

# 庄内町地域公共交通計画 (案)

令和8年 月

庄 内 町

# 目次

1	計画の概要	4
1-1	計画の目的	4
1-2	計画の位置づけ	4
1-3	計画の対象区域・期間	4
2	庄内町の現状	5
2-1	地域と交通の現状把握	5
(1)	位置、現状	5
(2)	人口	6
(3)	運転免許の保有状況	6
(4)	主要施設等の立地	7
3	地域公共交通の現状分析	8
3-1	公共交通の全容	8
(1)	路線の確認	8
(2)	タクシー事業者	10
3-2	町営公共交通の現状把握（公共交通の現状分析）	17
(1)	町営公共交通の運賃	17
(2)	町営バスの車両体制	18
(3)	町営公共交通の利用者数の推移	18
(5)	1便平均利用者数	21
(6)	収支状況	*デはデマンドタクシー ..... 22
3-3	町営公共交通の路線別の現状と課題	23
(1)	余目酒田線（デマンドタクシー）	23
(2)	清川藤島線（デマンドタクシー）	24
(3)	幹線路線	24
(4)	循環路線（小出新田循環線（1コース：常万・大和方面））	26
(5)	循環路線（家根合循環線（2コース：八栄里・栄方面））	27
(6)	循環路線（狩川循環線（3コース：吉岡・十六合・狩川方面））	28
(7)	循環路線（平岡循環線（4コース：堀野・第三学区方面））	29
(8)	中心市街地循環線	30
(9)	三ヶ沢狩川線（デマンドタクシー）	31
(10)	出川原狩川線（デマンドタクシー）	32
3-4	町内の移動支援事業等の現状把握	33
(1)	移動支援等支援事業	33
(2)	タクシー利用助成について	34
3-5	町内の車移動と町営バスとの比較	35
4	公共交通の目指す姿	37
4-1	地域公共交通の現状・課題	37
4-2	目指す地域公共交通体系の姿	39

4-3. 基本方針と取組方針.....	41
4-4. 事業の概要.....	42
(1) 既存路線の区域運行型デマンドタクシーへの転換.....	42
(2) 利用しやすく分かりやすい運賃体系への転換.....	43
(3) 公共ライドシェアの検討・支援.....	45
(4) JRと町営バスとの乗り継ぎを可能とするダイヤの設定.....	45
(5) 共通乗車券の検討.....	46
(6) 日本海総合病院への幹線バス直通化の検討.....	46
(7) 庄内空港との直通交通手段の検討.....	46
(8) 利用しやすく分かりやすい運賃体系への転換 【再掲】.....	47
(9) モビリティ・マネジメントの考え方に基づく利用推進策の実施.....	47
5. 計画の推進.....	48
5-1. 評価指標の設定.....	48
5-2. 評価指標の方法.....	50

# 1 計画の概要

## 1-1. 計画の目的

近年、国内の自家用車保有台数が頭打ちとなり、公共交通から自家用車への移動手段の転換が落ち着きを見せる中、人口減少や少子高齢化を主要因として、地域公共交通の利用者数が減少しています。

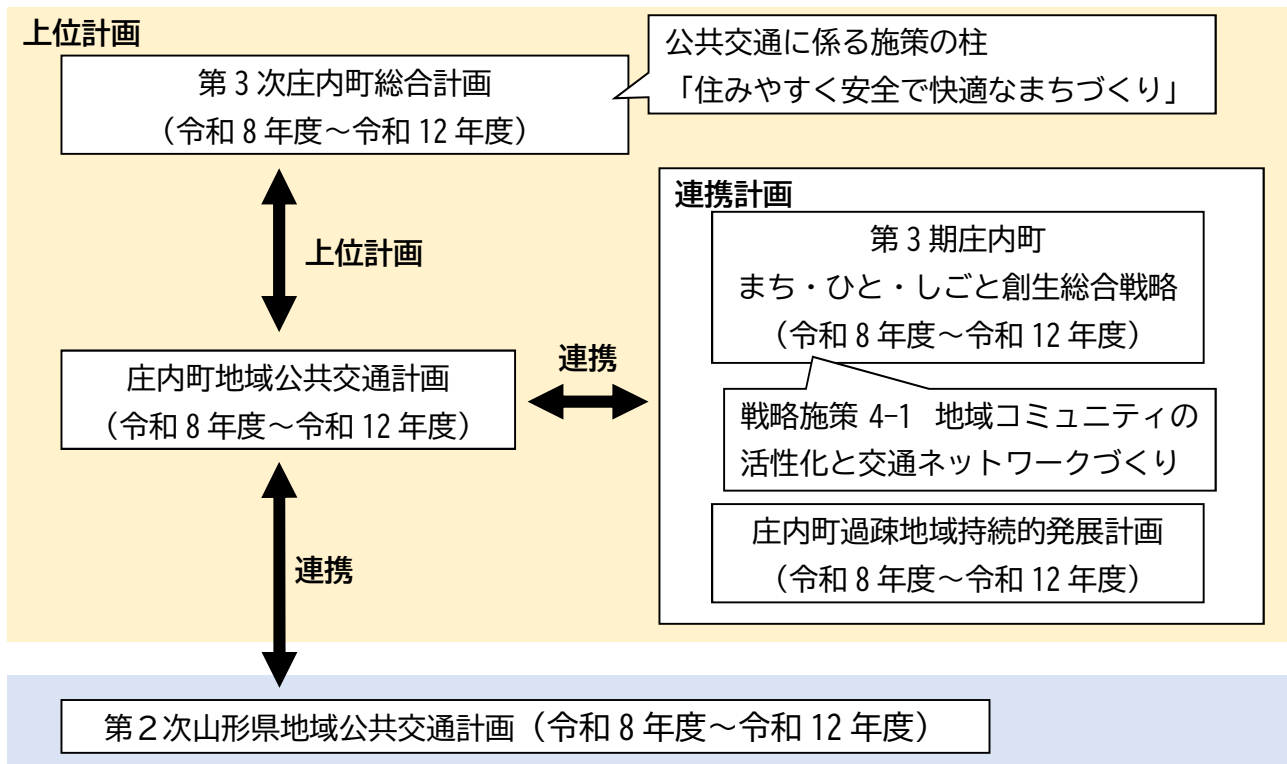
本町においても例外ではなく、人口減少が進行する中で、町営バス・デマンドタクシーは年々利用者数が減少しており、今後は、現在の地域公共交通体系を維持していくことが困難になると想定されます。

また、高齢化の進行や高齢者による運転免許の自主返納が進み、自家用車を持たない高齢者などの移動手段確保のため、地域公共交通の維持は急務となっています。

このような状況を踏まえ、本町では、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき、より利便性が高く持続可能な地域公共交通を構築するための基本方針を示すものとして、「庄内町地域公共交通計画」を策定します。

