

協議事項（２） 鶴岡市地域公共交通計画（素案）について

協議資料 2

I 計画の概要

1.はじめに：計画策定の趣旨

- 鶴岡市地域公共交通網形成計画が期間を迎え、根拠法である地域公共交通活性化再生法の一部改正を受け、山形県地域公共交通計画と関連性を持った市のマスタープランとして作成
- 市の現状や今後の取組の方向性を示す旨を記載

2.計画の位置づけ

3.県の上位計画・関連計画との関係

- ・ 関連法案や市総合計画、県公共交通計画、SDGs目標（8働きがい・11住み続けられるまち・13気象変動）

4.計画の区域：鶴岡市全域

5.計画の期間：5年間

II 本市の地域特性の現状（地勢・社会状況・経済状況）

1.地域の特性（人口減少、高齢化、気象・自然環境）

2.自動車保有台数・免許保有者・返納者の状況

3.移動特性（日常生活の流動、観光動向・観光流動、自動車流動）

4.今後の開発動向（主要施設の立地・移転等）

III 現状と課題

1.鶴岡市地域公共交通網形成計画の評価・検証

別紙1の通り

2.実態調査から分析された課題整理

- 課題1：居住環境としての魅力向上に向けた鶴岡市街地の公共交通ネットワークの利便性向上が必要
- 課題2：各地域から鶴岡市街地へのアクセス手段を“適切に”確保・維持することが必要
- 課題3：地域内交通の持続性を高めることが必要
- 課題4：通学などの移動利便性の維持に向けた広域的なネットワークの維持が必要
- 課題5：観光等の移動を踏まえた広域的ネットワークと路線バスの持続性の維持・向上が必要
- 課題6：市民及び来訪者等のそれぞれの移動に対応した「拠点」の設定が必要
- 課題7：公共交通の利便性向上の取り組みと合わせた周知・広報の実施が必要
- 課題8：利用しやすさ・分かりやすさの向上に向けたシームレスな利用環境の構築が必要
- 課題9：運転手不足への対応が必要

IV 基本方針

誰もが幸福を実感できる暮らしを支え、市民とともに育む「持続可能な交通」の実現
～住み続けられるまちを支える、交通ネットワークの構築～

- 市民自らがデザインし、乗って育てる持続可能な公共交通の実現
- 効率性と利便性に配慮し、地域間幹線及び中心市街地の循環路線、市街地と地域拠点を結ぶ枝線については、市の責務として維持に努める。
- 交通空白地帯や廃止代替などの枝線へ結びつく移動手段の確保については、地域の主体的な取組みを基本とし、市はそれを支援する。

V 計画の目標

- 基本目標1：地域の骨格を形成する「持続可能な」公共交通ネットワークの構築
- 基本目標2：「まちづくり」と連携した賑わいを創出する公共交通体系の構築
- 基本目標3：市民・来訪者の「交流」を支える広域移動・市内拠点間移動における利便性確保
- 基本目標4：みんなで作る、支え、「協働」して育む公共交通
- 基本目標5：「だれもが利用しやすい」公共交通環境の構築

VI 目標達成のための施策・事業

現在検討中

VII 計画の達成状況の評価

- 評価の基準設定の考え方
 - ・基本的に定量的な基準であること
 - ・評価のための数値の収集がルーチンでかつ省力的に行えるものであること
- 段階的基準と対応の方向性
 - ・A（想定通り）、B（微妙）、C（想定外に悪い）等の段階的な基準とする。
 - ・Aは現状維持、Bは状況の調査分析、Cは事業の中断や見直し等、基準毎の対応方針を定める。理屈を伴わず、想定を大幅に上回る成果が生じた場合は、基準そのものを高めの設定に見直すことも考える。
 - ・基準は、需要側の基準（サービス改善を考えるための基準）と供給者側の基準（事業収支が悪化した場合は公費負担の見直しや競合する公的サービス（デマンド等）の見直しを行う等）の2つの角度で実施する。

○ 今後の鶴岡市地域公共交通計画策定スケジュール

月別	内容
1月	各地域及び関係課、交通事業者との計画策定に向けた検討・調整
2月上旬	庁内関係課会議 (計画素案について検討)
2月中旬 ～下旬	地域公共交通活性化協議会（計画素案） 議会説明 パブリックコメント
3月下旬	地域公共交通活性化協議会（計画策定）

鶴岡市地域公共交通計画
課題・基本目標の整理と具体的な施策(たたき台)

○ 第2次鶴岡市総合計画
『ほんとうの豊かさを追求する みんなが暮らしやすい 創造と伝統のまち 鶴岡』
6 社会の基盤
・カ 公共交通ネットワークの形成

○ 第2期まちひとしごと創生総合戦略
基本目標 4 具体的施策1 まちの賑わい創出と支え合うコミュニティ形成
(3)公共交通の再編や整備による利便性の向上
ア 公共交通ネットワークの形成

○ SDGs 目標
8 働きがいも経済成長も
11 住み続けられるまちづくりを
13 気象変動に具体的な対策を

8つの課題	鶴岡市を取り巻く移動・交通の課題	基本目標	
【課題①】 居住環境としての魅力向上に向けた鶴岡市街地の公共交通ネットワークの利便性向上が必要	<ul style="list-style-type: none"> ■ エスモール～銀座通り間の高頻度運行に比べ、市民の目的地となる主要な都市機能が集積するシビックコア付近は運行頻度が低い。 ⇒市街地の利便性向上に向けた新たな軸の形成が必要 ■ 「生活拠点」の商業施設への移動ニーズが一定程度ある一方、公共交通の利便性が低く（運行頻度が低く）、移動手段として利用されていない状況。 ⇒まちづくりと公共交通の連携を図るとともに、市民の生活利便性向上に向けて、適切にアクセシビリティ・利便性を向上することが必要 	<p>基本目標 1： 地域の骨格を形成する「持続可能な」公共交通ネットワークの構築</p> <p>【施策の方向性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 中心市街地における利便性の向上 ○ ハブ&スポーク型のネットワーク構築 ○ 「守る幹線軸」の設定 ○ 広域ネットワークの効率性の向上 	<p>1. 交流活性化プロジェクトⅡ</p> <p>➢ 施策 1-1：既存路線ネットワークの再編</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 市民生活の「足」の維持・確保を基本とし、中心市街地と地域拠点、基幹集落、さらに小さな集落などを結ぶ公共交通体ネットワークの再編実施。 ○ シビックコア地区における「第2軸」の形成 ○ 観光等を考慮し、鉄道や空港との接続性を向上させたダイヤ <p>➢ 施策 1-2：新たな公共交通システムの導入</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 交通空白地帯における地域主体の新たな交通の導入 <p>➢ 施策 1-3：輸送資源を総動員した再編</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ スクールバス・患者バス・福祉有償運送などの活用検討 ○ タクシー等個別輸送支援の導入検討 ○ 貨客混載の導入検討 <p>➢ 施策 1-4：交通結節拠点の設置</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 市街地のネットワークの再編と乗り継ぎ拠点の設置 ○ バスターミナル等の整備 ○ エスモール・鶴岡駅の拠点機能の維持・向上 <p>➢ 施策 1-5：運賃等の料金制度の見直し</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 公共交通の乗継料金や上限設定、各種割引料金制度の導入 ○ 遠距離利用者の負担軽減と公共交通の利用促進
【課題②】 各地域から鶴岡市街地へのアクセス手段を“適切に”確保・維持することが必要	<ul style="list-style-type: none"> ■ 鶴岡市街地には主要な都市機能が立地し、周辺地域から高い移動ニーズが見られる状況。一方、各地域を結ぶ路線は一部を除いて全体的に乗車密度が低い状況にあり、市の財政負担により運行を支援。 ■ 効率性の向上に向けた再編・見直しが進められるが、利便性の低下により更なる利用者の低下が懸念。 ⇒維持すべき路線、及びサービス水準等を明確化し、各地域からのアクセス手段を適切に確保・維持することが必要 	<p>基本目標 2： 「まちづくり」と連携した賑わいを創出する公共交通体系の構築</p> <p>【施策の方向性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 生活拠点地区・居住誘導区域における利便性向上 ○ 広域的な拠点（1次拠点）の拠点性向上 ○ 各地域における交通拠点（2次拠点）の設定 ○ 拠点における待合環境の整備、案内・誘導の充実 	<p>2. 市民協働プロジェクトⅡ</p> <p>➢ 施策 2-1：地域と共に創り上げる交通サービスの導入</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 地域、交通事業者、まちづくり団体及び行政機関との連携・協働体制による公共交通利用促進推進事業 ○ 「マイバス意識」醸成による地域主体の利用促進体制 <p>➢ 施策 2-2：多くの機関と協働したサービス展開</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 観光施設や商業施設等と公共交通が連携した地域の魅力と賑わいの創出 ○ タクシー事業者と連携した利用者拡大施策の検討 <p>➢ 施策 2-3：公共交通について議論する場の創出</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 地域公共交通活性化協議会の開催 ○ 魅力あるまちづくりと公共交通のあり方を議論する場
【課題③】 地域内交通の持続性を高めることが必要	<ul style="list-style-type: none"> ■ 通勤・通学や通院・買物など様々な目的での移動で各地域から鶴岡市街地へ移動実態がみられる一方、身近な用事は地域内で完結。 ■ 地域内の移動については、地域との協働により取組みが既に進められており、今後もその体制を維持することが重要。 ⇒事業者・車両・運転手不足などによる将来的な持続性への影響も勘案しつつ、様々なサービスを活用して維持を図ることが必要 	<p>基本目標 3： 市民・来訪者の「交流」を支える広域移動・市内拠点間移動における利便性確保</p> <p>【施策の方向性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 交通拠点との接続性向上 ○ 観光等を考慮したダイヤ設定及び鉄道との接続性の維持・向上 ○ 観光施策等と連携した取り組みの展開 	<p>3. 環境改善・利用促進プロジェクトⅡ</p> <p>➢ 施策 3-1：交通環境の改善</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 高齢者向けの低床車両の導入 ○ 待合環境の改善・整備 <p>➢ 施策 3-2：交通案内の改善・充実</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 分かりやすいバスマップ作成や MaaS の導入、ICT の活用等サービスやネットワークの分かりやすさの向上 <p>➢ 施策 3-3：公共交通に対する市民意識の醸成</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ モビリティ・マネジメント実施による市民意識の啓発
【課題④】 通学などの移動利便性の維持に向けた広域的なネットワークの維持が必要	<ul style="list-style-type: none"> ■ 国県補助路線である「鶴岡酒田線」は、平均乗車密度が低く、補助額が一部カットされ、事業者の負担が大きい状況。 ■ 当該路線は高校生の通学に利用されており、今後県立高校の再編の中で重要な役割を担っていくものと想定。 ⇒当該路線の維持に向け路線の効率性向上や新たな利用者の取り込みが必要 ■ 鉄道は地域間・都市間を支える重要な役割を担う。 ⇒鉄道単独での再編・見直しは現実的ではないため、利用実態等を踏まえた路線バス等との接続性向上による利便性向上を図ることが必要 	<p>基本目標 4： みんなでつくり、支え、「協働」して育む公共交通</p> <p>【施策の方向性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 地域協働による地域内交通の確保・維持 ○ 地域内の移動サービス総動員による活用策の検討（スクールバス・患者バス・その他） 	
【課題⑤】 観光等の移動を踏まえた広域的ネットワークと路線バスの持続性の維持・向上が必要	<ul style="list-style-type: none"> ■ 加茂水族館・羽黒山と中心市街地を結ぶ路線バスは乗車密度が高く、ウィズ・アフターコロナの取り組みを考える上では、観光目的での移動手段としての役割も考慮する事が重要。 ⇒市民のための生活交通としての役割を基本としながら、対応可能な範囲で観光客などの移動への対応に向けた取り組みが必要 		
【課題⑥】 市民及び来訪者等のそれぞれの移動に対応した「拠点」の設定が必要	<ul style="list-style-type: none"> ■ 公共交通の一体性を高めるうえでは、線と線をつなぐ「拠点」が重要。待ち合い環境などの「空間的」な要素、接続時間などの「時間的」な要素、乗継案内などの「ソフト的」な要素を踏まえて取り組みを進めることが必要。 ⇒広域拠点である鶴岡駅・エスモールの拠点性の維持・向上が必要 ⇒シビックコアにおいて「ハブ」となる交通拠点の設定が必要 		
【課題⑦】 公共交通の利便性向上の取り組みと合わせた周知・広報の実施が必要	<ul style="list-style-type: none"> ■ 公共交通利用者の困りごとに「運賃が高い」「時間が合わない」「バス停が遠い」といった指摘。 ■ 他方でゴールドバスや高校生 100 円バス、1 日乗車券といった安価な取組も進めており、認知が十分ではない可能性。 ⇒路線の再編・見直し等と合わせ、運賃施策の周知・広報が必要 		
【課題⑧】 利用しやすさ・分かりやすさの向上に向けたシームレスな利用環境の構築が必要	<ul style="list-style-type: none"> ■ 利用していない方が利用する上で不安に思うこととして、「何時に利用しているかわからない」「運賃が分からない」などが上位。ダイヤ・運賃は公表されるが、事業者ごと検索する必要があり、新規利用者獲得にバリアである可能性。 ⇒利用しやすく・わかりやすい環境の構築が必要 	<p>基本目標 5： 「だれもが利用しやすい」公共交通環境の構築</p> <p>【施策の方向性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 高齢者・高校生・観光客等が利用しやすい環境の構築 ○ 利用促進に向けた周知・広報の展開 ○ MaaS や ICT を活用した取り組みの展開 	
【課題⑨】 運転手不足への対応が必要	<ul style="list-style-type: none"> ■ 交通事業者の最も多い年代が 60 代であり、70 代も増加傾向。 ■ 新規採用が少なく、ハローワークなどの運輸で貨物と旅客の双方の求人があれば、若い人ほど貨物に行く傾向。 ⇒公共交通の担い手となる交通事業者の運行体制の確保が必要 		

