



酒田市地域公共交通網形成計画



酒田市  
～未来創造都市～

酒田市地域公共交通会議



# 酒田市地域公共交通網形成計画

## 目次

<b>1. 計画の概要</b> .....	<b>1</b>
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
<b>2. 市内の公共交通を取り巻く課題</b> .....	<b>3</b>
2-1 社会情勢の変化による課題 .....	3
2-2 公共交通全体の課題 .....	6
2-3 酒田市全体の現況と課題 .....	11
2-4 課題解決の方向検討 .....	12
<b>3. 計画の基本理念・方針及び目標</b> .....	<b>13</b>
3-1 地域が目指すべき将来像（基本理念） .....	13
3-2 計画の目標及び指標 .....	14
3-3 公共交通ネットワークの将来イメージ .....	26
<b>4. 目標を達成するための戦略・施策</b> .....	<b>27</b>
4-1 施策体系 .....	27
4-2 公共交通再編戦略 .....	28
4-3 拠点強化戦略 .....	29
4-4 市民協働戦略 .....	30
4-5 環境改善戦略 .....	31
<b>5. 重点事業（リーディングプロジェクト）</b> .....	<b>32</b>
5-1 公共交通再編戦略の取り組み内容 .....	32
5-2 拠点強化戦略の取り組み内容 .....	37
5-3 市民協働戦略の取り組み内容 .....	42
5-4 環境改善戦略の取り組み内容 .....	46
<b>6. プロジェクト・施策の進め方</b> .....	<b>49</b>
6-1 実施主体とリスク分担 .....	49
6-2 推進・管理体制 .....	49
6-3 PDCA サイクルによる施策の推進 .....	50
6-4 計画の見直し .....	50
<b>○参考資料</b> .....	<b>51</b>
●酒田市の地域特性 .....	51
●上位計画の整理 .....	55
●関連計画の整理 .....	60
●酒田市の公共交通路線図 .....	62
●公共交通の現状 .....	63
●地区別整理 .....	70

酒田市地域公共交通会議

# 第1章 計画の概要

酒田市地域公共交通会議

# 1. 計画の概要

## 1-1 計画の目的

住民の需要（ニーズ）及び公共交通に関する基礎的な調査分析、施策の検討等を行い、バス路線を中心とした本市の生活交通網の将来像を示すもので、本市の規模、地理的特性、生活実態に見合う公共交通体系をつくり、自家用車利用から公共交通利用への移手段の緩やかな転換を促進し、持続可能な公共交通網の形成を図ることを目的とした酒田市地域公共交通網形成計画を策定します。

## 1-2 計画の位置づけ

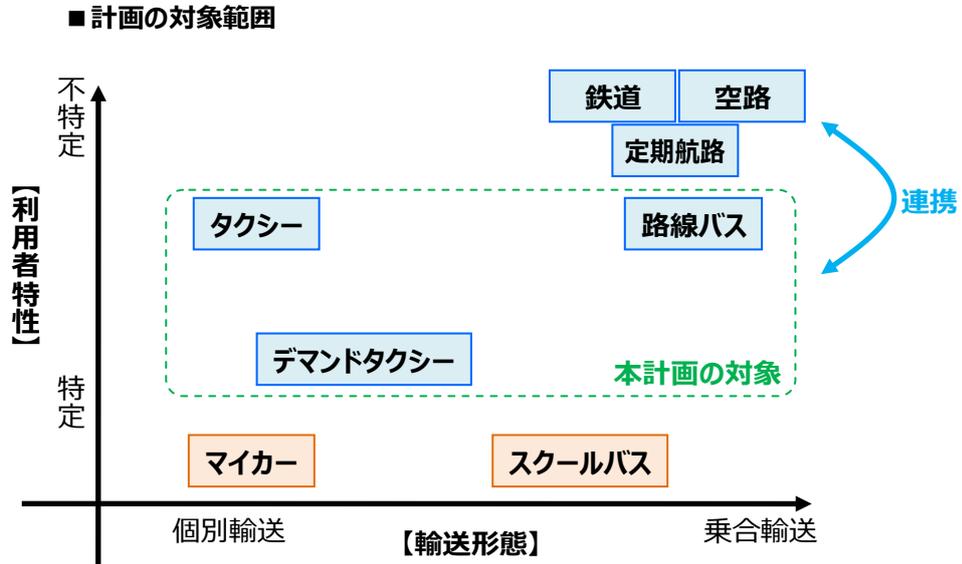
本計画は上位計画である「酒田市総合計画」や「酒田市都市計画マスタープラン」との整合を図り、それらの計画で定める将来都市像の実現に向けて、地域公共交通のマスタープランとして策定します。

### ■計画の位置づけ

上位計画	関連計画	関連事業
・酒田市総合計画（後期計画） ・国土利用計画 ・酒田市都市計画マスタープラン	・酒田市中心市街地活性化基本計画 ・酒田市まち・ひと・しごと創生総合戦略 ・酒田市観光基本計画 ・酒田市中長期観光戦略 ・酒田市地域福祉計画 ・酒田市障がい者福祉計画 ・酒田市環境基本計画 ・新健康さかた 21 計画 ・庄内北部定住自立圏共生ビジョン ・酒田市過疎地域自立促進計画	・JR 酒田駅周辺整備事業 ・山居倉庫周辺整備事業 ・市庁舎整備事業 ・新産業会館整備事業 ・中町にぎわいプラザ(仮称)整備事業 ・中心市街地循環バス運行事業 ・街なかサイン整備事業 等

### 1-3 計画の対象範囲

本計画は、地域公共交通マスタープランとして、鉄道・路線バス・デマンドタクシー・地域内交通等を含む多様な交通モードにおける市全体の方向性を示すものです。特に市内のバス路線の再編と交通拠点の整備に重点を置き、利用促進策、環境整備なども含めた総合的な施策体系を検討対象としています。



### 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、平成 28 年度から平成 32 年度までの 5 年間とします。

	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33	H34
上位 関連 計画	総合計画（後期計画）			次期総合計画				
	都市計画マスタープラン						次期計画	
交通 計画	計画 策定	地域公共交通網形成計画					次期計画	
		【総合計画更新時】 進捗確認 計画の見直し				【計画期間終了時】 計画の見直し 及び更新		



## 第2章 市内の公共交通を取り巻く課題

酒田市地域公共交通会議

## 2. 市内の公共交通を取り巻く課題

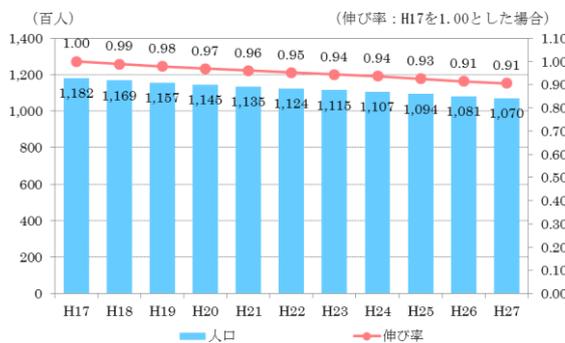
### 2-1 社会情勢の変化による課題

#### (1) 人口の視点

##### ◆人口構造の変化への対応が必要

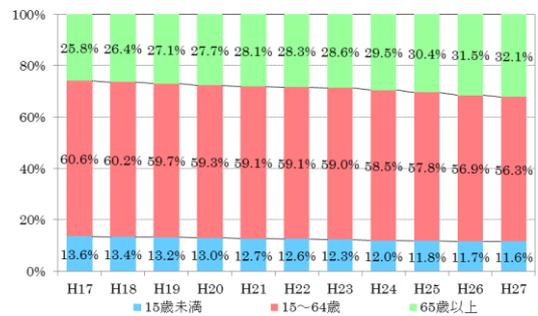
- ・本市では人口減少・少子化が進行し、通学等の公共交通利用が多く見込まれる高校生の減少の要因となる等、交通需要の総量が減少し続けています。
- ・また、市の財政においても、人口減少により歳入の減少が想定される中で、高齢化による社会福祉等への歳出増加により、財政状況の硬直化が見込まれます。
- ・そうした問題点を見据え、持続可能な公共交通体系を構築する必要があります。

#### ■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

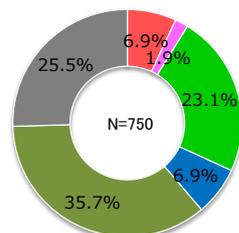
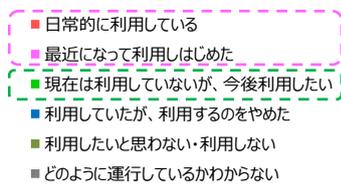


資料:住民基本台帳資料

##### ◆高齢化による諸問題への対応が必要

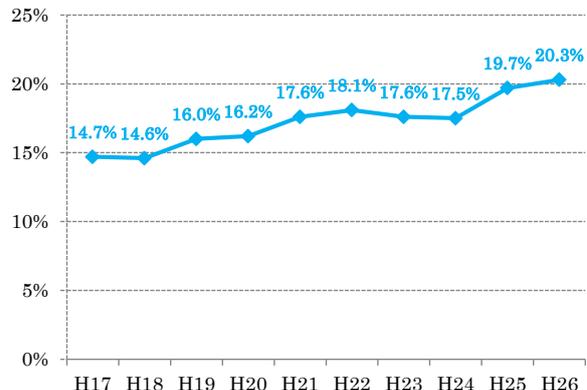
- ・現在、自身で自家用車を運転している「団塊の世代」においても10年後には後期高齢者となり、「公共交通を利用したことは無いが利用したい・しなければならない」等と考える、潜在需要者の増加が見込まれます。
- ・また、高齢者ドライバーの事故割合が増加し、運転免許返納への社会的要請が強まる中、運転免許返納者の移動手段の確保は不可欠なものとなります。
- ・今後、高齢者の公共交通需要は強まるものと考えられ、特に自動車依存の高い本市においては、そうした高齢者への対応及び利用促進を図る必要があります。

#### ■公共交通の利用実態



資料:H27.10 市民意向調査

#### ■山形県の事故発生件数に占める高齢者ドライバーの割合



資料:山形県警「交通年鑑」

## (2) まちづくりの視点

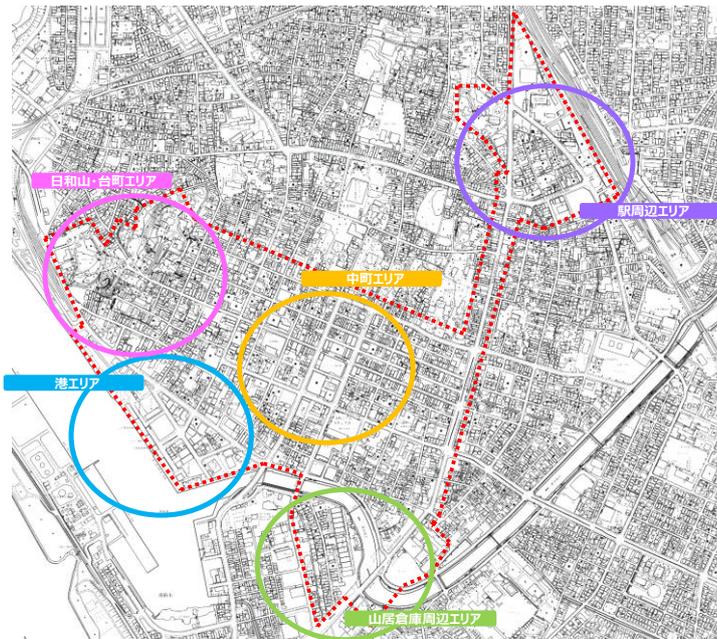
### ◆中心市街地の活性化を支援する公共交通が必要

- ・酒田市総合計画（後期計画）第 5 章にある「コンパクトで交流の広がるまちづくり」を実現させるための交通計画、交通体系が必要です。
- ・JR 酒田駅周辺整備や山居倉庫周辺整備等の検討が進んでおり、市街地における賑わい拠点が創出される予定となっています。
- ・また、平成 26 年 2 月に都市再生特別措置法が一部改正され、国において「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」の考えに基づくまちづくりを推奨する中で、本市においても、将来的に居住機能や福祉、医療、商業施設等の適正な立地の検討が進められていき、人の流れが大きく変わることが想定されます。
- ・まちづくりの構造変化を踏まえた、交通計画・交通体系の見直しが必要となります。

### ◆市民が安心して暮らし続けるための拠点・公共交通の確保が必要

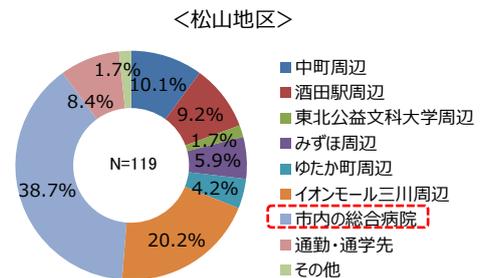
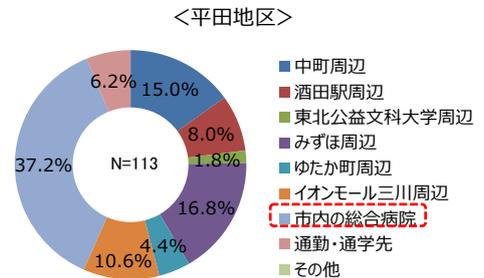
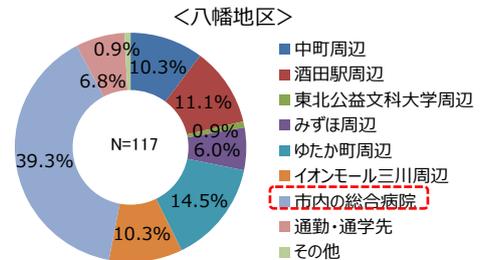
- ・平成 17 年の 1 市 3 町の合併により、広大な面積を有する本市は、学校や医療機関、商業施設等が集積する市街地と旧 3 町との接続が必要不可欠です。
- ・効率的かつ機能的に市街地とのネットワークを構築するために、複数の機能を有した拠点施設（小さな拠点）を各地域に効果的に配置し、市民の移動や生活を支えるための取り組みを行う必要があります。
- ・また、小さな拠点を中心とした、効率的な地域内交通の運行により、中山間地における不便性を緩和し、市民の外出を支える必要があります。

## ■ 中心市街地における計画区域



資料：酒田市中心市街地活性化基本計画

## ■ 市街地で行ければ便利だと感じる場所



資料：H27.10 市民意向調査

### (3) 観光の視点

#### ◆新規利用者にわかりやすい公共交通が必要

- 本市には湊町文化が根付く旧鑑屋や山居倉庫、相馬樓、また芸術・文化施設として土門拳記念館や本間美術館、自然では飛島や眺海の森など多くの観光拠点が存在します。
- そうした中で、本市観光の入口となる JR 酒田駅では、路線バスの目的地がわかりづらく案内しにくいという意見があがり、市民意向調査においても案内の不便さに対して改善を求める声が上位となっています。
- 本市を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にも、新規利用者にわかりやすい案内・表示等に取り組む必要があります。
- 観光客のうち、路線バスを利用する方の 75.5%が鉄道を利用し本市を訪れており、鉄道との接続時における案内・表示等が特に重要です。

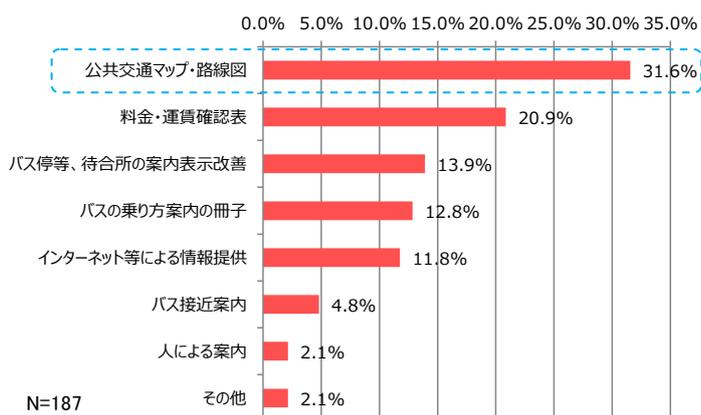
#### ■ JR 酒田駅ヒアリング結果

##### 【JR 酒田駅 公共交通に対する意見】

- 利用者の方へバスの乗り継ぎ案内が出来るよう、社内勉強会を開催したことがあったが、複数の路線があり、それぞれがどこへ向かうのかが非常にわかりづらいという意見が社員から多数あがった。
- 現状ではとても案内がしづらい状況。

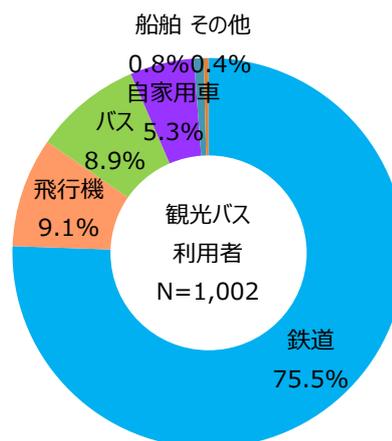
資料：H27.12 ヒアリング調査

#### ■ 公共交通を利用するために必要な情報



資料：H27.10 市民意向調査

#### ■ 酒田市までの移動手段 (週末観光バス利用者)



資料：H27.5～9 週末観光バス利用者アンケート調査

## 2-2 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経由するため、重複・競合区間が多くなっています。
- ・また、民営・市営それぞれで市内循環バスを運行していますが、料金体系や運行本数に差があることから市営バスの利用が多く、民営バスについては不採算路線となっており、市の補助金で路線を維持している状況にあります。
- ・その他、市街地を運行する路線は利用率が低く、不採算となっている路線が複数存在することから、複雑化した市街地のバス路線網について利用実態・ニーズに応じた見直しをかけ、財政負担の縮小及び利用時のわかりやすさ向上を図る必要があります。

#### ◆準幹線系統について利用実態・ニーズに応じた見直し及び利用促進が必要

- ・市内旧 3 町地域と市街地を運行する準幹線系統のバス路線は、利用者が少なく不採算路線となっており、市の補助金により路線を維持している状況です。
- ・学生の通学手段の確保及び地域拠点と市街地を結ぶ路線であり、「コンパクトで交流の広がるまちづくり」を実現することからも重要な路線であるため、利用実態・ニーズに応じた運行時間帯・運行区間等を見直し・利用促進を図る必要があります。

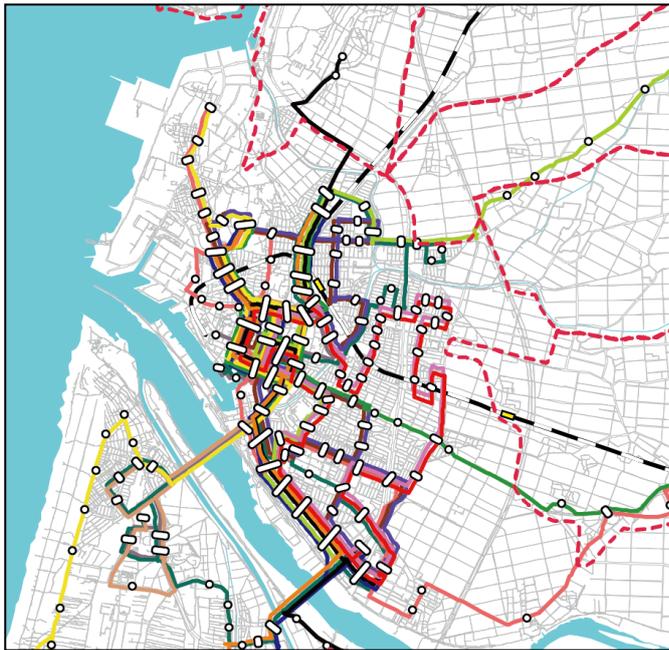
#### ◆利用実態に応じた運行体系の見直しが必要

- ・旧八幡町の地域内を運行する市営バス路線（ぐるっとバス）、旧平田町を運行する平田 3 路線は、地域住民の生活交通として維持していますが、いずれも利用者が少なく、利用実態に応じた運行車両の小型化・交通モードの転換を検討する必要があります。

#### ◆公共交通の利用促進や新規利用者の開拓が必要

- ・市民意向調査より、公共交通に対して「現在は利用していないが、今後利用したい」と考えている潜在需要者層が 23.1%存在します。
- ・公共交通に関する環境整備や周知・PR、情報提供等により、「利用したい」と思える公共交通の利用促進を図る必要があります。
- ・非利用者において、「どのように運行しているかわからない」と答えた市民の内、「公共交通の情報・案内が分かりやすければ利用する」と答えた割合は 38.5%であり、上記の利用促進による一定の効果は見込まれる結果が出ています。
- ・今後、人口減少・少子高齢化が進行し、交通需要の総量が減少する中で非利用者や観光客等の新規顧客の開拓が必要です。

## ■ 酒田市街地の路線図

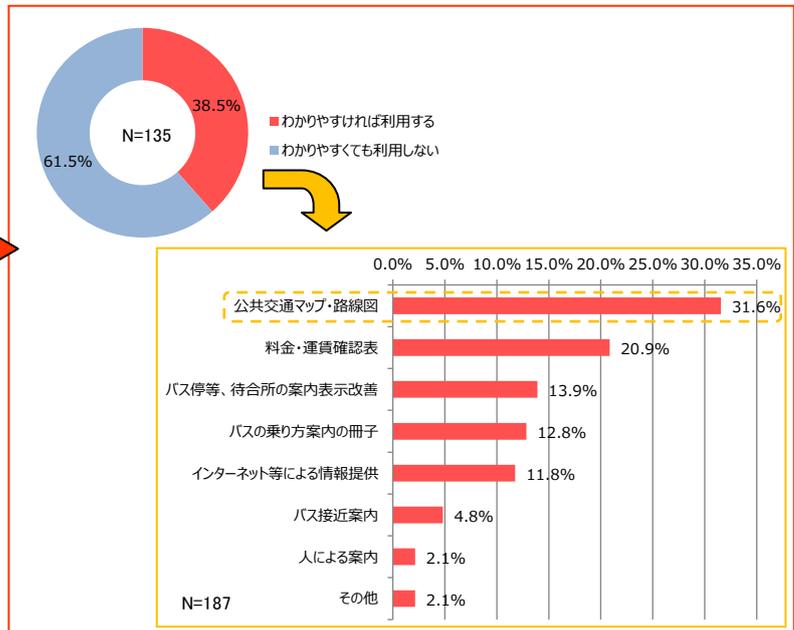
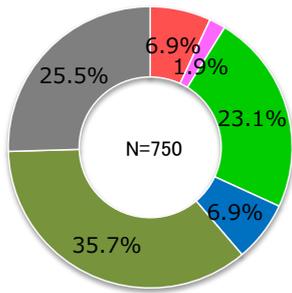


凡 例			
路線バス（庄内交通）			
1	2	3	4
5	6	7	11
路線バス（酒田市福祉乗合バス・るんるんバス）			
12	13	14	15
16			
その他			
21	22	23	

路線名凡例	
1: 酒田市内廻りAコース	2: 酒田市内廻りBコース
3: 酒田・湯野浜線	4: 余目線
5: 十里塚・古湊線	6: 日本海総合病院・観音寺線
7: 山寺川崎線	11: 鶴岡・酒田線
12: 市内循環右回り線	13: 市内循環左回り線
14: 酒田駅大学線	15: 古湊砂越線
16: 酒田駅かんぼ線	
21: JR線	22: 酒田市週末観光周遊バス
23: デマンドタクシー運行エリア	

## ■ 公共交通の利用実態と改善要望

- 日常的に利用している
- 最近になって利用しはじめた
- 現在は利用していないが、今後利用したい
- 利用していたが、利用するのをやめた
- 利用したいと思わない・利用しない
- どのように運行しているかわからない



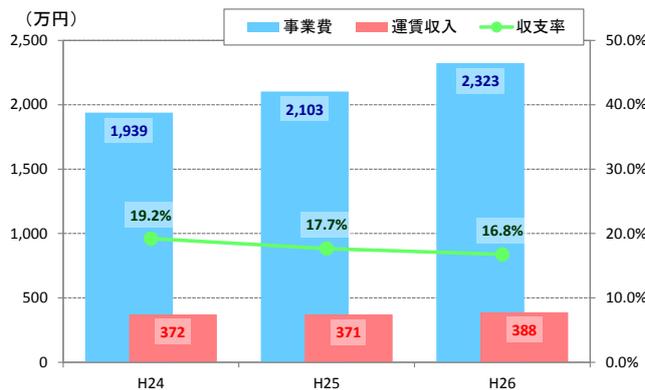
資料: H27.10 市民意向調査

## (2) デマンドタクシー

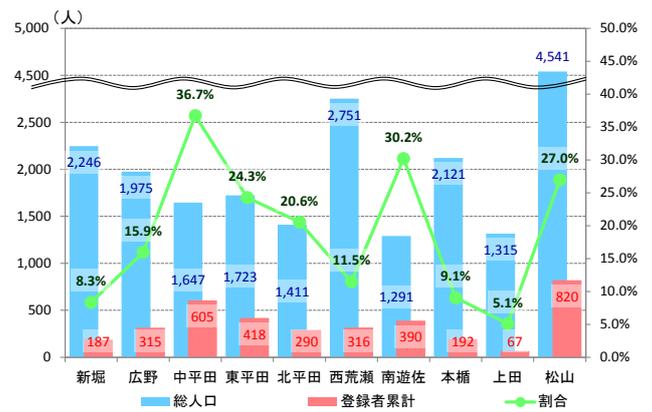
### ◆ 運行便数・時間の見直しによる財政負担の縮小が必要

- 平成 26 年度におけるデマンドタクシーの収支率(事業費に占める運賃収入の割合)は 16.8%であり、市の財政負担額は 1,933 万円となっています。
- デマンドエリアの新規追加等により年々登録者は増加傾向にありますが、利用者全体では横ばい傾向にあります。
- 時間別の利用実態に応じた、エリア単位での運行便数・時間及び運行エリアの見直し、財政負担の縮小を図る必要があります。

■ 収支率の年度比較



■ 地区別登録者数及び人口に占める割合



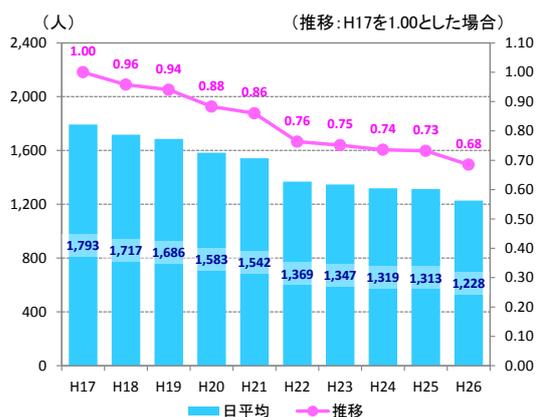
資料: デマンド利用実績 (H27.3.31 現在)

## (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

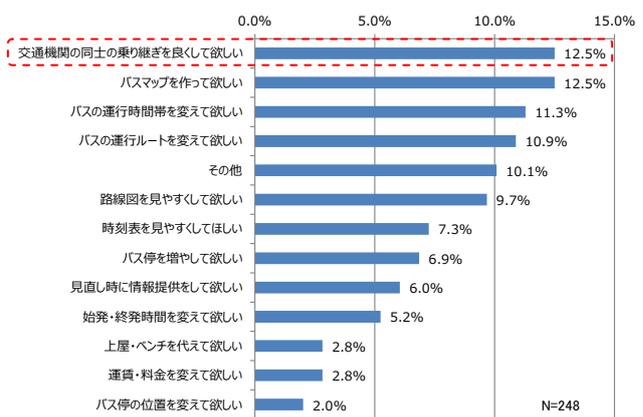
- 平成 26 年度における JR 酒田駅の 1 日当たりの乗車人数は 1,228 人で、その多くが学生です (学生は午前 7:00 台の便の利用が多い)。
- 市民意向調査では、公共交通に見直してほしい事として「交通機関同士の乗り継ぎを良くしてほしい」という意見が最も多く、鉄道やバス路線等の接続性を向上させる必要があります。
- また、観光においても、特急いなほ号、快速きらきらうえつ号との接続性を向上させることにより、観光客の移動手段を確保することができるため、接続性を考慮する必要があります。

■ JR 酒田駅の日平均利用人数の推移



資料: JR 酒田駅提供資料

■ 公共交通の見直してほしいこと



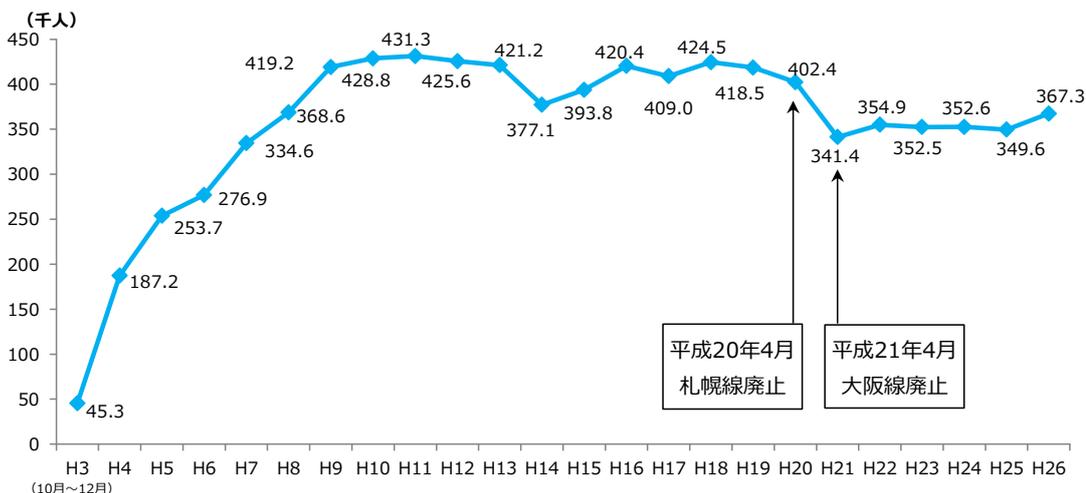
資料: H27.10 市民意向調査 (N=248)

## (4) 空路

### ◆ 需要に応じた交通サービスや庄内空港への接続性向上の検討が必要

- ・庄内空港では平成 20 年 4 月に札幌線、平成 21 年 4 月に大阪線が廃止になりましたが、庄内地域の企業活動の活発化に伴い、東京便が好調であり、定期便廃止の影響を大きく受けず、乗降客数は微増傾向にあります。
- ・利用者の 9 割はビジネス利用であり、酒田市及び鶴岡市の各企業への日帰り利用が多くみられます。
- ・空港からの移動手段はレンタカー利用が最も多く、次いでタクシーです。
- ・JR 酒田駅と庄内空港を結ぶリムジンバスが運行していますが、ビジネス利用では時間を優先し、直接企業へ向かうケースが多いことから全体の利用割合は低いです。
- ・ビジネス利用者の需要に応じた交通サービスの導入や庄内空港への接続性の向上を検討する必要があります。

### ■ 庄内空港乗降客数の推移



資料：庄内空港ビル提供資料

### ■ 庄内空港ヒアリング結果

#### 【庄内空港 公共交通に対する意見】

- ・ビジネス利用が 9 割を占め、一般・観光利用は 1 割に満たない。
- ・空港からの移動手段はレンタカー及びタクシーが約 8 ～ 9 割を占める。
- ・金額より時間を重視するビジネスの場合では、直接企業へ行くことの出来る手段を選ぶ。

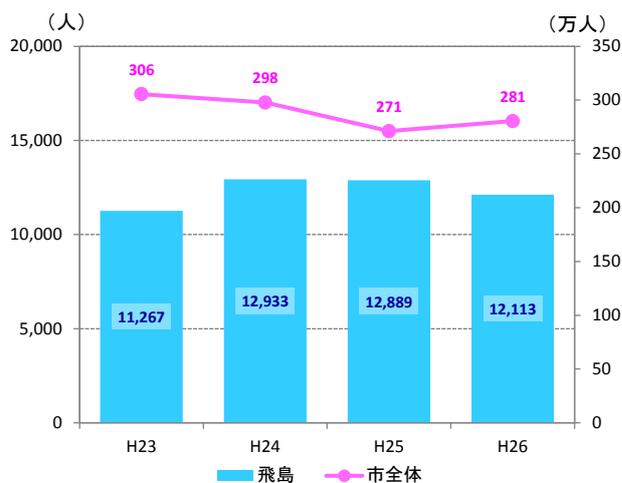
資料：H27.12 ヒアリング調査

## (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（夏期は2～3往復）運行しており、飛島の住民にとって貴重な移動手段です。
- ・また、飛島は年間12,000人の観光客が訪れる本市の観光拠点でもあります。
- ・酒田市総合計画（後期計画）第3章の中で「飛島の振興」が提言されており、生活基盤の充実や産業の振興・交通促進を実現するため、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。

### ■飛島及び本市の観光入込客数



資料：観光統計データ

## (6) タクシー

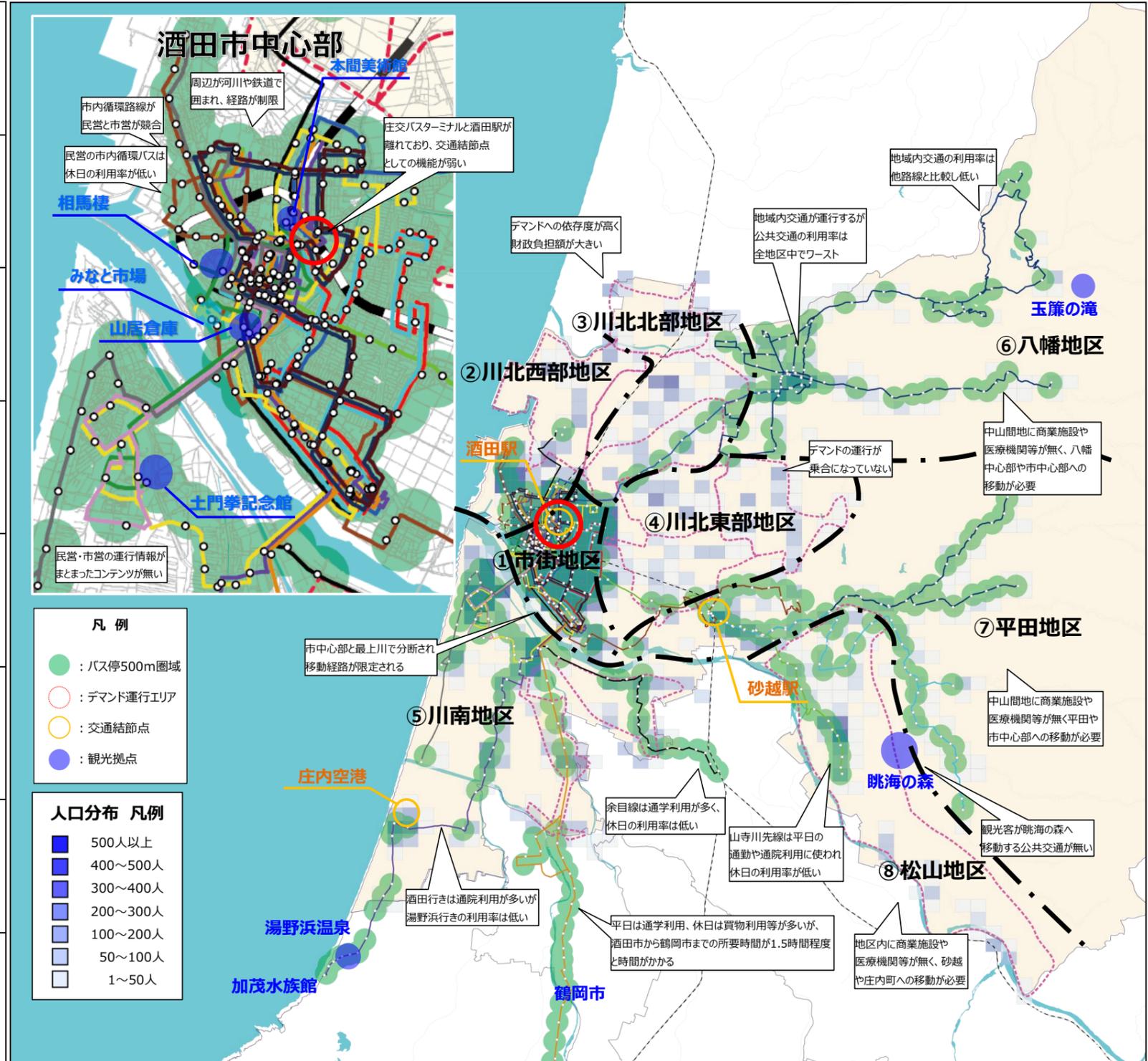
### ◆タクシーを活用した交通サービスの検討が必要

- ・本市では、市街地や八幡地域・松山地域を中心とし、8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他の交通手段と比較し、料金は割高ですが、個別輸送かつ目的地への直通運行等の高い水準でのサービス提供が魅力です。
- ・料金より速達性を優先するビジネス利用者や広域にわたる観光拠点への観光客の移動手段確保に向け、タクシーを活用した交通サービスの検討が必要です。

2-3 酒田市全体の現況と課題

<b>酒田市全体に関わる地域公共交通の課題</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◇ 市街地の JR 酒田駅・庄交バスターミナルを中心に八幡・砂越の各拠点、及び鶴岡市へと放射状に交通ネットワークが整備されており、八幡・砂越の拠点からさらに中山間地へとネットワークが伸びている。</li> <li>◇ 路線バスが運行していない地域においてはデマンドタクシーが運行しており、交通空白地域となっている地区はほとんど無く、交通ネットワークが全体的に敷かれている。</li> <li>◇ 全国的に進行する人口減少・少子高齢化は本市においても同様であり、公共交通利用者の減少や郊外地域や中山間地における高齢者の移動手段の確保など、社会情勢に応じた交通サービスの対応が必要。</li> <li>◇ 酒田市中心部においては、民営バスと市営バスが運行しており、一部では路線重複区間があるなど競合している。利用状況や運行エリアを踏まえた再編・見直し検討が必要。</li> <li>◇ 広大な面積（県内3位）を有する本市では、市街地と各拠点とを繋ぐネットワークが整備されているものの、松山地区においては定時定路線の交通は少なく、市民ニーズに応じた見直し検討が必要。</li> <li>◇ 市中心部には複数の観光拠点が立地し、通常運行の路線バスの他、週末観光周遊バスが運行（平成27年度のみ試験運行）するなど、旅行者の移動手段となっているが、八幡や松山等の観光拠点への公共交通によるアクセス性は低い。</li> </ul>
---------------------------	---

