令和７年８月実施

# 日常生活における公共交通の利用に関する
# 市民アンケート調査　結果報告書

【 目次 】


１　調査概要 …… 1

２　質問項目 …… 2

３　調査結果の概要 …… 2

４　回答結果 …… 4

付録　（16）その他、公共交通サービスに関する意見・要望　原文 ‥ 28

付録　アンケート調査票 …… 37


令和７年１２月

（令和８年２月　一部改訂）


酒田市企画部都市デザイン課

# 1　調査概要

## （1）調査の目的

本市では、令和３年度から令和７年度までの５年間を計画期間とする「酒田市地域公共交通計画」を策定しており、令和７年 12 月３日に開催された酒田市地域公共交通会議において、計画期間を１年間延長し、令和８年度までとしたところです。

本アンケート調査は、当該計画の達成状況を調査するとともに、市民の日常生活における公共交通の利用状況や交通サービスに対する評価を把握し、今後の交通施策立案と新たな地域公共交通計画策定の参考とすることを目的に実施しました。

なお、平成 27 年度、令和２年度においても今回と同様のアンケート調査を行っております。

## （2）調査票の配布部数

2,000 部

## （3）調査対象と抽出方法

令和７年４月１日時点で 15 歳以上の市民（飛島在住者、外国人を除く）を対象としています。

21 の小学校区単位で算出した人口割合を、調査票の配布部数に掛けて、小学校区単位で対象人数を決定し、回答者の年代に偏りが出ないよう 10 代から 80 代以上の８世代に分けて均等に住民基本台帳から無作為抽出して、調査対象者を決定しました。

調査対象者にアンケート調査票を郵送し、同封の返信用封筒にて回収しました。

## （4）調査の期間

令和７年８月１日（金）から 同年８月 25 日（月）まで

## （5）回収数

674 票　　回収率 33.7%　（前回令和２年度

調査に必要な標本数については、下記の公式を用いて算出すると 383 票となり、今回の回収数はこれを上回っています。

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

「信頼度係数」は、統計調査で一般的に用いられる基準である信頼水準 95%とした場合、1.96 となります。

「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%）を用いました。

「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%としました。

「母集団の数」は、アンケートを発送した際の本市人口 92,693 人（令和７年７月 31 日時点の住民基本台帳による）です。

## 2　質問項目

（1）年代
（2）職業
（3）住まい
（4）自動車運転免許の保有状況
（5）自動車の所有状況
（6）自動車の運転頻度
（7）自動車の運転に対する考え方
（8）送迎の機会
（9）送迎をお願いする方
（10）日常の外出について（平日・休日）
（11）市内公共交通サービスに対する評価
（12）公共交通サービスの利用頻度
（13）公共交通サービスの改善
（14）今後利用したい交通サービス
（15）今後の公共交通サービスに対する考え
（16）その他意見、要望

## 3　調査結果の概要

### （1）地域公共交通計画（令和２年度策定）におけるアンケート指標の達成状況

| 指 標 名 | 前回調査<br>（令和２年度） | 目標値<br>（令和７年度） | 今回の結果<br>（令和７年度） | 達 成 状 況 |
|---|---|---|---|---|
| 公共交通の利用率 | 13.8% | 18.0% | **10.8%** | 未達成<br>（3.0 ポイント悪化） |
| 接続性に関する不満度<br>（目標値を下回ること） | 34.2% | 30.0% | **34.4%** | 未達成<br>（0.2 ポイント悪化） |
| 情報提供に関する不満度<br>（目標値を下回ること） | 19.7% | 15.0% | **22.3%** | 未達成<br>（2.6 ポイント悪化） |

### （2）回答者の傾向　【 質問項目（1）～（10）】

➢ 対象者は年代が偏らないよう抽出したが、若年層からの回答が比較的少なく、最も回答率が良かったのは 70 代だった。

➢ 回答者の住まいは、市街地区が 364 件（54.0%）、川南地区が 132 件（19.5%）、北部地区が 74 件（10.9%）、総合支所地区が 104 件（15.4%）であった。

➢ 回答者の８割は免許と自家用車を保有しており、移動に対して不自由を感じていない。60・70 代あたりから免許返納を身近に考え始め、80 代以上の 2/3 は「運転をやめた（しない）」あるいは「近い将来やめたい」と回答している。一方で 60・70 代は「運転をやめるつもりはない」と考える方が大多数で、80 代でも 1/4 程度いる。

➢ 日常の外出目的について、平日で最も多いのは「通勤」、次いで「買い物」「通院」であった。休日で最も多いのは「買い物」、次いで「娯楽・レジャー・部活・習い事・趣味」であった。

➢ 平日の外出における出発時間帯は、60 代以下では「午前９時前」が最も多く、通勤・通学によるものと考えられる。一方、70 代以上は「午前９時～正午」が最も多くなり、60 代以下と動き出しのピークがずれる。

➢ 外出における主な移動手段は、平日・休日ともに「自家用車・バイク（自らが運転）」が約６割、「送迎」が約１割であった。

## （3）市内公共交通サービスに対する評価の傾向　【 質問項目（11）～（12)】

➢ 全体的には、「日常的によく利用している」「最近になって利用しはじめた」と回答した方からの満足度は比較的高かった。一方で「ほとんど利用していない」「過去に利用していたが、利用をやめた」「利用していない・利用したいと思わない」と回答した利用頻度が低い方は、不満度の方が高かった。

➢ 「運行本数・間隔」「運行時間」「交通機関同士の乗り換え・乗り継ぎ」といった利便性に関する項目は、利用頻度を問わず不満度が高い。

➢ 「運行ルート」「案内・表示等の情報提供」は、利用している方の満足度が高く、利用頻度が低い方の不満度が高い。現在の運行ルートが、自分の行きたい目的地と合っている方はよく利用し、乗り慣れていない方には公共交通に関する情報が不足していたり、そもそも乗り方が分からないというケースが想定される。

➢ 一方で「運賃・料金設定」「運転手のあいさつなどの対応」は全体的に満足度が高い。

## （4）今後の公共交通サービスについて　【 質問項目（13）～（15)】

➢ 今後利用したいサービスに関しては、「地域住民主体によるバス運行」が 23.6%と最も多く、次いで「アプリ予約によるデマンド交通」が 16.7%であったが、回答者の住んでいる地区の割合とほぼ同率で、地域による偏りはみられなかった。

➢ 今後の公共交通サービスに対する考えとしては、「運行維持のため、利用者の増加に力を入れるべき」との回答が 36.5%と最も多く、予算を伴う投資やさらなる負担を求めるよりも、現状を改善し、利便性を向上させて公共交通の利用率を上げる取組みが求められているものと捉えている。また、次点で「運行維持のため、運賃を引き上げてもやむを得ない」が全体の 20.5%を占めていることから、財政事情が悪化した際、現行のサービスの水準を維持するための運賃値上げを許容する市民が一定数存在することが伺える。

## （5）公共交通サービスに関する意見（自由回答）の要約　【 質問項目（16)】

➢ 集計・分析を行ったところ、10 件以上の回答が集まったものは次のとおり。
「通勤・通学・通院時間帯の本数増加への要望」「市中心部と周辺・農村部の運行格差への指摘」「免許返納後の移動手段確保への不安と要望」「スクールバスや親による送迎の現状と改善要望」「学生の通学時間帯に合わせたルートや本数増加」「バス停までの距離や屋根・長椅子設置などの要望」「予約型交通やデマンドタクシーの利便性向上」「バス・タクシーの運賃値下げや気軽に乗れる価格設定」「利用者がいる限り維持すべきとの意見」「山形新幹線の庄内延伸や、特急の停車駅減少などの要望」

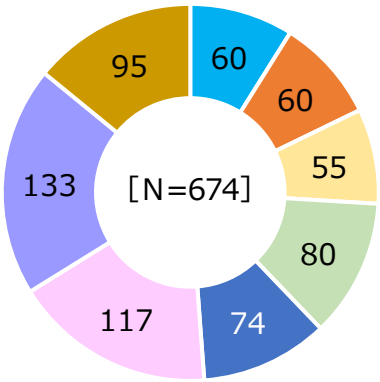
## （6）まとめ

➢ 今後、最優先で取り組むべき課題は、公共交通の利便性向上である。移動ニーズに合わせた効率的な運行ルートの設定、市街地と周辺の郊外地域との運行格差の解消、学生の通学や課外活動における移動手段の確保、免許返納後も移動に困らない交通サービスの提供などが市民から求められている。

➢ 並行して、情報発信の強化による公共交通の認知度向上と、利用方法やメリットに関する理解を深める活動にも取組み、利用促進を図る必要がある。

## 4　回答結果

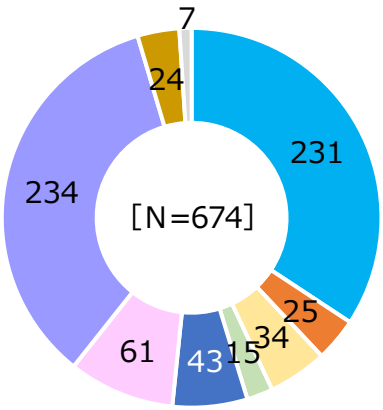
### （1）回答者の年代




| | |
|---|---|
| 10代 | 8.9% |
| 20代 | 8.9% |
| 30代 | 8.2% |
| 40代 | 11.9% |
| 50代 | 11.0% |
| 60代 | 17.4% |
| 70代 | 19.7% |
| 80代以上 | 14.1% |

- 調査対象者の年代に偏りが出ないよう抽出したものの、比較的若年層からの回答は少なかった。
- 最も回答率が良いのは 70 代だった。

### （2）回答者の職業




| | |
|---|---|
| 会社員・公務員 | 34.3% |
| 農業 | 3.7% |
| 自営業 | 5.0% |
| 大学・短大・専門学生 | 2.2% |
| 高校生 | 6.4% |
| パート・アルバイト | 9.1% |
| 無職（主婦など） | 34.7% |
| その他 | 3.6% |
| 無回答 | 1.0% |

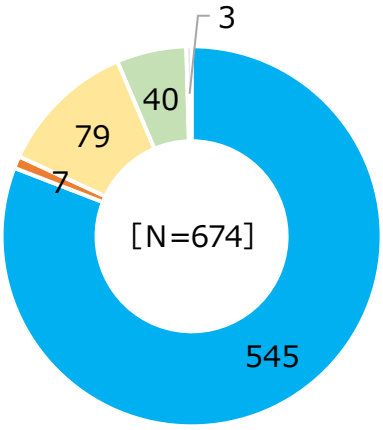
- 「会社員・公務員」、「無職」と回答された方が、それぞれ 1/3 だった。

### （3）回答者の住まい

| 小学校区 | 回答数 | 小学校区 | 回答数 | 小学校区 | 回答数 |
|---|---|---|---|---|---|
| 琢成小学校 | 39 | 新堀小学校 | 16 | 鳥海小学校 | 31 |
| 浜田小学校 | 34 | 広野小学校 | 15 | 一條小学校 | 16 |
| 松陵小学校 | 34 | 浜中小学校 | 11 | 八幡小学校 | 26 |
| 若浜小学校 | 43 | 黒森小学校 | 9 | 松山小学校 | 25 |
| 泉小学校 | 52 | 宮野浦小学校 | 51 | 南平田小学校 | 37 |
| 富士見小学校 | 55 | 十坂小学校 | 30 | 計 | 674 |
| 松原小学校 | 55 | 西荒瀬小学校 | 17 | | |
| 亀ケ崎小学校 | 52 | 平田小学校 | 26 | | |

- **市街地**　364 件（54.0%）、**川南地区**　132 件（19.5%）、**北部地区**　74 件（10.9%）、**総合支所地区**　104 件（15.4%）

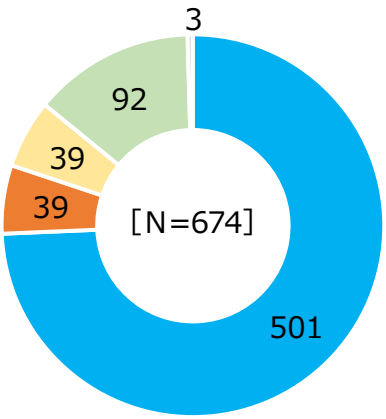
## （4）自動車運転免許の保有状況　（　）は前回値




| | |
|---|---|
| 持っている | 80.9%（82.0%） |
| 持っているが運転しない（できない） | 1.0%（1.5%） |
| もともと持っていない | 11.7%（9.8%） |
| 返納した（更新していない） | 5.9%（6.2%） |
| 無回答 | 0.4%（0.5%） |

➢　「持っている」と「持っているが運転しない」を合わせると、回答者の８割以上が自動車運転免許を保有している。

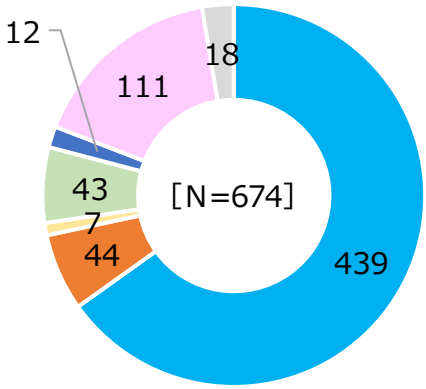
## （5）自動車の所有状況　（　）は前回値




| | |
|---|---|
| いつでも自由に使える車がある | 74.3%（78.1%） |
| 使う場合、家族との調整等が必要 | 5.8%（3.6%） |
| 車はあるが、自分は運転できない | 5.8%（8.1%） |
| 車を持っていない | 13.6%（7.8%） |
| 無回答 | 0.4%（2.4%） |

➢　「いつでも自由に使える車がある」と「使う場合、家族との調整等が必要」を合わせると、回答者の約８割が自動車を使用できる状況にある。

## （6）自動車の運転頻度　（　）は前回値

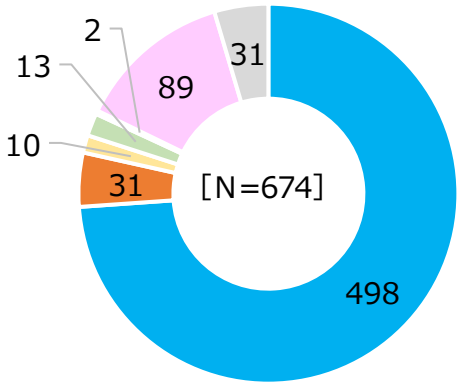



| | |
|---|---|
| ほぼ毎日運転する | 65.1%（-） |
| 主に平日だけ運転する | 6.5%（-） |
| 主に休日だけ運転する | 1.0%（-） |
| 不定期で月に数回運転する | 6.4%（-） |
| ほとんど運転しない | 1.8%（-） |
| 全く運転しない | 16.5%（-） |
| 無回答 | 2.7%（-） |

➢　「ほぼ毎日」、「主に平日」、「主に休日」、「月に数回」を合わせると、回答者の約８割が月数回以上自動車を運転している。

## （7）自動車の運転に対する考え方　（　）は前回値

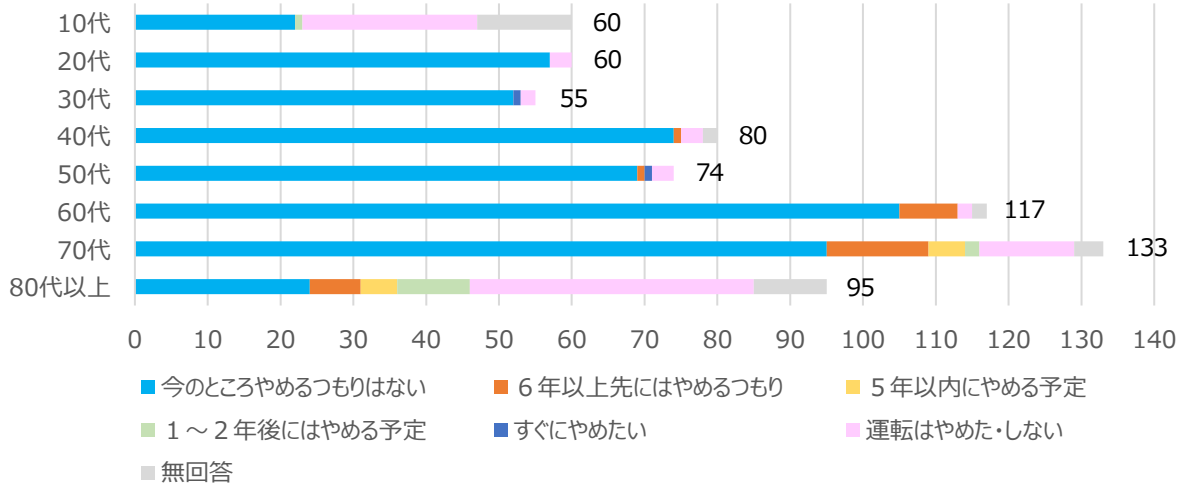
### ①回答数




| | |
|---|---|
| 今のところやめるつもりはない | 73.9%（59.3%） |
| ６年以上先にはやめるつもり | 4.6%（15.6%） |
| ５年以内にやめる予定 | 1.5%（5.1%） |
| １～２年後にはやめる予定 | 1.9%（1.4%） |
| すぐにやめたい | 0.3%（0.5%） |
| 運転はやめた（しない） | 13.2%（9.6%） |
| 無回答 | 4.6%（8.4%） |

- 「今のところやめるつもりはない」と回答した方が、前回より 14.6 ポイント増えた。
- 一方、「運転はやめた（しない）」と回答した方が、前回より 3.6 ポイント増えた。

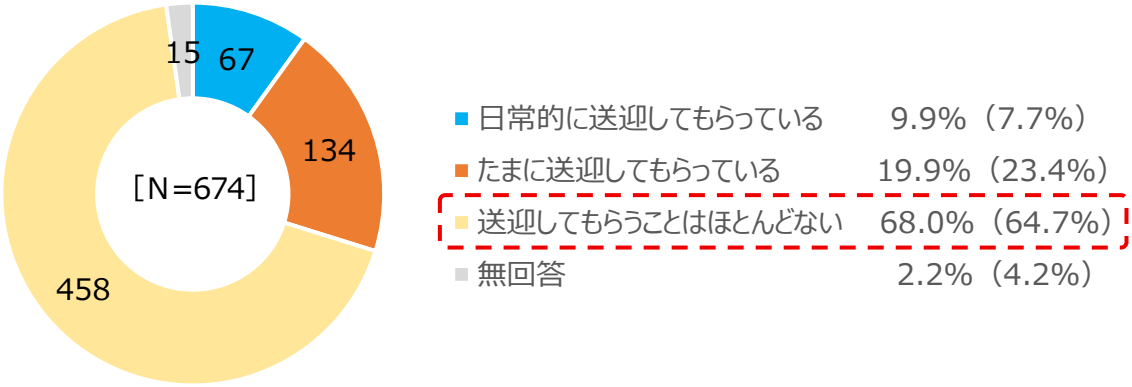
### ②年代別




- 10 代から 70 代ではそれぞれ「今のところやめるつもりはない」と回答した方が最も多く、特に 60 代が最も多い。
- 一方で、40 代から「６年以上先にはやめるつもり」が散見され、70 代が最も多くなる。
- 「５年以内にやめる予定」や「１～２年後にはやめる予定」、「運転はやめた・しない」が増え始めるのも 70 代である。
- 80 代以上では、「運転はやめた（しない）」と回答した方が 39 件と最も多くなる一方で、「今のところやめるつもりはない」も 24 件あり、うち 10 件が郊外に住んでいる方であった。地域事情もあると思われるが、車がないと移動に困るため、やめるにやめられない人も一定数いるものと考えられる。

