令和８年度 第１回 酒田市地域公共交通会議　議事録

会議名	令和８年度 第１回 酒田市地域公共交通会議
開催日時	令和８年６月９日（火曜）14 時 30 分～16 時 10 分
開催場所	酒田市役所７階　703 会議室 （酒田市本町２丁目２−45）
出席者 （敬称略）	委員 18 名 酒田市副市長　安川 智之（会長） 東北公益文科大学学長　神田 直弥（副会長） 庄内交通株式会社専務取締役　髙橋 広司（副会長代理） 一般社団法人山形県ハイヤー協会酒田支部副支部長　岡部 光子（代理） 酒田市自治会連合会会長　小野 英男 酒田市地区自治会連合会会長　佐藤 淳（監事） 八幡地域協議会会長　信夫 効次 松山地域協議会委員　石川 百合子 平田地域協議会会長　石黒 由香 特定非営利活動法人酒田市障がい者福祉会相談員　木村 邦雄 私鉄庄内交通労働組合執行委員長　小林 浩行 国土交通省東北運輸局山形運輸支局首席運輸企画専門官　遠山 健 国土交通省 東北地方整備局酒田河川国道事務所道路管理課長　根本 勇一 酒田警察署交通課長　海藤 良太 山形県庄内総合支庁建設部道路計画課課長補佐　大沼 透（代理） 山形県庄内総合支庁総務企画部総務課連携支援室長　榎本 真一 酒田東高等学校 教頭　土田 聡子 酒田市建設部土木課長　佐々木 豪（監事） 事務局５名 酒田市企画部長　加藤 義和 酒田市企画部都市デザイン課長　土井 宏樹 酒田市企画部都市デザイン課課長補佐　大井 正紀 酒田市企画部都市デザイン課地域公共交通係主査　岩﨑 進 酒田市企画部都市デザイン課地域公共交通係主査　大井 一平
欠席者 （敬称略）	委員１名 一般社団法人山形県バス協会会長　村 紀明
陪席者 （敬称略）	１名 庄内交通株式会社乗合バス事業部部長　中村 美穂
傍聴者	２名（報道機関２名）
内容	報告事項 （１）令和７年度酒田市地域公共交通の運行状況について （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 （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 協議事項 （１）役員の選任について （２）自家用有償旅客運送（交通空白地有償運送）の更新について （３）次期酒田市地域公共交通計画（案）について

会議要旨

［進行］事務局（都市デザイン課地域公共交通係主査　大井 一平）

１　開　　会

２　会長挨拶

［進行］　構成員 19 名中、出席者 18 名、欠席者 1 名で過半数の出席があるため、設置要綱第７条第２項の規定により、本日の会議は成立

３　報　　告

（１）令和７年度酒田市地域公共交通の運行状況について

事 務 局　　［資料説明］
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
追加資料１ 令和７年度酒田市地域公共交通事業の路線別輸送人数の推移

会　　長　　ただいまの説明に関し、質問や意見はあるか。

（なしの声）

（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

事 務 局　　［資料説明］
資料２ 「『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

会　　長　　ただいまの説明に関し、質問や意見はあるか。

（なしの声）

（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

事 務 局　　［資料説明］
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

会　　長　　ただいまの説明に関し、質問や意見はあるか。

（なしの声）

４　協　　議

（１）役員の選任について　追加資料２ 酒田市地域公共交通会議設置要綱

事 務 局　　５月１日で委員の改正があったため、役員を選任する必要がある。設置要綱の２ページ目の第５条「役員定数及び選任」に、副会長２名、監事２名を置くとあり、第３項で「副会長及び監事は委員の内から会長が指名する」とある。
監事について、現在本会議に会計はないが、第６条第３項の規定に「会議の業務の執行及び会計を監査する」とあるため、会議の運営状況、法令遵守等の業務の執行に関して適宜意見を頂戴したい。会長より指名をお願いする。

会　　長　　副会長は、前期に引き続き、庄内交通株式会社代表取締役社長の村　紀明委員と、東北公益文科大学 学長の神田　直弥委員にお願いしたいと思います。また、監事は、前期に引き続き、酒田市地区自治会連合会　会長の佐藤　淳委員

