

平成27年度 第2回 朝日地域振興懇談会

次 第

日 時 平成27年10月21日(水)

午前9時30分開会

場 所 朝日庁舎4階大会議室

1 開 会

2 あいさつ

3 報 告

(1) 鶴岡市過疎地域自立促進計画の策定について

資料1

(2) 地域公共交通の現状と課題及び計画策定の取組みについて

資料2-1

資料2-2

4 協 議

(1) 朝日地域の重点課題について

資料3

(2) その他

5 そ の 他

6 閉 会

朝日地域振興懇談会委員名簿

任期：平成27年6月1日～平成29年3月31日

番号	所 属 団 体 等	役職名等	氏 名	備考
1	朝日地域自治会連絡協議会	会 長	安 達 文 一	
2	出羽商工会	副 会 長	松 本 壽 太	
3	出羽庄内森林組合	理 事	伊 藤 文 一	
4	あさひむら直売施設管理運営組合	店 長	佐 藤 照 子	
5	鶴岡市消防団朝日方面隊	方 面 隊 長	五十嵐 英 紀	
6	あさひ婦人の会	会 長	帯 刀 とく子	
7	鶴岡市朝日地区民生児童委員協議会	会 長	佐 藤 宥 男	
8	朝日芸術文化協会	会 長	渡 部 巖	
9	朝日地域PTA連合会	会 長	伊 藤 弘 光	
10	旧朝日村議会	元 副 議 長	井 上 時 夫	
11	大鳥地域づくり協議会	会 長	工 藤 悦 夫	
12	あさひスポーツクラブ	指 導 員	渡 部 小 枝	
13	朝日南部コミュニティセンター	事 務 局 長	山 口 弘 美	
14	自営業（(工房) Umu ネット月山)	代 表	渡 部 順 子	

【市関係者】

所 属	職 名	氏 名	備 考
朝日庁舎	支所長	佐 藤 利 浩	
朝日庁舎総務企画課	課長	工 藤 幸 雄	
朝日庁舎市民福祉課	課長	佐 藤 美 鈴	
朝日庁舎産業課	課長	阿 部 重 則	
建設部南部建設事務室	室長	伊 藤 哲 哉	
企画部地域振興課	地域振興専門員	齋 藤 芳	
企画部地域振興課	主任	小 野 寺 善 紀	
朝日庁舎総務企画課	総務地域振興専門員	吉 野 崇 子	
朝日庁舎総務企画課	専門員	亀 井 博 行	

鶴岡市過疎地域自立促進計画の策定について

1. 過疎計画とは

過疎地域自立促進特別措置法（平成 22 年 4 月 1 日施行）に基づき、過疎地域における地域間格差の是正と自立促進を目的として策定された過疎地域自立促進計画のこと。鶴岡市でも平成 22 年 12 月に、平成 22 年度から平成 27 年度までの 6 年間の計画期間として策定された。

市町村合併前は朝日村と温海町が過疎地域に該当していたが、合併後は鶴岡市全域が過疎地域とみなされている。そのため対象地域は全市域となったが、市街地と過疎地域の地域間格差を是正するため、過疎が著しい朝日・温海地域に対して重点的に施策を講じる方針のもと計画が策定された。

平成 22 年度の法改正により、これまでは施設整備等のハード事業のみ計画の対象となっていたが、新たにソフト事業についても対象となった。

過疎計画に記載された事業については、財源措置としてとして過疎対策事業債という、充当率原則 100%、後年度交付税措置 70%という有利な起債を充当することが可能である。

2. 策定の目的

過疎地域自立促進特別措置法は、平成 24 年の法改正により平成 33 年 3 月末日までさらに 5 年間延長された。については平成 28 年度からの過疎地域自立促進市町村計画を策定する必要がある。

3. 平成 28 年度からの過疎計画の策定方針

平成 22 年度から 5 年を経過しているが、少子高齢化や人口減少といった課題はより深刻化している。そのため、上位計画である鶴岡市総合計画や地方版総合戦略、県の過疎計画や朝日・温海地域の地域振興計画との整合性を図りながら、計画を策定するものとする。

新たな取り組みとして、小さな拠点づくりや空き家対策等の内容も計画に盛り込まれる見込みである。

一方、これまで過疎計画の基本方針に掲げられた 4 項目は、目指すべき方向性としてこれまでと同様に重要な内容であるため、引き続き基本方針に基づいた計画を策定するものとする。

4. 今後のスケジュール

- 10月～ 庁内での計画案策定
- 11月 朝日・温海地域選出議員との意見交換
- 12月 県に対する事前の内容確認
- 1月 県に対する事前協議
- 3月 市議会にて計画を審議、議決の後、県に対して計画書の提出

鶴岡市過疎地域対策の概要

◆現状と課題◆

- ①少子高齢化、人口減少による地域活力の低下
- ②地域コミュニティや集落維持の困難性
- ③農林水産業の衰退
- ④耕作放棄地、空家の増加など環境悪化
- ⑤誇りの空洞化

◆時代背景◆

- ①人口減少社会の到来と過疎化の進行
- ②市民ニーズの多様化、自然・本物志向などライフスタイルの変化
- ③地球環境保全に対する意識の変化
- ④森林の持つ多面的な機能に対する評価の高まり
- ⑤情報化社会の進展
- ⑥過疎法改正による過疎対策の充実

◆過疎地域のポテンシャル◆

- ①道路、情報基盤など社会資本の整備
- ②森林を始めとする豊かな自然・文化資源
- ③これまで築かれてきた生活文化
- ④住民相互の絆、地域に対する誇り

鶴岡市過疎地域自立促進計画

～内外の力をあわせ、「安心」「誇り」「希望」に溢れる地域を目指します～

◆過疎計画における4つの基本方針

1. 住民のいのちと暮らしを守る生活支援

【一歩踏み込んだ生活維持・高齢者対策】

- ・地域交通確保・高齢者の生活交通支援
- ・除排雪体制・高齢者への除排雪支援
- ・自主防災活動・孤立集落支援
- ・高齢者等の買い物支援
- ・高齢者見守り、支え合いの仕組み
- ・健康づくり、介護予防の推進
- ・地域医療の確保

2. 農林水産業の活性化と六次産業化

【地域資源を生かした総合的な産業振興】

- ・農業の担い手の育成、確保
- ・地域特産物の生産・加工・販売
- ・鳥獣被害対策の重点的実施
- ・林業、水産業の推進

3. 森林文化都市と地域を元気にする観光・交流の推進

【森林文化都市の推進による地域活性化】

- ・森林文化都市の推進による活性化
- ・観光、交流資源の活用

4. 地域と集落の再生・活性化

【将来への希望と誇りを取り戻すための仕組み、革新的な取組み】

- ・地域課題に住民自らが取り組む仕組み（集落ビジョンと集落対策事業）
- ・地域を支えるネットワーク形成と定住促進
- ・小規模、高齢化集落に対する支援

◆分野毎の主なハード施策

1. 産業の振興 [作業道整備事業]

2. 交通通信体系の整備、情報化・地域間交流の促進

[市道・農道・林道整備、地域情報通信基盤整備、除雪機械]

3. 生活環境の整備 [遠隔監視システム整備、高度浄水施設整備、合併処理浄化槽、消防施設新営改良]

4. 高齢者等の保健・福祉の向上増進

[朝日保育園整備]

5. 医療の確保 [診療所医療器具等整備]

6. 教育の振興 [朝日中学校改築]

地域公共交通の現状と課題 及び計画策定の取組み



鶴岡市企画部地域振興課

1. 鶴岡市の概況

- 市町村合併（平成17年10月新設合併）

鶴岡市・藤島町・羽黒町・櫛引町・朝日村・温海町

- 人口と世帯数 ※住民基本台帳より（H27.3.31）

132,313人・48,293世帯

うち65歳以上：41,400人（31.29%）

- 面積：1,311.51km²

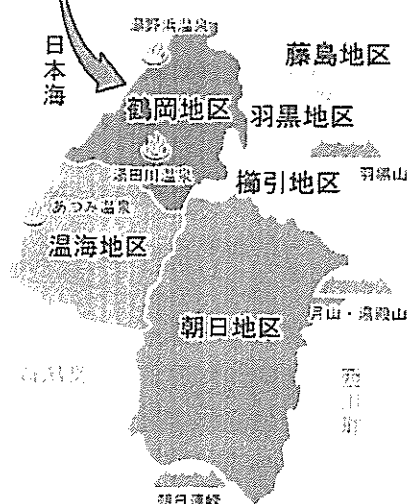
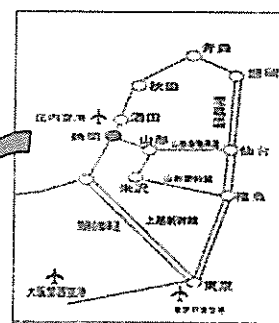
東西43.1km・南北56.4km

- 地勢と土地利用

北部：庄内平野 東南部：山岳丘陵地帯

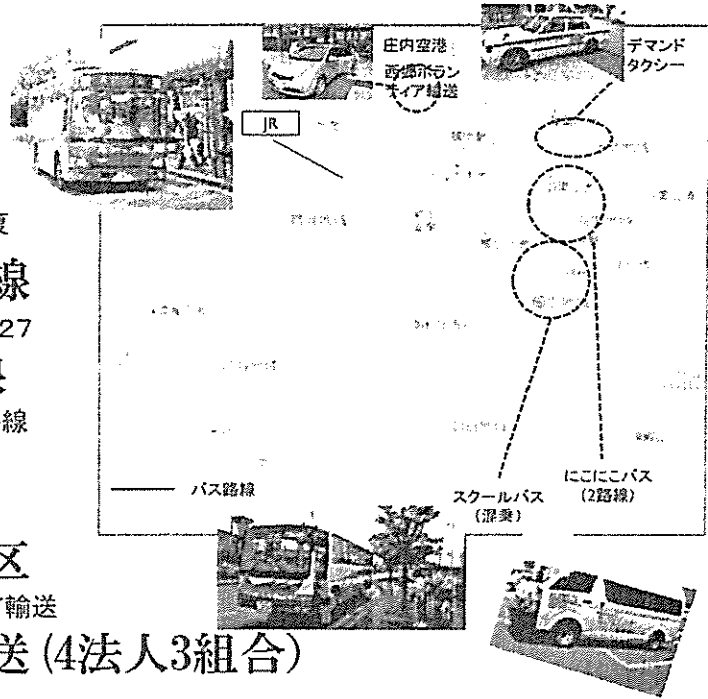
西部は日本海

土地利用：田畑15%、山林61.1%、宅地2.4%



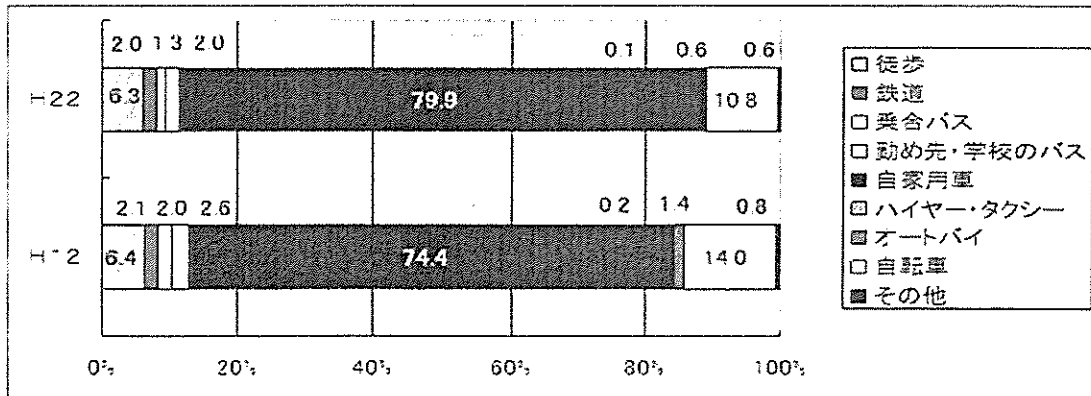
2. 公共交通の運行状況

- 空路：庄内空港
東京線4往復
- 鉄道：JR東日本
特:7往復 快:1往復 普:11往復
- 路線バス：1社 31路線
黒字:2 国県補助:2 県市補助:27
- 市運営有償運送3路線
羽黒市営バス:2路線 櫛引SB:1路線
- タクシー：13事業者
- デマンド交通：2地区
藤島東栄デマンド 西郷ボランティア輸送
- その他：福祉有償運送(4法人3組合)



