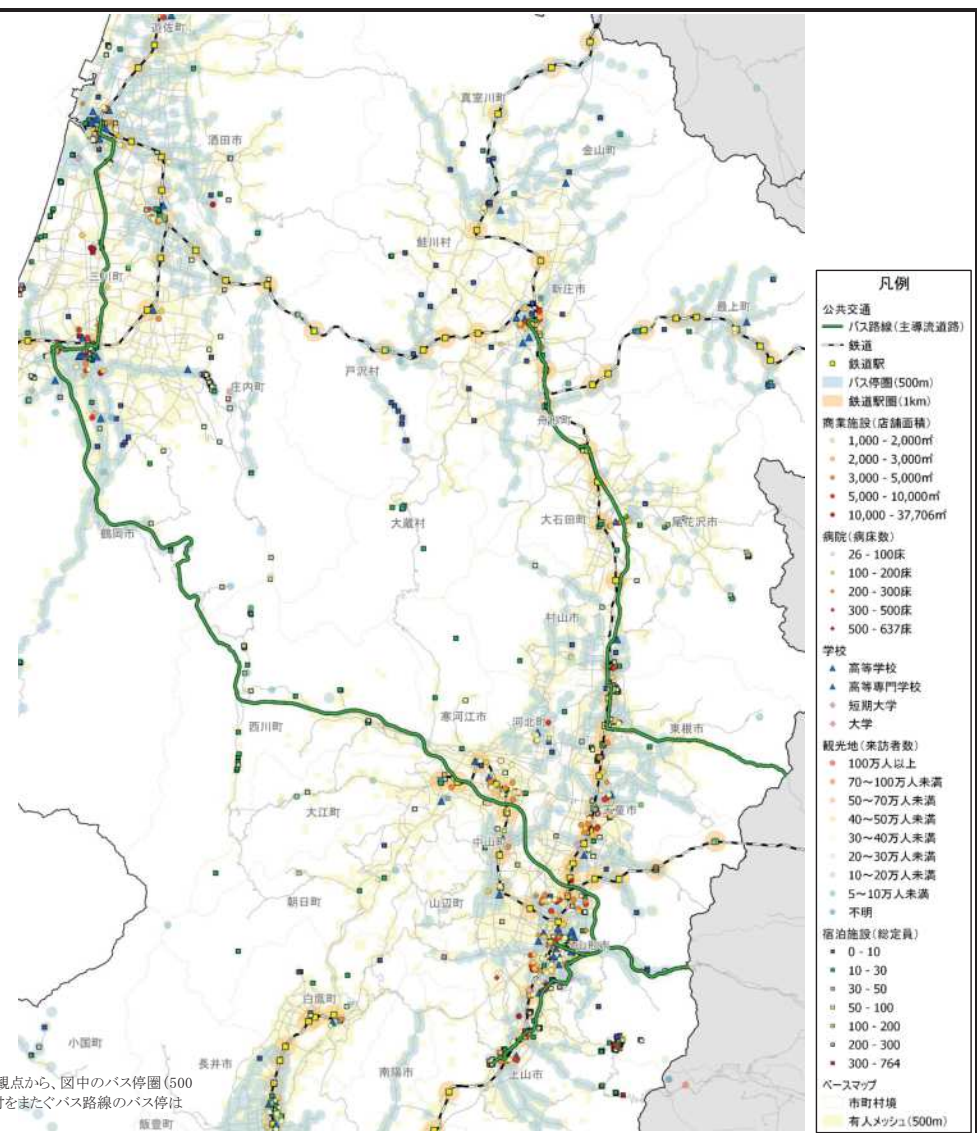


主要流動路		I		村山地域⇄宮城県	
移動需要量	通勤	4,151	人		%
	通学	2,445	人		%
	買い物 (買い回り)		人		%
	観光		人		%
	ETC2.0		人		%
対応する公共交通	鉄道	JR仙山線			
	高速バス	以下の6系統			
	路線バス	以下の1系統			
	コミュニティ交通	なし			
	その他	なし			



運行者	経路			運行本数 (本)	輸送量 (人)	国庫 補助 (%)	収支率		視点(ア)			視点(イ)			視点(ウ)			沿線市町村
	起点	経由地	終点				沿線人口 (H27) (人)	経常収益 (千円)	評価	人口増減率 (H22- H27)	高齢化率 (H27)	評価	キロ程(km)	距離総長(千キロ程) に占める平均乗車キロの割合	評価			
山交バス	山形駅前	庄谷	宮城野市役所前	40.0	100人	◇	100%	70,296	100,000	II	2.7%	22.5%	I	65.9	73.6%	III	山	
山交バス	山形駅前	東北自動車道 仙形橋	仙形橋	3.0	15人	◇	50%	72,266	10,000	III	0.2%	24.2%	I	80.9	100.0%	II	山	
宮城交通	仙台駅前	エスモールBT	酒田交差点	4.0	20人	◇	50%	88,035	100,000	III	-4.3%	33.1%	IV	183.2	100.0%	II	山 中 栗 西 鶴 三 酒	
宮城交通	県庁市役所前	山形県庁前	高松東山温泉	4.0	20人	◇	50%	82,086	100,000	III	-4.4%	32.5%	IV	80.6	100.0%	II	山 上	
宮城交通	県庁市役所前	山形県庁前	山形駅前	40.0	100人	◇	50%	84,223	100,000	III	2.5%	23.1%	I	66.6	100.0%	II	山	
宮城交通	仙台空港	山形県庁前	山形駅前	2.0	10人	◇	50%	72,266	10,000	III	0.2%	24.2%	I	80.9	100.0%	II	山	
山交バス	山形駅前	山形駅前	山形駅前	10.0	50人	◇	50%	43,068	100,000	II	-1.2%	28.5%	II	102.1	41.0%	I	新 倉 尾 大 村 東	

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

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

- I : 比較的長距離を運行しているものの、利用者も比較的利用距離が長い(=路線分割の必要性が比較的低い)
- II : 比較的短距離を運行しているものの、利用者は比較的利用距離が長い(=路線分割の必要性が比較的低い)
- III : 比較的短距離を運行しているものの、利用者は比較的利用距離が短い(=路線分割の必要性が比較的高い)
- IV : 比較的長距離を運行しているものの、利用者は比較的利用距離が短い(=路線分割の必要性が比較的高い)

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

- I : 沿線人口も比較的多く、経常収益も比較的多い
- II : 沿線人口は比較的少ないが、経常収益は比較的多い
- III : 人口が比較的少なく、収益も比較的少ない
- IV : 人口が比較的多いのに、収益が比較的少ない

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

- I : 人口が増加しており、高齢化率も比較的低い
- II : 人口は減少しているものの、高齢化率は比較的低い
- III : 人口減少はしているが、比較的緩やかな傾向であるが高齢化率は比較的高い
- IV : 人口減少も高齢化率も比較的高い

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

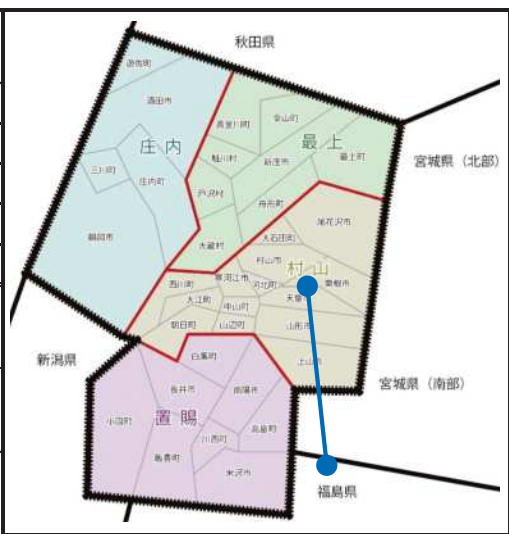
<利用者視点の問題点等>

・利用需要が比較的多い生活利便施設の敷地内まで乗り入れていない幹線バス路線が存在(支線バスは乗り入れているにもかかわらず)
 ・具体的に: 上山温泉、ヤマザワ上山店、おーばん上山店、ファッションセンターしまむら上山店

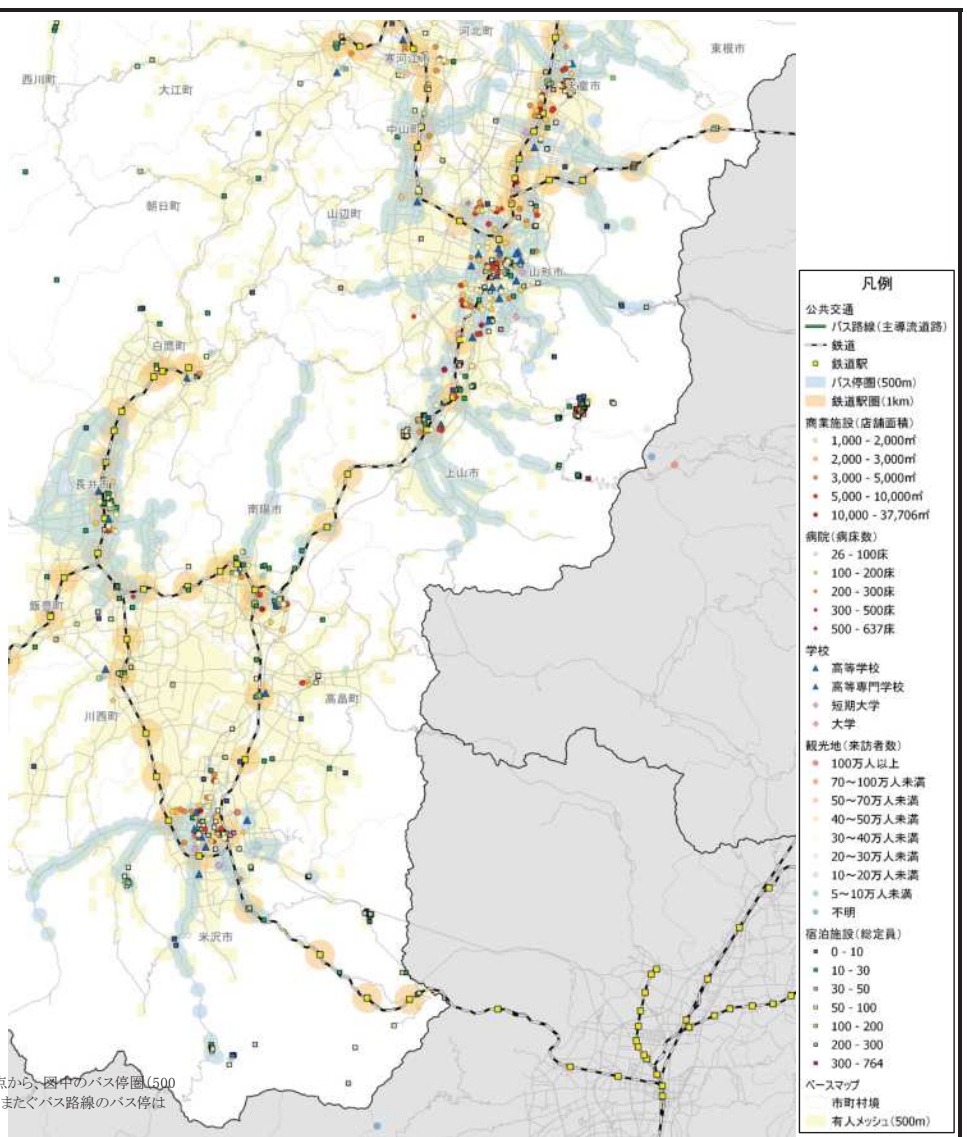
<事業者視点の問題点等>

・人口減少・高齢化が進行しており、バス交通の抜本的見直しが必要と考えられる幹線バス路線が存在
 ・国庫補助対象の補助要件に満たす可能性が高い高速バス路線、幹線バス路線の存在(現市町村間をまたぐバス路線を中心に国と県による財政支援を要検討)

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



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

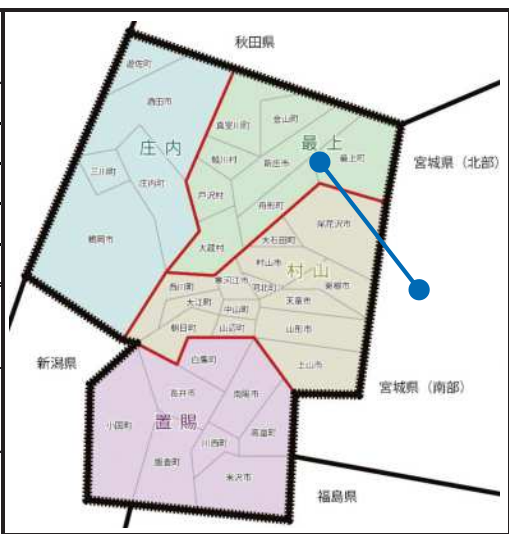


※図の見やすさの観点から、図中のバス停留(500m)には複数市町村をまたぐバス路線のバス停は含まれていない

<利用者視点の問題点等>

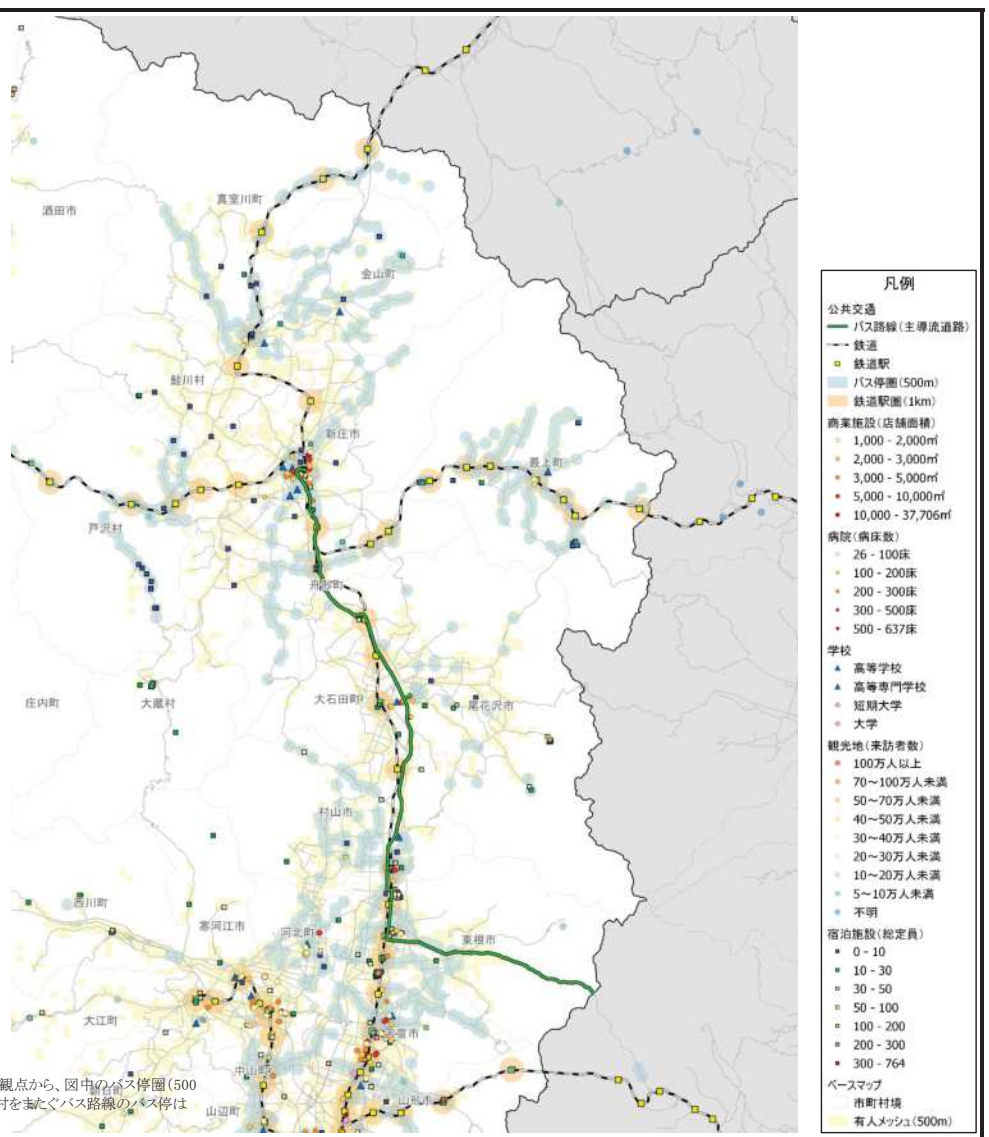
<事業者視点の問題点等>

主要流動路		I		最上地域⇄宮城県	
移動需要量	通勤	509	人		%
	通学	64	人		%
	買い物 (買い回り)		人		%
	観光		人		%
	ETC2.0		人		%



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

運行者	経路			運行本数 (本)	輸送量 (人)	国庫補助 (%)	視点 (ア)			視点 (イ)			視点 (ウ)			沿線市町村
	起点	経由地	終点				沿線人口 (H27)	経常収益 (千円)	評価	人口増減率 (H22-H27)	高齢化率 (H27)	評価	キロ程 (km)	距離総長 (キロ程) に占める平均乗車キロの割合	評価	
山交バス	新庄駅	新庄駅前	新庄駅前	10.0	5000	0	43,068	100,000以上	Ⅱ	-1.2%	28.5%	Ⅱ	102.1	41.0%	Ⅰ	新庄 大村 東



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

<利用者視点の問題点等>

<事業者視点の問題点等>

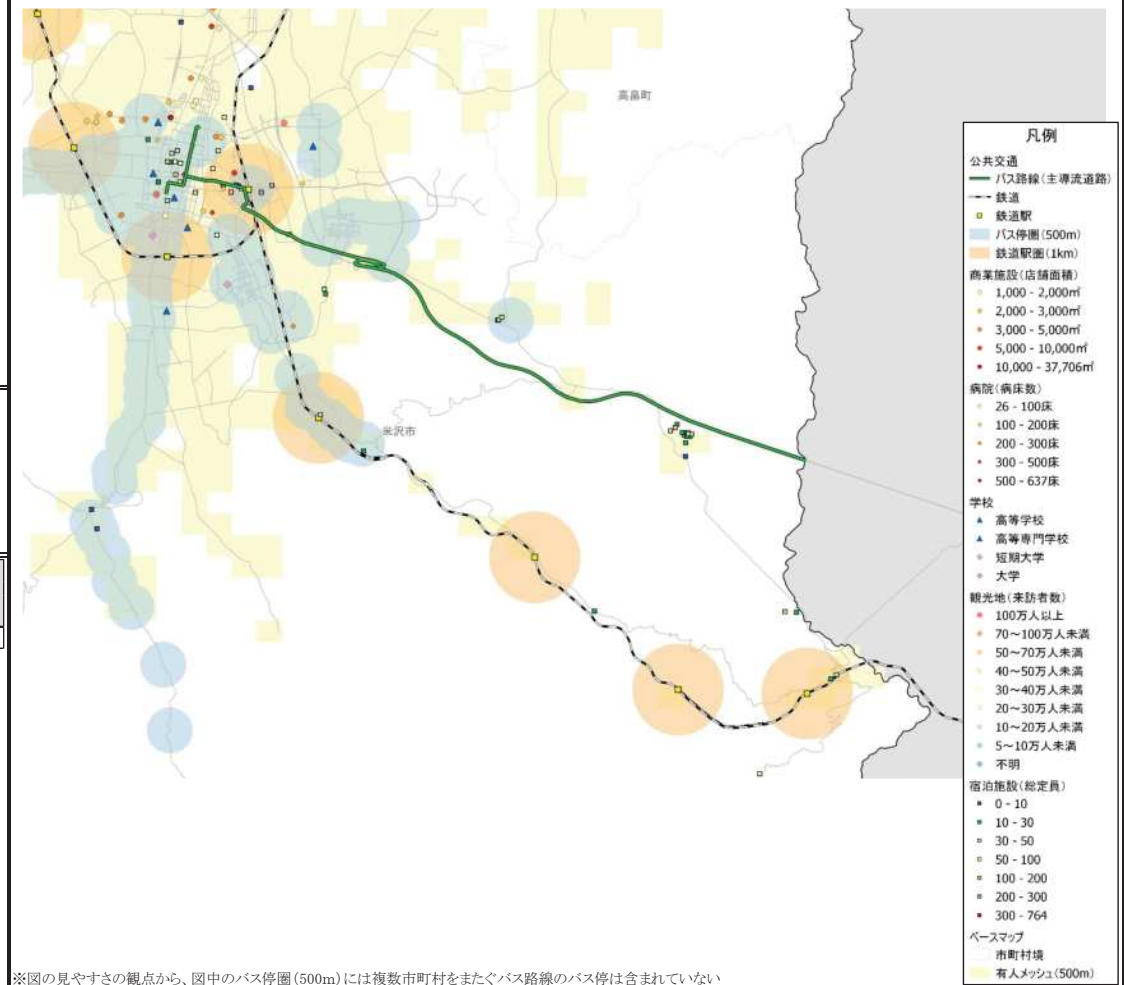
・国庫補助対象の補助要件に満たす可能性が高い高速バス路線、幹線バス路線の存在(現市町村間をまたぐバス路線を中心に国と県による財政支援を要検討)

主要流動路		I		置賜地域⇄宮城県	
移動需要量	通勤	396	人		%
	通学	266	人		%
	買い物 (買い回り)		人		%
	観光		人		%
	ETC2.0		人		%
対応する公共交通	鉄道	なし			
	高速バス	以下1路線			
	路線バス	なし			
	コミュニティ交通	なし			
	その他	なし			



拠点	

運行者	経路			運行本数 (本)	輸送量 (人)	国庫 補助	収支率 (%)	視点 (ア)			視点 (イ)			視点 (ウ)			沿線市町村	
	起点	経由地	終点					沿線人口 (H27) (人)	経常収益 (千円)	評価	人口増減率 (H22- H27)	高齢化率 (H27)	評価	キロ程 (km)	距離総長 (キロ 程) に占める平均 乗車キロの割合	評価		
山交バス	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	3.0	50以上 100未満	◆	50%以上 100%未満	51,326	50,000以上 100,000未満	II	1.5%	25.5%	I	119.4	90.3%	■	米	



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

<利用者視点の問題点等>

<事業者視点の問題点等>

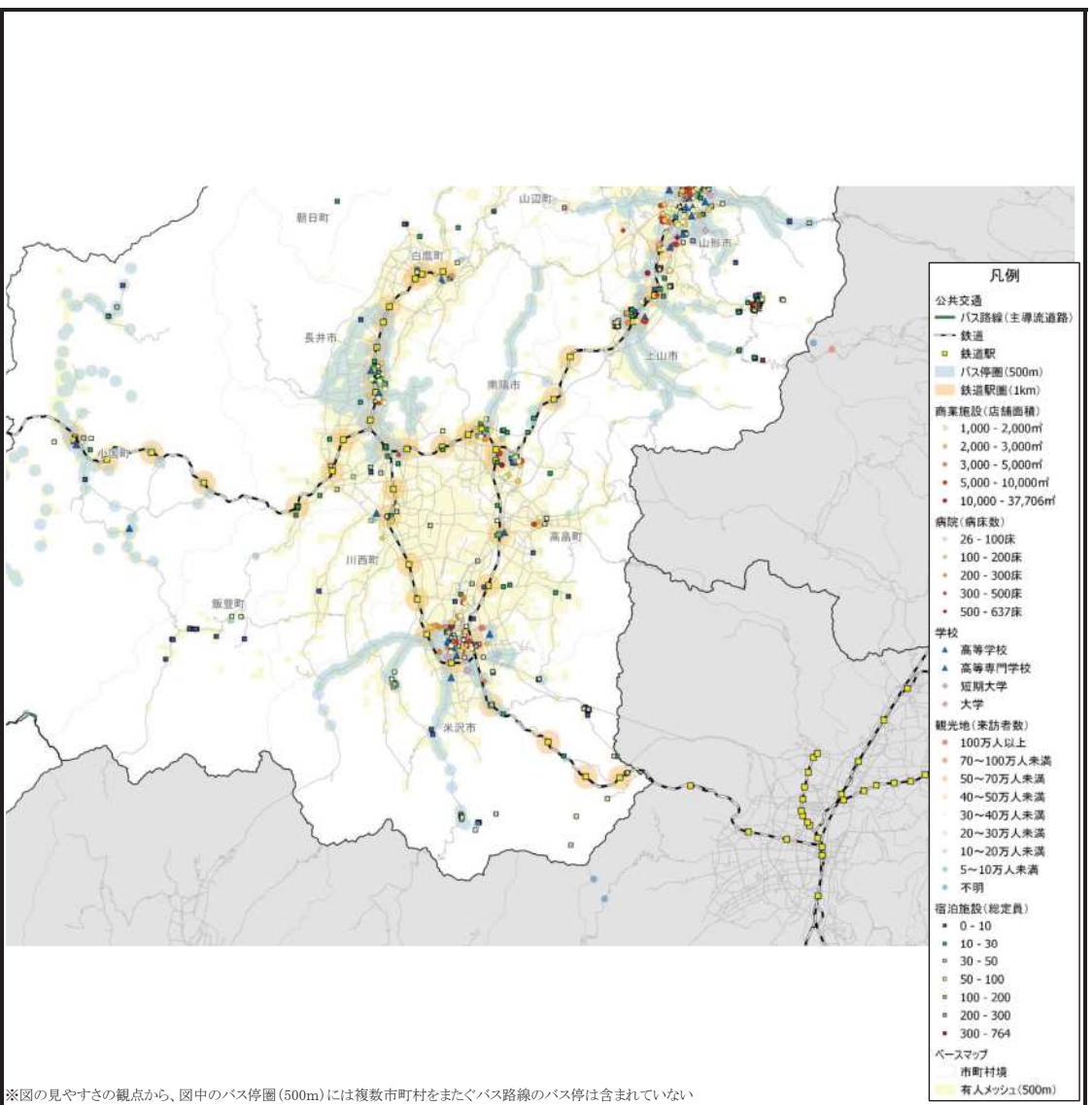
・国庫補助対象の補助要件に満たす可能性が高い高速バス路線、幹線バス路線の存在(現市町村間をまたぐバス路線を中心に国と県による財政支援を要検討)

主要流動路		I	置賜地域⇄福島県	
移動需要量	通勤	809	人	%
	通学	176	人	%
	買い物 (買い回り)		人	%
	観光		人	%
	ETC2.0		人	%



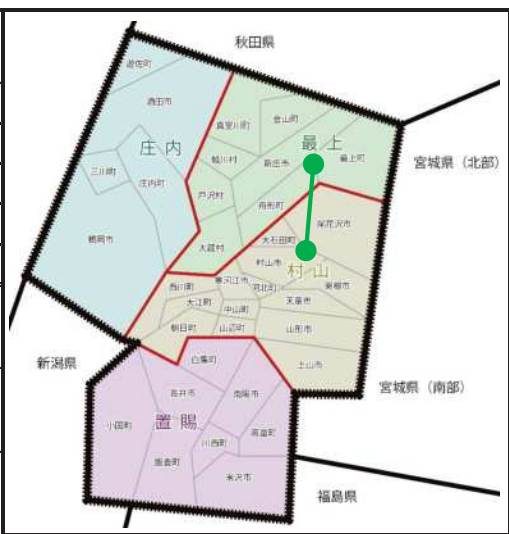
対応する公共交通	鉄道	JR山形新幹線、JR山形線	
	高速バス	なし	
	路線バス	なし	
	コミュニティ交通	なし	
	その他	米沢中央高等学校(米沢市)スクールバス	

拠点	
----	--

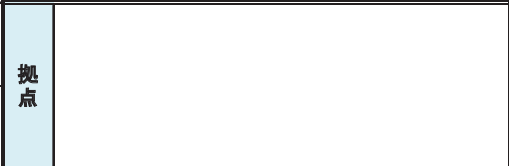


<事業者視点の問題点等>

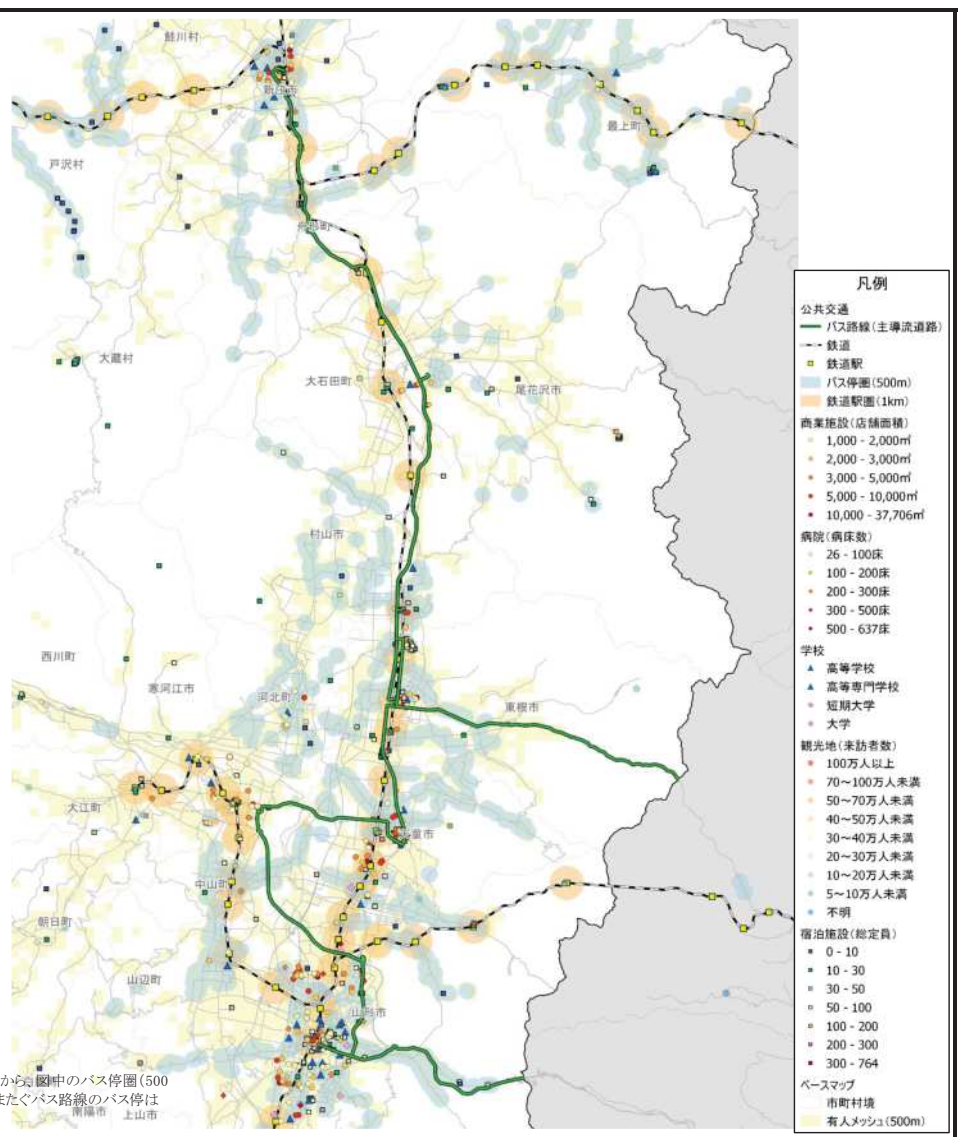
主要流動路		II		村山地域⇄最上地域	
移動需要量	通勤	3,228	人		%
	通学	387	人		%
	買い物 (買い回り)		人		%
	観光		人		%
	ETC2.0	211	人		%



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



運行者	経路			運行本数 (本)	輸送量 (人)	国庫 補助 (%)	視点 (ア)			視点 (イ)			視点 (ウ)			沿線市町村
	起点	経由地	終点				沿線人口 (H27) (人)	経常収益 (千円)	評価	人口増減率 (H22- H27)	高齢化率 (H27)	評価	キロ程 (km)	距離総長 (キロ 程) に占める平均 乗車キロの割合	評価	
山交バス	新庄駅前	村山・天童 栗河江	浜松町B丁	0.5	5以上 15未満	100%	103,925	50,000以上 100,000未満	I	-1.6%	26.4%	II	473.3	94.8%	I	新庄 舟形 大村 栗河江 天童 高田 中山
山交バス	新庄駅前	栗原 作並	山台駅前	10.0	10以上 100未満	100%	43,988	100,000以上	II	-1.2%	28.5%	II	102.1	41.0%	I	新庄 舟形 大村 栗原



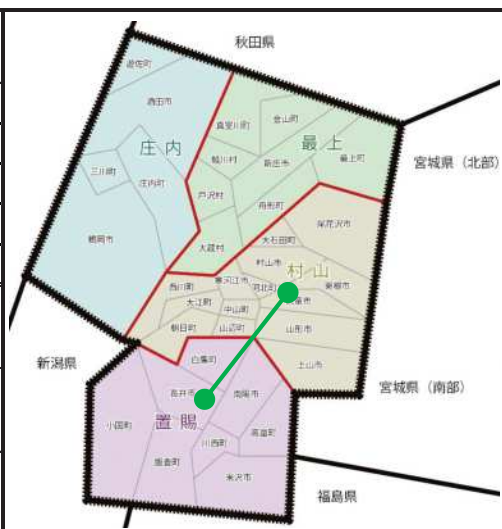
※図の見やすさの観点から、図中のバス停圏(500m)には複数市町村をまたぐバス路線のバス停は含まれていない

<利用者視点の問題点等>

<事業者視点の問題点等>

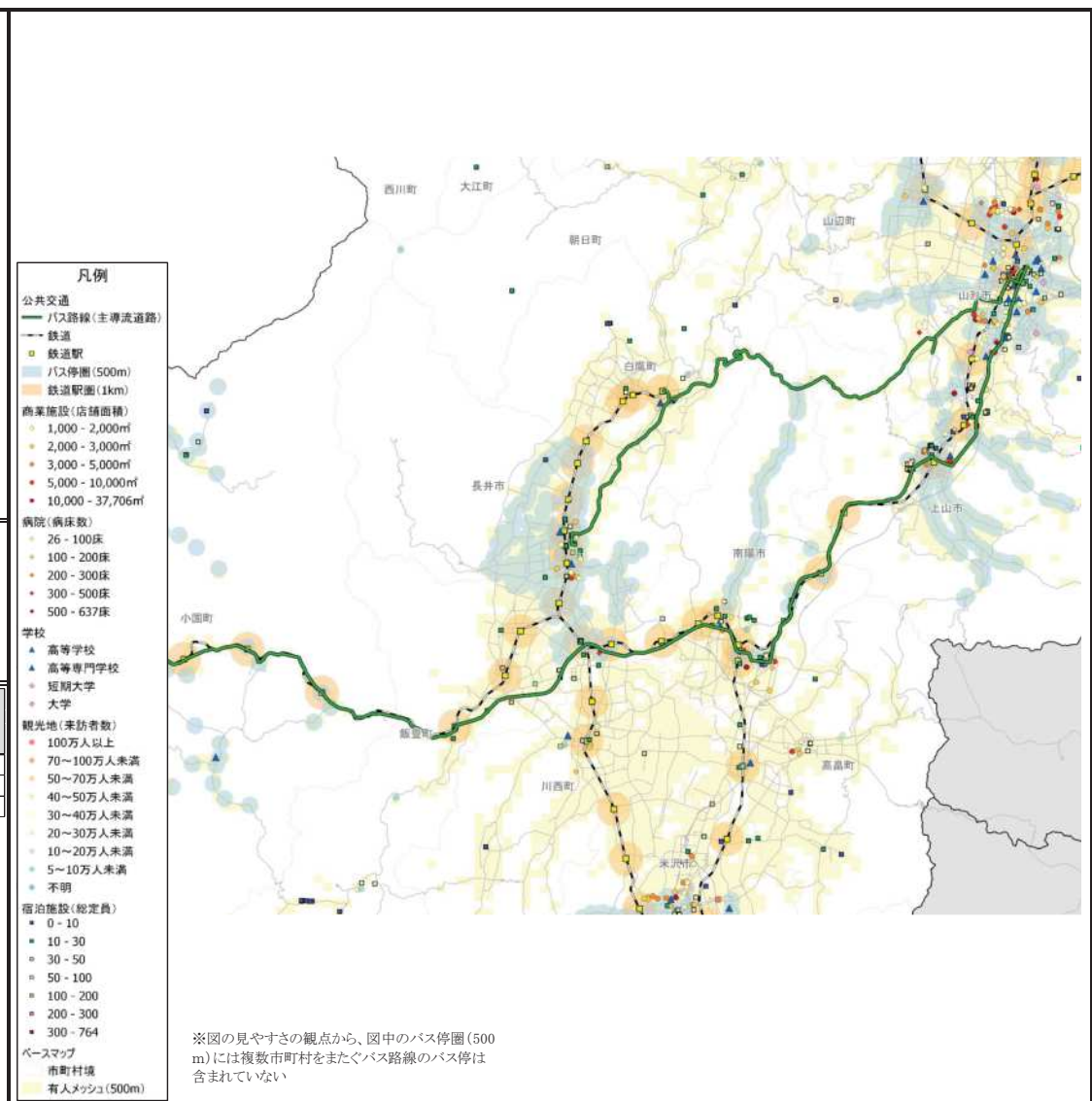
・国庫補助対象の補助要件に満たす可能性が高い高速バス路線、幹線バス路線の存在(現市町村間をまたぐバス路線を中心に国と県による財政支援を要検討)

主要流動路		II		村山地域⇔置賜地域	
移動需要量	通勤	6,147	人		%
	通学	1,143	人		%
	買い物 (買い回り)		人		%
	観光		人		%
	ETC2.0	527	人		%
対応する公共交通	鉄道	JR山形新幹線、JR山形線			
	高速バス	以下の2系統			
	路線バス	以下の1系統			
	コミュニティ交通	なし			
	その他	なし			



拠点	山形市	置賜市
	山形市	置賜市

運行者	経路			運行回数 (本)	輸送量 (人)	国庫補助 (%)	収支率 (%)	拠点 (ア)		拠点 (イ)		拠点 (ウ)		沿線市町村			
	起点	経路地	終点					沿線人口 (427)	経済効果 (千円)	沿線人口 (427)	高福祉率 (427)	キロ程(km)	距離延長(キロ程に 占める平均乗車キロの割合)		評価	評価	評価
山交バス	山交ビルBT	小国町	万代シティBC	1.0	15以上 20未満	○	80%以上 100%未満	113,661	10,000以上 50,000未満	I	-3.4%	30.2%	II	164.9	100.0%	II	山 上 南 川 長 置 小
山交バス	山交ビルBT	南陽・小国 北陸道・ 名神道 阪神道	USJ(大阪)	0.9	15以上 20未満	○	80%以上 100%未満	113,661	50,000以上 100,000未満	I	-3.4%	30.2%	II	782.6	88.8%	IV	山 上 南 川 長 置 小
山交バス	山形市役所前	高橋	道の駅川のみなと長井	6.0	30以上 50未満	○	90%以上 95%未満	134,084	10,000以上 30,000未満	I	-1.3%	28.5%	II	45.7	14.4%	IV	山 上 南 白 長



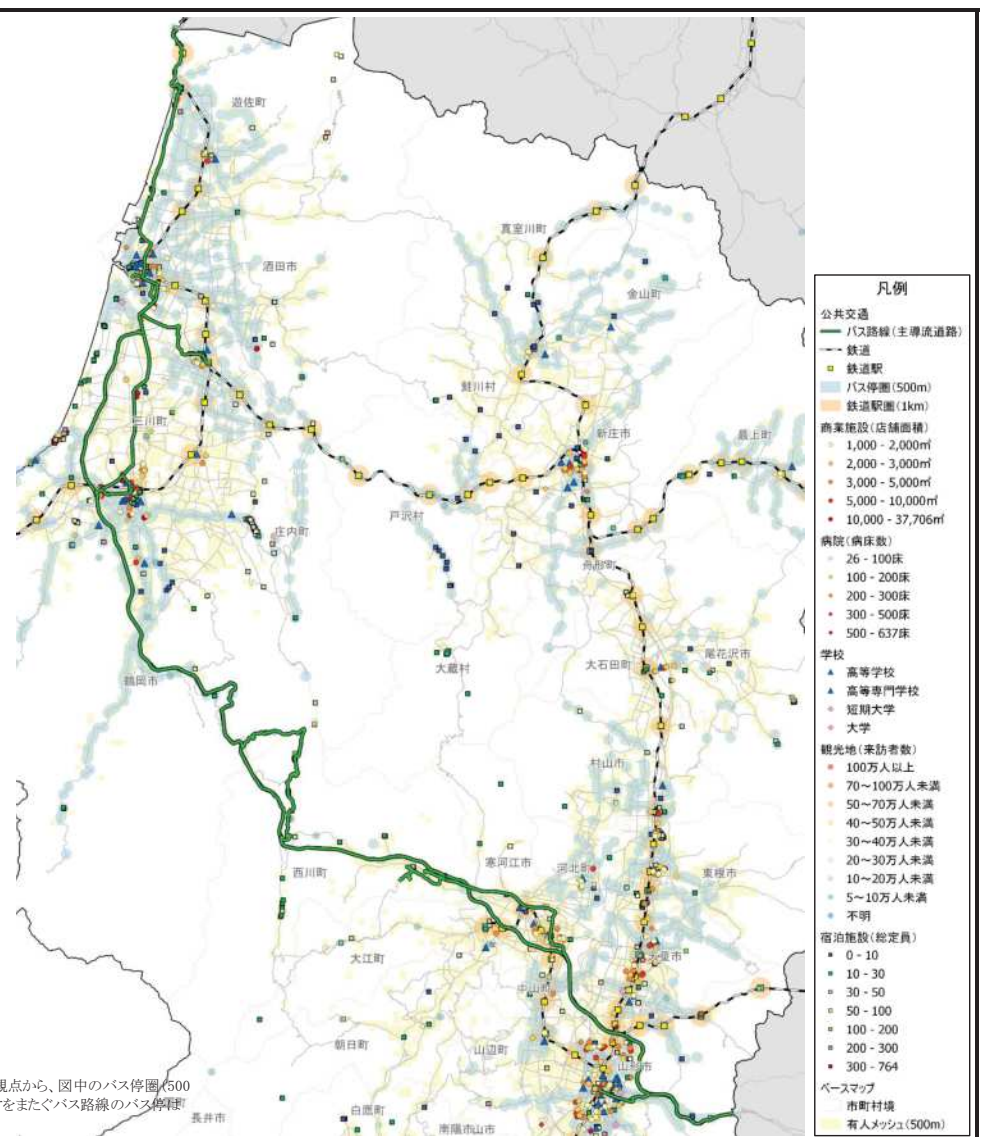
<利用者視点の問題点等>	<事業者視点の問題点等>
<ul style="list-style-type: none"> ・利用需要が比較的多い生活利便施設の敷地内まで乗り入れていない幹線バス路線が存在(支線バスは乗り入れているにもかかわらず) …具体的に: 白い森ショッピングセンターアスモ、日本大学山形高等学校、山形大学、上山温泉、ヤマザワ上山店、おーばん上山店、国立大学法人山形大学医学部附属病院 	<ul style="list-style-type: none"> ・冗長なルート割に、利用者の短区間利用が顕著であり、今後のルート分割・短縮等の運行効率化が求められる幹線バス路線が存在

主要流動路		II 村山地域⇄庄内地域	
移動需要量	通勤	822 人	%
	通学	163 人	%
	買い物 (買い回り)	人	%
	観光	人	%
	ETC2.0	187 人	%
対応する公共交通	鉄道	なし	
	高速バス	以下の19系統	
	路線バス	以下の5系統	
	コミュニティ交通	西川町	
	その他	なし	



拠点	庄内	村山
	庄内	村山

運行者	経路			運行本数(本)	輸送量(人)	国庫補助(%)	視点(ア)			視点(イ)			視点(ウ)			沿線市町村
	起点	経由地	終点				沿線人口(H27)	経常収益(千円)	評価	人口増減率(H22-H27)	高齢化率(H27)	評価	キロ程(km)	距離延長(キロ程)に占める平均乗車キロの割合	評価	
庄内交通	庄交B T	余目	渋谷	0.5	50以上 80未満	50%以上	68,834	30,000未満	Ⅱ	-5.6%	35.1%	IV	519.95	80.5%	IV	酒三鶴西塞中山
庄内交通	庄交B T	余目(深結時)	渋谷	0.5	50未満		68,834	5,000未満	Ⅲ	-5.6%	35.1%	IV	528.24	79.1%	IV	酒三鶴西塞中山
庄内交通	さかた海鮮市場	余目	渋谷	0.5	50以上 80未満	50%以上	99,184	50,000未満	Ⅱ	-5.9%	35.0%	IV	523.89	79.8%	IV	酒三鶴西塞中山
庄内交通	さかた海鮮市場	余目(深結時)	渋谷	0.5	50未満		99,184	5,000未満	Ⅲ	-5.9%	35.0%	IV	533	78.4%	IV	酒三鶴西塞中山
庄内交通	庄交B T	余目・東京	新宿	0.5	50以上 80未満	50%以上	68,834	10,000未満	Ⅲ	-5.6%	35.1%	IV	523.56	87.9%	IV	酒三鶴西塞中山
庄内交通	庄交B T	余目・東京(深結時)	新宿	0.5	50未満		68,834	5,000未満	Ⅲ	-5.6%	35.1%	IV	532.35	86.5%	IV	酒三鶴西塞中山
庄内交通	さかた海鮮市場	余目・東京	新宿	0.5	50以上 80未満	50%以上	99,184	10,000未満	Ⅲ	-5.9%	35.0%	IV	526.11	87.5%	IV	酒三鶴西塞中山
庄内交通	さかた海鮮市場	余目・東京(深結時)	新宿	0.5	50未満		99,184	5,000未満	Ⅲ	-5.9%	35.0%	IV	535.22	86.0%	IV	酒三鶴西塞中山
庄内交通	庄交B T	余目・東京	バス夕新宿	0.5	50以上 80未満	50%以上	68,834	10,000未満	Ⅲ	-5.6%	35.1%	IV	522.14	88.2%	IV	酒三鶴西塞中山
庄内交通	庄交B T	余目・東京(深結時)	バス夕新宿	0.5	50未満		68,834	5,000未満	Ⅲ	-5.6%	35.1%	IV	530.93	86.7%	IV	酒三鶴西塞中山
庄内交通	さかた海鮮市場	余目・東京	バス夕新宿	0.5	50以上 80未満	50%以上	99,184	10,000未満	Ⅲ	-5.9%	35.0%	IV	525.17	87.7%	IV	酒三鶴西塞中山
庄内交通	さかた海鮮市場	余目・東京(深結時)	バス夕新宿	0.5	50未満		99,184	5,000未満	Ⅲ	-5.9%	35.0%	IV	534.28	86.2%	IV	酒三鶴西塞中山
庄内交通	庄交B T	余目・東京	TDL	0.5	50以上 80未満	50%以上	90,822	10,000以上 30,000未満	Ⅲ	-5.3%	34.3%	IV	528.37	100.0%	I	酒三鶴西塞中山
庄内交通	庄交B T	余目・東京(深結時)	TDL	0.5	50未満		90,822	5,000未満	Ⅲ	-5.3%	34.3%	IV	537.16	100.0%	I	酒三鶴西塞中山
庄内交通	さかた海鮮市場	余目・東京	TDL	0.5	50以上 80未満	50%以上	99,184	10,000以上 30,000未満	Ⅲ	-5.9%	35.0%	IV	536.74	100.0%	I	酒三鶴西塞中山
庄内交通	さかた海鮮市場	余目・東京(深結時)	TDL	0.5	50未満		99,184	5,000未満	Ⅲ	-5.9%	35.0%	IV	545.85	100.0%	I	酒三鶴西塞中山
庄内交通	庄交B T	エスモール	山台駅前	2.5	50以上 80未満	50%以上	67,162	50,000以上 100,000未満	Ⅱ	-5.5%	35.1%	IV	183.2	87.8%	Ⅲ	酒三鶴西塞中山
庄内交通	庄交B T	エスモール	山台駅前	1.5	50以上 80未満	50%以上	67,162	10,000未満	Ⅲ	-5.5%	35.1%	IV	179.4	89.7%	Ⅲ	酒三鶴西塞中山
庄内交通	本荘営業所	山台駅前	山台駅前	1.0	50以上 80未満	50%以上	104,099	30,000以上 50,000未満	I	-4.4%	33.0%	IV	245.2	81.6%	Ⅲ	酒三鶴西塞中山
山交バス	山交ビルB T	山形自動車道 月山口・渡辺山	鶴岡エスモール	2.0	50以上 80未満	50%以上	115,635	10,000以上 30,000未満	I	-1.8%	26.1%	Ⅱ	105.3	66.8%	Ⅲ	山中塞西鶴
庄内交通	庄交B T	エスモール	山交B T	3.5	50以上 80未満	50%以上	198,964	50,000以上 100,000未満	I	-2.4%	28.9%	Ⅱ	130	81.5%	Ⅲ	酒三鶴西塞中山
庄内交通	庄交B T	エスモール	山交B T	1.5	50以上 80未満	50%以上	198,964	30,000以上 50,000未満	I	-2.4%	28.9%	Ⅱ	126.2	83.9%	Ⅲ	酒三鶴西塞中山
庄内交通	エスモール	月山口	山交B T	0.5	50未満		115,635	10,000未満	Ⅲ	-1.8%	26.1%	Ⅱ	105.3	100.0%	Ⅲ	酒三鶴西塞中山
庄内交通	エスモール	山交B T	山交B T	0.5	50以上 80未満	50%以上	115,635	10,000以上 30,000未満	Ⅲ	-1.8%	26.1%	Ⅱ	103.5	100.0%	Ⅲ	酒三鶴西塞中山
西川町	南野	町立病院	にしかわ保育園	1.0	50未満		3,192	5,000未満	Ⅲ	-4.9%	40.5%	IV			IV	西



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

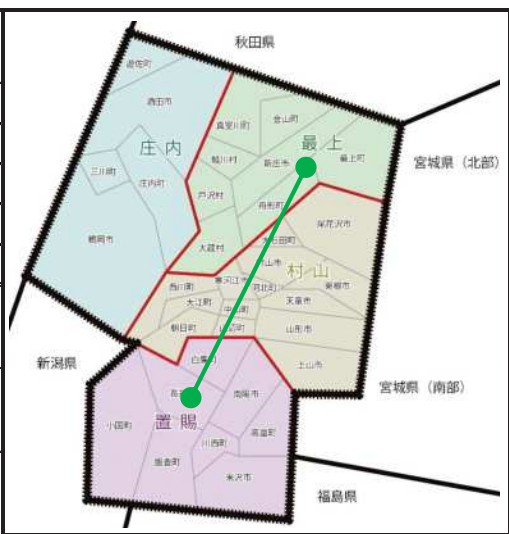
- 凡例
- 公共交通
 - バス路線(主導流道路)
 - 鉄道
 - バス停留(500m)
 - 鉄道駅圏(1km)
 - 商業施設(店舗面積)
 - 1,000 - 2,000㎡
 - 2,000 - 3,000㎡
 - 3,000 - 5,000㎡
 - 5,000 - 10,000㎡
 - 10,000 - 37,706㎡
 - 病院(病床数)
 - 26 - 100床
 - 100 - 200床
 - 200 - 300床
 - 300 - 500床
 - 500 - 637床
 - 学校
 - 高等学校
 - 高等専門学校
 - 短期大学
 - 大学
 - 観光地(来訪者数)
 -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

