

(案)

酒田市地域公共交通計画

令和3年 月

酒田市企画部都市デザイン課

酒田市地域公共交通会議

酒田市地域公共交通計画

- 目次 -

第1章 計画の概要	1
1-1 計画の目的	1
1-2 計画の位置づけ	1
1-3 計画の対象範囲	2
1-4 計画の区域	2
1-5 計画の期間	2
第2章 公共交通を取り巻く現状と課題	3
2-1 本市の公共交通の現状	3
2-2 社会情勢の変化と課題	5
2-3 公共交通全体の課題	11
2-4 本市全体の現状と課題（概要）	19
第3章 基本理念・方針・目標	21
3-1 基本理念（目指すべき姿）と基本方針	21
3-2 基本方針と目標	22
第4章 目標を達成するための施策・事業	35
4-1 施策の体系	35
4-2 施策体系ごとの内容	36
第5章 重点的な取り組み	39
5-1 取り組みの方向性	39
5-2 交通網における幹線・支線の設定と役割	43
5-3 計画全体の概要と取り組み内容	47
第6章 プロジェクト・施策の進め方	48
6-1 実施主体と担う役割	48
6-2 推進・管理体制	48
6-3 施策の実施と検証	49
第7章 参考資料	50
・ 前計画期間の取り組み結果	50
・ 酒田市地域公共交通運行状況	52

第1章 計画の概要

1-1 計画の目的

本計画は、2016年(平成28年)7月に策定した酒田市地域公共交通網形成計画の次期計画として策定するものです。

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めざし、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とします。

1-2 計画の位置づけ

本計画は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第5条第1項に規定する地域公共交通計画として策定するものです。

市の上位計画である「酒田市総合計画」や「酒田市都市計画マスタープラン」、「酒田市立地適正化計画」との整合を図りながら、これらに定める将来都市像の実現に向け、地域公共交通に関するマスタープランとして策定します。

上位計画

- ・ 酒田市総合計画
- ・ 酒田市都市計画マスタープラン
- ・ 国土利用計画
- ・ 酒田市立地適正化計画

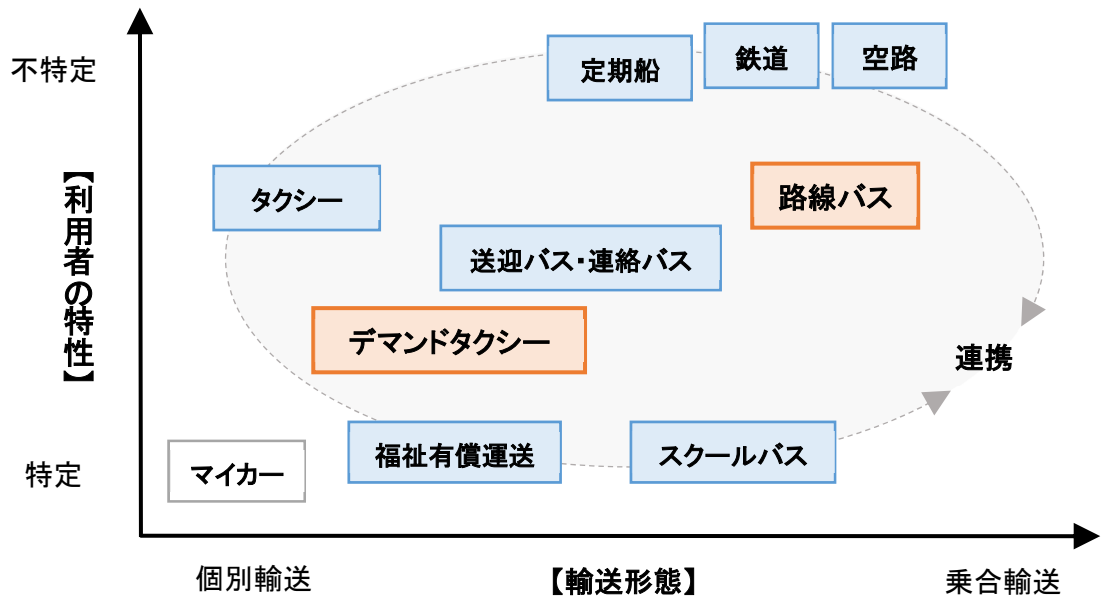
関連計画

- ・ 酒田市まち・ひと・しごと創生総合戦略
- ・ 酒田市地域福祉計画
- ・ 酒田市中長期観光戦略
- ・ さかた健康づくりビジョン
- ・ 酒田駅周辺地区ランドデザイン
- ・ 酒田市過疎地域自立促進計画
- ・ 酒田市環境基本計画
- ・ 庄内北部定住自立圏共生ビジョン

1-3 計画の対象範囲

本計画は、地域公共交通のマスタープランとして、中心となる路線バスや予約型乗合交通(デマンドタクシー)に多様な交通モードを含めた市全体の方向性を示すものです。

公共交通体系の改編に重点を置き、利用促進策や環境整備などを含めた総合的な施策のあり方を検討の対象とします。



1-4 計画の区域

本計画の区域は、酒田市全域とします。

1-5 計画の期間

本計画の期間は、令和3年度から令和7年度までの5年間とし、前計画の期間終了から切れ目なく実行する計画期間とします。

	R元年度	R2年度	R3年度	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度	R8年度
上位計画	酒田市総合計画							
	都市計画マスタープラン・立地適正化計画							
交通計画	前計画		地域公共交通計画(本計画)					次期計画
		見直し・更新	(毎年度の実績による定期調査)					見直し・更新

第2章

公共交通を取り巻く現状と課題

2-1 本市の公共交通の現状

(1) 現状の公共交通とそれぞれの内容

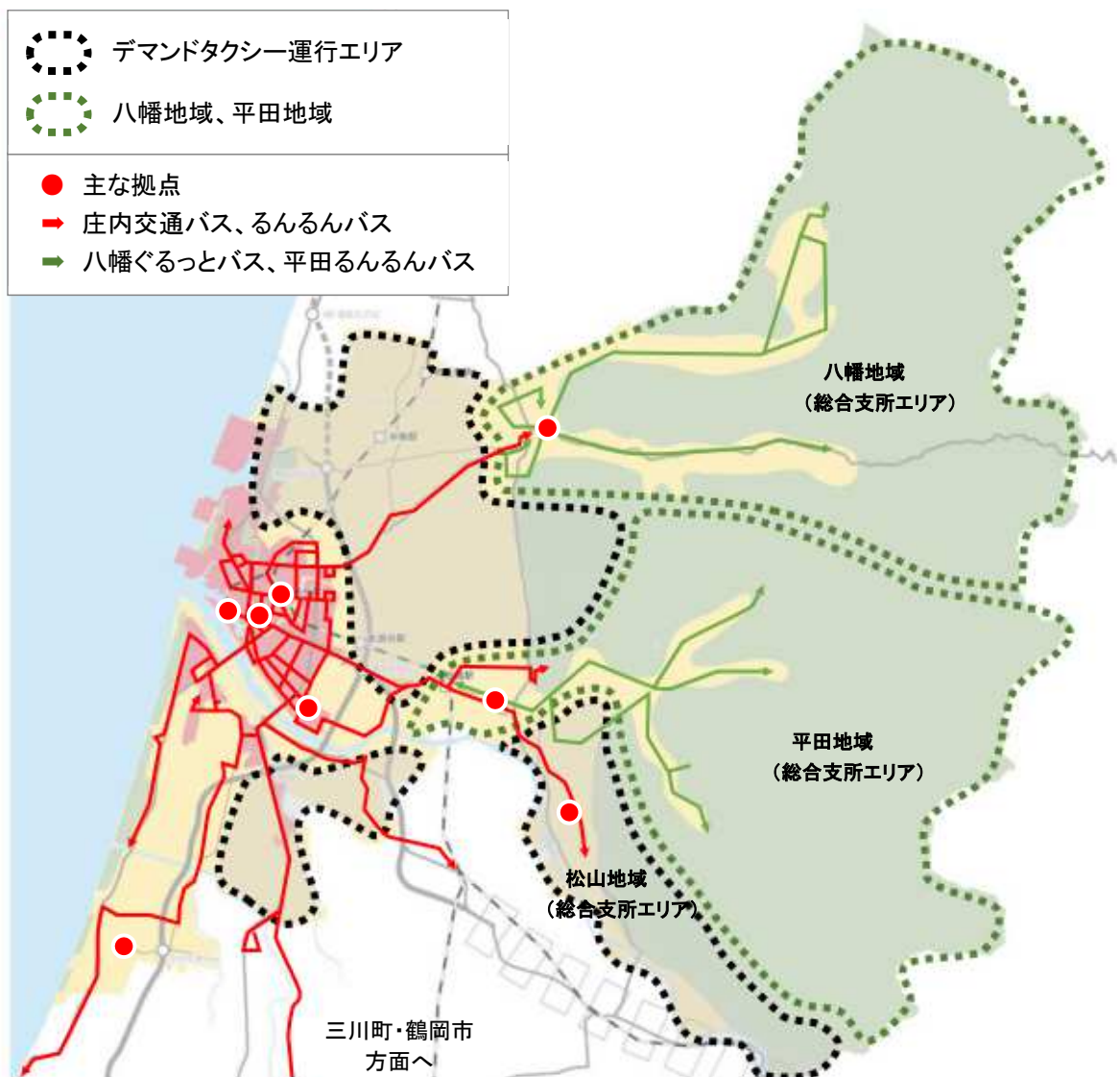
【交通形態】

形態	内容	役割	階層
鉄道	【JR 東日本】 ・ 羽越本線	酒田駅を起点とし、 市外の地域と広域的 に接続する交通	広域 幹線交通
路線バス	【庄内交通㈱】 ・ 鶴岡-酒田線 ・ 酒田-湯野浜線 ・ 余目線		
路線バス	【庄内交通㈱】 ・ 十里塚-古湊線 ・ 日本海総合病院-観音寺線 ・ 山寺川先線	市内の地域間や、 各地域と市街地を繋ぐ 交通	地域間 幹線交通
離島定期船	【酒田市】 ・ 定期船「とびしま」		
路線バス	【酒田市】 ・ るんるんバス 各路線 ・ ぐるっとバス 各路線 ・ 平田るんるんバス 各路線	日常生活や暮らしを 支える、地域内の移動 手段となる交通	地域内 交通
予約型乗合交通	【酒田市】 ・ デマンドタクシー		
タクシー	【タクシー事業者】 ・ 一般タクシー、介護タクシー		
その他	【福祉輸送事業者】 ・ 福祉有償運送		
スクールバス シャトルバス 等	・ スクールバス ・ 庄内空港連絡バス ・ 病院シャトルバス ・ 商業施設の送迎バス 等	特定の目的のための 交通	特定目的 の交通

【拠点】

形態	内容	役割
交通の拠点	庄内空港 JR 酒田駅 定期航路発着所	主な交通拠点
地域の拠点	JR 酒田駅 中町周辺 各総合支所・タウンセンター	まちづくりとしての拠点
主な目的地	買物：中町、あきほ町周辺 医療：日本海総合病院 学術：東北公益文科大学	市民生活上の主な目的地

(2) 現状の交通体系イメージ図（路線バス・デマンドタクシー）



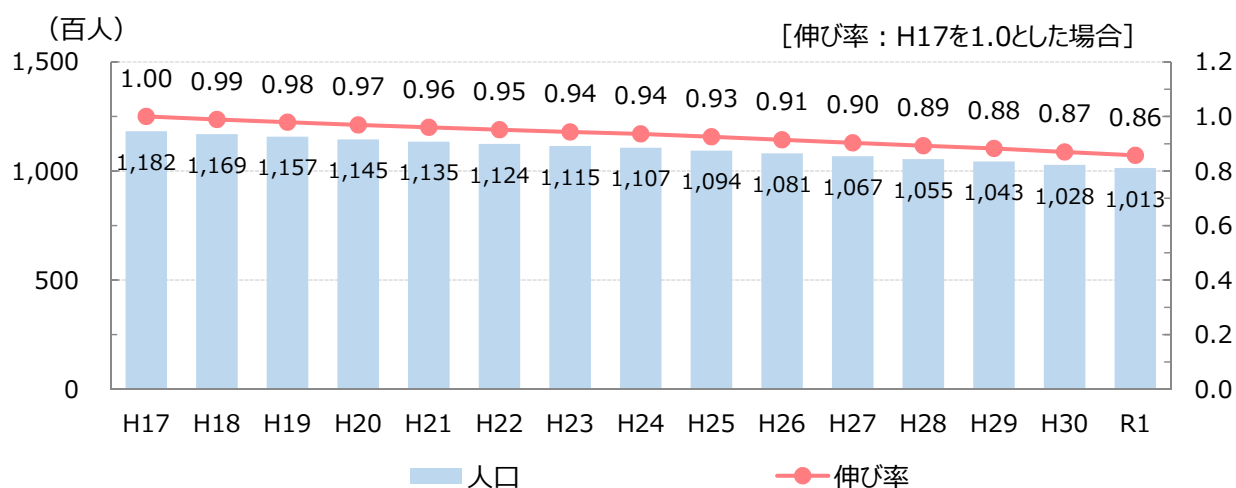
2-2 社会情勢の変化と課題

(1) 人口の視点

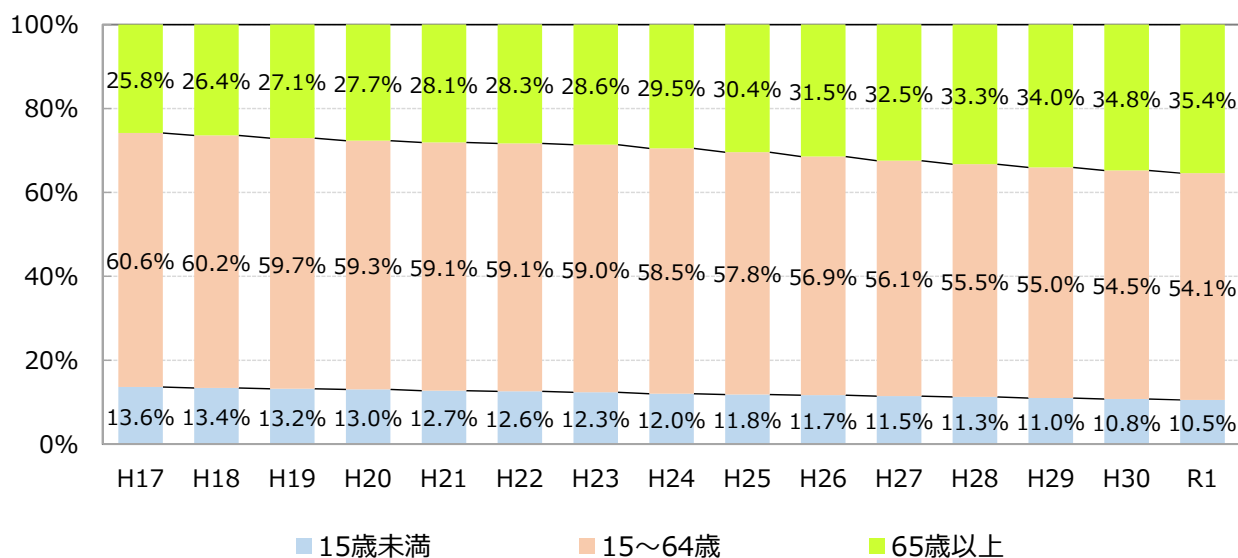
◆ 人口構造の変化への対応が必要

- ・ 平成17年(2005年)を1.00とした場合の総人口は、令和元年(2019年)には0.86となり、14%減少しています。
- ・ 少子高齢化の進展により、通学時の公共交通利用が見込まれる高校生が減少する一方、買い物や通院時の公共交通ニーズが高い65歳以上の割合が増えています。
- ・ 市の財政面に関しては、人口減少に伴う歳入減少と高齢化による社会福祉関連費の歳出増加などにより、財政状況の硬直化が見込まれます。
- ・ このような人口構造の変化を見据え、持続可能な公共交通体系を構築していく必要があります。

■ 総人口の推移 (資料:住民基本台帳資料)



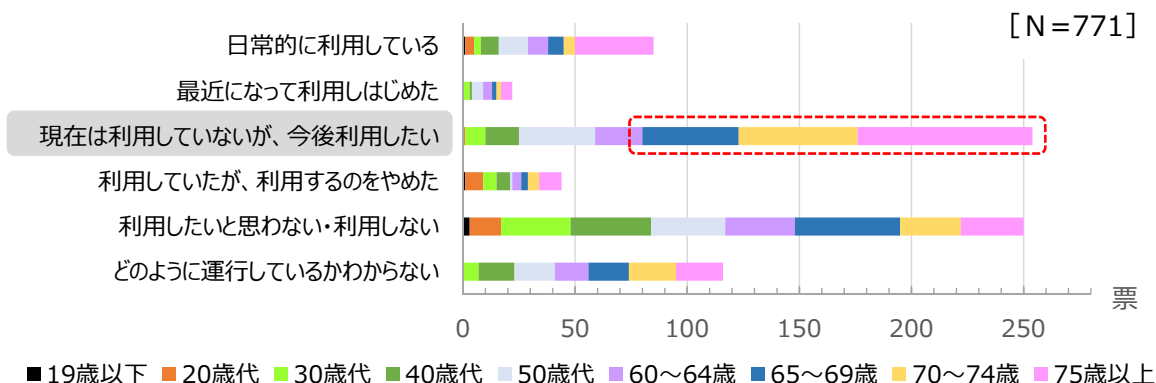
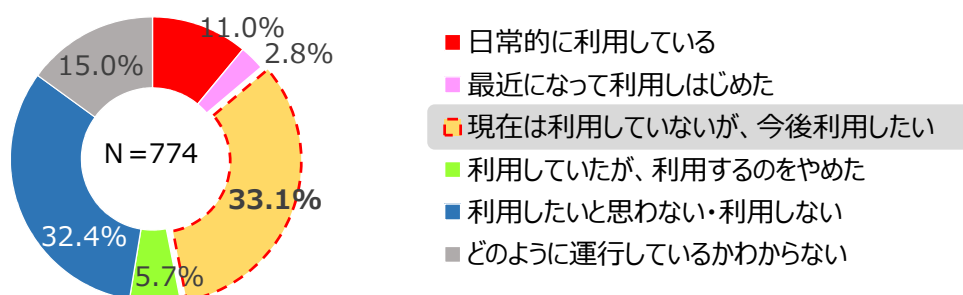
■ 人口における年齢3区分の割合 (資料:住民基本台帳資料)



