

酒田市地域公共交通計画（案）に対する意見募集（パブリックコメント）の実施結果について

酒田市意見募集手続要綱第 7 条の規定に基づき、酒田市地域公共交通計画（案）の策定に関して実施した意見募集の結果を次のとおり公表します。

- | | |
|--------------------------|---------------------------------|
| 1 政策等の題名 | 酒田市地域公共交通計画（案） |
| 2 政策等の案の公表の日 | 令和 3 年 1 月 18 日（月） |
| 3 意見募集期間 | 令和 3 年 1 月 18 日（月）から 2 月 8 日（月） |
| 4 意見提出者数 | 3 名 |
| 5 提出意見、提出意見を考慮した結果及びその理由 | |

提出意見

庄内交通バスの現行路線の一部を廃止するとの計画のようだが、肝心の廃止地域での説明会などを行ったのか。また、一部路線廃止を行うことによる地域住民の声や要望をパブリックコメントだけでなく、どのように計画に反映しているのか。実際に廃止される路線区域のバス利用者の声を計画に反映しているのか。

これに関連し、高校生の通学時間に朝一番の時間を 30 分繰り上げるようだが、高校生が一般と混じってデマンドタクシーを利用して通学するとした場合、授業に余裕のある時間に設定してほしい。また、1 台のデマンドタクシーの定員を超える予約があった場合、2 台目以降のデマンドタクシーを柔軟に配車するように対応してほしい。

提出意見を考慮した結果及びその理由

- この意見による計画案の変更はありません

本計画は、これまでの運行実績やアンケート調査結果、前計画からの取り組み結果などを踏まえ、案を策定しました。

交通体系の改編案については、市の全域に影響が及ぶ内容であるため、各地域での意見交換や協議を 50 回以上（令和 2 年度の累計）行いました。また、バス車内での利用者アンケート調査、高校生や大学生を対象としたアンケート調査などを実施しています。今回の改編案は、寄せられた要望等を踏まえ、運行を担う交通事業者とも協議を重ねながら取りまとめたものです。

デマンドタクシーの第 1 便の出発時間については、乗り合いになった場合でも授業に間に合うことを見込んで午前 7 時 30 分に変更する予定です。また、定員の 4 名を超える予約があった場合は、従来どおり 2 台目の配車を行って対応します。

運行内容については、計画書（案）P.23 にも示す通り、市民生活を支える交通サービスの向上のため、引き続き検討していきます。

提出意見	
	酒田市内から自宅へ戻る場合、17時30分に変更となっていたが、高校生が自宅に戻る場合、17時30分発では早すぎるのではないか。高校生の帰宅を考慮し遅い時間帯の配車も考慮してほしい。
提出意見を考慮した結果及びその理由	
	<ul style="list-style-type: none"> この意見による計画案の変更はありません <p>高等学校は、15時40分頃又は16時40分頃に下校となることから、デマンドタクシーで帰宅する際は、16時00分の便または17時30分の便の利用を想定しています。</p> <p>下校時間後の部活動や学習等を考慮する場合、それぞれの帰宅時間が多様であることに加え、運行ダイヤと共に予約受付センターの開設時間を延長する必要があることから、17時30分よりも遅い便の設定は、今のところ考えておりません。</p> <p>運行内容については、計画書（案）P.23にも示す通り、市民生活を支える交通サービスの向上のため、引き続き検討していきます。</p>
提出意見	
	デマンドタクシーは事前に利用者を登録し、前日までに利用の予約するという事がネックになり利用が進んでいないと考えているが、無登録、当日1時間前予約が可能となるように制度変更をしてほしい。
提出意見を考慮した結果及びその理由	
	<ul style="list-style-type: none"> この意見による計画案の変更はありません <p>デマンドタクシーを利用するにあたっては、酒田市民であることがひとつの条件となっているため、事前の登録を必要としています。登録手続きは簡易なものとなるよう工夫しておりますが、利用促進のためにも、周知活動に注力していきます。</p> <p>予約受付に関しては、予約受付センターから運行会社への配車が完了するまでの事務手続きやお迎えまでの時間的な余裕も必要になることから、運行2時間前までの予約としています。</p> <p>制度変更については、運行を担う交通事業者との協議を要する事案になりますので、今後の利用実績を踏まえながら、引き続き検討していきたいと考えます。</p>
提出意見	
	<p>後期高齢者になりましたので、今後の移動を考える、良い機会と思い、パブリックコメントをします。私は術後医師から自転車を禁止されていますが、自家用車でどこでも行けます。最近目は衰え、耳も遠くなり、足腰も自信ありません。数年内にはバスやタクシーのお世話になる覚悟です。他人事とは思えず今回の公共交通計画にコメントしました。</p> <p>私の場合、最寄りのバス停まで8分、酒田駅まで庄内交通で15分、所要時間は約30分でした。公益大で午後の会議に参加したときは午前10時に出発、接続の都合でバスを乗継ぎ、帰宅は午後6時過ぎでした。デマンドタクシーはエリア外なので未体験です。また先年フレイル寸前まで体調を壊したので、今年ハリバリで予防に努める計画です。運転免許の返納は、新しい市内公共交通モビリティ環境が、要支援1のレベルで利用できるかどうか、目安です。現在は自宅での老々介護もあり、車は日々の暮らしに欠かせないライフラインです。</p>

