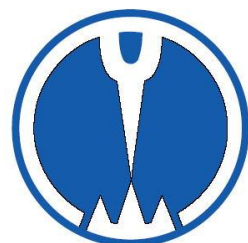


# 鶴岡市地域公共交通計画

《案》

令和3年3月

鶴岡市  
鶴岡市地域公共  
交通活性化協議会

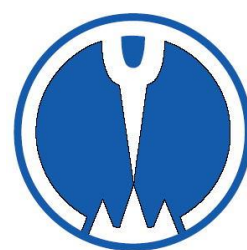


鶴岡市

# 鶴岡市地域公共交通計画

## 目次

<b>第1章 計画の概要</b> .....	<b>1</b>
1-1 計画策定の趣旨 .....	1
1-2 計画の位置づけ .....	1
1-3 計画の対象範囲 .....	2
1-4 計画の区域.....	3
1-5 計画の期間と進め方 .....	3
<b>第2章 本市の地域特性の現状（地勢・社会状況・経済状況）</b> .....	<b>7</b>
2-1 地域の特徴.....	7
2-2 自動車保有台数・免許保有者数・免許返納者の状況 .....	9
2-3 移動特性 .....	10
2-4 今後の開発動向 .....	14
<b>第3章 市内の公共交通を取り巻く課題</b> .....	<b>19</b>
3-1 公共交通に関する課題 .....	19
3-2 課題解決に向けた地域公共交通ネットワークの方向性 .....	30
<b>第4章 計画の基本方針及び目標</b> .....	<b>34</b>
4-1 計画の基本方針 .....	34
4-2 計画の目標.....	35
4-3 公共交通ネットワークの将来イメージ.....	53
<b>第5章 目標を達成するための施策・事業</b> .....	<b>55</b>
5-1 施策体系 .....	55
5-2 交流活性化プロジェクト .....	57
5-3 市民協働プロジェクト .....	65
5-4 環境改善・利用促進プロジェクト.....	71
<b>第6章 プロジェクト・施策の進め方</b> .....	<b>80</b>
6-1 実施主体とリスク分担 .....	80
6-2 推進・管理体制 .....	81
6-3 PDCA サイクルによる施策の推進 .....	82
<b>参考 鶴岡市地域公共交通網形成計画 評価・検証エラー！ブックマークが定義されていません</b>	



鶴岡市



# 第1章 計画策定の概要



鶴岡市

# 第1章 計画の概要

## 1-1 計画策定の趣旨

鶴岡市内の公共交通には、鉄道と路線バス、タクシーがあり、通勤・通学・通院・買い物等の市民生活を支える「足」として重要な役割を果たしています。

公共交通は、地域における人口減少・高齢化の影響を受けた利用者減少や運転手不足という厳しい状況にある一方で、免許自主返納者や自家用車を持たない若者の増加、都市圏からの移住者の移動手段の確保、観光二次交通としての役割等、今後のまちづくりの中で期待される役割は一層増していくことが想定されます。

この「鶴岡市地域公共交通計画」は、鶴岡市の地域公共交通マスタープランとして、利便性と効率性の高い公共交通の維持と強化を目指すべく、鶴岡市の公共交通の現状を整理し、今後の取組の方向性を示すものです。

## 1-2 計画の位置づけ

本計画は上位計画である「第2次鶴岡市総合計画」（以下「総合計画」という。）との整合を図り、めざす都市像の実現に向けて、地域公共交通マスタープランとして策定します。また、交通に関しては「山形県公共交通計画」（以下「県計画」という。）を上位計画として位置付けます。

なお、本市においては、平成28年3月に「鶴岡市地域公共交通網形成計画」（以下、「網計画」）を策定していますが、令和2年に国が定める「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の一部が改正されたことに伴い、本計画への切り替えを行います。

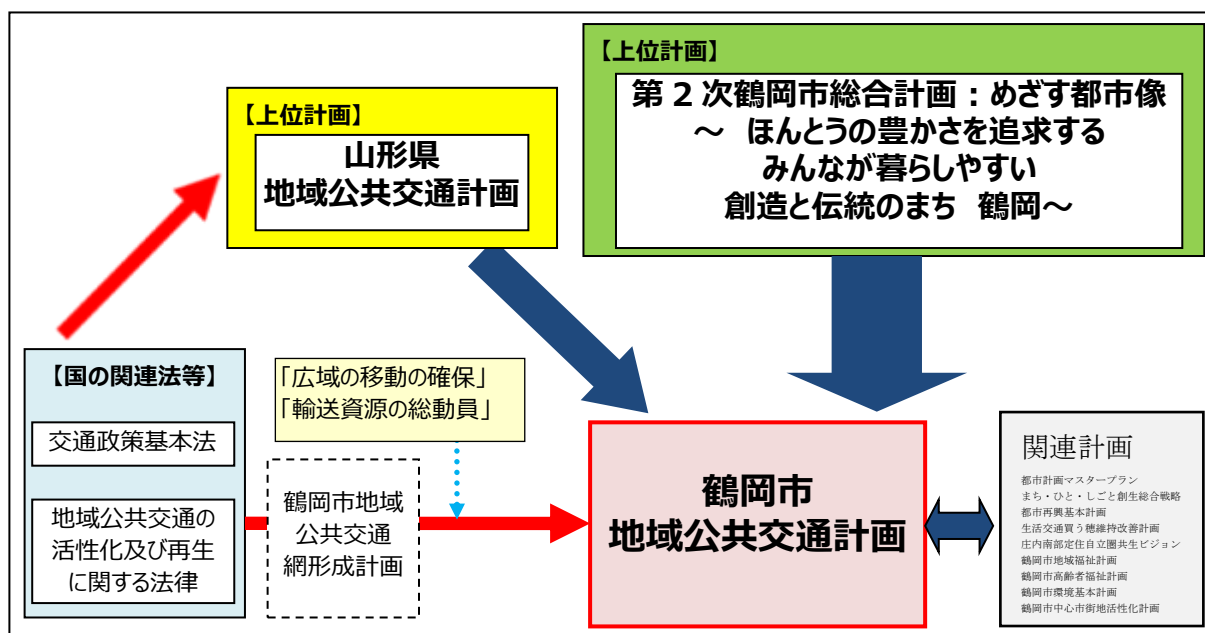


図 0-1 計画の位置づけ

### 1-3 計画の対象範囲

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

**【対象となる交通手段】**

- ・路線バス（庄内交通）
- ・市営バス（羽黒地域市営バス「にこここバス」、朝日地域市営バス）
- ・デマンドタクシー（藤島東栄地区デマンド交通、温海地域乗合タクシー、等）
- ・タクシー（市内事業者）
- ・貸切バス
- ・スクールバス
- ・地域主体の輸送、福祉有償運送、診療所患者輸送バス、等

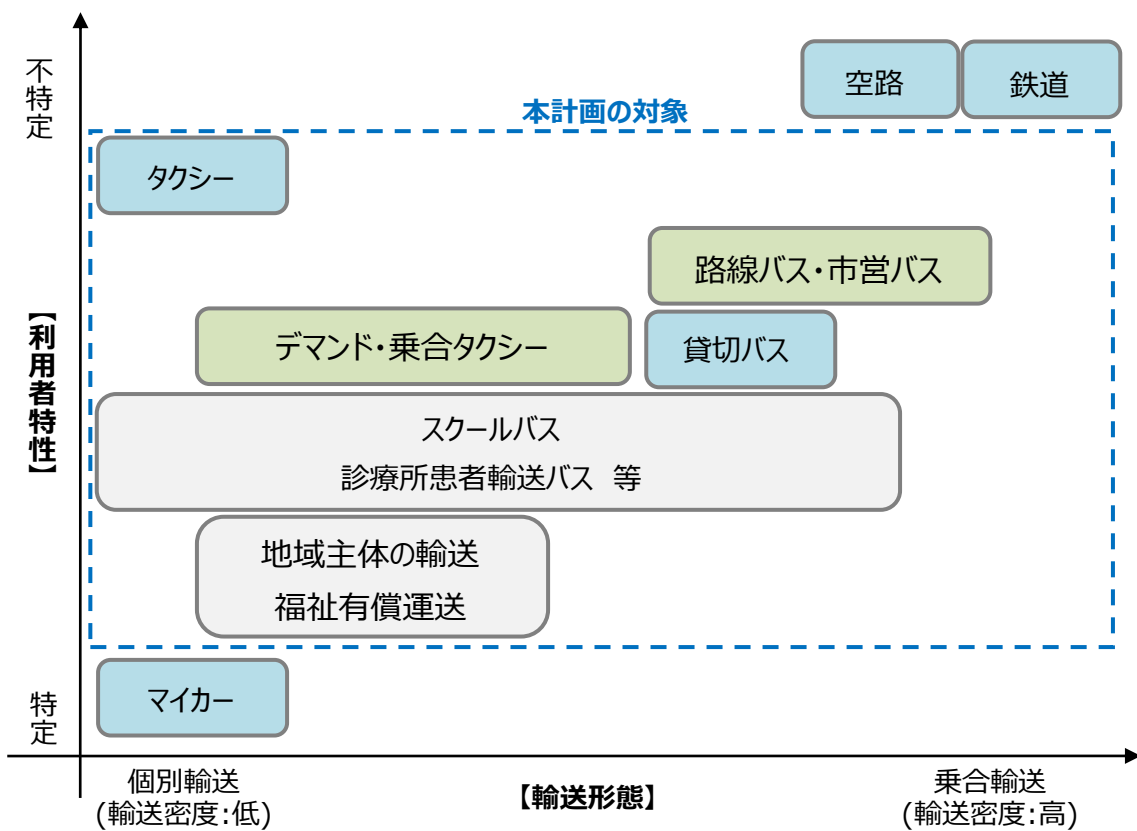
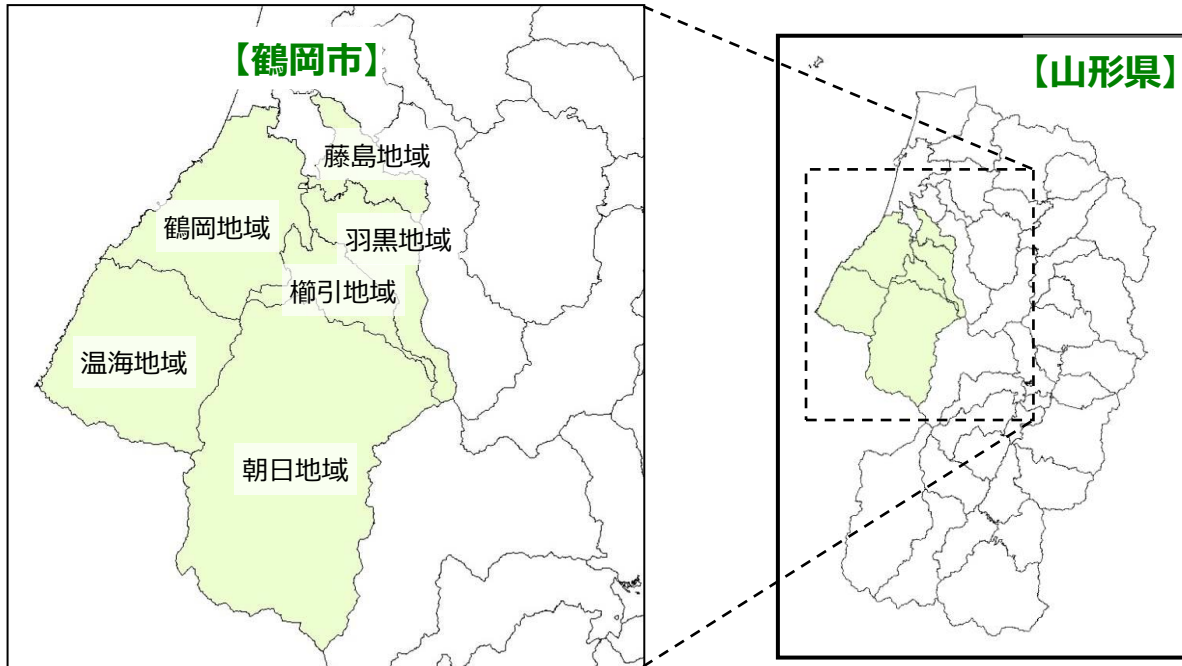


図 0-2 計画の対象範囲

## 1-4 計画の区域

本計画の区域は、鶴岡市全域とします。



## 1-5 計画の期間と進め方

本計画の期間は、令和3年度から令和7年度までの5年間とします。

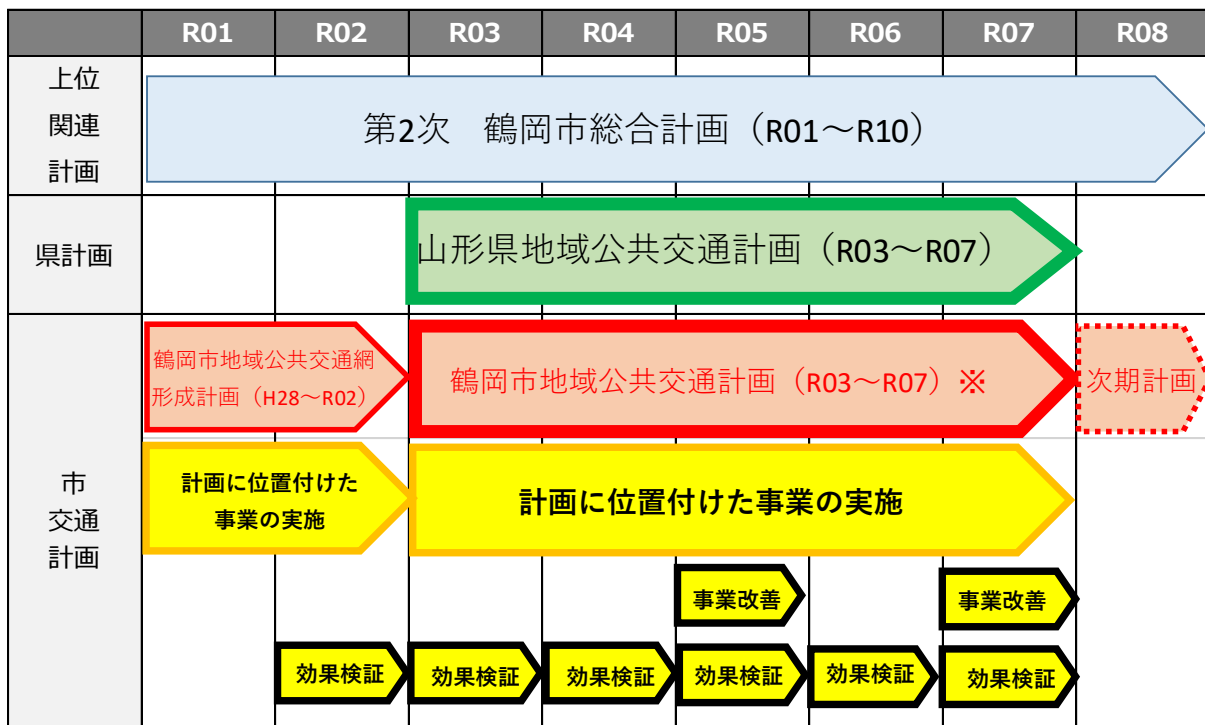


図 0-3 計画の期間と進め方

※ 地方公共団体による「地域公共交通計画」(マスタープラン)【努力義務】  
(地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第5条)



## 第2章 本市の地域特性の現状



**鹤岡市**



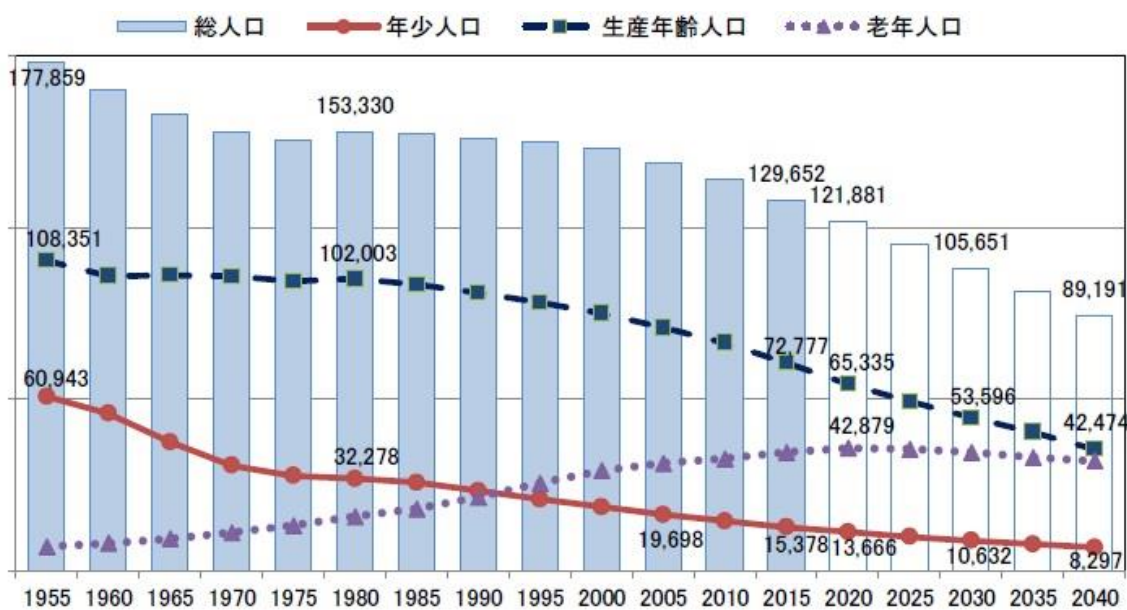
## 第2章 本市の地域特性の現状(地勢・社会状況・経済状況)

### 2-1 地域の特徴

#### (1) 人口動態

##### ①全体の傾向

本市の総人口は、1980年（昭和55年）以降減少が続き、生産年齢人口（15歳～64歳）も減少が続いており、今後も減少が続くものと想定されています。一方で、老年人口（64歳以上）は生産年齢人口が順次老年人口に移行したことや平均寿命が延びたことにより増加していますが、2020年以降減少していくものと推定されています。



※「国勢調査」及び「社人研推計値」より

図 0-1 出典：第2期鶴岡市まち・ひと・しごと創生総合戦略「人口ビジョン」（H27 国調ベース）

##### ②地域における傾向

2005年（平成17年）の6市町村（鶴岡市・藤島町・羽黒町・櫛引町・朝日村・温海町）の合併後、市全体で人口減少傾向が続いています。地域別では、特に朝日・温海地域での人口減少が顕著となっており、1955年（昭和30年）の人口を100とした場合、2017年（平成27年）の段階で両地域では約30%まで低下しています。

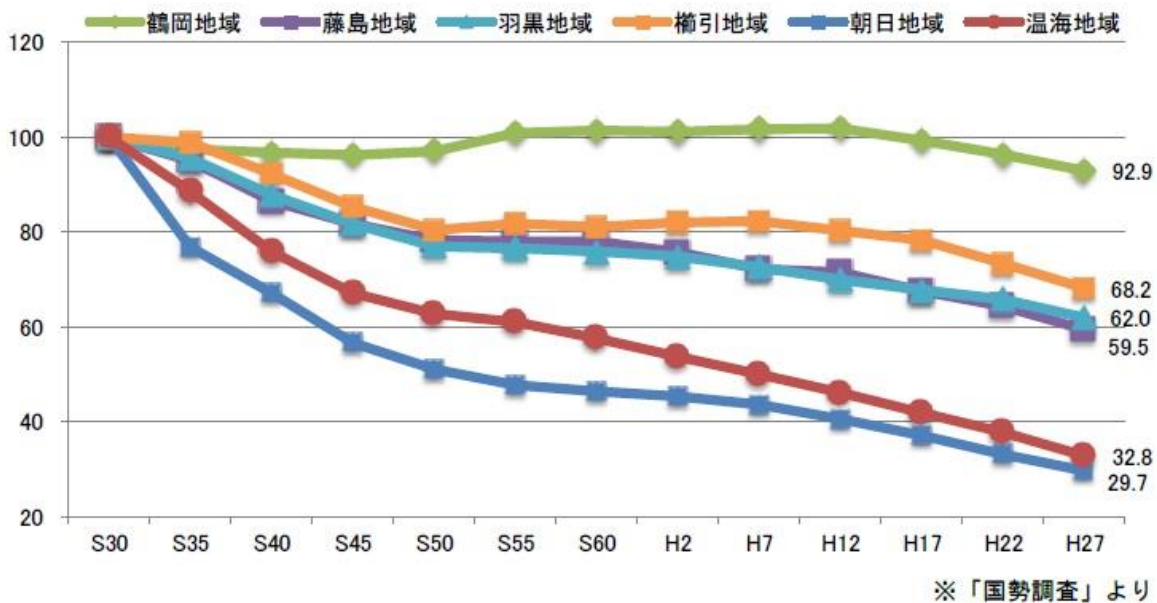


図 0-2 出典：第 2 期鶴岡市まち・ひと・しごと創生総合戦略「人口ビジョン」

## (2) 気象・自然環境

世界規模の気候変動の影響を受け、鶴岡市でも大雨や大雪といった、激しい自然災害が増加傾向にあります。

また、羽黒地域・榎引地域・朝日地域は特別豪雪地域に指定されており、冬季間の積雪への対応が必要とされています。

### 過去 5 カ年に市災害対策本部体制をとった災害（令和 3 年 1 月現在）

No.	災害期日	対策本部	設置日時
1	平成29年1月からの豪雪	豪雪	平成29年2月6日
2	平成30年5月18日大雨	災害	平成30年5月18日
3	平成30年8月5日大雨	災害	平成30年8月5日
4	平成30年8月16日の大雨	災害	平成30年8月16日
5	平成30年8月30日の大雨	災害	平成30年8月30日
6	令和元年6月18日山形県沖地震	災害	令和1年6月28日
7	令和元年台風19号	災害	令和1年10月12日
8	令和2年7月27日大雨	災害	令和2年7月28日
9	令和3年1月からの豪雪	豪雪	令和3年1月5日



図 0-3【出典：鶴岡市市民部防災安全課資料】

図 0-4【出典：県計画】

## 2-2 自動車保有台数・免許保有者数・免許返納者の状況

一人当たり、一世帯当たりともに自動車保有台数・免許保有者数は、県平均とほぼ同様の水準であり、全国平均・東北平均を上回り、車社会である傾向が見て取れます。

一人当たり、一世帯当たりの免許返納者数も同様の傾向であり、全国平均・東北平均を上回っていますが、これは免許保有者自体が多いためと考えられます。

自動車保有台数（R01年度）

	自動車保有台数 (単位：台)	人口		世帯	
		人口 (単位：人)	一世帯当たり 保有数 (単位：台)	人口 (単位：人)	一世帯当たり 保有数 (単位：台)
鶴岡市	102,125	123,193	0.83	45,767	2.23
庄内地方	227,262	264,919	0.86	98,794	2.30
山形県	906,289	1,074,523	0.84	400,113	2.27
東北地方	6,886,209	8,678,216	0.79	3,670,053	1.88
全国	77,991,114	127,138,033	0.61	59,071,519	1.32