① 市街地区	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 民営バスと市営バスが運行し、中心部の各施設への移動手段を確保</li> <li>■ 中心部の観光拠点バスを周遊する週末観光バスが運行（平成27年度のみ試験運行）</li> <li>■ 民営・市営のそれぞれで循環バスを運行しており、民営バスは特に休日の利用率が低い</li> <li>■ 民営・市営両方の運行情報が1つにまとめられたものが無く、利用者がわかりづらさを実感</li> <li>■ 市内循環便の通勤・通学による利用率が民営・市営ともに低い</li> </ul>
② 川北西部地区	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 工業団地には花王を始め、複数の企業が立地しており、昼間人口が多い地区</li> <li>■ 県内有数の学生数を誇る「酒田光陵高校」が立地し、通学移動が多い</li> <li>■ 周辺企業の社員や高校の学生などによる、朝夕における通勤通学の移動が集中</li> <li>■ 古湊から山居地区付近まで市営・民営バス路線の重複箇所が存在</li> </ul>
③ 川北北部地区	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 路線バスは日本海・観音寺線のみ、鉄道・デマンドタクシーが運行</li> <li>■ 当地区と市街地を結ぶ路線は乗客数減少から廃止され、順次デマンドに切り替えられた</li> <li>■ 公共交通の利用率は交通機関の少なさから低いが、デマンドの利用率は他地区に比べ高い</li> <li>■ 交通機関が少ないため、デマンドへの依存が高く、財政負担額が大きい</li> <li>■ デマンドタクシーへの人員配置や利用者の競合など、タクシー事業者の負担が大きい</li> </ul>
④ 川北東部地区	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 路線バスは山寺川先線が運行するがカバー率が低く、デマンドタクシーが主体の地区</li> <li>■ 平野部において、広範囲にわたって複数の集落が形成されている</li> <li>■ デマンドタクシーの収支率は16.8%と運行経費に占める財政負担割合が高い</li> <li>■ 集落の形成範囲が広いため、効率的な交通サービスの検討が必要</li> </ul>
⑤ 川南地区	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 市街地と最上川に挟まれており、移動経路に限られるなど地理的制限が大きい地区</li> <li>■ 庄内空港や湯野浜温泉・加茂水族館（鶴岡市）など観光流動が高い拠点が付近に立地</li> <li>■ 余目線は学生利用が高い特性があり、休日の利用率は低い</li> <li>■ 湯野浜線の酒田行きは通院等による利用がみられるが、湯野浜行きは利用率が低い</li> <li>■ 湯野浜温泉・加茂水族館からの本市への観光客の移動手段が希薄</li> </ul>
⑥ 八幡地区	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 八幡総合支所を拠点として地域内交通が運行し、中山間地をカバー（フリーバス方式）</li> <li>■ 当バス路線はスクールバスとしての利用もされるが、一般乗車が可能（混乗化）</li> <li>■ 市街地の路線バスと比べ、75歳以上の高齢者の利用割合が高い</li> <li>■ 地域内交通はあるが、公共交通の利用率は約4.3%と全地区中ワースト</li> <li>■ 地域内交通の利用率は他路線と比較し低い（スクールバスを除く）</li> </ul>
⑦ 平田地区	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 砂越駅を起点として、円能寺線・海ヶ沢線・小林線が運行</li> <li>■ H27.11に余目酒田道路、酒田中央ICが開通し、平田地区からの道路交通の利便性が向上</li> <li>■ 当地区の中山間地には商業施設・医療機関等がなく、砂越や市中心部へ行く必要がある</li> <li>■ 円能寺線は平日の通学利用の割合が高く、休日の利用率が低い</li> </ul>
⑧ 松山地区	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 路線バスは市街地から山寺川先線が運行、またデマンドタクシーが域内・域外にて運行</li> <li>■ 当地区にはスーパー等の商業施設が少なく、砂越や庄内町まで行く必要がある</li> <li>■ 公共交通に対して、始発・終発時間を変えて欲しいという要望が他地区に比べ最も高い</li> <li>■ 観光拠点として眺海の森があるが、観光客の移動手段が無い</li> <li>■ 山寺川先線は平日の通勤や通院利用が多いが、休日の利用率は低い</li> </ul>



上位計画にみる交通とまちづくりの方向性		本計画の方向性と本町のまちづくり関連の動向		法制度・上位計画見直し予定
<p>【総合計画から見る「将来の交通まちづくりの方向性」】</p> <p>■将来像 人いきいき まち快適 みらい創造都市 酒田</p> <p>■土地利用に関する方針 ・コンパクトで交流の広がるまちづくり</p> <p>■地域公共交通に関する主要施策 ・民間バス事業者への支援 ・福祉乗合バスの効率的な運行推進 ・地域のニーズに対応したデマンドタクシー等の活用と新たな交通システムの検討</p>	<p>【マスタープランから見る「将来の交通まちづくりの方向性」】</p> <p>■将来像 世界に開かれた活力と夢のある個性豊かな交流都市 酒田</p> <p>■土地利用に関する方針 ・暮らしと仕事が適度に調和した快適で暮らしやすい土地利用の推進</p> <p>■地域公共交通に関する主要施策 ・市街地内の拠点を結ぶ交通ネットワークの充実</p>	<p><b>計画に必要な視点</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>① 将来のまちの姿を見据えた交流を支える公共交通ネットワークの形成</li> <li>② 市街地と各地域を繋ぎ、誰もが気軽に外出することができる交通環境の確保</li> <li>③ 交流都市として観光やビジネス等の交流活性化を支える交通体系の確保</li> <li>④ 持続的な公共交通体系の確保に向けて市民協働で考え、取り組む公共交通</li> <li>⑤ 誰もが利用しやすく・わかりやすい利用環境・情報提供サービスの提供</li> </ol>	<p><b>都市の変化</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国の施策変化 : 地方創生事業の推進、消費増税、地域公共交通関連の法令見直し</li> <li>・まちづくり施策 : JR 酒田駅前の再開発、中心市街地活性化との連携</li> <li>・観光面の変化 : 酒田市中長期観光戦略の策定、飛島への移動手段である定期航路</li> <li>・ひと・まちの変化 : 人口減少・少子高齢化の進展、酒田港の物流活動活性化、日本海東北自動車道・新庄酒田道路の延伸(余目酒田道路)</li> </ul>	<p>【国の法制度等の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通政策基本法 (H25 施行)</li> <li>・地域公共交通活性化再生法の改正 (H26 施行)</li> </ul> <p>【上位計画見直し・改善(予定)】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・酒田市総合計画(～H29)</li> <li>※H30以降、次期計画へ移行</li> </ul>

本市の公共交通を取り巻く課題	
<p>■社会情勢の変化による課題</p> <p><b>人口</b> 人口構造の変化への対応が必要 高齢化による諸問題への対応が必要</p> <p><b>まちづくり</b> 中心市街地の活性化を支援する公共交通が必要 市民が安心して暮らし続けるための拠点・公共交通の確保が必要</p> <p><b>観光</b> 新規利用者にわかりやすい公共交通が必要</p>	
<p>■公共交通全体の課題</p> <p><b>路線バス</b> 市街地における複雑な運行体系の見直しが必要 準幹線系統について利用実態・ニーズに応じた見直し及び利用促進が必要 利用実態に応じた運行体系の見直しが必要 公共交通の利用促進や新規利用者の開拓が必要</p> <p><b>デマンドタクシー</b> 運行便数・時間の見直しによる財政負担の縮小が必要</p> <p><b>鉄道</b> 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</p> <p><b>空路</b> 需要に応じた交通サービスや庄内空港への接続性向上の検討が必要</p> <p><b>定期航路</b> 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</p> <p><b>タクシー</b> タクシーを活用した交通サービスの検討が必要</p>	

公共交通が担うべき役割
<p><b>① 現行交通体系の見直しを踏まえた持続可能な公共交通の確保</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ネットワークの階層化及び各交通手段における役割の明確化</li> <li>・過剰供給及び不採算路線の見直し・是正</li> <li>・新規利用者の獲得及び需要拡大に向けた利用促進</li> </ul>
<p><b>② 市街地と各地域を効率的に結ぶネットワークの形成</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・コンパクトシティ・アンド・ネットワークの考えを踏まえた交通体系</li> <li>・まちづくりと連動した交通拠点形成及び拠点間のネットワーク形成</li> <li>・地域内における、機能的かつ効率的な交通体系</li> </ul>
<p><b>③ 市民の日常外出や観光客の移動手段の確保</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・高齢者や学生、障がい者など交通弱者の日常の移動手段の確保</li> <li>・外出機会の創出による、再開発事業と合わせた賑わい拠点づくり</li> <li>・点在する観光拠点を効率的に回遊する移動手段の確保</li> </ul>
<p><b>④ 交通機関同士が機能的に接続し、利用しやすい環境づくり</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道・空路・定期航路と機能的に接続するネットワーク形成</li> <li>・交通機関を利用して本市を訪れる観光客の二次交通の確保</li> <li>・交通拠点の待合環境や乗り継ぎ案内等による環境改善</li> </ul>
<p><b>⑤ 地域と協働し公共交通を考える、市民意識の醸成</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・住民が主体となり、行政とともに地域の公共交通を考える場づくり</li> <li>・公共交通の利用促進に向けた、産学官が連携した取り組み</li> <li>・地域コミュニティによる助け合い・支えあいをサポート</li> </ul>
<p><b>⑥ 「わかりやすい」公共交通の環境づくり</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・各系統が混在化する市街地の路線再編による明確化</li> <li>・路線案内や車両デザイン等の環境整備</li> <li>・公共交通に対する「知らない」「わからない」を解消するPR・周知活動</li> </ul>

基本方針・目標設定する上でのポイント
<p><b>Point① 将来のまちの姿を見据えた持続可能な公共交通</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・将来のまちの姿を見据え、市街地と各地域を有機的に結ぶ公共交通ネットワークの形成</li> <li>・交通拠点と観光拠点を結び、観光交流の活性化を支援</li> <li>・市民の日常生活における「足」として機能し、持続的に維持・運営が可能な公共交通</li> <li>・交通弱者である高齢者や高校生等のライフスタイルに合った交通サービス</li> </ul>
<p><b>Point② 地域の交流・発展を支える公共交通</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・病院や高校、大学等の主要施設の交通結節点としての機能強化、及び機能的・効率的に接続する交通ネットワークの形成</li> <li>・各地域における交通結節点の機能強化、及び公共交通の利便性向上</li> <li>・交流拠点である JR 酒田駅・庄内空港・酒田港への接続性・アクセス性の向上による交流の土台となる公共交通の構築</li> <li>・隣接市町との効率的な交通ネットワークの形成</li> </ul>
<p><b>Point③ 市民協働で取り組み、利用者目線で考える公共交通</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・持続的な公共交通の維持・運営の体制づくりに向け、市民意識の醸成、及び市民協働で取り組む交通サービス</li> <li>・誰もがわかりやすく・利用しやすい交通環境の確保にむけた、ソフト施策の展開や運賃体制の見直し</li> <li>・産学官が一体となり、新たな利用者の取り込みに向けたサービスの展開</li> <li>・「利用したい」公共交通に向けた仕組みづくり・取り組み</li> </ul>



## 第3章 計画の基本理念・方針及び目標

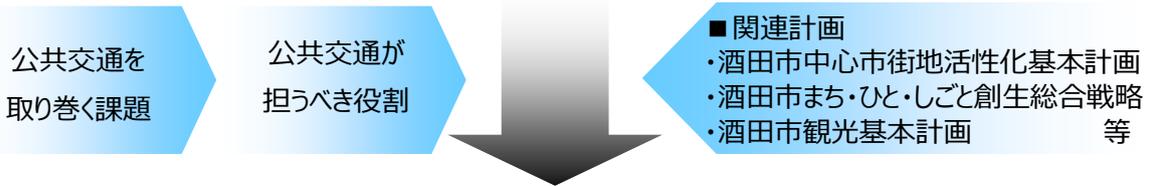
酒田市地域公共交通会議

### 3. 計画の基本理念・方針及び目標

#### 3-1 地域が目指すべき将来像（基本理念）

本計画により目指す将来のまちの姿と方向性を、以下の様に定めます。

酒田市総合計画 後期計画	酒田市都市計画マスタープラン
■将来像：人いきいき まち快適 未来創造都市 酒田	■将来像：世界に開かれた活力と夢のある個性豊かな交流都市酒田



#### ■ 目指すべき将来像

### 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

まちづくりと公共交通が連携することで、市街地及び拠点と交通網の形成が機能的にリンクし、市民が安心して暮らせる環境を長期に支える持続可能な公共交通

基本目標 1-1：コンパクトで交流の広がるまちづくりを支援します

基本目標 1-2：ライフスタイルに合った持続可能な交通体系を構築します

#### ≪基本方針 2≫ 地域の交流・発展を支える公共交通

市内の主要拠点であり、市外からの来訪者の玄関口でもある「JR 酒田駅」「庄内空港」「酒田港」と市外の拠点を効果的に繋ぎ、地域間での交流を支える公共交通

基本目標 2-1：交流の中心となる機能を備えた地域の拠点を整備します

基本目標 2-2：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

行政だけでなく市民や企業など、地域を巻き込み、ともに公共交通のあり方を考え、利用者目線での利便性向上を目指すとともに、新たな需要を取り込む公共交通

基本目標 3-1：市民とともに考え、支える公共交通を目指します

基本目標 3-2：利用者がわかりやすく、使いやすい交通環境を目指します

基本目標 3-3：産学官が連携し、新たな需要を取り込みます

### 3-2 計画の目標及び指標

#### (1) 目標及び指標の設定

基本理念及び基本方針を達成するために、施策・事業の方向性を示す、計画目標を定めます。また、客観的に目標達成度を計るため、指標及び数値目標を定めます。

#### 「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

##### 目標 1-1 コンパクトで交流の広がるまちづくりを支援します

- ・ JR 酒田駅前の再整備など、今後まちの形は変化し続け、市民が住む場所、出かける場所である市街地のあり方が大きく変わっていきます。広い面積を持つ本市では、各地域と繋がりを確保しなければ、分散された都市構造になることが懸念されます。
- ・ 地域の活性化や観光交流の取り組みで交流の手段となる公共交通は大きな役割を担っています。
- ・ 今後のまちの姿、あり方を見据え、まちづくり・観光と連動した交通体系を構築し、本市の活性化を支える公共交通を形成します。

##### ■ 施策の方向性

- ・ 今後のまちの整備計画及び主要拠点、観光拠点の配置状況を踏まえた路線網の見直しによる効率的な交通体系確保
- ・ 市街地と地域拠点との交通ネットワークの見直しによる利便性・速達性の向上及び外出機会の創出による市街地活性化支援
- ・ 既存の公共交通を活用した交通サービスの導入による移動ニーズへの対応

##### ■ 指標・目標値

指標	現況値(H27)	中間モニタリング (H30)	目標値(H32)
公共交通利用率	8.8%	—	8.8%

##### 目標 1-2 ライフスタイルに合った持続可能な交通体系を構築します

- ・ 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運行が維持・確保されています。
- ・ 今後、人口減少及び少子高齢化により、市民を取り巻く環境が大きく変わる中で、公共交通が担う役割、必要性も変わっていくことが想定されます。
- ・ 市民の意見やニーズを踏まえ、市街地路線網の見直しや各地域における交通体系のあり方、効率的な運行体系を確保し、持続可能な交通体系を構築します。

##### ■ 施策の方向性

- ・ 現行のバス路線における交通体系を見直し、非効率な運行体系・低利用路線を効率化
- ・ 公共交通のメインユーザーである高齢者や学生の移動手段確保のため、それぞれの移動ニーズ・ライフスタイルに合った効率的な交通サービスの導入

##### ■ 指標・目標値

指標	現況値(H27)	中間モニタリング (H30)	目標値(H32)
市内バス路線の平均乗車密度	2.2	(2.3)	2.4

## 「基本方針2」地域の交流・発展を支える公共交通

### 目標 2-1 交流の中心となる機能を備えた地域の拠点を整備します

- 市街地には庄内地域における唯一の三次救急医療機関である日本海総合病院や、5つの高等学校、東北公益文科大学などの医療機関・教育施設があり、市内全域からの通院・通学手段の確保が必要不可欠となります。
- 旧町地域と市街地を効率的かつ機能的に繋ぐため、各地域における「小さな拠点」の整備に併せ、交通結節点としての機能向上や拠点間のネットワーク形成を図ります。

#### ■ 施策の方向性

- 市内を運行する各バス路線の役割の明確化と、路線網・運行ダイヤの見直しによる、医療機関・教育施設等へのアクセス性・利便性の向上
- 各地域における「小さな拠点」の整備に併せた交通結節点としての機能向上、及び拠点を中心とした交通ネットワークの形成による移動利便性の向上

#### ■ 指標・目標値

指標	現況値(H27)	中間モニタリング (H30)	目標値(H32)
旧町地域の公共交通利用率	6.1%	—	8.8%

「参考」H27 市平均利用率 8.8%

### 目標 2-2 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、酒田港などの交流拠点が複数立地し、ヒトやモノ、文化の交流の場としての機能を担っています。
- 交流都市である酒田の経済発展を支えるため、それら交流拠点と市街地における効果的なネットワーク構築や交通機関の効率的な接続など、交通体系の見直しを行い、本市における交流の土台となる公共交通を目指します。
- 隣接市町と連携し、より良い公共交通のあり方について検討・協議を進めます。

#### ■ 施策の方向性

- 市内路線網の見直し、路線バスのダイヤ見直し、結節機能と接続性向上による JR 酒田駅・定期航路発着所へのアクセス性向上
- 庄内空港と接続する酒田・庄内空港線（リムジンバス）の周知・PR による利用促進
- 隣接市町と連携し、公共交通のあり方検討

#### ■ 指標・目標値

指標	現況値(H27)	中間モニタリング (H30)	目標値(H32)
接続性に関する不満度	50.0%	—	40.0%

## 「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

### 目標 3-1 市民とともに考え、支える公共交通を目指します

- ・今後、社会情勢の変化に伴い、交通需要の総量減少や市の財政状況の硬直化など、行政だけで取り組む公共交通では維持・運営が困難になると考えられます。
- ・市民とともに公共交通を考える「場」を設け、意見交換等を行うことにより、地域で運営する交通体系の確保や利用促進に向けた取り組みを行える体制を目指します。

#### ■ 施策の方向性

- ・地域とともに公共交通を考える意見交換会及び高校・大学との公共交通についてのワークショップ開催による、実態・ニーズ把握及びそれらの反映
- ・地域主体での交通サービス導入に向けた検討会の立ち上げによる、公共交通を市全体で支える体制の確保

#### ■ 指標・目標値

指標	現況値(H27)	中間モニタリング (H30)	目標値(H32)
公共交通に関する検討会の設置数	0	1	2

### 目標 3-2 利用者がわかりやすく、使いやすい交通環境を目指します

- ・市内には鉄道や空路、航路等の幹線交通に加え、民営バス・市営バスやデマンドタクシー等の複数の公共交通が共存している状況です。
- ・公共交通の交通網や、乗り方・乗り継ぎに関する案内等の充実、待合い環境の整備等を行い、市民はもちろん、本市を訪れる観光客・ビジネス客等がわかりやすく、使いやすい交通環境を目指します。

#### ■ 施策の方向性

- ・複雑化・混在化する市内路線網の見直し、及び各交通サービスの役割・機能の明確化、目的地や利用すべき交通がわかりやすい環境の確保
- ・JR 酒田駅における乗り継ぎ案内、交通結節点やバス停等の待合い環境の整備等のハード面の整備、わかりやすい時刻表やバスマップの作成、乗り方教室等のソフト対策による、交通環境の利便性向上
- ・運賃体系について見直しをかけ、利用しやすく・わかりやすい交通サービスの確保

#### ■ 指標・目標値

指標	現況値(H27)	中間モニタリング (H30)	目標値(H32)
情報提供に関する不満度	37.9%	—	30.0%

### 目標 3-3 産学官が連携し、新たな需要を取り込みます

- ・本市の公共交通の利用者は通院利用の高齢者や通学利用の高校生・大学生がメインとなっています。
- ・メイン利用者の利便性向上を図り、主要な需要を確保するとともに、通勤利用や観光利用等の新たな需要を取り込むために、産学官が連携し、新たなサービスの提供や施策の展開により、利用促進を図ることで、移動手段における公共交通への緩やかな転換を促進します。

#### ■ 施策の方向性

- ・企業と連携した公共交通利用者に対するインセンティブ付与等について協議
- ・鉄道・路線バスの乗り継ぎ割引や施設等と連動した割引・ポイント付与等のサービス展開
- ・その他、モビリティマネジメントの実施による公共交通への変換、利用促進

#### ■ 指標・目標値

指標	現況値(H27)	中間モニタリング (H30)	目標値(H32)
通勤・通学時の公共交通利用率	0.8%	(現況値以上)	1.4%

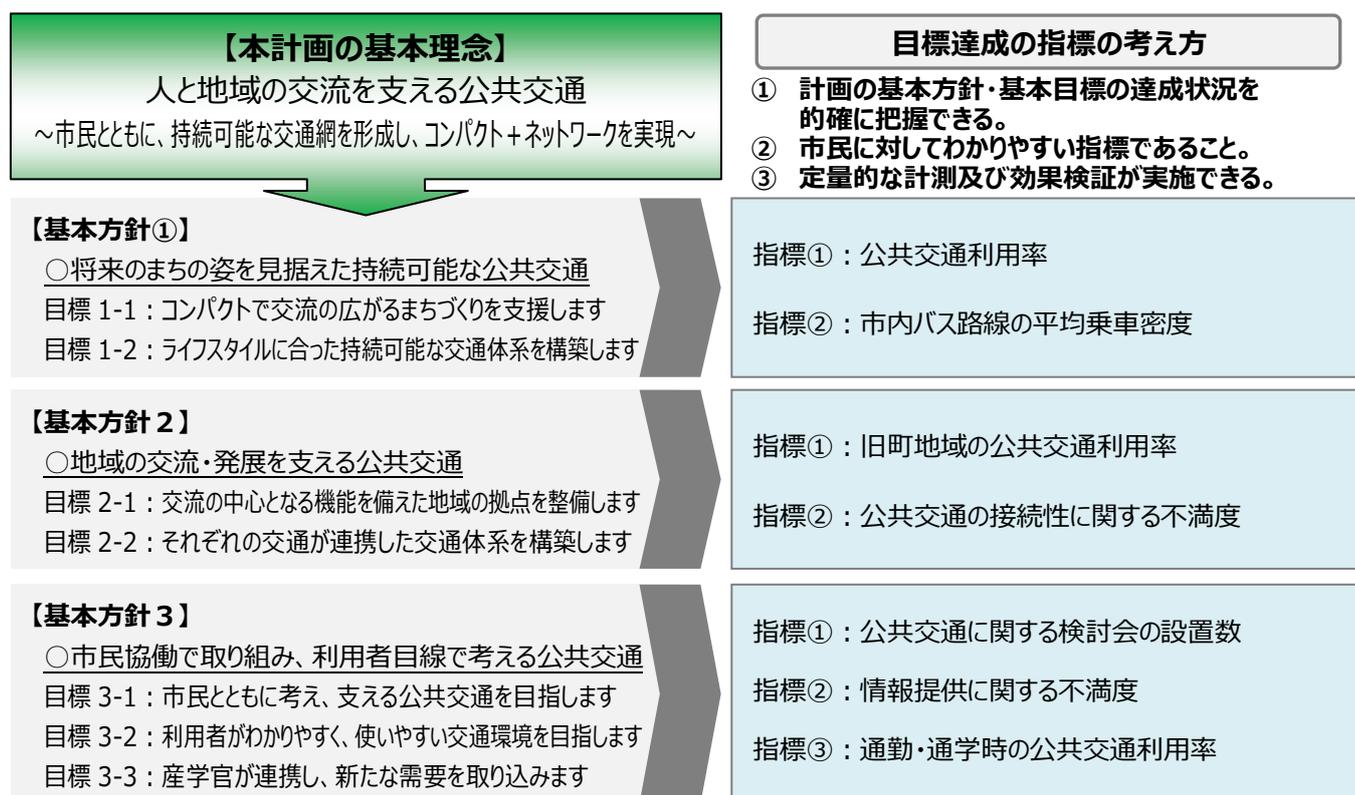
「参考」H22 山形県平均値 1.4%

## (2) 指標・目標値の考え方について

前項で設定した基本方針・基本目標の達成状況について継続的に検証するため、指標・目標値を設定します。指標は、本計画の基本方針・基本目標の達成状況を的確に把握できることを基本とします。

目標値は、計画最終年度である平成 32 年度において達成状況を確認するものとなりますが、平成 30 年度において、実績等により確認ができるものは中間モニタリングを実施し、進捗確認をします。

### ■ 指標設定の考え方



### ▲ 指標設定の考え方

### (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。

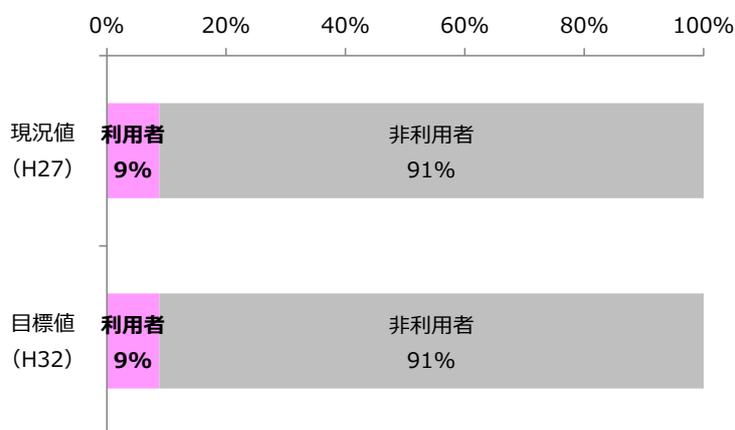
#### ①公共交通利用率

公共交通ネットワークの再編・見直しによる効果把握の指標として、公共交通利用率を設定します。

平成 27 年度に実施した市民アンケート調査（無作為抽出 2,200 名）の結果を基に算出した市民の公共交通利用割合 8.8%を現況値として設定します。

公共交通の利用者数が減少している中で、本計画に基づく施策・事業の実施により歯止めをかけることを目標とし、現況値の維持を目標値とします。

■ 市民における公共交通利用率



#### a. 現況値・目標値（出典データ）

現況値	目標値	出典データ
8.8%	8.8%	市民アンケート調査

※大規模アンケート調査の実施が必須となることから中間モニタリングは実施しない。

#### b. 現況値・目標値の算出方法

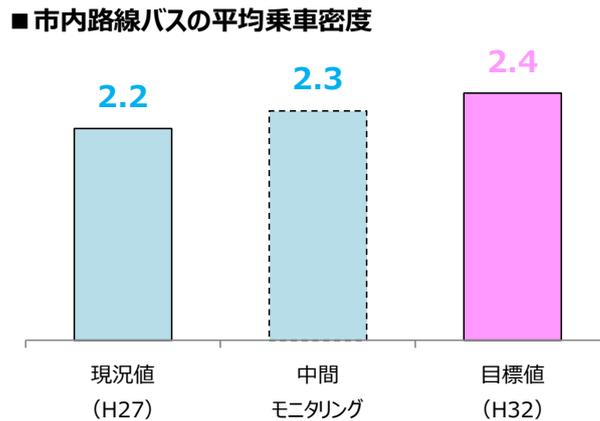
平成 27 年度市民アンケート調査における公共交通の利用状況を把握する調査項目より現況値を算出。目標値も同様の調査項目を設定し、効果状況を把握。

## ②市内路線バスの平均乗車密度

乗車密度とは1日1キロ当たりの乗車数を示すもので、効率的な交通体系への改善の効果把握の指標として設定します。

市内を運行する民営・市営バス計20路線を対象とし、各路線の乗車密度を平均し算出した乗車密度2.2を現況値として設定します。

乗車密度の向上を目標とし、平均乗車密度2.4を目標値とします。



### a. 現況値・目標値（出典データ）

現況値	目標値	出典データ
2.2	2.4	運行実績データ

※平成30年に中間モニタリングを実施し、現況値からの変化を把握し、改善に繋げる。

### b. 現況値・目標値の算出方法

運行実績データより対象路線の平均乗車密度を算出。目標値は、評価年度に運行する路線を対象とし、同データを用いて平均乗車密度を算出し、効果状況を把握。

### c. 対象路線（平成27年度現在）

1. 酒田市内廻りA・Bコース	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. 砂越・円能寺線	8. 砂越・海ヶ沢線	9. 砂越・小林線
10. 鶴岡・酒田線	11. 市内循環右・左回り線	12. 酒田駅大学線
13. 古湊砂越線	14. 酒田駅かんぼ線	15. 升田線
16. 青沢線	17. 一條循環線	18. 観音寺循環線

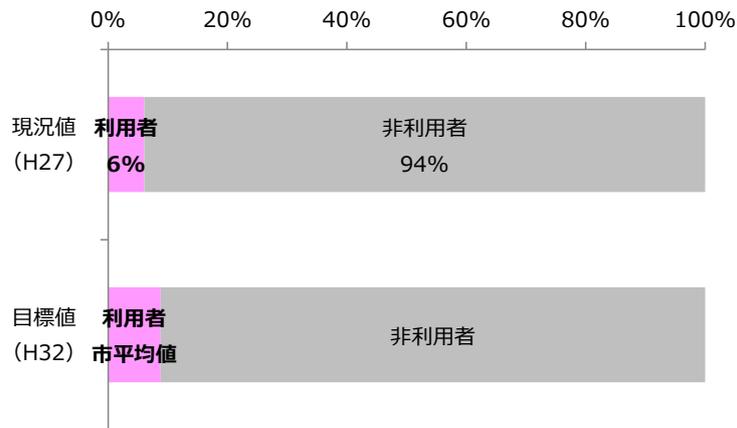
### ③旧町地域の公共交通利用率

各地域における利便性の向上の効果把握の指標として、旧町地域（八幡・松山・平田）における公共交通利用率を設定します。

指標 1 と同様に市民アンケート調査の結果を基に算出し、旧町地域の公共交通利用率 6.1%を現況値として設定します。

現況値は市全体の利用率（8.8%）より低いいため、平成 32 年度時点での市全体の平均への向上を目標とし、平成 27 年度時点における市平均利用率を目標値として設定します。

■旧町地域における公共交通利用率



#### a. 現況値・目標値（出典データ）

現況値	目標値	出典データ
6.1%	8.8%	市民アンケート調査

※大規模アンケート調査の実施が必須となることから中間モニタリングは実施しない。

#### b. 現況値・目標値の算出方法

平成 27 年度市民アンケート調査における公共交通の利用状況を把握する調査項目より現況値を算出。目標値においても同様の調査項目を設定し、効果状況を把握。

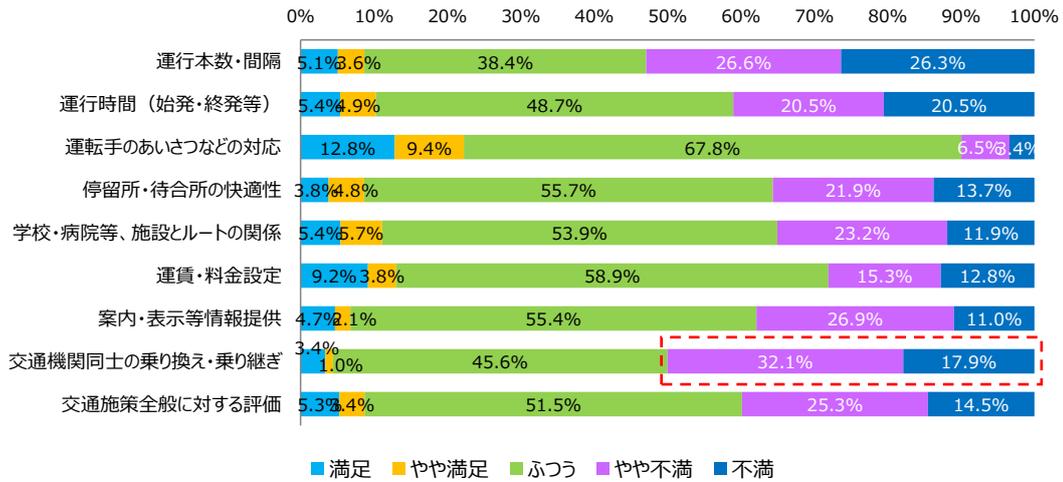
#### ④接続性に関する不満度

それぞれの交通が連携した交通体系の構築の効果把握の指標として接続性に関する不満度を設定します。

指標1・3と同様に市民アンケート調査の結果を基に算出し、接続性に関する不満度50.0%を現況値として設定します。

不満度の改善を目標とし、接続性に関する不満度40%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・目標値（出典データ）

現況値	目標値	出典データ
50.0%	40.0%	市民アンケート調査

※大規模アンケート調査の実施が必須となることから中間モニタリングは実施しない。

#### b. 現況値・目標値の算出方法

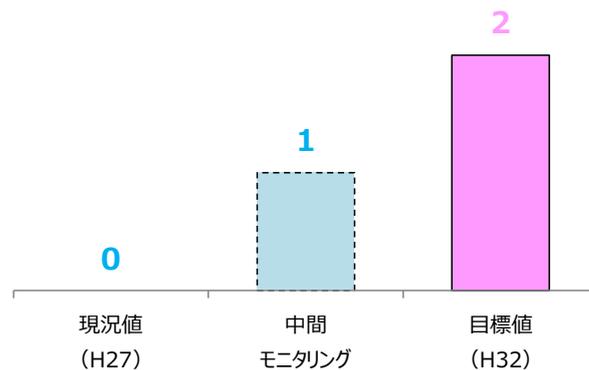
平成27年度市民アンケート調査における公共交通の利用状況を把握する調査項目より現況値を算出。目標値においても同様の調査項目を設定し、効果状況を把握。

## ⑤公共交通に関する検討会の設置数

市民協働で公共交通に対する取り組みの効果把握の指標として、公共交通に関する検討会の設置数を設定します。

平成 27 年度現在、市民が中心となった公共交通に関する検討会については設置されておらず、市民意識の醸成を進める中で 2 地域での検討会設置を目標値として設定します。

### ■公共交通に関する検討会の設置数



#### a. 現況値・目標値（出典データ）

現況値	目標値	出典データ
0	2	設置実績

※平成 30 年に中間モニタリングを実施し、現況値からの変化を把握し、改善に繋げる。

#### b. 現況値・目標値の算出方法

市民が主体となって公共交通について考える検討会として、設置要綱等を定めたものを対象として算出。

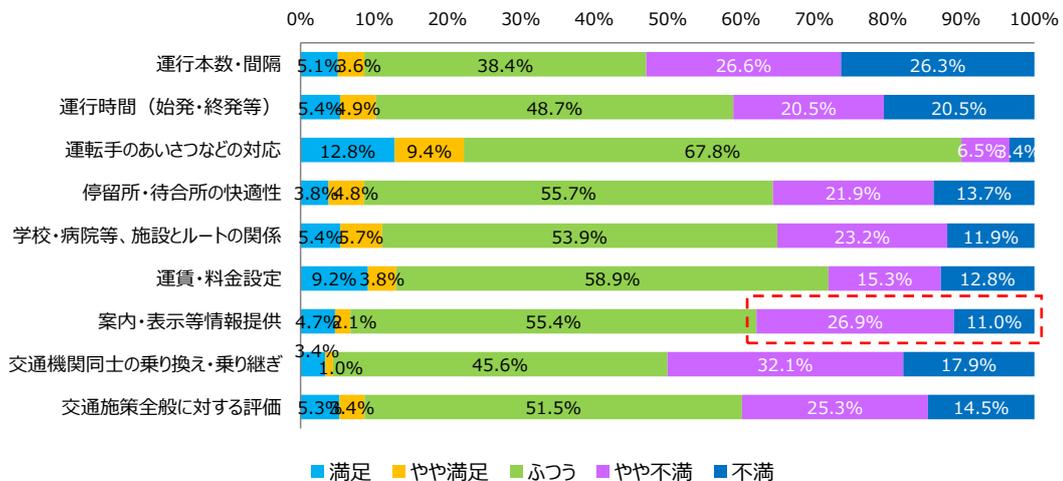
## ⑥情報提供に関する不満度

利用者がわかりやすく・使いやすい交通環境への改善の効果把握の指標として、情報提供に関する不満度の改善を設定します。

指標 1・3・4 と同様に市民アンケート調査の結果を基に算出し、案内・表示等情報提供に関する不満度 37.9%を現況値として設定します。

不満度の改善を目標とし、案内・表示等情報提供に関する不満度 30.0%を目標値として設定します。

### ■情報提供に関する不満度



#### a. 現況値・目標値（出典データ）

現況値	目標値	出典データ
37.9%	30.0%	市民アンケート調査

※大規模アンケート調査の実施が必須となることから中間モニタリングは実施しない。

#### b. 現況値・目標値の算出方法

平成 27 年度市民アンケート調査における公共交通の利用状況を把握する調査項目より現況値を算出。目標値においても同様の調査項目を設定し、効果状況を把握。

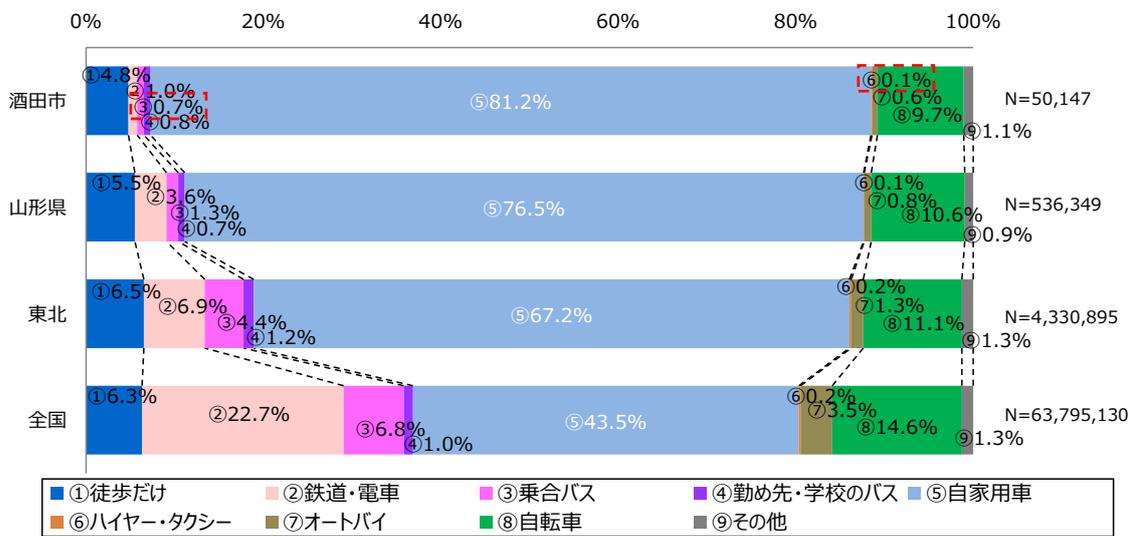
## ⑦通勤・通学時の公共交通利用率

産学官が連携した利用促進による効果把握の指標として、通勤・通学時の公共交通利用率を設定します。

平成 27 年度現在、最新値である平成 22 年度国勢調査の結果を用い、通勤・通学時の公共交通利用率 0.8%を現況値として設定します

現況値は山形県平均（1.4%）より低いため、平成 32 年度時点での山形県平均への向上を目標とし、平成 22 年度時点における山形県平均利用率を目標値として設定します。

### ■通勤・通学時の公共交通利用率



#### a. 現況値・目標値（出典データ）

現況値	目標値	出典データ
0.8%	1.4%	国勢調査

※平成 27 年度国勢調査結果を用いて中間モニタリングを実施する。

#### b. 現況値・目標値の算出方法

平成 22 年度国勢調査の、総数（不詳を除く）に占める通勤・通学時の公共交通（乗合バス、ハイヤー・タクシー）の利用率を算出。目標値においても同様に算出し、効果状況を把握。

#### (4) 公共交通における役割分担の明確化

市内の公共交通ネットワークの役割分担を行い、高品質サービスの提供（定時性・速達性・快適性）を実現する「幹線交通」の位置付けを行うとともに、交通不便地域を解消するため地域内の移動を確保し、幹線交通へ接続する「地域内交通」を定め、ネットワークの再構築を図ります。また、定時定路線型の乗合交通を導入できない地域については、「タクシー」を柔軟かつ弾力的に活用した交通サービスを検討します。

##### ▼各交通の位置づけ

階層	役割・サービスレベル	交通	内容	範囲
広域幹線交通	一定頻度・運行本数を確保し高いサービス水準を維持・確保する交通	鉄道	● JR 東日本 ・羽越本線	広域
		路線バス	● 庄内交通 1 路線 ・鶴岡・酒田線 ・酒田・湯野浜線	広域
地域間幹線交通	地域間を繋ぐ交通として、広域幹線交通に次ぐサービス水準を維持・確保する交通	路線バス	● 庄内交通 路線 ・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	市内
地域内交通	日常生活・暮らし続ける上で最低限必要なサービスを維持・確保する交通	コミュニティバス	地域拠点と集落を結ぶ交通サービス	地域内
		デマンド交通	小需要に合わせた交通サービス	
		タクシー	既存のタクシー事業	
		その他	地域主体の交通サービス	
交通結節点	市内の交通拠点・まちづくりの中心となる施設を拠点化	交通拠点	● 空港：庄内空港 ● 航路：定期航路発着所 ● 鉄道：JR 酒田駅・JR 砂越駅	—
		地域拠点	【酒田】JR 酒田駅・庄交バスターミナル 【八幡】八幡タウンセンター 【平田・松山】ひらたタウンセンター	—
主要拠点	目的地となる拠点	主要拠点	【買い物】中町周辺・イオン酒田南店 【医療】日本海総合病院 【教育】東北公益文科大学 【観光】市内各観光拠点	—