酒田市の市民サービスは DX 化で、情報については、使いやすくなる方向性を感じます。しかし基本となるアナログサービスは省略や縮減せず、むしろ発展させアシスト性を高めて欲しいと思います。直射日光下では見えない画面、明瞭で大きな通話音量、エラーしないタッチパネル、両手を塞ぐ操作機器、限界のある公共空間での音声利用、どれも不便で不安全です。これらに接続してアシストする情報ボックスが停留所やターミナル、病院など随所で利用できれば、DX 化も効果を発揮します。アナログインターフェースの充実、高齢者などの社会的寿命を維持する方法だと思います。見えにくい部分ですが、期待するところです。

提出意見を考慮した結果及びその理由

- ・ この意見による計画案の変更はありません

計画書（案）P.6 にも記載のとおり、社会情勢の変化に伴う課題への対応が必要となっています。また、マイカーを利用している方であっても、公共交通を選択的に利用できるような意識変化を促す取り組みが重要と考えています（P.24、P.38、P.41）。

利用環境の改善についても、「施策体系 4」（P.38）に包含する内容と考えます。

提出意見

マイカーの代替はバスでなくタクシー！（代替をバスにすると、サービスも赤字も悪化する）

- 1) 利用者が求めているサービスと事業者が提供するサービスのマッチング。及び市の役割。

これまで公共交通は輸送サービス（目的地、出発地、停留所と時刻など）が目的でした。

これから求められるのは、安全と安心、健康を支える、地域社会を支えるサービスです。

それはマイカーで行っていた、通院、薬局、リハビリ、買物などの移動を代替するものです。

これは原則、ドアからドアであり、所要時間に加え、目的を満たす滞在時間が加わります。

この条件を満たすためには、これまでのバス輸送が限りなくタクシーに近づくことです。

バスにタクシーのサービスが求められているのです。輸送ではなく移動サービスです。

例えば、9 人までの規模であれば二種普通免許で充分です。サービスはタクシー並みです。

または、タクシー会社にもバスの運行をしてもらうことを行ってみてはいかがでしょうか？

仮に 18 名の需要がある場合でも、2 台の配車で対応できます。1 社で対応できない場合でも、複数社による共同運行も可能です。今回の計画では事業者に対する応札などには触れていませんが、できるだけ広範に対応できるよう、間口を広げることが必要です。

配車やサービスの向上、利用者を増加させるアイデアなど、提案を募る方式もあります。

利用者のニーズに応えることで収支の改善、また地域経済に寄与するものであります。

- 2) 将来は SAVS（スマートアクセスビークルシステム）へ発展することを予測した誘導施策。

路線バスが地域内の公共交通機関の主役から降りるのは時間の問題です。路線バスは都市間、あるいはシャトル便、貨客混載など、バスの特性を活かせる役割に特化すべきだと思います。マイカーの代替は今後デマンドタクシーなどが主力になると思います。デマンドシステムを改善し、使い心地の良いシステムへ発展を期待します。需要に応じて機動的な配車ができる仕組みを目指して、将来的にオンデマンドで 5 分以内の配車を望みます。

今回の計画期間の前半はその試行期間、後半期間は中間見直しで改善、倍速で達成できます。

デジタル化推進部門のサポートを得て最適化へ向け、担当を横断する施策推進を期待します。

3) 停留所の設備など

基幹停留所の全天候化対策が必要です。冬暖かく、夏涼しい屋内で待ち合わせることが利用者の増加につながります。雨天や風雪に耐える待合所の確保は酒田市では必須です。

停留所レーンの設置など、他の交通を妨げない道路整備も必要で、これは市の役割です。

基幹停留所には、利用できる多目的トイレが付近にあること、バスとの通信ボックスの設置が求められます。また停留所も道路から施設の敷地内に設置すると利便性が高まります。

