道の「鉄道事業再構築実施計画」について、R6年度からR15年度までの期間で再度認定した場合には、山形鉄道の安全性・利便性の維持・向上のための設備更新等に対する支援を拡充する。</li> <li>経営改善推進委員会において、毎年の業績等を検証するとともに、経営環境や新型コロナウイルス感染症の影響等を踏まえて適時計画を見直していく。</li> <li>フラワー長井線等の利便性向上を図るため、デュアル・モード・ビークル推進協議会と連携し、フラワー長井線（荒砥駅）とJR左沢線（左沢駅）とを乗り換えなしで結ぶ DMVの導入を推進する。</li> </ul>

■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。	

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。 乗用タクシーを地域公共交通網の一部と位置付け、町営路線バスとタクシー利用助成の組み合わせ等による、より効率的な地域公共交通網の構築を図る。	R5年度
	西川町	「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(西川町該当部分))」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西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。 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 R4年 4月～「町内全域」 R4年10月～「町内全域」で本格導入 R5年 4月～町内全域4ルートで増便(予定)	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	R3年度以降

地域	市町村	実施事業	実施期間
		<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>	
	尾花沢市	<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(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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>	<p>R4年度以降</p> <p>R3年度～</p>
	大石田町	—	
最上	新庄市	<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(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。</p> <p>R3年度デマンド導入の検討</p> <p>土内線、芦沢線</p> <p>新庄病院移転に伴う路線及びダイヤ改正</p> <p>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</p>	<p>R3年度～検討</p> <p>R5年度～本格運行</p>
	金山町	小学校統合に伴う路線ダイヤ改正、デマンド型交通の導入	R4年度～
	最上町	<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(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。</p> <p>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)</p> <p>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</p> <p>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。</p> <p>定時定路線型バスの廃止によるデメリットや予約制乗合バスの問題点を把握するために、調査・検討を行う。</p>	<p>R3年8月～町内全域デマンド運行</p> <p>R5年度～</p>
	舟形町	<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(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。</p> <p>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</p> <p>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</p> <p>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</p>	
	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	

地域	市町村	実施事業	実施期間
	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	「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(戸沢村該当部分))」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戸沢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。 乗合デマンドタクシー本格運行(上松坂新庄線、高屋余目線) 新庄病院移転に伴う路線及びダイヤ改正	R5年4月～ R5年度
置賜	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	

地域	市町村	実施事業	実施期間
		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年度以降  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	R4年度以降

地域	市町村	実施事業	実施期間
		<p>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。</p> <p>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。</p> <p>遊佐町デマンドタクシーの乗客対象要件を拡大</p>	
	三川町	<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(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。</p> <p>町内を運行対象としたデマンド交通を実施中</p>	
	庄内町	<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(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>【令和3年度】</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。</p> <p>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</p> <p>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>【令和4年度】</p> <p>①庄内町デマンドタクシー余目酒田線の新設</p> <p>②庄内交通酒田余目線の廃止</p> <p>③庄内町デマンドタクシー三ヶ沢狩川線・出川原狩川線の運行ダイヤを見直し、庄内町町営バス幹線路線への接続を改善する。</p> <p>【令和5年度】</p> <p>庄内総合高校へ通学する利用者のため、鉄道ダイヤに合わせて、町営バスの運行路線・時刻表について調整する。</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> <p>①②③R4.8.1～</p> <p>R6.4.1～</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</p> <p>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>	

<施策・事業 3-2-2>

施策・事業	地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金の協議会による交付
実施主体	山形県地域公共交通活性化協議会（市町村、県、国）
内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>市町村毎に申請している地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金については、地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱別表8の5.における同要綱別表25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の対象区域が県内全域にわたることから、本計画を策定する協議会で県内市町村の国庫補助金に係る計画をとりまとめ、当該計画の申請や事業評価を、協議会を通じて行う。</li> <li>上記の要綱別表8の5.に基づき、市町村単独で申請した場合の国庫補助上限額に達している市町村に対して、県内市町村の国庫補助上限額の合計額と上限額に達していない市町村の国庫補助の合計額の差額を交付する場合には、協議会において協議し、配分額を調整する。</li> </ul>

<施策・事業 3-2-3>

施策・事業	乗用タクシーの地域公共交通への活用促進
実施主体	タクシー事業者、市町村、県
内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>市町村は、ドアツードアの移動手段確保の検討に際しては、乗用タクシーの活用も視野に入れ、デマンド交通とタクシー事業の適切な役割分担と連携が図られるよう努める。</li> <li>県は、市町村総合交付金の見直し等を通じ、市町村における乗用タクシーの地域公共交通への活用を促進する。</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	山形市地域公共交通計画の推進(タクシー等を活用した新たな公共交通の導入(モデル事業の実施)) ①金井地区西部におけるモデル事業として、乗用タクシーを活用した新たな交通サービスを導入する。	R3年度～ ①R4年度～
	寒河江市	交通空白地域にて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。 タクシーを活用した観光客の移動における利便性の向上と二次交通としてのタクシーの活用促進を図る。	R4年度～
	上山市	—	
	村山市	—	
	天童市	交通弱者の足を確保するための支援を調査・検討する	
	東根市	—	
	山辺町	—	
	中山町	交通弱者の移動手段確保に向け、路線バスを補完する乗用タクシーの活用支援事業を試行する	
	河北町	乗用タクシーを地域公共交通網の一部と位置付け、町営路線バスとタクシー利用助成の組み合わせ等による、より効率的な地域公共交通網の構築を図る。	R5年度
	西川町	—	
	朝日町	—	
	大江町	—	
	尾花沢市	路線バスが廃線となる地区などで、定額でタクシーを利用出来る生活交通タクシー補助を開始し、高齢化の進む過疎地域において継続可能で最適なサービスとするため見直し図りながら実施していく。	
大石田町	—		
最上	新庄市	次期新庄市地域公共交通計画の策定に合わせて検討を行う	R3年度～
	金山町	今後、必要性について検討する	
	最上町	—	

	舟形町	—	
	真室川町	—	
	大蔵村	—	
	鮭川村	—	
	戸沢村	—	
置賜	米沢市	—	
	長井市	効果的な取り組みを検討中	
	南陽市	沖郷地区において、定額でタクシー移動できるサービス「おきタク」について適宜見直しを図りながら、継続して実施する	
	高畠町	—	
	川西町	デマンド型乗合交通をタクシー事業者の所有車両を活用し運行している。事業者とは協議を継続的に実施していく	
	小国町	小国町内の公共交通機関において、小国町営バス、小国町営バス デマンドタクシーと並ぶ主要な交通手段であることから、双方が補完し合える環境構築を図る	
	白鷹町	地域内公共交通の利便性を向上させるため、乗用タクシーを活用した新たな取組を実施予定である	R3年度～
	飯豊町	—	
庄内	酒田市	—	
	遊佐町	—	
	三川町	—	
	庄内町	—	
	鶴岡市	—	

## 8. 計画の達成状況の評価

### 8-1 評価の考え方

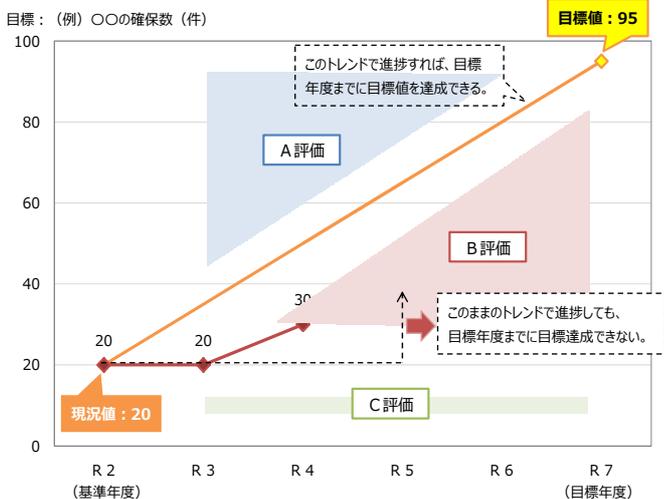
#### ●評価の基準設定の考え方

- 基本的に定量的な基準であること。
- 評価のための数値の収集がルーチンでかつ省力的に行えるものであること。
- 目標期間内に、最低でも年一回のモニタリングを可能とするため、年次の集計が可能なものであること。

#### ●評価のモニタリングと対応の方向性

- 計画策定当初の実績値と目標値及び目標年度までの期間を勘案し、下図イメージにおける評価基準毎に対応する。
- A評価においては、現状維持を原則とするが、特段の事由なく想定を大幅に上回る評価となった場合、目標値自体の上方修正も検討する。
- B評価においては、周辺状況を調査し、追加的な対応について検討する。当初の目標があるべき基準よりも高過ぎたと判断された場合は、目標値自体を下方修正することも検討する。
- C評価においては、事業の中断、方向性の根本的な変更も含めた対応を検討する。また、目標値それ自体が計画の趣旨に鑑みて適当でなかった可能性も含め、目標の再設定も視野に入れて検討する。

目標：(例) ○○の確保数(件)



#### <評価基準>

- A：数値目標の実績値は目標達成に向けた成果を示している  
(☞目標年度では、目標を達成している)
- B：数値目標の実績値は目標達成に向けた成果を示していない  
(☞目標年度では、目標を達成していない)
- C：施策の実施効果が発現していない  
(☞新たな施策展開の必要性を検討すべき)

図 O-1 数値目標の達成状況の評価イメージ(案)

## 8-2 評価を踏まえた対応方向

【大目標】 「移動」全体の利便性向上

- ① 数値目標1 県民一人当たりの鉄道・バス・タクシー利用回数  
(数値目標：18.0回/人)
- ② 数値目標2 RESASの移動実態数値(本県への来訪者数等)  
(数値目標：県外との移動 60,000人、県内での移動 70,000人)

モニタリングによってB評価またはC評価だった場合の具体的アクション	
①が未達、②が達成	<ul style="list-style-type: none"> <li>○自家用車利用や福祉サービスなどの非交通事業の状況をチェック。</li> <li>○自家用車を運転し難い層の移動が確保されているのであれば、非交通事業の状況把握とその支援についてより比重を増す形で見直し。</li> </ul>
①が達成、②が未達	<ul style="list-style-type: none"> <li>○鉄道・バス・タクシーの利用回数のいずれが増加したかを分析。</li> <li>○モード間の連携や、公共交通を使えない人々の人口分布のチェックやそうした人々の移動利便性が損なわれていないかを分析し、対応を検討。</li> </ul>
①②双方ともに未達	<ul style="list-style-type: none"> <li>○経済社会状況が全般に厳しい場合⇒目標値の見直し。</li> <li>○そうでない場合、計画全体に亘っての見直し検討。</li> </ul>

【中目標】

(1) データの集約・共有

- ① 数値目標1 5大CP掲載交通サービスの事業者数・路線数  
(数値目標：全て100%)  
※数値目標においては、区域運行を除いたデマンド交通の中で評価値を算出
- ② 数値目標2 協議会へのデータ提供交通事業者の割合  
(数値目標：全て100%)
- ③ 数値目標3 一定の機関・施設のうち協議会へのデータ提供機関・施設の割合  
(数値目標：50%)

モニタリングによってB評価またはC評価だった場合の具体的アクション	
①が計画期間当初に100%に近い数値になっていない	○ボトルネックを分析し、改善。
①が計画期間当初に100%に近い数値になっている	○100%になった後も、更新が確保されるか、関係者の省力化が図られるかに関して、100%を維持するための定期的な関係者ヒアリングや検討を継続。
②が未達	○交通事業者のデータ提供にあたって、提供するインセンティブか、提供する労力かいずれが問題かを分析し、国交省との連携強化、自治体支援策とデータ提供義務のさらなる連動等を検討。
③が未達	○調査のフォーマット化など、収集手法を検証するとともに、交通以外の他部局に対して、日頃のデータ収集・蓄積のデジタル化などのデータ提供のハードル低減に向けた取組みを検討。

(2) 移動のシームレス化（移動の円滑化）

- ① 数値目標1 キャッシュレス決済導入率  
(数値目標：100%)
- ② 数値目標2 主要交通結節点におけるバリアフリー化・全天候型の交通結節点の数  
(数値目標：バリアフリー化：6結節点、全天候型：100%、バリアフリー化かつ全天候型：6結節点)

モニタリングによってB評価またはC評価だった場合の具体的アクション	
①が未達	○未達のモードにおける導入のハードルを分析し、対応を検討。 ○特に、想定していたキャッシュレス決済の世界的・全国的な普及動態も併せて分析。
②が未達	○特に優先すべき交通結節点をリストアップし、優先順位を付けた導入促進を図る。

(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

- ① 数値目標1 各モード（バス・タクシー）の運送事業収益  
（数値目標：バス 35 億円、タクシー 60 億円）
- ② 数値目標2 地域にとって重要と位置付けられた幹線バス路線の人口あたりの乗車人員  
（数値目標：1.75 回/人）
- ③ 数値目標3 市町村総合交付金対象路線・サービスの人口あたりの乗車人員（交付金対象市町村の総人口との比）  
（数値目標：2.5 回/人）
- ④ 数値目標4 市町村の移動サービスに対する負担額  
；（数値目標：地域鉄道 7,203 万 6 千円、路線バス 4 億 6 千万円、コミュニティバス 4 億 4 千万円、デマンド交通 1 億 5 千万円、タクシー 1 億円、負担額総計 12 億 2,203 万 6 千円）

モニタリングによってB評価またはC評価だった場合の具体的アクション	
①が未達	○どの事業がどのような理由で収益が悪化しているのかを分析。構造的・外生的要因として当該交通事業の努力の範疇外であれば、目標値の下方修正を行うとともに、事業収益を外部から補助する国庫補助、県の市町村総合交付金、市町村の補助等の公的支援を含む地域における支援内容の見直しを検討
②が未達	○個別路線の乗車人員を分析し、特に落ち込みの激しい路線について重点的な対策を実施。
③が未達	○市町村総合交付金対象路線・サービスのうち特に乗車実績の低いものについて、内容を検証し、その必要性を踏まえた上で、要綱改正等を実施。
④が未達（負担額が特に増加）	○国庫補助の活用状況を再検証し、効果的な活用が可能ではないか検討。 ○国庫補助の活用が十分に図られる中で市町村負担が予想以上に増している場合、社会全体の移動増などの要因か、事業効率が著しく悪いかの検証を行い、広域デマンド交通等の事業効率が悪くなりがちなサービスを中心に見直しを実施。

## 8-3 計画の推進体制

### 8-3-1 推進体制

本計画の推進及び進捗状況の管理は、「山形県地域公共交通活性化協議会」が行う。  
 計画の目標達成のための施策・事業の実施については、関係市町村や交通事業者と連携・調整しながら、「山形県地域公共交通活性化協議会」及び「地域別部会」において検討を行う。

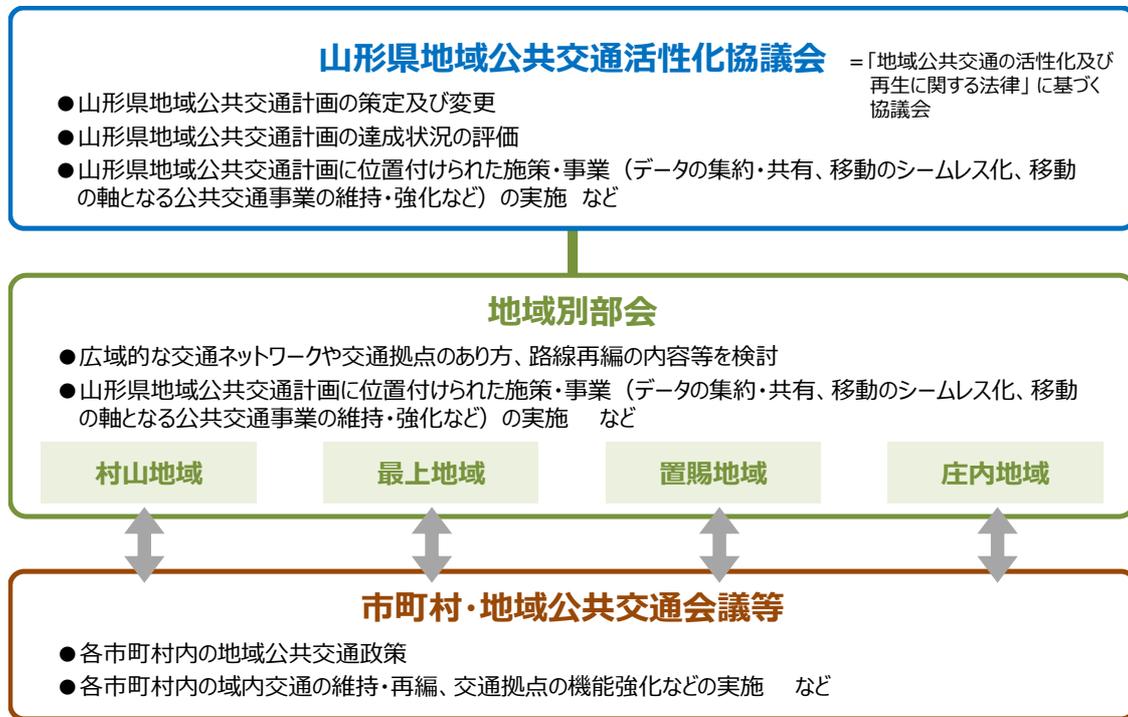


表 O-1 計画の推進体制

推進体制		構成員・主体	役割
山形県地域公共交通活性化協議会		<ul style="list-style-type: none"> <li>●山形県</li> <li>●市町村</li> <li>●交通事業者</li> <li>●道路管理者</li> <li>●公安委員会</li> <li>●学識経験者 他</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●山形県地域公共交通計画の策定・変更・実施に関する協議及び連絡調整</li> <li>●山形県地域公共交通計画の達成状況の評価</li> <li>●山形県地域公共交通計画に位置付けられた目標達成のための施策・事業の実施、進行政管理</li> </ul>
地域別部会	村山地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>●山形県（総合支庁）</li> <li>●市町村</li> <li>●交通事業者</li> <li>●学識経験者 他</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●広域的な交通ネットワークや交通拠点のあり方、路線再編の内容等を検討</li> <li>●山形県地域公共交通計画に位置付けられた目標達成のための施策・事業の実施</li> </ul>
	最上地域		
	置賜地域		
	庄内地域		
市町村・地域公共交通会議等			<ul style="list-style-type: none"> <li>●各市町村の地域公共交通政策</li> <li>●各市町村の域内交通の維持・再編、交通拠点の機能強化、利用促進の実施など</li> </ul>