◆ 高齢化による諸問題への対応が必要

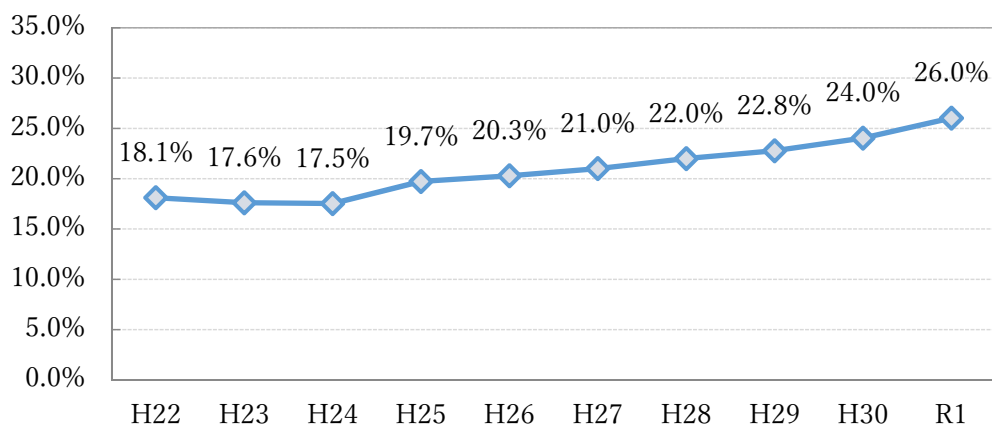
- ・ 現在は自身でマイカーを運転しているものの、5年後、10年後には後期高齢者(75歳以上)となり、公共交通を「現在は利用していないが、今後利用したい」と考える潜在的な需要者が増加しています。
- ・ 県内では高齢者ドライバーの事故割合が増加し続けており、運転免許の自主返納に対する社会的気運が高まっている中、運転免許返納後も活用できる移動手段の確保が重要視されています。
- ・ 高齢者を中心とした公共交通需要は今後も強まっていくものと考えられ、潜在的な需要者を含めた高齢者層への対応及び利用促進を図る必要があります。

■ 公共交通の利用実態 (資料: R2年6月 市民アンケート調査)

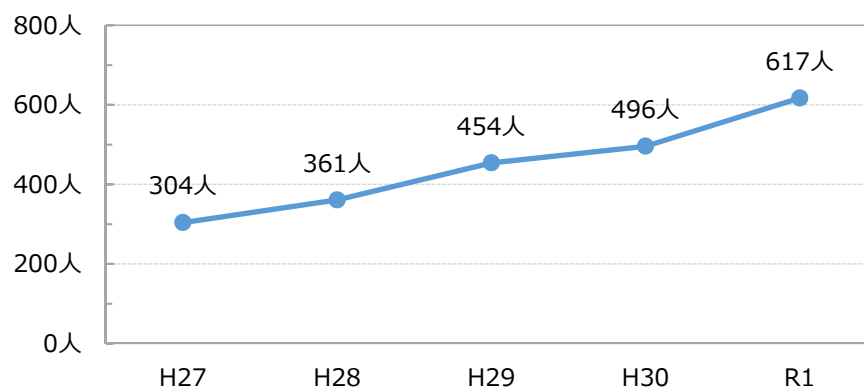


■ 山形県の事故発生件数に占める高齢者ドライバー(65歳以上)の割合

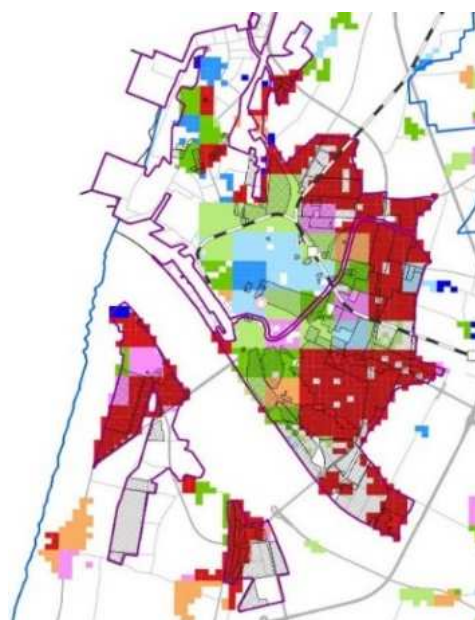
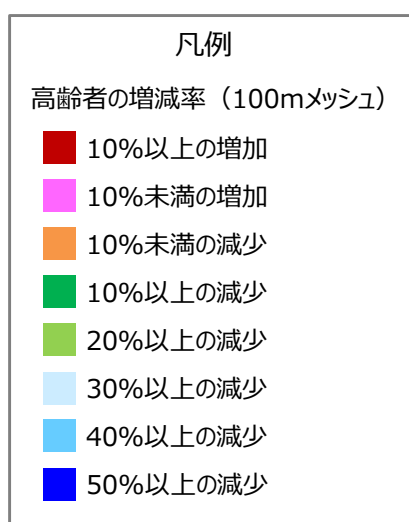
(資料: 山形県警察本部「交通年鑑」)



■ 酒田市運転免許自主返納支援事業による自主返納者数の推移
 (資料:酒田市まちづくり推進課)



■ 高齢者の増減率(2040年-2010年)
 (資料:酒田市立地適正化計画)



(2) まちづくりの視点

◆ 「暮らしの足」となる公共交通の維持が必要

- ・ 酒田市総合計画(2018~2027)第5章「地域のつながりと安全・安心にあふれた暮らしやすい酒田」では、政策のひとつとして『「暮らしの足」が維持されるまち』を掲げています。
- ・ 高齢者や生徒・学生、観光客、クルマを運転できない方などの移動手段となる公共交通を維持していくため、利用者数の増加につながる取り組みと共に、地域公共交通全体のあり方の検討が必要です。

◆ コンパクト・プラス・ネットワークのまちづくりに寄与する公共交通が必要

- ・ 酒田市総合計画(2018~2027)第6章「都市機能が強化され、賑わう酒田」では、政策のひとつとして『ひと・もの・情報が集い、魅力と賑わいを創出するまち』を掲げています。
- ・ 都市機能の維持、活性化のため、拠点間をつなぐ公共交通ネットワークを確保し、マイカーに過度に依存することなく生活サービス機能へアクセスできることが必要です。

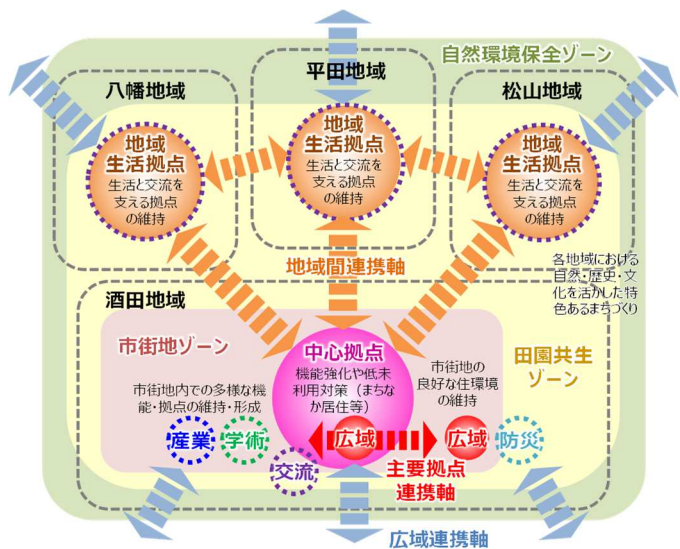
◆ **中心市街地における都市機能の再生を支える公共交通が必要**

- ・ 令和4年度に完成オープンを迎える酒田駅前交流拠点施設ミライニをはじめ、市街地の魅力と賑わいの創出に向けた取り組みが進められています。
- ・ 中心市街地へのアクセスを確保し、都市機能の再生と新しい賑わいの創出を支えるための公共交通が必要となっています。

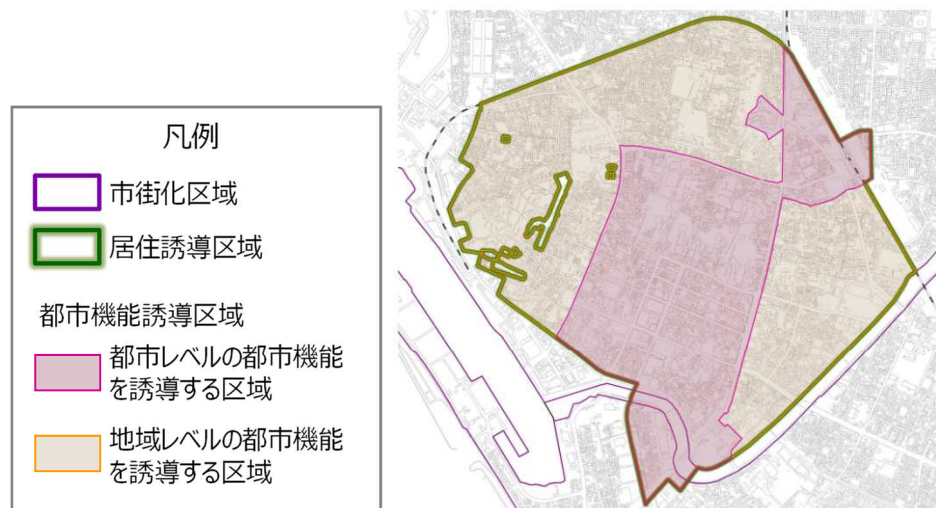
◆ **障がいのある人も利用しやすい公共交通の推進が必要**

- ・ 酒田市総合計画(2018～2027)第4章「暮らしと生きがいを共に創り、お互いが支え合う酒田」では、政策のひとつとして『誰もがいきいきと暮らしやすいまち』を掲げています。
- ・ 令和2年4月には「酒田市障がいのある人もない人も共に生きるまちづくり条例」を施行しました。
- ・ 障がいのある人が積極的に社会参加でき、障がいの有無によって分け隔てられることなく暮らしていくことができるまちづくりを推進していく必要があります。

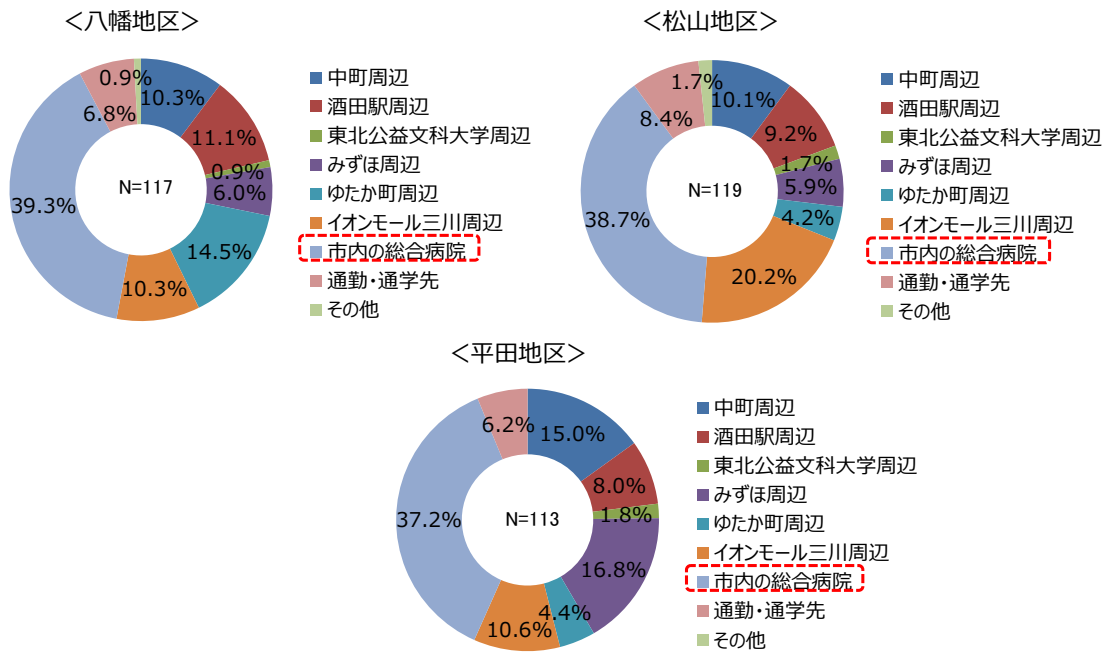
■ **酒田市都市計画マスタープラン
将来都市構造の構成**



■ **酒田市立地適正化計画による都市機能誘導区域と居住誘導区域**



■ 市街地で行ければ便利だと感じる場所（資料：H27年10月 市民意向調査）



(3) 観光の視点

◆ 新規利用者にもわかりやすい公共交通が必要

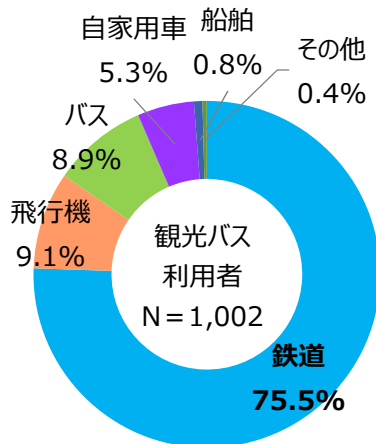
- 本市には、北前船が寄港した港まちの歴史が感じられる山居倉庫や相馬樓、芸術文化施設である土門拳記念館や本間美術館、自然資源としての鳥海山や飛島といった観光拠点が存在します。
- 平成28年9月、「鳥海山・飛島ジオパーク」として日本ジオパークネットワークに加盟したことに加え、平成29年4月には北前船寄港地・船主集落として日本遺産の認定を受けるなどし、観光地としての酒田の発信力が高まっています。
- 観光客のうち、路線バスを利用する方の75.5%が鉄道を利用して本市を訪れていることから、鉄道との接続時における乗り換えしやすさを重視する必要があります。
- 酒田駅前交流拠点施設ミライニでは、本市の玄関口となる観光案内所がオープンしており、訪れた観光客等の移動手段として公共交通を機能させるため、わかりやすい案内や表示の在り方を検討する必要があります。

◆ 酒田市中長期観光戦略に則った取り組みが必要

- 平成28年3月に策定された「酒田市中長期観光戦略」(計画期間:令和8年3月までの10年間)では、酒田市の観光における課題のひとつに「市内全域の二次交通の不足」が挙げられています。
- 市全体の交通体系との整合性を図りながら、収益性、事業性なども含め、市内外の観光客が利用しやすく、回遊しやすい二次交通手段の確保に向けた検討が必要です。

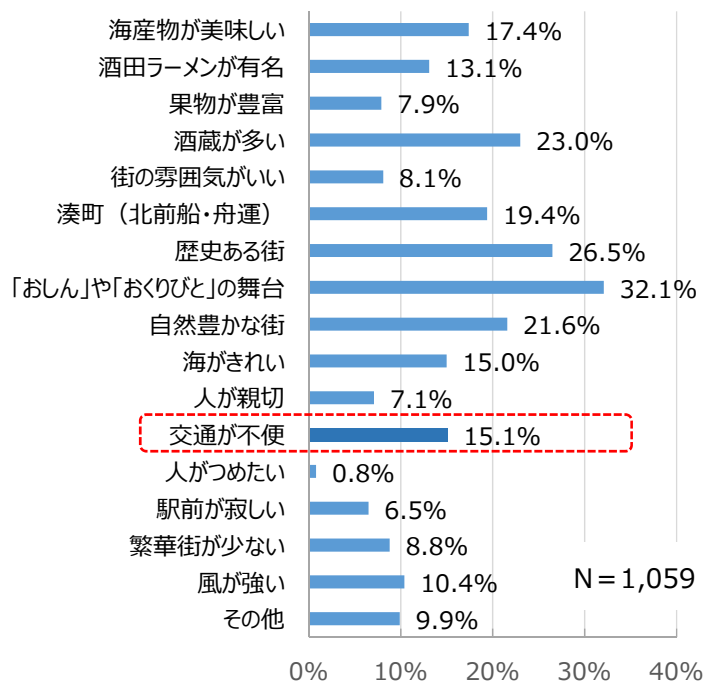
■ 週末観光バス利用者の酒田市までの移動手段

(資料: H27年5~9月 週末観光バス利用者調査)



■ 酒田市に対する印象

(資料: 酒田市中長期観光戦略)



■ 酒田駅前交流拠点施設ミライニと新しい観光案内所



2-3 公共交通全体の課題

(1) バス路線

◆ 市街地における複雑な運行体系の見直しが必要

- ・ 市街地には民営、市営の路線バスが運行しており、各路線が乗降の多いバス停を經由するため、運行経路の重複や競合による利用密度の低下が生じています。
- ・ 民営バス、市営バスそれぞれの料金体系や運行本数に違いがあり、利用者がわかりにくい運行体系になっています。
- ・ 市街地を經由するバス路線網は複雑化しているため、利用実態やニーズに応じて見直しを図る必要があります。

◆ 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

- ・ 市内の地域間を結ぶ地域間幹線バス路線及び市外と接続する広域幹線バス路線ともに利用者数が減少傾向にあり、市や国の補助金によって路線を維持している状況です。
- ・ 地域間や交通の拠点を結ぶ意味合いや、学生の通学利用の面を考慮しながら、利用実態とニーズに応じた見直しを図る必要があります。

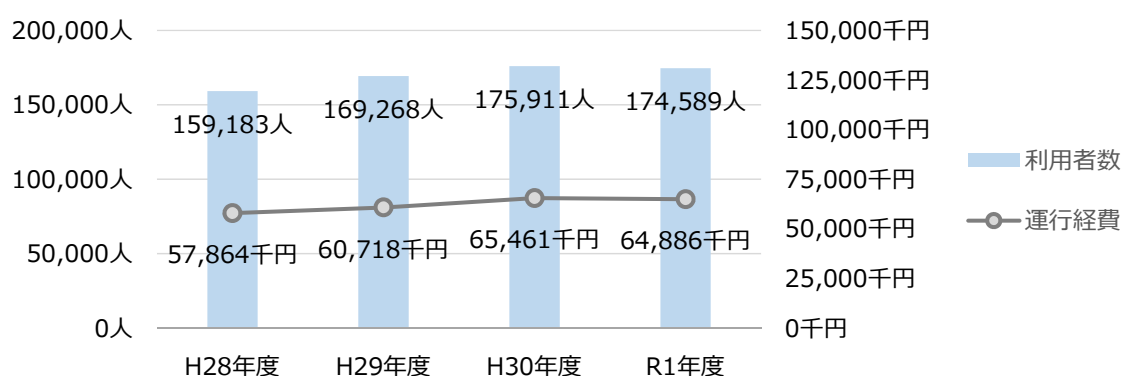
◆ 地域内運行バスについて交通モードの転換を含めた見直しが必要

- ・ 旧八幡町の地域内を運行するぐるっとバス、旧平田町の地域内を運行する平田るんるんバスは、地域住民の生活交通として車両を小型化するなど工夫しながら維持していますが、どちらも利用者が少ない状況です。
- ・ 高齢者にとっては、バス停まで歩くことやバス停で待つことが辛いという声もあり、路線バス以外の交通モードへの転換を含めた見直しが必要です。

