

計画付則

1 山形県地域公共交通情報共有基盤の構築・運用について	1
2 各市町村公共交通カルテ	3
3 関係者で共に取り組む事業	73
4 地域公共交通確保維持事業に係る記載事項	119
5 特定事業計画の概要	121
5-1 地域旅客運送サービス継続事業（鶴岡三川線、酒田三川線）の実施方針	121
6 前計画の評価	125
6-1 大目標：「移動」全体の利便性向上	126
6-2 中目標（1）：データの集約・共有	127
6-3 中目標（2）：移動のシームレス化（移動の円滑化）	128
6-4 中目標（3）：移動の軸となる公共交通事業（鉄道・バス・タクシー）の維持・強化	129

1 山形県地域公共交通情報共有基盤の構築・運用について

- 前計画の目標に掲げた地域公共交通や様々な分野の「データの集約・共有」のため、令和3年度に「山形県地域公共交通情報共有基盤（やまがた公共交通オープンデータプラットフォーム。以下「プラットフォーム」という。）」を構築した。
- プラットフォームの構築と併せて、データを提供する様々な主体が安心してデータを提供できる環境を整備することを趣旨として、プラットフォーム構築・運用の方向性と関係者それぞれの役割やとるべき措置について規定する「山形県地域公共交通情報共有基盤構築・運用ガイドライン」を定めた。

(1) 山形県地域公共交通情報共有基盤（やまがた公共交通オープンデータプラットフォーム）

- 関係データについては、下記ホームページに掲載

<https://www.pref.yamagata.jp/020056/kurashi/kendo/kotsuseisaku/kokyokotsu.html>

(2) 山形県地域公共交通情報共有基盤構築・運用ガイドライン

- 関係データについては、下記ホームページに掲載

https://www.pref.yamagata.jp/documents/1484/guideline_20220324.pdf

2 各市町村公共交通カルテ

(1) 山形市

公共交通に関する現状・課題・施策カルテ (1/2)

山形市

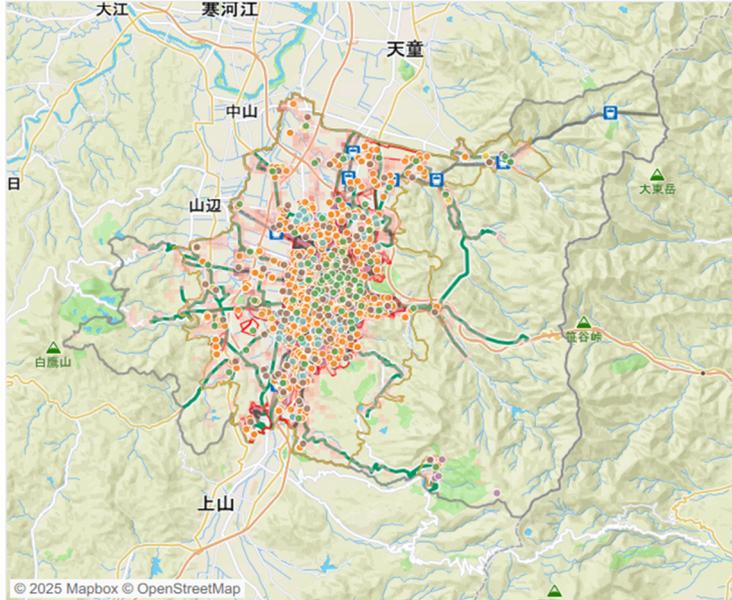
地域概況

【人口概況】

山形市は、山形盆地の東部南寄りに位置しております。比較的平坦で住みやすい、JR山形駅を中心とした中心拠点から南北方向に市街地を形成し、人口の大半が、当該地域に集中している。一方で、東西南北に広がる山間部については、人口密度が低くなっている。

【施設立地概況】

中心市街地には、公共・文化施設をはじめ、商業、観光施設、医療機関等、多数の施設が集積している。
 中心市街地とならび、蔵王・山寺地区が、本市の観光拠点となる。
 医療施設は、市街化区域の広い範囲に分布しており、商業施設は、中心市街地のほか、国道286号、348号沿い、ならびに区画整理の行われた地区に集中している。
 大学等の高等教育機関についても、市域に複数立地している。

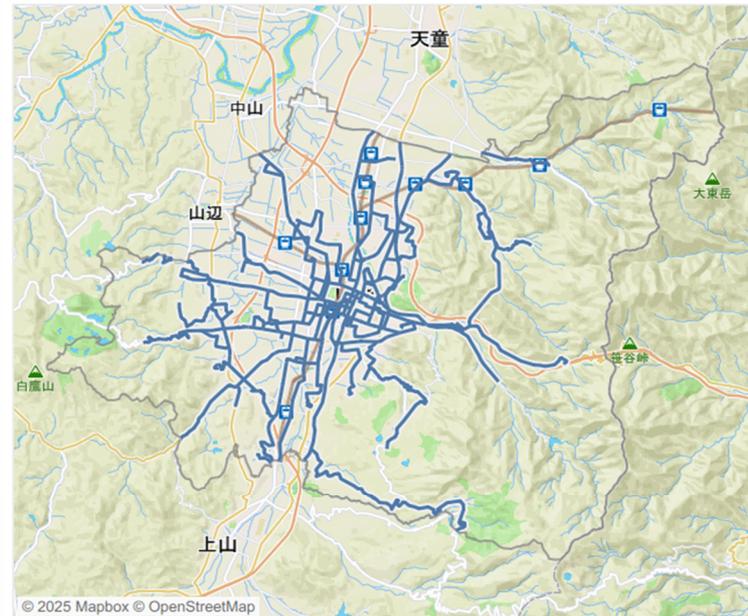


- メッシュ人口凡例
- 0~30人
 - 30~60人
 - 60~90人
 - 90~120人
 - 120~150人
 - 150~180人
 - 180~210人
 - 210~240人
 - 240~270人
 - 270~300人
 - 300~人
- 種別
- 公共・文化施設
 - 学校
 - 商業施設
 - 観光施設
 - 医療・福祉施設
 - 公民館
- 区域
- 市街化区域
 - 都市計画区域
 - 居住誘導区域
 - 都市機能誘導区域
 - 立地適正化計画区域
- バスルート
- バスルート

公共交通概況

【鉄道・路線バス概況】

鉄道ネットワークは、JR奥羽本線、JR山形線、JR左沢線の3つの路線が運行している。
 バス路線は、中心市街地から放射状に伸びる路線網が形成されており、南北方向の路線で運行頻度が高くなっている。



- 鉄道ルート凡例
- 鉄道ルート
- バスルート凡例
- バスルート

▼デマンド交通運行状況

市町村	運行エリア (中学校区)	公共交通路線名 (R6)	デマンド運行本数 (本/日)	R6輸送人員 (人/年)
山形市	-	金井地区モデル事業運行実験	-	768

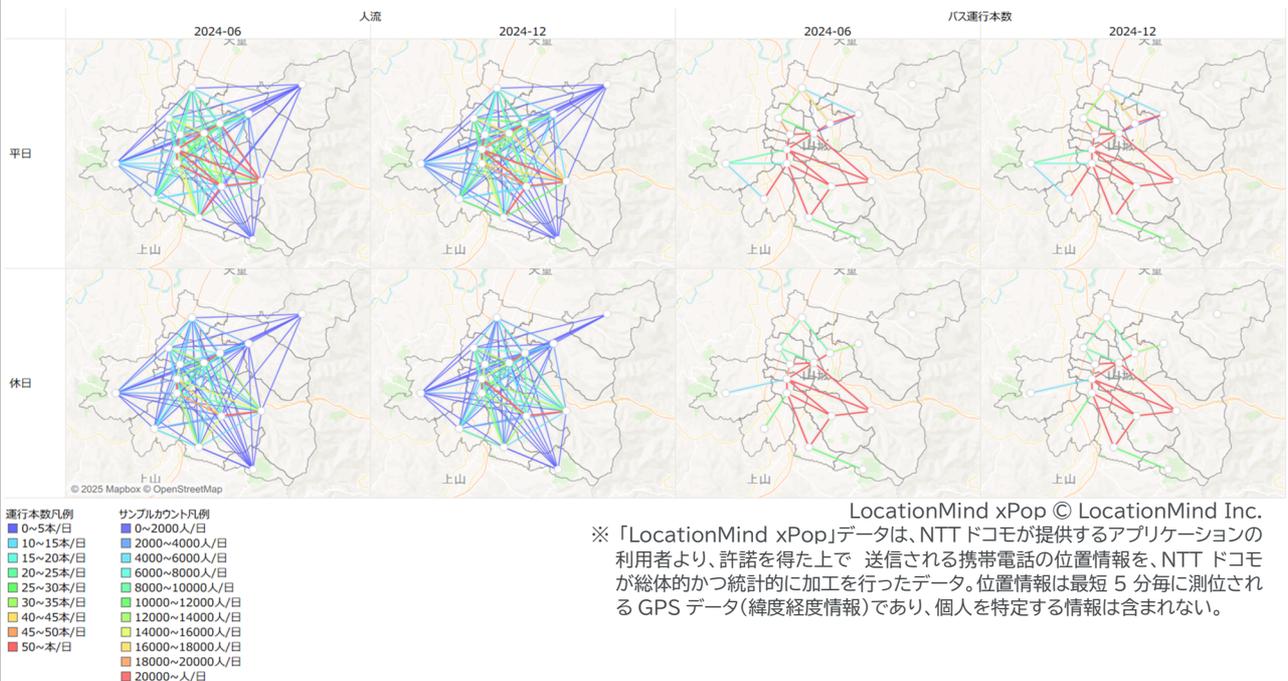
公共交通に関する現状・課題・施策カルテ (2/2)

山形市

地域間の人流及び公共交通運行状況

地域間の人流は、立地適正化計画で示された中心拠点や副次拠点に集中し、人が集まる拠点となっている。平日は県庁・市役所や病院、学校等が人が集まる拠点となっているが、休日は中心市街地及び郊外の商業施設が拠点となっている。
 公共運行状況については、平日、休日とも、中心拠点と副次拠点間を結ぶ幹線を中心にバスの運行本数が多く確保されており、拠点とあしがサービスレベルの高い公共交通で結ばれている。一方で、休日は、幹線のうち馬見ヶ崎・嶋地区へのバス運行本数が時間1本未満であり、拠点間を結ぶバスのサービスレベルにバラツキが見られる。
 山間部については、地域の実情にあった、買い物や通院とった日常生活に合わせた近場の目的地や、中心市街地への移動といった人流がある。地域の実情に合わせて目的地までの移動手段として、コミュニティバスや相乗りタクシーが整備されている。

▼市町村内の人流及び公共交通運行状況(上段:平日 下段:休日)



現況を踏まえた課題

現況を踏まえた山形市の公共交通の社会的課題は下記の通り。

- ①高齢者などの不安と多様な移動ニーズへの対応
- ②利用が伸びない交通サービス
- ③日常生活における自家用車の多様

施策

①まちづくりと連動した公共交通ネットワークの整備

主要な公共施設などが、多様な移動手段で高頻度かつシームレスに結ばれ、市内全域を利便性の高い公共交通ネットワークが網羅するよう取り組んでいる。

②徒歩や公共交通などで楽しめる中心市街地の移動環境づくり

自家用車を多様しなくても過ごしやすい「歩くほど幸せになるまち」を目指し、中心市街地の活性化に寄与する。

③公共交通による生活実態に即した身近な移動の支援

誰もが多様な移動手段の選択が可能で、快適に移動できる公共交通を整備する。

④公共交通のわかりやすく・使いやすい利用環境の形成

(2) 米沢市

公共交通に関する現状・課題・施策カルテ (1/2)

米沢市

地域概況

【人口概況】

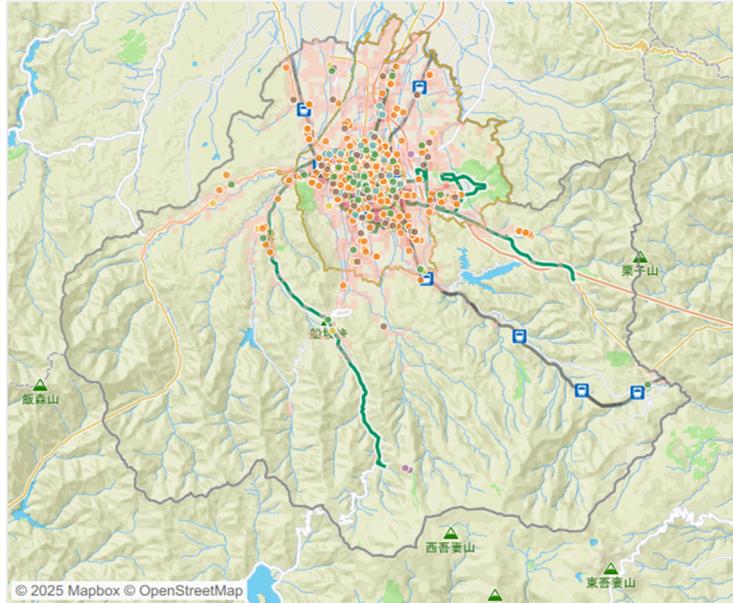
本市の人口は、1995年(平成7年)をピークに現在まで減少しており、今後も人口減少は続く見込み。

人口分布としては、市街地部に比較的まとまっている状況にあり、特に米沢市立地適正化計画で定める都市機能誘導区域や居住誘導区域内に人口が集積している状況にある。

【施設立地概況】

日常生活を支える主な生活サービスの商業施設や医療施設などは、誘導区域にまとまって立地しており、市街地に移転することができれば一定の生活サービスを楽しむことができる。

また、本市は市街地に3つの高等教育機関が立地する「学園都市」である。一方、高校の一部は周辺部に立地している。なお、中学校については、現在進めている統廃合の中で市街地に集約されていく見通し。



- メッシュ人口凡例
- 0~30人
 - 30~60人
 - 60~90人
 - 90~120人
 - 120~150人
 - 150~180人
 - 180~210人
 - 210~240人
 - 240~270人
 - 270~300人
 - 300~人

- 種別
- 公共・文化施設
 - 学校
 - 商業施設
 - 観光施設
 - 医療・福祉施設
 - 公民館

- 区域
- 都市計画区域
 - 居住誘導区域
 - 都市機能誘導区域
 - 立地適正化計画区域

- バスルート
- バスルート

公共交通概況

【鉄道・路線バス概況】

【幹線系統】

都市圏や近隣市町村を結ぶ幹線系統として鉄道(新幹線・在来線)及び高速バスを運行している。

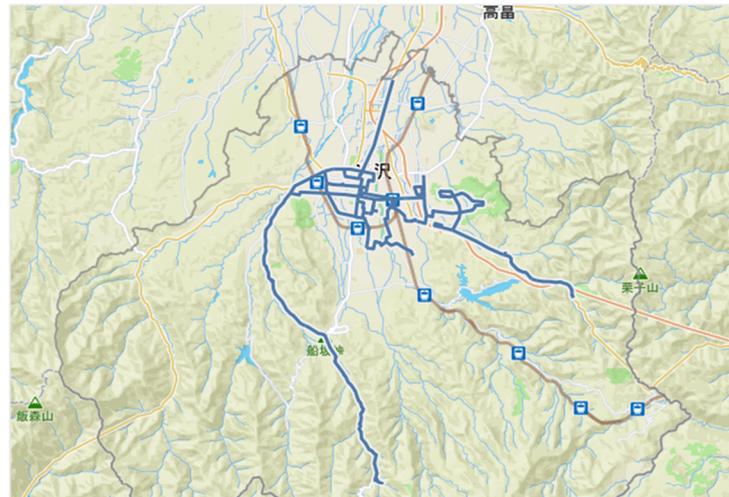
【フィーダー系統】

主要な施設等が複数立地する市街地内においては、市民バス市街地循環路線(右回り・左回り)、学園都市線を運行しているほか、バス停まで遠いことなどの理由により、バスを利用できない人への対応として、まちなか定額タクシーを運行している。

郊外部の地域においては、市街地内と郊外部を結ぶ路線として、山交バス路線(一部観光地へのアクセスも担っている)のほか、市民バス万世線や乗合タクシーを運行している。

【その他】

いずれの路線もJR米沢駅を基点または経由する路線となっている。



- 鉄道ルート凡例
- 鉄道ルート
- バスルート凡例
- バスルート

▼デマンド交通運行状況

市町村	運行エリア(中学校区)	公共交通路線名(R6)	デマンド運行本数(本/日)	R6輸送人員(人/年)
米沢市	第一中学校	山上地区乗合タクシー	14	4,300
米沢市	第三中学校	田沢地区乗合タクシー	12	2,310
米沢市	第六中学校	広幡地区乗合タクシー	10	1,332
米沢市	第六中学校	六郷地区乗合タクシー	6	716
米沢市	第二中学校	南原地区乗合タクシー	15	3,197
米沢市	第三中学校	築沢地区乗合タクシー	8	1,405
米沢市	第七中学校	上郷地区乗合タクシー	10	426

公共交通に関する現状・課題・施策カルテ (2/2)

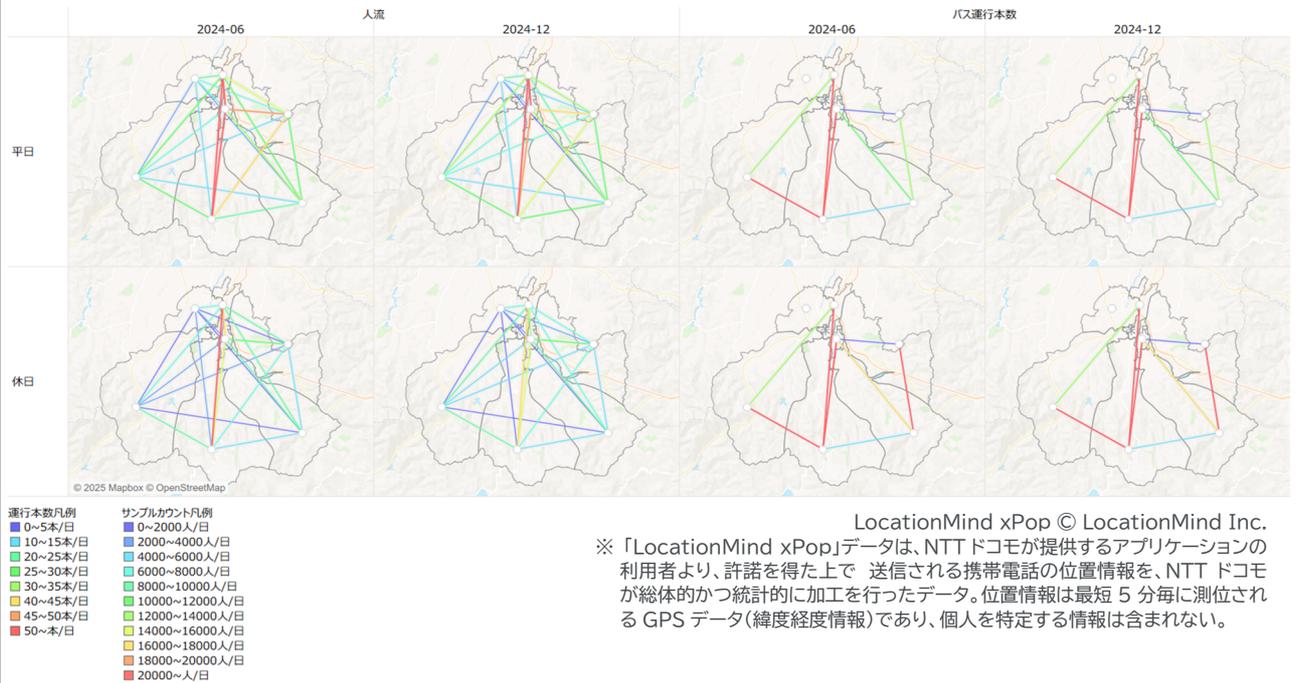
米沢市

地域間の人流及び公共交通運行状況

本市には高次な医療機関や教育機関、大規模な商業施設、主要な企業等が複数立地しており、市内だけではなく圏域内の他市町の生活も支える役割を担っている。また、前述のとおり、特に学園都市として複数の教育機関が立地するため、他市町からの通学需要も多いことから、圏域外から人が流入しているものと考えられる。

市町村間の人流としては、置賜圏域内での移動が主であり、特に隣接する高島町や南陽市との人流が多くを占める。また圏域外では、中核市である山形市への人流も多くみられる。

▼市町村内の人流及び公共交通運行状況(上段:平日 下段:休日)



現況を踏まえた課題

米沢市地域公共交通計画に基づき、令和4年度からバス路線の見直しや郊外部における乗合タクシーの運行のほか、まちなか定額タクシーの運行により、市内のほぼ全域で移動手段を確保しましたが、運転手不足のなか、現在運行している公共交通の維持が課題となる。

また、自家用車への依存度が全国的に見ても高い本市では、公共交通に対しても自家用車と同等の利便性が求められる傾向にあり、公共交通に対する行政負担はますます増加傾向にある。

施策

- ・令和8年度までを計画期間としている地域公共交通計画を改定し、次期計画に基づく各種取組みを実施する。
- ・市民バスや乗合タクシー等の運行内容を見直し、利便性と効率性を高める。
- ・運転手不足解消のための取組みを実施する。

(3) 鶴岡市

公共交通に関する現状・課題・施策カルテ (1/2)

鶴岡市

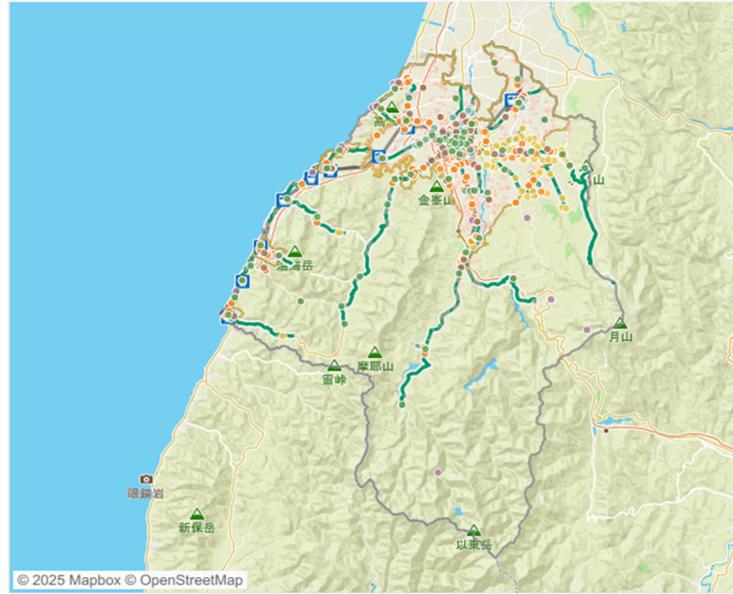
地域概況

【人口概況】

鶴岡市役所周辺など市街地に人口の約5割が集中し、山間部や平野部、沿岸部に集落が点在している。
市全体で人口減少傾向が続いている。特に、朝日・温海地域の人口減少が顕著となっている。

【施設立地概況】

・生活に必要な医療機関や福祉施設は、市街地に集中している。
・市西部、南部、北部にスーパーやショッピングセンターなどが集中し拠点化されている。
・郊外地域では、大山、温海、藤島、櫛引にやや集中した拠点が形成されている。

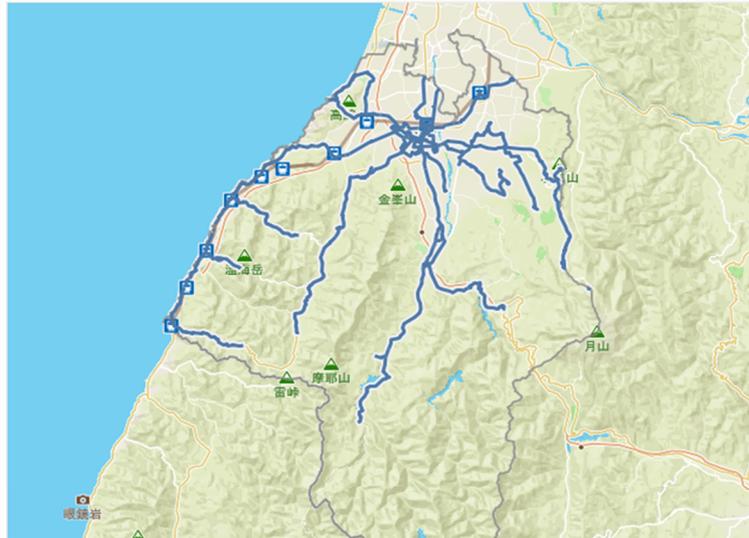


- メッシュ人口凡例
- 0~30人
 - 30~60人
 - 60~90人
 - 90~120人
 - 120~150人
 - 150~180人
 - 180~210人
 - 210~240人
 - 240~270人
 - 270~300人
 - 300~人
- 種別
- 公共・文化施設
 - 学校
 - 商業施設
 - 観光施設
 - 医療・福祉施設
 - 公民館
- 区域
- 市街化区域
 - 都市計画区域
 - 居住誘導区域
 - 都市機能誘導区域
 - 立地適正化計画区域
- バスルート
- バスルート

公共交通概況

【鉄道・路線バス概況】

・日本海沿岸を南北に結ぶJR羽越本線が市内を通過し、10の駅が置かれている。
・路線バスは、庄内交通株式会社のバス路線が22路線運行している。
・地域デマンド交通は、羽黒地域において市営バス2路線が運行し、藤島北部・南部、櫛引、朝日、温海地域において、デマンド交通や2地区でのボランティア輸送など、各地域のニーズに合った形の公共交通を導入している。



- 鉄道ルート凡例
- 鉄道ルート
- バスルート凡例
- バスルート

▼デマンド交通運行状況

市町村	運行エリア (中学校区)	公共交通路線名 (R6)	デマンド運行本数 (本/日)	R6輸送人員 (人/年)
鶴岡市	第五中学校	西郷ボランティア輸送	3	529
鶴岡市	藤島中学校	藤島東栄地区デマンド交通	6	1,212
鶴岡市	藤島中学校	藤島長沼・八栄島デマンド交通	6	412
鶴岡市	櫛引中学校	櫛引デマンド交通	4	714
鶴岡市	温海中学校	温海地域乗合タクシー (平沢線)	7	7,690
鶴岡市	温海中学校	温海地域乗合タクシー (戸沢線)	7	5,253

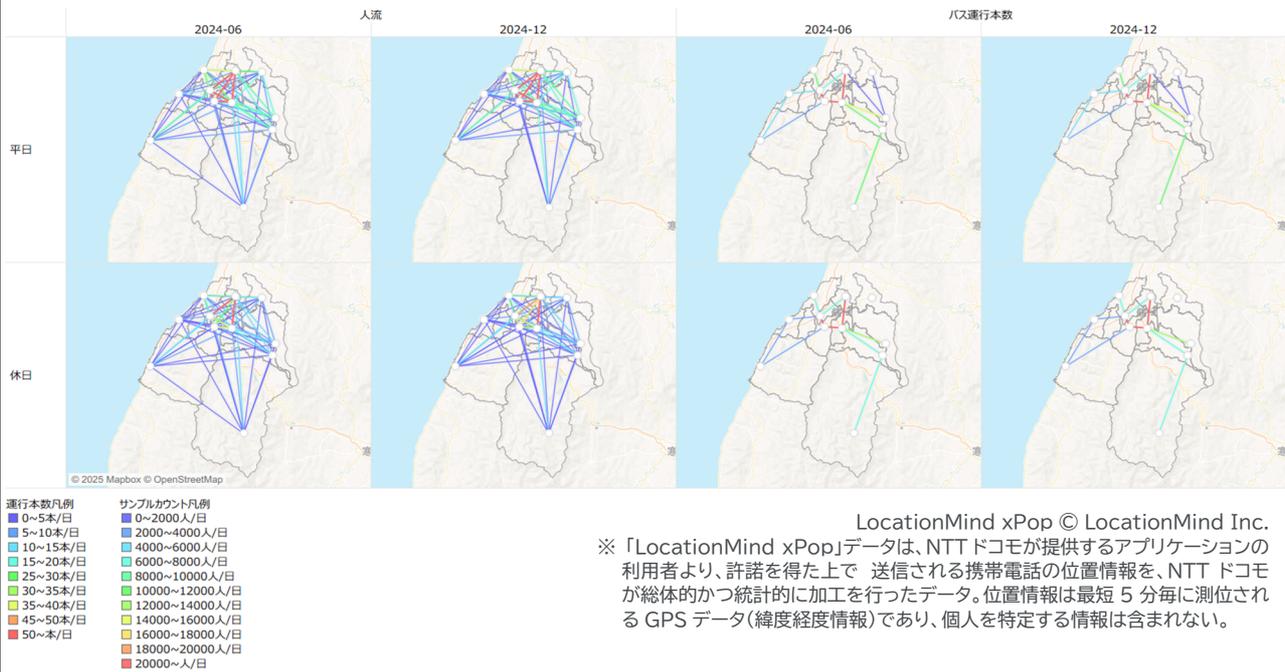
公共交通に関する現状・課題・施策カルテ (2/2)

鶴岡市

地域間の人流及び公共交通運行状況

本市の中心市街地には、医療機関のほか、教育機関が集中しており、路線バスやJR等で、地域間や近隣の酒田市や三川町などからの移動が多い。
平日の人流については、路線バスの運行と一致しているが、休日については、路線バスの運行がない区間もある。
市街地の移動については、市内循環線が土日祝日も運行していることから、平日休日の人流と一致している。

▼市町村内の人流及び公共交通運行状況(上段:平日 下段:休日)+T14:AH31



現況を踏まえた課題

- 1.まちづくりと連動した市街地ネットワークの利便性向上が必要
- 2.通学等の移動利便性の維持に向けた広域的なネットワークの維持が必要
- 3.運転手不足への対応が必要
- 4.各地域から鶴岡市街地への一定レベルのサービス水準を適切に維持することが必要
- 5.観光等の市内滞在を支える移手段の確保が必要
- 6.夜間の移手段の確保が必要
- 7.乗継利便性の向上に向けたシームレスな利用環境の構築が必要
- 8.地域別課題への対応

施策

- 課題解決に向けた施策の方向性は以下のとおり。
1. 地域内の公共交通ネットワークの確保・維持
 2. 都市間・地域間を結ぶ公共交通ネットワークの確保・維持
 3. 公共サービスの安定供給体制の確保
 4. 地域・住民との協働による運営体制の確保
 5. 利用しやすい空間の構築
 6. わかりやすい情報の発信強化
 7. 公共交通のさらなる利用促進

(4) 酒田市

公共交通に関する現状・課題・施策カルテ (1/2)

酒田市

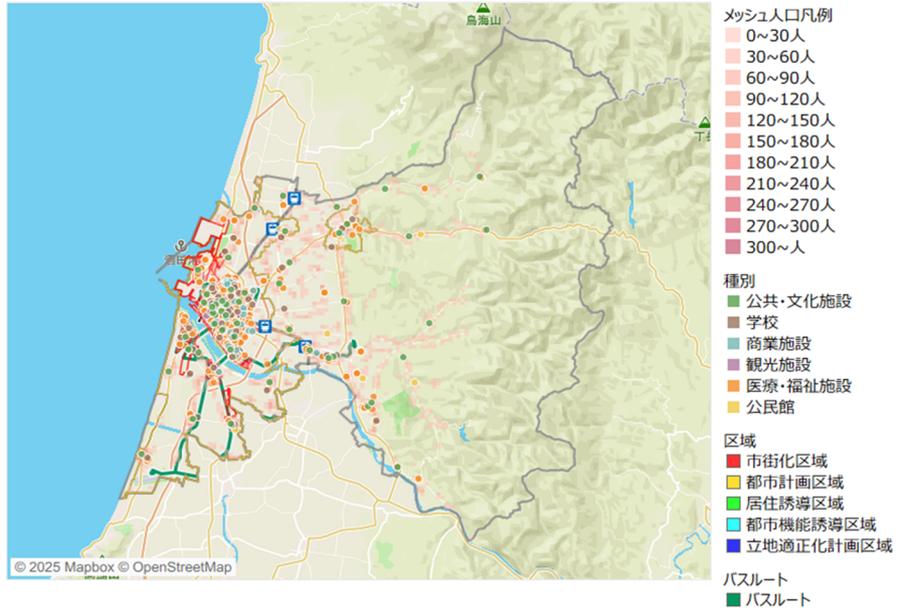
地域概況

【人口概況】

平成17年の市町合併時に約11万5千人であった人口は、20年が経過した現在において約9万2千人と、約2万3千人が減少した。少子高齢化による自然減が主な要因である。
人口は、市街地の中心部を流れる新井田川以東や、酒田駅の東側・北側、最上川南部など比較的新しい住宅地に集中し、中心市街地や郊外では、人口減少と高齢化が深刻となっている。

【施設立地概況】

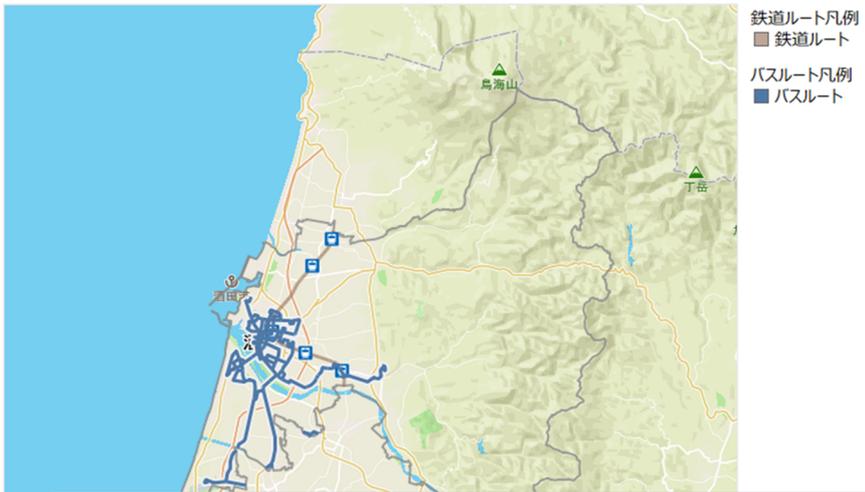
規模の大きい商業施設は、市東部の国道7号線沿いに多く、一方で主要な文化施設や観光施設、行政施設は中心市街地周辺に立地している。医療機関は住宅地に点在しており、核となる日本海総合病院は市南東部に位置している。また、工業団地は酒田港を中心とした市北西部と最上川以南に、東北公益文科大学も南部にあり、典型的な拡散型都市構造となっている。



公共交通概況

【鉄道・路線バス概況】

JR羽越本線が市の北側から東側にかけてL字に走っているほか、酒田駅までJR陸羽西線が乗り入れている。
路線バスは、市の中心部から南側へ走る幹線バス路線の三川酒田線と、庄内空港までの連絡バスのほか、市営るんるんバス6路線が、人口が集中する市街地などを中心に運行している。
郊外では、路線バス廃止に伴い順次デマンドタクシーを導入し、現在8地区で運行している。
また、県内唯一の有人離島である飛島との間を、定期船「とびしま」が運航している。



▼デマンド交通運行状況

市町村	運行エリア (中学校区)	公共交通路線名 (R6)	デマンド運行本数 (本/日)	R6輸送人員 (人/年)
酒田市	第四中学校	デマンドタクシー (新堀・広野)	8	916
酒田市	第二中学校	デマンドタクシー (東平田・中平田・北平田)	8	814
酒田市	第一中学校	デマンドタクシー (西荒瀬・南遊佐)	8	1,773
酒田市	東部中学校	デマンドタクシー (松山)	8	2,055
酒田市	第四中学校	デマンドタクシー (浜中・黒森・十坂)	8	1,655
酒田市	鳥海八幡中学校	デマンドタクシー (八幡)	8	2,851
酒田市	東部中学校	デマンドタクシー (平田)	8	1,651
酒田市	東部中学校	デマンドタクシー (平田支所管内線)	7	1,584
酒田市	鳥海八幡中学校	デマンドタクシー (八幡支所管内線)	7	645
酒田市	東部中学校	デマンドタクシー (松山支所管内線)	7	169
酒田市	鳥海八幡中学校	デマンドタクシー (本橋・上田)	8	705

公共交通に関する現状・課題・施策カルテ (2/2)

酒田市

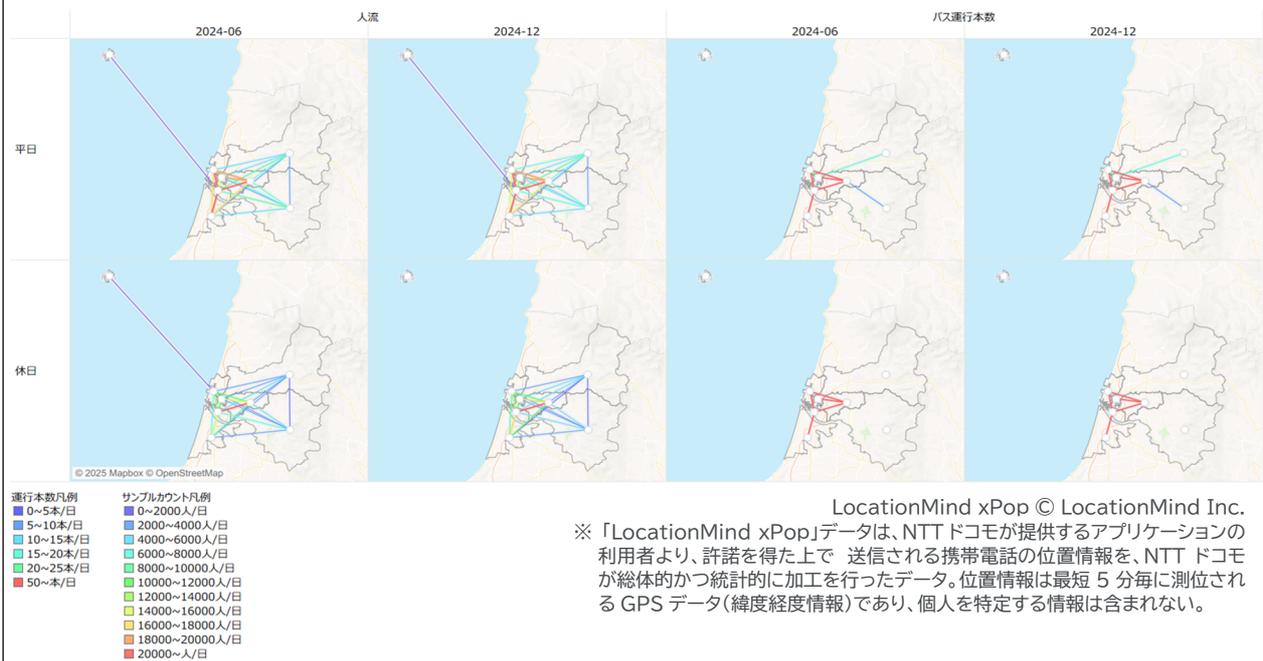
地域間の人流及び公共交通運行状況

平日朝の通勤時間帯(7:00~9:00)は、郊外各地から本市内、あるいは本市内から鶴岡市方面への移動が多く、主要街道(国道7号線や112号線、新庄酒田道路など)を中心に混雑する。特に両羽橋の南進車線は、工業団地方面に向かうために県道酒田鶴岡線に右折する車が多く、渋滞が発生する。平日夕方は、16:00頃から市街地の交通量が増え、18:00頃がピークとなる。一方、休日は9:00頃から市街地への流入が増え、15:30頃までは平日に比べて市街地の交通量が多い時間帯となる。

令和6年度の酒田駅の乗車人数は約319,000人で、令和7年11月1日現在において、JR羽越本線(平日)は、上りは普通列車12本、特急列車7本、下りは普通列車11本、特急列車3本(酒田駅止まりは6本)が発車する。JR陸羽西線は、国道47号高屋道路のトンネル工事に伴い、令和7年11月1日現在において代行バスを運行中である。酒田駅からは上りが7本発車し、下り(酒田駅止まり)は8本到着する。

令和6年度の市営るんるんバスの利用者は、前年度並みの146,570人で、最も利用者が多い路線は、市内循環A線の34,405人である。デマンドタクシーは、令和6年度において延べ14,940人が利用しており、利用者は年々増加傾向にある。

▼市町村内の人流及び公共交通運行状況(上段:平日 下段:休日)



現況を踏まえた課題

市民アンケート調査によると、公共交通に係る満足度は市全体の政策の中で最も低く、その利便性向上が重要な課題であると認識している。また、荒天時の朝は、特に高校生を中心にバスの積み残しが生じているほか、高校生や学生向けの移動手段が不十分であることから、通学や習い事、部活動の地域移行に伴う送迎を各家庭で行う必要があり、負担が生じているものと捉えている。また、人口減少と少子高齢化の進展により、運転手不足が深刻化しており、公共交通のみならずスクールバスの運行への影響も懸念されている。このほか、買い物難民や観光二次交通対策など、「移動」に関わる課題は山積している。

施策

現在、次期公共交通計画を策定中であるが、重点利用対象として、①高校生、学生等、②高齢者、車を持たない方や運転できない方(交通弱者)、③観光客等の来街者を想定している。

次期計画期間においては、利便性が高く安全・安心かつ確実に持続可能な交通サービスの提供を行うため、路線の再編、キャッシュレス化やAIカメラ等による乗降状況測定のデジタル化、送迎・配車アプリ導入による利便性向上、専用WEBサイトの導入による情報発信の強化、運転手不足の解消、スクールバスの効率的な運用、地域主体運営型交通の導入支援など、地域事情に応じて多岐にわたる施策を展開することを検討している。

(5) 新庄市

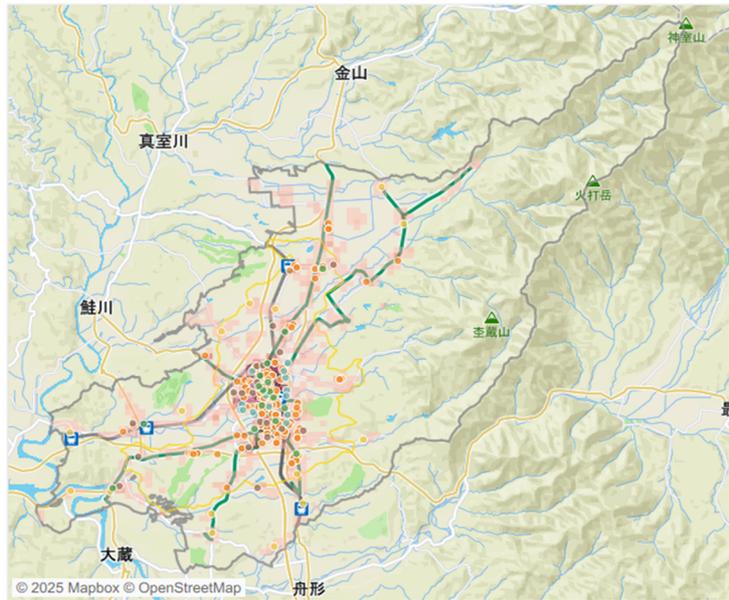
公共交通に関する現状・課題・施策カルテ (1/2)

新庄市

地域概況

【人口概況】
 市内中心部に人口が集中しており、鉄道から西側では、主に学校周辺で人口密度が高くなっている。
 市内中心部より外れた場所については、主要幹線道路沿道などに比較的人口が集積している。

【施設立地概況】
 医療施設は国道13号沿いに、山形県立新庄病院が立地しており、その他医療・福祉施設についても市内中心部に集中している。
 商業施設についても、市内中心部と主要幹線道路沿道に集中している。



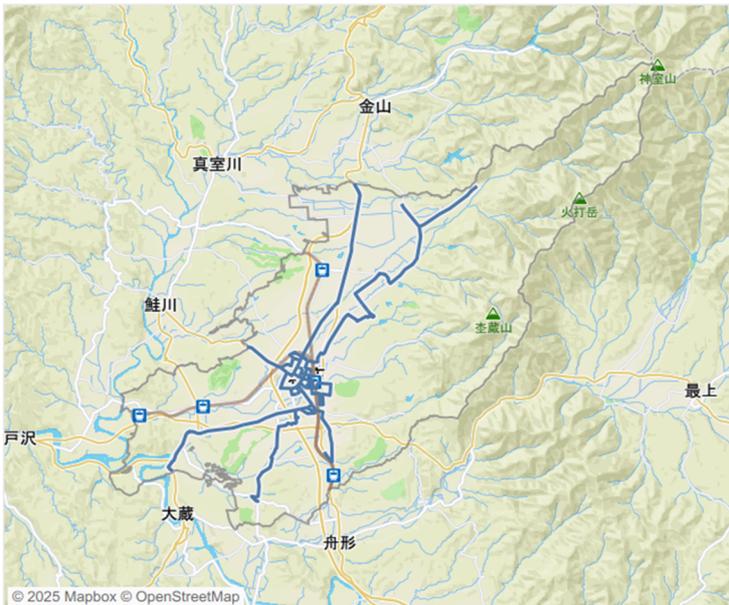
- メッシュ人口凡例
- 0~30人
 - 30~60人
 - 60~90人
 - 90~120人
 - 120~150人
 - 150~180人
 - 180~210人
 - 210~240人
 - 240~270人
 - 270~300人
 - 300~人
- 種別
- 公共・文化施設
 - 学校
 - 商業施設
 - 観光施設
 - 医療・福祉施設
 - 公民館
- 区域
- 都市計画区域
- バスルート
- バスルート

公共交通概況

【鉄道・路線バス概況】

<鉄道>
 市北側から南側にかけて、JR奥羽本線が走っている。また、新庄駅を起点に、西側に陸羽西線・東側に陸羽東線が走っている。

<路線バス>
 新庄駅を起点に、街中をまちなか循環線が運行している。市北側に向けて土内線、市南側に向けて芦沢線が運行している。
 また、市外への路線については、金山線、大蔵線、鮭川線がそれぞれ運行している。



- 鉄道ルート凡例
- 鉄道ルート
- バスルート凡例
- バスルート

公共交通に関する現状・課題・施策カルテ (2/2)

新庄市

地域間の人流及び公共交通運行状況

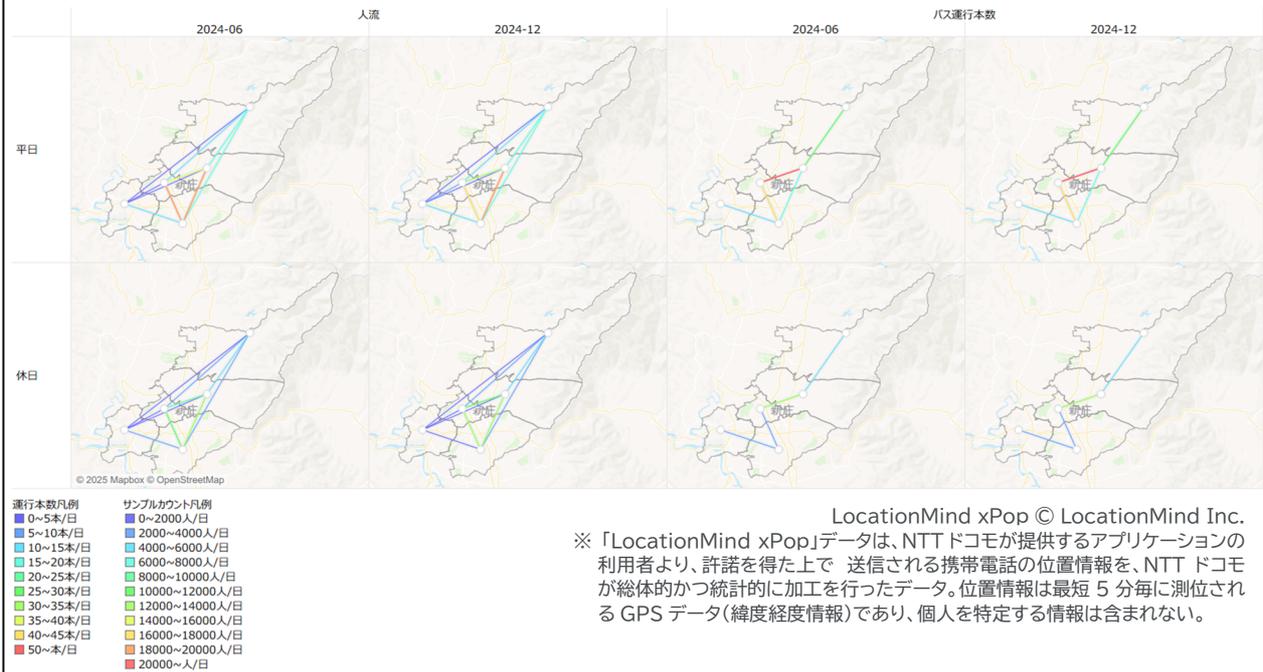
平日

- ・市内企業への通勤、市内学校や保育施設への通学通所などの移動がある。
- ・主に3つの地域を循環する路線バスが平日運行している。

休日

- ・週末の買い物や平日勤務している人が自家用車で外出するなどの移動がある。
- ・目的地が地域内での移動にとどまっている人以外にも、地域外に出かける人流も相当数ある。
- ・休日運行しているコミュニティバス等はなく、民間事業者運行主体の路線バスが走っている。