## （8）送迎の機会　（　）は前回値

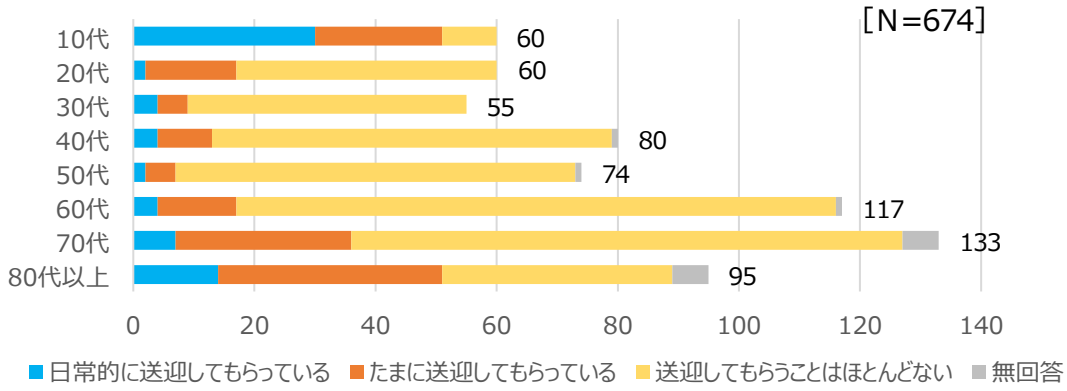
### ①回答数




➢　「日常的に送迎してもらっている」が約１割で、前回よりも 2.2 ポイント増えた。日常の移動手段を他者の送迎に頼る方が増えている。

➢　「送迎してもらうことはほとんどない」が約７割で、前回よりも 2.3 ポイント増えている。

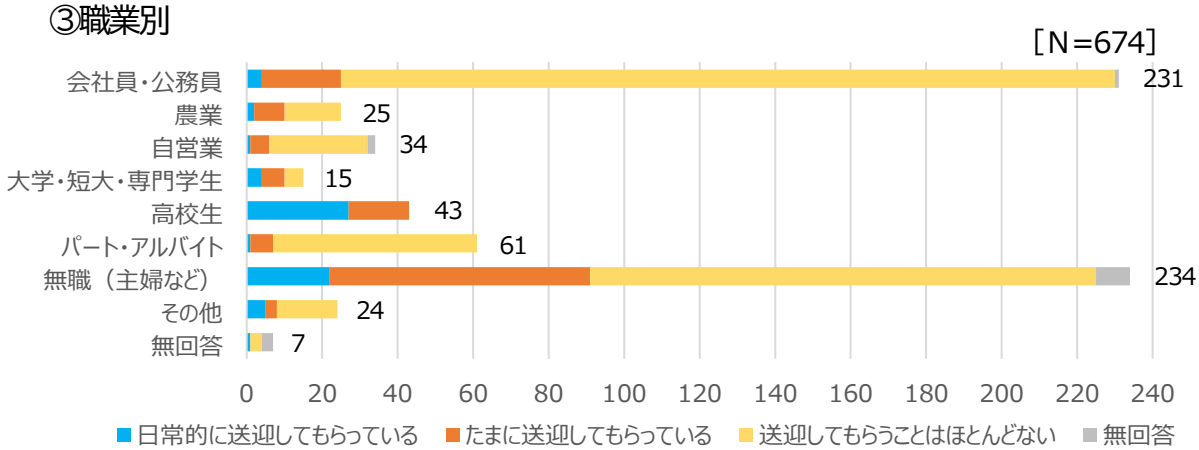
### ②年代別




➢　「日常的に送迎してもらっている」のは、10 代が最も多い。

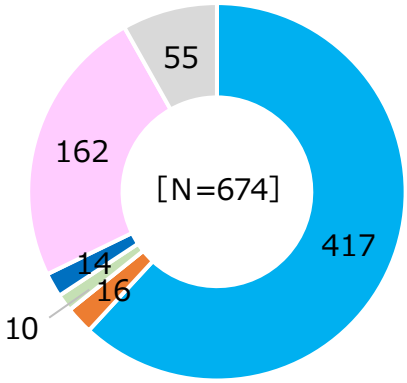
➢　70 代で約７割、80 代でも約４割が日常的に「送迎してもらうことがほとんどない」と回答した。

### ③職業別




➢　会社員・公務員では約９割、無職でも約６割が「送迎してもらうことはほとんどない」と回答した。

## （9）送迎をお願いする方




| | |
|---|---|
| 家族・親戚 | 61.9%（-） |
| 友人 | 2.4%（-） |
| 近所の人 | 0.0%（-） |
| サービスを受ける事業者 | 1.5%（-） |
| その他 | 2.1%（-） |
| 送迎してもらうことはない | 24.0%（-） |
| 無回答 | 8.2%（-） |

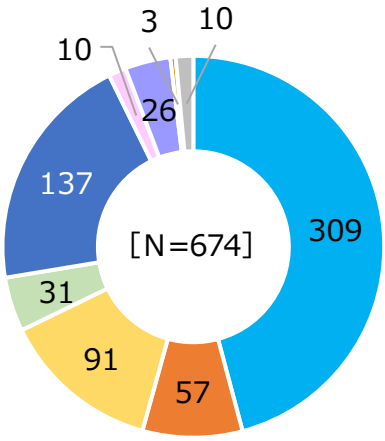
➢ 回答者の約６割が「家族・親族」と回答した。

➢ 「無回答」の方のほとんどは（８）で「送迎してもらうことはほどんどない」と回答している。

## （10）日常の外出について

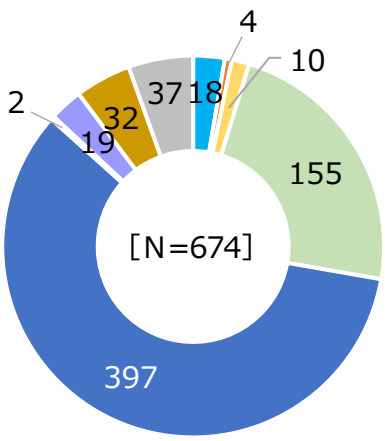
### ①主な外出の目的

【平日】




| | |
|---|---|
| 通勤 | 45.8% |
| 通学 | 8.5% |
| 通院 | 13.5% |
| 娯楽・レジャー・部活・習い事・趣味 | 4.6% |
| 買い物 | 20.3% |
| 福祉施設 | 1.5% |
| その他 | 3.9% |
| 出かけない | 0.4% |
| 無回答 | 1.5% |

【休日】



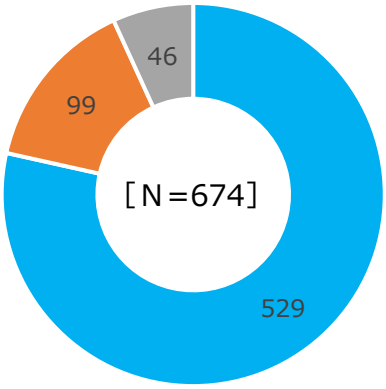

| | |
|---|---|
| 通勤 | 2.7% |
| 通学 | 0.6% |
| 通院 | 1.5% |
| 娯楽・レジャー・部活・習い事・趣味 | 23.0% |
| 買い物 | 58.9% |
| 福祉施設 | 0.3% |
| その他 | 2.8% |
| 出かけない | 4.7% |
| 無回答 | 5.5% |

➢ 平日で最も多いのは「通勤」で、次いで「買い物」「通院」である。

➢ 休日で最も多いのは「買い物」で、次いで「娯楽・レジャー・部活・習い事・趣味」である。

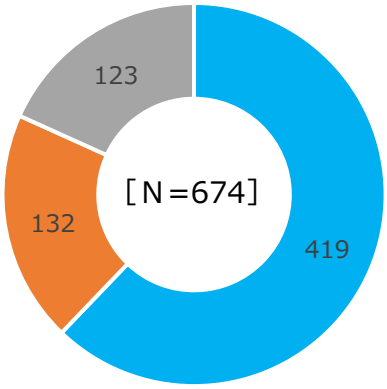
## ②目的地

【平日】




| | |
|---|---|
| 市内 | 78.5% |
| 市外 | 14.7% |
| 無回答 | 6.8% |

【休日】



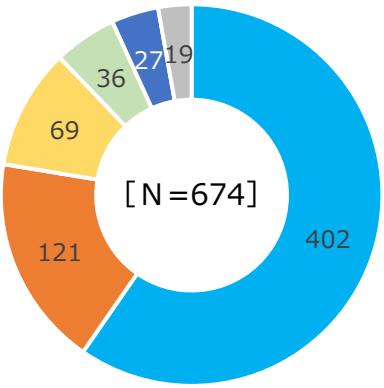

| | |
|---|---|
| 市内 | 62.2% |
| 市外 | 19.6% |
| 無回答 | 18.2% |

➢ 「市内」と回答した方が、平日では約８割であるが、休日は約６割となる。

➢ 「無回答」には出かけない方も含まれていると考える。

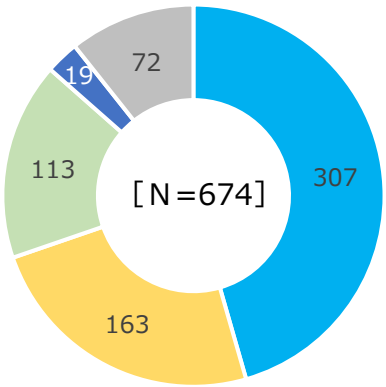
## ③外出頻度

【平日】




| | |
|---|---|
| 週に５日 | 59.6% |
| 週に３日から４日 | 18.0% |
| 週に１日から２日 | 10.2% |
| 月に数回程度 | 5.3% |
| その他 | 4.0% |
| 無回答 | 2.8% |

【休日】



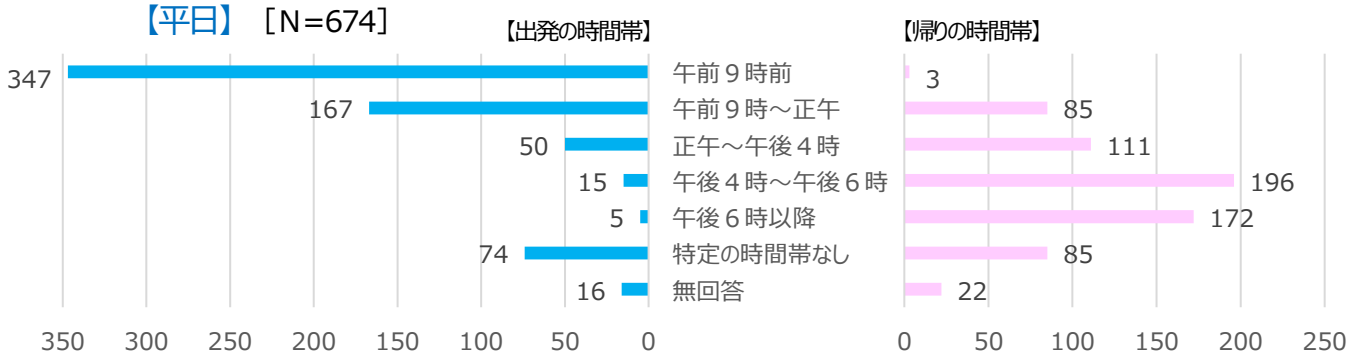

| | |
|---|---|
| 休日のほとんど | 45.5% |
| 週に１回程度 | 24.2% |
| 月に数回程度 | 16.8% |
| その他 | 2.8% |
| 無回答 | 10.7% |

➢ 平日において、「その他」のほとんどは「毎日」「週６日」などであったため、「週５日」と合わせると約６割はほぼ外出している。

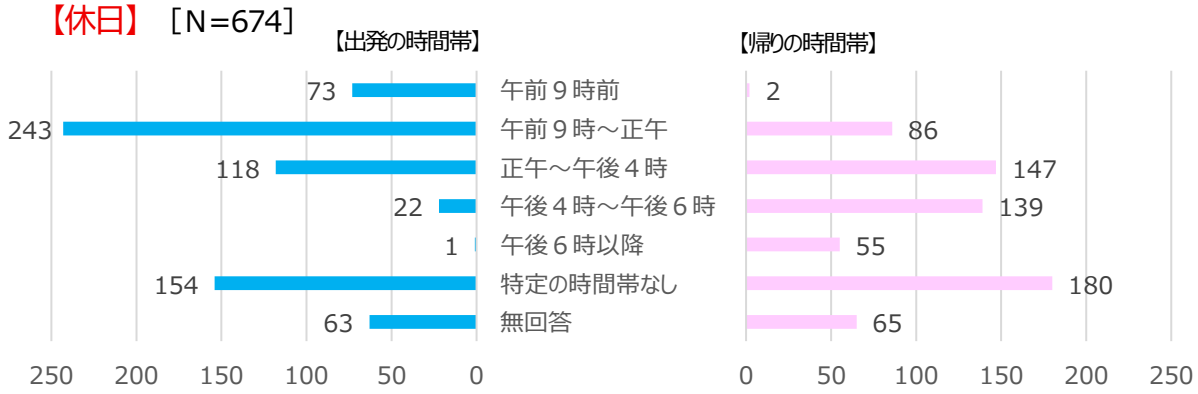
➢ 休日は、「ほとんど」と「週に１回程度」を合わせると約７割が週に１回以上は外出している。

## ④－１　外出の時間帯（出発と帰り・回答数）

【平日】［N=674］

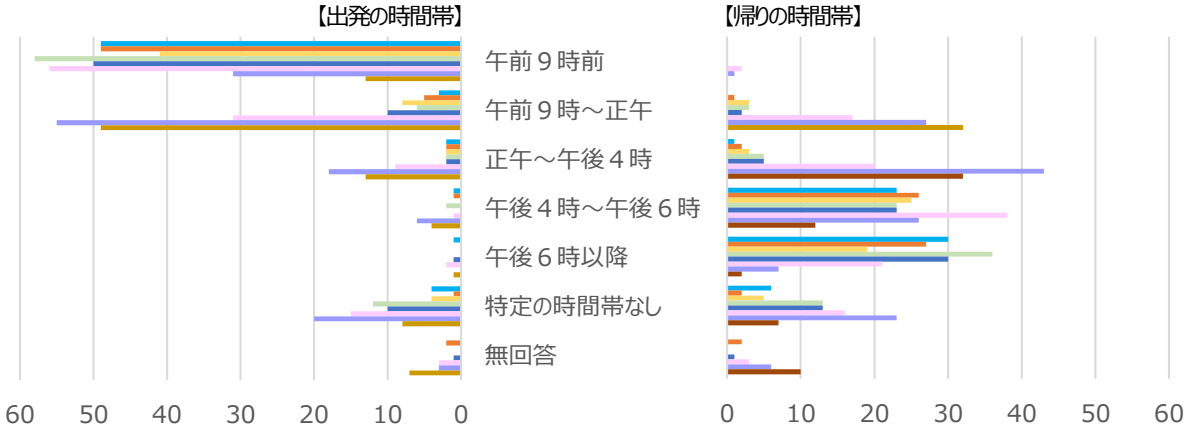



【休日】［N=674］

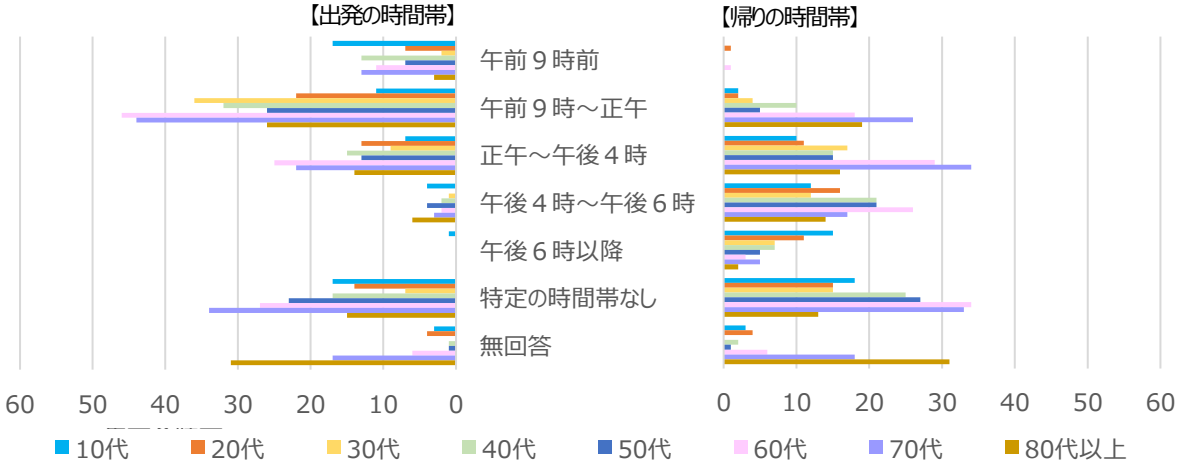



## ④－２　外出の時間帯（出発と帰り・年代別）

【平日】［N=674］




【【休日】［N=674］



【平日】［N=674］ 出発で最も多い時間帯 帰りで最も多い時間帯

| | 10代 | | 20代 | | 30代 | | 40代 | | 50代 | | 60代 | | 70代 | | 80代以上 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 出発 | 帰り | 出発 | 帰り | 出発 | 帰り | 出発 | 帰り | 出発 | 帰り | 出発 | 帰り | 出発 | 帰り | 出発 | 帰り |
| 午前９時前 | 49 | 0 | 49 | 0 | 41 | 0 | 58 | 0 | 50 | 0 | 56 | 2 | 31 | 1 | 13 | 0 |
| 午前９時～正午 | 3 | 0 | 5 | 1 | 8 | 3 | 6 | 3 | 10 | 2 | 31 | 17 | 55 | 27 | 49 | 32 |
| 正午～午後４時 | 2 | 1 | 2 | 2 | 2 | 3 | 2 | 5 | 2 | 5 | 9 | 20 | 18 | 43 | 13 | 32 |
| 午後４時～午後６時 | 1 | 23 | 1 | 26 | 0 | 25 | 2 | 23 | 0 | 23 | 1 | 38 | 6 | 26 | 4 | 12 |
| 午後６時以降 | 1 | 30 | 0 | 27 | 0 | 19 | 0 | 36 | 1 | 30 | 2 | 21 | 0 | 7 | 1 | 2 |
| 特定の時間帯なし | 4 | 6 | 1 | 2 | 4 | 5 | 12 | 13 | 10 | 13 | 15 | 16 | 20 | 23 | 8 | 7 |
| 無回答 | 0 | 0 | 2 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 3 | 3 | 3 | 6 | 7 | 10 |
| 計 | 60 | 60 | 60 | 60 | 55 | 55 | 80 | 80 | 74 | 74 | 117 | 117 | 133 | 133 | 95 | 95 |

【休日】［N=674］ 出発で最も多い時間帯 帰りで最も多い時間帯

| | 10代 | | 20代 | | 30代 | | 40代 | | 50代 | | 60代 | | 70代 | | 80代以上 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 出発 | 帰り | 出発 | 帰り | 出発 | 帰り | 出発 | 帰り | 出発 | 帰り | 出発 | 帰り | 出発 | 帰り | 出発 | 帰り |
| 午前９時前 | 17 | | 7 | 1 | 2 | | 13 | | 7 | | 11 | 1 | 13 | | 3 | |
| 午前９時～正午 | 11 | 2 | 22 | 2 | 36 | 4 | 32 | 10 | 26 | 5 | 46 | 18 | 44 | 26 | 26 | 19 |
| 正午～午後４時 | 7 | 10 | 13 | 11 | 9 | 17 | 15 | 15 | 13 | 15 | 25 | 29 | 22 | 34 | 14 | 16 |
| 午後４時～午後６時 | 4 | 12 | 0 | 16 | 1 | 12 | 2 | 21 | 4 | 21 | 2 | 26 | 3 | 17 | 6 | 14 |
| 午後６時以降 | 1 | 15 | 0 | 11 | 0 | 7 | 0 | 7 | 0 | 5 | 0 | 3 | 0 | 5 | 0 | 2 |
| 特定の時間帯なし | 17 | 18 | 14 | 15 | 7 | 15 | 17 | 25 | 23 | 27 | 27 | 34 | 34 | 33 | 15 | 13 |
| 無回答 | 3 | 3 | 4 | 4 | 0 | 0 | 1 | 2 | 1 | 1 | 6 | 6 | 17 | 18 | 31 | 31 |
| 計 | 60 | 60 | 60 | 60 | 55 | 55 | 80 | 80 | 74 | 74 | 117 | 117 | 133 | 133 | 95 | 95 |

➢ 全体的にみると、平日は「午前９時前」の出発が約５割と最も多く、帰りは「午後４時～午後６時」、次いで「午後６時以降」となり、合わせると５割強となる。

➢ 年代別にみると、平日の出発は、60 代以下で「午前９時前」が最も多く、通勤・通学によるものと考えられる。一方、70 代以上は「午前９時～正午」が最も多くなり、60 代以下と動き出しのピークがずれる。外出目的をみると、70 代の「午前９時前」は「通勤」が 14 件と最も多く、「通院」は７件で、「午前９時～正午」は「買い物」が 26 件と最も多く、「通院」は 14 件であった。80 代以上の「午前９時前」は「通院」が７件と最も多く、「午前９時～正午」は、「買い物」が 19 件、「通院」が 18 件でほぼ同数であった。