◆ 公共交通の利用促進や新規利用者の開拓が必要

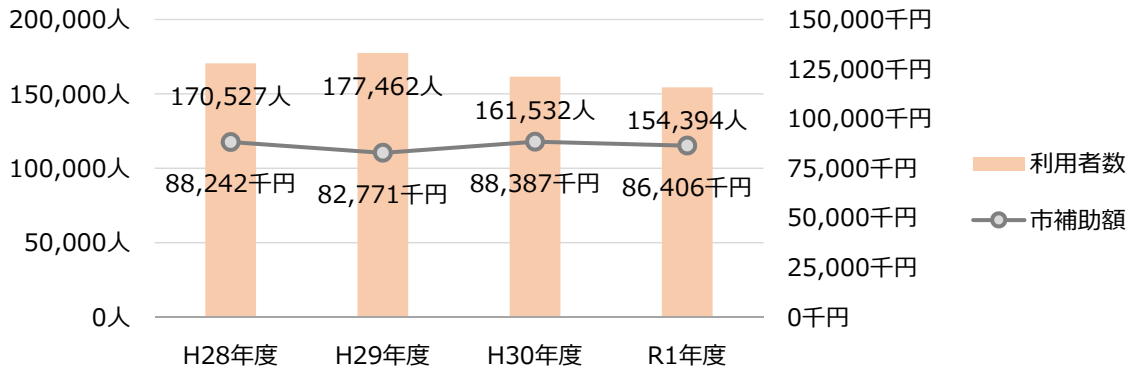
- ・ 令和2年度の市民アンケート調査の結果、公共交通を「現在は利用していないが、今後利用したい」と考えている潜在的な需要者層が33.1%存在しており、5年前(平成27年度)の調査時より増加しています。
- ・ また、市営バスの運行について、「運行日(曜日等)」、「現在位置(遅延の状況等)の調べ方」などの項目を「知っている」とした回答は20%に満たない結果となっています。
- ・ 今後、人口減少や少子高齢化が進行し、人口構造やマイカー運転に関する考え方が変化していく中で、公共交通に関する環境整備や周知、PR、情報提供等により、引き続き利用促進を図る必要があります。

■ 市営バスの運行状況



■ 酒田市生活交通バス路線維持費補助事業(庄内交通バス路線)の状況

(※バス年度として、前年10月1日から当該年9月30日の期間による数値)

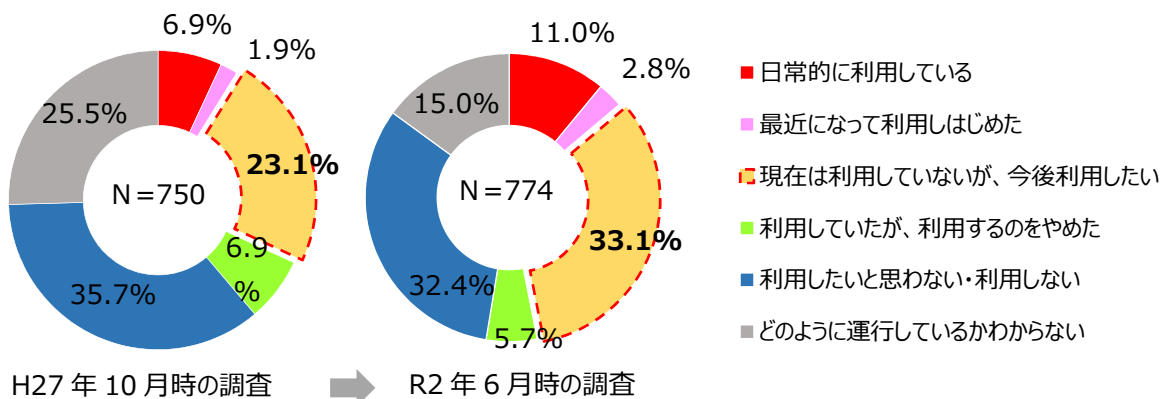


■ 酒田市街地の路線図

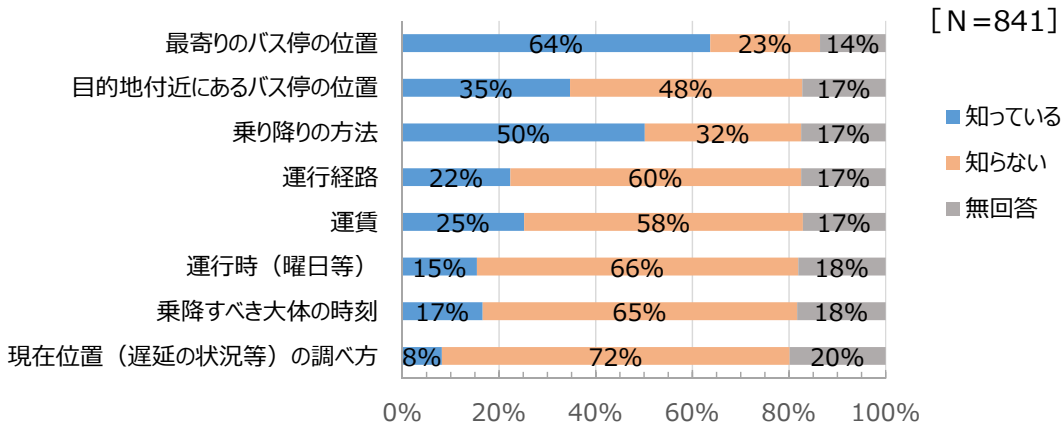


凡例	
るんるんバス	
—	市内循環A線、市内循環B線
—	市内循環C線、市内循環D線
—	酒田駅大学線
—	古湊アイアイひらた線
—	酒田駅飯森山線
庄内交通バス	
- - -	鶴岡 - 酒田線
- - -	酒田 - 湯野浜線
- - -	余目線
- - -	十里塚 - 古湊線
- - -	日本海総合病院 - 観音寺線
- - -	山寺川先線
- - -	庄内空港連絡バス

■ 公共交通の利用実態の比較



■ 市営バスについて知っている項目（資料：R2年6月 市民アンケート調査）

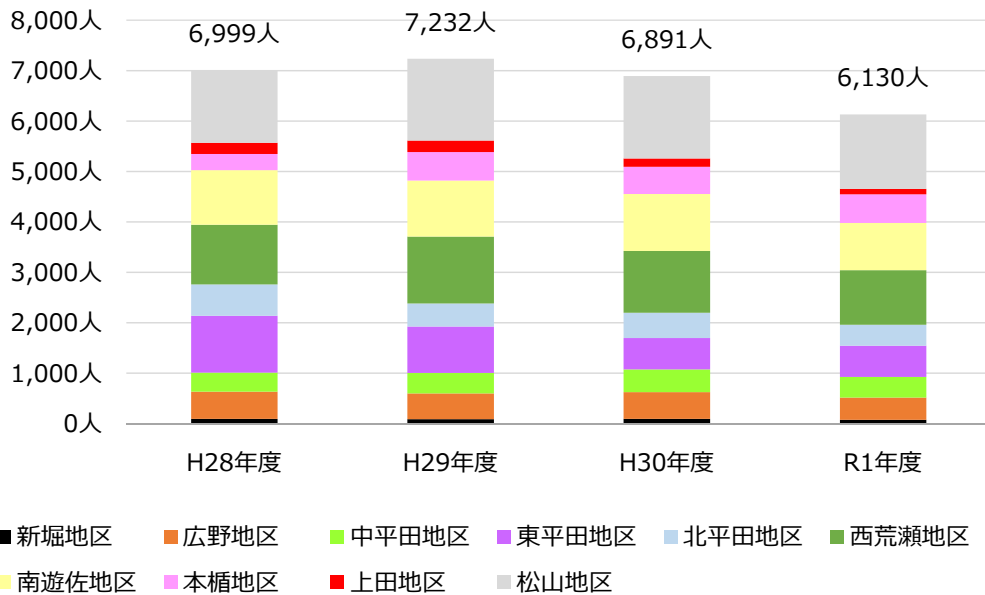


(2) デマンドタクシー

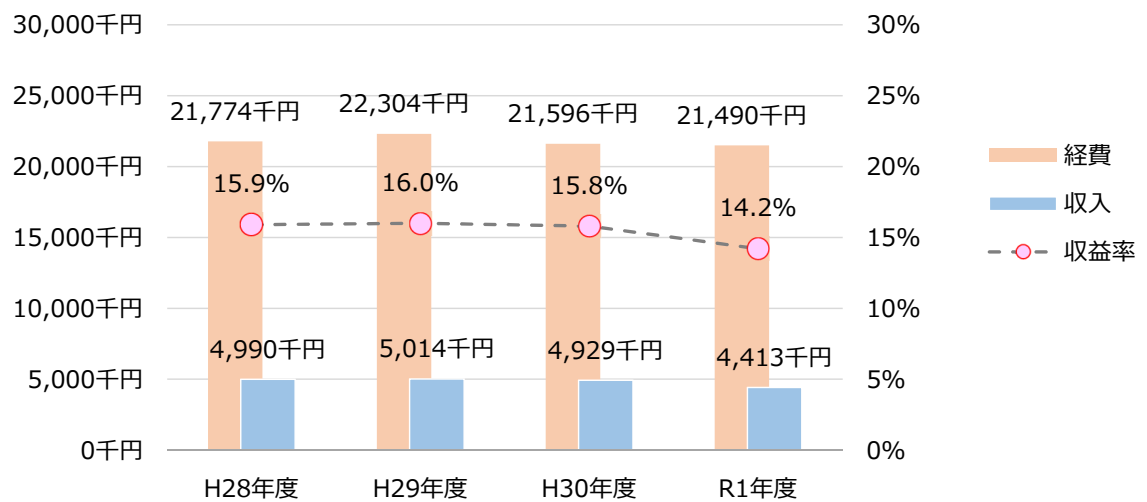
◆ 運行日や便数、運行時間の見直しによる利便性の向上が必要

- 本市では、平成22年7月からデマンドタクシーの導入を開始し、段階的に運行エリアを拡大してきた経過があります。
- 令和2年4月からは、本市が中心市宣言を行っている庄内北部定住自立圏の取り組みのひとつとして、新たにデマンドタクシー松山庄内町線の運行を開始しました。
- 利用者登録数は年々累積的に増加していますが、実際の乗車人数の全数は減少傾向にあり、令和元年度の収益率（運行経費に占める運賃収入の割合）は14.2%、乗車一人当たりの市負担額は約2,800円となっています。
- 路線バスとの役割分担を図りながら、運行エリア、運行日、運行時間といった内容を見直し、利便性の向上や乗合い率の増加につながる取り組みを進めていく必要があります。

■ デマンドタクシー利用者数の推移



■ デマンドタクシーの収支と収益率の推移

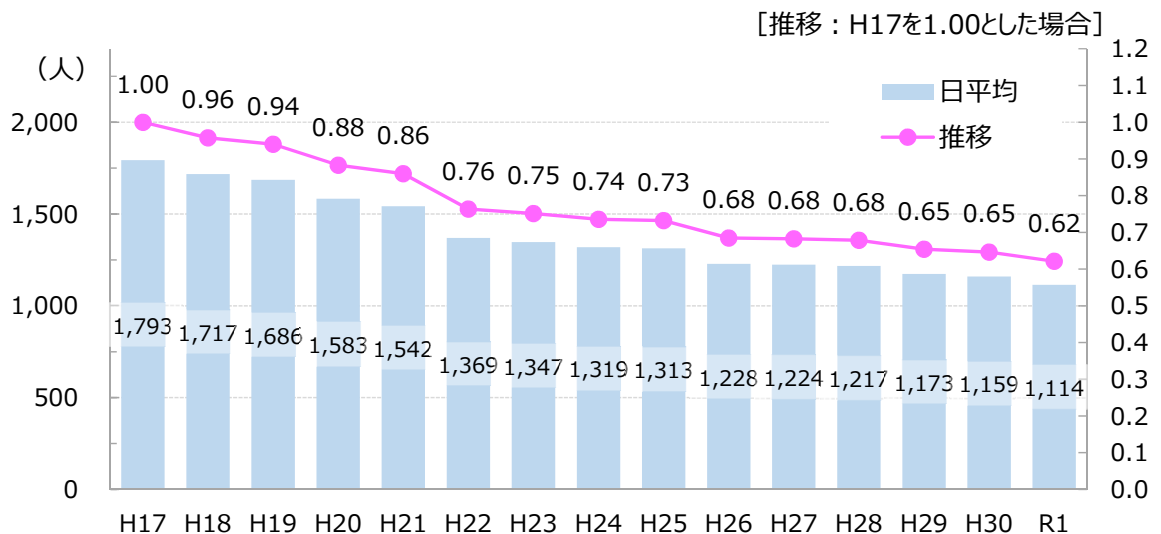


(3) 鉄道

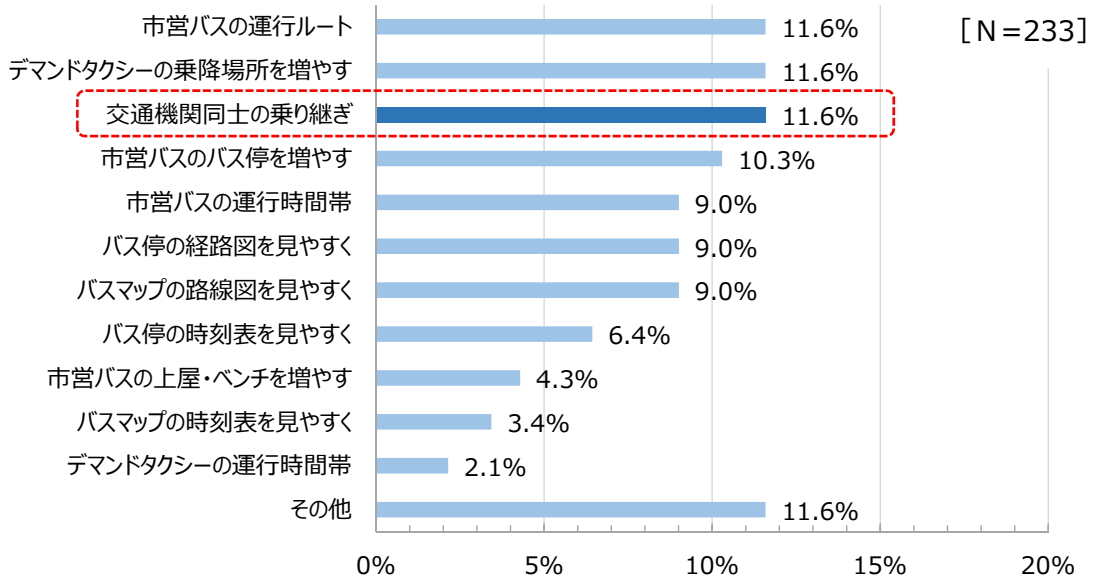
◆ 鉄道と他の交通機関との接続性を考慮した見直しが必要

- ・ 平成 26 年度における JR 酒田駅の 1 日当たりの乗車人数は 1,228 人でしたが、平成 30 年度では 1,159 人となり、年々、減少傾向にあります。
- ・ 市民アンケートでは、「公共交通に対して見直して欲しいこと」に対して「交通機関同士の乗り継ぎ」を選択した回答が多く、鉄道を含めた接続性を向上させる必要があります。
- ・ 特急「いなほ」号などの接続性を向上させることにより、路線バス等が観光二次交通の手段となり得るよう考慮する必要があります。
- ・ また、酒田駅前の再開発事業に含まれるバスベイ整備に対応し、駅周辺に点在するバス停の集約や再配置を検討する必要があります。

■ JR 酒田駅の日平均利用人数の推移 (資料: JR 東日本ホームページ)



■ 公共交通に対して見直して欲しいこと（資料：R2年6月 市民アンケート調査）

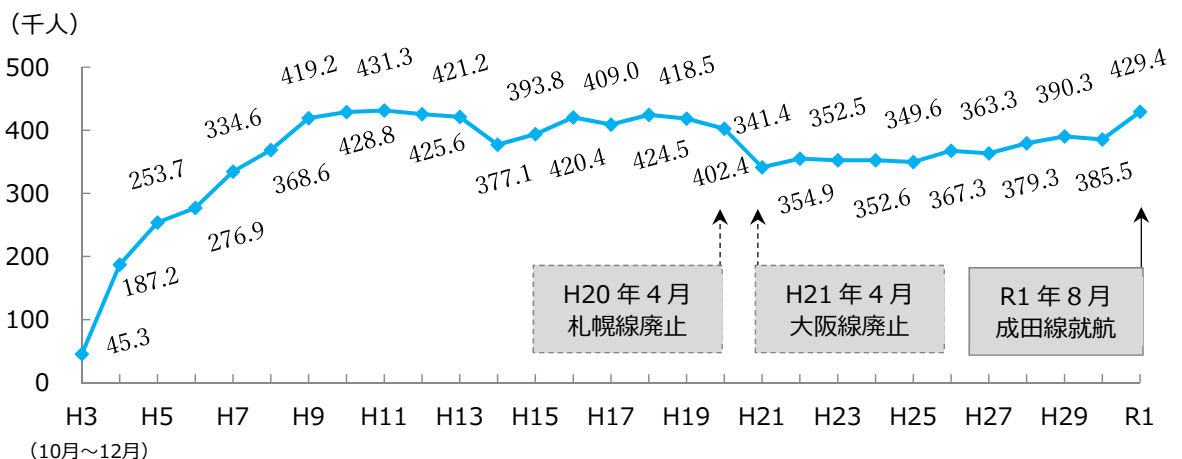


(4) 空路・庄内空港連絡バス

◆ 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

- ・ 平成3年10月に開港した庄内空港では、平成20年4月に札幌線、平成21年4月に大阪線が廃止となったものの、東京線(羽田)の搭乗者数が堅調に推移しています。
- ・ 搭乗者の多くは個人利用となっており、ビジネス目的が主となっています。
- ・ 搭乗者の移動手段としては、庄内空港と市街地を結ぶ連絡バスが運行していますが、ビジネス目的では時間が優先されるケースも多く、訪問先や目的地へ直接的に移動できるレンタカーを利用する割合が多くなっています。
- ・ 令和元年8月、新規路線としてLCCによる成田線が就航し、観光目的による搭乗者の増加が期待されています。
- ・ 庄内空港連絡バスが観光目的の搭乗者に認知され、利用者数の増加につながる取り組みを検討する必要があります。

