

フラワー長井線沿線地域公共交通網形成計画

平成28年 2 月

長井市・南陽市・川西町・白鷹町

— 目 次 —

1	序章	1
	(1) はじめに	1
	(2) 地域公共交通網形成計画の区域	2
	(3) 地域公共交通網形成計画の期間	2
2	地域の概況整理	3
	(1) 地形・土地利用	3
	(2) 人口	6
	①人口動向	6
	②人口分布	7
	③転入・転出動向	10
	④将来の人口見通し	11
	(3) 事業所・従業者	15
	(4) 生活圏	16
	①通勤通学の圏域	16
	②買物の圏域	17
	(5) 施設の分布	18
	(6) 観光の動向	19
	(7) 本地域の関連計画（総合計画／まちづくり関係部分抜粋）	20
	①長井市（第5次総合計画／H26.3）	20
	②南陽市（第5次南陽市総合計画／H23.3）	22
	③川西町（第5次総合計画／H27.12）	23
	④白鷹町（第5次総合計画／H23.3）	24
	(8) 地域概況のまとめ	25
3	交通の特性	26
	(1) 通勤通学時の利用交通手段	26
	(2) 道路交通	27
	①道路ネットワーク	27
	②道路交通の特性	29
	(3) 公共交通	32
	①公共交通網の概況	32
	②運行状況及び利用状況	35
	③結節点	43
	④公共交通利用者への情報発信	51
	⑤経営状況	52
	⑥公共交通に関わる取組みと計画	54
	(4) 交通特性のまとめ	58
4	フラワー長井線の概況整理	59
4-1	フラワー長井線の状況	59

(1) フラワー長井線の沿革	59
(2) フラワー長井線の現状	61
①運行状況	61
②利用状況	62
③結節点・利用環境	66
④収支状況	68
⑤組織体制	72
⑥自治体支援の状況	72
(3) フラワー長井線に関わる取組み	73
4-2 フラワー長井線利用者の意向	75
(1) 沿線高校等を対象とした利用実態調査	75
①調査概要	75
②アンケート結果の概要	76
(2) 沿線住民アンケート	82
①調査概要	82
②アンケート結果の概要	83
4-3 フラワー長井線の高校生利用の将来見通し	91
(1) 利用者推計の前提条件	91
(2) 将来推計方法	91
(3) 通学利用者数の推計	92
①将来人口の設定	92
②鉄道利用者数（高校生）の推計結果	94
(4) 施策等による効果検討	95
①施策等のケース設定	95
②施策等の効果分析	95
③施策導入による利用者数の見込み	96
4-4 フラワー長井線のまとめ	97
5 沿線2市2町の公共交通に関わる課題	99
(1) 現状のまとめ	99
(2) 公共交通の役割に着目した課題の整理	100
①まちづくり・観光施策と公共交通が一体となった施策展開	100
②地域住民の利便性向上、地域住民のニーズにあったサービスの提供	100
③沿線地域との連携による地域公共交通の利用拡大	100
④公共交通軸（フラワー長井線）の経営改善等	101
6 フラワー長井線沿線地域公共交通網形成計画	103
6-1 基本方針	103
6-2 計画の目標	103
(1) 定住環境の向上に資するまちづくりの推進における公共交通との連携	103
(2) 交流人口の拡大のための観光まちづくりにおける公共交通との連携	103
(3) 2次交通の利用における利便性向上	103

(4) 基幹的交通機関間の連携による利便性向上	104
(5) 地域住民の公共交通の維持に向けた機運醸成・協力体制づくり	104
(6) 地域住民・地域企業との連携による公共交通の利用拡大等の推進	104
(7) フラワー長井線鉄道事業の再構築	104
(8) 山形鉄道㈱の経営力の強化	104
6-3 基本方針・目標との関係	105
(1) 基本方針・目標と施策	105
(2) 施策の実施主体	106
6-4 具体的な取り組み内容とスケジュール	107
(1) 定住環境の向上に資するまちづくりの推進における公共交通との連携	107
(2) 交流人口の拡大のための観光まちづくりにおける公共交通との連携	110
(3) 2次交通の利用における利便性向上	115
(4) 基幹的交通機関間の連携による利便性向上	117
(5) 地域住民の公共交通の維持に向けた機運醸成・協力体制づくり	118
(6) 地域住民・地域企業との連携による公共交通の利用拡大等の推進	120
(7) 山形鉄道㈱フラワー長井線の鉄道事業の再構築	123
(8) 山形鉄道㈱の経営力の強化	125
6-5 地域公共交通網形成計画の達成状況の評価に関する事項	127
 <参考資料>	
1 「山形鉄道公共交通活性化協議会」等の開催概要	128
2 山形鉄道公共交通活性化協議会規約等	131

1 序章

(1) はじめに

フラワー長井線沿線 2 市 2 町（長井市、南陽市、白鷹町、川西町）（以下「沿線 2 市 2 町」という。）を含む置賜地域においては、東北中央自動車道をはじめ、新たな観光誘客施設の建設が相次いでおり、これらのネットワークにより、地域の活性化が図られるとともに、人的交流の拡大が大いに期待される場所である。

その一方で、地域交通に目を転じてみると、公共交通軸としてのフラワー長井線は、昭和 63 年の開業以来、沿線住民の移動手段、特に地域の活力源となる高校生の通学手段として、また、沿線地域を結ぶ観光・まちづくりの基盤として重要な役割を果たしてきたが、車社会の進展による利用者の減少や、少子化による利用者（特に高校生利用者）の減少などにより、主要な収入源となっている通勤・通学定期等の鉄道収入増加が見込めない状況にある。利用者数もピーク時の約 4 割まで減少し、経営環境が今後ますます厳しくなることが予想される。

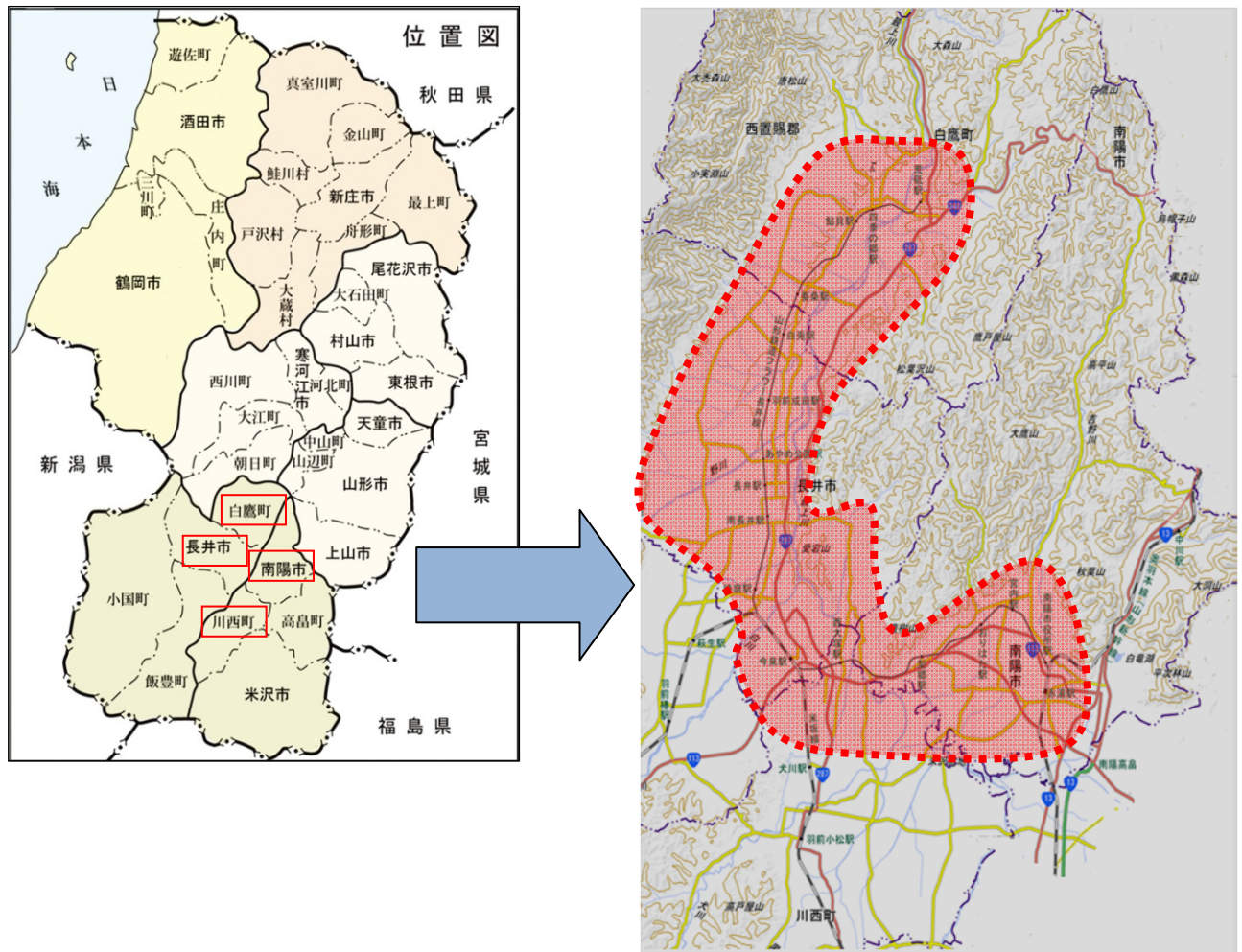
民間の路線バスの廃止を受け、関係自治体が市営バスやデマンド型交通の運行によりネットワークの形成が図られ、特に高齢者等の交通弱者に対する一定の足の確保がなされているところであるが、鉄道とバス等の密接な連携によるサービス向上の取り組み等については十分とはいえず、より利用者の視点に立ったサービス提供により住民の満足度と利用率の向上が望まれるところである。

平成 26 年 11 月、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が改正され、地域の実情に応じたまちづくりと観光振興等の地域戦略を一体的に形づくるための地域公共交通ネットワークの形成が期待されているとともに、近年の著しい人口減少に鑑み地方創生が叫ばれる時代にあって、定住環境の向上や交流人口の拡大が求められており、各自治体においても地方創生総合戦略の策定を今年度行い、人口減少に対応した施策が今年度から実施されようとしている。

このような状況を踏まえ、まちづくりと連携した持続可能な公共交通ネットワークの形成を目指すため、沿線 2 市 2 町が合意し地域公共交通網形成計画（以下「計画」という）を策定することとしたものである。

(2) 地域公共交通網形成計画の区域

計画の対象エリアは、山形県長井市、南陽市、白鷹町、川西町の山形鉄道フラワー長井線の沿線地域とする。



(3) 地域公共交通網形成計画の期間

計画の対象期間は、平成 28 年度から平成 32 年度までの 5 年間とする。

2 地域の概況整理

(1) 地形・土地利用

山形県南部に位置する本地域は、置賜地域のフラワー長井線沿線 2 市 2 町にまたがっており、中央に最上川が流れ、西部は朝日山系、東部は飯豊山系の丘陵地となっている。

最上川に沿って平地が南北に広がり、最上川と飯豊山系に源を発する置賜白川、置賜野川などの合流地点には長井市が位置し、17 世紀には最上川舟運の発達により、米沢藩の舟運流通の中心部として白鷹町とともに関西などとの交易で栄えた地域である。

「置賜さくら回廊」や「やまがた花回廊」に代表される名所や赤湯温泉など、さまざまな観光資源を有している。

図 本地域の地形

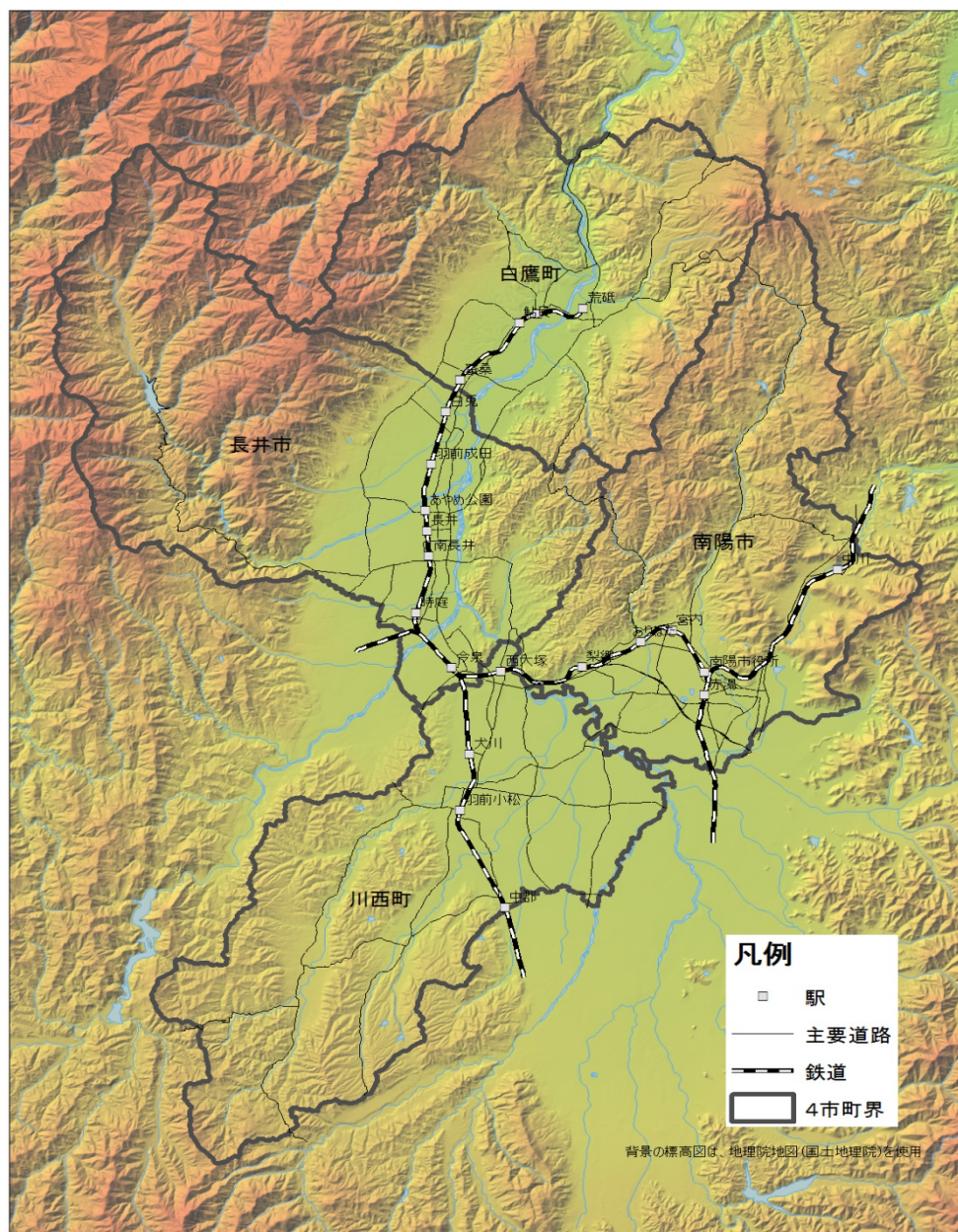


図 人口集中地区（DID）

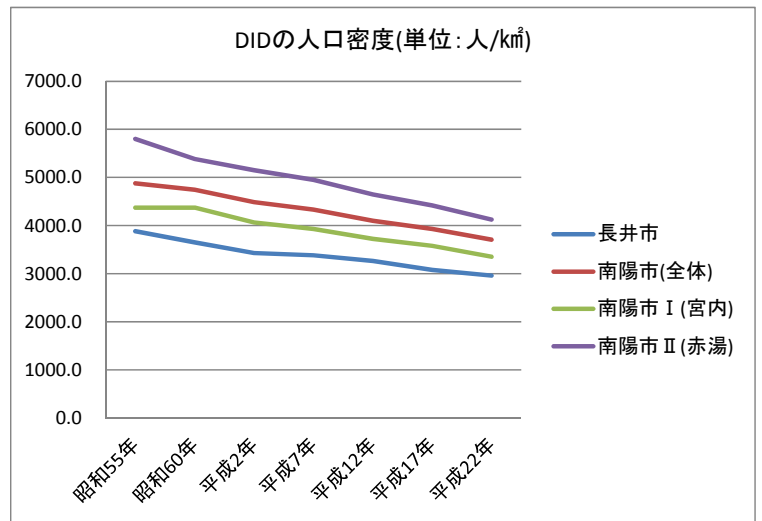
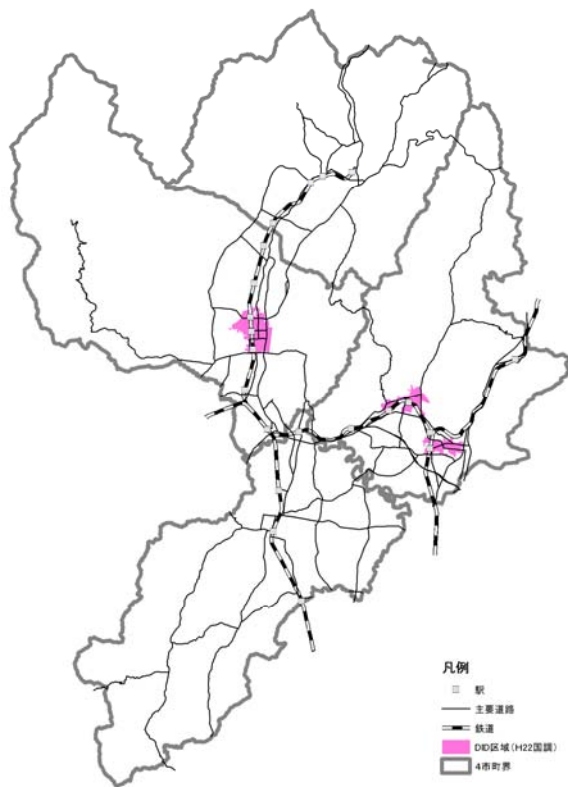


図 都市計画区域と用途地域指定区域

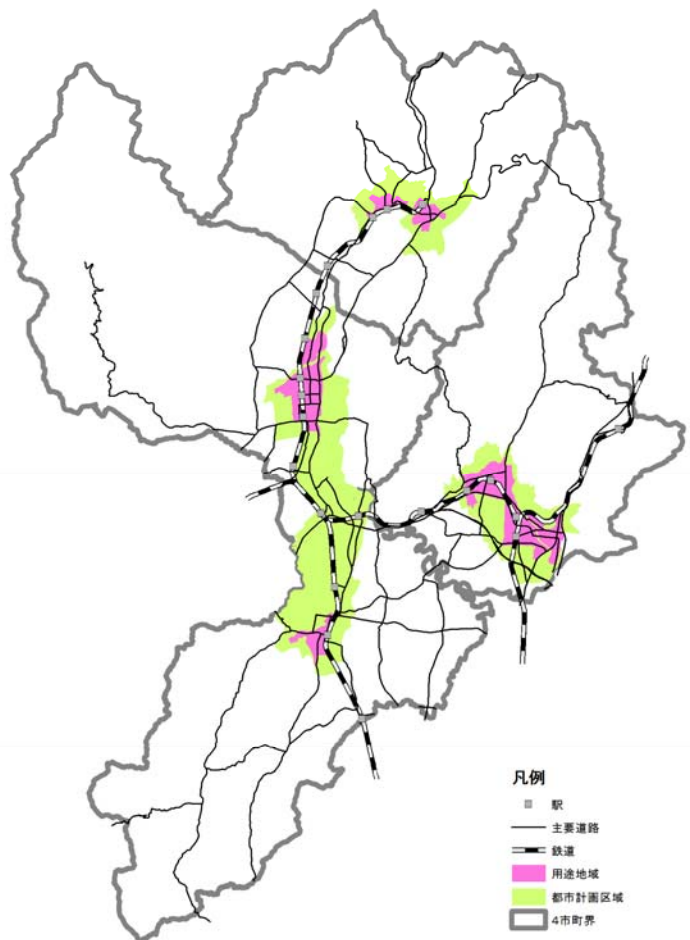
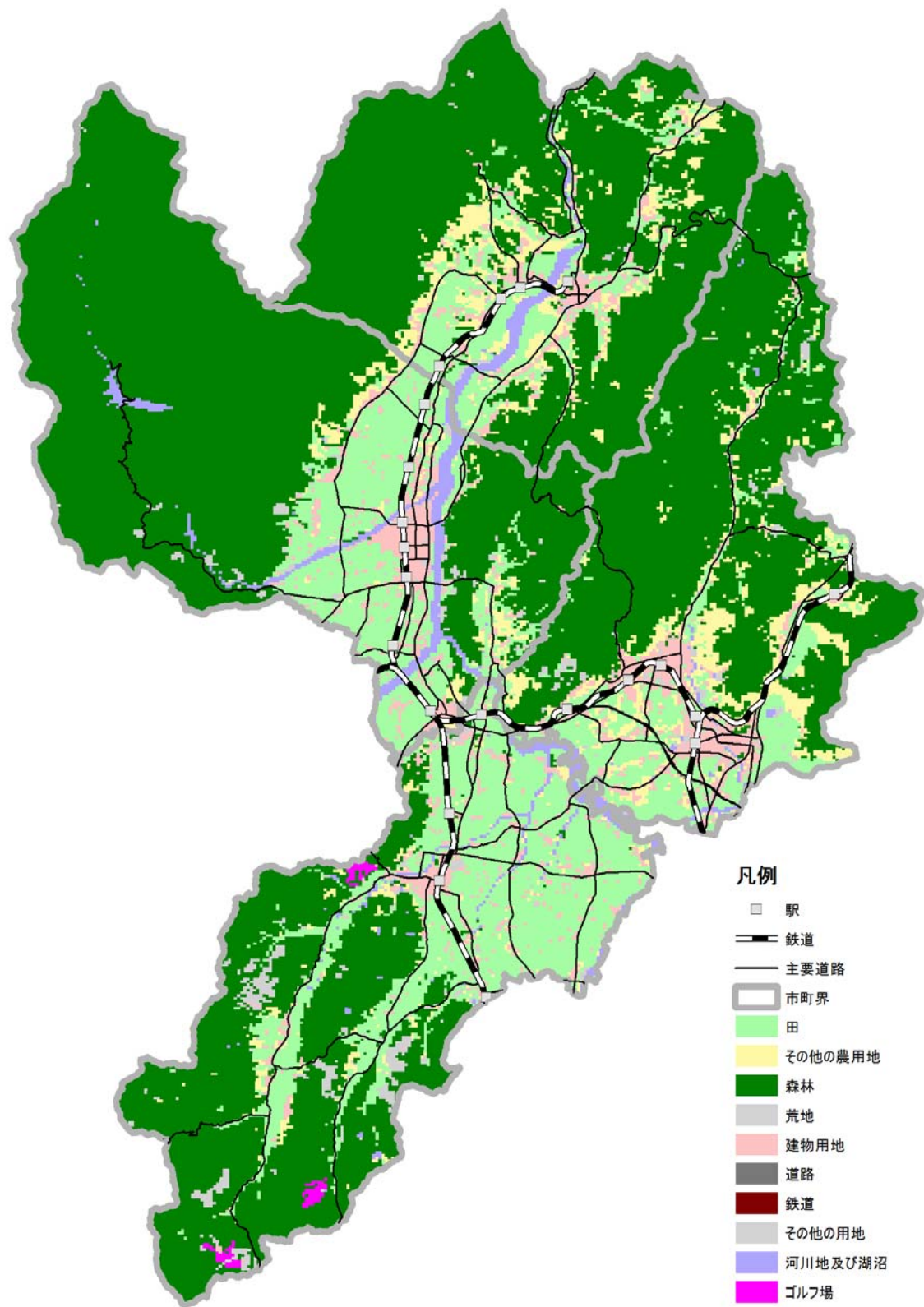


図 沿線 2 市 2 町の土地利用（H21）



※国土数値情報（100mメッシュ土地利用）より作成

(2) 人口

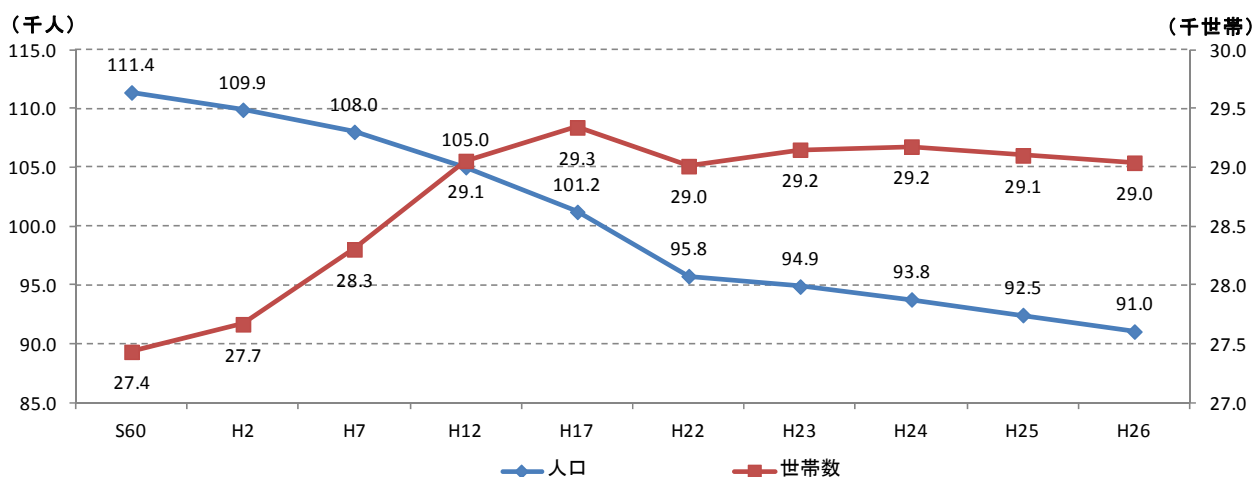
①人口動向

沿線 2 市 2 町の人口をみると、昭和 60 年度以降、長期的な減少傾向にあるが、一方で平成 12 年度以降の世帯数はほぼ横ばい(約 2 万 9 千世帯)である。

また、昭和 60 年度以降、64 歳以下の就業人口が減少傾向にある一方、65 歳以上の人口は増加傾向にあるため、高齢化率も年々増加しており、昭和 60 年度の高齢化率は約 15%であったが、平成 27 年度は約 33%まで増加していると推計されている。

今後も人口減少・少子高齢化は進むと見込まれており、平成 52 年度には沿線地域の人口が約 6 万人、高齢化率は約 40%と推計されている。

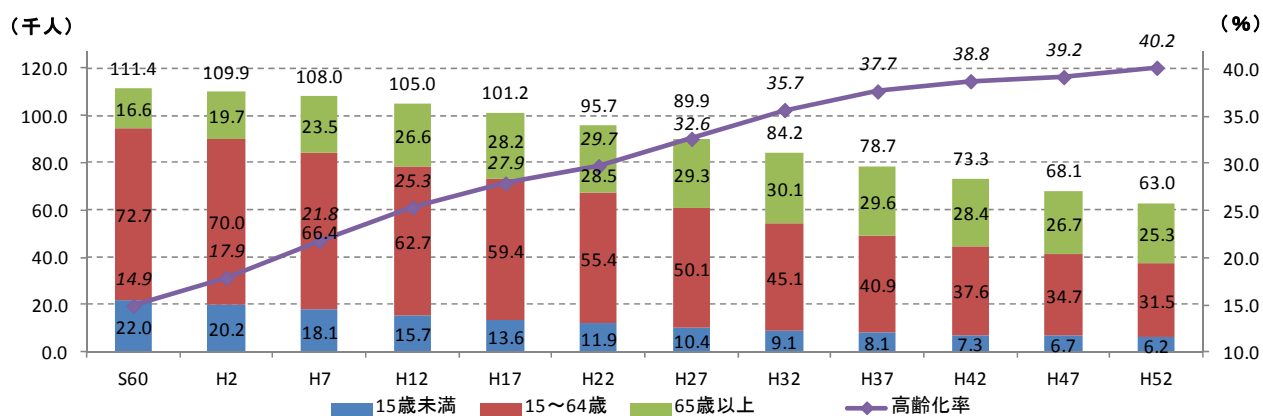
図 沿線 2 市 2 町の人口と世帯数



※ S60、H2、H7、H12、H17、H22 は国勢調査、H23 以降は 10 月 1 日現在の推計人口より

出典：国勢調査、山形県の人口と世帯数（山形県統計企画課）

図 沿線 2 市 2 町の年齢別人口と高齢化率

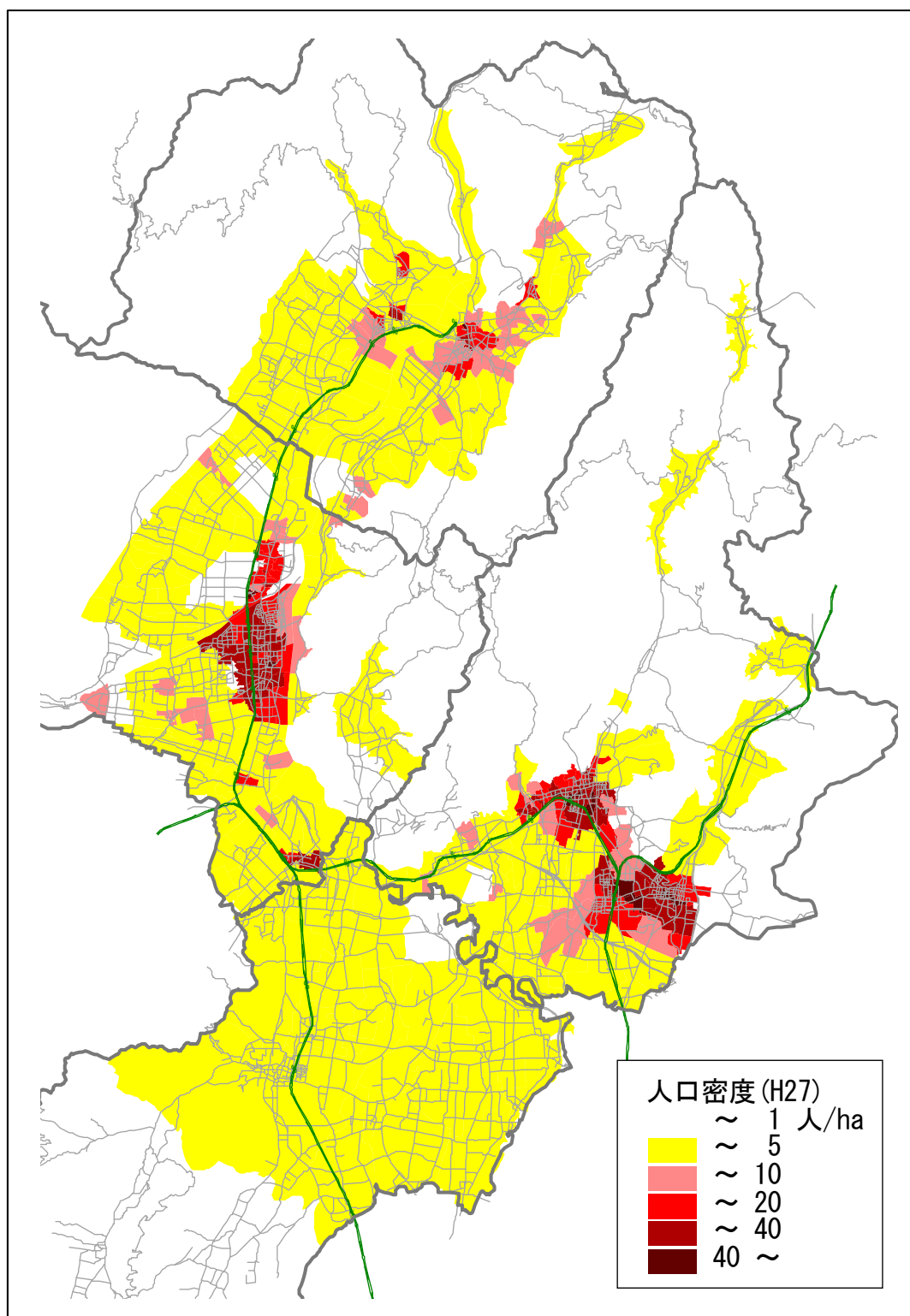


出典：S60～H22 は国勢調査、H27 以降は国立社会保障・人口問題研究所の将来推計人口

②人口分布

沿線 2 市 2 町ではフラワー長井線に沿った平野部に人口が集積しており、荒砥駅、鮎貝駅、長井駅、今泉駅、宮内駅、赤湯駅の周辺に人口密度の高い地域がみられる。特に、長井駅、宮内駅、赤湯駅の周辺では人口密度の高い地域の広がりが大きい。

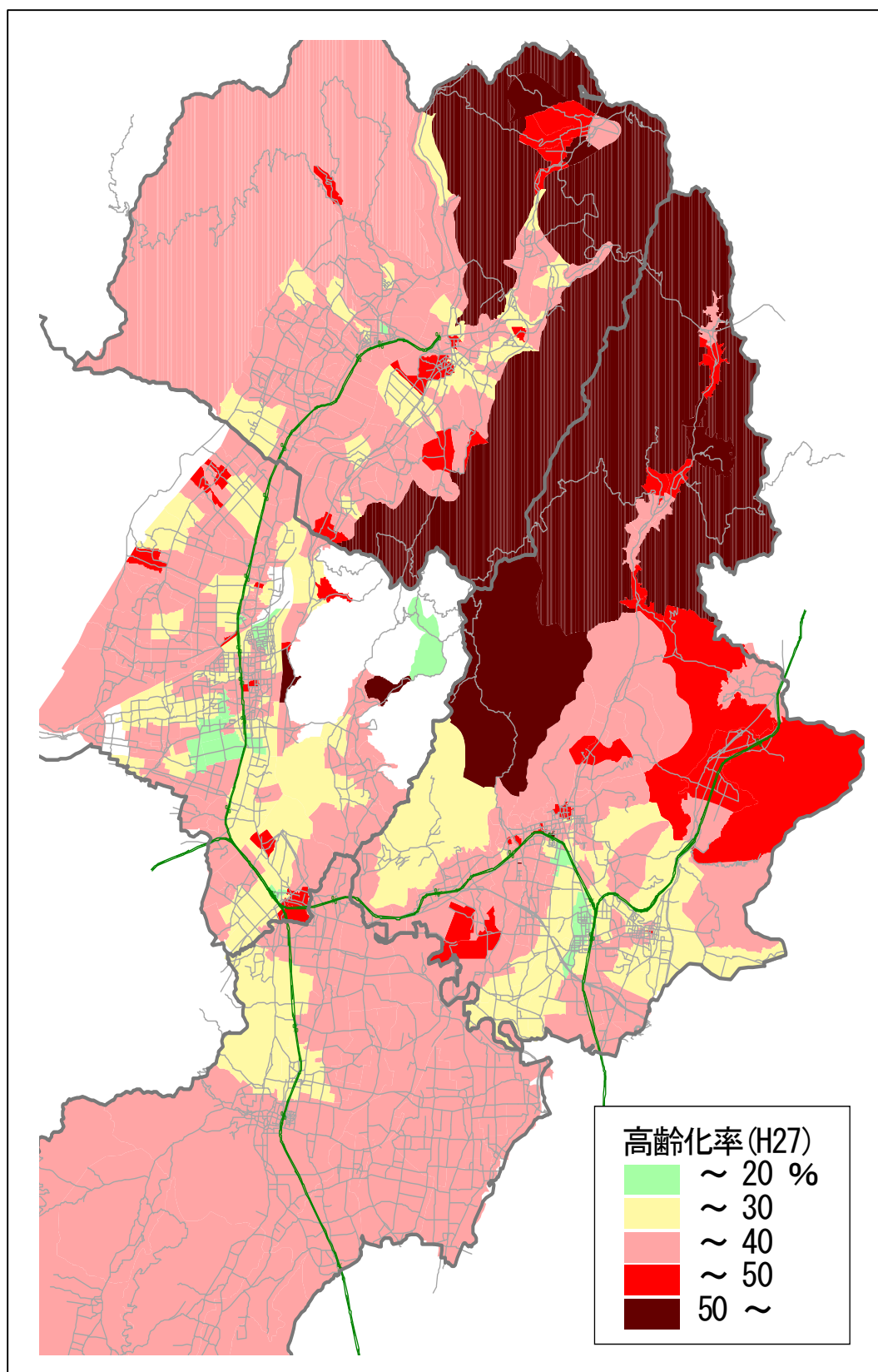
図 地域別の人口密度（平成 27 年）



資料：平成 27 年 4 月 1 日住民基本台帳

高齢化率（総人口占める 65 歳以上人口の割合）は、沿線 2 市 2 町の山地部で高い。平地部のフラワー長井線沿線の高齢化率は概ね 30%を超えており、特に今泉駅周辺では 40%を超える。

図 地域別の高齢化率（平成 27 年）

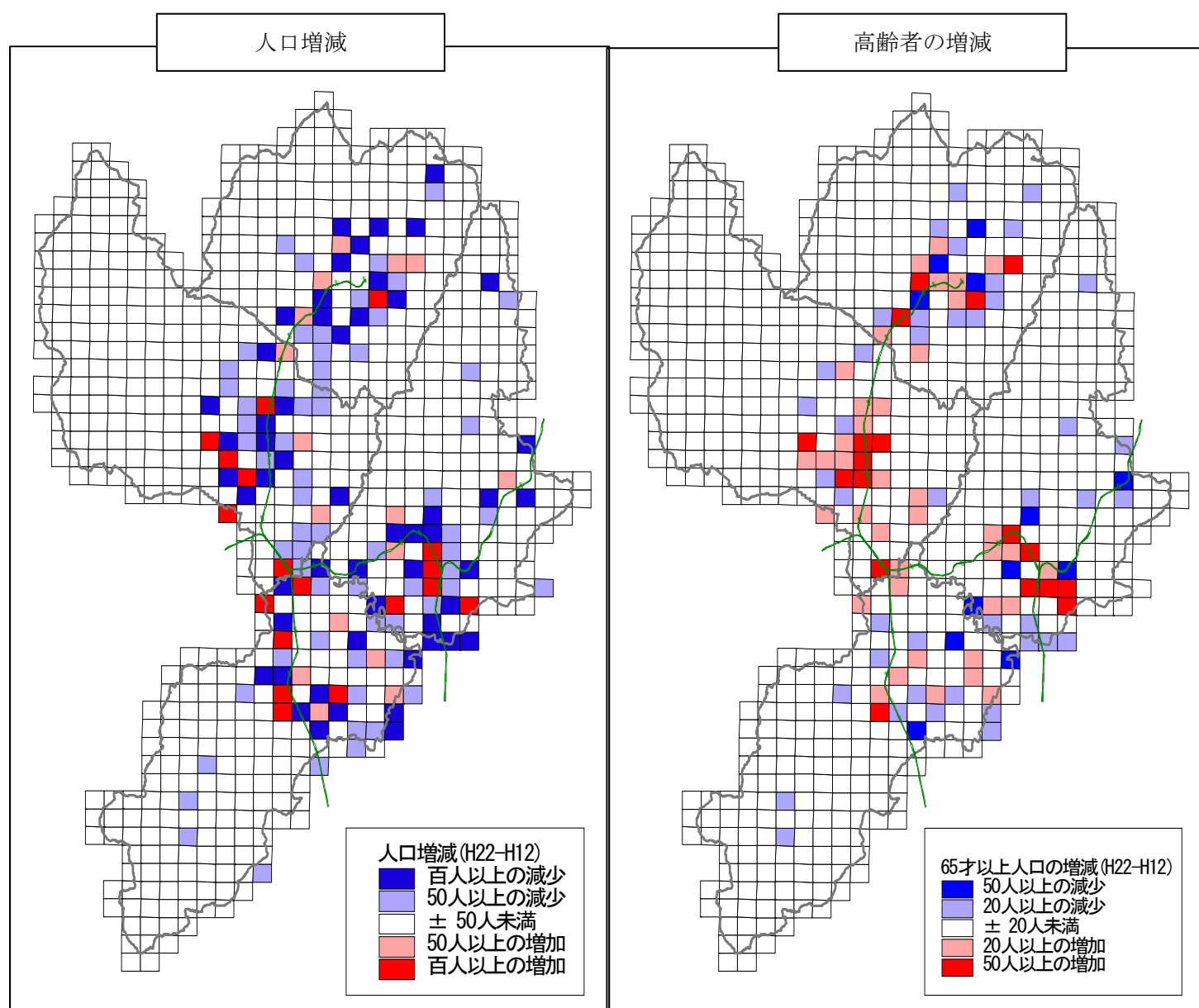


資料：平成 27 年 4 月 1 日住民基本台帳

地域別のこの10年間（平成12年から平成22年）の人口増減は、人口が集積している平野部のフラワー長井線沿線では大半の地域で人口は減少しており、人口が増加しているのは赤湯駅周辺に限られる。

地域別の高齢者人口（65歳以上人口）は、平野部のフラワー長井線沿線では大半の地域で増加している。総人口が減少する中で高齢者人口が増加していることから、フラワー長井線沿線では若年層の人口減少が窺える。

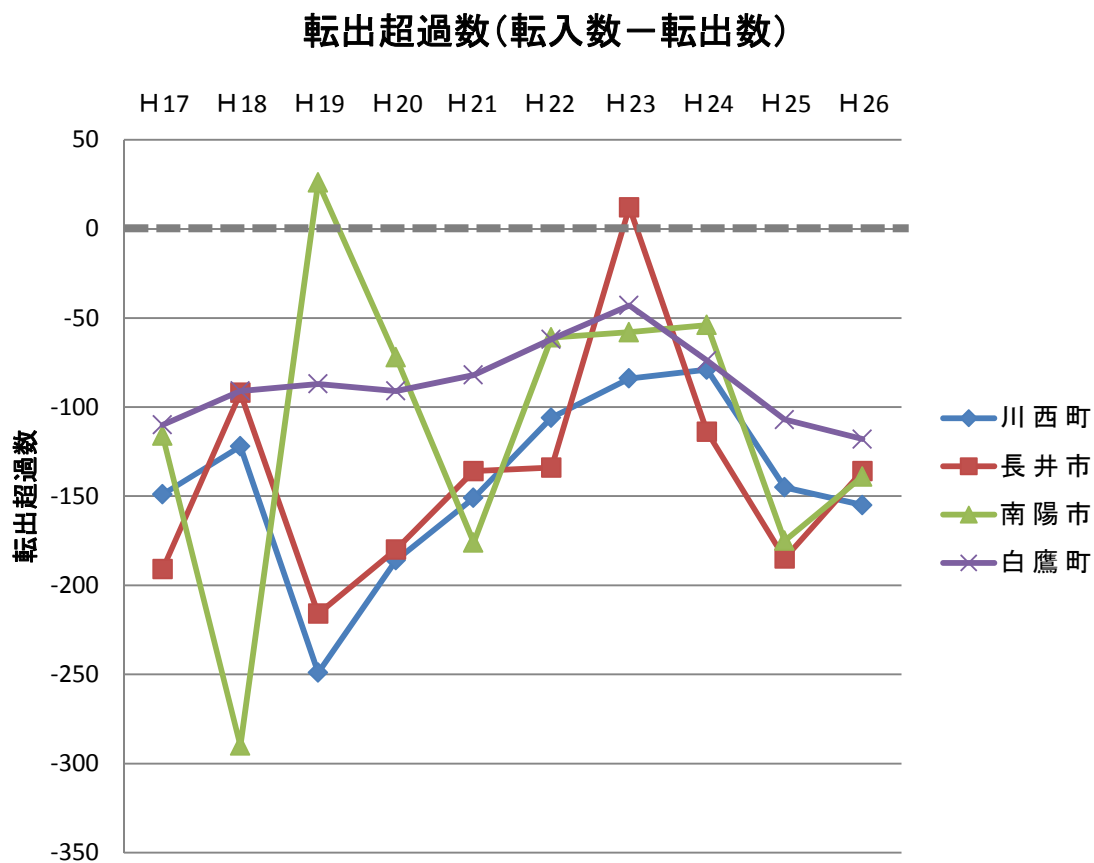
図 地域別の人口増減



資料：平成12年、平成22年国勢調査メッシュデータ

③転入・転出動向

人口転出が人口転入を上回る転出超過の傾向が続いている。



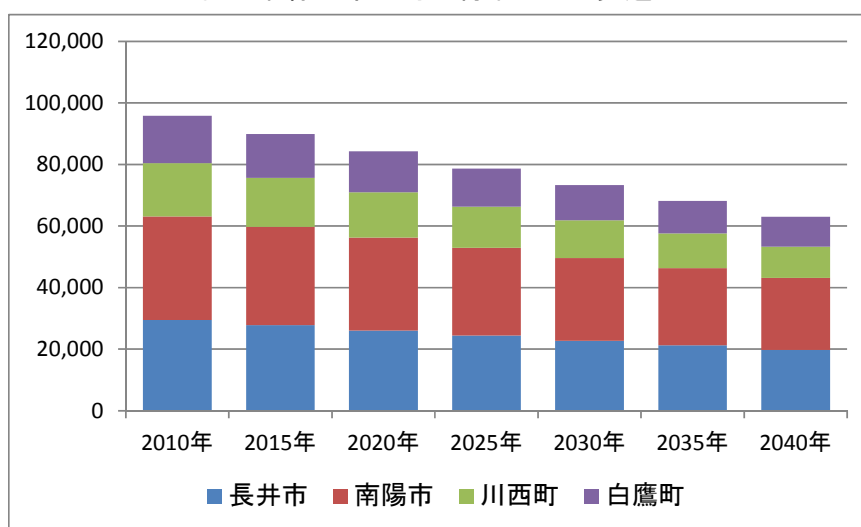
資料：山形県社会的移動人口調査結果報告書（平成 26 年版）

④将来の人口見通し

国立社会保障人口問題研究所（以下「社人研」という。）による将来人口推計では、沿線 2 市 2 町の人口は現況（2010 年）の約 96 千人が、10 年後には約 84 千人（対現況比 0.88）、20 年後には 79 千人（対現況比 0.77）、30 年後には約 63 千人（対現況比 0.66）へと減少を続けることが見込まれている。

