

令和 6 年度 高校生等の地域公共交通利用に関する
意識調査研究業務委託報告書

令和 6 年 8 月 30 日

東北公益文科大学
サステナブル・モビリティ研究所

目次

1. 調査の概要	1
1.1. 委託業務の目的	1
1.2. アンケート調査の概要	1
1.3. 調査期間	1
1.4. 調査の回収状況から見た調査信頼度	1
2. 生徒・学生用アンケート結果	3
2.1. 回答者の属性	3
2.2. 公共交通の利用状況	11
2.3. 休日の状況	19
2.4. 公共交通に対する意識	27
2.5. 登校時	37
2.6. 帰宅時	53
3. 高校生の保護者用アンケート結果	57
3.1. 回答者の属性	57
3.2. お子さんの通学と公共交通	66
3.3. 公共交通に対する意識	84
4. 分析	99
4.1. 調査対象の地域公共交通に対する現状の分析	99
4.1.1. 公共交通の利用状況	99
4.1.2. 休日の状況【生徒・学生問 13-16】	100
4.1.3. 登下校時の公共交通の利用状況	101
4.1.4. 通学に対する保護者の意識	103
4.1.5. 公共交通に対する意識・要望	104
4.2. 地域公共交通の維持及び利用促進における課題	108
4.2.1. 通学時における利用について	108
4.2.2. 休日の利用について	109
4.2.3. 公共交通利用に対する意識	109

5. 地域公共交通維持及び利用促進に係る政策提言	111
5.1. 通学時の公共交通の利用について	111
5.2. 休日の公共交通の利用について	112
5.3. 公共交通利用意識の向上	115
5.4. 公共交通利用を促進する目的の明確化	116

1. 調査の概要

1.1. 委託業務の目的

地域公共交通（鉄道、バス）の維持及び利用促進を図るため、酒田市が実施する市内の高校生等を対象としたアンケート調査について、東北公益文科大学の知見を活用し、現状及び課題分析、課題に対応する政策提言を行うもの。

1.2. アンケート調査の概要

アンケートは委託者（酒田市）が作成し、各校に回答を依頼したが、項目については事前に委託者と受託者（東北公益文科大学）が協議して決定した。アンケート様式は kintone で作成し、オンラインでの回答を求めた。

- 対象者：市内高校、短期大学、大学等へ通学している生徒・学生、及び高校生の保護者。各学校の生徒・学生の人数は表 1 の通りである。生徒・学生の対象者数は合計で 3,228 名、高校生の保護者は 2,235 名が対象者数であった。
- 回答者属性：居住地、通学先学校名、学年、性別、部活動・サークル、定期券の所持等
- 調査内容：地域公共交通に対する意識・認知度、通学時及び通学時以外の交通手段、利用しない（させていない）理由、利用する（させる）ための希望条件、自家用車送迎について（負担感）等

表 1 対象者（生徒・学生）

	1 年	2 年	3 年	4 年	合計
酒田光陵	252	266	247		765
酒田西高	98	123	125		346
酒田東高	174	156	140		470
酒田南高	242	213	199		654
生徒計	766	758	711		2,235
産技短	27	32			59
酒田看護	30	30	20		80
公益大	181	212	239	222	854
学生計	238	274	259	222	993
合 計	1,004	1,032	970	222	3,228

1.3. 調査期間

令和 6 年 4 月 22 日（月）～4 月 26 日（金）に各校に対してアンケート回答依頼を行い、5 月 13 日（月）を回答期限とした。

1.4. 調査の回収状況から見た調査信頼度

アンケート調査の配布・回収状況は、以下の通りである。高校生（生徒）向けアンケートと学

生向けアンケートの項目は同一であるが、自動車運転免許の有無や日常の移動範囲が異なると考えられるため、異なる母集団ととらえ、それぞれ信頼度を確認した。

表 2 回答数と回答率

区分	依頼数（対象者数）	回答数	回答率
高校生（生徒）向けアンケート	2,235 人	248 人	11.1%
学生向けアンケート	993 人	140 人	14.1%
高校生の保護者向けアンケート	2,235 人	440 人	19.7%

調査の信頼度については、次の公式を用いて確認した。なお、公式中の母比率は、設問の内容が多岐にわたること、選択肢が複数であることを考慮し、必要標本数が最も多くなる二者択一（50%）を用い、許容誤差はアンケート調査を行う際に一般的に用いられる 5%とした。

$$\text{標本数} = \frac{\frac{\text{信頼度係数}^2 \times \text{母比率} \times (1 - \text{母比率})}{\text{許容誤差}^2}}{1 + \left(\frac{\text{信頼度係数}^2 \times \text{母比率} \times (1 - \text{母比率})}{\text{許容誤差}^2 \times \text{母集団の数}} \right)}$$

表 3 標本数検討表

信頼度	信頼度 係数	必要な標本数		
		高校生	学生	高校生保護者
		母集団 2,235 人	母集団 993 人	母集団 2,235 人
80.0%	1.28	153	141	153
90.0%	1.64	241	213	241
95.0%	1.96	328	277	328
96.0%	2.05	355	296	355
97.0%	2.17	389	319	389
98.0%	2.33	436	350	436

以上の結果より、今回の各アンケート調査における回答者数は、誤差率±5%とした場合に、高校生保護者では信頼度約 98.0%（母集団の回答が今回の標本調査において得られた結果から、±5%内に収まる確率が 98.0%）であるが、高校生は約 90.0%、学生は約 80.0%となることが確認された。

2. 生徒・学生用アンケート結果

2.1. 回答者の属性

問1 学校名

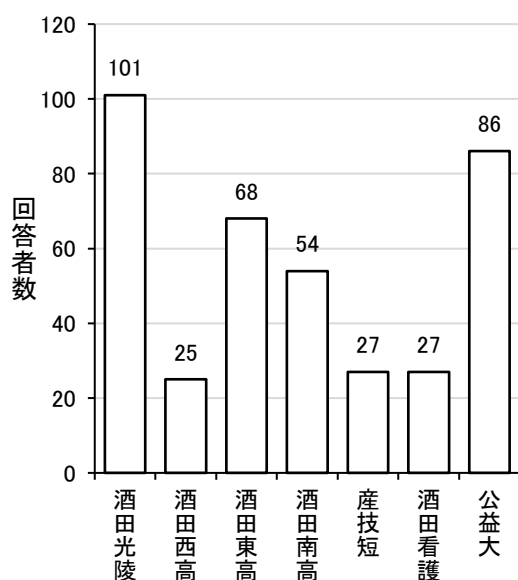


図1 学校別回答者数

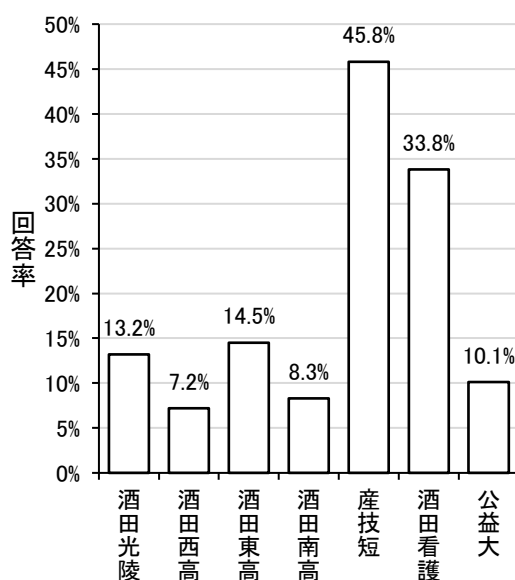


図2 学校別回答率

回答者は全体で 388 名であり、生徒の回答は 248 名、学生の回答は 140 名であった。調査対象者 3,228 名に対する回答率は 12.0%であり、生徒、学生の回答率は順に 11.1%、14.1%であった。

学校別で見ると、回答数が多いのは酒田光陵高校（101 名）、東北公益文科大学（86 名）であった。各学校の調査対象者全体に対する回答率が高いのは産業技術短期大学校庄内校（45.8%）、酒田看護専門学校（33.8%）であった。

表 4 学校別回答率

	回答者数	対象者数	回答率	合計
酒田光陵	101	765	13.2%	248 人/2,235 人 = 11.1 %
酒田西高	25	346	7.2%	
酒田東高	68	470	14.5%	
酒田南高	54	654	8.3%	
産技短	27	59	45.8%	140 人/993 人 = 14.1%
酒田看護	27	80	33.8%	
公益大	86	854	10.1%	

問2 学年

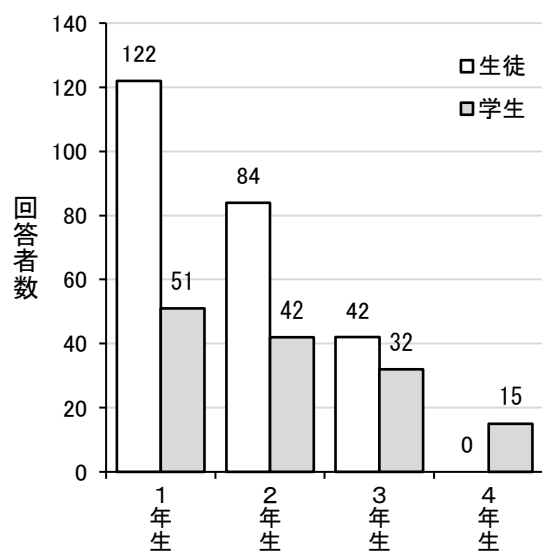


図3 学年別回答者数

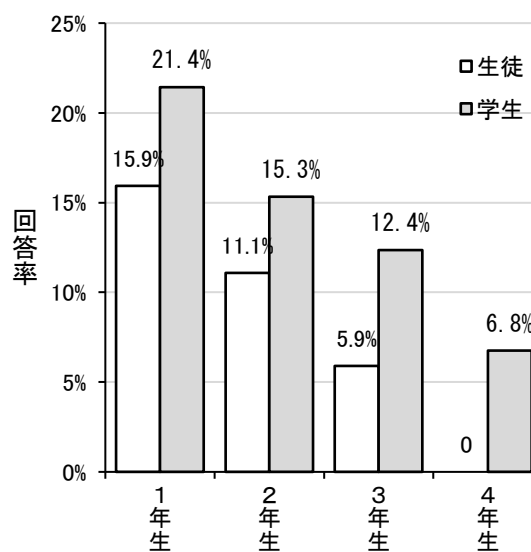


図4 学年別回答率

回答者全体について学年別でみると、内訳は1年生が173名(44.6%)、2年生が126名(32.5%)、3年生が74名(19.1%)、4年生が15名(3.9%)であった。学校種別に回答者数を見ると1年生から3年生までいずれも生徒の回答が多いが、対象学年の人数(調査対象者数)に対する回答者の割合を見ると、全学年とも学生の方が高かった。

表5 学年別回答率

		回答者数	対象者数	回答率
生徒	1年生	122	766	15.9%
	2年生	84	758	11.1%
	3年生	42	711	5.9%
学生	1年生	51	238	21.4%
	2年生	42	274	15.3%
	3年生	32	259	12.4%
	4年生	15	222	6.8%

問 3 性別

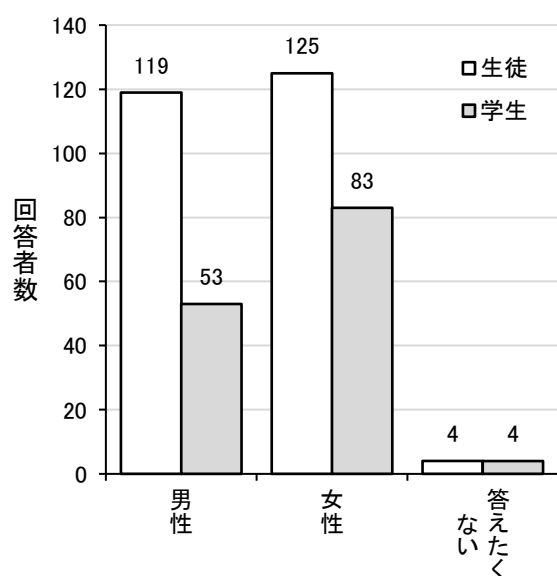


図 5 男女別回答者数

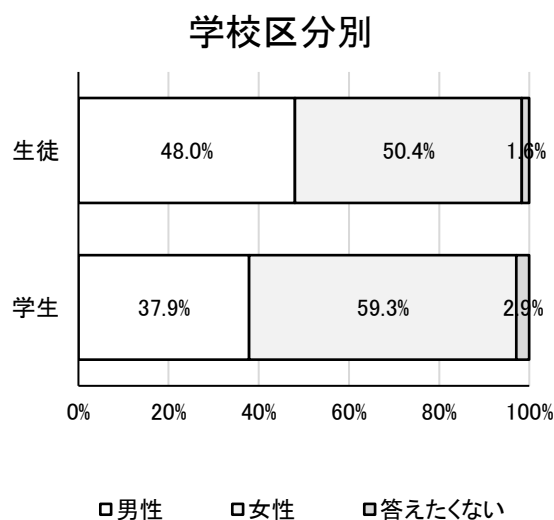


図 6 男女別内訳 (学校種別)

回答者全体について男女別でみると、男性が 172 名 (44.3%)、女性が 208 名 (53.6%) であった。学校種別に男女の内訳を見ると、生徒は男女差がほぼ見られないが、学生については女性の回答が多い傾向が見られた。

表 6 男女別内訳 (学校種別)

	生徒		学生		全体	
	回答者数	内訳	回答者数	内訳	回答者数	内訳
男性	119	48.0%	53	37.9%	172	44.3%
女性	125	50.4%	83	59.3%	208	53.6%
答えたくない	4	1.6%	4	2.9%	8	2.1%
全体	248	100.0%	140	100.0%	388	100.0%

問4 居住地

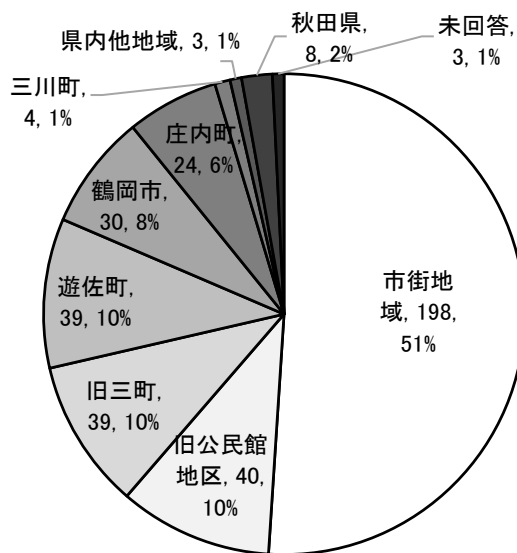


図7 居住地別回答者数

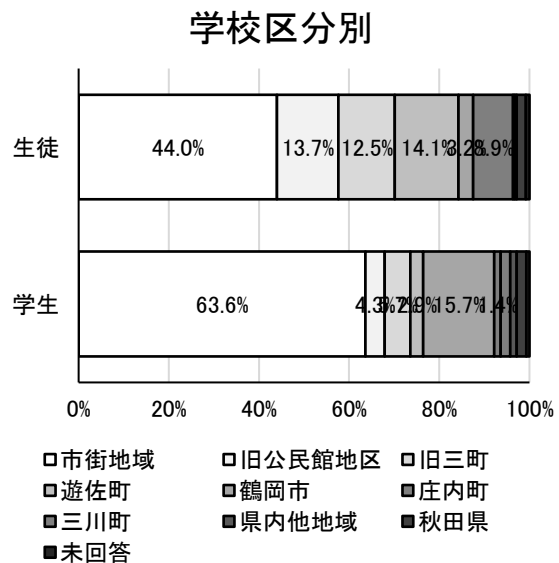


図8 居住地別内訳（学校種別）

居住地については入力された郵便番号に基づき、市街地域、旧公民館地区の各地区、旧三町、他市町、他県に分類した。回答者全体で見ると、198名（51.0%）が市街地域に居住していた。旧公民館地区（40名、10.3%）、旧三町（39名、10.1%）、遊佐町（39名、10.1%）がそれぞれ10%程度であった。

学校種別に内訳を見ると、生徒は市街地域の居住者が少なく（44.0%）、旧公民館地区、旧三町、遊佐町の回答者の割合は順に13.7%、12.5%、14.1%であり、庄内町（8.9%）も比較的多かった。学生は市街地域の居住者が多く（63.6%）、鶴岡市も多かった（15.7%）。

表7 居住地別内訳（学校種別）

	生徒		学生		全体	
	回答者数	内訳	回答者数	内訳	回答者数	内訳
市街地域	109	44.0%	89	63.6%	198	51.0%
旧公民館地区	34	13.7%	6	4.3%	40	10.3%
旧三町	31	12.5%	8	5.7%	39	10.1%
遊佐町	35	14.1%	4	2.9%	39	10.1%
鶴岡市	8	3.2%	22	15.7%	30	7.7%
庄内町	22	8.9%	2	1.4%	24	6.2%
三川町	1	0.4%	3	2.1%	4	1.0%
県内他地域	1	0.4%	2	1.4%	3	0.8%
秋田県	5	2.0%	3	2.1%	8	2.1%
未回答	2	0.8%	1	0.7%	3	0.8%
全体	248	100.0%	140	100.0%	388	100.0%

なお、旧公民館地区および旧三町の居住者の内訳は以下のとおりであった。

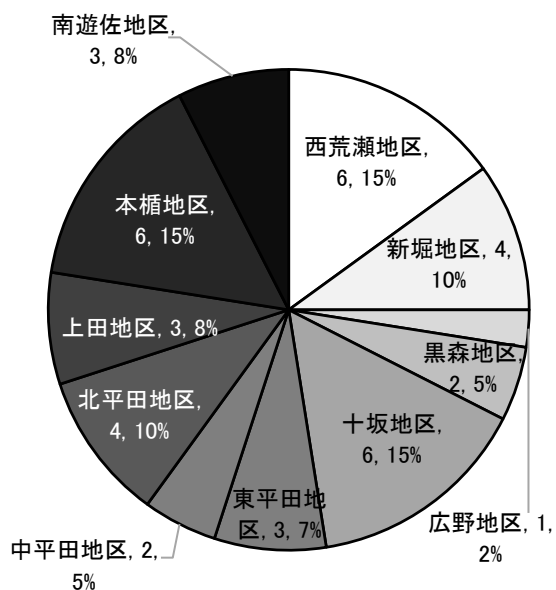


図 9 旧公民館地区内訳

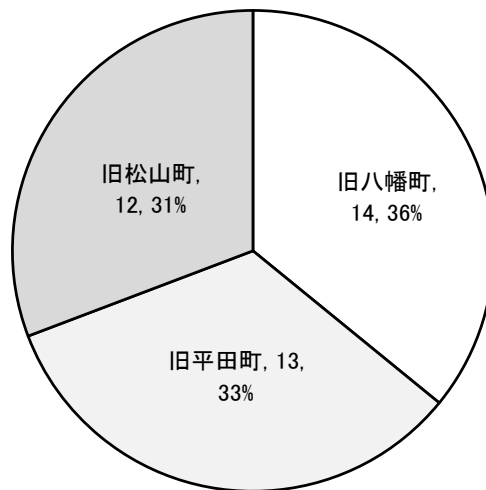


図 10 旧三町内訳

表 8 旧公民館地区内訳（学校種別）

	生徒		学生		全体	
	回答者数	内訳	回答者数	内訳	回答者数	内訳
西荒瀬地区	5	14.7%	1	16.7%	6	15.0%
新堀地区	3	8.8%	1	16.7%	4	10.0%
広野地区	0	0.0%	1	16.7%	1	2.5%
黒森地区	2	5.9%	0	0.0%	2	5.0%
十坂地区	5	14.7%	1	16.7%	6	15.0%
東平田地区	3	8.8%	0	0.0%	3	7.5%
中平田地区	2	5.9%	0	0.0%	2	5.0%
北平田地区	4	11.8%	0	0.0%	4	10.0%
上田地区	1	2.9%	2	33.3%	3	7.5%
本楯地区	6	17.6%	0	0.0%	6	15.0%
南遊佐地区	3	8.8%	0	0.0%	3	7.5%
全体	34	100.0%	6	100.0%	40	100.0%

表 9 旧三町内訳（学校種別）

	生徒		学生		全体	
	回答者数	内訳	回答者数	内訳	回答者数	内訳
旧八幡町	10	32.3%	4	50.0%	14	35.9%
旧平田町	12	38.7%	1	12.5%	13	33.3%
旧松山町	9	29.0%	3	37.5%	12	30.8%
全体	31	100.0%	8	100.0%	39	100.0%

通学する学校別に居住地域を調べると、酒田光陵高校と酒田東高校は市街地域から通う生徒が多い傾向が見られた。また産業技術短期大学は酒田看護専門学校や東北公益文科大学と比べて市街地域からの通学が少なく、鶴岡市からの通学が多い傾向が見られた。

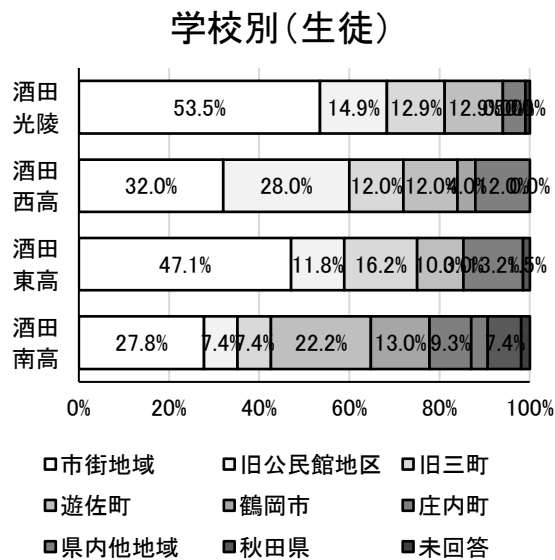


図 11 居住地域別内訳 (生徒)

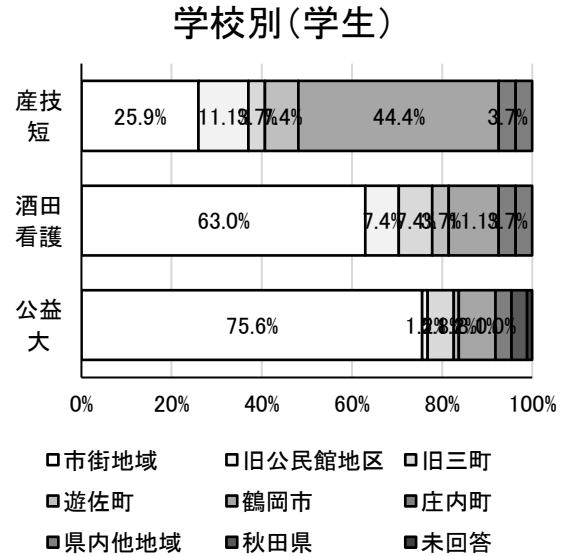


図 12 居住地域別内訳 (学生)

次に、居住地から通学する学校までの概算距離を調べた。全体では 3km 以下が最も多く 20.4% であり、10km 以下 (17.3%)、5km 以下 (13.9%) の順である。生徒と学生を比較すると、学生は 1km 以下 (26.4%)、3km 以下 (19.3%) が多く、20km 以下 (15.7%) も多かった。生徒は 1km 以下は少なく、3km 以下 (20.6%)、10km 以下 (22.6%)、15km 以下 (16.1%) が多かった。

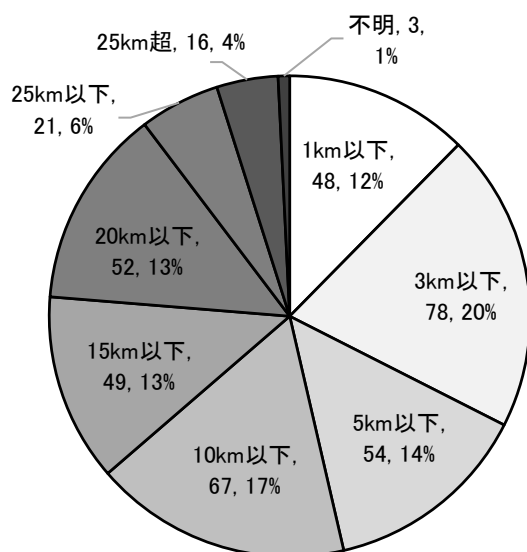


図 13 学校までの距離別回答者数

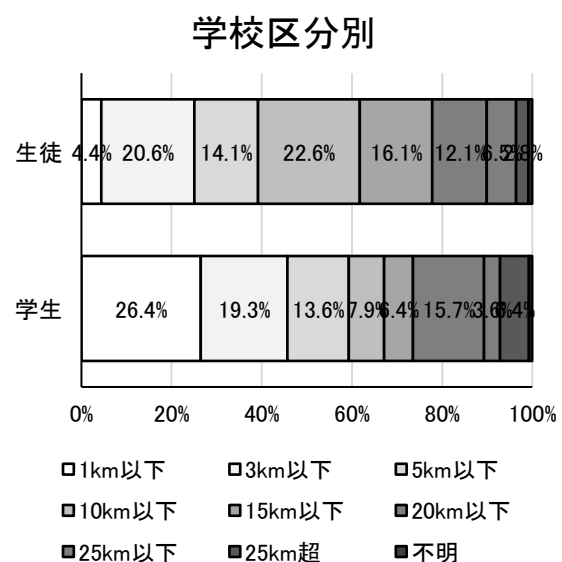


図 14 学校までの距離別内訳 (学校種別)

表 10 学校までの距離（学校種別）

	生徒		学生		全体	
	回答者数	内訳	回答者数	内訳	回答者数	内訳
1km 以下	11	4.4%	37	26.4%	48	12.4%
3km 以下	51	20.6%	27	19.3%	78	20.1%
5km 以下	35	14.1%	19	13.6%	54	13.9%
10km 以下	56	22.6%	11	7.9%	67	17.3%
15km 以下	40	16.1%	9	6.4%	49	12.6%
20km 以下	30	12.1%	22	15.7%	52	13.4%
25km 以下	16	6.5%	5	3.6%	21	5.4%
25km 超	7	2.8%	9	6.4%	16	4.1%
不明	2	0.8%	1	0.7%	3	0.8%
全体	248	100.0%	140	100.0%	388	100.0%

問5 部活動、サークル

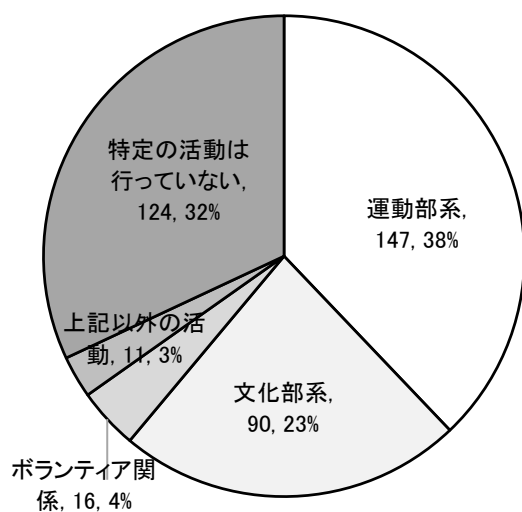


図 15 部活動・サークル加入状況

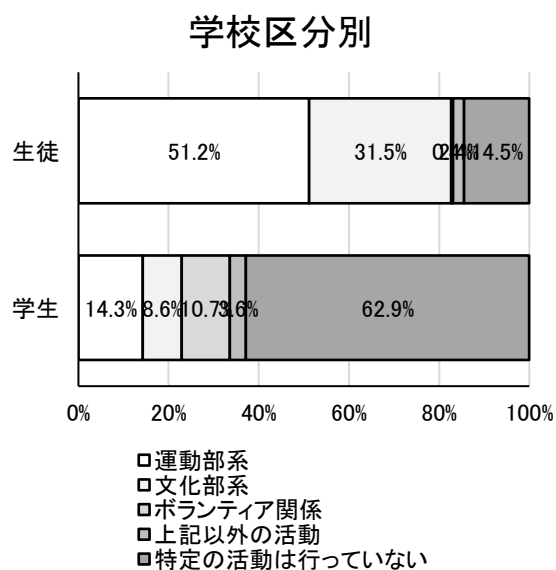


図 16 部活動・サークル加入状況（学校種別）

部活動、サークルは、回答者全体では「運動部系」（37.9%）が最も多く、「特定の活動は行っていない」（32.0%）、「文化部系」（23.2%）の順となった。学校種別にみると、生徒は「運動部系」（51.2%）、「文化部系」（31.5%）が多く、学生は「特定の活動は行っていない」（62.9%）という回答が多かった。

表 11 部活動・サークル加入状況（学校種別）

	生徒		学生		全体	
	回答者数	内訳	回答者数	内訳	回答者数	内訳
運動部系	127	51.2%	20	14.3%	147	37.9%
文化部系	78	31.5%	12	8.6%	90	23.2%
ボランティア関係	1	0.4%	15	10.7%	16	4.1%
上記以外の活動	6	2.4%	5	3.6%	11	2.8%
特定の活動は行っていない	36	14.5%	88	62.9%	124	32.0%
全体	248	100.0%	140	100.0%	388	100.0%

2.2. 公共交通の利用状況

問6 これまでに JR 羽越線や陸羽西線（代行バス含む）を利用したことがありますか。

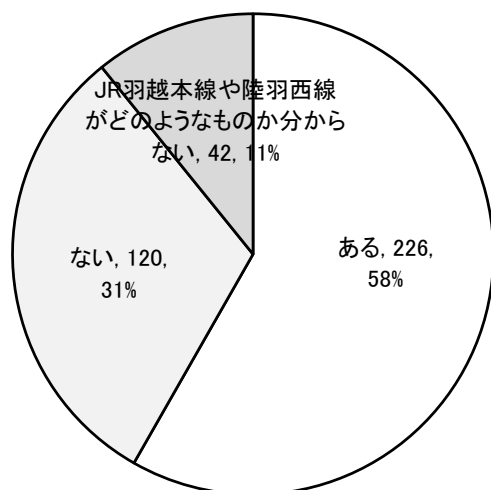


図 17 鉄道利用状況

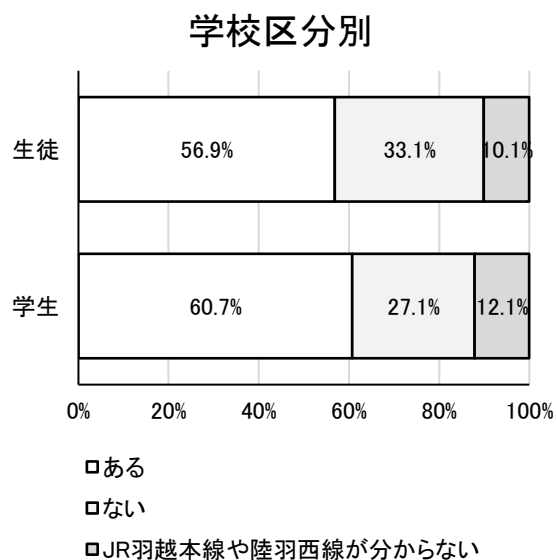


図 18 鉄道利用状況（学校種別）

これまでの鉄道の利用状況については、回答者全体では「ある」（58.2％）が多かったが、約 3 割（30.9％）は利用経験がなかった。また、羽越線や陸羽西線がわからないという回答も 1 割程度（10.8％）見られた。学校種別にみると、生徒は利用経験がないという回答がやや多かった（33.1％）。

表 12 鉄道の利用状況（学校種別）

	生徒		学生		全体	
	回答者数	内訳	回答者数	内訳	回答者数	内訳
ある	141	56.9%	85	60.7%	226	58.2%
ない	82	33.1%	38	27.1%	120	30.9%
JR 羽越本線や陸羽西線がどのようなものか分からない	25	10.1%	17	12.1%	42	10.8%
全体	248	100.0%	140	100.0%	388	100.0%

問7 ここ1年間における通学以外での JR 羽越本線や陸羽西線（代行バスを含む）の利用頻度はどのくらいですか。

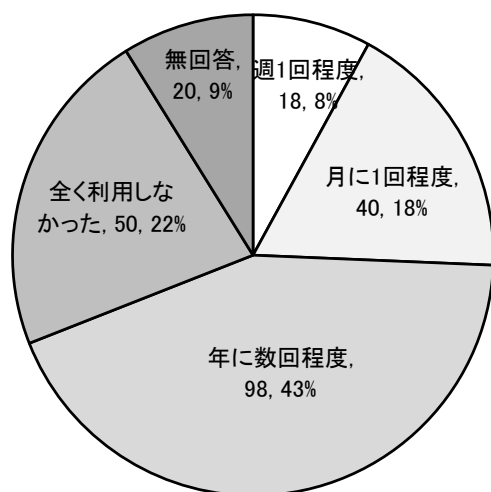


図 19 鉄道利用頻度

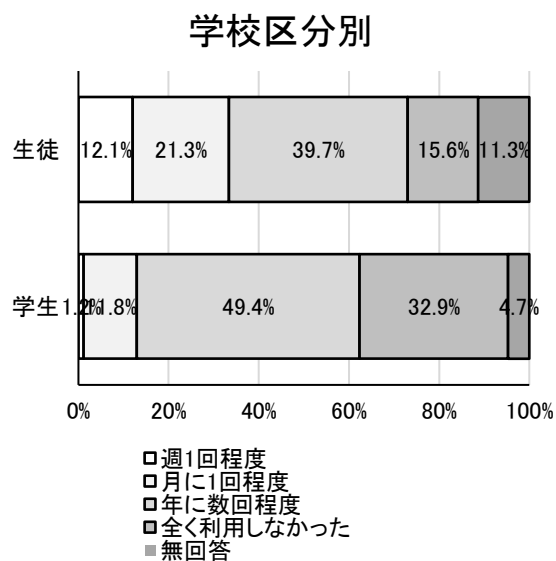


図 20 鉄道利用頻度（学校種別）

問6で利用経験が「ある」と回答した226名を対象とした。226名のうち、最も回答者が多かったのは年に数回程度（98名、43.4%）であり、56名（24.1%）は全く利用していなかった。学校種別では、週1回程度、月に1回程度の利用はいずれも生徒の方が多く（順に12.1%、21.3%）、学生は年に数回程度（49.4%）が多かった。全く利用していない生徒は15.6%、学生は32.9%であった。

表 13 鉄道の利用頻度（学校種別）

	生徒		学生		全体	
	回答者数	内訳	回答者数	内訳	回答者数	内訳
週1回程度	17	12.1%	1	1.2%	18	8.0%
月に1回程度	30	21.3%	10	11.8%	40	17.7%
年に数回程度	56	39.7%	42	49.4%	98	43.4%
全く利用しなかった	22	15.6%	28	32.9%	50	22.1%
無回答	16	11.3%	4	4.7%	20	8.8%
全体	141	100.0%	85	100.0%	226	100.0%

問8 これまでに庄内交通バス（高速バス含む）やるんるんバスを利用したことがありますか。

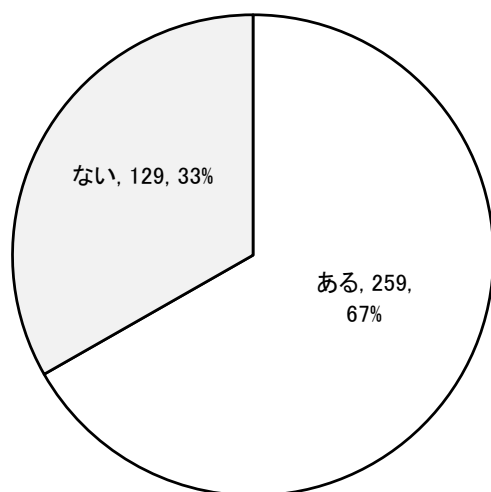


図 21 バス利用状況

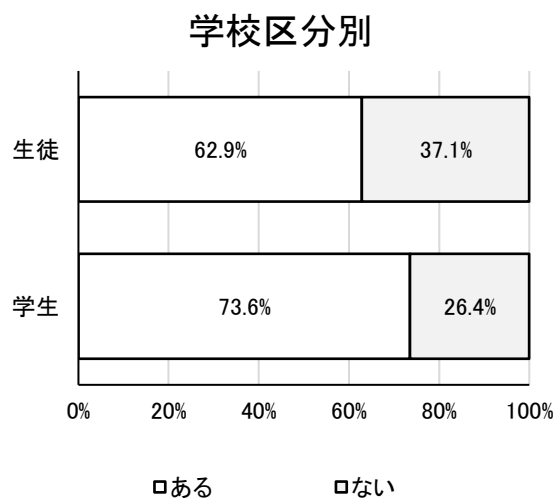


図 22 バス利用状況（学校種別）

これまでの鉄道の利用状況については、回答者全体では「ある」（66.8%）が多かったが、3割強（33.2%）は利用経験がなかった。学校種別にみると、学生の方が利用したことが「ある」という回答が多かった（73.6%）。

表 14 バスの利用状況（学校種別）

	生徒		学生		全体	
	回答者数	内訳	回答者数	内訳	回答者数	内訳
ある	156	62.9%	103	73.6%	259	66.8%
ない	92	37.1%	37	26.4%	129	33.2%
全体	248	100.0%	140	100.0%	388	100.0%

問9 ここ1年間における通学以外での庄内交通バス（高速バス含む）やるんるんバスの利用頻度はどのくらいですか。

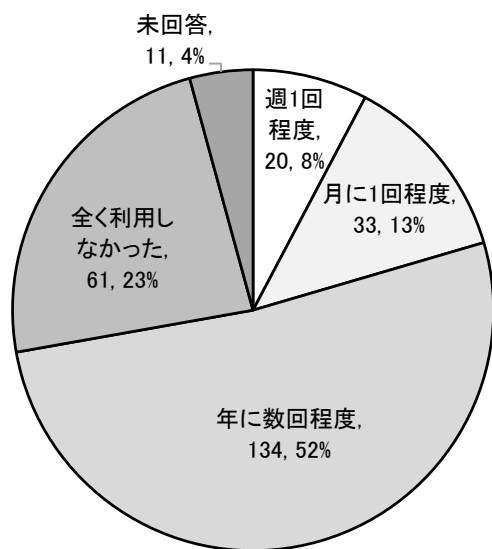


図 23 バス利用頻度

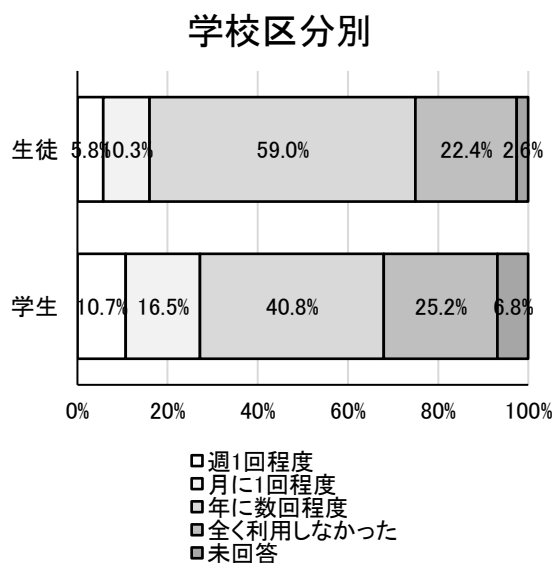


図 24 バス利用頻度（学校種別）

問8で利用経験が「ある」と回答した259名を対象とした。259名のうち最も回答が多かったのは年に数回程度（134名、51.7%）であり、61名（23.6%）は全く利用していなかった。学校種別では、週1回程度、月に1回程度の利用はいずれも学生の方が多く（順に10.7%、16.5%）、生徒は年に数回程度（59.0%）が多かった。

表 15 バスの利用頻度（学校種別）

	生徒		学生		全体	
	回答者数	内訳	回答者数	内訳	回答者数	内訳
週1回程度	9	5.8%	11	10.7%	20	7.7%
月に1回程度	16	10.3%	17	16.5%	33	12.7%
年に数回程度	92	59.0%	42	40.8%	134	51.7%
全く利用しなかった	35	25.2%	26	25.2%	61	23.6%
未回答	4	2.6%	7	6.8%	11	4.2%
全体	156	100.0%	97	100.0%	259	100.0%

問 10 現在、鉄道や庄内交通バスの定期券を使用していますか。

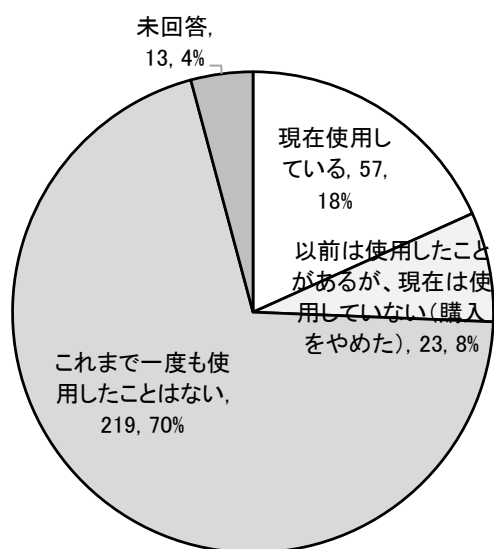


図 25 鉄道・バス定期券使用状況

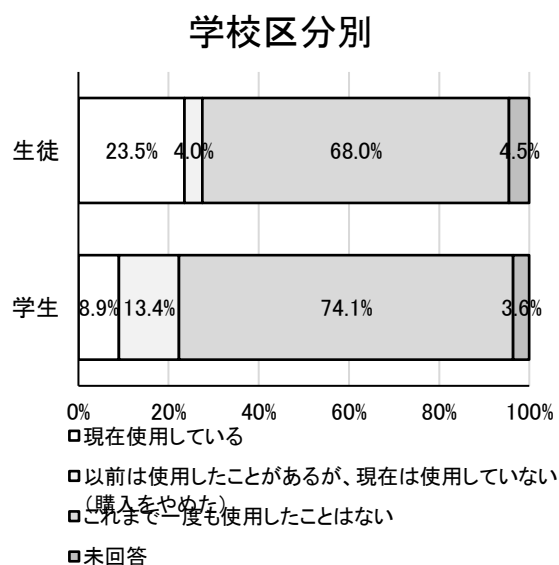


図 26 鉄道・バス定期券使用状況（学校種別）

問 6 の鉄道利用状況と問 8 のバス利用状況の設問のいずれかまたは双方で「ある」と回答した 312 名を対象に、定期券利用について確認した。312 名のうち現在使用しているのは 57 名(18.3%)であり、219 名(70.2%)はこれまで一度も使用したことがなかった。学校種別では生徒の方が現在使用しているという回答が多かった(23.5%)。