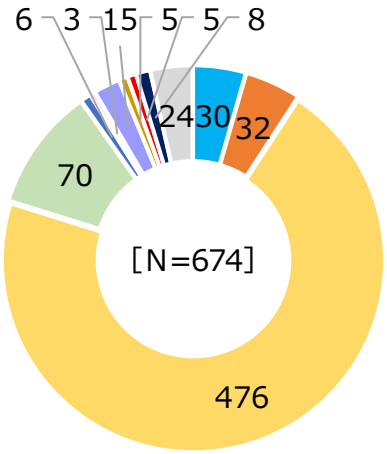
➢ 年代別にみると、平日の帰りは、10・20・40・50 代が「午後６時以降」、30・60 代が「午後４時～午後６時」が最も多くなったが、70 代は「正午～午後４時」が最も多く、80 代は「午前９時～正午」と「正午～午後４時」が同率であった。70 代以上は用事が済んだら早めに帰宅する傾向にあると考えられる。

➢ 全体的にみると、休日は「午前９時～正午」の出発が約３割と最も多いが、平日に比べ「特定の時間帯なし」が大きく増える。帰りは「特定の時間帯なし」が最も多くなり、次いで「正午～午後４時」、「午後４時～午後６時」となる。用事に合わせて移動し、平日に比べて早めに帰宅する方が多い傾向にあると考えられる。

➢ 年代別にみると、休日の出発は 10 代以外で「午前９時～正午」が最も多くなり、帰りは 10・40・50・60 代で「特定の時間帯なし」が最も多くなるが、「午後６時以降」の回答数が比較的平日よるも減少するため、早めに帰宅される方が多い傾向にあると考えられる。

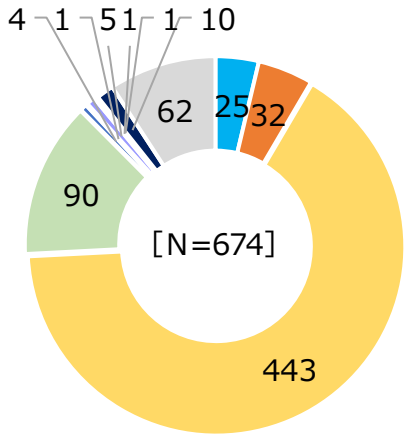
## ⑤主な移動手段

【平日】




| | |
|---|---|
| 徒歩 | 4.5% |
| 自転車 | 4.7% |
| 自動車・バイク（自らが運転） | 70.6% |
| 自動車（送迎） | 10.4% |
| 鉄道（陸羽西線代行バスを含む） | 0.9% |
| 庄内交通路線バス（高速も含む） | 0.4% |
| るんるんバス | 2.2% |
| デマンドタクシー | 0.7% |
| 民営タクシー | 0.7% |
| その他 | 1.2% |
| 無回答 | 3.6% |

【休日】



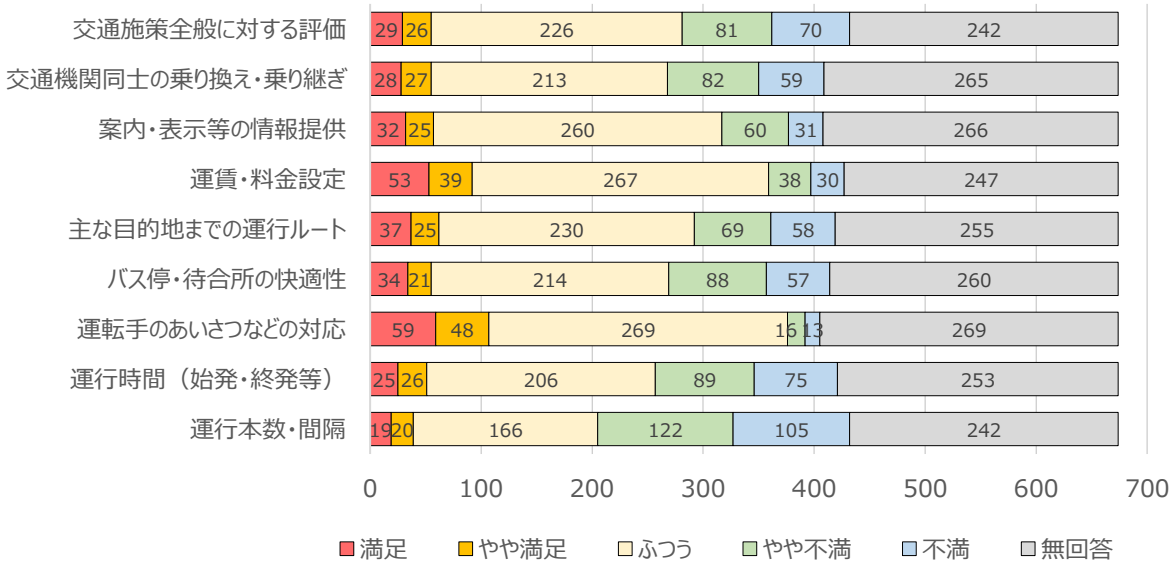

| | |
|---|---|
| 徒歩 | 3.7% |
| 自転車 | 4.7% |
| 自動車・バイク（自らが運転） | 65.7% |
| 自動車（送迎） | 13.4% |
| 鉄道（陸羽西線代行バスを含む） | 0.6% |
| 庄内交通路線バス（高速も含む） | 0.1% |
| るんるんバス | 0.7% |
| デマンドタクシー | 0.1% |
| 民営タクシー | 0.1% |
| その他 | 1.5% |
| 無回答 | 9.2% |

- ➢ 平日・休日ともに「自動車・バイク（自ら運転）」が約７割と最も多くなる。
- ➢ 平日に比べ、休日は「自動車（送迎）」が若干増える。仕事が休みになることで、家族等の送迎を行う方が増えるものと考えられる。
- ➢ 公共交通の利用については、平日に比べ休日は減少する傾向にあり、特にるんるんバスは1.5ポイント下がる。休日は６路線のうち、市内循環Ａ・Ｂ線と酒田駅大学線以外は運休すること、平日の利用目的で多い医療機関が休みになることが考えられる。
- ➢ デマンドタクシーも休日は運行していないため、平日に比べると減少する。（0にならないのは、誤記の可能性あり）

## （11）市内公共交通サービス（市営も含むバス・タクシー・鉄道など全般）の評価

### ①回答数

［N＝674］




### ②各項目の回答割合

※ 割合は、無回答を除いて算出したもの

| 項目 | 満足 | やや満足 | ふつう | やや不満 | 不満 |
|---|---|---|---|---|---|
| 運行本数・間隔 | 4.4% | 4.6% | 38.4% | 28.2% | 24.3% |
| 運行時間（始発・終発等） | 5.9% | 6.2% | 48.9% | 21.1% | 17.8% |
| 運転手のあいさつなどの対応 | 14.6% | 11.9% | 66.4% | 4.0% | 3.2% |
| バス停・待合所の快適性 | 8.2% | 5.1% | 51.7% | 21.3% | 13.8% |
| 学校・病院等、施設とルートの関係 | 8.8% | 6.0% | 54.9% | 16.5% | 13.8% |
| 運賃・料金設定 | 12.4% | 9.1% | 62.5% | 8.9% | 7.0% |
| 案内・表示等情報提供 | 7.8% | 6.1% | 63.7% | 14.7% | 7.6% |
| 交通機関同士の乗り換え・乗り継ぎ | 6.8% | 6.6% | 52.1% | 20.0% | 14.4% |
| 交通施策全般に対する評価 | 6.7% | 6.0% | 52.3% | 18.8% | 16.2% |

【参考　前回アンケート調査時の回答割合（令和２年度）】

※ 割合は、無回答を除いて算出したもの

| 項目 | 満足 | やや満足 | ふつう | やや不満 | 不満 |
|---|---|---|---|---|---|
| 運行本数・間隔 | 5.9% | 9.4% | 44.7% | 24.7% | 15.3% |
| 運行時間（始発・終発等） | 6.4% | 8.6% | 53.7% | 19.8% | 11.5% |
| 運転手のあいさつなどの対応 | 20.0% | 11.7% | 62.2% | 3.9% | 2.2% |
| バス停・待合所の快適性 | 6.2% | 5.9% | 59.2% | 20.6% | 8.1% |
| 学校・病院等、施設とルートの関係 | 6.8% | 10.6% | 58.2% | 14.7% | 9.7% |
| 運賃・料金設定 | 12.1% | 8.6% | 61.0% | 12.6% | 5.7% |
| 案内・表示等情報提供 | 6.8% | 6.6% | 66.8% | 14.1% | 5.6% |
| 交通機関同士の乗り換え・乗り継ぎ | 3.7% | 4.9% | 57.1% | 21.9% | 12.3% |
| 交通施策全般に対する評価 | 6.4% | 10.1% | 61.2% | 15.1% | 7.3% |

➢ 現地域公共交通計画の**『アンケート指標② ： 接続性に関する不満度』**については、**目標値が 30.0%**となっており、②各項目の回答割合の**「交通機関同士の乗り換え・乗り継ぎ」**で「やや不満」と「不満」を合わせた数値が目標値を下回るかどうか（無回答を除いて算出）で判断することになっている。

今回は、「やや不満」が 20.0%、「不満」が 14.4%で、計 **34.4%**（前回令和２年度は 34.2% ▲0.2 ポイント）あることから、**目標未達**と判断する。

➢ 現地域公共交通計画の**『アンケート指標③ ： 情報提要に関する不満度』**については、**目標値が 15.0%**となっており、②各項目の回答割合の**「案内・表示等情報提供」**で「やや不満」と「不満」を合わせた数値が目標値を下回るかどうか（無回答を除いて算出）で判断することになっている。

今回は、「やや不満」が 14.7%、「不満」が 7.6%で、計 **22.3%**（前回令和２年度は 19.7% ▲2.6 ポイント）であることから、**目標未達**と判断する。

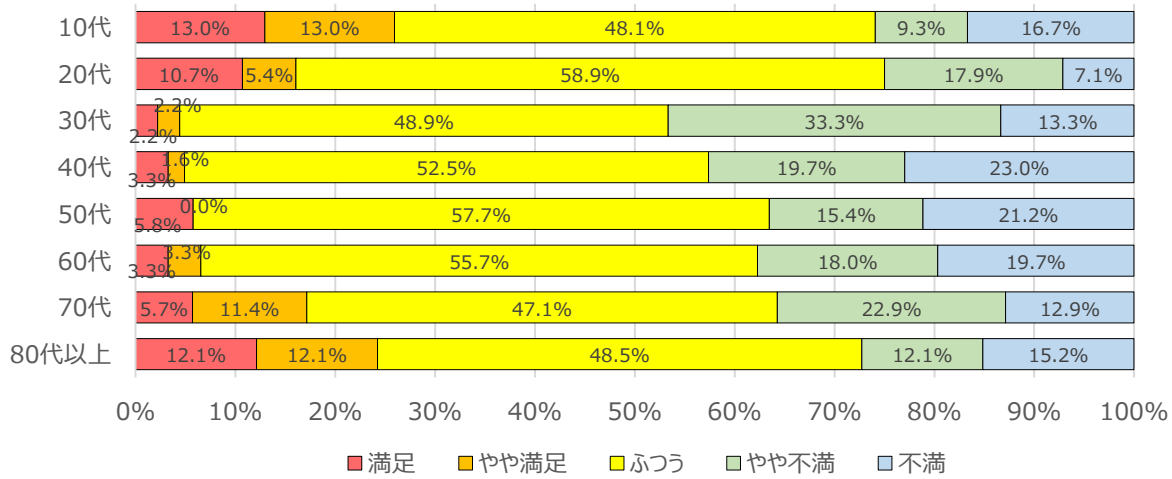
➢ 「満足」と「やや満足」が比較的高く、「やや不満」と「不満」が比較的低い項目は、「運転手のあいさつなどの対応」と「運賃・料金設定」であった。逆に最も「やや不満」と「不満」が高い項目は「運行本数・間隔」で、次いで「運行時間（始発・終発等）」、「交通機関同士の乗り換え・乗り継ぎ」であった。総合的に、公共交通の利便性に対する市民の不満が高い。

➢ 「満足」と「やや満足」を合わせた数値が、前回（令和２年度）を上回った項目は、「バス停・待合所の快適性」13.3%（前回 12.1%）、「運賃・料金設定」21.5%（前回 20.7%）、「案内・表示等情報提供」13.9%（13.4%）、「「交通機関同士の乗り換え・乗り継ぎ」」13.4%（8.6%）であった。

➢ 「交通施策全般に対する評価」の「満足」と「やや満足」を合わせた数値は 12.7%で、前回（16.5%）を下回った。

➢ 全体的に「ふつう」と回答した項目が最も多くなったが、アンケートの内容を見ると普段公共交通を利用しない方は「評価できないためふつうに〇をつけた」とのコメントが欄外に散見されたため、次回は「評価できない」という項目も設けるべきと考える。

## ③年代別　交通施策全般に対する評価

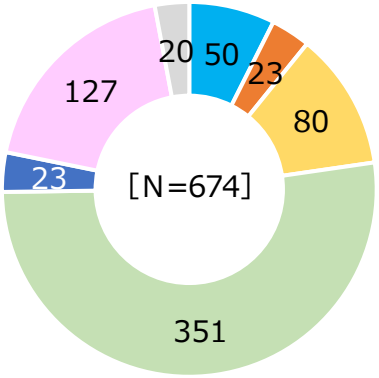



➢ 年代別にみると、公共交通を主に利用する若年層（10・20 代）と高齢者層（70 代以上）で満足度が高い。

➢ 一方、30 代が最も「やや不満」と回答した割合が高く、40 代が最も「不満と」回答した割合が高い。

## （12）公共交通サービスの利用頻度

### ①回答数




| | |
|---|---|
| 日常的によく利用している | 7.4% |
| 最近になって利用しはじめた | 3.4% |
| 現在は利用していないが、今後利用したい | 11.9% |
| ほとんど利用していない | 52.1% |
| 過去に利用していたが、利用をやめた | 3.4% |
| 利用していない、利用したいと思わない | 18.8% |
| 無回答 | 3.0% |

➢ 現地域公共交通計画の**『アンケート指標①　：　公共交通の利用率』**については、**目標値が 18.0%**となっているが、「日常的によく利用している」と「最近になって利用しはじめた」を合わせると計**10.8%**であることから、**目標未達**と判断する。（前回令和２年度は 13.8%　▲3.0 ポイント）

➢ 回答項目を若干変更したため、前回（令和２年度）との比較は上記に掲載していないが、参考までに前回の回答項目と数値は次のとおりである。（N＝774）

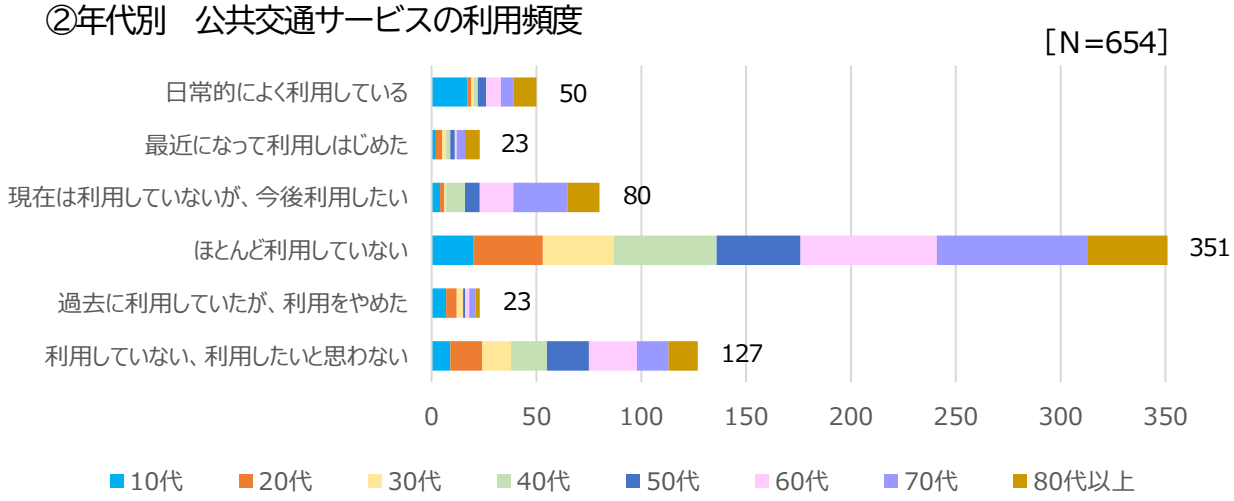
日常的に利用している … 11.0%　最近になって利用しはじめた … 2.8%　**利用率＝11.0%+2.8%＝13.8%**

現在は利用していないが、今後利用したい　… 33.1%　利用していたが、利用するのをやめた　… 5.7%

利用したいと思わない・利用しない　… 32.4%　どのように運行しているかわからない　… 15.0%

➢ 「現在は利用していないが、今後利用したい」と前向きな回答をした方を上記と合わせると、約２割になる。今後の交通施策を展開していくにあたって、まずはこの２割にどうアプローチするかが課題となると考える。

### ②年代別　公共交通サービスの利用頻度




➢ 「日常的によく利用している」と回答した方では、10 代が 17 人と最も多い。20～50 代は自分で運転する方が多いためか少数だが、60 代以降でまた増える。

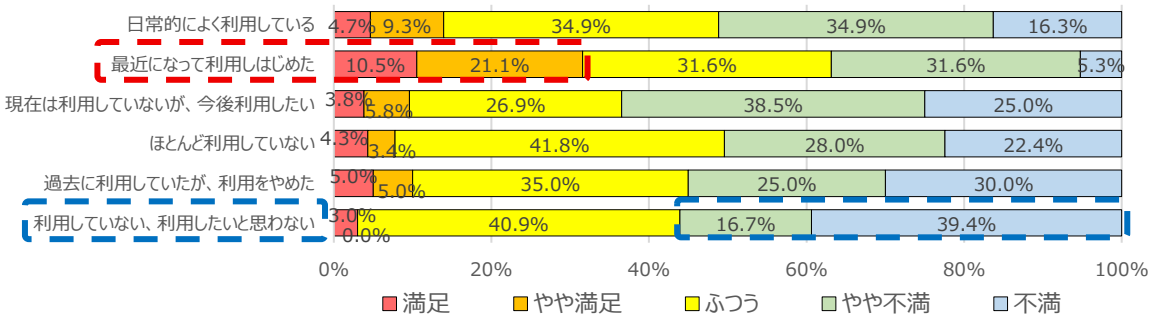
➢ 「最近になって利用しはじめた」と回答した方では、80 代以上が 7 人と最も多い。

➢ 「現在は利用していないが。今後利用したい」と回答した方では、70 代が 26 人と最も多い。年齢からも近い将来免許返納することを見据えて、利用をしたいと思う方が増えるものと考える。

➢ 一方で「ほとんど利用していない」と回答した方のうち、70 代の割合が約２割と最も多い。

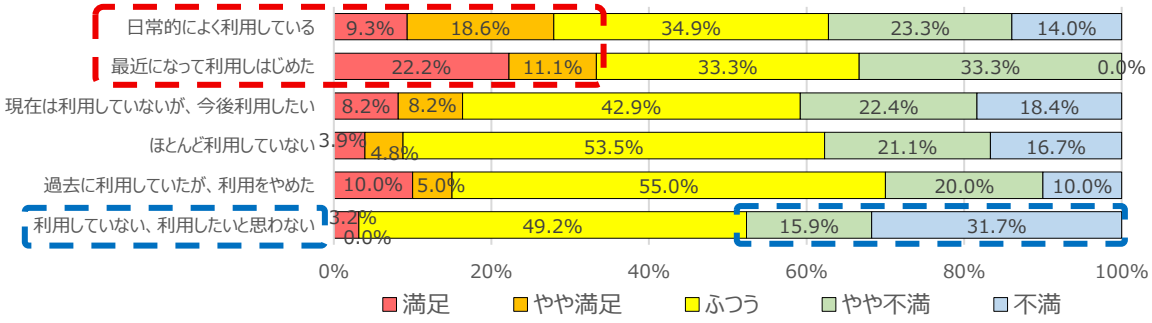
## ③年代別　市内公共交通サービスの評価と公共交通サービスの利用頻度（有効回答のみ）