と、今期から市土木課長の佐々木 豪委員にお願いしたい。
４名の委員には、ぜひお引き受けいただくとともに、他の委員からは承認をいただけるか。

（承認の声）

会　　長　　（１）役員の選任については、承認された。

（２）自家用有償旅客運送（交通空白地有償運送）の更新について

事 務 局　　［資料説明］
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

会　　長　　ただいまの説明に関し、質問や意見はあるか。

（なしの声）

会　　長　　その他、質問がないようであれば、ご承認いただけるか。

（承認の声）

会　　長　　（２）自家用有償旅客運送（交通空白地有償運送）の更新については、承認された。

（３）次期酒田市地域公共交通計画（案）について

事 務 局　　［資料説明］
資料５ 次期酒田市地域公共交通計画（案）について
追加資料３ 酒田市公共交通計画（案）

会　　長　　ただいまの説明に関し、質問や意見はあるか。

委　　員　　何点か気づいたところを申し上げる。
１点目、追加資料３（計画本編）15 ページでタクシーの運行状況で運転手数の記載はあるが、車両台数も入れていただくとよい。車両台数の増減に対する運転手数の減少が見えてくると思う。
２点目、同 19 ページ目に小・中学校のスクールバスについて記載があるが、私立高校のスクールバスの運行状況についてもデータを掲載いただけると、67 ページの施策７－１「高校生通学に係る新たな輸送資源の検討」もあるので、いずれ公共交通との連動の検討に繋がっていくようになるのではないかなと思う。
３点目、同 54 ページ施策２-１「広域路線バスの維持及び広域連携」に関してである。３月に山形県全体の公共交通計画が策定され、地域間幹線系統の三川-酒田線の維持は、庄内地域の地域別目標になっており、「１日当たりの実績輸送量 15 人の達成」が目標となっている。可能であれば市計画についても具体的な目標を立ててもよいのではなかろうかと思う。
４点目、資料５の３枚目右側の実施スケジュールについて、なかなか具体的なスケジュールは立てにくい部分もあろうかと思うが。もう少し細分化し、例えば「令和〇年度までにはこのぐらいまで実施する」などにできないか。目標４の「バス停の上屋、ベンチ等の整備」は、適宜実施となっているが、もし細分化した目標を立てられるのであれば、計画の実施や達成の状況

を把握しやすいと感じた。

事 務 局　　１点目のタクシーの車両台数については、ハイヤー協会に照会し、記載したい。２点目の高校のスクールバスも高校側に相談し、可能なら記載したい。必要なものだと思う。３点目の県計画の整合性と、４点目の実施スケジュールについては、内部協議のうえ回答させていただきたい。

委　　員　　昨年から高校生の通学の便については旧町の方から要望があり、今後は改善されるとのことであったため、計画に盛り込まれていると考えている。
地区自治会連合会には飛島も所属しているものの、ここ数年役員を務める中で、役員会になかなか出席いただけていない。こちら側から赴く機会もなかなかない。定期船の運航経費は、国・県・市で役割分担して支出していると思うが、本市の負担割合はどれくらいなのか。
また、福祉バスについて、以前は３台ほどあったが、一昨年あたりから２台に減少してしまい、繁忙期は予約が重複して利用できないこともある。今後台数を増やすのか、あるいは減らしていくのか方針があるのであれば伺いたい。

会　　長　　定期船の運航経費は、赤字部分の半分を国が負担し、残りの半分を県と市で負担している。特定有人国境離島法改正の話題が新聞にも載っているが、正式に指定されれば、運賃はもう少し安くなると思われる。

事 務 局　　申し訳ないが、福祉バスの減車理由は担当課でないと分からない。現在の利用状況を聞きながら、頂戴した意見を共有する。

委　　員　　計画は大変整理されて、分かりやすくまとめられている。
今回のハブ＆スポーク型への変更は、乗り継ぎが前提になってくると考える。公共交通は基本的に乗り継ぎが前提であるが、バス降車後の移動手段は必ずしもバスに限定されない。ハブ（拠点）において、例えばタクシーへの乗車や自転車の貸し出し、さらには電動キックボードなど、多様な選択肢を準備することが重要であると思う。このハブを乗り継ぎの拠点として整備していただきたい。
また、計画案には待合環境の改善についてしっかりと記載されているが、ラストワンマイルの観点から、自宅からバス停まで自転車で移動し、付近に駐輪できる環境があると非常に便利である。駐輪場の台数はあまり増やせないかもしれないが、自転車からバスに乗り換えて移動するということを可能にするためにもぜひご検討いただけるとありがたい。