表 16 定期券の利用状況（学校種別）

	生徒		学生		全体	
	回答者数	内訳	回答者数	内訳	回答者数	内訳
現在使用している	47	23.5%	10	8.9%	57	18.3%
以前は使用したことがあるが、現在は使用していない(購入をやめた)	8	4.0%	15	13.4%	23	7.4%
これまで一度も使用したことはない	136	68.0%	83	74.1%	219	70.2%
未回答	9	4.5%	4	3.6%	13	4.2%
全体	200	100.0%	112	100.0%	312	100.0%

問 11 鉄道や路線バスで通学できることが進学先の選択に影響しましたか。

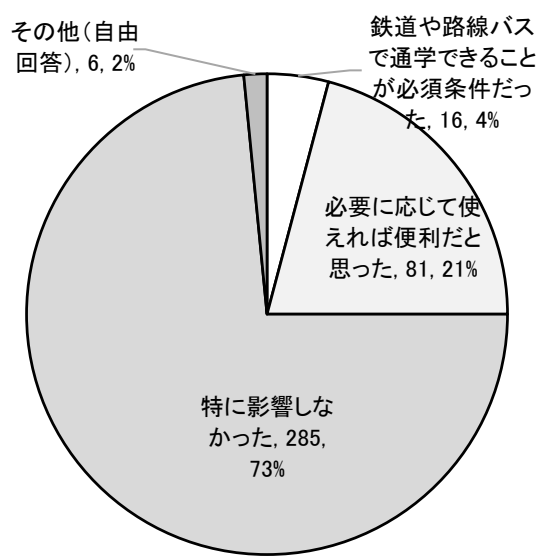


図 27 公共交通の進学への影響

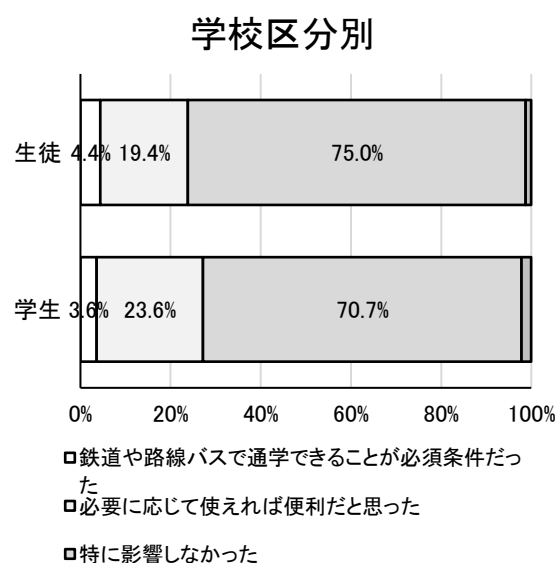


図 28 公共交通の進学への影響(学校種別)

鉄道や路線バスで通学できることが進学先選択の上での必須条件だったという回答は 16 名 (4.1%) であった。また 20.9%は必要に応じて利用できれば便利だと考えていた。

表 17 公共交通機関利用通学の進学への影響 (学校種別)

	生徒		学生		全体	
	回答者数	内訳	回答者数	内訳	回答者数	内訳
鉄道や路線バスで通学できることが必須条件だった	11	4.4%	5	3.6%	16	4.1%
必要に応じて使えれば便利だと思った	48	19.4%	33	23.6%	81	20.9%
特に影響しなかった	186	75.0%	99	70.7%	285	73.5%
その他 (自由回答)	3	1.2%	3	2.1%	6	1.5%
全体	248	100.0%	140	100.0%	388	100.0%

「その他」を選択して具体的に記入があったのは以下の 3 件であった。

- 通学にはあまり影響がなかった (酒田東高校、若竹町居住)
- 鉄道やバスで通学することが難しかったので近場の進学校になった (酒田東高校、北千日町居住)
- 進路先に影響することはなかったが、現在自家用車未所持の状態なので不便さを感じたり、自家用車を持っている友人に頼る状況が続いている (東北公益文科大学、飯森山居住)

なお、「鉄道や路線バスで通学できることが必須条件だった」を選択した 16 名の居住地域は以下の通りである。

表 18 公共交通機関を用いた通学が進学先選択での必須条件と回答した者の居住地

	居住地	居住地詳細	通学先	通学先までの距離
1	市街地域	山形県酒田市錦町	産業技術短期大学校 庄内校	0.8km
2	市街地域	山形県酒田市幸町	東北公益文科大学	4.1 km
3	市街地域	山形県酒田市駅東	東北公益文科大学	4.6 km
4	旧平田町	山形県酒田市飛鳥	酒田東高等学校	8.7 km
5	旧松山町	山形県酒田市山寺	酒田西高等学校	16.4 km
6	遊佐町	山形県飽海郡遊佐町吹浦	酒田南高等学校	18.4 km
7	遊佐町	山形県飽海郡遊佐町野沢	酒田東高等学校	19.2 km
8	遊佐町	山形県飽海郡遊佐町庄泉	酒田東高等学校	12.8 km
9	庄内町	山形県東田川郡庄内町桑田	酒田東高等学校	19.4 km
10	庄内町	山形県東田川郡庄内町廻館	酒田光陵高等学校	18.3 km
11	庄内町	山形県東田川郡庄内町払田	酒田西高等学校	15.2 km
12	庄内町	山形県東田川郡庄内町余目	酒田東高等学校	11.0 km
13	鶴岡市	山形県鶴岡市宝町	酒田南高等学校	22.3 km
14	鶴岡市	山形県鶴岡市末広町	東北公益文科大学	18.7 km
15	秋田県	秋田県にかほ市金浦	酒田東高等学校	44.7 km
16	秋田県	秋田県にかほ市金浦	東北公益文科大学	42.4 km

問 12 スクールバスで通学できることが進学先の選択に影響しましたか（酒田南高校のみ）。

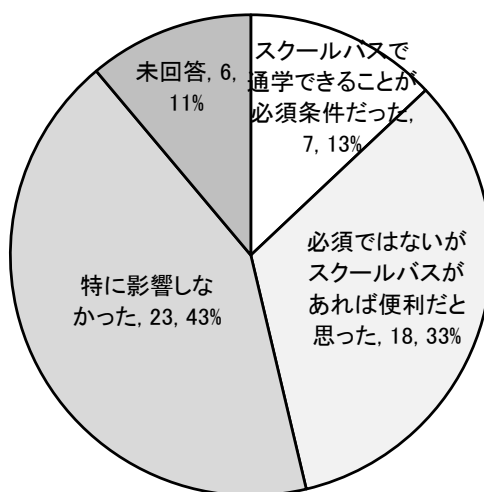


図 29 スクールバスの進学への影響

通学先が酒田南高校である 54 名を対象とした。スクールバスで通学できることが進学先選択の上での必須条件だったという回答は 7 名（13.0%）であった。また 18 名（33.3%）は必要に応じて利用できれば便利だと考えていた。

なお、「スクールバスで通学できることが必須条件だった」を選択した 7 名の居住地域は以下の通りである。

表 19 スクールバスを用いた通学が進学先選択での必須条件と回答した者の居住地

	居住地	居住地詳細	通学先までの距離
1	市街地域	山形県酒田市若宮町	4.2km
2	旧平田町	山形県酒田市飛鳥	8.7 km
3	遊佐町	山形県飽海郡遊佐町北目	16.3 km
4	鶴岡市	山形県鶴岡市大山（丁目）	21.8 km
5	鶴岡市	山形県鶴岡市下川	22.1 km
6	鶴岡市	山形県鶴岡市宝町	22.3 km
7	新庄市	山形県新庄市末広町	54.0 km

2.3. 休日の状況

問 13 休日（長期休暇も含む）の外出頻度はどのくらいですか。

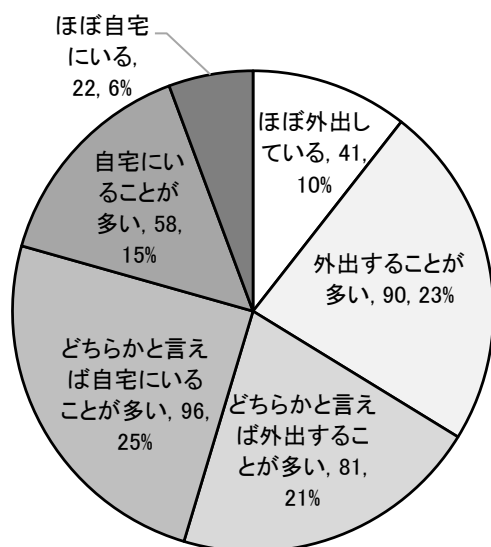


図 30 休日の外出頻度

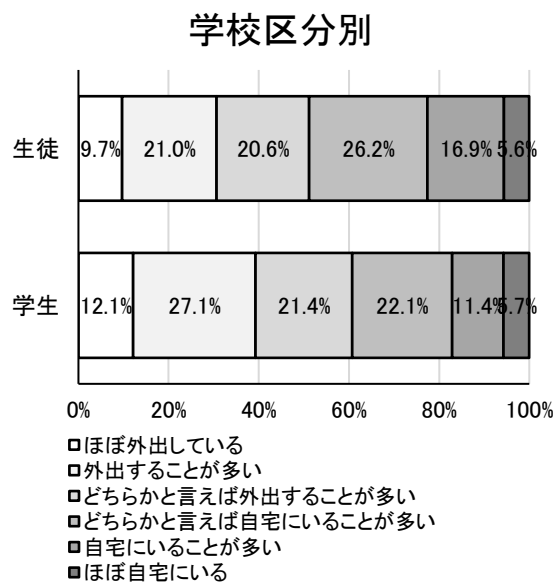


図 31 休日の外出頻度（学校種別）

回答者全体を見ると、最も回答が多いのは「どちらかといえば自宅にすることが多い」（96名、24.7%）であるが、回答に分散傾向が見られる。そこで「ほぼ外出している」「外出することが多い」「どちらかといえば外出することが多い」を『外出』、他の3つの選択肢を『自宅』とすると、『外出』は54.7%で半数を超え、『自宅』が45.3%となった。

学校種別に見ると、学生の方がやや『外出』が多く、60.6%となった（生徒は51.3%）。

表 20 休日や長期休暇の外出頻度（学校種別）

	生徒		学生		全体	
	回答者数	内訳	回答者数	内訳	回答者数	内訳
ほぼ外出している	24	9.7%	17	12.1%	41	10.6%
外出することが多い	52	21.0%	38	27.1%	90	23.2%
どちらかといえば外出することが多い	51	20.6%	30	21.4%	81	20.9%
どちらかといえば自宅にすることが多い	65	26.2%	31	22.1%	96	24.7%
自宅にすることが多い	42	16.9%	16	11.4%	58	14.9%
ほぼ自宅にいる	14	5.6%	8	5.7%	22	5.7%
全体	248	100.0%	140	100.0%	388	100.0%

問 14 休日（長期休暇も含む）はどんなことをして過ごしていますか。

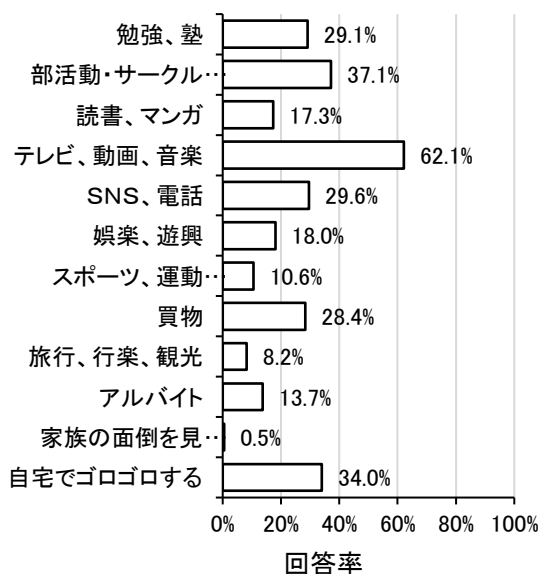
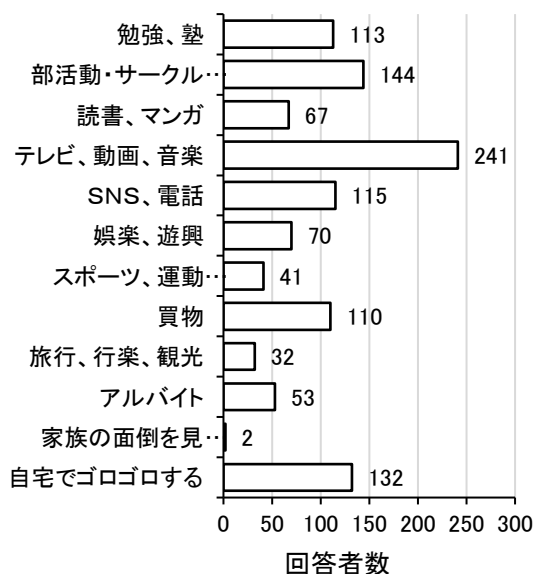


図 32 休日や長期休暇に行うこと（回答者数） 図 33 休日や長期休暇に行うこと（回答率）

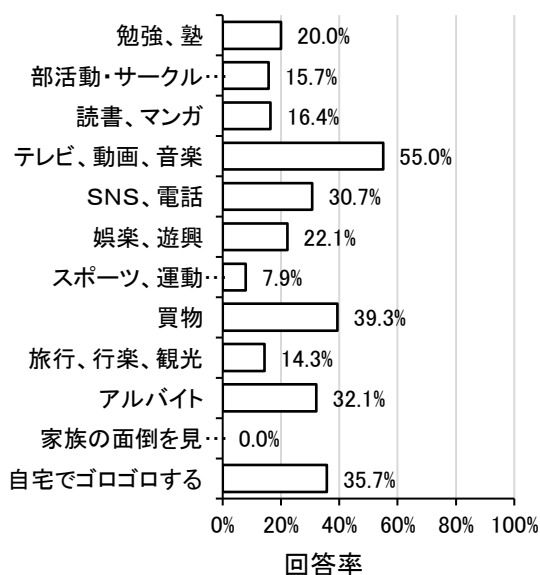
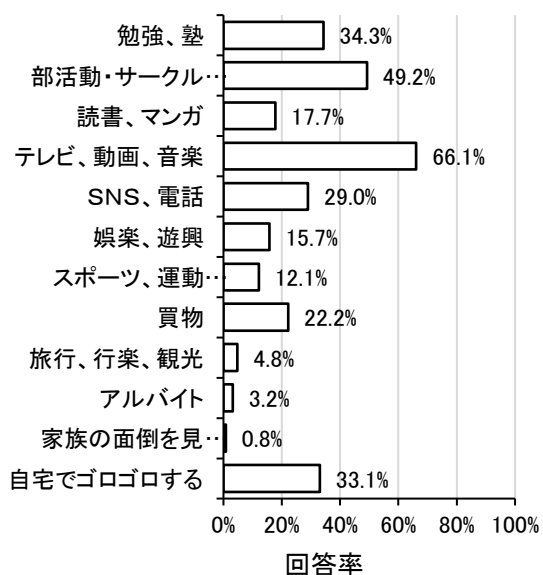


図 34 休日や長期休暇に行うこと（生徒） 図 35 休日や長期休暇に行うこと（学生）

休日や長期休暇に行うことについて、上位 3 つの回答を求めた。回答者全体では、「テレビ、動画、音楽」が最も多く 241 名 (62.1%) であり、次いで、「部活動・サークル活動」(144 名、37.1%)、「自宅でゴロゴロする」(132 名、34.0%) となった。

学校種別に見ると、生徒、学生に関わらず最も多いのは「テレビ、動画、音楽」で共通していたが、生徒は「部活動・サークル活動」(49.2%) が 2 番目、「勉強、塾」(34.3%) が 3 番目、「自

家でゴロゴロする」(33.1%)が4番目に多かった。学生は「買い物」(39.3%)が2番目、「自宅でゴロゴロする」(35.7%)が3番目「アルバイト」(32.1%)が4番目であった。

表 21 休日や長期休暇に行うこと（学校種別）

	生徒		学生		全体	
	回答者数	選択率	回答者数	選択率	回答者数	選択率
勉強、塾	85	34.3%	28	20.0%	113	29.1%
部活動・サークル活動	122	49.2%	22	15.7%	144	37.1%
読書、マンガ	44	17.7%	23	16.4%	67	17.3%
テレビ、動画、音楽	164	66.1%	77	55.0%	241	62.1%
SNS、電話	72	29.0%	43	30.7%	115	29.6%
娯楽、遊興	39	15.7%	31	22.1%	70	18.0%
スポーツ、運動（部活動・サークル活動以外）	30	12.1%	11	7.9%	41	10.6%
買い物	55	22.2%	55	39.3%	110	28.4%
旅行、行楽、観光	12	4.8%	20	14.3%	32	8.2%
アルバイト	8	3.2%	45	32.1%	53	13.7%
家族の面倒を見る、世話をする	2	0.8%	0	0.0%	2	0.5%
自宅でゴロゴロする	82	33.1%	50	35.7%	132	34.0%
全体	715		405		1120	

その他の回答を選んだのは10名で、そのうち具体的な記述があったのは6名であり、「ギター」「楽器の練習」「寝る」「家事（掃除等）」「家の手伝い」「ゲーム」であった。

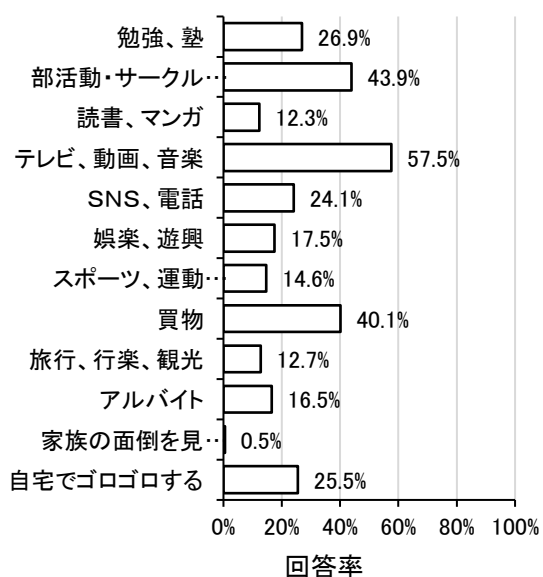


図 36 休日や長期休暇に行うこと（『外出』）

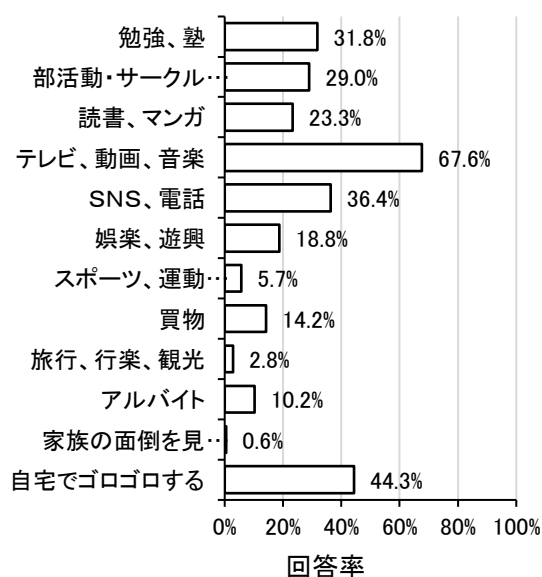


図 37 休日や長期休暇に行うこと（『自宅』）

次に、問 13 の休日や長期休暇時の外出頻度において『外出』と回答した人と、『自宅』を回答

した人で行うことが異なるかどうかを調べた。『外出』は 212 名（生徒 127 名、学生 85 名）、『自宅』は 176 名（生徒 121 名、学生 55 名）である。クロス集計を行った結果、『外出』と回答した人は『自宅』と回答した人と比べ「テレビ、動画、音楽」（57.5%）、「自宅でゴロゴロする」（25.5%）が少なく、「部活動・サークル活動」（43.9%）、「買い物」（40.1%）が多かった。

学校種別では、『外出』と回答した学生は「買い物」（51.8%）、「アルバイト」（34.1%）が多く、生徒は「部活動・サークル活動」（57.5%）が多かった。『自宅』と回答した場合でも、学生の「アルバイト」（29.1%）、生徒の「部活動・サークル活動」（40.5%）は比較的多かった。

表 22 『外出』回答者が休日や長期休暇に行うこと（学校種別）

	生徒		学生		全体	
	回答者数	選択率	回答者数	選択率	回答者数	選択率
勉強、塾	45	35.4%	12	14.1%	57	26.9%
部活動・サークル活動	73	57.5%	20	23.5%	93	43.9%
読書、マンガ	15	11.8%	11	12.9%	26	12.3%
テレビ、動画、音楽	81	63.8%	41	48.2%	122	57.5%
SNS、電話	27	21.3%	24	28.2%	51	24.1%
娯楽、遊興	16	12.6%	21	24.7%	37	17.5%
スポーツ、運動（部活動・サークル活動以外）	20	15.7%	11	12.9%	31	14.6%
買い物	41	32.3%	44	51.8%	85	40.1%
旅行、行楽、観光	9	7.1%	18	21.2%	27	12.7%
アルバイト	6	4.7%	29	34.1%	35	16.5%
家族の面倒を見る、世話をする	1	0.8%	0	0.0%	1	0.5%
自宅でゴロゴロする	33	26.0%	21	24.7%	54	25.5%
全体	367		252		619	

表 23 『自宅』回答者が休日や長期休暇に行うこと（学校種別）

	生徒		学生		全体	
	回答者数	選択率	回答者数	選択率	回答者数	選択率
勉強、塾	40	33.1%	16	29.1%	56	31.8%
部活動・サークル活動	49	40.5%	2	3.6%	51	29.0%
読書、マンガ	29	24.0%	12	21.8%	41	23.3%
テレビ、動画、音楽	83	68.6%	36	65.5%	119	67.6%
SNS、電話	45	37.2%	19	34.5%	64	36.4%
娯楽、遊興	23	19.0%	10	18.2%	33	18.8%
スポーツ、運動（部活動・サークル活動以外）	10	8.3%	0	0.0%	10	5.7%
買い物	14	11.6%	11	20.0%	25	14.2%
旅行、行楽、観光	3	2.5%	2	3.6%	5	2.8%
アルバイト	2	1.7%	16	29.1%	18	10.2%
家族の面倒を見る、世話をする	1	0.8%	0	0.0%	1	0.6%
自宅でゴロゴロする	49	40.5%	29	52.7%	78	44.3%
全体	348		153		501	

問 15 休日（長期休暇も含む）によく行く、あるいはよく居る場所はどこですか。

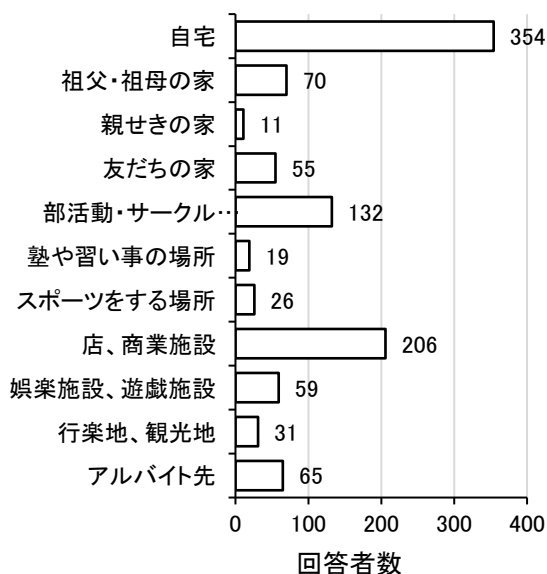


図 38 休日に行く・居る場所（回答者数）

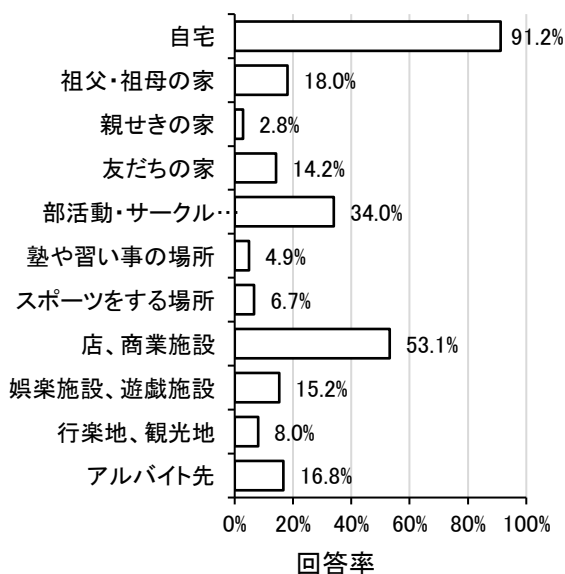


図 39 休日に行く・居る場所（回答率）

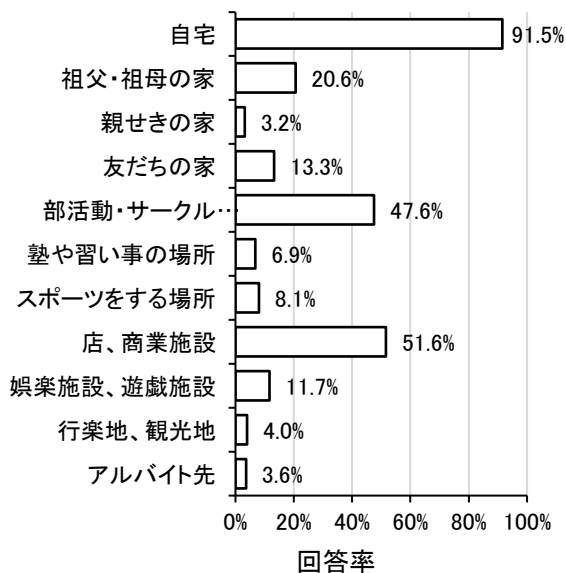


図 40 休日に行く・居る場所（生徒）

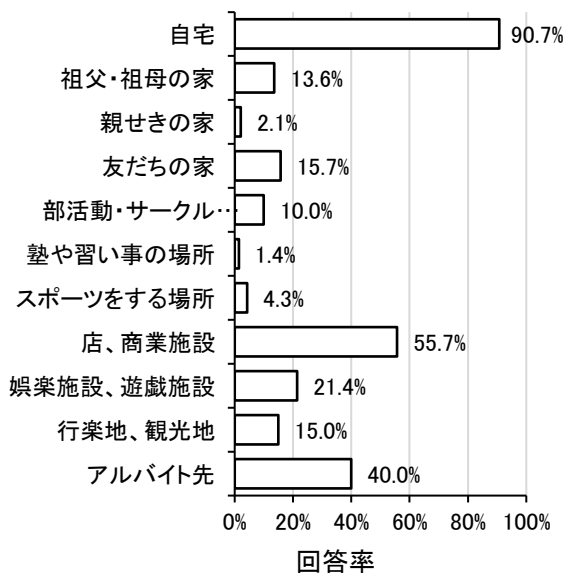


図 41 休日に行く・居る場所（学生）

休日や長期休暇によく行く、またはよく居る場所について、上位 3 つの回答を求めた。回答者全体では、「自宅」が最も多く 354 名 (91.2%) であり、次いで、「店、商業施設」(206 名、53.1%)、「部活動・サークル活動の場所」(132 名、34.0%) となった。

学校種別に見ると、生徒、学生に関わらず最も多いのは「自宅」、2 番目は「店、商業施設」で共通していたが、生徒は 3 番が「部活動・サークル活動の場所」(47.6%)、学生は「アルバイト先」(40.0%) が 3 番であった。

表 24 休日や長期休暇に行く・居る場所（学校種別）

	生徒		学生		全体	
	回答者数	選択率	回答者数	選択率	回答者数	選択率
自宅	227	91.5%	127	90.7%	354	91.2%
祖父・祖母の家	51	20.6%	19	13.6%	70	18.0%
親せきの家	8	3.2%	3	2.1%	11	2.8%
友だちの家	33	13.3%	22	15.7%	55	14.2%
部活動・サークル活動の場所	118	47.6%	14	10.0%	132	34.0%
塾や習い事の場所	17	6.9%	2	1.4%	19	4.9%
スポーツをする場所	20	8.1%	6	4.3%	26	6.7%
店、商業施設	128	51.6%	78	55.7%	206	53.1%
娯楽施設、遊戯施設	29	11.7%	30	21.4%	59	15.2%
行楽地、観光地	10	4.0%	21	15.0%	31	8.0%
アルバイト先	9	3.6%	56	40.0%	65	16.8%
全体	650		378		1028	

「その他」を選択したのは 16 名であり、具体的には学校（4 名）、図書館（3 名）、公園（2 名）、空港、海・川、ブックオフまたはハードオフ、作業場、教習所、駅周辺、アパートであった。

問 16 休日（長期休暇も含む）の外出時における移動手段を教えてください。

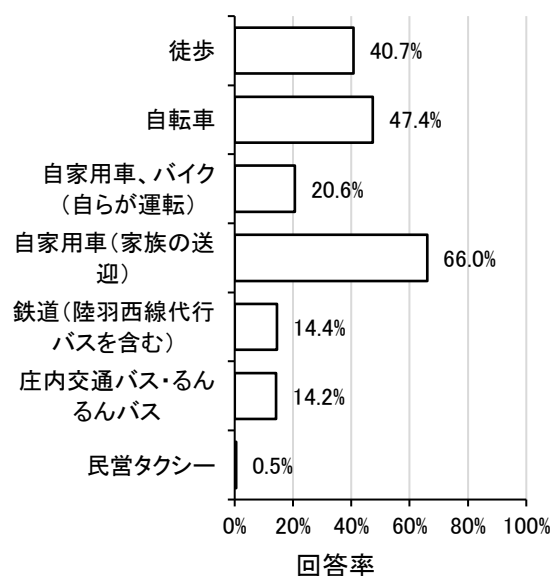
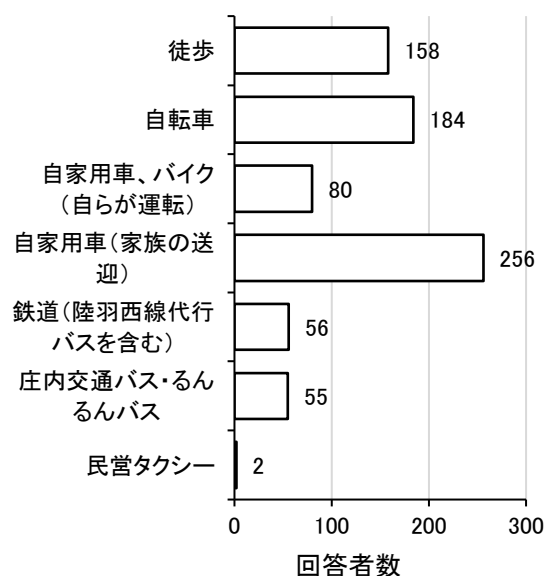


図 42 休日や長期休暇の移動手段（回答者数） 図 43 休日や長期休暇の移動手段（回答率）

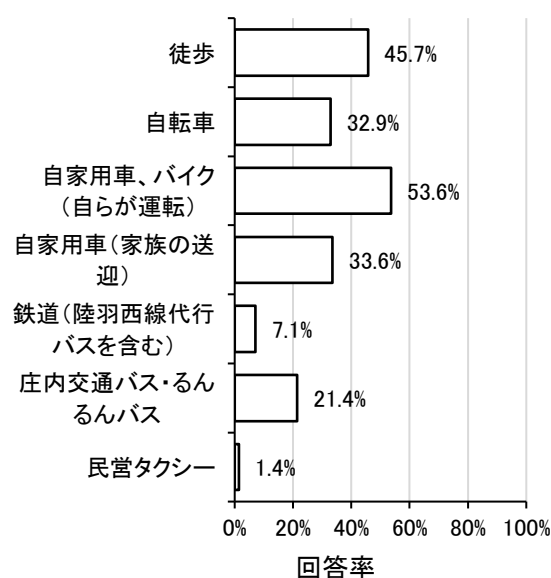
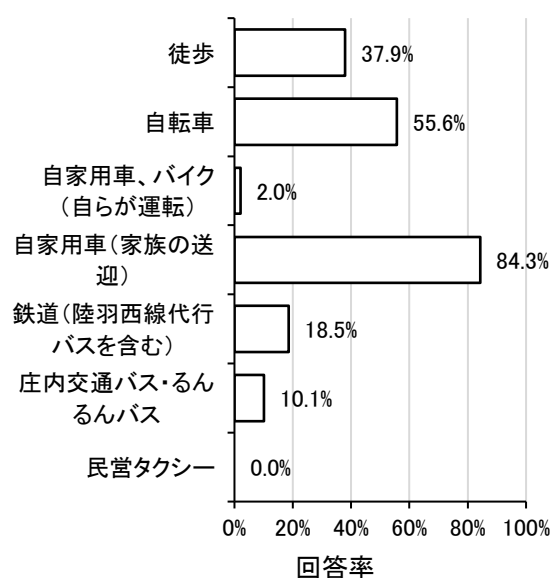


図 44 休日や長期休暇の移動手段（生徒） 図 45 休日や長期休暇の移動手段（学生）

休日や長期休暇の外出時における移動手段について、複数回答可として回答を求めた結果、全体では「自家用車（家族の送迎）」が最も多く 256 名（66.0%）であり、「自転車」が 2 番（184 名、47.4%）、「徒歩」が 3 番となった（158 名、40.7%）。

学校種別に見ると、生徒は回答者全体と順位が同一であるが、学生は「自家用車、バイク（自らが運転）」が最も多く 75 名（53.6%）、次いで「徒歩」（64 名、45.7%）、「自家用車（家族の送迎）」が 3 番（33.6%）となった。

迎)」(47名、33.6%)であった。

「鉄道(陸羽西線代行バスを含む)」の利用は、学生(10名、7.1%)に比べて、生徒の利用が多かった(46名、18.5%)「庄内交通バス・るんるんバス」については、生徒(25名10.1%)よりも学生の方が多く使用していた(30名、21.4%)。

表 25 休日や長期休暇時における移動時の手段(学校種別)

	生徒		学生		全体	
	回答者数	選択率	回答者数	選択率	回答者数	選択率
徒歩	94	37.9%	64	45.7%	158	40.7%
自転車	138	55.6%	46	32.9%	184	47.4%
自家用車、バイク(自らが運転)	5	2.0%	75	53.6%	80	20.6%
自家用車(家族の送迎)	209	84.3%	47	33.6%	256	66.0%
鉄道(陸羽西線代行バスを含む)	46	18.5%	10	7.1%	56	14.4%
庄内交通バス・るんるんバス	25	10.1%	30	21.4%	55	14.2%
民営タクシー	0	0.0%	2	1.4%	2	0.5%
全体	517		274		791	

2.4. 公共交通に対する意識

問 17 あなたは鉄道や路線バスなどの公共交通を使いこなして移動することができると思いますか。

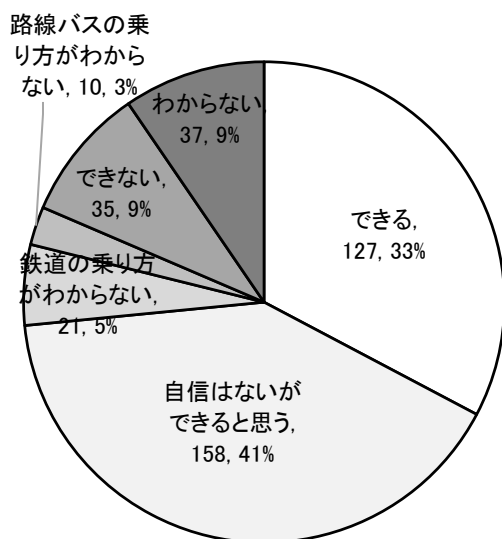


図 46 公共交通による移動

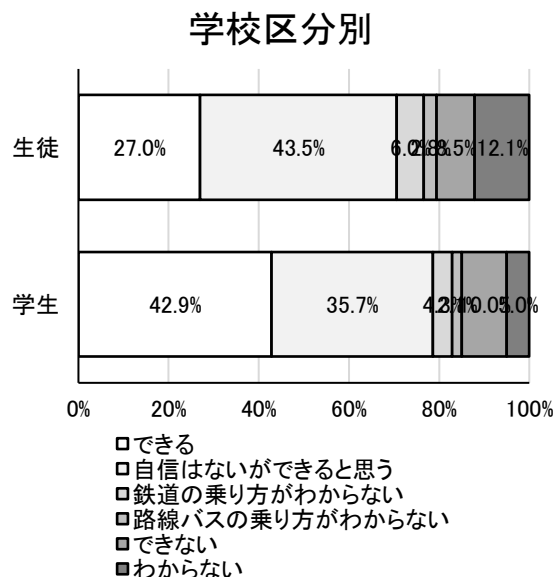


図 47 公共交通による移動（学校種別）

回答者全体を見ると、「自信はないができると思う」が最も多く、「できる」も含めると、285名（73.4%）が鉄道や路線バスなどの公共交通を使いこなして移動することができると考えていた。

学校種別に見ると、学生の方が「できる」の回答が多く（42.9%）、「できる」「自信はないができると思う」の合計値も学生の方が大きかった（78.6%）。生徒は「わからない」の回答が学生よりも多かった（12.1%）。

表 26 公共交通による移動の可能性（能力面）（学校種別）

	生徒		学生		全体	
	回答者数	選択率	回答者数	選択率	回答者数	選択率
できる	67	27.0%	60	42.9%	127	32.7%
自信はないができると思う	108	43.5%	50	35.7%	158	40.7%
鉄道の乗り方がわからない	15	6.0%	6	4.3%	21	5.4%
路線バスの乗り方がわからない	7	2.8%	3	2.1%	10	2.6%
できない	21	8.5%	14	10.0%	35	9.0%
わからない	30	12.1%	7	5.0%	37	9.5%
全体	248	100.0%	140	100.0%	388	100.0%

問 18 あなたが行きたいと思う場所まで、鉄道や路線バスなどの公共交通で行くことができますか。

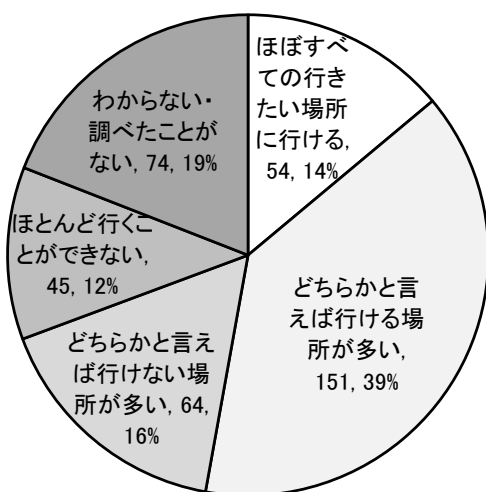


図 48 公共交通による移動

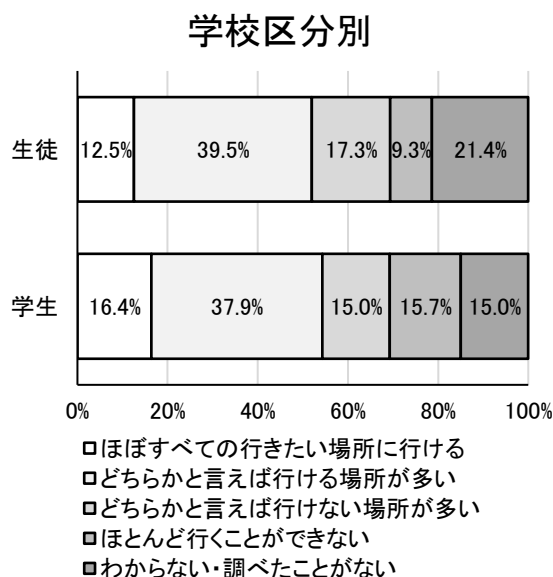


図 49 公共交通による移動（学校種別）

回答者全体を見ると、「どちらかと言えば行ける場所が多い」が最も多く（38.9%）、「ほぼすべての行きたい場所に行ける」とあわせた、公共交通で行きたい場所に行けるという回答は 52.8% となり、半数を超えた。また、19.1%は「わからない・調べたことがない」という回答であった。

学校種別に見ても、公共交通で行きたい場所に行けるという 2 つの選択肢の回答の合計値はいずれも 50%を超えていた。生徒は「わからない・調べたことがない」の回答が若干多かった(21.4%)。

表 27 公共交通による移動の可能性（環境面）（学校種別）

	生徒		学生		全体	
	回答者数	選択率	回答者数	選択率	回答者数	選択率
ほぼすべての行きたい場所に行ける	31	12.5%	23	16.4%	54	13.9%
どちらかと言えば行ける場所が多い	98	39.5%	53	37.9%	151	38.9%
どちらかと言えば行けない場所が多い	43	17.3%	21	15.0%	64	16.5%
ほとんど行くことができない	23	9.3%	22	15.7%	45	11.6%
わからない・調べたことがない	53	21.4%	21	15.0%	74	19.1%
全体	248	100.0%	140	100.0%	388	100.0%

問 19 あなたが行きたいと思う場所まで、鉄道や路線バスなどの公共交通網が整っていたとしたら、あなたは積極的に利用したいですか。

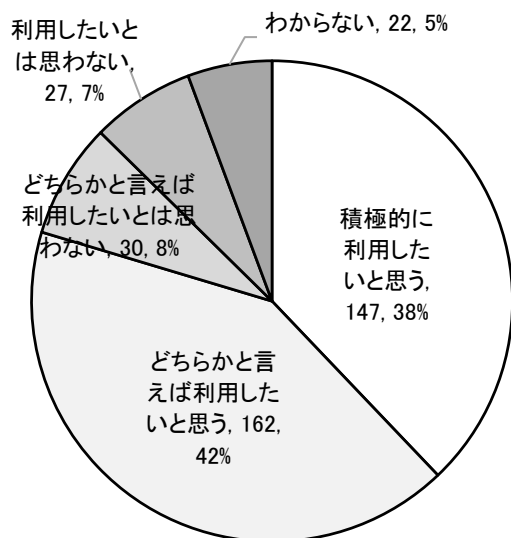


図 50 公共交通利用の意図

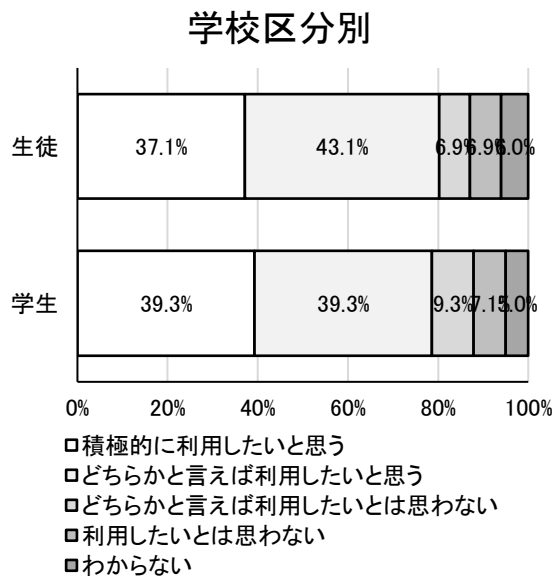


図 51 公共交通利用の意図（学校種別）

回答者全体を見ると、「積極的に利用したいと思う」「どちらかと言えば利用したいと思う」がいずれも多く、あわせて 309 名、79.7%であった。

学校種別に見ても、生徒と学生の間には目立った差は見られず、いずれも上記の 2 項目を多く選択しており、公共交通網が整備されていれば利用したいという意識は高かった。