鶴岡市地域公共交通計画策定の進捗状況・取組経過について

鶴岡市公共交通網形成計画の更新について

- 地域公共交通網形成計画(H27-R02)が本年度期限を迎えるため、更新するもの
- 本年6月、根拠法である『地域公共交通活性化及び再生に関する法律(平成19年法律第59号)』が一部改正され、「地域公共交通計画」に名称変更(努力義務)

公共交通を取り巻く課題

- 人口減少の本格化、運転手不足の深刻化に伴って、公共交通サービスの維持・確保が厳しさを増している。
- 一方で、高齢者の運転免許の返納が益々増加する等、地域の暮らしと産業を支える移動手段を確保することがますます重要になっている。
- 地域特性や住民ニーズに応じた、使いやすい交通手段確保に向けた再編
- 地域公共交通は地域に不可欠な基盤的サービスとの認識を共有したうえで、多様な関係者が連携し、交通インフラを整備・維持する必要がある。

策定のポイント

- 持続可能性のある地域旅客運送サービスの提供を確保
 - ①まちづくり・観光・福祉・物流等の分野と連携し、公共交通事業者による旅客サービスの改善・充実
 - ②タクシーやスクールバス、福祉有償運送など、既存の民間事業者による送迎・物流サービス等「地域における輸送資源の総動員」を検討
- 地域の特性にあった交通ネットワークの構築
- 交通空白地帯や交通弱者への対応、乗継などの利便性の向上
- 定量的な目標(利用者数・収支等)設定や毎年度の評価を行い、PDCAを強化
- MaaSやICT等を活用した新たな交通システムの導入

策定にむけての調査内容

1. 市民アンケート調査
 - 無作為 1,000人抽出
2. 団体ヒアリング
 - 交通事業者・地域団体等
3. バス実態調査
4. 高校生通学手段調査
5. 鶴岡市公共交通網形成計画評価・検証
 - 策定時に設定したKPIによる検証
6. 地域ごとの課題整理と施策の検討



市民アンケート調査について

- 対象時期: 9月18日～28日
対 象: 市民1,000人抽出 (回答者546人 回答率54.6%)
主な質問内容: ○通院・通学・通勤・買い物など日常生活における移動実態
○公共交通の利用の有無と利用実態と公共交通を利用しない理由
○コロナ禍に伴う公共交通に対する意識
○免許の有無と無い人の移動手段
- 主な回答: ■ 通院・通学・通勤・買い物などは市街地への移動ニーズが高い
■ コロナによる影響で外出頻度が減少したと回答したのは30.5%
■ 過去30日間(8月中～9月中)で公共交通を利用した人4.6%
■ 『何時に運行しているか分からない』『運賃が分からない』『運賃が高い』『バス停への距離が遠い』『運行する時間が合わない』といった意見

交通事業者ヒアリング

- 実施時期: 9月16日～24日
対 象: 交通事業者に訪問
- 課題や意見: ■ 運転手不足と高齢化が深刻になっている。
■ コロナによる利用者の減少が経営上厳しい
■ 後継者がおらず、自分の代で廃業
■ 現在の一番の利用者である高齢者の足を守りたい。
■ 夜間営業が経営を圧迫。無くなれば観光客や出張者に鶴岡の夜は足が無いと認識されてしまう。
■ デマンド交通は積極的に参加したい。



地域代表者との意見交換

- 実施時期: 10月30日～11月4日
対 象: 各地区地域振興懇談会にて意見交換
- 課題や意見: ■ 自分あまり利用しないが、免許返納者や高齢者など『交通弱者』のために公共交通は無くせない
■ 公共交通の維持は行政と民間が一緒になって取り組むべき
■ 各地域の交通の取り組みには住民との協議が重要

交通関連部局との意見交換会

- 実施時期: 12月11日
対 象: 市役所関係課及び庁舎交通担当との意見交換会
- 課題や意見: ■ 各課にて実施されている福祉や観光、庁舎区域での交通の取組について施策と課題を共有した。
■ 基本目標及びその解決策、施策の検討

■市民アンケート調査の結果概要について

1. 調査の目的

- 市民の外出目的別（買い物・通院・通勤など）の移動実態等を把握するとともに、公共交通の利用実態、公共交通に対する評価及びお困りごとなどを把握するため、市民 1,000 人を対象（無作為抽出）としてアンケート調査を実施しました。
- 調査票 1,000 票の配布に対して、546 票を回収しており、回収率は 54.6%となっています。

表 調査の概要

項目	概要
対象者	18 歳以上 90 歳未満の市内在住の男女
対象地域	市内全域
調査方法	郵送配布・郵送回収
配布票数・回収票数	配布 1,000 票、回収 546 票（回収率 54.6%）

2. 調査の結果概要

(1) 回答者属性について

- 回答者の性別は 58.1%が女性と半数以上を占めており、年齢は約半数が 65 歳以上となっています。
- 回答者の 9 割以上が世帯で自家用車を所有しており、77.3%は回答者自身が使用していると回答しています。

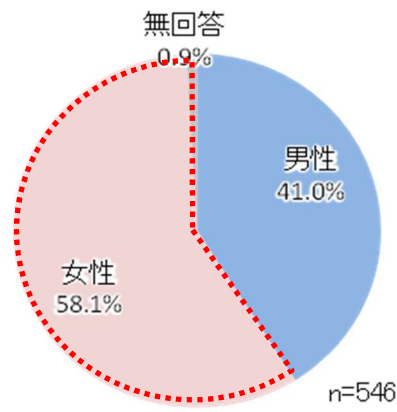


図 回答者の性別

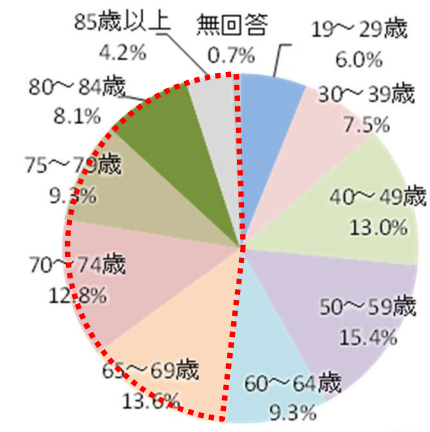


図 回答者の年齢

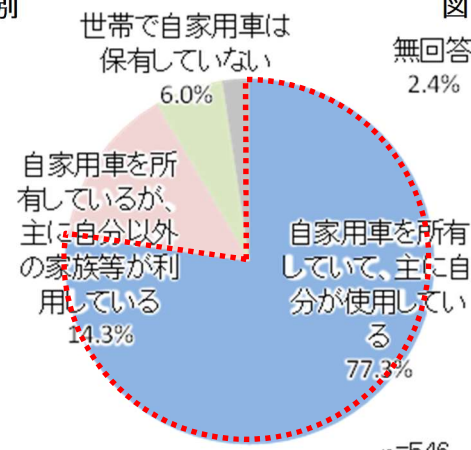


図 自家用車の有無

(2) 日常生活の移動実態について

- 買い物の移動実態は、各地域から鶴岡地域の施設への移動実態がみられますが、藤島地域・榊引地域では地域内の施設の利用割合が高いことや、朝日地域からは榊引地域の施設への移動割合が高いことが特徴的です。
- 通院の移動実態は、65歳以上の高齢者の8割以上が定期的に通院する病院・診療所があると回答しており、各地域から鶴岡地域への施設への移動実態がみられます。
- なお、藤島地域・榊引地域では地域内の施設への移動実態が高い特徴がみられます。