## 1-2. 計画の位置づけ

本計画は、山形県の地域公共交通計画の基本的な方針等及び町の総合計画等の内容を踏まえた上で、町の関連する分野や関連計画との連携を図り定めます。



## 1-3. 計画の対象区域・期間

対象区域 庄内町全域

計画期間 令和8年度～令和12年度（5年間）

## 2 庄内町の現状

### 2-1. 地域と交通の現状把握

#### (1) 位置、現状

庄内町は、山形県の北西部にあり、米どころ庄内平野の南東部から中央にかけて位置しています。霊峰月山の頂を有し、月山を源とする清流立谷沢川と日本三大急流の一つ最上川に沿う、南北に長い地形です。

最上川をはさんで、北・北西に酒田市、東に戸沢村、南東に大蔵村、南西に鶴岡市、三川町とそれぞれに接し、地形的にもまた道路・鉄路においても庄内地方と内陸地方を結ぶ分岐点であり、庄内地方への玄関口となっています。

町は主に4つの地域に分けられ、庄内平野のほぼ中央部に位置し、市街地と農村地域が広がる余目地域、田園と里山が広がる農村地域の狩川地区、立谷沢川が最上川へと合流する地点に位置する清川地区、立谷沢川流域で南北に長い山村地域である立谷沢地区に分かれています。

余目地域は4つの学区に分かれており、狩川地区、清川地区、立谷沢地区と合わせた7つの学区地区ごとに設置されたまちづくりセンターを中心に、まちづくりを進めています。

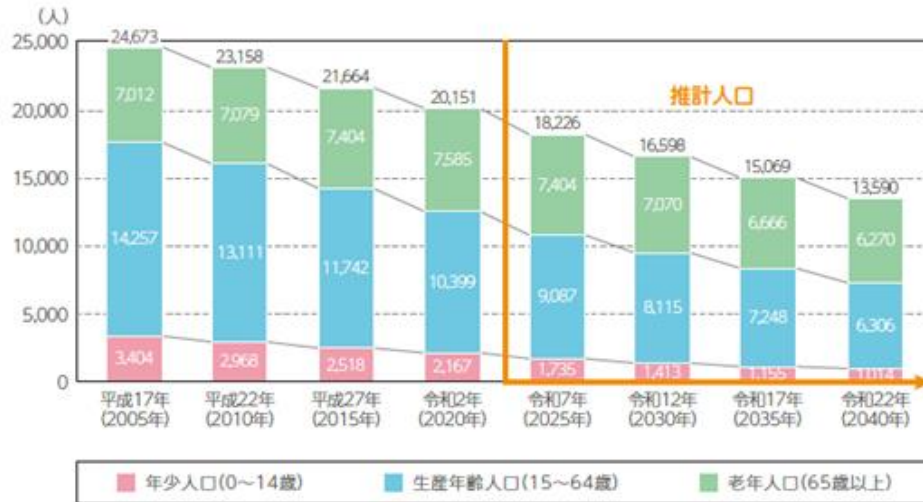


庄内町公式ホームページ 移住定住サイトより

## (2) 人口

余目地域の人口が、町全体の75%以上を占める。人口減少率も狩川地区、立谷沢地区は4年間で20%減少しており、減少が著しい状況です。高齢化率も5割を超えています。

将来人口の見通しについては、国立社会保障・人口問題研究所の推計によると、庄内町の人口は令和17年には1万5,069人、人口に占める高齢者の割合は44.2%となり、生産年齢人口の割合で見ると1人で0.9人の高齢者を支えている状態が予想されています。



区分	平成17年(2005年)	平成22年(2010年)	平成27年(2015年)	令和2年(2020年)	令和7年(2025年)	令和12年(2030年)	令和17年(2035年)	令和22年(2040年)
人口総数	24,673	23,158	21,664	20,151	18,226	16,598	15,069	13,590
人口増減率	▲3.2%	▲6.1%	▲6.5%	▲7.0%	▲9.6%	▲8.9%	▲9.2%	▲9.8%
高齢化率	28.4%	30.6%	34.2%	37.6%	40.6%	42.6%	44.2%	46.1%

資料:国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所推計人口(R5)

## (3) 運転免許の保有状況

山形県の運転免許保有状況(令和6年度末)(山形県警察本部)によると、山形県全体と比べて庄内町では高齢層構成比が高い状況にあります。

### 運転免許の保有状況

(単位:人)

	運転免許証保有者	16歳~24歳(若年層)	25歳~64歳(中間層)	65歳以上(高齢層)	若年層構成比	中間層構成比	高齢層構成比
山形県	733,325	45,530	445,719	242,076	6.2%	60.8%	33.0%
庄内町	14,213	713	8,218	5,282	5.0%	57.8%	37.2%

山形県の運転免許保有状況(令和6年度末)より作成

(4) 主要施設等の立地

地域	公共施設	中学校	高等学校	医療機関	福祉施設	主要 商業施設	郵便局	金融機関	駅	観光施設・ スポット	計	比率
余目地域	20	1	1	16	4	10	10	4	4	14	84	58.7%
狩川地区	6	1		5	2	1	1		1	15	32	22.4%
清川地区	3			2			1		1	8	15	10.5%
立谷沢地区	4						1			7	12	8.4%
計	33	2	1	23	6	11	13	4	6	44	143	100.0%

(令和7年4月1日現在)

- ※1 公共施設・・・役場、まちづくりセンター、社会教育・社会体育施設等
- ※2 医療機関・・・薬局、接骨院を含む
- ※3 商業施設・・・スーパー、ドラッグストア、ホームセンター
- ※4 郵便局・・・簡易郵便局を含む
- ※5 観光スポット・・・庄内町観光情報サイトより

町の主要施設は余目地域に集中しています。総合病院をはじめとする医療機関、公共施設、郵便局、金融機関が所在しており、スーパー、ドラッグストア、ホームセンターは県道44号余目温海線沿いに集中しています。

観光施設・スポットは町内に広く分布しています。

### 3 地域公共交通の現状分析

#### 3-1. 公共交通の全容

##### (1) 路線の確認

現状の公共交通手段について、広域路線（町外路線）と町内路線とに整理します。

##### 【A. 広域路線（町外路線）】

##### ■鉄道（羽越本線、陸羽西線）

- ・ 町内には駅が6駅ある。
- ・ 酒田～鶴岡を結ぶ羽越本線が町内3駅運行している。余目駅は特急「いなほ」や観光列車「海里」も停まるため便数が多い。
- ・ 余目駅～酒田駅は16分、240円、余目駅～鶴岡駅は22分、330円である。
- ・ 酒田～新庄を結ぶ陸羽西線は令和4年5月から運休止、代行バスによる運行を行っていたが、令和8年1月16日より再開した。