**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、持続可能な公共交通網を形成し、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**

**目標 1-1 コンパクトで交流の広がるまちづくりを支援します**  
 ・今後のまちの姿、あり方を見据え、まちづくり・観光と連動した交通体系を構築し、本市の活性化を支える公共交通を形成。  
**【指標】公共交通利用率**

**目標 1-2 ライフスタイルに合った持続可能な交通体系を構築します**  
 ・市街地路線網の見直し・各地域における交通体系のあり方、効率的な運行体系を確保し、持続可能な交通体系を構築。  
**【指標】市内バス路線の平均乗車密度**

**基本方針 2: 地域の交流・発展を支える公共交通**

**目標 2-1 交流の中心となる機能を備えた地域の拠点を整備します**  
 ・旧町地域と市街地を効率的かつ機能的に繋ぐため、各地域における「小さな拠点」の整備に併せ、交通結節点としての機能向上や拠点間のネットワーク形成を図る。  
**【指標】旧町地域の公共交通利用率**

**目標 2-2 それぞれの交通が連携した交通体系を構築します**  
 ・交流都市である酒田の経済発展を支えるため、それら交流拠点と市街地における効果的なネットワーク構築や交通機関の効率的な接続など、交通体系の見直しを行い、本市における交流の土台となる公共交通を目指す。  
**【指標】公共交通の接続性に対する不満度**

**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**

**目標 3-1 市民とともに考え、支える公共交通を目指します**  
 ・市民とともに公共交通を考える「場」を設け、意見交換等を行うことにより、地域で運営する交通体系の確保や利用促進に向けた取り組みを行える体制を目指す。  
**【指標】公共交通に関する検討会の設置数**

**目標 3-2 利用者がわかりやすく、使いやすい交通環境を目指します**  
 ・公共交通の交通網や乗り方・乗り継ぎに関する案内等の充実や待合環境の整備等を行い、市民及び本市を訪れる観光客・ビジネス客がわかりやすく、使いやすい交通環境を目指す。  
**【指標】情報提供に関する不満度**

**目標 3-3 産学官が連携し、新たな需要を取り込みます**  
 ・産学官が連携し、新たなサービスの提供や施策の展開により、利用促進を行うことで、移動手段における公共交通への緩やかな転換を促進  
**【指標】通勤・通学時の公共交通利用率**

**Project1: 公共交通再編戦略**

施策 1: 市街地のわかりやすい路線への再編  
 施策 2: 地域間幹線交通のサービス維持・確保  
 施策 3: 地域内交通の少量輸送化  
 施策 4: デマンド交通の再編  
 施策 5: 利用ニーズに対応した交通サービスの導入

**Project2: 拠点強化戦略**

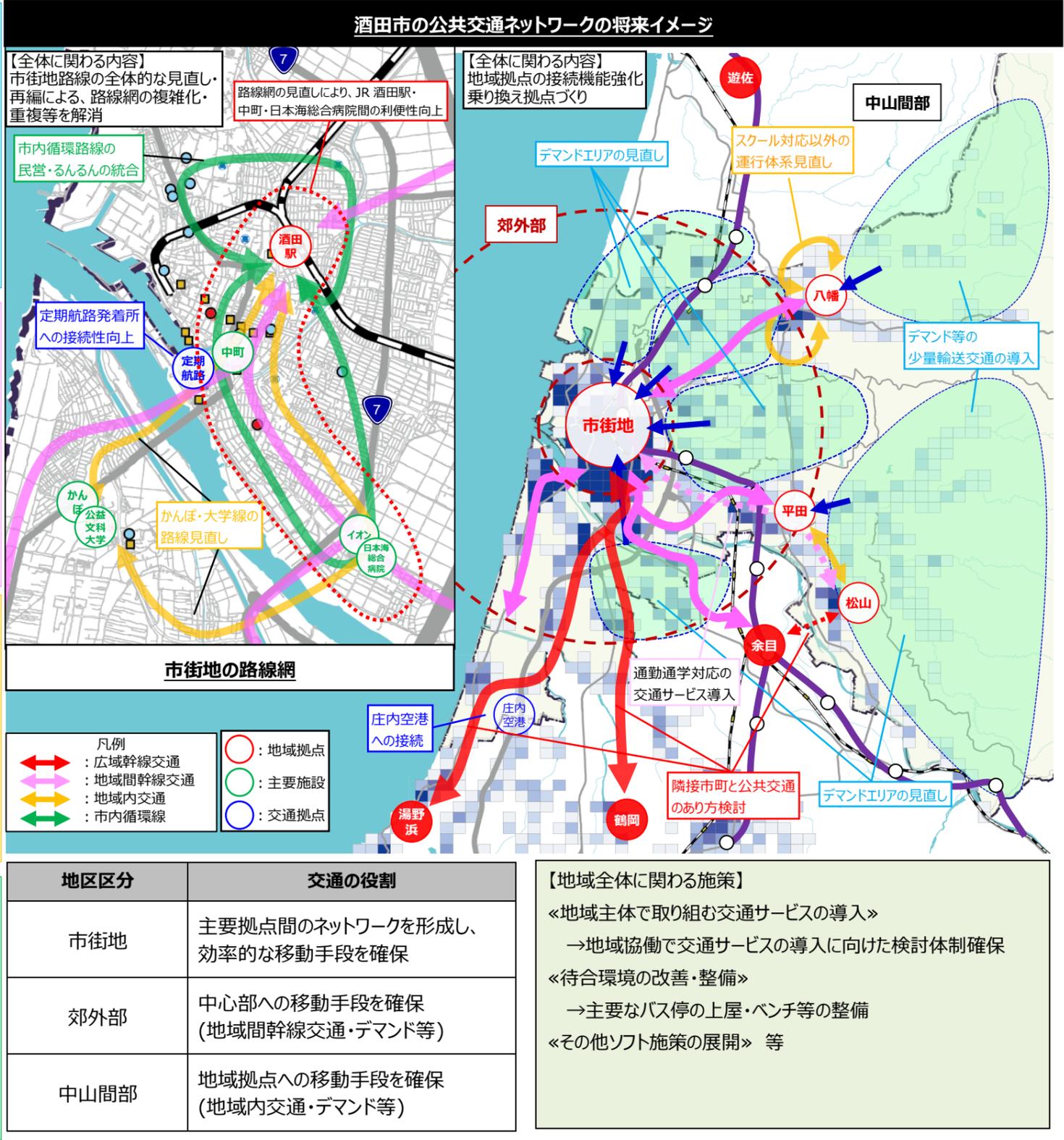
施策 1: 市街地における拠点の整備  
 施策 2: 地域における拠点の整備  
 施策 3: 待ち合い環境・乗り継ぎ拠点の確保  
 施策 4: 交通拠点における接続性向上  
 施策 5: 既存交通資源の活用・見直し

**Project3: 市民協働戦略**

施策 1: 市民と公共交通を考える場の創出  
 施策 2: 地域主体で取り組む交通サービスの検討  
 施策 3: 企業・大学等と連携したサービス展開  
 施策 4: モビリティマネジメント推進

**Project4: わかりやすさ向上戦略**

施策 1: 誰にでも親切な案内・表示  
 施策 2: 運賃体系の再構築  
 施策 3: 利用しやすい車両への改善  
 施策 4: 公共交通の情報提供・発信





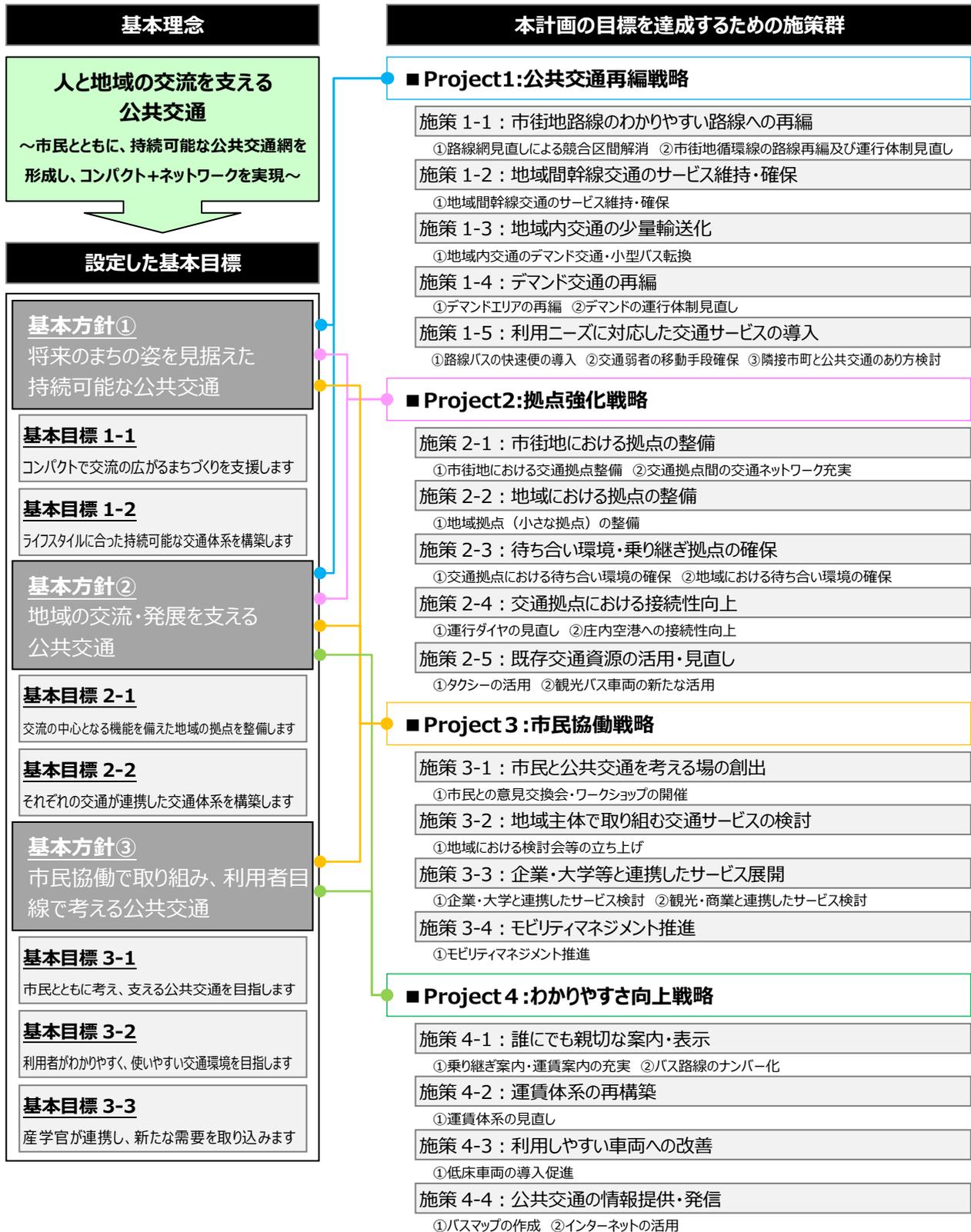
## 第4章 目標を達成するための施策・事業

酒田市地域公共交通会議

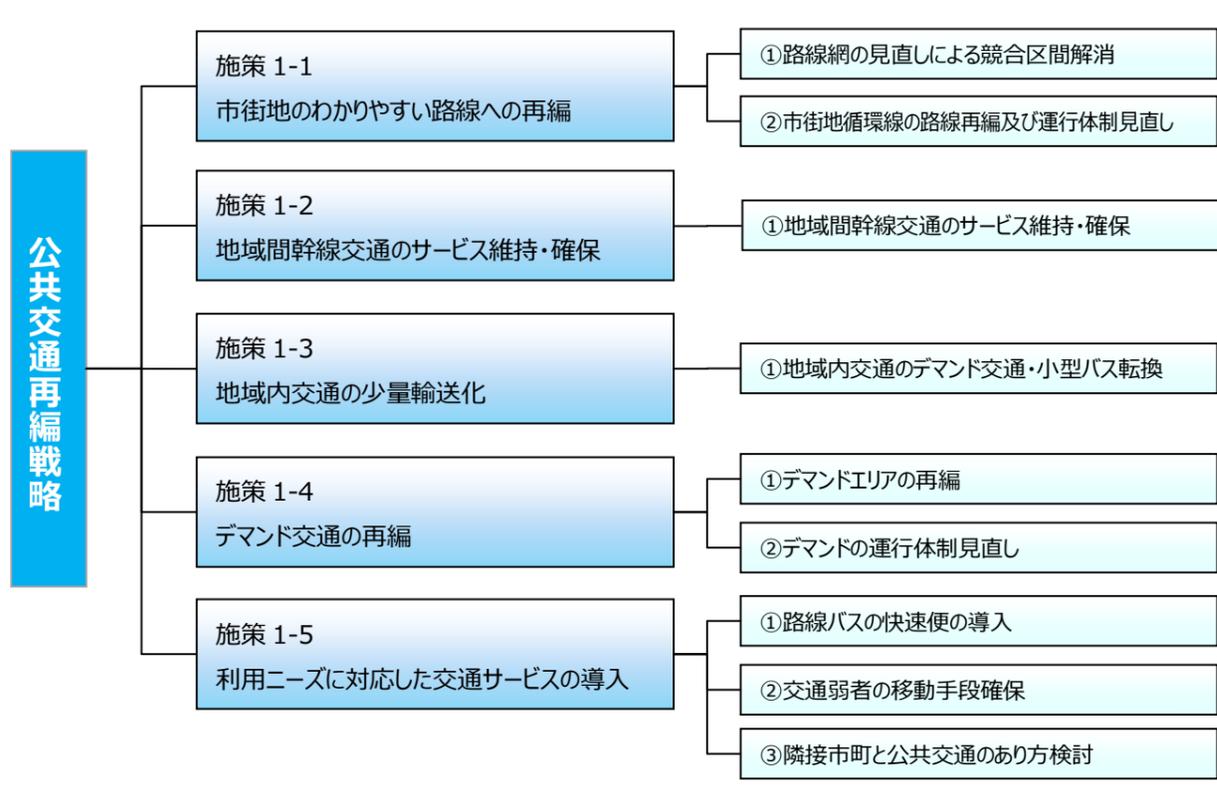
## 4. 目標を達成するための戦略・施策

### 4-1 施策体系

本計画における基本理念・基本方針の実現及び基本目標の達成に向けて、実施すべき戦略・施策について体系化し、整理しました。



Project 1 : 公共交通再編戦略	
<ul style="list-style-type: none"> <li>市内の公共交通ネットワークを再編し、効率的な交通体系を確保するとともに、拠点間の接続性を向上し、利便性向上を図ります。</li> <li>利用実態・ニーズに応じて交通サービスに見直しをかけ、市民の目的に応じた移動手段の確保を図ります。</li> </ul>	
施策 1-1 : 市街地のわかりやすい路線への再編	
<ul style="list-style-type: none"> <li>市街地における路線重複等の競合区間で、利用路線のわかりやすい交通の確保及び運行体系の効率化を図ります。</li> <li>民営路線と市営路線が競合する市内循環路線の、運行効率化に向けた路線再編を行います。同時に、自家用有償運送（白ナンバー）で運行している市営バスの体制を見直し、一般旅客自動車運送（緑ナンバー）への転換についてバス事業者との協議を進め、役割分担の明確化を図ります。</li> </ul> <p>①路線網見直しによる競合区間解消 ②市街地循環線の路線再編及び運行体制見直し</p>	
施策 1-2 : 地域間幹線交通のサービス維持・確保	
<ul style="list-style-type: none"> <li>地域間幹線交通は、各地域からの市街地を繋ぐ必要な路線として維持・確保を図り、主要拠点へのアクセシビリティ、最低限の便数を確保し、サービス水準の確保・維持に努めます。</li> <li>その上で、運行経路・ダイヤ等の見直しにより段階的なサービス向上と利用促進策を講じます。</li> </ul> <p>①地域間幹線交通のサービス維持・確保</p>	
施策 1-3 : 地域内交通の少量輸送化	
<ul style="list-style-type: none"> <li>中山間地で運行する地域内交通において、供給過多となっている交通サービスに見直しをかけ、利用実態・地域ニーズに合わせて、デマンド交通及び小型バスへの転換等による少量輸送化を進めます。</li> </ul> <p>①地域内交通のデマンド交通・小型バス転換</p>	
施策 1-4 : デマンド交通の再編	
<ul style="list-style-type: none"> <li>デマンド交通を運行するエリアにおいて利用実績に差があり、乗合（2人以上の利用）となっていないことから、タクシー事業等との役割分担がなされていないことを踏まえ、運行体制の効率化・役割の明確化のため、デマンドエリアの再編に向けた事業者協議・調整を進めるとともに、運行ダイヤ・本数等の見直しを進めます。</li> </ul> <p>①デマンドエリアの再編 ②デマンドの運行体制見直し</p>	
施策 1-5 : 利用ニーズに対応した交通サービスの導入	
<ul style="list-style-type: none"> <li>中山間地から市街地への通勤・通学時の公共交通利用への対応として、朝の時間帯の快速便等の導入に向けた事業者協議・調整を進めます。</li> <li>買い物・通院等の移動実態・ニーズを踏まえ、隣接市町との公共交通のあり方について検討・協議を進めます。</li> </ul> <p>①路線バスの快速便の導入 ②交通弱者の移動手段確保 ③隣接市町と公共交通のあり方検討</p>	



戦略スケジュール						
施策・事業	実施主体	平成 28 年度	平成 29 年度	平成 30 年度	平成 31 年度	平成 32 年度
【施策 1-1】市街地のわかりやすい路線への再編	公共交通会議 交通事業者 酒田市	再編実施計画の策定 準備・調整	市街地交通の再編の実施			継続又は見直し
【施策 1-2】地域間幹線交通のサービス維持・確保	公共交通会議 交通事業者		地域間幹線交通の再編の実施			継続又は見直し
【施策 1-3】地域内交通の少量輸送化	公共交通会議 交通事業者 酒田市		実証運行 周知	本格運行	継続又は見直し	
【施策 1-4】デマンド交通の再編	公共交通会議 交通事業者 酒田市		デマンドエリアの再編の実施			継続又は見直し
【施策 1-5】利用ニーズに対応した交通サービスの導入	公共交通会議 隣接市町 交通事業者 酒田市		実証運行 周知	本格運行	継続又は見直し	
			行政間協議			
			検証	評価・分析・検証		

**Project 2 : 拠点強化戦略**

- ・ 広域幹線軸・地域間幹線交通・地域内交通が連携した公共交通網の構築に向け、交通拠点としての機能整備を進め、利用しやすい環境づくりを目指します。
- ・ 交流都市「酒田」として、さらなる交流活性化に向けて観光拠点への乗り入れ環境や既存交通を活用した交通サービスの見直しを図ります。

**施策 2-1 : 市街地における拠点の整備**

- ・ 市街地における主要な目的地である、酒田駅前付近・中町・日本海総合病院を主要拠点として位置づけ、これらにおける拠点機能（乗り入れ、乗り継ぎ、待合環境）を高めるとともに、当拠点を繋ぐ交通ネットワークを充実させることで、サービス向上及び利便性向上を図ります。

- ①市街地における交通拠点整備    ②交通拠点間の交通ネットワーク充実

**施策 2-2 : 地域における拠点の整備**

- ・ 各地域において、地域間幹線交通と地域内交通の接続性向上に向けて、八幡地域・松山地域・平田地域において交通結節点の整備を進めます。
- ・ これらの整備に際しては、本市の総合戦略、過疎地域自立促進計画で進める「小さな拠点」の整備と連動し進め、地域の中心的な機能を持つ交通結節点を目指します。

- ①地域拠点（小さな拠点）の整備

**施策 2-3 : 待ち合い環境・乗り継ぎ拠点の確保**

- ・ 施策 2-1・2-2 に示す、拠点の整備に伴って、利用者が安心して待つことができ、迷わずに乗れる、ストレスフリーな環境づくりを目指します。
- ・ 郊外部においてはバス停に上屋やベンチ等が無く、待ち合い環境が不便となっていることから、地域内のコミュニティセンターやスーパー、コンビニ等を活用した待ち合い環境・乗り継ぎ拠点の充実を図ります。

- ①交通拠点における待合環境の確保    ②地域における待合環境の確保

**施策 2-4 : 交通拠点における接続性向上**

- ・ 施策 2-1 に示す拠点機能強化に伴って、交通機関同士の接続性向上による更なる拠点の利便性向上に向けて、運行ダイヤの見直しを図ります。
- ・ 庄内空港との接続性向上に向けて、酒田・湯野浜線の接続について鶴岡市と行政間協議を進めるとともに、酒田・庄内空港線（リムジンバス）の利用促進を図ります。

- ①運行ダイヤの見直し    ②庄内空港への接続性向上

**施策 2-5 : 既存交通資源の活用・見直し**

- ・ 高齢者や来訪者（観光・ビジネス等）における様々なニーズに対応するために、既存の交通資源である「タクシー」を活用したサービスの導入検討を進めます。
- ・ 週末観光バスに用いた、特徴的なデザインの車両の新たな活用について事業者との協議・検討を行います。

- ①タクシーの活用    ②観光バス車両の新たな活用



**戦略スケジュール**

施策・事業	実施主体	平成 28 年度	平成 29 年度	平成 30 年度	平成 31 年度	平成 32 年度	
【施策 2-1】 市街地における 拠点の整備	公共交通会議 交通事業者	再編 実施計画の 策定	準備・ 調整	市街地における再編の実施			継続又は見直し
				評価・分析・検証			
【施策 2-2】 地域における 拠点の整備	公共交通会議 交通事業者 酒田市			地域における再編の実施			見直し
				評価・分析・検証			
【施策 2-3】 待ち合い環境・乗り継ぎ 拠点の確保	酒田市			再編の実施			見直し
				評価・検証			最終検証
【施策 2-4】 交通拠点における 接続性向上	公共交通会議 隣接市町 交通事業者 酒田市	再編の実施			継続又は見直し		
		評価・分析・検証					
【施策 2-5】 既存交通資源の活用・ 見直し	公共交通会議 交通事業者 酒田市	再編の実施、制度・運行等の周知					
		評価・分析・検証					

**Project 3 : 市民協働戦略**

- ・本市の公共交通の持続的な維持・確保に向けて、地域と共に取り組み、地域が主体となって移動手段を確保することができる環境づくりを目指します。
- ・公共交通の維持に際しては、潜在需要者（公共交通を今後利用したいが、していない人）の取り込みによる、新規利用者層の獲得が必要であり、それに向けた産学官の連携やモビリティマネジメントを推進します。

**施策 3-1 : 市民と公共交通を考える場の創出**

- ・公共交通のあり方について、市民と共に考え、より良いサービスの検討や公共交通に対する市民意識の醸成のため、市民との意見交換会・ワークショップを開催します。特に、公共交通のメインユーザーである高校生・高齢者との意見交換により、意向・ニーズの把握に努めます。

**①市民との意見交換会・ワークショップの開催**

**施策 3-2 : 地域主体で取り組む交通サービスの検討**

- ・公共交通の持続的な維持・確保に向けて、市民が市民の移動をさせる体制構築を図り、地域が主体となった交通サービスの導入に向けて、地域における検討会等を立ち上げ、市民協働で公共交通に取り組む環境づくりを図ります。

**①地域における検討会等の立ち上げ**

**施策 3-3 : 企業・大学等と連携したサービス展開**

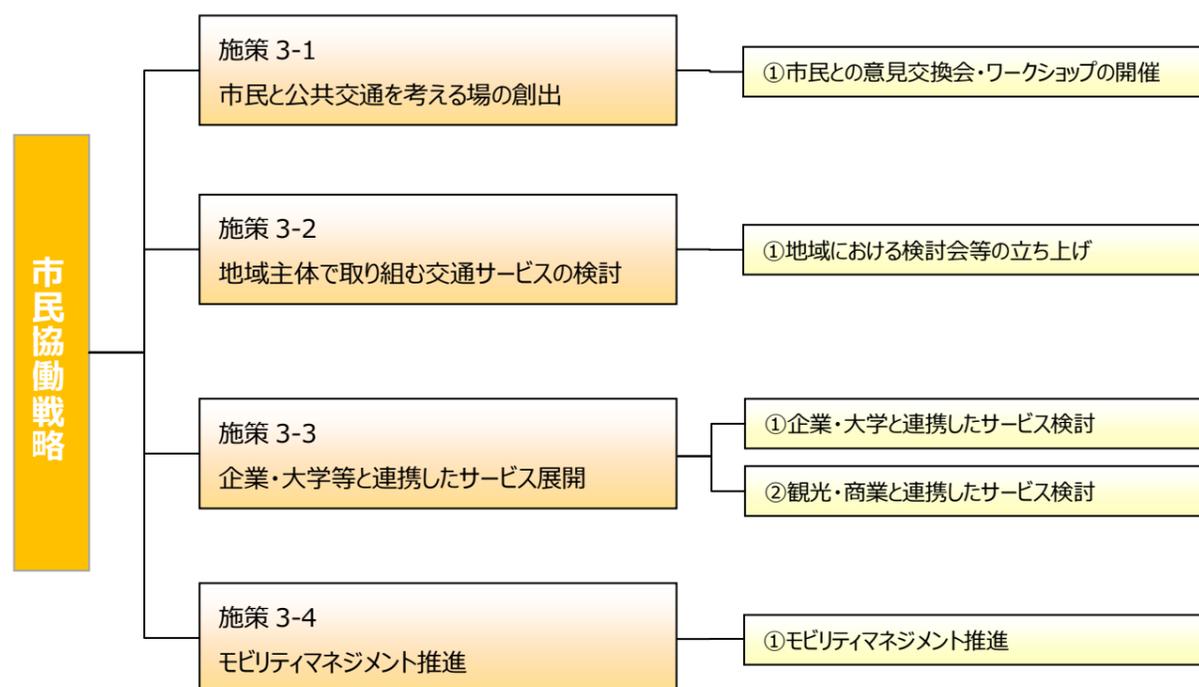
- ・高い自動車依存からの脱却・移動手段における公共交通への緩やかな転換に向けて、企業との連携によるインセンティブ付与や、東北公益文科大学との連携による、学生とのサービス及び利用促進策の検討を進めます。
- ・観光施設や商業施設、商店街と連携し、割引サービスの展開により、公共交通の利用及び市街地の活性化へと寄与します。

**①企業・大学と連携したサービス検討 ②観光・商業と連携したサービス検討**

**施策 3-4 : モビリティマネジメント推進**

- ・過度に自動車に頼りすぎず、公共交通を賢く利用するための意識変化を促す「モビリティマネジメント手法」を用いて、多様な主体に働きかけ、協働しながら公共交通の利用促進を図ります。
- ※地域公共交通フォーラムの開催、バスの乗り方教室の開催、ノーマイカーデーの実施等

**①モビリティマネジメント推進**



**戦略スケジュール**

施策・事業	実施主体	平成 28 年度	平成 29 年度	平成 30 年度	平成 31 年度	平成 32 年度
【施策 3-1】 市民と公共交通を 考える場の創出	地域（市民） 酒田市	調整・準備	市民との意見交換会・ワークショップの実施 意見結果について随時検討し反映			
【施策 3-2】 地域主体で取り組む 交通サービスの導入	公共交通会議 地域（市民） 交通事業者	調整・準備	意見交換会・ワークショップの結果 を踏まえて、立ち上げ調整・準備			継続又は見直し
【施策 3-3】 企業・大学と連携した サービス展開	企業・大学 交通事業者 酒田市	調整・準備	企業・大学との 協議	サービス等の導入	評価・分析・検証	継続又は見直し
		調整・準備	観光・商業と連携したサービス等の導入	導入準備	評価・分析・検証	継続又は見直し
【施策 3-4】 モビリティマネジメント 推進	交通事業者 酒田市	調整・準備	実施			継続又は見直し
			評価・分析・検証			

**Project 4 : 環境改善戦略**

・利用者目線で交通環境をとらえ、誰もがわかりやすく・利用しやすい環境を構築するために、案内・標識、車両等のハード面での整備とインターネットの活用や運賃体系等のソフト面の改善を図ります。

**施策 4-1 : 誰にでも親切な案内・表示**

- ・「拠点整備プロジェクト」における拠点整備と連動し、迷うことなく公共交通を利用できる環境の確保に向け、乗り継ぎ案内・運賃案内等の充実を図ります。
- ・地名を知らない市外来訪者においても、わかりやすく公共交通を利用できるように、バス路線のナンバー化による、わかりやすさ向上を図ります。

- ①乗り継ぎ案内・運賃案内の充実 ②バス路線のナンバー化

**施策 4-2 : 運賃体系の再構築**

- ・現状で定額制運賃である市営路線と距離制運賃である民営路線が混在している状況であり、利用者にとってわかりづらい状況となっているため、それらの解消に向けた事業者との協議を進めます。
- ・一部路線で採用している上限運賃制度について、他路線における展開についても同様に協議を進めます。

- ①運賃体系の見直し

**施策 4-3 : 利用しやすい車両への改善**

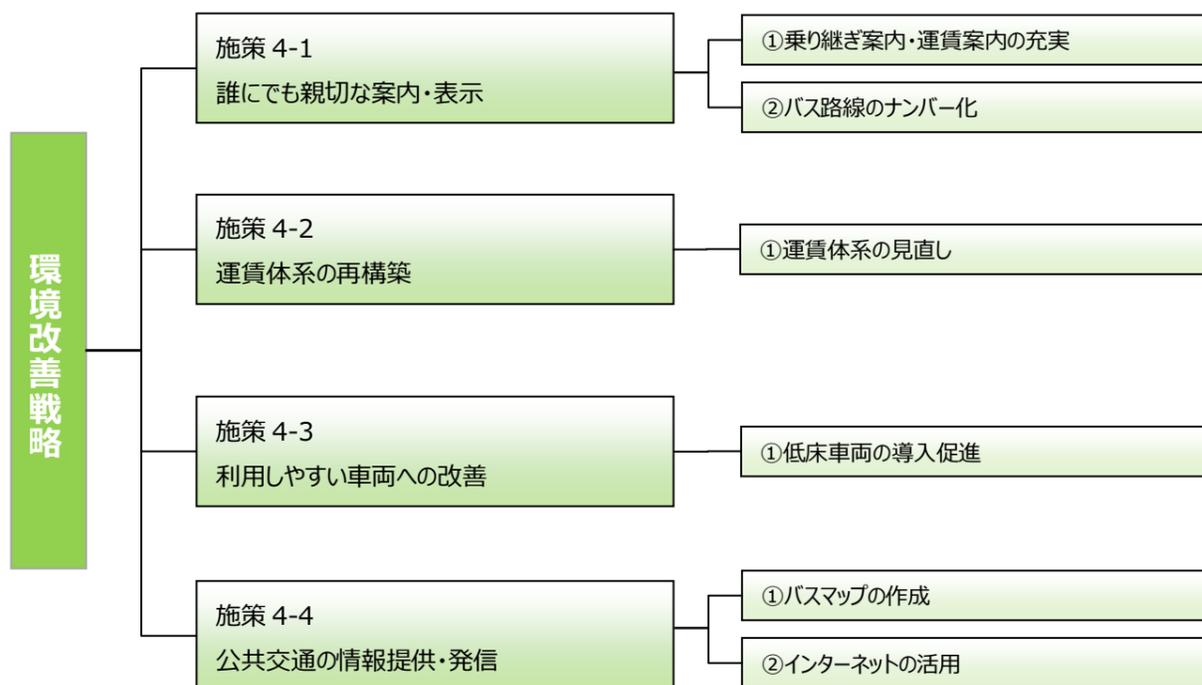
- ・高齢者が利用しやすい交通環境の確保のため、現在バス事業者において進めている、低床車両（ノンステップバス）について導入を促進します。

- ①低床車両の導入促進

**施策 4-4 : 公共交通の情報提供・発信**

- ・市内を運行する路線が視覚的にわかりやすく見ることができ、利用しやすい環境づくりのため、路線バスの一体的なバスマップの作成を進めます。
- ・インターネットを活用し、HPや携帯サイト等へわかりやすいバスマップや時刻表の表示の実施やバスロケーションシステムの導入により、リアルタイムでバス情報がわかるサービスの導入を検討します。

- ①バスマップの作成 ②インターネットの活用



戦略スケジュール						
施策・事業	実施主体	平成 28 年度	平成 29 年度	平成 30 年度	平成 31 年度	平成 32 年度
【施策 4-1】 誰にでも親切な案内・表示	バス事業者	再編実施計画の策定 調整・準備	実施			継続又は見直し
【施策 4-2】 運賃体系の再構築	バス事業者 酒田市		実施			継続又は見直し
【施策 4-3】 利用しやすい車両への改善	公共交通会議 交通事業者		実施			
【施策 4-4】 公共交通の情報提供・発信	公共交通会議 交通事業者 酒田市		調整・準備	バスマップの作成・導入		調整・準備
			調整・準備	インターネットの活用		
				評価・分析・検証	評価・分析・検証	評価・分析・検証



## 第5章 重点事業（リーディングプロジェクト）

酒田市地域公共交通会議

## 5. 重点事業（リーディングプロジェクト）

前項において定めた基本目標を達成するための戦略・施策において、平成 32 年度までの 5 か年で優先的に実施すべき施策（リーディングプロジェクト）について、施策・事業の方向性・取り組み内容について整理しました。

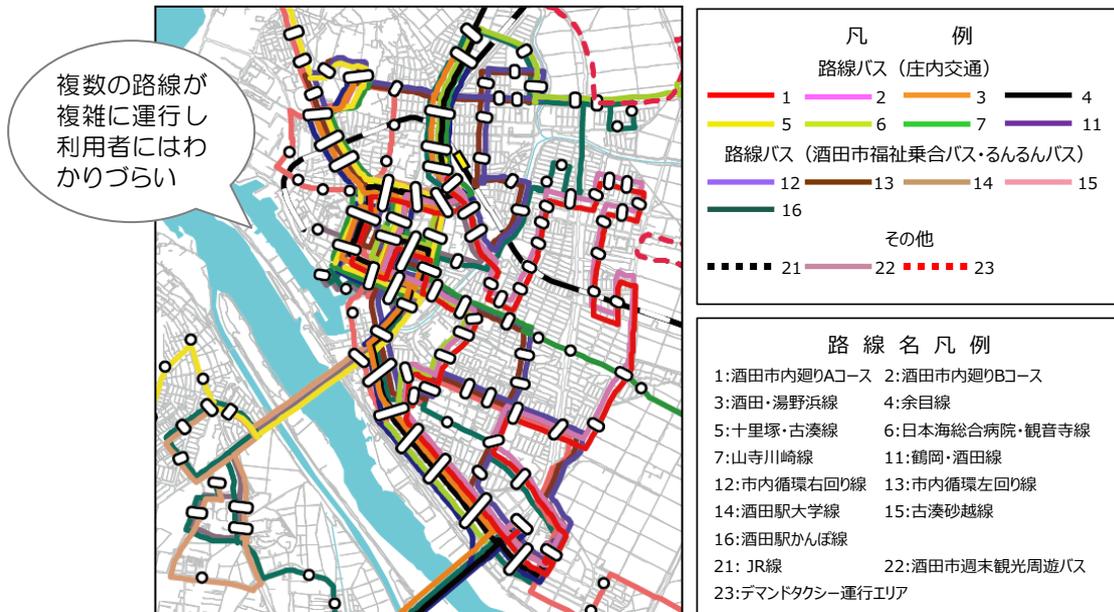
### 5-1 公共交通再編戦略の取り組み内容

#### (1) 施策 1-1：市街地のわかりやすい路線への再編

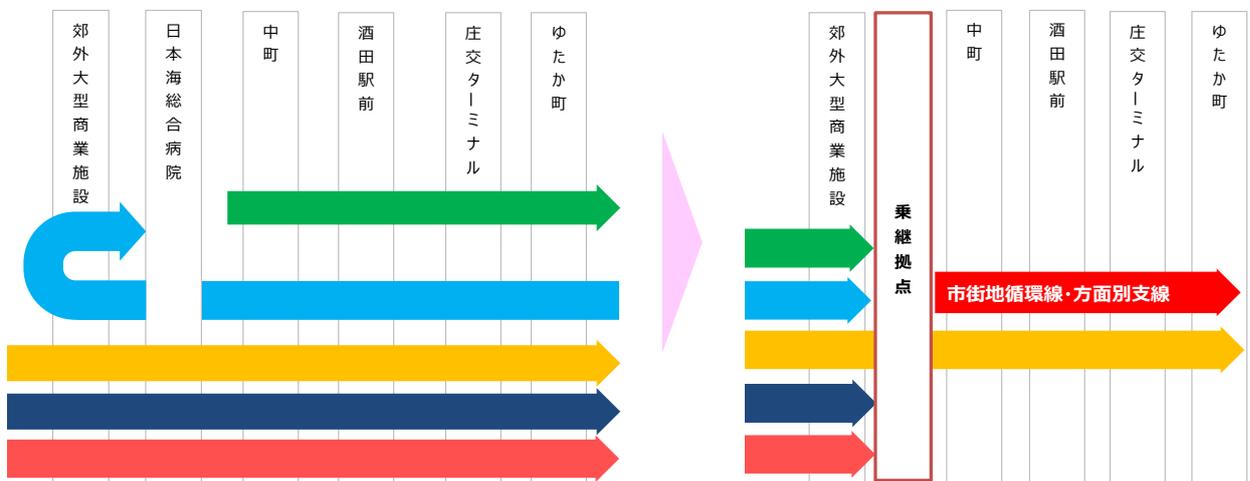
##### ① 路線網の見直しによる競合区間解消

市街地では複数の路線が運行しており、路線同士が同区間を運行しているケースが多く見られ、利用者の分散・非効率化を招いています。  
市街地バス路線の効率的な運行に向けて、路線網の見直しを行います。

#### ■ 路線網の見直しイメージ



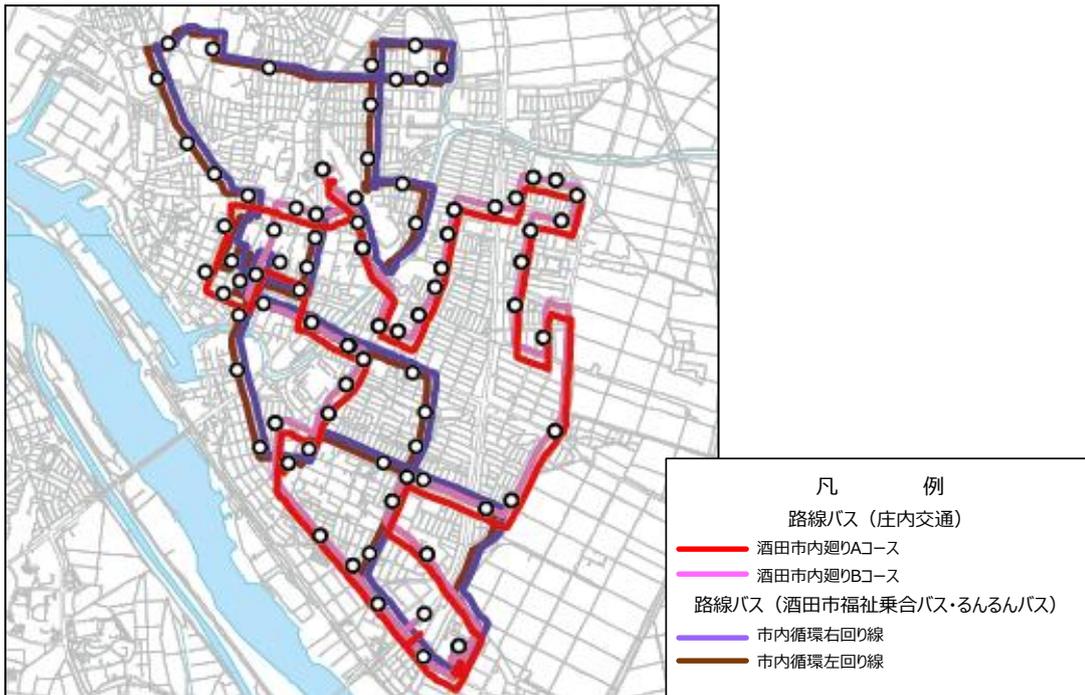
▲現状の市街地路線網



## ② 市街地循環線の見直し

民営路線と市営路線が競合する市内循環路線において、運行効率化に向けた路線再編を行うとともに、自家用有償運送（白ナンバー）で運行している市営バスの体制を見直し、一般旅客自動車運送（緑ナンバー）への転換についてバス事業者との協議を進め、役割分担の明確化を図ります。

