

頁	変更後	変更前																
149 150	<p>&lt;施策・事業 3-2-1&gt; 地域内交通ネットワークの確保・維持・改善（市町村の事業一覧）</p> <table border="1" data-bbox="252 409 1380 745"> <thead> <tr> <th>地域</th> <th>市町村</th> <th>実施事業</th> <th>実施期間</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>最上</td> <td>戸沢村</td> <td>「別紙(地域内フィーダー系統に係る地域公共交通確保維持事業の詳細(戸沢村該当部分))」に記載された交通サービス及び「別紙(山形県市町村総合交付金申請予定事業一覧)」に記載された交通サービスについては、本施策・事業における地域の生活の維持と活性化に不可欠な公共交通として位置付け、国の地域公共交通確保維持事業、県の市町村総合交付金及び戸沢村の財政負担の適切な分担によってサービス水準の維持・確保を図る。 乗合デマンドタクシー本格運行(上松坂新庄線、高屋余目線) 新庄病院移転に伴う路線及びダイヤ改正</td> <td>R5年4月～ R5年度</td> </tr> </tbody> </table>	地域	市町村	実施事業	実施期間	最上	戸沢村	「別紙(地域内フィーダー系統に係る地域公共交通確保維持事業の詳細(戸沢村該当部分))」に記載された交通サービス及び「別紙(山形県市町村総合交付金申請予定事業一覧)」に記載された交通サービスについては、本施策・事業における地域の生活の維持と活性化に不可欠な公共交通として位置付け、国の地域公共交通確保維持事業、県の市町村総合交付金及び戸沢村の財政負担の適切な分担によってサービス水準の維持・確保を図る。 乗合デマンドタクシー本格運行(上松坂新庄線、高屋余目線) 新庄病院移転に伴う路線及びダイヤ改正	R5年4月～ R5年度	<table border="1" data-bbox="1573 399 2700 546"> <thead> <tr> <th>地域</th> <th>市町村</th> <th>実施事業</th> <th>実施期間</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>最上</td> <td>戸沢村</td> <td>乗合デマンドタクシー本格運行(上松坂新庄線、高屋余目線) 新庄病院移転に伴う路線及びダイヤ改正</td> <td>R5年4月～ R5年度</td> </tr> </tbody> </table>	地域	市町村	実施事業	実施期間	最上	戸沢村	乗合デマンドタクシー本格運行(上松坂新庄線、高屋余目線) 新庄病院移転に伴う路線及びダイヤ改正	R5年4月～ R5年度
地域	市町村	実施事業	実施期間															
最上	戸沢村	「別紙(地域内フィーダー系統に係る地域公共交通確保維持事業の詳細(戸沢村該当部分))」に記載された交通サービス及び「別紙(山形県市町村総合交付金申請予定事業一覧)」に記載された交通サービスについては、本施策・事業における地域の生活の維持と活性化に不可欠な公共交通として位置付け、国の地域公共交通確保維持事業、県の市町村総合交付金及び戸沢村の財政負担の適切な分担によってサービス水準の維持・確保を図る。 乗合デマンドタクシー本格運行(上松坂新庄線、高屋余目線) 新庄病院移転に伴う路線及びダイヤ改正	R5年4月～ R5年度															
地域	市町村	実施事業	実施期間															
最上	戸沢村	乗合デマンドタクシー本格運行(上松坂新庄線、高屋余目線) 新庄病院移転に伴う路線及びダイヤ改正	R5年4月～ R5年度															
185 186	<p>3. 酒田・鶴岡～山形線</p> <p>3-1. 運行開始から現在までの経緯</p> <p>庄内交通 鶴岡～山形線は昭和56年(酒田～山形線は昭和59年)から、庄内と山形市を結ぶ路線の運行を開始し、平成12年より山形道を経由する路線とした運行となる。当時(昭和55年国勢調査)は、村山地域の人口は約56万人、庄内地域の人口は約34万人で、沿線となる酒田・鶴岡・西川・寒河江・山形各市町の人口だけで約49万人であり、庄内地域と県都を繋ぐ必須の幹線として一定の利用があったものの、近年、県内人口・沿線人口ともにおおきく減少する中で、利用が大きく低迷し、現在では、鶴岡～山形線で年間輸送人員15,983人、酒田・山形線で年間輸送人員40,068人となっている。鶴岡～山形線はR4年度補助から国・県の支援を受けているが依然として赤字であり、原則公的支援を受けていなかった酒田～山形線においてもコロナ禍の影響を受け赤字となっている。</p> <table border="0" data-bbox="252 1396 1439 1617"> <tr> <td>現在の路線概況(庄内交通・鶴岡～山形線)</td> <td>現在の路線概況(庄内交通・酒田～山形線)</td> </tr> <tr> <td>年間路線収入：9,876,000円</td> <td>年間路線収入：82,369,638円</td> </tr> <tr> <td>年間路線支出：18,491,000円</td> <td>年間路線支出：125,257,588円</td> </tr> <tr> <td>年間輸送人員：4,822人</td> <td>年間輸送人員：40,068人</td> </tr> <tr> <td>年間平均輸送密度：5.5</td> <td>年間平均輸送密度：6.8</td> </tr> </table> <p>現在の路線概況(山交バス・鶴岡～山形線)</p> <p>年間路線収入：22,295,858円 年間路線支出：40,824,089円 年間輸送人員：11,161人 年間平均輸送密度：4.9</p>	現在の路線概況(庄内交通・鶴岡～山形線)	現在の路線概況(庄内交通・酒田～山形線)	年間路線収入：9,876,000円	年間路線収入：82,369,638円	年間路線支出：18,491,000円	年間路線支出：125,257,588円	年間輸送人員：4,822人	年間輸送人員：40,068人	年間平均輸送密度：5.5	年間平均輸送密度：6.8	<p>3. 鶴岡～山形線</p> <p>3-1. 運行開始から現在までの経緯</p> <p>庄内交通 鶴岡～山形線は昭和56年から、庄内と山形市を結ぶ路線の運行を開始し、平成12年より山形道を経由する路線とした運行となる。当時(昭和55年国勢調査)は、村山地域の人口は約56万人、庄内地域の人口は約34万人で、沿線となる酒田・鶴岡・西川・寒河江・山形各市町の人口だけで約49万人であり、庄内地域と県都を繋ぐ必須の幹線として一定の利用があったものの、近年、県内人口・沿線人口ともにおおきく減少する中で、利用が大きく低迷し、現在では、年間輸送人員15,983人となり、鶴岡～山形線の路線収支は赤字となっている。一方、山形県のコロナ禍におけるバス事業維持対策支援金等を除き、原則公的支援は受けられていない。</p> <p>現在の路線概況(庄内交通・鶴岡～山形線)</p> <p>年間路線収入：9,876,000円 年間路線支出：18,491,000円 年間輸送人員：4,822人 年間平均輸送密度：5.5</p> <p>現在の路線概況(山交バス・鶴岡～山形線)</p> <p>年間路線収入：22,295,858円 年間路線支出：40,824,089円 年間輸送人員：11,161人 年間平均輸送密度：4.9</p>						
現在の路線概況(庄内交通・鶴岡～山形線)	現在の路線概況(庄内交通・酒田～山形線)																	
年間路線収入：9,876,000円	年間路線収入：82,369,638円																	
年間路線支出：18,491,000円	年間路線支出：125,257,588円																	
年間輸送人員：4,822人	年間輸送人員：40,068人																	
年間平均輸送密度：5.5	年間平均輸送密度：6.8																	