##### 鉄道駅一覧

No.	駅名	地域・地区	路線名	運行回数	備考
1	北余目駅	余目地域	羽越本線	16往復	
2	余目駅		羽越本線 陸羽西線	30往復	令和8年1月16日より 陸羽西線再開
3	西袋駅		羽越本線	12往復	
4	南野駅	狩川地区	陸羽西線	10往復	令和8年1月16日より 陸羽西線再開
5	狩川駅			10往復	
6	清川駅			10往復	

##### ■高速バス

- ・ 町が高速バスを誘致し平成23年6月より余目駅前停留所を追加
- ・ 高速バスが停車することで、余目駅前が関東方面への玄関口として機能している。

No.	路線名	経路	便数/運行回数	備考
1	大宮・池袋・渋谷・TDL線	酒田駅前～余目駅前～東京ディズニーランド®/ 東京ディズニーシー®	1往復 週末(木・金・土・日曜)運行	夜間高速バス 夕陽号 庄内交通、国際興業共同運行
2	東京・新宿線	酒田駅前～余目駅前～バスタ新宿	1往復 毎日運行	
3	東京・「東京ディズニーランド®」線	酒田駅前～余目駅前～東京ディズニーシー®	1往復	運休対応中

## ■デマンドタクシー

- ・ 民間路線バスに代わる路線として町が整備した。
- ・ 酒田市方面、鶴岡市方面へはデマンド（予約制の定路線運行）が運行しているが、いずれも中心部までの運行は行っていない。
- ・ 余目酒田線は令和4年8月より運行を開始し、日本海総合病院にて酒田市営バス「るんるんバス」、庄内交通路線バス「三川-酒田線」と接続している。
- ・ 清川藤島線は令和7年4月より運行を開始し、藤島駅にて地域交通「ふじつる号」と接続している。

No.	路線名	経路	便数/運行回数		備考
			平日	土日	
1	余目酒田線	余目駅前～日本海総合病院	3往復	—	前日予約制、不定期定路線 民間委託路線、均一運賃500円
2	清川藤島線	清川駅前～狩川駅～藤島駅前	2往復	—	前日予約制、不定期定路線 民間委託路線、均一運賃500円

## 【B. 町内路線】

### ■町営バス

- ・ 平成17年7月の合併以降に旧立川町の町営バス、旧余目町の地域バスを統合して整備した。（平成18年2月27日より運行開始）
- ・ 平成29年9月に中心市街地循環線が整備され6路線運行となっている。
- ・ ショッピングモールアピア、Aコープぼん天をターミナルとし、町内の全て集落から買物・通院ができるように整備された。令和2年にアピアとぼん天の閉店を受けて、令和3年に庄内役場（令和2年新築建替）をターミナルに変更している。

No.	路線名	経路	便数/運行回数		備考
			平日土	日祝	
1	幹線路線*1	北月山荘～町役場	3往復	2往復	市町村有償運行、民間委託路線 運賃ゾーン制
2	循環路線 （4路線*2）	町役場～余目地域～町役場	週3日 3便	—	市町村有償運行、民間委託路線 均一運賃
3	中心市街地循環線	町役場～町役場	8便	—	平成29年9月新設 市町村有償運行、民間委託路線 均一運賃

\*1 時刻表では幹線路線（立谷沢余目線）と表記

\*2 4路線は小出新田循環線、家根合循環線、狩川循環線、平岡循環線

時刻表では各路線を次のように表記

- ・ 小出新田循環線を1コース（常万・大和方面）
- ・ 家根合循環線を2コース（八栄里・栄方面）
- ・ 狩川循環線を3コース（吉岡・十六合・狩川方面）
- ・ 平岡循環線を4コース（堀野・第3学区方面）

■デマンドタクシー（ダイヤあり、ルートあり \*ルート上フリー）

- ・平成20年7月に当時の町営バス幹線路線（三ヶ沢狩川線）の利用が低迷したことにより、狩川地区の公共交通の見直しを行い不定期定路線デマンドタクシーとして再編整備した。
- ・幹線路線（三ヶ沢狩川線）は民間路線バスに代わる路線として平成19年4月から平成20年6月まで運行していた。

No.	路線名	経路	便数/運行回数		備考
			平日	土日	
1	三ヶ沢狩川線	狩川駅～三ヶ沢	4往復	—	前日予約制、不定期定路線 民間委託路線、均一運賃
2	出川原狩川線	狩川駅～旭町	4往復	—	前日予約制、不定期定路線 民間委託路線、均一運賃

■住民利用バス（スクールバス混乗）

- ・立川中学校・小学校のスクールバスに住民も混乗できるように整備した。

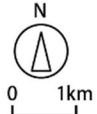
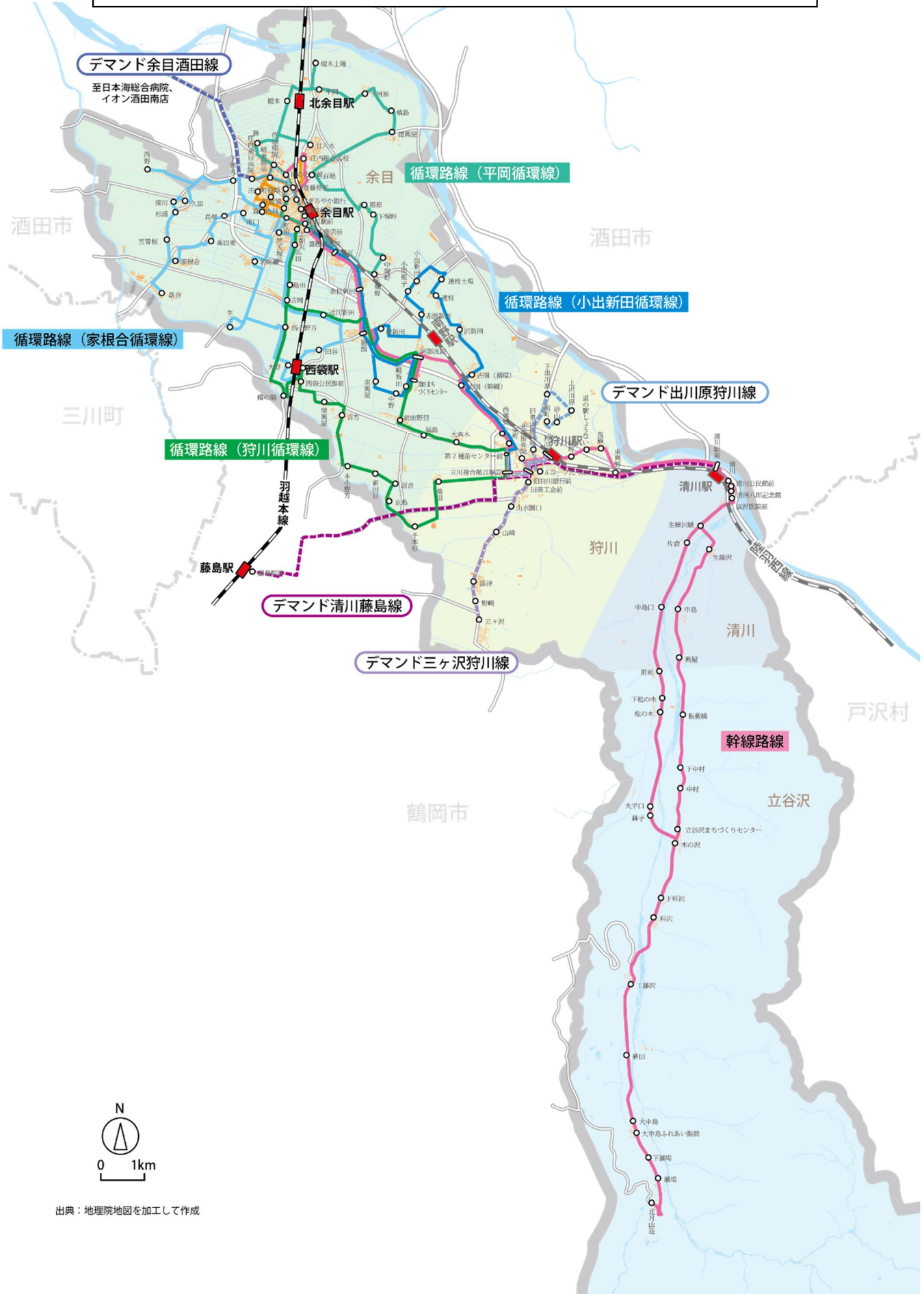
No.	名称	経路	便数	備考
1	スクールバス住民利用 （鉢子経由）	瀬場～ 立川複合拠点施設	1便（朝の登校便）	無料
2	スクールバス住民利用 （中村経由）	木の沢～ 立川複合拠点施設	1便（朝の登校便）	無料

