資料１

令和７年度酒田市地域公共交通事業の運行状況について

（１）乗合バス（るんるんバス）事業及びデマンドタクシー事業

るんるんバス	R7 年度	R6 年度	増減(R7-R6)
輸送人数	**155,575 人**	146,570 人	9,005 人
運行経費	**111,804 千円**	100,382 千円	11,422 千円
輸送一人あたり運行経費※	**719 円**	685 円	34 円

デマンドタクシー	R7 年度	R6 年度	増減(R7-R6)
輸送人数	**15,379 人**	14,940 人	439 人
運行経費	**58,653 千円**	53,912 千円	4,742 千円
輸送一人あたり運行経費※	**3,814 円**	3,609 円	205 円

※ 輸送一人あたり運行経費 … 運行経費を輸送人数で除したもの。（運賃収入等を含まず）

（２）乗合バス（るんるんバス）の路線別輸送人数

るんるんバス路線	R7 年度	R6 年度	増減(R7-R6)
市内循環 A 線	**34,644 人**	34,405 人	239 人
市内循環 B 線	**35,175 人**	34,237 人	938 人
市内循環 C 線・D 線※	**12,163 人**	12,162 人	1 人
酒田駅大学線	**63,825 人**	56,689 人	7,136 人
古湊アイアイひらた線	**9,768 人**	9,077 人	691 人
合計	**155,575 人**	146,570 人	9,005 人

※ 市内循環 C 線・D 線は、2 つの路線を車両 1 台で運行しているため、輸送人数は両路線の合算で示す。

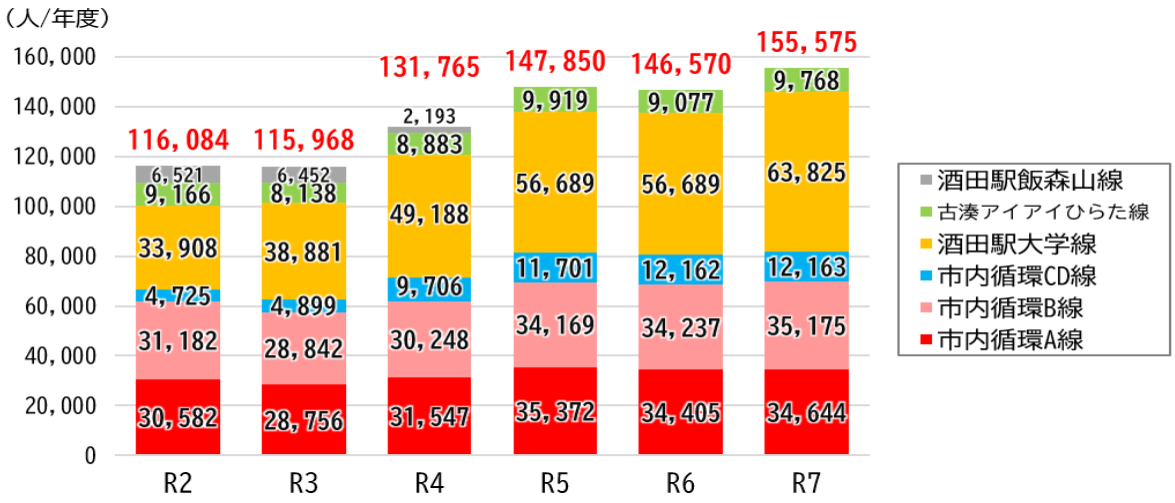
（３）デマンドタクシーの運行地区別輸送人数

デマンドタクシー運行地区	R7 年度	R6 年度	増減(R7-R6)
新堀・広野	**859 人**	916 人	△57 人
東平田・中平田・北平田	**636 人**	814 人	△178 人
西荒瀬・南遊佐	**1,696 人**	1,773 人	△77 人
本楯・上田	**547 人**	705 人	△158 人
浜中・黒森・十坂	**1,886 人**	1,655 人	231 人
八幡※	**3,660 人**	3,496 人	164 人
松山※	**2,609 人**	2,346 人	263 人
平田※	**3,486 人**	3,235 人	251 人
合計	**15,379 人**	14,940 人	439 人

