

**鶴岡市地域公共交通総合連携計画  
(平成26年度～30年度)**

**平成26年4月**

**鶴 岡 市**



～目 次～

---

---

1 . はじめに . . . . .	1
2 . 計画の概要 . . . . .	2
2-1 対象区域.....	2
2-2 位置づけ(基本的な方針及び計画期間).....	3
2-3 基本理念.....	3
2-4 目標.....	4
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.....	7
3 . 目標達成のための施策メニュー . . . . .	9
3-1 施策メニューの具体例.....	9
3-2 地域別施策メニューの検討.....	25
4 . 事業計画(案)及び評価指標 . . . . .	40
4-1 事業計画(案).....	40
4-2 目標の達成状況を把握する評価指標.....	45



## 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. 計画の概要

### 2-1 対象区域

本計画では、山形県の西部に位置する鶴岡市全域を対象とします。本市は、平成17年10月1日に鶴岡市、藤島町、羽黒町、楡引町、朝日村、温海町の六市町村が合併して発足しました。面積は1,311.51平方キロメートルと東北一の広さを有しています。

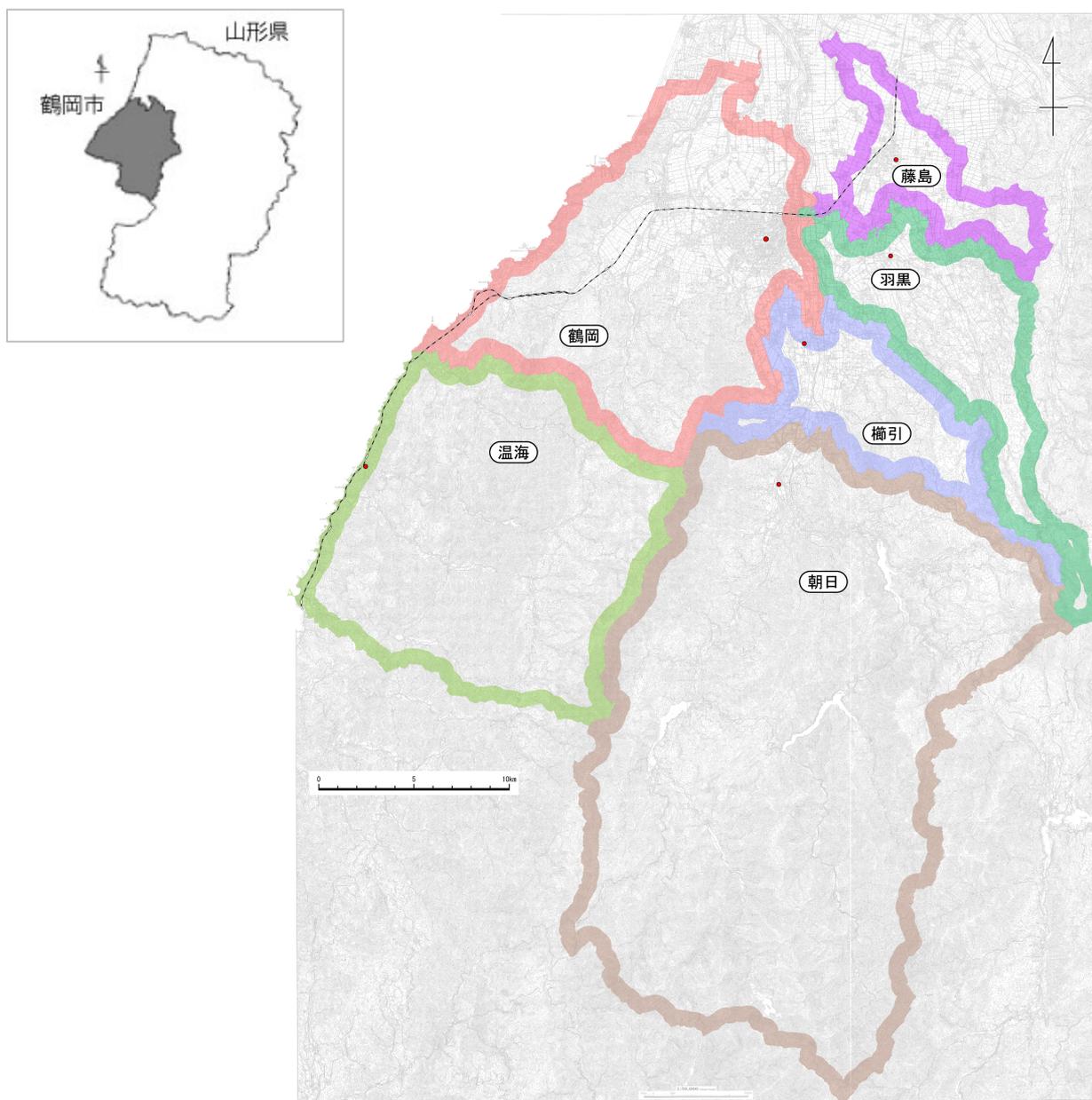


図 2-1 本計画の対象区域

## 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・遊佐町）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」を市域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、地域単位の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。