ぐるっとバス（観光バス）など

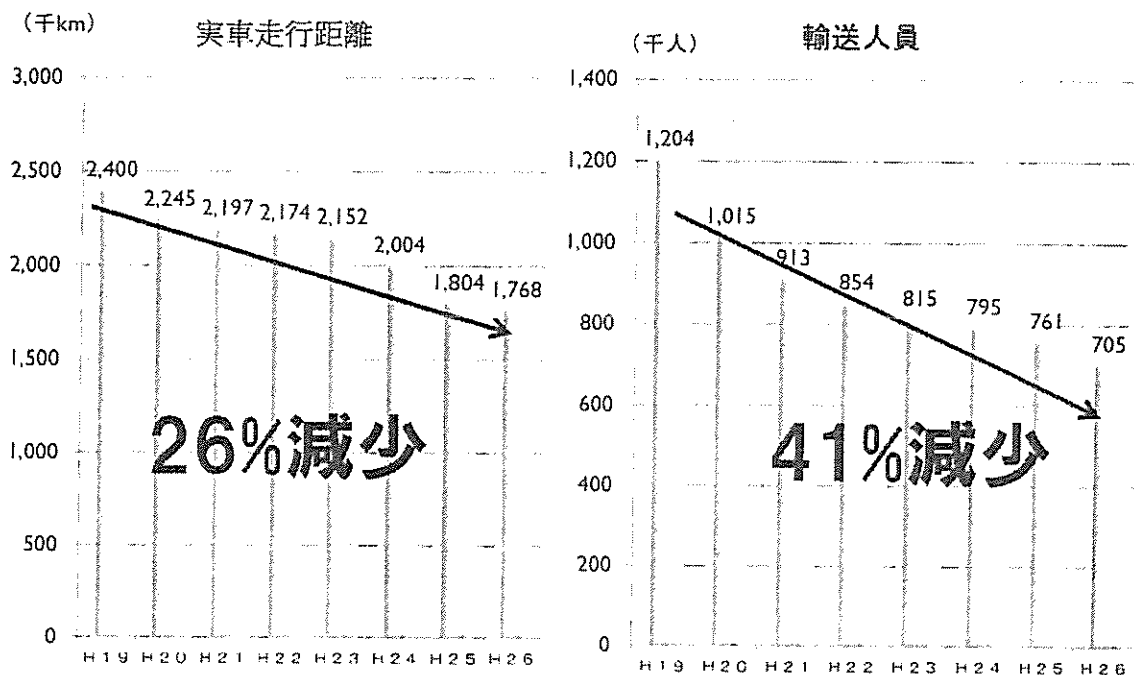
3. 現状と課題/利用交通手段の分担率



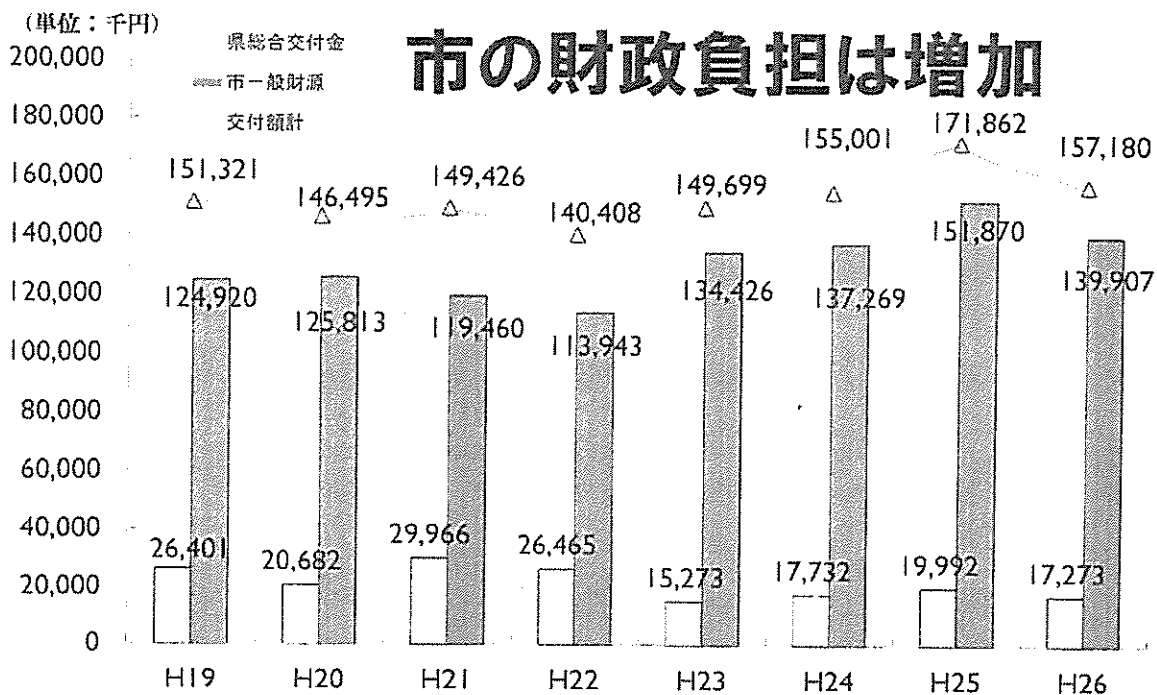
- 平成12年
「自家用車」が74.4%と最も多く、次いで「自転車」が14.0%、「徒歩」が6.4%の順となっており、自動車への依存が高い。
 - 平成22年
「自家用車」への依存度が79.9%と5.5ポイント上昇。
- 国勢調査より

3. 現状と課題/実車走行距離と輸送人員

《民間バスと市バス合計》

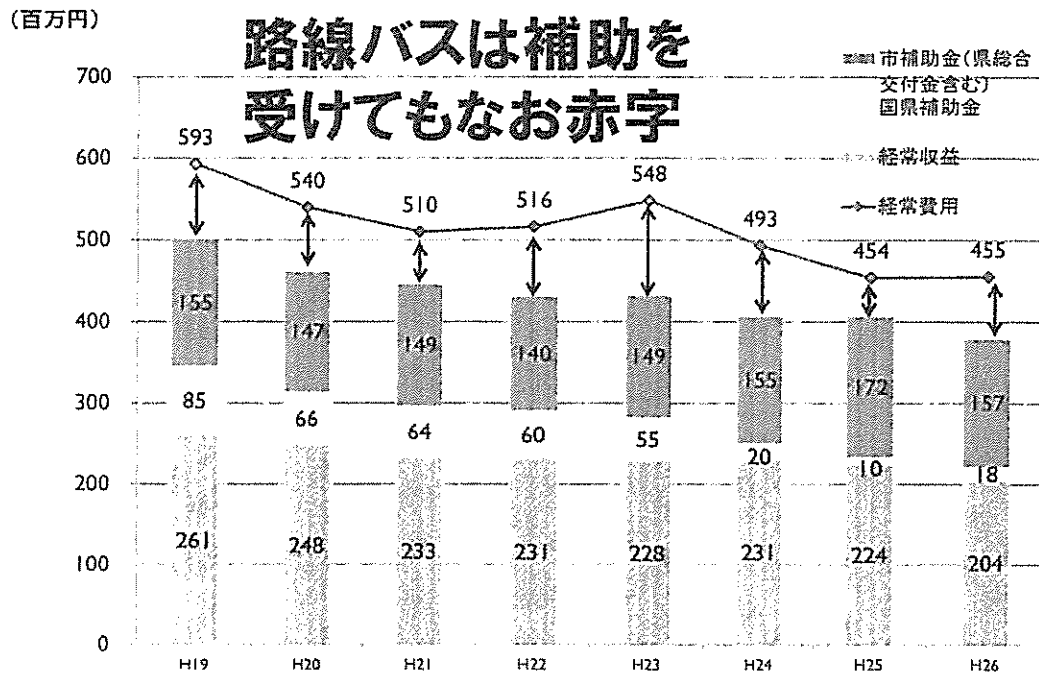


3. 現状と課題/路線バス運行補助金

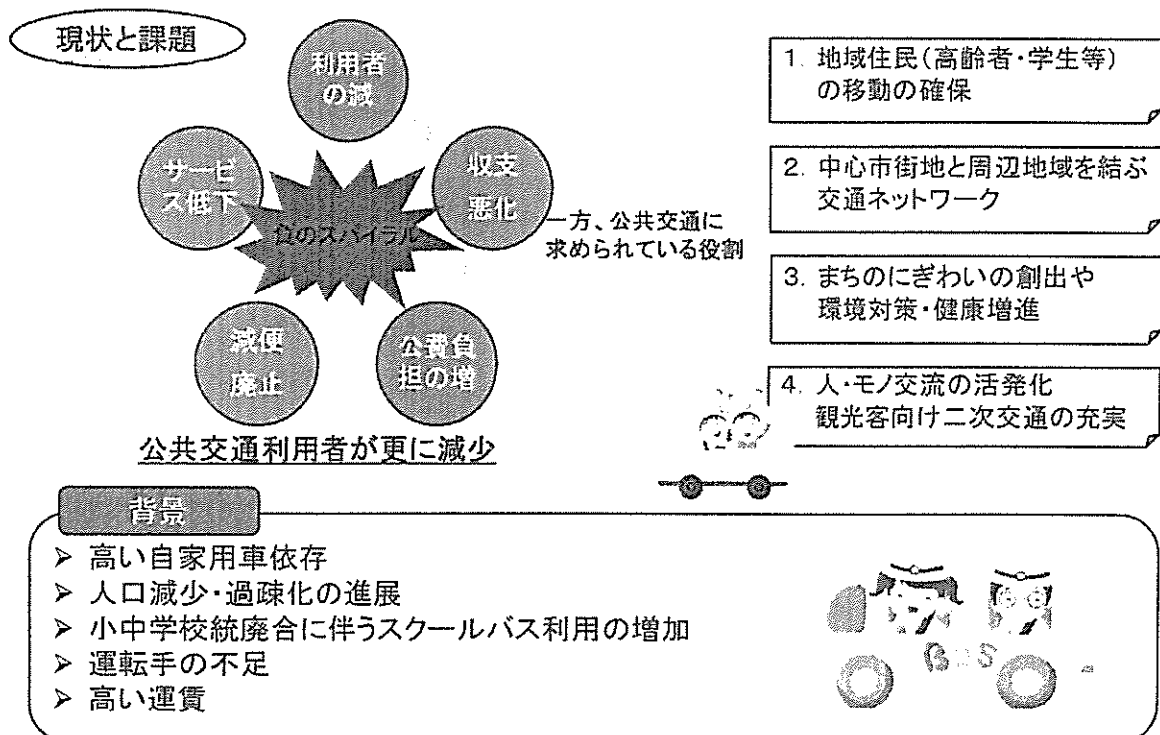


(生活交通バス維持費補助金・バス路線運行事業費補助金の推移)

3. 現状と課題/路線バスの収支



3. 現状と課題/まとめ



4. 「地域公共交通網形成計画」の策定

目的

市民の移動の足が確保され、安心して暮らせる活力に満ちた地域社会の実現

地域公共交通総合連携計画 H26-30

基本理念

- ◇ 基本となるバス路線を中心に効率化
- ◇ 主たるバス路線は市の責務として維持
- ◇ その他路線の維持は地域主体を基本

6つの目標

- ① 既存の公共交通体系の見直し
- ② 公共交通を分かりやすくする
- ③ まちづくりとバスの連携
- ④ 公共交通に対する市民意識の醸成
- ⑤ 「マイバス意識」による地域主体の交通確保
- ⑥ 公共交通のあり方を議論する場の開催

地域協働推進事業計画 H26-30

《計画の目的》

地域、交通事業者、行政等が一体となって、地域公共交通の利便性の向上と利用促進を図る。

地域公共交通活性化再生法の改正 (H26.5)

