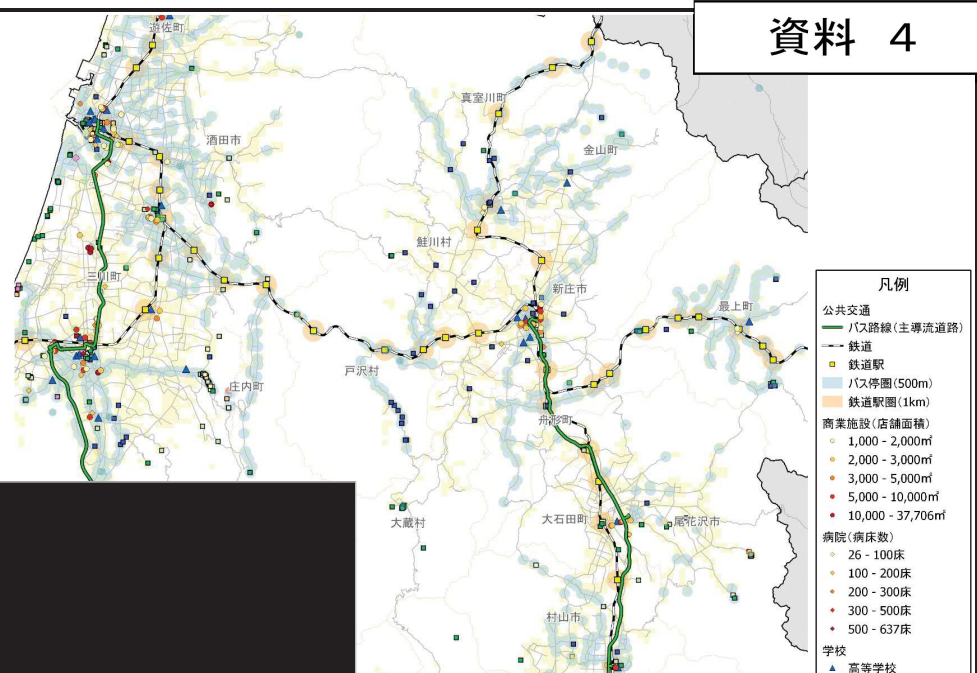
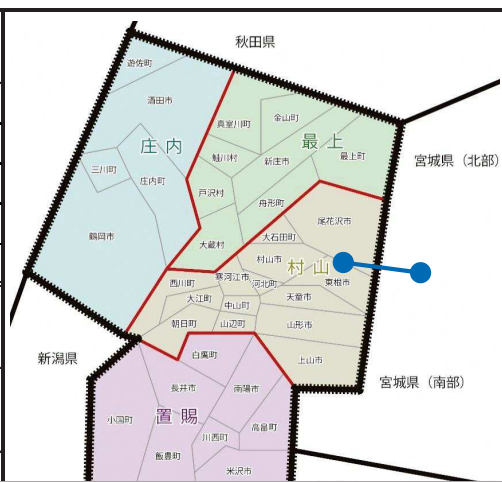


主要流動路		I		村山地域⇄宮城県	
移動需要量	通勤	4,151	人		%
	通学	2,445	人		%
	買い物 (買い回り)		人		%
	観光		人		%
	ETC2.0		人		%
対応する公共交通	鉄道	JR仙山線			
	高速バス	以下の6系統			
	路線バス	以下の1系統			
	コミュニティ交通	なし			
	その他	なし			



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

サンプル

運行者	経路			運行本数 (本)	輸送量 (人)	国庫 補助 (%)	視点(A)			視点(B)			視点(C)			沿線市町村	
	起点	経由地	終点				沿線人口 (H2)	経常収益 (千円)	評価	人口増減率 (H22-H27)	高齢化率 (H27)	評価	キロ程(km)	距離総長(キロ程)に占める平均乗車キロの割合	評価		
山交バス	US244BT	庄谷	宮城青年院前	40.0	100人	◇	100%	70,296	100,000	II	2.7%	22.5%	I	65.9	73.6%	山	
山交バス	山形駅前	東北自動車道 山形駅前	仙台空港	3.0	150人	◇	30%	72,266	10,000	III	0.2%	24.2%	I	80.9	100.0%	山	
宮城交通	仙台駅前	エスモールBT	酒田交差点	4.0	30人	◇	30%	88,035	30,000	II	-4.3%	33.1%	IV	183.2	100.0%	山	山
宮城交通	県庁市役所前	山形県庁前	高松黄山温泉	4.0	30人	◇	30%	82,086	30,000	II	-4.4%	32.5%	IV	80.6	100.0%	山	山
宮城交通	県庁市役所前	山形県庁前	山形駅前	40.0	100人	◇	30%	84,223	100,000	II	2.5%	23.1%	I	66.6	100.0%	山	山
宮城交通	仙台空港	山形県庁前	山形駅前	2.0	150人	◇	30%	72,266	10,000	III	0.2%	24.2%	I	80.9	100.0%	山	山
山交バス	新庄駅前	新庄 作楽	山形駅前	10.0	30人	◇	30%	43,068	100,000	II	-1.2%	28.5%	II	102.1	41.0%	I	新 舟 橋 大 村 東

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

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

I : 比較的長距離を運行しているものの、利用者も比較的利用距離が長い(=路線分割の必要性が比較的低い)

II : 比較的短距離を運行しているものの、利用者は比較的利用距離が長い(=路線分割の必要性が比較的低い)

III : 比較的短距離を運行しているものの、利用者は比較的利用距離が短い(=路線分割の必要性が比較的高い)

IV : 比較的長距離を運行しているものの、利用者は比較的利用距離が短い(=路線分割の必要性が比較的高い)

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

I : 沿線人口も比較的多く、経常収益も比較的多い

II : 沿線人口は比較的少ないが、経常収益は比較的多い

III : 人口が比較的少なく、収益も比較的少ない

IV : 人口が比較的多いのに、収益が比較的少ない

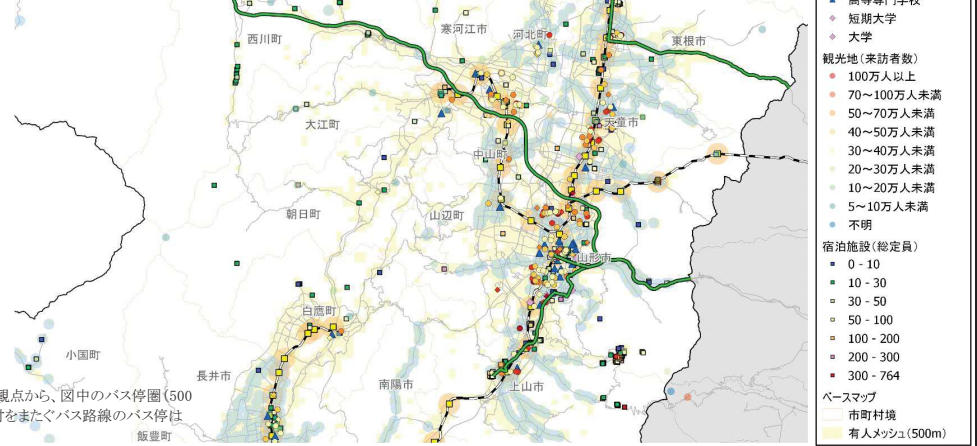
県内の全系統のそれぞれの沿線人口(バス停勢力圏人口)の人口増減率と高齢化率を算出し、各々の指標の平均値をしきい値として、対象系統を以下のカテゴリに分類した

I : 人口が増加しており、高齢化率も比較的低い

II : 人口は減少しているものの、高齢化率は比較的低い

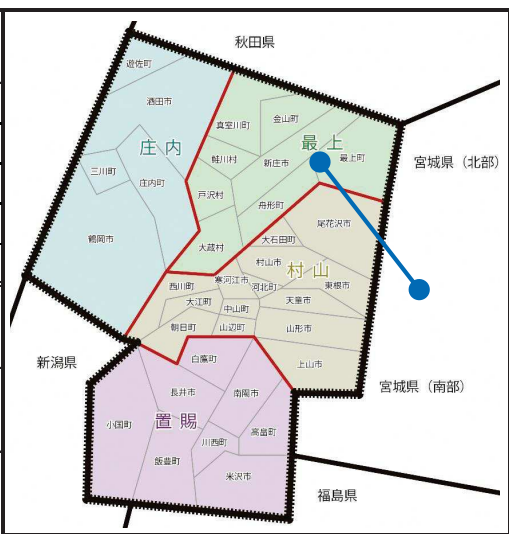
III : 人口減少はしているが、比較的緩やかな傾向であるが高齢化率は比較的高い