事 務 局　　今後相談させていただきながら、ぜひ実現に向けて頑張りたい。追加資料３（計画本編）52 ページ以降に各施策の概要を載せているが、何かしらイメージできるようなところを盛り込んでいく。

委　　員　　以前も話した高校生等の通学に関する課題が、今回の目標に盛り込まれたことは大変ありがたい。一方で小・中学校のスクールバスを活用した混乗について、資料５の２ページに 2031 年度のイメージ図が掲載されているが、現状とのギャップがかなりあるように見受けられる。この点について、もう少し詳しく説明を求めたい。図を見る限り、浜田あたりは上手く機能するように思えるが、実際にスクールバスでどのように繋げるのか、説明お願いしたい。

事 務 局　　今回の資料に掲載した「酒田市公共交通網の将来イメージ」はあくまで担当課としてのイメージを示したものである。実際に進めるにあたっては、高校生の通学手段としてスクールバスが適しているのか、あるいはデマンドタクシーの高校生版のような乗合方式がよいのか検討する必要がある。また、現在八幡地域において住民主体型の輸送を検討したいという動きもあるが、

安全面に十分配慮し、慎重に進める必要がある。制度や安全面の課題をクリアしたうえで、どのような手法が望ましいのか、今後地域に入り、実情に即したやり方を検討したいと考えている。可能であれば、来年度を待たず今年度から具体的な検討に着手したい。

ハブ＆スポークも含めた公共交通網の将来イメージ図は、現時点では大まかなものである。資料２の「モビリティ人材・組織育成タイプ」の取り組みは、九州国際大学の先生の協力を得ながら、オープンデータを活用して地域の輸送資源や人の移動を分析し、経験則に頼らないバス路線を構築する。真に地域から求められる移動手段を検討したうえで、この将来イメージの精度を 12 月の次回会議までにもう少し高め、計画に掲載できるよう取り組みたい。引き続き意見をいただきながら、市民の声を反映したより確度の高い計画を作り込んでいきたい。

委　　員　　追加資料３（計画本編）23 ページの（4）運転免許証自主返納支援について、免許返納者数が令和６年度は 556 人、うち約５割が 80 歳代と記載がある。本市における免許返納者数の推移は、増加傾向にあるのか、あるいは減少傾向にあるのか伺いたい。また、返納者の属性として男女どちらの方が多いのかという点と、返納した人のうちどのくらい運転経歴証明書を申請しているのか取得率について伺いたい。

事 務 局　　手元に細かい資料はないが、免許返納する方は増加していると見ている。属性等については、後ほど状況を調べた上で、皆様に回答したい。

委　　員　　運転士の確保について、弊社の状況をお話させていただく。運転士不足では紛れもない現実である。弊社では、新卒高校生や、若い運転士候補生の育成に力を入れている。実際、今年も 4 月に羽黒高校の新卒者が運転士候補生として入社し、現在はまだ免許がないため、整備部門に配属して業務を経験させながら勉強を進めている。

従来は、普通免許を 18 歳で取得しても、大型二種免許の取得には 3 年の期間（21 歳以上）が必要であったため、高校生が 18 歳で入社しても 21 歳までは運転士になれず、その間で転職や離職してしまうケースが非常に多かった。現在は道路交通法が改正され、教習所での特別な教習（受験資格特例教習）を修了すれば、19 歳で大型二種免許を取得できるようになった。これにより、非常に早い段階で職業運転士としての道を確立できるようになっている。弊社としては、この制度を活用して若手の育成を強化すべく、現在は学校を訪問しての企業説明会などに注力しているところである。