<利用者視点の問題点等>

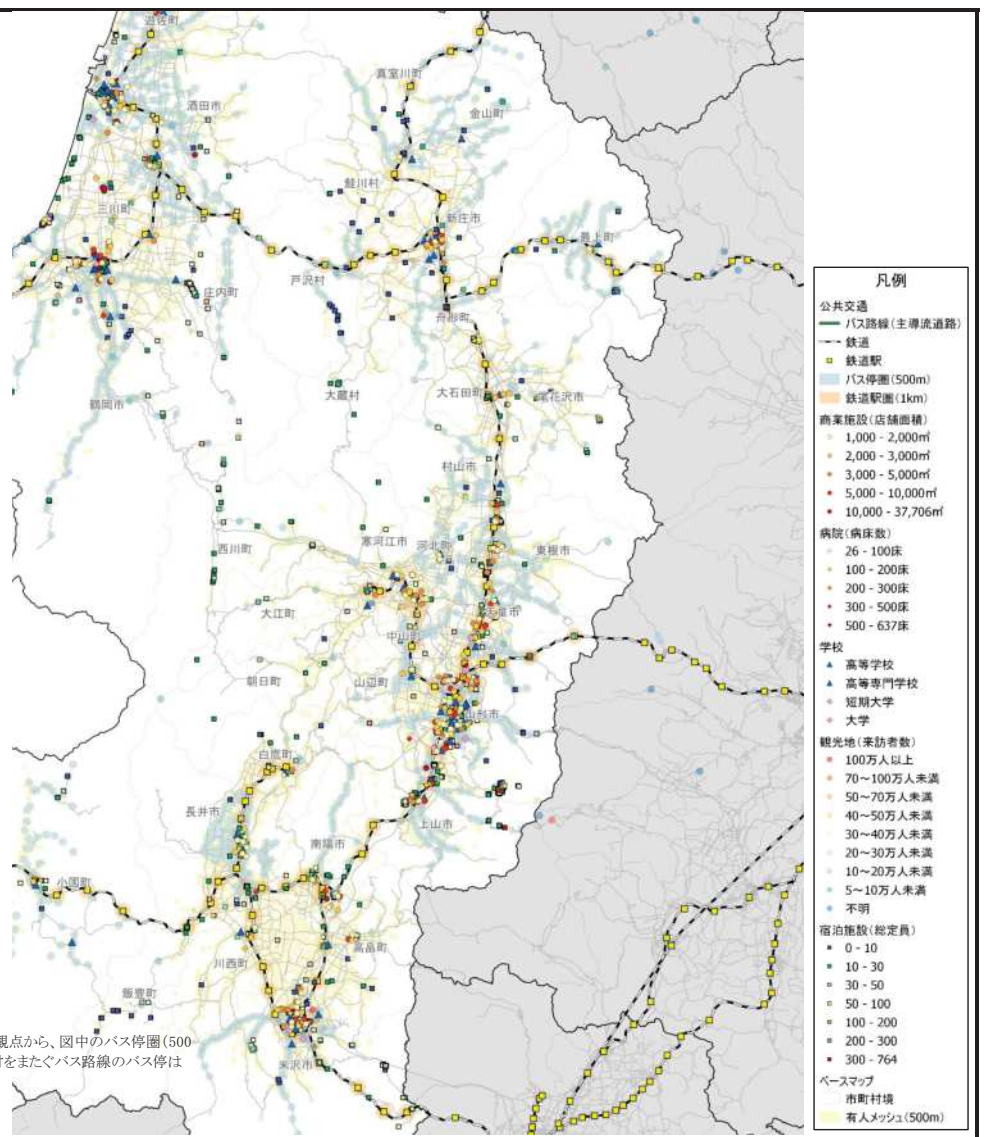
<事業者視点の問題点等>

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

主要流動路		II		最上地域⇄置賜地域	
移動需要量	通勤	44	人		%
	通学	12	人		%
	買い物 (買い回り)		人		%
	観光		人		%
	ETC2.0	40	人		%



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



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

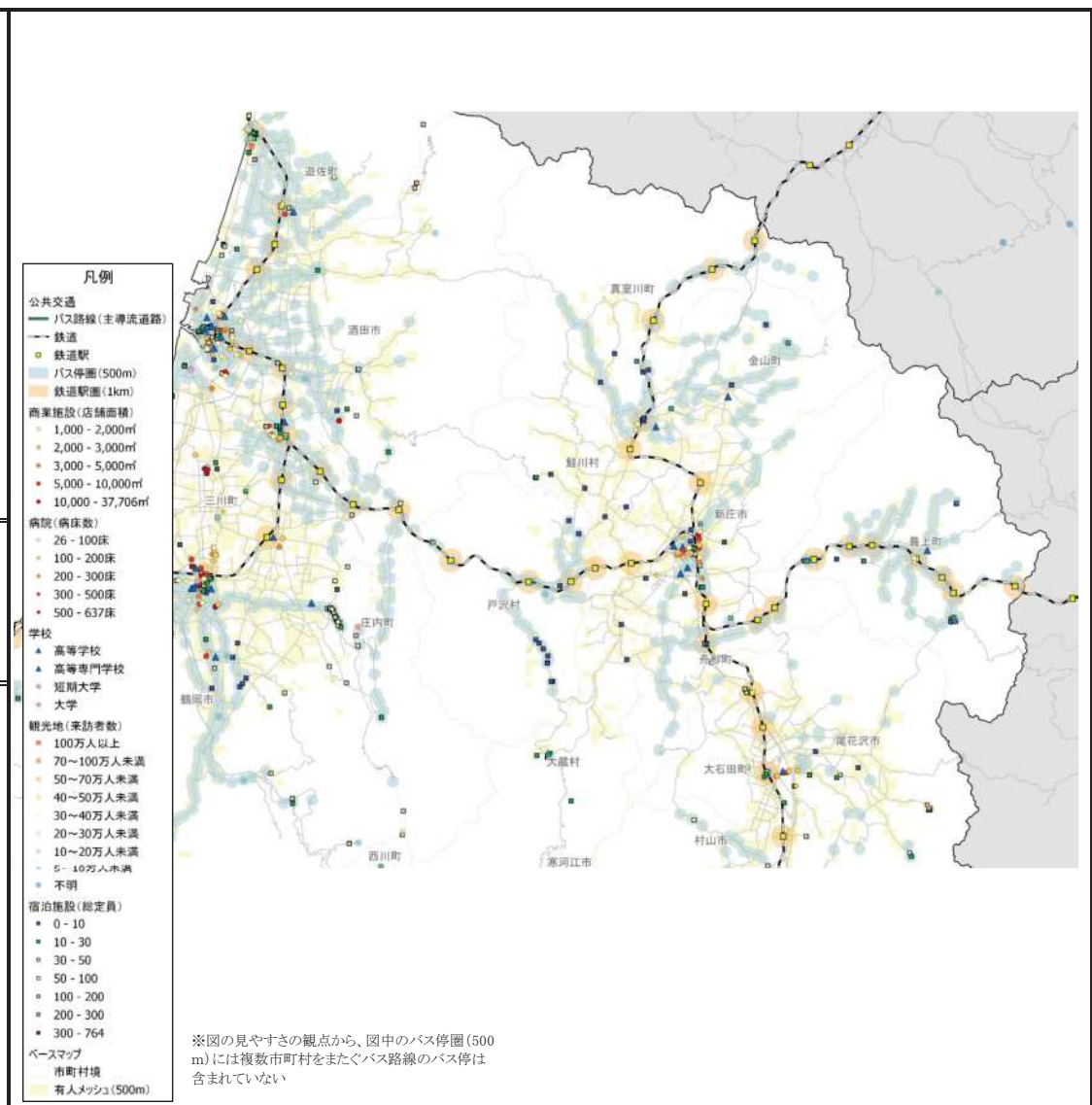
<利用者視点の問題点等>

<事業者視点の問題点等>

主要流動路		II		最上地域⇄庄内地域	
移動需要量	通勤	615	人		%
	通学	162	人		%
	買い物 (買い回り)		人		%
	観光		人		%
	ETC2.0	70	人		%
対応する公共交通	鉄道	JR陸羽西線			
	高速バス	なし			
	路線バス	なし			
	コミュニティ交通	なし			
	その他	羽黒高等学校(鶴岡市)スクールバス			



拠点	

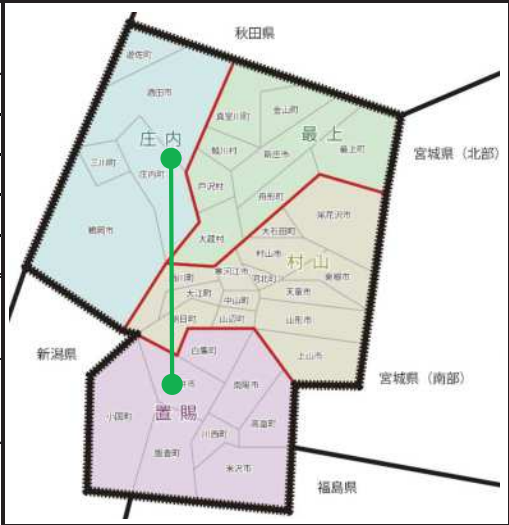


<利用者視点の問題点等>

・観光流動については潜在的な可能性がある

<事業者視点の問題点等>

主要流動路		II		置賜地域⇔庄内地域	
移動需要量	通勤	74	人		%
	通学	26	人		%
	買い物 (買い回り)		人		%
	観光		人		%
	ETC2.0	39	人		%
対応する公共交通	鉄道	なし			
	高速バス	なし			
	路線バス	なし			
	コミュニティ交通	なし			
	その他	なし			
				拠点	



<利用者視点の問題点等>

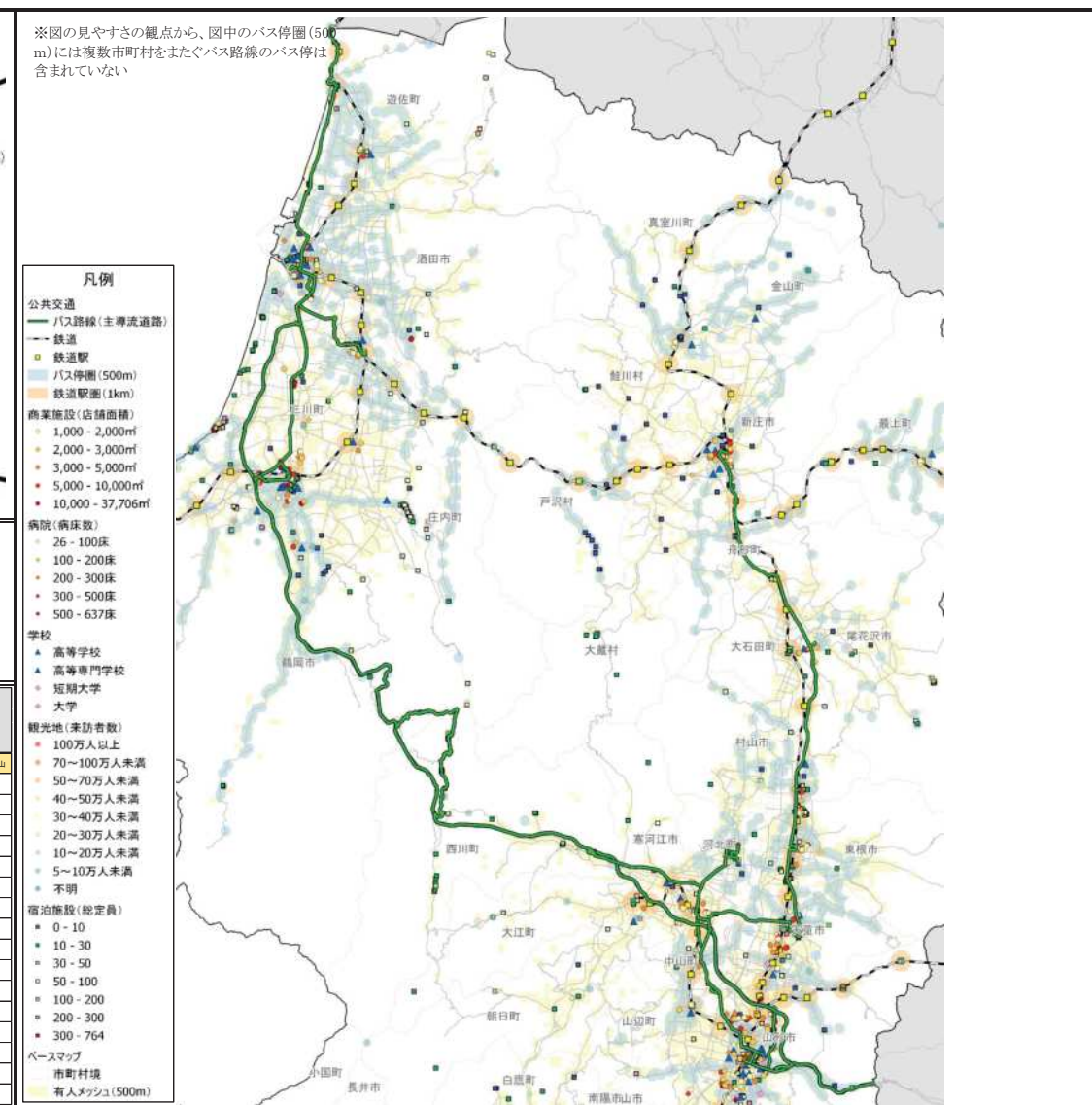
<事業者視点の問題点等>

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



拠点

運行者	経路			運行本数(本)	輸送量(人)	国庫補助(%)	収支率(%)	視点(ア)			視点(イ)			視点(ウ)			沿線市町村
	起点	経由地	終点					沿線人口(H27)	経常収益(千円)	評価	人口増減率(H27)	高齢化率(H27)	評価	キロ程(km)	面積(km ²)	人口密度(人/km ²)	
山交バス	新庄駅前	村山・天童 寒河江	浜松町B T	0.5	50以上 15未満	80%以上	103,925	50,000以上 100,000未満	I	-1.6%	26.4%	II	473.3	94.8%	I	新庄 舟形 大村 東天 寒河江 中山	
庄内交通	庄交B T	余目	渋谷	0.5	50以上 15未満	80%以上	68,834	30,000以上 50,000未満	III	-5.6%	35.1%	IV	519.55	90.5%	IV	三 三 三 西 寒 中 山	
庄内交通	庄交B T	余目(深緑時)	渋谷	0.5	50以上 15未満	80%以上	68,834	30,000未満	III	-5.6%	35.1%	IV	528.34	79.1%	IV	三 三 三 西 寒 中 山	
庄内交通	さかた海鮮市場	余目	渋谷	0.5	50以上 15未満	80%以上	99,184	30,000以上 50,000未満	I	-5.9%	35.0%	IV	523.89	79.8%	IV	三 三 三 西 寒 中 山	
庄内交通	さかた海鮮市場	余目(深緑時)	渋谷	0.5	50以上 15未満	80%以上	99,184	30,000未満	IV	-5.9%	35.0%	IV	533	78.4%	IV	三 三 三 西 寒 中 山	
庄内交通	庄交B T	余目・寒河江	新庄	0.5	50以上 15未満	80%以上	68,834	30,000以上 50,000未満	III	-5.6%	35.1%	IV	523.56	87.9%	IV	三 三 三 西 寒 中 山	
庄内交通	庄交B T	余目・寒河江(深緑時)	新庄	0.5	50以上 15未満	80%以上	68,834	30,000未満	III	-5.6%	35.1%	IV	532.35	86.5%	IV	三 三 三 西 寒 中 山	
庄内交通	さかた海鮮市場	余目・寒河江	新庄	0.5	50以上 15未満	80%以上	99,184	30,000以上 50,000未満	IV	-5.9%	35.0%	IV	526.11	87.9%	IV	三 三 三 西 寒 中 山	
庄内交通	さかた海鮮市場	余目・寒河江(深緑時)	新庄	0.5	50以上 15未満	80%以上	99,184	30,000未満	IV	-5.9%	35.0%	IV	535.22	86.0%	IV	三 三 三 西 寒 中 山	
庄内交通	庄交B T	余目・寒河江	バス夕新番	0.5	50以上 15未満	80%以上	68,834	10,000以上 30,000未満	III	-5.6%	35.1%	IV	522.14	88.2%	IV	三 三 三 西 寒 中 山	
庄内交通	庄交B T	余目・寒河江(深緑時)	バス夕新番	0.5	50以上 15未満	80%以上	68,834	10,000未満	III	-5.6%	35.1%	IV	530.93	86.7%	IV	三 三 三 西 寒 中 山	
庄内交通	さかた海鮮市場	余目・寒河江	バス夕新番	0.5	50以上 15未満	80%以上	99,184	30,000未満	IV	-5.9%	35.0%	IV	525.17	87.7%	IV	三 三 三 西 寒 中 山	
庄内交通	さかた海鮮市場	余目・寒河江(深緑時)	バス夕新番	0.5	50以上 15未満	80%以上	99,184	30,000未満	IV	-5.9%	35.0%	IV	534.28	86.2%	IV	三 三 三 西 寒 中 山	
庄内交通	庄交B T	余目・寒河江	TDL	0.5	50以上 15未満	80%以上	90,932	10,000以上 30,000未満	III	-5.3%	34.3%	IV	528.37	100.0%	I	三 三 三 西 寒 中 山	
庄内交通	庄交B T	余目・寒河江	TDL	0.5	50以上 15未満	80%以上	90,932	10,000未満	III	-5.3%	34.3%	IV	537.16	100.0%	I	三 三 三 西 寒 中 山	
庄内交通	さかた海鮮市場	余目・寒河江	TDL	0.5	50以上 15未満	80%以上	99,184	10,000以上 30,000未満	IV	-5.9%	35.0%	IV	536.74	100.0%	I	三 三 三 西 寒 中 山	
庄内交通	さかた海鮮市場	余目・寒河江(深緑時)	TDL	0.5	50以上 15未満	80%以上	99,184	10,000未満	IV	-5.9%	35.0%	IV	545.85	100.0%	I	三 三 三 西 寒 中 山	
庄内交通	庄交B T	山台駅前	山台駅前	2.5	50以上 15未満	80%以上	67,162	30,000以上 100,000未満	II	-5.5%	35.1%	IV	183.2	87.8%	III	三 三 三 西 寒 中 山	
庄内交通	庄交B T	エスモール	山台駅前	1.5	50以上 15未満	80%以上	67,162	30,000以上 100,000未満	II	-5.5%	35.1%	IV	179.4	89.7%	III	三 三 三 西 寒 中 山	
庄内交通	庄交B T	山台駅前	山台駅前	1.0	50以上 15未満	80%以上	104,099	30,000以上 50,000未満	I	-4.4%	33.0%	IV	245.2	81.8%	III	三 三 三 西 寒 中 山	
山交バス	山形駅前	山形駅前	岩地	1.0	50以上 15未満	80%以上	117,211	30,000以上 50,000未満	IV	-1.8%	30.2%	II	33.4	68.0%	I	山 中 寒 河	
山交バス	山形駅前	山形寒河江	ひなの湯・産直センター前	1.0	50以上 15未満	80%以上	170,595	30,000未満	IV	-1.2%	29.6%	II	37.3	37.8%	I	山 中 寒 河	
山交バス	山交ビルB T	寒河江	荒町南	15.0	50以上 15未満	80%以上	189,592	10,000以上 30,000未満	I	-2.2%	30.6%	II	28	13.6%	I	山 中 寒 河	
山交バス	山交ビルB T	寒河江	寒河江B T	23.0	50以上 15未満	80%以上	136,629	30,000以上 50,000未満	I	-0.6%	28.6%	II	19.3	17.6%	II	山 中 寒 河	
山交バス	山交ビルB T	山形自動車道 月山口・遊覧山	機関エスモール	2.0	50以上 15未満	80%以上	115,635	10,000以上 30,000未満	I	-1.8%	26.1%	II	105.3	66.8%	III	山 中 寒 河 鶴	
庄内交通	庄交B T	エスモール	山交B T	3.0	50以上 15未満	80%以上	198,964	30,000以上 100,000未満	I	-2.4%	28.9%	II	130	81.5%	III	三 三 三 西 寒 中 山	
庄内交通	庄交B T	山交B T	山交B T	1.5	50以上 15未満	80%以上	198,964	30,000以上 50,000未満	I	-2.4%	28.9%	II	126.2	83.9%	III	三 三 三 西 寒 中 山	
庄内交通	庄交B T	山交B T	山交B T	0.5	50以上 15未満	80%以上	115,635	10,000以上 30,000未満	IV	-1.8%	26.1%	II	105.3	100.0%	II	三 三 三 西 寒 中 山	
庄内交通	庄交B T	山交B T	山交B T	0.5	50以上 15未満	80%以上	115,635	30,000未満	IV	-1.8%	26.1%	II	103.5	100.0%	II	三 三 三 西 寒 中 山	



<利用者視点の問題点等>

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

<事業者視点の問題点等>

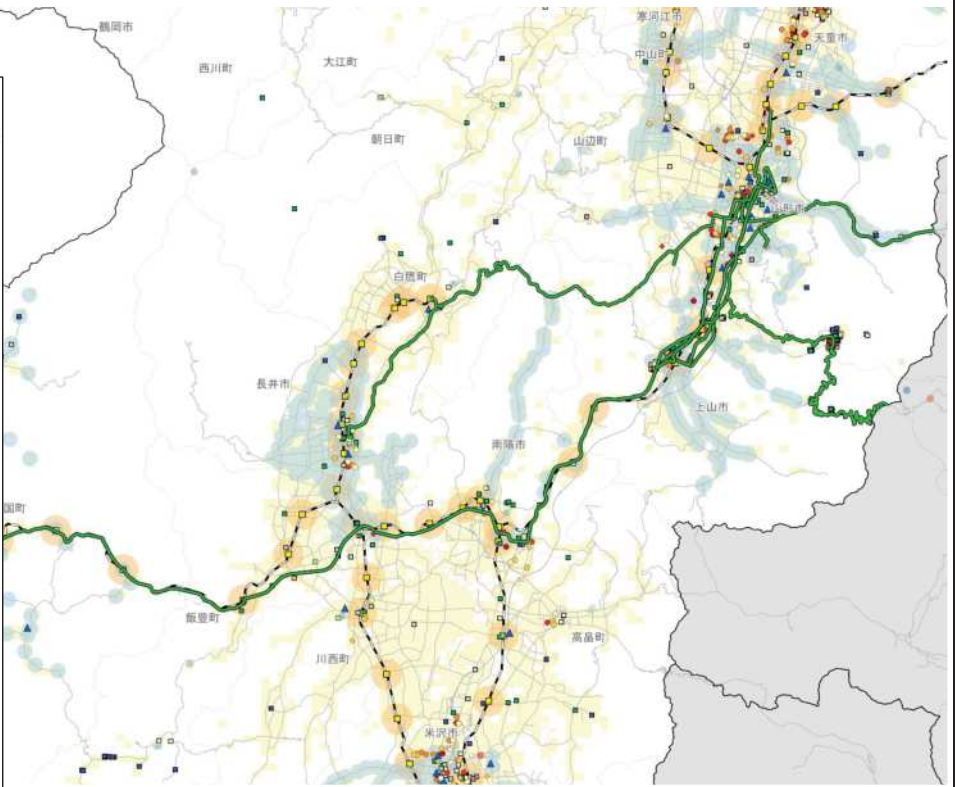
- ・沿線人口が比較的多いにも関わらず、収益が比較的小さい
- ・人口減少・高齢化が進行しており、バス交通の抜本的見直しが必要と考えられる幹線バス路線が存在
- ・冗長なルートの割に、利用者の短区間利用が顕著であり、今後のルート分割・短縮等の運行効率化が求められる幹線バス路線が存在
- ・国庫補助対象の補助要件に満たす可能性が高い高速バス路線、幹線バス路線の存在(現市町村間をまたぐバス路線を中心に国と県による財政支援を要検討)

主要流動路		Ⅲ 山形市⇄上市市	
移動需要量	通勤	8,547 人	%
	通学	1,110 人	%
	買い物(買い回り)	人	%
	観光	人	%
	ETC2.0	284 人	%
対応する公共交通	鉄道	JR山形新幹線、JR山形線	
	高速バス	以下の3系統	
	路線バス	以下の12系統	
	コミュニティ交通	なし	
	その他	福祉有償運送(山形市・上市市・天童市・山辺町・中山町)、ほっとin福寿草(山形市)・ほっとin福寿草ショートステイ(山形市)での送迎	



拠点	
山形市	上市市

運行者	経路			運行本数(本)	輸送量(人)	国庫補助(%)	収支率(%)	視点(ア)			視点(イ)			視点(ウ)			沿線市町村
	起点	経由地	終点					沿線人口(H2)	経常収益(千円)	評価	人口増減率(H22)	高齢化率(H22)	評価	キロ程(km)	距離総長(キロ程)に占める平均乗車キロの割合	評価	
山交バス	高松葉山線	庄谷	宮城野行検校前	4.0	15,120人	0%	50%	54,218人	30,000円	II	0.3%	26.7%	I	80.2	19.3%	III	山
山交バス	山交バス	小野町	アピタビC	1.0	5,120人	0%	50%	113,661人	10,000円	I	-3.4%	30.2%	II	164.9	100.0%	III	山 上 南 川 長 原 小
山交バス	山交バス	朝日町	朝日町	0.5	1,500人	0%	50%	113,661人	50,000円	I	-3.4%	30.2%	II	782.6	88.8%	IV	山 上 南 川 長 原 小
山交バス	山形新幹線	形勢	道庁前Wがなと長井	6.0	15,120人	0%	50%	134,084人	10,000円	I	-1.3%	28.5%	II	45.7	14.4%	IV	山 上 南 白
山交バス	山形新幹線	長瀬王口	高松葉山線	11.0	30,000人	0%	50%	158,447人	30,000円	I	-4.0%	31.0%	II	15.5	16.8%	III	山 上
山交バス	山形新幹線	山形駅	高松葉山線	1.0	5,120人	100%	100%	159,664人	5,000円	IV	-3.8%	31.3%	II	16.1	6.8%	III	山 上
山交バス	山形新幹線	庄谷	高松葉山線	2.0	10,240人	0%	50%	111,129人	5,000円	IV	-1.5%	28.3%	II	15.1	23.2%	III	山 上
山交バス	山形新幹線	リナワールド	高松葉山線	4.5	15,120人	0%	50%	165,369人	5,000円	I	-3.7%	31.6%	II	15.6	26.9%	III	山 上
山交バス	山形新幹線	松山	高松葉山線	2.0	10,240人	0%	50%	124,201人	5,000円	IV	-4.9%	31.9%	II	15.6	10.3%	III	山 上
山交バス	山形新幹線	長瀬王口・庄谷	高松葉山線	4.0	15,120人	0%	50%	182,953人	10,000円	I	-4.1%	31.7%	II	21.1	20.4%	III	山 上
山交バス	山形新幹線	長瀬王口	高松葉山線	3.0	10,240人	0%	50%	183,208人	10,000円	I	-3.8%	30.9%	II	21.5	13.5%	III	山 上
山交バス	千歳公園社会	若菜町・月島	高松葉山線	17.0	50,000人	0%	50%	201,653人	50,000円	I	-2.3%	30.6%	II	19	15.8%	III	山 上
山交バス	千歳公園社会	かみのり橋	高松葉山線	7.5	20,000人	0%	50%	199,385人	10,000円	I	-2.4%	30.1%	II	17.8	18.5%	III	山 上
山交バス	千歳公園社会	倉前	高松葉山線	4.5	15,120人	0%	50%	146,117人	10,000円	I	-2.1%	30.0%	II	18.3	15.3%	III	山 上
山交バス	山形新幹線	鹿玉温泉	鹿玉刈田線	1.0	5,120人	100%	100%	85,142人	5,000円	IV	-0.3%	25.6%	II	45	32.9%	I	山 上



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

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

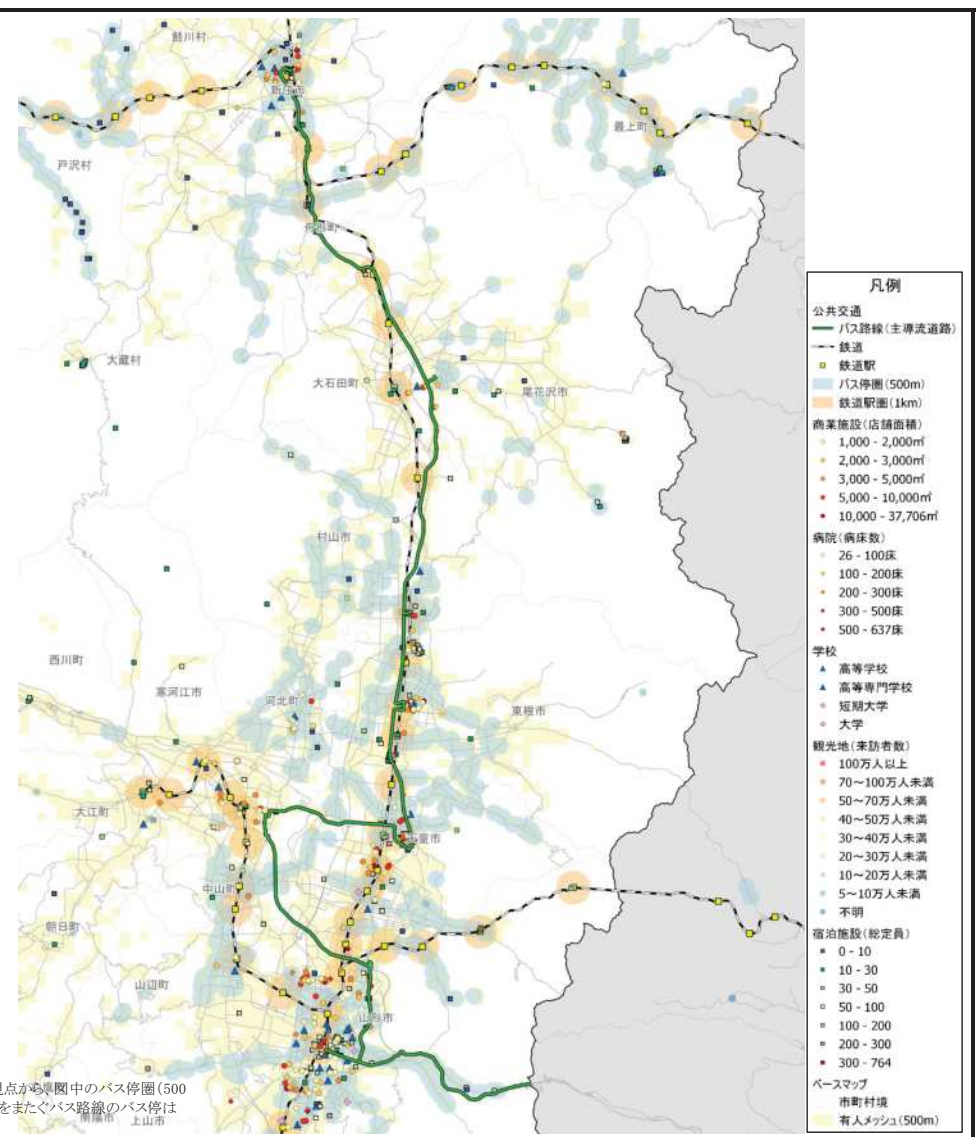
主要流動路		Ⅲ		山形市⇔村山市	
移動需要量	通勤	1,070	人		%
	通学	415	人		%
	買い物 (買い回り)		人		%
	観光		人		%
	ETC2.0	47	人		%



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

拠点		

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

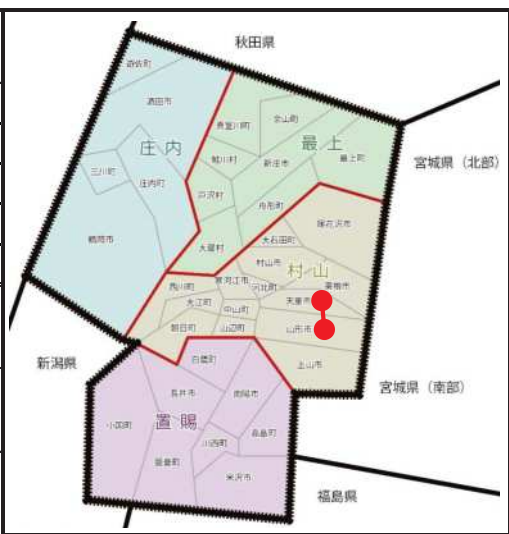


※図の見やすさの観点から、図中のバス停圏(500m)には複数市町村をまたぐバス路線のバス停は含まれていない

<利用者視点の問題点等>

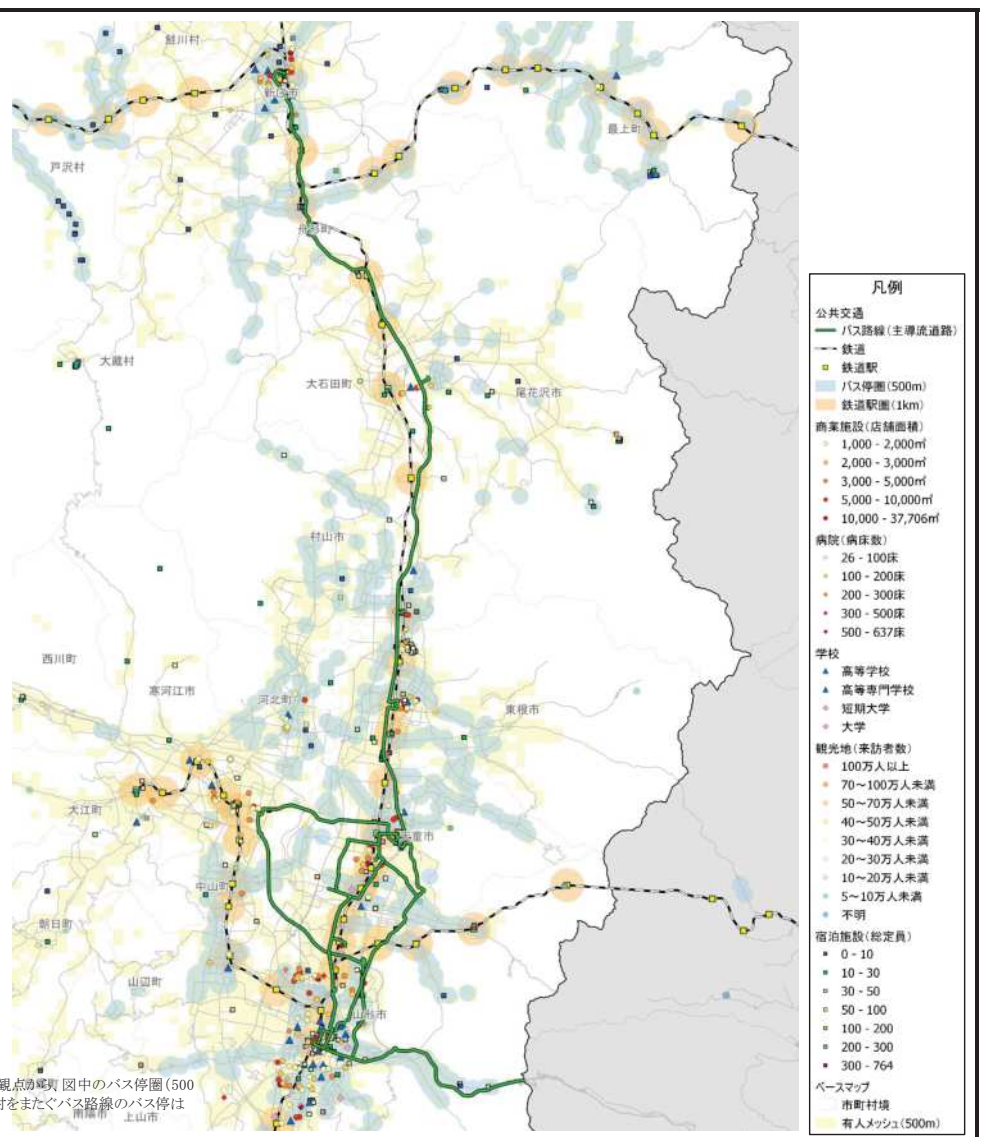
<事業者視点の問題点等>

主要流動路		Ⅲ	山形市⇄天童市	
移動需要量	通勤	12,387	人	%
	通学	1,325	人	%
	買い物 (買い回り)		人	%
	観光		人	%
	ETC2.0	360	人	%
対応する公共交通	鉄道	JR山形新幹線、JR山形線		
	高速バス	以下の1系統		
	路線バス	以下の4系統		
	コミュニティ交通	なし		
	その他	福祉有償運送(山形市・上市市・天童市・山辺町・中山町)、介護老人保健施設サニール山寺(山形市)・笑福デイサービス(山形市)・特別養護老人ホームあこがれ(天童市)での送迎		



拠点

運行者	経路			運行本数(本)	輸送量(人)	国庫補助	収支率(%)	視点(ア)			視点(イ)			視点(ウ)			沿線市町村
	起点	経由地	終点					沿線人口(H27)(人)	経常収益(千円)	評価	人口増減率(H22-H27)	高齢化率(H27)	評価	キロ程(km)	距離総長(キロ程)に占める平均乗車キロの割合	評価	
山交バス	新庄駅前	村山・天童 東河江	浜松町B T	0.5	5以上 15未満		80%以上 100%未満	103,925	50,000以上 100,000未満	I	-1.6%	26.4%	II	473.3	94.8%	I	新 舟 尾 大 村 東 天 童 山
山交バス	山交ビルB T	荒谷橋・石倉	天童B T	15.5	50以上 100未満	○	50%以上 80%未満	142,894	30,000以上 50,000未満	I	-0.7%	30.1%	II	19.4	17.8%	III	山 天
山交バス	山交ビルB T	県立中央病院・高橋	わくわくランド	3.0	5以上 15未満		50%以上 80%未満	128,562	5,000以上 10,000未満	IV	-0.7%	29.5%	II	24.1	15.8%	IV	山 天
山交バス	山交ビルB T	津山	わくわくランド	14.0	30以上 50未満	○	30%以上 50%未満	151,085	10,000以上 30,000未満	I	0.4%	27.7%	I	17.6	18.3%	III	山 天
山交バス	山交ビルB T	長岡	わくわくランド	11.5	30以上 50未満	◆	50%以上 80%未満	151,486	10,000以上 30,000未満	I	0.5%	27.9%	I	17.3	17.9%	III	山 天



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

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

<利用者視点の問題点等>

・介護福祉施設が無料送迎サービスを市町村間を跨いで実施

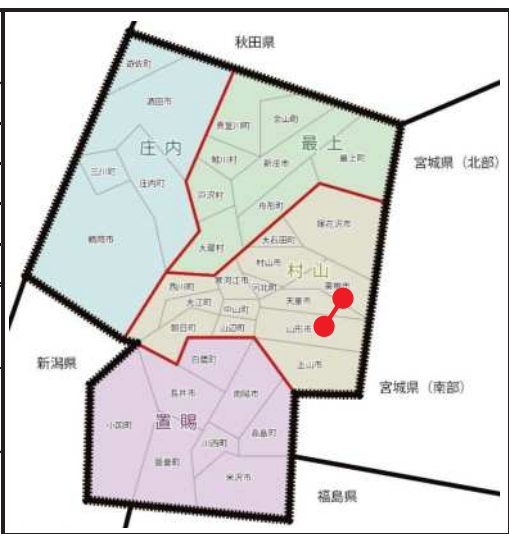
<事業者視点の問題点等>

・沿線人口が比較的多いにも関わらず、収益が比較的小さい

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

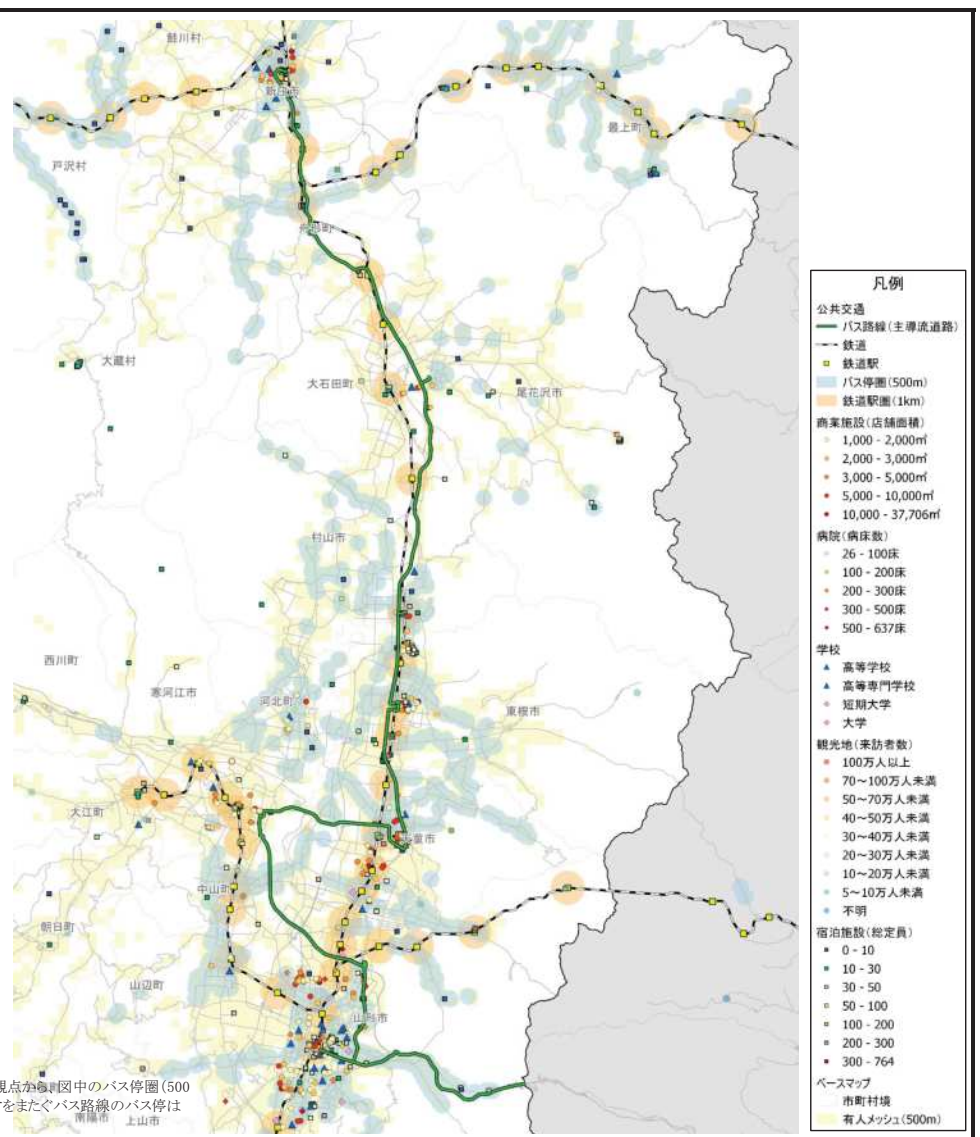
・国庫補助対象の補助要件に満たす可能性が高い高速バス路線、幹線バス路線の存在(現市町村間をまたぐバス路線を中心に国と県による財政支援を要検討)

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



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

運行者	経路			運行本数 (本)	輸送量 (人)	国庫補助 (%)	収支率 (%)	視点(ア)			視点(イ)			視点(ウ)			沿線市町村
	起点	経由地	終点					沿線人口 (H27)	経常収益 (千円)	評価	人口増減率 (H22-H27)	高齢化率 (H27)	評価	キロ程(km)	距離総長(キロ程)に占める平均乗車キロの割合	評価	
山交バス	新庄駅前	村山・天童 栗原江 気仙町目丁		0.5	5以上 15未満	80%以上 100%未満	103.925	50,000以上 100,000未満	I	-1.6%	26.4%	II	473.3	94.8%	I	新庄 栗原 大村 東天 高 中山	

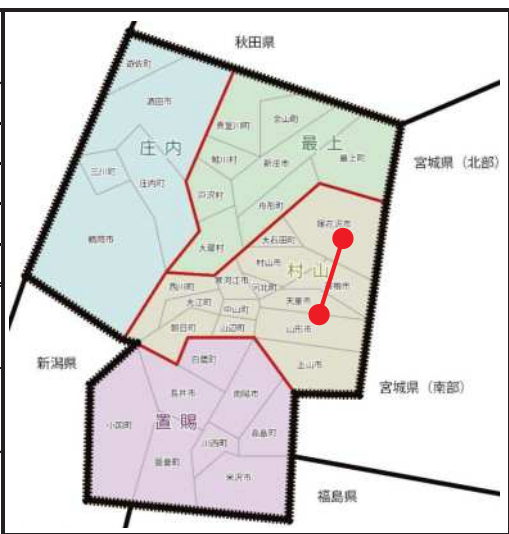


※図の見やすさの観点から図中のバス停留(500m)には複数市町村をまたぐバス路線のバス停は含まれていない

<利用者視点の問題点等>

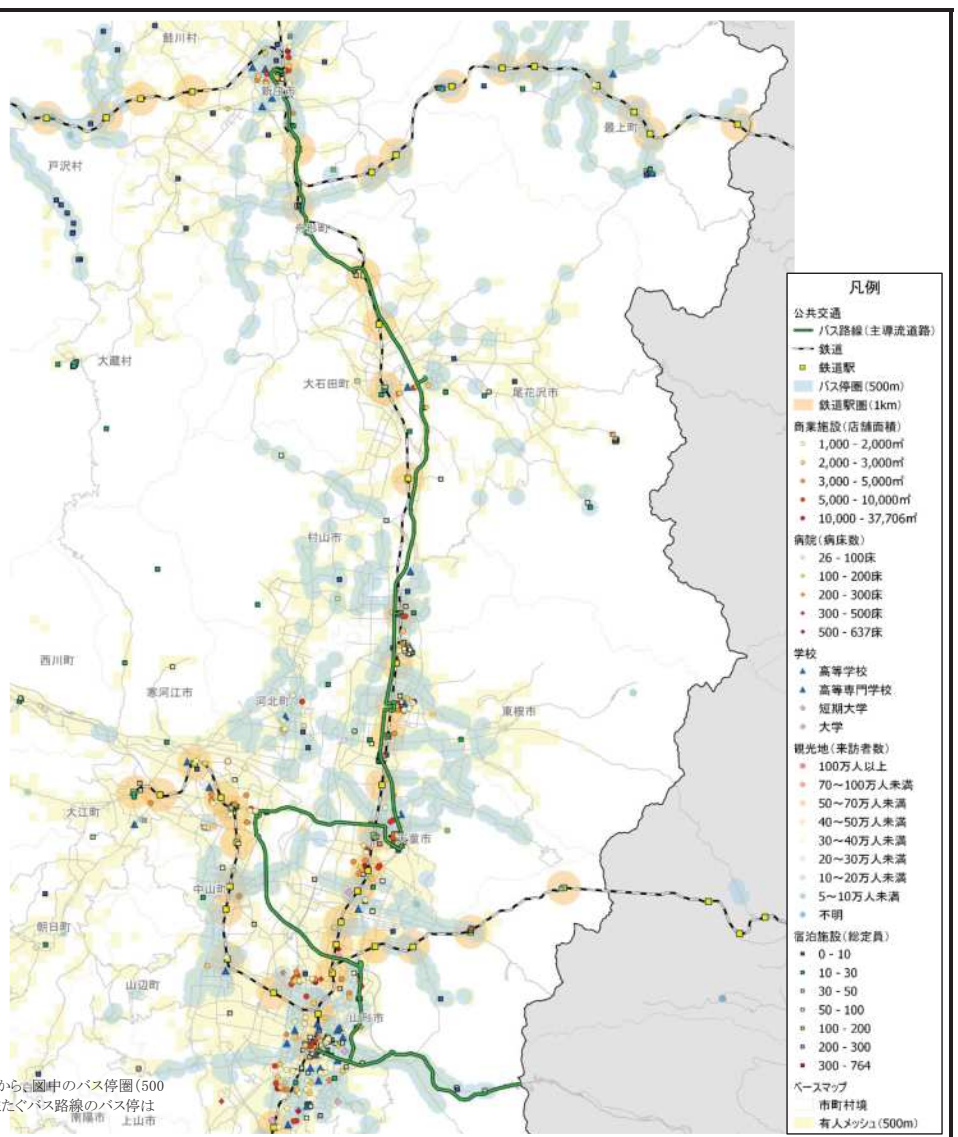
<事業者視点の問題点等>

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



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

運行者	経路			運行本数 (本)	輸送量 (人)	国庫補助 (%)	収支率 (%)	視点 (ア)			視点 (イ)			視点 (ウ)			沿線市町村
	起点	経由地	終点					沿線人口 (H27)	経常収益 (千円)	評価	人口増減率 (H22-H27)	高齢化率 (H27)	評価	キロ程 (km)	距離総長 (キロ程) に占める平均乗車キロの割合	評価	
山交バス	新庄駅前	村山・天童 東河辺 浜松町目丁		0.5	5以上 15未満		80%以上 100%未満	103,925	50,000以上 100,000未満	I	-1.6%	26.4%	II	473.3	94.8%	I	新庄 尾花沢 大村 東天童 中山



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

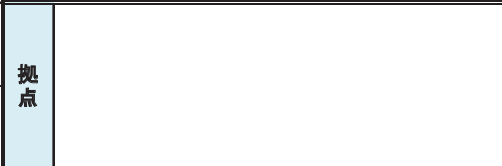
<利用者視点の問題点等>

<事業者視点の問題点等>

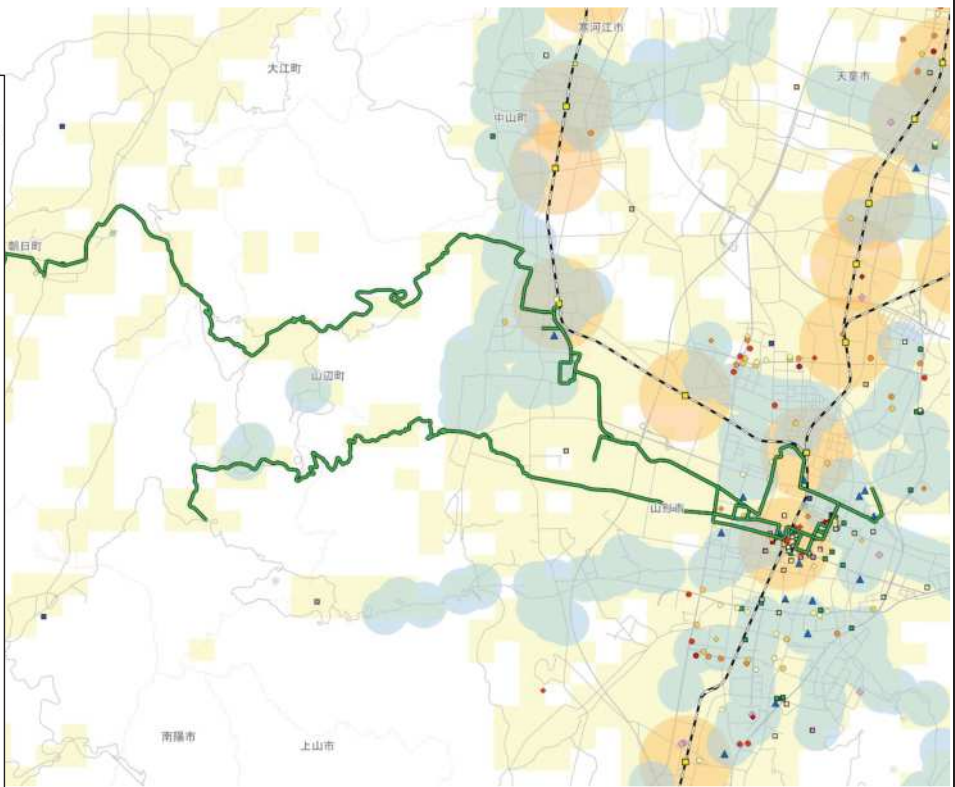
主要流動路		Ⅲ	山形市⇄山辺町	
移動需要量	通勤	3,938	人	%
	通学	465	人	%
	買い物 (買い回り)		人	%
	観光		人	%
	ETC2.0	59	人	%



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



運行者	経路			運行本数(本)	輸送量(人)	国庫補助(%)	視点(ア)			視点(イ)			視点(ウ)			沿線市町村	
	起点	経由地	終点				沿線人口(H27)	経常収益(千円)	評価	人口増減率(H22-H27)	高齢化率(H27)	評価	キロ程(km)	距離総長(キロ程)に占める平均乗車キロの割合	評価		
山交バス	千歳公園待合所	藤塚	下原	5.0	15以上20未満	◆	90%以上80%未満	112,199	5,000以上10,000未満	I	-0.4%	28.7%	II	12.4	21.8%	III	山 山
山交バス	千歳公園待合所	藤塚	下原	5.0	15以上20未満	◆	90%以上80%未満	112,199	5,000以上10,000未満	I	-0.4%	28.7%	II	12.4	21.8%	III	山 山
山交バス	山形市役所前	西原団地	山辺駅前	4.0	15以上20未満	◆	90%以上80%未満	113,886	5,000未満	IV	-1.3%	27.9%	II	13.5	31.1%	II	山 山
山交バス	山形市役所前	西原団地	山辺駅前	4.0	15以上20未満	◆	90%以上80%未満	113,886	5,000未満	IV	-1.3%	27.9%	II	13.5	31.1%	II	山 山
朝日町	太郎公民館	山辺町	北山形駅	1.7	15未満		90%以上80%未満	134,660	5,000未満	IV	-3.6%	30.6%	II				山 山