### 【運行本数・間隔】　［N＝432］



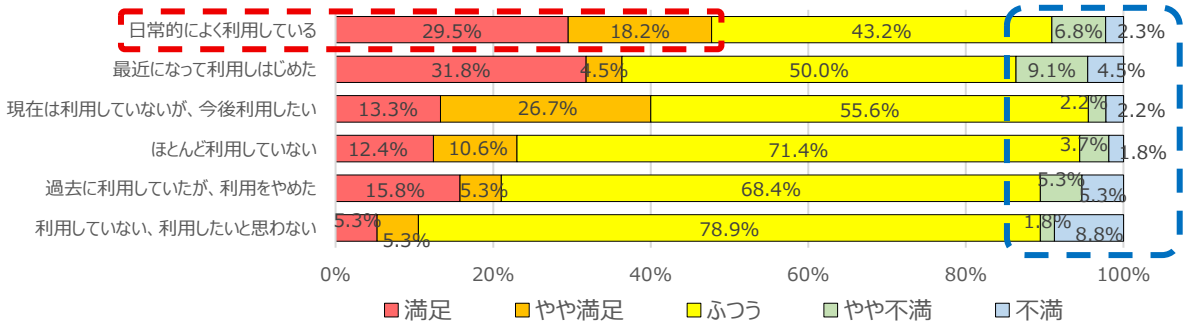

- 全項目の中で、特に満足度が低く、不満度が高い項目。
- 「最近になって利用しはじめた」方の約３割が「満足」、「やや満足」と回答しており、中では比較的満足度が高い。
- 「利用していない、利用したいと思わない」方の「やや不満」、「不満」が６割弱で、全項目中で不満度が最も高い。

### 【運行時間（始発・終発等）】　［N＝421］




- 「日常的によく利用している」、「最近になって利用しはじめた」方は、それぞれ３割程度が「満足」、「やや満足」と回答している。また、「最近になって利用しはじめた」の「不満」は０である。
- 「利用していない、利用したいと思わない」と回答した方のうち、「やや不満」、「不満」が５割弱となっている。

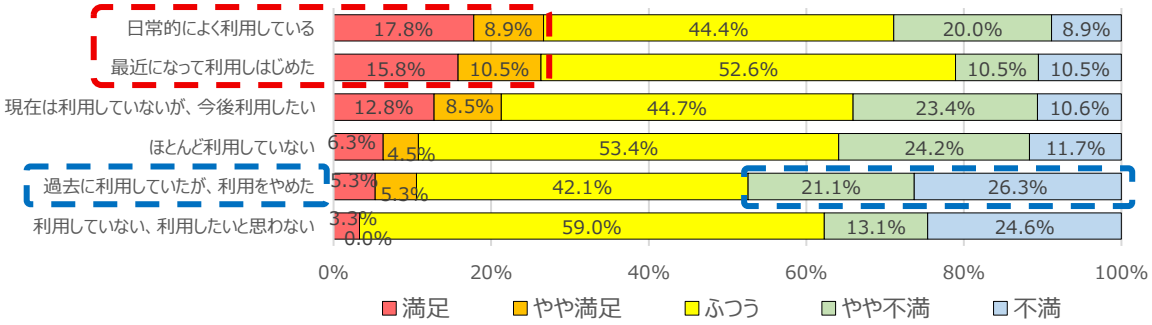
### 【運転手のあいさつなどの対応】　［N＝404］




- 全体的に満足度が高いが、特に「日常的によく利用している」方のうち、５割程度が「満足」、「やや満足」と回答しており、全項目の中で満足度が最も高い。
- 「やや不満」、「不満」と回答した方の割合も、全項目で最も少ない。

## 【バス停・待合所の快適性】

［N＝414］

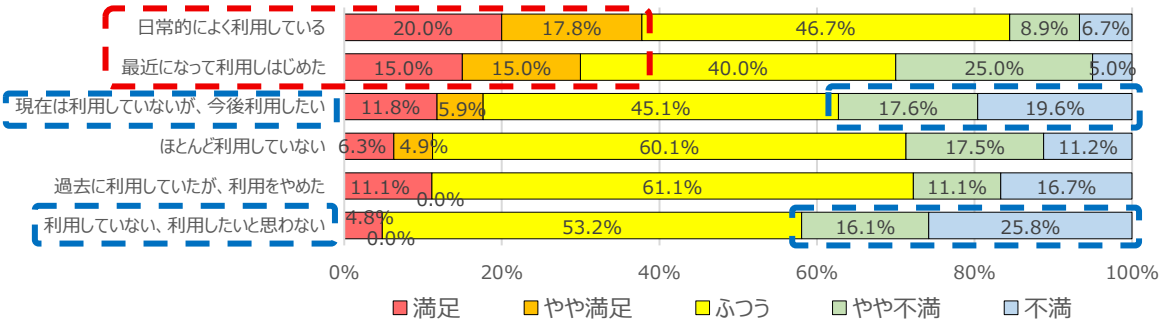



➢ 「日常的によく利用している」、「最近になって利用しはじめた」方のうち、それぞれ３割弱が「満足」、「やや満足」と回答している。

➢ 一方で「過去に利用していたが、利用をやめた」と回答した方のうち、「やや不満」、「不満」の割合が５割弱と全項目で最も高い。継続して公共交通を利用してもらうためには、待合環境の改善も課題である。

## 【主な目的地までの運行ルート】

［N＝419］

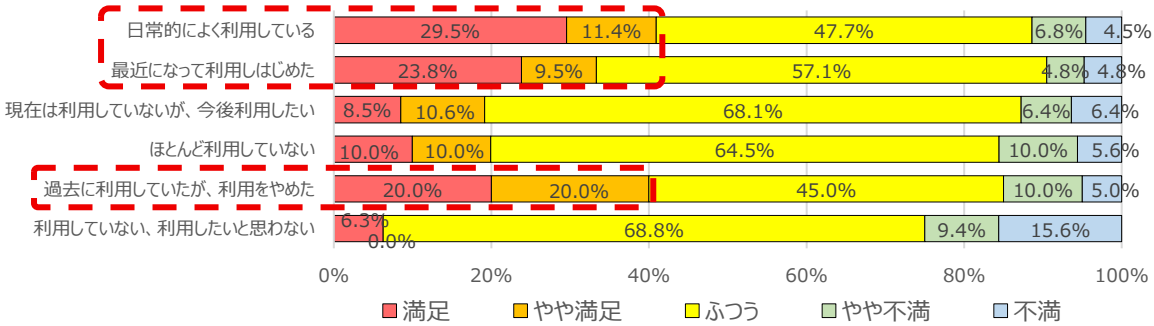



➢ 「日常的によく利用している」方の約４割、「最近になって利用しはじめた」方の３割が「満足」、「やや満足」と回答している。公共交通は学生や高齢者の利用が比較的多いが、目的地に対するニーズはある程度カバーしている。

➢ 一方で「利用していない、利用したいと思わない」と「現在は利用していないが、今後利用したい」方のそれぞれ約４割が「やや不満」、「不満」と回答しており、比較的不満度が高いのが特徴である。現在の運行ルートが、自分の行きたい目的地と合っていないものと考えられる。運行ルートをより移動ニーズに合わせることが、利用率向上に繋がる。

## 【運賃・料金設定】

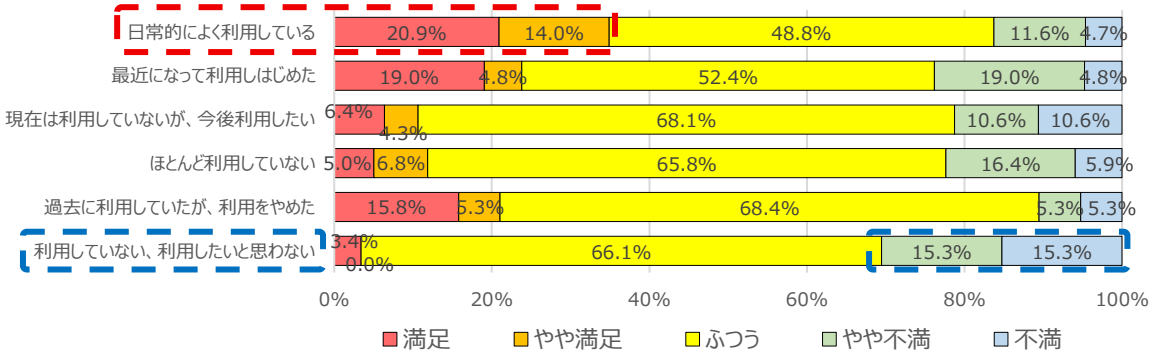
［N＝427］




➢ 「運転手のあいさつなどの対応」に次いで満足度が高い項目。

➢ 「日常的によく利用している」、「最近になって利用しはじめた」方だけでなく、「過去に利用していたが、利用をやめた」方からの満足度も４割と高いのが特徴。

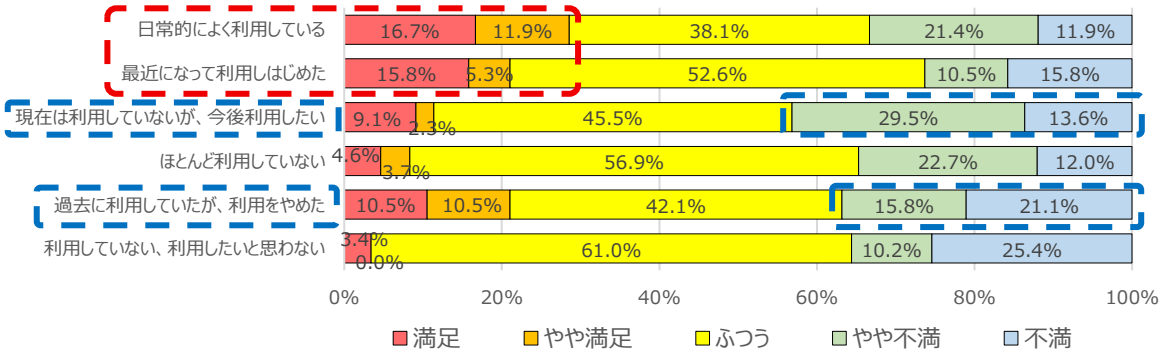
## 【案内・表示等の情報提供】 ［N＝408］




➢ 「日常的によく利用している」方の３割強が「満足」、「やや満足」と回答しており、比較的満足度は高いが、「最近になって利用しはじめた」方の「やや不満」、「不満」の割合が「日常的によく利用している」方よりも高い。

➢ 反面、「利用していない、利用したいと思わない」と回答した方のうち、「やや不満」、「不満」の割合が約３割と比較的高い。公共交通に乗り慣れていない方には、そもそも情報が届いていなかったり、乗り方が分からないというケースも想定されるため、改善の余地があると考える。

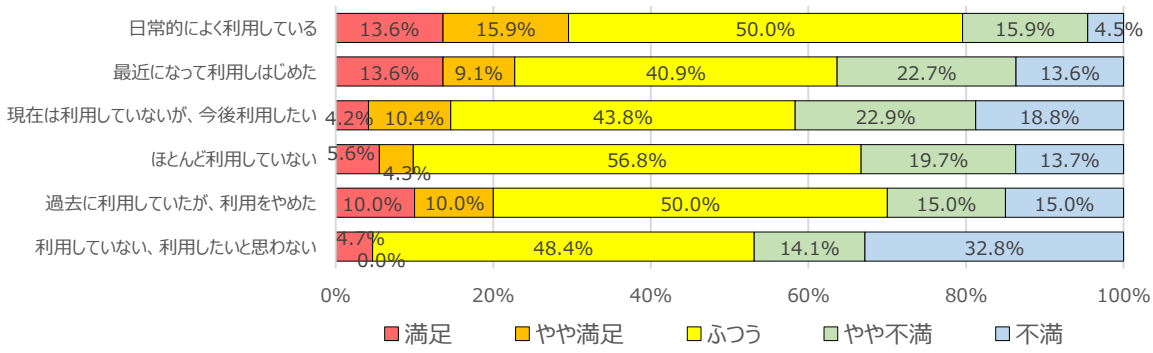
## 【交通機関同士の乗り換え・乗り継ぎ】 ［N＝399］




➢ 「現在は利用していないが、今後利用したい」方の「やや不満」、「不満」の割合が４割強で、「過去に利用していたが、利用をやめた」方も４割弱と、他項目と比較的して高いのが特徴。

➢ 「日常的によく利用している」、「最近になって利用しはじめた」方の満足度も「運行本数・間隔」に次いで低いことからも、乗り継ぎを含めた移動に係る全体の所要時間を短縮したり、遅延を減らして次の移動手段へいかにスムーズに移行できるか重要であると考える。

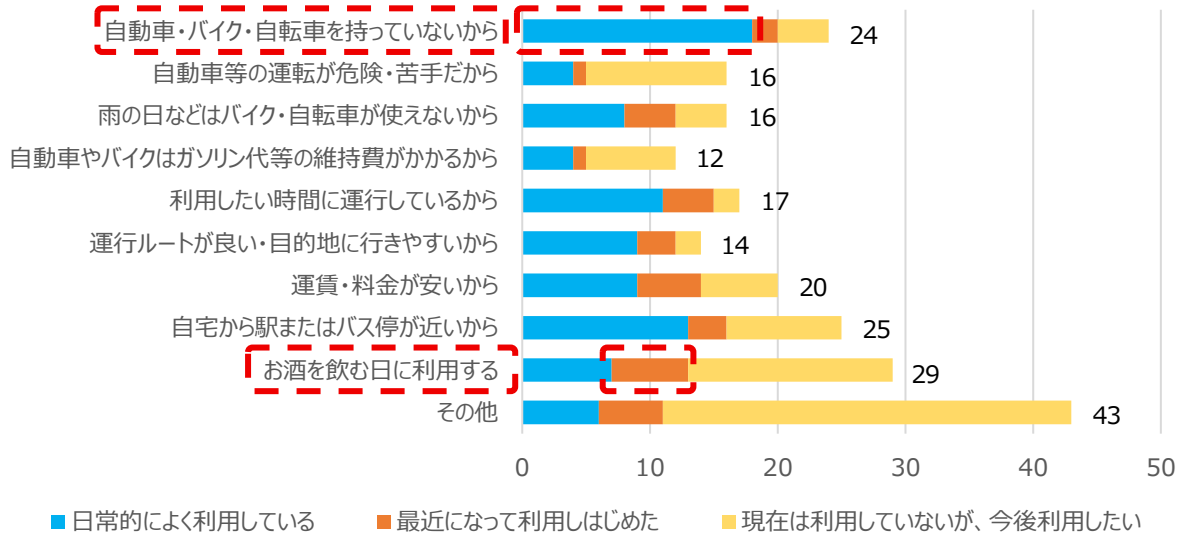
## 【交通施策全般に対する評価】 ［N＝432］



## ④利用頻度別　回答理由（複数回答可・有効回答のみ集計）

### 【「日常的に利用している」、「最近になって利用しはじめた」、「今後利用したい」】

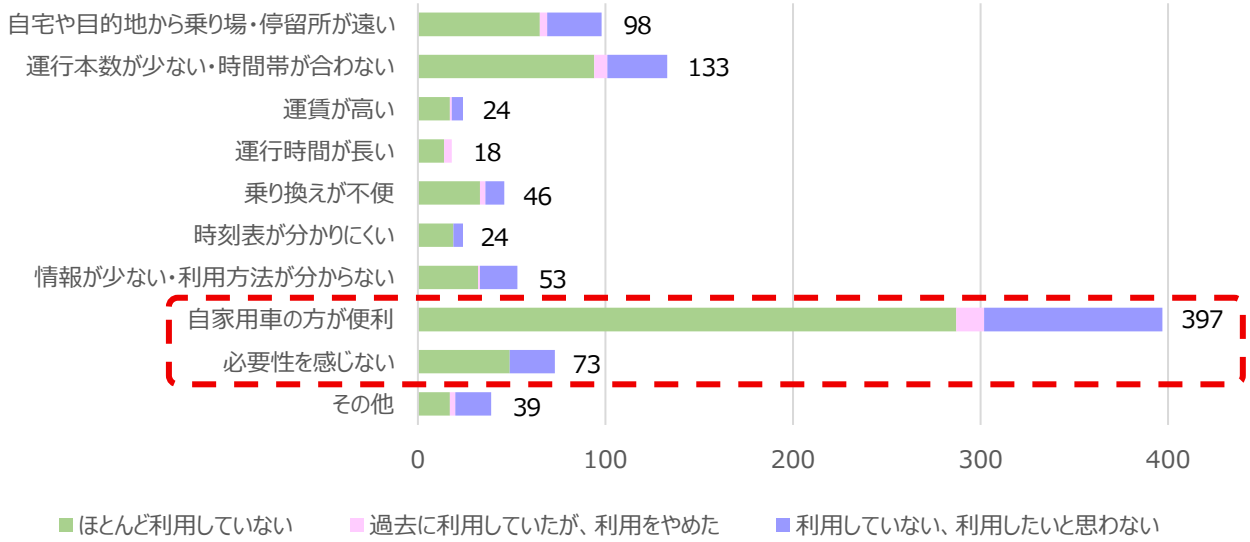
［N=216］




- 「日常的に利用している」方で最も多かったのは「自転車・バイク・自転車を持っていないから」である。
- 「最近になって利用しはじめた」と「今後利用したい」で多かったのは「お酒を飲む日に利用する」である。
- 「その他」で複数回答があったものは、「自分や家族の免許返納後」が 40 代以上で 22 件、「（雨・雪の）通学のため」が 10 代で 3 件、「鉄道が好き」が 40 代で 2 件であった。

### 【「ほとんど利用していない」、「過去に利用していたがやめた」、「利用していない」】

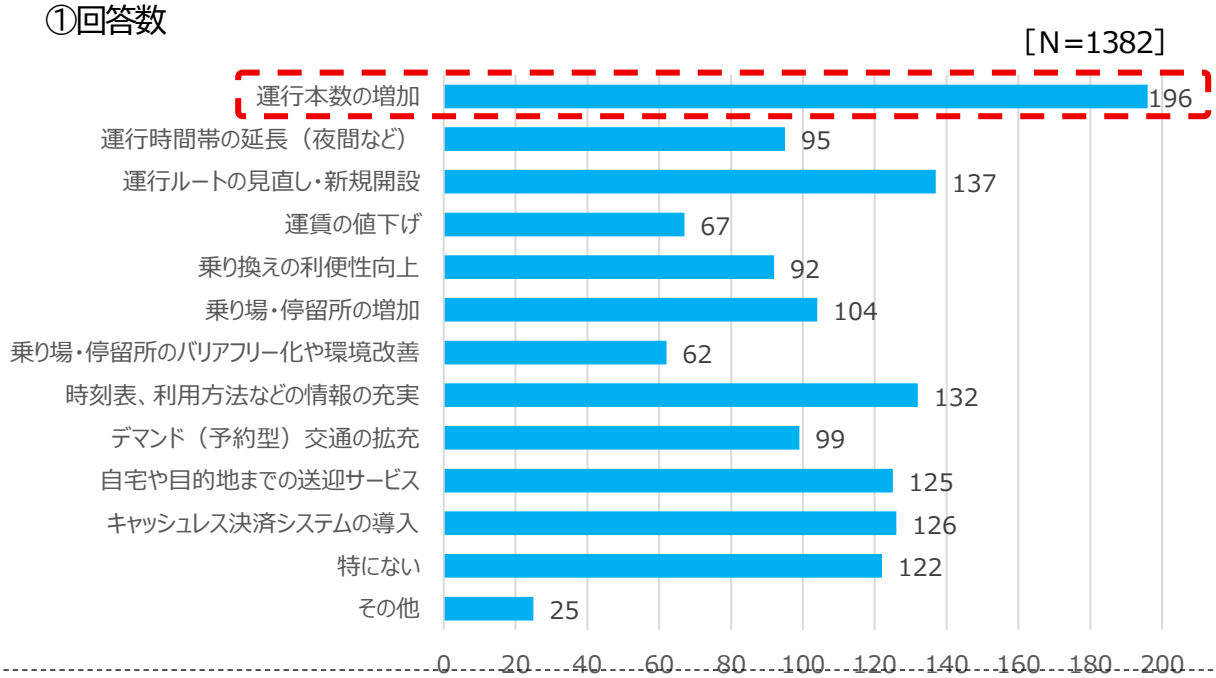
［N=905］




- 「自家用車の方が便利」が圧倒的多数である。「必要性を感じない」と合わせると約５割に達する。
- 次いで「運行本数が少ない・時間帯が合わない」、「自宅や目的地から乗り場・停留所が遠い」で、「運行時間が長い」や「乗り換えが不便」と合わせ、利便性の悪さに関する回答が約３割であった。
- 「その他」で回答項目に重複しなかったものには、「家族などが送迎してくれる」「介護状態のため自力で乗れない」が複数回答あった。