IV : 人口減少も高齢化率も比較的高い



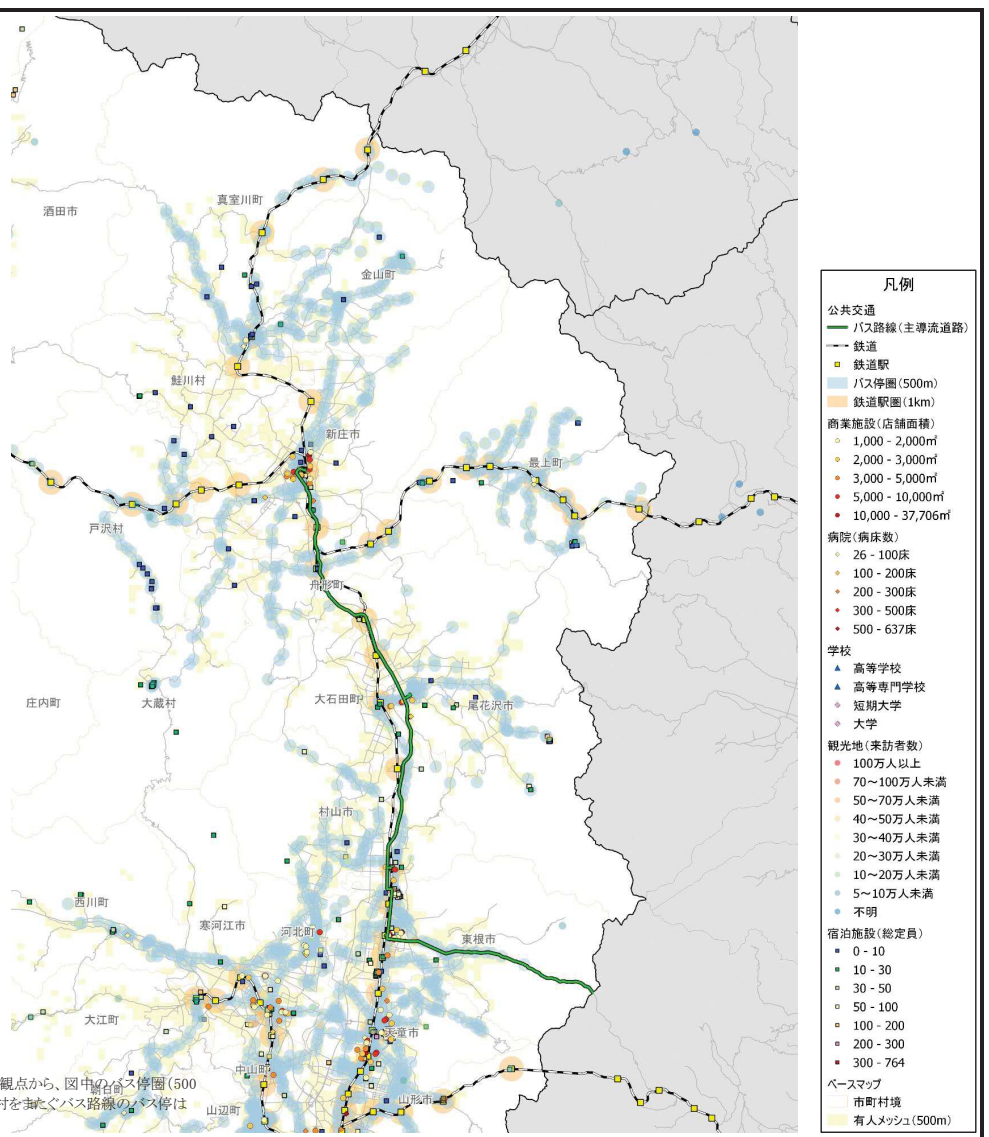
<利用者視点の問題点等>	<事業者視点の問題点等>
	<ul style="list-style-type: none"> 人口減少・高齢化が進行しており、バス交通の抜本的見直しが必要と考えられる幹線バス路線が存在 国庫補助対象の補助要件に満たす可能性が高い高速バス路線、幹線バス路線の存在(現市町村間をまたぐバス路線を中心に)に国と県による財政支援を要検討

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



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

運行者	経路			運行本数 (本)	輸送量 (人)	国庫 補助	収支率 (%)	視点 (ア)			視点 (イ)			視点 (ウ)			沿線市町村
	起点	経由地	終点					沿線人口 (H27)	経常収益 (千円)	評価	人口増減率 (H22- H27)	高齢化率 (H27)	評価	キロ程 (km)	距離総長 (キロ 程) に占める平均 乗車キロの割合	評価	
山交バス	新庄駅	新庄 庄内	庄内駅	10.0	5000	●	99.100000%	43,088	100,000以上	Ⅱ	-1.2%	28.5%	Ⅱ	102.1	41.0%	Ⅰ	新庄 大村 東



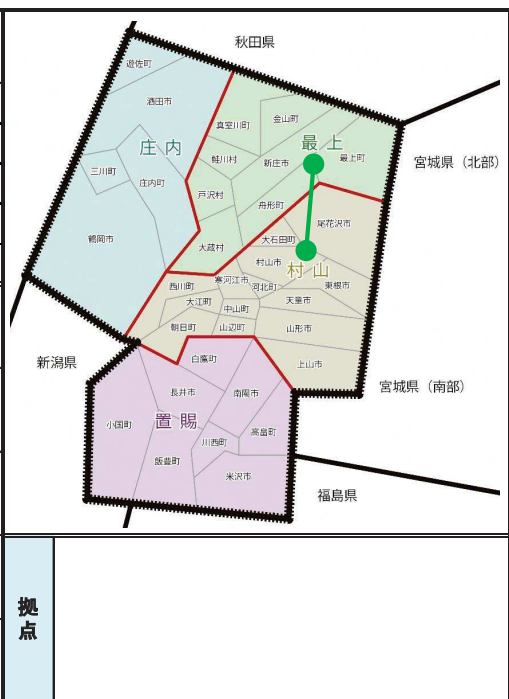
※図の見やすさの観点から、図中のバス停圏(500m)には複数市町村をまたぐバス路線のバス停は含まれていない

<利用者視点の問題点等>

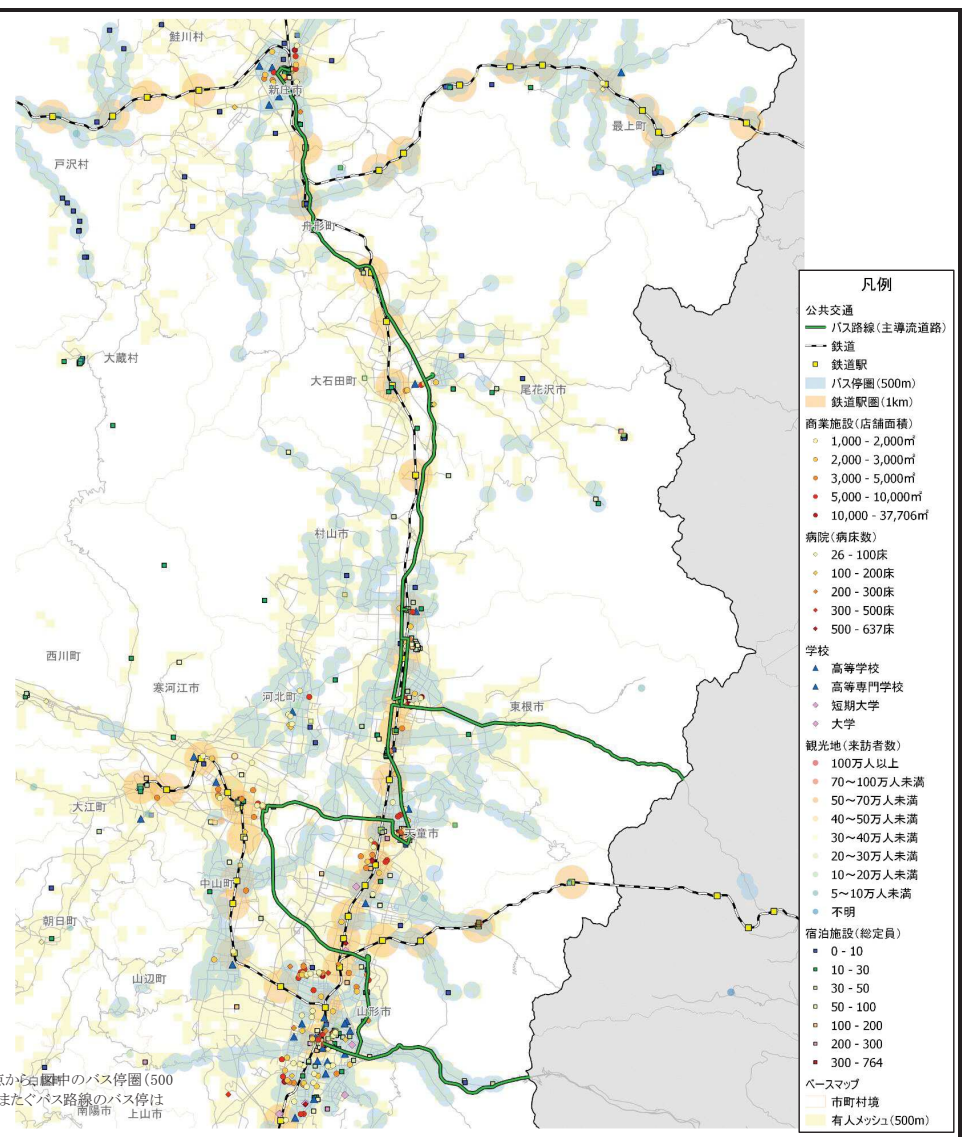
<事業者視点の問題点等>

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

主要流動路		II		村山地域⇄最上地域	
移動需要量	通勤	3,228	人		%
	通学	387	人		%
	買い物 (買い回り)		人		%
	観光		人		%
	ETC2.0	211	人		%
対応する公共交通	鉄道	JR山形新幹線、JR山形線			
	高速バス	以下の1系統			
	路線バス	以下の1系統			
	コミュニティ交通	なし			
	その他	なし			