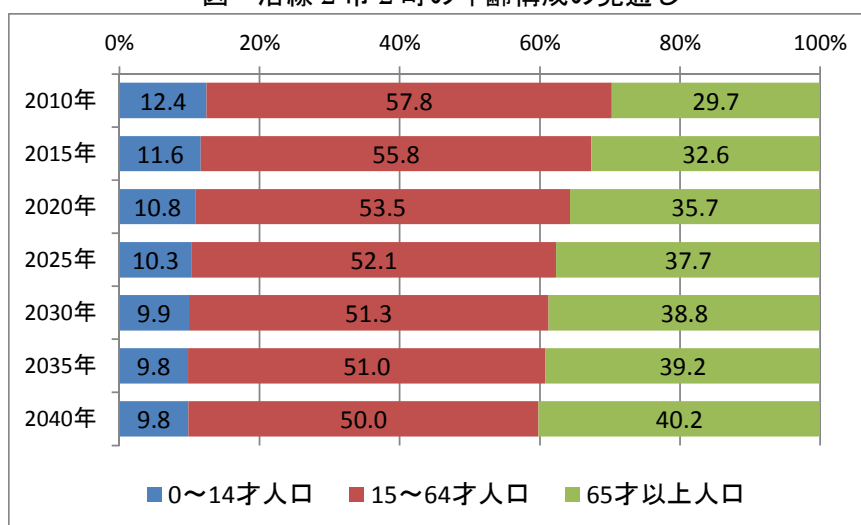
沿線 2 市 2 町の高齢化率は、現況の 29.7%が、10 年後には 35.7%、20 年後には 38.8%、30 年後には 40.2%と、着実に少子化、高齢化の進展が見込まれている。

図 沿線 2 市 2 町の将来人口の見通し



資料：社人研による将来人口推計値(平成 25 年 3 月公表)

図 沿線 2 市 2 町の年齢構成の見通し



資料：社人研による将来人口推計値(平成 25 年 3 月公表)

【自治体の計画人口】

■長井市

長井市では、平成 27 年 9 月に「長井市人口ビジョン」を公表している。その基本方針では、人口減少に歯止めをかけるため、出生率の向上、社会増減の均衡を掲げ、30 年後の目標人口を約 22 千人（パターンⅡ）としている。

表 長井市の目標人口

		2010年	2015年	2020年	2025年	2030年	2035年	2040年
長井市人口ビジョン	パターンⅠ	29,473	27,746	26,136	24,743	23,581	22,484	21,373
	パターンⅡ	29,473	27,746	26,187	24,890	23,871	22,911	21,940
社人研推計		29,473	27,755	26,064	24,396	22,786	21,251	19,728
日本創成会議推計		29,473	—	—	—	—	—	18,305

資料：「長井市人口ビジョン 平成27年9月」

	目標値	
	合計特殊出生率 (達成時期は社会増減の均衡時期に同じ)	社会増減の均衡時期
パターンⅠ	1. 80程度	2030年(15年後)
パターンⅡ	2. 07程度	2030年(15年後)

基本方針

安定した人口を確保していくためには将来展望におけるパターンⅡの実現が必要であることから、人口の目指す姿を2040年に22,000人程度とする

■南陽市

南陽市では、平成 27 年 9 月に「南陽市まち・ひと・しごと創生総合戦略」を公表し、30 年後の目標人口を約 26 千人と挙げている。

表 南陽市の目標人口

	2010年	2015年	2020年	2025年	2030年	2035年	2040年
南陽市人口見通し	33,658	31,998	30,471	29,035	27,732	26,580	25,549
社人研推計	33,658	31,941	30,250	28,513	26,796	25,108	23,412
日本創成会議推計	33,658	—	—	—	—	—	21,915

資料：「南陽市まち・ひと・しごと創生総合戦略 平成27年9月」

目標値	
合計特殊出生率 (達成時期は社会増減の均衡時期に同じ)	社会増減の均衡時期
2. 07程度	2040年(25年後)

基本方針

20代前半から20代後半にかけての転入を増加させ、10代後半から20代前半にかけての転出数を抑制し、全市的に転出入が均衡するものとする。

■川西町

川西町では、平成 27 年 12 月に「川西町まち・ひと・しごと創生総合戦略」を策定し、出生率の上昇、平均（健康）寿命の延伸など、「自然減」対策に取り組みつつ、まずは、転出抑制、転入促進による「社会減」対策に重点的に取り組むことで、人口減少の抑制を図り 2040 年の町の定住人口 12 千人を目指すとしている。

表 川西町の目標人口

	2010年	2015年	2020年	2025年	2030年	2035年	2040年
川西町人口見通し	17,313	16,476	15,612	14,778	14,061	13,378	12,745
社人研推計	17,313	15,919	14,637	13,407	12,264	11,179	10,105
日本創成会議推計	17,313	—	—	—	—	—	9,003

資料：「川西町まち・ひと・しごと創生総合戦略 平成27年12月」

目標値	
合計特殊出生率 (2040年)	社外増減の均衡時期
2.07程度	移動人口ゼロ

基本方針

「移動人口ゼロ」を実現しなければ、生産年齢人口比率の減少は、止めることができない。

■白鷹町

白鷹町では、平成 27 年 10 月に「白鷹町まち・ひと・しごと創生人口ビジョン」を公表し、2040 年時点で 10.5 千人程度の人口を確保することを目標としている。

表 白鷹町の目標人口

	2015年	2020年	2025年	2030年	2035年	2040年
白鷹町人口見通し	14,270	13,418	12,604	11,861	11,146	10,414
社人研推計	14,270	13,284	12,333	11,456	10,615	9,769
日本創成会議推計	14,270	—	—	—	—	9,008

資料：「白鷹町まち・ひと・しごと創生人口ビジョン 平成27年10月」

目標値	
合計特殊出生率 (一定)	対社人研推計で移住世帯が 5年で30世帯増加する。
1.80程度	

基本方針

合計特殊出生率1.8及び5年間で30世帯の転入増加は実現可能。
併せて、女性の有配偶率及び子ども人口の割合を上昇させる施策を講じる。

■まとめ

沿線 2 市 2 町の将来の人口見通しは、いずれの市町も社人研推計及び日本創成会議総計を上回る予測をしており、人口減少の抑制を図ることが分かる。

表 沿線 2 市 2 町の目標人口

	2015年	2020年	2025年	2030年	2035年	2040年
沿線2市2町人口見通し	90,490	85,688	81,307	77,525	74,015	70,648
社人研推計	89,885	84,235	78,649	73,302	68,153	63,014
日本創成会議推計	—	—	—	—	—	58,231

(3) 事業所・従業者

沿線 2 市 2 町では、事業所数、従業者数ともに減少している。産業構成は、事業所数・従業者数ともに、本地域の各市町は山形県に比べ第二次産業の構成比が大きい。沿線 2 市 2 町の中では、南陽市は第三次産業の構成比が大きく、白鷹町は第二次産業の構成比が大きい。

表 本地域の事業所数、従業人口の変化

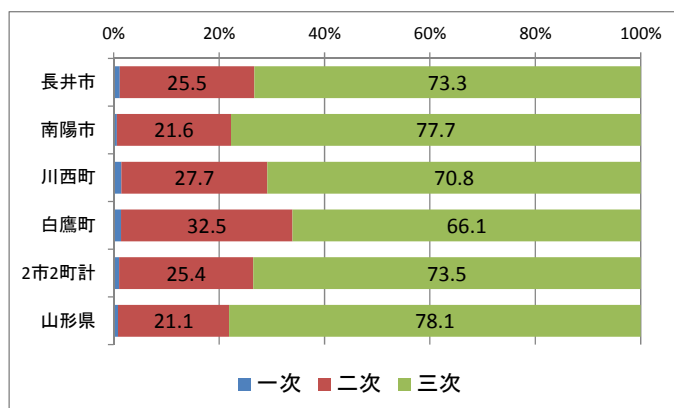
単位: 件、人

	事業所数(公務を除く)				従業者数(公務を除く)			
	H13	H24	H24-H13	H24/H13	H13	H24	H24-H13	H24/H13
長井市	2,050	1,723	-327	0.84	14,931	13,604	-1,327	0.91
南陽市	2,287	1,793	-494	0.78	14,781	12,908	-1,873	0.87
川西町	870	689	-181	0.79	6,095	5,067	-1,028	0.83
白鷹町	850	707	-143	0.83	5,882	4,868	-1,014	0.83
計	6,057	4,912	-1,145	0.81	41,689	36,447	-5,242	0.87

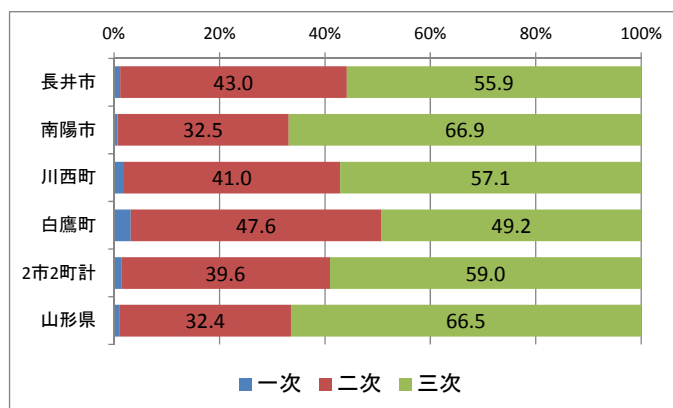
資料：平成 13 年事業所・企業統計調査、平成 24 年経済センサス調査

図 事業所数・従業者数の産業構成 (H24)

【事業所数】



【従業者数】



注：公務を除く

資料：平成 24 年経済センサス調査

(4) 生活圏

①通勤通学の圏域

沿線 2 市 2 町の通学者の流動をみると、内々の移動が主流となっているものの、他地域への流出も見られ、南陽市から他地域への流出は 882 人/日と 500 人/日未満である他市町より比較的多い。

また、沿線 2 市 2 町の従業者の流動をみると、南陽市では他地域からの流入が 1 日 3 千人以上、他地域への流出も 4 千人以上あるほか、域内においても市町間の流動が一定程度見られるなど、広域的な移動が発生している。

利用交通手段は、沿線地域に従業地・通学地がある場合も沿線地域に常在地がある場合も自家用車が圧倒的に多く、ともに 80%を超えている。次いで、自転車、徒歩、鉄道・電車が利用されており、バスの利用はほとんどみられない。

図 15 歳未満通学者を含む通学者の流動

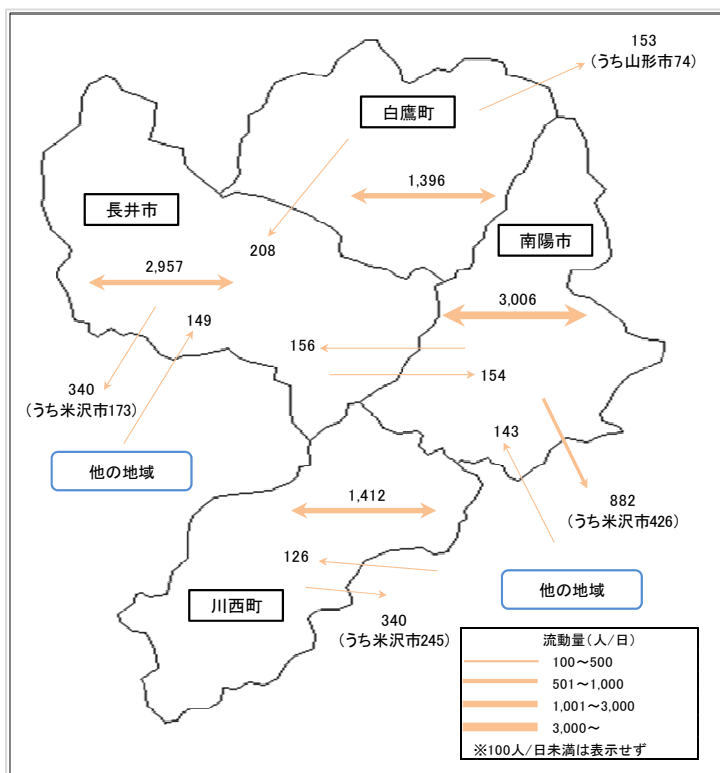
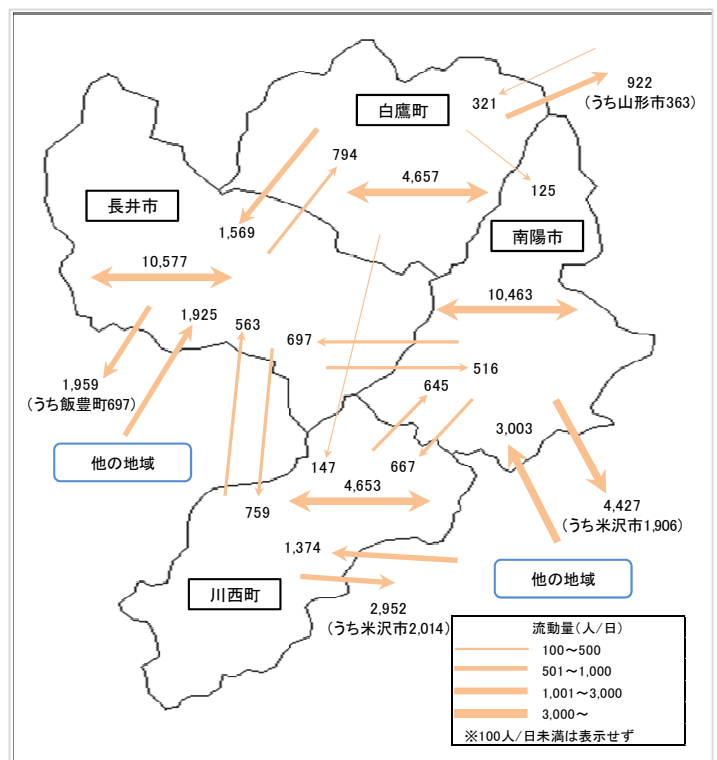


図 15 歳以上就業者の流動



出典：国勢調査(H22)

②買物の圏域

沿線 2 市 2 町の買物動向をみると、「商品総合」については自市町内での買物が主流となっているが、川西町では米沢市への買物行動割合が 35.1%と一番高くなっている。

一方、休日の買物が中心となる「レジャー・娯楽」の買物動向をみると、山形市、米沢市での割合が高いほか、仙台市への流出もみられるなど、他地域での買物が主流となっている

図 買物の動向（商品総合）

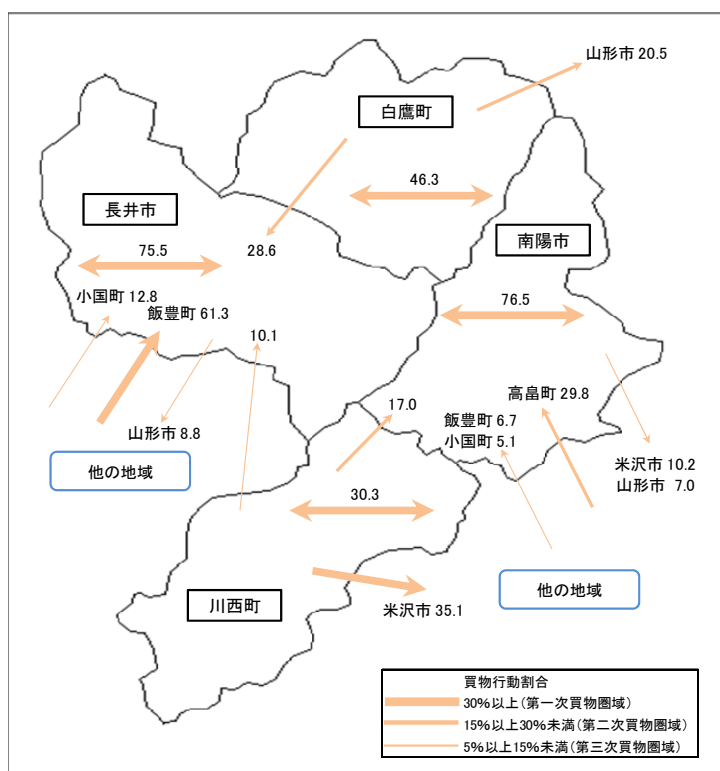
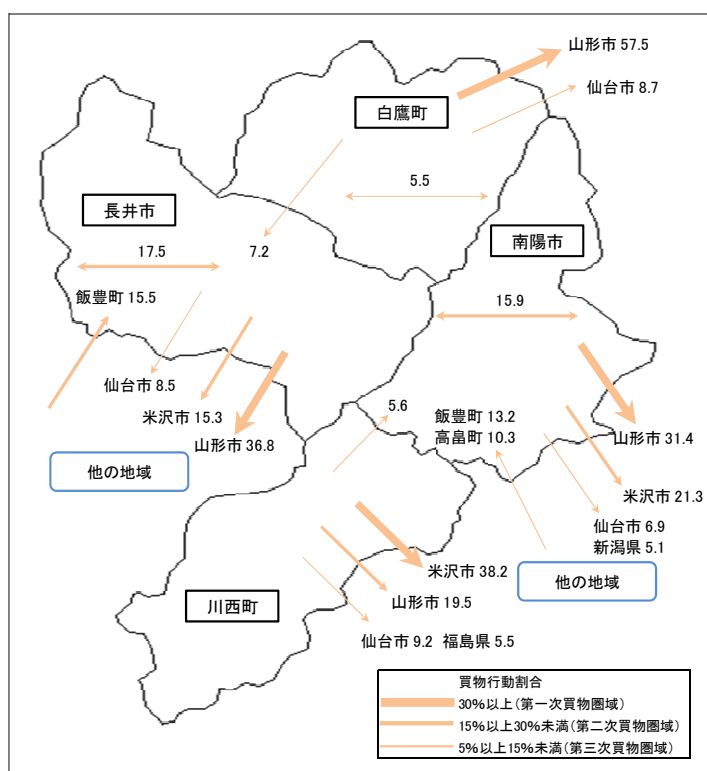


図 買物の動向（レジャー・娯楽）



出典：山形県買物動向調査（H24）

(5) 施設の分布

フラワー長井線沿線の公共施設等の立地状況をみると、赤湯駅はJRと接続し、通学や観光の玄関口としての機能を果たしている。宮内駅、南長井駅、長井駅、あやめ公園駅、荒砥駅は、公共施設・高校・病院・観光など徒歩圏内に多くの目的施設が立地している。

しかし、置賜地域の基幹病院である公立置賜総合病院からフラワー長井線の最寄駅までは距離があるなど、都市機能との連携が十分とはいえない。

今後、長井市の「かわとみちの駅（仮称）」や川西町の6次産業化拠点施設「かわにし森のマルシェ」が建設されるほか、白鷹町ではまちづくり複合施設等整備基本構想があるなど、施設等の立地環境が変わるとともに新たな人口流入等が想定される。

図 沿線地域に立地する公共施設等



(6) 観光の動向

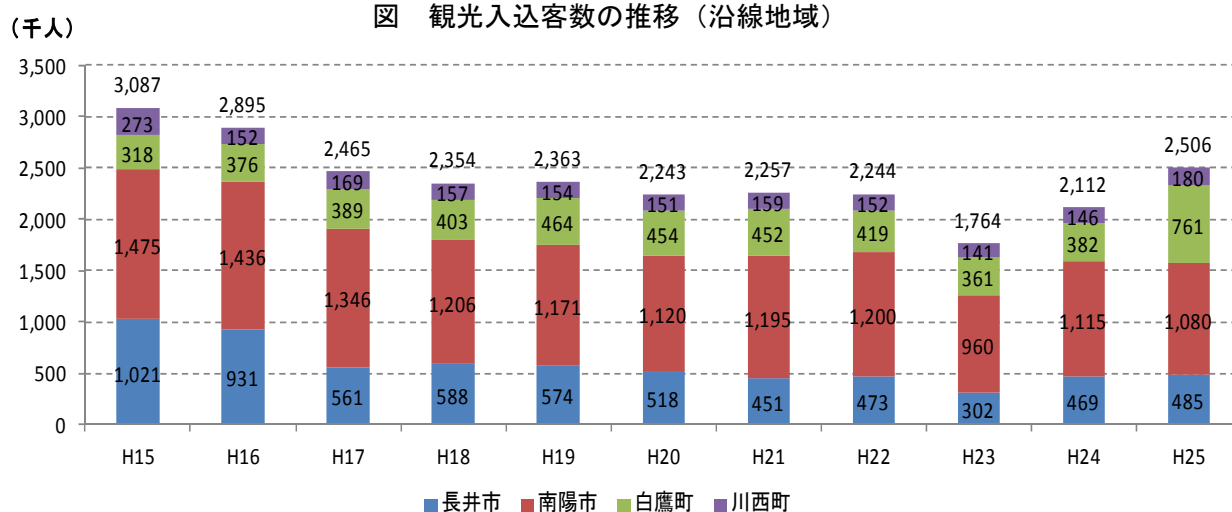
フラワー長井線が運行している沿線 2 市 2 町の観光入込客数の推移をみると、平成 17 年度以降大きな増減はなく、東日本大震災の影響を受けた平成 23 年度は大きく落ち込んでいる。

白鷹町の観光入込客数が平成 25 年度に大きく増加しているのは、調査地点の追加によるものである。

主な観光地等の観光入込客数をみると、平成 15 年度に比べ、長井市の「あやめ公園」・「白つつじ公園」、南陽市の「熊野大社・双松公園」は大幅に減少している。一方、白鷹町の「観光やな場」は大きく増加している。

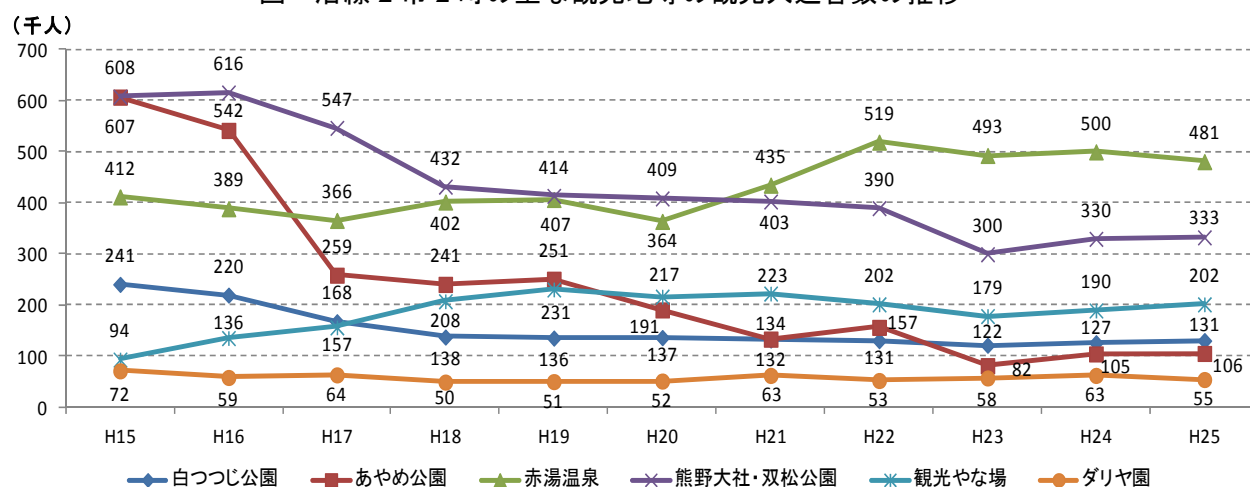
また、近年の観光入込客数をみると、どの地点でも大きな増減はなく推移している。

図 観光入込客数の推移（沿線地域）



出典：山形県観光者数調査

図 沿線 2 市 2 町の主な観光地等の観光入込客数の推移



出典：山形県観光者数調査

(7) 本地域の関連計画（総合計画／まちづくり関係部分抜粋）

沿線 2 市 2 町の各総合計画におけるまちづくりの方向性等については次のとおり。

①長井市（第 5 次総合計画／H26.3）

都市整備・住宅分野

1 目指す姿「快適で安全に暮らせる美しい都市環境の実現」

（都市整備・都市公園・街路・景観）

観光交流センター[※]等の施設を整備し、西置賜の中心市としての賑わいを生み出していきます。また、フットパスの活用により、水の長井の川とまちなかをつなぎ、まち歩きなどの観光利用の増加を目指します。

都市公園の施設の老朽化対策を実施し市民のニーズに沿った整備を行うほか、平成26年度完成予定の「生涯学習プラザ運動公園」をスポーツ活動の新たな拠点として活用し、市民の健康づくりを推進します。

本町通りなどの都市計画道路の整備により、子どもたちや高齢者も快適で安心して利用できる賑わい空間を創ります。

景観計画[※]で定める景観形成基準により良好な景観を保つとともに、景観重要建築物、景観重要樹木、景観重要地区を指定して、保全・活用に努めます。

（住宅施策）

長井市への移住や定住を促すため、子育て世帯を中心に良好な宅地を提供していきます。また、市営住宅の老朽化対策を行っていくとともに、高齢者世帯や子育て世帯に配慮した施設改修を検討していきます。

増加していくと考えられる空き家等の対策を実施し、市民の安全と良好な生活環境を守っていきます。



目指していきます！

施策の成果指標

現状値(平成25年度)

目標値(平成30年度)

用途地域内人口が総人口に占める割合

47.5%

48.0%

2 主要事業ごとの取り組みの方針

(1) 都市整備・都市公園・街路・景観

事業目標 にぎわいを生み利便性を高めるコンパクトなまち

- ・商業機能や公共の施設を市の中心エリアに重点的に整備することで、賑わいを生み利便性を高めるコンパクトなまちづくりを進めます。
- ・同時に、周辺部とのネットワークを強化し、人や情報の行き来がしやすいまちにするため、市営バスの運行本数の増加やコミュニティM等の整備に取り組みます。
- ・舟運で栄えた長井市の歴史や文化を活かした「かわまちづくり[※]」を継続し、賑わいや憩いの場を創り出すフットパス[※]や堤防階段の整備に取り組みます。
- ・都市公園内の施設の見直しによって、安全で利用しやすい公園としてさらなる賑わいを生み出していきます。
- ・中心市街地活性化のため、県と連携・協力し、都市計画道路網町成田線等の整備に取り組みます。
- ・景観計画で定める景観形成基準により良好な景観を保ち、景観重要建築物、景観重要樹木を指定して、保全・活用に努めるとともに、特に良好な景観の形成を図る必要がある地区をモデル地区として景観重要地区に指定し、より実効性の高い景観づくりを目指します。

■主要事業の成果指標

- ・商店街歩行者数（本町通り）
- ・交通量（本町通り）

現状値

383 人／日
6,005 台／日

目標値(平成30年度)

387 人／日
7,000 台／日

■主な事務事業 都市再生整備事業／都市公園整備事業／街路整備事業

観光振興分野

1 目指す姿 「交流人口を増加させ、地域経済に貢献する観光」

近年、少人数のグループが車で自由に観光スポットを巡り、まち歩き等を楽しむ旅行が主流となっています。地域経済に貢献する交流人口を確保するため、観光客となる客層に対して、長井の魅力や観光情報の戦略的な発信に取り組み、来訪しやすい・分かりやすい長井の観光を構築していきます。



目指していきます！

施策の成果指標

現状値(平成25年度)

目標値(平成30年度)

交流人口(市内への来訪者数)

60万人/年



70万人/年

2 主要事業ごとの取り組みの方針

(1) 観光振興

- ・長井市の魅力発信や総合案内窓口の機能を充実させるため、新たに観光地域づくりプラットフォーム*を設立し、長井市観光協会等の各組織と連携し、市民が一体となって観光客を迎える仕組みづくりを進めていきます。
- ・長井市への入口(国道287号・フラワー長井線)から、まちなかや目的地へ観光客をいざなう仕組みを検討していきます。
- ・長井市の観光資源である「水」「緑」「花」をさらに魅力あるものへと磨きをかけるため、花菖蒲「長井古種」のブランド力を高めるとともに、バリアフリー化等の再整備を進め魅力ある公園づくりに取り組みます。さらに歴史的な町並みや水辺を活かして、歩いて楽しめるまちづくりを進めていきます。



■主要事業の成果指標

・観光地域づくりプラットフォームの設立

現状値

なし



目標値(平成30年度)

組織設立

■主な事務事業

観光地域づくりプラットフォーム(人材・組織育成・観光情報戦略・体験型観光プログラムづくり)／観光資源の環境整備
あやめブランド化推進／花を活かしたまちづくり推進

南陽市の都市像

市民憲章を基本理念に、これからの時代に向けた課題の解決を図るため、新たな活力ある方向性を見据え都市像を描きます。

人口が国全体で減少する時代に、少子高齢化や生産年齢人口の減少による都市経済の低下が懸念されていることから、定住率、出生率及び転入人口の増加を図るため、地域に今ある資源を見直し、時代にあった活力を生み出し、『確かな未来へ 夢はぐくむまち 南陽』の創造を行います。

『確かな未来へ 夢はぐくむまち 南陽』

社会経済が多方面で今までにない困難な時代にあっても、自立して進路を切り開き地域を担う意欲ある人づくりを進め、地域の資源など今あるものを結び、つなげていくことで活力ある産業を創り出し、市民に健康でつながりのある南陽らしい生活をもたらすことをめざします。

人づくりにより地域を担う意欲ある人が育成され、まちの活性化や新しい産業を創出し、市民に夢や希望を与え魅力的な南陽らしい生活をもたらします。また、健康で明るい地域が、幸福感を育み、豊かな産物や価値ある情報を生み出します。こうして活気あふれる南陽市に人が集まり交流し、人が人を呼ぶ好循環をもたらします。

以上を「確かな未来」ととらえ、次の3つの視点により、独創性に優れた活力ある都市を築いていきます。

「教育のまちづくり」とは、日本一の人づくりで心豊かな明るいまちをめざします

「産業のまちづくり」とは、地域の活力を生みだし働きがいのあるまちをめざします

「健康のまちづくり」とは、いきいきと多世代が交流する元気なまちをめざします

③川西町（第5次総合計画／H27.12）

2 「楽しい」まちをつくる （視点2 ちいきづくり）

施策の柱3 時代に応じた都市機能づくり	
施策1	医療、住宅、商業が融合したまちづくりの推進
方向	公立置賜総合病院周辺地域が持つ機能性を活かし、医療、住宅、商業が融合したまちづくりを推進します。
主な取組	○公立置賜総合病院周辺の土地利用については、町が主体となって関係機関と連携を図り、効率的な開発方法等について研究しながら進めます。 ○町内外の元気なシニア世代が移り住み、必要に応じて医療・介護サービス等を受けることができるコミュニティ（川西版生涯活躍のまち）の形成に向けた取り組みを進めます。 ○都市計画区域の拡大に伴う用途地域の設定を行います。 ○広域幹線道路や高度医療等の拠点として、関係市町と連携した広域的な土地利用を進めます。
施策2	中心市街地の活性化
方向	時代のニーズに応じた居住環境を整備し、人口と都市機能の集積を図り、賑わいと活力のある市街地づくりを進めます。
主な取組	○道路、住宅、公園、観光及び交流拠点等の整備を進めます。 ○商店街の整備、空き店舗対策等による商業の活性化を図ります。 ○羽前小松駅周辺の整備を進めます。 ○羽前小松駅を拠点とした活性化事業を推進し駅前通りの賑わいづくりや活性化を図ります。

きまりを守り信頼を深め住みよい町をつくります

2節 安心して住めるまちづくりの推進

3項 住みよい居住環境をつくる

●現状と課題

本町の持ち家率は高く、民間における賃貸住宅も整備されていますが、生活様式の多様化が進む中で、町外の住宅へ流出している状況が見受けられます。賃貸住宅のうち、公営住宅については県営が52戸（3団地）、町営が47戸（子育て支援住宅含む）整備されている状況にあります。また、子育て支援住宅は12戸が整備され、対象となる子育て世帯の家族が入居しています。

今後、若者の定住化に向けた民間の賃貸住宅への補助等の検討が必要になっています。

一方、高齢化が進展している中で、福祉分野との連携を図りながら高齢者のための公営住宅の整備についても検討していく必要もあります。

住宅地の確保については、鮎貝土地区画整理事業地内の保留地など、今後も定住化の促進に向けて、優良な住宅地を供給していく必要があります。

公園は、都市公園やふるさと森林公園、やな公園、農村公園など町が設置している公園のほか、地域で設置管理をしている公園などが多数あります。新たな公園の設置については、要望も多い中で、その維持管理が課題となっています。今後は、既存公園の充実や利用促進を図るとともに、町と地域の役割分担を図りながら、必要に応じて公園の整備を図っていく必要があります。また、身近にある豊かな自然を公園として活用するなど、地域の特性を発揮することも大切になっています。

●施策の内容

①住宅環境の整備

- ・住宅マスタープランの見直しを図る。
- ・建築物の耐震改修を促進する。
- ・若者定住に向けた民間賃貸住宅への補助を検討する。
- ・高齢者のための公営住宅について検討する。
- ・鮎貝土地区画整理事業地内の保留地の販売を支援する。

②公園の整備充実と活用促進

- ・既存公園の利用促進と整備充実を図る。
- ・役割分担を図りながら公園の整備に努める。

(8) 地域概況のまとめ

沿線 2 市 2 町は、転出超過による人口減少に加え高齢化も進展しており、平成 52 年には 40.2%まで進展すると予測されている。また、鉄道沿線に多く分布している人口密度も低下を続けており、さらには事業所数・従業者数とも減少の一途にある。将来においても、人口減少・高齢化は進むと想定される。

主要施設の立地状況は、公共施設や高校、観光地はフラワー線沿線に立地されているものの、交通弱者である多数の高齢者の利用が想定される公立置賜総合病院や主要な買い物施設は、鉄道沿線ではなく主要幹線道路沿いに立地している。

観光（交流人口）については、赤湯温泉を除き主要観光施設では総じて減少傾向にあり、広域的な連携などにより交流人口の拡大が求められる。

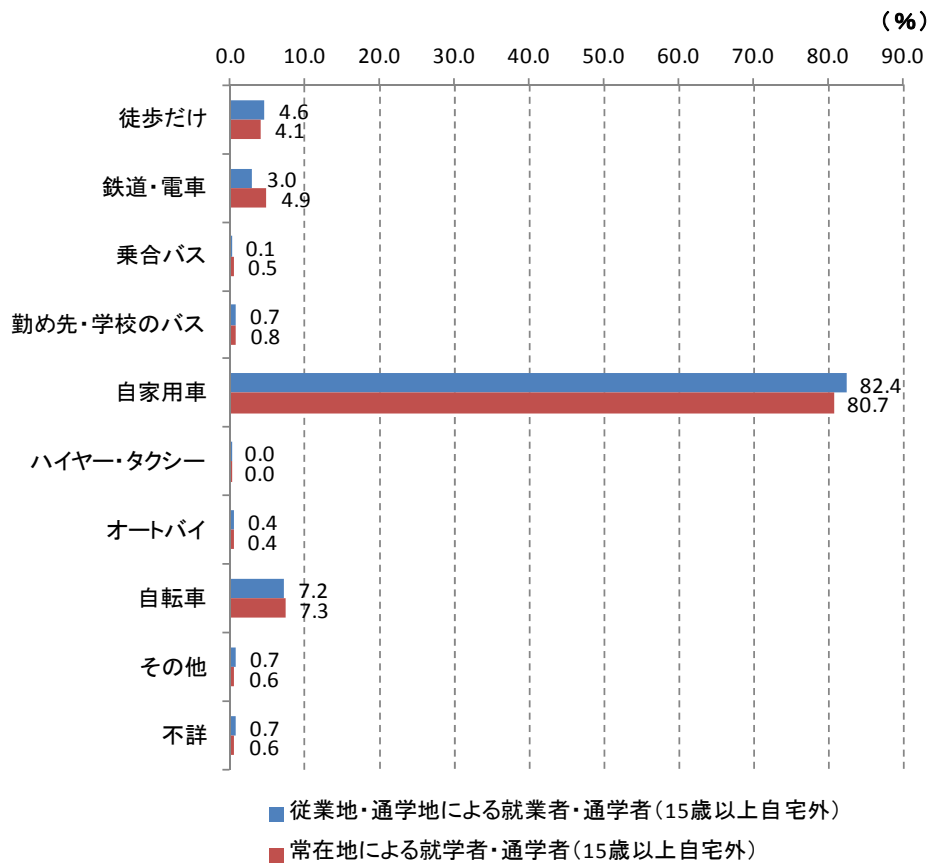
沿線 2 市 2 町の総合計画では産業振興や観光振興による交流人口の増加、住みやすい住環境づくりなどを打ち出している。

3 交通の特性

(1) 通勤通学時の利用交通手段

平成 22 年国勢調査から通勤、通学移動における利用手段をみると、沿線 2 市 2 町では自動車利用が圧倒的であり、自動車利用割合は 81%にも達している。この自動車利用割合は、山形県、置賜地域に比べても高く、本地域は自動車の依存度が特に高い地域であることが窺える。

図 利用交通手段の状況



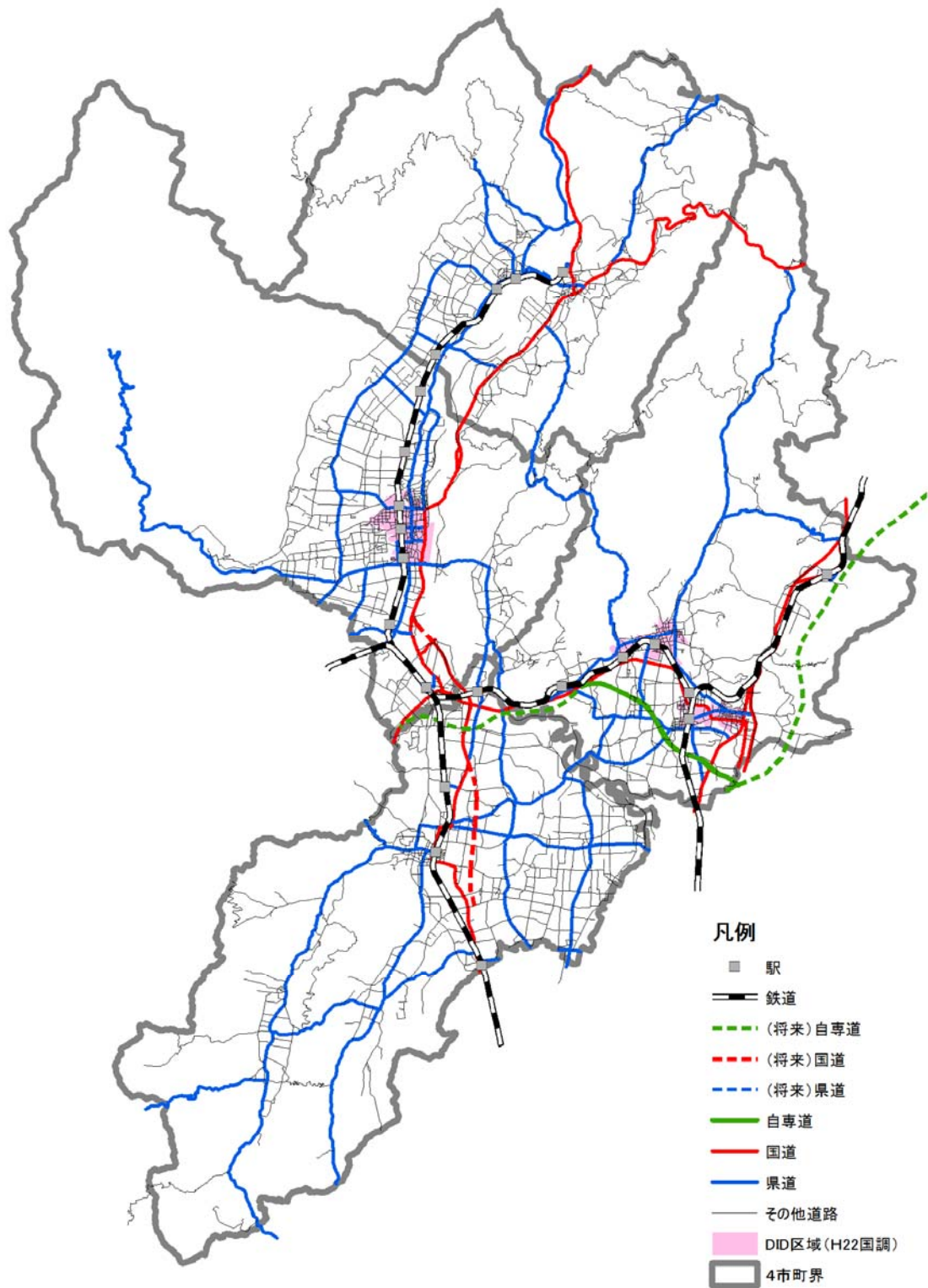
出典：国勢調査（H22）

①道路ネットワーク

さらに、新潟方面へつながる地域高規格道路新潟山形南部連絡道路の赤湯バイパスが平成 21 年 3 月に供用開始したほか、梨郷道路の事業着手、小国道路の計画段階評価着手など、引き続き道路交通ネットワークが充実していくことが見込まれている。

施策	事業	No.	
施策6	国道113号 手ノ了歩道	21	
	国道113号 梨畑歩道	22	
	国道399号 小郡山(歩道)	23	
	(主)高畠川西線 相森(自歩道)	24	
	(主)米沢猪苗代線 丸の内(交差点改良)	25	
	人に優しい道路空間の整備推進	(一)五味沢小国線 増岡(歩道)	26
		(一)大塚米沢線 荏(養路-1)	27
		(一)梨畑赤湯停車場線 竹原(歩道)	28
		施策7	国道13号・113号(年次計画に基づき橋梁耐震補強等推進中)
緊急輸送道路の強化の推進	国道287号 大瀬(雪崩対策)	29	
	(主)米沢飯豊線 須根(防災・雪崩対策)	30	
施策8	(主)米沢南陽白鷹線 漆山(防災・雪崩対策)	31	
	(主)玉川沼沢線 玉川(防災対策)	32	
一般道路の機能向上の推進	(一)五味沢小国線 増岡(流雪溝)	再掲	
施策9	国道13号・113号(年次計画に基づき推進中)		
	国道121号 大峠トンネル(長寿命化対策)	33	
予防保全型維持管理による道路施設の長寿命化	国道121号 八谷トンネル(長寿命化対策)	34	
	(一)松尾板谷線 板谷橋(長寿命化対策)	35	
施策10	マイロードサポート事業		
県民協働と効率的な維持管理の推進	養護道路ボランティア事業		

図 沿線 2 市 2 町の道路交通ネットワーク



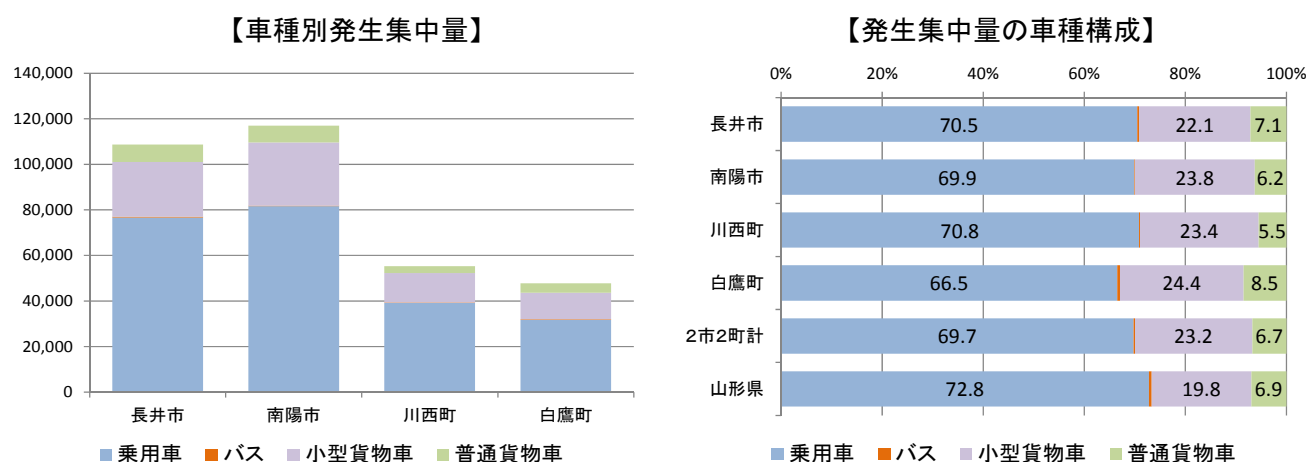
②道路交通の特性

（自動車発生集中量）

沿線地域の自動車発生集中量は約 329 千トリップエンド/日であり、市町別では南陽市が最も多い 117 千トリップエンド/日、次に長井市が 109 千トリップエンド/日である。川西町、白鷹町は、両市の半分程度である。