《追加する事項》

- まちづくりとの連携
- 全体を見渡した面的な公共交通ネットワークの再構築

「網形成計画」へ移行

- 地域概況、公共交通実態調査
 - ・利用者アンケート
 - ・市民からのヒアリング等
- まちづくり関連計画との整合
 - ・都市計画マスタープラン
 - ・中心市街地活性化基本計画
 - ・つるおか地域福祉プランなど
- 観光、商工関係団体との連携
- 現状の分析、課題の整理
- 法定協議会で施策の検討

メリット

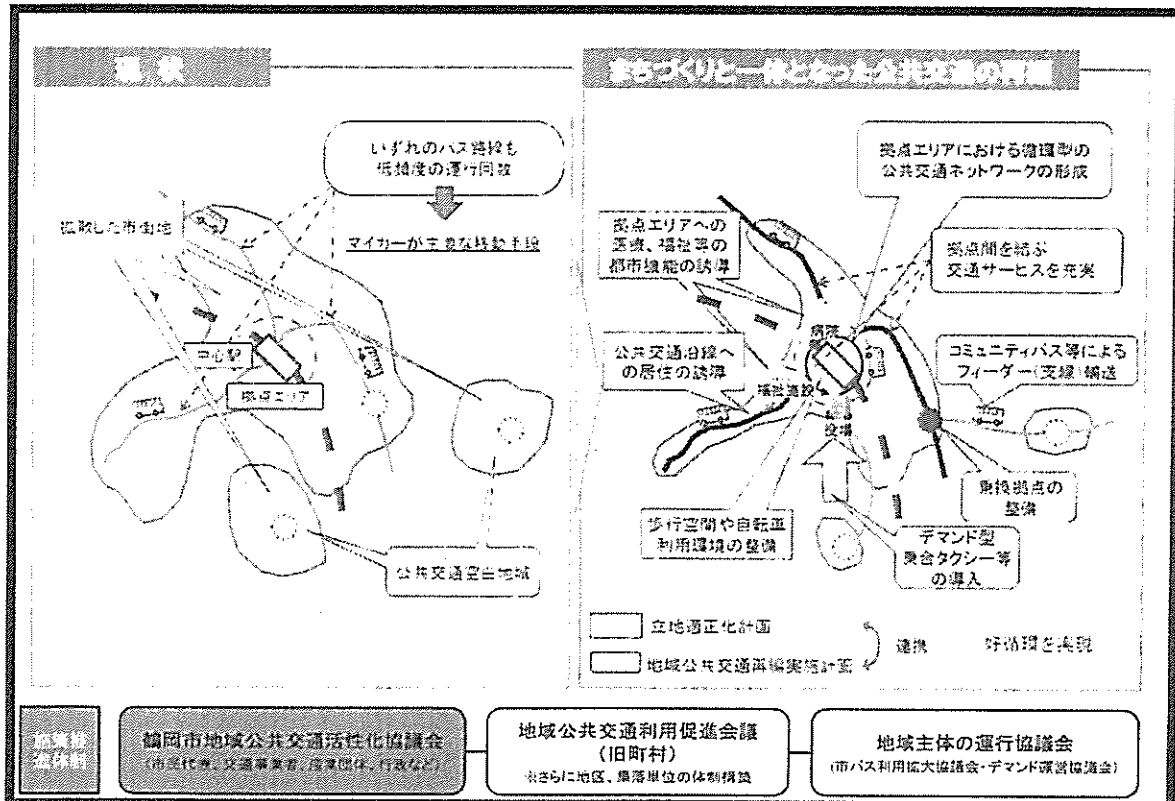
計画に基づき特定事業(再編実施事業等)を実施する際に、関係法令の特例措置や国による財政支援等が受けられるほか、地方債の配慮も受けられる。

地域公共交通網形成計画 H28-32

課題

- 中心市街地と周辺地域、地域内移動手段の再編・確保、路線の効率化
- 公共施設、観光商業施設等への乗入れなどによるまちづくりとの連携
- 乗り継ぎの利便性向上
- 高齢者等交通弱者対策
- 地域主体の運行支援
- 行政、交通事業者、地域が一体となった公共交通利用促進体制の構築
- 財政負担の軽減など

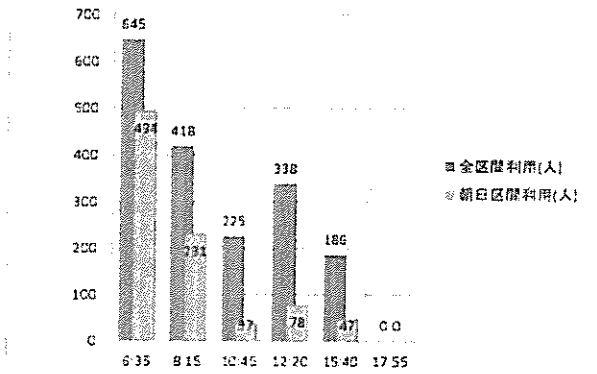
4. 「地域公共交通網形成計画」の策定(再編イメージと推進体制)



利用状況：平成26年10月20日～12月20日

〔上田沢 → Sモール 行き〕

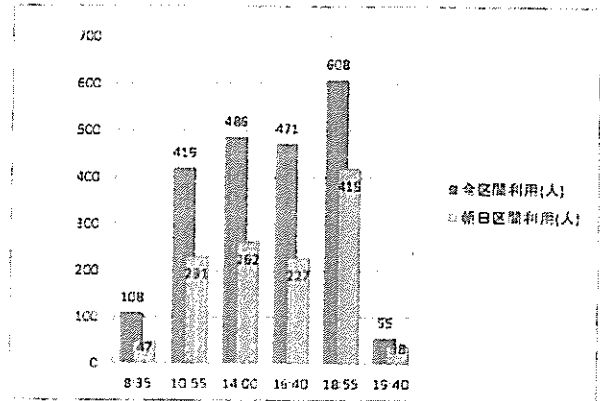
上田沢(発)	6:35	8:15	10:45	12:20	15:40	○17:55
新築合(着)	7:00	8:40	11:07	12:42	16:02	18:16
Sモール(着)	7:34	9:16	11:43	13:18	16:38	—
全区間利用(人)	645	418	225	338	186	0
1日平均(人)	10.4	6.7	5.2	5.5	3.0	0.0
平日区間利用(人)	494	231	37	78	47	0
1日平均(人)	8.0	3.7	0.9	1.3	0.8	0.0



平日区間 ○ 上田沢⇒下村口の利用
 □ 土曜・日曜・祝日及び12/31は運休
 ○ 新築合止まり

〔Sモール → 上田沢 行き〕

Sモール(発)	8:35	10:55	14:00	16:40	18:55	△19:40
上田沢(着)	9:35	11:55	15:00	17:40	19:55	20:34
全区間利用(人)	108	419	486	471	608	55
1日平均(人)	2.5	6.8	7.8	7.6	9.8	5.5
平日区間利用(人)	47	231	262	227	419	38
1日平均(人)	1.1	3.7	4.2	3.7	6.8	3.8

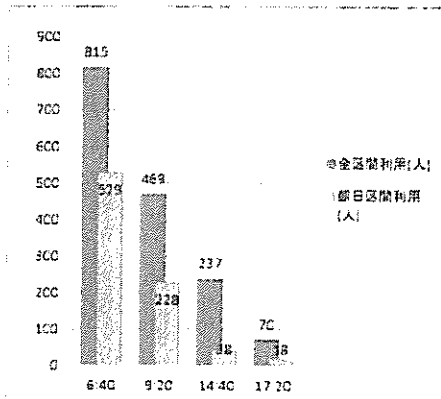


平日区間 △ 下村口⇒上田沢の利用
 □ 土曜・日曜・祝日及び12/31は運休
 △ 4/6～10/31の運行、土曜・日曜・祝日・7/28～8/21

利用状況：平成26年10月20日～12月20日

〔大鳥 → Sモール 行き〕

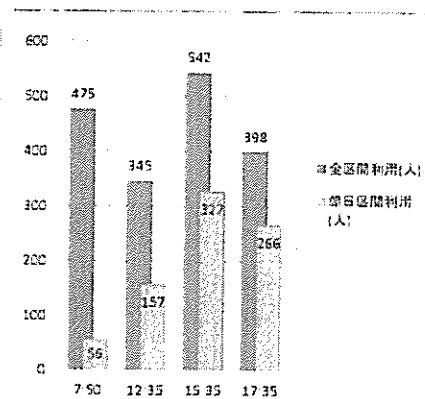
西大鳥(発)	6:40	9:20	14:40	17:20
Sモール(着)	7:59	10:38	15:58	18:38
全区間利用(人)	815	469	237	70
1日平均(人)	19.0	7.6	5.5	1.1
平日区間利用(人)	529	228	38	18
1日平均(人)	12.3	3.7	0.9	0.3



平日区間 □ 西大鳥⇒下村口の利用
 □ 土曜・日曜・祝日及び12/31は運休

〔Sモール → 大鳥 行き〕

Sモール(発)	7:50	12:35	15:35	17:35
西大鳥(着)	9:05	13:55	16:55	18:55
全区間利用(人)	475	345	542	398
1日平均(人)	7.7	8.0	8.7	9.3
平日区間利用(人)	56	157	327	266
1日平均(人)	0.9	2.5	5.3	6.2

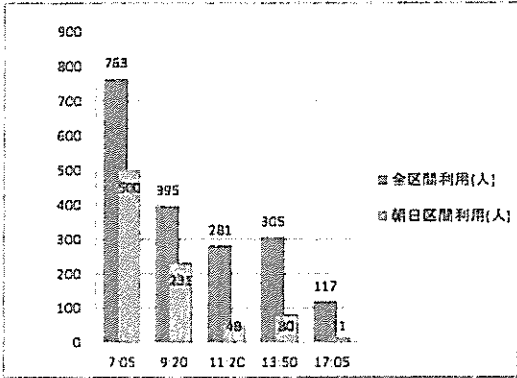


平日区間 □ 下村口⇒西大鳥の利用
 □ 土曜・日曜・祝日及び12/31は運休

利用状況：平成26年10月20日～12月20日

[田麦俣 → Sモール 行き]

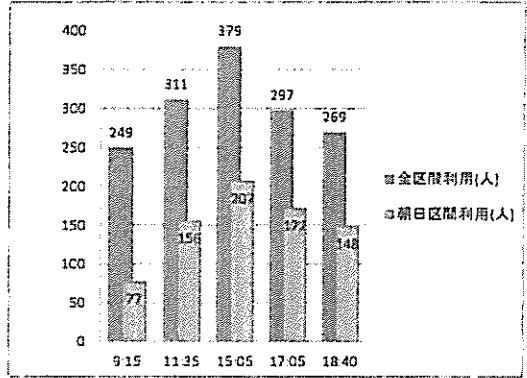
田麦俣(発)	7:05	9:20	11:20	13:50	17:05
Sモール(着)	8:00	10:17	12:17	14:47	18:02
全区間利用(人)	763	395	281	305	117
1日平均(人)	17.7	6.4	4.5	4.9	1.9
朝日区間利用(人)	500	231	48	80	11
1日平均(人)	11.6	3.7	0.8	1.3	0.2



朝日区間 … 田麦俣⇒橋村口の利用
 全区間 … 土曜・日曜・祝日及び12/31は連休

[Sモール → 田麦俣 行き]

Sモール(発)	9:15	11:35	15:05	17:05	18:40
田麦俣(着)	10:13	12:33	16:03	18:03	19:38
全区間利用(人)	249	311	379	297	269
1日平均(人)	4.0	5.0	6.1	4.8	6.3
朝日区間利用(人)	77	156	207	172	148
1日平均(人)	1.2	2.5	3.3	2.8	3.4