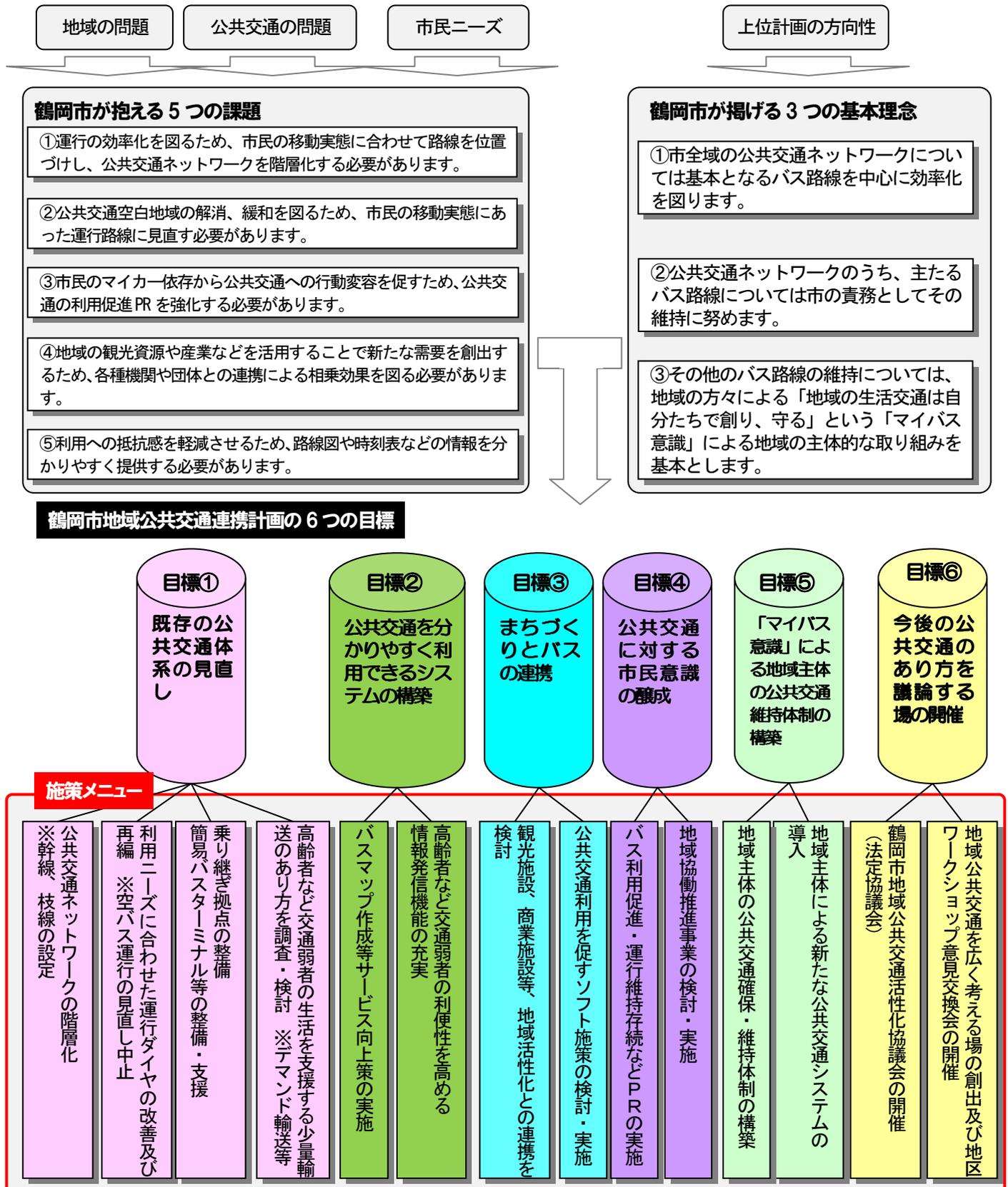


図 2-4 目標を達成するために行う施策メニュー

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
<b>目標①</b> 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
<b>目標②</b> 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
<b>目標③</b> 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
<b>目標④</b> 公共交通利用に対す る市民意識の醸成	(9) バス利用促進・運行維持持続など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
<b>目標⑤</b> 「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
<b>目標⑤</b> 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。

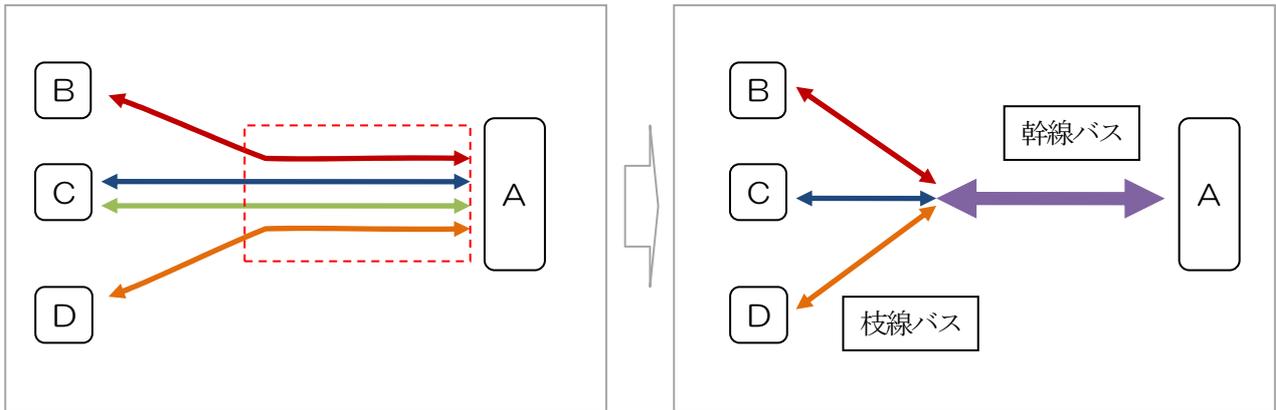


図 3-1 公共交通ネットワーク階層化のイメージ

##### (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が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。

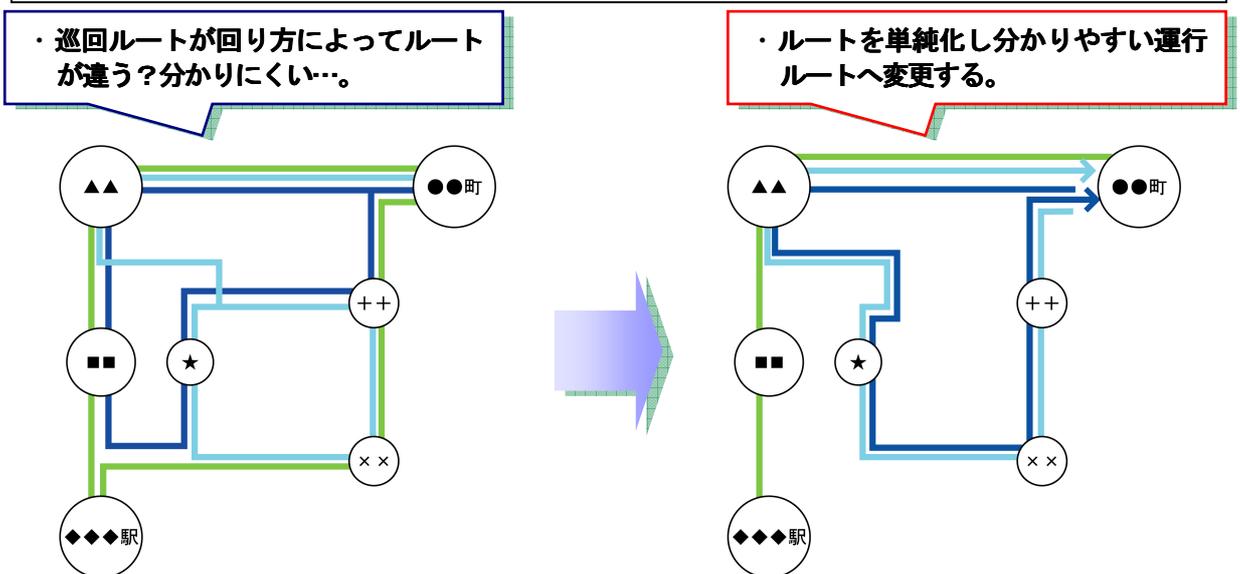


図 3-2 分かりやすいバス路線網への見直しイメージ

**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り継ぎが必要になります。そこで、公共交通機関同士の乗り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

**b) バス停上屋、待合所の整備・支援**

多くのバス停には、上屋や壁はもとより、ベンチすらないのが現状です。バスを使ってもらうために、安全かつ快適に待てるようなバス待ち環境を整備・支援します。

全国ではバス停に上屋や壁、ベンチを設ける際に壁を広告板として活用し、その広告収入を設置費用や維持管理費用に充てるといった工夫をしています。



※民間事業者（エムシードウコー株式会社）が、バス停留所上屋に広告板のついた上屋を設置し、そこから得られる広告料収入により、バス停留所上屋の整備、維持管理を行っています。

資料：新潟市バス停環境改善計画

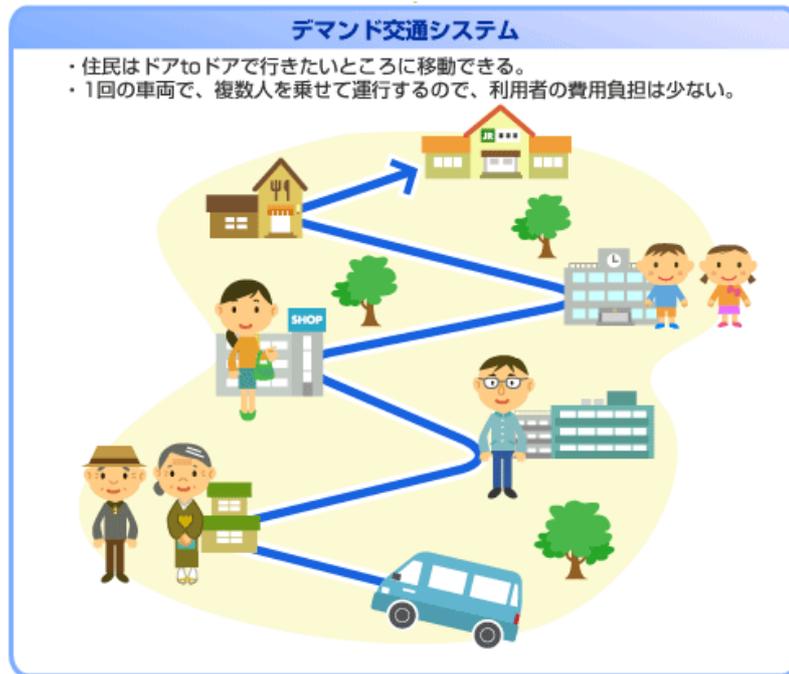
**図 3-4 バス待ち環境の改善イメージ**

(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)