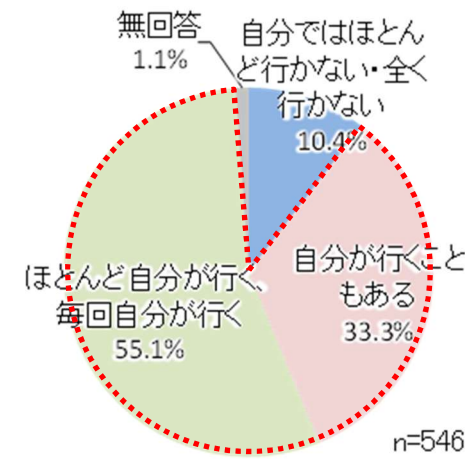


図 食料品・日用品の買い物を目的とした移動について

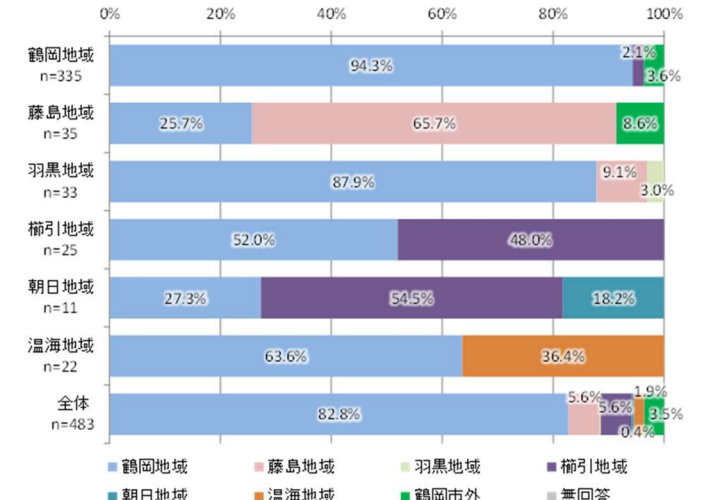


図 食料品・日用品の買い物 最も行くお店の地域

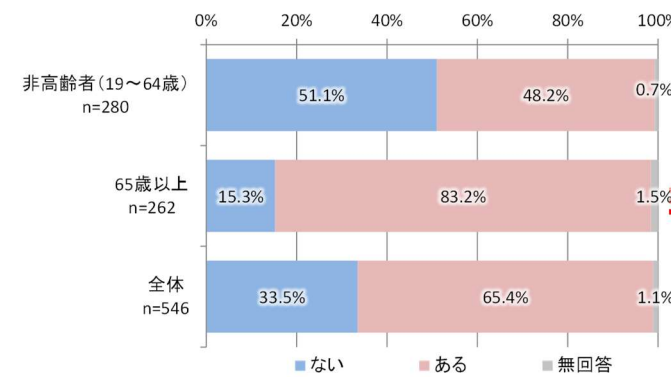


図 定期的に通院している病院・診療所の有無

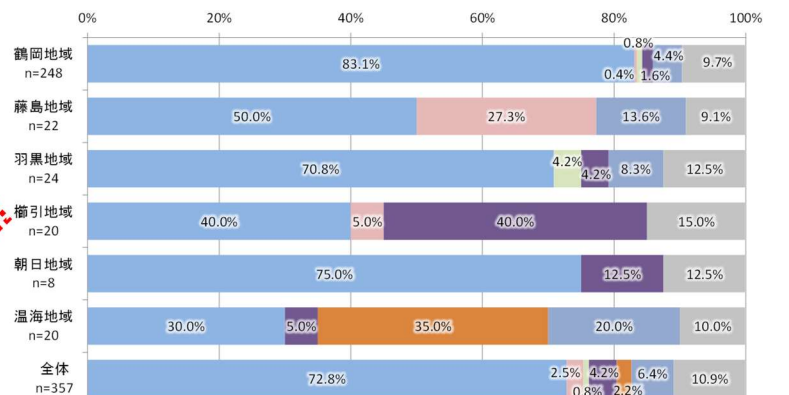


図 定期的な通院 通院先の病院

○食料品・日用品の買い物 店名（店舗名）では、「マックスバリュ 鶴岡南店」が 8.1%(39 人)と最も高く、次いで「主婦の店 パル店」が 7.2%(35 人)と続いています。

○定期的な通院 通院先 通院頻度 1 番の病院では、「市立荘内病院」が 10.1%(36 人)と最も高く、次いで「鶴岡協立病院」が 5.9%(21 人)と続いています。

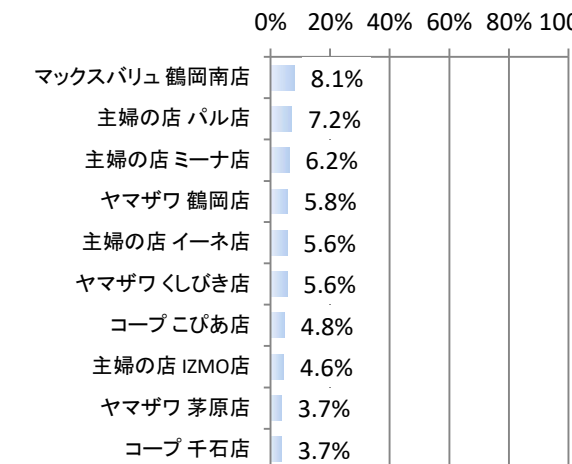


表 食料品・日用品の買い物店名（店舗名）

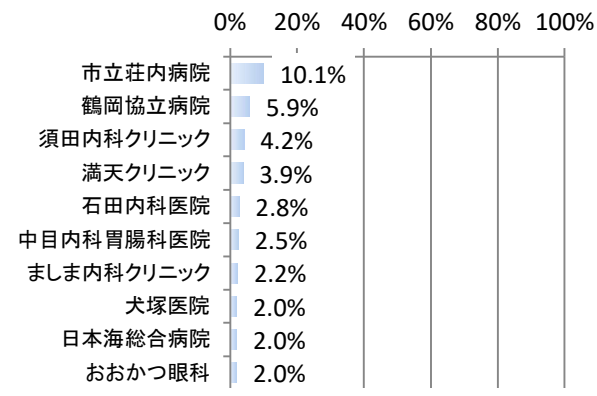


表 定期的な通院 通院先 通院頻度 1 番の病院

(3) 外出時の移動手段について

○食料品・日用品の買い物、および通院の外出時の移動手段は、いずれも「自家用車」の割合が高い状況にあります。

○通院ではタクシーを利用する割合が 9.7%いますが、路線バスやその他の公共交通を利用する割合は低い状況にあります。

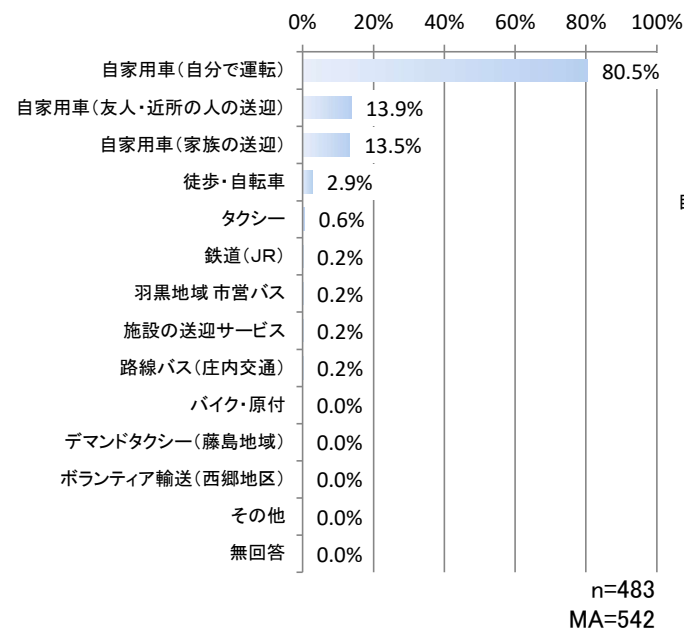


図 食料品・日用品の買い物 よく利用する交通手段

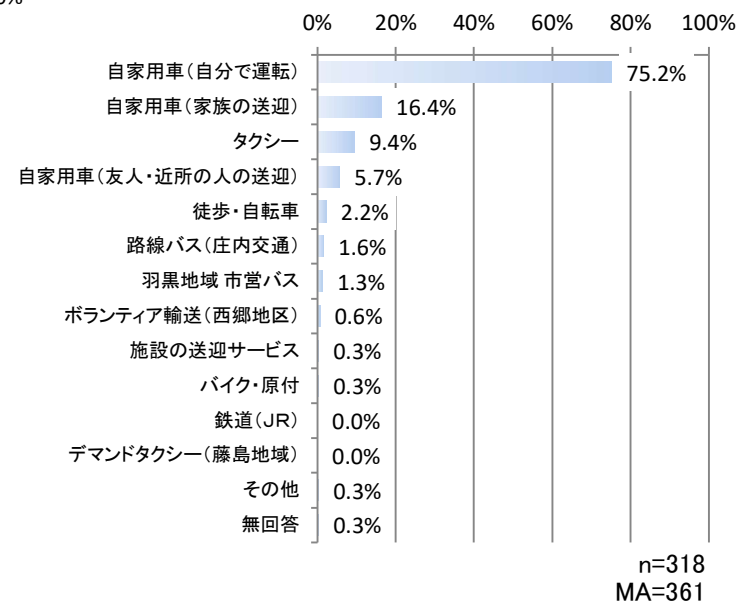


図 定期的な通院 よく利用する交通手段

(4) コロナによる移動（通院・買物）への影響について

○コロナ禍による外出頻度の変化は、食料品・日用品の買い物の移動が 30.5%、定期的な通院の移動では 12.3%の方が「外出頻度が減少した」と回答しています。

○通院は必要不可欠な移動目的であるため、外出機会の変化が少ない状況にありますが、買いだめなどが可能な買い物については外出を控える動きがあることがわかります。

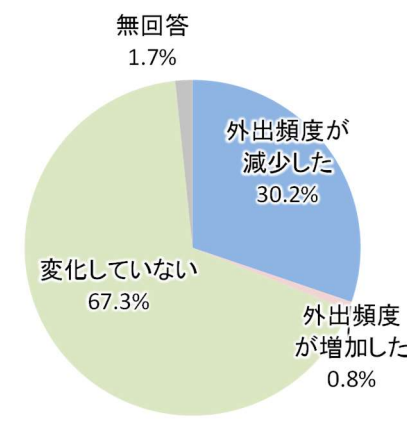


図 食料品・日用品の買い物 コロナ禍による外出頻度の変化

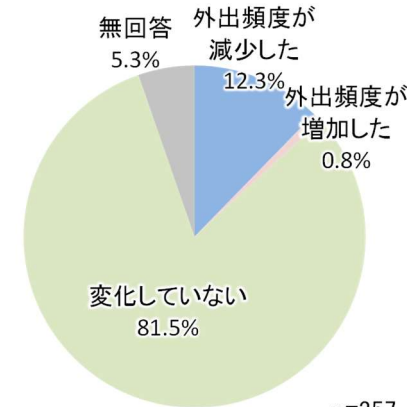


図 定期的な通院 コロナ禍による外出頻度の変化

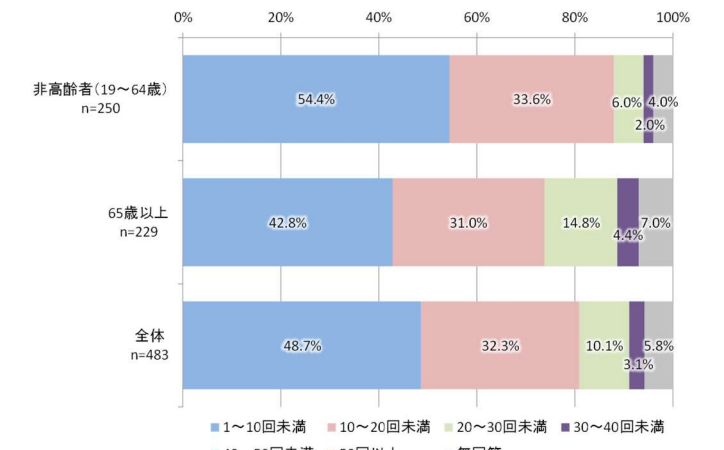


図 食料品・日用品の買い物 1か月に最低限必要な外出回数

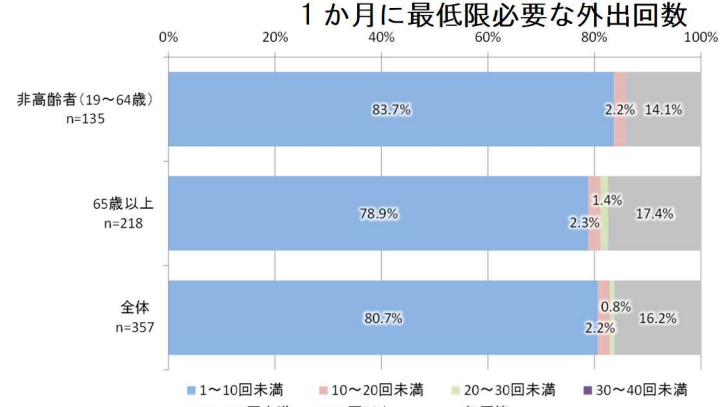


図 定期的な通院 最低限必要な外出頻度

(5) その他の外出目的について

○その他の外出先として 1 番多く行った施設・場所では、「荘内銀行」が 3.7%と最も高く、次いで「鶴岡郵便局」が 2.9%と続いています。

○その他の外出先について、1 番多く行った施設・場所への回数では、月に「1~10 回未満」が 64.3%と最も高く、次いで「10~20 回未満」が 21.8%と続いている。