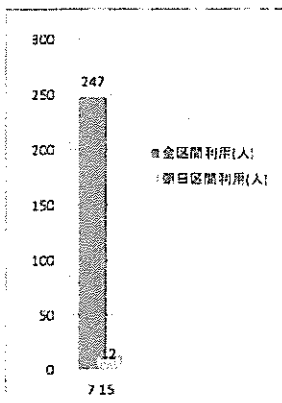


朝日区間 … 橋村口⇒田麦俣の利用
 全区間 … 土曜・日曜・祝日及び12/31は連休

利用状況：平成26年10月20日～12月20日

[朝日庁舎 → Sモール 行き]

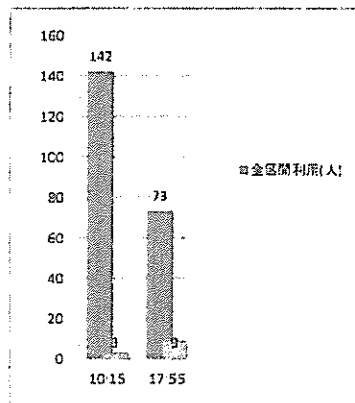
朝日庁舎(発)	7:15
Sモール(着)	8:05
全区間利用(人)	247
1日平均(人)	5.7
朝日区間利用(人)	12
1日平均(人)	0.3



朝日区間 … 朝日庁舎⇒沖田の利用
 全区間 … 土曜・日曜・祝日及び12/31～1/3の間連休

[Sモール → 朝日庁舎 行き]

Sモール(発)	10:15	17:55
朝日庁舎(着)	11:10	18:50
全区間利用(人)	142	73
1日平均(人)	3.3	1.7
朝日区間利用(人)	3	9
1日平均(人)	0.1	0.2



朝日区間 … 沖田⇒朝日庁舎の利用
 全区間 … 土曜・日曜・祝日及び12/31～1/3の間連休

1. はじめに

本市の公共交通は、鉄道、路線バス、タクシーがあり、通勤、通学、通院、買い物等を主な目的とする市民生活の足として重要な役割を果たしています。

しかしながら、自家用車の普及、少子化、人口減少等社会情勢の変化に伴い、公共交通の利用者は年々減少傾向にあるため、収益が悪化し公共交通の維持が困難となり、路線バスの減便や廃止が進んでいる状況にあります。

一方で、高齢者をはじめとする自動車等の移動手段を持たない住民にとって、公共交通は日常生活を送る上で重要な役割を担っています。

これらの課題を踏まえ、本市の実情にあった効率的で持続可能な公共交通体系を構築するため、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年10月1日施行）第5条第1項に基づき、平成23年3月に「鶴岡市地域公共交通総合連携計画」を策定し、各種施策を実施してまいりました。

この度、計画期間が満了することから、改めて平成26年度から5年間の「鶴岡市地域公共交通総合連携計画」（以下、本計画とする。）を策定することで、引き続き公共交通の持続性を確かなものとし、自動車を運転できない方をはじめ、誰もが日常生活において移動しやすい環境を築くため、さらなる施策を推進するものです。

高い自動車利用率と公共交通利用者の減少

【高い自動車利用率と鉄道・バス利用者の減少】

市内では、少子高齢化の急速な進行やマイカーへの依存の高まりなどにより、鉄道および路線バスの利用者は減少傾向にあり、市域全体における公共交通の利用者が減少の一途を辿っています。

収支率の悪い路線の増加による、公的負担の拡大

【路線バス存続のため、年間約1億4千万円を市が負担】

市内では、路線バスの利用者の減少に伴い収入が減少し、加えて、路線バスの運行・維持に対する市の負担額が増加しており、市は年間約1億4千万円以上の補助金を負担しています（H24年度）。

路線バスの減便や廃止による、バス運行サービスの低下

【路線バスの減便や廃止に伴い、利用しにくい交通手段へ】

市内では上記の要因により、利用者が少ない路線などにおいて、年々、路線の減便や廃止が行われ、一部の地区ではデマンドタクシーによる代替公共交通手段が確保されていますが、それ以外の地区ではバスの利便性が低下し、利用しにくい状態となっています。

図 1-1 悪循環による路線バスの衰退

2-2 位置づけ（基本的な方針及び計画期間）

本市では、市政の方向性については「鶴岡市総合計画」（平成21年1月、鶴岡市）に定めるとともに、本市を含む5市町から構成される庄内地区における公共交通の将来のあり方については、「庄内地区公共交通総合連携計画」（平成22年3月、鶴岡市・酒田市・三川町・庄内町・佐佐町）を策定し、実現に向けた具体的な施策の方向性を明確に定めています。

本計画は、これらを上位計画に位置付け平成23年3月に策定した「鶴岡市地域公共交通総合連携計画」の更新計画として策定するものです。

本計画の位置づけ

本計画は、「鶴岡市総合計画」（平成21年1月）および「庄内地区公共交通総合連携計画」（平成22年3月）を上位計画として、また、平成23年3月に策定した「鶴岡市地域公共交通総合連携計画」の更新計画として、市内の公共交通分野の具体施策を展開していくための実行計画として位置づけます。

本計画の概要

本計画は市内の公共交通を対象とし、上位計画を踏まえ、見直しに向けた施策メニューを検討します。また、市内各地区の実情に即した公共交通への見直しを進めるために地区別の検討を行い、平成26年度以降の事業計画を検討するものです。

【基本的な方針】

平成20年度に策定された「鶴岡市総合計画」における交通分野、及び、平成21年度に策定された「庄内地区公共交通総合連携計画」を市内各地区の特性に見合った形で実行するため、バス路線網や運行形態、その他交通機関との連携等を見直し、生活交通の確保、まちの活性化、観光振興、地球温暖化防止等を目的とした公共交通体系を実現します。

【計画期間】

計画期間は、平成26年度から平成30年度までの5年間とします。

図 2-2 本計画の基本的な方針及び計画期間

2-3 基本理念

上位計画との整合性を図りながら施策メニューを実施していくにあたって、これら上位計画の方向性を踏まえた基本理念を以下のとおり明確に定めます。

- ①市全域の公共交通ネットワークについては基本となるバス路線を中心に効率化を図ります。
- ②公共交通ネットワークのうち、主たるバス路線については市の責務としてその維持に努めます。
- ③その他のバス路線の維持については、地域の方々による「地域の生活交通は自分たちで創り、守る」という「マイバス意識」による地域の主体的な取り組みを基本とします。

2-4 目標

本計画の目標設定については、上位計画との整合を図りながら実行するため、以下の目標を定め、計画を策定します。

鶴岡市総合計画

基本方針：公共交通ネットワークを維持、増進し、広範な市域における市民の日常の移動

手段の確保

計画の目標 市営バス路線の維持存続と利用拡大・JR 羽越本線の利便性向上

庄内地区地域公共交通総合連携計画

基本方針：地域住民と観光客に使いやすい公共交通の実現

計画の目標（鶴岡市＋全域目標を抜粋）

①鉄道とバスの乗り継ぎ利便性向上

■公共交通案内情報等の提供 ■乗り継ぎしやすいダイヤの調整

②駅前地区の賑わい創出

■鶴岡駅前の待合い環境の整備 ■鶴岡駅前広場の機能向上の検討

③地域資源を活用した公共交通の利用促進

■鉄道利用の促進及び沿線地域の活性化

基本理念

- ①市全域の公共交通ネットワークについては基本となるバス路線を中心に効率化を図ります。
- ②公共交通ネットワークのうち、主たるバス路線については市の責務としてその維持に努めます。
- ③その他のバス路線の維持については、地域の方々による「地域の生活交通は自分たちで創り、守る」という「マイバス意識」による地域の主体的な取り組みを基本とします。

鶴岡市地域公共交通総合連携計画の目標

- 目標① 既存の公共交通体系の見直し
- 目標② 公共交通を分かりやすく利用できるシステムの構築
- 目標③ まちづくりとバスの連携
- 目標④ 公共交通利用に対する市民意識の醸成
- 目標⑤ 「マイバス意識」による地域主体の公共交通維持体制の構築
- 目標⑥ 今後の公共交通のあり方を議論する場の開催

図 2-3 本計画の目標

目標①:既存の公共交通体系の見直し

既存の路線バスは、市民の移動実態に合わせた効率のよい運行に見直す必要があるため、市民の「足」の維持・確保を基本に、公共交通ネットワークを再考し、効率化と利便性の向上を図ります。

(施策メニュー)

- ・公共交通ネットワークを幹線と枝線に区分・階層化するとともに、重複区間を集約するなど効率化を図り、路線の確保維持に努めます。
- ・通勤・通学・通院など様々な移動目的など利用者ニーズに配慮した運行ダイヤの改善や再編などの見直しを行い、利便性の向上を図ります。
- ・公共交通機関同士の乗継ぎが容易に行えるよう、乗り継ぎ拠点の整備を図ります。またバス停留所の整備支援を行います。
- ・高齢者などの交通弱者の移動手段を確保するため、地域特性に合った少量輸送のあり方・組合せについて調査・検討します。

目標②:公共交通を分かりやすく利用できるシステムの構築

公共交通をより分かりやすく、より利用しやすくするために、情報発信機能の充実とサービス向上、利便性を高めるシステムの改善・導入に努めます。

(施策メニュー)

- ・分かりやすいバスマップの作成など公共交通情報の発信機能充実を図り、市民がもっと公共交通を利用できるようなサービス向上に努めます。
- ・自動車を運転しない市民、これから運転を控えようとする市民、遠距離通学する学生に、将来にわたって分かりやすく利便性の高い安全な公共交通を実現します。

目標③:まちづくりとバスの連携

市内には魅力ある自然や観光資源、それに商業施設があり、その資源等の活用と、公共交通利用拡大の相乗効果が求められています。また、誰もが気軽に公共交通でアクセスできるようにし、観光客による交流人口の拡大や、多様な事業主体が運行する送迎バス等との連携による“交通コスト”の削減も課題となっています。

そこで、関係機関、施設と連携し、より柔軟なサービスの提供を可能にし、利便性を高め、利用促進を図ります。

(施策メニュー)

- ・公共交通に関係する多様な機関をはじめ、観光施設、商業施設、地域活性化施設等が連携し、利用者の目線に立って市内の公共交通サービスを総合的に企画、管理、改善する調整組織が求められ、その立ち上げ等を支援していきます。
- ・公共交通の利用を促進する施策により、利用する市民も、公共交通に関わる全ての事業者も共にメリットを享受できる関係を目指します。

目標④：公共交通に対する市民意識の醸成

現在、自家用車を利用することで不便のない市民も、将来、運転を控えようとする時には公共交通が必要になっていきます。そのため、公共交通を持続していかなければなりません、それには市民も“利用する責任”を今以上に意識する必要があります。

そこで、公共交通の利用意識が薄れている現状から、公共交通を利用しようという意識に変化させていくために、公共交通を利用した方が自分にとっても社会にとってもメリットが多いことを市民に伝え続けるとともに、インセンティブ(動機付け)を与えるなどしていきます。

(施策メニュー)

- ・モビリティマネジメントの実施により、地球温暖化防止に向けたCO2 排出量削減の必要性や、運動不足の解消、経済性や交通事故の危険回避など、自発的に自動車の過度な利用を控え、できるだけ公共交通を利用する方向へ促していきます。
- ・地域公共交通は“何のために守るのか”という目的意識と、“自分たちで守る”という主体性の大切さを啓蒙し、市民、交通事業者、行政等が協働して、公共交通の利用促進に取り組んでいきます。

目標⑤：「マイバス意識」による地域主体の公共交通維持体制の構築

公共交通体系の見直しを受けて、今後、新たなバス路線を運行することが困難となることが想定されます。一方、現状での公共交通空白区域や、今後、路線バスが廃止されることが予想される区域では、地域住民の足を確保するため、新たな公共交通システムの導入が必要となります。

そこで、これらの区域では、住民に「地域の公共交通は自分たちで創り、守る」という「マイバス意識」を醸成させ、地域住民が主体となった取り組みを進めていきます。

(施策メニュー)

- ・身近な交通手段を確保・維持を目的に、地域ぐるみで公共交通の利用促進に取り組む体制の構築、運営を支援していきます。
- ・地域主体の新たな公共交通システム導入については、実態調査に基づき地域に合った移送手段の確保に向け検討を行います。