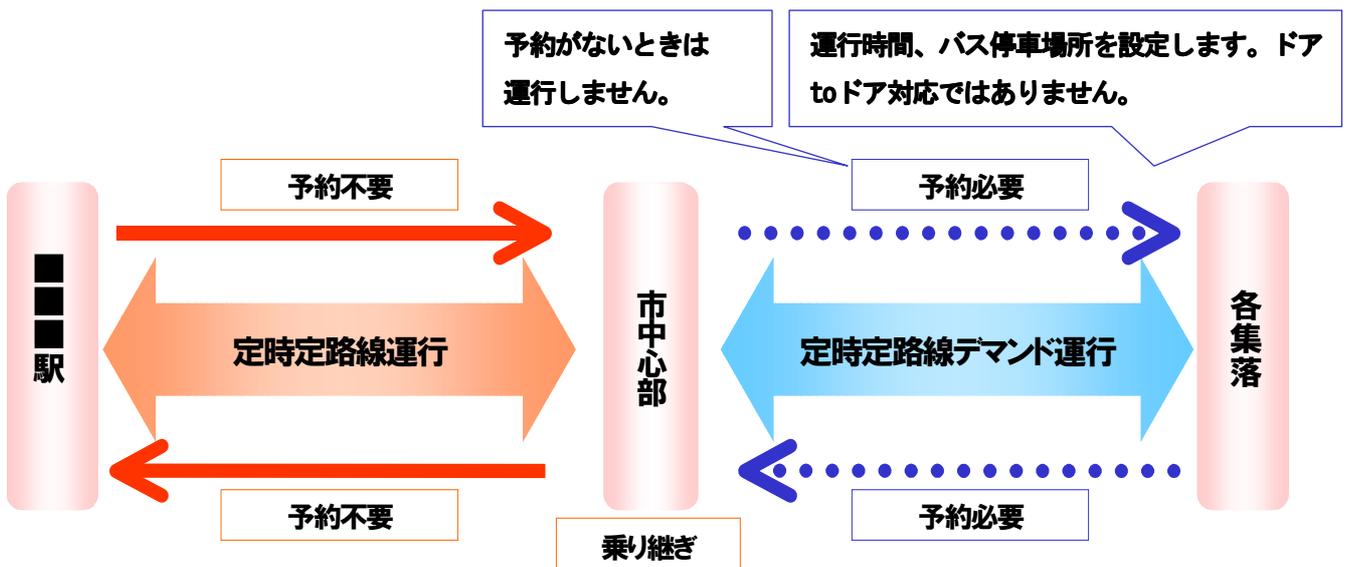
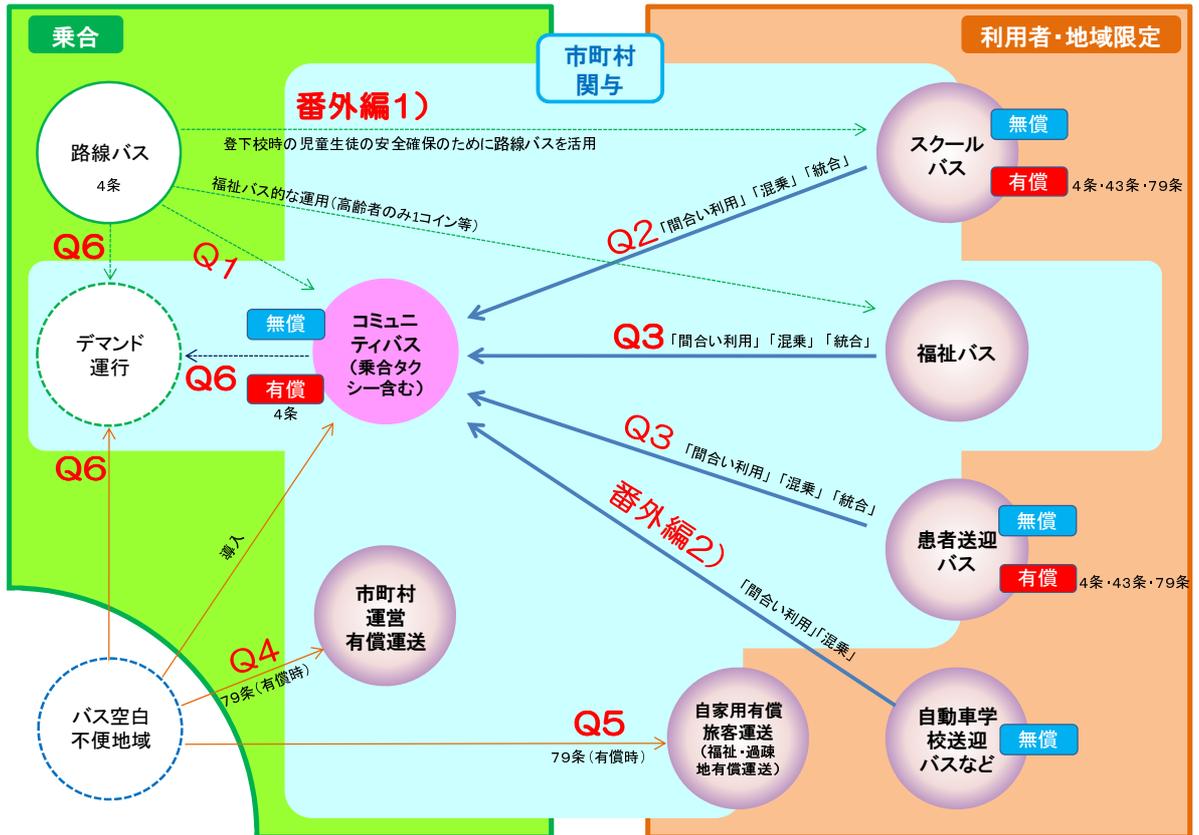


図 3-6 デマンド運行の仕組み(定時定路線方式)

**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

**c) ノンステップ・ワンステップバスの導入、小型車両の導入**

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

新しいバスを導入する際は、高齢者や車椅子使用者、ベビーカー使用者等が乗降しやすいノンステップバスやワンステップバスに変更します。また、利用者が少ない路線や時間帯への対応として、利用需要に見合った小型車両を導入します。



図 3-8 ワンステップバスのイメージ



図 3-9 ノンステップバスのイメージ

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) バスマップ作成等のサービス向上策の実施

a) 路線図や時刻表、運賃、お得なサービスなどを分かりやすくしたパンフレットやバスマップの作成と配布

公共交通を使ってもらうためには、バスを知ってもらう必要があります。バスの時刻、ルート、運賃などの基本的な情報からバス利用にあたってのお得な情報を分かりやすく示した「バスマップ」の作成を行います。バスマップについては、全国各地で取り組まれており、「開きやすさ」、「持ち運びやすさ」に配慮した例が多数あります。



資料：新潟交通株式会社

図 3-10 バスマップ

(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

a) バスの情報をホームページや携帯サイトにわかりやすく掲載

公共交通の情報を幅広く市民に伝えるため、市広報誌やタウン誌、チラシなどの活用に加え、インターネットの普及によりパソコン・携帯電話からの電子情報提供が増えてきていることから、「バスマップ」等のアナログ媒体だけでなく、デジタル媒体と連動させた幅広い提供を行います。