運行者	経路			運行本数 (本)	輸送量 (人)	国庫 補助 (%)	収支率 (%)	視点 (ア)			視点 (イ)			視点 (ウ)			沿線市町村
	起点	経由地	終点					沿線人口 (H27) (人)	経常収益 (千円)	評価	人口増減率 (H22- H27)	高齢化率 (H27)	評価	キロ程 (km)	距離総長 (キロ 程) に占める平均 乗車キロの割合	評価	
山交バス	新庄駅前	村山・天童 東河江	浜松町B丁	0.5	5以上 15未満	80%以上 100%未満	103.925	50,000以上 100,000未満	I	-1.6%	26.4%	II	473.3	94.8%	I	新庄 舟尾 大村 東天 高 中山	
山交バス	新庄駅前	東横 作並	山台駅前	10.0	50以上 100未満	80%以上 100%未満	43,968	100,000以上	II	-1.2%	28.5%	II	102.1	41.0%	I	新庄 舟尾 大村 東天 高 中山	



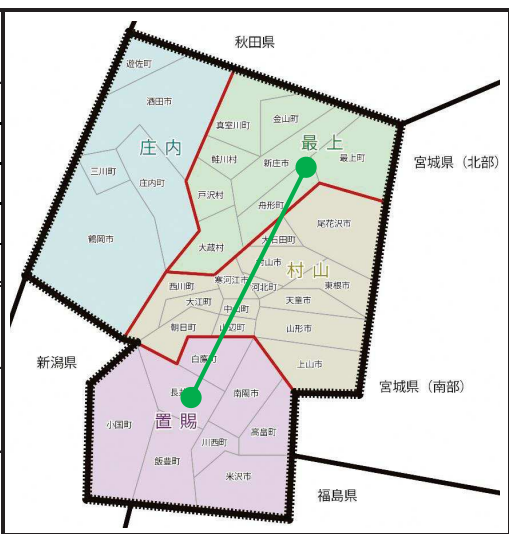
※図の見やすさの観点から沿線中のバス停圏(500m)には複数市町村をまたぐバス路線のバス停は含まれていない