## （13）公共交通サービスの改善（複数回答可）

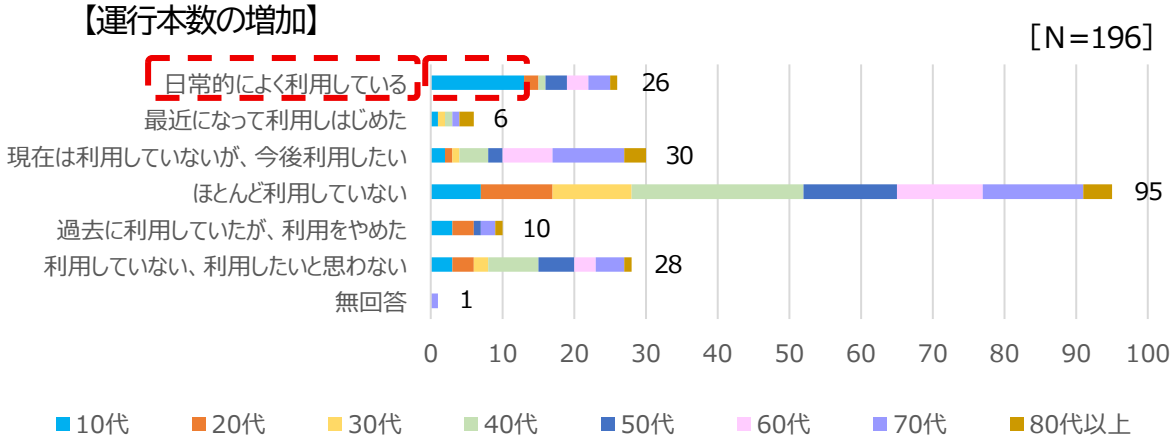
### ①回答数



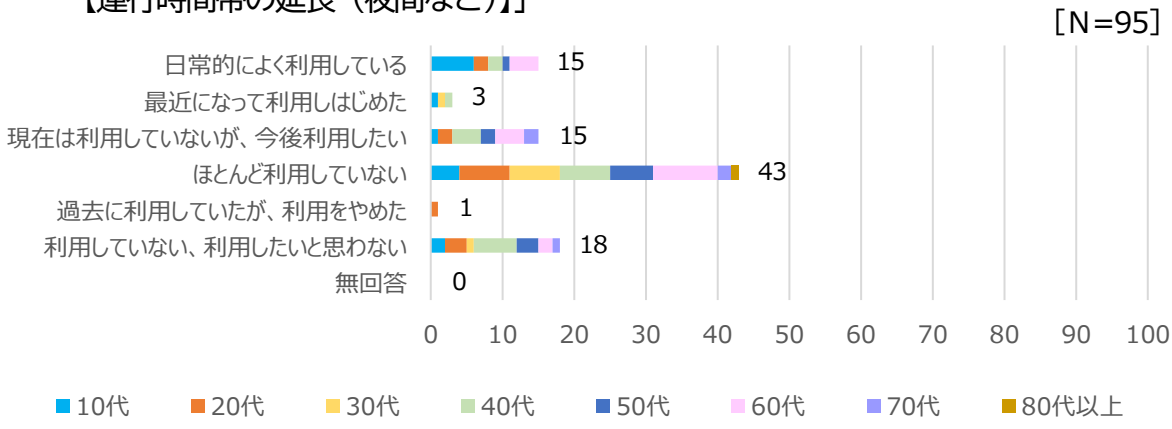

- 最も多いのは「運行本数の増加」である。
- 次いで「運行ルートの見直し・新規開設」「時刻表、利用方法などの情報の充実」である。

### ②利用頻度・年代別　各改善項目の内訳

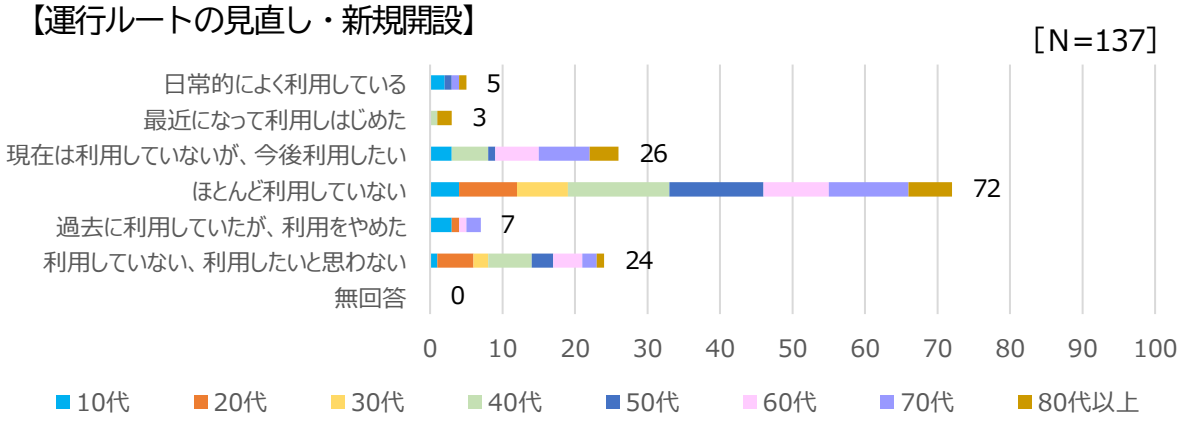
【運行本数の増加】



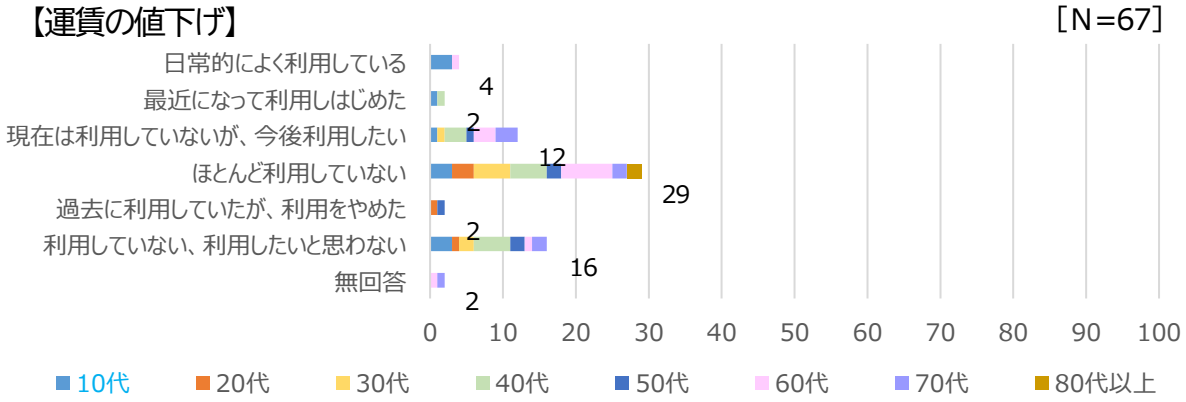

【運行時間帯の延長（夜間など）】」



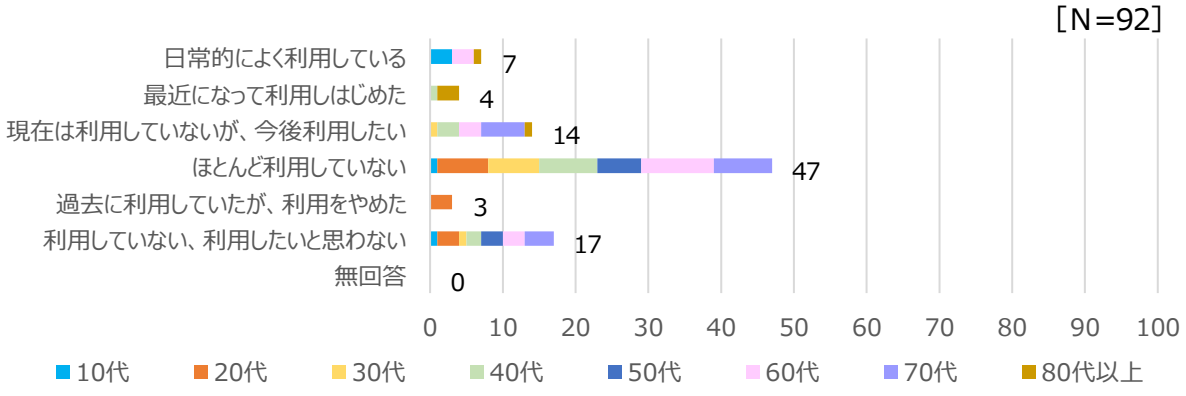
【運行ルートの見直し・新規開設】



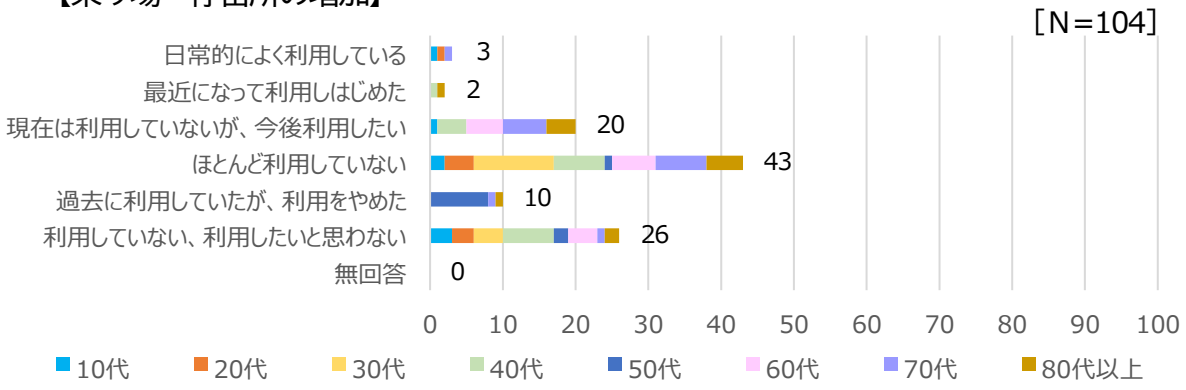

【運賃の値下げ】



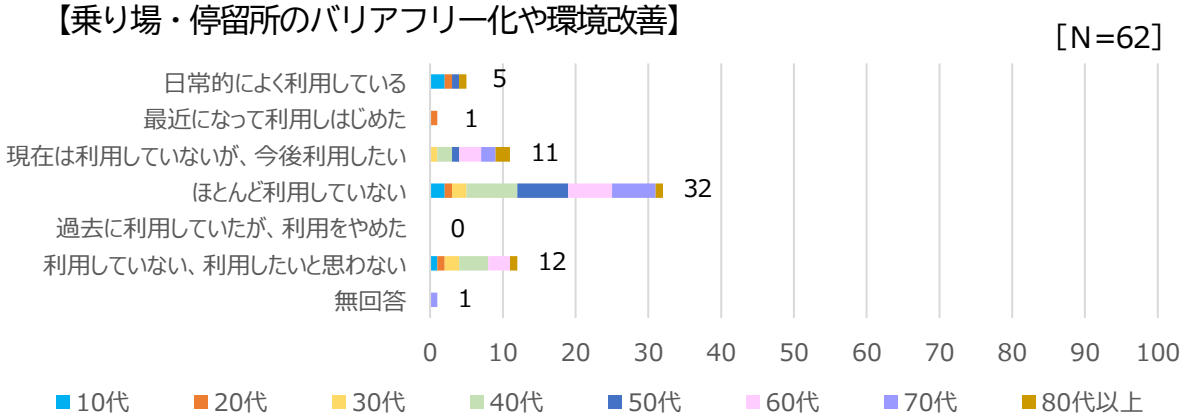

【乗り換えの利便性向上】



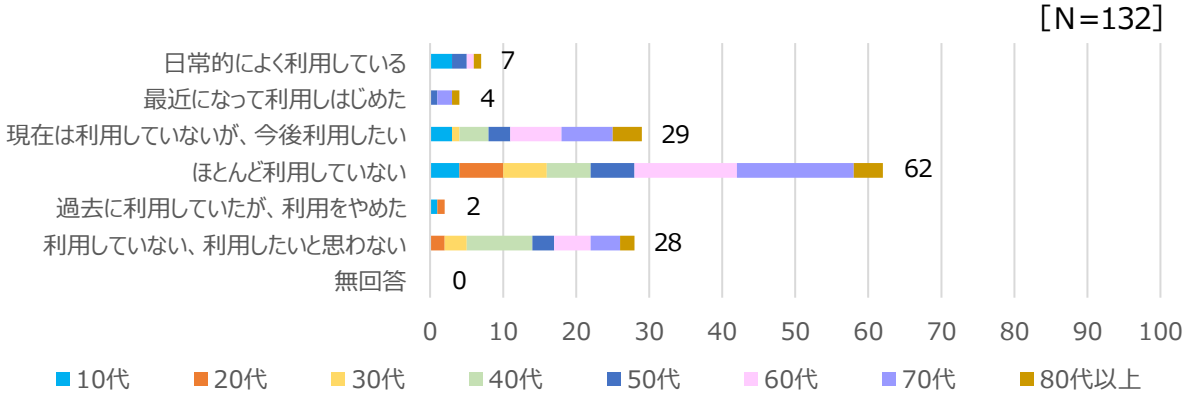

【乗り場・停留所の増加】



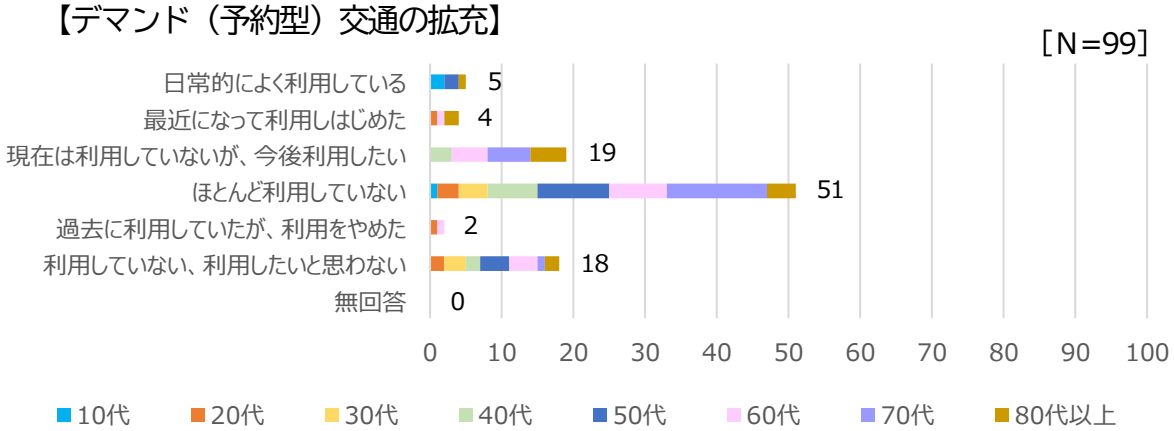
【乗り場・停留所のバリアフリー化や環境改善】



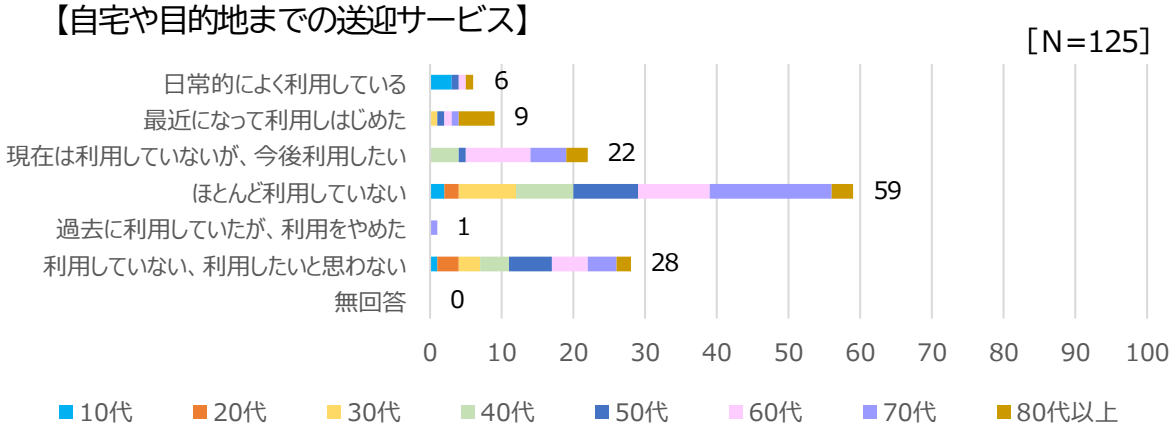

【時刻表、利用方法などの情報の充実】



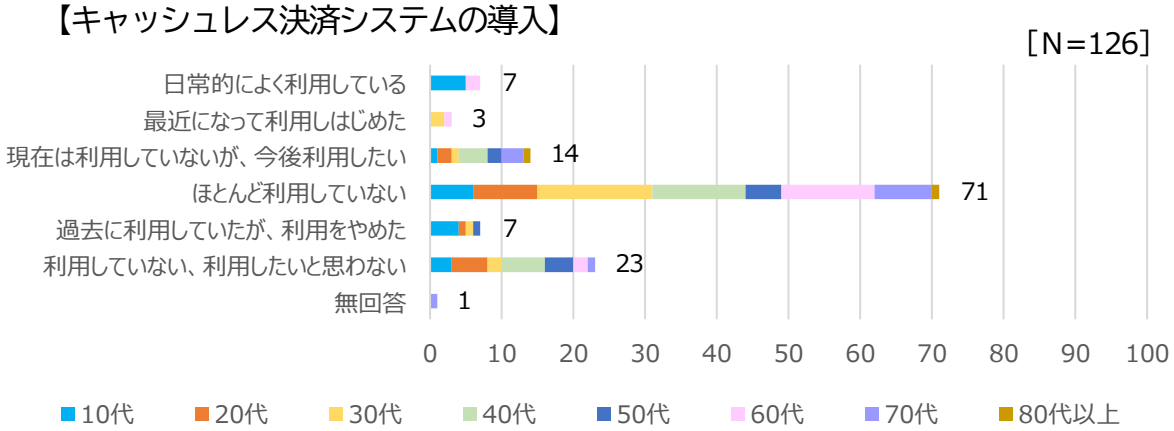

【デマンド（予約型）交通の拡充】




【自宅や目的地までの送迎サービス】



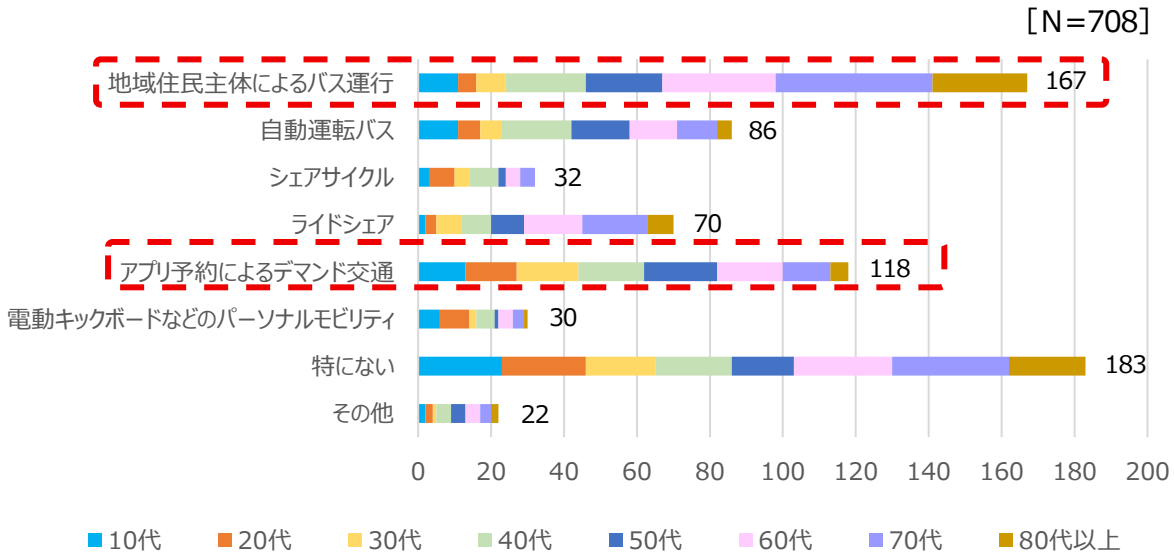
【キャッシュレス決済システムの導入】




➢ 細分化したことによりサンプル数が少なくなったため特徴は掴みづらいが、「運行本数の増加」の 10 代が 13 件と比較的多く回答があった。

## （14）今後利用したい交通サービス（複数回答可）

### ①年代別の回答数



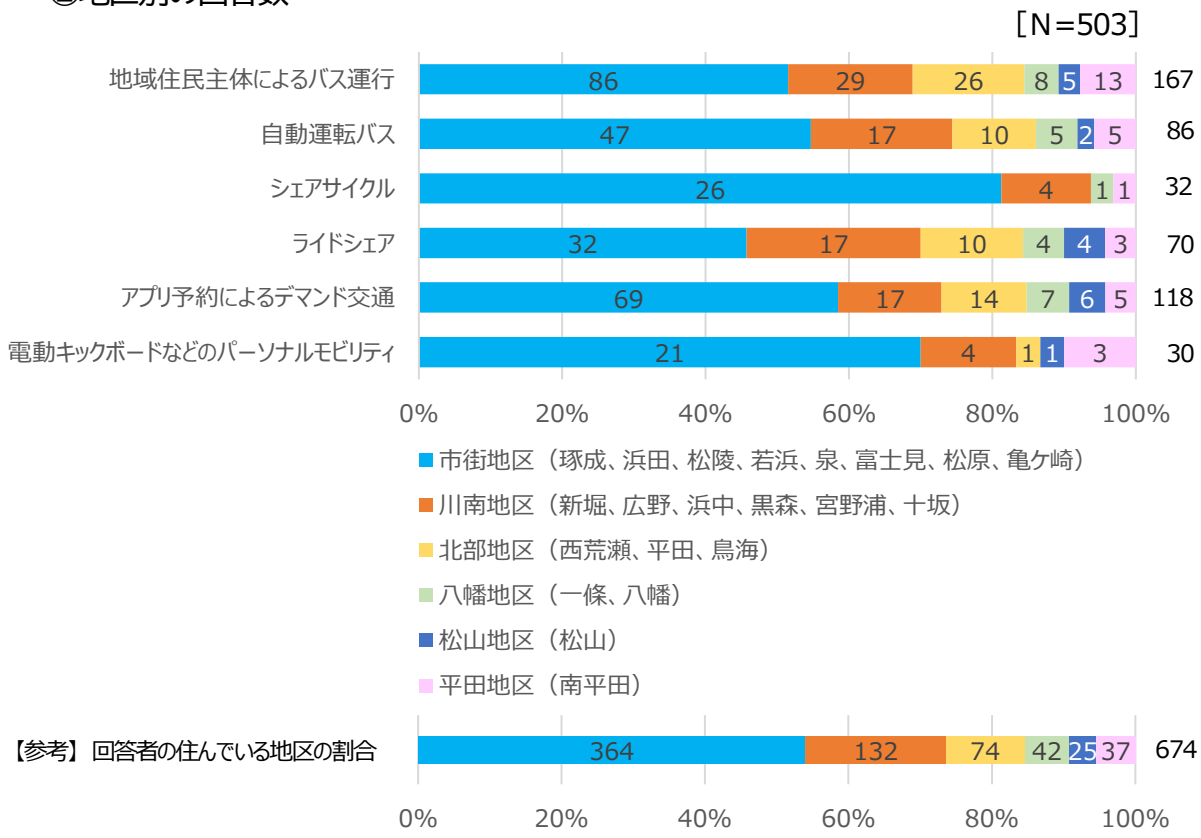

➢ 「特にない」を除けば、「地域住民主体によるバス運行」が 167 件で最も多く、次いで「アプリ予約によるデマンド交通」の 118 件である。

➢ 「地域住民主体によるバス運行」の約６割は、60 代以上である。

➢ 「アプリ予約によるデマンド交通」は、世代によってあまり偏りが見られない。

➢ 「その他」については、タクシーの更なる充実化や、安全安心な会員登録制の導入を求める声、タクシー助成といった「タクシー」に関する意見が 3 件。バスの小型化やスーパー行きのバスなど「バス」に関する意見が 3 件。新幹線や路面電車の整備といった「電車」に関する意見が 2 件などであった。

### ②地区別の回答数

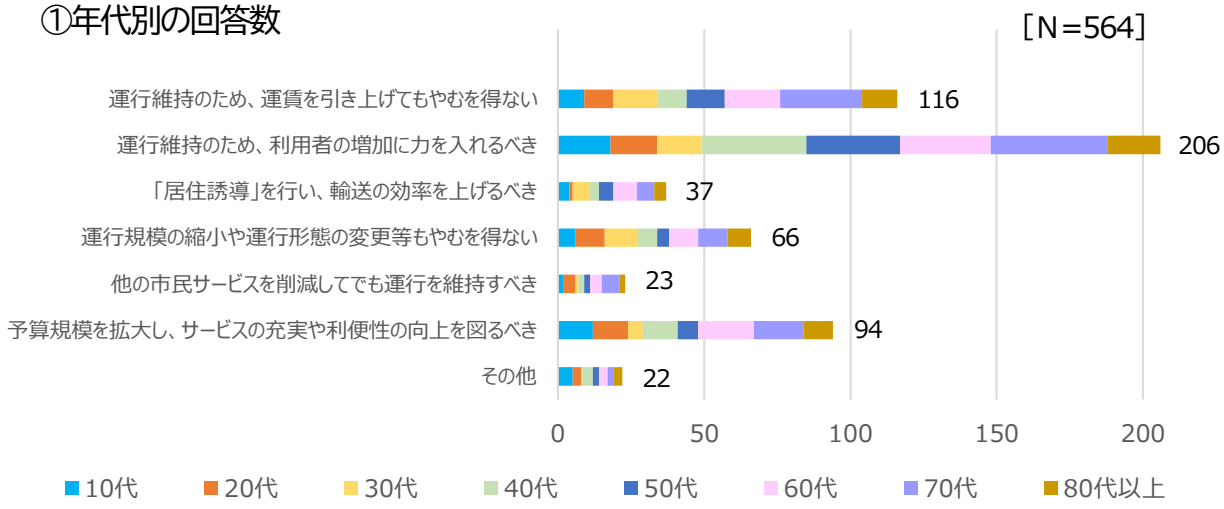



➢ 市街地区は人口に比例して回答数が多くなるが、回答数の多かった「地域住民主体によるバス運行」も「アプリ予約によるデマンド交通」も「回答者の住んでいる地区の割合」とほぼ同率となり、地域差があまりないことがわかる。

➢ 「シェアサイクル」は、比較的市街地区の割合が多い。住宅密集地は道路が狭く、短距離であれば自転車による移動も有効的だと考えている方が多いものと推察される。

## (15) 今後の公共交通サービスに対する考え

### ①年代別の回答数

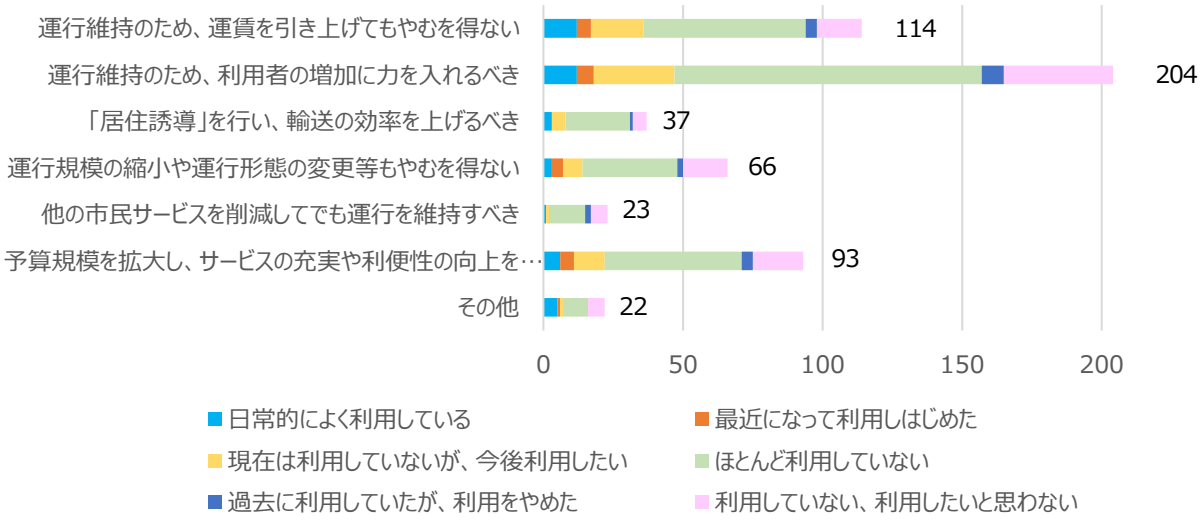



➢ 今後の公共交通サービスに対する考えとしては、「運行維持のため、利用者の増加に力を入れるべき」との回答が36.5%と最も多い。

➢ 次点が「運行維持のため、運賃を引き上げてもやむを得ない」で、全体の20.5%となる。

②利用頻度別の回答数（有効回答のみ）

［N＝559］




- 「日常的によく利用している」「最近になって利用しはじめた」と回答した方は、「運行維持のため、運賃を引き上げてもやむを得ない」と「運行維持のため、利用者の増加に力を入れるべき」がほぼ同数だった。
- 「現在は利用していないが、今後利用したい」「ほとんど利用していない」と回答した方は、「運行維持のため、利用者の増加に力を入れるべき」が最も多かった。
- 「予算規模を拡大し、サービスの充実や利便性の向上を図るべき」と財政出動を伴う積極的な公共交通サービス展開に期待する声も一定数ある一方で、「他の市民サービスを削減してでも運行を維持すべき」が最も少ないことから、他の市民サービス水準の低下を懸念する意向が表れているとも捉えられる。

## （16）その他、公共交通サービスに関する意見・要望（記述式）

回答数は 173 件で、株式会社 Liquitous（リキタス　※１）が開発した市民参加型合意形成プラットフォーム「Liqlid（リクリッド　※２）」を活用して、分類、集計を行いました。１件の回答に、複数の意見や要望が記載されている場合は、それぞれのカテゴリーに振り分けられています。

また、後段の総括については、AI「Claude 3.7 Sonnet」による分析結果を基にまとめています。

※１　株式会社 Liquitous と酒田市は、「デジタル変革による対話を通した市民参加の推進に向けた連携に関する協定」を締結し、従来から行っている対面での意見交換（会議やワークショップ）や紙のアンケートなどで意見を集める手法に加えて、オンライン上に「市民と酒田市が一緒にまちづくりを考える場所」を作る実証実験を行っています。（令和７年 11 月現在）

※２　Liqlid は「じっくり話して、しっかり決める」というコンセプトで開発された、市民参加のためのウェブ上のプラットフォームです。

【Liqlid による自由回答の分類と件数】　（　細分類で、同様の意見が 10 件を超えたもの）

| 大分類 | 意見数 | 細分類 | 意見数 |
|---|---|---|---|
| 公共交通サービスに関する情報発信や周知方法についての意見 | 14 | HP や紙媒体など多様な方法での情報提供の必要性 | 6 |
| | | 乗り方や料金などの案内の分かりやすさへの要望 | 4 |
| | | アプリやスマホ操作が困難な高齢者への配慮 | 4 |
| バスや鉄道などの運行本数やルートに関する要望 | 62 | 通勤・通学・通院時間帯の本数増加への要望 | 20 |