■ 庄内空港搭乗客数の推移（資料：庄内空港概要）



(5) 定期航路

◆ 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

- ・ 定期船「とびしま」は、飛島と市街地を結ぶ航路として1日1往復(繁忙期は1日2~3往復)運航しており、飛島の住民にとって必要不可欠な役割を担っています。
- ・ また、飛島は年間1万人を超える観光客が訪れる本市の観光拠点でもあり、平成28年9月には「鳥海山・飛島ジオパーク」が日本ジオパークに認定されました。
- ・ 酒田市総合計画においても、定期航路における乗船客数の維持に取り組み、飛島の魅力発信と誘客に努めることが示されています。
- ・ 定期船発着所や観光施設が所在しているみなとオアシスの賑わい創出といった視点も含め、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です。

■ 定期船発着所と定期船「とびしま」



(6) タクシー

◆ タクシーが強みを発揮する交通サービスの検討が必要

- ・ 本市では、市街地を中心として7社のタクシー事業者が営業しています。
- ・ タクシーは、バス路線やデマンドタクシー等の交通手段と比較すると、料金は割高ですが、個別輸送かつ目的地への直通運行といった面でサービス水準の高さが魅力です。
- ・ ドライバーによる細やかなサポートや情報提供といった面でも、期待値が高いものと考えられます。
- ・ タクシー事業者は、予約制の観光タクシーコースや乗合いでのタクシープランなどを実施していますが、広域にわたる観光拠点へのスムーズな移動や、充実感の高い観光ニーズへの訴求力を高め、強みを発揮する工夫が必要です。

(7) 福祉輸送

◆ 多様なニーズに対応できる体制づくりと情報共有の深化が必要

- ・ 本市では、福祉タクシー(高齢者や障がい者、歩行困難な方が対象)や介護タクシー(要介護認定を受けている方が対象)を提供しているタクシー事業者があります。
- ・ 市では「ほっとふくし券」「障がい者ほっとふくし券」「障がい児ほっとふくし券」を発行しており、タクシー運賃などにも利用できるようになっています。

- ・ 福祉有償運送では、運送区域に本市を含めて実施している団体が2団体あります。
(NPO 法人等の非営利法人が自家用車を使用し、要介護者や身体障がい者といった会員を営利と認められない範囲の対価により、原則、ドア・ツー・ドアで個別輸送するサービス)。
実施団体それぞれが会員の範囲や運賃を定めており、保有する自動車数、運転者数も異なっています。利用者の個別の状況にきめ細かく対応できる体制づくり、運転手の確保といった点が大きな課題と言えます。
- ・ 障がい者や障がい児の福祉の増進に関しては、自立した日常生活や社会生活を営むことを支援するため、市が行う事業を国が補助する制度を設けており(地域生活支援事業)、移動支援事業についても対象に含まれています。
- ・ 高齢者の介護予防活動について、市では、コミュニティ振興会などが実施する通所事業(通所型サービス B)に関連し、実施会場への参加者送迎にも支援制度を設けています。
- ・ 高齢化の進展に伴い、移動制約者の増加が見込まれることから、今後、福祉輸送サービスに対する需要や社会的関心の高まりが想定されます。地域の多様なニーズに対応し、足りない部分を補うべく、行政や実施団体、交通事業者、地域住民が福祉輸送サービスの運行状況や課題について広く情報共有していく必要があります。

(8) スクールバス

◆ 児童生徒が最優先であり、一般利用には慎重な対応が必要

- ・ 現在、児童の登下校でスクールバスを利用している小中学校は、酒田市内で 13 校あります(小学校 7 校、中学校 6 校)。
- ・ 地域の中には、冬季のみ、スクールバスでの登下校の対象になる地域もあります。
- ・ 登下校時の時間帯に学校付近を通過する路線バスが運行している地域では、路線バスをスクールバスとして利用しているケースもあります。
- ・ スクールバスの運行は、基本的には登校 1 便、下校 2 便ですが、夏季と冬季で異なる点や 1 台で複数の学校を経由するものがある点、部活動の有無や学校行事の都合などで日々運行内容が異なる点など、非常に複雑な運行体制となっています。
- ・ 市内には、スクールバスに一般の乗客も乗車できる地域もありますが、複雑な運行体制や利用しにくさなどのハードルもあり、利用者数は限られたものとなっています。
- ・ スクールバスの一般利用(混乗)については、児童生徒の登下校が最優先となるものであり、安全面の確保や感染症予防対策、保護者や地域住民の理解などを含め、公共交通として活用するには慎重な対応が必要です。

(9) 病院シャトルバス・送迎サービス

◆ ニーズを踏まえた効果的な対応と役割分担が必要

- ・ 本市にある日本海総合病院は、急性期医療を担う中核病院として非常に大きな役割を果たしており、入院医療やリハビリテーションを提供する日本海酒田リハビリテーション病院とを直通で結ぶシャトルバスが運行されています。
- ・ また、八幡地域にある日本海八幡クリニック、松山地域にある松山診療所についても、それぞれ日本海総合病院とのシャトルバスが運行されています。
- ・ 運行の目的は患者や付添者の移動支援ですが、日本海総合病院へのアクセスという意味では、路線バスやデマンドタクシーの運行と重複し、非効率な部分が出てきています。
- ・ このほか、市内の医療法人等では、それぞれの会員を対象とした通院送迎サービスを実施しているものがあります。

- ・ 高齢化の進展により、より一層、医療施設への移動に関する利便性の高さが重視されるものと考えられます。それらのニーズを踏まえ、地域課題の解決につながる効果的な対応と役割分担が必要です。

■ 病院シャトルバスに関する医療施設と位置図



- 日本海総合病院
- 日本海酒田リハビリテーション病院
- 日本海八幡クリニック
- 松山診療所



日本海総合病院



日本海酒田リハビリテーション病院
シャトルバス

(10) 商業施設の送迎バス

◆ 交通サービスのひとつとして把握し、連携していくことが必要

- ・ 隣接市町村にある大型商業施設では、無料の送迎バスを運行しているものがあります。
- ・ 本市内での運行経路は立地エリア周辺の一部のみとなっており、限定的な状況ですが、当該施設との往来には便利な交通サービスとなっています。
- ・ このような送迎バスの運行内容についても把握し、地域の交通体系に取り入れ、連携していくことが必要です。

(11) 許可や登録を要しない「互助」の輸送サービス

◆ 地域で暮らし続けていくための仕組みづくりと話し合いが必要

- ・ 地域における移動手段は公共交通機関による運行によって確保することが基本となりますが、歩行距離の制約がある高齢者などへの対応を念頭に、公共交通を補完するボランティア団体や地域の助け合いによる輸送サービスの提供が考えられます。
- ・ これらのサービス実施にあたっては、利用者から運送対価を得ないことなどの法令順守はもとより、安全性や継続性を確保するための措置、工夫が重要となります。
- ・ 本市では、買物代行や薬の受取代行など、日常生活で手助けが必要な方の困りごとを地域住民がサポーターになって協力しあう支え合い活動が行われています(琢成学区「よろずや琢成」)。
- ・ 公共交通の利用促進を優先としながらも、地域ごとの事情を勘案し、住んでいる方々が安心して暮らし続けられるための仕組みづくりについて話し合っていく必要があります。

2-4 本市全体の現状と課題（概要）

【人口の視点】

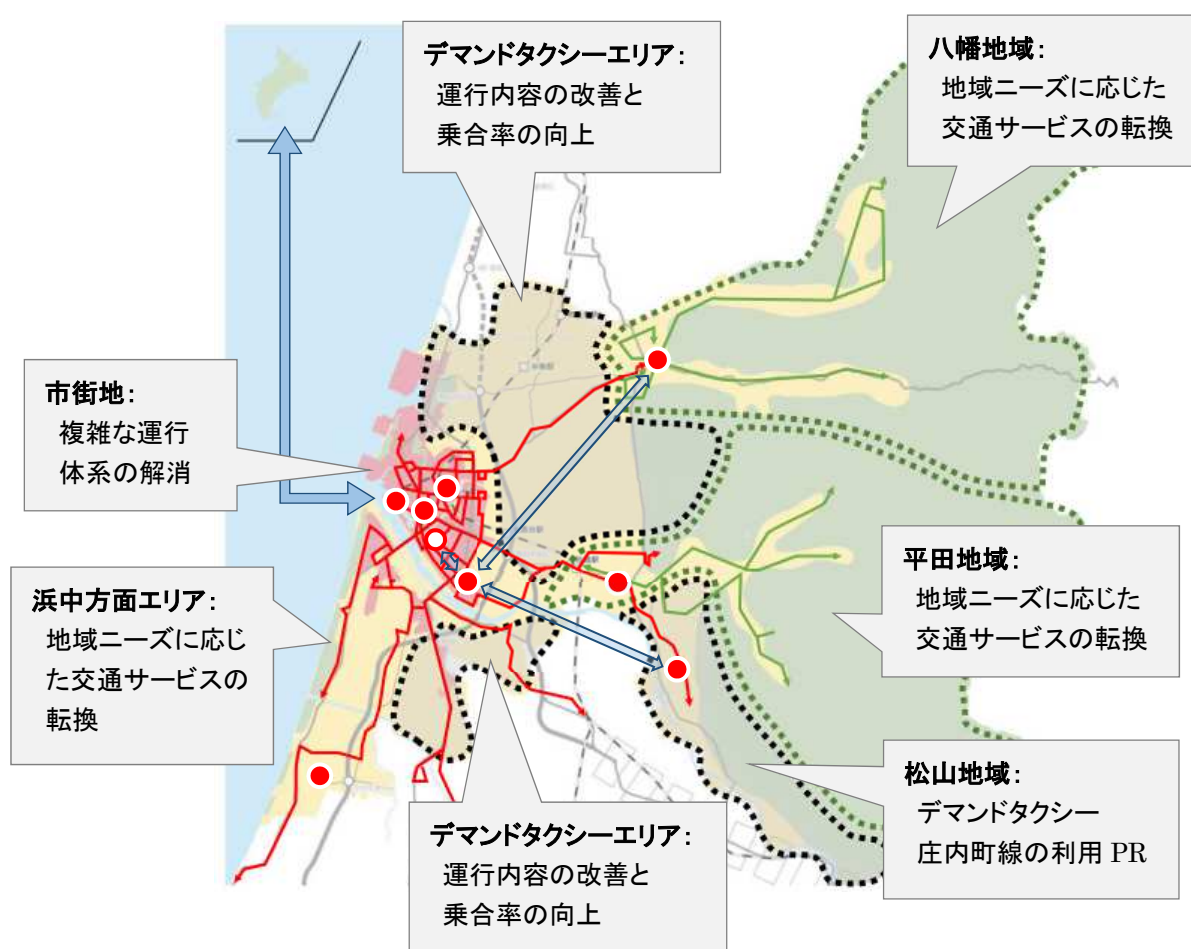
- ・ 人口減少が進展する中、公共交通の潜在的需要者へ向けた利用促進が必要
- ・ 持続可能で利便性が高く、効率的な公共交通が求められる

【まちづくりの視点】

- ・ 酒田駅前交流拠点施設ミライニなどの都市機能を生かす交通ネットワークの構築
- ・ 障がいのある人でも外出しやすいまちづくりを推進

【観光の視点】

- ・ 鉄道との接続が乗り換えしやすく、観光客が回遊しやすい二次交通の確保
- ・ 観光客でもわかりやすく利用しやすい案内表示、酒田駅前におけるバス停の集約



【バス路線】

環境整備と効果的な周知 PR、情報提供

【庄内空港連絡バス】

観光客向けの周知 PR

【タクシー】

観光ニーズ等で強みを発揮できる工夫

【福祉輸送】

運行状況や課題を広く情報共有

【スクールバス】

一般利用には安全面や衛生面の確保が重要

【病院シャトルバス】

ニーズを踏まえた効果的な対応と役割分担

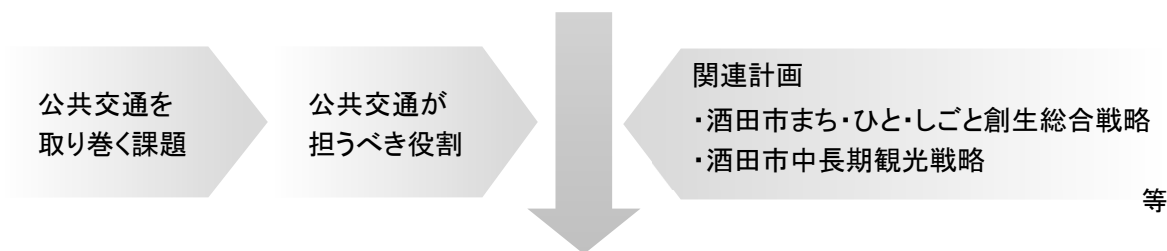


第3章 基本理念・方針・目標

3-1 基本理念（目指すべき将来像）と基本方針

上位計画である酒田市総合計画や酒田市都市計画マスタープランを踏まえ、目指す将来のまちの姿と方向性を前計画と同様に定めます。

酒田市総合計画	酒田市都市計画マスタープラン
めざすまちの姿 「賑わいも暮らしやすさも共に創る 公益のまち酒田」	将来都市像 「つながりと調和が織り成す 共創のまち酒田」



【基本理念】

人と地域の交流を支える公共交通

市民とともに持続可能な交通網を形成し、コンパクト+ネットワークを実現

- 【基本方針 1】 将来のまちの姿を見据えた持続可能な公共交通**

基本目標 1 … 効率的で持続可能な交通網を整備します
長期目標 ① … 都市機能を生かすコンパクトなまちづくりを支援します
- 【基本方針 2】 地域の交流と発展を促す公共交通**

基本目標 2 … 市民生活を支える交通サービス向上を目指します
長期目標 ② … それぞれの交通が連携した交通体系を構築します
- 【基本方針 3】 市民協働で取り組み、利用者目線で考える公共交通**

基本目標 3 … 産学官民が連携し、公共交通の利用を促進します
長期目標 ③ … わかりやすく、使いやすい交通環境を目指します

3-2 基本方針と目標

(1) 目標及び指標の設定

基本理念及び基本方針を実現するために、施策や事業を実施するうえで基本目標と長期目標を定めます。また、その達成度を検証するため、指標及び目標値を定めます。

【基本方針1】 将来のまちの姿を見据えた持続可能な公共交通

- 市街地の都市構造と交通網が機能的にリンクし、市民が安心して暮らせる生活環境を支える持続可能な公共交通

基本目標 1 … 効率的で持続可能な交通網を整備します

- ・ 本市の公共交通は、国や県の補助制度及び市の財政負担により維持、確保されています。
- ・ 今後、人口減少及び少子高齢化の進展により、市民を取り巻く環境や公共交通が担う役割、必要性も変化してきています。
- ・ 市民意見や利用者ニーズを踏まえつつ、効率的で持続可能な交通網を構築します。

■ 施策の方向性

- ・ 現行のバス路線網を見直し、非効率でわかりにくい運行体系を効率化する。
- ・ 高齢者や生徒・学生の移動手段を確保しつつ、利用者ニーズを踏まえた利便性の向上を図る。

指標	現況値	目標値
バス路線の1キロあたり利用者数	0.44 人/km	0.57 人/km
公共交通の収支率	22.4 %	32.0 %
利用者1人あたり公費負担額	453 円	350 円

長期目標 ① … 都市機能を生かすコンパクトなまちづくりを支援します

- ・ 酒田駅前交流拠点施設ミライニをはじめ、都市機能の再生、整備が進められています。
- ・ 拠点間をつなぐ公共交通ネットワークの確保により、都市機能の維持、活性化が必要です。
- ・ 今後のまちの姿、あり方を見据え、まちづくりと連動した交通体系を構築します。

■ 施策の方向性

- ・ 公共交通の改編にあたり、それぞれの拠点間をつなぐ公共交通ネットワークを確保する。
- ・ 都市機能へのアクセス向上によって外出機会を創出し、まちの活性化を図る。

指標	現況値	目標値
公共交通の利用率	13.8 %	18.0 %

【基本方針2】 地域の交流と発展を促す公共交通

- 郊外エリアや総合支所エリアの住民でも交通拠点や主要な目的地にアクセスしやすく、それぞれの交通機関が効果的に接続する公共交通

基本目標 2 … 市民生活を支える交通サービス向上を目指します

- ・ 広い面積を有する本市では、バス路線を全域的に張り巡らせることは困難であり、また、目的地までの乗車距離が長大化しやすい傾向にあります。
- ・ バス停から離れた住宅が生じやすく、自宅からバス停までの移動に苦労している高齢者などにとって、路線バスの有用性が低い地域があり、利用者数が減少しています。
- ・ 市民生活を支え、効率的で利便性の高い交通サービスの在り方を検討します。

■ 施策の方向性

- ・ 利用者数が減少している路線バスを見直し、予約型乗合交通(デマンドタクシー)などの需要に合った運行体系に変更する。
- ・ デマンドタクシーの利便性向上に向けた取り組みを検討する。

指標	現況値	目標値
デマンドタクシーの利用者数	6,130 人	17,000 人

長期目標 ② … それぞれの交通が連携した交通体系を構築します

- ・ JR酒田駅や庄内空港などの交通拠点や、まちづくりとしての地域拠点を中心とした交通ネットワークの構築により、交通機関同士の効果的な接続が必要とされています。
- ・ 隣接市町との連携を深め、より良い公共交通の在り方について協議し、検討します。

■ 施策の方向性

- ・ バス路線網や運行ダイヤの見直し、待合環境の改善などにより、JR酒田駅をはじめとした交通結節機能の維持、向上を図る。
- ・ 庄内空港を発着する連絡バスの利用を促進するため、周知、PRに取り組む。
- ・ 隣接市町と連携し、広域的な公共交通の在り方を検討する。