▼市町村内の人流及び公共交通運行状況(上段:平日 下段:休日)



現況を踏まえた課題

- 現況を踏まえた新庄市の課題は次のとおり。
- ①地域内の利用者が利用しやすい路線の構築及び既存路線の見直し
 - ②運転手の担い手不足に対する対応
 - ③交通空白地域に対する取組み

施策

- 課題に対する施策は次のとおり。
- ①既存路線のダイヤや運行ルートなどの見直し再編
 - ②隣接する町村が運行するバス等との接続性の向上や市町村を跨ぐ移動の利便性向上につながる交通モードの検討
 - ③運転手の担い手確保支援
 - ④交通空白(不便)地域における移動の足確保対策の実施検討

(6) 寒河江市

公共交通に関する現状・課題・施策カルテ (1/2)

寒河江市

地域概況

【人口概況】

寒河江駅、市役所が立地する地域を市の中心とし人口が集中している。また市北西の山間部(幸生・田代)に集落が形成されている。

メッシュ人口凡例

- 0~30人
- 30~60人
- 60~90人
- 90~120人
- 120~150人
- 150~180人
- 180~210人
- 210~240人
- 240~270人
- 270~300人
- 300~人

種別

- 公共・文化施設
- 学校
- 商業施設
- 観光施設
- 医療・福祉施設
- 公民館

区域

- 都市計画区域

バスルート

- バスルート

【施設立地概況】

医療機関は市中心部に集中しており、郊外の居住者は中心部まで通院する必要がある。商店は中心部に集中しているが、スーパーは中心部外縁や郊外などに立地している。

公共交通概況

【鉄道・路線バス概況】

南側から市の中心部へ、また市の中心部から西側にかけて、JR左沢線が走っている。

路線バスは寒河江駅を中心として5路線が周辺自治体へ放射線状に伸びている。5路線のうち3路線が山交バス、1路線が天童市営バス、1路線が西川町営バスである。

鉄道ルート凡例

- 鉄道ルート

バスルート凡例

- バスルート

▼デマンド交通運行状況

市町村	運行エリア (中学校区)	公共交通路線名 (R6)	デマンド運行本数 (本/日)	R6輸送人員 (人/年)
寒河江市	陵東, 陵南, 陵西中学校	デマンドタクシー (幸生, 醍醐・三泉, 中郷エリア)	7	2,351
寒河江市	陵西中学校	デマンドタクシー (田代, 谷沢エリア)	5.59	2,253

公共交通に関する現状・課題・施策カルテ (2/2)

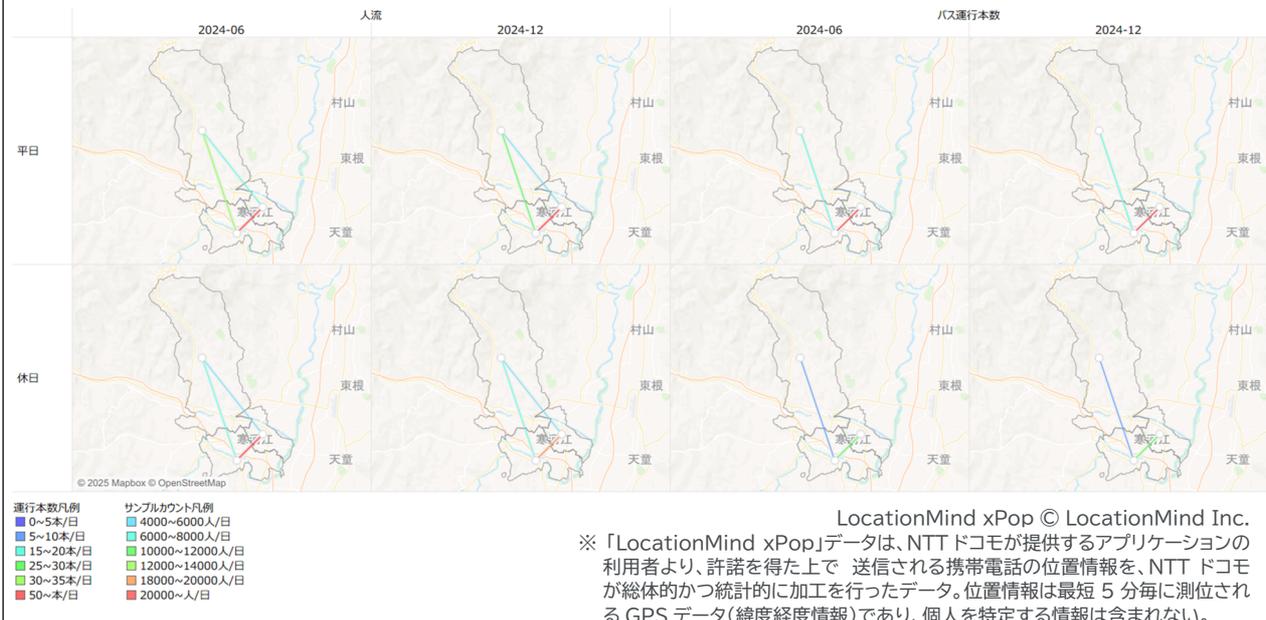
寒河江市

地域間の人流及び公共交通運行状況

市の陵東中学区と陵南中学区の間における人流が最も多く、次いで陵西中学区から陵南中学区の間、陵西中学区から陵東中学区の間となっている。また、平日に比べ休日はすべての地域間の人流が減少している。

公共交通の運行状況について、平日は陵東中学区と陵南中学区の間で「50本~/日」、陵西中学区から陵南中学区の間および陵西中学区から陵東中学区の間で「15~20本/日」となっており、休日は陵東中学区と陵南中学区の間で「25~30本/日」、陵西中学区から陵南中学区の間および陵西中学区から陵東中学区の間で「5~10本/日」となっている。市の中心部(陵東中学区と陵南中学区の間)は山交バスや天童市営バス、市内循環バスが運行しており、そのほか西川町営バス(陵東中学区・陵南中学区・陵西中学区)や市のデマンドタクシー(陵東中学区・陵南中学区・陵西中学区)が運行している。

▼市町村内の人流及び公共交通運行状況(上段:平日 下段:休日)



現況を踏まえた課題

現況を踏まえた寒河江市の課題は下記のとおり。

- ・人口構造の変化への対応
- ・公共交通の利用がしづらい地域等への対応
- ・市中心部における交通弱者への対応

施策

- ・比較的人口の多い市中心部外縁で路線バスを利用しづらい地域と病院・商業施設などを結びつける市内循環バスの運行を継続する。
- ・交通空白地帯で移動手段を持たない高齢者等の交通手段としてのデマンドタクシー(幸生地区、中郷地区、醍醐・三泉地区、田代地区、谷沢地区)の運行を継続する。
- ・市内循環バスの停留所移設やデマンドタクシー運行エリアの検討など、利用者の声をもとに更なる利便性向上の検討を進める。

(7) 上山市

公共交通に関する現状・課題・施策カルテ (1/2)

上山市

地域概況

【人口概況】

かみのやま温泉駅を中心とした市街地に人口が集中しており、郊外部については、国道・県道沿線に人口が集中している。

【施設立地概況】

医療施設は市街地に集中しており、郊外部には見られない。商業施設についても同様に、大型スーパーだけでなく、ドラッグストアやコンビニエンスストアも市街地に集中している。

また、観光施設については、市街地にも複数あるものの、特に観光客に人気の高い観光果樹園やスキー場については、郊外部に立地している。



- メッシュ人口凡例
- 0~30人
 - 30~60人
 - 60~90人
 - 90~120人
 - 120~150人
 - 150~180人
 - 180~210人
 - 210~240人
 - 240~270人
 - 270~300人
 - 300~人

- 種別
- 公共・文化施設
 - 学校
 - 商業施設
 - 観光施設
 - 医療・福祉施設
 - 公民館

- 区域
- 市街化区域
 - 都市計画区域
 - 居住誘導区域
 - 都市機能誘導区域
 - 立地適正化計画区域

- バスルート
- バスルート

バスルートに廃線箇所あり
(赤山線、菖蒲線、生居線)

公共交通概況

【鉄道・路線バス概況】

市の北側から南西側にかけて、JR奥羽本線が走っており、市内には3駅が設置されている。そのうちかみのやま温泉駅は新幹線停車駅となっている。

路線バスについては、市内路線の棚木線、久保手線が運行しており、その他、山形上山線、山形長井線の一部が市内を運行している。

市営公共交通では、市街地南部に市営バス市内循環線が運行しており、西郷地区、本庄地区、東地区、宮生地区、中川地区、中山地区、山元地区には市営予約制乗合タクシーが運行している。



- 鉄道ルート凡例
- 鉄道ルート
- バスルート凡例
- バスルート

バスルートに廃線箇所あり
(赤山線、菖蒲線、生居線)

▼デマンド交通運行状況

市町村	運行エリア (中学校区)	公共交通路線名 (R6)	デマンド運行本数 (本/日)	R6輸送人員 (人/年)
上山市	南中学校	市営予約制乗合タクシー (西郷地区)	8	2,578
上山市	南中学校	市営予約制乗合タクシー (中山地区)	8	853
上山市	北中学校	市営予約制乗合タクシー (中川地区)	8	2,959
上山市	宮川中学校	市営予約制乗合タクシー (本庄地区)	8	739
上山市	宮川中学校	市営予約制乗合タクシー (東地区)	8	2,034
上山市	宮川中学校	市営予約制乗合タクシー (宮生地区)	8	695

公共交通に関する現状・課題・施策カルテ (2/2)

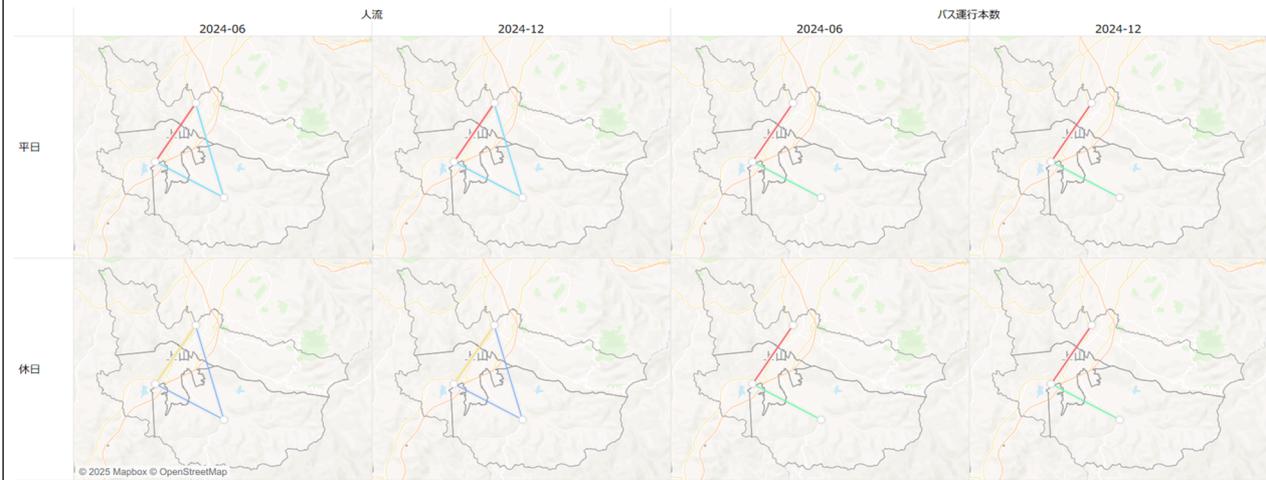
上市市

地域間の人流及び公共交通運行状況

地域間を運行する公共交通については、平日と休日で運行本数に大きな差は無いものの、地域間の人流については、全ての地域間の人流で休日よりも、平日の方が人流量が多いものとなっている。

市内を運行する路線バスは休日の運行が無く、山形上山線の一部系統についても休日の運行が無いものの、ほぼ毎日運行している市営バスや市営予約制乗合タクシーでも同様の傾向がみられるため、休日は外出の傾向が低いことが想定される。

▼市町村内の人流及び公共交通運行状況(上段:平日 下段:休日)



運行本数凡例
 ■ 0~5本/日
 ■ 20~25本/日
 ■ 50~本/日

サンプルカウント凡例
 ■ 2000~4000人/日
 ■ 4000~6000人/日
 ■ 16000~18000人/日
 ■ 20000~人/日

LocationMind xPop © LocationMind Inc.

※「LocationMind xPop」データは、NTTドコモが提供するアプリケーションの利用者より、承諾を得た上で送信される携帯電話の位置情報を、NTTドコモが総体的かつ統計的に加工を行ったデータ。位置情報は最短5分毎に測位されるGPSデータ(緯度経度情報)であり、個人を特定する情報は含まれない。

現況を踏まえた課題

現況を踏まえた上市市の課題

- ①市内路線等沿線地区において時間的な交通空白が発生している。
 ・市内路線である棚木線、久保手線及び山形上山線の一部系統の沿線について、運行頻度が低く、1時間以上の空白が発生する時間帯がある。
- ②観光の足としての公共交通による移動手段が限られている。
 ・観光目的地となる観光果樹園やスキー場は郊外部に立地しており、観光果樹園についてはタクシー、スキー場についてはシャトルバスでの移動が可能であるが、シャトルバスの運行頻度が低く、観光客の移動需要に対して時間的な空白が発生している。

施策

- ①の課題について、令和7年12月から令和8年1月にかけて、棚木線沿線の時間空白のある時間帯に対しては予約制乗合タクシーによる実証運行を、久保手線及び山形上山線の一部系統の沿線の時間空白のある時間帯に対しては、市営バス北部循環線の実証運行を行う。
- ②の課題について、冬季の樹氷観光などを目的としたインバウンドの観光需要の増加が見込まれるため、冬季間の移動需要確保のため、令和8年1月にスキー場等への路線を1往復追加する実証運行を行う。
 実証実験により、各課題の移動需要を調査し、次年度以降の本格運行を検討する。

(8) 村山市

公共交通に関する現状・課題・施策カルテ (1/2)

村山市

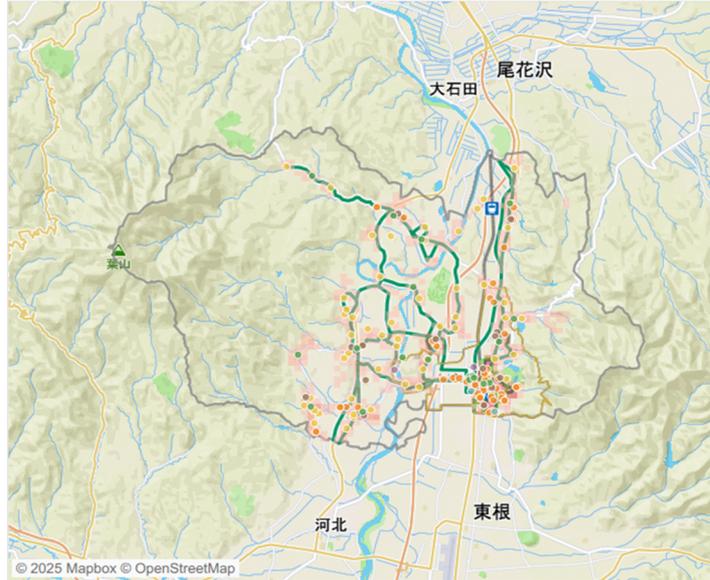
地域概況

【人口概況】

村山駅周辺の楯岡地域に人口が集中しており、それ以外の地域ではバス路線沿線に人口が点在している。

【施設立地概況】

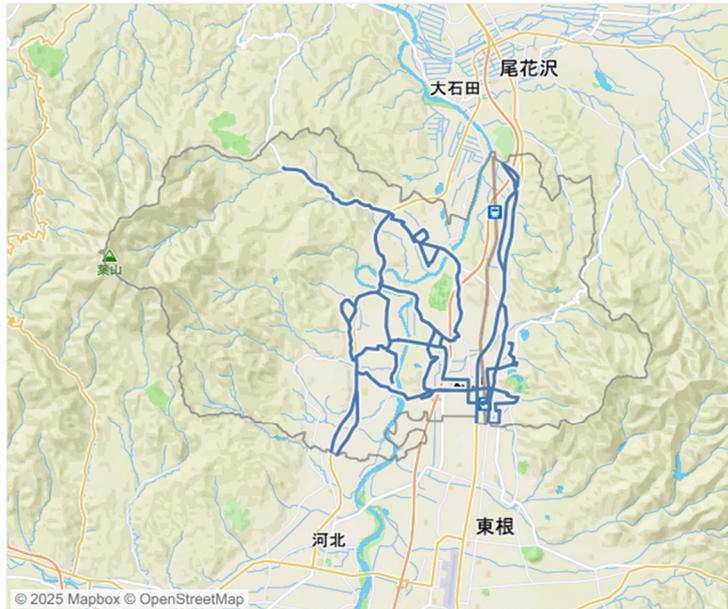
医療・福祉施設は楯岡地域に集中してあるが、各地域に満遍なくある。商業施設については、楯岡地域にのみある状態。



公共交通概況

【鉄道・路線バス概況】

市の北側から南側にかけて、JR奥羽本線が走っている。路線バスは市営バスが山の内～北村山公立病院線、楯岡北町～市役所線、深沢・宮下～村山駅(西口)線、富並～河北病院線の4路線、民間バス路線が天童～北町線、公立病院～尾花沢線の2路線走っている。



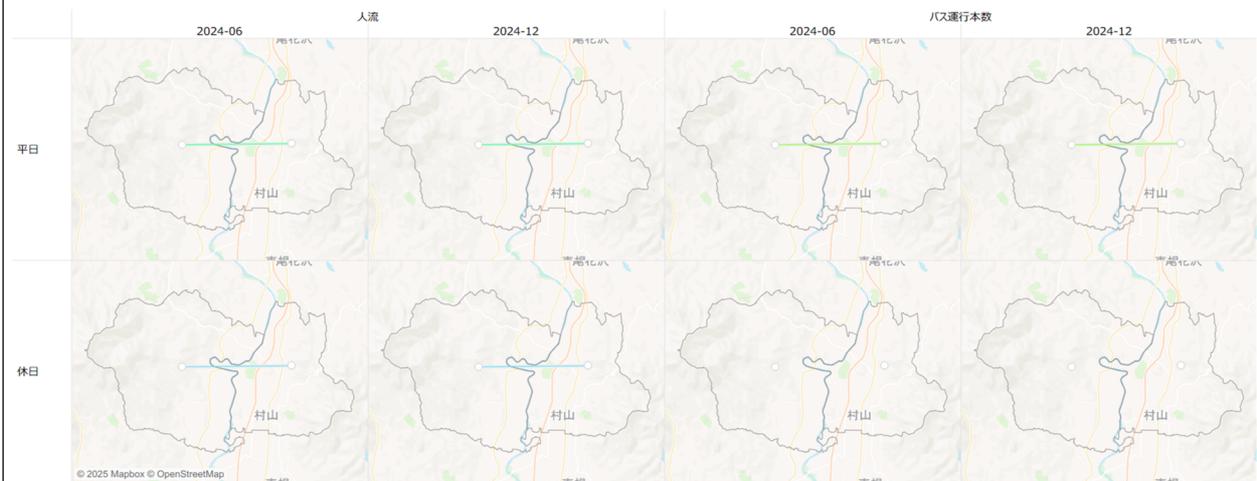
公共交通に関する現状・課題・施策カルテ (2/2)

村山市

地域間の人流及び公共交通運行状況

通院や通学、買い物などで市内を移動する人は平日は8,000人～10,000人/日、休日は4,000～6,000人/日。路線バスは市営バスが1日19本(4路線合計)、民間バス路線は1日19本(2路線合計)平日のみの運行。デマンドタクシーは市内3区域で1日8本、12/29～1/3以外毎日運行。平日より休日の人数が少ないのは路線バスが平日のみの運行によるものと推測される。

▼市町村内の人流及び公共交通運行状況(上段:平日 下段:休日)



運行本数凡例
 0～5本/日
 15～20本/日
 30～35本/日
 40～45本/日

サンプルカウント凡例
 4000～6000人/日
 8000～10000人/日
 20000～人/日

LocationMind xPop © LocationMind Inc.

※「LocationMind xPop」データは、NTTドコモが提供するアプリケーションの利用者より、許諾を得た上で送信される携帯電話の位置情報を、NTTドコモが総体的かつ統計的に加工を行ったデータ。位置情報は最短5分毎に測位されるGPSデータ(緯度経度情報)であり、個人を特定する情報は含まれない。

現況を踏まえた課題

現況を踏まえた村山市の課題は下記の通り。

- ・公共交通利用者数の減少。
- ・路線バスが平日のみの運行のため、休日のバス路線沿線の住民の移動手段をどう確保するか。
- ・高校生の通学時間とダイヤが合わない路線があり、高校生の通学手段をどう確保するか。
- ・停留所までの距離が遠い等利便性が悪いエリアがある。

施策

- ・利用者からアンケートやインタビュー形式でニーズ調査を行い、その結果と運行事業者の意見を聞きながら運行経路の変更やダイヤ改正等路線の見直しを行い利便性向上を図る。
- ・広報誌やイベント等で公共交通のPRを行い、利用者の拡大を図る。

(9) 長井市

公共交通に関する現状・課題・施策カルテ (1/2)

長井市

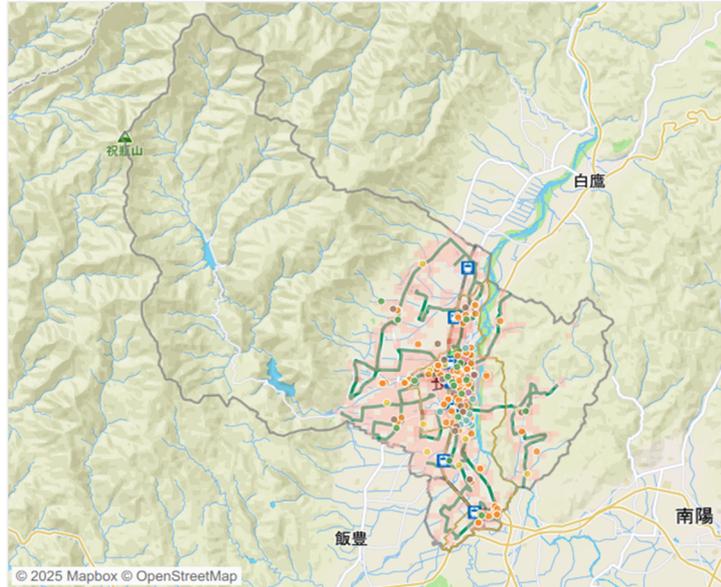
地域概況

【人口概況】

市内中央の「長井駅」、「あやめ公園駅」、「南長井駅」周辺に、「フラワー長井線」路線を跨いで東西に人口集中エリアが分布している。また、これに次いで市内北部の「羽前成田駅」、市内南部の「今泉駅」にも人口集中が見られる。

【施設立地概況】

医療施設は人口集中エリアと同様の分布傾向が見られる。商業施設は市内中央エリア「南長井駅」の南東に集中している。



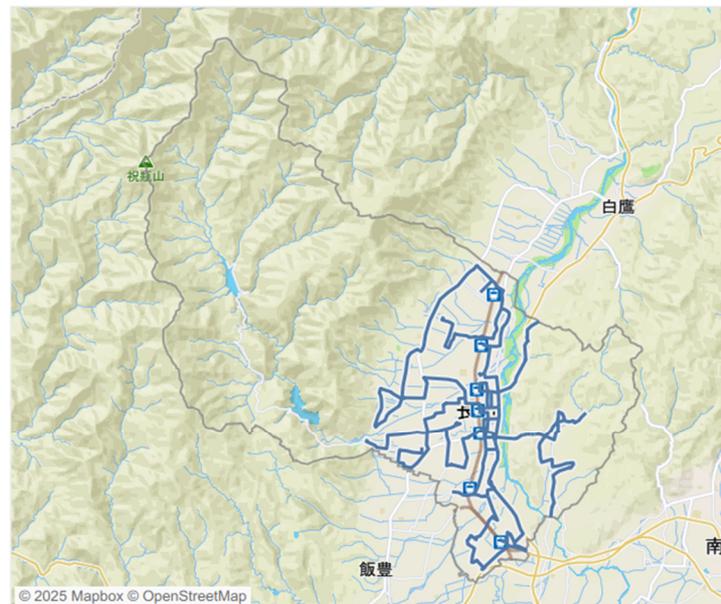
- メッシュ人口凡例
- 0~30人
 - 30~60人
 - 60~90人
 - 90~120人
 - 120~150人
 - 150~180人
 - 180~210人
 - 210~240人
 - 240~270人
 - 270~300人
 - 300~人
- 種別
- 公共・文化施設
 - 学校
 - 商業施設
 - 観光施設
 - 医療・福祉施設
 - 公民館
- 区域
- 都市計画区域
 - 居住誘導区域
 - 都市機能誘導区域
 - 立地適正化計画区域
- バスルート
- バスルート

公共交通概況

【鉄道・路線バス概況】

山形鉄道「フラワー長井線」が市内を南北に縦断し、川西町、白鷹町方面に接続している。また、市南部「今泉駅」では「フラワー長井線」とJR東日本「米坂線」が接続している。

路線バスは市内中心部と、市内周辺部および川西町の置賜総合病院とをつなぐように走っている。



- 鉄道ルート凡例
- 鉄道ルート
- バスルート凡例
- バスルート

公共交通に関する現状・課題・施策カルテ (2/2)

長井市

地域間の人流及び公共交通運行状況

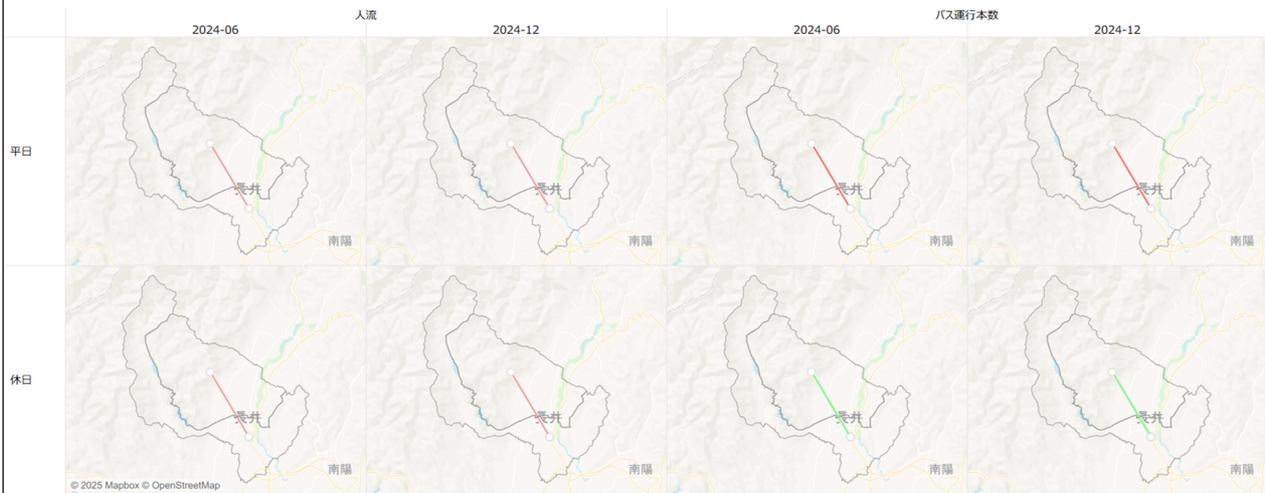
地域間の人流については、平日、休日ともに「白鷹町⇄長井市」の移動が最も多い。

平日の場合は、これに「南陽市⇄長井市」、「米沢市⇄長井市」、「川西町⇄長井市」の置賜圏内の移動が続き、さらに「山形県外⇄長井市」、「長井市⇄飯豊町」の移動が続く。

一方、休日の場合は、「長井市⇄飯豊町」、「山形県外⇄長井市」の移動が2番目、3番目に多くなる。

地域間のバスの運行は、「川西町⇄長井市」、「白鷹町⇄長井市」のみとなっている。

▼市町村内の人流及び公共交通運行状況(上段:平日 下段:休日)



運行本数凡例
 ■ 15~20本/日
 ■ 20~25本/日
 ■ 25~30本/日
 ■ 50~本/日

サンプルカウント凡例
 ■ 20000~人/日

LocationMind xPop © LocationMind Inc.

※「LocationMind xPop」データは、NTTドコモが提供するアプリケーションの利用者より、許諾を得た上で送信される携帯電話の位置情報を、NTTドコモが総体的かつ統計的に加工を行ったデータ。位置情報は最短5分毎に測位されるGPSデータ(緯度経度情報)であり、個人を特定する情報は含まれない。

現況を踏まえた課題

現況を踏まえた長井市の課題は下記のとおり。

- ①市内のバス運行については、人口分布・施設の立地状況に応じた路線網を形成しているが、時間的な交通空白が課題となっている。
- ②地域間の人流はあるものの、バス運行本数が伴っていないことから、自家用車使用であることが推察される。

施策

市営バスの路線再編を検討し、より高頻度な運行を目指すことで、地域内の活性化を図る。

(10) 天童市

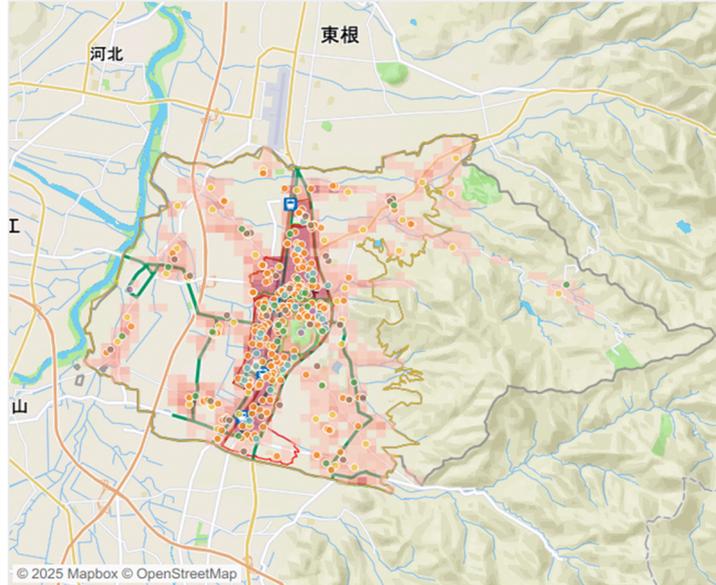
公共交通に関する現状・課題・施策カルテ (1/2)

天童市

地域概況

【人口概況】
 平成17(2005)年の63,864人をピークに減少に転じ、令和2(2020)年までの15年間で約1,700人減少している。また、国立社会保障・人口問題研究所による「日本の地域別将来推計人口(令和5(2023)年推計)」では、本市の人口は、令和32(2050)年に約49,000人まで減少すると推計されている。

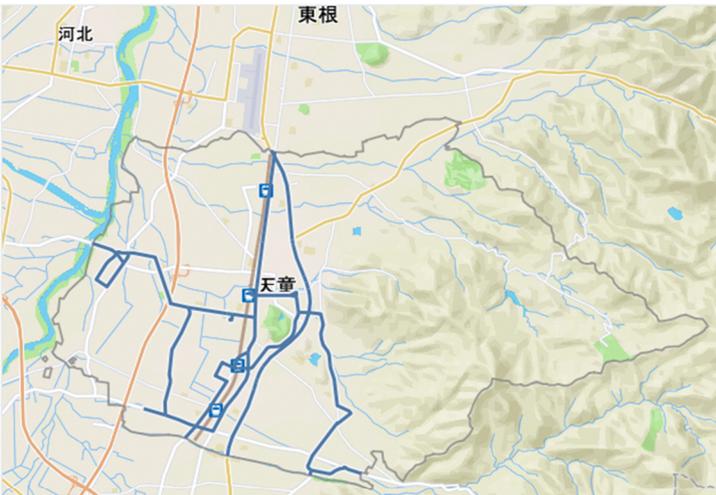
【施設立地概況】
 医療施設や商業施設は、市街化区域を中心に立地しているが、市街化調整区域においては、非常に少ない状況である。
 しかし、小中学校については、市内全域に設置されており、スクールバスを運行せずに通学できる状況である。



- メッシュ人口凡例
- 0~30人
 - 30~60人
 - 60~90人
 - 90~120人
 - 120~150人
 - 150~180人
 - 180~210人
 - 210~240人
 - 240~270人
 - 270~300人
 - 300~人
- 種別
- 公共・文化施設
 - 学校
 - 商業施設
 - 観光施設
 - 医療・福祉施設
 - 公民館
- 区域
- 市街化区域
 - 都市計画区域
 - 居住誘導区域
 - 都市機能誘導区域
 - 立地適正化計画区域
- バスルート
- バスルート

公共交通概況

【鉄道・路線バス概況】
 市内の南北には、JR奥羽本線が走っており、4つの駅がある。うち1駅は山形新幹線の停車駅となっており、首都圏とのアクセスも容易な状況となっている。
 路線バスは、山形市とを結ぶ4路線と村山市とを結ぶ1路線を民間事業者が運行している。市営バスは寒河江市と本市を結ぶ1路線がある。
 また、市内全域をカバーするデマンド交通「ドモス」が平日のみ7系統運行している。



- 鉄道ルート凡例
- 鉄道ルート
- バスルート凡例
- バスルート

▼デマンド交通運行状況

市町村	運行エリア(中学校区)	公共交通路線名(R6)	デマンド運行本数(本/日)	R6輸送人員(人/年)
天童市	第一,第四中学校	予約制乗合タクシー ドモス(中部線)	6	414
天童市	第一,第三中学校	予約制乗合タクシー ドモス(長岡線)	6	401
天童市	第一中学校	予約制乗合タクシー ドモス(荒谷・干布線)	6	764
天童市	第一,第二,第三,第四中学校	予約制乗合タクシー ドモス(成生・蔵増線)	8	3,244
天童市	第一,第二,第三,第四中学校	予約制乗合タクシー ドモス(寺津・高揃線)	8	724
天童市	第一,第二,第三,第四中学校	予約制乗合タクシー ドモス(北部・津山線)	6	1,324
天童市	第一,第二,第三,第四中学校	予約制乗合タクシー ドモス(山口・田麦野線)	8	3,361

公共交通に関する現状・課題・施策カルテ (2/2)

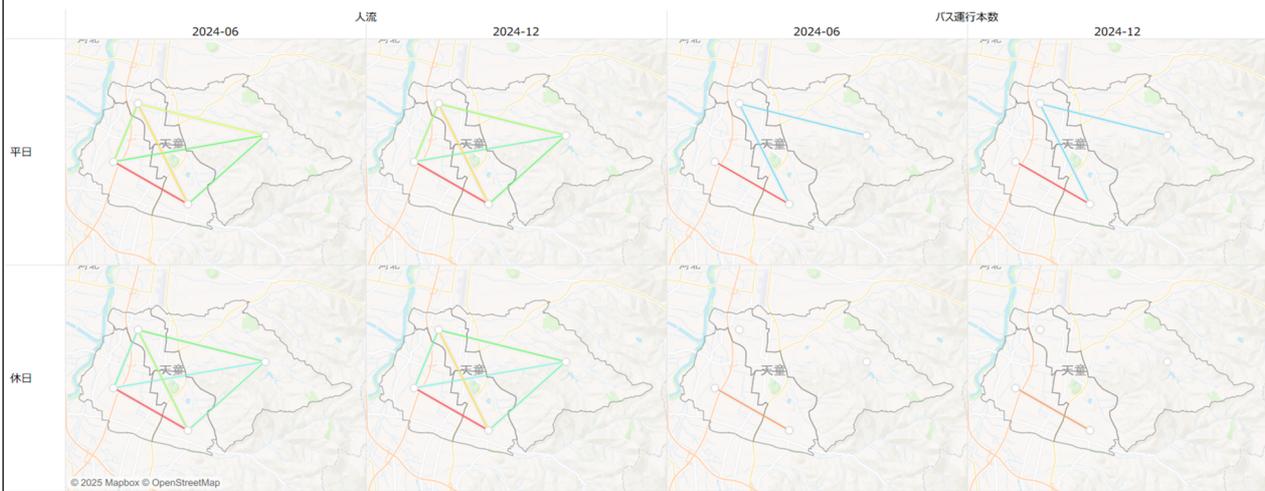
天童市

地域間の人流及び公共交通運行状況

天童市立第一中学校学区と天童市立第三中学校学区間の移動が一番多く、続いて天童市立第一中学校学区と天童市立第四中学校間の移動が多い状況となっている。この結果は、南北間の移動が多いためと推定される。反対に東西間の移動が少ない結果となっている。

公共交通の運行状況に関しても同様に、南北間の便数が多い状況である。

▼市町村内の人流及び公共交通運行状況(上段:平日 下段:休日)



運行本数凡例
 ■ 0~5本/日
 ■ 10~15本/日
 ■ 35~40本/日
 ■ 45~50本/日
 ■ 50~本/日

サンプルカウント凡例
 ■ 6000~8000人/日
 ■ 8000~10000人/日
 ■ 10000~12000人/日
 ■ 12000~14000人/日
 ■ 14000~16000人/日
 ■ 16000~18000人/日
 ■ 20000~人/日

LocationMind xPop © LocationMind Inc.

※「LocationMind xPop」データは、NTTドコモが提供するアプリケーションの利用者より、許諾を得た上で送信される携帯電話の位置情報を、NTTドコモが総体的かつ統計的に加工を行ったデータ。位置情報は最短5分毎に測位されるGPSデータ(緯度経度情報)であり、個人を特定する情報は含まれない。

現況を踏まえた課題

現況を踏まえた天童市の課題は下記の通り。

- ①市街化調整区域には医療施設や商業施設が少ないため、市街化区域または市外へ移動する必要がある。
- ②市街化調整区域には路線バスも無い地域があるため、デマンド交通「ドモス」を運行しているが、平日のみの運行となっている。

施策

- ①市内の移動はデマンド交通「ドモス」を土曜日にも追加運行し、市街化調整区域における通院と買い物の移動手段を確保する。
- ②市外への長距離移動については、自宅からデマンド交通「ドモス」で交通結節点まで移動し、より輸送力の大きい既存の路線バスやJR奥羽本線に乗り換えて移動する。そのためにデマンド交通とのアクセスの良さを確保する。

(11) 東根市

公共交通に関する現状・課題・施策カルテ (1/2)

東根市

地域概況

【人口概況】

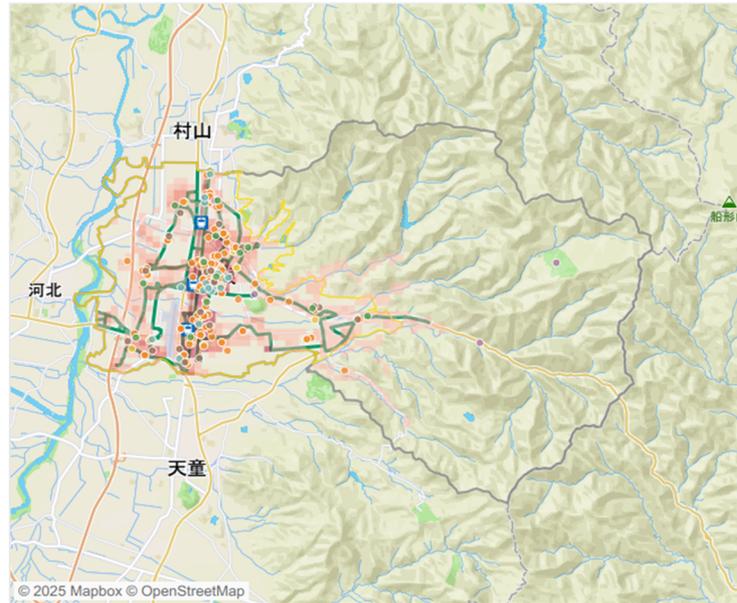
本市では昭和52年から人口が増加し続けてきたが、近年はほぼ横ばいに推移している。また、人口増加のほとんどは65歳以上であり、若年層の人口はおおむね横ばいとなっている。人口減少、少子高齢化は避けられない大きな課題である。

さくらんぼ東根駅周辺の中央部に人口が集中し、人口集中地区外は人口減少、高齢化が進んでいる。

【施設立地概況】

医療施設は本市北部に北村山公立病院がある。

商業施設はさくらんぼ東根駅周辺の中央部に集中しており、東部、西部エリアは少ない傾向にある。



- メッシュ人口凡例
- 0~30人
 - 30~60人
 - 60~90人
 - 90~120人
 - 120~150人
 - 150~180人
 - 180~210人
 - 210~240人
 - 240~270人
 - 270~300人
 - 300~人
- 種別
- 公共・文化施設
 - 学校
 - 商業施設
 - 観光施設
 - 医療・福祉施設
 - 公民館
- 区域
- 都市計画区域
- バスルート
- バスルート

公共交通概況

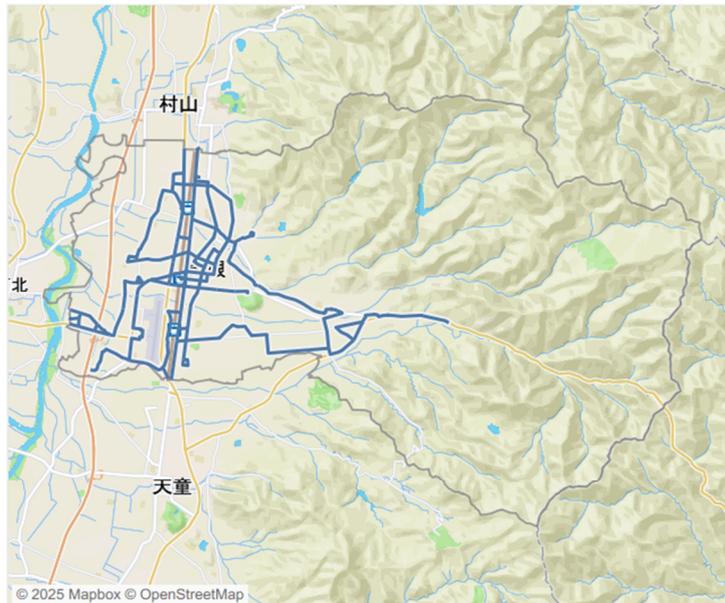
【鉄道・路線バス概況】

市を南北に縦断する形で、JR奥羽本線及び山形新幹線が走っている。

路線バスは天童市、東根市、村山市をつなぐ天童～北町線と公立病院から村山市、大石田町、尾花沢市をつなぐ公立病院～尾花沢線が走っている。

東根市市民バスは市内間の運行及び一部河北町をつなぐ運行を行っている。市民バスの運行がない泉郷、沼沢、猪野沢地区では、デマンド型乗合タクシーを運行している。

河北町が運営するコミュニティバスもさくらんぼ東根駅と河北町を結ぶ形で運行している。



- 鉄道ルート凡例
- 鉄道ルート
- バスルート凡例
- バスルート

▼デマンド交通運行状況

市町村	運行エリア (中学校区)	公共交通路線名 (R6)	デマンド運行本数 (本/日)	R6輸送人員 (人/年)
東根市	第一、第二、第三、神町、大富中学校	東根市デマンド型乗合タクシー	3	476

公共交通に関する現状・課題・施策カルテ (2/2)

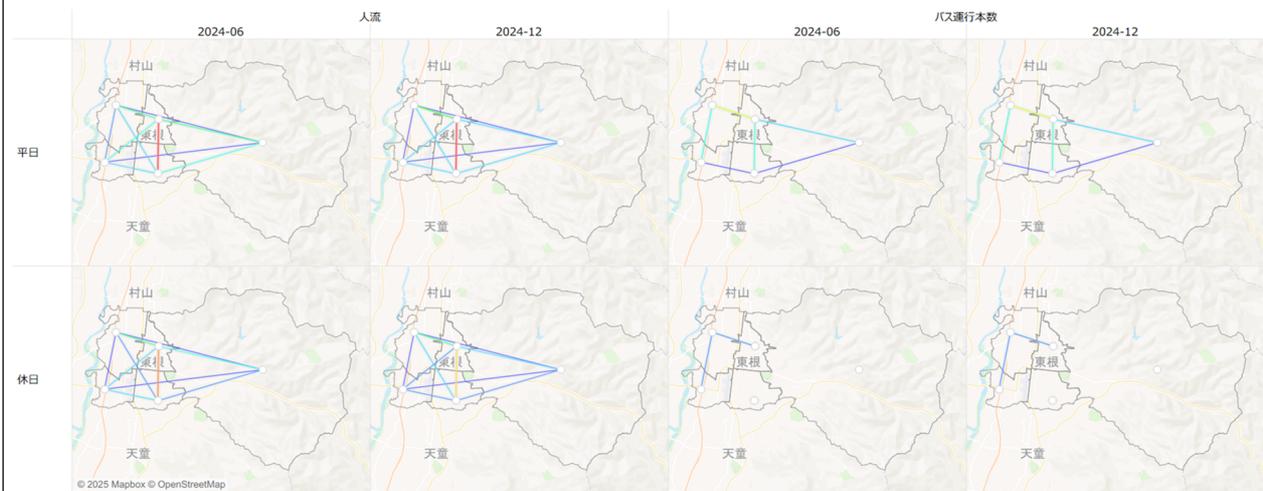
東根市

地域間の人流及び公共交通運行状況

本市には大森工業団地を含む4つの工業団地、中央部に商業施設があることから、労働者が中央部へ移動することになる。また、県立東桜学館へ通学する学生の移動もあり、地域間の人流は中央部に集中している。

東根市市民バスは6路線16便を平日運行している。河北町運営のコミュニティバス東根線は平日6便、土日祝日に3便運行している。

▼市町村内の人流及び公共交通運行状況(上段:平日 下段:休日)



- | | |
|---|---|
| <p>運行本数凡例</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 0~5本/日 ■ 5~10本/日 ■ 10~15本/日 ■ 15~20本/日 ■ 35~40本/日 | <p>サンプルカウント凡例</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 0~2000人/日 ■ 2000~4000人/日 ■ 4000~6000人/日 ■ 6000~8000人/日 ■ 8000~10000人/日 ■ 10000~12000人/日 ■ 16000~18000人/日 ■ 18000~20000人/日 ■ 20000~人/日 |
|---|---|

