

2月24日版

酒田市地域公共交通計画

(たたき台)

令和8年2月

山形県酒田市

目次

第1章 計画の概要	1
1 計画策定の背景と目的.....	1
2 計画の位置づけ.....	1
3 計画の対象区域.....	2
4 計画の対象期間.....	2
第2章 地域と公共交通の現状	3
1 地域の現状.....	3
2 公共交通の現状.....	4
第3章 地域交通の課題	6
1 上位関連計画における公共交通の方向性.....	6
2 前計画の検証.....	7
3 地域交通の課題の整理.....	9
第4章 公共交通が目指す姿	13
1 基本理念及び基本方針.....	13
2 将来の公共交通ネットワークのイメージ.....	16
3 交通手段の役割.....	18
第5章 施策と実施事業	19
1 施策メニュー.....	19

第1章 計画の概要

1 計画策定の背景と目的

地域公共交通計画は、「地域にとって望ましい地域の交通サービスの姿」を明らかにする「マスタープラン」として役割を果たす計画であり、本市における公共交通に関する施策の方向性を示すものです。本市では、地域が自ら交通をデザインしていくことの重要性の高まりを受け、2016年(平成28)年に地域公共交通計画の前身となる「酒田市地域公共交通網形成計画」を、2021(令和3)年に、「酒田市地域公共交通計画」を策定し、バス路線網の再編や、酒田市駅前の再開発ビル「ミライニ」へのバス路線の集約など施策を展開してきました。

本計画は、2026(令和8)年度に終期を迎える酒田市地域公共交通計画の次期計画として策定されるものです。

2 計画の位置づけ

本計画は、「酒田市総合計画」を上位計画として位置付けており、当該計画に定める基本的な考え方等に基づいて策定しています。また、市の他分野における各種計画を関連計画として位置付け、他の分野における取組との連携を行いながら、相互に補完し合っ、本市の将来都市像の実現に向けた取組を進めるものとします。

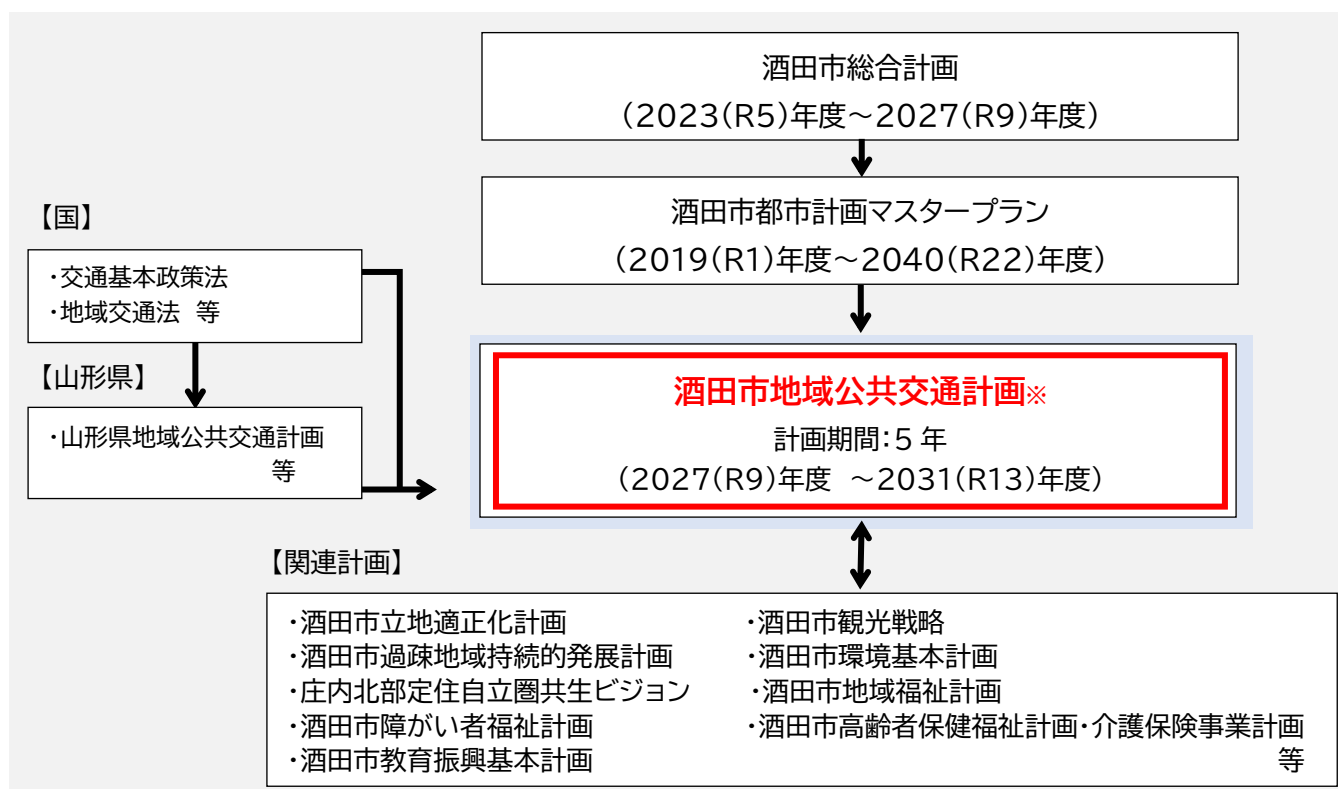


図 1-1.本計画の位置づけ

3 計画の対象区域

本計画は、飛島を含む酒田市全域を対象とします。

なお、計画推進にあたっては、必要に応じて隣接する市町村と調整します。

4 計画の対象期間

本計画の対象期間は、2027(令和9)年度～2031(令和13)年度の5年間とします。

第2章 地域と公共交通の現状

1 地域の現状

本市の人口や施設分布等の概要は、以下のとおりです。

表 2-1.地域の現状の概要

項目	内容
地勢	<ul style="list-style-type: none"> ●地勢は、市域の西側の沿岸部は最上川河口周辺の庄内平野に位置します。北側に鳥海山があり、鳥海山からは東側に出羽山地が連なるさ幹部となっています。 ●沖合には県内唯一の有人離島の飛島があります。
人口	<ul style="list-style-type: none"> ●人口は、減少傾向で推移しており、2012年度(令和3年度)には9万9千人へと、10万人を下回りました。2015年(平成27年)の合併以降の推移をみると、旧酒田市、旧平田町で約1割、旧八幡町、旧松山町で約2割減少しています。 ●年齢別構成をみると、高齢者の割合が年々増加しており、令和6年の高齢化率は38%に達しています。 ●人口は、酒田駅周辺に集中しており、旧酒田市の人口が市全体の86%を占めています。 ●当面は人口減少、高齢化が進むと推計されており、2030年(令和12年)には、人口が8万7千人、高齢化率が40%に達します。
施設立地	<ul style="list-style-type: none"> ●市街地は酒田駅周辺の旧酒田市のエリアにコンパクトに形成されており、多くの公共施設や、商業施設、医療施設、高校、観光施設が集積しています。 ●旧町の中心にも、市役所支所や体育施設などの公共施設、病院等が立地していますが、松山地区は住民の生活を支えていたスーパーが閉店し、運転免許証を返納した高齢者などの買物困難が急加速しています。
人の動き	<ul style="list-style-type: none"> ●本市は庄内北部定住自立圏の中心都市であり、定住自立圏内の三川町、庄内町、遊佐町の他、鶴岡市などから多くの通勤通学者の流動があります。