会　　長　　現在、運転士の人数はどれくらい不足しているのか。

委　　員　　会社全体として、運転士が 2 桁台（10 人以上）不足している状況にある。走らせたくても走らせられない路線があるのが現状であり、様々な方法で人員を充足させ、運転士を確保していきたいと考えている。そのため、若年層だけでなく、他社を定年退職してセカンドライフの中で「バスの運転士になりたい」と希望する 50 代や 60 代の方々の採用にも注力している。

通常、普通免許から大型二種免許を取得するには約 40 万円の費用がかかる。これを自己負担してまでバスの運転士になろうという人は非常に稀であるため、弊社が免許取得費用を全額支援する制度を設けて対応している。

委　　員　　先ほどの運転免許の自主返納については年々増加傾向にある。また、タクシー券の交付手続きに関しては、酒田警察署の交通窓口で運転免許の自主返納した際、隣の交通安全協会の窓口でタクシー券を交付できるよう業務を委託し、ワンストップで手続きを完了できる体制となっている。これにより、自主返納した方のほぼ全員が、その場で運転経歴証明書やタクシー券の手続きを済ませている状況である。

また、運転士に関する話もあったが、警察としてはソフト面でのサポートが可能である。交通安全教室などの機会があれば、ぜひお声がけいただきたい。当方にはシミュレーター機材なども揃っているため、必要に応じて出向いて実施したいと考えている。ぜひお願いしたい。

委　員　　追加資料３（計画本編）27 ページに観光入込客数が記載されているが、「山居倉庫」が見当たらない。カウントしていないのか伺いたい。

事務局　　観光入込客数の推移は令和６年までとなっているため、「夢の倶楽」がイコール「山居倉庫」となっている。

委　員　　承知した。

委　員　　市内中心部から離れた地域に住む中学生の間で、市内の高校への入学希望者が年々減少している。先ほどからも話が出ているとおり、私立高校は各方面へスクールバスを運行しており、交通の便が悪い地域からも多くの生徒を乗せて通学させている。公立高校側としても、公立への進学を希望する生徒が不便なく通えるような交通機関があれば良いと、かねてよりずっと要望してきた。

次期計画の中で中学校のスクールバスを有効活用する案が出されているので、今後この取り組みがどのように具体化していくのか非常に楽しみである。遠方に住む生徒たちも、通学の利便性を理由に諦めることなく、市内 4 つの高校を選択肢に入れられるようになってほしい。今後、交通機関の連携や見直しがうまく進むことを強く期待している。

会　長　　ずっと議論になっている案件である。その件もあってこのハブ＆スポークという構想に進んできている。検討が早く進められるところから、実施に移していきたい。

委　員　　先日、交通安全協会の総会があった。その際、ある参加者から「自身の叔母が、周囲から免許の返納を勧められているものの、『有効期限が切れるまでは持っている。現在は運転していないが、失効するまで保持する。』と言っている」という話が出た。

それに対して警察の方が、「免許が失効してしまうと、このタクシー券の交付を受けられなくなる。もしもう運転しないのであれば、失効する前に自主返納した方が特典を受けられる」と説明された。その場にいた多くの高齢の参加者にとって、この話は初耳であった。本日、ちょうど免許返納の話題が出たため、この点の真偽について改めて伺いたい。

せっかくこのような支援制度があるにもかかわらず、知らないまま失効させてしまう人が多いのではないかと懸念している。周知のためにも、質問させていただいた。

委　員　　運転免許の自主返納について、有効期限が切れた方に関しては、既に免許を保有していない状態（失効）となるため、制度上「自主返納（お返しすること)」ができない。したがって、有効期限が超過した後に、窓口に来られてもタクシー券は交付できない仕組みになっている。この点については、警察としてもまだまだ周知が不足していると痛感したところである。今後、自主返納をさらに推進するため、より一層の周知に努めていきたい。

地域の公共交通機関が発展・充実すれば、警察としても自主返納をより促しやすくなる。相乗効果が生まれるよう今後とも連携をお願いしたい。繰り返しとなるが、「免許の有効期限が切れた場合はタクシー券の交付対象外となる」という点について、ご理解とご協力をお願いする。