目標⑥：今後の公共交通のあり方を議論する場の開催

今後、全国的に人口は減少し、高齢化率が上昇していくことが想定され、鶴岡市もまた例外ではありません。鶴岡市のまちづくりや市民の移動実態などが変化していく中で、市民の“移動の足”として公共交通を確保していく必要があります。そこで、関係機関を交えて鶴岡市の公共交通のあり方を議論する場を開催します。

(施策メニュー)

- ・議論を通して、市民の移動実態を踏まえた公共交通を目指し、将来的に公共交通の活性化を図っていきます。
- ・公共交通の実態を広く市民が共有し、関係機関等が共に公共交通のあり方を考える場を創出します。また、地域単位に膝を交えたワークショップ意見交換会等を開催し、地域の公共交通の確保・存続を目指した語らいの場を設置します。

2-5 目標を達成するために行う施策メニュー及び実施主体

本計画の目標を達成するために行う施策メニュー及び実施主体を以下に示します。

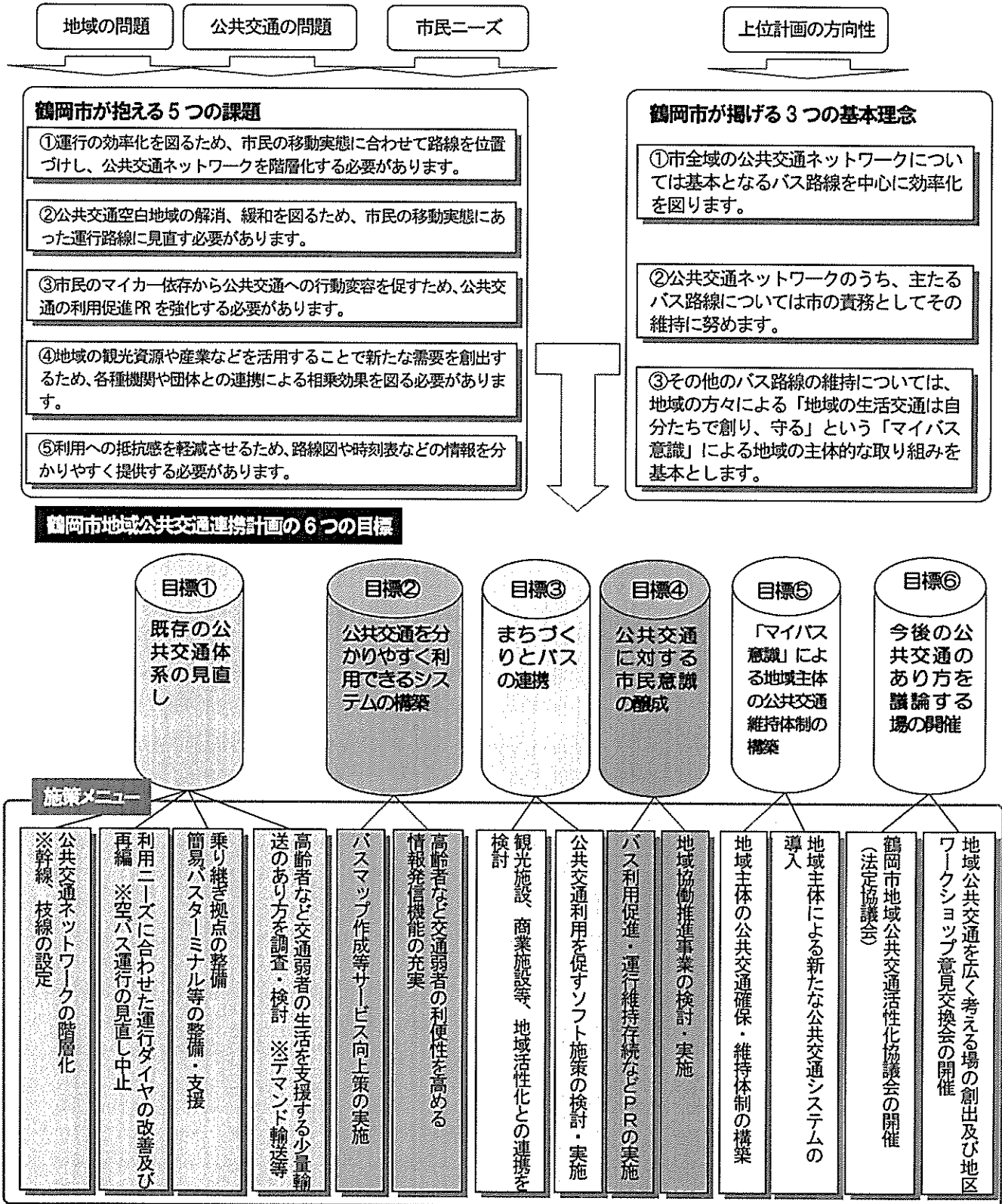


図 2-4 目標を達成するために行う施策メニュー

表 2-1 施策メニューの実施主体

目標	施策メニュー	(参考)説明 掲載ページ	実施主体
目標① 既存の公共交通体系 の見直し	(1) 公共交通ネットワークの階層化 ※幹線・枝線の設定	P. 9	・協議会 ・鶴岡市 ・交通事業者
	(2) 利用ニーズに合わせた運行ダイヤの改善及び再編 ※空バス運行の見直し	P. 9	・協議会 ・鶴岡市 ・交通事業者
	(3) 乗り継ぎ拠点の整備、簡易バスターミナル等の整備・支援	P. 10	・協議会 ・鶴岡市 ・交通事業者
	(4) 高齢者など交通弱者の生活を支援する少量輸送のあり方を 調査・検討 ※デマンド輸送等	P. 12	・協議会 ・鶴岡市 ・交通事業者
目標② 公共交通を分かりやすく 利用できるシステムの 構築	(5) バスマップ作成等サービス向上策の実施	P. 15	・協議会 ・鶴岡市 ・交通事業者
	(6) 高齢者など交通弱者の利便性を高める情報発信機能の充実	P. 15	・協議会 ・鶴岡市 ・交通事業者
目標③ まちづくりとバスの連 携	(7) 観光施設、商業施設等、地域活性化との連携を検討	P. 18	・協議会 ・鶴岡市 ・交通事業者
	(8) 公共交通利用を促すソフト施策の検討・実施	P. 19	・協議会 ・鶴岡市 ・交通事業者
目標④ 公共交通利用に対す る市民意識の醸成	(9) バス利用促進・運行維持存続などPRの実施	P. 22	・協議会 ・鶴岡市 ・交通事業者
	(10) 地域協働推進事業の検討・実施	P. 23	・協議会 ・鶴岡市 ・交通事業者
目標⑤ 「マイバス意識」による 地域主体の公共交通維 持体制の構築	(11) 地域主体の公共交通確保・維持体制の構築	P. 24	・協議会 ・鶴岡市
	(12) 地域主体による新たな公共交通システムの導入	P. 24	・協議会 ・鶴岡市
目標⑥ 今後の公共交通のあり 方を議論する場の開催	(13) 鶴岡市地域公共交通活性化協議会の開催 (法定協議会)	P. 24	・協議会 ・鶴岡市 ・交通事業者
	(14) 地域公共交通を広く考える場の創出及び地区ワークシ ョップ意見交換会等の開催	P. 24	・協議会 ・鶴岡市 ・交通事業者

※「協議会」とは、「鶴岡市地域公共交通活性化協議会」をいう。

※「交通事業者」とは、「鶴岡市地域公共交通活性化協議会参加交通事業者」をいう。

3. 目標達成のための施策メニュー

3-1 施策メニューの具体例

目標①. 既存の公共交通体系の見直し

(1) 公共交通ネットワークの階層化

a) 幹線バス・枝線バスの設定

既存路線バスを幹線バス（鶴岡市中心地と各地域の拠点をつなぐ路線バス）と枝線バス（地域内を運行する路線バス）に区分・階層化し、階層に見合ったメリハリの効いた公共交通ネットワークに見直します。

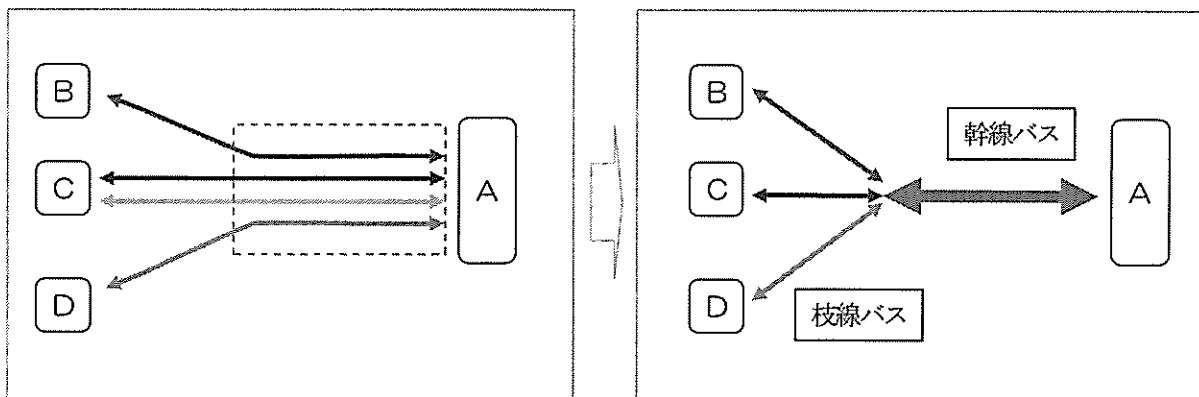


図 3-1 公共交通ネットワーク階層化のイメージ

(2) 利用ニーズに合わせた運行ダイヤの改善及び再編

a) 分かりやすいバス路線網への見直し

路線バス同士のルート重複や複雑な循環ルートなど、複雑で分かりにくい運行を行っている路線バスが存在します。それらの問題を解決するため、運行ルートの単純化、重複区間の解消を行い、分かりやすいバス路線網に再編するなど見直します。

・巡回ルートが回り方によってルートが違う？分かりにくい…。

・ルートを単純化し分かりやすい運行ルートへ変更する。

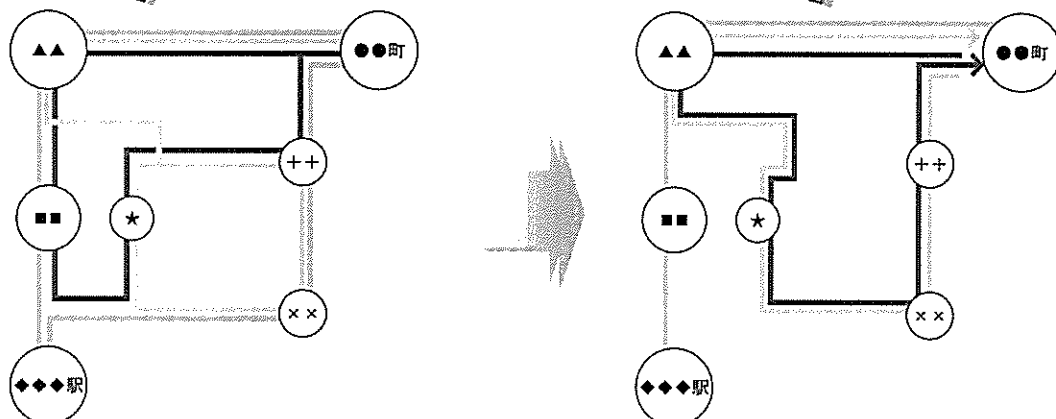


図 3-2 分かりやすいバス路線網への見直しイメージ

b) 利用目的に対応した運行ダイヤの見直し

路線バスの利用の多くは交通弱者である高齢者・通院患者、免許を保有しない学生が中心です。現在、利用者のニーズに対応した運行ダイヤ設定になっていないところもあるため、各地区の実情に合わせた運行ダイヤに見直します。

c) スクールバス・福祉バス等の混乗化・間合い利用による有効活用

現在運行しているスクールバス・福祉バス等の目的バスを混乗化・間合い利用する事例が全国的に見られます。スクールバスの場合、既に多くの地域で運行されているものの、登下校のみの使用となっており、それ以外の時間帯で利用することができれば地域の交通資源として活用することが可能です。