### ■ 現状の市内循環路線



▲現状の循環バス路線網



▲緑ナンバーで運行する庄内交通の路線バス



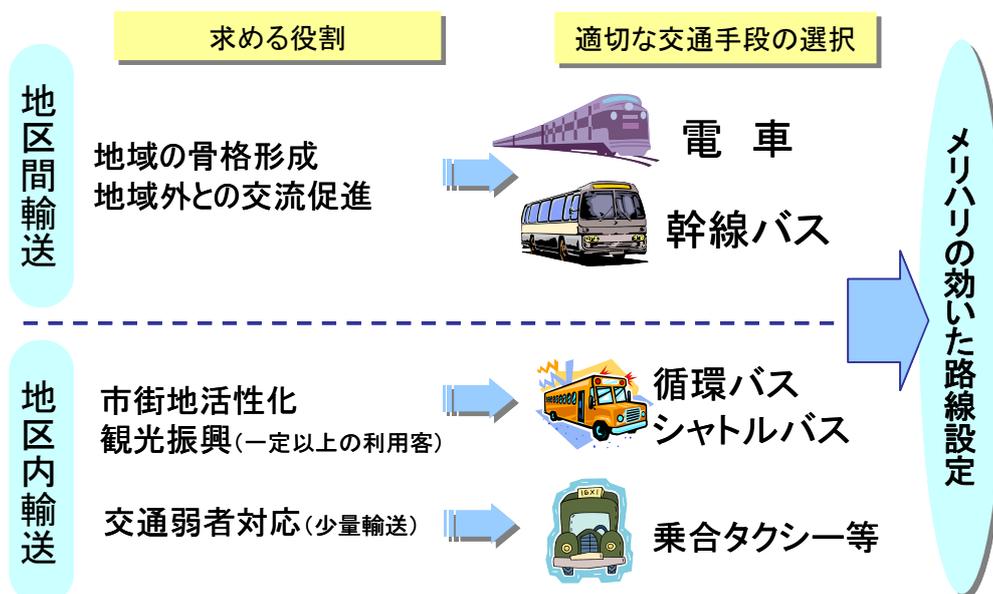
▲白ナンバーで運行する市営路線バス

## (2) 施策 1-2 : 地域間幹線交通のサービス維持・確保

### ① 地域間幹線交通のサービス維持・確保

市街地と中山間地を結ぶ地域間幹線交通は、郊外や中山間地に住む市民にとって通学や通院、買い物等の生活の移動手段として重要な役割を担っています。市民の快適な生活を確保に向けて、地域間幹線交通のサービス維持・確保するために、各交通モードの区分・階層化し、メリハリの効いたサービス提供、役割の明確化を図ります。

#### ■公共交通ネットワークの階層化



## (3) 施策 1-3 : 地域内交通の少量輸送化

### ① 地域内交通のデマンド交通・小型バス転換

中山間地等で運行する路線バスにおいては、利用率の低さ、利用客の固定化、行財政負担の増加など、複数の課題を抱えています。

これらの課題を解決し、効率的な運行体制の確保を図るとともに、確実に存在する市民の移動ニーズに対応するため、デマンド交通化や小型バス転換等の小需要に対応した交通サービスへの導入を検討します。

#### (4) 施策 1-4 : デマンド交通の再編

##### ① デマンドエリアの再編

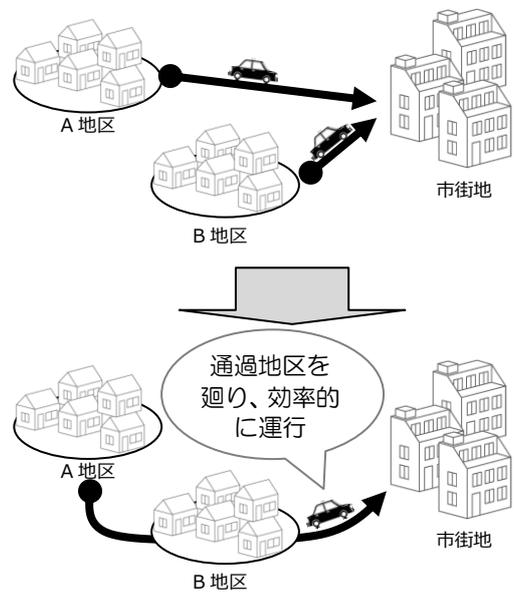
平成 27 年度現在、10 地区において運行するデマンド交通は、利用率が低い地域では乗合となっていない状況（乗客が 1 人等）が発生するなど、タクシー事業との棲み分けが不明瞭となっています。

交通サービスの役割分担を図るとともに、効率的に運行される交通体系の確保のため、デマンド交通が運行するエリアの統合等による見直しを行います。

##### ■デマンド運行エリア



##### ■デマンド再編のイメージ



##### ② デマンドの運行体制見直し

現在運行するデマンド交通において、利用目的の約 9 割が「通院」であり、朝の診療受付開始時間に合わせて、往路 1 便（8:00 便）を利用し病院へ行き、復路 2 便（14:00 便）を利用し帰宅するケースが多くみられます。

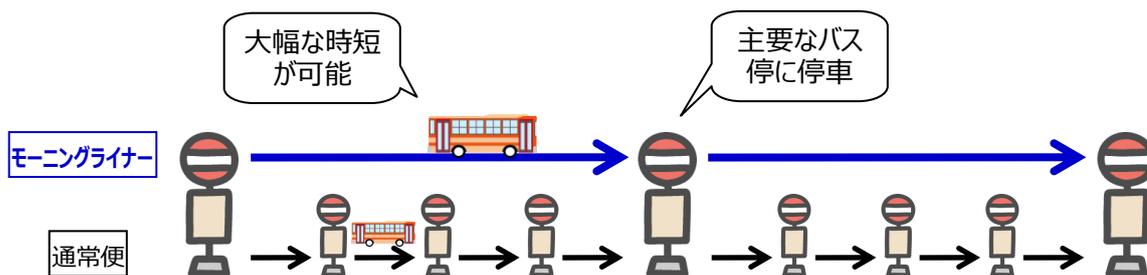
そうした利用実態を踏まえ、利用率の低い時間帯の見直しや、デマンド交通の利用率が低い地区への運行本数の見直しをして、効率化を図ります。

## (5) 施策 1-5 : 利用ニーズに対応した交通サービスの導入

### ① 路線バスの快速便の導入

朝の通勤・通学時間帯における中心市街地への移動ニーズに対応し、地域間幹線交通については、朝の時間帯において限定したバス停のみに停車する快速便の導入を検討します。これにより、学生の移動手段の確保を図るとともに、通勤者の自動車から公共交通への転換を図ります。

#### ■モーニングライナーの事例（新潟市）

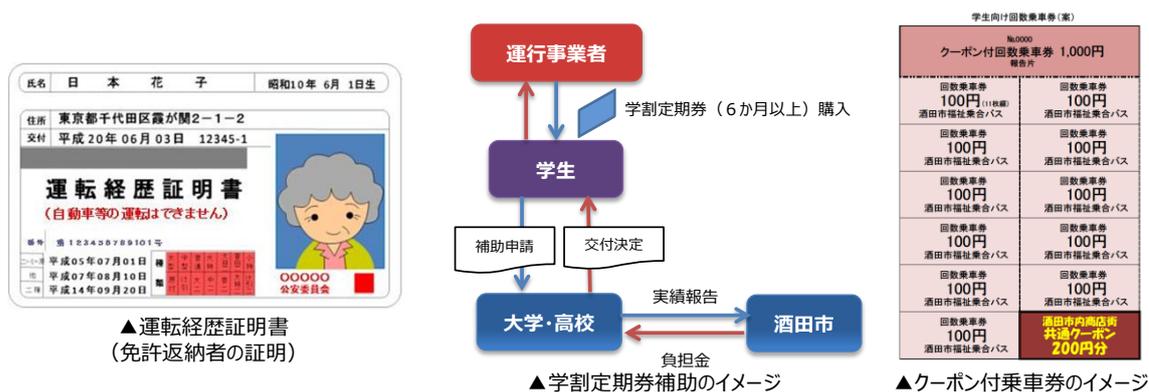


### ② 交通弱者の移動手段確保

高齢者の自家用車利用の減少及び運転免許証の返納を推進するとともに、返納後の移動手段を確保し、不安を解消するために、免許返納者に対するサービスの提供を検討します。

高齢者同様に交通弱者である、運転免許を持たない学生に対し、通学手段を確保するとともに、バス路線沿線の商店街と連携し、学生の交流拡大を図ります。

#### ■交通弱者の移動手段の確保イメージ



### ③ 隣接市町と公共交通のあり方検討

本市と隣接市町とを結ぶ路線バスは通学や通院、買い物等の日常生活の移動手段としてだけでなく、観光客の移動手段としても機能しており、重要な役割を担っています。

行政間を結ぶ既存バス路線の更なるサービス向上及び利用促進や移動ニーズに応じた公共交通のあり方について、隣接市町と協議・検討を進めます。

## 5-2 拠点強化戦略の取り組み内容

### (1) 施策 2-1：市街地における拠点の整備

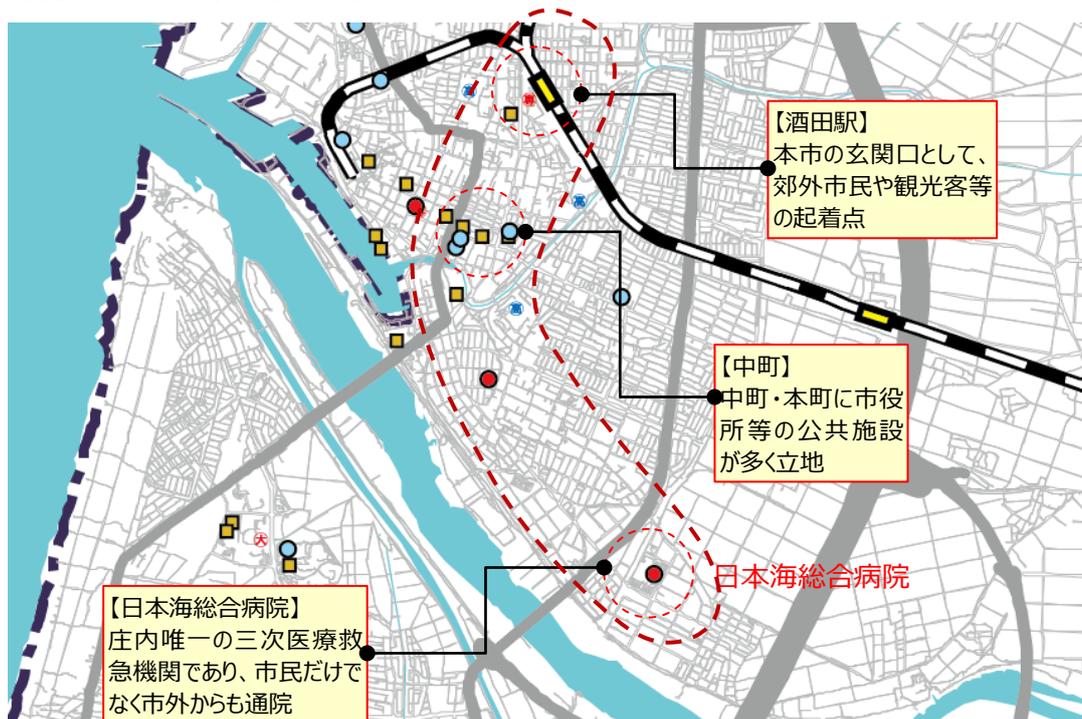
#### ① 市街地における交通拠点整備

酒田駅前付近・中町・日本海総合病院を市街地における主要拠点として位置付け、乗り入れの充実や交通機関同士の乗り継ぎしやすさの向上、快適な待ち合い環境の確保等を図ります。

#### ② 主要拠点間の交通ネットワーク充実

主要拠点へのアクセス性・利便性の向上を図るため、市街地のバス路線については、酒田駅前付近・中町・日本海総合病院の主要拠点を出来る限り経由するように路線網の見直しをかけます。

#### ■ 交通ネットワークの形成イメージ



## (2) 施策 2-2 : 地域における拠点の整備

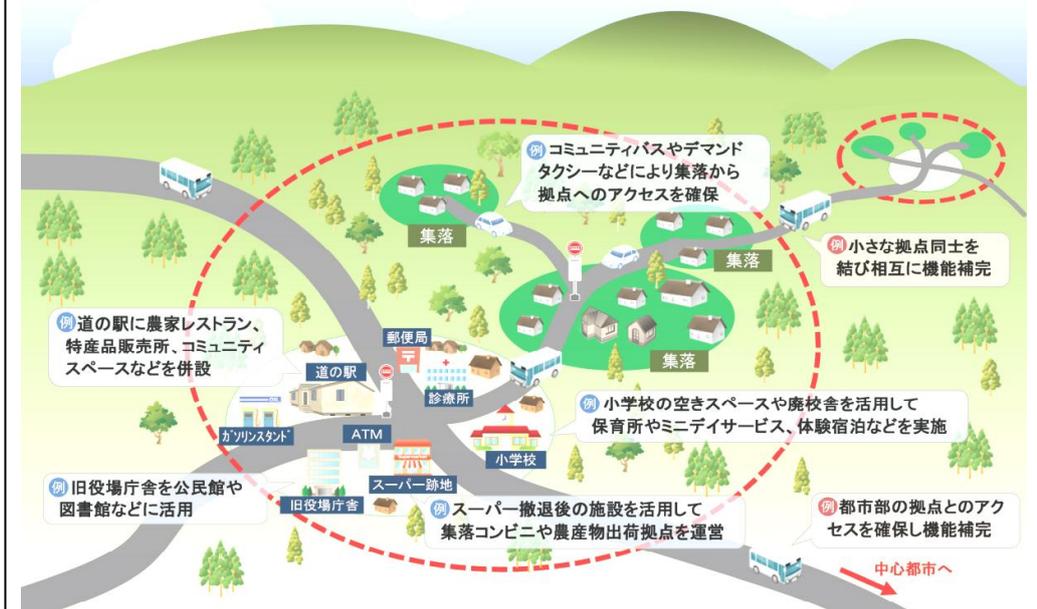
### ① 地域拠点（小さな拠点）の整備

集落が分散する中山間地等の地域において、小さな拠点を形成し、拠点間のネットワークを形成することで、誰もが安心して暮らし続けることのできる生活圏を形成します。

#### ■ 小さな拠点の形成イメージ（国土交通省）

##### ■ 「小さな拠点」とは

「小さな拠点」とは、小学校区など複数の集落が集まる基礎的な生活圏の中で、分散している様々な生活サービスや地域活動の場などを「合わせ技」でつなぎ、人やモノ、サービスの循環を図ることで、生活を支える新しい地域運営の仕組みをつくらうとする取り組みです。



### (3) 施策 2-3：待ち合い環境・乗り継ぎ拠点の確保

#### ① 地域における待ち環境の確保

施策 2-1・施策 2-2 における拠点の整備に伴って、利用者が安心して待つことができ、迷わずに乗ることが出来るストレスフリーな待ち環境を確保します。

待ち合い環境の確保にあたっては、出来る限り現状の施設を活用し、現在の施設機能に交通機能を追加する検討を進めます。

#### ■ 待ち合い施設のイメージ



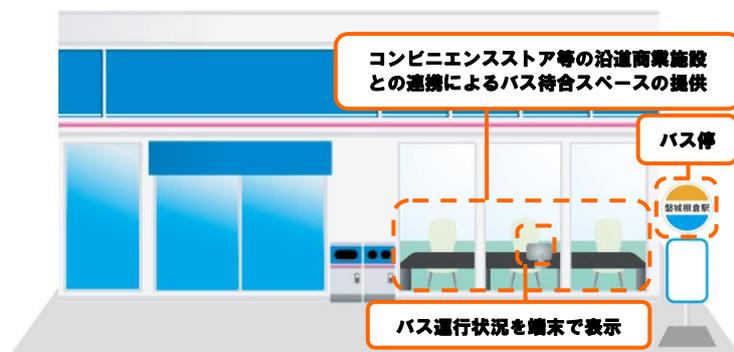
#### ② 地域における待ち合い環境の確保

屋根がない、ベンチがないバス停は、利用意欲を減退させています。

市内には、屋根やベンチがないバス停が多くありますが、設置にあたっては、導入や維持管理コストがかかること、道路幅員の狭さ等により設置が困難な状況にあります。

そこで、沿道の公共施設や商業施設と連携・協力し、待ちスペースの確保や接近情報の提供を行い、安全で快適にバスを待つことができる環境づくりを進めます。

#### ■ コンビニ等を活用した待ち合い環境のイメージ



※コンビニエンスストア等の沿道商業施設との連携による待ちスペースの提供、情報案内板等の設置イメージ



※店内での路線バス運行情報提供イメージ

#### (4) 施策 2-4 : 交通拠点における接続性向上

##### ① 運行ダイヤの見直し

利用者の利便性向上や、交通機関同士の乗り継ぎを改善し、更なる利用への促進や観光客等の利便性向上、移動手段の確保に向けて、路線再編に伴い路線バスにおける運行ダイヤの見直しを図ります。

##### ■ 運行ダイヤ見直し効果のイメージ



##### ② 庄内空港への接続性向上

本市を訪れるビジネス客の多くが空路を利用している現状ですが、庄内空港と本市を結ぶ酒田・庄内空港線（リムジンバス）の周知・PRによる利用促進を図るとともに、さらなる接続性向上に向けて、バス事業者と協議・調整を進めます。

##### ■ 酒田市～庄内空港間を運行するリムジンバス



▲ 酒田行き庄内空港リムジンバス



▲ リムジンバスの無線LANサービス事例 (新潟空港)

## (5) 施策 2-5 : 既存交通資源の活用・見直し

### ① タクシーの活用

通常、タクシーを利用する際は、1人で「ドア to ドア」利用するものですが、発着地または目的地が同じ複数の方が1つのタクシーと一緒に乗って移動を促すタクシーチケットやグループタクシー等の導入により、一人一人の運賃の負担が小さく、交通資源を効率的に賢く利用します。

#### ■ タクシー相乗りサービスの事例（岩手県大船渡市）

交通不便地域の方を対象に  
**タクシーチケット配布（販売）の実証実験を行います**



タクシーチケットを  
約50%OFFで販売します

実証実験運行期間  
2024年11月20日～  
2025年3月31日

**対象地区はどこ？**

大船渡市内でバス以外の公共交通が走っていない、以下の地区で、かつバス停への距離が500m以上の距離にお住まいの方が対象になります。



タクシーチケット

**誰が買えるの？**

車での移動が簡単にしづらい方への施策を目的とした事業のため、以下の条件①～⑥すべてに当てはまる方がご購入いただけます。

- 大船渡市に住民登録されている方
- 75歳以上の方
- バス停から500m以上離れ、デマンド交通、患者輸送バスが運行しておらず、路線バス利用が困難な盛岡・大船渡町・末崎町・赤崎町・盛岡市・立根町の6地区の居住者の方
- 免許を持っている方もしくは、免許を返納している方※（※「運転経歴証明書」を保有している方）

※「大船渡市高齢タクシー乗車申請書」を返している方は、対象外となります。

**どのくらいお得なの？**

530円券が10枚セットになったチケット5,300円分が2,600円で購入いただけます！

50%OFF

購入いただいたチケットは、1枚530円分の運賃としてお使い頂けます。530円を超えた分だけお支払願います。

例えば・・・

運賃730円 → タクシーチケットと200円をお支払

運賃が700円だった場合 → タクシーチケットと200円をお支払

**制限はあるの？**

実証実験期間中に**10枚分（1回購入）**購入できます。  
1回の乗車で**1人1枚だけ**お使いいただけます。  
※購入したタクシーチケットは平成28年3月31日までのご利用になります。

**こんなお得な使い方！**

タクシーチケットは1乗車につき1枚だけ使用することができますが、対象の方が乗客名で指定された場合は、それぞれの方がそれぞれチケットを使用することができます。

例えば運賃が2,060円だった場合・・・

**1人で乗ると？**

運賃2,060円 → 1人1,530円  
タクシーチケットと1,530円をお支払

**2人で乗ると？**

運賃2,060円 → 1人500円  
タクシーチケット1人1枚と1,000円をお支払（1人500円）

★1人でなく、複数人で乗り合うとお得です！★

**使用上のご注意！**

- 対象者以外の方（ご家族など）はご利用いただけません。（譲渡はできません）
- 料金が530円以上の場合は差額をお支払ください。
- 実証実験期間中は1人10枚のみの販売になります。
- チケットを複数枚使用することはできません。
- チケットの払い戻しはできません。
- 大船渡市以外のタクシー会社ではご利用できません。
- 平成28年3月31日以後のご利用はできません。

### ② 観光バス車両の新たな活用

酒田市ではボンネットバス車両を利用して週末に市内の観光地を巡る無料の周遊バスを試験運行していましたが、平成28年3月末で終了しました。

デザイン性の高い当車両の新たな活用方法について車両所有者のバス事業者と検討を進め、「乗ってみたい」と思える公共交通を目指します。

#### ■ 酒田市週末観光周遊バスのボンネットバス



## 5-3 市民協働戦略の取り組み内容

### (1) 施策 3-1：市民と公共交通を考える場の創出

#### ① 市民との意見交換会・ワークショップの開催

市民と意見交換会やワークショップを通じて、より良い公共交通のあり方についての話し合いをします。

#### ■ワークショップの開催イメージ

公共交通について考え、議論する「場」の創出として、公共交通シンポジウムや、高校生・企業などのワークショップ・意見交換会等を開催します。それぞれの立場から見える問題点・課題の共有化を図り、解決に向けたアイデアを自由に出し合い、計画の見直し・改善を図ります。



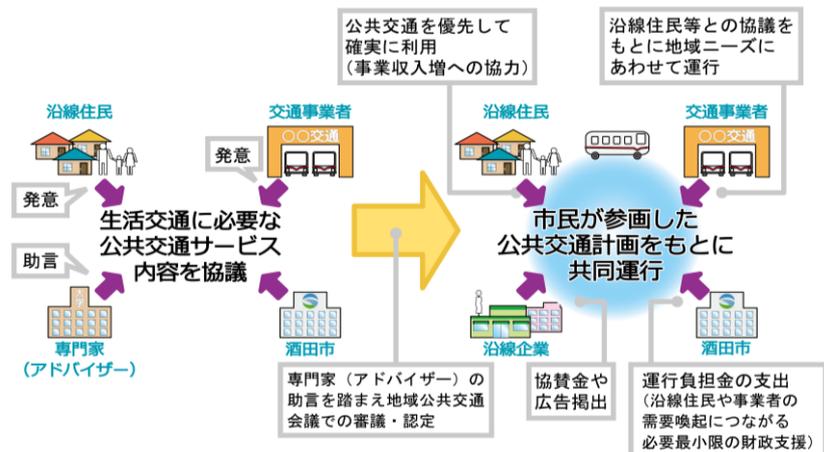
▲公共交通シンポジウムの開催事例（鶴岡市）

### (2) 施策 3-2：地域主体で取り組む交通サービスの検討

#### ① 地域における検討会等の立ち上げ

各地域、各地区において、ワークショップや意見交換会などを開催し、公共交通に対する、利用者や住民の意向・ニーズを把握し、交通体系への反映を検討します。

#### ■公共交通の検討会イメージ



### (3) 施策 3-3 : 企業・大学等と連携したサービス展開

#### ① 企業・大学と連携したサービス検討

既存の枠組みとのタイアップとして、公共交通の利用や定期利用による特典制度について協議・調整を行います。

市街地のバス路線沿線の企業等を中心に、ノーマイカーデー実施や商店街の割引サービスと連携した形で、エコ通勤推進運動を推進します。

#### ■ 企業と公共交通の連携事例

##### ■ パターン①：通勤方法の情報提供

阪急茨木市駅	電車・バス時刻表(平日)				● 尼崎21世紀の森			
	出勤				帰宅			
阪急茨木市駅(電車)赤・快速	6:37	6:59	7:00	7:06	18:51	19:06	19:06	19:43
阪急梅田駅(電車)	7:02	7:19	7:26	7:34	18:31	18:46	18:46	19:19
阪急梅田駅～阪神梅田駅(徒歩)8分								
阪神梅田駅(電車)赤・特急、快速	7:10	7:28	7:36	7:43	18:23	18:34	18:34	19:10
阪神尼崎駅(電車)青・急行	7:17	7:40	7:45	7:54	18:12	18:24	18:24	19:00
阪神尼崎駅(電車)緑・準急	7:19	7:41	7:47	7:55	18:11	18:23	18:23	18:59
阪神出屋敷駅(電車)	7:21	7:43	7:49	7:57	18:06	18:20	18:20	18:56
阪神出屋敷(バス)	7:31	7:49	7:57	8:06	17:59	18:06	18:12	18:48
中浜(バス)	7:38	7:56	8:04	8:13	17:48	17:55	18:01	18:39

※青字のバスの降車位置は降場② ※バス停乗降場所、乗車するバスの系統(番号)は裏面参照  
 ※青字・紫字のバスは、日新製鋼前バス停にも停車(中浜～日新製鋼前:1分)

※工業団地立地企業の従業員に対して、冊子や時刻表、個人別の通勤カードを配布  
 【尼崎臨海部(兵庫県尼崎市)】

##### ■ パターン②：通勤制度・補助の見直し

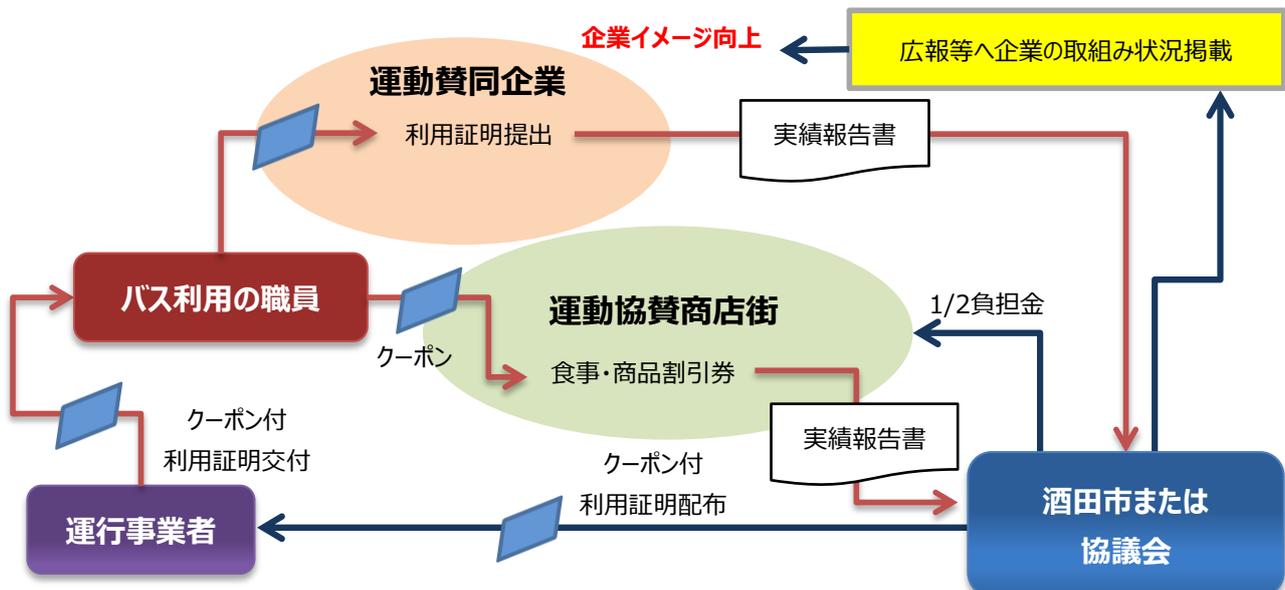
自家用車通勤の自粛期間に応じた報奨金を支給。  
 →自家用車通勤を1年自粛した場合月額3,000円、3ヶ月で月1,500円の報奨金を支給  
 【㈱フジキン(大阪府東大阪市)】

#### ■ 大学と公共交通の連携事例



※バス事業者と大学が連携し、「市バス魅力ルートプロジェクト」に取り組み、市バスの乗客増加を目的に魅力的な周遊コースやイベントの他、「あったらいいな」という仕組みを、学生グループがプレゼンテーションし、意見交換を実施。  
 【流通科学大学・神戸市交通局】

#### ■ エコ通勤の事業イメージ



## ② 観光・商業と連携したサービス検討

インセンティブ付与に関し、タイアップ可能な分野や企業との調整を行います。対象は民間の大規模商業施設や観光施設等、公共交通利用により利用者の増加が見込まれる分野を対象とします。

### ■ 交通事業者と商業施設等が連携したインセンティブ付与事例

リオン・ドール会津若松市内8店 神明通り店・七日町店・駅前店・年賀店 会津アピオ店・滝沢店・門田店・河東店 **限定企画**

高齢者フリーパス 『高齢者フリーパス』をお持ちのお客様に…

**20ポイントプレゼント**

1回のお買上げ **税込1,000円以上** で20ポイント進呈いたします。

『高齢者フリーパス』と『コジカカード』を **合わせてご提示** ください。

※他のサービス券との併用はできません。 ※1日1回限りのサービスとさせていただきます

高齢者フリーパスのお問い合わせ **(0242)-22-5560** 会津バス 検索 会津乗合自動車株式会社 <http://www.aizubus.com/>

※コミュニティバスの高齢者フリーパス購入者に対して地元スーパーがポイント優遇している事例【福島県会津若松市】

※買物共通バス券

バスに乗って街へいっしょにいこう!

買物共通バス券 100円

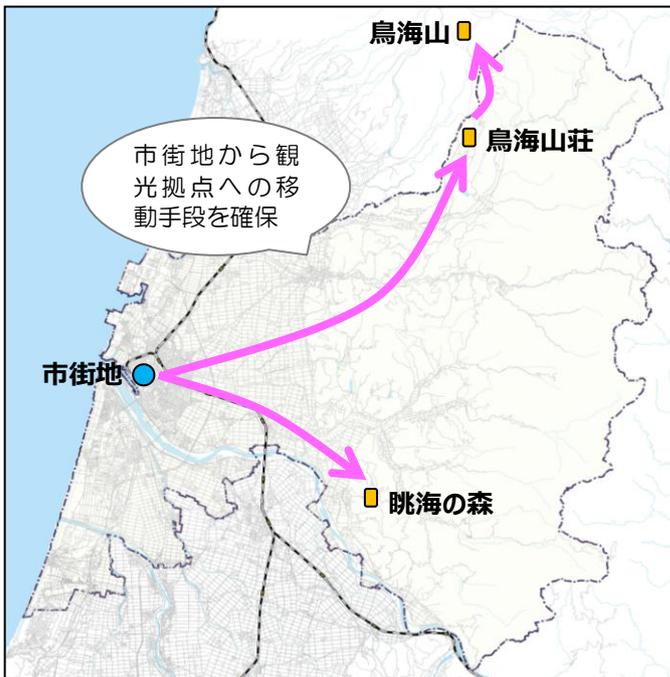
2,000円以上のお買上げで100円の買物共通バス券を差し上げます

バス降車の際に「買物共通バス券引換券」を1枚お持ち下さい。

帯広市商店街振興組合連合会 帯広市商店街振興会 帯広市商店街振興会 帯広市商店街振興会

※参加店で買い物することで、地域内全線で利用できるバス券を配付している事例【北海道帯広市】

### ■ 観光便の運行イメージ



▲観光ラッピングバス（秋田県男鹿市）



▲まちなか周遊バス「ハイカラさん」（福島県会津若松市）

#### (4) 施策 3-4 : モビリティマネジメント推進

##### ① モビリティマネジメント推進

モビリティマネジメントとは、ひとりひとりのモビリティ(移動)が社会的にも個人的にも望ましい方向に自発的に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策です。

地球温暖化防止に向けた CO2 削減の必要性や、運動不足の解消、長期的にみた経済性、交通事故の危険性等様々な面から、自家用車の過度の利用を控えるように人の心理に訴えることで、自発的に自家用車を控え、公共交通を利用するように促す手法です。

本市においても、モビリティマネジメントを実施し、市民のモビリティ(移動)に変化を与えられるよう長期的な視点で取り組みます。

##### ■ モビリティマネジメントの実施事例 (岩手県盛岡市)

##### ■ バスイベントの実施事例 (山形県バス協会)



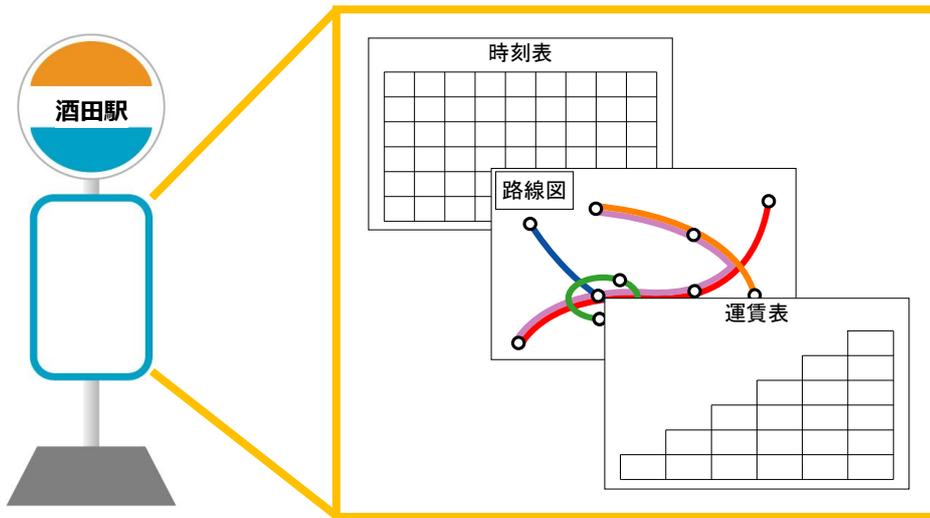
## 5-4 環境改善戦略の取り組み内容

### (1) 施策 4-1：誰にでも親切な案内・表示

#### ① 乗り継ぎ案内・運賃案内の充実

バス利用者が「どこへ行くのか?」、「運賃はいくらなのか?」がわからず、不安にならないよう、バス停に見やすく・わかりやすい運行経路・運賃表示等の情報提供を行います。

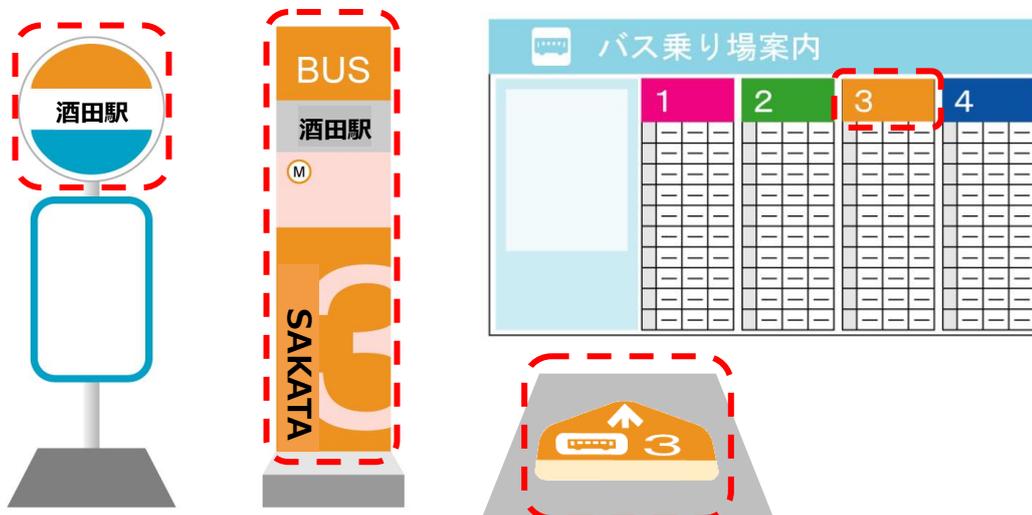
#### ■バス停留所イメージ



#### ② バス路線のナンバー化

路線バスの行き先・方面をマーク、アルファベット及び番号等を設定することで、利用者が一目でわかるようにし、利用しやすい環境を整備します。

#### ■路線ナンバリング・方面別記号化のイメージ



## (2) 施策 4-2 : 運賃体系の再構築

### ① 運賃体系の見直し

路線バスを取り巻く環境は、少子化の進展による利用需要の低下をはじめ、町全体の人口減少が進むことが予想されることから、経営的にも持続可能な仕組みづくりの検討が求められています。

そのため、住民の通学・通院の「生活」や観光などの「交流」に欠かすことのできないバス路線としての事業性を持続的に確保しつつ、住民や来訪者が「気軽に」利用できる「分かりやすさ」も両立する、運賃制度の再構築に向けた検討を行います。

#### ■ 持続可能な運賃体系の検討



## (3) 施策 4-3 : 利用しやすい車両への改善

### ① 低床車両の導入促進

「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」では市町村が主導で地域のバリアフリー施策を推進することが掲げられています。

新しいバスを導入する際は、高齢者や車椅子使用者、ベビーカー使用者等が乗降車しやすいノンステップバスの導入を推進します。

#### ■ 庄内交通のノンステップバス



#### (4) 施策 4-4 : 公共交通の情報提供・発信

##### ① バスマップの作成

公共交通を使ってもらうためには、バスを知ってもらう必要があります。バスの時刻、ルート、運賃等の基本的な情報からバス利用にあたってのお得な情報をわかりやすく示した「バスマップ」を作成します。

バスマップについては、全国各地で取り組まれており、「開きやすさ」、「持ち運びやすさ」に配慮した例が多数あります。

##### ■ 持ち運びに便利なマップ（宮城県石巻市）



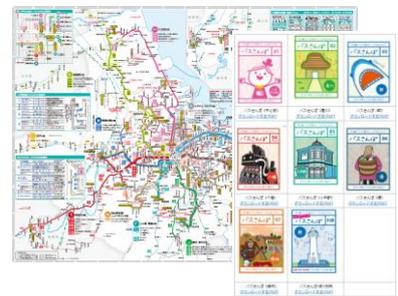
##### ② インターネットの活用

インターネットの普及によりパソコン・携帯電話（スマートフォン）からの電子情報提供が増えてきています。「バスマップ」等のアナログ媒体とデジタル媒体を連動させた幅広い情報提供を行います。

##### ■ 公共交通ポータルサイトの運営（青森県八戸市）



##### ▼ 紙媒体の情報提供ツールの紹介 ダウンロードサービス



##### ▼ 公共交通関連サイトとのリンク







## 第6章 プロジェクト・施策の進め方

酒田市地域公共交通会議

## 6. プロジェクト・施策の進め方

### 6-1 実施主体とリスク分担

本計画を進めるにあたって、「行政」「交通事業者」「住民」が連携し、一体となって、計画目標の達成に向けて対応します。

それぞれの役割分担を明確にし、リスク分担を行いながら交通体系を構築します。

主体	基本的な役割
行政	<ul style="list-style-type: none"> <li>・計画全体の管理及び事業等のコーディネート</li> <li>・バス路線の維持・確保</li> <li>・隣接する行政間における連携</li> </ul>
市民	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交通サービスを受けるだけでなく、ともに公共交通のあり方を考察</li> <li>・市民主体となった公共交通の運営・維持に向けた取り組み</li> </ul>
交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・広域路線や中心部路線、地域内路線等の運行を担い、市民の移動を確保</li> </ul>

