

(案)

鶴岡市地域公共交通計画
(計画期間:令和8年度～令和 12 年度)

鶴岡市地域公共交通活性化協議会・鶴岡市

令和8年 3 月

[目 次]

| | |
|---------------------------------|-----------|
| 1. 計画の概要 | 1 |
| 1-1 計画策定の趣旨 | 1 |
| 1-2 計画の目的 | 1 |
| 1-3 計画の位置付け | 2 |
| 1-4 計画の対象範囲 | 4 |
| 1-5 計画の区域 | 4 |
| 1-6 計画の期間と進め方 | 5 |
| 1-7 前計画の検証 | 5 |
| 1-8 公共交通の運行状況 | 9 |
| 2. 鶴岡市の公共交通を取り巻く課題 | 10 |
| 2-1 市民アンケート調査結果の概要 | 10 |
| 2-2 前計画の課題の検証 | 20 |
| 2-3 前計画より継続して取り組むべき課題 | 21 |
| 2-4 新たに発生している課題 | 25 |
| 2-5 地域別の主な課題 | 29 |
| 3. 計画の基本方針及び基本目標 | 30 |
| 3-1 計画の基本方針（目指す将来像） | 30 |
| 3-2 計画の基本目標 | 31 |
| 3-3 評価指標の設定 | 35 |
| 3-4 公共交通及び拠点の位置づけ | 41 |
| 3-5 公共交通ネットワークの将来イメージ | 42 |
| 3-6 施策体系 | 43 |
| 4. 目標を達成するための施策・事業 | 44 |
| 4-1 基本目標1の達成に向けた施策 | 44 |
| 4-2 基本目標2の達成に向けた施策 | 55 |
| 4-3 基本目標3の達成に向けた施策 | 61 |
| 5. プロジェクト・施策の進め方 | 72 |
| 5-1 実施主体とリスク分担 | 72 |
| 5-2 推進・管理体制 | 73 |
| 5-3 計画の推進方法 | 74 |

1. 計画の概要

1-1 計画策定の趣旨

鶴岡市では、令和3年度に「鶴岡市地域公共交通計画（R3年度～R7年度）（以下、前計画）」を策定し、鉄道や路線バス、地域内交通（市営バス・デマンド交通等）の再編などを対象に各種取り組みを進めてきました。これにより主要拠点間を結ぶ公共交通ネットワークの維持や、高齢者や通学者の移動支援、地域内交通の確保など、一定の成果が見られています。

鶴岡市は東北地方で最大の面積を有する広大な都市であり、鶴岡・藤島・羽黒・櫛引・朝日・温海の6地域それぞれが地理的・生活圏的な特徴を持っています。この広域性ゆえ、地域ごとに生活行動や公共交通に対するニーズが大きく異なり、地域内のきめ細やかな移動の確保と、地域間を結ぶ交通ネットワークの維持・確保の両立が求められています。

しかしながら、市内では少子高齢化の進行や人口減少が一層進み、運転免許証自主返納者の増加などに伴う移動手段確保の必要性が高まっています。また、市内を運行する交通事業者においては運転士の不足などによるバス路線の廃止など、公共交通を取り巻く環境は大きく変化している状況にあります。

こうした状況を踏まえ、鶴岡市では地域特性や住民ニーズを踏まえた持続可能な交通体系の再構築を図るため、地域公共交通の現状を総合的に検証し、今後の方向性と具体的な施策を整理した新たな「鶴岡市地域公共交通計画（R8年度～R12年度）（以下、本計画）」を策定します。

1-2 計画の目的

地域公共交通計画には「地域にとって望ましい地域公共交通ネットワークの姿」を明らかにする「マスタープラン」としての役割を果たすことが求められています。

「地域にとって望ましい地域公共交通ネットワークの姿」とは、言い換えれば「地域の将来像の実現に向けた公共交通のあるべき姿」であると考えられます。本計画においては、地域の公共交通を最大限活用するとともに、その輸送資源を活用する具体策を盛り込むことで、まちづくり全般（都市計画、福祉、観光、教育等）とも連携・整合を図り、地域が一丸となって推進することが重要です。

以上を踏まえ、本計画は前計画の内容を引き継ぐ新たな地域公共交通のマスタープランとして、これまでの事業推進により新たに発生した課題や継続して対応すべき課題を踏まえるとともに、公共交通だけではなく、地域の様々な輸送資源を活用した市全体の移動手段が一体となったネットワークの将来像を示します。

ほんとうの豊かさを追求する みんなが暮らしやすい

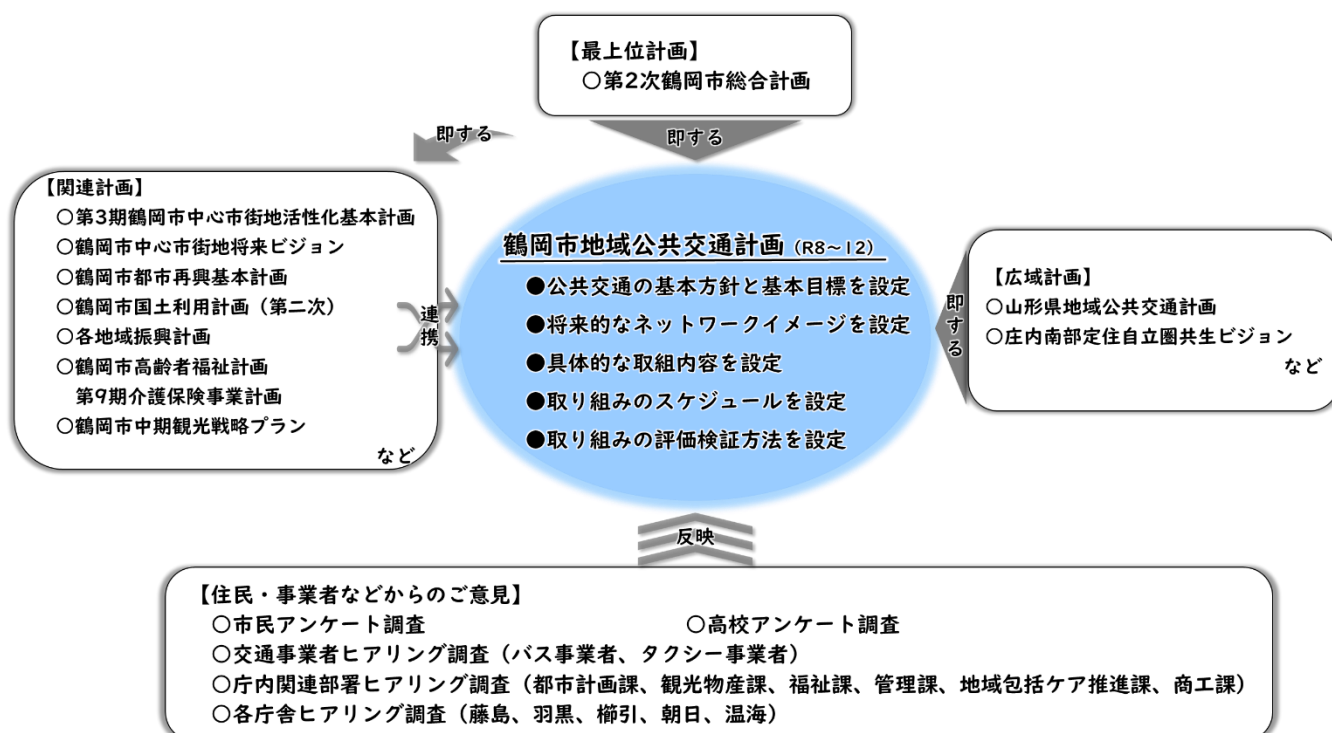
創造と伝統のまち 鶴岡

多様な価値観を認め合い、それぞれが幸せと思える豊かさを追求し、市民一人ひとりが暮らしやすさを実感でき、次世代につなぐ創造の力と各地域に受け継がれてきた伝統の力が相乗効果を発揮し、発展する鶴岡市を目指します。

鶴岡市の目指す将来像（第2次鶴岡市総合計画より）

1-3 計画の位置付け

本計画の位置づけは以下のとおりです。



1-3-1 最上位計画（第2次鶴岡市総合計画）における考え・位置づけ等

移動に関する考え方について、最上位計画では以下のように示されています。

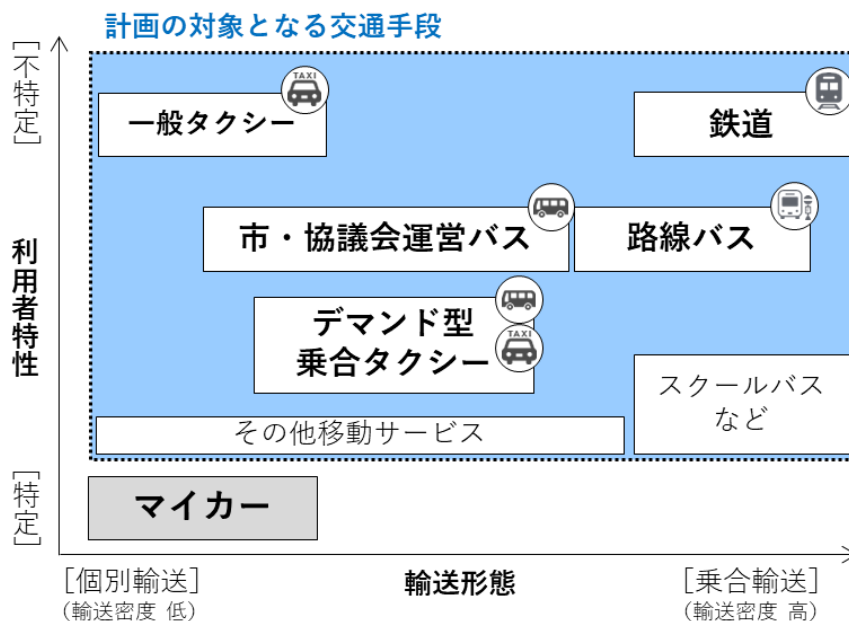
移動環境等に関する考え方の記載（第2次鶴岡市総合計画後期基本計画より）

| 分野 | 内容 |
|--------|---|
| 公共交通全般 | <p>●公共交通ネットワークの形成</p> <p>○日常の移動手段として重要な役割を担う路線バスなどの公共交通について、市民ニーズや地域の実情にあわせた見直しを行い、福祉、教育、観光、まちづくり、交通安全、過疎対策などの施策と連携しながら、利便性の向上を図ります。また、市民、事業者などとの協働により、市民が安心して暮らせる地域づくりやまちの賑わい創出を支える、持続可能な公共交通ネットワークの形成を図ります。</p> |
| まちづくり | <p>●コンパクトな市街地形成と地域拠点とのネットワークの構築</p> <p>○市街地の無秩序な拡大の抑制と低未利用地の有効活用を図り、市街地への都市機能の集積などによる人口規模に応じたコンパクトな市街地の形成、市中心部や地域がコンパクトな拠点を形成し、道路や交通ネットワークで繋がる多極ネットワーク型のまちづくりを進めます。また、人口減少社会を見据えて活力ある市街地の形成と持続可能な都市構造の再構築を図ります。</p> |

| 分野 | 内容 |
|-------|---|
| | <p>●販わいのある中心市街地の形成</p> <p>○「ありたいまちの将来の姿」を定め、市街地への都市機能の集積やまちなか居住の誘導、民間活力による創意工夫の取組み等により、市中心部や地域拠点などのエリアの特性にあわせたまちづくり、誰もがいきいきと暮らし続けることができる持続可能なまちづくりを推進します。</p> <p>●バリアフリーに配慮したまちづくり</p> <p>○高齢者や障害者が安全で安心に暮らしていけるよう、建物、道路、公園、公共交通機関等の施設や設備のバリアフリーに配慮したまちづくりを進め、誰もが快適で生活しやすい環境をつくれます。</p> |
| 医療・福祉 | <p>●住民の参画と協働による誰もが支え合う地域共生社会の実現</p> <p>●障害のある人にやさしい地域社会の実現</p> <p>●地域生活を支える体制の充実</p> |
| 観光 | <p>●中心市街地における多様な商業・サービス機能の立地促進</p> <p>●地域に根ざした魅力ある商店・商店街づくり</p> <p>●国際観光都市の実現をめざしたインバウンド誘客と認知度の向上</p> <p>●訪れたい、住みたい観光地域づくりの推進</p> <p>●加茂水族館や博物館などを中核とした交流人口の拡大</p> |
| 地域振興 | <p>【藤島地域】</p> <p>●くらしやすい“藤島”を実感できる生活基盤の再構築</p> <p>【羽黒地域】</p> <p>●人を惹きつけ魅力あふれる観光の推進</p> <p>【櫛引地域】</p> <p>●コミュニティの活性化と明るく健康で暮らしやすい地域づくりの推進</p> <p>【朝日地域】</p> <p>●中山間地域における定住環境の支援</p> <p>【温海地域】</p> <p>●海・山・自然豊かに暮らし続けられる環境整備</p> |

1-4 計画の対象範囲

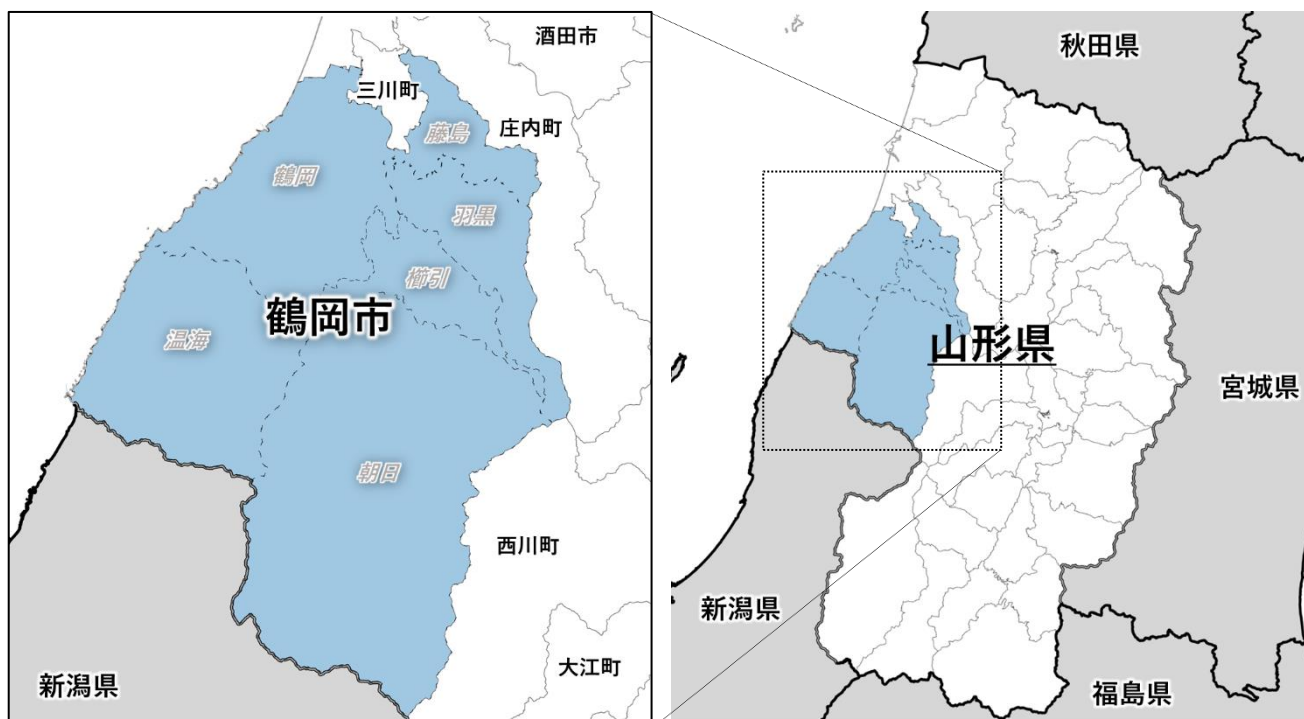
本計画の検討対象となる交通手段は以下のとおりです。



* その他移動サービスについては、図中で示したもの以外にも自家用車有償旅客運送や福祉輸送、病院・商業施設・宿泊施設・企業など送迎サービスとも適切に連携

1-5 計画の区域

本計画の区域は『鶴岡市全域』とします。



1-6 計画の期間と進め方

本計画の期間は、令和8年度から令和12年度までの5か年とします。

なお、本計画に示す内容等については、総合計画の見直しや社会情勢の変化等、公共交通に関する状況に変化が生じた場合は、必要に応じて見直しを図ります。

| | 令和6年度 | 令和7年度 | 令和8年度 | 令和9年度 | 令和10年度 | 令和11年度 | 令和12年度 | 令和13年度 |
|-----------------|----------------------------------|-------|-------------------------------|-------|--------|--------------------|--------|--------|
| 第2次鶴岡市総合計画 | 第2次鶴岡市総合計画 (令和元年度～令和10年度) | | | | | 次期計画 | | |
| | 後期基本計画(令和6年度～令和10年度) | | | | | | | |
| 山形県 地域公共交通計画 | 山形県 地域公共交通計画 (令和3年度～令和7年度) | | 山形県地域公共交通計画 (令和8年度～令和12年度) | | | | | |
| 鶴岡市 地域公共交通計画 | 鶴岡市地域公共交通計画 (令和3年度～令和7年度) | | 鶴岡市地域公共交通計画 (令和8年度～令和12年度) | | | | | 次期計画 |
| | | | * 必要に応じて計画期間内でも 適宜見直しを検討 | | | 次期計画に向けて 見直しを検討 | | |

1-7 前計画の検証

1-7-1 前計画の基本理念と基本方針

前計画では、鶴岡市における「将来のまちづくりの方向性」や公共交通を取り巻く現状・課題などを踏まえ、基本方針及び目標を以下のとおり定めています。

■本計画の基本方針（目指す将来像）

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～

■本計画の目標（概要）

- 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：みんなでつくり、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

1-7-2 前計画における取組の達成状況

| 計画に位置づけられる内容 | | | 取組実績 | |
|-----------------|---------------------------|--|---|---|
| | 施策 | 施策概要 | 令和3年度 | 令和4年度 |
| 交流活性化プロジェクト | 施策1-1：既存路線ネットワークの再編 | <ul style="list-style-type: none"> ・市民生活の「足」の維持・確保を基本とし、中心市街地から小規模集落まで、市全体をつなぐ公共交通体ネットワークの再編 ・鶴岡公園周辺（シビックコア地区）における「第2の交通軸」の形成 ・市民や観光等を考慮し、鉄道や空港との接続性を向上させたダイヤの見直し | <ul style="list-style-type: none"> ・鶴岡市地域公共交通計画の策定 ・鶴岡酒田線、羽黒山頂線、越沢線のダイヤと運行方法の変更 | <ul style="list-style-type: none"> ・令和4年度地域内フィーダー系統確保維持計画の策定 ・鶴岡市内循環バスの再編を検討し導入 |
| | 施策1-2：最適な公共交通システムの導入 | <ul style="list-style-type: none"> ・路線バス廃止代替路線地域等における地域主体の最適な交通の導入 | <ul style="list-style-type: none"> ・朝日地域市営バス運行ダイヤ、運行経路の変更 ・櫛引地域デマンドタクシーの実証試験運行 ・長沼八栄島地区デマンド交通の実証試験運行 ・温海地区乗合タクシー満足度調査、運行ルートの見直し | <ul style="list-style-type: none"> ・温海地域乗合タクシー時刻表等の改正 |
| | 施策1-3：輸送資源を総動員した再編 | <ul style="list-style-type: none"> ・スクールバス・患者バス・福祉有償運送等の活用検討 ・タクシー等個別支援の導入検討 ・貨客混載の導入検討 | <ul style="list-style-type: none"> ・櫛引地域住民混乗スクールバスの運行の継続 | <ul style="list-style-type: none"> ・櫛引地域住民混乗スクールバスの運行の継続 |
| | 施策1-4：交通結節機能の設置 | <ul style="list-style-type: none"> ・市街地のネットワークの再編と乗継拠点の設置 ・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 | | <ul style="list-style-type: none"> ・鶴岡市内循環バスの運行ルート、バス停位置、運行本数の変更 ※再掲 |
| | 施策1-5：運賃等の料金制度の見直し | <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 | | <ul style="list-style-type: none"> ・鶴岡市内循環バスの運賃を均一300円 ※再掲 ・地域連携ICカード「ショウコウチェリカ」の導入 |
| 市民協働プロジェクト | 施策2-1：地域と共に創り上げる交通サービスの導入 | <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・共同体制による公共交通利用促進事業 ・「マイバス意識」醸成による地域主体の利用促進体制 | <ul style="list-style-type: none"> ・鶴岡市地域公共交通活性化協議会の構成団体に「鶴岡市農業協同組合女性部」と「出羽三山推進料理プロジェクト」を追加 | |
| | 施策2-2：多くの機関と協働したサービス展開 | <ul style="list-style-type: none"> ・観光・商業施設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 ・福祉・介護制度と連携した利用者拡大施策の検討 | <ul style="list-style-type: none"> ・朝日地域夏季観光バスの実施を検討したが、コロナ感染拡大により運航中止。 | <ul style="list-style-type: none"> ・朝日地域観光あいのりタクシー運行事業を実施。 ・令和4年度庄内空港～由良線シャトルバス実証事業を実施。 |
| | 施策2-3：公共交通について議論する場の創出 | <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 | <ul style="list-style-type: none"> ・令和3年度鶴岡市地域公共交通活性化協議会（兼鶴岡市地域公共交通会議）の開催 | <ul style="list-style-type: none"> ・令和4年度鶴岡市地域公共交通活性化協議会（兼鶴岡市地域公共交通会議）の開催 |
| 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 | <ul style="list-style-type: none"> ・全ての人にやさしい低床車両の導入 ・待合環境の改善・整備 | | <ul style="list-style-type: none"> ・鶴岡市内循環バスに小型車両を導入 ※再掲 ・福祉タクシー車両を2台導入（福祉タクシー車両導入計画） |
| | 施策3-2：交通案内の改善・充実 | <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 | <ul style="list-style-type: none"> ・路線バス・市バス等の路線や時刻票を国際標準データ化し、民間事業者に公表、乗換アプリ等検索開始 | <ul style="list-style-type: none"> ・鶴岡市内循環バス3路線バスマップの掲載 |
| | 施策3-3：公共交通に対する市民意識の醸成 | <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 ・バスの乗り方教室の実施 | <ul style="list-style-type: none"> ・第7回バスの絵コンテスト開催 ・バスの乗り方教室の実施 | <ul style="list-style-type: none"> ・第8回バスの絵コンテスト開催 ・バスの乗り方教室の実施 |

| 取組実績 | | |
|--|---|--|
| 令和 5 年度 | 令和 6 年度 | 令和 7 年度 |
| <ul style="list-style-type: none"> ・ 令和 5 年度地域内フィーダー系統確保維持計画の策定 ・ 鶴岡上田沢線や鶴岡大綱線等の年始運行回数の変更 ・ 鶴岡湯田川線、こころの医療センター湯田川温泉線のダイヤ変更 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 令和 6 年度地域内フィーダー系統確保維持計画の策定 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 令和 7 年度地域内フィーダー系統確保維持計画の策定 |
| <ul style="list-style-type: none"> ・ 朝日地域における土曜試験運行の実施 ・ 温海地域乗合タクシーの本格運行を実施 ・ 櫛引地域デマンド交通の運行経路等変更を実施 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 櫛引地域デマンド交通の本格運行を実施 ・ 藤島地域公共交通再編事業を検討し実施 ・ 温海地域乗合タクシーの経路変更および時刻表改正を実施 ・ 長沼八栄島地区デマンド交通の本格運行の実施 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 藤島地域内交通を再編（藤島北部、藤島南部地区デマンド交通の運行、清川線廃線に伴う定時定路線の運行） ・ 大綱・上田沢線廃止に伴う朝日地域内交通を再編 ・ 温海地域乗合タクシー運行における時刻表及び乗降場所を見直し ・ 温海地域乗合タクシー指定目的地の追加 |
| <ul style="list-style-type: none"> ・ 櫛引地域住民スクールバスの運行の継続 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 櫛引地域住民スクールバスの運行の継続 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 櫛引地域住民スクールバスの運行継続 |
| | | <ul style="list-style-type: none"> ・ 鶴岡駅のバス乗り場の見直し |
| <ul style="list-style-type: none"> ・ 庄交ハイヤー株式会社による「鶴岡市内～庄内空港」乗合タクシーの運賃適用方法の変更を承認 | | |
| <ul style="list-style-type: none"> ・ 鶴岡市地域公共交通活性化協議会の構成団体に「出羽三山精進料理プロジェクト」に代わり「DEGAM 鶴岡ツーリズムビューロー」を追加 | | |
| | | <ul style="list-style-type: none"> ・ イベントにおける一般乗用旅客自動車運送事業の営業区域外旅客運送を導入 |
| <ul style="list-style-type: none"> ・ 令和 5 年度鶴岡市地域公共交通活性化協議会（兼鶴岡市地域公共交通会議）の開催 ・ 朝日地域地域交通研究会研修会の立ち上げ | <ul style="list-style-type: none"> ・ 令和 6 年度鶴岡市地域公共交通活性化協議会（兼鶴岡市地域公共交通会議）の開催 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 令和 7 年度鶴岡市地域公共交通活性化協議会（兼鶴岡市地域公共交通会議）の開催 |
| <ul style="list-style-type: none"> ・ 鶴岡越沢線「温海川地内」の停留所の新設 ・ 鶴岡越沢線の「自由乗降区間」の廃止を検討し導入 ・ 羽黒地域市営バスのバス停留所標柱の移設 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 鶴岡清川線運行ダイヤを一部変更（バス停留所の出発ダイヤ重複による不具合解消を図るため） | <ul style="list-style-type: none"> ・ 湯田川地内の運行経路・バス停の変更 ・ 田川地内のバス停変更 |
| <ul style="list-style-type: none"> ・ 鶴岡市内循環線 3 路線バスマップの更新 ※庄内交通 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 鶴岡市内循環線 3 路線バスマップの更新 ※庄内交通 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 鶴岡市内循環線 3 路線バスマップの更新 ※庄内交通 |
| <ul style="list-style-type: none"> ・ 第 9 回バスの絵コンテストの開催 ・ バスの乗り方教室の実施 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 第 10 回バスの絵コンテストの開催 ・ バスの乗り方教室の実施 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 第 11 回バスの絵コンテストの開催 ・ バスの乗り方教室の実施 |