(3) 乗り継ぎ拠点の整備、簡易バスターミナル等の整備・支援**a) 既存鉄道駅及び地域公共交通拠点となる「乗り継ぎ拠点」の整備**

公共交通ネットワークの階層化に伴い、鉄道からバス、バスからバスへの乗継ぎが必要になります。そこで、公共交通機関同士の乗継ぎが容易に行えるよう、既存の鉄道駅や地域の公共交通拠点となる「乗り継ぎ拠点」など交通結節点の改善を行います。

商業施設を活用した「乗り継ぎ拠点」



公共施設を活用した「乗り継ぎ拠点」



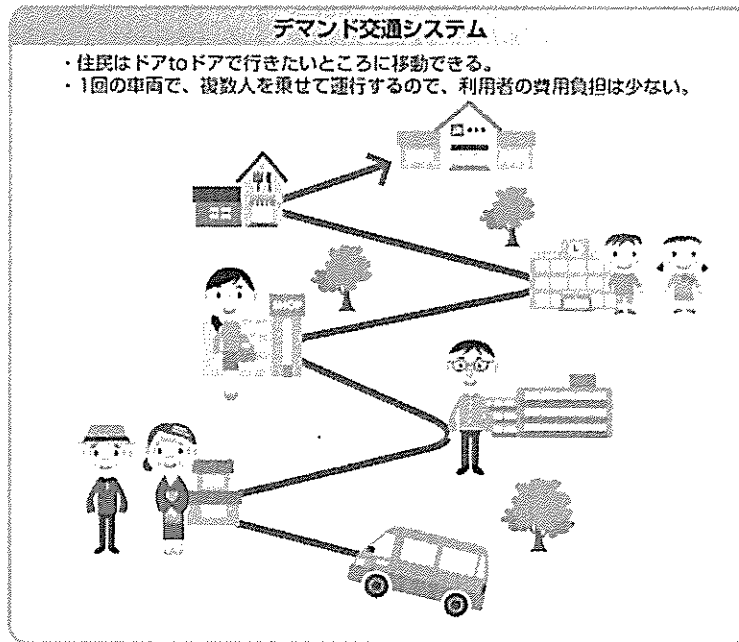
図 3-3 乗り継ぎ拠点の整備イメージ

(4) 高齢者など交通弱者の生活を支援する少量輸送のあり方を調査・検討

a) デマンド型(予約制)バスの運行・導入

デマンド運行とは、利用者がある場合のみバスを走らせる「需要 (Demand)」に応じた運行を行う仕組みです。

デマンド運行の運行方式として、路線を設定しない「ドア to ドア方式」と路線・運行時間を設定した「定時定路線方式」などがあり、地域の実情に見合った運行方式で導入が進められています。



資料：全国デマンド交通システム導入機関連絡協議会

図 3-5 デマンド運行の仕組み(ドア to ドア方式)

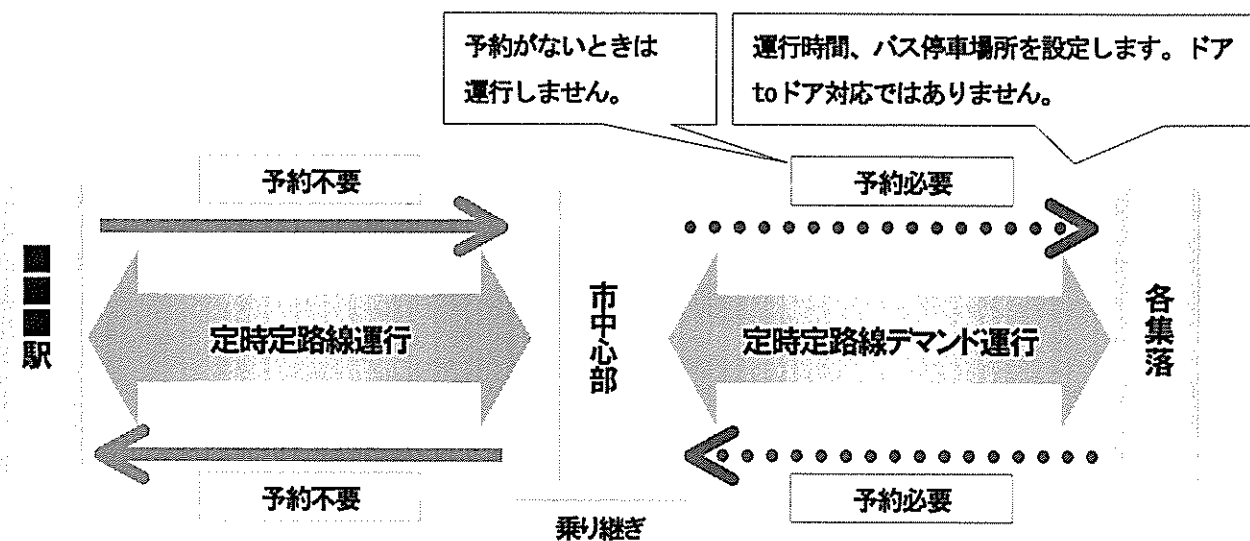
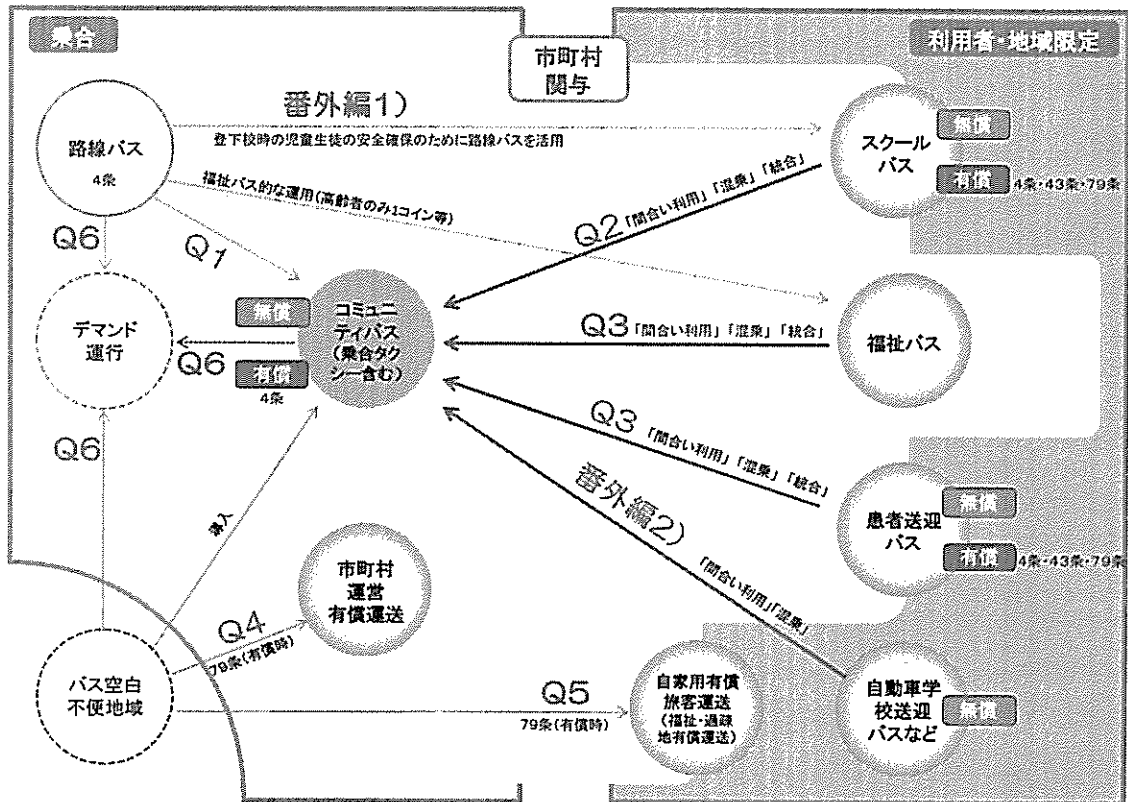


図 3-6 デマンド運行の仕組み(定時定路線方式)

b) コミュニティバスの運行・導入

コミュニティバスとは、路線バスと乗合タクシーの間を埋める小型バスで、バス不便地区を運行する新しい乗合バスの総称です。路線バスを利用するには不便な地区に住む市民のモビリティ確保、利便性向上、中心市街地活性化を目的に全国各地で運行しています。コミュニティバスの導入方法については様々な方法・アプローチがあるため、地域の実情に合わせた運行形態を検討します。



方法	意味
間合い利用	運行時間帯以外の間合いの時間をコミュニティバス化して、一般住民に輸送サービスを提供する。
混乗化	高齢者や患者が利用する福祉バス・患者送迎バスに一般住民も乗れるようにする。
統合 (乗合化)	福祉バスや患者送迎バス本来の目的をなくし、コミュニティバスとして乗合化する。

資料：なるほど！！公共交通の勘どころ（国土交通省九州運輸局）

図 3-7 コミュニティバス導入に向けたアプローチ

目標③. まちづくりとバスの連携

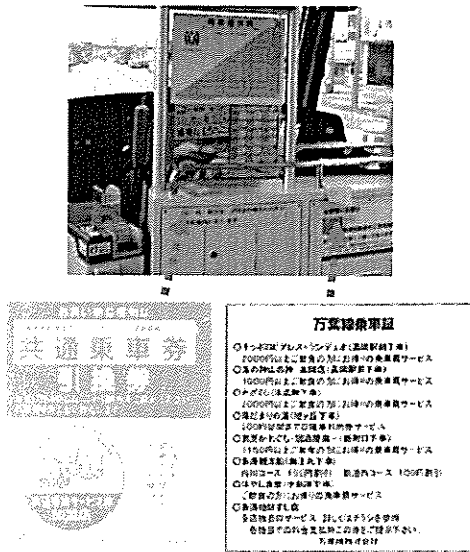
(7) 観光施設、商業施設、地域活性化との連携を検討

a) 既存の枠組みとのタイアップ

公共交通の利用や定期利用による特典制度について協議・調整を行います。

富山県高岡市の万葉線

新潟県新発田市のイオン新発田ショッピングセンター



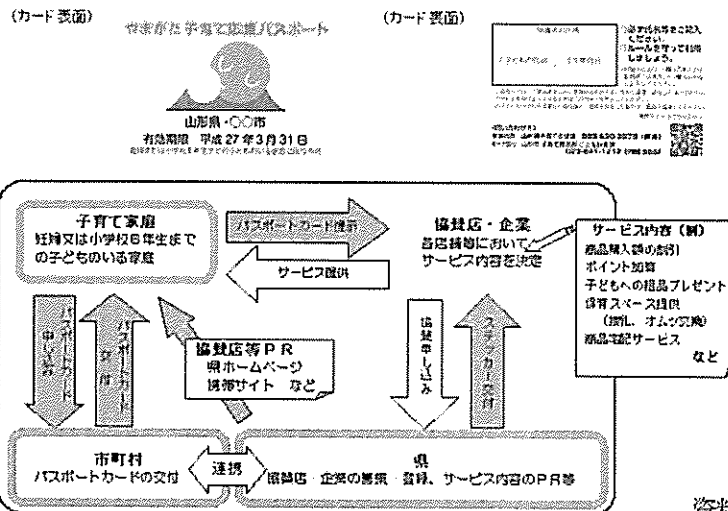
資料：公共交通の利用促進に向けた地域のサポート事例集
(平成22年3月、国土交通省北陸信越運輸局)

図 3-15 地域活性化との連携

図 3-16 商業施設との連携

b) 新たなタイアップの可能性検討

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



資料：山形県ホームページ

図 3-17 事業の仕組みイメージ

c) 民間バスの活用による効率化

商業施設で運行されているバスを活用することで、経費を分散化し、官民両者のコスト軽減に繋がります。また、維持管理・運営を一元化することにより、運行の効率化が図られます。