### 6-2 推進・管理体制

本計画の円滑な進行及び進捗管理、客観的評価を行うにあたり、下表に示す推進・管理体制を整え、計画を遂行します。

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"> <li>・市民</li> <li>・学識経験者</li> <li>・交通事業者</li> <li>・道路事業者</li> <li>・交通管理者 等</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市民のニーズ変化に合わせた地域公共交通の見直し・改善（短期）や、持続可能な交通体系の構築に向けたプロジェクトの検討（中・長期）などを継続的に協議できる「場」として位置づける。</li> </ul>
酒田市地域公共交通会議 幹事会	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交通事業者</li> <li>・道路管理者</li> <li>・学識経験者</li> <li>・行政関係者 等</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域公共交通活性化協議会の協議を円滑に行うために、会議の幹事メンバーによる協議・調整を行う。</li> </ul>
交通事業者調整会議	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交通事業者</li> <li>・酒田市</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・路線網の再編計画や見直し計画を検討する。</li> <li>・利用促進メニューを検討する。</li> </ul>
庁内検討会議	<ul style="list-style-type: none"> <li>・庁内各課</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域公共交通に関する関係課の密接な連携と情報の共有化を図りながら必要な事項を検討する。</li> <li>・特に、公共交通の各種まちづくり施策への寄与という視点を重視し、連携を図る。</li> </ul>

### 6-3 PDCA サイクルによる施策の推進

本計画における基本目標の達成状況・施策の効果を検証するため、指標・目標値を設定しました。

各業務の達成状況について継続的にモニタリングを行い、PDCAサイクル（計画（Plan）・実行（Do）・評価（Check）・改善（Action）の循環検討手法）の考え方に基づき、検証を行います。



### 6-4 計画の見直し

本計画の計画期間は平成28年度～平成32年の5ヵ年ですが、上位計画の計画期間は、総合計画が平成29年度まで、都市計画マスタープランが平成32年までとなっており、それぞれ次期計画へ見直し・改訂される予定となっております。

本計画においても、上位計画の見直し・改訂に合わせて、整合性の確認をとるとともに、必要に応じて計画の見直しを行います。



參考資料

酒田市地域公共交通会議

## ○参考資料

### ●酒田市の地域特性

#### (1) 概要

酒田市は、山形県の北西部に位置し、北に鳥海山、南に月山を望み、背後には庄内平野が広がっており、日本有数の穀倉地帯を形成しています。

平成 17 年 11 月 1 日に、酒田市・八幡町・松山町・平田町が合併し、新「酒田市」が誕生しました。

酒田市には、日本海の重要港湾である酒田港、庄内地域の空の玄関である庄内空港、日本海沿岸東北自動車道、JR 羽越本線など陸海空の広域的な交通拠点が集中しています。

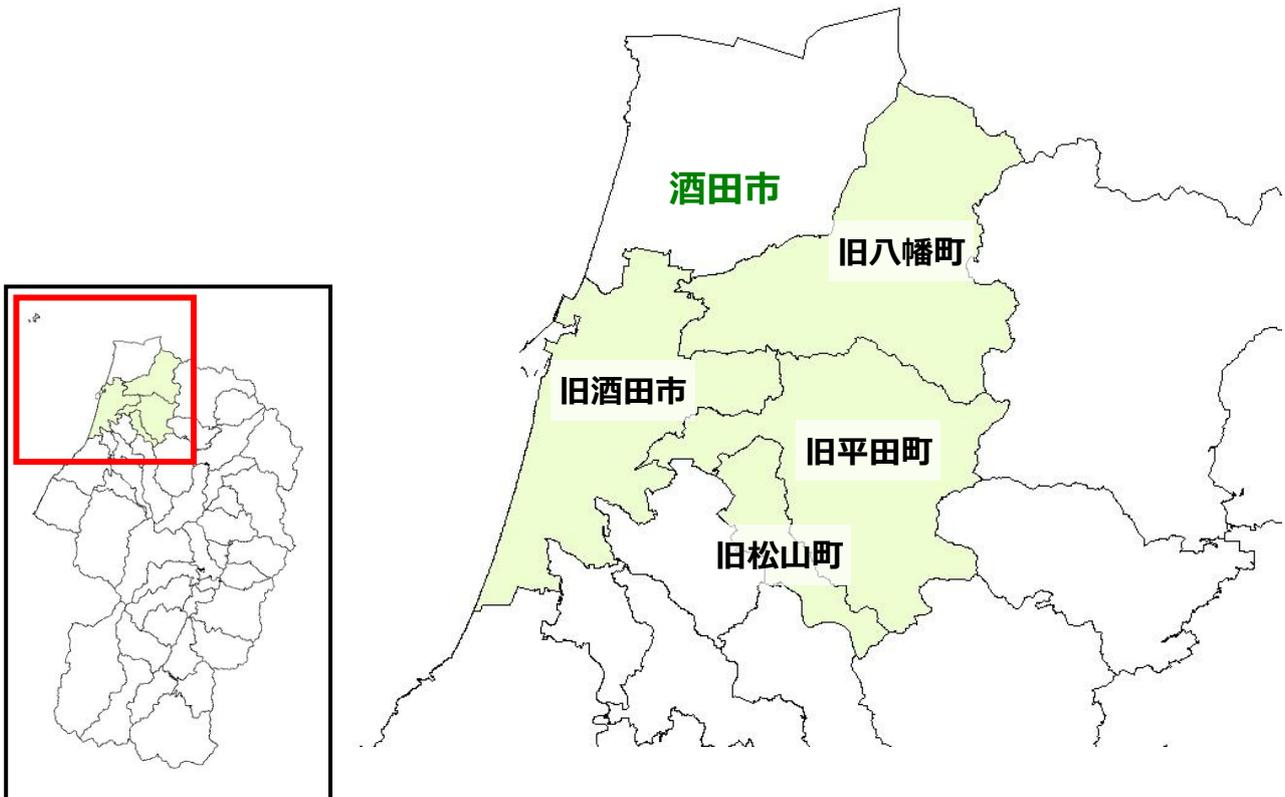
酒田港は、県山形県唯一の重要港湾、国際貿易港として地域経済と生活を支える大きな役割を果たしています。港内に JR の貨物駅が設置されており、利便性の高い物流機能が集積しています。

庄内空港は、山形県で 2 つ目の空港として平成 3 年 10 月に開港しました。平成 26 年には搭乗者数が 850 万人を超え、庄内地域の重要な交流、物流の拠点となっています。

高規格幹線道路として南北に日本館沿岸東北自動車道が国道 345 号と並行して走っており、東西には国道 344 号が酒田市を横断するように走っています。



飛鳥



## (2) 地理的条件

酒田市は、総面積 602.79 km<sup>2</sup>（山形県の約 6.5%）に 107,000 人が居住しています。年間を通して降水量が多く、夏季に対して冬季の気温差が比較的大きいです。海洋性気候で夏季は高温多湿、冬季は季節風が強く、庄内地域特有の地吹雪が発生します。

### <面積>

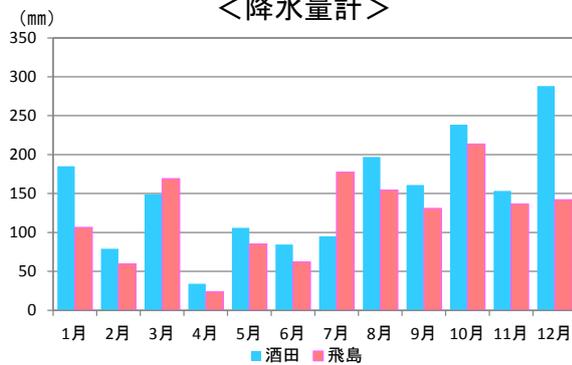
	単位	山形県	酒田市	
			面積	県に占める割合
総面積	100 km <sup>2</sup>	93.2	6.0	6.5%
可住地域	100 km <sup>2</sup>	28.6	2.4	8.6%
人口	人	1,121,543	107,084	9.5%

単位：km<sup>2</sup>

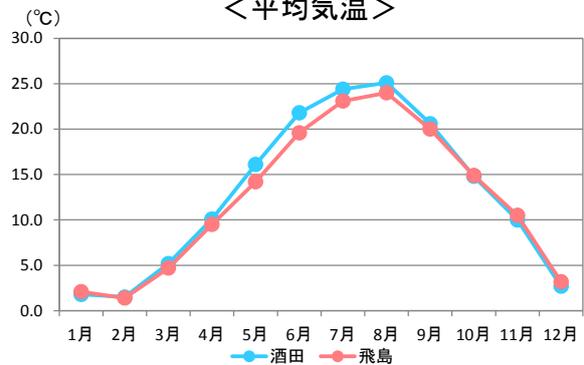
	総面積	市に占める割合
酒田市	602.8	100.0%
酒田地域	175.8	29.2%
八幡地域	204.8	34.0%
松山地域	42.9	7.1%
平田地域	179.2	29.7%

資料：平成 22 年国勢調査、統計でみる市区町村のすがた 2015

### <降水量計>



### <平均気温>



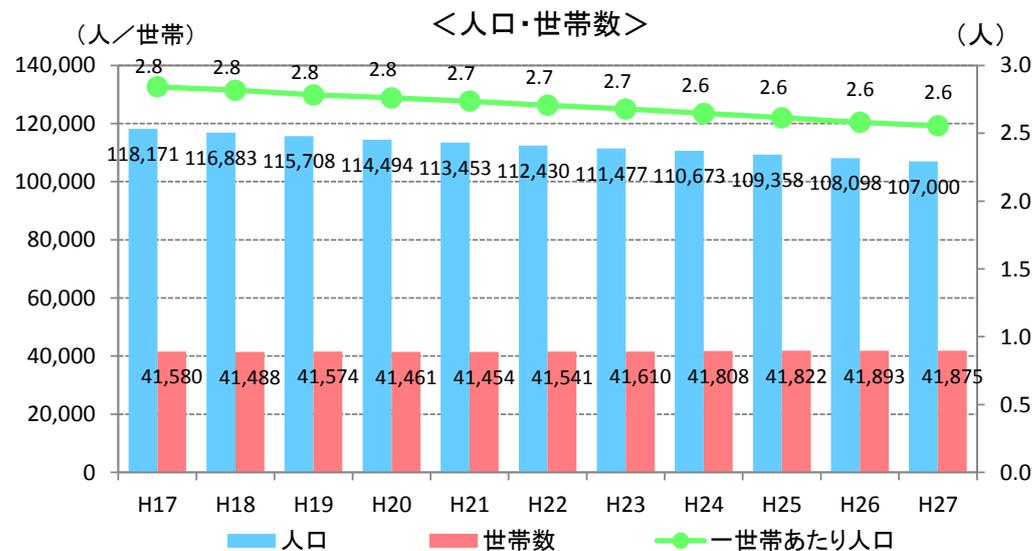
資料：気象庁 (H26.1~H26.12)

## (3) 人口・世帯数の推移

酒田市の人口の推移は、平成 17 年以降減少傾向にあり、毎年約 1,000 人の減少がみられます。平成 27 年 7 月末の人口は 107,000 人となっています。

世帯数の推移は、ほぼ横ばいでしたが、平成 22 年以降増加傾向にあります。

一世帯あたり人口の推移は一貫して減少傾向にあり、平成 27 年 7 月末には 2.6 人/世帯となっています。

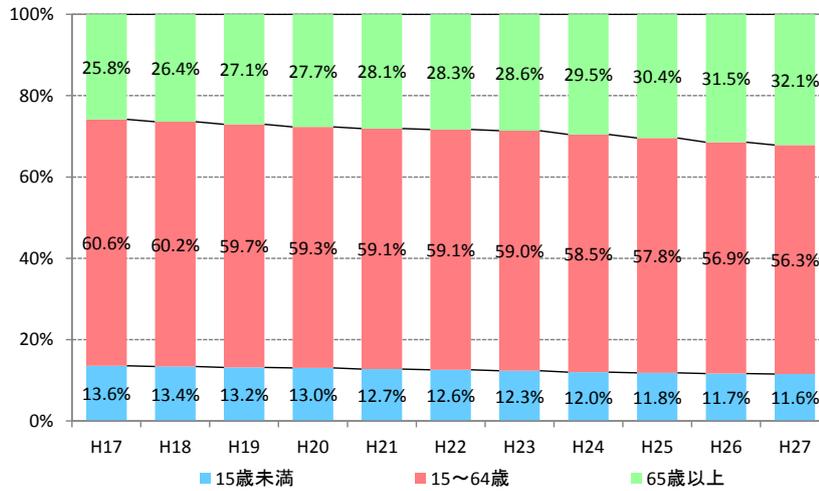


資料：酒田市役所HP「住民基本台帳資料」

※H27 は市役所HP: H27.7 末データより

#### (4) 世代別人口の推移

酒田市における年齢3区分別人口の推移は、平成17年以降老年人口（65歳以上）の増加に伴い、生産年齢人口（15～64歳）、年少人口（15歳未満）が減少しており少子高齢化が進んでいることがうかがえます。

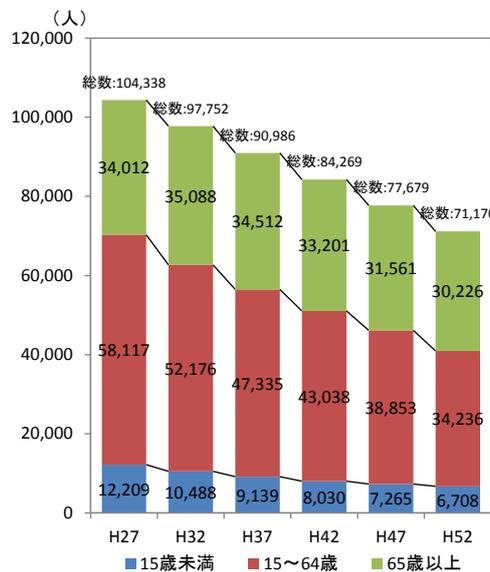


資料：酒田市役所HP「住民基本台帳資料」  
※H27は市役所HP:H27.7末データより

#### (5) 将来人口

社人研の推計によると、酒田市の人口は年々減少すると見込まれています。

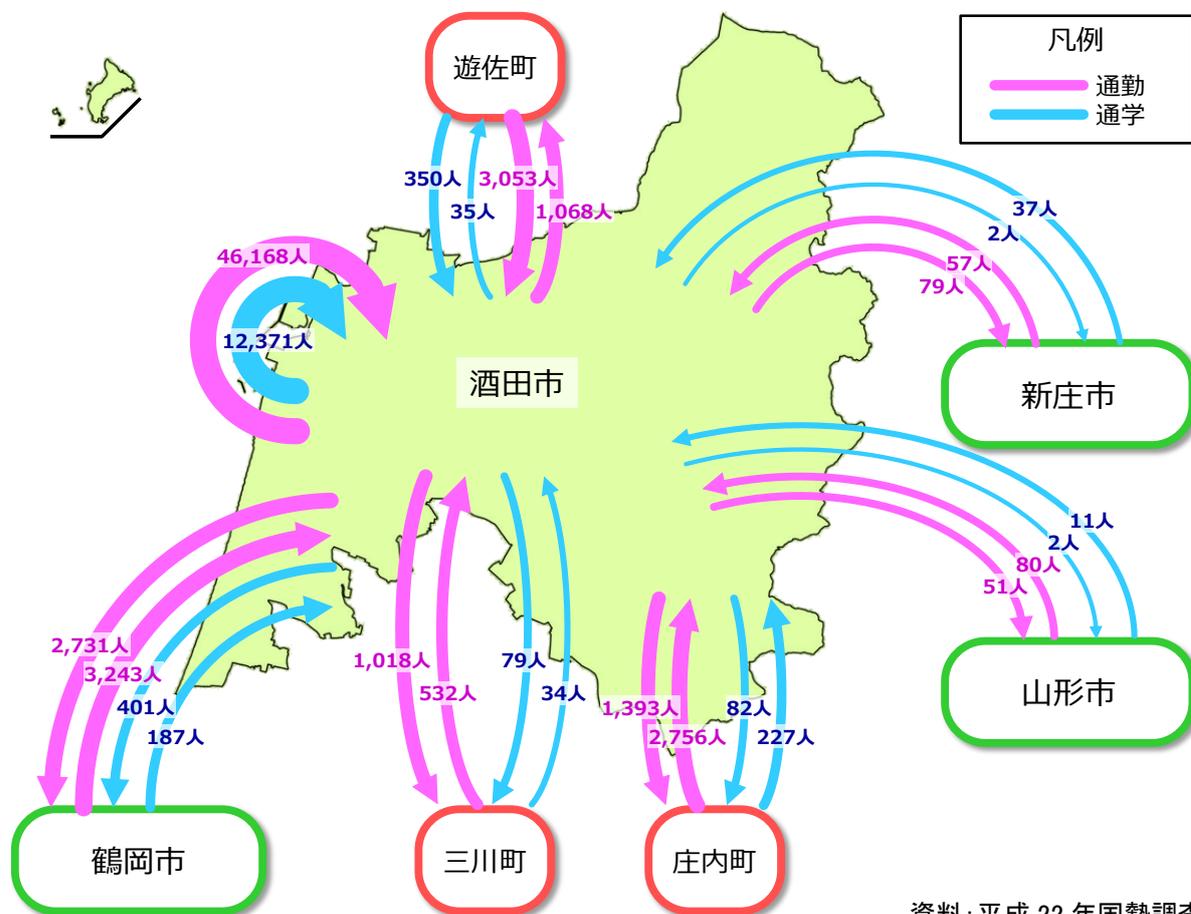
2015年（平成27年）には32.6%だった高齢化率は、2040年（平成52年）には42.5%に上昇すると見られており、より一層高齢化問題が顕在化する可能性があります。



資料：「日本の地域別将来推計人口」(平成25年3月、社人研)

## (6) 通勤・通学流動

酒田市の通勤通学流動は、通勤・通学ともに鶴岡市との流入出が多くみられました。酒田市内での移動は、通勤者が46,168人、通学者が12,371人でした。



資料:平成22年国勢調査

●上位計画の整理

(1) 酒田市総合計画（後期計画）

酒田市総合計画（後期計画）	
期間	平成 25 年度～平成 29 年度
将来像	人いきいき まち快適 未来創造都市 酒田
基本理念	<ul style="list-style-type: none"> <li>・心豊かに健やかで未来に向かうまちづくり [ 人 ]</li> <li>・誇りと信頼にあふれる協働のまちづくり [ふるさと]</li> <li>・創造が世界に広がる活力あるまちづくり [交 流]</li> </ul>
地域別 将来展望 ・目標・ 方針	<ul style="list-style-type: none"> <li>・旧酒田市地域 豊かに育まれてきた地域固有の資源に理解を深め次世代に引き継ぎ、これらの地域資源を生かしながら、地域が支え合い活力ある地域社会の形成を目指します。</li> <li>・中山間地域（八幡地域、松山地域、平田地域） 公共施設や商店などへの交通機能、有害鳥獣、がけ地、豪雪など自然災害に対する安全確保といった中山間地域の課題解決を図ることにより、快適な生活環境づくりを進めます。また、中山間地域の豊かな地域資源を活用した農林水産業の振興を促進し、林業と木材関連産業の連携や中山間地域特有の観光資源の掘り起こしに努めます。さらに、里山や山村集落などが持つ、地域特有の豊かな資源を生かした交流を展開することにより、定住と移住受け入れを促進します。</li> <li>・飛島 飛島特有の資源を活用した漁業と観光を振興するとともに、特産品の開発を促進します。また、定期航路の安全運航に努めるとともに救急、医療体制などの生活環境を整備します。さらに、自然観察や自然体験学習、海岸漂着ごみの収集等公益実践活動を通じた島外の団体等との交流や地域おこし協力隊の活用により、自立かつ持続的な地域の活性化と地域振興を促進します。</li> </ul>
交通に関 する方針	<ul style="list-style-type: none"> <li>・酒田港 重要港湾である酒田港の貨物量の増大を図るため、内貿航路 51 の誘致、新規国際航路の開拓やポートセールス 52 活動を官民一体となって推進するとともに、荷主にとって利用しやすい港湾となるよう機能の充実に努めます。今後、交流活動が拡大する東アジア地域、特に北東アジア地域と東北地方を結ぶ日本海側のゲートウェイ 53 の形成を目指します。</li> <li>・高速交通網 高速道路、空港、鉄道といった高速交通網は、国内各都市や海外との交流と連携、地域の経済活動の発展に必要な不可欠です。地域の経済や文化、交流活動を活発に行い、地域の発展を促進するため、全国のネットワークにつながる高速交通網の整備を促進します。</li> <li>・交通ネットワーク 安全で快適な交通環境と市民生活の利便性を高めるため、社会基盤の充実に努めるとともに、総合的な交通ネットワークを整備することにより、地域内交通の円滑化を推進します。</li> </ul>
交通に関 する施策	<ul style="list-style-type: none"> <li>・酒田港 酒田港の機能充実 酒田港の利用促進</li> <li>・高速交通網 高速道路等の整備促進 交流拠点となる庄内空港の整備 地域間交流を活発化する鉄道の整備</li> <li>・交通ネットワーク 道路交通網の整備充実 市民交通の充実</li> </ul>

## (2) 酒田市都市計画マスタープラン

酒田市都市計画マスタープラン	
期間	平成14年3月に策定。おおむね20年後を目指した都市づくりの計画。
将来像	世界に開かれた活力と夢のある個性豊かな交流都市酒田
基本理念	<ul style="list-style-type: none"> <li>生活と産業が調和した快適なまちづくり</li> <li>安全・便利で、ゆとりのあるまちづくり</li> <li>出会いの輪が広がる交流のまちづくり</li> <li>自然・歴史・文化を活かした魅力的なまちづくり</li> <li>潤いあふれる緑と水のまちづくり</li> </ul>
学区別 将来展望・ 目標・方針	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>港南学区</b> 地域と行政が協働し、水辺空間と緑、山居倉庫や海鮮市場などの観光拠点を活かした賑わいのある、防災に配慮した安全・安心なまちづくりを目指します。</li> <li><b>琢成学区</b> 地域と行政が協働し、市民が集う賑わいと活気のある、地域の資源を活かした歴史と文化が感じられ、人にやさしい安全安心なまちづくりを目指します。</li> <li><b>浜田学区</b> 地域と行政が協働し、安全で安心して生活できる、地域の歴史や文化・環境との調和のとれた、活力があり快適なまちづくりを目指します。</li> <li><b>亀城・松原学区</b> 地域と行政が協働し、誰もが安全に安心して生活できる、水辺空間と緑を生かした潤いあふれる快適で暮らしやすく地域の特色と調和のとれたまちづくりを目指します。</li> <li><b>若浜・富士見学区</b> 地域と行政が協働し、誰もが安全で快適に生活できる、水と緑、景観などの資源を活かした魅力あるまちづくりを目指します。</li> <li><b>松陵学区</b> 地域と行政が協働し、地域の資源を生かして、誰もが安全で快適に生活できる、魅力的なまちづくりを目指します。</li> <li><b>泉学区</b> 地域と行政が協働し、安全で安心して生活できる、地域の歴史や文化・環境との調和のとれた、活力があり快適なまちづくりを目指します。</li> </ul>
学区別 方針図	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>港南学区</b></li> </ul>

# 酒田市都市計画マスタープラン

## 学区別 方針図 (続き)

### ・琢成学区



### ・浜田学区



学区別  
方針図  
(続き)

・ 亀城・松原学区

亀城・松原学区の  
街づくり方針図



亀ヶ崎緑道、  
亀ヶ崎～こがね町の遊歩道  
●市街地の貴重な緑の保全  
●地域との協働による維持管理

**災害に強い地域づくり**  
●未利用地の有効利用や緑化など  
●コミュニティ防災センターの設置の検討

**地域内道路の改善**  
●見通しの悪い交差点の改善など  
●バリアフリー化や防犯面に配慮した歩道整備

**幹線道路の整備**  
●円滑な交通の確保と安全性の向上  
( 図中 ■■■ )



公園の整備  
●公園未整備地区の解消と安全で快適な公園の整備

街並みづくりのルール化  
●緑化推進による快適で美しい街並みの形成  
●周囲の景観や環境に配慮した住環境の形成



みずほ通り  
●ケヤキ並木の保全



新井田川、小牧川、本溝排水路  
●水質浄化と地域と連携した親水空間の整備  
●排水対策の検討( 本溝排水路、小牧川排水路など )



亀ヶ崎、大宮地区など  
●歴史的景観を大切に街並みづくり

凡 例  
■ 公園  
■ 未整備道路  
■ 地区計画  
■ 密集市街地

・ 若浜・富士見学区

若浜・富士見学区の  
街づくり方針図

【街づくりの方針】

土地利用・市街地整備の方針

- 空き家や空き地の適切な管理や有効利用を進めます
- 地域の特性に合った土地利用の適切な誘導を進めます
- 良好な住環境をつくるための街並みづくりのルール化に取り組めます



【街づくりの方針】

道路、交通の方針

- 幹線道路の整備を進めます
- 道路のバリアフリー化や防犯灯の充実に取り組めます



●バリアフリー：段差の解消など、社会生活をしやすく上で障壁(バリア)となるものを解消(フリー)すること。



【街づくりの方針】

公園緑地、水辺環境づくりの方針

- 快適に利用できる公園づくり(遊具の充実など)を進めます
- 新井田川沿いの花や緑、桜並木など地域の財産を守り育てます
- 川岸の憩いや遊歩道の維持整備、桜並木の延長など、新井田川沿いの課題の解決に向けて取り組みます

【街づくりの方針】

景観づくりの方針

- 新井田川と奥海山の眺望の保全など、地域の魅力を高める景観づくりを進めます



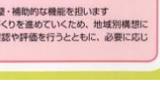
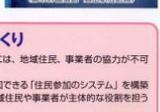
【街づくりの方針】

防災街づくりの方針

- 建物の耐震・不燃化を推進し、災害に強い街づくりを進めます
- 災害時の避難場所や避難経路について、地域住民への周知活動を徹底します。
- 道路冠水箇所の抜本的な排水対策を検討します

地域別構想策定後の街づくり

- 地域別構想に沿って街づくりを進めるためには、地域住民、事業者の協力が不可欠です
- 地域住民や事業者が街づくりに主体的に参加できる「住民参加システム」を構築するため、現在の「街づくり協議会」を、地域住民や事業者が主体的な役割を担う街づくりの場に発展させます
- 行政は、この新しい街づくりの場に対し、調整・補助的な機能を担います
- でき次第に定期的・効果的に街づくりの進捗を点検し、地域別構想に基づく事業の進捗状況について、定期的に確認や評価を行うとともに、必要に応じて構想の内容についても再検討します



学区別  
方針図  
(続き)

・松陵学区

松陵学区の  
街づくり方針図

〈街づくりの方針〉

土地利用・市街地整備の方針

- 工業地帯と住宅地の良好な土地利用及び住環境の向上を図るため、各種施策の検討を進めます
- 地域の活性化につながる遊休地・遊休施設の活用方法の検討を進めます
- 都市基盤施設の整備・充実及び、地区計画などの活用により、良好な住環境の保全及び形成を図ります



〈街づくりの方針〉

道路、交通の方針

- 都市計画道路などの幹線道路の整備及び、交通緩衝帯の検討を進めます
- 狭い・な地域内道路などの解消に向けた整備を進めます
- 交通弱者のための移動手段の検討を進めます
- 長期未着手都市計画道路の見直しを進めます



〈街づくりの方針〉

公園緑地、水辺環境づくりの方針

- 公園本整備地区への公園の整備及び既存公園における適切な管理などにより、安全で快適に利用できる公園づくりを進めます
- 光ヶ丘公園における未整備箇所の有効活用とスポーツレクリエーション機能の向上を図ります
- 大浜海岸、賢哲寺周辺の北港緑地は、自然環境を生かした親水空間としての整備を進めます

〈街づくりの方針〉

災害に強い地域づくりの方針

- 住宅密集地における建物及びブロック塀の耐震性の向上と防火対策を推進し、災害に強い街づくりを進めます
- 避難路・避難場所の整備及び、災害情報伝達方法の検討を進め、安全安心の街づくりを進めます



〈街づくりの方針〉

景観づくりの方針

- クロマツ林の保全・育成と景観向上への取組みの検討を進めます
- 住宅地での緑化の推進と街並みづくりのルール化などにより、調いとやすらぎの感じられる街づくりを進めます

地域別構想策定後の街づくり

- 地域別構想に沿って街づくりを進めるためには、地域住民、事業者の協力が不可欠です
- 地域住民や事業者が街づくりに主体的に参加できる「住民参加のシステム」を構築するため、現在の「街づくり協議会」を、地域住民、事業者が主体的な役割を担う街づくりの組織に発展させます
- 行政は、この新しい街づくりの組織に対し、調整・補助的な機能を担います
- できるだけ効率的・効果的にこれからの街づくりを進めていくため、地域別構想に基づく事業の進捗状況について、定期的に確認や評価を行うとともに、必要に応じて構想の内容についても再検討します



・泉学区

街づくりの目標

- 地域と行政との協働による活力のある街づくり
- 安全で安心して生活できる快適な街づくり
- 地域の歴史や文化・環境と調和のとれた街づくり

土地利用・市街地整備の方針

- 大規模な店舗と住宅地の適切な土地利用誘導を推進し、地区計画などの街並みづくりのルール化とその厳守により、より良い生活環境の構築を進めます
- 公園や道路などの都市基盤の整備・充実を図るとともに、地域住民と協働による街づくりを進め、良好な住環境の保全と形成を図ります
- 地域と密接に関連する学校や事業所との連携を図り、互いの長所を取り入れた調和のとれた街づくりを進めます

道路・交通環境の方針

- 地域内の交通量の多い幹線道路について、人と車が快適に通行できるよう、交通需要に則した道路づくりの検討を進めます
- 現在、整備が未着手となっている都市計画道路高砂御田構線について、将来のあり方について検討を進めます
- 狭い生活道路や見通しの悪い交差点の改善、防犯灯の充実など人と車が安全安心に通行できる道路環境づくりを進めます

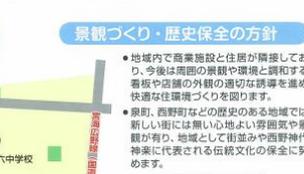


公園・緑地空間の方針

- 子供から高齢者まで地域住民の憩いの場として、公園施設の適切な管理や手づくり公園整備事業などの活用により安全で快適に利用できる公園・緑地づくりを進めます
- 北部公園の未利用箇所の有効活用を図るとともに、地域内の公園の中心として魅力のある公園整備を図ります

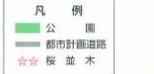
水辺環境づくりの方針

- 地域の周縁を囲む幸福川、豊川、新井田川は、貴重な親水空間であり、今後も川岸の緑草や、桜並木や遊歩道の維持、整備を地域住民と河川管理者など関係機関と連携し協働で守ります
- 集中降雨発生時に冠水する箇所が地区内に見受けられ、雨水の適切な排水が課題となっており、雨水排水系統の見直しと整備を進めます



景観づくり・歴史保全の方針

- 地域内で商業施設と住居が隣接しており、今後は両者の景観と調和する看板や店舗の外観の適切な誘導を進め、快適な住環境づくりを図ります
- 泉町、西野町などの歴史のある地域では、新しい街には無い心地よい雰囲気や景観が有り、地域として街並みや西野神社に代表される伝統文化の保全に努めます



交通に関する方針

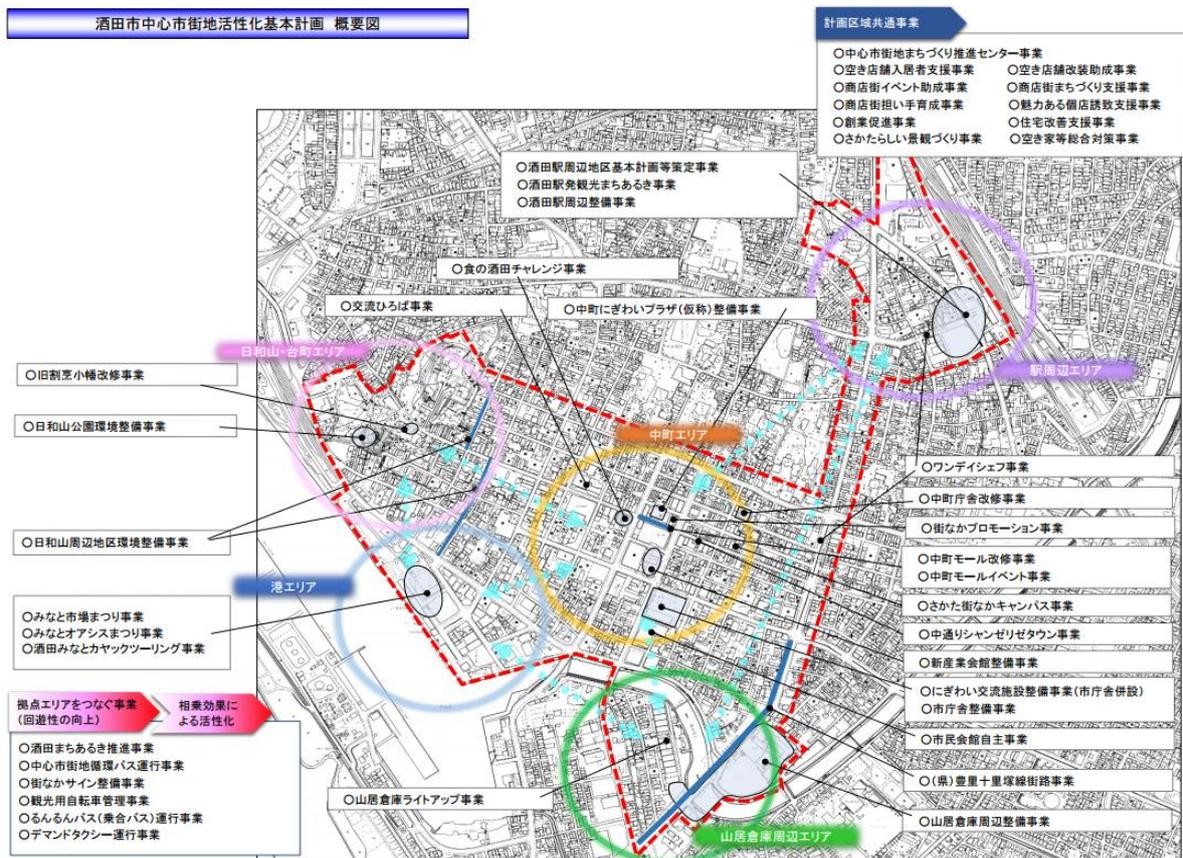
- 高速道路、地域高規格道路など広域交通網の整備を促進する
- 物流拠点「酒田港」の整備を促進する
- 市街地内の拠点を結ぶ交通ネットワークの充実を図る
- 鉄道の高速化及び庄内空港の機能充実を図る
- 人と車の共存できる地域内道路（コミュニティ道路）の整備を図る

## ● 関連計画の整理

### (1) 酒田市中心市街地活性化基本計画

#### 酒田市中心市街地活性化基本計画

- 平成27年4月から平成32年3月までの5箇年計画で、前計画に引き続き、切れ目の無い新計画を策定します。計画区域は中心市街地の116.3haで、旧商業高校跡地、消防本署跡地及び本間美術館の区域を追加し、43事業に取り組んでいきます。
- 基本理念は「湊まちルネッサンス（再興）－湊のにぎわいと交流のあるまちづくり－」で、前計画の基本理念を踏襲します。
- 目標指標に経済活力の向上という中心市街地活性化法の趣旨を踏まえ、商業指標として空き店舗数を追加しました。また、前計画で目標として掲げた街なか居住という視点は、今後重要であるため、居住人口を参考指標としました。
- 概要図



### (2) 酒田まち・ひと・しごと創生総合戦略

#### 酒田まち・ひと・しごと創生総合戦略

- 総合計画に位置付けた施策(重点プロジェクト・施策の大綱)を基本としながら、「まち・ひと・しごと創生」に直接的に資する施策を取りまとめたものです。また、総合戦略における取り組みやその結果を、今後策定が予定されている次期総合計画(H30～おおむね10年程度)(仮)にも反映させていきます。実施期間は2015(平成27)年度から2019(平成31)年度までの5年間です。
- 「『働きたい』がかなう酒田をつくる」「酒田への新しい人の流れをつくる」「『結婚・出産・子育ての希望』がかなう酒田をつくる」「『つながり』と『安心』にあふれた『住み続けたい』酒田をつくる」の4つを基本目標として掲げています。

### (3) 酒田市観光基本計画

#### 酒田市観光基本計画

- 平成 17 年 11 月の 1 市 3 町の合併により新市の観光資源は湊町の歴史・文化資源や鳥海山をはじめ、出羽丘陵の西側一帯の広大な自然や文化施設など、幅広いものとなりました。それに伴い旧市と旧 3 町の観光資源を連動させたメニューや仕組みづくりが必要となりました。また観光客の回遊性、長期滞在性を高め、歴史・文化、食、四季の自然等のテーマに即した広域観光の振興を図るとともに「観光の産業化」のより一層の振興に向けた新たな取り組みを促進し、交流人口の拡大による活性化を推進する必要があります。このため、今後の動向など、観光を取り巻く環境の大きな変化をも見据えながら、今後の酒田市の観光施策の指針となる新たな観光基本計画を策定しました。
- 酒田市総合計画に基づく観光分野の個別計画として位置づけ、酒田市のさらなる観光振興を目指し、中長期的な基本計画と具体的な施策の展開を示すものとします。
- 酒田市総合計画との整合性を図り、平成 20 年度（2008 年度）から平成 29 年度（2017 年度）までの 10 年間を期間とします。
- 計画策定後は、具体的施策の達成状況及び進捗状況の把握に努めるとともに、観光を取り巻く社会情勢の変化などにも対応しながら、必要に応じて内容の見直しを行います。