1-7-3 前計画の目標指標の達成状況

前計画に示される目標値の達成状況は下表のとおりです。

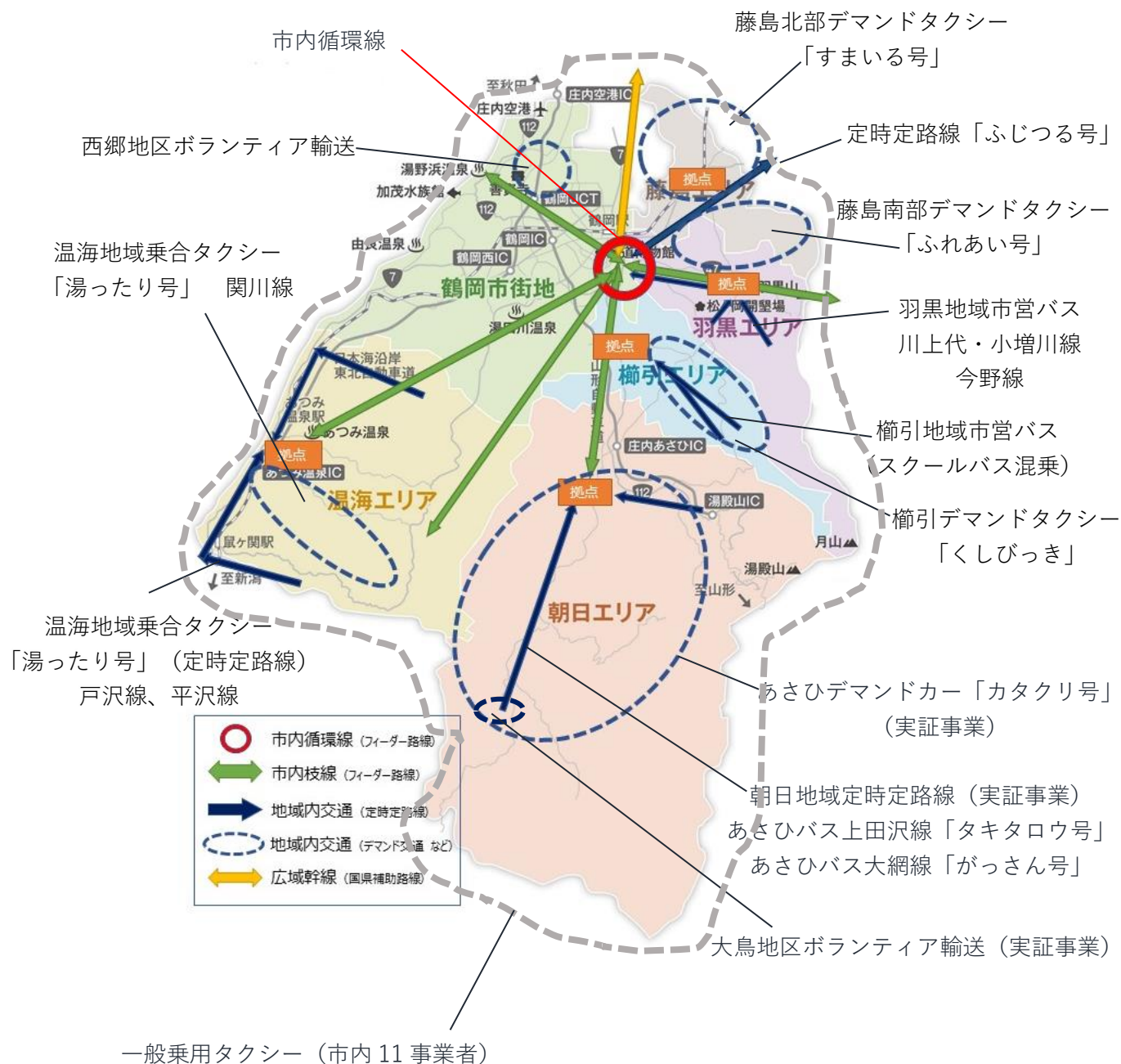
前計画の目標指標の達成状況

達成状況：○（目標値を達成）、△（目標値の達成に向け進展）、▼（策定時より後退）

| 目標指標 | | 策定時 | 目標値 (2025 年) | 現況値 | 達成 状況 |
|---------|---|----------------------|--------------------------------|---|----------|
| 指標 ① | 公共交通の利用者数 (年間利用者数/実車走行距離) | 0.5 (2020 年度) | 0.55 (2025 年度) 【増加目標】 | 0.53 (2023~2024 年 度) | △ |
| 指標 ② | 公共交通への公的資金投入額 (利用者一人当たり) | 379 円 (2020 年度) | 350 円 【改善目標】 | 373 円 (2023~2024 年 度) | △ |
| 指標 ③ | 地域間幹線系統・市単独補助系 統に該当する系統の収支率 | 33.2% (2020 年度) | 45.0% (2025 年度) 【増加目標】 | 39.2% (2023~2024 年 度) | △ |
| 指標 ④ | 中心市街地でのバス乗降者数 の増加(鶴岡市役所、本町川端 通り、銀座通り、山王町、鶴岡 駅) | 394 人 (2020 年度) | 413 人 (2025 年度) 【増加目標】 | 304 人 (2024 年度) ※市内循環線の現金利用者 データ含まない | ▼ |
| 指標 ⑤ | 公共交通の分担率 (日常的に鉄道・バス・タク シーを使う住民の割合) | 2.4% (2020 年度) | 2.4% (2025 年度) 【現状維持】 | 1.4% (中間実績値) | ▼ |
| 指標 ⑥ | 主要観光地バス停の乗降客数 (出羽三山・加茂水族館 等) | 338 人 (2020 年度) | 370 人 (2025 年度) 【増加目標】 | 201 人 (2024 年度) ※市内循環線の現金利用者 データ含まない | ▼ |
| 指標 ⑦ | 駅や商店街の歩行者数 | 3,691 人 (2020 年度) | 4,480 人 (2025 年度) 【増加目標】 | 5,122 人 (2024 年度) | ○ |
| 指標 ⑧ | 地域内交通の利用割合 (利用者数/地域人口) | 0.46 (2020 年度) | 0.5 (2025 年度) 【増加目標】 | 0.63 (2024 年度) | ○ |
| 指標 ⑨ | 免許返納者数の拡大 (本市が実施する自主返納支 援事業申請者数) | 685 人 (2020 年度) | 700 人 (2025 年度) 【増加目標】 | 414 人 (2024 年度) | ▼ |
| 指標 ⑩ | キャッシュレス決済の導入率 (キャッシュレス決済を導入 している市内タクシー事業者 の割合) | 46.7% (2020 年度) | 100% (2025 年度) 【増加目標】 | 90.0% (2025 年度) | △ |
| 指標 ⑪ | 低床車両の導入率 (乗合バス事業者におけるノ ンステップ・ワンステップバス の導入割合) | 58.0% (2020 年度) | 64.0% (2025 年度) 【増加目標】 | 61.4% (2024 年度) | △ |

1-8 公共交通の運行状況

鶴岡市内を運行する公共交通ネットワークは以下の通りです。



(令和7年12月末現在)

2. 鶴岡市の公共交通を取り巻く課題

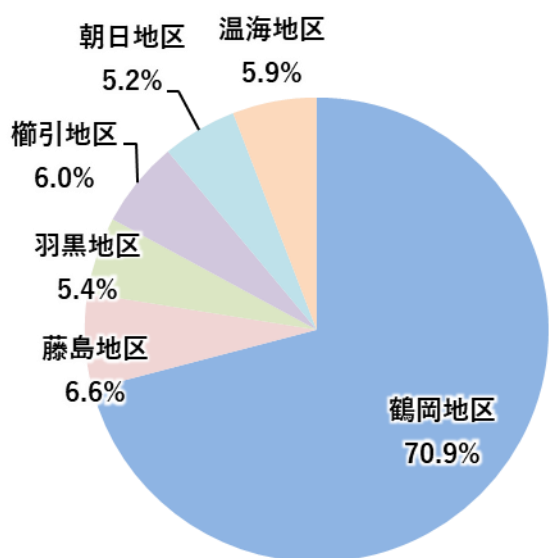
2-1 市民アンケート調査結果の概要

市民の外出目的ごとの移動実態や公共交通の利用ニーズなどを把握するため、市民を対象にアンケート調査を実施しました。

| | |
|-------|--|
| 調査の対象 | 鶴岡市に住所を有する 18 歳以上から 90 歳以上の男女 |
| 調査期間 | 令和 7 年 10 月 2 日～令和 7 年 10 月 13 日 |
| 実施方法 | 郵送による配布（1,000 票）、郵送またはWEB による回収 ・ 地区別年齢別人口の構成割合により按分して配布票数を決定 ・ 市 HP や公式 LINE でも同様の WEB アンケートを実施 |
| 回答数 | 1,210 票（調査票 374 票、WEB 回収件数：836 票） |
| 調査項目 | ・ 日常生活の移動実態 ・ 公共交通の利用状況 ・ 公共交通に対する考え ・ 回答者の基本属性 |

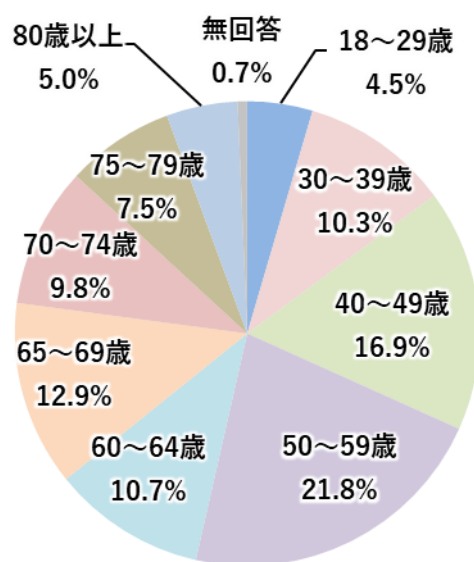
2-1-1 回答者の基本属性

- ・ 回答者の居住地をみると、「鶴岡地区」が 70.9%（858 人）で最も高く、次いで「藤島地区」が 6.6%（80 人）と続いている。
- ・ 回答者の年齢をみると、「50～59 歳」が 21.8%（264 人）で最も高く、次いで「40～49 歳」が 16.9%（204 人）と続いており、高齢者（60 歳以上）が約 5 割を占めている。



n=1,210

居住地区



n=1,210

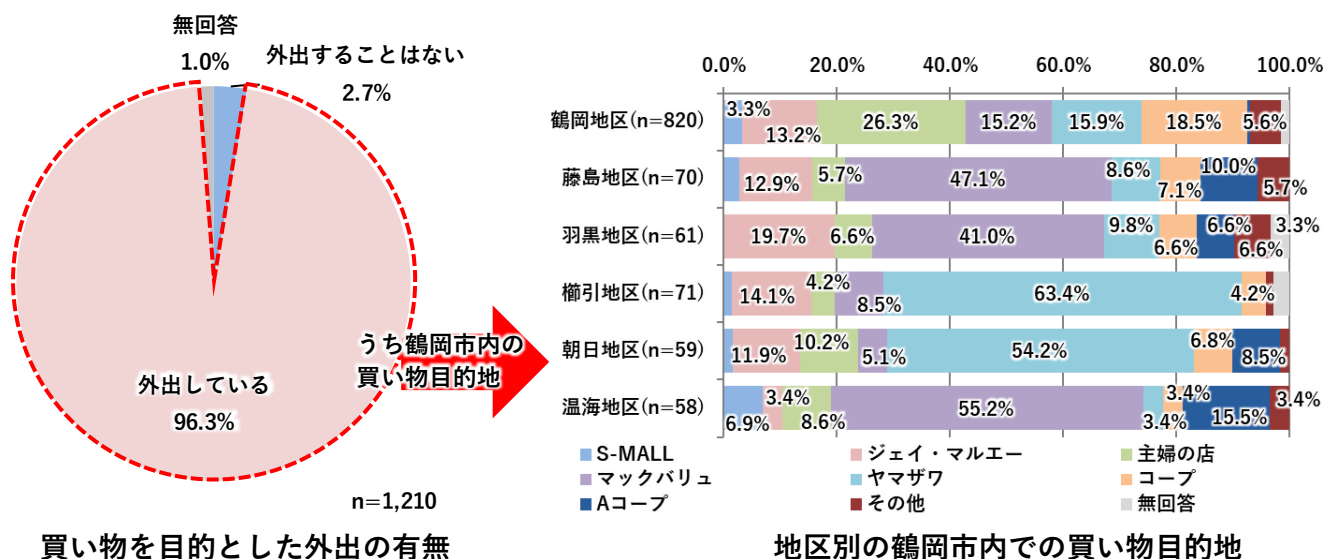
年齢

2-2 調査結果

2-2-1 日々の買い物を目的とした外出

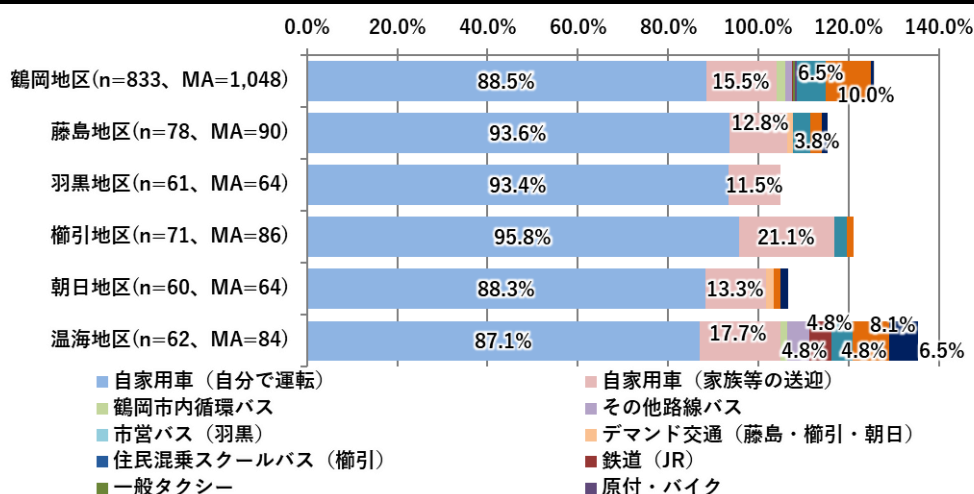
(1) 買い物の目的地

- ・ 約9割（979人）が買い物を目的とした外出をしていると回答。
- ・ 鶴岡市内での買い物の目的地は、鶴岡地区では「主婦の店」、藤島・羽黒・温海地区では「マックスバリュ」、櫛引・朝日地区では「ヤマザワ」が多くみられた。



(2) 買い物先への移動手段

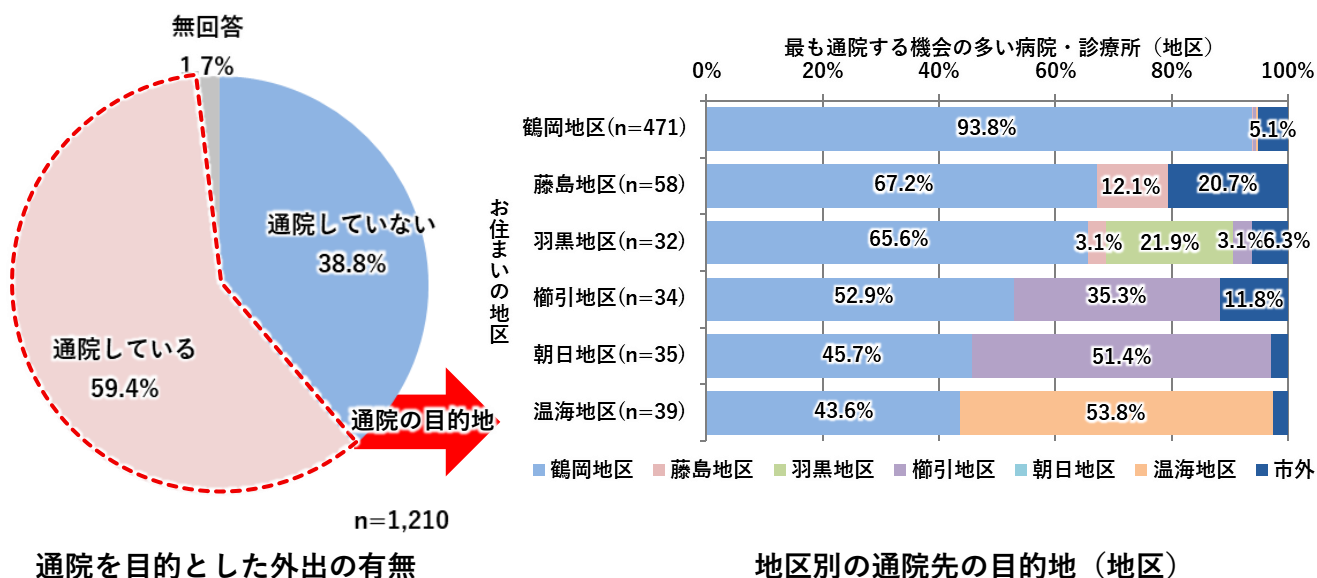
- ・ 買い物先への移動手段は、全ての地区で多くの方が「自家用車」で買い物先へ向かうと回答。
- ・ 公共交通の利用割合は全体的に低いですが、温海地区では1割以上を占め、他地区よりも比較的高い。
- ・ 鶴岡地区では、「徒歩」の割合が他地区より比較的高く、徒歩圏内に立地する買い物先へ向かう方が多いと想定される。



2-2-2 定期的な通院を目的とした外出

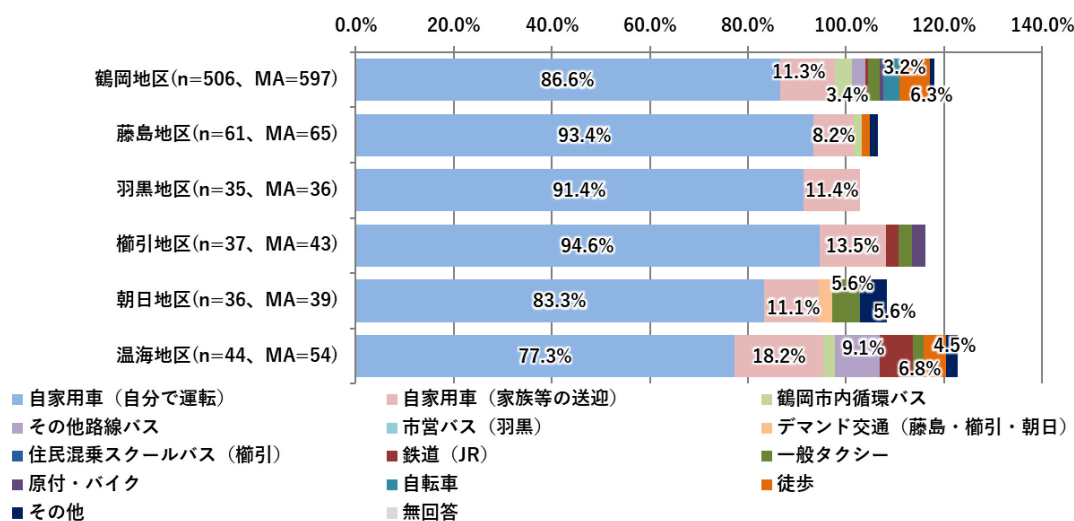
(1) 通院の目的地

- ・ 約 6 割（719 人）が定期的な通院を目的とした外出をしていると回答。
- ・ 通院の目的地は、比較的「荘内病院」が多くみられた。また、市外に立地している「日本海総合病院（酒田市）」との回答も多く見られた。



(2) 通院先への移動手段

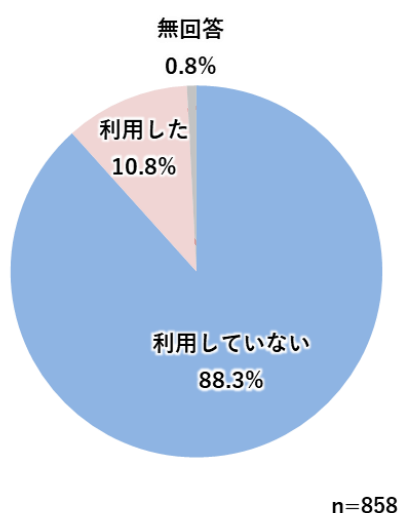
- ・ 通院先への移動手段は、全ての地区で多くの方が「自家用車」で通院すると回答。
- ・ 公共交通の利用割合は全体的に低いが、温海地区では 2 割以上を占め、他の地区よりも比較的高くなっている。
- ・ 鶴岡・温海地区では、「徒歩」の割合が他の地区より比較的高く、徒歩圏内に立地する通院先へ向かう方が多いと想定される。



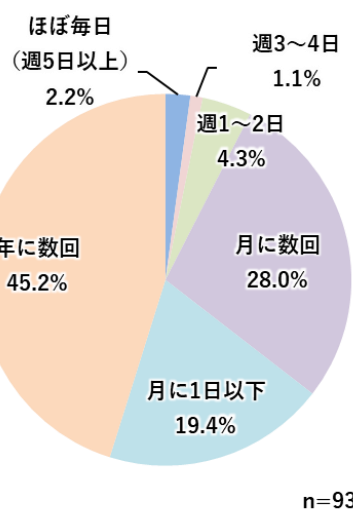
2-2-3 鶴岡市循環バスの利用状況について

(1) 利用状況

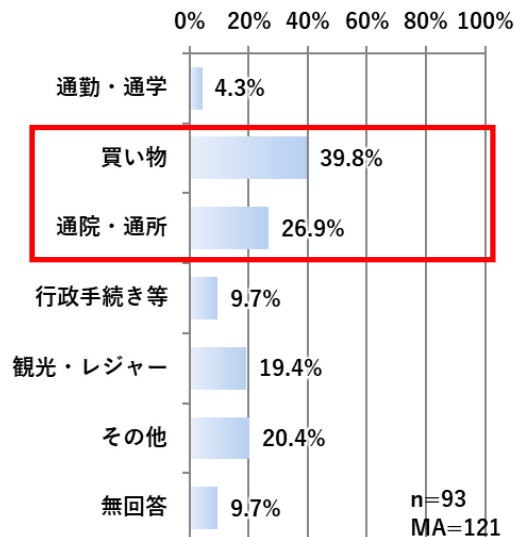
- ・ 鶴岡市循環バスを直近3か月以内に「利用した」と回答された方が10.8%（93人）となっている。
- ・ 利用頻度の状況は「年に数回」が45.2%（42人）で最も高く、次いで「月に数回」が28.0%（26人）と続いている。
- ・ 利用の目的は、「買い物」が39.8%（37人）で最も高く、次いで「通院・通所」が26.9%（25人）と続いている。
- ・ 利用しない理由は「自家用車等を利用する方が便利だから」が81.4%（617人）と最も高く、次いで「自宅または目的地付近で利用できるバス停がない」が14.6%（111人）と続いている。
- ・ 移動で困っていることは「自家用車でないと移動できない」が35.9%（308人）と最も高く、次いで「路線バス等が使いにくい・本数が少ない」が22.8%（196人）と続いている。



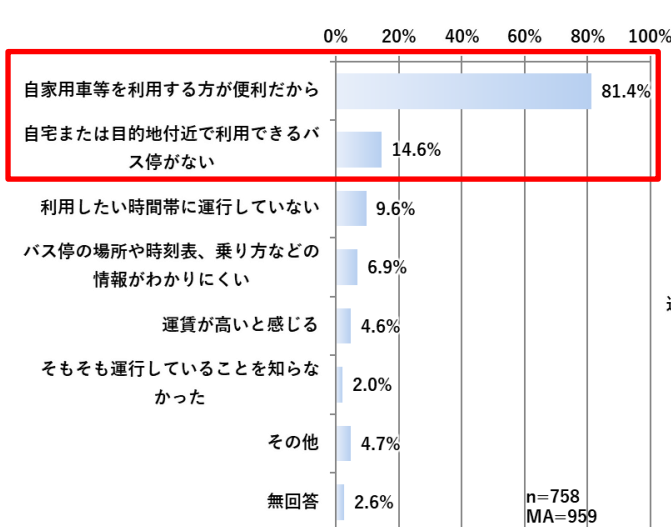
利用の有無



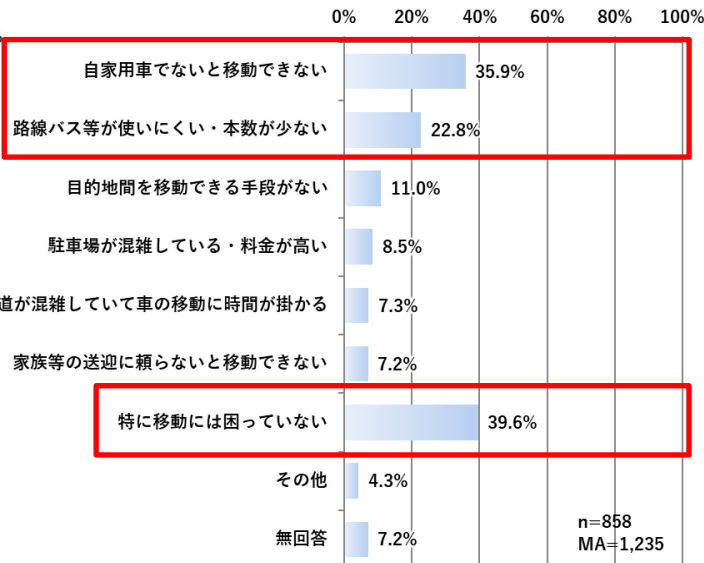
利用頻度の状況



利用の目的



鶴岡市内循環バスを利用しない理由

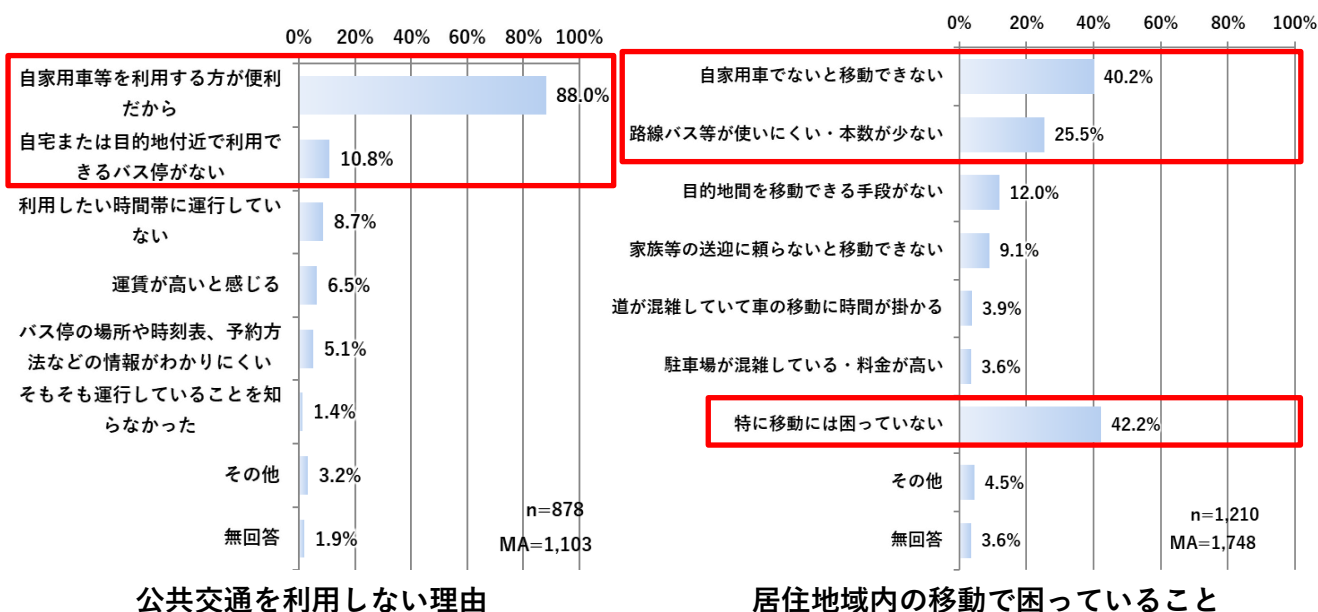
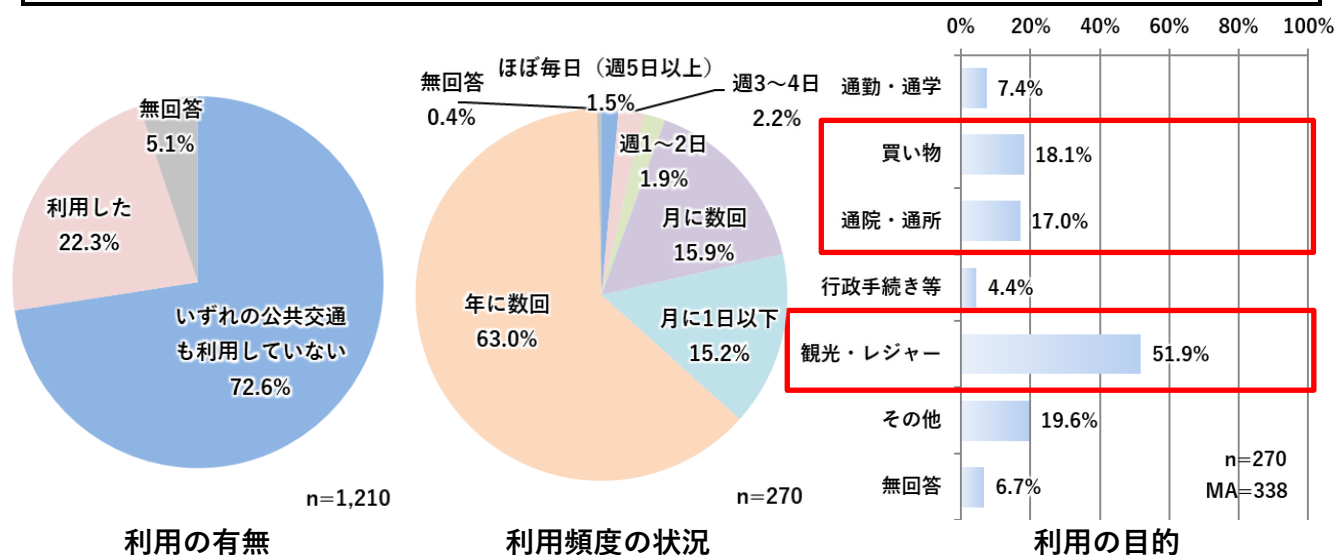