表 28 公共交通利用の意図（学校種別）

	生徒		学生		全体	
	回答者数	選択率	回答者数	選択率	回答者数	選択率
積極的に利用したいと思う	92	37.1%	55	39.3%	147	37.9%
どちらかと言えば利用したいと思う	107	43.1%	55	39.3%	162	41.8%
どちらかと言えば利用したいとは思わない	17	6.9%	13	9.3%	30	7.7%
利用したいとは思わない	17	6.9%	10	7.1%	27	7.0%
わからない	15	6.0%	7	5.0%	22	5.7%
全体	248	100.0%	140	100.0%	388	100.0%

問20 あなたは、鉄道や路線バスなどの公共交通の利用促進が、環境負荷の軽減に繋がると思いますか。

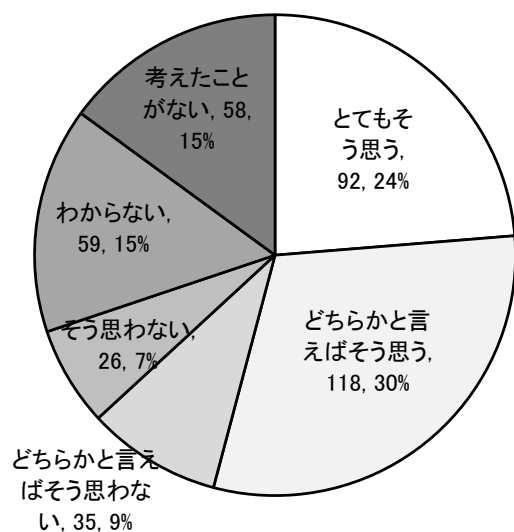


図 52 公共交通利用の環境への影響

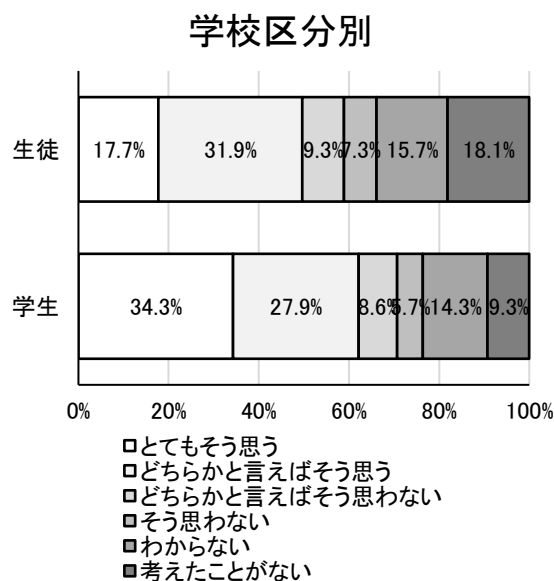


図 53 公共交通利用の環境への影響 (学校種別)

回答者全体を見ると、「とてもそう思う」「どちらかと言えばそう思う」がいずれも多く、あわせて 210 名、54.1%であった。また、「考えたことがない」「わからない」を合計すると 30.1%であった。

学校種別に見ると、学生の方が「とてもそう思う」の回答が多かった。生徒は「考えたことがない」(18.1%)が多い傾向が見られた。

表 29 公共交通利用の環境への影響 (学校種別)

	生徒		学生		全体	
	回答者数	選択率	回答者数	選択率	回答者数	選択率
とてもそう思う	44	17.7%	48	34.3%	92	23.7%
どちらかと言えばそう思う	79	31.9%	39	27.9%	118	30.4%
どちらかと言えばそう思わない	23	9.3%	12	8.6%	35	9.0%
そう思わない	18	7.3%	8	5.7%	26	6.7%
わからない	39	15.7%	20	14.3%	59	15.2%
考えたことがない	45	18.1%	13	9.3%	58	14.9%
全体	248	100.0%	140	100.0%	388	100.0%

問21 あなたの家族は、環境負荷の軽減のため、あなたが鉄道や路線バスなどの公共交通を使うことを期待していると思いますか。

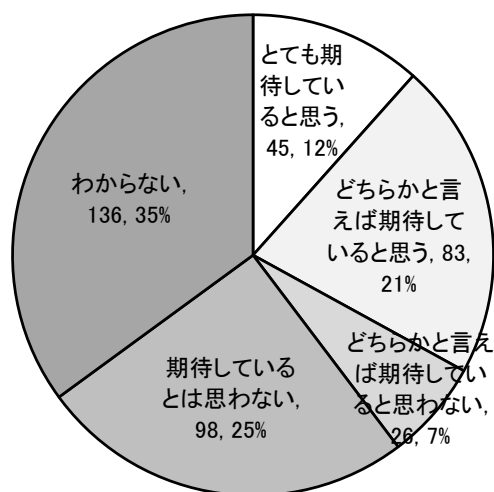


図 54 公共交通利用の期待の認知

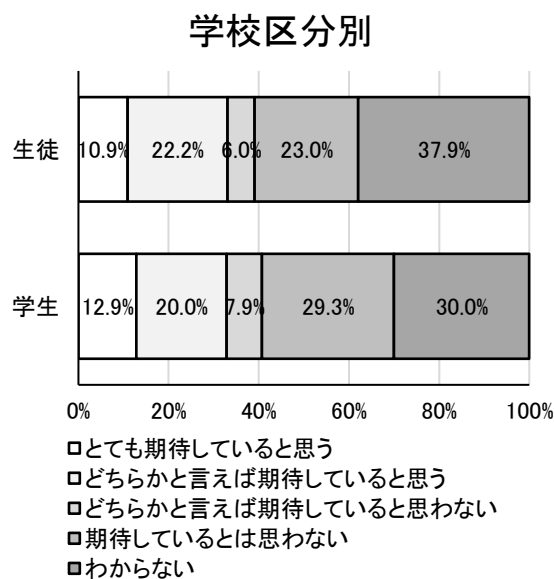


図 55 公共交通利用の期待の認知（学校種別）

回答者全体を見ると、「とても期待していると思う」「どちらかと言えば期待していると思う」の合計は 128 名（33.0%）であり、「どちらかと言えば期待しているとは思わない」「期待しているとは思わない」の合計（124 名、32.0%）とほぼ同一であった。最も多いのは「わからない」（35.1%）であった。

学校種別に見ても傾向は変わらないが、「わからない」の回答は生徒の方が多かった（37.9%）。

表 30 公共交通利用に対する周囲の期待の認知（学校種別）

	生徒		学生		全体	
	回答者数	選択率	回答者数	選択率	回答者数	選択率
とても期待していると思う	27	10.9%	18	12.9%	45	11.6%
どちらかと言えば期待していると思う	55	22.2%	28	20.0%	83	21.4%
どちらかと言えば期待しているとは思わない	15	6.0%	11	7.9%	26	6.7%
期待しているとは思わない	57	23.0%	41	29.3%	98	25.3%
わからない	94	37.9%	42	30.0%	136	35.1%
全体	248	100.0%	140	100.0%	388	100.0%

問22 鉄道や路線バスを利用したことがない、あるいは利用したくない理由は何ですか。
（現在利用中の方は、利用していて不便だと思うことをお答えください。）

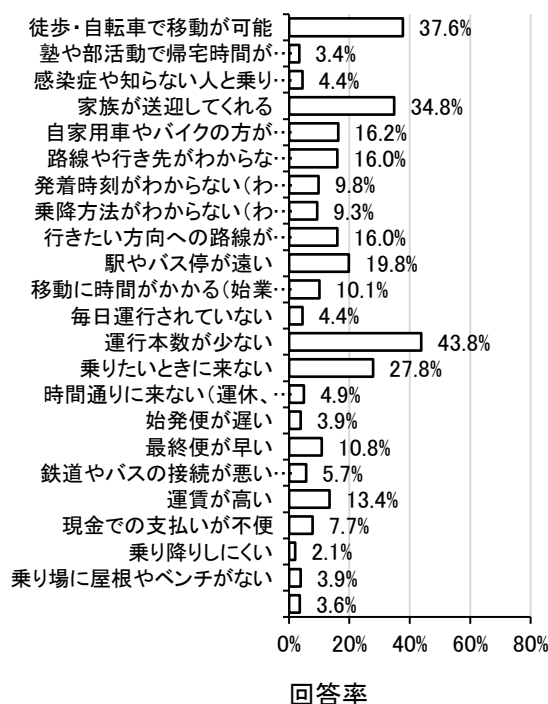
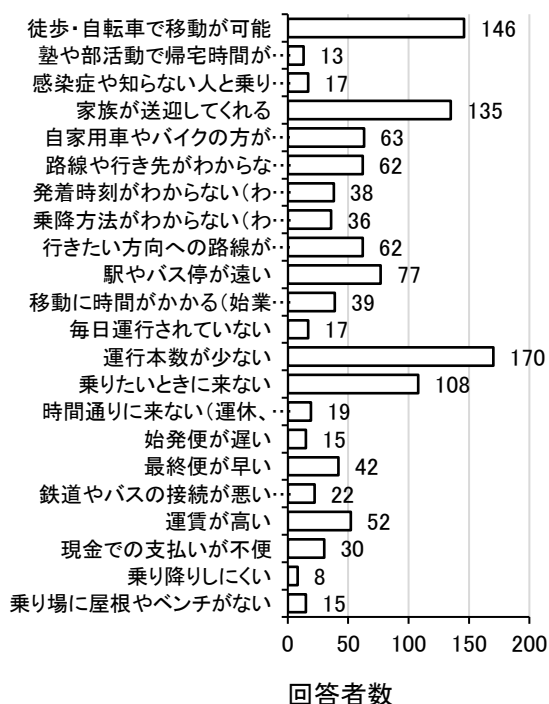


図 56 公共交通を利用しない理由（回答者数）

図 57 公共交通を利用しない理由（回答率）

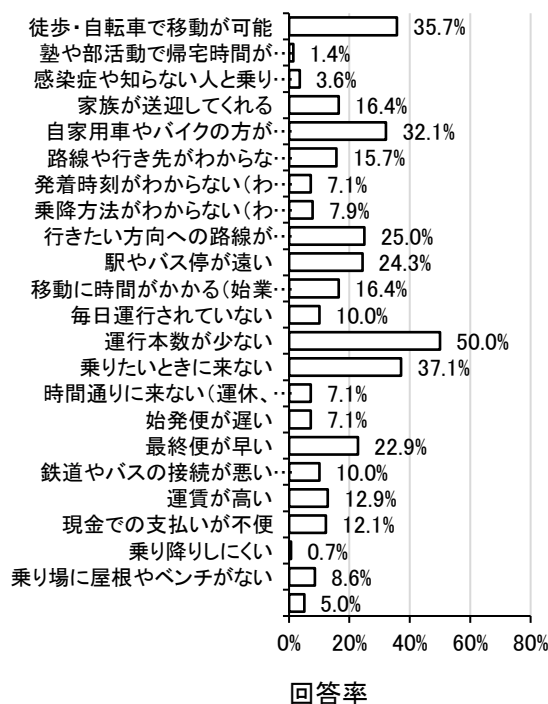
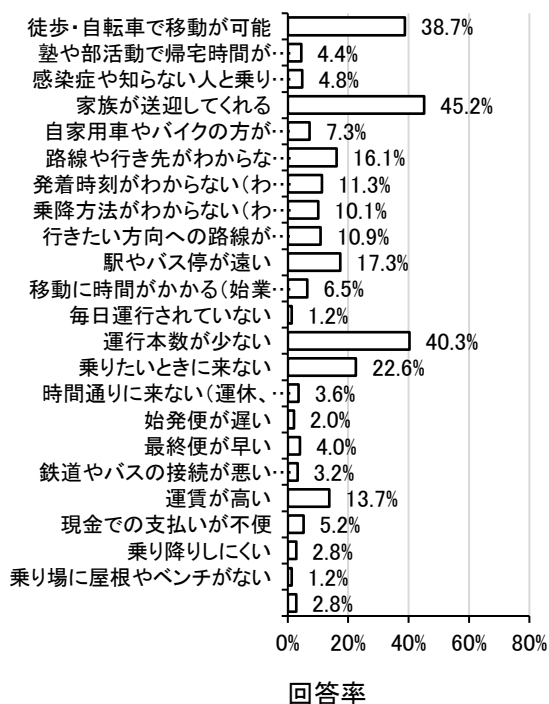


図 58 公共交通を利用しない理由（生徒）

図 59 公共交通を利用しない理由（学生）

公共交通を利用しない理由、不便と思う点について、回答者全体を見ると、最も該当者が多いのは「運行本数が少ない」（170名、43.8%）であった。2番目は「徒歩・自転車で移動が可能」（146名、37.6%）、3番目が「家族が送迎してくれる」（135名、34.8%）、4番目が「乗りたいときに来ない」（108名、27.8%）であった。学校種別に見ると、「運行本数が少ない」「乗りたいときに来ない」「徒歩・自転車で移動が可能」はいずれも上位であった。生徒は「家族が送迎してくれる」が45.2%（112名）で1番であったが、学生は9.3%と低い値であった。一方で学生は「自家用車やバイクの方が便利」が32.1%（45名）が該当し4番目であった。

表 31 公共交通を利用しない理由・不便と思う点（学校種別）

	生徒		学生		全体	
	回答者数	選択率	回答者数	選択率	回答者数	選択率
徒歩・自転車で移動が可能	96	38.7%	50	35.7%	146	37.6%
塾や部活動で帰宅時間が遅くなり夜道が心配	11	4.4%	2	1.4%	13	3.4%
感染症や知らない人と乗り合うことが不安	12	4.8%	5	3.6%	17	4.4%
家族が送迎してくれる	112	45.2%	23	16.4%	135	34.8%
自家用車やバイクの方が便利	18	7.3%	45	32.1%	63	16.2%
路線や行き先がわからない（わかりにくい）	40	16.1%	22	15.7%	62	16.0%
発着時刻がわからない（わかりにくい）	28	11.3%	10	7.1%	38	9.8%
乗降方法がわからない（わかりにくい）	25	10.1%	11	7.9%	36	9.3%
行きたい方向への路線がない	27	10.9%	35	25.0%	62	16.0%
駅やバス停が遠い	43	17.3%	34	24.3%	77	19.8%
移動に時間がかかる（始業に間に合わない）	16	6.5%	23	16.4%	39	10.1%
毎日運行されていない	3	1.2%	14	10.0%	17	4.4%
運行本数が少ない	100	40.3%	70	50.0%	170	43.8%
乗りたいときに来ない	56	22.6%	52	37.1%	108	27.8%
時間通りに来ない（運休、遅延）	9	3.6%	10	7.1%	19	4.9%
始発便が遅い	5	2.0%	10	7.1%	15	3.9%
最終便が早い	10	4.0%	32	22.9%	42	10.8%
鉄道やバスの接続が悪い（乗継が不便）	8	3.2%	14	10.0%	22	5.7%
運賃が高い	34	13.7%	18	12.9%	52	13.4%
現金での支払いが不便	13	5.2%	17	12.1%	30	7.7%
乗り降りしにくい	7	2.8%	1	0.7%	8	2.1%
乗り場に屋根やベンチがない	3	1.2%	12	8.6%	15	3.9%
その他（自由回答）	7	2.8%	7	5.0%	14	3.6%
全体	683		517		1200	

「その他」を選んだのは14名であったが、うち13名が以下の自由回答を行っていた。
バスの大きさや車内の混雑に関する意見が比較的多く見られた。

表 32 その他の自由記述

	居住地	居住地詳細	通学先	通学先までの距離	自由回答
1	市街地域	山形県酒田市山居町	酒田光陵	2.7km	福祉バスが満員になりやすいので本数を増やしてほしい
2	市街地域	山形県酒田市飯森山	公益大	0.02 km	進学で酒田市に来たばかりなので道も交通手段もよくわからない。
3	市街地域	山形県酒田市本町 (1～3丁目)	公益大	2.8 km	バスのキャパが少なすぎてすぐ人で埋め尽くされる。バスが小さい！
4	市街地域	山形県酒田市緑町	酒田光陵	3.3 km	るんるんバス狭い
5	市街地域	山形県酒田市東大町	酒田看護	2.9 km	Suica がない
6	西荒瀬地区	山形県酒田市豊里	酒田看護	3.8 km	利用しないのでわからない
7	十坂地区	山形県酒田市坂野辺 新田	酒田光陵	8.6 km	書いてある到着予定を大幅にすぎる 雨だと混んでて遅れる
8	旧平田町	山形県酒田市田沢	酒田光陵	17.4 km	朝の通学時など車内が混雑するため
9	旧松山町	山形県酒田市大川渡	酒田東高	20.9 km	近くにないから
10	鶴岡市	山形県鶴岡市稲生	産技短	20 km	学生証をみせれば数百円とかで数倍安くなるが、それでもお金を使うならば自転車を使った方がいい。何故ならお金はかからないし、運動にもなる。
11	庄内町	山形県東田川郡庄内 町桑田	酒田東高	19.4 km	学校の近くにバス停がない。駅から学校までの路線バスがない。
12	山形市	山形県山形市相生町	公益大	108 km	回り道しないといけない
13	秋田県	秋田県にかほ市金浦	公益大	44.7 km	バスの到着時刻と電車の発車時刻の噛み合いが悪い。バスが駅前に着くのと同時に電車が発車すると間に合わないので、少し時間をずらすなりしてほしい。

問23 鉄道や路線バスを日常的に利用するにはどのようなことが必要だと思いますか。

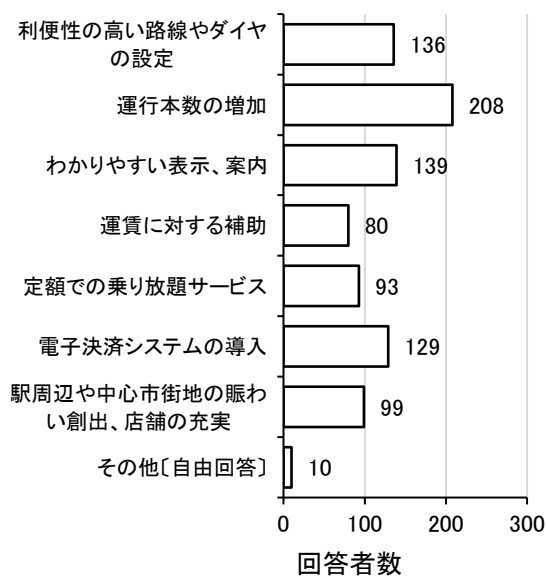


図 60 公共交通への要望（回答者数）

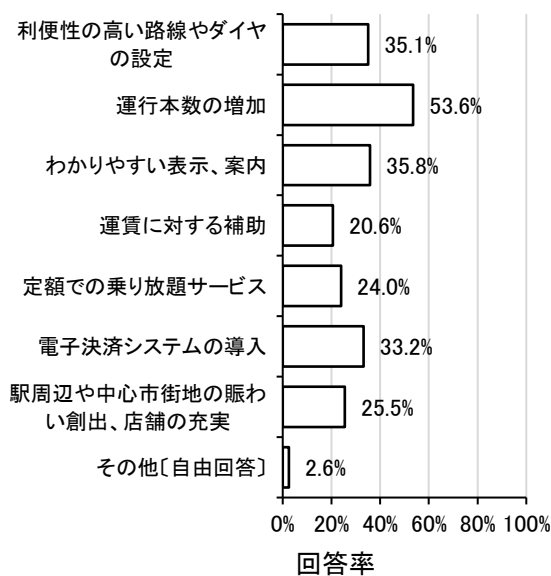


図 61 公共交通への要望（回答率）

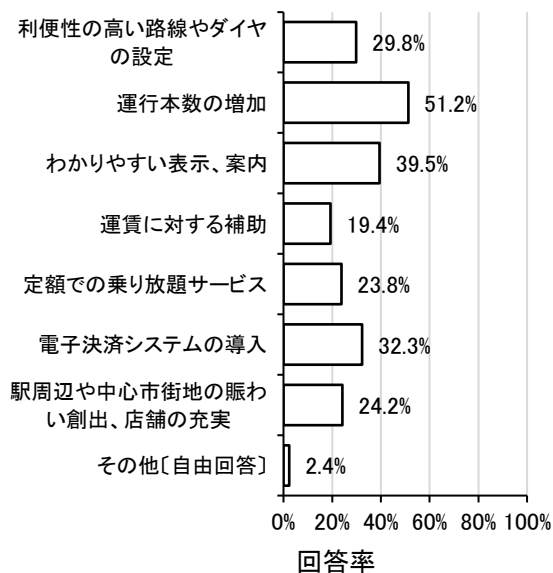


図 62 公共交通への要望（生徒）

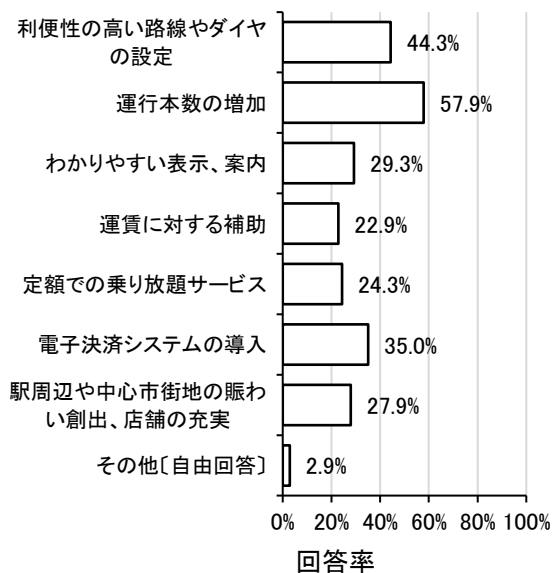


図 63 公共交通への要望（学生）

公共交通を日常的に利用するために必要なことについて回答者全体を見ると、該当者が多いのは「運行本数の増加」（208 名、53.6%）、「わかりやすい表示、案内」（139 名、35.8%）、「利便性の高い路線やダイヤの設定」（136 名、35.1%）、「電子決済システムの導入」（129 名、33.2%）であった。

学校種別に見ると、生徒、学生とも、順位は異なるが上記の 4 項目を重視していた。ただし、他の項目も 20%を超えており、公共交通の充実に対して多様なニーズがあることがわかる。

表 33 公共交通を日常的に利用する上で必要なこと（学校種別）

	生徒		学生		全体	
	回答者数	選択率	回答者数	選択率	回答者数	選択率
利便性の高い路線やダイヤの設定	74	29.8%	62	44.3%	136	35.1%
運行本数の増加	127	51.2%	81	57.9%	208	53.6%
わかりやすい表示、案内	98	39.5%	41	29.3%	139	35.8%
運賃に対する補助	48	19.4%	32	22.9%	80	20.6%
定額での乗り放題サービス	59	23.8%	34	24.3%	93	24.0%
電子決済システムの導入	80	32.3%	49	35.0%	129	33.2%
駅周辺や中心市街地の賑わい創出、店舗の充実	60	24.2%	39	27.9%	99	25.5%
その他〔自由回答〕	6	2.4%	4	2.9%	10	2.6%
全体	552		342		894	

なお「その他」を選んだのは 10 名であったが、うち 9 名が以下の自由回答を行っていた。

表 34 その他の自由記述

	居住地	居住地詳細	通学先	通学先までの距離	自由回答
1	市街地域	山形県酒田市山居町	酒田光陵	2.7 km	運賃の無料化
2	市街地域	山形県酒田市緑町	酒田光陵	3.3 km	るんるんバスをデカくする
3	市街地域	山形県酒田市相生町	酒田南高	0.6 km	バス停の増加
4	市街地域	山形県酒田市飯森山	公益大	0.02 km	運行時間を増やす
5	八幡町	山形県酒田市市条	酒田東高	13.3 km	近くに駅やバス停があること
6	鶴岡市	山形県鶴岡市西沼	酒田南高	16.4 km	安心、安全
7	山形市	山形県山形市相生町	公益大	108 km	路線を増やす
8	秋田県	秋田県にかほ市象潟町上狐森	酒田南高	34.3 km	公園
9	秋田県	秋田県にかほ市金浦	公益大	44.7 km	鉄道や路線バス会社が学校と連携し、終業時間に合わせた路線をつくる。

2.5. 登校時

問24 普段の登校（自宅を出てから学校に着くまで）に係る所要時間はどのくらいですか。

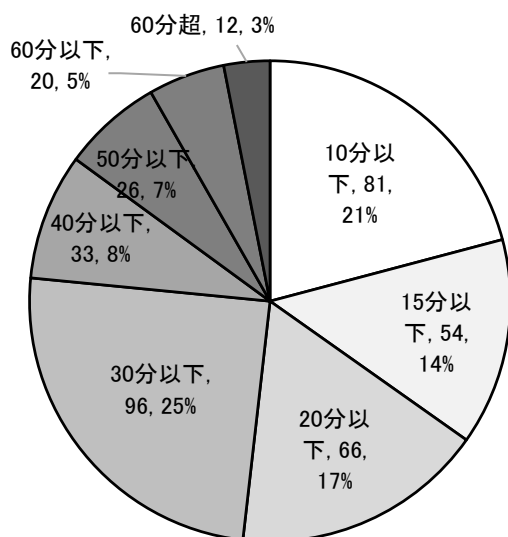


図 64 登校の所要時間

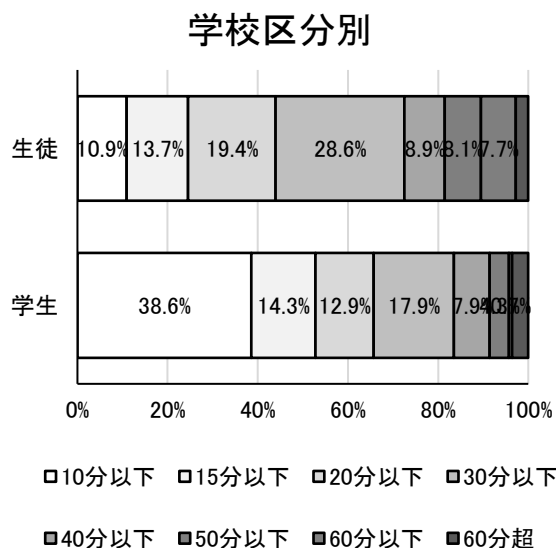


図 65 登校の所要時間（学校種別）

回答者全体で見ると、10分以下から30分以下までの該当者数が多いが、最も多いのは30分以下であった（24.7%）。学校種別で見ると、学生は10分以下の割合が36.8%であり生徒と比べて多かった。生徒が最も多く回答したのは30分以下（28.6%）であった。学生と比べて生徒の方が登校に時間がかかっていると言える。

表 35 登校の所要時間（学校種別）

	生徒		学生		全体	
	回答者数	内訳	回答者数	内訳	回答者数	内訳
10分以下	27	10.9%	54	38.6%	81	20.9%
15分以下	34	13.7%	20	14.3%	54	13.9%
20分以下	48	19.4%	18	12.9%	66	17.0%
30分以下	71	28.6%	25	17.9%	96	24.7%
40分以下	22	8.9%	11	7.9%	33	8.5%
50分以下	20	8.1%	6	4.3%	26	6.7%
60分以下	19	7.7%	1	0.7%	20	5.2%
60分超	7	2.8%	5	3.6%	12	3.1%
全体	248	100.0%	140	100.0%	388	100.0%

問25 普段の登校時における移動手段を教えてください。

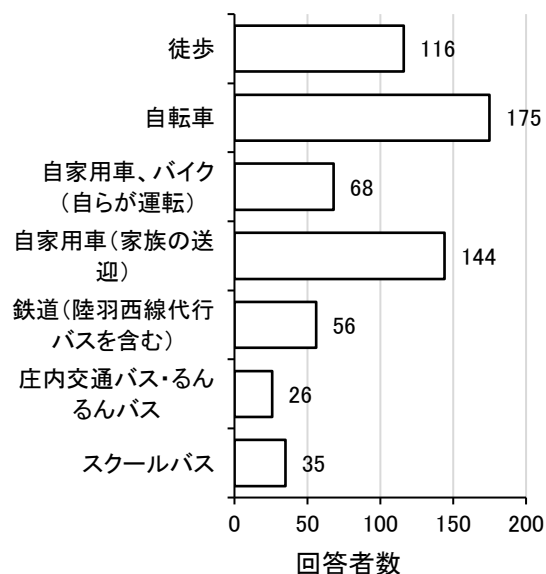


図 66 登校時の移動手段（回答者数）

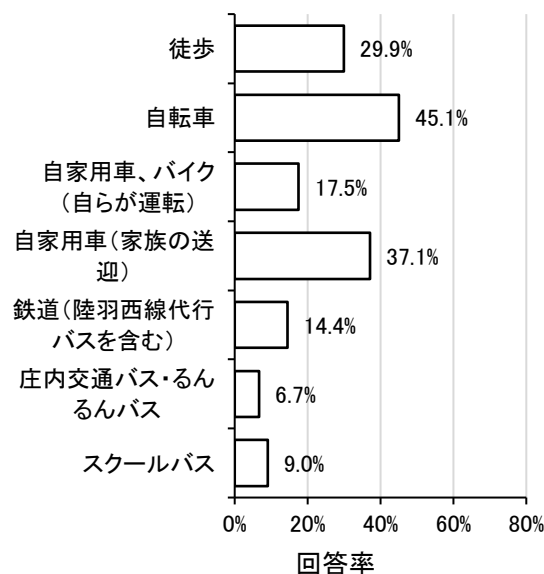


図 67 登校時の移動手段（回答率）

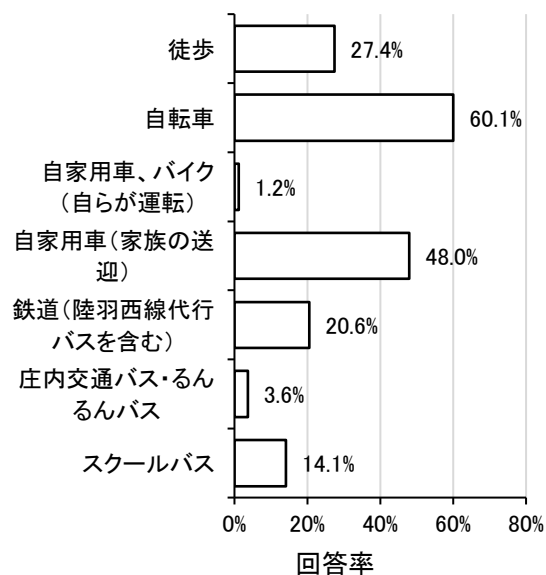


図 68 登校時の移動手段（生徒）

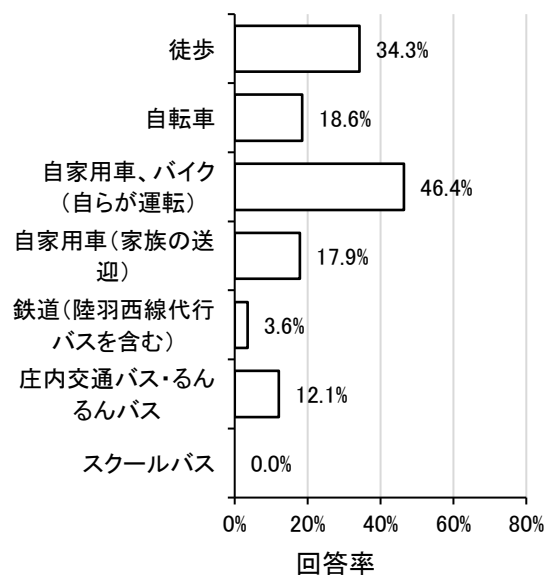


図 69 登校時の移動手段（学生）

回答者全体で見ると、「自転車」(45.1%)、「自家用車(家族の送迎)」(37.1%)、「徒歩」(29.9%)の順であった。鉄道利用は14.4%、バスは6.7%が利用していた。学校種別で見ると、生徒の場合は移動手段の順位は全体と変わらないが自転車(60.1%)や送迎(48.0%)の比率が高い傾向が見られた。バスの利用は全体と比べて少なく、鉄道の利用は多かった(20.6%)。学生は「自家用車、バイク(自らが運転)」が最も多く(46.4%)、徒歩(34.3%)、自転車(18.6%)、送迎(17.9%)の順となった。バスの利用率は12.1%であり、全体と比べると高かった。

表 36 登校時の移動手段

	生徒		学生		全体	
	回答者数	選択率	回答者数	選択率	回答者数	選択率
徒歩	68	27.4%	48	34.3%	116	29.9%
自転車	149	60.1%	26	18.6%	175	45.1%
自家用車、バイク（自らが運転）	3	1.2%	65	46.4%	68	17.5%
自家用車（家族の送迎）	119	48.0%	25	17.9%	144	37.1%
鉄道（陸羽西線代行バスを含む）	51	20.6%	5	3.6%	56	14.4%
庄内交通バス・るんるんバス	9	3.6%	17	12.1%	26	6.7%
スクールバス	35	14.1%	0	0.0%	35	9.0%
デマンドタクシー	0	0.0%	2	1.4%	2	0.5%
民営タクシー	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
全体	434		188		622	

回答者 388 名に対し、回答された移動手段は延べ 622 であり、平均で 1.6 個の手段を選択していた。生徒は 248 名に対して移動手段の延べ数が 434 であり、平均 1.75 個、学生は 140 名に対して移動手段が述べ 188 であり、平均 1.34 個の手段を選択していた。

生徒と学生を比較すると、生徒は自転車、送迎、鉄道、スクールバスの利用が多く、学生は徒歩、自家用車等の運転、バスの利用が多い傾向が見られており、生徒と学生では利用する移動手段が異なっていた。

登校時の移動手段についてより詳細に把握するため、学校別、登校の所要時間別、居住地別、学校までの距離別にクロス集計を行った。回答率のグラフでは、利用者の割合が 30%を超える場合は濃い網掛け、10%を超える場合は薄い網掛けをして示した。

表 37、表 38 は学校別の回答状況である。表から読み取れる特徴を以下に示す。

- 高校への登校は徒歩、自転車、送迎、鉄道が多く用いられている
- 酒田南高校はスクールバスが最も多く用いられており、自転車、鉄道の利用率が他の高校と比べて低い
- 酒田東高校、酒田南高校、産業技術短期大学への登校にはバスは利用されていない
- 学生は自家用車等の運転が多く、送迎も使われている
- 酒田看護専門学校と東北公益文科大学では徒歩、自転車利用も多く、東北公益文科大学ではバスを用いた登校も多い

表 37 登校時の移動手段（学校別：回答者数）

	酒田 光陵	酒田 西高	酒田 東高	酒田 南高	産技短	酒田 看護	公益大
徒歩	33	5	14	16	1	7	40
自転車	71	17	49	12	2	8	16
自家用車、バイク（自らが運転）	1	0	2	0	20	12	33
自家用車（家族の送迎）	54	12	31	22	8	5	12
鉄道（陸羽西線代行バスを含む）	22	7	16	6	0	1	4
庄内交通バス・るんるんバス	7	2	0	0	0	1	16
スクールバス	0	0	2	33	0	0	0
デマンドタクシー	0	0	0	0	0	1	1
合計	188	43	114	89	31	35	122

表 38 登校時の移動手段（学校別：回答率）

	酒田 光陵	酒田 西高	酒田 東高	酒田 南高	産技短	酒田 看護	公益大
徒歩	32.7%	20.0%	20.6%	29.6%	3.7%	25.9%	46.5%
自転車	70.3%	68.0%	72.1%	22.2%	7.4%	29.6%	18.6%
自家用車、バイク（自らが運転）	1.0%	0.0%	2.9%	0.0%	74.1%	44.4%	38.4%
自家用車（家族の送迎）	53.5%	48.0%	45.6%	40.7%	29.6%	18.5%	14.0%
鉄道（陸羽西線代行バスを含む）	21.8%	28.0%	23.5%	11.1%	0.0%	3.7%	4.7%
庄内交通バス・るんるんバス	6.9%	8.0%	0.0%	0.0%	0.0%	3.7%	18.6%
スクールバス	0.0%	0.0%	2.9%	61.1%	0.0%	0.0%	0.0%
デマンドタクシー	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	3.7%	1.2%
合計	186.1%	172.0%	167.6%	164.8%	114.8%	129.6%	141.9%

表 39、表 40 は登校の所要時間別の回答状況である。これらの表からは所要時間により利用される移動手段が異なる傾向が見られる。具体的には以下のとおりである。

- 鉄道は「30 分以内」から増加が見られ、「50 分以内」以降で利用が増加する
- バスは「20 分以内」から利用されるようになり、「50 分以内」以降でもやや増加するが、他の移動手段と比べると利用率が低い
- 徒歩は「10 分以内」が最も利用率が高く、時間の増加に伴って減少するが、「40 分以内」から増加に転じている
- 自転車は所要時間にかかわらず利用率が高いが、「40 分以内」からは増加傾向が見られる
- 鉄道、バスの利用状況と徒歩と自転車の増加が見られるタイミングが似ており、これらの移動手段を組み合わせていると考えられる
- 自家用車等の運転は「10 分以内」が最も多い。その後も比較的利用されているが、「60 分以内」以降は利用者がいない

- 送迎は全体的に多いが、「15 分以内」から「40 分以内」が特に多く、それ以降は鉄道の利用にシフトしている
- スクールバスは「30 分以内」から利用者の増加が見られる
- デマンドタクシーはほとんど利用されていない

表 39 登校時の移動手段（登校の所要時間別：回答者数）

	-10 分	-15 分	-20 分	-30 分	-40 分	-50 分	-60 分	60 分-
徒歩	41	17	13	18	7	7	9	4
自転車	33	26	28	38	17	15	13	5
自家用車、バイク（自らが運転）	20	11	10	16	7	4	0	0
自家用車（家族の送迎）	17	23	31	41	17	6	4	5
鉄道（陸羽西線代行バスを含む）	1	1	1	12	7	12	13	9
庄内交通バス・るんるんバス	1	0	7	7	2	3	2	4
スクールバス	0	2	4	14	4	4	5	2
デマンドタクシー	0	0	1	1	0	0	0	0
合計	113	80	95	147	61	51	46	29

表 40 登校時の移動手段（登校の所要時間別：回答率）

	-10 分	-15 分	-20 分	-30 分	-40 分	-50 分	-60 分	60 分-
徒歩	50.6%	31.5%	19.7%	18.8%	21.2%	26.9%	45.0%	33.3%
自転車	40.7%	48.1%	42.4%	39.6%	51.5%	57.7%	65.0%	41.7%
自家用車、バイク（自らが運転）	24.7%	20.4%	15.2%	16.7%	21.2%	15.4%	0.0%	0.0%
自家用車（家族の送迎）	21.0%	42.6%	47.0%	42.7%	51.5%	23.1%	20.0%	41.7%
鉄道（陸羽西線代行バスを含む）	1.2%	1.9%	1.5%	12.5%	21.2%	46.2%	65.0%	75.0%
庄内交通バス・るんるんバス	1.2%	0.0%	10.6%	7.3%	6.1%	11.5%	10.0%	33.3%
スクールバス	0.0%	3.7%	6.1%	14.6%	12.1%	15.4%	25.0%	16.7%
デマンドタクシー	0.0%	0.0%	1.5%	1.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
合計	139.5%	148.1%	143.9%	153.1%	184.8%	196.2%	230.0%	241.7%

表 41、表 42 は居住地別の回答状況である。これらの表からは居住地により移動手段が異なることがうかがえる。具体的に読み取れる傾向は以下のとおりである。

- 市街地域は自転車、徒歩が多く、送迎や自家用車等の運転も多い。バス利用も 1 割弱である
- 表 7 を見ると、旧公民館地区、旧三町、遊佐町、庄内町から登校するのは高校生が多いが、これらの地域からの登校時の移動手段も類似しており、徒歩、自転車、送迎、鉄道が多い
- なお、遊佐町、庄内町は送迎よりも鉄道の利用が多く、旧公民館地区、旧三町は鉄道よりも送迎の利用が多い

- 鶴岡市からの登校するのは学生が多いが、自家用車等の運転、送迎が多く用いられている
- スクールバスは市街地域、旧公民館地区以外で広く利用されている
- 秋田県からは鉄道、バス、スクールバスの利用が多い

表 41 登校時の移動手段（居住地別：回答者数）

	市街地域	旧公民館地区	旧三町	遊佐町	鶴岡市	庄内町	県内他地域	秋田県
徒歩	75	5	11	8	3	7	2	3
自転車	109	20	13	14	1	15	1	0
自家用車、バイク（自らが運転）	35	3	6	4	14	2	3	0
自家用車（家族の送迎）	57	24	27	19	9	6	0	2
鉄道（陸羽西線代行バスを含む）	0	5	11	20	3	13	0	4
庄内交通バス・るんるんバス	18	1	2	0	1	1	0	3
スクールバス	3	1	5	9	7	4	2	4
デマンドタクシー	0	0	2	0	0	0	0	0
合計	297	59	77	74	38	48	8	16

表 42 登校時の移動手段（居住地別：回答率）

	市街地域	旧公民館地区	旧三町	遊佐町	鶴岡市	庄内町	県内他地域	秋田県
徒歩	37.9%	12.5%	28.2%	20.5%	10.0%	29.2%	28.6%	37.5%
自転車	55.1%	50.0%	33.3%	35.9%	3.3%	62.5%	14.3%	0.0%
自家用車、バイク（自らが運転）	17.7%	7.5%	15.4%	10.3%	46.7%	8.3%	42.9%	0.0%
自家用車（家族の送迎）	28.8%	60.0%	69.2%	48.7%	30.0%	25.0%	0.0%	25.0%
鉄道（陸羽西線代行バスを含む）	0.0%	12.5%	28.2%	51.3%	10.0%	54.2%	0.0%	50.0%
庄内交通バス・るんるんバス	9.1%	2.5%	5.1%	0.0%	3.3%	4.2%	0.0%	37.5%
スクールバス	1.5%	2.5%	12.8%	23.1%	23.3%	16.7%	28.6%	50.0%
デマンドタクシー	0.0%	0.0%	5.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
合計	150.0%	147.5%	197.4%	189.7%	126.7%	200.0%	114.3%	200.0%