### (4) 酒田市地域福祉計画

#### 酒田市地域福祉計画

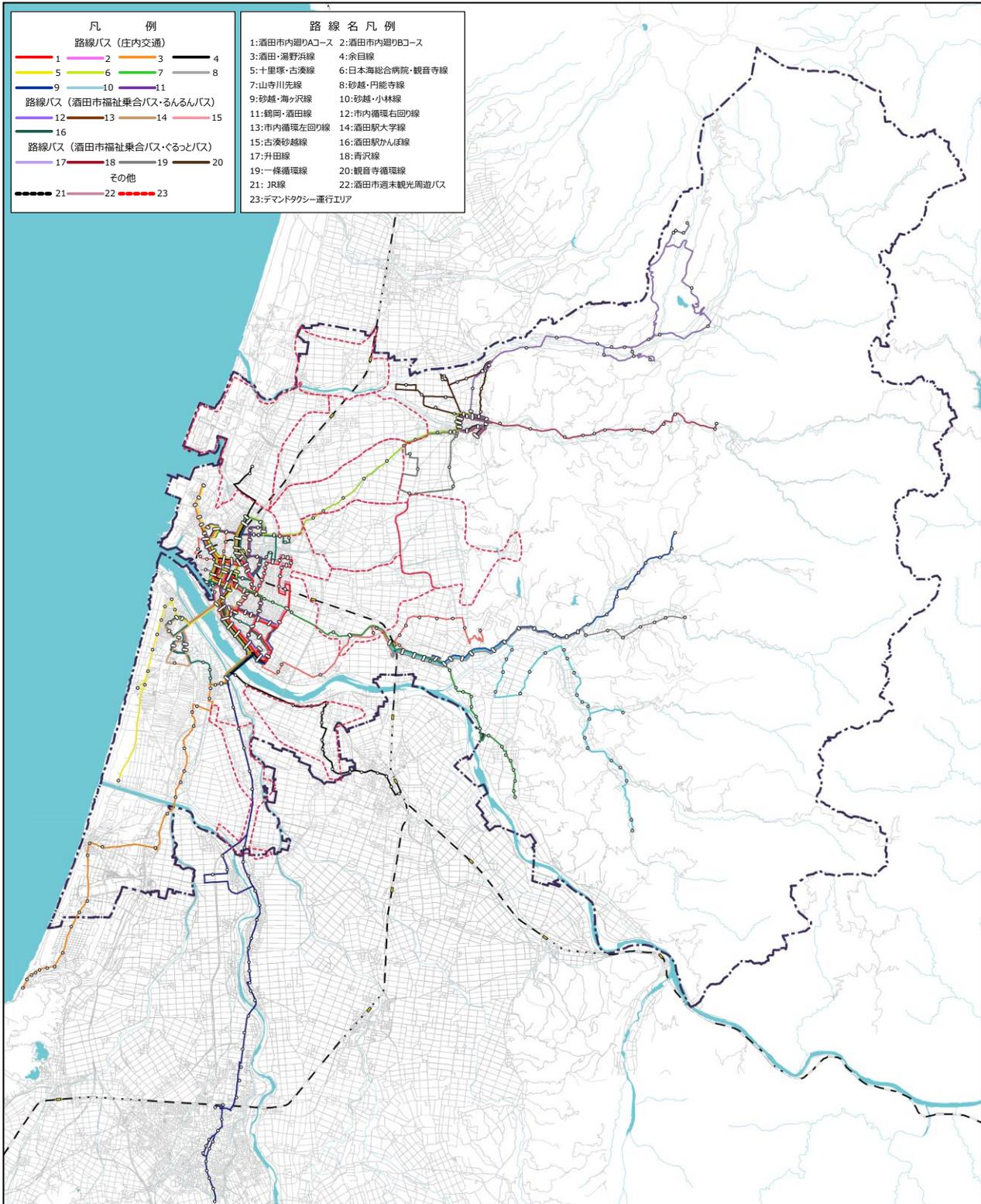
- 「第 2 期酒田市地域福祉計画」は、平成 18 年度に策定した「第 1 期酒田市地域福祉計画」の理念を踏襲しつつも新たな課題に対応していくことを大きな柱とし、基本目標の一つに「地域福祉サービスの充実したまち」を追加しました。また、より地域における実践的計画とするため、計画にある「地域」を主に自治会、福祉関係団体など地域づくり組織で構成される「コミュニティ振興会」を単位に想定しながら「地域」とともに推進する計画として策定されました。
- 酒田市高齢者保健福祉計画、酒田市介護保険事業計画、酒田市障がい者福祉計画、酒田市子育て支援行動計画、健康さかた 21 計画の各計画を「地域」や「生活」といった視点で横断的に見直し、総合化することで、酒田市の地域福祉に必要な考え方、方向性、取り組み方法を集約し、地域の福祉力を高めていくものです。
- 第 2 期酒田市地域福祉計画の計画期間は、平成 23 年度（2011 年度）から平成 27 年（2015 年度）までの 5 年間です。

### (5) 酒田市障がい者福祉計画

#### 酒田市障がい者福祉計画

- 障がい者一人ひとりの状況に合わせ、かつ一生涯にわたって切れ目のない支援を行うことが引き続き求められています。また東日本大震災では、障がい者に対する避難支援のあり方が課題となりました。このような状況を踏まえ平成 26 年度までの計画の趣旨を引き継ぎ「酒田市総合計画」にある「地域で支え合う福祉のまちづくり」の実現に向け「障がいのある人が安心して自分らしく生活できる地域社会の実現」を基本理念に「第 4 期酒田市障がい者福祉計画」を策定しました。
- 第 4 期酒田市障がい者福祉計画は、平成 27 年度から平成 32 年度までの 6 年間を計画期間とします。第 4 期酒田市障がい福祉計画は、平成 27 年度から平成 29 年度を目標年度とする 3 年間とします。また各計画は、社会状況の変化に伴い必要に応じて見直しを行います。
- 「障がいのある人が安心して自分らしく生活できる地域社会の実現」の基本理念のもと、「支え合う地域生活の推進」「自立や社会参加の推進」「安全で安心して生活できるまちづくり」3つの考え方を基本とし、積極的に障がい者施策を推進します。
- 国の「障害者基本計画」、県の「山形県障がい者計画」を基本として策定したものです。酒田市障がい福祉計画は、国の「基本指針」、県の「山形県障がい福祉計画」の趣旨と方向性を踏まえた上で策定したものです。また、酒田市において策定している関連計画と相互に連携・強化し、効果的な推進を図ります。

## ● 酒田市の公共交通路線図



## ●公共交通の現状

### (1) 鉄道

JR 羽越本線は、新潟市の新津駅から秋田市の秋田駅までを結ぶ路線であり、上越新幹線に接続する特急も運行されています。

貨物輸送が盛んな路線であり、貨物列車の本数が多いです。路線沿線にコンテナ取扱駅が点在しており、酒田市内のコンテナ取扱駅は酒田港駅となっています。

観光客の誘致のため、車両を改造した快速「きらきらうえつ」の運行や、SL 列車の運行を行っています。

路線データ		運行形態（酒田駅停車本数）	
営業キロ	全長 274.4km（貨物支線含む）	平日	1 日 21 往復 （うち下り上りともに 7 本は特急「いなほ」）
駅数	61（起終点駅、貨物駅含む）	休日	1 日下り 21 本、上り 23 本 （うち下り上りともに 7 本は特急「いなほ」 （うち下り上りともに 1 本は快速「きらきらうえつ」）
酒田市内接続路線			
JR 酒田駅	羽越本線貨物支線（酒田港駅方面）		

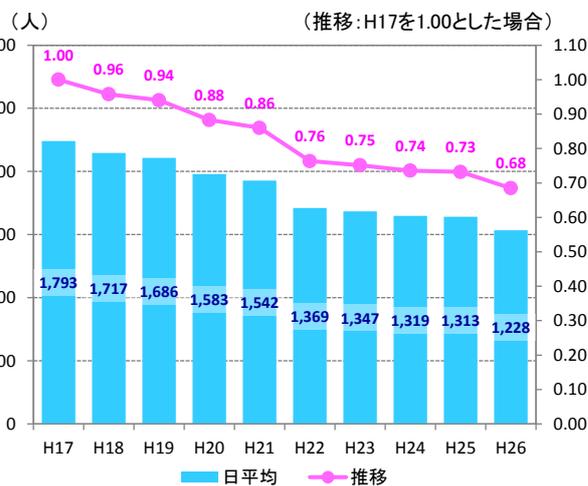
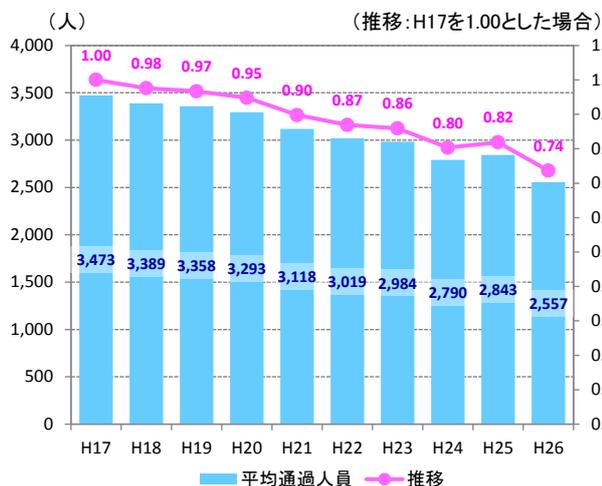
### <路線利用状況>

単位：人

	S62	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26
<b>新津-秋田間</b>	<b>5,862</b>	<b>3,473</b>	<b>3,389</b>	<b>3,358</b>	<b>3,293</b>	<b>3,118</b>	<b>3,019</b>	<b>2,984</b>	<b>2,790</b>	<b>2,843</b>	<b>2,557</b>
新津-村上	8,452	5,103	5,011	4,943	4,919	4,724					
新津-新発田	6,917						2,159	2,166	1,975	1,974	1,676
新発田-村上	9,646						6,446	6,364	6,290	6,474	6,088
村上-酒田	5,797	3,106	3,034	3,072	2,998	2,812					
村上-鶴岡	5,690						2,585	2,539	2,344	2,359	2,122
鶴岡-酒田	6,109						3,065	3,046	2,776	2,800	2,516
酒田-秋田	4,873	2,925	2,835	2,754	2,674	2,523					
酒田-羽後本荘	4,393						1,882	1,872	1,686	1,705	1,446
羽後本荘-秋田	5,569						3,293	3,247	2,993	3,120	2,785

### <新津～秋田間路線利用状況>

### <JR 酒田駅乗車人員>



※平均通過人員：利用者の 1 日 1km あたり的人数（旅客輸送人キロ÷営業キロ）

乗車人員：乗車人員のみ、降車の人員は含まれない

資料：JR 路線別ご利用状況  
各駅の乗車人員

## (2) バス交通

### ① 民営路線バス（庄内交通株式会社）

酒田市で運行している路線バスは、隣接市町と交通を結ぶ「地域間路線」が3路線、市内を運行する路線バスが9路線（平田ワンコインバスを含む）運行しています。

路線名・系統名	運行本数	運行日	運行ルート	備考	地域間／市内路線
鶴岡-酒田線	9往復	毎日	外内島～鶴岡駅前～庄内総合支庁～イオン酒田南店～酒田駅前～庄交バスターミナル	土日祝休日は4往復	地域間幹線路線
酒田市内廻りAコース	5便	毎日	庄交バスターミナル～酒田駅前～中町～日本海総合病院～富士見町～庄交バスターミナル	土日祝休日は2便	市内路線
酒田市内廻りBコース	5便	毎日	庄交バスターミナル～酒田駅前～富士見町～日本海総合病院～中町～庄交バスターミナル	土日祝休日は2便	市内路線
酒田-湯野浜線	4往復	毎日	(酒田光陵高校) 酒田駅前～中町～日本海総合病院～浜中～湯野浜温泉	土日祝休日は2往復	地域間幹線路線
酒田-余目線	4往復	毎日	(特別支援学校) 酒田駅前～中町～イオン酒田南店～日本海総合病院～新堀～余目	土日祝休日は2往復	地域間幹線路線
十里塚-古湊線	7往復	毎日	(八重浜) 十里塚～中町～酒田駅前～(酒田光陵高校)～古湊	土日祝休日は4往復 上り始発便、下り最終便は光陵高校を経由	市内路線
日本海総合病院-観音寺線	4.5往復	毎日	日本海総合病院～イオン酒田南店～中町・柳小路～酒田駅前～西港グランド前～観音寺	土日祝休日は1往復	市内路線
酒田-山寺川先線	4往復	毎日	(酒田光陵高校) 酒田駅前～中町～砂越駅前～平田総合支所～山寺川先	土日祝休日は2往復	市内路線
砂越-円能寺線 ※	4往復	毎日	砂越駅前～平田総合支所～仁助新田～円能寺	土日祝休日は2.5往復 自由乗降区間：檜橋～円能寺	市内路線
砂越-小林線 ※	4往復	毎日	砂越駅前～平田総合支所～上茗ヶ沢～小林	土日祝休日は2.5往復 自由乗降区間：檜橋～円能寺	市内路線
砂越-海ヶ沢線 ※	4往復	毎日	砂越駅前～平田総合支所～仁助新田～円能寺	土日祝休日は2.5往復 自由乗降区間：檜橋～円能寺	市内路線
酒田光陵高校線	4便	平日	庄交バスターミナル・酒田駅前～酒田光陵高校		市内路線

※ = 平田ワンコインバス（乗車運賃100円）

資料：庄内交通HP

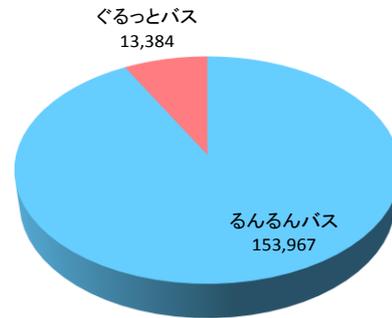
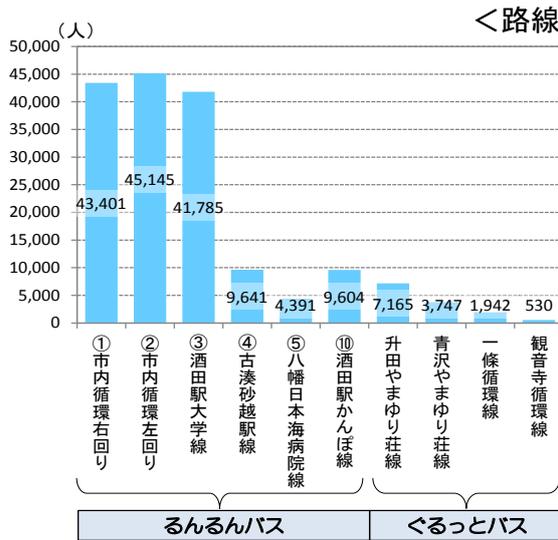
## ② 市営福祉乗合バス

酒田市が運営する福祉乗合バス「るるんバス」は酒田市街地を循環し、「ぐるっとバス」は八幡地域内を運行しており、市民の大切な足となっています。

乗車運賃は、乗車1回につき100円です。(保護者同伴の未就学児は無料)

路線名・系統名	運行本数	運行日	運行ルート	備考	地域間/市内路線
るるんバス				乗車運賃:100円 (保護者同伴の未就学児は無料)	
市内循環右回り線	7便	毎日	中町西～日本海総合病院～中町～東泉町～中町西		市内路線
市内循環左回り線	7便	毎日	中町～東泉町～中町西～日本海総合病院～中町		市内路線
酒田駅大学線	9往復	毎日	酒田駅正面口～中町～大学前～かんぼの宿	2・4・6・8便は高見台方面を經由	市内路線
古湊砂越駅線	4往復	月・水・金	古湊～中町～日本海総合病院～悠々の杜温泉	月2回、日曜日に運行(平成27年度9月まで) 自由乗降区間:砂越緑町～悠々の杜温泉	市内路線
酒田駅かんぼ線	4往復	火・木・土	酒田駅正面口～中町～日本海総合病院～高見台～かんぼの宿	月2回、日曜日に運行(平成27年度9月まで)	市内路線
ぐるっとバス				乗車運賃:100円 (保護者同伴の未就学児は無料)	
升田やまゆり荘線	8.5往復	毎日	升田～八幡総合支所前～やまゆり荘	スクール混乗バスとして運行(上り:6・8便、下り:2・8便) 全区間自由乗降加	市内路線
青沢やまゆり荘線	7.5往復	毎日	青沢～八幡総合支所前～やまゆり荘	スクール混乗バスとして運行(上り:5・7便、下り:2・7便) 全区間自由乗降加	市内路線
一條循環線	3便	毎日	やまゆり荘～八幡総合支所前～やまゆり荘	全区間自由乗降加	市内路線
観音寺循環線	3便	毎日	やまゆり荘～福山～やまゆり荘	全区間自由乗降加	市内路線

資料:酒田市役所HP

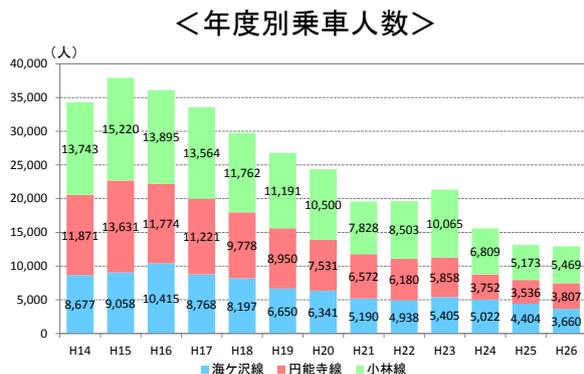
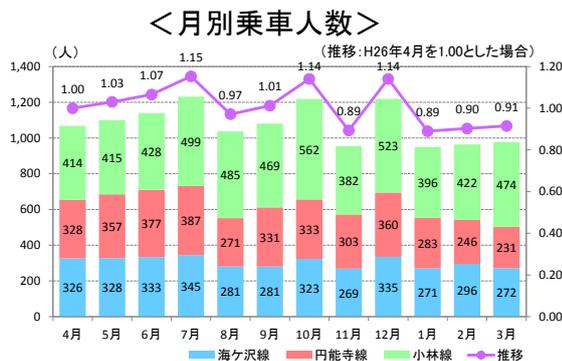


資料:路線バス利用実績

## ③ 平田ワンコインバス

庄内交通が運行する砂越駅を起点とした路線バスで、3路線運行しています。

乗車運賃は、乗車1回につき100円です。



資料:酒田市提供資料

### (3) デマンドタクシー

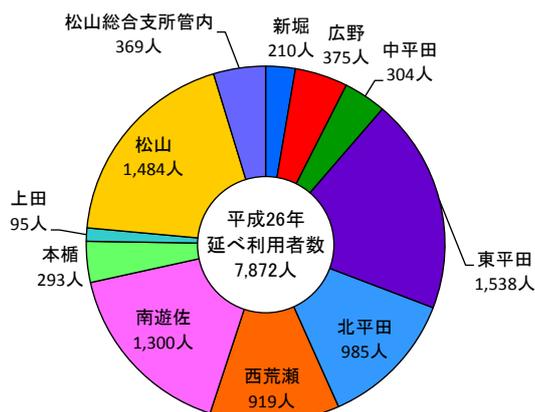
デマンドタクシーは新堀地区・東平田地区・北平田地区・南遊佐地区は月・水・金曜日に、広野地区・中平田地区・西荒瀬地区・本楯地区・上田地区は火・木・金曜日にそれぞれ1日4便運行しています。

松山酒田駅線は火・木・金曜日に、松山総合支所管内線（庄内みどり農協松山支店、松山診療所）は月～土曜日（※）に1日3便運行しています。

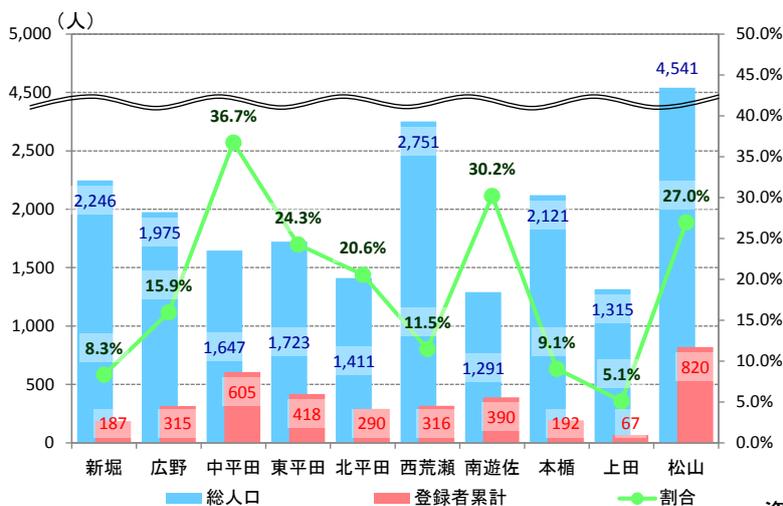
いずれも地区自宅と市街地拠点の間を運行しています。

※平成28年3月末まで毎日運行

<地区別年間利用者数>



<登録者数の累計>



資料:酒田市提供資料  
(H27.3.31 現在)

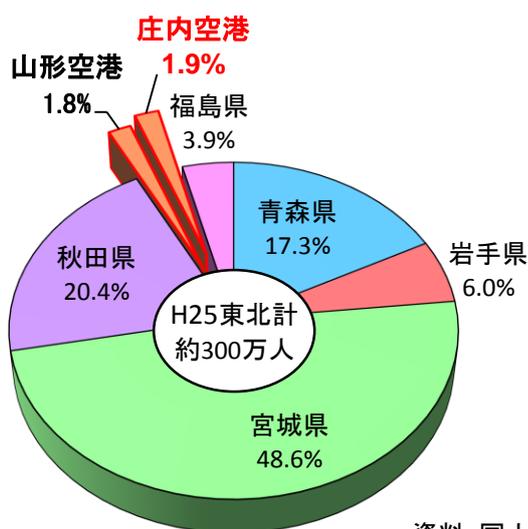
#### (4) 空路

山形県の日本海側、酒田市と鶴岡市のほぼ中間に位置し、県内2つめの空港として、平成3年10月に開港しました。ビジネス・観光の拠点となっています。

滑走路の周辺を大規模な都市公園が囲んでおり、身近なレクリエーションの場として提供されています。

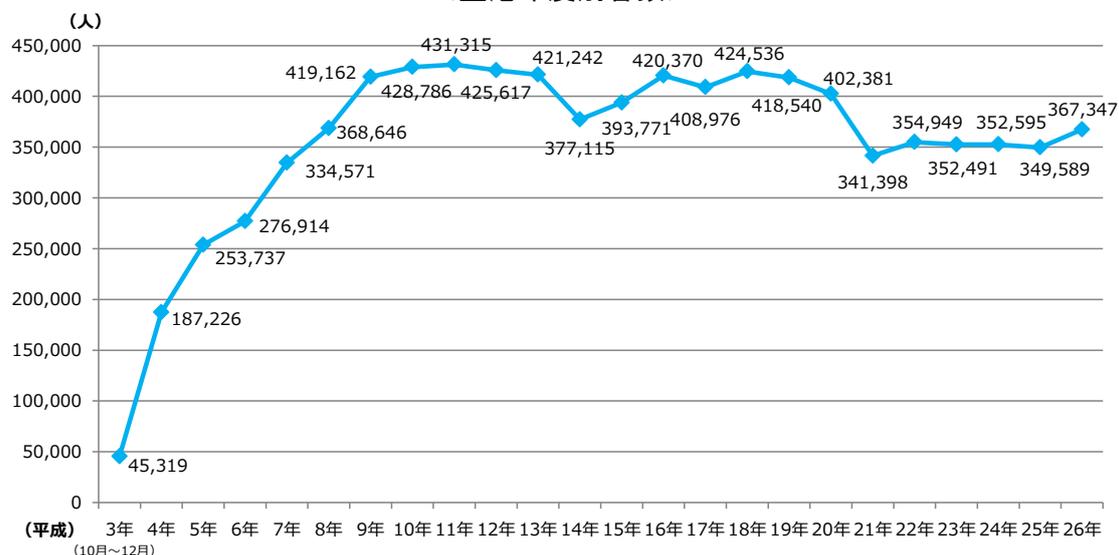
庄内空港は羽田空港（東京）と航路を結んでおり、1日4往復運航しています。

<空港乗降客数>



資料:国土交通省 空港統計年報(H25)

<空港年度別客数>



資料:2015年庄内空港概要

### (5) 定期航路（飛島）

定期船「とびしま」は飛島（勝浦）～市街地間の 39.3 km を結ぶ航路として、1 日 1～3 往復運行しています。2 便以上の運行日は、主に祝休日や長期休暇期間等の観光シーズンです。

また、飛島は年間 12,000 人の観光客が訪れる本市の観光拠点でもあります。

#### <定期船とびしま運賃>

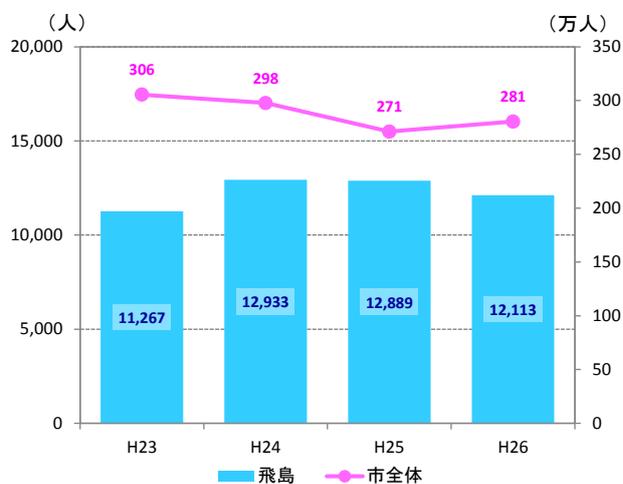
	片道	往復	団体（15名以上）
大人	2,100 円	4,200 円	往復 3,790 円
小人	1,050 円	2,100 円	往復 1,890 円

#### <定期船とびしま運行本数>

	酒田発⇒勝浦（飛島）着	勝浦（飛島）発⇒酒田着
1 航海	9 : 30 → 10 : 45	13 : 30 → 14 : 45
2 航海	< 1 便 > 9 : 00 → 10 : 15	11 : 15 → 12 : 30
	< 2 便 > 13 : 45 → 15 : 00	15 : 45 → 17 : 00
3 航海	< 1 便 > 8 : 00 → 9 : 15	10 : 00 → 11 : 15
	< 2 便 > 12 : 00 → 13 : 15	14 : 00 → 15 : 15
	< 3 便 > 15 : 45 → 17 : 00	17 : 15 → 18 : 30

資料：山形県酒田観光物産協会サイト「やまがた酒田さんぽ」

#### <年度別観光客数>



#### <飛島>



資料：観光統計データ

## (6) 定期コンテナ航路

酒田港は平成 15 年にリサイクルポート、平成 22 年には山形県で唯一となる重要港湾に指定されました。

酒田港を大きく分けると、本港地区、北港地区、外港地区の 3 地区に分けられます。

酒田港には外国や日本各地からの多くの貨物が集まり、大規模な集積拠点となっています。

現在は、酒田港国際定期コンテナ航路として、韓国航路（酒田港～韓国の釜山港）、中国・韓国航路（酒田～韓国の釜山～中国の上海）を週 7 便で運航しています。これらの貨物は、釜山港を経由して世界各国へ運ばれています。

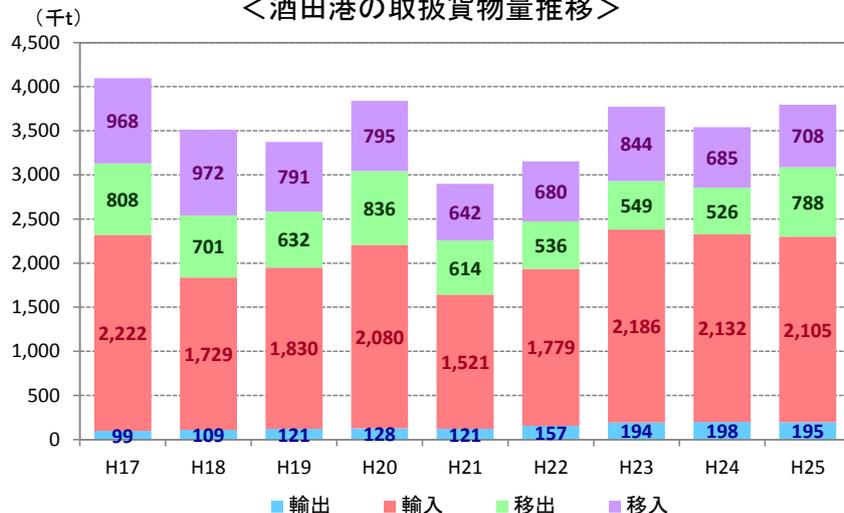
### <酒田港の概要>

沿革	H4.5	東方水上シルクロードが開設
	H7.5	酒田・釜山定期コンテナ航路が開設
	H15.4	総合静脈物流拠点港(リサイクルポート)に指定
	H17.7	本港地区が「みなとオアシス」に認定
	H22.8	重点港湾に選定
	H23.11	リサイクル貨物機能に係る日本海側拠点港に選定
	H27.5	酒田・中国航路が開設
	H27.6	酒田・中国(上海・寧波)航路が開設
コンテナ航路	韓国航路	酒田～富山新港～金沢～釜山～境港～酒田
		酒田～釜山～金沢～直江津～新潟～酒田
		酒田～境港～釜山～釜山新港～金沢～秋田～酒田
		酒田～新潟～富山新港～釜山～釜山新港～直江津～酒田
		酒田～富山新港～釜山～釜山新港～秋田～酒田
	中国・韓国航路	酒田～釜山～蔚山～光陽～上海～寧波～日本太平洋側等の港湾～寧波～上海～釜山～釜山新港～新潟～函館～苫小牧～釧路～八戸～酒田
		酒田～釜山～釜山新港～蔚山～上海～釜山～新潟～秋田～苫小牧～酒田

※赤字：酒田港、橙字：韓国、緑字：中国

資料：プロスパーポートさかた ポートセールス協議会HP

### <酒田港の取扱貨物量推移>



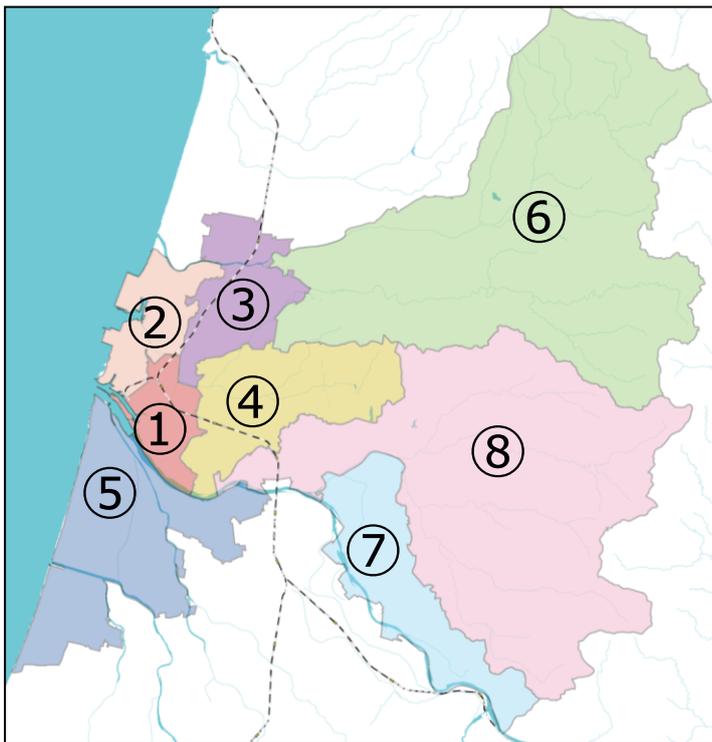
資料：港湾統計

## ●地区別整理

### (1) 地区別整理の考え方

本市は平成 17 年に 1 市 3 町が合併により、広大な面積を有することや、市内を横断する最上川や赤川等による地理制限等によって、地域ごとに特性や抱える課題は異なります。

そうした状況を踏まえ、下図に示す通りに地区わけを行い、地域の特徴を整理しました。



#### < 地区名 >

No.	地区名
1	市街地区
2	川北西部地区
3	川北北部地区
4	川北東部地区
5	川南地区
6	八幡地区
7	松山地区
8	平田地区

### (2) 地区別カルテ

市民意向調査を踏まえ、地区別にカルテ形式に状況の整理を行いました。

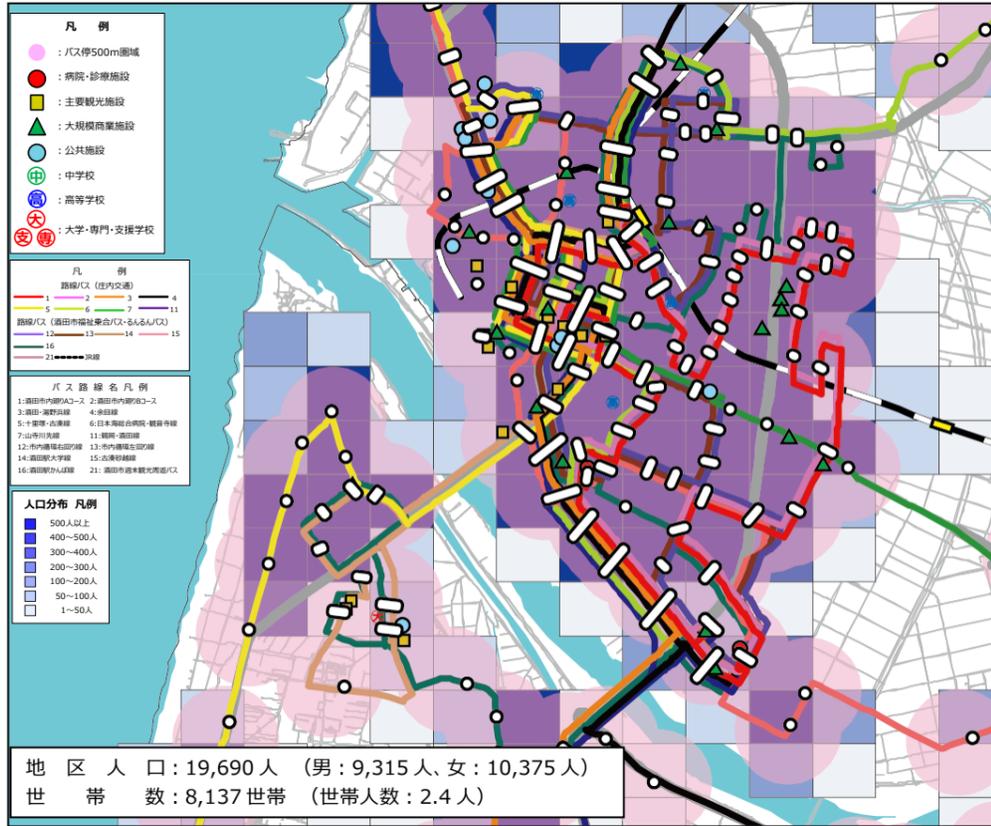
カルテについては次頁より示します。

なお、資料中に示す、「施設分布」は下表の考えに基づいて記載しています。

公 共 施 設	酒田市 HP「市の施設案内」に記載する施設
商 業 施 設	食品小売系の商業施設（スーパー等）
病 院	庄内二次医療圏の一般病院
学 校	高等学校以上（高校・大学・専門・短大等）
観 光 施 設	入込客数調査を実施する施設・地点
開 発 予 定 等	市が実施する再開発事業

# 市街地区の現状

## ○位置図



## ○地区の概要・公共交通の運行状況

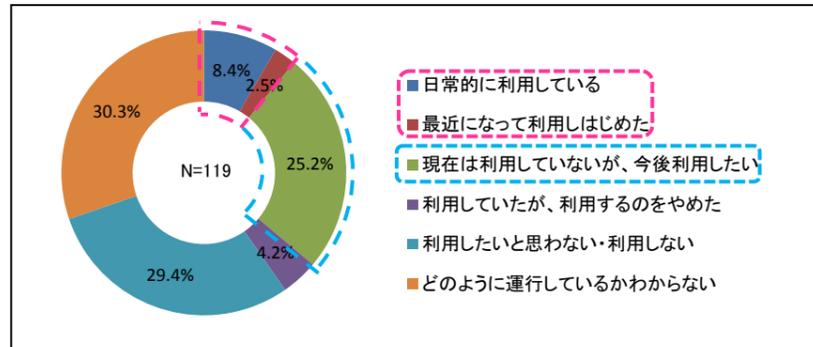
- 多くの商業施設、学校、観光施設等が立地する、酒田市の中心地区です。
- 現状の路線バスの路線網は主な施設へのアクセス性が確保されています。
- 路線バスはJR酒田駅を中心に地区内を満遍なく運行しています。
- 鉄道の停車駅は、本市の中心拠点である「JR酒田駅」です。
- 庄内地方の中核病院である日本海総合病院をはじめとした医療施設へのアクセスも確保されています。

公共施設	酒田市立中央図書館、酒田市民会館希望ホール、酒田市役所、勤労者福祉センター
商業施設	イトーヨーカドー、マリン5清水屋、ヤマザワ、ひかり市、Aコープ、トー屋、マックスバリュ、ジェイマルエー、マルホムート
病院	本間病院、日本海総合病院、日本海総合病院酒田医療センター
学校	高等学校（西、東、天真学園）、専門学校（看護、調理師）
観光施設	酒田市立資料館、旧白崎医院、海洋センター、スワンスケートリンク、旧鋳屋、さかた海鮮市場、酒田夢の倶楽、山王くらぶ、みなと市場、本間家旧本邸、本間美術館
開発予定等	酒田駅周辺整備事業、山居倉庫周辺整備事業、日和山周辺地区環境整備事業

	路線名	日当たり運行本数（方面別）等
鉄道	JR 羽越本線	平日 41 便・休日 38 便
	JR 陸羽西線	平日 7 便・休日 7 便
路線バス	酒田市内廻り A コース	平日 5 便・休日 2 便
	酒田市内廻り B コース	平日 5 便・休日 2 便
	酒田・湯野浜線	平日 8 便・休日 4 便
	日本海総合病院・観音寺線	平日 9 便・休日 2 便
	鶴岡・酒田線	平日 18 便・休日 8 便
	酒田市内循環右回り線	平日 7 便・休日 7 便
	酒田市内循環左回り線	平日 7 便・休日 7 便

## ○地区住民の公共交通の利用状況

- 10.9%が公共交通を利用しており、25.2%が今後の利用を検討しています。
- 「どのように運行しているかわからない」が30%以上で最も回答が多く、わかりやすい運行体系が求められます。

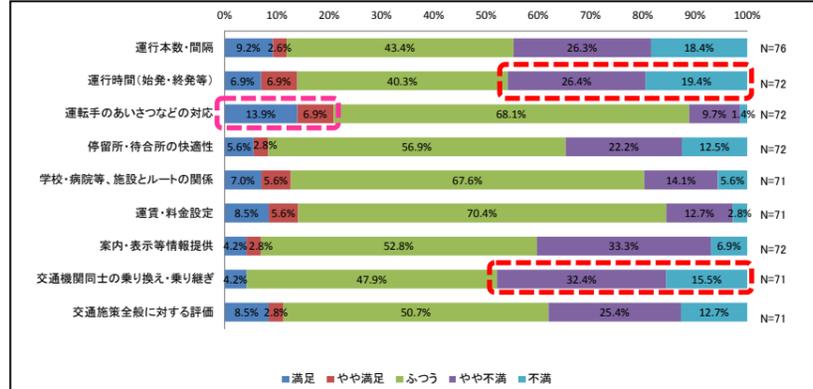


## ○市民の移動実態

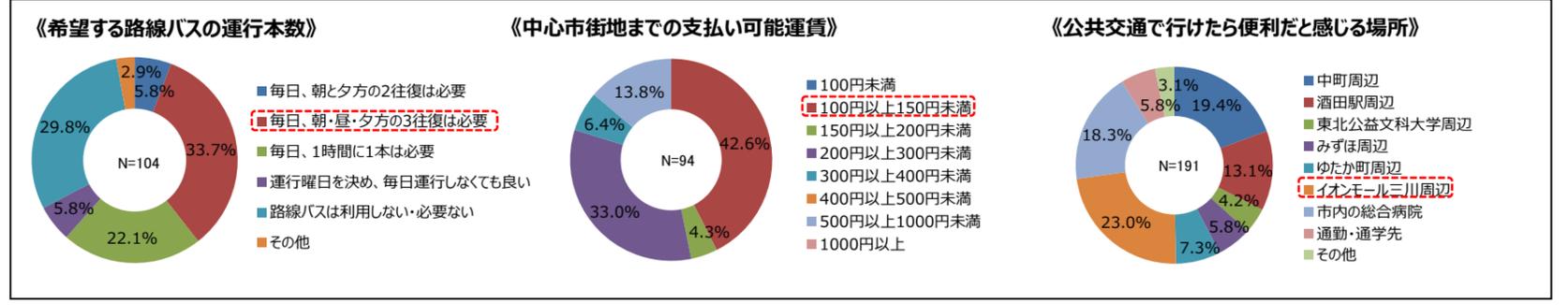
- 通院先では「日本海総合病院」（27.7%）、買物先では「トー屋」（31.8%）の回答が多いです。
- 公共交通の評価は、「運転手のあいさつなどの対応」が最も満足度が高く、「交通機関同士の乗り換え・乗り継ぎ」「運行時間」への不満度が高いです。
- 公共交通のサービスとして、「運賃の支払い方法を簡単にする」「乗り継ぎがスムーズにできる拠点の整備」が多く求められています。

目的	市内外（通勤・通学 N=45、通院 N=38、買物 N=54）	目的地（通勤・通学 N=41、通院 N=65、買物 N=85）	頻度（通勤・通学 N=59、通院 N=77、買物 N=103）
通勤・通学	市内 88.9%、市外 11.1%	市街地区：39.0%・川北西部地区：24.4%	週5日以上：83.1%・週3～4日：8.5%
通院	市内 97.4%、市外 2.6%	日本海総合病院：27.7%	月1回未満：48.1%・月1～2日：46.8%
買物	市内 92.6%、市外 7.4%	トー屋：31.8%・ヤマザワ：9.4%・イオン：9.4%	週1～2日：37.9%・週3～4日：36.9%