中心市街地内の移動で困っていること

2-2-4 市内を運行する公共交通の利用状況について

(1) 利用状況

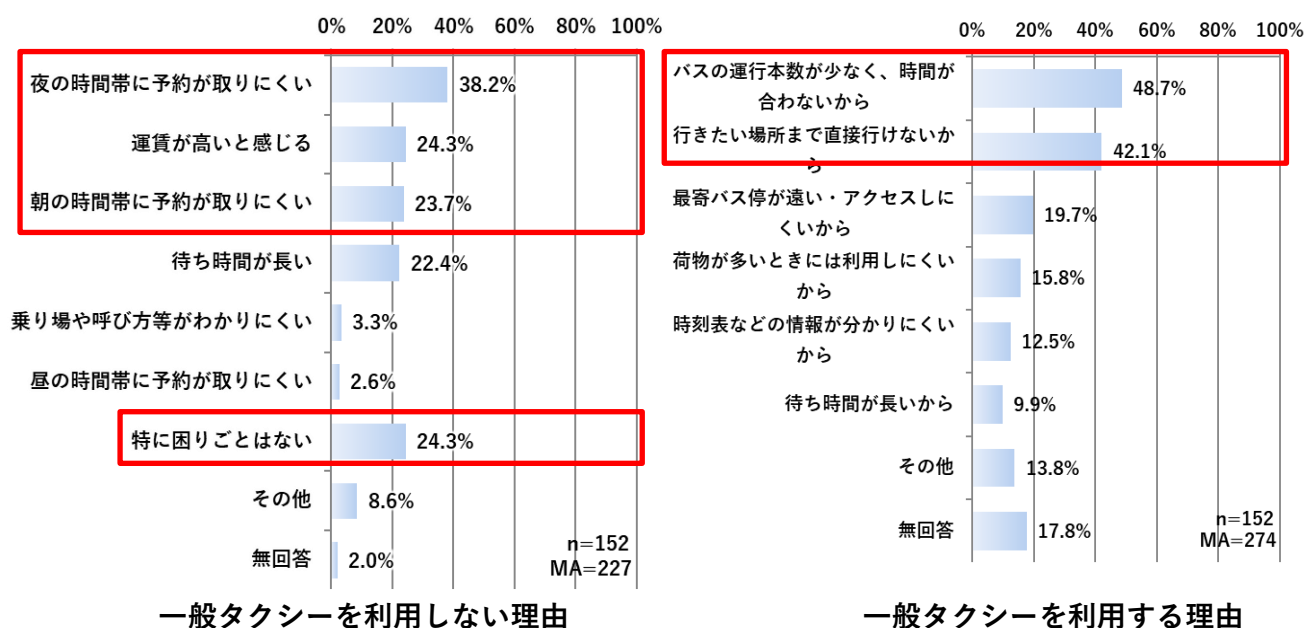
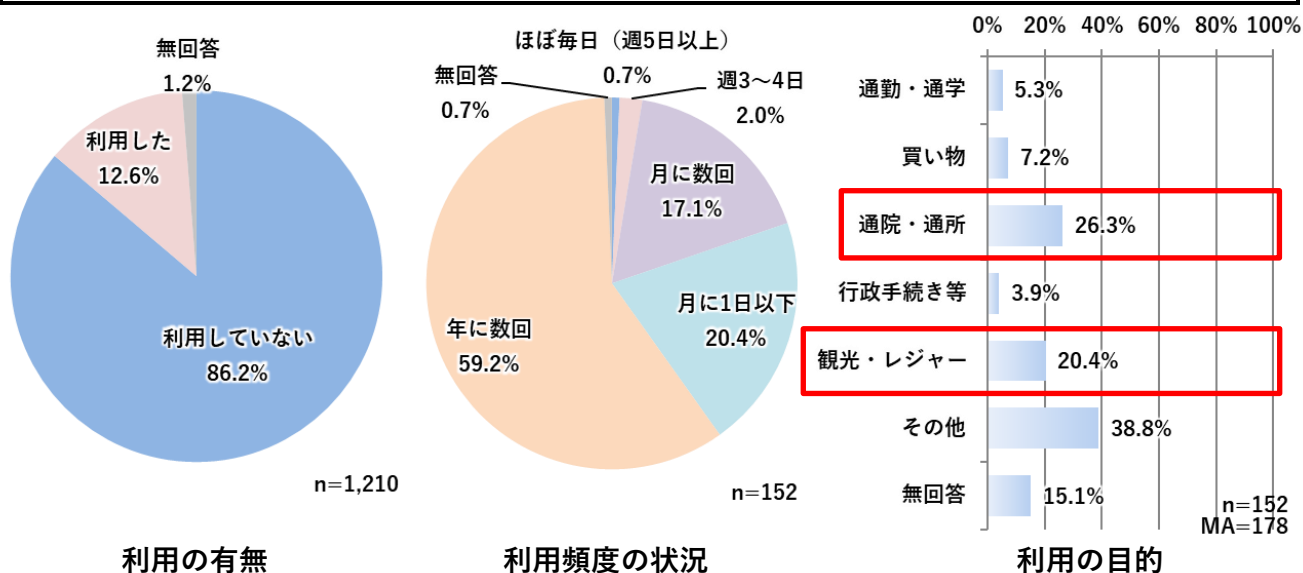
- ・市内を運行する公共交通を直近3か月以内に「利用した」と回答された方が22.3%（270人）となっている。
- ・利用頻度の状況は「年に数回」が63.0%（170人）で最も高く、次いで「月に数回」が15.9%（43人）と続いている。
- ・利用の目的は、「観光・レジャー」が51.9%（140人）で最も高く、次いで「買い物」が18.1%（49人）と続いている。
- ・利用しない理由は「自家用車等を利用する方が便利だから」が88.0%（773人）で最も高く、次いで「自宅または目的地付近で利用できるバス停がない」が10.8%（95人）と続いている。
- ・移動で困っていることは「自家用車でないと移動できない」が40.2%（486人）と最も高く、次いで「路線バス等が使いにくい・本数が少ない」が25.5%（308人）と続いている。



2-2-5 一般タクシーの利用状況について

(1) 利用状況

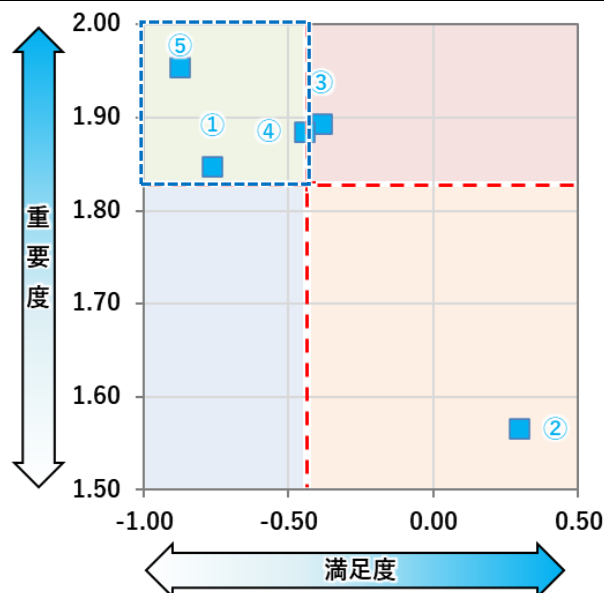
- ・一般タクシーを直近3か月以内に「利用した」と回答された方が12.6%（152人）となっている。
- ・利用頻度の状況は「年に数回」が59.2%（90人）で最も高く、次いで「月に1日以下」が20.4%（31人）と続いている。
- ・利用の目的は、「通院・通所」が26.3%（40人）で最も高く、次いで「観光・レジャー」が20.4%（31人）と続いている。
- ・利用しない理由は「夜の時間帯に予約が取りにくい」が38.2%（58人）で最も高く、次いで「運賃が高いと感じる」が24.3%（37人）と続いている。
- ・利用する理由は「バスの運行本数が少なく、時間が合わないから」が48.7%（74人）と最も高く、次いで「行きたい場所まで直接行けないから」が42.1%（64人）と続いている。



2-2-6 公共交通に対する満足度・重要度

(1) 鶴岡市内循環バスに対する評価

- ・「時間（ダイヤ・運行時間帯など）」「運行情報等のわかりやすさ」「学生や高齢者等に対する支援」は、重要度が高くなっているが、満足度が低い状況。
- ・一方で、「料金（運賃・支払方法など）」に対する満足度は高くなっている。

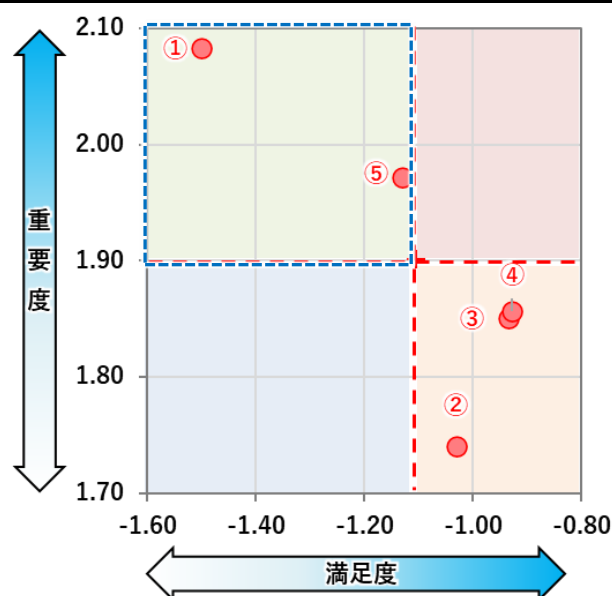


鶴岡市内循環バスに対する満足度・重要度

| 項目 |
|-------------------|
| ①時間（ダイヤ・運行時間帯など） |
| ②料金（運賃・支払方法など） |
| ③バス停（設置箇所・待合環境など） |
| ④運行情報等のわかりやすさ |
| ⑤学生や高齢者等に対する支援 |

(2) その他の路線バスに対する評価

- ・「時間（ダイヤ・運行時間帯など）」「学生や高齢者等に対する支援」は、重要度が高くなっているが、満足度が低い状況。
- ・一方で、「バス停（設置箇所・待合環境など）」「運行情報等のわかりやすさ」に対する満足度は高くなっている。

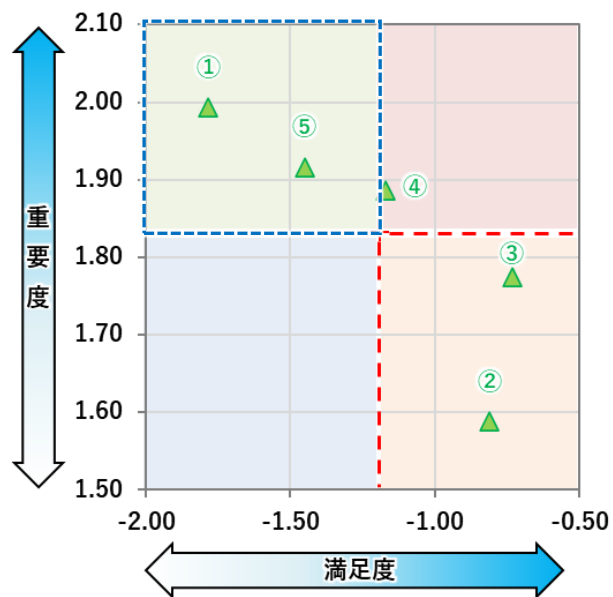


その他の路線バスに対する満足度・重要度

| 項目 |
|-------------------|
| ①時間（ダイヤ・運行時間帯など） |
| ②料金（運賃・支払方法など） |
| ③バス停（設置箇所・待合環境など） |
| ④運行情報等のわかりやすさ |
| ⑤学生や高齢者等に対する支援 |

(3) 地域内交通に対する評価

- ・「時間（運行時間帯など）」「利用しやすさ（予約方法など）」は、重要度が高くなっているが、満足度が低い状況。
- ・一方で、「料金（運賃支払い方法など）」「乗降場所（場所・待合環境など）」に対する満足度は高くなっている。

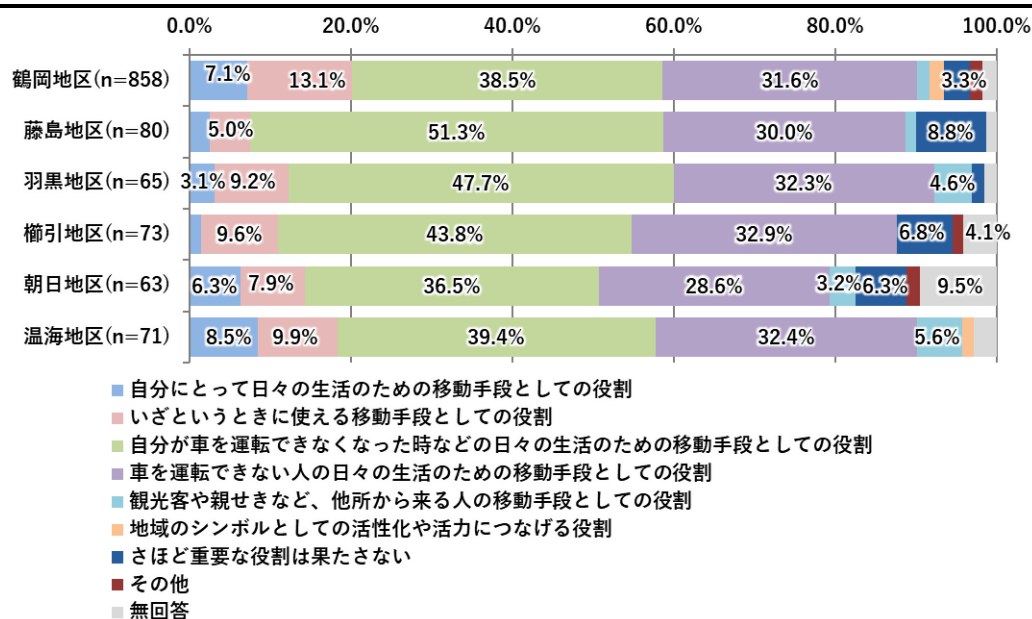


| 項目 |
|------------------|
| ①時間（運行時間帯など） |
| ②料金（運賃・支払方法など） |
| ③乗降場所（場所・待合環境など） |
| ④運行情報等のわかりやすさ |
| ⑤利用しやすさ（予約方法など） |

2-2-7 今後の鶴岡市の公共交通のあり方・市民の関わり方

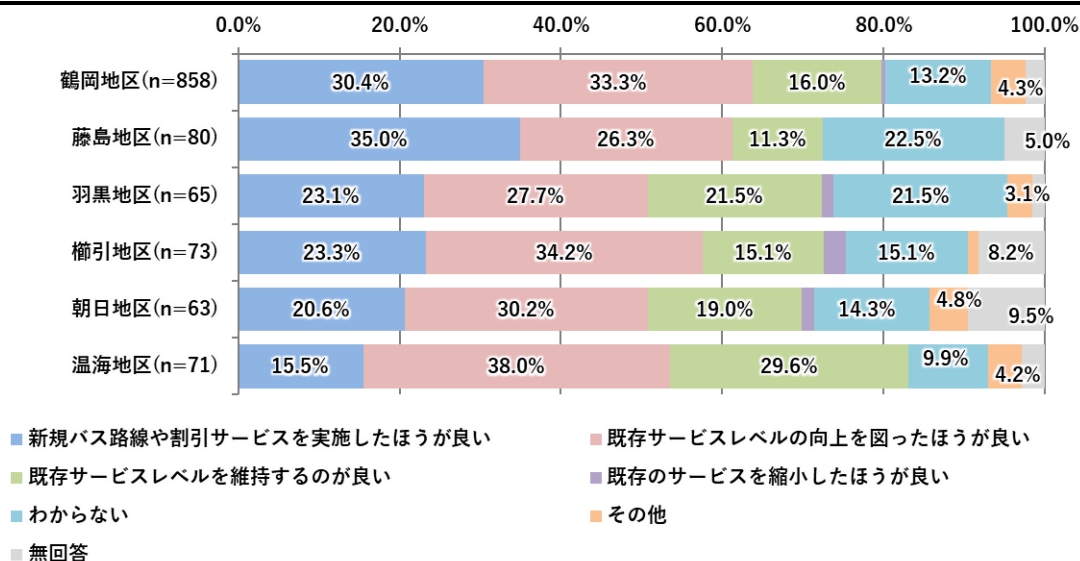
(1) 回答者が思う公共交通の役割

- 公共交通の役割は、全ての地区で「自分が車を運転できなくなった時などの日々の生活のための移動手段としての役割」が最も高く、次いで「車を運転できない人の日々の生活のための移動手段としての役割」と続いている。
- 車を運転できない場合の代替手段として役割であると感じている方が多い。



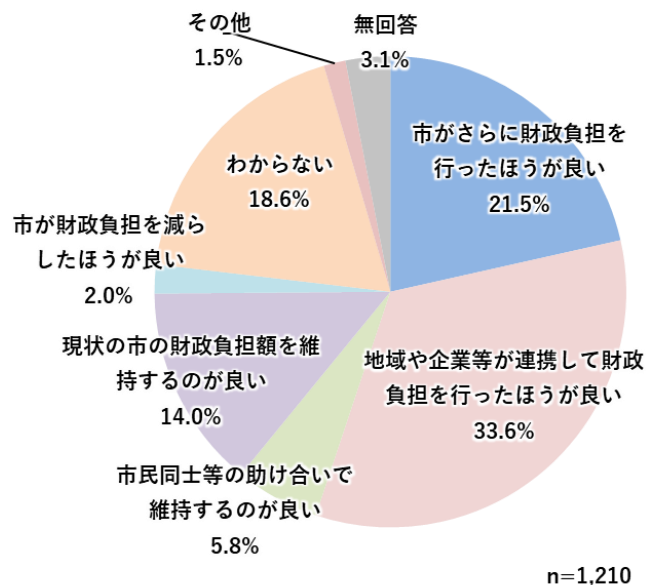
(2) 今後の鶴岡市全体の公共交通のあり方

- 鶴岡市全体の公共交通のあり方は、鶴岡・羽黒・櫛引・朝日・温海地区では「既存サービスレベルの向上を図ったほうが良い」が、藤島地区では新規バス路線や割引サービスを実施したほうが良い」が最も高い。



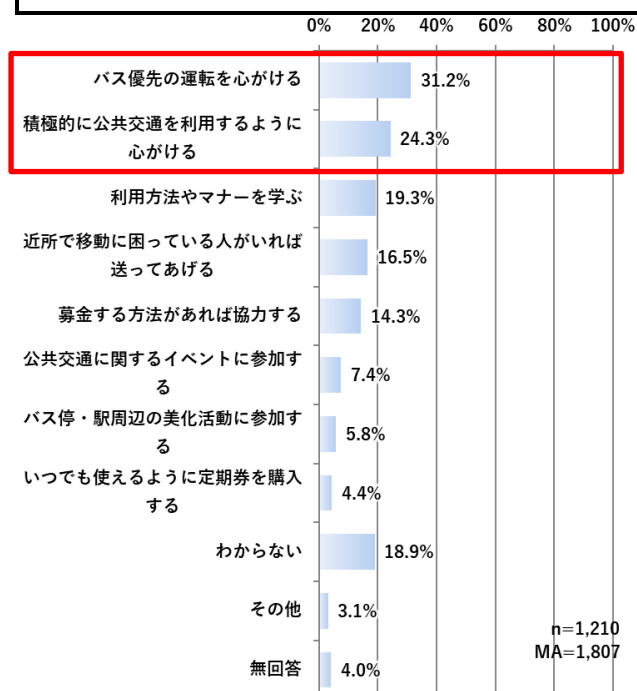
(3) 今後の鶴岡市全体の公共交通に対する財政負担のあり方

- 財政負担のあり方は、「地域や企業等が連携して財政負担を行ったほうが良い」が最も高く 33.6% (407 人)、次いで「市がさらに財政負担を行ったほうが良い」が 21.5% (260 人) と続いている。

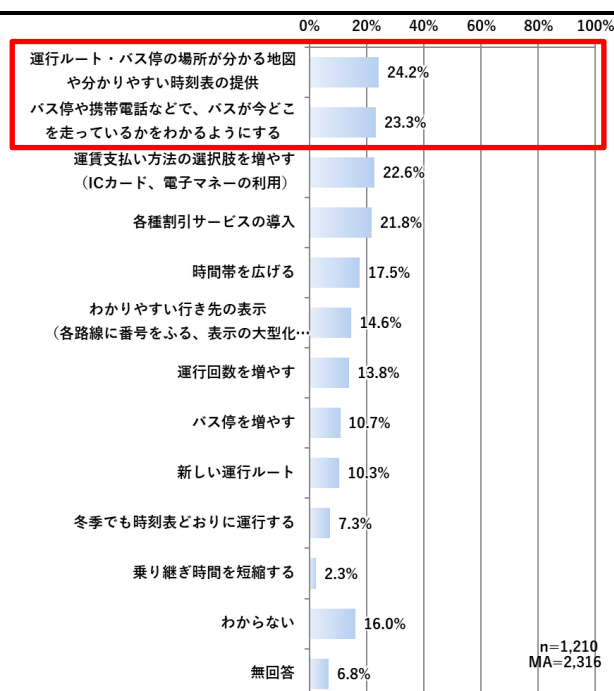


(4) 公共交通維持のために必要な取り組み

- 自身が実施できそうな取り組みは、「バス優先の運転を心がける」が 31.2% (378 人) と最も高く、次いで「積極的に公共交通を利用するように心がける」が 24.3% (294 人) と続いている。
- 利用者増加のために実施してほしい取り組みは、「運行ルート・バス停の場所が分かる地図や分かりやすい時刻表の提供」が 24.2% (293 人) と最も高く、次いで「バス停や携帯電話などで、バスが今どこを走っているかをわかるようにする」が 23.3% (282 人) と続いている。



自身が実施できそうな取り組み



利用者増加のために実施してほしい取組

2-3 前計画（計画期間：R3～R7 年度）の課題の検証

前計画の取組状況及び目標指標の達成状況を踏まえ、前計画の課題に対しての成果や状況等の考察と今後の対応・方向性を下表のとおり整理しました。

前計画の課題に対する考察・対応の方向性

| 課題 | | 考察・対応の方向性 |
|----|--|--|
| 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 【継続的に対応すべき課題】 | <ul style="list-style-type: none"> ・鶴岡市内循環バスの再編等により、市街地における公共交通の利便性は一定程度向上し、利用者数の増加など具体的な成果が見られました。 ・一方、中心市街地の活性化や来訪者の滞在性向上など、まちづくりの取組は現在も進行中であり、公共交通との連動は引き続き重要です。 ・都市再興基本計画等と連動しながら市街地ネットワークの利便性向上に継続して取り組む必要があります。 |
| 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 【形を変えて継続すべき課題】 | <ul style="list-style-type: none"> ・各地域から市街地への移動軸を明確化してきましたが、長距離路線における利用の偏在や運行コストの増加により、路線の持続性が新たな問題として顕在化しています。 ・各地域住民の生活の足を確保する観点から、一定以上のサービス水準を維持すべき区間等を明確化し、持続可能な形で市街地へのアクセス手段を確保していく必要があります。 |
| ③ | 地域内交通の持続性を高めることが必要 【形を変えて継続すべき課題】 | <ul style="list-style-type: none"> ・地域内交通の導入により交通空白地への対応は進展したものの、地域ごとに利用状況や定着度に差が見られ、それぞれが抱える問題が異なります。 ・地域特性や移動ニーズを踏まえた再編・見直しを行い、利用促進とあわせて地域内交通の持続性を高めていくことが必要です。 |
| ④ | 通学等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 【継続的に対応すべき課題】 | <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道や都市間・地域間路線バスは、通学をはじめとした市民の日常生活を支える重要な移動手段であり、少子化や利用者減少が見込まれる中においても、通学等の移動利便性を確保する観点から、引き続き広域的な公共交通ネットワークの維持・確保に取り組む必要があります。 |
| 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 【形を変えて継続すべき課題】 | <ul style="list-style-type: none"> ・観光需要は回復傾向にあり、今後の観光施設の整備やイベント等を見据えると、観光地へのアクセス性確保の重要性が高まっています。 ・広域路線や路線バスだけではなく、夜間の移動手段確保なども新たな問題として顕在化しているため、観光動向等に応じた見直しを図る必要があります。 |
| 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 【形を変えて継続すべき課題】 | <ul style="list-style-type: none"> ・地域内交通の導入や廃止路線バスの代替輸送が進む中、乗り継ぎ機能を新たに考慮すべき拠点の重要性が高まっています。 ・市民や来訪者の移動特性を踏まえ、既存拠点の機能維持・向上とあわせて、新たな拠点における乗り継ぎ機能の確保を検討する必要があります。 |
| 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 【形を変えて継続すべき課題】 | <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通の利便性は向上しているものの、その内容が十分に市民に伝わっていない場面も見られます。 ・利用促進や意識醸成を目的とした周知・広報を一体的に行い、公共交通を選択肢として認識してもらう取組が必要です。 |
| ⑧ | 利用しやすさ・わ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 【形を変えて継続すべき課題】 | <ul style="list-style-type: none"> ・地域内交通への代替輸送の切り替えが進んだことで、乗り継ぎや情報取得における利用者負担が増加しています。 ・このため、情報提供や待合環境、動線等を含めたシームレスな利用環境の構築を進め、わかりやすさと利便性向上を図る必要があります。 |
| ⑨ | 運転手不足への対応が必要 【継続的に対応すべき課題】 | <ul style="list-style-type: none"> ・運転手不足は、少子高齢化や 2024 年問題を背景に、近年さらに深刻化しています。 ・公共交通サービスを将来にわたり安定的に提供していくためには、人材確保や業務効率化等を含めた継続的な対応が不可欠であり、継続的に取り組むべき課題の一つです。 |

2-4 前計画より継続して取り組むべき課題

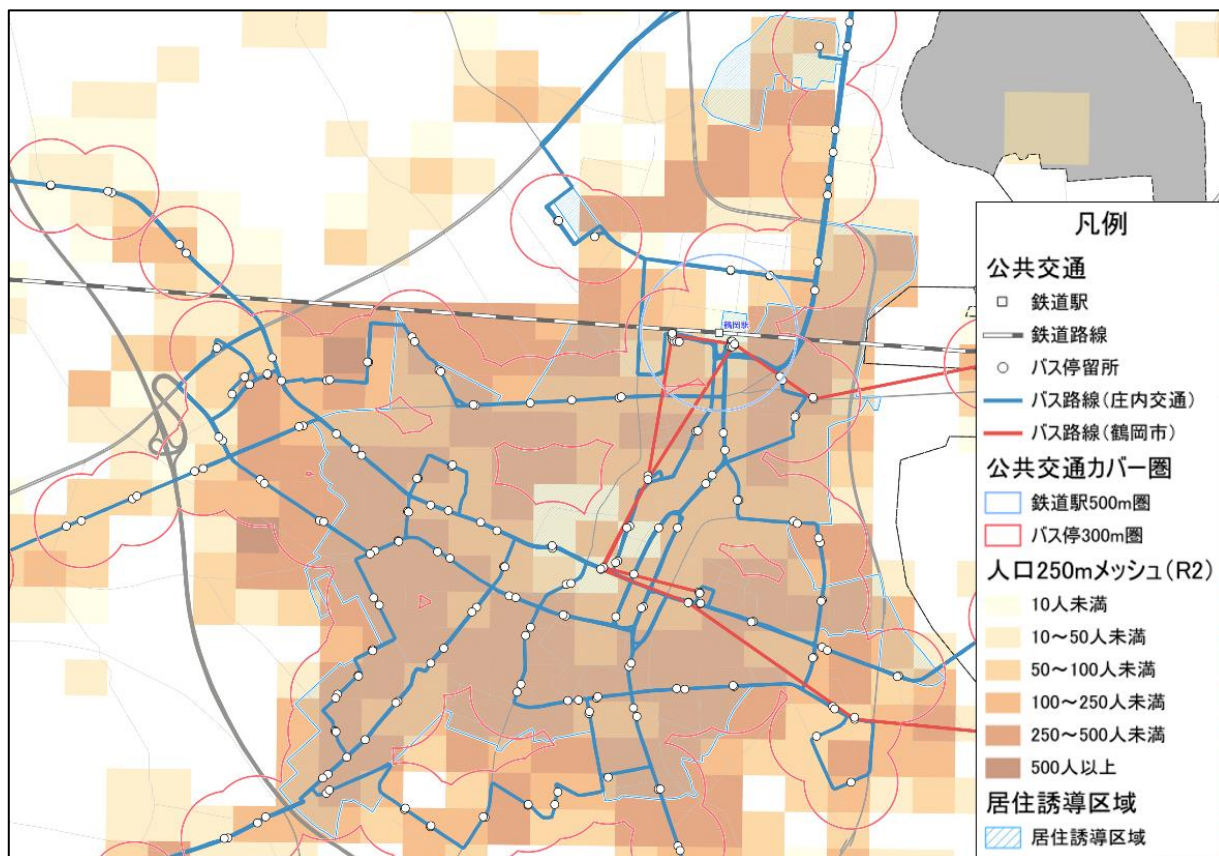
課題1-1 まちづくりと連動した市街地ネットワークの利便性向上が必要

本市では、鶴岡市都市再興基本計画（都市計画マスタープラン・立地適正化計画）に基づき、居住誘導区域を中心としたコンパクトな都市構造の形成を目指しており、公共交通分野においてもまちづくりと連動した市街地ネットワークの再構築が求められてきました。