LocationMind xPop © LocationMind Inc.
 ※「LocationMind xPop」データは、NTTドコモが提供するアプリケーションの利用者より、許諾を得た上で送信される携帯電話の位置情報を、NTTドコモが総体的かつ統計的に加工を行ったデータ。位置情報は最短5分毎に測位されるGPSデータ(緯度経度情報)であり、個人を特定する情報は含まれない。

現況を踏まえた課題

- 現況を踏まえた東根市の課題は下記の通り。
- ①人口減少、高齢化等に伴う地域間での状況の変化による地域公共交通の充実及び移動の足の確保。
 - ②地域ニーズ、社会ニーズの多様化による公共交通の利便性の向上。
 - ③地域公共交通を担う運転手等、人材の確保。

施策

地域の実情に即した地域内交通サービスの向上を図る。そのためには事業所と連携し運転手を確保することなど公共交通に担う人材の育成を行う。また、デジタル技術やデータの活用、新たなモビリティサービスの導入等、業務の効率化をすすめ、地域公共交通を持続可能なものとしていく。

(12) 尾花沢市

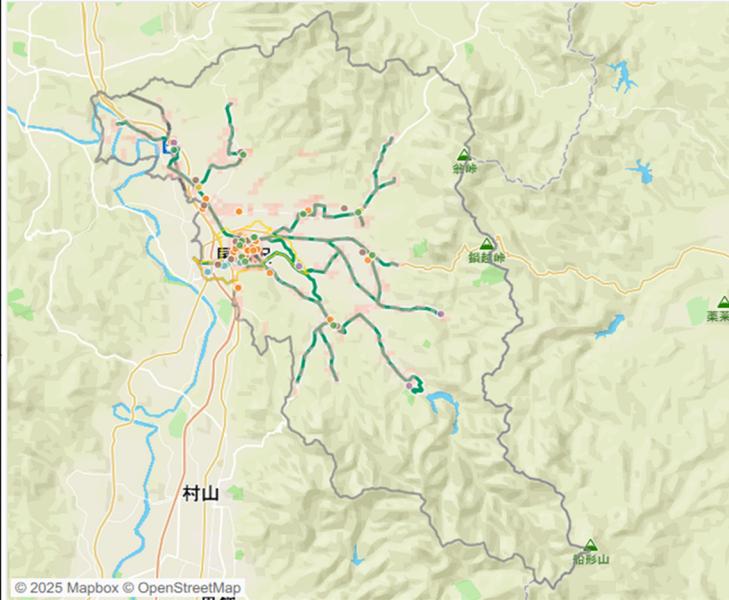
公共交通に関する現状・課題・施策カルテ (1/2)

尾花沢市

地域概況

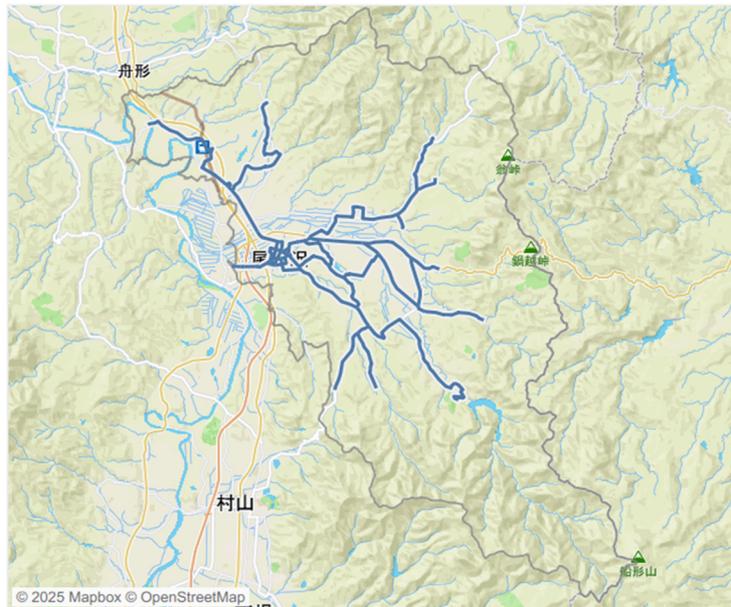
【人口概況】
市街地周辺に人口集中がみられるが、中山間集落については市街地周辺と比べ少ない。

【施設立地概況】
医療施設に関しては市街地周辺に集中している。
公共施設は各地区に点在しており、観光施設として玉野地区に銀山温泉、常盤地区に花笠高原荘が立地されている。



公共交通概況

【鉄道・路線バス概況】
路線バスは9路線(市運営8路線、民間1路線)が市内の主な公共交通として利用されているが、中山間集落の人口減少に伴い、利用者数が少ない状況となっている。市街地・徳良湖周辺を対象にAIデマンド交通を令和7年10月より実証運行している。(実証運行に伴い、2路線は休止)
鉄道は芦沢駅があるが利用は少ないことが見込まれる。



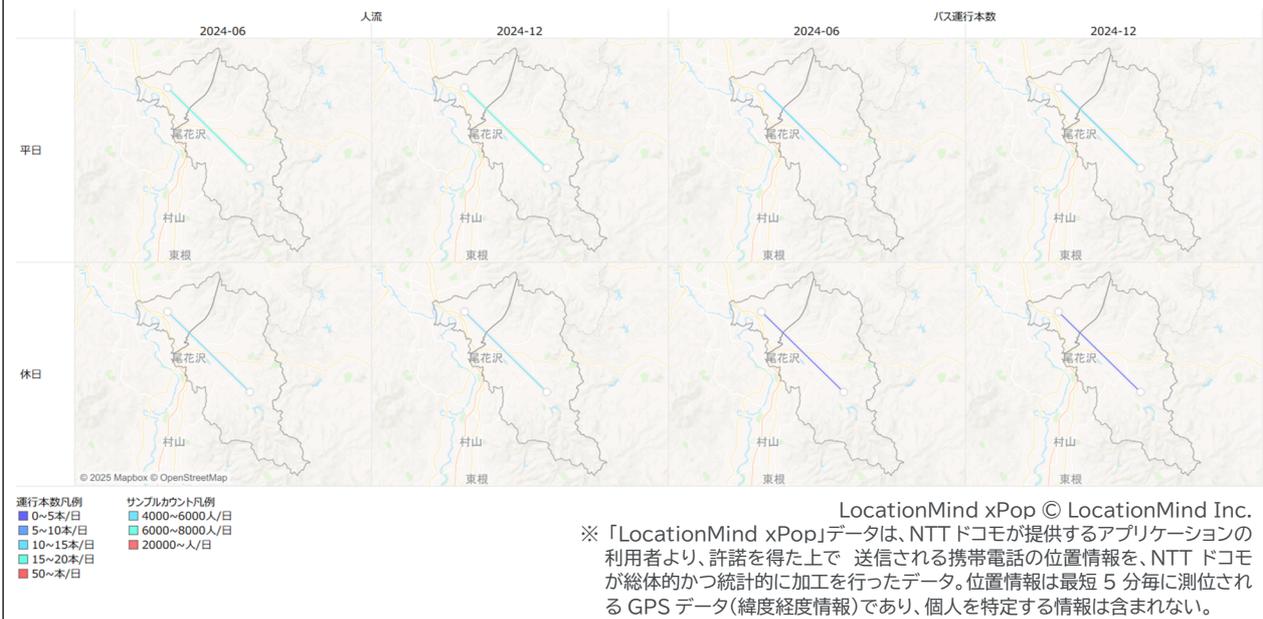
公共交通に関する現状・課題・施策カルテ (2/2)

尾花沢市

地域間の人流及び公共交通運行状況

地域間の人流及び公共交通運行状況については、バス路線のうち、毒沢線、鶴子線の利用から人流量が多いことが見込まれる。また、休日は毒沢線、鶴子線ともに運休もしくは本数を減らしていることから、平日と比べ人流量についても減少している。

▼市町村内の人流及び公共交通運行状況(上段:平日 下段:休日)



現況を踏まえた課題

- 現況を踏まえた尾花沢市の課題は下記の通り。
- ①中山間集落の人口減少に伴い、「路線バス」の利用者数が少ない状況になっている。
 - ②市街地に人口、公共施設、商業施設、医療・福祉施設が集中しているものの、人流量が少ない。

施策

- 上記の課題を解決する施策としては下記の通り。
- ①路線バスの運行に関して、生活交通の確保・維持、効率的で適した公共交通への再編及び検討を進める。
 - ②市街地・徳良湖周辺を対象にAIデマンド交通を令和7年10月より実証運行を実施し、住民の交通手段を確保し、利便性の向上を図る。

(13) 南陽市

公共交通に関する現状・課題・施策カルテ (1/2)

南陽市

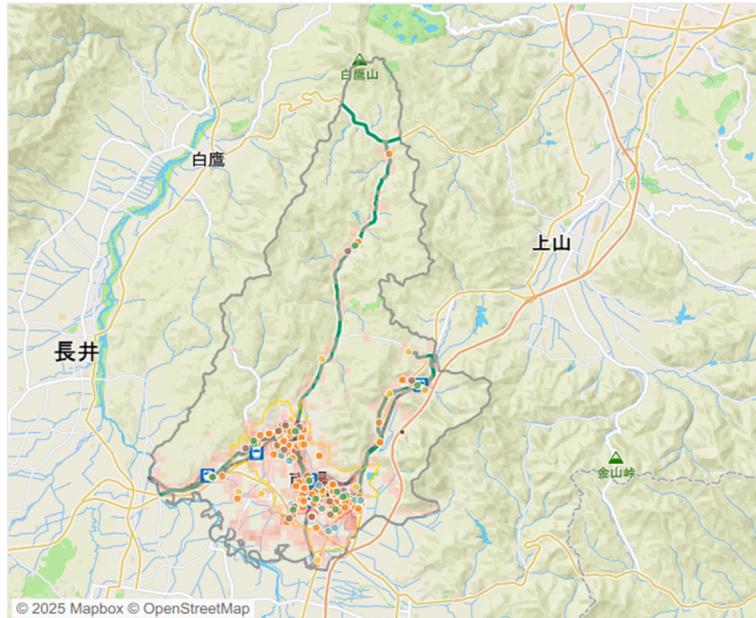
地域概況

【人口概況】

本市の形状は南北に細長く、東西14.84km、南北22.6km、総面積160.52km²のほぼ三角形に近い形状で、北部地域には市域の約6割を占める森林があり、南部地域の都市計画区域内に人口が集中している。特に赤湯駅・宮内駅周辺において人口が集中している。

【施設立地概況】

本市は8つの行政区にわかれており、各地域にはまちづくりの拠点となる公民館がそれぞれ設置されている。小学校は5校、中学校は3校あり、少子化に対応した学校の統廃合が進んでいる。商業施設や医療施設は市南部地域に集中している。



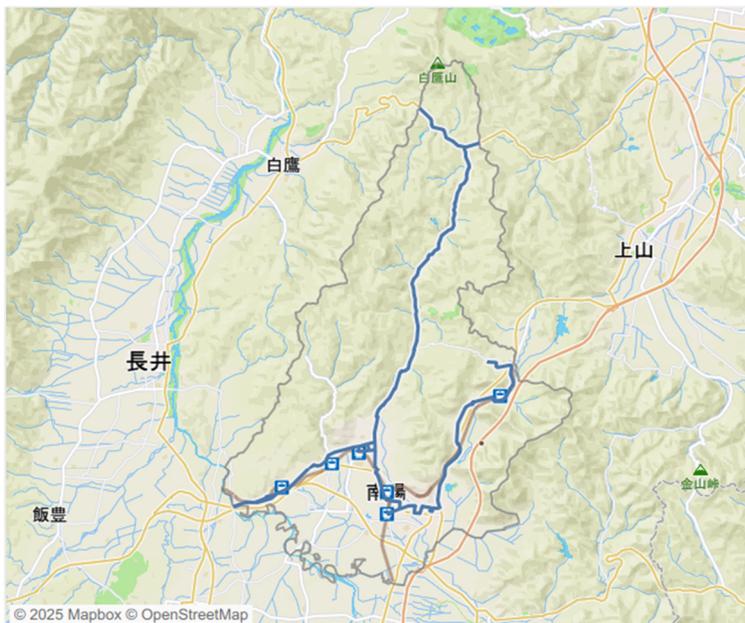
公共交通概況

【鉄道・路線バス概況】

JR奥羽本線及び山形新幹線が南北方向に走っている。また、フラワー長井線は東西に赤湯駅と白鷹町の荒砥駅を結ぶルートとなっている。

コミュニティバスは3本運行しており、小滝地区と南陽病院を結ぶ北部地区連絡バス、中川地区と南陽病院を結ぶ中川地区バス、南陽病院と置賜総合病院を結ぶ西部地区バスが運行している。

また、コミュニティバスが往来していない沖郷地区においては、乗用タクシーを活用した「おきタク」を運行している。



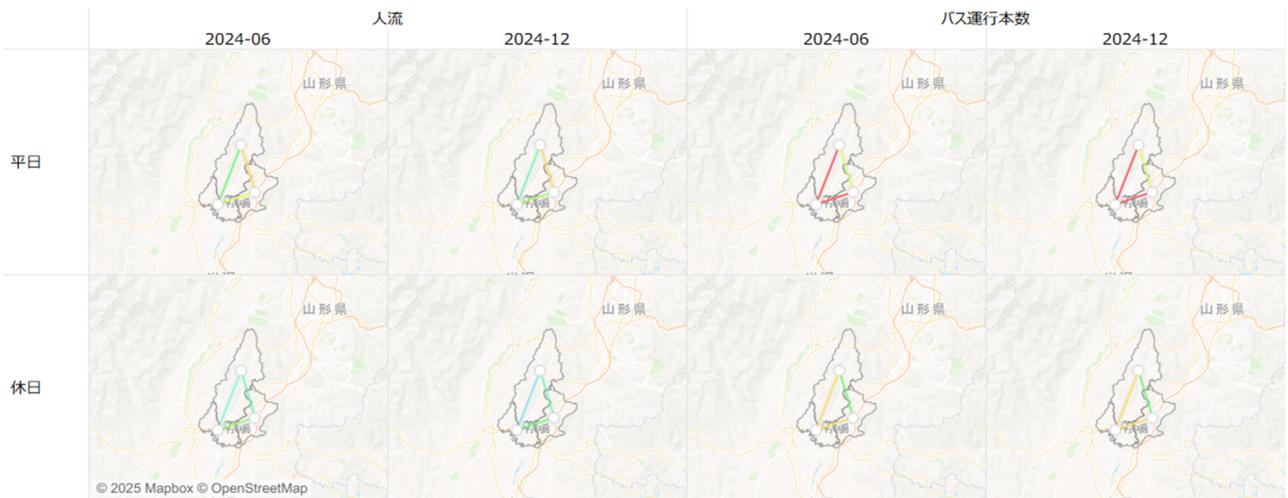
公共交通に関する現状・課題・施策カルテ (2/2)

南陽市

地域間の人流及び公共交通運行状況

市内の人流については、赤湯中学校区・宮内中学校区・沖郷中学校区の3つに分かれる。地域間の人流は平日においては8時台から始まり、おおよそ16時台までが高い水準で地域間移動をしている。通学や通勤、または通院のためであることが伺える。この間の公共交通運行状況を見てみると、人流のピークにもかかわらずバスの運行が無い時間帯が散見された。

▼市町村内の人流及び公共交通運行状況(上段:平日 下段:休日)



- | | |
|--|---|
| <p>運行本数凡例</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 5~10本/日 ■ 15~20本/日 ■ 25~30本/日 ■ 35~40本/日 ■ 40~45本/日 ■ 50~本/日 | <p>サンプルカウント凡例</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 4000~6000人/日 ■ 6000~8000人/日 ■ 8000~10000人/日 ■ 10000~12000人/日 ■ 12000~14000人/日 ■ 14000~16000人/日 ■ 16000~18000人/日 ■ 20000~人/日 |
|--|---|

LocationMind xPop © LocationMind Inc.
 ※「LocationMind xPop」データは、NTTドコモが提供するアプリケーションの利用者より、許諾を得た上で 送信される携帯電話の位置情報を、NTTドコモが総体的かつ統計的に加工を行ったデータ。位置情報は最短5分毎に測位されるGPSデータ(緯度経度情報)であり、個人を特定する情報は含まれない。

現況を踏まえた課題

- 現況を踏まえた南陽市の課題は下記の通り。
- ①コミュニティバスの安定的な運行の検討
 - ②交通弱者が安心して外出できる公共交通の構築
 - ③住民の交通手段に関するニーズの把握
 - ④交通空白地域解消に向けた新たな交通手段の取組み

施策

- 施策の方向性は下記の通り。
- ①コミュニティバス路線の利用状況に応じた経路や運行ダイヤ等の見直し
 - ②おきタクの継続的な運行
 - ③新たな公共交通による生活交通の確保

(14) 山辺町

公共交通に関する現状・課題・施策カルテ (1/2)

山辺町

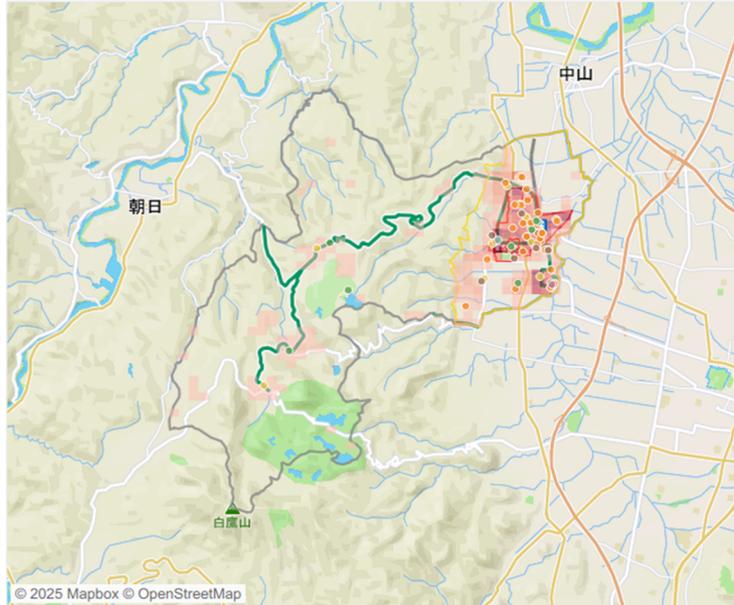
地域概況

【人口概況】

宅地造成や集合住宅等の影響により町の平野部に人口集中がみられる。

【施設立地概況】

主に各種施設は平野部に集中している。



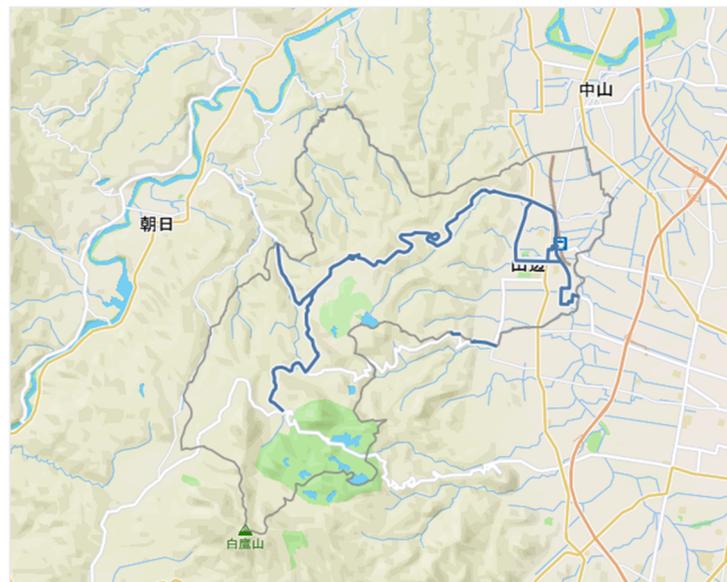
公共交通概況

【鉄道・路線バス概況】

東部には山形市方面と寒河江市方面を結ぶ鉄道、JR左沢線が延びており、「羽前山辺駅」がある。

町コミュニティバスである定時定路線バスが畑谷から山辺温泉まで運行しており、デマンドバスが町内の山間部及び平野部を運行している。

また、山交バスの定時定路線バスが下原から千歳公園待合所までの一部区間、山形市役所前から山辺駅前までの一部区間を運行している。



▼デマンド交通運行状況

市町村	運行エリア (中学校区)	公共交通路線名 (R6)	デマンド運行本数 (本/日)	R6輸送人員 (人/年)
山辺町	山辺中学校	デマンドバス	6	754

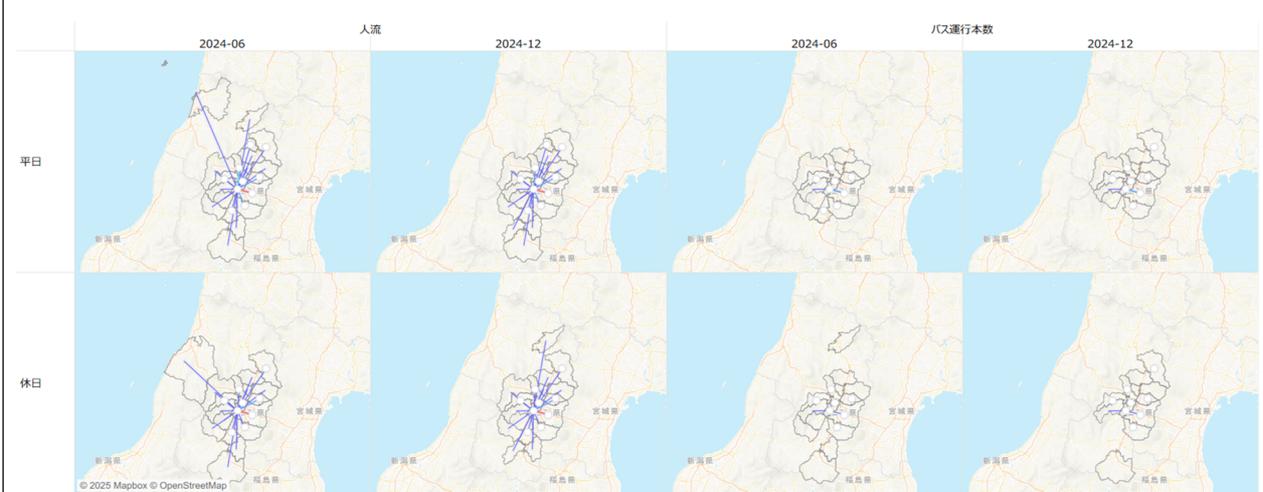
公共交通に関する現状・課題・施策カルテ (2/2)

山辺町

地域間の人流及び公共交通運行状況

主に県内で人の往来が多くなっている。冬季になると朝日連峰の降雪の影響により、庄内地域との往来が極端に少なくなる。また、バスの運行については町外への接続は山形市、朝日町のみに残っているため、主に鉄道や自家用車による往来となっていると思われる。

▼市町村外への人流及び公共交通運行状況(上段:平日 下段:休日)



運行本数凡例
 ■ 0~5本/日
 ■ 5~10本/日

サンプルカウント凡例
 ■ 0~2000人/日
 ■ 2000~4000人/日
 ■ 4000~6000人/日
 ■ 20000~人/日

LocationMind xPop © LocationMind Inc.
 ※「LocationMind xPop」データは、NTTドコモが提供するアプリケーションの利用者より、許諾を得た上で 送信される携帯電話の位置情報を、NTTドコモが総体的かつ統計的に加工を行ったデータ。位置情報は最短5分毎に測位されるGPSデータ(緯度経度情報)であり、個人を特定する情報は含まれない。

現況を踏まえた課題

- 現況を踏まえた山辺町の課題は下記の通り。
- ・市町村間の公共交通の維持強化
 通学する高校生の足として利用されることが多いため、確保維持が必要である。
 - ・町内の交通の維持
 高齢者等の交通弱者の足の確保は生活や健康維持のため特に重要であり、確保維持が必要である。

施策

- ・住民の意見の的確な反映による交通サービスの充実
- ・地域公共交通に対する町民意識の醸成及び関心の向上
- ・データの効果的な利活用

(15) 中山町

公共交通に関する現状・課題・施策カルテ (1/2)

中山町

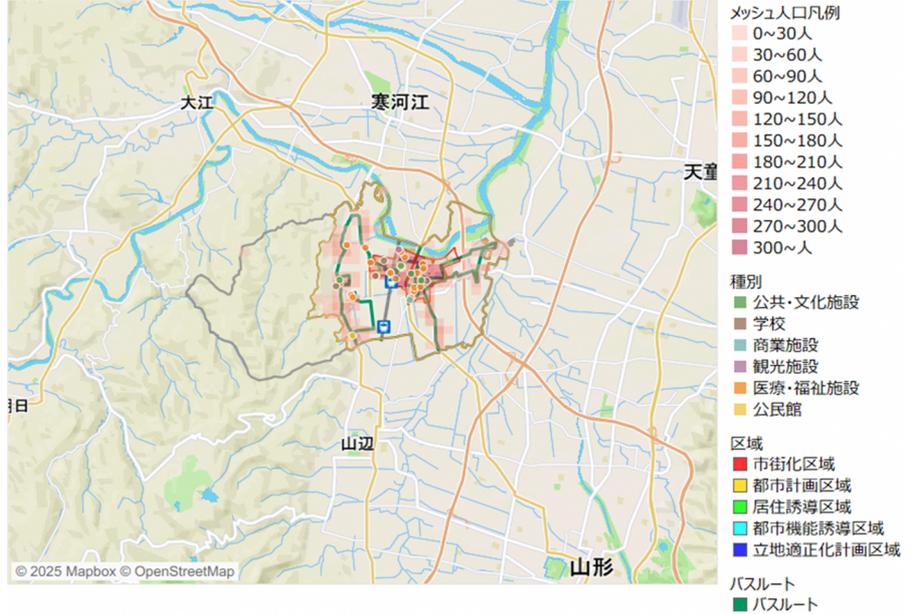
地域概況

【人口概況】

本町の人口は、平成12年を境として減少に転じており、減少傾向は今後も続くことが見込まれている。
町役場周辺のほか、西部や東部の旧集落でも人口密度の低下が顕著な状況となっている。

【施設立地概況】

本町の中心部を形成する長崎地区市街化区域内に多くの公共施設や商業施設が立地しており、豊田地区には、保健・福祉エリアが整備されている。



公共交通概況

【鉄道・路線バス概況】

町の中央を北から南にかけて、JR左沢線が走っているほか、寒河江市・山形市を結ぶ路線バスが町内を縦断している。
また、町営バスやデマンド型乗合タクシー(スマイルグリーン号)で構成されている。



公共交通に関する現状・課題・施策カルテ (2/2)

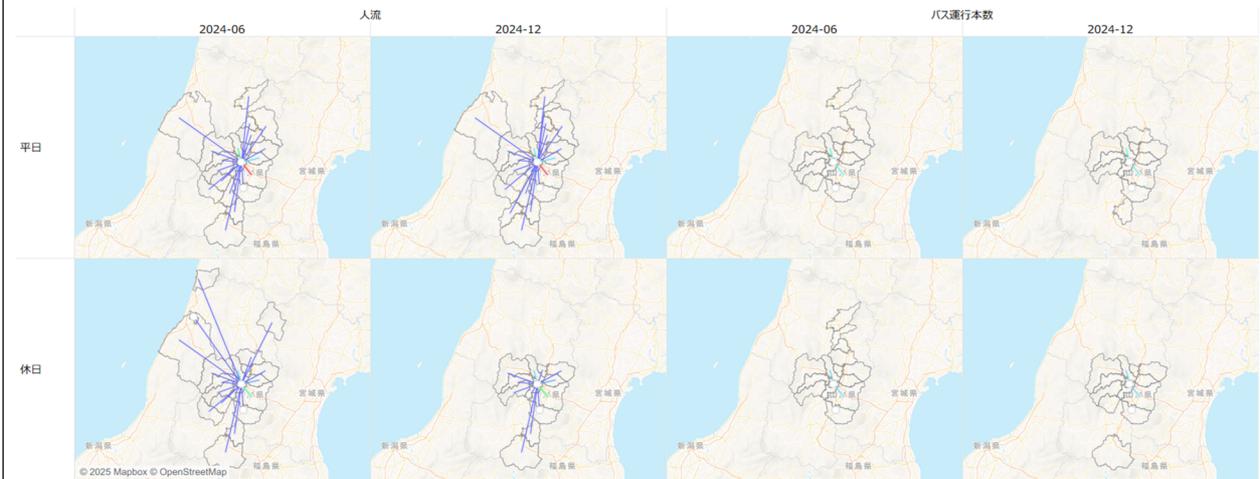
中山町

地域間の人流及び公共交通運行状況

本町の特徴として、昼間は通勤や通学で町外に出ている町民の割合がとて高く、夜間人口に対する昼間人口の割合である昼夜間人口比率が全国的に見ても低い状況にある。町外で買い物や通院などをする割合が高いという調査結果もあり、町民の日常生活圏域が町内にとどまらず広域に広がっている。

町の北から南にかけて、JR左沢線が走っているほか、寒河江市・山形市を結ぶ路線バスが町内を縦断し、また、公共交通であるデマンド型乗合タクシー(スマイルグリーン号)を広域的に運行している。

▼市町村外への人流及び公共交通運行状況(上段:平日 下段:休日)



- | | |
|--|---|
| <p>運行本数凡例</p> <ul style="list-style-type: none"> 0~5本/日 10~15本/日 15~20本/日 35~40本/日 45~50本/日 | <p>サンプルカウント凡例</p> <ul style="list-style-type: none"> 0~2000人/日 2000~4000人/日 4000~6000人/日 6000~8000人/日 8000~10000人/日 10000~12000人/日 20000~人/日 |
|--|---|

LocationMind xPop © LocationMind Inc.
 ※「LocationMind xPop」データは、NTTドコモが提供するアプリケーションの利用者より、許諾を得た上で送信される携帯電話の位置情報を、NTTドコモが総体的かつ統計的に加工を行ったデータ。位置情報は最短5分毎に測定されるGPSデータ(緯度経度情報)であり、個人を特定する情報は含まれない。

現況を踏まえた課題

- 現況を踏まえた中山町の課題は下記の通り。
- ①高齢者による自動車運転免許証の返納が進む中、自家用車を持たないことで買い物や通院などに不便が生じている交通弱者増加。
 - ②高齢者の移動手段として町営バスを運行しているが、きめ細やかな移動ニーズに対応しきれていない。
 - ③町全体の移動に係る交通手段の確保及び組み合わせの検討を行っていく必要がある。
 - ④駅関連施設の老朽化。

施策

- 課題解決への施策
- ①地域公共交通事業における「タクシー利用助成事業」の本格稼働に向けた検討。
 - ②町営バスについては、ニーズに沿って運行内容を適宜見直すとともに、デマンド型乗合タクシー(スマイルグリーン号)との広域的な連携を含め、利用しやすい公共交通環境の整備を図っていく。
 - ③駅関連施設の適切な維持管理等の実施により、公共交通機関の快適な利用環境を確保するとともに、利便性の向上を図っていく。

(16) 河北町

公共交通に関する現状・課題・施策カルテ (1/2)

河北町

地域概況

【人口概況】

旧谷地町、旧西里村、旧溝延村、旧北谷地村が合併して河北町となり、それぞれが地区となっている。それぞれの地区に人が集まっているが、谷地地区が中心部のため、特に人口集中がみられる。

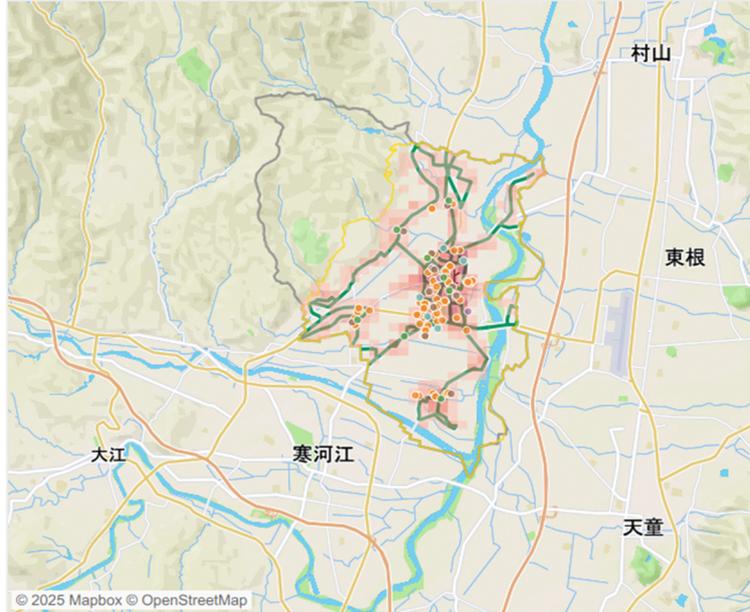
令和2(2020)年国勢調査での人口は17,641人であり、国立社会保障・人口問題研究所による「日本の地域別将来推計人口(令和5(2023)年推計)」では、本町の人口は令和32(2050)年に10,671人まで減少すると推計されている。

【施設立地概況】

各種施設は各地区ごとに設置されているが、中心である谷地地区が特に多く設置されている。

医療施設は県立河北病院が設置されていることもあり、個人医院の多くは谷地地区にある。

商業施設も谷地地区に多く、大型店舗は谷地地区にのみある。



- メッシュ人口凡例
- 0~30人
 - 30~60人
 - 60~90人
 - 90~120人
 - 120~150人
 - 150~180人
 - 180~210人
 - 210~240人
 - 240~270人
 - 270~300人
 - 300~人

- 種別
- 公共・文化施設
 - 学校
 - 商業施設
 - 観光施設
 - 医療・福祉施設
 - 公民館

- 区域
- 都市計画区域

- バスルート
- バスルート

公共交通概況

【鉄道・路線バス概況】

河北町にはJRが無く、隣接する東根市にJR奥羽本線、寒河江市にJR左沢線が走っている。

町営バスは、谷地地区と周辺地区を結ぶ町内4路線(東部線、西部線、南部線、北部線)と谷地地区とさくらんぼ東根駅などを結ぶ東根線がある。東部線は2便/日、西部線は4便/日、南部線は2便/日、北部線は3便/日を平日のみ運行している。東根線は、平日に6便/日、土日祝日に3便/日を運行している。

路線バスは、山交バス「寒河江～谷地」線がJR寒河江駅と県立河北病院を結んでおり、「寒河江駅→河北病院」は11便/日、「河北病院→寒河江駅」は12便/日を平日のみ運行している。



- 鉄道ルート凡例

- バスルート凡例
- バスルート

▼デマンド交通運行状況

市町村	運行エリア (中学校区)	公共交通路線名 (R6)	デマンド運行本数 (本/日)	R6輸送人員 (人/年)
河北町	河北中学校	タクシー利用助成事業 (パにのすけタクシー)	41	10,100

公共交通に関する現状・課題・施策カルテ (2/2)

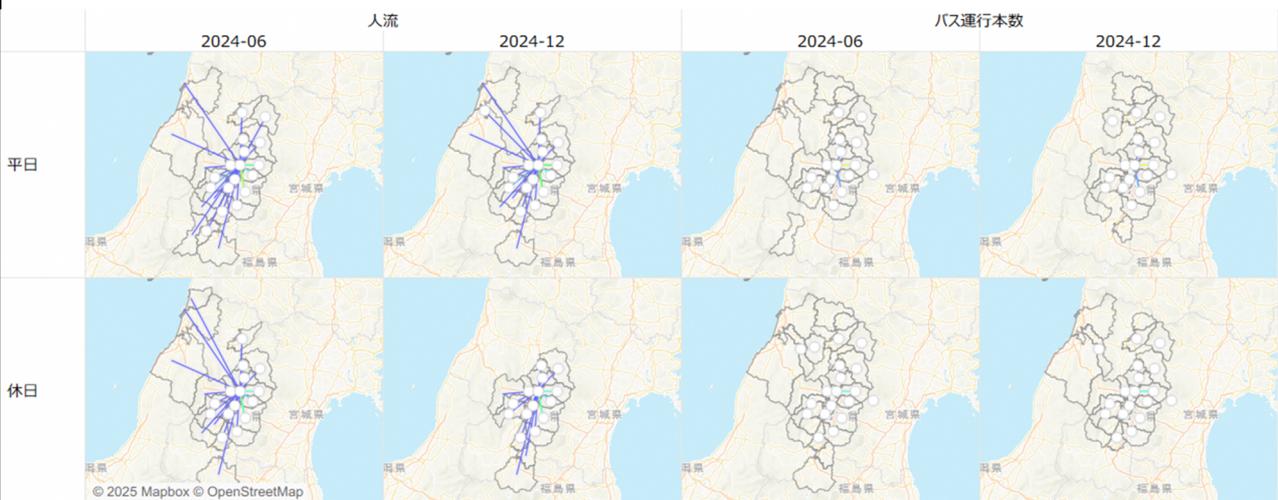
河北町

地域間の人流及び公共交通運行状況

地域間の人流(平日)では、高校生の通学先及び社会人の勤務先として多い、寒河江市、山形市、東根市に対する移動人員が多く表れている。次いで勤務先の多い天童市、村山市に対する移動人員が表れている。地域間の人流(休日)では、高校生の部活動及び大型商業施設が多い、寒河江市、山形市、東根市に対する移動人員が多く表れている。次いで大型商業施設のある天童市に対する移動人員が表れている。

バスの運行本数(平日)では、山交バス「寒河江～谷地」線が運行している寒河江市方面(6月15本/日、12月15本/日)、次いで河北町営バスの東根線と東根市市民バスの河北線が運行している東根市方面(6月8本/日、12月8本/日)となっている。バスの運行本数(休日)では、河北町営バスの東根線しか運行していないため、東根市方面(6月3本/日、12月3本/日)となっている。

▼市町村外への人流及び公共交通運行状況(上段:平日 下段:休日)



- | | |
|--|--|
| <p>運行本数凡例</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 0~5本/日 ■ 5~10本/日 ■ 15~20本/日 ■ 20~25本/日 ■ 35~40本/日 ■ 50~本/日 | <p>サンプルカウント凡例</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 0~2000人/日 ■ 2000~4000人/日 ■ 4000~6000人/日 ■ 6000~8000人/日 ■ 8000~10000人/日 ■ 10000~12000人/日 ■ 12000~14000人/日 ■ 14000~16000人/日 ■ 16000~18000人/日 ■ 20000~人/日 |
|--|--|

LocationMind xPop © LocationMind Inc.
 ※「LocationMind xPop」データは、NTTドコモが提供するアプリケーションの利用者より、許諾を得た上で送信される携帯電話の位置情報を、NTTドコモが総体的かつ統計的に加工を行ったデータ。位置情報は最短5分毎に測位されるGPSデータ(緯度経度情報)であり、個人を特定する情報は含まれない。

現況を踏まえた課題

現況を踏まえた河北町の課題は下記の通り。

- ①土日祝日は町内の公共交通がほぼ無い。
- ②町営バスで利用者数が少ない便がある。
- ③山交バス「寒河江～谷地」線は平日のみの運行のため、土日祝日は寒河江～河北町の公共交通が無い。
- ④地域公共交通の運行に必要な運転手が不足している。
- ⑤観光交通に対応していない。
- ⑥アンケート等では、公共交通への要求・要望は高くなっている。
- ⑦住民懇談会等では、まだ運転出来るからという理由で当事者意識や危機感というものが感じられない。

施策

課題解決の施策は下記の通り。

- ①河北町と寒河江市との間を移動できる新たな公共交通の導入
- ②学生対象の新たな公共交通の導入
- ③地域公共交通の運行に必要な運転手の確保
- ④公共交通の利用状況に関するデータの取得、データに基づいた運用の見直し
- ⑤町内6地区で地域公共交通の利用促進や改善、新たな移動手段導入の取組み
- ⑥観光交通の実証運行・実装

(17) 西川町

公共交通に関する現状・課題・施策カルテ (1/2)

西川町

地域概況

【人口概況】

集落は、国道112号沿いと町を貫流する寒河江川沿いに形成されている。東部エリア(睦合、海味、間沢、吉川地区)に人口集中が見られる。



- メッシュ人口凡例
- 0~30人
 - 30~60人
 - 60~90人
 - 90~120人
 - 120~150人
 - 150~180人
- 種別
- 公共・文化施設
 - 学校
 - 観光施設
 - 医療・福祉施設
 - 公民館
- 区域
- 都市計画区域
- バスルート
- バスルート

【施設立地概況】

町内唯一の医療機関である西川町町立病院が東部エリアに存在する。また、同エリアに公共施設、学校等が集中している。観光施設や文化施設については、町内全域に点在している。

公共交通概況

【鉄道・路線バス概況】

町営路線バスは、町内路線4路線、町外を跨ぐ路線3路線の計7路線を運行している。

【町内路線】

- ・岩根沢線
- ・大井沢線
- ・入間線
- ・月山志津温泉線

【町外を跨ぐ路線】

- ・道の駅にしかわ・寒河江駅線
- ・大井沢・稲沢・左沢線
- ・羽前高松駅・県立河北病院線

また、上記路線バスの交通空白地域や時間帯をカバーするため、町内全域でデマンド型乗合タクシーを運行している。(一部地域を除く)



- 鉄道ルート凡例
- バスルート凡例
- バスルート

▼デマンド交通運行状況

市町村	運行エリア (中学校区)	公共交通路線名 (R6)	デマンド運行本数 (本/日)	R6輸送人員 (人/年)
西川町	西川中学校	西川町デマンド型乗合タクシー「のってあべ」(岩根沢、小沼ルート)	6	449
西川町	西川中学校	西川町デマンド型乗合タクシー「のってあべ」(小山ルート)	6	217
西川町	西川中学校	西川町デマンド型乗合タクシー「のってあべ」(大井沢ルート)	6	983
西川町	西川中学校	西川町デマンド型乗合タクシー「のってあべ」(東部・道の駅にしかわルート)	4	570

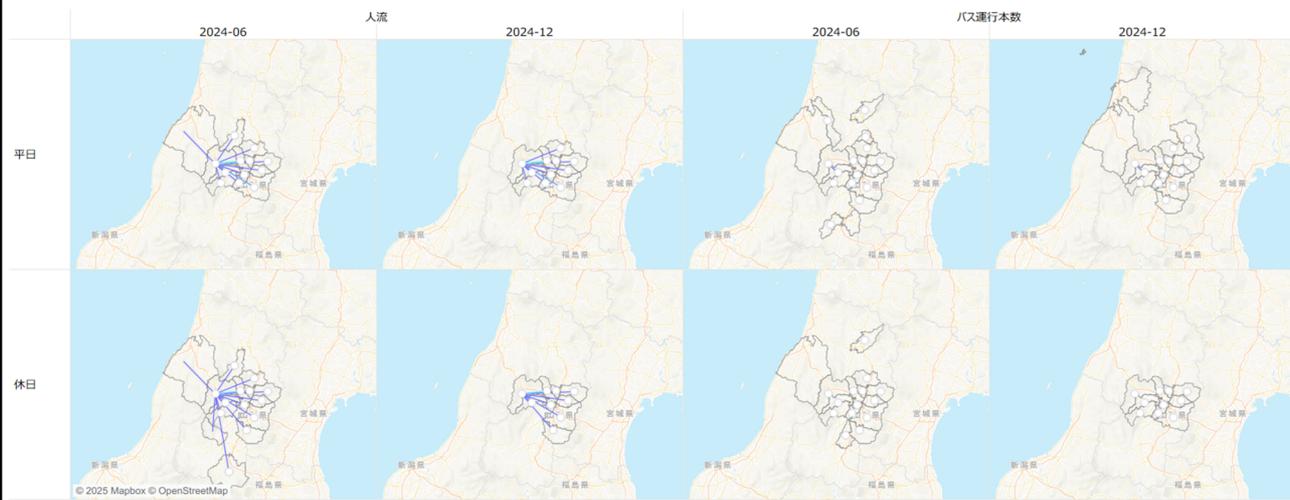
公共交通に関する現状・課題・施策カルテ (2/2)

西川町

地域間の人流及び公共交通運行状況

町営路線バスの「道の駅にしかわ・寒河江駅線」は、本町と寒河江市を結ぶ主要路線であり、通学・通勤・通院の足として重要な役割を担っている。(平日:往復17便、休日:往復6便)
 また、「大井沢・稲沢・左沢線」は本町から大江町(左沢高等学校)への通学、「羽前高松駅・県立河北病院線」は本町から河北町(谷地高等学校)への通学を目的として運行している。(平日のみ)

▼市町村外への人流及び公共交通運行状況(上段:平日 下段:休日)



運行本数凡例
 ■ 0~5本/日
 ■ 45~50本/日
 ■ 50~本/日

サンプルカウント凡例
 ■ 0~2000人/日
 ■ 2000~4000人/日
 ■ 4000~6000人/日
 ■ 6000~8000人/日
 ■ 20000~人/日

LocationMind xPop © LocationMind Inc.
 ※「LocationMind xPop」データは、NTTドコモが提供するアプリケーションの利用者より、許諾を得た上で 送信される携帯電話の位置情報を、NTTドコモが総体的かつ統計的に加工を行ったデータ。位置情報は最短 5 分毎に測位される GPS データ(緯度経度情報)であり、個人を特定する情報は含まれない。

現況を踏まえた課題

- ①市町を跨ぐ公共交通手段確保について持続性の維持・向上
- ②町内生活路線(通院・買い物・通学)確保に係る運行経費の削減
- ③高齢者の将来的な不安に対応する公共交通手段の構築
- ④交通空白地帯の無い公共交通網の維持・整備
- ⑤障がい者等にかかる公共交通の整備と福祉施設の充実
- ⑥高校生の通学支援対策
- ⑦観光交通(2次交通の検討)
- ⑧公共交通に関するわかりやすい情報発信

施策

- ①まちづくりと連動した公共交通ネットワークの整備
- ②町内経済活動の活性化に向けた公共交通の構築
- ③生活に欠かせない身近な移動手段としての公共交通と利用支援
- ④わかりやすく・利用しやすい公共交通利用環境の形成

(18) 朝日町

公共交通に関する現状・課題・施策カルテ (1/2)

朝日町

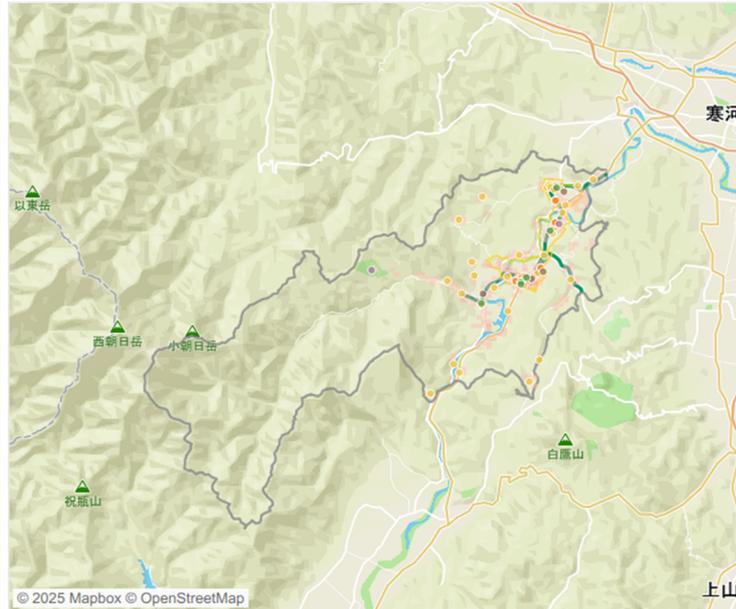
地域概況

【人口概況】

商店や医療施設が集中する中部地区で特に人口が多い。
小学校のある北部地区と西五百川地区にも人口の集中が見られる。

【施設立地概況】

公共施設や医療施設は中部地区(宮宿地内)に集中しており、それ以外の地域には少ない。
観光施設はそれぞれ離れた場所に点在している。

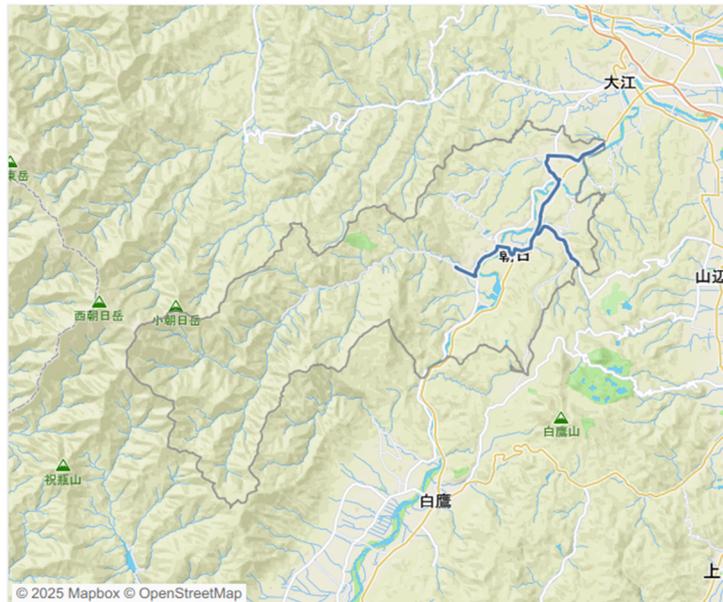


- メッシュ人口凡例
- 0~30人
 - 30~60人
 - 60~90人
 - 90~120人
 - 120~150人
 - 150~180人
 - 180~210人
- 種別
- 公共・文化施設
 - 学校
 - 観光施設
 - 医療・福祉施設
 - 公民館
- 区域
- 都市計画区域
- バスルート
- バスルート

公共交通概況

【鉄道・路線バス概況】

町内に鉄道は無く、バスとタクシーが交通の基礎となっている。
バスは、町中心部の宮宿から町の北部を通って寒河江方面へ向かう事業者のバス路線と、町の西部から宮宿・山辺町を通って山形市内へ向かう町営バス路線がある。
また、町内全域をカバーするデマンド交通が平日のみ運行している。



- 鉄道ルート凡例
- バスルート凡例
 - バスルート

▼デマンド交通運行状況

市町村	運行エリア (中学校区)	公共交通路線名 (R6)	デマンド運行本数 (本/日)	R6輸送人員 (人/年)
朝日町	朝日中学校	朝日町デマンド型タクシー「あいのり号」	10	8,795

公共交通に関する現状・課題・施策カルテ (2/2)

朝日町

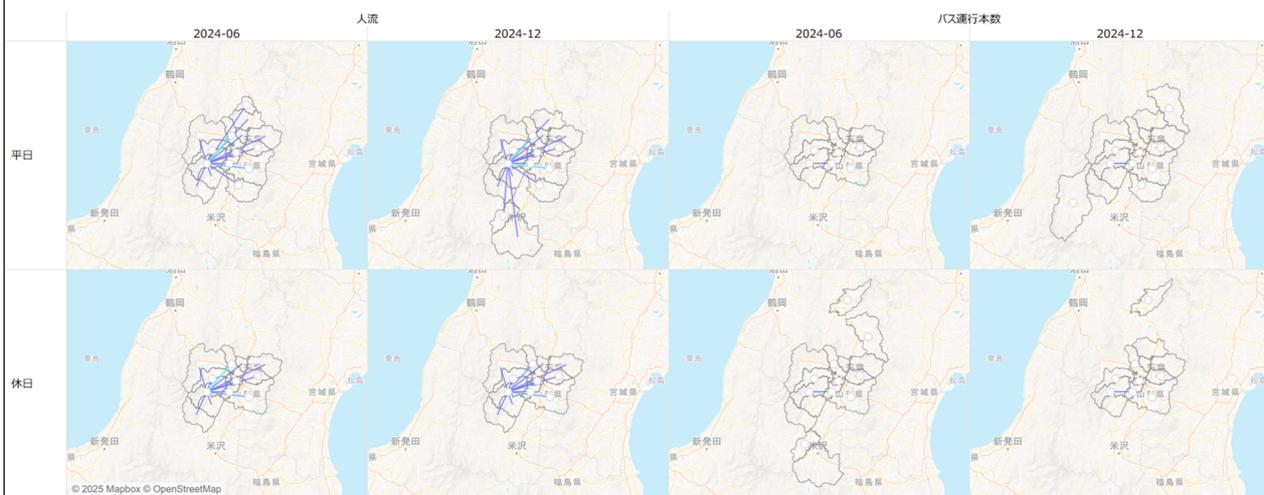
地域間の人流及び公共交通運行状況

平日、休日ともに寒河江市と山形市への人流が多い。その他、村山地域圏内の近隣自治体や、隣り合う白鷹町や長井市など置賜地域への人流も見られる。

地域間をまたぐ公共交通として、寒河江市・大江町方面を結ぶ事業者実施の幹線バスと、山辺町を通り山形市都を結ぶ町営の直行バスがある。

寒河江市・大江町とを結ぶバスは平日のみの運行で、1日6往復、朝の始発1便のみ朝日町発河北町行きとなっている。山形市とを結ぶ町営直行バスは、平日に山形市行きを1便、朝日町行きを3便運行。土曜日は往復2便を運行している。

▼市町村外への人流及び公共交通運行状況(上段:平日 下段:休日)



運行本数凡例
 ■ 0~5本/日
 ■ 5~10本/日
 ■ 20~25本/日

サンプルカウント凡例
 ■ 0~2000人/日
 ■ 2000~4000人/日
 ■ 4000~6000人/日
 ■ 6000~8000人/日
 ■ 20000~人/日

LocationMind xPop © LocationMind Inc.