表 43、表 44 は学校までの距離別の回答状況である。これらの表からは距離によって利用される移動手段が異なることが読み取れる。具体的には以下のとおりである。

- 鉄道は「10km 以下」から増加が見られ、「15km 以下」以降で利用が増加する
- バスは「5km 以内」「10km 以内」での利用が多く、鉄道よりも近距離の移動手段として利用されている。「25km 以上」での利用は鉄道と組み合わせたアクセス・イグレス交通としての活用と考えられる。
- 徒歩は「1km 以内」が最も利用率が高く、「3km 以内」でも多い。その後も 10%を超える利用率であるが、他の移動手段との併用と考えられる
- 自転車は距離にかかわらず利用率が高いが特に高いのは「3km 以内」から「10km 以内」である。
- 自家用車等の運転は距離にかかわらず利用されている

- 送迎は「1km 以内」は少ないが、「3km 以内」から「25km 以内」まで利用者が多い
- スクールバスは「15km 以内」から利用者の増加が見られる
- デマンドタクシーの利用は少ない
- 「25km 以上」は距離のばらつきが大きく、移動手段も多様になっている

表 43 登校時の移動手段（学校までの距離別：回答者数）

	-1km	-3 km	-5 km	-10 km	-15 km	-20 km	-25 km	25 km・
徒歩	39	31	7	9	12	6	5	5
自転車	13	51	32	38	18	14	6	1
自家用車、バイク（自らが運転）	6	13	11	8	7	14	4	4
自家用車（家族の送迎）	3	27	22	30	23	27	10	2
鉄道（陸羽西線代行バスを含む）	0	0	0	11	16	16	9	4
庄内交通バス・るんるんバス	2	3	7	7	1	3	0	3
スクールバス	0	0	2	4	9	8	6	6
デマンドタクシー	0	0	0	0	1	1	0	0
合計	63	125	81	107	87	89	40	25

表 44 登校時の移動手段（学校までの距離別：回答率）

	-1km	-3 km	-5 km	-10 km	-15 km	-20 km	-25 km	25 km・
徒歩	81.3%	39.7%	13.0%	13.4%	24.5%	11.5%	23.8%	31.3%
自転車	27.1%	65.4%	59.3%	56.7%	36.7%	26.9%	28.6%	6.3%
自家用車、バイク（自らが運転）	12.5%	16.7%	20.4%	11.9%	14.3%	26.9%	19.0%	25.0%
自家用車（家族の送迎）	6.3%	34.6%	40.7%	44.8%	46.9%	51.9%	47.6%	12.5%
鉄道（陸羽西線代行バスを含む）	0.0%	0.0%	0.0%	16.4%	32.7%	30.8%	42.9%	25.0%
庄内交通バス・るんるんバス	4.2%	3.8%	13.0%	10.4%	2.0%	5.8%	0.0%	18.8%
スクールバス	0.0%	0.0%	3.7%	6.0%	18.4%	15.4%	28.6%	37.5%
デマンドタクシー	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	2.0%	1.9%	0.0%	0.0%
合計	131.3%	160.3%	150.0%	159.7%	177.6%	171.2%	190.5%	156.3%

登校の所要時間別や、学校までの距離別での移動手段の利用状況を見ると、遠距離であっても徒歩や自転車が利用されている。これらは他の移動手段と組み合わせていると考えられるが、各移動手段の利用状況を単独で見ているだけでは詳細の把握が難しい。

そこで、どのような移動手段を組み合わせているのかを確認するため、各回答者の移動手段へのチェックのつけ方を確認し、移動手段の組み合わせのパターンごとに人数を調べた。

この結果を学校別及び学校種別に分類し、5人以上またはそれぞれ上位3位までの移動手段を

網掛けした。その結果から読み取れる傾向は次の通りである。

【全体傾向】

- 「1 自転車」「2 車運転」「3 送迎」が多い
- 「8 自転車・送迎」「9 徒歩・自転車」「10 自転車・鉄道」も多いが、8 と 9 は 2 つの手段を組み合わせているのではなく、いずれかを利用しているという意味であると考えられる
- バスを利用した登校で 5 名を超えるパターンは「14 自転車・バス」である。2 名以上で見ると他に「6 バス」「17 送迎・バス」「18 徒歩・バス」「20 鉄道・バス」「27 自転車・送迎・バス」が加わる
- 鉄道を利用した登校で 5 名を超えるパターンは「10 自転車・鉄道」「25 徒歩・自転車・鉄道」「26 自転車・送迎・鉄道」である。いずれも移動手段を組み合わせていると考えられる。

【学校別】

- 生徒と学生では移動手段が異なる。生徒は「1 自転車」「3 送迎」「8 自転車・送迎」が多く、学生は「2 車運転」「4 徒歩」「9 徒歩・自転車」が多い
- 酒田光陵高校、酒田西高校、酒田東高校は「1 自転車」「3 送迎」「8 自転車・送迎」が多い
- 酒田南高校は「1 自転車」「5 スクールバス」「8 自転車・送迎」が多い
- 産業技術短期大学、酒田看護専門学校、東北公益文科大学は「2 車運転」が多い。東北公益文科大学は「4 徒歩」「9 徒歩・自転車」も多い

表 45 登校時の移動手段の組み合わせ（学校別）

手段 1	手段 2	手段 3	手段 4	酒田 光陵	酒田 西高	酒田 東高	酒田 南高	産技 短	酒田 看護	公益 大	生徒	学生	合計
1	自転車			18	4	19	4	2	4	4	45	10	55
2	車運転			1	0	0	0	16	11	25	1	52	53
3	送迎			17	7	11	3	5	2	3	38	10	48
4	徒歩			5	1	0	2	0	4	22	8	26	34
5	スクール			0	0	2	17	0	0	0	19	0	19
6	バス			0	0	0	0	0	0	2	0	2	2
7	鉄道			0	0	2	0	0	0	0	2	0	2
8	自転車	送迎		17	3	8	5	0	1	0	33	1	34
9	徒歩	自転車		6	2	4	1	0	2	9	13	11	24
10	自転車	鉄道		6	3	7	0	0	0	0	16	0	16
11	車運転	送迎		0	0	0	0	3	0	4	0	7	7
12	徒歩	送迎		3	0	3	1	0	0	0	7	0	7
13	徒歩	スクール		0	0	0	6	0	0	0	6	0	6
14	自転車	バス		1	1	0	0	0	0	3	2	3	5
15	送迎	スクール		0	0	0	4	0	0	0	4	0	4
16	徒歩	車運転		0	0	0	0	1	0	3	0	4	4
17	送迎	バス		1	0	0	0	0	1	1	1	2	3
18	徒歩	バス		0	0	0	0	0	0	3	0	3	3
19	鉄道	スクール		0	0	0	2	0	0	0	2	0	2
20	鉄道	バス		0	0	0	0	0	0	2	0	2	2
21	送迎	鉄道		0	0	0	2	0	0	0	2	0	2
22	徒歩	鉄道		2	0	0	0	0	0	0	2	0	2
23	自転車	車運転		0	0	1	0	0	0	0	1	0	1
24	徒歩	自転車	送迎	5	0	4	2	0	0	0	11	0	11
25	徒歩	自転車	鉄道	7	1	1	0	0	1	0	9	1	10
26	自転車	送迎	鉄道	3	2	4	0	0	0	0	9	0	9
27	自転車	送迎	バス	4	0	0	0	0	0	0	4	0	4
28	徒歩	送迎	スクール	0	0	0	3	0	0	0	3	0	3
29	徒歩	送迎	鉄道	1	0	0	1	0	0	0	2	0	2
30	車運転	送迎	デマント	0	0	0	0	0	1	0	0	1	1
31	車運転	送迎	バス	0	0	0	0	0	0	1	0	1	1
32	送迎	バス	デマント	0	0	0	0	0	0	1	0	1	1
33	送迎	鉄道	スクール	0	0	0	1	0	0	0	1	0	1
34	徒歩	車運転	鉄道	0	0	1	0	0	0	0	1	0	1
35	徒歩	送迎	バス	0	0	0	0	0	0	1	0	1	1
36	徒歩	鉄道	バス	0	0	0	0	0	0	1	0	1	1
37	徒歩	自転車	バス	1	0	0	0	0	0	0	1	0	1
38	徒歩	自転車	送迎	3	0	1	0	0	0	0	4	0	4
39	徒歩	送迎	鉄道	0	0	0	0	0	0	1	0	1	1
40	徒歩	自転車	鉄道	0	1	0	0	0	0	0	1	0	1
合 計				101	25	68	54	27	27	86	248	140	388

問26 荒天や部活動等によって登校時の移動手段が普段と変わる場合は、その移動手段を教えてください。

この回答では、普段の登校時の移動手段に対して、利用する移動手段と、利用しない移動手段が生じることになる。表 46 は各移動手段の利用の増減を示している。自転車の利用減が多く、徒歩や鉄道、スクールバス利用も減少が見られた。一方で、送迎が増加し、バスも増加が見られる。

表 46 荒天や部活動による登校時の移動手段の変化

		徒歩	自転車	自家用車・バイク (運転)	自家用車 (送迎)	鉄道(代行バス含む)	庄内交通・るんるんバス	スクールバス	デマンドタクシー	民営タクシー
人数	利用増	26	7	8	91	7	24	3	0	1
	利用減	40	133	8	14	30	6	17	0	0
割合	利用増	6.7%	1.8%	2.1%	23.5%	1.8%	6.2%	0.8%	0.0%	0.3%
	利用減	10.3%	34.3%	2.1%	3.6%	7.7%	1.5%	4.4%	0.0%	0.0%

属性により移動手段の増減に変化が見られるかどうかを確認するため、学校別、登校の所要時間別、居住地別、学校までの距離別にクロス集計を行った。回答率のグラフでは、利用者の割合が30%を超える場合は濃い網掛け、10%を超える場合は薄い網掛けをして示した。

表 47 から表 50 は学校別の回答状況である。グラフから読み取れる特徴を以下に示す。

- 生徒についてはいずれも送迎が増加する。産業技術短期大学も送迎が増加する
- 酒田西高校と酒田東高校では徒歩が増加する
- 酒田西高校と産業技術短期大学ではバスが増加する
- 酒田光陵高校、酒田西高校、酒田東高校では自転車と鉄道が共通して減少している。酒田南高校は徒歩とスクールバスが減少する
- 酒田看護専門学校は自転車が、東北公益文科大学は徒歩と自転車が減少している

表 47 移動手段「利用増」(学校別回答者数)

	酒田 光陵	酒田 西高	酒田 東高	酒田 南高	産技短	酒田 看護	公益大
徒歩	6	4	9	3	0	0	4
自転車	2	0	0	3	0	0	2
自家用車、バイク(自らが運転)	1	0	1	0	0	2	4
自家用車(家族の送迎)	29	6	28	19	3	2	4
鉄道(陸羽西線代行バスを含む)	0	0	0	4	1	1	1
庄内交通バス・るんるんバス	8	3	0	2	3	1	7
スクールバス	0	0	0	2	1	0	0
デマンドタクシー	0	0	0	0	0	0	0
民営タクシー	0	0	0	0	0	0	1
合計	46	13	38	33	8	6	23

表 48 移動手段「利用増」(学校別回答率)

	酒田 光陵	酒田 西高	酒田 東高	酒田 南高	産技短	酒田 看護	公益大
徒歩	5.9%	16.0%	13.2%	5.6%	0.0%	0.0%	4.7%
自転車	2.0%	0.0%	0.0%	5.6%	0.0%	0.0%	2.3%
自家用車、バイク（自らが運転）	1.0%	0.0%	1.5%	0.0%	0.0%	7.4%	4.7%
自家用車（家族の送迎）	28.7%	24.0%	41.2%	35.2%	11.1%	7.4%	4.7%
鉄道（陸羽西線代行バスを含む）	0.0%	0.0%	0.0%	7.4%	3.7%	3.7%	1.2%
庄内交通バス・るんるんバス	7.9%	12.0%	0.0%	3.7%	11.1%	3.7%	8.1%
スクールバス	0.0%	0.0%	0.0%	3.7%	3.7%	0.0%	0.0%
デマンドタクシー	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
民営タクシー	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	1.2%
合計	45.5%	52.0%	55.9%	61.1%	29.6%	22.2%	26.7%

表 49 移動手段「利用減」(学校別回答者数)

	酒田 光陵	酒田 西高	酒田 東高	酒田 南高	産技短	酒田 看護	公益大
徒歩	14	1	4	8	0	2	11
自転車	57	14	42	4	1	5	10
自家用車、バイク（自らが運転）	1	0	1	0	3	2	1
自家用車（家族の送迎）	3	0	2	3	2	2	2
鉄道（陸羽西線代行バスを含む）	15	4	8	1	0	1	1
庄内交通バス・るんるんバス	1	0	0	0	0	0	5
スクールバス	0	0	1	16	0	0	0
デマンドタクシー	0	0	0	0	0	0	0
民営タクシー	0	0	0	0	0	0	0
合計	91	19	58	32	6	12	30

表 50 移動手段「利用減」(学校別回答率)

	酒田 光陵	酒田 西高	酒田 東高	酒田 南高	産技短	酒田 看護	公益大
徒歩	13.9%	4.0%	5.9%	14.8%	0.0%	7.4%	12.8%
自転車	56.4%	56.0%	61.8%	7.4%	3.7%	18.5%	11.6%
自家用車、バイク（自らが運転）	1.0%	0.0%	1.5%	0.0%	11.1%	7.4%	1.2%
自家用車（家族の送迎）	3.0%	0.0%	2.9%	5.6%	7.4%	7.4%	2.3%
鉄道（陸羽西線代行バスを含む）	14.9%	16.0%	11.8%	1.9%	0.0%	3.7%	1.2%
庄内交通バス・るんるんバス	1.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	5.8%
スクールバス	0.0%	0.0%	1.5%	29.6%	0.0%	0.0%	0.0%
デマンドタクシー	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
民営タクシー	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
合計	90.1%	76.0%	85.3%	59.3%	22.2%	44.4%	34.9%

表 51 から表 54 は登校の所要時間別の回答状況である。グラフから読み取れる特徴を以下に示す。

- 学校までの距離が 10 分以内の場合は大きな変化が見られないが、それ以上になると送迎が増加する。また、50 分以内以降は徒歩も増加する
- 登校の所要時間に関わらず自転車は減少し、50 分以内以降では徒歩をやめる人もいる。鉄道の利用も減っており、鉄道と徒歩を組み合わせる移動が減っていると考えられる
- 登校時間が 60 分以内ではスクールバスも減少している

表 51 移動手段「利用増」（登校の所要時間別回答者数）

	-10 分	-15 分	-20 分	-30 分	-40 分	-50 分	-60 分	60 分+
徒歩	5	1	2	5	2	6	3	2
自転車	1	2	0	3	1	0	0	0
自家用車、バイク（自らが運転）	3	4	1	0	0	0	0	0
自家用車（家族の送迎）	5	12	15	30	6	9	10	4
鉄道（陸羽西線代行バスを含む）	0	0	0	5	1	1	0	0
庄内交通バス・るんるんバス	2	3	5	9	2	2	0	1
スクールバス	0	1	0	2	0	0	0	0
デマンドタクシー	0	0	0	0	0	0	0	0
民営タクシー	0	0	0	1	0	0	0	0
合計	16	23	23	55	12	18	13	7

表 52 移動手段「利用増」（登校の所要時間別回答率）

	-10 分	-15 分	-20 分	-30 分	-40 分	-50 分	-60 分	60 分+
徒歩	6.2%	1.9%	3.0%	5.2%	6.1%	23.1%	15.0%	16.7%
自転車	1.2%	3.7%	0.0%	3.1%	3.0%	0.0%	0.0%	0.0%
自家用車、バイク（自らが運転）	3.7%	7.4%	1.5%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
自家用車（家族の送迎）	6.2%	22.2%	22.7%	31.3%	18.2%	34.6%	50.0%	33.3%
鉄道（陸羽西線代行バスを含む）	0.0%	0.0%	0.0%	5.2%	3.0%	3.8%	0.0%	0.0%
庄内交通バス・るんるんバス	2.5%	5.6%	7.6%	9.4%	6.1%	7.7%	0.0%	8.3%
スクールバス	0.0%	1.9%	0.0%	2.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
デマンドタクシー	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
民営タクシー	0.0%	0.0%	0.0%	1.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
合計	19.8%	42.6%	34.8%	57.3%	36.4%	69.2%	65.0%	58.3%

表 53 移動手段「利用減」（登校の所要時間別回答者数）

	-10 分	-15 分	-20 分	-30 分	-40 分	-50 分	-60 分	60 分+
徒歩	5	5	6	9	3	3	7	2
自転車	17	20	23	31	15	12	10	5
自家用車、バイク（自らが運転）	1	1	1	5	0	0	0	0
自家用車（家族の送迎）	2	4	0	6	1	0	0	1
鉄道（陸羽西線代行バスを含む）	1	0	0	9	4	4	9	3
庄内交通バス・るんるんバス	0	0	3	2	0	0	0	1
スクールバス	0	1	2	7	2	2	2	1
デマンドタクシー	0	0	0	0	0	0	0	0
民営タクシー	36	46	55	99	65	71	88	112
合計	5	5	6	9	3	3	7	2

表 54 移動手段「利用減」(登校の所要時間別回答率)

	-10分	-15分	-20分	-30分	-40分	-50分	-60分	60分+
徒歩	6.2%	9.3%	9.1%	9.4%	9.1%	11.5%	35.0%	16.7%
自転車	21.0%	37.0%	34.8%	32.3%	45.5%	46.2%	50.0%	41.7%
自家用車、バイク(自らが運転)	1.2%	1.9%	1.5%	5.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
自家用車(家族の送迎)	2.5%	7.4%	0.0%	6.3%	3.0%	0.0%	0.0%	8.3%
鉄道(陸羽西線代行バスを含む)	1.2%	0.0%	0.0%	9.4%	12.1%	15.4%	45.0%	25.0%
庄内交通バス・るんるんバス	0.0%	0.0%	4.5%	2.1%	0.0%	0.0%	0.0%	8.3%
スクールバス	0.0%	1.9%	3.0%	7.3%	6.1%	7.7%	10.0%	8.3%
デマンドタクシー	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
民営タクシー	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
合計	32.1%	57.4%	53.0%	71.9%	75.8%	80.8%	140.0%	108.3%

表 55 から表 58 は居住地別の回答状況である。グラフから読み取れる特徴を以下に示す。

- 居住地域に関わらず送迎が増える
- 庄内町では徒歩が増える。鶴岡市では鉄道やバスも増える。県内他地域でもバスが増える
- 一方で、旧公民館地区、旧三町、遊佐町、庄内町は鉄道と自転車が減っており、これらを組み合わせた移動が減っていると思われる
- 市街地域は徒歩や自転車が減る

表 55 移動手段「利用増」(居住地別回答者数)

	市街地域	旧公民館地区	旧三町	遊佐町	鶴岡市	庄内町	県内他地域	秋田県
徒歩	13	1	3	3	0	6	0	0
自転車	2	1	1	1	1	1	0	0
自家用車、バイク(自らが運転)	8	0	0	0	0	0	0	0
自家用車(家族の送迎)	42	9	6	13	8	9	1	2
鉄道(陸羽西線代行バスを含む)	0	0	1	2	4	0	0	0
庄内交通バス・るんるんバス	17	1	1	0	3	1	1	0
スクールバス	1	0	0	1	0	1	0	0
デマンドタクシー	0	0	0	0	0	0	0	0
民営タクシー	1	0	0	0	0	0	0	0
合計	71	11	9	17	16	12	2	2

表 56 移動手段「利用増」(居住地別回答率)

	市街地域	旧公民館地区	旧三町	遊佐町	鶴岡市	庄内町	県内他地域	秋田県
徒歩	6.6%	2.5%	7.7%	7.7%	0.0%	25.0%	0.0%	0.0%
自転車	1.0%	2.5%	2.6%	2.6%	3.3%	4.2%	0.0%	0.0%
自家用車、バイク(自らが運転)	4.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
自家用車(家族の送迎)	21.2%	22.5%	15.4%	33.3%	26.7%	37.5%	14.3%	25.0%
鉄道(陸羽西線代行バスを含む)	0.0%	0.0%	2.6%	5.1%	13.3%	0.0%	0.0%	0.0%
庄内交通バス・るんるんバス	8.6%	2.5%	2.6%	0.0%	10.0%	4.2%	14.3%	0.0%

スクールバス	0.5%	0.0%	0.0%	2.6%	0.0%	4.2%	0.0%	0.0%
デマンドタクシー	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
民営タクシー	0.5%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
合計	35.9%	27.5%	23.1%	43.6%	53.3%	50.0%	28.6%	25.0%

表 57 移動手段「利用減」(居住地別回答者数)

	市街 地域	旧公民 館地区	旧三町	遊佐町	鶴岡市	庄内町	県内 他地域	秋田県
徒歩	20	2	6	4	2	5	0	1
自転車	83	14	10	14	1	11	0	0
自家用車、バイク（自らが運転）	2	0	1	1	2	1	1	0
自家用車（家族の送迎）	7	1	3	1	1	1	0	0
鉄道（陸羽西線代行バスを含む）	0	4	7	13	1	5	0	0
庄内交通バス・るんるんバス	4	0	1	0	1	0	0	0
スクールバス	3	0	2	3	4	2	1	2
デマンドタクシー	0	0	0	0	0	0	0	0
民営タクシー	0	0	0	0	0	0	0	0
合計	119	21	30	36	12	25	2	3

表 58 移動手段「利用減」(居住地別回答率)

	市街 地域	旧公民 館地区	旧三町	遊佐町	鶴岡市	庄内町	県内 他地域	秋田県
徒歩	10.1%	5.0%	15.4%	10.3%	6.7%	20.8%	0.0%	12.5%
自転車	41.9%	35.0%	25.6%	35.9%	3.3%	45.8%	0.0%	0.0%
自家用車、バイク（自らが運転）	1.0%	0.0%	2.6%	2.6%	6.7%	4.2%	14.3%	0.0%
自家用車（家族の送迎）	3.5%	2.5%	7.7%	2.6%	3.3%	4.2%	0.0%	0.0%
鉄道（陸羽西線代行バスを含む）	0.0%	10.0%	17.9%	33.3%	3.3%	20.8%	0.0%	0.0%
庄内交通バス・るんるんバス	2.0%	0.0%	2.6%	0.0%	3.3%	0.0%	0.0%	0.0%
スクールバス	1.5%	0.0%	5.1%	7.7%	13.3%	8.3%	14.3%	25.0%
デマンドタクシー	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
民営タクシー	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
合計	60.1%	52.5%	76.9%	92.3%	40.0%	104.2%	28.6%	37.5%

表 59 から

表 62 は学校までの距離別の回答状況である。グラフから読み取れる特徴を以下に示す。

- 1 km以内は徒歩と自転車が減少する。徒歩や送迎、車運転がやや増える
- それ以上の距離になると、自転車の減少が大きく、10 km以内以降では鉄道も減少、25 km以内以降ではスクールバスも減少する
- それに対して増加するのは3 km以内以降では送迎が増える。

表 59 移動手段「利用増」(学校までの距離別回答者数)

	-1km	-3 km	-5 km	-10 km	-15 km	-20 km	-25 km	25 km
徒歩	3	4	4	4	6	3	2	0
自転車	1	0	1	2	2	0	1	0
自家用車、バイク（自らが運転）	4	3	1	0	0	0	0	0
自家用車（家族の送迎）	3	18	16	21	11	12	6	3
鉄道（陸羽西線代行バスを含む）	0	0	0	1	1	3	2	0
庄内交通バス・るんるんバス	1	5	7	5	1	4	1	0
スクールバス	0	0	0	1	0	2	0	0
デマンドタクシー	0	0	0	0	0	0	0	0
民営タクシー	0	0	1	0	0	0	0	0
合計	12	30	30	34	21	24	12	3

表 60 移動手段「利用増」(学校までの距離別回答率)

	-1km	-3 km	-5 km	-10 km	-15 km	-20 km	-25 km	25 km
徒歩	6.3%	5.1%	7.4%	6.0%	12.2%	5.8%	9.5%	0.0%
自転車	2.1%	0.0%	1.9%	3.0%	4.1%	0.0%	4.8%	0.0%
自家用車、バイク（自らが運転）	8.3%	3.8%	1.9%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
自家用車（家族の送迎）	6.3%	23.1%	29.6%	31.3%	22.4%	23.1%	28.6%	18.8%
鉄道（陸羽西線代行バスを含む）	0.0%	0.0%	0.0%	1.5%	2.0%	5.8%	9.5%	0.0%
庄内交通バス・るんるんバス	2.1%	6.4%	13.0%	7.5%	2.0%	7.7%	4.8%	0.0%
スクールバス	0.0%	0.0%	0.0%	1.5%	0.0%	3.8%	0.0%	0.0%
デマンドタクシー	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
民営タクシー	0.0%	0.0%	1.9%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
合計	25.0%	38.5%	55.6%	50.7%	42.9%	46.2%	57.1%	18.8%

表 61 移動手段「利用減」(学校までの距離別回答者数)

	-1km	-3 km	-5 km	-10 km	-15 km	-20 km	-25 km	25 km
徒歩	7	11	2	5	7	5	2	1
自転車	7	38	25	31	15	12	5	0
自家用車、バイク（自らが運転）	1	0	1	0	2	4	0	0
自家用車（家族の送迎）	0	3	2	3	0	5	1	0
鉄道（陸羽西線代行バスを含む）	0	0	0	8	7	11	4	0
庄内交通バス・るんるんバス	0	0	3	1	1	1	0	0
スクールバス	0	0	2	2	4	3	3	3
デマンドタクシー	0	0	0	0	0	0	0	0
民営タクシー	0	0	0	0	0	0	0	0
合計	15	52	35	50	36	41	15	4

表 62 移動手段「利用減」(学校までの距離別回答率)

	-1km	-3 km	-5 km	-10 km	-15 km	-20 km	-25 km	25 km
徒歩	14.6%	14.1%	3.7%	7.5%	14.3%	9.6%	9.5%	6.3%
自転車	14.6%	48.7%	46.3%	46.3%	30.6%	23.1%	23.8%	0.0%
自家用車、バイク (自らが運転)	2.1%	0.0%	1.9%	0.0%	4.1%	7.7%	0.0%	0.0%
自家用車 (家族の送迎)	0.0%	3.8%	3.7%	4.5%	0.0%	9.6%	4.8%	0.0%
鉄道 (陸羽西線代行バスを含む)	0.0%	0.0%	0.0%	11.9%	14.3%	21.2%	19.0%	0.0%
庄内交通バス・るんるんバス	0.0%	0.0%	5.6%	1.5%	2.0%	1.9%	0.0%	0.0%
スクールバス	0.0%	0.0%	3.7%	3.0%	8.2%	5.8%	14.3%	18.8%
デマンドタクシー	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
民営タクシー	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
合計	31.3%	66.7%	64.8%	74.6%	73.5%	78.8%	71.4%	25.0%

2.6. 帰宅時

問27 普段の帰宅時に利用する移動手段は登校時と同じですか。

下校時の移動手段については同じと回答したのが 363 名（93.6%）であった。異なると回答したのは 25 名（6.4%）であり、それほど多くなかった。

問28 普段の帰宅時における移動手段を教えてください。

問27 で違うと回答した場合のみ回答を求めた。送迎と鉄道がやや増加し、徒歩とスクールバスがやや減少するが、全体に占める割合は大きくなかった。

表 63 帰宅時の移動手段の変化

		徒歩	自転車	自家用車・バイク (運転)	自家用車 (送迎)	鉄道(代行バス含む)	区内交通・るんるんバス	スクールバス	デマンドタクシー	民営タクシー
人数	利用増	2	1	1	10	6	1	1	0	0
	利用減	6	3	0	3	1	0	9	0	0
割合	利用増	0.5%	0.3%	0.3%	2.6%	1.5%	0.3%	0.3%	0.0%	0.0%
	利用減	1.6%	0.8%	0.0%	0.8%	0.3%	0.0%	2.3%	0.0%	0.0%

問29 荒天や部活動等によって帰宅時の移動手段が普段と変わる場合は、その移動手段を教えてください。

問27 で違うと回答した場合のみ回答を求めた。送迎と鉄道がやや増加し、徒歩とスクールバスがやや減少するが、全体に占める割合は大きくなかった。

表 64 荒天や部活動による帰宅時の移動手段の変化

		徒歩	自転車	自家用車・バイク (運転)	自家用車 (送迎)	鉄道(代行バス含む)	区内交通・るんるんバス	スクールバス	デマンドタクシー	民営タクシー
人数	利用増	2	0	2	12	6	1	1	0	0
	利用減	7	4	0	1	3	0	10	0	0
割合	利用増	0.5%	0.0%	0.5%	3.1%	1.5%	0.3%	0.3%	0.0%	0.0%
	利用減	1.8%	1.0%	0.0%	0.3%	0.8%	0.0%	2.6%	0.0%	0.0%

問 30 市や公共交通に対するご意見がございましたら、記載してください。

全体で 43 名から回答が得られた。バスに関する意見が多く、バスの運賃や IC カードの導入、定刻での運行、バスの本数の増加、バスの大きさへの要望、ダイヤへの意見、駅へのアクセス交通、鉄道とバスの接続、始発・終発の変更に関する意見が比較的多かった。

表 65 市や公共交通に対する意見

	居住地	居住地詳細	高校	通学先までの距離	自由回答
1	市街地域	山形県酒田市山居町	酒田光陵	2.7km	バスの運賃の無料化
2	市街地域	山形県酒田市錦町	酒田光陵	7 km	るんるんバスも庄交バスも便を 1、2 本でいいから増やして欲しい
3	市街地域	山形県酒田市船場町	酒田光陵	2.2 km	運行本数の増加や、IC カードが使えるようになると、観光客も使いやすいと思います
4	市街地域	山形県酒田市本町（1～3 丁目）	公益大	2.8 km	るんるんバスの本数を増やすか、バスの大きさを大きくして欲しい
5	市街地域	山形県酒田市緑町	酒田光陵	3.3 km	るんるんバスが小さいから平日の登校の時間と下校の時間だけでも大きいバスにしてほしい
6	市街地域	山形県酒田市東泉町	酒田光陵	1.5 km	行きたいところが自転車で行ける距離にあるのでバスを利用して行くことがありません(中町など)小さい時は鉄道を利用してよく鶴岡まで行きました。
7	市街地域	山形県酒田市錦町	酒田光陵	7 km	雨の日は自転車で部活動に行くのを禁止してほしいです。
8	市街地域	山形県酒田市若竹町	酒田光陵	3.6 km	るんるんバスが時間通りに着かず本数も少ない。時刻表が分かりづらい。
9	市街地域	山形県酒田市北新町	酒田光陵	1.1 km	もう少し運行本数を増やして欲しいです。お願いします
10	市街地域	山形県酒田市一番町	産技短	5.8 km	庄内全体で合併して、庄内市になればいいと思います
11	市街地域	山形県酒田市相生町	酒田南高	0.6 km	ルンルンバスがあることで私たち中高生は親の手を借りずに移動することが出来ます。運行してくださっている方々、いつもありがとうございます。
12	市街地域	山形県酒田市ゆたか	酒田南高	2.6 km	電車代が高く感じる
13	市街地域	山形県酒田市下安町	産技短	7.2 km	バス、電車の数をもっと増やして欲しい
14	市街地域	山形県酒田市幸町	公益大	4.1 km	バスについて、特に夜間や土休日が不便であり、改善していただきたいです。
15	市街地域	山形県酒田市光ヶ丘	酒田看護	1.9 km	店をもっと増やして欲しい。そしたら出ていく人が減ると思う。にぎわう場所が欲しい。
16	市街地域	山形県酒田市飯森山	公益大	0.02 km	本数を増やしてほしい
17	市街地域	山形県酒田市飯森山	公益大	0.02 km	公共交通で、電子マネーを多く場所で使えるようにしてほしい。
18	市街地域	山形県酒田市上安町	酒田東高	3.5 km	どうろでたばこすうな
19	市街地域	山形県酒田市みずほ	公益大	3.8 km	先日クルーズ船のボランティア活動に参加して、主にシャトルバスの運行に携わりました。その際中町の乗り場がるんるんバスの停留所と同じだったため市役所の方からご指摘を受けましたがあくまでもボランティアだったため責任者に報告という形しかできませんでした。かなり激し目のご指摘だった

					ただけに観光客に悪いイメージを抱かれかねません。そこで観光促進のためにも行政とバス運行会社が協力して本市の活性化に取り組みませんか。既に解決されているのであれば構いません。ご検討よろしくお願いします。
20	市街地域	山形県酒田市大宮町	酒田西高	6.4 km	るんるんバスのバス停の到着予定時間を見直した方が良いと思います。滞りなく運行していても予定時間に到着したことがほぼありません。運転の問題ではないと思うので、バス停の予定到着時間が速すぎるのだと思っています。
21	市街地域	山形県酒田市飯森山	公益大	0.02 km	これからがんばれ！！
22	市街地域	山形県酒田市高見台	公益大	0.8 km	庄内交通高速バス山形方面の本数を増やして欲しい。また、最終便も増やして欲しい！！
23	市街地域	山形県酒田市大宮町	公益大	4.8 km	せめて IC カードを使えると便利だと思う。
24	市街地域	山形県酒田市宮野浦	公益大	1.6 km	路線バスの再編は良かったと思います。羽越線もいなほや海里などがありますが、普通列車の利便性が更に増せば鉄道での旅行も視野に入ります。
25	市街地域	山形県酒田市錦町	公益大	2.1 km	るんるんバスの路線が複雑すぎて、逆に混乱する。経由地を行き先に記載するとかするなど、もう少し分かりやすくしてほしい。
26	市街地域	山形県酒田市錦町	公益大	2.1 km	るんるんバスの日本海総合病院から発車される始発の時間を早めて欲しい。近くの地域に住んでいる人は一限に間に合わない
27	新堀地区	山形県酒田市落野目	酒田光陵	5.9 km	運行本数を増やして欲しい
28	十坂地区	山形県酒田市坂野辺新田	酒田光陵	8.6 km	運行本数を増やしてほしい バスの中の空気を循環してほしい 時間通りに着かないから書いてある時刻表を見直して欲しい るんるんバスを電子決済できるようにしてほしい
29	十坂地区	山形県酒田市十里塚	公益大	1.8 km	酒田駅まで遠い所に住んでいるので、駅周辺まで行けるような手段があると嬉しいです。
30	北平田地区	山形県酒田市漆曽根	酒田西高	3 km	今バスが来てないようなところにバスを運行させてほしい。
31	平田町	山形県酒田市飛鳥	酒田南高	8.7 km	小湊平田線の本数を増やしてほしい
32	松山町	山形県酒田市大川渡	酒田光陵	22.8 km	酒田駅から学校までのバスがあると便利(雨天時や冬季期間の自転車で登校できない日だけでも)
33	松山町	山形県酒田市大川渡	酒田光陵	22.8 km	2 両は狭いと思う
34	松山町	山形県酒田市山寺	酒田看護	16.3 km	松山地域の交通が不便で困っています。土日祝の運行がなかったり、帰りに利用したくても時間が早くて乗れなかったりすること多いです。
35	松山町	山形県酒田市中牧田	公益大	13.4 km	①るんるんバスを平田松山まで通るようにしてほしい。(例:砂越駅や東部中学校前など) ②旧清水屋の土地に若者が集まるような施設を作してほしい。(例:1 階にブリ機含めゲームセンターやフードコート、2 階にユニクロや GU など) ③日本海病院の前にあるマンションみたいな建物を増やすとより移住・定住者が増えるのではないかな。④酒田駅前が昔と比べて栄えつつあるので勢いで更に建物を増やすとより観光客も増えるのではないかな。
36	遊佐町	山形県飽海郡遊佐町豊岡	酒田西高	11.7 km	駅が遠くて電車に乗るのが困難な地域がたくさんあるので駅まで乗ってけるバスを学生、社会人が通勤退勤する時間帯は特に多めにして運行してほしい
37	鶴岡市	山形県鶴岡市稲生	酒田看護	25.1 km	運賃の学割の幅を大学生まで広げてほしい

38	鶴岡市	山形県鶴岡市末広町	公益大	18.7 km	るんるんバスと羽越本線の接続ダイヤが悪いので、どうにかして欲しい。雨の日は、るんるんバスが遅延することが多く困っている。
39	庄内町	山形県東田川郡庄内町桑田	酒田東高	19.4 km	定期券代の補助金があればいいと思う。
40	庄内町	山形県東田川郡庄内町余目	酒田東高	11 km	羽越本線の 17 時?19 時台の運行を増やしてほしい
41	庄内町	山形県東田川郡庄内町余目	酒田東高	11 km	駅で Suica が使えるようにしてほしい。
42	秋田県	秋田県にかほ市金浦	公益大	44.7 km	大学の講義が 5 限まである時、帰りの電車が終電の 9 時になってしまい辛いのでなんとかしてほしいです。よろしくお願いします。
43	秋田県	秋田県にかほ市金浦	公益大	44.7 km	羽後本線秋田行きに 1 時 30 分から 2 時 30 分の電車を作って欲しい

3. 高校生の保護者用アンケート結果

3.1. 回答者の属性

問1 お子さんの通学先

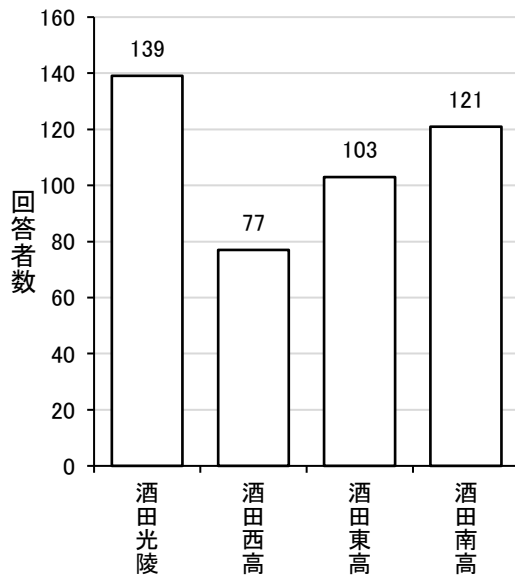


図 70 通学先別回答者数

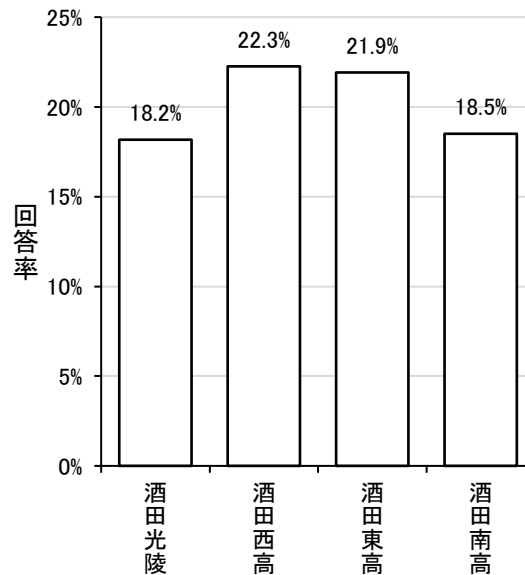


図 71 通学先別回答率

回答者は全体で 440 名であり、調査対象者 2,235 名に対する回答率は 19.7%であった。

学校別で見ると、回答数が多いのは酒田光陵高校（139 名）、酒田南高校（121 名）であった。各学校の調査対象者全体に対する回答率が高いのは酒田西高校（22.3%）、酒田東高校（21.9%）であった。

各校とも生徒に比べ保護者の回答数、回答率の方が高かった。

表 66 通学先別回答率

	回答者数	対象者数	回答率
酒田光陵	139	765	18.2%
酒田西高	77	346	22.3%
酒田東高	103	470	21.9%
酒田南高	121	654	18.5%
合計	440	2235	19.7%

問2 お子さんの学年

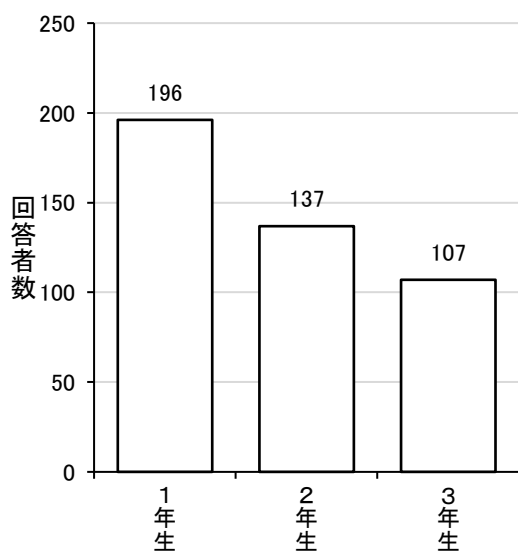


図 72 学年別回答者数

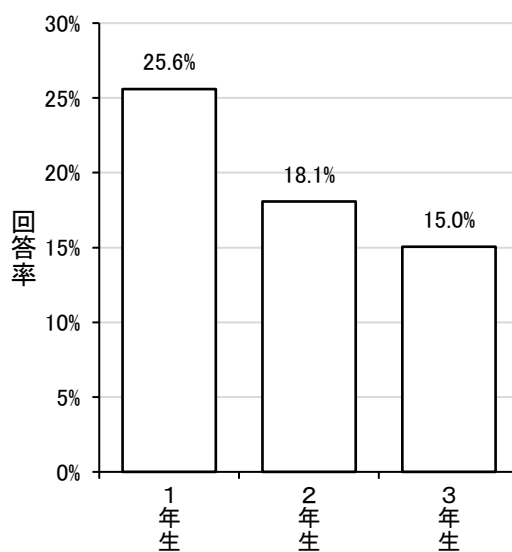


図 73 学年別回答率

回答者全体について学年別でみると、1年生が196名（44.5%）、2年生が137名（31.1%）、3年生が107名（24.3%）であった。それぞれ対象者に対する回答者の割合を見ると、1年生が25.6%と高く、学年進行につれて回答率は低下していた。

低学年の方が回答が多い傾向は生徒と同様であった。各学年とも生徒よりも保護者の回答数、回答率の方が高かった。

表 67 生徒の学年別回答率

	回答者数	対象者数	回答率
1年生	196	766	25.6%
2年生	137	758	18.1%
3年生	107	711	15.0%
合計	440	2235	19.7%