<利用者視点の問題点等>

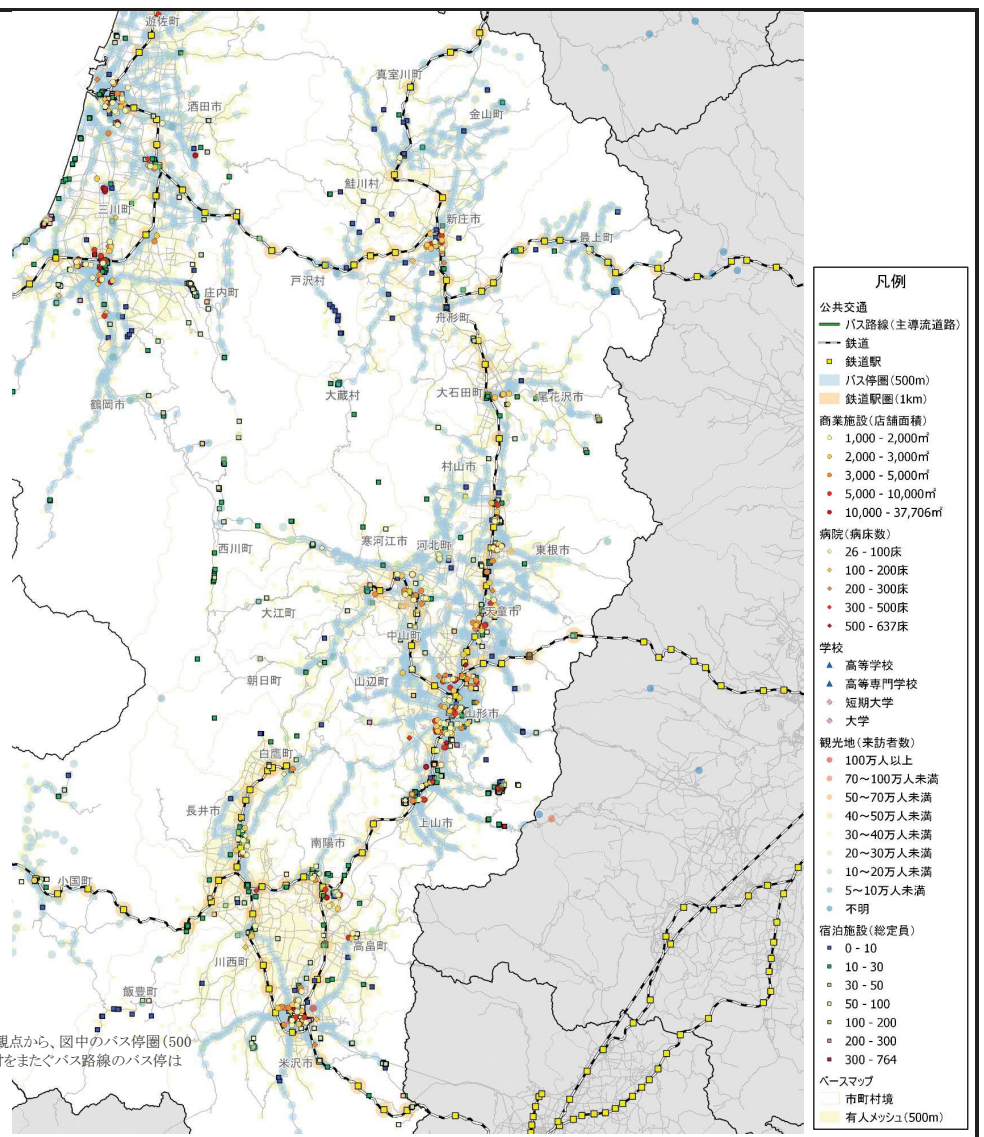
<事業者視点の問題点等>

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

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



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

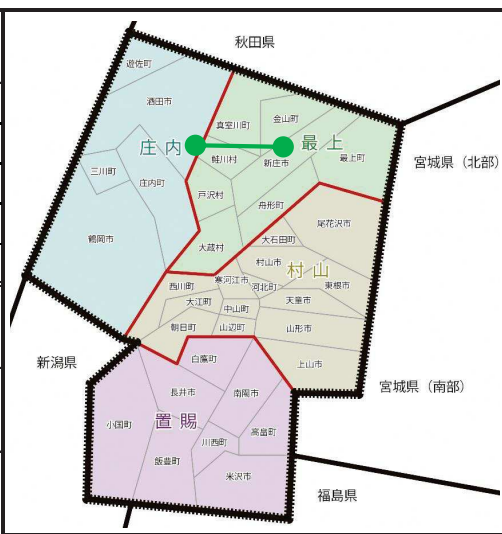


※図の見やすさの観点から、図中のバス停留(500m)には複数市町村をまたぐバス路線のバス停は含まれていない

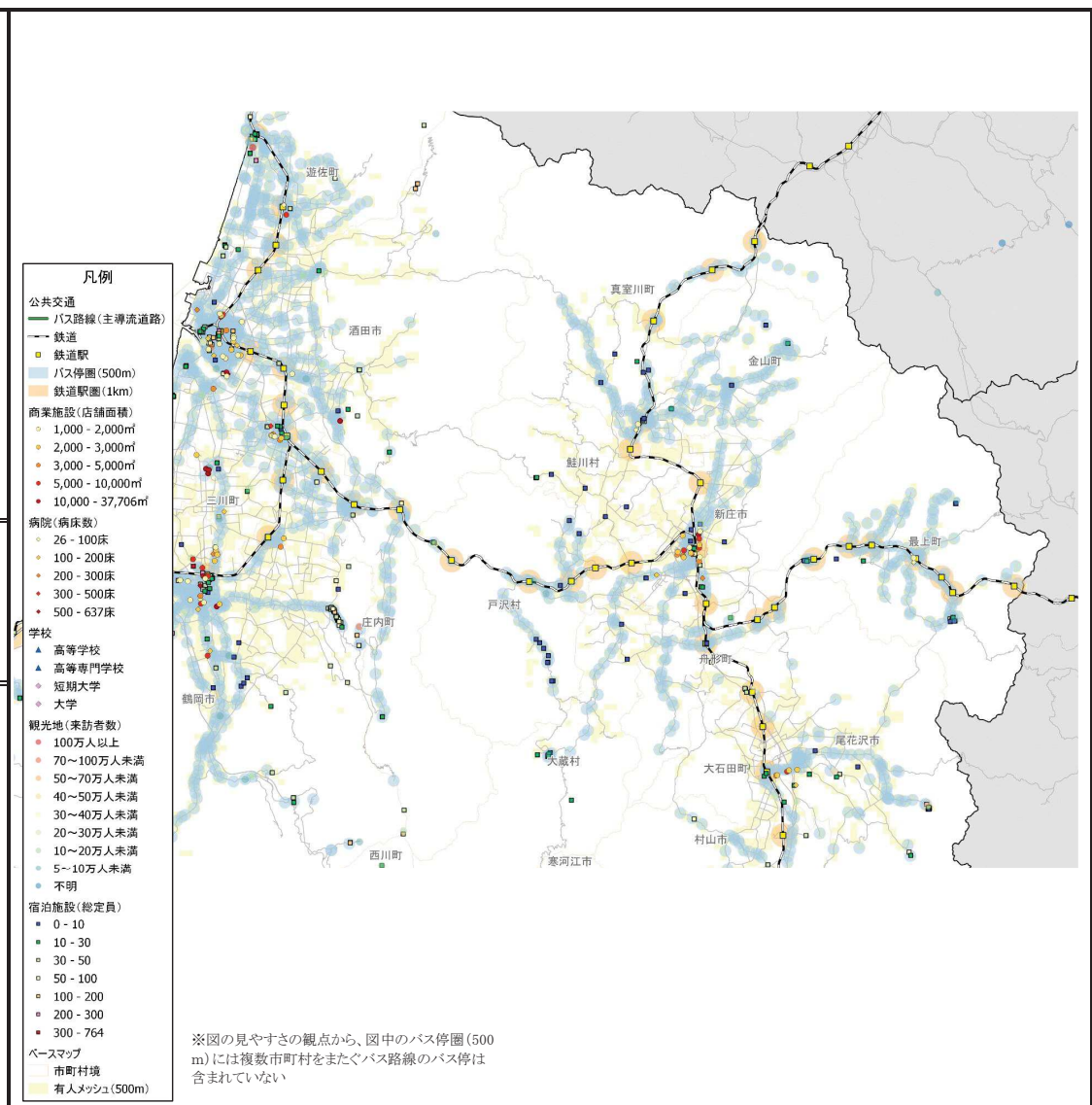
<利用者視点の問題点等>

<事業者視点の問題点等>

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



拠点	

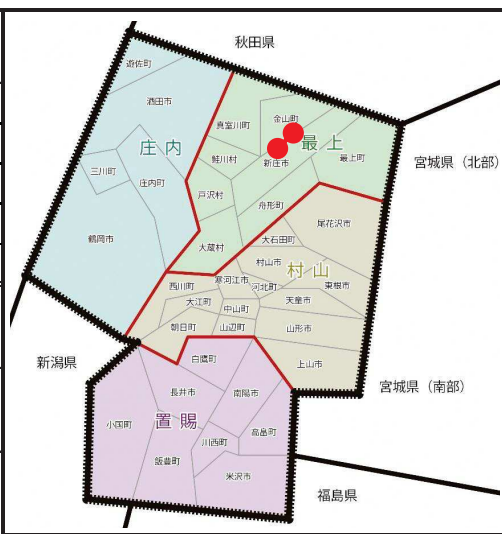


<利用者視点の問題点等>

・観光流動については潜在的な可能性がある

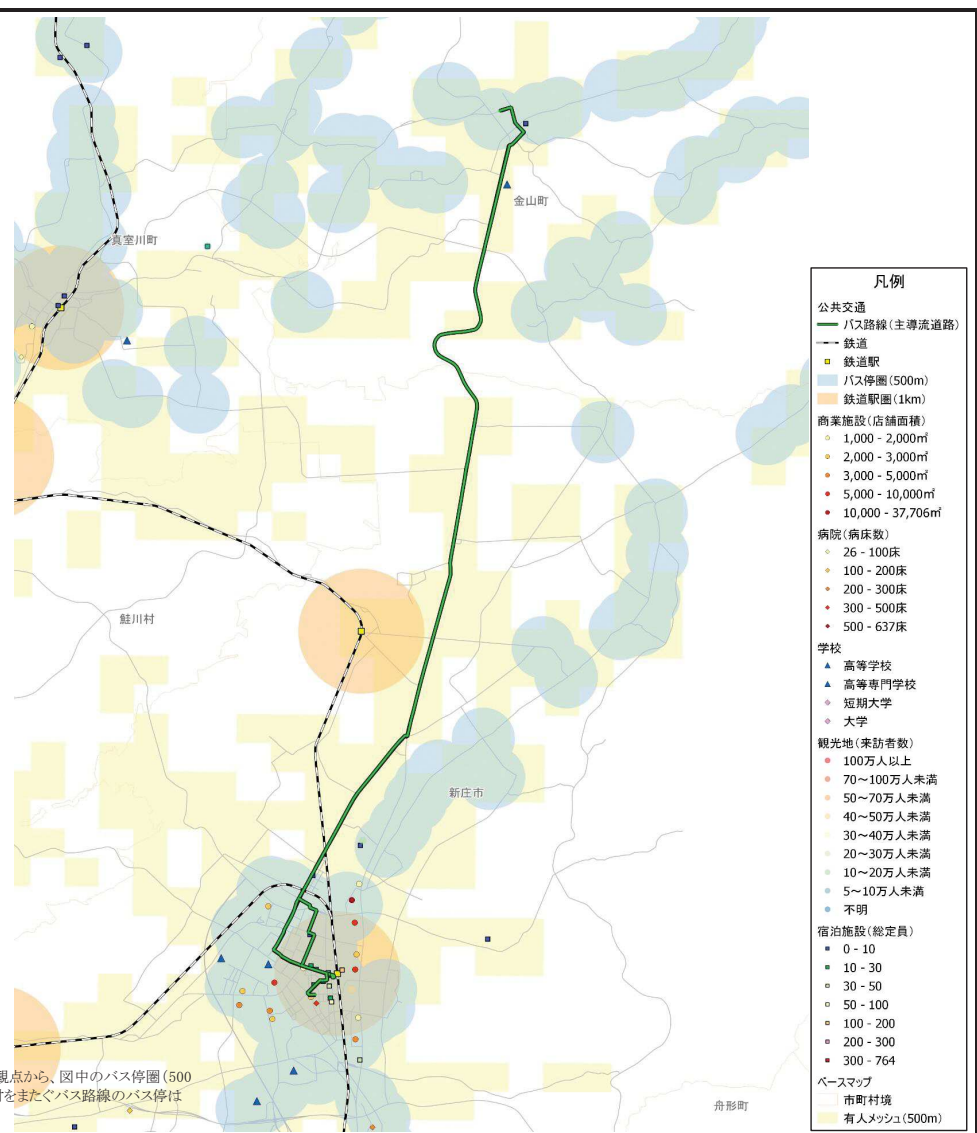
<事業者視点の問題点等>

主要流動路		Ⅲ		新庄市⇄金山町	
移動需要量	通勤	1,098	人		%
	通学	107	人		%
	買い物 (買い回り)		人		%
	観光		人		%
	ETC2.0	19	人		%



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

運行者	経路			運行本数 (本)	輸送量 (人)	国庫 補助	収支率 (%)	視点(ア)			視点(イ)			視点(ウ)			沿線市町村
	起点	経由地	終点					沿線人口 (H27) (人)	経常収益 (千円)	評価	人口増減率 (H22- H27)	高齢化率 (H27)	評価	キロ程(km)	距離総長(キロ 程)に占める平均 乗車キロの割合	評価	
山交バス	南立病院前	長田	金山	9.5	50以上 100未満	○	30%以上 50%未満	59,666	10,000以上 20,000未満	Ⅱ	-5.0%	32.5%	IV	17.5	33.7%	Ⅱ	新 金
山交バス	南立病院前	上台中	金山	1.0	5以上 15未満		50%以上 80%未満	49,304	5,000未満	Ⅲ	-5.1%	32.4%	IV	17.8	74.2%	Ⅱ	新 金
山交バス	南立病院前	長上公園	金山	2.0	10以上 20未満		30%以上 50%未満	59,666	5,000未満	Ⅲ	-5.0%	32.5%	IV	17.5	29.7%	Ⅱ	新 金



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

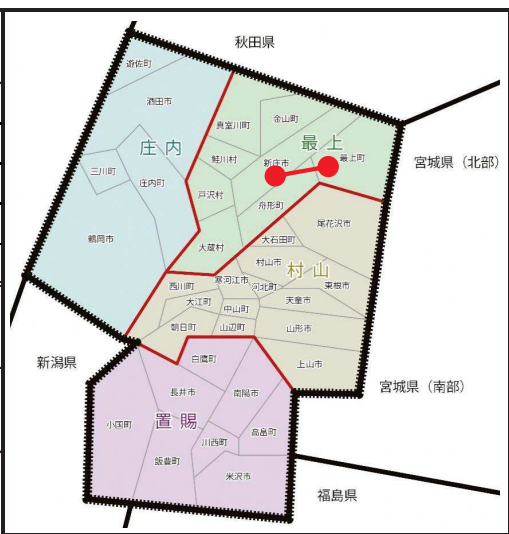
※図の見やすさの観点から、図中のバス停圏(500m)には複数市町村をまたぐバス路線のバス停は含まれていない