### 8-3-2 計画推進にあたっての役割分担

本計画を進めるにあたって、「行政（県・市町村等）」「交通事業者」「地域・住民」の3者が連携し、一体となって計画目標の達成に向け取り組むとともに、それぞれの役割を確認しながら持続可能な交通体系の構築を目指す。

また、公共交通に関わる様々な主体との連携を図ることにより、持続性を高めるとともに、まちづくりに貢献する公共交通を目指す。

表 0-2 計画推進にあたっての役割分担

主 体		基本的な役割
行政	県（本庁）	県全体の協議会を主体的に運営し、計画全体の進捗管理を行うとともに、県単位の広域的取組みが必要な施策、例えば、オープンデータプラットフォームの構築・管理、県際・地域間の広域幹線交通の維持・強化に関する検討に取り組むものとする
	県（総合支庁）	各総合支庁は「地域別部会」を主体的に運営し、定住自立圏や連携中枢都市圏の構成市町村と連携・協調しつつ、交通政策ならびに広域的な公共交通ネットワークの構築に取り組むものとする
	市町村	市町村内交通ネットワークの構築について主体的に取り組む、必要に応じて市町村単位の協議会等を運営するとともに、県や国と協議会の場を通じて協議・情報交換を行い、広域交通と市町村内交通の接続についても意を配るものとする
	国	交通事業規制・支援等の国の法令や施策の迅速でわかりやすい情報提供を行うとともに、地域の取組みに対して適切な支援や助言を実施し、地域交通を維持・改善する取組みを下支えするとともに、交通以外の分野との連携・協働に対して、指針を示す、所管官庁間で連携する等のサポートを実施していくものとする
交通事業者		安全・安心な交通サービスの維持を最優先しつつ、自らの交通サービスが地域全体の活性化に資するよう、県・市町村・国及びその他の関係者と連携し、取り組むものとする
地域・住民		地域交通は地域全体の維持・活性化に必要なインフラであり、直接利用しない人間も含めて地域全体で維持・改善していくものであるとの認識を共有し、「使わないサービスは勝手に便利にはならない」という原則を意識しながら、主体的に地域交通に関する取組みに参画すべきものとする

### 8-3-3 山形県の市町村への交付金（市町村総合交付金等）の考え方

- 県と市町村とが実質的な負担を等分に負い、適切な事業実施インセンティブを働かせる
- 国庫補助をはじめ、他の財政支援措置を可能な限り活用する
- 県全体が進める広域幹線交通の維持・強化、オープンデータ化をはじめとする MaaS の進展等、県の取組みとの連携を図り、効果的な事業実施を図る

## <計画付則>

---

### 1. 県内の地域公共交通確保維持改善事業関連計画

---

#### 事業評価一覧

R2年度（R1.10.1～R2.9.30）生活交通確保維持改善事業・事業評価

- ・山形県
- ・山形市
- ・鶴岡市
- ・新庄市
- ・寒河江市
- ・長井市
- ・東根市
- ・山辺町
- ・朝日町
- ・川西町
- ・小国町

#### 計画一覧

R3年度（R2.10.1～R3.9.30）生活交通確保維持改善計画

- ・地域間幹線系統確保維持改善計画
- ・山形市地域内フィーダー系統確保維持計画
- ・鶴岡市地域内フィーダー系統確保維持計画
- ・新庄市地域内フィーダー系統確保維持計画
- ・寒河江市地域内フィーダー系統確保維持計画
- ・長井市地域内フィーダー系統確保維持計画
- ・東根市地域内フィーダー系統確保維持計画
- ・山辺町地域内フィーダー系統確保維持計画
- ・朝日町地域内フィーダー系統確保維持計画
- ・川西町地域内フィーダー系統確保維持計画
- ・小国町地域内フィーダー系統確保維持計画
- ・離島航路確保維持計画（酒田市）

#### その他地域公共交通活性化再生法に基づく計画等

- ・山形鉄道フラワー長井線に係る鉄道事業再構築実施計画（R3年3月31日期限・参考掲載）

※各計画の本体については、大部となるため、「令和2年度の開催状況」中の「山形県地域公共交通計画（R2.3策定）の付則」中の「山形県内の地域公共交通確保維持改善事業関連計画」

<https://www.pref.yamagata.jp/O20056/kurashi/kendo/kotsuseisaku/xx.html>を参照されたい。

# 山形県地域公共交通情報共有基盤の構築・運用ガイドライン

令和4年3月24日 制定

### はじめに

山形県地域公共交通計画（R3.3策定）（以下、「計画」という。）の目標に掲げた地域公共交通や様々な分野の「データの集約・共有」のため、「山形県地域公共交通情報共有基盤（やまがた公共交通オープンデータプラットフォーム、以下、「プラットフォーム」という。）を構築する。

プラットフォームが、適切なデータ更新により情報の鮮度が保たれ、また、そのことがユーザーに確かに認識され、加えて、ユーザー目線での使いやすさが常に保たれることと、データの管理や利用のあり方を定めることで、データを提供する様々な主体が安心してデータを提供できる環境を整備することを趣旨として、プラットフォーム構築・運用の方向性と関係者それぞれの役割ととるべき措置について規定するため、山形県地域公共交通情報共有基盤構築・運用ガイドライン（以下、「ガイドライン」という。）を定める。

## 1 プラットフォームの意義等

### (1) プラットフォームの意義

路線バス等の運行情報（運行経路、時刻表、料金等）や、交通以外の輸送サービス（商業・医療・観光等）の情報、さらには、公共交通に関わる統計データ等について、官民が連携を図りながらオープンデータ化を進め、利用者にとって分かりやすく利用しやすい、交通関係等の各種データの横断的活用に資するデータ連携基盤となるプラットフォームを整備するとともに、整備したデータ・情報については正確性の維持・向上を図り、必要な情報提供を推進する。

また、このプラットフォームを活用することにより、ニーズに対応した公共交通ネットワークの再編や、移動需要の喚起、効果的なインフラ整備等、様々な地域交通や地域課題の解決につなげ、地域の経済やコミュニティの活性化を推進する。

### (2) ガイドラインにおける用語の定義

オープンデータ	「機械判読に適したデータ形式で、二次利用が可能な利用ルールで公開されるデータ」であり「人手を多くかけずにデータの二次利用を可能とするもの」。 ※山形県オープンデータカタログで紹介されているオープンデータの定義と同義。
機械判読	コンピュータプログラムがその構造や内容を自動的に判別し、加工や編集などの再利用ができること。
二次利用	データを引用・転載・加工等して利用すること。
個人情報	山形県個人情報保護条例（平成12年10月13日山形県条例第62号）第2条第1項に規定される個人情報。
企業情報	民間企業（団体、個人事業主を含む）に関する情報であって、自ら公開している、またはプラットフォームで提供することに同意を得ている情報以外の情報。

## 2 プラットフォームの構築・運用

### (1) 整備するデータ

プラットフォームに整備するデータは、オープンデータのほか、機械判読に適さない形式のデータ、対象者や利用目的を限定したデータなど、データ保有者の事情に応じて提供を受けたデータとする。整備する個別具体的なデータ内容については、別表のとおりとする。

## (2) 整備するデータの分類

プラットフォームで取り扱うデータは以下の2分類で構成する。

### ①交通サービス利用者のためのサービス内容に関する情報

<例示>

(ア) 国土交通省が策定した「標準的なバス情報フォーマット」に準じた形式

- ・静的データ「GTFS-JP」: 停留所、路線、便、時刻表、運賃等
- ・動的データ「GTFS-RT」: 遅延、到着予測、車両位置、運行情報等

(イ) GTFS-JP形式以外での公共交通情報

- ・鉄道事業者、航空事業者の時刻表情報等
- ・タクシー情報

### ②交通政策やサービス内容の検討に必要な事業者の体制や移動ニーズに関する情報

<例示>

(ア) 公共交通に関するデータ

- ・一般乗合旅客自動車運送事業者の事業概要・輸送実績
- ・一般乗用旅客自動車運送事業者の一覧・輸送実績
- ・空港、港湾、鉄道の事業概要
- ・各公共交通機関の利用実績

(イ) 交通以外の輸送サービス（教育・商業・医療・福祉・観光等）に関するデータ

(ウ) 移動実態・交通需要に関するデータ

- ・目的施設（教育・商業・医療・福祉・観光等）の立地状況・規模等
- ・目的施設の利用状況（年間利用者数、性別・年齢・居住地等）
- ・県民及び来訪者の移動実態

(エ) その他データ

- ・山形県地域公共交通計画策定に当たって作成した資料・データ
- ・その他行政機関が行った調査等の集計や個票データで活用可能なもの
- ・その他行政機関が支援した対象が有するデータで活用可能なもの
- ・その他関係者から活用希望があり、山形県地域公共交通活性化協議会（以下、「協議会」という。）において活用可能と判断されたもの

## (3) データの公開・開示

### ①データ公開・開示の考え方

プラットフォームのデータについては、県（事務局）やデータ保有者において個人情報や企業情報を削除、または、個人情報や企業情報が特定できない形態に加工し、原則公開することとする。

ただし、プラットフォームにおいて開示することに同意を得ている個人情報や企業情報のデータについては、別紙1「山形県地域公共交通情報共有基盤利用要領」に基づき、限定的に開示する。

### ②公開・開示レベル設定

プラットフォームでのデータ公開に当たっては、上記「①データ公開の考え方」に応じた公開の仕方を明らかにするため、『公開レベル』を設定し、データ毎に仕分けを行う。

利用申請の受付及び審査は県（事務局）が行う。

公開レベルの『公開者』毎の手続きの詳細は別紙「山形県地域公共交通情報共有基盤利用要領」に定める。

【公開・開示レベル】

公開・開示レベル	該当データ	公開・開示の方法
完全公開	・対象者の制限がなく利用可能なデータで、プラットフォームまたはデータ保有者のHPに掲載可能なデータ	・プラットフォームまたはデータ保有者のHPで公開
公開 (要申請)	・対象者の制限なく利用可能なデータで、データ容量の関係等でプラットフォームまたはデータ保有者のHPに掲載できないデータ	・プラットフォームに公開データ項目一覧を公開、データ利用者の申請により公開
対象者限定 (要審査)	・対象者や利用目的、二次利用の制限があるデータ	・プラットフォームに開示データ項目一覧を公開、対象者や利用目的、二次利用を制限 ・データ利用者の申請に対し審査のうえ開示

③二次利用等の制限に係る運用ルール

上記において、対象者限定で開示するデータについては、データ提供者の利益を守る観点から、公益性と情報管理の能力の双方を有する者に限り提供する必要があります。

また、開示されたデータについて、第三者への提供を制限する必要があります。

当該データの取扱いについては、対象者の属性に応じてどのような対象者にどういった場合に開示するかを整理した「開示対象レベル」を設定し、守秘義務の順守や違反した場合のペナルティを設定するなど厳格に運用する。詳細は別紙「山形県地域公共交通情報共有基盤利用要領」に定める。

【開示対象レベル】

- ・開示対象レベルは概ね以下のとおりとなる。二次利用を制限するデータは、原則下記1～2までを開示対象とし、3以降については目的に応じて公開することとする。
- ・開示レベルはデータ毎に設定する。

開示レベル	開示対象者	主な利用目的
1	行政機関	地域公共交通に資する事業
2	研究機関・コンサルタント・CP	地域公共交通に資する研究・サービス
3	交通事業者・バス事業者	新規路線、路線再編検討
4	タクシー事業者	増車、営業区域検討

※上記に該当しない開示対象者であっても、利用目的に応じて開示する場合がある。

④データ公開・開示者

プラットフォームに整備するデータは、データ容量の関係で県（事務局）にデータ送付ができないものや、GTFS-RTのように県（事務局）のサーバの関係でHPに掲載できないデータ、ICカード利用実績などの秘匿性の高いデータなど様々なデータの特性が存在する。

このため、データの公開・開示は県（事務局）またはデータ保有者が行うものとし、データ公開・開示者はデータの特性やデータ保有者の意向を勘案しながら、データ毎に設定する。

⑤既存公開ページの尊重

既にデータ保有者が公開しているデータについては、原則データの提供を受けず、プラットフォームに当該公開ページのリンクを設定することとする。ただし、公開しているデータが、オープンデータにそぐわないデータ形式である場合、県（事務局）はデータ保有者と調整し、可能な範囲でプラットフォーム用にデータを整備する、もしくは公開されているデータ形式の変更をデータ保有

者に依頼する。

#### (4) 公開データの利用

プラットフォームにおいてデータを利用する者は、当該データが、人々の移動利便を向上させるという山形県地域公共交通計画の目標の達成のために収集・共有されているデータであることを踏まえ、計画の趣旨に沿った利用を行わなければならない。

また、プラットフォームにおける利用方法は別紙「山形県地域公共交通情報共有基盤利用要領」に定める。

#### (5) データの整備

##### ①整備するデータの収集

＜データ収集目的の明確化と収集の方向性＞

データを整備するに当たっては、地域公共交通の利便性向上に向け、データのニーズを把握するとともに、データの収集目的を明確化する。

また、必要なデータを提供いただけるよう、県（事務局）は当該データを活用したサービスや研究の事例・イメージをデータ保有者に提示し、データ提供に対する理解を得ることに努める。

なお、データ収集の形式・内容については、データ保有者の既存の更新頻度やデータ形式・内容を基本としつつ、データ利用者のニーズにより、個別に対応を行うなど、県（事務局）はデータ提供者・データ利用者と調整を図るものとする。

＜データ収集難易度と優先度の設定＞

整備するデータについて、データ毎に以下のとおり収集難易度を設定する。この場合、難易度に応じてデータ収集する優先度を合わせて設定する。

難易度/ 優先度	難易度の考え方（データ保有状況）	優先度の考え方
A	県（所管部局）・市町村・国、民間企業等共に保有	収集必須 かつ 短期的
B	県（所管部局）・市町村・国未保有、民間企業等保有/ 県（所管部局）・市町村・国未保有、代替データ保有等	収集努力 かつ 中期的
C	県（所管部局）・市町村・国未保有、民間企業等未保有/ 県（所管部局）・市町村・国未保有、代替データ未保有等	収集必要性を検討 かつ 長期的

＜データ保有者との調整＞

県（事務局）がデータ保有者から新たにデータを収集する際は、県（事務局）とデータ保有者等が協議のうえ、公開するデータ項目や形式（フォーマット）を定める。

また、公開予定のデータがデータ保有者の既存のデータの場合は、既存の収集項目や更新基準日等を尊重しつつ、必要に応じてデータ保有者と協議のうえ収集項目や更新基準日等を設定する。

プラットフォームに整備するデータは、県（所管部局）や国、市町村、交通事業者等の協力のもと、データの有無を確認しながら収集に努める。

県（所管部局）や国、市町村、交通事業者等が新たにデータを民間企業等から収集したり、当該収集データに個人情報等が含まれているためデータを加工したりする必要があるなど、データ収集等に係る事務量増大に懸念がある場合は、県（事務局）は、県（所管部局）や国、市町村、交通事業者等からデータを保有する民間企業等のリストの提供を受け、県（事務局）においてデータを収集・加工を行う。

＜特に必要なデータと代替データの積極的な取得＞

人の移動や需要の把握が、現在整備されていない路線の新設や既存の路線の再編など、持続可能

な地域公共交通ネットワークの形成に資することに鑑み、潜在的な人的流動を把握するための基礎データとして、2（2）②（ウ）に掲げるデータのうち、OD（Origin Destination）データを優先的に収集することに努める。

また、ODデータ取得が困難、存在しないデータの場合であっても、移動需要の傾向を推計できるよう、統計データや、個人情報等を削除した上での当該統計元データ、バスの定期券情報等の収集に努める。

## ②整備するデータの更新

当初のデータに追加、変更があった都度更新するのが望ましいが、データ保有者の負担軽減のため、原則、データ保有者で収集、集計、公表、修正した時期に合わせてプラットフォームの情報を更新する。

また、適切にデータ更新が行われるよう、県（事務局）においてデータ保有者に対しあらかじめデータ毎に定めた更新時期の前に通知を行う。

## ③個人情報・企業情報の取扱い

個人情報は「山形県個人情報保護条例」に準じた取扱いとする。

プラットフォームに整備するデータは、原則個人情報や企業情報は取り扱わないこととするが、事前にプラットフォームで公開することに同意を得ている場合はこの限りではない。この場合、県（事務局）はプラットフォームに掲載することの事前同意を徹底する。

## 3 プラットフォームの運営

### （1）体制

関係者が適切にかつ積極的に保有する情報を提供することによって、より広範なデータが利用しやすい形で集約されるプラットフォームの構築が可能となる。

また、集約されたデータが単なるデータ集積ではなく、有用なデータベースとして幅広く活用されるためには、データが適切に更新され、提供され、加えて、データベースの存在自体が適切に情報発信される必要がある。

そのため、2（3）から（5）に掲げた方針のもと、基本的には県（事務局）が中心となってプラットフォームの運営管理を適切に行っていくが、そのほか、関係者は以下の役割分担のもとで、プラットフォームの運営管理に可能な範囲で協力することとする。

### （2）役割分担

#### ■県（事務局）

- ・ 県（事務局）とは、協議会の事務局である県みらい企画創造部総合交通政策課をいう。
- ・ 県（事務局）は、データ保有者からデータを集約し、管理・公開するとともに、別紙「山形県地域公共交通情報共有基盤利用要領」を定め、データ利用を適切に運用する。
- ・ 県（事務局）は、年間の利用申請の受付及び審査をした状況を取りまとめ、協議会に報告する。
- ・ 利用者から別紙「山形県地域公共交通情報共有基盤利用要領」に基づく開示・不開示の決定に不服を申し立てられた場合、データ提供者と協議するなどの適切な措置をとる。
- ・ 県（事務局）は、プラットフォームのデータ充実を図るため、収集難易度のAのデータを速やかに整備するとともに、BやCのデータについても関係機関と調整のうえ、収集に努める。
- ・ プラットフォームがより有用なものとして機能するために、その内容について関係者に広く情報発信を図る。
- ・ プラットフォームに提供すべきデータについて地域の情勢を踏まえた変更を行う必要がある場合は、協議会における協議等を通じて、適切な見直しを行う。
- ・ プラットフォームのデータ整備の更なる充実や利用者ニーズの把握のため、プラットフォームの利用者や利用方法、データ活用事例等を利用申請内容等により分析することに努める。