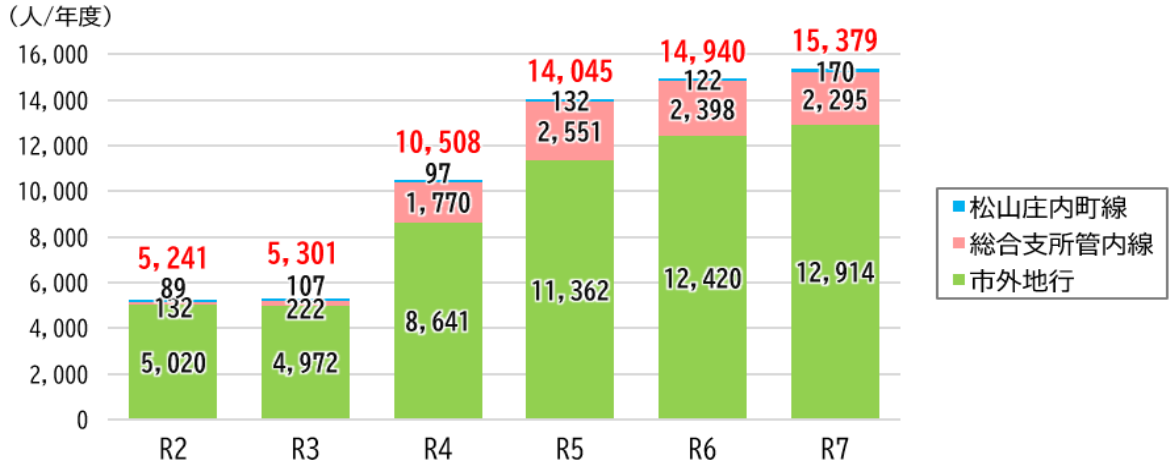
※ 八幡、松山、平田は、総合支所管内線等を含む全ての実績。

参考１（資料１関係）

乗合バス（るんるんバス）の路線別輸送人数の推移



デマンドタクシーの運行地区別輸送人数の推移



資料２

令和８年度 「『交通空白』解消等リ・デザイン全面展開プロジェクト」（モビリティ人材・組織育成タイプ）の採択について

１　補助金の概要

令和８年度「交通空白」解消等リ・デザイン全面展開プロジェクト（令和７年度地域公共交通確保維持改善事業費補助金）は、喫緊の課題として取り組む「交通空白」の解消のほか、複数の主体による共同化・協業化を通じた地域旅客運送サービスの提供など、地域交通の維持・活性化を図る事業を支援するものです。

①「交通空白」解消タイプ、②共同化・協業化促進タイプ、③モビリティ人材・組織育成タイプの３つのタイプがあり、本市は、類似課題を持つ島根県雲南（うんなん）市と連携して、③モビリティ人材・組織育成タイプ※1に応募し、令和８年４月２８日付で採択を受けました。

※１　モビリティ人材・組織育成タイプ
　地方公共団体職員におけるモビリティデータの活用のほか、組織として効率的な地域交通への見直しを含む企画・立案及び交通事業者や地元住民等の関係者との調整を進めるための専門人材や組織の育成、またそれらを地方公共団体と連携して実施する取組を行う事業を対象とします。

２　事業名称

国土交通省提供 OSS※2 とオープンデータによる地域交通 EBPM※3 の自走化支援事業

※２　OSS（オープンソースソフトウェア）
　ソフトウェアの設計図である「ソースコード」が一般に無償で公開され、誰でも自由に利用、改良、再配布できるソフトウェア

※３　EBPM（エビデンス・ベースト・ポリシー・メイキング）
　政策の企画をその場限りのエピソードに頼るのではなく、政策目的を明確化したうえで合理的根拠（エビデンス）に基づくものとすること。

３　事業主体

アーティサン株式会社

- ➢　公共交通事業者向けの製品（バスロケーションシステムなど）やソリューション、コンサルティングを提供。令和７年度に同社と九州国際大学の体制で全国４地域において OSS とオープンデータを活用した伴走支援を実施。

４　事業実施地域

酒田市、島根県雲南市

５　事業費

3,000 万円

６　事業概要

目的	２市が合同で、クラウド環境上に「国土交通省提供 OSS」を構築し、EBPM の完全自走体制を確立する。実践的 OJT に加え、作業のマニュアル化とクラウド上のアカウント・記録継承を行うことで、人事異動に耐えうる持続的な知見継承の仕組みを構築する。あわせて、担当者同士の「実践的な横のつながり」を形成し、孤独感の解消とスキルの定着を図る。
事業対象者	市担当者、交通事業者 （酒田市は周辺市町、東北公益文科大学の学生も参加予定）
習得するスキル	①データ整備・蓄積スキル 国の標準仕様等に準拠し、OSS 上にデータと過去の分析記録を継続的に蓄積・継承するスキル。 ②可視化・分析の平準化スキル 国交省提供 OSS 等を活用した分析手順を完璧なマニュアルとして整備し、誰でも分析を再現可能にするスキル。 ③合意形成ノウハウの組織定着スキル 実データを用いた合意形成や政策の進め方（横連携で得た知見含む）もマニュアル化し、異動時も組織のノウハウとして引き継ぐスキル。