<利用者視点の問題点等>

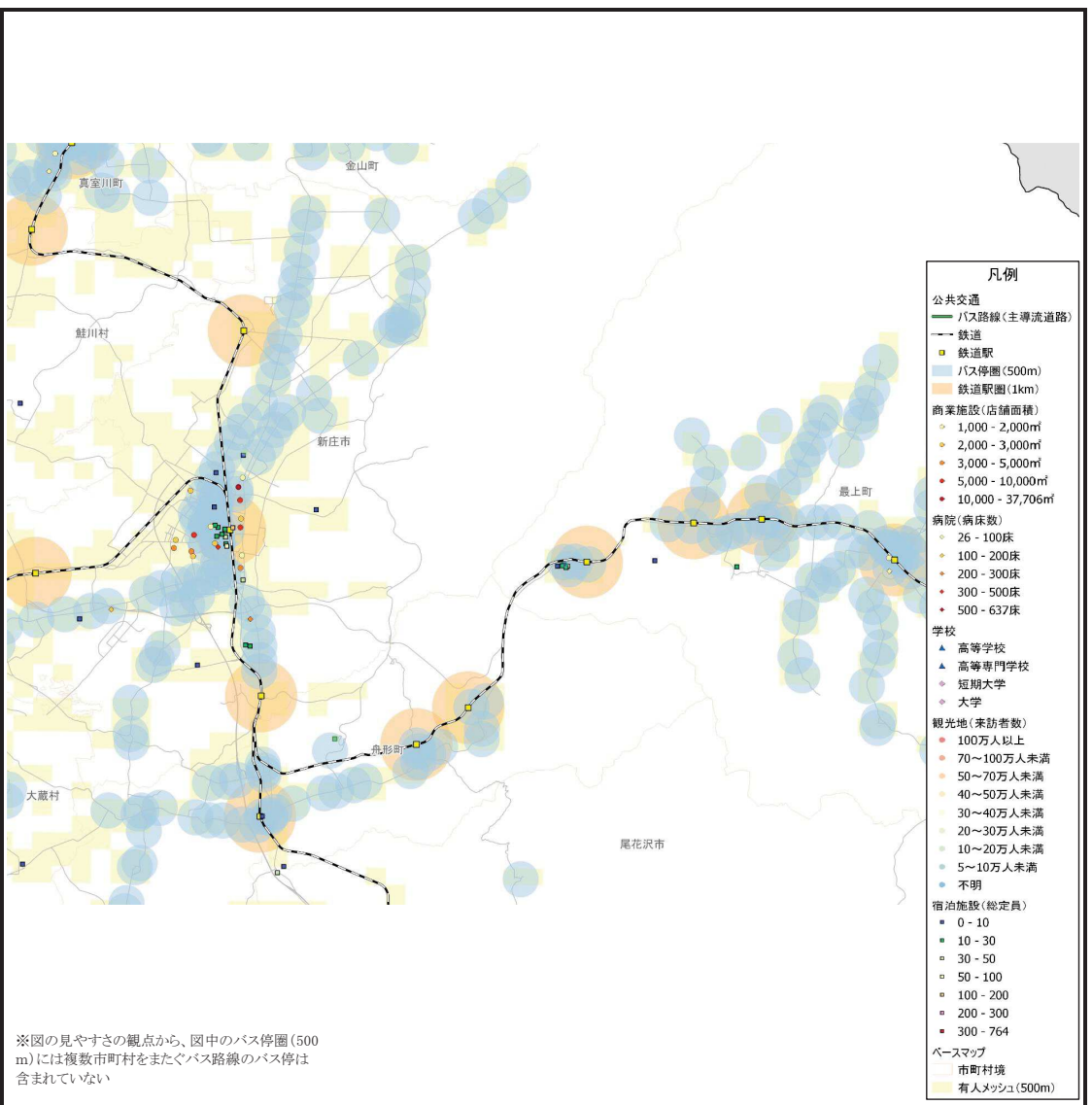
<事業者視点の問題点等>

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

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



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

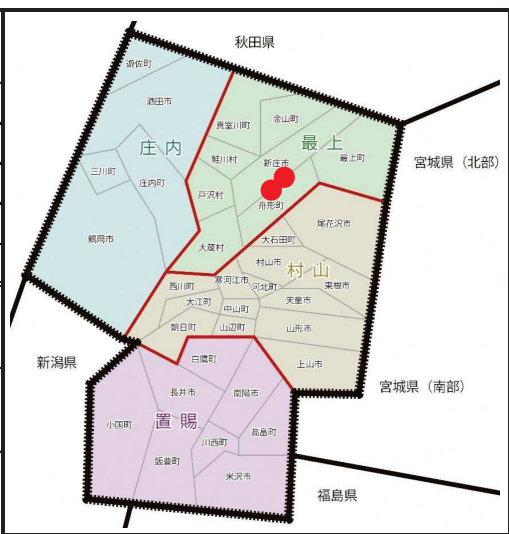


※図の見やすさの観点から、図中のバス停圏(500m)には複数市町村をまたぐバス路線のバス停は含まれていない

<利用者視点の問題点等>

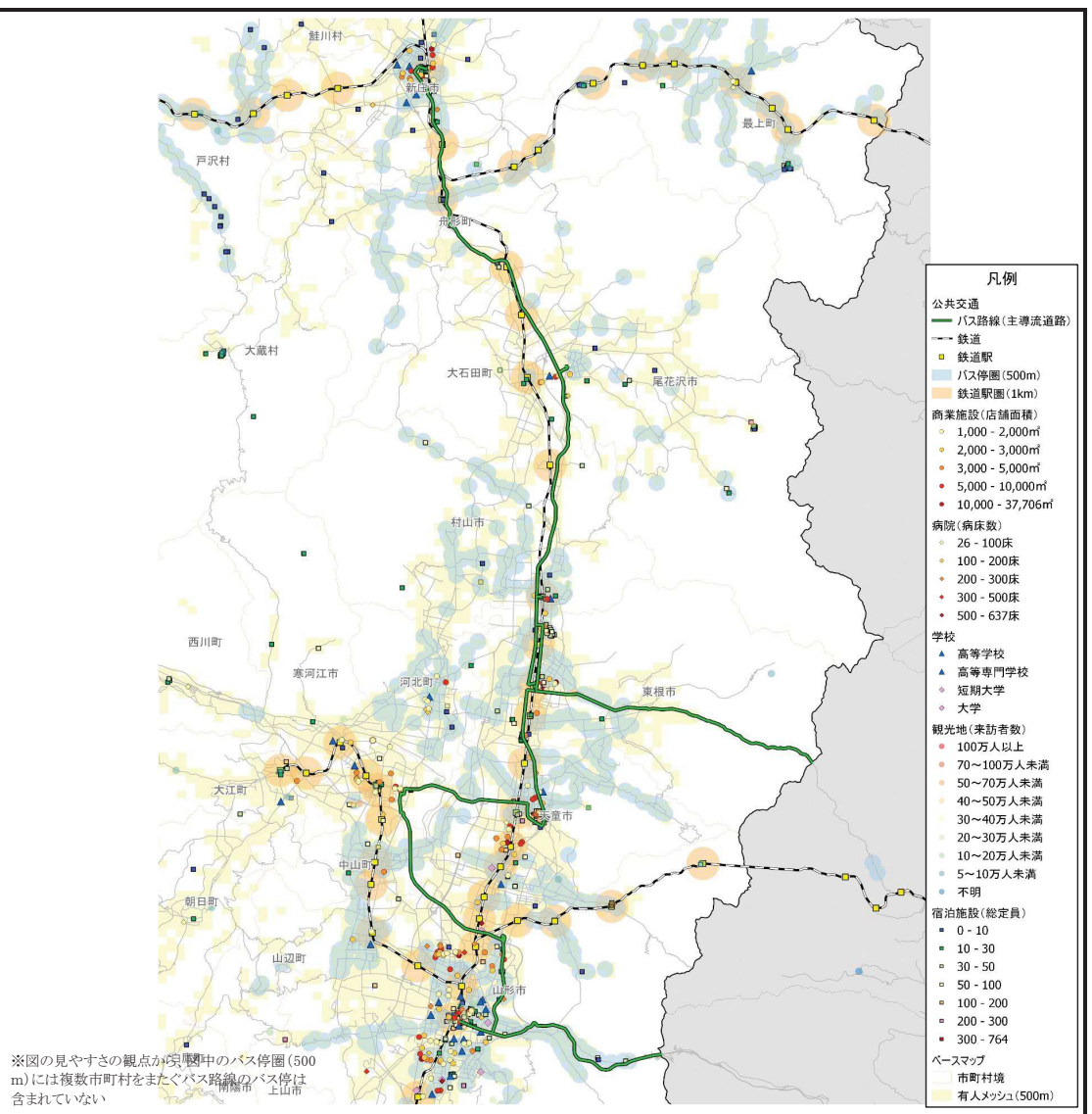
<事業者視点の問題点等>

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



拠点		

運行者	経路			運行本数 (本)	輸送量 (人)	国庫 補助 (%)	視点(ア)			視点(イ)			視点(ウ)			沿線市町村
	起点	経由地	終点				沿線人口 (H27) (人)	経常収益 (千円)	評価	人口増減率 (H22- H27)	高齢化率 (H27)	評価	キロ程(km)	距離総長(キロ 程)に占める平均 乗車キロの割合	評価	
山交バス	新庄駅前	村山・天童 寒河江	浜松町B1	0.5	10以上 100未満	80%以上 100%未満	103,925	50,000以上 100,000未満	I	-1.6%	26.4%	II	473.3	94.8%	I	新庄 舟形 天童 村山 寒河江 中山
山交バス	新庄駅前	寒河江 村山	山台駅前	10.0	100以上	80%以上 100%未満	43,088	100,000以上	II	-1.2%	28.5%	II	102.1	41.0%	I	新庄 舟形 天童 村山 寒河江 中山