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

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

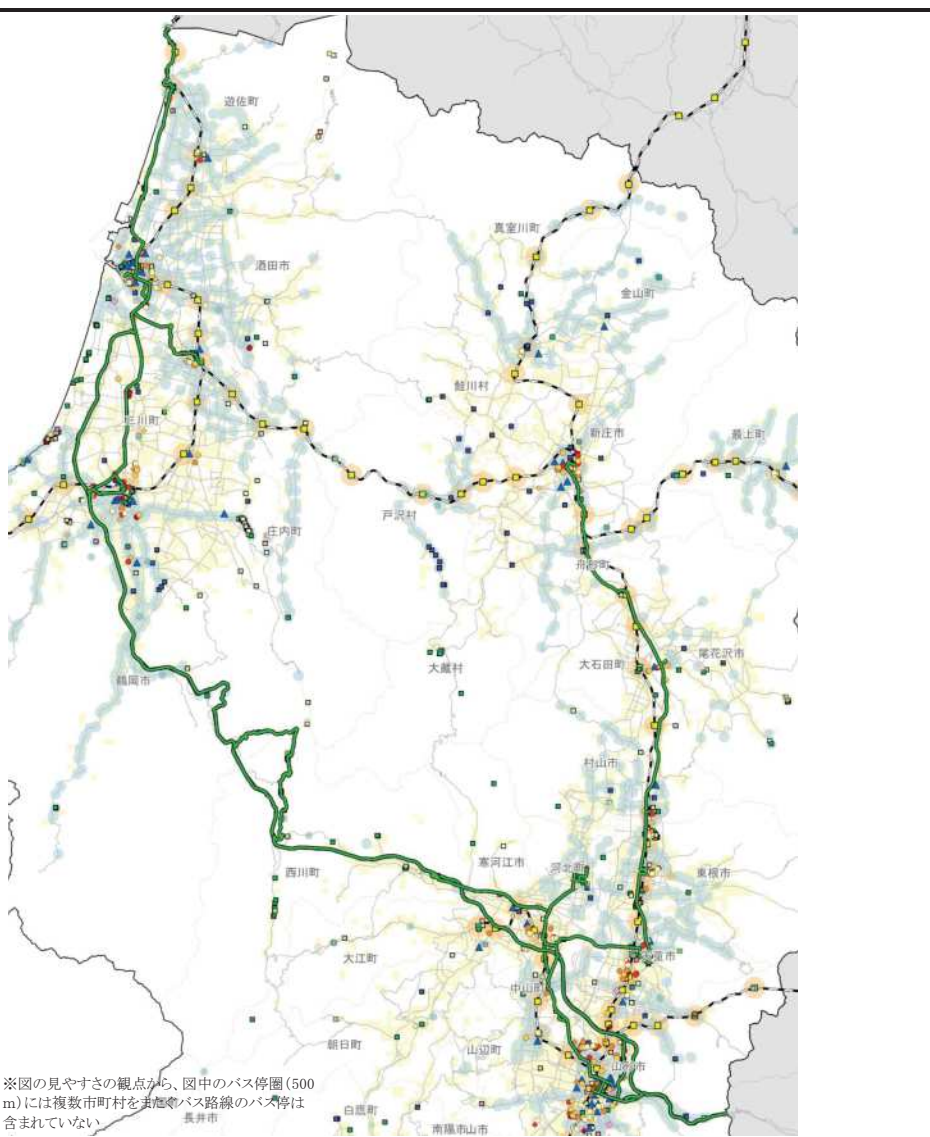
<事業者視点の問題点等>	
・沿線人口が比較的多いにも関わらず、収益が比較的小さい	・国庫補助対象の補助要件に満たず可能性が高い高速バス路線、幹線バス路線の存在(現市町村間をまたぐバス路線を中心に国と県による財政支援を要検討)

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



拠点	
山形市	中山町

運行者	経路			運行本数(本)	輸送量(人)	国庫補助(%)	視点(ア)			視点(イ)			視点(ウ)			沿線市町村
	起点	経由地	終点				沿線人口(H27)(人)	経常収益(千円)	評価	人口増減率(H22-H27)	高齢化率(H27)	評価	キロ程(km)	沿線延長(キロ)	沿線人口に占める平均乗車キロの割合	
山交バス	新庄駅前	村山・天童 栗河江	浜松町B T	0.5	50以上 15未満	80%以上	103,925	50,000以上 100,000未満	I	-1.6%	26.4%	II	473.3	94.8%	I	新庄 舟形 尾花 大村 東天 栗河江 中山
庄内交通	庄交B T	余目	渋谷	0.5	50以上 15未満	80%以上	68,834	30,000以上 50,000未満	III	-5.6%	35.1%	IV	519.55	90.5%	IV	三 鶴 西 栗 中山
庄内交通	庄交B T	余目(深結時)	渋谷	0.5	50以上 15未満	80%以上	68,834	30,000未満	III	-5.6%	35.1%	IV	528.34	79.1%	IV	三 鶴 西 栗 中山
庄内交通	さかた高野市場	余目	渋谷	0.5	50以上 15未満	80%以上	99,184	30,000以上 50,000未満	I	-5.9%	35.0%	IV	523.89	79.8%	IV	三 鶴 西 栗 中山
庄内交通	さかた高野市場	余目(深結時)	渋谷	0.5	50以上 15未満	80%以上	99,184	30,000未満	III	-5.9%	35.0%	IV	533	78.4%	IV	三 鶴 西 栗 中山
庄内交通	庄交B T	余目・栗京	新宿	0.5	50以上 15未満	80%以上	68,834	30,000以上 50,000未満	III	-5.6%	35.1%	IV	523.56	87.9%	IV	三 鶴 西 栗 中山
庄内交通	庄交B T	余目・栗京(深結時)	新宿	0.5	50以上 15未満	80%以上	68,834	30,000未満	III	-5.6%	35.1%	IV	532.35	86.5%	IV	三 鶴 西 栗 中山
庄内交通	さかた高野市場	余目・栗京	新宿	0.5	50以上 15未満	80%以上	99,184	30,000以上 50,000未満	III	-5.9%	35.0%	IV	526.11	87.9%	IV	三 鶴 西 栗 中山
庄内交通	さかた高野市場	余目・栗京(深結時)	新宿	0.5	50以上 15未満	80%以上	99,184	30,000未満	III	-5.9%	35.0%	IV	535.22	86.0%	IV	三 鶴 西 栗 中山
庄内交通	庄交B T	余目・栗京	バス夕新宿	0.5	50以上 15未満	80%以上	68,834	30,000以上 50,000未満	III	-5.6%	35.1%	IV	522.14	88.2%	IV	三 鶴 西 栗 中山
庄内交通	庄交B T	余目・栗京(深結時)	バス夕新宿	0.5	50以上 15未満	80%以上	68,834	30,000未満	III	-5.6%	35.1%	IV	530.93	86.7%	IV	三 鶴 西 栗 中山
庄内交通	さかた高野市場	余目・栗京	バス夕新宿	0.5	50以上 15未満	80%以上	99,184	30,000以上 50,000未満	III	-5.9%	35.0%	IV	525.17	87.7%	IV	三 鶴 西 栗 中山
庄内交通	さかた高野市場	余目・栗京(深結時)	バス夕新宿	0.5	50以上 15未満	80%以上	99,184	30,000未満	III	-5.9%	35.0%	IV	534.28	86.2%	IV	三 鶴 西 栗 中山
庄内交通	庄交B T	余目・栗京	TDL	0.5	50以上 15未満	80%以上	90,832	30,000以上 50,000未満	III	-5.3%	34.3%	IV	528.37	100.0%	I	三 鶴 西 栗 中山
庄内交通	庄交B T	余目・栗京(深結時)	TDL	0.5	50以上 15未満	80%以上	90,832	30,000未満	III	-5.3%	34.3%	IV	537.16	100.0%	I	三 鶴 西 栗 中山
庄内交通	さかた高野市場	余目・栗京	TDL	0.5	50以上 15未満	80%以上	99,184	30,000以上 50,000未満	III	-5.9%	35.0%	IV	536.74	100.0%	I	三 鶴 西 栗 中山
庄内交通	さかた高野市場	余目・栗京(深結時)	TDL	0.5	50以上 15未満	80%以上	99,184	30,000未満	III	-5.9%	35.0%	IV	545.85	100.0%	I	三 鶴 西 栗 中山
庄内交通	庄交B T	山台駅前	エスモール	2.5	50以上 100未満	80%以上	67,162	30,000以上 50,000未満	III	-5.5%	35.1%	IV	183.2	87.8%	III	三 鶴 西 栗 中山
庄内交通	庄交B T	山台駅前	山台駅前	1.5	50以上 30未満	80%以上	67,162	30,000以上 50,000未満	III	-5.5%	35.1%	IV	179.4	89.7%	III	三 鶴 西 栗 中山
庄内交通	本谷営業所	山台駅前	山台駅前	1.0	50以上 15未満	80%以上	104,099	30,000以上 50,000未満	I	-4.4%	33.0%	IV	245.2	81.8%	III	三 鶴 西 栗 中山
山交バス	山形駅前	山形駅前	岩地	1.0	50以上 15未満	80%以上	117,211	30,000以上 50,000未満	IV	-1.8%	30.2%	II	33.4	68.0%	I	山 中 栗 河
山交バス	山形駅前	山形駅前	ひなの湯・産直センター前	1.0	50以上 15未満	80%以上	170,595	30,000以上 50,000未満	IV	-1.2%	29.6%	II	37.3	37.8%	I	山 中 栗 河
山交バス	山交アルビオンT	栗河江	荒町南	15.0	50以上 100未満	80%以上	169,592	30,000以上 50,000未満	I	-2.2%	30.6%	II	28	13.6%	I	山 中 栗 河
山交バス	山交アルビオンT	栗河江	栗河江B T	23.0	50以上 100未満	80%以上	136,629	30,000以上 50,000未満	I	-0.6%	28.6%	II	19.3	17.6%	II	山 中 栗 河
山交バス	山交アルビオンT	山形自動車道 月山口・湯殿山	湯殿エスモール	2.0	50以上 15未満	80%以上	115,635	30,000以上 50,000未満	I	-1.8%	26.1%	II	105.3	66.8%	III	山 中 栗 河 鶴
庄内交通	庄交B T	エスモール	山交B T	3.0	50以上 30未満	80%以上	198,964	30,000以上 50,000未満	I	-2.4%	28.9%	II	130	81.5%	III	三 鶴 西 栗 中山
庄内交通	庄交B T	山交B T	山交B T	1.5	50以上 15未満	80%以上	198,964	30,000以上 50,000未満	I	-2.4%	28.9%	II	126.2	83.9%	III	三 鶴 西 栗 中山
庄内交通	庄交B T	エスモール	月山口	0.5	50以上 15未満	80%以上	115,635	30,000以上 50,000未満	IV	-1.8%	26.1%	II	105.3	100.0%	II	三 鶴 西 栗 中山
庄内交通	庄交B T	エスモール	山交B T	0.5	50以上 15未満	80%以上	115,635	30,000以上 50,000未満	IV	-1.8%	26.1%	II	103.5	100.0%	II	三 鶴 西 栗 中山



<利用者視点の問題点等>

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

<事業者視点の問題点等>

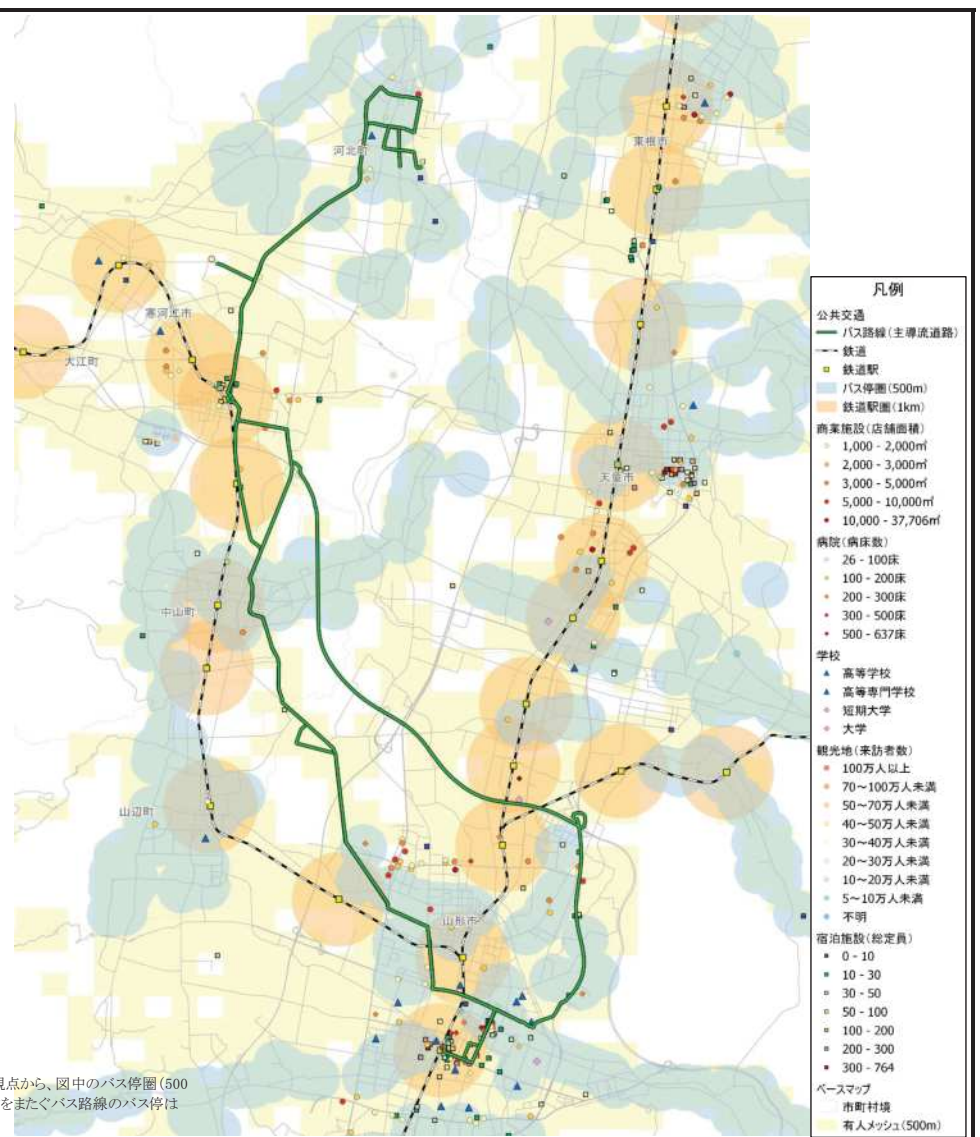
- ・沿線人口が比較的多いにも関わらず、収益が比較的小さい
- ・人口減少・高齢化が進行しており、バス交通の抜本的見直しが必要と考えられる幹線バス路線が存在
- ・冗長なルートの割に、利用者の短区間利用が顕著であり、今後のルート分割・短縮等の運行効率化が求められる幹線バス路線が存在
- ・国庫補助対象の補助要件に満たす可能性が高い高速バス路線、幹線バス路線の存在(現市町村間をまたぐバス路線を中心に国と県による財政支援を要検討)

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



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

運行者	経路			運行本数 (本)	輸送量 (人)	国庫 補助	収支率 (%)	視点(ア)			視点(イ)			視点(ウ)			沿線市町村												
	起点	経由地	終点					沿線人口 (H27) (人)	経常収益 (千円)	評価	人口増減率 (H22- H27)	高齢化率 (H27)	評価	キロ程(km)	距離総長(キロ 程)に占める平均 乗車キロの割合	評価		山	中	河									
山交バス	山形駅前		岩地	1.0	5未満		30%以上	117,211	5,000未満	D	-1.8%	30.2%	II	33.4	68.0%	I	山	中	河										
山交バス	山形駅前	山形運河	ひなの池・産直セ ンター前	1.0	5以上 15未満		100%以上	170,598	5,000未満	D	-1.2%	29.6%	E	37.3	37.8%	I	山	中	河										
山交バス	山交ビルB T	栗河江	荒町南	15.0	30以上 100未満	○	30%未満	169,592	10,000以上 30,000未満	I	-2.2%	30.0%	II	28	13.6%	IV	山	中	河										



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

<利用者視点の問題点等>

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

<事業者視点の問題点等>

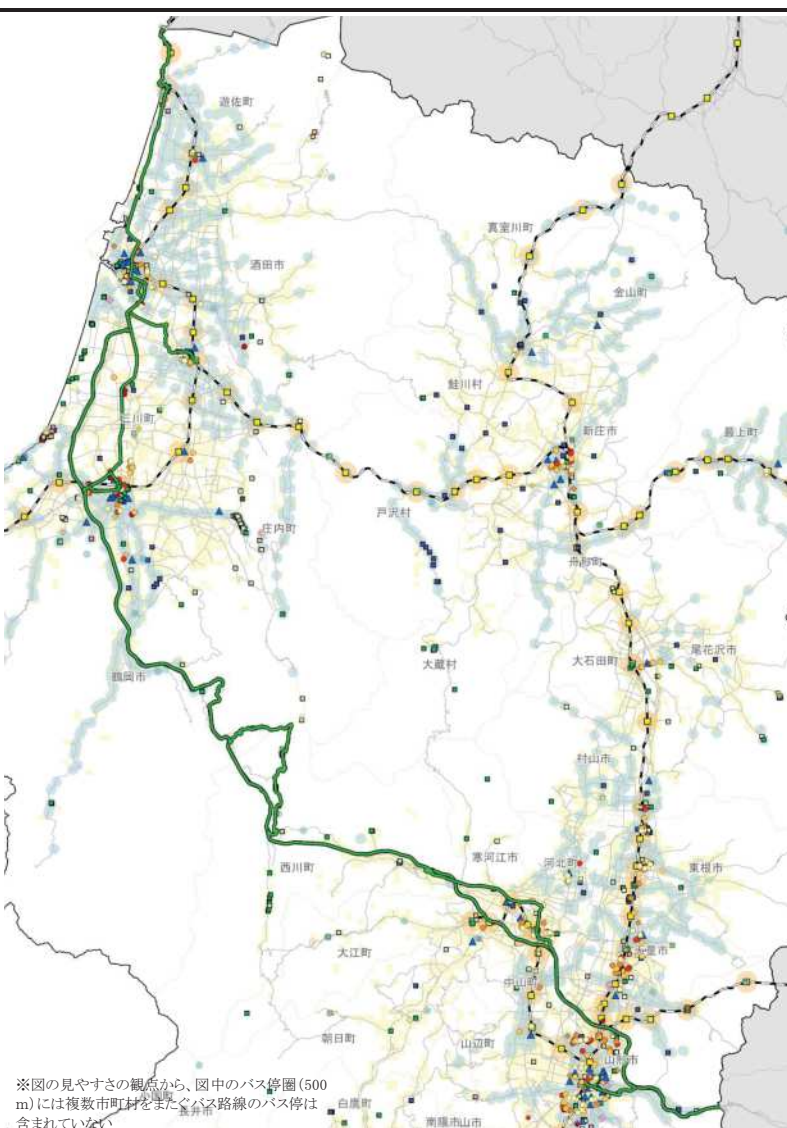
・沿線人口が比較的多いにも関わらず、収益が比較的小さい
 ・冗長なルートの割に、利用者の短区間利用が顕著であり、今後のルート分割・短縮等の運行効率化が求められる幹線バス路線が存在

主要流動路		Ⅲ 山形市⇄西川町	
移動需要量	通勤	299 人	%
	通学	76 人	%
	買い物 (買い回り)	人	%
	観光	人	%
	ETC2.0	16 人	%
対応する公共交通	鉄道	なし	
	高速バス	以下の19系統	
	路線バス	以下の5系統	
	コミュニティ交通	なし	
	その他	なし	



拠点	山形市	庄内市	村山市	最上郡
	西川町	白鷹町	山形市	宮城県(北部)
	置賜	白鷹町	山形市	宮城県(南部)
	置賜	白鷹町	山形市	福島県
	置賜	白鷹町	山形市	福島県

運行者	経路			運行本数 (本)	輸送量 (人)	国庫 補助	収支率 (%)	視点(ア)			視点(イ)			視点(ウ)			沿線市町村
	起点	経由地	終点					沿線人口 (H27) (人)	経常収益 (千円)	評価	人口増減率 (H22- H27)	高齢化率 (H27)	評価	キロ程(km)	距離総長(キロ 程)に占める平均 乗車キロの割合	評価	
庄内交通	庄内B T	余目	渋谷	0.5	50以上 15未満	50以上 80未満	68.834	30,000以上 50,000未満	Ⅱ	-5.6%	35.1%	IV	519.55	80.5%	IV	酒三鶴西寒中山	
庄内交通	庄内B T	余目(運結時)	渋谷	0.5	50未満	50以上 80未満	68.834	5,000未満	Ⅲ	-5.6%	35.1%	IV	528.24	79.1%	IV	酒三鶴西寒中山	
庄内交通	さかた海鮮市場	余目	渋谷	0.5	50以上 15未満	50以上 80未満	99.184	30,000以上 50,000未満	I	-5.9%	35.0%	IV	523.89	79.8%	IV	酒三鶴西寒中山	
庄内交通	さかた海鮮市場	余目(運結時)	渋谷	0.5	50未満	50以上 80未満	99.184	5,000未満	IV	-5.9%	35.0%	IV	533	78.4%	IV	酒三鶴西寒中山	
庄内交通	庄内B T	余目・東京	新雫	0.5	50以上 15未満	50以上 80未満	68.834	5,000以上 10,000未満	Ⅲ	-5.6%	35.1%	IV	523.59	87.9%	IV	酒三鶴西寒中山	
庄内交通	庄内B T	余目・東京(運結時)	新雫	0.5	50未満	50以上 80未満	68.834	5,000未満	Ⅲ	-5.6%	35.1%	IV	532.35	86.5%	IV	酒三鶴西寒中山	
庄内交通	さかた海鮮市場	余目・東京	新雫	0.5	50以上 15未満	50以上 80未満	99.184	5,000以上 10,000未満	IV	-5.9%	35.0%	IV	526.11	87.5%	IV	酒三鶴西寒中山	
庄内交通	さかた海鮮市場	余目・東京(運結時)	新雫	0.5	50未満	50以上 80未満	99.184	5,000未満	IV	-5.9%	35.0%	IV	535.22	86.0%	IV	酒三鶴西寒中山	
庄内交通	庄内B T	余目・東京	バス夕新雫	0.5	50以上 15未満	50以上 80未満	68.834	10,000以上 30,000未満	Ⅲ	-5.6%	35.1%	IV	522.14	88.2%	IV	酒三鶴西寒中山	
庄内交通	庄内B T	余目・東京(運結時)	バス夕新雫	0.5	50未満	50以上 80未満	68.834	5,000未満	Ⅲ	-5.6%	35.1%	IV	526.11	87.5%	IV	酒三鶴西寒中山	
庄内交通	さかた海鮮市場	余目・東京	バス夕新雫	0.5	50以上 15未満	50以上 80未満	99.184	10,000以上 30,000未満	IV	-5.9%	35.0%	IV	525.17	87.7%	IV	酒三鶴西寒中山	
庄内交通	さかた海鮮市場	余目・東京(運結時)	バス夕新雫	0.5	50未満	50以上 80未満	99.184	5,000未満	IV	-5.9%	35.0%	IV	534.28	86.2%	IV	酒三鶴西寒中山	
庄内交通	庄内B T	余目・東京	IDL	0.5	50以上 15未満	50以上 80未満	90.932	10,000以上 30,000未満	Ⅲ	-5.3%	34.3%	IV	528.37	100.0%	I	酒三鶴西寒中山	
庄内交通	庄内B T	余目・東京(運結時)	IDL	0.5	50未満	50以上 80未満	90.932	5,000未満	Ⅲ	-5.3%	34.3%	IV	537.16	100.0%	I	酒三鶴西寒中山	
庄内交通	さかた海鮮市場	余目・東京	IDL	0.5	50以上 15未満	50以上 80未満	99.184	10,000以上 30,000未満	IV	-5.9%	35.0%	IV	536.74	100.0%	I	酒三鶴西寒中山	
庄内交通	さかた海鮮市場	余目・東京(運結時)	IDL	0.5	50未満	50以上 80未満	99.184	5,000未満	IV	-5.9%	35.0%	IV	545.85	100.0%	I	酒三鶴西寒中山	
庄内交通	庄内B T	エスモール	仙台駅前	2.9	30以上 50未満	50以上 80未満	67.162	30,000以上 100,000未満	Ⅱ	-5.5%	35.1%	IV	183.2	87.8%	Ⅱ	酒三鶴西寒中山	
庄内交通	庄内B T	エスモール	仙台駅前	1.5	30以上 50未満	50以上 80未満	67.162	30,000以上 100,000未満	Ⅱ	-5.5%	35.1%	IV	179.4	89.7%	Ⅱ	酒三鶴西寒中山	
庄内交通	本荘営業所	仙台駅前	仙台駅前	1.0	50以上 15未満	30以上 50未満	104.099	30,000以上 50,000未満	I	-4.4%	33.0%	IV	245.2	81.6%	Ⅲ	酒三鶴西寒中山	
山交バス	山交ビルB T	山形自動車道 月山口・道殿山	鶴岡エスモール	2.9	30以上 50未満	50以上 80未満	115.635	30,000以上 100,000未満	I	-1.8%	26.1%	Ⅱ	105.3	66.8%	Ⅱ	山交寒中山	
庄内交通	庄内B T	エスモール	山交ビルT	3.5	30以上 50未満	30以上 50未満	198.964	30,000以上 50,000未満	I	-2.4%	28.9%	Ⅱ	130	81.5%	Ⅱ	酒三鶴西寒中山	
庄内交通	庄内B T	エスモール	山交ビルT	1.5	30以上 50未満	30以上 50未満	198.964	30,000以上 50,000未満	I	-2.4%	28.9%	Ⅱ	126.2	83.9%	Ⅲ	酒三鶴西寒中山	
庄内交通	エスモール	月山口	山交ビルT	0.5	50未満	30以上 50未満	115.635	10,000以上 30,000未満	IV	-1.8%	26.1%	Ⅱ	105.3	100.0%	Ⅱ	酒三鶴西寒中山	
庄内交通	エスモール	山交ビルT	山交ビルT	0.5	50以上 15未満	50以上 80未満	115.635	10,000以上 30,000未満	IV	-1.8%	26.1%	Ⅱ	103.5	100.0%	Ⅱ	酒三鶴西寒中山	



<利用者視点の問題点等>

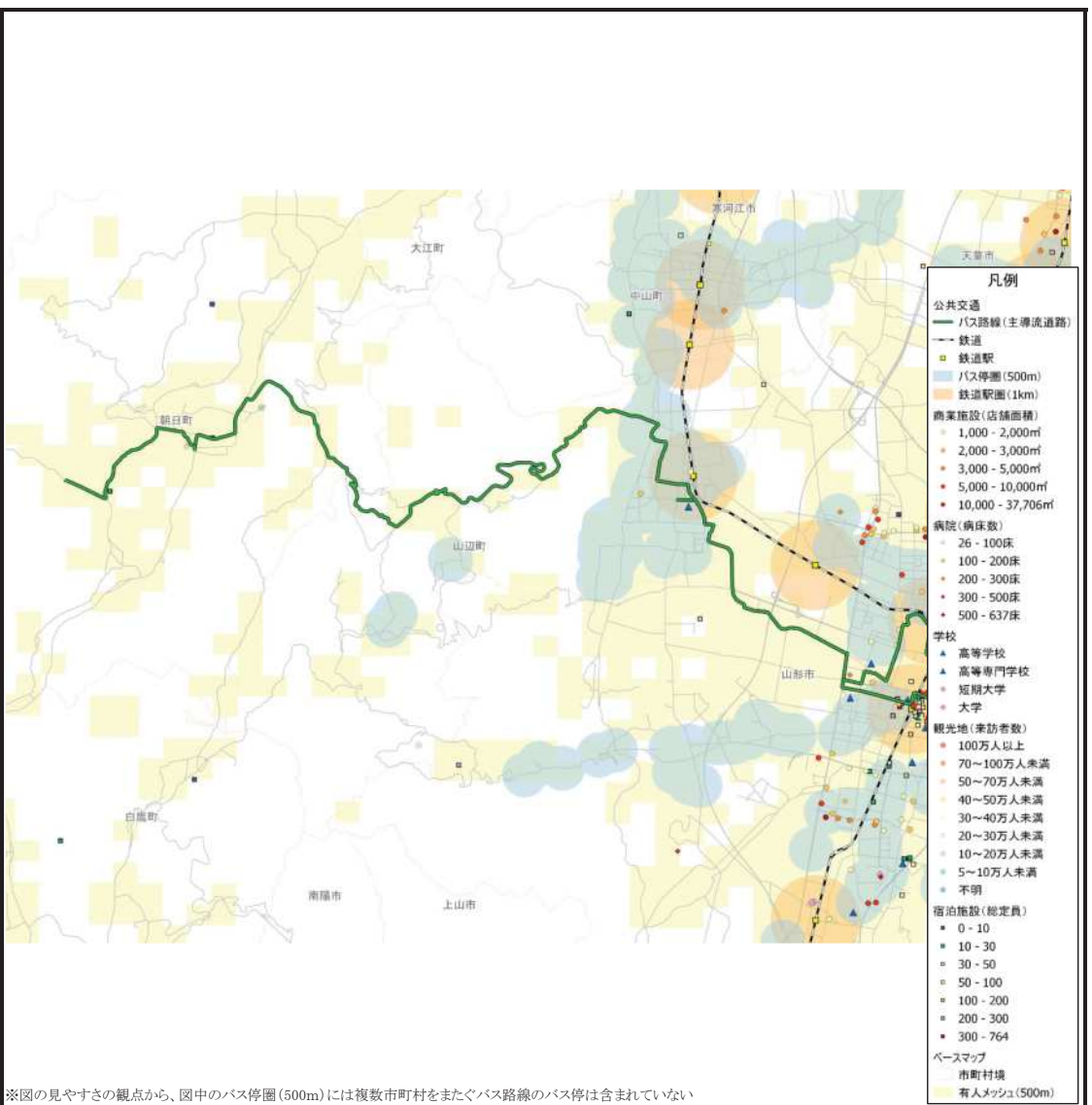
<事業者視点の問題点等>

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

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



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



運行者	経路			運行本数 (本)	輸送量 (人)	国庫 補助 (%)	視点(ア)		視点(イ)		視点(ウ)		沿線市町村
	起点	経由地	終点				沿線人口 (H2) (人)	経常収益 (千円)	評価	人口増減率 (H22- H27)	高齢化率 (H27)	評価	
朝日町	本郡公民館	山辺町	北山形駅	1,7	5以上 19未満	30%以上 50%未満	134,690	5,000未満	IV	-3.6%	30.6%	II	朝山山

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

<利用者視点の問題点等>

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

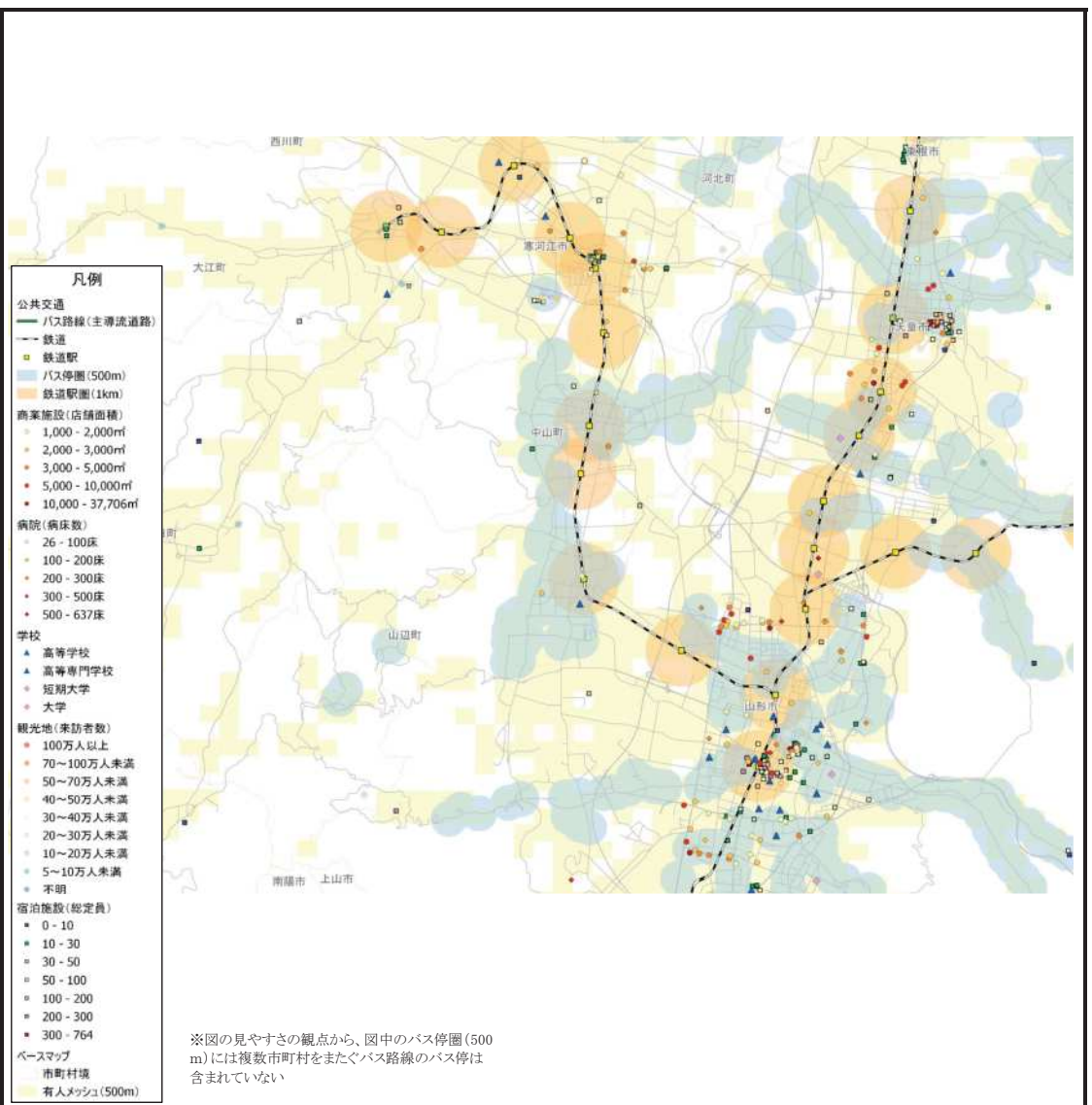
<事業者視点の問題点等>

・沿線人口が比較的多いにも関わらず、収益が比較的小さい

主要流動路		Ⅲ		山形市⇄大江町	
移動需要量	通勤	692	人		%
	通学	127	人		%
	買い物 (買い回り)		人		%
	観光		人		%
	ETC2.0	13	人		%
対応する公共交通	鉄道	JR左沢線			
	高速バス	なし			
	路線バス	なし			
	コミュニティ交通	なし			
	その他	なし			



拠点	



<利用者視点の問題点等>

<事業者視点の問題点等>

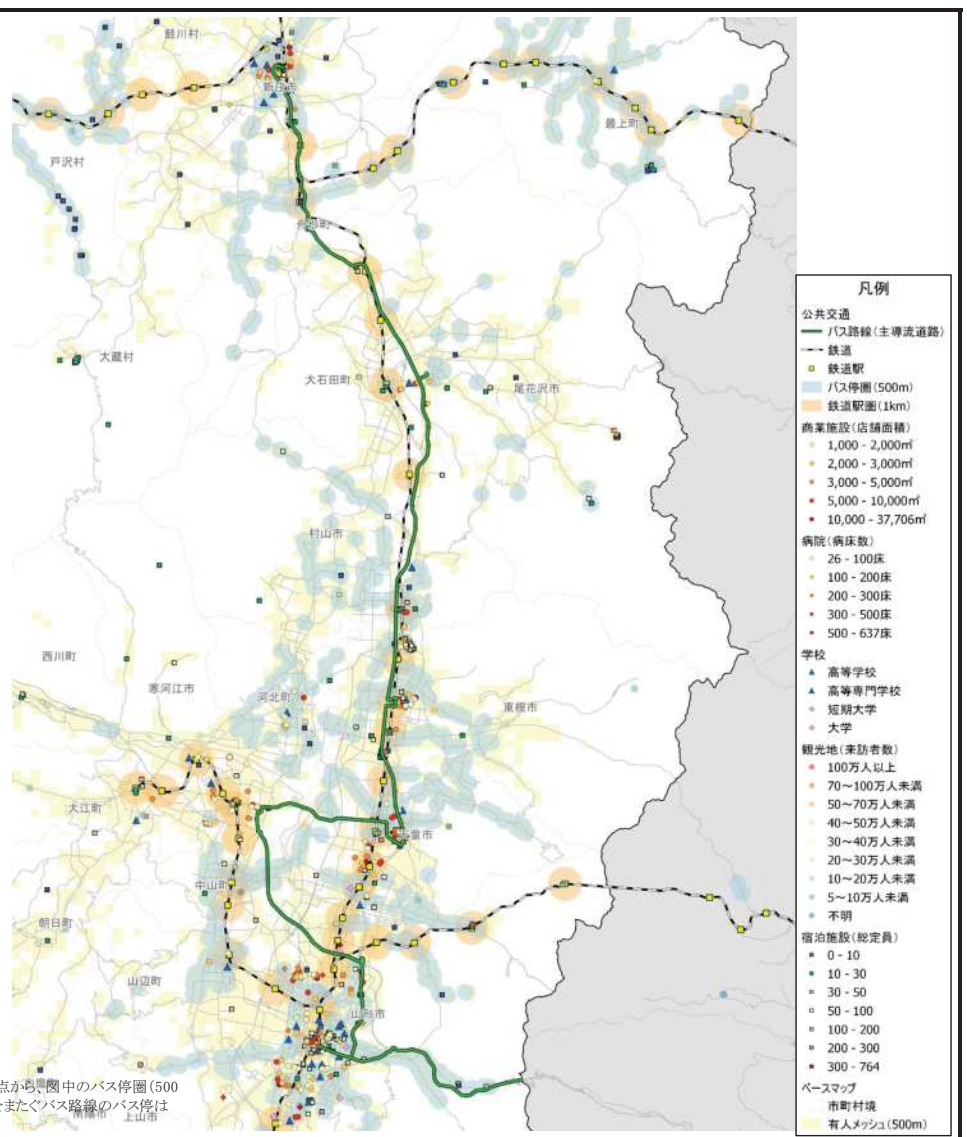
主要流動路		Ⅲ		山形市⇔大石田町	
移動需要量	通勤	154	人		%
	通学	85	人		%
	買い物 (買い回り)		人		%
	観光		人		%
	ETC2.0	6	人		%



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

拠点	
-----------	--

運行者	経路			運行本数 (本)	輸送量 (人)	国庫補助 (%)	収支率 (%)	視点(ア)			視点(イ)			視点(ウ)			沿線市町村
	起点	経由地	終点					公称人口 (H27)	経常収益 (千円)	評価	人口増減率 (H22-H27)	高齢化率 (H27)	評価	キロ程	距離総長(キロ程)に占める平均乗車キロの割合	評価	
山交バス	新庄駅前	村山・天童 栗河江 浜松町自丁		0.9	5以上 15未満	80%以上 100%未満	103.925	50,000以上 100,000未満	1	-1.6%	26.4%	E	473.3	94.8%	1	新庄 栗河江 大村 栗河江 天童 中山	



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

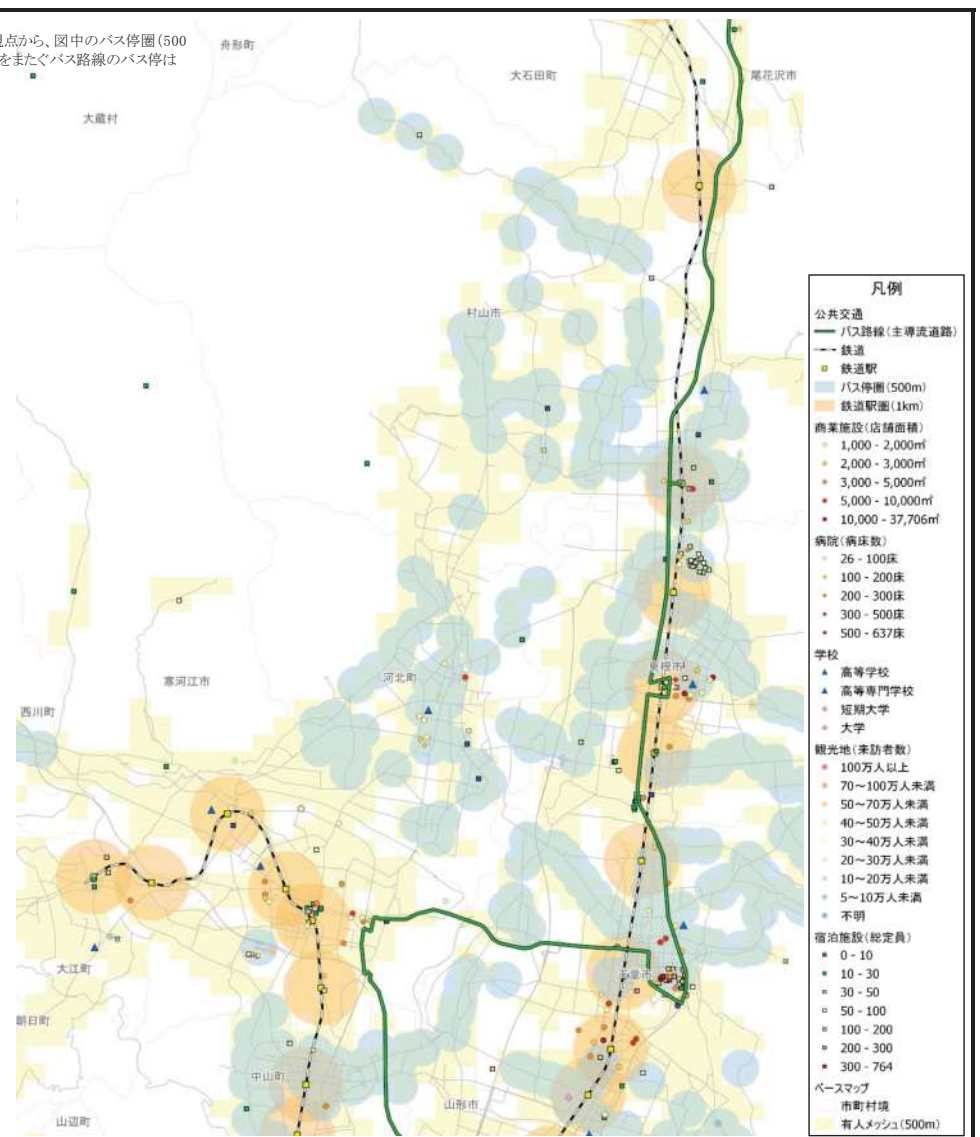
<利用者視点の問題点等>

<事業者視点の問題点等>

主要流動路		Ⅲ		寒河江市⇄村山市	
移動需要量	通勤	547	人		%
	通学	15	人		%
	買い物 (買い回り)		人		%
	観光		人		%
	ETC2.0	15	人		%
対応する公共交通	鉄道	なし			
	高速バス	以下の1系統			
	路線バス	なし			
	コミュニティ交通	なし			
	その他	なし			



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



運行者	経路			運行本数(本)	輸送量(人)	国庫補助(%)	収支率(%)	視点(ア)			視点(イ)			視点(ウ)			沿線市町村
	起点	経由地	終点					沿線人口(H27)(人)	経常収益(千円)	評価	人口増減率(H22-H27)	高齢化率(H27)	評価	キロ程(km)	距離総長(キロ程)に占める平均乗車キロの割合	評価	
山交バス	新庄駅前	村山・天童 寒河江 浜松町 日 T		0.5	5以上 15未満		80%以上 100%未満	103,925	50,000以上 100,000未満	I	-1.6%	26.4%	II	473.3	94.8%	I	新庄 寒河江 大村 東天童 中山

<利用者視点の問題点等>

<事業者視点の問題点等>

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



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

拠点	沿線市町村	
	沿線市町村	

運行者	経路			運行本数(本)	輸送量(人)	国庫補助	収支率(%)	視点(ア)			視点(イ)			視点(ウ)			沿線市町村	
	起点	経由地	終点					沿線人口(H27)(人)	経常収益(千円)	評価	人口増減率(H22-H27)	高齢化率(H27)	評価	キロ程(km)	距離総長(キロ程)に占める平均乗車キロの割合	評価		
天童市(山形バス)	5シブパーク	矢野町	寒河江BT	6.5	100%	◇	100%	49,572	10,000	120.4	Ⅱ	-2.7%	28.7%	Ⅱ	16.2	100.0%	Ⅱ	天童

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



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

<利用者視点の問題点等>

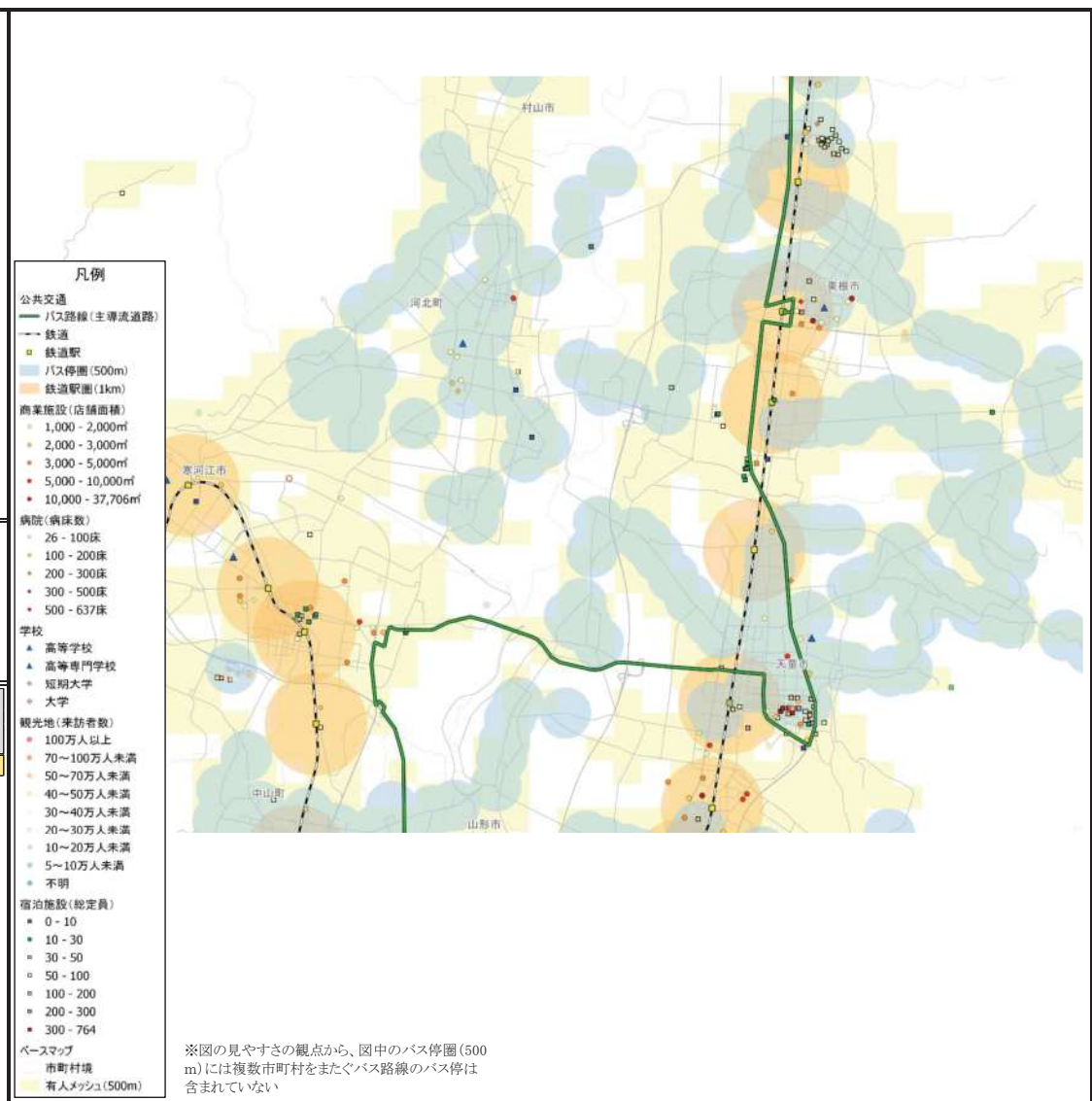
<事業者視点の問題点等>

主要流動路		Ⅲ	寒河江市⇄東根市	
移動需要量	通勤	1,423	人	%
	通学	10	人	%
	買い物 (買い物回り)		人	%
	観光		人	%
	ETC2.0	49	人	%
対応する公共交通	鉄道	なし		
	高速バス	以下の1系統		
	路線バス	なし		
	コミュニティ交通	なし		
	その他	なし		



拠点		

運行者	経路			運行本数 (本)	輸送量 (人)	国庫 補助	収支率 (%)	視点 (ア)			視点 (イ)			視点 (ウ)			沿線市町村
	起点	経由地	終点					沿線人口 (H27) (人)	経常収益 (千円)	評価	人口増減率 (H22- H27)	高齢化率 (H27)	評価	キロ程 (km)	距離総長 (キロ 程) に占める平均 乗車キロの割合	評価	
山交バス	新庄駅前	村山・天童 寒河江 高松町B丁		0.5	5以上 15未満		89%以上 100%未満	103,925	50,000以上 100,000未満	I	-1.6%	26.4%	II	473.3	94.8%	I	新 庄 高 天 村 東 寒 天 高 中 山



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

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

<利用者視点の問題点等>

<事業者視点の問題点等>

主要流動路 III 寒河江市⇔尾花沢市

移動需要量	通勤	90	人	%
	通学	0	人	%
	買い物 (買い回り)		人	%
	観光		人	%
	ETC2.0	2	人	%

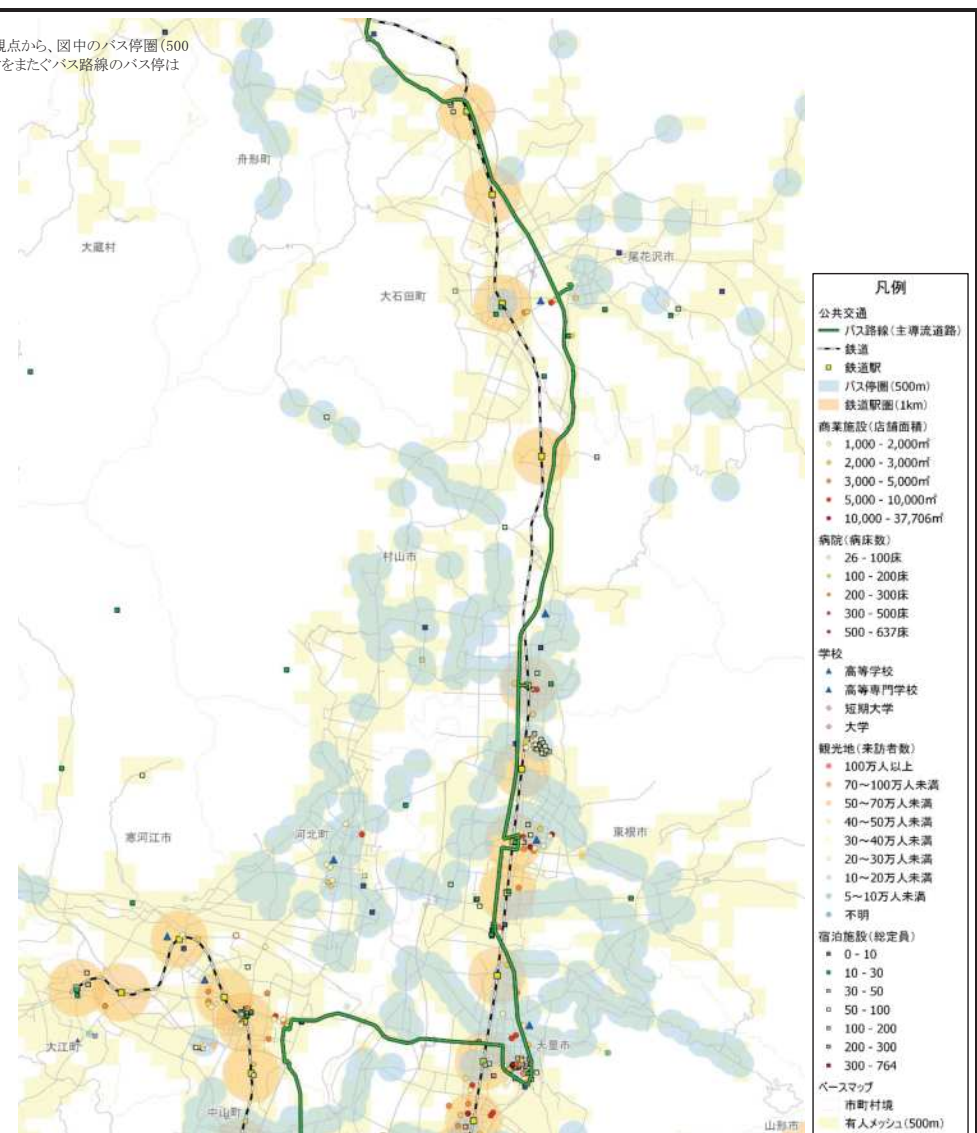
対応する公共交通	鉄道	なし
	高速バス	以下の1系統
	路線バス	なし
	コミュニティ交通	なし
	その他	なし



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

拠点	なし
	以下の1系統
	なし
	なし
	なし

運行者	経路			運行本数(本)	輸送量(人)	国庫補助(%)	収支率(%)	視点(ア)			視点(イ)			視点(ウ)			沿線市町村
	起点	経由地	終点					沿線人口(H27)(人)	経常収益(千円)	評価	人口増減率(H22-H27)	高齢化率(H27)	評価	キロ程(km)	距離総長(キロ程)に占める平均乗車キロの割合	評価	
山交バス	新庄駅前	村山・天童 寒河江 高松町B丁		0.5	5以上15未満	80%以上100%未満		103,925	50,000以上100,000未満	I	-1.6%	26.4%	II	473.3	94.8%	I	新庄 舟形 大村 寒河江 天童 高松町 中山



<利用者視点の問題点等>

<事業者視点の問題点等>

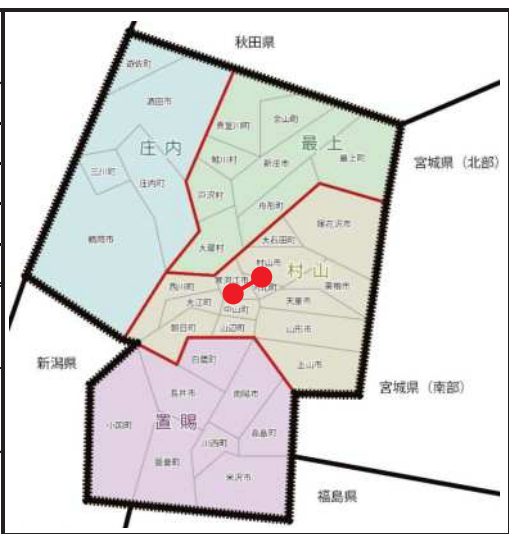
Blank area for user perspective issues.