７　スケジュール

６月　　交付決定

７～８月　　環境構築・マニュアル整備

➢ 国交省 OSS を導入し、異動に備えたデータ運用マニュアルを策定。

９～11 月　　実データ OJT・業務平準化

➢ 専門家伴走で自市データの分析を実践。手順もマニュアル化する。

12～２月　　合同ワークショップ・自走化認定

➢ ２市合同でノウハウを共有し孤独解消。有識者による自走化認定。

資料３

次期酒田市地域公共交通計画の策定スケジュールについて

（１）酒田市地域公共交通計画について

酒田市地域公共交通計画は、地域公共交通活性化再生法第 5 条第 1 項に基づき、地域の多様な輸送資源を視野に入れ、本市の規模、地理的特性、生活実態に見合う公共交通網の構築を目指し、効率的で利便性の高い、持続可能な公共交通の形成を図ることを目的に策定しているものです。

（２）経過

令和２年度に策定した現計画の計画期間は、令和３年度から令和７年度までとなっていましたが、地域住民や交通事業者など関係団体との議論を深め、より精度の高い実効性のある計画にするため、令和７年 12 月の地域公共交通会議において計画期間を１年延長しました。

次期地域公共交通計画は、令和９年度から令和 13 年度までを計画期間（５年間）とし、現計画の検証と、昨年度に実施した市民アンケートや乗降調査、人流データの分析による市民ニーズを踏まえ、令和８年３月末に案が完成しました。５月の庁内地域交通対策連絡会議で検討・協議を行った結果を反映し、修正を行っています。

（３）今後の策定スケジュール（予定）

７月３日	パブリックコメント（～７月 22 日） オンラインで市民の声を集めるシステム「さかポス」での意見照会（～７月 31 日）
７月～11 月	次期地域公共交通計画案の修正
７月～２月	令和８年度「『交通空白』解消等リ・デザイン全面展開プロジェクト」（モビリティ人材・組織育成タイプ）の実施
11 月 24 日	市議会総務常任委員協議会へ報告（最終案について）
12 月上旬	酒田市地域公共交通会議（最終案の協議）
12 月下旬	次期地域公共交通計画完成・公表

資料４

自家用有償旅客運送に係る有効期間の更新の登録について

酒田市乗合バス（るんるんバス）は、道路運送法に規定する自家用有償旅客運送として国土交通大臣の行う登録（道路運送法第79条）を受けて運行しており、登録の有効期限は令和8年9月30日となっています。

本件は、るんるんバスに関する登録の更新手続きを行うため、必要とされている法定協議会の協議を行うものです（道路運送法施行規則第51条の10第2項）。

（1）更新する登録の有効期間　　令和8年10月1日 から 令和11年9月30日 まで 3年間

（2）自家用有償旅客運送の種別　交通空白地有償運送

（3）路線　　るんるんバス 6路線 （運行委託先：庄内交通株式会社）

	るんるんバス 路線	主たる経由地	キロ程
1	**市内循環A線**［毎日運行］ 起点：酒田市幸町一丁目10（酒田駅前①） 終点：酒田市幸町一丁目10（酒田駅前②）	日本海総合病院	21.8 km
2	**市内循環B線**［毎日運行］ 起点：酒田市幸町一丁目10（酒田駅前①） 終点：酒田市幸町一丁目10（酒田駅前②）	日本海総合病院	22.4 km
3	**市内循環C線**［平日運行］ 起点：酒田市中町二丁目5（中町①） 終点：酒田市中町二丁目5（中町①）	日本海総合病院	22.4 km
4	**市内循環D線**［平日運行］ 起点：酒田市中町二丁目5（中町②） 終点：酒田市中町二丁目5（中町②）	日本海総合病院	22.9 km
5	**酒田駅大学線**［毎日運行］ 起点：酒田市幸町一丁目10（酒田駅前①） 終点：酒田市あきほ町30番地（日本海総合病院）	中町二丁目	21.8 km
6	**古湊アイアイひらた線**［月水金運行］ 起点：酒田市古湊1番地内（古湊） 終点：酒田市山楯字南山32番地の4 （悠々の杜温泉施設前）	中町二丁目	27.5 km

※ 現行のるんるんバス路線と同一

（4）運賃

区分	1人1回乗車あたりの運賃
大人	200円
小学生、中学生、高校生、高等専門学校生、大学生、短期大学生、専修学校生（※①参照）	100円
障がい者（※②参照）	
障がい者の介助者（※③参照）	
運転経歴証明書をお持ちの方（運転免許自主返納者等）	
未就学児	無料