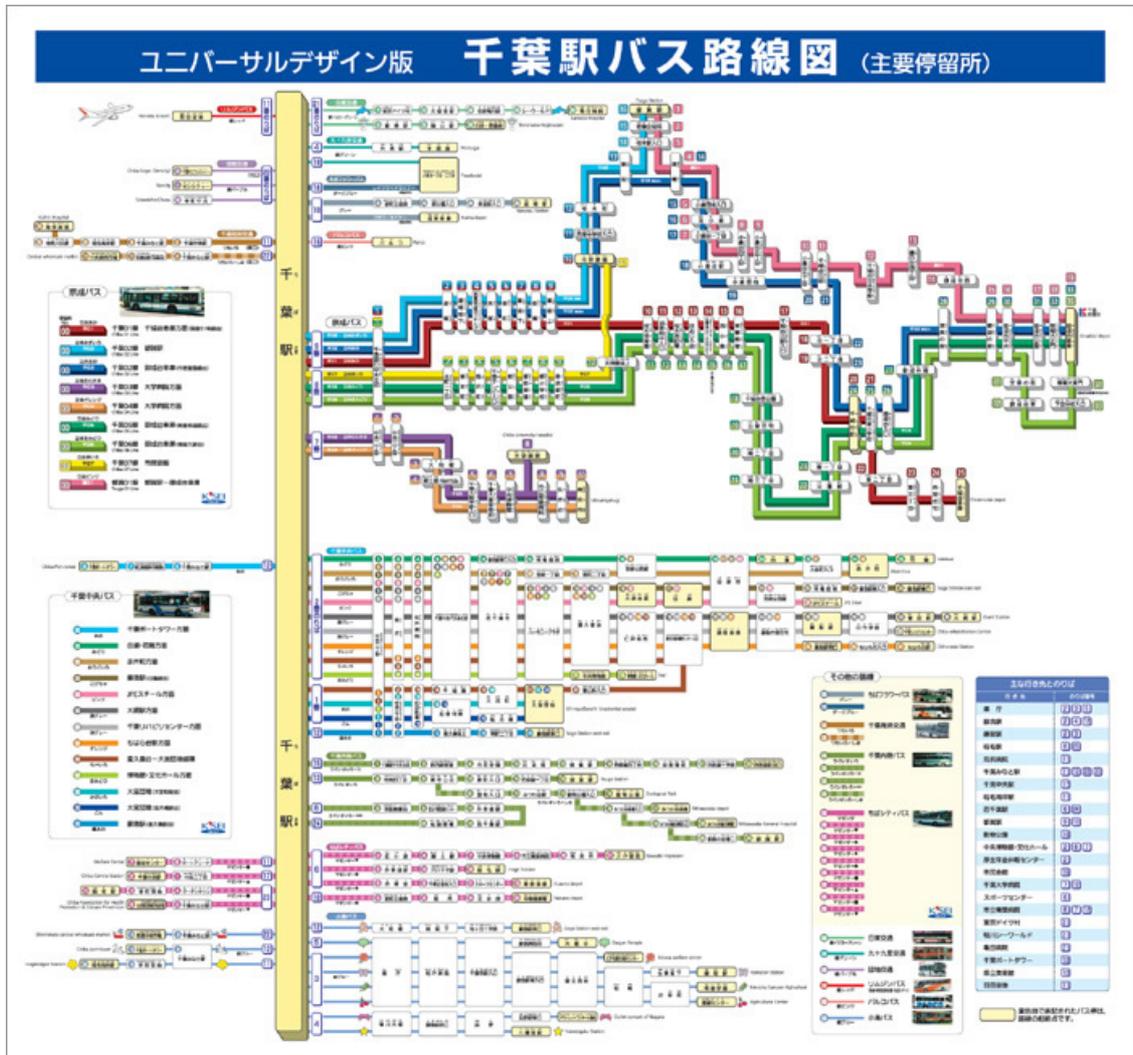


資料：庄内交通ホームページ

図 3-11 ホームページによる情報提供

**b) バス路線のカラー化・ナンバー化**

日常的に路線バスを利用している住民に限らず子供や高齢者、身体障害者、観光客、外国人などの市内の路線バスに不慣れた人にも路線バスを分かりやすく利用してもらうため、路線ごとに車両やバス停、路線図などをカラーリングやナンバリングし、視覚的に明確な区別を図ります。



(出展：NPO 法人メディア・ユニバーサル・デザイン協会)

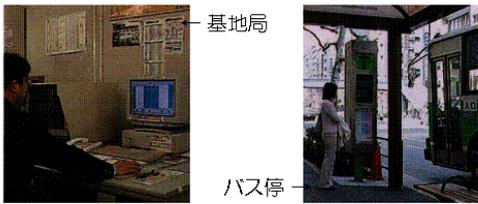
**図 3-12 バス路線のカラー化**

**c) 運行状況をリアルタイムに提供**

バスは道路事情の影響により、運行ダイヤ通りに運行できないのが実情です。そのため、利用者を長時間バス停に待たせることがあります。

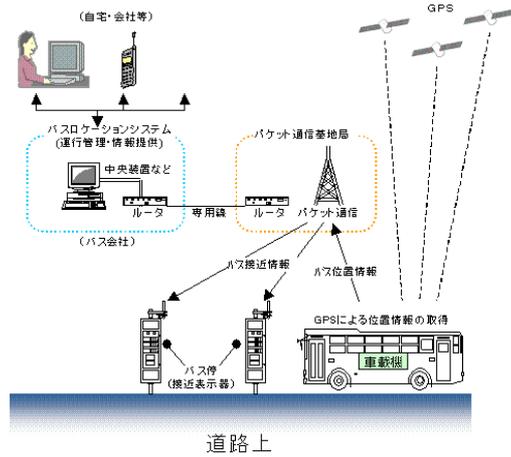
このような問題を解消するため、停留所設置型のバスロケーションシステムやインターネットや携帯電話などを活用したシステム導入の検討を行います。

**バスロケーションシステム**



- <機能>
- ・バス運行状況監視
  - ・バス停やパソコン、携帯電話等での接近表示
- <効果>
- ・運行管理の効率化
  - ・利用者サービスの向上

**システムイメージ**



資料：上越市総合交通計画（実施計画）

図 3-13 停留所設置型バスロケーションシステムの概要



資料：中越バス i ホームページ

図 3-14 インターネット・携帯電話を活用したバスロケーションシステム

目標③. まちづくりとバスの連携

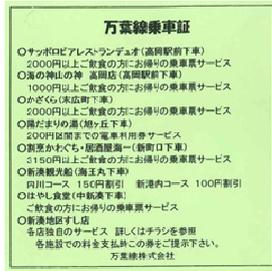
(7) 観光施設、商業施設、地域活性化との連携を検討

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



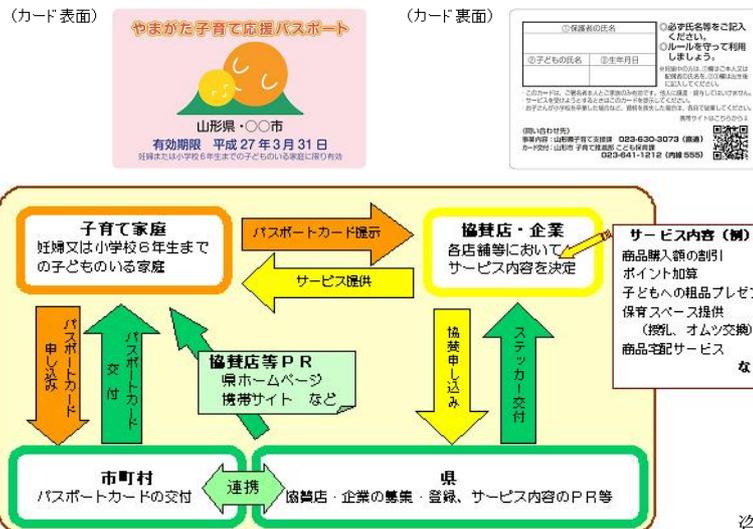
資料：公共交通の利用促進に向けた地域のサポート事例集  
(平成 22 年 3 月, 国土交通省北陸信越運輸局)