Blank area for operator perspective issues.

主要流動路 III 寒河江市⇄中山町

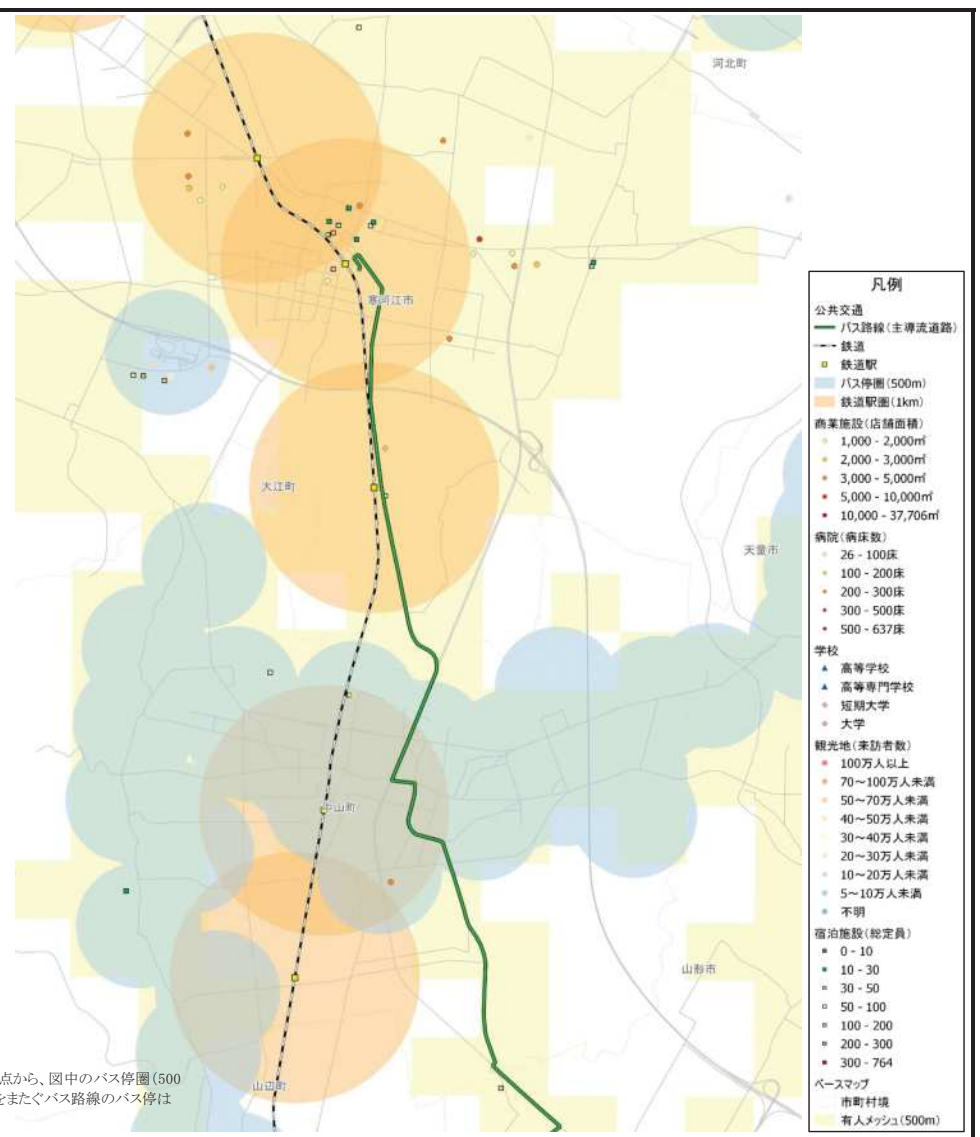
移動需要量	通勤	918	人	%
	通学	56	人	%
	買い物 (買い回り)		人	%
	観光		人	%
	ETC2.0	42	人	%

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



拠点	寒河江市
	中山町

運行者	経路			運行本数 (本)	輸送量 (人)	国庫補助 (%)	収支率 (%)	視点(ア)			視点(イ)			視点(ウ)			沿線市町村
	起点	経由地	終点					沿線人口 (H2)	経常収益 (千円)	評価	人口増減率 (H2-H27)	高齢化率 (H27)	評価	キロ程(km)	距離総長(キロ程)に占める平均乗車キロの割合	評価	
山交バス	山交ビルBT	寒河江	寒河江BT	23.5	50以上 100未満	○	100%以上	136,629	30,000以上 50,000未満	1	-0.6%	28.6%	2	19.3	17.6%	3	山 中 寒



- 凡例**
- 公共交通
 - バス路線(主導流道路)
 - 鉄道
 - バス停留(500m)
 - 鉄道駅(1km)
 - 商業施設(店舗面積)
 - 1,000 - 2,000㎡
 - 2,000 - 3,000㎡
 - 3,000 - 5,000㎡
 - 5,000 - 10,000㎡
 - 10,000 - 37,705㎡
 - 病院(病床数)
 - 26 - 100床
 - 100 - 200床
 - 200 - 300床
 - 300 - 500床
 - 500 - 637床
 - 学校
 - 高等学校
 - 高等専門学校
 - 短期大学
 - 大学
 - 観光地(来訪者数)
 - 100万人以上
 - 70~100万人未満
 - 50~70万人未満
 - 40~50万人未満
 - 30~40万人未満
 - 20~30万人未満
 - 10~20万人未満
 - 5~10万人未満
 - 不明
 - 宿泊施設(総定員)
 - 0 - 10
 - 10 - 30
 - 30 - 50
 - 50 - 100
 - 100 - 200
 - 200 - 300
 - 300 - 764
 - ベースマップ
 - 市町村境
 - 有人メッシュ(500m)

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

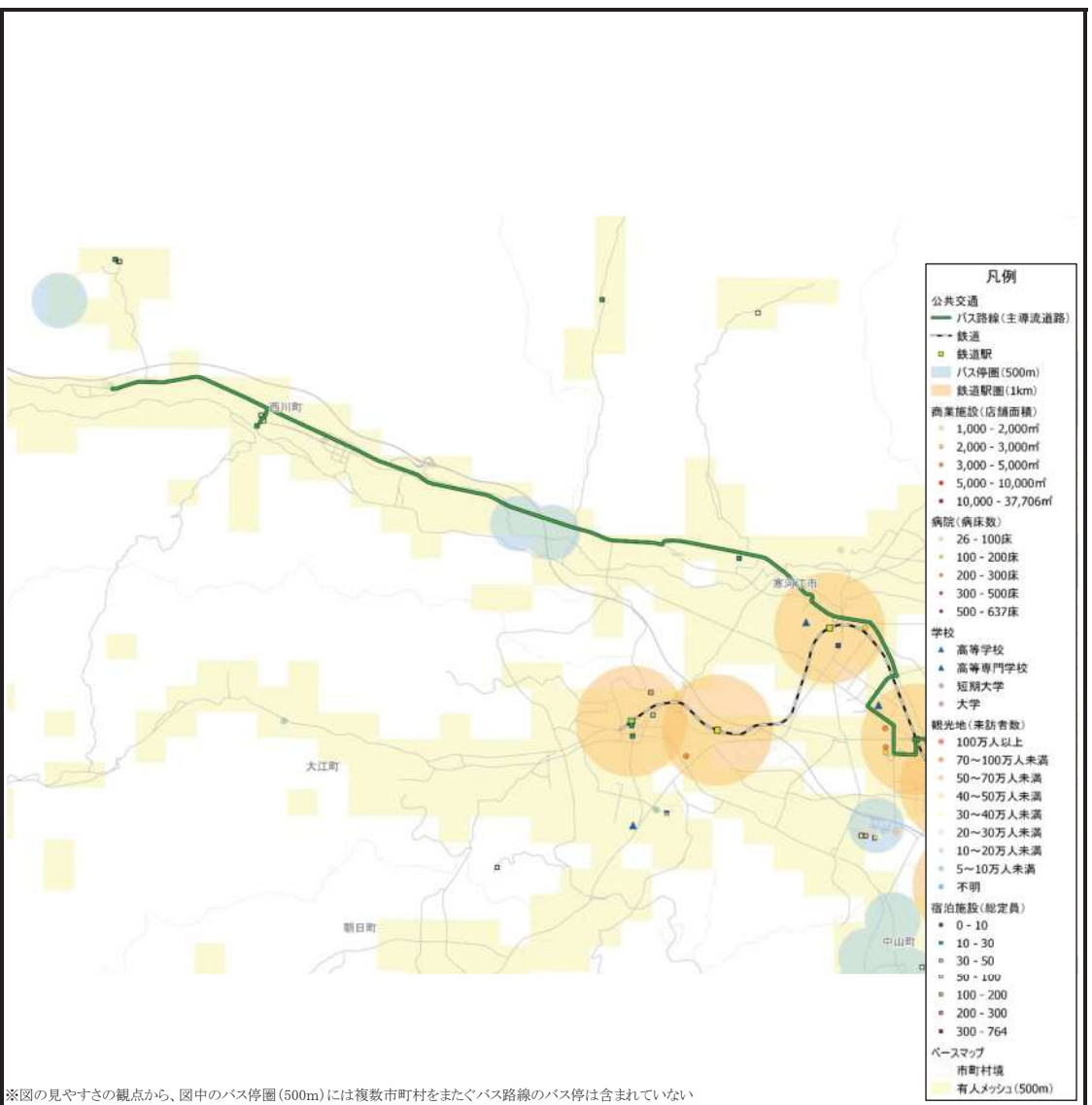
<利用者視点の問題点等>

<事業者視点の問題点等>

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



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



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

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

<利用者視点の問題点等>

・介護福祉施設が無料送迎サービスを市町村間を跨いで実施

<事業者視点の問題点等>

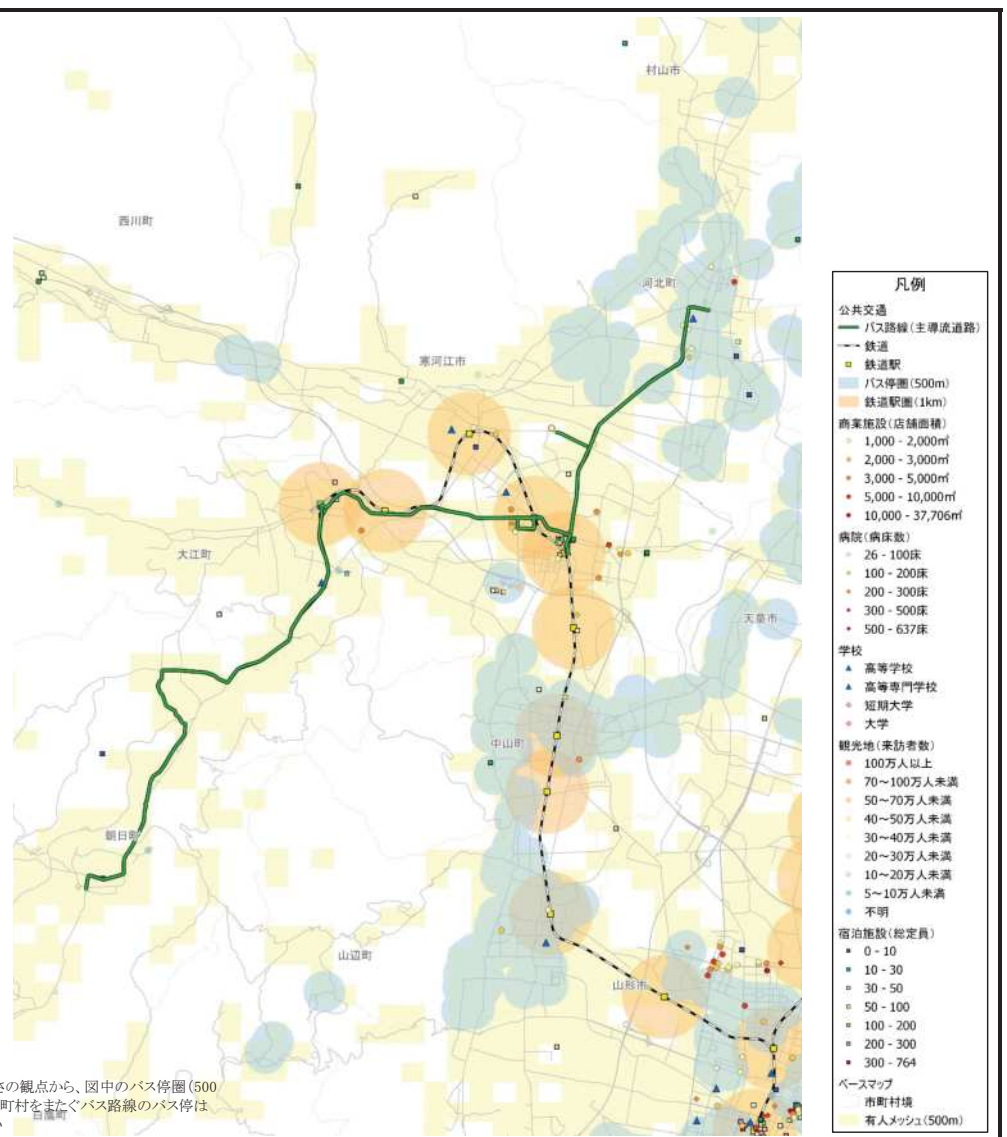
・国庫補助対象の補助要件に満たす可能性が高い高速バス路線、幹線バス路線の存在(現市町村間をまたぐバス路線を中心に国と県による財政支援を要検討)

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



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

運行者	経路			運行本数 (本)	輸送量 (人)	国庫 補助	収支率 (%)	視点(ア)			視点(イ)			視点(ウ)			沿線市町村
	起点	経由地	終点					沿線人口 (H27)	経常収益 (千円)	評価	人口増減率 (H22- H27)	高齢化率 (H27)	評価	キロ程(km)	距離総長(キロ 程)に占める平均 乗車キロの割合	評価	
山交バス	寒河江B T	松川・友沢	朝日町役場前	6.5	19以上 29未満	○	30%以上 35%未満	61,233	10,000以上 30,000未満	Ⅱ	-6.4%	34.7%	Ⅱ	22.7	21.1%	Ⅲ	寒 大 朝
朝日町	寒河江B T	大森	朝日町役場前	1.0	3未満		30%未満	36,171	5,000未満	Ⅲ	-4.8%	33.7%	Ⅲ			寒 大 朝	



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

<利用者視点の問題点等>

<事業者視点の問題点等>

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

主要流動路 III 村山市⇔天童市

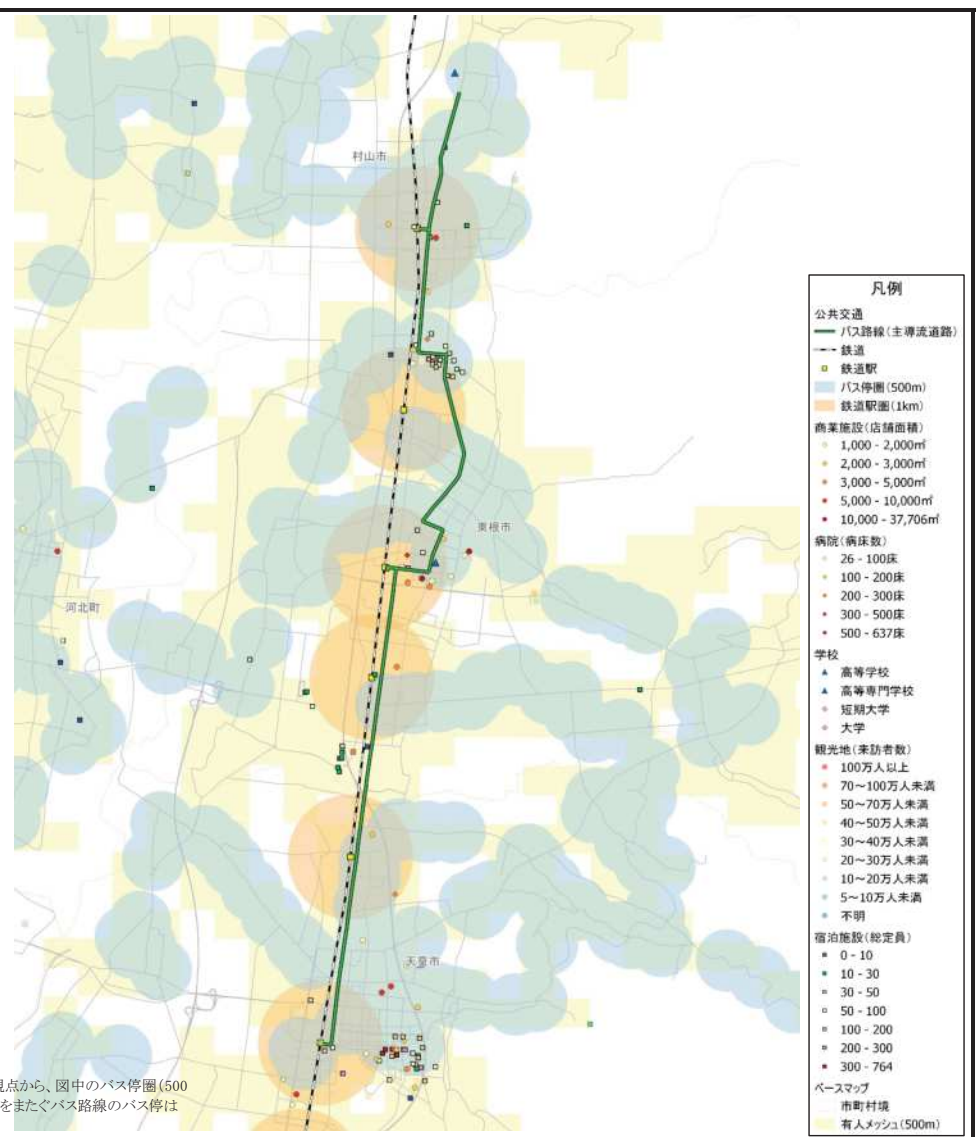
移動需要量	通勤	1,206	人	%
	通学	309	人	%
	買い物 (買い回り)		人	%
	観光		人	%
	ETC2.0	44	人	%



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

拠点		

運行者	経路			運行本数 (本)	輸送量 (人)	国庫 補助	収支率 (%)	視点(ア)			視点(イ)			視点(ウ)			沿線市町村
	起点	経由地	終点					公称人口 (H27)	経常収益 (千円)	評価	人口増減率 (H22- H27)	高齢化率 (H27)	評価	キロ程(km)	距離総長(キロ 程)に占める平均 乗車キロの割合	評価	
山交バス	天童B丁	東根市役所前	北町	8.0	15以上 30未満	○	30%以上 50%未満	94.054	10,000以上 30,000未満	1	6.1%	24.6%	1	18	33.3%	II	天童市



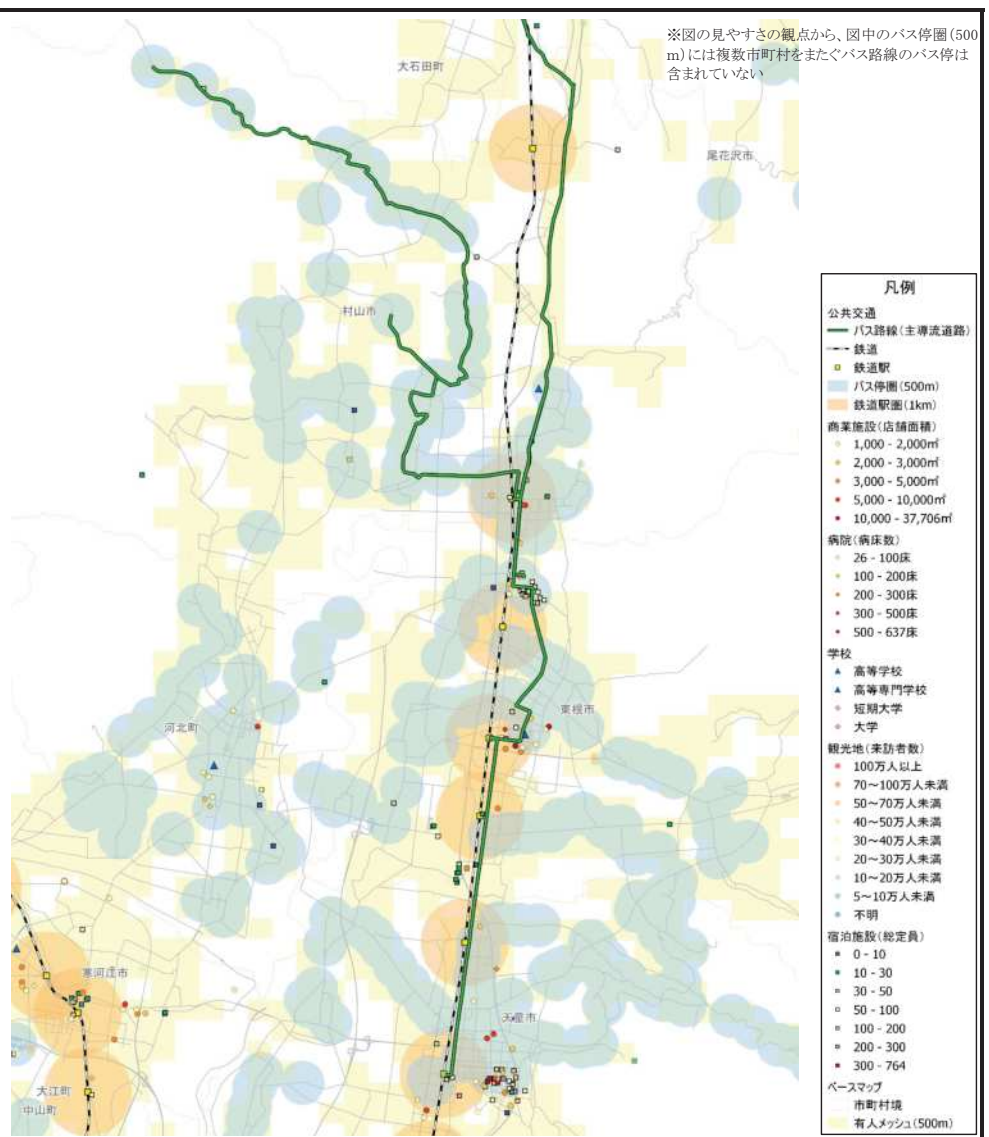
- 凡例**
- 公共交通
 ● バス路線(主導流道路)
 ● 鉄道
 □ 鉄道駅
 □ バス停留所(500m)
 □ 鉄道駅圏(1km)
- 商業施設(店舗面積)
 ● 1,000 - 2,000㎡
 ● 2,000 - 3,000㎡
 ● 3,000 - 5,000㎡
 ● 5,000 - 10,000㎡
 ● 10,000 - 37,706㎡
- 病院(病床数)
 ● 26 - 100床
 ● 100 - 200床
 ● 200 - 300床
 ● 300 - 500床
 ● 500 - 637床
- 学校
 ▲ 高等学校
 ▲ 高等専門学校
 ● 短期大学
 ● 大学
- 観光地(来訪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

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

<利用者視点の問題点等>

<事業者視点の問題点等>

主要流動路		Ⅲ 村山市⇄東根市	
移動需要量	通勤	3,842 人	%
	通学	329 人	%
	買い物 (買い回り)	人	%
	観光	人	%
	ETC2.0	86 人	%
対応する公共交通	鉄道	JR山形新幹線、JR山形線	
	高速バス	なし	
	路線バス	以下の2系統	
	コミュニティ交通	村山市	
	その他	福祉有償運送(村山市・東根市・尾花沢市・大石田町)、デイサービスセンター菊香(村山市)での送迎	



凡例

公共交通
 〓 バス路線(主導流道路)
 〓 鉄道
 □ 鉄道駅
 □ バス停留所(500m)
 □ 鉄道駅圏(1km)

商業施設(店舗面積)
 ● 1,000 - 2,000㎡
 ● 2,000 - 3,000㎡
 ● 3,000 - 5,000㎡
 ● 5,000 - 10,000㎡
 ● 10,000 - 37,706㎡

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

学校
 ▲ 高等学校
 ▲ 高等専門学校
 ● 短期大学
 ● 大学

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

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

バスマップ
 市町村境
 有人メッシュ(500m)

運行者	経路			運行本数(本)	輸送量(人)	国庫補助(%)	視点(ア)			視点(イ)			視点(ウ)		沿線市町村	
	起点	経由地	終点				公称人口(H27)	経常収益(千円)	評価	人口増減率(H22-H27)	高齢化率(H27)	評価	キロ程(km)	距離総長(キロ程)に占める平均乗車キロの割合		評価
山交バス	天童B丁	東根市役所前	北町	8.0	15以上 20未満	○	30%以上 50%未満	94,054 10,000以上 20,000未満	I	6.1%	24.6%	I	18	33.3%	II	天童村
山交バス	公立病院	大石田	尾花沢特設所	5.5	10以上 15未満		30%以上 50%未満	35,846 5,000以上 10,000未満	III	-4.8%	32.9%	IV	20	24.5%	II	東根村
村山市	大島居	名取	北村山公立病院	3.5	5未満		30%未満	20,897 5,000未満	III	-4.8%	31.8%	II			II	村山

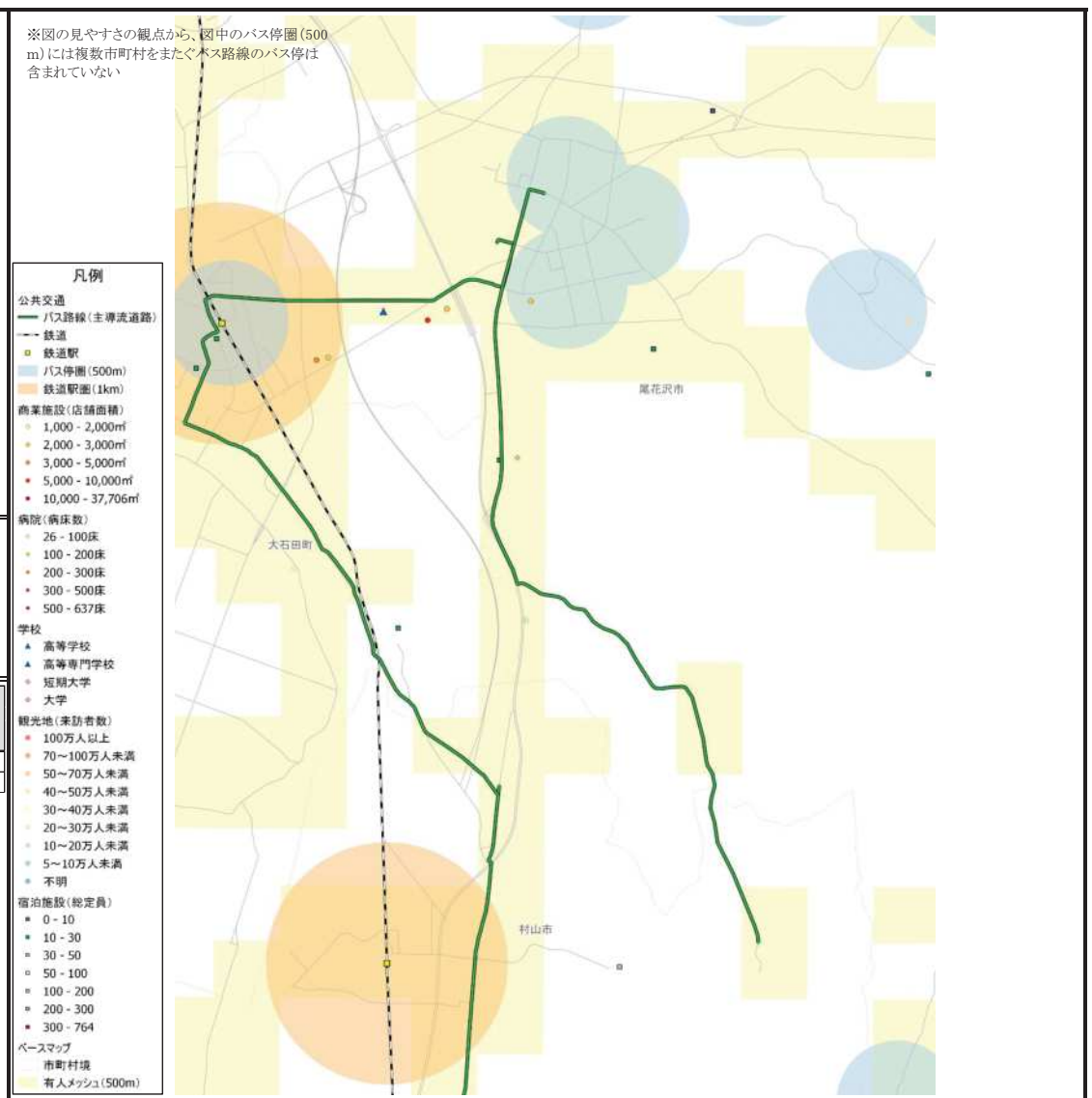
<利用者視点の問題点等>

・介護福祉施設が無料送迎サービスを市町村間を跨いで実施

<事業者視点の問題点等>

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

主要流動路		Ⅲ		村山市⇔尾花沢市	
移動需要量	通勤	1,044	人		%
	通学	117	人		%
	買い物 (買い回り)		人		%
	観光		人		%
	ETC2.0	30	人		%
対応する公共交通	鉄道	JR山形線			
	高速バス	なし			
	路線バス	以下の1系統			
	コミュニティ交通	尾花沢市			
	その他	福祉有償運送(村山市・東根市・尾花沢市・大石田町)、デイサービスセンター菊香(村山市)での送迎			



運行者	経路			運行本数(本)	輸送量(人)	国庫補助(%)	視点(ア)			視点(イ)			視点(ウ)			沿線市町村
	起点	経由地	終点				公称人口(H27)	経常収益(千円)	評価	人口増減率(H22-H27)	高齢化率(H27)	評価	キロ程(km)	距離総長(キロ程)に占める平均乗車キロの割合	評価	
山交バス	公立病院	大石田	尾花沢待合所	5.0	5以上15未満	30%以上30%未満	35,846	5,000以上10,000未満	Ⅲ	-4.8%	32.9%	Ⅲ	29	24.5%	Ⅱ	尾花
尾花沢市	上五十沢	横内、診療所	尾花沢市役所	3.0	3未満	30%未満	9,720	5,000未満	Ⅲ	-10.0%	36.5%	Ⅳ			Ⅱ	尾花

<利用者視点の問題点等>

・介護福祉施設が無料送迎サービスを市町村間を跨いで実施

<事業者視点の問題点等>

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

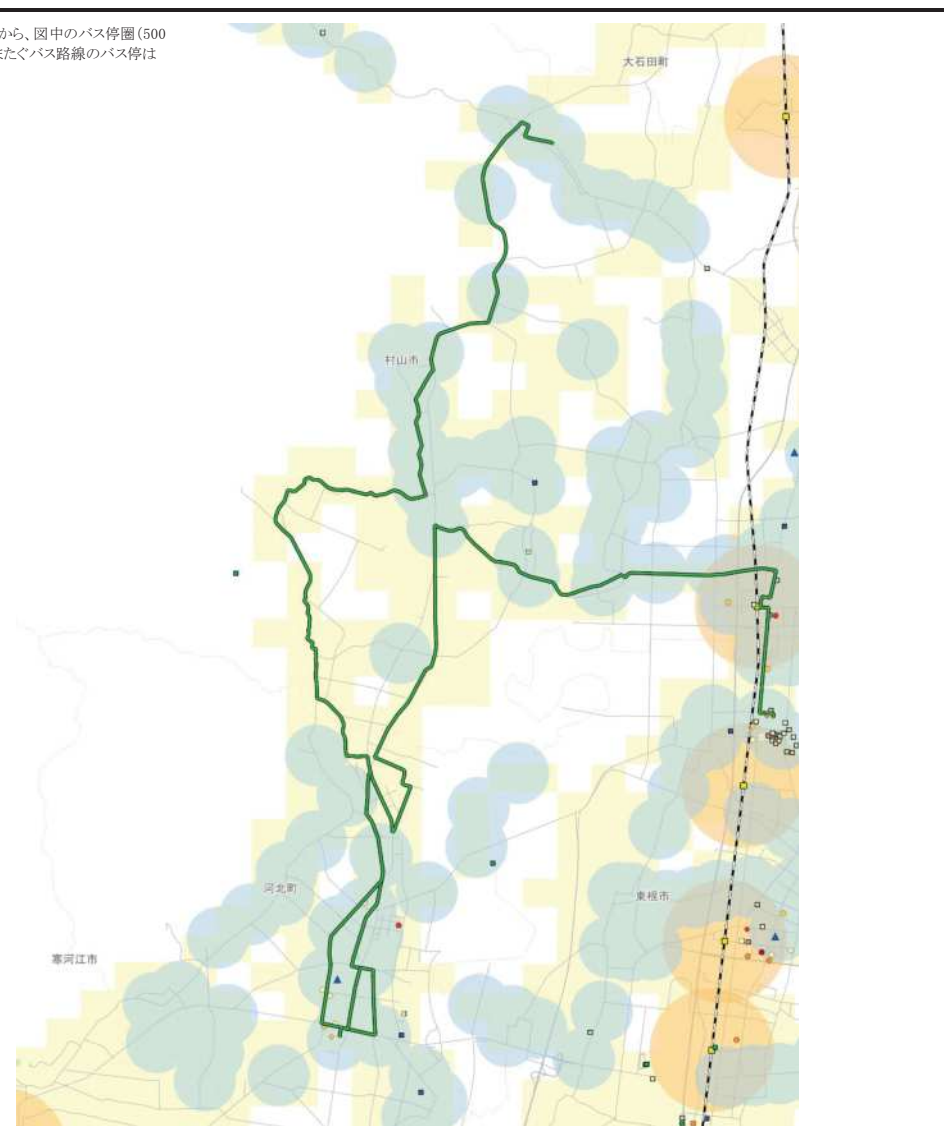
主要流動路		Ⅲ		村山市⇄河北町	
移動需要量	通勤	761	人		%
	通学	83	人		%
	買い物 (買い回り)		人		%
	観光		人		%
	ETC2.0	11	人		%
対応する公共交通	鉄道	なし			
	高速バス	なし			
	路線バス	以下の1系統			
	コミュニティ交通	村山市			
	その他	なし			



拠点	村山市
	なし

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

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



運行者	経路			運行本数(本)	輸送量(人)	国庫補助(%)	視点(ア)			視点(イ)			視点(ウ)			沿線市町村
	起点	経由地	終点				沿線人口(H27)(人)	経常収益(千円)	評価	人口増減率(H22-H27)	高齢化率(H27)	評価	キロ程(km)	距離総長(キロ程)に占める平均乗車キロの割合	評価	
山交バス	河北病院	相下	公立病院	5.0	5以上15未満	30%以上30%未満	57,134	5,000未満	Ⅲ	-5.0%	33.0%	Ⅲ	19.1	29.3%	Ⅱ	河
村山市	大森保育園	白鳥	各地持合所	2.0	5未満	30%未満	33,138	5,000未満	Ⅲ	-6.7%	35.5%	Ⅳ				村

<利用者視点の問題点等>

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

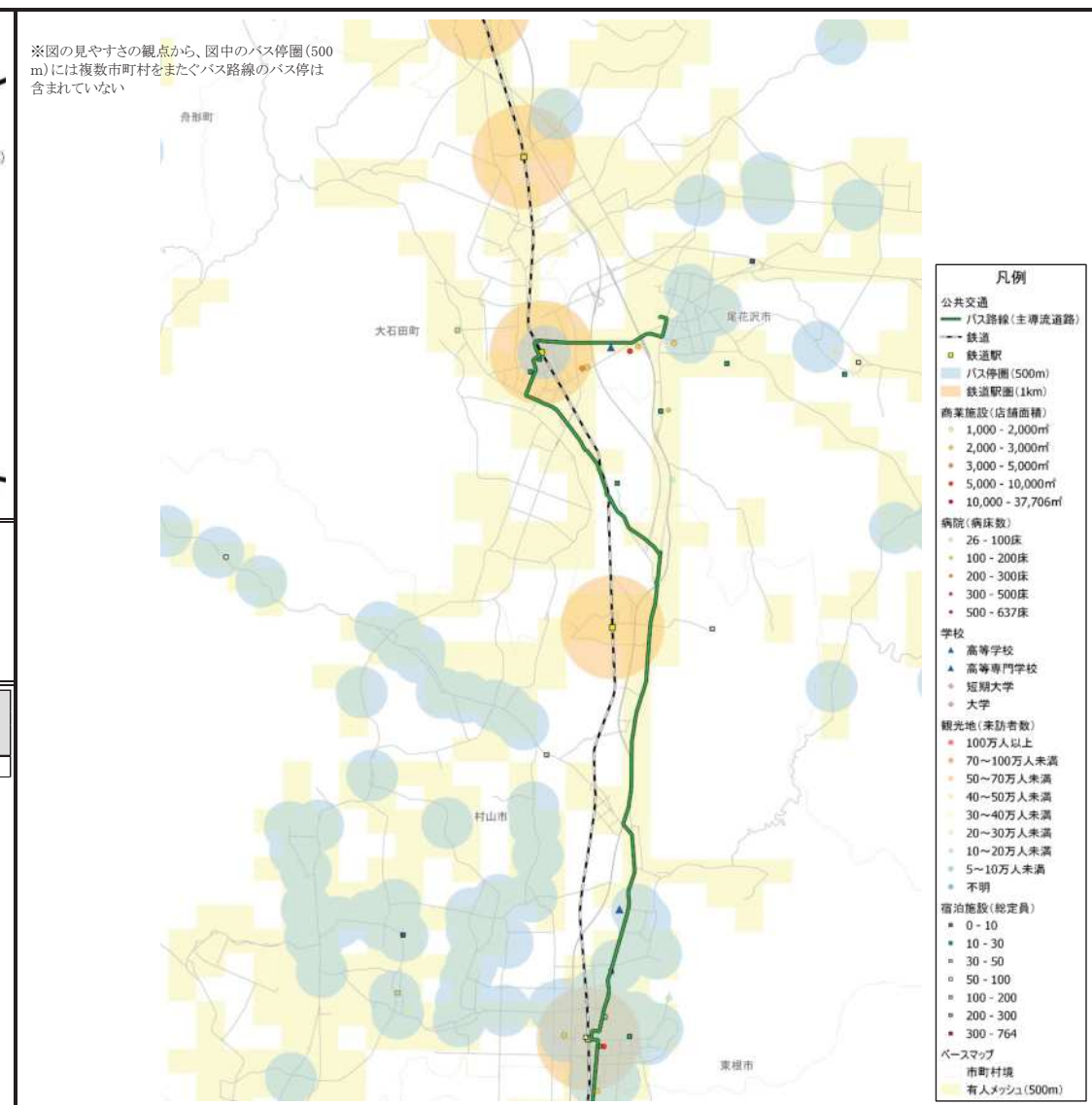
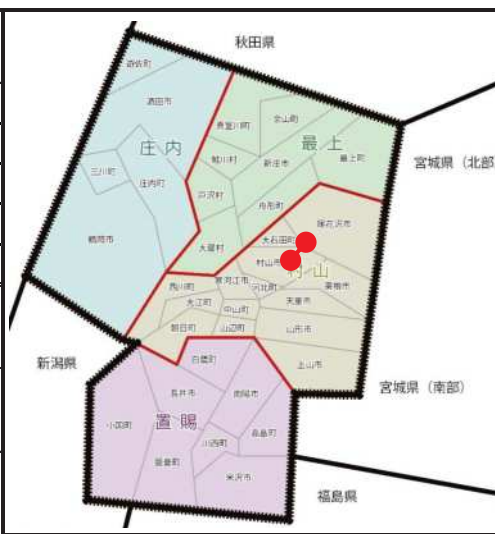
<事業者視点の問題点等>

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

主要流動路 III 村山市⇔大石田町

移動需要量	通勤	558	人	%
	通学	55	人	%
	買い物 (買い回り)		人	%
	観光		人	%
	ETC2.0	11	人	%

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



<利用者視点の問題点等>

<事業者視点の問題点等>

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

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

主要流動路 III 天童市⇄東根市

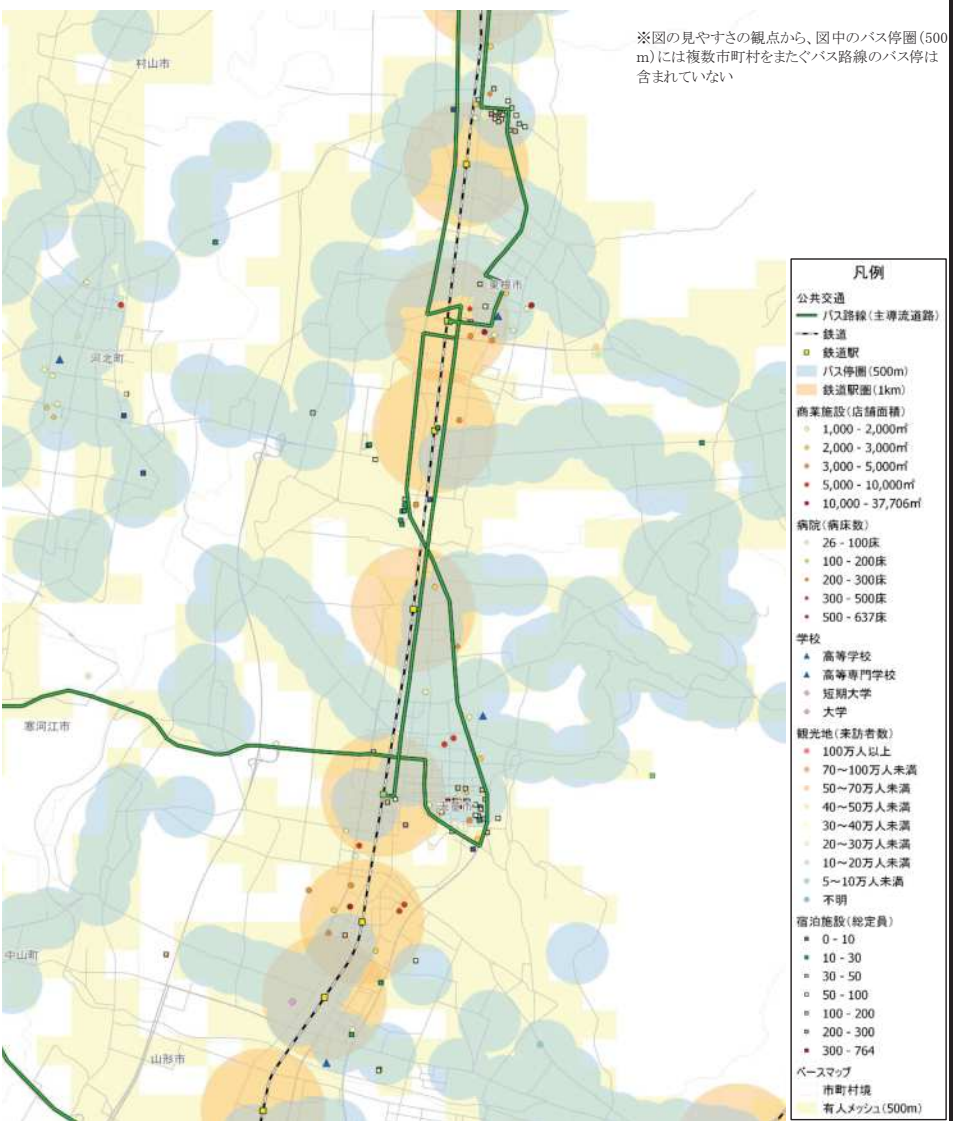
移動需要量	通勤	5,834	人	%
	通学	172	人	%
	買い物 (買い回り)		人	%
	観光		人	%
	ETC2.0	196	人	%

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



運行者	経路			運行本数(本)	輸送量(人)	国庫補助	収支率(%)	視点(ア)			視点(イ)			視点(ウ)			沿線市町村
	起点	経由地	終点					沿線人口(H27)(人)	経常収益(千円)	評価	人口増減率(H22-H27)	高齢化率(H27)	評価	キロ程(km)	距離総長(キロ程)に占める平均乗車キロの割合	評価	
山交バス	新庄駅前	村山・天童 湯河原	湯河原自由丁	0.5	5以上 15未満		80%以上	103,925	50,000以上 100,000未満	1	-1.6%	26.4%	II	473.3	94.8%	I	新庄 湯河原 大村 東天童 中山
山交バス	天童B丁	東根市役所前	北町	8.0	15以上 30未満	○	50%未満	94,664	10,000以上 30,000未満	1	6.1%	24.6%	I	18	33.3%	II	天童 村山

拠点



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

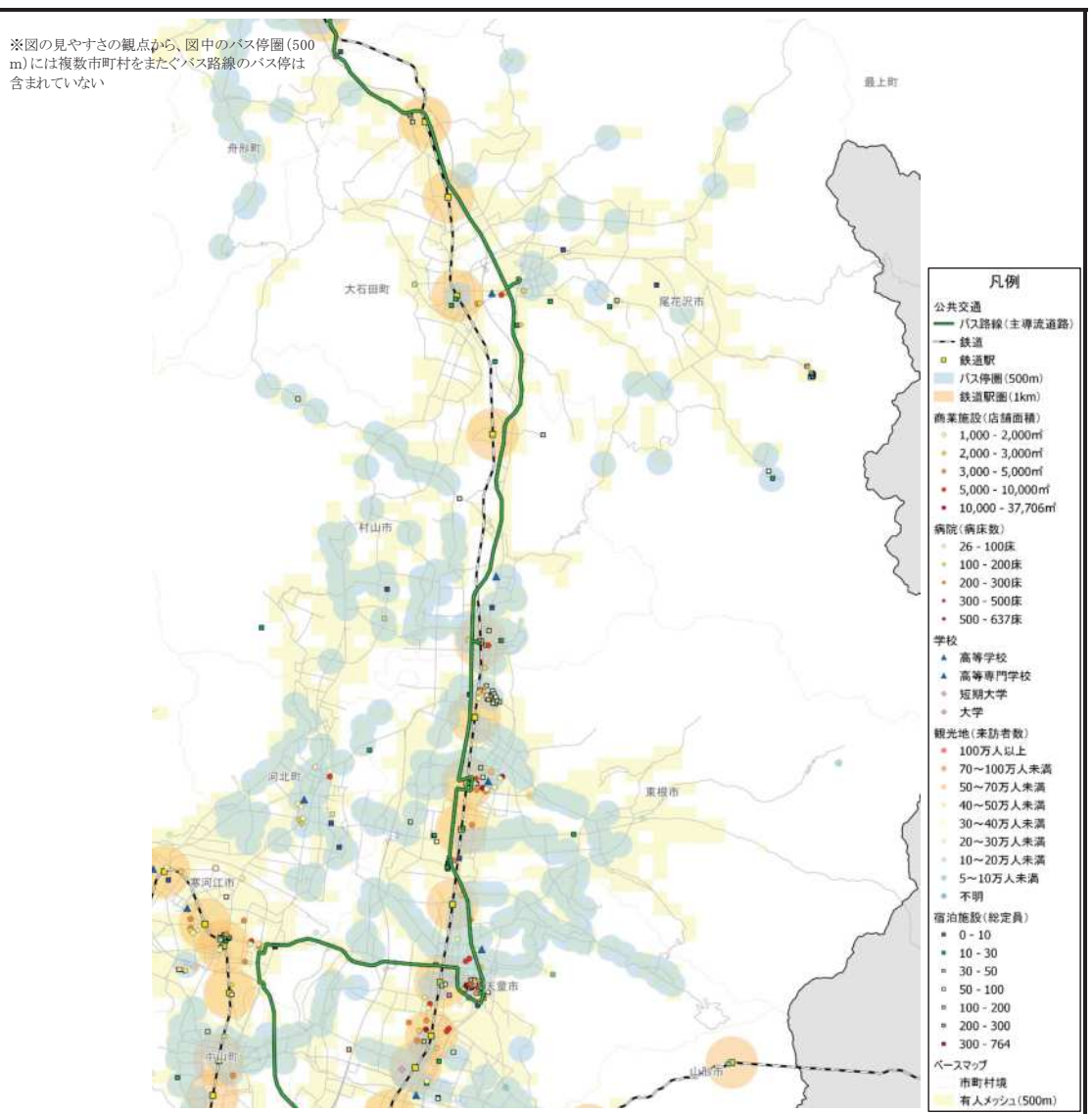
- 凡例**
- 公共交通
 - バス路線(主導流道路)
 - 鉄道
 - バス停留(500m)
 - 鉄道駅(1km)
 - 商業施設(店舗面積)
 - 1,000 - 2,000㎡
 - 2,000 - 3,000㎡
 - 3,000 - 5,000㎡
 - 5,000 - 10,000㎡
 - 10,000 - 37,706㎡
 - 病院(病床数)
 - 26 - 100床
 - 100 - 200床
 - 200 - 300床
 - 300 - 500床
 - 500 - 637床
 - 学校
 - 高等学校
 - 高等専門学校
 - 短期大学
 - 大学
 - 観光地(来訪者数)
 -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