## ■ 県（所管部局）

- ・ 県（所管部局）とは、別表に記載されたデータを保有、または当該データを保有する民間企業（団体）を監督する所管課（室）をいう。
- ・ 県（事務局）に対して、別表に記載されたとおりデータを適時適切に提供する。
- ・ 県（所管部局）が保有していないデータの収集について、民間企業等への協力依頼など、県（事務局）に可能な範囲で協力する。

## ■ 市町村

- ・ 市町村とは、別表に記載されたデータを保有する市町村の機関、または協議会を主管する交通担当課（室）をいう。
- ・ 県（事務局）に対して、別表に記載されたとおりデータを適時適切に提供する。
- ・ 交通担当課（室）所管外分野のデータ収集について、県（事務局）の依頼に応じ、市町村の所管部局へのデータ提供依頼について協力する。
- ・ プラットフォームがより有用なものとして機能するために、その内容について関係者に広く情報発信を図る。
- ・ プラットフォームに提供すべきデータについて地域の情勢を踏まえた変更を行う必要があると判断した場合は、県（事務局）への意見や、協議会における発議において適切な見直しを図られるよう努める。

## ■ 交通事業者

- ・ 交通事業者とは、別表に記載されたデータを保有する事業者、または協議会に参画する事業者をいう。
- ・ 県（事務局）に対して、別表に記載されたとおりデータを適時適切に提供する。
- ・ プラットフォームがより有用なものとして機能するために、その内容について県や市町村が情報発信を図る際には、可能な限り、協力する。
- ・ プラットフォームに提供すべきデータについて自らの事業の情勢等を踏まえた変更を行う必要があると判断した場合は、ただちに、県（事務局）へその旨を申告する。

## ■ 国

- ・ 国とは、別表に記載されたデータを保有する国の機関、または協議会に参画する国の機関をいう。
- ・ 県（事務局）に対して、別表に記載されたとおりデータを適時適切に提供する。
- ・ プラットフォームがより有用なものとして機能するために、その内容について関係者に広く情報発信を図る。
- ・ プラットフォームに提供すべきデータについて国の政策変更や社会情勢の変化等を踏まえた変更を行う必要があると判断した場合は、ただちに、県（事務局）へその旨を申告する。

## ■ 交通事業者以外のデータ保有事業者・施設管理者

- ・ 別表に記載されたデータを保有する交通事業者・国・県以外の事業者または施設管理者であって、県・市町村・国の機関でない者をいう。
- ・ 県（事務局）に対して、別表に記載されたとおりに、その事業や施設管理に支障が無い範囲で、データを適時適切に提供する。
- ・ プラットフォームをより有用なものとして機能するために、その内容について県や市町村が情報発信を図る際には、可能な範囲で協力する。
- ・ プラットフォームに提供すべきデータについて自らの事業の情勢等を踏まえた変更を行う必要があると判断した場合は、ただちに、県（事務局）へその旨を申告するよう努める。





分類	NO	データ名称	データの対象	データ項目	整備状況	取得優先度	データの収集方法	データ提供のフォーマット	公開レベル (要審査)	データの提供公開(開示)に係る関係者の役割		更新頻度	備考
										県	データ提供者		
② 交通政策やサービス内容の検討に必要な事業者の体制や移動ニーズに関する情報 (イ) 交通以外の輸送サービスに関するデータ	11	ICカード利用実績 <旧No.10>	ICカード導入路線	<ul style="list-style-type: none"> <li>○車・路線別の利用実績</li> <li>○送迎サービスの概要</li> <li>○運行日・時刻表</li> <li>○路線図</li> <li>○運賃等利用料金</li> </ul>	未整備	A	データ提供者が収集・管理し、提供可能なデータの内容・条件を県(事務局)に報告	Excel	対象者限定	データの提供公開(開示)に係る関係者の役割	即時	バス事業者の導入に合わせた取得	
	12	県内教育施設による送迎サービスの実施状況 <旧No.11>	県内の教育施設(私立・専修・私立)・公立・大学等)のうち、送迎サービスを実施している施設	<ul style="list-style-type: none"> <li>○送迎サービスの概要</li> <li>○委託交通事業者(委託していれば)</li> <li>○車両台数(10人乗り未満/10人乗り以上)</li> <li>○運転手人数(専属/兼業/ボラ)</li> <li>○コスト・負担者</li> <li>○利用人数(把握していれば)</li> </ul>	未整備	C						当面はデータの存在を確認するとともに、データ整備の必要性を再検討	
	13	県内医療施設による送迎サービスの実施状況 <旧No.12>	県内の医療施設のうち、送迎サービスを実施している施設	<ul style="list-style-type: none"> <li>○送迎サービスの概要</li> <li>○路線図</li> <li>○運賃等利用料金</li> <li>○送迎サービスの詳細・実績等</li> <li>○委託交通事業者(委託していれば)</li> <li>○車両台数(10人乗り未満/10人乗り以上)</li> <li>○運転手人数(専属/兼業/ボラ)</li> <li>○コスト・負担者</li> <li>○利用人数(把握していれば)</li> </ul>	未整備	C						当面はデータの存在を確認するとともに、データ整備の必要性を再検討	
	14	県内福祉施設による送迎サービスの実施状況 <旧No.13>	県内福祉施設のうち、送迎サービスを実施している施設	<ul style="list-style-type: none"> <li>○送迎サービスの概要</li> <li>○路線図</li> <li>○運賃等利用料金</li> <li>○送迎サービスの詳細・実績等</li> <li>○委託交通事業者(委託していれば)</li> <li>○車両台数(10人乗り未満/10人乗り以上)</li> <li>○運転手人数(専属/兼業/ボラ)</li> <li>○コスト・負担者</li> <li>○利用人数(把握していれば)</li> </ul>	未整備	C						当面はデータの存在を確認するとともに、データ整備の必要性を再検討	
	15	県内福祉施設による送迎サービスの実施状況 <旧No.13>	福祉者派遣に依る事業者情報一覧	<ul style="list-style-type: none"> <li>○団体名</li> <li>○送迎区画</li> <li>○許可期限</li> <li>○事業者所在地、電話番号</li> <li>○自動車の数</li> <li>○設定運賃</li> <li>○派客の範囲</li> <li>○送迎可能日時</li> </ul>	未整備	A	県(所管部局)が公開しているURLのリンクを報告	Excel	完全公開	県(所管部局)のHPをPDFに掲載	即時		
	16	県内観光施設による送迎サービスの実施状況 <旧No.14>	県内観光施設のうち、送迎サービスを実施している施設	<ul style="list-style-type: none"> <li>○送迎サービスの概要</li> <li>○運行日・時刻表</li> <li>○路線図</li> <li>○運賃等利用料金</li> <li>○送迎サービスの詳細・実績等</li> <li>○委託交通事業者(委託していれば)</li> <li>○車両台数(10人乗り未満/10人乗り以上)</li> <li>○運転手人数(専属/兼業/ボラ)</li> <li>○コスト・負担者</li> <li>○利用人数(把握していれば)</li> </ul>	未整備	C							当面はデータの存在を確認するとともに、データ整備の必要性を再検討
	17	県内宿泊施設による送迎サービスの実施状況 <旧No.15>	県内宿泊施設のうち、送迎サービスを実施している施設	<ul style="list-style-type: none"> <li>○送迎サービスの概要</li> <li>○路線図</li> <li>○運賃等利用料金</li> <li>○送迎サービスの詳細・実績等</li> <li>○委託交通事業者(委託していれば)</li> <li>○車両台数(10人乗り未満/10人乗り以上)</li> <li>○運転手人数(専属/兼業/ボラ)</li> <li>○コスト・負担者</li> <li>○利用人数(把握していれば)</li> </ul>	未整備	C							当面はデータの存在を確認するとともに、データ整備の必要性を再検討

分類	NO	データ名称	データの対象	データ項目	整備状況	取得優先度	データの収集方法	データ提供のフォーマット	公開レベル	データの提供・公開(開示)に係る関係者の役割		更新頻度	備考
										県	データ提供者		
② 交通政策やサービスに関する内容の検討に必要とするデータ	18	県内複合商業施設の一覧 施設による送迎サービスの実施状況 <IENo.16>	県内複合商業施設のうち、送迎サービスを実施している施設	【送迎サービスの概要】 ○運行日・時刻表 ○路線図 ○運賃等利用料金 【送迎サービスの詳細・実績等】 ○委託交通事業者(委託していれば) ○乗降台数(10人乗り未満/10人乗り以上) ○運転手人数(専属/兼業/ボラ) ○コスト/負担者 ○利用人数(把握していれば) ○郵便番号、所在地、電話番号、Fax番号 ○アクセス数 ○完具数	未整備	C	県(事務局)が県(所管部局)を通じて開示しているURLのリンクを報告	Excel	完全公開	県(事務局)からの依頼を受け、各学校へ照会 ●学校から提出のあったデータを県(事務局)へ提供	毎年	当面向データの存在を確認するとともに、データ整備の必要性を再検討	
	19	学校情報	県内の教育施設(私立高校)	○学校名 ○校名、所在地、学料 ○学科・学年別生徒数 ○郵便番号、所在地、電話番号、Fax番号	未整備	A	県(所管部局)が県(所管部局)を通じて開示しているURLのリンクを報告	csv	完全公開	●県(所管部局)のHPをPDFにリンク ●データをHPに掲載	毎年		
	20	学校情報	県内の医療施設(私立高校)	○開設者、管理者 ○所在地、電話番号、Fax番号 ○診療科目 ○診療日 ○病床数 ○医療従事者の数	未整備	A	県(事務局)が県(所管部局)を通じて開示しているURLのリンクを報告	Excel	完全公開	●県(事務局)からの依頼を受け、各学校へ照会 ●学校から提出のあったデータを県(事務局)へ提供	毎年		
	21	学校情報	県内の教育施設(公立大学)	○開設者、管理者 ○所在地、電話番号、Fax番号 ○診療科目 ○診療日 ○病床数 ○医療従事者の数	未整備	A	県(事務局)が県(所管部局)を通じて開示しているURLのリンクを報告	Excel	完全公開	●県(事務局)からの依頼を受け、各学校へ照会 ●学校から提出のあったデータを県(事務局)へ提供	毎年		
	22	病院一覧 <IENo.17>	県内の医療施設(山形県医療機関情報ネットワーク)	○施設名 ○開設者、管理者 ○所在地、電話番号、Fax番号 ○診療科目 ○診療日 ○病床数 ○医療従事者の数	未整備	A	県(事務局)が県(所管部局)を通じて開示しているURLのリンクを報告	csv	完全公開	●県(事務局)からの依頼を受け、各学校へ照会 ●学校から提出のあったデータを県(事務局)へ提供	毎年		
	23	福祉施設一覧 <IENo.18>	県所管保護施設、無料定額宿泊所	○名称 ○法人等の名称 ○事業所の所在地、電話番号・FAX ○開設年月日 ○定員	未整備	A	県(事務局)が県(所管部局)を通じて開示しているURLのリンクを報告	Excel	完全公開	●施設へのデータ掲載同意依頼を作成、県(所管部局)へ依頼 ●県(所管部局)から提供を受けたデータをPDFに公開 ●同意を得た施設の情報(事務局)へ提供	毎年		
	24	福祉施設一覧 <IENo.18>	県内のサービス、ケア、ショートステイ施設	○事業所番号、名称 ○法人等の名称 ○事業所の所在地、電話番号・FAX ○開設年月日 ○定員	未整備	A	県(所管部局)が公開しているURLのリンクを報告	Excel	完全公開	●データをHPに掲載	随時		
	25	宿泊施設情報 <IENo.19>	県内の宿泊施設(ホテル、旅館、簡易宿所)	○営業所名称 ○所在地、電話番号 ○事業種別コード(ホテル、旅館、簡易宿所) ○総客室数	未整備	A	県(事務局)が県(所管部局)を通じて開示しているURLのリンクを報告	Excel	完全公開	●県(事務局)からの依頼を受け、各学校へ照会 ●学校から提出のあったデータを県(事務局)へ提供	毎年		
	26	県内複合商業施設の一覧	県内の複合商業施設(大規模小売店舗立地法届出)	○受理番号 ○届出年月日 ○店舗名称 ○所在市町村 ○店舗面積 ○駐車台数 ○大規模小売店舗立地法に基づく届出の概要	未整備	A	県(所管部局)が公開しているURLのリンクを報告	Excel	完全公開	●経済産業省のHPをPDFにリンク	随時	経済産業省ウェブサイトであること、経済産業省の利用規約を遵守することを明記	
	27	県内教育施設 <IENo.20>	県内の教育施設(私立高校)	○高次別通学手段別生徒数 ○通学者の人数	未整備	A	県(事務局)が県(所管部局)を通じて開示しているURLのリンクを報告	任意	完全公開	●県(事務局)からの依頼を受け、各学校へ照会 ●申請があった場合は、審査のうえ開示する。	毎年	県(所管部局)と調整のうえ、収集に努める	
28	県内教育施設 <IENo.20>	県内の教育施設(私立高校)	○通学者の住所 ○通学者の住所別人数	未整備	B							収集方法を検討のうえ、収集に努める	
29	県内教育施設 <IENo.20>	県内の教育施設(私立高校)	○年度別入学者の出身中学校と人数 ○通学者の性別、年齢 ○昨年度卒業生の進学先、就職先	未整備	C							当面向データの存在を確認するとともに、データ整備の必要性を再検討	

分類	NO	データ名称	データの対象	データ項目	取得優先度	データの収集方法	データ提供のフォーマット	公開レベル	データの提供(公開/開示)に係る関係者の役割		更新頻度	備考	
									県(事務局)	データ提供者			
(一) 移動実態 交通政策やサービス内容の検討に必要となる事業者の体制や移動ニーズに関する情報	30	県内教育施設(県立)の通学実態等 <旧No.20>	県内の教育施設(県立高校)	○通学者の住所 ○通学者の住所別人数	B			完全公開	県(事務局)	データ提供者		収集方法を検討のうえ収集に努める	
	31	県内教育施設(県立)の通学実態等 <旧No.20>	県内の教育施設(県立高校)	○年度別入学者の出身中学校と人数 ○通学者の性別・年齢 ○昨年卒業生の通学先・就職先	C								当面はデータの存在を確認するとともに、データ整備の必要性を再検討
	32	県内教育施設(公立)の通学実態等 <旧No.20>	県内の教育施設(公立大字)	○通学者の住所 ○通学者の住所別人数	B								収集方法を検討のうえ収集に努める
	33	県内教育施設(公立)の通学実態等 <旧No.20>	県内の教育施設(公立大学)	○年度別入学者の出身中学校と人数 ○通学者の性別・年齢 ○昨年卒業生の通学先・就職先	C								当面はデータの存在を確認するとともに、データ整備の必要性を再検討
	34	県内医療施設(山形県医療機関情報ネットワーク)の通院実態 <旧No.21>	県内の医療施設(山形県医療機関情報ネットワーク)	○一日平均外来患者数 ○一日平均入院患者数	A	県(事務局)が県(所管部局)を通じて照会	csv	完全公開		県(所管部局)から提供を受けたデータをPPFに公開	県(事務局)からの依頼を受け、県(事務局)へ提供	毎年	収集方法を検討のうえ収集に努める
	35	県内医療施設(ネットワーク)の通院実態 <旧No.21>	県内の民間医療施設	○通院者の居住地 ○年間利用者数(集計) ○年間利用者性別(集計) ○年間利用者年齢分布(集計)	B								当面はデータの存在を確認するとともに、データ整備の必要性を再検討
	36	県内医療施設(ネットワーク)の通院実態 <旧No.21>	県内の民間医療施設	○通院者の性別・年齢	C								当面はデータの存在を確認するとともに、データ整備の必要性を再検討
	37	県内医療施設(ネットワーク)の通院実態 <旧No.21>	県内の県立医療施設	○通院者の居住地(集計) ○通院者性別利用者数(集計) ○居住地別利用者年齢分布(集計) ○居住地別利用者年齢分布(集計)	A	県(事務局)が県(所管部局)を通じて照会	Excel	完全公開(利用者数(集計)を除く)		県(所管部局)から提供を受けたデータをPPFに公開 ●申請があった場合は、審査のうえ開示する。	県(事務局)からの依頼を受け、各施設のデータを収集し、県(事務局)へ提供	毎年	県(所管部局)と調整のうえ、収集に努める
	38	県内医療施設(ネットワーク)の通院実態 <旧No.21>	県内の公立(自治体)医療施設	○通院者の住所 ○年間利用者数(集計) ○年間利用者性別(集計) ○年間利用者年齢分布(集計)	B								市町村と調整のうえ、収集に努める
	39	県内医療施設(ネットワーク)の通院実態 <旧No.21>	県内の公立(自治体)医療施設	○年度別通院者の人数 ○通院者の性別・年齢	C								当面はデータの存在を確認するとともに、データ整備の必要性を再検討
	40	県内福祉施設(定額宿泊所)の通所実態 <旧No.22>	県所管保護施設、無料定額宿泊所	○施設利用者の住所 ○年間利用者数(集計) ○年間利用者性別(集計) ○年間利用者年齢分布(集計)	B								県(所管部局)と調整のうえ、収集に努める
	41	県内福祉施設(定額宿泊所)の通所実態 <旧No.22>	県所管保護施設、無料定額宿泊所	○年度別施設利用者の人数 ○施設利用者の性別・年齢	C								当面はデータの存在を確認するとともに、データ整備の必要性を再検討
	42	県内福祉施設(定額宿泊所)の通所実態 <旧No.22>	県内のデイサービス、ケア、ショートステイ施設	○施設利用者の住所 ○年間利用者数(集計) ○年間利用者性別(集計) ○年間利用者年齢分布(集計)	B								県(所管部局)と調整のうえ、収集に努める
	43	県内福祉施設(定額宿泊所)の通所実態 <旧No.22>	県内のデイサービス、ケア、ショートステイ施設	○年度別施設利用者の人数 ○施設利用者の性別・年齢	C								当面はデータの存在を確認するとともに、データ整備の必要性を再検討
	44	県内観光施設(利用実態)の利用実態 <旧No.23>	県内の観光施設	○年度別観光利用者の人数(山形県観光客調査)	A	県(事務局)が県(所管部局)の公開ページを参照	Excel	完全公開		県(所管部局)から提供を受けたデータをPPFに公開	県(事務局)からの依頼を受け、県(事務局)へ提供	毎年	収集方法を検討のうえ収集に努める
	45	県内観光施設(利用実態)の利用実態 <旧No.23>	県内の観光施設	○施設利用者の住所 ○年間利用者数(集計) ○年間利用者性別(集計) ○年間利用者年齢分布(集計)	B								当面はデータの存在を確認するとともに、データ整備の必要性を再検討
46	県内観光施設(利用実態)の利用実態 <旧No.23>	県内の観光施設	○施設利用者の性別・年齢	C								当面はデータの存在を確認するとともに、データ整備の必要性を再検討	