車種構成は、山形県に比べて乗用車の割合が若干低く、小型貨物車が若干多い傾向にある。

図 市町村別発生集中量、車種構成

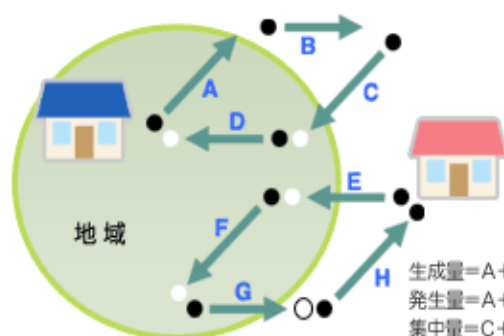


資料：平成 22 年道路交通センサス調査



<トリップとトリップエンド>

- ・矢印の線の数がトリップ（左図は 3 トリップ）
- ・矢印の両端（●と○の数）がトリップエンド（左図は 6 トリップエンド）



<発生集中量>

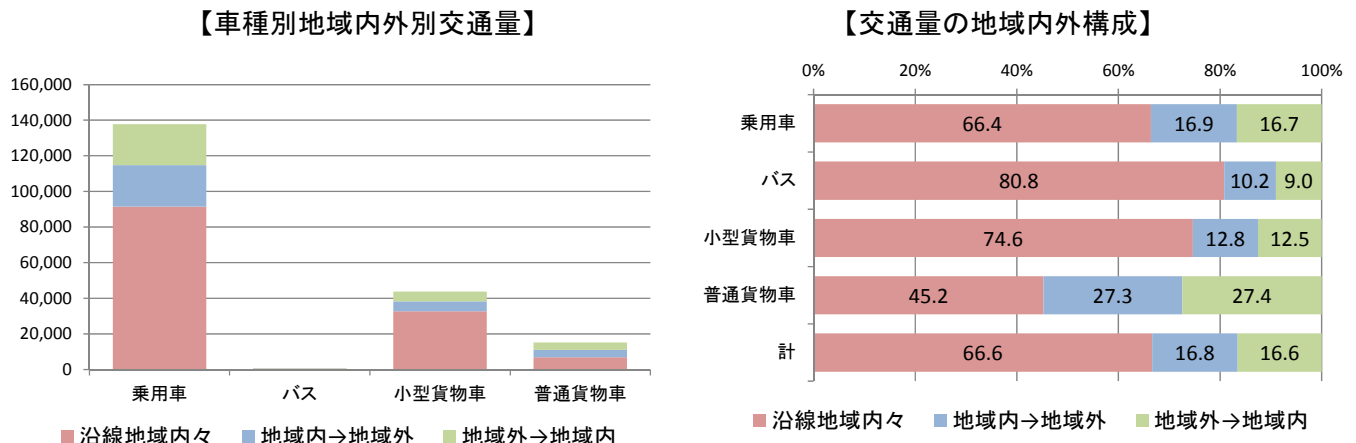
ある地域から出発したトリップのトリップエンド数と、ある地域に到着したトリップのトリップエンド数の合計を、その地域の発生集中量という。

$$\begin{aligned}
 \text{生成量} &= A+B+C+D \text{ トリップ} = 4 \text{ トリップ} \\
 \text{発生量} &= A+D+F+G \text{ トリップ} = 4 \text{ トリップ} \\
 \text{集中量} &= C+D+E+F \text{ トリップ} = 4 \text{ トリップ} \\
 \text{発生集中量} &= (A \text{ の } \bullet + D \text{ の } \bullet + F \text{ の } \bullet + G \text{ の } \bullet) + \\
 &\quad (C \text{ の } \circ + D \text{ の } \circ + E \text{ の } \circ + F \text{ の } \circ) \text{ トリップエンド} \\
 &= 8 \text{ トリップエンド}
 \end{aligned}$$

（車種別交通量）

車種別に、地域内と地域外の交通量の割合をみると、利用台数の多い乗用乗車は地域内々が 66.4%と約 2/3 を占める。小型貨物車は地域内々の割合が 74.6%と高く、逆に普通貨物車の地域内々割合は 45.2%である。

図 車種別の地域内外別交通量、地域内外構成

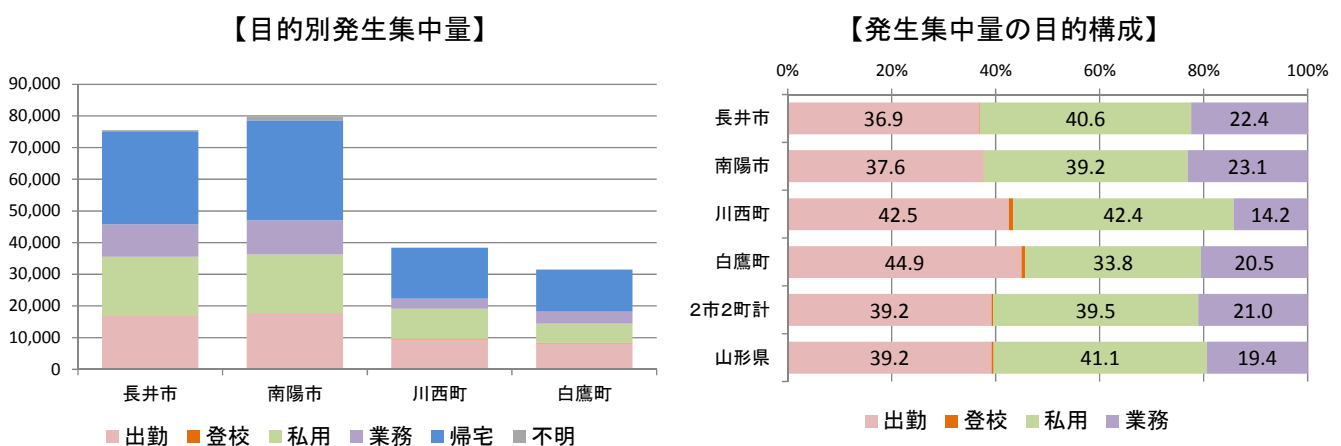


資料：平成 22 年道路交通センサス調査

（自家用乗用車発生集中量）

自家用乗用車の発生集中量も、南陽で最も多く、次に長井市の順となる。目的構成をみると、山形県に比べ、川西町、白鷹町では出勤目的の構成が多く、長井市、南陽市では業務目的の構成が多い。

図 市町村別発生集中量、目的構成（自家用乗用車）



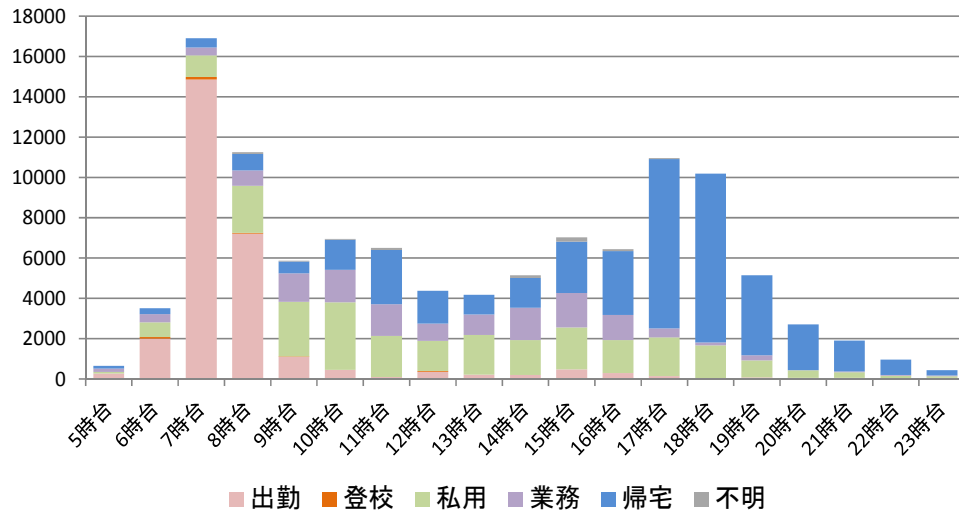
注：目的構成の図は、帰宅目的、及び目的不明を除いた構成比である。

資料：平成 22 年道路交通センサス調査

（自家用乗用車の利用目的）

沿線 2 市 2 町の自動車利用には、朝と夕方に 2 つのピークがある。朝のピークは通勤目的を主とした午前 7 時台であり、夕のピークは帰宅目的を主とした 17 時台、及び 18 時台である。

図 時間帯別目的別の発生（自家用乗用車）



資料：平成 22 年道路交通センサス調査

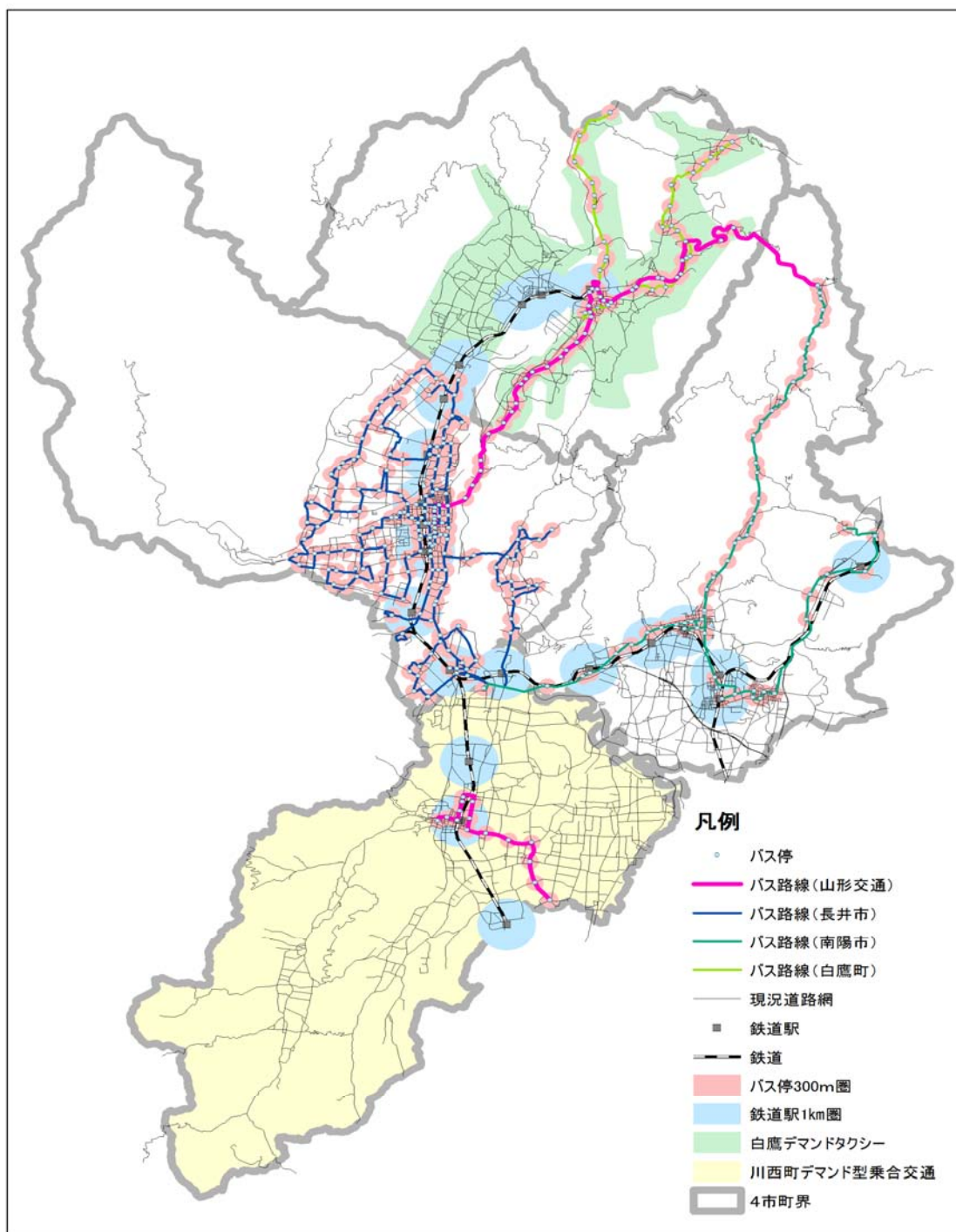
(3) 公共交通

①公共交通網の概況

1) 公共交通ネットワーク

フラワー長井線が沿線 2 市 2 町を縦貫し、民間の交通事業者による路線バスが、長井市と山形市を結ぶ路線と、川西町と米沢市を結ぶ 2 路線ある。また、各地域と病院や駅を結ぶ自治体運営のバスが運行されている。一部の自治体バスが、フラワー長井線と並行している。

図 沿線 2 市 2 町の公共交通ネットワーク



2) 公共交通のサービス圏域

沿線 2 市 2 町の鉄道カバー人口は約 50 千人と総人口の約 54%をカバーしている。沿線 2 市 2 町内には、路線バスの他にデマンドタクシー、特定曜日のみ運行する自治体バスもあり、これらのカバー人口は沿線地域合計で 70 千人、カバー人口は 76%である。鉄道と合わせた公共交通カバー人口は約 81 千人、カバー人口率は 88%となる。

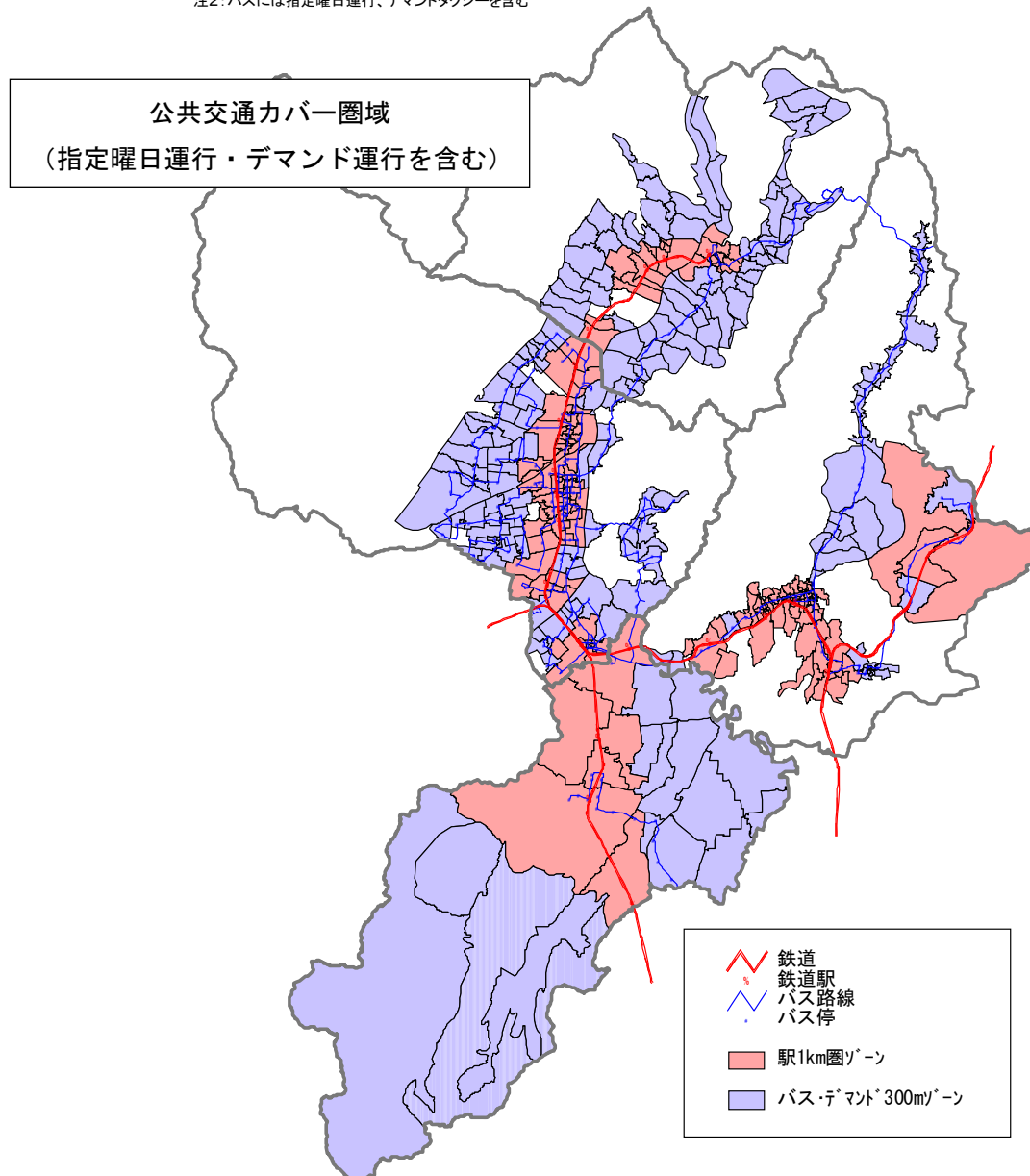
表 公共交通カバー人口、人口カバー率

単位: 人、%

	①人口	②駅1km圏人口	②/① 鉄道 カバー率	③ バス停300m 圏人口	③/① バス カバー率	④ 駅1km又は バス停300m 圏人口	④/① 公共交通 カバー率
長井市	28,054	17,815	63.5	26,420	94.2	27,075	96.5
南陽市	32,730	18,902	57.8	14,243	43.5	23,414	71.5
川西町	16,324	9,120	55.9	16,324	100.0	16,324	100.0
白鷹町	14,814	3,961	26.7	13,051	88.1	14,374	97.0
計	91,922	49,798	54.2	70,038	76.2	81,187	88.3

注1: 人口は、H27.4.1住民基本台帳人口

注2: バスには指定曜日運行、デマンドタクシーを含む



特定曜日運行、及びデマンド運行を除く、毎日運行（月～金）バスのカバー人口は約 43 千となり人口カバー率は 46%となる。鉄道と合わせた公共交通カバー人口は約 64 千人、カバー人口率は 70%となる。

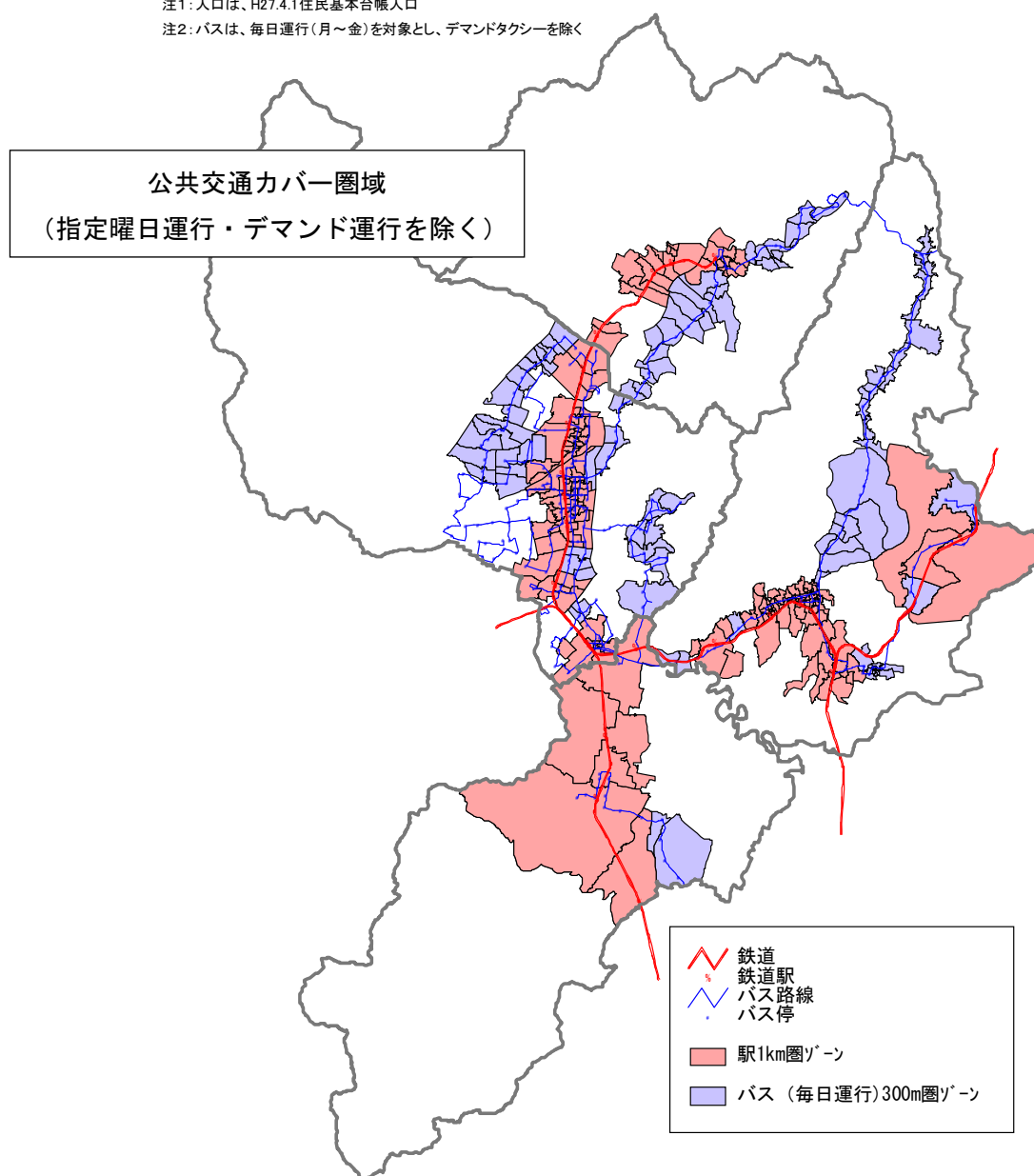
表 公共交通カバー人口、人口カバー率（特定曜日運行・デマンドを除く）

単位：人、%

	①人口	②駅1km圏人口	②/① 鉄道 カバー率	③ バス停300m 圏人口	③/① バス カバー率	④ 駅1km又は バス停300m 圏人口	④/① 公共交通 カバー率
長井市	28,054	17,815	63.5	14,842	52.9	22,970	81.9
南陽市	32,730	18,902	57.8	14,243	43.5	23,414	71.5
川西町	16,324	9,120	55.9	8,603	52.7	9,947	60.9
白鷹町	14,814	3,961	26.7	4,989	33.7	7,768	52.4
計	91,922	49,798	54.2	42,677	46.4	64,099	69.7

注1：人口は、H27.4.1住民基本台帳人口

注2：バスは、毎日運行（月～金）を対象とし、デマンドタクシーを除く



②運行状況及び利用状況

1) 鉄道

a. フラワー長井線

フラワー長井線は、約 30 k m の区間（赤湯駅～荒砥駅）を、所要時間約 58 分、運賃 760 円で営業している。

フラワー長井線の利用者数は、平成 2 年度に約 144 万人を記録してからは徐々に減少を続け、平成 26 年度には約 62 万人と、ピーク時の約 43% にまで減少している。

利用者数の内訳をみると、通学定期利用者数は沿線 2 市 2 町の高校生の減少に伴い平成 9 年度から減少が続き、平成 8 年度の約 101 万人が平成 26 年度には約 42 万人と約 42% まで減少している。定期外利用者数は、開業当初のピーク時約 41 万人が平成 13 年度には約 9 万人と 78% 程度まで減少、平成 16 年度以降、映画の撮影に使用された効果等により一時的に増加したが、近年、再び減少傾向にある。

図 フラワー長井線の運賃及び所要時間

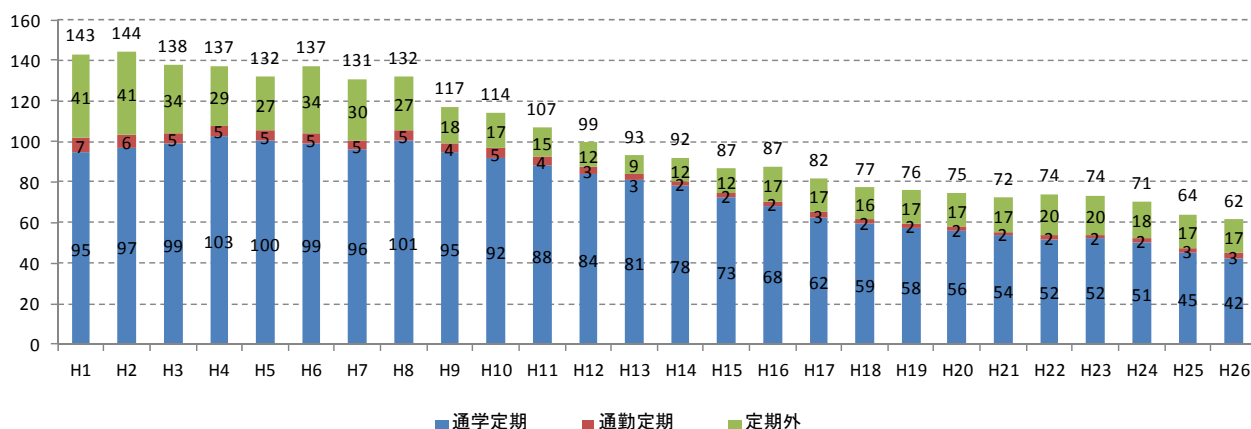
※運行本数は、上り下り各 12 本/日
平日、土曜、休日の区別なし

通常運賃(円)					
駅名	宮内	今泉	長井	荒砥	駅名
赤湯	240	470	620	760	赤湯
	宮内	390	520	730	宮内
		今泉	340	620	今泉
			長井	470	長井
			荒砥		荒砥

所要時間(分)					
駅名	宮内	今泉	長井	荒砥	駅名
赤湯	9	24	36	58	赤湯
	宮内	15	27	49	宮内
		今泉	11	33	今泉
			長井	22	長井
			荒砥		荒砥

図 フラワー長井線利用者数の推移

(万人)



b. JR線

JR 赤湯駅における JR 線の運行本数は、1 日あたり上下 30 本を越え充実しているが、今泉駅における JR 米坂線の運行本数は、上下約 20 本の運行となっている。

また、近年の 1 日あたりの平均通過人員数によれば、奥羽本線は 10,000 人／日を超えるなど増加傾向にある。

表 JR の運行本数

		赤湯駅		今泉駅
		奥羽本線	山形新幹線	米坂線
運行本数 (本)	平日(上り)	17	13	11
	(下り)	18	13	10 (今泉止まりが1本)
	土曜(上り)	17	15	12
	(下り)	18	15	11 (今泉止まりが1本)
	休日(上り)	17	16	12
	(下り)	18	15	11 (今泉止まりが1本)

表 JRの平均通過人員の推移

(人／日)

	H22年度	H23年度	H24年度	H25年度	H26年度
奥羽本線 (福島ー山形)	9,126	9,032	9,818	10,216	10,022
米坂線 (米沢ー小国)	550	549	553	538	497

出典：JR東日本のホームページより

2) バス及びタクシー

a. 路線バス

山形交通バスの運行本数は、比較的朝夕の時間帯に特化した運行を行っており、長井市内から山形市内までを概ね1時間程度で結んでいる。

表 路線バスの運行本数及び主要区間の所要時間

		長井市役所前 － 山形市役所前	長井市役所前 － 荒砥駅	羽前小松駅 － 米沢駅前
運行本数 (本数)	平日(上り)	7	2	3
	(下り)	7	3	3
	土曜(上り)	7	0	0
	(下り)	7	0	0
	休日(上り)	4	0	0
	(下り)	4	0	0

関係市町	運行区間	所要時間	運賃
長井・白鷹	長井市役所前-荒砥駅	20分	500円(東根農協前)～1070円(小滝)
	荒砥駅-山形市役所前	53分	1320円
川西	羽前小松駅-米沢駅前	46分	680円

b. 長井市営バス

山形交通バスの長井・鮎貝・荒砥線廃止に伴う廃止代替路線として、平成 7 年に西根地区交通確保対策協議会（西根地区各戸）を組織し「長井・蔵京線」の運行を民間に委託した。平成 12 年には、公立置賜総合病院への通院利便性を向上させるために公立置賜総合病院前まで路線を延長し、平成 16 年には致芳・平野・公立置賜総合病院線の運行も開始した（平成 22 年には、致芳・公立置賜総合病院線、平野・公立置賜総合病院線の 2 路線に分離）。

しかしながら、当該路線体系では西根、平野、致芳地区と公立置賜総合病院を結ぶ路線でしかなく、バスを必要としている交通弱者の乗車機会を逃していたことから、さらなる利便性の向上が必要とされ、平成 26 年 7 月、市内の全地区と中央地区を放射状に結ぶ面的な交通網として、大幅に市営バスの路線が見直された。その後、全地区から公立置賜総合病院へ直行便の運行要望があったことから、平成 27 年 7 月には全ての路線が公立置賜総合病院まで運行している。

図 長井市営バスの現在の路線体系＜タブロイド広報あやめ RePo H27.7.15 号より＞

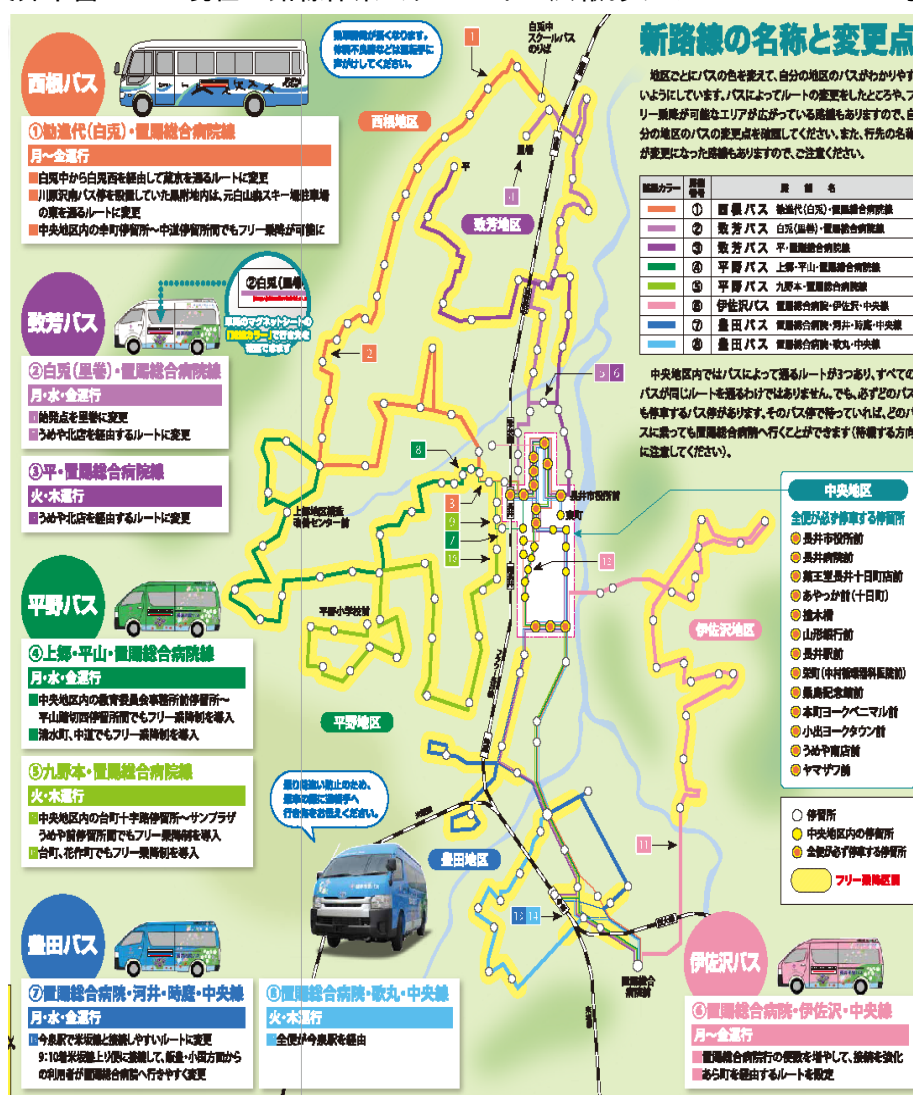
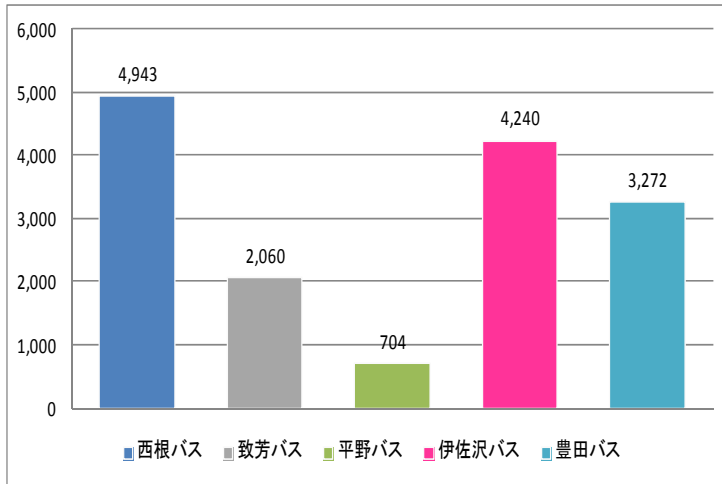


図 長井市営バスの利用者数

○平成 26 年 7 月 バス路線見直し後 (H26.7～H27.3)



バス名	路線名	運行日	車両の色	定員
西根バス	(1) 勸進代(白兔)・置賜総合病院線	平日運行 (月～金)	白地に 下部青色	29人
	(2) 白兔(里巻)・置賜総合病院線	平日運行 (月・水・金)		
致芳バス	(3) 平・置賜総合病院線	平日運行 (火・木)	白色	14人
	(4) 上郷・平山・置賜総合病院線	平日運行 (月・水・金)		
平野バス	(5) 九野本・置賜総合病院線	平日運行 (火・木)	緑色	14人
	(6) 置賜総合病院・伊佐沢・中央線	平日運行 (月～金)		
伊佐沢バス	(7) 置賜総合病院・河井・時庭・中央線	平日運行 (月・水・金)	青色	14人
	(8) 置賜総合病院・歌丸・中央線	平日運行 (火・木)		

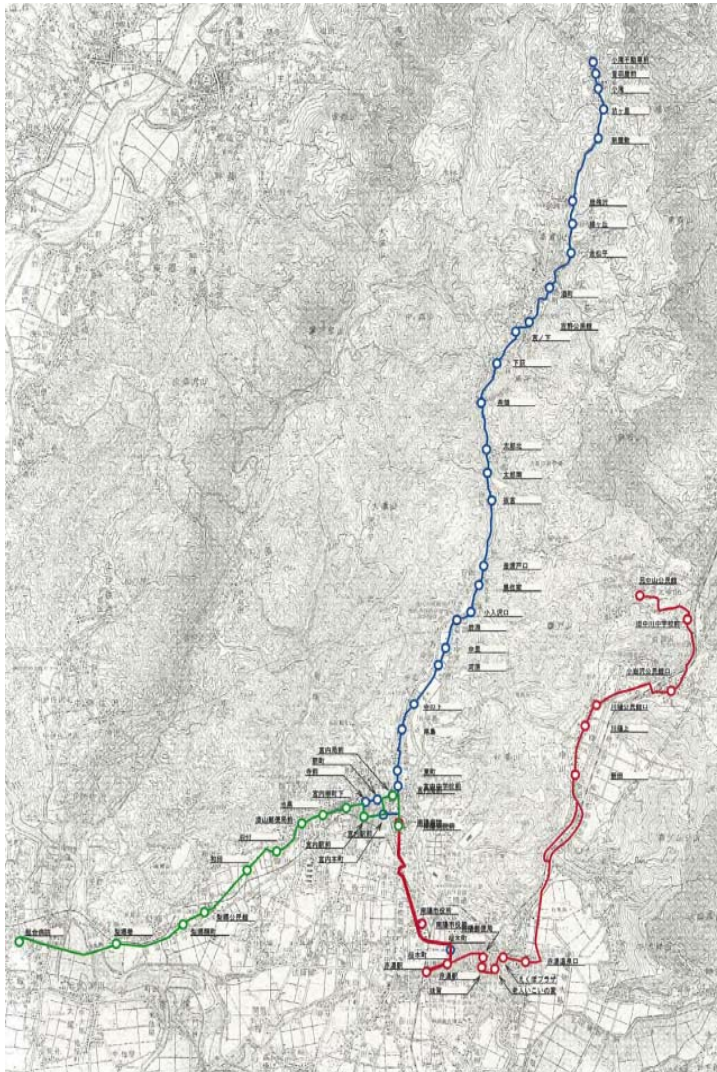
c. 南陽市民バス

山形交通バスが運行する赤湯小滝線が利用者減少による採算悪化により廃止され、廃止代替路線として、平成 8 年 4 月より旧南陽市立病院（現公立置賜南陽病院）から小滝間を、協議会方式で運行（4 月～6 月までレンタカー運行、7 月より市でバスを購入）を開始した（北部地区連絡バス）。平成 19 年 4 月からは路線を南陽病院から赤湯駅へ延伸し、利用者の更なる利便性の確保を図った。

また、公立置賜総合病院の開院に合わせ、通院者の足の確保と利便性を図るため、平成 12 年 11 月より総合病院～南陽病院間の病院間連絡バスの運行を開始した。病院間連絡バスの運行に伴い、路線沿線住民から停留所の設置要望があり、平成 19 年 2 月に西部地区バス運行協議会を設立し、平成 19 年 4 月より路線名称を病院間連絡バスから西部地区バスに変更し、運行を開始した。

同時に、バス空白地帯となっていた中川地区から公立置賜南陽病院までの間にバス運行を実現するため、平成 19 年 2 月に中川地区バス運行協議会を設立し、平成 19 年 4 月より運行を開始（中川地区バス）した。以上により、市内交通網が形成され、高齢者等の日常生活を支える身近な交通手段として、現在に至る。

図 南陽市民バス路線図



<路線名>

○北部地区連絡バス

(JR 赤湯駅⇄小滝不動尊前)

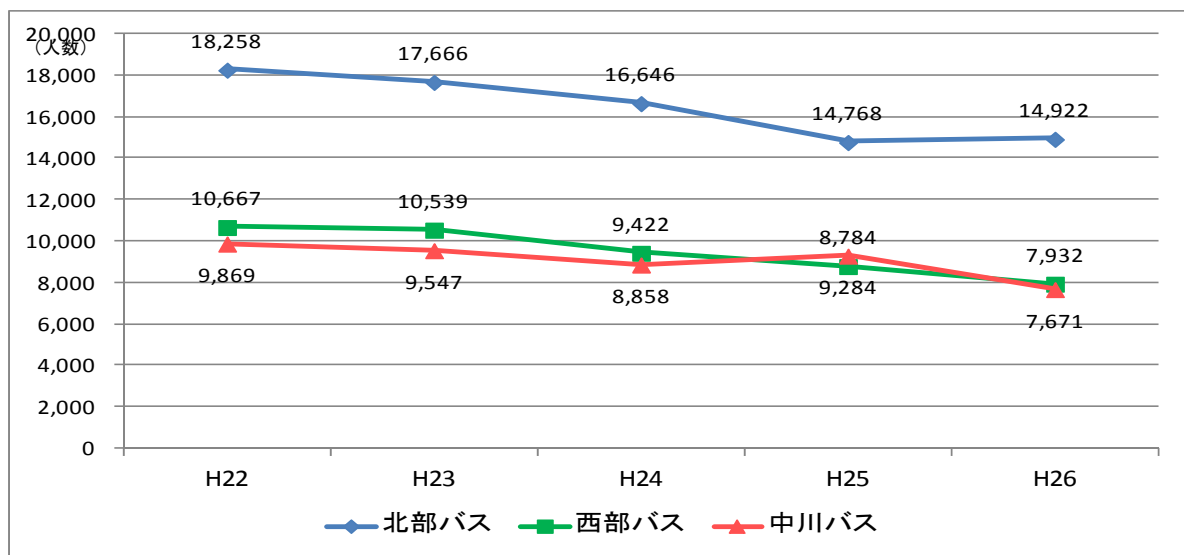
○西部地区バス

(公立置賜南陽病院⇄公立置賜総合病院)

○中川地区バス

(元中山公民館⇄公立置賜南陽病院)

図 南陽市民バス過去5年の乗客数



d. 川西町デマンド型乗合タクシー

昭和 46 年に運行開始した東沢バス（民間委託）と平成 8 年に平野部地域の循環バスとして運行開始した町民バスは利用者数の減少に伴う財政負担を抑制するために平成 18 年に廃止され、代わって平成 17 年から利用登録した町民を対象としたデマンド型乗合タクシー（フルデマンド）の運行を開始し、現在に至る。

図 川西町デマンドタクシーの利用状況

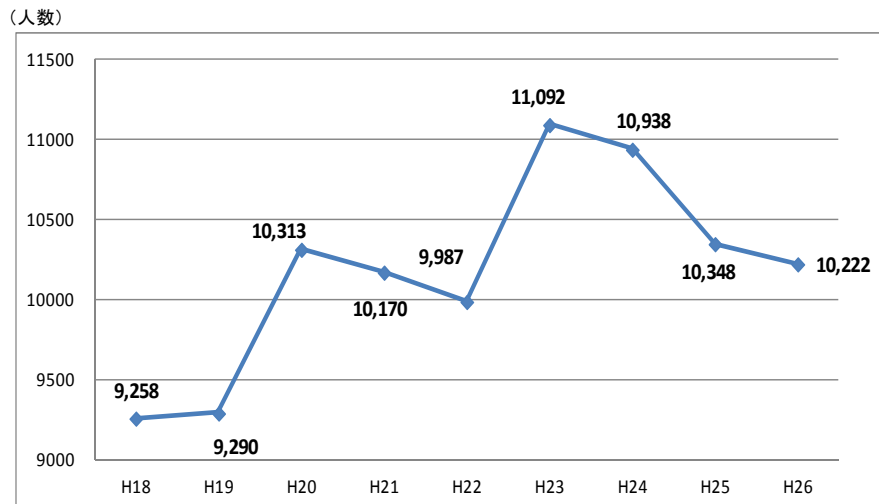
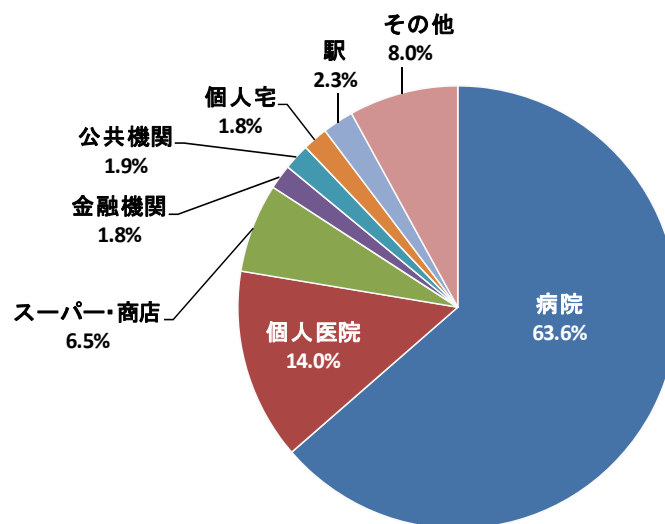


図 目的地別利用状況（H26 実績）



e. 白鷹町デマンドタクシー等

山形交通バスの路線廃止に伴い、町が運行していた白鷹町営バス（パレス・西高玉線）を廃止し、実証運行を経て、平成 21 年には利用登録した町民を対象に「川西エリア」と「川東エリア」にエリア分けをした町内全域のデマンド型乗合タクシーの運行を開始した。同時に、廃止路線バスに代わる「大瀬方面」と「中山方面」にスクールバス（住民混乗型）を導入した。平成 22 年には、エリア分けをなくした町内全域の「白鷹エリア」として、デマンドタクシーの運行を改め、現在に至る。