<利用者視点の問題点等>

・介護福祉施設が無料送迎サービスを市町村間を跨いで実施

<事業者視点の問題点等>

主要流動路		Ⅲ		天童市⇄尾花沢市	
移動需要量	通勤	270	人		%
	通学	39	人		%
	買い物 (買い回り)		人		%
	観光		人		%
	ETC2.0	10	人		%
対応する公共交通	鉄道	JR奥羽本線			
	高速バス	以下の1系統			
	路線バス	なし			
	コミュニティ交通	なし			
	その他	なし			

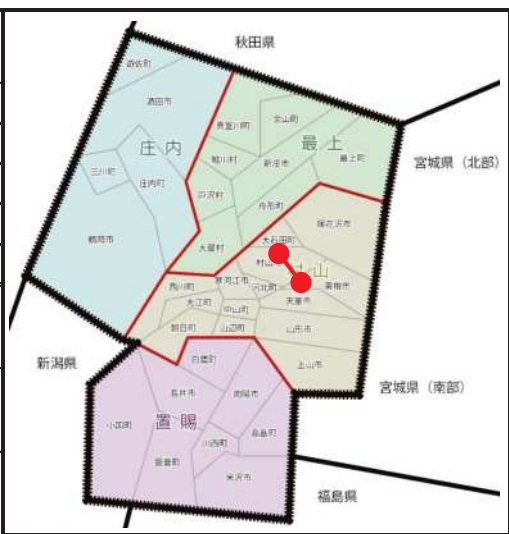


運行者	経路			運行本数(本)	輸送量(人)	国庫補助	収支率(%)	視点(ア)			視点(イ)			視点(ウ)			沿線市町村
	起点	経由地	終点					沿線人口(H27)	経常収益(千円)	評価	人口増減率(H22-H27)	高齢化率(H27)	評価	キロ程(km)	距離総長(キロ程)に占める平均乗車キロの割合	評価	
山交バス	新庄駅前	中山・天童 湯河川	湯河川自由丁	0.9	5以上15未満		80%以上100%未満	103.925	50,000以上100,000未満	I	-1.6%	26.4%	II	473.3	94.8%	I	新庄 尾花沢 大村 天童 中山

<利用者視点の問題点等>

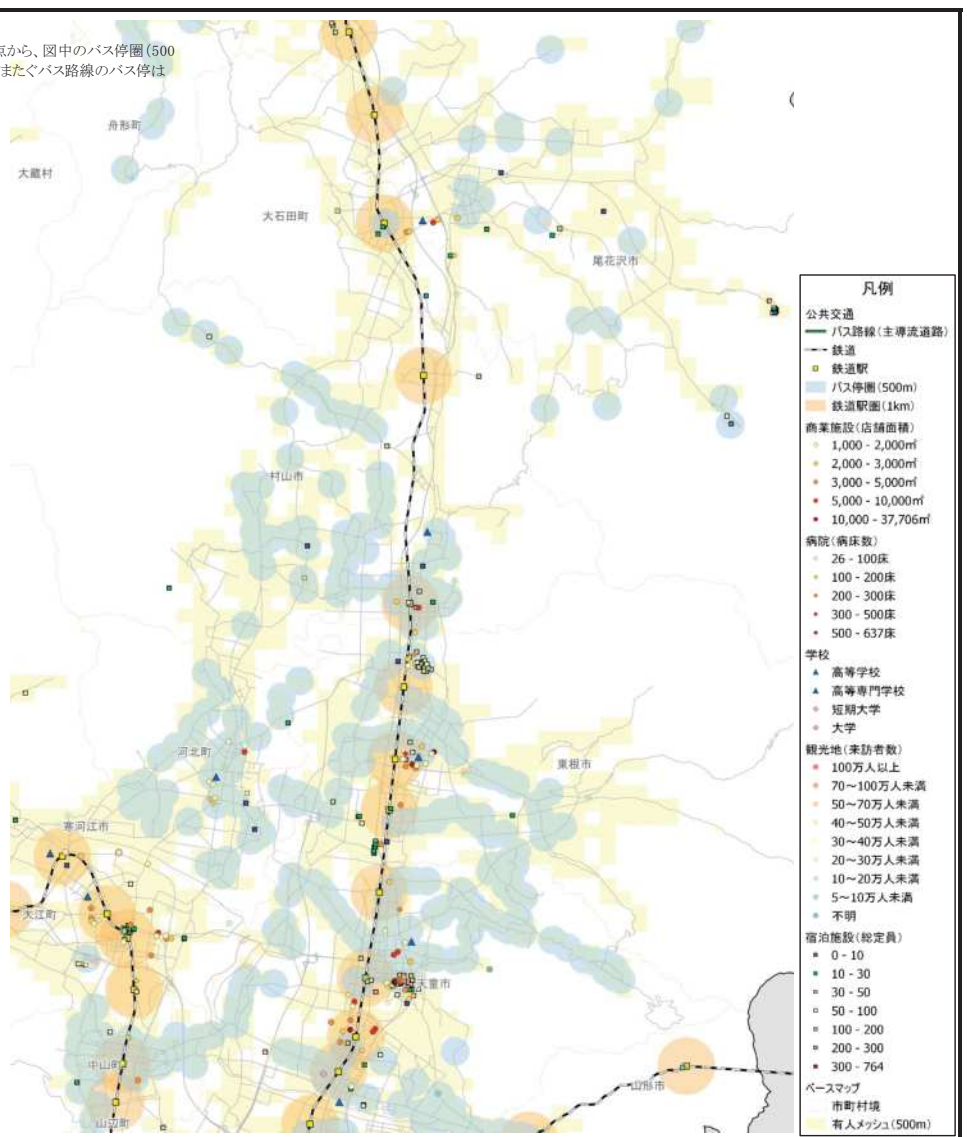
<事業者視点の問題点等>

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



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

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



<利用者視点の問題点等>

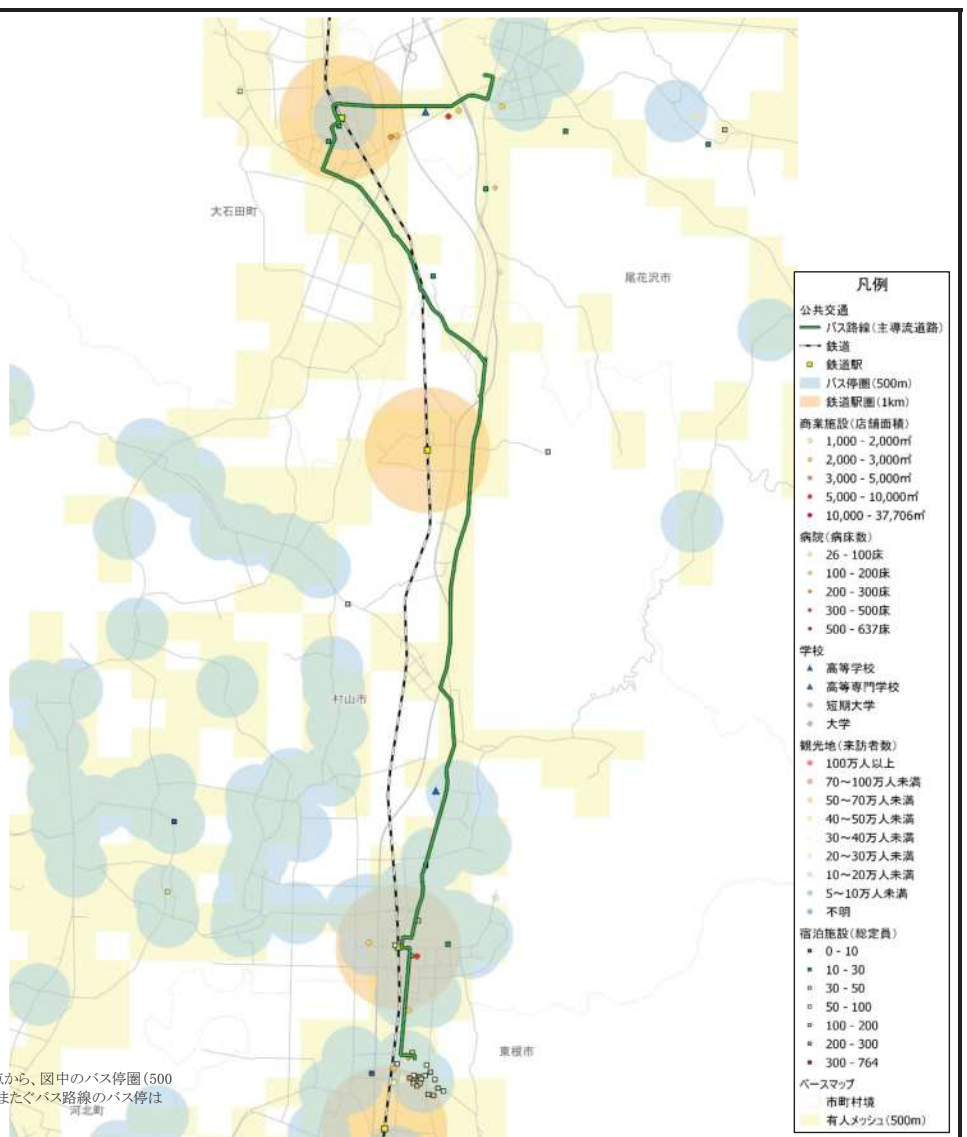
<事業者視点の問題点等>

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



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

運行者	経路			運行本数 (本)	輸送量 (人)	国庫 補助 (%)	収支率 (%)	視点(ア)		視点(イ)		視点(ウ)		沿線市町村	
	起点	経由地	終点					沿線人口 (H27) (人)	経常収益 (千円)	人口増減率 (H22- H27)	高齢化率 (H27)	評価	キロ程(km)		距離総長(キロ 程)に占める平均 乗車キロの割合
山交バス	公立病院	大石田	尾花沢待合所	5.5	5以上 15未満	30%以上 50%未満	35.846	5,000以上 10,000未満	Ⅲ	-4.8%	32.9%	Ⅱ	20	24.5%	美 庫



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

<利用者視点の問題点等>

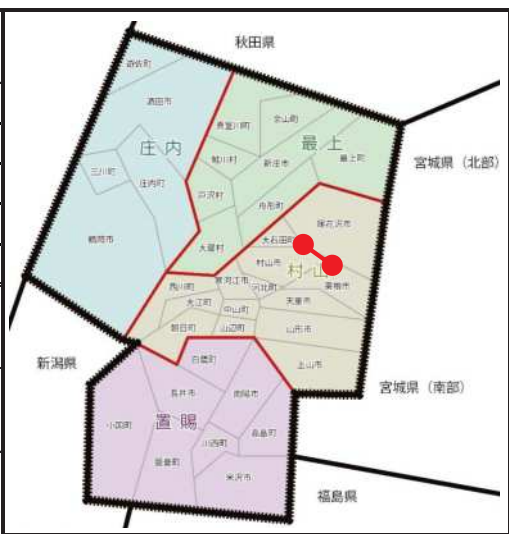
<事業者視点の問題点等>

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

主要流動路 III 東根市⇔大石田町

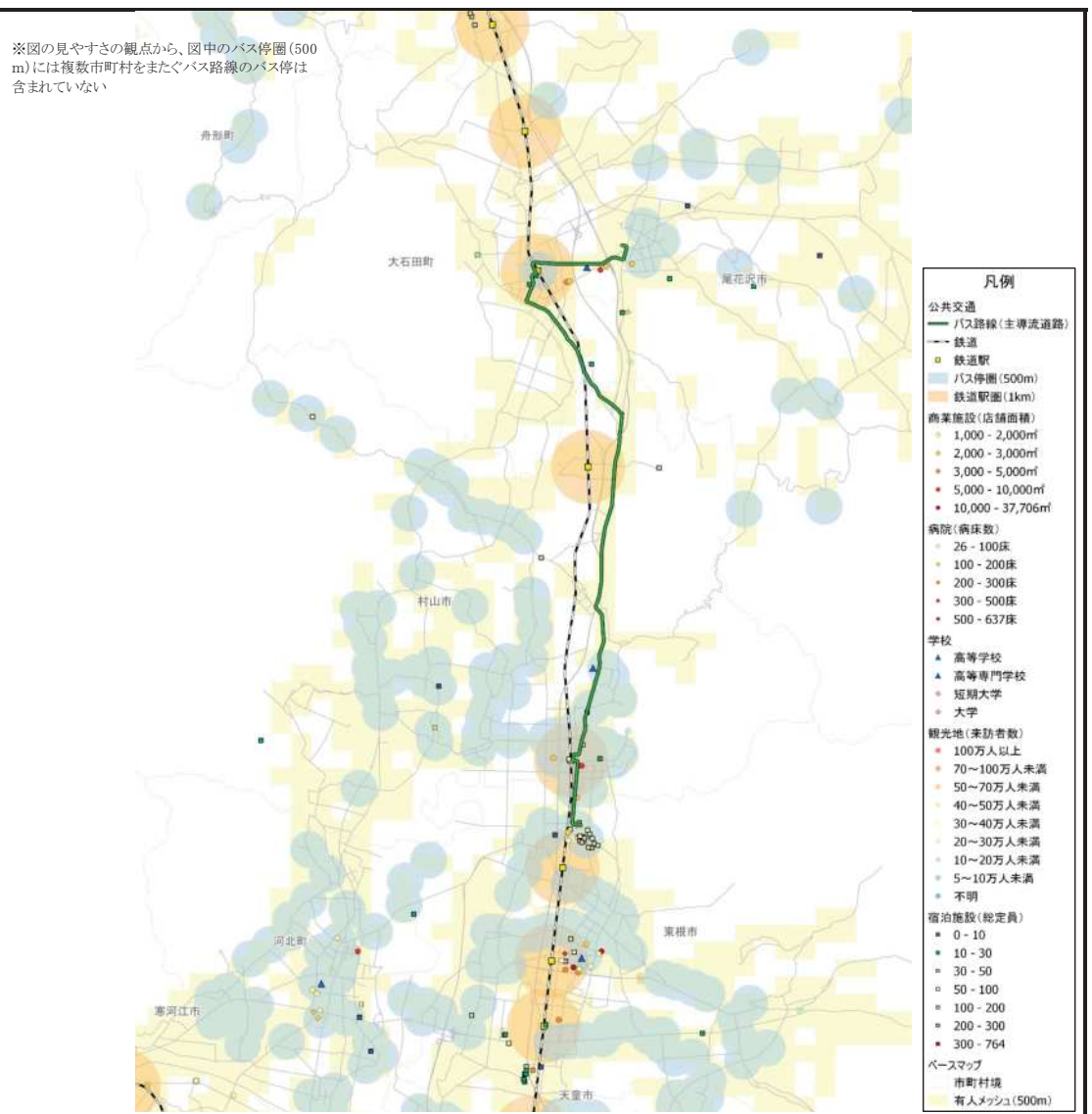
移動需要量	通勤	512	人	%
	通学	9	人	%
	買い物 (買い回り)		人	%
	観光		人	%
	ETC2.0	18	人	%

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



拠点

運行者	経路			運行本数 (本)	輸送量 (人)	国庫 補助 (%)	収支率 (%)	視点(ア)			視点(イ)			視点(ウ)			沿線市町村
	起点	経由地	終点					沿線人口 (H27) (人)	経常収益 (千円)	評価	人口増減率 (H22- H27)	高齢化率 (H27)	評価	キロ程(km)	距離総長(キロ 程)に占める平均 乗車キロの割合	評価	
山交バス	公立病院	大石田	尾花沢待合所	5.5	5以上 15未満	50%以上 50%未満	35.84%	5,000以上 10,000未満	Ⅲ	-4.8%	32.9%	Ⅳ	20	24.5%	Ⅱ	茨 麻	



<利用者視点の問題点等>

<事業者視点の問題点等>

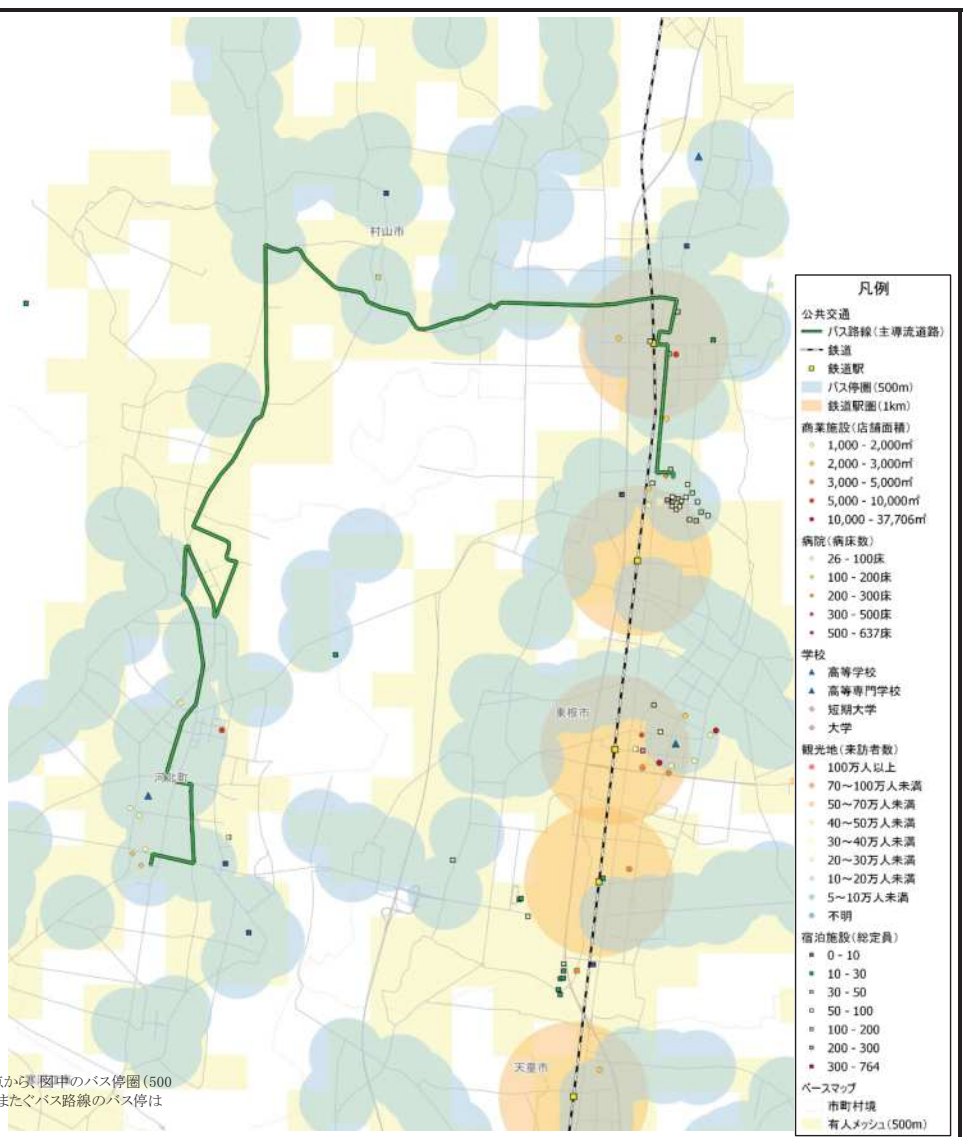
・人口減少・高齢化が進行しており、バス交通の抜本的見直しが必要と考えられる幹線バス路線が存在

主要流動路		Ⅲ		東根市⇔河北町	
移動需要量	通勤	1,684	人		%
	通学	18	人		%
	買い物 (買い回り)		人		%
	観光		人		%
	ETC2.0	34	人		%
対応する公共交通	鉄道	なし			
	高速バス	なし			
	路線バス	以下の1系統			
	コミュニティ交通	なし			
	その他	なし			



拠点	東根市	河北町
	庄内	最上

運行者	経路			運行本数 (本)	輸送量 (人)	国庫補助 (%)	収支率 (%)	視点(ア)			視点(イ)			視点(ウ)			沿線市町村
	起点	経由地	終点					沿線人口 (H27)	経常収益 (千円)	評価	人口増減率 (H22-H27)	高齢化率 (H27)	評価	キロ程(km)	距離総長(キロ程)に占める平均乗車キロの割合	評価	
山交バス	河北病院	榎平	公立病院	5	5以上 15未満	50%以上 50%未満	57.134%	5,000未満	Ⅲ	-5.0%	33.0%	Ⅳ	19.1	29.3%	Ⅱ	河東	



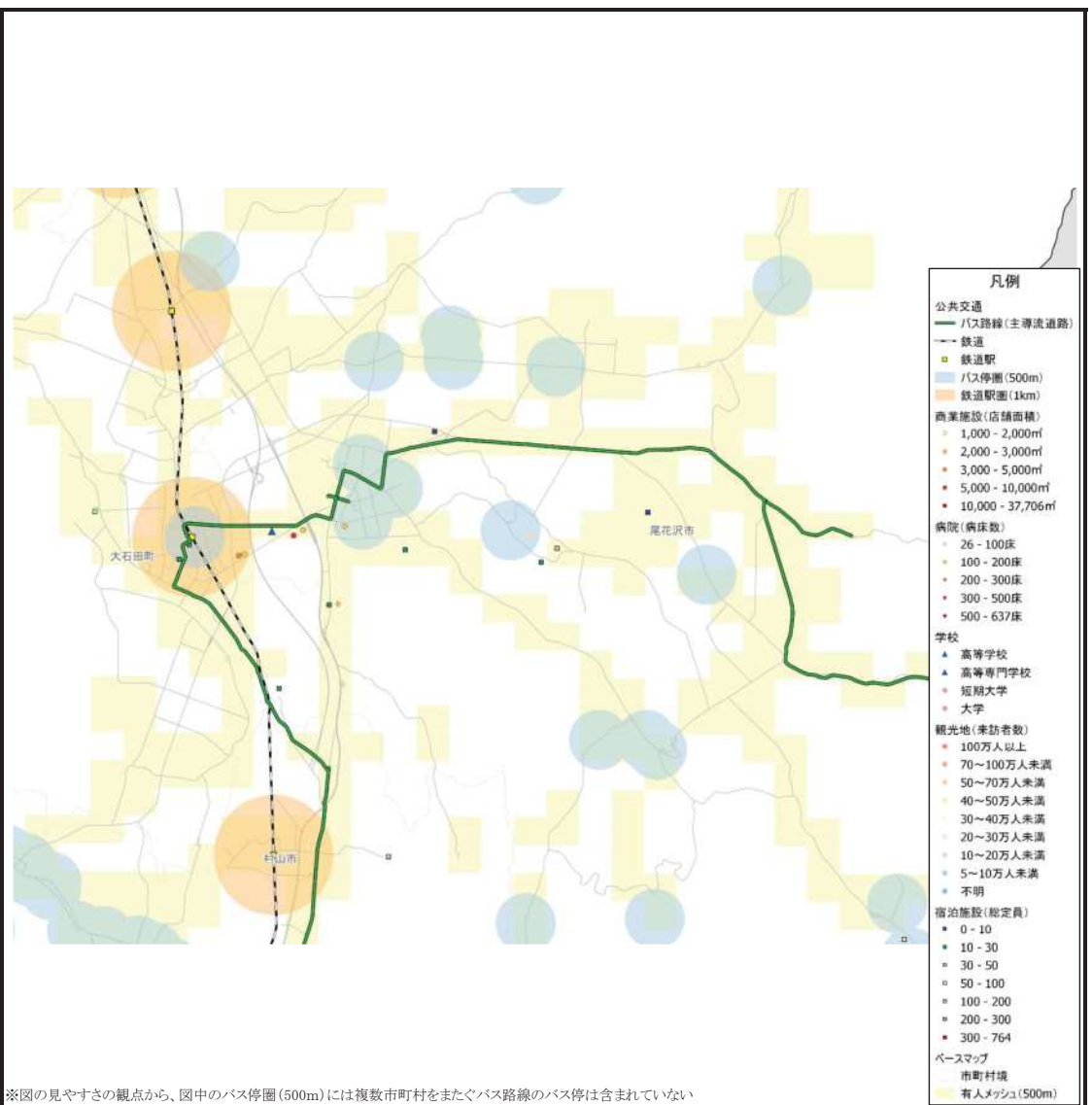
※図の見やすさの観点から図中のバス停留(500m)には複数市町村をまたぐバス路線のバス停は含まれていない

<利用者視点の問題点等>

<事業者視点の問題点等>

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

主要流動路		Ⅲ 尾花沢市⇄大石田町	
移動需要量	通勤	1,031 人	%
	通学	36 人	%
	買い物 (買い回り)	人	%
	観光	人	%
	ETC2.0	16 人	%
対応する公共交通	鉄道	JR山形線	
	高速バス	なし	
	路線バス	以下の2系統	
	コミュニティ交通	なし	
	その他	福祉有償運送(村山市・東根市・尾花沢市・大石田町)、通所介護事業所まごころの家(尾花沢市)での送迎	



運行者	経路			運行本数(本)	輸送量(人)	国庫補助(%)	収支率(%)	視点(ア)		視点(イ)		視点(ウ)		沿線市町村		
	起点	経由地	終点					沿線人口(H27)(人)	経常収益(千円)	人口増減率(H22-H27)	高齢化率(H27)	キロ程(km)	距離総長(キロ程)に占める平均乗車キロの割合			
山交バス	公立病院	大石田	尾花沢待合所	5.0	5以上15未満	90%以上	35,846	5,000以上10,000未満	Ⅲ	-4.8%	32.9%	Ⅳ	20	24.5%	Ⅱ	尾花
はながきバス	飯山温泉	尾花沢市内	大石田駅	7.0	15以上30未満	90%以上100%未満	31,620	10,000以上30,000未満	Ⅱ	-8.9%	33.9%	Ⅳ				尾花

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

<利用者視点の問題点等>

・介護福祉施設が無料送迎サービスを市町村間を跨いで実施

<事業者視点の問題点等>

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

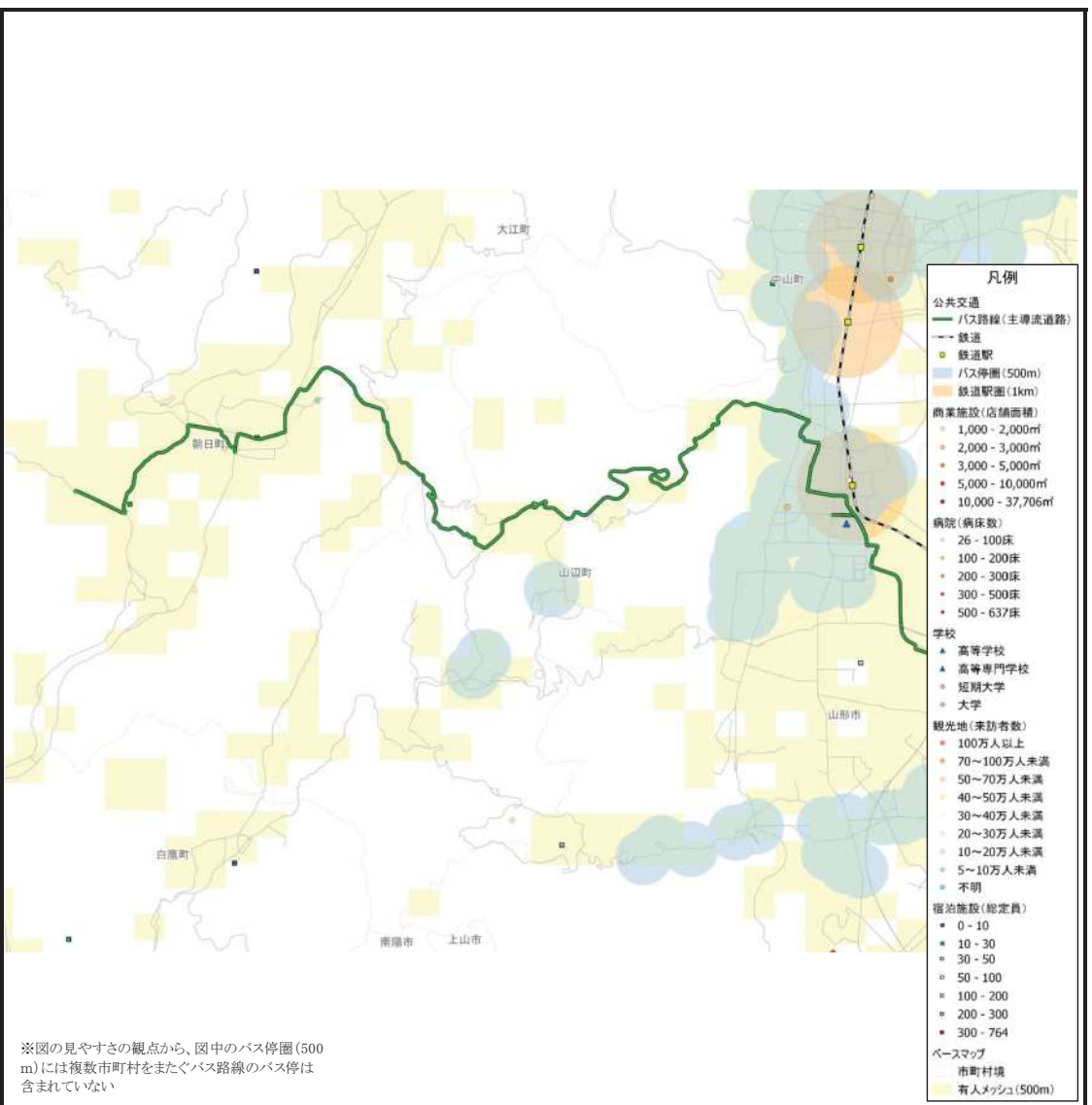
・国庫補助対象の補助要件に満たす可能性が高い高速バス路線、幹線バス路線の存在(現市町村間をまたぐバス路線を中心に国と県による財政支援を要検討)

主要流動路		Ⅲ		山辺町⇔朝日町	
移動需要量	通勤	46	人		%
	通学	9	人		%
	買い物 (買い回り)		人		%
	観光		人		%
	ETC2.0	0	人		%
対応する公共交通	鉄道	なし			
	高速バス	なし			
	路線バス	なし			
	コミュニティ交通	以下の1系統			
	その他	デイケアセンターやまのべ荘(山辺町)での送迎			



拠点	

運行者	経路			運行本数 (本)	輸送量 (人)	国庫 補助 (%)	視点 (ア)			視点 (イ)			視点 (ウ)			沿線市町村
	起点	経由地	終点				沿線人口 (H27) (人)	経常収益 (千円)	評価	人口増減率 (H22- H27)	高齢化率 (H27)	評価	キロ程 (km)	距離総長 (キロ 程) に占める平均 乗車キロの割合	評価	
朝日町	本郡公民館	山辺町	北山形駅	1,7	5以上 15未満	50%以上 50%未満	134,660	5,000未満	IV	-3.6%	30.6%	II				山 山 山



<利用者視点の問題点等> <事業者視点の問題点等>

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

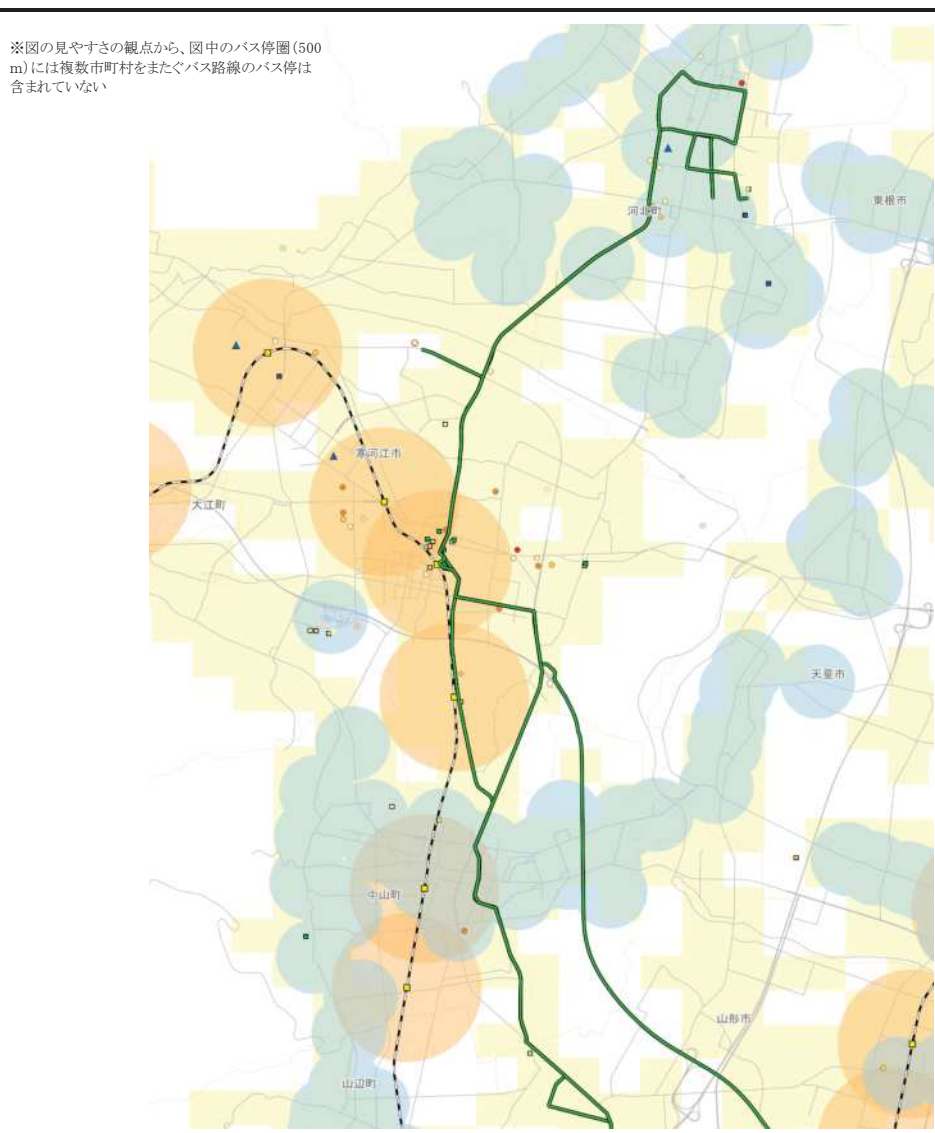
・介護福祉施設が無料送迎サービスを市町村間を跨いで実施

・沿線人口が比較的多いにもかかわらず、収益が比較的小さい

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

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

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



<利用者視点の問題点等>

<事業者視点の問題点等>

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

運行者	経路			運行本数 (本)	輸送量 (人)	国庫補助 (%)	収支率 (%)	視点(A)			視点(B)			視点(C)			沿線市町村
	起点	経由地	終点					沿線人口 (H27) (人)	経常収益 (千円)	評価	人口増減率 (H22- H27)	高齢化率 (H27)	評価	キロ程(km)	距離総長(キロ程) に占める平均乗車キロの割合	評価	
山交バス	山形駅前		岩地	1.0	5未満		30%以上	117,211	5,000未満	DV	-1.8%	30.2%	II	33.4	68.0%	I	山 中 寒 河
山交バス	山形駅前	山形道南河江	ひなの湯・産直センター前	1.0	5以上 15未満		100%以上	170,598	5,000未満	DV	-1.2%	29.6%	II	37.3	37.8%	I	山 中 寒 河
山交バス	山交ビルB T	寒河江	荒町南	15.0	30以上 100未満	○	30%未満	169,592	10,000以上 30,000未満	I	-2.2%	30.0%	II	28	13.6%	IV	山 中 寒 河

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

主要流動路		III		河北町⇄大江町	
移動需要量	通勤	292	人		%
	通学	29	人		%
	買い物 (買い回り)		人		%
	観光		人		%
	ETC2.0	2	人		%
対応する公共交通	鉄道	なし			
	高速バス	なし			
	路線バス	以下の2系統			
	コミュニティ交通	なし			
	その他	老人デイサービス事業所らふらんず大江(大江町)での送迎			



拠点	沿線市町村	庄内、最上、村山、置賜
	沿線市町村	庄内、最上、村山、置賜

運行者	経路			運行本数 (本)	輸送量 (人)	国庫補助 (%)	収支率 (%)	視点(A)			視点(I)			視点(U)			沿線市町村
	起点	経由地	終点					沿線人口 (H27)	経常収益 (千円)	評価	人口増減率 (H22-H27)	高齢化率 (H27)	評価	キロ程(km)	距離増長(キロ程)に占める平均乗車キロの割合	評価	
山交バス	岩手	栗河江	宮宿郵便局前	1.0	5以上 15未満		100%以上	66,893	5,000未満	Ⅲ	-5.7%	34.2%	IV	29.8	37.2%	I	河津 大 新
山交バス	山交の湯・置巻センター前	栗河江	朝日町役場前	1.0	5以上 15未満		100%以上	74,405	5,000未満	Ⅲ	-4.8%	33.6%	IV	33.7	22.8%	IV	河津 大 新

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



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

<利用者視点の問題点等>

・介護福祉施設が無料送迎サービスを市町村間を跨いで実施

<事業者視点の問題点等>

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

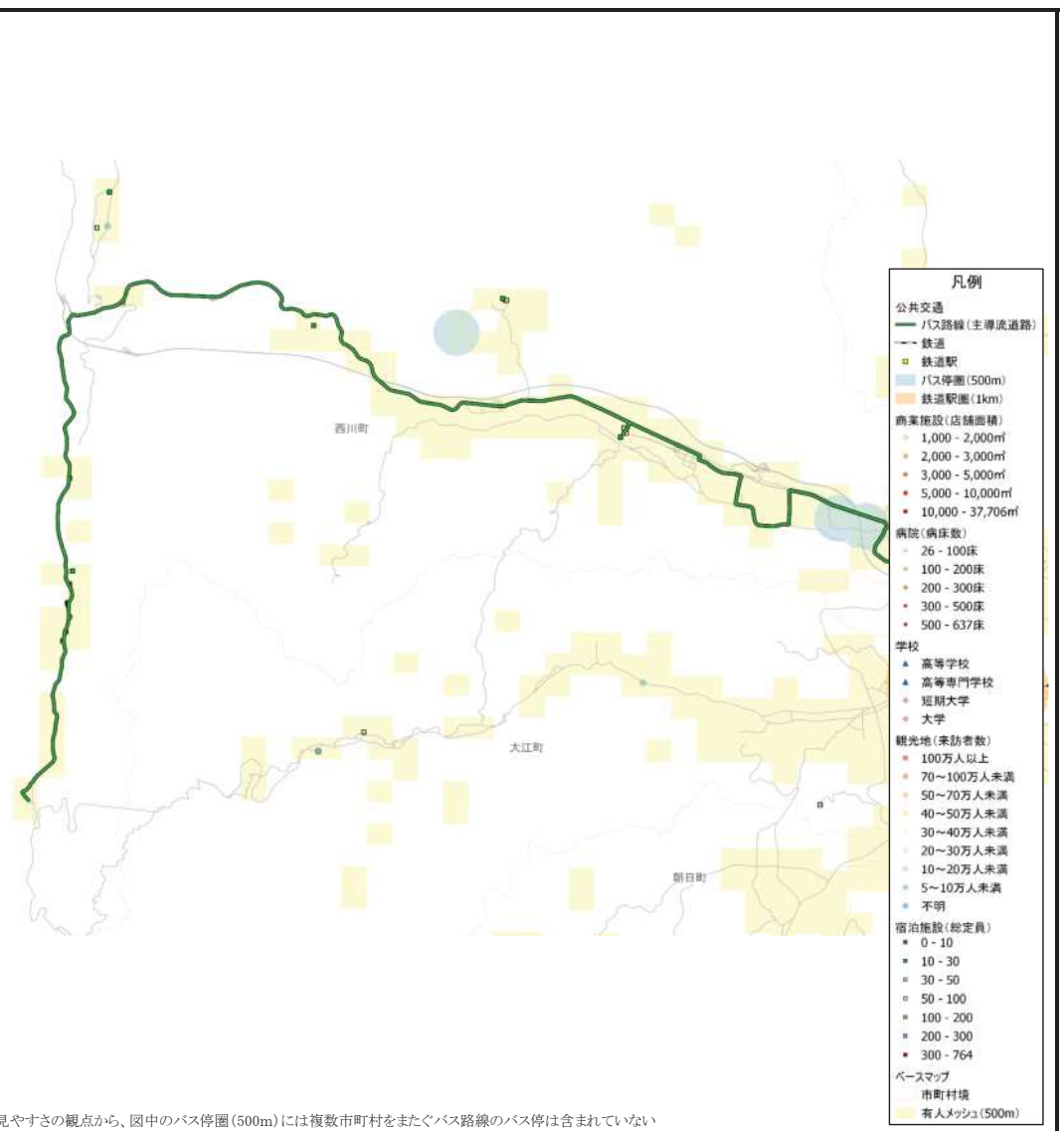
・冗長なルート割に、利用者の短区間利用が顕著であり、今後のルート分割・短縮等の運行効率化が求められる幹線バス路線が存在

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



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

運行者	経路			運行本数 (本)	輸送量 (人)	国庫補助 (%)	視点(ア)		視点(イ)		視点(ウ)		沿線市町村
	起点	経由地	終点				沿線人口 (H27) (人)	経常収益 (千円)	人口増減率 (H22- H27)	高齢化率 (H27)	キロ程(km)	距離総長(キロ 程)に占める平均 乗車キロの割合	
西川町	道の駅にしかわ	町立病院	左沢高校	0.5	5未満	30%以上 50%未満	8,192	5,000未満	Ⅲ	-5.8%	39.0%	Ⅱ	西大
西川町	横子	道の駅にしかわ	左沢高校	0.5	5未満	30%未満	8,201	5,000未満	Ⅲ	-5.8%	38.9%	Ⅱ	西大



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

<利用者視点の問題点等>	<事業者視点の問題点等>
	<ul style="list-style-type: none"> ・人口減少・高齢化が進行しており、バス交通の抜本的見直しが必要と考えられる幹線バス路線が存在

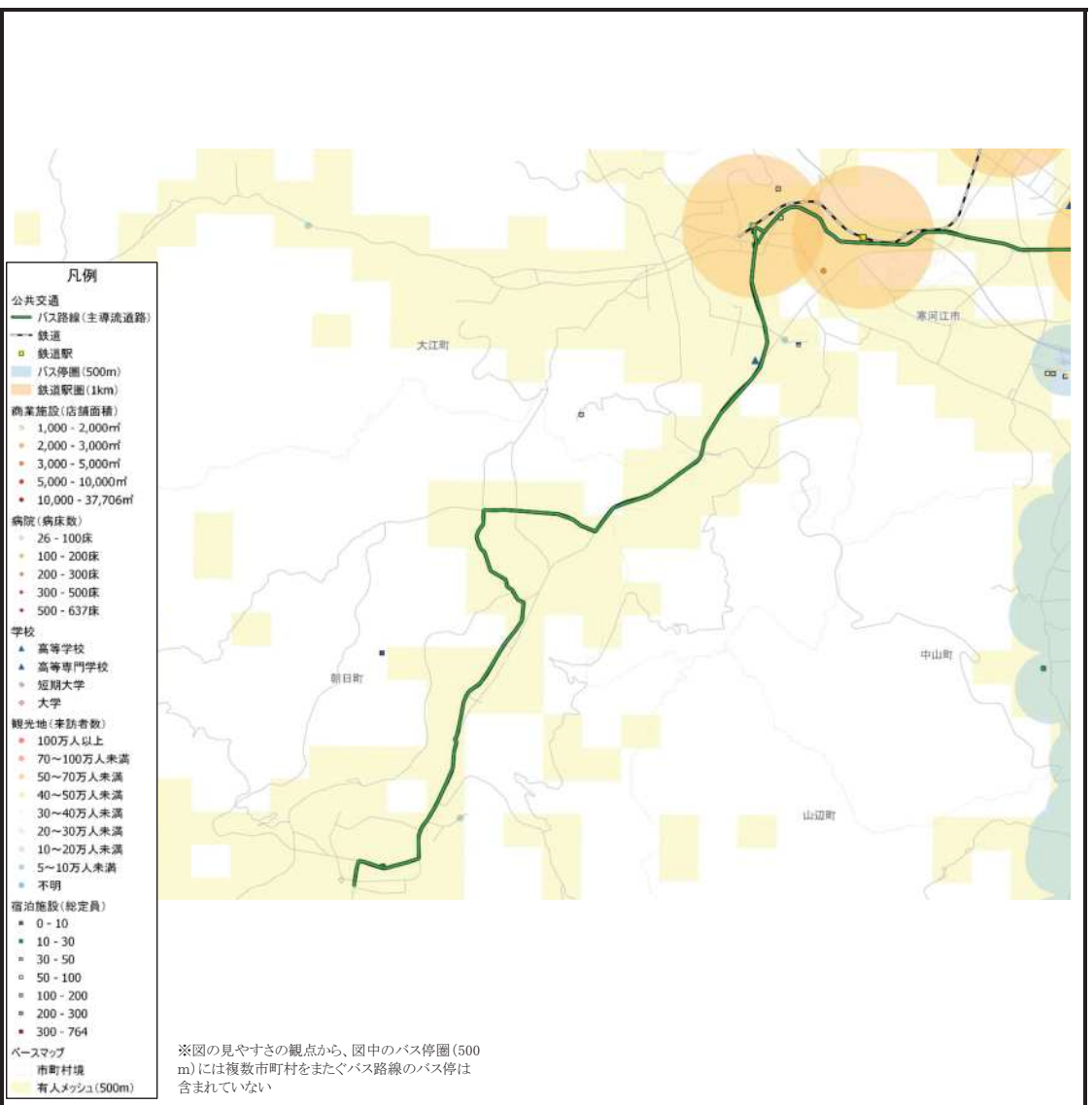
主要流動路		Ⅲ		朝日町⇄大江町	
移動需要量	通勤	311	人		%
	通学	42	人		%
	買い物 (買い回り)		人		%
	観光		人		%
	ETC2.0	5	人		%

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



拠点	

運行者	経路			運行本数 (本)	輸送量 (人)	国庫 補助 (%)	視点(ア)			視点(イ)			視点(ウ)			沿線市町村	
	起点	経由地	終点				沿線人口 (H27)	経常収益 (千円)	評価	人口増減率 (H22-H27)	高齢化率 (H27)	評価	キロ程(km)	距離総長(キロ程)に占める平均乗車キロの割合	評価		
山交バス	谷地	寒河江	宮宿郵便局前	1.0	5以上 15未満		100%以上	66,893	5,000未満	Ⅲ	-5.7%	34.2%	Ⅳ	29.8	37.2%	I	寒河江 大朝
山交バス	ひなの湯・産直センター前	寒河江	朝日町役場前	1.0	5以上 15未満		100%以上	74,405	5,000未満	Ⅲ	-4.8%	33.6%	Ⅳ	22.8%	22.8%	Ⅳ	寒河江 大朝
山交バス	寒河江B T	松川・左沢	朝日町役場前	6.8	15以上 30未満	○	30%以上 50%未満	61,233	10,000以上 30,000未満	Ⅱ	-6.4%	34.7%	Ⅳ	22.7	21.1%	Ⅲ	寒河江 大朝
朝日町	寒河江B T	大谷	朝日町役場前	1.0	5未満		30%未満	36,171	5,000未満	Ⅲ	-4.6%	33.7%	Ⅳ				寒河江 大朝



<利用者視点の問題点等>

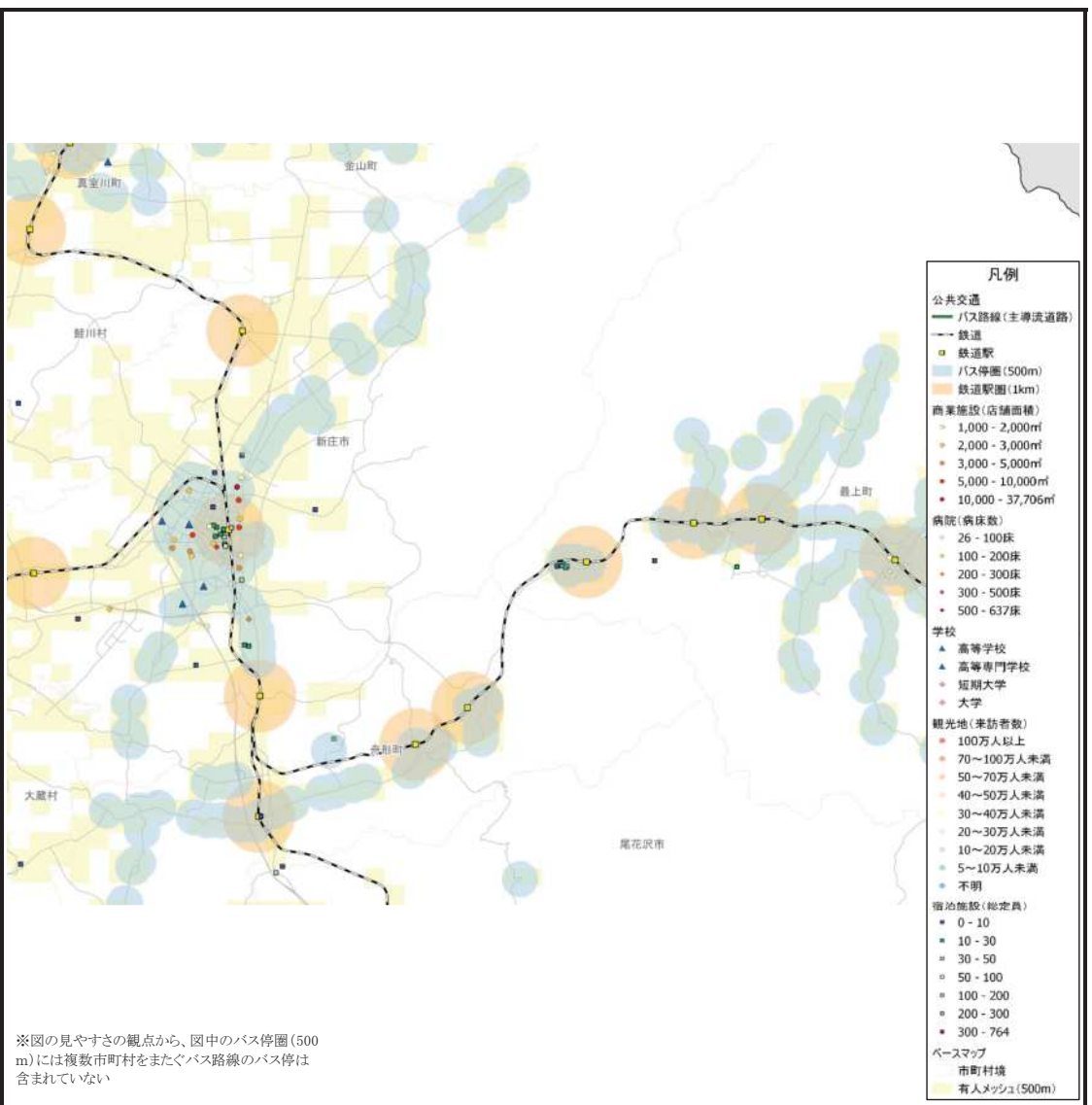
<事業者視点の問題点等>

- ・人口減少・高齢化が進行しており、バス交通の抜本的見直しが必要と考えられる幹線バス路線が存在
- ・冗長なルートの割に、利用者の短区間利用が顕著であり、今後のルート分割・短縮等の運行効率化が求められる幹線バス路線が存在

主要流動路		Ⅲ	新庄市⇄最上町	
移動需要量	通勤	878	人	%
	通学	175	人	%
	買い物 (買い回り)		人	%
	観光		人	%
	ETC2.0	17	人	%