分類	NO	データ名称	データの対象	データ項目	整備状況	取得優先度	データの収集方法	データ提供のフォーマット	公開レベル	データの提供・公開(開示)に係る関係者の役割		更新頻度	備考
										県 (事務局)	データ提供者		
② 交通政策やサービス内容の検討に必要な事業者の体制や移動二輪車に関する情報	47	県内宿泊施設の利用実態 <旧No.24>	県内の宿泊施設(ホテル、旅館、簡易宿所)	○施設利用者の住所 ○年間利用者数(集計) ○年間利用者性別(集計) ○年間利用者年齢分布(集計)	未整備	B							県(所管部局)と調整のうえ、収集に努める
	48	県内宿泊施設の利用実態 <旧No.24>	県内の宿泊施設(ホテル、旅館、簡易宿所)	○年度別施設利用者の人数 ○施設利用者の性別・年齢	未整備	C							当面はデータの存在を確認するとともに、データ整備の必要性を再検討
	49	県内複合商業施設の利用実態 <旧No.25>	県内の複合商業施設	○施設利用者の住所 ○年間利用者数(集計) ○年間利用者性別(集計) ○年間利用者年齢分布(集計)	未整備	B							収集方法を検討のうえ収集に努める
	50	県内複合商業施設の利用実態 <旧No.25>	県内の複合商業施設	○施設利用者の性別・年齢	未整備	C							当面はデータの存在を確認するとともに、データ整備の必要性を再検討
	51	ETC2.0(※) <旧No.26>	県内及び県際移動データ	○ETC2.0車載器及びETC2.0対応カーナビから収集されたプローブ情報を統計的処理した情報	未整備	A		国土交通省が提供する形式による					
52	山形県地域公共交通計画のデータ <旧No.27>	計画に掲載されている全てのデータ			未整備	A		CSV形式、Shapeファイルの形式等、加工・利用がしやすい形式とする。	公開			計画策定時のみ	

(※)ETC2.0のデータ提供はガイドライン規定の対象外とする

# 山形県地域公共交通情報共有基盤利用要領

令和4年3月24日 制定

## はじめに

山形県地域公共交通情報共有基盤（以下、「プラットフォーム」という。）を利用する者は、プラットフォームに整備されたデータが、人々の移動利便を向上させるという山形県地域公共交通計画（以下、「計画」という。）の目標達成のために収集・共有されていることを踏まえ、計画の趣旨に沿った利用を行わなければなりません。

プラットフォームのデータを適切に、かつ、広く利用していただくとともに、データ保有者が安心してデータ提供できるよう、以下のとおりデータの利用方法について定めます。

## （要領への同意）

第1条 プラットフォームのデータを利用する者は、本要領の内容に同意したものとみなします。

## （要領の変更）

第2条 本要領は、県（事務局）が山形県地域公共交通活性化協議会（以下、「協議会」という。）の議決を経て変更する場合があります。

2 変更後の本要領の効力は、前項の議決を経て県（事務局）が別途定めた日から効力を生じるものとします。

3 本要領の変更後にプラットフォームのデータを利用する者は、変更後の本要領の適用に同意したものとみなします。

## （著作権等）

第3条 プラットフォームのデータを利用する者は、プラットフォームのデータが編集著作物として著作権の対象となっており、著作権は日本国著作権法及び国際条約によって保護されていることに留意しなければなりません。

2 プラットフォームのデータにおけるライセンスは、「クリエイティブ・コモンズ」のクリエイティブ・コモンズ・ライセンス表示 4.0 国際 (CC BY 4.0) を採用しており、特記がない場合、プラットフォームのデータはこのライセンスに基づき利用できます。

3 プラットフォームのデータを転載、編集・加工した制作物やウェブサイト等において掲載する場合は、出典を記載してください。

## （他サイトの利用規約との関係）

第4条 プラットフォームに他サイトの URL が貼付され、当該 URL のサイトからデータを取得する場合は、当該サイトの利用規約等を遵守するものとします。

## （公開・開示者と公開・開示レベル）

第5条 山形県地域公共交通情報共有基盤構築・運用ガイドライン（以下、「ガイドライン」という。）

2 (3) ②の公開・開示者毎の手続きの詳細は、別表「公開・開示者、公開・開示レベル別手続き対応表」のとおりとします。

## （利用者の範囲）

第6条 プラットフォームのデータを利用できるものは、次の各号のいずれにも該当しない者とします。

(1) 暴力団（暴力団員による不当な行為の防止等に関する法律（平成3年法律第77号）第2条第2号に規定する暴力団をいう。以下同じ。）

(2) 暴力団員等（同法第2条第6号に規定する暴力団員及び暴力団員でなくなった日から5年を経

過しないものをいう。以下同じ。)

- (3) 役員等（法人である場合にはその役員、その支店又は営業所の代表者その他これらと同等の責任を有する者を、法人以外の団体である場合には代表者、理事その他これらと同等の責任を有する者をいう。）が暴力団員等であるもの
  - (4) 暴力団又は暴力団員等が経営に実質的に関与しているもの
  - (5) 自己、その属する法人若しくは法人以外の団体若しくは第三者の不正の利益を図る目的又は第三者に損害を加える目的をもって、暴力団又は暴力団員等を利用しているもの
- 2 前項の規定に関わらず、ガイドライン2（3）③に規定するデータは、その範囲内での利用とします。

#### (利用手続き)

- 第7条 プラットフォームにおいて公開されているデータを利用するものは、自らプラットフォームからデータを取得し、本要領を遵守のうえ利用してください。
- 2 利用申請が必要なデータの利用を希望する者は、別記様式1「山形県地域公共交通情報共有基盤データ利用申請書（公開用）」または別記様式2「山形県地域公共交通情報共有基盤データ利用申請書（対象者限定用）」を県（事務局）に提出してください。
  - 3 県（事務局）は、不備がある利用申請を受け取った場合は、データ利用者に対し必要事項の記入を促すなど適切な対応を行います。

#### (データの公開基準)

- 第8条 県（事務局）は、公開・開示レベル「公開（要申請）」のデータについて、必要事項が全て記載されている利用申請を受けた場合、別表「公開・開示者、公開・開示レベル別手続き対応表」のとおりデータを公開します。

#### (データの開示基準)

- 第9条 県（事務局）は、公開・開示レベル「対象者限定（要審査）」のデータについて、必要事項が全て記載されている利用申請を受けた場合、申請内容が次の各号に合致しているか審査をします。
- (1) 利用申請者は開示するデータの開示レベルに当てはまるか。
  - (2) 利用目的は、地域公共交通に資する取組みか。
- 2 県（事務局）は、前項の審査の結果、別記様式3により開示・不開示の決定を利用申請者に通知します。また、開示の決定をした場合は、別表「公開・開示者、公開・開示レベル別手続き対応表」のとおりデータを開示します。

#### (禁止事項)

- 第10条 データ利用者は、プラットフォームのデータ利用に際し、次の各号に該当する行為を行ってはなりません。
- (1) 本要領に違反する行為
  - (2) 法令に違反する行為
  - (3) 公序良俗に反する行為
  - (4) 県（事務局）や第三者の権利を侵害する行為
  - (5) 対象者が限定されたデータを取得する際に申し出た目的外の利用
  - (6) 第9条第2項で開示を受けたデータを第三者に譲渡する行為

#### (禁止事項の例外)

- 第11条 前条第1項第6号の規定に関わらず、データの開示を受けた者の利用目的を達成するために第三者に委託することはできます。

2 前項の第三者に委託をする場合は、データの開示を受けた者と第三者間で秘密保持契約を結ばなければなりません。

**(免責事項)**

第 12 条 県（事務局）及びプラットフォームへのデータ提供者は、プラットフォームのデータを利用する者が当該データを利用したことで被った被害、損失についていかなる責任も負いません。

**(賠償)**

第 13 条 本要領に違反したデータ利用が起因して、県（事務局）や第三者に損害を与えたときには、その損害を賠償しなければなりません。

**(処分)**

第 14 条 本要領に違反した利用が発見された場合、県（事務局）が違反を確認した日から起算して3年間、公開・開示レベル「対象者限定（要審査）」のデータについて違反者の利用を禁止します。

**(個人情報保護)**

第 15 条 プラットフォームのデータを利用申請にあたり取得した個人情報は、関係法令を遵守のうえ、県（事務局）がデータ利用受付事務やデータの提供、プラットフォーム利便性向上のための現状分析、アンケート調査にのみ使用します。

2 県（事務局）は、データの公開及び開示を行う際、データ保有者に個人情報を含む利用申請情報を提供する場合があります。

3 第 7 条第 2 項及び第 3 項の規定に基づきデータの利用を申請する者は、前項の規定に同意したものとみなします。

**附則**

本要綱は、令和 4 年 3 月 24 日より適用されます。

公開・開示者、公開・開示レベル別手続き対応表

公開・開示者		県（事務局）		データ保有者
完全公開	①	○プラットフォームでデータそのものを公開	○プラットフォームでデータそのものを公開	○データ保有者が自身のHPでデータそのものを公開
		・データ保有者は県（事務局）にデータそのものを提供 ・県（事務局）はプラットフォームでデータそのものを公開	・データ保有者は県（事務局）にデータそのものを提供 ・県（事務局）はプラットフォームでデータそのものを公開	・データ保有者が自身のHPでデータそのものを公開 ・データ保有者は県（事務局）に公開・更新した旨連絡 ・県（事務局）はプラットフォームにリンクを貼付、公開・更新日を記載
公開 （要申請）	③	○県（事務局）がデータを保有し、プラットフォームで一覧（データ項目リスト）を公開	○申請に応じて県（事務局）がデータそのものを開示	○データ保有者がデータを保有し、プラットフォームで一覧（データ項目リスト）を公開
		・データ保有者は県（事務局）にデータそのものを提供 ・県（事務局）は一覧（データ項目リスト）を作成・公開 ・データ利用希望者（制限なし）は県（事務局）にデータ利用を申請	・データ保有者は県（事務局）にデータそのものを提供 ・県（事務局）は一覧（データ項目リスト）を公開 ・データ利用希望者（制限なし）は県（事務局）にデータ利用を申請	○申請に応じてデータ保有者がデータそのものを開示 ・データ保有者は県（事務局）に一覧（データ項目リスト）を提供 ・県（事務局）は一覧（データ項目リスト）を公開 ・データ利用希望者（制限なし）は県（事務局）にデータ利用を申請 ・県（事務局）はデータ保有者に開示を依頼し、データ保有者が希望者に対しデータを開示
対象者限定 （要審査）	⑤	○県（事務局）がデータを保有し、プラットフォームで一覧（データ項目リスト）を公開	○特定者からの申請に応じて県（事務局）がデータそのものを開示	○データ保有者がデータを保有し、プラットフォームで一覧（データ項目リスト）を公開
		・データ保有者は県（事務局）にデータそのものを提供 ・県（事務局）は一覧（データ項目リスト）を作成・公開 ・データ利用希望者（特定者）は県（事務局）にデータ利用を申請	・データ保有者は県（事務局）にデータそのものを提供 ・県（事務局）は一覧（データ項目リスト）を作成・公開 ・データ利用希望者（特定者）は県（事務局）にデータ利用を申請 ・県（事務局）は希望者が特定者に該当するか、二次利用ルールを順守する者か等を審査 ・県（事務局）は審査通過後、希望者に対しデータそのものを開示	○特定者からの申請に応じてデータ保有者がデータそのものを開示 ・データ保有者は県（事務局）に一覧（データ項目リスト）を提供 ・県（事務局）は一覧（データ項目リスト）を公開 ・データ利用希望者（特定者）は県（事務局）にデータ利用を申請 ・県（事務局）は希望者が特定者に該当するか、二次利用ルールを順守する者か等を審査 ・県（事務局）は審査通過後、データ保有者に開示を依頼し、データ保有者が希望者に対しデータそのものを開示
				②
				④
				⑥

※上段：公開（開示）方法、下段：公開（開示）の手順

※データによっては上記取扱いよらない場合もある

(2) データ公開・開示の取扱いごとのデータ例示

- ① 一般乗合旅客自動車運送事業者の事業報告書・輸送実績報告書（一覧）、施設一覧、山形県観光者数調査、大規模小売店立地法に基づく届出、GTFS-JP
  - ② 福祉輸送運送事業者情報、山形県学校名鑑、
  - ③ 一般乗合旅客自動車運送事業者の事業報告書・輸送実績報告書（個票）
  - ④ GTFS-RT
  - ⑤ 各施設の利用実態（通院者、通所者、観光施設利用者等の居住地）
  - ⑥ ICカード利用実績
- ※ETC2.0は国土交通省が直接提供するため上記取扱いの例外

## 山形県地域公共交通情報共有基盤データ利用申請書（公開用）

年 月 日

山形県地域公共交通活性化協議会会長 殿

氏名又は名称及び代表者の氏名

住所又は事務所若しくは事業所の所在地

（郵便番号： ）

（電話番号： ）

（メールアドレス： ）

山形県地域公共交通情報共有基盤利用要領の規定により、次のとおりデータの公開を申請します。

データ名	
データ項目	
利用目的	<input type="checkbox"/> 地域公共交通の利便性向上や地域活性化に資する事業の実施 <input type="checkbox"/> 地域公共交通の利便性向上や地域活性化に資する研究 <input type="checkbox"/> 地域公共交通の路線新設・再編の検討・実施 <input type="checkbox"/> タクシー事業の営業区域の検討 <input type="checkbox"/> その他（ ）
引用・改変予定	<input type="checkbox"/> 引用（ ） <input type="checkbox"/> 改変（ ）
利用規約の遵守	山形県地域公共交通情報共有基盤利用要領の遵守を  <input type="checkbox"/> 誓約します <input type="checkbox"/> 誓約しません
※ 実施機関記入欄	受付年月日      年    月    日

- (注) 1 「データ名」の欄は、別表「データ別提供・更新方法」に記載のデータ名称にしてください。
- 2 「データ項目」の欄は、別表「データ別提供・更新方法」に記載のデータ項目から必要なデータ項目を選択し記載してください。
- 3 「利用目的」の欄は、該当する□に✓印を記入し、いずれにも当てはまらない場合はその他に記載ください。
- 4 「引用・改変予定」の欄は、現時点で開示を受けたデータを引用または改変し、公表する予定がある場合、どのような制作物に利用されるか記載ください。
- 5 開示の決定を受けた場合、事務局から申請書に記載のメールアドレスにデータを送付します。
- 6 ※印の欄は、記入しないでください。

山形県地域公共交通情報共有基盤データ利用申請書（対象者限定）

年 月 日

山形県地域公共交通活性化協議会会長 殿

氏名又は名称及び代表者の氏名

住所又は事務所若しくは事業所の所在地

(郵便番号： )

(電話番号： )

(メールアドレス： )

山形県地域公共交通情報共有基盤利用要領の規定により、次のとおりデータの開示を請求します。

データ名	
データ項目	
利用目的	<input type="checkbox"/> 地域公共交通の利便性向上や地域活性化に資する事業の実施 <input type="checkbox"/> 地域公共交通の利便性向上や地域活性化に資する研究 <input type="checkbox"/> 地域公共交通の路線新設・再編の検討・実施 <input type="checkbox"/> タクシー事業の営業区域の検討 <input type="checkbox"/> その他 ( )
引用・改変予定	<input type="checkbox"/> 引用 ( ) <input type="checkbox"/> 改変 ( )
利用規約の遵守	山形県地域公共交通情報共有基盤利用要領の遵守を  誓約します      誓約しません
※ 実施機関記入欄	受付年月日      年      月      日

- (注) 1 「データ名」の欄は、別表「データ別提供・更新方法」に記載のデータ名称にしてください。
- 2 「データ項目」の欄は、別表「データ別提供・更新方法」に記載のデータ項目から必要なデータ項目を選択し記載してください。
- 3 「利用目的」の欄は、該当する□に✓印を記入し、いずれにも当てはまらない場合はその他に記載ください。
- 4 「引用・改変予定」の欄は、現時点で開示を受けたデータを引用または改変し、公表する予定がある場合、どのような制作物に利用されるか記載ください。
- 5 開示の決定を受けた場合、事務局から申請書に記載のメールアドレスにデータを送付します。
- 6 ※印の欄は、記入しないでください。

山形県地域公共交通情報共有基盤データ開示（不開示）決定通知書

年 月 日

様

山形県地域公共交通活性化協議会会長

年 月 日付で申請のありました山形県地域公共交通共有基盤データ利用について、次のとおり開示する（しない）ことに決定したので、通知します。

開示（不開示） データ名	
開示（不開示） データ項目	
開示予定日	

### 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と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と見直し内容

#### 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. 酒田・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(酒田～山形線は昭和59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、鶴岡～山形線で年間輸送人員15,983人、酒田・山形線で年間輸送人員40,068人となって

いる。鶴岡～山形線はR4年度補助から国・県の支援を受けているが依然として赤字であり、原則公的支援を受けていなかった酒田～山形線においてもコロナ禍の影響を受け赤字となっている。

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（庄内交通・酒田～山形線）

年間路線収入：82,369,638円  
年間路線支出：125,257,588円  
年間輸送人員：40,068人  
年間平均輸送密度：6.8

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、鶴岡～山形線は最大便数5便/日から3便/日に減少している。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サービス水準として、鶴岡～山形線は3便/日、片道最大2,600円（回数券利用の場合2,200円）、酒田～山形線は5便/日、片道最大2,800円（回数券利用の場合2,375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。

### 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・庄内交通）：

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、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、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。

酒田～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5便すべての運行主体

を庄内交通として協議会における協議等を一本化し、庄内交通は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（酒田市、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3-1～3のとおり定める。