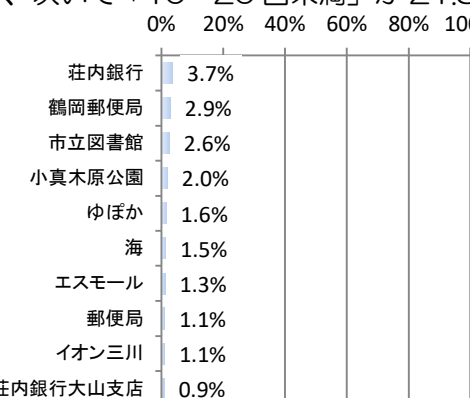


図 その他の外出先 1 番多く行った施設・場所

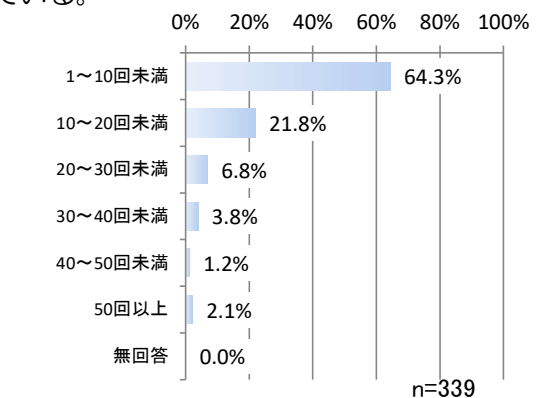


図 その他の外出先 1 番多く行った施設・場所への回数

※このページは公共交通を利用した方の回答です。

(6) 公共交通の利用実態について

○公共交通の利用の有無では、9割以上が「利用していない」と回答し、「利用した」と回答した方は4.8%と1割以下となっています。

○利用した方のうち、よく利用する公共交通では、「路線バス（庄内交通）」が46.2%と最も高く、次いで「鉄道（JR）」が34.6%と続いています。

○よく利用する公共交通の最近30日以内の利用回数では、「1～10回未満」が87.5%と最も高く、次いで「10～20回未満」が8.3%と続いています。

○公共交通を利用した際の移動目的は、「買物（洋服など）」「通院・通所」が25.0%と最も高く、次いで「買物（食料品など）」が12.5%と続いています。

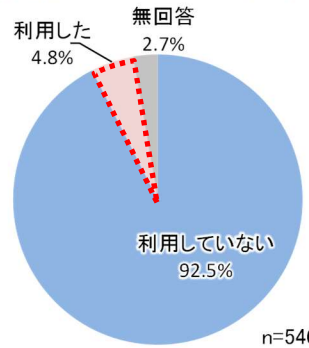


図 公共交通の利用の有無

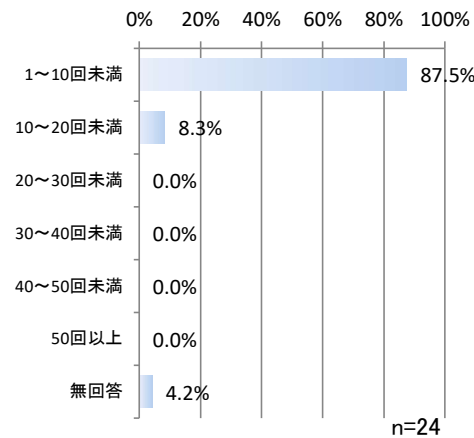
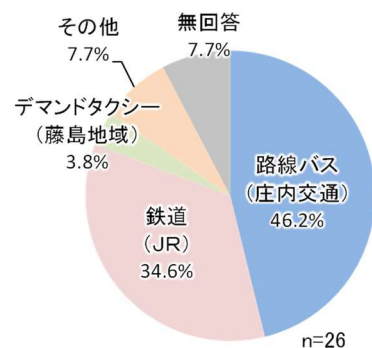
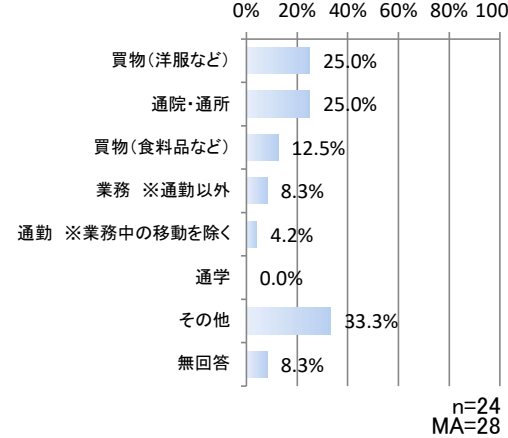


図 公共交通 よく利用する公共交通の最近30日以内の利用回数



図公共交通 よく利用する公共交通



図公共交通 利用した移動の目的

(7) 公共交通を利用する上での困りごとについて（利用した方が回答）

○公共交通を利用する上での困りごとでは、「利用に掛かる運賃が高い」が25.0%と最も高く、次いで「運行する時間帯が外出時間と合わない」が20.8%と続いている

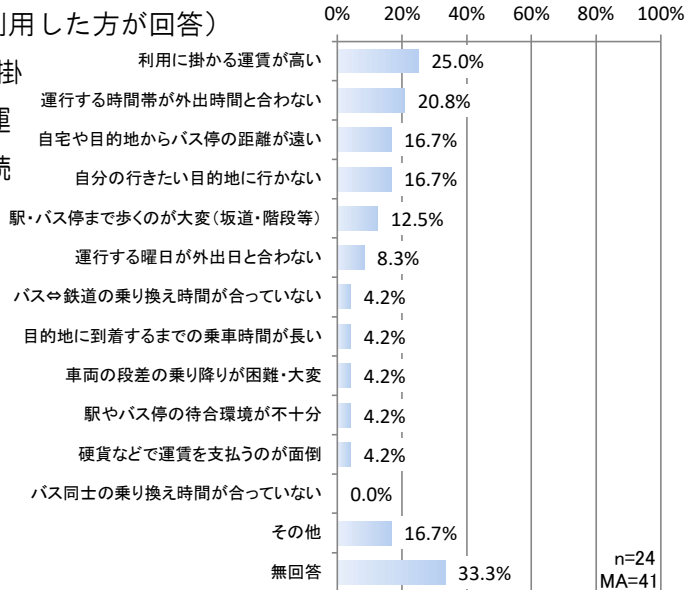
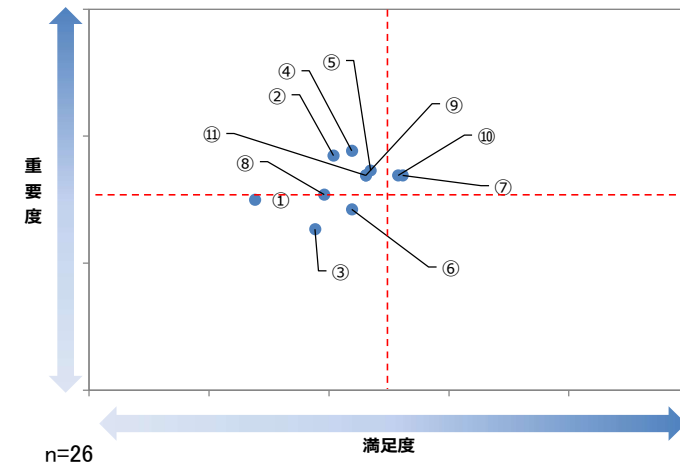


図 公共交通 利用する上での困りごと

(8) 公共交通に対する満足度・重要度（利用した方が回答）

○公共交通に対する満足度が「ふつう」基準を上回るものは「路線バスの目的地への行きやすさ」「路線バスの車両の利用しやすさ」の2つのみであり、それ以外は「ふつう」基準を下回っています。

○特に「路線バス等の1日の運行本数・運行間隔」「路線バス等の運行している時間の設定」は重要度が高い一方、満足度は低い状況にあります。



項目名	満足	まあ満足	ふつう	やや不満	不満	重要である	どちらでもない	重要ではない	満足度 (点数)	重要度 (点数)
①鉄道の1日の運行本数・運行間隔	1	2	3	5	4	10	4	1	1.38	1.50
②路線バス等の1日の運行本数・運行間隔	1	2	7	7	5	12	5	2	2.04	1.85
③鉄道の運行している時間の設定	3	2	6	3	2	7	5	2	1.88	1.27
④路線バス等の運行している時間の設定	2	2	8	7	1	12	6	1	2.19	1.88
⑤バス停留所の待合環境の待ちやすさ	2	2	12	1	5	8	10	1	2.35	1.73
⑥鉄道駅の待合環境の待ちやすさ	3	5	6	2	0	8	6	1	2.19	1.42
⑦路線バスの目的地への行きやすさ	2	7	6	5	2	9	8	1	2.62	1.69
⑧鉄道・路線バスの乗り換える時間の設定	0	2	11	4	2	7	9	1	1.96	1.54
⑨鉄道・路線バスの運賃設定	1	3	10	5	3	10	6	2	2.31	1.69
⑩路線バスの車両の利用しやすさ	1	4	14	1	2	8	9	2	2.58	1.69
⑪待合環境の案内・誘導などの分かりやすさ	1	1	14	3	3	8	9	2	2.31	1.69

図 公共交通の満足度と重要度（合計）

(9) コロナ禍による公共交通の利用回数の変化（利用した方が回答）

○コロナ禍による利用回数の変化では、26.9%が「利用回数が減少した」と回答しており、その理由として「リモートの業務・授業の機会が増えたから」が32.0%と最も高く、次いで「在宅勤務の機会が増えたから」が24.0%と続いています。

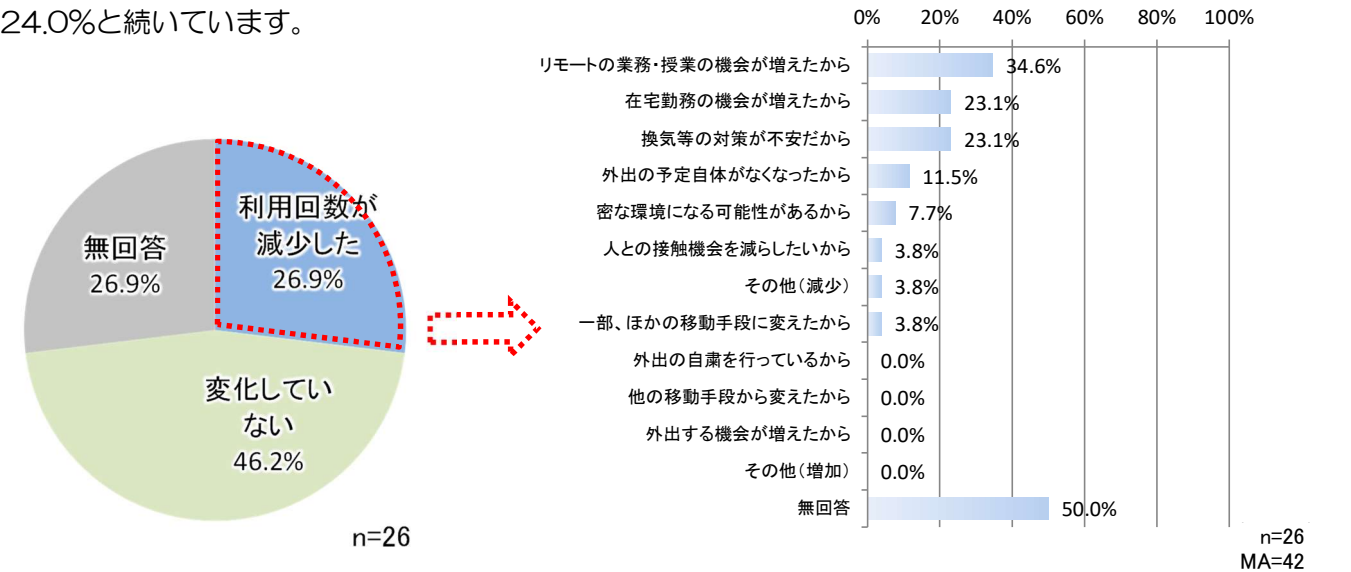


図 公共交通 コロナ禍による利用回数の変化

図 公共交通 コロナ禍以前の1か月の利用回数

※このページは公共交通を利用していない方の回答です。

(10) コロナ禍以前の利用状況について

- 公共交通を利用していない方のうち、コロナ禍以前の利用状況では「利用していた」と回答した割合が4.0%います。
- 以前に利用していた方の1か月の利用回数では、「1~10回未満」が71.4%と最も高く、次いで「20~30回未満」が4.8%と続いている。