186  
187

### 3-2. 現在のサービス水準が必要な理由

運行開始当初からの赤字の中、**鶴岡～山形線**は最大便数5便/日から**3**便/日に減少している。しかしながら、本路線は、庄内地域と県庁所在地であり、県内で最も人口の多い山形市を中心とする村山地域を直接結ぶ唯一の公共交通機関であり、庄内地域の定住自立にはもとより、山形県としての一体性の確保という観点でも必須の幹線交通軸である。

そのため、通勤・通学・通院も含めた日帰りの利用が可能な**サービス水準として、鶴岡～山形線は3**便/日、片道最大2,600円（回数券利用の場合2,200円）、**酒田～山形線は5**便/日、片道最大**2,800円（回数券利用の場合2,375円）**という運賃を維持する必要がある、路線赤字の現状の中でも、交通事業者としては、他路線・他事業の収益により、上記サービス水準を維持している。

### 3-3. 見直しの必要性と内容

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

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

具体的な見直し内容は以下のとおり。

交通事業者（山交バス・庄内交通）：

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

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

酒田～山形線については、**交通事業者単独の努力ではサービス内容の維持が困難な現状と協議会における円滑な協議や公的支援の効果的な実施という観点も鑑み、現行5便すべての運行主体を庄内交通として協議会における協議等を一本化し、庄内交通はサービス内容の維持のための協力を努めるものとする。**