4) 観光が絡む公共交通。酒田市を魅せる交通メニュー（新交通システムも考慮する）

① 水陸両用バス(酒田駅—新井田川・山居倉庫—酒田港・湊市場—日和山—中町—酒田駅)
観光を目的に、試験的にツアーを企画し、地域の旅行商品として季節運航を目指す。

② LRT（酒田駅—千日町—光が丘—北新町—船場町・海鮮市場---希望ホールまで延伸）
地域の移動利便性が高まることで、長期的な社会インフラを含む地域の再開発へ誘導。
LRTの動力はRE100、再生可能エネルギーで調達、電池で走行できる仕様とする。
均一料金、自由乗降区間、自転車、シニアカー、ベビーカー等 OK、平低床車両仕様

③ DMV（酒田駅—千日町—光が丘—北新町—船場町—山居倉庫入口—若浜町—酒田駅）
LRTの発展形式としてDMVを活用することで、市内循環線ができ、合わせて観光需要を喚起して、採算に寄与する。既存のインフラ再生と酒田の歴史をつなげるストーリー！

5) コロナ後のバスの生き残り策（シャトルバス、小型化、福祉対応車両などへ分化対応）

路線バス、JRの車両に、自転車（E-バイク・シニアカーを含む）の積載乗降を可能にする。

これは旧来の通勤、通学方法に戻すことではありません。再生可能エネルギーが拓く将来の社会の、行動スタイルへつながる革命です。その延長には、登山バス+MTB=雲上サイクリング、海浜ツーリング、観光名所ツーリングなどにイメージが展開できます。アフターコロナの移動では、タクシーよりは密を避けられるバス空間は貴重です。バスも路線によっては9人乗りの小型が良いと思います。またバス会社は既存の車両管理技術とサービスを活かす整備や車両リース。運転手を養成して、自社でのバス運行だけでなく、運転手を派遣して様々なニーズに応えるシャトル便の運行業務委託を行うなど。法改正による規制緩和で、これから開始する業務や業態を見直して、最適なスタイルへ構造を変容する機会と思います。

6) シャトル便サービス

施設などの利用を目的とするシャトル便ですが、利用者からみて不便もあります。

例えば通院にしても、病院と薬局、通院と買い物、リハビリと買い物など、複数の目的地を経由する利用に耐える運行ではありません。しかしリハビリと買い物などは、地域を結ぶ定時便があれば曜日ごとに、今日はリハビリ、今日は買い物と目的を選択できます。路線バスの休止区間には、サイズをダウンさせたシャトル便を運行し、利便性を確保してください。

ただしシャトル便で全てが足りるわけではありません。前述のように要支援の必要な利用者は個別の送迎が欠かせません。シャトル便とデマンドは地域から見ればどちらも必要な手段であり、どちらかだけを選択させる問題ではありません。平田も仁助新田や中野俣方面は空白域です。シャトル便は市街地の動脈になります。酒田駅を起終点とする複数のシャトル便で乗り換え自由なフリーゾーンとすれば、無料パークイングの少ない酒田駅の再開発施設の利用アップにもつながる筈です。北海道の岩見沢市の駅と交通と人の集まりは参考になります。

7) デマンドタクシーで解決したいこと（可能にしたいこと）

デマンドタクシーはバス路線の休廃止地域における代替交通システムの準主役です。一時的なスポット利用から、長期の通院利用など、地域住民の様々な求めに応じることが可能です。足が不自由な方はシャトル便サービスを利用しづらいです。デマンドはそうした求めに対応できます。この特性はバス路線が残されている地域でも、バスに乗れない住民はデマンドを必要とすることを示します。酒田市の市街地エリアもデマンド対象地域にして欲しいと思います。

地域の住民だけでなく、観光客のデマンド利用を可能とするために、観光案内所などで1回だけの即日加入を設けて対応してはいかがでしょうか。鳥海山の登山タクシーは登山口への送りと下山口への迎えが可能になります。デマンドのレベルが選択できるのは魅力です。