※「LocationMind xPop」データは、NTTドコモが提供するアプリケーションの利用者より、許諾を得た上で送信される携帯電話の位置情報を、NTTドコモが総体的かつ統計的に加工を行ったデータ。位置情報は最短5分毎に測位されるGPSデータ(緯度経度情報)であり、個人を特定する情報は含まれない。

現況を踏まえた課題

現況を踏まえた朝日町の課題は以下の通り。

- ①町内外問わず、より自由にお出かけしやすい公共交通の整備
- ②公共交通の利用促進に向けた住民に対する意識啓発
- ③公共交通の担い手確保に向けた資格取得支援施策等の実施

施策

適宜利用者アンケートを実施し、利用しやすい運行時刻の調査やニーズの把握をしている。事業者との連携を図りながら、公共交通の利用促進に向けバスやタクシーの運賃助成を実施している。また、現在、市町村有償運送資格の取得補助を実施中。補助する資格の拡大は今後検討の必要がある。

(19) 大江町

公共交通に関する現状・課題・施策カルテ (1/2)

大江町

地域概況

【人口概況】

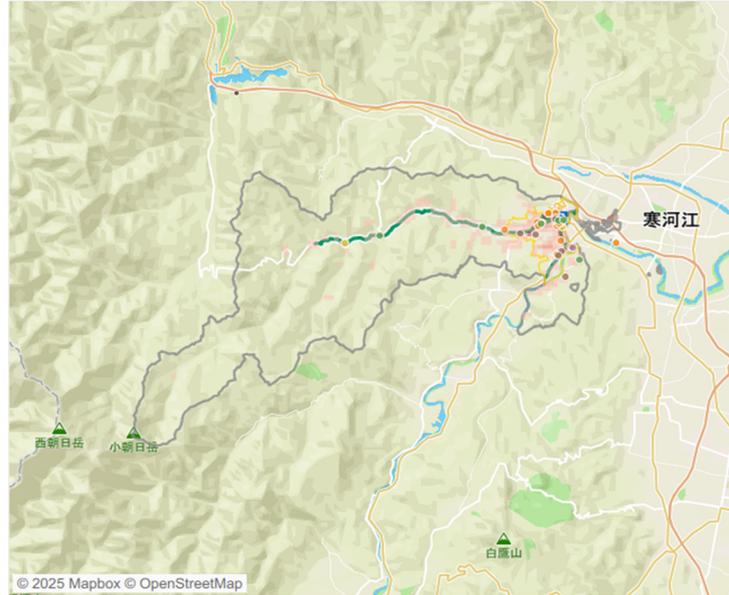
大江町の人口は地域ごとに偏在が見られ、特に左沢駅周辺に人口の集中している。このエリアは交通の便が良く、商業施設や公共施設が集まり、住民の利便性が高いことが要因と考えられる。また、月布川流域や国道287号線沿いに人家が集まっており、これらの地域も交通アクセスが比較的便利な場所であることが要因と考えられる。

また、山間部、特に西側の朝日連峰の麓に位置する集落は地形的な制約も大きく、少子高齢化が進行している。

【施設立地概況】

施設立地は、交通の要所である左沢駅周辺に集中しており、住民にとって便利な場所となっている。医療施設は左沢駅に隣接して1件、また、徒歩圏内にもう1件あり、住民の医療ニーズを支えている。さらに、歯科医院や接骨院などの医療関連施設は町の東側に集中しており、一定の利便性を提供している。

生活支援施設としては、左沢駅前にドラッグヤマザワが1軒あり、日常的な買い物に便利である。また、町内の国道287号線沿いには道の駅や温泉施設、コンビニがあり、観光や休憩スポットとしても機能している。



- メッシュ人口凡例
- 0~30人
 - 30~60人
 - 60~90人
 - 90~120人
 - 120~150人
 - 150~180人
 - 180~210人
 - 210~240人
 - 240~270人

- 種別
- 公共・文化施設
 - 学校
 - 観光施設
 - 医療・福祉施設
 - 公民館

- 区域
- 都市計画区域

- バスルート
- バスルート

公共交通概況

【鉄道・路線バス概況】

左沢線が唯一の鉄道路線として機能し、左沢駅は交通の拠点となっている。住民の通勤・通学・買物などに重要な役割を果たしているが、寒河江駅止まりの時間帯があり、利便性に課題が指摘されている。

町営バスが町の東西を結び、住民の移動手段として一定の役割を果たしている。特に公共交通に限られる西側の地域では、貴重な交通手段となっている。また、山交バスは寒河江駅前から左沢駅前を経由して宮宿まで運行されており、こちらも通勤・通学を支える重要な路線となっているが、平日のみの運行のため、こちらも利便性が課題となっている。



- 鉄道ルート凡例
- 鉄道ルート

- バスルート凡例
- バスルート

▼デマンド交通運行状況

市町村	運行エリア (中学校区)	公共交通路線名 (R6)	デマンド運行本数 (本/日)	R6輸送人員 (人/年)
大江町	大江中学校	乗り合いタクシー	6	3,187

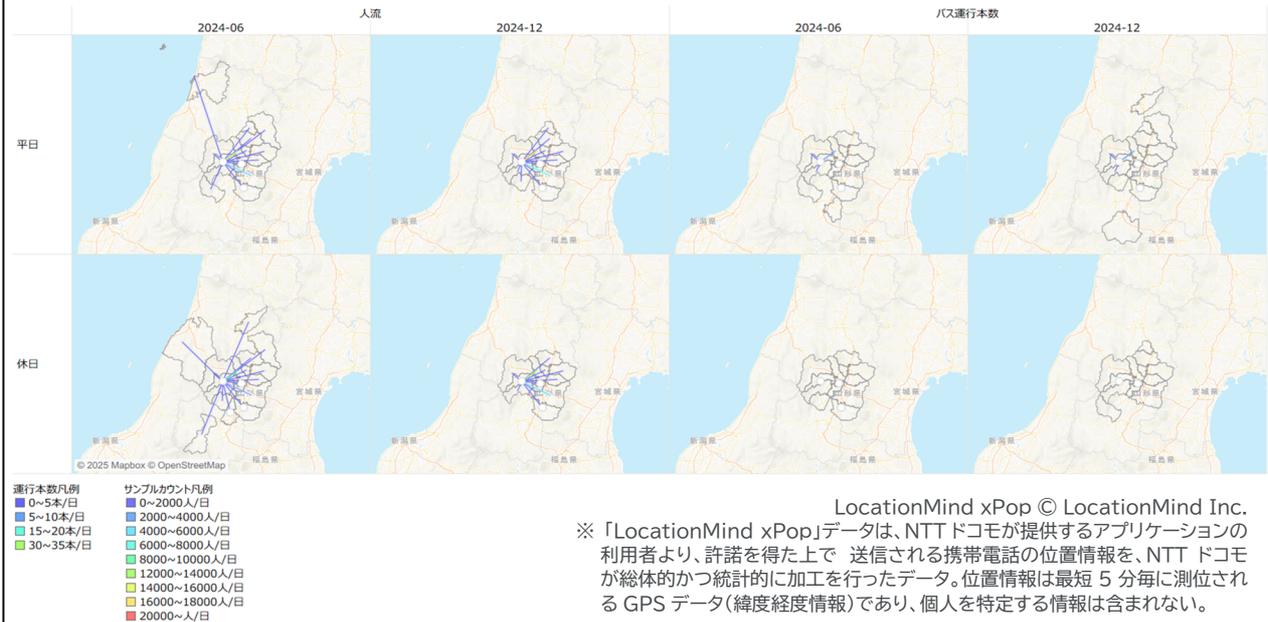
公共交通に関する現状・課題・施策カルテ (2/2)

大江町

地域間の人流及び公共交通運行状況

左沢駅周辺が交通の拠点となっている。主要な移動手段であるJR左沢線や山交バス、町営バスを利用する住民や通勤・通学者で、朝夕の時間帯には多くの利用者がいる。
 町の公共交通は、町営バスと乗り合いタクシーの2つの主要な移動手段で構成されている。町営バスは、西側の山間部と東側の町中心部、温泉施設、駅などを結ぶ重要な役割を果たしている。乗り合いタクシーは、特にバス停までの移動手段がない住民にとって、自宅から希望する指定停留所まで直接送迎を行ういわゆるドアツードアのサービスを提供している。

▼市町村外への人流及び公共交通運行状況(上段:平日 下段:休日)



現況を踏まえた課題

町営バスと乗り合いタクシーの運行により、エリア的な交通空白は解消されているものの、便の間隔が長い、時間的な空白が存在しているといえる。左沢線でも、お昼から夕方にかけて寒河江駅止まりの便があり、住民の移動ニーズに対応できていない時間帯が発生している。また、高齢化が進む中で、高齢者の移動支援が求められる一方、住民が必要な時間に町内の公共交通を利用できない場合があるため、運行時間の柔軟性や利便性の向上が課題だと考えられる。

施策

町営バス及び乗り合いタクシーは今後も継続していく。左沢線及び山交バスのダイヤにあわせて、町営バスの運行時間を適宜見直し、利便性向上を図る。また、運行時間の柔軟性や利便性の向上に向け、乗り合いタクシーの拡充を検討していく。具体的には、利用者のニーズを把握するために要望調査を実施し、サービスの向上に役立てていく。今後、高齢化の進行で、マイカー移動が難しくなる町民が増えることが予想されることから「町の公共交通のあるべき姿等をまとめた」地域公共交通計画の作成を検討していく。

(20) 大石田町

公共交通に関する現状・課題・施策カルテ (1/2)

大石田町

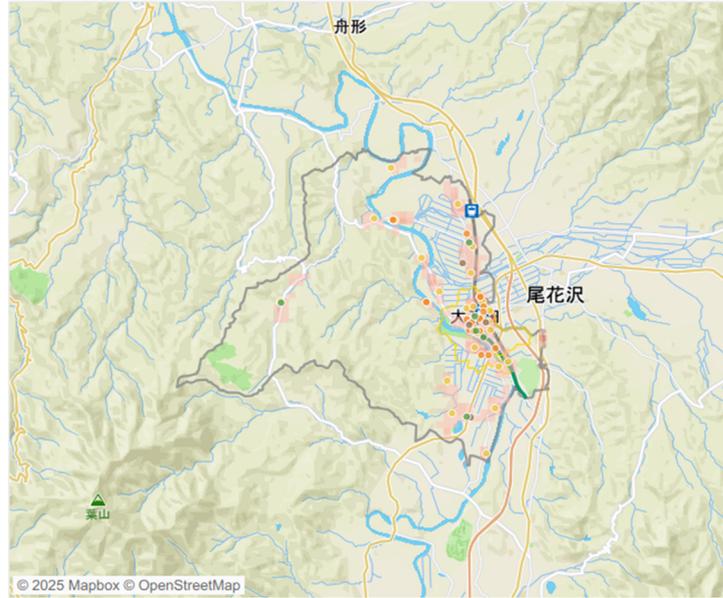
地域概況

【人口概況】

令和7年までの10年間に人口は約1900人程度減少している。人口の45%が大石田地区に集中し、亀井田地区・横山地区は減少がより顕著である。

【施設立地概況】

診療所や商店は大石田地区に集中している。



公共交通概況

【鉄道・路線バス概況】

JR大石田駅及びJR北大石田駅が所在し奥羽本線が走っている。バス路線は北村山公立病院線がある。



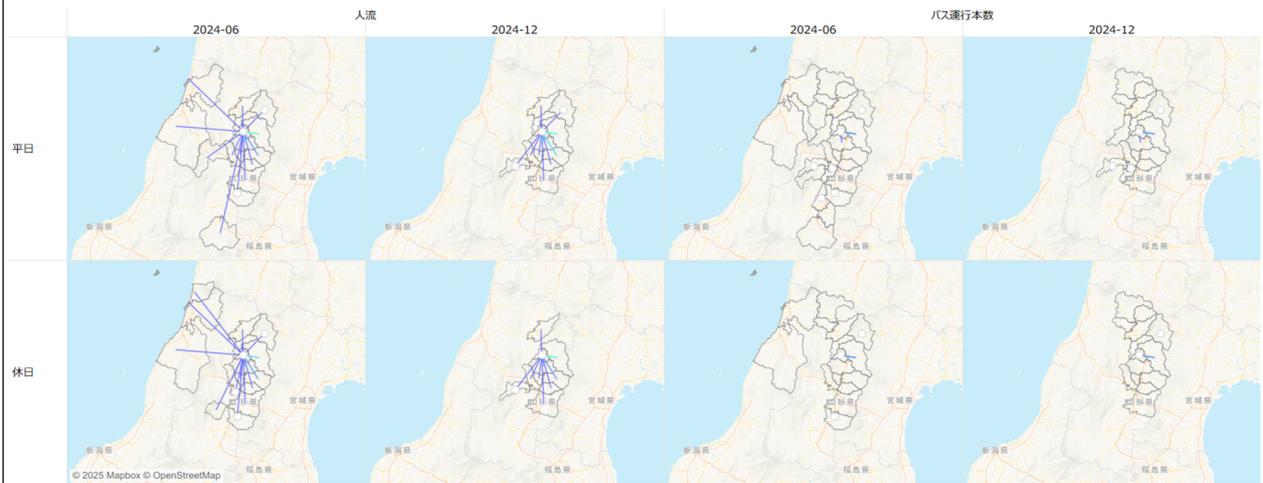
公共交通に関する現状・課題・施策カルテ (2/2)

大石田町

地域間の人流及び公共交通運行状況

通勤通学のほか、買い物・通院等のために町外への人流は多い。二次医療機関である北村山公立病院を終点とする北村山公立病院線が運行されており一部の町民にとっては重要な公共交通機関となっているが、利用は低調である。

▼市町村外への人流及び公共交通運行状況(上段:平日 下段:休日)



運行本数凡例
 ■ 0~5本/日
 ■ 5~10本/日

サンプルカウント凡例
 ■ 0~2000人/日
 ■ 2000~4000人/日
 ■ 4000~6000人/日
 ■ 6000~8000人/日
 ■ 20000~人/日

LocationMind xPop © LocationMind Inc.
 ※「LocationMind xPop」データは、NTTドコモが提供するアプリケーションの利用者より、許諾を得た上で 送信される携帯電話の位置情報を、NTT ドコモが総体的かつ統計的に加工を行ったデータ。位置情報は最短 5 分毎に測位される GPS データ(緯度経度情報)であり、個人を特定する情報は含まれない。

現況を踏まえた課題

二次医療機関である北村山公立病院までの唯一の公共交通機関である北村山公立病院線の維持のため、利用拡大を図っていく必要がある。

施策

バス利用について、町民への周知を図っていく。

(21) 金山町

公共交通に関する現状・課題・施策カルテ (1/2)

金山町

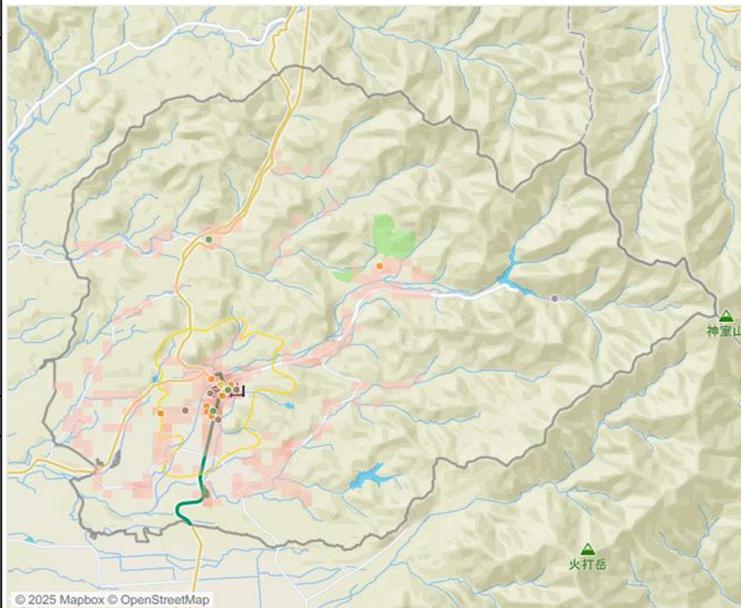
地域概況

【人口概況】

町役場や診療所などが位置する七日町地区をはじめ、十日町、羽場、内町、山崎を含めた中心部に人口が密集している。
 そのほか明安地域(南東側)、中田地域(北側)、有屋地域(東側)にまとまった集落があり、人口が点在している。

【施設立地概況】

町役場や診療所、小中学校など、多くの公共施設が七日町地区に設置されている。
 また、歯科医院やコンビニ、ホームセンターなどの民間施設についても中心部に密集している。
 そのほかの地域では、有屋地域に観光宿泊施設としてシェーンズハイム金山、ホットハウスカムロなどが有屋地域に設置されており、観光客や地元の温泉利用客などが利用する。

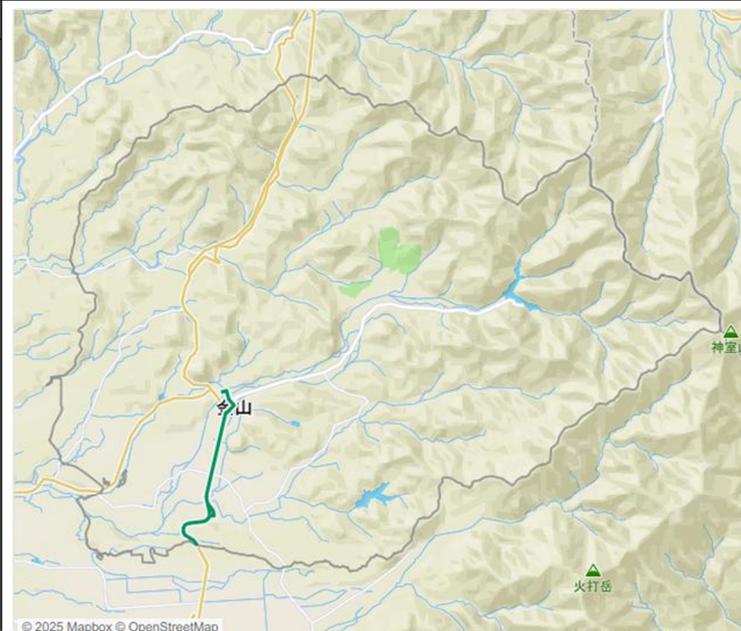


- メッシュ人口凡例
- 0~30人
 - 30~60人
 - 60~90人
 - 90~120人
 - 120~150人
 - 150~180人
 - 180~210人
- 種別
- 公共・文化施設
 - 学校
 - 観光施設
 - 医療・福祉施設
 - 公民館
- 区域
- 都市計画区域
- バスルート
- バスルート

公共交通概況

【鉄道・路線バス概況】

金山町の特徴として、鉄道が存在しない。
 その代わりに、道路網が環状線状に整備され、袋小路が少ないことがあげられる。
 この道路網の整備により、路線バスをはじめとした公共交通網が発達し、町営路線バスとして各方面へ6路線で運行を行っている。
 また、令和4年度から金山町デマンドハイヤーを開始し、これまで路線バスで賄いきれなかった交通空白地帯の解消に務めている。
 他市町への路線として、山交バス新庄金山線や、真室川町営バス金山線が運行されており、町外の医療機関への受診や通学、買い物などで利用されている。



- 鉄道ルート凡例
- バスルート
 - バスルート

▼デマンド交通運行状況

市町村	運行エリア (中学校区)	公共交通路線名 (R6)	デマンド運行本数 (本/日)	R6輸送人員 (人/年)
金山町	金山中学校	金山町デマンドハイヤー	6	1,112

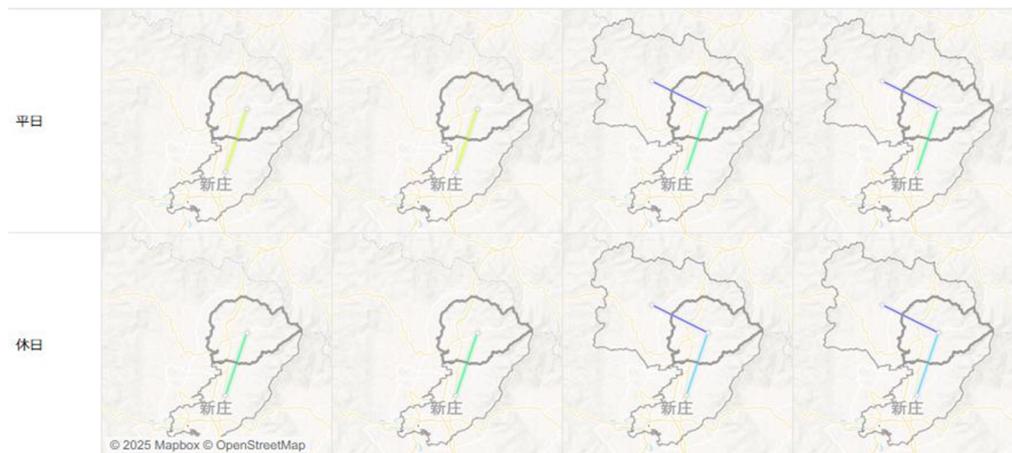
公共交通に関する現状・課題・施策カルテ (2/2)

金山町

地域間の人流及び公共交通運行状況

金山町での人流については、新庄市への流動が最も多い。要因としては通勤や通学、通院のために公共交通機関を利用する住民が多い。
同様に、通院や買い物などを目的として、真室川町が運営する真室川町営バス金山線を利用した人流も一定数見ることが出来る。
また、少数ではあるが、新庄市内に通学している高校生等は、新庄駅-真室川駅間や新庄駅-泉田駅間のJR奥羽本線を利用し、以後は保護者などの自家用車で自宅まで移動している。

▼市町村外への人流及び公共交通運行状況(上段:平日 下段:休日)



- 運行カウント凡例
- 0~5本/日
 - 10~15本/日
 - 15~20本/日
 - 20~25本/日
 - 50~本/日
- サンプルカウント凡例
- 0~2000人/日
 - 2000~4000人/日
 - 8000~10000人/日
 - 14000~16000人/日
 - 20000~人/日

LocationMind xPop © LocationMind Inc.
※「LocationMind xPop」データは、NTTドコモが提供するアプリケーションの利用者より、許諾を得た上で 送信される携帯電話の位置情報を、NTTドコモが総体的かつ統計的に加工を行ったデータ。位置情報は最短 5 分毎に測位される GPS データ(緯度経度情報)であり、個人を特定する情報は含まれない。

現況を踏まえた課題

現況を踏まえた金山町の課題は下記の通り。
①他市町間との接続…金山-真室川間では、真室川町営バス金山線のみと運行となっており、金山から真室川に向かう便数が少ないため、金山町内から真室川町営バスに乗車する時間帯が限定的となる。また、町外便の運行を開始する場合、運転手及び車両の確保が必要となる。

施策

①町内の要望を取りまとめ、金山-真室川間の運行ニーズが多ければ、町外便として路線バス及びデマンドハイヤーの運行を検討する。

(22) 最上町

公共交通に関する現状・課題・施策カルテ (1/2)

最上町

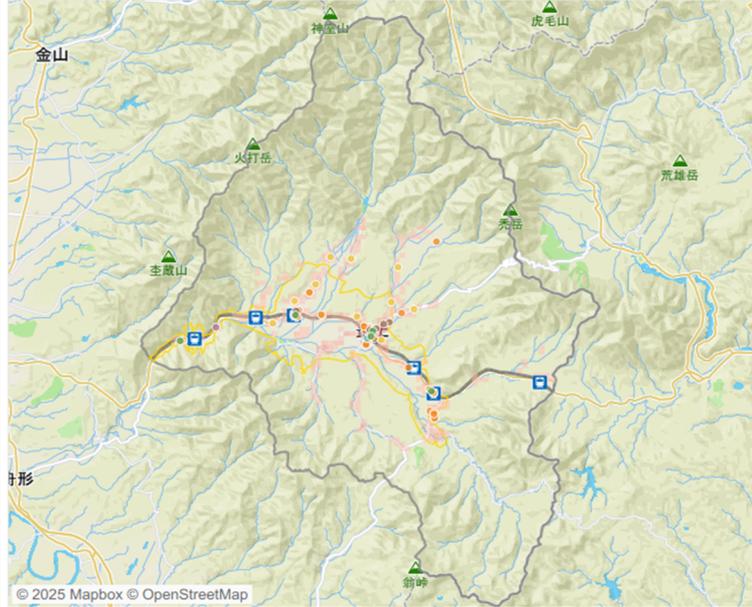
地域概況

【人口概況】

最上町の人口は、令和2年の国勢調査では8,080人で、令和6年9月末時点の住民基本台帳では7,412人となっている。本町の人口は、主に国道47号沿い、県道沿いに分布しており、最上町役場やJR陸羽東線の最上駅のある用途地域内が特に多くなっている。

【施設立地概況】

行政機関、教育・保育施設、商業施設等の生活利便施設のほとんどが用途地域内及び用途地域と県道63号線との間に立地している。



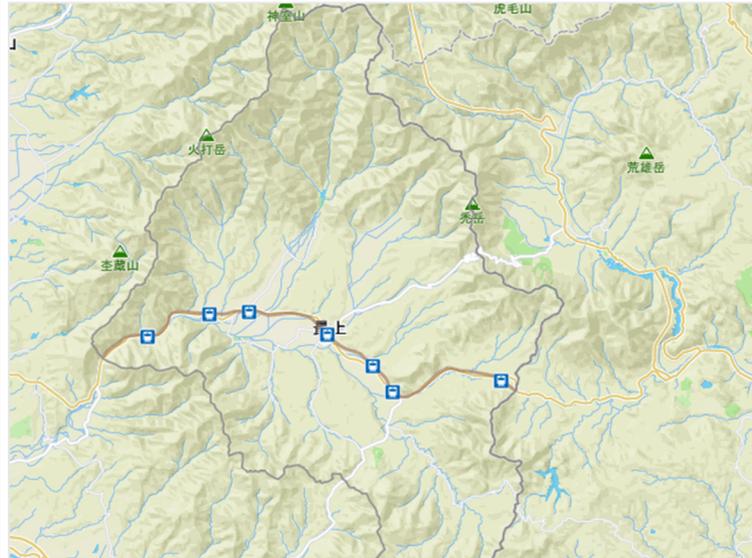
- メッシュ人口凡例
- 0~30人
 - 30~60人
 - 60~90人
 - 90~120人
 - 120~150人
 - 150~180人
 - 180~210人
 - 210~240人
- 種別
- 公共・文化施設
 - 学校
 - 商業施設
 - 観光施設
 - 医療・福祉施設
 - 公民館
- 区域
- 都市計画区域
- バスルート

公共交通概況

【鉄道・路線バス概況】

JR陸羽東線は、西は新庄駅、東は小牛田駅(美里町)を結ぶ路線である。令和6(2024)年7月の大雨災害の影響で、鳴子温泉~新庄駅間で運転を見合わせているため、代行バスによる輸送を行っている。

予約制乗合バス「レインボー号」は、町民を対象として平日(年末年始を除く)運行しており、事前登録と予約をすれば、定時に自宅から町内の指定場所・施設間の移動ができる。指定場所・施設には、医療施設や介護福祉施設、商業施設、役場など24箇所を指定している。



- 鉄道ルート凡例
- 鉄道ルート
- バスルート凡例

▼デマンド交通運行状況

市町村	運行エリア (中学校区)	公共交通路線名 (R6)	デマンド運行本数 (本/日)	R6輸送人員 (人/年)
最上町	最上中学校	東エリア (赤倉塚田方面)	5	2,916
最上町	最上中学校	東エリア (満沢方面)	5	1,200
最上町	最上中学校	前森・黒沢エリア月楯・萱場エリア	10	1,002
最上町	最上中学校	西エリア	5	2,826

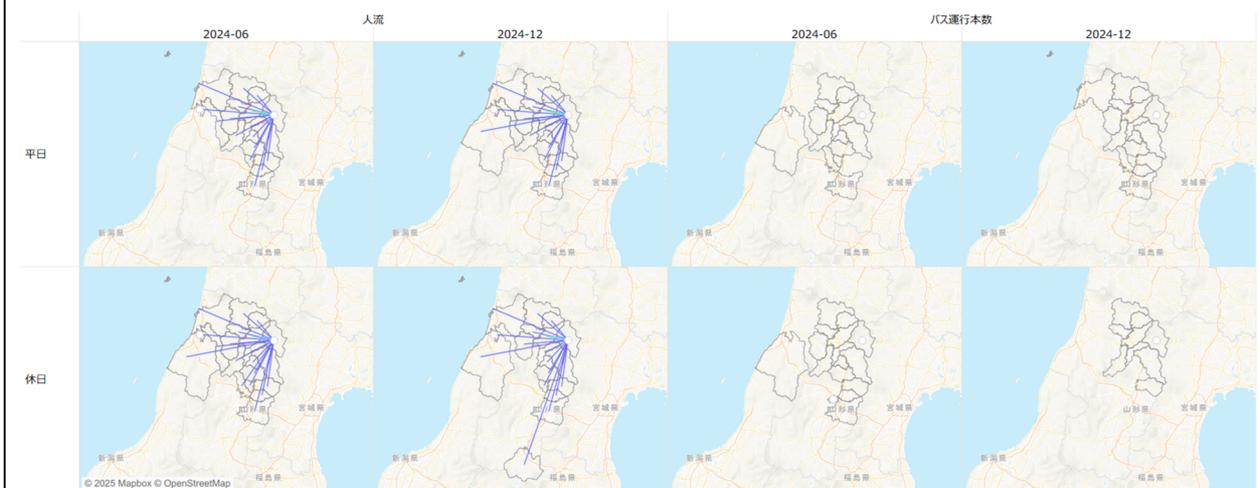
公共交通に関する現状・課題・施策カルテ (2/2)

最上町

地域間の人流及び公共交通運行状況

令和2(2020)年国勢調査における昼夜間人口比率は、「89.66584」となっており、町外へ通勤・通学する方が多い傾向となっている。通勤・通学の動向をみると、新庄市とのつながりが最も強く流出・流入共に多くなっている。次いで、大崎市への流出、尾花沢市への流出、舟形町への流出入が多くなっている。

▼市町村外への人流及び公共交通運行状況(上段:平日 下段:休日)



運行本数凡例
■ 0~5本/日

サンプルカウント凡例
■ 0~2000人/日
■ 4000~6000人/日
■ 6000~8000人/日
■ 8000~10000人/日
■ 20000~人/日

LocationMind xPop © LocationMind Inc.

※ 「LocationMind xPop」データは、NTTドコモが提供するアプリケーションの利用者より、許諾を得た上で送信される携帯電話の位置情報を、NTTドコモが総体的かつ統計的に加工を行ったデータ。位置情報は最短5分毎に測位されるGPSデータ(緯度経度情報)であり、個人を特定する情報は含まれない。

現況を踏まえた課題

- ① 町外への移動を担う陸羽東線は、収支状況が悪化している。代行バスは、道路状況によって定時に駅に着かず、移動時間が長い(新庄駅-最上駅間 70分)。
- ② 予約制乗合バスは、町内全域をカバーするが、土日と夜間に時間的な「交通空白」が存在。
- ③ 令和7年2月末に町内のタクシー事業者が事業終了。
- ④ 駅から温泉地やスキー場までの観光客の移動は、旅館やスキー場それぞれ送迎しているため、負担が大きく自由度が少ない。
- ⑤ 町営バス、幼児送迎バス、スクールバスの運転手の不足から事業の継続性が不安視される。

施策

上記課題に対する施策

- ① JRに対しての要望活動を継続し、官民を挙げた利用促進策を実施。
- ②・③・④ 交通空白の解消に向けて、NPO法人と協働で最上町版公共ライドシェアに令和7年度から取り組む。令和8年度から予約制乗合バスのダイヤ改正・エリア再編を行うことで、利便性を向上する。
- ⑤ 運転手確保に向けた取組を検討中。

(23) 舟形町

公共交通に関する現状・課題・施策カルテ (1/2)

舟形町

地域概況

【人口概況】

町の中心地、舟形駅周辺に人口集中がみられ、また、主要道路沿いにも人口集中地区が散見される。

【施設立地概況】

公共施設や学校、医療施設ともに町の中心地に集中して立地している。



公共交通概況

【鉄道・路線バス概況】

町の中央を南北にJR奥羽本線、東側にJR陸羽東線が走っている。
 路線バスについては、町の中央を山交バスの特急48ライナーが走り、停留所が一つある状況。
 デマンド型乗合タクシーで町内全域をカバーしている。また、隣接の新庄市にあり医療の中心地である山形県立新庄病院を往復する便も運行している。



▼デマンド交通運行状況

市町村	運行エリア (中学校区)	公共交通路線名 (R6)	デマンド運行本数 (本/日)	R6輸送人員 (人/年)
舟形町	舟形中学校	デマンド型乗合タクシー町内便	7	2,974

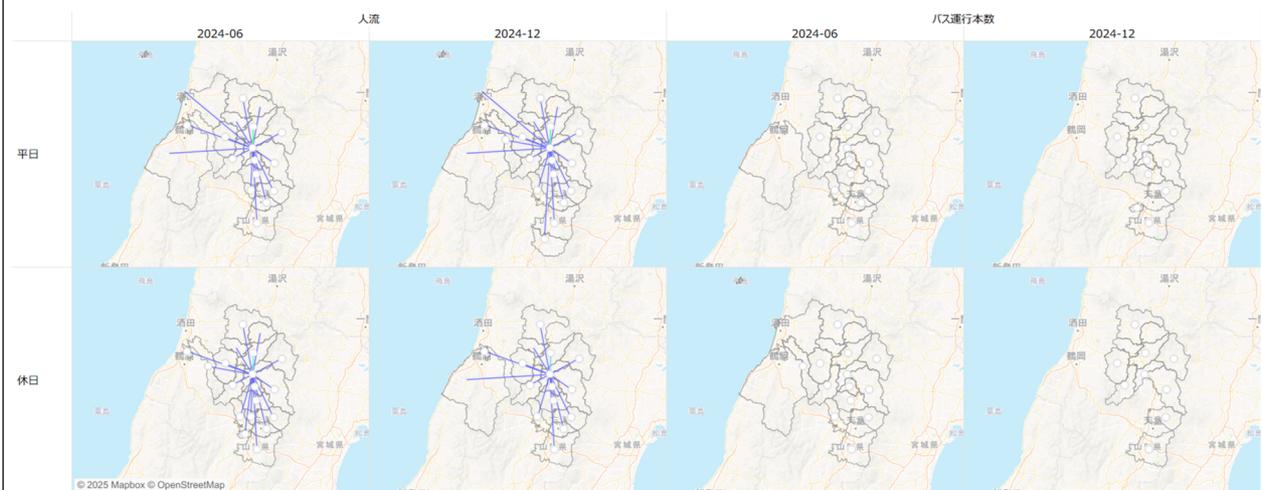
公共交通に関する現状・課題・施策カルテ (2/2)

舟形町

地域間の人流及び公共交通運行状況

平日、休日ともに同じ地域である最上地域を始め、村山地区、庄内地区への人流がみられる。特に、舟形町デマンド型乗合タクシーの町外便で接続のある隣接の新庄市への人流が多い。路線バスの運行がほとんどないため、主な公共交通手段はデマンド型乗合タクシーまたは鉄道と考えられる。

▼市町村外への人流及び公共交通運行状況(上段:平日 下段:休日)



運行本数凡例
■ 0~5本/日

サンプルカウント凡例
■ 0~2000人/日
■ 4000~6000人/日
■ 6000~8000人/日
■ 8000~10000人/日
■ 20000~人/日

LocationMind xPop © LocationMind Inc.
※「LocationMind xPop」データは、NTTドコモが提供するアプリケーションの利用者より、許諾を得た上で送信される携帯電話の位置情報を、NTTドコモが総体的かつ統計的に加工を行ったデータ。位置情報は最短5分毎に測位されるGPSデータ(緯度経度情報)であり、個人を特定する情報は含まれない。

現況を踏まえた課題

鉄道、路線バスが通っていない地区が多く、また、人口の高齢化率も高いため、公共交通の大部分をデマンド型乗合タクシーに頼っている状況。しかし、運行実施主体である町内唯一のタクシー事業者のドライバー不足、高齢化により、事業を継続できるか懸念される。

施策

デマンド型乗合タクシーの事業継続ができるよう、運行体制の見直しや支援をしつつ、また、代替交通について情報収集し検討していく。

(24) 真室川町

公共交通に関する現状・課題・施策カルテ (1/2)
真室川町

地域概況

【人口概況】
真室川町では、真室川駅周辺に人口が集積しており、地域の中心的なエリアとなっている。
一方で、国道344号や主要地方道沿いにも住宅や集落が点在し、町全体に人口が広く分布している。

【施設立地概況】
真室川地区には医療・福祉施設や公共文化施設が集約しており、地域の生活拠点としての役割を担っている。その他、安楽城地区、及位地区の集落地区には公共文化施設の支所や学校が設置されている。

公共交通概況

【鉄道・路線バス概況】
JR奥羽本線が町の南北を縦断している。新庄市方面や秋田県方面へのアクセスが可能で、通勤・通学・観光に利用されている。
路線バスは、町内に5路線の路線バスが運行され、町が管理・運営している。
乗合デマンドタクシーは、町内全域を運行範囲とし、予約に応じて運行する柔軟な交通手段を提供、高齢者や交通弱者対策を行っている。

▼デマンド交通運行状況

市町村	運行エリア (中学校区)	公共交通路線名 (R6)	デマンド運行本数 (本/日)	R6輸送人員 (人/年)
真室川町	真室川中学校	デマンドタクシー (町内)	1	384

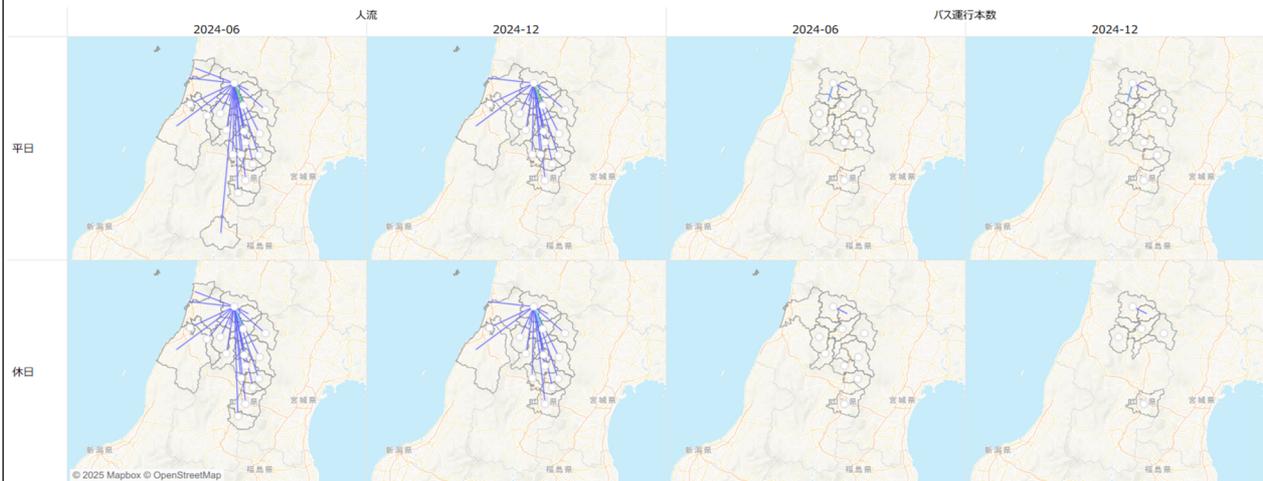
公共交通に関する現状・課題・施策カルテ (2/2)

真室川町

地域間の人流及び公共交通運行状況

地域間の人の流れとしては、近隣市町村への移動が見られ、特に新庄市への人流が顕著である。
また、公共交通(バス運行)での他町村間の移動については、金山町および鮭川村方面への運行が確保されている。

▼市町村外への人流及び公共交通運行状況(上段:平日 下段:休日)



運行本数凡例
 ■ 0~5本/日
 ■ 5~10本/日
 ■ 50~本/日

サンプルカウント凡例
 ■ 0~2000人/日
 ■ 4000~6000人/日
 ■ 6000~8000人/日
 ■ 10000~12000人/日
 ■ 20000~人/日

LocationMind xPop © LocationMind Inc.
 ※「LocationMind xPop」データは、NTTドコモが提供するアプリケーションの利用者より、許諾を得た上で送信される携帯電話の位置情報を、NTTドコモが総体的かつ統計的に加工を行ったデータ。位置情報は最短5分毎に測位されるGPSデータ(緯度経度情報)であり、個人を特定する情報は含まれない。

現況を踏まえた課題

- ①鉄道との接続を考慮した路線バス時刻の見直し
- ②乗合デマンドタクシー利用者拡大のため、運行時間等利便性の向上と効果的な運行

施策

路線バスや乗合デマンドタクシーの利用者の利便性向上のため、運行ダイヤの見直しを検討していく。また、運転免許自主返納支援事業と併せ、路線バスや乗合デマンドタクシーの利用を推進する。

(25) 大蔵村

公共交通に関する現状・課題・施策カルテ (1/2)

大蔵村

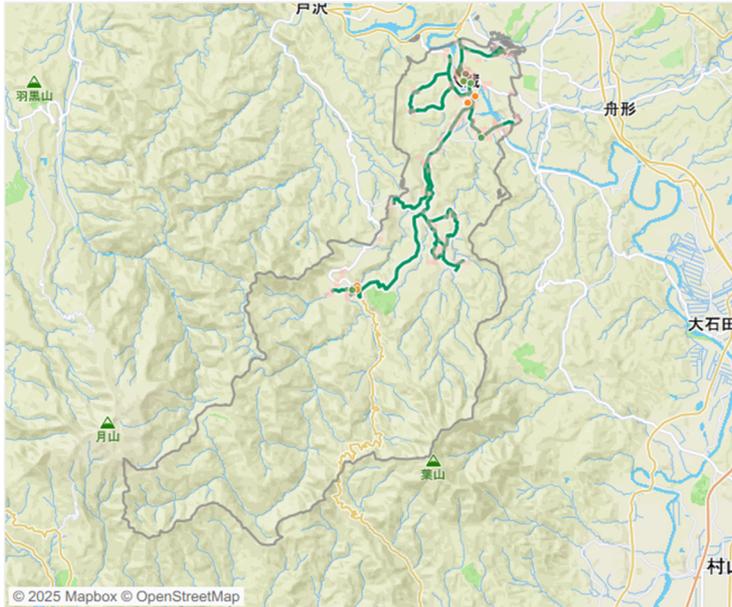
地域概況

【人口概況】

村の中心地である清水・合海地区や観光の拠点である肘折地区に人口が集中している。
村全体の人口が減少傾向にあるが、特に山間部の集落において人口減少が顕著である。また、少子・高齢化も加速化している状況である。