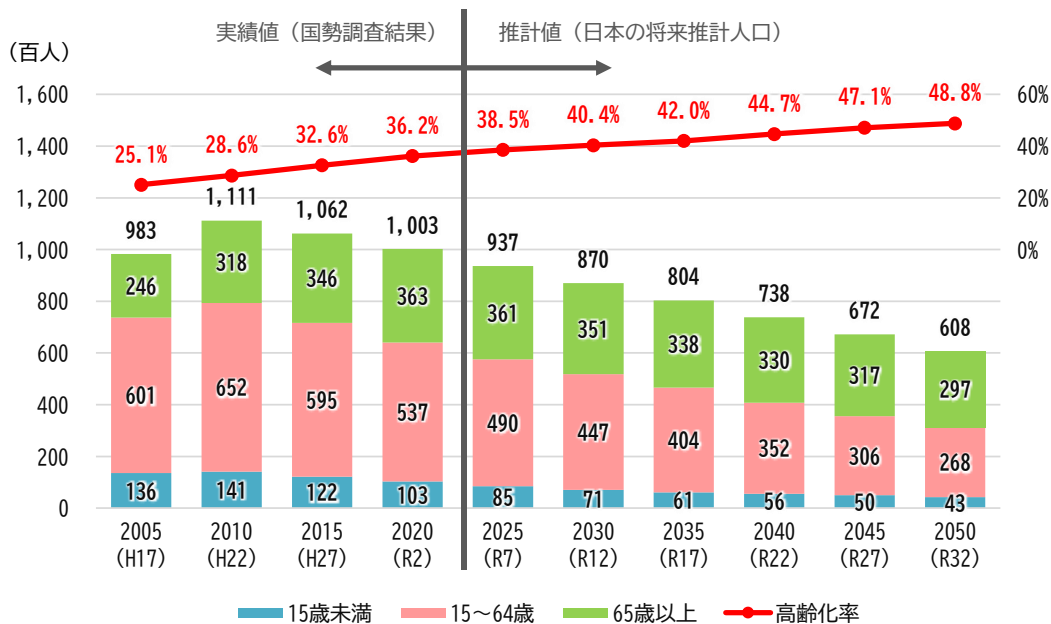


図 2-1.人口推移と将来推計人口

出典:【実績値】国勢調査(R2)

【推計値】社会保障・人口問題研究所※R5 推計(R2 国勢調査を基に推計)

2 公共交通の現状

本市の交通網や公共交通の利用状況の概要は、以下のとおりです。

表 2-2.公共交通の現状の概要

項目	内容
公共交通ネットワーク	<ul style="list-style-type: none"> ●公共交通ネットワークは、市外と連絡する JR 羽越本線、高速バス、路線バスと、市内のるんるんバス、デマンド交通、タクシー、飛島航路で構成されています。 ●2022年(令和4年)8月の改編時に、路線バスの5系統が廃止され、現在は2系統のみの運行となっています。また、るんるんバスについてはルートの見直し、デマンド交通の運行エリアの拡大、ダイヤ見直しなどが行われています。 ●改編時に、酒田駅周辺に分散していたバス乗り場が、再開発ビルのバスターミナルに集約されました。
公共交通の利用状況	<ul style="list-style-type: none"> ●鉄道、バスなどの利用者数は、コロナ禍の落ち込みから回復傾向にありますが、利用者数はコロナ禍以前までには戻っていません。
財政負担	<ul style="list-style-type: none"> ●令和4年度に実施した路線改編により、令和2年度から令和6年度の4年間で、るんるんバスの財政負担額は1億円から5,900万円に縮小。一方、乗合タクシーは1,600万円から4,600万円へと増加し、合計で1億1,600万円から1億500万円へと約1,100万円(67%)減少しています。