#### 4. 上市市～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

既存サービス内容：（ダイヤ・ルート・運賃を表で）

準備中

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」

## 3. 酒田市～三川町～鶴岡市（庄内交通）

### 3-1. 現在の運行内容

見直し対象系統の既存名称：

鶴岡（イオンモール三川）酒田線

鶴岡（イオンモール三川）酒田光陵高校線

既存サービス内容：（ダイヤ・ルート・運賃）別表7-1～2のとおり

利用状況の概要：

庄内地域の二大拠点である酒田市と鶴岡市を繋ぐ路線であるが、利用の多くは、鶴岡市から途中の三川町にあるイオンモール三川までの買い物等の需要となっている。鶴岡市と酒田市までの長い区間での利用者は、双方向からの朝晩の通学利用が主となっている。特に酒田から鶴岡方面への通学利用者は多く、冬期間にはさらに増加傾向となる。

### 3-2. 見直しの理由

酒田市と鶴岡市を相互に移動する需要については、並行する JR 羽越線が一定程度担っていることもあり、鶴岡市～三川町の需要と酒田市～三川町需要に需要がほぼ二分され、鶴岡～酒田間のサービスを一律に提供しては、こうした大きく分かれる需要に対応し難くなっている。そのため、系統を分割し、それぞれの需要に対してより適した便数配分を行い、路線の持続性・利便性双方を向上させる必要がある。

### 3-3. 見直しの内容

系統を分割し、鶴岡市～三川町の需要と酒田市～三川町需要のそれぞれの需要に対してより適した便数配分を行う。なお、酒田市側から鶴岡市側への通学需要が一定程度存在することから、通学時間帯の一部便については同一車両によって分割後の両路線をシームレスに接続する等、通学需要の利便性が低下しないよう措置する（詳細については、地元自治体と協議中）。

## 4. 西川町間沢～寒河江駅（西川町）

### 4-1. 現在の運行内容

見直し対象系統の既存名称：

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：

西川町の中心部から JR 左沢線の拠点駅である寒河江駅までを繋ぐ路線であり、自家用有償旅客運送として、西川町営バスが運行している。西川町内から寒河江市内の病院や学校への通学、また、JR を利用しての山形市内への移動などにも利用されている。

### 4-2. 見直しの理由

西川町営バスとして、自家用有償旅客運送として実施されている一方で、実態としては西川町内のニーズを集約した上で、寒河江市、山形市といった都市拠点へと繋ぐ地域間幹線として機能しており、そのために運行経費も多額となっている。

そのため、交通事業者を運行主体とし、適切な運賃を利用者から徴収することを可能とするとともに、広域幹線交通に責任を持つべき主体もこれを支援すべく役割分担を再編し、地域間幹線路線として関係主体がそれぞれに支援する形で、サービス内容を維持する必要がある。

#### 4-3. 見直しの内容

見直し対象系統後の名称：

見直し後のサービス内容：

自家用有償旅客運送から、【乗合バス事業者】による道路運送法第4条の運行への見直しを検討する。

原則として当初1年間は現行のサービス内容を維持する。その上で路線収支の実績を踏まえ、適切な運賃水準について見直しを検討する。

見直し後の想定（見直し後の収支想定）：

見直し詳細については、乗合バス事業者と調整する。

# 山形県 市町村間幹線バス路線の見直し方針（別表）

2019年10月1日改正

別表1-1

## 新庄・東根 ～ 仙台線(48ライナー) 時刻表

### < 平日 仙台行き >

運賃	停留所名												
(基準)	新庄駅前		5:15	5:30	5:45	6:00	7:00	8:00	10:00	13:00	15:00	16:50	
570円	舟形十字路		5:30	5:45	6:00	6:15	7:15	8:15	10:15	13:15	15:15	17:05	
1,010円	尾花沢待合所		5:50	6:05	6:20	6:35	7:35	8:35	10:35	13:35	15:35	17:25	
1,090円	村山駅前		6:15	6:30	6:45	7:00	8:00	9:00	11:00	14:00	16:00	17:50	
1,150円	公立病院前		6:19	6:34	6:49	7:04	8:04	9:04	11:04	14:04	16:04	17:54	
	さくらんぼ東根駅前		6:28	6:43	6:58	7:13	8:13	9:13	11:13	14:13	16:13	18:03	
1,620円	東郷		6:34	6:49	7:04	7:19	8:19	9:19	11:19	14:19	16:19	18:09	
	原宿		6:39	6:54	7:09	7:24	8:24	9:24	11:24	14:24	16:24	18:14	
	休石		6:41	6:56	7:11	7:26	8:26	9:26	11:26	14:26	16:26	18:16	
	大滝		6:43	6:58	7:13	7:28	8:28	9:28	11:28	14:28	16:28	18:18	
1,680円	作並温泉		6:58	7:13	7:28	7:43	8:43	9:43	11:43	14:43	16:43	18:33	
	作並温泉入口		6:59	7:14	7:29	7:44	8:44	9:44	11:44	14:44	16:44	18:34	
1,880円	仙台高専広瀬キャンパス入口	降	7:14	7:29	7:44	7:59	8:59	9:59	11:59	14:59	16:59	18:49	
2,040円	広瀬通一番町	降	7:35	7:50	8:05	8:20	9:20	10:20	12:20	15:20	17:20	19:10	
	仙台駅前	降	7:40	7:55	8:10	8:25	9:25	10:25	12:25	15:25	17:25	19:15	

降：降車のみ ※8/13～16 12/29～31 1/2～3は土日祝ダイヤ、1/1(元日)は特別ダイヤで運行

### < 平日 新庄行き >

運賃	停留所名												
(基準)	仙台駅前23番	乗	9:15	11:05	13:05	15:15	16:05	17:05	17:35	18:15	19:00	20:30	
—	広瀬通一番町	乗	9:20	11:10	13:10	15:20	16:10	17:10	17:40	18:20	19:05	20:35	
	仙台高専広瀬キャンパス入口	乗	9:32	11:22	13:22	15:32	16:22	17:22	17:52	18:32	19:17	20:47	
1,130円	作並温泉入口		9:50	11:40	13:40	15:50	16:40	17:40	18:10	18:50	19:35	21:05	
	作並温泉		9:50	11:40	13:40	15:50	16:40	17:40	18:10	18:50	19:35	21:05	
1,360円	大滝		10:05	11:55	13:55	16:05	16:55	17:55	18:25	19:05	19:50	21:20	
	休石		10:07	11:57	13:57	16:07	16:57	17:57	18:27	19:07	19:52	21:22	
	原宿		10:09	11:59	13:59	16:09	16:59	17:59	18:29	19:09	19:54	21:24	
	東郷		10:14	12:04	14:04	16:14	17:04	18:04	18:34	19:14	19:59	21:29	
1,550円	さくらんぼ東根駅前	降	10:23	12:13	14:13	16:23	17:13	18:13	18:43	19:23	20:08	21:38	
	公立病院前		10:30	12:20	14:20	16:30	17:20	18:20	18:50	19:30	20:15	21:45	
1,780円	村山駅前		10:41	12:31	14:31	16:41	17:31	18:31	19:01	19:41	20:26	21:56	
	尾花沢待合所		11:01	12:51	14:51	17:01	17:51	18:51	19:21	20:01	20:46	22:16	
2,040円	舟形十字路		11:18	13:08	15:08	17:18	18:08	19:08	19:38	20:18	21:03	22:33	
	新庄駅前		11:35	13:25	15:25	17:35	18:25	19:25	19:55	20:35	21:20	22:50	

乗：乗車のみ ※8/13～16 12/29～31 1/2～3は土日祝ダイヤ、1/1(元日)は特別ダイヤで運行

### < 土曜・日曜・祝日 仙台行き >

運賃	停留所名												
(基準)	新庄駅前		5:15	6:00	7:00	8:00	9:00	10:00	13:00	15:00	16:50		
570円	舟形十字路		5:30	6:15	7:15	8:15	9:15	10:15	13:15	15:15	17:05		
1,010円	尾花沢待合所		5:50	6:35	7:35	8:35	9:35	10:35	13:35	15:35	17:25		
1,090円	村山駅前		6:15	7:00	8:00	9:00	10:00	11:00	14:00	16:00	17:50		
1,150円	公立病院前		6:19	7:04	8:04	9:04	10:04	11:04	14:04	16:04	17:54		
	さくらんぼ東根駅前		6:28	7:13	8:13	9:13	10:13	11:13	14:13	16:13	18:03		
1,620円	東郷		6:34	7:19	8:19	9:19	10:19	11:19	14:19	16:19	18:09		
	原宿		6:39	7:24	8:24	9:24	10:24	11:24	14:24	16:24	18:14		
	休石		6:41	7:26	8:26	9:26	10:26	11:26	14:26	16:26	18:16		
	大滝		6:43	7:28	8:28	9:28	10:28	11:28	14:28	16:28	18:18		
1,680円	作並温泉		6:58	7:43	8:43	9:43	10:43	11:43	14:43	16:43	18:33		
	作並温泉入口		6:59	7:44	8:44	9:44	10:44	11:44	14:44	16:44	18:34		
1,880円	仙台高専広瀬キャンパス入口	降	7:14	7:59	8:59	9:59	10:59	11:59	14:59	16:59	18:49		
2,040円	広瀬通一番町	降	7:35	8:20	9:20	10:20	11:20	12:20	15:20	17:20	19:10		
	仙台駅前	降	7:40	8:25	9:25	10:25	11:25	12:25	15:25	17:25	19:15		

降：降車のみ ※8/13～16 12/29～31 1/2～3は土日祝ダイヤ、1/1(元日)は特別ダイヤで運行

### < 土曜・日曜・祝日 新庄行き >

運賃	停留所名												
(基準)	仙台駅前23番	乗	9:15	11:05	13:05	15:15	16:05	17:05	18:15	19:00	20:30		
—	広瀬通一番町	乗	9:20	11:10	13:10	15:20	16:10	17:10	18:20	19:05	20:35		
	仙台高専広瀬キャンパス入口	乗	9:32	11:22	13:22	15:32	16:22	17:22	18:32	19:17	20:47		
1,130円	作並温泉入口		9:50	11:40	13:40	15:50	16:40	17:40	18:50	19:35	21:05		
	作並温泉		9:50	11:40	13:40	15:50	16:40	17:40	18:50	19:35	21:05		
1,360円	大滝		10:05	11:55	13:55	16:05	16:55	17:55	19:05	19:50	21:20		
	休石		10:07	11:57	13:57	16:07	16:57	17:57	19:07	19:52	21:22		
	原宿		10:09	11:59	13:59	16:09	16:59	17:59	19:09	19:54	21:24		
	東郷		10:14	12:04	14:04	16:14	17:04	18:04	19:14	19:59	21:29		
1,550円	さくらんぼ東根駅前	降	10:23	12:13	14:13	16:23	17:13	18:13	19:23	20:08	21:38		
	公立病院前		10:30	12:20	14:20	16:30	17:20	18:20	19:30	20:15	21:45		
1,780円	村山駅前		10:41	12:31	14:31	16:41	17:31	18:31	19:41	20:26	21:56		
	尾花沢待合所		11:01	12:51	14:51	17:01	17:51	18:51	20:01	20:46	22:16		
2,040円	舟形十字路		11:18	13:08	15:08	17:18	18:08	19:08	20:18	21:03	22:33		
	新庄駅前		11:35	13:25	15:25	17:35	18:25	19:25	20:35	21:20	22:50		

乗：乗車のみ ※8/13～16 12/29～31 1/2～3は土日祝ダイヤ、1/1(元日)は特別ダイヤで運行

区間	片道	2回券	通勤定期券(1カ月)	通勤定期券(3カ月)	通学定期券(1カ月)	通学定期券(3カ月)
新庄・舟形 ～ 仙台	2,040円	3,500円	59,980円	170,940円	37,940円	108,130円
尾花沢 ～ 仙台	1,780円	3,100円	52,330円	149,140円	34,180円	97,410円
村山・東根 ～ 仙台	1,550円	2,700円	45,570円	129,870円	31,620円	90,120円
東郷・原宿・休石・大滝 ～ 仙台	1,360円	2,400円	37,540円	106,990円	26,930円	76,750円
作並温泉・作並温泉入口 ～ 仙台	1,130円	—	—	—	—	—

区間	片道	2回券	通勤定期券(1カ月)	通勤定期券(3カ月)	通学定期券(1カ月)	通学定期券(3カ月)
新庄・舟形 ～ 仙台高専	1,880円	3,500円	55,270円	157,520円	34,970円	99,660円
尾花沢 ～ 仙台高専	1,680円	3,100円	49,390円	140,760円	32,260円	91,940円
村山・東根 ～ 仙台高専	1,470円	2,700円	43,220円	123,180円	29,990円	85,470円
東郷・原宿・休石・大滝 ～ 仙台高専	1,250円	2,400円	34,500円	98,330円	24,750円	70,540円
作並温泉・作並温泉入口 ～ 仙台高専	720円	—	—	—	—	—

# 普通旅客運賃表及び新旧運賃対照表

整理番号 M-19

## 特急 新庄(東根・作並)仙台 線 新庄駅前(東根・作並)仙台駅前間

### 1. 基準賃率及び平均賃率

(仙台市営)			
区分	改定	改定	※
基準賃率	41円10銭	38円10銭	47円70銭
平均賃率	32円55銭		円 銭

※基準賃率47円70銭は、平成20年12月24日までの区間運賃で1000円未満の区間に適用

### 2. 指定停留所

区界停留所	指定停留所	料 程	摘 要
原 宿	東 郷	2.65	
	原 宿	0	

新庄駅前  $\frac{9.59}{9.54}$  舟形十字路  
 $19.13 / 2 = 9.565 \approx 9.6$

舟形十字路  $\frac{14.25}{14.40}$  尾花沢待合所  
 $28.65 / 2 = 14.325 \approx 14.3$

尾花沢待合所  $\frac{16.25}{16.05}$  村山駅前  
 $32.3 / 2 = 16.15 \approx 16.1$

運賃調整原因符号		
調整原因	符号	
	調整下げ	調整上げ
自社他系統	/	●
他社系統	/	※
不合理	/	●
暫定	●	/
その他	□	/

現行軽微運賃
キロ程

区間	運賃											累計					
	新庄駅前	舟形十字路	尾花沢待合所	村山駅前	公立病院前	さくらんぼ東根駅前	東郷	原宿	休石	大滝	作並温泉		作並温泉入口	仙台高専	広瀬キャンパス入口	仙台駅前	
新庄駅前	570																
舟形十字路	(9.6)																
尾花沢待合所			(14.3)														
村山駅前				(16.1)													
公立病院前					(28.2)												
さくらんぼ東根駅前						(210)											
東郷							(2.1)										
原宿								(300)									
休石									(3.9)								
大滝										(480)							
作並温泉											(650)						
作並温泉入口												(730)					
仙台高専													(1130)				
広瀬キャンパス入口														(1450)			
仙台駅前															(1620)		
合計	610	1,850	2,010	4,210	4,580	4,970	6,860	7,800	8,480	12,270	15,530	17,110	86,280				
	13.4	42.2	45.2	107.6	117.6	128.4	183.7	213.5	232.4	393.4	528.7	643.9	2,650.0				

2019.10.01実施

## 米沢 ～ 仙台線 時刻表

## &lt; 全日 仙台行き &gt;

運賃	運行会社		JRバス	山交	山交	JRバス	JRバス	山交
(基準)	米沢市役所前	乗	6:33	7:53	9:53	11:53	14:53	16:53
	上杉神社前	乗	6:40	8:00	10:00	12:00	15:00	17:00
	米沢駅東口	乗	6:50	8:10	10:10	12:10	15:10	17:10
	道の駅米沢	乗	6:57	8:17	10:17	12:17	15:17	17:17
2,000円	広瀬通一番町	降	8:32	9:52	11:52	13:52	16:52	18:52
	仙台駅東口	降	8:40	10:00	12:00	14:00	17:00	19:00
	宮城球場前※	降	—	●10:07	●12:07	●★14:07	★17:07	—

乗:乗車のみ 降:降車のみ ※「宮城球場前」は、降車専用になります。「宮城球場前」からは乗車できませんので、ご注意ください。

●デーゲーム開催日延長運行 ★ナイトゲーム開催日延長運行

## &lt; 全日 米沢行き &gt;

運賃	運行会社		JRバス	JRバス	山交	山交	JRバス	山交
(基準)	仙台駅東口72番	乗	6:30	10:00	14:00	16:00	18:00	20:00
	広瀬通一番町	乗	6:38	10:08	14:08	16:08	18:08	20:08
2,000円	道の駅米沢	降	8:14	11:44	15:44	17:44	19:44	21:44
	米沢市役所前	降	8:19	11:49	15:49	17:49	19:49	21:49
	上杉神社前	降	8:26	11:56	15:56	17:56	19:56	21:56
	米沢駅東口	降	8:36	12:06	16:06	18:06	20:06	22:06

乗:乗車のみ 降:降車のみ

区間	片道	2回券	6回券
米沢 ～ 仙台	2,000円	3,600円	10,200円



普通旅客運賃表及び新旧運賃対照表

米沢(東北中央道・東北道)仙台	仙台駅東口～米沢駅東口 間	整理番号	A-5
-----------------	---------------	------	-----

【復路】

別表1

1. 基準賃率

	区 間	賃 率
基準賃率	2.0kmまで	基準賃率の2倍
	2.1km～30.0kmまで	20円42銭
	30.1km以上	基準賃率の0.7倍

		米沢駅東口				
		上杉神社前 2.8				
		米沢市役所前 2.1 4.9				
		道の駅米沢 2.3 4.4 7.2				
		2,000 2,000 2,000 2,000				
		広瀬通一番町 110.4 112.7 114.8 117.6				
		2,000 2,000 2,000 2,000				
仙台駅東口		1.5	111.9	114.2	116.3	119.1

現行軽微運賃
実キロ

復路

※米沢市内停留所の取り扱いについて、仙台発米沢ゆきは降車専用停留所となります。  
 ※仙台市内停留所の取り扱いについて、仙台発米沢ゆきは乗車専用停留所となります。

運賃用キロ程	仙台駅東口	1.5	広瀬通一番町	110.4	道の駅米沢	2.3	米沢市役所前	2.1	上杉神社前	2.8	米沢駅東口
--------	-------	-----	--------	-------	-------	-----	--------	-----	-------	-----	-------