※①：⑴学校教育法第1条に規定する学校（幼稚園及び特別支援学校の幼稚部を除く）の児童、生徒又は学生

⑵学校教育法第124条に規定する専修学校の学生又は生徒

⑶山形県立産業技術短期大学校庄内校の学生

※②：身体障害者手帳、療育手帳、精神障害者保健福祉手帳をお持ちの方

※③：身体障害者手帳第1種、療育手帳A、精神障害者保健福祉手帳1級をお持ちの方の介助者1人

（5）使用車両　市所有のるんるんバス車両：9台

酒田市地域公共交通計画2027（概要版）

資料５

1. 計画の概要

（1）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」としての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。

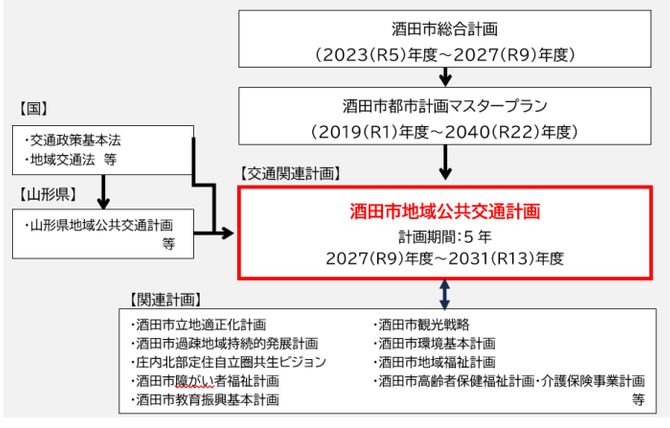
本市では、地域が自ら交通をデザインしていくことの重要性の高まりを受け、2016年（平成28）年に地域公共交通計画の前身となる「酒田市地域公共交通網形成計画」を、2021（令和3）年に、「酒田市地域公共交通計画」を策定し、バス路線網の再編や、酒田市駅前の再開発ビル「ミライニ」へのバス路線の集約など施策を展開してきました。

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（以下、前計画）の次期計画として策定するものです。

（2）計画の位置づけ

本計画は、「酒田市総合計画」及び「酒田市都市計画マスタープラン」を上位計画として位置づけており、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づけ、他の分野における取組みと連携し、相互に補完し合って、本市の将来都市像の実現に向けた取組みを進めるものとします。