表 0-1 (出典：県計画)

免許保有者数（R01.12末現在）

	免許保有者数 (単位：人)	人口		世帯	
		人口 (単位：人)	一人当たり 保有数	世帯数 (単位：世帯)	一世帯当たり 保有数
鶴岡市	86,977	123,193	0.71	45,767	1.90
庄内地方	188,630	264,919	0.71	98,794	1.91
山形県	757,214	1,074,523	0.70	400,113	1.89
東北地方	5,918,013	8,678,216	0.68	3,670,053	1.61
全国	82,158,428	127,138,033	0.65	59,071,519	1.39

表 0-2 (出典：県計画)

免許返納者数（H30、R01合計）

	免許返納者数 (単位：人)	人口		世帯	
		人口 (単位：人)	一人当たり 返納割合	世帯数 (単位：世帯)	一世帯当たり 返納割合
鶴岡市	1,206	123,193	1.0%	45,767	2.6%
庄内地方	2,812	264,919	1.1%	98,794	2.8%
山形県	10,076	1,074,523	0.9%	400,113	2.5%
東北地方	64,098	8,678,216	0.7%	3,670,053	1.7%
全国	1,022,212	127,138,033	0.8%	59,071,519	1.7%

表 0-3 (出典：県計画)

## 2-3 移動特性

### (1) 日常生活の流動

#### ○日常生活の移動動向

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

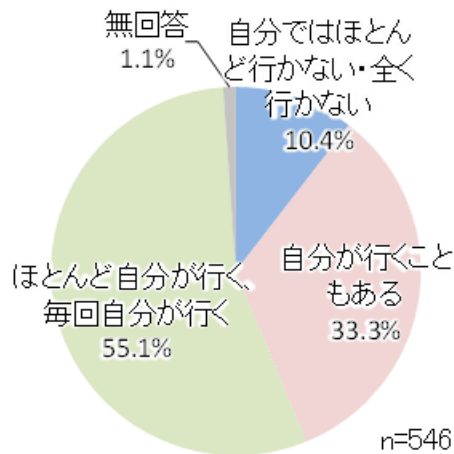


図 0-5 買物等を目的とした移動について

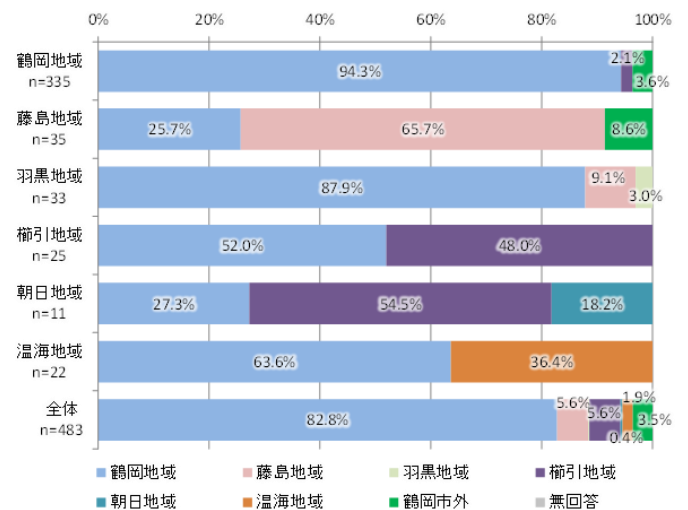


図 0-6 食料品・日用品の買い物 最も行くお店の地域

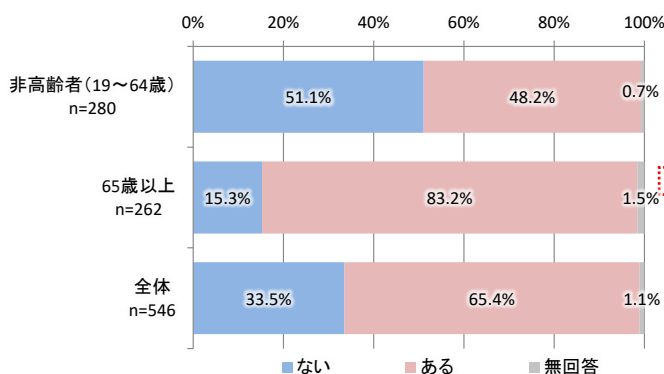


図 0-7 定期的に通院している病院・診療所の有無

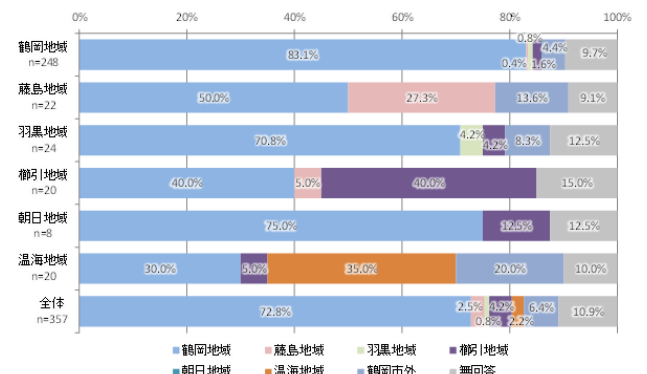


図 0-8 定期的な通院 通院先の病院

- ・食料品・日用品の買い物 店名（店舗名）では、「マックスバリュ 鶴岡南店」が8.1%(39人)と最も高く、次いで「主婦の店 パル店」が7.2%(35人)と続いています。
- ・定期的な通院 通院先 通院頻度1番の病院では、「市立荘内病院」が10.1%(36人)と最も高く次いで「鶴岡協立病院」が5.9%(21人)と続いています。

表 0-4 食料品等の買物店名（店舗名）

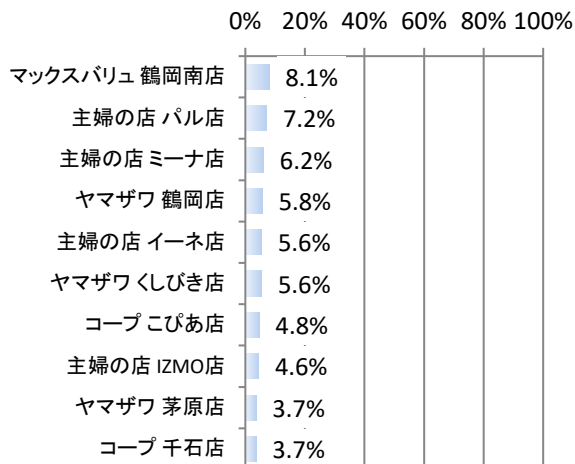
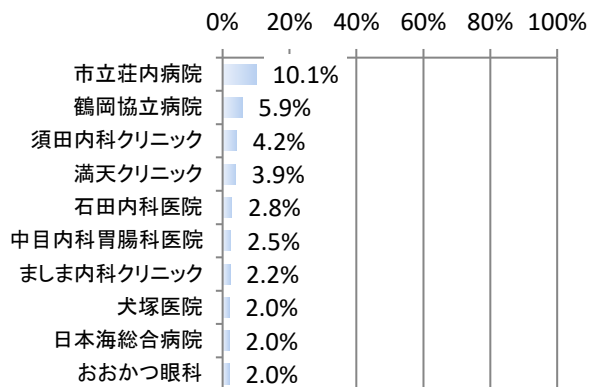


表 0-5 定期的な通院頻度1番の病院



### ○外出時の移動手段

- ・食料品・日用品の買い物、および通院の外出時の移動手段は、いずれも「自家用車」の割合が高い状況にあります。
- ・通院ではタクシーを利用する割合が9.7%いますが、路線バスやその他の公共交通を利用する割合は低い状況にあります。

表 0-6 食料品等の買物 よく利用する交通手段

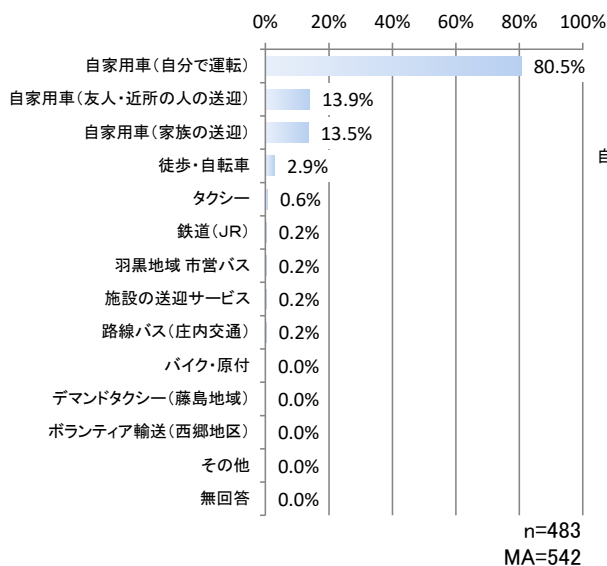
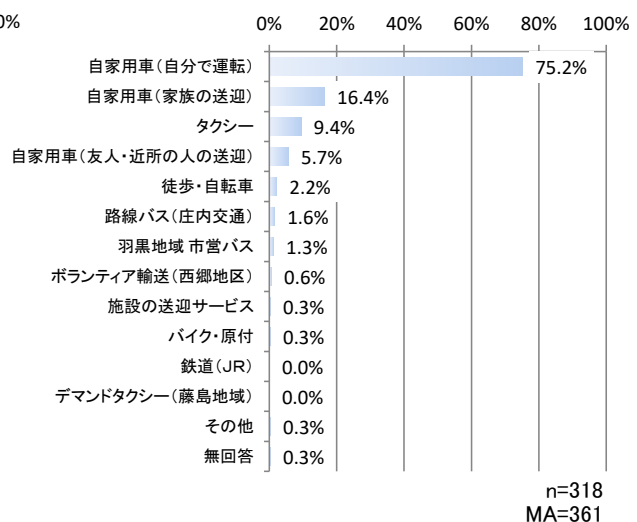


表 0-7 定期的な通院 よく利用する交通手段



※出典：令和2年度実施公共交通市民アンケート集計結果

## (2) 観光動向・観光流動

### ①本市の観光客数及び観光施設

本市は羽黒山や湯野浜温泉・あつみ温泉に代表される温泉地等、豊富な観光資源に恵まれており、県内1位の観光客数を誇っています。

	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度	R01年度
鶴岡市	6,986.7	6,539.9	6,328.3	6,486.5	6,121.3
庄内地方	14,654.4	14,153.6	13,292.3	13,331.2	12,996.3
山形県全体	44,904.3	45,814.1	45,122.4	46,507.4	45,311.7

表 0-8（資料：山形県観光客数調査）

### 鶴岡市の観光施設一覧

来訪規模	類型	観光地名
100万人以上	その他	庄内観光物産館
70万～100万人未満	名所・旧跡	羽黒山
40万～50万人未満	温泉	湯野浜温泉
	その他	加茂水族館
	その他	産直めぐり
30万～40万人未満	温泉	あつみ温泉
20万～30万人未満	温泉	やまぶし温泉ゆぽか
	海水浴場	湯野浜海水浴場

表 0-9（出典：山形県観光者数調査）

### ②観光流動傾向

本市を訪れる観光客の居住地は、2019年調査までは首都圏の割合が高かったものの、2020年は新型コロナウイルスの影響もあり、山形県内の割合が高くなっています。

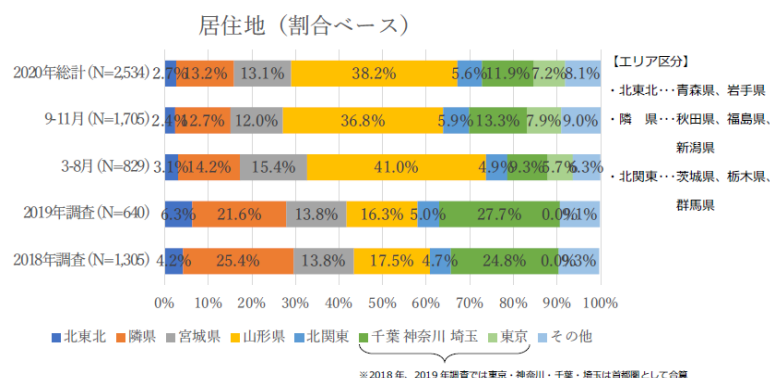


表 0-10（出典 鶴岡市観光客動向調査報告）

### (3) 公共交通等の運行状況

鶴岡市の公共交通等の運行状況は以下のとおりです。(令和3年3月現在)

種類	運行事業者等	概要
航空便	全日本空輸	庄内空港 庄内～羽田便 4往復
鉄道	東日本旅客鉄道	○立地駅 藤島駅・鶴岡駅・羽前大山駅・羽前水沢駅・三瀬駅・小波渡駅・五十川駅・あつみ温泉駅・小岩川駅・鼠ヶ関駅 ○路線名 羽越本線 ○高速鉄道 特急いなほ号 酒田駅～新潟駅 ○観光列車 海里
高速バス	庄内交通 山形交通 宮城交通 羽後交通 さくら観光	(1) 夜行高速バス「夕陽号」 ①渋谷線 ②新宿線 ③東京ディズニーランド線 ④京都・大阪・U S J 線 (2) 仙台線 (仙台国際空港～本荘営業所) (3) 山形線 (酒田庄交バスターミナル～山形駅前)
路線バス	庄内交通	(1) 鶴岡市内域内運行30路線 (内訳は以下のとおり) ①補助なし路線 … 2路線 ②国県補助路線 … 2路線 ③市補助 (路線バス補助金) 路線 … 18路線 ④市補助 (生活交通補助金) 路線 … 8路線
	鶴岡市 (市営バス)	(1) 羽黒地域市営バス「にこにこバス」 2路線 (2) 朝日地域市営バス 2路線 (3) 榎引地域スクールバス混乗 1路線
デマンド交通	3地区	(1) 藤島東栄地区デマンドタクシー (2) 温海地区乗合タクシー (4路線) (3) 西郷地区ボランティア輸送
タクシー 貸切バス	11事業者 3事業者	資格：一般乗用旅客運送事業・一般貸切旅客運送事業 等
その他		(1) 市立小中学校・羽黒高等学校スクールバス (2) 福祉有償運送 7事業者 (3) イオン (三川店) 送迎バス (4) 運転代行業者 … 27事業者



図 0-9 庄内交通路線バス



## 2-4 今後の開発動向

### (1) 主要施設の整備等

#### ① 鶴岡公園周辺（鶴岡公園周辺（シビックコア地区））の整備

鶴岡市中心市街地では、鶴岡第2地方合同庁舎の建設が令和4年完成予定で進められており、周辺地区に立地する鶴岡税務署と山形地方検察庁鶴岡支部・鶴岡区検察庁が入居するほか、現在道形町に立地する鶴岡公共職業安定所が移転・入居する予定となっています。

鶴岡第2地方合同庁舎の整備に伴い、現在の鶴岡税務署敷地に市立看護専門学校の移転が計画されている他、山形地方検察庁鶴岡支部・鶴岡区検察庁の跡地利用の検討も進められています。

#### ○ 鶴岡第2地方合同庁舎 施設の概要

工事場所：山形県鶴岡市馬場町 2-22,23,24

敷地面積：3,915.90 m<sup>2</sup>

延床面積：3,530.14 m<sup>2</sup>

建物規模：鉄筋コンクリート地上3階建

入居官署：鶴岡税務署

山形地方検察庁鶴岡支部・鶴岡区検察庁

鶴岡公共職業安定所



図 0-10 第2地方合同庁舎建設地



図 0-11 第2地方合同庁舎完成予想図

(出典：鶴岡市建設部都市計画課資料)

#### ② 山形県立庄内中高一貫校（仮称）の開校

令和6年度には、山形県立庄内中高一貫校（仮称）が県立鶴岡南高等学校と県立鶴岡北高等学校の現有地を活用して開校される計画となっています。定員は併設型中学99名、併設型高校が普通科200名、理数科80名の計379名とされており、通学区域は高校・中学校共に県下一円とされています。



## (2) 住宅地等の整備

鶴岡地区市街化区域の北部に位置し、幹線交通の要所でもある茅原北地域では、医療機関と連携した福祉施設や商業施設、地区計画を導入した良好な住宅地の整備を目指した茅原北土地地区画整理事業が実施されており、令和3年度中には「まちびらき」が実施される予定となっています。

### 【事業概要】

事業名 鶴岡都市計画事業  
 鶴岡市茅原北土地地区画整理事業

施行者・事業主体  
 鶴岡市茅原北土地地区画整理組合  
 (平成27年10月設立)

施行区域 鶴岡市茅原字草見鶴、  
 中谷地、文下字広野、茅原町の各一部

施行面積 約25.0ha

事業年度 平成27年度～令和3年度

計画人口 約716人



図 0-12 茅原北区画整理事業計画図  
 (出展：茅原北土地地区画整理組合HP)



図 0-13 鶴岡市茅原地区の立地  
 (出典：鶴岡市建設部都市計画課資料)

### (3) 道路の整備等

#### ①中心市街地の一方通行規制解除

鶴岡市中心市街地では、昭和 49 年以降交通渋滞の緩和を目的として一方通行規制を実施してきました。その後、バイパスの整備等により交通状況が変化したことから、平成 17 年以降一方通行規制の解除が検討され、平成 28 年にはみゆき通りが先行して規制が解除されています。

今後、交差点や街路の改良事業を経て順次規制解除が進み、令和 7 年には中心市街地の大部分で一方通行が解除される予定となっています。

#### ②都市計画道路の整備等

県道道形黄金線では、市役所前の県道羽黒加茂線との交差点から鶴岡東公園前交差点までの区間で都市計画道路街路事業が実施されており、車道及び歩道を拡幅の上、令和 4 年には供用開始の予定となっています。

また、都市計画道路山王町本町線（川端通り）の内未改良区間は令和 6 年の一方通行規制解除に併せ拡幅工事が実施されており、一方通行規制解除と併せて中心市街地へのアクセスの便が向上することが想定されています。

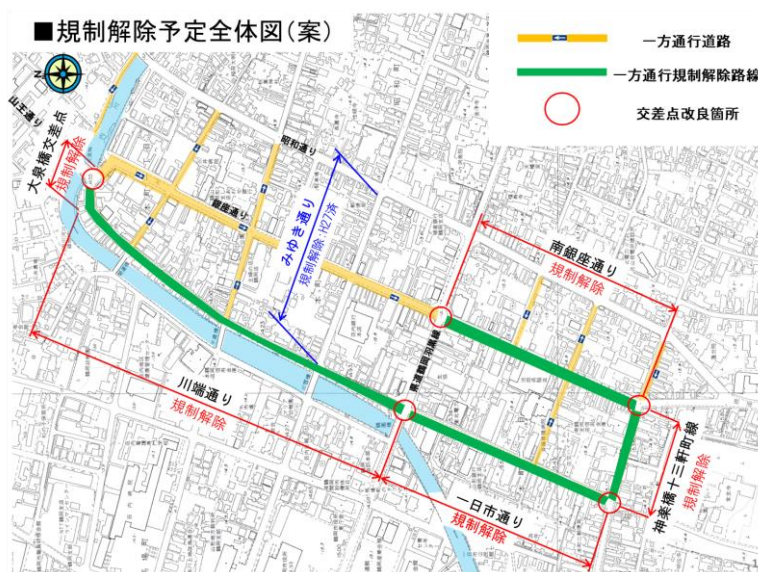


図 0-14 道路規制解除の予定  
(出典：鶴岡市建設部土木課資料)

## 第 3 章 公共交通を取り巻く課題



鶴岡市

## 第3章 市内の公共交通を取り巻く課題

### 3-1 公共交通に関する課題

本市の地理的条件、人口動態及び市民の移動実態などの地域概況・特性や、関連するまちづくり計画、さらに公共交通の現状を踏まえて考察すると、公共交通を取り巻く課題は大きく9点に整理され、これらの課題解決に向けた取り組みが必要となります。

#### 鶴岡市の公共交通を取り巻く課題

##### ■ 公共交通を取り巻く9つの課題

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



## 課題 1: 居住環境としての魅力向上に向けた鶴岡市街地の公共交通ネットワークの利便性向上が必要

- 都市再興基本計画に基づき鶴岡市街地における都市機能・居住の緩やかな誘導を目指しており、誘導を図るためには、一定の生活利便性が確保された居住環境等を確保することが必要不可欠である。
- 今後、移動に制約を抱える高齢者等の増加が見込まれる中で、一定の生活利便性を確保するためには、日常生活の移動手段として一定程度の水準が確保された公共交通ネットワークを確保することが重要であり、住民の日常生活の移動ニーズ等を踏まえながら市街地における公共交通ネットワークの再構築を図ることが重要である。

### ■ 中心市街地のネットワークについて

- 鶴岡市街地においてはエスマール～山王町～銀座通り間を主要な軸として複数の系統が運行しており、1日あたり130便/日（65往復/日）程度の運行頻度を提供しているなど、市内で最も利便性の高いサービスを提供する。
- 当該経路は複数の商店街（駅前通り、日吉通り、山王通り、銀座通り、南銀座通りなど）を經由しており、この区間内のバス停でも一定の乗降実績がみられているため、住民の買物移動等のニーズへの対応などの生活利便性の確保への一助となっていると考えられるほか、商業振興への寄与なども果たしていると考えられる。
- 他方で、市民の通院移動ニーズの高い荘内病院や、市役所・商工会議所などの行政機関、高校などの教育機関などの通勤・通学の移動ニーズが高い施設が複数立地する「鶴岡公園周辺（シビックコア地区）」を經由する系統は30便/日程度であり、移動ニーズに対して提供するサービス水準が高くない状況にある。
- シビックコアについては、第2合同庁舎の整備が予定されるなど、さらなる拠点性の向上が見込まれており、移動ニーズの増加についても想定されることから、現状及び将来の移動ニーズ等を勘案しつつ、鶴岡公園周辺（シビックコア地区）及び商店街沿線における「2軸」を形成する市街地ネットワークへの再編・見直しが必要である。

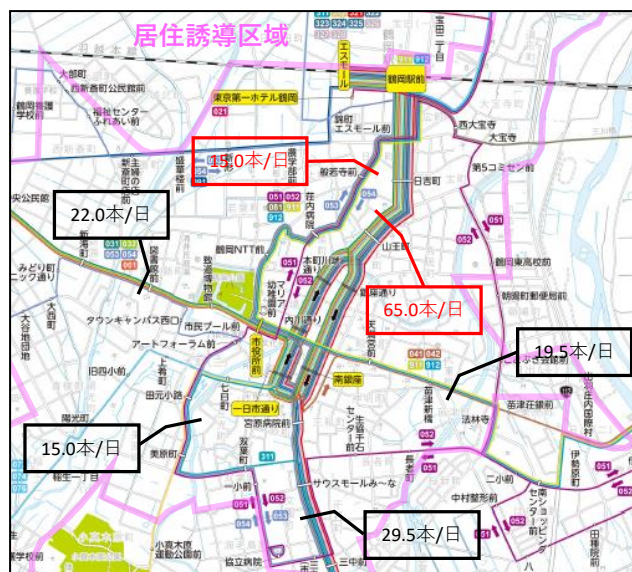


図 0-1 居住誘導区域におけるバスの通行本数

## ■居住誘導区域全体のネットワークについて

- 住民の日常生活を支える商業施設等については、居住誘導区域内に一定程度の立地がみられる（サウスモールみ～な、生協・主婦の店など）ものの、特に住民の移動ニーズが高い商業施設（パル、マックスバリュ、こびあなど）については区域外に立地している。
- 日常生活の利便性を確保する上で、居住地環境から商業施設等へのアクセス性を確保することは重要であると考えられ、市内循環線（1～4コース）などでこれらの施設へのアクセス手段を確保しているものの、運行頻度が低く、移動手段としてはほぼ利用されていない状況にある。（移動手段の選択割合 0%）
- なお、これらの商業施設が立地するエリア一帯は都市再興基本計画において「生活拠点」として設定されており、まちづくりと公共交通ネットワークの連携を行う上でも当該エリアを結び付ける利便性の向上が必要である。