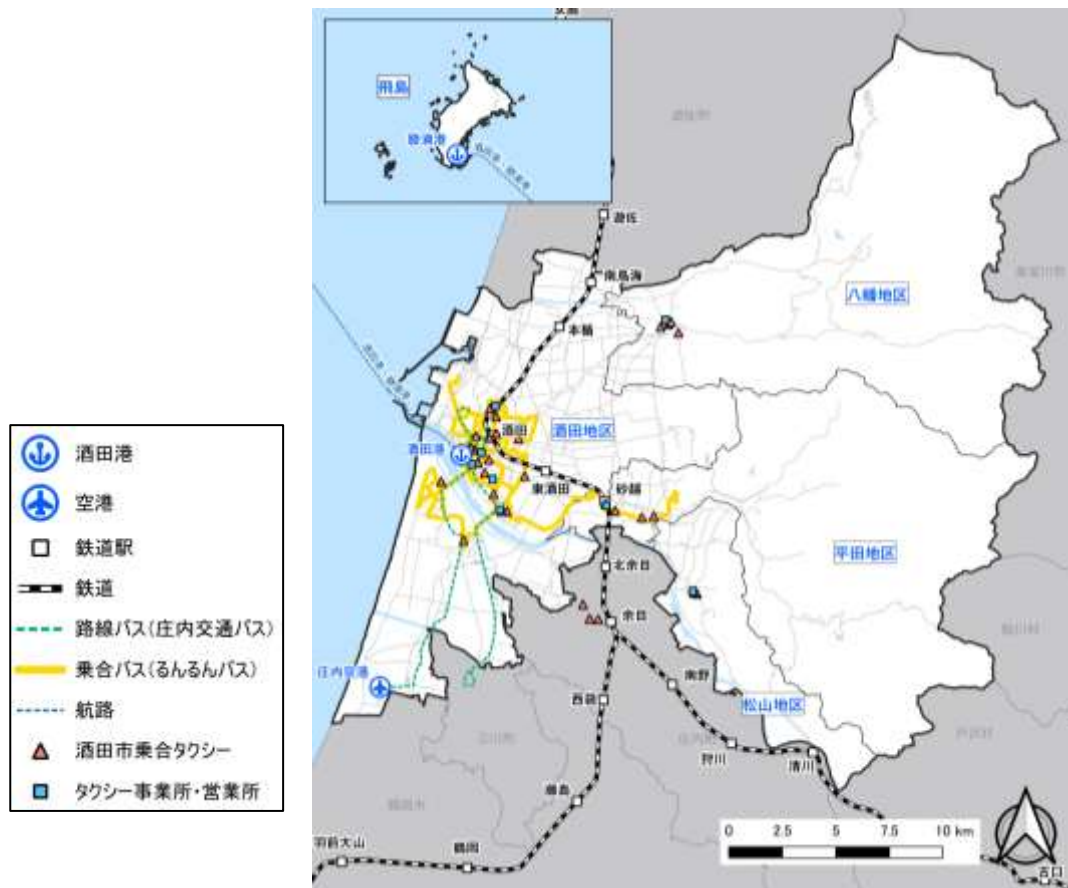


図 2-2.本市の公共交通ネットワーク

表 2-3.本市の公共交通不便地域の概要

項目	内容
公共交通不便地域	<ul style="list-style-type: none"> ●本市の総人口(令和2年国勢調査)は100,273人で、そのうち鉄道駅から800m圏内及び路線バス、乗合バス、乗合タクシーの停留所から300m圏内に居住する人口は65,640人と市民の約7割が鉄道・路線バス等の利用圏域に居住しています。 ●本市の人口は西部に集中しており、特に酒田駅周辺の1,000人以上の人口集積がみられる地域は、概ね現状の路線バス等でカバーできています。一方で、内陸部から東側にかけては人口100人未満の地域が広範囲に分布し、これらは路線バス等でカバーできていない状況にあります。 ●ただし、市内全域で乗合タクシーが運行されており、駅や路線バス等の利用圏域外であっても、事前登録と予約が必要にはなりますが、乗合タクシーで移動がカバーされています。

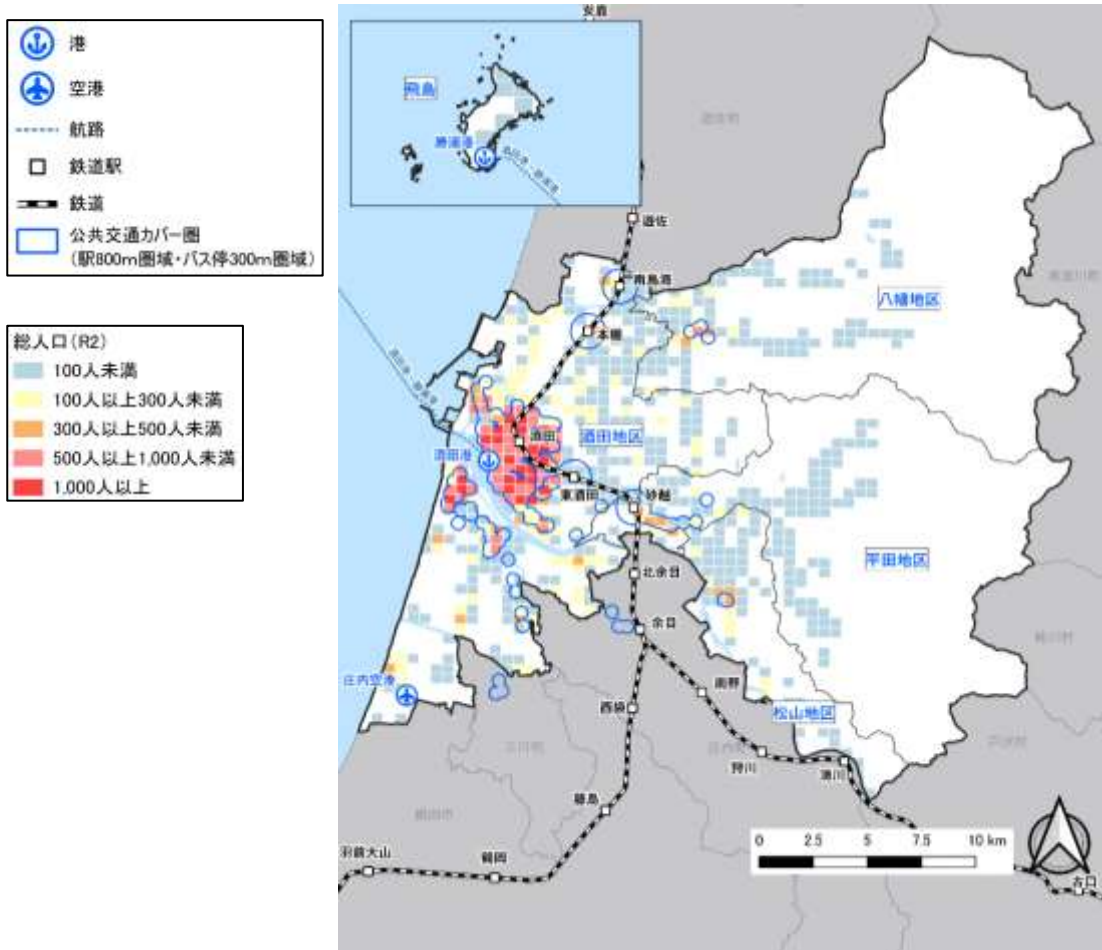


図 2-3.公共交通不便地域の概要(駅・バス停・乗合タクシーの停留所が対象)

第3章 地域交通の課題

第2章で示した地域の公共交通の現状や、本章で整理する前計画の評価、上位関連計画における公共交通の位置づけ等を踏まえ、地域交通の課題を整理しました。

1 上位関連計画における公共交通の方向性

上位関連計画より、本市におけるまちづくりの方向性と交通に関する施策は、以下のように整理され、コンパクト+ネットワークによるまちづくりの推進や、公共交通の維持、公共交通網の再編、公共交通の利用環境の改善などが方向性として示されています。