（3）対象区域

本計画は、飛島を含む酒田市全域

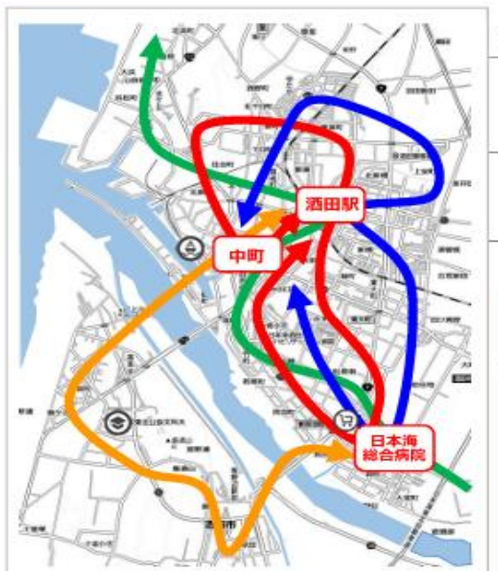
（4）計画期間：5年間

令和9年度～令和13年渡（2027～2031）

2. 地域公共交通の現状と課題

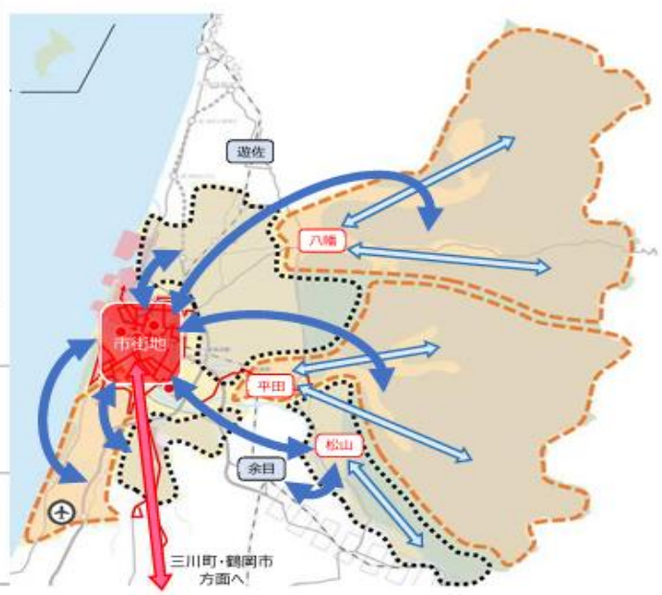
（1）前計画による交通体系の改編イメージ（令和4年8月実施）

①るんるんバスの経路を改善
②郊外地域のバス路線廃止→デマンド化の拡大　等



市街地の路線網イメージ（るんるんバス）

- 新路線１（市街地循環型）
- 新路線２（市街地循環型）　※ 新しい地域内フィーダー系統路線
- 新路線３（地域間路線）
- 新路線４（地域内路線）



広域的なネットワークイメージ

- 従来からのデマンドタクシー運行エリア
- 新規追加するデマンドタクシー運行エリア　※ 新しい地域内フィーダー系統路線
- 広域幹線（路線バス：鶴岡酒田線）
- デマンドタクシー（市街地への移動）
- デマンドタクシー（管内での移動）

（2）前計画の検証

評　価：◎（改善）、○（一部改善）

1）バス路線に関する課題

前計画の課題	前計画期間の取組	評　価	現　状
市街地における複雑な運行体系の見直しが必要	令和4年8月の再編にて、一部の路線で行先が交錯しないよう経路の変更を行った。	○	再編により路線バスとるんるんバスの重複はおおむね解消されたが、複雑なるん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	地域間幹線である三川-酒田線について、利用が少ない時間帯については減便を実施。	○	「地域旅客サービス継続実施計画」に基づき国や県の補助、沿線市町で協調による補助を実施し、三川-酒田線の運行は継続されるが、利用者数は減少傾向にある。
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	令和4年8月の再編により、浜中・黒森・登坂地区、八幡地域、平田地域のデマンド化を実施。また、運行エリアの統合、新規追加、平日運行の充実、市街地及び各地域での指定乗降場所の追加などの見直しを行った。	◎	デマンド化により利用者の利便性は向上した一方、市街地とのバス路線が無くなったことで、市街地と郊外双方向の交通手段について課題が残る。
公共交通の利用促進や新規利用者の開拓が必要	高校生や大学線の利用を促進するため、中型バスの導入や、授業時間に合わせた経路の変更を実施。	○	順調に新規利用者の増加に繋がっているが、運転手不足や一便当たりの運行時間が長いため便数が少なく、利便性の向上により新規利用者を増やす余地が多い。

2）デマンドタクシーに関する課題

前計画の課題	前計画期間の取組	評　価	現　状
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	令和4年8月に再編を実施し、運行エリアの統合、新規追加、平日運行の充実、運行時間の見直し、市街地及び地域内の乗降場所の追加等を実施した。	○	令和4年8月の再編以降、一定程度の利便性の向上は図られているが、市街地までの移動手段が乗合タクシーのみとなっており、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

前計画の課題	前計画期間の取組	評　価	現　状
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	通学時間や観光客等の利用が多い特急いなほとの接続を考慮し、時刻表を一部調整した。	○	運転手不足やバス一便当たりの運行時間が長いため、バスの便数が少なく、鉄道に接続ができない時間帯が残る。また、鉄道とバス路線の乗り換えについての案内が不十分。

4）空路・庄内空港連絡バスに関する課題

前計画の課題	前計画期間の取組	評　価	現　状
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	航空便乗降客以外も、バス区間の乗降が可能なため、るんるんバスのバスブックに庄内空港連絡バスの時刻表を掲載し、利用を促進した。	◎	令和3年度までは新型コロナウイルスの影響により利用者が低迷していたが、令和4年度以降、航空便の乗降客数の回復に伴い、庄内空港連絡バスの利用者数、運行回数は年々増加している。

5）定期航路に関する課題

前計画の課題	前計画期間の取組	評　価	現　状
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	近隣バス停の名称変更を行い、徒歩による接続性を確保。	○	運転手不足やバス一便当たりの運行時間が長いため、定期航路9：30便に直接接続できるバス路線が無い。

一定程度改善は図られたものの、公共交通の利便性向上や、担い手の確保が喫緊の課題

3. 本市地域公共交通が目指す将来像

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

■ 基本方針・基本目標

基本方針 1：利便性の向上
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
- 目標 2：地域間の移動手段の確保：公共交通網の軸の形成
- 目標 3：高齢者への配慮：移動の質と健康の維持

基本方針 2：公共交通利用者を増やす
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 4：待合・乗車環境の改善：ラストワンマイル（バス停から自宅までの移動手段）の解消
- 目標 5：利用促進と情報発信：ターゲット別の広報
- 目標 6：GX・DX の推進：利用者数増加のための「見える化」

基本方針 3：担い手の確保・育成
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 7：多様な輸送資源の活用：他分野×交通の「酒田モデル」
- 目標 8：担い手確保：交通空白地をゼロにする官民連携