デマンドタクシーは乗合が原則ですが、複数名利用ということで2名分のチャージを負担すれば、単独利用も許容できる特例があってもいいと思います。

8) 終わりに

無人運転の移動手段もまもなく可能になる時代ですが、その前にまず、マイカーの代替は、バスでなくオンデマンドの活用がキーです。市民の要求に見合う地域内交通のより良い仕組みづくりへ、市が率先して提案をし、地域のコンセンサスを得て、推進してください。

提出意見を考慮した結果及びその理由

- ・ この意見による計画案の変更はありません

1) 2) 4) 8) のご意見について

交通体系の改編にあたり、地域の皆さんとの意見交換やアンケート調査でも、ドアからドアまで乗り換え換えなく移動できること、いつでもどこへでも移動できること等の要望がありました。これらのニーズについては、公共交通のひとつとして一般のタクシーをご利用いただきたいと考えております。

将来的には無人運転車両やSAVS（スマートアクセスビークルシステム：人工知能を活用してリアルタイムに配車や送迎を行う、路線バスとタクシーの中間的な位置づけの交通システム）、水陸両用バス、LRT（次世代型路面電車システム）、DMV（デュアルモードビークル：線路と道路の両方を走行できる乗り物）など、全国的にさまざまな最先端の輸送サービス、交通サービスの事例があるものと思いますので、その動向に注視していきますが、現状では、計画書（案）P.22 で示すとおり、効率的で持続可能な交通網の構築が優先的の課題であると考えます。

観光面での公共交通についても、計画書（案）P.9に記載したような課題を受け、引き続き検討していきます（P.36）。

3) のご意見について

停留所の設備などについては、計画書（案）P.37に記載のとおり、待ち合い環境の改善や乗り継ぎ拠点の改善に取り組んでいくこととしております。

ご意見は、具体的な施策内容として参考にさせていただきます。

5) のご意見について

新型コロナウイルス感染症の影響に関して、今後、観光客を含む利用者の行動変容に注視していく必要があると考えております。

利用環境の改善として、「施策体系4」（P.38）に包含する内容と考えます。

6) 7) のご意見について

シャトルバスも本市の輸送資源のひとつですが、計画書（案）P.17、18に示すとおり、利用者のニーズを踏まえた効果的な対応と役割分担が必要と考えています。

交通網の整備では、まちづくりの視点とともに、効率性や持続性、わかりやすさが求められており、路線や交通手段が重複しないよう整理して検討を行っています。足腰が弱い方や介助を要する方の移動については、福祉タクシーや介護タクシーの利用も可能です。

市街地の動脈の役割は、主として市営るんバスが担うよう路線改編し、酒田駅前を起終点にしたアクセス性向上についても取り組んでいくこととしています（別冊「酒田市の公共交通における改編の方針について」 P.5、6）

デマンドタクシーの運行内容や制度変更については、計画書（案）P.23にも示す通り、市民生活を支える交通サービスの向上を目指して取り組んでいきますが、運行を担う交通事業者との協議を要する事案になるため、今後の利用実績を踏まえながら、引き続き検討していきたいと考えます。

提出意見

【デマンドタクシーについて】

1. 乗車券について

- ・ 利用は一日券、半日券などの各用途に分ける。
その方が、販売者も利用者も分かりやすく利用しやすい。
- ・ 細かく分けすぎると使いづらい。

2. ネットにも、既にオンデマンド使用地区が全国にあり、不便な点が記載されていますので、それらを参考にされ不便を無くし、それ以上利用しやすい体制をお願いします。

3. 大変大きなプロジェクトで、市役所の職員の方々も大勢の方がかかわっていると思います。
真剣に作成されていても、シャトルバスのように使用できなければ税金の無駄遣いとなります。

提出意見を考慮した結果及びその理由

- ・ この意見による計画案の変更はありません

1のご意見について

デマンドタクシーは、乗車1回ごとに運賃をお支払いいただく形態となっています。
使用期限のある乗車券というものはありません。
なお、運賃のお支払いには、市営るんバスの回数券を使用することができます。

2、3のご意見について

デマンドタクシーの運行内容や制度変更については、計画書（案）P.23にも示す通り、市民生活を支える交通サービスの向上を目指して取り組んでいきますが、運行を担う交通事業者との協議を要する事案になるため、今後の利用実績を踏まえながら、引き続き検討していきたいと考えます。

ご意見をお寄せいただき、ありがとうございました

【担当】 酒田市 企画部 都市デザイン課 地域公共交通係