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。

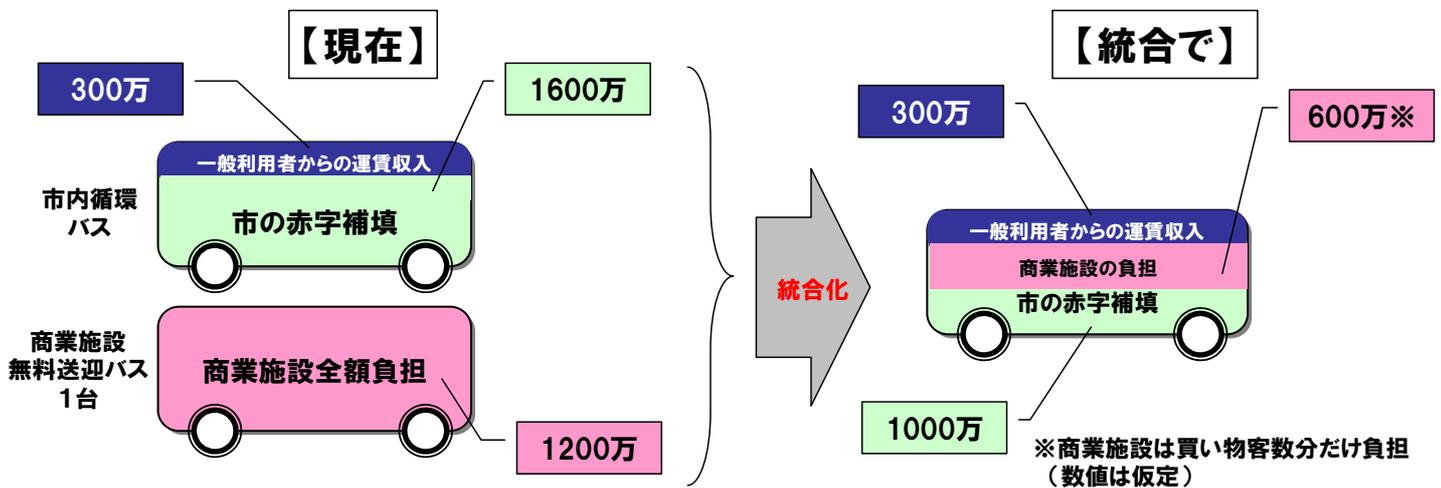


図 3-18 民間バスの活用イメージ

(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。

## d) 登山のマイカー規制

国内の有名な登山箇所も多くでは、自然環境の保全や交通渋滞の解消、通行安全の確保などの観点から登山口へ続く道路でマイカー規制を実施しています。登山口までは指定駐車場から路線バスや乗り合いタクシー、シャトルバスなどを運行しており、登山客の足を確保しています。

## 富士宮口(富士山スカイライン)



## 須走口(ふじあざみライン)



資料：静岡県ホームページ

図 3-21 富士山におけるマイカー規制



**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れます。



	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。

## 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

## a) 地域主体の公共交通確保・維持体制の構築

公共交通の利用拡大と活性化を実現させるために、「マイバス意識」の醸成による地域主体の公共交通確保・維持体制を構築していきます。

## (12) 地域主体による新たな公共交通システムの導入

## a) 地域主体によるデマンドやボランティア輸送等の導入

地域住民が主体となって無償ボランティア輸送を管理・運行していくことで、地域の足を確保していきます。また、その他の路線バス廃止地域や交通空白地域などについても、地域の特性に合った地域主体による新たな公共交通システムの導入について調査・検討を行います。

**9月11日(金)からボランティア送迎が始まります!**

赤谷小学校区連携協議会では、お年寄りの通院や買物などを支援するため、地域のボランティアによる送迎を始めます。皆さん、お話し合わせのうえ、お気軽にご利用ください。

**運行日 毎週金曜日**  
(6日・お盆・年末年始を除く)

●新潟交通バスへの乗り継ぎ送迎  
 ◆ 赤谷 7:45 ◆ 赤谷新田 7:55 ◆ 不動 8:00  
(赤谷駅西側前) (赤谷センター前) (赤谷駅東側前)

◆ 不動 8:55 ◆ 赤谷新田 1:03 ◆ 赤谷 1:13  
(赤谷駅東側前) (赤谷センター前) (赤谷駅西側前)

●赤谷診療所への送迎  
 ◆ 赤谷 3:00 ◆ 赤谷新田 3:10  
(赤谷駅西側前) (赤谷センター前)

◆ 赤谷駅前 3:15 ◆ 赤谷診療所 3:20  
 ◆ 六軒前 3:25 ◆ 赤谷診療所 3:30  
※赤谷診療所からの出発は、診療時間の関係上、随時とします。  
 ◎お盆、年末年始は運行しません。

**利用料金** 1往復100円(片道50円)

**利用方法** 利用したい日の**2日前まで**に、予約してください。

**予約先** 中央公民館赤谷分館 ☎28-2341  
 受付時間 午後1時～4時  
(土日曜・祭日・お盆・年末年始を除く)

**保険加入** (費用は連携協議会が負担)  
 送迎のご利用を希望される方は、**8月31日**月までに、下記の申込書を組長へ提出してください。(その後も、随時受付可です)

**「ボランティア送迎」保険加入申込書**

記入日	年	月	日
ご氏名			
ご住所	新潟県 新潟市		
連絡先	電話	-	

出典:左 新発田市資料  
 右 北陸の「新たな公」による地域づく  
 (国土交通省北陸地方整備局ホームページ)

図 3-24 新潟県新発田市における無償ボランティア輸送(左:利用案内資料、右:状況写真)

## 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

## a) 地域公共交通の活性化に向けた議論

各種関係機関の役割分担については、地域の実情・特性を踏まえる必要がありますので、「鶴岡市地域公共交通活性化協議会」で協議・調整を進めていきます。

## (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

## a) 地域公共交通シンポジウムの開催

市民と交通事業者及び行政が、地域公共交通の確保・維持の目的や現状を共有し、具体的な公共交通の役割やあり方、利用方法などを共に考え、地域公共交通の利用促進を図ります。