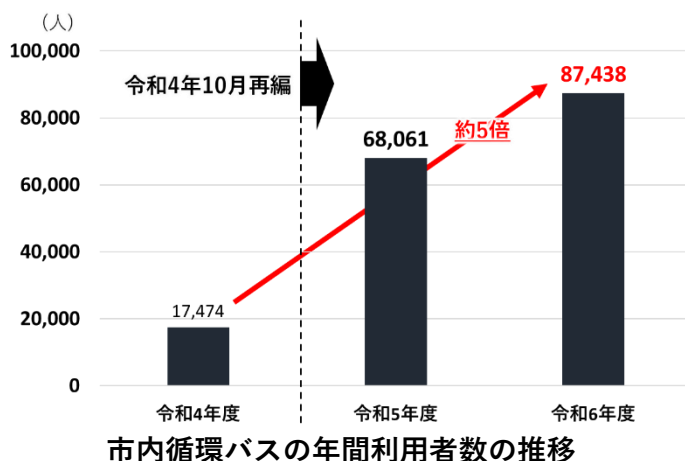
その中で令和4年10月には鶴岡市内循環バスの大幅な再編を行いました。運行便数の大幅な増加や車両のダウンサイジングに伴う居住地域に基づくルートの見直しに加え「つるおかまちあるきマップ」を作成し、居住誘導区域内における移動ニーズに寄り添った改善を図りました。利用者数は再編前と比較して約5倍まで増加し、主要施設や商業エリアへのアクセス性が改善され、前計画に示される課題『居住環境としての魅力向上に向けた鶴岡市街地の公共交通ネットワークの利便性向上が必要』に対し、公共交通の“使いやすさ”は確実に向上したといえます。

一方で、中心市街地の活性化は現在進行形で進んでおり、令和6年度には第3期中心市街地活性化基本計画が策定され、銀座通りの街路整備事業や活性化拠点の再整備、にぎわい創出イベントの充実などが検討されています。これらには来訪者の滞在性を高めることが期待されるものの、公共交通との連携が十分でなければ効果が一部にとどまってしまう恐れがあります。

以上のことから、都市再興基本計画の理念を公共交通分野から支えるためにも、前計画に基づき進められた再編内容も踏まえつつ、引き続きまちづくり等と連動し柔軟に市街地ネットワークの利便性を向上していくことが必要です。



鶴岡市中心部の公共交通カバー圏及び居住誘導区域



再編前後の比較

| | 再編前 | 再編後 |
|------|----------|---------------------|
| 運行便数 | 12便/日 | 48便/日 |
| バス停数 | 58ヶ所 | 79ヶ所 (約300mに1ヶ所) |
| 路線数 | 2路線4系統 | 3路線6系統 |
| 運行日 | 月～金曜日 | 毎日 (年末年始除く) |
| 運賃 | 200～420円 | 一律300円 |

賑わい 「おいしい」「たのしい」ができるまち

①公民共創のまちづくり推進事業

遊休物件のリノベーションによる利活用の推進と、エリアマネジメント手法を導入した公民共創による小さな活性化拠点の創出に向けた取り組みを支援する。

②まちなか賑わい創出支援事業

民間事業者等と連携し、まちなか広場を利用したイベントの定期的かつ多発的な実施を支援する。



③銀座通り街路整備事業

通りを歩行者が安全で快適に歩けるストリートにするため、歩行者空間拡幅等の再整備を行う。

④三日町口通り・みゆき通り街路整備事業

通りを歩行者が安全で快適に歩けるストリートにするため、歩行者空間拡幅等の再整備を検討する。

居場所 私のお気に入りの場所を見つけることができるまち

⑤鶴岡まちづくりブランディング事業

まちづくりセンター機能運営主体が行うコワーキングスペースの運営や、Dada広場等を活用したイベント開催等の中心市街地の賑わい創出と、若者を中心とした多様な人材が集う居場所づくりのための取組を支援し、まちづくりの中核を担う人材の育成を図る。

鶴岡DadaやDada広場等の利便性・快適性向上のための改修を行う。

⑥マリカ東館再整備事業

令和5年度から8年度までの社会実験の成果をもとに、高校生等のサードプレイスとして、マリカ東館の再整備を行う。



中心市街地面積：約150ha

中心市街地人口：8,062人(R6.10.31)

エリア内全体で実施する事業
①、②、⑦、⑧、⑨、⑩、⑪、⑫、⑬、⑭



観光 城下の歴史や食を巡る「まち歩き」ができるまち

⑦インバウンド観光促進事業

- ・ホームページ、SNSを活用した多言語での積極的な情報発信を実施。
- ・多言語に対応した観光ガイド育成研修会を実施。
- ・案内サインや看板、メニュー等の掲示物、ホームページの多言語化に要する費用や、インバウンド誘客促進のために専門家から助言を受けるための経費を補助。

⑧中心市街地観光周遊促進事業

- ・市街地の観光施設や文化施設、飲食店などを紹介するマップ、パンフレットを作成。
- ・市街地観光ガイドによる市街地観光案内を実施。
- ・市街地の4つの観光施設を巡る共通入場券を発行。(致道博物館、鶴岡市立藤沢周平記念館、旧風間家住宅丙申堂、旧風間家別邸無量光苑釈迦堂)

⑨観光資源・コンテンツ磨き上げ事業

市街地の観光資源と市内の他地域の観光資源を結び付けた観光コンテンツを提案する。

居住 広い空の下で安心・快適にくらすことができるまち

⑩小規模連棟型区画再編事業

中心市街地において、民間事業手法により密集住宅地の空き家、空き地、狭あい道路問題を一体的に解決し、良好な住環境を整備する。

⑪鶴岡市住宅リフォーム支援事業

住宅の増改築工事又はリフォーム等工事に對し、補助金を交付する。

⑫中心市街地居住促進事業

宅地建物取引業協会等と連携を図り、低未利用地の流動化や空き家解体支援のための民間事業者支援を行う。

移動 気軽におでかけできるまち

⑬モビリティ・マネジメント事業

公共交通バスの市内循環線を対象とした乗降調査を実施。調査結果をもとに、バスの乗り方教室の対象の選定や今後の内容拡充を検討する。



⑭バス停留所高質化事業

バス停留所の修繕とともに、効果的な表示など待合環境の改善について検討する。

中心市街地活性化基本計画（令和7～11年度）の事業概要（一部抜粋）

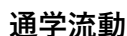
課題 1-2 通学等の移動利便性の維持に向けた広域的なネットワークの維持が必要

国・県の補助を受けて運行する地域間幹線系統「鶴岡三川線」では、鶴岡・酒田市間の高校生の通学手段や、イオンモール三川までのアクセス手段として活用されており、都市間連携を図る上でも重要な路線です。当該路線は令和３年度にイオンモール三川で系統分離を行うなど、運行の効率化を図ってきましたが、令和６年度の輸送量実績は、14.3人で、特例により補助要件を満たしている状況であります。少子化に伴う高校生数の減少が見込まれる中で、補助要件を満たさなくなった場合の対応が求められています。

以上のことから、通学をはじめとした日常的な広域移動手段を今後も確保していくためにも移動利便性を維持しつつ広域的なネットワークの維持が必要です。



出典：高校アンケート調査



出典：国勢調査(R2)

課題 1-3 運転手不足への対応が必要

全国的な人口減少や 2024 年問題に伴う運転手不足の深刻化に伴い、公共交通の維持・確保が年々厳しさを増す中、市内を運行する公共交通においても効率的かつ安定的なサービスを提供することが求められています。

市内を運行するバス事業者においては、特に近年の改正にて利用者数の減少だけではなく、運転手不足も要因とした路線の減便・廃止も行われている状況にあるほか、タクシー事業者においても 60 代以上の運転手の割合が 7 割弱へと増加するなど高齢化が進んでいる状況にあります。また、スクールバスの運行事業者からも、高齢ドライバーの多くが 5～10 年以内に大量離職の時期を迎えるという声があり、いずれの事業者においても運転手不足への対応が必要不可欠となっています。

以上のことから、今後も地域の移動の足として公共交通やタクシーを運行していくためには、継続的に将来の公共交通を担う人材を確保し、運転手不足へ対応することが必要です。

利用者数低迷や人員不足を要因として廃止・代替輸送へ切り替えた路線

| 路線名 | 廃止時期 | 概要 |
|----------|---------|---|
| 机線 | R4.4.1 | ・鶴岡市街地⇄黄金地区間を運行 ⇒地元や保護者からの要望により路線バスを廃止し、教育委員会所管のスクールバス運行に切替 |
| 清川線 | R7.3.31 | ・鶴岡市街地⇄藤島地域間を運行 ⇒定時定路線「ふじつる号」が代替輸送として運行 (庄内交通⇒藤島北部・南部地域公共交通運営協議会) |
| 上田沢線 | R7.6.30 | ・鶴岡市街地⇄朝日上田沢地区間を運行 ⇒定時定路線「あさひバス（タキタロウ号）」が代替輸送として運行 (庄内交通⇒朝日地域公共交通運営協議会) |
| 大網線 | R7.6.30 | ・鶴岡市街地⇄朝日大網地区間を運行 ⇒定時定路線「あさひバス（がっさん号）」が代替輸送として運行 (庄内交通⇒朝日地域公共交通運営協議会) |
| ゆ～town 線 | R7.3.31 | ・鶴岡市街地⇄櫛引地域間を運行 ⇒デマンド交通「くしびっき」が代替輸送として運行 (庄内交通⇒櫛引地域デマンド交通運営協議会) |

2-5 新たに発生している課題

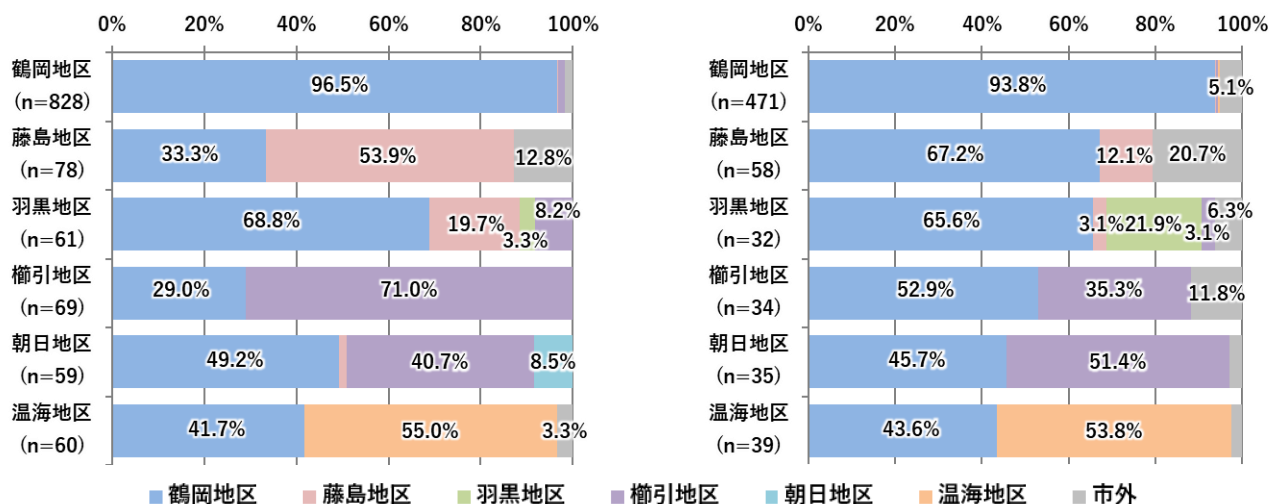
課題2-1 各地域から鶴岡市街地への一定レベルのサービス水準を適切に維持することが必要

本市では、鶴岡市街地（鶴岡地域）に行政・商業・医療施設などの主要な都市機能が集積しており、各地域から市街地への移動では、前計画で「市内幹線系統」として住民の生活維持に直結する重要な移動軸として位置づけ、ネットワークの見直しを図ってきました。依然として各地域から市街地への移動ニーズは高く、引き続きアクセス手段を確保していくことが重要です。

一方、本市は東北地方最大の面積を有する自治体であるため、地域間を結ぶ路線は長距離となる傾向にあり、近年の燃料費や人件費の高騰も相まって、路線の維持・確保が大きな課題となっています。

また、これらの長距離路線では、市街地周辺で利用が比較的安定している一方、郊外部では利用がほとんど見られない区間も存在します。例えば、湯田川線においては、平日は高専生・養護学校生がメインユーザーとなっている一方、湯田川温泉から先では日中の利用者が限定的であり、路線維持の必要性はありつつも、現状の定時定路線で運行することが今後困難なとなり得る路線も存在します。

以上のことから、市街地への各地域住民の生活の足を引き続き確保していくためにも、一定レベルのサービス水準を確保すべき区間等を明確化し、持続可能な路線を維持していくことが必要です。



居住地別の目的地（左：買い物、右：通院）

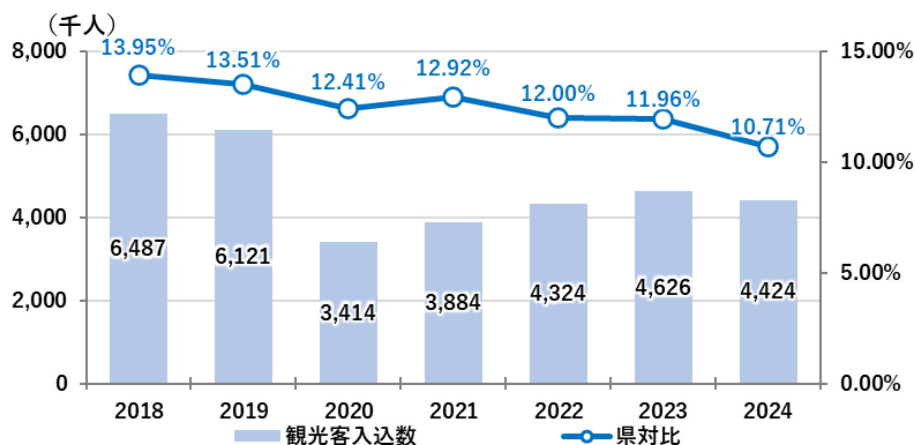
出典：市民アンケート調査

課題2-2 観光等の市内滞在を支える移動手段の確保が必要

アフターコロナの社会経済活動の回復に伴い、市内への観光入込客数も徐々に戻りつつあるものの、依然としてコロナ前の水準には至っていません。しかしながら、令和8年4月には市内主要観光施設の一つである加茂水族館のリニューアルオープンが予定されているほか、温海・湯野浜温泉や羽黒山など郊外部の観光地への訪問者数の回復も期待されており、今後の観光需要の増加が見込まれます。こうした状況を踏まえ、それぞれの観光地へ運行する路線については、観光動向に応じた適切な維持・確保が求められます。

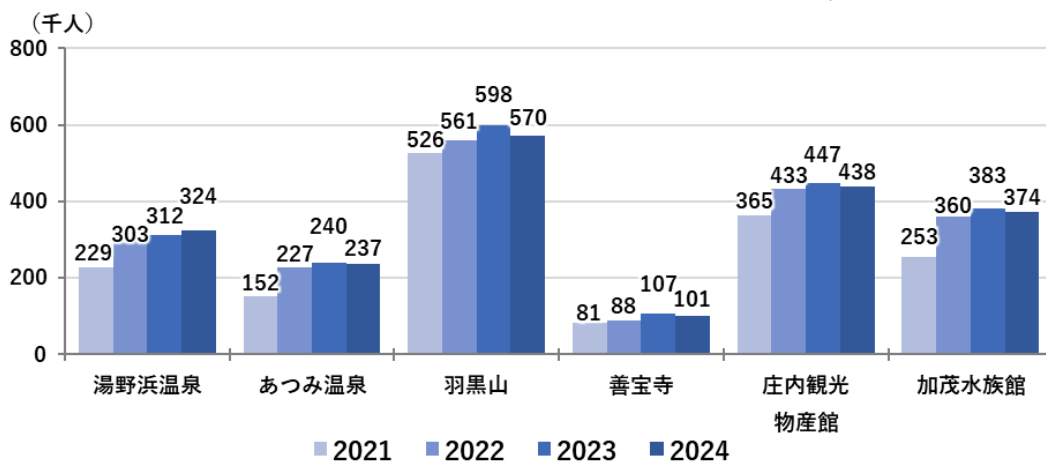
加えて、観光客からは市内の主要観光地間が離れていることから「複数の観光地を組み合わせる巡りにくい」などの声も挙がっており、観光地間を結ぶ導線において、鉄道・路線バス・タクシーといった交通モード間の連携が十分に機能していない可能性もあり、観光移動において公共交通が選択肢となりにくく、自家用車やレンタカーへの依存が高まることも想定されます。

以上のことから、今後の観光需要の増加等も見据えつつ、郊外観光地へのアクセス性の維持や夜間における移動手段の確保、モード間の連携強化などを含め、来訪者が安心して市内を巡り、滞在できる移動環境を確保していくことが必要です。



市内の観光入込客数の推移

出典：山形県観光者数調査（令和元年度～令和6年度）



市内の主な観光地・観光者数の推移

出典：山形県観光者数調査（令和3年度～令和6年度）

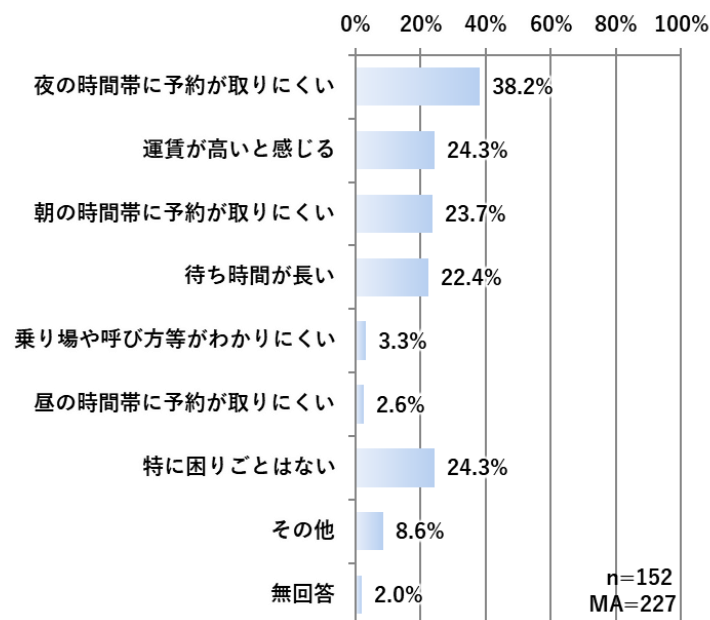
課題2-3 夜間の移動手段の確保が必要

市内中心部の移動においては、日中は市内循環バスが高頻度で運行され移動ニーズに一定程度対応できているものの、夜間においては、市内循環線の運行はなく、またタクシーの予約が取りにくい状況にあり、中心部に宿泊する方の「移動の足」が確保しにくい状況となっております。こうした状況は、商店街の回遊性や夜間経済の活性化などのまちづくりや観光振興の取組において支障となる可能性があります。

加えて、コロナ前の水準には至っていないものの、夜間の社会経済活動の回復に伴い、商工団体や市民からは、「会食後などの帰りの足がない」、「配車が遅い」などの声が寄せられています。市民アンケートにおいても、「一般タクシーでの困りごと」として「夜間の時間帯に予約が取りにくい」と回答した方が38.2%となりました。また、福祉施設においては、「深夜に入所者が体調を崩し救急搬送時に職員が救急車に同乗したものの、病院からの帰りの手段がなく困った」という事例もあるようです。

一方、タクシー事業者からのヒアリングによれば、「夜間については、平日はほとんど電話が鳴らず、週末も午前1時以降は注文がない」との実態があります。

このように、需要側と供給側の認識には隔たりがあり、どこに本質的な課題があるのか、見極める必要があります。市内タクシー事業者や商工観光団体、医療・福祉関係者などと意見交換を行い、夜間運行の実情や課題を共有し、需要と供給の認識の隔たりを丁寧に検証する必要があります。



タクシー利用における困りごと

出典：市民アンケート調査

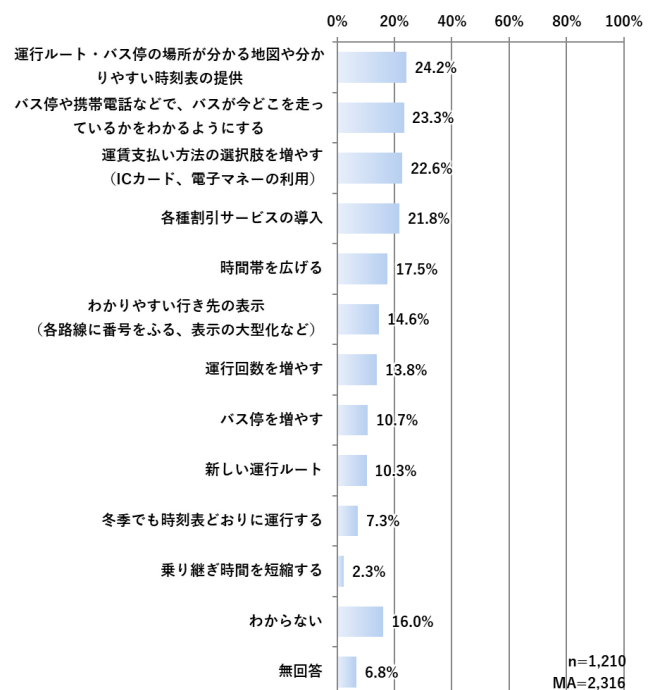
課題2-4 乗継利便性の向上に向けたシームレスな利用環境の構築が必要

前計画では、市の広域拠点としてエスモールや鶴岡駅を中心にネットワークの一体性を確保してきており、市内外や各地域から市街地へ移動を支える基幹的な枠組みとして整理してきました。しかしながら、近年は地域内交通が廃止路線バスの代替輸送として運行を開始したことなどから、従来想定していた以外の新たな拠点の設定や、拠点の利便性を確保する必要性が高まっています。

例えば、櫛引地域を運行するデマンド交通「くしびっき」では、中心部へのアクセス性向上を図るため、令和7年度より「サウスモールみ～な」を新たに乗降ポイントへ追加し、市内循環バスとの乗り継ぎができるよう再編を行いました。このように、交通モード間での連携を前提とした再編が行われてきたため、乗り継ぎしやすい環境の構築は、ネットワーク全体の利便性向上に直結すると言えます。

特に、情報提供の面では、運行ダイヤや予約方法などが各事業者 HP に分散して掲載されていることが多く、利用者が知りたい情報を得にくい状況にあります。利用者ニーズとしても情報提供における重要性は高く、例えば、下図に示すように地域内交通の利用案内にて路線バス情報を掲載し、総合的な情報提供の仕組みを整備するなど、利用者目線での情報提供・周知の強化が重要です。

加えて、乗継拠点における待合環境や動線なども含めて、乗継利用が前提となる移動の利便性確保へ向けてよりシームレスに公共交通を利用可能とする情報環境の整備が必要です。



公共交通を利用するための
必要な取組について

出典：市民アンケート

例) くしびっき利用者への乗継ダイヤの周知

乗継ぎ

【バス】 指定場所⑬「サウスモールみ～な」から、庄内交通バスの鶴岡市内循環バス A コース (右回り・左回り) に乗継可能です。 バス運賃/1回 300円

| A コース左回り (抜粋) | 時刻表 | | | | |
|---------------|------|-------|-------|-------|-------|
| エスモール | 8:45 | 9:45 | 12:45 | 13:45 | 14:45 |
| 荘内病院 | 8:52 | 9:52 | 12:52 | 13:52 | 14:52 |
| サウスモールみ～な | 9:00 | 10:00 | 13:00 | 14:00 | 15:00 |
| 協立病院 | 9:02 | 10:02 | 13:02 | 14:02 | 15:02 |
| エスモール | 9:31 | 10:31 | 13:31 | 14:31 | 15:31 |

| A コース右回り (抜粋) | 時刻表 | | | |
|---------------|------|-------|-------|-------|
| エスモール | 9:00 | 10:00 | 13:00 | 14:00 |
| 協立病院 | 9:28 | 10:28 | 13:28 | 14:28 |
| サウスモールみ～な | 9:30 | 10:30 | 13:30 | 14:30 |
| 荘内病院 | 9:36 | 10:36 | 13:36 | 14:36 |
| エスモール | 9:43 | 10:43 | 13:43 | 14:43 |

※バス時刻は変更される場合があります

出典：「くしびっき」ご利用の手引き

2-6 地域別の主な課題

2-6-1 鶴岡地域：鶴岡駅北西部をはじめとした交通空白地の解消が必要

市内循環バスの再編等により、主に鶴岡駅南部の居住誘導区域内における利便性は向上したものの、駅北西部では広く交通空白地が残存し、居住者の移動手段が限定される状況が続いています。

地域内の交通空白地に居住する人口は約 15,000 人と非常に多く、また工業団地などに工場や事業所も集積していることから、地域特性を踏まえつつ地域内の交通空白地を解消していくことが必要です。

2-6-2 藤島地域：市街地や地域内ニーズに対応した地域内交通の見直しと定着促進が必要

地域内交通の再編等により、交通空白地へ交通手段は確保された一方で、北部エリアにおける定着度の低さや北部⇄南部間の移動ニーズ等への対応などの課題が残っています。

地域内において移動ニーズの高い施設に対するアクセスの確保と利便性向上や周知強化による地域内交通利用の定着促進が必要です。

2-6-3 羽黒地域：羽黒山頂線との役割分担を明確にした上で交通空白地への対応が必要

羽黒地域市営バス「にこにこバス」及び羽黒山頂線の運行により、路線沿線地区における移動手段は確保されたものの、交通空白地に約 2,000 人が居住しています。

市営バスだけでは庁舎方面へ移動できないこともあり、路線同士の役割分担も明確にした上で、こうした交通空白地への対応が必要です。

2-6-4 櫛引地域：乗継利便性の向上による市街地へのアクセス性向上が必要

櫛引地域デマンドタクシー「くしびっき」の運行等により、主に地域東部の交通手段は確保され、また、路線バスの廃止と合わせた乗降場所の見直しにより、鶴岡市内循環バスへ接続できるように再編が図られました。一方で、地域西部は、路線バスが運行されていますが、バス停までの距離が遠い集落もあり、乗継利便性の向上が必要です。

2-6-5 朝日地域：定時定路線型運行の維持 及び 櫛引地域への移動手段の確保が必要

一部路線バス運行からの再編によって地域内の移動手段は変化していますが、幹線である国道 112 号沿いは多くの人口が居住する地域であり、定時定路線型モードを中心とした維持が求められます。

加えて、櫛引地域への移動ニーズが高いことから、移動手段の検討・確保等の対策が必要です。

2-6-6 温海地域：モード間の連携による「鼠ヶ関地区」への移動利便性の向上が必要

温海地域乗合タクシー「湯ったり号」の運行や各種見直しにより、交通空白地への対応は進んでいるものの、鶴岡地域だけではなく鼠ヶ関地区への買い物ニーズ等があります。

地域内の移動や鶴岡市街地への移動は利便性を高めつつ、鼠ヶ関地区への移動ニーズに対しても、鉄道事業者やタクシー事業者との連携による移動利便性の向上が必要です。

3. 計画の基本方針及び基本目標

3-1 計画の基本方針（目指す将来像）

「1-2 計画の目的」に示したとおり、本計画は最上位計画である「第2次鶴岡市総合計画」に示される将来像の実現に向けて、公共交通分野が目指す将来像を示すものです。

このため、最上位計画に示される“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”の実現に向けて目指すべき方向性として、本計画の基本方針を示します。なお、将来像の実現に向けては、公共交通だけではなく他分野とも連携しながら取り組みを進めることが肝要であるため、関連計画等による公共交通に対して求められる役割等を併せて示します。