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



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

<利用者視点の問題点等>

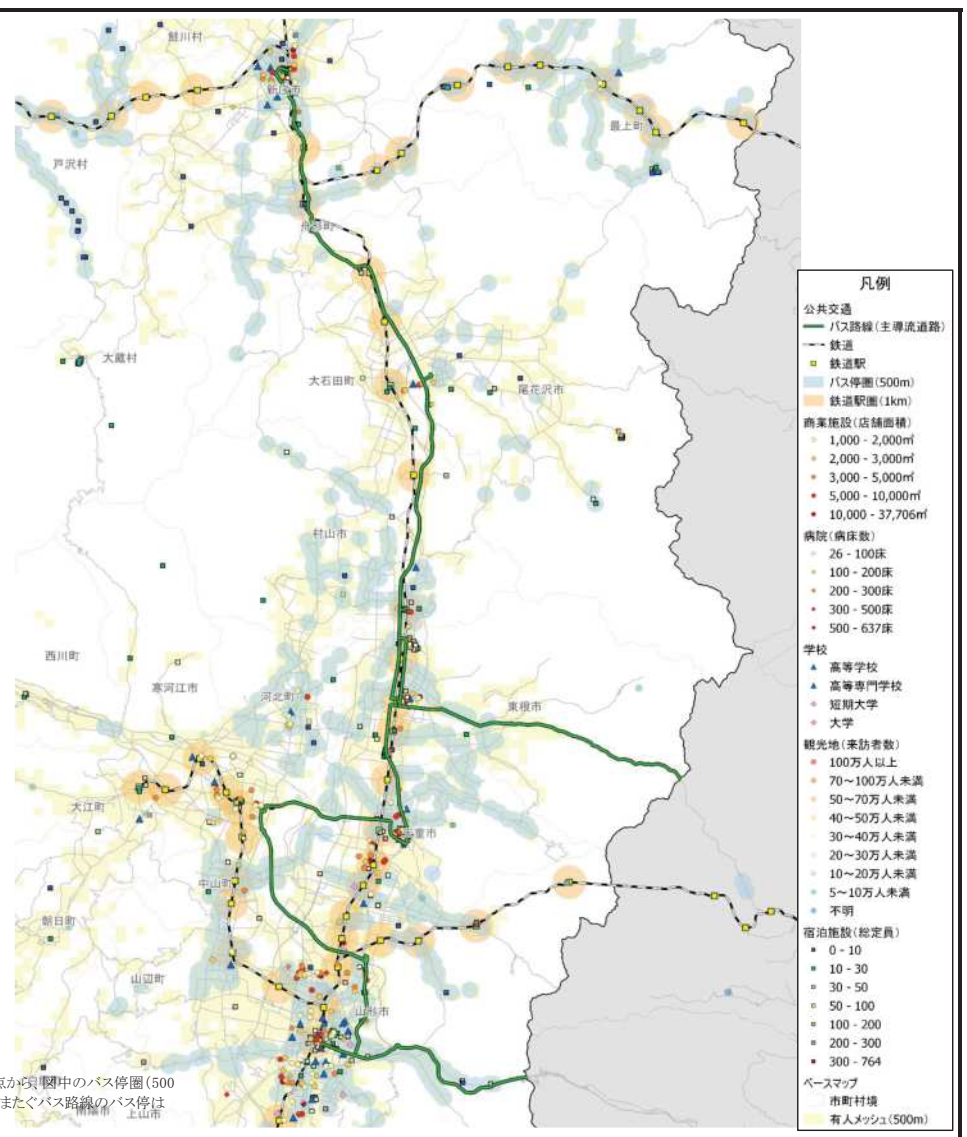
<事業者視点の問題点等>

主要流動路		Ⅲ		新庄市⇔舟形町	
移動需要量	通勤	1,117	人		%
	通学	78	人		%
	買い物 (買い回り)		人		%
	観光		人		%
	ETC2.0	34	人		%
対応する公共交通	鉄道	JR山形線、JR陸羽東線			
	高速バス	以下の1系統			
	路線バス	以下の1系統			
	コミュニティ交通	なし			
	その他	なし			



拠点	

運行者	経路			運行本数 (本)	輸送量 (人)	国庫 補助 (%)	視点 (ア)		視点 (イ)		視点 (ウ)		沿線市町村			
	起点	経由地	終点				沿線人口 (H27) (人)	経常収益 (千円)	評価	人口増減率 (H22- H27)	高齢化率 (H27)	評価		キロ程 (km)	距離総長 (キロ 程) に占める平均 乗車キロの割合	評価
山交バス	新庄駅前	村山・天童 湯河川	湯河川駅前	0.5	15以上 20未満	80%以上 100%未満	103,925	50,000以上 100,000未満	I	-1.6%	26.4%	II	473.3	94.8%	I	新庄 舟形 大村 東天 高 中 山
山交バス	新庄駅前	東根 作並	山形駅前	10.0	100以上	80%以上 100%未満	43,068	100,000以上	II	-1.2%	28.5%	II	102.1	41.0%	I	新庄 舟形 大村 東天 高 中 山



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

<利用者視点の問題点等>

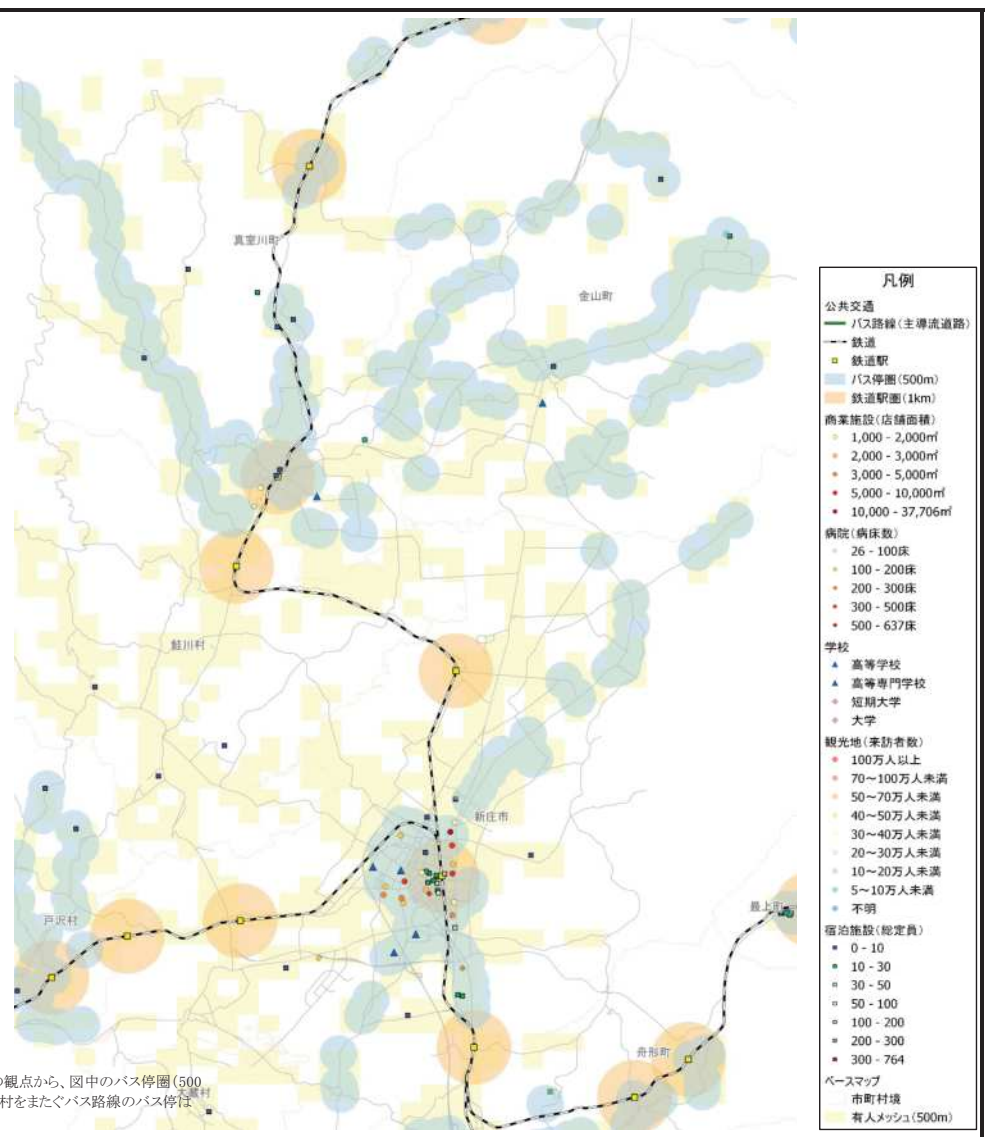
<事業者視点の問題点等>

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

主要流動路		Ⅲ		新庄市⇔真室川町	
移動需要量	通勤	1,420	人		%
	通学	142	人		%
	買い物 (買い回り)		人		%
	観光		人		%
	ETC2.0	16	人		%
対応する公共交通	鉄道	JR奥羽本線			
	高速バス	なし			
	路線バス	なし			
	コミュニティ交通	なし			
	その他	なし			



拠点		



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

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

<利用者視点の問題点等>

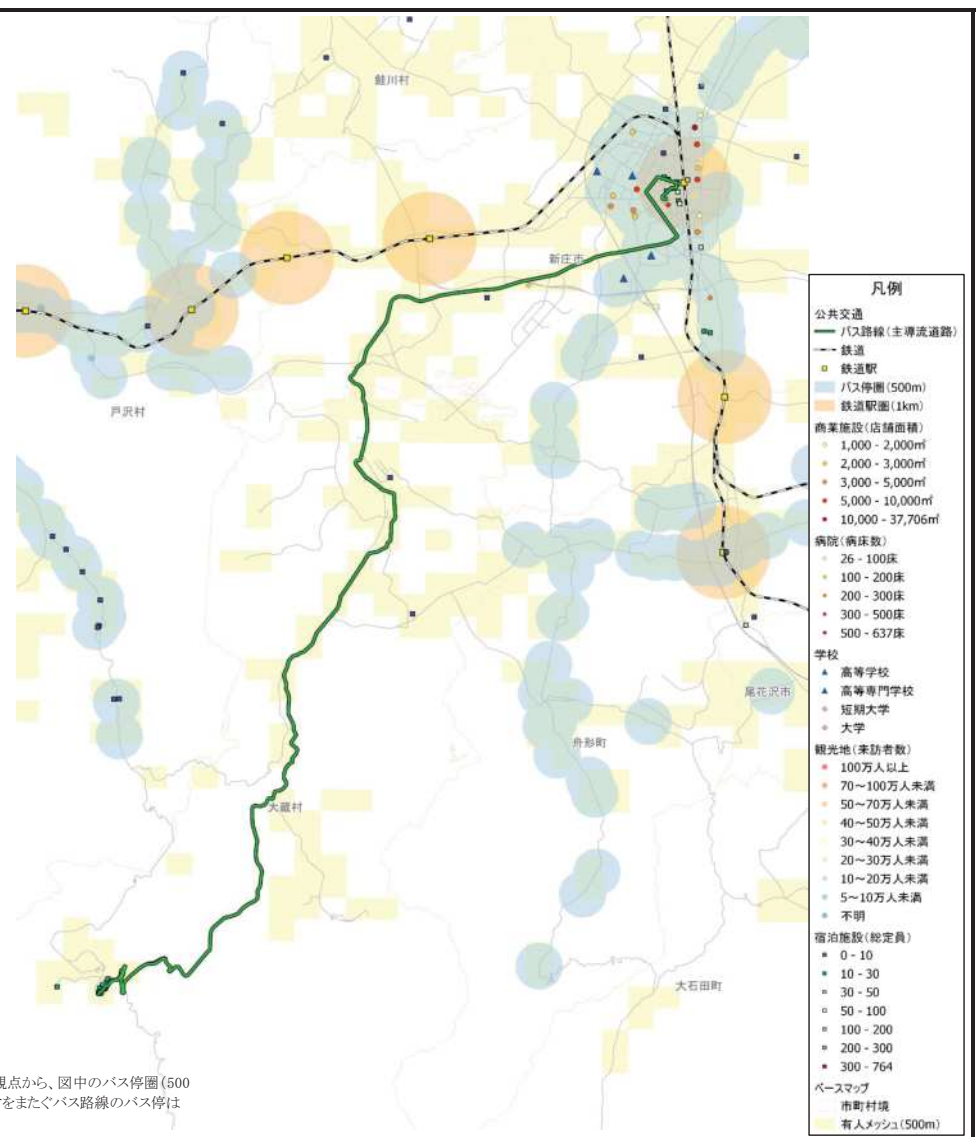
<事業者視点の問題点等>

主要流動路		Ⅲ		新庄市⇄大蔵村	
移動需要量	通勤	736	人		%
	通学	53	人		%
	買い物 (買い回り)		人		%
	観光		人		%
	ETC2.0	15	人		%
対応する公共交通	鉄道	なし			
	高速バス	なし			
	路線バス	以下の5系統			
	コミュニティ交通	なし			
	その他	なし			



拠点	新庄市	大蔵村
----	-----	-----

運行者	経路			運行本数 (本)	輸送量 (人)	国庫 補助	収支率 (%)	視点(ア)			視点(イ)			視点(ウ)			沿線市町村	
	起点	経由地	終点					沿線人口 (H27) (人)	経営収益 (千円)	評価	人口増減率 (H22- H27)	高齢化率 (H27)	評価	キロ程(km)	距離延長(キロ 程)に占める平均 乗車キロの割合	評価		沿線市町村
新庄バス	南立病院前	大蔵村清水	肘折温泉待合所	7.0	5以上 15未満	○	50%以上 80%未満	37,337	10,000以上 30,000未満	Ⅱ	-6.5%	32.2%	Ⅱ	30.8	15.3%	Ⅳ	新大	
新庄バス	南立病院前	大蔵村清水	肘折温泉待合所	7.0	5以上 15未満	○	50%以上 80%未満	37,337	10,000以上 30,000未満	Ⅱ	-6.5%	32.2%	Ⅱ	30.8	15.3%	Ⅳ	新大	
新庄バス	南立病院前	大蔵村清水	肘折温泉待合所	7.0	5未満	○	50%以上 80%未満	37,337	10,000以上 30,000未満	Ⅱ	-6.5%	32.2%	Ⅱ	30.8	15.3%	Ⅳ	新大	
新庄バス	肘折温泉	本台海寺前	南立病院	5.0	5以上 15未満	○	80%以上 100%未満	37,337	10,000以上 30,000未満	Ⅱ	-6.5%	32.2%	Ⅱ	30.8	12.9%	Ⅳ	大新	
新庄バス	肘折川向	本台海寺前	南立病院	1.0	5未満	○	20%未満	37,337	5,000未満	Ⅲ	-6.5%	32.2%	Ⅱ	31.6	27.3%	Ⅰ	大新	



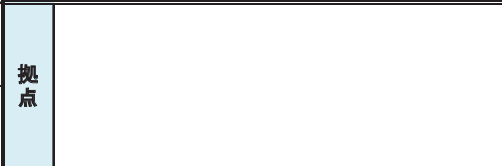
※図の見やすさの観点から、図中のバス停圏(500m)には複数市町村をまたぐバス路線のバス停は含まれていない

<利用者視点の問題点等>

<事業者視点の問題点等>

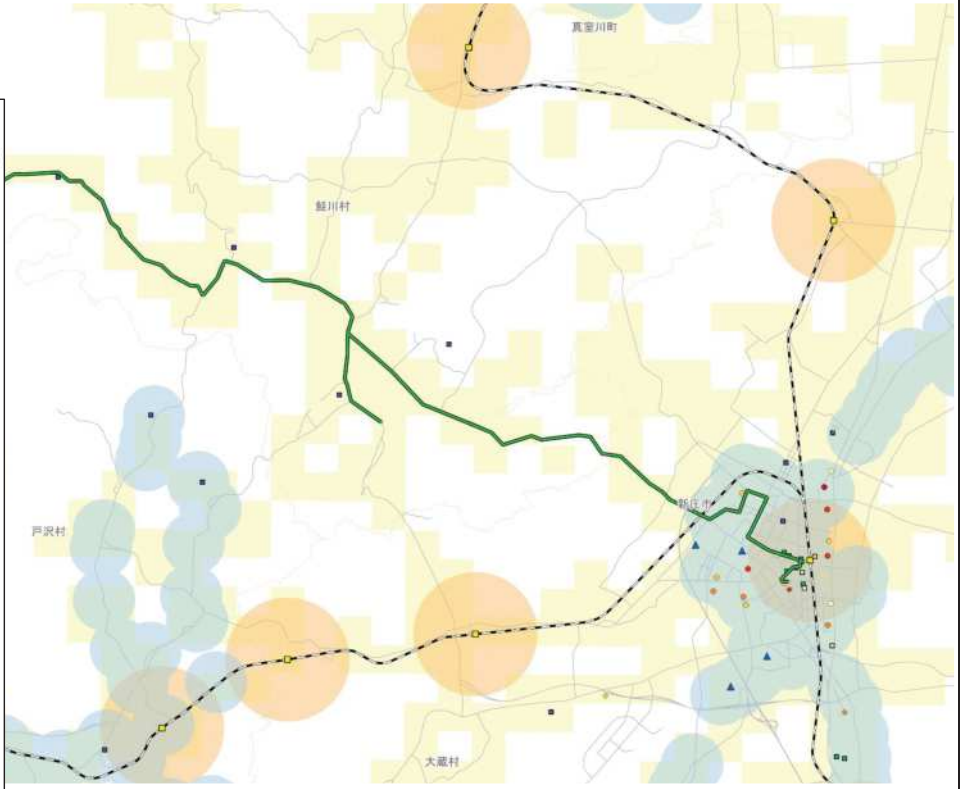
・冗長なルートの割に、利用者の短区間利用が顕著であり、今後のルート分割・短縮等の運行効率化が求められる幹線バス路線が存在

主要流動路		Ⅲ		新庄市⇄鮭川村	
移動需要量	通勤	971	人		%
	通学	98	人		%
	買い物 (買い回り)		人		%
	観光		人		%
	ETC2.0	21	人		%
対応する公共交通	鉄道	JR奥羽本線			
	高速バス	なし			
	路線バス	以下の1系統			
	コミュニティ交通	鮭川村			
	その他	なし			



運行者	経路			運行本数 (本)	輸送量 (人)	国庫 補助	収支率 (%)	視点 (ア)			視点 (イ)			視点 (ウ)			沿線市町村
	起点	経由地	終点					沿線人口 (H27) (人)	経常収益 (千円)	評価	人口増減率 (H22- H27)	高齢化率 (H27)	評価	キロ程 (km)	距離総長 (キロ 程) に占める平均 乗車キロの割合	評価	
新庄駅前バス	新庄駅前	保健センター	県立病院	6.0	15以上 15未満	◆	50%以上 80%未満	20,772	5,000以上 10,000未満	Ⅲ	-5.8%	33.4%	Ⅲ	20.5	59.5%	Ⅲ	鮭川村
鮭川村	新庄駅前	白下	県立病院前	4.5	5以上 15未満		30%未満	20,772	5,000未満	Ⅲ	-5.8%	33.4%	Ⅲ				鮭川村

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



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

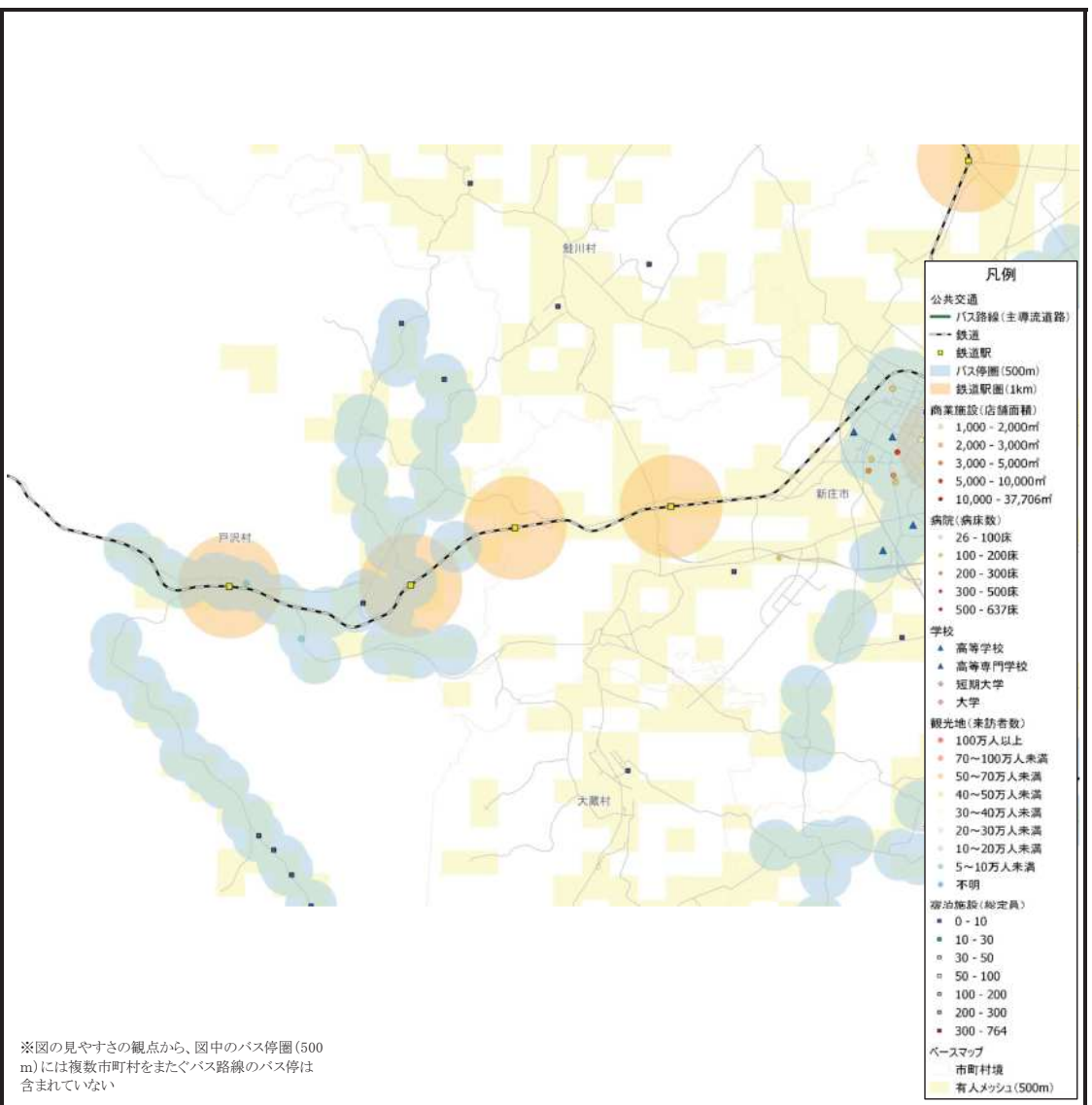
<利用者視点の問題点等>

<事業者視点の問題点等>

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

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

主要流動路		Ⅲ	新庄市⇄戸沢村	
移動需要量	通勤	1,024	人	%
	通学	83	人	%
	買い物 (買い回り)		人	%
	観光		人	%
	ETC2.0	15	人	%
対応する公共交通	鉄道	JR陸羽西線		
	高速バス	なし		
	路線バス	なし		
	コミュニティ交通	なし		
	その他	なし		



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

<利用者視点の問題点等>

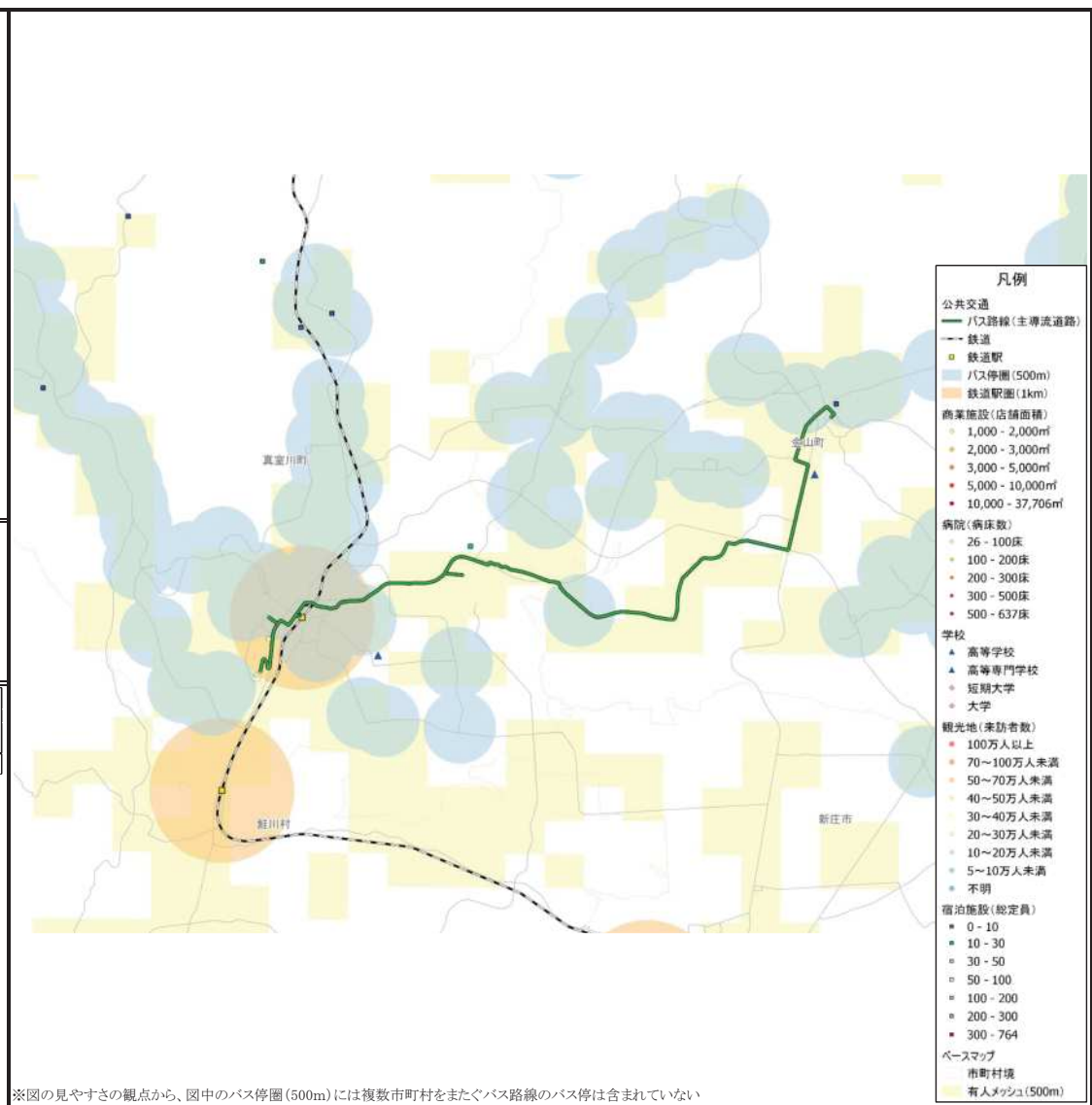
<事業者視点の問題点等>

主要流動路		Ⅲ		金山町⇄真室川町	
移動需要量	通勤	253	人		%
	通学	0	人		%
	買い物 (買い回り)		人		%
	観光		人		%
	ETC2.0	4	人		%



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

運行者	経路			運行本数 (本)	輸送量 (人)	国庫 補助	取支率 (%)	視点 (ア)		視点 (イ)		視点 (ウ)		沿線市町村
	起点	経由地	終点					沿線人口 (H27) (人)	経常収益 (千円)	評価	人口増減率 (H22- H27)	高齢化率 (H27)	評価	
真室川町	町立真室川病院	真室川町役場	金山町役場	3.6	5未満		30%未満	16,619	5,000未満	Ⅲ	-8.5%	32.3%	Ⅱ	真室川町

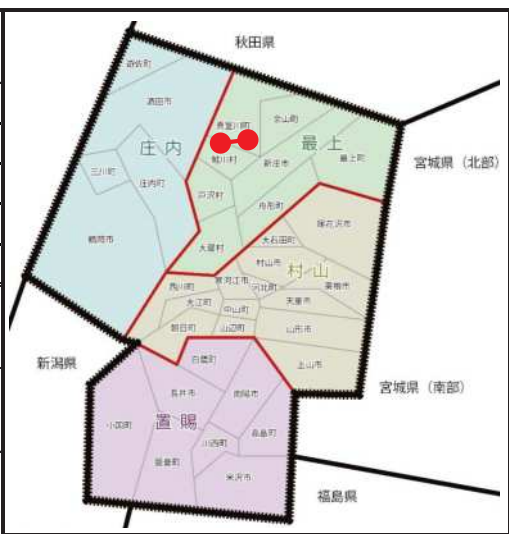


※図の見やすさの観点から、図中のバス停圏(500m)には複数市町村をまたぐバス路線のバス停は含まれていない

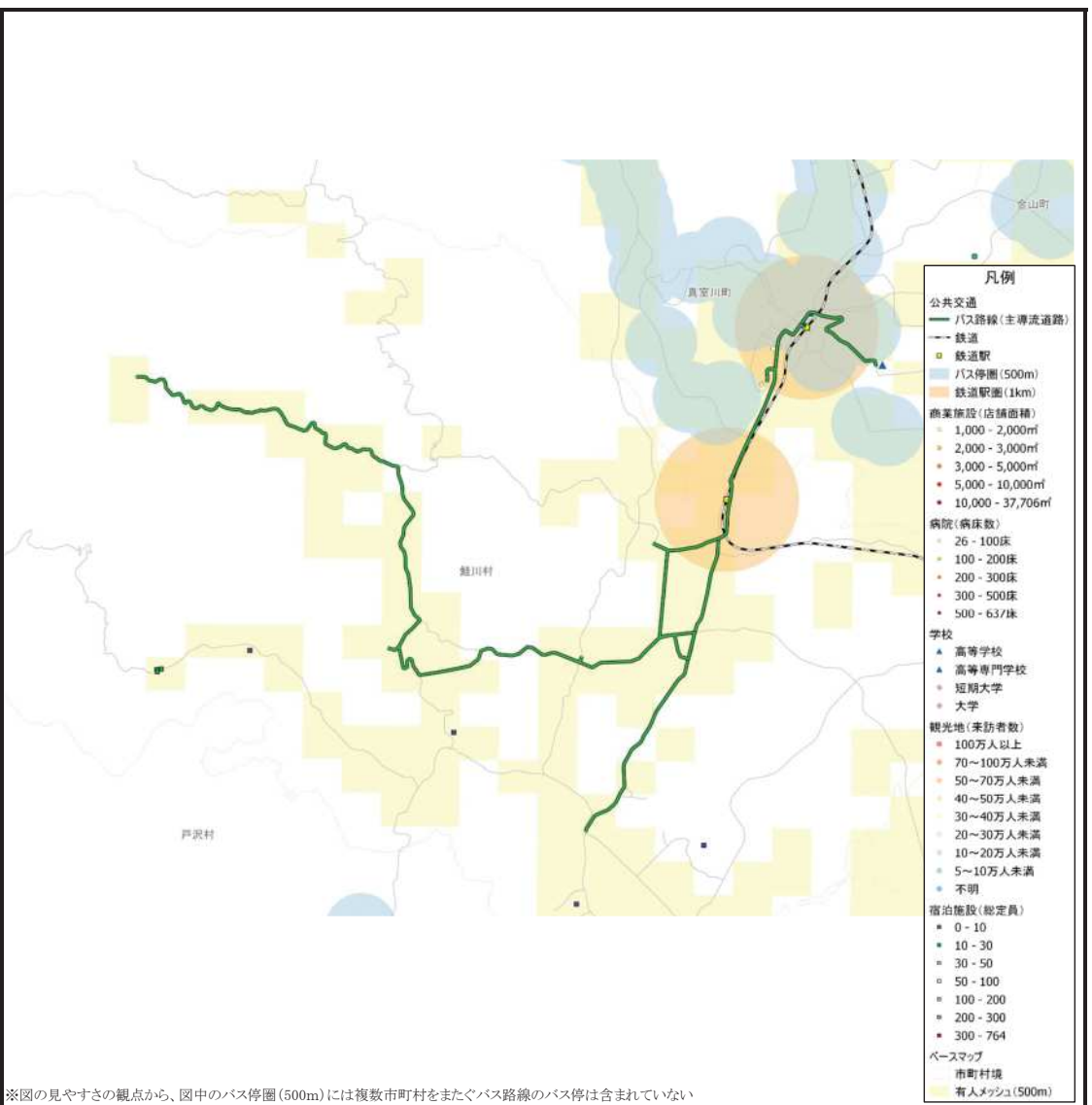
<利用者視点の問題点等>

<事業者視点の問題点等>

主要流動路		Ⅲ		真室川町⇄鮭川村	
移動需要量	通勤	256	人		%
	通学	6	人		%
	買い物 (買い回り)		人		%
	観光		人		%
	ETC2.0	1	人		%



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



運行者	経路			運行本数 (本)	輸送量 (人)	収支率 (%)	視点 (ア)			視点 (イ)			視点 (ウ)			沿線市町村
	起点	経由地	終点				沿線人口 (H27)	経常収益 (千円)	評価	人口増減率 (H22-H27)	高齢化率 (H27)	評価	キロ程 (km)	距離総長 (キロ程) に占める平均乗車キロの割合	評価	
鮭川村	鮭川村役場前	豊里駅前	真室川町総合体育館前	4.5	5未満	30%未満	7,920	5,000未満	Ⅲ	-11.3%	33.7%	Ⅱ				鮭 真
鮭川村	大戸沢	日曲川保育園前	真室川駅前	3.5	5未満	30%未満	3,319	5,000未満	Ⅲ	-12.0%	36.7%	Ⅱ				鮭 真

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

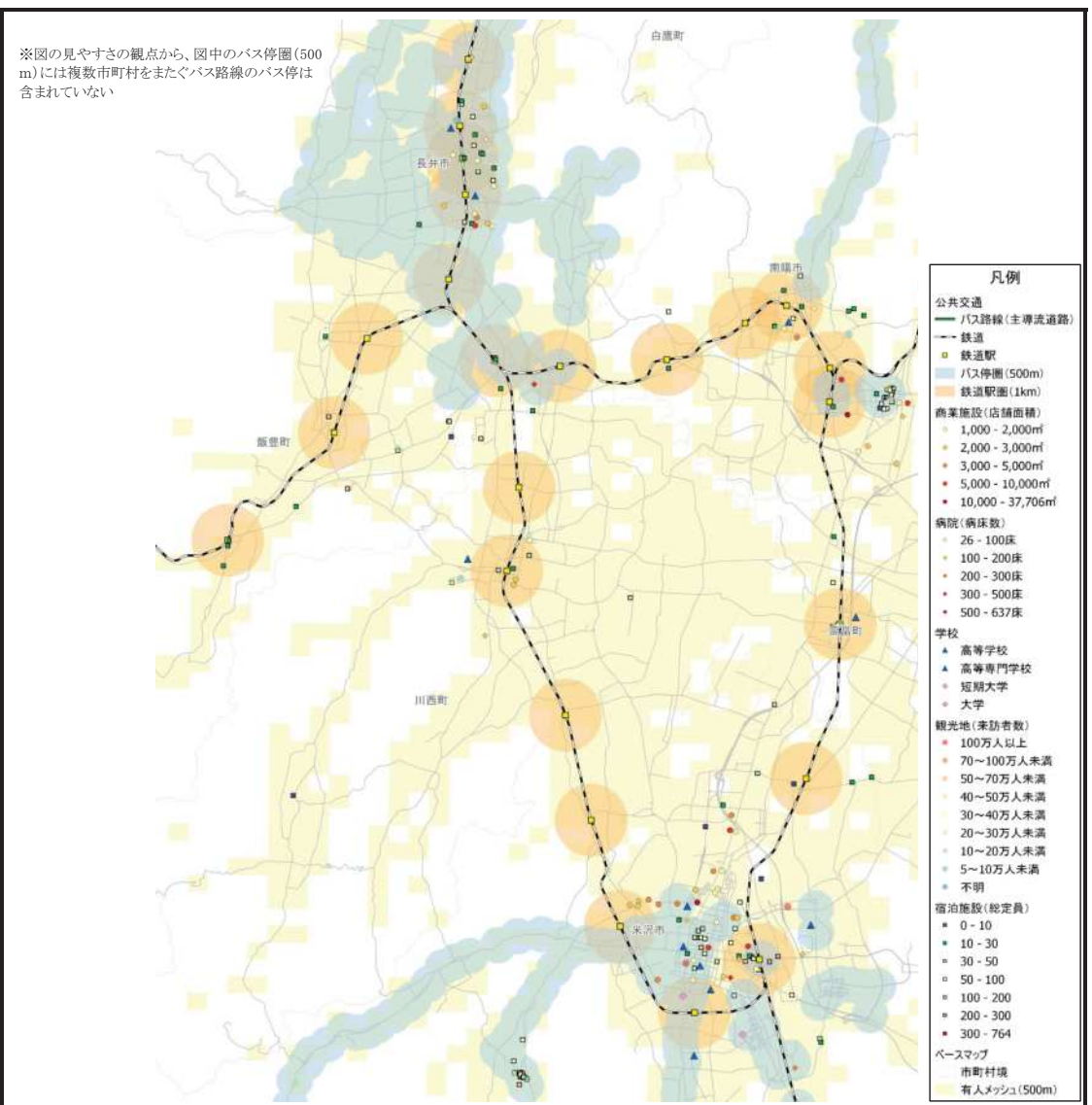
＜利用者視点の問題点等＞	

＜事業者視点の問題点等＞	
<ul style="list-style-type: none"> ・人口減少・高齢化が進行しており、バス交通の抜本的見直しが必要と考えられる幹線バス路線が存在 ・他の流動における幹線系統の追加と合わせて、フィーダー系統として捉え直すことで効率化・補助対象化する路線も存在 	

主要流動路		Ⅲ		米沢市⇔長井市	
移動需要量	通勤	913	人		%
	通学	146	人		%
	買い物 (買い回り)		人		%
	観光		人		%
	ETC2.0	23	人		%
対応する公共交通	鉄道	JR米坂線			
	高速バス	なし			
	路線バス	なし			
	コミュニティ交通	なし			
	その他	米沢中央高等学校(米沢市)スクールバス			
				拠点	



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

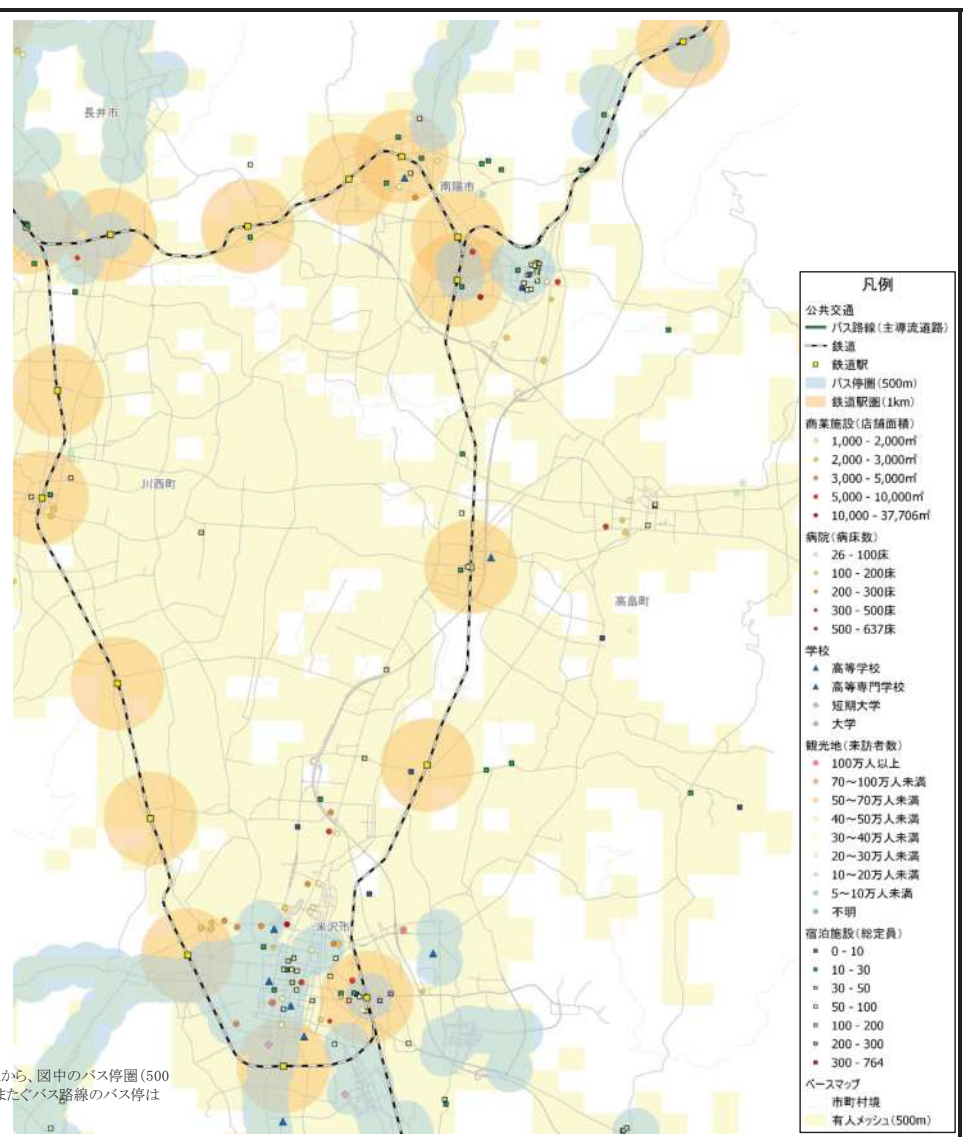


- 凡例
- 公共交通
 - バス路線(主幹流道路)
 - 鉄道
 - 鉄道駅
 - バス停圏(500m)
 - 鉄道駅圏(1km)
 - 商業施設(店舗面積)
 - 1,000 - 2,000㎡
 - 2,000 - 3,000㎡
 - 3,000 - 5,000㎡
 - 5,000 - 10,000㎡
 - 10,000 - 37,706㎡
 - 病院(病床数)
 - 26 - 100床
 - 100 - 200床
 - 200 - 300床
 - 300 - 500床
 - 500 - 637床
 - 学校
 - 高等学校
 - 高等専門学校
 - 短期大学
 - 大学
 - 観光地(来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

<利用者視点の問題点等>

<事業者視点の問題点等>

主要流動路		Ⅲ	米沢市⇔南陽市	
移動需要量	通勤	2,671	人	%
	通学	323	人	%
	買い物 (買い回り)		人	%
	観光		人	%
	ETC2.0	85	人	%
対応する公共交通	鉄道	JR山形線		
	高速バス	なし		
	路線バス	なし		
	コミュニティ交通	なし		
	その他	米沢中央高等学校(米沢市)スクールバス		
			拠点	

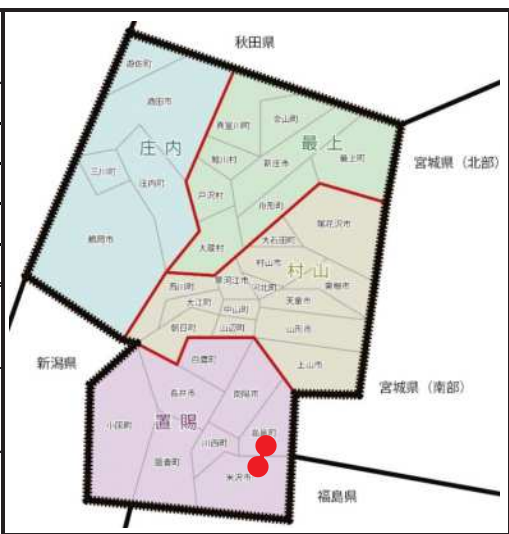


※図の見やすさの観点から、図中のバス停圏(500m)には複数市町村をまたぐバス路線のバス停は含まれていない

<利用者視点の問題点等>

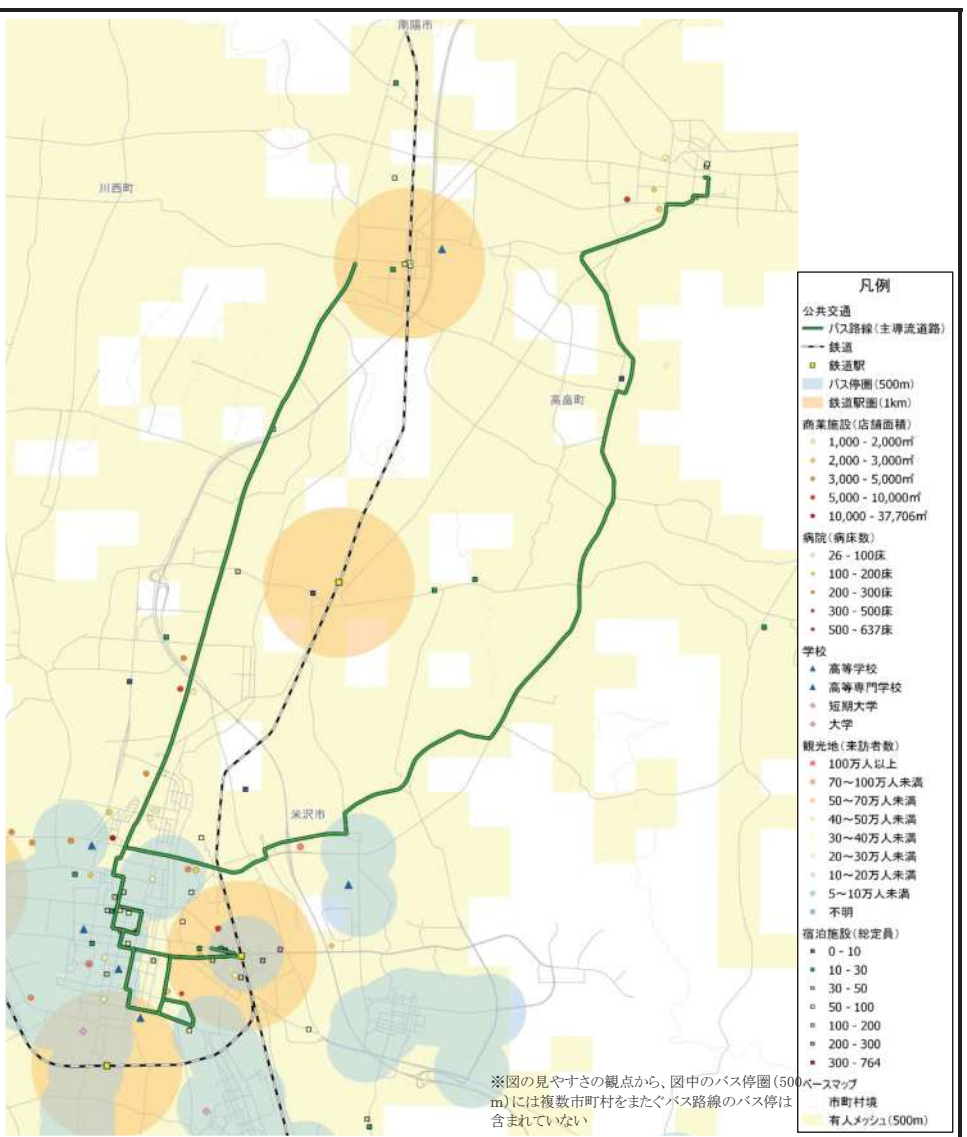
<事業者視点の問題点等>

主要流動路		Ⅲ		米沢市⇔高畠町	
移動需要量	通勤	4,418	人		%
	通学	451	人		%
	買い物 (買い回り)		人		%
	観光		人		%
	ETC2.0	124	人		%
対応する公共交通	鉄道	JR山形線			
	高速バス	なし			
	路線バス	以下の1系統			
	コミュニティ交通	なし			
	その他	天然温泉竹とんぼ"彩時季"(高畠町)での送迎、米沢中央高等学校(米沢市)スクールバス			



拠点	米沢市	高畠町
----	-----	-----

運行者	経路			運行本数(本)	輸送量(人)	国庫補助(%)	視点(ア)			視点(イ)			視点(ウ)			沿線市町村
	起点	経由地	終点				沿線人口(H27)(人)	経常収益(千円)	評価	人口増減率(H22-H27)	高齢化率(H27)	評価	キロ程(km)	距離総長(キロ程)に占める平均乗車キロの割合	評価	
山交バス	米沢駅前	市立病院	糠野目学校	2.0	15以上 30未満	100%以上	88,241	5,000未満	IV	-1.5%	27.1%	II	15.4	16.9%	低	米 沢



<利用者視点の問題点等>

- ・利用需要が比較的多い生活利便施設の敷地内まで乗り入れていない幹線バス路線が存在(支線バスは乗り入れているにもかかわらず)
- …具体的に:ヨークベニマル米沢門東町店、わくわくコマレオ米沢店
- ・介護福祉施設が無料送迎サービスを市町村間を跨いで実施

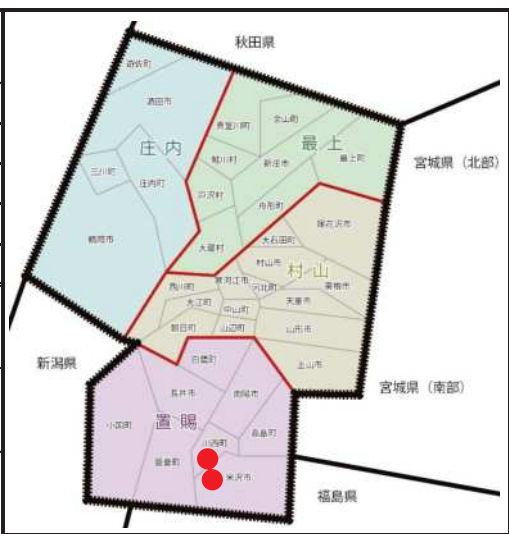
<事業者視点の問題点等>

- ・沿線人口が比較的多いにもかかわらず、収益が比較的小さい

主要流動路 III 米沢市⇔川西町

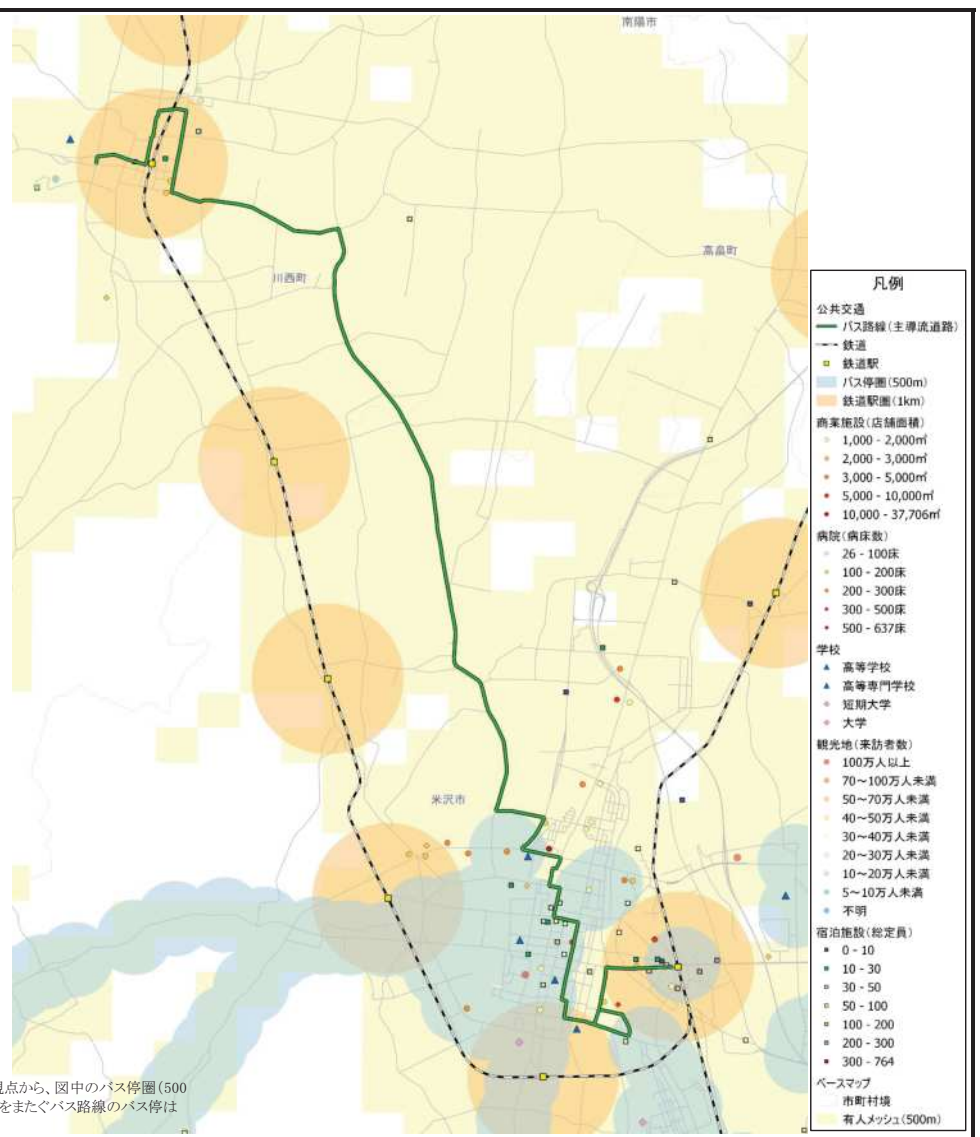
移動需要量	通勤	2,509	人	%
	通学	275	人	%
	買い物 (買い回り)		人	%
	観光		人	%
	ETC2.0	46	人	%