図 デマンドタクシー対象エリア

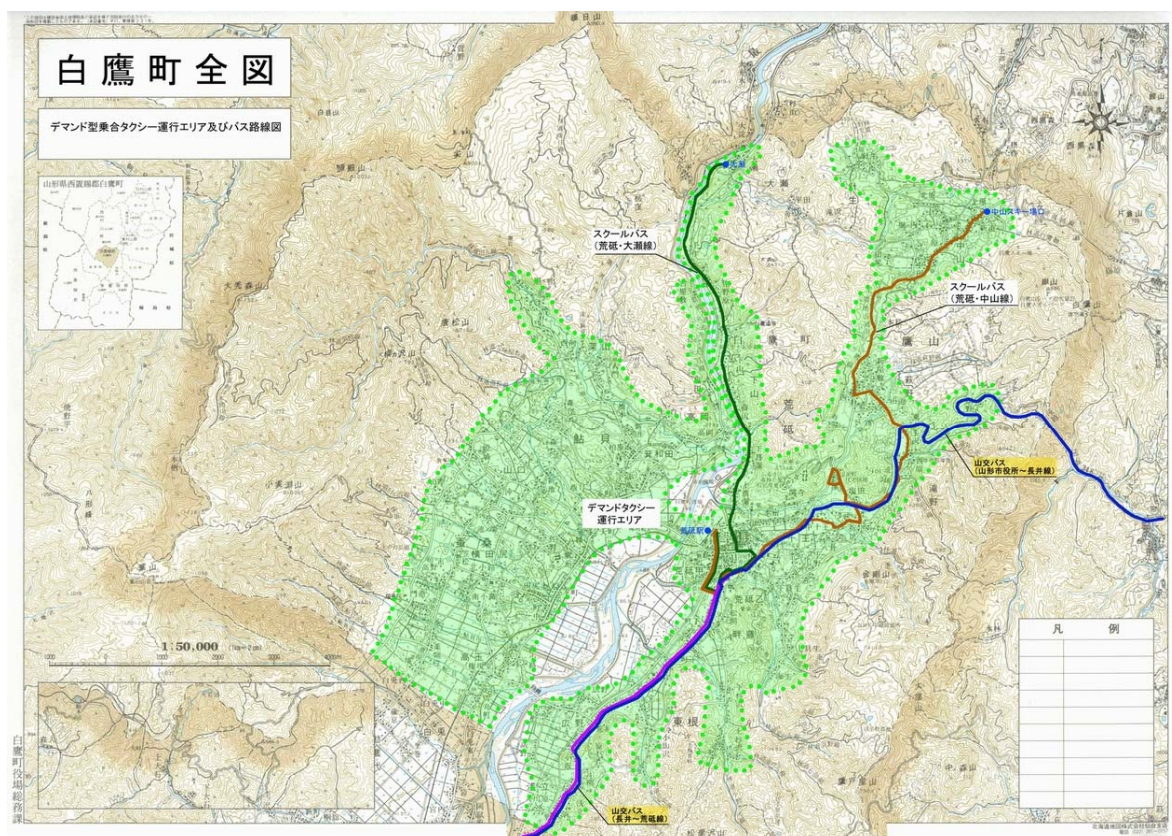
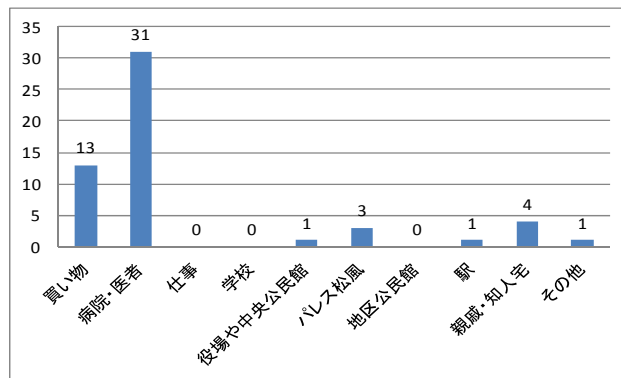


表 デマンドタクシー運行実績

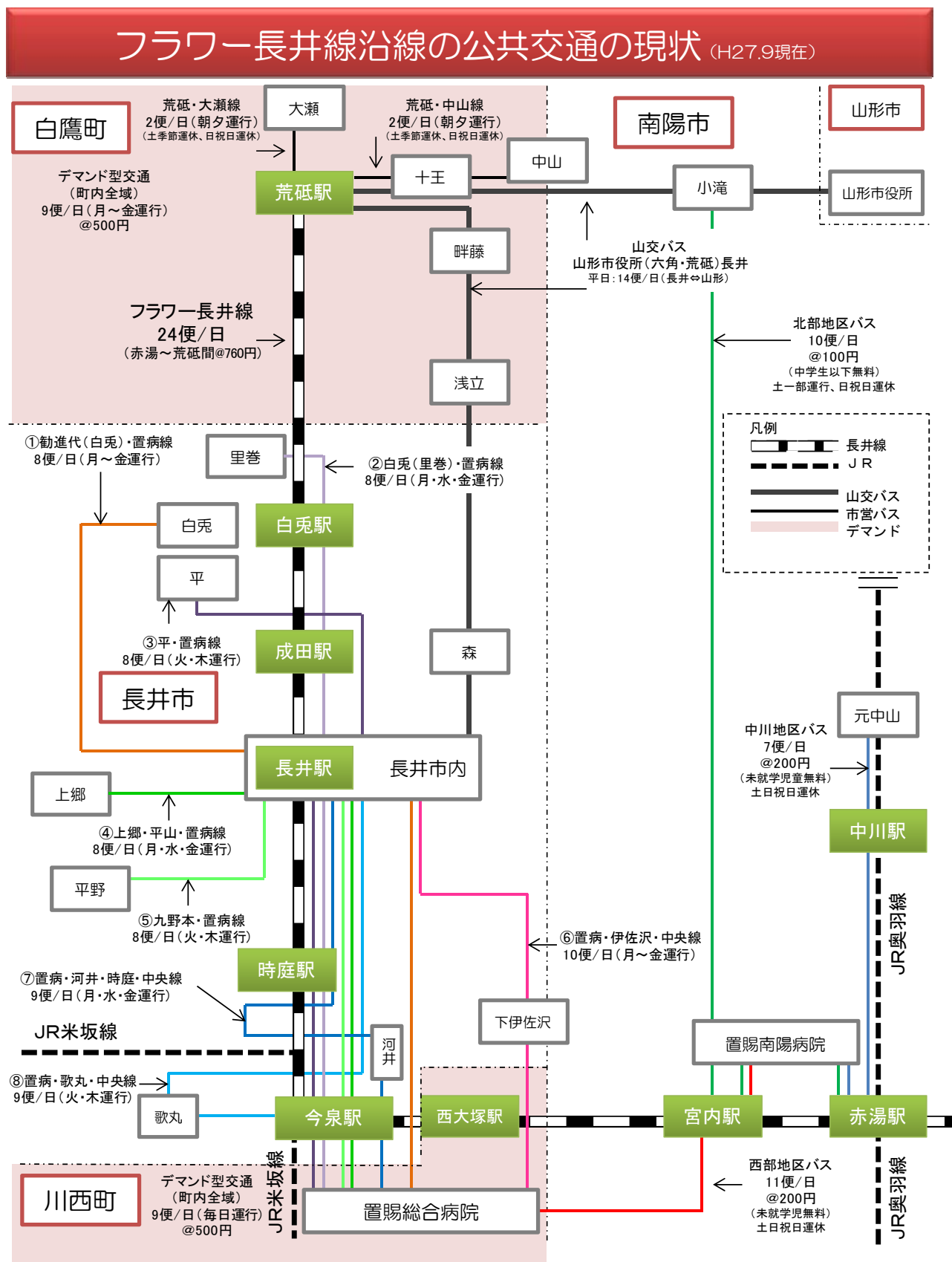
	H21 (運行初年度)	H25	H26
運行日数	242日	244日	244日
会員数	932人	1,322人	1,377人
延べ利用人数	4,418人	8,663人	8,108人
1日平均利用人数	18.3人	35.5人	33.2人

図 利用目的 (H26.2 利用者アンケートより・n=44)



③結節点

1) 公共交通網の現状



2) 鉄道ダイヤ接続状況（平成 27 年 10 月現在）

フラワー長井線の利用者が、赤湯駅を經由し、米沢・東京方面へ向かう場合の赤湯駅での乗継時間は、山形新幹線の場合は上り平均 22 分、下りは平均 15 分、JR 奥羽本線上りは平均 31 分、下りは平均 32 分である。

同様に、赤湯駅を經由して山形・仙台方面へ向かう場合の赤湯駅での乗継時間は、上り平均 27 分、下り平均 24 分である。

また、JR 米坂線の今泉駅における乗継時間は、川西から南陽方面へは平均 14 分、南陽から川西方面へは平均 20 分、白鷹から米沢方面へは平均 8 分、米沢から白鷹方面へは平均 15 分である。

（乗継時間が「－」表記のダイヤは対象に含めていない）

表 山形新幹線・JR 奥羽本線（東京方面）

上 り			下 り		
フラワー長井線 （赤湯着）	山形新幹線・奥羽本線 （赤湯発～東京方面）	乗継時間	山形新幹線・奥羽本線 （東京方面～赤湯着）	フラワー長井線 （赤湯発）	乗継時間
6:30	6:50（つばさ120号）	0:20	6:18	7:04	0:46
	7:01	0:31	7:00		0:04
7:22	7:42	0:20	7:37	7:44	0:07
－	8:11	－	8:21	8:52	0:31
8:28	8:49	0:21	8:35（つばさ121号）		0:17
9:07	9:26（つばさ132号）	0:19	9:54	10:45	0:51
	10:04	0:57	10:42（つばさ127号）		0:03
11:27	11:38	0:11	10:56		－
12:38	12:47	0:09	11:50	12:26	0:36
	13:27（つばさ142号）	0:49	12:21（つばさ133号）		0:05
14:16	14:27（つばさ144号）	0:11	12:44	13:29	0:45
	14:54	0:38	13:20（つばさ135号）		0:09
15:23	15:27（つばさ146号）	0:04	13:56	14:35	0:39
	15:55	0:32	14:19（つばさ137号）		0:16
16:51	17:01	0:10	14:52	15:38	0:46
	17:28（つばさ154号）	0:37	15:25（つばさ139号）		0:13
－	18:08	－	15:46		－
18:22	18:27（つばさ156号）	0:05	16:26（つばさ141号）	17:08	0:42
	19:11	0:49	16:45		0:23
19:26	19:56（つばさ158号）	0:30	17:47	18:31	0:44
	20:23	0:57	18:19（つばさ145号）		0:12
20:38	21:07（つばさ160号）	0:29	18:55	19:32	0:37
	21:19	0:41	19:22（つばさ149号）		0:10
－	22:15	－	20:22（つばさ153号）	20:50	0:28
－	23:08	－	20:43		0:07
－	0:07	－	21:59	－	－
			22:52	－	－
新幹線平均		0:22	新幹線平均		0:15
在来線平均		0:31	在来線平均		0:32

表 JR 仙山線、JR 奥羽本線（仙台方面）

上り					下り				
フラワー長井線 赤湯着	奥羽本線		仙山線 山形発	フラワー長井線 乗継時間	仙山線 山形着	奥羽本線		フラワー長井線 赤湯発	フラワー長井線 乗継時間
	赤湯発	山形着				山形発	赤湯着		
－	－	－	5:44 (快速)	－	－	6:30	7:00	7:04	0:04
－	－	－	6:28	－	－	7:11	7:41	7:44	0:03
6:30	6:19	6:51	7:15 (快速・8:29仙台着)	－	7:37	7:40	8:10	8:52	0:42
	7:00	7:31	7:55 (9:17仙台着)	0:30	8:32	8:15	8:49		0:03
7:22	7:38	8:07	8:55	0:16	9:29 (快速)	－	－	－	－
8:28	8:21	8:51	9:45 (快速)	－	10:21 (快速)	9:34	10:04	10:45	0:41
9:07	9:56	10:28	10:50	0:49	11:28	11:07	11:37	12:26	0:49
－	10:56	11:26	11:59 (快速)	－	12:33 (快速)	12:16	12:46	13:29	0:43
11:27	11:52	12:25	12:55	0:25	13:34	－	－	－	－
12:38	12:45	13:15	13:56 (快速)	0:07	14:17 (快速)	14:21	14:52	14:35	－
－	13:56	14:26	14:56	－	15:17 (快速)	15:24	15:54	15:38	－
14:16	14:53	15:22	15:59 (快速)	0:37	16:25	16:31	17:00	17:08	0:08
15:23	15:47	16:17	16:53	0:24	17:16 (快速)	17:35	18:06	18:31	0:25
－	16:45	17:17	17:59 (快速)	－	18:21	18:38	19:11	19:32	0:21
16:51	17:48	18:21	18:47	0:57	19:12	19:50	20:22	20:50	0:28
18:22	18:55	19:25	19:34	0:33	20:11	20:49	21:19	－	－
19:26	19:40	20:13	20:24	0:14	21:01	－	－	－	－
20:38	20:43	21:14	21:46	0:05	21:39 (快速)	21:44	22:14	－	－
－	21:59	22:29	－	－	22:24	22:37	23:08	－	－
－	22:52	23:22	－	－	23:33	23:37	0:06	－	－

平均 0:27

平均 0:24

表 JR 米坂線

◇川西→南陽

米坂線 今泉着	フラワー長井線 今泉発	乗継時間
始発	6:10	－
6:52	6:57	0:05
7:58	8:05	0:07
8:41	8:46	0:05
9:10	－	－
11:00	11:06	0:06
－	12:14	－
－	13:55	－
14:59	15:04	0:05
－	16:31	－
18:00	18:03	0:03
18:33	19:05	0:32
19:28	20:19	0:51

平均 0:14

◇南陽→川西

フラワー長井線 今泉着	米坂線 今泉発	乗継時間
－	6:12	－
－	6:55	－
7:28	8:07	0:39
8:04		0:03
－	8:49	－
9:17	9:25	0:08
11:05	11:01	－
12:48	－	－
13:50	14:00	0:10
14:57	15:06	0:09
16:00	16:26	0:26
17:29	18:01	0:32
－	18:42	－
18:53	19:29	0:36
19:54	－	－
21:11	－	－

平均 0:20

◇白鷹→米沢

フラワー長井線 今泉着	米坂線 今泉発	乗継時間
6:09	6:12	0:03
6:49	6:55	0:06
7:55	8:07	0:12
8:45	8:49	0:04
—	9:25	—
10:55	11:01	0:06
12:13	—	—
13:54	※14:00	0:06
15:03	15:06	0:03
16:30	16:26	—
17:57	18:01	0:04
18:57	18:42	—
	19:29	0:32
20:18	—	—

※土日運転

平均 0:08

◇米沢→白鷹

米坂線 今泉着	フラワー長井線 今泉発	乗継時間
6:30	7:29	0:59
7:14		0:15
8:02	8:05	0:03
—	9:18	—
10:58	11:06	0:08
12:46	12:49	0:03
13:44	13:55	0:11
—	15:04	—
15:22	16:01	0:39
16:45	—	—
17:33	17:37	0:04
19:01	19:08	0:07
—	19:55	—
21:14	21:18	0:04

平均 0:15

3) バスダイヤとの接続状況（平成 27 年 10 月現在）

フラワー長井線と沿線 2 市 2 町を運行しているバスダイヤとの接続状況は、以下のとおりである。（※ダイヤ表の朱囲みはフラワー長井線とバスが 20 分以内に接続するもの）

a. 長井市営バス（P47～48）

長井駅前には 1 日上下述べ約 43 本が運行されているが、フラワー長井線と 20 分以内で結節するバスは約 15 本（約 35%）、今泉駅前では、同延べ約 20 本が運行されておりフラワー長井線と 20 分以内に結節するバスは約 6 本（約 30%）となっている。

b. 南陽市民バス（P49）

フラワー長井線と 20 分以内に結節するバスは、中川地区からのバスが 1 日 1 本、小滝地区からのバスが 1 日 2 本となっている。

c. 山形交通高速バス（P49）

南陽市役所を経由する「山形⇄大阪・京都」便は、待ち時間約 10～15 分でフラワー長井線に接続する。

d. 白鷹町営スクールバス（P50）

中山地区方面から朝運行されるバスのみ、フラワー長井線と約 15 分の待ち時間で接続される。

e. 山形交通定期バス（P50）

白鷹～山形間の定期路線バスは、フラワー長井線から乗り継いで荒砥から山形に向かうバスへの接続は、8 時台のバス 2 本に約 10 分で接続、山形から荒砥までのバスから乗り継いでフラワー長井線への接続は、17 時・18 時台の 2 本が約 5 分で接続している。

◇長井市営バス(長井駅での結節)

F長井線 長井駅発 ↓ 今泉方面	市営バス 市内各地 ↓ 長井駅着	F長井線 今泉方面 ↓ 長井駅着	市営バス 長井駅発 ↓ 市内各地
5:59			
6:37		7:38	
7:43	8:05 (勸進代)月～金		
	8:16 (白兔)月・水・金	8:15	8:09 (伊佐沢)月～金
	8:21 (平)火・木		
	8:33 (上郷)月・水・金(九野本)火・木		8:32 (時庭)月・水・金(歌丸)火・木
8:35	8:39 (伊佐沢)月～金		
	9:01 (時庭)月・水・金(歌丸)火・木		
		9:26	9:15 (勸進代)月～金
			9:27 (平)火・木
			9:33 (白兔)月・水・金
			9:45 (上郷)月・水・金(九野本)火・木
	10:27 (勸進代)月～金		10:13 (伊佐沢)月～金
	10:38 (白兔)月・水・金		
	10:43 (平)火・木		10:42 (時庭)月・水・金(歌丸)火・木
10:45	10:54 (上郷)月・水・金(九野本)火・木		
		11:16	
	11:40 (伊佐沢)月～金		11:33 (勸進代)月～金
			11:54 (平)火・木
12:03			12:00 (白兔)月・水・金
	12:06 (時庭)月・水・金(歌丸)火・木		
		12:58	12:49 (上郷)月・水・金(九野本)火・木
	13:25 (勸進代)月～金		13:09 (伊佐沢)月～金
	13:31 (伊佐沢)月～金		
	13:37 (白兔)月・水・金		13:38 (時庭)月・水・金(歌丸)火・木
	13:42 (平)火・木		
13:44	13:57 (上郷)月・水・金(九野本)火・木		
	14:08 (時庭)月・水・金(歌丸)火・木	14:05	
			14:31 (勸進代)月～金
			14:43 (平)火・木
14:53			14:49 (白兔)月・水・金
		15:13	15:10 (上郷)月・水・金(九野本)火・木
	15:46 (白兔)月・水・金		15:27 (時庭)月・水・金(歌丸)火・木
	15:52 (平)火・木		
	15:58 (勸進代)月～金		
	16:18 (上郷)月・水・金(九野本)火・木	16:11	16:05 (伊佐沢)月～金
16:20	16:30 (伊佐沢)月～金		
	16:32 (時庭)月・水・金(歌丸)火・木		
			16:45 (平)火・木
			16:51 (白兔)月・水・金
			17:04 (勸進代)月～金
			17:23 (上郷)月・水・金(九野本)火・木
			17:29 (伊佐沢)月～金
17:47	17:49 (伊佐沢)月～金	17:46	
18:46			17:54 (時庭)月・水・金(歌丸)火・木
		19:17	
20:08		20:04	
		21:27	

◇長井市営バス(今泉駅での結節)

F長井線 長井方面 ↓ 今泉着	市営バス 今泉駅発 ↓ 置賜公立病院	F長井線 今泉駅発 ↓ 長井方面	市営バス 置賜公立病院 ↓ 今泉駅着
6:09			
6:49			
		7:29	
7:55			
		8:05	8:04 (歌丸)火・木
	8:38 (白兎)月・水・金(平)火・木		
8:45	8:55 (上郷)月・水・金(九野本)火・木		
		9:18	9:10 (白兎)月・水・金(平)火・木
			9:24 (上郷)月・水・金(九野本)火・木
	9:28 (歌丸)火・木		
	9:34 (時庭)月・水・金		
			10:14 (歌丸)火・木
10:55	11:00 (白兎)月・水・金(平)火・木		
	11:16 (上郷)月・水・金(九野本)火・木	11:06	
			11:37 (白兎)月・水・金(平)火・木
12:13			12:27 (上郷)月・水・金(九野本)火・木
	12:34 (歌丸)火・木		
		12:49	
			13:10 (歌丸)火・木
13:54	14:00 (白兎)月・水・金(平)火・木	13:55	
	14:19 (上郷)月・水・金(九野本)火・木		
			14:26 (白兎)月・水・金(平)火・木
	14:35 (歌丸)火・木		14:48 (上郷)月・水・金(九野本)火・木
			15:00 (歌丸)火・木
15:03		15:04	
		16:01	
	16:09 (白兎)月・水・金(平)火・木		
			16:28 (白兎)月・水・金(平)火・木
16:30	16:40 (上郷)月・水・金(九野本)火・木		
	17:00 (歌丸)火・木		
			17:01 (上郷)月・水・金(九野本)火・木
			17:26 (歌丸)火・木
		17:37	
17:57			
18:57			
		19:08	
20:18			
		19:55	
		21:18	

◇南陽市民バスとの接続

(中川地区⇄長井方面)※平日のみ運転

F長井線	南陽市民バス
赤湯駅発 ↓ 長井方面	中川方面 ↓ 赤湯駅着
7:04	
7:44	
	7:58
8:52	
	9:38
10:45	
12:26	
	12:28
13:29	
14:35	
	14:53
15:38	
17:08	
18:31	
19:32	
20:50	

F長井線	南陽市民バス
長井方面 ↓ 赤湯駅着	赤湯駅発 ↓ 中川方面
6:30	
7:22	
8:28	
9:07	
	11:21
11:27	
12:38	
	13:46
14:16	
15:23	
	15:51
16:51	
18:22	
19:26	
20:38	

(小滝地区⇄長井方面)※平日、第1・3土曜運転

F長井線	南陽市民バス
宮内駅発 ↓ 長井方面	小滝方面 ↓ 宮内駅着
7:13	
7:50	
	7:53
9:02	
	9:58
10:51	
12:33	
13:35	
	13:40
14:42	
15:44	
	16:04
17:14	
	17:44
18:37	
19:39	
20:56	

F長井線	南陽市民バス
長井方面 ↓ 宮内駅着	宮内駅発 ↓ 小滝方面
6:25	
7:16	
8:22	
	8:45
9:02	
11:21	
	11:45
12:33	
14:11	
	14:28
15:18	
	16:38
16:46	
18:17	
	18:18
19:20	
20:33	

◇山形交通高速バス(山形～京都・大阪)

F長井線	山交バス
南陽市役所駅発 ↓ 長井方面	大阪方面 ↓ 南陽市役所着
	6:51
7:06	

F長井線	山交バス
長井方面 ↓ 南陽市役所駅着	南陽市役所発 ↓ 大阪方面
20:36	
	20:45

◇白鷹町 町営バス(住民混乗)との接続

(中山地区・大瀬地区⇄荒砥駅)※平日のみ運転

F長井線	町営バス
荒砥駅発 ↓ 長井方面	中山・大瀬地区 ↓ 荒砥駅着
	7:55
8:09	

F長井線	町営バス
長井方面 ↓ 荒砥駅着	荒砥駅発 ↓ 中山・大瀬地区
16:40	
	17:30
	17:35

◇山形交通定期バス

(長井市役所⇄荒砥駅⇄山形市役所)

F長井線	山交バス
荒砥駅発 ↓ 長井方面	山形方面 ↓ 荒砥駅着
5:39	
6:15	
7:14	
8:09	
	9:39(平・土)
10:22	
11:42	
	12:59(平・土・日)
13:24	
	13:59(平・土・日)
14:32	
	15:24(平・土)
15:59	
	17:20(平・土)
17:23	
	18:24(平・土・日)
18:25	
19:47	
	20:05(平・土・日)

F長井線	山交バス
長井方面 ↓ 荒砥駅着	荒砥駅発 ↓ 山形方面
	6:52(平・土)
8:02	
	8:07(土)
	8:11(平)
8:51	
	9:17(平・土・日)
9:48	
	11:07(平・土・日)
11:37	
	12:37(平・土)
13:19	
14:26	
15:35	
	16:07(平・土・日)
16:40	
	17:42(平・土・日)
18:08	
	18:40(平)
19:38	
20:28	
21:48	

④公共交通利用者への情報発信

各公共交通機関では、利用者向けにパンフレットを配布するとともに、インターネットを通じた運行ダイヤ及び運賃情報を提供しているが、それぞれの公共交通機関の情報が個別に発信されているが、乗り継ぎ等の情報がない。

表 公共交通機関の情報提供の状況

市町	区分	ホームページ (主な掲載内容)			パンフレット (市町広報等)	停留所等における 乗継情報 (電光掲示等)
		運賃	時刻表	リアルタイムの 運行情報		
長井市	市営バス	○	○	×	○	×
南陽市	市民バス	○	○	×	○	×
川西町	デマンドタクシー	○	○	×	○	×
白鷹町	町営バス	○	○	×	○	×
	デマンドタクシー	○	○	×	○	×
山交バス	路線バス	○	○	○	○	×
山形鉄道	—	○	○	○	○	×

⑤経営状況

沿線 2 市 2 町の公共交通機関の経常費用は年々増加傾向にあり、また、バスの運賃収入については緩やかな減少傾向にある。

図 長井市営バスの経営状況

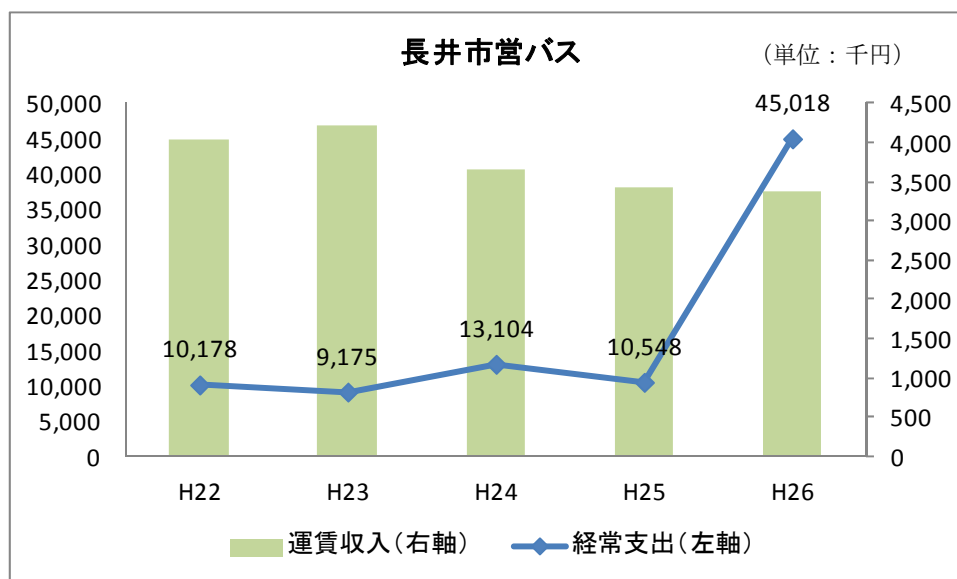


図 南陽市民バスの運営状況

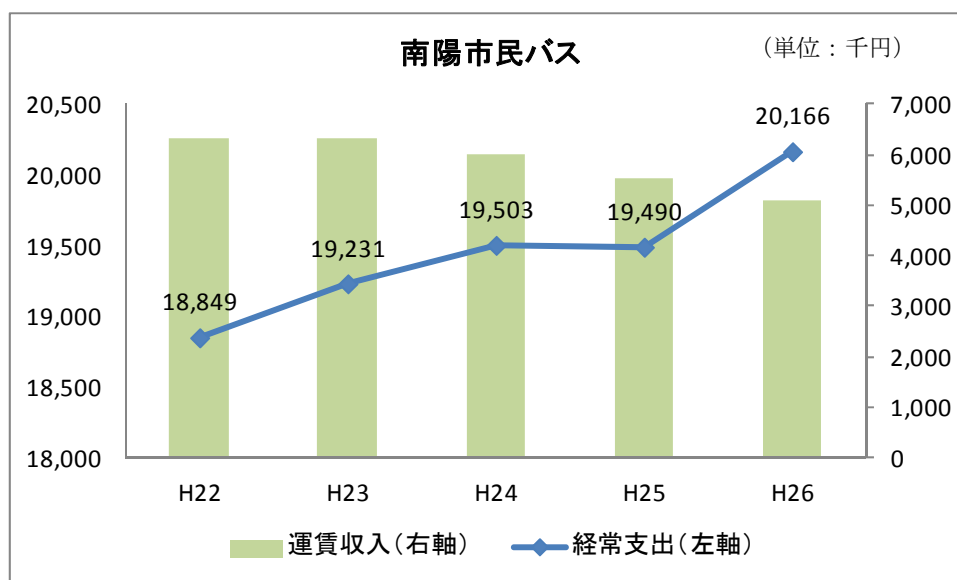


図 川西町デマンドタクシーの経営状況

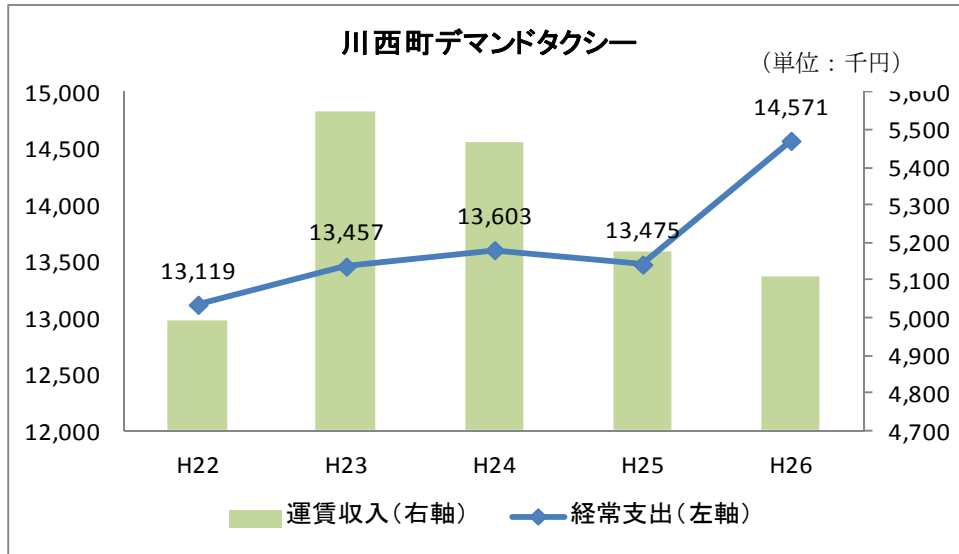


図 白鷹町デマンドタクシーの経営状況

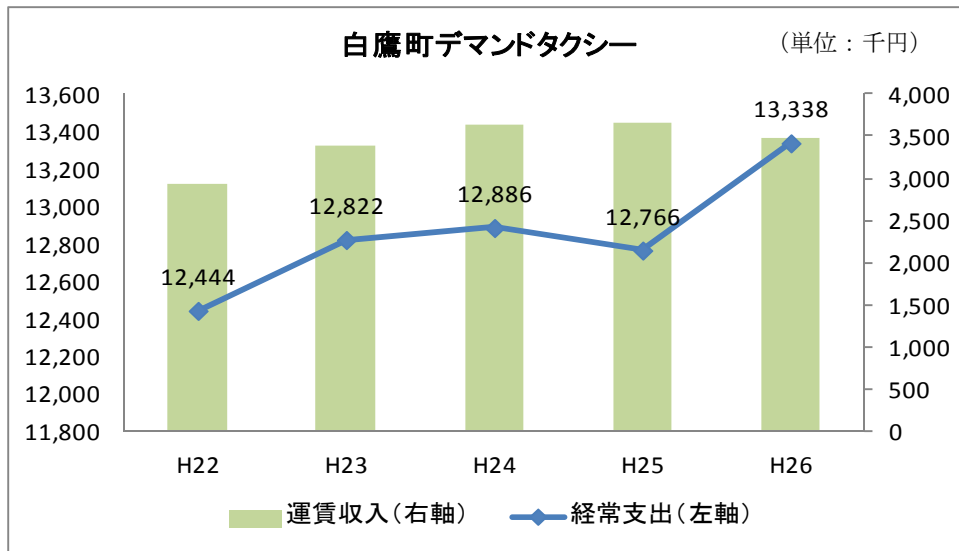
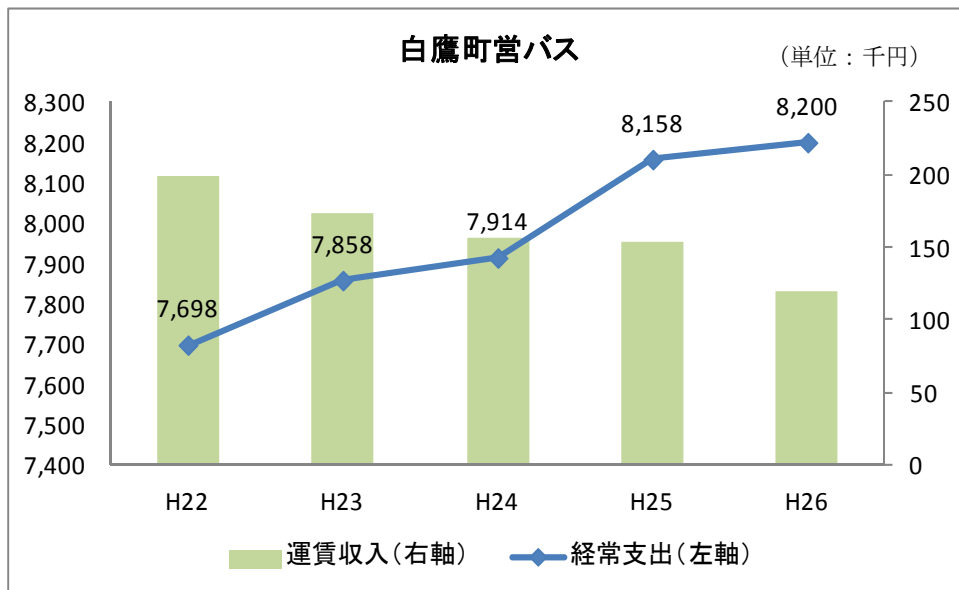


図 白鷹町営バスの経営状況



⑥公共交通に関わる取組みと計画

沿線 2 市 2 町において、地域公共交通について言及している総合計画等は以下のとおりであり、このうち近年策定した南陽市・川西町の都市計画マスタープランでは、フラワー長井線沿線周辺の環境整備を目指している。

具体的に、南陽市では、JR赤湯駅前の赤湯停車場線ほか 3 路線の都市計画道路網の見直しにより、体系的、効率的な道路ネットワークの構築を図るとともに、赤湯温泉街、JR赤湯駅、新文化会館、宮内を接続する道路を賑わい軸として位置づけ、イベントなどのまちづくりによる賑わい環境の整備を目指している。

川西町では、町北部の置賜総合病院周辺をコンパクトで計画的な土地利用を推進するため、周辺環境に配慮しながら、沿道サービス型商業施設や医療厚生施設などを誘導するとともに、また総合病院等の医療厚生施設などの本地区従業者・居住者が身近に利用できる商業施設なども誘導し、新たな商業地形成の誘導を目指している。

表 地域公共交通に関連する自治体の計画

【長井市】

計画名	策定	計画期間	将来像
長井市第五次総合計画	H26.3	H26～H35	みんなで創る しあわせに暮らせるまち 長井

基本目標 5「住みやすく魅力あふれるまちづくり」 施策 5-④公共交通分野

1 目指す姿「日常生活に必要な公共交通手段の維持・確保」

(鉄道)
山形県やフラワー長井線の沿線自治体と連携協力し、第3セクターである山形鉄道株式会社の経営改善計画を着実に遂行することにより、地域住民の生活に必要な不可欠な交通手段を守っていきます。

(市営バス)
市営バスの運行形態の見直しを行い、より多くの市民が便利に使える市営バスの体制づくりを目指します。



目指していきます！

施策の成果指標	現状値(平成25年度)	目標値(平成30年度)
人口一人当たりの公共交通の べ乗車回数	2.8 回／年	3.5 回／年

【南陽市】

計画名	策定	計画期間	将来像
第5次南陽市総合計画	H23.3	H23～H32	確かな未来へ 夢はぐくむまち 南陽
3「健康のまちづくり」 5)定住を進める社会基盤の整備 ④公共交通・情報機能の充実 フラワー長井線や地域内バス交通など地域の公共交通を活かしながら、市民の誰もが利用しやすい交通環境の整備に努めます。また、必要な情報が、わかりやすく的確に市民や観光客に伝わるよう情報のデジタル化やネットワークの向上を図ります。 〔施策の基本方針〕 ○公共交通の維持・確保及び利便性の向上に努めます。 ○市民や観光客に役立つ情報の提供や情報ネットワーク化を図ります。			
南陽市都市計画マスタープラン	H26.3	H23～H32	(総合計画と共通)
全体構想 部門別方針 (2)交通 3. 公共交通の維持と利便性の向上 市外からの来訪者の重要な交通手段であるＪＲ山形新幹線について、増便など利便性の向上により、来訪者が利用しやすい交通環境の整備を図ります。 また、主に通学手段として利用されているフラワー長井線については、経営改善を支援し、通学手段の確保を図り、日常の交通手段として利用されている市内循環バスについては、その運行を継続するとともに安全な運行を推進します。 施策の方針 ➤ ＪＲ山形新幹線の増便及び利便性の向上を関係機関に要請する。 ➤ 市内循環バスの安全な運行に努める。 ➤ フラワー長井線の経営改善を支援する。 ➤ 広報などにより公共交通の利用促進を図る。			

【白鷹町】

計画名	策定	計画期間	将来像
第5次白鷹町総合計画	H23.3	H22～H31	笑顔かがやき 心かよう 美しいまち

第5章「きまりを守り信頼を深めすみよい町をつくります」

3節 地域交通の確保・充実

本町では、交通手段を自家用車に依存する傾向が高く、少子化の影響による人口減なども加わり、鉄道や路線バスなどの公共交通機関の利用者は年々減少し、いずれも厳しい経営状況におかれています。

●施策の内容

①フラワー長井線の利用拡大

- ・JR路線との連携の強化と利便性の高いダイヤ改正への取り組みを推進する。
- ・マイレール意識の高揚を図りながら各種利用拡大事業を推進する。
- ・フラワー長井線の経営改善を支援する。

②バス路線の充実

- ・民間バス事業者や近隣市町との連携を図り、利便性の確保と利用拡大を推進する。

③スクールバスの運行管理

- ・児童生徒の通学手段として安全な運行管理を行う。
- ・住民混乗のスクールバスの運行について充実を図る。

④デマンド交通¹⁵の充実

- ・デマンドタクシーの普及啓発を図り、利用者の増を図る。
- ・サービスの充実を図る。

⑤交通機関のネットワーク形成

- ・鉄道やバス路線の連携を図り利便性の高い公共交通機関のネットワーク形成に努める。



【川西町】

計画名	策定	計画期間	将来像
第5次川西町総合計画	H27.12	H28～H37	緑と愛と丘のあるまち

分野別目標 2 ④安全で機能的な交通ネットワークづくり

施 策 3	生活公共交通の確保
方 向	デマンド型乗合交通システムの充実をはじめ、米坂線やフラワー長井線の利用拡大に努めるなど、町民が利用しやすい生活公共交通の確保を図ります。
主な取組	○町民の移動手段の確保を図るためデマンド型乗合交通システムの充実を図ります。 ○羽前小松駅の有人化を継続し利用者の利便性を確保します。 ○山形鉄道（フラワー長井線）に対する支援を継続し、町民の公共交通を確保します。 ○フラワー長井線利用拡大協議会へ参画し利用者の拡大を図ります。

川西町都市計画マスタープラン	H25.3	H25～H42	(総合計画と共通)
----------------	-------	---------	-----------

基本計画 2 交通施設計画

3)公共交通

- 日常生活活動や経済活動を支えていくために、町全体の公共交通体系や効率的なネットワークの形成・整備が求められています。
- 高齢化の進展等による交通弱者対策や、若者世代が暮らしやすい交通環境づくりに努めます。

【鉄道・バス】

・通勤・通学や、子ども・高齢者・障がい者等の交通弱者の交通手段として重要な役割を果たす JR 米坂線、山形鉄道フラワー長井線は利便性の向上を働きかけます。

【駅前空間】

・羽前小松駅などについては、駅にアクセスする自家用車、タクシー及び歩行者の利用を考慮し、町の玄関口にふさわしい空間づくりに努めます。

(4) 交通特性のまとめ

民間の路線バスが縮小し、交通弱者である高齢者の生活の足の確保のため、自治体が市営バスなどの交通サービスを提供している。こうした結果、公共交通の人口カバー率は圏域全体で 9 割近くに達している。

その一方で、沿線 2 市 2 町においては自動車利用割合が 81%にも達する自動車主体の地域となっており、人口減による低密度化、自動車利用を前提とした施設立地もあって公共交通利用者は低迷、減少に歯止めがかかっていない状況にある。

さらに、公共交通利用者が低密度で今後とも先行きが厳しい中、地域内に交通事業者が複数あり、サービス区間が一部重複し、競合している状況にあるほか、各公共交通機関間の乗継時間の短縮や、各交通事業者が連携した公共交通の総合的な情報発信にもさらなる工夫の余地が見受けられる。

特に、フラワー長井線は本地域を縦貫している幹線であることから、当該路線を軸に、各主体が連携し持続可能な公共交通網の形成が必要となっている。

4 フラワー長井線の概況整理

4-1 フラワー長井線の状況

(1) フラワー長井線の沿革

国鉄長井線は、昭和 61 年に第三次特定地方交通線に選定され、バス輸送が適当な路線とされたが、通勤・通学等地域住民の生活路線として不可欠な交通手段であり、地域経済の発展のため重要な役割を果たすとの沿線住民等の認識のもと、JR からの転換を受け、昭和 63 年 4 月 26 日、県や沿線自治体等が出資する第三セクターとして山形鉄道㈱を設立し、昭和 63 年 10 月 25 日、「フラワー長井線」として赤湯～荒砥間の鉄道事業を開業した。

参考表 山形鉄道の沿革

明治 44.12.28	第 22 回鉄道会議で軽便鉄道予算として承認される。
大正 2.10.26	長井軽便線赤湯～梨郷間開通（大 1.9 着工、宮内町、梨郷の各駅開設）
3.11.15	〃 梨郷～長井間開通（大 1.12 着工、西大塚、今泉、時庭、長井の各駅開設） 〔「新鉄道敷設法」（大正 11 年 4 月 11 日、法律第 37 号）の施行に伴い「軽便鉄道法」廃止、軽便鉄道の呼称も大 1.9.2 で廃止〕
11.12.11	荒砥線長井～鮎貝間開通（大 9.12 着工、羽前成田、蚕桑、鮎貝の各駅開設）
12. 4.22	〃 鮎貝～荒砥間開通（大 9.12 着工、荒砥駅開設、長井線として全通）
昭和 29.11.15	旅客列車ディーゼル化
34. 6. 1	西宮内駅開設（停留所）
35. 5.20	南長井駅開設（停留所）
36. 6.10	梨郷、西大塚、時庭、羽前成田、蚕桑、鮎貝の各駅が旅客駅化（貨物取扱廃止）
39. 4. 1	羽前成田、蚕桑の各駅が業務委託駅化
40. 4. 1	梨郷、西大塚、時庭、鮎貝の各駅が業務委託駅化
46.10. 1	梨郷、時庭の各駅が停留所化、西大塚駅が簡易委託駅化
54.11. 1	宮内、今泉の各駅が旅客駅化（貨物取扱廃止）
55. 9.10	赤湯駅が旅客駅化（貨物取扱廃止）
9.20	荒砥駅が旅客駅化（ 〃 ）
57.11.15	長井駅が旅客駅化（貨物取扱廃止）
59. 2. 1	荷物営業取扱廃止線区となる。
3.19	蚕桑、鮎貝、羽前成田の各駅が簡易委託駅化
61.4.7	国鉄が長井線を第三次特定地方交通線に選定、運輸大臣に承認申請
61.10.28	運輸大臣が第三次特定地方交通線に選定承認
62. 4.30	長井線特定地方交通線対策協議会において、第三セクターで鉄道として存続させることで合意
6. 2	長井線対策協議会設立
63. 4.26	第三セクター「山形鉄道株式会社」設立
5.28	「山形鉄道株式会社」第一種鉄道事業免許取得
10.25	山形鉄道株式会社「フラワー長井線」として転換開業

（長井線転換にかかる経緯）

昭和 55 年に日本国有鉄道経営再建促進特別措置法が施行され、昭和 56 年以降地方交通線について順次選定、廃止、転換が進められた。

国鉄長井線は、昭和 61 年に第三次特定地方交通線に選定されたが、沿線地域住民が鉄道として存続することを切望し、第三セクターでの運営でもやむを得ないと沿線自治体の判断により、運輸局・国鉄・地元自治体等からなる長井線特定地方交通対策協議会において第三セクターで存続させていくための協議を行ってきた。