(2) タクシー事業者

町内タクシー事業者は3社所在している

社名	営業所所在地
余目タクシー有限公司	余目地域
有限公司大豊環境開発（ハーティータクシー）	
有限公司立川タクシー	狩川地区

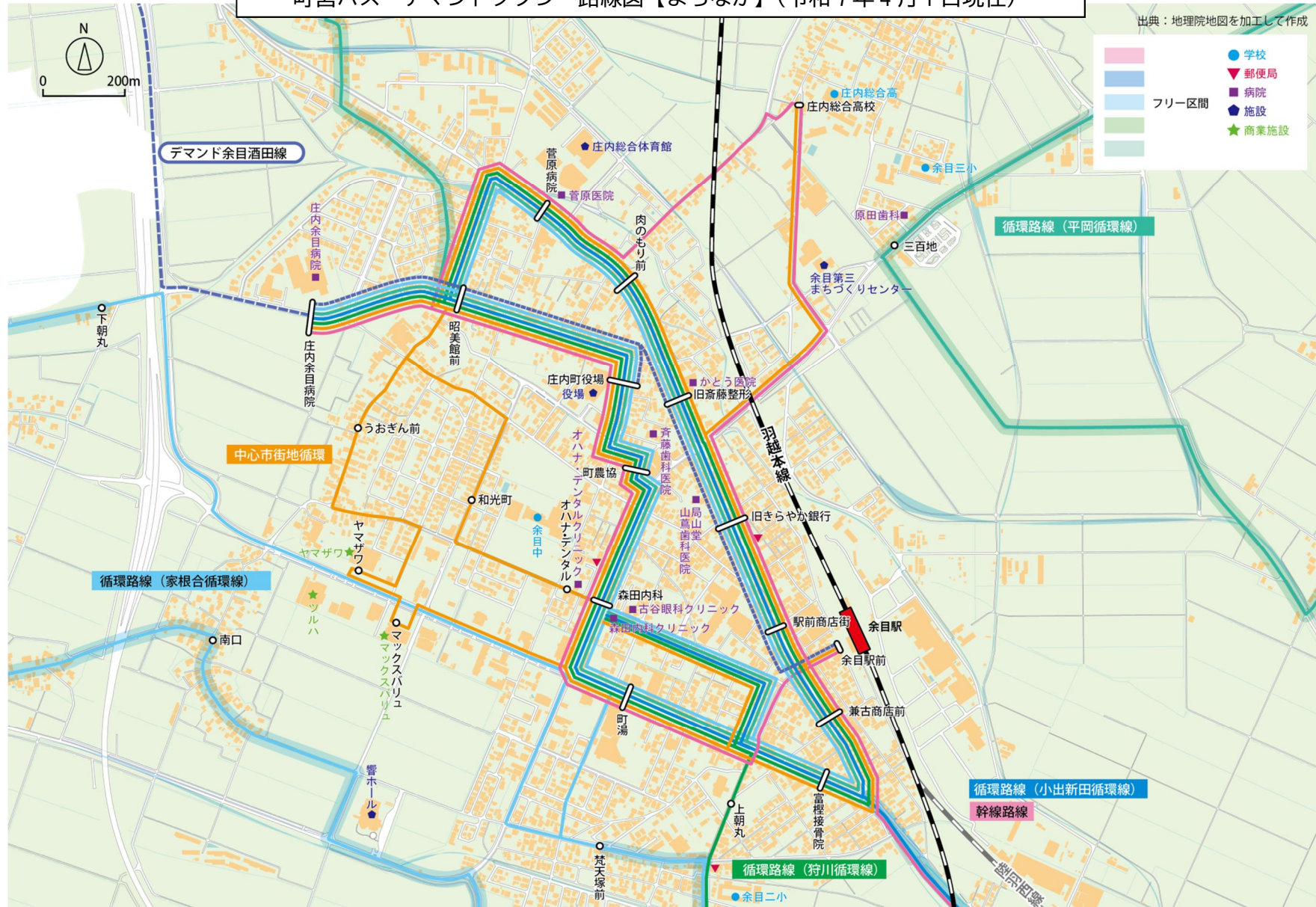
町営バス・デマンドタクシー路線図（令和7年4月1日現在）



出典：地理院地図を加工して作成

# 町営バス・デマンドタクシー路線図【まちなか】(令和7年4月1日現在)

出典：地理院地図を加工して作成



- 学校
- ▼ 郵便局
- 病院
- ◆ 施設
- ★ 商業施設
- フリー区間



町営バス・デマンドタクシー路線図【狩川地区】(令和7年4月1日現在)



町営バス・デマンドタクシー路線図【清川・立谷沢地区】（令和7年4月1日現在）



町営バス・デマンドタクシー路線図【立谷沢地区】(令和7年4月1日現在)