【施設立地概況】

役場のある清水地区と観光地である肘折地区に主要な施設が立地している。
清水地区には役場、公民館、診療所、小・中学校など主要な公共施設が集中している。
肘折地区には、旅館や日帰り入浴施設、商店などが立地しており、村の観光産業の拠点となっている。

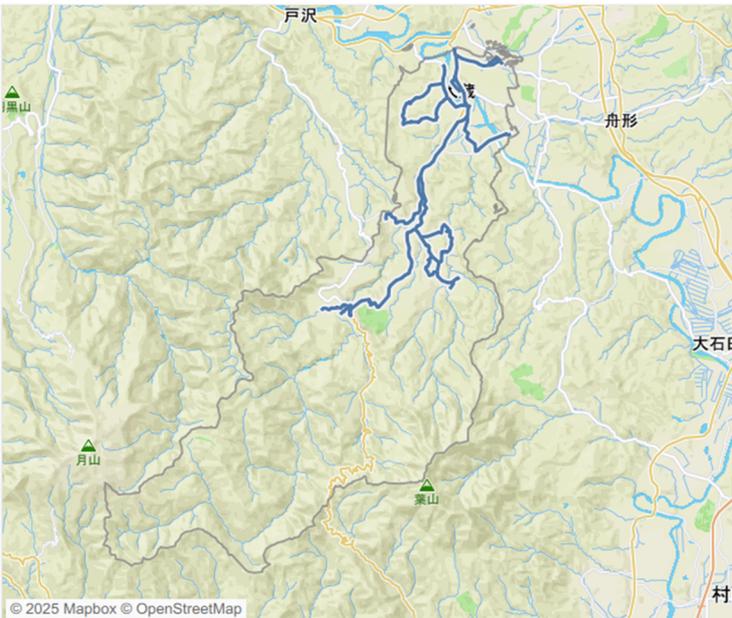


- メッシュ人口凡例
- 0~30人
 - 30~60人
 - 60~90人
 - 90~120人
 - 120~150人
 - 150~180人
- 種別
- 公共・文化施設
 - 学校
 - 医療・福祉施設
 - 公民館
- 区域
- バスルート
 - バスルート

公共交通概況

【鉄道・路線バス概況】

肘折温泉と新庄市を結ぶ村営バス(ゆけむりライン)が村を縦断しており、新庄市への通学や通勤、肘折温泉を訪れる観光客の足を確保している。
また、各集落間を結ぶ村営バスも運行しており、各集落からの移動手段として村民の生活を支えている。
村内に鉄道は通っていない。



- 鉄道ルート凡例
- バスルート凡例
- バスルート

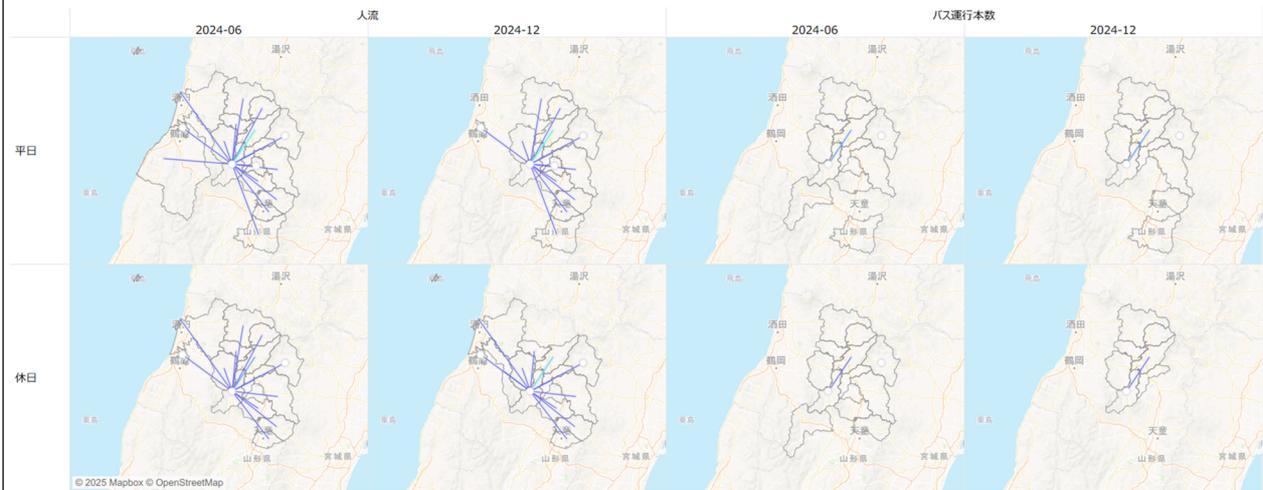
公共交通に関する現状・課題・施策カルテ (2/2)

大蔵村

地域間の人流及び公共交通運行状況

市町村外への人流は、最上地域の中心である新庄市への通勤、通学が大きい状況であるが、村山地方や庄内地方への通勤、通学も一部見られる。また、市町村外からの人流は、肘折温泉への観光客が圧倒的に多くなっている。村営バスが唯一の公共交通機関となっているが、これらの人流を支える重要な交通手段となっている。

▼市町村外への人流及び公共交通運行状況(上段:平日 下段:休日)



運行本数凡例
 ■ 0~5本/日
 ■ 5~10本/日
 ■ 10~15本/日
 ■ 25~30本/日

サンプルカウント凡例
 ■ 0~2000人/日
 ■ 2000~4000人/日
 ■ 4000~6000人/日
 ■ 6000~8000人/日
 ■ 20000~人/日

LocationMind xPop © LocationMind Inc.
 ※「LocationMind xPop」データは、NTTドコモが提供するアプリケーションの利用者より、許諾を得た上で送信される携帯電話の位置情報を、NTTドコモが総体的かつ統計的に加工を行ったデータ。位置情報は最短5分毎に測位されるGPSデータ(緯度経度情報)であり、個人を特定する情報は含まれない。

現況を踏まえた課題

- 現況を踏まえた大蔵村の課題は下記の通り。
- ①村営バスが唯一の公共交通機関となっている。
 - ②肘折温泉と新庄市を結ぶゆけむりラインは、観光客を中心に利用者が増えている状況であるが、スクールバスを活用している村内路線は利用者が少なくなっている。
 - ③地域住民と観光客でニーズが異なる。

施策

地域住民と観光客という異なるニーズに対応するための施策が必要となる。新庄市への通勤・通学や観光客のニーズに対応するため、現在の路線を維持しつつ、地域住民の生活を支える公共交通体系の構築が必要となっている。近隣自治体とも連携しながら、より生活に密着した公共交通を構築していく。

(26) 鮭川村

公共交通に関する現状・課題・施策カルテ (1/2)

鮭川村

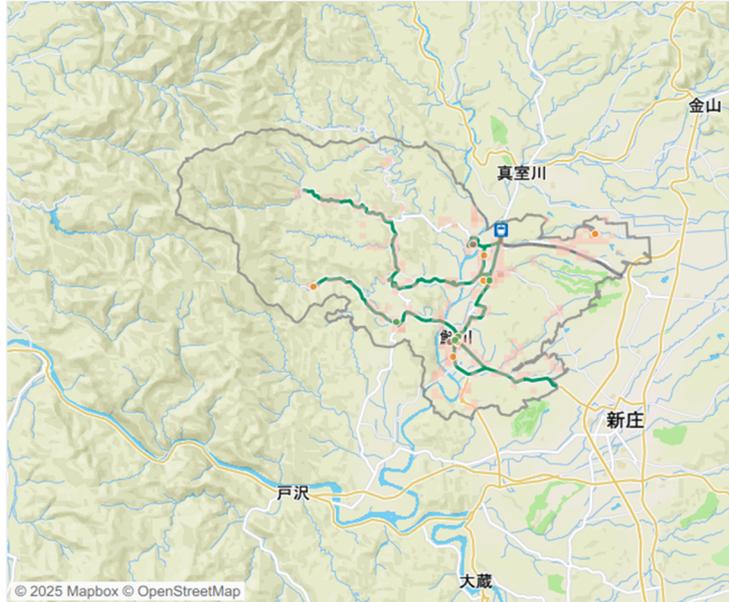
地域概況

【人口概況】

鮭川村役場、京塚地区、牛潜地区に人口の集中が見られる。京塚地区には商店や飲食店もあるため、人口が集中しており、牛潜地区は介護施設があるため、利用者等によるものと考えられる。人口減少が著しく、R12年には3,125人と予想されており、今後、対策が必要と考える。

【施設立地概況】

役場付近に医療施設が1つあり、かかりつけ医として特に高齢者が通院している。



- メッシュ人口凡例
- 0~30人
 - 30~60人
 - 60~90人
 - 90~120人
 - 120~150人

- 種別
- 公共・文化施設
 - 学校
 - 医療・福祉施設
 - 公民館

- 区域
- バスルート
 - バスルート

公共交通概況

【鉄道・路線バス概況】

村の北側から東側にかけて、JR奥羽本線が走っている。路線バスは役場を中心に、隣接する新庄市、真室川町へ乗り入れており、村外の住民も一定数利用している。



- 鉄道ルート凡例
- 鉄道ルート
- バスルート凡例
- バスルート

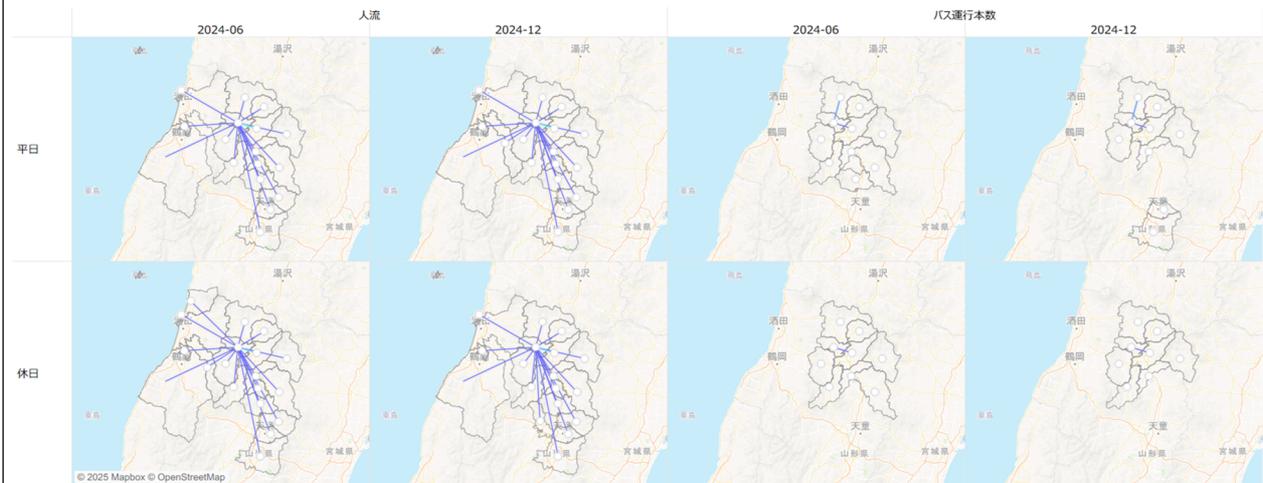
公共交通に関する現状・課題・施策カルテ (2/2)

鮭川村

地域間の人流及び公共交通運行状況

村営バスの利用状況としては主な利用者は高齢者及び学生である。
 村内には大きな医療機関や商業施設、銀行が充実していないため、住民は隣接した新庄市や真室川町へ買い物等に出かけている。特に県立新庄病院があり、地域の中心である新庄市への移動は多い。
 また、高等学校も村内にはなく、新庄市及び真室川町へ通学している状況である。通学方法は保護者による送迎が主だが村路線バス、JRも利用されている。

▼市町村外への人流及び公共交通運行状況(上段:平日 下段:休日)



運行本数凡例
 ■ 0~5本/日
 ■ 5~10本/日
 ■ 30~35本/日

サンプルカウント凡例
 ■ 0~2000人/日
 ■ 4000~6000人/日
 ■ 6000~8000人/日
 ■ 20000~人/日

LocationMind xPop © LocationMind Inc.
 ※「LocationMind xPop」データは、NTTドコモが提供するアプリケーションの利用者より、許諾を得た上で送信される携帯電話の位置情報を、NTTドコモが総体的かつ統計的に加工を行ったデータ。位置情報は最短5分毎に測位されるGPSデータ(緯度経度情報)であり、個人を特定する情報は含まれない。

現況を踏まえた課題

現況を踏まえた鮭川村の課題は下記の通り。
 ①少子高齢化による利用者の減
 ②最上地域で連携したダイヤの検討。

施策

今後、人口減少が進む中、定時路線をメインとして考えていくことは難しい。デマンド運行を充実させ、村外便のダイヤの拡充を図りたい。
 そのためにも、住民から意見を吸い上げ、反映できるようR8年度には意向調査を実施し、R10年度からはデマンド運行メインの体制に切り替えたいと計画している。

(27) 戸沢村

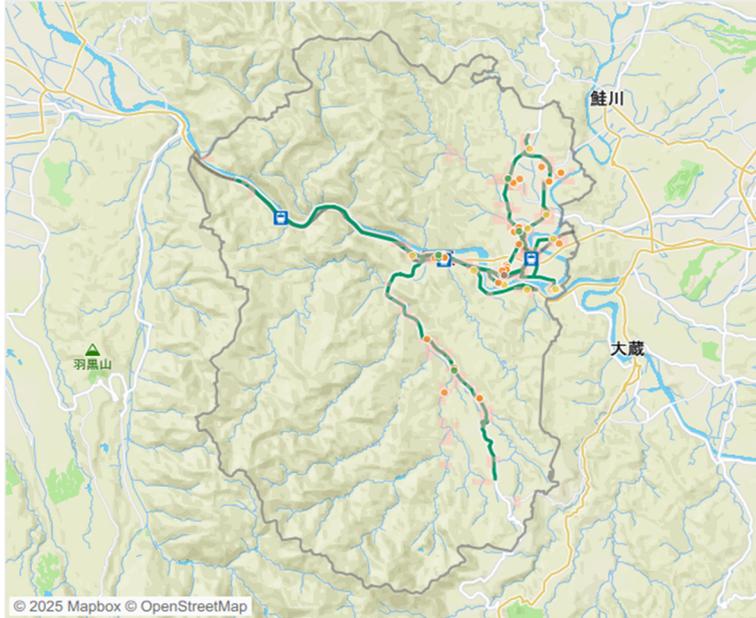
公共交通に関する現状・課題・施策カルテ (1/2)

戸沢村

地域概況

【人口概況】

東西を貫く最上川を中心として、村内の人口分布は北部・中部・南部の3つの生活圏に分かれている。最上川北側に位置する北部地区は最も人口の多い地区であるが、集落が広い範囲に点在しているエリアとなっている。中部地区は河川に沿って集落が連なる形で人口が分布しているのが特徴である。南部地区は最上川の南側に位置し、河川角川に沿う形で集落が連なっている。村内でも人口減少率が高い傾向にある地区である。



- メッシュ人口凡例
- 0~30人
 - 30~60人
 - 60~90人
 - 90~120人
 - 120~150人
- 種別
- 公共・文化施設
 - 学校
 - 医療・福祉施設
 - 公民館
- 区域
- バスルート
 - バスルート

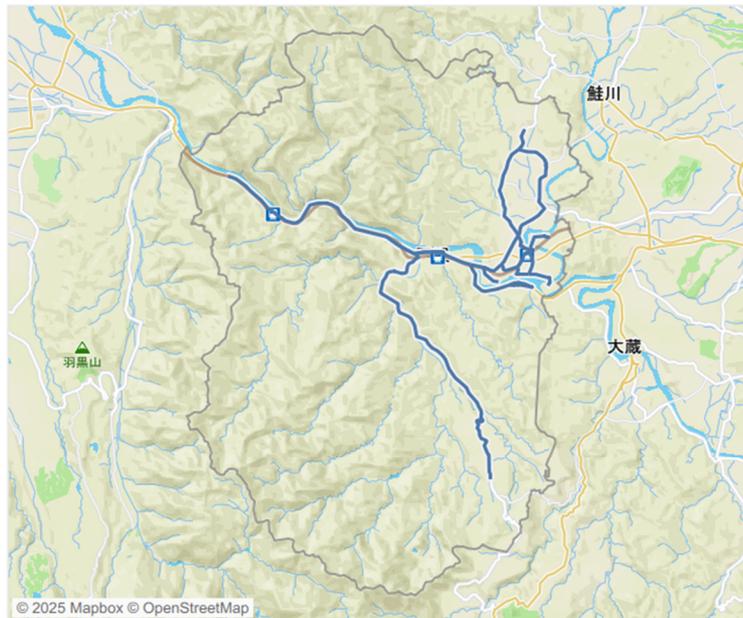
【施設立地概況】

学校・保育園といった教育施設は統合し、村の東側に集中している。また村唯一の医療機関である診療所は中部地区のJR古口駅付近に位置している。また、個人商店は点在しているが、商業地域は存在せず買い物のニーズは近隣市町村に頼っている状況である。最上川を中心として観光拠点が存在しているのが特徴といえる。

公共交通概況

【鉄道・路線バス概況】

村の主要な広域交通軸として、最上川に沿ってJR陸羽西線が東西方向に通過している。JR古口駅を中部地区、津谷駅を北部地区に有している。
 路線バスは村内の生活圏をつなぐ公共交通として路線不定期型のデマンドバスが運行している。また、デマンドタクシーは、西側に位置する高屋駅から隣接する庄内町へつなぐ高屋余目線と、鉄道駅から距離がある地域から新庄市へつなぐ上松坂新庄線の、2路線の運行がある。



- 鉄道ルート凡例
- 鉄道ルート
- バスルート凡例
- バスルート

公共交通に関する現状・課題・施策カルテ (2/2)

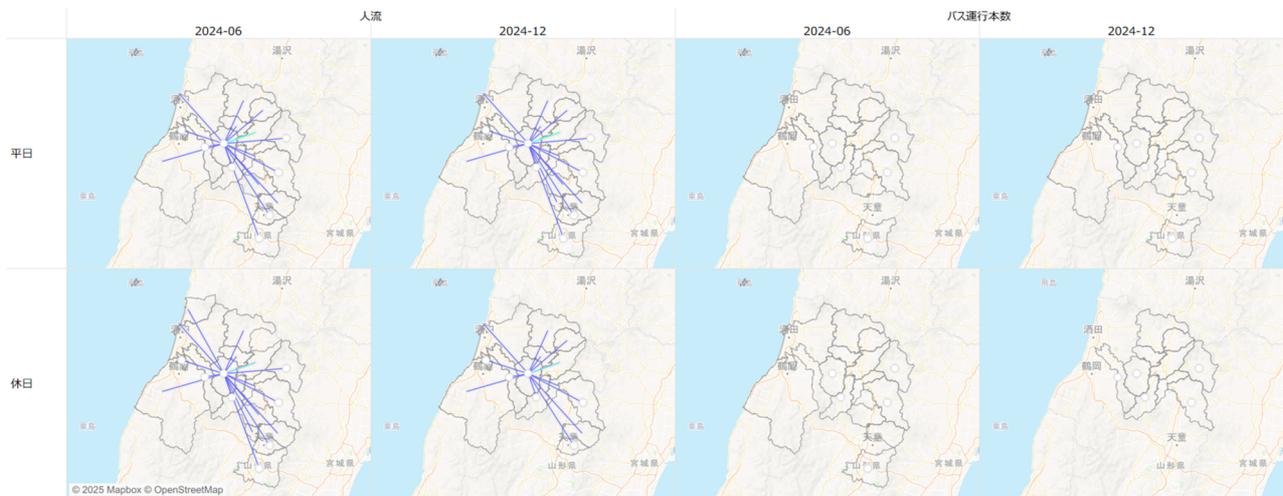
戸沢村

地域間の人流及び公共交通運行状況

戸沢村における地域間人流の現状を見ると、平日・休日を問わず近隣中心都市である新庄市へ集中している。通勤・通学、買い物、通院等、日常生活における多くの行動が新庄市を目的地としており、村民の生活圏は新庄市を中心に形成されている状況にあると言える。

対して公共交通手段のうちバスの運行はほぼなく、デマンドタクシーによる週1回の運行があるのみとなっている。JRによる鉄道輸送が基本となっている。JRと村内のバス運行で接続ができない時間帯や休日には利便性に欠けるのが実情である。

▼市町村外への人流及び公共交通運行状況(上段:平日 下段:休日)



運行本数凡例
 ■ 0~5本/日
 ■ 50~本/日

サンプルカウント凡例
 ■ 0~2000人/日
 ■ 4000~6000人/日
 ■ 6000~8000人/日
 ■ 20000~人/日

LocationMind xPop © LocationMind Inc.
 ※「LocationMind xPop」データは、NTTドコモが提供するアプリケーションの利用者より、許諾を得た上で 送信される携帯電話の位置情報を、NTTドコモが総体的かつ統計的に加工を行ったデータ。位置情報は最短5分毎に測位されるGPSデータ(緯度経度情報)であり、個人を特定する情報は含まれない。

現況を踏まえた課題

- 現況を踏まえた戸沢村の課題は下記の通り。
- ①人口減少・利用者の減少に伴うバス路線維持経費の増大。
 - ②自家用車への依存度が高いことから、高齢者や交通弱者の移動手段の確保が困難。
 - ③ドアツードアニーズの高まりと公共交通機関の利用促進の矛盾
 - ④交通事業者のドライバー不足・高齢化
 - ⑤地域間人流を支える公共交通路線の拡充

施策

- ・現状の公共交通の利用データの収集・分析を進めるとともに、村民の公共交通に対するニーズを把握し、持続可能な交通運行体制の構築を図る。
- ・高齢者・交通弱者の移動手段確保、ドアツードアなど多様化するニーズに対応していくため、デマンド交通エリアの拡大や公共ライドシェア等幅広い検討を進める。
- ・交通事業者の担い手不足対策として人材募集支援や資格取得補助の検討。また担い手となり得る地域活動団体との連携。
- ・近隣市町村との生活圏のつながりを踏まえ、広域交通ネットワークを強化し、利便性向上のために広域的な協議を深めていく。

(28) 高畠町

公共交通に関する現状・課題・施策カルテ (1/2)

高畠町

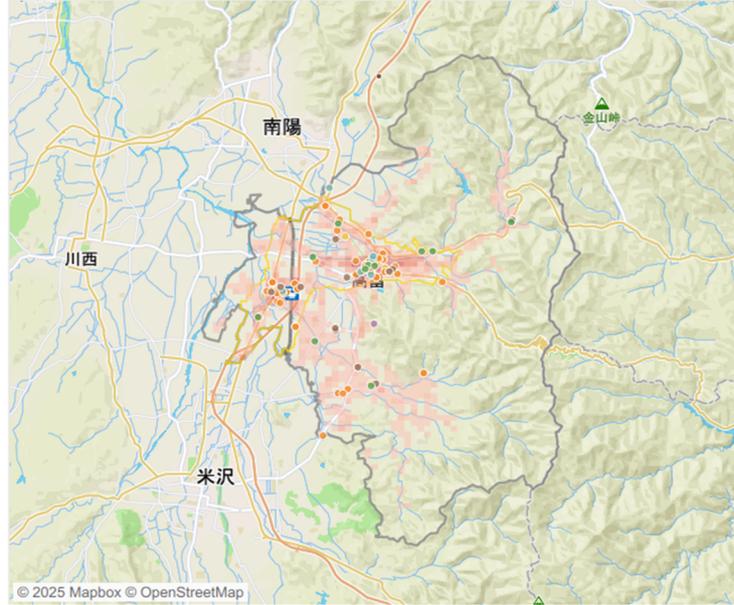
地域概況

【人口概況】

人口分布について、高畠地区、糠野目地区に人口が集中している。中山間地域である二井宿地区、和田地区は他の地区と比較して人口が少ない状況である。

【施設立地概況】

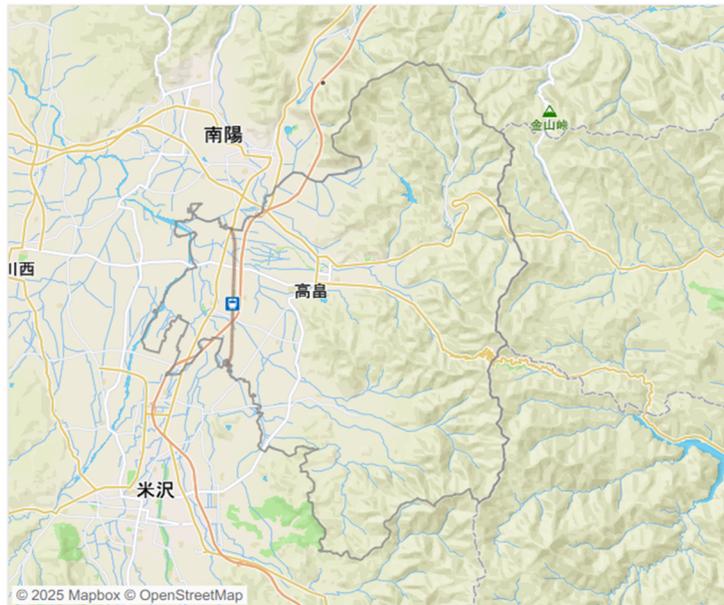
医療施設は特に高畠地区、糠野目地区に多く立地している。商業施設は高畠地区に集中しているが、糠野目地区にも立地している。



公共交通概況

【鉄道・路線バス概況】

糠野目地区にJR高畠駅が立地しており、JR奥羽本線、山形新幹線が走っている。また、高畠町デマンド交通が町内全域で運行している。



▼デマンド交通運行状況

市町村	運行エリア (中学校区)	公共交通路線名 (R6)	デマンド運行本数 (本/日)	R6輸送人員 (人/年)
高畠町	高畠中学校	高畠町デマンド交通	27	20,918

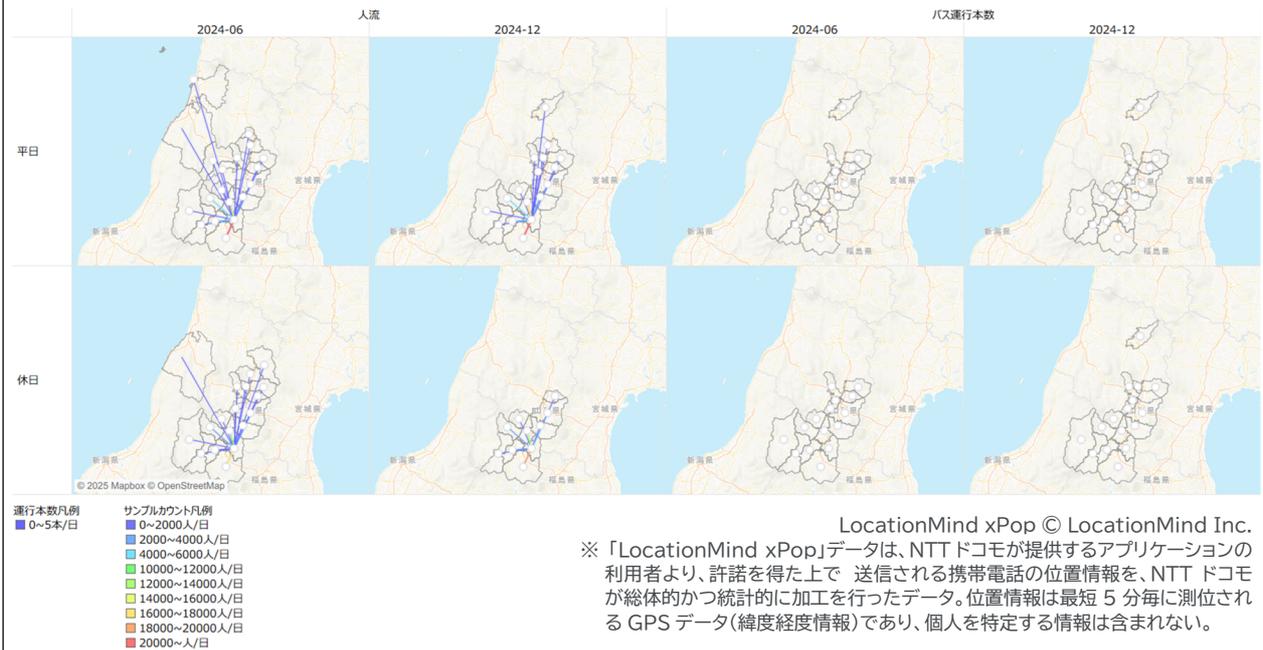
公共交通に関する現状・課題・施策カルテ (2/2)

高島町

地域間の人流及び公共交通運行状況

高島町は隣接する市町村へのアクセスの良さが特色であり、通勤通学の流動はどちらも米沢市が最も多くなっており、流出超過の傾向が見られる。次いで、南陽市への人流が多くなっている。

▼市町村外への人流及び公共交通運行状況(上段:平日 下段:休日)



現況を踏まえた課題

- 現況を踏まえた高島町の課題は下記の通り。
- ①町民の誰もが安心して自由に移動できる公共交通の確保
 - ②近隣市町との連携による町外への移手段の確保
 - ③適切な公的負担による公共交通の維持・存続
 - ④官民協働による公共交通事業の推進体制の構築

施策

- ①高島町デマンドタクシーの利便性向上
- ②近隣市町に行くことのできる公共交通の検討
- ③町民主体の移動支援(公共ライドシェア等)の仕組みの検討
- ④高島町デマンド交通の運行効率化
- ⑤公共交通を利用するきっかけづくり

(29) 川西町

公共交通に関する現状・課題・施策カルテ (1/2)

川西町

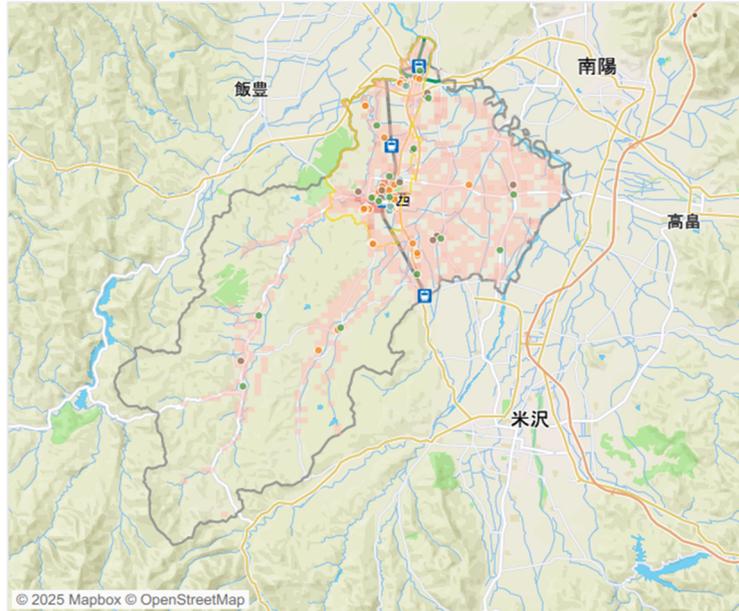
地域概況

【人口概況】

令和2年(2022年)現在の人口は14,558人であり、減少傾向が続いている。国立社会保障・人口問題研究所によると、本町の人口は今後も減少を継続する見通しであり、令和12年(2030年)には約11,400人まで減少すると予想される。

【施設立地概況】

羽前小松駅周辺に商業施設、公共施設や住宅、工業等が立地している。また、羽前小松駅東側は美女木地区を中心とした住宅地や商業施設、フレンドリープラザや川西町役場等の公共文化施設が立地している。



公共交通概況

【鉄道・路線バス概況】

置賜地域の骨格を形成する幹線道路の結節点に位置しており、広域的なアクセスに優れている。JR米坂線が本町の中央を南北方向に、山形鉄道フラワー長井線が本町の北部を東西方向に通っており、公立置賜総合病院の北西部で並走し、長井市方面に接続している。



▼デマンド交通運行状況

市町村	運行エリア (中学校区)	公共交通路線名 (R6)	デマンド運行本数 (本/日)	R6輸送人員 (人/年)
川西町	川西中学校	デマンド交通	19	7,653

公共交通に関する現状・課題・施策カルテ (2/2)

川西町

地域間の人流及び公共交通運行状況

◆地域間の人流

米沢市へ 平日20,000人以上 休日12,000~14,000人
 長井市へ 平日8,000~10,000人 休日6,000~8,000人
 南陽市へ 平日6,000~8,000人 休日2,000~4,000人

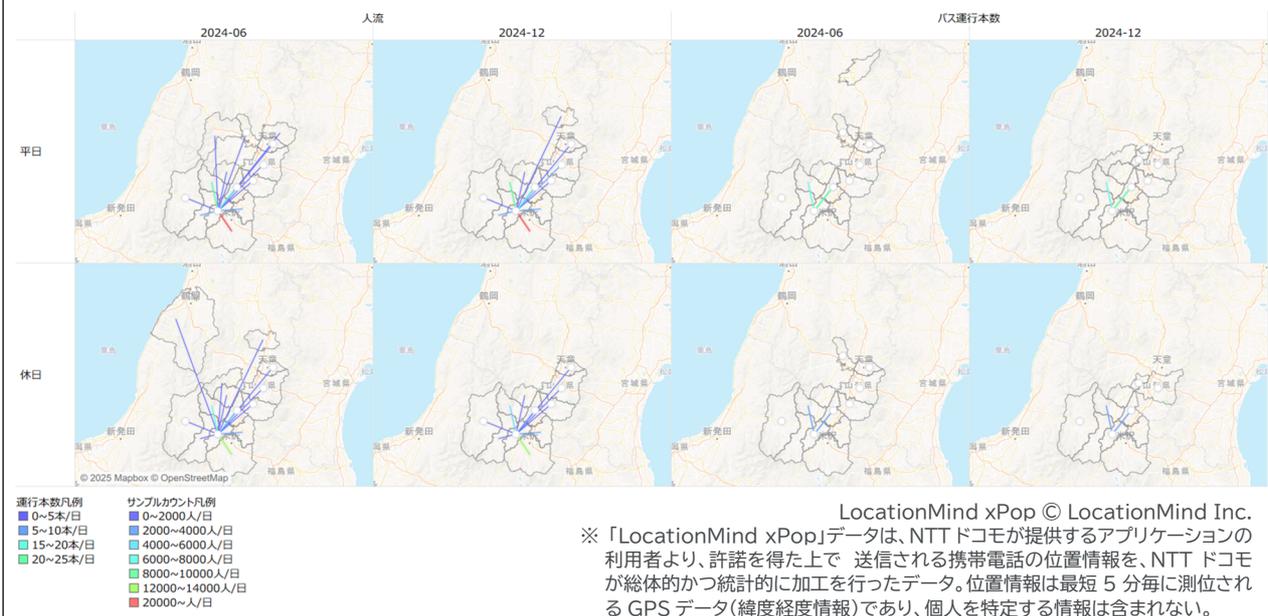
◆公共交通運行状況

「JR米坂線」が基幹公共交通として運行し、町内に「羽前小松駅」「中郡駅」「犬川駅」の3駅を有する。「フラワー長井線」が都市間公共交通として運行し町内に「西大塚駅」を有している。

交通弱者の日常生活の手段と基幹公共交通に接続する二次交通として、町内全域を対象とし戸口から戸口までを移動する「デマンド型乗合交通」を運行している。

タクシー業者が3社あり、地元町民に日常生活の中で利用されているほか、羽前小松駅から観光地等への移手段として利用されている。

▼市町村外への人流及び公共交通運行状況(上段:平日 下段:休日)



現況を踏まえた課題

- 課題① 公共交通資源の有効活用
- 課題② 広域公共交通ネットワークの強化と整備検討
- 課題③ 高齢者の将来的な不安に対応する公共交通環境の構築
- 課題④ 公共交通環境に関する的確な情報発信

施策

施策(1) 公共交通ネットワークの最適化

- ・大量輸送における最適化
- ・個別輸送における最適化
- ・広域化における最適化

施策(2) 公共交通による住民への支援

施策(3) 地域公共交通に対する住民意識の醸成、関心の向上

(30) 小国町

公共交通に関する現状・課題・施策カルテ (1/2)

小国町

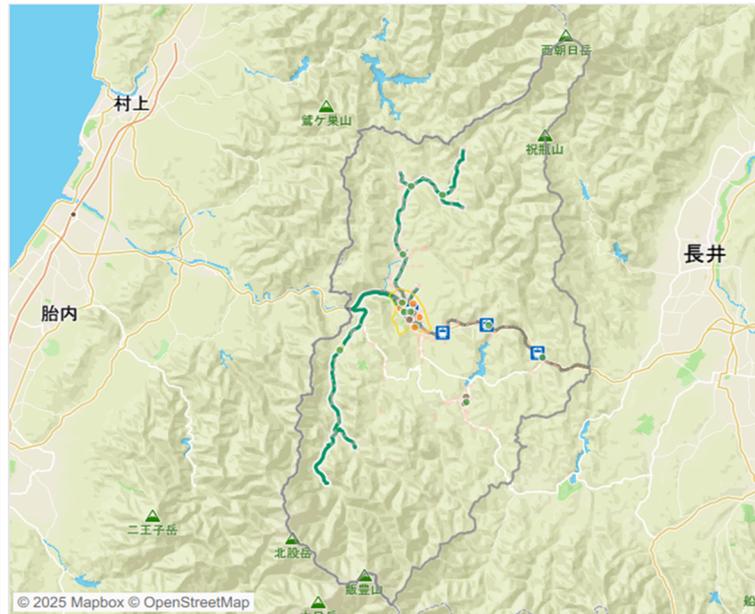
地域概況

【人口概況】

小国駅周辺に人口集中が見られ、その他幹線道路付近に点在している集落に人口分布が見られる。

【施設立地概況】

郵便局等の公共施設は町中心部、北部、東部、南部、白沼地区に立地している。
 学校は町中心部、東部に立地している。
 商業施設や病院・福祉施設は町中心部に立地している。
 公民館は、町全体に点在して立地している。



- メッシュ人口凡例
- 0~30人
 - 30~60人
 - 60~90人
 - 90~120人
 - 120~150人
 - 150~180人
 - 180~210人
 - 240~270人

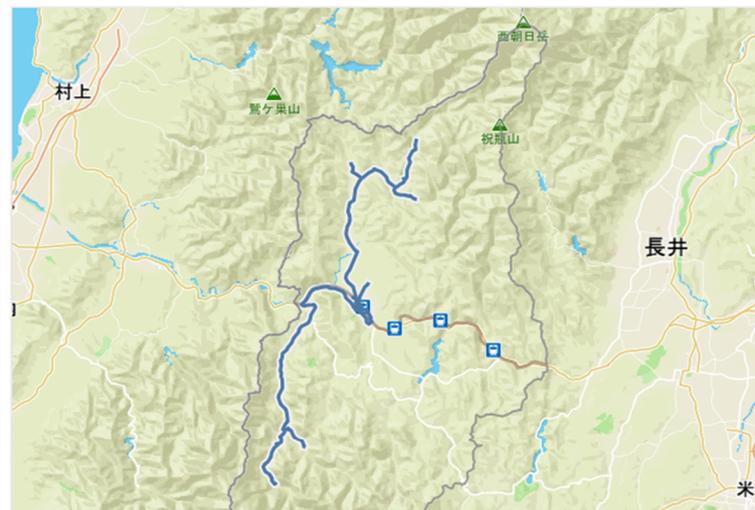
- 種別
- 公共・文化施設
 - 学校
 - 商業施設
 - 医療・福祉施設
 - 公民館

- 区域
- 都市計画区域
- バスルート
- バスルート

公共交通概況

【鉄道・路線バス概況】

町内の交通手段として、町中心部、北部、南部では定時定路線バスを運行している。また、金目、足中、白沼、東部地区ではデマンドタクシーを運行している。
 町外への交通手段として、坂町・米沢方面へJR米坂線(代行バスを含む)、都市間交通バスが運行されている。



- 鉄道ルート凡例
- 鉄道ルート
- バスルート凡例
- バスルート

▼デマンド交通運行状況

市町村	運行エリア (中学校区)	公共交通路線名 (R6)	デマンド運行本数 (本/日)	R6輸送人員 (人/年)
小国町	小国中学校	金目線 (デマンド)	4	243
小国町	小国中学校	足中線 (デマンド)	4	280
小国町	小国, 叶水中学校	東部線 (デマンド)	6	1,309
小国町	小国中学校	白沼線 (デマンド)	4	618

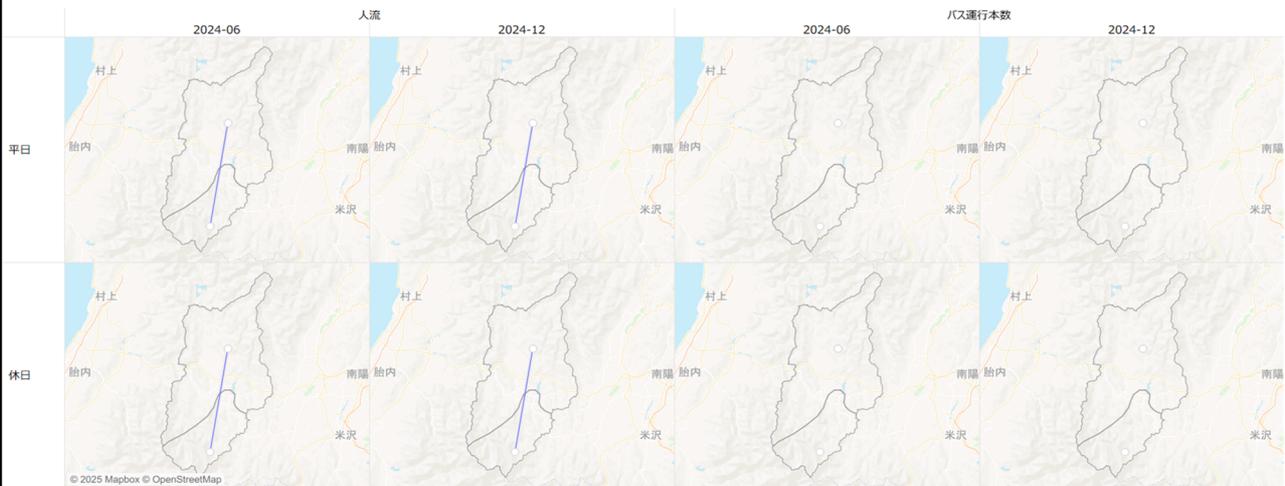
公共交通に関する現状・課題・施策カルテ (2/2)

小国町

地域間の人流及び公共交通運行状況

地域間の人流は、新潟との県境にあり、平日・休日ともに県を超えた人の移動が多い傾向にある。また、夏期期間は、平日・休日ともに長井市や米沢市への人流が多いが、冬期期間になると長井市への移動が多くなる傾向にある。
地域間の公共交通運行状況は、JR米坂線代行バスが坂町方面へ7便、米沢方面へ7便運行されている。

▼市町村内の人流及び公共交通運行状況(上段:平日 下段:休日)



運行本数凡例
 0~5本/日
 40~45本/日
 50~本/日

サンプルカウント凡例
 0~2000人/日
 2000~4000人/日
 20000~人/日

LocationMind xPop © LocationMind Inc.
 ※「LocationMind xPop」データは、NTTドコモが提供するアプリケーションの利用者より、許諾を得た上で、送信される携帯電話の位置情報を、NTTドコモが総体的かつ統計的に加工を行ったデータ。位置情報は最短5分毎に測位されるGPSデータ(緯度経度情報)であり、個人を特定する情報は含まれない。

現況を踏まえた課題

現況を踏まえた小国町の課題は、以下の通りである。
 ・高齢化が進み、さらなる公共交通エリア拡大の要望が出ている。
 ・人口減少・利用者の減少により、一部過剰運行が目立つ。

施策

・引き続き町民の要望に合わせた公共交通エリアの拡大・縮小を行い、利便性向上・効率的な運行を図っていく。

(31) 白鷹町

公共交通に関する現状・課題・施策カルテ (1/2)

白鷹町

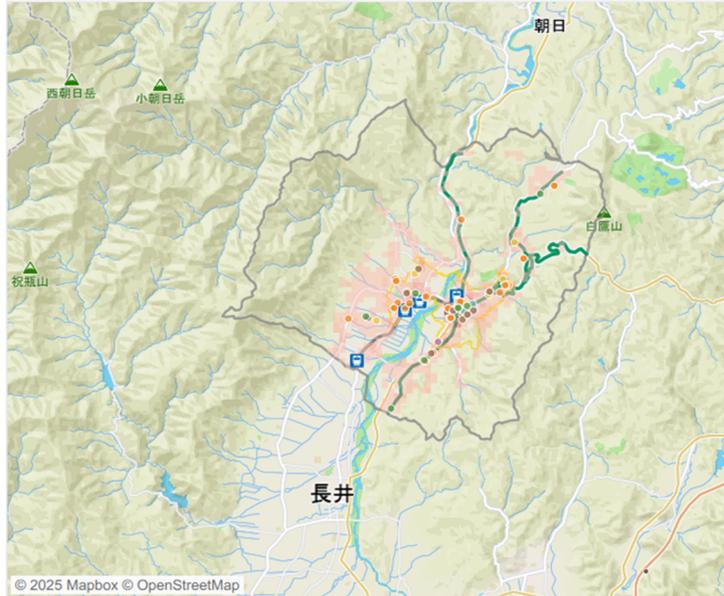
地域概況

【人口概況】

本町の総面積は157.71km²あり、令和2年度国勢調査によると、総人口は12,890人である。居住分布の特徴は、白鷹町役場、四季の里駅、鮎貝小学校、白鷹中学校付近に人口が集中している。一方、高齢者に限定した人口メッシュ図では、町内全域で差はないため、生産年齢人口は、町の中心部に居住する傾向があると推測される。

【施設立地概況】

公民館や医療・福祉施設は、川東地区及び川西地区にそれぞれある一方、商業施設は、川東地区にのみ2箇所ある。
 小学校は、川東地区及び川西地区に2箇所ずつある。また中学校及び高等学校は川東地区に1箇所ずつあり、専修学校は川西地区に1箇所ある。



- メッシュ人口凡例
- 0~30人
 - 30~60人
 - 60~90人
 - 90~120人
 - 120~150人
 - 150~180人
 - 180~210人
- 種別
- 公共・文化施設
 - 学校
 - 商業施設
 - 観光施設
 - 医療・福祉施設
 - 公民館
- 区域
- 都市計画区域
- バスルート
- バスルート

公共交通概況

【鉄道・路線バス概況】

川東地区においては、長井市から山形市にかけて、路線バスが運行されている。
 また、荒砥駅から大瀬方面及び中山方面にかけては、住民混乗型スクールバスを運行している。
 川西地区においては、荒砥駅から長井市方面に向けてフラワー長井線が運行されている。



- 鉄道ルート凡例
- 鉄道ルート
- バスルート凡例
- バスルート

公共交通に関する現状・課題・施策カルテ (2/2)