指標	現況値	目標値
接続性に関する不満度	34.2 %	30.0 %

【基本方針3】 市民協働で取り組み、利用者目線で考える公共交通

- 行政だけでなく市民や企業などと共に考え、利用者目線での利便性向上を目指し、新たな需要を取り込む公共交通

基本目標 3 … 産学官民が連携し、公共交通の利用を促進します

- ・ 公共交通の運行を維持していくため、現在の主な利用者層である高齢者や学生に加え、今後に利用したいと考えている潜在的な需要者層を取り込んでいく必要があります。
- ・ 産学官民が広く連携し、新たなサービスの提供や施策を展開することにより、マイカーでなくても移動できることの認識や選択肢としての公共交通に関する啓発を行います。

■ 施策の方向性

- ・ 企業や大学と連携した取り組みや、インセンティブ付与等の施策を検討する。
- ・ 市民団体や福祉事業者などと連携し、乗り方教室や体験ツアーを実施する。
- ・ モビリティマネジメントの実施による利用促進を図る。

指標	現況値	目標値
利用促進の取り組み事例数	2	12

長期目標 ③ … わかりやすく、使いやすい交通環境を目指します

- ・ 民営バス、市営バス、デマンドタクシーなどの複数の公共交通があることに加え、それぞれの運行内容の変更や交通体系の改編が必要な状況となっています。
- ・ 交通網の構成や利用方法、乗り継ぎに関するわかりやすい情報提供が求められます。
- ・ バスロケーションシステムの活用を含め、観光客や新規利用者でも利用しやすい交通環境を目指します。

■ 施策の方向性

- ・ 観光案内所での利用案内やバス停における表示方法を工夫する。
- ・ 見やすく参照しやすいバスマップの作成などに取り組む。
- ・ バスロケーションシステムの改善や利用の周知に努める。

指標	現況値	目標値
情報提供に関する不満度	19.7 %	15.0 %

(2) 指標と目標値の体系

基本目標に対する指標(「数値指標」)は毎年調査を行い、継続的かつ定量的に進捗状況を確認します。

長期目標に対する指標(「アンケート指標」)は、計画最終年度である令和7年度において大規模アンケート調査などにより達成状況を確認します。

【基本理念】

人と地域の交流を支える公共交通

市民とともに持続可能な交通網を形成し、コンパクト+ネットワークを実現

[指標の設定の考え方]

- ・ 定量的に計測できる
- ・ 効果の検証が可能である
- ・ 市民にとってわかりやすい

【基本方針1】 将来のまちの姿を見据えた持続可能な公共交通

基本目標 1

効率的で持続可能な交通網を整備します

長期目標 ①

都市機能を生かすコンパクトなまちづくりを支援します

【数値指標 1】

バス路線の1キロあたり利用者数
公共交通の収支率
利用者1人あたり公費負担額

【アンケート指標 ①】

公共交通の利用率

【基本方針2】 地域の交流と発展を促す公共交通

基本目標 2

市民生活を支える交通サービス向上を目指します

長期目標 ②

それぞれの交通が連携した交通体系を構築します

【数値指標 2】

デマンドタクシーの利用者数

【アンケート指標 ②】

接続性に関する不満度

【基本方針3】 市民協働で取り組み、利用者目線で考える公共交通

基本目標 3

産学官民が連携し、公共交通の利用を促進します

長期目標 ③

わかりやすく、使いやすい交通環境を目指します

【数値指標 3】

利用促進の取り組み事例数

【アンケート指標 ③】

情報提供に関する不満度

(3) 指標の概要

各指標の概要及び設定、算出方法について以下に示します。

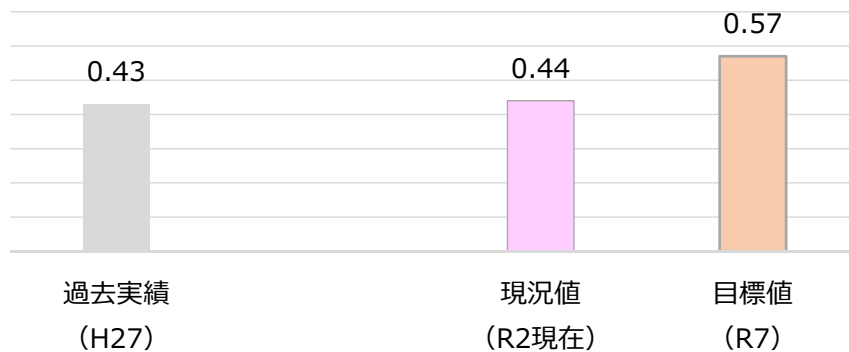
数値指標1-A：バス路線の1キロあたり利用者数

路線バス運行の効率化に関する指標として運送1キロあたりの利用者数を設定し、毎年調査を実施します。

現況値には、令和2年度現在で市内を運行しているバス路線(民営バス、市営バスを含む)全体での1キロあたり利用者数0.44人/kmを設定します。

バス路線の改編による効率性向上を目指し、1キロあたり利用者数0.57人/kmを目標値とします。

■ バス路線の平均キロあたり利用者数



a. 現況値と目標値、調査時期等

現況値	目標値	調査時期	出展データ
0.44 人/km	0.57 人/km	毎年	運行実績データ

b. 算出方法

現況値は、運行実績データを基に、対象路線の合計値によって算出する。

目標値に対しては、評価時に運行している路線を対象とし、効果状況を把握する。

c. 計画策定時の対象路線 (令和2年度現在)

1. 鶴岡-酒田線	2. 酒田-湯野浜線	3. 余目線
4. 十里塚-古湊線	5. 日本海総合病院-観音寺線	6. 山寺川先線
7. 市内循環 A 線・B 線	8. 市内循環 C・D 線	9. 酒田駅大学線
10. 古湊アイアイひらた線	11. 酒田駅飯森山線	12. 升田やまゆり荘線
13. 青沢やまゆり荘線	14. 一條循環線	15. 観音寺循環線
16. 砂越海ヶ沢線	17. 砂越小林線	

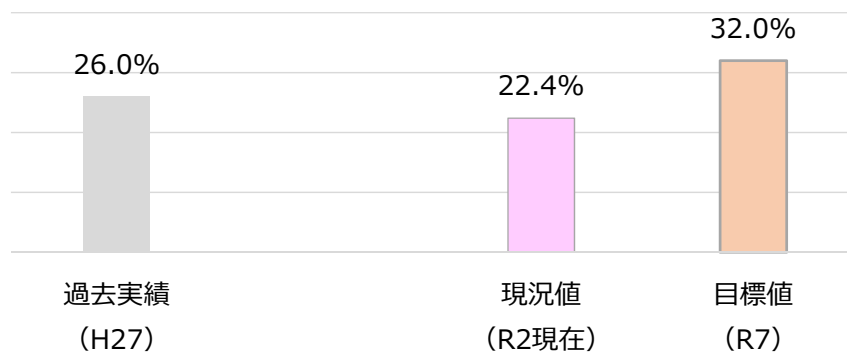
数値指標1-B：公共交通の収支率

持続的で健全な交通事業の実施に関する指標として、公共交通の収支率を設定し、毎年調査を実施します。

現況値には、令和2年度現在で実施している路線バス事業(民営バス、市営バスを含む)およびデマンドタクシー運行事業を合わせた収支率 22.4%を設定します。

交通体系の改編や利用促進による収支率の向上と赤字額の抑制を目指し、収支率 32.0%を目標値とします。

■ 公共交通の収支率



a. 現況値と目標値、調査時期等

現況値	目標値	調査時期	出展データ
22.4 %	32.0 %	毎年	運行実績データ

b. 算出方法

現況値は、運行実績データを基に、対象となる交通事業の合計値によって算出する(収入に補助や補填は含めない)。

目標値に対しては、評価時に実施している交通事業を対象とし、効果状況を把握する。

c. 計画策定時の対象事業 (令和2年度現在)

路線バス事業		
1. 鶴岡-酒田線	2. 酒田-湯野浜線	3. 余目線
4. 十里塚-古湊線	5. 日本海総合病院-観音寺線	6. 山寺川先線
7. 市内循環 A 線・B 線	8. 市内循環 C・D 線	9. 酒田駅大学線
10. 古湊アイアイひらた線	11. 酒田駅飯森山線	12. 升田やまゆり荘線
13. 青沢やまゆり荘線	14. 一條循環線	15. 観音寺循環線
デマンドタクシー運行事業		
市内 10 地区		

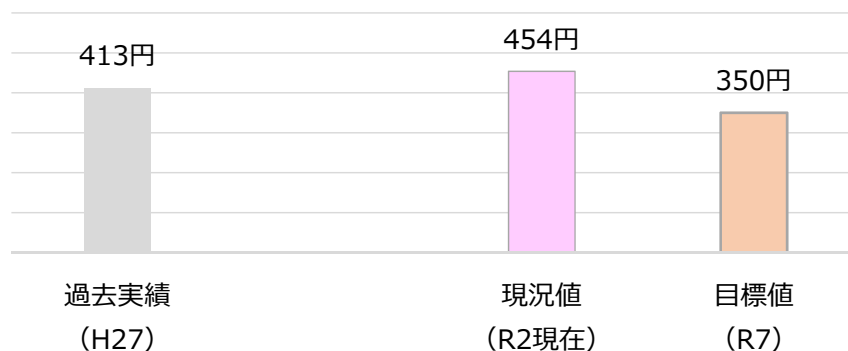
数値指標1-C：利用者1人あたり公費負担額

交通事業の運営における公平性の観点や公的負担の減少に関する指標として、利用者1人あたり公費負担額を設定し、毎年調査を実施します。

現況値には、令和2年度現在で市内を運行している路線バス(民営バス、市営バスを含む)およびデマンドタクシー利用者1人あたりの公費負担額454円を設定します。

公的資金投入額の抑制を目指し、1人あたりの公費負担額350円を目標値とします。

■ 利用者1人あたり公費負担額



a. 現況値と目標値、調査時期等

現況値	目標値	調査時期	出展データ
454円	350円	毎年	運行実績データ

b. 算出方法

現況値は、運行実績データを基に、対象となる交通事業の合計値によって算出する。

目標値に対しては、評価時に実施している交通事業を対象とし、効果状況を把握する。

C. 計画策定時の対象事業（令和2年度現在）

路線バス事業		
1. 鶴岡-酒田線	2. 酒田-湯野浜線	3. 余目線
4. 十里塚-古湊線	5. 日本海総合病院-観音寺線	6. 山寺川先線
7. 市内循環 A線・B線	8. 市内循環 C・D線	9. 酒田駅大学線
10. 古湊アイアイひらた線	11. 酒田駅飯森山線	12. 升田やまゆり荘線
13. 青沢やまゆり荘線	14. 一條循環線	15. 観音寺循環線
デマンドタクシー運行事業		
市内10地区		

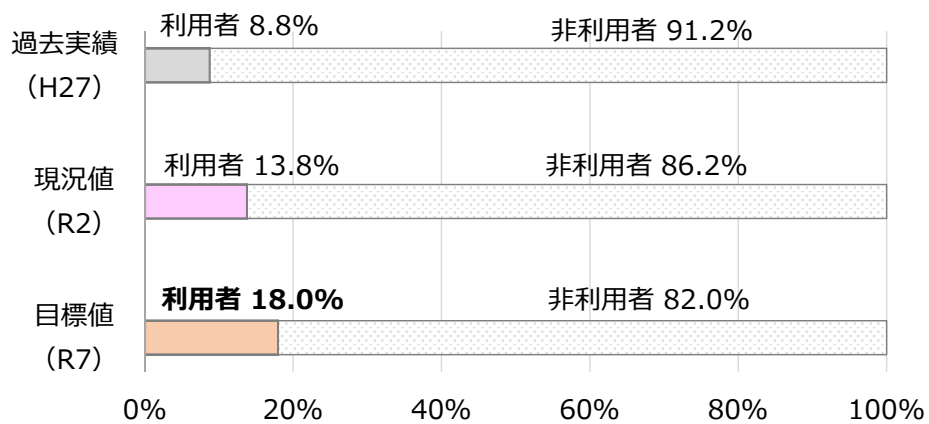
アンケート指標①：公共交通の利用率

交通体系の改編及び運行内容の変更による改善効果の指標として設定します。

現況値には、令和2年度に実施した市民アンケート調査(無作為抽出 2,035 名)の結果を基に算出した公共交通の利用割合 13.8%を設定します。

本計画に基づく施策や事業の実施により、公共交通の利用機会がある市民を増やすことを目指し、公共交通の利用率 18.0%を目標値とします。

■ 市民の公共交通利用率



a. 現況値と目標値、調査時期等

現況値	目標値	調査時期	出展データ
13.8 %	18.0 %	最終年度	市民アンケート調査

※ 参考：前計画の目標値 8.8%

b. 算出方法

現況値は、令和2年度に実施した市民アンケート調査において、公共交通の利用状況に関する設問の集計結果により算出する。

目標値についても同様の設問を設定し、効果状況を把握する。

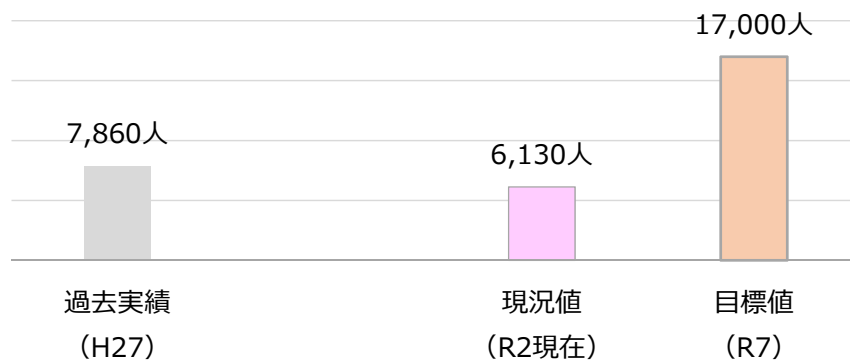
数値指標2：デマンドタクシーの利用者数

デマンドタクシー運行内容の拡充、利便性向上による改善効果の指標として設定し、毎年調査を実施します。

現況値には、令和元年度におけるデマンドタクシー利用者数 6,130 人を設定します。

運行エリアの拡大によって想定される増加に加え、利便性向上による利用者数の増加を目指し、デマンドタクシー利用者数 17,000 人を目標値とします。

■ デマンドタクシーの利用者数



a. 現況値と目標値、調査時期等

現況値	目標値	調査時期	出展データ
6,130 人	17,000 人	毎年	運行実績データ

b. 算出方法

現況値は、運行実績データにより算出する。

目標値に対しては、評価時の運行エリアを対象とし、効果状況を把握する。

c. 計画策定時の運行エリア（令和元年度現在）

1. 新堀地区	2. 広野地区	3. 中平田地区
4. 東平田地区	5. 北平田地区	6. 西荒瀬地区
7. 南遊佐地区	8. 本楯地区	9. 上田地区
10. 松山地区(管内線含む)		