## 3-2. 町営公共交通の現状把握（公共交通の現状分析）

### （1） 町営公共交通の運賃

#### 【A. 広域路線（町外路線）】

路線	運賃	割引	備考
デマンドタクシー 余目酒田線	均一運賃、500円	(無料) 未就学児 (半額) 手帳所持者、小学生	回数乗車券
デマンドタクシー 清川藤島線			

#### 【B. 町内路線】

路線	運賃	割引	備考
幹線路線 (立谷沢余目線)	ゾーン制、 150～450円 (1ゾーン150円)	(無料) 70歳以上の町民 障害者手帳所持者とその介助者	回数乗車券 定期券
循環路線 中心市街地循環線	均一運賃、150円	未就学児 中学生の部活動等 庄内町総合高校の生徒 (半額) 65歳以上～70歳未満の町民 小学生	回数乗車券
デマンドタクシー 三ヶ沢狩川線 出川原狩川線			

#### [ゾーン制運賃]

乗車場所	立谷沢 地区	清川・狩川 地区	余目 地域
立谷沢 地区	150円	300円	450円
清川・狩川 地区	300円	150円	300円
余目地域	450円	300円	150円

## (2) 町営バスの車両体制

町営バス車両は運行車両 4 台、予備車両 2 台の 6 台体制

番号	車両	車種	年式	定員	メーカー	備考
1	幹線路線用車両	マイクロバス	R7.2	25	三菱ふそう	購入
2	循環路線 1 号車	マイクロバス	H23.2	15	トヨタ	購入
3	循環路線 2 号車	マイクロバス	R3.9	29	三菱ふそう	リース
4	中心市街地循環線用車両	ワゴン	H29.9	10	トヨタ	リース
5	庁用バス	マイクロバス	H30.10	14	日産	購入 予備車
6	庁用バス	マイクロバス	R1.9	14	日産	購入 予備車

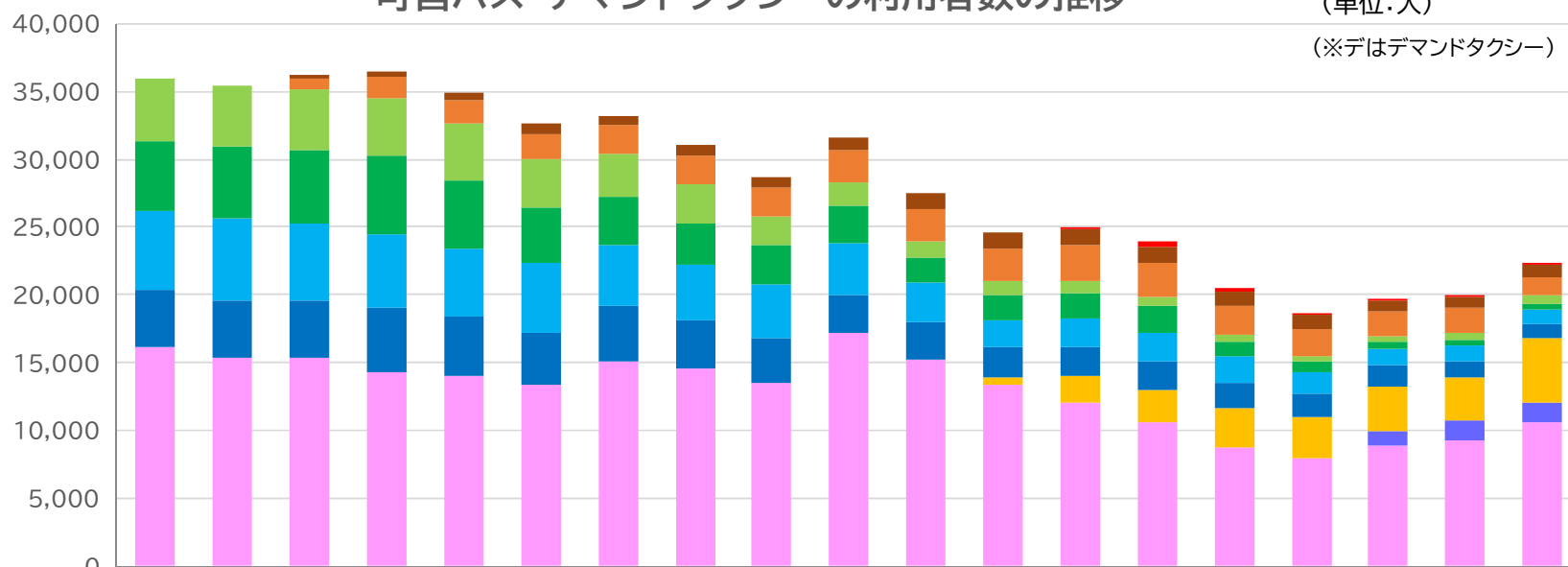
## (3) 町営公共交通の利用者数の推移

- ・ 平成18年2月に旧町の公共交通を統合して整備した。ショッピングモールアピア、Aコープぼん天をターミナルとする。令和2年にアピアとぼん天の閉店を受けて、令和3年に庄内役場（令和2年新築建替）をターミナルに変更している。
- ・ 平成18年度を100%とすると、令和6年度は56%まで減少している。
- ・ 令和6年度の利用者の48%は幹線路線の利用者。循環線4路線は、平成23年度までは利用者が多く、全体の約半数を占めていたが、減少を続け、令和6年度には全体のわずか14%に留まる。
- ・ 平成29年度から運行を開始した市街地循環線が利用者を増やしており、令和6年度は循環線4路線の利用者数を超えて、全体の21%を占めている。
- ・ 幹線路線も減少傾向だったが、令和3年度を底に増加に転じている。
- ・ 狩川デマンドタクシー2路線は運行開始後微増を維持していたが、近年は減少に転じている。