白鷹町

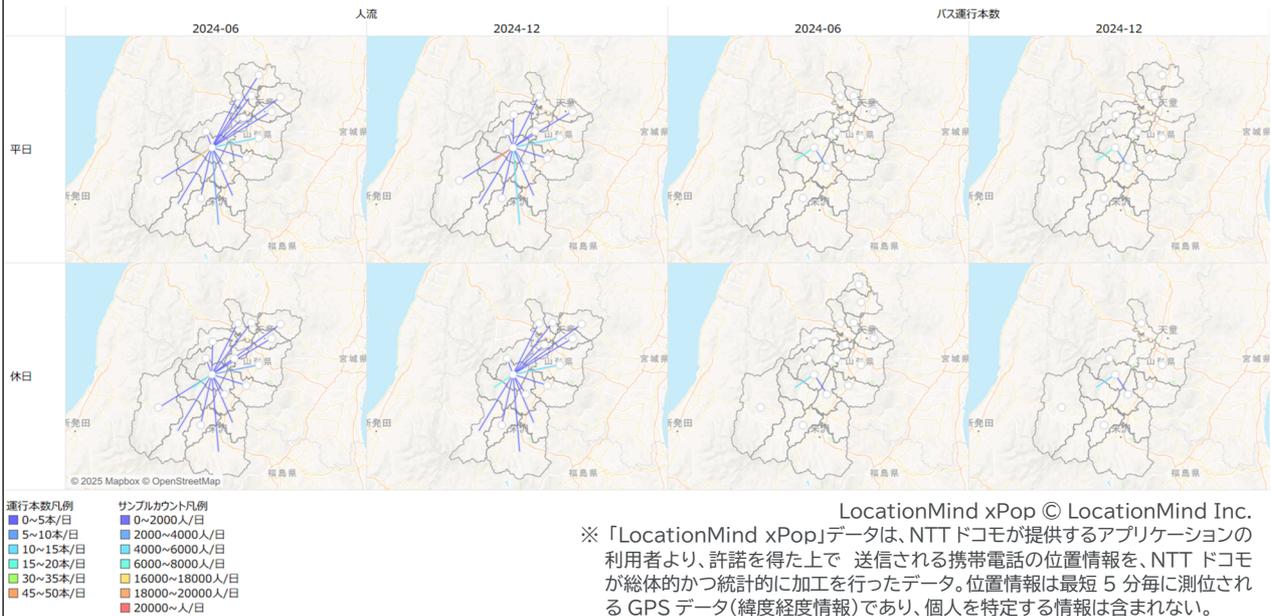
地域間の人流及び公共交通運行状況

山形市方面の人流については、山形市内の高校に通う学生の通学手段として利用されていることもあり、休日よりも平日の利用者数の方が多い(6月:平日4,432人、休日3,672人)。また冬期間は、移動手段を公共交通機関に転換する傾向があり、休日利用者が他期間と比べて増加しており、平日利用者と差がほとんどない(12月:平日5,426人、休日5,194人)。

長井市方面の人流については、長井市内及び東置賜地域内の高校に通う学生の通学手段として利用されていることもあり、休日より平日の利用者が多い(6月:平日17,270人、休日7,801人)。冬期間は、平日利用者が他期間と比べて増加しているものの、休日利用者数は他期間と変わらない(12月平日18,700人、休日7,368人)。

公共交通運行状況としては、休日の運行本数が、通勤や通学手段として利用されている平日と比べると、少ない(長井市方面:平日15本、休日11本)。

▼市町村外への人流及び公共交通運行状況(上段:平日 下段:休日)



現況を踏まえた課題

- ① 自家用車を持たない方が休日に町外へ移動する手段の確保
- ② 交通空白地域における町内の移動手段の確保
- ③ タクシー運転手及びスクールバス運転手の確保

施策

- ① デマンドタクシー町外延伸便(置賜総合病院線)の運行及び他市町のコミュニティバスとのダイヤ調整
- ② 白鷹町デマンドタクシー(全町線)の運行
- ③ 第二種免許及び大型免許取得にかかる費用の一部を助成

(32) 飯豊町

公共交通に関する現状・課題・施策カルテ (1/2)

飯豊町

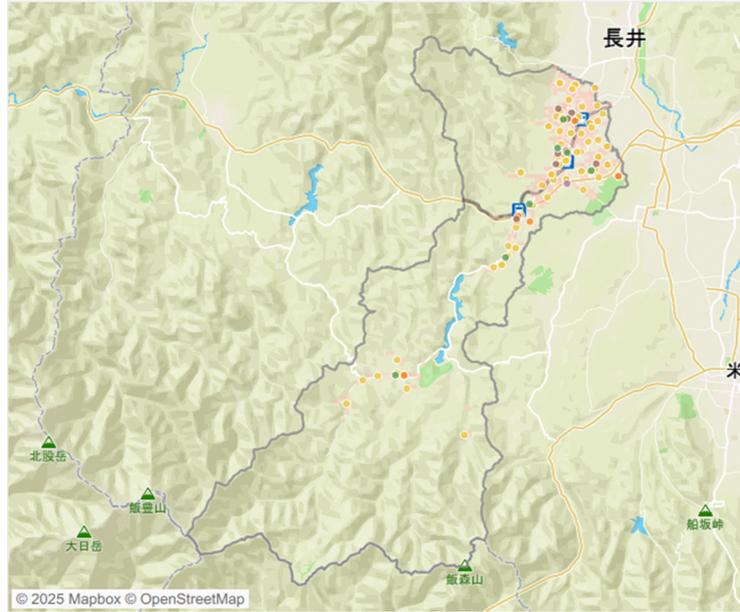
地域概況

【人口概況】

萩生地区、椿地区、添川地区に人口が集中している。

【施設立地概況】

医療施設は萩生地区、椿地区、中津川地区存在している。中地区、添川地区、手ノ子地区には存在しない。国道113号線沿いには「道の駅いいで」がある。



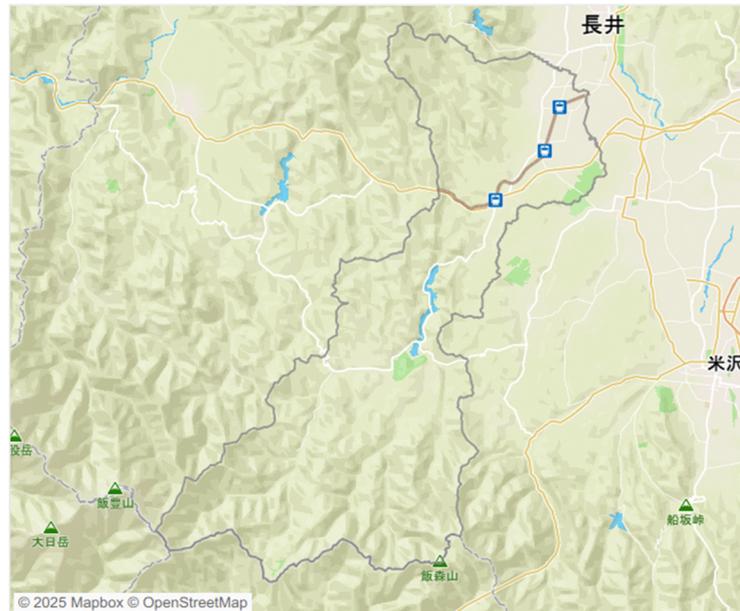
- メッシュ人口凡例
- 0~30人
 - 30~60人
 - 60~90人
 - 90~120人
 - 150~180人
- 種別
- 公共・文化施設
 - 学校
 - 観光施設
 - 医療・福祉施設
 - 公民館
- 区域
- バスルート
 - バスルート

公共交通概況

【鉄道・路線バス概況】

令和4年8月の豪雨災害により米坂線が運行しておらず、町民の交通手段に支障をもたらしている。

飯豊町では「デマンドほほえみカー」が運行しており、町内外のお買い物や通院への交通手段として利用されている。



- 鉄道ルート凡例
- 鉄道ルート
- バスルート凡例
- バスルート

▼デマンド交通運行状況

市町村	運行エリア (中学校区)	公共交通路線名 (R6)	デマンド運行本数 (本/日)	R6輸送人員 (人/年)
飯豊町	飯豊中学校、川西中学校	まち巡回線	10	2,378
飯豊町	飯豊中学校、川西中学校	中津川線	6	165

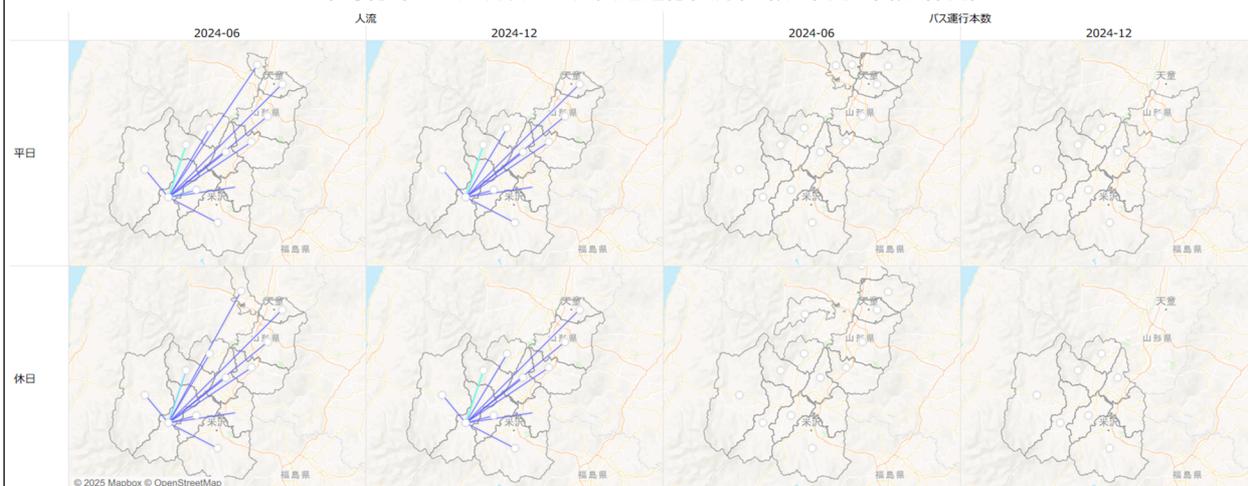
公共交通に関する現状・課題・施策カルテ (2/2)

飯豊町

地域間の人流及び公共交通運行状況

平日は、朝の9時台、日中の10時～15時台での利用が多く、特に長井市や川西町に人が流れている。

▼市町村外への人流及び公共交通運行状況(上段:平日 下段:休日)



運行本数凡例
■ 0~5本/日

サンプルカウント凡例
■ 0~2000人/日
■ 2000~4000人/日
■ 4000~6000人/日
■ 6000~8000人/日
■ 20000~人/日

LocationMind xPop © LocationMind Inc.
※「LocationMind xPop」データは、NTTドコモが提供するアプリケーションの利用者より、許諾を得た上で送信される携帯電話の位置情報を、NTTドコモが総体的かつ統計的に加工を行ったデータ。位置情報は最短5分毎に測位されるGPSデータ(緯度経度情報)であり、個人を特定する情報は含まれない。

現況を踏まえた課題

飯豊町から近隣市町村へ行く方法がデマンド交通しかない状況である。また、住民からは細かい移動ができないという不便さもある。10月31日で町内唯一のスーパー「SHINセルカ」の閉店に伴い、近隣市町村へ買い物に行く機会が増えることが予想されるため、増車等も考えて行かなければならない。

施策

長井市や川西町の公共交通(例:循環バスの時刻表等)の周知等を行う。

(33) 三川町

公共交通に関する現状・課題・施策カルテ (1/2)

三川町

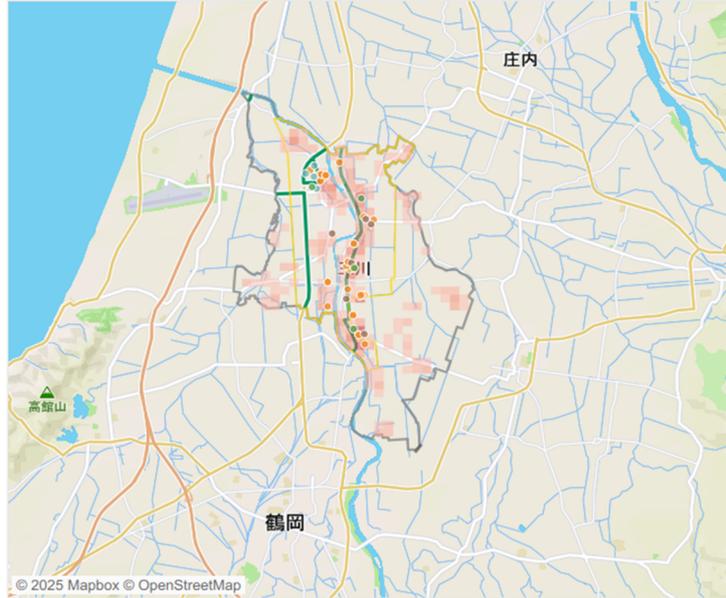
地域概況

【人口概況】

町の中央を縦断する旧国道7号線沿線に公共・文化施設や学校、商業施設、医療・福祉施設等が連なっており、人口が集中している。また、町北部に位置する商業施設付近についても人口集中が見られる。その他、町民の生活基盤となる町内会単位での人口分布も見られる。

【施設立地概況】

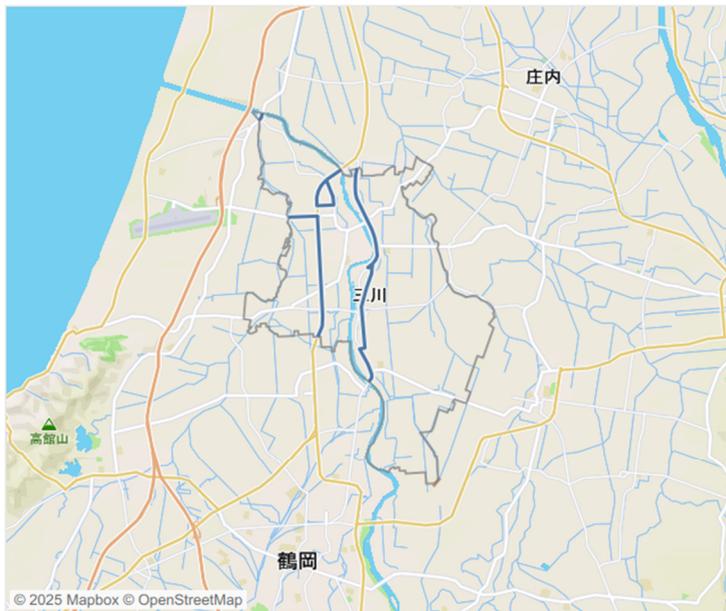
町の中央を流れる赤川及び旧国道の位置取りに由来し、赤川右岸側に各施設が集中している傾向が見られる。また、町北部の商業施設については、赤川左岸側ではあるものの、三川バイパス沿いに立地していることから、アクセスがしやすく、周辺への各種施設の進出も進んでいる。



公共交通概況

【鉄道・路線バス概況】

町の中心の幹線である旧7号線を、庄内交通路線バスが縦断しており、フィーダー路線として町内全域を区域型デマンドがカバーしている状況である。



▼デマンド交通運行状況

市町村	運行エリア (中学校区)	公共交通路線名 (R6)	デマンド運行本数 (本/日)	R6輸送人員 (人/年)
三川町	三川中学校	三川町デマンド型乗合タクシー「でんでん号」	7	1,701

公共交通に関する現状・課題・施策カルテ (2/2)

三川町

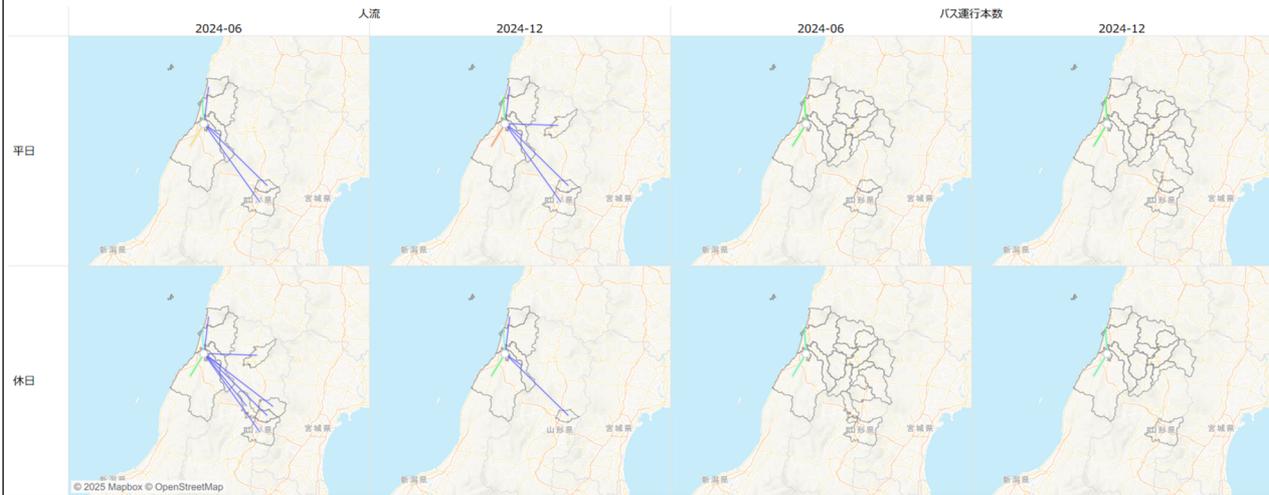
地域間の人流及び公共交通運行状況

人流については、平日、休日ともに鶴岡市及び酒田市への移動が多く、次いで庄内町と県外、そして遊佐町への移動が多く見られ、庄内エリアでの移動を中心とした人流が活発な状況にある。

一方、公共交通の運行状況を見ると、鶴岡～三川間、三川～酒田間の路線バスの動きのみとなっていることから、路線バス沿線2市以外への移動については、自家用車等による公共交通以外の手段に頼らざるを得ない状況が見られる。

なお、地域内の範囲にとどまる移動については、デマンド交通を整備していることから、公共交通による移動手段を一定程度確保出来ているものと捉えている。

▼市町村外への人流及び公共交通運行状況(上段:平日 下段:休日)



運行本数凡例
 ■ 0~5本/日
 ■ 10~15本/日
 ■ 20~25本/日
 ■ 25~30本/日

サンプルカウント凡例
 ■ 0~2000人/日
 ■ 6000~8000人/日
 ■ 8000~10000人/日
 ■ 10000~12000人/日
 ■ 16000~18000人/日
 ■ 18000~20000人/日
 ■ 20000~人/日

LocationMind xPop © LocationMind Inc.
 ※「LocationMind xPop」データは、NTTドコモが提供するアプリケーションの利用者より、許諾を得た上で送信される携帯電話の位置情報を、NTTドコモが総体的かつ統計的に加工を行ったデータ。位置情報は最短5分毎に測位されるGPSデータ(緯度経度情報)であり、個人を特定する情報は含まれない。

現況を踏まえた課題

- 現況を踏まえた三川町の課題は下記の通り。
- ①路線バス以外での町外への移手段が乏しい
 - ②幹線系統とフィーダー系統との連携が十分でない
 - ③時間帯による公共交通の脆弱性が認められる

施策

路線バスについては、沿線自治体による補助を行いながら、地域旅客運送サービス継続事業に位置づけ、健全且つ効率的な運行に向けた各種施策に取り組んでいくこととしている。

これに伴い、町としても幹線系統である鶴岡三川線、三川酒田線の利用促進に向けた啓発事業及び施策の実施に努めるとともに、フィーダー系統との連携強化と利便性向上に係る施策を進め、地域公共交通としての共存と相互的發展を図っていく。

(34) 庄内町

公共交通に関する現状・課題・施策カルテ (1/2)

庄内町

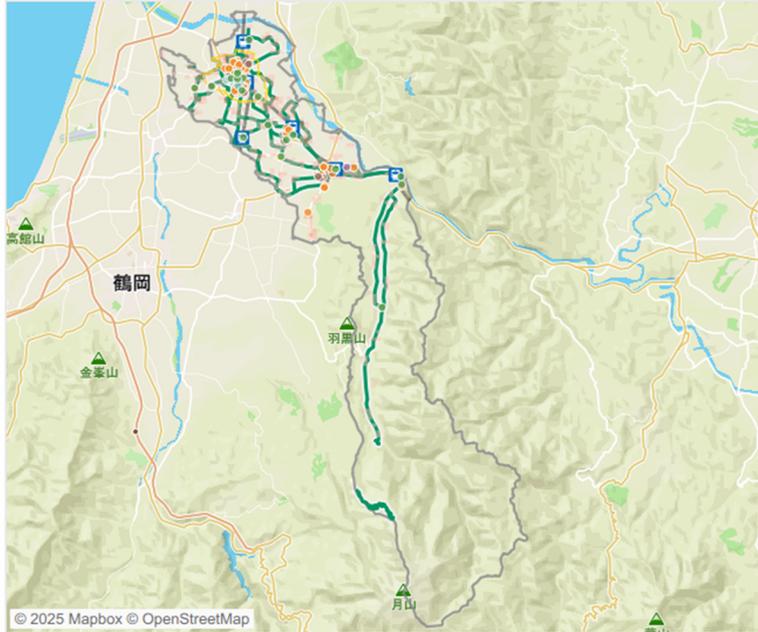
地域概況

【人口概況】

庄内町の人口は主に役場・駅がある余目地域中心部に集中している。幹線道路沿い、まちづくりセンター周辺にも一定程度集中しているが、町全体で見ると農村部に幅広く点在している。

【施設立地概況】

庄内町の主要施設は主に役場・駅がある余目地域中心部に所在している。総合病院をはじめとする医療機関、公共施設、郵便局、金融機関があり、特に県道44号余目温海線沿いに、スーパー、ドラッグストアが集中している。
観光施設・観光スポットは余目地域に限らず、町内に広く分布している。



公共交通概況

【鉄道・路線バス概況】

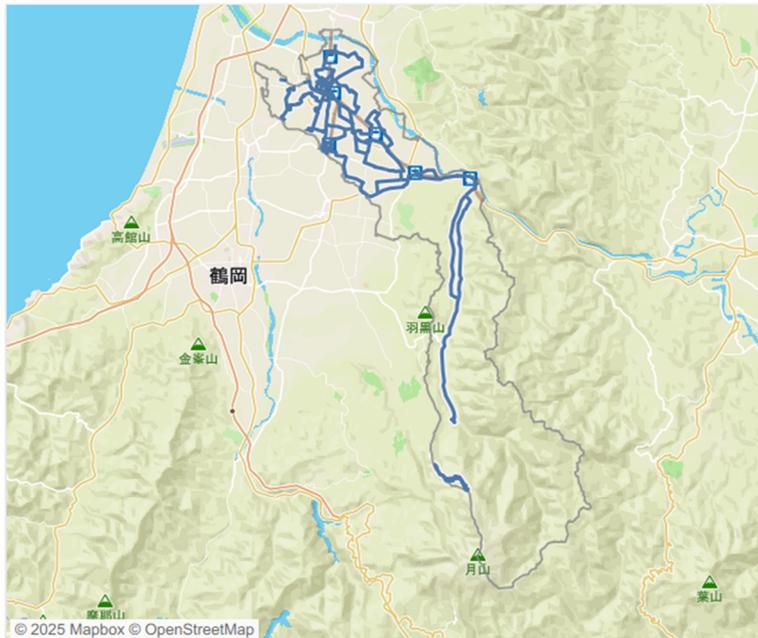
鉄道
・羽越本線(北余目駅・余目駅)
・陸羽西線(余目駅・南野駅・狩川駅・清川駅)

高速バス(民間事業者)
・一路線

デマンドタクシー(町外路線)
・余目酒田線(余目駅前～日本海総合病院)
・清川藤島線(清川駅前～狩川駅～藤島駅前)

町営バス
・幹線路線
・循環路線(4コース)
・中心市街地循環線

デマンドタクシー(町内路線)
・三ヶ沢狩川線
・出川原狩川線



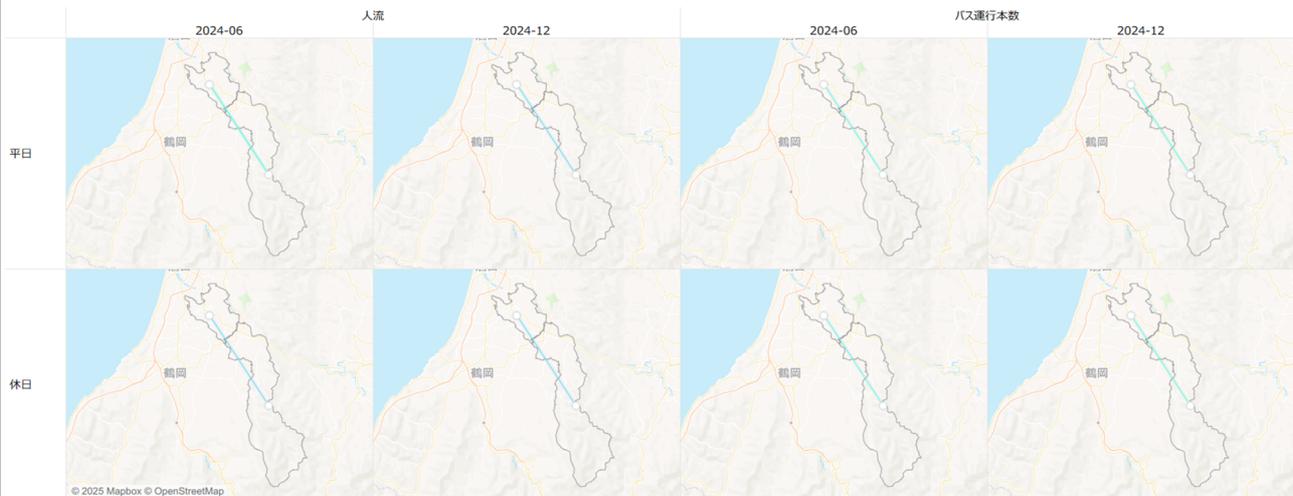
公共交通に関する現状・課題・施策カルテ (2/2)

庄内町

地域間の人流及び公共交通運行状況

施設が多い余目地域中心部への移動の状況は多いが、そこを結ぶ町営バスの利用者は低下している。
 町外の高校へ鉄道を利用して高校生が通学している、また、町内にある県立高校へ町外から鉄道・町営バスを利用して通学している状況がある。
 隣接する酒田市に所在する日本海総合病院、医療機関への移動ニーズがあり、デマンドタクシー余目酒田線、鉄道において輸送をカバーしている。

▼市町村内の人流及び公共交通運行状況(上段:平日 下段:休日)



- | | |
|------------|----------------|
| 運行本数凡例 | サンプルカウント凡例 |
| ■ 15~20本/日 | ■ 4000~6000人/日 |
| ■ 20~25本/日 | ■ 6000~8000人/日 |
| ■ 25~30本/日 | ■ 20000~人/日 |
| ■ 30~35本/日 | |
| ■ 45~50本/日 | |

LocationMind xPop © LocationMind Inc.
 ※「LocationMind xPop」データは、NTTドコモが提供するアプリケーションの利用者より、許諾を得た上で 送信される携帯電話の位置情報を、NTTドコモが総体的かつ統計的に加工を行ったデータ。位置情報は最短 5 分毎に測位される GPS データ(緯度経度情報)であり、個人を特定する情報は含まれない。

現況を踏まえた課題

- 現況を踏まえた庄内町の課題は下記の通り。
- ①余目地域中心部と農村部を結ぶ既存路線の利便性の低下
 - ②JRと町営バス等の接続がうまくいっていないところがあり町外への移動ニーズに対応できていない。

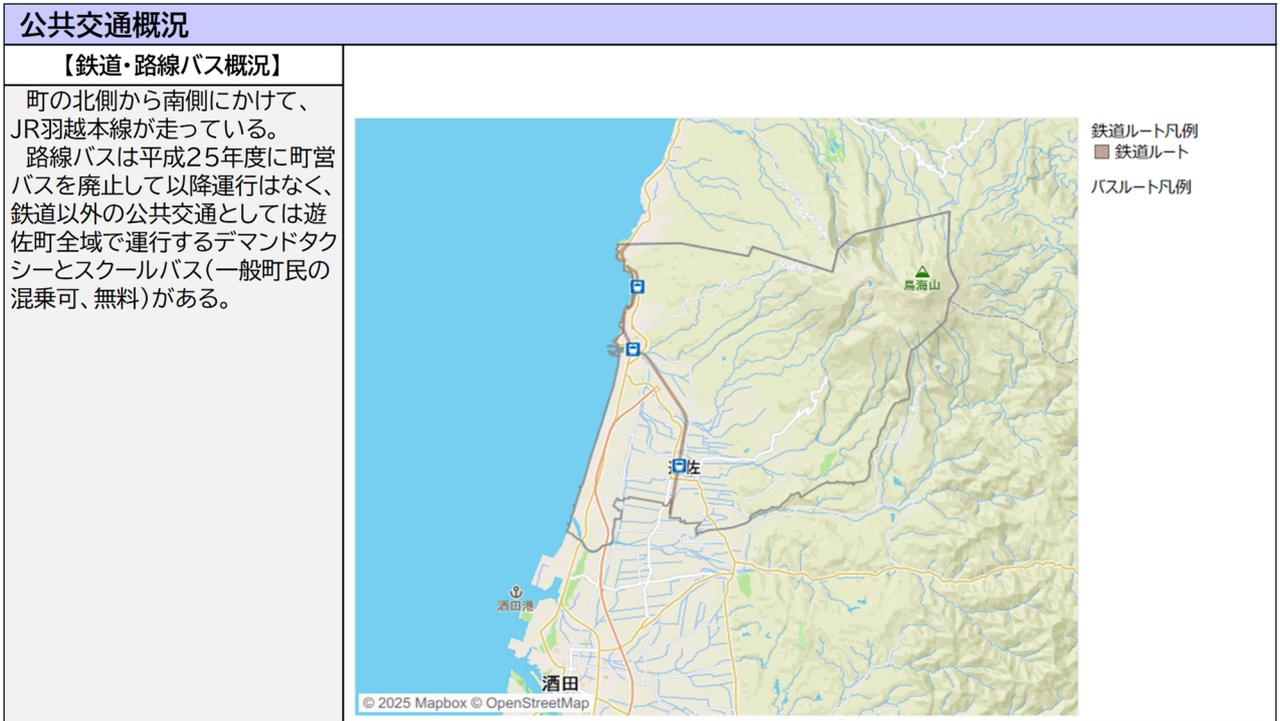
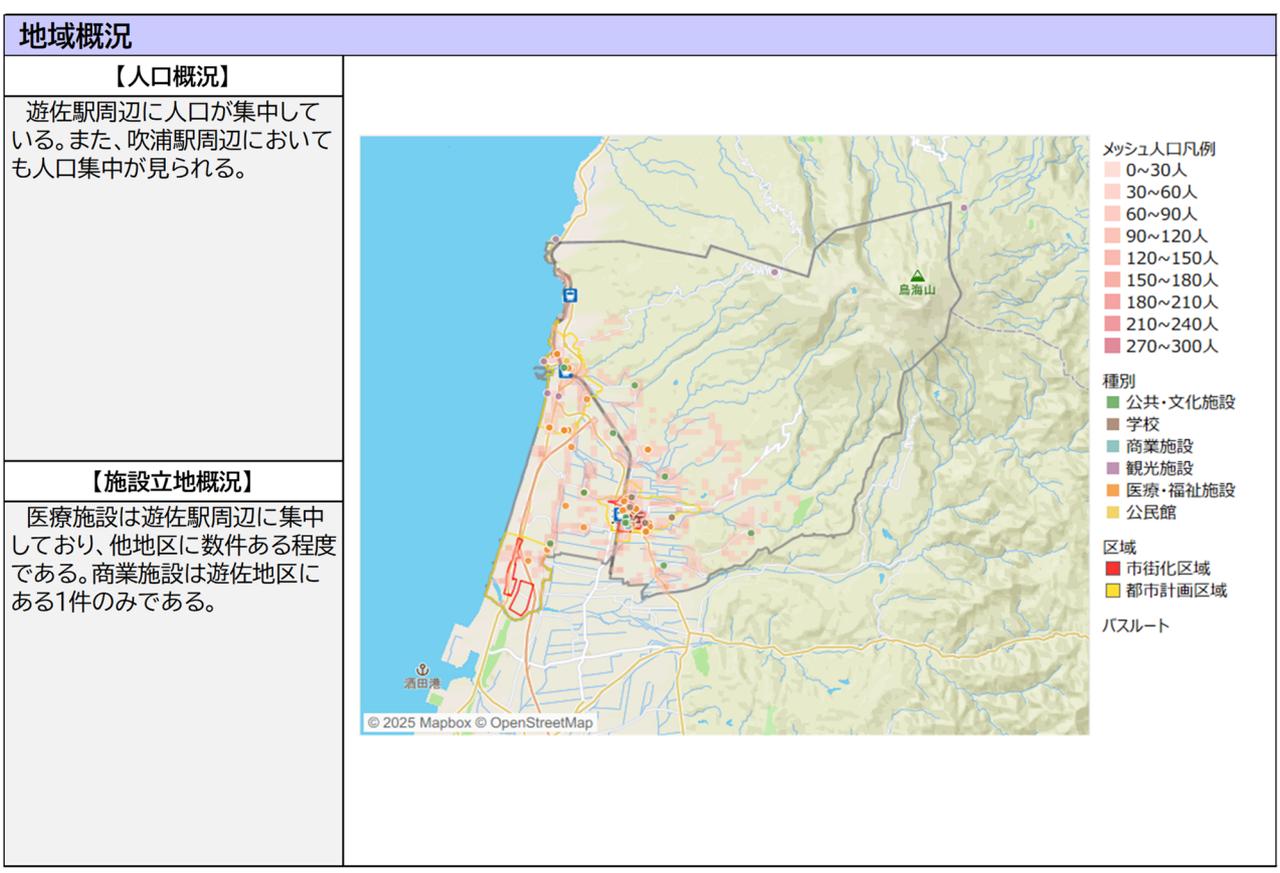
施策

- 庄内町で作為する地域公共交通計画に基づき主に次の事業を行っていく。
- ①既存路線の区域型デマンドタクシーへの転換
 - ②JRと町営バス等の乗り継ぎを可能とするダイヤの設定

(35) 遊佐町

公共交通に関する現状・課題・施策カルテ (1/2)

遊佐町



▼デマンド交通運行状況

市町村	運行エリア (中学校区)	公共交通路線名 (R6)	デマンド運行本数 (本/日)	R6輸送人員 (人/年)
遊佐町	遊佐中学校	デマンドタクシー	17	7,866

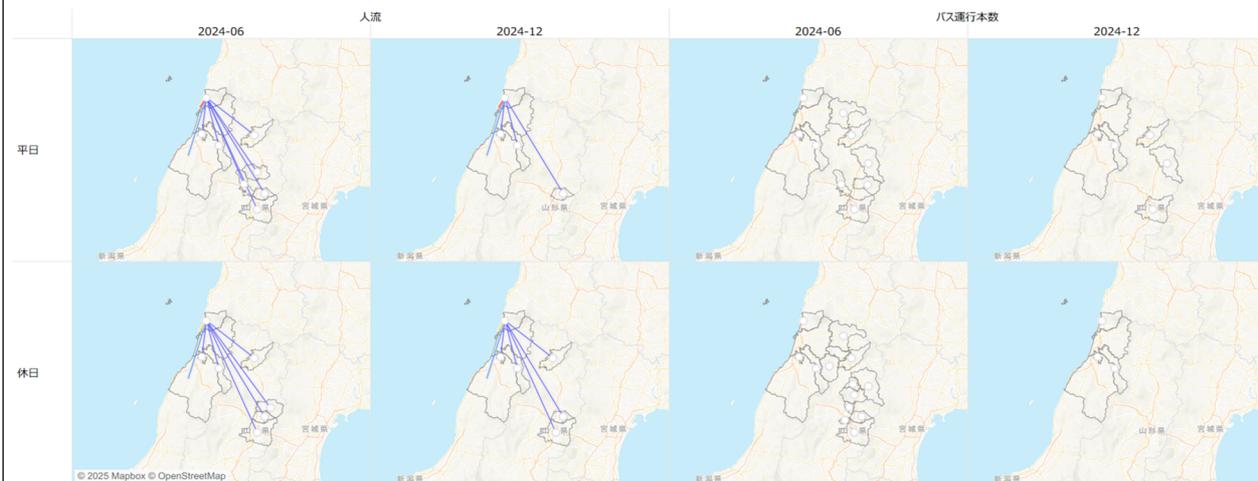
公共交通に関する現状・課題・施策カルテ (2/2)

遊佐町

地域間の人流及び公共交通運行状況

平日、休日ともに酒田市へ流れる人が多く、平日は通勤および通学、通院のためであり、休日は商業施設への外出によるものと思われる。他市町村へのバスは運行していないため、移動手段は鉄道もしくは自家用車が主になる。

▼市町村外への人流及び公共交通運行状況(上段:平日 下段:休日)



運行本数凡例
■ 0~5本/日

サンプルカウント凡例
■ 0~2000人/日
■ 2000~4000人/日
■ 16000~18000人/日
■ 20000~人/日

LocationMind xPop © LocationMind Inc.
※「LocationMind xPop」データは、NTTドコモが提供するアプリケーションの利用者より、許諾を得た上で送信される携帯電話の位置情報を、NTTドコモが総体的かつ統計的に加工を行ったデータ。位置情報は最短5分毎に測位されるGPSデータ(緯度経度情報)であり、個人を特定する情報は含まれない。

現況を踏まえた課題

遊佐町から他市町村への人流を見ると、近隣の酒田市への移動が多く見られる。鉄道や自家用車を利用できる人以外のいわゆる交通弱者が酒田市へ移動する場合の手段は民間タクシー会社を利用するしかない状況である。鉄道以外の近隣市町村への移動に対するサポートの確立が課題となっている。

施策

- 関連施策
- ・デマンド交通システム事業
 - ・福祉タクシー事業
 - ・スクールバス運行管理事業

3 関係者で共に取り組む事業

(1) 県全域の地域公共交通に関する事業

目標・施策	施策の内容	実施主体	
(1) 幹線バスネットワークの維持・強化	<ul style="list-style-type: none"> ・バス事業者は、必要に応じて幹線バス路線の位置付けやサービス内容を見直し、利便性と持続性の双方を向上させる。 ・市町村及び県は、幹線バス路線のそれぞれの地域における必要性を検討し、必要な路線は、地域の重要な路線として位置付け、支援のあり方を見直す。 ・市町村及び県は、観光地全体で魅力と収益力を高めるため、宿泊施設、飲食店、土産物店等の地域の観光施設全体の上質な環境等の実現とともに、公共交通等の交通事業者との連携によるアクセス環境や周遊環境の再生・充実を図るとともに、県内の観光地間を周遊できる移動手段の導入を推進する。 ・国は、幹線バス路線への補助制度について、要綱の内容及びその解釈も含めてわかりやすい解説に努める。 ・地域を支える幹線バス系統について、本計画に基づき見直しを行った路線を含め、地域公共交通確保維持改善事業補助要綱第2編第1節に規定する地域間幹線系統確保維持費国庫補助金の対象として申請する。 	バス事業者、県	バス事業者、県
		バス事業者	山交バス
			庄内交通
			はながさバス
		市町村	山形市
			鶴岡市
			酒田市
			新庄市
			寒河江市
			長井市
天童市			
尾花沢市			
南陽市			

関連事業名	実施期間	令和8年度以降の対応予定
—		地域間幹線系統確保維持費国庫補助金の対象として当該路線を維持していく。
観光地間・観光地への公共交通手段の検討		観光客のニーズに合わせた交通手段を検討する。
観光地への公共交通手段および付加価値を加えた利用促進の検討	令和8年度より	<ul style="list-style-type: none"> 一般路線、高速バス、貸切バス等、様々な交通手段を駆使し、観光客の利用時期に合わせた交通手段を検討する。 一般路線バスの利用促進のため、バス利用に伴う付加価値を傾倒する。
—		銀山線はほとんど旅行客の方の乗車率が高い路線ですが地元地域のお客様との兼ね合いを大切にダイヤ編成を行う。
山形市地域公共交通計画の推進（バス幹線路線の設定、連携中枢都市圏における広域的な公共交通ネットワークの構築）	R3年度～	山形市地域公共交通計画の推進（バス幹線路線の設定・強化、連携中枢都市圏における広域的な公共交通ネットワークの構築）。
鶴岡三川線・三川酒田線については、市町間を跨ぐ重要な路線であることから、他の沿線市町と協議し、補助金交付を行い、路線の維持を図った。	R7年度～	鶴岡三川線・三川酒田線については、市町間を跨ぐ重要な路線であることから、他の沿線市町と協議し、補助金交付を行い、路線の維持を図る。
—		他の事業の活用を検討し、観光二次交通の充実を検討する。
<ul style="list-style-type: none"> 生活交通バス路線維持費補助事業 地域内フィーダー系統に係る地域公共交通確保維持事業 		三川酒田線を幹線として維持するとともに、市営るんバス路線（11系統）及びデマンドタクシー運行エリア（9地区）を地域内フィーダー系統補助路線として申請する。
新庄最上定住自立圏で検討していく	R8年度以降 実施予定	
近隣自治体と協議の上、検討していく		
幹線バスとの連携による利便性の確保		<ul style="list-style-type: none"> 幹線バスからの2次利用を想定したダイヤの設定に努める。 市営バスのダイヤ改正時期も10月から4月に変更できないか検討する。
天童市市営バスへ交通系ICカード導入	R8年度 以降	
尾花沢市役所～大石田駅間の路線バスの運行	令和3年7月 より運行	引き続き、尾花沢市役所～大石田駅間の路線バスの運行。
—		オーバーツーリズム対策としての入場規制と足並みをそろえたバス、タクシー、日本版ライドシェアの運行。
置賜定住自立圏において検討していく		

関連事業名	実施期間	令和8年度以降の対応予定
<ul style="list-style-type: none"> 道の駅にしかわ寒河江駅線 寒河江市と協議の上、見直しを図っていく 	R3年度以降	
-		交通事業者及び近隣自治体と協議の上、見直しを図っていく。
新庄最上定住自立圏において検討していく		
市町村を跨いだデマンド交通について検討中	R6～	地域、事業者、近隣市町との調整等、慎重に進めていく必要があり、中長期的に検討していく必要があることから、当面は現状の幹線路線、デマンド交通の効果を最大限発揮できるよう、運行の健全化、効率化を図っていく。
<ul style="list-style-type: none"> 老朽化した鉄道施設等の更新 利用拡大の取組みの推進 経営改善の推進 人員の確保 	継続	<ul style="list-style-type: none"> 老朽化した鉄道施設（信号システム、マクラギ、踏切等）及び車両の更新を行うことで、将来にわたって安全で安定した運行を維持するとともに、利便性の向上を図る。 自治体や観光団体等と連携し、効果的な利用拡大の取組みや旅行商品の販売、グッズ販売等を推進することで、収入増加を図る。 山形鉄道経営改善計画の着実な実行により、「上」部分の黒字化を図る。 運転士等の人員確保に取り組むことで、減便運行の解消を図る。
<ul style="list-style-type: none"> 「下」部分への財政支援の継続 利用拡大の取組みの推進 経営改善の推進 	継続	<ul style="list-style-type: none"> フラワー長井線の運行継続を図るため、県及び沿線市町と協調し、山形鉄道運営助成基金への拠出や、社会資本整備総合交付金等の国庫補助を活用することで、鉄道施設等に必要な財政支援を行う。 フラワー長井線利用拡大協議会を通じた支援や、山形鉄道独自の取組みに対して協力していくことで、フラワー長井線の利用拡大及び収入増加を図る。 山形鉄道経営改善計画の進捗状況の把握や、経営改善のために必要な助言や支援策の検討・実施を行っていくことで「上」部分の黒字化を図る。 運転士不足が大きな課題であることから、山形鉄道と連携して、効果的な人員確保策を検討、実施していく。 長井駅周辺（中心市街地）のにぎわいづくりを継続して検討、実施する。
<ul style="list-style-type: none"> 「下」部分への財政支援の継続 利用拡大の取組みの推進 経営改善の推進 	継続	<ul style="list-style-type: none"> フラワー長井線の運行継続を図るため、県及び沿線市町と協調し、山形鉄道運営助成基金への拠出や、社会資本整備総合交付金等の国庫補助を活用することで、鉄道施設等に必要な財政支援を行う。 フラワー長井線利用拡大協議会を通じた支援や、山形鉄道独自の取組みに対して協力していくことで、フラワー長井線の利用拡大及び収入増加を図る。 山形鉄道経営改善計画の進捗状況の把握や、経営改善のために必要な助言や支援策の検討・実施を行っていくことで「上」部分の黒字化を図る。

目標・施策	施策の内容	実施主体	
(2) 鉄道ネットワークの確保・充実	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道は、地域の持続的発展を支える基幹的な交通手段であり、ネットワークとして各地域がつながることによって、その価値が最大限に発揮されることから、地域の移動ニーズや利用状況などの環境変化も柔軟に踏まえながら、関係者が一体となって、鉄道の利用拡大および地域活性化の実現に向けて取り組む。 ・山形鉄道は、「鉄道施設の高度化と組織体制強化」、「更なる増収・集客対策」、「地域の関係者との協働とまちづくり・観光との連携」を取組みの重点分野とする経営改善計画に基づき事業を実施するとともに、「鉄道事業再構築実施計画」に基づき、地域にとって、利便性向上、持続可能性確保、生産性向上につながるよう取組みを推進する。 ・フラワー長井線沿線市町及び県は、上下分離方式を経営改善計画期間においても維持するとともに、国庫補助の状況や山形鉄道の経営状態に鑑み、これまでと同様の負担割合で「下」部分に対して支援する。 ・国は、令和6年度から15年度までの期間で認定した山形鉄道の「鉄道事業再構築実施計画」について、山形鉄道の安全性・利便性の維持・向上のための設備更新等に対して支援する。 ・山形鉄道株式会社経営改善推進委員会において、毎年の業績等を検証するとともに、経営環境等を踏まえて適時計画を見直していく。 ・フラワー長井線等の利便性向上を図るため、デュアル・モード・ビークル推進協議会と連携し、フラワー長井線（荒砥駅）とJR左沢線（左沢駅）とを乗り換えなしで結ぶDMWの導入を推進する。 	市町村	川西町
			白鷹町
		県	県
(3) 交通拠点等における利用環境の整備・改善	<ul style="list-style-type: none"> ・交通事業者及び市町村は、地域間交通軸と域内交通とが接続する交通結節点について、環境改善に努める。 	バス事業者、市町村	山形市・山交バス
		市町村	米沢市

関連事業名	実施期間	令和8年度以降の対応予定
<ul style="list-style-type: none"> ・「下」部分への財政支援の継続 ・利用拡大の取組みの推進 ・経営改善の推進 	継続	<ul style="list-style-type: none"> ・フラワー長井線の運行継続を図るため、県及び沿線市町と協調し、山形鉄道運営助成基金への拠出や、社会資本整備総合交付金等の国庫補助を活用することで、鉄道施設等に必要な財政支援を行う。 ・フラワー長井線利用拡大協議会を通じた支援や、山形鉄道独自の取組みに対して協力していくことで、フラワー長井線の利用拡大及び収入増加を図る。 ・山形鉄道経営改善計画の進捗状況の把握や、経営改善のために必要な助言や支援策の検討・実施を行っていくことで「上」部分の黒字化を図る。
<ul style="list-style-type: none"> ・「下」部分への財政支援の継続 ・利用拡大の取組みの推進 ・経営改善の推進 	継続	<ul style="list-style-type: none"> ・フラワー長井線の運行継続を図るため、県及び沿線市町と協調し、山形鉄道運営助成基金への拠出や、社会資本整備総合交付金等の国庫補助を活用することで、鉄道施設等に必要な財政支援を行う。 ・フラワー長井線利用拡大協議会を通じた支援や、山形鉄道独自の取組みに対して協力していくことで、フラワー長井線の利用拡大及び収入増加を図る。 ・山形鉄道経営改善計画の進捗状況の把握や、経営改善のために必要な助言や支援策の検討・実施を行っていくことで「上」部分の黒字化を図る。
<ul style="list-style-type: none"> ・「下」部分への財政支援の継続 ・利用拡大の取組みの推進 ・経営改善の推進 	継続	<ul style="list-style-type: none"> ・フラワー長井線の運行継続を図るため、2市2町と協調し、山形鉄道運営助成基金への拠出や、社会資本整備総合交付金等の国庫補助を活用することで、鉄道施設等に必要な財政支援を行う。 ・フラワー長井線利用拡大協議会を通じた支援や、山形鉄道独自の取組みに対して協力していくことで、フラワー長井線の利用拡大及び収入増加を図る。 ・山形鉄道経営改善計画の進捗状況の把握や、経営改善のために必要な助言や支援策の検討・実施を行っていくことで「上」部分の黒字化を図る。
バス待ち環境改善事業		馬見ヶ崎・嶋エリア付近等主要なバス停に対して改善を図る。
米沢駅における案内板の改修	令和4～6年度	引き続き利用者にとって分かりやすい案内表示を維持していく。