具体的施策1
◎ハブ＆スポーク型路線網への転換（重点）
◎るんるんバスの１便当たりの所要時間の短縮
時間帯による移動需要の変動に応じた路線・時刻表の柔軟な運用

具体的施策2
◎地域幹線系統　三川-酒田線の維持
◎市街地から市街地外への移動手段の導入

具体的施策3
◎高齢者割引制度の導入を検討
◎高齢者に分かりやすいパンフレットの作成

具体的施策4
◎バス停や乗合タクシー乗降場所の整備
◎バス待合環境の改善
◎官民連携による2次移動手段の研究
◎酒田駅におけるバス乗継案内の改善

具体的施策5
◎通学パンフレットの作成
◎専用ウェブページの作成、周知
◎交通アプリやキャッシュレス決済等の導入

具体的施策6
◎AIカメラの設置等継続的な乗降データの取得
◎新技術・デジタル技術導入に向けた研究

具体的施策7
◎高校生通学に係るスクールバスへの混乗検討
◎地域主体型の輸送手段の推進
◎既存の送迎サービスの活用
◎市の輸送資源の一元管理体制の研究

具体的施策8
◎運転手の確保や専門人材の育成（重点）
◎交通事業者と連携したリクルート活動の推進

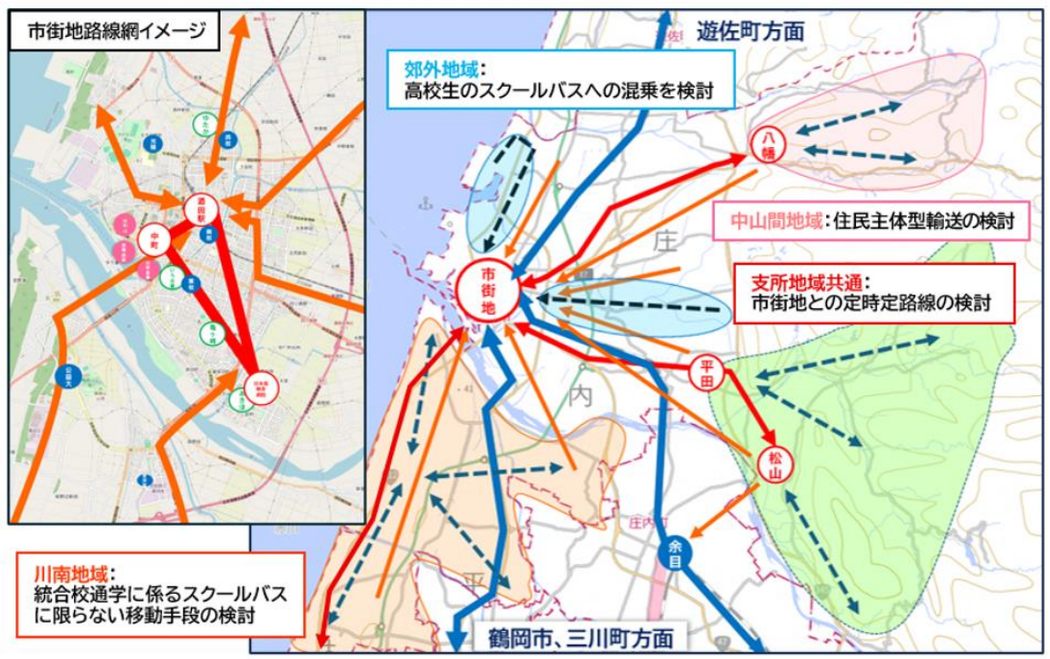
◎ハブ＆スポーク型路線への転換（検討）

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え拠点（ハブ）として整備し、ハブに接続する放射状（スポーク）の路線に替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、理論上は多くの人が乗りやすい便数になります。