### 町営バス・デマンドタクシーの利用者数の推移

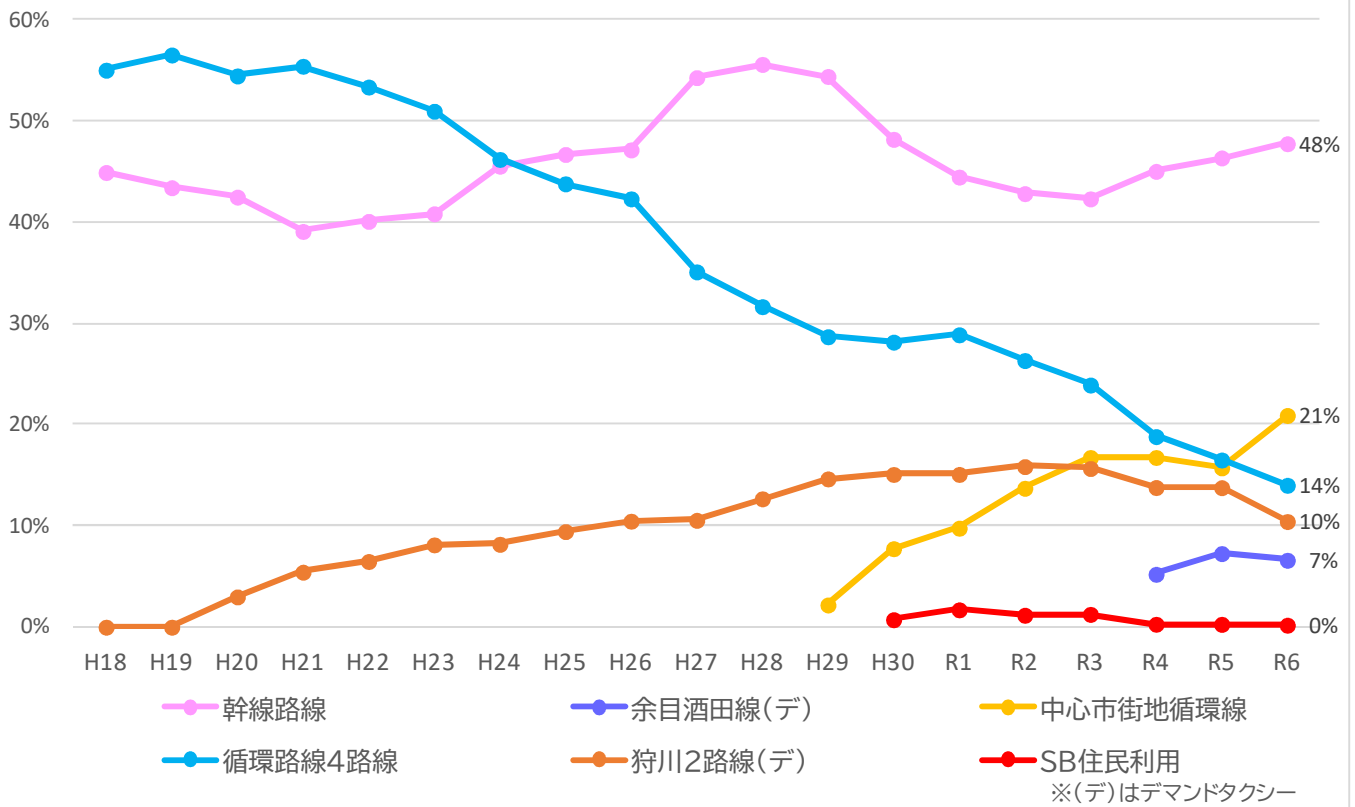
(単位:人)

(※デはデマンドタクシー)