| | | 既存ルートの見直しや新規ルート追加への意見 | 14 |
| | | ショッピングモールや市内巡回ルートの提案。 | 7 |
| | | 市中心部と周辺・農村部の運行格差への指摘 | 16 |
| | | バスの待ち時間に対する不満 | 1 |
| | | バス乗り場設置に関する要望 | 1 |
| | | バス車両への不満 | 1 |
| | | その他 | 2 |
| 高齢者や運転免許返納者への交通支援に関する意見 | 55 | 免許返納後の移動手段確保への不安と要望 | 44 |
| | | 高齢者向け割引やフリーパスなどの支援策 | 9 |
| | | 返納者への支援やサポート体制の強化 | 2 |
| 児童・生徒・学生の通学や外出に関する交通手段への意見 | 25 | スクールバスとの連携・一元化や、親による送迎の現状と改善要望 | 10 |
| | | 学生の通学時間帯に合わせたルートや本数増加 | 11 |
| | | 学生向け定期券や回数券の販売要望 | 1 |
| | | その他 | 3 |
| 交通弱者や障害者へのサービス充実に関する意見 | 15 | 車椅子利用者や足腰が不自由な人への対応 | 2 |
| | | バス停までの距離や屋根・長椅子設置などの要望 | 11 |
| | | その他 | 2 |
| デマンドタクシーやライドシェアに関する意見 | 24 | 予約型交通やデマンドタクシーの利便性向上 | 16 |
| | | ライドシェアの有効性や抵抗感、コミュニティ単位での運営 | 5 |
| | | 目的地近くでの降車や運賃設定の柔軟化 | 3 |
| バスやタクシーなどの運賃や料金体系に関する意見 | 14 | バス・タクシーの運賃値下げや気軽に乗れる価格設定 | 12 |
| | | Suica 等のキャッシュレス決済導入への要望 | 2 |
| 公共交通サービスの維持や収益性向上に関する意見 | 27 | 観光客やインバウンド利用者の取り込み | 6 |
| | | 財政状況や収益性向上への提案 | 4 |
| | | 利用者がいる限り維持すべきとの意見 | 17 |
| 街の構造や人口減少、地域活性化に関する意見 | 12 | 街の集約や複合施設開発による利便性向上 | 3 |
| | | 人口減少や高齢化による交通課題 | 6 |
| | | 観光地活用や新スポット開発による活性化 | 3 |
| 鉄道・高速道路・空港など交通インフラ整備に関する意見 | 15 | 山形新幹線や特急の停車駅減少などの要望 | 11 |
| | | 高速道路や空港の整備・便数増加への要望 | 3 |
| | | 夜行バス（大阪便）の復活についての要望 | 1 |
| バス・タクシー運転手の確保や待遇に関する意見 | 4 | 二種免許取得や運転手増加への提案 | 2 |
| | | 運転手の態度や接遇に関する意見 | 2 |
| 交通安全やパーソナルモビリティの規制に関する意見 | 5 | 電動キックボード等の安全性・規制への要望 | 4 |
| | | 高齢者の交通事故防止策 | 1 |
| 計 | 272 | | 272 |

## 【自由回答の総括】

### （1）年代別の主な傾向

| 若年層（10 代･20 代） | |
|---|---|
| 通学問題が最重要課題 | 「学生向けルート（学校～中町、ミライニ）の増加」「バスの運行本数増加」など通学手段の充実を強く要望している。 |
| 地域間格差への不満 | 「川南地区は不便で差別を感じる」「新堀地区のデマンドタクシーの情報不足」など周辺地域の不便さを訴える声が多い。 |
| 若者流出への懸念 | 「運転免許取得も自家用車購入も高額なのに、それがないと生活に支障が出る地域で残念」「若者が離れる大きな課題だ」など。 |

| 中年層（30 代･40 代） | |
|---|---|
| 子育て世代の具体的課題 | 「各高校行きのバスがないため親の負担が大きい」「子供が小学生になり学童利用の家庭が増え、下校時が不安」など。 |
| 交通サービスの利便性向上 | 「バスの乗り方がわからない」「酒田駅に着くるんるんバスは特急の発着に合わせてほしい」など。 |
| 将来の移動手段確保に対する不安 | 「今は車を自由に乗れるが、年を取った時の公共交通サービスに不安」など。 |

| 壮年層（50 代･60 代） | |
|---|---|
| 免許返納問題の現実化 | 「免許返納した後の移動手段を考えると不安」「返納者への支援やサポートの拡充」を求める声あり。 |
| 高齢者向け情報提供の課題 | 「高齢の方が免許を返納しても安心と思えるような公共交通のあり方」「アプリや携帯で案内されても操作理解が難しい」など。 |
| 具体的な交通体系の提案 | 「コンパクトな街の集合体の酒田市へ」「るんるんバスと JR との乗り継ぎ改善」など。 |

| 高齢者層（70 代以上） | |
|---|---|
| 切実な交通手段維持の要望 | 「るんるんバスの運行はなくさないでほしい」「タクシーは高いので、我々にはるんるんバスしかない」など。 |
| 身体的制約への配慮 | 「バス停に長いすがあると助かる」「バス停まで歩けない」など。 |
| デマンドタクシーの改善 | 「降車場所を目的地の近くで降ろしてくれればありがたい」「乗り場が増えれば利用者も増える」など。 |

### （2）総括

公共交通サービスへの要望は年代によって優先事項が異なるものの、「移動の自由の確保」という根本的なニーズは共通している。若年層は通学問題、中年層は子育てと将来への準備、壮年層は具体的な免許返納問題、高齢者層は現状サービスへの依存と身体的制約への配慮を重視している。また、高齢者層はあきらめに近い形で、現状の不便さを理解しているような意見も散見された。

免許返納後の交通手段の確保や、デマンドタクシーエリア（福岡、十里塚、浜中、新堀、八幡、松山、平田）における公共交通の充実や地域格差の是正を望む声は多く、全年代を通じた優先課題として捉えるべきである。

このほか、デマンドタクシーの夜間運行や、子どもたちの習い事や部活動における移動支援（ファミリーサポートの利用拡大など）、スクールバスと公共交通バスとの一元化や連携、他市町への移動手段の充実などについても意見や要望が寄せられた。

また、長期的な課題としては、山形新幹線の酒田延伸や特急いなほの利便性向上、ライドシェアなどの新しいモビリティ導入などが挙げられた。今後検討を深めていくとともに、関係機関への働きかけや地域の機運醸成にも取り組む必要がある。