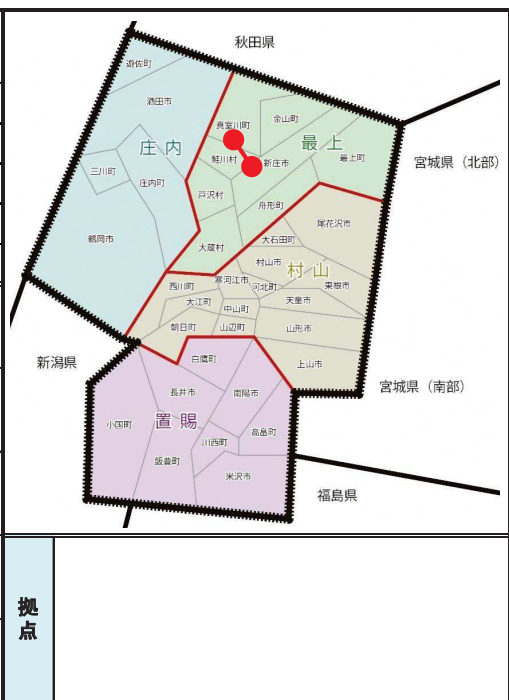
<利用者視点の問題点等>

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

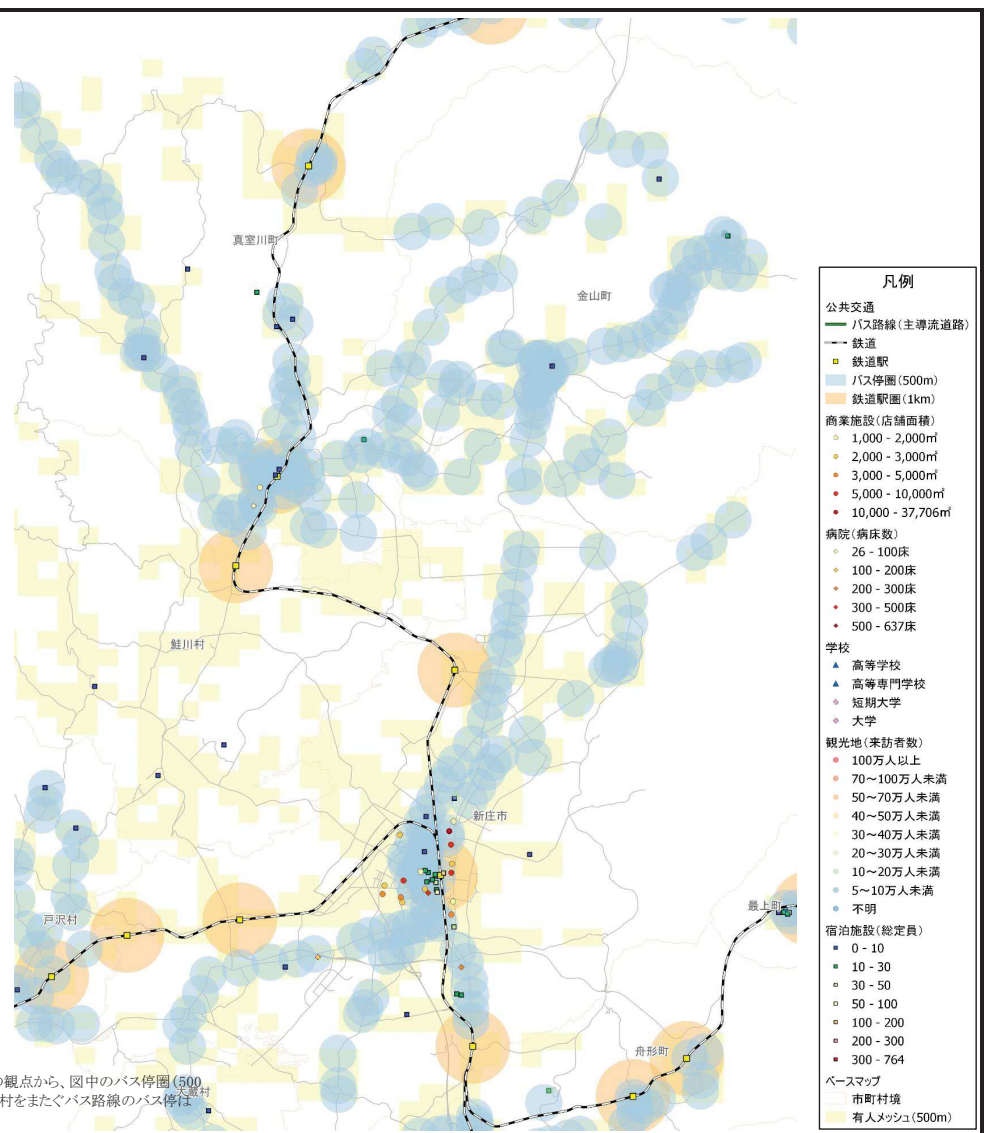
<事業者視点の問題点等>

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

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



拠点



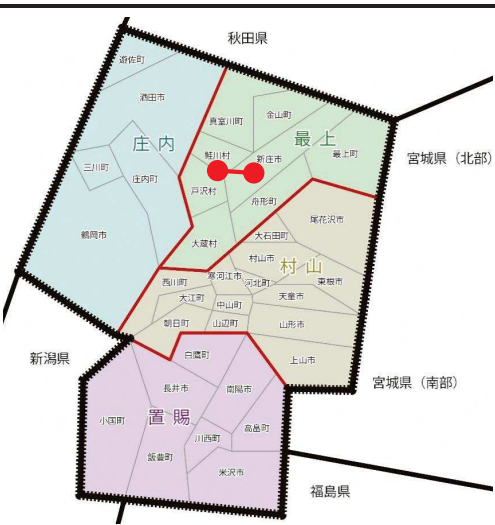
- 凡例
- 公共交通
 - バス路線(主導流道路)
 - 鉄道
 - 鉄道駅
 - バス停留(500m)
 - 鉄道駅圏(1km)
 - 商業施設(店舗面積)
 - 1,000 - 2,000㎡
 - 2,000 - 3,000㎡
 - 3,000 - 5,000㎡
 - 5,000 - 10,000㎡
 - 10,000 - 37,706㎡
 - 病院(病床数)
 - 26 - 100床
 - 100 - 200床
 - 200 - 300床
 - 300 - 500床
 - 500 - 637床
 - 学校
 - ▲ 高等学校
 - ▲ 高等専門学校
 - ◇ 短期大学
 - ◇ 大学
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

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

<利用者視点の問題点等>

<事業者視点の問題点等>

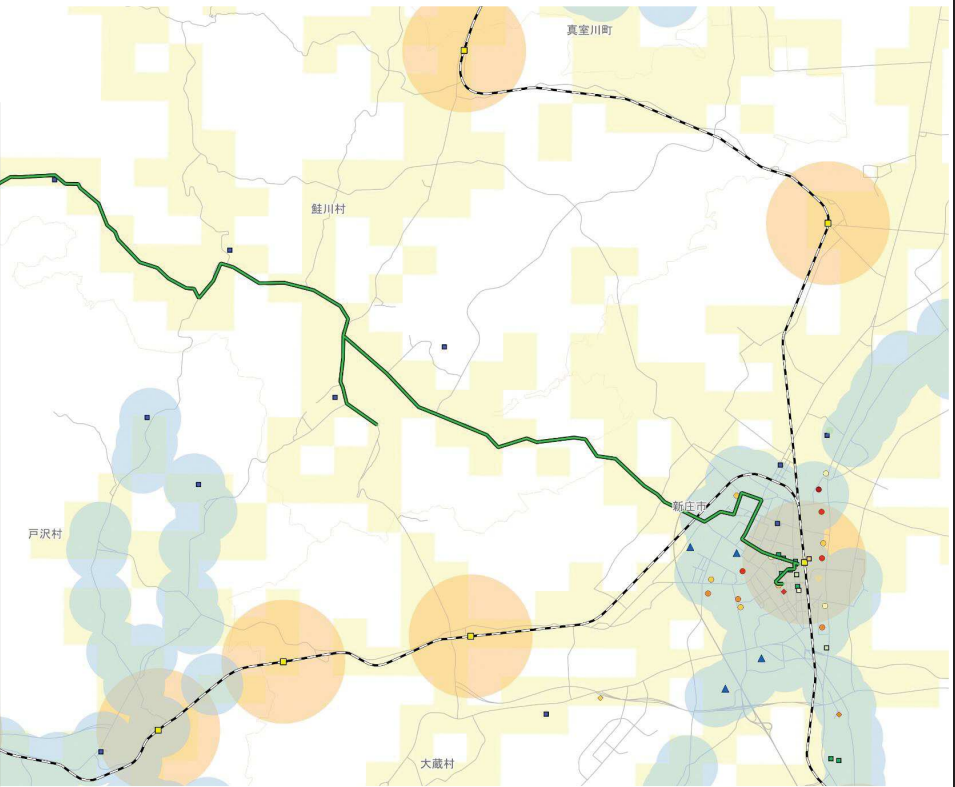
主要流動路		Ⅲ		新庄市⇄鮭川村	
移動需要量	通勤	971	人		%
	通学	98	人		%
	買い物 (買い回り)		人		%
	観光		人		%
	ETC2.0	21	人		%
対応する公共交通	鉄道	JR奥羽本線			
	高速バス	なし			
	路線バス	以下の1系統			
	コミュニティ交通	鮭川村			
	その他	なし			