## ○公共交通の評価

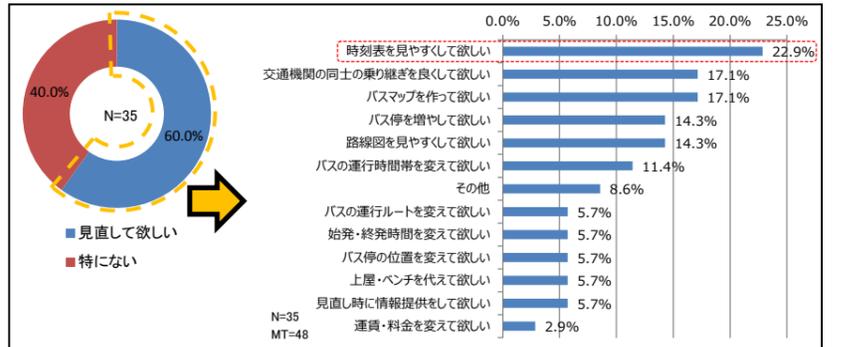


## ○酒田市で生活する上で最低限必要な移動機会

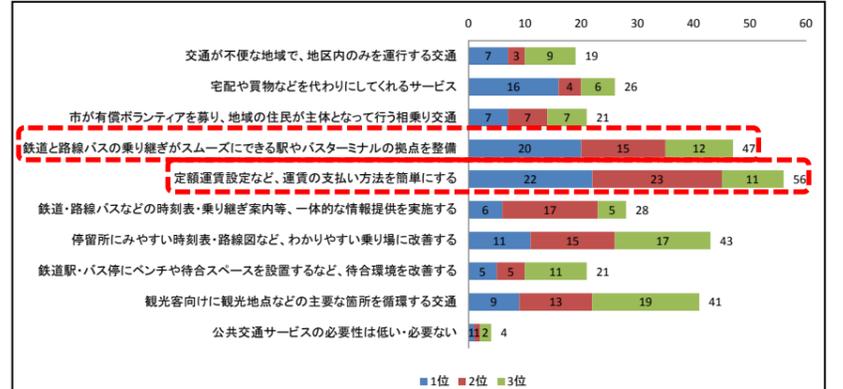


## ○公共交通で見直してほしいこと

- 見直してほしい内容で最も多くあげられたものは「時刻表を見やすくしてほしい」で22.9%、次いで「交通機関同士の乗り継ぎを良くしてほしい」「バスマップを作って欲しい」で17.1%でした。

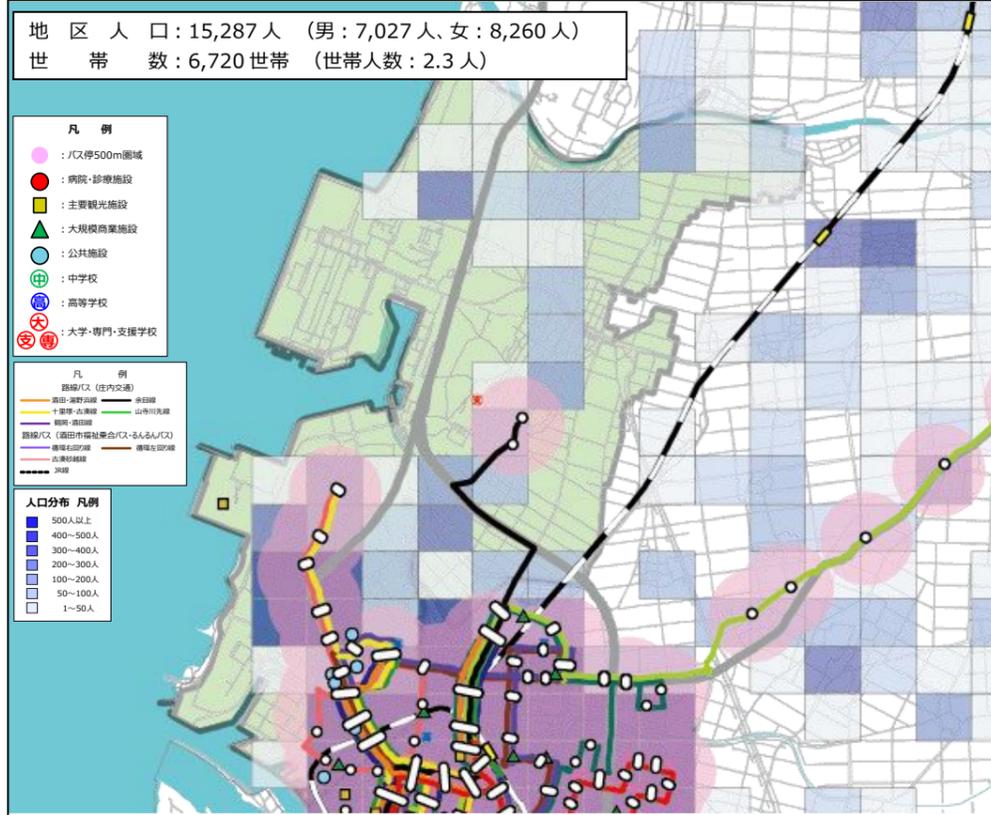


## ○公共交通に必要なサービス



# 川北西部地区の現状

## ○位置図



## ○地区の概要・公共交通の運行状況

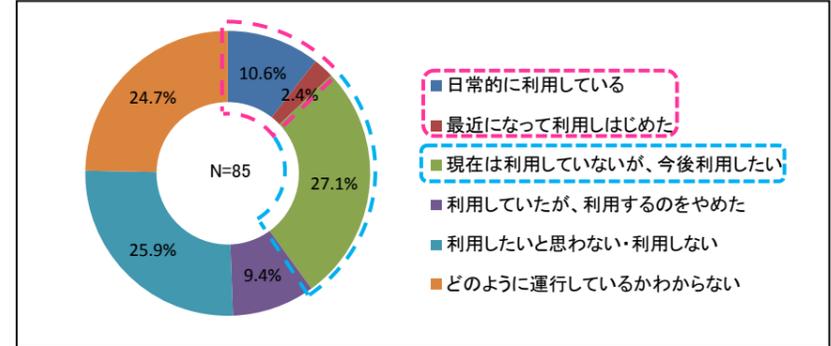
- 現状の川北西部地区の路線バスの路線網は、南部に集中しています。
- 人口が分布している上で路線バスの交通空白域となっている北東部にはデマンドタクシーが運行しています。
- 路線バスは、主に JR 酒田駅から延びる「古湊」行きと「特別支援学校前」行きの2つに分けられます。

公共施設	酒田港湾福祉会館、酒田市営親子スポーツ会館、光ヶ丘陸上競技場、光ヶ丘テニスコート、光ヶ丘野球場、光ヶ丘プール
商業施設	トー屋
病院	
学校	酒田南高等学校、県立光陵高等学校、県立酒田特別支援学校
観光施設	飛島、北港緑地展望台
開発予定等	—

	路線名	日当たり運行本数（方面別）等
路線バス	酒田・湯野浜線	平日 8 便・休日 4 便
	余目線	平日 8 便・休日 4 便
	十里塚・古湊線	平日 14 便・休日 8 便
	山寺川先線	平日 8 便・休日 4 便
	鶴岡・酒田線	平日 18 便・休日 8 便
	酒田市内循環右回り線	平日 7 便・休日 7 便
	酒田市内循環左回り線	平日 7 便・休日 7 便
その他	古湊砂越線	平日 8 便・休日 8 便
	デマンドタクシー（西荒瀬地区）	火・木・金 4 便

## ○地区住民の公共交通の利用状況

- 13.0%が公共交通を利用しており、27.1%が今後の利用を検討しています。
- 「利用したいと思わない・利用しない」が25.9%で最も回答が多く、「どのように運行しているかわからない」の24.7%が二番目に多い回答でした。

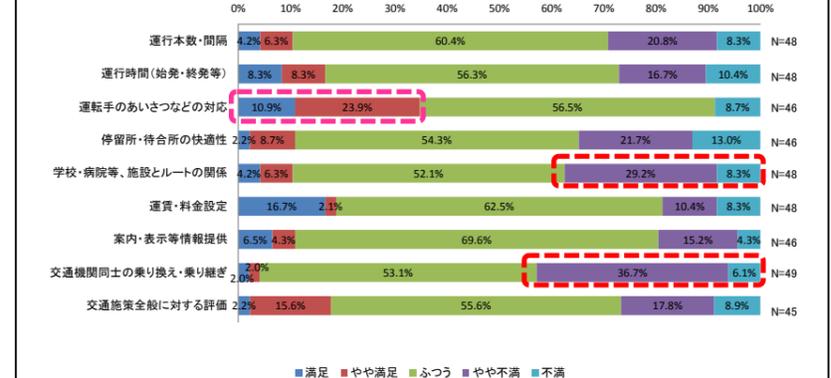


## ○市民の移動実態

- 通院先では「日本海総合病院」（22.0%）、買物先では「ビッグ」（17.0%）、「トー屋」（13.6%）の回答が多いです。
- 公共交通の評価は、「運転手のあいさつなどの対応」が最も満足度が高く、「交通機関同士の乗り換え・乗り継ぎ」「学校・病院等、施設とルートとの関係」への不満度が高いです。
- 公共交通のサービスとして、「交通が不便な地域で、地区内のみを運行する交通」「運賃の支払い方法を簡単にする」が多く求められています。

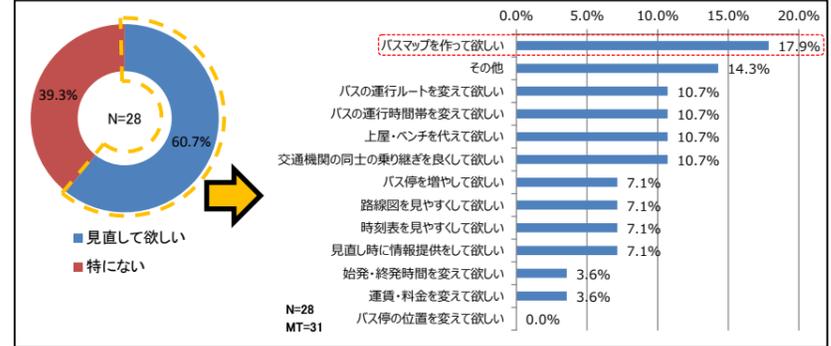
目的	市内外（通勤・通学 N=32、通院 N=32、買物 N=43）	目的地（通勤・通学 N=22、通院 N=50、買物 N=88）	頻度（通勤・通学 N=44、通院 N=57、買物 N=73）
通勤・通学	市内 75.0% 市外 25.0%	川北西部地区：59.1%・川南地区：9.1%	週5日以上：86.4%・週3～4日：11.4%
通院	市内 90.6% 市外 9.4%	日本海総合病院：22.0%	月1回未満：49.1%・月1～2日：40.4%
買物	市内 100.0% 市外 0.0%	ビッグ：17.0%・トー屋：13.6%・マルホン：6.8%	週1～2日：43.8%・週3～4日：32.9%

## ○公共交通の評価

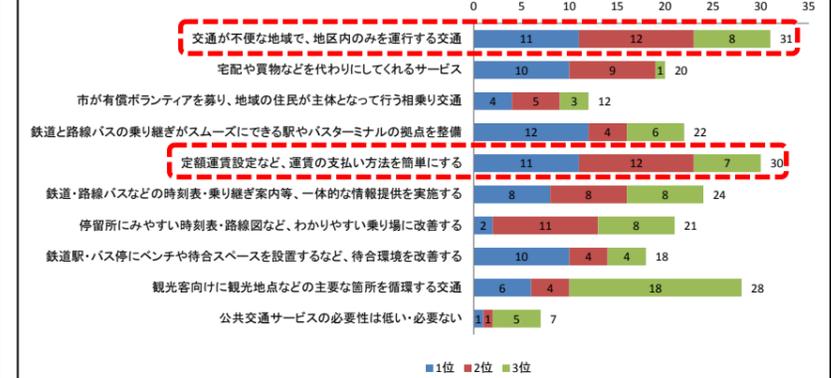


## ○公共交通で見直してほしいこと

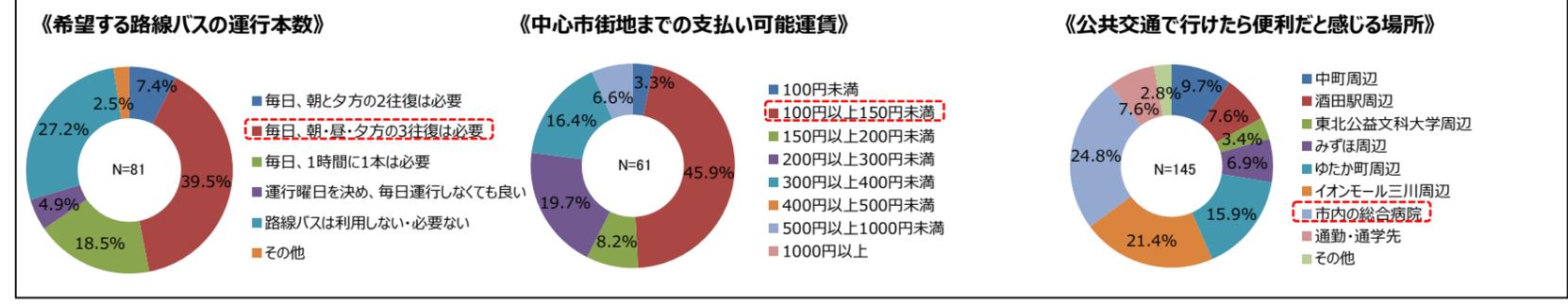
- 見直してほしい内容で最多のものは「バスマップを作って欲しい」の17.9%です。
- 「バスの運行ルートを変えて欲しい」「バスの運行時間帯を変えて欲しい」「上屋・ベンチを代えて欲しい」「交通機関同士の乗り継ぎを良くして欲しい」も多くあげられました。



## ○公共交通に必要なサービス

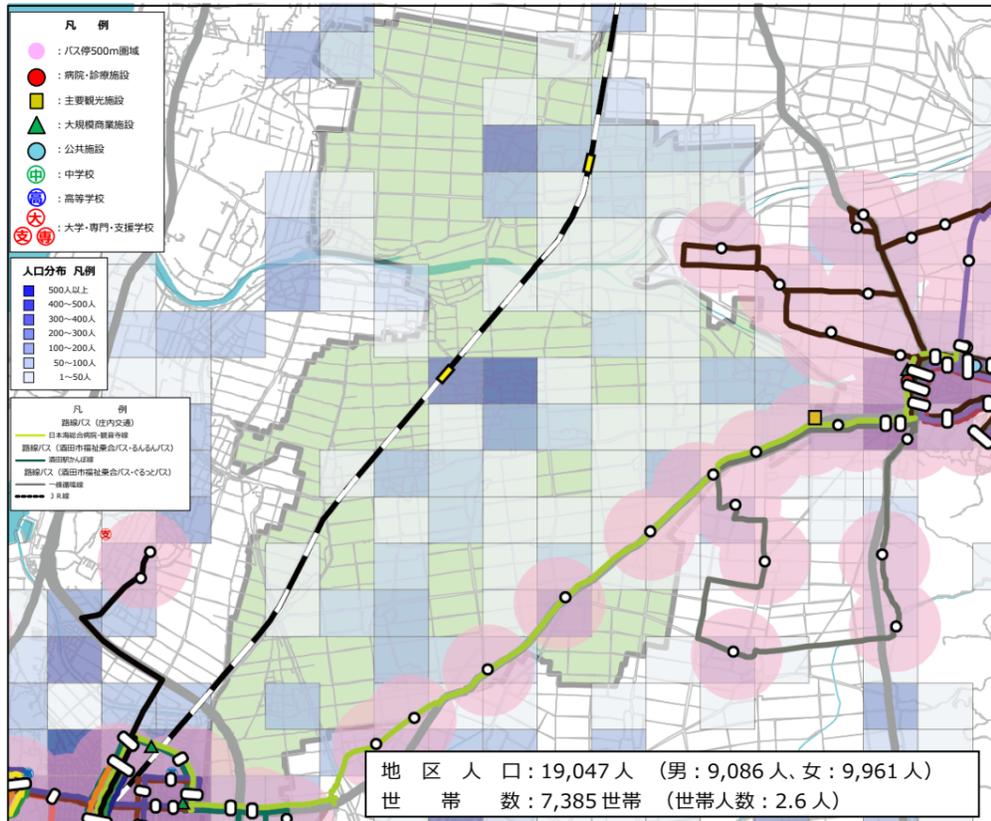


## ○酒田市で生活する上で最低限必要な移動機会



# 川北北部地区の現状

## ○位置図



## ○地区の概要・公共交通の運行状況

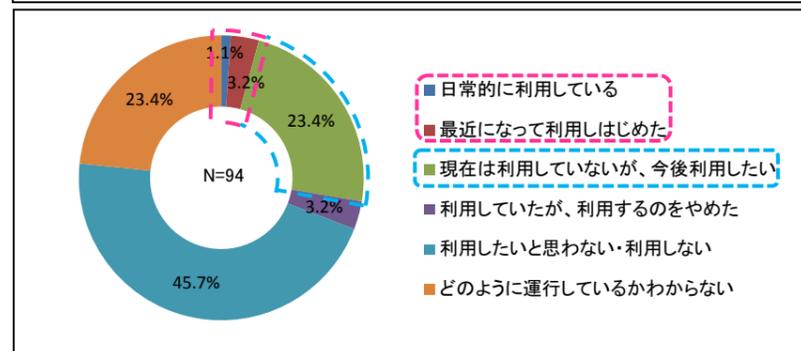
・公共交通は、主に地区の東部を運行する路線バス「日本海総合病院・観音寺線」と、地区の西部を運行する鉄道「JR 羽越本線」が運行しています。  
・人口が分布している上で路線バスの交通空白域となっている中央部にはデマンドタクシーが運行しています。

施設分布	公共施設	—
	商業施設	—
	病院	—
	学校	—
	観光施設	—
	開発予定等	—

	路線名	日当たり運行本数（方面別）等
鉄道	JR 羽越本線	平日 24 便・休日 24 便
	—	—
路線バス	日本海総合病院・観音寺線	平日 9 便・休日 2 便
	酒田駅かんぼ線	平日 8 便・休日 8 便
	一條循環線	平日 3 便・休日 3 便
その他	—	—
	デマンドタクシー（南遊佐地区）	月・水・金 4 便
	デマンドタクシー（本楯地区）	火・木・金 4 便
	デマンドタクシー（上田地区）	火・木・金 4 便

## ○地区住民の公共交通の利用状況

・4.3%が公共交通を利用して、23.4%が今後の利用を検討しています。  
・「利用したいと思わない・利用しない」が45.7%で最も回答が多く、「どのように運行しているかわからない」の23.4%が二番目に多い回答でした。

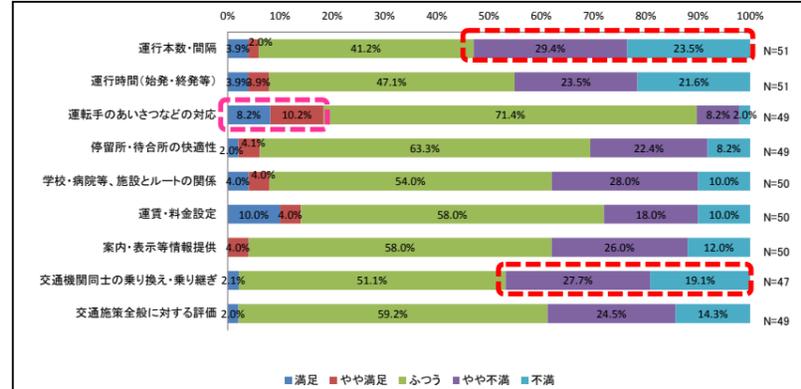


## ○市民の移動実態

・通院先では「日本海総合病院」（15.3%）、買物先では「トー屋」（12.4%）、「ヤマザワ」（10.3%）の回答が多いです。  
・公共交通の評価は、「運転手のあいさつなどの対応」が最も満足度が高く、「運行本数・間隔」「交通機関同士の乗り換え・乗り継ぎ」への不満度が高いです。  
・公共交通のサービスとして、「乗り継ぎがスムーズにできる拠点の整備」「鉄道・路線バスなどの時刻表・乗り継ぎ案内等、一体的な情報提供を実施する」が多く求められています。

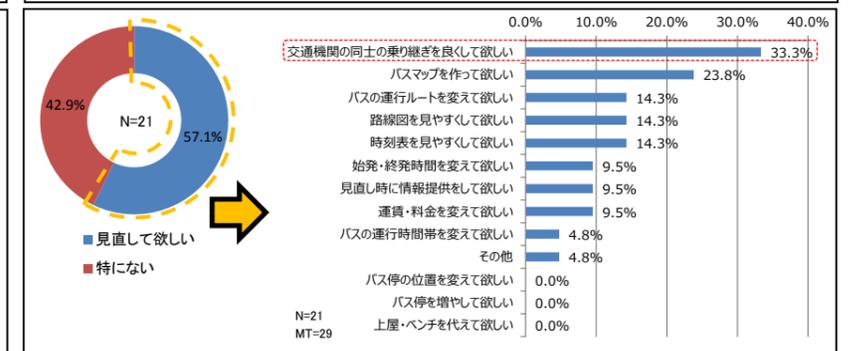
目的	市内外（通勤・通学 N=41、通院 N=43、買物 N=54）	目的地（通勤・通学 N=34、通院 N=59、買物 N=97）	頻度（通勤・通学 N=57、通院 N=71、買物 N=82）
通勤・通学	市内 73.2% 市外 26.8%	川北西部地区：32.4%・川北北部地区：23.5%	週 5 日以上：87.7%・週 3～4 日：8.8%
通院	市内 95.3% 市外 4.7%	日本海総合病院：15.3%	月 1 回未満：47.9%・月 1～2 日：40.8%
買物	市内 90.7% 市外 9.3%	トー屋：12.4%・ヤマザワ：10.3%・ビッグ：8.2%・こびあ：8.2%	週 1～2 日：36.6%・週 3～4 日：31.7%

## ○公共交通の評価

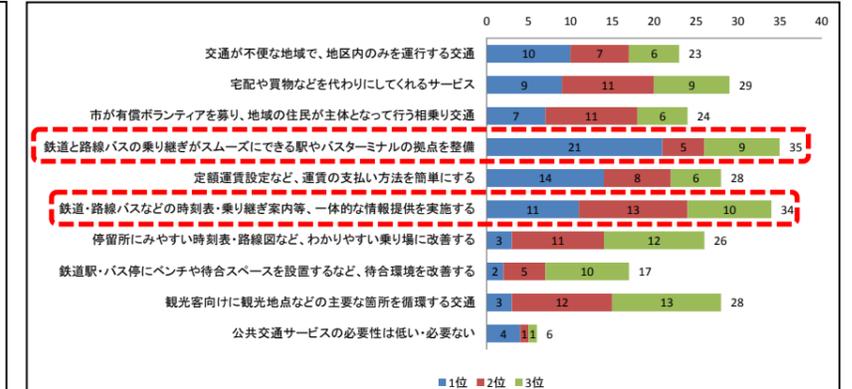


## ○公共交通で見直してほしいこと

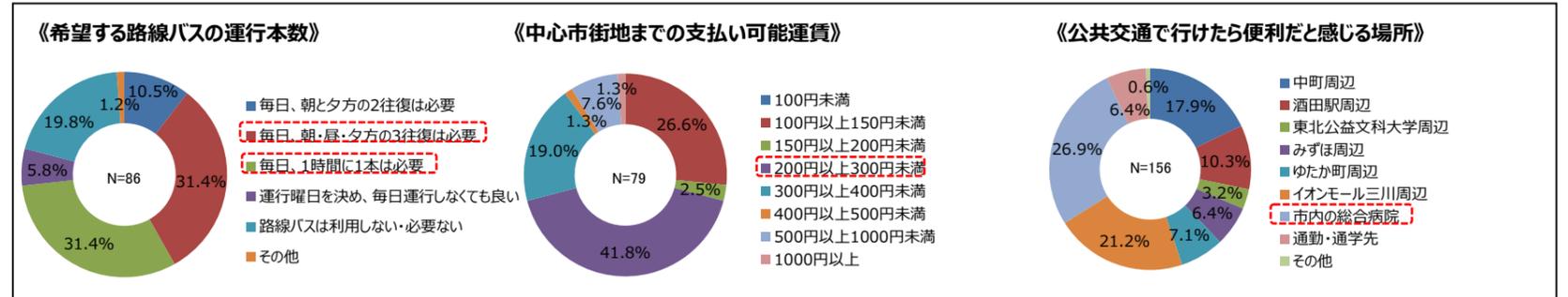
・見直してほしい内容で最も多くあげられたものは「交通機関同士の乗り継ぎを良くして欲しい」で33.3%でした。  
・次いで多かったのは、「バスマップを作って欲しい」の23.8%でした。



## ○公共交通に必要なサービス

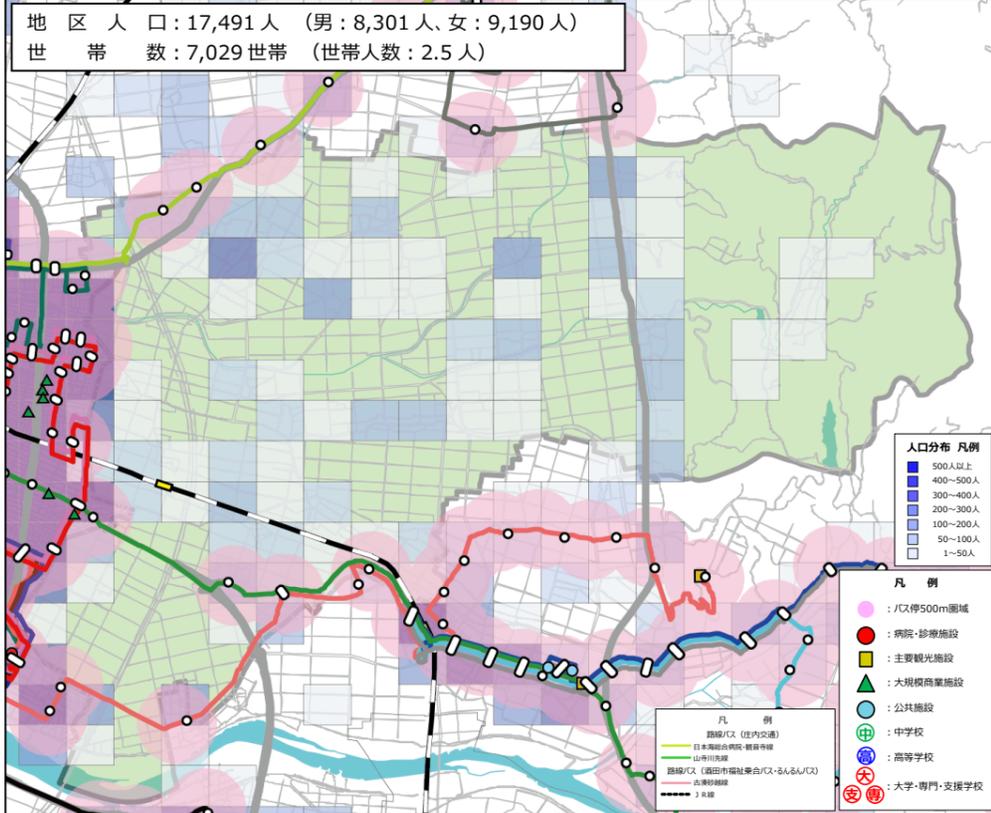


## ○酒田市で生活する上で最低限必要な移動機会



# 川北東部地区の現状

## ○位置図



## ○地区の概要・公共交通の運行状況

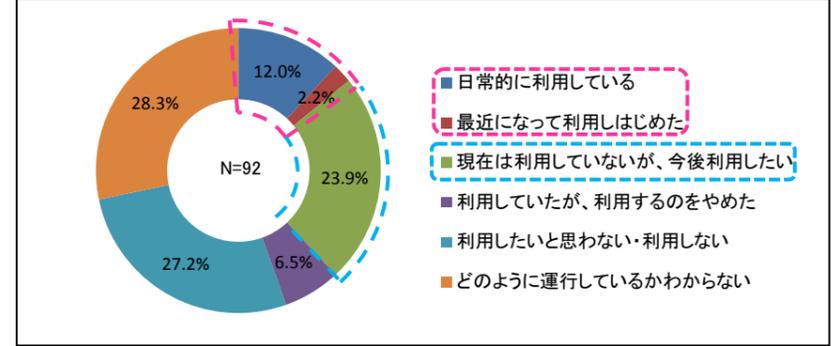
- ・現状の路線バスの路線網は南西部のみです。
- ・人口が分布している上で路線バスの交通空白域となっている北西部にはデマンドタクシーが運行しています。
- ・鉄道の停車駅は「JR 東酒田駅」です。

施設分布	公共施設	—
	商業施設	—
	病院	—
	学校	—
	観光施設	—
	開発予定等	—

	路線名	日当たり運行本数（方面別）等
鉄 道	JR 羽越本線	平日 34 便・休日 36 便
	JR 陸羽西線	平日 6 便・休日 6 便
路線バス	日本海総合病院・観音寺線	平日 9 便・休日 2 便
	山寺川先線	平日 8 便・休日 4 便
	古湊砂越線	平日 8 便・休日 8 便
そ の 他	デマンドタクシー（東平田地区）	月・水・金 4 便
	デマンドタクシー（北平田地区）	月・水・金 4 便
	デマンドタクシー（中平田地区）	火・木・金 4 便

## ○地区住民の公共交通の利用状況

- ・14.2%が公共交通を利用しており、23.9%が今後の利用を検討しています。
- ・「どのように運行しているかわからない」が28.3%で最も回答が多く、「利用したいと思わない・利用しない」の27.2%が二番目に多い回答でした。

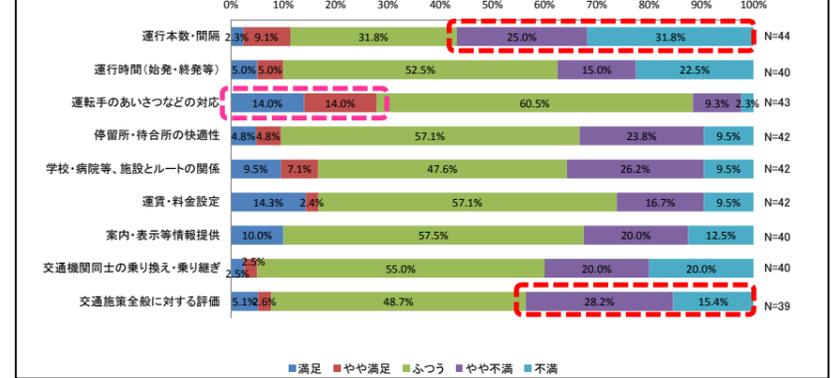


## ○市民の移動実態

- ・通院先では「日本海総合病院」（35.4%）、買物先では「トー屋」（24.7%）、「ヤマザワ」（11.7%）の回答が多いです。
- ・公共交通の評価は、「運転手のあいさつなどの対応」が最も満足度が高く、「運行本数・間隔」「交通施策全般に対する評価」への不満度が高いです。
- ・公共交通のサービスとして、「運賃の支払い方法を簡単にする」「宅配や買物などを代わりにしてくれるサービス」が多く求められています。

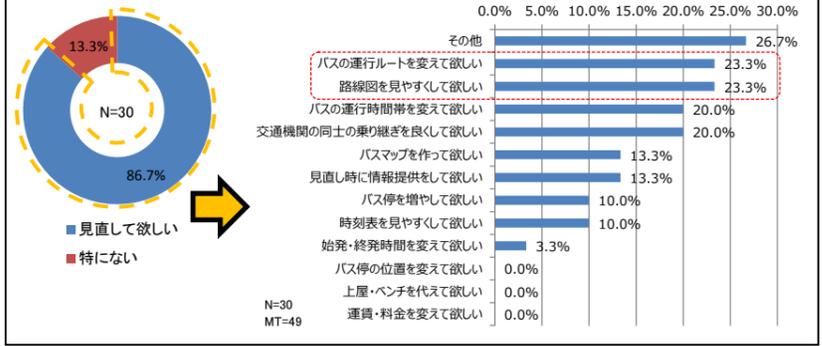
目的	市内外（通勤・通学 N=36、通院 N=37、買物 N=48）	目的地（通勤・通学 N=26、通院 N=48、買物 N=77）	頻度（通勤・通学 N=49、通院 N=63、買物 N=81）
通勤・通学	市内 86.1% 市外 13.9%	川北西部地区：30.8%・市街地区：26.9%	週 5 日以上：81.6%・週 3～4 日：14.3%
通 院	市内 94.6% 市外 5.4%	日本海総合病院：35.4%	月 1 回未満：50.8%・月 1～2 日：25.4%
買 物	市内 100.0% 市外 0.0%	トー屋：24.7%・ヤマザワ：11.7%	週 3～4 日：35.8%・週 1～2 日：30.9%

## ○公共交通の評価

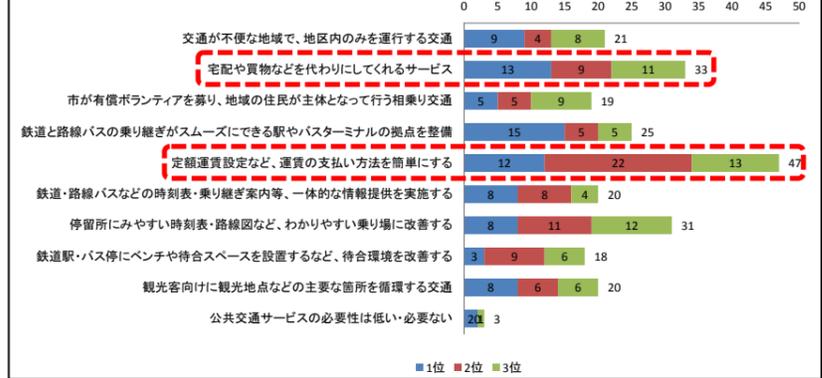


## ○公共交通で見直してほしいこと

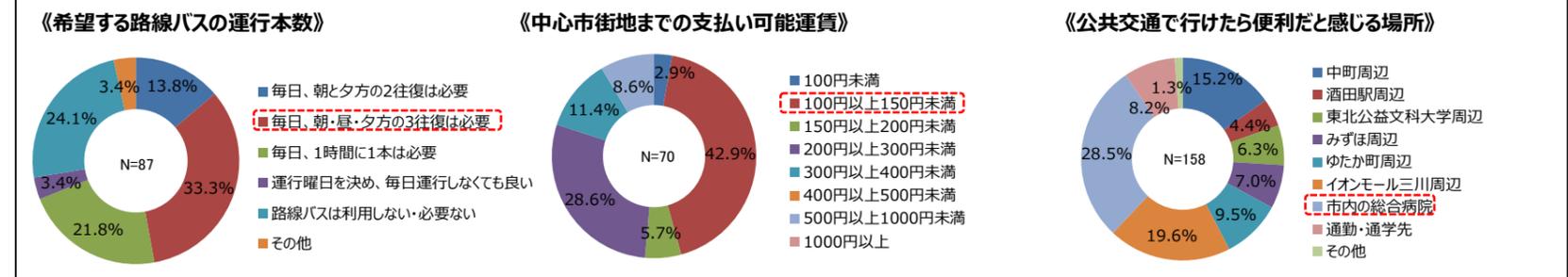
- ・見直してほしい内容で最も多くあげられたものは「バスの運行ルートを変えて欲しい」「路線図を見やすくして欲しい」の 23.3%で、次いで多かったのは、「バスの運行時間帯を変えてほしい」「交通機関同士の乗り継ぎを良くして欲しい」の 20.0%でした。



## ○公共交通に必要なサービス

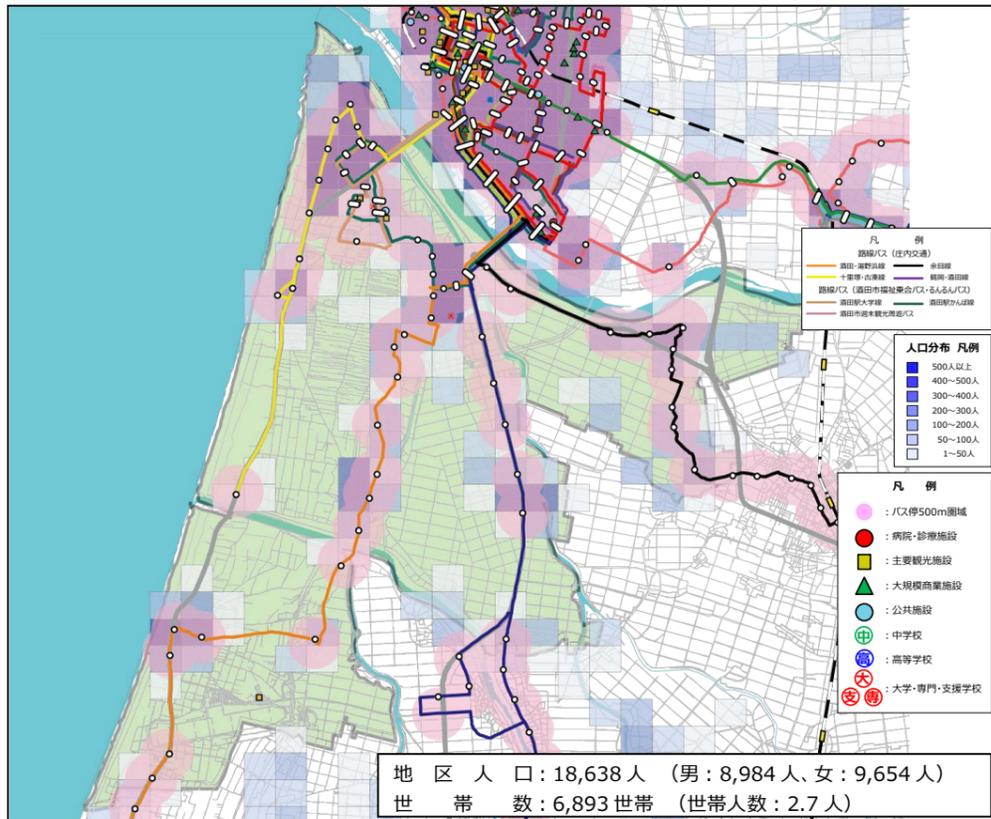


## ○酒田市で生活する上で最低限必要な移動機会



# 川南地区の現状

## ○位置図



## ○地区の概要・公共交通の運行状況

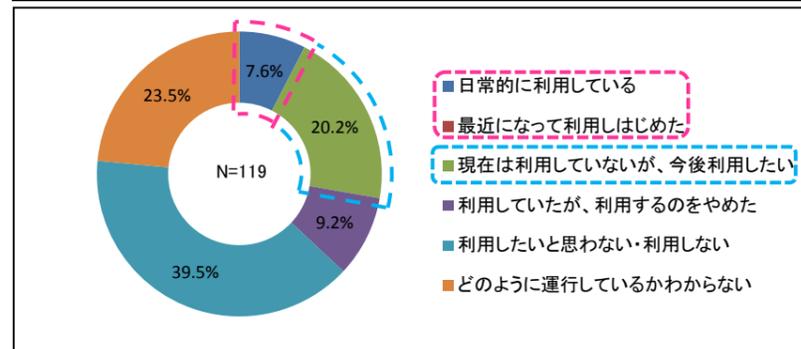
- ・路線バスは北部から南部へ満遍なく広がり、運行されています。
- ・現状の路線バスの路線網は主な施設へのアクセス性が確保されています。
- ・路線バスは東北公益文科大学等のある北西部に集中しています。

施設分布	公共施設	国体記念体育館、庄内空港
	商業施設	Aコープ、トー屋
	病院	—
	学校	産業技術短期大学、東北公益文科大学
	観光施設	土門拳記念館、出羽遊心館、酒田市美術館、夕日の丘オートキャンプ場
	開発予定等	—