●第2次鶴岡市総合計画に示される将来像

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

■まちづくり（鶴岡市都市再興基本計画など）

- ・低未利用地の利用によるコンパクトな都市の形成
- ・まちなかに人を呼びこむハード・ソフト事業を両輪とする活性化の促進

■福祉分野（鶴岡市高齢者福祉計画・第9期介護保険事業計画など）

- ・需要に応じた交通空白地帯が生じない公共交通ネットワークの形成による安心して外出できる環境づくり
- ・地域の実情に応じた住民主体による移動手段の創出

■鶴岡市の公共交通を取り巻く課題

- ・各地域から鶴岡市街地への一定以上のサービス水準を適切に維持することが必要
- ・観光等の市内滞在を支える移動手段の確保が必要
- ・夜間の移動手段の確保が必要
- ・乗継利便性の向上に向けたシームレスな利用環境の構築が必要
- ・まちづくりと連動した市街地ネットワークの利便性向上が必要
- ・通学等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
- ・運転手不足への対応が必要

■地域別の主な課題

- ・鶴岡地域：鶴岡駅北部をはじめとした交通空白地の解消が必要
- ・藤島地域：市街地や地域内ニーズに対応した地域内交通の見直しと定着促進が必要
- ・羽黒地域：羽黒山頂線との役割分担を明確にした上で交通空白地への対応が必要
- ・榎引地域：乗継利便性の向上による市街地へのアクセス性向上が必要
- ・朝日地域：定路線型運行の維持及び榎引地域への移動手段の確保が必要
- ・温海地域：モード間の連携による「鼠ヶ関地区」への移動利便性の向上が必要

■観光（鶴岡市中期観光戦略プランなど）

- ・付加価値の高いコンテンツの開発や二次交通網の整備・維持などによるインバウンドの受入に必要な環境整備
- ・広域連携のもと旅行客の人気や飛行機の発着時間、二次交通の時間などを考慮したグランドルートの開発

■地域振興（各地域振興計画など）

- ・藤島地域：公共交通空白地帯を生まない持続可能な公共交通体系の確立
- ・羽黒地域：周遊・滞在型観光誘客の充実と交通弱者の移動手段確保や運行の充実
- ・榎引地域：スクールバス住民混乗利用の継続とデマンド交通の推進による交通弱者への支援
- ・朝日地域：地域の実情や需要に応じた地域内交通対策の推進
- ・温海地域：地域に適した公共交通網の形成と通学環境整備

■取り巻く環境の変化

- ・「山形県立致道館中学校・高等学校」の開校(令和6年開校)
- ・「朝日新庁舎」の建設(令和6年供用)
- ・「加茂水族館」のリニューアル(令和8年再開予定)
- ・「道の駅しゃりん」の移転(令和9年開業予定) 等

基本方針（公共交通が目指す将来像）

暮らしを支え、未来につなぐ。持続可能な公共交通の実現 ～住み続けられるまちを支える、交通ネットワークの構築～

- 中心市街地のにぎわいの創出や、各地域の暮らしの維持、観光・交流の促進などを通じて、誰もが安心して住み続けられるまちの実現を目指しており、その基盤として公共交通が果たす役割は今後ますます重要となります。
- 一方で公共交通を取り巻く環境は厳しさを増しており、事業者の努力だけで維持・確保することが難しく、市民一人ひとりが「使い、支え、共に創る」意識を持つことが重要です。
- このため、市民・地域・交通事業者・行政が連携し、公共交通を利用しながら支える仕組みづくりを進め、有機的につながる交通ネットワークを構築することで、市民の暮らしをはじめ、来訪者や地域経済、鶴岡の自然・文化を支える持続可能な公共交通の実現を目指します。

3-2 計画の基本目標

前項で定めた基本方針（公共交通が目指すべき将来像）に対して、前計画の取組成果や市民アンケート、事業者ヒアリング等の結果を踏まえ、かつ、本市の公共交通の取り巻く課題の解消を図る取組みを推進していくため、3つの基本目標を設定します。適切に公共交通の再編を行うため、3つの目標を設定します。

また、それぞれの目標に対しては、目標の達成度合いを適切に評価するために、指標及び目標値を設定し、本計画による定量的な効果を把握します。

基本方針（公共交通が目指す将来像）

暮らしを支え、未来につなぐ 持続可能な公共交通の実現
～住み続けられるまちを支える、交通ネットワークの構築～

基本目標1：暮らしと賑わいを支える公共交通ネットワークの確保・維持

■基本目標1に係る数値指標

- ①地域間幹線系統・市単独補助系統に該当する系統の収支率
- ②公共交通への公的資金投入額（利用者一人当たり）
- ③市街化区域居住人口の市内総人口に占める割合

基本目標2：公共交通サービスの持続可能な運営基盤の構築

■基本目標2に係る数値指標

- ④乗務員の在籍人数
- ⑤地域・住民協働による施策の展開数

基本目標3：わかりやすく利用しやすい公共交通の環境の改善

■基本目標3に係る数値指標

- ⑥公共交通の利用者数
- ⑦免許返納者数

※各指標については、毎年適切に評価を行い、その結果を受けた新たな目標設定や見直しなどを流動的に行う。

基本目標Ⅰ：くらしと賑わいを支える公共交通ネットワークの確保・維持

- 市民が安心して暮らし続けることができる生活環境の確保のため、まちづくりと連携して利便性・効率性の高い、持続可能な公共交通ネットワークの確保・維持を図ります。
- 観光・ビジネス等での来訪者も便利に移動することができ、それぞれの活動と賑わい創出を支える公共交通ネットワークを構築します。

施策の方向性

○施策の方向性Ⅰ：地域内の公共交通ネットワークの確保・維持

・地域の移動の足を守るため、市街地バス路線と地域内交通を軸に再編・見直しを進めます。加えて夜間移動やタクシー活用、スクールバス等の輸送資源も組み合わせて、地域の移動に必要なサービス水準を確保します。

○施策の方向性Ⅱ：都市間・地域間を結ぶ公共交通ネットワークの確保・維持

・通学・通院などの広域移動を担う路線バス・鉄道・高速バスにおいては、利用実態を踏まえた維持・確保に加え、拠点での乗継改善や観光との連携により、持続性と利便性を両立します。

■基本目標の達成度を測る評価指標

| 指標 | 現況値 (R6) | 中間モニタリング (R10) | 目標値 (R12) |
|-----------------------------------|-------------|-------------------|--------------|
| 地域間幹線系統・市単独補助系統 に該当する系統の収支率 | 39.2% | 40.9%以上 | 42.0%以上 |
| 公共交通への公的資金投入額 (利用者一人あたり) | 373 円 | 369 円以下 | 362 円以下 |
| 都市間・地域間を結ぶ路線数 (デマンド交通の定時定路線含む) | 30 路線 | 30 路線 | 30 路線 |

基本目標２：公共交通サービスの持続可能な運営基盤の構築

- 一定の品質が確保された公共交通サービスを、安定的かつ持続的に提供するため、交通事業者における十分なリソースの確保や、地域・住民等と協働によるサービス運営体制等を構築します。
- 行政や地域住民、交通事業者等が一体となって、交通に関する課題を共有し、解決策を共に考え実行する体制を構築します。

施策の方向性

○施策の方向性３：公共交通サービスの安定供給体制の確保

- ・運転士不足やコスト高騰が進む中、二種免許取得支援など人材確保を進めるとともに、ICカード等データで路線の利用状況を可視化し、ICT・AIも活用して運行の効率化を図ります。

○施策の方向性４：地域・住民との協働による運営体制の確保

- ・公共交通は市民・地域・事業者・行政が一体となって「みんなで支える」ことが重要です。そこで、市民・交通事業者と共に考える場を設け、地域協働での運営や利用促進の推進に加え、観光・福祉・商業等とも連携し、地域全体で支える体制を育てます。

■基本目標の達成度を測る評価指標

| 指標 | 現況値 (R6) | 中間モニタリング (R10) | 目標値 (R12) |
|----------------------|-------------------|-------------------|--------------|
| 乗務員の在籍人数 | 229人 (R7.10時点) | 229人 | 229人 |
| 地域・住民協働による 施策の展開数 | 16事業 | 16事業/年以上 | 16事業/年以上 |

基本目標３：わかりやすく利用しやすい公共交通の環境の改善

- 使い慣れていない方も安心して移動することができるように、直観的に公共交通を利用することができる環境（空間的・情動的）を構築します。
- 環境構築と併せて積極的な利用促進を行い、公共交通に対する意識情勢を図ります。

施策の方向性

○施策の方向性５：利用しやすい空間の構築

・「待てる」「迷わない」「乗り降りしやすい」環境を整えていくことが利用促進の土台となるため、交通拠点や主要バス停の待合環境を段階的に整備することに加え、バス・タクシー等のバリアフリー化も進め、誰もが使いやすい空間をつくります。

○施策の方向性６：わかりやすい情報の発信強化

・多様な公共交通が市内を運行しており、情報の分散が利用の壁になり得ることから、GTFSデータの更新・活用を継続し、統一的な情報プラットフォームの構築等を検討することで、誰もが迷わず調べて使える情報環境を整えます。

○施策の方向性７：公共交通のさらなる利用促進

・モビリティ・マネジメント等の取り組みを継続し、利用体験の機会を広げます。加えて、割引サービスや企画乗車券を展開し、市民と来訪者双方の利用を伸ばします。

■基本目標の達成度を測る評価指標

| 指標 | 現況値 (R6) | 中間モニタリング (R10) | 目標値 (R12) |
|-----------|-------------|-------------------|--------------|
| 公共交通の利用者数 | 0.53 人/km | 0.59 人/km 以上 | 0.61 人/km 以上 |
| 免許返納者数 | 414 人 | 581 人以上 | 665 人以上 |

3-3 評価指標の設定

3-3-1 指標の考え方について

本計画で設定した基本方針・基本目標の達成状況を継続して検証していくため、目標値を設定します。なお、指標については、目標値の達成状況の経過を持続的に確認できるものとします。

目標値は毎年モニタリングを行い、評価・検証します。

3-3-2 各指標の概要

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。

| |
|---------------------------------------|
| 指標Ⅰ：地域間幹線系統・市単独補助系統に該当する系統の収支率 |
|---------------------------------------|

幹線系統は通学・通院など市民の日常生活を支える重要な路線である一方、利用者数の減少や運行コストの増加により、収支面で厳しい状況が続いています。

これらの路線を将来的に維持していくためには、利用実態に応じた効率的な運行とともに、一定の収支水準を確保していくことが重要です。

このため、路線の持続性を客観的に把握する指標として、対象系統の収支率を数値目標として設定します。

a.目標値

- ・収支率：42.0%

b.出典データ

- ・市内バス路線運行実績データ

c.現況値の算出方法

- ・令和7年9月末時点における、路線バスの収支にて算出。

d.目標値の算出方法

- ・評価対象年度の9月末時点における、路線バスの収支にて算出。

指標 2：公共交通への公的資金投入額（利用者一人当たり）

公共交通の維持・確保には、公的資金の投入が不可欠である一方、その使われ方については、効率性や妥当性が求められます。

このため、限られた財源を有効に活用していく観点から、利用者一人当たりの公的資金投入額を指標として設定します。

a.目標値

- ・利用者一人あたりの補助金額：362 円

b.出典データ

- ・市内バス路線運行実績データ

c.現況値の算出方法

- ・令和 7 年 9 月末時点における、路線バスの補助金額と輸送人員にて算出。

※補助金額：国県補助金・市補助金・他市町村補助金の合計値

d.目標値の算出方法

- ・評価対象年度の 9 月末時点における、路線バスの補助金額と輸送人員にて算出。

指標 3：都市間・地域間を結ぶ路線数（デマンド交通の定時定路線含む）

地域から市街地への移動手段を維持・確保するため、守るべき路線数として現在運行している路線バスや地域内交通の定時定路線の路線数を指標として設定します。

都市間・地域間を結ぶ路線数の維持については、財政負担の視点も考慮します。

a.目標値

- ・令和 7 年度現在運行している路線バスや地域内交通の定時定路線の路線数：30 路線

b.出典データ

- ・市内バス路線及び地域内交通運行実績データ

c.現況値の算出方法

- ・令和 7 年 9 月末時点における、路線バス等の路線数。

d.目標値の算出方法

- ・評価対象年度の 9 月末時点における、路線バス等の路線数にて算出。

指標４：乗務員の在籍人数

運転手不足は、公共交通サービスの維持における大きな課題となっており、路線の減便・廃止にも直結する要因となっています。

安定的な運行体制を確保するためには、一定数の乗務員を確保し続けることが不可欠です。

しかしながら、乗務員の高齢化は進行しており、５年以内に乗務員の約２～３割程度が離職することが見込まれています。

このため、公共交通サービスの供給体制を支える基礎的な指標として、乗務員の在籍人数を数値目標として設定し、一定の離職が見込まれる中で新規採用等を強化し現状と同程度の運行を安定的に継続する体制を維持します。

a.目標値

- ・バス・タクシー事業者における乗務員の在籍人数：229人

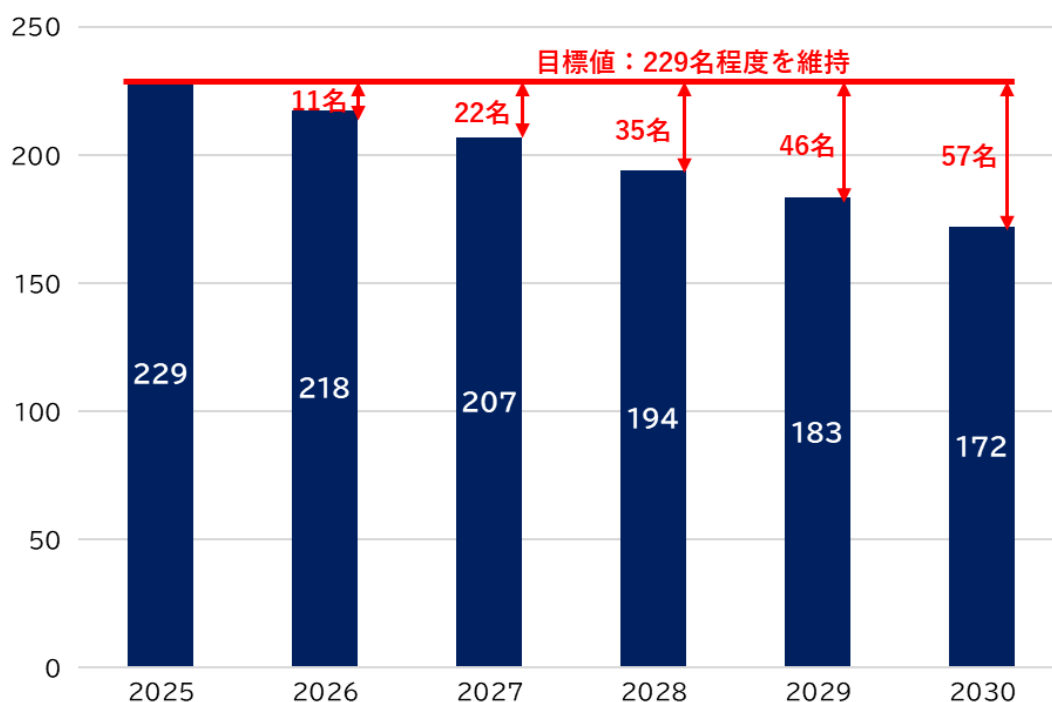


図 退職見込みを考慮した乗務員の在籍人数の推計
及び目標値に対して必要な新規採用人数

b.出典データ

- ・路線バス事業者提供データ
- ・タクシー事業者アンケート調査

c.現況値の算出方法

- ・令和７年１０月時点における、路線バス・タクシー事業者の在籍人数を各社に確認。

d.目標値の算出方法

- ・評価対象年度の１０月時点における、路線バス・タクシー事業者の在籍人数を各社に確認。

指標 5：地域・住民協働による施策の展開数

公共交通を将来にわたり維持していくためには、行政・交通事業者の取組だけでなく、市民や地域が主体的に関与し、使い支えていく仕組みを地域に根付かせることが重要です。

地域協働での運営や利用促進、観光・福祉・商業等との連携施策は、公共交通の持続性を高める実効性の高い取組である一方、地域ごとの取組状況に差が生じやすく、継続的な後押しが必要となります。

このため、協働による取り組みの広がりや定着状況を把握する基礎的な指標として、地域・住民協働による施策の展開数を数値目標として設定します。

a. 目標値

・地域・住民協働による施策の展開数：16 事業/年以上

※8 地域×2 事業以上（運営+利用促進関連等）を目安に展開を目指す

b. 目標値の算出方法

(1) カウントの対象（1 事業の定義）

各地域（6 地域）において、年度内に実施（継続も含む）され、(2)の要件を満たす取り組みを「1 事業」としてカウントします。

(2) 事業の要件

【①協議の場づくり】

・市民・交通事業者・行政等が参加し、公共交通をテーマに議論する場（運行協議会・ワークショップ等）が設置・運営され、年度内に開催されている場合：1 事業としてカウント

※同一地域で同じ会議体を複数回開催しても年度内は 1 事業としてカウントします。

【②利用促進関連】

・地域主体で実施する、公共交通の利用を促す取り組み（広報、体験乗車会、イベント連携、店舗特典（ポイント等）、学校連携などが年度内に実施され、内容・対象・実施主体等が確認できる場合：1 事業としてカウント

※同一地域で同一内容を複数回開催しても年度内は 1 事業としてカウントします。

【重複の扱い】

・同一地域で①と②が同じ枠組みで行われた場合でも、①（場の設置・運営）と②（実施された利用促進等）は別事業としてカウントを行います（例：運行協議会を開催＝①、協議会で決定した利用促進策を実施＝②）。

・ただし、②に該当する取り組みが協議のみで実施に至らない場合は①のみをカウントします。

指標 6：公共交通の利用者数

人口減少や自家用車依存の進行により、公共交通の利用者数が減少すると、収支の悪化や減便・廃止につながり、サービス水準の低下を招くおそれがあります。

公共交通ネットワークを維持し、まちづくりや観光・交流を支えるためには、利便性向上や情報提供、利用促進策等を通じて利用を底上げし、一定の需要を確保することが不可欠です。

このため、公共交通施策の成果を直接的に把握する基本指標として、「公共交通の利用者数（走行キロあたり）」を数値目標として設定します。

a.目標値

- ・ 走行キロ当たりの利用者数：0.61 人/km

b.出典データ

- ・ 市内バス路線運行実績データ

c.現況値の算出方法

- ・ 令和 7 年 9 月末時点における、路線バスの実車走行キロと輸送人員にて算出。

d.目標値の算出方法

- ・ 評価対象年度の 9 月末時点における、路線バスの実車走行キロと輸送人員にて算出。

指標 7：免許返納者数

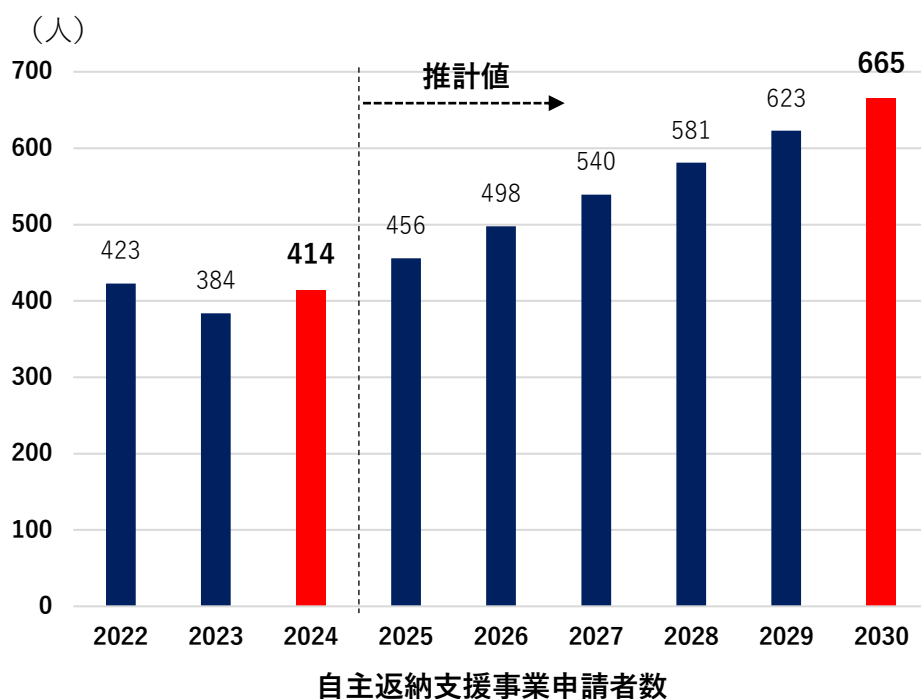
高齢者による交通事故の発生や運転不安の高まりを背景として、運転免許の返納は安全・安心な生活環境の確保において重要な取組の一つとなっています。

一方で、免許返納を検討している高齢者の中には、返納後の移動手段に不安を抱え、実際の返納に踏み切れていないケースも少なくありません。

公共交通の利便性向上は、こうした免許返納後の不安解消に寄与し、免許返納を後押しする要因となることから、公共交通施策の成果を間接的に示す指標として、免許返納者数を数値目標として設定します。

a.目標値

- ・自主返納支援事業申請者数：665 人以上



※2025 年度以降は推計値

b.出展データ

防災安全課の提供データより算出。

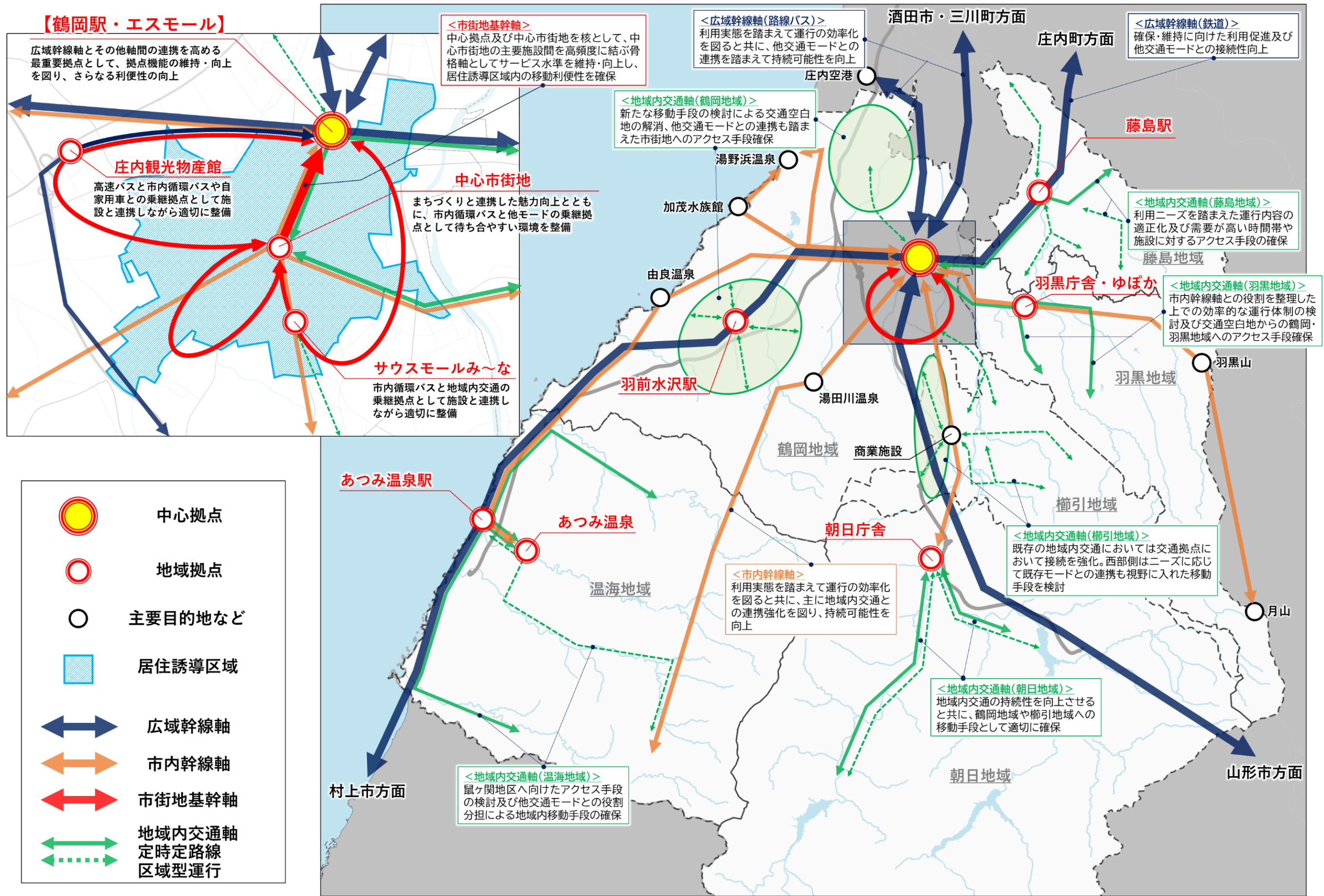
3-4 公共交通及び拠点の位置づけ

市内を運行する地域公共交通について、複数の路線が結節する地点や利用環境の改善を図る地点を「拠点」として位置づけるとともに、各拠点から公共交通が階層的につながるような公共交通網を形成します。

公共交通・拠点の位置付け

| | | 内容・役割 | 対象 | | 範囲 |
|------|--------|--|---|------------------------|-------|
| 公共交通 | 広域幹線軸 | 広域的に鶴岡市と周辺自治体等を結び、一定頻度の運行により高いサービス水準を維持・確保し、自治体間の移動を支える交通。 | ●JR 東日本 ・羽越本線 ●庄内交通 ・鶴岡-三川・三川-酒田線 ・庄内空港連絡バス ・高速バス 山形線 | | 広域 |
| | 市内幹線軸 | 市内の地域間をつなぐ交通として、広域幹線軸に次ぐサービス水準を維持・確保し、住民の生活移動や観光移動等を支える交通。 | ●庄内交通 ・羽黒・羽黒山頂・月山八合目線 ・湯田川温泉・坂の下・越沢線 ・加茂水族館・湯野浜線 ・善宝寺・湯野浜線 ・温海線 ・落合線 | | 地域間 |
| | 市街地基幹軸 | 居住誘導区域を中心とした市街地にて、高水準のサービスレベルを維持することで、市民の日常移動及び来訪者の回遊を支える基幹的な交通。 | ●庄内交通 ・鶴岡市内循環バス | | 市街地内 |
| | 地域内交通軸 | 各地域における市民の日常生活・暮らしを支える交通であり、地域特性に応じて運行形態・サービス水準を適切に設定。 | コミュニティバス | 地域拠点や鶴岡地域と集落を結ぶサービス | 主に地域内 |
| | | | デマンド交通 | 小規模需要に合わせた地域主体のサービス | |
| | | | 一般タクシー | 既存のタクシー事業 | |
| | | | 互助輸送 | 地域主体のボランティア輸送 | |
| | | | その他 | スクールバス混乗、福祉有償運送、診療所バス等 | |
| 交通拠点 | 中心拠点 | 多くのモードが結節する本市のネットワークの核となる最重要拠点。乗り継ぎや待ち合いの利便性を高め、モード同士で有機的に連携。 | ・鶴岡駅 ・エスモールバスターミナル | | — |
| | 地域拠点 | 各地域内外を運行する公共交通同士の乗り継ぎ利便性を高めるほか、地域住民のコミュニティ基盤となり、各地域のまちづくりの中心となる拠点。 | 【鶴岡】 市役所前・庄内観光物産館・サウスモールみ～な等 【藤島】 藤島駅 【羽黒】 羽黒庁舎・ゆぽか 【櫛引】 櫛引庁舎・商業施設 【朝日】 朝日庁舎 【温海】 あつみ温泉駅・鼠ヶ関地内商業施設 | | — |

3-5 公共交通ネットワークの将来イメージ



3-6 施策体系

計画の基本方針・基本目標

■基本方針(公共交通が目指す将来像)