2019.10.1実施

## 山形 ～ 鶴岡・酒田線 時刻表

## &lt; 全日 鶴岡・酒田行き &gt;

運賃	運行会社	山交	庄交	庄交	山交	庄交	庄交	庄交	庄交
(基準)	山交ビル4番	7:20	10:25	13:05	14:35	15:40	16:30	17:40	19:50
190円	山形駅前1番	7:23	10:28	13:08	14:38	15:43	16:33	17:43	19:53
200円	南高前	7:28	10:33	13:13	14:43	15:48	16:38	17:48	19:58
270円	山形県庁前	7:32	10:37	13:17	14:47	15:52	16:42	17:52	20:02
680円	寒河江バスストップ	7:52	10:57	13:37	15:07	16:12	17:02	18:12	20:22
1,210円	西川バスストップ	8:02	11:07	13:47	15:17	16:22	17:12	18:22	20:32
1,700円	月山口	8:22	-	-	15:37	-	-	-	-
2,450円	庄内あさひバスストップ	8:52	11:52	14:32	16:07	17:07	17:57	19:07	21:17
2,600円	庄内観光物産館	9:07	12:07	14:47	16:22	17:22	18:12	19:22	21:32
2,600円	鶴岡エスモールバスターミナル	9:17	-	14:57	16:32	17:32	-	19:32	21:42
2,800円	イオン酒田南店	…	12:32	…	…	18:07	18:37	20:07	22:17
2,800円	酒田庄交バスターミナル	…	12:47	…	…	18:22	18:52	20:22	22:32

## &lt; 全日 山形行き &gt;

運賃	運行会社	庄交	庄交	庄交	庄交	山交	庄交	庄交	山交
840円	酒田庄交バスターミナル	6:15	…	8:30	9:30	…	13:30	15:40	…
840円	イオン酒田南店	6:30	…	8:45	9:45	…	13:45	15:55	…
(基準)	鶴岡エスモールバスターミナル	7:05	7:50	-	10:20	11:15	14:20	16:30	18:05
420円	庄内観光物産館	7:20	8:05	9:10	10:35	11:30	14:35	16:45	18:20
850円	庄内あさひバスストップ	7:35	8:20	9:25	10:50	11:45	14:50	17:00	18:35
1,700円	月山口	-	8:50	-	-	12:15	-	-	19:05
2,100円	西川バスストップ	8:20	9:10	10:10	11:35	12:35	15:35	17:45	19:25
2,300円	寒河江バスストップ	8:30	9:20	10:20	11:45	12:45	15:45	17:55	19:35
2,600円	山形県庁前	8:50	9:40	10:40	12:05	13:05	16:05	18:15	19:55
	南高前	8:54	9:44	10:44	12:09	13:09	16:09	18:19	19:59
	山交ビル	8:57	9:47	10:47	12:12	13:12	16:12	18:22	20:02
	山形駅前	8:59	9:49	10:49	12:14	13:14	16:14	18:24	20:04

区間	片道	往復券	4回券
山形 ～ 鶴岡	2,600円	4,400円	8,700円
山形 ～ 酒田	2,800円	4,800円	9,500円

# 普通旅客運賃表及び新旧運賃対照表

整理番号	I-1(5)
------	--------

高速山形(月山口)鶴岡線 山交ビルバスターミナル～エスモールバスターミナル間

## 1. 基準賃率及び平均賃率

区分	現行	※
基準賃率	41円 10銭	47円 70銭

※の賃率は山交ビルバスターミナル～西川バスストップ間のみ適用することとする

## 2. 指定停留所

区界停留所	指定停留所	料程	摘要
山交ビルバスターミナル	山交ビルBT	0	
	山形駅前	0.4	

## 3. 按分料

南高前  $\frac{1.6}{1.58}$  県庁前  $\frac{21.85}{21.87}$  寒河江BS  
 $3.18 \times 1/2 = 1.59 \approx 1.6$   $43.72 \times 1/2 = 21.86 \approx 21.9$

庄内観光物産館  $\frac{4.8}{4.2}$  エスモールバスターミナル  
 $9.0 \times 1/2 = 4.5$

原因	調整下げ	調整上げ
自社他系統	△	●
他社系統	△	※
不合理	△	●
暫定	●	△
その他	□	△

分岐点(A)

現行軽微運賃
キロ程

区間	現行	調整後	キロ程	調整後	キロ程	調整後	調整後	調整後	調整後	調整後
(A)月山口										
山交ビルバスターミナル	1,700									
南高前(山大入口)	200	1,700								
南高前	2.0	51.9								
県庁前	190	270	1,670							
県庁前	[1.6]	3.6	50.3							
寒河江BS	680	680	680	1,090						
寒河江BS	[21.9]	23.5	25.5	28.4						
西川BS	750	1,210	1,210	1,210	760					
西川BS	11.0	32.9	34.5	36.5	17.4					
庄内あさひBS	1,600	1,850	2,400	2,450	2,450	1,200				
庄内あさひBS	48.1	59.1	81.0	82.6	84.6	30.7				
庄内観光物産館	750	2,000	2,250	2,600	2,600	2,600	1,600			
庄内観光物産館	16.0	64.1	75.1	97.0	98.6	100.6	46.7			
エスモールバスターミナル	420	850	2,100	2,300	2,600	2,600	2,600	1,700		
エスモールバスターミナル	[4.5]	20.5	68.6	79.6	101.5	103.1	105.1	51.2		
合計	420	1,600	5,700	7,150	9,490	9,730	10,010	11,420	55,520	
合計	4.5	36.5	180.8	224.8	334.3	343.9	357.9	330.5	1813.2	

2019.10.01実施

普通旅客運賃表 酒田 ~ (エスモールBT・山形自動車道) ~ 山形

1. 基準運賃

種別	区間	賃率
基準賃率	2.0キロまで	基準運賃の2.0倍
	2.1~5.0キロ	基準運賃
	30.1キロ以上	基準運賃の0.5倍
基準賃率 (庄内交通)	49円90銭	

賃率は酒田庄交バスターミナル～庄内あさひバスストップ間のみ適用することとする。

2. 指定停留所

区界停留所	指定停留所	料程	摘要
山交ビルバスターミナル	山交ビルBT	0.0	
	山形駅前	0.3	

3. 按分料

酒田庄交	4.4	イオン酒田	21.0	1区→BT	4.2	庄内観光
BT	5.1	南店	21.5		4.8	物産館
	$9.5 \times 1/2 = 4.8$		$42.5 \times 1/2 = 21.3$		$9.0 \times 1/2 = 4.5$	
庄内あさひ	13.5	湯殿山口	32.8	西川BT		
BT	12.0		34.3			
	$25.5 \times 1/2 = 12.7$		$67.1 \times 1/2 = 33.6$			
山交ビル	1.8	南高前				
BT	2.4	(山大入口)				
	$4.2 \times 1/2 = 2.1$					

欄内の区分

新軽減(実施)運賃
現行軽減運賃
キロ程

区界	指定停留所	新軽減(実施)運賃	現行軽減運賃	キロ程	平均賃率						
庄内観光物産館	庄内観光物産館	420	1,020	1,100							
	庄内あさひ	420	1,020	1,100							
庄内あさひ	庄内あさひ	750	850	1,450	1,550						
	庄内あさひ	750	850	1,450	1,550						
西川	西川	1,600	2,000	2,100	2,400	2,500					
	西川	1,600	2,000	2,100	2,400	2,500					
寒河江	寒河江	750	1,850	2,250	2,300	2,600	2,700				
	寒河江	750	1,850	2,250	2,300	2,600	2,700				
南高前	南高前	680	1,210	2,400	2,600	2,600	2,800	2,800			
	南高前	680	1,210	2,400	2,600	2,600	2,800	2,800			
山交ビル	山交ビル	200	270	680	1,210	2,450	2,600	2,800	2,800		
	山交ビル	200	270	680	1,210	2,450	2,600	2,800	2,800		
合計		200	460	2,040	4,380	10,750	12,800	13,470	16,710	17,410	78,220
		200	460	2,040	4,380	10,750	12,800	13,470	16,710	17,410	78,220
		2.10	5.30	71.00	115.00	346.50	442.50	474.00	644.40	687.60	2,788.40

平均賃率 28.0519

エスモールバスターミナル・鶴岡駅前→羽黒随神門→羽黒山頂 ⇒ 月山八合目

★令和2年8月からの運行について  
「月山八合目線等」は、下記ダイヤへ減便による運行となります。  
ご利用前にはご確認くださいませようお願いいたします。

系統番号	042	042	042	042	041	042	042	041	042	042	041	042	042	041	041
停留所	※月山	※月山	山頂	山頂	羽黒随神門	山頂	山頂	羽黒随神門	※月山	○山頂	○羽黒随神門	山頂	山頂	羽黒随神門	○羽黒随神門
	4/1~11/3	11/4~3/31		4/1~11/3	11/4~3/31		4/1~11/3	11/4~3/31	4/1~11/3	11/4~3/31					
エスモールバスターミナル①のりば	※6:00	※7:00	7:50	9:40	9:40	10:35	11:40	11:40	12:55	○13:30	○13:30	14:30	15:30	17:25	○18:35
鶴岡駅前①のりば	※6:02	※7:02	7:52	9:42	9:42	10:37	11:42	11:42	12:57	○13:32	○13:32	14:32	15:32	17:27	○18:37
日吉町	※6:04	※7:04	7:54	9:44	9:44	10:39	11:44	11:44	12:59	○13:34	○13:34	14:34	15:34	17:29	○18:39
山王町	※6:05	※7:05	7:55	9:45	9:45	10:40	11:45	11:45	13:00	○13:35	○13:35	14:35	15:35	17:30	○18:40
銀座通り	※6:05	※7:05	7:56	9:46	9:46	10:41	11:46	11:46	13:01	○13:36	○13:36	14:36	15:36	17:31	○18:41
南銀座	※6:07	※7:07	7:58	9:48	9:48	10:43	11:48	11:48	13:03	○13:38	○13:38	14:38	15:38	17:33	○18:43
天満宮前	※6:11	※7:11	8:02	9:52	9:52	10:47	11:52	11:52	13:07	○13:42	○13:42	14:42	15:42	17:37	○18:47
苗津新橋	※6:12	※7:12	8:03	9:53	9:53	10:48	11:53	11:53	13:08	○13:43	○13:43	14:43	15:43	17:38	○18:48
苗津荘銀前	※6:12	※7:12	8:05	9:55	9:55	10:50	11:55	11:55	13:10	○13:45	○13:45	14:45	15:45	17:40	○18:50
出羽庄内国際村	※6:12	※7:12	8:05	9:55	9:55	10:50	11:55	11:55	13:10	○13:45	○13:45	14:45	15:45	17:40	○18:50
赤川	※6:13	※7:13	8:06	9:56	9:56	10:51	11:56	11:56	13:11	○13:46	○13:46	14:46	15:46	17:41	○18:51
三ツ橋	※6:14	※7:14	8:07	9:57	9:57	10:52	11:57	11:57	13:12	○13:47	○13:47	14:47	15:47	17:42	○18:52
狩谷	※6:15	※7:15	8:08	9:58	9:58	10:53	11:58	11:58	13:13	○13:48	○13:48	14:48	15:48	17:43	○18:53
中狩谷	※6:16	※7:16	8:09	9:59	9:59	10:54	11:59	11:59	13:14	○13:49	○13:49	14:49	15:49	17:44	○18:54
西黒瀬	※6:17	※7:17	8:10	10:00	10:00	10:55	12:00	12:00	13:15	○13:50	○13:50	14:50	15:50	17:45	○18:55
ゆぼか	※6:18	※7:18	8:11	10:01	10:01	10:56	12:01	12:01	13:16	○13:51	○13:51	14:51	15:51	17:46	○18:56
黒瀬	※6:19	※7:19	8:12	10:02	10:02	10:57	12:02	12:02	13:17	○13:52	○13:52	14:52	15:52	17:47	○18:57
荒川	※6:20	※7:20	8:13	10:03	10:03	10:58	12:03	12:03	13:18	○13:53	○13:53	14:53	15:53	17:48	○18:58
羽黒庁舎前	※6:20	※7:20	8:14	10:04	10:04	10:59	12:04	12:04	13:19	○13:54	○13:54	14:54	15:54	17:49	○18:59
笹川	※6:21	※7:21	8:15	10:05	10:05	11:00	12:05	12:05	13:20	○13:55	○13:55	14:55	15:55	17:50	○19:00
野荒町	※6:22	※7:22	8:16	10:06	10:06	11:01	12:06	12:06	13:21	○13:56	○13:56	14:56	15:56	17:51	○19:01
十文字	※6:24	※7:24	8:18	10:08	10:08	11:03	12:08	12:08	13:23	○13:58	○13:58	14:58	15:58	17:53	○19:03
石の館サンロード前	※6:26	※7:26	8:20	10:10	10:10	11:05	12:10	12:10	13:25	○14:00	○14:00	15:00	16:00	17:55	○19:05
大鳥居	※6:27	※7:27	8:21	10:11	10:11	11:06	12:11	12:11	13:26	○14:01	○14:01	15:01	16:01	17:56	○19:06
羽黒高校前	※6:28	※7:28	8:22	10:12	10:12	11:07	12:12	12:12	13:27	○14:02	○14:02	15:02	16:02	17:57	○19:07
松原町	※6:29	※7:29	8:23	10:13	10:13	11:08	12:13	12:13	13:28	○14:03	○14:03	15:03	16:03	17:58	○19:08
蝦夷館公園前	※6:29	※7:29	8:23	10:13	10:13	11:08	12:13	12:13	13:28	○14:03	○14:03	15:03	16:03	17:58	○19:08
羽黒案内所	※6:30	※7:30	8:24	10:14	10:14	11:09	12:14	12:14	13:29	○14:04	○14:04	15:04	16:04	17:59	○19:09
黄金堂前	※6:31	※7:31	8:25	10:15	10:15	11:10	12:15	12:15	13:30	○14:05	○14:05	15:05	16:05	18:00	○19:10
羽黒荒町	※6:32	※7:32	8:26	10:16	10:16	11:11	12:16	12:16	13:31	○14:06	○14:06	15:06	16:06	18:01	○19:11
桜小路	※6:33	※7:33	8:27	10:17	10:17	11:12	12:17	12:17	13:32	○14:07	○14:07	15:07	16:07	18:02	○19:12
羽黒随神門	※6:35	※7:35	8:30	10:20	10:20	11:15	12:20	12:20	13:35	○14:10	○14:10	15:10	16:10	18:05	○19:15
いでは文化記念館前	※6:35	※7:35	8:30	10:20	...	11:15	12:20	...	13:35	○14:10	...	15:10	16:10	...	...
羽黒苗圃前	※6:36	※7:36	8:31	10:21	...	11:16	12:21	...	13:36	○14:11	...	15:11	16:11	...	...
荒沢寺・ビジターセンター前	※6:43	※7:43	8:38	10:28	...	11:23	12:28	...	13:43	○14:18	...	15:18	16:18	...	...
休暇村羽黒	※6:45	※7:45	8:40	10:30	...	11:25	12:30	...	13:45	○14:20	...	15:20	16:20	...	...
羽黒山頂	※6:50	※7:50	8:45	10:35	...	11:30	12:35	...	13:50	○14:25	...	15:25	16:25	...	...

系統番号	043	043				043									
停留所	※月山	※月山				※乗継 ※月山				※月山					
羽黒山頂	※7:05	※8:05	...	...	...	※14:35	...	...	※14:05	...	...	...	...	...	...
荒沢寺・ビジターセンター前	※7:09	※8:09	...	...	...	※14:39	...	...	※14:09	...	...	...	...	...	...
休暇村羽黒	※7:10	※8:10	...	...	...	※14:40	...	...	※14:10	...	...	...	...	...	...
月山八合目	※8:15	※9:15	...	...	...	※14:45	...	...	※15:15	...	...	...	...	...	...