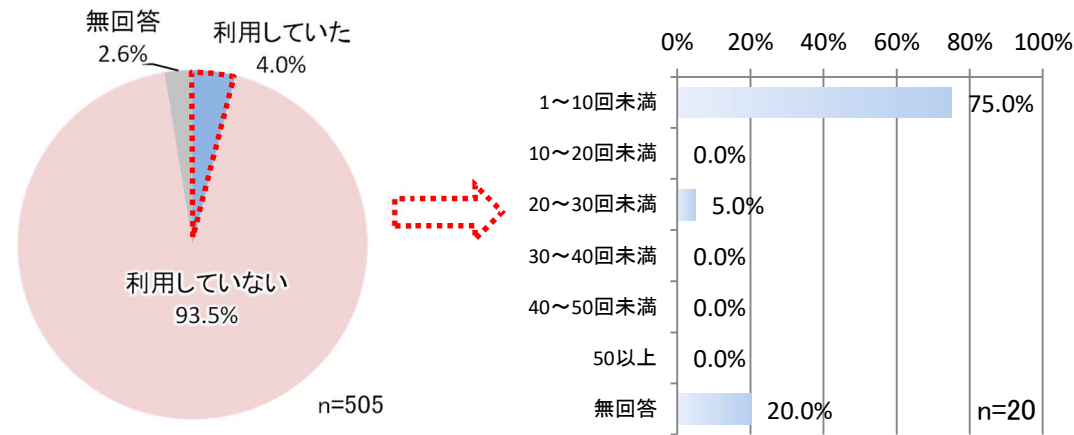


図 公共交通を利用していない コロナ禍以前の利用状況

図 公共交通を利用していない コロナ禍以前の1か月の利用回数

(11) 利用していない理由について

- 公共交通を利用していない 利用していない理由では、「自家用車等の移動手段があるので、そもそも利用する必要がない」が88.7%と最も高い状況にあります、6.3%の方が「理由があって利用することができない・していない」と回答しています。
- 現在利用していない・できない理由では、「運行する時間帯が外出時間と合わない」が32.4%と最も高く、次いで「駅・バス停まで歩くのが大変(坂道など)」が29.4%と続いています。

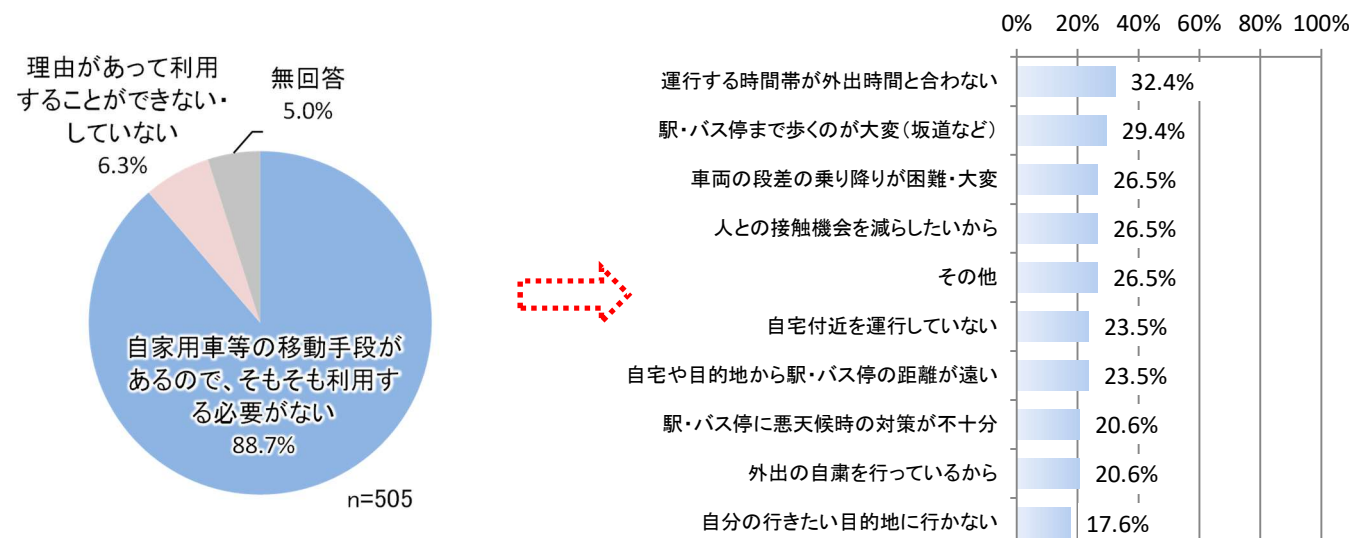


図 公共交通を利用していない 利用していない理由

図 公共交通を利用していない 現在利用していない・できない理由

(12) 利用していない方の現在の移動手段について

- 公共交通を利用していない方が現在最も利用している移動手段では、「自家用車(自分が運転)」が80.0%と最も高く、次いで「家族・友人等の送迎」が9.9%と続いています。
- 現在の移動手段を利用する上での困りごと・不安では、「特に困っていること・不安なことは無い」が45.5%と最も高いですが、「車の維持費などが高額に感じている」と27.1%が回答しています。

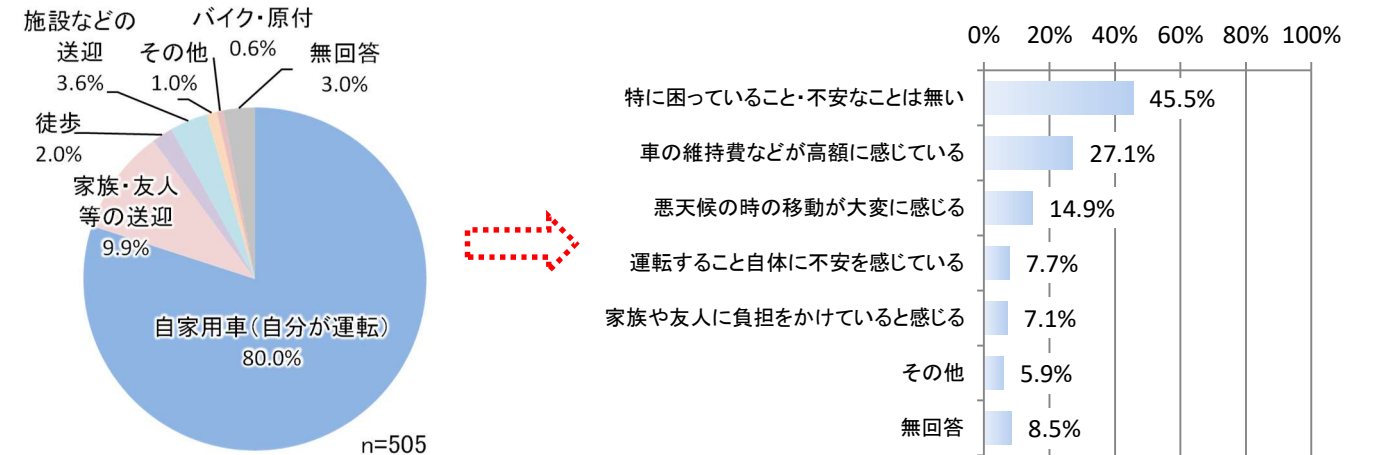


図 公共交通を利用していない 現在最も利用している移動手段

図 公共交通を利用していない 現在の移動手段を利用する上での困りごと・不安

(13) 公共交通を利用する場合に心配・不安なことについて

- 市内で公共交通を利用する場合に心配・不安に思うことでは、「何時に運行しているのかわからない」が42.6%と最も高く、次いで「運賃がどのくらい掛かるのかわからない」が33.1%と続いています

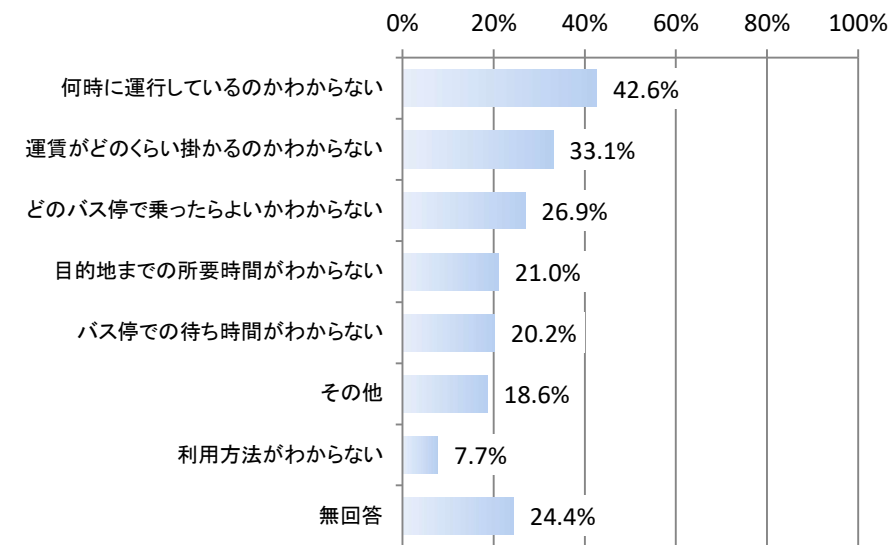


図 公共交通を利用していない 市内で公共交通を利用する場合に心配・不安に思うこと

1. 方針

「人」「文化」がいきいきと交流し、市民とともに支える「持続可能な交通」の実現
 ～将来の「鶴岡市」のあり方を見据え、コンパクト+ネットワークを形成～

- 市民とともに築き上げる持続可能な公共交通の実現
- 効率化を図るとともに、地域間幹線及び中心市街地と周辺地域の拠点を結ぶ枝線については市の責務として維持に努める。
- 廃止代替などの地域内の移動手段の確保については、地域の主体的な取組みを基本とし、市はそれを支援する

2. 区域

鶴岡市全域

3. 期間

平成 28 年度から令和 2 年度

4. 目標及び評価指標(H27 現況値 ⇒ R02 目標値)

■基本目標1

市民のお出かけを支える、「持続可能な」公共交通体系を確保します。

指標	現況値 (H27)	中間モニタリング(H30)		目標値 (2020)	参考値 (2019)	実績値 (2020)
		設定値	実績値			
①市内バス路線の平均乗車密度の増加	2.4	2.5	2.4	2.7	2.6	1.9
②路線バスの財源負担割合の減少	55%	55%以下	53%	50%	48.6%	52.7%