目標・施策	施策の内容	実施主体	
(4) 鉄道駅・空港からの二次交通の連携	<ul style="list-style-type: none"> ・JR東日本及び山形鉄道は、そのダイヤに接続することを目的とした鉄道駅からの二次交通に対して、鉄道ダイヤ改正時に合わせた二次交通のサービス変更が遅滞・支障なく実施されるよう情報提供を図る。 ・やまがた鉄道沿線活性化プロジェクト推進協議会は、山形新幹線を軸として、県内の在来線路線やバス等の地域交通（二次交通）も含め、県内全域にわたって鉄道沿線の活性化や利用拡大に取り組む。 	JR 東日本	JR 東日本
		山形鉄道	山形鉄道
		バス事業者	山交バス
			庄内交通
			はながさバス
			宮城交通
			JR バス東北
		市町村	山形市
			鶴岡市
			酒田市
			上山市
			長井市
			河北町
			真室川町
戸沢村			
川西町			
庄内町			

関連事業名	実施期間	令和8年度以降の対応予定
—		問合せがあった場合に個別に対応。
ダイヤ改正会議		利用実態を把握し継続的に利便性の向上を図る。
鉄道駅からの二次交通の連携		観光路線や高速バスも含め鉄道との接続可能なダイヤ改正を検討。
鉄道からの二次交通の連携		鉄道のダイヤ改正情報により、接続可能なダイヤについては乗継を考慮したバスダイヤを検討。
—		銀山－空港線は飛行機のダイヤに合わせダイヤの見直しを行う（常時）。
—		鉄道との接続可能なダイヤ改正の実施。
—	R6年4月 上杉神社前バス停を移設し他交通機関との接続を改善 R6年10月 米沢市内の経路変更及び仙台市内の路線延伸を実施	共同運行事業者と協力し、利用実態や利用者の声を踏まえたダイヤ変更等の検討を行っていく。
山形市地域公共交通計画の推進（相乗りタクシー型の公共交通展開及びコミュニティサイクル「ベニチャリ」の拡大）	R8年度～	相乗りタクシー型の交通サービスの導入やコミュニティサイクル「ベニチャリ」の配置等、ダイヤに柔軟な対応可能な交通サービスの導入を行う。
鉄道ダイヤ改正に合わせ、市営バスのダイヤ調整を行う。	必要に応じて対応	鉄道ダイヤ改正に合わせ、市営バスのダイヤ調整を行う。
乗合バス運行事業	R8～9年度	市営るんるんバス路線について、観光・通学ニーズを反映したダイヤや運行ルートに調整し、鉄道とのスムーズな接続や利便性向上を図る。関係機関との調整、住民への周知を図り、R9年度の運用開始を目指す。
市営公共交通の改編等に合わせ、鉄道との接続を考慮した運行ダイヤを検討する		
市営バスダイヤ変更時期の検討		現状、市営バスのダイヤ改正は、フィーダー期間に合わせて10月に実施していることから、鉄道のダイヤ変更に対応できていない。
—		鉄道ダイヤ改正に合わせ、町営バスのダイヤの見直しを図る。
鉄道ダイヤ改正に併せ、町営バスとの接続を考慮し、時刻表の見直しを行う	鉄道ダイヤ改正時に随時	
鉄道のダイヤ改正に合わせ、バス時刻表を調整していく		鉄道のダイヤ改正に合わせ、バス時刻表を調整する。
必要に応じて検討する。		
JRと町営バス等の乗り継ぎを可能とするダイヤの設定	R8年度～	JRの時刻表改定に合わせて時刻表の見直しを行う。

目標・施策	施策の内容	実施主体	
(4) 鉄道駅・空港からの二次交通の連携	<ul style="list-style-type: none"> ・JR東日本及び山形鉄道は、そのダイヤに接続することを目的とした鉄道駅からの二次交通に対して、鉄道ダイヤ改正時に合わせた二次交通のサービス変更が遅滞・支障なく実施されるよう情報提供を図る。 ・やまがた鉄道沿線活性化プロジェクト推進協議会は、山形新幹線を軸として、県内の在来線路線やバス等の地域交通（二次交通）も含め、県内全域にわたって鉄道沿線の活性化や利用拡大に取り組む。 	県	県
		その他構成団体	山形県鉄道利用・整備強化促進期成同盟会
	<ul style="list-style-type: none"> ・航空会社と連携したMa a Sサービスの提供を実施する。 ・乗換え案内サイトに空港からの二次交通の情報等を構築する。 	山形空港利用拡大推進協議会	山形空港利用拡大推進協議会
		市町村	山形市
		県	県

関連事業名	実施期間	令和8年度以降の対応予定
<ul style="list-style-type: none"> ・ 山形県市町村総合交付金（改善支援型） ・ 山形県地域公共交通改善支援事業費補助金 	R8年度以降	市町村における鉄道駅から先の二次交通の充実の取組みに対し支援。
—		県内各路線のダイヤ改善等による輸送力の強化や利便性向上を図るため、各市町村や学校のニーズを把握し、JR東日本に対し、山形鉄道やバスとの接続時間の調整を要望していく。
<p>空港と観光地などを結ぶ地上交通の案内サイトと連携し、予約サービスやダイヤ情報等の提供を行う。</p>	R3年度～	引き続き航空会社と連携したM a a Sサービスの提供を実施する。
<p>やまがたM a a Sの導入・拡充</p>		紅バス空港シャトルの継続販売。
<ul style="list-style-type: none"> ・ A N AのM a a Sアプリを活用して、庄内空港へのA N A到着便に合わせたカーシェア予約利用を実証する。 ・ 県は、保有する庄内空港駐車場の一部を実証実験の用途に限り、無償提供する。 		庄内空港敷地内でのカーシェア実証実験に取り組むとともに、認知向上のための周知強化を図る。

(2) 4 ブロックの地域公共交通に関する事業

目標・施策	施策の内容	実施主体	
(1) 市町村の圏域を越えたシームレスな交通環境の構築	・交通事業者、市町村及び県は、上記地域別目標の達成に向けた施策のほか、県民及び来訪者が市町村の行政区域を越えた移動の利便性の向上を図る。	バス事業者	山交バス
		市町村	大江町
		県	県

関連事業名	実施期間	令和8年度以降の対応予定
-		沿線市町村と協議連携し、ダイヤ・経路等更なる路線バスの利便性向上に努める。
地域公共交通運行事業	通年	J R左沢線及び山交バス寒河江・宮宿線のダイヤにあわせて、町営バス柳川線の運行時間を適宜見直し、利用者の利便性向上を図る。
-		地域別部会の開催等により、市町村間や事業者間の地域公共交通施策・事業のマッチング等を支援。

(3) 市町村の地域公共交通に関する事業

目標・施策	施策の内容	実施主体	
(1) 地域の実情に即した地域内交通サービスのプロデュース	<ul style="list-style-type: none"> ・ 施策(1)－①幹線バスネットワークの維持・強化に合わせて、市町村内交通ネットワークについても整備する。 ・ 地域内交通ネットワークとして位置付けられた交通サービスについて、本計画の記載に則って、地域公共交通が地域の生活の維持と活性化に不可欠であるとの認識に立ち、当該市町村が主体となって、地理的又は時間的な不便さの解消に向け、不断の見直しと改善を行いつつ、国・県を含む地域全体の負担により、支えられるべきものとして、サービス水準の維持・確保を図る。 ・ 交通事業者及び市町村は、環境負荷の軽減等に配慮した交通サービスの導入について検討する。 ・ 市町村は、交通とまちづくりの連携を図りながら、地域公共交通計画の作成を進める。 ・ 県は、各市町村の住民ニーズ等を踏まえた地域公共交通に係る課題、目標、施策・事業等を反映した、市町村独自の地域公共交通計画の作成や当該計画に基づく取組み等に対して支援を行う。 ・ 上記のほか、市町村において<計画付則2>に記載の施策・事業を実施する。 	バス事業者	山交バス
			庄内交通
			はながさバス
		市町村	山形市
			米沢市
			鶴岡市
			酒田市
			新庄市
			寒河江市
			上山市

関連事業名	実施期間	令和8年度以降の対応予定
地域内交通ネットワークの確保・維持・改善		利用者情報や地域の実情を自治体と共有し、路線の確保維持・改善を図る。
路線地域ごとの利用実態・居住状況の把握による交通網の検討・維持・改善		利用者の現状の把握および路線の状況を自治体と共有し、現状に見合った維持可能な路線となるよう協議検討を図る。
—		利用者の現状を自治体と情報を共有し持続可能な輸送体制を構築する。
山形市地域公共交通計画の推進(交通ネットワークの再構築)		バス路線については、交通ネットワーク形成やまちづくりの観点から重要な系統を選択、充実化させる一方で、利用の少ない系統を縮小、最適化を図る。路線バスの縮小に対しては、相乗りタクシー型の交通サービスの拡充で丁寧に補完していくことで、利便性の高い、効率的な交通ネットワークを構築する。
米沢市地域公共交通計画の推進	R4年度～	現計画を推進していくとともに、令和8年度に改定し、次期計画に基づき各種取組みを実施していく。
乗合タクシー運行事業		地域住民と協議を行い適宜見直しを図りながら、引き続き運行を維持していく。
市民バス等運行事業		利用実績に基づき適宜見直しを行いながら、引き続き運行を維持していく。
・羽黒地域市営バス運行事業 ・バス路線運行事業	継続	市営バス、民間路線バスともに、引き続き地域住民のニーズや乗降実績を基に、必要に応じて路線の変更を検討する。
・藤島南部地区デマンド交通事業 ・藤島北部地区デマンド交通事業 ・櫛引地域デマンド交通運行事業 ・朝日地域公共交通運営事業 ・温海地域乗合タクシー運行事業	継続	これまでの運行実績や住民ニーズを踏まえ、今後の運行について検討する。併せて、タクシー事業者とも連携し、利用拡大を図る。
・乗合バス運行事業 ・生活交通バス路線維持費補助事業		市営るんるんバス(6路線)の運行と、幹線バス路線である三川酒田線の維持。
デマンドタクシー運行事業		通学ニーズを反映した乗降場所の設置と、通学定期券の導入(実証実験)。
バス路線運行維持費補助金		利用者の増加に向けての取組みについて、近隣自治体と検討していく。
・土内線、芦沢線 ・道の駅「新庄エコロジーガーデン原蚕の杜」オープンに伴う路線及びダイヤ改正 ・志誠館高校開学に向けた路線及びダイヤ改正の検討	道の駅「新庄エコロジーガーデン原蚕の杜」：R7.12～ 志誠館高校：R8.4～	
・市内循環バス運行事業 ・デマンドタクシー運行事業		利用者の声をもとに、更なる使いやすさの検討を進める。
寒河江観光ワンコインタクシー事業		前年度の実績から効果検証や指定施設の見直しを行い、引き続きタクシーを活用した事業の展開、乗降場所の追加を検討する。
市営バス及び市営予約制乗合タクシーの運行		それぞれの運行実績や、地域住民の要望を踏まえ、運行ダイヤ等の見直しや、運行路線・運行地区の追加を検討する。
民間バス路線の維持・確保		引き続き民間バス事業者への支援を行い、地域の足としての公共交通を維持・確保する。

目標・施策	施策の内容	実施主体	
<p>(1) 地域の実情に即した地域内交通サービスのプロデュース</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 施策(1)－①幹線バスネットワークの維持・強化に合わせて、市町村内交通ネットワークについても整備する。 ・ 地域内交通ネットワークとして位置付けられた交通サービスについて、本計画の記載に則って、地域公共交通が地域の生活の維持と活性化に不可欠であるとの認識に立ち、当該市町村が主体となって、地理的又は時間的な不便さの解消に向け、不断の見直しと改善を行いつつ、国・県を含む地域全体の負担により、支えられるべきものとして、サービス水準の維持・確保を図る。 ・ 交通事業者及び市町村は、環境負荷の軽減等に配慮した交通サービスの導入について検討する。 ・ 市町村は、交通とまちづくりの連携を図りながら、地域公共交通計画の作成を進める。 ・ 県は、各市町村の住民ニーズ等を踏まえた地域公共交通に係る課題、目標、施策・事業等を反映した、市町村独自の地域公共交通計画の作成や当該計画に基づく取組み等に対して支援を行う。 ・ 上記のほか、市町村において<計画付則2>に記載の施策・事業を実施する。 	市町村	村山市
			長井市
			天童市
			東根市
			尾花沢市
			南陽市

関連事業名	実施期間	令和8年度以降の対応予定
村山市乗合タクシー運行事業		利用者や住民のニーズを把握し、運行内容の見直しを行い利便性向上を図る。
民間バス・市営バスが運行していない交通空白地域に、H25年10月からデマンドタクシーを運行している		
市営バス路線改善事業	R7年度～ R9年度	<ul style="list-style-type: none"> ・少子化や部活動の地域移行化に伴い、スクールバスの利用頻度の減少が見込まれることから、スクールバスの資源（人材・車両・予算）を活用し、路線やダイヤの改正（増便）を検討する。 ・市営バスが土日祝日を運休としており、観光利用が出来ないことから、解決策として事業者負担を勘案しつつ土日祝日の運行を検討する。 <p>【令和8年度】 実証運行→路線再検討</p> <p>【令和9年度】 路線の最終決定、運行開始</p>
予約制乗合タクシー運行事業	H22年度～運行開始 以後7回の運行見直しを重ね、 R8年度～最新ダイヤで運行	市内全域でのドアツードアの区域運行（自宅⇄目的地、目的地⇄目的地）を新たに開始し、増便する。引き続き、利用者や住民のニーズを把握し、運行内容の見直しを行い利便性向上を図る。
高齢者生活交通支援事業		上記見直しに伴い、令和8年度から廃止。
市民バス運行事業		必要に応じて、利用者や住民のニーズを把握し、運行内容の改善を行う。
デマンド型乗合タクシー事業		利用者や住民のニーズを把握、運行実績を基に見直しを行い、利便性の向上を図る。
路線バス運行事業		生活交通の確保・維持、効率的で適した公共交通への再編及び検討を進める。
鶴子線、毒沢線、市野々線、南沢線は、地域の生活の維持と活性化に不可欠な公共交通として位置付け、需要に合わせたダイヤ改正などにより交通ネットワーク機能強化や住民サービスの向上を目指す。	R10年度以降	
タクシー補助を重要な公共交通ネットワークの一部と位置付け、高齢化の著しい過疎地域での生活交通の維持・確保を目指す。	R3年度より実施	
公共交通再編事業		<ul style="list-style-type: none"> ・タクシー補助の安定的な運用、利用状況を分析し制度の改善を行う。 ・輸送効率の落ちた路線などをタクシー補助への転換する検討する。
A I デマンド「まちなか交通のらっしゃい」の運行	令和7年 10月より実証運行開始	<ul style="list-style-type: none"> ・令和8年9月30日まで実証運行。 ・令和8年10月1日より本格運行予定。
南陽市沖郷地区地域公共交通対策事業		沖郷地区の持続可能な地域公共交通の土台となる運行形態の検証及び運営のサポートを行っていく。
沖郷地区で運行している乗用タクシーを活用した移動サービス「おきタク」について、適宜改善を図りながら取組みを継続する。	R3年度以降	現行事業を継続して実施。

目標・施策	施策の内容	実施主体	
<p>(1) 地域の実情に即した地域内交通サービスのプロデュース</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 施策(1)－①幹線バスネットワークの維持・強化に合わせて、市町村内交通ネットワークについても整備する。 ・ 地域内交通ネットワークとして位置付けられた交通サービスについて、本計画の記載に則って、地域公共交通が地域の生活の維持と活性化に不可欠であるとの認識に立ち、当該市町村が主体となって、地理的又は時間的な不便さの解消に向け、不断の見直しと改善を行いつつ、国・県を含む地域全体の負担により、支えられるべきものとして、サービス水準の維持・確保を図る。 ・ 交通事業者及び市町村は、環境負荷の軽減等に配慮した交通サービスの導入について検討する。 ・ 市町村は、交通とまちづくりの連携を図りながら、地域公共交通計画の作成を進める。 ・ 県は、各市町村の住民ニーズ等を踏まえた地域公共交通に係る課題、目標、施策・事業等を反映した、市町村独自の地域公共交通計画の作成や当該計画に基づく取組み等に対して支援を行う。 ・ 上記のほか、市町村において<計画付則2>に記載の施策・事業を実施する。 	市町村	中山町
			河北町
			西川町
			朝日町
			大江町
			金山町
			最上町

関連事業名	実施期間	令和8年度以降の対応予定
地域公共交通事業		必要に応じて利用者や町民のニーズを把握し、町営バスの時刻表及び路線図の見直しを行い、利便性の向上を図る。
タクシー利用助成事業	R6年7～9月、R7年度試行運転実施中	前年度の実績から利用状況の分析を行い、本格的な制度化を実施する。
河北町地域公共交通計画の推進	R8年度～	
デマンド型乗合タクシー		利用者からの要望や、運行実績を基に見直しを行い、さらなる利便性の向上を図る。
R4年10月～デマンド型乗合タクシーを町内全域（一部地域を除く）で本格導入した。今後も必要に応じて見直しを行い、さらなる利便性の向上を図っていく。		
朝日町デマンド型タクシー「あいのり号」		住民の要望やニーズを把握し、関係各所と調整しつつ適宜変更を加え、さらなる利便性向上を図る。
地域公共交通運行事業	通年	<ul style="list-style-type: none"> ・JR左沢線及び山交バス寒河江・宮宿線のダイヤにあわせて、町営バス柳川線の運行時間を適宜見直し、利用者の利便性向上を図る。 ・また、町営バス及び乗り合いタクシー利用者への要望調査を実施するとともに、その結果と過去の実績を踏まえて、運行時間や便数等の見直しを行いサービスの維持を図る。 ・今後、高齢化の進行で、マイカー移動が難しくなる町民が増えることが予想されることから「町として公共交通のあるべき姿と、それを実現するための施策・仕組みを体系的にまとめた」地域公共交通計画の作成を検討していく。
デマンド交通の運行区域の拡大や利用時間の見直し等、利用者の利便性向上を図る。	R3年度以降	
-		路線バスの路線及びダイヤの全面的な見直しを実施。
小中学生の登下校や住民の利便性向上に向けた路線ダイヤ改正、デマンド型交通の改善	R8年度～	
予約制乗合バス運行事業	R3年度～	<ul style="list-style-type: none"> ・町内全エリアを運行範囲とし、自宅から町内中心部等の指定場所までの運行を行っている。 ・令和8年度からのダイヤ改正及びエリア再編を行うことで、より効率的な運行を進める。
地域交通リデザイン推進事業	R6年度～	<ul style="list-style-type: none"> ・令和6年度から地域における交通の幹線である陸羽東線の収支状況が悪いことや災害による代行バスの運行が続いていること、町唯一のタクシー事業者の事業終了、担い手である運転手の高齢化など様々な課題の解決に向けて、地域における移動の現状分析を行い、地域の輸送資源の総動員・最適化を目指し、多様な関係者との連携と協働により、将来にわたって持続可能な地域交通の取組みを推進することを目的として実施している。 ・令和7年度においては、地域の移動手段の確保を目的とし、NPO法人が主体となる公共ライドシェアの導入を進めた。 ・令和8年度以降においては、この公共ライドシェアの継続支援等を行うとともに、諸課題の解決に向けた取組みを進める。

目標・施策	施策の内容	実施主体	
(1) 地域の実情に即した地域内交通サービスのプロデュース	<ul style="list-style-type: none"> ・ 施策(1)－①幹線バスネットワークの維持・強化に合わせて、市町村内交通ネットワークについても整備する。 ・ 地域内交通ネットワークとして位置付けられた交通サービスについて、本計画の記載に則って、地域公共交通が地域の生活の維持と活性化に不可欠であるとの認識に立ち、当該市町村が主体となって、地理的又は時間的な不便さの解消に向け、不断の見直しと改善を行いつつ、国・県を含む地域全体の負担により、支えられるべきものとして、サービス水準の維持・確保を図る。 ・ 交通事業者及び市町村は、環境負荷の軽減等に配慮した交通サービスの導入について検討する。 ・ 市町村は、交通とまちづくりの連携を図りながら、地域公共交通計画の作成を進める。 ・ 県は、各市町村の住民ニーズ等を踏まえた地域公共交通に係る課題、目標、施策・事業等を反映した、市町村独自の地域公共交通計画の作成や当該計画に基づく取組み等に対して支援を行う。 ・ 上記のほか、市町村において<計画付則2>に記載の施策・事業を実施する。 	市町村	舟形町
			真室川町
			大蔵村
			鮭川村
			戸沢村
			高島町
			川西町
			小国町
			白鷹町
			飯豊町

関連事業名	実施期間	令和8年度以降の対応予定
舟形町デマンド型乗合タクシー運行費補助事業		現行事業を継続して実施。
<ul style="list-style-type: none"> ・H30年4月より全町デマンド型乗合タクシーを展開し、ドアツードアの移動手段を確保 ・R3年4月より限定的な運行であった地区について運行を拡大 ・今後も事業者と連携し、利便性の向上や利用拡大に向け検討していく 		
町営バス運行事業	鉄道ダイヤ改正時に随時	
大蔵村営バス肘折温泉-新庄線運行事業		現行事業を継続して実施。
村営バス運行事業（村内路線）		運行実績や住民ニーズを踏まえ、運行形態の見直しを図る。
鮭川村村営バス羽根沢・新庄線運行事業		<ul style="list-style-type: none"> ・隣接する新庄市へ乗り入れることにより、新庄市の公共交通空白地帯を一部補っている。 ・R5年度の県立新庄病院移転に伴い、関係機関と連携し、路線の一部変更を行った。
村営バス運行事業	R7年度～9年度	現在運行している路線バスについて、路線の減少やデマンド型の拡充を検討する。
村営バス運行事業		現在運行している村営バス（デマンド型）について、利用者数が年々減少していることから、住民アンケート等を実施し、ニーズや利用実態に応じた運行ダイヤや運行経路を検討し、利便性の向上を図る。
乗合デマンドタクシー運行事業		住民のニーズや利用実績をもとに、必要に応じて見直しを行う。
高島町デマンド交通	R3年度以降	高島町デマンド交通の利用者増加により、実に必要なとしている通院・買い物利用者の予約をお断りする事例が増えている。利用実績や交通事業者との協議に基づき、利便性の向上を図る。
デマンド型乗合交通		<ul style="list-style-type: none"> ・町民の足を確保するため、継続して運行を実施。 ・町内タクシー事業者3社と業務委託契約により車両を借り上げ、町内全域を運行区間として運行。車両には「デマンド型乗合交通」のステッカーを貼付。 ・アンケート調査による利用者の満足度調査、町報、ホームページ、SNSにおいて事業の情報発信を行う。
公共交通運行事業		<ul style="list-style-type: none"> ・小国町営バス7路線9系統の運行を継続し、地域の生活の維持と活性化に努める。 ・利用状況に合わせて、運行ダイヤの改正を実施する。
小国町営バス各路線のダイヤ改正	R3年度	
白鷹町デマンドタクシー運行事業		通常のデマンドタクシー運行と町外延伸便運行をベースに、さらなる利便性向上を検討していく。
飯豊町デマンド交通システム「ほほえみカー」		デマンド型交通において運行事業者の所有する常用タクシーを活用。「ほほえみカー」と印字されたマグネットステッカー貼付により区別。

目標・施策	施策の内容	実施主体	
(1) 地域の実情に即した地域内交通サービスのプロデュース	<ul style="list-style-type: none"> ・ 施策(1)－①幹線バスネットワークの維持・強化に合わせて、市町村内交通ネットワークについても整備する。 ・ 地域内交通ネットワークとして位置付けられた交通サービスについて、本計画の記載に則って、地域公共交通が地域の生活の維持と活性化に不可欠であるとの認識に立ち、当該市町村が主体となって、地理的又は時間的な不便さの解消に向け、不断の見直しと改善を行いつつ、国・県を含む地域全体の負担により、支えられるべきものとして、サービス水準の維持・確保を図る。 ・ 交通事業者及び市町村は、環境負荷の軽減等に配慮した交通サービスの導入について検討する。 ・ 市町村は、交通とまちづくりの連携を図りながら、地域公共交通計画の作成を進める。 ・ 県は、各市町村の住民ニーズ等を踏まえた地域公共交通に係る課題、目標、施策・事業等を反映した、市町村独自の地域公共交通計画の作成や当該計画に基づく取組み等に対して支援を行う。 ・ 上記のほか、市町村において<計画付則2>に記載の施策・事業を実施する。 	市町村	三川町
			庄内町
			遊佐町
		県	県

関連事業名	実施期間	令和8年度以降の対応予定
町内を運行対象としたデマンド交通を実施中	H20～	今後も維持・継続していく。
庄内町地域公共交通計画に位置付けた事業の推進	R8年度～	<ul style="list-style-type: none"> ・既存路線の区域型デマンドタクシーへの転換。 ・JRと町営バス等の乗り継ぎを可能とするダイヤの設定。 ・モビリティ・マネジメントの考え方に基づく利用促進策の実施。
<ul style="list-style-type: none"> ・遊佐町デマンドタクシーについては、本施策・事業における地域の生活の維持と活性化に不可欠な公共交通として位置付け、国の地域公共交通確保維持事業、県の市町村総合交付金及び遊佐町の財政負担の適切な分担によってサービス水準の維持・確保を図る。 ・遊佐町デマンドタクシーの乗客対象要件を拡大 		デマンドタクシーの運行・管理（小型タクシー2台、10人乗りワゴン車2台を運行）。
<ul style="list-style-type: none"> ・山形県市町村総合交付金（定時定路線型・デマンド型） ・山形県地域公共交通改善支援事業費補助金 		<ul style="list-style-type: none"> ・地域住民の日常生活に必要な生活交通路線の運行維持や新たな交通サービスの導入のため、必要な支援を行っていく。 ・市町村独自の地域公共交通計画の策定や当該計画に基づく事業に対し支援。 ・市町村の乗用タクシー活用事業の促進に関し支援。

(4) 各圏域に共通した地域公共交通に関する事業

目標・施策	施策の内容	実施主体	
<p>【共創】 (1) 多様な主体・サービスと連携した地域公共交通の利用機会の拡大</p>	<ul style="list-style-type: none"> 環境、子育て、教育、医療、観光等の分野と連携し、住民や観光客等あらゆる利用者の利便性の向上や、持続可能な交通ネットワークを構築する。 特に市町村は、交通とまちづくりの連携を踏まえ、地域公共交通計画の作成を進める。 	市町村	酒田市
			新庄市
			長井市
			大蔵村
		県	県
<p>【共創】 (2) 住民意見の的確な反映による交通サービスの充実</p>	<ul style="list-style-type: none"> 持続可能な交通体制の維持の観点を踏まえつつ、住民からの要望等を踏まえた交通サービスの提供に努める。 	市町村	長井市
			河北町
<p>【共創】 (3) 「やまがた鉄道沿線活性化プロジェクト」の推進</p>	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道利用を中心とした、観光・ワーケーション等による交流人口の拡大や、人と物の往来拡大による地域産業の活性化、沿線住民の意識醸成・利用拡大、駅を中心としたまちづくりの推進等による住民の利用促進等に取り組む。 また、鉄道の利用拡大を図るため、バス・タクシー等の交通事業者や市町村など二次交通を担う側との連携はもちろんのこと、観光・産業など鉄道の恩恵を受ける他分野との共創によって、公共交通全体の利便性が高まるよう取り組む。 	市町村	米沢市
			長井市
		交通事業者、市町村、県、国	やまがた鉄道沿線活性化プロジェクト推進協議会

関連事業名	実施期間	令和8年度以降の対応予定
-	R8年度～	スクールバスの運用拡大、地域主体運営型交通の導入などにより、各地域の実情に応じた効率的で持続可能な地域交通ネットワークの構築を目指す。
新庄学出前講座（バスの乗り方教室）		地域からの要望に応じて、バスの乗車体験や座学による講座を実施する。
モビリティマネジメント事業	計画期間中	<ul style="list-style-type: none"> ・夏休み期間、市営バスに普段乗りなれていない小学生（希望者）に対して、無料乗車券を配布する。 ・乗り方動画を作成し、安心して乗車できるようにする。
スクールバス混乗による村営バス運行事業	実施中	運行形態の見直しを含めて検討していく
-		<ul style="list-style-type: none"> ・山形県地域公共交通情報共有基盤において発信する公共交通情報について、他分野と連携した活用（観光イベントへの活用、観光施設のサインageへのデータ提供、教育機関や商業施設が運行するバスのGTFSデータ化など）を検討する。 ・持続可能な交通ネットワークの構築等を目的とした市町村の地域公共交通計画作成への支援を実施
利用者アンケートの実施	計画期間中	年1回、利用者に対してアンケートを実施し、ダイヤ改正や路線改正に向けた意見を蓄積する。
河北町モビリティトライアル	R8年度～	
やまがた鉄道沿線活性化関連施策		引き続き、鉄道に関連した施策によって、住民の利用促進等に取り組む。
フラワー長井線利用拡大事業	計画期間中	フラワー長井線利用拡大協議会の事務局として、プロジェクトと連携し、事業を推進する。
<p>【主な取組み】</p> <p>①やまがた鉄道沿線活性化助成金の交付</p> <p>②山形新幹線等を使用した荷物輸送の事業化に向けた実証</p> <p>③県内大学との連携による公共交通の利用促進（鉄道沿線活性化のロゴマークやポスターデザインの制作、これらを活用した広報・啓発活動）</p> <p>④県内鉄道の利用拡大のための調査</p> <p>⑤米坂線復活絆まつりを開催</p> <p>⑥鉄道の魅力発信ポータルサイト「のってぐやまがた」の開設・運営</p> <p>⑦公共交通利用強化月間の設定と強化月間イベントの実施 R6：デジタルスタンプラリーの実施 R7：鉄道の日記念キャンペーンの実施</p> <p>⑧各地域ワーキングチームで公共交通の利用促進に向けた啓発事業等の実施</p> <p>⑨沿線高校生による「ローカル鉄道利用啓発ポスター」の制作</p> <p>⑩LINE公式アカウントによる「やまがた鉄道応援団」の設立・運営</p>	<p>①R5年度～</p> <p>②R5年度～</p> <p>③R5年度（制作）、R6年度～（広報・啓発）</p> <p>④R5年度</p> <p>⑤R6年度、R7年度（いずれも8/31に開催）</p> <p>⑥R6年度～</p> <p>⑦R6年度～</p> <p>⑧R7年度～</p> <p>⑨R7年度</p> <p>⑩R7年度～</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・これまでどおり、県内全域にわたって「駅を中心としたまちづくり」、「観光等による交流人口の拡大」、「人と物の往来による地域産業の活性化」、「住民の利用促進」の4つの柱に基づく取組みを推進。 ・令和8年度以降は、プロジェクトの効果を最大限発揮するため、これまでの取組みに加え、バス・タクシー等の二次交通の充実や「公共交通利用強化月間」（10月）の定着など、地域公共交通全体を見据えた視点に立ち、地域公共交通活性化協議会と一体となって、プロジェクトを強力に推進。

目標・施策	施策の内容	実施主体	
<p>【人材】 (1) 運転手等の確保及び離職防止対策</p>	<ul style="list-style-type: none"> 交通事業者は、運転手等を確保するためのリクルート活動を実施する。併せて労働環境、職場環境の改善等の離職防止策を講じる。 市町村及び県は、運転手確保対策を実施するほか、交通事業者の実施する取組みを支援する。 	バス事業者	山交バス
			庄内交通
			新庄輸送サービス
			はながさバス
		市町村	米沢市
			鶴岡市
			寒河江市
			長井市
			河北町
			大蔵村
			白鷹町
		県	県
<p>【人材】 (2) 市町村における専門人材の育成</p>	<ul style="list-style-type: none"> 県は、各市町村の地域公共交通を担う担当職員の交通への知見や、データ活用のノウハウ習得などの能力向上を目的とした研修(可視化ツールを活用したデータ分析の手法等)等を実施する。 	県	県
<p>【意識】 (1) 地域公共交通に対する住民意識の醸成・関心の向上</p>	<ul style="list-style-type: none"> 地域公共交通が単なる移動手段としての役割のみならず、環境負荷の軽減や健康増進等につながる役割も有していることについてPRしていく。 	市町村	白鷹町

関連事業名	実施期間	令和8年度以降の対応予定
-		<ul style="list-style-type: none"> ・大型二種免許取得支援を実施。 ・大型二種免許を所持して入社する60歳以下の方への入社祝い金の支給。 ・待遇改善。 ・採用広告等の実施。
<ul style="list-style-type: none"> ・2種免許取得費用の全額会社負担 ・経験者優遇による入社祝い金等の支給 ・勤務時間や働き方の選択 ・大型バス運転体験会の開催 ・会社説明会(自社開催、他者開催への参加) ・バスターミナルサイネージやバス車内へ募集広告掲載 	令和5年度より支援制度等の拡充	現制度の継続・広報の強化を実施。
-		求人票へ大型二種免許取得補助制度ありを記載し入社時の補助を実施。(県の補助も活用) 令和8年度以降も継続。
-		運転士採用時に二種免許取得補助(全額)。
第二種免許取得支援事業	R8年度～(予定) ※予算査定前のため、確定ではない	第2種免許取得支援を実施。
鶴岡市交通事業者第二種免許取得支援事業	R5年度～	第二種免許取得支援を実施。
第二種運転免許取得支援事業	R6年度～	第二種免許取得支援を実施。
-		バス運転手のイメージアップに向けた広報を実施。
-		運転手確保に向けた広報への掲載。交通事業者への労働環境、職場環境の改善指導。
大蔵村資格取得支援事業		第二種免許取得についても支援。
<ul style="list-style-type: none"> ・白鷹町第二種免許取得支援事業 ・白鷹町大型免許取得支援事業 		<ul style="list-style-type: none"> ・第二種免許取得支援を実施。 ・大型免許取得支援を実施。
山形県第二種免許取得支援事業	令和5年度～	第二種免許取得支援を実施。
-	令和8年度～	首都圏等でのバス運転手確保に係るバス事業者向けのリクルートイベントへの出展支援等。
-	令和8年度～	各市町村の地域公共交通を担う担当職員の交通への知見や、データ活用のノウハウ習得などの能力向上を目的とした研修を実施。
-		他課と連携しながら、地域公共交通の役割についてPRしていく。

目標・施策	施策の内容	実施主体	
<p>【意識】 (2) 日常利用の増加に向けた利用促進</p>	<p>・住民が日常生活で気軽に地域公共交通を利用できる意識の醸成や環境の整備に努める。</p>	市町村	米沢市
			鶴岡市
			酒田市
			長井市
			河北町
		県	県
<p>【利便性】 (1) 新たなモビリティサービスの積極的な導入</p>	<p>・市町村は、自動運転や日本版ライドシェア等の新技術のほか、地域の足を支える新たなモビリティサービスについて、まちづくりと一体となって導入を検討する。 ・県及び国は、上記市町村の取組みに対して必要な支援を行うよう努める。</p>	市町村	山形市
			新庄市
			寒河江市
			上山市
			長井市
			天童市
			尾花沢市
			南陽市

関連事業名	実施期間	令和8年度以降の対応予定
バスの乗り方教室		山交バスと協力し、バスの乗り方教室を開催する。
小学生バスの絵コンテスト	H26年度～	子供たちにバスをもっと身近に感じてもらい、さらに家族や地域全体の公共交通に対する関心を高めることを目的とし、地域公共交通である「バス」をテーマにした絵画コンテストを実施し、応募作品を商業施設内で展示し、公共交通についてPRを行う。
出前講座		住民ニーズに応じ、るんるんバスやデマンドタクシーの使い方を紹介する出前講座や説明会等を実施する。
ノーマイカーデーの実施	計画期間中	長井市役所において、週一回のノーマイカーデーを実施し、公共交通利用を呼びかける。
河北町モビリティトライアル	R8年度～	
—	令和7年度～	鉄道の魅力発信ポータルサイト「のってぐやまがた」による鉄道沿線のイベント情報や鉄道トピックス等の情報発信を行う。
—		<ul style="list-style-type: none"> ・相乗りタクシー型の公共交通の展開：相乗りタクシー型の交通サービスを市内全域に展開。 ・多様な主体との連携による移動の足の確保：地域の実情に応じて地域やNPO法人等が主体となった、自家用有償運送やボランティア輸送等の様々な手段の導入を検討していく。
既存の交通網でカバーできていない地域が点在しており、今後さらに免許返納者が増加していく中で、特に交通空白（不便）地域内に暮らす方の生活の足の確保が早急に求められることから、解決策として新たな交通サービスの導入を検討する。	R8年度以降	
—		交通空白（時間帯空白）を解消するための移動手段の確保を検討する。
近年、民間バスにおいて、利用者の減少や運転手不足等により、減便が相次いでいること、また、今後インバウンド等による観光客の増加見込みに対し、タクシー台数等の不足が生じるおそれがあることから、解決策として、時間的な交通空白が発生している地域の足確保のための交通サービスや、市内宿泊施設と市内及び県内の観光施設等を結ぶ観光の足確保のための交通サービスの導入を検討する。		
自動運転社会実装推進事業	令和6年度～令和10年度	市営バスの運転手不足や高齢化が課題となっていることから、解決策として令和6年度から実施している自動運転バスの導入を検討する。
予約制乗合タクシー運行の拡充	R8年度～	<ul style="list-style-type: none"> ・令和8年4月から市内全域でのドアツードアの区域運行（自宅⇄目的地、目的地⇄目的地）に改正し、ダイヤも1時間ごとに増便する。 ・今までは平日運行のみであったが、新たに土曜日運行を開始し、交通空白（時間帯空白）の解消を目指す。 ・令和9年度中に配車システムをAIデマンドのシステムにアップデートし、より効率的な運行を目指す。
AIデマンド「まちなか交通のらっしゃい」の運行	令和7年10月より実証運行開始	<ul style="list-style-type: none"> ・令和8年9月30日まで実証運行。 ・令和8年10月1日より本格運行予定。
—	R8年度～	交通空白地帯解消に向けた新たな交通手段の取り組みを検討する。

目標・施策	施策の内容	実施主体	
<p>【利便性】 (1) 新たなモビリティサービスの積極的な導入</p>	<ul style="list-style-type: none"> 市町村は、自動運転や日本版ライドシェア等の新技術のほか、地域の足を支える新たなモビリティサービスについて、まちづくりと一体となって導入を検討する。 県及び国は、上記市町村の取組みに対して必要な支援を行うよう努める。 	市町村	河北町
			西川町
			大江町
			最上町
			高島町
			白鷹町
			飯豊町
<p>【利便性】 (2) データの効果的な利活用</p>	<ul style="list-style-type: none"> 山形県地域公共交通情報共有基盤（やまがた公共交通オープンデータプラットフォーム）において、公共交通情報をプラットフォーム利用者に対して適切に発信する。 山形県地域公共交通情報共有基盤（やまがた公共交通オープンデータプラットフォーム）において、地域の移動を分析・検討するための幅広いデータを集約し、関係者間で共有する。（具体的な運用については、＜計画付則1＞を参照） 特に、病院、福祉施設、教育機関の利用動向や、交通事業者以外の送迎サービスや移動支援サービスの内容等、従来の交通担当部局の枠を越えた情報の集約・共有を進め、きめ細やかなニーズの把握、異なる分野の関係者の連携につなげていく。 県は、市町村総合交付金の見直し等を通じ、市町村におけるオープンデータを活用した新たな取組みを促進する。 リアルタイム運行情報の運用についてPRしていく。 	市町村	山形市
			米沢市
			鶴岡市

関連事業名	実施期間	令和8年度以降の対応予定
-		新たなモビリティサービスの導入ではないかもしれないが、交通空白（時間帯空白）を解消すべく、河北町と寒河江市を結ぶ移動サービスを検討する。
西川町デマンド型乗合タクシー「のってあべ」の拡充		「のってあべ」の町内外の拡充を検討する。
-		時間的な交通空白を解消するため、利便性の向上を検討していく。
最上町版公共ライドシェア「あるタク」	R7.12 から実証実験を開始 R8.4 から本格導入	NPO法人が実施主体となって実施する事業であり、町は車両の貸与やアドバイスなどの事業の支援を行う。
町民主体の移動支援	R8年度～	<ul style="list-style-type: none"> ・令和7年10月から町の居場所づくり事業である「地域の茶の間」利用者を対象とした移動支援サービスを開始した。 ・このサービスの課題や改善点の整理を行い、地区全体に展開できる持続可能な「助け合い型交通モデル」の実施を目指す。
-		交通空白（時間帯的空白）を解消すべく、新たなサービスを検討する。
-		<p>何らかの移動に不便の生じる地域の課題解消に向け、利便性を向上するための新たな交通モードの導入などを検討</p> <ol style="list-style-type: none"> 1.山間僻地を念頭に、デマンド交通を補強補完する取り組みとしてライドシェアの導入検討 2.二次交通の脆弱な当町にとって移手段のない旅行者（インバウンド）を念頭とした公共カーシェアの導入検討 3.上記検討案をより具体化させるための協議会開催
山形市地域公共交通計画の推進（連携中枢都市圏における広域的な公共交通ネットワークの構築、山形県地域公共交通プラットフォームとの連携）	R3年度～	G T F S - J P データの更新・作成等業務について適切かつ効率的に実施するため、当該業務を山形連携中枢都市圏で共同で業務委託により実施する。
<p>山形市地域公共交通計画の推進（連携中枢都市圏における広域的な公共交通ネットワークの構築、M a a S の導入、山形県地域公共交通プラットフォームとの連携、若者向け P R の推進）</p> <ol style="list-style-type: none"> ①山形連携中枢都市圏連携事業における圏域内バスマップの作成 ②山形連携中枢都市圏連携事業における G T F S - J P データ作成・更新業務委託の実施 ③やまがた M a a S の運用 	<ol style="list-style-type: none"> ①R3年度～ ②R4年度～ ③R4年度～ 	<ol style="list-style-type: none"> ①最新の情報にデータ更新を行うとともに、WGでの連携事業の検討や各市町の取組みに活用する。 ②G T F S - J P データの更新・作成等業務について適切かつ効率的に実施するため、当該業務を山形連携中枢都市圏で共同で業務委託により実施する。 ③コミュニティサイクルのサイクルポート箇所や満空情報等のオープンデータ化を継続して実施する。やまがた M a a S アプリ、ポータルサイトで G T F S - R T データの活用を検討する。
地域公共交通情報の規格化を核としたオープンデータ活用事業		G T F S - J P をはじめとするプラットフォームのデータを適切な更新を実施する。
<ol style="list-style-type: none"> ① G T F S - J P データ作成・更新 ② 交通事業者で行うタクシー配車アプリ導入支援事業 	<ol style="list-style-type: none"> ①R4年度～ ②R8年度（予定） 	<ol style="list-style-type: none"> ①最新の情報にデータ更新を行うとともに、WGでの連携運行内容や運行カレンダーに合わせ、G T F S - J P データを更新する。 ②交通事業者が配車アプリ等を導入する際、その初期費用の一部を支援する。

目標・施策	施策の内容	実施主体	
<p>【利便性】 (2) データの効果的な利活用</p>	<ul style="list-style-type: none"> 山形県地域公共交通情報共有基盤(やまがた公共交通オープンデータプラットフォーム)において、公共交通情報をプラットフォーム利用者に対して適切に発信する。 山形県地域公共交通情報共有基盤(やまがた公共交通オープンデータプラットフォーム)において、地域の移動を分析・検討するための幅広いデータを集約し、関係者間で共有する。(具体的な運用については、<計画付則1>を参照) 特に、病院、福祉施設、教育機関の利用動向や、交通事業者以外の送迎サービスや移動支援サービスの内容等、従来の交通担当部局の枠を越えた情報の集約・共有を進め、きめ細やかなニーズの把握、異なる分野の関係者の連携につなげていく。 県は、市町村総合交付金の見直し等を通じ、市町村におけるオープンデータを活用した新たな取組みを促進する。 リアルタイム運行情報の運用についてPRしていく。 	市町村	酒田市
			新庄市
			寒河江市
			上山市
			村山市
			天童市
			東根市
			尾花沢市
			南陽市
			山辺町
			中山町
			河北町
			西川町
			朝日町
大江町			
最上町			

関連事業名	実施期間	令和8年度以降の対応予定
—		運行内容や運行カレンダーに合わせ、G T F S - J P データを更新する。
(参考) 酒田市バスロケーションシステム運用業務		市営るんるんバスの運行についてバスロケーションシステムを運用し、バス運行情報や位置情報を公開する。
バスロケーションシステム運用業務		引き続き、市営バスまちなか循環線、土内線、芦沢線において、バスの運行情報や位置情報を公開する。
—		解決できていない課題については、引き続き近隣町村検討を行う。
—		G T F S - J P データを更新し、県 HP にて公表。
G T F S - J P データ作成・更新	R4 年度～	G T F S - J P のデータについて、適切に更新を実施する。
山形連携中枢都市圏連携事業における G T F S - J P データ作成・更新業務委託への参画	R5 年度～	山形連携中枢都市圏連携事業における G T F S - J P データ作成・更新業務委託により適切に更新を実施。
—		G T F S - J P データについて、適切に更新を実施。
山形連携中枢都市圏連携事業における G T F S - J P データ作成・更新業務委託への参画	R4 年度～	山形連携中枢都市圏連携事業における G T F S - J P データ作成・更新業務委託への参画を継続。
市営バス運行事業		バスロケーションシステムをの運用を継続。
山形連携中枢都市圏連携事業における G T F S - J P データ作成・更新業務委託への参画	R7 年度～	G T F S - J P データについて、適切に更新を実施。
市民バス運行事業		バスロケーションシステムの運用を継続。
山形連携中枢都市圏連携事業における G T F S - J P データ作成・更新業務委託への参画	R4 年度～	G T F S - J P データの適切な更新を実施。
—		G T F S - J P をはじめとするプラットフォームのデータについて、適切に更新を実施
地域公共交通情報の規格化を核としたオープンデータ活用事業		G T F S - J P をはじめとするプラットフォームのデータについて、適切に更新を実施。
地域公共交通事業	R4 年度～	・ G T F S - J P によるプラットフォームのデータについて、適切に更新を実施。 ・ 山形連携中枢都市圏連携事業における G T F S - J P データ作成・更新業務委託への参画
山形連携中枢都市圏連携事業における G T F S - J P データ作成・更新業務委託への参画	R4 年度～	山形連携中枢都市圏の連携事業として G T F S - J P データの整備を業務委託し、適切にデータ整備を行っていく。
山形連携中枢都市圏連携事業における G T F S - J P データ作成・更新業務委託への参画	R4 年度～	G T F S - J P をはじめとするデータの適切な更新を実施する。
地域公共交通情報の規格化を核としたオープンデータ活用事業		G T F S - J P 等のオープンデータについて、随時更新を実施する。
山形連携中枢都市圏連携事業における G T F S - J P データ作成・更新業務委託への参画	R4 年度～	G T F S - J P をはじめとするプラットフォームのデータについて、山形連携中枢都市圏連携事業における G T F S - J P データ作成・更新業務委託により実施する。
—		・ 近接する市町村への移動は、J R の陸羽東線に依ることが大きいため、引き続き再開に向けた要望を行う。 ・ 交通事業者以外の移動サービスの洗い出しなど、現状分析を進める。