対応する公共交通	鉄道	JR米坂線
	高速バス	なし
	路線バス	以下の1系統
	コミュニティ交通	なし
	その他	米沢中央高等学校(米沢市)スクールバス



拠点

運行者	経路			運行本数(本)	輸送量(人)	国庫補助(%)	収支率(%)	視点(ア)			視点(イ)			視点(ウ)			沿線市町村
	起点	経由地	終点					沿線人口(H27)(人)	経常収益(千円)	評価	人口増減率(H22-H27)	高齢化率(H27)	評価	キロ程(km)	距離総長(キロ程)に占める平均乗車キロの割合	評価	
山交バス	米沢駅前	市立病院・六郷	川西診療所前	3.0	5以上 15未満	30%未満	86.90%	5,000未満	IV	-1.5%	28.2%	II	21.6	45.4%	II	米沢	



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

<利用者視点の問題点等>

・利用需要が比較的多い生活利便施設の敷地内まで乗り入れていない幹線バス路線が存在(支線バスは乗り入れているにもかかわらず)
 …具体的に: 徳町ショッピングセンター(ヤマダ電機テックランド米沢店)、ヨークベニマル米沢門東町店、わくわくコマレオ米沢店

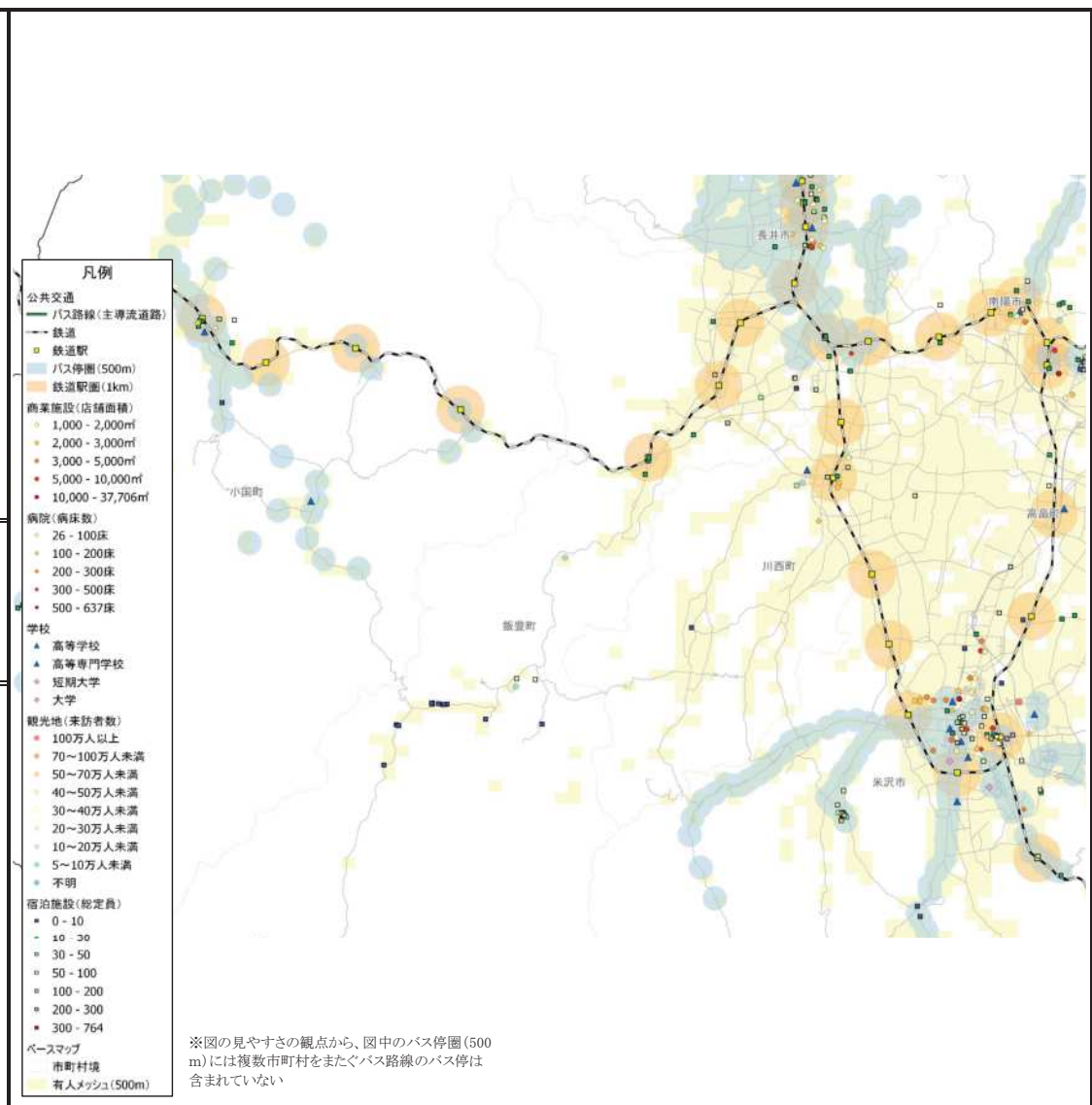
<事業者視点の問題点等>

・沿線人口が比較的多いにもかかわらず、収益が比較的小さい

主要流動路		Ⅲ		米沢市⇔小国町	
移動需要量	通勤	68	人		%
	通学	45	人		%
	買い物 (買い回り)		人		%
	観光		人		%
	ETC2.0	8	人		%
対応する公共交通	鉄道	JR米坂線			
	高速バス	なし			
	路線バス	なし			
	コミュニティ交通	なし			
	その他	なし			



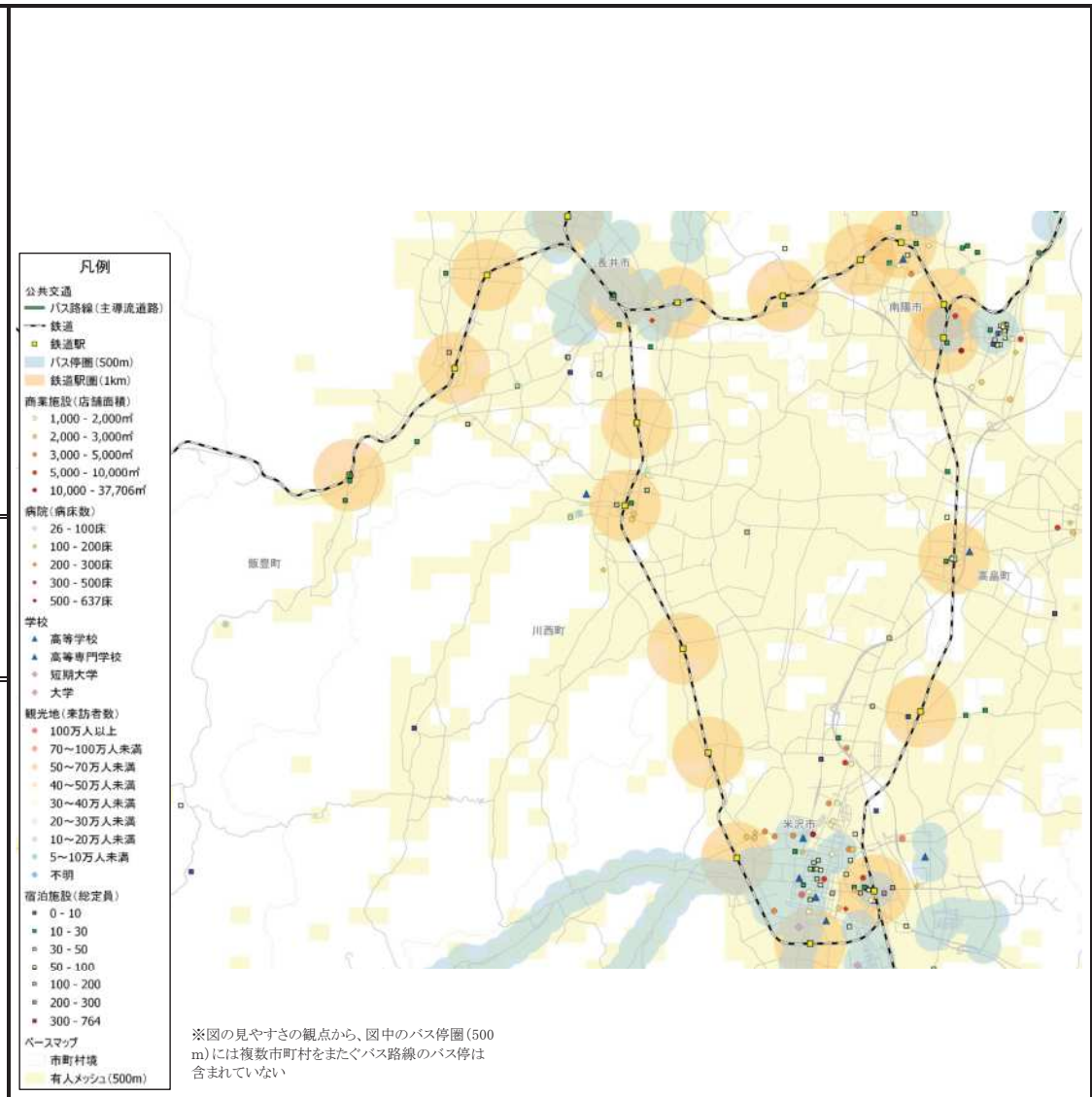
拠点	



<利用者視点の問題点等>

<事業者視点の問題点等>

主要流動路		Ⅲ		米沢市⇔飯豊町	
移動需要量	通勤	306	人		%
	通学	56	人		%
	買い物 (買い回り)		人		%
	観光		人		%
	ETC2.0	8	人		%
対応する公共交通	鉄道	JR米坂線			
	高速バス	なし			
	路線バス	なし			
	コミュニティ交通	なし			
	その他	なし			



<利用者視点の問題点等>

<事業者視点の問題点等>

Area for user perspective issues.

Area for operator perspective issues.

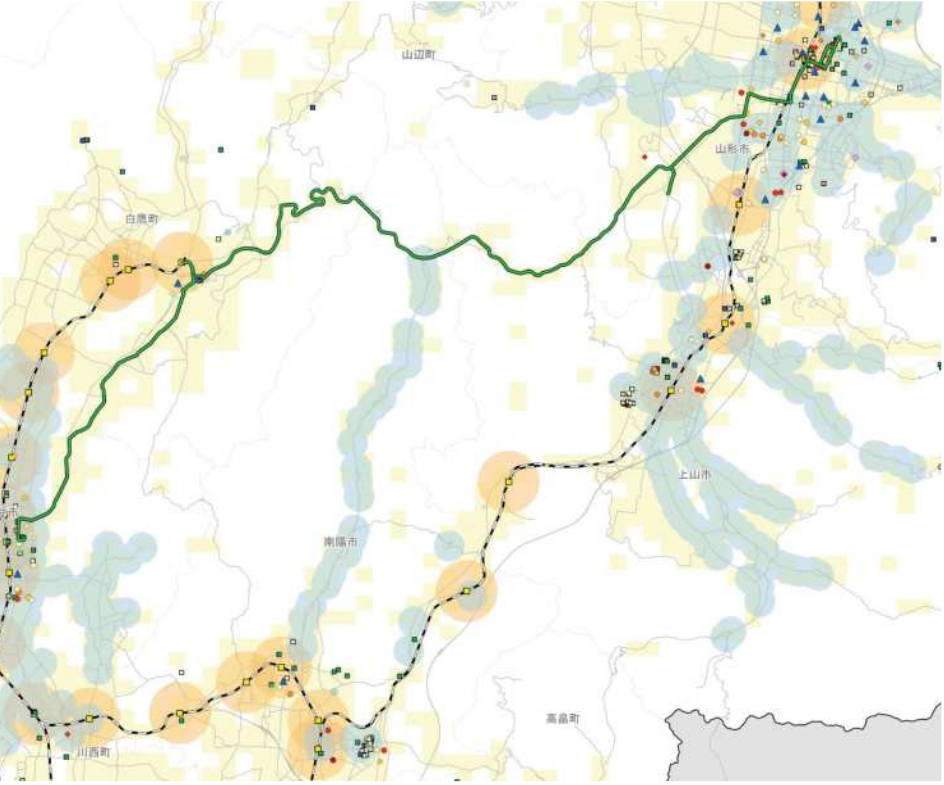
主要流動路 III 長井市⇔南陽市

移動需要量	通勤	1,272	人	%
	通学	233	人	%
	買い物 (買い物回り)		人	%
	観光		人	%
	ETC2.0	33	人	%

対応する公共交通	鉄道	山形鉄道フラワー長井線
	高速バス	なし
	路線バス	以下の1系統
	コミュニティ交通	なし
	その他	なし



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



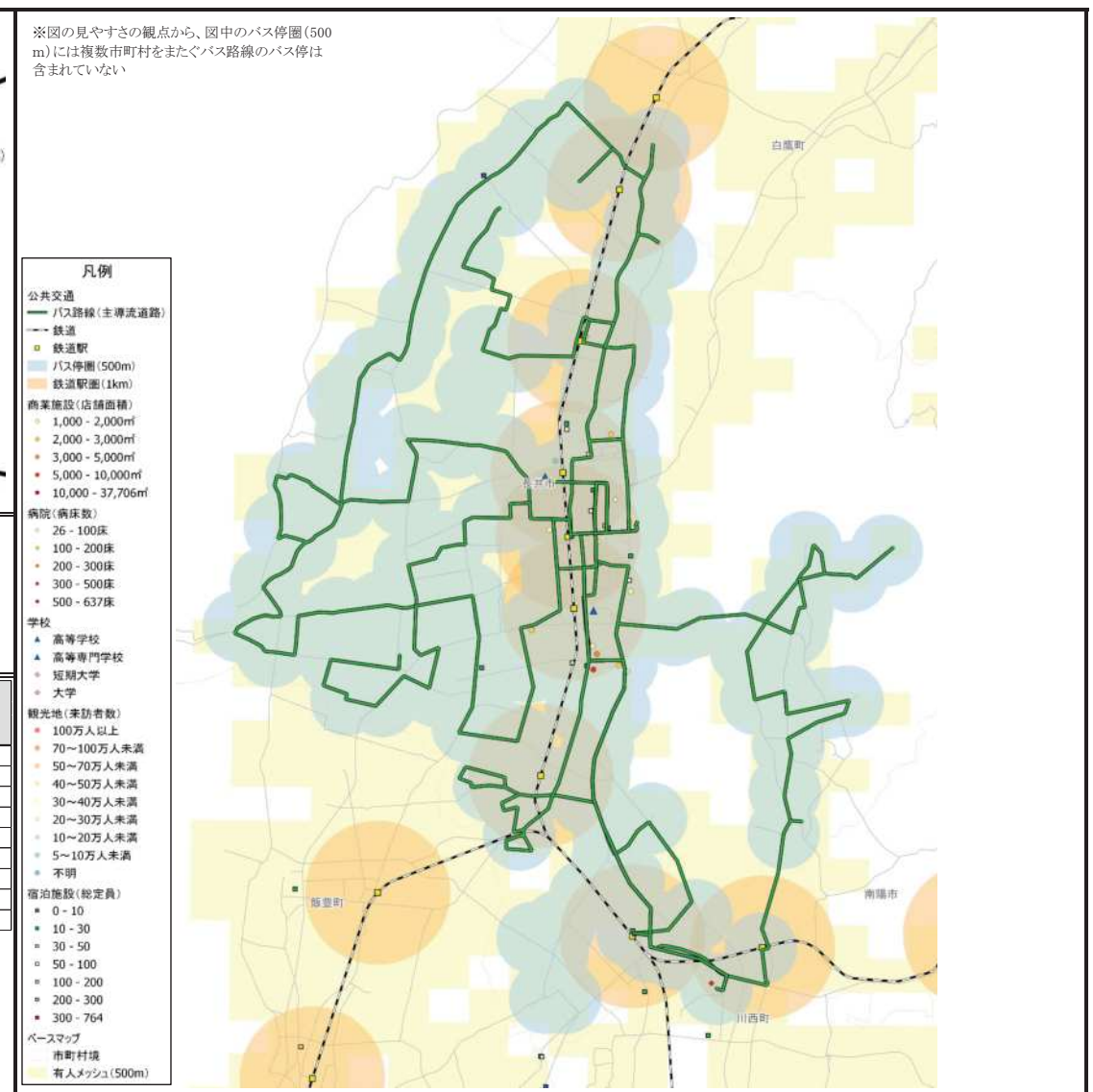
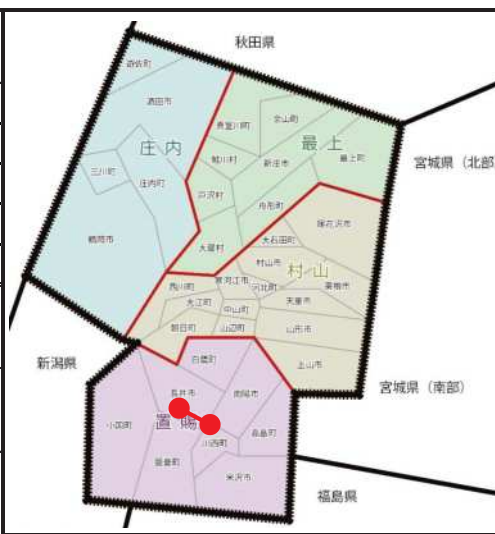
運行者	経路			運賃数(本)	輸送量(人)	国庫補助(%)	収支率(%)	拠点(フ)		拠点(イ)		拠点(ウ)		沿線市町村			
	起點	経路地	終點					沿線人口(人)	経路収益(千円)	人口増減率(12-12)	高齢化率(12)	評価	キロ程(km)		経路長(キロ程)に占める平均乗車キロの割合	評価	
山形バス	山形市役所前	長井	道の駅のみさと長井	6.0	30以上50未満	○	30%以上50%未満	134,084	10,000以上30,000未満	1	-1.3%	28.5%	B	45.7	14.4%	IV	山形市 長井市

<利用者視点の問題点等>

<事業者視点の問題点等>

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

主要流動路		Ⅲ	長井市⇔川西町	
移動需要量	通勤	1,258	人	%
	通学	63	人	%
	買い物 (買い物回り)		人	%
	観光		人	%
	ETC2.0	19	人	%
対応する公共交通	鉄道	山形鉄道フラワー長井線、JR米坂線		
	高速バス	なし		
	路線バス	なし		
	コミュニティ交通	長井市		
	その他	なし		



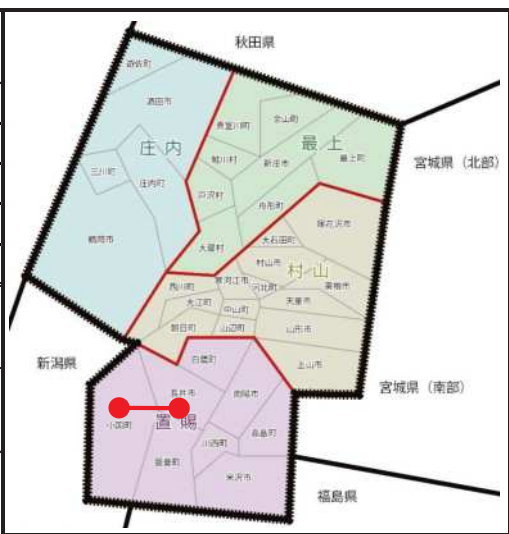
運行者	経路			運行本数(本)	輸送量(人)	国庫補助(%)	視点(ア)			視点(イ)			視点(ウ)			沿線市町村			
	起点	経由地	終点				沿線人口(H27)(人)	経常収益(千円)	評価	人口増減率(H22-H27)	高齢化率(H27)	評価	キロ程(km)	距離総長(キロ程)に占める平均乗車キロの割合	評価	長井市	川西町	白鷹町	南陽市
長井市	長井	長井駅、道の駅川のみなと長井	豊橋総合病院前	4.0	5米満	30%未満	55,264	5,000米満	Ⅲ	-4.9%	33.1%	IV							
長井市	中	長井駅、道の駅川のみなと長井	豊橋総合病院前	4.0	5米満	30%未満	49,266	5,000米満	Ⅲ	-4.8%	33.2%	IV							
長井市	上田地区(国道397号沿線)	長井駅、道の駅川のみなと長井	豊橋総合病院前	4.0	5米満	30%未満	61,677	5,000米満	Ⅲ	-5.3%	32.7%	IV							
長井市	平野小学校前	長井駅、道の駅川のみなと長井	豊橋総合病院前	4.0	5米満	30%未満	60,023	5,000米満	Ⅲ	-5.1%	32.6%	IV							
長井市	平野小学校前	長井駅、道の駅川のみなと長井	豊橋総合病院前	4.0	5米満	30%未満	60,023	5,000米満	Ⅲ	-5.1%	32.6%	IV							
長井市	豊橋総合病院	長井駅、道の駅川のみなと長井	道の駅川のみなと長井	3.0	5米満	30%未満	46,377	5,000米満	Ⅲ	-5.2%	33.1%	IV							
長井市	豊橋総合病院前	長井駅前、今泉駅前	道の駅川のみなと長井	4.0	5米満	30%未満	46,443	5,000米満	Ⅲ	-5.4%	33.0%	IV							
長井市	豊橋総合病院前	長井駅前、今泉駅前	道の駅川のみなと長井	4.0	5米満	30%未満	46,443	5,000米満	Ⅲ	-5.4%	33.0%	IV							
長井市	白鷹中3-4-13のりば	長井駅、道の駅川のみなと長井	豊橋総合病院前	4.0	5米満	30%未満	61,385	5,000米満	Ⅲ	-5.7%	32.9%	IV							

<利用者視点の問題点等>

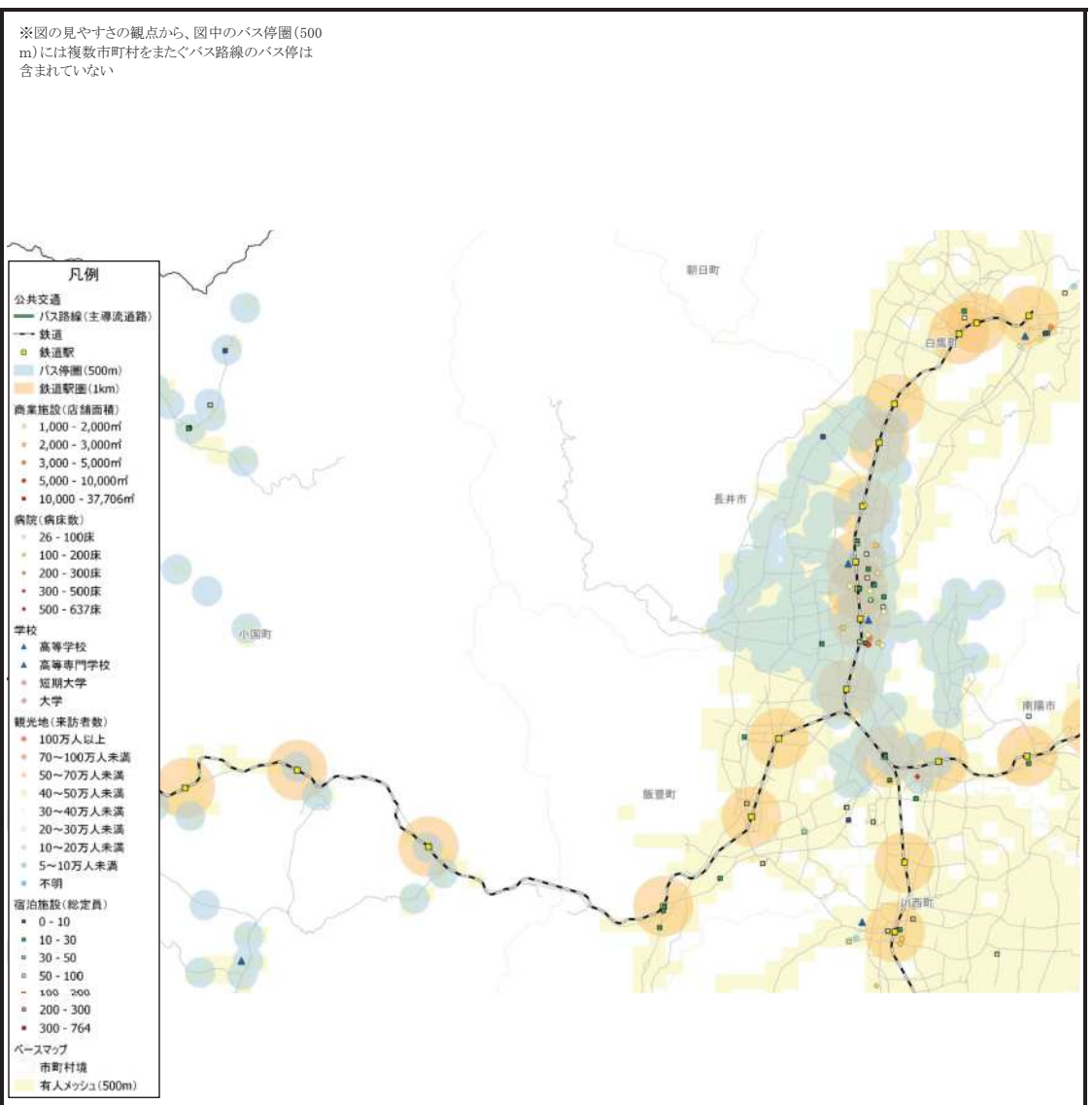
<事業者視点の問題点等>

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

主要流動路		Ⅲ	長井市⇔小国町	
移動需要量	通勤	203	人	%
	通学	22	人	%
	買い物 (買い物回り)		人	%
	観光		人	%
	ETC2.0	8	人	%
対応する公共交通	鉄道	JR米坂線		
	高速バス	なし		
	路線バス	なし		
	コミュニティ交通	なし		
	その他	なし		



拠点	
-----------	--



<利用者視点の問題点等>

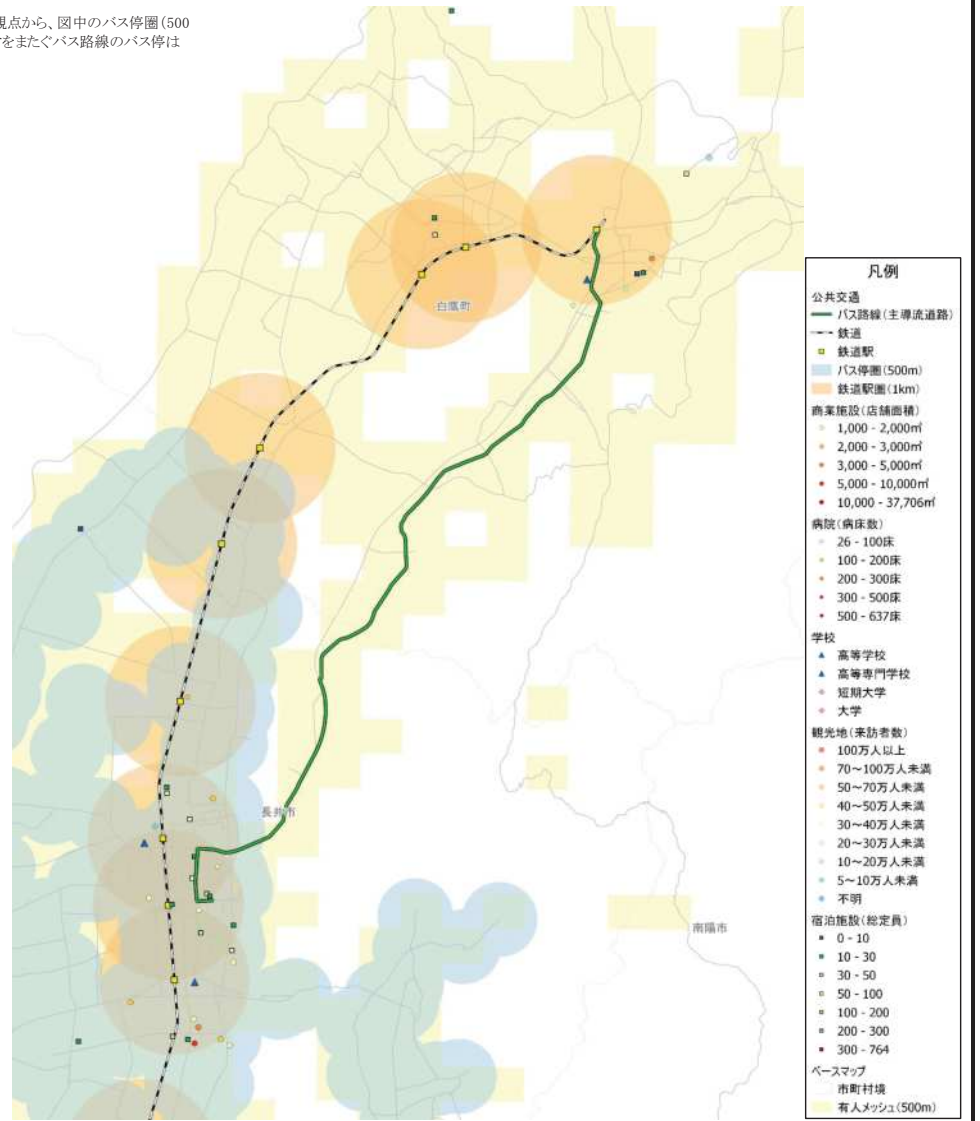
・利用需要が比較的多い生活利便施設の敷地内まで乗り入れていない幹線バス路線が存在(支線バスは乗り入れているにもかかわらず)
 …具体的に: 白い森ショッピングセンターアスモ

<事業者視点の問題点等>

主要流動路		Ⅲ		長井市⇄白鷹町	
移動需要量	通勤	2,296	人		%
	通学	200	人		%
	買い物 (買い回り)		人		%
	観光		人		%
	ETC2.0	17	人		%
対応する公共交通	鉄道	山形鉄道フラワー長井線			
	高速バス	なし			
	路線バス	以下の1系統			
	コミュニティ交通	なし			
	その他	なし			



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



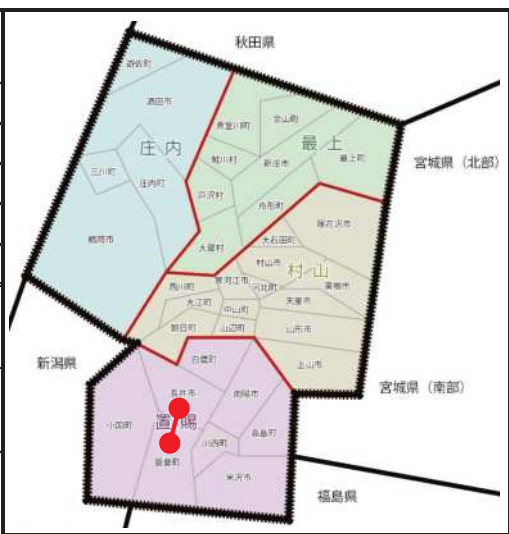
運行者	経路			運行本数(本)	輸送量(人)	国庫補助	収支率(%)	視点(ア)			視点(イ)			視点(ウ)			沿線市町村
	起点	経由地	終点					沿線人口(H27)(人)	経常収益(千円)	評価	人口増減率(H22-H27)	高齢化率(H27)	評価	キロ程(km)	距離線長(キロ程)に占める平均乗車キロの割合	評価	
山交バス	長井市役所前	滝立	茂根駅	1.5	5以上 19未満		50%以上 60%未満	30,236	6,000未満	Ⅲ	-5.7%	33.3%	Ⅳ	12.8	25.8%	Ⅱ	長井

<利用者視点の問題点等>

<事業者視点の問題点等>

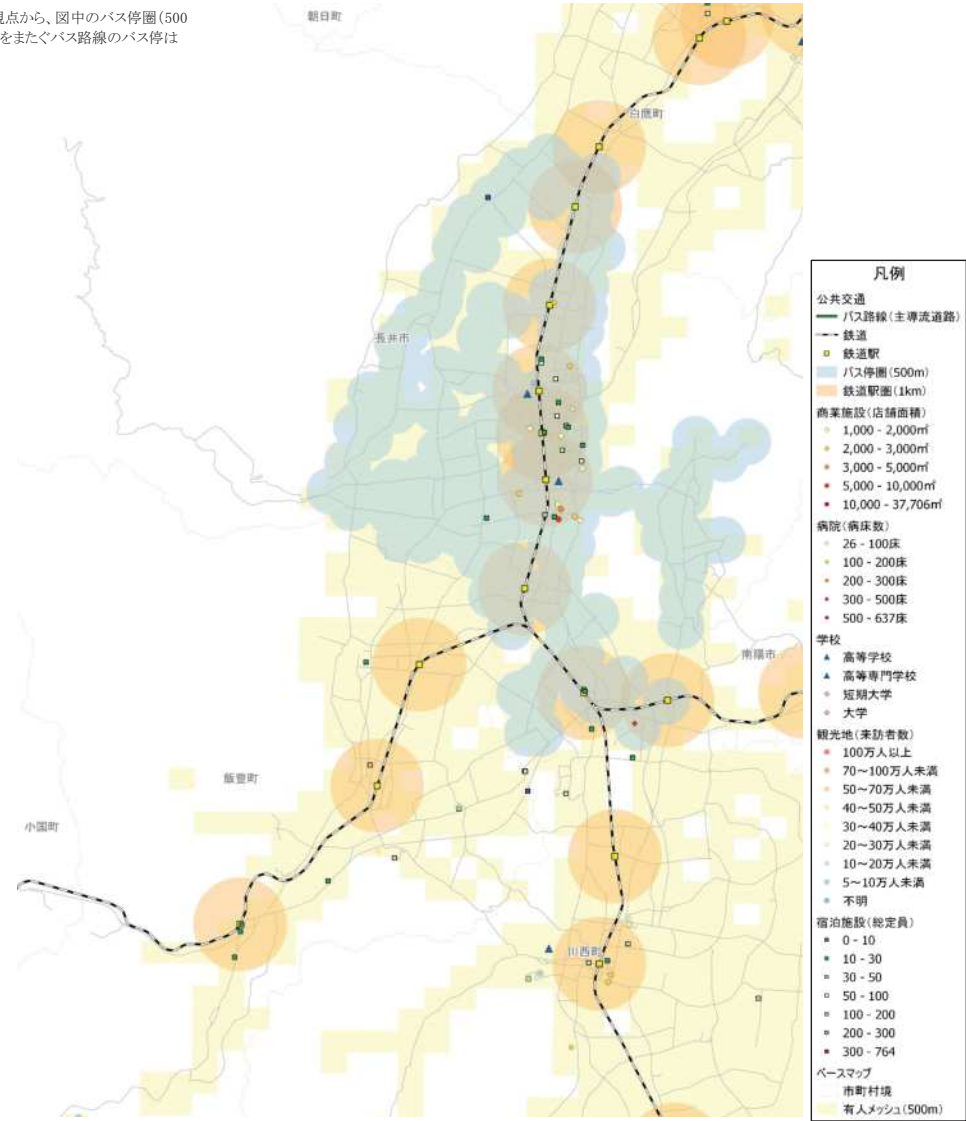
・人口減少・高齢化が進行しており、バス交通の抜本的見直しが必要と考えられる幹線バス路線が存在

主要流動路		Ⅲ		長井市⇔飯豊町	
移動需要量	通勤	1,527	人		%
	通学	73	人		%
	買い物 (買い回り)		人		%
	観光		人		%
	ETC2.0	28	人		%



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

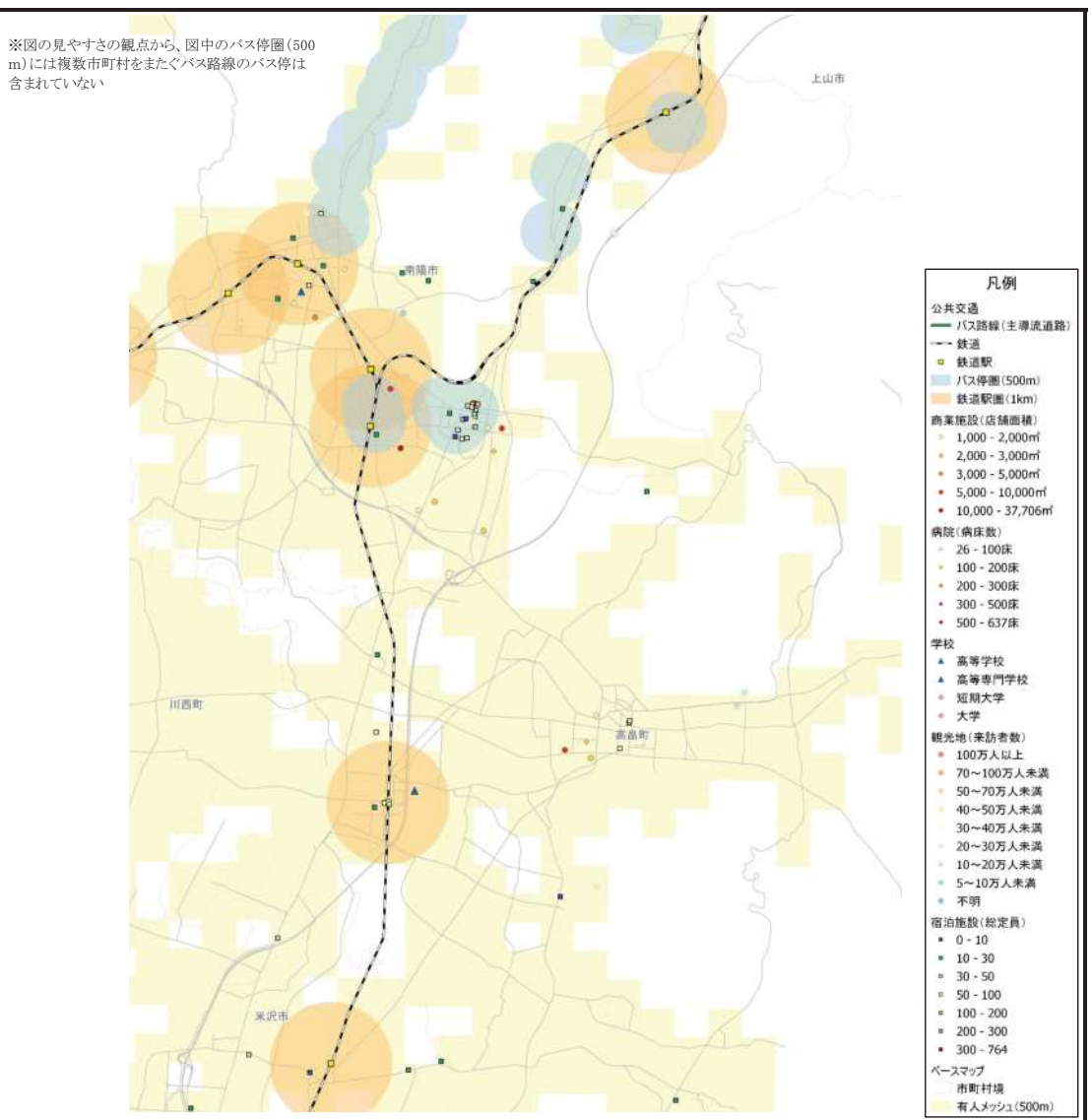
対応する公共交通	鉄道	JR米坂線	拠点
	高速バス	なし	
	路線バス	なし	
	コミュニティ交通	なし	
	その他	なし	



<利用者視点の問題点等>

<事業者視点の問題点等>

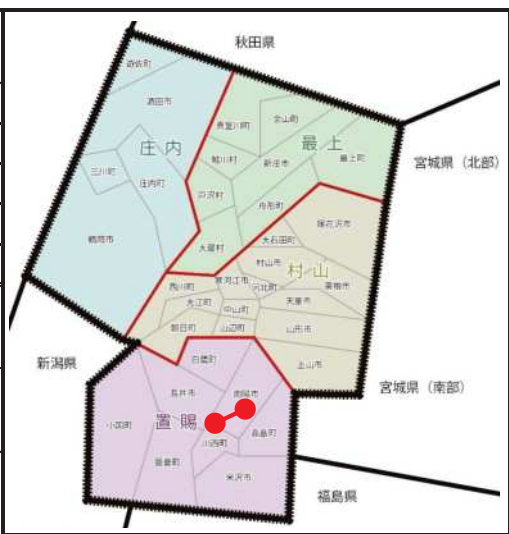
主要流動路		Ⅲ		南陽市⇄高畠町	
移動需要量	通勤	2,575	人		%
	通学	110	人		%
	買い物 (買い回り)		人		%
	観光		人		%
	ETC2.0	65	人		%
対応する公共交通	鉄道	JR山形線			
	高速バス	なし			
	路線バス	なし			
	コミュニティ交通	なし			
	その他	天然温泉竹とんぼ"彩時季"(高畠町)での送迎			



<利用者視点の問題点等>

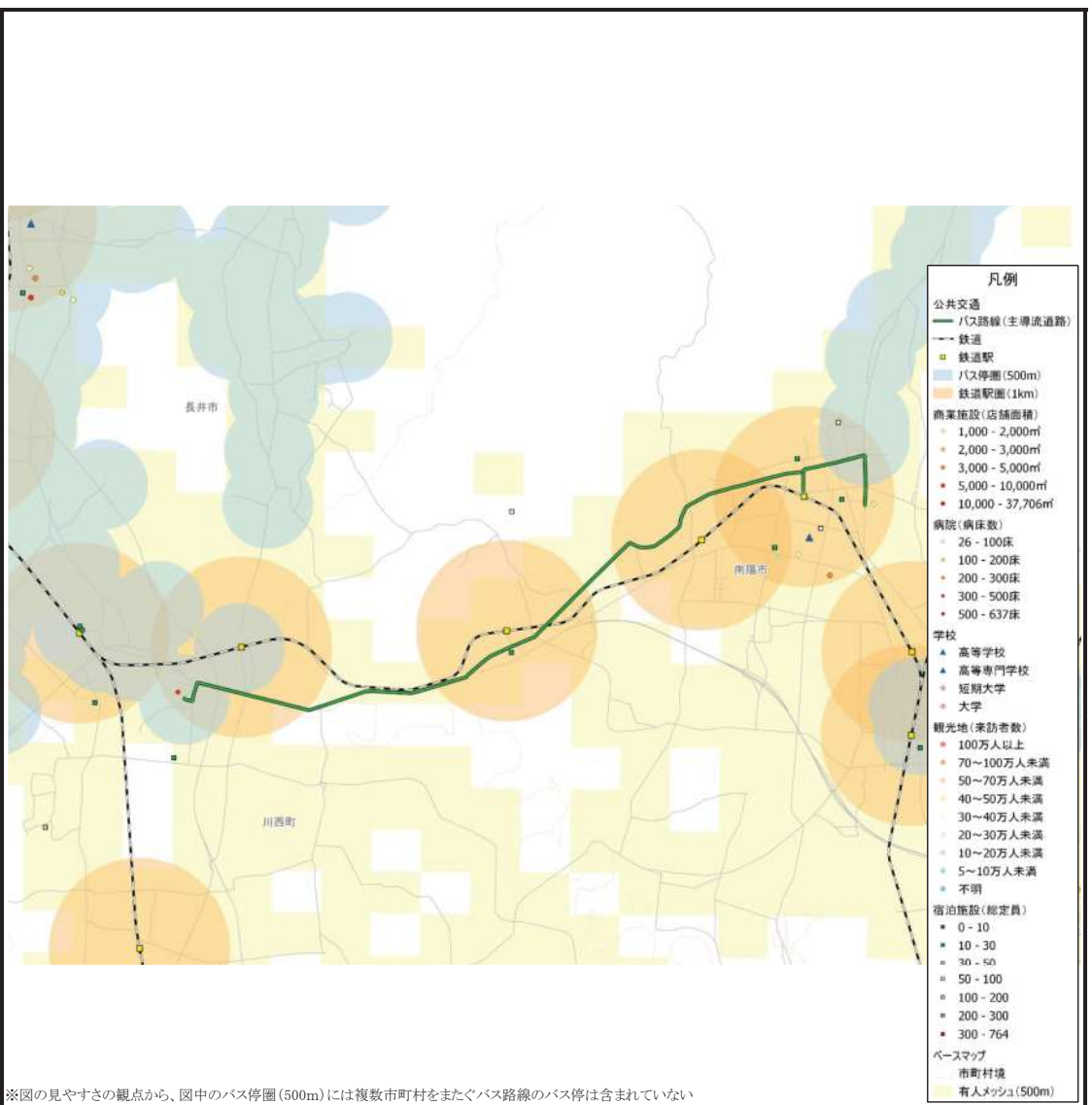
<事業者視点の問題点等>

主要流動路		Ⅲ		南陽市⇔川西町	
移動需要量	通勤	1,347	人		%
	通学	96	人		%
	買い物 (買い回り)		人		%
	観光		人		%
	ETC2.0	31	人		%
対応する公共交通	鉄道	山形鉄道フラワー長井線			
	高速バス	なし			
	路線バス	なし			
	コミュニティ交通	南陽市			
	その他	なし			



拠点	南陽市
	川西町

運行者	経路			運行本数 (本)	輸送量 (人)	国庫 補助	収支率 (%)	視点(ア)			視点(イ)			視点(ウ)			沿線市町村
	起点	経由地	終点					沿線人口 (H27)	経常収益 (千円)	評価	人口増減率 (H22- H27)	高齢化率 (H27)	評価	キロ程(km)	距離線長(キロ 程)に占める平均 乗車キロの割合	評価	
南陽市	公立南陽南病院	山形郵便局前	公立南陽総合病院	5.5	5以上 15未満		30%未満	19,374	5,000未満	Ⅲ	-4.8%	35.8%	Ⅱ				南陽市 川西町



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

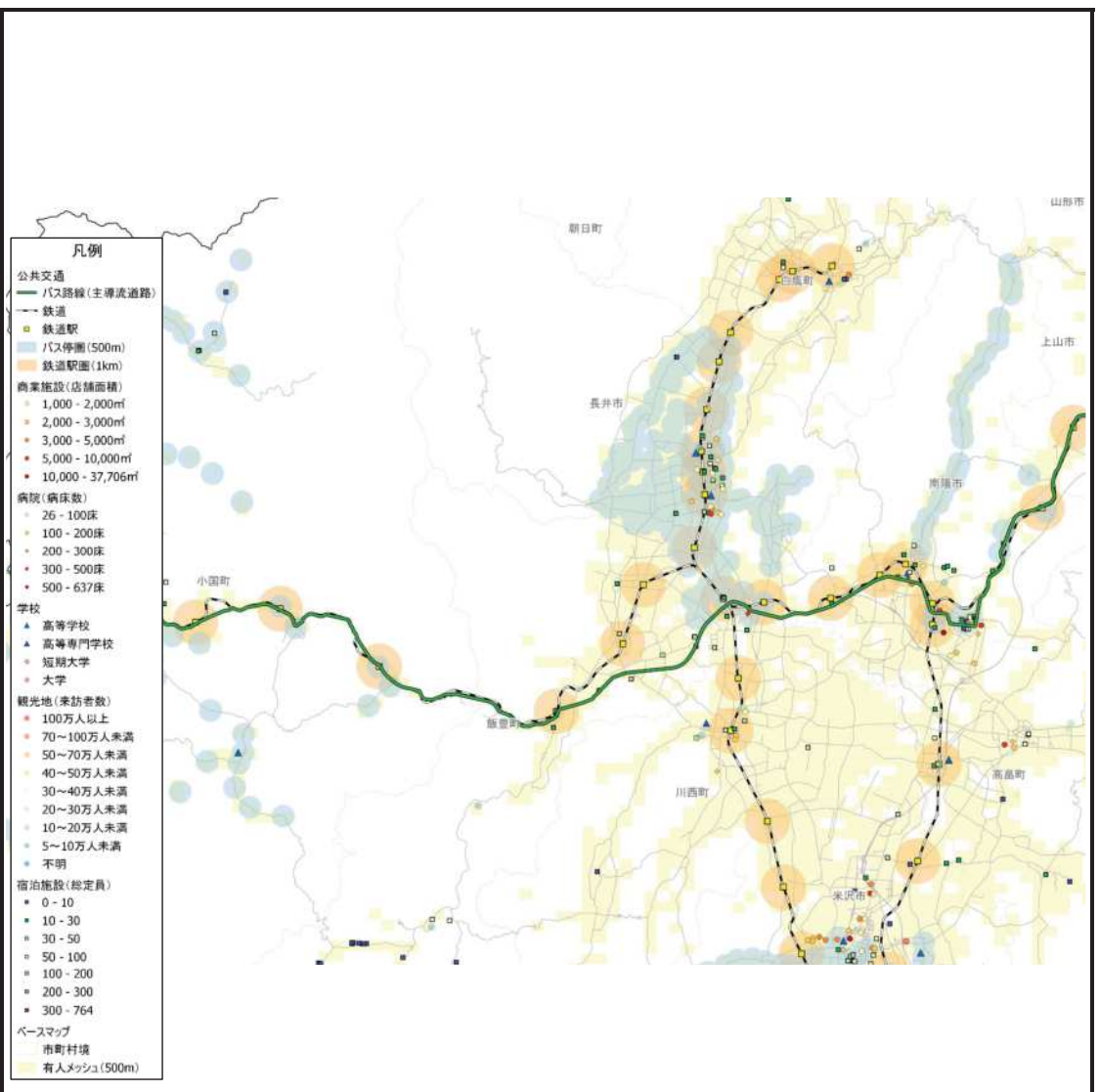
<利用者視点の問題点等>	<事業者視点の問題点等>
	<ul style="list-style-type: none"> ・人口減少・高齢化が進行しており、バス交通の抜本的見直しが必要と考えられる幹線バス路線が存在

主要流動路		Ⅲ		南陽市⇄小国町	
移動需要量	通勤	50	人		%
	通学	6	人		%
	買い物 (買い回り)		人		%
	観光		人		%
	ETC2.0	4	人		%



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

運行者	経路			運賃数(本)	輸送量(人)	国庫補助(%)	収支率(%)	拠点(フ)		拠点(イ)		拠点(ウ)		沿線市町村		
	起点	経路地	終点					沿線人口(千人)	経路収支(千円)	人口総量(千人)	高齢化率(%)	評価	キロ程(km)		距離比(キロ程に占める平均乗車キロの割合)	評価
山交バス	山交ビル町	小国町	千代シティBC	1.0	15以上 50未満	80%以上 100%未満		113.681	10,000以上 30,000未満	1	-3.4%	39.2%	B	164.9	100.0%	山 上 市 川 原 郡 小 国 町



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

<利用者視点の問題点等>	<事業者視点の問題点等>
<ul style="list-style-type: none"> ・利用需要が比較的多い生活利便施設の敷地内まで乗り入れていない幹線バス路線が存在(支線バスは乗り入れているにもかかわらず) …具体的に: 白い森ショッピングセンターアスモ 	