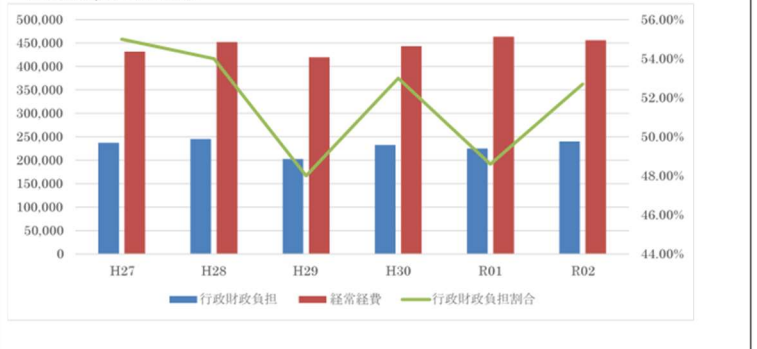
■対象路線における平均乗車密度

No.	対象路線名	乗車密度		No.	対象路線名	乗車密度	
		H27	R02			H27	R02
1	鶴岡～庄内空港(りんごん)	10.8	9.5	20	光陵高校(日本海病院)湯野浜	1.8	1.4
2	羽黒山頂(荒沢寺)月山	16.2	0.8	21	市内循環①・②コース	0.9	0.8
3	鶴岡(竹三川)酒田	2.3	2.9	22	市内循環③・④コース	1.5	1.3
4	鶴岡(ゆぼか)羽黒山頂	3.0	2.6	23	鶴岡(藤島)清川	1.1	0.8
5	鶴岡(ゆぼか)羽黒	0.9	1.8	24	大島	0.9	1.1
6	鶴岡(湯田川)越沢	1.7	1.6	25	上田沢	1.4	0.9
7	鶴岡(湯田川)越沢(こころの医療センター)	2.6	6.0	26	田妻保(⇒大網)	1.4	1.1
8	鶴岡(湯田川)坂の下	2.4	2.3	27	田妻保(⇒大網)	1.2	0.8
9	鶴岡(湯田川)坂の下(こころの医療センター)	3.9	1.7	28	松根	1.6	0.9
10	鶴岡(福生町)湯田川	2.5	3.2	29	机	0.6	0.3
11	鶴岡(福生町)湯田川(こころの医療センター)	4.7	3.6	30	机(三中)	1.0	4.8
12	鶴岡(加茂水族館)湯の浜	3.3	2.1	31	戸沢	1.3	0.4
13	鶴岡(物産館・加茂水族館)湯の浜	/	1.2	32	戸沢湯海川	0.7	/
14	鶴岡(香宝寺)湯の浜	2.7	3.8	33	平沢	0.7	0.6
15	鶴岡(物産館・香宝寺)湯の浜	/	1.5	34	関川	0.3	0.2
16	鶴岡(物産館・漁協前)湯海	2.8	2.7	35	越沢	0.3	0.2
17	鶴岡～中央高校	2.9	2.4	36	湯海川	0.2	/
18	鶴岡(山浜)落合	/	1.6	37	越沢・関川	0.0	0.0
19	酒田(日本海病院)湯野浜	1.9	1.1				
		平均		2.4	1.9		

■民間路線バスの経常経費に占める行財政負担割合(毎年度9月末時点)

項目	年度	H27	H28	H29	H30	R01	R02
		(千円)					
国県補助金	A	71,230	67,764	44,776	43,585	43,995	37,102
市補助金	B	149,876	159,736	140,990	169,327	161,706	181,794
他市町補助金	C	15,770	17,617	16,652	19,853	19,626	21,629
行政財政負担	D=A+B+C	236,876	245,117	202,418	232,765	225,327	240,525
経常経費	E	432,105	452,271	419,624	443,309	463,467	456,326
行政財政負担割合	D/E	55.0%	54.0%	48.0%	53.0%	48.6%	52.7%
経常収益	F	189,615	191,330	181,928	175,140	195,495	151,759
収支	G=(D+F)-E	▲5,614	▲15,824	▲35,278	▲35,404	▲42,645	▲64,042

■行財政負担等の推移



令和2年度は新型コロナウイルス感染症の影響があり、乗車密度は1.9という結果でしたが前年の令和元年度は2.6という数値であり、目標値に近い数値となっております。

また、中間評価の段階では地域内を運行する路線においては、乗車密度が1に満たない路線も多くありましたが、路線の見直しなどを行った結果、令和元年度では1.0以上の路線も見受けられました。今後はウィズコロナ時代に対応した取組みと地域の特性・移動ニーズに合った新たな交通手段の検討が必要となっております。

財源割合として令和2年度は52.7%と目標には届かなかったものの、新型コロナウイルス感染症の影響は否めず、令和元年度においては48.6%であったため、一定の効果はあったものと考えられます。しかしながら、少子高齢化など今後国や県、市の財政状況も厳しさを増すことから、更なる効率的な運行体制の確保が必要です。

■基本目標2

将来のまちの姿を見据え、「まちづくり」を支援する公共交通を目指します。

指標	現況値 (H27)	中間モニタリング(H30)		目標値 (2020)	実績値 (2020)
		設定値	実績値		
③中心市街地でのバス乗降者数の増加	431人/日	450人/日程度	416人/日	474人/日	<u>394人/日</u>
④公共交通利用による外出率の向上	5.0%	—	—	7.0%	<u>4.8%</u>

■対象バス停における乗降者数

(単位:人/日)

バス停名	区分	現況値 (H27)	実績値 (R02)
鶴岡駅前	乗車	124.4	128.7
	降車	120.1	133.6
	乗降者	244.5	262.3
市役所前(鶴岡)	乗車	18.9	18.1
	降車	27.0	23.9
	乗降者	45.9	42.0
山王町	乗車	16.0	7.4
	降車	58.4	32.6
	乗降者	74.4	40.0
銀座通り・ 本町川端通り	乗車	35.0	23.6
	降車	31.0	26.4
	乗降者	66.0	50.0
合計	乗車	194.3	177.8
	降車	236.6	216.5
	乗降者	430.9	394.3

■公共交通による外出率

(単位:人/日)

項目	平成22年度		令和2年度	
	回答数	割合	回答数	割合
公共交通	250	5.0%	26	4.8%
その他	4,777	95.0%	520	95.2%
合計	5,027	100%	546	100%

外出に関する設問については、③④共に目標値を達成できませんでした。しかし、アンケート調査の結果を見ると、コロナ禍での外出に関しての回答で、食料品・日用品の買い物に関して、コロナ禍で頻度が減少したと答えた人が30.2%おりました。また、通院に関しての同じ質問では12.3%が減少したと回答しております。そのような中、外出率の目標値は達成できなかったものの、ほぼ横ばいの結果であったのは一定の効果があったものと思われれます。

■基本目標3

「人」「文化」の交流を支援する交通ネットワークを形成します。

指標	現況値 (H27)	目標値 (2020)	実績値 (2020)
⑤交通機関同士の接続性 に対する不満度の減少	29.6%	25.0%	27.8%

市民アンケート調査の結果、平成 27 年度と比較し不満度は減少したものの、目標値を達成することはできませんでした。ただダイヤは無理なく接続できるようになっているため、周知不足とも考えられます。今後更なる情報発信の強化が求められています。

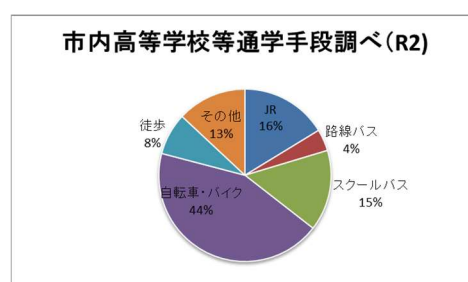
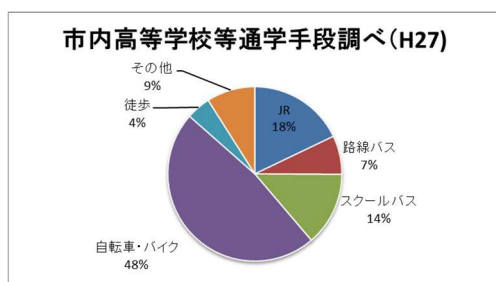
また、加茂水族館や出羽三山等の観光拠点への利便性向上のため、現行の路線バスにおける乗継や接続の見直しを図るとともに、目的バスの PR・周知強化による利用促進を図る必要があります。観光シーズンやイベント実施時期における観光二次交通の導入に向けた検討を行い、観光客の移手段の確保及び交流促進を図ります。

■基本目標4

市民とともに考え、築き、育む、「協働型」の公共交通を目指します。

指標	現況値 (H27)	中間モニタリング (H30)		目標値 (2020)	実績値 (2020)
		設定値	実績値		
⑥地域における協議会・検討会の設置の数	6	8	7	8	9
⑦公共交通による通勤・通学者の割合	1.2%	—	—	1.4%	
(抜粋) 通学者のみ	25.1%			(29.3%) (割合計算)	20.3%

■地域における協議会・検討会			
No.	地域	協議会・検討会の名称	要綱・規約等
1	鶴岡	西郷地区ボランティア輸送活動運営協議会	規約 H24.3.20 施行
2	藤島	藤島東栄地区デマンド交通運営協議会	規約 H20.5.20 施行
3	羽黒	羽黒地域市営バス利用拡大協議会	会則 H24.12.1 施行
4	羽黒	羽黒地域公共交通懇談会	開催要項
5	朝日	朝日地域生活交通検討会議	開催要項
6	温海	温海地域公共交通検討会	開催要項
7	朝日	朝日地域市営バス利用拡大協議会	会則 H29.8.7 施行
8	温海	温海地域公共交通運営協議会	規約 R02.5.27 施行
9	藤島	長沼・八栄島地区地域公共交通検討委員会	R02.7.21~11.13



協議会・検討会の設置数は目標値である8団体を上回り9団体となりました。各地域で利用しやすい公共交通についての議論が活発になるものと期待できます。

また、⑦については令和2年度の国勢調査結果が出るのは令和3年度以降となるため、暫定的に通学者のみの数値として記載しております。平成27年度に4人に1人の利用割合であったものが5人に1人となり、利用者数が減少しております。今後、高校生の通学利用増へ向けての対策が必要です。

この他、多様な機関との連携という観点では、羽黒のにこにこバスが地元の日帰り入浴施設「ゆぽか」とのタイアップを実施し、利用者数の増につなげています。他の交通手段でも商業施設とタイアップした取組みを進める必要があります。

■基本目標5

誰もが「わかりやすく・利用しやすい」交通環境づくりを行います。

指標	現況値 (H27)	中間モニタリング(H30)		目標値 (2020)	実績値 (2020)
		設定値	実績値		
⑧公共交通利用促進策の取り組み件数	9	10	22	11	25
④公共交通利用による外出率の向上(再掲)	5.0%	—	—	7.0%	4.8%