表 3-1.上位関連計画における公共交通に関する方向性・施策

区分	方向性・施策
交通拠点	<ul style="list-style-type: none"> ・交通拠点施設の整備(立地適正化計画) ・酒田駅前の交通結節機能の強化(都市計画マスタープラン)
公共交通ネットワークの形成	<ul style="list-style-type: none"> ・コンパクト+ネットワークによるまちづくり(総合計画、国土利用計画) ・道路・地域公共交通による都市軸の形成(都市計画マスタープラン) ・広域交通ネットワークと拠点の整備・充実(都市計画マスタープラン) ・誰もが移動しやすい公共交通等によるネットワーク整備(国土利用計画)
公共交通ネットワークの維持	<ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通の維持(総合計画) ・地域間交通ネットワークの維持・強化(都市計画マスタープラン、国土利用計画) ・酒田市～三川町の地域間幹線の維持(庄内北部定住自立圏共生ビジョン) ・定期航路の持続的運行(総合計画)
公共交通ネットワークの改善	<ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通網の再編(都市計画マスタープラン、立地適正化計画) ・八幡地域でのデマンドタクシー導入(過疎地域持続的発展計画) ・平田地域でのデマンドタクシーの定着(過疎地域持続的発展計画) ・デマンドタクシーの運行日の拡充(過疎地域持続的発展計画)
公共交通の利用環境	<ul style="list-style-type: none"> ・利用環境の改善(総合計画) ・鉄道の利用促進・利便性向上(総合計画) ・鉄道の利便性向上と鉄道利用促進(総合計画)
移動支援	<ul style="list-style-type: none"> ・外出に係る支援・サービス(高齢者保健福祉計画)
観光交通	<ul style="list-style-type: none"> ・広域交通ネットワークの整備(中長期観光戦略) ・観光二次交通手段の確保(中長期観光戦略) ・庄内空港の二次交通の充実(都市計画マスタープラン)

2 前計画の検証

2-1 前計画の概要と施策の実施状況

前計画では、「人と地域の交流を支える公共交通」の基本理念、3つの基本方針のもと、16の施策が示されました。重点的な取組として公共交通の改編が掲げられ、別冊「酒田市の公共交通における改編の方針」に基づく2022(令和4)年の改編により、主要な施策については概ね実施しています。

【主な実施施策】

- 市街地バス路線の再編
- 地域内バス路線の再編
- 予約型乗合交通の再編
- 市街地における拠点性の向上 など

2-2 前計画における主な課題と課題の解消状況

前計画では、交通手段毎に課題が整理されていました。ここでは、主な課題の解消状況について整理しました。

(1) バス路線に関する課題

バス路線に関しては、複雑な運行体系の見直しや、地域内運行バスの見直しなどが課題としてあげられ、2022(令和4年)に改編されましたが、依然としてるるんバスのルートは複雑で、1便当たりの商用時間が長く、さらなる見直しが必要な状況となっています。

表 3-2. 前計画におけるバス路線の課題と課題の解消状況

前計画の課題	解消状況	実態
市街地における複雑な運行体系の見直しが必要	未解消	再編により路線バスとるるんバスの重複はおおむね解消されたが、複雑なるるんバスのルートは残る
地域間幹線や広域幹線のバスについて利用実態・ニーズに応じた見直しが必要	解消	「地域旅客サービス継続実施計画」に基づき運行を継続
地域内運行バスについて交通モードの転換を含めた見直しが必要	概ね解消	デマンド化、エリアの統合、新規追加、平日運行の見直しを実施
公共交通の利用促進や新規利用者の開拓が必要	未解消	改善が図られたデマンド交通の利用者数が増加しているが、るるんバスの利用者数は減少

(2) デマンドタクシーに関する課題

デマンドタクシーについては、運行曜日、運行時刻等の見直しにより、既存の利用者の利便性は向上しました。しかしながら、路線バスの廃止により、市街地までの移動手段がデマンドタクシーのみとなっており、幅広く利用してもらえるための見直しが必要です。

表 3-3. 前計画におけるデマンドタクシーの課題と課題の解消状況

前計画の課題	解消状況	実態
運行日や便数、運行時間の見直しによる利便性の向上が必要	概ね解消	運行曜日、運行時刻等の見直しにより利便性が向上。ただし、市街地までの移動手段がデマンド交通のみとなっており、予約が必要で、来訪者には移動しづらい環境となっている。

(3) 鉄道に関する課題

鉄道については、酒田駅周辺に分散していたバス乗り場が、ミライニの新しいバスターミナルに集約されたことで、接続が改善されました。ただし、駅におけるバスの案内が不十分であり、また、鉄道の利用者数は微増傾向で、コロナ禍前までには回復していません。

表 3-4. 前計画における鉄道の課題と課題の解消状況

前計画の課題	解消状況	実態
鉄道と他の交通機関との接続性を考慮した見直しが必要	概ね解消	酒田駅周辺に分散していたバス停が、新庄内バスターミナルに集約。ただし、駅での案内が不十分

(4) 空路・庄内空港連絡バスに関する課題

庄内空港連絡バスについては、運行回数、利用者数とも年々増加してきており、課題は解消しています。

表 3-5. 前計画における空路・庄内空港連絡バスの課題の解消状況

前計画の課題	解消状況	実態
既存の交通サービスの認知度を高め、利用者数の増加を図る取り組みが必要	解消	庄内空港連絡バスの利用者数、運行回数は年々、増加してきており利用が促進されている。

(5) 定期航路に関する課題

飛島までの定期航路が運航されていますが、るんるんバスと接続していない便があり、引き続き接続の改善が求められます。

表 3-6. 前計画における定期航路の課題の解消状況

前計画の課題	解消状況	実態
定期航路との接続性を考慮した交通体系の見直しが必要	未解消	さかた海鮮市場前まで、るんるんバスの酒田駅大学線が乗り入れているが、9:30 発の便に接続していない。

3 地域交通の課題の整理

上位関連計画に示された公共交通に関する方向性や施策、前計画の課題の解消状況、各種調査結果等より、「利便性と移動手段の確保」、「公共交通の維持と担い手確保」、「公共交通の利用促進」の3つの観点から下記の課題を整理しました。

視点①利便性と移動手段の確保

- 課題①-1 市街地におけるわかりやすく利用しやすい運行経路への見直し
- 課題①-2 広域交通の確保・維持
- 課題①-3 各地域と市街地の連絡確保
- 課題①-4 高齢者に配慮した移動環境の提供

視点②公共交通の維持と担い手確保

- 課題②-1 郊外部や「交通空白」における担い手確保

視点③:公共交通の利用促進

- 課題③-1 公共交通の待合環境・結節機能の強化
- 課題③-2 公共交通の利用促進・新規利用者の開拓
- 課題③-3 新技術の活用

3-1 視点①利便性と移動手段の確保

(1)課題①-1 市街地におけるわかりやすく利用しやすい運行経路への見直し

- るんるんバスの利用状況をみると、市内循環 A 線・B 線、酒田駅大学線は多くの利用があるのに対し、市内循環 C 線・D 線は、利用者数が少なく、系統により利用状況に大きな差がみられます。

表 3-7.るんるんバスの利用状況

系統名		利用者数 (人/週)	運行日数 (日/週)	運行便数 (便/日)	1便当たり (人/便)
市内循環A線		664	7	7	13.6
市内循環B線		602	7	7	12.3
市内循環C線		122	5	4	6.1
市内循環D線		94	5	4	4.7
酒田駅大学線	酒田駅発	563	7	9	8.9
	日本海総合病院発	659	7	10	9.4
古湊 アイアイひらた線	古湊発	124	3	4	10.3
	アイアイひらた発	92	3	4	7.7