会　長　　本市としても周知に注力したいと思う。その他なければ、（３）次期酒田市地域交通計画（案）についてご承認いただけるか。

（承認の声）

会　　長　（３）次期酒田市地域交通計画（案）については、承認された。頂戴した意見を反映させた上で、７月３日から実施するパブリックコメントと、オンラインで意見を聴取するシステム「さかポス」に提案して、より多くの意見を集めて参りたい。

５　意見交換

会　　長　お配りした追加資料４「酒田市の公共交通のクロスセクター効果測定」については、東北公益文科大学より頂戴したものである。調査結果の概要について、神田委員から説明をお願いしたい。

委　　員　［資料説明］

追加資料４　酒田市の公共交通のクロスセクター効果測定

（以下、説明概要）

（１）クロスセクター効果測定について

るんるんバスの赤字は令和６年度で約 7,400 万円（収支率 22.8%）だが、仮に廃止した場合に利用者の移動目的（医療・買い物・教育など）を送迎バスやタクシー券などの代替手段で達成するために必要なコストを算出し、現在の赤字額と比較する分析手法である。

（２）試算の結果（令和６年度データに基づく）

アンケートの利用実態から、最も安価な代替手段を組み合わせた場合の総コストを試算した。

・医療目的：送迎バス運行が最適（約 3,000 万円）
・買い物目的：タクシー券配布が最適（約 2,300 万円）
・教育目的：スクールバス運行が最適（約 1,300 万円）　など
・代替コストの総額：約１億 2,800 万円

（３）結論と今後の課題

財政的効果として、バスを廃止して代替手段を講じると、現在の赤字額よりさらに約 5,400 万円の追加費用が発生する。つまり、現在のバス運行はそれだけの費用削減効果（クロスセクター効果）を生んでいる。

公共交通の評価においては、目先の「収支率」だけに囚われて路線縮小を判断するのではなく、廃止時の代替コストとの比較が重要となる。

なお、今回の試算は 217 名のアンケートを基にした推計値であり実態と乖離がある可能性もあるため、今後はサンプル数を増やし精度を高める必要がある。

会　　長　ただいまのクロスセクター効果に関することも含め、質問や意見をいただければと思う。また、本市の公共交通に関して日頃感じていることなど、委忌憚のない意見を頂戴いただきたい。

タクシー協会酒田支部の皆さんには、本市のデマンド交通を担っていただいている。先ほどの運転手の話に関連し、同様に確保が厳しいと思うが、状況や何か取り組まれていることはあるか。

委　　員　どの業種でも人手不足が続いており、企業努力だけで解決できるものだろうかと感じている。弊社でも様々な対策を講じてはいるが、求人を出しても応募してくるのは女性が中心であり、男性からの応募がほとんど無いのが現状である。ただし女性の応募は日中だけで、自分が働きたい時間でという希望が多い。

会　　長　シフトが組みづらいということ。その他、いかがか。

委　　員　　地域協議会の委員を何年も務めさせていただき、その中での意見も持ち込みながら、スクールバスの件についてはこれまで何度も話をさせていただいた。このように市全体で明確な計画を策定することは、非常に素晴らしい取り組みであると思う。新しく進めるだけでなく、以前から寄せられている様々な意見や要望についても、しっかりと検討を重ねながら計画に反映させていっていただきたい。

会　　長　　細かい意見は様々伺っている。デマンドタクシーひとつにしてもできるところは検討して、対処してまいりたい。

委　　員　　計画の中に、地域間幹線として酒田−三川−鶴岡のバス路線を盛り込んでいただいている。庄内地域は、新庄市に一極集中する最上地域などとは異なり、酒田市と鶴岡市という同規模の自治体に分散するため、そこをどう確保するかというところは、県計画の目標をまとめる段階でも、市の方にも入っていただき配慮いただいている。他の３ブロックと違って庄内だけ数値目標（1 日 15 人）を掲げていたり、市町の協力をいただいて前向きに取り組んでいるという認識を持っている。自治体それぞれで課題はあるが、酒田市で他の市町にも声を掛けて事業をやっていこうという話もいただいているので、引き続き協力をいただければと思う。

会　　長　　その他意見がないのであれば意見交換を終了する。

６　その他

特に無し。

７　閉　　会