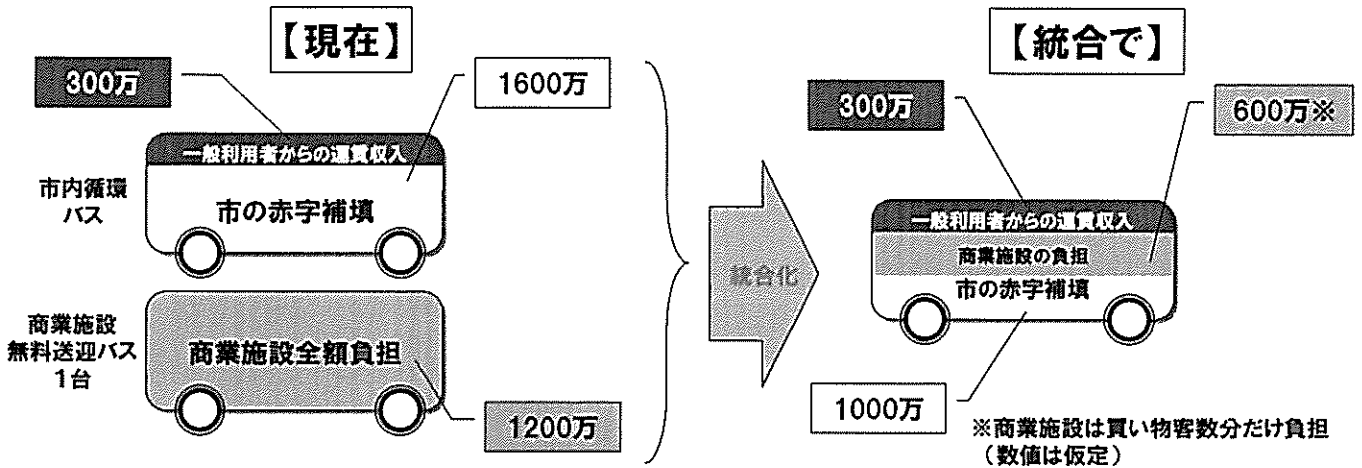


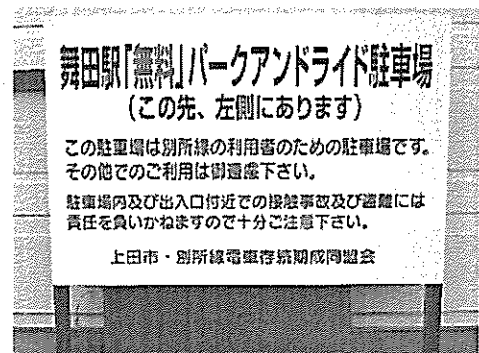
図 3-18 民間バスの活用イメージ

(8) 公共交通利用を促すソフト施策の検討・実施

a) パーク&ライドの整備

パークアンドライドとは、自宅からマイカーで最寄りの公共交通の利便性が高い駅やバス停まで行き、車を停めて公共交通機関を利用して目的地に向かうシステムです。

これはマイカーと公共交通機関の両者の特徴を組み合わせたシステムで、自宅周辺に公共交通機関が無くても、スムーズにバスや電車を利用することが出来ます。



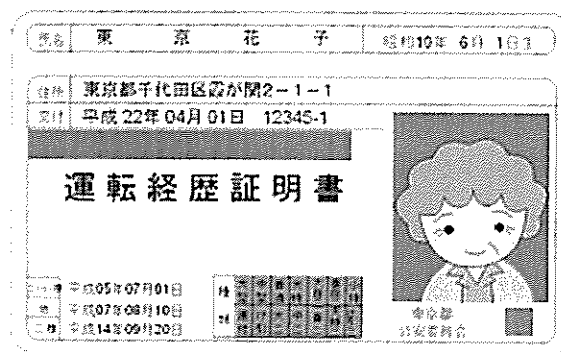
資料：公共交通の利用促進に向けた地域のサポート事例集 (平成 22 年 3 月, 国土交通省北陸信越運輸局)

図 3-19 長野県上田市におけるパーク&バスライド駐車場

b) 運転免許証自主返納制度

道路法改正によって1998年4月から「運転免許証自主返納制度」が導入されました。警視庁では警察署や自動車安全運転センターにて有効な運転免許証を自主返納した後に過去の運転経歴を証明するものとして「運転経歴証明書」を発行しており、これを運転免許返納制度支援協力店へ提示すると割引などの特典が受けられます。

また、地方自治体でも運転免許の返納を支援する一環として路線バスの利用促進に向けた取り組みが全国的に広がっています。山形県では、高齢ドライバーの運転免許証の自主返納を促進するため、山形県ハイヤー協会加盟の78社と個人タクシー91社が平成21年1月から65歳以上の免許返納者を対象にタクシー料金の1割引きサービスを始めています。



出典：警視庁

図 3-20 運転経歴証明書の見本

c) 路線バスの各種乗車券

乗り継ぎによる手間や運行上の安全確保に向けて利用者のニーズに合った乗車券を発行し、路線バスの利便性の向上を図るものとして、各種乗車券の発行が有効です。一般的な乗車券としては定期券や回数券、一日フリー乗車券、年間フリー乗車券、団体券などがありますが、利用者のニーズに合った乗車券により利用促進が図られます。

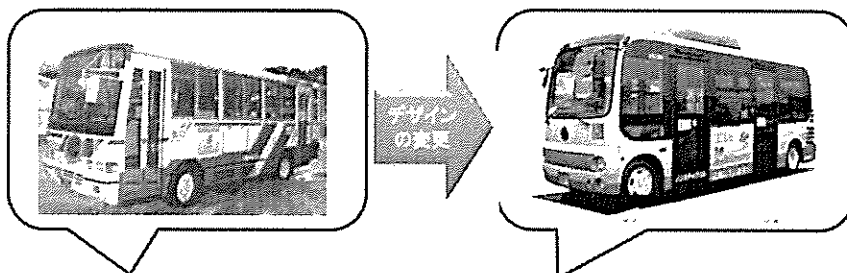
現在、鶴岡市の一部の地域では、限定された路線を年間3万円で乗車可能な「高齢者いきいきパス」を発行しており、今後、さらに利用エリアを拡大することで路線バスの利用促進が期待されます。

c) バス利用に関する総合学習やイベントの開催、広報・PR活動の実施

モビリティマネジメントやノーマイカーデー等の交通政策の推進にあたっては、市民意識の向上が必要になります。広報やPR活動を充実させ、市民意識を向上させるとともに、公共交通に関する総合学習やイベントを開催します。

d) 地域独自のバスデザインの導入

車両デザインの改善は、「バスを利用したくなる」気持ちにさせる一つの方法です。車体のデザインの見直し・改善も公共交通利用促進の一つの対策として位置づけます。



	平成17年 11月	平成18年 1月	平成18年 2月	平成18年 4月	平成18年 8月	平成18年 11月	平成19年 2月
寺田鴻ノ巣山線	137.6	138.2	152.1	158.8	228.8	207.8	214.7
城陽団地線	20.8	16.4	22.1	23.4	29.6	25	31.9
合計	158.4	154.6	174.2	182.2	258.4	232.8	246.6

資料:MMをどう進めるか なぜMMが求められているか/京都府(第二回JCOMM発表資料)

1日平均
利用者数(人)

資料:京都府京都市

図 3-23 車両デザイン変更の効果

(10) 地域協働推進事業の検討・実施

a) 地域ぐるみの公共交通利用促進施策の検討・実施

地域公共交通を確保・維持していくためには、「何のために守るのか」という目的意識と、「自分たちで守る」という主体的な責任感が必要です。その必要性を広く啓蒙し、目的を達成するため、市民、交通事業者、行政等が協働して、公共交通の利用促進に取り組んでいきます。

人口分布や拠点・施設配置、公共交通網などの地域の特性を踏まえた上で、地区別の施策メニューに基づき概略図を以下に示します。

- ・鶴岡市街と地域の拠点は『バス幹線』で繋ぎ、路線の維持を図ります。
- ・バス幹線を補完し、利用者需要に応じた運行を行う『バス枝線』を設定します。
- ・需要の少ない地区と地域拠点を連絡する路線は、現状の路線・運行形態を見直し、既存ストックの活用を含め、新たな交通手段により、公共交通を確保します。
- ・JR線の駅周辺地域では、駅アクセスの向上を図ります。
- ・鶴岡市街地部は回遊性を高めるために循環運行等、路線バスの利便性向上を図ります。
- ・デマンドタクシーと既存公共交通は、競合せず、地域主導による方策で運行します。
- ・スクールバスやその他目的バス等は、路線バスとの統合など、柔軟な方法で運行します。

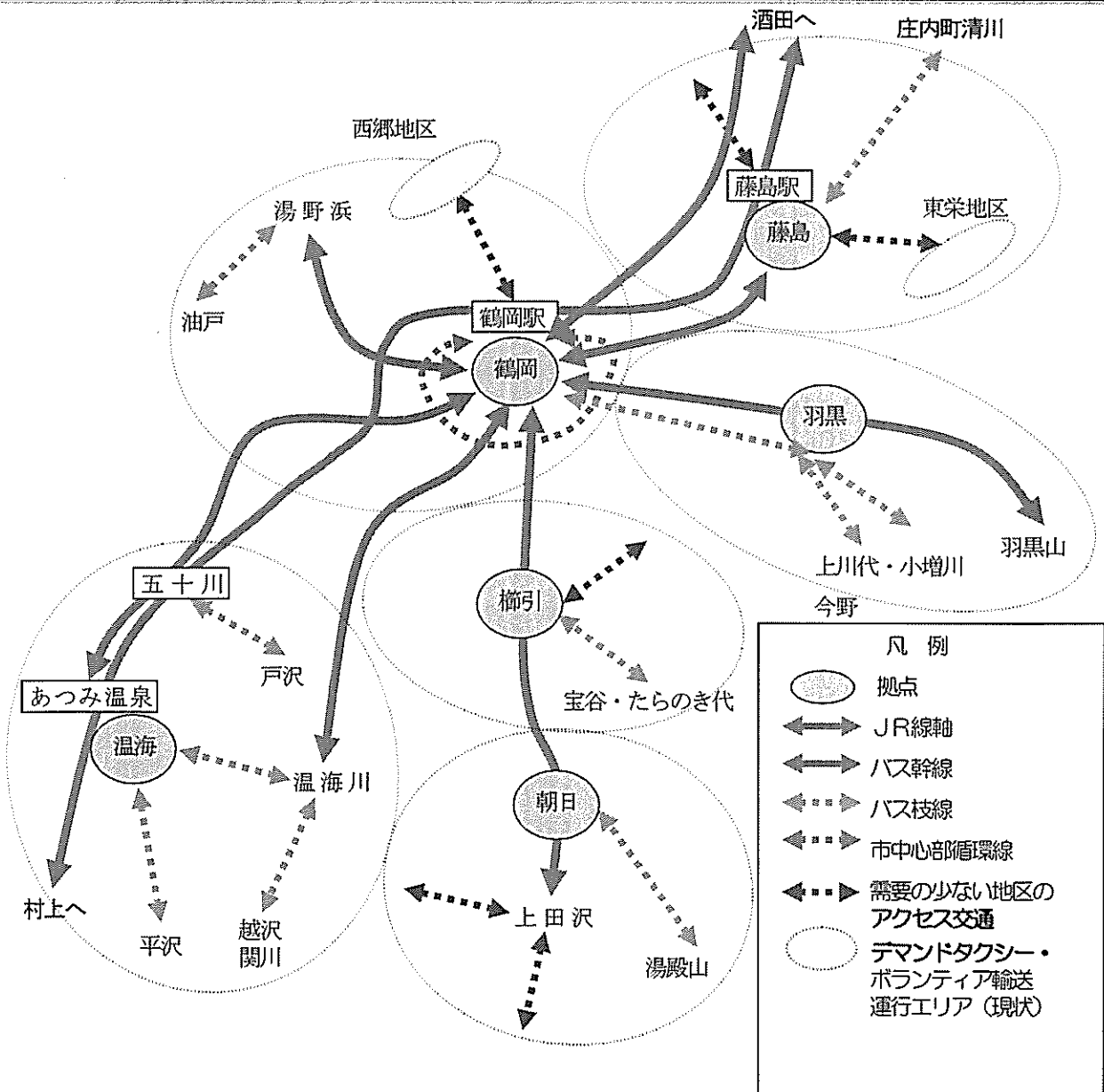


図 3-25 地域別施策メニューの概略図

地域別に2種類のカルテ形式で様式を作成しました。

表 3-2 地域別施策メニューの作成様式

作成様式	掲載内容
カルテ①: 地域における現況とニーズの整理	人口動態、公共交通の利用状況、バス運行路線図、主な目的施設と公共交通空白区域図、地区内の人の動き、住民ニーズ
カルテ②: 地域の課題の解決に向けた方針と対策	問題点と課題、対策方針(案)、対策メニュー(案)