出典:乗降調査(R7.10の1週間のデータ)

- 運転手が不足している状況で、輸送資源を有効活用するためには、運行効率を高める必要があります。
- るんるんバスは、合併時に福祉バスを引き継いで運行されたこともあり、できるだけ、多くの箇所を立ち寄るようにルートが設定されていましたが、細かく迂回することで、1運行当たりの所要時間を長くなっており、運行便数が限られています。また、ルートが複雑になっているため、利用者からはわかりにくくなっています。
- 利便性向上を図るため、移動ニーズを踏まえながら、市街地における運行ルートをシンプルで、わかりやすいものに見直す必要があります。

表 3-8. るんるんバスの運行系統の概要

系統名		バス停数	日中の所要時間
市内循環 A 線		50	1 時間 6 分
市内循環 B 線		50	1 時間 4 分
市内循環 C 線		46	1 時間 8 分
市内循環 D 線		45	1 時間 8 分
酒田駅大学線	酒田駅発	39	55 分
	日本海総合病院発	39	53 分
古湊 アイアイ平田線	古湊発	46	1 時間 13 分
	アイアイひらた発	46	1 時間 13 分

※バス停数は起終点を含む。令和 8 年 3 月現在

(2) 課題①-2 広域交通の確保・維持

- 広域の公共交通ネットワークは、JR 羽越本線と、路線バスの三川酒田線、庄内空港連絡バスで担われています。
- 三川酒田線については、2025(令和 7)年 7 月に山形県が策定した「地域旅客サービス継続実施計画」に基づき地域間幹線系統補助を活用して維持することとなっており、同計画に基づき、確保・維持が求められます。

(3) 課題①-3 各地域と市街地の連絡確保

- 2022 年の再編で多くの路線バスが廃止され、乗合タクシーが導入されましたが、再編により、八幡地区、松山地区は、市街地までのアクセスが乗合タクシーのみとなっています。
- このため、八幡地区、松山地区から市街地に移動する場合の移動手段は、事前登録と予約が必要な乗り合いタクシーのみとなり、普段利用していない住民や、来訪者には不便な状況となっています。

(4)課題①-4 高齢者に配慮した移動環境の提供

- 本市の高齢化率は高く、2040年には40%を超えることが予測されています。
- 本市の公共交通網は、酒田駅、市役所周辺、日本海総合病院を軸に形成され、市街地に立地する公共施設や、商業施設、医療施設等の主要施設は、概ね公共交通に接続しています。
- 一方で、市民アンケートによると、公共交通に対する意見・要望として「免許返納後の移動手段確保への不安と要望」が44件と最も多くっており、不安を感じている高齢者が多いことがわかります。
- 高齢者の移動ニーズを踏まえた交通サービスの提供を行うとともに、外出を促進するための環境整備や、運転免許証返納後に備えた取組などが求められています。

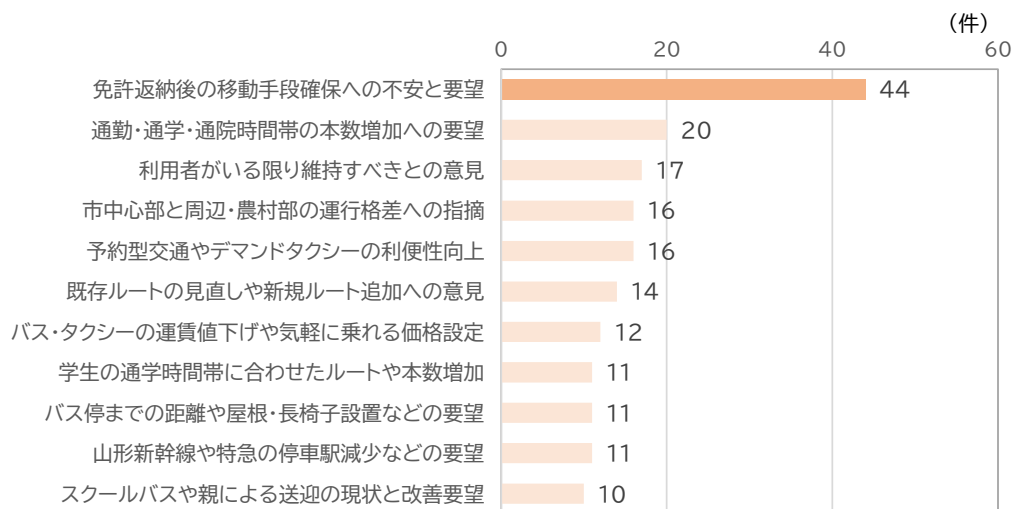


図3-1.市民アンケートに寄せられたカテゴリー別の要望数(10件以上を表示)

3-2 視点②公共交通の維持と担い手確保

(1)課題①-1 郊外部や「交通空白」における担い手確保

- 2022(令和4)年の改編により、デマンドタクシーの導入地区の追加、運行エリアの見直し、乗り入れ箇所の追加等が行われ、利便性は向上、利用者数は増加していますが、利用データを見ると利用者が特定の個人に偏っており、より多くの方が利用しやすい移動手段に見直す余地があります。
- 現在、タクシー事業者は、デマンドタクシーに加え、スクールバスや、福祉輸送などさまざまな輸送を担っていますが、今後の小中学校の統廃合を見据え、スクールバスの混乗化や、福祉輸送との統合など、移動手段の確保に向けた工夫が求められます。
- また、住民主体型ライドシェアの導入など「交通空白」解消に向けた国の新たな取組も踏まえ、地域が主体となった輸送サービスの導入、それに向けた地域の機運醸成も必要です。
- なお、市民アンケートでは、今後利用したい公共交通として、「地域住民主体によるバス運行」が最も多くあげられており、様々な輸送資源を組み合わせることで郊外部における交通体系の最適化を図る必要があります。

3-3 視点③:公共交通の利用促進

(1)課題③-1 公共交通の待合環境・結節機能の強化

- 酒田駅前のバスターミナルや、日本海総合病院では、屋内の待合環境が整備されていますが、乗継利用が考えられる主要なバス停においては、利用促進に向け、上屋等の待合環境の整備や、乗り換え案内の充実など結節機能の強化が必要です。
- 酒田駅前のバスターミナルの集約により、鉄道と路線バス・コミュニティバスの乗り継ぎ利便性は向上し、酒田駅における案内の充実など改善の余地はあるものの、利便性の高さを活かして、鉄道のみならず、公共交通全体の利用促進が期待されます。
- 飛島航路については、1便運航時、2便運航時のダイヤにあわせたコミュニティバス等の接続が必要です。