問3 お子さんの性別

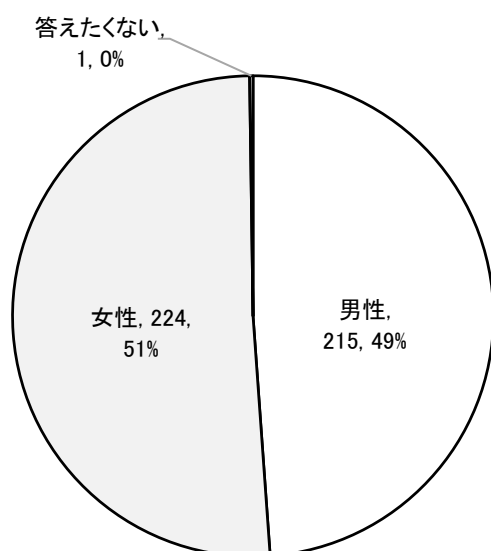


図 74 男女別回答者数

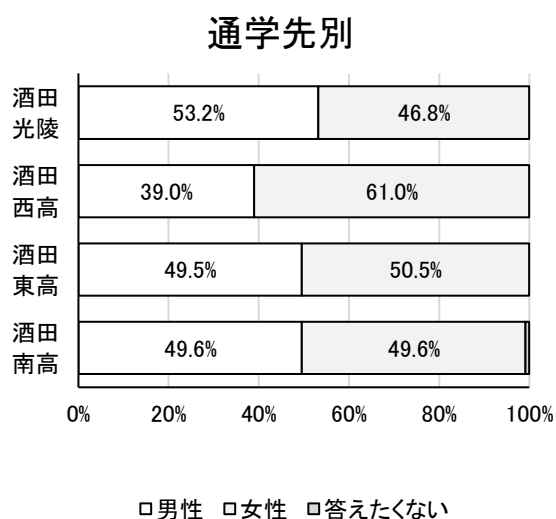


図 75 男女別内訳（学校別）

回答者全体について男女別でみると、男性が 215 名（44.3%）、女性が 224 名（53.6%）であった。学校別に男女の内訳を見ると、酒田西高校の女性の回答がやや多かった（61.0%）。

子どもの男女比については、生徒を対象とした調査と比べて、概ね同程度の結果となった。

表 68 生徒の性別内訳（学校別）

	酒田光陵		酒田西高		酒田東高		酒田南高		全体	
	回答者数	内訳	回答者数	内訳	回答者数	内訳	回答者数	内訳	回答者数	内訳
男性	74	53.2%	30	39.0%	51	49.5%	60	49.6%	215	48.9%
女性	65	46.8%	47	61.0%	52	50.5%	60	49.6%	224	50.9%
答えたくない	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	1	0.8%	1	0.2%
全体	139	100.0%	77	100.0%	103	100.0%	121	100.0%	440	100.0%

問4 あなたの性別

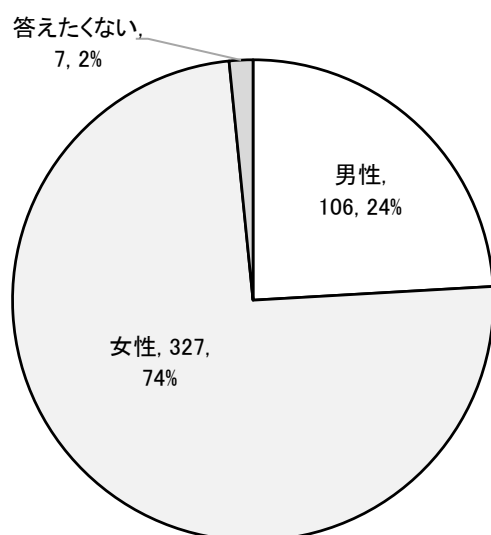


図 76 回答者の性別回答者数

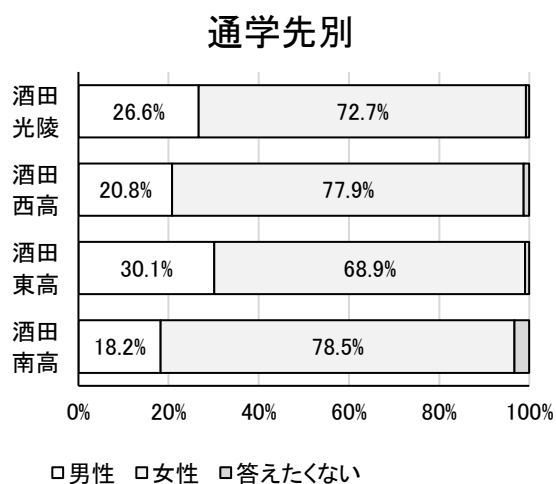


図 77 回答者の性別内訳（学校別）

回答者の性別について回答者全体で見ると、男性が 106 名（24.1%）と少なく、女性が 327 名（74.3%）と高かった。学校別に見ると、男女の割合には多少の差が見られた。

表 69 回答者の性別内訳（学校別）

	酒田光陵		酒田西高		酒田東高		酒田南高		全体	
	回答者数	内訳	回答者数	内訳	回答者数	内訳	回答者数	内訳	回答者数	内訳
男性	37	26.6%	16	20.8%	31	30.1%	22	18.2%	106	24.1%
女性	101	72.7%	60	77.9%	71	68.9%	95	78.5%	327	74.3%
答えたくない	1	0.7%	1	1.3%	1	1.0%	4	3.3%	7	1.6%
全体	139	100.0%	77	100.0%	103	100.0%	121	100.0%	440	100.0%

問5 あなたの居住地

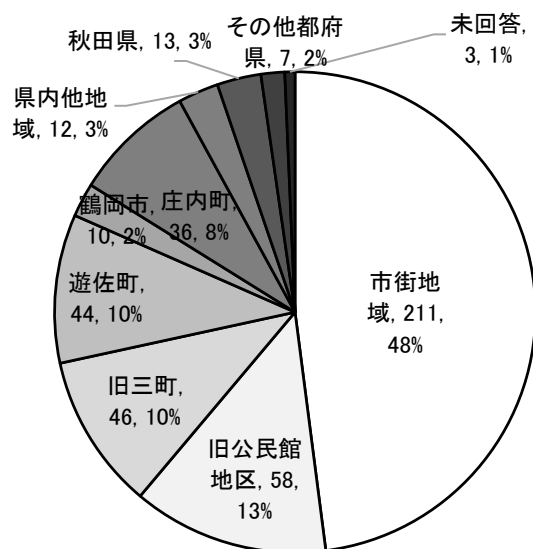


図 78 居住地別回答者数

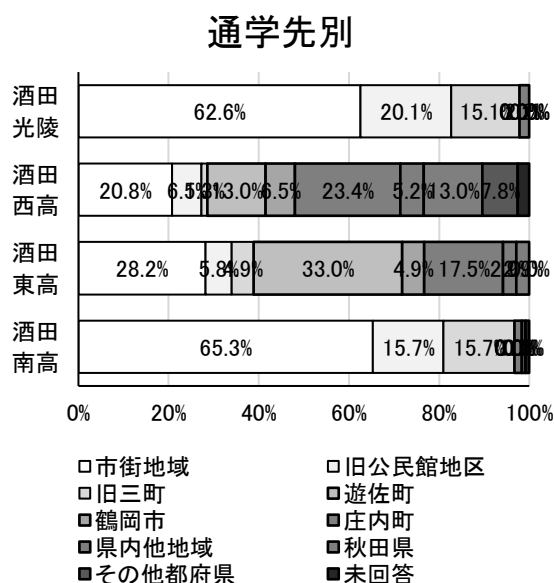


図 79 居住地別内訳（学校別）

入力された郵便番号に基づき、居住地は、市街地域、旧公民館地区の各地区、旧三町、他市町、他県に分類した。回答者全体で見ると、211名（48.0%）が市街地域に居住していた。旧公民館地区（58名、13.2%）、旧三町（46名、10.5%）、遊佐町（44名、10.0%）がそれぞれ10%強であり、生徒を対象とした場合と同様の結果であった。県内他地域や秋田県、その他都府県の回答は生徒と比べて多かった。

学校別に内訳を見ると、酒田光陵高校と酒田南高校は市街地区居住が多かった。また、酒田西高校と酒田東高校は遊佐町と庄内町が多く、居住地の状況は生徒とは異なっていた。

表 70 回答者の居住地別内訳（学校別）

	酒田光陵		酒田西高		酒田東高		酒田南高		全体	
	回答者数	内訳	回答者数	内訳	回答者数	内訳	回答者数	内訳	回答者数	内訳
市街地域	87	62.6%	16	20.8%	29	28.2%	79	65.3%	211	48.0%
旧公民館地区	28	20.1%	5	6.5%	6	5.8%	19	15.7%	58	13.2%
旧三町	21	15.1%	1	1.3%	5	4.9%	19	15.7%	46	10.5%
遊佐町	0	0.0%	10	13.0%	34	33.0%	0	0.0%	44	10.0%
鶴岡市	0	0.0%	5	6.5%	5	4.9%	0	0.0%	10	2.3%
庄内町	0	0.0%	18	23.4%	18	17.5%	0	0.0%	36	8.2%
県内他地域	3	2.2%	4	5.2%	3	2.9%	2	1.7%	12	2.7%
秋田県	0	0.0%	10	13.0%	3	2.9%	0	0.0%	13	3.0%
その他都府県	0	0.0%	6	7.8%	0	0.0%	1	0.8%	7	1.6%
未回答	0	0.0%	2	2.6%	0	0.0%	1	0.8%	3	0.7%
全体	139	100.0%	77	100.0%	103	100.0%	121	100.0%	440	100.0%

旧公民館地区および旧三町の居住者の内訳は以下の通りである。

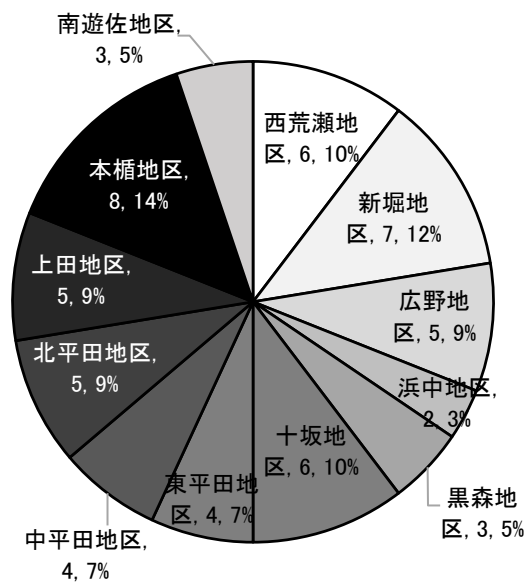


図 80 旧公民館地区内訳

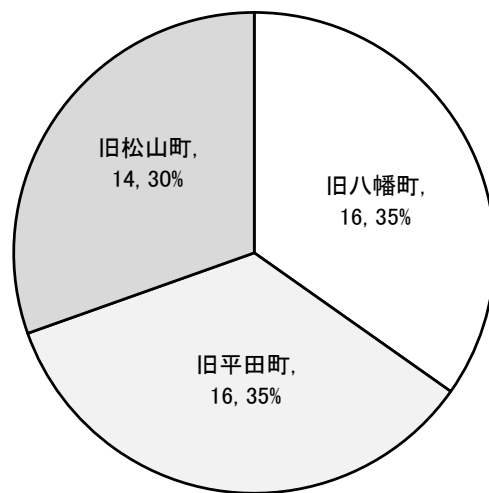


図 81 旧三町内訳

表 71 旧公民館地区内訳（学校別）

	酒田光陵		酒田西高		酒田東高		酒田南高		全体	
	回答者数	内訳	回答者数	内訳	回答者数	内訳	回答者数	内訳	回答者数	内訳
広野地区	5	17.9%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	5	8.6%
黒森地区	2	7.1%	0	0.0%	0	0.0%	1	5.3%	3	5.2%
十坂地区	5	17.9%	0	0.0%	0	0.0%	1	5.3%	6	10.3%
上田地区	2	7.1%	1	20.0%	0	0.0%	2	10.5%	5	8.6%
新堀地区	3	10.7%	1	20.0%	3	50.0%	0	0.0%	7	12.1%
西荒瀬地区	1	3.6%	1	20.0%	0	0.0%	4	21.1%	6	10.3%
東平田地区	2	7.1%	1	20.0%	1	16.7%	0	0.0%	4	6.9%
南遊佐地区	2	7.1%	0	0.0%	1	16.7%	0	0.0%	3	5.2%
浜中地区	1	3.6%	0	0.0%	0	0.0%	1	5.3%	2	3.4%
北平田地区	4	14.3%	0	0.0%	0	0.0%	1	5.3%	5	8.6%
中平田地区	1	3.6%	0	0.0%	0	0.0%	3	15.8%	4	6.9%
本楯地区	0	0.0%	1	20.0%	1	16.7%	6	31.6%	8	13.8%
全体	139	100.0%	77	100.0%	103	100.0%	121	100.0%	440	100.0%

表 72 旧三町内訳（学校別）

	酒田光陵		酒田西高		酒田東高		酒田南高		全体	
	回答者数	内訳	回答者数	内訳	回答者数	内訳	回答者数	内訳	回答者数	内訳
旧松山町	7	33.3%	1	100.0%	0	0.0%	6	31.6%	14	30.4%
旧八幡町	9	42.9%	0	0.0%	4	80.0%	3	15.8%	16	34.8%
旧平田町	5	23.8%	0	0.0%	1	20.0%	10	52.6%	16	34.8%
全体	21	100.0%	1	100.0%	5	100.0%	19	100.0%	46	100.0%

次に、居住地から通学する学校までの概算距離を調べた。全体では 3km 以下が最も多く 25.2% であり、10km 以下 (18.9%)、15km 以下 (15.7%) の順である。3km 以下、10km が多い傾向は生徒への調査結果と同様である。

学校別に見ると酒田東高校は 3km 以下、5km 以下 (21.4%) が多く、酒田光陵高校が多いのは 10km 以下 (30.9%)、酒田西高校は 15km 以下がやや多く (20.8%)、酒田南高校は 25km 超が多い (26.4%) 傾向が見られた。

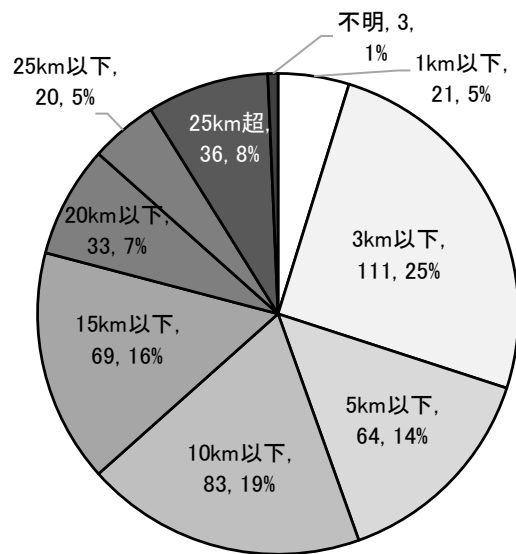


図 82 学校までの距離別回答者数

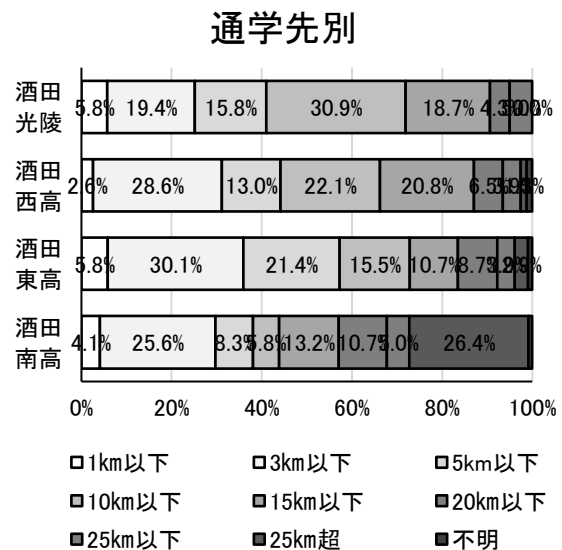


図 83 学校までの距離別内訳 (学校別)

表 73 回答者の学校までの距離別内訳 (学校別)

	酒田光陵		酒田西高		酒田東高		酒田南高		全体	
	回答者数	内訳	回答者数	内訳	回答者数	内訳	回答者数	内訳	回答者数	内訳
1 km以下	8	5.8%	2	2.6%	6	5.8%	5	4.1%	21	4.8%
3 km以下	27	19.4%	22	28.6%	31	30.1%	31	25.6%	111	25.2%
5km 以下	22	15.8%	10	13.0%	22	21.4%	10	8.3%	64	14.5%
10 km以下	43	30.9%	17	22.1%	16	15.5%	7	5.8%	83	18.9%
15 km以下	26	18.7%	16	20.8%	11	10.7%	16	13.2%	69	15.7%
20 km以下	6	4.3%	5	6.5%	9	8.7%	13	10.7%	33	7.5%
25 km以下	7	5.0%	3	3.9%	4	3.9%	6	5.0%	20	4.5%
25 km超	0	0.0%	1	1.3%	3	2.9%	32	26.4%	36	8.2%
不明	0	0.0%	1	1.3%	1	1.0%	1	0.8%	3	0.7%
全体	139	100.0%	77	100.0%	103	100.0%	121	100.0%	440	100.0%

問6 あなたの年代

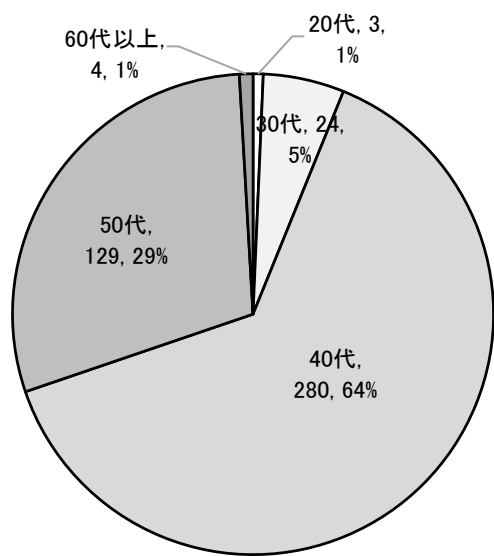


図 84 回答者の年代別回答者数

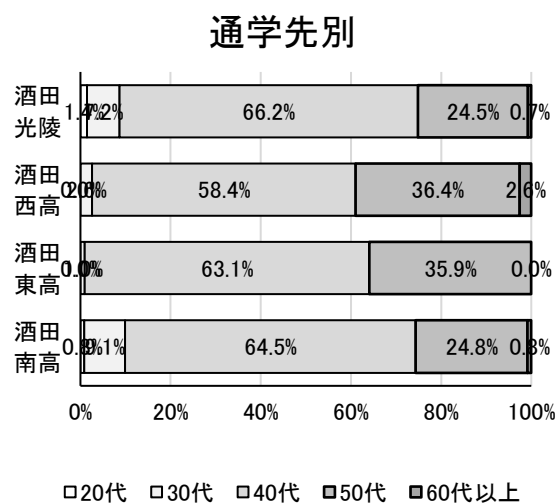


図 85 回答者の年代別内訳（学校別）

回答者の年代について回答者全体で見ると、40代が 280 名（63.6%）と多く、次いで 50代（29.3%）が多かった。学校別に見ると、酒田西高校と酒田東高校は 50代の割合が若干高かった。（順に 36.4%、35.9%）。

表 74 回答者の年代別内訳（学校別）

	酒田光陵		酒田西高		酒田東高		酒田南高		全体	
	回答者数	内訳	回答者数	内訳	回答者数	内訳	回答者数	内訳	回答者数	内訳
20代	2	1.4%	0	0.0%	0	0.0%	1	0.8%	3	0.7%
30代	10	7.2%	2	2.6%	1	1.0%	11	9.1%	24	5.5%
40代	92	66.2%	45	58.4%	65	63.1%	78	64.5%	280	63.6%
50代	34	24.5%	28	36.4%	37	35.9%	30	24.8%	129	29.3%
60代以上	1	0.7%	2	2.6%	0	0.0%	1	0.8%	4	0.9%
全体	139	100.0%	77	100.0%	103	100.0%	121	100.0%	440	100.0%

問7 あなたとお子さんとの関係性

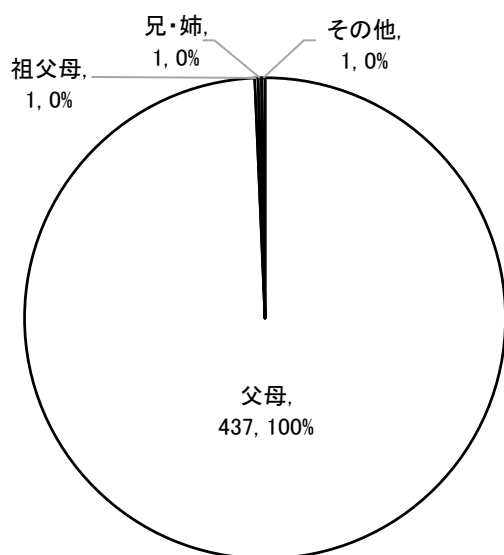


図 86 回答者の生徒との関係性

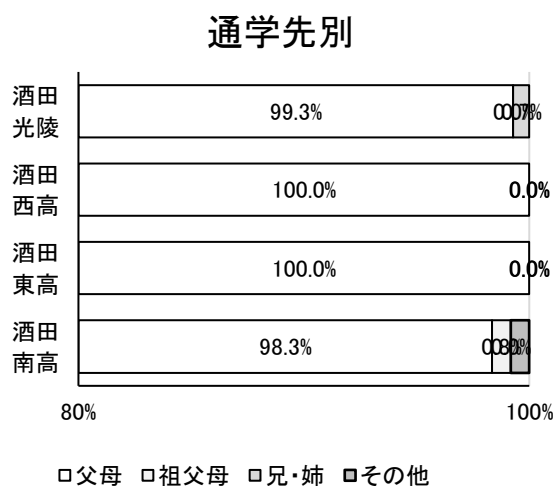


図 87 回答者の生徒との関係性（学校別）

回答者と生徒との関係性については、父母が 437 名であり全体の 99.3%を占めていた。通学先による差も見られなかった。

表 75 生徒との関係性別内訳（学校別）

	酒田光陵		酒田西高		酒田東高		酒田南高		全体	
	回答者数	内訳	回答者数	内訳	回答者数	内訳	回答者数	内訳	回答者数	内訳
父母	138	99.3%	77	100.0%	103	100.0%	119	98.3%	437	99.3%
祖父母	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	1	0.8%	1	0.2%
兄・姉	1	0.7%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	1	0.2%
その他	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	1	0.8%	1	0.2%
全体	139	100.0%	77	100.0%	103	100.0%	121	100.0%	440	100.0%

3.2. お子さんの通学と公共交通

問8 お子さんの通学に鉄道や路線バスなどの公共交通を利用していますか。

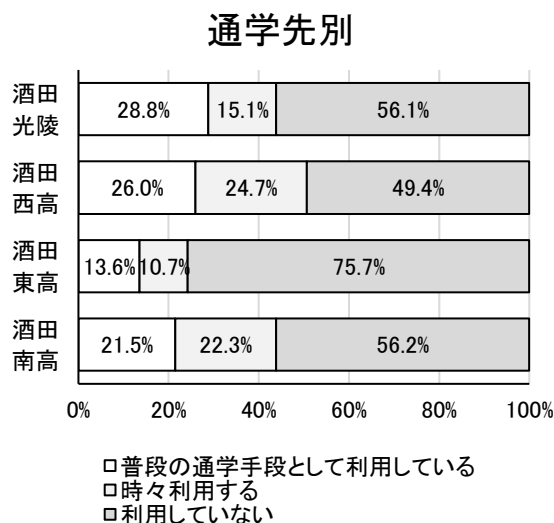
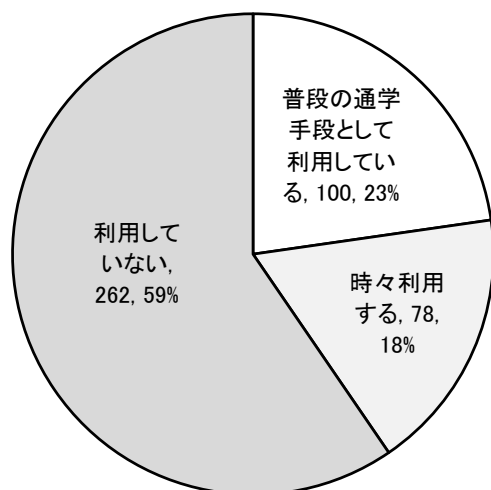


図 88 通学時の公共交通の利用状況

図 89 通学時の公共交通の利用状況（学校別）

通学時の公共交通の利用状況について、回答全体を見ると、普段の通学手段として利用しているのは 100 名（22.7%）であり、262 名（59.5%）は利用していなかった。生徒・学生を対象とした調査（表 36）では、登校時に鉄道、バスを使用していると回答した生徒は 24.2%であり、概ね同様の結果となった。

学校別で見ると、「時々利用する」も含めて最も利用されているのは酒田西高校であった（50.7%）。酒田東高校は「利用していない」の回答が多かった（75.7%）。

表 76 通学時の公共交通利用（学校別）

	酒田光陵		酒田西高		酒田東高		酒田南高		全体	
	回答者数	内訳	回答者数	内訳	回答者数	内訳	回答者数	内訳	回答者数	内訳
普段の通学手段として利用している	40	28.8%	20	26.0%	14	13.6%	26	21.5%	100	22.7%
時々利用する	21	15.1%	19	24.7%	11	10.7%	27	22.3%	78	17.7%
利用していない	78	56.1%	38	49.4%	78	75.7%	68	56.2%	262	59.5%
全体	139	100.0%	77	100.0%	103	100.0%	121	100.0%	440	100.0%

問9 ご家庭で、お子さんの通学に自家用車による送迎を行っていますか。

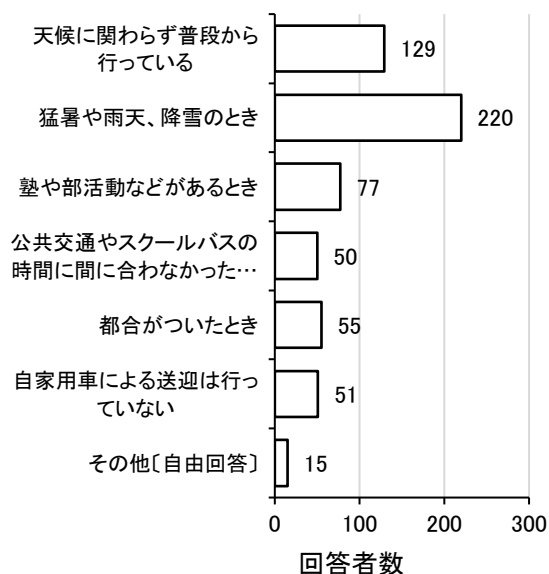


図 90 通学時の送迎の状況（回答者数）

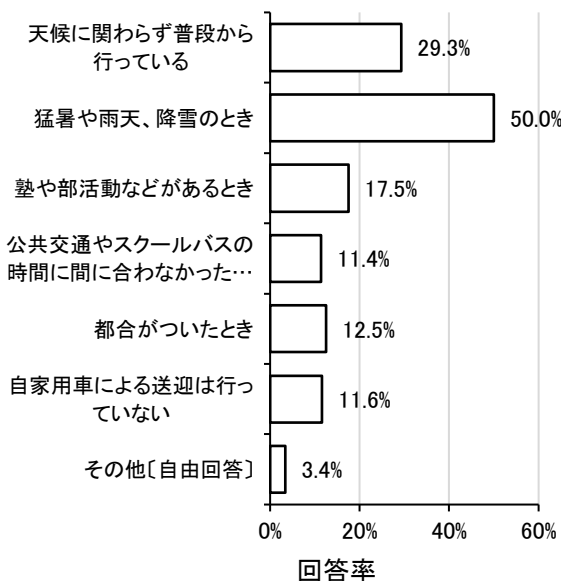


図 91 通学時の送迎の状況（回答率）

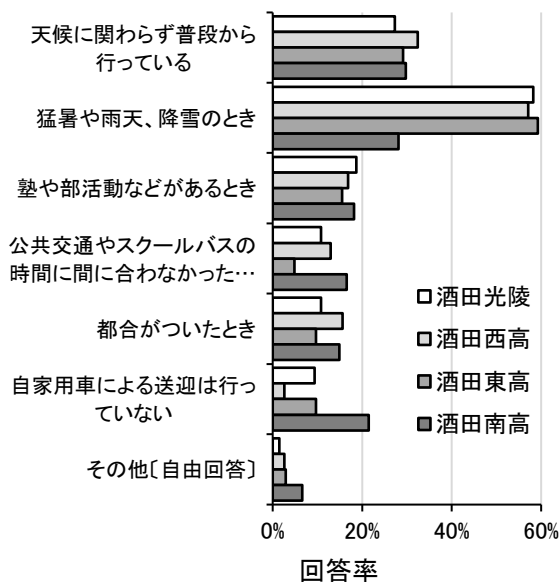


図 92 通学時の送迎の状況（学校別）

通学時の送迎の状況については複数選択可とし、該当する項目への回答を求めた。その結果「天候に関わらず普段から行なっている」のは 129 名（29.3%）であった。日常的にはではないが送迎を行う場面として「猛暑や雨天、降雪の時」が 220 名（50.0%）と多く、「塾や部活動などがあるとき」がその次であった（77 名、17.5%）。

生徒・学生を対象とした日常の移動手段に関する質問（表 36）では送迎を利用していると回答した生徒は 48.0%であり、保護者と比べると値が大きい。ただし、生徒・学生については、日常

の移動が複数パターンあると想定される回答が見られることから、天候や用事に応じて送迎しているという上記の保護者の回答も加味すると、生徒と保護者の回答には矛盾はないのかもしれない。

なお、状況に関わらず送迎を行っているとは回答したのは 393 名であり、全体の 89.3%は頻度や状況は異なるが、送迎を実施していた。

学校別に見ると、酒田南高校は「猛暑や雨天、降雪の時」の送迎が少なく（28.1%）、「自家用車による送迎は行っていない」が多かった（21.5%）。また、酒田東高校では「公共交通やスクールバスの時間に間に合わなかったとき」の送迎が少なかった（4.9%）。

表 77 通学時の送迎の状況（学校別）

	酒田光陵		酒田西高		酒田東高		酒田南高		全体	
	回答者数	内訳	回答者数	内訳	回答者数	内訳	回答者数	内訳	回答者数	内訳
天候に関わらず普段から行っている	38	27.3%	25	32.5%	30	29.1%	36	29.8%	129	29.3%
猛暑や雨天、降雪のとき	81	58.3%	44	57.1%	61	59.2%	34	28.1%	220	50.0%
塾や部活動などがあるとき	26	18.7%	13	16.9%	16	15.5%	22	18.2%	77	17.5%
公共交通やスクールバスの時間に間に合わなかったとき	15	10.8%	10	13.0%	5	4.9%	20	16.5%	50	11.4%
都合がついたとき	15	10.8%	12	15.6%	10	9.7%	18	14.9%	55	12.5%
自家用車による送迎は行っていない	13	9.4%	2	2.6%	10	9.7%	26	21.5%	51	11.6%
その他〔自由回答〕	2	1.4%	2	2.6%	3	2.9%	8	6.6%	15	3.4%
全体	190		108		135		164		597	

「その他」では、以下の自由記述が見られた。

表 78 その他の自由記述

	居住地	居住地詳細	通学先	通学先までの距離	自由回答
1	市街地域	山形県酒田市若竹町	酒田光陵	3.6km	通院などで、病院の予約がある時
2	市街地域	山形県酒田市ゆたか	酒田南高	2.6 km	下校後医者に行く時
3	市街地域	山形県酒田市東泉町	酒田東高	3.1 km	病み上がりで体力がない時
4	上田地区	山形県酒田市安田	酒田南高	6.1 km	バスの乗車場所まだ車で送迎
5	遊佐町	山形県飽海郡遊佐町比子	酒田東高	10 km	電車が運休、大幅な遅延となった時のみ
6	庄内町	山形県東田川郡庄内町廿六木	酒田光陵	13.1 km	本人から連絡がきた時
7	庄内町	山形県東田川郡庄内町南野	酒田南高	17.1 km	送迎できない場合は学校のバスを利用

8	庄内町	山形県東田川郡庄内町 余目	酒田西高	13.6 km	自宅から駅まで送迎
9	庄内町	山形県東田川郡庄内町 清川	酒田西高	25.6 km	最寄駅までは自家用車
10	鶴岡市	山形県鶴岡市長沼	酒田南高	15.3 km	バス停までの送迎
11	鮭川村	山形県最上郡鮭川村川 口	酒田南高	55.8 km	家に帰ってきたときのみ
12	村山市	山形県村山市大淀	酒田東高	93.6 km	下宿のため
13	茨城県	茨城県日立市会瀬町	酒田南高	347 km	県外であるため送迎ができない。
14	東京都	東京都品川区西中延	酒田南高	457 km	自転車なので、公共交通や自動車の必要が無いです。
15	大阪府	大阪府大阪市鶴見区横 堤	酒田南高	708 km	豊里寮の寮生です
16	不明	不明	酒田南高		怪我をしてるため、通院しなくてはいけないから

問 10 自家用車で送迎している理由を教えてください。

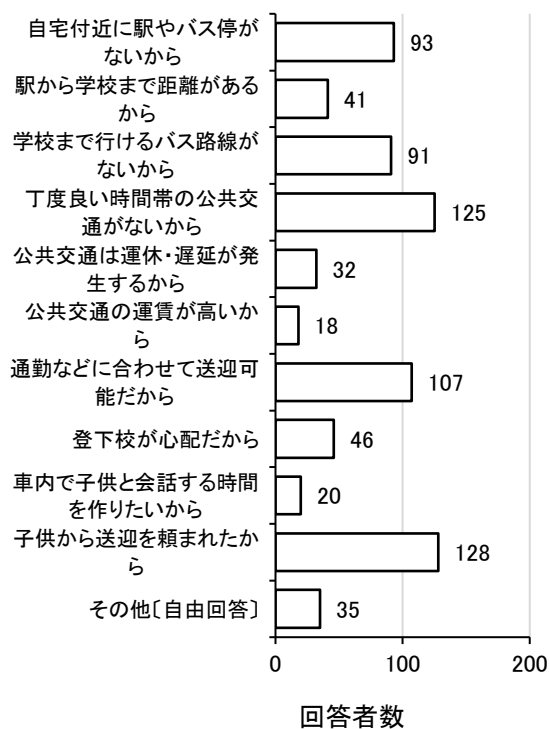


図 93 送迎する理由（回答者数）

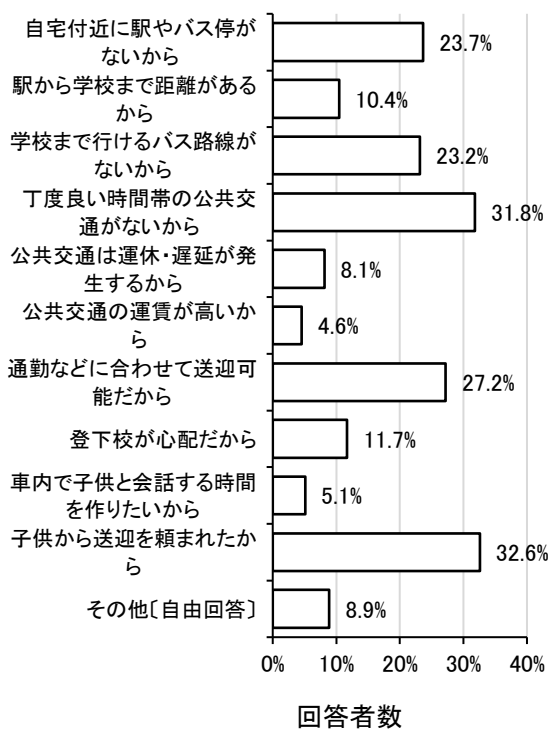


図 94 送迎する理由（回答率）

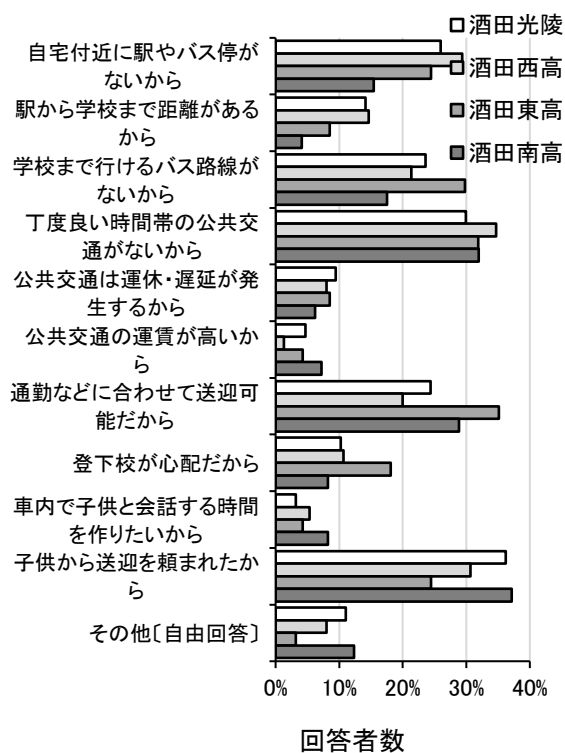


図 95 送迎する理由（学校別）

問 9 で送迎の実施に関する項目を 1 つ以上選択した 393 名を対象に、送迎を行う理由を尋ねた。その結果、該当数が多い項目は、順に「子供から送迎を頼まれたから」(32.6%)、「ちょうどよい時間帯の公共交通がないから」(31.8%)、「通勤などに合わせて送迎可能だから」(27.2%)、「自宅付近に駅やバス停がないから」(23.7%)、「学校まで行けるバス路線がないから」(23.2%)であった。

学校別に見ると、酒田東高校は「通勤などに合わせて送迎可能だから」(35.1%)、「学校まで行けるバス路線がないから」(29.8%)、「登下校が心配だから」(18.1%)が多く、「子供から送迎を頼まれたから」(24.5%)が少ない。また、酒田南高校は「自宅付近に駅やバス停がないから」(15.5%)、「駅から学校まで距離があるから」(4.1%)が少なかった。

表 79 送迎する理由（学校別）

	酒田光陵		酒田西高		酒田東高		酒田南高		全体	
	回答者数	内訳	回答者数	内訳	回答者数	内訳	回答者数	内訳	回答者数	内訳
自宅付近に駅やバス停がないから	33	26.0%	22	29.3%	23	24.5%	15	15.5%	93	23.7%
駅から学校まで距離があるから	18	14.2%	11	14.7%	8	8.5%	4	4.1%	41	10.4%
学校まで行けるバス路線がないから	30	23.6%	16	21.3%	28	29.8%	17	17.5%	91	23.2%
丁度良い時間帯の公共交通がないから	38	29.9%	26	34.7%	30	31.9%	31	32.0%	125	31.8%
公共交通は運休・遅延が発生するから	12	9.4%	6	8.0%	8	8.5%	6	6.2%	32	8.1%
公共交通の運賃が高いから	6	4.7%	1	1.3%	4	4.3%	7	7.2%	18	4.6%
通勤などに合わせて送迎可能だから	31	24.4%	15	20.0%	33	35.1%	28	28.9%	107	27.2%
登下校が心配だから	13	10.2%	8	10.7%	17	18.1%	8	8.2%	46	11.7%
車内で子供と会話する時間を作りたいから	4	3.1%	4	5.3%	4	4.3%	8	8.2%	20	5.1%
子供から送迎を頼まれたから	46	36.2%	23	30.7%	23	24.5%	36	37.1%	128	32.6%
その他〔自由回答〕	14	11.0%	6	8.0%	3	3.2%	12	12.4%	35	8.9%
全体	245		138		181		173		736	

「その他」では、以下の自由記述が見られた。

表 80 その他の自由記述

	居住地	居住地詳細	通学先	通学先までの距離	自由回答
1	市街地域	山形県酒田市錦町	酒田光陵	7km	朝から晩まで子供も大変だなと思うし、自分も雨や雪、猛暑などの時に自

					転車には乗りたくないから送迎します。
2	市街地域	山形県酒田市錦町	酒田西高	7.4 km	バス酔いする為
3	市街地域	山形県酒田市みずほ	酒田光陵	4.3 km	悪天候などやむを得ない場合
4	市街地域	山形県酒田市東泉町	酒田光陵	1.5 km	遅れそうな時や、悪天候の時
5	市街地域	山形県酒田市駅東	酒田南高	1 km	悪天候の時。
6	市街地域	山形県酒田市亀ヶ崎	酒田光陵	4.2 km	学校まで行けるバスはあるが、丁度良い時間が 1 本しかなく混んでいるため
7	市街地域	山形県酒田市新橋	酒田光陵	2.8 km	冬季のバス利用で、乗車拒否されることが多いから。
8	市街地域	山形県酒田市亀ヶ崎	酒田光陵	4.2 km	バスが遠回りになる為、時間が合わない
9	市街地域	山形県酒田市大宮町	酒田光陵	6.7 km	行事の場合、バスだと間に合わない事がある為、その場合は送迎します。
10	市街地域	山形県酒田市北新橋	酒田光陵	2.6 km	バスが混んでいて乗れないため
11	市街地域	山形県酒田市光ヶ丘	酒田東高	3.3 km	荷物が多い
12	市街地域	山形県酒田市北千日町	酒田南高	2 km	自転車点検中のため
13	市街地域	山形県酒田市こあら	酒田南高	1.8 km	夜間の交通に不安があるため
14	市街地域	山形県酒田市光ヶ丘	酒田南高	2.5 km	天気が悪いと車で送迎
15	市街地域	山形県酒田市新橋	酒田西高	2.1 km	冬季はバスが満員で乗車拒否されることがあり、あてにならないから。
16	市街地域	山形県酒田市北千日町	酒田西高	1.4 km	特にありません
17	市街地域	山形県酒田市亀ヶ崎	酒田西高	4 km	自転車で部活場所に行くため
18	西荒瀬地区	山形県酒田市豊里	酒田光陵	2 km	普段自転車で登校しており、徒歩では遠く他に公共機関がないため。
19	新堀地区	山形県酒田市新堀	酒田南高	8.4 km	部活動朝練ある。帰りのスクールバス出発までに部活動終わらない。
20	広野地区	山形県酒田市広野	酒田光陵	12.3 km	土日の部活時丁度良い時間帯の公共交通機関がないから。
21	十坂地区	山形県酒田市坂野辺新田	酒田光陵	8.6 km	自宅の近くにバス停がないため、バス停まで毎日送迎を行っている。
22	上田地区	山形県酒田市安田	酒田南高	6.1 km	子供が準備がギリギリだから
23	南遊佐地区	山形県酒田市千代田	酒田西高	8.9 km	天候が悪い時だけ送迎
24	旧平田町	山形県酒田市飛鳥	酒田光陵	10.7 km	親の時間都合が良い時
25	旧松山町	山形県酒田市大川渡	酒田光陵	22.8 km	自宅から砂越駅まで距離があるから
26	遊佐町	山形県飽海郡遊佐町吹浦	酒田南高	18.4 km	用足のついでに送迎
27	遊佐町	山形県飽海郡遊佐町北目	酒田南高	16.3 km	部活動場所が光が丘プールで徒歩通いの為。都合つくときに車で送る。
28	鶴岡市	山形県鶴岡市北茅原町	酒田光陵	21.6 km	天気が悪い時
29	鶴岡市	山形県鶴岡市長沼	酒田南高	15.3 km	バス停まで自転車で 15 分程度だが、帰りは街灯がなく危ないから
30	庄内町	山形県東田川郡庄内町廻館	酒田南高	16.4 km	部活終わりに帰りの電車が無い為
31	庄内町	山形県東田川郡庄内町払田	酒田東高	12.5 km	ケガをしている為
32	庄内町	山形県東田川郡庄内町余目	酒田西高	13.6 km	自宅から駅まで距離がある為
33	茨城県	茨城県日立市会瀬町	酒田南高	347 km	県外であるため送迎ができない。