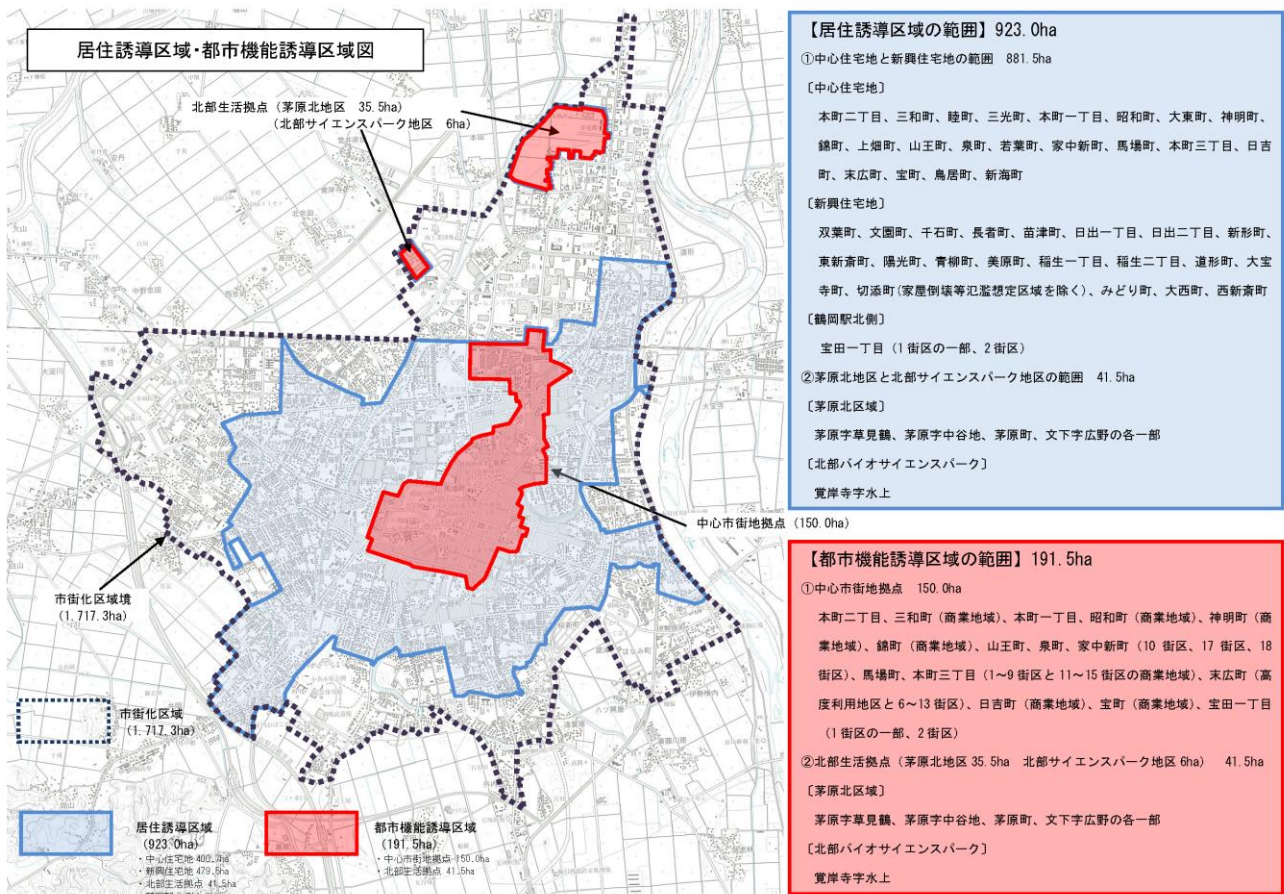


図 0-2 都市再興基本計画（立地適正化計画）における区域・拠点の位置づけ

⇒市街地の利便性向上に向けた新たな軸の形成が必要

⇒まちづくりと公共交通の連携を図るとともに、市民の生活利便性向上に向けて、適切にアクセシ性・利便性を向上することが必要

## 課題2 課題：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

- 先述のとおり、鶴岡市街地には主要な都市機能が複数立地しており、通勤・通学や通院・買物を目的とした移動において、藤島・羽黒・櫛引・朝日・温海地域から高い移動ニーズがみられる状況にある。
- 当該地域は本市の基幹産業である農業・水産業・観光業などを担っており、本市の都市活力を維持するためにも当該地域における生活利便性を確保することは重要である。
- 鶴岡市街地を中心として当該地域に対する公共交通ネットワークが運行しており、「各地域との」移動を支える役割を担っているものの、一部の路線を除いて全体的に乗車密度が低い状況にあり、市の財政負担により運行を支える状況にある。
- なお、これらの路線については、既に路線の再編・見直しや廃止・代替手段への切り替えなど、効率性の向上に向けた取り組みが進められているが、利便性の低下によるさらなる利用者の低下・乗車密度の低下などが懸念される。
- そのうえで、効率性の向上を図ることが必要である一方、移動手段として活用可能なサービス水準を維持することにより利便性を維持することも併せて検討を進め、各地域から鶴岡市街地へのアクセス手段として“適切に”確保・維持することが必要である。

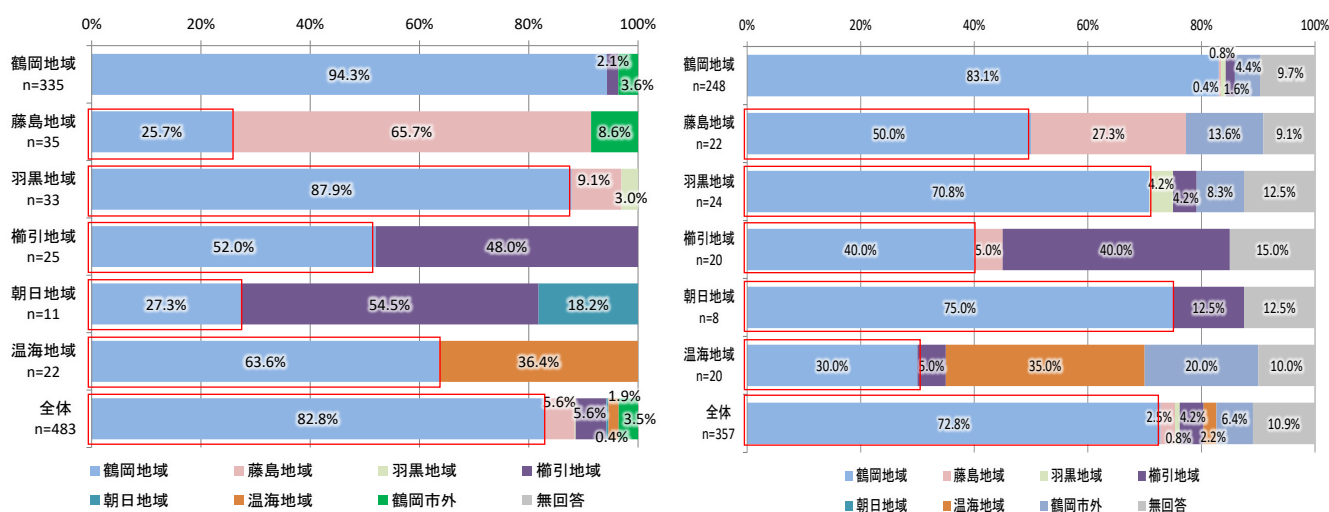


図 0-3 市民の居住地別の目的地 (左：買い物、右：定期的な通院) R02 市民アンケート調査

⇒維持すべき路線、及びサービス水準等を明確化し、各地域からのアクセス手段を適切に確保・維持することが必要



### 課題3 地域内交通の持続性を高めることが必要

- 通勤・通学や通院・買物などのさまざまな目的での移動において、各地域から鶴岡市街地への地域間の移動実態がみられる一方、食料品などの買物やかかりつけの病院への通院、銀行・郵便局の利用など、身近な用事などでは各地域内で完結する移動実態もみられる。
- 地域内の移動については、地域との協働等を行いながら公共交通を確保する取り組みを既に進めており、各地域の細かな移動ニーズへの対応等を考える上では、今後も地域協働により公共交通を維持する体制を維持することが重要である。
- 他方で、各地域においては活用可能なリソース（事業者・車両・乗務員など）が多くなく、将来的に現状の運行が困難となる可能性も考えられるため、地域にあるさまざまな移動サービスを活用しながら、適切に地域内移動の利便性を確保・維持することが必要である。

⇒事業者・車両・運転手不足などによる将来的な持続性への影響も勘案しつつ、様々なサービスを活用して維持を図ることが必要

## 課題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

- 本市と他都市を結ぶ広域的なネットワークとして鉄道や路線バスが運行しており、通学や買い物などの市を跨いだ広域移動に利用されている。
- 都市間の交流や市民の生活利便性を確保・維持する上では、これらの広域的な移動手段についても持続性の向上を図ることにより将来的にも確保・維持することが必要である。

### ■路線バス（鶴岡酒田線）について

- 路線バス・鶴岡酒田線については、両市間の高校生の通学手段として利用されているが、今後県立高校の再編が進められる中で、今後さらに重要な役割を担っていくものと想定される。
- 県立高校の再編については、中高一貫校が令和6年に開校の見通しとなっており、庄内一円からの通学者も想定される。
- 当該路線は国や県の補助を受けて運行する路線（地域間幹線系統）であるものの、平均乗車密度が低いため、補助要綱上、補助額が一部カットされており、事業者の負担が高い状況にある。
- 今後、少子化等によりメイン利用者である高校生が減少する見込みにある中で、将来的にも当該路線を維持するために、路線の効率性の向上に向けた取り組みや、通学以外の利用者の増加などによる持続性の向上が必要である。

### ■鉄道について

- 鉄道については、他都市からの広域的な移動に利用されているほか、温海地域や藤島地域等からの通学移動にも利用されているなど、市内の地域間・市外との都市間の移動を支える上で重要な役割を担っている。
- 路線バスと異なり、鉄道については経路自体の見直しや新たな駅の整備等が容易ではないことや、長大な距離を運行しており沿線全域の利便性を確保するためには一部の地域に合わせたダイヤに設定することは困難である
- このため、鉄道に接続する公共交通（路線バス・域内交通等）が鉄道に合わせたダイヤ設定を行うことにより、公共交通間での一体性を高め、鉄道利用の利便性の向上を図ることが必要である。  
※ ただし、限られたサービス水準（運行本数など）のなかで、すべての便で接続性を確保することは困難であるため、利用者の移動特性等に合わせて設定することが重要である。

⇒当該路線の維持に向け路線の効率性向上や新たな利用者の取り込みが必要

⇒鉄道単独での再編・見直しは現実的ではないため、利用実態等を踏まえた路線バス等との接続性向上による利便性向上を図ることが必要

## 課題5 観光等の移動を踏まえた広域的ネットワークと路線バスの持続性の維持・向上が必要

- 加茂水族館や羽黒山などは全国的にも有名な観光拠点であり、2 拠点計 1,200 万人以上の観光客が訪れており、うち約 4 割が県外からの来訪者である。
- 加茂水族館・羽黒山と鶴岡市街地を結ぶ路線バスは他の系統に比べて乗車密度が高く、当該観光拠点の最寄りバス停で多くの乗降実績がみられることから、観光目的での移動手段として活用される状況にある。
- 2020 年度現在は、新型コロナウイルスの影響により観光客などの県外来訪者が少ない状況にあるものの、ウイズ・アフターコロナの取り組みを考える上では、観光目的の移動にも考慮することが重要である。
- なお、現状でも観光移動に路線バスが利用されている実態があることや、限られたリソース（財政・事業者・車両・乗務員など）のなかで公共交通を維持していることを考えると、新たに移動サービスを導入することは現実的ではない。
- また、観光移動については季節やイベントなどにより移動量の変動が発生することや、観光移動を優先することにより市民の日常生活の移動に対して影響が発生することも考えられるため、市民の日常生活の移動を守ることを基本とすることが重要である。
- このため、市民の生活利便性を維持しながら、観光客の移動実態等を踏まえつつ、鉄道等の広域的ネットワークと路線バスの接続性を維持・向上することが必要である。

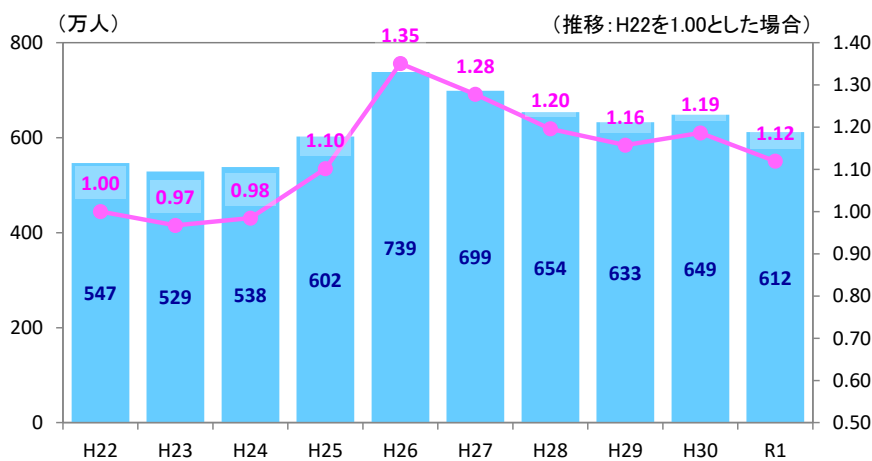


図 0-4 鶴岡市の観光入り込み客数の推移

⇒市民のための生活交通としての役割を基本としながら、対応可能な範囲で観光客などの移動への対応に向けた取り組みが必要

## 課題6 市民及び来訪者等のそれぞれの移動に対応した「拠点」の設定が必要

- 限られた公共交通のサービス水準の中で、最大限に利便性を高めるとともに効率性・持続性の高い公共交通ネットワークを形成するためには、複数の公共交通が適切に連携するとともに、相互に補完しあいながら“一体性”を高めることが重要である。
- 公共交通の一体性を高める上では、各ネットワークの線と線を結ぶ「拠点」の設定が重要であるため、現状の公共交通のネットワークの状況や利用者の移動特性等を踏まえながら適切に拠点を設定することが必要である。
- 交通拠点については、一体性の向上に向けて、待ち合い環境などの「空間的」な要素、公共交通間の接続時間などの「時間的」な要素、乗り継ぎ案内などの「ソフト的」な要素の3つを踏まえながら取り組みを進めることが必要である。

### ■広域的な移動に対応した拠点について

- 現状、本市の公共交通ネットワークはエスマール・鶴岡駅を主要な交通拠点として設定し、一体性を確保する状況にある。
- 鶴岡駅周辺では活力向上に向けた再整備の検討なども進められており、さらなる拠点性の向上も見込まれ、鶴岡市の玄関口として今後も交通拠点として設定し、来訪者等の広域的な移動に対応した拠点としての整備を進めることが必要である。

### ■市街地内の移動に対応した拠点について

- 市民の目的地となる都市機能等についてはシビックコア周辺や市街地の外縁部などの鶴岡駅から離れた場所に立地しており、鶴岡駅・エスマールでの乗り継ぎが適していない（余計に費用・時間が掛かる）可能性もある。
- 都市機能の立地状況や市民の移動実態等を踏まえるとともに、先に示した市街地における2軸の形成の必要性も勘案しつつ、シビックコアにおいて「ハブ」となる交通拠点を設定することが必要である。

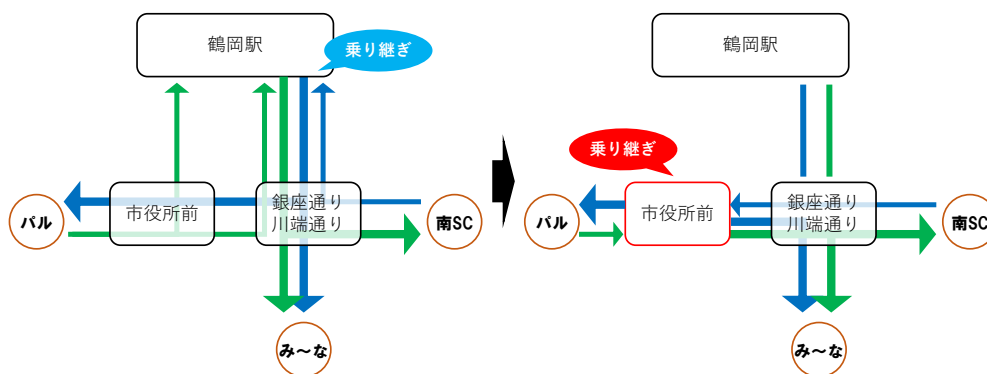


図 0-5 拠点設定による乗り継ぎ移動の変化イメージ

### ■各地域の移動に対応した拠点について

- 藤島・羽黒・櫛引・朝日・温海地域の各地域における生活利便性を確保する上では、市街地へのアクセス手段となる路線バスと地域内交通をそれぞれ維持するとともに、特定の拠点を設定することによる接続性の向上を図ることが必要である。
- 各地域における地域内交通は既に主要な拠点を設定し、当該拠点を基本としながらネットワークを形成していることから、今後もこれらの拠点を維持するとともに、引き続き路線バスとの接続性を考慮したダイヤ設定を維持することが必要である。

**⇒広域拠点である鶴岡駅・エスモールの拠点性の維持・向上が必要**

**⇒シビックコアにおいて『ハブ』となる交通拠点の設定が必要**

## 課題7 公共交通の利便性向上の取り組みと合わせた周知・広報の実施が必要

- 公共交通の利用者のお困りごとの上位には、「利用に掛かる運賃が高い」といった費用に関するものが最も高く、次いで「運行する時間が合わない」「バス停の距離が遠い」などの運行に係る指摘である。
- 他方で、高齢者に対するゴールドパスの発行や高校生以下向けの100円バスの展開、1日乗車券の展開など、比較的安価で利用しやすい取り組みを進めており、こうした施策に対する認知が十分ではない可能性が考えられる。
- なお、次点では公共交通の運行に係ることが上がっているほか、公共交通を「利用していない方」のその理由として「運行する時間が合わない」が上位に上がる実情を踏まえると、そもそも公共交通の運行が移動ニーズに即していないことが大きな要因であることが考えられる。
- このため、先に示している公共交通ネットワークの再編・見直し等と併せて、利用しやすくなった公共交通の周知や利用しやすい運賃施策に関する周知・広報に取り組むことが必要である。

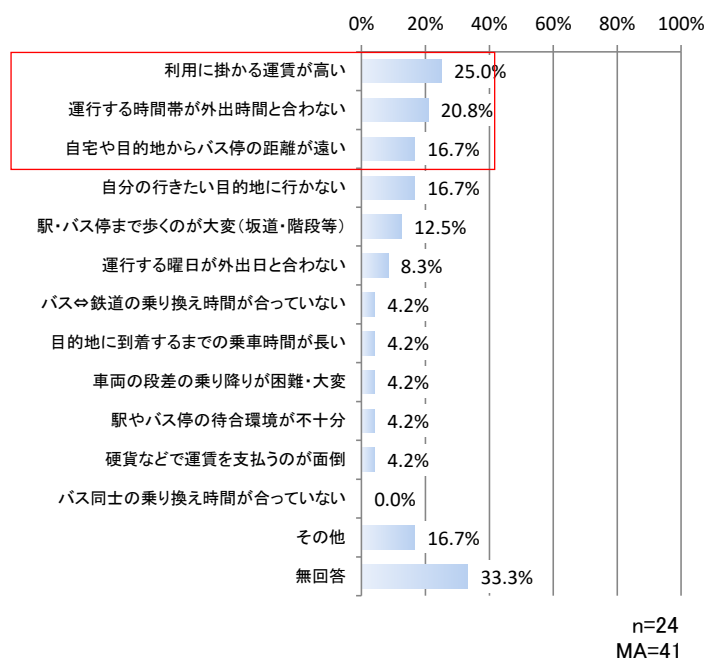


図 0-6 公共交通を利用する上でのお困りごと (R02 市民アンケート 公共交通利用者が回答)

⇒路線の再編・見直し等と合わせ、運賃施策の周知・広報が必要

## 課題8 利用しやすさ・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

- 公共交通を利用していない方が、公共交通を利用する上で不安に思うこととして、「何時に運行しているのかわからない」「運賃がわからない」などの意見が上位に挙がっている。
- 今後公共交通の持続性を高める上では、既存利用者の維持に向けた取り組みを進める一方、新たな利用者の取り込みに向けた取り組みを進めることも重要である。
- 運行ダイヤや運賃などは HP 等に公表されているものの、探すための手順が多いことや事業者によってそれぞれ検索する必要があるなど、新たな利用者においてはバリアになる可能性が考えられる。

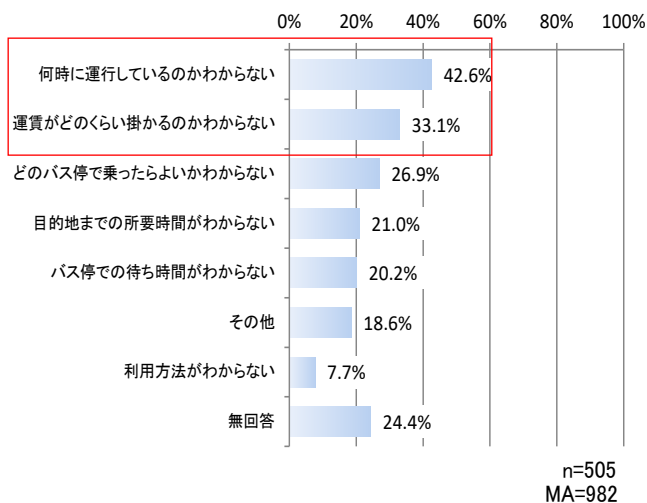


図 0-7 公共交通を利用する際に不安なこと  
(R02 市民アンケート 公共交通を利用していない人が回答)

- このため、交通事業者間・交通モード間の情報発信や利用方法等についてシームレスな利用環境を整備することにより、利用しやすく・わかりやすい環境を構築することが必要である。