目標・施策	施策の内容	実施主体	
<p>【利便性】 (2) データの効果的な活用</p>	<ul style="list-style-type: none"> 山形県地域公共交通情報共有基盤（やまがた公共交通オープンデータプラットフォーム）において、公共交通情報をプラットフォーム利用者に対して適切に発信する。 山形県地域公共交通情報共有基盤（やまがた公共交通オープンデータプラットフォーム）において、地域の移動を分析・検討するための幅広いデータを集約し、関係者間で共有する。（具体的な運用については、＜計画付則1＞を参照） 特に、病院、福祉施設、教育機関の利用動向や、交通事業者以外の送迎サービスや移動支援サービスの内容等、従来の交通担当部局の枠を越えた情報の集約・共有を進め、きめ細やかなニーズの把握、異なる分野の関係者の連携につなげていく。 県は、市町村総合交付金の見直し等を通じ、市町村におけるオープンデータを活用した新たな取組みを促進する。 リアルタイム運行情報の運用についてPRしていく。 	<p>市町村</p>	<p>大蔵村 白鷹町 庄内町</p>
		<p>バス事業者</p>	<p>山交バス 庄内交通</p>
		<p>JR 東日本</p>	<p>JR 東日本</p>
		<p>県</p>	<p>県</p>
<p>【利便性】 (3) デジタル技術の活用（自動運転、AI配車システム、キャッシュレス決済等）</p>	<ul style="list-style-type: none"> 交通事業者及び市町村は、デジタル技術を活用した利用者の利便性向上につながる交通サービスの提供（自動運転、AI配車システム、キャッシュレス決済等）に努める。 バス事業者は、交通系ICカード等データ可視化・分析システム等を活用しながら、交通ネットワーク全体における位置付けやサービス内容を見直し、利便性と持続性双方の向上を図る。 	<p>バス事業者</p>	<p>山交バス 庄内交通</p>
		<p>市町村</p>	<p>米沢市 酒田市 新庄市 長井市 庄内町</p>

関連事業名	実施期間	令和8年度以降の対応予定
やまがた公共交通オープンデータプラットフォームにおけるG T F S - J Pデータ公表		やまがた公共交通オープンデータプラットフォームのG T F S - J Pデータについて、適切に更新を実施。
バスロケーションシステム運用業務		引き続き、肘折温泉-新庄線において、バスの運行情報や位置情報を公開。
-		G T F S - J Pをはじめとするプラットフォームのデータについて、適切に更新を実施。
オープンデータを活用し、新規利用者や観光客の利用を促進する		G T F S - J Pをはじめとするプラットフォームのデータについて、適切に更新を実施。
-		G T F S - J Pデータを適切に更新する。
-		G T F S - J Pデータを適切に更新する。
-		当社HPのリンク先を記載。
-		・G T F S - J Pをはじめとするプラットフォームのデータについて、適切に更新を実施。 ・ガイドラインに基づいたデータの収集。
山形県地域公共交通改善支援事業費補助金		市町村のオープンデータ等の活用に関し支援。
-		・交通事業者や市町村が実施するG T F S - R Tのオープンデータ化に向け、進捗の確認や必要に応じた助言等を実施する。 ・山形市M a a Sの実現に向け、必要な支援・助言を実施する。また、他市町村の動向を注視し、M a a S実施意向がある場合、必要な支援・助言を行う。
・交通系I Cカード以外のキャッシュレス決済サービスの拡大		クレジット決済・モバイルチケット等キャッシュレス決済サービスの拡大の検討。
・地域連携I Cカード「shoko cherica」の活用 ・I Cデータ可視化分析システムの活用	・令和4年5月14日より ・令和6年度より	・地域連携I Cカード「shoko cherica」を適切に運用し、利便性向上と定時制運行に努める。 ・I Cデータ可視化分析システムを活用し、利用実態の把握による各種サービス向上に努める。
地域連携I Cカード維持運用業務	令和4年5月14日～	市民バス全路線において、交通系I Cカードによる決済の運用を継続していく。
乗合バス運行事業	R 8年度～	市営るんるんバスへのキャッシュレス導入を検討する。
キャッシュレス決済の導入 (auPAY、d払い、楽天ペイ、PayPay)	R 6年度～	
バスロケーションシステムの継続	計画期間中	・スマートシティながいの一環として導入したバスロケーションシステムを継続し、市民の利便性を確保する。 ・また、G T F S - R Tを活用したGooglemapでの市営バス情報の提供も継続する。
既存路線の区域型デマンドタクシーへの転換	R 8年度～	区域型デマンドタクシー導入の際は、デジタル技術を活用し、スマートフォンから予約・配車ができるサービスを検討する。

目標・施策	施策の内容	実施主体	
<p>【利便性】 (4) ユニバーサルデザインに対応した交通環境の整備</p>	<p>・交通事業者及び市町村は、ユニバーサルデザインに対応した車両や待合環境の整備に努める。</p>	バス事業者	山交バス 庄内交通
<p>【経営】 (1) デジタル技術やデータの利活用による業務の効率化</p>	<p>・業務日報の電子化等、デジタル技術の導入や、データの利活用による効率的な運行計画など、業務の効率化に努める。</p>	バス事業者	山交バス 新庄輸送サービス
<p>【経営】 (2) 国庫補助の有効活用による経営、財政基盤の確保</p>	<p>・地域間交通を維持、改善するため、路線ネットワークの構築や、運賃・ダイヤの改善の取組み等を通じて、地域公共交通の利用者の利便の増進を図る事業（地域公共交通利便増進事業）や、収支が不均衡な状況にある地域公共交通の運送を継続するため、地方公共団体による公募により、新たなサービス提供者を選定し、地域における旅客運送サービスの継続を図る事業（地域旅客運送サービス継続事業）等について、必要に応じて計画を作成し、実施する。</p>	交通事業者、市町村、県 県	県、鶴岡市、酒田市、三川町、庄内交通 県
		市町村	山形市 米沢市 鶴岡市

関連事業名	実施期間	令和8年度以降の対応予定
車両減価償却費等国庫補助金活用によるノンステップバスの導入。		ノンステップバスの新車の導入を継続的に進める。
<ul style="list-style-type: none"> ・低床バス(ノンステップバス)の積極的導入 ・待合環境の整備 		<ul style="list-style-type: none"> ・多種多様な利用者の利便性向上のためノンステップバスへ車両更新する。 ・主要乗り継ぎ場所の待合施設環境を適宜整備してゆく。
バス車両の取得		車両減価償却補助金を活用し、ノンステップバスを導入している。引き続き、車両更新の際は、ノンステップバスを導入していく。
デジタコ勤怠管理システムの導入		ドライバーの運転時間や運転の状況を把握できるデジタコ勤怠管理システムについて、より効率的なシステムを導入し業務改善に努める。
—		点呼記録簿等の電子化による業務効率改善の実施。
乗降システムの継続	計画期間中	<ul style="list-style-type: none"> ・人数集計のデジタル化を継続し、事務の効率化に努める。 ・定期券の読み取りにRFIDを使用しているが、QRコードへの移行等、安価で実施できるような検討する。
地域旅客運送サービス継続事業（鶴岡三川線、三川酒田線）	R8年度～	鶴岡三川線及び三川酒田線に係る地域旅客運送サービス継続事業を実施していく。
—		引き続き国や市町村と調整し、円滑な補助金交付事務に努める。
「別紙（地域内フィーダー系統に係る地域公共交通確保維持事業の詳細（山形市該当部分））」に記載された交通サービス及び「別紙（山形県市町村総合交付金申請予定事業一覧）」に記載された交通サービスについては、本施策・事業における地域の生活の維持と活性化に不可欠な公共交通として位置付け、国の地域公共交通確保維持事業、県の市町村総合交付金及び山形市の財政負担の適切な分担によってサービス水準の維持・確保を図る。		引き続き県と調整し、円滑な補助金交付事務に努める。
「別紙（地域内フィーダー系統に係る地域公共交通確保維持事業の詳細（米沢市該当部分））」に記載された交通サービス及び「別紙（山形県市町村総合交付金申請予定事業一覧）」に記載された交通サービスについては、本施策・事業における地域の生活の維持と活性化に不可欠な公共交通として位置付け、国の地域公共交通確保維持事業、県の市町村総合交付金及び米沢市の財政負担の適切な分担によってサービス水準の維持・確保を図る。		
「別紙（地域内フィーダー系統に係る地域公共交通確保維持事業の詳細（鶴岡市該当部分））」に記載された交通サービス及び「別紙（山形県市町村総合交付金申請予定事業一覧）」に記載された交通サービスについては、本施策・事業における地域の生活の維持と活性化に不可欠な公共交通として位置付け、国の地域公共交通確保維持事業、県の市町村総合交付金及び鶴岡市の財政負担の適切な分担によってサービス水準の維持・確保を図る。		引き続き県と調整し、円滑な補助金交付事務に努める。

目標・施策	施策の内容	実施主体	
<p>【経営】 (2) 国庫補助の有効活用による経営、財政基盤の確保</p>	<p>・地域間交通を維持、改善するため、路線ネットワークの構築や、運賃・ダイヤの改善の取組み等を通じて、地域公共交通の利用者の利便の増進を図る事業（地域公共交通利便増進事業）や、収支が不均衡な状況にある地域公共交通の運送を継続するため、地方公共団体による公募により、新たなサービス提供者を選定し、地域における旅客運送サービスの継続を図る事業（地域旅客運送サービス継続事業）等について、必要に応じて計画を作成し、実施する。</p>	<p>市町村</p>	<p>酒田市</p>
			<p>新庄市</p>
			<p>寒河江市</p>
			<p>上山市</p>
			<p>村山市</p>

関連事業名	実施期間	令和8年度以降の対応予定
<p>「別紙（地域内フィーダー系統に係る地域公共交通確保維持事業の詳細（酒田市該当部分）」に記載された交通サービス及び「別紙（山形県市町村総合交付金申請予定事業一覧）」に記載された交通サービスについては、本施策・事業における地域の生活の維持と活性化に不可欠な公共交通として位置付け、国の地域公共交通確保維持事業、県の市町村総合交付金及び酒田市の財政負担の適切な分担によってサービス水準の維持・確保を図る。</p>		
<p>「別紙（地域内フィーダー系統に係る地域公共交通確保維持事業の詳細（新庄市該当部分）」に記載された交通サービス及び「別紙（山形県市町村総合交付金申請予定事業一覧）」に記載された交通サービスについては、本施策・事業における地域の生活の維持と活性化に不可欠な公共交通として位置付け、国の地域公共交通確保維持事業、県の市町村総合交付金及び新庄市の財政負担の適切な分担によってサービス水準の維持・確保を図る。</p>		
<p>「別紙（地域内フィーダー系統に係る地域公共交通確保維持事業の詳細（寒河江市該当部分）」に記載された交通サービス及び「別紙（山形県市町村総合交付金申請予定事業一覧）」に記載された交通サービスについては、本施策・事業における地域の生活の維持と活性化に不可欠な公共交通として位置付け、国の地域公共交通確保維持事業、県の市町村総合交付金及び寒河江市の財政負担の適切な分担によってサービス水準の維持・確保を図る。</p>		
<p>「別紙（地域内フィーダー系統に係る地域公共交通確保維持事業の詳細（上山市該当部分）」に記載された交通サービス及び「別紙（山形県市町村総合交付金申請予定事業一覧）」に記載された交通サービスについては、本施策・事業における地域の生活の維持と活性化に不可欠な公共交通として位置付け、国の地域公共交通確保維持事業、県の市町村総合交付金及び上山市の財政負担の適切な分担によってサービス水準の維持・確保を図る。</p> <p>近年、民間バスにおいて、利用者の減少や運転手不足等により、減便が相次いでいること、また、今後インバウンド等による観光客の増加見込みに対し、タクシー台数等の不足が生じるおそれがあることから、解決策として、時間的な交通空白が発生している地域の足確保のための交通サービスや、市内宿泊施設と市内及び県内の観光施設等を結ぶ観光の足確保のための交通サービスの導入を検討する。</p>		
<p>「別紙（地域内フィーダー系統に係る地域公共交通確保維持事業の詳細（村山市該当部分）」に記載された交通サービス及び「別紙（山形県市町村総合交付金申請予定事業一覧）」に記載された交通サービスについては、本施策・事業における地域の生活の維持と活性化に不可欠な公共交通として位置付け、国の地域公共交通確保維持事業、県の市町村総合交付金及び村山市の財政負担の適切な分担によってサービス水準の維持・確保を図る。</p>		

目標・施策	施策の内容	実施主体	
<p>【経営】 (2) 国庫補助の有効活用による経営、財政基盤の確保</p>	<p>・地域間交通を維持、改善するため、路線ネットワークの構築や、運賃・ダイヤの改善の取組み等を通じて、地域公共交通の利用者の利便の増進を図る事業（地域公共交通利便増進事業）や、収支が不均衡な状況にある地域公共交通の運送を継続するため、地方公共団体による公募により、新たなサービス提供者を選定し、地域における旅客運送サービスの継続を図る事業（地域旅客運送サービス継続事業）等について、必要に応じて計画を作成し、実施する。</p>	<p>市町村</p>	<p>長井市</p>
			<p>天童市</p>
			<p>東根市</p>
			<p>尾花沢市</p>
			<p>南陽市</p>
			<p>山辺町</p>

関連事業名	実施期間	令和8年度以降の対応予定
<p>「別紙（地域内フィーダー系統に係る地域公共交通確保維持事業の詳細（長井市該当部分）」に記載された交通サービス及び「別紙（山形県市町村総合交付金申請予定事業一覧）」に記載された交通サービスについては、本施策・事業における地域の生活の維持と活性化に不可欠な公共交通として位置付け、国の地域公共交通確保維持事業、県の市町村総合交付金及び長井市の財政負担の適切な分担によってサービス水準の維持・確保を図る。</p> <p>また、これまで生活交通確保維持改善計画において補助対象となっていた一部の運行系統について、経路変更等の見直しを行う地域公共交通利便増進事業を実施する。</p>		
<p>「別紙（地域内フィーダー系統に係る地域公共交通確保維持事業の詳細（天童市該当部分）」に記載された交通サービス及び「別紙（山形県市町村総合交付金申請予定事業一覧）」に記載された交通サービスについては、本施策・事業における地域の生活の維持と活性化に不可欠な公共交通として位置付け、国の地域公共交通確保維持事業、県の市町村総合交付金及び天童市の財政負担の適切な分担によってサービス水準の維持・確保を図る。</p>		
<p>「別紙（地域内フィーダー系統に係る地域公共交通確保維持事業の詳細（東根市該当部分）」に記載された交通サービス及び「別紙（山形県市町村総合交付金申請予定事業一覧）」に記載された交通サービスについては、本施策・事業における地域の生活の維持と活性化に不可欠な公共交通として位置付け、国の地域公共交通確保維持事業、県の市町村総合交付金及び東根市の財政負担の適切な分担によってサービス水準の維持・確保を図る。</p>		
<p>「別紙（地域内フィーダー系統に係る地域公共交通確保維持事業の詳細（尾花沢市該当部分）」に記載された交通サービス及び「別紙（山形県市町村総合交付金申請予定事業一覧）」に記載された交通サービスについては、本施策・事業における地域の生活の維持と活性化に不可欠な公共交通として位置付け、国の地域公共交通確保維持事業、県の市町村総合交付金及び尾花沢市の財政負担の適切な分担によってサービス水準の維持・確保を図る。</p>		
<p>「別紙（地域内フィーダー系統に係る地域公共交通確保維持事業の詳細（南陽市該当部分）」に記載された交通サービス及び「別紙（山形県市町村総合交付金申請予定事業一覧）」に記載された交通サービスについては、本施策・事業における地域の生活の維持と活性化に不可欠な公共交通として位置付け、国の地域公共交通確保維持事業、県の市町村総合交付金及び南陽市の財政負担の適切な分担によってサービス水準の維持・確保を図る。</p>		
<p>「別紙（地域内フィーダー系統に係る地域公共交通確保維持事業の詳細（山辺町該当部分）」に記載された交通サービス及び「別紙（山形県市町村総合交付金申請予定事業一覧）」に記載された交通サービスについては、本施策・事業における地域の生活の維持と活性化に不可欠な公共交通として位置付け、国の地域公共交通確保維持事業、県の市町村総合交付金及び山辺町の財政負担の適切な分担によってサービス水準の維持・確保を図る。</p>		

目標・施策	施策の内容	実施主体	
<p>【経営】 (2) 国庫補助の有効活用による経営、財政基盤の確保</p>	<p>・地域間交通を維持、改善するため、路線ネットワークの構築や、運賃・ダイヤの改善の取組み等を通じて、地域公共交通の利用者の利便の増進を図る事業（地域公共交通利便増進事業）や、収支が不均衡な状況にある地域公共交通の運送を継続するため、地方公共団体による公募により、新たなサービス提供者を選定し、地域における旅客運送サービスの継続を図る事業（地域旅客運送サービス継続事業）等について、必要に応じて計画を作成し、実施する。</p>	市町村	河北町
			西川町
			朝日町
			大江町
			最上町
			舟形町

関連事業名	実施期間	令和8年度以降の対応予定
<p>「別紙（地域内フィーダー系統に係る地域公共交通確保維持事業の詳細（河北町該当部分）」に記載された交通サービス及び「別紙（山形県市町村総合交付金申請予定事業一覧）」に記載された交通サービスについては、本施策・事業における地域の生活の維持と活性化に不可欠な公共交通として位置付け、国の地域公共交通確保維持事業、県の市町村総合交付金及び河北町の財政負担の適切な分担によってサービス水準の維持・確保を図る。</p>		
<p>「別紙（地域内フィーダー系統に係る地域公共交通確保維持事業の詳細（西川町該当部分）」に記載された交通サービス及び「別紙（山形県市町村総合交付金申請予定事業一覧）」に記載された交通サービスについては、本施策・事業における地域の生活の維持と活性化に不可欠な公共交通として位置付け、国の地域公共交通確保維持事業、県の市町村総合交付金及び西川町の財政負担の適切な分担によってサービス水準の維持・確保を図る。</p>		
<p>「別紙（地域内フィーダー系統に係る地域公共交通確保維持事業の詳細（朝日町該当部分）」に記載された交通サービス及び「別紙（山形県市町村総合交付金申請予定事業一覧）」に記載された交通サービスについては、本施策・事業における地域の生活の維持と活性化に不可欠な公共交通として位置付け、国の地域公共交通確保維持事業、県の市町村総合交付金及び朝日町の財政負担の適切な分担によってサービス水準の維持・確保を図る。</p>		
<p>「別紙（地域内フィーダー系統に係る地域公共交通確保維持事業の詳細（大江町該当部分）」に記載された交通サービス及び「別紙（山形県市町村総合交付金申請予定事業一覧）」に記載された交通サービスについては、本施策・事業における地域の生活の維持と活性化に不可欠な公共交通として位置付け、国の地域公共交通確保維持事業、県の市町村総合交付金及び大江町の財政負担の適切な分担によってサービス水準の維持・確保を図る。</p>		
<p>「別紙（地域内フィーダー系統に係る地域公共交通確保維持事業の詳細（最上町該当部分）」に記載された交通サービス及び「別紙（山形県市町村総合交付金申請予定事業一覧）」に記載された交通サービスについては、本施策・事業における地域の生活の維持と活性化に不可欠な公共交通として位置付け、国の地域公共交通確保維持事業、県の市町村総合交付金及び最上町の財政負担の適切な分担によってサービス水準の維持・確保を図る。</p>		
<p>「別紙（地域内フィーダー系統に係る地域公共交通確保維持事業の詳細（舟形町該当部分）」に記載された交通サービス及び「別紙（山形県市町村総合交付金申請予定事業一覧）」に記載された交通サービスについては、本施策・事業における地域の生活の維持と活性化に不可欠な公共交通として位置付け、国の地域公共交通確保維持事業、県の市町村総合交付金及び舟形町の財政負担の適切な分担によってサービス水準の維持・確保を図る。</p>		

目標・施策	施策の内容	実施主体	
<p>【経営】 (2) 国庫補助の有効活用による経営、財政基盤の確保</p>	<p>・地域間交通を維持、改善するため、路線ネットワークの構築や、運賃・ダイヤの改善の取組み等を通じて、地域公共交通の利用者の利便の増進を図る事業（地域公共交通利便増進事業）や、収支が不均衡な状況にある地域公共交通の運送を継続するため、地方公共団体による公募により、新たなサービス提供者を選定し、地域における旅客運送サービスの継続を図る事業（地域旅客運送サービス継続事業）等について、必要に応じて計画を作成し、実施する。</p>	<p>市町村</p>	<p>鮭川村</p>
			<p>戸沢村</p>
			<p>高島町</p>
			<p>川西町</p>
			<p>小国町</p>
			<p>白鷹町</p>

関連事業名	実施期間	令和8年度以降の対応予定
<p>「別紙（地域内フィーダー系統に係る地域公共交通確保維持事業の詳細（鮭川村該当部分）」に記載された交通サービス及び「別紙（山形県市町村総合交付金申請予定事業一覧）」に記載された交通サービスについては、本施策・事業における地域の生活の維持と活性化に不可欠な公共交通として位置付け、国の地域公共交通確保維持事業、県の市町村総合交付金及び鮭川村の財政負担の適切な分担によってサービス水準の維持・確保を図る。</p>		
<p>「別紙（地域内フィーダー系統に係る地域公共交通確保維持事業の詳細（戸沢村該当部分）」に記載された交通サービス及び「別紙（山形県市町村総合交付金申請予定事業一覧）」に記載された交通サービスについては、本施策・事業における地域の生活の維持と活性化に不可欠な公共交通として位置付け、国の地域公共交通確保維持事業、県の市町村総合交付金及び戸沢村の財政負担の適切な分担によってサービス水準の維持・確保を図る。</p>		R5年度より本格運行のデマンド型乗合タクシー上松坂新庄線の維持。
<p>「別紙（地域内フィーダー系統に係る地域公共交通確保維持事業の詳細（高島町該当部分）」に記載された交通サービス及び「別紙（山形県市町村総合交付金申請予定事業一覧）」に記載された交通サービスについては、本施策・事業における地域の生活の維持と活性化に不可欠な公共交通として位置付け、国の地域公共交通確保維持事業、県の市町村総合交付金及び高島町の財政負担の適切な分担によってサービス水準の維持・確保を図る。</p>		
<p>「別紙（地域内フィーダー系統に係る地域公共交通確保維持事業の詳細（川西町該当部分）」に記載された交通サービス及び「別紙（山形県市町村総合交付金申請予定事業一覧）」に記載された交通サービスについては、本施策・事業における地域の生活の維持と活性化に不可欠な公共交通として位置付け、国の地域公共交通確保維持事業、県の市町村総合交付金及び川西町の財政負担の適切な分担によってサービス水準の維持・確保を図る。</p>		
<p>「別紙（地域内フィーダー系統に係る地域公共交通確保維持事業の詳細（小国町該当部分）」に記載された交通サービス及び「別紙（山形県市町村総合交付金申請予定事業一覧）」に記載された交通サービスについては、本施策・事業における地域の生活の維持と活性化に不可欠な公共交通として位置付け、国の地域公共交通確保維持事業、県の市町村総合交付金及び小国町の財政負担の適切な分担によってサービス水準の維持・確保を図る。</p>		
<p>「別紙（地域内フィーダー系統に係る地域公共交通確保維持事業の詳細（白鷹町該当部分）」に記載された交通サービス及び「別紙（山形県市町村総合交付金申請予定事業一覧）」に記載された交通サービスについては、本施策・事業における地域の生活の維持と活性化に不可欠な公共交通として位置付け、国の地域公共交通確保維持事業、県の市町村総合交付金及び白鷹町の財政負担の適切な分担によってサービス水準の維持・確保を図る。</p>		

目標・施策	施策の内容	実施主体	
<p>【経営】 (2) 国庫補助の有効活用による経営、財政基盤の確保</p>	<p>・地域間交通を維持、改善するため、路線ネットワークの構築や、運賃・ダイヤの改善の取組み等を通じて、地域公共交通の利用者の利便の増進を図る事業（地域公共交通利便増進事業）や、収支が不均衡な状況にある地域公共交通の運送を継続するため、地方公共団体による公募により、新たなサービス提供者を選定し、地域における旅客運送サービスの継続を図る事業（地域旅客運送サービス継続事業）等について、必要に応じて計画を作成し、実施する。</p>	市町村	飯豊町
			三川町
			庄内町
			遊佐町
<p>【経営】 (3) 多様な財源確保による経営・財政基盤の強化</p>	<p>・企業広告収入やクラウドファンディングなどの多様な財源確保策を講じる。</p>	市町村	米沢市

関連事業名	実施期間	令和8年度以降の対応予定
<p>「別紙（地域内フィーダー系統に係る地域公共交通確保維持事業の詳細（飯豊町該当部分）」に記載された交通サービス及び「別紙（山形県市町村総合交付金申請予定事業一覧）」に記載された交通サービスについては、本施策・事業における地域の生活の維持と活性化に不可欠な公共交通として位置付け、国の地域公共交通確保維持事業、県の市町村総合交付金及び飯豊町の財政負担の適切な分担によってサービス水準の維持・確保を図る。</p>		
<p>「別紙（地域内フィーダー系統に係る地域公共交通確保維持事業の詳細（三川町該当部分）」に記載された交通サービス及び「別紙（山形県市町村総合交付金申請予定事業一覧）」に記載された交通サービスについては、本施策・事業における地域の生活の維持と活性化に不可欠な公共交通として位置付け、国の地域公共交通確保維持事業、県の市町村総合交付金及び三川町の財政負担の適切な分担によってサービス水準の維持・確保を図る。 鶴岡三川線及び三川酒田線の運行系統の維持に向けた地域旅客運送サービス継続事業を実施</p>		<p>財政的負担及びサービス継続計画に掲げる取り組みの推進を継続していく。</p>
<p>「別紙（地域内フィーダー系統に係る地域公共交通確保維持事業の詳細（庄内町該当部分）」に記載された交通サービス及び「別紙（山形県市町村総合交付金申請予定事業一覧）」に記載された交通サービスについては、本施策・事業における地域の生活の維持と活性化に不可欠な公共交通として位置付け、国の地域公共交通確保維持事業、県の市町村総合交付金及び庄内町の財政負担の適切な分担によってサービス水準の維持・確保を図る。</p>		
<p>「別紙（地域内フィーダー系統に係る地域公共交通確保維持事業の詳細（遊佐町該当部分）」に記載された交通サービス及び「別紙（山形県市町村総合交付金申請予定事業一覧）」に記載された交通サービスについては、本施策・事業における地域の生活の維持と活性化に不可欠な公共交通として位置付け、国の地域公共交通確保維持事業、県の市町村総合交付金及び遊佐町の財政負担の適切な分担によってサービス水準の維持・確保を図る。</p>		
<p>有料広告</p>		<p>時刻表及び市民バス車両内に有料広告を掲載している。引き続き、広告を募集し、財源の確保に努める。</p>

4 地域公共交通確保維持事業に係る記載事項

○地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱の規定により、地域間幹線系統及び地域内フィーダー系統に係る地域公共交通計画に必要な記載は、下記のとおり。

(1) 地域間幹線系統に係る記載事項

- ①地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の地域の公共交通における位置付け・役割
⇒主に市町村の域内を越えた、多様な地域との交流拡大や産業の発展を支える広域的な生活交通基盤としての役割
- ②①を踏まえた地域公共交通確保維持事業の必要性
⇒「4-2 地域公共交通を取り巻く課題」に記載のとおり
- ③地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統に係る事業及び実施主体の概要
⇒山形県地域公共交通活性化協議会において協議する別紙に記載のとおり
- ④地域公共交通計画の区域内全体における地域旅客運送サービスの利用者の数、収支、費用に係る国又は地方公共団体の支出の額その他の定量的な目標・効果及びその評価手法
⇒「7 計画の目標」及び「8 計画の達成状況の評価」に記載のとおり

(2) 地域内フィーダー系統に係る記載事項

- ①地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の地域の公共交通における位置付け・役割
⇒主に市町村など地域自らがプロデュースし、住民がQ o L向上の実現に向け、快適に移動できる生活交通基盤としての役割
- ②①を踏まえた地域公共交通確保維持事業の必要性
⇒「4-2 地域公共交通を取り巻く課題」に記載のとおり
- ③地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統に係る事業及び実施主体の概要
⇒山形県地域公共交通活性化協議会において協議する別紙に記載のとおり
- ④地域公共交通計画の区域内全体における地域旅客運送サービスの利用者の数、収支、費用に係る国又は地方公共団体の支出の額その他の定量的な目標・効果及びその評価手法
⇒「7 計画の目標」及び「8 計画の達成状況の評価」に記載のとおり

5 特定事業計画の概要

5-1 地域旅客運送サービス継続事業 (鶴岡三川線、酒田三川線) の実施方針

(1) 目的

バス路線の収支が不均衡な路線（鶴岡三川線・三川酒田線）について維持を図るため、地域旅客運送サービス継続事業の実施方針を定める。

この運行系統は、令和8年3月作成の地域旅客運送サービス継続実施計画において、地域間幹線系統と位置付けるものとする。

(2) 実施事業

地域旅客運送サービス継続事業（鶴岡三川線、三川酒田線）

路線 (系統名)	平日(回)		土日祝日		事業者名	事業の種類	運行の態様
	往	復	往	復			
①鶴岡三川線	8 便	8 便	4 便	4 便	庄内交通(株)	一般乗合旅客 自動車運送事業	路線定期運行
②三川(日本海総合病院) 酒田線・酒田光陵高校線	7 便	7 便	3 便	3 便	庄内交通(株)	一般乗合旅客 自動車運送事業	路線定期運行

〈現行のサービス内容〉

路線：鶴岡—三川線

三川（日本海総合病院）酒田線

三川（日本海総合病院）酒田光陵高校線

（青路線：継続事業を実施する路線）

【鶴岡—三川線】



【三川（日本海総合病院）酒田線・
酒田光陵高校線】



(3) 地方公共団体による支援の内容

- ①地域住民と連携した利用促進策
- ②事業実施に伴う欠損額に対する補助
- ③周知・広報支援
- ④関係機関との調整・協議

(4) 実施予定期間

令和8年4月1日～令和13年3月31日

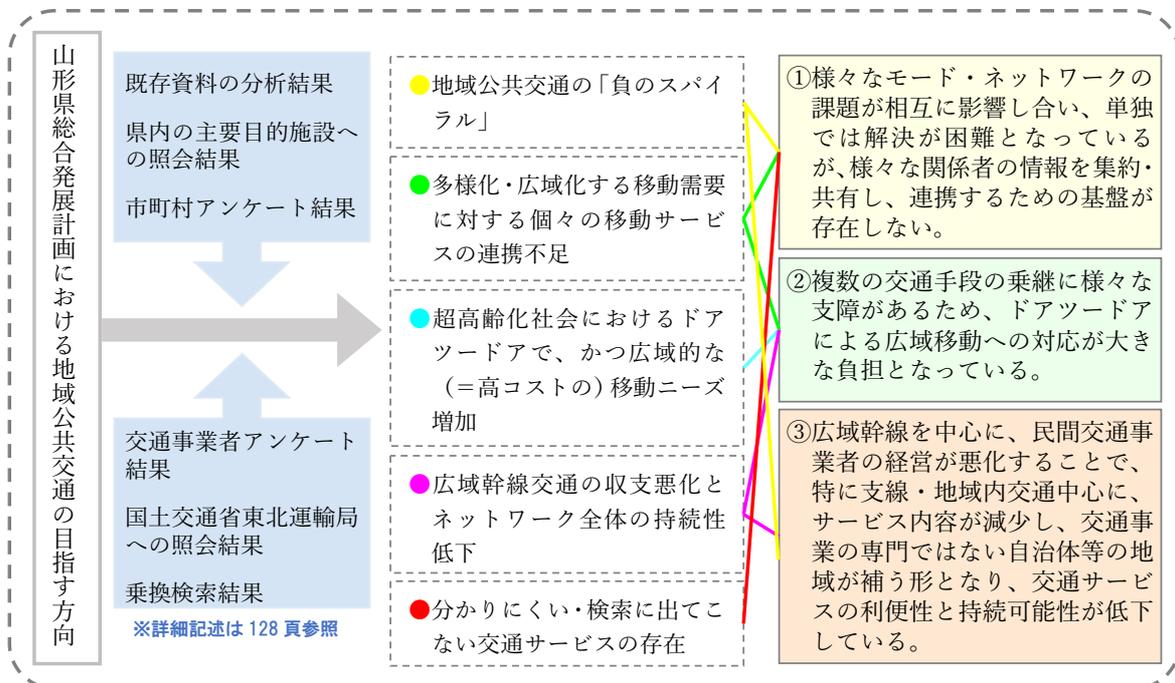
6 前計画の評価

前計画では、県全体の3つの大きな課題として、①様々なモード・ネットワークの課題が相互に影響し合い、単独では解決が困難となっているが、様々な関係者の情報を集約・共有し、連携するための基盤が存在しない、②複数の交通手段の乗継に様々な支障があるため、ドアツードアによる広域移動への対応が大きな負担となっている、③広域幹線を中心に、民間交通事業者の経営が悪化することで、特に支線・地域内交通中心に、サービス内容が減少し、交通事業の専門ではない自治体等の地域が補う形となり、交通サービスの利便性と持続可能性が低下していると整理し、各課題に対応するための目標を設定し、毎年度、山形県地域公共交通活性化協議会において、進捗状況を評価してきた。

前計画の目標達成に向け、これまで県では、バス事業者、タクシー事業者、鉄道事業者などの交通事業者や、県内全ての市町村から地域公共交通に関する施策・事業や課題についてヒアリングを実施してきたほか、総合支庁総務課連携支援室主導のもと、地域別部会を開催し、地域内における現状や課題についての協議を重ねるとともに、地域公共交通についての課題を同じくする自治体等を招へいし、勉強会を実施してきたところである。

こういった取り組みをもとに、前計画の目標に係る達成状況等、実績・評価・課題・意見等について、下記のとおり整理している。

▼前計画における課題



6-1 大目標：「移動」全体の利便性向上

目標1：県民・来訪者の「移動」の促進

項目			R2 計画作成時	R6 直近実績	R6 目標値	R7 最終目標	達成度
数値目標①	県民1人当たりの 鉄道・バス ・タクシー	内容	10.6回/人 コロナ禍前 (R1) 15.0回/人	13.8回/人	17.5回/人	18.0回/人	C
		達成状況・ 要因分析	コロナ禍の影響で不要不急の外出や通勤、通学等の社会経済活動の変化により、公共交通機関の令和2年度の利用回数が大きく減少して以降、目標達成が困難な状況にはあるものの、インバウンド需要の回帰などの効果もあり、回復傾向にある。				
数値目標②	RESASの 移動実態数値 (本県への来訪者数等) (年間)	内容	26,721人 コロナ禍前 (R1) 50,001人	不明	58,334人	60,000人	判定 不能
		内容	39,586人 コロナ禍前 (R1) 60,982人	不明	68,497人	70,000人	判定 不能
		達成状況・ 要因分析	RESASの移動実態数値については、令和7年3月の仕様変更に伴い算出不能となっている				

実績・評価・課題・意見等

- 新型コロナの影響により不要不急の外出や通勤・通学等の社会経済活動が変化し、令和2年度に利用回数は大きく減少した
- 回復傾向にあるものの、人口減少等によりコロナ禍前の水準までには回復していない
- 道路交通網の整備や自家用自動車の普及が進むとともに、ドアツードアのニーズ増加に伴う公共交通離れが深刻化
- 利用が伸びない理由の1つに、住民が便利さに気づいていない場合があるため、しっかりとしたPRが重要
- 過度に自家用車に頼らず、地域公共交通への関心が高まるよう県民の意識改革も必要

6-2 中目標（1）：データの集約・共有

目標1：利用者への幅広く・わかりやすく・一元的な情報提供

目標2：サービス改善のための幅広いデータの収集・共有

項目		R2 計画作成時	R6 直近実績	R6 目標値	R7 最終目標	達成度		
数値目標①	5大CP掲載 交通サービスの 事業者・路線	事業者数ベース	21.7%	50.8%	84.3%	100%	C	
		コミュニティバスの 路線数ベース	39.6%	85.7%	88.0%	100%	A	
	達成状況・ 要因分析	GTFSデータの作成に向けた担当者向けの研修を毎年度実施するとともに、山形県地域公共交通情報共有基盤（やまがた公共交通オープンデータプラットフォーム）によるGTFSデータの公開により、実績は伸びている。一方で、GTFSデータはデマンド交通になじまないことから、事業者数ベースでは目標達成が困難な状況にある。						
数値目標②	協議会へのデータ 提供交通事業者 の割合	内容	鉄道	100%	100%	100%	100%	A
			路線バス	86%	100%	97%	100%	A
			タクシー	88%	90%	98%	100%	A
	達成状況・ 要因分析	山形県地域公共交通情報共有基盤（やまがた公共交通オープンデータプラットフォーム）の管理や、初任者向けのGTFS研修会などを実施し、データ整備の意義、重要性について交通事業者の理解が進んだ結果、鉄道及び路線バスに関しては令和3年度以降最終目標値を達成している。						
数値目標③	一定の機関・施設の うち協議会へのデータ 提供機関・施設の割合	内容	6.9%	92.7%	41.4%	50%	A	
		達成状況・ 要因分析	令和4年度から山形県地域公共交通情報共有基盤（山形公共交通オープンデータプラットフォーム）を本格稼働したことに伴い、対象となるほとんどのデータ提供機関・施設を管理することになった結果、同年度以降最終目標値を達成している。					

実績・評価・課題・意見等

- 全体的に概ね順調に進んでいる
- 初任者向け研修の実施等により、バス事業者及び市町村におけるGTFS-JP、RTデータの適切な更新が着実に浸透しており、山形県地域公共交通情報共有基盤（やまがた公共交通オープンデータプラットフォーム）により情報発信されている
- バス事業者及び市町村が運営する交通サービスにおいて、動的なロケーション情報の取得・公開が行われ始めている
- 市町村運行バスの実績データの整備が効率的に行われておらず、データベース作成の基本的なフォーマットを作成する必要がある
- データが集約・共有されても、交通事業者や市町村、ITベンダーによる活用・分析まで進展していない
- 今後は、社会情勢の変化や移動需要に対応した地域公共交通の構築に向けて有効活用していくことが重要

6-3 中目標（2）：移動のシームレス化（移動の円滑化）

目標1：複数のサービスを乗り継ぐ際の利便性向上

目標2：移動サービスを利用する際の手間やバリアの軽減

項目		R2 計画作成時	R6 直近実績	R6 目標値	R7 最終目標	達成度	
数値目標①	キャッシュレス決済 導入率	バス	0%	80%	80%	100%	A
		タクシー	50.9%	71.2%	90.2%	100%	B
	達成状況・ 要因分析	令和4年度から導入した地域連携ICカードについて、市町村で「使い 方教室」等を実施してきたことや県内のSuica利用駅の拡大、インパウ ンド需要の拡大に伴うキャッシュレス決済ニーズの高まりがある中で、 バスを中心に導入が進んでいる。					
数値目標②	主要交通結節点 における バリアフリー化 ・全天候型の 交通結節点の数	バリアフリー化 された 交通結節点	1 コロナ禍前 (R1) 1結節点	1結節点	5結節点	6結節点	C
		全天候型の 交通結節点	43 コロナ禍前 (R1) 43結節点	43結節点	43結節点	43結節点	A
		バリアフリー化 された交通結 節点であり かつ全天候型 の交通結節点	1 コロナ禍前 (R1) 1結節点	1結節点	5結節点	6結節点	C
		達成状況・ 要因分析	待合環境の整備については、利用者の利便性を向上させるため、事 業者及び市町村が各種補助制度を活用しながら、デジタルサイネージ の導入などと併せて整備が進んできている。交通結節点のバリアフリ ー化は目標達成が困難な一方で、8割を超える車両がノンステップ又は ワンステップバスとなっている。				

実績・評価・課題・意見等

- 令和4年5月に、県内全域をカバーする形で複数事業者（山交バス、庄内交通）が地域連携ICカード「チェリカ」を導入
- 市営バスにも「チェリカ」が導入されたが、キャッシュレス決済のさらなる拡大に向けた対応が必要
- 令和6年3月から、新たに山形県内 21 駅で Suica が利用できるようになった
- タクシー事業者によるQRコード決済の導入が進んでいる
- GTFS-JPデータのデジタルサイネージへの活用が始まっている
- データを路線編成、ダイヤ改正に活かしきれていない
- 令和6年度に、交通系ICカード等データ可視化・分析システムが完成し、今後のデータ活用が期待される
- 国庫補助や県補助等を活用し、バリアフリー化やコワーキングスペースの整備など、駅及び駅周辺施設の着実な整備が進んでいる
- 令和6年度に鉄道の魅力発信ポータルサイトを作成し、駅からの二次交通対策のため経路検索サイトとの連携を図った

6-4 中目標（3）：移動の軸となる公共交通事業（鉄道・バス・タクシー）の維持・強化

目標1：広域移動を支える鉄道・幹線バスのサービス維持・強化

目標2：地域内移動を支えるバス・タクシーのサービス維持・強化

項目			R2 計画作成時	R6 直近実績	R6 目標値	R7 最終目標	達成度	
数値目標①	各モード (バス・タクシー)の 県内(県内発着 県際サービス含む) 運送事業収益 (年間)	内容	17.2 億 コロナ禍前 (R1) 31.0 億	29.6 億	34.3 億	35 億	C	
		タクシー	33.5 億 コロナ禍前 (R1) 56.7 億	44.3 億	59.4 億	60 億	C	
		達成状況・ 要因分析	コロナ禍の影響で不要不急の外出や通勤、通学等の社会経済活動の変化により利用者が減少したことや、慢性的な運転手不足の影響などからやむを得ず減便、休車等の対応をとったことなどから、バス・タクシーの収益は大きく減少したが、インバウンド需要の回帰などの効果もあり、バスについては回復傾向にある。					
数値目標②	幹線バス路線の 人口当たりの 乗車人員 (年間)	内容	1.14 回/人 コロナ禍前 (R1) 1.45 回/人	1.97 回/人	1.70 回/人	1.75 回/人	A	
		達成状況・ 要因分析	バス事業者による乗客の利便性に配慮したダイヤ、系統の見直しやバス待ち環境整備、国・県・市町村による運行支援や地域公共交通利便増進事業の実施等により、令和5年度以降最終目標値を達成している。					
数値目標③	市町村総合交付金 対象路線・サービスの 人口当たりの 乗車人員 (年間)	内容	2.50 回/人 コロナ禍前 (R1) 2.48 回/人	2.54 回/人	2.50 回/人	2.50 回/人	A	
		達成状況・ 要因分析	バス事業者による利便性に配慮したダイヤ、系統の改正、国・県・市町村による運行支援や地域旅客運送サービス継続事業、地域公共交通利便増進事業の実施等により、令和5年度以降最終目標値を達成している。なお、輸送量の多い市町村総合交付金対象路線が交付金の対象に該当しなくなった結果、令和5年度及び令和6年度において乗車人員が減少している。					
数値目標④	市町村の 移動サービスに 対する負担額 (年間)	内容	地域鉄道	0.56 億	0.72 億	0.69 億	0.72 億	A
			路線バス	5.1 億	3.8 億	4.7 億	4.6 億	A
			コミュニティバス	4.9 億	6.4 億	4.5 億	4.4 億	C
			デマンド交通	2.0 億	3.1 億	1.6 億	1.5 億	C
			タクシー	0	0.9 億	0.8 億	1 億	B
			負担額 総計	12.5 億	14.0 億	12.3 億	12.2 億	C
		達成状況・ 要因分析	コロナ禍明け以降、利用者数とともに運賃収入は改善傾向にあるが、燃料費等の物価高騰といった社会経済情勢の変化により、コミュニティバス、デマンド交通及びタクシーについては、目標達成が困難な状況にある。市町村の負担額から見える全体的な傾向として、ドアツードアの需要に応える傾向から、定時定路線型からデマンド型やタクシーへの転換が進んでいる。					

実績・評価・課題・意見等

《全体・広域》

- 交通事業者及び市町村における事業収益は、新型コロナの影響により大きく落ち込み、未だコロナ禍前の水準に回復していない
- 利用者の減少に加え、燃料費高騰に伴う維持管理経費の増大が公共交通の収益悪化に拍車をかけている
- 事業収益の低下等により、交通事業者による幹線路線の減便が進んでいる
- 県内各路線のダイヤ改善等による輸送力の強化や利便性向上を図るため、各市町村や学校のニーズを把握し、JR東日本に対し、山形鉄道やバスとの接続時間の調整を毎年度要望している
- 災害により運休している鉄道の復旧遅れにより、交通ネットワークが断絶しているため、生活・観光の足が確保されていない
- 災害により鉄道が運休している中で、特に被害を受けている高校生を大事にすることで、将来のUターンや、ふるさと意識の醸成につながると考えられる
- 山形鉄道において、県と沿線2市2町連携により、令和6年度から鉄道事業再構築実施計画(10年間)に基づいた鉄道施設・設備の更新が進められている
- 民間バスと市町村営バスの路線は重複できないため、民間バスと市町村営バスとの接続をいかにうまく組めるかが重要
- 病院帰りに買い物をしたくても移動の足がないとの声が多く、地域内交通と地域間交通を円滑につなぐ交通網整備が必要
- 路線バス利用者の減少やドアツードアの要望が多いことを背景に、デマンド交通へのシフトが進んでおり、さらに市町村をまたいだ運行ができないか検討している市町村が増えている
- 路線バスやデマンド交通は土日運休の場合があるため、土日の観光客の足は鉄道やタクシーなどに限られてしまうことがある

《域内》

- 令和4年補助年度国庫補助事業実施に当たり、前計画にフィーダー系統の事業計画を位置付け、協議会として国庫補助申請を行った結果、補助を受けられるフィーダー系統が大幅に増加した
- 令和3年8月、長井市役所・長井駅の完成に伴う地域間交通・地域内交通の路線の具体的な再編内等に関して示した「山形県地域公共交通利便増進実施計画(長井市版)」を作成した
- ドアツードアのニーズ増加により乗用タクシーを活用したサービス(ワンコインタクシー等)を導入する市町村が増えている
- 乗用タクシーの地域公共交通への活用を促進するため、市町村総合交付金の改善支援型メニューに乗用タクシー活用事業を追加し、支援している
- 観光地等において、日本版ライドシェアの導入が進みつつある
- 運転手不足に対応するため、長井市において自動運転バスの実証運行が開始された
- 複数の市町村において、AIオンデマンド型交通サービスの導入やスクールバスの活用などの「交通空白」解消に向けた新たな対策が講じられている
- デマンド交通は、住民限定や事前予約制などにより、他地域からの観光客が利用できない場合があるため、観光客の二次交通として機能しない場合がある
- タクシー会社によっては営業が早めに終了してしまうため、夜間のタクシーが捕まらない場合があり、また、路線バスのダイヤ設定の都合により通学者等がバスを使って帰宅できないなど、夜の移動の足の確保対策が必要
- 鉄道と市町村営バスとの接続がうまくいっておらず、通学する高校生はバスを利用せずに、家族の送迎に頼る傾向がある
- 旅館の宿泊客の中には、夕食は外で食べたいというニーズが一定数あり(特にインバウンド)、移動の足がない場合は要望に応えられず、夜の賑わいを逃してしまう