	路線名	日当たり運行本数（方面別）等
路線バス	酒田・湯野浜線	平日 8 便・休日 4 便
	余目線	平日 8 便・休日 4 便
	十里塚・古湊線	平日 14 便・休日 8 便
	鶴岡・酒田線	平日 18 便・休日 8 便
	酒田駅大学線	平日 18 便・休日 18 便
	酒田駅かんぼ線	平日 8 便・休日 8 便
その他	酒田市週末観光周遊バス	平日 6 便・休日 6 便
	デマンドタクシー（新堀地区）	月・水・金 4 便
	デマンドタクシー（広野地区）	火・木・金 4 便

## ○地区住民の公共交通の利用状況

- ・7.6%が公共交通を利用してあり、20.2%が今後の利用を検討しています。
- ・「利用したいと思わない・利用しない」が39.5%で最も回答が多く、「どのように運行しているかわからない」の23.5%が二番目に多い回答でした。



## ○市民の移動実態

- ・通院先では「日本海総合病院」（21.1%）、買物先では「トー屋」（16.9%）、「イオン三川」（12.0%）、「ヤマザワ」（10.8%）の回答が多いです。
- ・公共交通の評価は、「運転手のあいさつなどの対応」が最も満足度が高く、「運行本数・間隔」「交通機関同士の乗り換え・乗り継ぎ」への不満度が高いです。
- ・公共交通のサービスとして、「運賃の支払い方法を簡単にする」「観光客向けに主要な観光地点等を循環する交通」が多く求められています。

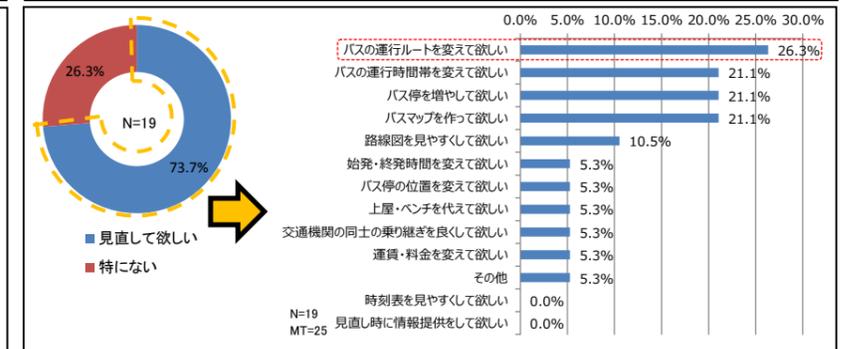
目的	市内外（通勤・通学 N=55、通院 N=38、買物 N=70）	目的地（通勤・通学 N=42、通院 N=57、買物 N=83）	頻度（通勤・通学 N=77、通院 N=76、買物 N=107）
通勤・通学	市内 65.5% 市外 34.5%	川南地区：31.0%・市街地区：26.2%	週 5 日以上：79.2%・週 3～4 日：14.3%
通院	市内 76.3% 市外 23.7%	日本海総合病院：21.1%	月 1 回未満：59.2%・月 1～2 日：23.7%
買物	市内 55.7% 市外 44.3%	トー屋：16.9%・イオン三川：12.0%・ヤマザワ：10.8%	週 1～2 日：40.2%・週 3～4 日：28.0%

## ○公共交通の評価

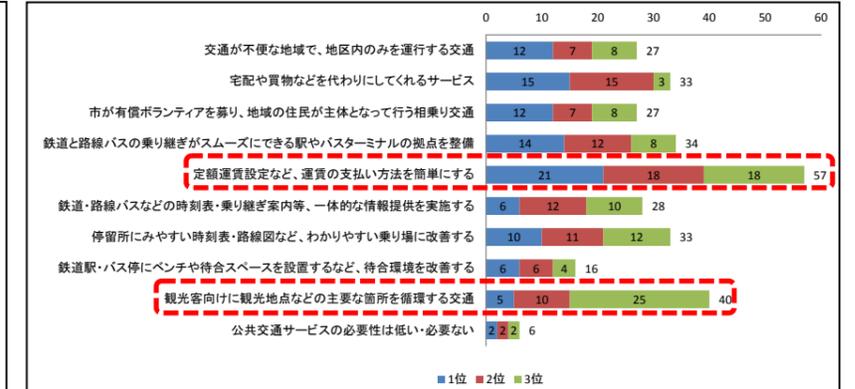


## ○公共交通で見直してほしいこと

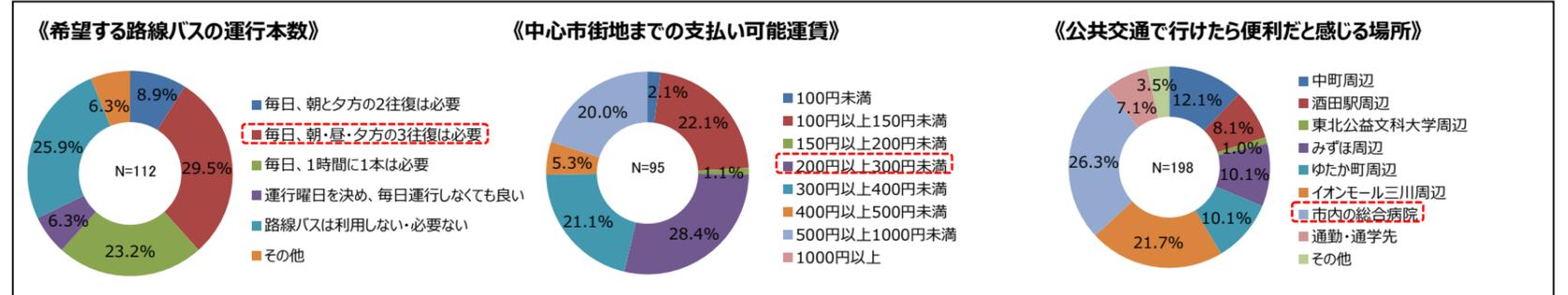
- ・見直してほしい内容で最も多くあげられたものは「バスの運行ルートを変えて欲しい」の26.3%でした。
- ・次いで多かったのは、「バスの運行時間帯を変えて欲しい」「バス停を増やして欲しい」「バスマップを作って欲しい」の21.1%でした。



## ○公共交通に必要なサービス

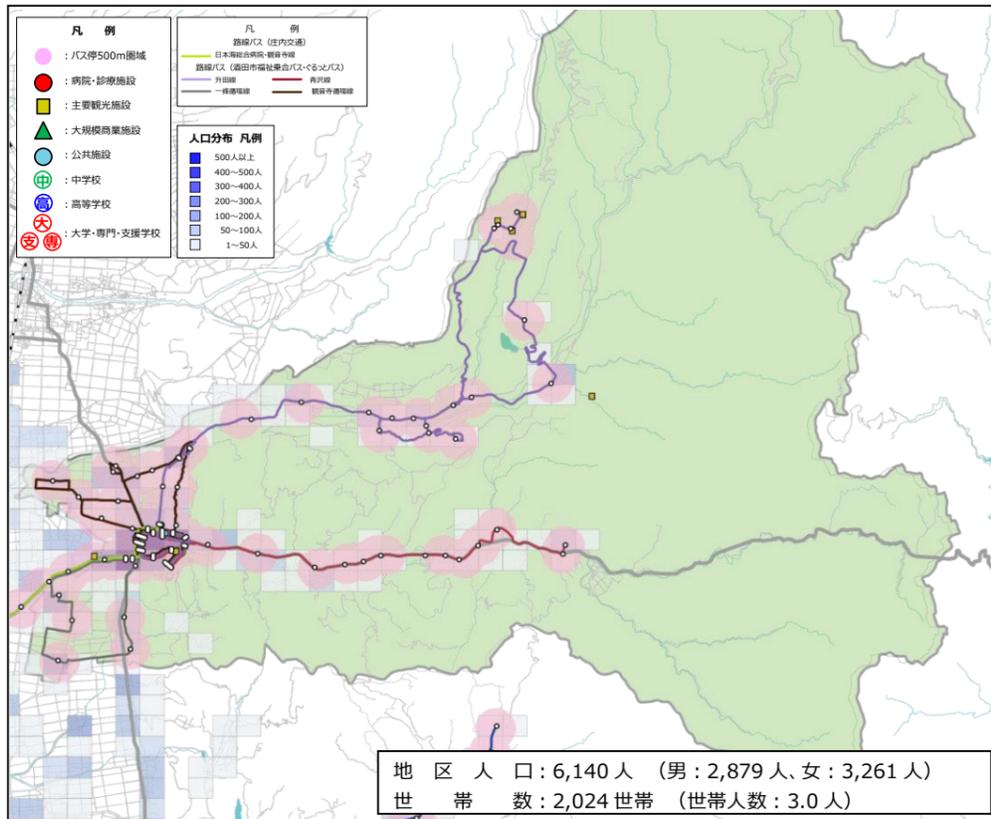


## ○酒田市で生活する上で最低限必要な移動機会



# 八幡地区の現状

## ○位置図



## ○地区の概要・公共交通の運行状況

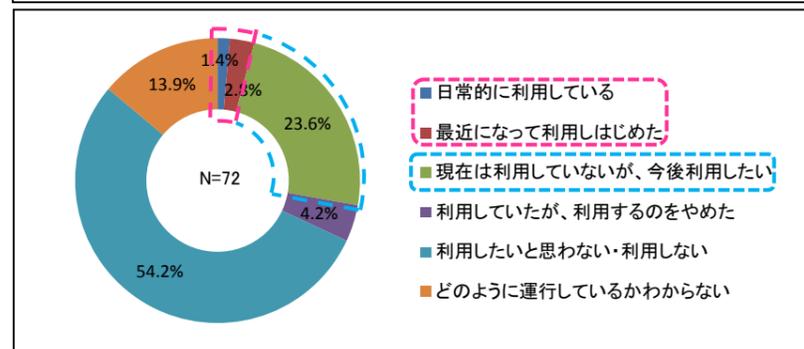
- 路線バスは南西部に集中しています。
- 現状の路線バスの路線網は主な施設へのアクセス性が確保されています。
- 主に酒田市の福祉乗合バスである「ぐるっとバス」が八幡地区の公共交通を担っています。

公共施設	八幡体育館、八幡総合支所
商業施設	マルホンマート
病院	酒田市立八幡病院
学校	—
観光施設	鳥海山（湯ノ台口）、鳥海山荘、ゆりんこ、鳥海高原家族旅行村、玉簾の滝、猛禽類保護センター、十二滝、産直たわわ
開発予定等	—

	路線名	日当たり運行本数（方面別）等
鉄道	—	—
路線バス	日本海総合病院・観音寺線	平日9便・休日2便
	升田線	平日17便・休日13便
	青沢線	平日15便・休日11便
	一條循環線	平日3便・休日3便
	観音寺循環線	平日3便・休日3便
その他	—	—

## ○地区住民の公共交通の利用状況

- 4.2%が公共交通を利用しており、23.6%が今後の利用を検討しています。
- 「利用したいと思わない・利用しない」が54.2%で最も回答が過半数を占めており、公共交通を求める声は小さいです。

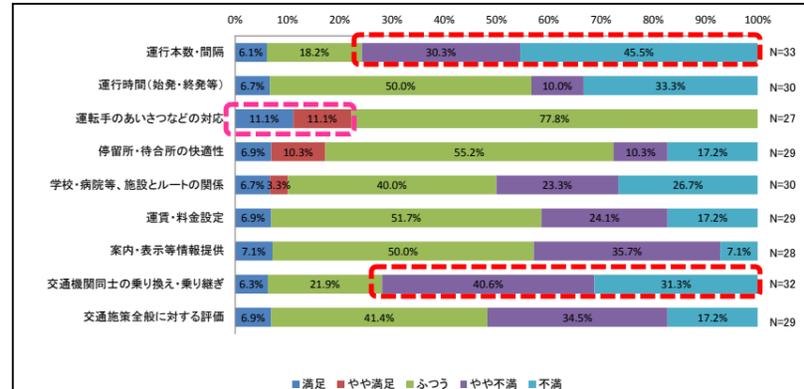


## ○市民の移動実態

- 通院先では「日本海総合病院」（31.9%）、「酒田市立八幡病院」（17.0%）、買物先では「Aコープ」（13.3%）、「トー屋」（11.7%）の回答が多いです。
- 公共交通の評価は、「運転手のあいさつなどの対応」が最も満足度が高く、「運行本数・間隔」「交通機関同士の乗り換え・乗り継ぎ」への不満度が高いです。
- 公共交通のサービスとして、「運賃の支払い方法を簡単にする」「宅配や買物などを代わりにしてくれるサービス」が多く求められています。

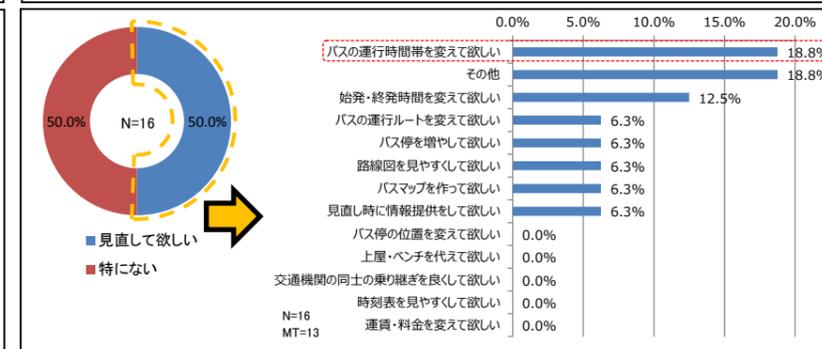
目的	市内外（通勤・通学 N=24、通院 N=29、買物 N=45）	目的地（通勤・通学 N=19、通院 N=47、買物 N=60）	頻度（通勤・通学 N=33、通院 N=48、買物 N=69）
通勤・通学	市内 70.8%、市外 29.2%	八幡地区：47.4%・川北東部地区：15.8%	週5日以上：75.8%・週3～4日：12.1%
通院	市内 93.1%、市外 6.9%	日本海総合病院 31.9%・酒田市立八幡病院：17.0%	月1回未満：60.4%・月1～2日：33.3%
買物	市内 88.9%、市外 11.1%	Aコープ：13.3%・トー屋：11.7%・マルホン：6.7%	週1～2日：36.2%・週3～4日：34.8%

## ○公共交通の評価

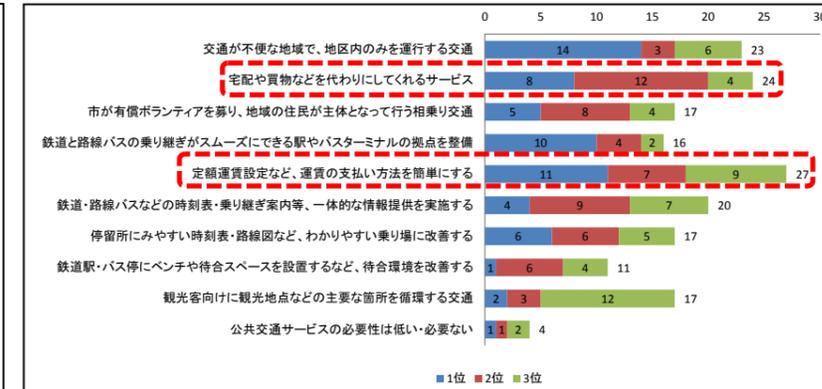


## ○公共交通で見直してほしいこと

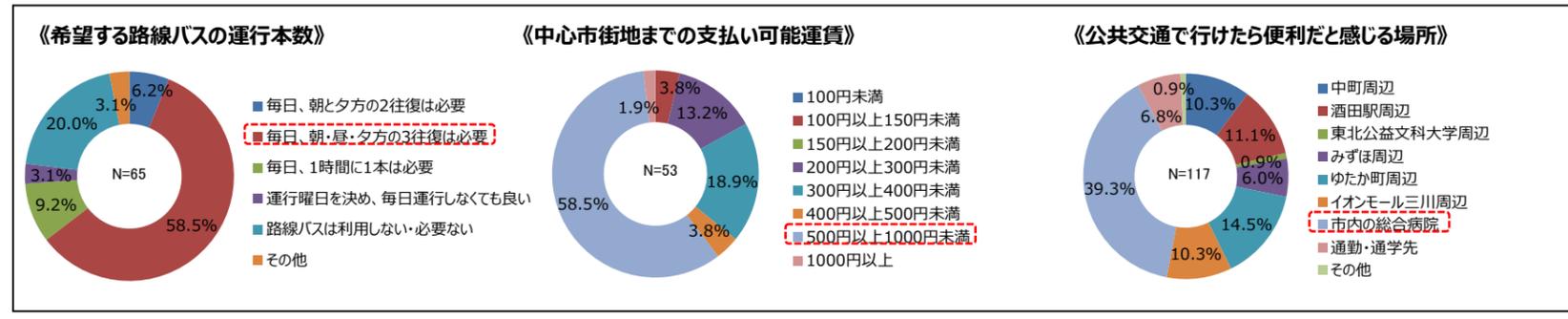
- 見直してほしい内容で最も多くあげられたものは「バスの運行時間帯を変えて欲しい」で18.8%でした。
- 次いで多かったのは、「始発・終発時間を変えて欲しい」の12.5%です。



## ○公共交通に必要なサービス

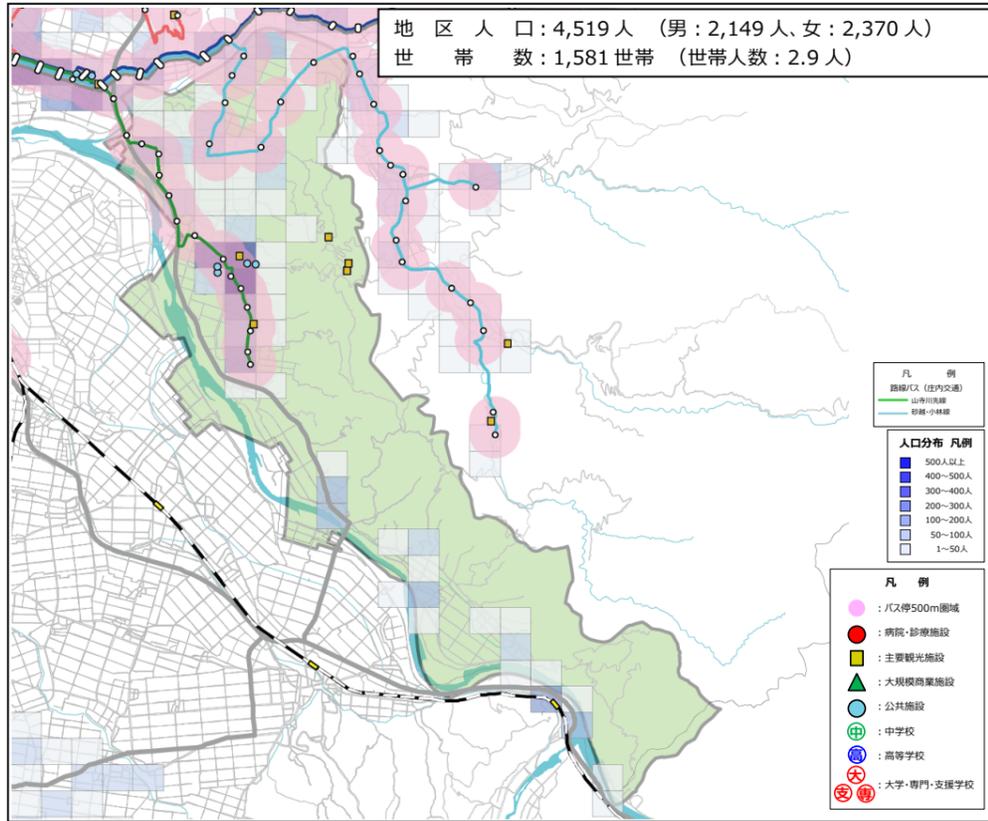


## ○酒田市で生活する上で最低限必要な移動機会



# 松山地区の現状

## ○位置図



## ○地区の概要・公共交通の運行状況

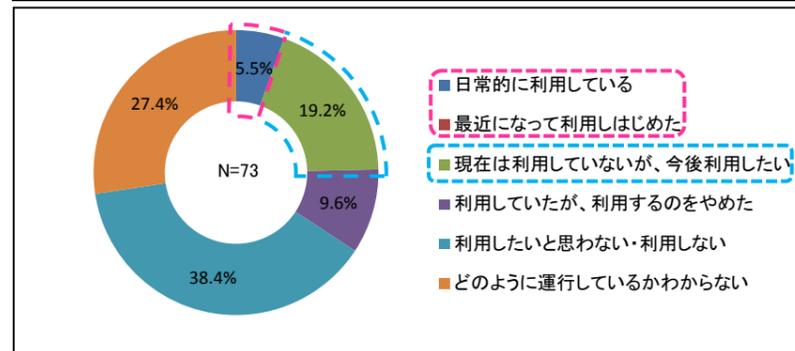
- ・路線バスは北西部に集中しています。
- ・松山地区の南部が、人口が分布している上で公共交通空白域となっています。
- ・路線バスは「山寺川先線」「砂越・小林線」の2線です。

公共施設	松山総合支所、酒田市立中央図書館松山分館、生涯学習施設里仁館、酒田市営松山体育館
商業施設	—
病院	—
学校	—
観光施設	眺海の森、小林温泉、旧阿部家、歴史公園、阿部記念館、コスモス童夢、松山スキー場
開発予定等	—

	路線名	日当たり運行本数（方面別）等
鉄道	—	—
路線バス	山寺川先線	平日8便・休日4便
	砂越・小林線	平日8便・休日5便
その他	デマンドタクシー（松山酒田駅線）	火・木・金3便
	デマンドタクシー（松山総合支所管内線）	毎日3便

## ○地区住民の公共交通の利用状況

- ・5.5%が公共交通を利用して、19.2%が今後の利用を検討しています。
- ・「利用したいと思わない・利用しない」が38.4%で最も回答が多く、「どのように運行しているかわからない」の27.4%が二番目に多い回答でした。

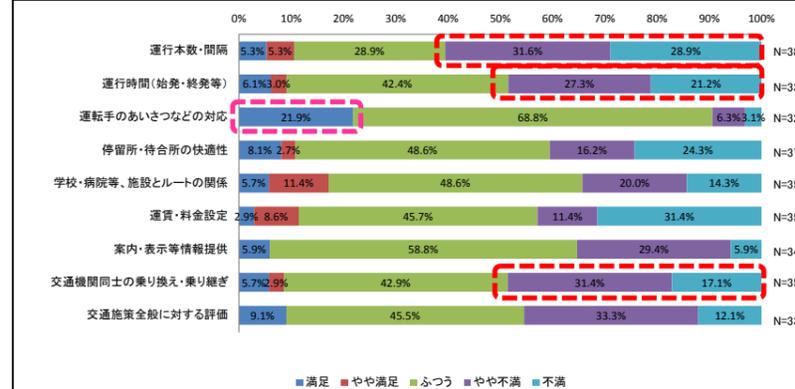


## ○市民の移動実態

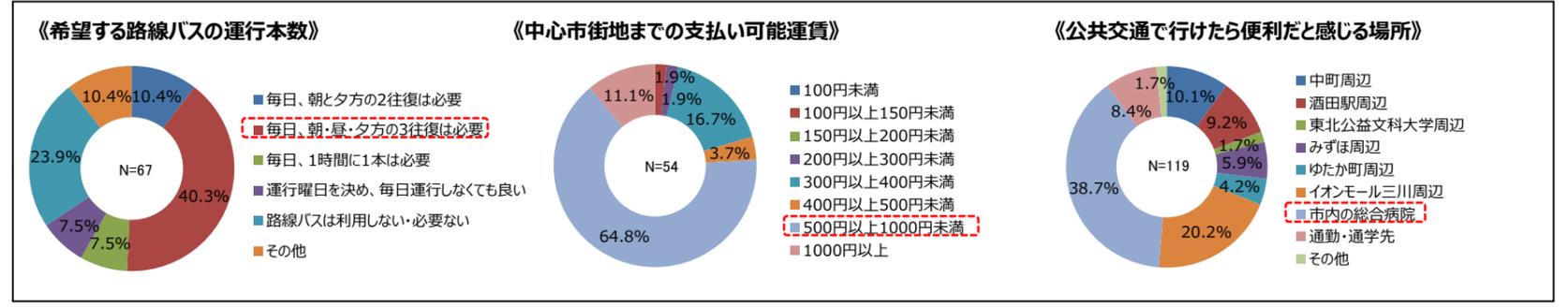
- ・通院先では「日本海総合病院」（19.6%）、「庄内余目病院」（10.9%）、買物先では「マックスバリュ」（19.6%）、「ヤマザワ」（17.6%）の回答が多いです。
- ・公共交通の評価は、「運転手のあいさつなどの対応」が最も満足度が高く、「運行本数・間隔」「運行時間」「交通機関同士の乗り換え・乗り継ぎ」への不満度が高いです。
- ・公共交通のサービスとして、「運賃の支払い方法を簡単にする」「宅配や買物などを代わりにしてくれるサービス」が多く求められています。

目的	市内外（通勤・通学 N=25、通院 N=36、買物 N=39）	目的地（通勤・通学 N=18、通院 N=46、買物 N=51）	頻度（通勤・通学 N=37、通院 N=52、買物 N=65）
通勤・通学	市内 60.0% 市外 40.0%	市街地区：44.4%・松山地区：22.2%	週5日以上：64.9%・週3～4日：27.0%
通院	市内 80.6% 市外 19.4%	日本海総合病院：19.6%・庄内余目病院：10.9%	月1回未満：59.6%・月1～2日：32.7%
買物	市内 69.2% 市外 30.8%	マックスバリュ 19.6%・ヤマザワ 17.6%・イオン酒田南：9.8%	週1～2日：40.0%・週3～4日：26.2%

## ○公共交通の評価

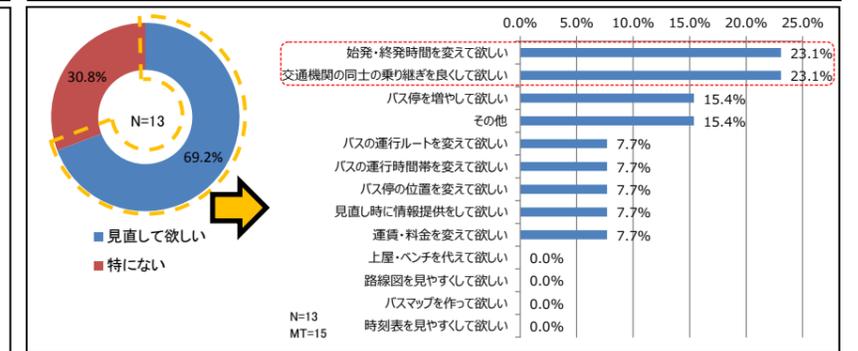


## ○酒田市で生活する上で最低限必要な移動機会

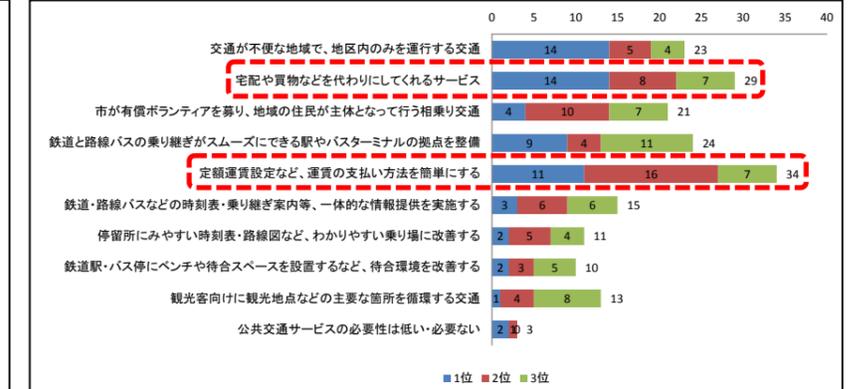


## ○公共交通で見直してほしいこと

- ・見直してほしい内容で最も多くあげられたものは「始発・終発時間を変えて欲しい」「交通機関同士の乗り継ぎを良くして欲しい」で23.1%です。
- ・次いで多かったのは、「バス停を増やして欲しい」の15.4%でした。

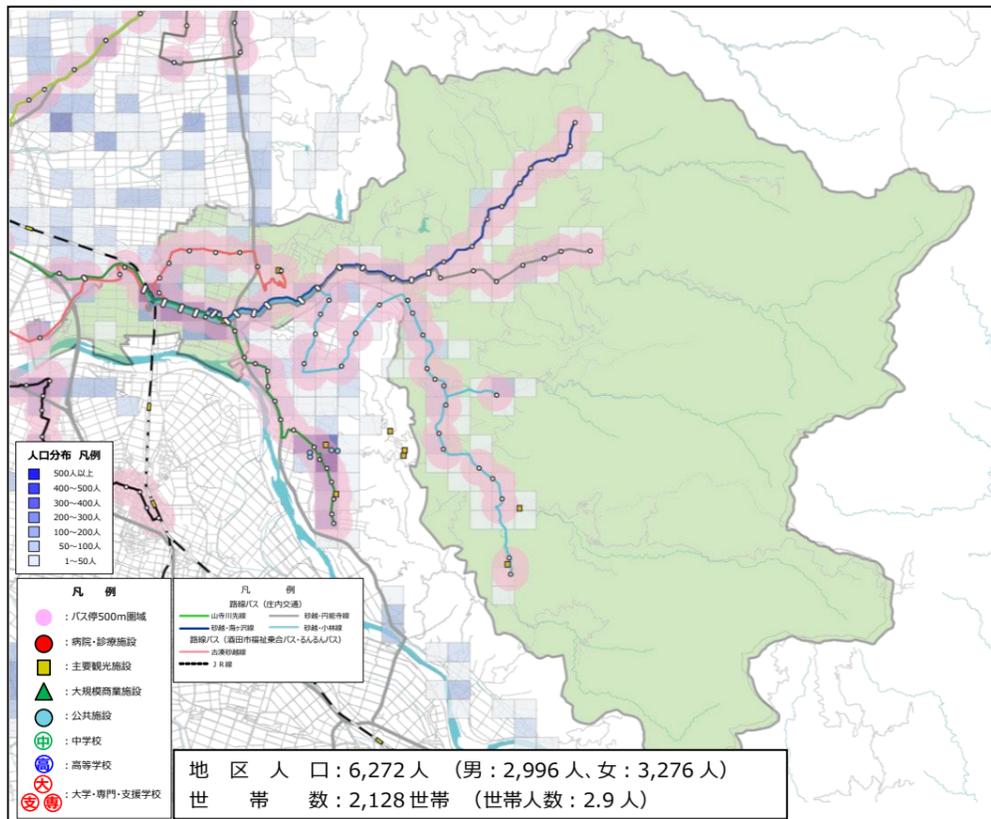


## ○公共交通に必要なサービス



# 平田地区の現状

## ○位置図



## ○地区の概要・公共交通の運行状況

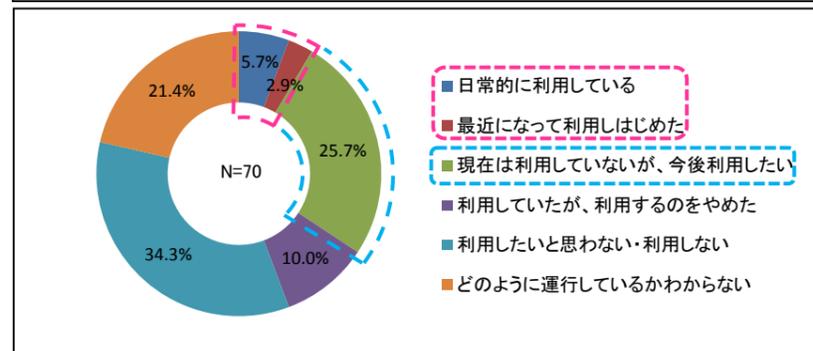
- ・路線バスは北西部に集中しています。
- ・現状の路線バスの路線網は主な施設へのアクセス性が確保されています。
- ・鉄道の停車駅は「砂越駅」であり、バス路線も砂越駅を中心としています。

施設分布	公共施設	平田総合支所、ひらたタウンセンター
	商業施設	マックスバリュ
	病院	—
	学校	—
	観光施設	めんたま畑、アイアイひらた、小林温泉
開発予定等	—	

	路線名	日当たり運行本数(方面別)等
鉄道	JR 羽越本線	平日 34 便・休日 36 便
	JR 陸羽西線	平日 6 便・休日 6 便
路線バス	山寺川先線	平日 8 便・休日 4 便
	砂越・円能寺線	平日 8 便・休日 5 便
	砂越・海ヶ沢線	平日 8 便・休日 5 便
	砂越・小林線	平日 8 便・休日 5 便
	古湊砂越線	平日 8 便・休日 8 便
その他	—	—

## ○地区住民の公共交通の利用状況

- ・8.6%が公共交通を利用しており、25.7%が今後の利用を検討しています。
- ・「利用したいと思わない・利用しない」が 34.3%で最も回答が多く、「現在は利用していないが、今後利用したい」の 25.7%が二番目に多い回答でした。

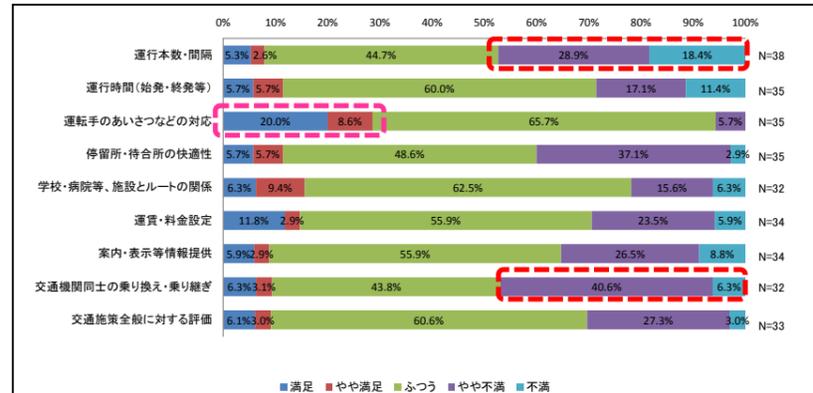


## ○市民の移動実態

- ・通院先では「日本海総合病院」(30.0%)、買物先では「マックスバリュ」(23.3%)、「ヤマザワ」(16.3%) の回答が多いです。
- ・公共交通の評価は、「運転手のあいさつなどの対応」が最も満足度が高く、「運行本数・間隔」「交通機関同士の乗り換え・乗り継ぎ」への不満度が高いです。
- ・公共交通のサービスとして、「運賃の支払い方法を簡単にする」「乗り継ぎがスムーズにできる拠点の整備」が多く求められています。

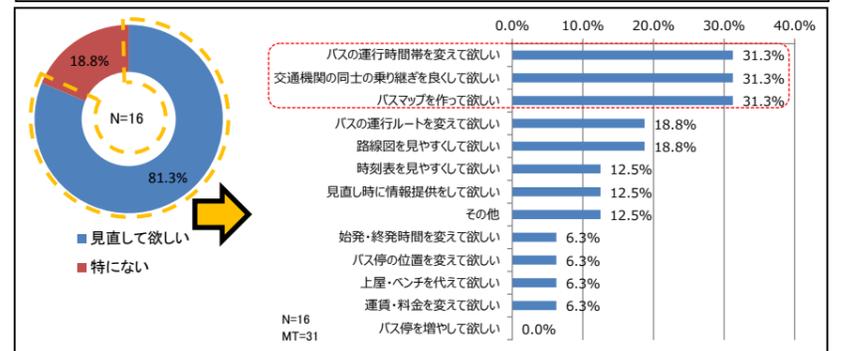
目的	市内外(通勤・通学 N=24, 通院 N=23, 買物 N=34)	目的地(通勤・通学 N=18, 通院 N=40, 買物 N=43)	頻度(通勤・通学 N=34, 通院 N=48, 買物 N=59)
通勤・通学	市内 70.8% 市外 29.2%	平田地区: 27.8%・市街地区: 22.2%	週5日以上: 91.2%・週3～4日: 2.9%
通院	市内 95.7% 市外 4.3%	日本海総合病院: 30.0%	月1回未満: 52.1%・月1～2日: 31.3%
買物	市内 91.2% 市外 8.8%	マックスバリュ: 23.3%・ヤマザワ: 16.3%・コメリ: 9.3%	週1～2日: 44.1%・週3～4日: 28.8%

## ○公共交通の評価

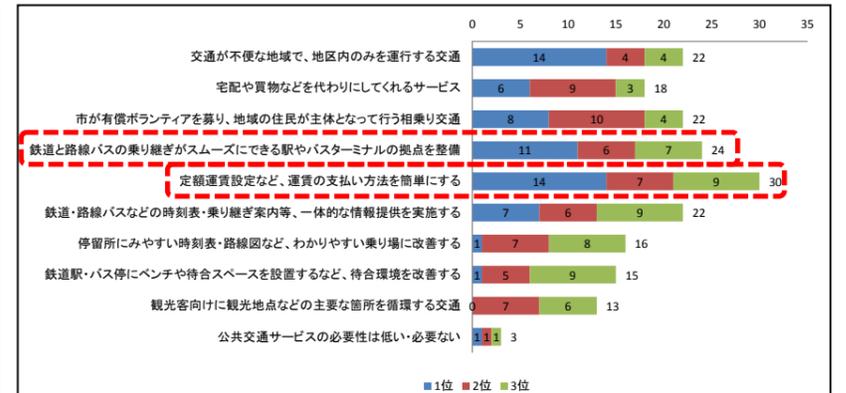


## ○公共交通で見直してほしいこと

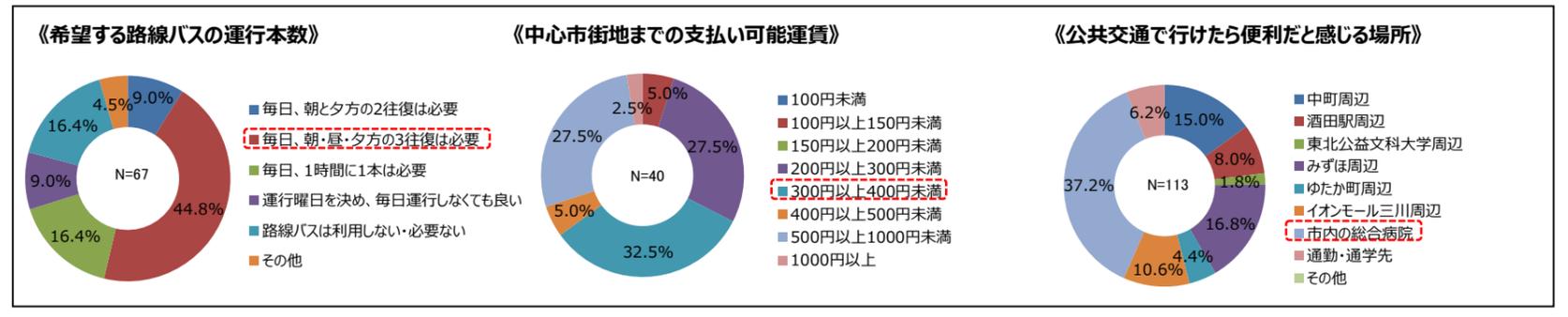
- ・見直してほしい内容で最も多くあげられたものは「バスの運行時間帯を変えて欲しい」「交通機関同士の乗り継ぎを良くして欲しい」「バスマップを作って欲しい」の 31.3%で、次いで「バスの運行ルートを変えて欲しい」「路線図を見やすくして欲しい」の 18.8%でした。



## ○公共交通に必要なサービス



## ○酒田市で生活する上で最低限必要な移動機会



## 酒田市地域公共交通網形成計画

---

策 定 平成28年 7 月  
発 行 山形県 酒田市  
編 集 酒田市商工観光部 商工港湾課  
〒998-8540  
山形県酒田市本町二丁目 2 番45号  
TEL : 0234-26-5756  
FAX : 0235-22-3910  
ホームページアドレス : <http://www.city.sakata.lg.jp/>