## b) ワークショップ意見交換会等の開催

バス路線沿線地域の住民や関係者が参画する、ワークショップや意見交換会(交通座談会)などを開催し、利用者や住民の意向を得ていきます。

3-2 地域別施策メニューの検討

地域ごとの個別の問題・課題に対応して施策メニューを組み合わせ、目標達成に向けて取り組みます。

表 3-1 各地域における具体案

	主な問題点	課題	施策メニュー														具体施策メニュー(案)	
			(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)		
鶴岡地域	既存のバス路線、車両が分かりにくく、かつ非効率な運行体制となっている。	現在運行している、各方面のバスの運行形態や行き先を再整理、分かりやすい運行形態に変えること、住民や観光客が、利用したいバスを、スムーズに利用できるような案内の充実を図る。	●														○鶴岡駅と各地域を繋ぐ路線バスの幹線化、その他路線の枝線化等による、既存バスの階層化	
	市街地の郊外化や中心市街地の衰退により、バスが利用しにくい状況となっている。	地域住民の目的地や交通アクセスに関するニーズ、地域のまちづくり計画との関連性など地域のまちづくりと一体となった運行体制や運行計画の見直しが必要である。		●													○市内循環線など、中心部エリアの利用者ニーズにあった運行時間、停留所等の改善 ○地域内外の目的バスとの連携による効率的な運行	
	地域住民は、マイカーへ依存している状況にある。	周辺地域から中心部へ多くのバス路線が最寄りにあるにも関わらず、「利用したことがない、利用の仕方を知らない」等の住民が多いため、公共交通のPRを強化し、公共交通の利用促進を図る必要がある。							●	●							○既存バスの乗り場案内、時刻案内、目的地別のカラー化など、分かりやすいバス案内の実施 ○地域住民、学校、観光施設、地元商店街などとの連携による、地域一体となったバス利用の促進	
	地域内に公共交通不便地区が存在し、今後高齢化により、移動制約者が増えていくことになる。	新たにバス路線を通すことが困難な状況が想定される中で、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について検討が必要である。														●	○通勤・通学、通院、買い物等の住民需要、市内観光施設等の観光需要のバス利用促進、需要の掘りおこし ○地域住民、観光目的来訪者のバス利用を促す、モビリティ・マネジメント(MM)の実施	
藤島地域	地域内にはJR・路線バス・デマンドバス・スクールバス等が運行されているが、利用者が偏り、効率的な公共交通体系となっていない。	現在運行している各交通機関の運行形態や使い方を再整理し、効率的な運行形態に変える必要がある。	●														○東栄地区の廃止バス代替交通として運行されているデマンドタクシーと、既存のJR・路線バス・スクールバスについて、効率的で利便性の高い公共交通体系を目指した、総合的な見直し ○JR藤島駅を交通拠点とし、各種交通手段との乗り継ぎ利便性を向上させた運行形態を検討する	
	地域の人口減少に伴い、公共交通利用者の確保が困難な状況となっている。	既存のJR・バス・タクシーなどの運行や乗り継ぎを効率化し、利便性を高め、日常生活において地域住民にとって使いやすい公共交通環境をつくる必要がある。															○鶴岡～清川線は、沿線住民の利用促進と利用者ニーズに見合った運行方法(デマンド運行等)を検討する ○スクールバス混乗化(長沼地区など)による、交通不便地区の解消	
	地域内に公共交通不便地区が存在し、今後高齢化により、移動制約者が増えていくことになる。	実現可能で、維持、存続できうる対応により、公共交通不便地区の解消を図る必要がある。															○地域住民、学校、病院施設、地元商店街などとの連携による、地域一体となったバス利用の促進 ○通勤・通学、通院、買い物等の住民需要のJR・バス利用促進、需要の掘りおこし	
羽黒地域	既存のバス路線、車両が分かりにくく、利用したい行き先や時間帯に運行しているバスが無い地域がある。	現在運行している様々な“バス”の運行形態や行き先を再整理し、効率的な運行形態に変える必要がある。また、地域住民や観光目的の来訪者が、利用したい(できる)バスを、円滑に利用できるような案内する。	●														○東栄地区の廃止バス代替交通として運行されているデマンドタクシーと、既存のJR・路線バス・スクールバスについて、効率的で利便性の高い公共交通体系を目指した、総合的な見直し ○JR藤島駅を交通拠点とし、各種交通手段との乗り継ぎ利便性を向上させた運行形態を検討する	
	地域の人口減少に伴い、バス利用者の確保が困難な状況となっている。	バス運行を効率化し、利便性を高め、地域住民の日常生活および地域内外の観光目的によるアクセスにおいてバスを利用しやすい環境をつくる必要がある。また、バス運行を希望している地域があり、バス運行経路の見直しなどが必要とされている。															○鶴岡～清川線は、沿線住民の利用促進と利用者ニーズに見合った運行方法(デマンド運行等)を検討する ○スクールバス混乗化(長沼地区など)による、交通不便地区の解消	
	地域住民は、マイカーへ依存している状況にある。	公共交通空白域が少なく、バス停が最寄りにあるにも関わらず、「利用したことがない、利用の仕方を知らない」等の住民が多いため、公共交通のPRを強化し、公共交通の利用促進を図る必要がある。															○地域住民、学校、病院施設、地元商店街などとの連携による、地域一体となったバス利用の促進 ○通勤・通学、通院、買い物等の住民需要のJR・バス利用促進、需要の掘りおこし	
櫛引地域	既存バス路線運行時間やバス停の位置が利用者の希望に沿っておらず、また住民のバス利用の意識が低いことから、利用者が少ない状況となっている。	現在運行している“バス”の運行形態や使い方を再整理し、効率的な運行形態に変える必要がある。	●														○今後の展開を考慮し、東栄地区デマンドタクシーの地域主導による運行体制を確立 ○住民・観光目的利用者が多い「鶴岡～羽黒」線の幹線バス化と枝線運行の連携向上 ○観光目的利用や地域住民等の利用者ニーズに合った運行経路や運行時間帯見直し、バス車両や乗り場の案内を分かりやすくする	
	地域の高校生の減少に伴い、バス利用者の確保が困難な状況となっている。	バス運行を効率化し、利便性を高め、通学以外でも地域住民の日常生活および地域の施設利用者等、よりバスを使ってもらいやすい環境をつくる必要がある。															○観光・商業施設等の送迎交通との連携による効率的な運行 ○地域住民、学校、観光施設、地元商店街などとの連携による、地域一体となったバス利用の促進	
	地域住民は、マイカーへ依存している状況にある。	バス停が最寄りにあるにも関わらず、「利用したことがない、利用の仕方を知らない」等の住民が多いため、公共交通のPRを強化し、公共交通の利用促進を図る必要がある。															○通勤・通学、通院、買い物等の住民需要のバス利用促進、需要の掘りおこし ○地域住民、観光目的来訪者のバス利用を促す、モビリティ・マネジメント(MM)の実施	
朝日地域	地域の人口減少・少子化に伴い、バス利用者の確保が困難な状況となっている。	バスを日常的に利用する人がおり、需要に見合った運行形態にすることにより、バスを運行維持していく必要がある。	●														○「鶴岡～上田沢」線の幹線バス化、「落合～湯殿山」線の枝線バス化	
	バス利用者が少ない中、運行路線が二股に分かれ、運行にかかる経費負担が大きくなっている。	現在運行しているバスの運行形態を幹線・枝線等に再整理し、効率的な形態に変える必要がある。															○「上田沢～大島」区間の路線バスに代わる、新たな交通手段の導入(デマンド型交通・上田沢診療所患者輸送バスの混乗) ○バス停が遠い集落における、バス停までのボランティア送迎のシステム構築 ○「落合」における、乗り継ぎターミナル整備。「上田沢」における、乗り継ぎ拠点の整備	
	地域住民は、マイカー依存率が圧倒的に高く、公共交通利用に対する意識が薄い。	高齢化社会を踏まえ、地域の貴重な交通手段としてバスを位置づけ、利用者拡大の可能性を地域住民全体で検討改善し、利用していくことで、運営存続させる必要がある。																○路線バスの効率的な運行に向けたスクールバス混乗の検討・導入 ○地域住民、学校、病院施設、観光施設、地元商店などとの連携による、地域一体となったバス利用の促進
温海地域	地域の人口減少・少子化に伴い、バス利用者の確保が困難な状況となっている。	多くの利用者確保は困難であるが、バスを日常的に利用する交通弱者が存在しており、需要に見合った運行形態により、バスを運行維持していく必要がある。	●														○通勤・通学、通院、買い物等の住民需要のバス利用促進、需要の掘りおこし ○「鶴岡～あつみ温泉駅」線、および「鶴岡～湯田川」線の幹線バス化、その他枝線バス化	
	バス利用者が少ない中、地域内には温海温泉を起終点として6路線が運行され、さらに同じ経路でスクールバスが運行され、バス運行にかかる経費負担が大きくなっている。	バスの運行形態を幹線・枝線等に再整理し、需要に応じて新たな交通手段やその他のバスの活用など、抜本的に、より効率的な運行形態に変える必要がある。																○あつみ温泉駅から、「平沢・越沢・関川」、五十川駅から「強竜寺」、湯田川から「越沢、あつみ温泉駅」間等、既存路線バスに代わる、新たな交通手段の導入(デマンド型交通) ○あつみ温泉、五十川駅、湯田川における、乗り継ぎ拠点の整備
	住民はマイカー依存率が高く、温泉等への観光客が公共交通を利用できる環境も整備されていない。	超高齢化社会を控え、地域の貴重な交通手段としてバスを持続可能な形で位置づけること、また、観光客の二次交通としてのバス利用など、地域内でのバス活用方を再考する必要がある。																○地域住民、学校、病院施設、観光施設、地元商店などとの連携による、地域一体となったバス活用の促進 ○通勤・通学、通院、買い物等の住民需要のバス利用促進、需要の掘りおこし