昭和 62 年 4 月、同協議会において第三セクターとして存続させることで合意、昭和 63 年 3 月、新会社設立及び転換計画を決定、同年 4 月、県や沿線自治体等が出資する第三セクターとして山形鉄道株式会社を設立、同年 10 月、山形鉄道「フラワー長井線」として転換開業した。

フラワー長井線は赤湯～荒砥間 30.5 km を結び、赤湯駅で J R 奥羽本線と接続、今泉駅で J R 米坂線と接続している。開業から 25 年以上が経過しているが、国鉄時代から数えると 100 年を超える歴史がある。

参考表 長井線転換にかかる経緯

昭和 61. 4. 7	国鉄総裁は、運輸大臣に対して、長井線など 12 線区の第 3 次特定地方交通線の選定承認申請を提出
4. 10	運輸大臣から知事に対し、長井線に関する意見書の提出要請
6. 11	置賜地区高等学校校長会及び県高等学校 P T A 連合会置賜支部が知事に対し、長井線の存続について陳情
6. 30	長井線沿線 2 市 2 町首長会議を開き、鉄道で存続することを確認
9. 3	長井線沿線 2 市 2 町首長会議を開き、鉄道として存続するために、第三セクターでの運営もやむを得ないと結論
9. 16	長井線存続期成同盟会（会長・長井市長）が県知事に対し、長井線の存続（①鉄道として存続、②第三セクター化もやむを得ない、③諸手続きは県）について陳情
10. 8	運輸大臣に知事意見書提出（沿線地域住民が鉄道として存続することを切望しているため、国鉄等に代わる経営体に運営させる場合においても、鉄道として存続するよう強く要望）
10. 28	運輸大臣が第三次特定地方交通線に選定承認
12. 3	第 1 回長井線特定地方交通線対策協議会（議長・運輸局長、事務局・国鉄）を開催し、第三セクターで存続させていく上での問題点等を議論していくことを確認
62. 4. 30	第 2 回長井線特定地方交通線対策協議会において、第三セクターで鉄道として存続させることで合意
6. 2	具体的な転換作業を進めるため、長井線対策協議会（会長・白鷹町長井線利用拡大対策委員会会長、事務局・県）を設立
10. 30	第 2 回長井線対策協議会を開催し、長井線転換計画を策定
63. 3. 22	第 3 回長井線対策協議会を開催し、新会社設立及び転換計画等について決定
63. 3. 24	第 3 回長井線特定地方交通対策協議会において、新会社が経営を引き継ぎ、昭和 63 年 10 月 25 日を目途に転換すること等を合意
4. 26	山形鉄道株式会社設立
10. 25	山形鉄道株式会社「フラワー長井線」として転換開業

(2) フラワー長井線の現状

①運行状況

図 フラワー長井線の営業概要

駅名	赤 起 点	南 陽 市 役 所	宮 内	お り は た	梨 郷	西 塚	今 泉	時 庭	南 井	長 井	あ や め 公 園	羽 前 成 田	白 兔	蚕 桑	鮎 貝	四 季 の 郷	荒 砥 点
営業キロ (駅数16)	0.9	2.1	1.4	2.4	3.5	1.9	2.7	2.4	1.0	0.8	1.9	2.2	1.4	3.3	0.7	1.9	
列車制御図 (閉そく方式)																	
線路略図																	
列車本数	普通 12本往復 最高速度 75km/H 表定速度 33km/H (平成19年10月1日より)																
車両配置	軽快ディーゼル車(車両基地 荒砥) ・YR-880 型 4両(2号～4号・6号) 定員 120名(座席60名-ボックスシート、立席60名) 両運転台、トイレ付、ワンマン ・YR-880-1 型 2両(7号～8号) 定員 125名(座席65名-ロングシート、立席60名) 両運転台、ワンマン																
自動列車 停止装置 (ATS)	・種別 ATS-Sn ・設置区間 赤湯～荒砥間 ・設置箇所 出発及び場内																
編成	・2両 ラッシュ時 ・1両 通常(ワンマン)																

出典：山形鉄道㈱ 会社概要

駅は 17 駅あり、そのうち有人駅は 4 駅、無人駅は 12 駅である。有人駅のうち職員が常駐する直営駅が 4 駅、J R への業務委託駅が 1 駅（今泉駅）である。

保有車両は、軽快ディーゼル車 7 両となっており、いずれも導入から 25 年以上が経過していることから、近い将来、大規模な設備更新が必要な状況となっている。

運行状況は、平日の朝夕の混雑時は 2 両編成で運行し、それ以外の時間帯は 1 両編成で運行している。最大使用車両は 6 両であり、残る 1 両は日常点検や法定整備に充てるほか、故障等のトラブルに備えている。

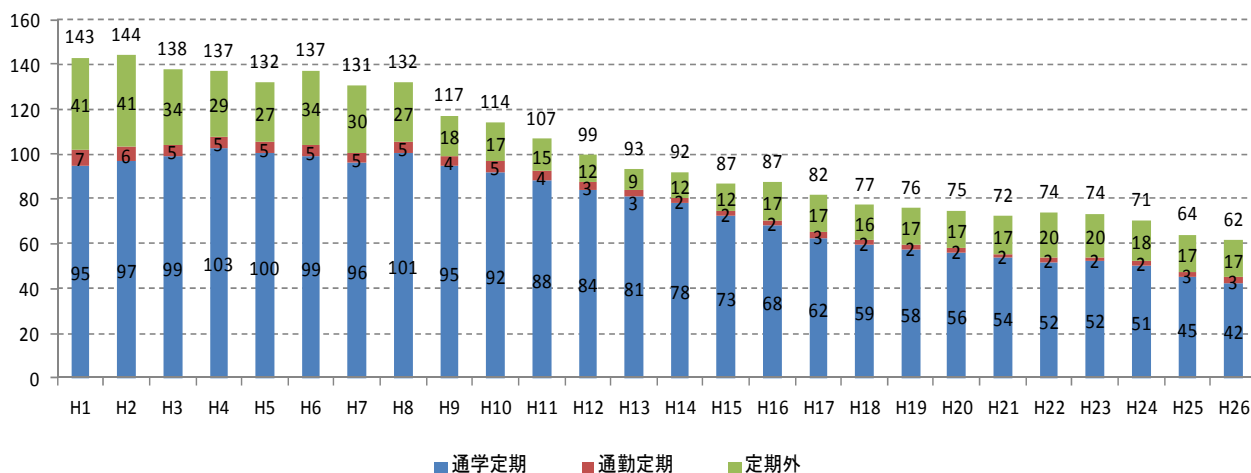
②利用状況

フラワー長井線の利用者数は、平成 2 年度に約 144 万人を記録してからは徐々に減少を続け、平成 26 年度には約 62 万人と、ピーク時の約 43%にまで減少している。

利用者数の内訳をみると、通学定期利用者数は沿線 2 市 2 町の高校生の減少に伴い平成 9 年度から減少が続き、平成 8 年度の約 101 万人が平成 26 年度には約 42 万人と約 42%まで減少している。定期外利用者数は、開業当初のピーク時約 41 万人が平成 13 年度には約 9 万人と 78%程度まで減少したが、平成 16 年度以降、映画の撮影に使用された効果等により一時的に増加したが、近年、再び減少傾向にある。

図 フラワー長井線利用者数の推移

(万人)



1) 高校生の利用状況

沿線 2 市 2 町の県立高校に通学する高校生の利用状況をみると、最寄駅がフラワー長井線の駅である 4 校は、それぞれ 20%～40% 台の利用率となっており、特に南陽高校では約半数の生徒が利用している。一方、最寄駅が JR の駅である置賜農業高校の生徒の利用は少数である。

15 歳未満の人口減少も一貫して続いており、沿線 2 市 2 町の高校生在学者数及び沿線 2 市 2 町の県立高等学校に通学する生徒の数も年々減少している。

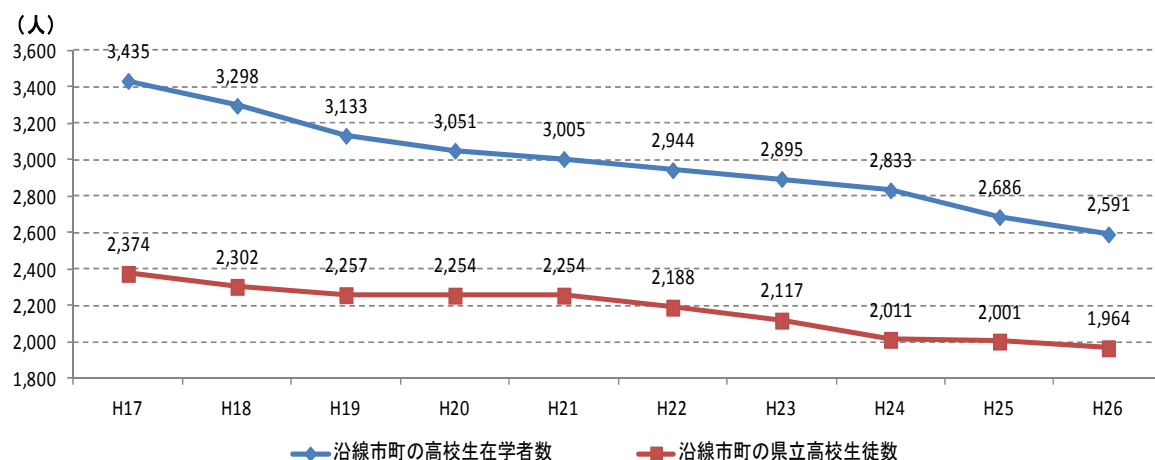
乗車駅の利用状況をみると、JR と接続している赤湯駅、今泉駅から乗換での乗車人員も多く、フラワー長井線の沿線以外の地域からも生徒が通学している。

表 沿線 2 市 2 町の県立高校に通学する高校生の利用状況

学校名	最寄駅	所要時間	生徒数 (人)	フラワー 長井線 利用者 数 (人)	利用率 (%)	各駅乗車人数内訳(人)																		
						【乗換】 JR 赤湯	赤湯	南陽 市役所	宮内	おりはた	梨郷	西大塚	【乗換】 JR 今泉	今泉	時庭	南長井	長井	あやめ 公園	羽前 成田	白兔	蚕桑	鮎貝	四季の 郷	荒砥
置賜農業	JR 羽前小松	徒歩20分 自転車8分	345	12	3.5				4						4	4								
南陽	宮内	徒歩7分	529	262	49.5	37	2		◆			19	38	16	12	31	29	10	10	1	21	8	8	20
長井	南長井	徒歩3分	579	244	42.1	10	66	6	25	8	5	10	41	4		◆					5	15	12	37
長井工業	あやめ 公園	徒歩3分	329	68	20.7		10	1	9	7	4	7	10	4			◆				2	1	2	11
荒砥	荒砥	徒歩10分	182	63	34.6		1			1	1			3	3	15	13	14	9	2		1		◆
合 計			1,964	649	33.0	47	79	7	38	16	10	36	89	27	15	50	46	24	19	3	28	25	22	68

資料：平成 26 年度山形県内各高等学校、大学等列車通学状況調査（山形県交通政策課）

図 沿線 2 市 2 町の高校生在学者数及び県立高校生徒数の推移



出典：山形県学校名鑑（沿線 2 市 2 町の高校生在学者数は、中学校の生徒数から推計したもの）

2) 各駅の利用状況

各駅利用者の状況をみると、県立高校の最寄駅である宮内駅、南長井駅、あやめ公園駅、荒砥駅及び JR と接続している赤湯駅、今泉駅の乗車人員が多くなっている。

表 駅勢圏人口（半径 500m圏）と各駅利用者の状況

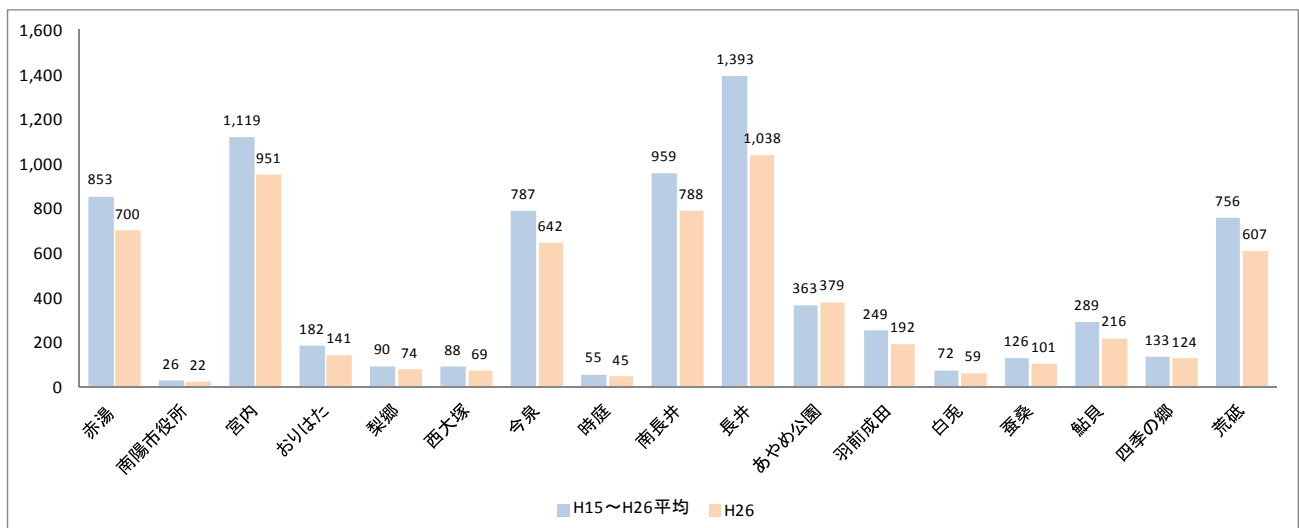
駅名	平成17年度			平成22年度			平成26年度
	人口 (人)	乗車人員 (人/日)	駅利用率 (%)	人口 (人)	乗車人員 (人/日)	駅利用率 (%)	乗車人員 (人/日)
赤湯	2,710	254	9.4	2,732	231	8.5	192
南陽市役所	1,195	7	0.6	1,204	7	0.6	6
宮内	2,720	324	11.9	2,507	313	12.5	261
おりはた	1,088	58	5.3	994	47	4.7	39
梨郷	296	27	9.1	288	24	8.3	20
西大塚	228	27	11.8	199	23	11.6	19
今泉	584	236	40.4	567	212	37.4	176
時庭	279	16	5.7	272	15	5.5	12
南長井	2,125	285	13.4	2,004	260	13.0	216
長井	3,005	485	16.1	2,821	342	12.1	284
あやめ公園	2,480	46	1.9	2,284	125	5.5	104
羽前成田	648	80	12.3	656	64	9.8	53
白兔	230	22	9.6	229	19	8.3	16
蚕桑	269	39	14.5	240	33	13.8	28
鮎貝	461	98	21.3	449	71	15.8	59
四季の郷	537	—	—	527	41	7.8	34
荒砥	698	230	33.0	690	200	29.0	166
合計	19,553	2,234	11.4	18,663	2,027	10.9	1,685

※四季の郷駅は平成19年に新設

※人口は国勢調査を基にした推計

(単位：百人)

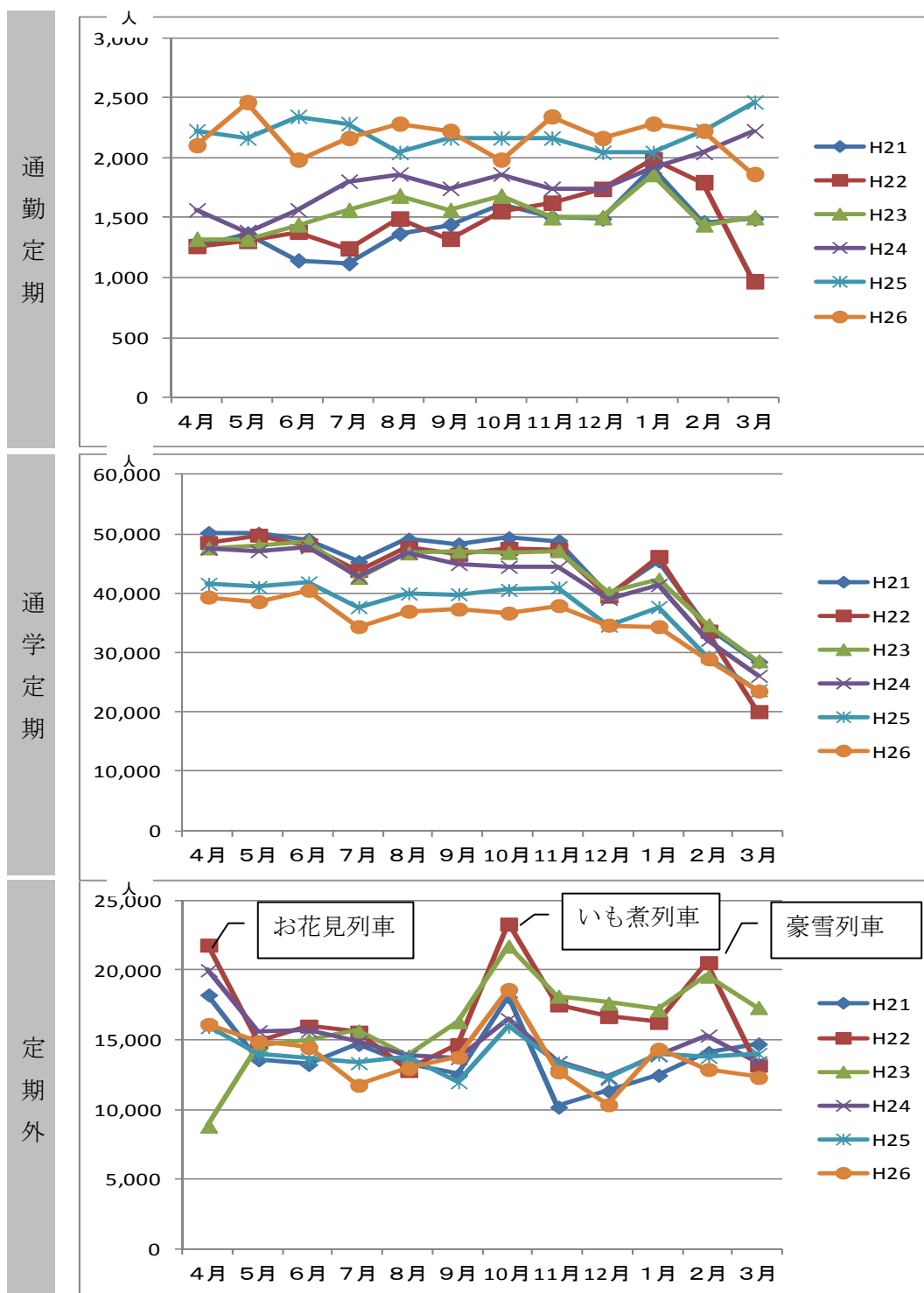
図 近年のフラワー長井線の駅別年間利用者数



3) 利用者の内訳

フラワー長井線の定期利用者のうち通勤定期については、東日本大震災時は減少に転じたものの、年別では増減を繰り返しており、年間を通じて概ね一定の利用状況である。また通学定期は、年別では少子化に伴い年々利用者数の減少傾向がみられ、月別では高校3学年時の大学等受験時期以外は減少するものの、概ね一定の利用状況である。

一方、定期外利用者は通年で変動しており、特に4月・10月・2月における代理店経由による観光列車の利用者が多い。



③結節点・利用環境

(駅の設備等の状況)

フラワー長井線各駅の設備等の状況についてみると、主要駅には駅員が配置され、駅売店が設置されている。トイレについては17駅のうち12駅で設置されているが、身障者にも対応しているのは長井駅のみである。スロープ（駅舎外から改札）は4駅で設置されているが、対策を必要としない駅が多い。エレベーター等についても、階段を昇り降りする必要がないなど、そもそも設置を必要としない駅が多い。

表 フラワー長井線各駅の設備整備状況

H27.4.1現在

駅名	駅員	売店	自動販売機	コインロッカー	トイレ設備				スロープ (駅舎外から改札)	エレベーター	エスカレーター
					トイレ	水洗化	洋式	身障者用			
赤湯	○	(JR)	○		○	○				○	
南陽市役所											
宮内	○	○	○		○	○			○		
おりはた											
梨郷									—		
西大塚					○				—		
今泉	(JR)		○		○	○					
時庭					○				—		
南長井			○		○	○					
長井	○	○	○		○	○	○	○	○		
あやめ公園									○		
羽前成田					○				—		
白兔					○						
蚕桑					○	○			—		
鮎貝					○	○			—		
四季の郷									○		
荒砥	○	○	○		○	○			—		

※ スロープ欄の「—」は段差等がないため、設置の必要がない駅

(他の交通モードとの連携)

1) JRとの連携

フラワー長井線は赤湯駅がJR奥羽本線、今泉駅がJR米坂線とそれぞれ接続しており、通学時間帯の乗換及び赤湯駅での山形新幹線との連絡を優先している。

2) バス・タクシー・自家用車・自転車との連携

フラワー長井線各駅からのアクセスについてみると、17駅のうち駐車場は12駅、駐輪場は全ての駅に整備されている。

路線バス及びタクシーについては、主要駅のみ接続・利用が可能となっている。主に観光客による利用が見込まれるレンタカーについては、山形新幹線と接続している赤湯駅のみ利用可能、レンタサイクルについては観光の拠点となる赤湯駅・長井駅・荒砥駅で利用可能となっている。

表 フラワー長井線各駅における交通関連施設

H27.4.1現在

駅名	JR接続	路線バス	タクシー	駐車場 (台)	レンタカー	駐輪場	レンタ サイクル
赤湯	○	○	○	200 (駅西口駐車場)	○	30台	(観光協会)
南陽市役所				380 (市役所・文化会館)		10台	
宮内		○		15		20台	
おりはた						10台	
梨郷						10台	
西大塚				10		20台	
今泉	○	○	○	15		30台	
時庭				10		20台	
南長井						30台	
長井		○	○	50		100台	○
あやめ公園						20台	
羽前成田				10		20台	
白兔				10		20台	
蚕桑				10		20台	
鮎貝				10		30台	
四季の郷						20台	
荒砥		○	○	30		30台	○

④収支状況

1) 経常損益の推移

山形鉄道㈱の経常損益は開業以降、経常損失が続いており、特に平成12年度から14年度は車両を延命化するために大規模修繕に伴い、損失が大きくなっている。その後、平成23年度には一時的に改善したものの、その後は再び増加傾向にある。

開業当初に自治体が造成した運営助成基金は徐々に減少したため、平成18年度以降は毎年、自治体による基金への追加拠出を行っている。山形鉄道㈱においては、平成22年12月に新たな経営改善計画（平成23年度～平成32年度）を策定し、収支改善に取り組んでいるものの沿線2市2町の高校生の減少などの影響もあり、経常損失が拡大している。

図 経常損益の推移

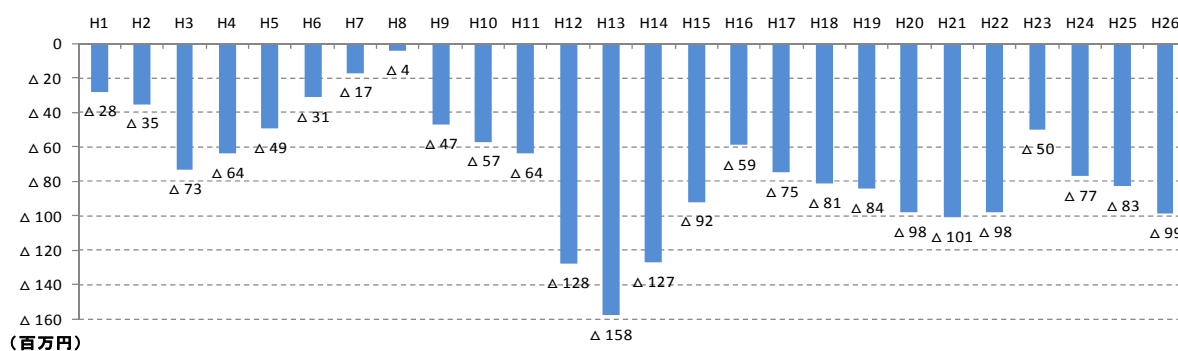
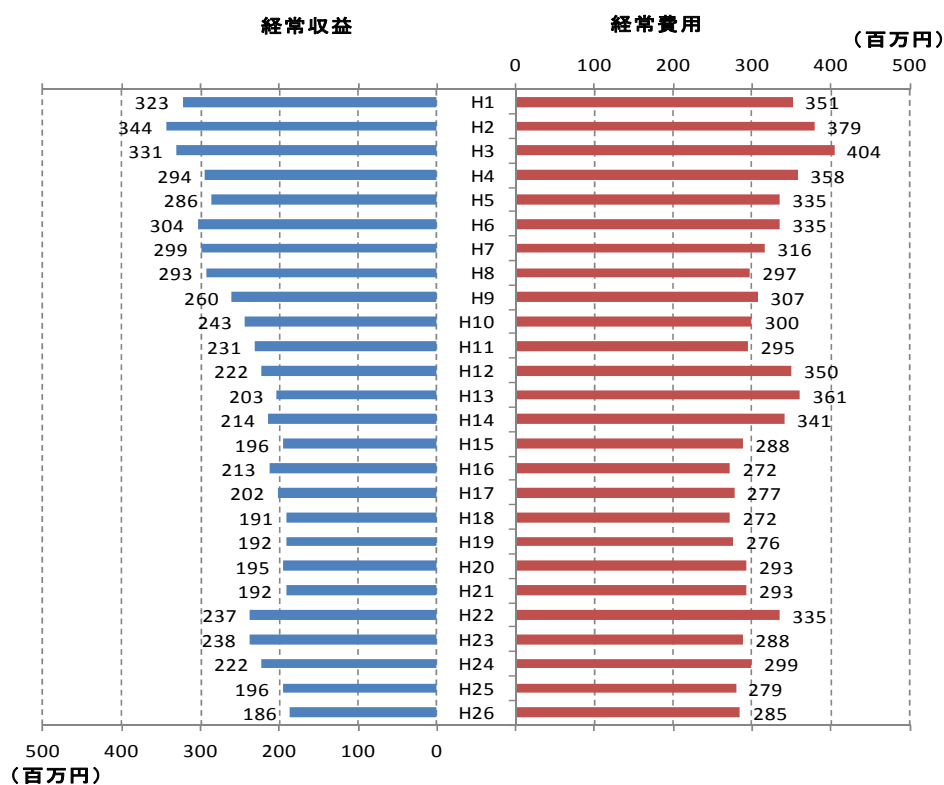


図 経常収益及び経常費用の推移

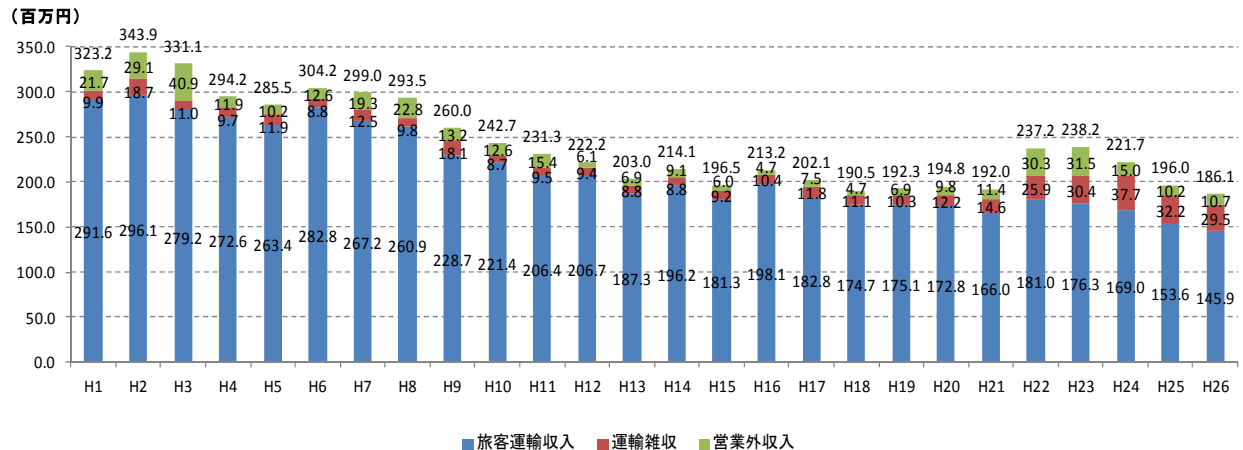


2) 収入

(経常収益)

山形鉄道(株)の経常収益の内訳をみると、旅客運輸収入が80%程度を占めており、運輸雑収や営業外収益の割合はそれほど高くはなく、平成26年度で20%程度である。平成22年度から運輸雑収が増えたのは商品販売収入の増加が主な要因であり、また、営業外収入が増えたのは雇用基金事業の受託が主な要因である。

図 経常収益内訳の推移



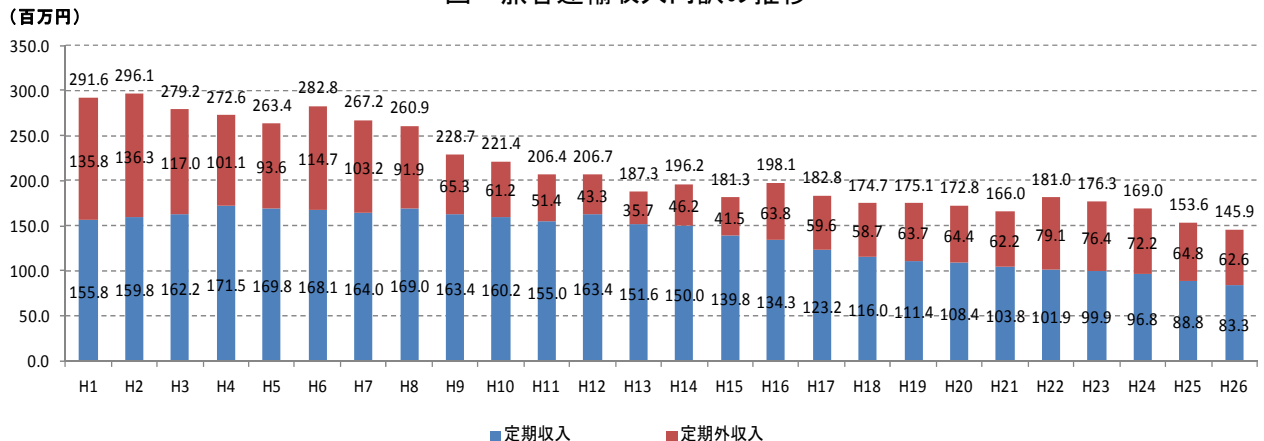
(旅客運輸収入)

旅客運輸収入は、平成2年度の約3億円をピークにその後は減少傾向となっており、平成26年度には約1.5億円まで減少している。

旅客運輸収入の内訳をみると、定期収入は恒常的に50%以上の割合を占めているが、収入額は平成4年度の約1.7億円から減少を続けており、平成26年度には約0.8億円と半減している。

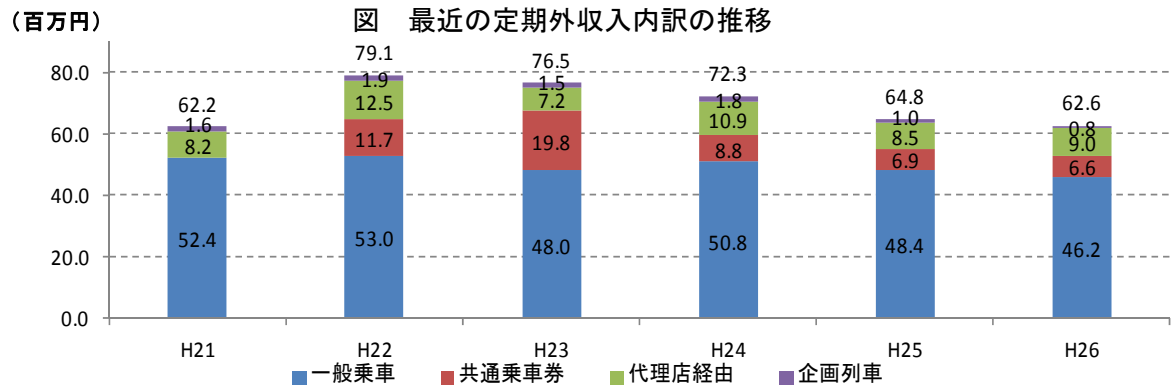
一方、定期外収入は開業当初には約1.3億円を超え、割合も50%近くあったが、その後は増減を繰り返しながら、平成26年度には0.6億円まで減少している。

図 旅客運輸収入内訳の推移



（定期外収入）

定期外収入の内訳をみると、一般乗車が恒常的に 60%以上の割合を占めており、一定程度利用されている。平成 22 年 9 月からウィークエンドパスなどの共通乗車券の取扱いを開始したが、平成 24 年度より単価を引き下げたため、収入も半減している。



3) 支出

山形鉄道㈱の経常費用は、平成3年度の約4億円をピークに減少し、その後は概ね3億円程度で推移している。人件費は人員配置の適正化等により逡減してきたが、平成22年度からは雇用基金事業の受託に伴い一時的に増加している。修繕費は平成12年度から14年度まで車両を延命化するための大規模修繕及び平成22年度の最上川橋梁塗装工事に伴う増額はあるものの、緊急性の高いものに限定して実施するなど、相当程度の経費縮減に努めている。その他の経費については東日本大震災以降、燃料費や光熱費の増加がみられ、高止まりしている状況である。

一方、設備投資については、平成16年度から19年度まで車両に冷房を導入した以外に目立った投資はなく、平成21年度以降は設備投資自体が行われていない。

(百万円)

図 経常費用の内訳と推移

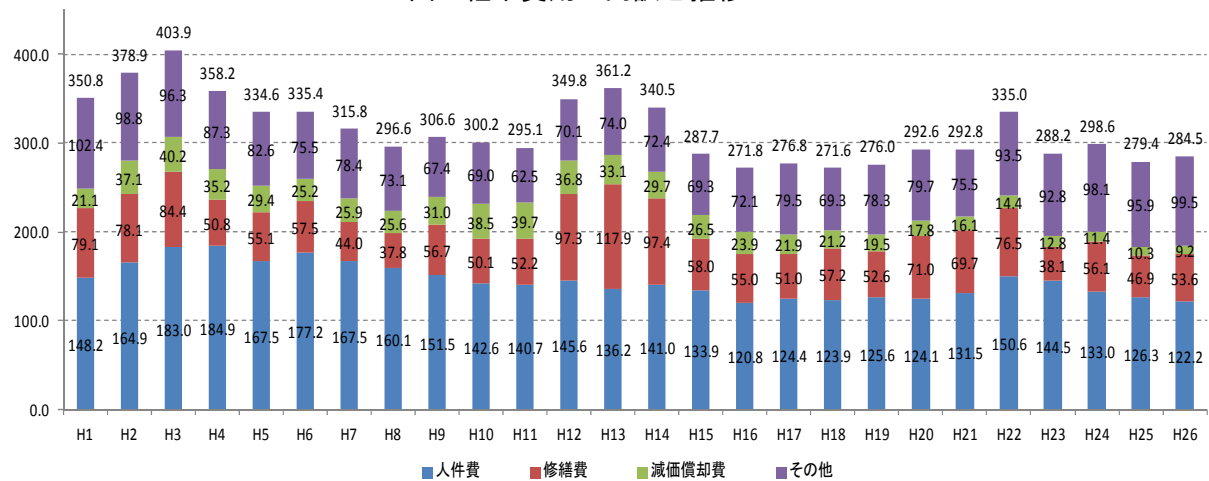
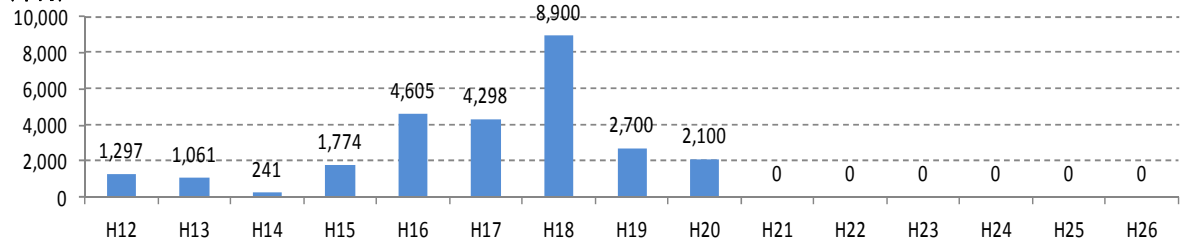


図 設備投資の状況

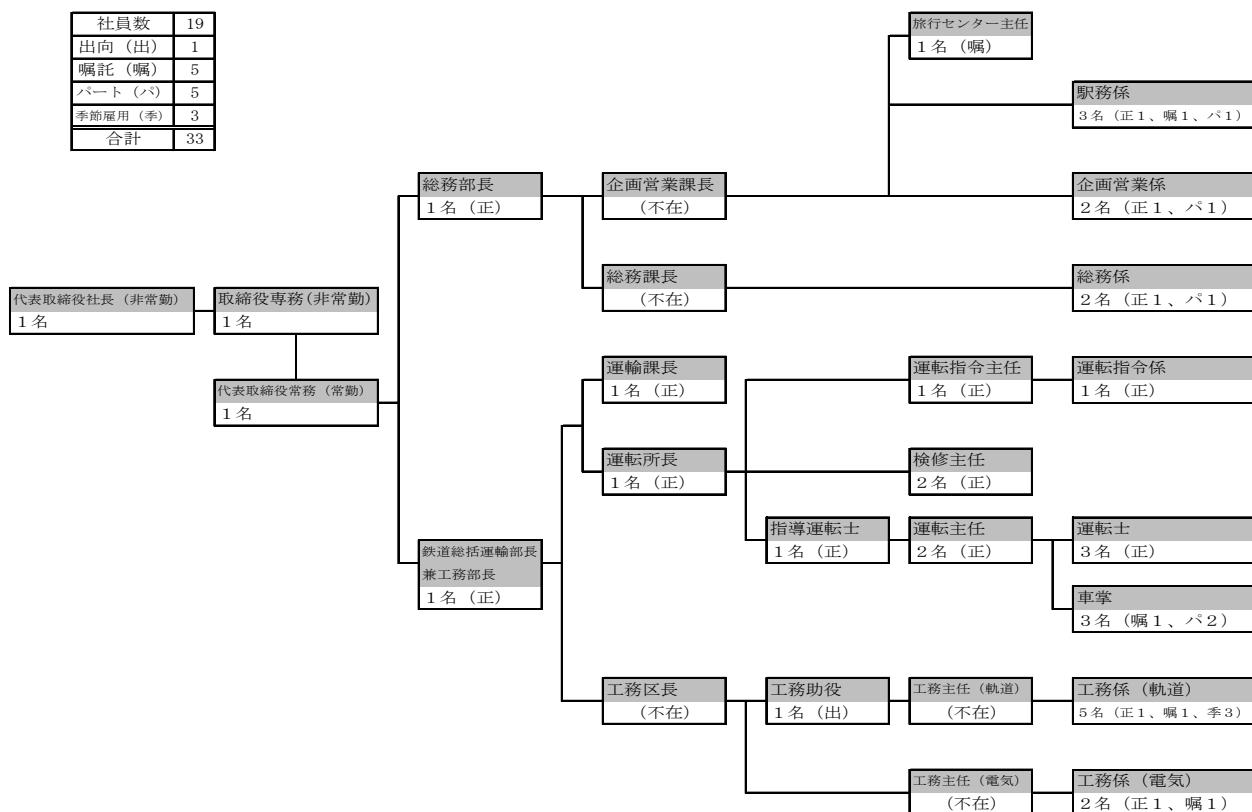
(千円)



⑤組織体制

平成 27 年度においては、駅業務の効率化を図るとともに人員を 3 名削減し、平成 27 年 7 月 1 日現在の職員数は 33 名（常勤役員 1 名は除く）であり、安全性の確保を前提とした人員を配置しているが、営業や企画の専任者がおらず、積極的な経営にシフトできない体制となっている。

図 山形鉄道㈱の組織図



⑥自治体支援の状況

昭和 63 年に県及び沿線自治体を中心に資本金 6 億円の基金を造成し、平成 10 年度まではその運用益による支援をしていたが、金利縮小のため、平成 11 年度からは基金を取り崩し、助成金を拠出している。

こうした中、沿線 2 市 2 町は、平成 2 8 年度以降、用地分離型の上下分離方式を導入し沿線自治体が鉄道事業に関与するとともに、自治体からの補助対象をこれまでの「赤字補填」から「鉄道施設の維持・修繕」に変更することで、運行部分（上）について山形鉄道㈱が責任を持つ形とし、山形鉄道㈱の経営改善のインセンティブ向上を図ることとしている。

(3) フラワー長井線に関わる取組み

フラワー長井線の沿線自治体、商工団体及び観光協会等は、平成元年 7 月に「フラワー長井線利用拡大協議会」を組織し、フラワー長井線の利用拡大に関する多くの取組みを進めてきた。平成 25、26 年度は、赤湯～梨郷間、梨郷～長井間がそれぞれ旧国鉄時代から通算して開業 100 周年を迎え、記念事業を実施したほか、地域住民有志で組織する「スマイルプロジェクト 100 実行委員会」が主体となり、走るフラワー長井線に向かって手を振るスマイルプロジェクトを実施するなど、様々な事業展開を図っている。しかしながら、今後は、地域公共交通網形成計画を踏まえた事業内容の見直しも求められている。

表 フラワー長井線利用拡大協議会の取組み

事業名	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27
利用拡大プロジェクト事業								
フラワー速報発行（時刻表含む）								
長井線生誕100周年記念事業								
貸切列車使用料助成事業								
スマイルプロジェクト推進事業								
サポータータイアップ事業								
フォトコンテスト								
マイレール意識高揚事業								
マイレールサポート事業								
開業20周年記念事業								
ロゴマーク愛称募集								
天地人関連事業（甲冑購入）								
スタンプラリー								
東北芸術工科大学との連携事業								
広報PR事業								
新聞広告等								
長井線まつり助成事業								
ロゴマークを活用した商品開発								
テレビスポットCM								

【地域づくりのやまがた景観賞受賞】



出展：フラワー長井線スマイルプロジェクト100 実行委員会

○山形新聞記事（H27. 11. 20）



山形経済同友会賞の「山形鉄道フラワー長井線スマイルプロジェクト100」（長井市、南陽市、白鷹町、川西町）は、村田裕子実行委員長に、熊谷代表幹事から表彰状などが送られた。各推薦者も表彰された。

- ・平成27年11月19日、フラワー長井線を支援する団体「山形鉄道フラワー長井線スマイルプロジェクト100」が、山形経済同友会賞を受賞。

4-2 フラワー長井線利用者の意向

(1) 沿線高校等を対象とした利用実態調査

フラワー長井線の利用は高校生の通学目的が主であることから、沿線 2 市 2 町内の高校に通学する高校生に対しアンケート調査を実施し、利用状況、利用意向等の把握を行った。

①調査概要

1) 実施時期

平成 27 年 8 月 20 日～26 日までの 7 日間

2) 調査対象

沿線 2 市 2 町に立地する高等学校等の生徒を対象とし、生徒総数 1,674 人のうち 1,622 人から回収、回収率は約 97%であった。

表 高校別のアンケート回収結果

単位: 人、%

校名	生徒数	回収数	回収率
置賜農業高校	60	55	91.7
南陽高校	536	521	97.2
長井高校	570	550	96.5
長井工業高校	288	285	99.0
荒砥高校	190	187	98.4
白鷹高等専修学校	30	24	80.0
計	1,674	1,622	96.9

注：置賜農業高校の生徒数は、フラワー長井線沿線 2 市 2 町居住者

調査内容は、以下のとおりである。

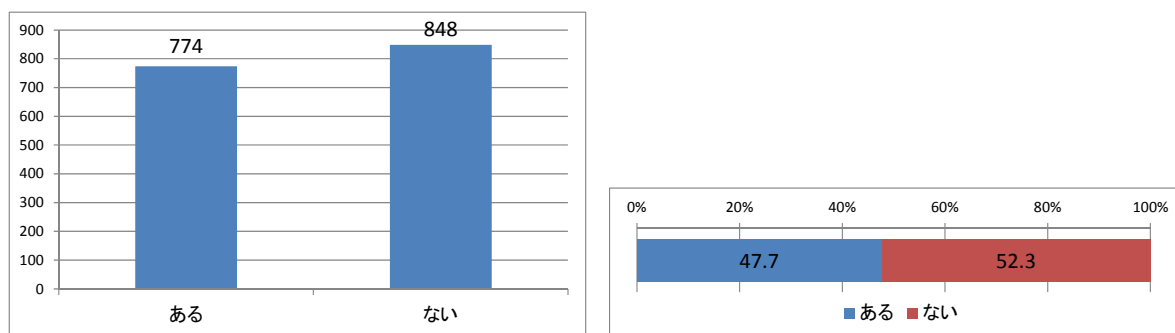
- ・フェイスシート（性別、年齢、現住所 等） / ・フラワー長井線の利用実績
- 【フラワー長井線利用者】
 - ・通学定期利用の有無 / ・利用頻度 / ・乗降駅 / ・駅までの手段 等
- 【フラワー長井線非利用者】
 - ・通学で利用可能な手段 / ・通学での利用手段 / ・利用しない理由
 - ・駅アクセス手段改善時の利用意向 等