## 付録　(16) その他、公共交通サービスに関する意見・要望　原文（有効回答のみ抜粋）

| 年代 | 意見 ・ 要望 |
|---|---|
| 10 代 | 東酒田駅をもっときれいにしたほうが良い。 |
| 10 代 | 受験生です。いつも午後６：30 まで学校で勉強していますが、中々集中しにくいのに加えもっと遅くまで勉強したいのですが、徒歩通学（もしくは親の送迎）の子はミライニに行けず苦労しています。利用者の年代が高めなので日本海病院へのルートが豊富なのはわかりますが、学生向けのルート（学校～中町、ミライニ）も増やしていただけないでしょうか。<br>P.S 災害やイベントの度に頑張っている姿を見て尊敬しています。体に気を付けて頑張ってください！！ |
| 10 代 | 運転免許証取得も自家用車購入をするのも高額なのに、それがないと生活に支障が出る地域なので残念です。若者が離れる大きな課題です。事故を起こすリスクも背負います。公共交通サービスが充実、発展していくことを心から願っています。 |
| 10 代 | 身近にバス乗場もなく、新堀地区に住んでいますが、デマンドタクシーを知りません。これで光陵高校に行けますか？昔はるんるんバスが通っていたと聞きました。市内の人は充実していて、川南地区は不便で差別を感じます。同じ酒田に住んでいるのに不幸です。 |
| 10 代 | 田舎でも子供はいる。 |
| 10 代 | ・学生の定期券（回数券）を販売してほしいです。<br>・るんるんバスのグッズ販売（コラボ）<br>・中高生の帰宅時間や、バスが混みやすい時間帯に、時間調整したいです。９時頃や夕方（下校、退勤）６時すぎのバスは、大きめのバスで人がもっと座れるようにしてほしいです。 |
| 10 代 | 運行本数を１時間に１本　例）大学線からの乗りかえをスムーズにしてほしい。 |
| 10 代 | 人の多いところに、バス停が置かれるのはわかるのですが、それにしても多いのではないか？この分を黒森、新堀などの高齢者の多い地区に配置できないのかと日ごろから考えておりました。 |
| 10 代 | るんるんバス、川南に便数が少なすぎです。電車に合わせての川南運行してほしいです。 |
| 10 代 | 帰宅時間帯の鉄道の運行本数を増やしてほしい。せめて１時間に１本。 |
| 10 代 | るんるんバスは小中高生より高齢者の利用が多いと思うので運賃を改善して、利用者を増やせないだろうか。 |
| 10 代 | 公共交通サービスに関する情報発信は HP にわかりやすく記載されているし、検索をすればすぐわかるので、充分な情報発信ができていると感じています。 |
| 10 代 | 朝・夕の通学・通勤の時間帯は電車・バス・一般道どれも非常に混雑しているため改善が必要だと思います。 |
| 10 代 | 飛行機の庄内ー東京間の便数増加、料金の低価格化。山形新幹線を酒田まで延伸してほしい。 |
| 10 代 | るんるんバスは利用している高齢の方や学生もいると思うので、引き続き運行して欲しい。 |
| 10 代 | デマントタクシーの利用方法を簡潔にし、利用の障壁を下げるべき、他市町村の事例も参考にしつつ、各地域の需要を調べて頂きたい。 |
| 10 代 | 八幡地区は何もない。バスも電車もないので、車がないと不便である。高齢者も免許返納できない人がいるのではないか。 |
| 10 代 | 学校以外の外出もできない。 |
| 10 代 | 東京の地下鉄と同じ位、市営バスはごちゃごちゃしている。 |
| 10 代 | スクールバスが高校生になると使えなくなる。駅へ行く手段がないため、現在、下宿して県外の高校へ通っている。公共交通サービスがない市町村からは人が減ってしまうと思う。 |

| | |
|---|---|
| 20 代 | 特急いなほの始発に対応できるタクシーが無くて困っています。 |
| 20 代 | 自家用車の所持が多いと思うので、ライドシェアは有効だと思う。 |
| 20 代 | ①農村部で高齢化が進めば、運転が難しくなる人が増える。市街地への外出よりも、A コープや内科医院など「近所への生活の足」のニーズが多くなると考える。移動距離が短く運賃の安い地域完結型のデマンドタクシーがよいと思う。インターネット以外の広告を行えば利用者拡大になり採算はとりやすくなると思う。<br>②広野は飲み会の後の交通機関がないので、夜間のデマンドタクシーがあれば是非利用したい。 |
| 20 代 | 私はあまり関係ないが、酒田市中心部から離れた地域に住んでいる高齢者などは不便だと思う。 |
| 20 代 | 私が住んでいるところまでるんるんバスを提供してほしい。十坂まで伸びているのにこちらまで伸ばしてくれないと住んでいるご老人の方々は運転免許の返納もしなくなると思う。 |
| 20 代 | 都市デザイン課のバスは頑張ってありがたいです。祖母がお世話になっています。これからも運行維持よろしくお願いいたします。 |
| 20 代 | ほとんどの移動手段が車で公共交通サービスを使う機会はないが、デジタルデトックスのため、バス旅や電車旅をすることはある。 |
| 20 代 | 子供が小学生になりました。学童利用の家庭が増え、下校時は 1 人になることが多く、不安です。また、朝 7 時から登校しますが、ネッククーラー、ランドセル保冷剤が必須です。希望をとり、スクールバスを検討してほしいです。ランドセルも毎日 5 kg以上で、気温 30 度以上中毎日 1 時間歩けばどれほど大変か知ってほしいです。 |
| 20 代 | 地方にバスなどの交通サービスが通っていない。市内だけでなく、各地に巡回してほしい。通っていない地域の高齢者の移動手段がなく、困っている。そのため、高齢者の車の事故が減らなく、免許返納の考えがなくなっている。1 日に数便しか通らなくとも、各地域、部落などに乗り場を設置してほしい。大変なお願いかもしれませんが、少しでも考えを持っていただければありがたいです。 |
| 20 代 | 子供が小学校などに行くようになったら、地域周辺に子供が少なく、飛鳥など平田中心部に買い物に行くにも足がなく、親の車などがないと遊びに行けないのを心配しています。習い事もできることも限られるかと思います。親の努力次第、ファミリーサポートの使い方次第だとは思いますが、選択の幅が広くなればいいなと思います。 |
| 30 代 | 酒田駅に着くるんるんバスは特急の発着に間に合うようにしてほしい。ちょうどいい時間がなく、使いづらい。車の利用がほとんどだが、近県に出かける際は特急や高速バスを利用している。とにかく、都会に行くための乗り物の移動時間が長く、新幹線があれば温海から先の高速があればなあと強く思う。せめて、特急いなほは停車駅を減らした便があればうれしい。 |
| 30 代 | オンライン（ネット）で回答したい。 |
| 30 代 | 利用者がいる限りは維持するべきであり、観光目的で利用する客層を取り込める努力をするべきだと思う。インバウンドでの利用客が増えるような取り組みで収益をプラスに持っていくべきだと考える。 |
| 30 代 | 酒田市街のようなせまい道路で電動キックボード等は、その利用者も歩行者、車の運転者も危ない思いをすると思うので、規制できるのであればしたほうが良いのではないかと思います。 |
| 30 代 | 各高校行きのバスがないため、親の負担が大きい。乗り場に地域差がある。屋根すらないのは、この気候で、いかがなものか。 |
| 30 代 | 酒田にきて 3ヶ月。知らない町での生活を楽しもうと思っていましたが、公共交通サービスがひどすぎて引きこもり生活をしています。（妻・生後 6ヶ月娘） |
| 30 代 | 今は車を自由に乗れ、自分で運転もできるので良いが、年を取った時、今の公共交通サービスではとても不安を感じます。人口を増やすかふるさと納税に力を入れるなどして財政を整えてほしいです。 |

| | |
|---|---|
| 30 代 | 老人の割合、自家用車の普及と市民の根付いた考えをふまえると、公共交通ははやらないと思う。高齢者の運転事故を減らすことに目的をしぼって施策を考えたほうがよいと感じた。 |
| 30 代 | バスの乗り方がわからないので不安で利用できない。乗り方や料金など分かりやすくしてほしい。 |
| 30 代 | 外国人労働者が、酒田市の交通の便の悪さから、仙台や東京に移るケースも多いようだ。 |
| 30 代 | いつかは公共交通サービスを利用する時が来ると思う。利用しやすい社会になってほしい。 |
| 30 代 | タクシーがキャッシュレス対応しているのは知っているが、るんるんバスはどうなのかな？とは思うが、乗る機会が多いのは高齢者なのかな？と思うし、未対応でも問題なさそう。ラインで運行状況が見られるのはすごいと思った。（ただ酒田市民は 1 人 1 台レベルで車を所有しているのですごいなーとしか思わないのですが）<br>免許返納でタクシー券がもらえるのは知っているが、高齢者に割引はありますか？（毎年） |
| 30 代 | 酒田市は車社会ではあるが、高齢者や障害のある方たちの生活に役立つ運営方法を考えより良い酒田市にしてください。 |
| 30 代 | 高齢者が免許を返納できないのは、講習がゆるい（更新時）田舎だから車がないと不便だからだと思う。もっと交通の便を増やすべきだと思います。 |
| 30 代 | 車が使えない高齢者への支援 |
| 30 代 | 支所地域だとデマンド交通が主要になってくるかと思います。予約方法や周知方法について、5 年 10 年先の計画だったらスマホやアプリにしていってもいいのかなと思います。 |
| 30 代 | 更にわかりやすい情報発信が必要かと思います。 |
| 40 代 | 運転免許証返納者への支援やサポートを拡充させていただきたい。 |
| 40 代 | 予約型交通が増えるといい。価格も安くしてほしい。 |
| 40 代 | 運行表、周遊マップなど、各戸へ配布してほしい。（酒田市のサイトにあるものはわかりにくく、見えにくい。） |
| 40 代 | 根本的に問題に対しての対策が間違っている。最重要事項は、利便性向上の為の税収増。 |
| 40 代 | 通勤・通学の時間だけでも電車の本数を 30 分に 1 本でいいので増やしてほしい。もしくは快速にも乗れるように（定期で）してほしい。鶴岡市は電車通学の補助があるので、酒田市もしてほしいです。 |
| 40 代 | 私はバスを利用していませんが、子供が電車通学のため、帰りで利用しています。電車との連携もあるとありがたいです。（18 時台が少ない） |
| 40 代 | マイカーがない人や高齢者にとってはなくてはならないものだと思います。通院や買い物など生活に欠かせないものだと思うので今後も続けてほしいと思います。 |
| 40 代 | 通勤割引きがあるといい。いつも安全運転ありがとうございます。私も年をとったら公共交通を利用したいです。 |
| 40 代 | 高齢になり運転免許を返納する状況になっても、これまでの日常生活に支障が出ないような公共交通サービスが普及していけば良いと思う。不便な公共交通サービスでは、免許返納しづらく、高齢者による交通事故が増え続けると思っている。 |
| 40 代 | 児童・生徒送迎バスと地域公共交通の一体化 |
| 40 代 | 車椅子の人が利用しやすいバスやタクシーなどサービスが充実して頂けますとありがたいです。 |
| 40 代 | 子供の通学交通手段が公共交通では無いためにあきらめなくてはいけません。これから高齢者の免許返納が多くなると思うが交通手段がないと買い物にも行けなくなります。財政状況もあることと思いますが地域のくらしも考えてほしいと思います。 |
| 40 代 | 通勤・通学以外の時間帯の本数が増えると通院で利用しやすくなると思う。また、駅から遠い地域（川南・平田・八幡）ほどバスの本数や移動手段が充実すべきである。 |
| 40 代 | 十里塚地区はサービスどころか税金を無駄使いされている。 |

| | |
|---|---|
| 40 代 | 学生の学校までの送り迎えを親がしているとききます。学生の登校、下校の時間に合わせたバスがあれば(経路もあれば）親が送迎する必要もなくバスの利用客も増えるように思います。 |
| 40 代 | 子どもが路線バスを利用しているが、本数が少ないからか３H 待ちとか不便。片道市内まで行くのに 800 円近くかかり、子どものお小遣いでは厳しい。冬は、バスから降りるとき、除雪（道路は除雪なってるが、バス停までの道路）がなってなく大変。イオン三川でも何分待ちしなければならないとか、不便な印象しかない。中・高校生にもアンケートとってほしい。 |
| 40 代 | 庄内エリアは陸の孤島です。鉄道の整備、高速道路の整備を急いで下さい。新幹線開通も期待しています。 |
| 40 代 | 将来、免許も返納したりした時、今の状況のままだと不安。自家用者がなくても暮らせるようなサービス等を考えてほしい。 |
| 40 代 | イベント等がある場合、臨時のルート、交通手段の用意 |
| 40 代 | 自家用車がない方々の意見が大事だと思う。（高齢者、未成年、外国人労働者）現バスルートの地域の住民が困っているのであれば、週１か週２でもよいのでルートを追加して利用できるようにしてもらいたい。 |
| 40 代 | バスなどの公共交通サービスの維持は、利用者の減少で難しいと思う。例えば、私立高校や小学校・中学校などのスクールバスとの連携など、既存の交通手段をうまく利用できないか？（思い付きですみません） |
| 40 代 | 子供（小学生）でも習いことなど行くときに利用したいと思ったが、運行状況やアプリでのルート確認などできればよいかなと。子供が使うには不便かもしれない。 |
| 40 代 | これから増加するであろう車を運転しない高齢者の方々の為にも、運行維持は必須と思います。ただ、運行の形は市以外地域住民主体など様々な形があって良いと思います。 |
| 40 代 | 車を持っていても持病のため、運転できない人もいるのでぜひ今後も続けてもらえたらと思います。 |
| 40 代 | 子供が現在中学３年生で高校進学を考えていますが、八幡地区から酒田地区に移動する手段が自家用車の送迎のみです。タクシーは費用を考えると利用は難しいです。公共交通サービスが充実しておらず、不便に感じます。移動手段で志望高を決めなければならず（仕事の都合で送り迎えが難しいため）。可哀想です。 |
| 40 代 | 今は自分で運転できるので、公共交通は利用する機会がなく近所の車のない人がどうやって通院や買い物に行っているかも知らない。でも自分で運転できない人にとっては公共交通サービスは欠かせないものだと思う。人のよって関心や必要性が全く異なるので難しい。 |
| 40 代 | 住民の日常生活と観光客の利便性を考え、公共交通の利用率を上げる仕組みを作って頂き、収益性が高く、継続的な運営を望みます。 |
| 40 代 | バスに乗りたくてもバス停が遠くて歩いて行けない。そもそもバス停まで行けない。デマンドタクシーは土日がやっていないしとても不便。急な利用に対応ができない。デマンドタクシー対応地域の人は買い物に行くのも大変で、買い物難民が多い。車に乗れない方の見直しが必要かと思います。 |
| 40 代 | 田舎なので車がないと不便。運転できるうちはよい。バスの運賃を下げ、車の運転を減らす環境を構築して利用者を増やす。病院やスーパーなどは安く利用できるようにしてほしい。スクールバスなども活用できたらいい。イオンモールみたいな無料バス希望。 |
| 50 代 | 自身と妻は出張などで公共交通サービスを利用しますがほぼ市外へ行く時のみです。子供（23,20,12 歳）がこれから利用しやすい公共交通サービスの拡充と継続、維持を希望しております。 |
| 50 代 | 人口減少の中維持していくのは難しいと思いますが、可能な限り利便性を良くして頂けたらと思います。引き続き、ご検討よろしく願いいたします |
| 50 代 | 酒田市内の官庁等が、市役所中心に集まれば公共交通の利用者にメリットはあると思う。また、ショッピングモールの巡回ルートがあればなおいいと思う。 |

| | |
|---|---|
| 50 代 | 高齢の方が免許を返納しても安心だと思えるような公共交通のあり方になってもらいたい。アプリや携帯で案内されても、そもそもその操作に理解ができていない。高齢の方だけしか住んでいない場合のサービスの周知方法を考えても良いと思う。 |
| 50 代 | 屋根・囲いが無いのが非常に良くない。真夏、真冬 etc.　都心と比べても仕方ないが、そういう所にしっかり対応しているので人口もあるが利用意欲があると思われる。 |
| 50 代 | 十里塚地区のバスが廃線になり、公共交通サービスはデマンドタクシーが主となっています。高齢の親が通院や買い物に出かけるのに安心安全に移動できるサービスが今より向上してもらえれば幸いです。 |
| 50 代 | （ライドシェアに関して）他人の自家用車は嫌だなぁ。頑張ってください。 |
| 50 代 | 利用に関する市民アンケートであるならば、車を所有していない、免許を持っていない人で公共交通サービスを利用したいという方々の希望を寄せてもらったほうが良いのではないでしょうか？ |
| 50 代 | 自動車を複数保有し移動手段としている年齢層は、結局公共交通機関が不便であるからであり、逆に利用する（とくにバス、タクシーなど）年齢層は免許を返納したものの、買い物や通院のため送迎できる家族もいない方という現状で、そこに特化したサービスにする。 |
| 50 代 | 古湊アイアイひらた線の大宮公園前のバス停を、以前の大宮３丁目のバス停に戻してほしい。高齢者は大通りへ出るのも大変です。信号のない横断歩道を渡るのも大変です。日本海病院近辺から中町、駅前方面へ向かう朝早い時間帯のバスを増やしてほしい。登校に利用できるものが何一つないです。不便です。 |
| 50 代 | 自動車の運転が出来なくなったら、足腰が大丈夫な時はバスを利用すると思います。足がダメになったらタクシー移動が多くなると思うので、タクシー運転手の増加が急務かと。 |
| 50 代 | デマンドタクシーがあるようだがわからない状況です。例えばバスかタクシーでふれあいセンター午前８：30 か９：00 出発、午後５：00 か５：30 着など１本あればよいと思う。 |
| 50 代 | 雪や風など気象条件の左右されない空港にする為、滑走路の延長。フル規格の新幹線の延長。 |
| 50 代 | 私自身でなく親が免許返納を考えており。身近な問題として感じ始めています。通院、買い物への交通手段は必要と考えます。平日は自分の仕事で送迎が難しい為、平日のバス利用がもっと充実することを希望します。 |
| 50 代 | 車が主体にて公共交通サービス使うことは、ほとんどない。私の年代は、ほぼ同じだと思う。免許返納した世代に問うべきかと。 |
| 50 代 | 夕方から夜にかけて、酒田中心部と田舎の循環バス。飲み会の時に使用したいです。 |
| 50 代 | この先、高齢化社会が進むのに公共の乗り物が追い付いていない。高額なタクシーを使用せざる人も多い。るんるんバスを利用したい人は多いのに時間や乗り場が遠くて利用できない人も多い。特に行先として病院等は良い送迎はないでしょうか。乗り場が遠い地域もあれば、１つの町にいくつもあったりする。もちろん利用頻度はあるが。 |
| 50 代 | 全国のほかの地域でも色々な課題が取り上げられていますが、酒田の観光地をかつようして、そのルートの運行を活性化することや，それとくりあわせるように、まだ目にとまっていないスポットや商品を大切にして、一部だけでなく光をあてられたらいいのかなと思います。 |
| 50 代 | 旧酒田市内であれば車を運転しない方もタクシーなどの利用も可能かもしれないが、現在デマントタクシー運行の地域では料金的に難しいと思うため、重点を置くべき所と、そうでない地域と区別が必要なのではないか。高校生の通学時間帯についても親の送迎で、今はバス利用は少ないかもしれないが、通学の足がないために送迎のある私立高校に通うことがないように、朝夕の便だけは確保してほしい。 |
| 50 代 | 車がないと生きていけない市だと思う。特に市内部より外れてる地区の手段が無いと感じている。自宅出発→希望場所の移動が高齢者の活動や生活が楽になるのではないか。 |

| | |
|---|---|
| 50 代 | 観光地巡りに公共交通機関は大事。点と点の間に住宅地や医療機関を組み込めば、路線維持できるのではないか。 |
| 50 代 | 自家用車を処分して維持費がかからなければ、生活が楽になる。都市部のように交通サービスがあれば運賃が少し高くても利用すると思うが、酒田市では利便性の面から無理だと思う。 |
| 60 代 | 自家用車を使っている間は公共交通は利用の必要がないので、考えることもしない。問 11～16 までは全く分からないということです。 |
| 60 代 | 80・90 歳の老人全て QR が読めると思わないほうがよい。バスは電車と違い、待ち時間にズレが大きすぎる。田舎の運転手不愛想。柄・色がダサくて乗りたいと思わない。本数が少なく、早朝、最終便に 1 人しか乗っていないのはどうなのか？都内でも、バス本数が減っているので自分で乗りたいときに呼ぶほうが老人にはよいと思う。バス料金（100、200 円）で気軽に乗れて行きたい場所に行けたら、車手放し可能。酒田の公共交通サービスを考える前に街が死んでいることをどう考えているのかお知らせしてほしい。市役所に行っても受付窓口がとても冷たい態度・対応をされた。各市役所・支所に各自出向いて、どのような対応をされた、しているのか学んできてほしい。 |
| 60 代 | 公共交通が充実していないので、今後もし、免許返納した時、とても心配です。どこに行くにも不便さがつきまとっています。 |
| 60 代 | 山形新幹線の庄内延伸、夜行バスの大阪便復活 |
| 60 代 | キックボードなどやめてほしい。 新幹線の直通化 高速バス（東京間）の本数増 |
| 60 代 | 浜中にもるんるんバスを。 |
| 60 代 | 同じ酒田市で市営バスやるんるんバスが回るところと運行しない地域がある。自分もいまは、車の運転ができるが、今後、免許返納を考えると、運行ルートを見直してほしい。 |
| 60 代 | るんるんバスと JR との乗り継ぎが不便と感じています。観光客の足としても利用してもらえるようにしたら増員が見込めるのでは…？と思っています。改善を希望します。 |
| 60 代 | 高齢化にともなう持続可能な公共交通は必須です。個々のニーズに合った運営ができてこそ市内が活性化していくと思います。 |
| 60 代 | 公務員（市職員）が運転手（二種免許取得する）となり「るんるんバス」の本数や運行ルートを増やす。 |
| 60 代 | るんるんは、大型二種でバスの免許とる。今、全くいない"ゼロ"（バスの免許ある人捜しているとのこと。）当地区路線バスナイ、るんるんもナイ、今全くダメとのコト。〇年後、るんるんのルート入って、きまるマデカナの形カモ。デマンドタクシー運行スルための自治会主催の会ギ、半年ぐらい前の会議の時の市の担当者の話。庄内交通定年になったヒトに話しているとのコト。早め決まって半年先、又２，３年後位カカルカナとのコト。電動キックボードなどのパーソナルモビリティー、原付免許、フツウ免許必要、ナンバーも必要。 |
| 60 代 | 東京の娘の所に行くとシルバーの人はフリーパスを持ってバスを利用しています。酒田でも年間いくらかのお金を払えば、フリーパスをもらって使えるといいなあーと思います。（回数券でもいいなあー） |
| 60 代 | みんなが快適に生活して元気に生きていけるような世の中を望みます。免許を返納した時、不便がないような社会になればと思います。よろしくお願いいたします。 |
| 60 代 | 自家用車を手放したら利用すると思います。 |
| 60 代 | 免許返納した後の移動手段を考えると不安に思う。 |
| 60 代 | 食品の買い出しは近くにスーパー有、一番困るのは病院です。交通費の控除はバスの交通手段がない人はタクシー代金、控除できますか？現在 200×200 回数の最低料金しか、受け付けませんよね。補助ありますか。タクシー代など。 |
| 60 代 | まだまだ車を利用しないと暮らしにくい現状。バスとかも時間が合わない、目的の場所の近くに止まらない。 |