(2)課題③-2 公共交通の利用促進・新規利用者の開拓

- 2022(令和4)年の改編以降、るんるんバス、デマンドタクシーの利用者数は増加傾向で推移し、鉄道の利用者数も回復基調にあります。財政負担額も大きくなってきており、持続的な公共交通の運営を図るためには、さらなる利用促進が求められます。
- なお、市民アンケートでも、今後の公共交通の考え方として、公共交通利用者、非利用者も「運行維持のため、利用者の増加に力を入れるべき」への意向が非常に高くなっており、利用者数を増やすことで持続性を高める取り組みが必要です。

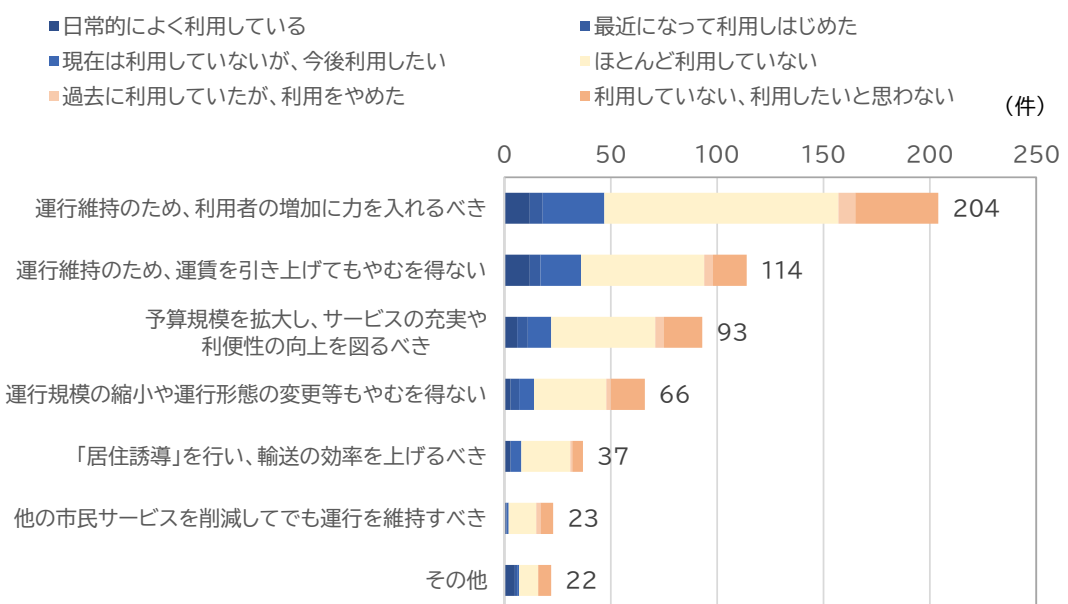


図 3-2.今後の公共交通サービスに対する考え

出典:R7 市民アンケート

(3)課題③-3 新技術の活用

- 交通に関する新たな技術・システムの導入による地域公共交通の活性化・再生に資する取組が全国で実証事業も含め展開されています。先進事例における成果を参考に、本市での適用可能性を探りながら、活用を検討する必要があります。

第4章 公共交通が目指す姿

1 基本理念及び基本方針

1-1 基本理念

本計画の上位計画である「酒田市総合計画」の合言葉である『賑わいも暮らしやすさも共に創る公益のまち酒田』の実現に向けて、公共交通分野において将来の姿として基本理念を「すべての市民が安全かつ安価で容易に利用できる持続可能な公共交通網の実現を目指す」と設定しました。

■本計画の基本理念

すべての市民が安全かつ安価で容易に利用できる 持続可能な公共交通網の実現を目指す

○将来にわたって、市民が安心して移動できる環境を整え、持続可能な公共交通網により、本市の賑わいづくりや、暮らしやすさの向上を支えます。

表 4-1.みんなの役割

主体	役割
市	○本計画の推進主体として、リーダーシップをもって各種施策等のマネジメントを行うとともに、市内における関係部署との連携や、各主体間の連携・調整を行う。
県	○広域自治体として特に市町村間を跨いで運行する公共交通(鉄道・路線バスなど)に関して、市町村間や交通事業者間の調整等を進める。
国	○国の各種事業等の活用方策の指導や、他の地域等における事例を踏まえて、施策の推進にあたっての助言等を行う。
交通事業者	○公共交通の運営・運行主体として、安全・安定的な運行体制を確保するとともに、市とともに本計画に基づく施策を推進する。
市民	○公共交通サービスを積極的に利用するとともに、利用者の立場から市や交通事業者に対して、改善等に向けた意見やアイデアを出す。(市や交通事業者が意見等を集約する機会を創出する)

1-2 基本方針・基本目標

基本理念の実現に向けた本計画の目指すべき方向性として3つの基本方針を定めます。

基本方針 1:**地域住民の移動手段を確保し、『おでかけ』の楽しみをつくる**

- 市民が利用しやすく、便利な公共交通とするため、路線の見直しを行い、最適化を図ります。
- 公共交通を必要とする高齢者の移動を支え、外出をしやすい環境を整えることで、健康維持や、地域の活性化を図ります。

基本方針 2:**ドライバー不足の解消と、地域とともに支える持続可能な交通手段への転換**

- ドライバー不足が顕著な問題となっていることから、公共交通以外にも様々な輸送資源を活用して、必要な輸送資源の確保を図ります。
- 地域と連携して移動手段を確保することで、「交通空白」の解消を図ります。