②アンケート結果の概要

【通学でのフラワー長井線の利用実績】

通学目的でフラワー長井線を利用したことがある人数は 774 人と、全体の約 48%であった。

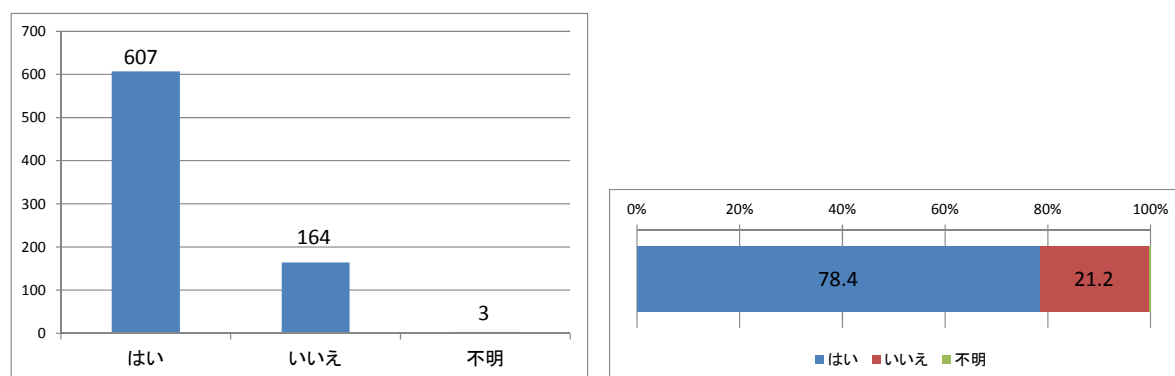
図 通学でのフラワー長井線の利用実績



【通学定期の利用状況（フラワー長井線利用実績のある高校生）】

通学目的でフラワー長井線を利用したことがある 774 人のうち約 78%は通学定期を利用していた。

図 通学定期の利用状況（フラワー長井線の利用実績ありの高校生）



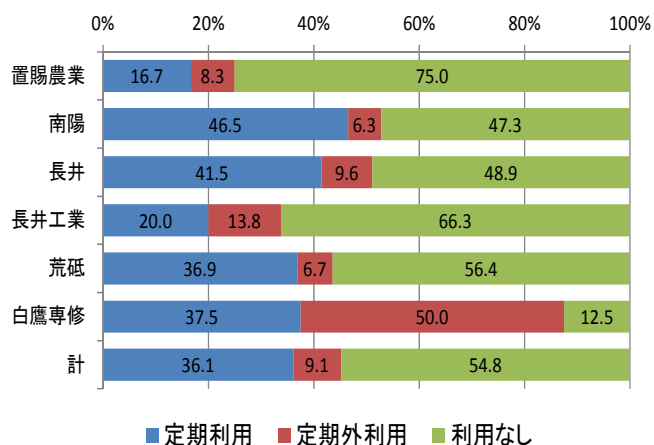
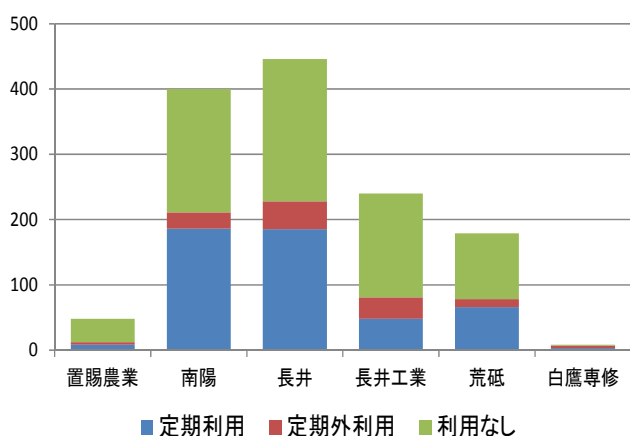
【高校別のフラワー長井線利用状況】

南陽高校、長井高校の学生は、通学定期の利用が40%を超えている。利用実績なしの割合が高いのは、置賜農業、長井工業で60%を超えている。また、長井高校と長井工業は立地場所がフラワー長井線に近接しているが、利用率が大きく異なる。

単位：人、%

	利用あり			利用なし	計
	定期	定期外			
置賜農業	8	4	12	36	48
	16.7	8.3	25.0	75.0	100.0
南陽	186	25	211	189	400
	46.5	6.3	52.8	47.3	100.0
長井	185	43	228	218	446
	41.5	9.6	51.1	48.9	100.0
長井工業	48	33	81	159	240
	20.0	13.8	33.8	66.3	100.0
荒砥	66	12	78	101	179
	36.9	6.7	43.6	56.4	100.0
白鷹専修	3	4	7	1	8
	37.5	50.0	87.5	12.5	100.0
計	496	121	617	704	1,321
	37.5	9.2	46.7	53.3	100.0

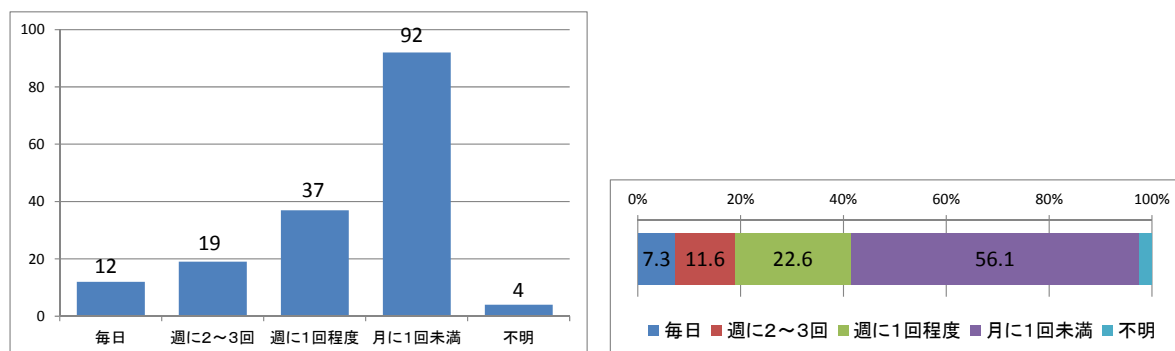
注：集計対象：2市2町に居住している生徒（分析ゾーン不明を除く）



【定期を利用しない高校生のフラワー長井線利用頻度（フラワー長井線利用実績のある高校生）】

通学定期を利用していない学生 164 人のフラワー長井線の利用頻度で最も多いのは、「月に 1 回程度」が約 56%。続いて「週に 1 回程度」が約 23%であった。

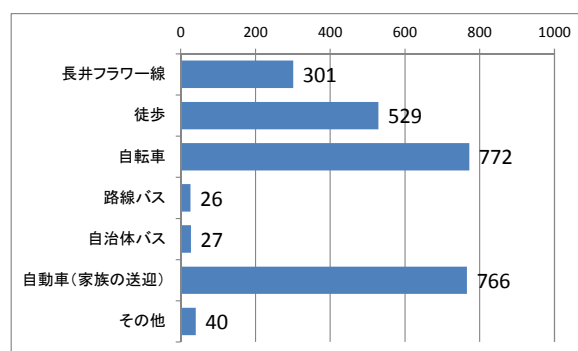
図 通学定期を利用しない生徒の利用頻度（フラワー長井線の利用実績ありの高校生）



【通学で利用可能な手段（フラワー長井線利用実績のない高校生）】

フラワー長井線利用実績のない 848 人に、通学で利用可能な手段を聞いたところ、301 人は「フラワー長井線の利用が可能」と回答している。

図 通学で利用可能な手段（フラワー長井線の利用実績なしの高校生）



【通学で利用する手段（フラワー長井線利用実績のない高校生）】

フラワー長井線利用実績のない高校生（848人）が、通学で最も利用する手段は「自転車」が約60%（506人）、次に「自動車」が約23%（198人）であった。

さらに、上記の利用手段が使えない場合の利用手段は、「自動車」との回答が約49%（419人）に達しており、雨天時や降雪時などに家族に自動車で送迎してもらっていることが窺える。

図 通学で最も利用の多い手段（フラワー長井線の利用実績なしの高校生）

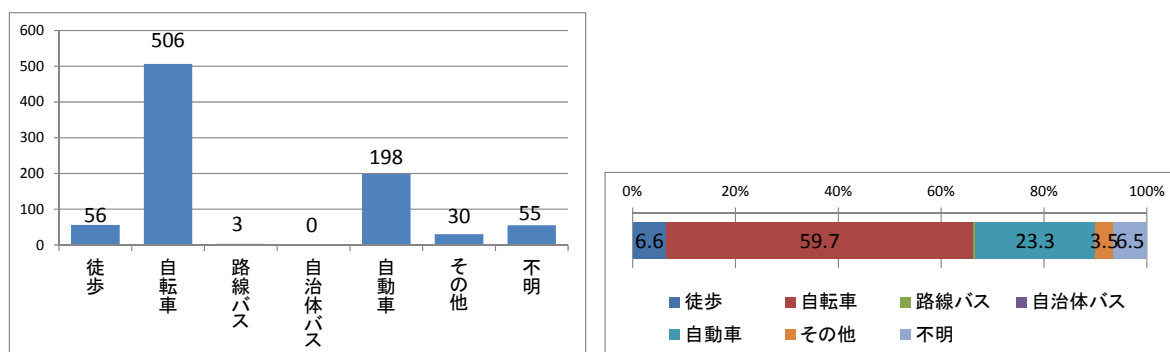
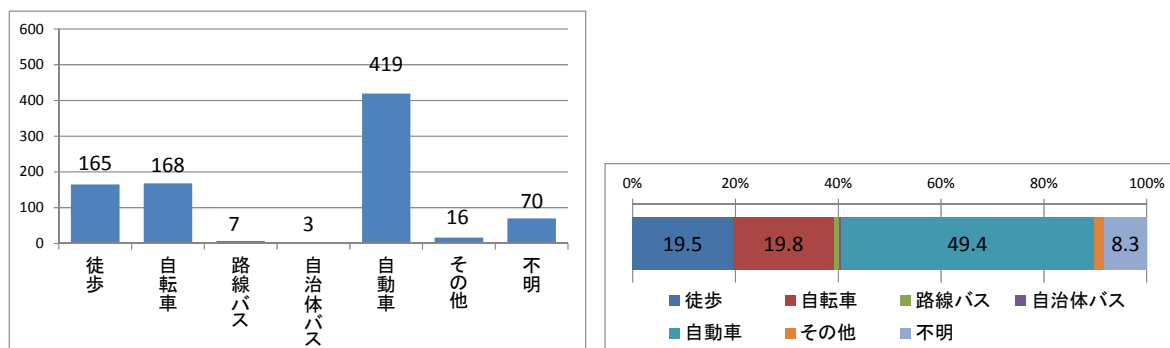


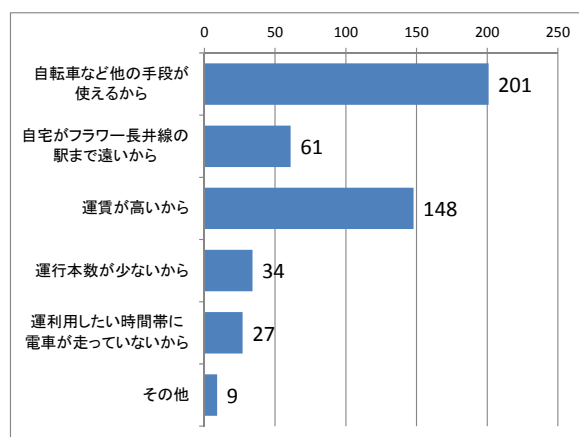
図 通学で二番目に利用の多い手段（フラワー長井線の利用実績なしの高校生）



【フラワー長井線を利用しない理由（フラワー長井線利用実績がなく、フラワー長井線で通学可能と回答した高校生）】

フラワー長井線の利用実績はないもののフラワー長井線が利用可能と回答した 301 人に、フラワー長井線を利用しない理由を聞いたところ、約 67%は「自転車など他の手段が使えるから」を挙げた。次いで多い回答は「運賃が高いから」が 148 人であった。

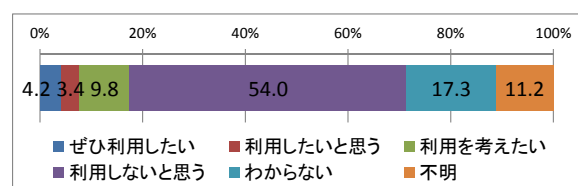
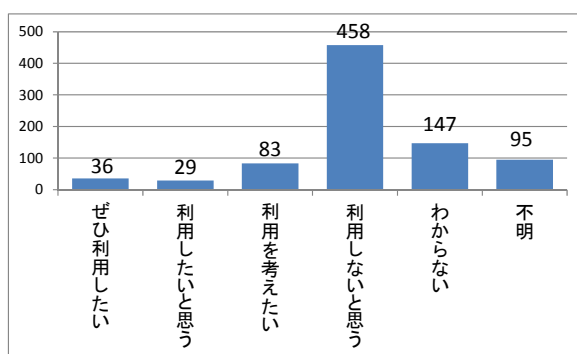
図 フラワー長井線を利用しない理由
（フラワー長井線利用実績がなく、フラワー長井線で通学可能な高校生）



【自宅から駅までのバスなどの交通手段できたら通学で利用するか（フラワー長井線の利用実績なしの高校生）】

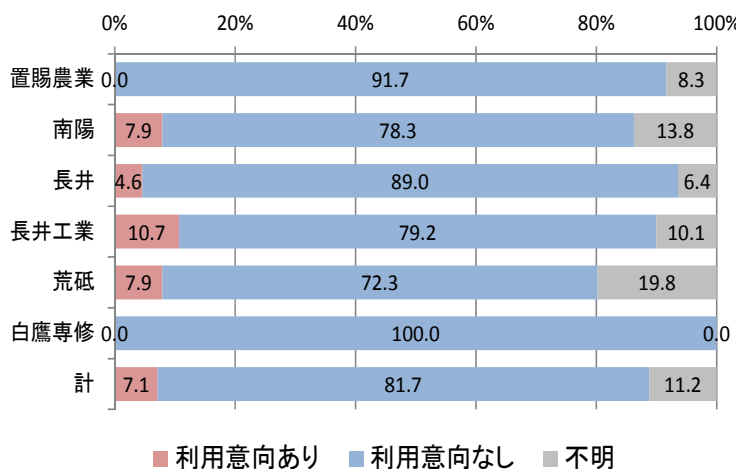
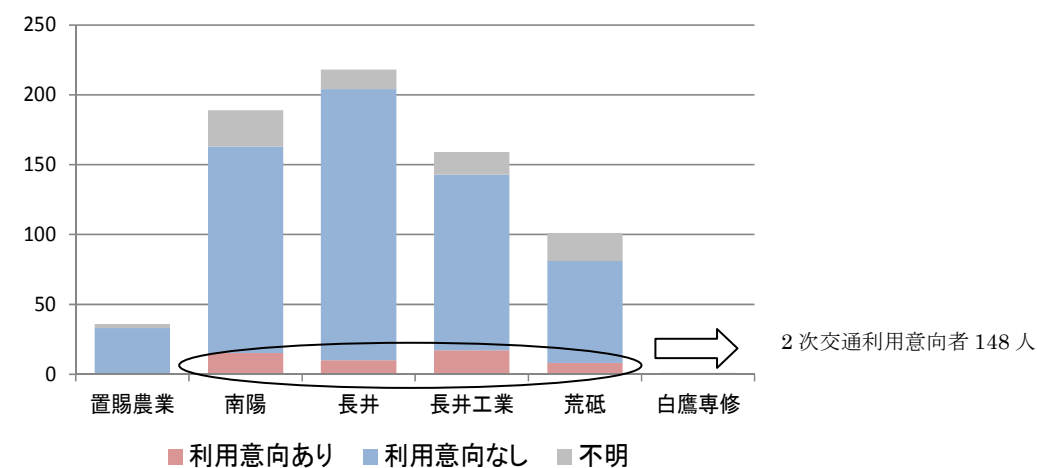
自宅から駅までのバスなどの交通手段できたら通学で利用するかの問いに対し、「ぜひ利用したい、利用したいと思う、利用を考えたい」の回答は 148 人であった。

図 自宅から駅までのバスなどの交通手段できたら通学で利用するか
（フラワー長井線の利用実績なしでの高校生）



【自宅から駅までのバスなどの交通手段できたら通学で利用するか（高校別）】

フラワー長井線を利用していない人で、自宅から駅までバス運行（2次交通）の取組みに対する利用意向者は148人となっている。



(2) 沿線住民アンケート

フラワー長井線沿線居住者の対象世帯の利用実態等を把握するとともに、施策を実施する場合の意向等の把握を行った。

①調査概要

1) 実施時期

平成 27 年 10 月 1 日～30 日までの 1 か月間

2) 調査対象

調査はフラワー長井線の沿線地域に居住する世帯に調査票を配布・回収を行った。回答は各世帯 1 人。調査票の回収数は 667 人。回収率は約 32.2%であった。

		単位:人、%		
地区名		配布数	回収数	回収率
長井市	四ツ谷	287	91	31.7
	あら町	97	20	20.6
	栄町	125	37	29.6
	横町	178	52	29.2
	成田新町	14	2	14.3
	成田本宿	21	10	47.6
	成田中宿	14	8	57.1
	五十川八反田	54	24	44.4
	白兔白兔東	44	18	40.9
	時庭田仲	59	15	25.4
	今泉今泉中	69	20	29.0
		962	297	30.9
南陽市	三間通桜木町一	384	106	27.6
	宮内南町上	48	18	37.5
	宮内南町中	25	7	28.0
	宮内南町下	70	21	30.0
	漆山9組	88	28	31.8
	漆山10組	23	10	43.5
	郡山郡山東	68	22	32.4
	梨郷糺町	39	13	33.3
	竹原大町	33	16	48.5
		778	241	31.0

		単位:人、%		
地区名		配布数	回収数	回収率
川西町	西大塚高田	89	33	37.1
	西大塚岡			
	西大塚大野			
	西大塚原ノ前			
白鷹町	大字高玉雪舟町	46	15	32.6
	大字鮎貝駅前	99	32	32.3
	大字鮎貝大町東	43	21	48.8
	大字荒砥甲八幡1	34	19	55.9
	大字荒砥甲八幡2	22	9	40.9
		244	96	39.3
計		2,073	667	32.2

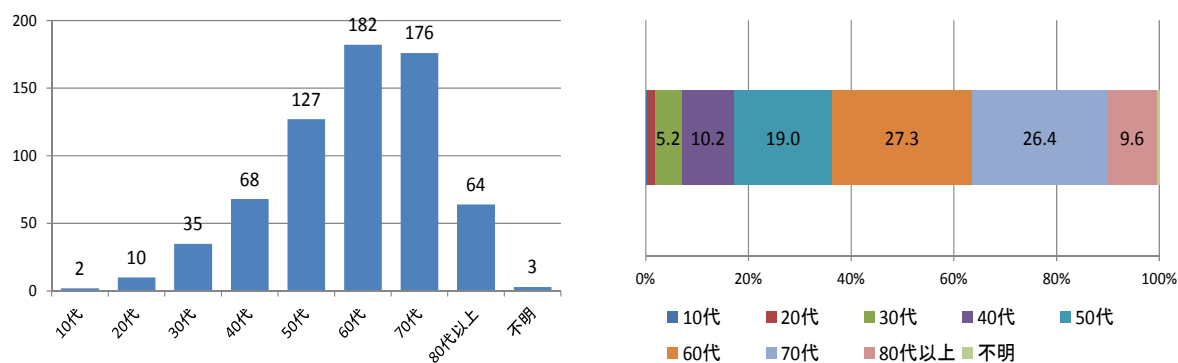
調査内容は、以下のとおりである。

- ・フェイスシート（年齢、性別、職業）
- ・フラワー長井線の利用実績
- ・施策に対する意向
- ・自由意見

②アンケート結果の概要

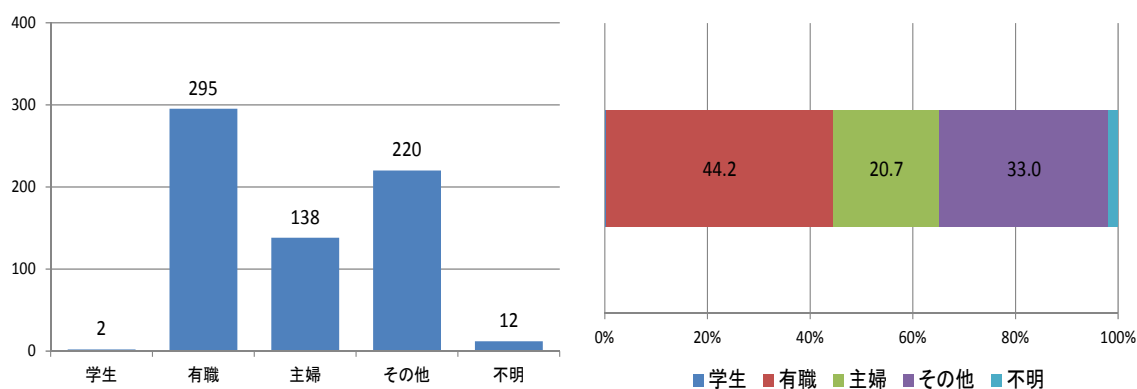
【年齢】

最も回答数が多いのは 60 才代（182 人 27.3%）、次いで 70 才代（176 人 26.4%）と高齢者の回答が多い。



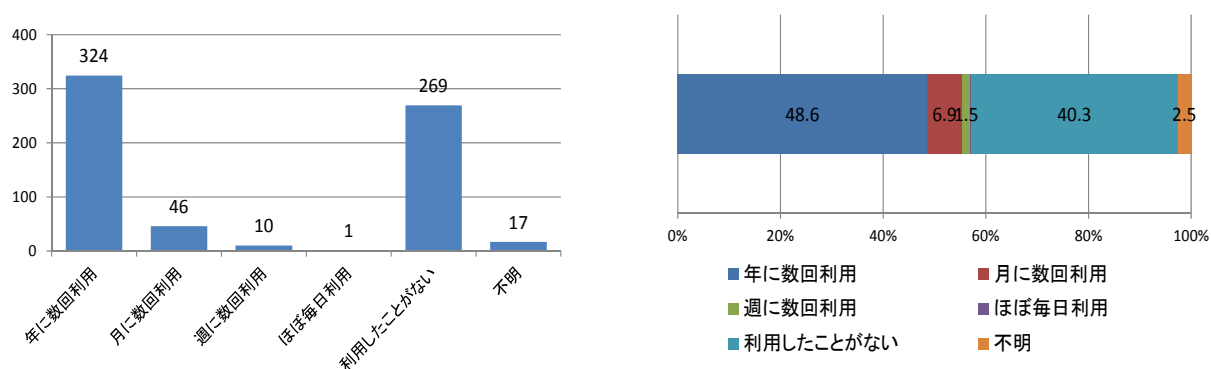
【職業】

有職者からの回答（295 人 44.2%）が最も多い。



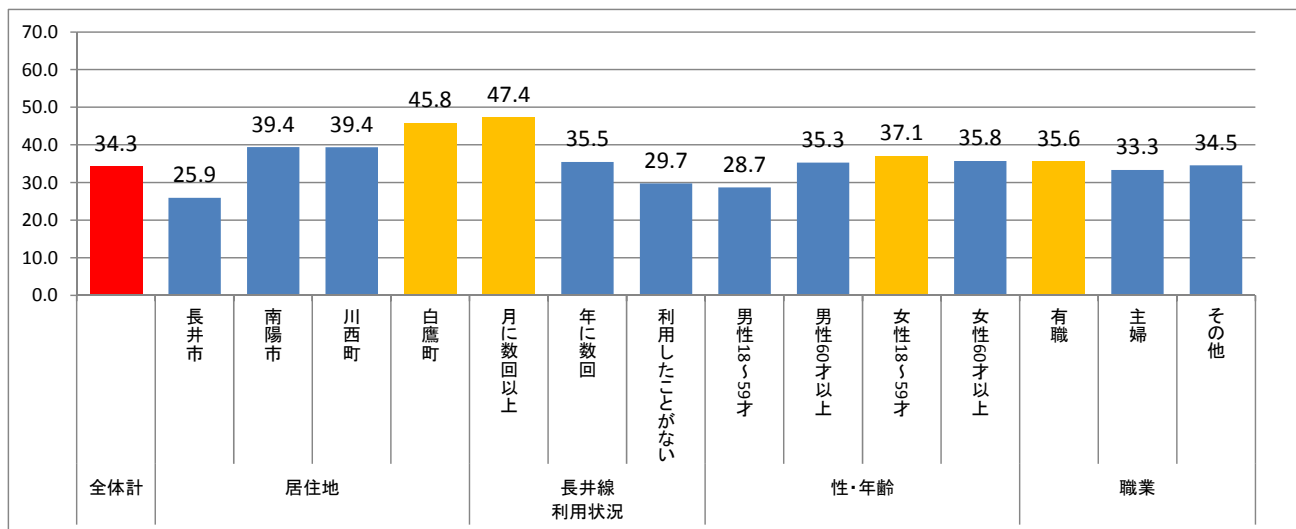
【フラワー長井線の利用頻度】

「年に数回利用（324 人 48.6%）」が最も多く、次いで「利用したことがない（269 人 40.3%）」。



【西大塚駅と公立置賜総合病院間バスで長井線の利便性は向上すると思うか】に対し、「はい」と回答した割合】

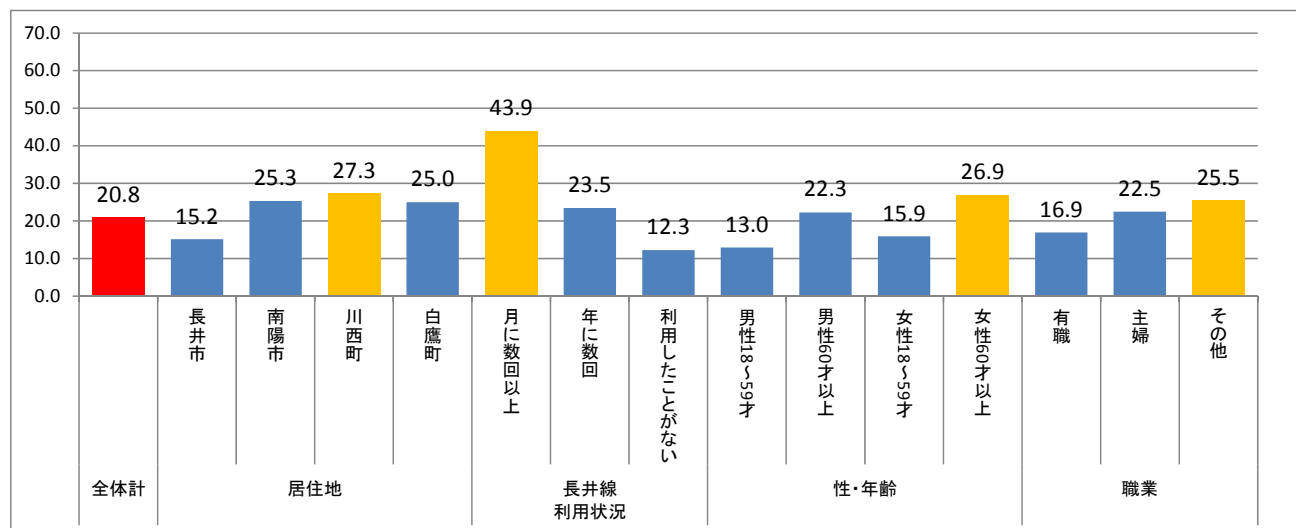
居住地では「白鷹町」で高く、「フラワー長井線を月に数回以上利用」している方の回答割合が高い。



注：オレンジ着色は属性ごとに最も高いもの。(2番目が1ポイント未満の場合は2位にも着色)

【西大塚駅と公立置賜総合病院間バスを実施したら長井線の利用は増えると思うか】に対し、「増えると思う」と回答した割合】

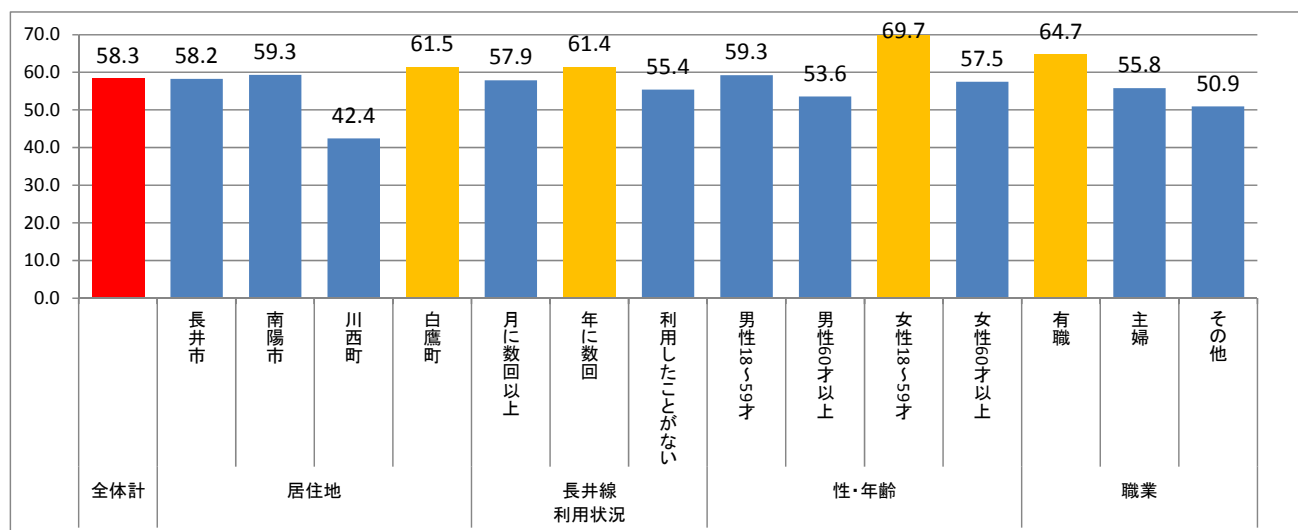
「フラワー長井線を月に数回以上利用」し、「女性の60才以上」の方の回答割合が高い。



注：オレンジ着色は属性ごとに最も高いもの。(2番目が1ポイント未満の場合は2位にも着色)

【「駅舎を利用した高校生向けの待合環境の整備」について、「良いと思う」と回答した割合】

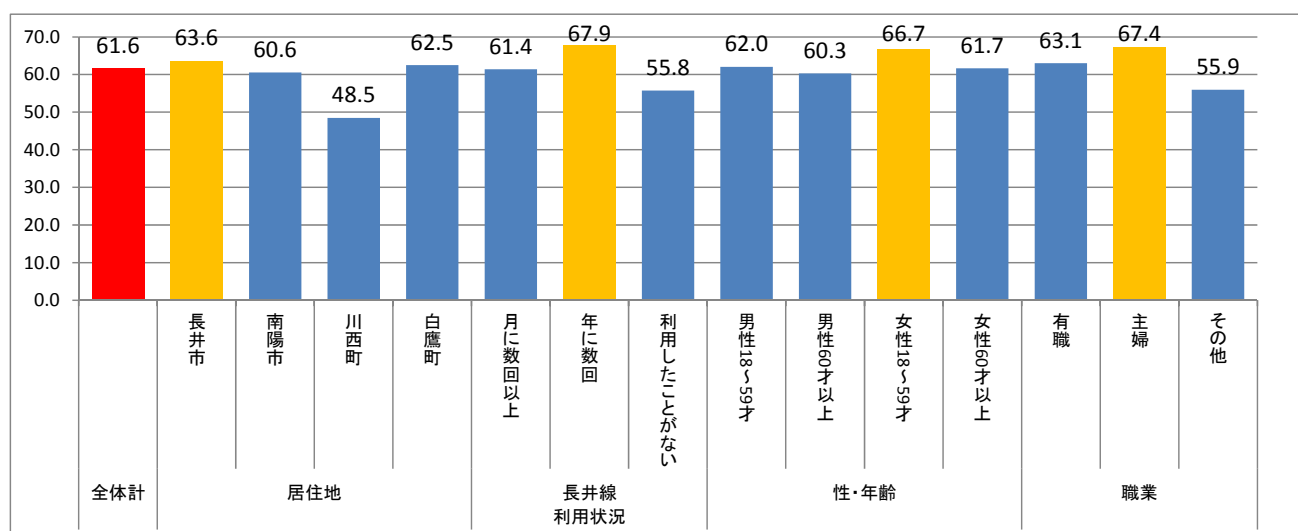
総じて、どの属性でも「良いと思う」割合が高く、特に「女性の 60 才未満」や「有職者」で高い。



注：オレンジ着色は属性ごとに最も高いもの。(2 番目が 1 ポイント未満の場合は 2 位にも着色)

【「駅舎活用による観光展示や集会所の整備」について、「良いと思う」と回答した割合】

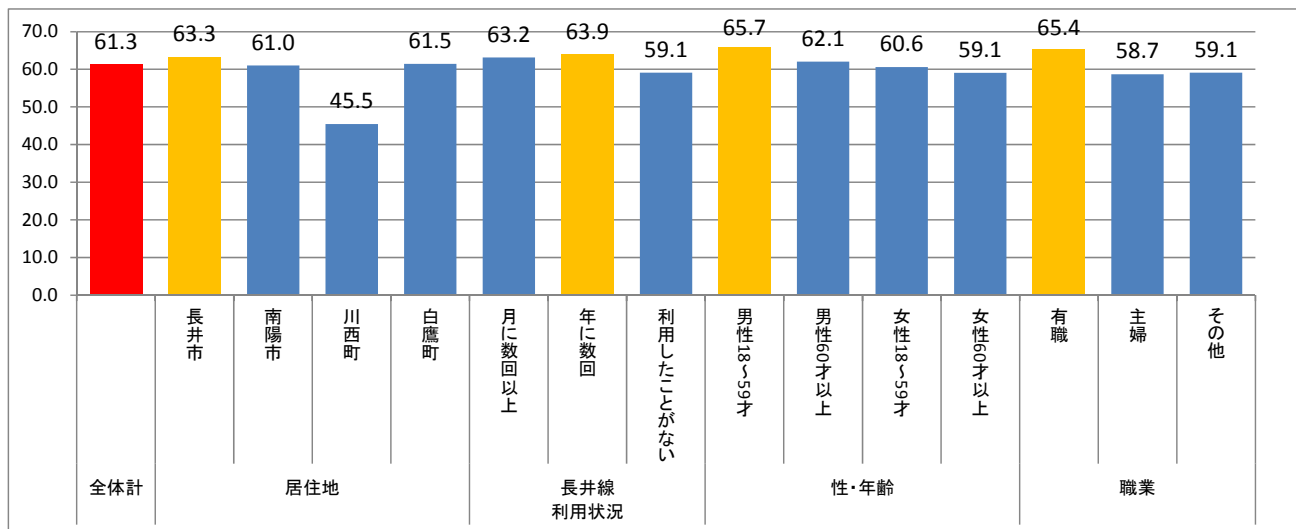
総じて、どの属性でも「良いと思う」割合が高く、特に「女性の 60 才未満」や「主婦」で高い。



注：オレンジ着色は属性ごとに最も高いもの。(2 番目が 1 ポイント未満の場合は 2 位にも着色)

【「ボランティア駅長」について、「良いと思う」と回答した割合】

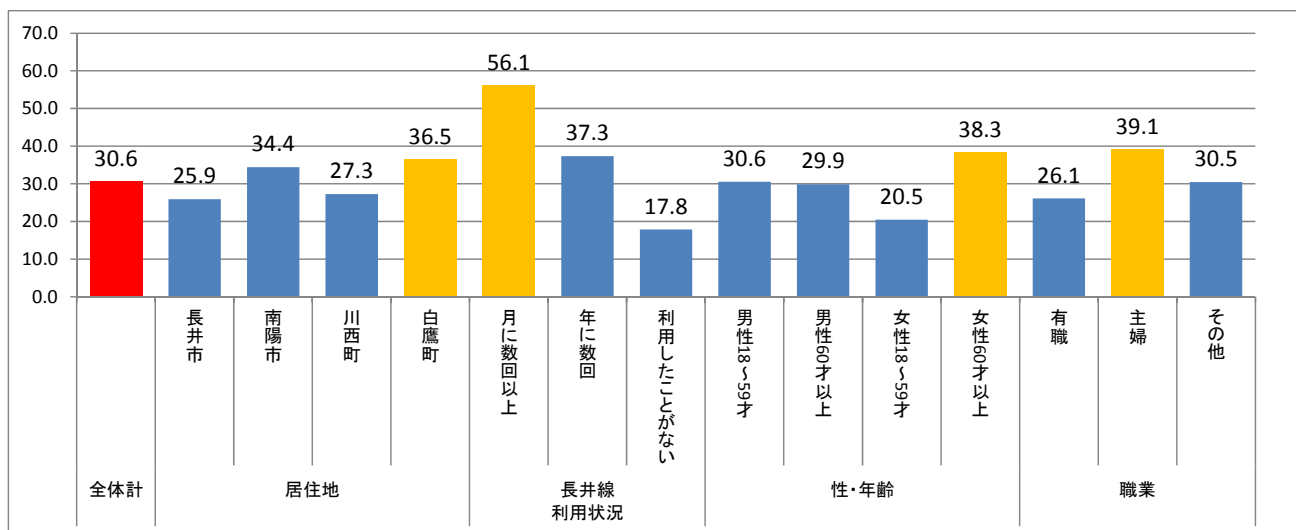
総じて、どの属性でも「良いと思う」割合が高い。



注：オレンジ着色は属性ごとに最も高いもの。(2番目が1ポイント未満の場合は2位にも着色)

【「イベント時の臨時列車」について、「利用する」と回答した割合】

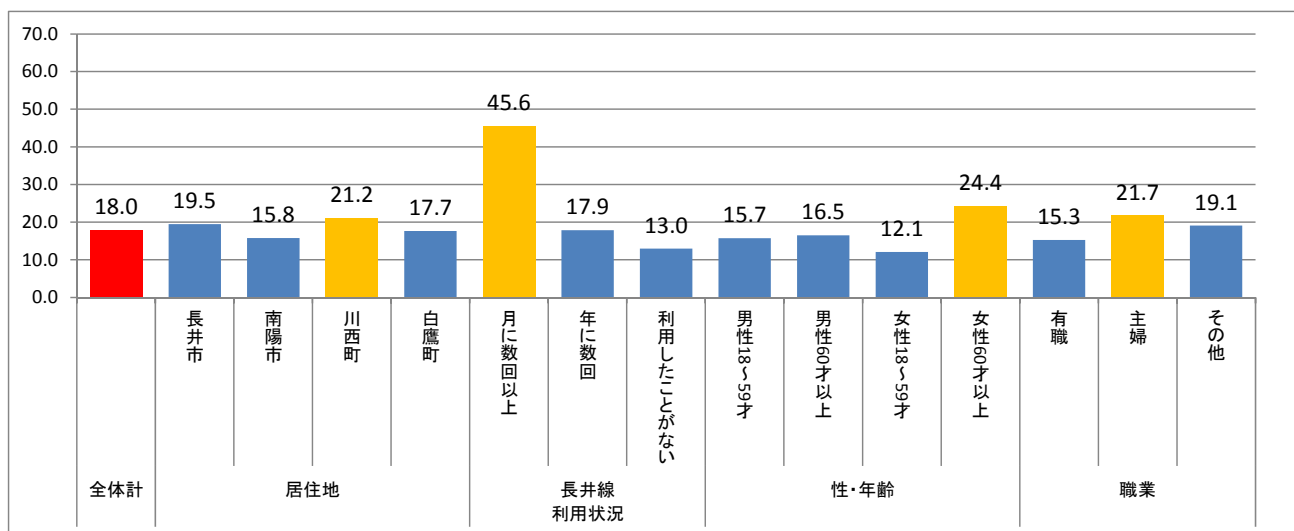
「フラワー長井線を月に数回以上利用」する方の「利用する」の回答が際立って高く、「女性の60才未満」や「主婦」で高い。



注：オレンジ着色は属性ごとに最も高いもの。(2番目が1ポイント未満の場合は2位にも着色)

【「商業店舗との連携」について、「利用する」と回答した割合】

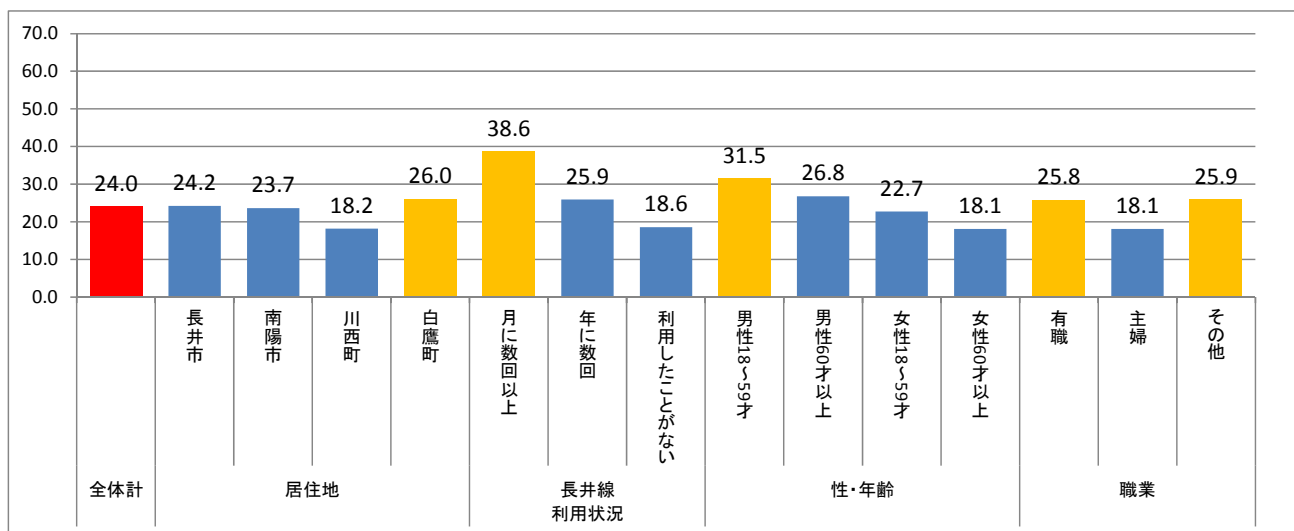
「フラワー長井線を月に数回以上利用」する方の「利用する」の回答が際立って高い。



注：オレンジ着色は属性ごとに最も高いもの。(2番目が1ポイント未満の場合は2位にも着色)

【「サイクルトレイン」について、「利用する」と回答した割合】

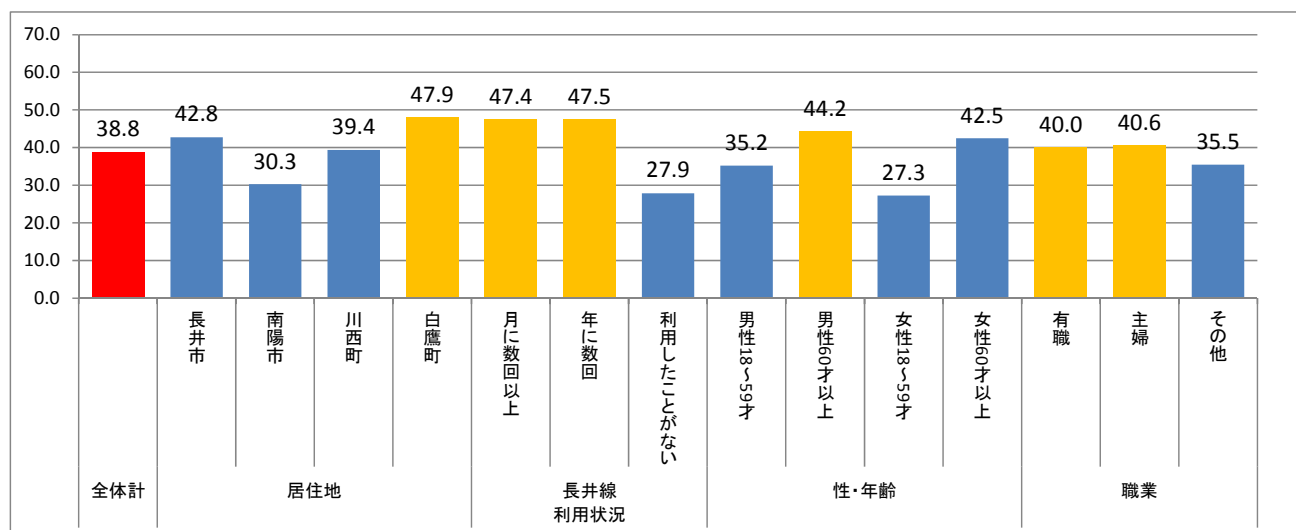
「フラワー長井線を月に数回以上利用」する方の「利用する」の回答が高く、「男性の60才未満」でも高い。