問 1 1 通学時の自家用車で送迎を負担であると感じますか。

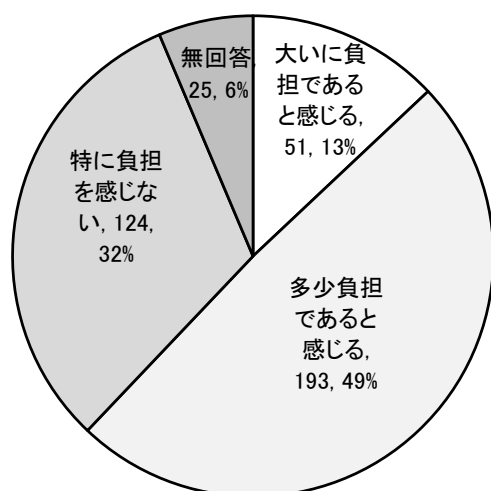


図 96 通学時の送迎の負担

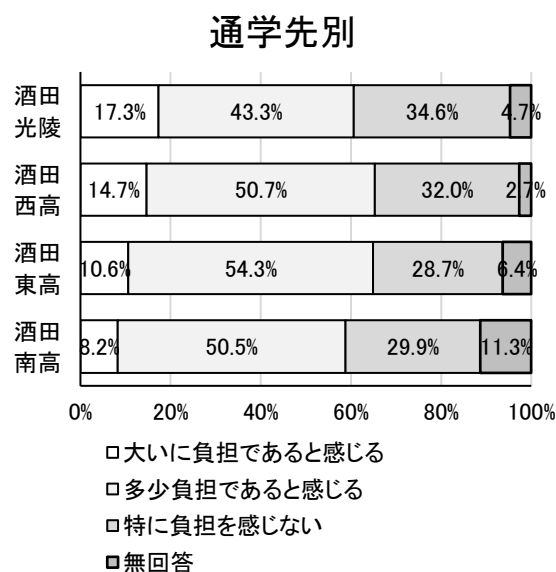


図 97 通学時の送迎の負担（学校別）

問 9 で送迎の実施に関する項目を 1 つ以上選択した 393 名を対象に、送迎の負担について確認した結果、全体では「多少負担であると感じる」が 193 名（49.1%）であり最も多かった。124 名（31.6%）は特に負担を感じていなかった。

学校別では、酒田光陵高校では「大いに負担であると感じる」の回答がやや多かった（17.3%）。

表 81 通学時の送迎の負担（学校別）

	酒田光陵		酒田西高		酒田東高		酒田南高		全体	
	回答者数	内訳	回答者数	内訳	回答者数	内訳	回答者数	内訳	回答者数	内訳
大いに負担であると感じる	22	17.3%	11	14.7%	10	10.6%	8	8.2%	51	13.0%
多少負担であると感じる	55	43.3%	38	50.7%	51	54.3%	49	50.5%	193	49.1%
特に負担を感じない	44	34.6%	24	32.0%	27	28.7%	29	29.9%	124	31.6%
無回答	6	4.7%	2	2.7%	6	6.4%	11	11.3%	25	6.4%
全体	127	100.0%	75	100.0%	94	100.0%	97	100.0%	393	100.0%

問 1 2 通学時の自家用車で送迎について、どのようなことが負担であると感じていますか。

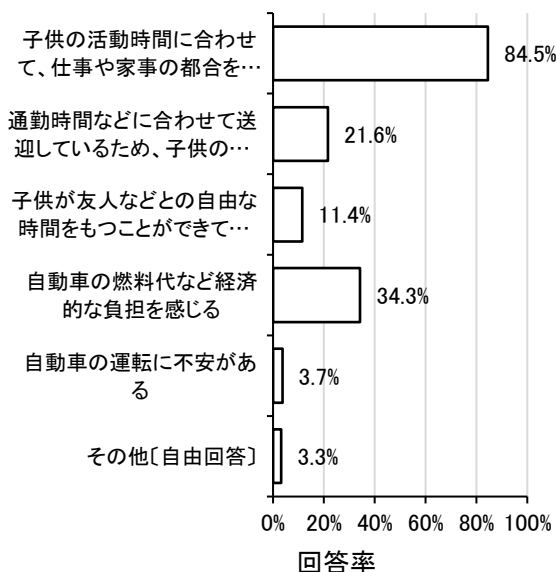
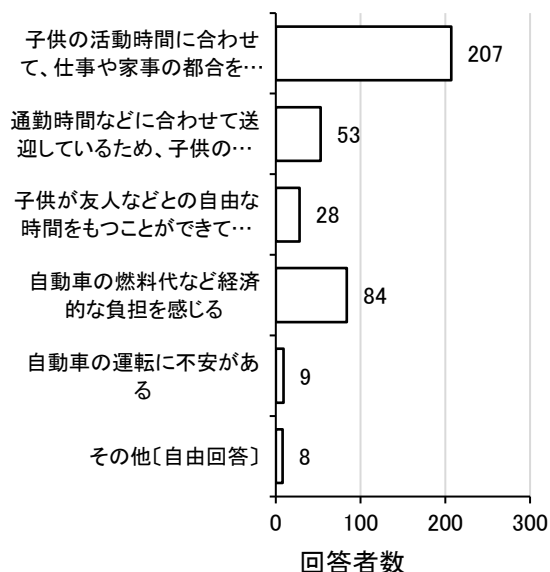


図 98 送迎を負担に感じる理由（回答者数）

図 9 送迎を負担に感じる理由（回答率）

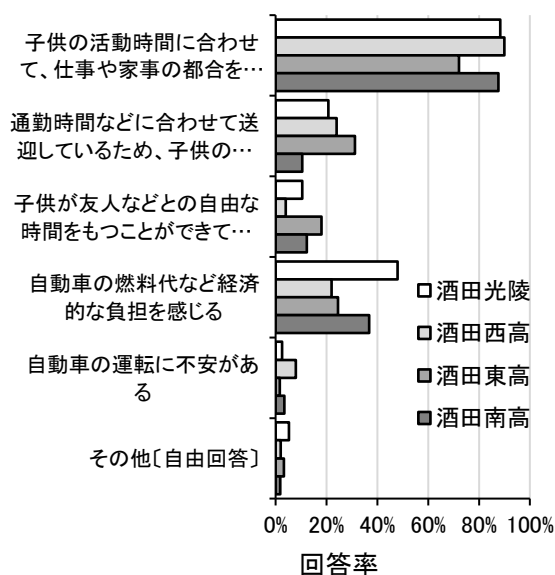


図 100 送迎を負担に感じる理由（学校別）

送迎の負担に関する問 11 において、「大いに負担であると感じる」または「多少負担であると感じる」を選択した 245 名を対象に、負担に感じる理由を尋ねた。なお 245 名の内訳は、酒田光陵高校 77 名、酒田西高校 50 名、酒田東高校 61 名、酒田南高校 57 名である。

全体傾向としては「子どもの活動時間に合わせて、仕事や家事の都合を合わせなければならない」が最も多く、207 名（84.5%）であった。次に多いのは「自動車の燃料代など経済的な負担を

感じる」であった（84名、34.3％）。

学校別に見ると、「子どもの活動時間に合わせて、仕事や家事の都合を合わせなければならない」は酒田西高校（90.0％）が高く、酒田東高校が低かった（72.1％）。「自動車の燃料代など経済的な負担を感じる」は酒田光陵高校が高く（48.1％）、酒田東高校（24.6％）、酒田西高校（22.0％）が低かった。「通勤時間などに合わせて送迎しているため、子供の活動を制限させているのではないかと思う」は酒田東高校（31.1％）が高く、酒田南高校（10.5％）が低かった。

表 82 送迎を負担に感じる理由（学校別）

	酒田光陵		酒田西高		酒田東高		酒田南高		全体	
	回答者数	内訳	回答者数	内訳	回答者数	内訳	回答者数	内訳	回答者数	内訳
子供の活動時間に合わせて、仕事や家事の都合を合わせなければならない	68	88.3%	45	90.0%	44	72.1%	50	87.7%	207	84.5%
通勤時間などに合わせて送迎しているため、子供の活動を制限させているのではないかと思う	16	20.8%	12	24.0%	19	31.1%	6	10.5%	53	21.6%
子供が友人などとの自由な時間をもつことができているのではないかと思う	8	10.4%	2	4.0%	11	18.0%	7	12.3%	28	11.4%
自動車の燃料代など経済的な負担を感じる	37	48.1%	11	22.0%	15	24.6%	21	36.8%	84	34.3%
自動車の運転に不安がある	2	2.6%	4	8.0%	1	1.6%	2	3.5%	9	3.7%
その他〔自由回答〕	4	5.2%	1	2.0%	2	3.3%	1	1.8%	8	3.3%
全体	135		75		92		87		389	

「その他」では、以下の自由記述が見られた。

表 83 その他の自由記述

	居住地	居住地詳細	通学先	通学先までの距離	自由回答
1	市街地域	山形県酒田市新橋	酒田光陵	2.8km	朝の忙しく道路が混み合う時間帯に、職場と反対方向にある学校に送ること。
2	市街地域	山形県酒田市日の出町	酒田光陵	3.5 km	学校内での乗り降りができないため、交通、駐車制限がある
3	市街地域	山形県酒田市新橋	酒田南高	0.85 km	送迎が必要なら負担とは考えない。
4	市街地域	山形県酒田市新橋	酒田西高	2.1 km	冬季は道路状況により渋滞が発生し、職場に遅刻しないか心配しながら送らなければならないこと。
5	市街地域	山形県酒田市こあら	酒田東高	2.6 km	交通渋滞により時間がかかること

6	西荒瀬地区	山形県酒田市豊里	酒田光陵	2 km	仕事の都合で送迎できない場合があります距離はあるのに徒歩で登校する場合がある。
7	旧八幡町	山形県酒田市小泉	酒田東高	12.5 km	夫が亡くなり母子2人暮らしの為、私が眩暈などの体調不良でも送迎しなければならない
8	旧八幡町	山形県酒田市観音寺	酒田光陵	12.1 km	迎えにいかねばならないが、仕事が終わらない時に感じる
9	旧平田町	山形県酒田市飛鳥	酒田光陵	10.7 km	特になし
10	新庄市	山形県新庄市金沢	酒田南高	61.3 km	運転は疲れやすい為
11	新庄市	山形県新庄市末広町	酒田南高	1.3 km	不満はない
12	茨城県	茨城県日立市会瀬町	酒田南高	347 km	県外であるため送迎ができない。
13	東京都	東京都千代田区神田神保町	酒田南高	456 km	寮生なので送迎不要

問 1 3 あなたご自身の学生時代に公共交通を使って通学されていましたか。

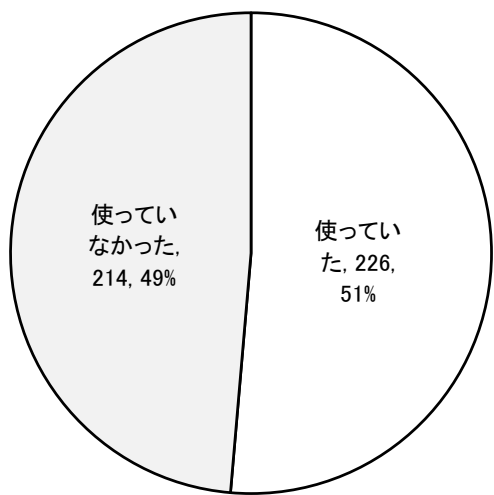


図 101 回答者の通学時の公共交通利用

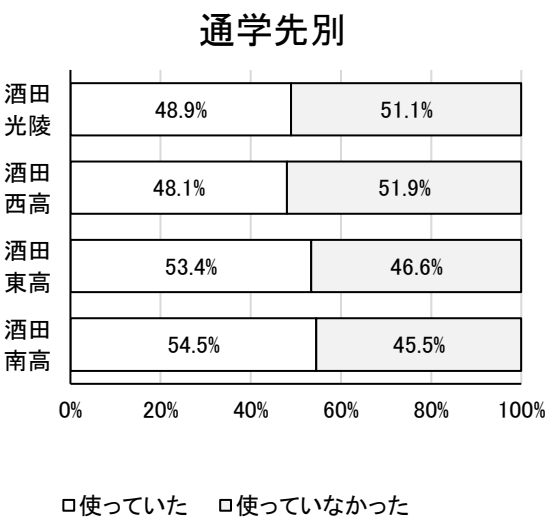


図 102 回答者の通学時の公共交通利用(学校別)

回答者自身の学生時代における通学時の公共交通利用については、「使っていた」「使っていなかった」の回答が概ね半々に分かれた。通学先の学校による差も見られなかった。

表 84 自分自身の学生時代における通学時の公共交通利用（学校別）

	酒田光陵		酒田西高		酒田東高		酒田南高		全体	
	回答者数	内訳	回答者数	内訳	回答者数	内訳	回答者数	内訳	回答者数	内訳
使っていた	68	48.9%	37	48.1%	55	53.4%	66	54.5%	226	51.4%
使っていなかった	71	51.1%	40	51.9%	48	46.6%	55	45.5%	214	48.6%
全体	139	100.0%	77	100.0%	103	100.0%	121	100.0%	440	100.0%

問14 鉄道や路線バスなどの公共交通を使って通学できるかが、お子さんの進学先の選択に影響しましたか。

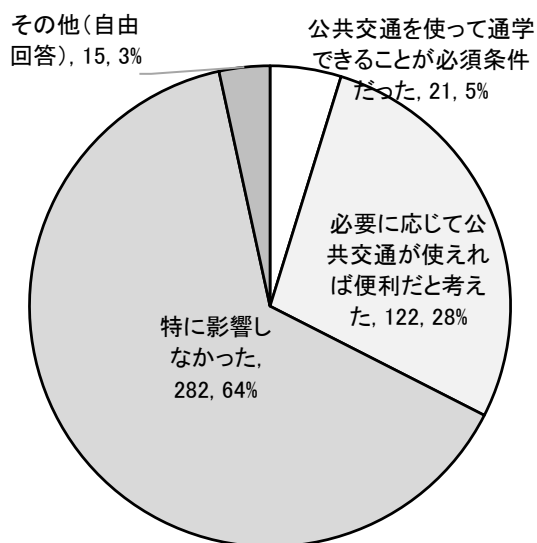


図 103 公共交通の進学への影響

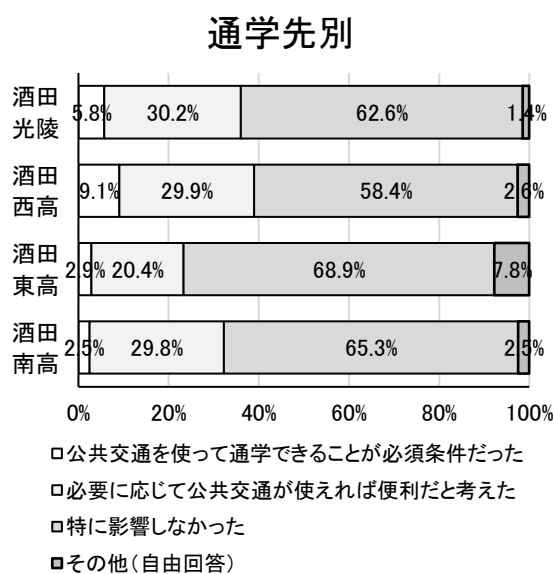


図 104 公共交通の進学への影響(学校別)

鉄道や路線バスで通学できることが進学先選択の上での必須条件だったという回答は 21 名 (4.8%) であった。また 27.7% は必要に応じて利用できれば便利だと考えていた。学校別では、酒田東高校では特に影響しなかったという回答が多かった (68.9%)。

表 85 公共交通機関利用通学の進学への影響 (学校別)

	酒田光陵		酒田西高		酒田東高		酒田南高		全体	
	回答者数	内訳	回答者数	内訳	回答者数	内訳	回答者数	内訳	回答者数	内訳
公共交通を使って通学できることが必須条件だった	8	5.8%	7	9.1%	3	2.9%	3	2.5%	21	4.8%
必要に応じて公共交通が使えれば便利だと考えた	42	30.2%	23	29.9%	21	20.4%	36	29.8%	122	27.7%
特に影響しなかった	87	62.6%	45	58.4%	71	68.9%	79	65.3%	282	64.1%
その他(自由回答)	2	1.4%	2	2.6%	8	7.8%	3	2.5%	15	3.4%
全体	139	100.0%	77	100.0%	103	100.0%	121	100.0%	440	100.0%

「その他」では、以下の自由記述が見られた。

表 86 その他の自由記述

	居住地	居住地詳細	通学先	通学先までの距離	自由回答
1	市街地域	山形県酒田市こあら	酒田西高	3km	どこの高校でも、十分な公共交通はないから
2	市街地域	山形県酒田市駅東	酒田南高	1 km	利用しない。
3	市街地域	山形県酒田市駅東	酒田西高	1.1 km	自転車通学
4	市街地域	山形県酒田市東泉町	酒田東高	3.1 km	併願の私学は自宅近くからの送迎がある高校を選んで受験した。
5	市街地域	山形県酒田市亀ヶ崎	酒田東高	1 km	市内で無ければ、鉄道の選択肢しか無かったが、乗れる時間が限られる、駅までの交通手段が無い、金銭面などの理由
6	市街地域	山形県酒田市二番町	酒田東高	0.9 km	そもそも便利だと思う路線、ダイヤがないので考慮にすら入れなかった。
7	市街地域	山形県酒田市みずほ	酒田東高	1.4 km	なるべく公共交通を使わずに通えるところがよかった
8	市街地域	山形県酒田市光ヶ丘	酒田光陵	0.7 km	自分で通学出来る事が最低条件だった
9	市街地域	山形県酒田市東泉町	酒田東高	3.1 km	そんなことを影響させてはかわいそうだから自由に選ばせた。でも、自転車で行けない日は朝は早く準備してもらい、仕事に間に合うように出してもらっているし、帰りは仕事を持ち帰りにして迎えに行ったり、お互いに負担感はある。
10	西荒瀬地区	山形県酒田市藤塚	酒田南高	4.8 km	公共交通がないため、送迎ができない時にスクールバスを利用できることは大変助かる
11	十坂地区	山形県酒田市坂野辺新田	酒田光陵	8.6 km	行きたい高校に行かせたかったため、どうしたら通えるか交通手段を調べた。
12	十坂地区	山形県酒田市十里塚	酒田東高	4.8 km	本人は県立高校を希望していたが、3年間通学することを考えた時にスクールバスバスで通学できるところで選択するしかなかった。
13	旧八幡町	山形県酒田市小泉	酒田東高	12.5 km	送迎バスがある私立高校を選択するか迷った
14	旧松山町	山形県酒田市山寺	酒田西高	16.4 km	私立高校はバス通学がある分、送迎や本人の負担が少ない
15	鶴岡市	山形県鶴岡市長沼	酒田南高	15.3 km	志望校にスクールバスがあった為、特に影響はなかった。
16	村山市	山形県村山市大淀	酒田東高	93.6 km	下宿する事が前提

問 15 スクールバスで通学できるかが、お子さんの進学先の選択に影響しましたか。

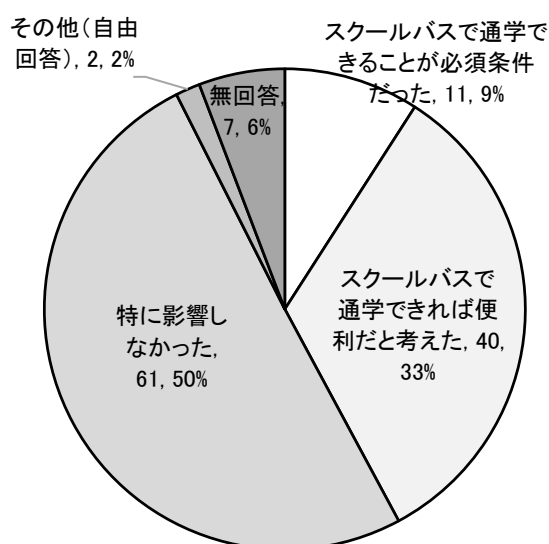


図 105 スクールバスの進学への影響

子どもの通学先が酒田南高校である 121 名を対象とした。スクールバスで通学できることが進学先選択の上での必須条件だったという回答は 11 名（9.1%）であった。また 40 名（33.1%）は必要に応じて利用できれば便利だと考えていた。

なお、「スクールバスで通学できることが必須条件だった」を選択した 11 名の居住地域は以下の通りである。なお、その他の自由記述は「利用していない」というものであった。

表 87 スクールバスを用いた通学が進学先選択での必須条件と回答した者の居住地

	居住地	居住地詳細	通学先までの距離
1	市街地域	山形県酒田市宮野浦	4.3km
2	旧平田町	山形県酒田市飛鳥	8.7 km
3	旧松山町	山形県酒田市大川渡	20.8 km
4	旧松山町	山形県酒田市小見	11.5 km
5	鶴岡市	山形県鶴岡市中田	29.5 km
6	新庄市	山形県新庄市松本	61.4 km
7	戸沢村	山形県最上郡戸沢村津谷	57.6 km
8	戸沢村	山形県最上郡戸沢村津谷	57.6 km
9	真室川町	山形県最上郡真室川町釜淵	69 km
10	秋田県	秋田県にかほ市象潟町上狐森	34.3 km
11	秋田県	秋田県にかほ市象潟町浜山	34.7 km

問１６ お子さんの通学時に鉄道や路線バスなどの公共交通を利用するとしたら、どういった措置・支援が必要だと思いますか。

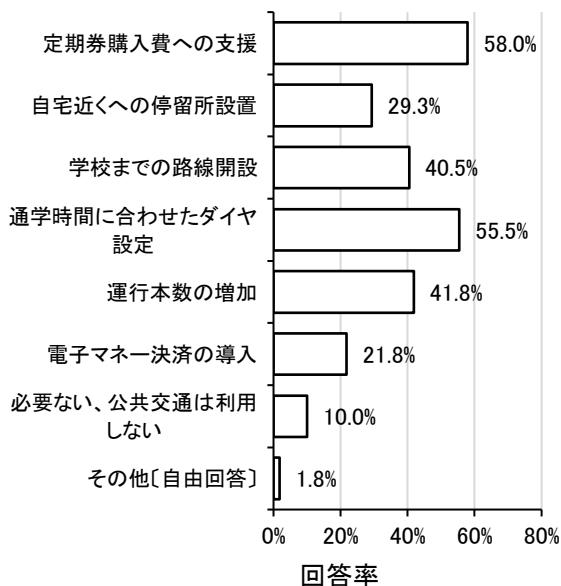
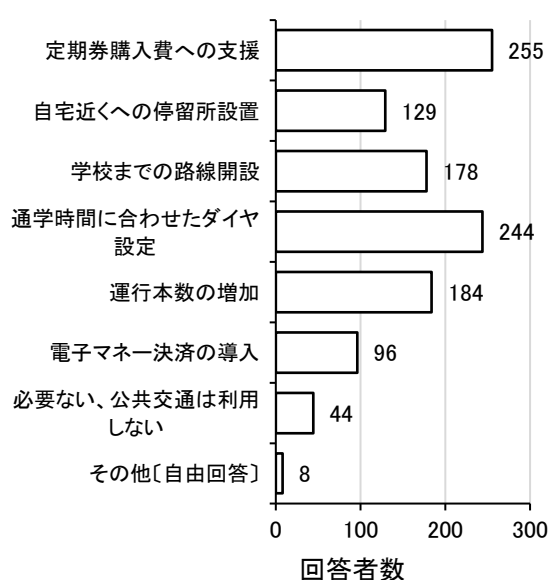


図 106 公共交通利用促進措置・支援(回答者数) 図 107 公共交通利用促進措置・支援(回答率)

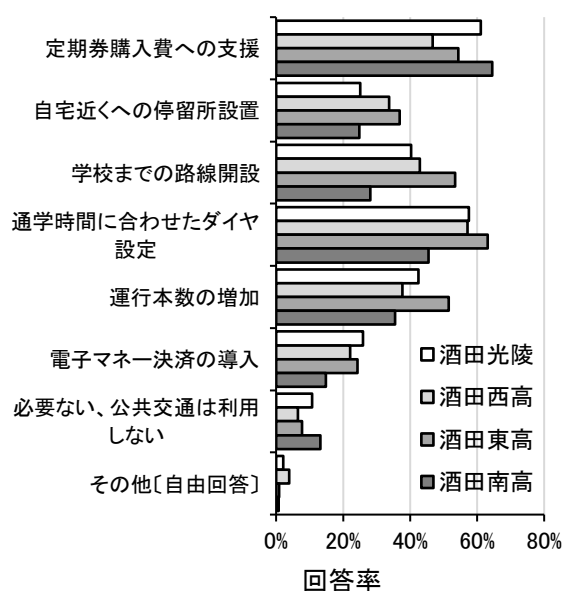


図 108 公共交通利用促進措置・支援（学校別）

通学時に鉄道やバスなどの公共交通を利用するための措置・支援について、回答者全体を見ると「定期券購入費への支援」が 255 名（58.0%）で最も多く、「通学時間に合わせたダイヤ設定」も 244 名（55.5%）も同程度に求められていた。その他には「運行本数の増加」（41.8%）、「学校

までの路線開設」(40.5%)も該当者が多かった。

学校別に見えると、酒田東高校は「学校までの路線開設」(53.4%)、「運行本数の増加」(51.5%)、「自宅近くへの停留所設置」(36.9%)が、他の高校と比べて希望者が多かった。酒田南高校では「学校までの路線開設」の要望が他の高校と比べて少なかった(28.1%)。

表 88 通学時の公共交通利用を促進するための措置・支援（学校別）

	酒田光陵		酒田西高		酒田東高		酒田南高		全体	
	回答者数	内訳	回答者数	内訳	回答者数	内訳	回答者数	内訳	回答者数	内訳
定期券購入費への支援	85	61.2%	36	46.8%	56	54.4%	78	64.5%	255	58.0%
自宅近くへの停留所設置	35	25.2%	26	33.8%	38	36.9%	30	24.8%	129	29.3%
学校までの路線開設	56	40.3%	33	42.9%	55	53.4%	34	28.1%	178	40.5%
通学時間に合わせたダイヤ設定	80	57.6%	44	57.1%	65	63.1%	55	45.5%	244	55.5%
運行本数の増加	59	42.4%	29	37.7%	53	51.5%	43	35.5%	184	41.8%
電子マネー決済の導入	36	25.9%	17	22.1%	25	24.3%	18	14.9%	96	21.8%
必要ない、公共交通は利用しない	15	10.8%	5	6.5%	8	7.8%	16	13.2%	44	10.0%
その他〔自由回答〕	3	2.2%	3	3.9%	1	1.0%	1	0.8%	8	1.8%
全体	369		193		301		275		1138	

「その他」では、以下の回答が見られた。

表 89 その他の自由記述

	居住地	居住地詳細	高校	通学先までの距離	自由回答
1	市街地域	山形県酒田市錦町	酒田西高	7.4km	遅延の解消、他の高校生が沢山乗っており見送る事が多いので、座席数がもう少し増えればいい（帰宅時）
2	市街地域	山形県酒田市若竹町	酒田光陵	3.6 km	雪が降ったりすると、渋滞して、登校時間にギリギリの時間につくとか、遅れたりするので、乗っていて、ハラハラしてしまうのではないかと思います。冬は、もっと余裕のある時間に着けるように、バスの時間を変更するとか、本数を増やすとかしていただければ利用する人も増えると思います。そして、学校が終わって帰る時も、ちょうどいいバスの時間があればいいです。部活動無しで帰る人や、部活動して帰る人がいるので、それにあった時間帯のバスがあればなおいいです。
3	市街地域	山形県酒田市新橋	酒田南高	0.85 km	学校が近いため特に問題を感じていない。そのため、本当に必要な措置支援はわからない。
4	市街地域	山形県酒田市下安町	酒田西高	1 km	学生の料金は高校生まで無料にしてはどうか。大人が負担すべき。
5	十坂地区	山形県酒田市坂野辺新田	酒田光陵	8.6 km	川南地区のバス停を増やすことと、川南地区からるんバスで高校に直通で行ける便を増設してほしい。また、るんバスの遅延がよくあるため、時間通りの運行をお願いしたい。
6	旧平田町	山形県酒田市中野俣	酒田東高	19.6 km	そもそも公共交通機関が無いので作ってほしい

7	旧松山町	山形県酒田市大川渡	酒田光陵	22.8 km	酒田駅から各高校までバスが利用できればいい。天気が悪い時は徒歩になるので
8	庄内町	山形県東田川郡庄内町余目	酒田光陵	13.8 km	Suica を使えないため、電子定期券を買えない。磁気定期を万が一無くした場合、再購入する必要があり、6 ヶ月の割安の定期を買いたいが無くすおそれがあるため、割高な短い期間の定期を買っている。Suica の設備の導入をして欲しい。
9	庄内町	山形県東田川郡庄内町余目	酒田西高	13.6 km	天候が悪い日にバスを使っているのだが、満員で乗れないみたいなので、天候が悪い日は大きいバスにしていきたい。

3.3. 公共交通に対する意識

問17 あなたはこの1年間で鉄道や路線バスなどの公共交通を利用しましたか。利用したことがあるものを全て選んで下さい。

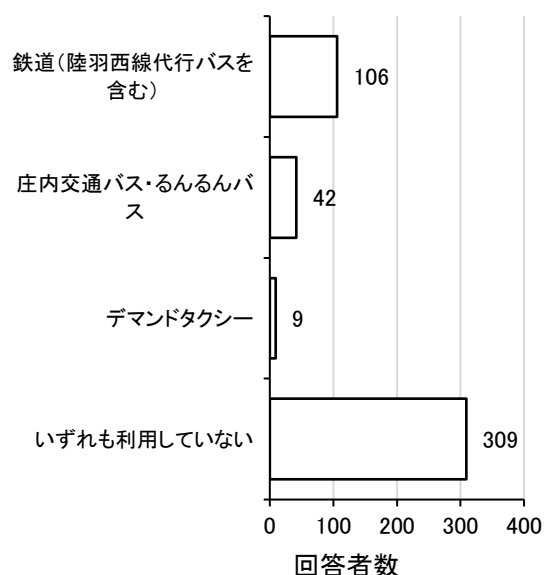


図 109 過去1年間で利用した公共交通(回答者数)

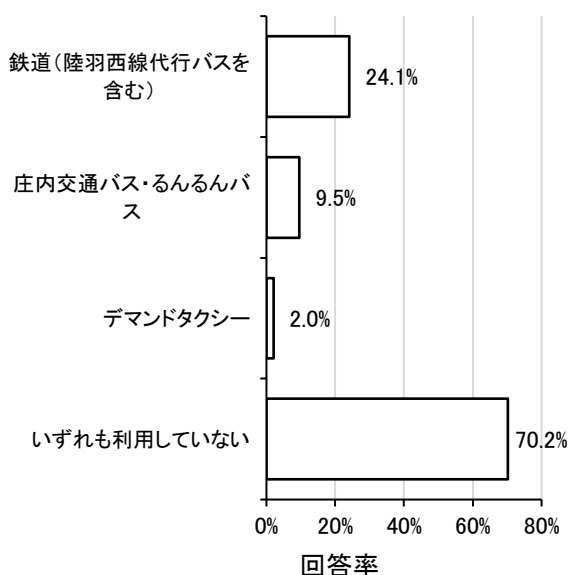


図 110 過去1年間で利用した公共交通(回答率)

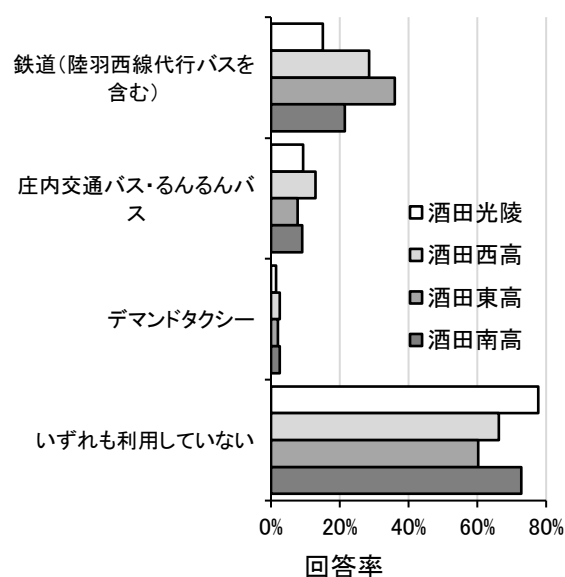


図 111 過去1年間で利用した公共交通(学校別)

過去1年間で鉄道を利用したのは106名(24.1%)であるが、庄内交通バスやるるんバスを利用したのは42名(9.5%)に留まった。デマンドタクシーは9名(2.0%)であった。7割(70.2%)はいずれも利用していなかった。

学校別に見ると、酒田東高校は鉄道利用が多く（35.9%）、酒田光陵高校は少なかった（15.1%）。

表 90 過去 1 年間で使用した公共交通（学校別）

	酒田光陵		酒田西高		酒田東高		酒田南高		全体	
	回答者数	内訳	回答者数	内訳	回答者数	内訳	回答者数	内訳	回答者数	内訳
鉄道（陸羽西線代行バスを含む）	21	15.1%	22	28.6%	37	35.9%	26	21.5%	106	24.1%
庄内交通バス・るんるんバス	13	9.4%	10	13.0%	8	7.8%	11	9.1%	42	9.5%
デマンドタクシー	2	1.4%	2	2.6%	2	1.9%	3	2.5%	9	2.0%
いずれも利用していない	108	77.7%	51	66.2%	62	60.2%	88	72.7%	309	70.2%
全体	144		85		109		128		466	

問18 あなたは鉄道や路線バスなどの公共交通を使いこなして移動することができますか。

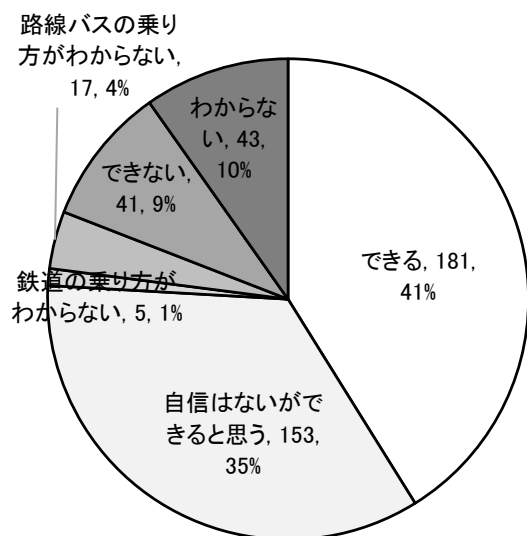


図 112 公共交通による移動

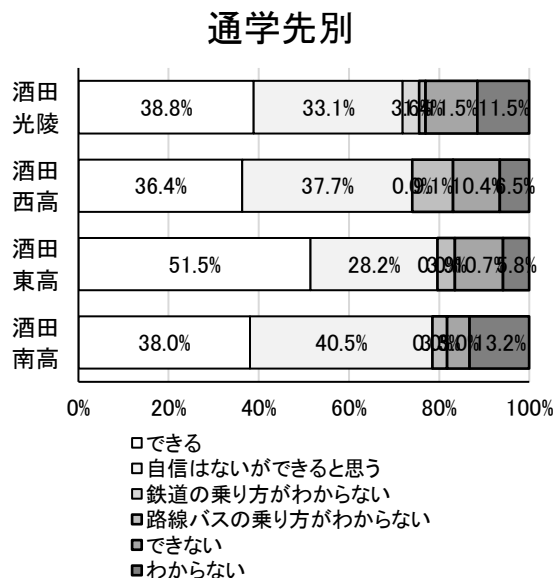


図 113 公共交通による移動（学校別）

回答者全体を見ると、「できる」が最も多く 181 名（41.1%）であった。「自信はないができると思う」も含めると 334 名（75.9%）が鉄道や路線バスなどの公共交通を使いこなして移動することができると考えていた。生徒・学生を対象としたアンケートでも 73.4%が公共交通を使いこなして移動することが可能と回答しており同様の結果となった。

表 91 公共交通による移動の可能性（能力面）（学校別）

	酒田光陵		酒田西高		酒田東高		酒田南高		全体	
	回答者数	内訳	回答者数	内訳	回答者数	内訳	回答者数	内訳	回答者数	内訳
できる	54	38.8%	28	36.4%	53	51.5%	46	38.0%	181	41.1%
自信はないができると思う	46	33.1%	29	37.7%	29	28.2%	49	40.5%	153	34.8%
鉄道の乗り方がわからない	5	3.6%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	5	1.1%
路線バスの乗り方がわからない	2	1.4%	7	9.1%	4	3.9%	4	3.3%	17	3.9%
できない	16	11.5%	8	10.4%	11	10.7%	6	5.0%	41	9.3%
わからない	16	11.5%	5	6.5%	6	5.8%	16	13.2%	43	9.8%
全体	139	100.0%	77	100.0%	103	100.0%	121	100.0%	440	100.0%

問１９ あなたが行きたいと思う場所まで、鉄道や路線バスなどの公共交通で行くことができますか。

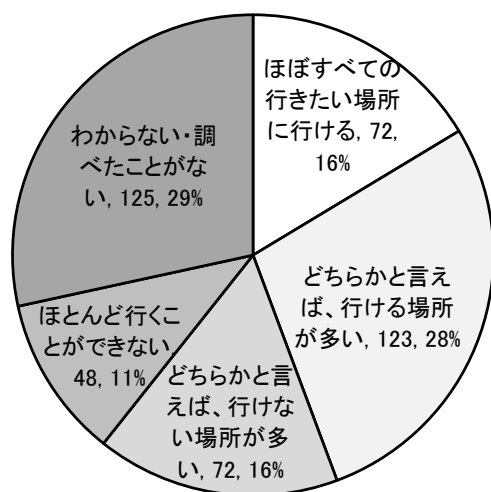


図 114 公共交通による移動

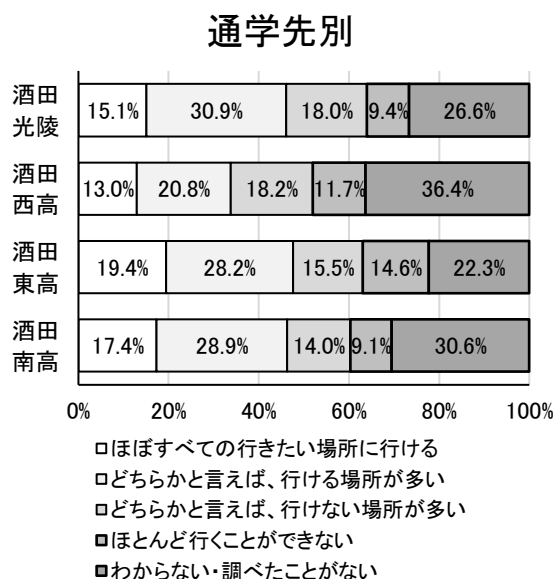


図 115 公共交通による移動（学校別）

回答者全体を見ると、「どちらかと言えば行ける場所が多い」が最も多く（28.0%）、「ほぼすべての行きたい場所に行ける」とあわせた、公共交通で行きたい場所に行けるという回答は 44.4% となった。生徒・学生に対する調査では、52.8%が行きたい場所に行けると回答しており、やや下回る結果となった。また、28.4%は「わからない・調べたことがない」と回答しており、生徒・学生の 19.1%よりも高い値であった。

表 92 公共交通による移動の可能性（環境面）（学校別）

	酒田光陵		酒田西高		酒田東高		酒田南高		全体	
	回答者数	内訳	回答者数	内訳	回答者数	内訳	回答者数	内訳	回答者数	内訳
ほぼすべての行きたい場所に行ける	21	15.1%	10	13.0%	20	19.4%	21	17.4%	72	16.4%
どちらかと言えば、行ける場所が多い	43	30.9%	16	20.8%	29	28.2%	35	28.9%	123	28.0%
どちらかと言えば、行けない場所が多い	25	18.0%	14	18.2%	16	15.5%	17	14.0%	72	16.4%
ほとんど行くことができない	13	9.4%	9	11.7%	15	14.6%	11	9.1%	48	10.9%
わからない・調べたことがない	37	26.6%	28	36.4%	23	22.3%	37	30.6%	125	28.4%
全体	139	100.0%	77	100.0%	103	100.0%	121	100.0%	440	100.0%

問20 あなたが行きたいと思う場所まで、鉄道や路線バスなどの公共交通網が整っていたとしたら、あなたは積極的に利用したいですか。

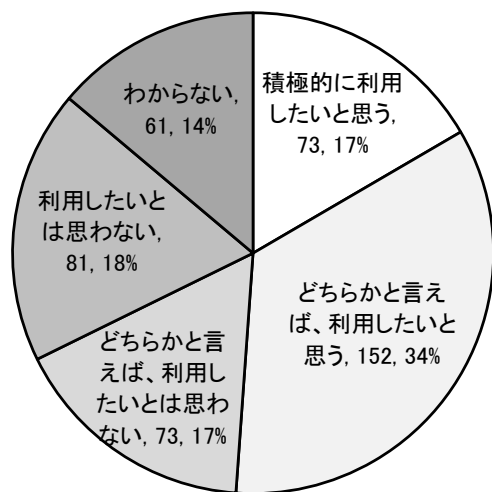


図 116 公共交通利用の意図

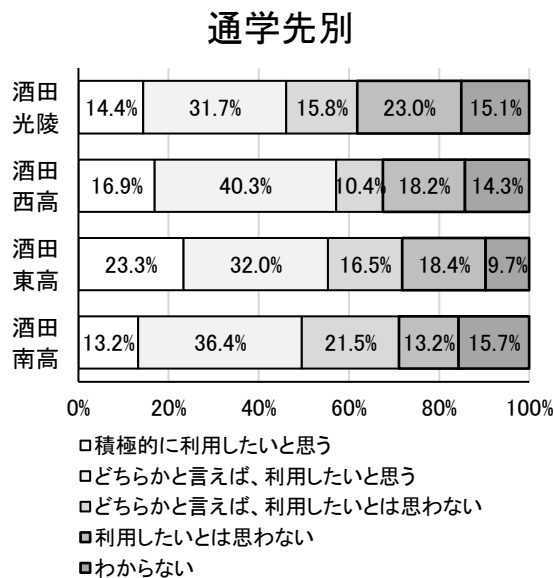


図 117 公共交通利用の意図（学校別）

回答者全体を見ると、「積極的に利用したいと思う」「どちらかと言えば利用したいと思う」をあわせて 225 名、51.1%であった。生徒・学生を対象とした調査では 79.7%が該当しており、下回る結果となった。