暮らしを支え、未来につなぐ。持続可能な公共交通の実現。
～住み続けられるまちを支える、交通ネットワークの構築～

■計画の基本目標

基本目標1:くらしと賑わいを支える公共交通ネットワークの確保・維持

- ・ 市民が安心して暮らし続けることができる生活環境の確保のため、まちづくりと連携して利便性・効率性の高い、持続可能な公共交通ネットワークの確保・維持を図ります。
- ・ また、観光・ビジネス等での来訪者も便利に移動することができ、それぞれの活動と賑わい創出を下支えする公共交通ネットワークを構築します。

■目標の達成状況を確認する指標

- ①地域間幹線系統・市単独補助系統に該当する系統の収支率【継続】
- ②公共交通への公的資金投入額(利用者一人当たり)【継続】
- ③都市間・地域間を結ぶ路線数(デマンド交通の定時定路線含む)【新規】

目標2:公共交通サービスの持続可能な運営基盤の構築

- ・ 一定の品質が確保された公共交通サービスを、安定的かつ持続的に提供するため、交通事業者における十分なリソースの確保や、地域・住民等と協働によるサービス運営体制等を構築します。
- ・ 行政や地域住民、交通事業者等が一体となって、交通に関する課題を共有し、解決策を共に考え実行する体制を構築します。

■目標の達成状況を確認する指標

- ①乗務員の年間採用人数【新規】
- ②地域・住民協働による施策の展開数【継続】

目標3:わかりやすく利用しやすい公共交通の環境の改善

- ・ 使い慣れていない方も安心して移動することができるように、直観的に公共交通を利用することができる環境(空間的・情動的)を構築します。
- ・ また、環境構築と併せて積極的な利用促進を行い、公共交通に対する意識情勢を図ります。

■目標の達成状況を確認する指標

- ①公共交通の利用者数【継続】
- ②免許返納者数【継続】

具体施策(案) 「※重点」：特に重点的に進める事業

基本目標1の達成に向けた施策

施策の方向性1:地域内の公共交通ネットワークの確保・維持

- 施策(1)まちづくりと連携した市街地バス路線の再編【継続】
- 施策(2)地域内交通の再編・見直し【継続】 **※重点**
- 施策(3)夜間の移動手段の改善【新規】 **※重点**
- 施策(4)公共交通としてのタクシーの利活用の促進【新規】
- 事業(5)スクールバスなどによる地域輸送資源のフル活用【継続】
- 事業(6)深刻化する運転手不足や人口減少等に対応する新たな公共交通の検討【新規】

施策の方向性2:都市間・地域間を結ぶ公共交通ネットワークの確保・維持

- 施策(1)利用実態を踏まえた運行の利便性向上と効率化【継続】 **※重点**
- 施策(2)鉄道の確保・維持に向けた利用促進【新規】
- 施策(3)新たな乗継拠点の確保・改善【継続】
- 施策(4)観光と連携した交通サービスの実施【継続】

基本目標2の達成に向けた施策

施策の方向性3:公共交通サービスの安定供給体制の確保

- 施策(1)交通事業者の人材確保に向けた支援【継続】 **※重点**
- 施策(2)ICカードデータの活用による利用状況の可視化【新規】
- 施策(3)ICT・AI等の活用による運行の効率化【新規】

施策の方向性4:地域・住民との協働による運営体制の確保

- 施策(1)市民・交通事業者と共に考える場の創出【新規】 **※重点**
- 施策(2)地域協働での運営及び利用促進の実施【継続】
- 施策(3)観光・商業等との協働によるサービス展開【継続】

目標3の達成に向けた施策

施策の方向性5:利用しやすい空間の構築

- 施策(1)バス停等の待合環境の改善・整備【継続】 **※重点**
- 施策(2)バス・タクシー等車両のバリアフリー化【継続】
- 施策(3)市街地における乗継拠点の整備・改善【継続】

施策の方向性6:わかりやすい情報の発信強化

- 施策(1)GTFSデータを活用した利便性向上【継続】
- 施策(2)公共交通の一体的な情報発信【新規】

施策の方向性7:公共交通のさらなる利用促進

- 施策(1)モビリティ・マネジメントなどの利用促進策の展開【継続】 **※重点**
- 施策(2)各種割引サービス、企画乗車券等の展開【継続】

4. 目標を達成するための施策・事業

4-1 基本目標Ⅰの達成に向けた施策

施策の方向性Ⅰ：地域内の公共交通ネットワークの確保・維持

（Ⅰ）まちづくりと連携した市街地バス路線の再編【継続】

①市内循環線の必要に応じた柔軟な運行ルートやダイヤ等の見直し

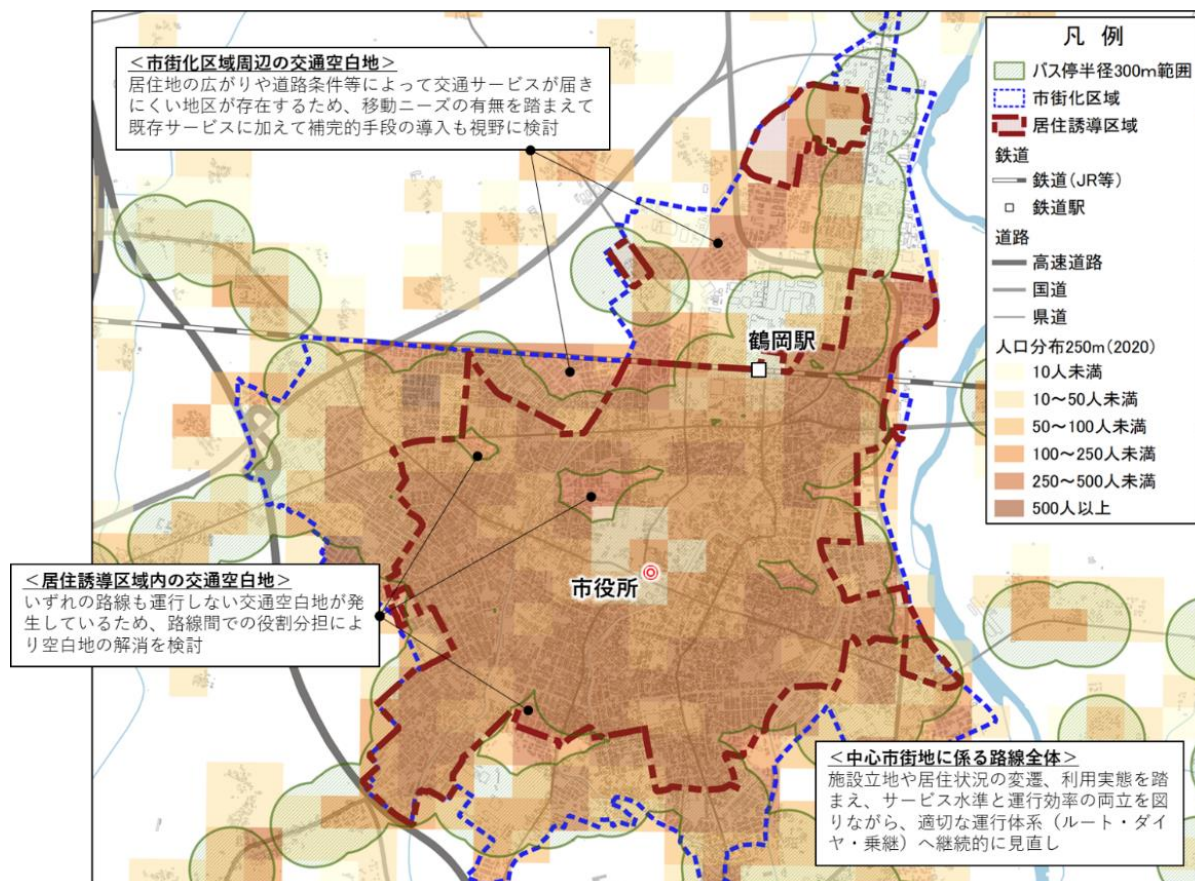
市街地のバス路線については、市内循環線にて、令和4年10月より路線数の増加や増便、バス停数の増加、運賃の一律化、覚えやすいダイヤの設定、細い道路も通行できるよう車両のダウンサイジングを行うなどの取組を実施することで、市街地における移動のしやすさが向上しました。

しかしながら、中心市街地の活性化や学校の統廃合など、都市構造は大きく変化しつつあることから、まちづくりと連動した対応が引き続き求められます。

このため、市街地を運行するバス路線については、行政・商業・医療施設等の集積状況や市民の居住・移動実態等を踏まえ、必要に応じて柔軟にルートやダイヤ等の見直しを行い、日常生活における移動を支える分かりやすく使いやすい路線構成への再編を検討していきます。

②地域内交通と路線バスとの乗継利便性の向上

乗継拠点では広域交通との接続を意識した再編を行うことで、市街地内外を結ぶ公共交通ネットワークの一体性を高め、中心市街地のにぎわい創出や来訪者の回遊性向上を支えます。



ルート・バス停の見直しの方向性

現状

エスモール・鶴岡駅



中心市街地

見直し後

エスモール・鶴岡駅



中心市街地

運行ダイヤの見直しイメージ（パターンダイヤ）

| 実施主体 | | | | |
|------------------|---------|-------------------|------|-------|
| 鶴岡市 | 交通事業者 | 市民 | 関係機関 | 隣接市町村 |
| ○ | ○ | | ○ | |
| スケジュール | | | | |
| R8 | R9 | R10 | R11 | R12 |
| 運行ルートやダイヤ等を適宜見直し | | | | |
| 乗継利便性向上の検討 | ダイヤ等の変更 | 効果検証を行いながら定期的に見直し | | |

（２）地域内交通の再編・見直し【継続】 ※重点

○地域特性や移動ニーズ等を踏まえた地域内交通の再編・見直し

地域内交通については、現行の運行内容を定期的に検証するとともに、地域特性や移動ニーズ、他の公共交通との役割分担を踏まえた再編・見直しを重点的にを行います。

再編・見直しにあたっては、運行エリアや運行日・時間帯、運行形態（定時定路線型、デマンド型等）などについて、地域住民や交通事業者との協議を通じて整理し、各地域の生活の足として、利用しやすく持続可能な運行形態への転換を図ります。

地域別に見直しの方向性

| | 現状・課題 | 見直しの方向性 |
|------|---|--|
| 鶴岡地域 | ・地域北西部をはじめとして交通空白地に居住する方が約15,000人と非常に多く、また工業団地などに工場や事業所も集積していることから、地域特性を踏まえた空白地の解消が必要 | <ul style="list-style-type: none"> ●移動特性を踏まえた交通空白地における中心部へのアクセス手段の確保 ●役割分担によるネットワークの効率性向上 |
| 藤島地域 | ・地域内交通の定着率が低い地区に対する定着促進や、移動ニーズの高い施設に対するアクセスの改善が必要 | <ul style="list-style-type: none"> ●ニーズの高い施設に対するアクセス手段の確保 ●周知・利用促進を通じた定着化と、運行内容の適正化による持続性の確保 |
| 羽黒地域 | ・市営バスだけでは庁舎方面へ移動できないことや、羽黒山頂線との役割分担を明確にした上で交通空白地への対応が必要 | <ul style="list-style-type: none"> ●羽黒山頂線と地域内交通の役割分担を整理した上での効率的な運行体系・内容の検討 ●交通空白地のニーズを踏まえた鶴岡・羽黒地域中心部へのアクセス手段確保 |
| 櫛引地域 | ・地域東部の交通手段は確保された一方、西部の移動ニーズの把握が必要 | <ul style="list-style-type: none"> ●地域西部における移動手段の確保 ●鶴岡市内循環バス等との接続強化 |
| 朝日地域 | ・鶴岡市街地に加えて櫛引地域へのニーズへの対応や、定時定路線型モードを中心とした適切な維持が必要 | <ul style="list-style-type: none"> ●定時定路線型モードの持続性向上 ●櫛引地域と連携した移動手段確保の検討 |
| 温海地域 | ・鶴岡市街地と鼠ヶ関地区への移動ニーズが存在しており、モード間の連携による双方への移動利便性の向上が必要 | <ul style="list-style-type: none"> ●鼠ヶ関地区へ向けたアクセス手段の検討 ●路線バスとの役割分担による地域内移動手段の確保 |

| 実施主体 | | | | |
|-----------|------------------------|-------------------|------|-------|
| 鶴岡市 | 交通事業者 | 市民 | 関係機関 | 隣接市町村 |
| ○ | ○ | | | |
| スケジュール | | | | |
| R8 | R9 | R10 | R11 | R12 |
| 実態把握・意見交換 | 再編・見直しに係る検討（方向性1-①と連動） | 効果検証を行いながら定期的に見直し | | |

（３）夜間の移動手段の改善【新規】 ※重点

○夜間の移動手段確保に向けた検討

○ライドシェア導入の支援

○ライドシェア事業の円滑な運営支援

夕方以降の通勤・通学や余暇活動などに加え、夜間診療所の利用や夜間のイベントへの来訪や飲食店等の利用など、夜間における移動ニーズは一定程度存在する一方、市内循環バスが17時台で運行を終了することや夜間に運行するタクシーの減少などから、夜間における移動手段環境の改善が求められています。

このため、夜間の移動手段においてはライドシェアを含め、タクシー等を活用した補完的な移動手段の導入について検討し、また、導入にあたる支援を行うことで市民や宿泊施設に滞在する来訪者が安心して夜間に移動できる環境の構築を目指します。

国土交通省
Ministry of Land, Infrastructure and Transport Japan

〈発表記者会：山形県政記者クラブ〉
令和7年12月18日
東北運輸局山形運輸支局

鶴岡市で日本版ライドシェアが始動します！
～タクシー不足の課題解決に向けて県内で3例目となる許可～

東北運輸局山形運輸支局では、この度、鶴岡市における夜間のタクシー不足を補うため、タクシー事業者から申請のあった日本版ライドシェア（自家用車活用事業）について、下記のとおり許可しました。
山形県内での許可は、尾花沢市・酒田交通圏（酒田市・遊佐町）に続き3例目となります。今後、タクシー事業者の管理の下で安全・安心を確保しつつ、需要に応じていくことが期待されます。

記

1. 許可年月日：令和7年12月18日（木）

2. 許可を受けた事業者名等：

| 事業者名（営業所名） | 営業区域 | 車両数 | 実施時間帯 |
|----------------|--------|-----|-------------|
| 出羽ハイヤー株式会社（本社） | 鶴岡市（※） | 3両 | 全日16時台～翌5時台 |

（※）ただし、平成17年10月1日に合併された旧東田川郡鶴岡町、羽黒町、柳井町、朝日村、白田田川郡湯澤町の区域を除く地域。

3. サービス開始時期等：
詳細については、タクシー事業者へお問い合わせください。

【参考】
○日本版ライドシェア（自家用車活用事業）とは
・地域交通の担い手や移動の足の確保といった課題に対応するため、タクシーが不足する曜日や時間帯において、タクシー事業者の管理の下で地域の自家用車や一般ドライバーを活用して、有償で運送サービスを提供する制度です。
・詳細な制度の情報や東北管内の実施事業者については、以下リンク先もしくは右側のQRコードからご覧ください。
【東北運輸局HP】 <https://www.mlit.go.jp/tohoku/jk/jk-sub95.html>

＜お問い合わせ先＞
東北運輸局山形運輸支局輸送安全部門 遠山、岸
TEL：023-686-4711（音声ガイダンス3）

「ライドシェア」とは…

一般のドライバーが自家用車を使って、アプリ等でマッチングした乗客を有料で目的地まで運ぶ「相乗り」サービスのこと。

○公共ライドシェア

バス事業やタクシー事業によって輸送手段を確保することが困難な場合、市町村やNPO法人などが、自家用車を活用して提供する有償の旅客運送のこと。

○日本版ライドシェア

タクシー事業者の管理の下で、タクシーが不足する地域・時期・時間帯を特定し、地域の自家用車・一般ドライバーを活用して不足分を供給する。



「鶴岡市で日本版ライドシェアが始動します！」

出典：東北運輸局山形運輸支局 HP

出典：国土交通省「交通空白」解消本部 HP

| 実施主体 | | | | |
|-----------|-------|-------------------|------|-------|
| 鶴岡市 | 交通事業者 | 市民 | 関係機関 | 隣接市町村 |
| ○ | ○ | | | |
| スケジュール | | | | |
| R8 | R9 | R10 | R11 | R12 |
| 実態把握・意見交換 | | 効果検証を行いながら定期的に見直し | | |
| 導入支援 | | 効果検証を行いながら定期的に見直し | | |
| | | 運営支援 | | |

（４）公共交通としてのタクシーの利活用の促進【新規】

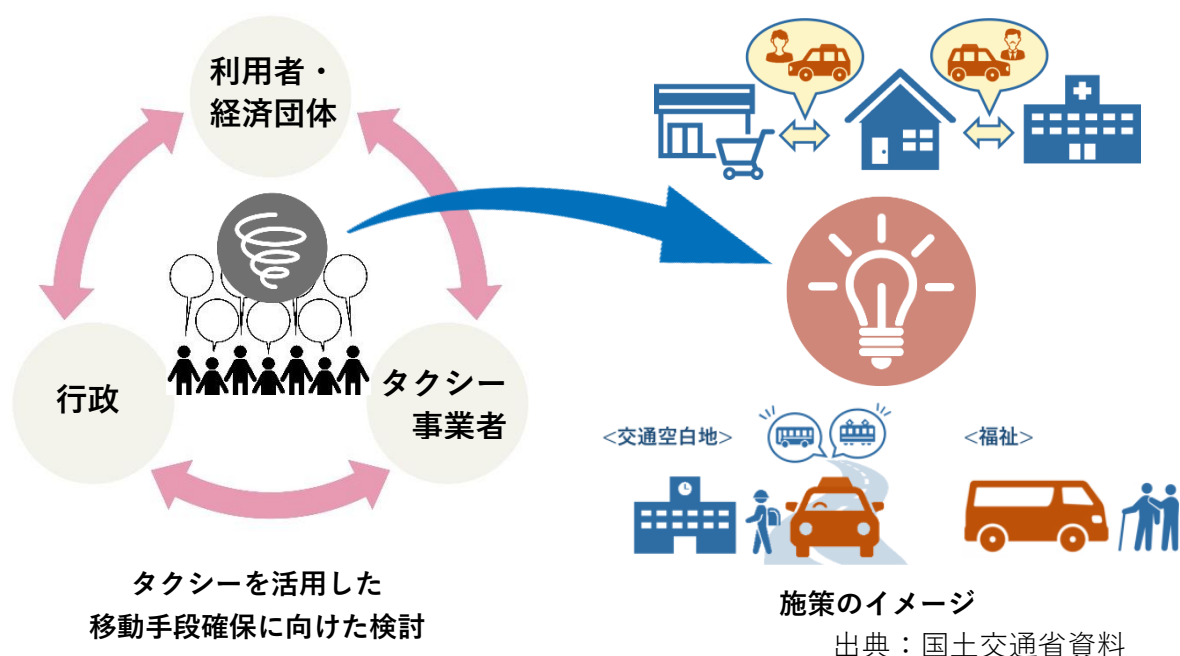
①タクシーを活用した夜間等の移動手段確保に向けた検討

タクシー等の個別輸送においては、路線バスや地域内交通等による対応が難しい地域や時間帯においても柔軟に運行可能な移動手段であり、公共交通ネットワークを補完する上で重要な役割を担っています。

特に、居住지가分散する地域や夜間などにおいては、タクシーと他の交通機関と連携させることで移動利便性の向上が期待されることから、先述の夜間の移動手段確保に向けた検討も含め、タクシー利活用の拡充・促進を図ります。

②交通空白域（地域や時間帯）における移動手段の検討

路線バスやデマンド交通等の地域内交通による移動手段の確保が困難な地域や時間帯を中心に、タクシー利用による目的地や他交通機関への乗継箇所への移動手段を検討します。



| 実施主体 | | | | |
|-----------------------------------|-------|-----------|-----------|-------|
| 鶴岡市 | 交通事業者 | 市民 | 関係機関 | 隣接市町村 |
| ○ | ○ | | | |
| スケジュール | | | | |
| R8 | R9 | R10 | R11 | R12 |
| タクシーの活用方法や支援方法の検討・実施 対策の実施・見直し | | | 対策の実施・見直し | |
| 実態把握・関係者間での意見交換等の実施 | | 対策の実施・見直し | | |

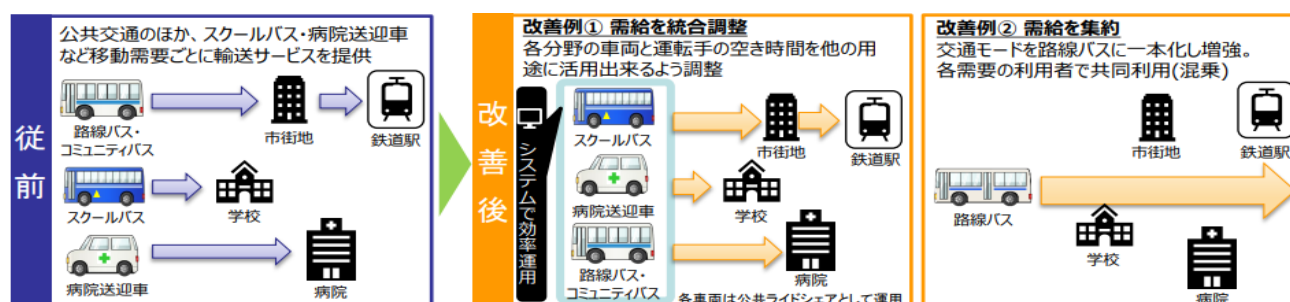
（５）スクールバスなどによる地域輸送資源のフル活用【継続】

○交通と医療・福祉・教育等他分野連携による地域輸送資源のフル活用

市内には、交通事業者が運行する公共交通以外にも、スクールバスや商業施設が運行する送迎バスなど、様々な輸送資源が存在します。

櫛引地域においては、スクールバスの混乗化を図ることで、公共交通で対応しきれない区間や時間帯における移動手段を確保しています。

今後も目的別利用者の安全性や運行目的にも配慮しつつ、仕組みの周知の強化や運行実態・車両の空き状況などを把握しながら、公共交通を補完する移動手段として、市民が利用可能な移動手段を模索します。



「地域輸送資源のフル活用」のイメージ（出典：国土交通省資料）

| 実施主体 | | | | |
|---------------------|-------|-----|------|-------|
| 鶴岡市 | 交通事業者 | 市民 | 関係機関 | 隣接市町村 |
| ○ | ○ | | ○ | |
| スケジュール | | | | |
| R8 | R9 | R10 | R11 | R12 |
| 実態把握・関係者間での意見交換等の実施 | | | | |

（６）深刻化する運転手不足や人口減少等に対応する新たな公共交通の検討【新規】

○バスやタクシー等の自動運転導入に向けた検討

深刻化する運転手不足や人口減少に伴う公共交通網の維持困難に対し、持続可能な移動手段の確保は喫緊の課題となっています。2026年度からの第3次交通政策基本計画においても、今後5年で自動運転車両を1万台導入する目標が掲げられるなど、社会実装に向けた動きが加速しています。本市においても、他自治体の事例を参考に、導入にあたっての課題等の検討を行い、持続可能な公共交通の実現に向けた新たな公共交通導入に向けた検討を行います。

運行する自動運転バス



車両名：BYD J6（電気自動車）

自動運転レベル：レベル2

※レベル2：自動運転バスに運転手が乗車し、緊急時にはハンドル操作やブレーキ操作を行います。

実証運行が行われた自動運転バス

出典：長井市 HP

| 実施主体 | | | | |
|------------|-------|-----|------|-------|
| 鶴岡市 | 交通事業者 | 市民 | 関係機関 | 隣接市町村 |
| ○ | ○ | | ○ | |
| スケジュール | | | | |
| R8 | R9 | R10 | R11 | R12 |
| 検討・研修・情報収集 | | | | |

施策の方向性２：都市間・地域間を結ぶ公共交通ネットワークの確保・維持

（１）利用実態を踏まえた運行の利便性向上と効率化【継続】 ※重点

都市間・地域間を結ぶ路線バスについては、地域内交通の導入や見直しが進む中で、各交通機関の役割分担やつながり方を改めて整理することが重要です。

また、本市の路線バスは地理的な特性から路線距離や運行時間が長いことで、近年の燃料費や人件費の高騰などの理由から、運行の維持が難しくなりやすい状況にあります。このため、路線全体を一律に維持するのではなく、利用実態を踏まえた運行内容の見直しを行うことで、限られた資源の中で必要なサービス水準を確保するための効率化を図る必要があります。

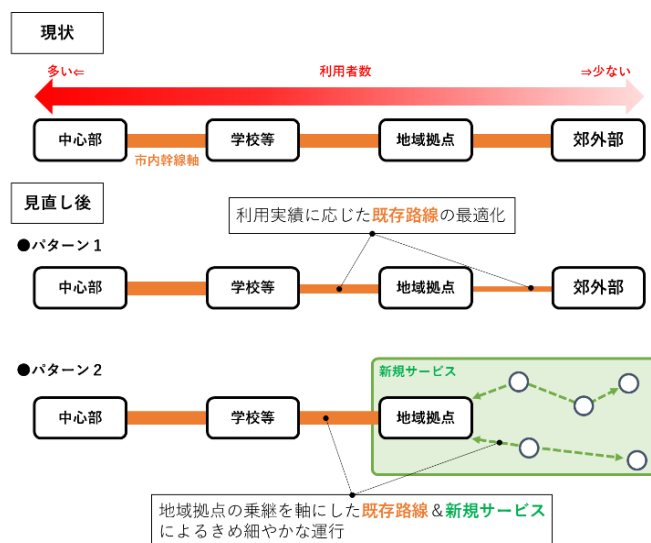
①路線バスと地域内交通の役割分担と接続性の向上

現時点で、地域内交通が各地域から拠点までの移動を担い、路線バスが地域拠点間を結ぶ移動を担うといった各交通機関に求められる役割を意識した連携を進めておりますが、ダイヤ設定や乗り継ぎのしやすさについて改めて精査し、無理のない形で効率性・利便性を高めていきます。

また、現在路線バスのみが運行している地域においては、利用実態に応じてデマンド交通やボランティア輸送等の地域内交通への切り替えが可能か検討していきます。

②車両のダウンサイジングの検討

通学利用など一定の需要が見込まれる時間帯・区間を重視しつつ、利用の少ない時間帯においては小型の車両で運行する等、費用負担の軽減策を検討します。



公共交通同士の連携イメージ

| 実施主体 | | | | |
|-----------------------------|-------|-----|------|-------|
| 鶴岡市 | 交通事業者 | 市民 | 関係機関 | 隣接市町村 |
| ○ | ○ | | | ○ |
| スケジュール | | | | |
| R8 | R9 | R10 | R11 | R12 |
| 利用実態を踏まえて交通事業者等との協議の上で適宜見直し | | | | |

（２）鉄道の確保・維持に向けた利用促進【新規】

JR 羽越本線においては、本市と周辺市町等を結ぶ広域的な移動手段であるとともに、藤島や温海地域からの通勤・通学、観光利用等を支える重要な交通機関であることから、その確保・維持に向けた利用促進の取組が必要です。

①鉄道⇄路線バス・地域内交通間の接続性の向上

路線バスや地域内交通のダイヤを見直すことで、鉄道との乗換に発生する待ち時間を減らし、利便性の向上を図ります。

②分かりやすい乗継情報の提供

本市においては複数の交通機関が運行しているため、乗り継ぎに必要な情報をわかりやすく提供し、移動を検討する際の利用者の不安や迷いを軽減します。



公共交通との連携イメージ

| 実施主体 | | | | |
|-------------------------------|-------|-----------|------|-------|
| 鶴岡市 | 交通事業者 | 市民 | 関係機関 | 隣接市町村 |
| ○ | ○ | | | ○ |
| スケジュール | | | | |
| R8 | R9 | R10 | R11 | R12 |
| 鉄道のダイヤ調整に合わせた他交通モードの接続ダイヤの見直し | | | | |
| 発信方法の検討 | | 対策の実施・見直し | | |