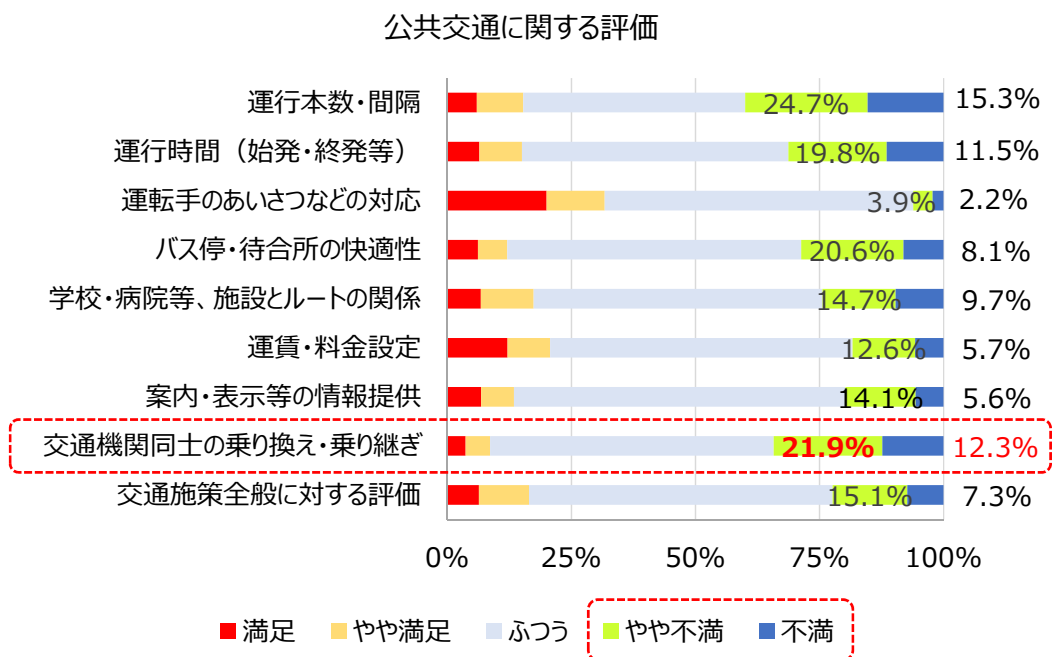
アンケート指標②：接続性に関する不満度

交通機関同士の効果的な接続に関する指標として設定します。

現況値には、アンケート指標①と同じく市民アンケート調査の結果を基に算出し、「交通機関同士の乗り換え・乗り継ぎ」における不満度 34.2%を設定します。

交通体系の改編によっても不満度の上昇がなく、利便性の向上による改善を目指し、接続性に関する不満度 30.0%を目標値として設定します。

■ 接続性に関する不満度



a. 現況値と目標値、調査時期等

現況値	目標値	調査時期	出展データ
34.2 %	30.0 %	最終年度	市民アンケート調査

※ 参考：前計画の目標値 40.0%

b. 算出方法

現況値は、令和2年度に実施した市民アンケート調査において、公共交通の評価に関する設問の集計結果により算出する。

目標値についても同様の設問を設定し、効果状況を把握する。

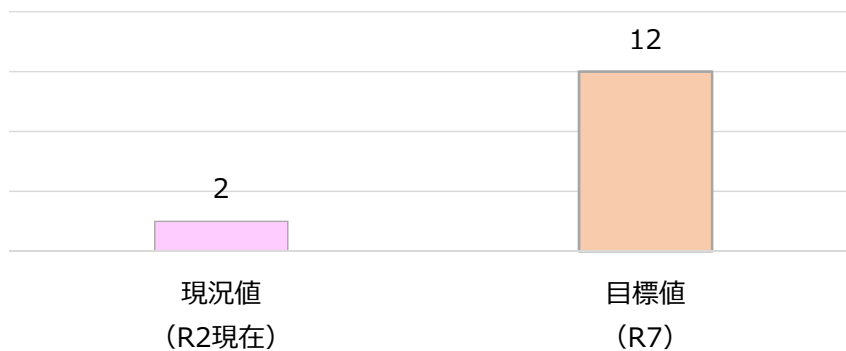
数値指標3：利用促進の取り組み事例数

市民協働での利用促進に関する指標として設定し、毎年調査を実施します。

現況値には、令和2年度現在での取り組み事例数2件を設定します。

市民意識の醸成と潜在的な利用者数の取り込みを目指し、利用促進の取り組み事例数12件を目標値として設定します。

■ 利用促進の取り組み事例数



a. 現況値と目標値、調査時期等

現況値	目標値	調査時期	出展データ
2件	12件	毎年	取り組み実績

b. 算出方法

産学官民が連携し、公共交通に関する啓発や利用者数の増加を目指す取り組みを対象とする。

目標値に対しては、事例数の累計で算出する。

C. 計画策定時の取り組み事例（令和2年度現在）

1. 福祉団体による地域版時刻表の作成
2. アイアイひらたによる特別プランの実施

アンケート指標③：情報提供に関する不満度

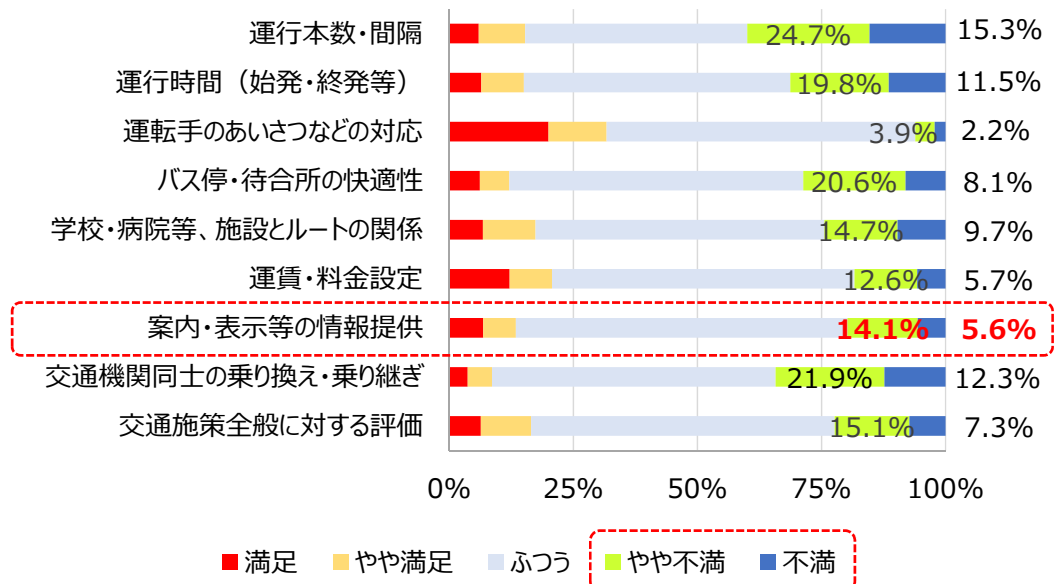
わかりやすく、利用しやすい交通環境への改善に関する指標として設定します。

現況値には、アンケート指標①②と同じく市民アンケート調査の結果を基に算出し、「案内・表示等の情報提供」に関する不満度 19.7%を設定します。

不満度の改善を目指し、情報提供に関する不満度 15.0%を目標値として設定します。

■ 情報提供に関する不満度

公共交通に関する評価



a. 現況値と目標値、調査時期等

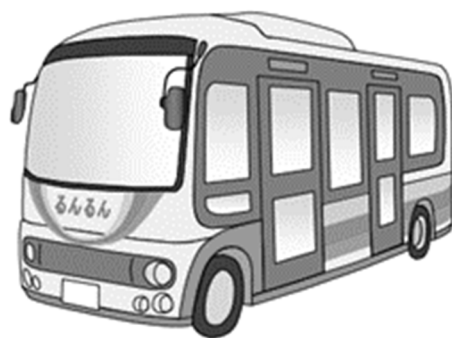
現況値	目標値	調査時期	出展データ
19.7 %	15.0 %	最終年度	市民アンケート調査

※ 参考：前計画の目標値 30.0%

b. 算出方法

現況値は、令和2年度に実施した市民アンケート調査において、公共交通の評価に関する設問の集計結果により算出する。

目標値についても同様の設問を設定し、効果状況を把握する。



第4章

目標を達成するための施策・事業

4-1 施策の体系

本計画における基本理念や基本方針の実現、目標の達成に向けて実施すべき施策を体系化し、4つの施策群に整理して定めます。

【基本方針1】 将来のまちの姿を見据えた持続可能な公共交通

- 基本目標 1 … 効率的で持続可能な交通網を整備します
- 長期目標 ① … 都市機能を生かすコンパクトなまちづくりを支援します

【基本方針2】 地域の交流と発展を促す公共交通

- 基本目標 2 … 市民生活を支える交通サービス向上を目指します
- 長期目標 ② … それぞれの交通が連携した交通体系を構築します

【基本方針3】 市民協働で取り組み、利用者目線で考える公共交通

- 基本目標 3 … 産学官民が連携し、公共交通の利用を促進します
- 長期目標 ③ … わかりやすく、使いやすい交通環境を目指します

➤ 施策体系1：公共交通再編施策

特に対応する基本方針：【1】【2】

- 1-1 市街地バス路線の再編
- 1-2 地域間幹線バス路線の再編
- 1-3 地域内バス路線の再編
- 1-4 予約型乗合交通の再編
- 1-5 新たな交通サービスの導入

➤ 施策体系2：拠点強化施策

特に対応する基本方針：【1】【2】

- 2-1 市街地における拠点性の向上
- 2-2 総合支所エリアにおける拠点性の向上
- 2-3 待ち合い環境・乗り継ぎ拠点の改善
- 2-4 交通拠点における接続性の向上

➤ 施策体系3：市民協働施策

特に対応する基本方針：【1】【2】【3】

- 3-1 市民と共に考える場の創出
- 3-2 公共交通を経験・体験する場の創出
- 3-3 企業や大学と連携したサービス展開
- 3-4 モビリティマネジメントの推進

➤ 施策体系4：利用環境改善施策

特に対応する基本方針：【2】【3】

- 4-1 親切で充実した案内表示
- 4-2 運賃体系の検討
- 4-3 利用しやすい車両への改善

4-2 施策体系ごとの内容

前計画においては、その基本理念や基本方針を踏まえ、目標達成のために体系化した施策を種々、実施してきました。本計画においても、次に示す4つの体系をもとに施策を展開し、目標の達成を目指します。

なお、前計画における取り組み結果や施策の実施状況は、第7章に示す参考資料の中に示します。

➤ 施策体系1：公共交通再編施策

- 公共交通ネットワーク全体を再編し、効率的でわかりやすい交通体系を構築する。
- 利用実態や利用者ニーズに応じた交通サービスとなるよう見直す。

施策体系1-1

市街地バス路線の再編

- ① 競合するバス路線の整理・変更
- ② 循環線の運行内容や経路の見直し

- ・ 運行経路の重複や競合を低減させ、わかりやすく効率的な路線網に再編する。
- ・ 循環型バス路線を利用しやすいものとなるよう変更する。

施策体系1-2

地域間幹線バス路線の再編

- ① 交通サービス・運行内容の変更

- ・ 各地域と市街地とを繋ぐ地域間幹線として、利用者ニーズに応じた交通サービスとなるよう見直す。

施策体系1-3

地域内バス路線の再編

- ① 交通サービス・運行内容の変更

- ・ 総合支所エリア内で運行する路線バスについて、利用者ニーズに応じた交通サービスとなるよう見直す。

施策体系1-4

予約型乗合交通の再編

- ① デマンドタクシー運行エリアの再編
- ② デマンドタクシー運行内容の見直し

- ・ デマンドタクシーの有用性が高い地域を新たに運行エリアとして追加する。
- ・ 運行ダイヤの変更や指定乗合場所の追加といった利便性の向上を図る。
- ・ 運行エリアを統合し、乗合率の向上と運行体制の効率化を図る。

施策体系1-5

新たな交通サービスの導入

- ① 観光二次交通のあり方検討
- ② 隣接市町との交通のあり方検討

- ・ 観光二次交通への対応などについて、新たな交通サービスの導入を含めて検討し、協議を進める。
- ・ 移動実態やニーズを踏まえ、隣接している市町との公共交通のあり方を検討し、協議を進める。

➤ 施策体系2：拠点強化施策

- 交通拠点や地域拠点を中心に、まちづくりと連動した交通ネットワークを構築する。
- 交通機関同士の効果的な接続により、乗り換えしやすい公共交通を目指す。
- 待合環境の向上に取り組む。

施策体系2-1

市街地における拠点性の向上

- ① 3拠点を經由するバス路線への見直し
- ② 3拠点を結ぶ交通軸の確保

- ・ 路線バスでは、市街地の主要3拠点(酒田駅前、中町周辺、日本海総合病院)への経路を確保する。
- ・ まちづくりの方針に合わせ、この3拠点間の接続と連携による交通軸の強化を図る。

施策体系2-2

総合支所エリアにおける拠点性の向上

- ① 身近な地域拠点への交通サービス確保

- ・ 各総合支所のほか、医療や商業といった目的地を意識し、身近で基本的な拠点機能の維持、向上を図る。

施策体系2-3

待ち合い環境・乗り継ぎ拠点の改善

- ① 交通拠点や地域拠点での待合環境改善
- ② バスロケーションシステムの維持・活用

- ・ 酒田駅前の新しい観光案内所やバスベイをはじめ、利用者が安心して待つことができ、迷わずに乗車できる環境へ改善する。
- ・ 上屋やベンチの整備のほか、官民の施設を活用した待合環境の向上を検討する。
- ・ 引き続き、バスロケーションシステムを活用しながら、運行しているバスの現在地や待合時間を容易に確認できる環境を維持する。

施策体系2-4

交通拠点における接続性の向上

- ① 運行ダイヤの見直し
- ② 庄内空港連絡バスの周知・PR

- ・ 交通機関同士が効果的に接続するよう、運行ダイヤを見直す。
- ・ 庄内空港と接続する連絡バスについて、引き続き、利用促進を図る。

➤ 施策体系3：市民協働施策

- より良い公共交通の維持、確保に向けて、地域の方々と協働して取り組む機会を広げる。
- 潜在的な需要者を取込むためにも産官学民が連携し、モビリティマネジメントを推進する。

施策体系3-1

市民と共に考える場の創出

- ① 市民との意見交換会・ワークショップの開催

- ・ 市民意識の醸成と利用促進を図り、利用者ニーズの把握、より良い交通サービスの検討を行うため、意見交換会やワークショップを開催する。

施策体系3-2

公共交通を経験・体験する場の創出

① 乗り方教室や体験ツアーの実施

- ・ 路線バスやデマンドタクシーを実際に体験・試乗する機会を設け、新規利用者の取り込みと利用者数の増加を図る。

施策体系3-3

企業や大学と連携したサービス展開

① 企業や大学と連携したサービスの検討

② 収支率の向上を図る取り組みの推進

- ・ 利用者の増加に向け、企業や大学などと連携したお得なサービスの実施や利用意欲の向上に繋がる工夫を検討する。
- ・ 公共交通事業における収支率の向上を図るため、バス車内やバス停、時刻表への企業広告の掲載などにより、運賃外収入を得る取り組みを推進する。

施策体系3-4

モビリティマネジメントの推進

① モビリティマネジメントの推進

② 積極的な情報発信

- ・ エコ通勤などの取り組みをはじめ、常にマイカーにのみ依存するのではなく、公共交通がひとつの選択肢となり、賢く利用するための意識変化を促す取り組みを行う。
- ・ 利用者数の動向や運行経費の推移、利用促進活動の結果など、公共交通を取り巻く状況を知ってもらえるよう、積極的な情報発信を行う。

➤ 施策体系4： 利用環境改善施策

- 利用者目線で交通環境をとらえ、案内表示や車両などの設備を改善する。
- 誰もがわかりやすく、利用しやすい環境となるようインターネットやスマートフォンの活用を進める。

施策体系4-1

親切で充実した案内表示

① 案内表示の工夫・充実

② スマートフォンやインターネットの活用

- ・ 新しい交通体系に対応し、経路や行き先、乗り継ぎ案内などがわかりやすいものとなるよう時刻表(バスブック)やバス停での掲示内容を工夫する。
- ・ スマートフォンやインターネットを用いた案内方法の充実や MaaS (Mobility as a Service: 「マース」)に関する取り組みを進める。

施策体系4-2

運賃体系の検討

① 運賃体系の見直し

- ・ 路線バスやデマンドタクシーの料金体系を整理し、回数券や割引制度などのあり方を含めて検討する。

施策体系4-3

利用しやすい車両への改善

① 利用しやすい車両への改善

- ・ 高齢者をはじめ、障がい者や車いす利用者でも利用しやすい交通環境を目指し、低床車両(ノンステップバス)の導入を促進する。
- ・ 運賃キャッシュレス化設備の導入、自動運転車両の実用化等について情報収集する。

第5章

重点的な取り組み

5-1 取り組みの方向性

定めた目標の達成に向け、計画期間中に優先的、重点的に実施すべき取り組みを整理し、その方向性を示します。

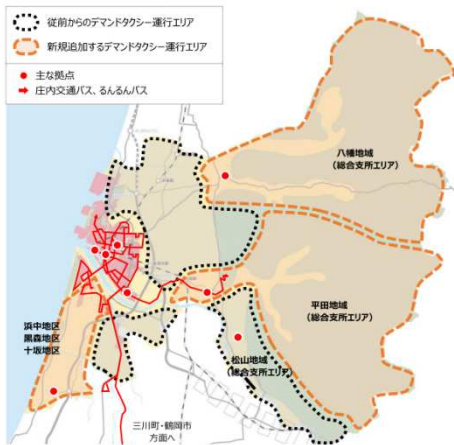
(1) 公共交通体系の改編

◆ 本市の全体を見渡した改編の実施

- ・ 持続可能で利便性の高い公共交通の実現を図るため、本市の全体を見渡した改編に取り組めます。
- ・ 改編の方向性については、これまでの取り組みの経過に加え、市街地エリア、郊外エリア、総合支所エリアの全体に関係する内容となるため、別冊『酒田市の公共交通における改編の方針について』にまとめます。

■ 別冊『酒田市の公共交通における改編の方針について』に示す内容のイメージ

4-2 改編後の交通体系イメージ (路線バス・デマンドタクシー)



4-3 改編後の各エリア別の内容

エリア	内容	摘要
市街地エリア	<ul style="list-style-type: none"> ■ るんるんバス路線 [7 路線 → 6 路線] A・B 線、C・D 線、酒田駅大学線、古漢アイアイ5た線 ■ 庄内交通バス路線 [6 路線 → 1 路線] 鶴岡-酒田線 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 6 路線とも新路線 ・ 1 路線は従来路線
郊外エリア	<ul style="list-style-type: none"> ■ デマンドタクシー運行エリア [10 地区 → 15 地区] 新堀、広野、東平田、中平田、北平田、西荒瀬、南遊佐、本橋、上田、松山 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 浜中、黒森、十坂を追加
総合支所エリア	<ul style="list-style-type: none"> ■ 浜中、黒森、十坂、八幡、平田 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 八幡、平田を追加

デマンドタクシーの運行内容を次のように変更し、効率性と利便性の向上を図る。

【運行エリア】

- ・ 運行エリアを拡大して新たに 5 地区を追加する。
- ・ 地理的条件やこれまでの利用実績を踏まえ、運行地区を一部統合し、配車体制を効率化する。
- 浜中・黒森・十坂地区、八幡地区、地域間幹線路線 (鉄道、庄内交通バス鶴岡-酒田線) を補完する新たな地域内フィーダー系統路線

現行 (計 10 地区)	変更後 (計 15 地区)	摘要
新堀	新堀・広野	統合
広野		
東平田	東平田・中平田・北平田	統合
中平田		
北平田		
西荒瀬	西荒瀬・南遊佐	統合
南遊佐		
本橋	本橋・上田	統合
上田		
松山	松山	
-	浜中・黒森・十坂	新規追加
-	八幡	新規追加
-	平田	新規追加

現行路線の経路イメージ



新路線の経路イメージ



※ 経路が 8 の字を描き、行き先が交錯する

※ 行き先が交錯しないよう工夫

◆ 酒田駅前再開発事業と連動したバス停の集約

- ・ バスベイ整備を含む酒田駅前再開発事業の完成にあわせ、駅前周辺に点在しているバス停を集約し、バス利用者がわかりやすい運行路線に改編します。
- ・ このバスベイには高速バスも乗り入れるため、観光客やビジネス客の利便性向上にも繋がります。

■ 酒田駅周辺にあるバス停と路線改編後のバス停



現在のバス停	路線改編後のバス停
● 路線バス	■ バスベイ
● 高速バス	○ 路線バス (降車用)
	○ 高速バス (降車用)

(2) 潜在的需要者の取り込み

◆ 啓発・周知と体験会の実施

- ・ 今後は公共交通を利用したいと考えている市民がこれまでより増加しています。その一方、運行内容をよく知らないといった市民が多い状況です。
- ・ 公共交通を維持し、より利便性の高いものにしていくためには利用者の増加が必要です。身近な生活インフラとして認識し、マイカーとの使い分けや選択的な利用ができるよう、潜在的需要者のための啓発・周知や体験会の実施を行います。

◆ 改編内容の説明と情報発信

- ・ 全市的な交通体系の改編により、運行内容の変更点や改編のねらいなどを丁寧にわかりやすく説明する機会と共に、積極的な情報発信が必要となります。

■ 意見交換会やワークショップ、体験乗車ツアーの例



(3) 利用環境の改善

◆ 新しい都市機能の効果的な活用

- ・ 酒田駅前交流拠点施設ミライニの観光案内所やバスベイ、中町二丁目地区再開発事業で整備される情報センター機能などを効果的に活用し、乗り継ぎ案内や公共交通の PR、待ち合い環境としての充実に向けた取り組みを行います。