表 93 公共交通利用の意図（学校別）

	酒田光陵		酒田西高		酒田東高		酒田南高		全体	
	回答者数	内訳	回答者数	内訳	回答者数	内訳	回答者数	内訳	回答者数	内訳
積極的に利用したいと思う	20	14.4%	13	16.9%	24	23.3%	16	13.2%	73	16.6%
どちらかと言えば、利用したいと思う	44	31.7%	31	40.3%	33	32.0%	44	36.4%	152	34.5%
どちらかと言えば、利用したいとは思わない	22	15.8%	8	10.4%	17	16.5%	26	21.5%	73	16.6%
利用したいとは思わない	32	23.0%	14	18.2%	19	18.4%	16	13.2%	81	18.4%
わからない	21	15.1%	11	14.3%	10	9.7%	19	15.7%	61	13.9%
全体	139	100.0%	77	100.0%	103	100.0%	121	100.0%	440	100.0%

問2 1 あなたは、鉄道や路線バスなどの公共交通の利用促進が、環境負荷の軽減に繋がると思いますか。

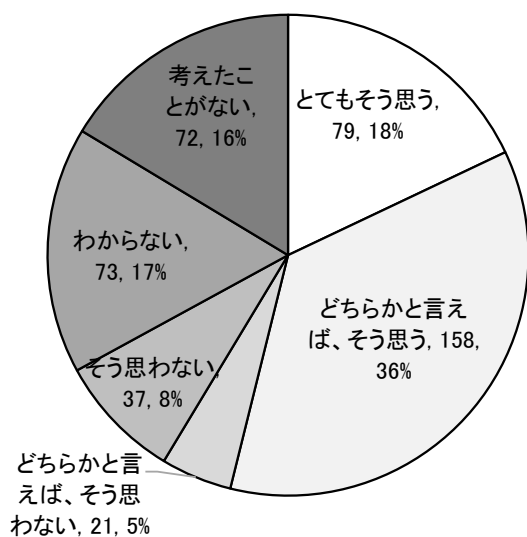


図 118 公共交通利用の環境への影響

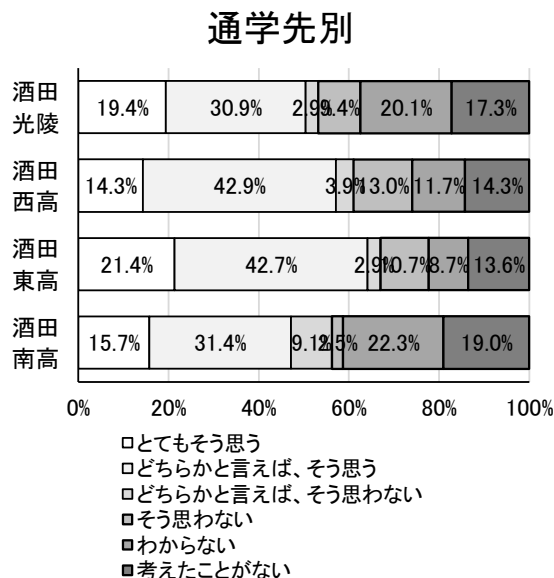


図 119 公共交通利用の環境への影響（学校別）

回答者全体を見ると、「とてもそう思う」「どちらかと言えばそう思う」がいずれも多く、あわせて 237 名、53.9%であり、生徒・学生と同様の結果となった。

表 94 公共交通利用の環境への影響（学校別）

	酒田光陵		酒田西高		酒田東高		酒田南高		全体	
	回答者数	内訳	回答者数	内訳	回答者数	内訳	回答者数	内訳	回答者数	内訳
とてもそう思う	27	19.4%	11	14.3%	22	21.4%	19	15.7%	79	18.0%
どちらかと言えば、そう思う	43	30.9%	33	42.9%	44	42.7%	38	31.4%	158	35.9%
どちらかと言えば、そう思わない	4	2.9%	3	3.9%	3	2.9%	11	9.1%	21	4.8%
そう思わない	13	9.4%	10	13.0%	11	10.7%	3	2.5%	37	8.4%
わからない	28	20.1%	9	11.7%	9	8.7%	27	22.3%	73	16.6%
考えたことがない	24	17.3%	11	14.3%	14	13.6%	23	19.0%	72	16.4%
全体	139	100.0%	77	100.0%	103	100.0%	121	100.0%	440	100.0%

問22 あなたは、環境負荷の軽減のため、お子さんが鉄道や路線バスなどの公共交通を使うことを期待していますか。

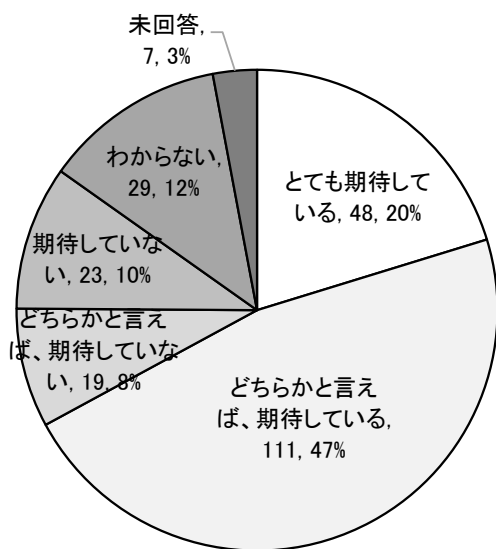


図 120 公共交通利用の期待

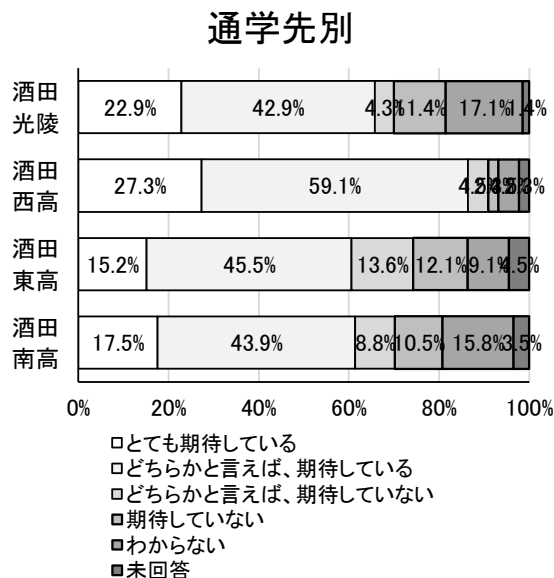


図 121 公共交通利用の期待（学校別）

問21で、「とてもそう思う」「どちらかと言えばそう思う」と回答した237名（酒田光陵74名、酒田西高44名、酒田東高66名、酒田南高57名）を対象とした。回答者全体を見ると「とても期待している」「どちらかと言えば期待している」の合計は67.1%（159名）であった。生徒・学生への調査（表30）では利用の期待を認知している生徒は33.1%（82名）であった。生徒向けの調査は全員を対象としているのに対し、本質問は問21で「とてもそう思う」「どちらかと言えばそう思う」と回答した53.9%の回答者に限定していることから、これらの積を求めると $67.1\% \times 53.9\% = 36.2\%$ となり、概ね同程度の結果が得られたといえる。

表 95 子どもの公共交通利用への期待（学校別）

	酒田光陵		酒田西高		酒田東高		酒田南高		全体	
	回答者数	内訳	回答者数	内訳	回答者数	内訳	回答者数	内訳	回答者数	内訳
とても期待している	16	22.9%	12	27.3%	10	15.2%	10	17.5%	48	20.3%
どちらかと言えば、期待している	30	42.9%	26	59.1%	30	45.5%	25	43.9%	111	46.8%
どちらかと言えば、期待していない	3	4.3%	2	4.5%	9	13.6%	5	8.8%	19	8.0%
期待していない	8	11.4%	1	2.3%	8	12.1%	6	10.5%	23	9.7%
わからない	12	17.1%	2	4.5%	6	9.1%	9	15.8%	29	12.2%
未回答	1	1.4%	1	2.3%	3	4.5%	2	3.5%	7	3.0%
全体	70	100.0%	44	100.0%	66	100.0%	57	100.0%	237	100.0%

問23 市や公共交通に対するご意見がございましたら、記載してください。

全体で 109 名から回答が得られた。バスに関する意見が多く、登下校時のバスの本数の増加やダイヤの見直し（登校時間に間に合わない、部活後にバスがない、下校時の待ち時間が長い）、バスの大きさへの要望（乗れないことがある）、時間通りの運行（遅れが多い）、川南地区から光陵高校への登校に使えるバス、酒田駅から各学校への巡回バス、定期券購入等への支援、路線の増加（八幡、新堀地区等）、IC カードの導入等に関する意見が比較的多かった。また、送迎のために仕事を休まなければならないという意見も見られた。

表 96 市や公共交通に対する意見

	居住地	居住地詳細	高校	通学先までの距離	自由回答
1	市街地域	山形県酒田市 若宮町	酒田光陵	5.3km	市内交通のバスは学生にとっては高いし不親切な運転手もいるので、いつも親切なるんバスがもっと便利になってくれたら助かります。路線を増やしてもらいたいのと乗り換えが分かりにくいので、その辺りが改善されると助かります。
2	市街地域	山形県酒田市 光ヶ丘	酒田光陵	0.7 km	バスなどは本数が多く無ければ時間の都合上利用しないと思う
3	市街地域	山形県酒田市 錦町	酒田光陵	7 km	うちの近所の十字路のオレンジのミラーがくもって全く見えなくなるので何か対策していただきたいなと思います。子供の通学路でもあるので。冬なんですか？
4	市街地域	山形県酒田市 新橋	酒田光陵	2.8 km	朝の通学通勤時間に間に合うよう増便してほしい
5	市街地域	山形県酒田市 亀ヶ崎	酒田光陵	4.2 km	るんるんバスの時間の遅れがとても嫌です。冬に待っていると寒くてとても辛いです。
6	市街地域	山形県酒田市 宮野浦	酒田東高	3.3 km	市内などは路面電車の検討も有効ではないか。
7	市街地域	山形県酒田市 みずほ	酒田光陵	4.3 km	娘が4月から光陵高校に通っていますが、雨の日は一番早い時間のバスに乗っても遅刻してしまう。せめてもう少し早い時間のバスがあると良いとおもう。普段自転車で通ってる生徒もバスを利用するのでぜひ考えていただきたい
8	市街地域	山形県酒田市 こあら	酒田西高	3 km	財政的に厳しいのはわかるが、バスの本数を増やして欲しい朝の通学に使える時間のバスを増やし、なるべく学校に車で来ないように呼びかけて欲しい
9	市街地域	山形県酒田市 光ヶ丘	酒田光陵	0.7 km	田舎は走る時間が少ないので、もっと多い方が使いやすい
10	市街地域	山形県酒田市 亀ヶ崎	酒田南高	2 km	酒田は、バスの本数も少なく不便、そして子供の勉強と思い以前バスに乗ったことがありますがかなり荒い運転の運転手さんだった為それ以来子供達は恐怖で乗りたくもないと言ってます。年配の両親も移動手段が無いため免許を返納できないでいます。バスや使いやすい安価のタクシー介護タクシー？等充実していれば利用するかと思います。運転手さんの質も、求められるかな？

11	市街地域	山形県酒田市 緑町	酒田南高	1.1 km	病院、陸上競技場、市民プール、国体記念体育館、美術館等 を通るバスの本数を増やしてほしい。
12	市街地域	山形県酒田市 錦町	酒田光陵	7 km	交通機関が不便すぎる
13	市街地域	山形県酒田市 若竹町	酒田南高	2.3 km	るんるんバスは学生にとって安いので乗りやすいと思う。酒 田から三川まで行けるのもいいと思う。
14	市街地域	山形県酒田市 若宮町	酒田光陵	5.3 km	宮野浦地区に光陵高校行きのるんるんバスの路線やダイヤを 増やして欲しい。部活後も乗れるようにして欲しい。
15	市街地域	山形県酒田市 緑ヶ丘	酒田光陵	5.5 km	川南地域?光陵高校のバスがなく不便だと感じる。現在のダイ ヤだと駅前到着から学校まで徒歩や自転車では間に合わない。 帰りは部活動終了時刻(18 時頃)には最終バスが終わって るので利用できない。
16	市街地域	山形県酒田市 上安町	酒田光陵	2.7 km	酒田市内の公立高校に電車通学している生徒が雨天時に不自 由なく登下校出来る様に、公立高校の巡回バスを整備してあ げてほしい。
17	市街地域	山形県酒田市 上安町	酒田光陵	2.7 km	電車通学の高校生が雨の時不自由なく登下校できる様に、登 下校の通学時間に合わせた酒田駅から酒田市内の公立高校巡 回バスを整備してあげてほしい。
18	市街地域	山形県酒田市 堤町	酒田光陵	3.3 km	ぜひスクールバスなども含めバスを増やしてもらいたい。
19	市街地域	山形県酒田市 浜田	酒田光陵	2.2 km	特にない
20	市街地域	山形県酒田市 若宮町	酒田光陵	5.3 km	宮野浦方面から光陵高校までの路線を増やして欲しいです。
21	市街地域	山形県酒田市 東泉町	酒田光陵	1.5 km	地域性もあると思うが、酒田では車が便利である。環境負荷 軽減と言われても、やはり利便性を求める。
22	市街地域	山形県酒田市 亀ヶ崎	酒田光陵	4.2 km	利用者や運転手が少ないので、便数や路線が少ないのは分か ります。朝の通学時や夕方の下校時に便数を増やしてもらえ ると、もっと利用しやすいのかなあとと思います。雨や雪の日 は、朝の道路はいつもより車が多くて渋滞します。高校生の 送迎が減れば、渋滞の解消にもつながると思います。子供達 が幼い頃、るんるんバスに乗り、アイアイ平田の温泉まで行 けました。幼稚園や保育園で親子でバスに乗る体験をしても らい、若い人にも興味を持ってくれるようにしてみては？
23	市街地域	山形県酒田市 若竹町	酒田光陵	3.6 km	電子マネーで、支払いできるようにしてほしいと思います。 小銭に用意するのが、大変なので、それから、バスを乗り継 いで、天童の免許センターまで、行こうと検索した時、乗り 継ぎが良くなって、バスを諦めた事があるので、そういう所 を改善してほしいと思います。
24	市街地域	山形県酒田市 宮野浦	酒田南高	4.3 km	子供達の交通の不便をどーにか無くしてほしいです。
25	市街地域	山形県酒田市 若竹町	酒田南高	2.3 km	遠方の生徒はバスがあるが、中途半端な距離の生徒は親が送 ったり自転車で行ったりで親が勤務時間を制限されたりす る。猛暑や雨の日はどうしても送迎になるので同じ市内でも バスがあると助かります。それによって行かせる学校も変わ って来ます。

26	市街地域	山形県酒田市 松原南	酒田光陵	4.9 km	天候が悪い日はバスの利用者が急増します。酒田は雪が多いので冬期間はなおさらです。全てのダイヤを増やすことは難しいと思いますが、せめて通学時間、下校時間のダイヤを増やす、もしくはバスを大きくするなど何か対策をとっていただけたら嬉しいです。「満員で乗れません！」とバスに乗れず、利用を諦めたり、次のダイヤまで1時間も待たされている生徒がいる現実を知って欲しいです。
27	市街地域	山形県酒田市 若宮町	酒田光陵	5.3 km	るんるんバス、高校から自宅の路線が無いため、乗り換ええないといけないし乗り換えたら、登校時間には間に合わない。冬は道路も混むため、できれば、バスを使って行ってもらいたいの、何とか高校まで行けるバスを配置していただければ、道路混雑などもしなくなるのではと思っています。
28	市街地域	山形県酒田市 宮野浦	酒田光陵	5.4 km	るんるんバス最終の時間を、部活動が終わってからでも乗れる時間を設けても良いのでは？と思います。
29	市街地域	山形県酒田市 こがね町	酒田光陵	4.9 km	乗りたくても乗れない時があり、通学時間帯の本数増加して貰いたい。
30	市街地域	山形県酒田市 光ヶ丘	酒田東高	3.3 km	車がない家庭等希望登録制で通学や買い物、通院の移動手段に対応できるサブスクのような公共交通
31	市街地域	山形県酒田市 ゆたか	酒田南高	2.6 km	遊佐と酒田を繋ぐバスが欲しい。
32	市街地域	山形県酒田市 光ヶ丘	酒田南高	2.5 km	老人が乗っているイメージ
33	市街地域	山形県酒田市 南新町	酒田東高	2.1 km	古いものは何もしないとどんどん壊れていく。行動しないと止められません。未来のための戦略的な街づくりをしてほしい。
34	市街地域	山形県酒田市 大町	酒田東高	3.4 km	なし
35	市街地域	山形県酒田市 下安町	酒田西高	1 km	病院や最寄り駅までのバスがもう少し使いやすければ、利用を考えるが、今のところ自家用車を使っているため、正直わからない。今後運転をしなくなった時のことをかंगाえると、どのようにしていくと便利さを感じられるか、よく考えたい。
36	市街地域	山形県酒田市 東泉町	酒田東高	3.1 km	せめて各高校(東高)の授業開始に間に合うバスが欲しいです。西高には良い時間ですが、西高付近に住んでいて、東高に行く良い時間のバスがないです。自立にも繋がるので本当は車で送迎でなく、バス等公共交通機関で行かせたいです。みんな自家用車があるからバス要らないでしょ、というのは市として甘えであり、利用者が少ないから、というのは利用勝手が悪いからで、都会のように五分おきにバスが来て行きたいところへ路線があればみんな乗ると思います。実際、日本全国で自家用車に頼らざるをえないところの方が多いことは分かりますので仕方がないのですが。東高よりも羽黒高校の方がバスが来るので通いやすいという面もあり、酒田市の学生の進路として交通面で羽黒高校に取られているところも親目線としてはあると思います。せめて、市内循環A線の時間を20分早めて西高に7時40分着、東中の口に7時

					52 分着とかにできないでしょうか？そうすれば一中学区生も六中学区生も東高へバスで東高へ通えると思います。
37	市街地域	山形県酒田市 駅東	酒田東高	2.3 km	学校前にバス停があってもいいと思う。バス停が遠すぎてバスの利点が半減してしまう。
38	市街地域	山形県酒田市 上安町	酒田東高	3.5 km	もっと路線バスなどを増やした方がいいと思う。将来的な事を考えた時、免許返納などをした場合、移動手段が無くなる為。
39	市街地域	山形県酒田市 新橋	酒田東高	2 km	このアンケートには全く関係のないことですが、地区運動会はもうやめて下さい。学校行事でなくなった理由、しっかりした説明はあったのでしょうか？先生方が大変だからですか？子供の出番も少なく、中年の保護者が競技をして、何がいいのでしょうか？競技内容もくだらない。私の地元ではありませんでした。自治会の負担、子供会の負担、大きいです。本当にイヤです。
40	市街地域	山形県酒田市 大町	酒田西高	5 km	自転車通学予定だったが、入学オリエンテーション時に自転車の事故率が高いとの話と、通学路の危険箇所が多いため急遽バス通学としました。部活時は帰宅の時間帯に合わず、登校時に利用していますが、今以上に本数が減ることがないことを願っています。
41	市街地域	山形県酒田市 駅東	酒田東高	2.3 km	るんるんバスを増やして欲しい〔台数や時間やルート含め〕
42	市街地域	山形県酒田市 駅東	酒田西高	1.1 km	学校の登下校時のバス、電車の本数を増やしてほしい
43	市街地域	山形県酒田市 若原町	酒田東高	1.3 km	今から整備されたとしても子どもは卒業してしまうので間に合わないが、今後整備されて地域住民にとって利用しやすいものになるなら、いいことだと思う。
44	市街地域	山形県酒田市 松原南	酒田西高	4.6 km	天候が悪いと、るんるんバスが満員で乗れなかったことがあり、大変困りました。
45	市街地域	山形県酒田市 新橋	酒田西高	2.1 km	今冬は市内循環B線1便「浜田2丁目」？「酒田光陵高校前」の区間で乗車拒否が発生したと聞きました。①自転車に乗れなくなる11月？3年生が登校する1月末までの3ヶ月間、乗車拒否の発生する時間・区間でのジャンボタクシーの導入②通学時間帯の増便 など、ご検討くださるようお願いします。
46	市街地域	山形県酒田市 北新町	酒田東高	2.5 km	ダイヤの本数を増やし、乗継も良くしてほしい。
47	市街地域	山形県酒田市 大宮町	酒田西高	6.4 km	冬になると他校と帰宅時間が重なり乗れない時もありました。朝晩の時だけでも冬場の便を増やしてもらうことができないかと思います。
48	市街地域	山形県酒田市 光ヶ丘	酒田東高	3.3 km	高校生にとっては、公共交通機関だけでなく、安全に自転車通行ができる道路環境が重要。
49	市街地域	山形県酒田市 緑町	酒田東高	1.4 km	駐車場が無い或いは有料だったり、常に満車のような所に行きたい時、公共交通機関の本数がもう少し充実しているといいなと思うことがある。
50	市街地域	山形県酒田市 下安町	酒田西高	1 km	誰も乗っていないバスや電車を見ると悲しい。山形は車社会だから、環境に悪いのでは？

51	市街地域	山形県酒田市 中央東町	酒田東高	1.6 km	休日子供同士でイオンシネマ三川に行くことがあるが、利用できるバスの本数が少なく感じます。
52	市街地域	山形県酒田市 亀ヶ崎	酒田東高	1 km	必要だし、あればありがたいが、時間帯や便の少なさが利用しにくさに繋がっていると思います。
53	市街地域	山形県酒田市 二番町	酒田東高	0.9 km	コンパクトなバスで構わないので本数を増やして欲しい。行きたい場所に行けても行きたい時間利用したい時間帯にバスがない。利用促進には増便が必要だと思います。
54	市街地域	山形県酒田市 日の出町	酒田西高	2.6 km	酒田市は市内の観光名所を楽に回れる交通機関がないので観光客は来づらいと思う。旅行が好きであちこち行くが酒田はもっと観光客を誘致する努力がほしい。また高齢ドライバーが返納しやすい環境を整える必要もある。この街にルンルンバスは大きすぎる。増便し、バスはマイクロバスで充分である。
55	市街地域	山形県酒田市 亀ヶ崎	酒田西高	4 km	西校からの帰りのバスを多くするか大きくしてほしい。光稜生が沢山乗っていて乗れないので行きのバスで行けないことやバスで行くことをためらってしまう
56	西荒瀬地区	山形県酒田市 豊里	酒田光陵	2 km	駅やバスを利用する際の駐車場が有料で不便。
57	西荒瀬地区	山形県酒田市 藤塚	酒田西高	3.5 km	市内はるんるんがよくありますが、少し市内から外れてしまうと、バスが通ってないので不便に感じる。
58	西荒瀬地区	山形県酒田市 宮海	酒田東高	6.4 km	バスがあれば送り迎えの負担がなくてよい
59	新堀地区	山形県酒田市 局	酒田光陵	12.4 km	学生のデマンドタクシーの料金を値下げしてほしい。
60	新堀地区	山形県酒田市 新堀	酒田光陵	2.8 km	新堀には全くバスが来なくなり不便です、ほとんどの家庭で送り迎えをしています！酒田の中にはルンルンバスがきていてうらやましいです、子供の自力ができます。現状は親の送り迎えがないとどこにも行けずほとんど部活以外出かけません
61	新堀地区	山形県酒田市 落野目	酒田東高	3.1 km	公共交通利用のためにバス停近くに住んでよかったと思っていたが、バスが廃止になって、とても残念だったが、この現在、少子化でその子の為にバスを運行することが困難だとわかっている、なんとも言えない、アンケート回答です。
62	広野地区	山形県酒田市 広野	酒田光陵	12.3 km	駅周辺エリアに無料駐車場が数カ所欲しいです
63	浜中地区	山形県酒田市 広岡新田	酒田光陵	14.1 km	浜中地区在住です。自家用車で子供の通学の送迎をしています。私の仕事の都合でデマンドタクシーを利用する日もあります。庄交バスが通っていた頃は朝一の便は学校前のバス停で降りる事が出来て便利でした。デマンドタクシーでも朝一の便は学校前まであれば悪天候の日も安心なのにと残念に思います。また、デマンドタクシーは土日祝は休みなもので休日の部活に行く為に使えません。私の仕事の都合で送迎出来ない日は部活に行けません。公共交通無い地区の人達にも金銭的に負担の少ない方法で救済して欲しいです。
64	十坂地区	山形県酒田市 坂野辺新田	酒田光陵	8.6 km	川南地区から通えるような公共機関の整備を切に期待しています。ぜひよろしく願います。困っています。
65	十坂地区	山形県酒田市 十里塚	酒田東高	4.8 km	運転のできない方(高齢者や、障害者)の為に公共交通は維持、拡大を希望します。高齢者の免許返納を進める中バス廃

					止や、障害者雇用を促進しながら、通勤方法がないなど矛盾を感じます。
66	北平田地区	山形県酒田市 漆曽根	酒田西高	3 km	現状では、酒田市は自家用車がないと生活できない。高校送迎の為仕事の制限もあり、バスなど充実していればいいと考えます。
67	上田地区	山形県酒田市 安田	酒田東高	7.3 km	もっと、利用しやすいように調整をしてほしい。
68	本楯地区	山形県酒田市 大豊田	酒田東高	11.2 km	八幡方面なのですが、その方面のバスがなくなったのが不便です
69	旧八幡町	山形県酒田市 市条	酒田東高	13.3 km	八幡からのバス路線を作ってほしい
70	旧八幡町	山形県酒田市 小泉	酒田東高	12.5 km	歳をとって免許返納したらタクシーしか交通手段がなくなり、行動が制限される。また、るんるんバスからデマンドタクシーへかわりましたが、前日まで（月曜利用時は金曜日まで）予約が必要な為、私の体調不良時に急に利用出来ない。子供が早上がりの日は会社を早退しなければならない。八幡から酒田の各学校へ送迎するバスがあると本当に有難い
71	旧八幡町	山形県酒田市 大島田	酒田光陵	8.6 km	路線バスがなくなったのに、このアンケートの意義に疑問を感じる。
72	旧八幡町	山形県酒田市 観音寺	酒田光陵	12.1 km	バスがあるとよい。
73	旧八幡町	山形県酒田市 小泉	酒田西高	10.3 km	八幡地区に住んで居ますが、公共の交通機関が全くありません。子供を市内の高校に通わせていますが学校が終わる時間や部活動の終わる時間帯によっては仕事を休んだりしなければなりません。時間のある祖父母が車を持ち送迎出来る家庭しか、公立高校に通えない感じがします。私立高校は学校のバスでの送迎があり、年々の私立高校入学者が増えているのは公共の交通機関が無いのも原因かと思います。都市計画税を支払っていますが、バスの一本も通らない町の住民が納めなければならないのでしょうか？
74	旧平田町	山形県酒田市 飛鳥	酒田東高	8.7 km	なし
75	旧平田町	山形県酒田市 飛鳥	酒田東高	8.7 km	気軽に利用できるように、本数を増やしたり、路線数を増やしてほしい。
76	旧平田町	山形県酒田市 中野俣	酒田東高	19.6 km	市内での公共機関の格差を是正してほしい
77	旧松山町	山形県酒田市 大川渡	酒田光陵	22.8 km	酒田駅から各高校までのバスがあればいい。天気がいい時は自転車で通えるけど悪い時は徒歩になるので。特に雨が強い日、冬
78	旧松山町	山形県酒田市 石名坂	酒田光陵	11.7 km	学校から部活動の練習場所まで距離がある為、自転車を車につけて送迎したりしている。負担が大きい。学校から部活動練習場所までの交通の便や、部活動終了後のバス、電車がもっとあれば良いと思う。酒田から鶴岡方面の最終が 21 時 40 分というのも、不便。せめて 21 時前後にもう一本欲しい。
79	旧松山町	山形県酒田市 小見	酒田西高	12.6 km	鶴岡市のようにして、電車を使う家庭に補助していただければ、助かります。

80	旧松山町	山形県酒田市 大川渡	酒田南高	20.8 km	バスがない
81	旧松山町	山形県酒田市 小見	酒田南高	11.5 km	子供だけで活動したいときに、馴染のない場所でバスを利用することが難しく、色々なことを諦めたり、高齢の祖父母に運転をお願いするしかないことが多い。テレビで見えるような無人バスなど街から遠い土地でも利用できないかなあと期待しています。
82	旧松山町	山形県酒田市 山寺	酒田西高	16.4 km	強風や冬の悪天候時の電車がとまるときに代替バスなどの対応してほしい
83	旧松山町	山形県酒田市 仲町	酒田西高	14.7 km	利益に走るような市政では、いい政策などできない。市民の声に寄り添える市政をお願いします。
84	遊佐町	山形県飽海郡 遊佐町菅里 (十里塚)	酒田光陵	13.5 km	私が学生の時より、今の子供達（私達親世代も）自家用車の利用が多いのではないかと思います。鉄道は羽越線の脱線事故以来、天候による運休が多くなったり。そうなると自家用車での送り迎えが多くなるのかなと思います。
85	遊佐町	山形県飽海郡 遊佐町杉沢	酒田南高	21.2 km	電車の本数を増やしてほしいです。
86	遊佐町	山形県飽海郡 遊佐町菅里 (その他)	酒田南高	15.8 km	駅から高校までの距離がある学校は不便なのでバスが出ているととても良いと思う。
87	遊佐町	山形県飽海郡 遊佐町北目	酒田南高	16.3 km	夕方の便を増やして頂きたい。
88	遊佐町	山形県飽海郡 遊佐町野沢	酒田東高	19.2 km	高齢者の通院にはもう少し配慮が必要
89	鶴岡市	山形県鶴岡市 大山（丁目）	酒田南高	21.8 km	高校の通学バスが部活があると乗れない。1年間で電車代が10万くらいかかります。
90	鶴岡市	山形県鶴岡市 長沼	酒田南高	15.3 km	酒田は駅から酒田東・酒田南は徒歩圏内だが、他2校は駅から遠く公共交通の充実が志願者数の確保には必要だと思う。
91	鶴岡市	山形県鶴岡市 長沼	酒田西高	17.3 km	駅から学校まで自転車や歩行を安全に出来る道路整備をして欲しい。市町村を跨ぐ通学に公共交通が利用出来るように広域で連携してほしい。
92	庄内町	山形県東田川 郡庄内町松陽	酒田東高	10.3 km	JRは1番便利だが近い場所がない。タクシーは利用料金が高い。バスは停留所が近くないとあまりメリットがない。学生だったら目的地が同じであれば寄り合いタクシー的な物があれば便利かもしれない。
93	庄内町	山形県東田川 郡庄内町余目	酒田光陵	13.8 km	Suica 導入をお願いします。
94	庄内町	山形県東田川 郡庄内町余目	酒田南高	12.2 km	定期券購入の支援がある学校とない学校があるので、一律いくらかでもいいので支援してもらえたり、割引があるととてもありがたいです
95	庄内町	山形県東田川 郡庄内町添津	酒田西高	24.7 km	冬の登校時は自転車も乗れない為電車を降車してもちょうどよいバスがないので（登校時間に合わせた）大変そうではほぼ毎日送迎になっている 下校時も早く帰りたいのにそれに合わせたちょうどよい時間の電車がないので、送迎または遅い時間の電車で帰ってくるので、電車やバスをうまく使って自宅最寄りまで帰って来てくれる事が希望

96	庄内町	山形県東田川郡庄内町余目	酒田西高	13.6 km	歩行者が道路を渡ろうとしている時、車はほぼ止まってくれない。酒田市は特に止まってくれない。市でも力を入れて歩行者優先の対策をしてもらいたい。
97	庄内町	山形県東田川郡庄内町桑田	酒田東高	19.4 km	酒田から余目、狩川方面の庄内交通バスが運行していない。列車代行バスが運行、利用しているが、学校近くには停車しない。駅から自転車で通学しているが、悪天候時、駅から学校までの通学に不便を感じている。
98	庄内町	山形県東田川郡庄内町余目	酒田西高	13.6 km	先程も書いたのですが、冬や悪天候の時、バスに乗ろうと待っていても、乗れずにバスが通り過ぎてしまうようです。満員で。どうにかならないのでしょうか？
99	庄内町	山形県東田川郡庄内町余目	酒田西高	13.6 km	兄弟が高校に電車を利用しているが、定期券が高く負担になっています。
100	庄内町	山形県東田川郡庄内町西野	酒田東高	8.1 km	通学時間に間に合う路線を増便して欲しい。費用の援助に期待する。通学バスが欲しい
101	庄内町	山形県東田川郡庄内町余目	酒田西高	13.6 km	電車もそうですが、電子マネーが使えるようになれば便利です
102	新庄市	山形県新庄市松本	酒田南高	61.4 km	学校が遠いため、バス、電車利用してるが、なかなかちょうどいい時間がないため、スクールバスが運行しない土日部活は基本送り迎えになる。分かってはいたが、負担が大きい。
103	新庄市	山形県新庄市金沢	酒田南高	61.3 km	新庄から酒田まで、早く電車を開通して欲しい
104	新庄市	山形県新庄市末広町	酒田南高	1.3 km	陸羽西線が早く開通してほしい。
105	戸沢村	山形県最上郡戸沢村津谷	酒田南高	57.6 km	下宿が宮海方面にあります。宮海方面にもるんるんバスの路線延長をお願いしたいです。
106	秋田県	秋田県にかほ市象潟町上狐森	酒田南高	34.3 km	ないです
107	秋田県	秋田県由利本荘市薬師堂	酒田南高	59.8 km	本数が少ない為に1時間2時間など待ち時間が有り無駄な時間を過ごしている。
108	神奈川県	神奈川県横浜市港北区篠原東	酒田南高	471 km	特にありません。無事故を願っています。
109	不明	不明	酒田西高		るんるんバスや市内循環バスを増やしてほしい。三川などに行く時手段がなく困っています。

4. 分析

地域公共交通の利用状況や利用に対する意識を把握するため、市内の高校生等及び高校生の保護者を対象にアンケート調査を実施した。アンケート調査の回答率は、生徒が 11.1%、学生が 14.1%、保護者が 19.7%であった。許容誤差を $\pm 5\%$ とした場合の信頼度は、高校生の保護者は 98.0%程度であり良好な結果となったが、生徒の信頼度は約 90.0%、学生は約 80.0%であり、やや低い結果となった。

このため、今回の結果と母集団である市内の高校に通う生徒全体や、短大、専門学校、大学に通う学生全体の回答との間には一定の誤差が生じる可能性がある。本調査では生徒、学生共に学年が上がるにつれて回答率が低下しており、高学年の意見を捕捉しきれていない可能性がある。また、学校単位で見ると、生徒と生徒の保護者では居住地域がやや異なっており、これが移動手段に対する考え方に影響を及ぼしている可能性がある。このような課題はあるが、以下では、今回の結果に基づき分析を進める。

4.1. 調査対象の地域公共交通に対する現状の分析

集計結果は 2 章、3 章で述べてきたが、ここではそれぞれの結果を吟味し、公共交通利用の観点から整理する。各節では冒頭に四角で囲んだサマリーをつけ、その下でより詳細に述べる形式としている。

4.1.1. 公共交通の利用状況

(1)公共交通の利用経験と利用頻度について【生徒・学生問 6-9】

通学以外での、鉄道、バスの高頻度(週 1 回程度)利用者は 5%程度、中低頻度(週 1 回から月 1 回程度)利用者は約 4 割、非利用者が約 5 割

- 鉄道、バス共に過去に利用経験がある生徒・学生はそれぞれ 6 割前後であった(鉄道:58.2%、バス:66.8%)(表 12、表 14)。
- 利用経験がある者のうち、過去 1 年間で、通学以外で週 1 回程度利用したのはいずれも 8%程度であった(鉄道:8.0%、バス:7.7%)。回答者全体に占める割合で見ると 5%程度に相当する(鉄道:4.6%、バス:5.2%)(表 13、15)。
- 最も多い利用頻度は「年数回程度」であり、利用経験のある回答者に占める割合は、鉄道は 43.4%、バスは 51.7%であり、回答者全体で見るとそれぞれ 25.3%、34.5%にあたる(表 13、15)。
- 利用経験がない人、利用経験はあるが過去 1 年間で全く利用していない人、そもそも羽越本線や陸羽西線がどのようなものかわからない人を、通学以外での『非利用者』とすると、鉄道の非利用者は回答者全体の 54.6%(212 名)、バスの非利用者は 48.9%(190 名)であった(表 13、15)。
- 鉄道利用は「週 1 回程度」「月 1 回程度」とも学生よりも生徒の方が多く、バス利用は「週 1

回程度」「月 1 回程度」とともに生徒より学生の方が多かった（表 13、15）。

(2)定期券利用について【生徒・学生問 10】

定期券利用は 2 割弱であり、学生に比べ、生徒の利用が多い

- 鉄道、バスの定期券については全体では 18.3%が利用しており、生徒（23.5%）の方が学生（8.9%）よりも多かった（表 16）。

(3)鉄道・バスの進学先選択への影響について【生徒・学生問 11-12】【保護者問 14-15】

進学先選択時に、鉄道・バスでの通学を必須条件と考えるのは 5%弱、スクールバスでの通学を必須条件と考えるのは 10%程度

2 割～3 割は、鉄道・バス、スクールバスを通学の選択肢として考えている

- 鉄道やバスで通学できることが進路選択の上で必須条件と回答した生徒・学生は 4.1%、保護者は 4.8%であり、同程度の数値であった（表 17、表 85）。
- 必須と回答した生徒・学生の居住地は市街地域もあるが、県外、県内他市町、旧三町が多く、鉄道利用を必須と考える人の方が多いと推察される（表 18、表 86）。
- スクールバスが利用できることが進路選択時の必須条件と回答したのは生徒が 13.0%、保護者は 9.1%であり、当該回答をした生徒の居住地は県外、県内他市町、旧三町、市街地川南地区であった（図 29、表 19、図 105、表 87）。
- 必須ではないが必要に応じて使えば便利という回答は、鉄道・バス、スクールバスを移動の選択肢として考えていることを示唆するが、鉄道・バスでは生徒・学生の 20.9%、保護者の 27.7%が、スクールバスでは生徒の 33.3%、保護者の 33.1%が該当した（表 17、図 29、表 85、図 105）。

4.1.2. 休日の状況【生徒・学生問 13-16】

生徒・学生の半数強は休日に外出する

外出目的で多いのは部活動・サークル活動、塾、買い物、アルバイト

外出時の鉄道利用は学生よりも生徒の方が多く、バス利用は生徒よりも学生の方が多い

- 休日（長期休暇を含む）の外出状況は多様であるが、「ほぼ外出」「外出が多い」「どちらかといえば外出が多い」を『外出』群とすると、『外出』群は 54.7%となり、半数を超えていた（表 20）。
- 休日に行うことに関する上位の回答のうち、自宅で行うと考えられるのは「テレビ、動画、音楽」（62.1%）、「自宅でゴロゴロする」（34.0%）であり、外出先で行うと考えられるのは「部活動・サークル活動」（37.1%）、「勉強、塾」（29.1%）、「買い物」（28.4%）、「アルバイト」

(13.7%)であった(表 21)。

- 休日によく行く、よく居る場所は自宅以外では「店、商業施設」(53.1%)、「部活動・サークル活動の場所」(34.0%)、「祖父・祖母の家」(18.0%)、「アルバイト先」(16.8%)が多く、生徒は、送迎、自転車、徒歩を移動手段として多く利用し、学生は自動車等の運転、徒歩、送迎、自転車による移動が多かった。回答者全体では、自転車、送迎、徒歩の順となった(表 24、表 25)。
- 鉄道の利用は生徒が 18.5%、学生は 7.1%で生徒の方が多く、バスの利用は生徒が 10.1%、学生が 21.4%であり、学生の方が多かった。生徒の電車利用が多いのは、市街地域以外の居住が多いことが影響している可能性がある(表 25)。

4.1.3. 登下校時の公共交通の利用状況

(1) 登校時の移動手段について【生徒・学生問 24-25】

普段の登校時の鉄道利用は14.4%、バスは6.7%。鉄道は生徒の利用が多く、バスは学生の利用が多い

鉄道は登校時間が40～50分以上、学校までの距離が10～15kmでの利用が多く、遊佐町、庄内町、秋田県からの通学の5割は鉄道を利用

バスは登校時間が15～20分、学校までの距離が3～10kmでの利用が多く、主に市街地域からの通学で利用されている。鉄道と組み合わせた利用も一部見られる

登校時のバス利用の回答がゼロの学校もある

- 生徒の方が登校の所要時間が長い傾向がある(表 35)。
- 生徒の登校時の移動手段は1位が自転車(149名、60.1%)、2位が送迎(119名、48.0%)、3位は徒歩(68名、27.4%)であり、鉄道は20.6%(51名)で4位、バスは3.6%(9名)で6位である(表 36)。
- 学生の登校時の移動手段は1位が自家用車等運転(65名、46.4%)、2位が徒歩(48名、34.3%)、3位は自転車(26名、18.6%)、鉄道は3.6%(5名)で6位、バスは12.1%(17名)で5位である(表 36)。
- 生徒は平均で1.75個の移動手段を選択し、学生は平均1.34個の手段を選択していたが、複数の手段を組み合わせた移動をしている場合と、状況に応じて使い分けている場合が混在している。
- 鉄道は登校の所要時間が「20～30分」から利用者が1割を超えて増加し、「40～50分」で4割を超える。学校までの距離の観点で見ると、「5～10km」で1割を超え、「10～15km」以降で3割を超える。居住地別でみると遊佐町、庄内町、秋田県からの通学者の約5割が鉄道を利用しており、送迎の利用率を上回っている。旧公民館地区、旧三町、鶴岡市からの通学でも鉄道は使われている(10.0～28.2%)が、送迎による通学の方が多い(鶴岡市は自家用車等運転が最も多い)(表 40、表 42、表 44)。
- バスは登校の所要時間が「15～20分」で利用者が1割を超えるが、その後1割を下回り、