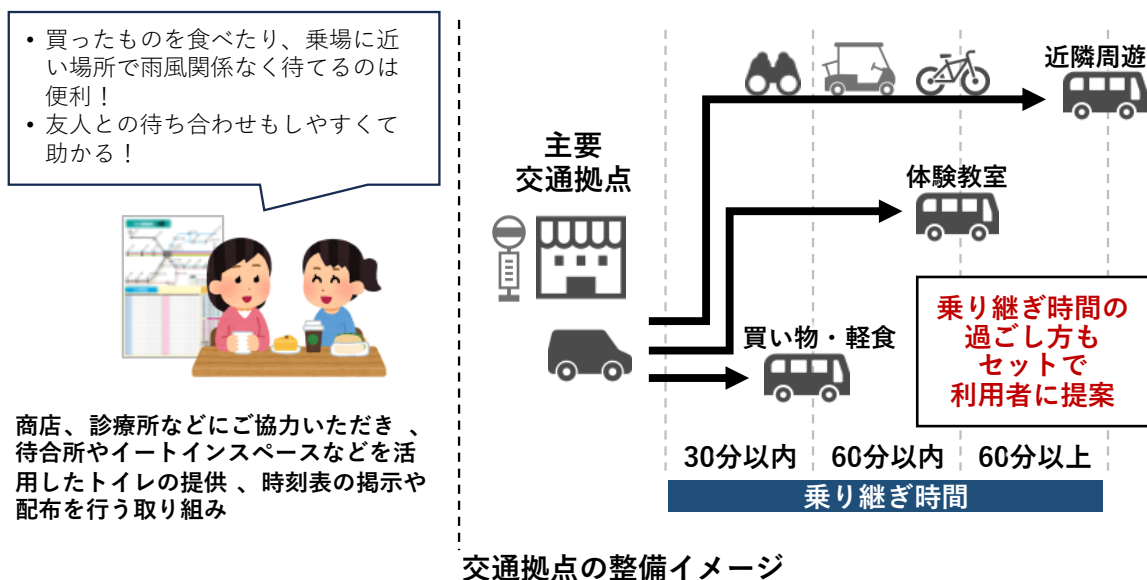
（３）新たな乗継拠点の確保・改善【継続】

都市間・地域間の公共交通ネットワークを維持していくためには、乗り継ぎの円滑化と利便性向上が不可欠です。

○新たな乗継拠点の確保・改善

公共交通ネットワークの再編により、新たに乗継機能の改善が求められる拠点においては、既存施設や公共空間の活用も視野に入れながら乗継機能の確保を図ります。

例えば、施設の既存スペースを活用した情報提供・待合環境の整備、バス停までの導線確保等を行うことで、大規模な施設整備に頼ることなく、また、利便性も高い乗継拠点の形成を検討していきます。



| 実施主体 | | | | |
|-------------------|----------------|-----|------|-------|
| 鶴岡市 | 交通事業者 | 市民 | 関係機関 | 隣接市町村 |
| ○ | ○ | | ○ | |
| スケジュール | | | | |
| R8 | R9 | R10 | R11 | R12 |
| 拠点機能の維持・向上を継続的に検討 | | | | |
| 新たな拠点に係る 協議 | ニーズ等に合わせて適宜見直し | | | |

（４）観光と連携した交通サービスの実施【継続】

本市の観光者数は、県内では山形市に次いで２番目に多くっております。また、今後も加茂水族館のリニューアルや、鼠ヶ関への道の駅の新設、インバウンド需要の高まりなど、本市に観光目的で訪れる方の増加が期待されており、観光と交通サービスの連携をより深める必要があります。

①観光二次交通サービスの展開

鶴岡駅周辺から羽黒山や湯殿山を結ぶ観光シャトルバスや観光ハイヤーを運行することで、観光で訪れた方の移動を円滑に行うことで、地域内の観光者数の増加を図りながら公共交通機関の利用促進に繋がります。

②各観光地までの接続性を高めたダイヤの構築

羽黒山や加茂水族館、各温泉地、市街地等の観光施設などへの移動においては、本市へ鉄道・空路・高速バス等で訪れた方がスムーズに移動できるよう、各観光地までの接続性を高めたダイヤの構築を目指します。



観光二次交通サービス（タクシー）

出典：株式会社庄交コーポレーション
庄交トラベル HP



観光二次交通サービス（路線バス）

出典：庄内交通 HP

| 実施主体 | | | | |
|-------------------------------------|------------|-----|------|-------|
| 鶴岡市 | 交通事業者 | 市民 | 関係機関 | 隣接市町村 |
| ○ | ○ | | ○ | ○ |
| スケジュール | | | | |
| R8 | R9 | R10 | R11 | R12 |
| 観光二次交通の運行 | 継続的に実施・見直し | | | |
| 広域交通のダイヤ再編等に合わせた観光地への乗継しやすい運行ダイヤを検討 | | | | |

4-2 基本目標2の達成に向けた施策

施策の方向性3：公共交通サービスの安定供給体制の確保

(1) 交通事業者の人材確保に向けた支援【継続】※重点

①二種免許取得に係る支援

路線バスやタクシーの運転に必要となる二種免許の取得は、人材確保における大きなハードルの一つとなっております。

そのため、第二種運転免許取得費用の市による一部助成や、雇用に係る情報提供の支援を図るなど、交通事業者と連携しながら公共交通人材の確保に努めます。

②幅広い世代の人材確保に向けた支援

運転手不足へ対応するため、若者や子育て世代、シニア世代など幅広い方が勤務できるような制度・体制の構築が必要です。

例えば、若者世代が集まるイベントに出向き、バス・タクシー車両の運転体験や運転士の魅力をPRするなど、若者世代の関心の喚起につなげていきます

また、短時間勤務制度などの働きやすい環境構築を目指すなど、子育て・シニア世代を含めた幅広い世代の採用の促進を検討します。



地域公共交通への就業に向けた取り組み事例

出典：庄内交通

| 実施主体 | | | | |
|---------------|-------|------------|------|-------|
| 鶴岡市 | 交通事業者 | 市民 | 関係機関 | 隣接市町村 |
| ○ | ○ | | | |
| スケジュール | | | | |
| R8 | R9 | R10 | R11 | R12 |
| 継続的に実施・見直し | | | | |
| 事業者協議による調整・実施 | | 継続的に実施・見直し | | |

（２）IC カードデータの活用による利用状況の可視化【新規】

○shoko チェリカ等のデータを交通施策へ反映

計画に示される各施策を効果的に推進するためには、客観的なデータに基づく現状把握と評価が重要となります。地域公共交通の見直しにあたっては、IC カードデータ等を活用し、利用状況を可視化することで、利用実態や路線の問題・課題を分かりやすく整理していきます。

これにより、施策効果の検証や運行内容の見直しを行い、より明確な根拠に基づく公共交通施策の推進につなげます。



交通系 IC カード等データ活用のイメージ

| 実施主体 | | | | |
|------------------------|-------|-----|------|-------|
| 鶴岡市 | 交通事業者 | 市民 | 関係機関 | 隣接市町村 |
| ○ | ○ | | | |
| スケジュール | | | | |
| R8 | R9 | R10 | R11 | R12 |
| 再編・見直しや路線の評価・検証などで適宜活用 | | | | |

（３）ICT・AI等の活用による運行の効率化【新規】

公共交通サービスを将来にわたり安定的に提供していくためには、運転手不足や運行コストの増加といった課題に対応しつつ、限られた人材・車両を有効に活用することが重要です。このため、地域内交通等においては、ICTやAI等のデジタル技術を活用した運行の効率化を検討します。

①AIを活用した予約・配車管理のデジタル化

デマンド型交通においては、AIを活用した予約・配車管理のデジタル化や運行実績の自動集計等を行い、運行管理の効率化を図るといった手法が考えられます。

②最適配車を実現するアプリシステムの導入

一般乗用タクシーやライドシェアの効率的な運行や利用者の利便性向上を図るため、車両の最適配車を実現するアプリシステムの導入や車両への車載端末の導入を推進し、移動サービスのデジタル化促進します。

これらの取組を通じて、利便性の向上や各交通機関の維持に係る負担軽減を図り、サービス水準の維持・向上につなげます。



タクシー配車アプリの導入 出典：山形市 HP

| 実施主体 | | | | |
|--------|------------|-----|---------------------------------|-------|
| 鶴岡市 | 交通事業者 | 市民 | 関係機関 | 隣接市町村 |
| ○ | ○ | | ○ | |
| スケジュール | | | | |
| R8 | R9 | R10 | R11 | R12 |
| | サービスの検討・導入 | | 評価検証を行いながら定期的に見直し 他サービスへの横展開 | |

施策の方向性 4：地域・住民との協働による運営体制の確保

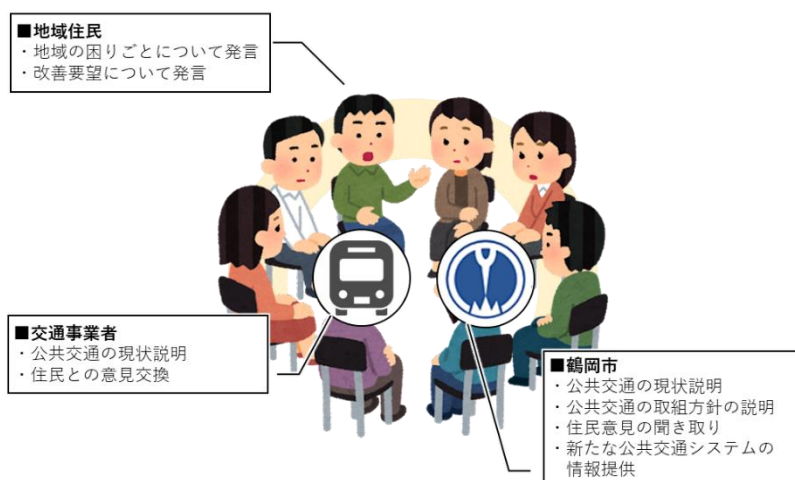
(1) 市民・交通事業者と共に考える場の創出【新規】 ※重点

- 地域別公共交通運営協議会の定期開催
- 交通事業者と市との施策に係る意見交換会の開催
- 地域・地区を対象とする意見交換会の開催（随時開催：地域・地区）
- テーマ別意見交換会の開催（随時開催：地区）
- 研修会・シンポジウム等の開催（随時開催：全市・地区）

公共交通を持続可能なものとするためには、市民の移動実態やニーズ、交通事業者が抱える運行上の制約（運転手不足、採算性、車両・ダイヤ編成等）を、市民・交通事業者・行政など関係者が共有し、公共交通を「使い、支え、共に創る」意識を醸成する必要があります。そのため、市民・交通事業者・行政等が参画する対話の場を創出します。

具体的には、地域別・テーマ別（通学、通院、観光、夜間等）に意見交換会やワークショップ等を開催し、利用者の困りごとや改善案、地域内交通の役割分担、乗り継ぎ・拠点機能のあり方等について議論し、施策検討や運行改善に反映します。

あわせて、検討結果や改善内容を分かりやすく発信し、関係者の納得感と継続的な参画を促すとともに、公共交通の利用促進につなげます。



市民・交通事業者と共に考える場のイメージ

| 実施主体 | | | | |
|----------|--------|-----|------|-------|
| 鶴岡市 | 交通事業者 | 市民 | 関係機関 | 隣接市町村 |
| ○ | ○ | ○ | | |
| スケジュール | | | | |
| R8 | R9 | R10 | R11 | R12 |
| 定期的に開催 | | | | |
| 協議の場を構築 | 定期的に開催 | | | |
| 必要に応じて開催 | | | | |

（２）地域協働での運営及び利用促進の実施【継続】

①地域協働による「各地域公共交通運営協議会」の運営体制の構築・維持

各地域で運行する地域内交通については、地域の実情や移動ニーズを踏まえた運営が求められます。そのため、引き続き「各地域公共交通運営協議会」が運営体制の取りまとめを行いながら、地域住民が関与する地域協働による体制の構築・維持を図ります。

その中では、行政だけではなく、交通事業者や地域住民、関係団体などがそれぞれの立場から公共交通の役割や課題を共有し、運行内容について丁寧に合意形成を図りながら、地域の実情に即した公共交通体制の安定的な運営を目指します。



朝日地域公共交通運行開始セレモニー
あさひバス（タキタロウ号・がっさん号）、
あさひデマンドカー（カタクリ号）



鶴岡藤島間を運行する「ふじつる号」

②地域と連携した利用促進の推進

公共交通を持続させるには、地域住民による継続的な利用が不可欠です。そのため、各地域と連携しながら、地域内での周知活動や利用案内、乗り方支援、声かけ等を通じて公共交通を身近な移動手段として認識してもらう取り組みを実施するほか、地域行事や日常の外出機会と公共交通を結び付ける取り組みを検討することで、公共交通を「使って支える」意識の醸成をし、利用の定着を図ります。

| 実施主体 | | | | |
|------------|-------|-----|------|-------|
| 鶴岡市 | 交通事業者 | 市民 | 関係機関 | 隣接市町村 |
| ○ | ○ | ○ | | |
| スケジュール | | | | |
| R8 | R9 | R10 | R11 | R12 |
| 継続的に実施・見直し | | | | |
| 継続的に実施・見直し | | | | |

（３）観光・商業等との協働によるサービス展開【継続】

①観光施設や宿泊施設からの公共交通移動に特化した情報案内の強化

羽黒山や加茂水族館、温泉地等の観光施設や市内宿泊施設を起点とした市内移動や、鶴岡駅から羽黒山・湯殿山への移動に特化した鶴岡観光ライナーや鶴岡観光シャトルバス等の観光二次交通サービスなどの情報案内の強化を図ります。

具体的には、観光施設や宿泊施設から主要な観光地、市街地、交通拠点等へ移動する際の乗車バス停や経路、所要時間、運賃の目安等を整理し、施設内の掲示やパンフレット、Web等を通じての情報案内の拡大を行うなど、観光や宿泊利用者の移動の不安の軽減を図ります。

②商業施設や商店街等と連携した公共交通利用の動機付け

市内の商業施設や商店街を目的地とした移動において、公共交通の利用を後押しするため、目的地側と連携した利用促進の取り組みを進めます。

例えば、羽黒地域を運行する「にこにこバス」において実施されているポイントカード制度のように、公共交通を利用することで商業サービス等と結び付いたメリットが得られる仕組みは、日常的な利用の動機づけにつながっています。

このように、公共交通と商業分野が相互に支え合い、利用の動機付けにつながるような仕組みを関係者と連携しながら検討します。

にこにこバス限定

●ポイントカード制度

にこにこバスをご利用のたびにポイントが付き、一定ポイントがたまると以下の景品と交換できます。是非ご活用ください。

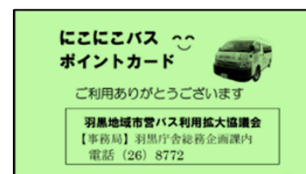
（乗車料金200円までの支払いは1ポイント、200円を超える支払いは2ポイントを付与）

★15ポイント・・・ゴミ袋等日用品

★20ポイント・・・ゆぽか入浴券または日用品

ポイントカードはバス車内で発行します。

ポイント付与・景品の交換はカードをご提示のうえ乗務員にお申しつけください。



羽黒地域『にこにこバス』のポイントカードの取り組み

| 実施主体 | | | | |
|---------------------------|-------|-----|------|-------|
| 鶴岡市 | 交通事業者 | 市民 | 関係機関 | 隣接市町村 |
| ○ | ○ | | ○ | ○ |
| スケジュール | | | | |
| R8 | R9 | R10 | R11 | R12 |
| 関係機関と随時協議を行い、それぞれの情報案内を強化 | | | | |
| 関係機関と連携した公共交通利用の動機付け | | | | |

4-3 基本目標3の達成に向けた施策

施策の方向性5：利用しやすい空間の構築

(1) バス停等の待合環境の改善・整備【継続】 ※重点

○バス停の待合環境の改善・整備

交通拠点以外に通院・通学・買い物等の日常利用が多いと想定される主要なバス停については、安全性と最低限の快適性が確保された待合環境の整備が必要です。

整備にあたっては、上屋等による簡易的な雨雪対策、ベンチの設置、夜間の視認性向上などの対策をバス停の利用者数や利用特性、周辺環境等を勘案し、優先度を整理しながら段階的に取り組みを進めていきます。



バス停環境の改善事例
(上段：高槻市営バス、下段：札幌市)

| 実施主体 | | | | |
|--------------------|-------|-----|------|-------|
| 鶴岡市 | 交通事業者 | 市民 | 関係機関 | 隣接市町村 |
| ○ | ○ | | ○ | |
| スケジュール | | | | |
| R8 | R9 | R10 | R11 | R12 |
| 主要バス停の高質化や整備を検討・実施 | | | | |

（２）バス・タクシー等車両のバリアフリー化【継続】

○バス車両の低床車両の導入促進

○タクシーのバリアフリー車両の導入促進

高齢者や障がいのある方をはじめ、誰もが安心して公共交通を利用できるよう、バス・タクシー等の車両におけるバリアフリー化を継続して推進します。

低床車両の導入や段差解消、車内スペースの確保等について、交通事業者と連携しながら計画的に取り組み、利用時の負担軽減を図ります。

併せて、バリアフリー化の状況について利用者に分かりやすく周知することで、公共交通の利用に対する不安の軽減と利用促進につなげます。



庄内交通のノンステップバス

出典：鶴岡市 HP



寝台付介護タクシー「おりづる号」

出典：出羽ハイヤー(株)HP

バス・タクシー別のバリアフリー化車両の割合

| 種別 | 台数 | バリアフリー対応数 | バリアフリー対応率 |
|------|-----|-----------|-----------|
| 乗合バス | 44 | 27※1 | 61.4% |
| タクシー | 118 | 18※2 | 15.3% |

※1 ノンステップバス・うちワンステップバス

※2 車いす、またはストレッチャー対応車両

| 実施主体 | | | | |
|-----------------|-------|-----|------|-------|
| 鶴岡市 | 交通事業者 | 市民 | 関係機関 | 隣接市町村 |
| ○ | ○ | | ○ | ○ |
| スケジュール | | | | |
| R8 | R9 | R10 | R11 | R12 |
| 適宜車両のバリアフリー化を支援 | | | | |

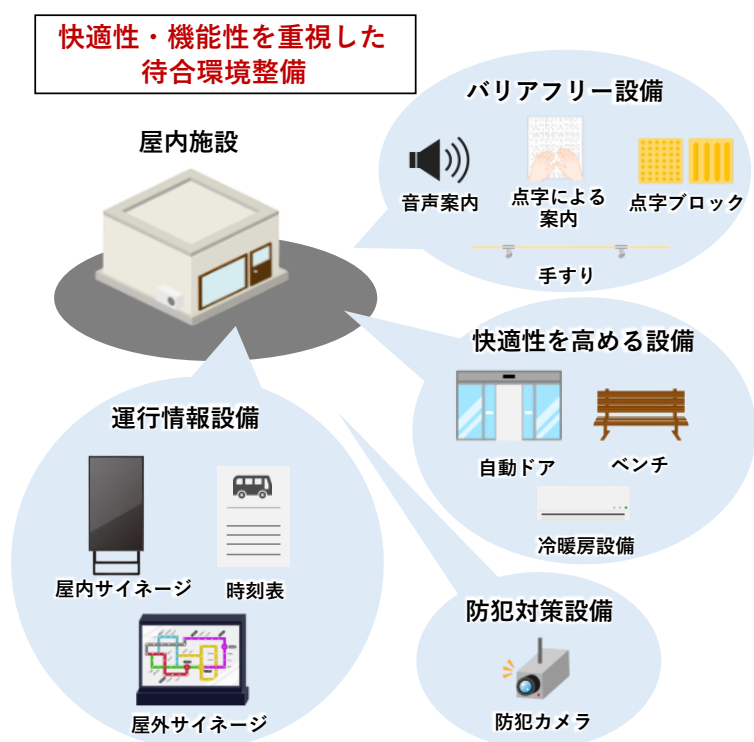
（３）市街地における乗継拠点の整備・改善【継続】

○市街地における主要な乗継拠点（交通結節点）の待合環境の整備・改善

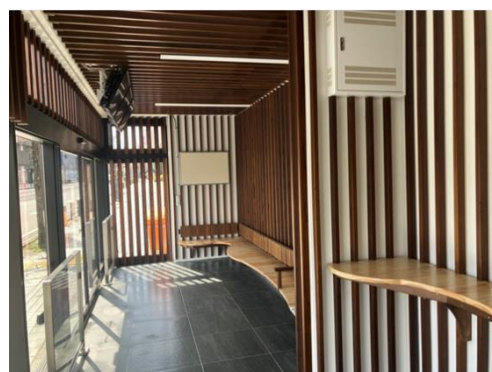
鶴岡駅、エスモールバスターミナル、鶴岡市役所等の乗継拠点については、路線同士の乗り継ぎも発生する主要な結節点であることから、快適性・機能性を重視した待合環境の整備を進めます。

具体的には、屋内または十分な上屋を備えた待合空間の確保、ベンチや防風対策、案内表示の充実など、天候・季節に左右されず安心して待つことができる環境の整備を検討します。

加えて、乗り継ぎ動線の分かりやすさや情報提供の充実を図り、市民や来訪者が公共交通を円滑に利用できる交通拠点の形成を目指します。



待合環境整備のイメージ



待合環境の改善事例
（山形県山形市）

| 実施主体 | | | | |
|---------------|-------|-------------|------|-------|
| 鶴岡市 | 交通事業者 | 市民 | 関係機関 | 隣接市町村 |
| ○ | ○ | | ○ | |
| スケジュール | | | | |
| R8 | R9 | R10 | R11 | R12 |
| 待合環境の整備を検討・実施 | | 必要に応じて適宜見直し | | |

施策の方向性 6：わかりやすい情報の発信強化

(1) GTFS データ※を活用した利便性向上【継続】

※GTFS データ（General Transit Feed Specification）とは：

経路検索サービスや地図サービスなどへの情報提供を目的としてアメリカで策定された世界標準の公共交通データフォーマットです。GTFS データを作成・活用することで、例えば、Google マップなどの経路検索サービスで公共交通の運行情報を利用可能になるなど、利用者に公共交通の情報が届きやすくなります。

①経路検索サービスやデジタルサイネージ等の活用

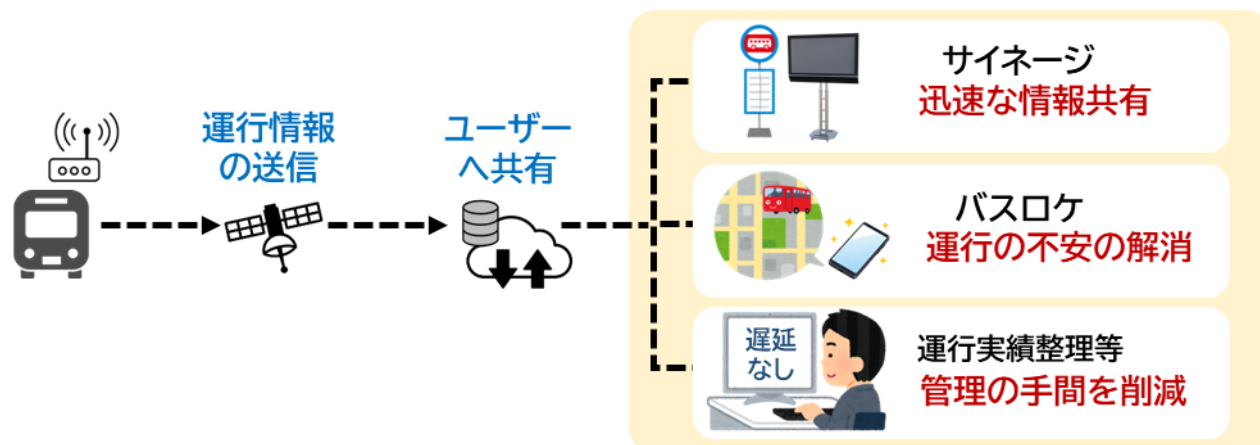
市内を定時定路線で運行する公共交通においては、引き続き GTFS データの整備・更新を継続的にを行い、経路検索サービス等の情報検索を利用可能な状況にします。

また、利用者が多い拠点・バス停においてもデジタルサイネージなどを用いて、各交通機関の運行内容が一体となった情報を提供するなど、わかりやすさの向上を図ります。

②バスロケーションシステムの拡充

現在、庄内交通がアプリ・ブラウザ上で利用できるバスロケーションシステムを導入しており、利用者の待ち時間軽減や利便性向上に寄与しています。

今後は、①と併せてサイネージへの位置情報表示の拡充や、各地域内交通においては実現の可能性も踏まえながら運行情報の「見える化」を検討し、公共交通の利用促進につなげます。



GTFS データの活用イメージ

| 実施主体 | | | | |
|------------------------|-------|-----|------|-------|
| 鶴岡市 | 交通事業者 | 市民 | 関係機関 | 隣接市町村 |
| ○ | ○ | | | |
| スケジュール | | | | |
| R8 | R9 | R10 | R11 | R12 |
| 再編・見直しや路線の評価・検証などで適宜活用 | | | | |

（２）公共交通の一体的な情報発信【新規】

市内では、路線バスの廃止に伴い地域内交通などへの転換が進んでおり、従来よりも各交通機関間の乗り継ぎの必要性が高まっています。一方、公共交通の利用に必要な時刻表や運賃などの情報が交通機関ごとに分散している状況にあります。そのため、市民や来訪者が公共交通利用に必要な情報を一体的に把握できる情報提供のあり方を検討します。

○市内公共交通情報プラットフォームの構築

鉄道・路線バス・地域内交通など市内で運行されている公共交通サービスを対象とし、出発地から目的地までの移動手段を分かりやすく把握できる統一的なプラットフォームの構築を目指し、「調べやすく、使いやすい」環境づくりを進めます。



公共交通の統一的な情報プラットフォームの取組事例（福島県）

| 実施主体 | | | | |
|--------|-------|-----|----------------|-------|
| 鶴岡市 | 交通事業者 | 市民 | 関係機関 | 隣接市町村 |
| ○ | ○ | | | |
| スケジュール | | | | |
| R8 | R9 | R10 | R11 | R12 |
| | | | プラットフォームの構成を検討 | |

施策の方向性 7：公共交通のさらなる利用促進

(1) モビリティ・マネジメント※などの利用促進策の展開【継続】 ※重点

※モビリティマネジメント（MM）とは：

一人一人のモビリティ（移動）が、社会にも個人にも望ましい方向（例えば、過度な自動車利用から公共交通や自転車等を適切に利用する方向）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取り組みを指します。

①教育・啓発型モビリティ・マネジメントの継続開催

鶴岡市では、地域の重要な公共交通である「バス」をテーマとした絵画コンテストを開催し、子どもたちの公共交通への関心や理解を高める取り組みを行っています。

この取組は、お子さんやその家庭に対して公共交通を身近に感じてもらう教育・啓発型のモビリティ・マネジメントとして位置づけ、将来的な公共交通利用の意識醸成につなげていくための重要な取組として、今後も学校や地域と連携しながら継続・発展させていきます。



第11回
小学生「バスの絵」コンテスト
作品募集

バスをもっと身近に感じてほしい！
バスに乗ることが楽しくなるような、
自由な発想で、夢のある「バスの絵」を募集します。

第10回小学生バスの絵コンテスト入賞作品（令和6年度）

| | |
|---|---|
|  【鶴岡市長賞】 朝陽第五小学校 3年 齊藤 直慶 「つるがくべんとうバス」 |  【庄内交通社長賞】 朝陽第六小学校 2年 斎藤 翔白 「つるがくのおまつりバス」 |
|  【鶴岡市地域公共交通活性化協議会長賞】 堀引西小学校 1年 藤田 涼葉 「どうぶつえんおひっこしバス」 |  【鶴岡市地域公共交通活性化協議会長賞】 朝陽第五小学校 4年 佐藤 華 「自動介護バス」 |

応募方法など、詳しくはチラシの裏面をご覧ください。
主催：鶴岡市・鶴岡市地域公共交通活性化協議会

小学生「バスの絵」コンテスト

出典：鶴岡市 HP

②生活場面に応じた利用体験型モビリティ・マネジメントの実施

公共交通の利用促進に向けては、単なる情報提供にとどまらず、利用を具体的にイメージし、実際の行動につなげていく段階的な取り組みが重要であることから、生活場面に応じた利用体験型のモビリティ・マネジメントを実施します。

■第1段階：公共交通を実際に「利用してみる」

まずはフィールドワークを通じて目的別に公共交通の利用を体験してもらった上で、公共交通利用に対する心理的なハードルを下げるるとともに、「使える」「使えそうだ」という実感を持ってもらうことで、日常的な公共交通利用への行動変容につなげていきます。

■第2段階：公共交通の利用を「検討する」

第1段階の利用体験を踏まえ、通院や買い物、通学などの生活場面を想定しながら、公共交通を利用した場合の経路や所要時間、運賃、乗り継ぎ方法等を具体的に整理します。

併せて利用時に感じた不安や課題を共有し、利用時の留意点などを参加者間で共有することで、公共交通をどのように活用できるかを自発的に考える機会を創出します。

③バスの乗り方教室の実施

実際に公共交通の利用体験を通じて、乗車方法や運賃の支払い方法、乗り継ぎの仕方などを市民へ分かりやすく伝えることで、公共交通への心理的なハードルを下げ、利用促進へとつなげます。