主要流動路 III 南陽市⇄白鷹町

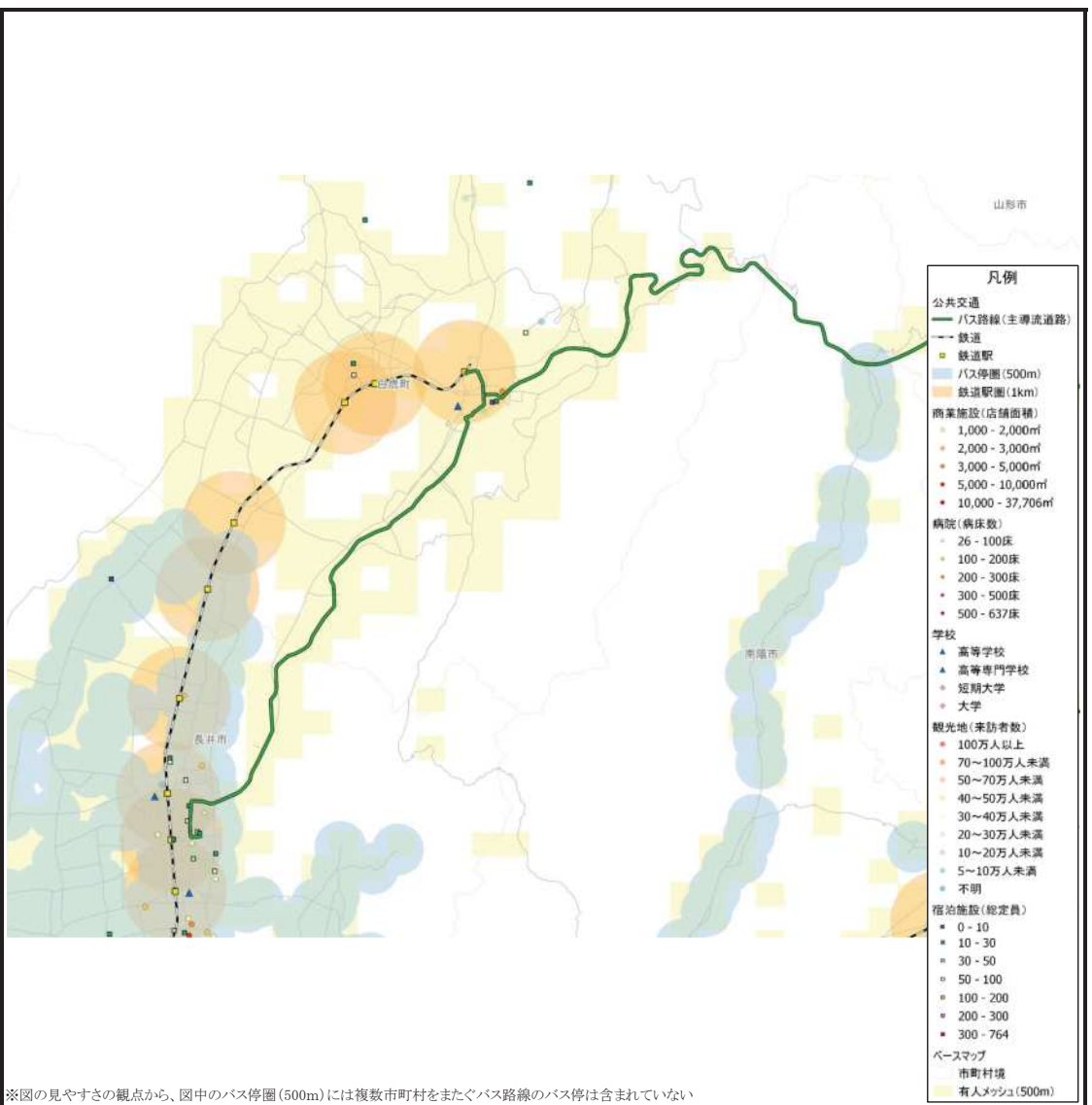
移動需要量	通勤	205	人	%
	通学	50	人	%
	買い物 (買い回り)		人	%
	観光		人	%
	ETC2.0	2	人	%



対応する公共交通	鉄道	山形鉄道フラワー長井線
	高速バス	なし
	路線バス	以下の1系統
	コミュニティ交通	なし
	その他	なし

拠点		

運行者	経路			運行本数 (本)	輸送量 (人)	国庫補助 (%)	収支率 (%)	視点 (フ)			視点 (イ)			視点 (ウ)			沿線町村
	起点	経由地	終点					沿線人口 (千人)	総乗客 (千人)	評価	人口総額率 (42-427)	高齢率 (%)	評価	キロ程(km)	距離総長 (キロ程)	沿線の平均乗客キロ程 (乗客)	
山交バス	山形市役所前	長井	道の駅のみさと長井	6.0	30以上 50未満	○	30%以上 50%未満	134,084	10,000以上 30,000未満	I	-1.3%	28.5%	II	45.7	14.4%	IV	山 上 南 白 長



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

<利用者視点の問題点等> **<事業者視点の問題点等>**

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

主要流動路		Ⅲ		南陽市⇔飯豊町	
移動需要量	通勤	343	人		%
	通学	29	人		%
	買い物 (買い物回り)		人		%
	観光		人		%
	ETC2.0	6	人		%
対応する公共交通	鉄道	なし			
	高速バス	以下の1系統			
	路線バス	なし			
	コミュニティ交通	なし			
	その他	なし			



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

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



運行種	経路			運行本数(本)	輸送量(人)	国庫補助(%)	収支率(%)	拠点(ア)		拠点(イ)		拠点(ウ)		沿線市町村	
	起点	経路地	終点					沿線人口(人)	総乗客数(千円)	人口増減率(%)	高齢化率(%)	評価	キロ圏(%)		担当地域(キロ圏に占める平均乗客キロ圏割合)
山交バス	山交ビルビル	小幡町	万代シティビル	1.0	50以上 50未満	80%以上 100%未満	113.66%	10,000以上 20,000未満	1	-3.4%	30.2%	Ⅱ	164.9	100.0%	山 上 市 川 床 飯 小

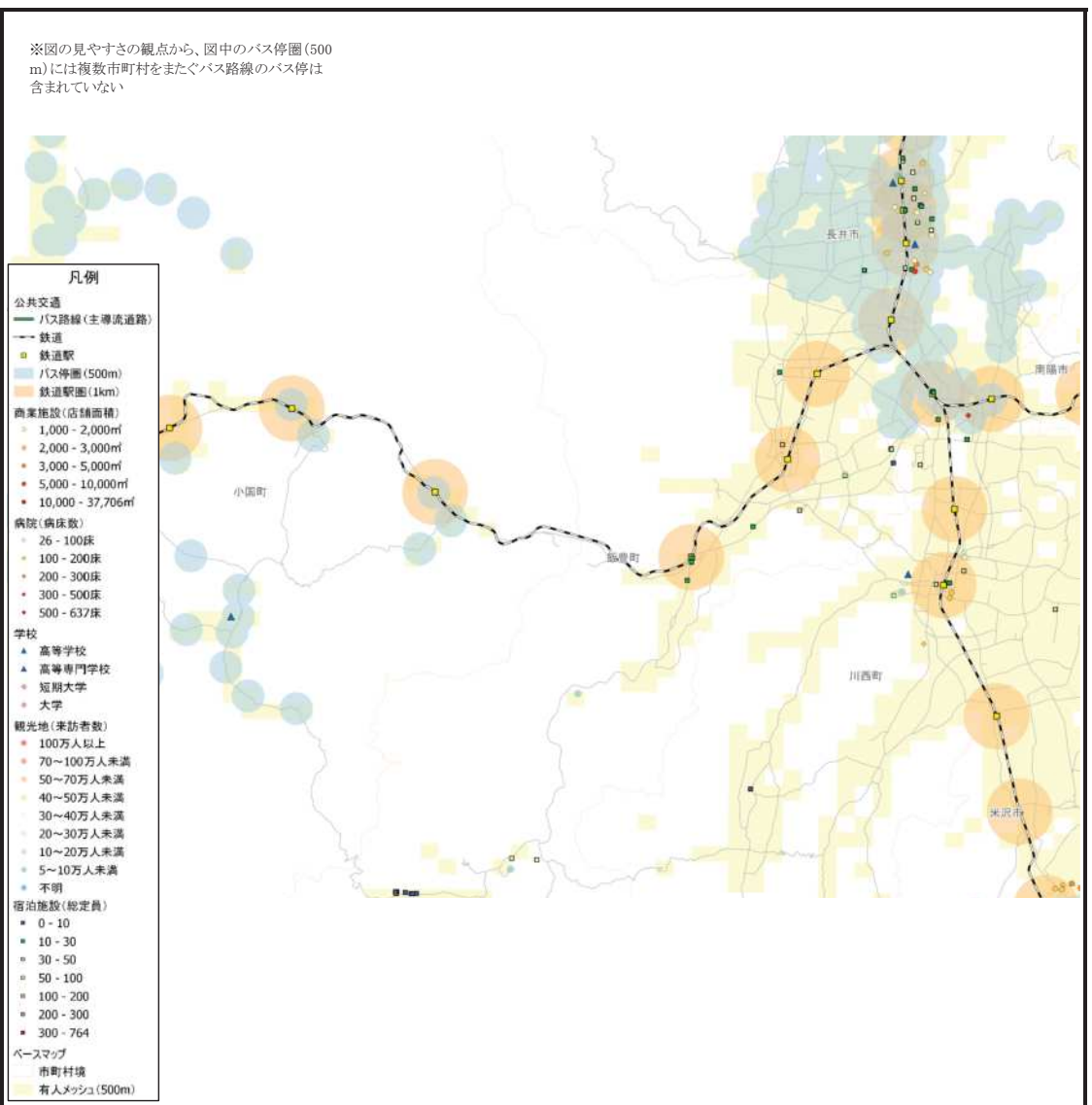
<利用者視点の問題点等>

<事業者視点の問題点等>

主要流動路		III		川西町⇔小国町	
移動需要量	通勤	55	人		%
	通学	2	人		%
	買い物 (買い回り)		人		%
	観光		人		%
	ETC2.0	3	人		%



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



<利用者視点の問題点等>

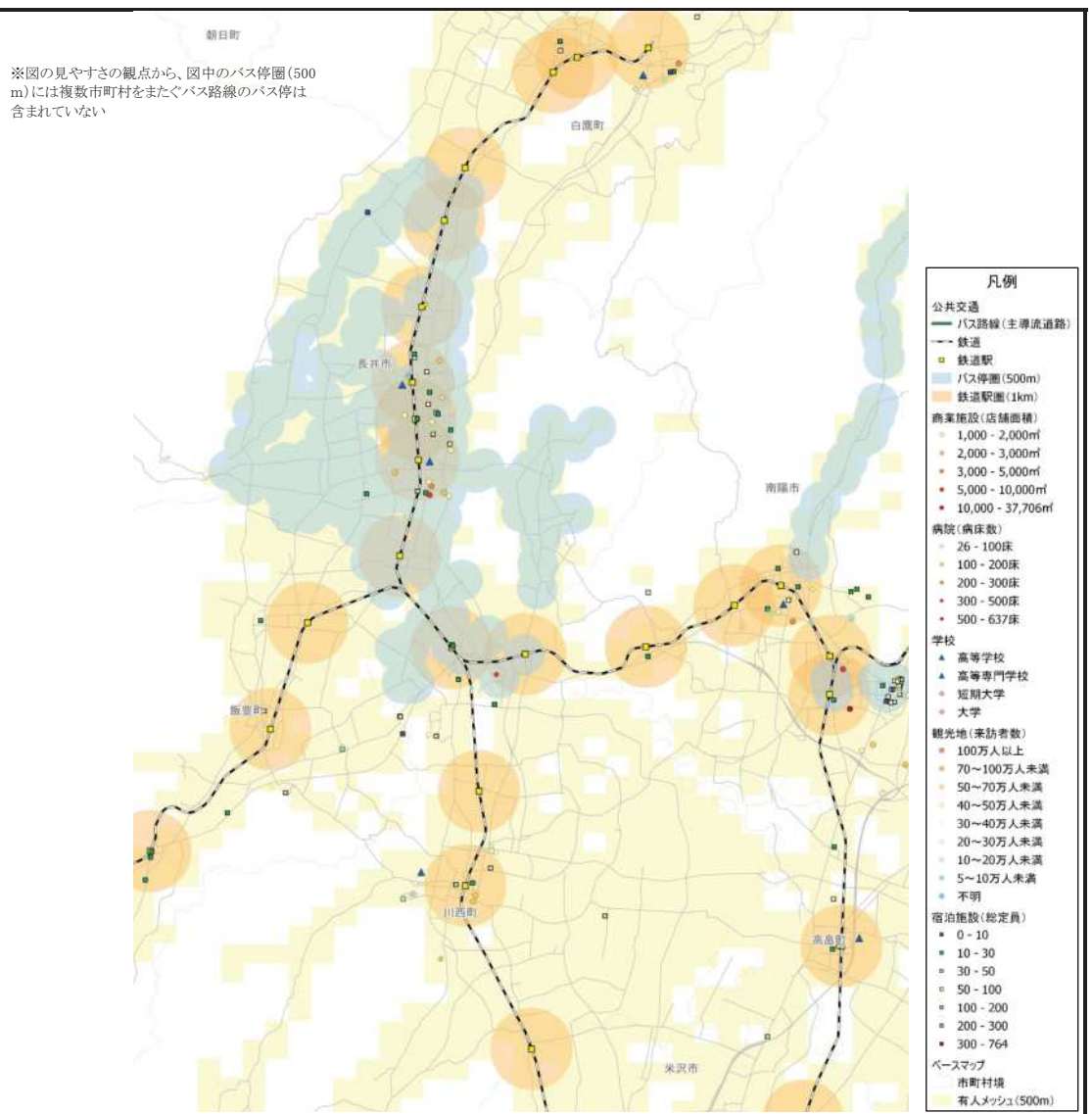
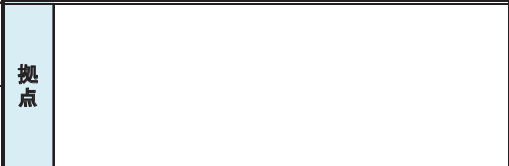
・利用需要が比較的多い生活利便施設の敷地内まで乗り入れていない幹線バス路線が存在(支線バスは乗り入れているにもかかわらず)
 …具体的に: 白い森ショッピングセンターアスモ

<事業者視点の問題点等>

主要流動路 III 川西町⇄白鷹町

移動需要量	通勤	195	人	%
	通学	5	人	%
	買い物 (買い回り)		人	%
	観光		人	%
	ETC2.0	2	人	%

対応する公共交通	鉄道	山形鉄道フラワー長井線		
	高速バス	なし		
	路線バス	なし		
	コミュニティ交通	なし		
	その他	なし		



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

<利用者視点の問題点等>

<事業者視点の問題点等>

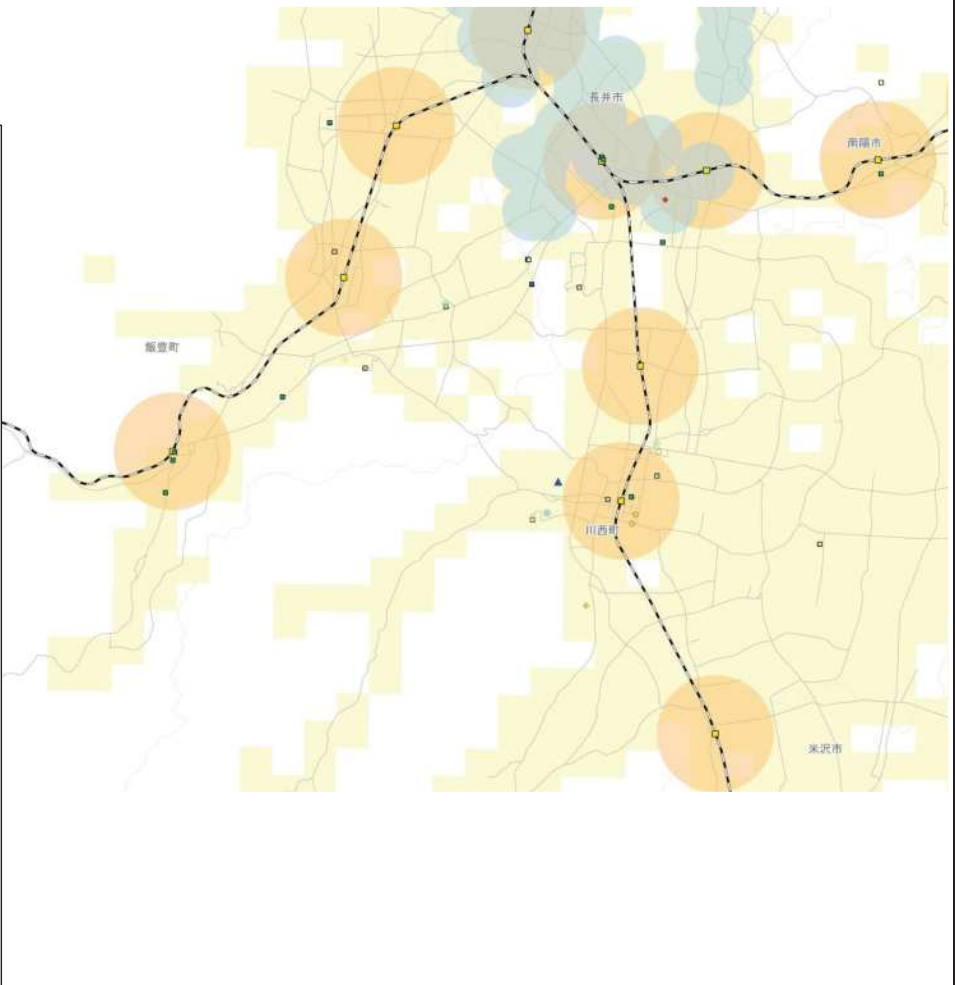
主要流動路		Ⅲ	川西町⇔飯豊町	
移動需要量	通勤	364	人	%
	通学	22	人	%
	買い物 (買い回り)		人	%
	観光		人	%
	ETC2.0	4	人	%
対応する公共交通	鉄道	JR米坂線		
	高速バス	なし		
	路線バス	なし		
	コミュニティ交通	なし		
	その他	なし		



拠点	
-----------	--

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

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



<利用者視点の問題点等>

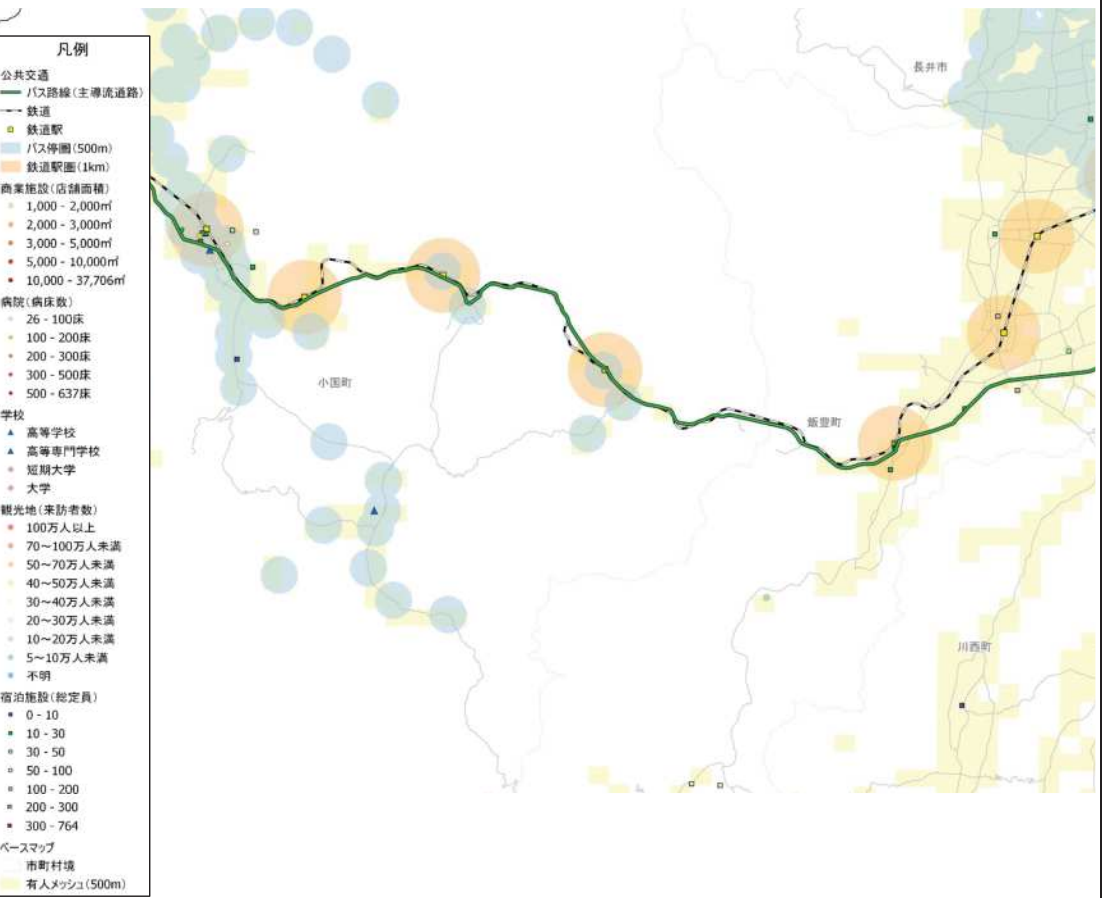
<事業者視点の問題点等>

主要流動路		Ⅲ	小国町⇄飯豊町	
移動需要量	通勤	127	人	%
	通学	14	人	%
	買い物 (買い回り)		人	%
	観光		人	%
	ETC2.0	9	人	%



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

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



運行者	経路			運行本数(本)	輸送量(人)	国庫補助(%)	収支率(%)	視点(ア)			視点(イ)			視点(ウ)			沿線市町村
	起点	経由地	終点					沿線人口(人)	総乗込(千円)	評価	人口総額(人)	高齢率(%)	評価	キロ程(km)	距離長(キロ程)に占める平均乗車キロの割合	評価	
山交バス	山交ビル8F	小国町	万代シティ8C	1.0	10以上 20%未満	80%以上 100%未満		113,661	10,000以上 30,000未満	I	-3.4%	30.2%	II	164.9	100.0%	II	山 上 南 川 長 飯 小

<利用者視点の問題点等>

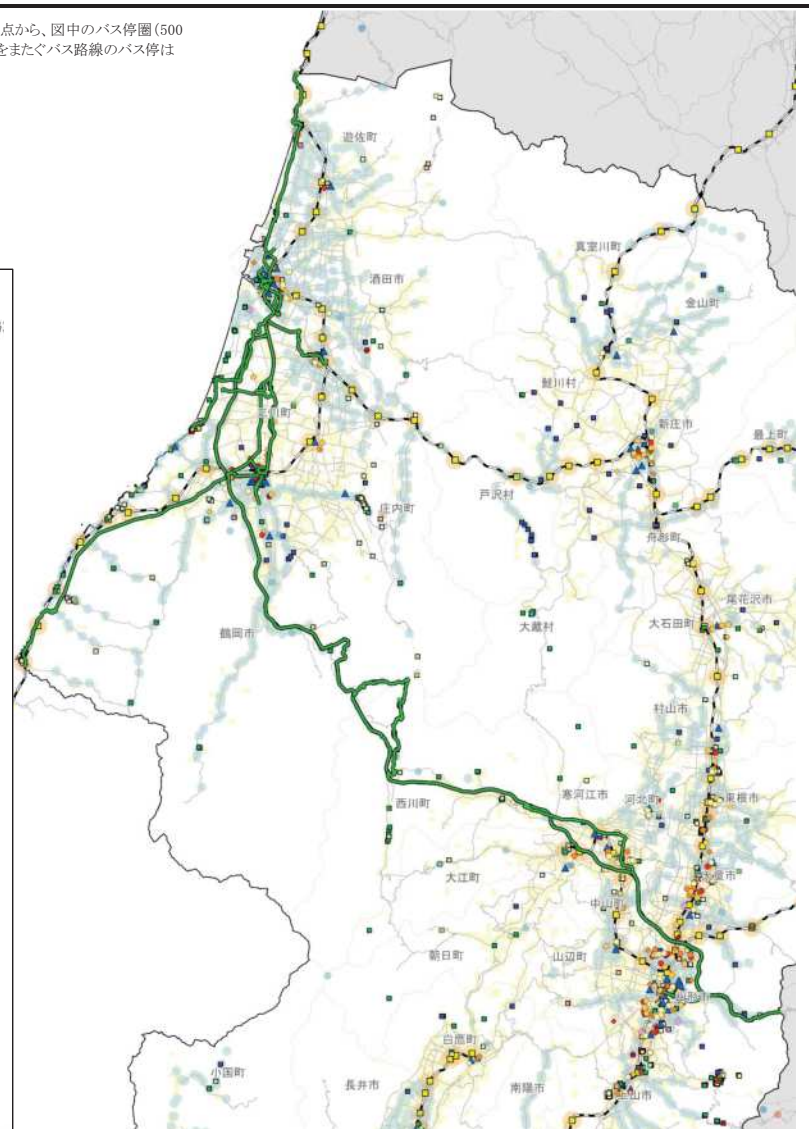
・利用需要が比較的多い生活利便施設の敷地内まで乗り入れていない幹線バス路線が存在(支線バスは乗り入れているにもかかわらず)
 …具体的に: 白い森ショッピングセンターアスモ

<事業者視点の問題点等>

主要流動路		Ⅲ 鶴岡市⇄酒田市	
移動需要量	通勤	6,188 人	%
	通学	568 人	%
	買い物 (買い回り)	人	%
	観光	人	%
	ETC2.0	218 人	%
対応する公共交通	鉄道	JR羽越本線	
	高速バス	以下の25系統	
	路線バス	以下の8系統	
	コミュニティ交通	なし	
	その他	福祉有償運送(鶴岡市・酒田市)、介護予防センターさくら広野(酒田市)での送迎、羽黒高等学校(鶴岡市)スクールバス	



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



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

運行者	経路			運行本数(本)	輸送量(人)	国庫補助(%)	視点(ア)			視点(イ)			視点(ウ)			沿線市町村
	起点	経由地	終点				沿線人口(H27)(人)	経営収益(千円)	評価	人口増減率(H22-H27)	高齢化率(H27)	評価	距離(km)	距離(km)に占める平均乗車キロの割合	評価	
庄内交通	さかた海鮮市場	余目・東京	大阪	0.5	5以上15未満	30%未満	101,378	99	IV	-6.0%	35.2%	IV	805,865	93.9%	I	酒庄三鶴
庄内交通	さかた海鮮市場	余目・東京(連絡特)	大阪	0.5	5未満	30%未満	101,378	0	IV	-6.0%	35.2%	IV	814,932	92.9%	I	酒庄三鶴
庄内交通	庄交BT	余目・東京	USJ	0.5	5以上15未満	30%未満	93,126	20,330	III	-5.4%	34.6%	IV	818,692	92.9%	I	酒庄三鶴
庄内交通	庄交BT	余目・東京(連絡特)	USJ	0.5	5未満	30%未満	93,126	0	III	-5.4%	34.6%	IV	827,482	91.5%	I	酒庄三鶴
庄内交通	さかた海鮮市場	余目・東京	USJ	0.5	5以上15未満	30%未満	101,378	20,376	IV	-6.0%	35.2%	IV	809,142	93.9%	I	酒庄三鶴
庄内交通	さかた海鮮市場	余目・東京(連絡特)	USJ	0.5	5未満	30%未満	101,378	0	IV	-6.0%	35.2%	IV	818,252	92.9%	I	酒庄三鶴
庄内交通	庄交BT	余目	渋谷	0.5	10以上30未満	50%以上80%未満	68,834	31,457	II	-5.6%	35.1%	IV	519,552	80.5%	IV	酒三鶴西塞中山
庄内交通	庄交BT	余目(連絡特)	渋谷	0.5	5未満	30%未満	68,834	0	IV	-5.6%	35.1%	IV	528,342	79.1%	IV	酒三鶴西塞中山
庄内交通	さかた海鮮市場	余目	渋谷	0.5	10以上30未満	50%以上80%未満	99,184	31,496	I	-5.9%	35.0%	IV	523,892	79.8%	IV	酒三鶴西塞中山
庄内交通	さかた海鮮市場	余目(連絡特)	渋谷	0.5	5未満	30%未満	99,184	0	IV	-5.9%	35.0%	IV	533	78.4%	IV	酒三鶴西塞中山
庄内交通	庄交BT	余目・東京	新宿	0.5	10以上30未満	50%以上80%未満	68,834	7,739	III	-5.6%	35.1%	IV	523,562	87.9%	IV	酒三鶴西塞中山
庄内交通	庄交BT	余目・東京(連絡特)	新宿	0.5	5未満	30%未満	68,834	0	IV	-5.6%	35.1%	IV	532,352	86.5%	IV	酒三鶴西塞中山
庄内交通	さかた海鮮市場	余目・東京	新宿	0.5	10以上30未満	50%以上80%未満	99,184	7,886	IV	-5.9%	35.0%	IV	526,112	87.5%	IV	酒三鶴西塞中山
庄内交通	さかた海鮮市場	余目・東京(連絡特)	新宿	0.5	5未満	30%未満	99,184	0	IV	-5.9%	35.0%	IV	535,222	86.6%	IV	酒三鶴西塞中山
庄内交通	庄交BT	余目・東京	バス夕新番	0.5	10以上30未満	30%以上50%未満	68,834	24,426	III	-5.6%	35.1%	IV	522,142	88.2%	IV	酒三鶴西塞中山
庄内交通	庄交BT	余目・東京(連絡特)	バス夕新番	0.5	5未満	30%未満	68,834	0	III	-5.6%	35.1%	IV	530,932	86.7%	IV	酒三鶴西塞中山
庄内交通	さかた海鮮市場	余目・東京	バス夕新番	0.5	10以上30未満	30%以上50%未満	99,184	24,424	IV	-5.9%	35.0%	IV	525,172	87.7%	IV	酒三鶴西塞中山
庄内交通	さかた海鮮市場	余目・東京(連絡特)	バス夕新番	0.5	5未満	30%未満	99,184	0	IV	-5.9%	35.0%	IV	534,282	86.2%	IV	酒三鶴西塞中山
庄内交通	庄交BT	余目・東京	TDL	0.5	10以上30未満	50%以上80%未満	90,932	24,296	III	-5.3%	34.3%	IV	528,322	100.0%	I	酒鶴西塞中山
庄内交通	庄交BT	余目・東京(連絡特)	TDL	0.5	5未満	30%未満	90,932	0	III	-5.3%	34.3%	IV	537,162	100.0%	I	酒鶴西塞中山
庄内交通	さかた海鮮市場	余目・東京	TDL	0.5	10以上30未満	30%以上50%未満	99,184	24,329	IV	-5.9%	35.0%	IV	536,742	100.0%	I	酒鶴西塞中山
庄内交通	さかた海鮮市場	余目・東京(連絡特)	TDL	0.5	5未満	30%未満	99,184	0	IV	-5.9%	35.0%	IV	545,852	100.0%	I	酒鶴西塞中山
庄内交通	庄交BT	エスモール	仙台駅前	2.5	30以上50未満	50%以上80%未満	67,162	87,267	II	-5.6%	35.1%	IV	183,222	67.8%	III	酒鶴西塞中山
庄内交通	庄交BT	エスモール	仙台駅前	1.5	30以上50未満	30%以上50%未満	67,162	53,378	II	-5.6%	35.1%	IV	179,422	89.7%	III	酒鶴西塞中山
庄内交通	本荘営業所	エスモール	仙台駅前	1.0	10以上30未満	30%以上50%未満	104,099	32,365	I	-4.4%	33.0%	IV	245,222	91.6%	III	酒鶴西塞中山
庄内交通	庄内内島	エスモール	酒田光陵高校前	0.5	5未満	30%未満	158,695	906	IV	-5.7%	37.3%	IV	40,322	10.3%	IV	酒鶴
庄内交通	庄内内島	エスモール	酒田光陵高校前	6.0	30以上50未満	30%以上50%未満	168,341	24,662	I	-4.9%	36.3%	IV	38,722	12.6%	IV	酒鶴
庄内交通	ゆたか町	日本海病院	湯野浜温泉	2.9	5以上15未満	30%未満	118,521	630	IV	-5.6%	35.6%	IV	30,722	10.3%	IV	酒鶴
庄内交通	ゆたか町	日本海総合病院	湯野浜温泉	2.9	5以上15未満	30%未満	115,974	4,991	IV	-5.6%	35.9%	IV	29,122	10.2%	IV	酒鶴
庄内交通	酒田光陵高校前	日本海総合病院	湯野浜温泉	0.5	5未満	30%未満	123,180	4,494	IV	-5.5%	35.4%	IV	30,722	9.2%	IV	酒鶴
庄内交通	エスモール	鶴岡駅前・鶴岡中央工業団地	庄内内島	4.6	100以上	100%以上	19,022	35,148	II	-3.0%	32.0%	III	17,222	42.9%	II	酒鶴
庄内交通	庄交BT	エスモール	山交BT	3.5	30以上50未満	30%以上50%未満	198,964	76,160	I	-2.4%	28.9%	II	130,222	61.5%	III	酒鶴西塞中山
庄内交通	庄交BT	エスモール	山交BT	1.5	30以上50未満	30%以上50%未満	198,964	32,573	I	-2.4%	28.9%	II	126,222	63.9%	III	酒鶴西塞中山

<利用者視点の問題点等>

- ・利用需要が比較的多い生活利便施設の敷地内まで乗り入れがない幹線バス路線が存在(支線バスは乗り入れているにもかかわらず)
- …具体的に:天真学園高等学校、くらしのセンターコープ仙石、日本海酒田リハビリテーション病院、鶴岡協立病院
- ・介護福祉施設が無料送迎サービスを市町村間を跨いで実施

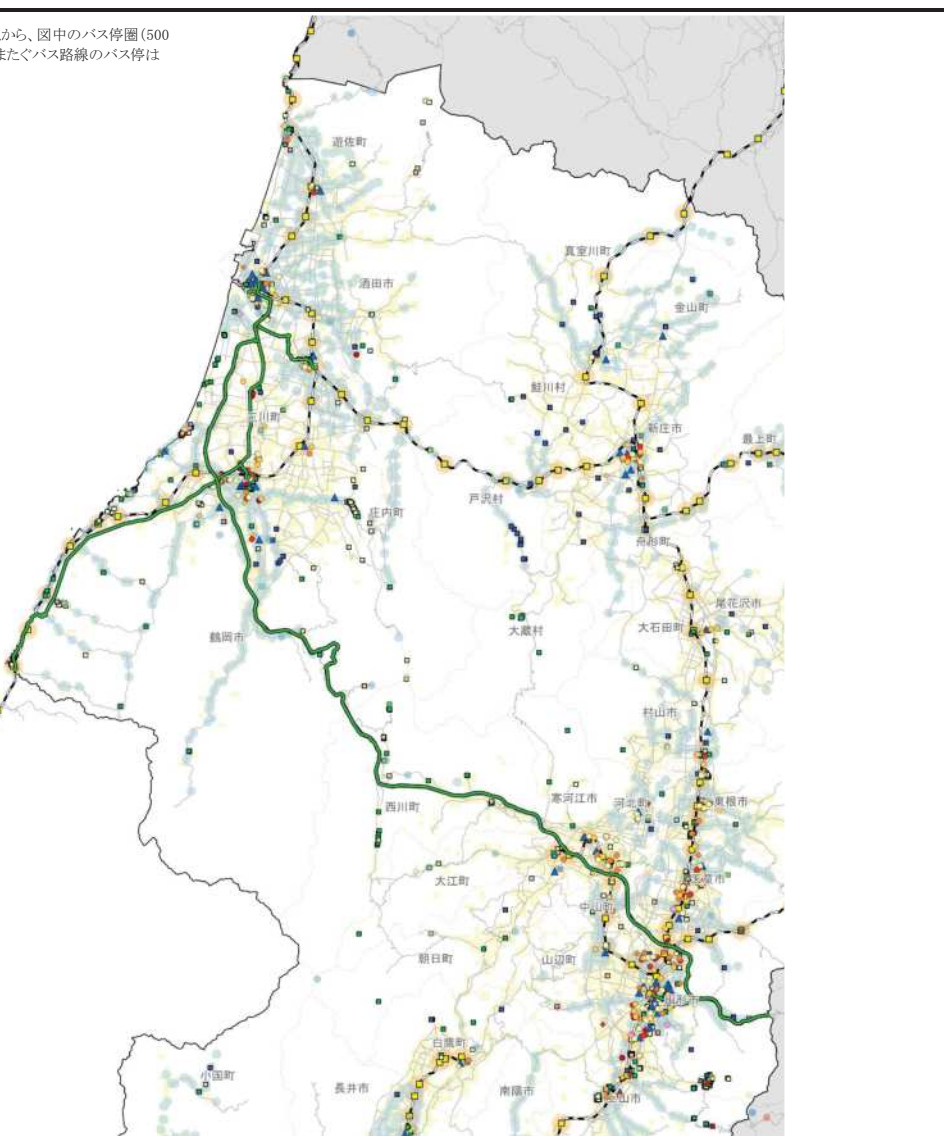
<事業者視点の問題点等>

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

主要流動路		Ⅲ 鶴岡市⇄三川町	
移動需要量	通勤	3,035 人	%
	通学	177 人	%
	買い物 (買い回り)	人	%
	観光	人	%
	ETC2.0	86 人	%
対応する公共交通	鉄道	なし	
	高速バス	以下の18系統	
	路線バス	なし	
	コミュニティ交通	なし	
	その他	福祉有償運送(鶴岡市・酒田市)、イオン(三川店)バス、リラクゼーション型デイサービスふらっと(鶴岡市)での送迎	



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



運行者	経路			運行本数(本)	輸送量(人)	国庫補助	収支率(%)	視点(ア)			視点(イ)			視点(ウ)			沿線市町村
	起点	経由地	終点					沿線人口(H27)(人)	経常収益(千円)	評価	人口増減率(H22-H27)	高齢化率(H27)	評価	キロ程(km)	距離総長(キロ程)に占める平均乗車キロの割合	評価	
庄内交通	さかた高幹市場	余目・東京	大原	0.5	5以上 15未満		30%未満	101,378	99	IV	-6.0%	35.2%	IV	805.86	93.9%	I	酒 庄 三 鶴
庄内交通	さかた高幹市場	余目・東京(濃結時)	大原	0.5	5未満		30%未満	101,378	0	IV	-6.0%	35.2%	IV	814.97	92.9%	I	酒 庄 三 鶴
庄内交通	庄交BT	余目・東京	USJ	0.5	5以上 15未満		30%未満	93,126	20,330	III	-5.4%	34.6%	IV	816.69	92.5%	I	酒 庄 三 鶴
庄内交通	庄交BT	余目・東京(濃結時)	USJ	0.5	5未満		30%未満	93,126	0	IV	-5.4%	34.6%	IV	827.48	91.5%	I	酒 庄 三 鶴
庄内交通	さかた高幹市場	余目・東京	USJ	0.5	5以上 15未満		30%未満	101,378	20,376	IV	-6.0%	35.2%	IV	809.14	93.6%	I	酒 庄 三 鶴
庄内交通	さかた高幹市場	余目・東京(濃結時)	USJ	0.5	5未満		30%未満	101,378	0	IV	-6.0%	35.2%	IV	816.25	92.5%	I	酒 庄 三 鶴
庄内交通	庄交BT	余目	渋谷	0.5	15以上 30未満		50%以上 80%未満	68,834	31,457	II	-5.6%	35.1%	IV	519.55	80.5%	IV	酒 三 鶴 西 寒 中 山
庄内交通	庄交BT	余目(濃結時)	渋谷	0.5	5未満		30%未満	68,834	0	IV	-5.6%	35.1%	IV	528.34	79.1%	IV	酒 三 鶴 西 寒 中 山
庄内交通	さかた高幹市場	余目	渋谷	0.5	15以上 30未満		50%以上 80%未満	99,184	31,499	I	-5.9%	35.0%	IV	523.89	79.6%	IV	酒 三 鶴 西 寒 中 山
庄内交通	さかた高幹市場	余目(濃結時)	渋谷	0.5	5未満		30%未満	99,184	0	IV	-5.9%	35.0%	IV	533	78.4%	IV	酒 三 鶴 西 寒 中 山
庄内交通	庄交BT	余目・東京	新橋	0.5	15以上 30未満		50%以上 80%未満	68,834	7,739	IV	-5.6%	35.1%	IV	523.56	87.9%	IV	酒 三 鶴 西 寒 中 山
庄内交通	庄交BT	余目・東京(濃結時)	新橋	0.5	5未満		30%未満	68,834	0	IV	-5.6%	35.1%	IV	532.35	86.5%	IV	酒 三 鶴 西 寒 中 山
庄内交通	さかた高幹市場	余目・東京	新橋	0.5	15以上 30未満		50%以上 80%未満	99,184	7,886	IV	-5.9%	35.0%	IV	526.11	87.5%	IV	酒 三 鶴 西 寒 中 山
庄内交通	さかた高幹市場	余目・東京(濃結時)	新橋	0.5	5未満		30%未満	99,184	0	IV	-5.9%	35.0%	IV	535.22	86.0%	IV	酒 三 鶴 西 寒 中 山
庄内交通	庄交BT	余目・東京	バスタ新橋	0.5	15以上 30未満		30%以上 50%未満	68,834	24,426	III	-5.6%	35.1%	IV	522.14	88.2%	IV	酒 三 鶴 西 寒 中 山
庄内交通	庄交BT	余目・東京(濃結時)	バスタ新橋	0.5	5未満		30%未満	68,834	0	IV	-5.6%	35.1%	IV	530.93	86.7%	IV	酒 三 鶴 西 寒 中 山
庄内交通	さかた高幹市場	余目・東京	バスタ新橋	0.5	15以上 30未満		30%以上 50%未満	99,184	24,424	IV	-5.9%	35.0%	IV	525.17	87.7%	IV	酒 三 鶴 西 寒 中 山
庄内交通	さかた高幹市場	余目・東京(濃結時)	バスタ新橋	0.5	5未満		30%未満	99,184	0	IV	-5.9%	35.0%	IV	534.28	86.2%	IV	酒 三 鶴 西 寒 中 山

<利用者視点の問題点等>

- ・介護福祉施設が無料送迎サービスを市町村間を跨いで実施

<事業者視点の問題点等>

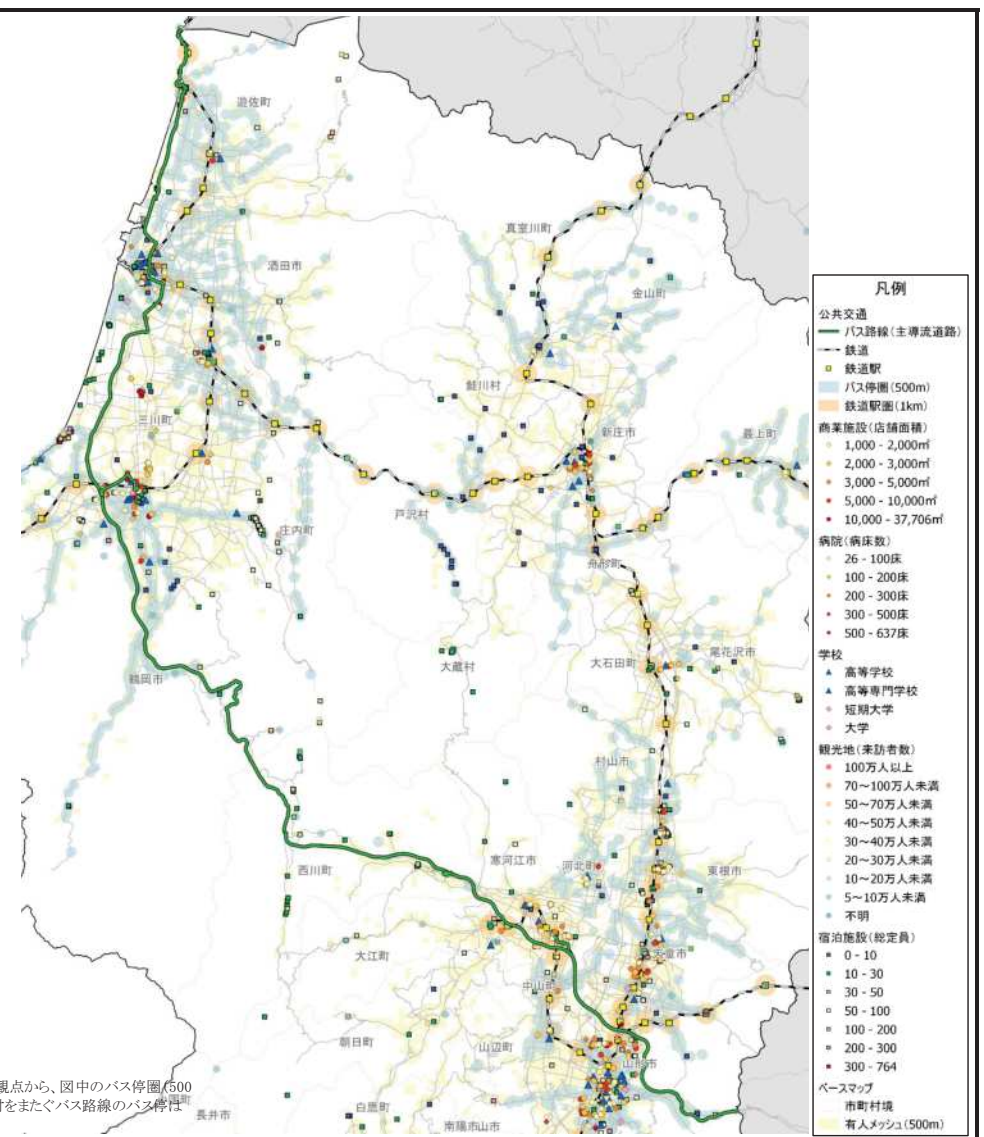
- ・沿線人口が比較的多いにも関わらず、収益が比較的小さい
- ・人口減少・高齢化が進行しており、バス交通の抜本的見直しが必要と考えられる幹線バス路線が存在
- ・冗長なルート割に、利用者の短区間利用が顕著であり、今後のルート分割・短縮等の運行効率化が求められる幹線バス路線が存在

主要流動路		III		鶴岡市⇄遊佐町	
移動需要量	通勤	185	人		%
	通学	25	人		%
	買い物 (買い回り)		人		%
	観光		人		%
	ETC2.0	76	人		%
対応する公共交通	鉄道	JR羽越本線			
	高速バス	以下の1系統			
	路線バス	なし			
	コミュニティ交通	なし			
	その他	福祉有償運送(鶴岡市・酒田市)、羽黒高等学校(鶴岡市)スクールバス			



拠点	沿線市町村	鶴岡市、庄内町、三川町、酒田市、新庄市、最上町、大石田町、尾花沢市、村山市、東根市、大曲市、山辺町、山形市、白鷹町、高島町、小国町、西川町、常陸江州市、河北町、東田川町、朝日町、山辺町、山形市、白鷹町、南陽市、長井市
	沿線市町村	鶴岡市、庄内町、三川町、酒田市、新庄市、最上町、大石田町、尾花沢市、村山市、東根市、大曲市、山辺町、山形市、白鷹町、高島町、小国町、西川町、常陸江州市、河北町、東田川町、朝日町、山辺町、山形市、白鷹町、南陽市、長井市

運行者	経路			運行本数(本)	輸送量(人)	国庫補助(%)	収支率(%)	視点(ア)			視点(イ)			視点(ウ)			沿線市町村
	起点	経由地	終点					沿線人口(H27)(人)	経常収益(千円)	評価	人口増減率(H22-H27)	高齢化率(H27)	評価	キロ程(km)	距離総長(キロ程)に占める平均乗車キロの割合	評価	
市内交通	本荘営業所		山台駅前	1.0	15以上 50未満		50%以上 50%未満	104,099	32,365	I	-4.4%	33.0%	IV	245.2	81.6%	III	庄内 酒 常 東 中 山



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

<利用者視点の問題点等>

<事業者視点の問題点等>

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

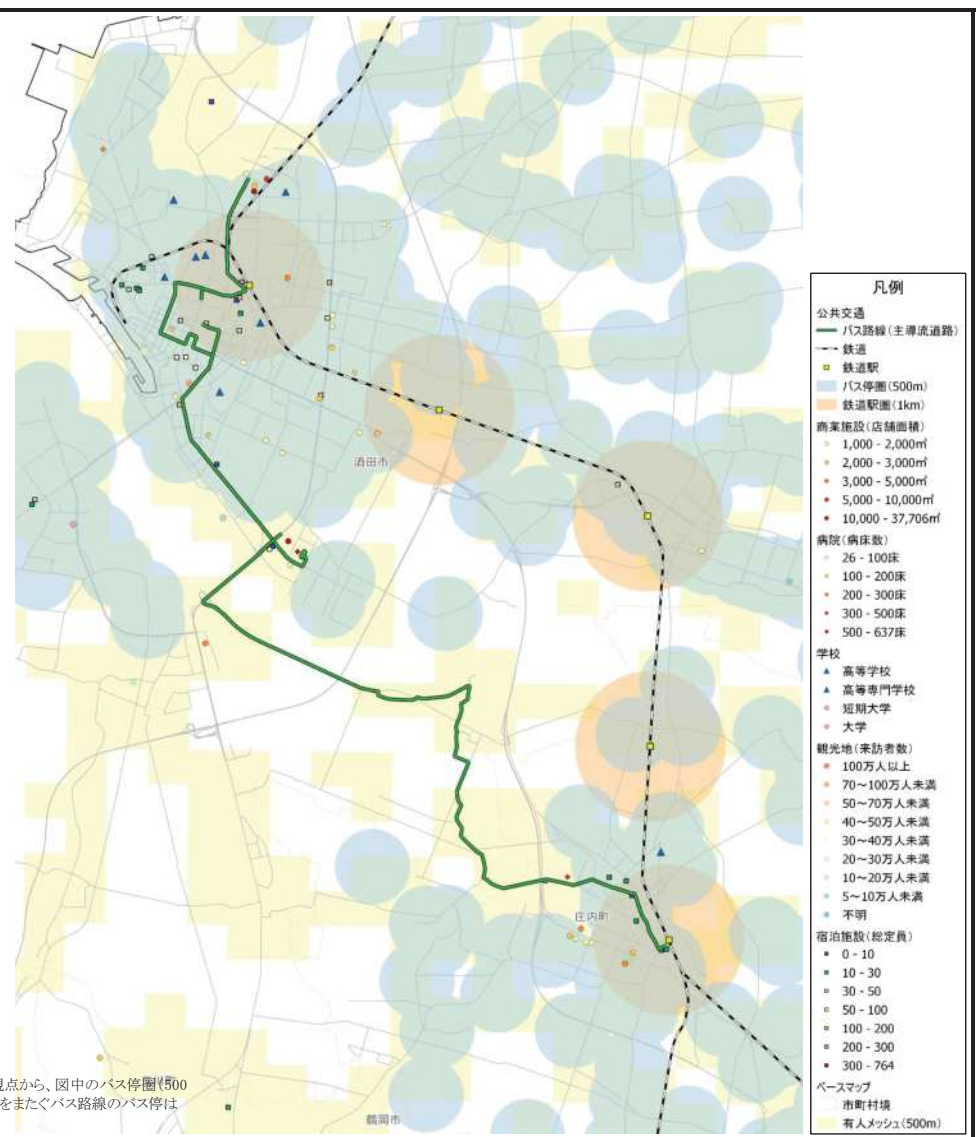
主要流動路		Ⅲ		酒田市⇄庄内町	
移動需要量	通勤	4,272	人		%
	通学	292	人		%
	買い物 (買い回り)		人		%
	観光		人		%
	ETC2.0	73	人		%



対応する公共交通	鉄道	JR羽越本線
	高速バス	なし
	路線バス	以下の1系統
	コミュニティ交通	なし
	その他	福祉有償運送(酒田市)・パワーリハビリサービス酒田(酒田市)・介護予防センターさくら広野(酒田市)・多機能型介護ステーションぬくもり(酒田市)での送迎

拠点	沿線市町村	酒田市、庄内町
	沿線市町村	酒田市、庄内町

運行者	経路			運行本数(本)	輸送量(人)	国庫補助	収支率(%)	視点(ア)			視点(イ)			視点(ウ)			沿線市町村
	起点	経由地	終点					沿線人口(H27)(人)	経常収益(千円)	評価	人口増減率(H22-H27)	高齢化率(H27)	評価	キロ程(km)	距離総長(キロ程)に占める平均乗車キロの割合	評価	
庄内交通	ゆたか1丁目	日本海総合病院	余目駅	2.6	5以上15未満		30%未満	122,517	3,528	IV	-5.7%	36.4%	IV	21.7	14.3%	III	庄内



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

<利用者視点の問題点等>

- ・利用需要が比較的多い生活利便施設の敷地内まで乗り入れていない幹線バス路線が存在(支線バスは乗り入れているにもかかわらず)
- …具体的に:天真学園高等学校、余目ショッピングモール(新鮮館Aコープ庄内ぼんてん店)、日本海家具センター大滝、日本海酒田リハビリテーション病院
- ・複数の介護福祉施設が無料送迎サービスを市町村間を跨いで実施

<事業者視点の問題点等>

- ・沿線人口が比較的多いにも関わらず、収益が比較的小さい
- ・人口減少・高齢化が進行しており、バス交通の抜本的見直しが必要と考えられる幹線バス路線が存在