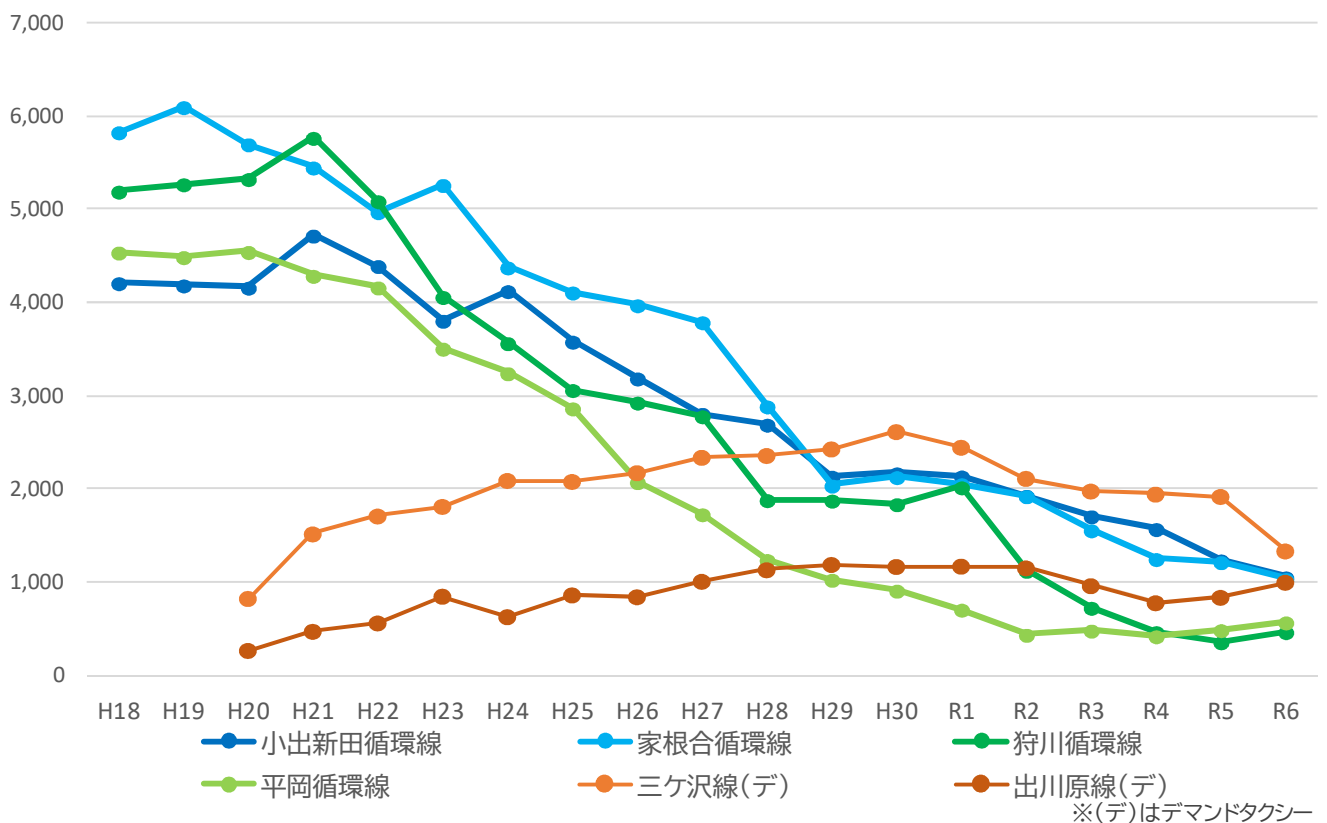


	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
■ SB住民利用													185	411	243	237	57	56	44
■ 出川原線 (デ)			264	469	559	846	626	860	840	1,006	1,130	1,187	1,165	1,169	1,150	959	776	834	996
■ 三ヶ沢線 (デ)			822	1,515	1,707	1,810	2,089	2,078	2,172	2,337	2,357	2,427	2,613	2,445	2,111	1,975	1,942	1,917	1,332
■ 平岡循環線	4,541	4,492	4,547	4,291	4,166	3,509	3,245	2,868	2,076	1,731	1,240	1,028	911	707	437	482	421	487	570
■ 狩川循環線	5,195	5,274	5,330	5,772	5,092	4,064	3,568	3,065	2,930	2,783	1,883	1,878	1,839	2,020	1,124	727	466	357	466
■ 家根合循環線	5,832	6,102	5,703	5,454	4,975	5,266	4,381	4,112	3,975	3,793	2,889	2,039	2,130	2,053	1,925	1,559	1,250	1,217	1,036
■ 小出新田循環線	4,212	4,188	4,164	4,723	4,396	3,809	4,127	3,584	3,189	2,809	2,693	2,134	2,171	2,137	1,929	1,709	1,572	1,236	1,054
■ 市街地循環線												542	1,942	2,343	2,821	3,137	3,302	3,141	4,665
■ 余目酒田線 (デ)																	1,029	1,451	1,474
■ 幹線路線	16,147	15,403	15,404	14,281	13,996	13,339	15,100	14,531	13,561	17,194	15,285	13,421	12,067	10,649	8,806	7,919	8,868	9,253	10,651

### 町営バス・デマンドタクシーの利用者数の構成比



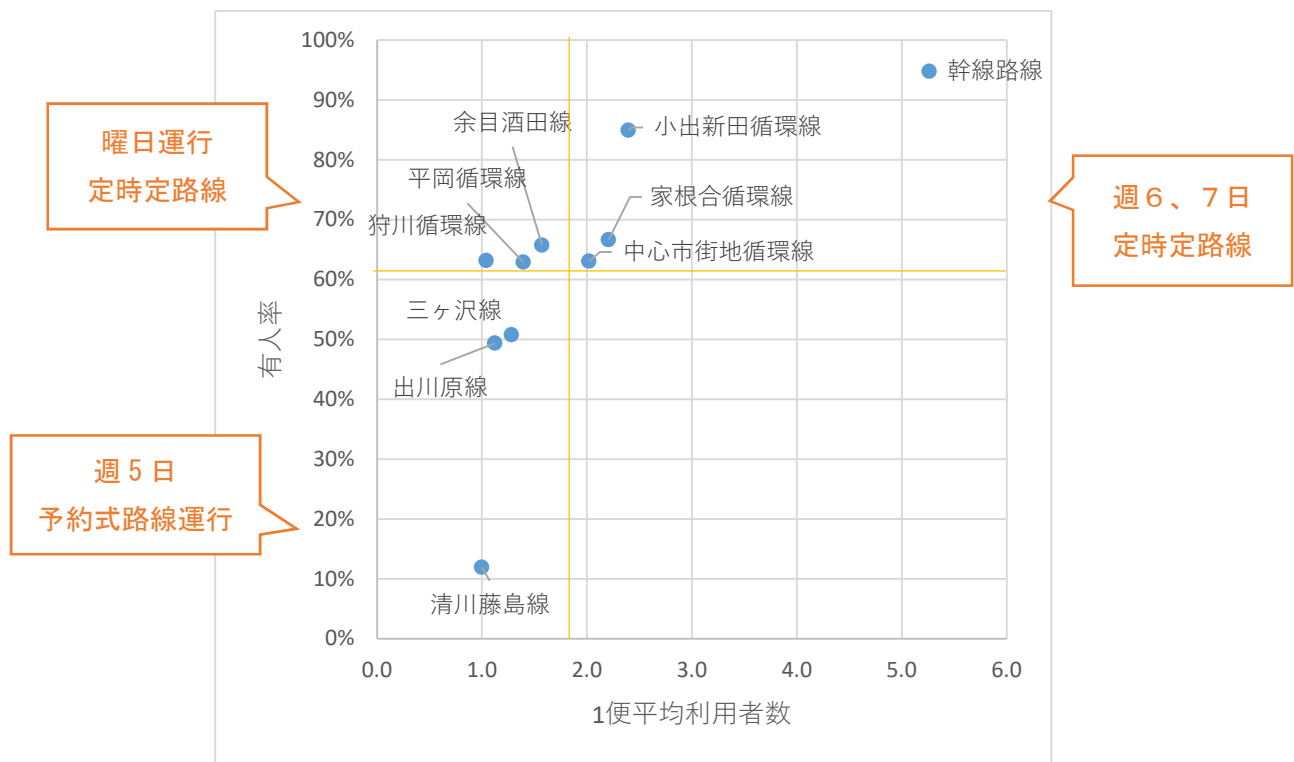
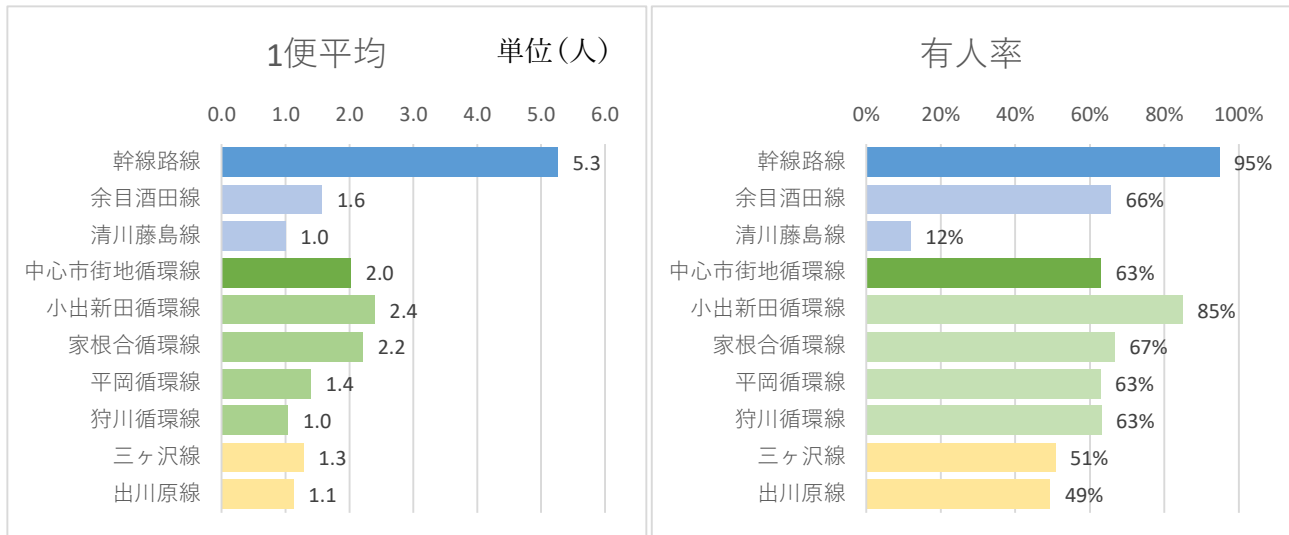
### 循環路線4路線、狩川デマンド2路線の利用者の推移 (単位:人)