※「④公共交通利用による外出率の向上」は「基本目標2」で既出のため説明を省略します。

■公共交通利用促進策		
○現況値(平成27年度)		
No.	項目	概要
1	路線バス時刻表の全戸配布	各地域(庄交・市)
2	目的別時刻表の作成・配置	観光5路線(庄交)
3	割引定期の発行	ゴールドバス等(庄交)
4	高校生通学補助金	朝日・温海限定(学校教育課)
5	ポイントカード制度	(羽黒地域市営バス利用拡大協議会)
6	バスの乗り方教室開催	園児、小中高校生(庄交)
7	バスの絵コンテスト	小学生(市・庄交)
8	バスの日イベントの開催	(庄交)
9	バスの絵車体プリント	バスの絵コンテスト入賞作品(庄交)
○新たな利用促進策		
No.	項目	概要
10	バスマップ作成・配置	庄内交通、市営バス掲載(庄交)
11	JR 接続バス時刻表作成・配置	(庄交)
12	高校生通学割引制度	(朝日地域・温海地域)
13	お試し体験バス実施	(庄交)
14	エスモールバスターミナル改修	乗継案内、環境改善(庄交)
15	市営バス料金改定	100円単位、500円上限、回数券
16	中学生啓発ポスターコンテスト	(市・庄交)
17	路線バス一日乗車券販売	エリア別料金(庄交)
18	学生100円バス	市街地エリア(庄交)
19	高齢者等外出支援事業・定期券出張販売	定期券購入補助(市・庄交)
20	免許返納者バス回数券・タクシー券交付	(防災安全課)
21	ステップバス購入補助(減価償却費等)	(市・庄交)
22	買物代行・宅配サービス	タクシー事業者・市
23	高齢者タクシー1割引サービス	山形県タクシー協会鶴岡支部
24	バス停留所表示更新	庄内交通
25	バスロケーションシステム導入	庄内交通

公共交通利用促進策の取り組み件数は目標値を大きく上回り25件となります。数々の施策の効果が利用者数の下げ止まり、徐々に増加に転じた要因であると考えます。公共交通利用による外出率の向上については評価は低い状況にあるため、引き続き改善に向けて今回の計画の取り組みを進めます。

この他、バスの乗り方教室を24回、お試し体験バスは4回実施され、新規利用者の獲得を行い、バスロケーションシステムの導入などが行われました。

しかし、自家用車からの転換を促すソフト施策については、高齢者を中心に行ってきましたが、現役世代にも公共交通を選択肢の一つとして認識してもらえるように周知などを行う必要があります。

5. 目標達成のために行う事業及び評価

① 交流活性化プロジェクト

➤ 施策 1-1 : 既存路線の見直しによる再編

①わかりやすいバス路線網への見直し・②主要拠点間のネットワーク構築・③低利用・不採算路線の効率化

【評価】市営バスについては、地域からの要望を踏まえ経路の追加変更を行った結果、利用者の拡大に繋がった。ただ一方で運行時間が長大化し速達性のニーズに対応できない状況も招いており、効率的な運行体制への検討が必要である。

また、温海地域の乗合タクシーの導入事業については、専門家のアドバイスや集落座談会での住民の意見をもとに、路線バスに代わる移動手段の実施案をまとめることができた。

また、バス事業者に対し補助金を支出し、路線の維持に努めた。

【課題】・幹線、枝線の効率化と、市内循環線やその他路線との接続など利便性の向上

・地域の実態や利用者ニーズを踏まえた運行経路やダイヤの見直しによる効率性と利便性の向上

➤ 施策 1-2 : 新たな公共交通システムの導入

①観光対応路線の導入検討・②交通不便地域への交通システム導入検討・

③通勤通学対応サービスの導入検討

【評価】地域公共交通の必要性和理解を図るための研修会の実施やニーズを把握するためのワークショップの開催、アンケート調査の実施し、大東文化大や公益文科大などの専門家の知見による提案を得ることができた。

藤島地域では R3 年度の導入に向けた調査委託事業をスタートさせることができた。

このほか、朝日夏季観光バスについては、観光需要の高まる時期の土日祝に試験運行を行い、特に登山客からは好評であった。定時定路線の市営バスではカバーできない地域の交通需要に、地域内運送の見直しや市営バスのデマンド化等も併せて今後検討する。

【課題】・観光「ぐるっとバス」や商業施設等のバスとの連携による効率化と新たな需要の掘り起こし

・交通空白地域などの新たな需要に対応した交通システムの調査、検討

・高齢者や学生等交通弱者対策として、地域の実態に見合った運行システム、運行形態の調査、研究

➤ 施策 1-3 : 既存交通資源を活用した再編

①タクシーの活用 ②スクールバスの間合い利用 ③観光バスの見直し ④民間バスの活用

【評価】櫛引地域におけるスクールバス混乗は、令和元年度利用者がいなかったため、在り方の検討が必要である。朝日地域市営バスでは車両として、H28 まで診療所バスとして利用していた車両を配置替えて活用し、効率化をはかった。また、朝日夏季観光バスは市営バスを運行日ではない日に転用して活用したが、一方でタクシーの十分な活用がされたとは言い難い。

【課題】・スクールバス混乗制度の見直し

・イオン三川などの商業バスとの連携

➤ 施策 1-4 : 交通結節機能の充実

①小さな拠点の整備（過疎地域の交通確保） ②交通機関同士の接続性向上

【評価】「小さな拠点」づくり事業により地域住民所有の車両を使って社会実験を実施。結果として利用者はコミセンでのサロン送迎が主と、見込みよりも少なかった。大網地区の高齢者の移動需要は現状、高齢者も家族や知人等によりほぼカバーできているようだ。

【課題】・まちづくり計画等と連携し、公共施設や商業施設など既存施設の乗り継ぎ拠点としての有効活用

➤ 施策 1-5：運賃等の料金制度の見直し

①料金上限制度の検討 ②定額制運賃の検討

【評価】平成 29 年度に朝日地域での公共交通再編と同時に、使用料・免除規定の統一したことにより、利用者負担が低減した。利用者からもバス使用料に対する不満の声はなく妥当な価格設定だったと思われる。ただ高齢者の利用促進に免除適用の拡大を望む声もある。回数券を新たに導入したところ羽黒地域では、利用者が多かった一方、朝日地域では乗継者も多いことから多くはゴールドパス等を所持しており、利用は少なかった。

高校生通学費補助事業については、地域の方からは好意的に受け止められている。朝日地域の高校生の主な通学手段が車で送迎となっており、利用実績は期待より少ない状況だったが、温海地域では利用者も多く、通学費負担の軽減と公共交通機関の利用拡大につながった。

【課題】・タクシーやデマンド交通に対するバスでいうゴールドパス的な取組み

② 市民協働プロジェクト

➤ 施策 2-1：地域主体の交通サービスの導入

①地域主体の交通サービス導入 ②地域での公共交通維持体制の構築 ③地域との意見交換会の開催

【評価】藤島東栄地区デマンド交通では、高校生の割引制度を導入した H29 年度から協議会が利用促進キャンペーンを実施してきた。延人数で H29 が 23 名、H30 が 121 名と PR 効果が表れたが、H31 は 2 名の利用に留まった。これは常連利用者の卒業が影響したと思われる。

羽黒地域市営バスでは、交通手段の確保維持に住民が主体的に活動するとの理念のもと各種取組を重ね、一定の成果を残している。役員の資質に依るところが大きく、今後はいかに組織を維持するかが課題。

朝日地域市営バスでは、H29 年 8 月に朝日地域市営バス利用拡大協議会を設立し、住民の声を反映し市営バス利用拡大に係る検討を行っているが、羽黒のように予算を確保し、市営バスの利用拡大の取組みを実施するまでには至っていない。

【課題】・地域の実態を関係者が情報共有し、公共交通について議論する機会の創出
・地域単位で具体的な取組みについて検討していく体制及び機能の強化

➤ 施策 2-2：多様な機関と連動したサービス展開

①商業施設・商店街・企業とのタイアップサービスの展開 ②新たなタイアップの可能性検討

【評価】高齢者外出支援については、コミセンや地域の主要施設での出張販売や周知を実施し、ゴールドパスの普及に取組み、H29 までの制度と比べ実利用者数が約 300 人以上増えている。また、羽黒地域ではゆぼかとタイアップし、ポイントカードの景品として入浴券をプレゼントするなどの事業が実施できた。

【課題】・イオン三川の送迎バスとの連携
・羽黒地域以外での商業施設とのタイアップ

➤ 施策 2-3：公共交通について議論する場の創出

①地域公共交通活性化協議会の開催 ②地域公共交通シンポジウムの開催 ③高校生・企業とのワークショップ・意見交換会の開催

【評価】各地域で公共交通懇談会が開催され、観光団体や福祉団体など多様な団体から出席してもらい、公共交通に対して意見交換がなされた。

【課題】今後も継続する必要がある。また、設立当初メンバーの熱意を次世代に伝えられるか

③ 環境改善・利用促進プロジェクト

➤ 施策 3-1：交通環境の改善

①高齢者向けの低床車両の導入 ②バス路線のナンバー化 ③地域独自の車両デザイン

④待合環境の改善・整備

【評価】低床車両については6台が購入され、その減価償却費について市で支援している。また、羽黒・朝日地域では市営バス車両を購入し、利用者に気持ちよく乗って頂けるように努めた。また、エスモールバスターミナルが新しくなり、利用しやすくなった。

【課題】路線のナンバー化や独自デザインについては達成ができておらず、待合環境については今後も検討していく必要がある。

➤ **施策 3-2 : 交通案内の改善・充実**

- ①鉄道・路線バスの一体化時刻表作成 ②わかりやすいバスマップ作成 ③乗り継ぎ・運賃の案内充実
④バスロケーションシステムの導入 ⑤インターネットを活用した案内充実

【評価】庄内交通によりバスマップが作成され、バスの路線が見やすくなった。羽黒地域では、地域別チラシを各戸配布しているが、認知度的に周知方法の改善が必要と考える。朝日地域では市営バス時刻が変更となる都度、地域内全戸に時刻表を配布。路線別に分かりやすい簡易時刻表も作成している。また、バスロケーションシステムの導入が導入され、利用者が使いやすくなったものの、更なる周知が必要と感じる。

【課題】バスロケーションの周知とICTを活用した新たなバスマップの検討

➤ **施策 3-3 : 公共交通に対する市民意識の醸成**

- ①モビリティマネジメントの実施

【評価】小学生バスの絵コンテストは毎年 350 件以上の応募があり、バスに対する親しみやすさの向上に寄与している。

【課題】今後も、幼い頃からバスに親しみをもってもらふ事業は必要である。

課題整理について

鶴岡市地域公共交通網形成計画【現計画】

鶴岡市地域交通計画(素案)【新計画】

【課題①】

まちづくりと連動した公共交通網の形成が必要

- シビックコア、文化会館等の市中心部への機能の集約化
- 立地適正化計画による各地域の施設立地の適正化
- 将来のまちの姿を見据えた交通網の形成が必要
- 公共交通が運行していない交通不便地域が存在

- ・中心市街地の課題に特化した記載に変更
- ・「生活拠点」へのアクセス性向上に係る課題を追加(①)

【課題①】

居住環境としての魅力向上に向けた鶴岡市街地の公共交通ネットワークの利便性向上が必要

- エスモール～銀座通り間の高頻度運行に比べ、市民の目的地となる主要な都市機能が集積するシビックコア付近は運行頻度が低い。
⇒市街地の利便性向上に向けた新たな軸の形成が必要
- 「生活拠点」の商業施設への移動ニーズが一定程度ある一方、公共交通の利便性が低く(運行頻度が低く)移動手段として利用されていない状況。
⇒まちづくりと公共交通の連携を図るとともに、市民の生活利便性向上に向けて、適切にアクセス性・利便性を向上することが必要

【課題②】

分散する拠点を繋ぐネットワークの構築が必要

- 市町村合併による東北一の面積を有する広域な土地環境により、中心市街地と周辺地域との地理的に長い距離間隔
- 市全体及び市街地において拠点が分散して立地
- 積雪環境で移動できない市民への対応が必要

- ・拠点とネットワークの重要性が増してきていることから、分けて記載に(②と⑥)