基本方針 3:**自家用車がなくても生活する(できる)人を少しでも増やす環境づくり**

- ふだん公共交通をあまり利用しない人にもわかりやすく、継続的に利用してもらえるようするため、公共交通の利便性を高めます。

◆メインターゲット

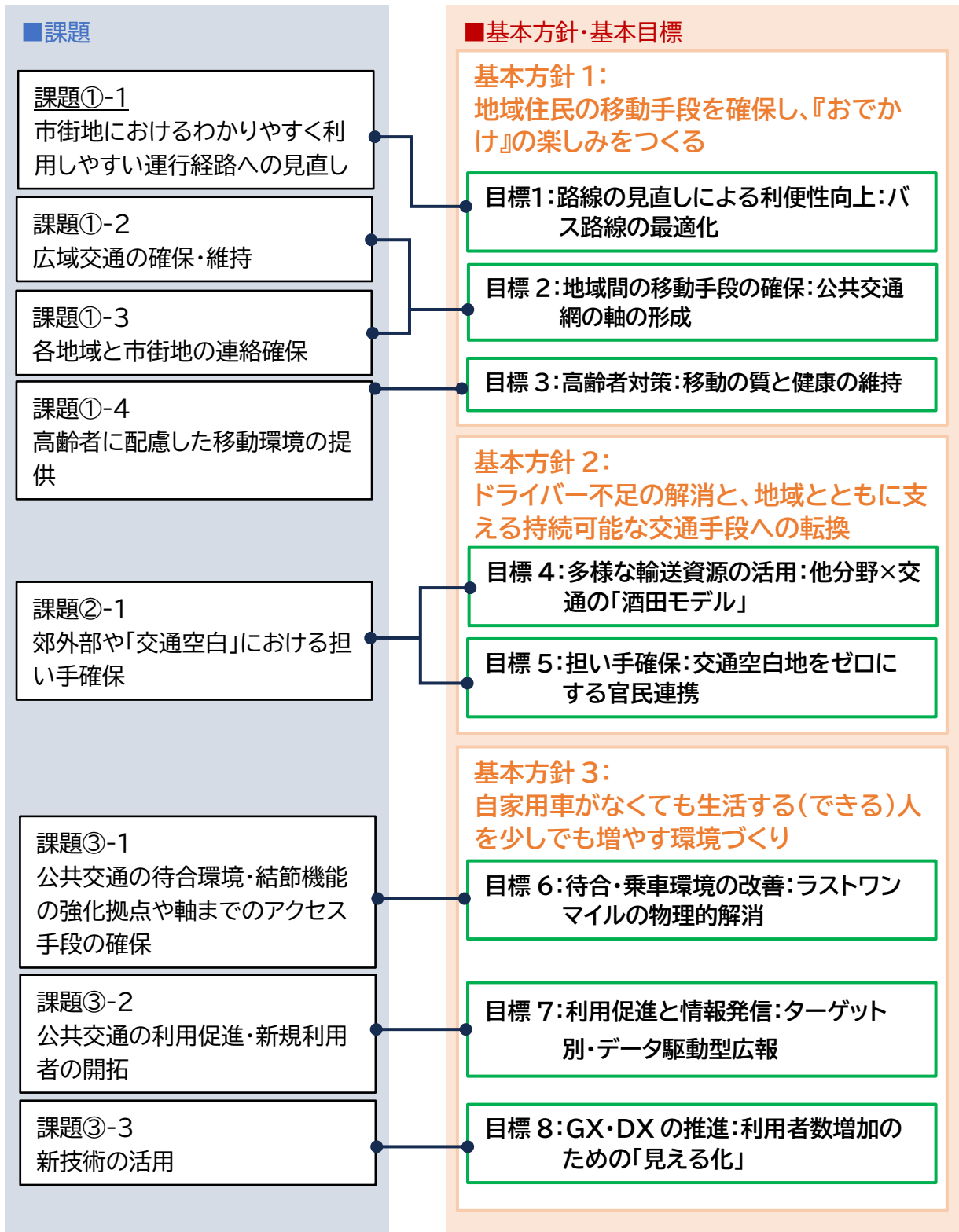
①通学・通勤利用者

②高齢者・障がい者

③観光客・来街者

基本方針を本計画における柱としながら、前項で示した公共交通の課題解決に向けて、本計画の計画期間(令和8年度～令和1年度)において達成を目指すゴールとして基本目標を設定します。

基本目標については、その達成状況を定期的に確認し、必要に応じて計画の改善・見直しを行うための指標及び数値目標を設定します。



2 将来の公共交通ネットワークのイメージ

本計画を推進することにより、将来的にも確保・維持を図る公共交通ネットワーク及び拠点を下図のように設定します。

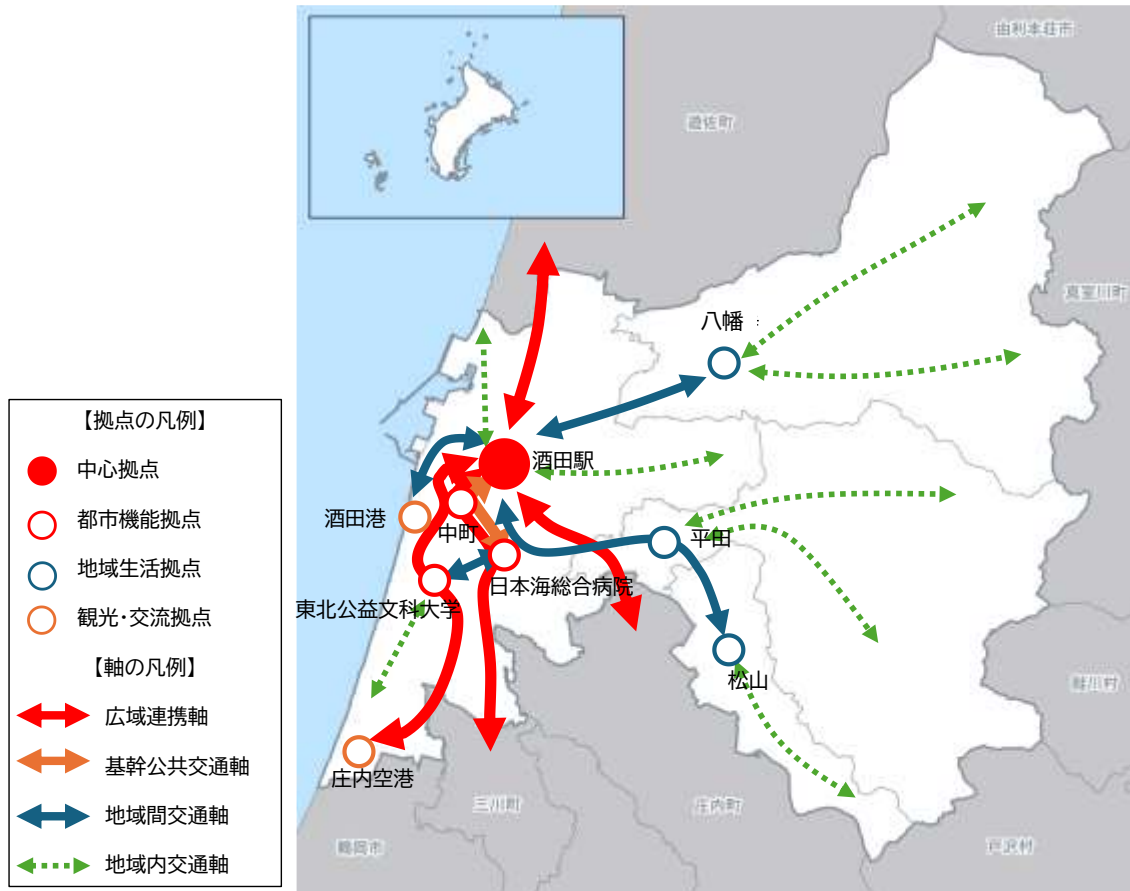


図 4-1. 将来交通ネットワークイメージ

表 4-2. 拠点の位置づけ

種類	位置	役割
中心拠点	酒田駅周辺	本市の公共交通ネットワークのハブであり、鉄道や多くの路線バス、るんるんバス等の交通手段が結節する。
都市機能拠点	日本海総合病院、中町、東北公益文科大学	多くの市民や来訪者が訪れる集客施設があり、路線バスやるんるんバスが結節する。
地域生活拠点	八幡、平田、松山	各地区の中心となる交通結節点であり、各地区と中心拠点を連絡する。
観光・交流拠点	庄内空港、酒田港	本市と観光客を結ぶ交通結節点であり、航空路、航路等と路線バス等で市内外を連絡する。