⇒利用しやすく・わかりやすい環境の構築が必要

## 課題9 運転手不足への対応が必要

- 交通事業者の最も多い年代が 60 代であり、70 代も増加傾向にある。
- 新規採用が少なく、ハローワークなどの運輸で貨物と旅客の双方の求人があれば、若い人ほど貨物に行く傾向がある。

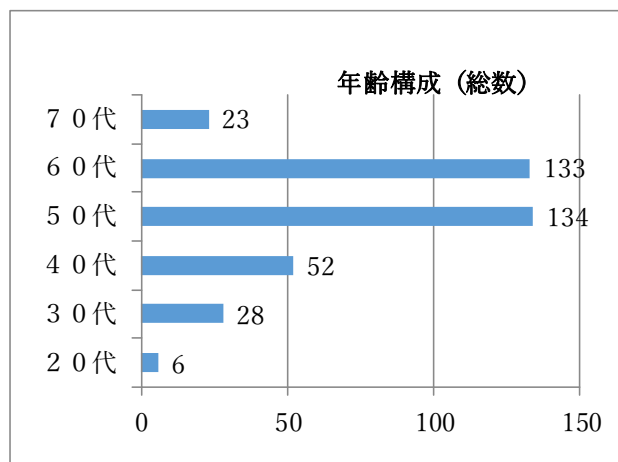


表 0-1 鶴岡市内タクシードライバーの年齢構成 (H28 調査)

⇒公共交通の担い手となる交通事業者の運行体制の確保が必要



3-2 課題解決に向けた地域公共交通ネットワークの方向性

総合計画に見る交通とまちづくりの方向性	本計画の方向性と本市のまちづくり関連の動向	法制度・上位計画見直し予定
<p>【第2次鶴岡市総合計画後期基本計画】</p> <p>■将来像：『<u>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</u>』</p> <p>■地域公共交通に関する主要施策</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通ネットワークの形成               <ul style="list-style-type: none"> <li>①バス路線の維持・確保</li> <li>②公共交通ネットワークの再構築</li> <li>③地域や民間団体と協働した公共交通の活性化</li> <li>④利用しやすい交通環境の充実</li> </ul> </li> </ul>	<p>鶴岡市を取り巻く環境の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>国の施策変化：地方創生事業の推進、消費増税、地域公共交通関連の法令見直し</li> <li>まちづくり施策：都市計画マスタープランに基づくまちづくりの推進、中心市街地活性化との連携 鶴岡駅前再開発</li> <li>観光需要の変化：総合計画に基づく観光交流都市に向けた取り組み、観光入込客数の増加 新しい生活様式への対応、国内需要の喚起</li> <li>ひとの変化：人口減少、地域部における高齢化加速、自動車依存の進行、</li> <li>まちの変化：新産業分野の発展・活性化、ユネスコ食文化創造都市登録</li> </ul>	<p>【国の法制度等の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>交通政策基本法</li> <li>地域公共交通活性化再生法の一部改正</li> <li>山形県地域公共交通計画の策定</li> </ul>

No.	分類	課題	鶴岡市を取り巻く移動・交通の課題	方向性
1	市街地	居住環境としての魅力向上に向けた鶴岡市街地の公共交通ネットワークの利便性向上が必要	<ul style="list-style-type: none"> <li>■エスモール～銀座通り間の高頻度運行に比べ、市民の目的地となる主要な都市機能が集積するシビックコア付近は運行頻度が低い。</li> <li>■「生活拠点」の商業施設への移動ニーズが一定程度ある一方、公共交通の利便性が低く（運行頻度が低く）、移動手段として利用されていない状況。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○市街地の利便性向上に向けた新たな交通軸の形成</li> <li>○まちづくりと公共交通の連携を図るとともに、市民の生活利便性向上に向けて、適切にアクセス性・利便性を向上する</li> </ul>
2	市内幹線	各地域から鶴岡市街地へのアクセス手段を“適切に”確保・維持することが必要	<ul style="list-style-type: none"> <li>■鶴岡市市街地には主要な都市機能が立地し、周辺地域から高い移動ニーズが見られる状況。一方、各地域を結ぶ路線は一部を除いて全体的に乗車密度が低い状況にあり、市の財政負担により運行を支援。</li> <li>■効率性の向上に向けた再編・見直しが進められるが、利便性の低下により更なる利用者の低下が懸念。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○維持すべき路線、及びサービス水準等を明確化し、各地域からのアクセス手段を適切に確保・維持する</li> </ul>
3	地域内交通	地域内交通の持続性・利便性を高めることが必要	<ul style="list-style-type: none"> <li>■通勤・通学や通院・買物など様々な目的での移動で各地域から鶴岡市街地へ移動実態がみられる一方、身近な用事は地域内で完結。</li> <li>■地域内の移動については、地域との協働により取り組みが既に進められており、今後もその体制を維持することが重要。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○地域内交通を既に導入された地域は、事業者・車両・運転手不足などによる将来的な持続性への影響も 勘案しつつ、様々なサービスを活用して維持を図る。</li> <li>○廃止代替路線等の地域はその地域に最適な交通手段の検討を図る。</li> </ul>
4	広域幹線	通学などの移動利便性の維持に向けた広域的なネットワークの維持が必要	<ul style="list-style-type: none"> <li>■国県補助路線である「鶴岡酒田線」は、平均乗車密度が低く、補助額が一部カットされ、事業者の負担が大きい状況。</li> <li>■当該路線は高校生の通学に利用されており、今後県立高校の再編の中で重要な役割を担うと想定。</li> <li>■鉄道は地域間・都市間を支える重要な役割を担う。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○当該路線の維持に向け路線の効率性向上や新たな利用者の取り込み</li> <li>○鉄道単独での再編・見直しは現実的ではないため、利用実態等を踏まえた路線バス等との接続性向上による利便性向上</li> </ul>
5	高速交通や広域幹線	観光等の移動を踏まえた広域的ネットワークと路線バスの持続性の維持・向上が必要	<ul style="list-style-type: none"> <li>■加茂水族館・羽黒山と中心市街地を結ぶ路線バスは乗車密度が高く、ウィズ・アフターコロナの取り組みを考える上では、観光目的での移動手段としての役割も考慮する事が重要。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○市民のための生活交通としての役割を基本としながら、対応可能な範囲で観光客などの移動への対応に向けた取り組み</li> </ul>
6	拠点	市民及び来訪者等のそれぞれの移動に対応した「拠点」の設定が必要	<ul style="list-style-type: none"> <li>■公共交通の一体性を高めるうえでは、線と線を結ぶ「拠点」が重要。待ち合い環境などの「空間的」な要素、接続時間などの「時間的」な要素、乗継案内などの「ソフト的」な要素を踏まえて取り組みを</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○広域拠点である鶴岡駅・エスモールの拠点性の維持・向上</li> <li>○シビックコア地区において『ターミナル』となる交通拠点の設定</li> </ul>



			進めること が必要。	
7	利便性向上	<u>利用しやすさ・分かりやすさの向上</u> に向けたシームレスな利用環境の構築が必要	<ul style="list-style-type: none"> <li>■公共交通利用者の困りごとに「運賃が高い」「時間が合わない」「バス停が遠い」といった指摘。</li> <li>■他方でゴールドパスや高校生 100 円バス、1 日乗車券といった安価な取組も進めており、認知が十分ではない可能性。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ <u>利用しやすく・わかりやすい環境の構築</u></li> <li>○ ICT 活用による新たな交通サービス</li> </ul>
8	周知・広報	公共交通の利便性向上の取り組みと合わせた <u>周知・広報の実施</u> が必要	<ul style="list-style-type: none"> <li>■利用していない方が利用する上で不安に思うこととして、「何時に利用しているかわからない」「運賃が分からない」などが上位。ダイヤ・運賃は公表されるが、事業者ごと検索する必要があり、新規利用者獲得にバリアである可能性</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 路線の再編・見直し等と合わせ、<u>運賃施策の周知・広報</u></li> </ul>
9	運転手などの担い手	<u>運転手不足への対応</u> が必要	<ul style="list-style-type: none"> <li>■交通事業者の最も多い年代が 60 代であり、70 代も増加傾向。</li> <li>■新規採用が少なく、貨物と旅客の双方の求人があれば、若い人ほど貨物に行く傾向。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 公共交通の担い手となる<u>交通事業者の運行体制の確保</u></li> </ul>

## 第 4 章 計画の基本方針及び目標



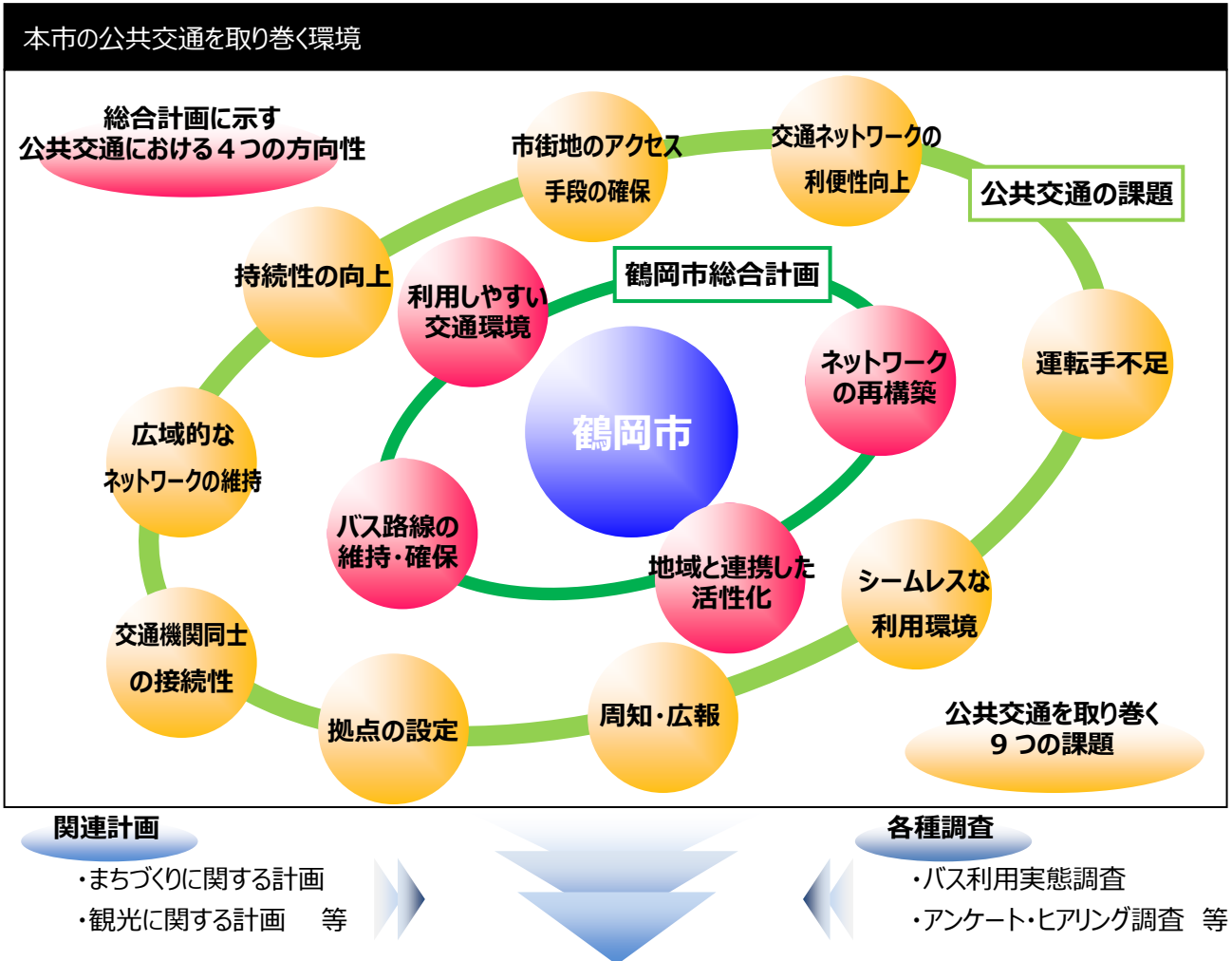
鶴岡市

## 第4章 計画の基本方針及び目標

### 4-1 計画の基本方針

前節において、本市における公共交通を取り巻く課題を整理するとともに、課題解決に向けたポイントを整理しました。

それらを踏まえ、総合計画に掲げる本市の将来像の実現を、公共交通から支えるために、以下に示す方針に基づき、計画を推進します。



#### ■ 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～

- ・ 本計画では、誰もが幸福を実感できる暮らしを支える交通環境を構築し、住み続けられるまちを支える交通網の形成を行うことで、市民とともに育む持続可能な公共交通の実現を目指します。
- ・ 市全域の公共交通ネットワークの効率化を図るとともに、利便性にも配慮し、地域間幹線及び中心市街地と周辺地域の拠点を結ぶ枝線については市の責務として維持に努めます。また、交通空白地帯や廃止代替など地域内の移動手段の確保については、市民との対話により、協働による最適な交通手段の確保をを基本とし、市はそれを支援します。
- ・ 行政だけではなく、市民・企業・学校等の多方面との協働により、公共交通のあり方を考え、築き、育んでいくことで、地域とともにあり続ける公共交通を目指します。

## 4-2 計画の目標

### (1) 目標及び指標の設定

前節で定めた基本方針(目指すべき将来像)に対して、適切に公共交通の再編を行うために、5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について把握します。

#### ■ 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**

#### ■ 基本目標の達成度を測る指標

- |                             |                |
|-----------------------------|----------------|
| ①公共交通の利用者数                  | ②公共交通への公的資金投入額 |
| 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 |                |
| ④中心市街地でのバス乗降者数の増加           | ⑤公共交通の分担率      |
| ⑥主要観光地バス停の乗降客数              | ⑦駅や商店街の歩行者数    |
| ⑧地域内交通の利用割合                 | ⑨免許返納者数の拡大     |
| ⑩キャッシュレス決済の導入率              | ⑪低床車両の導入率      |

※ 指標については県計画に倣い毎年評価を実施し、その結果を受け新たな目標設定や見直しなどを流動的に行う。

## 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

- ✓ 市民の移動実態に沿った効率の良い運行体系へと見直しを行い、都心や地域拠点等を連絡する軸を強化し、都市構造を支える交通ネットワークの骨格を形成する公共交通を目指します。
- ✓ 隣接市町村やバス事業者等と連携し、公共交通網の見直しを図ることで、持続的に公共交通を運営・維持できる体制を確保します。

### 施策の方向性

#### ○中心市街地における利便性の向上

- ・まちづくりと連携し市民の生活利便性向上に向けて、適切にアクセス性・利便性の向上を図ります。

#### ○ハブ&スポーク型のネットワーク構築

- ・鶴岡駅やエスモールまで行かなくとも乗継ができるように、シビックコア地区における乗換拠点の設定を図ります。

#### ○「守る幹線軸」の設定

- ・路線の再編・見直しなど効率性の向上を図る一方、サービス水準を維持することにより利便性を維持し、各地域から鶴岡市街地へのアクセス手段を“適切に”確保・維持を図ります。

#### ○広域ネットワークの効率性の向上

- ・近隣市町村と連携し、広域的な移動手段について持続性の向上を図ります。

#### ■基本目標の達成度を測る指標・目標値

指標	現況値 (R02)	中間モニタリング (R05)	目標値 (R07)
公共交通の利用者数 (走行台キロあたり)	0.5	0.53	0.55
公共交通への公的資金投入額 (利用者一人当たり)	379 円	365 円	350 円
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%	39.0%	45.0%

## 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

- ✓ 中心市街地において展開する施策・事業の進捗・予定等との連携を図り、コンパクト・プラス・ネットワークの考えに基づき、市街地と地域拠点への効率的なネットワークを形成し、中心市街地に賑わいをもたらす「人」を運ぶ交通を目指します。

### 施策の方向性

#### ○生活拠点地区・居住誘導区域における利便性向上

- ・市街地において、庄内交通路線バス 市内循環線の見直しを行い、利便性の向上を図ります。

#### ○広域的な乗継拠点の機能強化

- ・鶴岡駅周辺では活力向上に向けた再整備の検討なども進められており、さらなる拠点性の向上も見込まれるため、今後も来訪者の玄関口としての機能強化を図ります。

#### ○各地域における交通拠点の設定

- ・公共交通の一体性を高めるため、各ネットワークの線と線を結ぶ「拠点」を設定し複数の公共交通の連携を図ります。

#### ○拠点における待合環境の整備、案内・誘導の充実

- ・様々な交通モードが交わる拠点において、乗継案内や快適な待ち空間、交通機関の乗り場案内や乗り場での行先表示など、多くの人が円滑に利用できる乗継・待合環境の充実を図ります。

#### ■基本目標の達成度を測る指標・目標値

指標	現況値 (R02)	中間モニタリング (R05)	目標値 (R07)
中心市街地でのバス乗降者数の増加	394 人	414 人	433 人
公共交通の分担率 (鉄道・バス・ハイヤー)	2.4%	2.4%	2.4%

### 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

- ✓ 鉄道駅と路線バスの接続性を向上し、市内外の人々が交流できる公共交通を目指します。
- ✓ 魅力ある観光・文化資源、また、経済活動等と連携し、さらなる交流を促す公共交通を目指します。

#### 施策の方向性

##### ○交通拠点との接続性向上

##### ○観光等を考慮したダイヤ設定及び鉄道との接続性の維持・向上

- ・ 運行ダイヤの改善や路線再編等により、市民・観光客・来訪者が多く利用する高速交通との接続点である鶴岡駅・藤島駅・あつみ温泉駅・庄内空港との接続性向上を図り、また利用できる交通手段の周知に努め、利用拡大を図ります。

##### ○観光施策等と連携した取り組みの展開

- ・ 加茂水族館や出羽三山などの観光拠点への利便性向上のため、現行の路線バスの接続性の向上や観光二次交通を導入し、観光客の移動手段の確保及び交流促進、目的バスの PR・周知強化による利用促進を図ります。

#### ■基本目標の達成度を測る指標・目標値

指標	現況値 (R02)	中間モニタリング (R05)	目標値 (R07)
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	354 人	370 人
駅や商店街の歩行者数	3,691 人	4,085 人	4,480 人



## 基本目標4：みんなでつくり、支え、「協働」して育む公共交通

- ✓ 廃止代替の交通手段や交通空白地域への新たな交通手段の導入には地域の方々と連携しながら検討してきましたが、導入で完了ではなく、その後の維持・活性化も重要であり、乗らなければ交通はなくなってしまうことから、みんなで育てることが重要です。
- ✓ 地域内交通を請け負う事業者の車両や運転手なども限りがあることから、地域にあるさまざまな移動サービスを活用していきます。

### 施策の方向性

#### ○地域協働による地域内交通の確保・維持

- ・地域主体で取り組む交通サービスや持続的に運営・維持する協議会・検討会の実施及び利用促進に向けた取り組みを行う事で、公共交通を維持する体制を維持します。また、路線バス廃止代替地域等では地域特性に見合った最適な交通手段の確保を行います。

#### ○地域協議会の連携強化・情報共有

- ・市内に複数ある地元協議会の連携を強化し、話し合いや状況交換をする場を設けます。交流することにより、新たな取り組みのヒントや施策がブラッシュアップされ、利用拡大につなげます。

#### ○地域内の移動サービス総動員による活用策の検討（スクールバス・患者バス・その他）

- ・交通資源にも限りがあり、将来的に現状の運行が困難となる可能性も考えられるため、地域の様々な輸送資源を総動員して地域内交通の維持に努めます。

#### ■基本目標の達成度を測る指標・目標値

指標	現況値 (R02)	中間モニタリング (R05)	目標値 (R07)
地域内交通の利用割合 (利用者数/地域人口)	0.46	0.48	0.5
免許返納者数の拡大	685人	693人	700人

## 基本目標5：「だれもが利用しやすい」公共交通環境の構築

- ✓ 利用者目線で交通環境の改善に向けた施策を取り組み、誰もが利用しやすい交通環境づくりを目指します。
- ✓ 新規利用者の獲得に向けて、情報発信の充実や利用促進策に取り組み、新たな需要の創出や取り込みを図ります。

### 施策の方向性

#### ○高齢者や障がい者、高校生・観光客等が利用しやすい環境の構築

- ・公共交通の利用者である高齢者や障がい者、高校生・観光客等が利用しやすい交通環境を整えるため、運賃や乗り継ぎ方法を検索しやすくし、また高齢者や車いす利用者、ベビーカーが利用しやすい低床車両の導入等交通環境・車両環境の改善を図ります。

#### ○利用促進に向けた周知・広報の展開

- ・現在市や交通事業者にて様々な割引制度などを実施していますが、知らない人も多いため周知・広報の充実を図ります。

#### ○ICTを活用した取り組みの展開

- ・検索のしやすさ、割引制度の周知にはICTの利活用が不可欠であるため、利用方法等についてシームレスな利用環境の整備を図ります。また、県オープンデータを活用し、連携を図ります。

#### ■基本目標の達成度を測る指標・目標値

指標	現況値 (R02)	中間モニタリング (R04)	目標値 (R07)
キャッシュレス決済の導入率	0%	50%	100%
低床車両の導入率	58%	62%	64%

## (2) 目標値の設定について

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。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。

目標値については毎年評価・検証することとしております。

## (3) 指標の考え方について

指標の設定は、本計画の基本方針・基本目標の達成状況を的確に把握できることを基本とします。

市民へのわかりやすさに配慮し、プロジェクト実施状況の定量的な計測、効果検証が適宜実施できることとし、指標を設定します。

## (4) 設定した各指標の概要

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。

### ① 公共交通の利用者数

鶴岡・庄内空港線，鶴岡・酒田線，羽黒山頂，月山八合目線の国県補助路線にその他の4条路線・旧21条路線の利用者数（走行キロ当たり）を評価指標とします。

#### a. 目標値

・走行キロ当たりの利用者数：0.55人

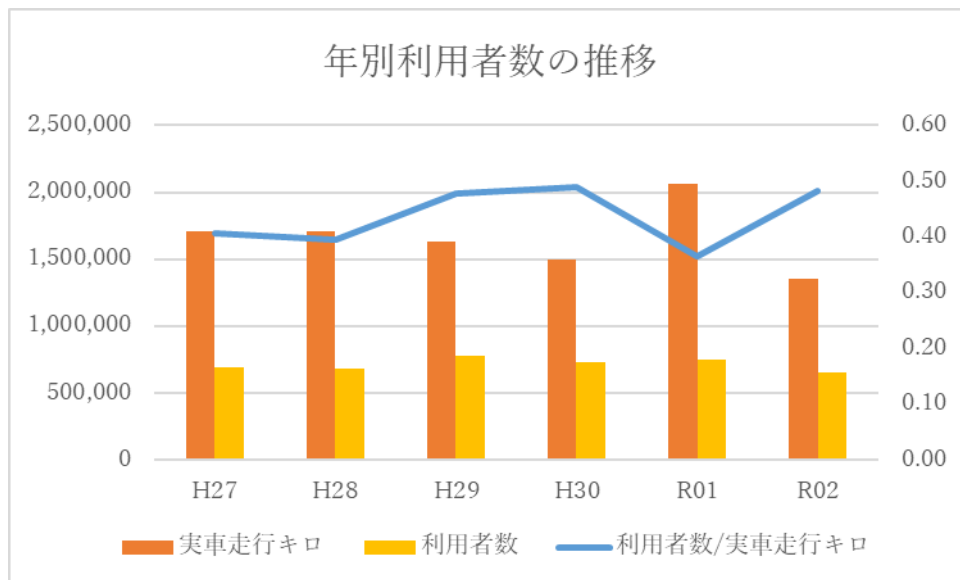


図 0-1 公共交通利用者の推移

#### 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2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補助金額と輸送人員にて算出。