【課題②】

各地域から鶴岡市街地へのアクセス手段を“適切に”確保・維持することが必要

- 鶴岡市街地には主要な都市機能が立地し、周辺地域から高い移動ニーズが見られる状況。一方、各地域を結ぶ路線は一部を除いて全体的に乗車密度が低い状況にあり、市の財政負担により運行を支援。
- 効率性の向上に向けた再編・見直しが進められるが、利便性の低下により更なる利用者の低下が懸念。
⇒維持すべき路線、及びサービス水準等を明確化し、各地域からのアクセス手段を適切に確保・維持することが必要

【課題③】

需要の変化に対応した交通サービス・再編が必要

- 市全体での高齢化の進行(特に朝日・温海地域が顕著)による、高齢者の移動手段への需要拡大
- 少子化による学生減少による交通利用総量の減少

【課題③】

地域内交通の持続性を高めることが必要

- 通勤・通学や通院・買物など様々な目的での移動で各地域から鶴岡市街地へ移動実態がみられる一方、身近な用事は地域内で完結。
- 地域内の移動については、地域との協働により取組みが既に進められて

<p>■ 少子高齢化による歳入減少・歳出増加の財政変化</p> <p>・朝日温海地域の交通再編が終了し、また他の地区交通再編については③に包含し、通学については④へ</p>	<p>おり、今後もその体制を維持することが重要。 ⇒事業者・車両・運転手不足などによる将来的な持続性への影響も勘案しつつ、様々なサービスを活用して維持を図ることが必要</p>
<p>【課題④】 市民協働による持続的な公共交通体系の確保が必要</p> <p>■ バス利用者の減少による収益減少に伴い、市の財政負担は増加傾向 ■ 同様に、バス事業者の負担額も増加傾向 ■ 現行バス路線の9割以上が不採算路線 ■ 市民と協働して公共交通のあり方を考えることが重要</p> <p>・地域内交通については、現在も市民協働で進められていることから『確保』から『高める』方向へ(③へ)</p>	<p>【課題④】 通学などの移動利便性の維持に向けた広域的なネットワークの維持が必要</p> <p>■ 国県補助路線である「鶴岡酒田線」は、平均乗車密度が低く、補助額が一部カットされ、事業者の負担が大きい状況。 ■ 当該路線は高校生の通学に利用されており、今後県立高校の再編の中で重要な役割を担っていくものと想定。 ⇒当該路線の維持に向け路線の効率性向上や新たな利用者の取り込みが必要 ■ 鉄道は地域間・都市間を支える重要な役割を担う。 ⇒鉄道単独での再編・見直しは現実的ではないため、利用実態等を踏まえた路線バス等との接続性向上による利便性向上を図ることが必要</p>
<p>【課題⑤】 隣接市町と連携した公共交通への取り組みが必要</p> <p>■ 隣接市町とは人の交流が多く、また、定住自立圏の圏域を形成 ■ 酒田市と本市を繋ぐ鶴岡・酒田線は収支比率が44.6%と赤字 ■ 定住自立圏構想を実現する上でネットワークの利便性向上と利用促進について協議が必要</p> <p>・他市町村との広域幹線や鉄道については路線維持と接続を重視した記載に(④へ)</p>	<p>【課題⑤】 観光等の移動を踏まえた広域的ネットワークと路線バスの持続性の維持・向上が必要</p> <p>■ 加茂水族館・羽黒山と中心市街地を結ぶ路線バスは乗車密度が高く、ウィズ・アフターコロナの取り組みを考える上では、観光目的での移動手段としての役割も考慮する事が重要。 ⇒市民のための生活交通としての役割を基本としながら、対応可能な範囲で観光客などの移動への対応に向けた取り組みが必要</p>
<p>【課題⑥】 交通拠点へのネットワーク構築及び接続性向上が必要</p> <p>■ バイオテクノロジーなど新産業分野の発展・活性化、加茂水族館・羽黒</p>	<p>【課題⑥】 市民及び来訪者等のそれぞれの移動に対応した「拠点」の設定が必要</p> <p>■ 公共交通の一体性を高めるうえでは、線と線を結ぶ「拠点」が重要。待ち</p>

<p>山の好調による観光入込客数の増加など人の交流が活発化</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 玄関口となる「庄内空港」「鶴岡駅」との連結及び円滑な接続が必要 ■ 利用者の意見の約 30%は交通機関同士の接続に対するもの <p>・ウィズ(アフター)コロナを見据えた、観光に観点を置いた記載に(⑤へ)</p>	<p>合い環境などの「空間的」な要素、接続時間などの「時間的」な要素、乗継案内などの「ソフト的」な要素を踏まえて取り組みを進めることが必要。</p> <p>⇒広域拠点である鶴岡駅・エスモールの拠点性の維持・向上が必要 ⇒シビックコアにおいて『ハブ』となる交通拠点の設定が必要</p>
<p>【課題⑦】</p> <p>既存資源を有効活用した利用者ニーズへの対応が必要</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 路線バスの他、デマンドタクシー、スクールバス混乗化、観光ぐるっとバス、観光タクシー等の交通の利用者数は軒並み減少傾向 ■ 運行本数・間隔に対する利用者の意見が約 59%と最も高いが、路線バスのサービス拡充は財政上、難しい状況 <p>・アンケート調査の結果を受け、利便性の向上と周知・広報に重点を置いた記載に(⑦へ)</p>	<p>【課題⑦】</p> <p>公共交通の利便性向上の取り組みと合わせた周知・広報の実施が必要</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 公共交通利用者の困りごとに「運賃が高い」「時間が合わない」「バス停が遠い」といった指摘。 ■ 他方でゴールドパスや高校生 100 円バス、1 日乗車券といった安価な取組も進めており、認知が十分ではない可能性。 <p>⇒路線の再編・見直し等と合わせ、運賃施策の周知・広報が必要</p>
<p>【課題⑧】</p> <p>わかりやすく・使いやすい交通環境の確保が必要</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 路線バスの運行等について、そもそもわからない方が約 21%存在 ■ 運賃や乗り継ぎを案内するツールが無く、新規利用者には敷居が高い ■ 公共交通を維持・運営するため、新規利用者の開拓が必要 <p>・新規利用者獲得に向け、アンケート調査の結果を反映した記載に(⑧へ)</p>	<p>【課題⑧】</p> <p>利用しやすさ・分かりやすさの向上に向けたシームレスな利用環境の構築が必要</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 利用していない方が利用する上で不安に思うこととして、「何時に利用しているかわからない」「運賃が分からない」などが上位。ダイヤ・運賃は公表されるが、事業者ごと検索する必要があり、新規利用者獲得にバリアである可能性。 <p>⇒利用しやすく・わかりやすい環境の構築が必要</p>
	<p>【課題⑨】</p> <p>運転手不足への対応が必要</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 交通事業者の最も多い年代が 60 代であり、70 代も増加傾向。 ■ 新規採用が少なく、ハローワークなどの運輸で貨物と旅客の双方の求人があれば、若い人ほど貨物に行く傾向。 <p>⇒公共交通の担い手となる交通事業者の運行体制の確保が必要</p>

基本方針・基本目標について

鶴岡市地域公共交通網形成計画【現計画】

鶴岡市地域交通計画(素案)【新計画】

基本方針

「人」「文化」がいきいきと交流し、市民とともに支える「持続可能な交通」の実現
～将来の「鶴岡市」のあり方を見据え、コンパクト+ネットワークを形成～

- 市民とともに築き上げる持続可能な公共交通の実現
- 効率化を図るとともに、地域間幹線及び中心市街地と周辺地域の拠点を結ぶ枝線については市の責務として維持に努める。
- 廃止代替などの地域内の移動手段の確保については、地域の主体的な取組みを基本とし、市はそれを支援する

基本方針

誰もが幸福を実感できる暮らしを支え、市民とともに育む「持続可能な交通」の実現
～住み続けられるまちを支える、交通ネットワークの構築～

- 市民自らがデザインし、乗って育てる持続可能な公共交通の実現
- 効率性と利便性に配慮し、地域間幹線及び中心市街地の循環路線、市街地と地域拠点を結ぶ枝線については、市の責務として維持に努める。
- 交通空白地帯や廃止代替などの枝線へ結びつく移動手段の確保については、地域の主体的な取組みを基本とし、市はそれを支援する。

- 公共交通は地域住民と共に『乗って育てる』という意識を強く表現した。
- また、交通は『人々が住み続ける』ことを支える手段であることを明示
- 交通空白地帯への対応も明示

■基本目標1

市民のお出かけを支える、「持続可能な」公共交通体系を確保します。

施策の方向性

- お出かけを支える公共交通の確保
- 公共交通ネットワークの再編

■基本目標1

地域の骨格を形成する「持続可能な」公共交通ネットワークの構築

施策の方向性

- 中心市街地における利便性の向上
- ハブ&スポーク型のネットワーク構築
- 「守る幹線軸」の設定
- 広域ネットワークの効率性の向上

- 交通は市の拠点同士を結び人々を循環させる要となるという認識から、より強い表現に変更
- 課題の中にあつた路線の適正な確保・維持を施策の方向性で表現

■基本目標2

将来のまちの姿を見据え、「まちづくり」を支援する公共交通を目指します。

施策の方向性

- 中心市街地と地域拠点とのネットワーク性の向上
- 小さな拠点の形成

■基本目標2

「まちづくり」と連携した、賑わいを創出する公共交通体系の構築

施策の方向性

- 生活拠点地区・居住誘導区域における利便性向上
- 広域的な拠点(1次拠点)の拠点性向上

	<ul style="list-style-type: none"> ○ 各地域における交通拠点(2次拠点)の設定 ○ 拠点における待合環境の整備、案内・誘導の充実
<ul style="list-style-type: none"> ○ 市街地と地域拠点を結ぶネットワークとしての交通を表現 ○ 「まちづくり」と連携して「まち」に賑わいもたらす「人」を運ぶ交通を目指す 	
<p>■基本目標3 「人」「文化」の交流を支援する交通ネットワークを形成します。 施策の方向性</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 交通拠点との接続性向上 ○ 観光交流の活性化支援 	<p>■基本目標3 市民・来訪者の「交流」を支える広域移動・市内拠点間移動における利便性確保 施策の方向性</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 交通拠点との接続性向上 ○ 観光等を考慮したダイヤ設定及び鉄道との接続性の維持・向上 ○ 観光施策等と連携した取り組みの展開
<ul style="list-style-type: none"> ○ 観光客などの来訪者を加え、広域移動・市内拠点間移動を強く表現 	
<p>■基本目標4 市民とともに考え、築き、育む、「協働型」の公共交通を目指します。 施策の方向性</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 地域主体の公共交通の構築 ○ 多様な機関と連携した取り組み 	<p>■基本目標4 みんなでつくり、支え、「協働」して育む公共交通 施策の方向性</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 地域協働による地域内交通の確保・維持 ○ 地域内の移動サービス総動員による活用策の検討(スクールバス・患者バス・その他)
<ul style="list-style-type: none"> ○ 方針と重複するが、地域内交通の確保・維持には市民と協働で取り組む事が不可欠であることから、色濃く表現 ○ 活性化再生法の趣旨である総動員の要素を盛り込んだ。 	
<p>■基本目標5 誰もが「わかりやすく・利用しやすい」交通環境づくりを行います。 施策の方向性</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 公共交通環境の改善 ○ モビリティマネジメントの実施 	<p>■基本目標5 「だれもが利用しやすい」公共交通環境の構築 施策の方向性</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 高齢者・高校生・観光客等が利用しやすい環境の構築 ○ 利用促進に向けた周知・広報の展開 ○ MaaS や ICT を活用した取り組みの展開
<ul style="list-style-type: none"> ○ これまでの取組に ICT の要素を付け加え、周知・広報を強化する。 ○ 来訪者も分かりやすい公共交通を目指す。 	