ただし、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様々な環境整備の検討が必要です。

ハブ＆スポークのイメージ（※後日差替）　出典：国土交通省 HP

酒田市公共交通網の将来イメージ（2031）



4. 基本方針・目標、評価指標の設定

基本方針	基本目標	評価指標	現況値（R6/R7）	目標値（R13）	目標設定の考え方
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	るんるんバスの利用者数	146,750人/年（R6）	200,000人/年	毎年約1万人の利用者数増加を目指す。
	目標2 地域間の移動手段の確保：公共交通網の軸の形成	定時定路線で市街地と結ばれる地域数	1地区	3地区	市街地と郊外双方向での接続を目指す。
	目標3 高齢者への配慮：移動の質と健康の維持	70歳以上の主な外出手段に占める公共交通の割合（平日）	10.0%（R7）	15.0%	ハブ＆スポーク型路線への転換により5年間で5%増加を目指す。
基本方針2 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4 待合・乗車環境の改善：ラストワンマイルの解消	地域内の拠点に接続する新たな移動手段の導入件数	－	1件以上	計画期間中での導入を目標設定
	目標5 利用促進と情報発信：ターゲット別広報	情報提供に関する満足度	13.9%（R7）	20.0%	情報提供に対する市民の満足度の向上を目指す。
	目標6 GX・DXの推進：利用者数増加のための「見える化」	るんるんバスの運行状況の評価	－	毎年1回実施	年に1回、利用状況を踏まえた改善に向けた検討を行うことを目標設定
基本方針3 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7 多様な輸送資源の活用：他分野×交通の「酒田モデル」	他分野との連携による輸送資源の活用件数	－	1件以上	計画期間中での活用を目標設定
	目標8 担い手確保：交通不便地域をゼロにする官民連携	駅・バス停利用圏域人口カバー率	65.5%（R2 国勢調査人口）	67.5%	5年間で約2,000人、2.0ポイントの増加を目指す。

5. 具体的施策の実施スケジュール

取組内容	実施主体 酒田市	実施主体 交通事業者	実施主体 他	2027 R9	2028 R10	2029 R11	2030 R12	2031 R13
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								
拠点の整備	●	●		可能な場所から実施				
バス路線網の再編（ハブ＆スポーク型）	●	●		調整・実施				
るんるんバスの運行改善	●	●		適宜実施				
るんるんバスの再編	●	●		検討	実施			
目標2 地域間の移動手段の確保：公共交通網の軸の形成								
地域幹線系統　三川-酒田線の維持	●		●	継続実施				
市街地から市街地外への移動手段の導入	●	●		検討・調整		実施		
目標3 高齢者への配慮：移動の質と健康の維持								
高齢者向けの割引制度	●	●		検討・調整		実施		
高齢者向けパンフレット作成	●	●		実施				
目標4 待合・乗車環境の改善：ラストワンマイル（バス停から自宅までの移動手段）の解消								
バス停・乗合タクシー乗降場所の整備	●	●		適宜実施				
バス停の上屋、ベンチ等の整備	●	●	●	適宜実施				
バス停周辺施設と連携したバス待合場所の確保	●	●	●	検討・調整		実施		
官民連携による2次交通手段の研究	●	●	●	調査・研究			実証実施	
酒田駅におけるバスの案内充実	●	●		適宜実施				
目標5 利用促進と情報発信：ターゲット別広報								
通学パンフレットの作成	●			毎年実施				
移動対象に応じた情報発信手法の検討と実施	●	●	●	検討	実施			
専用ウェブページの作成、周知	●	●		検討・調整	適宜実施			
目標6 GX・DXの推進：利用者数増加のための「見える化」								
交通アプリやキャッシュレス決済等の導入	●	●		検討	適宜実施			
乗降データの継続的な取得	●	●		検討	適宜実施			
新技術・デジタル技術導入に向けた研究	●			調査・研究				
目標7 多様な輸送資源の活用：他分野×交通の「酒田モデル」								
スクールバスの混乗化の検討	●	●		検討・調整		可能な場合試行		
地域主体型の輸送手段の導入	●	●	●	可能な地区から試行				
既存の送迎サービスの活用	●		●	検討・調整		可能な地区から試行		
市の輸送資源の一元管理体制の研究	●	●	●	研究	可能な場合試行			
目標8 担い手確保：交通空白地をゼロにする官民連携								
運転手の確保や専門人材の育成	●	●		適宜実施				
広報やイベント等の連携による担い手確保の支援	●		●	適宜実施				

○酒田市地域公共交通会議設置要綱

（平成 26 年 3 月 25 日告示第 97 号）

改正　平成 27 年 3 月 20 日告示第 102 号　平成 29 年 8 月 21 日告示第 737 号
平成 30 年 3 月 22 日告示第 130 号　平成 31 年 4 月 1 日告示第 120 号
令和 2 年 12 月 25 日告示第 723 号　令和 4 年 3 月 18 日告示第 111 号
令和 6 年 1 月 31 日告示第 28 号　令和 8 年 2 月 27 日告示第 81 号

（目的）

第 1 条　この告示は、道路運送法（昭和 26 年法律第 183 号）及び地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成 19 年法律第 59 号）の規定に基づき、酒田市地域公共交通会議（以下「交通会議」という。）を設置し、地域における需要に応じた住民の生活に必要なバス等の旅客輸送の確保その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要となる事項を協議するとともに、地域公共交通の確保維持及び連携に必要な計画を策定し、計画の実施に係る連絡調整を行うことを目的とする。