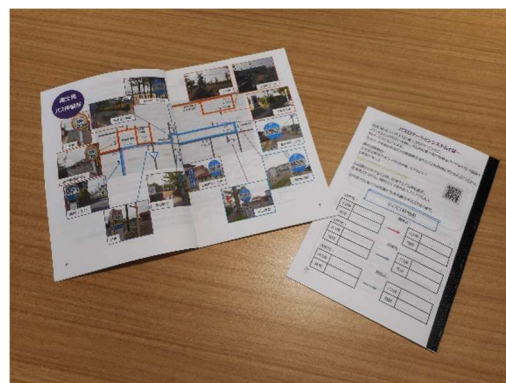
■ バスベイ整備予定の酒田駅前とミライニの観光案内所



◆ 地域版時刻表の取り組み

- ・ 利用しやすさの観点で、掲載内容を一定の地域範囲のみに特化した地域版の時刻表を求める声があるため、取り組み実績がある福祉団体と連携し、活動を広げていきます。

■ 地域版時刻表の事例



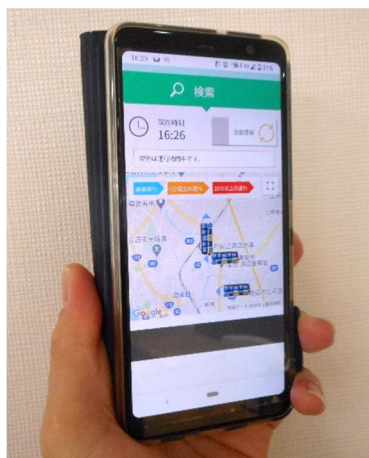
◆ バスロケーションシステムの周知と講習

- ・ 既に導入しているバスロケーションシステムについて、高齢者層から利用されていない状況にあります。利便性の高さと使用方法の周知、講習の場が必要です。

◆ 運賃のキャッシュレス化と新しい運賃体系、MaaSの取り組み

- ・ スマートフォンの活用では、運賃のキャッシュレス化に関する具体的な検討を進め、これに基づいた乗り継ぎ割引や定期乗車券といった新しい運賃体系の導入、MaaSとしての取り組みに繋げていきます。

■ スマートフォンで表示したバスロケーションシステム



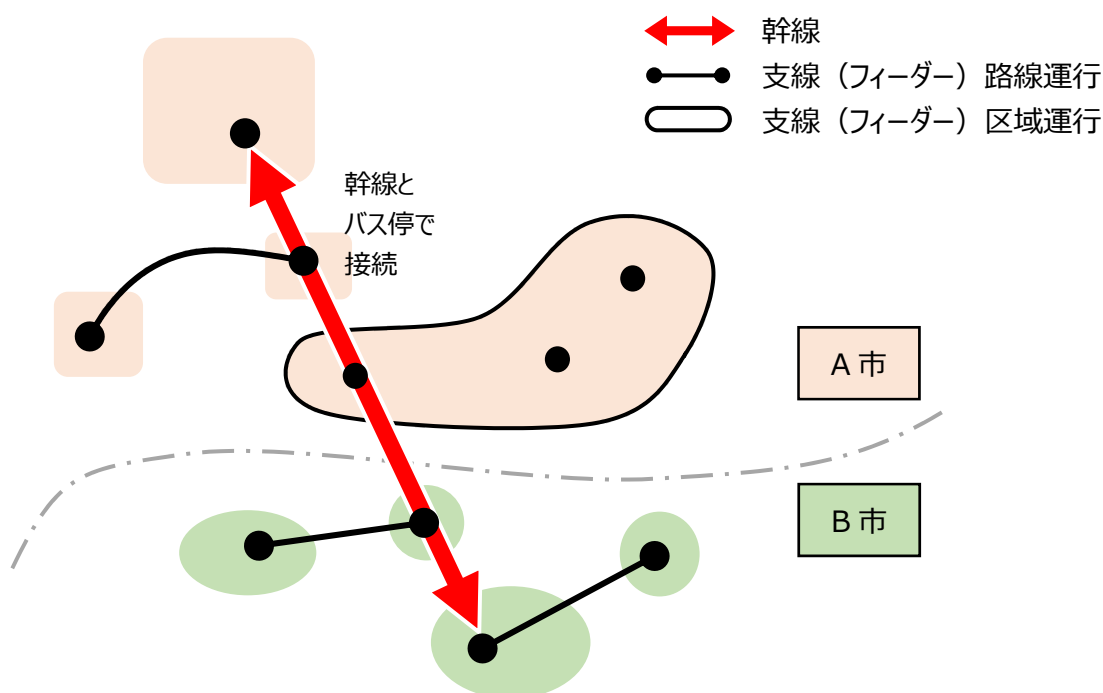
5-2 交通網における幹線・支線の設定と役割

全体的な交通体系の改編にあたり、幹線と支線の設定や役割について、次のとおり整理して定めます。

(1) 幹線・支線の役割とは

- ・ 生活圏の拡大や移動ニーズが多様化する中、隣接し合う複数の自治体間にわたる交通手段は、地域にとって重要な役割を担っています。
- ・ このような広域的な鉄道、バス路線は、全体的な交通網における「幹」や「背骨」と言えるもので、「幹線」と呼びます。バス路線では特に、「地域間幹線系統」と言います。
- ・ 一方、この幹線に接続する形態をとり、地域内の移動を担うのが「支線」です。路線運行のほか、区域運行にも当てはまる考え方で、「地域内フィーダー系統」と言います。
- ・ 交通網の全体像を幹線と支線(フィーダー)による役割分担として捉え、地域の状況や特性に応じた効率的なものに改編することを目指します。

■ 幹線と支線によって構成する交通網のイメージ



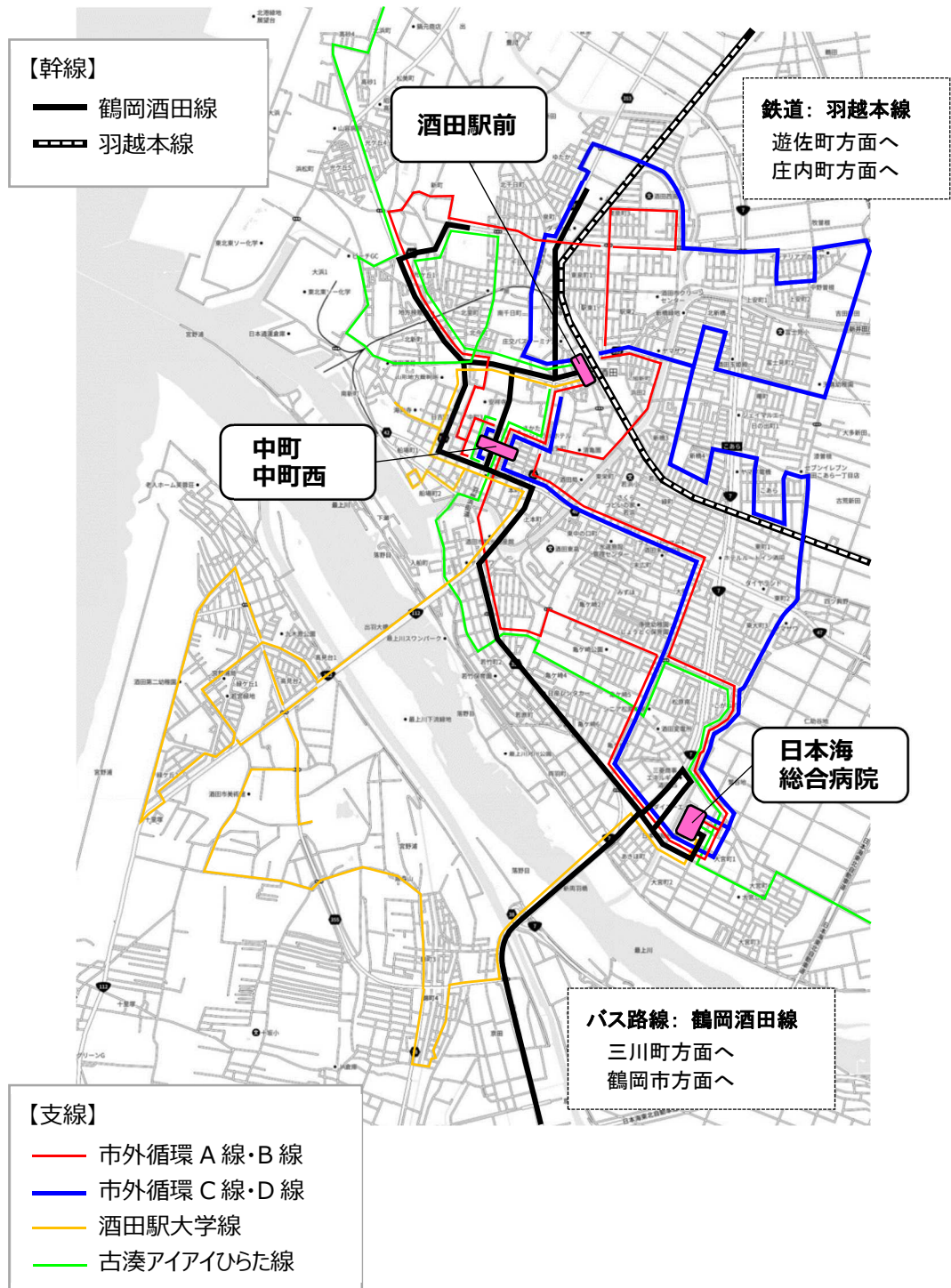
(2) 幹線の位置づけ

- ・ バス路線における幹線(地域間幹線系統)には、鶴岡酒田線(庄内交通株式会社)を設定します。これは、隣接市町である三川町の主要拠点(イオンモール三川、庄内総合支庁など)及び鶴岡市の主要拠点(鶴岡駅前、エスモールバスターミナルなど)と酒田市の主要拠点(酒田駅前、中町、日本海総合病院など)を結ぶバス路線となっています。
- ・ 鉄道における幹線には、羽越本線(JR 東日本)を設定します。これは、隣接市町である遊佐町の遊佐駅、庄内町の余目駅、鶴岡市の鶴岡駅などと酒田駅を結ぶ鉄道路線となっています。

(3) 支線の位置づけ

- ・ 別冊『酒田市の公共交通における改編の方針について』に示すとおり、全てのバス路線及びデマンドタクシーが、主要拠点である酒田駅前、中町周辺、日本海総合病院で乗り継ぎできるよう計画しています。
- ・ これにより、バス路線とデマンドタクシーの全てが、幹線である鶴岡酒田線及び羽越本線と接続する支線(フィーダー)に位置づけられることを意味しています。

■ バス路線の改編による幹線と支線の状況



(4) 地域内フィーダー系統の概要及び事業主体

- ・ 幹線と接続する支線のうち、新しい地域内フィーダー系統路線の概要は次のとおりです。
- ・ これは、地域間幹線と接続して相互の乗り換えが可能となる支線のうち、一定水準以上の新規経路を取り入れて運行開始するバス路線や、新規にデマンドタクシーの運行エリアとして区域運行するものが該当します。

地域内フィーダー系統		事業主体	幹線との接続
乗合バス	市内循環 C 線 市内循環 D 線	酒田市	地域間幹線系統である鶴岡酒田線と、酒田駅前、日本海総合病院、中町で接続し、相互に乗り換えが可能
デマンドタクシー	浜中地区 黒森地区 十坂地区 八幡地域 平田地域	酒田市	地域間幹線系統である鶴岡酒田線と、酒田駅前、日本海総合病院、中町で接続し、相互に乗り換えが可能



5-3 計画全体の概要と取り組み内容

基本理念 人と地域の交流を支える公共交通 ～ 市民とともに持続可能な交通網を形成し、コンパクト+ネットワークを実現 ～



【基本方針1】 将来のまちの姿を見据えた持続可能な公共交通

市街地の都市構造と交通網が機能的にリンクし、市民が安心して暮らせる生活環境を支える持続可能な公共交通

【基本目標1】

効率的で持続可能な交通網を整備します

【長期目標①】

都市機能を生かすコンパクトなまちづくりを支援します

【数値指標1】

バス路線の1キロあたり利用者数
公共交通の収支率
利用者1人あたり公費負担額

【アンケート指標①】

公共交通の利用率

【基本方針2】 地域の交流と発展を促す公共交通

郊外エリアや総合支所エリアの住民でも交通拠点や主要な目的地にアクセスしやすく、それぞれの交通機関が効果的に接続する公共交通

【基本目標2】

市民生活を支える交通サービス向上を目指します

【長期目標②】

それぞれの交通が連携した交通体系を構築します

【数値指標2】

デマンドタクシーの利用者数

【アンケート指標②】

接続性に関する不満度

【基本方針3】 市民協働で取り組み、利用者目線で考える公共交通

行政だけでなく市民や企業などと共に考え、利用者目線での利便性向上を目指し、新たな需要を取り込む公共交通

【基本目標3】

産学官民が連携し、公共交通の利用を促進します

【長期目標③】

わかりやすく、使いやすい交通環境を目指します

【数値指標3】

利用促進の取り組み事例数

【アンケート指標③】

情報提供に関する不満度

○ 施策体系1：公共交通再編施策

- 1-1 市街地バス路線の再編
- 1-2 地域間幹線バス路線の再編
- 1-3 地域内バス路線の再編
- 1-4 予約型乗合交通の再編
- 1-5 新たな交通サービスの導入

○ 施策体系3：市民協働施策

- 3-1 市民と共に考える場の創出
- 3-2 公共交通を経験・体験する場の創出
- 3-3 企業や大学と連携したサービス展開
- 3-4 モビリティマネジメントの推進

○ 施策体系2：拠点強化施策

- 2-1 市街地における拠点性の向上
- 2-2 総合支所エリアにおける拠点性の向上
- 2-3 待ち合い環境・乗り継ぎ拠点の改善
- 2-4 交通拠点における接続性の向上

○ 施策体系4：利用環境改善施策

- 4-1 親切で充実した案内表示
- 4-2 運賃体系の検討
- 4-3 利用しやすい車両への改善

【重点的な取り組み】

① 公共交通体系の改編

◆本市の全体を見渡した改編の実施 ◆酒田駅前再開発事業と連動したバス停の集約

② 潜在的需要者の取り込み

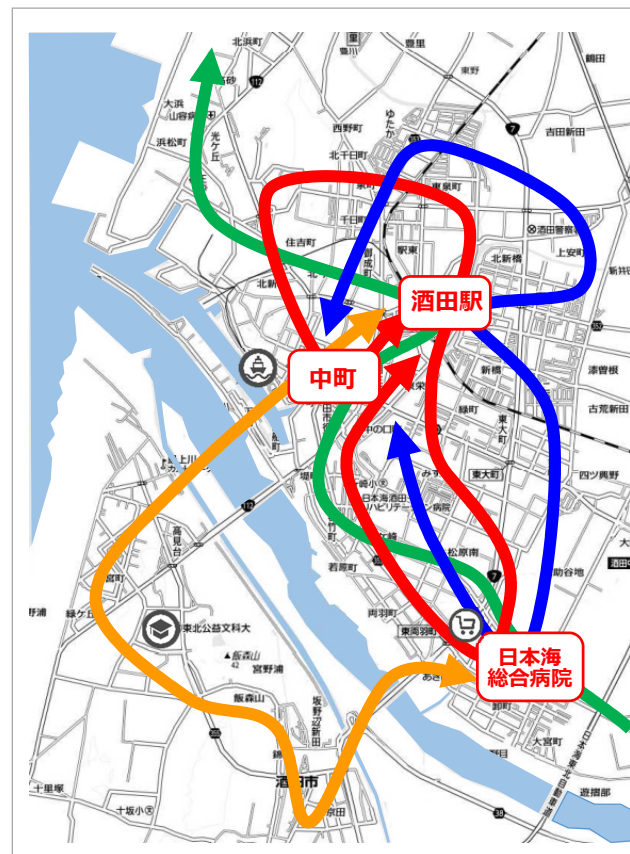
◆啓発・周知と体験会の実施 ◆改編内容の説明と情報発信

③ 利用環境の改善

◆新しい都市機能の効果的な活用 ◆地域版時刻表の取り組み ◆バスロケーションシステムの周知と講習
◆運賃のキャッシュレス化と新しい運賃体系、MaaSの取り組み



【交通体系改編後のネットワークイメージ（路線バス・デマンドタクシー）】

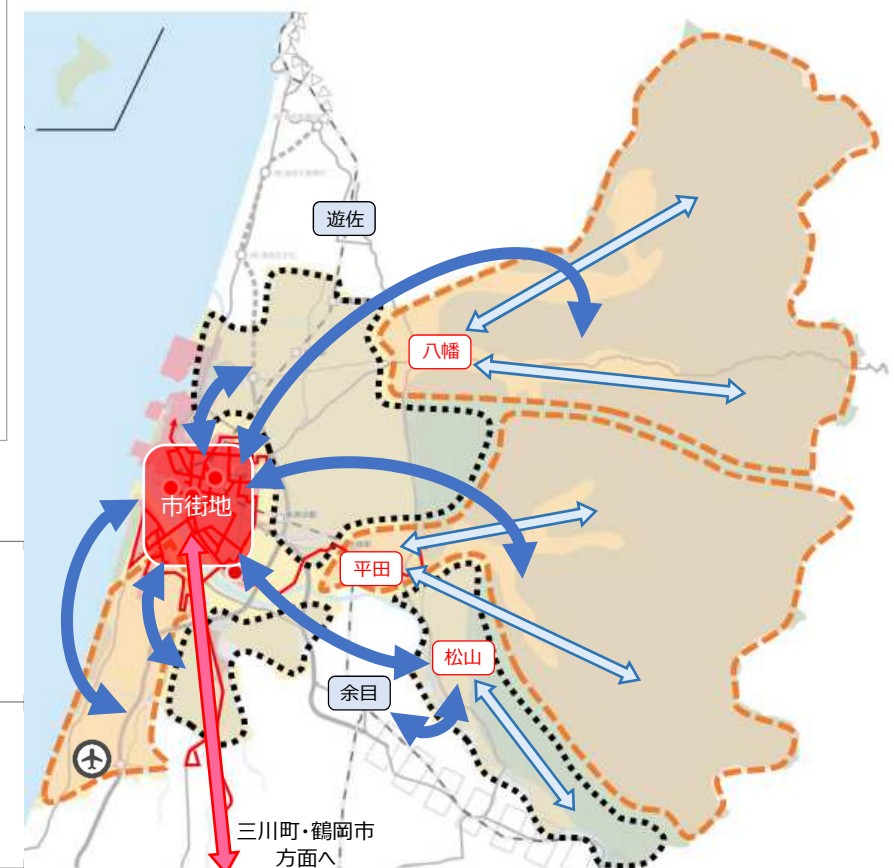


市街地の路線網イメージ（るるんバス）

- 🔄 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）



第6章 プロジェクト・施策の進め方

6-1 実施主体と担う役割

本計画を進めるにあたって、行政、交通事業者、市民が連携し、目標達成に向けて一体となって対応します。それぞれが担う役割や事業の進捗等を相互に確認しながら、基本理念が表す公共交通の実現を目指します。