本市では、学生や幼児児童を中心に、渋滞解消・地球温暖化防止等の観点からの公共交通の大切さや、公共交通の乗り方や公共マナーを教えるバス教室を毎年開催してきました。今後もこの活動を継続的に実施するとともに、社会人を対象とした乗り方教室の展開についても実施を進めます。



過年度の公共交通に関する乗り方教室の様子（庄内交通より提供）

| 実施主体 | | | | |
|-------------------|--------------------------|-----|------|-------|
| 鶴岡市 | 交通事業者 | 市民 | 関係機関 | 隣接市町村 |
| ○ | ○ | ○ | | |
| スケジュール | | | | |
| R8 | R9 | R10 | R11 | R12 |
| 小学生「バスの絵」コンテストの開催 | | | | |
| | 利用体験型モビリティ・マネジメント等の企画・開催 | | | |
| 継続的に実施 | | | | |

（２）各種割引サービス、企画乗車券等の展開【継続】

①日常利用の定着を図る割引サービスの展開（市民向け）

市民の公共交通の利用を定着させるため、通学・通院・買い物などの利用目的や利用頻度に応じた割引サービスを検討します。

例えば、定額運賃のサービスであれば複数回の利用を後押し可能な回数券の販売や、地域内交通と鉄道・路線バスを組み合わせた乗り継ぎ利用運賃の設定などを検討するほか、高齢者等の外出支援対策としての割引定期券「ゴールドパス」や高校生等通学費支援事業の継続、若者世代の利用促進を図る割引制度の検討を行うことで、公共交通を「必要なときだけ使う移動手段」から「日常生活の中で選択される移動手段」へと位置づけ、利用の定着と公共交通ネットワークの持続性向上を図ります。

②公共交通を使いやすくする企画乗車券の展開（市民・来訪者向け）

来訪者が本市を訪れた際、公共交通を使って気軽にお出かけ・観光を楽しめるよう、路線バスの1日乗り放題券の継続や「駅から観光タクシー」などの観光タクシーの取組を継続して行います。

また、観光地が沿線上にある路線バスの利用促進を図るため、公共交通利用と観光地利用がセットになった企画乗車券を検討し、公共交通を利用した地域全体の回遊性向上へとつなげます。

つるおか1日乗り放題券
令和7年4月1日より
新料金・新エリアに！

【利用エリア】
Aエリア：市内中心部
Bエリア：市内中心部～郊外
Cエリア：市内中心部～郊外～市外

【料金】
Aエリア：700円
Bエリア：1,000円
Cエリア：2,600円

【利用方法】
1. バス・タクシーに乗りこく
2. バス・タクシーに乗りこく
3. バス・タクシーに乗りこく

ゴールドパス
70歳以上の方限定
～自動車運転免許証返納者割引定期券～

【利用エリア】
Aエリア：市内中心部
Bエリア：市内中心部～郊外
Cエリア：市内中心部～郊外～市外

【料金】
Aエリア：700円
Bエリア：1,000円
Cエリア：2,600円

【利用方法】
1. バス・タクシーに乗りこく
2. バス・タクシーに乗りこく
3. バス・タクシーに乗りこく

高校生等通学費支援事業
通学費を支援します！

【補助対象】
1. 本市に在住の高校生
2. 本市に在住の高校生
3. 本市に在住の高校生

【補助金額】
1. 通学費の補助
2. 通学費の補助
3. 通学費の補助

【申請期間】
1. 令和7年度
2. 令和7年度

つるおか1日乗り放題券・高齢者外出支援対策（庄内交通）

高校生等通学費支援事業（本市）

| 実施主体 | | | | |
|-------------|-------|-----|------|-------|
| 鶴岡市 | 交通事業者 | 市民 | 関係機関 | 隣接市町村 |
| ○ | ○ | | ○ | ○ |
| スケジュール | | | | |
| R8 | R9 | R10 | R11 | R12 |
| 各種割引サービスの実施 | | | | |

●施策の実施スケジュール

| 区分 | 施策 | 主な施策 | 具体的取組 | 令和8年度 | | 令和9年度 | | 令和10年度 | | 令和11年度 | | 令和12年度 | | 実施主体 | | | | |
|---|----------------------------------|---|--------------------------------|-------------------------------------|-----------|--------------------------|-------------------|-----------|-------------------|-----------|----|--------|----|------|-------|----|------|-------|
| | | | | 前期 | 後期 | 前期 | 後期 | 前期 | 後期 | 前期 | 後期 | 前期 | 後期 | 鶴岡市 | 交通事業者 | 市民 | 関係機関 | 隣接市町村 |
| 目標1『くらしの賑わいを支える公共交通ネットワークの確保・維持』の達成に向けた施策 | 方向性1「地域内の公共交通ネットワークの確保・維持」 | (1) まちづくりと連携した市街地バス路線の再編【継続】 | ①市内循環線の必要に応じた柔軟な運行ルートやダイヤ等の見直し | 運行ルートやダイヤ等を適宜見直し | | | | | | | | | | ○ | ○ | | ○ | |
| | | | ②地域内交通と路線バスとの乗継利便性の向上 | 乗継利便性向上の検討 | | ダイヤ等の変更 | 効果検証を行いながら定期的に見直し | | | | | | ○ | ○ | | | | |
| | | (2) 地域内交通の再編・見直し【継続】 ※重点 | ○地域特性や移動ニーズ等を踏まえた地域内交通の再編・見直し | 実態把握・意見交換 | | 再編・見直しに係る検討(方向性1-(1)と連動) | 効果検証を行いながら定期的に見直し | | | | | | ○ | ○ | | | | |
| | | | (3) 夜間の移動手段の改善【新規】 ※重点 | ○夜間の移動手段確保に向けた検討 | 実態把握・意見交換 | | | | 効果検証を行いながら定期的に見直し | | | | | | ○ | ○ | | |
| | | ○ライドシェア導入の支援 | | 導入支援 | | 効果検証を行いながら定期的に見直し | | | | | | | | ○ | ○ | | | |
| | | ○ライドシェア事業の円滑な運営支援 | | | | 運営支援 | | | | | | | | ○ | ○ | | | |
| | | (4) 公共交通としてのタクシーの利活用の促進【新規】 | ①タクシーを活用した夜間等の移動手段確保に向けた検討 | タクシーの活用方法や支援方法の検討・実証 | | | | | | 対策の実施・見直し | | | | ○ | ○ | | | |
| | | | ②交通空白域（地域や時間帯）における移動手段の検討 | 実態把握・関係者間での意見交換等の実施 | | | | 対策の実施・見直し | | | | | | ○ | ○ | | | |
| | (5) スクールバスなどによる地域輸送資源のフル活用【継続】 | ○交通と医療・福祉・教育等他分野連携による地域輸送資源のフル活用 | 実態把握・関係者間での意見交換等の実施 | | | | | | | | | | ○ | ○ | | ○ | | |
| | | (6) 深刻化する運転手不足や人口減少等に対応する新たな公共交通の検討【新規】 | ○バスやタクシー等の自動運転導入に向けた検討 | 検討・研修・情報収集 | | | | | | | | | | ○ | ○ | | ○ | |
| | 方向性2「都市間・地域間を結ぶ公共交通ネットワークの確保・維持」 | (1) 利用実態を踏まえた運行の利便性向上と効率化【継続】 ※重点 | ①路線バスと地域内交通の役割分担と接続性の向上 | 利用実態を踏まえて交通事業者等との協議の上で適宜見直し | | | | | | | | | | ○ | ○ | | | ○ |
| | | | ②車両のダウンサイジングの検討 | 利用実態を踏まえて交通事業者等との協議の上で適宜見直し | | | | | | | | | | ○ | ○ | | | ○ |
| | | (2) 鉄道の確保・維持に向けた利用促進【新規】 | ①鉄道⇄路線バス・地域内交通間の接続性の向上 | 鉄道ダイヤ調整に合わせた交通モードの接続ダイヤの見直し | | | | | | | | | | ○ | ○ | | | ○ |
| | | | ②分かりやすい乗継情報の提供 | 発信方法の検討 | | | | 対策の実施・見直し | | | | | | ○ | ○ | | | ○ |
| | | (3) 新たな乗継拠点の確保・改善【継続】 | ②新たな乗継拠点の確保・改善 | 新たな拠点に係る協議 | | ニーズ等に合わせて適宜見直し | | | | | | | | ○ | ○ | | ○ | |
| | | | (4) 観光と連携した交通サービスの実施【継続】 | ①観光二次交通サービスの展開 | 観光二次交通の運行 | | 継続的に実施・見直し | | | | | | | | ○ | ○ | | ○ |
| | | ②各観光地までの接続性を高めたダイヤの構築 | | 広域交通のダイヤ再編等に合わせた観光地への乗継しやすい運行ダイヤを検討 | | | | | | | | | | ○ | ○ | | ○ | ○ |

| 区分 | 施策 | 主な施策 | 具体的取組 | 令和8年度 | | 令和9年度 | | 令和10年度 | | 令和11年度 | | 令和12年度 | | 実施主体 | | | | |
|-------------------------------------|---------------------------|-----------------------------------|--------------------------------------|------------------------|----|-------|----|--------|----|--------|----|--------|----|------|-------|----|------|-------|
| | | | | 前期 | 後期 | 前期 | 後期 | 前期 | 後期 | 前期 | 後期 | 前期 | 後期 | 鶴岡市 | 交通事業者 | 市民 | 関係機関 | 隣接市町村 |
| 目標2『公共交通サービスの持続可能な運営基盤の構築』の達成に向けた施策 | 方向性3「公共交通サービスの安定供給体制の確保」 | (1) 交通事業者の人材確保に向けた支援【継続】 ※重点 | ①二種免許取得に係る支援 | | | | | | | | | | | ○ | ○ | | | |
| | | | | 継続的に実施・見直し | | | | | | | | | | | | | | |
| | | (2) ICカードデータの活用による利用状況の可視化【新規】 | ②幅広い世代の人材確保に向けた支援 | | | | | | | | | | | ○ | ○ | | | |
| | | | | 事業者協議による調整・実施 | | | | | | | | | | | | | | |
| | | (3) ICT・AI等の活用による運行の効率化【新規】 | Oshokoチェリカ等のデータを交通施策へ反映 | | | | | | | | | | | ○ | ○ | | | |
| | | | | 再編・見直しや路線の評価・検証などで適宜活用 | | | | | | | | | | | | | | |
| | 方向性4「地域・住民との協働による運営体制の確保」 | (1) 市民・交通事業者と共に考える場の創出【新規】 ※重点 | ①AIを活用した予約・配車管理のデジタル化 | | | | | | | | | | | ○ | ○ | | ○ | |
| | | | | サービスの検討・導入 | | | | | | | | | | | | | | |
| | | (2) 地域協働での運営及び利用促進の実施【継続】 | ②最適配車を実現するアプリシステムの導入 | | | | | | | | | | | ○ | ○ | | ○ | |
| | | | | サービスの検討・導入 | | | | | | | | | | | | | | |
| | | (3) 観光・商業等との協働によるサービス展開【継続】 | ○地域別公共交通運営協議会の定期開催 | | | | | | | | | | | ○ | ○ | ○ | | |
| | | | ○交通事業者と市との施策に係る意見交換会の開催 | | | | | | | | | | | ○ | ○ | ○ | | |
| | | | ○地域・地区を対象とする意見交換会の開催 (随時開催：地域・地区) | | | | | | | | | | | ○ | ○ | ○ | | |
| | | | ○テーマ別意見交換会の開催(随時開催：地区) | | | | | | | | | | | ○ | ○ | ○ | | |
| | | | ○研修会・シンポジウム等の開催 (随時開催：全市・地区) | | | | | | | | | | | ○ | ○ | ○ | | |
| | | (2) 地域協働での運営及び利用促進の実施【継続】 | ①地域協働による「各地域公共交通運営協議会」の運営体制の構築・維持 | | | | | | | | | | | ○ | ○ | ○ | | |
| | | | ②地域と連携した利用促進の推進 | | | | | | | | | | | ○ | ○ | ○ | | |
| | | (3) 観光・商業等との協働によるサービス展開【継続】 | ①観光施設や宿泊施設からの公共交通移動に特化した情報案内の強化 | | | | | | | | | | | ○ | ○ | | ○ | ○ |
| | | | ②商業施設や商店街等と連携した公共交通利用の動機付け | | | | | | | | | | | ○ | ○ | | ○ | ○ |

| 区分 | 施策 | 主な施策 | 具体的取組 | 令和8年度 | | 令和9年度 | | 令和10年度 | | 令和11年度 | | 令和12年度 | | 実施主体 | | | | |
|--------------------------------------|-------------------------|-------------------------------------|-----------------------------------|------------------------|----|-------|----|-------------|----|--------------------------|----|--------|----|------|-------|----|------|-------|
| | | | | 前期 | 後期 | 前期 | 後期 | 前期 | 後期 | 前期 | 後期 | 前期 | 後期 | 鶴岡市 | 交通事業者 | 市民 | 関係機関 | 隣接市町村 |
| 目標3『わかりやすく利用しやすい公共交通の環境の改善』の達成に向けた施策 | 「利用しやすい空間の構築」 方向性5 | (1) バス停等の待合環境の改善・整備【継続】 ※重点 | ○バス停の待合環境の改善・整備 | 主要バス停の高質化や整備を検討・実施 | | | | | | | | | | ○ | ○ | | ○ | |
| | | (2) バス・タクシー等車両のバリアフリー化【継続】 | ○バス車両の低床車両の導入促進 | 適宜車両のバリアフリー化を支援 | | | | | | | | | | ○ | ○ | | ○ | ○ |
| | | | ○タクシーのバリアフリー車両の導入促進 | 適宜車両のバリアフリー化を支援 | | | | | | | | | | ○ | ○ | | ○ | ○ |
| | | (3) 市街地における乗継拠点の整備・改善【継続】 | ○市街地における主要な乗継拠点（交通結節点）の待合環境の整備・改善 | 待合環境の整備を検討・実施 | | | | 必要に応じて適宜見直し | | | | | | ○ | ○ | | ○ | |
| | 「わかりやすい情報の発信強化」 方向性6 | (1) GTFSデータを活用した利便性向上【継続】 | ①経路検索サービスやデジタルサイネージ等の活用 | 再編・見直しや路線の評価・検証などで適宜活用 | | | | | | | | | | ○ | ○ | | | |
| | | | ②バスロケーションシステムの拡充 | 再編・見直しや路線の評価・検証などで適宜活用 | | | | | | | | | | ○ | ○ | | | |
| | | (2) 公共交通の一体的な情報発信【新規】 | ○市内公共交通情報プラットフォームの構築 | | | | | | | プラットフォームの構成を検討 | | | | ○ | ○ | | | |
| | 「公共交通のさらなる利用促進」 方向性7 | (1) モビリティ・マネジメントなどの利用促進策の展開【継続】 ※重点 | ①教育・啓発型モビリティ・マネジメントの継続開催 | 小学生「バスの絵」コンテストの開催 | | | | | | | | | | ○ | ○ | ○ | | |
| | | | ②生活場面に応じた利用体験型モビリティ・マネジメントの実施 | | | | | | | 利用体験型モビリティ・マネジメント等の企画・開催 | | | | ○ | ○ | ○ | | |
| | | | ③バスの乗り方教室の実施 | 継続的に実施 | | | | | | | | | | ○ | ○ | ○ | | |
| | | (2) 各種割引サービス、企画乗車券等の展開【継続】 | ①日常利用の定着を図る割引サービスの展開（市民向け） | 各種割引サービスの実施 | | | | | | | | | | ○ | ○ | | ○ | ○ |
| | | | ②公共交通を使いやすくする企画乗車券の展開（市民・来訪者向け） | 各種割引サービスの実施 | | | | | | | | | | ○ | ○ | | ○ | ○ |

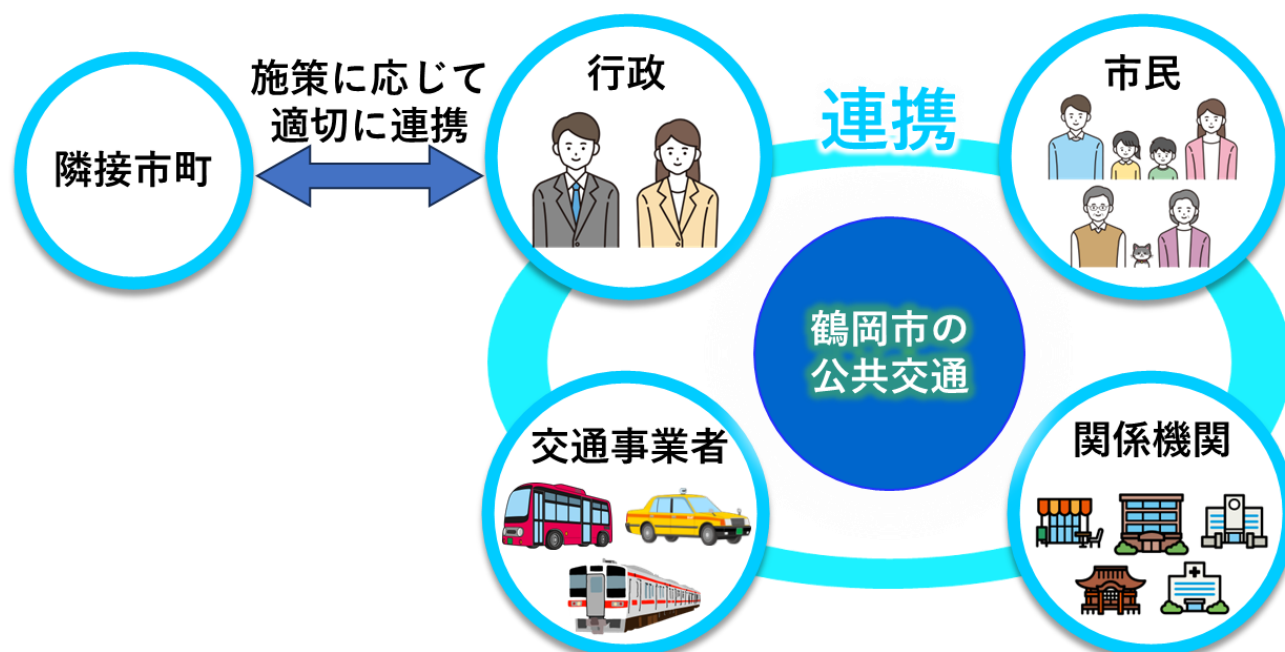
5. プロジェクト・施策の進め方

5-1 実施主体とリスク分担

本計画を推進するにあたり、本市の公共交通が目指す将来像の実現に向けて、「行政」、「市民」、「交通事業者」、「関係機関」が連携し、一体となって取り組むとともに、それぞれが担う役割やそれらの進捗等を相互に確認しながら、持続可能な交通体系の構築を目指します。

主体と基本的な役割

| 主体 | 基本的な役割 |
|-------|--|
| 行政 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 計画全体の管理及び事業等のコーディネート ・ 公共交通の維持、確保、改善の取組み ・ 隣接する行政間における連携 |
| 市民 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 交通サービスを受けるだけでなく、共に公共交通のあり方を考察 ・ 市民主体となった公共交通の運営・維持に向けた取組み |
| 交通事業者 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 市民や観光客等の移動を確保 ・ ダイヤ調整など路線の利便性向上と交通情報や交通サービスの提供 |
| 関係機関※ | <ul style="list-style-type: none"> ・ 行政及び公共交通と連携した交通サービスの検討 ※病院、企業、商業施設、商店街、観光施設等を指す。 |



5-2 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。

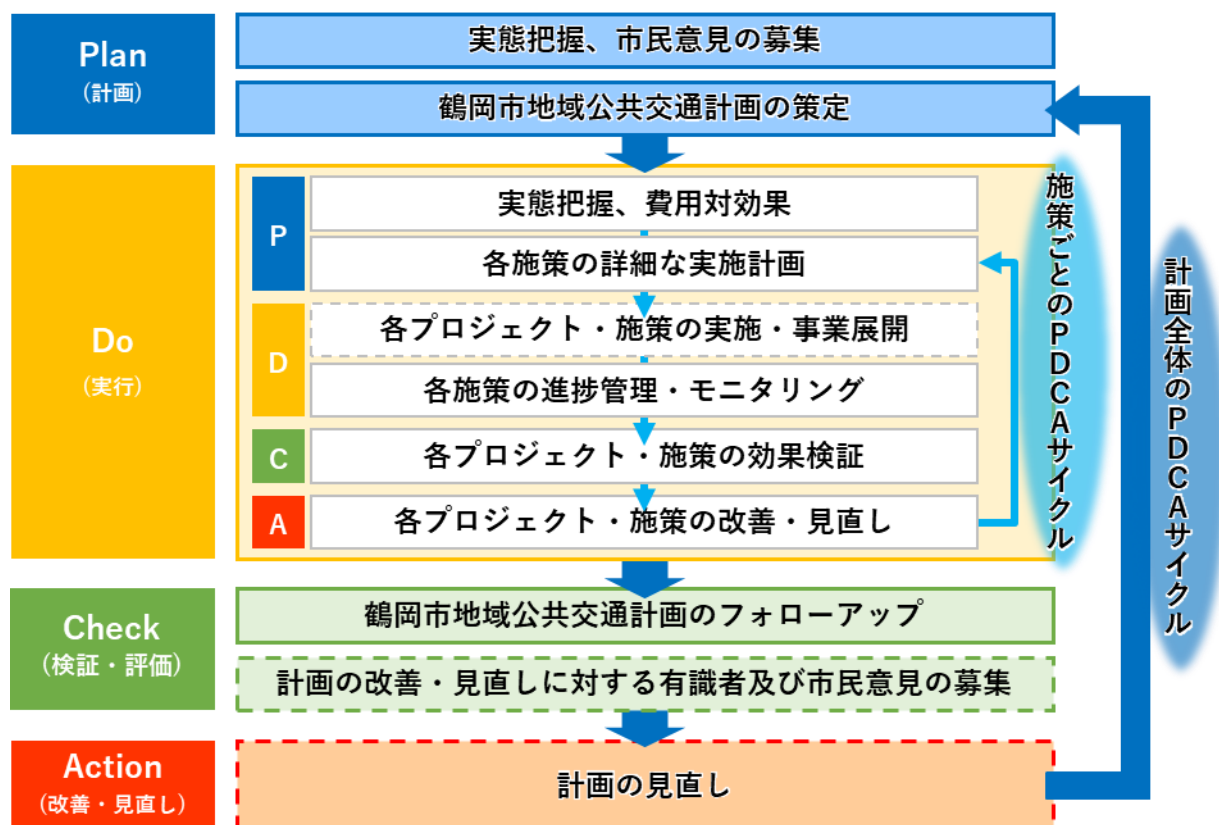
推進・管理体制

| 推進・管理体制 | 構成員 | 役割 |
|----------------------------|--|--|
| 鶴岡市地域公共交通活性化協議会（兼地域公共交通会議） | ・ 鶴岡市 ・ 市民 ・ 学識経験者 ・ 道路事業者 ・ 交通管理者 等 | ・ 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。 |
| 鶴岡市地域公共交通活性化協議会幹事会 | ・ 鶴岡市 ・ 市民 ・ 学識経験者 ・ 交通管理者 等 | ・ 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。 |
| 関係市町関係課会議 | ・ 鶴岡市 ・ 近隣市町 ・ 交通事業者 | ・ 関係市町に跨る広域的な路線について、関係市町と連携しながら、広域的なバスネットワークや交通結節点のあり方を検討する。 ・ 関係市町関係課及び交通事業者の担当者レベルを中心とした情報共有・意見交換を行う。 |
| 交通事業者調整会議 | ・ 鶴岡市 ・ 交通事業者 | ・ 路線網の再編計画や見直し計画を検討する。 ・ 利用促進メニューを検討する。 ・ 事業者間との連携や情報共有を図る。 |
| 庁内検討会議 | ・ 鶴岡市関係課 | ・ 地域公共交通に関する関係課の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。 ・ 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。 |

5-3 計画の推進方法

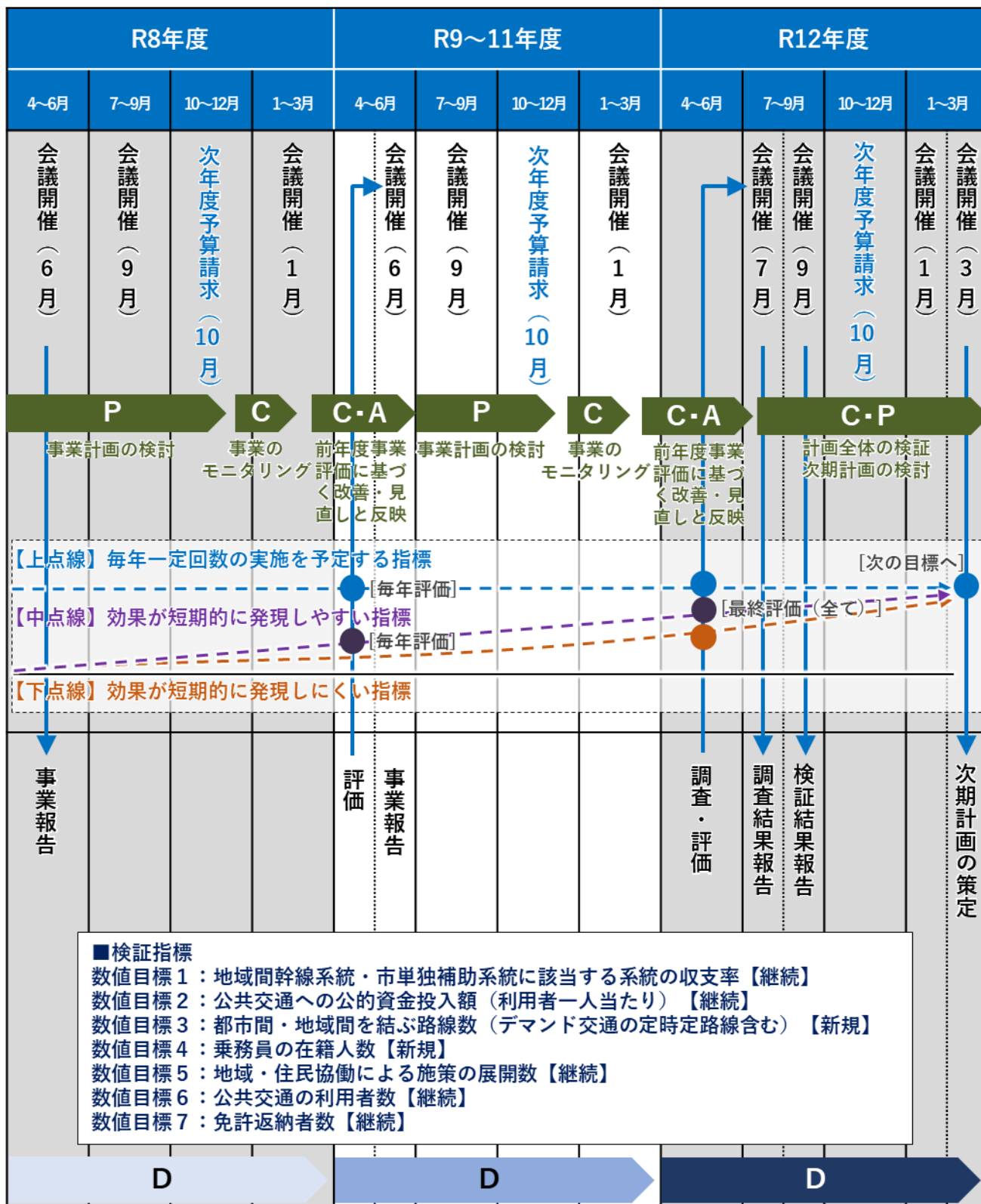
本計画における基本目標の達成状況・施策の効果等を検証するため、指標・目標値を設定しました。

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。



PDCA サイクルイメージ図

●PDCA サイクルの取り組みスケジュール



鶴岡市地域公共交通計画

(令和 8～令和 12 年度)

策定：2026 年（令和 8 年）3 月

作成：鶴岡市地域公共交通活性化協議会・鶴岡市

事務局：鶴岡市企画部地域振興課

〒997-8601 山形県鶴岡市馬場町 9-25

TEL：0235-35-1191（課直通）