拠点	新庄市
	鮭川村

運行者	経路			運行本数 (本)	輸送量 (人)	国庫 補助	収支率 (%)	視点 (ア)			視点 (イ)			視点 (ウ)			沿線市町村
	起点	経由地	終点					沿線人口 (H27) (人)	経常収益 (千円)	評価	人口増減率 (H22- H27)	高齢化率 (H27)	評価	キロ程 (km)	距離総長 (キロ 程) に占める平均 乗車キロの割合	評価	
新庄駅前バス	新庄駅前	保健センター	県立病院	6.0	18以上 18未満	◆	50%以上 80%未満	20,772	5,000以上 10,000未満	Ⅲ	-5.8%	33.4%	IV	20.5	59.5%	Ⅲ	鮭川村
鮭川村	新庄駅前	日下	県立病院前	4.5	5以上 15未満		30%未満	20,772	5,000未満	Ⅲ	-5.8%	33.4%	IV				鮭川村

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



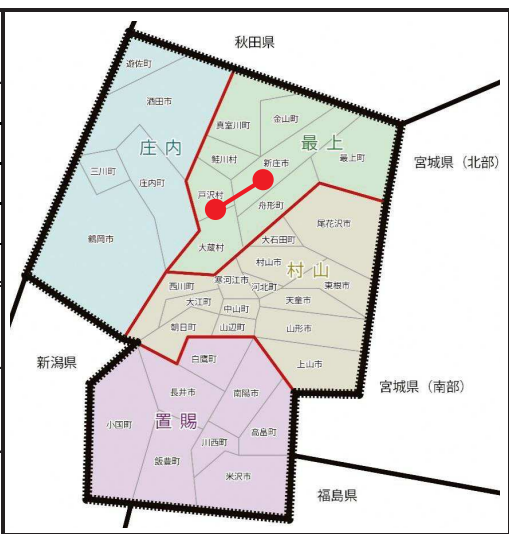
※図の見やすさの観点から、図中のバス停圏 (500m) には複数市町村をまたぐバス路線のバス停は含まれていない

<利用者視点の問題点等>

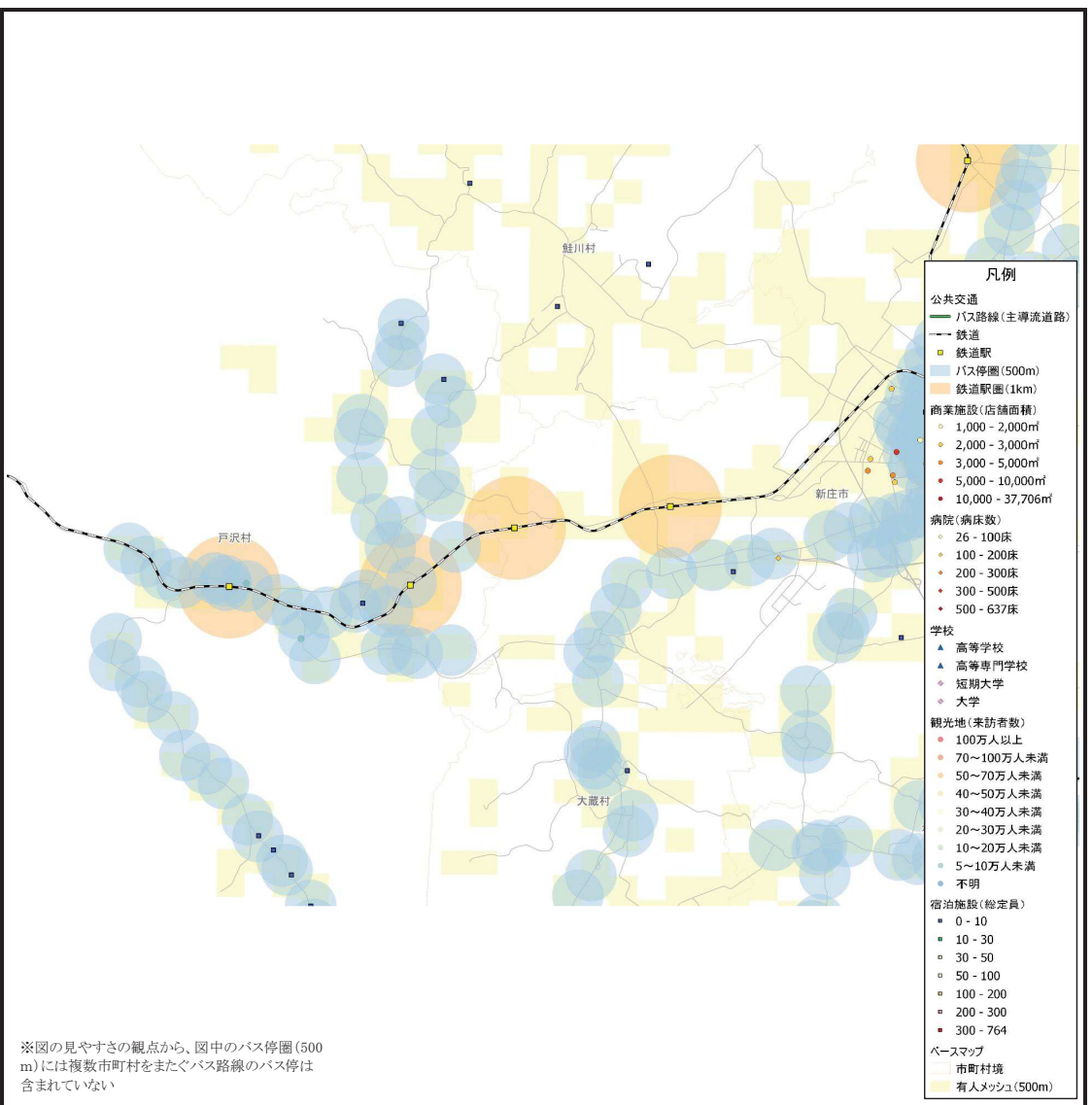
<事業者視点の問題点等>

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

主要流動路		III		新庄市⇔戸沢村	
移動需要量	通勤	1,024	人		%
	通学	83	人		%
	買い物 (買い回り)		人		%
	観光		人		%
	ETC2.0	15	人		%



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



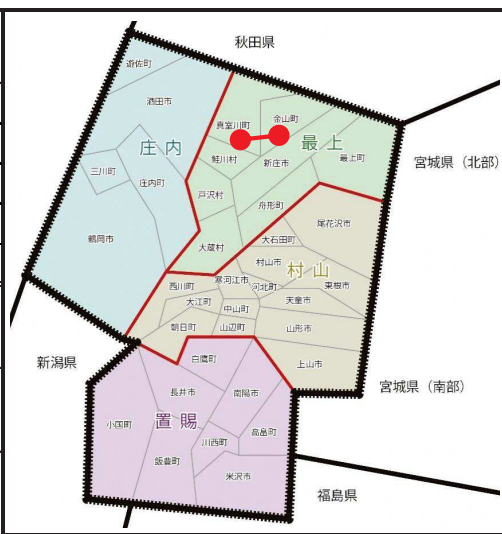
※図の見やすさの観点から、図中のバス停圏(500m)には複数市町村をまたぐバス路線のバス停は含まれていない