★羽黒山頂～月山八合目間は、県道通行止めに伴い迂回運行をいたします。  
月山八合目到着時間は、遅れが生じることがございますので余裕を持った計画をお願いいたします。

△印は、4月1日～11月3日の間運行。  
○印の赤時刻は、土曜・日曜・祝休日及び 8/13～8/16、12/30～12/31、1/4～1/5 の間運休。  
8/13～8/16、12/30～12/31、1/4～1/5 は、日曜・祝休日ダイヤで運行。  
1/1～1/3は正月ダイヤで運行。

※印の青時刻の運行日は、「7月：毎日運行」、「8月：8/1, 2, 8～10, 15, 16, 22, 23, 29, 30 のみ運行」、「9月：運休」

(注)「ゴールドパス高齢者福祉定期券、つるおか1日乗り放題券」は羽黒山頂～月山八合目間はご利用できません。  
この時刻表は通過予定時刻となります。交通事情等により遅れが出る場合がありますのでご了承下さい。

別表6-1  
令和2年(2020年)7月15日変更

月山八合目 ⇒羽黒山頂→羽黒随神門→鶴岡駅前・エスモールバスターミナル

系統番号				043	043					043					043
停留所				※乗継 ※山頂	※乗継 ※山頂					鶴岡 ※山頂					鶴岡 ※山頂
月山八合目	...	...	...	※8:30	※9:30	...	...	...	...	※13:10	...	...	...	...	※15:45
休暇村羽黒	...	...	...	※9:15	※10:15	...	...	...	...	※13:55	...	...	...	...	※16:30
荒沢寺・ビジターセンター前	...	...	...	※9:16	※10:16	...	...	...	...	※13:56	...	...	...	...	※16:31
羽黒山頂	...	...	...	※9:40	※10:40	...	...	...	...	※14:20	...	...	...	...	※16:55

☆月山八合目～羽黒山頂間は、県道通行止めに伴い迂回運行をいたします。  
到着時間に遅れが生じることがございますので余裕を持った計画をお願いいたします。



系統番号	041	041	042		042	041	042	042	041	042	042	041	042	042	042
停留所	○鶴岡	○鶴岡	鶴岡		鶴岡	鶴岡	鶴岡	鶴岡	鶴岡	鶴岡	鶴岡	鶴岡	鶴岡	鶴岡	鶴岡
					4/1～11/3	11/4～3/31		4/1～11/3	11/4～3/31		4/1～11/3	11/4～3/31		4/1～11/3	11/4～3/31
羽黒山頂	...	...	9:00	...	10:55	...	11:55	13:00	...	14:25	○14:50	...	15:50	※16:50	17:00
休暇村羽黒	...	...	9:05	...	11:00	...	12:00	13:05	...	14:30	○14:55	...	15:55	※16:55	17:05
荒沢寺・ビジターセンター前	...	...	9:06	...	11:01	...	12:01	13:06	...	14:31	○14:56	...	15:56	※16:56	17:06
羽黒苗圃前	...	...	9:13	...	11:08	...	12:08	13:13	...	14:38	○15:03	...	16:03	※17:03	17:13
いでは文化記念館前	...	...	9:15	...	11:10	...	12:10	13:15	...	14:40	○15:05	...	16:05	※17:05	17:15
羽黒随神門	○7:20	○8:20	9:15	...	11:10	11:10	12:10	13:15	13:15	14:40	○15:05	○15:05	16:05	※17:05	17:15
桜小路	○7:21	○8:21	9:16	...	11:11	11:11	12:11	13:16	13:16	14:41	○15:06	○15:06	16:06	※17:06	17:16
羽黒荒町	○7:22	○8:22	9:17	...	11:12	11:12	12:12	13:17	13:17	14:42	○15:07	○15:07	16:07	※17:07	17:17
黄金堂前	○7:23	○8:23	9:18	...	11:13	11:13	12:13	13:18	13:18	14:43	○15:08	○15:08	16:08	※17:08	17:18
羽黒案内所	○7:24	○8:24	9:19	...	11:14	11:14	12:14	13:19	13:19	14:44	○15:09	○15:09	16:09	※17:09	17:19
蝦夷館公園前	○7:25	○8:25	9:20	...	11:15	11:15	12:15	13:20	13:20	14:45	○15:10	○15:10	16:10	※17:10	17:20
松原町	○7:25	○8:25	9:20	...	11:15	11:15	12:15	13:20	13:20	14:45	○15:10	○15:10	16:10	※17:10	17:20
羽黒高校前	○7:26	○8:26	9:21	...	11:16	11:16	12:16	13:21	13:21	14:46	○15:11	○15:11	16:11	※17:11	17:21
大鳥居	○7:26	○8:26	9:21	...	11:16	11:16	12:16	13:21	13:21	14:46	○15:11	○15:11	16:11	※17:11	17:21
石の館サンロード前	○7:27	○8:27	9:22	...	11:17	11:17	12:17	13:22	13:22	14:47	○15:12	○15:12	16:12	※17:12	17:22
十文字	○7:28	○8:28	9:23	...	11:18	11:18	12:18	13:23	13:23	14:48	○15:13	○15:13	16:13	※17:13	17:23
野荒町	○7:29	○8:29	9:24	...	11:19	11:19	12:19	13:24	13:24	14:49	○15:14	○15:14	16:14	※17:14	17:24
笹川	○7:30	○8:30	9:25	...	11:20	11:20	12:20	13:25	13:25	14:50	○15:15	○15:15	16:15	※17:15	17:25
羽黒庁舎前	○7:31	○8:31	9:26	...	11:21	11:21	12:21	13:26	13:26	14:51	○15:16	○15:16	16:16	※17:16	17:26
荒川	○7:32	○8:32	9:27	...	11:22	11:22	12:22	13:27	13:27	14:52	○15:17	○15:17	16:17	※17:17	17:27
黒瀬	○7:33	○8:33	9:28	...	11:23	11:23	12:23	13:28	13:28	14:53	○15:18	○15:18	16:18	※17:18	17:28
ゆぼか	○7:35	○8:35	9:29	...	11:24	11:24	12:24	13:29	13:29	14:54	○15:19	○15:19	16:19	※17:19	17:29
西黒瀬	○7:37	○8:37	9:31	...	11:26	11:26	12:26	13:31	13:31	14:56	○15:21	○15:21	16:21	※17:21	17:31
中狩谷	○7:38	○8:38	9:32	...	11:27	11:27	12:27	13:32	13:32	14:57	○15:22	○15:22	16:22	※17:22	17:32
狩谷	○7:38	○8:38	9:32	...	11:27	11:27	12:27	13:32	13:32	14:57	○15:22	○15:22	16:22	※17:22	17:32
三ツ橋	○7:39	○8:39	9:33	...	11:28	11:28	12:28	13:33	13:33	14:58	○15:23	○15:23	16:23	※17:23	17:33
赤川	○7:39	○8:39	9:33	...	11:28	11:28	12:28	13:33	13:33	14:58	○15:23	○15:23	16:23	※17:23	17:33
出羽庄内国際村	○7:40	○8:40	9:34	...	11:29	11:29	12:29	13:34	13:34	14:59	○15:24	○15:24	16:24	※17:24	17:34
苗津荘銀前	○7:42	○8:42	9:36	...	11:31	11:31	12:31	13:36	13:36	15:01	○15:26	○15:26	16:26	※17:26	17:36
苗津新橋	○7:43	○8:43	9:37	...	11:32	11:32	12:32	13:37	13:37	15:02	○15:27	○15:27	16:27	※17:27	17:37
天満宮前	○7:44	○8:44	9:38	...	11:33	11:33	12:33	13:38	13:38	15:03	○15:28	○15:28	16:28	※17:28	17:38
南銀座	○7:46	○8:46	9:40	...	11:35	11:35	12:35	13:40	13:40	15:05	○15:30	○15:30	16:30	※17:30	17:40
一日市通り	○7:49	○8:49	9:43	...	11:38	11:38	12:38	13:43	13:43	15:08	○15:33	○15:33	16:33	※17:33	17:43
内川通り	○7:50	○8:50	9:44	...	11:39	11:39	12:39	13:44	13:44	15:09	○15:34	○15:34	16:34	※17:34	17:44
本町川端通り	○7:51	○8:51	9:45	...	11:40	11:40	12:40	13:45	13:45	15:10	○15:35	○15:35	16:35	※17:35	17:45
山王町	○7:53	○8:53	9:47	...	11:42	11:42	12:42	13:47	13:47	15:12	○15:37	○15:37	16:37	※17:37	17:47
日吉町	○7:54	○8:54	9:48	...	11:43	11:43	12:43	13:48	13:48	15:13	○15:38	○15:38	16:38	※17:38	17:48
鶴岡駅前	○7:56	○8:56	9:50	...	11:45	11:45	12:45	13:50	13:50	15:15	○15:40	○15:40	16:40	※17:40	17:50
エスモールバスターミナル	○7:58	○8:58	9:52	...	11:47	11:47	12:47	13:52	13:52	15:17	○15:42	○15:42	16:42	※17:42	17:52

△印は、4月1日～11月3日の間運行。  
○印の赤時刻は、土曜・日曜・祝休日及び 8/13～8/16、12/30～12/31、1/4～1/5 の間運休。  
8/13～8/16、12/30～12/31、1/4～1/5 は、日曜・祝休日ダイヤで運行。  
1/1～1/3は正月ダイヤで運行。

**※印の青時刻の運行日は、「7月：毎日運行」、「8月：8/1, 2, 8～10, 15, 16, 22, 23, 29, 30 のみ運行」、「9月：運休」**

(注)「ゴールドパス高齢者福祉定期券、つるおか1日乗り放題券」は羽黒山頂～月山八合目間にご利用できません。  
この時刻表は通過予定時刻となります。交通事情等により遅れが出る場合がありますのでご了承下さい。



別表7-1  
令和2年(2020年)4月1日改正

外内島-鶴岡駅前・エスモールバスターミナル-日本海総合病院-酒田駅前(酒田光陵高校前)

系統番号	012		011		011		011		011		011		011	
	酒田駅前 酒田光陵	酒田駅前	酒田駅前	酒田駅前	酒田駅前	酒田駅前	酒田駅前	酒田駅前	酒田駅前	酒田駅前	酒田駅前	酒田駅前	酒田駅前	酒田駅前
外内島	○6:33	○7:13	9:28	10:33	13:33	○14:53	15:43	○16:53	○18:43					
磯崎町	○6:34	○7:14	9:29	10:34	13:34	○14:54	15:44	○16:54	○18:44					
三中前	○6:34	○7:14	9:29	10:34	13:34	○14:54	15:44	○16:54	○18:44					
サクスモールみへな	○6:35	○7:15	9:30	10:35	13:35	○14:55	15:45	○16:55	○18:45					
宮原病院前	○6:36	○7:16	9:31	10:36	13:36	○14:56	15:46	○16:56	○18:46					
一日市通り	○6:38	○7:18	9:33	10:38	13:38	○14:58	15:48	○16:58	○18:48					
内川通り	○6:39	○7:19	9:34	10:39	13:39	○14:59	15:49	○16:59	○18:49					
本町川橋通り	○6:40	○7:20	9:35	10:40	13:40	○15:00	15:50	○17:00	○18:50					
山王町	○6:42	○7:22	9:37	10:42	13:42	○15:02	15:52	○17:02	○18:52					
日吉町	○6:43	○7:23	9:38	10:43	13:43	○15:03	15:53	○17:03	○18:53					
鶴岡駅前①のりば	○6:45	○7:25	9:40	10:45	13:45	○15:05	15:55	○17:05	○18:55					
エスモールバスターミナル②のりば	○6:50	○7:30	9:45	10:50	13:50	○15:10	16:00	○17:10	○19:00					
道形	○6:52	○7:32	9:47	10:52	13:52	○15:12	16:02	○17:12	○19:02					
二中前	○6:53	○7:33	9:48	10:53	13:53	○15:13	16:03	○17:13	○19:03					
茅原	○6:54	○7:34	9:49	10:54	13:54	○15:14	16:04	○17:14	○19:04					
産業大通り三丁目	○6:55	○7:35	9:50	10:55	13:55	○15:15	16:05	○17:15	○19:05					
文下口	○6:56	○7:36	9:51	10:56	13:56	○15:16	16:06	○17:16	○19:06					
湯ノ沢口	○6:57	○7:37	9:52	10:57	13:57	○15:17	16:07	○17:17	○19:07					
横山八幡裏	○6:59	○7:39	9:54	10:59	13:59	○15:19	16:09	○17:19	○19:09					
いろり火の里	○7:01	○7:41	9:56	11:01	14:01	○15:21	16:11	○17:21	○19:11					
田前	○7:02	○7:42	9:57	11:02	14:02	○15:22	16:12	○17:22	○19:12					
三川中学校前	○7:02	○7:42	9:57	11:02	14:02	○15:22	16:12	○17:22	○19:12					
三本木	○7:05	○7:45	10:00	11:05	14:05	○15:25	16:15	○17:25	○19:15					
三川町役場前	○7:05	○7:45	10:00	11:05	14:05	○15:25	16:15	○17:25	○19:15					
区内総合支庁前	○7:06	○7:46	10:01	11:06	14:06	○15:26	16:16	○17:26	○19:16					
長沼温泉口	○7:07	○7:47	10:02	11:07	14:07	○15:27	16:17	○17:27	○19:17					
押印	○7:09	○7:49	10:04	11:09	14:09	○15:29	16:19	○17:29	○19:19					
美河	○7:09	○7:49	10:04	11:09	14:09	○15:29	16:19	○17:29	○19:19					
山の神	○7:10	○7:50	10:05	11:10	14:10	○15:30	16:20	○17:30	○19:20					
福岡	○7:11	○7:51	10:06	11:11	14:11	○15:31	16:21	○17:31	○19:21					
イオンモール三川	○7:17	○7:57	10:12	11:17	14:17	○15:37	16:27	○17:37	○19:27					
猪子	○7:19	○7:59	10:14	11:19	14:19	○15:39	16:29	○17:39	○19:29					
成田新田口	○7:19	○7:59	10:14	11:19	14:19	○15:39	16:29	○17:39	○19:29					
成田	○7:23	○8:03	10:18	11:23	14:23	○15:43	16:33	○17:43	○19:33					
末広口	○7:24	○8:04	10:19	11:24	14:24	○15:44	16:34	○17:44	○19:34					
十五軒	○7:25	○8:05	10:20	11:25	14:25	○15:45	16:35	○17:45	○19:35					
中村口	○7:26	○8:06	10:21	11:26	14:26	○15:46	16:36	○17:46	○19:36					
奥井新田口	○7:27	○8:07	10:22	11:27	14:27	○15:47	16:37	○17:47	○19:37					
太平薬業前	○7:29	○8:09	10:24	11:29	14:29	○15:49	16:39	○17:49	○19:39					
イオン酒田南店	○7:36	○8:16	10:31	11:36	14:36	○15:56	16:46	○17:56	○19:46					
日本海総合病院	○7:38	○8:18	10:33	11:38	14:38	○15:58	16:48	○17:58	○19:48					
あきほ橋	○7:39	○8:19	10:34	11:39	14:39	○15:59	16:49	○17:59	○19:49					
両羽町	○7:41	○8:21	10:36	11:41	14:41	○16:01	16:51	○18:01	○19:51					
学園前	○7:42	○8:22	10:37	11:42	14:42	○16:02	16:52	○18:02	○19:52					
うぶ川原荘前	○7:43	○8:23	10:38	11:43	14:43	○16:03	16:53	○18:03	○19:53					
酒田リハビリ病院口	○7:44	○8:24	10:39	11:44	14:44	○16:04	16:54	○18:04	○19:54					
山居倉庫前	○7:45	○8:25	10:40	11:45	14:45	○16:05	16:55	○18:05	○19:55					
酒田上本町	○7:46	○8:26	10:41	11:46	14:46	○16:06	16:56	○18:06	○19:56					
酒田市役所前	○7:46	○8:26	10:41	11:46	14:46	○16:06	16:56	○18:06	○19:56					
中町	○7:47	○8:27	10:42	11:47	14:47	○16:07	16:57	○18:07	○19:57					
中央西町	○7:48	○8:28	10:43	11:48	14:48	○16:08	16:58	○18:08	○19:58					
御成町	○7:49	○8:29	10:44	11:49	14:49	○16:09	16:59	○18:09	○19:59					
八雲神社前	○7:50	○8:30	10:45	11:50	14:50	○16:10	17:00	○18:10	○20:00					
酒田駅前②のりば	○7:54	○8:34	10:49	11:54	14:54	○16:14	17:04	○18:14	○20:04					
酒田駅前②のりば	○7:56	○8:36	10:51	11:56	14:56	○16:16	17:06	○18:16	○20:06					
庄交バスターミナル前	●●●	○8:36	10:51	11:56	14:56	○16:16	17:06	○18:16	○20:06					
泉町	●●●	○8:37	10:52	11:57	14:57	○16:17	17:07	○18:17	○20:07					
ゆたか1丁目	●●●	○8:39	10:54	11:59	14:59	○16:19	17:09	○18:19	○20:09					
庄交バスターミナル	○8:03	●●●	●●●	●●●	●●●	●●●	●●●	●●●	●●●					
酒田駅前①のりば	○8:05	●●●	●●●	●●●	●●●	●●●	●●●	●●●	●●●					
八雲神社前	○8:06	●●●	●●●	●●●	●●●	●●●	●●●	●●●	●●●					
文化センター正面口	○8:07	●●●	●●●	●●●	●●●	●●●	●●●	●●●	●●●					
北新町1丁目	○8:09	●●●	●●●	●●●	●●●	●●●	●●●	●●●	●●●					
税務署前	○8:10	●●●	●●●	●●●	●●●	●●●	●●●	●●●	●●●					
光ヶ丘1丁目	○8:11	●●●	●●●	●●●	●●●	●●●	●●●	●●●	●●●					
酒田光陵高校前	○8:12	●●●	●●●	●●●	●●●	●●●	●●●	●●●	●●●					

系統番号	011		011		011		011		011		011		011	
	鶴岡 南口	鶴岡 南口	鶴岡 南口	鶴岡 南口	鶴岡 南口	鶴岡 南口	鶴岡 南口	鶴岡 南口	鶴岡 南口	鶴岡 南口	鶴岡 南口	鶴岡 南口	鶴岡 南口	鶴岡 南口
ゆたか1丁目	○6:20	○6:50	9:40	10:40	○12:25	13:35	15:50	○16:35	○18:15					
泉町	○6:21	○6:51	9:41	10:41	○12:26	13:36	15:51	○16:36	○18:16					
庄交バスターミナル②のりば	○6:23	○6:53	9:43	10:43	○12:28	13:38	15:53	○16:38	○18:18					
酒田駅前①のりば	○6:25	○6:55	9:45	10:45	○12:30	13:40	15:55	○16:40	○18:20					
八雲神社前	○6:26	○6:56	9:46	10:46	○12:31	13:41	15:56	○16:41	○18:21					
文化センター正面口	○6:27	○6:57	9:47	10:47	○12:32	13:42	15:57	○16:42	○18:22					
寿町	○6:28	○6:58	9:48	10:48	○12:33	13:43	15:58	○16:43	○18:23					
山懸前	○6:29	○6:59	9:49	10:49	○12:34	13:44	15:59	○16:44	○18:24					
本町川橋前	○6:31	○7:01	9:51	10:51	○12:36	13:46	16:01	○16:46	○18:26					
酒田上本町	○6:33	○7:03	9:53	10:53	○12:38	13:48	16:03	○16:48	○18:28					
山居倉庫前	○6:34	○7:04	9:54	10:54	○12:39	13:49	16:04	○16:49	○18:29					
酒田リハビリ病院口	○6:35	○7:05	9:55	10:55	○12:40	13:50	16:05	○16:50	○18:30					
うぶ川原荘前	○6:36	○7:06	9:56	10:56	○12:41	13:51	16:06	○16:51	○18:31					
ベルナル前	○6:37	○7:07	9:57	10:57	○12:42	13:52	16:07	○16:52	○18:32					
学園前	○6:38	○7:08	9:58	10:58	○12:43	13:53	16:08	○16:53	○18:33					
両羽町	○6:39	○7:09	9:59	10:59	○12:44	13:54	16:09	○16:54	○18:34					
イオン酒田南店	○6:44	○7:14	10:04	11:04	○12:49	13:59	16:14	○16:59	○18:39					
日本海総合病院	○6:46	○7:16	10:06	11:06	○12:51	14:01	16:16	○17:01	○18:41					
あきほ橋	○6:48	○7:18	10:08	11:08	○12:53	14:03	16:18	○17:03	○18:43					
太平薬業前	○6:53	○7:23	10:13	11:13	○12:58	14:08	16:23	○17:08	○18:48					
奥井新田口	○6:54	○7:24	10:14	11:14	○12:59	14:09	16:24	○17:09	○18:49					
中村口	○6:55	○7:25	10:15	11:15	○13:00	14:10	16:25	○17:10	○18:50					
十五軒	○6:56	○7:26	10:16	11:16	○13:01	14:11	16:26	○17:11	○18:51					
末広口	○6:57	○7:27	10:17	11:17	○13:02	14:12	16:27	○17:12	○18:52					
成田	○6:58	○7:28	10:18	11:18	○13:03	14:13	16:28	○17:13	○18:53					
イオンモール三川	○7:03	○7:33	10:23	11:23	○13:08	14:18	16:33	○17:18	○18:58					
猪子	○7:04	○7:34	10:24	11:24	○13:09	14:19	16:34	○17:19	○18:59					