## ② 公共交通への公的資金投入額

公共交通網の再編による効率的な運行体制の確保を図ることの指標として、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

・利用者一人当たり補助金額：350円

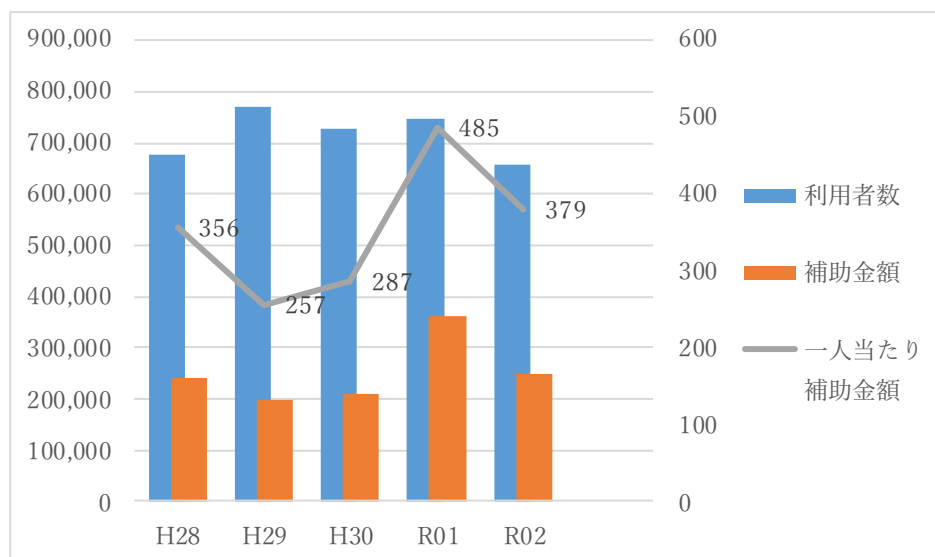


図 0-2 一人あたり補助金額の推移

### 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2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

### 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。

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

公共交通機関の収支の改善状況を示す指標の一つとして、地域間幹線及び市内幹線における収支比率を指標として設定します。

a. 目標値

・収支の比率：45%

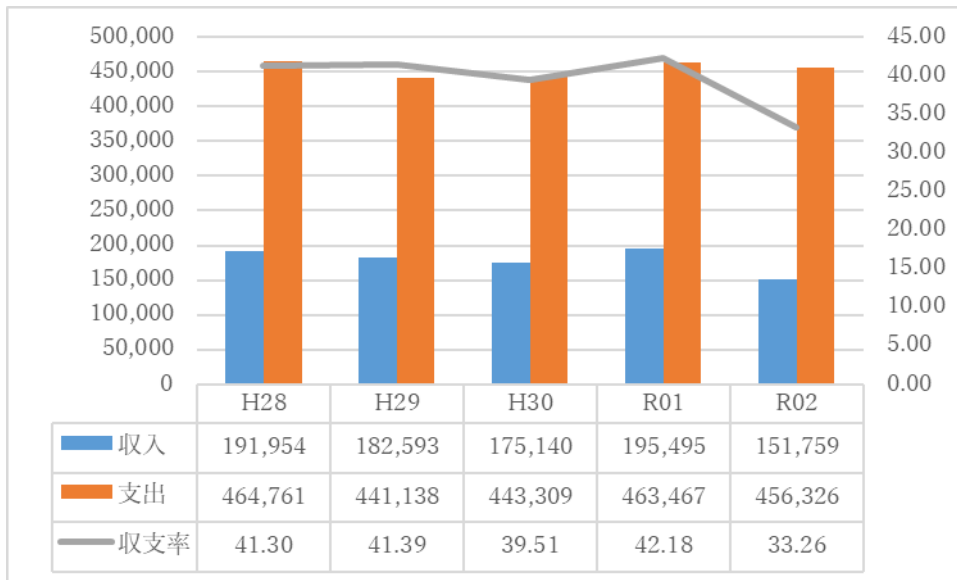


図 0-3 収入支出の推移

a. 出典データ

市内バス路線運行実績データ

b. 現況値の算出方法

令和2年9月末時点における、路線バスの収支にて算出。

c. 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。

#### ④ 中心市街地におけるバス乗降者数

中心市街地における公共交通による活性化支援の把握として、バス停の乗降者数を指標として設定します。

対象とするバス停については、拠点間強化を図る「鶴岡駅前」「市役所前（シビックコア）」と、商店街がある「山王町」「銀座通り・本町川端通り」とし、合計値 394 人/日からの 5%増加（413 人/日）を目標とします。

##### a. 目標値

・バス乗降者数（対象バス停合計）：413 人/日

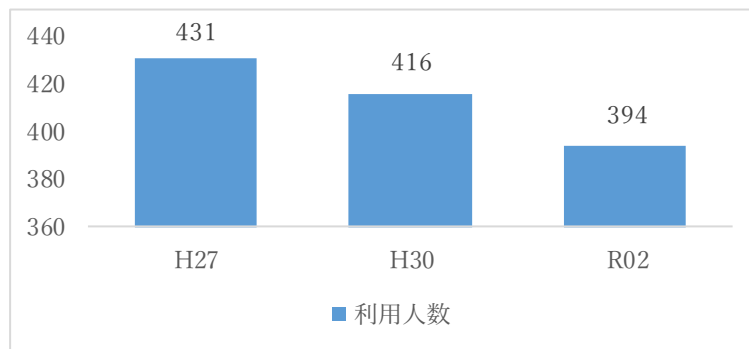


図 0-4 中心市街地におけるバス乗降者数

##### b. 対象バス停

1. 鶴岡駅 2. 市役所前 3. 山王町 4. 銀座通り・本町川端通り

##### c. 出典データ

・路線バス乗降カウント調査（庄内交通㈱提供資料）

##### d. 現況値の算出方法

現況値については令和 2 年 10 月 26 日～11 月 1 日に実施した路線バス利用実態調査結果より、調査期間における平休日合わせた乗車数・降車数の合計（7 日間）を日単位で算出。

表 0-1 乗降者数

バス停名	乗車人数 (人/日)	降車人数 (人/日)	乗降者数 (人/日)
鶴岡駅前	128.7	133.6	262.3
市役所前（鶴岡）	18.1	23.9	42.0
山王町	7.4	32.6	40.0
銀座通り・本町川端通り	23.6	26.4	50.0
合計	177.8	216.5	394.3

##### e. 目標値の算出方法

令和 2 年度実施内容と同様の路線バス乗降カウント調査を実施し、各バス停における乗降者数を調査し、そのデータを用いて算出。

## ⑤ 公共交通の分担率

通勤・通学時において公共交通を利用する割合を指標として設定します。

算出としては国が実施する国勢調査の結果を用い、施策・事業による公共交通への転換による効果として平成 22 年度時点における鶴岡市の実測値を目標値として設定します。

### a. 目標値

・公共交通による通勤・通学者割合：2.4%（H22 鶴岡市実測値）

### b. 対象となる移動手段

1.乗合バス      2.ハイヤー・タクシー      3.鉄道・電車

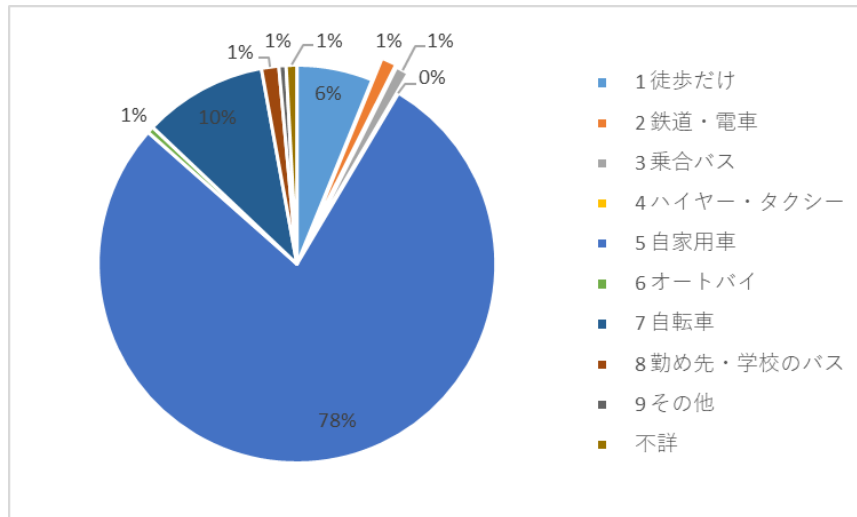


図 0-5 通勤通学時における移動手段（H22 国勢調査）

### c. 出典データ

・H22 国勢調査結果

#### a. 現況値の算出方法

平成 22 年度国政調査より、通勤・通学時の移動交通手段（表 19）から、移動手段合計値（上記グラフ中①～⑨※不詳を除く）に占める「乗合バス」「ハイヤー・タクシー」利用者の割合を算出。

#### b. 目標値の算出方法

直近の国勢調査より、通勤・通学時の移動交通手段から、移動手段合計値に占める「乗合バス」「ハイヤー・タクシー」「鉄道・電車」利用者の割合を算出。

⑥ 主要観光地バス停の乗降客数（出羽三山・加茂水族館等）

公共交通と観光二次交通の連携への取り組みに対する指標として、主要観光地におけるバス停の乗降客数を設定します。

a. 目標値

・主要観光地付近バス停の乗降客数（1日平均の計）：370人

	夏季				冬季				計
	往路		復路		往路		復路		
	乗	降	乗	降	乗	降	乗	降	
庄内観光物産館(温海温泉線)	9.4	2.3	2.3	6.8	7.9	2.0	1.9	6.8	39.4
庄内観光物産館(湯野浜温泉線 加茂水)	5.2	2.8	5.5	5.3	/	/	/	/	18.8
庄内観光物産館(湯野浜温泉線 善宝寺)	2.9	4.2	2.7	1.0	/	/	/	/	10.8
庄内観光物産館(市内循環)	1.5	1.0	1.8	1.9	/	/	/	/	6.2
隋神門前	5.1	23.1	15.3	5.6	0.9	8.5	5.5	1.0	65.0
羽黒山頂	0.0	16.1	35.0	0.3	0.0	4.7	6.9	0.3	63.3
湯野浜温泉 加茂水経由	0.0	7.0	11.5	0.0	/	/	/	/	18.5
湯野浜温泉 善宝寺経由	0.0	4.2	3.9	0.0	/	/	/	/	8.1
加茂水族館	4.7	25.7	28.3	3.5	/	/	/	/	62.2
佐久間医院(めぐり)大鳥上田沢	0.0	0.5	0.2	0.0	/	/	/	/	0.7
佐久間医院(めぐり)大網線	0.0	1.2	0.6	0.0	/	/	/	/	1.8
佐久間医院(めぐり)落合線	0.0	0.4	0.4	0.1	/	/	/	/	0.9
足湯あんべ湯前(あつみ温泉)	0.0	2.7	2.8	0.0	0.0	2.2	2.5	0.0	10.2
やまぶし温泉「ゆほか」	2.2	6.7	5.8	2.3	1.7	7.1	5.2	1.1	32.1
総計	31.0	97.9	116.1	26.8	10.5	24.5	22.0	9.2	338.0

表 0-2 各バス停における1日平均の乗降客数

b. 出店データ

・庄内交通提供 乗降客数(1日平均)

c. 現況値

令和2年度における山形県地域公共交通計画記載の観光施設（20万人以上）におけるバス停の乗降客数の計を実測します。

d. 目標値の算出方法

令和7年度時点の上記バス停における1日平均乗降客数。338人の1割増を目標とし、370人を目標とする。



## ⑦ 駅や商店街の歩行者数

コンパクト・プラス・ネットワークの各施策をより効率的、効果的に進めていくためには、まちの活性化を定量的に測ることが重要です。国土交通省都市局によれば、まちのにぎわいは一定区域における歩行者数と密接な関係があるとしていることから、鶴岡駅や商店街における歩行者数を施策を図る指標として設定します。

### a. 目標値

・鶴岡駅や商店街における歩行者数：4,480人

### b. 対象となる『通り』

鶴岡駅前通り 日吉通り 山王通り 銀座通り 南銀座通り みゆき通り 昭和通り

通り名	調査地点	H30		R1		R2	
		平日	休日	平日	休日	平日	休日
鶴岡駅前通り	きらやか銀行前	546	305	580	307	517	392
日吉通り	お休み処「よりみち」	432	204	438	198	362	205
山王通り	阿部多不動産	235	245	352	221	213	339
銀座通り	鶴岡dada	734	382	769	549	534	308
南銀座通り	池田	401	172	332	151	192	146
みゆき通り	本町一郵便局	270	163	253	177	218	142
昭和通り	ポムドテール	88	69	93	60	62	61
計		2,706	1,540	2,817	1,663	2,098	1,593
総計		4,246		4,480		3,691	

表 4-3 過去 3 年の各通りの歩行者数

### c. 出典データ

・商工課実施調査

### d. 現況値の算出方法

令和 2 年商工課実施調査の計を現況値とします。

### e. 目標値の算出方法

令和元年商工課実施調査の計である 4,480 人を目標指標とします。

⑧ 地域内交通の利用割合（利用者数/地域人口）

地域協働による取り組みが各地域で行われていることが鶴岡市の最大の特徴の一つです。ただし、一方で人口減少も続いており、各地域の人口に対する利用者数の割合を評価の指標として設定します。

a. 目標値

・地域内交通の利用割合

（域内交通の総利用者数/域内交通が運行する地域の人口計）：0.5

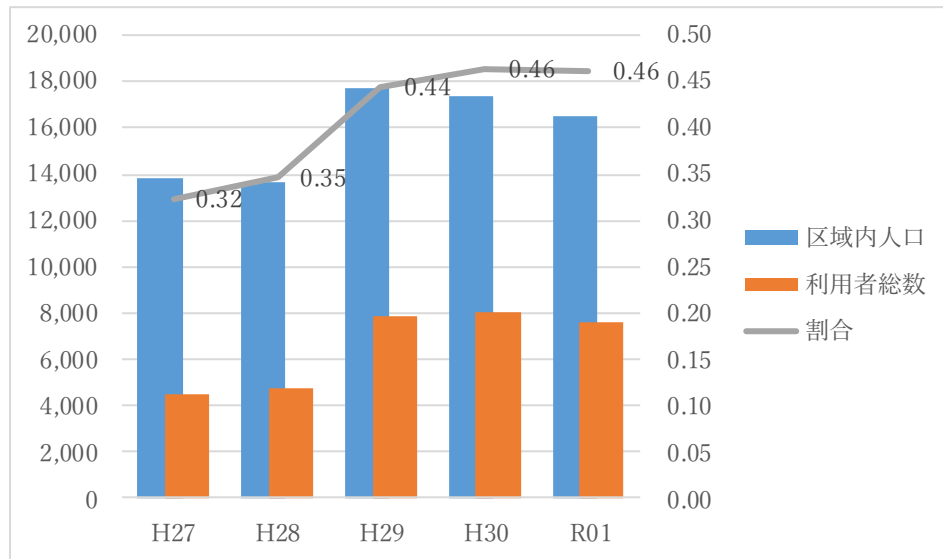


図 0-6 年度別 利用者の割合

b. 対象となる地域内交通

1. 藤島東栄デマンド交通
2. 羽黒にこここバス
3. 朝日市営バス
4. 温海乗合タクシー
5. 西郷ボランティア輸送

※上記以外においても、地域内交通が本格導入された地域はそれを合算する

c. 現況値の算出方法

各年度における利用者数と住民基本台帳登録人口により算出する。

d. 目標値の算出方法

各年度における利用者数と住民基本台帳登録人口により算出する。

## ⑨ 免許返納者の拡大

高齢者の運転による高齢者死亡事故比率は上昇傾向にあり、また高齢者はそれ以外の年代と比べ運転操作が不適切なために事故を起こすことが多い傾向にあります。

高齢者の免許返納件数は増加している一方、免許返納を考えたことがある高齢運転者のうち5割近い者は、免許返納後の代替交通手段に関する懸念から、実際に返納していない状況にあります。

そのため、免許返納者が増えることは公共交通の利便性と関連があることから、成果を図る指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：700人

申請者総数	
平成30年度	令和元年度
476人	685人

表 0-4 平成 30 年・令和元年の申請者数

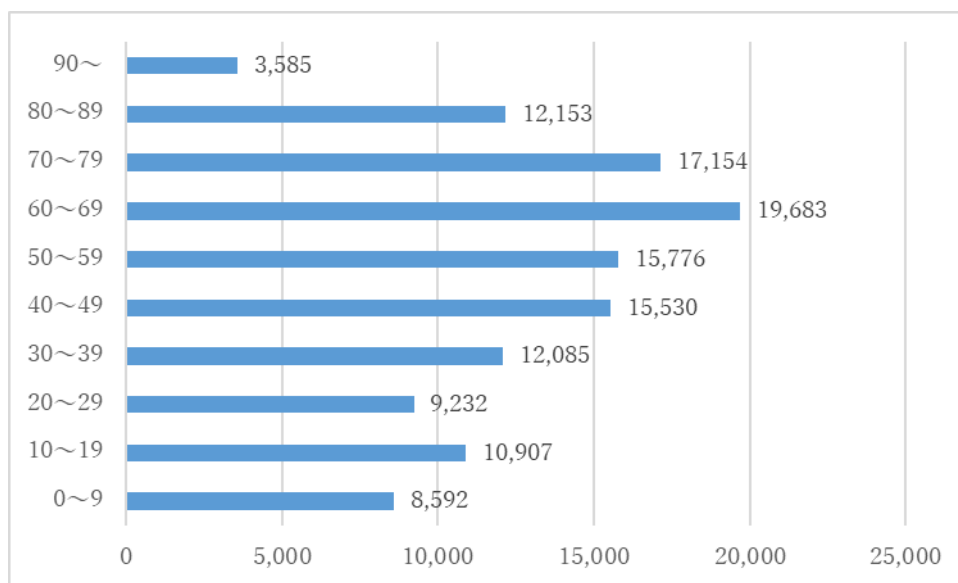


図 0-7 令和 2 年 3 月末の人口分布

### b. 出典データ

防災安全課提供データによる

⑩ キャッシュレス決済の導入率

IC カードやスマートフォンのアプリなどを活用し、複数の移動サービスを乗り継ぐ際の様々なバリア（特に運賃の支払い時）を減らし、移動者の利便性向上や負担軽減の観点から成果を図る指標として設定します。

a. 目標値

・交通事業者におけるキャッシュレス決済を導入した事業者率：100%

割合

所在地	営業形態	総数	キャッシュレス決済導入状況	キャッシュレス決済			
				クレジット決済	交通系 IC カード決済	電子マネー決済	QR コード決済
山形県全域	全体	173	50.9%	38.7%	16.8%	14.5%	37.0%
	タクシー会社	104	53.8%	33.7%	17.3%	14.4%	50.0%
	個人タクシー	69	46.4%	46.4%	15.9%	14.5%	17.4%
庄内地域	全体	25	56.0%	40.0%	20.0%	24.0%	56.0%
	タクシー会社	25	56.0%	40.0%	20.0%	24.0%	56.0%
	個人タクシー	0	-	-	-	-	-
鶴岡市	全体	15	46.7%	33.3%	13.3%	20.0%	46.7%
	タクシー会社	15	46.7%	33.3%	13.3%	20.0%	46.7%
	個人タクシー	0	-	-	-	-	-

図 0-8 県内タクシー事業者におけるキャッシュレス決済導入率

b. 出典データ

山形県地域公共交通計画

c. 現況値の算出方法

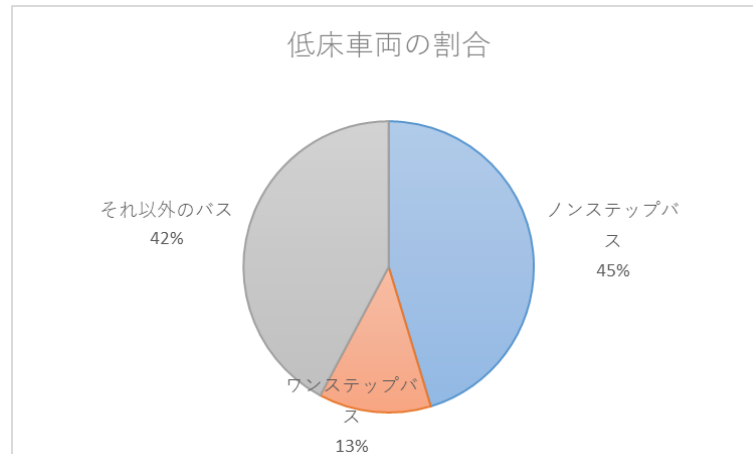
令和 2 年度現在の交通事業者におけるバス・タクシーにおけるキャッシュレス決済導入率

## ⑪ 低床車両の導入率

移動の利便性向上や移動弱者（大きな荷物を持っている方、障がいを持つ方、始めて市内各地域に来院する方を含む）の負担軽減を図ることを目的とし、指標とします。

### d. 目標値

・低床車両の導入率： 64%（庄内交通路線バス）



バスの種類	台数
ノンステップバス	29
ワンステップバス	8
それ以外のバス	27

図 4-9 庄内交通 低床車両の割合

### e. 出典データ

・庄内交通路線バス資料

### f. 現況値の算出方法

・全 64 台中、ノンステップバスが 29 台、ワンステップバスが 8 台のため、その割合を求める

### g. 目標値の算出方法

・現在が導入率 58%であるため、その 1 割増として、64%を目標値とした。

## (5) 公共交通における役割分担の明確化

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

上記「幹線交通」と「地域内交通」を有機的に結びつける駅・バス停については、賑わい・地域コミュニティの重要な拠点（「交通結節点」）として位置づけ、まちづくり・観光振興と連動した整備を推進します。