朝日地域の重点課題

(各課の主な取り組み)

鶴岡市朝日庁舎

総務企画課の主な取り組み

1. 過疎・中山間地域への支援

目的：過疎・中山間地域で住民の安心安全が確保され、住み慣れた地域で健やかにかつ心豊かな生活を送るため、下記の項目などに取り組む。

(1) 集落対策事業

内容：過疎地域において、地域住民が主導し行政との協働のもと、地域の実情に応じた集落対策事業を推進する。

①集落ビジョン実践事業（補助金）（大網地域2集落：中村、下村）

(2) 地域おこし協力隊設置事業

内容：過疎地域に都市部の若者を受け入れ、地域行事や生活支援などに従事してもらい、将来の定住をめざす。大鳥地区の2名は今年度で任期の3年が終了するが、来年度以降も残ってもらうため、起業に向けた支援を行う。また、「小さな拠点」づくりの事業実施にむけ、新たに協力隊の配置を検討する。

①大鳥地域おこし協力隊の任期終了翌年の起業に要する経費（人件費ほか：特別交付税措置対象）

②新たな地域おこし協力隊設置に要する経費（人件費ほか：特別交付税措置対象）

(3) 「小さな拠点」づくりの推進

内容：生活機能の集約と生活交通の確保を図りながら、地域住民や地域団体が中心となり、圏域住民が安心して暮らせるよう生活基盤の維持・強化を図る。来年度はモデル地域を指定し、地域おこし協力隊の設置も視野に入れながら、暮らしの安心を支える複数の生活サービスや事業内容について検討する。

①「小さな拠点」形成に要する経費（ソフト・ハード事業：国土交通省補助事業）

2. 生活交通の確保・維持

目的：バス事業収支の悪化や利用者の減少等から、平成29年度から落合周辺までの幹線を除き、大鳥方面と田麦俣方面のバス運行の廃止が提案されている。高校生のバス通学や高齢者の通院や買い物に支障がでないように、生活交通の確保・維持に取り組む。

内容：新たな生活交通の確保対策として、また、観光客の二次交通としての役割も担っている路線でもあるため、スクールバスとの混乗、デマンドバス化、市バス化についての協議を行う。また、「小さな拠点」づくりを進めるなかでも、バス運行のあり方について検討する。

- ①バス実態調査（乗客へのアンケート調査） *実施中
- ②地域住民説明会、意見交換 *平成27年12月予定
- ③地域の意向調査
- ④運行計画の策定、実施に向けた調整・試行
- ⑤朝日地域公共交通再編実施

市民福祉課の主な取り組み

1. 高齢者等が地域に住み続けるための支援(定住支援)

(1) 高齢者等の健康づくりと福祉の向上

- ① 健康づくり・介護予防の充実
 - ・健康運動教室「スッキリ教室」等の開催
 - ・介護予防地域密着サービス事業「いきいきクラブ」
- ② 高齢者等が安心して暮らせるまちづくりの推進
 - ・地域ケア体制の推進
 - ・高齢者生活福祉センター運営事業

2. 定住条件・定住環境の整備

(1) 地域医療施設の整備

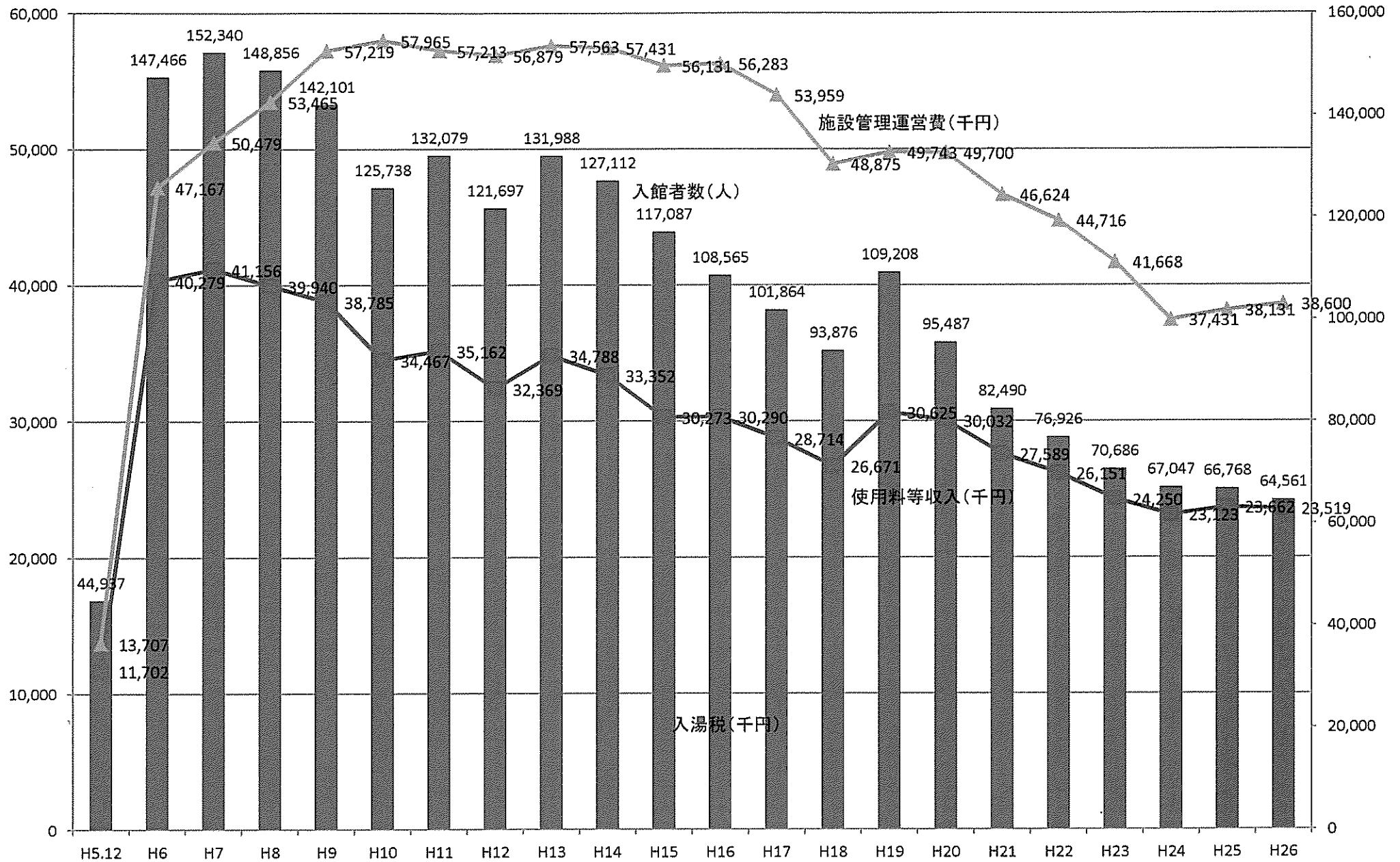
- ① 国保直営診療所運営体制の維持(上田沢診療所・大網診療所)

(2) 子育て環境の推進

- ① 保育園管理運営事
- ② 通園バス運営事業
- ③ 放課後児童対策事業
- ④ 発達障害児支援事業(ことばの教室)
- ⑤ 子育て支援センター事業
 - ・「朝日子育て支援センター」こいこいルームの開設、
 - ・あそびの広場の開設
 - ・びよびよ広場の開設

(3) かたくり温泉入浴施設「ぼんぼ」の管理運営事業

かたくり温泉ぼんぼ入館者数及び使用料収入等の推移



産業課の主な取り組み

<p>1. 項目</p>	<p>1.地域特性を活かした農業振興 2.山間地域の農林業の環境整備 3.朝日地域の観光振興施策 4.森林文化都市構想の推進</p>
<p>2. 現状と課題</p>	<p>1.栽培農家の高齢化、販売価格の低迷、通年栽培体系の確立、堆肥の確保 交流に関わる理解者不足、高齢化に伴うイベント出店者の減少、有害鳥獣被害、行財政改革の推進(産直施設)</p> <p>2.農林道や農業用水路の維持管理費の増加、高齢化による林地管理の手薄 行財政改革の推進(大平高原わらび園)</p> <p>3.観光施設の老朽化、観光協会会員の小規模経営、自立運営困難、ワインに 続く新商品の開発、</p> <p>4.六十里越街道活用の推進、活動団体の支援と環境整備、行財政改革後の安 定経営(博物村)</p>
<p>3. これまでの取り組み</p>	<p>1.法人化による農業経営の推進、山ぶどう産業の振興、山菜や菌茸類の産地化 と新技術開発、蕎麦振興、堆肥の供給、有害鳥獣対策、交流による販路拡大 事業</p> <p>2.林道の難所改修、小規模作業道開設支援、体験農園を活用した交流支援 法面や路肩崩落個所の補修、大鳥池の淡水魚放流、特用林産物生産支援</p> <p>3.湯殿山スキー場の市営化、月山あさひ博物村とタキタロウ館活性化支援、施 設修繕補修、観光看板の設置、観光協会の拠点移転と運営支援</p> <p>4.六十里越街道活用事業支援、月山あさひ博物村活性化の検討、登山道の維 持管理補修、行財政改革の実施(博物村)</p>
<p>4. 今後の具体的な取り組み</p>	<p>1.農業経営の法人化の推進、水稲・山ぶどう・促成山菜栽培・菌茸類等を組み 合わせた複合経営の確立、栽培技術や低コスト生産の調査研究支援、交流 促進による販路拡大と賑わいづくり、蕎麦まつり支援、有害鳥獣対策、行財政 改革の実施に向けた取り組み(産直施設の無償貸付)</p> <p>2.小規模作業道開設支援、災害の未然防止、体験農園の安定経営に向けた支 援と基盤強化、淡水魚の放流による農山村の魅力向上と交流人口拡大、行 財政改革の実施に向けた取り組み(体験農園の無償貸付)</p> <p>3.老朽化施設の補修修繕と安全利用対策の推進、指定管理者の安定経営に向 けた経営指導、観光協会運営充実に向けた支援、施設等を活用した通年型 観光の推進、新たな販路拡大の推進と新商品の開発研究</p> <p>4.自然活用体験プログラムの開発とガイド養成、新商品造成による交流人口拡 大、三セクの安定経営に向けた経営指導の強化</p>

南部建設事務室の主な取り組み

1. 県・市道の整備促進

- 1) 主要地方道余目温海線の歩道の整備
- 2) 一般県道鶴岡村上線の拡幅改良
- 3) 市道の整備（防災対策事業含む）

2. 土木構造物の長寿命化事業の促進

昭和初期に建設された橋梁の老朽化が指摘されている。

朝日地域の橋梁数 1 2 7 橋

3. 道路除雪体制の充実

1) 県道除雪

主要地方道余目温海線（東岩本～芋川） 6. 3 km

一般県道鶴岡村村上線（芋川～大鳥等） 1 9. 4 km

一般県道クハキ代大網線（大網） 2. 7 km

2) 市道除雪

大鳥除雪基地 1 0 路線 3. 0 km

大泉除雪基地 3 8 路線 1 6. 5 km

本郷除雪基地 1 4 9 路線 5 4. 4 km

大網除雪基地 2 5 路線 1 2. 6 km

合計 2 2 2 路線 8 6. 5 km

4. 河川改修及び砂防対策事業の促進

- 1) 県管理河川の整備
- 2) 直轄砂防の整備・促進

5. 克雪対策支援事業

- 1) 克雪住宅整備支援事業
- 2) 克雪対策生活道整備事業