（事務所）

第 2 条　交通会議は、事務所を山形県酒田市本町二丁目 2 番 45 号に置く。

（協議事項）

第 3 条　交通会議は、次に掲げる事項を協議するものとする。

(1)　地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様に関する事項
(2)　自家用有償旅客運送の必要性及び旅客から収受する対価に関する事項
(3)　地域公共交通計画の策定及び変更に関する事項
(4)　地域公共交通計画の実施についての協議に関する事項
(5)　地域公共交通計画に位置付けられた事業等の実施に関する事項
(6)　交通会議の運営方法その他交通会議が必要と認める事項

（交通会議の委員等）

第 4 条　交通会議は、次に掲げる者のうちから、市長が選任した者（以下「委員」という。）により構成する。

(1)　市長が指名する者
(2)　一般乗合旅客自動車運送事業者及び一般貸切旅客自動車運送事業者が指名する者
(3)　山形県バス協会が指名する者
(4)　山形県ハイヤー協会酒田支部が指名する者
(5)　市民又は利用者の代表
(6)　山形運輸支局長又はその指名する者
(7)　一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体が指名する者
(8)　道路管理者、山形県警察、山形県庄内総合支庁、学識経験者その他必要と認める者

2　委員の任期は 2 年とし、再任を妨げない。ただし、補欠の委員の任期は、その前任者の残任期間とする。

（役員の定数及び選任）

第５条　交通会議に次の役員を置く。

(1)　会長１名

(2)　副会長２名

(3)　監事２名

２　会長は、前条第１項第１号に規定する者をもって充てる。

３　副会長及び監事は、委員の内から会長が指名する。

４　会長、副会長及び監事は、相互にその職を兼ねることはできない。

（役員の職務）

第６条　会長は、交通会議を代表し、会務を総括する。

２　副会長は会長を補佐し、会長に事故があるとき、又は欠けたときは、その職務を代理する。

３　監事は、交通会議の業務の執行及び会計を監査する。

（会議の運営）

第７条　交通会議は、必要に応じ会長が招集する。

２　交通会議は、委員の過半数の出席をもって成立する。

３　交通会議の議長は、会長が行う。

４　委員は、委任により代理者を出席させることができる。

５　交通会議の議決の方法は、出席した委員の過半数の同意をもって決し、可否同数のときは、議長がこれを決する。

６　前項の規定に関わらず、地域公共交通会議に関する国土交通省としての考え方について（令和５年10月１日付け国自旅第177号自動車局長通知）に定める地域公共交通会議の設置及び運営に関するガイドライン5.(3)地域公共交通会議における検討プロセスに基づく協議結果は、交通会議の議決があったものとする。

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

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

９　交通会議の事務局は、企画部都市デザイン課に置く。

10　事務局の所掌事務等の必要な事項は、会長が別に定めるものとする。

（協議結果の取扱い）

第８条　交通会議において協議が調った事項について、関係者はその結果を尊重し、当該事項の誠実な実施に努めるものとする。

（幹事会）

第９条　交通会議は、申請内容その他交通会議の運営に関して必要な事項を協議、調整するため、幹事会を置くことができる。

２　幹事会の組織、運営その他必要な事項は、会長が別に定めるものとする。

(会計)

第10条　交通会議で行う事業等に要する経費は、補助金その他の収入をもって充てる。

2　交通会議の会計年度は、4月1日から翌年3月31日までの期間とする。

(財務に関する事項)

第11条　交通会議の予算編成、現金の出納、その他財務に関し必要な事項は、会長が別に定めるものとする。

(交通会議が解散した場合の措置)

第12条　交通会議が解散した場合における交通会議の収支は、解散の日をもって打ち切り、事務局において決算する。

(その他)

第13条　この告示に定めるもののほか、交通会議の運営に関して必要な事項は、会長が交通会議に諮り定める。

附　則

1　この告示は、平成26年4月1日から施行する。

2　この告示の施行後、最初に行われる交通会議の会議は、第7条第1項の規定にかかわらず市長が招集する。

附　則(平成27年3月20日告示第102号)

この告示は、平成27年4月1日から施行する。

附　則(平成29年8月21日告示第737号)

この告示は、平成29年8月21日から施行する。

附　則(平成30年3月22日告示第130号)

この告示は、平成30年4月1日から施行する。

附　則(平成31年4月1日告示第120号)

この告示は、平成31年4月1日から施行する。

附　則(令和2年12月25日告示第723号)

この告示は、令和3年1月1日から施行する。

附　則(令和4年3月18日告示第111号)

この告示は、令和4年4月1日から施行する。

附　則(令和6年1月31日告示第28号)

この告示は、令和6年2月1日から施行する。

附　則(令和8年2月27日告示第81号)

この告示は、令和8年3月1日から施行する。