表 4-3. 軸の位置づけ

種類	役割
広域連携軸	本市と市外を連絡する交通網で、鉄道、路線バスが該当する。
基幹公共交通軸	本市の公共交通の基軸を形成する区間で、酒田駅～中町～日本海総合病院間を位置付ける。
地域間交通軸	地域生活拠点や、観光・交流拠点と基幹公共交通軸を結ぶ軸
地域内交通軸	地域生活拠点などと地域内を結ぶ軸。区域運行による面的な対応も想定

将来ネットワーク実現に向けた、具体的な取組イメージとして、下記を想定しています。

◎ハブ&スポーク型路線網への転換(検討)

本市の地域公共交通網は、循環型の乗合バス路線など、1便当たりの路程が長いいため、便数が少なくなっています。例えば、酒田駅や日本海総合病院など利用者数が多い交通結節点のバス停を乗換拠点(ハブ)として整備し、ハブに接続する放射状(スポーク)の路線に変えることができれば、1便当たりの路程が短くなり、同じバス台数でも運行頻度を上げることができるため、理論上は多くの人乗りやすい便数になります。

但し、スムーズな乗り継ぎが必要になるため、待合環境の整備や分かりやすい路線図、キャッシュレス決済の導入等、さまざまな環境整備の検討が必要です。



参考:国土交通省HPより



図 4-2.取組イメージ

◎酒田市公共交通の供給方針(案)

【市街地】

- ・1便当たり輸送人員 **10人以上**のバス路線を基本とし、効率化により輸送人員の最大化を図る。
- ・1便当たり輸送人員 **10人未満**の路線は、一般小型車両への転換や路線自体の見直しを検討。
- ・上記により交通空白地が生じた場合、他移動手段への混乗や新路線、又はタクシー券等代替策を検討。

【郊外部】

- ・地域間幹線系統のほか市街地から拠点間の定時定路線を検討するとともに、域内交通は移動手段を目的化せず、市民の移動機会を確保するため、各地域の課題に応じて市営交通に限らない新たな取り組みを検討し、持続可能な交通体系を構築する。
- ・また、隣接する**市町との連携**も視野に入れ、広域的な課題解決を図る。

3 交通手段の役割

各交通手段の特性を考慮し、本市における役割を以下のように設定しました。

表 4-4.交通手段の役割

区分	交通モード	役割
地域間交通	鉄道	・市内外を連絡し、通勤通学、買物等の日常生活における移動のみならず、観光、ビジネス等多様な目的での移動を担う。
	路線バス	・本市の中心部と三川町を結び、庄内北部定住自立圏における本市への通勤通学や買物等の需要に対応する。
地域内交通	るんるんバス	・中心市街地における主な移動手段であり、公共施設や、医療施設、商業施設までの移動や、鉄道へのアクセスを担う。
	乗合タクシー	・郊外部における地区内や、中心部までの移動を担い、住民の買物や通院等の日常生活における移動、高校生の通学を支える。
	空港連絡バス	・庄内空港と本市を結び、市民や来訪者の円滑な移動を支える。
	航路	・飛島への唯一の公共交通であり、飛島と中心市街地の移動を担う。
	タクシー	・鉄道やバス等での移動が困難な地点間の移動や、空白時間帯における移動を支え、鉄道やバス等を補完する。

第5章 施策と実施事業

1 施策メニュー

基本方針に基づき、計画期間で、実施や検討を行う施策を設定しました。

基本方針	目標	施策メニュー	実施主体		
			酒田市	交通事業者	他
基本方針1 地域住民の移動手段を確保し、『おでかけ』の楽しみをつくる	目標1 路線の見直しによる利便性向上:バス路線の最適化	施策1-1: ハブ&スポーク型路線網への転換検討	●	●	
		施策1-2: るんるんバスの運行改善	●	●	
	目標2 地域間の移動手段の確保:公共交通網の軸の形成	施策2-1: 広域路線バスの維持及び広域連携の検討	●	●	
		施策2-2: 市街地から市街地外へ連絡する公共交通の導入検討	●	●	
	目標3 高齢者対策:移動の質と健康の維持	施策3-1: 免許返納者支援を含めた高齢者の料金体系のあり方の検討	●	●	
		施策3-2: 高齢者の方に分かりやすいパンフレットの作成	●	●	
基本方針2 ドライバー不足の解消と、地域とともに支える持続可能な交通手段への転換	目標4 多様な輸送資源の活用:他分野×交通の「酒田モデル」	施策4-1: 高校生通学に係るスクールバスへの混乗検討	●	●	●
		施策4-2: 地域主体型の輸送手段の導入検討	●	●	●
		施策4-3: 酒田市ファミリー・サポート・センターの充実	●	●	●
		施策4-4: 多様な輸送資源の連携(共創)検討	●	●	●
		施策4-5: 市の輸送資源の一元管理体制の研究	●	●	●
	目標5 担い手確保:交通空白地をゼロにする官民連携	施策5-1: 交通事業者と連携したに担い手確保に向けた支援	●	●	
施策5-2: 市の輸送資源の一元管理体制の研究(再掲)		●	●	●	
基本方針3 自家用車がなくても生活する(できる)人を少しでも増やす環境づくり	目標6 待合・乗車環境の改善:ラストワンマイルの物理的解消	施策6-1: バス停の視認性向上やデマンドタクシー乗降場所の整備、更新	●	●	
		施策6-2: バス待合環境の改善	●	●	●
		施策6-3: 官民連携による2次交通手段の研究	●	●	●
		施策6-4: JR 酒田駅での案内の改善	●	●	
	目標7 利用促進と情報発信:ターゲット別・データ駆動型広報	施策7-1: 通学パンフレットの作成	●	●	●
		施策7-2: 専用ウェブページの作成、周知	●	●	
	目標8 GX・DXの推進:	施策8-1: 交通アプリ、キャッシュレス決済等の導入、検討	●	●	

	利用者数増加のための「見える化」	施策8-2: 乗降データの継続的な取得	●	●	
		施策8-3: 新技術・デジタル技術の研究(AIオンデマンド交通、MaaS、自動運転、EVバス等)	●	●	●

◆その他

- ・料金全般(回数券、各種割引制度等を含む)のあり方の検討
- ・モビリティマネジメント人材の育成