注：オレンジ着色は属性ごとに最も高いもの。(2番目が1ポイント未満の場合は2位にも着色)

【「フラワー長井線を支える活動」について、「参加する」と回答した割合】

「フラワー長井線を利用」している方や、「60才以上」の方の回答割合が高い。



注：オレンジ着色は属性ごとに最も高いもの。(2番目が1ポイント未満の場合は2位にも着色)

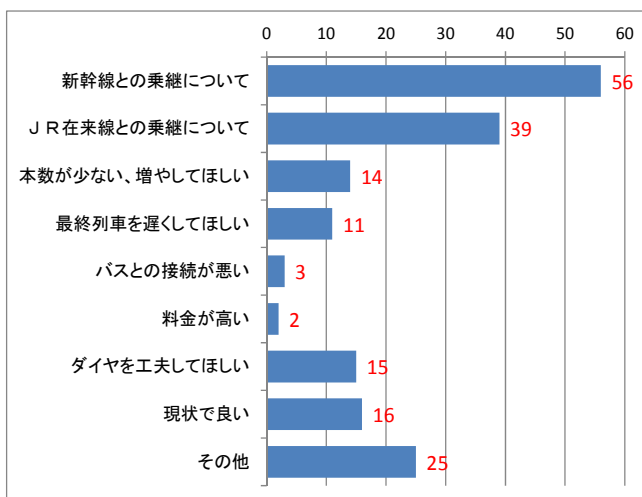
【フラワー長井線の運行ダイヤ（JR との接続や運行時間等）についての自由意見】

自由意見欄の記入内容によって類型化し 9 つ分類した。最も意見数が多かったのは、「新幹線との乗継について」の 56 件、次いで「JR 在来線との乗継について」が 39 件であった。

◎ 自由意見の類型別意見数

単位: 件、%

	意見内容	意見数	構成比
1	新幹線との乗継について	56	30.9
2	JR 在来線との乗継について	39	21.5
3	本数が少ない、増やしてほしい	14	7.7
4	最終列車を遅くしてほしい	11	6.1
5	バスとの接続が悪い	3	1.7
6	料金が安い	2	1.1
7	ダイヤを工夫してほしい	15	8.3
8	現状で良い	16	8.8
9	その他	25	13.8
計		181	100.0



◎ 項目ごとの主な意見

項目	居住地	年代 性別	職業	長井線利用状況	意見内容
新幹線との接続	長井市	60 代 女性	主婦	最近の利用実績 なし	新幹線の発着時間に合わせると長井線の利用客が増えると思う。
	白鷹町	60 代 男性	有職	月に数回	新幹線との接続を重視。通学時間帯はやむをえないが昼間は検討できるのでは。
JR 在来線との接続	白鷹町	70 代 女性	主婦	年に数回	JR 在来線との接続が今より良くなれば冬季間は利用したい。長井線の殆どが JR 在来線とつながればありがたい。
本数が少ない 増やしてほしい	川西町	40 代 女性	有職	最近の利用実績 なし	夕方 4 時台の下りがなくて不便。
	白鷹町	60 代 男性	有職	月に数回	月 1 回長井の病院に通院しているが、下り長井発 9:28 には乗れず、次発 11:17 まで待つのは大変。その間に 1 便あればよい。
最終列車を遅くしてほしい	白鷹町	50 代 男性	その他	最近の利用実績 なし	東京からの下り新幹線（最終便）に合わせた赤湯発の電車があれば長井線を利用する。
バスとの接続が悪い	白鷹町	60 代 女性	主婦	年に数回	今泉駅から置賜病院行きのバスとの時間が合わなくて長井線の利用ができない。バス時間を列車ダイヤに合わせてほしい。
ダイヤを工夫	川西町	40 代 女性	有職	年に数回	朝の通学時間のダイヤ（上り）が中途半端。高校生のため、テストや学校行事に合わせた車両編成（1→2 両）をお願いしたい。
その他	白鷹町	30 代 女性	有職	年に数回	新幹線の臨時列車に合わせた長井線の臨時列車を組んでほしい。

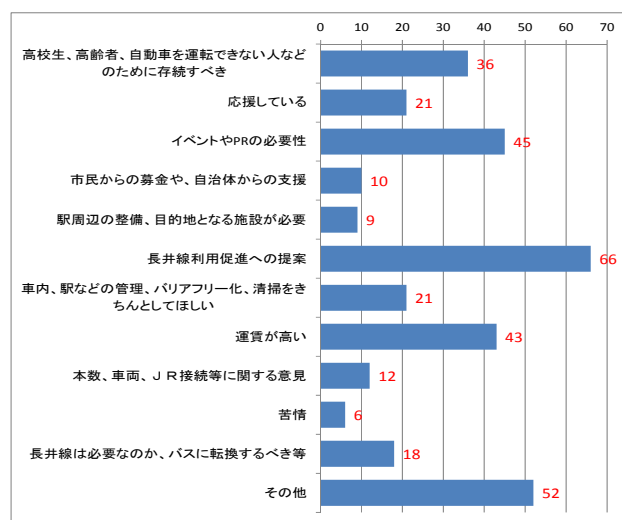
【フラワー長井線についての自由意見】

自由意見欄の記入内容によって類型化し 12 に分類した。最も意見数が多かったのは、「長井線利用促進への提案意見」の 66 件、次に「イベントやPRの必要性」が 45 件、「フラワー長井線の運賃が高い」の 43 件であった。

◎フラワー長井線について自由意見の類型別意見数

単位:件、%

	意見内容	意見数	構成比
1	高校生、高齢者、自動車を運転できない人などのために存続すべき	36	10.6
2	応援している	21	6.2
3	イベントやPRの必要性	45	13.3
4	市民からの募金や、自治体からの支援	10	2.9
5	駅周辺の整備、目的地となる施設が必要	9	2.7
6	長井線利用促進への提案	66	19.5
7	車内、駅などの管理、バリアフリー化、清掃をきちんとしてほしい	21	6.2
8	運賃が高い	43	12.7
9	本数、車両、JR接続等に関する意見	12	3.5
10	苦情	6	1.8
11	長井線は必要なのか、バスに転換するべき等	18	5.3
12	その他	52	15.3
	計	339	100.0



◎ 項目ごとの主な意見

項目	居住地	年代 性別	職業	長井線利用状況	意見内容
高齢者のため	南陽市	60代 女性	有職	最近の利用実績 なし	車の運転ができなくなったら利用させていただきます。
応援しています	長井市	70代 女性	その他	年に数回	当地区では 20 年間年 1 回乗車運動をしている。ほかの地区も協力をお願いします。
イベントや PR の必要性	長井市	50代 女性	有職	最近の利用実績 なし	文化財に登録された駅舎があることは知っている人が少ないので、もっと PR すべきです。
	白鷹町	30代 女性	有職	年に数回	以前実施したワイン列車は良かったのでまた企画してほしい。
駅周辺の整備	南陽市	60代 男性	有職	年に数回	西大塚駅と置賜病院の間に商業・遊興施設・ビジネスホテルなどを誘致すれば利用者が増加すると思う。
利用促進の提案	長井市	70代 男性	その他	年に数回	公立置賜総合病院駅を作ってはいかがですか。引き込み線等の検討も。
	長井市	70代 女性	主婦	年に数回	台湾など、雪を見るツアーなどで外国の方に長井線を利用してもらえるツアーを続けていただきたい。
	白鷹町	50代 女性	有職	年に数回	サイクルトレインは良いと思う。親子で利用できる企画で、各市町を巡ることができたら楽しい。料金を一日乗り放題に。

4-3 フラワー長井線の高校生利用の将来見通し

高校生アンケート調査結果に基づくとともに、各自治体の将来人口を踏まえ、通学利用者のフラワー長井線の将来需要予測を行った。

(1) 利用者推計の前提条件

- ・予測対象年は、10年後の平成37年とした。
- ・現況から平成37年までの間は、2時点を直線補完して推計した。
- ・平日の通学を対象とした。
- ・将来人口は、沿線2市2町の「まち・ひと・しごと創生総合戦略」の人口ビジョンを踏まえた。
- ・高校生の通学手段は、鉄道以外に、「徒歩」、「自転車」、「自動車（送迎）」、「バス」を設定し、その競合関係を考慮した。
- ・鉄道はこれまでどおりのサービスが続くものとし、将来の道路整備等の交通条件の変化を考慮した。

(2) 将来推計方法

フラワー長井線の沿線2市2町を427ゾーンに分け、居住地と高校の間のゾーン間の交通条件を各々設定した。

その交通条件を使って、高校生が通学時に利用しているゾーン間交通手段（アンケート結果）を表現する交通手段選択モデルを構築した。

構築されたモデルに、将来人口並びに道路整備等による将来の交通条件を与え、フラワー長井線の将来利用者を推計した。

(3) 通学利用者数の推計

①将来人口の設定

1) 域内人口の推計

- ・将来人口は、各市町の計画人口を用いた。
- ・沿線地域の人口は、2015年（平成27年）の約9.0万人が、2025（平成37年）には約8.1、万人へと人口比0.899での減少が見込まれる。

図 市町別の将来人口の見通し

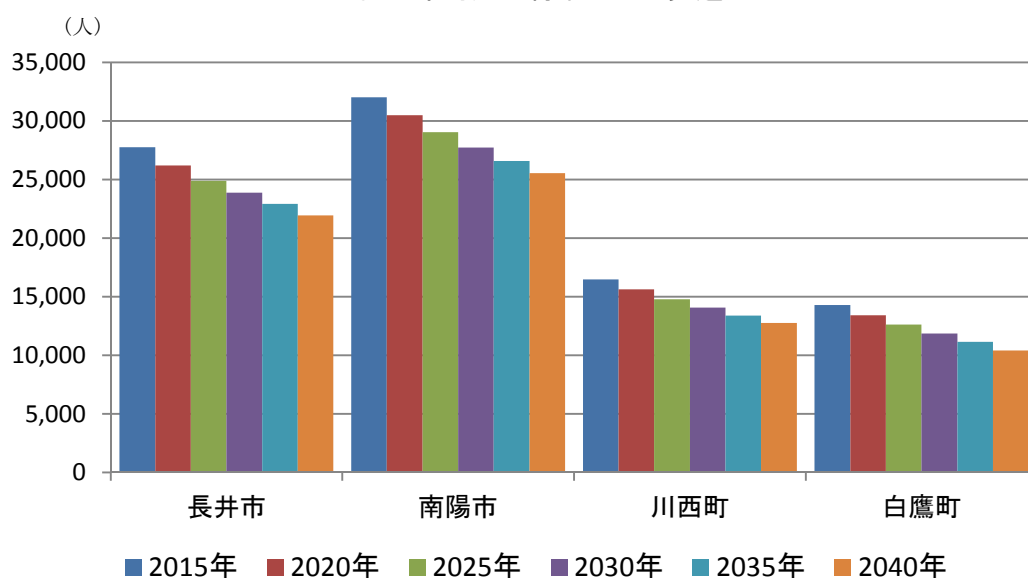


表 市町別の将来人口の見通し

単位: 人

		2015年 (平成27年)	2020年 (平成32年)	2025年 (平成37年)	2030年 (平成42年)	2035年 (平成47年)	2040年 (平成52年)
人 口	長井市	27,746	26,187	24,890	23,871	22,911	21,940
	南陽市	31,998	30,471	29,035	27,732	26,580	25,549
	川西町	16,476	15,612	14,778	14,061	13,378	12,745
	白鷹町	14,270	13,418	12,604	11,861	11,146	10,414
		90,490	85,688	81,307	77,525	74,015	70,648
2015年に 対する伸び	長井市	—	0.944	0.897	0.860	0.826	0.791
	南陽市	—	0.952	0.907	0.867	0.831	0.798
	川西町	—	0.948	0.897	0.853	0.812	0.774
	白鷹町	—	0.940	0.883	0.831	0.781	0.730
		—	0.947	0.899	0.857	0.818	0.781

注1: 長井市の人口見通し「長井市人口ビジョン 平成27年9月」のパターンⅡ

注2: 南陽市の人口見通しは、「南陽市まち・ひと・しごと創生総合戦略 平成27年9月」

注3: 川西町の人口見通しは、「川西町まち・ひと・しごと創生総合戦略 平成27年12月」

注4: 白鷹町の人口見通しは、「白鷹町まち・ひと・しごと創生人口ビジョン 平成27年10月」

2) 高校生の人口推計

- ・ 高校生による通学目的の利用手段を見通すには、将来の沿線地域に居住する高校生人口の設定が必要となる。このため、国立社会保障人口問題研究所の推計値が5歳刻みの年齢階層別であることから、高校生に該当する15～19才人口に3/5を乗じて設定した（高校生年齢は16～18才であることから、15～19才人口の3/5とした。）
- ・ 沿線地域の高校生人口は、2015年（平成27年）の約25百人が、2025（平成37年）には約19百人へと、人口比で0.757にまで減少することが見込まれる。
- ・ また、利用手段推計にはゾーン別に高校生人口が必要なため、現況（H27年）住民基本台帳によるゾーン別5～9才人口を、上記高校生人口で合計調整し、ゾーン別に設定した（現在の5～9才人口は、10年後の平成37年に高校生となるため）。

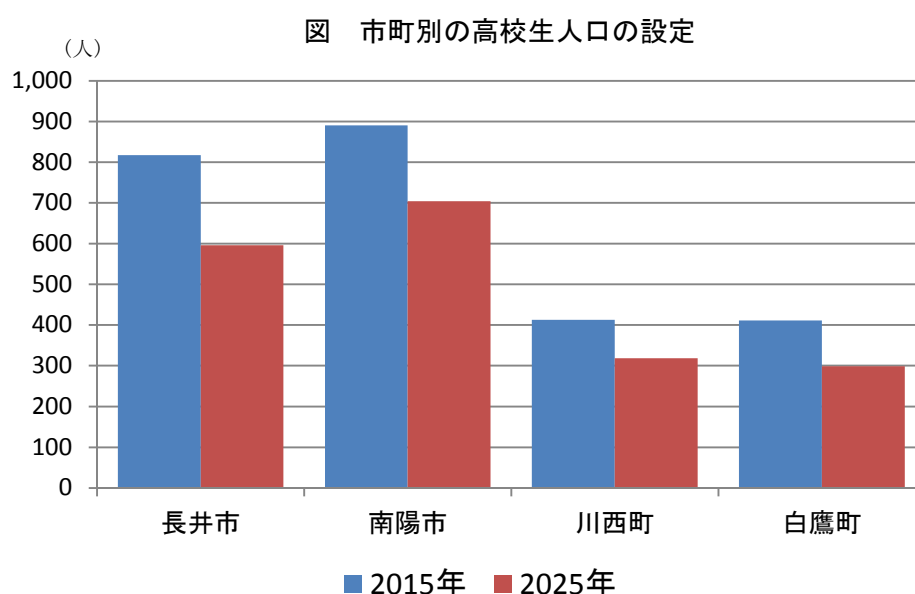


表 市町別の高校生人口の設定

単位: 人

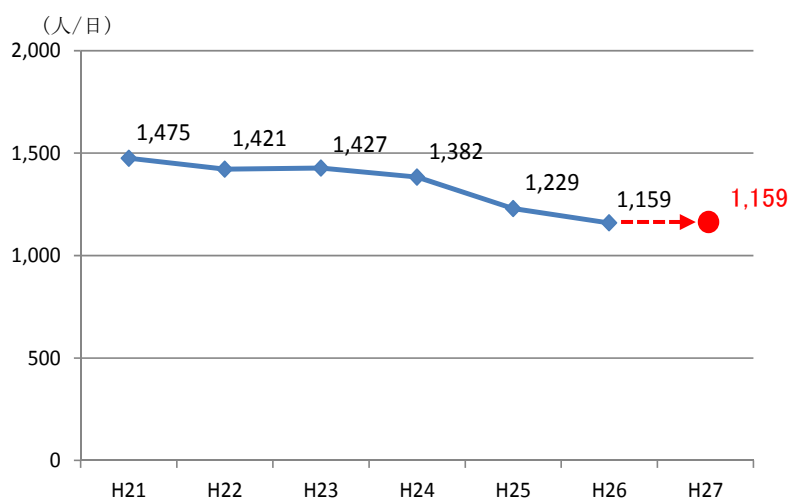
	長井市	南陽市	川西町	白鷹町	計
①2015年(平成27年)	817	890	413	411	2,531
②2025年(平成37年)	596	704	318	299	1,917
②－①	-221	-186	-95	-112	-614
②／①	0.729	0.791	0.770	0.727	0.757

②鉄道利用者数（高校生）の推計結果

フラワー長井線を利用する高校生の通学定期利用者数は約 650 人であるが、本推計において、基本とする通学目的利用者数（1 日平均）は、山形鉄道資料による年度別の年間定期利用者数を、365 で割った 1 日平均値を用いた。（H26 年度 423,120 人/年→1159 人/日 ※登下校による往復利用のため定期購入者の約 2 倍となる）

なお、フラワー長井線の利用者実績が平成 26 年度まで公表されていることから、本分析では平成 27 年値は平成 26 年値と同じ 1,159 人と想定する。

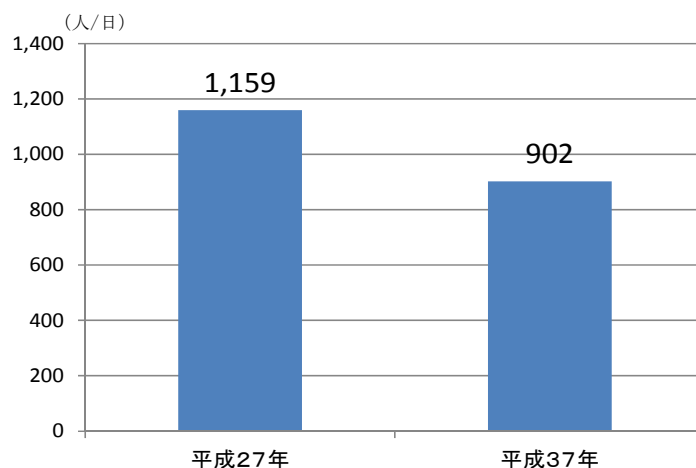
図 フラワー長井線の日平均利用者(通学利用)



注：H21～H26 は山形鉄道資料による各年度の通学定期利用者数実績を 365 日で除して設定。

上記の状況を踏まえ、4-3(2)による将来推計モデルで予測すると、平成 37 年におけるフラワー長井線の通学目的利用者数（人/日）は 902 人と推計される。現況（平成 26 年）の実績 1,159 人/日に対し、人数比で 0.778 に低下する見通しである。

図 フラワー長井線の利用者数見通し(通学利用)



(4) 施策等による効果検討

①施策等のケース設定

鉄道利用者数の推計値を踏まえ、各利用促進策がどの程度鉄道利用者数に影響を及ぼすか、推計モデルを活用して効果分析を行った。

推計モデルによる効果分析は、平成 37 年について、以下のケースの効果分析を行った。

Case 1 鉄道の運賃割引（75%、50%、25%）

Case 2 鉄道の速度アップ（30%上昇）

Case 3 鉄道の運行本数アップ（2 倍）

Case 4 高校までの自転車利用ができない場合（※冬期等を想定）

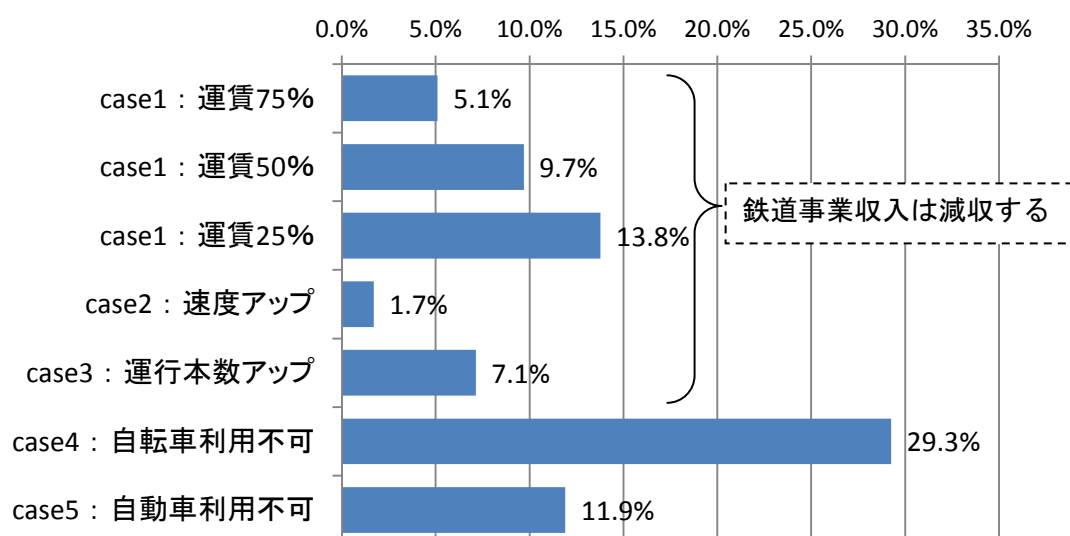
Case 5 高校までの自動車送迎ができない場合（※冬期等を想定）

②施策等の効果分析

平成 37 年利用者数に対する各施策実施時の利用者数の増加は以下のとおりである。

最も増加率が高いのは自転車利用を不可とする Case4 である。運賃割引に対する利用者の増加率は、運賃割引率には達しない。（運賃収入の減少が見込まれる）

図 施策実施時の利用者数の増加率

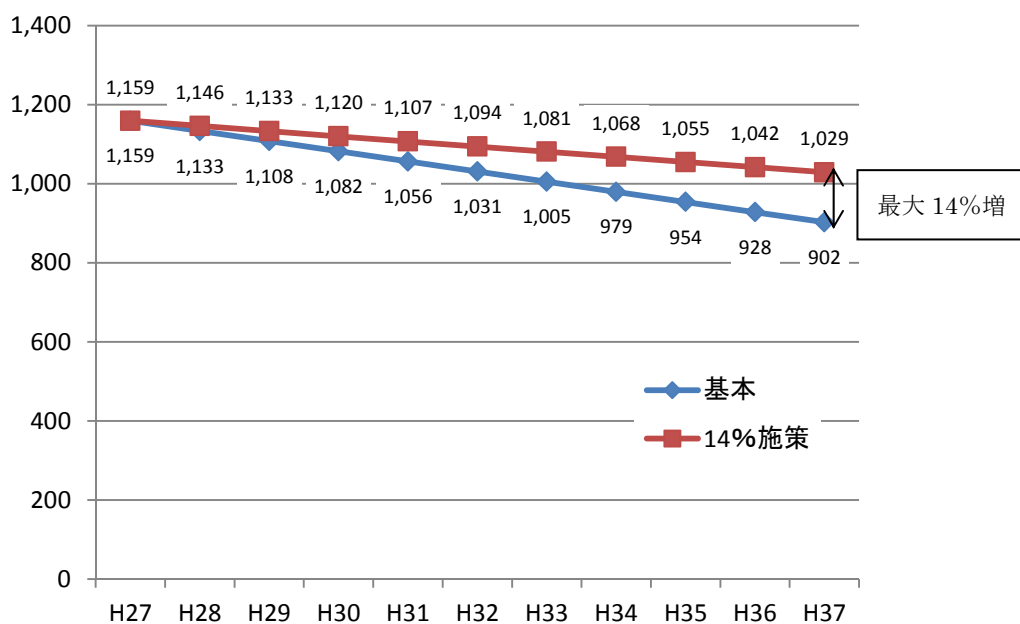


③施策導入による利用者数の見込み

運賃割引の施策としての効果は、最大で約 14%増と計算上では推計されるが、いずれのケースについても、利用者の増と運賃割引による相殺で収益ベースでは減収の試算となる。

また、速度アップや運行本数増加の施策を直ちに実施した場合でも、費用対効果が小さいものと予測されるが、自宅から最寄駅間のアクセス向上を図るバス運行の潜在需要が相当程度見込まれるものと考えられる。

図 最大 14%増の施策を実施した場合のフラワー長井線の利用者数の見込み



4-4 フラワー長井線のまとめ

人口減少の影響を受け利用者数は一貫して減少が続けている。沿線に県立高校が立地している関係で通学利用が多いが、少子化の影響等を受け減少の一途にあり、山形鉄道㈱の経営状況は経常損失が続いている。

観光面での利用も一定の利用があるが、季節変動が大きいものとなっている。また、ホームページ等による情報発信が行われているが、十分な活用が図られていない状況であるため、ITを活用した情報発信ツールを再整備するとともに、地域の観光資源とも連携した多彩な情報発信が求められる。

組織体制は平成 27 年度において人員を 3 名削減し、安全性の確保に必要な最小限の人員を配置しているが、その結果、営業や企画に支障をきたす状況となっている。

自治体が行っている財政支援については赤字補填方式であり、経営努力に対する評価が得られない仕組みとなっているため、経営改善に対するインセンティブを向上させ、利用者サービス等が期待される「上下分離方式」の導入が求められる。

今後の高校生の利用者数については、人口減少により大幅な減少が見込まれ、一般利用者についてもアンケート結果からは「利用したことがない」が半数近くいる状況にもある。

ここで、フラワー長井線の意義と必要性について整理する。

【意義】

P60 に述べたとおり、全国において不採算の国鉄路線が廃止・転換が進められる中、フラワー長井線においては、沿線地域住民が鉄道としての存続を切望し、第 3 セクターでの運営を地元自治体が判断した。運営会社である山形鉄道㈱については、地元自治体をはじめ民間等からも広く出資（6 億円）を募ったほか、沿線 2 市 2 町及び山形県が 6 億円の基金を造成し、その運用益等を同路線の支援に充てるなどしてきた。

人口減少やモータリゼーションが進む中、利用者は減少の一途をたどり、経営状況は一向に好転しない中であって、沿線 2 市 2 町及び山形県からの財政支援の追加、さらには沿線住民の支援活動等により現在まで存続してきている。その結果、地域住民や高校生等の生活の足となることはもちろん、都市の重要な「装置」として住民の誇りとなっているほか、観光誘客の重要な資源としても大きな役割を果たしてきている。なお、本年 11 月、地元住民の支援活動のこれまでの活動が認められ、山形経済同友会主催の「地域づくりのやまがた景観賞」において「山形経済同友会賞」を受賞するに至っている。

【必要性】

沿線 2 市 2 町の高齢化率は 29.7%（約 3 万人）であり、10 年後には 35.7%と予想されるなど今後とも進展が見込まれる。さらに、高齢者の 1 割（約 3 千人）が一人暮らし世帯となっており、高齢者の交通弱者は今後とも相当程度存在する。

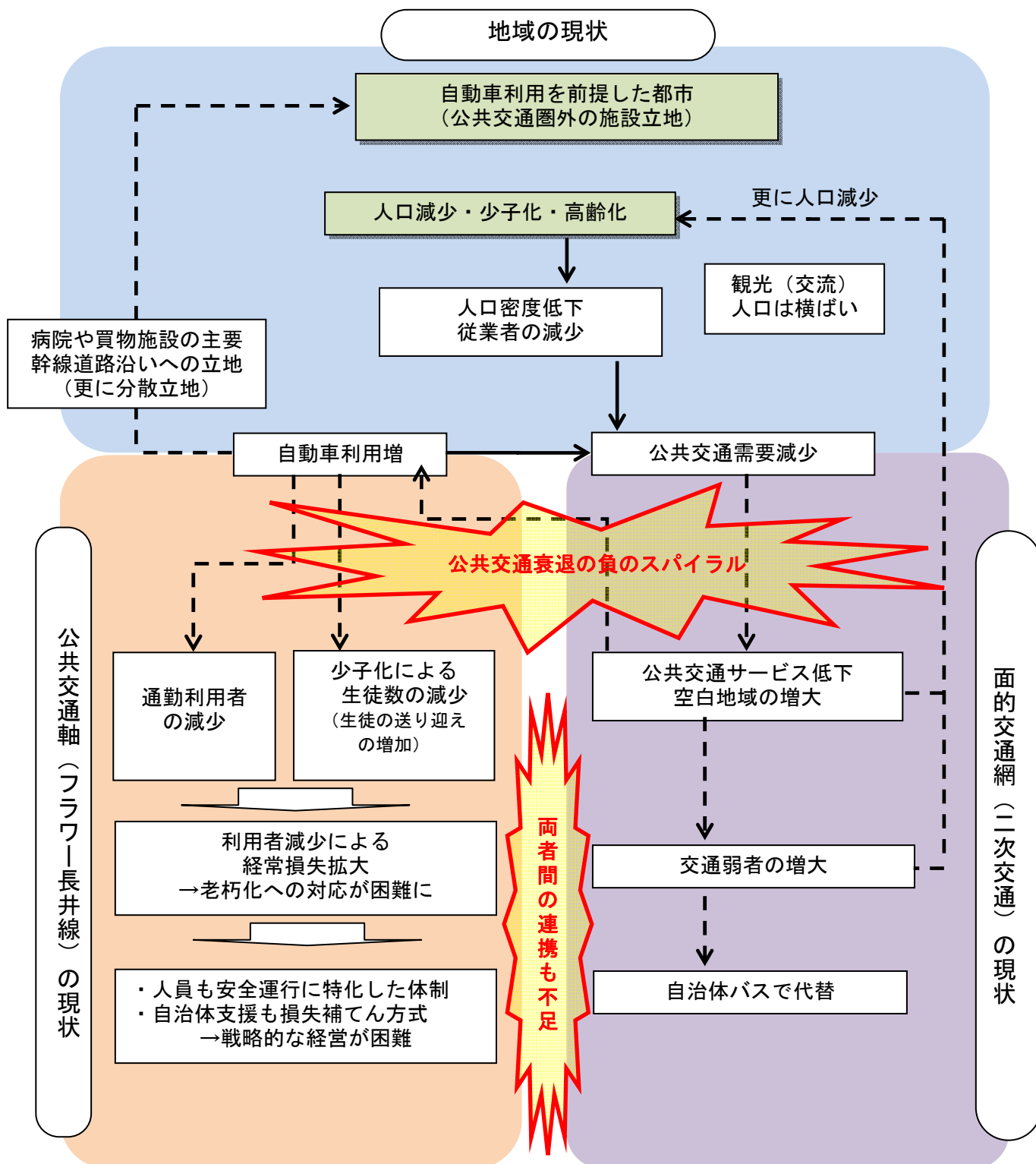
一方、沿線 2 市 2 町の県立高校等に通学する生徒についてもその 48%がフラワー長井線を利用しており、少子化の影響により今後とも生徒数の減少が見込まれているが、フラワー長井線以外の手段により短時間で大量の生徒を輸送することは困難と考えられる。

さらに、観光面においても重要な誘客のツールとなっているほか、地域の都市機能の重要なシンボルであることから、フラワー長井線を仮に失うとすれば、子育て世帯、高齢者層、観光関係者にとって直接的に大きな影響を与えるほか、一般住民、さらには周辺から見てもマイナスイメージを与えることになり、地域全体として質実ともに大きな打撃を受けることになる。

こうしたことから、今後ともフラワー長井線を存続させることが必要である。

5 沿線2市2町の公共交通に関わる課題

(1) 現状のまとめ



（２）公共交通の役割に着目した課題の整理

①まちづくり・観光施策と公共交通が一体となった施策展開

沿線２市２町では、特に若年層の転出による人口減少が事業所数・従業者数の減少につながっており、また、交流人口（観光客数）も総じて減少傾向となっており、地域の活力が失われていることが懸念されている。そのため、産業振興や観光振興による交流人口の増加、住みやすい住環境づくりなどの方針を掲げ、地域活性化に取り組んでいるところである。

こうした状況において、公共交通、特に鉄道は域外から人を呼び込む手段として、また、駅を中心とした中心市街地は地域の玄関口として観光の拠点となるほか、まちのにぎわい創出やコンパクトシティの拠点としての役割が期待される。

そのため、自治体のまちづくり・観光施策と公共交通が一体となった施策展開（総合計画等に掲げるまちづくり・観光施策を実施するうえで、公共交通の利活用を前提とした施策展開）が課題となる。

②地域住民の利便性向上、地域住民のニーズにあったサービスの提供

沿線２市２町では、基本的には自動車利用を前提とした施設立地となっており、多数の高齢者の利用が想定される公立置賜総合病院や主要な買い物施設についても、鉄道沿線ではなく主要幹線道路沿いに立地している。一方、人口については今後も減少を続けるものの、高齢者人口は横ばいとなり、高齢化率は一層高まるものと想定されている。

こうした状況において、公共交通には地域住民、特に交通弱者となる高齢者の移動手段の確保という役割が求められる。

そのため、複数の交通事業者でサービス区間の一部重複、競合している現状に鑑み、乗継時間の短縮や、公共交通の総合的な情報発信など、交通事業者間（鉄道、バス、デマンド）で連携し、地域住民の利便性向上、地域住民のニーズにあったサービスの提供が課題となる。

③沿線地域との連携による地域公共交通の利用拡大

公共交通の利用者は少子化や自家用車による送迎の増加により減少を続けているものの、今後とも交通弱者は存在し、また、都市の「装置」として、今後も公共交通の必要性は普遍的である。

公共自らがサービスを実施している市営バスやデマンド交通については、今後とも自治体が主体となり運営されていくものと思われるが、もう一つの公共交通であるフラワー長井線にあっては、第３セクター方式の株式会社の運営であるため、従来より「フラワー長井線利用拡大協議会」を組織し、沿線住民が中心となり利用拡大に努めてきている。しかしながら、このたび実施した住民アンケート等において、フラワー長井線に対しての住民意識が相当程度希薄化していることも窺えるところである。

フラワー長井線をはじめとする公共交通の重要性について、再度、沿線住民、企業からその必要性についての認識を深めてもらい、沿線地域が一体となった支援体制を再構築し、住民の利用拡大を促進することが課題となる。

④公共交通軸（フラワー長井線）の経営改善等

沿線 2 市 2 町を縦貫する幹線であるフラワー長井線は、沿線に立地する高校生の約 5 割が通学時に利用しており、フラワー長井線の存続はこれら高等学校の将来にも大きく関わっている。また、進展する高齢化と生産年齢人口の減少は、高齢者の日常生活において自らが自立的な行動を求めることにもなり、このことはフラワー長井線をはじめとする公共交通機関への依存度が今後高まっていくことを意味する。

こうしたことからフラワー長井線の存続は地域の運営のためにも必要不可欠であり、そのため、経営体である山形鉄道㈱の体制を強化しつつ、域内はもとより、域外をも含めた収益確保を積極的・多角的に展開し、存続可能な経営状態にしていくことが求められる。

しかしながら、こうした事業展開が可能となるためには、鉄道の運行部分における経営の独立性を持つことが前提となるため、従来の自治体支援のあり方も含めてフラワー長井線の鉄道事業そのものを再構築する必要がある。

更には、フラワー長井線を地域の重要な交通軸として位置づけ、2 次交通と円滑に連携することにより、地域住民の多様なニーズの受け皿となることが求められる。

そのうえで、施設の老朽化にも対応し、今後も高校生をはじめ地域の足として安全な運行を継続していくことが求められる。

【鉄道事業再構築事業の導入の必要性】

山形鉄道㈱においては、今後とも、継続的な運行をすることが地域にとって必要不可欠であることから、「鉄道事業再構築事業実施計画」を策定し、鉄道事業スキームの再構築を図る。

（１）経営改善に関する事項

①持続可能な経営体制の構築

- ・沿線自治体・山形鉄道㈱が一体となった収益構造の構築
 - i) 沿線自治体からの支援対象を損失補てん方式から施設の維持管理に変更し、運行部分を山形鉄道㈱が担う
 - ii) 運行部分の黒字化のため、特に企画・営業体制を強化する
 - iii) 沿線自治体をはじめ、地域住民等からの協力拡大による増収支援・運営支援を行う（後述の施策のとおり）

②安全な輸送サービスの確保

- ・計画的で着実な設備更新
- ・技術者の確保及び研修強化による保守管理体制の維持・向上
- ・事故防止検討会の開催等、安全意識の高揚

(2) 鉄道事業再構築事業の効果

- ・沿線２市２町が鉄道用地を保有し鉄道事業に参画することなどを通じて当該路線の輸送・安全の確保を図る
- ・山形鉄道公共交通活性化協議会に参画する主体それぞれが利用促進・増収策を展開することにより山形鉄道(株)の経営の安定化を図り、将来にわたって持続可能な地域公共交通の維持・確保を図る

6 フラワー長井線沿線地域公共交通網形成計画

6-1 基本方針

今後、「5 沿線 2 市 2 町の公共交通に関わる課題」に示した課題の解決に向け、各市町及び関係事業者が連携を図り、まちづくりや観光地づくり、そして持続的な公共交通網の形成を図ることとする。この場合、沿線 2 市 2 町の総合計画や土地利用計画を踏まえ、以下のとおり地域公共交通網形成計画における基本方針を定めるものとする。

- ①人口の定着や交流人口の拡大につながるまちづくりを支える公共交通との連携
- ②利便な公共交通に向けた交通事業者間の連携による公共交通網の形成
- ③地域住民・地域企業との連携による地域交通の継続的確保に向けた公共交通を守る機運・仕組みづくり
- ④フラワー長井線の経営強化による公共交通軸の継続性確保

6-2 計画の目標

本計画では、基本方針を踏まえ、以下の目標を掲げ、地域の公共交通軸となるフラワー長井線を中心とした公共交通網の整備を図る。

なお、目標の達成状況を明確にするため、その目安となる指標と目標値を設定し、計画的な進行管理を図っていくものとする。

(1) 定住環境の向上に資するまちづくりの推進における公共交通との連携

沿線 2 市 2 町における総合計画や都市計画マスタープラン、地方創生総合戦略などの上位計画を踏まえ、公共交通網との連携を図りながら定住人口の拡大に資する都市整備施策や、都市のコンパクト化と周辺のネットワーク化を図る。

＜指 標＞ 沿線 2 市 2 町における社会減人口（(県外からの転入者数)－(県外への転出者数)）

＜目標値＞ 平成 31 年の人口社会動態（県外）：△150 人（H26 年 △313 人）

(2) 交流人口の拡大のための観光まちづくりにおける公共交通との連携

域内の公共交通網と連携し、沿線 2 市 2 町に数多く存在する地域資源を活用し、広域的な連携型の観光まちづくりを推進することにより交流人口の拡大を図る。

＜指 標＞ 沿線 2 市 2 町における延観光者数

＜目標値＞ 平成 31 年における観光者数：2,807 千人（H26 年度 2,589 千人）

(3) 2 次交通の利用における利便性向上

沿線 2 市 2 町を縦貫するフラワー長井線を公共交通の軸として、市営バス等の公共交通機関との結節を強化し、地元利用者の利便性向上を図る。

＜指 標＞ 沿線地域の市営バス等の延べ利用者数

＜目標値＞ 57,000 人（H26 実績：50,799 人）

（４）基幹的交通機関間の連携による利便性向上

フラワー長井線と JR 等とのアクセスを強化することにより、利用者の利便性向上を図る。

＜指 標＞ フラワー長井線の年間利用者数（定期外）

＜目標値＞ 146,000 人（H26 実績：129,093 人）

（５）地域住民の公共交通の維持に向けた機運醸成・協力体制づくり

沿線 2 市 2 町の住民が地域の公共交通に対して理解を深めるとともに、公共交通の維持を目指し、それを支えるための活動等に積極的に参加する体制づくりを行う。

＜指 標＞ フラワー長井線への住民ボランティアの組織人数

＜目標値＞ 400 人（H26 実績：260 人）

（６）地域住民・地域企業との連携による公共交通の利用拡大等の推進

フラワー長井線沿線の立地企業を中心に利用拡大を図るほか、企業の広告事業等とタイアップした連携施策を展開する。

＜指 標＞ フラワー長井線とタイアップする企業数

＜目標値＞ 8 企業（H26 実績：2 企業）

（７）フラワー長井線鉄道事業の再構築

沿線 2 市 2 町が鉄道用地を保有することにより鉄道事業への参画を行うとともに、自治体支援については鉄道事業の施設の維持・修繕に変更することにより、上下分離方式の導入による鉄道事業の再構築を行う。

＜指 標＞ 上下分離方式の導入

＜目標値＞ 上下分離方式の導入(H28)

（８）山形鉄道㈱の経営力の強化

上下分離方式の導入により形成される山形鉄道㈱が運行部分に専念できる環境を踏まえ、山形鉄道㈱として運行部分の黒字を確保し、利用サービスの拡大等を図っていく。

＜指 標＞ 山形鉄道㈱の運行部門の黒字化

＜目標値＞ 黒字額：800 万円（H28～32 の平均）

主要な収入源となっている高校生の通学定期収入の減少を最小限にとどめるため、2 次交通の確保などにより高校生利用者の維持を図る。

＜指 標＞ 高校生の通学定期利用者数

＜目標値＞ 1,094 人（H26：1,159 人）

6-3 基本方針・目標との関係

(1) 基本方針・目標と施策

課題	基本方針	目標	施策名
まちづくり・観光施策と公共交通が一体となった施策展開	人口の定着や交流人口の拡大につながるまちづくりを支える公共交通との連携	定住環境の向上に資するまちづくりの推進における公共交通との連携	公立置賜病院周辺地域（西大塚駅付近）における住居・商業機能の整備
			公共交通網と連携した日本版CCRCの立地形成
			フラワー長井線等を活用した小さな拠点づくり
			長井駅周辺への複合施設の整備
		交流人口の拡大のための観光まちづくりにおける公共交通との連携	観光地域づくりプラットフォーム（DMO）と連携した広域的観光施策の推進
			道の駅（長井市）と連携した長井駅のゲートウェイ機能の向上
			歴史的価値を有する駅舎等の活用促進
			イベント等における公共交通機関の利用促進
地域住民の利便性向上、地域住民のニーズにあった交通サービスの提供	利便な公共交通に向けた交通事業者間の連携による公共交通網の形成	2次交通の利用における利便性向上	市営バスのロケーションシステムの整備 フラワー長井線と市営バスとの接続利便性向上
		基幹的交通機関間の連携による利便性向上	フラワー長井線とJR各線との接続利便性の向上
沿線地域との連携による公共交通の利用拡大	地域住民・地域企業との連携による地域交通の継続的確保に向けた公共交通を守る機運・仕組みづくり	地域住民の公共交通の維持に向けた機運醸成・協力体制づくり	モビリティマネジメントの実施 公共交通の理解促進等に向けた機運醸成
		地域住民・地域企業との連携による公共交通の利用拡大等の推進	企業サポーター制度の導入
			沿線住民の利用拡大
			沿線住民による支援活動の拡大
公共交通軸（フラワー長井線）の経営改善等	フラワー長井線の経営強化による公共交通軸の継続性確保	フラワー長井線鉄道事業の再構築	山形鉄道㈱における鉄道事業再構築事業の導入
		山形鉄道㈱の経営力の強化	山形鉄道㈱の経営体制の強化と収入拡大策の推進（再掲）
			ITを活用した情報発信力の強化
			高校生の利用促進
			鉄道施設の快適性及び安全性の更なる向上

(2) 施策の実施主体

施策名	沿線自治体	山形県	公安	地域団体	沿線住民	民間事業者	JR	交通事業者	山形鉄道(株)
公立置賜病院周辺地域（西大塚駅付近）における住居・商業機能の整備	○								
公共交通網と連携した日本版 CCRC の立地形成	○								
フラワー長井線等を活用した小さな拠点づくり	○			○				○	○
長井駅周辺への複合施設の整備	○			○				○	○
観光地域づくりプラットフォーム（DMO）と連携した広域的観光施策の推進	○			○			○	○	○
道の駅（長井市）と連携した長井駅のゲートウェイ機能の向上	○			○				○	○
歴史的価値を有する駅舎等の活用促進	○			○					○
イベント等における公共交通機関の利用促進	○			○			○	○	○
観光イベントにおける 2 次交通の情報の連携発信	○			○				○	○
市営バスのロケーションシステムの整備	○								
フラワー長井線と市営バス等との接続利便性向上	○								○
フラワー長井線と JR 各線との接続利便性の向上							○		○
モビリティマネジメントの実施	○			○			○	○	○
公共交通の理解促進等に向けた機運醸成				○	○				○
企業サポーター制度の導入						○			○
沿線住民の利用拡大	○		○	○	○	○	○	○	○
沿線住民による支援活動の拡大				○	○				○
山形鉄道(株)における鉄道事業再構築事業の導入	○	○							○
山形鉄道(株)の経営体制の強化と収入拡大策の推進（再掲）									○
IT を活用した情報発信力の強化									○
高校生の利用促進	○	○					○		○
鉄道施設の快適性及び安全性の更なる向上									○

