

○地域間幹線系統補助の新たな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) 高速バス・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
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	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

(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
新庄輸送サービス	県立病院前(新庄市)・ 羽根沢温泉	羽根沢温泉	保健センター	県立病院

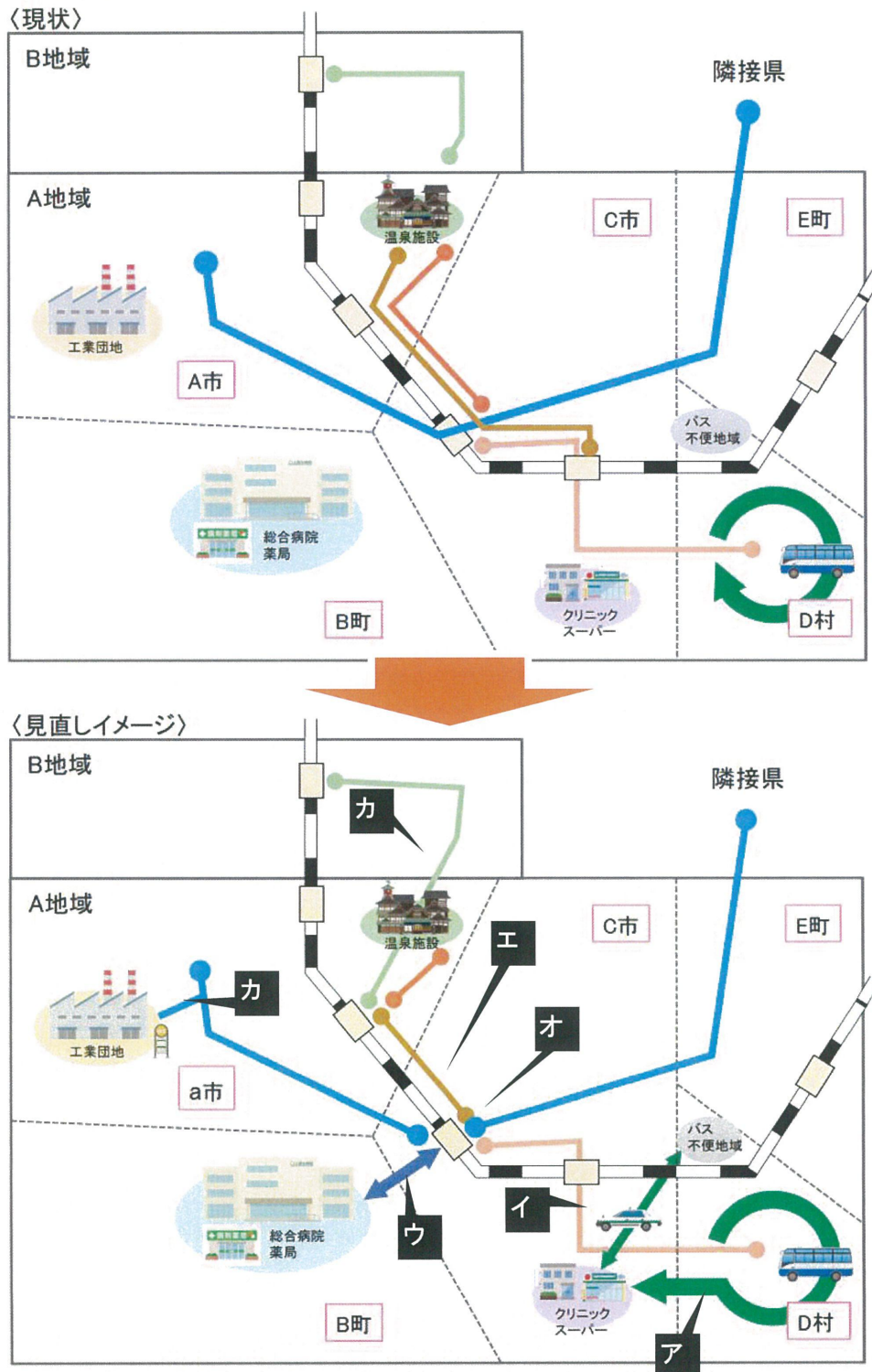
(3) 路線見直しが必要となる路線

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	山形市役所前	荒砥	道の駅川のみなと長井
	※既に国庫補助対象地域間幹線系統であるが、路線分割による生産性向上・収支率向上を図る			
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) バスが乗り入れ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）



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、最も確実で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、一方で、長距離路線故に、荒砥駅・長井駅間の需要に応じたダイヤ変更が対応しにくくなっており、系統の分割や便数の再配分により、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

見直し対象系統後の名称：「山形市役所～荒砥」・「荒砥～長井」

見直し後のサービス内容：（ダイヤ・ルート・運賃）別表4-1～3のとおり

見直し後の利用想定（見直し後の路線輸送実績・収支想定）：別表5のとおり

2. 鶴岡駅～羽黒山山頂（庄内交通）

2-1. 現在の運行内容

見直し対象系統の既存名称：鶴岡-羽黒山山頂線

既存サービス内容：（ダイヤ・ルート・運賃）別表6-1～2のとおり

利用状況の概要：

主たる利用は、羽黒地内の地域住民と羽黒随神門や羽黒山山頂への観光客利用だが、生活利用であるフィーダー路線と重複する区間が多く見られる。観光客の利用は、全線の利用としては少なく、ほとんどが、山頂または参道入り口にある随神門近くの駐車場に自家用車を置き、参道を歩いた後で駐車場まで戻るための短距離利用となっている。観光利用は春先から秋までとなっており、夏期の利用が最も多い。反対に冬期間の利用は激減し、また終点である羽黒山山頂までの利用者はほぼ見られない。

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を主とする路線でありながら、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。

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

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を行う（詳細については、地元自治体と協議中）。

3. 酒田市～三川町～鶴岡市（庄内交通）

3-1. 現在の運行内容

見直し対象システムの既存名称：

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。