<利用者視点の問題点等>

<事業者視点の問題点等>

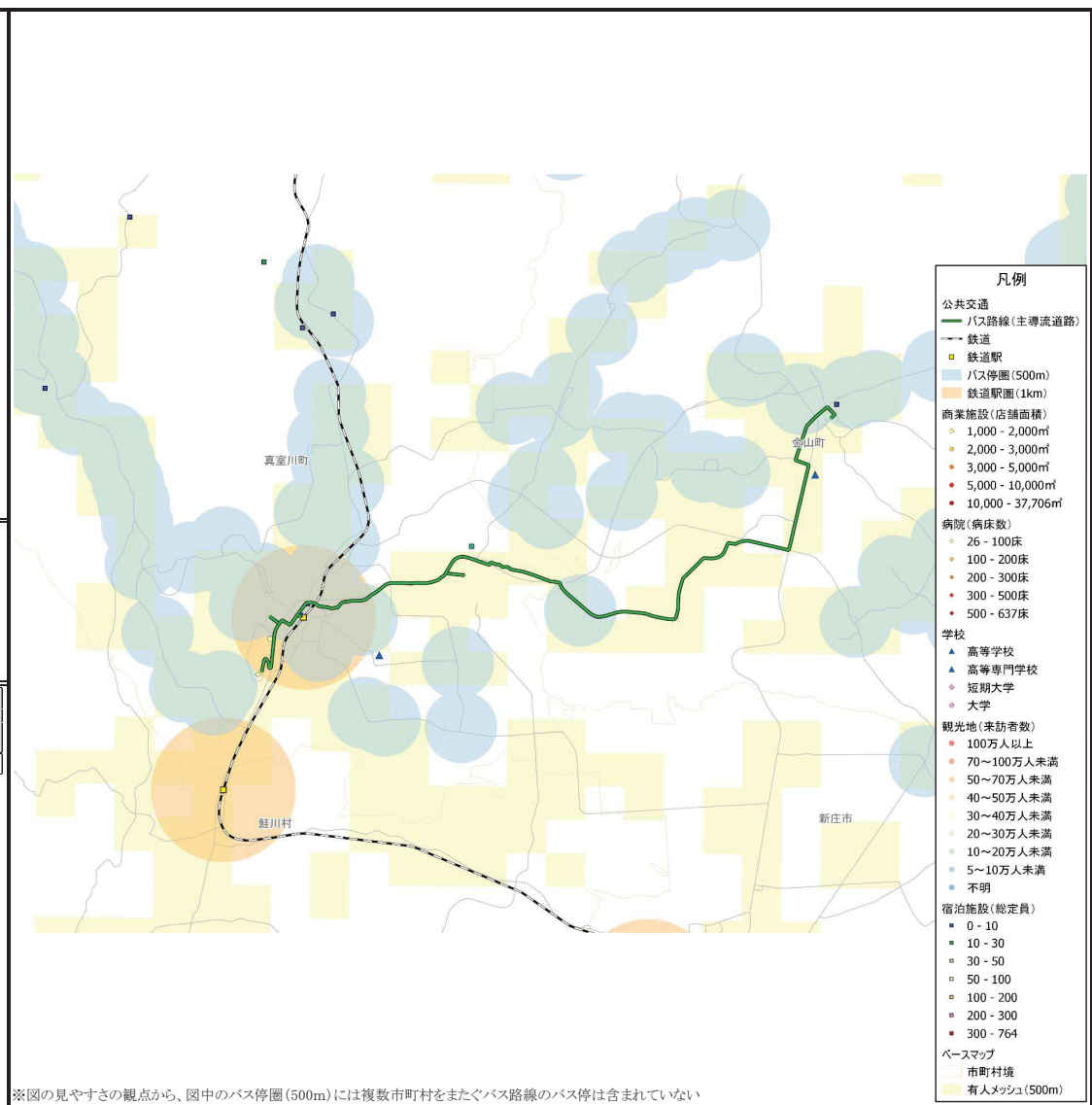
主要流動路		Ⅲ		金山町⇄真室川町	
移動需要量	通勤	253	人		%
	通学	0	人		%
	買い物 (買い回り)		人		%
	観光		人		%
	ETC2.0	4	人		%

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



拠点	真室川町
	なし

運行者	経路			運行本数 (本)	輸送量 (人)	国庫 補助	収支率 (%)	視点 (ア)			視点 (イ)			視点 (ウ)			沿線市町村
	起点	経由地	終点					沿線人口 (H27) (人)	経常収益 (千円)	評価	人口増減率 (H22- H27)	高齢化率 (H27)	評価	キロ程 (km)	距離総長 (キロ 程) に占める平均 乗車キロの割合	評価	
真室川町	町立真室川病院	真室川町役場	金山町役場	3.6	5未満		30%未満	16,619	5,000未満	Ⅲ	-8.5%	32.3%	Ⅱ				

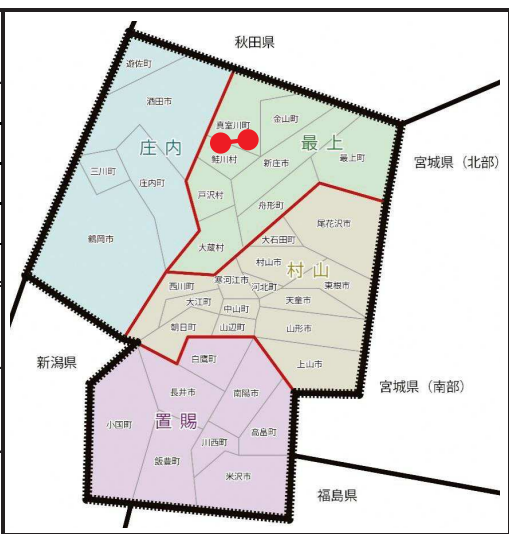


※図の見やすさの観点から、図中のバス停圏(500m)には複数市町村をまたぐバス路線のバス停は含まれていない

<利用者視点の問題点等>

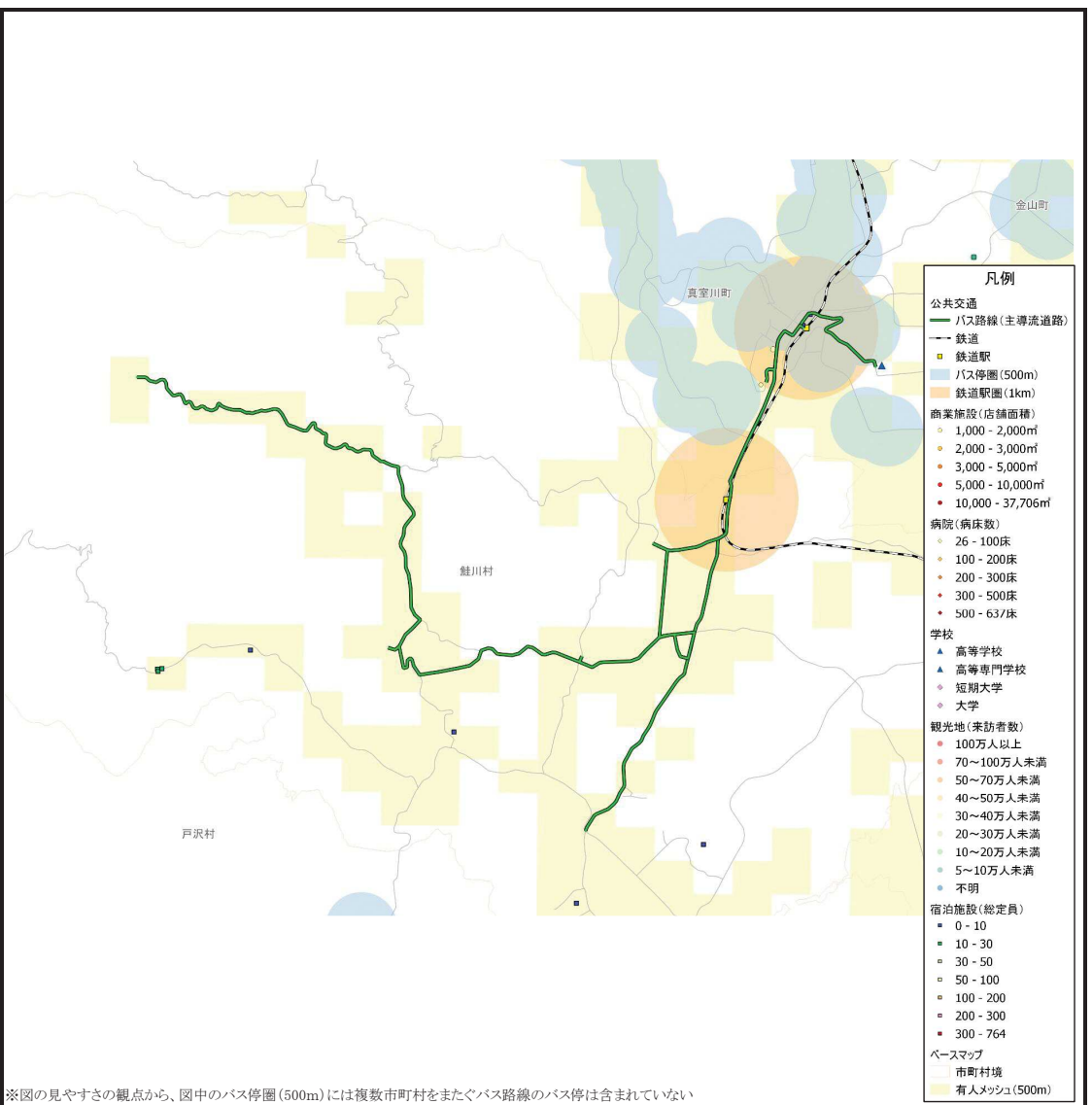
<事業者視点の問題点等>

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



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

運行者	経路			運行本数 (本)	輸送量 (人)	国庫 補助	収支率 (%)	視点(ア)			視点(イ)			視点(ウ)			沿線市町村
	起点	経由地	終点					沿線人口 (H27) (人)	経常収益 (千円)	評価	人口増減率 (H22- H27)	高齢化率 (H27)	評価	キロ程(km)	距離総長(キロ 程)に占める平均 乗車キロの割合	評価	
鮭川村	鮭川村役場前	豊里駅前	真室川町総合体育館前	4.5	5未満		30%未満	7,920	5,000未満	Ⅲ	-11.3%	33.7%	Ⅲ				
鮭川村	大戸沢	田曲川保育園前	真室川駅前	3.5	5未満		30%未満	3,378	5,000未満	Ⅲ	-12.0%	36.7%	Ⅲ				



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

<利用者視点の問題点等>																	

<事業者視点の問題点等>																	
<p>・人口減少・高齢化が進行しており、バス交通の抜本的見直しが必要と考えられる幹線バス路線が存在</p> <p>・他の流動における幹線系統の追加と合わせて、フィーダー系統として捉え直すことで効率化・補助対象化する路線も存在</p>																	