表 0-2 各交通の位置づけ

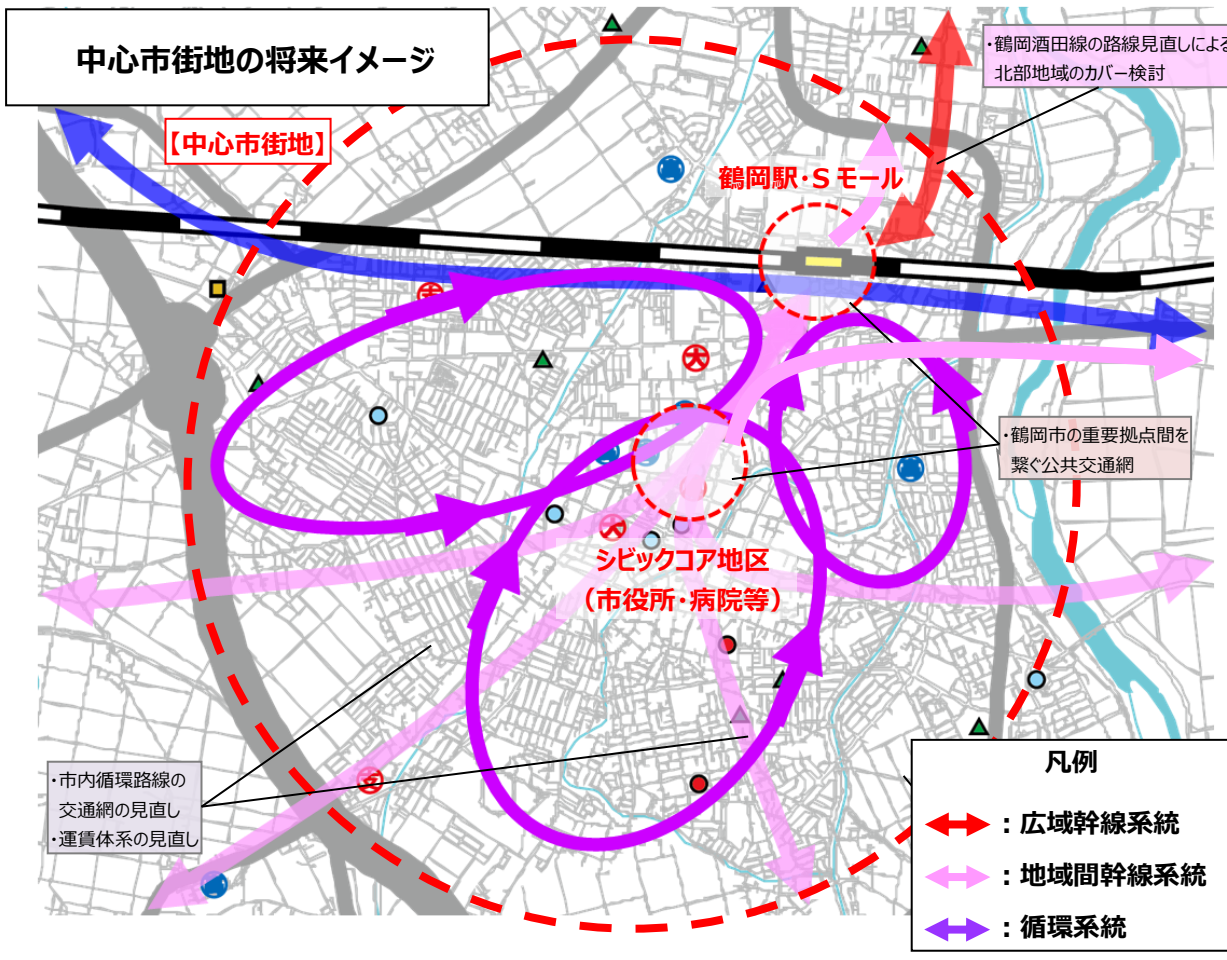
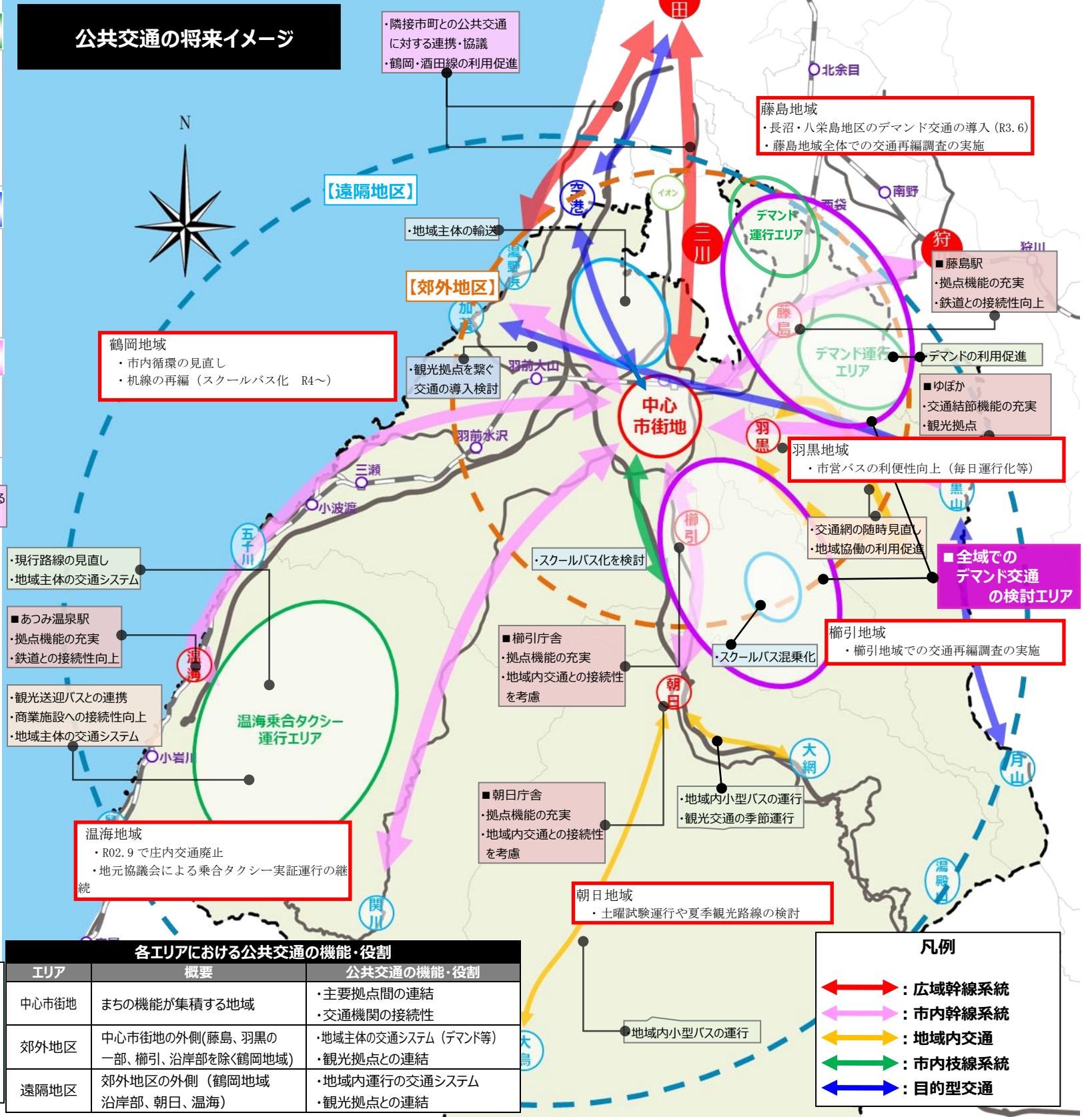
階層	役割・サービスレベル	交通	内容	範囲
広域幹線交通	一定頻度・運行本数を確保し高いサービス水準を維持・確保する交通	鉄道	● JR 東日本 ・羽越本線	広域
		路線バス	● 庄内交通 3 路線 ・鶴岡・酒田線 ・湯野浜・酒田線 ・高速バス 山形線	広域
市内幹線交通	市内の地域間を繋ぐ交通として、広域幹線交通に次ぐサービス水準を維持・確保する交通	路線バス	● 庄内交通 9 路線 ・羽黒・羽黒山頂・月山八合目線 ・湯田川温泉・坂の下・越沢線 ・加茂水族館・湯野浜温泉線 ・善宝寺・湯野浜温泉線 ・あつみ温泉線 ・藤島・清川線 ・上田沢・大鳥線 ・田麦保・湯殿山線 ・松根線	市内
地域内交通	日常生活・暮らし続ける上で最低限必要なサービスを維持・確保する交通	路線・コミュニティバス	地域拠点と集落を結ぶ交通サービス	主に地域内
		デマンド交通	小需要に合わせた地域主体の交通サービス	
		タクシー	既存のタクシー事業	
		その他	スクールバス混乗化、福祉有償運送、診療所患者輸送バス 等	
交通結節点	市内の交通拠点・まちづくりの中心となる施設を拠点化	交通拠点	● 空港 庄内空港  ● 鉄道 鶴岡駅・藤島駅・あつみ温泉駅	-
		地域拠点	【鶴岡】シビックコア・エスモール 【藤島】藤島庁舎 【羽黒】羽黒庁舎・ゆぼか 【榊引】榊引庁舎・山添神明前 【朝日】朝日庁舎 【温海】温海庁舎・あつみ温泉	-



■ 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～～

- 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. 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
  - 施策 1-2：新たな公共交通システムの導入
  - 施策 1-3：輸送資源を総動員した再編
  - 施策 1-4：交通結節拠点の設置
  - 施策 1-5：運賃等の料金制度の見直し
- 2. 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
  - 施策 2-2：多くの機関と協働したサービス展開
  - 施策 2-3：公共交通について議論する場の創出
- 3. 環境改善・利用促進プロジェクト**
  - 施策 3-1：交通環境の改善
  - 施策 3-2：交通案内の改善・充実
  - 施策 3-3：公共交通に対する市民意識の醸成





## 第 5 章 目標を達成するための施策・事業

## 第5章 目標を達成するための施策・事業

### 5-1 施策体系

本計画で設定した基本理念・方針及び目標を達成するため、各地域の特性・現状を踏まえ、具体的なプロジェクト・施策について以下のように設定します。

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

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」交通交通環境の構築

#### 1. 交流活性化プロジェクト（基本目標 1・2・3 に対応）

##### ➤ 施策 1-1：既存路線ネットワークの再編

- 市民の「足」を維持・確保し、市街地から小さな集落までを結ぶ公共交通体ネットワークの再編
- シビックコア地区における「第 2 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

##### ➤ 施策 1-2：最適な公共交通システムの導入

- 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

##### ➤ 施策 1-3：輸送資源を総動員した再編

- スクールバス・患者バス・福祉有償運送等の活用検討 ○タクシー等個別輸送支援の導入検討 ○貨客混載の導入検討

##### ➤ 施策 1-4：交通結節機能の設置

- 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

##### ➤ 施策 1-5：運賃等の料金制度の見直し

- 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

#### 2. 市民協働プロジェクト（基本目標 2・3・4 に対応）

##### ➤ 施策 2-1：地域と共に創り上げる交通サービスの導入

- 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推進事業
- 「マイバス意識」醸成による地域主体の利用促進体制

##### ➤ 施策 2-2：多くの機関と協働したサービス展開

- 観光施設や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

##### ➤ 施策 2-3：公共交通について議論する場の創出

- 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

#### 3. 環境改善・利用促進プロジェクト（基本目標 2・4・5 に対応）

##### ➤ 施策 3-1：交通環境の改善

- 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

##### ➤ 施策 3-2：交通案内の改善・充実

- 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

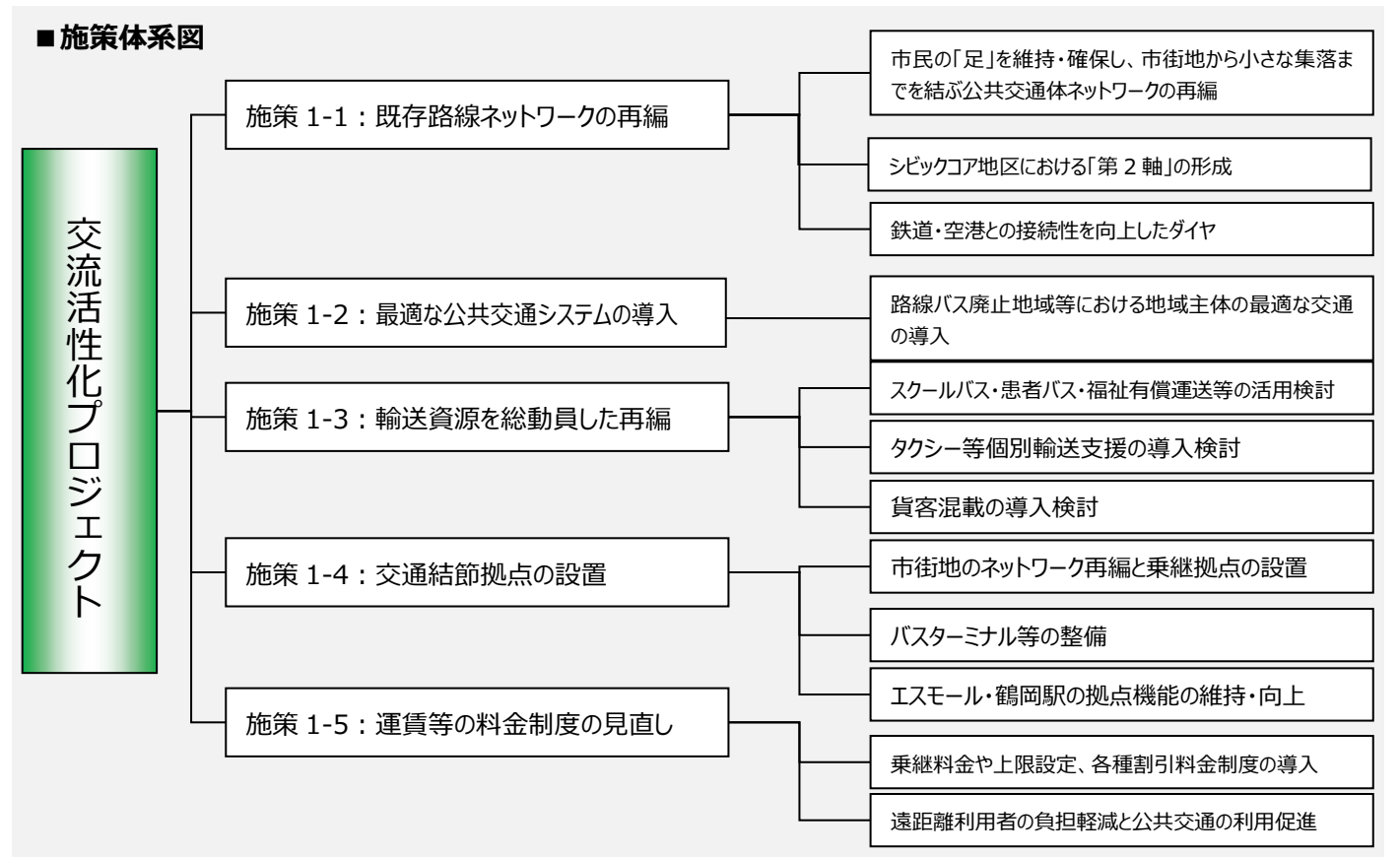
##### ➤ 施策 3-3：公共交通に対する市民意識の醸成

- モビリティ・マネジメント実施による市民意識の啓発

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



Project 1 : 交流活性化プロジェクト (基本目標 1・2・3 に対応)	
<p>・本プロジェクトでは、本市における公共交通網及び交通システムについて全体的な見直しをかけ、より効率的な公共交通体系を確保するとともに、市民や本市を訪れる来訪者がいきいきと交流できる交通環境の確保を図ります。</p>	
<p><b>施策 1-1 : 既存路線ネットワークの再編</b></p> <p>・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を実施します。</p> <p>・中心市街地を経由する現在の「交通軸」に加え、国の第 2 地方合同庁舎の整備が進むシビックコア地区においても「第 2 の交通軸」の形成を実施し、利便性の向上を図ります。</p> <p>・市民や観光等での来街者の利便性を考慮し、鉄道・空港との接続性を向上させたダイヤ設定に取り組みます。</p>	
<p><b>施策 1-2 最適な公共交通システムの導入</b></p> <p>・路線バス廃止となっている地域等では、移動ニーズに沿った少量輸送型の交通システム（デマンド型サービス等）の導入を検討し、地域組織が主体となった交通システムの導入・運行を支援します。</p>	
<p><b>施策 1-3 : 輸送資源を総動員した再編</b></p> <p>・スクールバス・タクシー・患者バス・福祉有償運送のあり方・活用に関して、関係機関と協議を行います。</p> <p>・タクシー等個別輸送への支援制度の導入について取り組みます。</p> <p>・貨客混載方法による輸送の導入について検討を行います。</p>	
<p><b>施策 1-4 : 交通結節拠点の設置</b></p> <p>・住宅地区や中心市街地の整備等を契機として市街地の交通ネットワークを再編すると共に、乗継拠点の設置を行います。</p> <p>・バスターミナル等の整備を実施します。</p> <p>・エスモールや鶴岡駅の拠点機能を維持向上させます。</p>	
<p><b>施策 1-5 : 運賃等の料金制度の見直し</b></p> <p>・公共交通の乗継料金や料金上限設定、各種割引制度の導入により分かりやすく、気軽に公共交通を活用できる料金制度の導入を検討します。</p> <p>・高校生等の遠距離利用者の負担軽減を図ると共に、公共交通の利用促進を進めます。</p>	



スケジュール						
事業・プロジェクト	実施主体	令和 3 年度	令和 4 年度	令和 5 年度	令和 6 年度	令和 7 年度
【施策 1-1】 既存路線ネットワークの見直し	協議会 隣接市町村 交通事業者	再編実施計画の策定 各種調整・準備	公共交通路線網の再編 効果検証	見直し	最終検証	継続・見直し
【施策 1-2】 新たな公共交通システムの導入	協議会 地域（市民） 交通事業者		実証実験 効果検証	見直し	本格導入・見直し	
【施策 1-3】 輸送資源を総動員した再編	協議会 交通事業者 企業		実証実験 効果検証	見直し	本格導入	最終検証
【施策 1-4】 交通結節拠点の設置	協議会 交通事業者	整備検討 各種調整	拠点整備・確保（効果検証・見直し） 運行ダイヤ見直し（効果検証・見直し）			
【施策 1-5】 運賃等の料金制度の見直し	協議会 交通事業者	事業者 協議・調整	制度検討・実施 効果検証	見直し	継続・見直し	

(1) 施策 1-1：既存路線ネットワークの再編

① 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を実施します。

鶴岡市では、将来のまちづくりのイメージとして「コンパクト+ネットワーク」の考え方により、コンパクトな中心市街地の形成を推進すると共に、中心市街地と各地域における拠点を交通ネットワークで結び、中心市街地の活性化と農山漁村の振興の双方を図ることをとしています。

どこで暮らしていても、買物・医療・福祉・教育等の生活に必要な都市機能にアクセスできるように、中心市街地から郊外の小規模集落まで効率よく結ぶ公共交通ネットワークの構築に向けた再編を実施していきます。

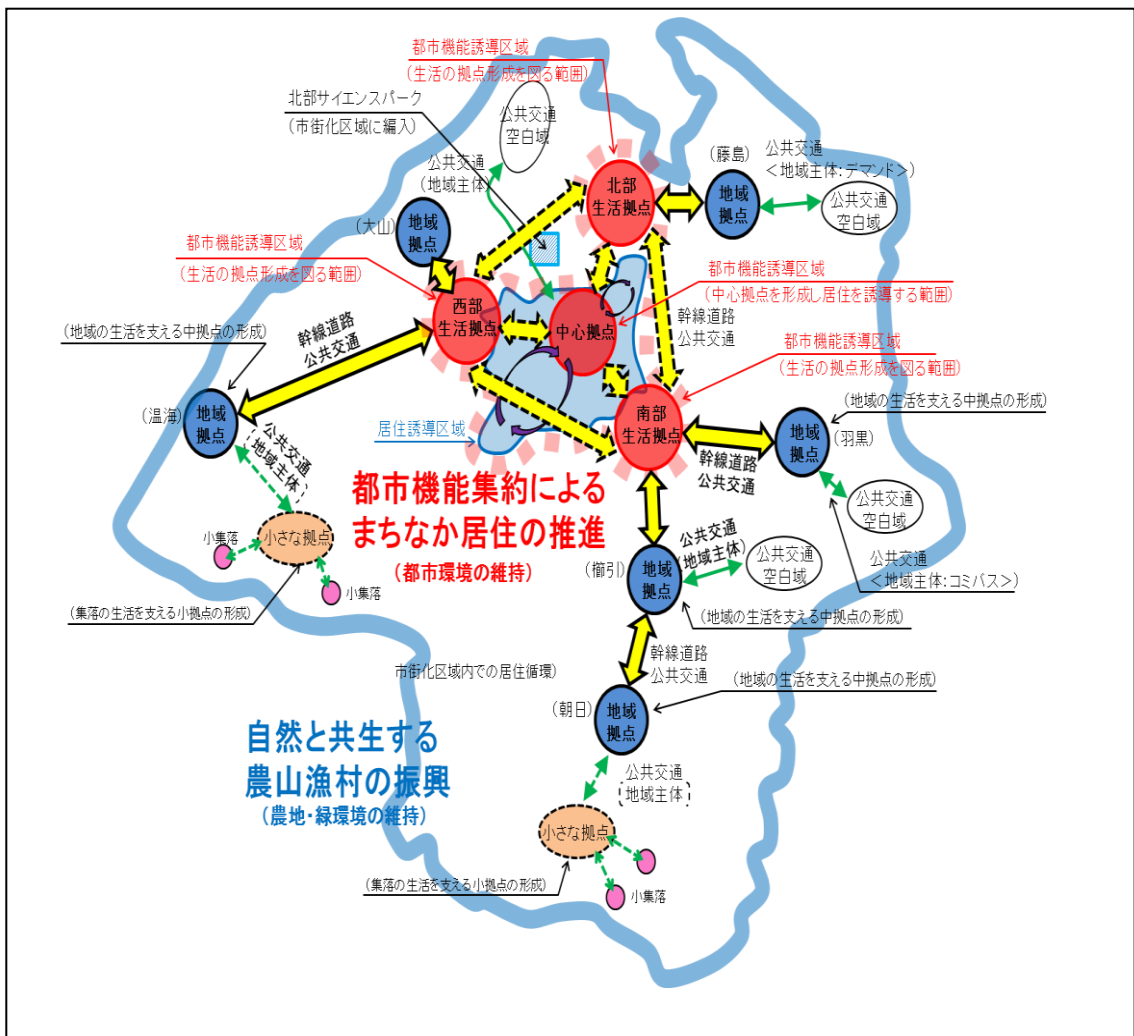


図 0-1 鶴岡市におけるまちづくりの将来イメージ (再掲)

## ② 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

中心市街地の内旧荘内病院跡地の「鶴岡公園周辺（シビックコア地区）」では、国の第2地方合同庁舎の建設により官公署機能の集約のほか、周辺では山形県内全体を通学範囲とする県立中高一貫校の開校に伴い、来街者の交通需要が増加することが予測されます。

こうした状況を踏まえ、現在、中心市街地の内川沿いを通過しているバス路線軸に加え、シビックコア周辺を経由する「第2の交通軸」を形成することで来街者の利便性の向上と自家用車利用による交通渋滞の緩和を進めます。