6-4 具体的な取り組み内容とスケジュール

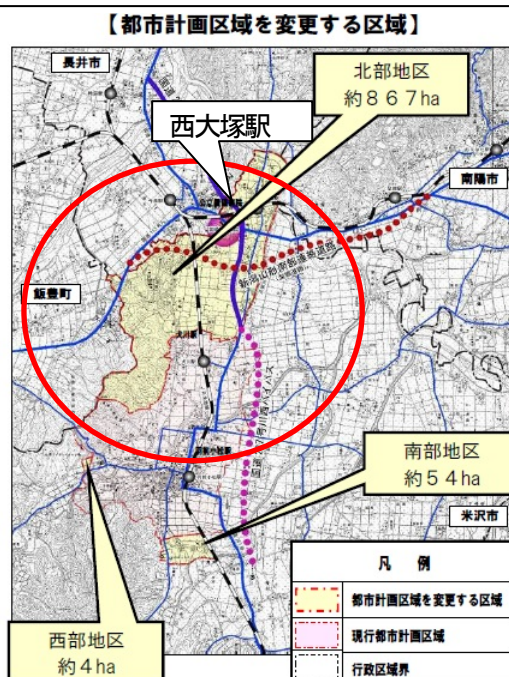
(1) 定住環境の向上に資するまちづくりの推進における公共交通との連携

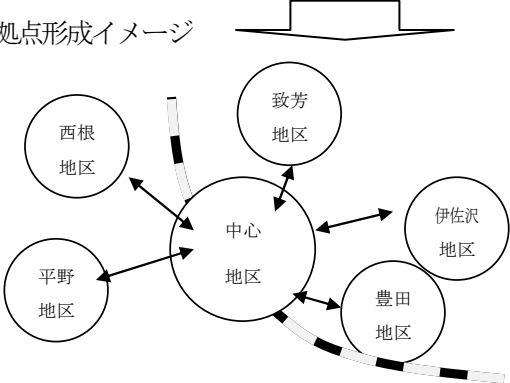
施策名	公立置賜総合病院周辺地域（西大塚駅周辺）における住居・商業施設の整備
実施主体	沿線自治体
実施年度	平成28～32年度
事業内容	川西町北部の置賜総合病院周辺をコンパクトで計画的な土地利用を推進するため、周辺環境に配慮しながら、沿道サービス型商業施設や医療厚生施設などを誘導するとともに、また総合病院等の医療厚生施設などの本地区従業者・居住者が身近に利用できる商業施設なども誘導し、新たな商業地形成の誘導を目指す。

【施策展開事例（川西町）】第5次川西町総合計画（H27.12）より抜粋

施策の柱3 時代に応じた都市機能づくり	
施策1	医療、住宅、商業が融合したまちづくりの推進
方向	公立置賜総合病院周辺地域が持つ機能性を活かし、医療、住宅、商業が融合したまちづくりを推進します。
主な取組	○公立置賜総合病院周辺の土地利用については、町が主体となって関係機関と連携を図り、効率的な開発方法等について研究しながら進めます。 ○町内外の元気なシニア世代が移り住み、必要に応じて医療・介護サービス等を受けることができるコミュニティ（川西版生涯活躍のまち）の形成に向けた取り組みを進めます。 ○都市計画区域の拡大に伴う用途地域の設定を行います。 ○広域幹線道路や高度医療等の拠点として、関係市町と連携した広域的な土地利用を進めます。

対象エリア（イメージ／川西町北部地区）



施 策 名	フラワー長井線等を活用したコンパクトシティの形成
実施主体	沿線自治体、地域団体、交通事業者、山形鉄道(株)
実施年度	平成 28～32 年度
事業内容	○ 長井駅周辺の複合施設の整備 本町大通り周辺の商店街の魅力ある地域づくりのために、既存店舗に加え、新たな飲食店施設や子育て支援施設などを併設した複合的商業施設及び旧老舗旅館を再活用した施設整備による拠点化を目指す。 ○ フラワー長井線等を活用した小さな拠点※づくり 市役所等の公共施設や都市機能を有する中心市街地に隣接する周辺地区において、居住する住民の憩いの場や地域福祉、地域防災の拠点となるよう、小学校や地区公民館、コミュニティセンターを核とした小さな拠点を形成する。 ※複数の集落が集まる基礎的な生活圏の中で、分散している様々な生活サービスや地域活動の場などを「合わせ技」でつなぎ、人やモノ、サービスの循環を図ることで、生活を支える新しい地域運営の仕組みをつくろうとする取組 図 小さな拠点の整備イメージ（国土交通省HPより）  長井市における拠点形成イメージ 

施策名	公共交通網と連携した日本版 CCRC の立地形成
実施主体	沿線自治体
実施年度	平成 28～32 年度
事業内容	公共交通網の利便性に配慮し、中心市街地に介護予防や生涯学習の場、気軽に集える拠点等を整備するとともに、移住者が経験や技能を活かして子どもたちの遊びや学びの場で活躍し、健康で活動的な地域生活ができる仕組みを構築する。

【施策展開事例（長井市）】（長井市「まち・ひと・しごと創生総合戦略」あやめRepo より抜粋）



CCRC : Continuing Care Retirement Community の略。東京圏をはじめとする地域の高齢者が希望に応じて地方に移り住み、地域住民と交流しながら健康で活動的な生活を送り、将来的には継続的に医療・介護を受けることができるような地域づくりを目指すもの。

(2) 交流人口の拡大のための観光まちづくりにおける公共交通との連携

施策名	観光地域づくりプラットフォーム（DMO）と連携した広域的観光施策の推進
実施主体	沿線自治体、地域団体、JR、交通事業者、山形鉄道株
実施年度	平成 28～32 年度
事業内容	○ 交流人口の拡大を図り地域経済の活性化を図るため、観光地域づくりプラットフォーム（DMO）と連携して広域的な観光施策に取り組むとともに、フラワー長井線などの公共交通機関の利用を組み込んだ旅行商品を開発する。 ○ 春季・首都圏に偏りがちな観光利用から年間を通した観光誘客を図るため、最も観光客が落ち込む冬季の企画を充実させるとともに、隣県（仙台圏など）へのプロモーションを強化する。 図 長井市「まち・ひと・しごと創生総合戦略」（あやめ Repo より抜粋）

施策名	道の駅（長井市）と連携した長井駅のゲートウェイ機能の向上
実施主体	沿線自治体、地域団体、交通事業者、山形鉄道㈱
実施年度	平成 28～32 年度
事業内容	○まちなかに人を誘導するため、観光交流の拠点でありゲートの役割を担う観光交流センター（かわと道の駅）を中心とした公共交通網の整備を検討する。 ・域内観光客のゲートとしての「かわと道の駅」の整備 ・域外観光客のゲートとしての長井駅（フラワー長井線）の活用 ・まちなかの移動手段としての EV 車や電動サイクル活用の検討 図 まち・住まい・交通の創蓄省エネルギー化モデル事業（長井市資料より）

施 策 名	歴史的価値を有する駅舎等の活用促進
実施主体	沿線自治体、地域団体（駅協力会）、山形鉄道株
実施年度	平成 28～32 年度
事業内容	◎ 歴史的価値を有する駅舎等の魅力を高め観光誘客を図るため、有形文化財（建造物）に登録された駅舎などの環境整備を行う（利用拡大協議会からの財政支援も検討）。 ○ 駅舎等での観光客の利便性を高めるため、長井駅及びフラワー長井線の車両内に Wi-Fi を設置する（長井市内の公共施設 50 箇所にも設置）。

※◎は沿線住民アンケートに付した施策（以下同じ）

【駅舎等の利活用】

○国による有形文化財に登録された駅舎

山形鉄道フラワー長井線羽前成田駅本屋



出れ口等の随所に幾何学模様の
意匠を施す特徴的なつくり

本屋

長井市教育委員会提供

山形鉄道フラワー長井西大塚駅本屋及び プラットホーム



軽鉄鉄道時代から残る沿線で唯一の駅舎

本屋

川西町教育委員会提供



石造谷積のプラットホーム

プラットホーム

○最上川橋梁（白鷹町）

- ・一世紀を超えても現役の鉄道橋として使用されており、歴史的にも構造的にも貴重な近代土木遺産である。
- ・（社）土木学会による土木遺産に選定。（H20）

※出展：山形県 HP



施策名	イベント等における公共交通機関の利用促進
実施主体	沿線自治体、地域団体、JR、交通事業者、山形鉄道株
実施年度	平成28～32年度
事業内容	◎ イベント来場者の利便性向上及び集客効果を高めるため、中心市街地やフラワー長井線沿線で実施するイベント等と公共交通機関が広域的に連携し、公共交通機関の臨時ダイヤの編成、企画切符の販売などを実施する。

【観光施設や文化施設との連携】



【白鷹町あゆーむ】

- ・文化関連イベントとの連携
- ・駅に隣接する利便性



【白鷹町ヤナ公園】

- ・渋滞回避策の2次交通の利用促進

荒砥

長井



【南陽市熊野大社】

- ・門前地元商店街との連携



【長井市かわとみちの駅（仮称）】

- ・各種イベントとの連携
- ・中心市街地への流入拠点



【南陽市文化会館】

- ・文化関連イベントとの連携
- ・駅に隣接する利便性

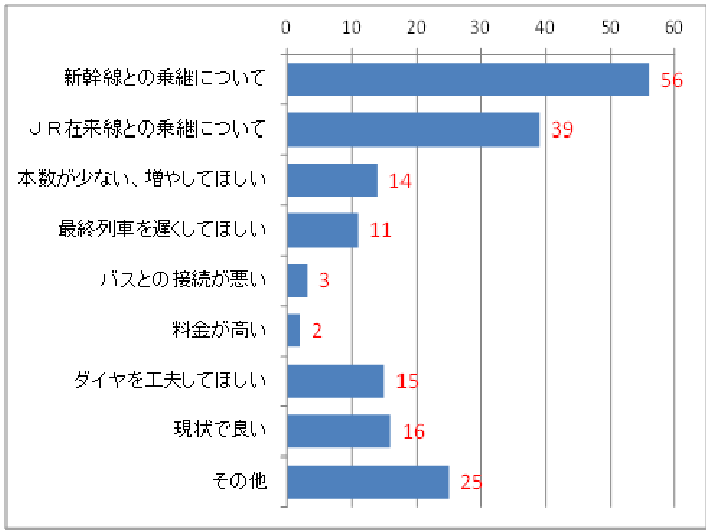
施 策 名	観光イベントにおける２次交通の情報の連携発信
実施主体	沿線自治体、地域団体（観光協会）、交通事業者、山形鉄道㈱
実施年度	H28～
事業内容	○ 観光イベントの情報等について、地域団体（観光協会）と交通事業者が広域的に連携し、２次交通の情報を多角的に発信する。 ○ 併せて、交通事業者等と地域団体（観光協会）が連携したクーポン付切符の発行を検討する。 ○ 山形鉄道㈱のホームページを視認性の高いデザインにリニューアルし、フラワー長井線の魅力・イベント情報などを適宜発信していく。（再掲） ○「ながい水まつり」  ○白鷹ヤナ公園 あゆ茶屋「鮎まつり」 

(3) 2次交通の利用における利便性向上

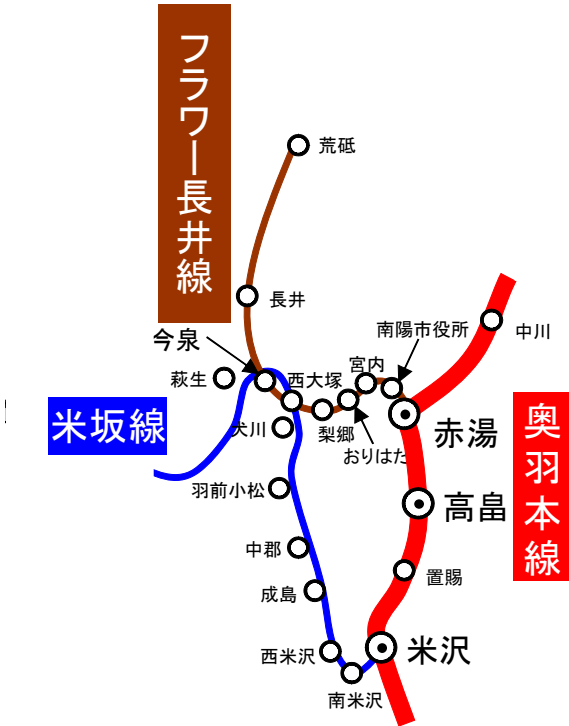
施策名	市営バスのロケーションシステムの整備
実施主体	沿線自治体
実施年度	H28：検討、H29～実施
事業内容	○ 市営バス利用者の利便性を向上させるため、路線が複雑な市営バスの位置情報を提供するバスロケーションシステムの導入を検討する。 ※バスロケーションシステムとは、GPS 車載器を積んだバスから、時刻や位置情報などを通信センター側に送信し、インターネットを通じて、路線バスの位置情報を利用者に提供するシステム <導入事例> ○米沢市「バスナビ」(運行情報サイト) 市民バス全路線の運行位置を携帯電話等向けに発信している。 (横浜市ホームページ・「バスロケーションシステム」より抜粋)

施 策 名	フラワー長井線と市営バス等との接続利便性向上
実施主体	沿線自治体、山形鉄道㈱
実施年度	H28～検討、H29～接続ダイヤ見直し等
事業内容	◎ 公立置賜総合病院への通院アクセス向上のため、長井市営バスの西大塚駅（川西町）を経由した運行路線を整備する。 ○ 公立置賜総合病院周辺の都市開発（住宅整備等）に合わせ、市営バス等のサービス展開を図る。 ○ 住民の公共交通利用の利便性向上を図るため、沿線２市２町の市営バス等とフラワー長井線が各々発行している時刻表等を組み合わせ、各公共交通機関の一元的な乗継情報を作成・配布する。 ○ フラワー長井線及び市営バスの潜在的な需要を喚起するため、乗継割引切符の発行を検討する。 ○ フラワー長井線との相互利用を促進するため、白鷹町デマンドタクシーとの乗り継ぎ割引制度を検討する。 ＜導入事例＞ 熊本市では、市内を走る各公共交通機関利用のために１日共通乗車券を販売 （出典：熊本市ホームページより抜粋） 

(4) 基幹的交通機関間の連携による利便性向上

施 策 名	フラワー長井線と JR 各線との接続利便性向上
実施主体	JR、山形鉄道(株)
実施年度	H28～検討、H29～接続ダイヤ見直し等
事業内容	○ フラワー長井線の平日の朝夕、日中、土・日のパターン別のダイヤについて、OD 調査等により利用状況を詳細に把握したうえで見直し等を実施する。  (フラワー長井線沿線住民アンケートにおける「フラワー長井線の運行ダイヤに対する意見内容(自由記載)」より) ○ JR、フラワー長井線及び市営バスの潜在的な需要を喚起するため、乗継割引切符の発行を検討する。(再掲)

(5) 地域住民の公共交通の維持に向けた意識醸成・協力体制づくり

施策名	モビリティマネジメントの実施
実施主体	沿線自治体、地域団体、JR、交通事業者（バス）、山形鉄道株
実施年度	H28～企画検討、H29～実施
事業内容	○ 沿線2市2町の住民を対象に、公共交通機関を利用促進する意識作りのための研修を開催する。 ○ 身近にある公共交通機関の理解を促すため、沿線2市2町内の鉄道・バス総合交通案内情報誌配布する。（再掲） ○ まだ公共交通機関に乗りなれていない小学生及び保護者向けに、「バスと鉄道の乗車体験教室」を定期的に開催し、将来の利用に向けた意識醸成を図る。 ○ 乗り継ぎ不便性の解消を目的に、小学生に置賜地域を走る鉄道の環状線（フラワー長井線⇔JR 米坂線⇔JR 奥羽本線）の社会見学を兼ねた乗り継ぎ体験を実施する。 <環状線イメージ> 

策 名	公共交通の住民理解の促進
実施主体	沿線住民、地域団体（利用拡大協議会含む）、山形鉄道株
実施年度	平成 28～32 年度
事業内容	○ フラワー長井線の理解促進やマイレール意識醸成のため、専門家や有識者を招いてのシンポジウムを開催する。

【シンポジウムの例】

フラワー長井線沿線住民の理解促進やマイレール意識醸成のため、専門家や有識者を招いてのシンポジウムを開催する。

長井商議所40周年祝う

10/8(木) 記念フォーラム 活性化策探る

長井商工会議所（横沢泰雄会頭）の創立40周年記念式典が7日、長井市のTASビルで行われた。併せて記念事業「長井活性化フォーラム」が開催され、観光を軸にした地域・経済活性化の方策を探った。

式典には関係者約200人が出席した。横沢会頭が「一丸となって産業発展に尽力された諸先輩に感謝し、今後も時代のニーズを捉えて地域の産業振興に努めていきたい」とあいさつ。長井商議所活動に力を尽くした会員を表彰し、内谷重治市長ら来賓が祝辞を述べた。

この後、「もつと地元を見つめて―その先の『山の港町』へ」をテーマにフォーラムを開催。JR東海相談役で日本商工会議所観光委員会共同委員長の須田寛さんが基調講演し、「交流人口拡大の一番の鍵は観光。フラワー長井線沿線の4市町をもっと結び付ける試みに期待する。長井商議所が官民の橋渡し役を果たしてほしい」と話した。

日本観光振興協会常務理事・総合研究所長の丁野朗さんをコーディネーターに須田さん、内閣府地域活性化伝道師の関幸子さん、コピライターの吉田早苗さん、長沼合名会社副社長の長沼真知子さん、長井商工会議所専務理事の塚田弘一さんによるパネルディスカッションも実施。「主体と予算を明確にし、観光を産業に育てる覚悟を持つてほしい」「水の豊かさ、おいしさをもっとPRしていこう」「遺跡が各所にある長井はパワースポットとして売り込める」などの意見が出された。

【平成 27 年 10 月 8 日山形新聞】

- ・「長井活性化フォーラム」において、観光を軸にした地域の活性化策を探った。
- ・JR 東海の須田相談役より「交流人口拡大の鍵は観光。フラワー長井線沿線の 4 市町をより結び付ける試みに期待する。」との言葉をいただく。

(6) 地域住民・地域企業との連携による公共交通の利用拡大等の推進

策 名	企業サポーター制度の導入
実施主体	山形鉄道株、民間事業者
実施年度	平成 28～32 年度
事業内容	○ 地域企業との連携による利用促進を図るため、ネーミングライツやラッピング列車、エコ通勤等、環境貢献活動に連動した利用拡大の導入を図る。 ○ 大手企業（自動車関連企業）の CSR 活動（地域環境活動等）との連携を検討する。

【企業広告のラッピング】

**ラッピング列車が
郵政3社上場PR**

長井線初、企業広告

フラワー長井線を運営する山形鉄道（長井市）が、日本郵政グループ3社の11月上場をPRするラッピング列車を運行している。写真。企業広告のラッピングは初の試みで「要望があれば走る広告」として今後も役立っている。

「きたい」と話している。

大手証券会社などがクライアントで、今月17日までの1カ月間の契約。家族団らん風景の写真に3社の11月4日上場予定を伝える文言を入れたポスターと、上場スケジュールや各社の売り出し概要などを記したポスター（各約100センチ×70センチ）をセットにし、6車体の各2カ所の乗降口付近にラッピングした。

山形鉄道では置賜地方がロケ地となった映画「スウィングガールズ」や、長井線のつぎ駅長「もっちゃん」の図柄を配した観光用のラッピングは行ってきたが企業広告は中づりのみだった。駅ホームなどで利用者や市民の目に触れる機会は多く、効果は高いようだ。

中井晃専務は「長井線の経営改善を図るため、企業との連携も大きな柱に据えている。収益増の手段として各社には列車の広告利用も検討に加えてほしい」と話している。

【平成 27 年 10 月 10 日山形新聞】

- ・ 平成 27 年 9 月 18 日から 10 月 29 日まで、日本郵政グループ 3 社が、株の上場を PR するため、フラワー長井線の列車 6 両にラッピングを行ったもの。
- ・ フラワー長井線では、企業広告のラッピングは初めての試みとなった。

施 策 名	沿線住民の利用拡大
実施主体	沿線自治体、公安、沿線住民、地域団体、民間事業者、JR、交通事業者、山形鉄道(株)
実施年度	平成 28～32 年度
事業内容	(利用促進) ○ 沿線企業や事業所におけるエコ通勤やノーマイカーデーなどの運動を働きかける。 ○ 学校行事や地域行事などにおける積極的な利用促進を図る。 ○ 沿線施設とのセット乗車券（再掲）や家族割引切符の発行などにより、沿線住民の利便性と利用者の増加を図る。 ○ 沿線企業等における「ビール列車」など地域住民と連携したイベント列車を運行する。 ○ フラワー長井線利用拡大協議会では、これまでの活動を踏まえ、地域公共交通網形成計画に基づく中長期的な事業計画を策定するとともに、効果の上がる事業展開を図る。 (利便性向上) ◎ サイクルトレインを運行させることにより沿線住民の利便性向上を図る。 (その他) ○ 運転免許返納制度の制度周知を図るなど、事故リスクの少ない公共交通への誘導を図るとともに、返納者への公共交通利用の際の割引制度の拡張を検討する。

【行政が主導したフラワー長井線の支援】

「ノーマイカー」開始

長井市・全職員対象

長井線支援、市営バス活用

長井市は、270人
の全職員を対象に自家用車
を使わずに通勤する「ノー
マイカー」を始めた。
本年度内の毎月第4水曜日
を取り組むに設定。乗客
数が減り続けているフラワ

長井線を支援し、職員目
る。
は毎月第4水曜日を
「ノーマイカー」に定
め、自家用車利用を自粛し、
長井線や市営バスの利用
を促進したい考え。

長井線の利用者は少く化
や自家用車保有台数の増加
により減少傾向が続いて
いる。2014年度は約
615人で、この10年で
約26人減った。長井市内
で運行している民間のバス
は山交バスの長井市役所一
山形市役所間の1路線の
み。市は空百地域解消のた
め03年に市営バスを導入
し、昨年7月から路線、便
数を大幅に拡充した。現在
は路線48便を運行してい

28日朝、職員が自転車や
徒歩などで次々に登庁。
市営バスを初めて利用した50
代男性職員は「酒席ある
日や冬場にも使える」と
感想を語った。市役所は
「市内の各企業や長井線沿
線の自治体にも取り組むが
広がればうれしい」と期待
を込めた。

市営バスを利用して登庁
する職員。長井市役所前

【平成27年10月29日山形新聞】

- ・長井市が職員を対象に、フラワー長井線の支援と長井市営バスの活用のため、10月28日から「ノーマイカーデー」を毎月第4水曜日に実施。

施 策 名	沿線住民による支援活動の拡大
実施主体	沿線住民、地域団体（利用拡大協議会含む）、山形鉄道株
実施年度	平成 28～32 年度
事業内容	◎ 有形文化財に登録された駅舎等を展示スペースや住民等の集会室として有効活用するとともに、駅舎を活用して高校生が待ち時間を有効利用できる場所を整備する（再掲）。 ◎ 地域住民の協力により、無人駅にボランティア駅長を配置する。 ◎ 沿線住民や地域団体が実施主体となり積極的に取り組んでいる駅舎や周辺の美化清掃について、引き続き利用拡大協議会と連携を図りながら取組みの拡大を図る。 ○ 利用者が心地よく乗車できる環境を整備するため、沿線住民が車両内外の美化清掃等を定期的実施する。



【駅周辺の美化活動の様子】

- ・駅周辺住民の方々が「駅協力隊」を組織し、駅舎や駅舎周辺の清掃活動を行っている。
- ・沿線の高校生による駅舎周辺の環境美化活動も行われている。

（写真は、荒砥高校生による荒砥駅前での植栽作業：山形鉄道提供）

(7) 山形鉄道(株)フラワー長井線の鉄道事業の再構築

施 策 名	山形鉄道(株)における「鉄道事業再構築事業」の導入
実施主体	沿線自治体、山形県、山形鉄道(株)
実施年度	平成 28～32 年度
事業内容	沿線 2 市 2 町の交通軸となるフラワー長井線の維持・存続のため、国の「鉄道事業再構築事業」の導入を図る。 「鉄道事業再構築事業」の導入に当たっては、「経営の改善」「自治体等の支援」及び「事業構造の変更」を実施する。 【経営の改善】 ○ 山形鉄道(株)では、経営体制を強化するため、企画・営業部門の人材を登用するとともに、収益や集客の増加を図るため、本計画に記載した施策を含め、実効的な施策を実施するなどの「山形鉄道(株)新経営改善計画（平成 28～32 年度）」を策定し、沿線 2 市 2 町・山形県及び利用拡大協議会等と連携し経営の改善を図る。 <主な増収策> ・ IT を活用した情報発信と商品販売事業の強化 ・ 地域資源を活用したツアー企画の造成 ・ 企業サポーター制度等の導入の検討 ・ 沿線施設とのセット乗車券等の販売 【自治体等の支援】 ○ 山形鉄道(株)の持続的な経営体制を構築するため、沿線 2 市 2 町及び県からの補助スキーム（補助対象）を、現行の「赤字補填」から「鉄道施設の維持・修繕に関する経費」に変更することにより、山形鉄道(株)における経営改善のインセンティブ向上等を図る。 《現 行》 ◎補助対象：赤字補填 経営努力により損失額が縮小しても、その分、補助額が減額され当期利益に結びつかないため、山形鉄道(株)の経営改善に係るインセンティブが限定的。 《変更後》 ◎補助対象：鉄道施設（車両・線路・駅舎・電気施設等）の維持・修繕に関する経費 ・ 経理上、運行部分（上）と施設部分（下：補助対象部分）を分離する。 ・ 自治体（沿線 2 市 2 町）が鉄道施設（用地）を保有し、維持・修繕に関する経費を補助することで、鉄道事業の再構築を図る。 ➡ 【新たな支援による効果】 ◎鉄道の運行部分に専念できる環境が生まれる。 ◎経営規律をより働かせられるとともに、経営改善に向かうインセンティブが高まる。 ◎収益を活用した更なる増収策の展開が可能となる。

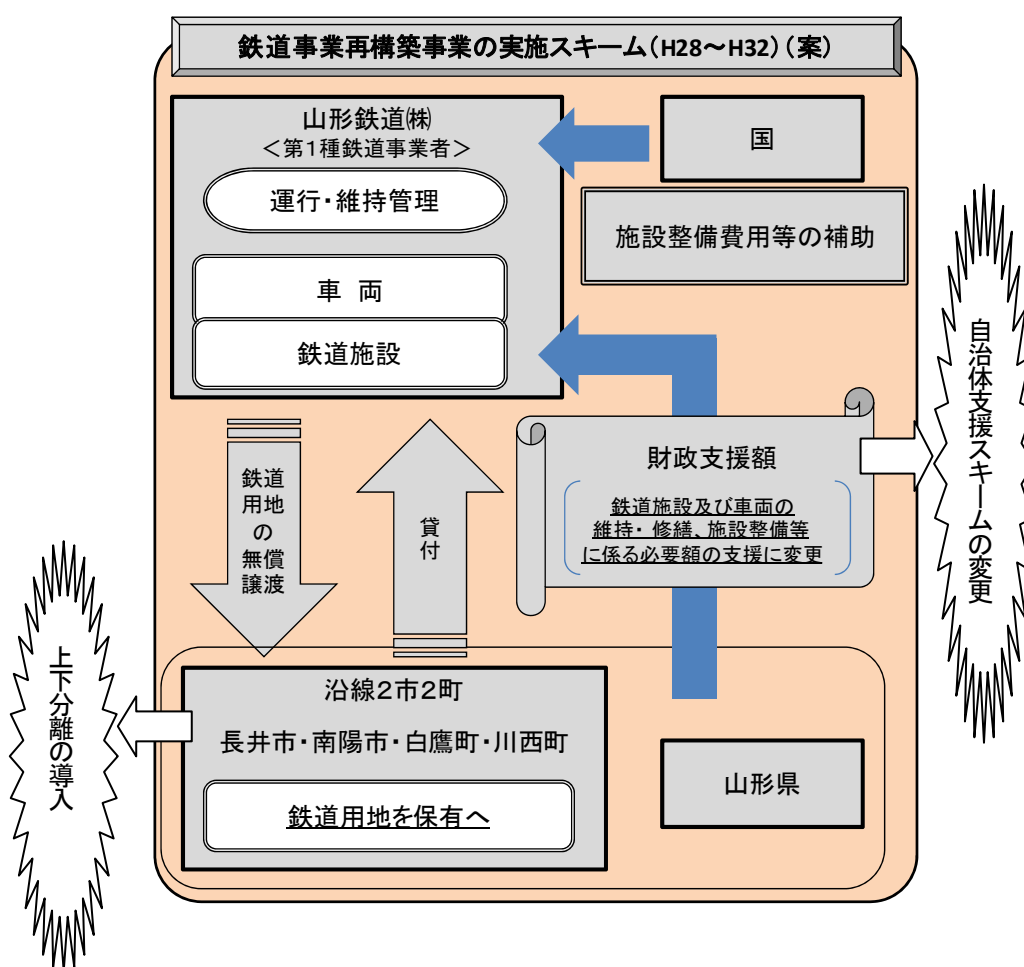
事業内容

【事業構造の変更】

- 沿線 2 市 2 町が鉄道事業に関与する仕組みを構築するため、用地保有型（沿線 2 市 2 町が鉄道用地を保有）の上下分離方式を導入し事業構造を変更する。
- 鉄道用地は、沿線 2 市 2 町より無償で山形鉄道㈱に貸し付ける。

【鉄道事業再構築事業計画の策定】

- 山形鉄道沿線地域公共交通網形成計画を策定後、鉄道事業再構築計画を策定し、国の認定を受ける必要がある。



(8) 山形鉄道株の経営力の強化

施 策 名	山形鉄道株の経営体制の強化と収入拡大策の推進（再掲）
実施主体	山形鉄道株
実施年度	平成 28～32 年度
事業内容	○ 山形鉄道株として運行部分の黒字を確保し、利用サービスの拡大を図るため、経営体制の強化と収入拡大策の推進を図る。 ○ 経営体制を強化するため、企画・営業部門の人材を登用するとともに、集客や収益の増加を図るため、増収策の展開を図る。 ＜主な増収策＞ ・ IT を活用した情報発信と商品販売事業の強化 ・ 地域資源を活用したツアー企画の造成 ・ 企業サポーター制度等の導入の検討 ・ 沿線施設とのセット乗車券等の販売

施 策 名	IT を活用した情報発信力の強化				
実施主体	山形鉄道株				
実施年度	平成 28～32 年度（一部平成 27 年度から実施）				
事業内容	○ 山形鉄道株のホームページの情報発信力を強化するため、視認性の高いデザインにリニューアルし、フラワー長井線の魅力・イベント情報などを適宜発信していく。また、利用層の拡大を図るため、スマートフォン向けのコンテンツを整備するとともに、LINE@による情報発信を進める。				
	区分	発信ツール	今後の対応方針	役割分担	内 容
	ホームページ	山形鉄道公式ホームページ	継続 (改編)	業務委託	・ 山形鉄道関連イベントの掲載（スマイルプロジェクトHPとの統合） ・ 乗車運賃、時刻表の掲載 ・ グッズオンラインショップ（受注・発送業務も委託） ※スマートフォンで閲覧した場合、最適化表示
	LINE	山形鉄道LINE	新規		・ 山形鉄道の総合情報窓口として位置付け（LINE@アカウント取得） ・ LINEスタンプの販売
	フェイスブック	山形鉄道フェイスブック			・ ラインのタイムライン機能を補完 ・ イベント等の画像をシェア
	ツイッター	山形鉄道ツイッター	継続	山形鉄道	・ 山形鉄道の運行情報を定期発信（平常運行、事故情報） ・ イベント開催のお知らせ
		もっちゃんツイッター			・ もっちゃんのつぶやき ・ 宮内駅の営業時間のお知らせ
		鮎貝りんごツイッター			・ 鮎貝りんごグッズの紹介
	ブログ	もっちゃんブログ (H22. 8～)	廃止	—	・ 飼育状況に限定した内容
		アテンダンドブログ (H22. 10～)		—	・ 方言ガイドによる団体客との交流状況や沿線の季節等についての紹介
フラワー長井線日誌 (H18. 3～)		—		・ 山形鉄道関連イベントとTV放映情報を発信	

施 策 名	高校生の利用促進
実施主体	沿線自治体、山形県、JR、山形鉄道株
実施年度	平成 28～32 年度
事業内容	(利用者の確保) ○ 鉄道事業収入の約 6 割を占める高校生の通学定期収入の減少を最小限にとどめるため、自宅から駅までのバス等による交通手段を確保するなど、潜在的な高校生の利用促進を図る。 (利用促進) ◎ 駅舎を活用して高校生が待ち時間を有効活用できる場所を整備する。 ○ 学校行事に合わせた運行時間の設定や、乗り継ぎ利便性の向上を検討する。 (マイレール意識の醸成) ○ マイレール意識の醸成を図るため、旅行企画「駅からハイキング」の企画への参画や、駅舎や駅舎周辺の美化活動を促進する。

施 策 名	鉄道施設（軌道・構造物等）の快適性及び安全性の更なる向上
実施主体	山形鉄道株
実施年度	平成 28～32 年度
事業内容	○ 道床、まくら木、橋梁等の土木構造物や踏切保安設備、信号・通信設備等の電気設備等は、全般的に老朽化が進んでいるため、快適で安心・安全かつ安定した運行を図るため、計画的で着実な設備更新を行う。 ○ 今後、重点的に整備する必要のある施設、緊急性の高い施設（踏切やまくら木）から優先的に更新し、更なる安全性の向上を図る。 ○ 計画的な設備の更新を実施するため、技術者の確保及び教育を徹底し、保守管理体制の確立を図る。 ○ 安全対策の充実を図るため、定期的に事故防止検討会を開催し、安全への意識高揚を図る。

6-5 地域公共交通網形成計画の達成状況の評価に関する事項

本計画で掲げた基本方針のもと、計画の目標を着実かつ計画的に達成するため、以下により評価の手法を定めるものとする。

(1) PDCA サイクルの実行

本計画で掲げた目標を確実に達成するため、その取組み結果を把握・評価し、評価の結果改善すべき事項があった場合は計画の見直しを行う PDCA（P：Plan、D：Do、S：See、C：Check、A：Action）サイクルを実行する。

PDCA サイクルは、事業単位で毎年行うものとする。

(2) PDCA サイクルの実行体制

本計画の PDCA サイクルの実行は、山形鉄道公共交通活性化協議会が行う。

(3) 指標の把握方法等

評価するうえで、必要となるデータの把握方法は以下のとおり。

目標指標	把握方法	実施単位
沿線各市町における社会減人口	山形県社会的移動人口調査	毎年
沿線 2 市 2 町における延観光客数	山形県観光者数調査	毎年
沿線地域の市営バス等の延利用者数	沿線 2 市 2 町からのデータ	毎年
沿線住民（高校生を除く）の年間利用者数	山形鉄道㈱からのデータ	毎年
住民ボランティアの組織人数	利用拡大協議会からのデータ	毎年
フラワー長井線とタイアップする企業数	山形鉄道㈱からのデータ	毎年
上下分離方式の導入	上下分離方式の導入	事業実施時期
山形鉄道㈱における運行部分の黒字額	山形鉄道㈱からのデータ	毎年
高校生の通学定期利用者数	山形鉄道㈱からのデータ	毎年

1 「山形鉄道公共交通活性化協議会」等の開催概要

「フラワー長井線沿線地域公共交通網形成計画」の策定に当たっては、沿線自治体や公共交通事業者、地域住民等からなる「山形鉄道公共交通活性化協議会」を設置し、計画の内容について協議した。

(1) 山形鉄道公共交通活性化協議会の開催概要

会 議 名	第 1 回 山形鉄道公共交通活性化協議会
開催日時	平成 27 年 9 月 28 日（月）13:00～
開催場所	山形県置賜総合支庁 西庁舎 講堂
協議内容	(1) 協議会の開催に向けたこれまでの経過について (2) 地域公共交通網形成計画について ①計画の構成について ②計画の基本方針・目標について ③具体的な取組み内容について ④新たな施策に関する住民アンケートの実施について (3) 高校生利用実態調査について (4) 沿線住民アンケートの実施方法について

会 議 名	第 2 回 山形鉄道公共交通活性化協議会
開催日時	平成 27 年 12 月 18 日（金）13:15～
開催場所	山形県置賜総合支庁 西庁舎 講堂
協議内容	(1) 「フラワー長井線沿線地域公共交通網形成計画（素案）」について (2) 今後の進め方について

会 議 名	第 3 回 山形鉄道公共交通活性化協議会
開催日時	平成 28 年 2 月 17 日（水）13:00～
開催場所	長井市民会館 3F 大会議室
協議内容	(1) 「フラワー長井線沿線地域公共交通網形成計画（素案）」から「同計画（案）」への変更点について (2) 「フラワー長井線沿線地域公共交通網形成計画（案）」のパブリックコメントに寄せられた意見への対応について (3) 「フラワー長井線沿線地域公共交通網形成計画」の決定について (4) 「山形県鉄道公共交通活性化協議会」関係の今後の進め方について

(2) 山形鉄道公共交通活性化協議会幹事会等の開催概要

会 議 名	第 1 回 幹事会
開催日時	平成 27 年 7 月 10 日（金）15:00～
開催場所	山形県置賜総合支庁 西庁舎 303 会議室
参 集 者	沿線 2 市 2 町、山形鉄道(株)、山形県
協議内容	(1) 沿線 2 市 2 町における上位計画・関連計画について (2) 高校生利用実態調査について (3) 協議会の今後の進め方について

会 議 名	第 1 回 地域公共交通網形成計画に係る学習会
開催日時	平成 27 年 9 月 3 日（木）13:30～
開催場所	山形県村山総合支庁 603 会議室
参 集 者	東北芸術工科大学教授（有識者）、沿線 2 市 2 町、山形鉄道(株)、山形県、(株)計量計画研究所（調査業務委託業者）
協議内容	(1) 山形鉄道(株)の経営強化について (2) 地域公共交通網形成計画に係る施策の考え方について (3) 新たな施策に係る住民アンケートについて (4) 高校生利用実態調査の概要について

会 議 名	第 2 回 幹事会
開催日時	平成 27 年 10 月 13 日（火）10:00～
開催場所	山形県置賜総合支庁 西庁舎 302 会議室
参 集 者	沿線 2 市 2 町、山形鉄道(株)、山形県
協議内容	(1) 山形鉄道フラワー長井線における安全・安心対策について (2) 「地方公共交通調査事業（計画推進事業）」について

会 議 名	第 2 回 地域公共交通網形成計画に係る学習会
開催日時	平成 27 年 11 月 17 日（火）10:00～
開催場所	山形県村山総合支庁 301 会議室
参 集 者	東北芸術工科大学教授（有識者）、沿線 2 市 2 町、山形鉄道(株)、山形県、(株)計量計画研究所（調査業務委託業者）
協議内容	(1) 地域公共交通網形成計画における地域の概況整理について (2) 地域公共交通網形成計画における「課題」から「施策の方向性」について (3) 各市町におけるまちづくりとの連携について

会 議 名	第 3 回 幹事会
開催日時	平成 27 年 12 月 4 日（金）13:00～
開催場所	山形県置賜総合支庁 201 会議室
参 集 者	沿線 2 市 2 町、山形鉄道㈱、山形県
協議内容	（１）今後の進め方について （２）地域公共交通網形成計画（素案）について

会 議 名	第 4 回 幹事会
開催日時	平成 28 年 2 月 12 日（金）14:00～
開催場所	山形県置賜総合支庁 西庁舎 302 会議室
参 集 者	沿線 2 市 2 町、山形鉄道㈱、山形県
協議内容	（１）第 3 回活性化協議会の進め方について （２）地域公共交通網形成計画（素案）から同計画（案）への変更点（修正点）について （３）パブリックコメントに寄せられた意見への対応について （４）今後の進め方について

2 山形鉄道公共交通活性化協議会規約等

(1) 山形鉄道公共交通活性化協議会規約

(目的)

第1条 山形鉄道公共交通活性化協議会（以下「協議会」という。）は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成26年法律第41号。以下「法」という。）第6条第1項の規定に基づき、地域公共交通網形成計画（以下「網形成計画」という。）の作成に関する協議及び実施に関する協議を行うために設置する。

(事務所)

第2条 協議会は、事務所を山形県米沢市金池7丁目1番50号の山形県置賜総合支庁内に置く。

(事業)

第3条 協議会は、第1条の目的を達成するため、次の業務を行う。

- (1) 網形成計画の策定及び変更に関する協議に関すること。
- (2) 網形成計画の実施に関する協議に関すること。
- (3) 網形成計画に位置付けられた事業の実施に関すること。
- (4) 前各号に掲げるもののほか、当協議会の目的を達成するために必要なこと。

(組織)

第4条 協議会は、会長、副会長1人及び委員をもって組織する。

(会長及び副会長)

第5条 会長及び副会長は、次条第1項の規定に基づき、委員となるべき者の中から、これを選任する。

2 会長は、協議会を代表し、その会務を総理する。

3 副会長は、会長を補佐して協議会の業務を掌理し、会長に事故あるとき又は会長が欠けたときは、会長の職務を代理する。

(協議会の委員)

第6条 協議会の委員は次に掲げる者とする。

- (1) 沿線市町
- (2) 山形県
- (3) 道路管理者
- (4) 公安委員会
- (5) 沿線市町議会
- (6) 沿線市町商工団体
- (7) 沿線市町観光団体
- (8) 一般住民・利用者代表

- (9) 交通事業者
- (10) 鉄道事業者
- (11) 有識者
- (12) 国土交通省

(会議)

第7条 協議会の会議（以下「会議」という。）は、会長が招集し、会長が議長となる。

2 会議の議決方法は会議出席委員の過半数をもって決することとする。

3 会議は、原則として公開とする。ただし、会議を公開することにより公正かつ円滑な議事運営に支障が生じると認められる協議については、非公開で行うものとする。

4 協議会は、必要があると認められるときは、委員以外の者に対して、資料を提出させ、又は会議への出席を依頼し、助言等を求めることができる。

(協議結果の尊重義務)

第8条 協議会で協議が整った事項については、協議会の構成員はその協議結果を尊重しなければならない。

(幹事会)

第9条 協議会に提案する事項について、協議又は調整をするため、必要に応じ協議会に幹事会を設置することができる。

(事務局)

第10条 協議会の業務を処理するため、協議会に事務局を置く。

2 事務局は、山形県置賜総合支庁総務企画部地域振興課に置く。

3 事務局に事務局長、事務局員を置き、会長が定めた者をもって充てる。

(経費の負担)

第11条 協議会の運営に要する費用は、沿線各市町の負担金をもって充てる。

(監査)

第12条 協議会に監査委員を2名置く。

2 協議会の出納監査は、監査委員によって行う。

3 監査委員は、監査の結果を会長に報告しなければならない。

(財務に関する事項)

第13条 協議会の予算編成、現金の出納その他財務に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(協議会が解散した場合の措置)

第14条 協議会が解散した場合には、協議会の収支は、解散の日をもって打ち切り、会長であった者がこれを決算する。

(2) 構成員

区 分	所 属・職 名	備 考
沿 線 市 町	長井市長（会長）	※地域づくり推進課長 ※建設課長
	南陽市長（監査委員）	※みらい戦略課長 ※建設課長
	白鷹町長（副会長）	※企画政策課長 ※建設水道課長
	川西町長（監査委員）	※まちづくり課長 ※地域整備課長
山 形 県	置賜総合支庁長	※地域振興課長（事務局長） ※道路計画課長 ※西置賜道路計画課長 ※交通政策課長
道路管理者	国土交通省山形河川国道事務所	※調査第二課長
公安委員会	米沢警察署長	※交通規制係長
	長井警察署長	※交通課長
	南陽警察署長	※交通課長
沿線市町議会	長井市議会議長	
	南陽市議会議長	
	白鷹町議会議長	
	川西町議会議長	
商 工 団 体	長井市商工会議所会頭	
	南陽市商工会会長	
	白鷹町商工会会長	
	川西町商工会会長	
観 光 団 体	長井市観光協会会長	
	南陽市観光協会会長	
	白鷹町観光協会会長	
	川西町観光協会会長	
住民・利用者	長井青年会議所理事長	
	南陽青年会議所理事長	
	長井市駅協力会連絡会会長	
	西大塚駅協力会会長	
	沿線高等学校校長（長井高校校長）	
	長井市地区長連合会副会長	
	南陽市地区長連絡協議会会長	
	白鷹町区長会連合会会長	
	川西町自治会長会連合会会長	
交通事業者	山形県バス協会会長	
	山形県ハイヤー協会会長	
鉄道事業者	東日本旅客鉄道株式会社仙台支社米沢駅長	
	山形鉄道株式会社専務取締役	
有 識 者	東北芸術工科大学教授	
国土交通省	東北運輸局山形運輸支局長	
(オブザーバー)		
国土交通省	東北運輸局鉄道部長	