人口分布や拠点・施設配置、公共交通網などの地域の特徴を踏まえた上で、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。

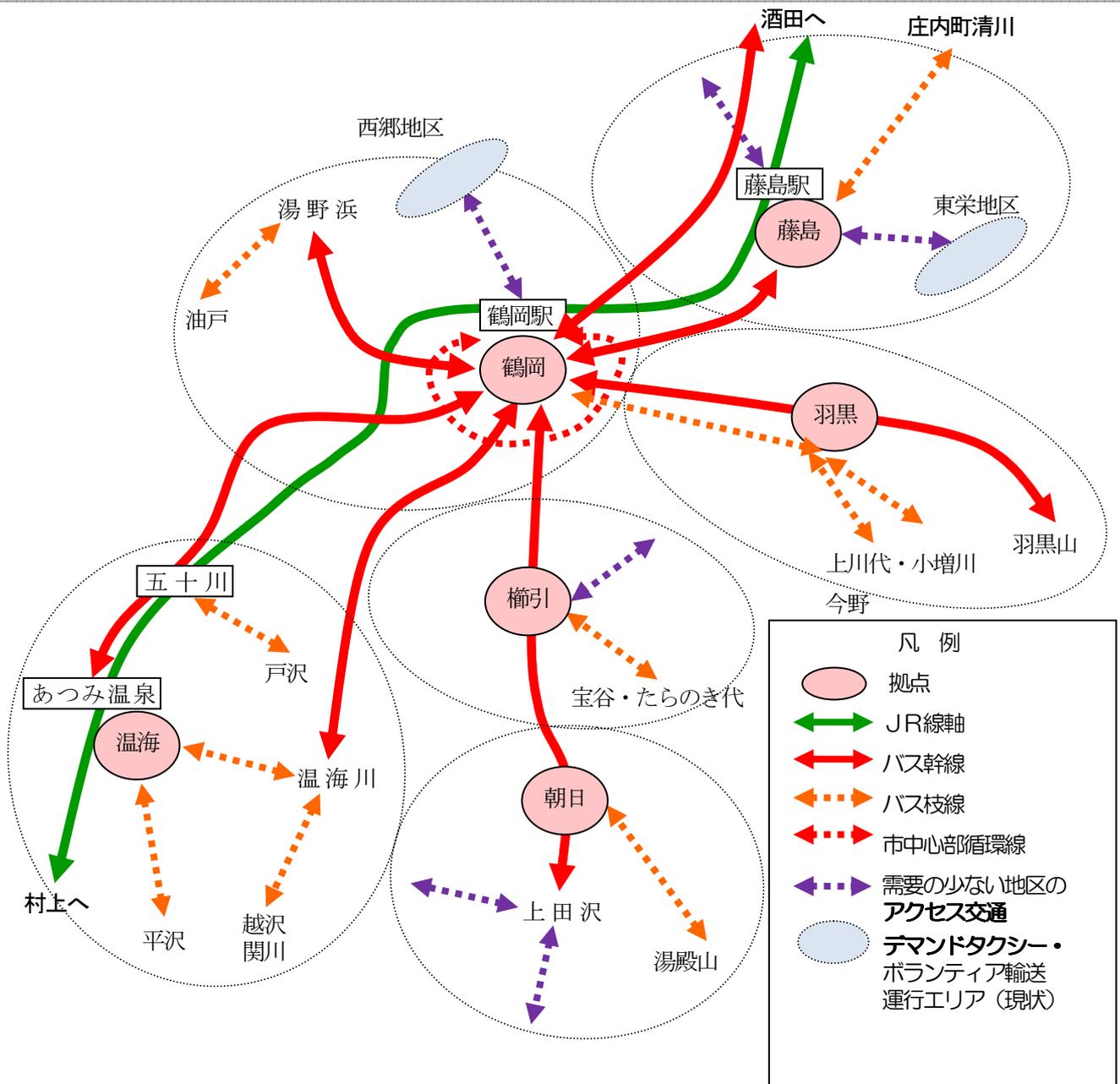


図 3-25 地域別施策メニューの概略図

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)

## 4. 事業計画(案)及び評価指標

## 4-1 事業計画（案）

## (1) 全体のタイムスケジュール

本計画では効果的な事業の展開を図るため、計画期間において、以下に示す各事業のタイムスケジュールに則り事業化を進めます。

まず、基盤となる公共交通体系を構築し（ハード施策）、その後、利便性の向上や利用促進などソフト施策を行います。

表 4-1 事業計画(平成26年度～平成30年度)

目標	施策メニュー	H26	H27	H28	H29	H30
<b>目標①</b> 既存の公共交通体系の見直し	公共交通ネットワークの階層化 ※幹線・枝線の設定	● 検討・調整	●	● 実施		● 検証・見直し
	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	● 検討・調整	●	● 実施		● 検証・見直し
	乗り継ぎ拠点の整備、簡易バスターミナル等の整備	● 検討・調整	●	● 実施		● 検証・見直し
	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	●	● 検討・調整		● 実施	
<b>目標②</b> 公共交通を分かりやすく利用できるシステムの構築	バスマップ作成等サービス向上策の実施		● 検討・調整	● 実施		
	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	● 実施				
<b>目標③</b> まちづくりとバスの連	観光施設、商業施設等、地域活性化との連携を検討	●	● 調査・研究	● 調整	● 実施	
	公共交通利用を促すソフト施策の検討・実施	●	● 調査・検討	● 実施		● 検証・見直し
<b>目標④</b> 公共交通利用に対する市民意識の醸成	バス利用促進・運行維持持続などPRの実施	●	● 調査・研究	● 検討・調整	● 実施	
	地域協働推進事業の検討・実施	●	● 調査・検討	● 実施		● 検証・見直し
<b>目標⑤</b> 「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	地域主体の公共交通確保・維持体制の構築	●	● 検討・調整	● 実施		
	地域主体による新たな公共交通システムの導入	●	● 調査・検討	● 実施		● 検証・見直し
<b>目標⑥</b> 今後の公共交通のあり方を議論する場の開催	鶴岡市地域公共交通活性化協議会の開催（法定協議会）	●	● 適宜実施			
	地域公共交通を広く考える場の創出及び地域ワークショップ <sup>※</sup> 意見交換会等の開催	●	● 適宜実施			