図 0-2 新たな軸の形成イメージ



図 0-3 第2地方合同庁舎完成予想図（再掲）



### ③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

本市は山形県の市町村ではトップの観光客数を誇り、今後もインバウンド観光客等本市を観光目的で訪れる旅行者は伸びることが期待されます。

本市を鉄道や空路で訪れた方が目的となる観光地までスムーズに移動できるように、接続性を高めたバスダイヤの構築を行います。

表 5-1 観光目的の移動一覧

No	移動手段	運行主体	運行状況
1	鶴岡観光ハイヤープラン「羽黒山・湯殿山」	DEGAM鶴岡ツーリズムビューロー	<ul style="list-style-type: none"> <li>■申込み：予約制</li> <li>■コース：JR鶴岡駅～いでは文化記念館～湯殿山仙人沢</li> <li>■運行日：期間運行（7月上旬～11月上旬）</li> <li>■料金：3,500円/人（2名以上、1乗車区間）6,500円/人（2名以上、2乗車区間）</li> </ul>
2	観光タクシー「駅から観光タクン・鶴岡」	JR東日本	<ul style="list-style-type: none"> <li>■コース：5コース</li> <li>■料金：2時間6,500円/台 3時間9,600円/台</li> </ul>
3	庄内空港連絡バス	庄内交通	<ul style="list-style-type: none"> <li>■運行日：毎日</li> <li>■経路：エスモールバスターミナル～庄内空港</li> <li>■料金：330円～800円</li> </ul>
4	予約制ハイヤープラン「湯殿号」	庄交トラベル	<ul style="list-style-type: none"> <li>■申込み：予約制</li> <li>■コース：エスモールバスターミナル～湯殿山参籠所</li> <li>■料金：10,800円/人（1～4名で変動有）</li> </ul>
5	予約制ハイヤープラン「羽黒号」	庄交トラベル	<ul style="list-style-type: none"> <li>■申込み：予約制</li> <li>■コース：湯殿山参籠所～いでは文化記念館</li> <li>■料金：13,500円/人（1～4名で変動有）</li> </ul>
6	予約制ハイヤープラン「葉山号」	庄交トラベル	<ul style="list-style-type: none"> <li>■申込み：予約制</li> <li>■コース：JR山形駅～湯殿山参籠所～JR鶴岡駅</li> <li>■料金：26,000円/人（1～4名で変動有）</li> </ul>



図 0-4 主要観光拠点の立地状況



## (2) 施策 1-2 : 最適な公共交通システムの導入

### ③ 路線バス廃止地域等における地域主体の新たな交通の導入

本市では、路線バスが撤退し、交通手段の無くなった地域や交通空白地帯と呼ばれる交通手段が無い地域が存在します。そういった地域では、移動ニーズに沿った少量輸送型の交通手段（デマンド交通・乗合タクシー等）導入が有効な解決策となります。

路線バス廃止地域等での交通については、地域の実情に合った最適な運行形態を市民と共に検討し、地域主体の交通を導入します。策定時点（令和 3 年 3 月）では交通空白地帯とされているのは藤島地域長沼・八栄島地区、櫛引地域田代・馬渡地区ですが、バス路線の廃線に伴い、空白地になる場所も今後出てくることから、そういった地域に最適な交通体系の導入を図ります。

## (3) 施策 1-3 : 輸送資源を総動員した再編

### ① スクールバス・患者バス・福祉有償運送等のあり方・活用検討

市内には、交通事業者が運行する公共交通の他にスクールバスや医療機関が運行する患者バス等、様々な輸送資源が存在しています。

公共交通以外にも存在する輸送資源を有効に活用し、市民が便利に移動できる方法の検討を進めます。

No	事業署名	所在地	運行区域
1	社会福祉法人 鶴岡社会福祉協議会	泉町 5-30	鶴岡市
2	生活協同組合 共立社	宝町一丁目 3-23	庄内全域
3	山形県高齢者福祉生活協同組合	長者町 17-18	鶴岡市
4	特定非営利活動法人なでしこ SHONAI	酒田市上本町 7-24	庄内全域
5	医療法人社団 みつわ会	茅原町 8-33	鶴岡市、三川町
6	社会福祉法人 親和会	新形町 8-33	鶴岡市、三川町、庄内町
7	庄内たがわ農業協同組合	上藤島字備中下 3-1	鶴岡市、三川町、庄内町

表 5-2 福祉有償運送登録団体

夏季	市スクールバス 市有車両 借上げ 計				冬季	市スクールバス 市有車両 借上げ 計					
	1	2	3	計		1	2	3	計		
1	鶴岡	24		1	25	1	鶴岡	24		5	29
2	藤島	5	1		6	2	藤島	5	1		6
3	羽黒	7	1		8	3	羽黒	7	1	1	9
4	櫛引	1			1	4	櫛引	2	1	1	4
5	朝日	7			7	5	朝日	7			7
6	温海	8		7	15	6	温海	8		7	15
7	計	52	2	8	62	7	計	53	3	14	70

表 5-3 スクールバス運行台数

## ② タクシー等個別輸送支援の導入検討

タクシー等の個別輸送は「ドア to ドア」で移動できる便利なサービスですが、利用にあたってはバス等と比較して利用者の運賃負担が大きくなる傾向にあります。

一方で、タクシー等は交通需要を広く面でカバーできることから、路線沿線の利用に限られるバスに比べて広範囲の交通需要に対応できることが期待されています。

タクシー等を移動手段の中心として活用する方が、必要な時に交通手段を確保できるよう、タクシー等の個別輸送への支援策のあり方と導入方法を検討していきます。

## ③ 貨客混載の導入検討

現状の制度では、貨物輸送と旅客輸送は区別されており、混載輸送はできないこととなっています。一方で、貨物輸送・旅客輸送共にドライバー不足の課題を抱えたり、バス等の旅客輸送では、輸送密度が低い運行区間での効率運行が課題となったりする等の課題を抱えています。

加えて新型コロナウイルス感染症流行後、新幹線の客席スペースを利用した貨物輸送や、タクシーによる食料品等の貨物輸送が認められる等、貨物輸送と旅客輸送の垣根は徐々に低くなっているとも言えます。

地域における効率の良い貨物・旅客運送のあり方を検討するため、事業者や国の機関等と連携し、地域における貨客混載輸送の導入について検討します。



図 0-5 貨客混載を実施する高速バス（庄内交通）

## (4) 施策 1-4 : 交通結節機能の設置

### ① 市街地のネットワークや循環線などの再編と乗継拠点の設置

鶴岡市の市街地では、茅原北地区に住宅地の整備が進むほか、中心市街地（鶴岡公園周辺（シビックコア地区））への都市機能の集積が進み、市街地内部での交通ネットワークを再編する必要が生じています。

現在の市内循環バスの運行経路や系統の増設、ダイヤを再検討すると共に、乗継の拠点となる場所を設置することで市内各所へのアクセスを向上させます。

### ② バスターミナル等の整備

乗継・乗換を快適に行うことができるバスターミナル等の環境整備を行い、公共交通利用者の利便性を向上させると共に、エリアにおける経済活動や市民活動の活性化を推進します。

### ③ エスモール・鶴岡駅の拠点機能の維持・向上

エスモールや鶴岡駅は、市外からの来訪者を迎える本市の陸の玄関口であると共に、市民の市内外への移動の拠点となる施設です。

両施設の拠点としての機能を維持・向上させることで、市民と来訪者双方の利便性向上を図るとともに、駅前エリアにおける都市機能のさらなる集積につなげます。



図 0-6 エスモールバスターミナル

## (5) 施策 1-5：運賃等の料金制度の見直し

### ① 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

わかりやすい・利用しやすい環境確保のため料金上限体制の検証及び事業者調整を進めます。

これまで、学生 100 円バスや 1 日乗り放題券の取組を行ってまいりましたが、国土交通省でタクシーの『一括定額運賃』や『変動迎車料金』についての検討が始まっていることから、調査・研究を進めます。



図 0-7 庄内交通実施の割引施策チラシ

### ② 遠距離利用者の負担軽減と公共交通の利用促進

通学等で公共交通を遠距離利用している市民には、運賃の負担が高額となることから公共交通の利用控えの一因となっています。このことから、朝日・温海の両地域では高校生の通学費用の内、年間 6 万円を超える部分を支援しています。同様に、遠距離利用者の負担を軽減する方法を検討し、公共交通の利用を促進します。

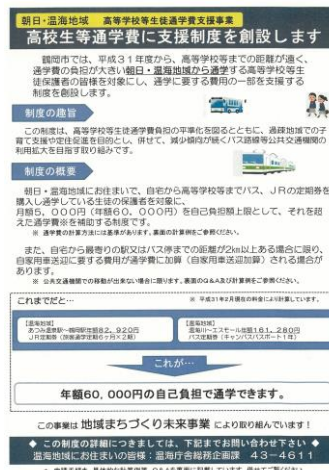
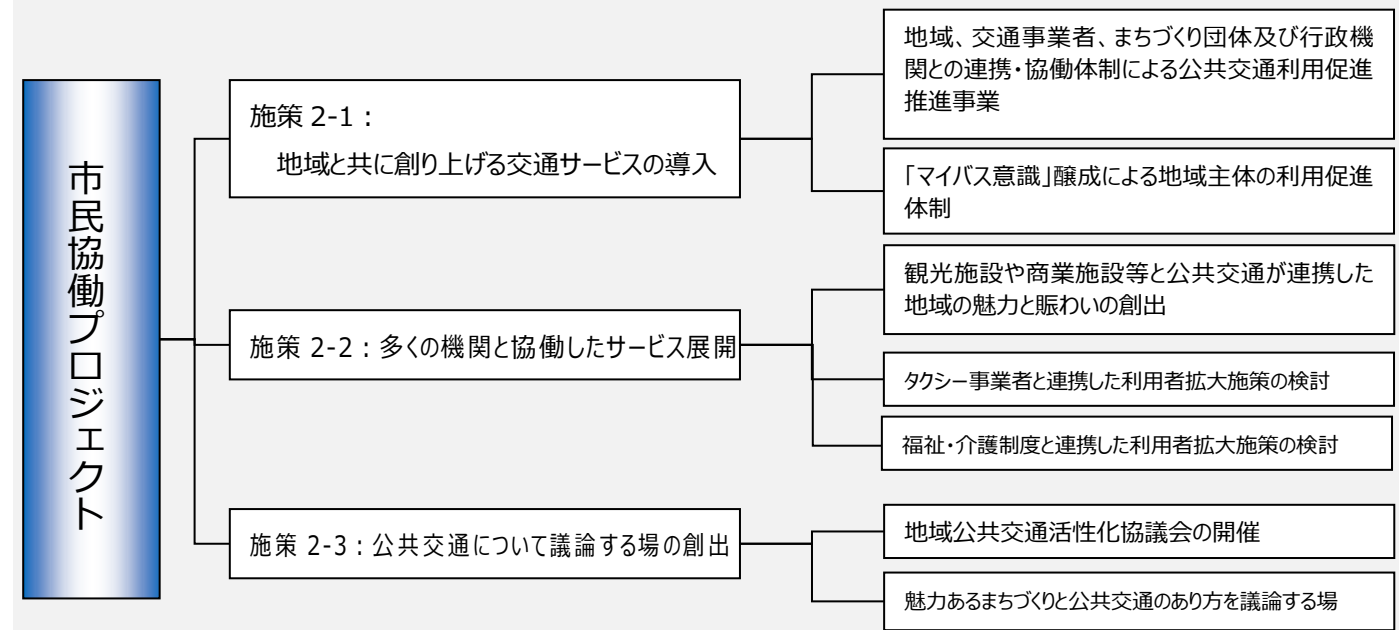


図 0-8 高校生等通学費支援事業



Project 2 : 市民協働プロジェクト (基本目標 2・3・4 に対応)	
<ul style="list-style-type: none"> <li>本プロジェクトでは、市民や各種事業者及び機関と連携して公共交通のあり方を考えるとともに、地域が主交通手段の確保、利便性向上、利用促進に取り組み、持続可能な公共交通の確保を図ります。</li> <li>また、商業施設・商店街・企業等と連携し、公共交通の PR・周知や利用促進に取り組み、利便性の向上及び新たな需要の取り込みを図ります。</li> </ul>	
<b>施策 2-1 : 地域と共に創り上げる交通サービスの導入</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>本市では、藤島地域のデマンド交通や西郷地区の輸送活動など、地域が主体となり取り組む公共交通が運行しています。これらの実績を他地域でも活かし、交通空白地帯や利用ニーズが高い地域について、地域が主体となった交通サービスの導入を行います。</li> <li>交通サービスを導入するだけでは持続的な維持・運営が困難であるため、地域単位の協議会・検討会等を設置し、効果検証・見直し及び「マイバス意識」の醸成を継続的に行う体制を確保します。</li> <li>市全体が一体・共有された事業とするべく、継続的に行政・地域との意見交換会を開催します。</li> </ul>	
<b>施策 2-2 : 多くの機関と協働したサービス展開</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>観光施設・商業施設等と公共交通との連携を進め、地域の魅力と賑わいの創出を実施します。</li> <li>タクシー事業者とも連携し、利用者拡大施策を実施します。</li> </ul>	
<b>施策 2-3 : 公共交通について議論する場の創出</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>市民のニーズ変化や地域の状況に合わせた公共交通やプロジェクトの見直し・改善等を継続的に協議する場として、地域公共交通活性化協議会を定期的に開催します。</li> <li>魅力のあるまちづくりと公共交通のあり方について議論する場を設け、双方の連携に関する市民の理解を深めます。</li> </ul>	

■ 施策体系図



スケジュール						
事業・プロジェクト	実施主体	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度
【施策 2-1】 地域と共に創り上げる交通サービスの導入	協議会 地域（市民） 交通事業者	地域との協議 協議会立ち上げ	各種調整・ 運行準備	実証実験 効果検証	見直し	継続・見直し
【施策 2-2】 多くの機関と協働したサービス展開	協議会 関係機関 交通事業者	各機関との 協議・ サービス検討	サービスの展開	効果検証	見直し	最終検証 継続・見直し
【施策 2-3】 公共交通について議論する場の創出	協議会 交通事業者	地域公共交通活性化協議会（協議事項に応じ、適宜開催）				

(1) 施策 2-1：地域とともに創り上げる交通サービスの導入

① 地域、交通事業者、まちづくり団体及び行政機関の連携・協働体制による公共交通利用促進推進事業

本市では地域の足を自ら創り守ることを目的とし、藤島東栄地区デマンド交通や温海地域乗合タクシー等を導入・運行しています。

持続的な公共交通を確保する上で、行政だけではなく地域や事業者、市民の連携・協働体制で取り組み、ともに創り、守り、育むことが重要です。

温海地域乗合タクシー 事業概要	
項目	内容
運行主体	温海地域公共交通運営協議会
運行形態	一般乗合旅客自動車運送
運行車両	受託事業者のタクシー
運行日・回数	月～土曜日（1日2～3便）
地域負担	無
利用料金	ゾーン制により200円～400円




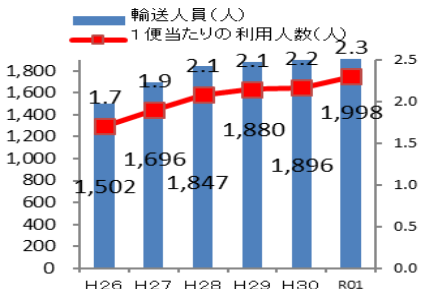
図 0-9 温海地域乗合タクシーの概要

② 「マイバス」意識醸成による地域主体の利用促進体制

羽黒地域では、運行する市営バス（にこにこバス）の利用促進のため、地域が主体となって利用拡大協議会を設置しています。

このような取り組みを市内の他地域においても実施し、地域とともに公共交通を守る体制を構築します。

- 協議会の設立：市営バスの利用拡大を目的に地域（沿線区長）が主体となって設立
- 主な取り組み
  - ① 地域住民のニーズ把握と利用呼びかけ
  - ② 運行経路等見直しによる利用者大幅増
  - ③ 愛称「にこにこバス」を公募し認知度向上
  - ④ 地元温泉施設との提携でポイントカード発行

年度	輸送人員(人)	1便当たりの利用人数(人)
H26	1,502	1.7
H27	1,696	1.9
H28	1,847	2.1
H29	1,880	2.1
H30	1,896	2.2
R01	1,998	2.3

図 0-10 羽黒地域市営バス利用拡大協議会の概要

## (2) 施策 2-2：多くの機関と協働したサービス展開

### ① 観光施設や商業施設等と公共交通が連携した地域の魅力と賑わいの創出

観光施設や商業施設等の既存の枠組みとのタイアップとして、公共交通の利用や定期利用による特典制度について協議・調整を行い、地域の魅力やまちの賑わいの創出につなげます。

これまでは羽黒の『にこにこバス』で日帰り温泉『ゆぽか』とタイアップし、バスのポイントカード満額で『ゆぽか』の入浴券プレゼントなどの取組が行われています。

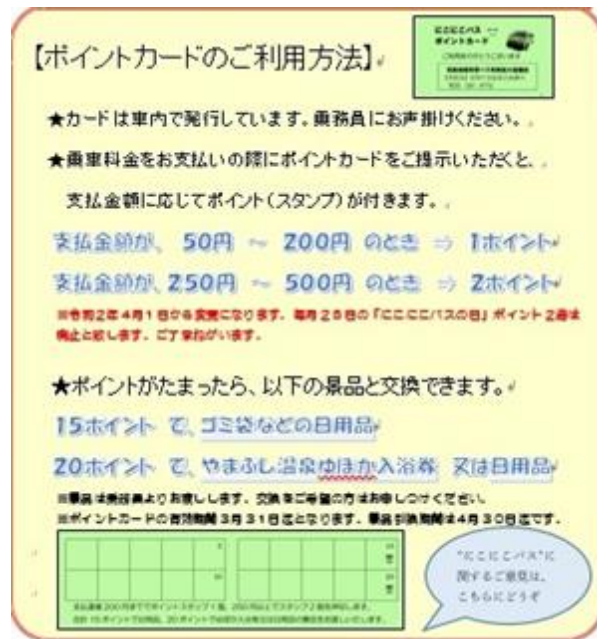


図 0-11 羽黒地域『にこにこバス』ポイントカードの取組

	移動手段	運行主体	運行状況
1	イオンモール三川 無料送迎バス	イオン三川ショッピングセンター	<ul style="list-style-type: none"> <li>■コース 余目線（5便）・湯野浜線（4便）・大山線（4便）・藤島・三川線（5便）</li> <li>■運行 毎日4便（所要時間40分～51分）</li> </ul>

表 5-4 商業施設無料送迎バス

	運行主体	運行状況
1	鶴岡市社会福祉協議会（愛寿園）	<ul style="list-style-type: none"> <li>■対象 五十川、浜中、小岩川、湯温海、越沢、温海、小名部、平沢、鼠ヶ関、早田、戸沢、山五十川、安土等</li> <li>■回数 12回/年</li> </ul>
2	あつみ福祉会（温寿荘）	<ul style="list-style-type: none"> <li>■対象 関川、小国</li> <li>■回数 不定期</li> </ul>
3	あさひ ぶなの木会	<ul style="list-style-type: none"> <li>■対象 大鳥地区</li> </ul>

■回数 1回/月

**表 5-5 福祉法人での地域貢献事業**



## ② タクシー事業者と連携した利用者拡大施策の検討

タクシー事業者との連携により、公共交通の利用拡大のために必要な施策を検討していきます。交流活性化プロジェクトの箇所でも記載しましたが、国土交通省でタクシーの『一括定額運賃』や『変動迎車料金』についての検討が始まっていることから、調査・研究を進めます。また、買い物代行や便利屋タクシーの取組を継続し、以前まで65歳以上割引サービスが行われていたことから、同様の検討を行います。

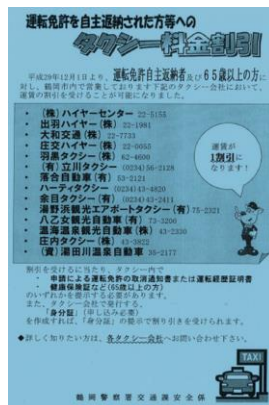


図 0-12 免許自主返納者及び65歳以上タクシー料金割引チラシ  
(R2.3 65以上は終了 免許自主返納者は継続)

## ③ 福祉と交通の協力・連携の検討

今後、団塊の世代が後期高齢者に入る2025年から免許返納者等が拡大する事が想定されます。地域における高齢者の移動手段を確保することは重要な地域課題のひとつです。

移動支援サービスの検討については費用面が課題となることが多いですが、介護保険制度との連携を考える事で、運営費などについて補助が受けられる場合があります。

「介護保険制度(総合事業)の移動支援「訪問型サービスD」の導入の可能性について検討していきます。」

### (3) 施策 2-3：公共交通について議論する場の創出

#### ① 地域公共交通活性化協議会の開催

各種施策の推進や各種関係機関の役割分担については、地域の実情・特性を踏まえ議論する必要があるため、市民の代表者、市内の事業者、関係行政機関等で構成される「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。

■地域における協議会・検討会			
No.	地域	協議会・検討会の名称	要綱・規約等
1	鶴岡	西郷地区ボランティア輸送活動運営協議会	規約 H24. 3. 20 施行
2	藤島	藤島東栄地区デマンド交通運営協議会	規約 H20. 5. 20 施行
3	羽黒	羽黒地域市営バス利用拡大協議会	会則 H24. 12. 1 施行
4	羽黒	羽黒地域公共交通懇談会	開催要項
5	朝日	朝日地域生活交通検討会議	開催要項
6	温海	温海地域公共交通検討会	開催要項
7	朝日	朝日地域市営バス利用拡大協議会	会則 H29. 8. 7 施行
8	温海	温海地域公共交通運営協議会	規約 R02. 5. 27 施行
9	藤島	長沼・八栄島地区デマンド交通運営協議会	規約 R02. 2. 17 施行