主体	基本的な役割
行政	<ul style="list-style-type: none"> 計画全体の管理及び事業等のコーディネート バス路線やデマンドタクシーの維持、改善の取り組み 隣接する行政間の連携
市民	<ul style="list-style-type: none"> 交通サービスを受けるだけでなく、公共交通のあり方をともに考察 市民主体での公共交通に関する取り組み
交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> 交通の担い手として、親しみのある交通サービスや運行業務の実施 利便性向上や接続性向上に向けた取り組みや調整

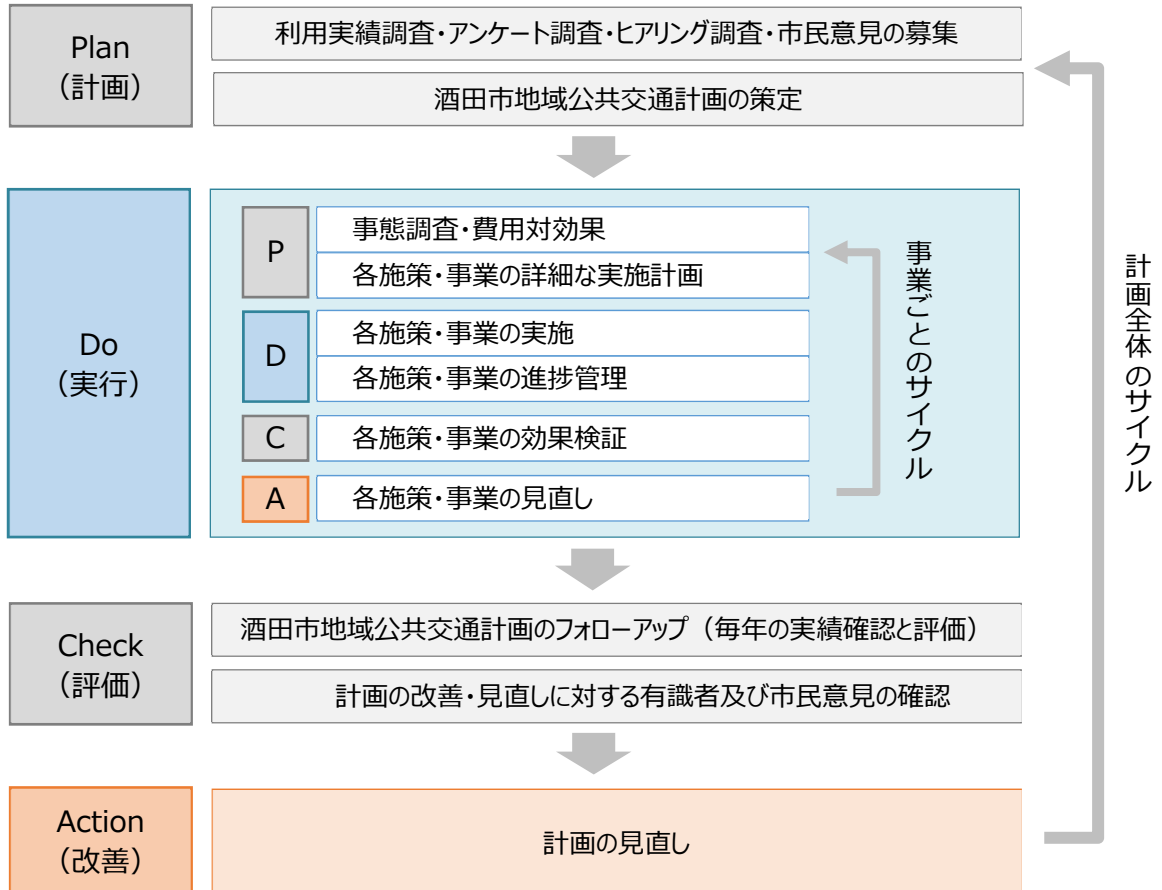
6-2 推進・管理体制

本計画の円滑な進行及び進捗管理、客観的な評価を行うため、次に示す推進・管理体制により計画を進めます。

推進・管理体制	構成員	役割
酒田市地域公共交通会議	<ul style="list-style-type: none"> 市民 学識経験者 交通事業者 交通管理者 道路管理者 行政関係者 等 	<ul style="list-style-type: none"> 地域公共交通の見直しと改善、持続可能な交通体系の構築に関する継続的な協議
酒田市地域公共交通会議 幹事会	<ul style="list-style-type: none"> 交通事業者 学識経験者 道路管理者 行政関係者 等 	<ul style="list-style-type: none"> 地域公共交通会議の協議を円滑に進めるための検討と調整
交通事業者調整会議	<ul style="list-style-type: none"> 酒田市 交通事業者 	<ul style="list-style-type: none"> 運行内容の変更や見直し、利用促進策に関する検討
庁内検討会議	<ul style="list-style-type: none"> 酒田市 (庁内各課) 	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通やまちづくり施策に関する連携と情報共有、必要事項の検討

6-3 施策の実施と検証

本計画で定めた施策の実施状況や目標の達成度合いを確認し、継続的な見直しに繋がっていくため、PDCA サイクル(Plan:計画、Do:実行、Check:評価、Action:改善の循環検討手法)の考え方に基づいた検証を行います。



第7章 参考資料

・ 前計画期間の取り組み結果

(1) 計画期間：平成28年度から令和2年度までの5年間

(2) 基本理念：『人と地域の交流を支える公共交通』

～ 市民とともに、持続可能な交通網を形成し、コンパクト＋ネットワークを実現 ～

(3) 基本方針：① 将来のまちの姿を見据えた持続可能な公共交通

指標①-1：公共交通利用率

指標①-2：市内バス路線の平均乗車密度

② 地域の交流・発展を支える公共交通

指標②-1：旧町地域の公共交通利用率

指標②-2：公共交通の接続性に関する不満度

③ 市民協働で取り組み、利用者目線で考える公共交通

指標③-1：公共交通に関する検討会の設置数

指標③-2：情報提供に関する不満度

指標③-3：通勤・通学時の公共交通利用率

(4) 各指標の目標値に対する達成状況

指標	H27 現況	モニタリング 実績	R2 結果	目標値	達成 状況
①-1 公共交通利用率	8.8%	—	13.8%	8.8%	達成
①-2 市内バス路線の平均乗車密度	1.9	1.6	1.3	2.1	×
②-1 旧町地域の公共交通利用率	6.1%	—	8.3%	8.8%	△ [※]
②-2 公共交通の接続性に関する不満度	50.0%	—	34.2%	40.0%	達成
③-1 公共交通に関する検討会の設置数	0	0	0	2	△ [※]
③-2 情報提供に関する不満度	37.9%	—	19.7%	30.0%	達成
③-3 通勤・通学時の公共交通利用率	0.8%	—	1.6%	1.4%	達成 [※]

※ 達成状況について

指標②-1：現況値より増加し、ほぼ目標値の水準まで至っている

指標③-1：要綱を定めた検討会ではないが、平田地域、八幡地域、個別の自治会等との協議実績あり

指標③-3：国勢調査(R2年)結果は計画期間中に公表されないことから、アンケート調査にて代替評価

(5) 施策展開の実施状況

【プロジェクト1】公共交通再編戦略	
①わかりやすい路線への再編	△：R4年度での具体化に向けて検討中
②幹線交通の役割明確化	△：R4年度での具体化に向けて検討中
③地域内交通の少量輸送化	●：ぐるっとバスを小型車両化（H27～） △：地域主体のバス運行について検討中
④デマンドの再編・効率化	△：R4年度の具体化に向けて検討中
⑤ニーズ対応の新サービス導入	●：免許返納者に対する割引制度の実施（H29～） ●：デマンドタクシー松山-庄内町線を稼働（R2～）
【プロジェクト2】拠点強化戦略	
①市街地の主要拠点の整備	△：酒田駅前における再開発事業にて整備中 △：R4年度での具体化に向けて検討中
②地域における拠点の整備	（未実施）
③待合環境・乗継拠点の確保	△：酒田駅前における再開発事業にて整備中 ●：ベンチ配備（H29～）、工業団地前バス停に上屋設置（H30）
④ダイヤ接続性の向上	△：R4年度での具体化に向けて検討中 ●：平田るんるんバスのダイヤ改正（R1） ●：庄内空港に目的地別時刻表、外国語表示時刻表を配備（R1）
⑤既存交通資源の活用	△：R4年度での具体化に向けて検討中
【プロジェクト3】市民協働戦略	
①市民と共に考える場の創設	●：バスファンクラブ会議やワークショップを開催（H29～）
②地域主体の検討会立ち上げ	●：平田地域での勉強会の開催（H30～）
③企業・大学等と連携したサービス展開	●：公益大生による冊子での利用促進実験（H29） ●：アイアイひらたの特別プラン実施に関する連携（R2）
④モビリティマネジメント推進	●：個別自治会が主催するバスツアーや福祉団体との連携（R1～）
【プロジェクト4】わかりやすさ向上戦略	
①親切的案内表示	●：酒田駅出口での案内表示 ●：インターネットを利用した乗換案内等（H29～） ●：庄内交通バス路線のナンバー化（H28～）
②運賃体系の再構築	●：運転経歴証明書の提示者に対する割引（H29～） ●：運賃や回数券の変更、障がい者及び小中高校生割引（R2～）
③利用しやすい車両への改善	△：R4年度での具体化に向けて検討中
④情報発信	●：バスマップ作成（H30～）、福祉団体による地域版時刻表（R2） ●：バスロケーションシステムの導入（H30～） ●：ファンクラブ通信（H30～）、目的地別時刻表の作成（R1～）

• 酒田市地域公共交通運行状況

(1) 乗合バス事業

るるんバス 実績	H28	H29	H30	R1
市内循環 A 線 (右回り線)	41,812 人	43,167 人	43,612 人	43,551 人
市内循環 B 線 (左回り線)	43,786 人	46,862 人	47,165 人	45,526 人
市内循環 CD 線	-	-	-	3,216 人
酒田駅大学線	52,190 人	56,464 人	60,651 人	59,555 人
古湊アイアイひらた線	10,628 人	11,165 人	12,314 人	11,832 人
酒田駅かんぼ線	10,767 人	11,610 人	12,169 人	10,909 人
輸送人数計①	159,183 人	169,268 人	175,911 人	174,589 人
運賃収入②	15,584 千円	16,651 千円	17,275 千円	17,545 千円
県市町村総合交付金	6,098 千円	6,656 千円	6,669 千円	6,150 千円
広告等③	486 千円	292 千円	292 千円	587 千円
収入計④	22,168 千円	23,599 千円	24,236 千円	24,282 千円
運行経費⑤	57,864 千円	60,718 千円	65,461 千円	64,886 千円
収益率(②+③)÷⑤	27.7%	27.9%	26.8%	27.9%
乗車 1 人当たり経費(⑤÷①)	364 円	359 円	372 円	372 円
乗車 1 人当たり市負担額(⑤-④)÷①	224 円	219 円	234 円	233 円

ぐるっとバス 実績	H28	H29	H30	R1
升田やまゆり荘線	6,765 人	5,210 人	4,624 人	3,982 人
青沢やまゆり荘線	3,213 人	3,121 人	3,121 人	3,038 人
一條循環線	2,271 人	2,458 人	2,023 人	1,455 人
観音寺循環線	1,951 人	1,281 人	1,064 人	1,010 人
輸送人数計①	14,200 人	12,070 人	10,832 人	9,485 人
運賃収入②	1,089 千円	965 千円	917 千円	778 千円
県市町村総合交付金	544 千円	475 千円	411 千円	369 千円
広告等③	0 千円	0 千円	0 千円	0 千円
収入計④	1,633 千円	1,440 千円	1,328 千円	1,147 千円
運行経費⑤	20,049 千円	21,724 千円	21,604 千円	22,851 千円
収益率(②+③)÷⑤	5.4%	4.4%	4.2%	3.4%
乗車 1 人当たり経費(⑤÷①)	1,412 円	1,800 円	1,994 円	2,409 円
乗車 1 人当たり市負担額(⑤-④)÷①	1,297 円	1,681 円	1,872 円	2,288 円

平田るるんバス 実績	H28	H29	H30	R1
砂越海ヶ沢線	-	-	3,288 人	2,850 人
砂越小林線	-	-	3,616 人	3,824 人
輸送人数計①	-	-	6,904 人	6,674 人
運賃収入②	-	-	688 千円	652 千円
県市町村総合交付金	-	-	261 千円	261 千円
広告等③	-	-	0 千円	0 千円
収入計④	-	-	949 千円	913 千円
運行経費⑤	-	-	23,829 千円	24,383 千円
収益率(②+③)÷⑤	-	-	2.8%	2.6%
乗車 1 人当たり経費(⑤÷①)	-	-	3,451 円	3,653 円
乗車 1 人当たり市負担額(⑤-④)÷①	-	-	3,314 円	3,517 円

乗合バス事業 合計	H28	H29	H30	R1
輸送人数計①	173,383 人	181,338 人	193,647 人	190,748 人
運賃収入②	16,673 千円	17,616 千円	18,880 千円	18,975 千円
県市町村総合交付金	6,642 千円	7,131 千円	7,341 千円	6,780 千円
広告等③	486 千円	292 千円	292 千円	587 千円
収入計④	23,801 千円	25,039 千円	26,513 千円	26,342 千円
運行経費⑤	77,913 千円	82,442 千円	110,894 千円	112,120 千円
収益率(②+③)÷⑤	22.0%	21.7%	17.2%	17.4%
乗車 1 人当たり経費(⑤÷①)	449 円	455 円	573 円	588 円
乗車 1 人当たり市負担額(⑤-④)÷①	312 円	317 円	436 円	450 円

(2) デマンドタクシー事業

デマンドタクシー 実績	H28	H29	H30	R1
新堀	89 人	84 人	90 人	71 人
広野	542 人	512 人	531 人	442 人
中平田	378 人	406 人	451 人	408 人
東平田	1,127 人	921 人	623 人	621 人
北平田	622 人	458 人	499 人	415 人
西荒瀬	1,184 人	1,326 人	1,226 人	1,084 人
南遊佐	1,081 人	1,111 人	1,132 人	935 人
本楯	323 人	566 人	538 人	568 人
上田	221 人	226 人	165 人	109 人
松山[酒田駅線]	1,235 人	1,384 人	1,458 人	1,337 人
松山[管内]	197 人	238 人	178 人	140 人
輸送人数 計①	6,999 人	7,232 人	6,891 人	6,130 人
運賃収入②	3,469 千円	3,582 千円	3,429 千円	3,052 千円
県市町村総合交付金	1,521 千円	1,432 千円	1,500 千円	1,361 千円
収入 計③	4,990 千円	5,014 千円	4,929 千円	4,413 千円
運行経費④	21,774 千円	22,304 千円	21,596 千円	21,490 千円
収益率 ②÷④	15.9%	16.0%	15.8%	14.2%
乗車 1 人当たり経費(④÷①)	3,111 円	3,084 円	3,134 円	3,506 円
乗車 1 人当たり市負担額(④-③)÷①	2,398 円	2,391 円	2,419 円	2,786 円

※ 月・水・金曜日運行 → 新堀、東平田、北平田、南遊佐地区
 火・木・金曜日運行 → 広野、中平田、西荒瀬、本楯、上田地区および松山地域
 月曜日～金曜日運行 → 松山管内線（自宅⇔松山診療所・庄内みどり農協松山支店）

※ 料金 片道 500 円、松山総合支所管内線は片道 300 円（保護者同伴の 3 歳未満の幼児は無料）

(3) 酒田市生活交通バス路線維持費補助事業

輸送人数	H28	H29	H30	R1
十里塚-古湊線	30,632 人	31,489 人	29,730 人	29,598 人
酒田市内循環線	22,614 人	24,926 人	25,007 人	24,682 人
酒田-山寺線	25,337 人	26,688 人	26,235 人	19,809 人
酒田-観音寺線	23,621 人	26,673 人	24,267 人	23,766 人
酒田-余目線	25,987 人	25,185 人	23,076 人	25,836 人
酒田-湯野浜線	31,010 人	32,037 人	28,486 人	30,703 人
計	159,201 人	166,998 人	156,801 人	154,394 人
海ヶ沢線	3,016 人	2,617 人	1,179 人	-
円能寺線	3,724 人	3,530 人	1,563 人	-
小林線	4,586 人	4,317 人	1,989 人	-
計	11,326 人	10,464 人	4,731 人	-
合計	170,527 人	177,462 人	161,532 人	154,394 人

補助金額	H28	H29	H30	R1
十里塚-古湊線	16,398 千円	15,357 千円	17,446 千円	17,954 千円
酒田市内循環線	15,934 千円	14,151 千円	15,219 千円	15,715 千円
酒田-山寺線	10,972 千円	10,016 千円	11,134 千円	14,733 千円
酒田-観音寺線	12,779 千円	10,939 千円	12,985 千円	13,399 千円
酒田-余目線	5,834 千円	6,988 千円	9,523 千円	8,792 千円
酒田-湯野浜線	14,765 千円	13,769 千円	16,343 千円	15,813 千円
計	76,682 千円	71,220 千円	82,650 千円	86,406 千円
海ヶ沢線	3,254 千円	3,251 千円	1,615 千円	-
円能寺線	2,847 千円	2,845 千円	1,413 千円	-
小林線	5,459 千円	5,455 千円	2,709 千円	-
計	11,560 千円	11,551 千円	5,737 千円	-
合計	88,242 千円	82,771 千円	88,387 千円	86,406 千円

平田分低減運賃補助金	H28	H29	H30	R1
補助金額	9,800 千円	9,800 千円	-	

※ 平田地域分は廃止代替路線で、平成 30 年 3 月 31 日運行廃止。平成 30 年 4 月 1 日から酒田市が運行
 ※ バス年度（前年 10 月 1 日から当該年 9 月 30 日）で補助金を交付

酒田市地域公共交通計画

令和3年 月 発行

酒田市企画部都市デザイン課

〒998-8540 酒田市本町二丁目2番45号