国：

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

沿線市町村（酒田市、鶴岡市、西川町、寒河江市、山形市）：

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

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

### 3-2. 現在のサービス水準が必要な理由

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

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

### 3-3. 見直しの必要性と内容

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

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

具体的な見直し内容は以下のとおり。

交通事業者（山交バス）：

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

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

国：

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

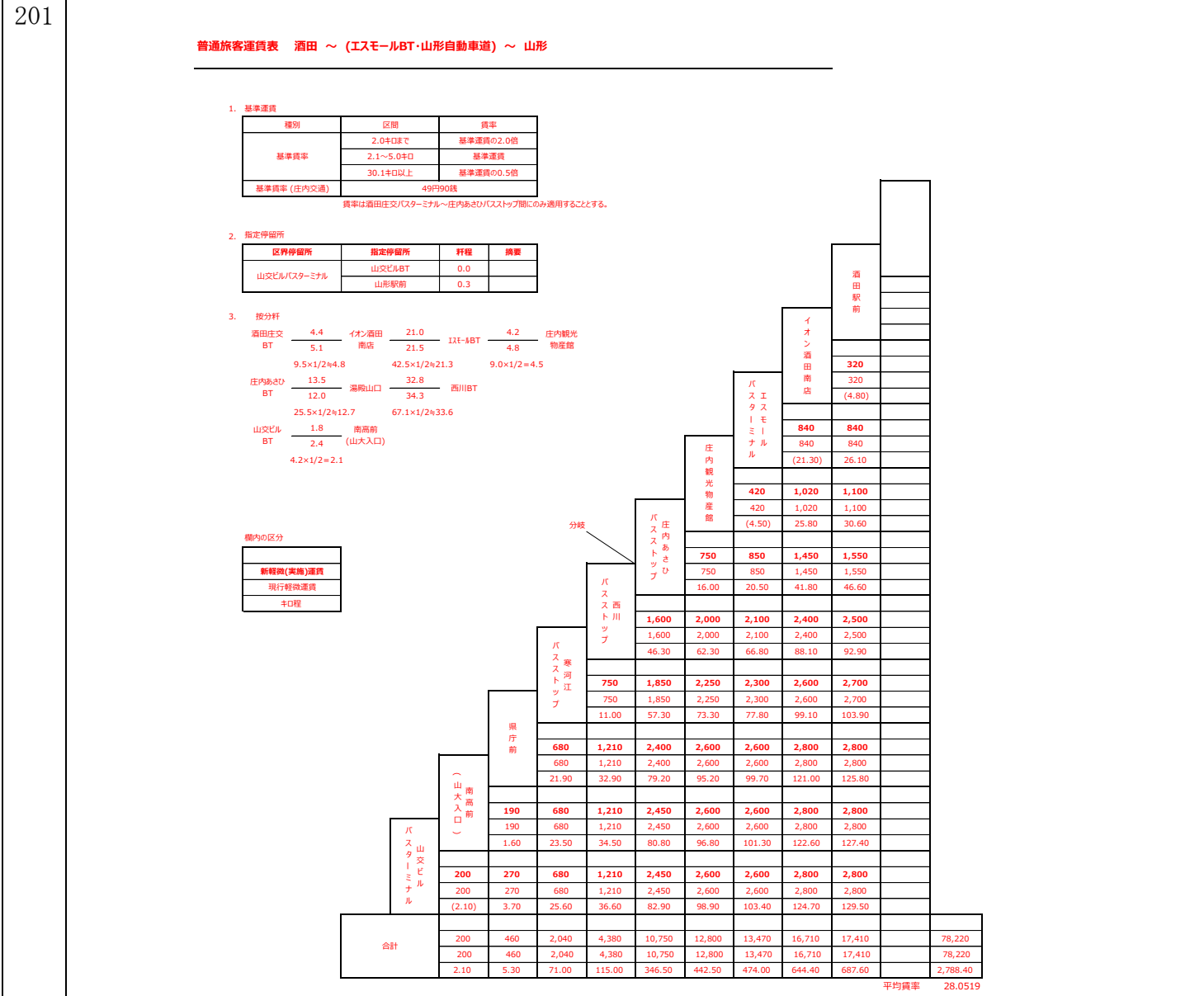
沿線市町村（鶴岡市、西川町、寒河江市、山形市）：

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

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

187 県：  
 交通事業者から国と協調しての市町村間幹線系統の補助申請があった場合、当該補助の要綱及び予算に  
 応じ、これを支援する。  
 加えて、市町村が本路線に対して支援を行う場合で、当該支援を県の市町村総合交付金の算定対象とし  
 た場合、当該交付金の要綱及び予算に応じ、これを支援する。  
 また、山形県地域公共交通活性化協議会事務局として、本路線の利用状況や収支について継続的にモニ  
 タリングし、必要に応じて、交通事業者や沿線市町村とのサービス内容や支援のあり方についての見直し  
 の協議を主催する。  
 山形県地域公共交通活性化協議会：  
 地域全体として維持する必要がある本路線のサービス内容として、別表3-1〜3のとおり定める。

県：  
 交通事業者から国と協調しての市町村間幹線系統の補助申請があった場合、当該補助の要綱及び予算  
 に応じ、これを支援する。  
 加えて、市町村が本路線に対して支援を行う場合で、当該支援を県の市町村総合交付金の算定対象とし  
 た場合、当該交付金の要綱及び予算に応じ、これを支援する。  
 また、山形県地域公共交通活性化協議会事務局として、本路線の利用状況や収支について継続的にモニ  
 タリングし、必要に応じて、交通事業者や沿線市町村とのサービス内容や支援のあり方についての見直し  
 の協議を主催する。  
 山形県地域公共交通活性化協議会：  
 地域全体として維持する必要がある本路線のサービス内容として、別表3-1〜2のとおり定める。



**【新規】**