#### ② 魅力あるまちづくりと公共交通のあり方を議論する場の設置

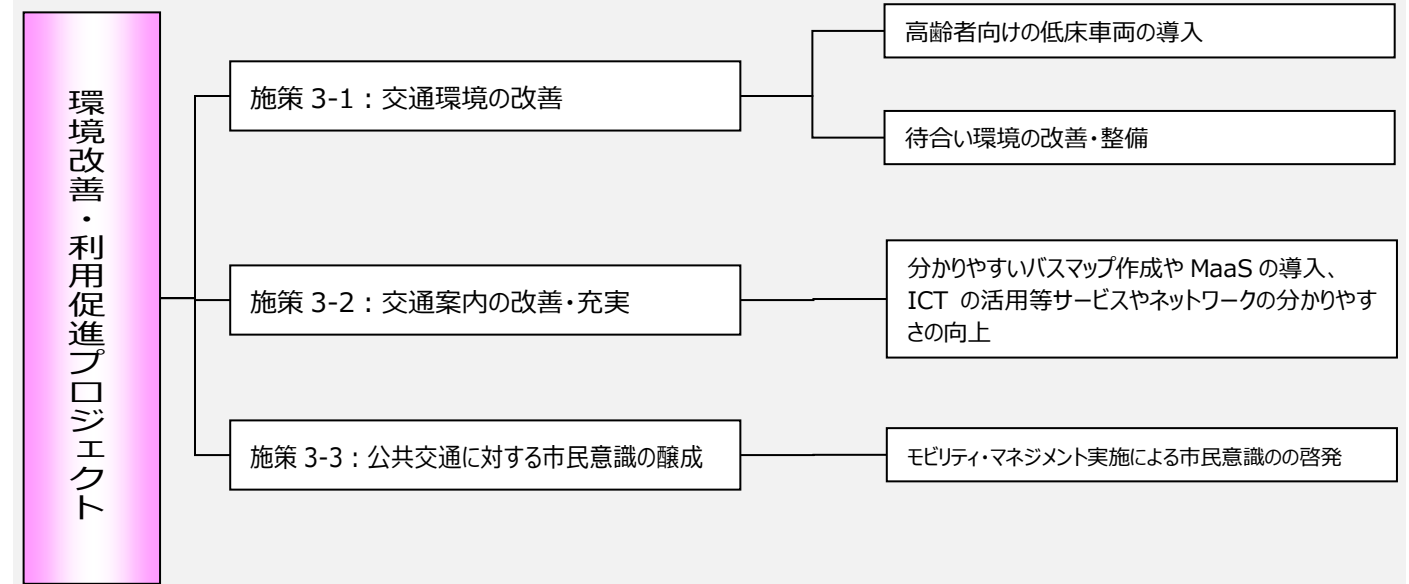
近年は、公共交通とまちづくりの連携により、公共交通の乗換拠点となる地域の活性化につなげることが求められています。魅力あるまちづくりと公共交通のあり方について市民が議論する場を設け、まちと公共交通両方に関する市民の理解を深めます。



図 5.12 開催されたシンポジウム (H26.9)

Project3 : 環境改善・利用促進プロジェクト (基本目標2・4・5に対応)	
<ul style="list-style-type: none"> <li>本プロジェクトでは、公共交通の利用環境を改善し、「利用しやすい・わかりやすい」交通環境の創出による、利用者の利便性向上を図るとともに、「利用したい」公共交通にすることで、新たな利用者の取り込みを図ります。</li> <li>また、公共交通に対する市民意識の醸成により、公共交通の利用促進を図ります。</li> </ul>	
<b>施策 3-1 : 交通環境の改善</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>利用者の利便性向上及び公共交通のバリアフリー化のため、高齢者向けの低床車両やその他機能を有するバス車両について、国の制度等を活用しつつ、新たな導入を検討します。</li> <li>積雪・地吹雪等の環境下にある本市において、野ざらしとなっているバス停等は利用しづらい環境であるため、利用者が安心・安全に待つことが出来る環境整備について、拠点整備と合わせて取り組みます。</li> <li>鶴岡公園周辺（シビックコア地区）及び各地域拠点において、歩きやすい環境（歩道改良・除排雪等）を整えます。</li> </ul>	
<b>施策 3-2 : 交通案内の改善・充実</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>交通機関同士の乗り継ぎをしやすいするために、分かりやすいバスマップの作成や 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を推進するための取組を進め、市民も、観光客等の来訪者も路線バスを利用しやすい環境を整備します。</li> </ul>	
<b>施策 3-3 : 公共交通に対する市民意識の醸成</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>自家用車から公共交通利用への転換による新規利用者の取り込みに向けて、モビリティマネジメントの実施やノーマイカーデーの設定、各種社会実験等に取り組みます。</li> <li>これまで公共交通を利用したことが無い方が、利用するきっかけづくりのため、観光拠点や飲食サービス等と公共交通が連動したバスパックの企画立案・実施を行います。</li> <li>「バスの乗り方教室」について、社会人へ対象を拡大し、利用促進に取り組みます。</li> </ul>	

■ 施策体系図



スケジュール						
事業・プロジェクト	実施主体	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度
【施策 3-1】 交通環境の改善	協議会 庁内関係課 交通事業者	令和7年度まで段階的に改善を実施				
		事業者 協議・調整			効果検証	見直し
【施策 3-2】 交通案内の 改善・充実	協議会 交通事業者	年度まで段階的に改善を実施				
		事業者 協議・調整			効果検証	見直し
【施策 3-3】 公共交通に対する 市民意識の醸成	協議会 庁内関係課 関係機関 交通事業者	庁内協議・ 関係機関協議・ 事業者協議	モビリティマネジメント等の ソフト施策の実施			
			効果検証		見直し	継続・見直し

## (1) 施策 3-1：交通環境の改善

### ① 高齢者向けの低床車両の導入

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

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



図 0-13 庄内交通のノンステップバス

### ② 待合い環境の改善・整備

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。



新潟県新潟市

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



石川県珠洲市



図 0-14 バス停環境の改善イメージ



## (2) 施策 3-2 : 交通案内の改善・充実

公共交通の利用が進まない要因として、バス路線や公共交通同士の乗継の分かりづらさという問題が挙げられます。この問題を解決するため、以下の点について取り組みます。

- ・市民も、観光客等の来訪者も分かりやすいバスマップの作成
- ・交通サービスやネットワークの分かりやすさを向上させるための、MaaSやICT技術の導入推進。

また、県全体で導入する交通系ICカードに関しては、将来的に市営バスも参入することを検討し、市民の利便性向上を進めます。

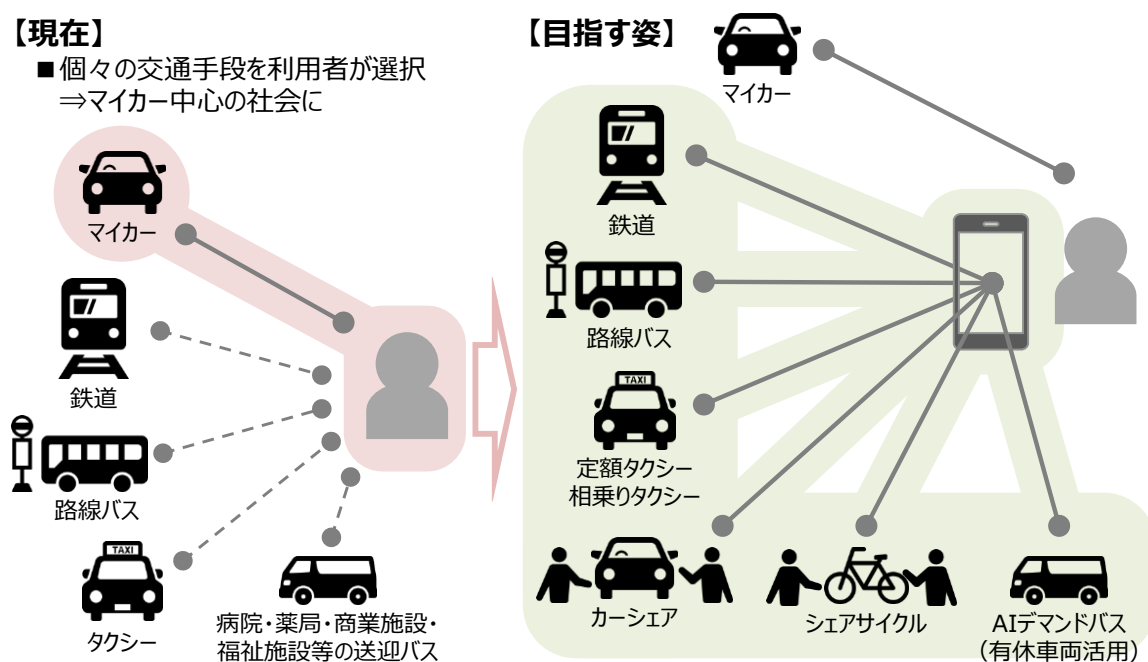


図 0-15 MaaSの展開イメージ

### (3) 施策 3-3：公共交通に対する市民意識の醸成

#### ① モビリティマネジメントの実施

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

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

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

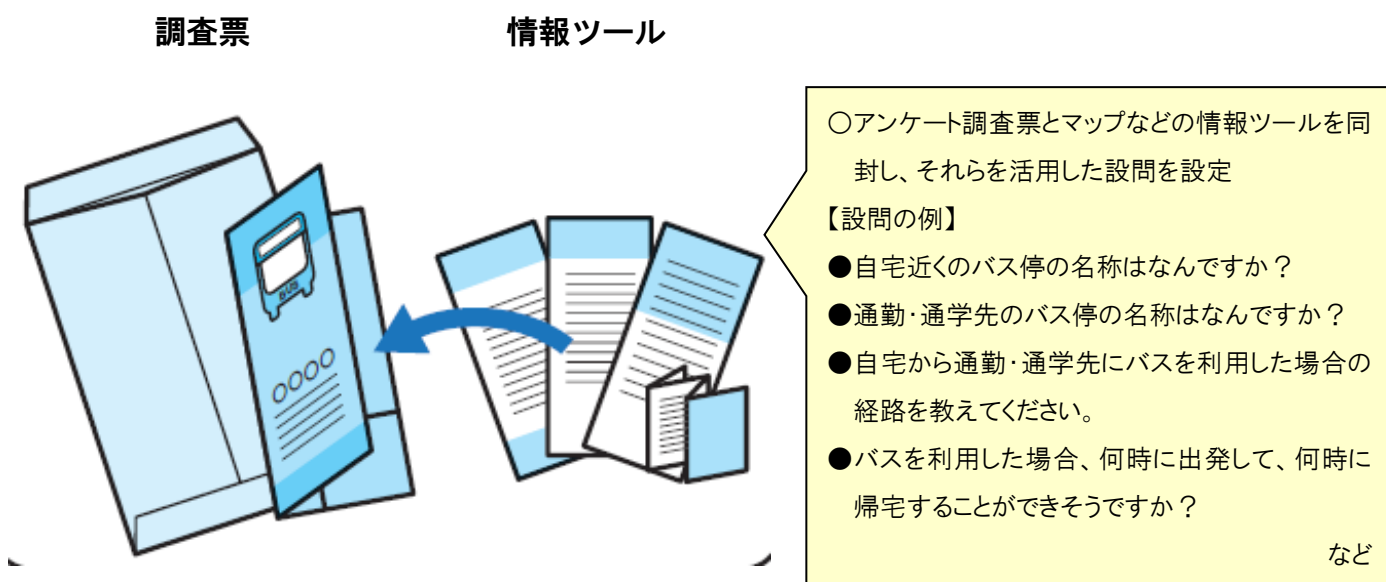


図 0-16 モビリティマネジメントの視点を踏まえたアンケート調査の実施イメージ

### a. ノーマイカーデーの設定

自家用車利用を控え公共交通機関を使うよう呼びかけるキャンペーンの一つとして「ノーマイカーデー」が全国で実施されています。そこで、鶴岡市においても地球環境への配慮、公共交通の利用促進、市民意識の変化を促すためノーマイカーデーを設定します。

・月に1回程度、公共交通等による通勤を行う活動を滝沢市職員から先行して実施し、その後、市内全域での実施に展開

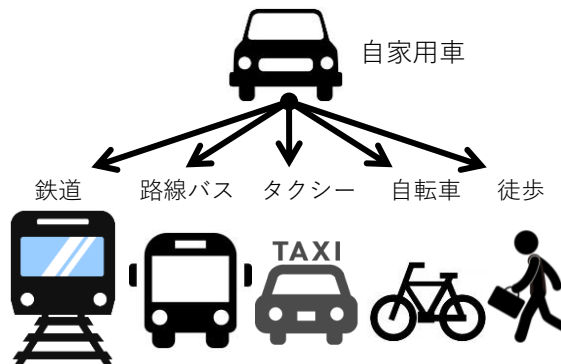


図 0-17 ノーマイカーデー・エコ通勤のイメージ

### b. バスパックの企画・実施

路線バスを使って、気軽にお出かけを楽しめる企画商品として「バスパック」が全国で実施されています。そこで、鶴岡市においても路線バス利用促進を図るため、バスパックを企画・実施します。

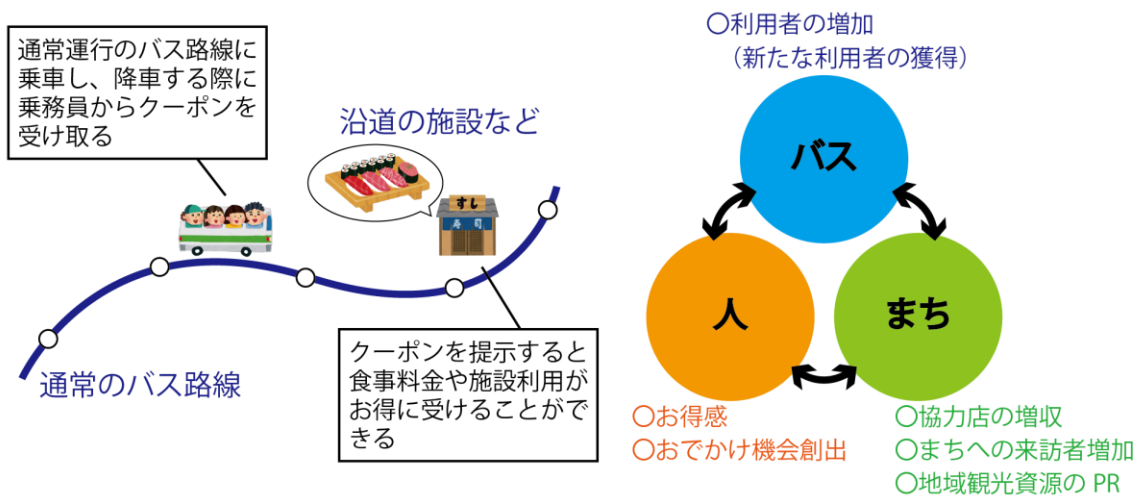


図 0-18 バスパックの実施イメージ

### c.バスの乗り方教室の実施

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での公共交通の大切さ、公共交通の乗り方や公共マナーを教えるバス教室を実施しています。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教室の展開についても進めます。

#### 乗り方教室の実施イメージ

項目	内容
対象	○小・中学生 ○高齢者 など
開催方法	○バスの乗り方などの講習 ○車内見学・乗車体験 ○バスに関するクイズ など
備考	○高齢者などを対象とする場合、実際の利用に繋がる取り組みも検討 ※下記事例参照



車内見学・乗車体験→



#### ■バスの乗り方教室の取り組み事例(島根県松江市)

- バスの乗り方教室の申し込みがあれば、出前講座を実施
- 講習を受けた団体は、路線バスやコミュニティバスが乗り放題(1か月間)となる「お試し定期券」を通常よりも安く購入することができるオプション付き
- さらに、さまざまな施設をお得に利用することができるようになるなどのオプションをつける場合もあり
- 新規路線を導入した場合には、導入後すぐに利用に繋がることが少ないため、周知・PR および利用促進を兼ねて、このような取り組みをすることが有効であると考えられる

図 0-19 乗り方教室の実施イメージ





## 第6章 プロジェクト・施策の進め方



鶴岡市

## 第6章 プロジェクト・施策の進め方

### 6-1 実施主体とリスク分担

本計画を進めるにあたり、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。

表 6-1 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"> <li>・計画全体の管理及び事業等のコーディネート</li> <li>・バス路線の維持、確保、改善の取り組み</li> <li>・隣接する行政間における連携</li> </ul>
市民	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交通サービスを受けるだけでなく、ともに公共交通のあり方を考察</li> <li>・市民主体となった公共交通の運営・維持に向けた取り組み</li> </ul>
交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・広域路線や中心部路線、地域内路線等の運行を担い、市民や観光客等の移動を確保</li> <li>・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</li> </ul>
関係機関	<ul style="list-style-type: none"> <li>・行政及び公共交通と連携した交通サービスの検討</li> </ul> <p>※関係機関は病院、企業、商業施設、商店街、観光施設等を指す。</p>

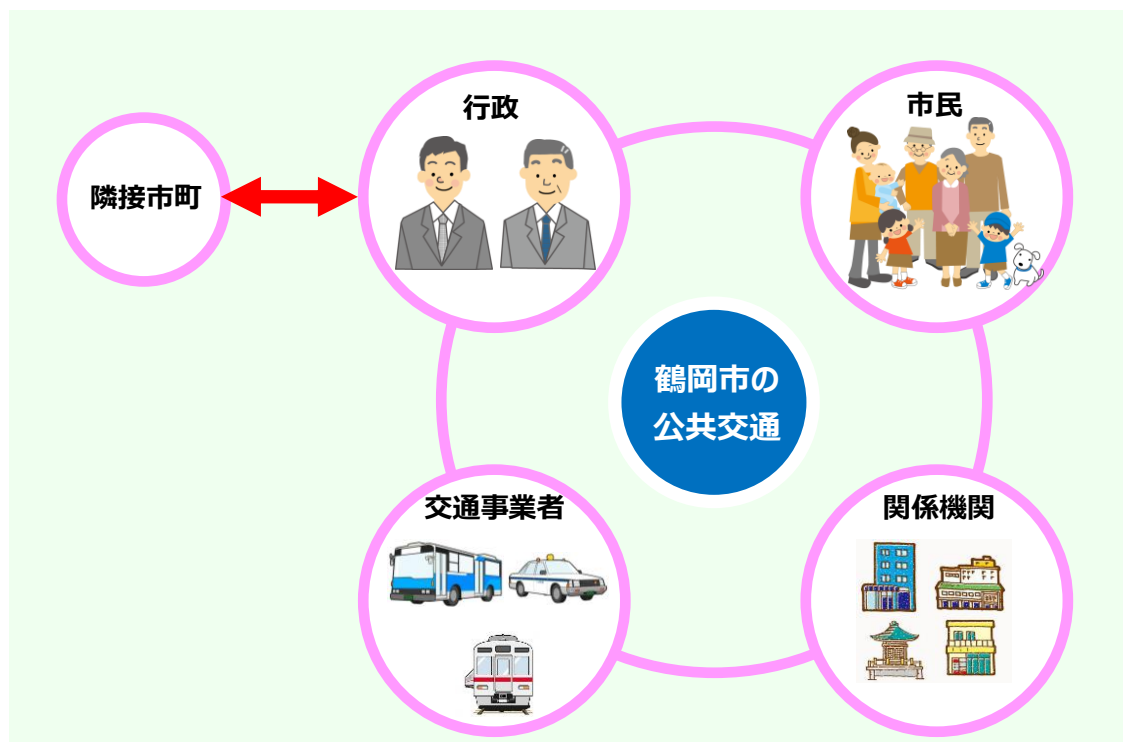


図 6-1 鶴岡市の公共交通における連携体制

## 6-2 推進・管理体制

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

表 6-2 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）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・鶴岡市</li> <li>・市民</li> <li>・学識経験者</li> <li>・交通事業者</li> <li>・道路事業者</li> <li>・交通管理者 等</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市民のニーズ変化に合わせた地域公共交通の見直し・改善（短期）や、持続可能な交通体系の構築に向けたプロジェクトの検討（中・長期）などを継続的に協議できる「場」として位置づける。</li> </ul>
鶴岡市地域公共交通活性 化協議会 幹事会	<ul style="list-style-type: none"> <li>・鶴岡市</li> <li>・市民</li> <li>・学識経験者</li> <li>・交通事業者 等</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域公共交通活性化協議会の協議を円滑に行うために、会議の幹事メンバーによる協議・調整を行う。</li> </ul>
関係市町村関係課会議	<ul style="list-style-type: none"> <li>・鶴岡市</li> <li>・近隣市町</li> <li>・交通事業者</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・関係市町村に跨る広域的な路線について、関係市町村と連携しながら、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。</li> <li>・関係市町村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。</li> </ul>
交通事業者調整会議	<ul style="list-style-type: none"> <li>・鶴岡市</li> <li>・交通事業者</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・路線網の再編計画や見直し計画を検討する。</li> <li>・利用促進メニューを検討する。</li> </ul>
庁内検討会議	<ul style="list-style-type: none"> <li>・鶴岡市各課</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域公共交通に関する関係課の密接な連携と情報の共有化を図りながら必要な事項を検討する。</li> <li>・特に、公共交通の各種まちづくり施策への寄与という視点を重視し、連携を図る。</li> </ul>

### 6-3 PDCA サイクルによる施策の推進

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

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

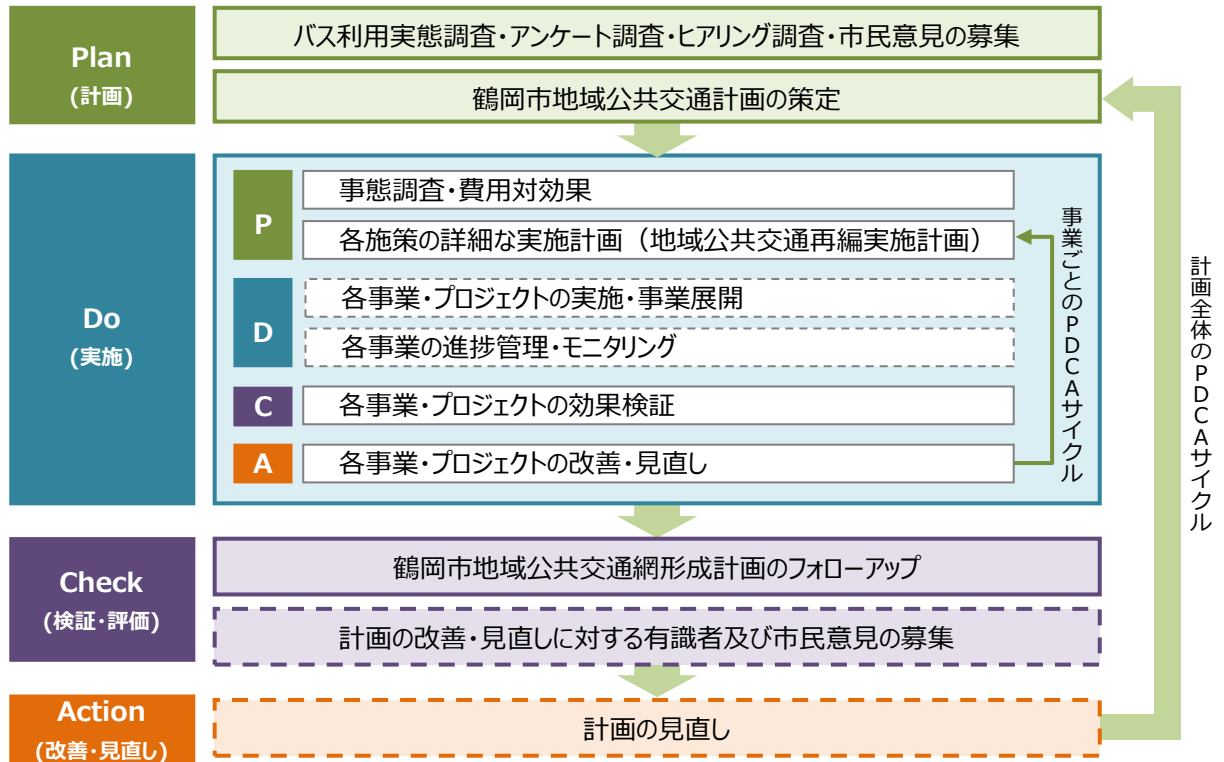


図 6-2 PDCA サイクルイメージ図