| | |
|---|---|
| 60 代 | ルート変更や運行内容変更で利便性が悪くなれば利用者はさらに減少する。市内循環なら自動運転も検討対象となると思います。 |
| 60 代 | 通学、出勤の時間帯は、これまでの運行を行い、お年寄りの通院や日中の運行については、デマント交通（予約方法は検討）するなど、組み合わせを考えるのはいかがでしょうか。 |
| 60 代 | スモール都市で交通弱者を救う。旧清水屋ビル及び立体駐車場を解体し複合ビルを開発する。スーパー、医院、ホテル、マンション、老人住居施設、事業所、ジムなどランドマークとなるビルで徒歩圏で生活が成り立つようにする。公共交通機関を使うとお店とタイアップして無料利用券がもらえるなど優遇する。 |
| 60 代 | そもそもこのアンケートは今、現在の酒田市の公共交通の問題点の洗い出しと、それを踏まえた今後の市施策案を考える叩き台の為のアンケートであると思います。そう思うのですが、しかしながらあえて私が愚考するにこの問題は酒田市の人口減少による空洞化、此れに尽きると思うのです。（日本国中の地方都市の問題ですね）戦後の高度成長期には大家族から核家族へ。子が独立する度に家を建て、家具を買い、家電を揃えました。ですから市は住宅地を中心街の外へ外へと拡げて行きましたね。ところが現在は子や孫は都会に行って戻って来ず、住民という消費者数が減り衰退気味です。外へ外へ拡げた弊害（あくまでも現在はです）が公共交通経費と利用者数のアンバランスで立ちいかない事態になっていると思うのです。我々市民はわがままです。みんな自分のことだけ考えて様々な要求を市にすることでしょう。それは仕方ないし権利なので、まあ良しとするほかないのですが、行政として少し俯瞰にみて欲しいです。何とか外に拡げたものを内に戻せませんか？とても長期な施策になりますが、<コンパクトな街の集合体の酒田市>はどうでしょう？空き家問題もこの考えでマイナスをプラスに！乱文、乱筆失礼いたしました。日頃の思いの丈を書き殴りました。少し反省。 |
| 60 代 | 免許返納した後の交通手段の確保をお願いします。 |
| 60 代 | 自動車免許の返納者にその先 5 年間分の交通機関利用を支援すべき。困難になることが分かっているのに、安全面を優先していることへの配慮として必要では。（金銭的には交通機関の半額とか） |
| 60 代 | 運転免許証を返納したあと、どうなっているかわからないので、不安と心配がある。 |
| 70 代 | 各項目に 1 つだけ〇印は無理。広く意見を取り込むには、2 つまで認めてほしい。 |
| 70 代 | 現在の方法以外の良い利便性をもっと考えてほしい。 |
| 70 代 | 前に運行していた市外の高齢者の人達は病院に来ることも出来なくなった等、よく耳にしますが、これは重大な問題だと思います。（農村地域は特に大変）現在運行している市内バス路線と関連をもたせた市外バス路線も走らせて、途中のりかえ、市内バスも利用できるようにする。 |
| 70 代 | この先、免許証を返上した時には、病院などの足としてタクシーを利用することになると思います。タクシーの数は減らしてほしくないのです。クーポンなど安く利用することが出来たらと思ってます。 |
| 70 代 | コミュニティ単位でライドシェア方法を充実させる必要案を考えてほしい。 |
| 70 代 | 現在は公共交通サービスを利用することは全くないので、サービスの内容はわかりませんが、将来、車の運転ができなくなった時、通院や買い物などに、気軽に利用できるサービスを望みます。 |
| 70 代 | るんるんバスの運行はなくさないでほしい！これからは利用の機会も多くなると私自身は感じています。運転出来る期限や天候などを考えると一番の頼りです。 |
| 70 代 | 私たちは 70 代で車を運転していますが、もっと年をとったら車を放すことも考えています。その時バスが近くを通ればとても便利だと思います。また、ライドシェアなどが充実していればいいなと勝手に思ってます |
| 70 代 | C・D 線のトヨタ車（ハイエース）は、利用しやすさや、乗りごごちの点で格段に劣るので（中型バスに比べて…）残念ですが諸事情もあると考えますと、いたしかた無い思いです。 |
| 70 代 | 市内での飲食する場合等、運行本数が増加すれば、利用を増やす事があると思う。又、今後通院等利用しなければならない時運行本数の増加をして欲しい。 |

| | |
|---|---|
| 70 代 | 酒田市を自動運転バス、タクシーの先進国にすることはできないか。国や県の補助金を得ながら…。Suica はぜひ導入してほしい。 |
| 70 代 | 毎月回数券を 3 枚以上（4500 円～）程利用させていただいております。いつもお世話になっております。バスは不便だから乗らない、時間がかかる、歩くのも面倒等々周りの友人たちの言葉ですが、「発想の転換」をして考え方や見方を変え、新しい視点やアイデアを出していかない限り難しいと思います。まず、市役所の方々がバスに乗って通勤されてはどうですか？それくらいの覚悟が必要です。 |
| 70 代 | 電動キックボードは危険。 |
| 70 代 | 庄内町に行くことがありますが、るんるんバスと JR に乗って行きますがとっても大変です。 |
| 70 代 | 11 の質問について、何年も JR、バス、タクシーを利用してないので答えること出来ません。バスにつきましては本数どころかバス停の位置すら定かでありません。 |
| 70 代 | 将来、自動車運転免許証の返納後、生活維持ができるか不安。歩行に自信がなく、バス停まで歩けません。。デマンドタクシーとライドシェアをもっと利用しやすい方法を自治会単位に考えてもらえたらと思います。 |
| 70 代 | 自分で利用して歩ける事は、認知予防にもつながると思うので自覚して利用し覚えれば楽しく移動していけるのではと思います。（家族など頼らずに） |
| 70 代 | 情報がもっと欲しい。 |
| 70 代 | 通院、食料品の買い物等で、生活して行く上で必要な交通サービス、高齢者には大切と思う。 |
| 70 代 | ①JR 新幹線を酒田駅まで、山形新幹線、羽越線どちらでも可。<br>②るんるんバス荘内銀行若竹支店を回って旧若竹保育園前を通ってもらいたい。今は日本海総合病院前を通り若竹町２丁目９を通っている。 |
| 70 代 | アプリ予約はアプリが出来ない年配者が大変、介護タクシーは値段が高くて使えない。 |
| 70 代 | るんるんバスを利用した際、学生が降りる時「ありがとうございました」と挨拶していたのを聞いてとても心が和みました。タクシーを利用した際に運転手の対応がとても悪くショックでした。それ以降、利用していません。 |
| 70 代 | 予算がなければいらない。なぜならるんるんバスは隣まで（自治会まで運行するが、その先までは運行する気配がない）不公平である。だからいらない（交通機関はタクシー） |
| 70 代 | 思うままに行動出来たら最高！！高齢者多く人口減少進む中大変な企画ですが頑張ってください。 |
| 70 代 | ライドシェア対策に重点的に対応してもらいたい。 |
| 70 代 | 旧松嶺地区は陸の孤島となっています。店も一軒しかなく、宅配サービスは高価です。（低所得の自分にとっては）１日２回位でも定期便のバス停まで連れていってくださる乗り物があればよいのですが。80 代の後半からは、週２回位、売りに来てくれる業者が有り難い。 |
| 70 代 | デマンドタクシーの降車場所を目的地の近くで降ろしてくれればありがたい。歩くのが不自由なら特定場所まで歩くのが無理で乗れない人がいると思う。 |
| 70 代 | デマンドタクシーについて、もっと運賃を高くしても良いので利用者が降りたい場所で下車出来るように利便性を考えてもらいたい。もちろん下車する場所は安全を確保したうえで、自分の降りたい所で下車できないので、利用しない人が多くいるようだ。 |
| 80 代以上 | 全く利用しないので参考になる返答になっていないと思います。申し訳ありません。 |
| 80 代以上 | 公共交通を利用してないし、評価もできないので、すみません。 |
| 80 代以上 | 琢成から市立病院までずいぶん時間がかかりますね。 |
| 80 代以上 | タクシーは高いので、我々はるんるんバスしかない。停留所はちょっと遠いが今のところはどうにか歩けるので頑張るしかない。 |
| 80 代以上 | 利用者が少い停留所廃止（調査） |

| | |
|---|---|
| 80 代以上 | バスは自分の行きたいところに行くルートがあっても時間の問題があるし、乗り場までは、家から歩くと 10 分 15 分かかり外出には多大な労力を使います。それで経済的には大変ですがタクシーに頼るしかないのが実情です。10 万市民が、みんなそれぞれ違った生活をしているわけで、みんなにいいようにはいきませんよね。アンケートを聞かれている側の自身もどうすればいいのかわからないというのが正直。乱筆ですみません。ご苦労様でございます。そうそう、友人の中には、役に立つと言っている人もいて、居住地によって大いに助かる人もいるので、みんないいようにはいかないのが当たり前です。 |
| 80 代以上 | 高齢者も期待はあるが、年金生活者にも過度な優遇？ |
| 80 代以上 | 老人も乗りやすい自宅から目的地までのタクシーのもっと安価なシステムがあれば便利だと思いますが、むずかしいですね。 |
| 80 代以上 | 今は利用していないですが今後利用すると思います。今、足腰がやや不自由です。バスの停留所に長いすなどが１つあると助かります。 |
| 80 代以上 | 大通りにるんるんバス停がありますが、離れてる場所で利用したくても歩く距離が長くて大変です。デマンドタクシーを利用できたらありがたいです。 |
| 80 代以上 | 年とともに運転も難しくなり、通院するとき、在にもるんるんバスがあるといいと思います。年金暮らしでタクシー通院するのは生活にだいぶ響きます。かといってデマンドタクシーだと目的地まで行く便や時間がちょうどよいのがないのです。 |
| 80 代以上 | デマンドタクシーの乗り場が増えれば、利用者も増えるのではないか。 |

令和７年７月

# 日常生活における公共交通の利用に関する市民アンケート調査

（１）年代を教えてください。（１つに○）

| | |
|---|---|
| １．10 代 | ５．50 代 |
| ２．20 代 | ６．60 代 |
| ３．30 代 | ７．70 代 |
| ４．40 代 | ８．80 代以上 |

（２）ご職業を教えてください。（１つに○）

１．会社員・公務員
２．農業
３．自営業
４．大学・短大・専門学生
５．高校生
６．パート・アルバイト
７．無職（主婦など）
８．その他（　　）

（３）お住まいを教えてください。

酒田市 ＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿

（町丁目・字名までご記入ください）

（４）自動車運転免許の保有状況を教えてください。（１つに○）

１．持っている
２．持っているが運転しない・できない
３．もともと持っていない
４．持っていたが返納した（更新していない）

（５）自動車の所有状況を教えてください。（１つに○）

１．いつでも自由に使える車がある
２．使う場合、家族との調整等が必要
３．車はあるが、自分は運転できない
４．車を持っていない

（６）自動車の運転頻度を教えてください。（１つに○）

１．ほぼ毎日運転する
２．主に平日だけ運転する
３．主に休日だけ運転する
４．不定期で月に数回運転する
５．ほとんど運転しない（年に数回程度）
６．全く運転しない

（７）自動車の運転に対する考え方（１つに○）

１．今のところやめるつもりはない
２．６年以上先にはやめるつもり
３．５年以内にやめる予定
４．１～２年後にはやめる予定
５．すぐにやめたい
６．運転はやめた・しない

（８）日常生活において、どなたかに送迎してもらうことはありますか。（１つに○）

１．日常的に送迎してもらっている
２．たまに送迎してもらっている
３．送迎してもらうことはほとんどない

（９）送迎してもらう場合、どなたにお願いすることが多いですか。（１つに○）

１．家族・親戚
２．友人
３．近所の人
４．サービスを受ける事業者
５．その他（　　）
６．送迎してもらうことはな

（10）日常の外出について伺います。（１つに○、「施設名」は差し支えなければ記述ください）

| | 平　日 | 休　日 |
|---|---|---|
| 外出の主な目的 | １．通勤　２．通学　３．通院<br>４．娯楽・レジャー・部活・習い事・趣味<br>５．買い物　６．福祉施設<br>７．その他（　　）<br>８．出かけない | １．通勤　２．通学　３．通院<br>４．娯楽・レジャー・部活・習い事・趣味<br>５．買い物　６．福祉施設<br>７．その他（　　）<br>８．出かけない |
| 主な目的地 | １．酒田市内（地区名：　　）<br>２．酒田市外 | １．酒田市内（地区名：　　）<br>２．酒田市外 |
| 施設名（学校・企業名等） | | |
| 外出の頻度 | １．週に５日<br>２．週に３日から４日<br>３．週に１日から２日<br>４．月に数回程度<br>５．その他（　　） | １．休日のほとんど<br>２．週に１回程度<br>３．月に数回程度<br>４．その他（　　） |
| 出発の時間帯 | １．午前９時前<br>２．午前９時 ～ 正午<br>３．正午 ～ 午後４時<br>４．午後４時 ～ 午後６時<br>５．午後６時以降<br>６．特定の時間帯なし | １．午前９時前<br>２．午前９時 ～ 正午<br>３．正午 ～ 午後４時<br>４．午後４時 ～ 午後６時<br>５．午後６時以降<br>６．特定の時間帯なし |
| 帰りの時間帯 | １．午前９時前<br>２．午前９時 ～ 正午<br>３．正午 ～ 午後４時<br>４．午後４時 ～ 午後６時<br>５．午後６時以降<br>６．特定の時間帯なし | １．午前９時前<br>２．午前９時 ～ 正午<br>３．正午 ～ 午後４時<br>４．午後４時 ～ 午後６時<br>５．午後６時以降<br>６．特定の時間帯なし |
| 主な移動手段（乗り継ぐ場合は最も移動距離が長いもの） | １．徒歩<br>２．自転車<br>３．自動車・バイク（自らが運転）<br>４．自動車（送迎）<br>５．鉄道（陸羽西線代行バスを含む）<br>６．庄内交通路線バス（高速も含む）<br>７．るんるんバス<br>８．デマンドタクシー<br>９．民営タクシー<br>10．その他（　　） | １．徒歩<br>２．自転車<br>３．自動車・バイク（自らが運転）<br>４．自動車（送迎）<br>５．鉄道（陸羽西線代行バスを含む）<br>６．庄内交通路線バス（高速も含む）<br>７．るんるんバス<br>８．デマンドタクシー<br>９．民営タクシー<br>10．その他（　　） |

（11）酒田市内の公共交通サービス（市営も含むバス・タクシー・鉄道など全般）の評価について、回答欄の当てはまる番号に○をつけてください。

| 番号 | サービス内容 | 回答欄 | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 満足 | やや満足 | ふつう | やや不満 | 不満 |
| ① | 運行本数・間隔 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| ② | 運行時間（始発・終発等） | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| ③ | 運転手のあいさつなどの対応 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| ④ | バス停・待合所の快適性 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| ⑤ | 主な目的地までの運行ルート | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| ⑥ | 運賃・料金設定 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| ⑦ | 案内・表示等の情報提供 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| ⑧ | 交通機関同士の乗り換え・乗り継ぎ | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| ⑨ | 交通施策全般に対する評価 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |

（12）現在、公共交通サービス（市営も含むバス・タクシー・鉄道など全般）を利用していますか。（１つに○）

1．日常的によく利用している
2．最近になって利用しはじめた
3．現在は利用していないが、今後利用したい
4．ほとんど利用していない
5．過去に利用していたが、利用をやめた
6．利用していない、利用したいと思わない

→ 利用される（利用したい）主な理由は何ですか。（複数回答可）

1．自動車・バイク・自転車を持っていないから
2．自動車等の運転が危険・苦手だから
3．雨の日などはバイク・自転車が使えないから
4．自動車やバイクはガソリン代等の維持費がかかるから
5．利用したい時間に運行しているから
6．運行ルートが良い・目的地に行きやすいから
7．運賃・料金が安いから
8．自宅から駅またはバス停が近いから
9．お酒を飲む日に利用する
10．その他
（　　）

→ 利用しない主な理由は何ですか。（複数回答可）

1．自宅や目的地から乗り場・停留所が遠い
2．運行本数が少ない・時間帯が合わないから
3．運賃が高いから
4．運行時間が長いから
5．乗り換えが不便だから
6．時刻表が分かりにくいから
7．情報が少ない・利用方法が分からない
8．自家用車の方が便利だから
9．必要性を感じないから
10．その他
（　　）

（13）今後、公共交通サービスにどのような改善を期待しますか。（複数回答可）

| | |
|---|---|
| 1．運行本数の増加 | 7．乗り場・停留所のバリアフリー化や環境改善 |
| 2．運行時間帯の延長（夜間など） | 8．時刻表、利用方法などの情報の充実 |
| 3．運行ルートの見直し・新規開設 | 9．デマンド（予約型）交通の拡充 |
| 4．運賃の値下げ | 10．自宅や目的地までの送迎サービス |
| 5．乗り換えの利便性向上 | 11．キャッシュレス決済システムの導入 |
| 6．乗り場・停留所の増加 | 12．特にない |
| 13．その他（　　） | |

（14）自家用車以外の移動手段として、今後どのような交通サービスがあれば、あるいは拡充すれば、利用したいと思いますか。（複数回答可）

| | |
|---|---|
| 1．地域住民主体によるバス運行※1 | 5．アプリ予約によるデマンド交通 |
| 2．自動運転バス | 6．電動キックボードなどのパーソナルモビリティ |
| 3．シェアサイクル | 7．特にない |
| 4．ライドシェア※2 | 8．その他（　　） |

※1　現在、琢成、日向、田沢地区で、住民主体による移動サービスを実施中
※2　一般ドライバーが自家用車を使って有償で乗客を送迎するサービス

（15）今後の公共交通サービスに対するあなたの考えに近いものどれですか。（１つに○）

1．運行を維持するため、運賃を引き上げてもやむを得ないと思う。
2．運行を維持するため、ルート変更や運行内容についての周知の徹底、利便性の向上などにより、利用者の増加に力を入れるべきだと思う。
3．運行を維持するため、主要な路線が通過する周辺地域に住む人を増やす「居住誘導」を行い、輸送の効率を上げるべきだと思う。
4．経費削減のため、運行規模の縮小や運行形態の変更等もやむを得ないと思う。
5．他の市民サービスを削減してでも運行を維持すべきだと思う。
6．予算規模を拡大し、さらなるサービスの充実や利便性の向上を図るべきだと思う。
7．その他（　　）

（16）その他、公共交通サービスに関するご意見・ご要望などがありましたらお書きください。

［自由回答］

**本用紙は、同封の返信用封筒（切手不要）に入れて、8月２５日（月）までにポストにご投函ください。**