**（２）平成 26 年度の事業計画**

平成 26 年度に実施予定のメニューである“地域主体による新たな公共交通システムの導入”について、以下に具体的な事業計画を示します。

## ■目標① 既存の公共交通体系の見直し

事業名	路線の階層化とネットワーク再編の調査・検討
開催時期	平成 26 年度～
実施主体	協議会・鶴岡市・交通事業者
事業内容	<p><b>【目的】</b> 市民の「足」の確保・維持を基本とし、公共交通体系については階層化、再編など見直しを行い、効率化と利便性の向上を図る。</p> <p><b>【内容】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・幹線、枝線の見直し及び再編を調査・検討</li> <li>・地域内フィーダー系統補助事業（国・地域公共交通確保維持改善事業）による路線の維持を検討</li> </ul>

事業名	路線バスの確保・維持
実施時期	継続
実施主体	鶴岡市・交通事業者
事業内容	<p><b>【目的】</b> 市民の日常生活に不可欠なバス運行を確保するため、路線の維持に必要な補助金を交付する。</p> <p><b>【内容】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・バス路線維持費補助金（旧 4 条路線）</li> <li>・生活交通バス維持費補助金（旧 21 条路線）</li> </ul>
財源等	鶴岡市・県（総合交付金）・特別交付税・過疎対策事業債(ソフト)

## ■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

事業名	公共交通情報の発信機能の充実
開催時期	平成 26 年度～
実施主体	鶴岡市・交通事業者
事業内容	<p><b>【目的】</b> 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、公共交通情報の発信機能を充実させる。</p> <p><b>【内容】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・市のホームページの有効活用</li> <li>・羽黒市営バス「ここにこバス」停留所時刻表改善</li> <li>・公共交通利用案内等の掲示、配布チラシ等の充実</li> </ul>
財源等	鶴岡市・県（総合交付金）

## ■目標③ まちづくりとバスの連携

事業名	高齢者いきいきパスなど割引サービスの実施・拡充
実施時期	平成26年度～
実施主体	鶴岡市・交通事業者
	<p><b>【目的】</b>          運転免許証を持たない又は返納した高齢者の移動手段の確保と負担軽減、また、公共交通の利用促進を図る。</p> <p><b>【内容】</b>          ・高齢者いきいきパスなど割引サービスの拡充</p>
財源等	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

事業名	地域協働推進事業の取組みを検討
開催時期	平成26年度～
実施主体	協議会・鶴岡市・交通事業者
事業内容	<p><b>【目的】</b>          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ある。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む。</p> <p><b>【内容】</b>          ・地域協働推進事業（国…地域公共交通確保維持改善事業）の検討</p>

## ■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

事業名	「マイバス意識」による地域主体の利用促進体制の構築
実施時期	平成26年度～
実施主体	協議会・鶴岡市・交通事業者
事業内容	<p><b>【目的】</b>          地域全体の公共交通に対する依存度が低く関心も薄く、利便性を考慮したダイヤ改正や各種割引定期券の発行の効果が低いため、「マイバス意識」による地域主体の利用促進体制の構築により、地域ニーズと課題の把握及び公共交通の利用促進について地域ぐるみで考え取り組む。</p> <p><b>【内容】</b>          ・各コミセン、地域庁舎単位に公共交通利用促進会議（仮称）の設置</p>

事業名	地域主体による公共交通システムの運行支援
実施時期	継続
実施主体	藤島東栄地区・鶴岡市
事業内容	<p>【目的】</p> <p>地域が主体となって身近な交通手段の確保・維持を目的に導入した新たな公共交通システムの運行を支援する。</p> <p>【内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・藤島東栄地区デマンド交通補助金</li> </ul>
財源等	会費、鶴岡市、県（総合交付金）

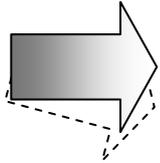
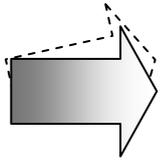
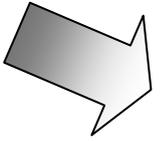
事業名	西郷地区ボランティア輸送の運行
実施時期	<ul style="list-style-type: none"> <li>・実証運行：平成 24 年 3 月</li> <li>・実証運行の評価及び本格運行に向けた検討・調整：平成 26 年度</li> <li>・本格運行：平成 27 年度～</li> </ul>
実施主体	西郷自治会・鶴岡市
事業内容	<p>【目的】</p> <p>鶴岡地域内の公共交通空白区域である西郷地域において、住民の移動手段を確保するため新たな交通手段として地元自治組織が主体となったボランティア輸送を導入する。</p> <p>【運営体制】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・運営主体は西郷地区ボランティア輸送活動運営協議会</li> <li>・協議会内に利用者、運転者等からなる「運行委員会」を設置</li> <li>・鶴岡市は同協議会のオブザーバーとして運営全般を支援</li> </ul> <p>【運行方法】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事前の電話予約により自宅まで送迎する(降車地は指定場所に限定)</li> <li>・予約受付と配車計画は西郷農林活性化センター</li> <li>・ボランティア運転手による運行</li> </ul> <p>【利用者】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・西郷地域内の公共交通空白区域に在住の会員登録した者</li> </ul> <p>【運行エリア】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・利用者の自宅を起点とし、西郷地区及び鶴岡市街地の指定場所</li> </ul> <p>【運行日、運行本数、運行時間帯、車両】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・運行日：火曜日、水曜日、金曜日</li> <li>・運行本数：4 便（2 往復）</li> <li>・車両：自治会所有の専用車（必要に応じ増車運行あり）</li> </ul> <p>【管理運営】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・輸送活動に必要な費用は自治会費等で負担</li> <li>・利用者負担：会員登録時の送迎サービス保険料（年 1 回）と、利用した際に燃料費(ガソリン代)の実費相当額を負担</li> <li>・ボランティア運転手には安全運転講習を受講させ、点呼等の安全管理を徹底</li> </ul>
財源等	利用者、自治会、鶴岡市



## 4-2 目標の達成状況を把握する評価指標

本計画で定めた目標について達成状況を把握するため、事業の内容に即した評価指標として「路線バス運行に係る市の負担額」「市民1人あたりの地域公共交通の利用回数（鉄道を除く）」「アンケートによる65歳以上の外出を控えた経験の割合」※を定めます。

表 4-2 目標の達成状況を把握する評価指標

目標	評価指標	事業前の値 (基準年次)	目標値 (評価年次)
<b>目標①</b> 既存の公共交通体系の見直し	路線バス運行に係る市の負担額	1億4千万円 (H24)	 概ね現状を維持または減少 (H30)
<b>目標②</b> 公共交通を分かりやすく利用できるシステムの構築			
<b>目標③</b> まちづくりとバスの連携	市民1人あたりの地域公共交通の利用回数 (鉄道を除く)	合計：5.8回/年 (H24)	 概ね現状を維持または増加 (H30)
<b>目標④</b> 公共交通利用に対する市民意識の醸成			
<b>目標⑤</b> 「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			
<b>目標⑥</b> 今後の公共交通のあり方を議論する場の開催	アンケートによる65歳以上の外出を控えた経験の割合※	鶴岡地域：26.9% 藤島地域：26.7% 羽黒地域：23.2% 榑引地域：29.4% 朝日地域：24.8% 温海地域：32.7% (H22)	 概ね1割減を目指す (H30)

※市内全域を対象に実施した公共交通に関するアンケート調査の回答者のうち、公共交通がない、あるいは不便なために外出を控えた経験があると回答した人の占める割合。



鶴岡市地域公共交通総合連携計画(平成 26 年度～30 年度)  
(平成 26 年 4 月発行)

発 行 鶴岡市地域公共交通活性化協議会

事務局 山形県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 0235-25-2111 (代表) FAX 0235-25-2990

URL <http://www.city.tsuruoka.lg.jp/>