# 4. 鉄道との接続を前提とする県内二次交通一覧

表 鉄道との接続を前提とする県内二次交通

地域	市町村	接続する駅	当該の鉄道事業者 及びその管轄支社	接続を前提とする 二次交通サービス (バス・デマンドバス)	二次交通 サービスの 運行主体	二次交通サービスの種別			備考
						乗合バス・ 自家用有償旅客運送 (バス)	自家用有償旅客運送 (デマンド)	その他	
山形市		山形駅	JR東日本仙台支社	山形市コミュニティバス（東部循環線）	山形市	○			
		山形駅	JR東日本仙台支社	山形市コミュニティバス（西部循環線）	山形市	○			
		山形駅	JR東日本仙台支社	山形市コミュニティバス（高瀬線）	山形市	○			
		山形駅	JR東日本仙台支社	山形市地域交流バス（南部線）	山形市	○			
		山形駅	JR東日本仙台支社	大郷明治ダイヤモンド型乗合タクシー	大郷明治交通サービス運営協議会		○		
		山形駅	JR東日本仙台支社	山形駅～蔵王温泉	山交バス(株)	○			
		山形駅	JR東日本仙台支社	山形駅～蔵王温泉～刈田山頂	山交バス(株)	○			季節運行
		山形駅	JR東日本仙台支社	山形駅～大学病院口	山交バス(株)	○			
		山形駅	JR東日本仙台支社	山形市役所～表蔵王経由～高松葉山	山交バス(株)	○			
		山形駅	JR東日本仙台支社	千歳公園待合所～南山形経由～高松葉山	山交バス(株)	○			
		山形駅	JR東日本仙台支社	沼の辺～東海大山形高	山交バス(株)	○			
		山形駅	JR東日本仙台支社	県立中央病院～ヒルズサンピア	山交バス(株)	○			
		山形駅	JR東日本仙台支社	山形市役所～芸工大・西蔵王	山交バス(株)	○			
		山形駅	JR東日本仙台支社	山交ビル～唐松観音・宝沢・関沢	山交バス(株)	○			
		山形駅	JR東日本仙台支社	山形市役所～長谷堂・長井	山交バス(株)	○			
		山形駅	JR東日本仙台支社	山形駅前～県庁前・県庁北口	山交バス(株)	○			
		山形駅	JR東日本仙台支社	千歳公園待合所～すげさわの丘・駅の窪	山交バス(株)	○			
		山形駅	JR東日本仙台支社	千歳公園待合所～善所・下原・西海の平	山交バス(株)	○			
		山形駅	JR東日本仙台支社	山形市役所～西原団地～山辺	山交バス(株)	○			
		山形駅	JR東日本仙台支社	山交ビル～西田・瀬波～山形病院	山交バス(株)	○			
		山形駅	JR東日本仙台支社	山交ビル～桜町・崎～山形病院	山交バス(株)	○			
		山形駅	JR東日本仙台支社	山形駅西口～みはらしの丘	山交バス(株)	○			
		山形駅	JR東日本仙台支社	山交ビル～豊河江駅前	山交バス(株)	○			
		山形駅	JR東日本仙台支社	山交ビル～大の目・荒谷～天童	山交バス(株)	○			
		山形駅	JR東日本仙台支社	山交ビル～高原・荒谷～天童	山交バス(株)	○			
		山形駅	JR東日本仙台支社	山形～あけぼの	山交バス(株)	○			
		山形駅	JR東日本仙台支社	山形～湊山・長岡・高柳～天童温泉	山交バス(株)	○			
		山形駅	JR東日本仙台支社	山形～新潟	山交バス(株)	○			
		山形駅	JR東日本仙台支社	山形～仙台空港	山交バス(株)	○			
		山形駅	JR東日本仙台支社	山形～鶴岡・酒田	山交バス(株)	○			
	山形駅	JR東日本仙台支社	山形～仙台	山交バス(株)	○				
	北山形駅	JR東日本仙台支社	山交ビル（桜町・崎）山形病院	山交バス(株)	○				
豊河江市		豊河江駅	JR東日本仙台支社	市内循環バス	豊河江市	○			
		豊河江駅	JR東日本仙台支社	デマンドタクシー	豊河江市		○		
		羽前高松駅	JR東日本仙台支社	デマンドタクシー	豊河江市		○		
村山市		村山駅	JR東日本仙台支社	市営バス（山の内～北村山公立病院前）	村山市	○			
		村山駅	JR東日本仙台支社	市営バス（村山駅前～大塚～道徳館）	村山市	○			
		村山駅	JR東日本仙台支社	村山市乗合タクシー	村山市		○		
		さくらんぼ東根駅	JR東日本仙台支社	市民バス（休石線）	東根市	○			
		さくらんぼ東根駅	JR東日本仙台支社	市民バス（休石線、公立病院経由）	東根市	○			
		さくらんぼ東根駅	JR東日本仙台支社	市民バス（北部循環線）	東根市	○			
		さくらんぼ東根駅	JR東日本仙台支社	市営バス（沼原駅前乗降、長瀬・公立病院経由）	東根市	○			
		さくらんぼ東根駅	JR東日本仙台支社	市営バス（沼原駅前乗降、公立病院経由）	東根市	○			
		さくらんぼ東根駅	JR東日本仙台支社	市民バス（中央循環東根線）	東根市	○			
		さくらんぼ東根駅	JR東日本仙台支社	市民バス（南口神町東根線）	東根市	○			
東根市		さくらんぼ東根駅	JR東日本仙台支社	市民バス（河北線）	東根市	○			
		さくらんぼ東根駅	JR東日本仙台支社	デマンド型乗合タクシー	東根市		○		
		さくらんぼ東根駅	JR東日本仙台支社	河北町路線バス（東根線）	河北町	○			
		さくらんぼ東根駅	JR東日本仙台支社	山交バス（天童～北町）	山交バス株式会社	○			
		さくらんぼ東根駅	JR東日本仙台支社	山交バス（東根～仙崎）	山交バス株式会社	○			
		さくらんぼ東根駅	JR東日本仙台支社	空港ライナー	東根交通・神町タクシー		○		予約があれば運行
		さくらんぼ東根駅	JR東日本仙台支社	月山ライナー	（一社）月山朝日観光協会		○		予約があれば運行
		さくらんぼ東根駅	JR東日本仙台支社	さくらんぼ「狩りっこくん」	さくらんぼ東根二次交通運営委員会		○		予約があれば運行 運行時期限定
		さくらんぼ東根駅	JR東日本仙台支社	ジャングルジャングル送迎バス	東根高松スノーパーク ジャングルジャングル		○		運行時期限定
		神町駅	JR東日本仙台支社	市営バス（沼原駅前乗降、公立病院経由）	東根市	○			
		神町駅	JR東日本仙台支社	デマンド型乗合タクシー	東根市		○		
		神町駅	JR東日本仙台支社	山交バス（天童～北町）	山交バス株式会社	○			
		東根駅	JR東日本仙台支社	市民バス（休石線、公立病院経由）	東根市	○			
		東根駅	JR東日本仙台支社	市民バス（北部循環線）	東根市	○			
	東根駅	JR東日本仙台支社	市営バス（沼原駅前乗降、公立病院経由）	東根市	○				
	東根駅	JR東日本仙台支社	市民バス（中央循環東根線）	東根市	○				
	東根駅	JR東日本仙台支社	デマンド型乗合タクシー	東根市		○			
山辺町		羽前山辺駅	JR東日本仙台支社	町内循環バス（南北線）	山辺町	○			
		羽前山辺駅	JR東日本仙台支社	町内循環バス（東西線）	山辺町	○			
		羽前山辺駅	JR東日本仙台支社	町内循環バス（中作線）	山辺町	○			
		羽前山辺駅	JR東日本仙台支社	デマンドバス	山辺町		○		
中山町		羽前長崎駅	JR東日本仙台支社	町営バス	中山町	○			
		羽前長崎駅	JR東日本仙台支社	大郷明治ダイヤモンド型乗合タクシー	大郷明治交通サービス運営協議会		○		
西川町		豊河江駅	JR東日本仙台支社	西川町路線バス （豊河江～山形駅前線）	西川町	○			
		左沢駅	JR東日本仙台支社	大江町営バス堀川線（路線定期運行）	備前日タクシー	○			
大江町		左沢駅	JR東日本仙台支社	大江町乗り合いタクシー（区域運行）	備前日タクシー		○		
		左沢駅	JR東日本仙台支社	山交バス豊河江宮宿線	山交バス備	○			
尾花沢市		大石田駅	JR東日本仙台支社	路線バス（銀山線）	尾花沢市	○			

最上	新庄市	新庄駅	JR東日本仙台支社	市営バスまちなか循環線	山交バス株式会社	○			
	金山町	新庄駅	JR東日本仙台支社	山交バス(泉立病院～金山線)	山交バス(株)	○			
		新庄駅	JR東日本仙台支社	ホテルシェーネスハイム金山送迎バス	(株) クリーンバレー神宮振興公社		○		
	真室川町	真室川駅	JR東日本仙台支社	町営バス(高坂線)	真室川町	○		運行時間の一部	
		真室川駅	JR東日本仙台支社	町営バス(及位線)	真室川町	○		運行時間の一部	
		真室川駅	JR東日本仙台支社	町営バス(循環線)	真室川町	○		運行時間の一部	
		真室川駅	JR東日本仙台支社	町営バス(金山線)	真室川町	○		運行時間の一部	
		真室川駅	JR東日本仙台支社	乗合デマンドタクシー	㈱新任タクシー		○	運行時間の一部	
	大蔵村	新庄駅	JR東日本仙台支社	大蔵村バス(射野温泉～新庄線)	大蔵村	○		一部ダイヤの時間帯は、新幹線発着時刻に合わせている。	
	鮭川村	新庄駅	JR東日本仙台支社	鮭川村営バス(羽根沢～新庄線)	鮭川村	○			
		新庄駅	JR東日本仙台支社	鮭川村営バス(予約制乗合バス)	鮭川村		○		
		真室川駅	JR東日本仙台支社	鮭川村営バス(日下～真室川線)	鮭川村	○			
		真室川駅	JR東日本仙台支社	鮭川村営バス(大芦沢～豊里駅線)	鮭川村	○			
		真室川駅	JR東日本仙台支社	鮭川村営バス	鮭川村		○		
		羽前豊里駅	JR東日本仙台支社	鮭川村営バス(日下～真室川線)	鮭川村	○			
		羽前豊里駅	JR東日本仙台支社	鮭川村営バス(大芦沢～豊里駅線)	鮭川村	○			
		羽前豊里駅	JR東日本仙台支社	鮭川村営バス	鮭川村		○		
	戸沢村	古口駅	JR東日本仙台支社	デマンドバス(いせい線・やまなみ線)	戸沢村		○		
		古口駅	JR東日本仙台支社	乗合デマンドタクシー(西沢線)	㈱戸沢観光タクシー		○		
	鹿角	古口駅	JR東日本仙台支社	路線バス	最上川交通㈱	○			
		長井市	羽前成田駅	山形鉄道㈱	市営バス	長井市	○		
			あやめ公園駅	山形鉄道㈱	市営バス	長井市	○		
			長井駅	山形鉄道㈱	市営バス	長井市	○		
			南長井駅	山形鉄道㈱	市営バス	長井市	○		
			時庭駅	山形鉄道㈱	市営バス	長井市	○		
			今泉駅	山形鉄道㈱	市営バス	長井市	○		
		南陽市	赤湯駅	JR東日本仙台支社 山形鉄道	北部地区連絡バス	北部地区連絡バス運行協議会	○		
赤湯駅			JR東日本仙台支社 山形鉄道	中川地区バス	中川地区バス運行協議会	○			
赤湯駅			JR東日本仙台支社 山形鉄道	おきタク	沖根地区地域公共交通運行協議会		○		
宮内駅			山形鉄道	北部地区連絡バス	北部地区連絡バス運行協議会	○			
宮内駅			山形鉄道	西部地区バス	西部地区バス運行協議会	○			
梨郷駅			山形鉄道	西部地区バス	西部地区バス運行協議会	○			
川西町		赤湯駅	JR東日本仙台支社 山形鉄道	※温泉旅館の送迎バス	※各温泉旅館		○		
		羽前小松駅	JR東日本仙台支社	川西町デマンド型乗合交通	川西町 ※町内タクシー事業者3社へ運行委託		○		
		大川駅	JR東日本仙台支社						
		中郎駅	JR東日本仙台支社						
		西大塚駅	山形鉄道(株)						
小国町		JR小国駅	JR東日本新潟支社			小国町営バス(循環線)	小国町	○	
		JR小国駅	JR東日本新潟支社	小国町営バス(東部線)	小国町	○			
		JR小国駅	JR東日本新潟支社	小国町営バス(南部線)	小国町	○			
		JR小国駅	JR東日本新潟支社	小国町営バス(北部線)	小国町	○			
		JR小国駅	JR東日本新潟支社	小国町営バス(白沼線)	小国町		○		
		JR羽前松岡駅	JR東日本新潟支社	小国町営バス(白沼線)	小国町		○		
		JR伊佐鏡駅	JR東日本新潟支社	小国町営バス(白沼線)	小国町		○		
		JR羽前沼沢駅	JR東日本新潟支社	小国町営バス(白沼線)	小国町		○		
白鷹町		荒砥駅	山形鉄道㈱	スクールバス(住民混乗型)	白鷹町	○			
庄内	鶴岡市	鶴岡駅	JR東日本新潟支社	市内通り2/3/4コース	庄内交通㈱	○			
		鶴岡駅	JR東日本新潟支社	エスモール～沼津駅前・沼津山・月山ハル目線	庄内交通㈱	○			
		鶴岡駅	JR東日本新潟支社	エスモール～加茂及雄勝・南野浜遊歩線	庄内交通㈱	○			
		鶴岡駅	JR東日本新潟支社	エスモール～庄内駅前遊歩線・あつみ温泉	庄内交通㈱	○			
		鶴岡駅	JR東日本新潟支社	エスモール～机線	庄内交通㈱	○			
		鶴岡駅	JR東日本新潟支社	鶴岡～蒲川線	庄内交通㈱	○			
		鶴岡駅	JR東日本新潟支社	エスモール～松根線	庄内交通㈱	○			
		鶴岡駅	JR東日本新潟支社	エスモール～落合線	庄内交通㈱	○			
		鶴岡駅	JR東日本新潟支社	エスモール～大島線	庄内交通㈱	○			
		鶴岡駅	JR東日本新潟支社	エスモール～大綱線	庄内交通㈱	○			
		鶴岡駅	JR東日本新潟支社	鶴岡～酒田線	庄内交通㈱	○			
		鶴岡駅	JR東日本新潟支社	タクシー	大和交通/出羽ハイヤー/庄交ハイヤー		○		
	藤島駅	JR東日本新潟支社	鶴岡～蒲川線	庄内交通㈱	○				
	あつみ温泉駅	JR東日本新潟支社	温海地区乗合タクシー	温海地域公共交通運営協議会		○			
	あつみ温泉駅	JR東日本新潟支社	タクシー	庄内タクシー/温海温泉観光自動車		○			
	酒田市	酒田駅	JR東日本秋田支社	るるるんバス(市内循環A線)	酒田市	○			
		酒田駅	JR東日本秋田支社	るるるんバス(市内循環B線)	酒田市	○			
		酒田駅	JR東日本秋田支社	るるるんバス(酒田駅大学線)	酒田市	○			
	庄内町	余目駅	JR東日本新潟支社	市街地循環線	庄内町	○			
		余目駅	JR東日本新潟支社	幹線路線	庄内町	○			
余目駅		JR東日本新潟支社	デマンドタクシー	庄内町		○	円4.8.1～		
狩川駅		JR東日本仙台支社	幹線路線	庄内町	○				
狩川駅		JR東日本仙台支社	デマンドタクシー	庄内町		○			
溝川駅		JR東日本仙台支社	幹線路線	庄内町	○				

## <計画の作成・実施・評価にあたっての参考資料>

---

本計画の策定にあたって参考として作成し、R2年度中の計画策定過程における協議会・地域別部会における協議に供した資料については、「山形県公共交通関連情報共有基盤」中の「令和2年度の開催状況」

[https://www.pref.yamagata.jp/O20056/kurashi/kendo/kotsuseisaku/kyogikai\\_r2.html](https://www.pref.yamagata.jp/O20056/kurashi/kendo/kotsuseisaku/kyogikai_r2.html)の各協議会・地域別部会の配布資料を参照されたい。

なお、計画策定過程における作業中の資料においては、記載内容において必ずしも正確・十分では無いものもあることに留意されたい。

計画策定の最終段階において、集約したR2年度における最終版としての参考資料については、「令和2年度の開催状況」中の「山形県地域公共交通計画（R2.3策定）の参考資料」

<https://www.pref.yamagata.jp/O20056/kurashi/kendo/kotsuseisaku/00.html>を参照されたい。

## 更新履歴

---

- 令和3年3月30日 「山形県地域公共交通計画」 策定
- 令和3年6月28日 「山形県地域公共交通計画」 改定
- 令和4年3月24日 「山形県地域公共交通計画」 改定
- 令和4年6月27日 「山形県地域公共交通計画」 改定
- 令和5年3月30日 「山形県地域公共交通計画」 改定
- 令和5年6月28日 「山形県地域公共交通計画」 改定
- 令和5年12月8日 「山形県地域公共交通計画」 改定
- 令和6年3月25日 「山形県地域公共交通計画」 改定
- 令和6年6月26日 「山形県地域公共交通計画」 改定

## 山形県地域公共交通計画

発行日 令和3年3月30日  
作成 山形県地域公共交通活性化協議会  
問合せ先 山形県みらい企画創造部総合交通政策課  
〒990-8570  
山形県山形市松波 2-8-1  
電話 023-630-2161  
アドレス <http://www.pref.yamagata.jp/>