「40～50 分」から再度 1 割を超える。学校までの距離の観点で見ると「3～5km」「5～10km」でそれぞれ 1 割を超え、鉄道よりも近距離の移動で利用されている。それ以上の距離になると利用はほぼゼロになるが、「25km 以上」では 2 割弱が利用しており、鉄道と組み合わせた利用と考えられる（ただし実人数は 3 名程度）。居住地別でみると秋田県からや市街地域からの通学での利用率が高い（表 40、表 42、表 44）。

- 酒田東高校、酒田南高校、産業技術短期大学への登校にはバスが利用されていない。東北公益文科大学への通学はバス利用が比較的多く、全体平均の 6.7%の約 2.8 倍の 18.6%である（表 38）。
- 徒歩、自転車は登校の所要時間別では「10 分以内」「10～15 分」での利用率が高く、その後は低下するが、「30～40 分」で増加に転じ、徒歩はその後も利用率の増加傾向が見られている。学校までの距離別で見ると、徒歩は「1km 以内」「1～3km」で、自転車は「1～3km」から「5～10km」までの利用が特に多いが、その他のカテゴリでも利用されており、他の手段との併用が考えられる（表 40、表 44）。
- 送迎は、登校の所要時間別では「10～15 分」から「30～40 分」での利用が多く、それ以上の登校時間になると鉄道の利用が上回る。学校までの距離別で見ると、送迎に対する鉄道の優位性が見えにくい。これは鉄道での通学では他の移動手段と組み合わせるため、同一距離であれば送迎の方が所要時間が短くなる結果、登校時間 40 分以降で鉄道の割合が高まっていると考えられる（表 40、表 44）。
- スクールバスは、登校の所要時間別では「20～30 分」以降は 15%前後の利用者で推移する。学校までの距離で見ると「10～15km」から利用が増加しており、市街地域、旧公民館地区以外で利用されている（表 40、表 42、表 44）。

(2) 荒天や部活動による登校手段の変化【生徒・学生問24】

荒天・部活動により自転車による登校は3分の1に減少し、送迎は3倍以上増加する
鉄道利用は6割に減り、バス利用は1.7倍に増加する

- 荒天や部活動により大きく減少する手段、増加する手段があった。大きく減少するのは自転車と鉄道、スクールバスであり、増加するのは送迎、バスである。徒歩は減少も増加も多かった（表 46）。
- 日常と荒天・部活動時の各移動手段の利用率は以下のとおりであり（表 97）、日常と比べて送迎が 3 倍以上に増加し、自転車は 3 分の 1 以下に減少した。鉄道 6 割程度に減少、バスは 1.7 倍程度に増加した。
- 移動手段の変化のうち公共交通に関連する部分を回答者の属性別にみると、酒田西高校と産業技術短期大学はバス利用が増加し、酒田光陵高校、酒田西高校、酒田東高校は自転車と鉄道が共に減少した（表 48、表 50）。
- 居住地別ではもともと鉄道利用が比較的多い旧公民館地区、旧三町、遊佐町、庄内町で利用の減少が顕著であった（表 56、表 58）。

表 97 日常と荒天・部活動時の移動手段の変化

	日常		荒天・部活動時	
	利用者	割合	利用者	割合
徒歩	116	29.9%	102	26.3%
自転車	175	45.1%	49	12.6%
自家用車（送迎）	144	17.5%	221	57.0%
鉄道（代行バス含む）	56	14.4%	33	8.5%
庄内交通・るんるんバス	26	6.7%	44	11.3%
スクールバス	35	9.0%	21	5.4%

(3)帰宅時の移動手段について【生徒・学生問 27-29】

帰宅時の移動手段は登校時とほとんど変わらない

- 帰宅時の移動手段が登校時と異なるのは全体の 6.4%と少ない。変更状況を見ると、送迎と鉄道が増加し、徒歩とスクールバスが減少していた。夜道の徒歩下校を避けるための送迎や、スクールバスに間に合わない場合の送迎、鉄道利用と考えられる（表 63）。
- 荒天時や部活動がある場合の帰宅時の移動手段については、送迎と鉄道がやや増加し、徒歩とスクールバスがやや減少するが、これについても全体に占める割合は大きくない（表 64）。

4.1.4. 通学に対する保護者の意識

(1)公共交通利用について【保護者問 8】

通学時の公共交通利用状況に関する認識は生徒と保護者で差が見られない

高校への通学時における公共交通の利用状況は学校により異なる

- 子どもが普段の通学で公共交通を使うという回答は 22.7%であり、登校時に鉄道、バスを使用するという生徒の割合（24.2%）と同様である（表 76）。
- 公共交通を普段の通学手段で使うという回答が最も多いのは酒田西高校（26.0%）であり、酒田東高校が最も低い（13.6%）。酒田東高校では利用していないという回答が 75.7%であり、全体平均の 59.5%と比べて 15 ポイント程度高い（表 76）。

(2)送迎について【保護者問 9-12】

3割の保護者が日常的に送迎を行っている。時折送迎を行う場合も含めると9割が送迎を実施

公共共通が不便なことが送迎を行う理由として多くあげられている

送迎を行う保護者の約6割が、送迎に負担を感じている

- 約 3 割（29.3%）が普段の通学で日常的に送迎を行っている。日常的にはないが送迎を行う場面としては、猛暑時や天候が悪い時（50.0%）や塾や部活動等の活動がある場合（17.5%）

が多く、状況に応じて送迎を行っており、これらを含めると全体の 89.3%が送迎を実施している（表 77）。

- 日常的な送迎以外の送迎については、頻度は質問していないが、生徒に対する登校時の移動手段に関する質問では、送迎の利用は 48.0%である（表 36）。保護者の日常的な回答は 29.3%であることを考慮すると、日常的な送迎以外の送迎を行う保護者のうち 20%程度は高頻度で行っている可能性がある。
- 送迎をする理由は送迎を頼まれたから（32.6%）が最も多いが、公共交通の利便性の低さに関する、ちょうどよい時間帯の公共交通がない（31.8%）、自宅付近に駅やバス停がない（23.7%）、学校まで行けるバス路線がない（23.2%）という項目も、選択者が多い。なお、バス路線がないという項目は、酒田東高校通学者の選択率が高かった（29.8%）（表 79）。
- 送迎をしている人のうち、送迎を大いに負担と感じているのは 13.0%、多少負担（49.1%）と合わせると 62.1%が負担を感じていた。負担の理由としては、子どもの活動時間に合わせる（84.5%）が最も多く、燃料代などの経済的負担（34.3%）、送迎による子供の活動の制限（21.6%）も比較的回答者が多かった（表 81、表 82）。

4.1.5. 公共交通に対する意識・要望

(1) 計画的行動理論に基づく質問【生徒・学生問 17-21、保護者問 18-22】

生徒・学生、保護者の 7 割強は公共交通を使いこなして移動をする能力があると考えているが、行きたい場所が公共交通で行ける場所が多いという回答は 4～5 割にとどまる

生徒・学生の 8 割、保護者の 5 割は、行きたい場所まで公共交通網が整っていたら利用したいと考えている

生徒・学生の各項目への回答には正の相関が見られており、公共交通利用意図の形成が利用に一定程度つながっている

項目により変動はあるが、3 割程度は公共交通について考えていない

公共交通に対する意識については、Ajzen¹の計画的行動理論（図 122）に基づき質問項目を設定した。計画的行動理論は意図した行動の決定因を説明する理論であり、行動の背後には意図形成があり、意図形成の背後に「行動に対する態度」「主観的規範」「行動統制感」が位置づけられると考える。

態度は行動の実施に関する必要性の認知に関する項目であり、本調査では「あなたは、鉄道や路線バスなどの公共交通の利用促進が、環境負荷の軽減に繋がると感じますか。」というように環境面から公共交通利用の必要性について尋ねた。主観的規範は行動を実施することに対する周囲の期待の認知に関する項目であり「あなたの家族は、環境負荷の軽減のため、あなたが鉄道や路線バスなどの公共交通を使うことを期待していると感じますか。」を用いた。「行動統制感」は行動の実現可能性の認知に関する項目であり、今回は「あなたは鉄道や路線バスなどの公共交通を

¹ Ajzen, I. The theory of planned behavior. *Organizational Behavior and Human Decision Processes*, 50(2), 179-211, 1991

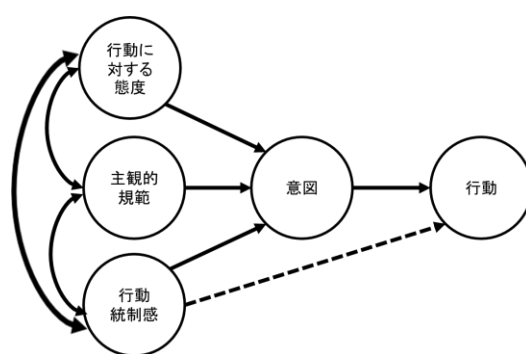


図 122 計画的行動理論のモデル

使いこなして移動することができると思いますか。」の項目で、能力的な側面から実現可能性を尋ねた。また「あなたが行きたいと思う場所まで、鉄道や路線バスなどの公共交通で行くことができますか。」により、環境の観点からの実現可能性を質問した。行動の意図については「あなたが行きたいと思う場所まで、鉄道や路線バスなどの公共交通網が整っていたとしたら、あなたは積極的に利用したいですか。」を用いた。

これらの項目を用いて調査をした結果は以下の通りであった。表内の数値は、設問に対する肯定的な回答の合計値であり、態度であれば「とてもそう思う」「どちらかといえばそう思う」の合計値となる。保護者の主観的規範に関する項目は、環境負荷低減のために子どもが公共交通を使うことを自身が期待しているかという設問であり、自分の行動に対する周囲の期待の認知とは異なる設問であることから、()をつけている。行動については、生徒・学生は問 7、問 9 の過去 1 年間の通学以外での公共交通の利用状況、問 24 の登校時の移動手段の設問を踏まえ、登校時、登校時以外にかかわらず公共交通を利用している割合を算出した。保護者は問 17 の過去 1 年間における公共交通の利用有無に基づき、鉄道、バス、デマンドタクシーの少なくとも 1 つを利用した人の割合を算出した。

表 98 計画的行動理論に基づく質問の回答

	生徒・学生	保護者
態度	54.1%	55.9%
主観的規範	33.0%	(36.2%)
行動統制感 (能力)	73.4%	75.9%
行動統制感 (環境)	52.8%	44.4%
意図	79.7%	51.1%
行動	64.7%	30.5%

- 態度、行動統制感（能力）、行動統制感（環境）については、生徒・学生、保護者とも同様の回答傾向にあった。
- 行動統制感（能力）が生徒・学生、保護者とも肯定的回答が多く、公共交通を使いこなして

移動をする能力があると回答していたが、行きたいところに公共交通で行くことができるという行動統制感の（環境）は能力の項目よりも肯定的な回答が 20～30 ポイント低下しており、保護者の方が若干低く評価していた。

- 公共交通利用の意図は生徒・学生の方が高く、利用率も生徒・学生の方が高かった。
- 各項目と行動の関係を調べるため、各項目間の相関係数を求めると（表 99）、生徒については、意図と行動の相関が 0.309 であり、一定の関係が見られた。また、行動統制感の環境と意図の形成と正の相関が見られ（ $r=0.343$ ）、利便性を高めることと意図の形成に関連が見られた。また、行動統制感の能力と環境にも相関が見られ（ $r=0.438$ ）、公共交通が充実していると使えるという判断が高まっていた。態度と主観的規範の相関は、公共交通利用による環境負荷低減の意識は親子間で共有されていることを示唆する。
- 保護者については（表 100）公共交通が環境負荷低減に効果があるという態度が利用意図の形成と相関が比較的高かった（ $r=0.354$ ）。また、行動統制感の環境と能力にも相関が見られた。ただし、意図と行動の相関が低く、意図を形成しても実際の利用にはつながっていなかった。

表 99 項目間相関係数（生徒・学生）

	態度	主観的規範	行動統制感 （能力）	行動統制感 （環境）	意図	行動
態度	1					
主観的規範	0.349	1				
行動統制感（能力）	0.079	0.124	1			
行動統制感（環境）	0.208	0.158	0.438	1		
意図	0.254	0.178	0.232	0.343	1	
行動	0.110	0.128	0.264	0.242	0.309	1

表 100 項目間相関係数（保護者）

	態度	主観的規範	行動統制感 （能力）	行動統制感 （環境）	意図	行動
態度	1					
主観的規範		1				
行動統制感（能力）	0.150	-	1			
行動統制感（環境）	0.128	-	0.374	1		
意図	0.354	-	0.108	0.195	1	
行動	0.206	-	0.119	0.145	0.242	1

- その他の特記事項として、公共交通利用の環境負荷低減効果について、「考えたことがない」「わからない」の回答は、生徒・学生が 30.1%、保護者が 33.0%であり、いずれも 3 割程度

が該当していた（表 29、表 94）。

- 生徒・学生の主観的規範に関する回答でも、保護者が公共交通の利用を期待しているかどうか分からないという回答が 3 分の 1 程度（35.1%）見られた（表 30）。
- 行動統制感の能力面について、公共交通を使いこなして移動することが分からないという回答が生徒・学生では 9.5%、保護者では 9.8%見られた（表 26、表 91）。
- 行動統制感の環境の面について、行きたいと思う場所まで公共交通で行くことができるかどうか分からない・調べたことがないという回答は生徒・学生が 19.1%、保護者が 28.4%であった（表 27、表 92）。
- わからない、考えたことがないという回答は、全体的に学生よりも生徒の方が多かった（表 26、表 27、表 29、表 30）。

（2）公共交通に対する意識と要望【生徒・学生問 22, 23, 30、保護者問 16, 23】

公共交通を使わない理由、不便と思う点、改善への要望については、多くの意見がある

- 生徒・学生が公共交通を利用しない理由、不便と思う点は、徒歩や自転車、送迎、自家用車の運転等、他の移動手段があることが影響しているが、公共交通の不便な点として上位を占めたのは「運行本数が少ない」（43.8%）、「乗りたいときに来ない」（27.8%）であった（表 31）。
- その他にも選択率の高い項目は多く、生徒または学生のいずれかの選択率が 10%以上の項目は「行きたい方向への路線がない」「駅やバス停が遠い」「路線や行き先がわからない（わかりにくい）」「運賃が高い」「最終便が早い」「発着時刻がわからない（わかりにくい）」「乗降方法がわからない（わかりにくい）」「移動に時間がかかる（始業に間に合わない）」「毎日運行されていない」「鉄道やバスの接続が悪い（乗継が不便）」「現金での支払いが不便」の 11 項目が該当した（表 31）。
- 公共交通を利用する上で必要なことについて、生徒・学生には日常利用を対象に、保護者には子供の通学時の利用を対象に質問している。共通していない項目もあるが、共通する項目に着目すると、運行本数の追加については、生徒・学生は 53.6%、保護者は 41.8%が希望していた。利便性の高い（通学時間に合わせた）ダイヤについては生徒・学生は 35.1%、保護者は 55.5%が希望していた。運賃や定期券購入に対する補助は生徒・学生が 20.6%、保護者は 58.0%が希望していた。電子決済の希望は生徒・学生が 33.2%、保護者が 21.0%であった（表 33、表 88）。
- その他に、生徒・学生に対する質問では「わかりやすい表示、案内」が 3 割を超え、「定額での乗り放題サービス」「駅周辺や中心市街地の賑わい創出、店舗の充実」が 20%を超えており、公共交通の充実に対して多様なニーズを持っていた（表 33）。
- 保護者については「学校までの路線開設」（40.5%）、「自宅近くへの停留所設置」（29.3%）も該当者が多く、学校別に見えると、酒田東高校は「学校までの路線開設」「運行本数の増加」「自宅近くへの停留所設置」が、他の高校と比べて希望が多かった（表 88）。

- 生徒・学生、保護者の公共交通に対する意見を見ると、バスのサイズが小さく混雑によりバスに乗れないことがあることや、バスで登校をすると遅刻することがあること、バスの遅れが多いこと、部活動後のバスがないこと、下校時の待ち時間が長いこと等があった（表 32、表 65、表 80、表 89、表 96）。
- その他に要望として、川南地区からの高校へのアクセス性向上、酒田駅から各高校へのバス路線の開設、八幡地区・新堀地区等のバス路線のない地区での路線開設、鉄道駅までのアクセス交通の導入、運賃の無償化等の意見が見られた（表 65、表 89、表 96）。

4.2. 地域公共交通の維持及び利用促進における課題

4.2.1. 通学時における利用について

通学での公共交通利用については、おおむね 10km 以上の遠距離は鉄道を利用し、3～10km までの中距離ではバスを利用するというすみわけがなされていた。鉄道については、遊佐町、庄内町、秋田県からの通学者の 5 割が利用していたが、3～10km の中距離移動には自転車や送迎も多く利用されており、バスの利用は 10%強にとどまっていた。

ただし、荒天時や部活動等の際には自転車利用が減少した。結果的に送迎も増えたが、バス利用も 1.7 倍程度に増加しており、バス路線やダイヤについて多くの意見がある一方、現在のバス路線やダイヤであっても利用可能な人は、登校時の日常的利用者よりも多いと考えられる。

なお、現状では登校時のバス利用率は、東北公益文科大学が 18.6%で最も高く、唯一 10%を上回っている。他にも酒田光陵高校、酒田西高校、酒田看護専門学校での利用も見られるが 10%に達していない。しかし、荒天時や部活動等に伴う利用増の状況を踏まえると、酒田光陵高校や酒田西高校、産業技術短期大学では日常的な利用者と合わせて、通学者の 10%を超える利用を見込むことが期待できるはずである。日常の移動手段として利用されていないことは課題である。

また、進学先選択時に、鉄道やバスでの通学を必須条件と考える生徒・学生が 5%弱おり、人数は限られているものの、必要な移動手段ととらえられている。酒田東高校、酒田南高校、産業技術短期大学にはバスを用いた通学が行われていないが、各学校に公共交通を用いて通学できるようにすることで、生徒・学生の進路選択の自由度を高めることが可能となる。必須ではないが使えれば便利だという回答も 2～3 割程度あり、利用を促す取り組みを行う余地があるといえよう。

登校時の、送迎は保護者の非日常も含め 9 割が実施していたが、6 割が負担を感じており、負担軽減に向けた取り組みが求められる。

一方で、現状のバスの運行については、時間通りに運行されておらず学校に遅刻する、混雑により乗れない場合があるとの指摘もある。その他、利用しない理由、改善要望が多数あげられており、この状況の改善なく利用促進は難しいと思われる。

以上をまとめると、通学時における利用に関する課題は以下のとおりである。

- 通学の手段として利用可能であっても利用しない人がいること
- 通学にバスが利用されていない学校があり、進路選択の自由に影響を及ぼしている可能性があること

- 送迎に負担を感じる保護者が多く、負担軽減を図る必要があること
- バスについては、遅れや混雑により乗れない状況があること、その他多くの意見があること

4.2.2. 休日の利用について

生徒・学生の半数強は休日に外出しており、外出の目的として多数を占めるのは、部活動・サークル活動の場所、塾、買い物、アルバイトである。計画的行動理論に基づく質問では、生徒・学生の 7 割強が公共交通を使いこなして移動可能であると回答しており、行きたい場所が公共交通を用いて行ける場所が多いという回答も 5 割を超えている。また、公共交通が整備されれば利用したいという回答も 8 割に達している。

一方、休日におけるバス、鉄道の利用者の割合はそれぞれ 15%弱であり、上記の数値を踏まえるとやや低い値となっており、登校時と同様に公共交通を用いて行くことができる場所であっても、利用していないと考えられる。

公共交通を利用しない背景としては、表 31 に示されるように、他の移動手段が利用可能であることや、公共交通に対して使いづらさを感じているためであると考えられる。また、公共交通を用いて行ける場所が多いという回答は 5 割であり、行くことができない場所も多いことから、希望する場所に公共交通では行けないことも課題となる。これらへ対応することで、公共交通をより移動しやすい手段にすることが求められる。

以上をまとめると、休日における公共交通の利用に関する課題は以下のとおりである。

- 公共交通よりも他の移動手段を利用した方がメリットが大きいこと
- 公共交通を用いて行くことができる場所が限られていること

4.2.3. 公共交通利用に対する意識

計画的行動理論に基づく設問への回答を見ると、生徒・学生については、公共交通利用の意図形成と実際に利用することの間に、高くはないが正の相関が見られていた。意図を形成すれば必ず使うわけではないが、一定の利用の効果があると考えられる。また公共交通の充実（行動統制感の環境面）は意図や公共交通を使いこなして移動できるという意識（行動統制感の能力面）とも正の相関が見られており、公共交通を充実させることが、利用できるという意識の向上や、利用の意図の形成につながると期待される。

公共交通利用が環境負荷低減に有効という態度と、環境負荷低減の観点からの公共交通利用に対する家族の期待（主観的規範）の間には正の相関が見られ、環境問題への関心が家族内で共有されることを示唆するが、これらの項目は意図や実際の利用にはつながっておらず、利用につなげる工夫が求められる。

保護者については、公共交通を利用したいと思うという設問への肯定的回答が生徒・学生と比べると低く、実際の利用者も少なかった。公共交通が環境負荷低減に有効だという態度と意図の形成との間には関係が見られたが、意図形成と行動の間には相関が見られなかった。今回のアンケートに回答した保護者は日常移動において自ら運転する自動車等を利用していると考えられ、自動車利用に慣れると公共交通の利用が難しくなる可能性を示唆する。その点からは高校生を対

象に公共交通の利用促進を図ることは未来の自動車分担率の低減につながる可能性があり、有益と考えられる。

以上をまとめると、公共交通利用に対する意識に関する課題は以下のとおりである。

- 公共交通を使って移動可能な場所を増やすこと
- 公共交通を使いこなして移動することができるという意識を高めること
- 公共交通が環境負荷低減に有効であるという意識を利用意図や行動につなげる方法を検討すること

5. 地域公共交通維持及び利用促進に係る政策提言

本章では、前章で整理をした課題を踏まえて地域公共交通の維持及び利用促進に係る政策提言を行う。

5.1. 通学時の公共交通の利用について

通学時については、公共交通の利用が可能であっても利用をしない生徒・学生がおり、こうした潜在的利用者の利用を促す取り組みが第一に考えられる。荒天時や部活動の際には利用していることから、公共交通を移動手段として認識しているが、日常の移動の選択肢となる身近な手段にはなっていない。アンケート結果を踏まえると、身近な移動手段を目指す上で重要なキーワードは「信頼される公共交通」であろう。生徒・学生及び保護者の公共交通に対する意見の自由記述からは、バスの遅れにより遅刻してしまうことや、混雑による乗車拒否が発生している。こうした経験をする、公共交通を安心して利用することができなくなる。生徒・学生に対する公共交通を利用しない理由・不便な点に関する設問（表 31）の、「移動に時間がかかる（始業に間に合わない）」（10.1%）も関連する。公共交通利用に伴うネガティブな体験を減らしていくことが望まれる。

遅れや混雑の問題に対応するためには、通学時間に運行するバスのサイズの大型化や、登校時や下校時、部活動後の運行本数の増加、運行状況の実態に合わせた時刻表の見直しが考えられる。天候事情により冬季に遅れが集中するようであれば、時期に応じて時刻表を見直す必要もあるかもしれない。これらに対応することは、公共交通を利用しない理由・不便と感じる点で上位にある、「運行本数が少ない」（43.8%）、「乗りたいときに来ない」（27.8%）という意見への対応にもつながる。

まずは、バスの運行状況の確認による遅れの発生頻度や遅れの程度の把握、登下校時の混雑状況や混雑により乗車できない状況がどの程度の頻度で発生しているのかを把握することが必要である。

上記の取り組みは、現在のバス路線を変更せずに実施できることである。一方で、現在の居住地では公共交通が使えない、使いにくい場合や、公共交通での通学が難しい学校に通う生徒・学生に対して利用促進を図るためには、バス路線の変更を含めた対応の検討が必要である。生徒・学生からは「行きたい方向への路線がない」（16.0%）、「駅やバス停が遠い」（19.8%）のように物理的に利用ができないという意見が見られており（表 31）、表 33 の改善要望では「利便性の高い路線やダイヤの設定」（35.1%）が 2 番目に回答率が高い。保護者からも子どもの公共交通利用のために「学校までの路線開設」（40.5%）、「自宅近くへの停留所設置」（29.3%）を求める声が多く、これらの回答は現状でバス利用が見られない酒田東高校の保護者も多く望んでいる。

行きたい場所まで公共交通網が整備されていれば利用したいという回答は 8 割にのぼる（表 28）ことから、現状で公共交通を用いた通学が行えない人であっても、公共交通を用いて通学をするニーズはあると考えられ、今回のアンケートで確認された不便な点や要望について、対応の可能性を検討することが望ましい。

学校までの路線開設については、それぞれの居住地から学校までの路線を開設する方法と、鉄道駅へのアクセス交通、駅からのイグレス交通を整備する方法がある。駅からのイグレス交通については、酒田光陵高校、酒田西高校、酒田看護専門学校、東北公益文科大学については路線が整備されている。産業技術短期大学は「錦町 5 丁目南」バス停が近くにあるが 300m ほど離れている。酒田東高校は最寄りのバス停から学校までが遠く、市内循環 A 線、B 線の「東中の口」からは 600m、酒田駅大学線の「上本町」「山居倉庫前」からも 500m 程度離れている。酒田南高校については、「浜田コミセン前」から 400m、酒田駅からの距離が 500m である。

各路線にて学校前又は学校付近にバス停を設置し、登下校時のみ迂回ルートとして当該バス停を経由することが考えられる。バスのダイヤについては、学校の始業、終業時刻だけでなく、駅での鉄道への接続、乗務員の休憩時間等、考慮すべき事項が多いことから、まずは実現可能性について検討を行うとよいのではないかと。生徒よりもバスの利用が多い学生からは「鉄道やバスの接続が悪い（乗継が不便）」という意見も出されていることから（10.0%）、迂回ルートの設定と乗り継ぎの利便性が両立できるかどうか、検討が必要であろう。乗り継ぎについては、具体的にどの時間帯で不便を感じているのかについて、さらに調査をしてもよいのかもしれない。

また、令和 4 年 8 月のバス路線の改編により、バスからデマンド交通に変更になっている地域がある。旧三町や旧公民館地区の一部であるが、これらの地区は遊佐町や庄内町からの通学と比較しても送迎が多く、公共交通の利用が少ない。公共交通への意見に関する自由記述では、川南地区からの高校へのアクセス性の向上や、八幡地区・新堀地区等のバス路線のない地区での路線の開設、鉄道駅までのアクセス交通の導入等の意見が出されている。バスからデマンド交通に変更された地域において、指定乗降場所として学校を入れることができれば通学での利用が可能になると考えられる。また、通学のために使用することを想定した運行時刻の設定についても検討が必要である。特に、旧三町のデマンド交通は通学での利用ができない指定乗降場所、運行時刻であり、駅へのアクセス交通としての活用の可能性を検討する必要がある。

これらの取組みの実施は、保護者の送迎負担の減少にもつながる。また、公共交通の利用促進にあたり、利用による費用負担の軽減が可能であれば、利用のハードルを下げるができる。生徒・学生の公共交通を日常的に利用する上でのニーズ（表 33）を見ると、運賃補助は第 7 位であるが、保護者に行った同種の設問（表 97）では第 1 位となっている。

路線の改編やデマンド交通の指定乗降場所の変更は生徒・学生だけでなく他の利用者にも影響することから、生徒・学生を対象にどの程度の利用ニーズがあるか追加で確認をすることや、本格導入前に実証実験を行い、結果を踏まえて導入を判断することが望ましい。

5.2. 休日の公共交通の利用について

休日の移動先は部活動・サークル活動の場所、塾、買い物、アルバイト先等が多いが、計画的行動理論に基づく設問の回答からは、行きたい場所が公共交通で行ける場所が多いという回答をしたのは 5 割であった。行くことができない場所が多いという回答も 5 割程度あることから、これらの目的地の中には公共交通で行ける場所と行けない場所の双方が含まれている。

それゆえ、「公共交通で行ける場所に公共交通を用いて行く」、「公共交通で行けない場所に公共

交通で行く」、「公共交通で行く新たな場所を作る」の3つの視点から検討を行いたい。

公共交通を利用しない理由・不便と思う点（表 31）において、「徒歩・自転車で移動可能」、「家族が送迎してくれる」は35%前後の生徒・学生が選択した項目である。学生は「自家用車やバイクの方が便利」の項目の選択率も高い（32.1%）。他の移動手段が利用できることにより、公共交通の利用に至っていない。公共交通に目を向けるためには、アンケート（表 33）にある「運行本数の増加」（53.6%）や「わかりやすい表示、案内」（35.8%）、「電子決済システムの導入」（33.2%）や「最終便が早い」（10.8%）（表 31）等の検討はもちろんであるが、公共交通の利用により楽しい経験ができるなど、公共交通を用いた移動の価値を高めることも考えたい。生徒・学生の要望の33.2%が希望する「定額での乗り放題サービス」（表 33）は、これに応えることが期待される。浅見らは筑波大学及び小山市で導入された路線バスのサブスクリプション型運賃の導入経緯や効果について報告している。筑波大学については通常定期料金の9割引、小山市では7割引としているが、利用頻度の増加につながっている。また、利用者の増加により減収に至っていないことが報告されている²。サブスクリプション型であれば、移動に追加費用が発生しないため「運賃が高い」（13.4%）という公共交通を利用しない理由（表 31）にも対応でき、通学での利用だけでなく、買い物や娯楽等での活用も期待できる。実施にあたっては、需要調査や支払い意思額の調査、実証実験の取組みがまずは必要であろう。

サブスクリプション型運賃については、MaaS（Mobility as a Service）のレベル3に位置づけられる。MaaSは国土交通省によれば「地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせで検索・予約・決済等を一括で行うサービスであり、観光や医療等の目的地における交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段」と定義³されており、複数の移動手段や移動後の目的を組み合わせたサービスを提供することで、送迎や自家用車等での移動に匹敵する移動手段を目指すことができる。日常移動における自動車の分担率が高い酒田市において、移動の選択肢を増やす有効な手法であり、生徒・学生に限定せず幅広い実施を期待したい。

なお、複数の移動手段が接続されることにより、「公共交通で行けない場所に公共交通で行く」ことも可能になる。公共交通は鉄道やバス、デマンド交通だけではない。自転車のシェアリングや電動キックボードのシェアリングも公共交通に位置づけられる。これらを組み合わせることにより、鉄道の駅やバスの停留所からの移動手段を確保することが可能となり、これまで行くことが難しかった場所へ行きやすくなることが期待される。複数の移動手段の接続は、高校生や学生だけでなく、他の年代の人や観光客の移動の利便性を高めることにつながる。駅前や来年開業予定のいろは蔵パークなど、人の集まる交通の要衝にバス、タクシー、自転車・電動キックボードのシェアリング等に接続できる「モビリティ・ハブ」を設置することも考えられる。

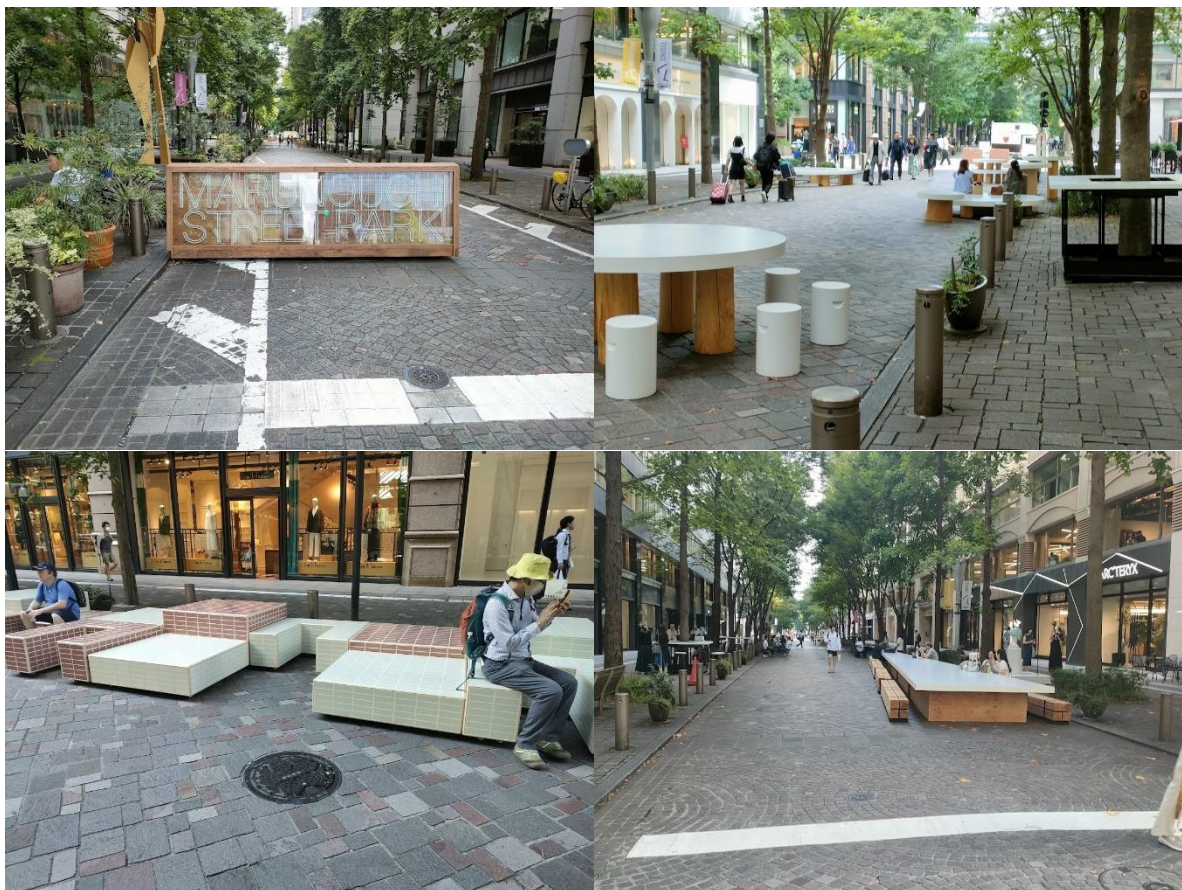
なお休日の部活動・サークル活動については学校外で実施する場合もある。近距離であれば自

² 浅見知秀, 谷口綾子, 石田東生. 地方都市の路線バスにおけるサブスクリプション型運賃の導入プロセスと効果の実証分析. 土木学会論文集 F5 (土木技術者実践), Vol78, No.1, 65-79, 2022

³ 国土交通省「日本版 MaaS の推進」, <https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/japanmaas/promotion/>

転車等での移動も可能であるが、距離が遠く、公共交通も路線や時間の観点で利用が難しい場合は、保護者が送迎を行っていると考えられる。事故発生時の責任問題の観点から、乗合での移動は禁止されていると考えられ、それぞれの家庭で仕事や他の用事との調整をしながら送迎をしており、大きな負担を感じていると思われる。部活動・サークル活動の場所への移動であれば、目的地は同一であり、利用者の居住地が比較的近ければデマンド交通の運行が適している。酒田市では小中学校の部活動の地域移行も進めており、活動場所への移動については、生徒や学生だけでなく、小中学生にもニーズはあると思われる。部活動での移動に限定したデマンド交通の導入や、部活動での移動目的に限定したライドシェアのような仕組みの検討も今後必要になってくるかもしれない。

公共交通を日常的に利用する上で必要なことに関する設問では、生徒・学生に対する質問では「駅周辺や中心市街地の賑わい創出、店舗の充実」が20%を超えており（表33）、公共交通を用いて訪れる場所を新たに作ることも考えられる。商業施設や遊戯施設のニーズもあるかもしれないが、公共交通を利用して訪問する象徴的な場所を作るのもよいであろう。車を利用せずに訪問する、車の音が聞こえない場所を作ってはどうか。以下の写真は、東京丸の内の仲通りで実施をしている「丸の内ストリートパーク」である。年に2回、各1か月程度、東京駅前の仲通りに交通規制を行い、滞留や回遊が可能な空間を提供している。今年は500m区間の道路上に24時間の交通規制を行い、芝生が広がるピクニック空間や、ベンチ、テーブル等を設置し、各種イベントを実施している。





本市においても、中町付近は東西方向の道路が多く、一部の道路に対して交通規制をかけることは可能ではないだろうか。キッチンカー等を配置し、公共交通の運賃と割引券をセットにするデジタルチケットの発行により、車がなくても生活できるシンボルとしての設置になることが期待される。

5.3. 公共交通利用意識の向上

計画的行動理論に基づく質問のうち、公共交通利用が環境負荷低減効果について、考えたことがない、わからないと回答した人が、生徒・学生、保護者とも3割程度であった。また、行きたいと思う場所まで公共交通で行くことができるかどうかわからないという回答も、生徒・学生の2割、公共交通を使いこなした移動ができるかどうか1割がわからないと回答していた。わからないという回答は、学生と比べて送迎による移動が多い生徒に多く見られ、公共交通等を用いて自ら移動することについて考える機会が少ないのではないかと推察される。

このため、公共交通利用に関する教育や意識啓発も必要であると考えられる。一人の人を同一距離輸送する際のCO₂排出量は、自家用車に比べて鉄道やバスの方が少ない。また、公共交通利用時はドアツードアの移動ではなく、徒歩利用を伴うため自家用車による移動と比較して消費カロリーが多く、健康増進につながる。交通事故リスクの低減効果もある。公共交通を利用して移動すれば、目的地付近の駐車場も不要となるため土地利用の効率化を図ることも可能となる。

このように公共交通を用いた移動がもたらす価値について、移動の利便性だけでなく、多角的な視点から考えるモビリティ・マネジメント教育の実施も有効である。日常生活において各自がCO₂の排出量を削減するとしたら、生活や移動のどの場面での削減が可能なのか、自家用車による移動で排出されるCO₂はどの程度の量なのか、自分自身の日常の送迎による移動を取り上げ、どの部分を公共交通の移動に代替できるのか、公共交通による移動に代替した場合にどの程度CO₂が削減できるのか、1年間でどの程度の削減効果があるのか等を考えることにより、公共交通の効果を各自で理解することができるようになると思われる。

国土交通省と(社)土木学会とが共同で主催をする日本モビリティ・マネジメント会議(JCOMM)では、モビリティ・マネジメント教育に活用可能な多くのコンテンツをホームページ上で紹介し

ている⁴。ただし、データがやや古く、駐車場の料金等、地方の実態に合わない数値もあるので、モビリティ・マネジメント教育に活用可能な教材開発自体を高校生や学生に求めるのもよいであろう。教材を開発することで、より理解を深めることが可能である。その際に、公共交通の効果だけでなく具体的な使い方も含めた教材にすることで、生徒・学生の3割が要望している「わかりやすい表示、案内」が盛り込まれ、「路線や行き先がわからない（わかりにくい）」「発着時刻がわからない（わかりにくい）」「乗降方法がわからない（わかりにくい）」という問題に対応をすることができるのではないだろうか。

5.4. 公共交通利用を促進する目的の明確化

地域公共交通の維持及び利用促進に係る政策の方向性を示したが、実施について検討を進めるにあたっては、何のために生徒や学生に対して公共交通の利用促進を図るのかを明確にする必要がある。

公共交通の維持は副次的な目的にはなりうるが、これ自体が主目的になると、施策の優先順位や実現可能性を検討する際にコスト面が重視され、結果的に生徒や学生の満足度が高まらない施策につながる可能性がある。また目的により設定すべき KPI も異なり、予算の考え方も異なってくる。生徒や学生に対して公共交通の利用促進を図る目的としては、例えば以下のような項目が設定できる。

- ① 公共交通を用いた通学を行いやすくすることで、保護者の送迎負担の軽減や車利用の削減を目指す
- ② 公共交通を利用しやすくすることで、移動手段がないことによる諸活動の制限を減らす
- ③ 登校時における徒歩や自転車利用に伴う交通事故リスクを低減する
- ④ 安全や防犯上の観点から夜間や冬季の徒歩、自転車移動を減らす
- ⑤ 公共交通の利用経験を増やすことで、自家用車の分担率が高い現状からの脱却を目指す
- ⑥ 環境負荷の低減に向け、自家用車移動を減らし、公共交通の利用を促す
- ⑦ 保護者の送迎に頼らず、自らの力で移動できるようにする（移動の面での自立）

①であれば施策の効果を確認する KPI は公共交通を用いて通学する生徒・学生の割合、保護者の送迎頻度や送迎負担になる。②の場合は居住地別や利用可能な移動手段別の部活動等の活動への参加状況が KPI になるかもしれない。⑥であれば、公共交通の利用状況に加えて、車利用による環境への影響に関する教育の頻度や理解状況、公共交通利用意図などの意識面も KPI になる。そして、KPI の達成に向けた施策を総合的に実施していくことになる。

本市では無料の観光用自転車の貸し出しサービスや駅前での電動レンタサイクルはあるが、市内にポートを設置した自転車や電動キックボードのシェアリングは実施していない。電動キックボードのシェアリングは都市部を中心に実施されるようになっているが、マナーの悪さの問題が指摘されており、積極的に推進することに躊躇する向きもあるだろう。しかし、電動キックボー

⁴ 日本モビリティ・マネジメント会議「モビリティ・マネジメント資料」<https://www.jcomm.or.jp/document/>

ドは特定小型原動機付自転車に位置づけられ、免許不要で時速 20 キロで走行することができ、モードの切り替えにより時速 6 キロであれば歩道通行も可能である。電動キックボード自体は 2 輪でタイヤも小型であることから、段差や路面状況の影響を受けやすい。しかし、特定小型原動機付自転車は電動キックボードのような立ち乗り 2 輪タイプのみでなく、サドル付きや 3 輪のスクータータイプ、4 輪タイプも発売されており、より安定した走行が可能となっている。時速 20 キロという中速走行を免許不要で運転することができ、同様の速度帯である自転車と比べて、ペダルをこぐという運転負荷がないことから、プライベートでの購入拡大も予測され、シェアリングの導入にかかわらず、今後目にする機会が増加すると考えられる。高齢者の運転免許返納後の移動手段として活用できるのではないかという議論も出てきており、本地域においても今後の利用が予測される。この点を考慮すれば、電動キックボード等の中速モビリティをどのように活用していくのかについて検討することは、酒田市の移動を考える上でも重要なことである。

本報告書は生徒・学生の公共交通の利用促進に向けた検討を行ったものであるが、生徒・学生への公共交通の利用に向けた施策の実施を通して、他の年代も含めた本市の持つ交通問題の解決に向けた前進が見られることを期待したい。

令和 6 年度 高校生等の地域公共交通利用に関する
意識調査研究業務委託報告書

発行日：令和 6 年 8 月 30 日

発行者：東北公益文科大学サステナブル・
モビリティ研究所
所長 神田 直弥