(5) 1便平均利用者数

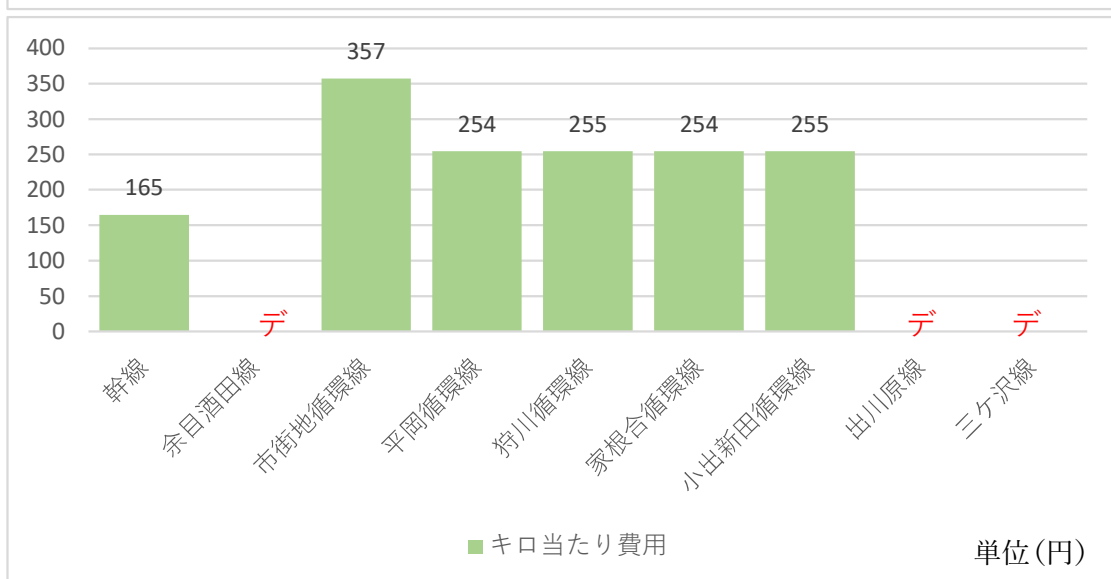
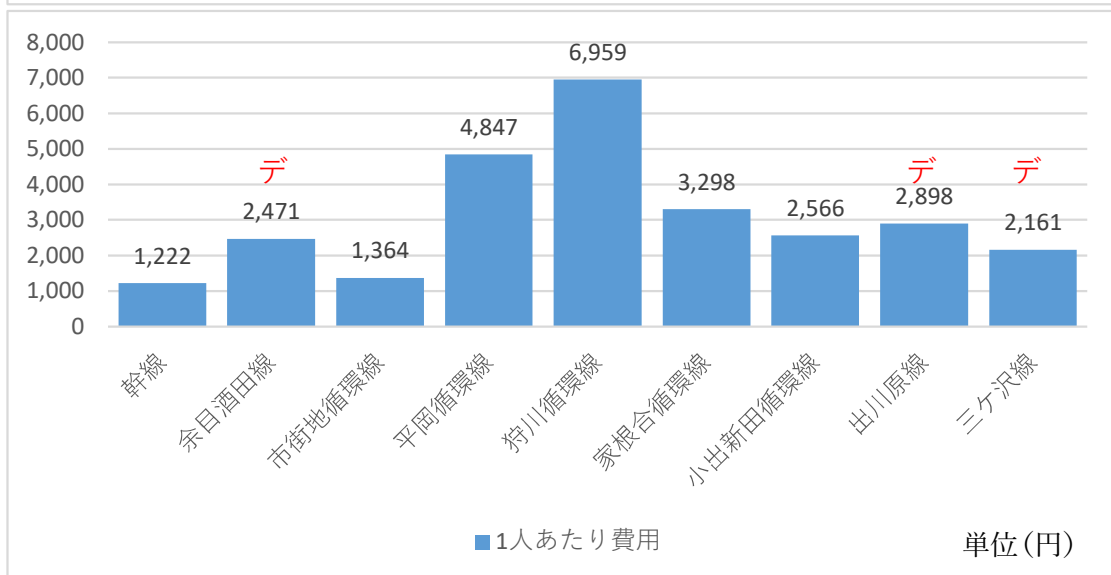
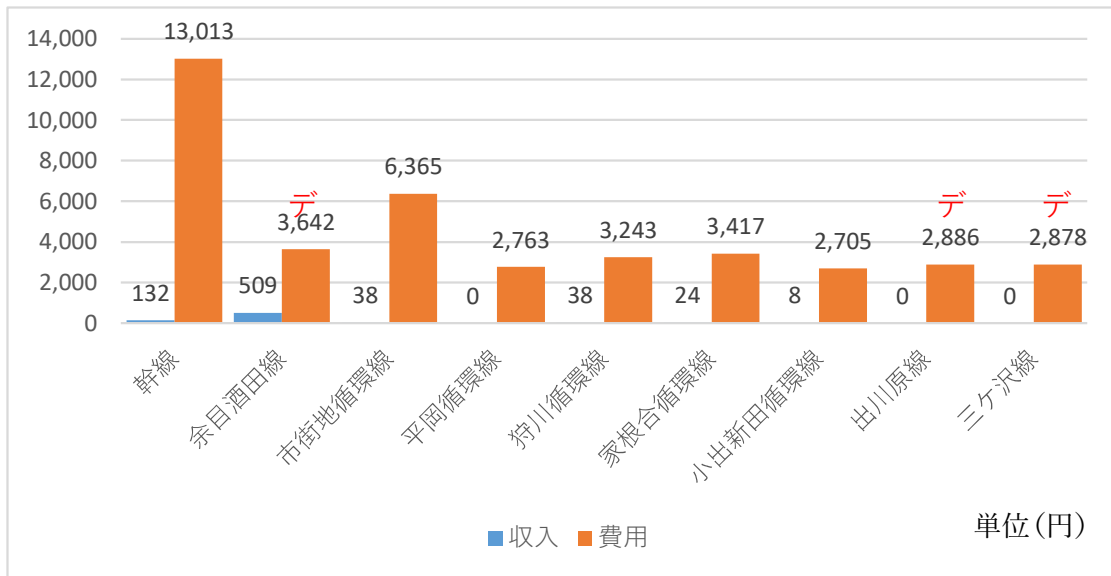
- ・ 幹線路線は1便平均利用者数も有人率も高く、幹線的役割を果たしている。
- ・ 循環路線4路線は週3日運行で、小出新田と家根合は1便平均2人を超え、有人率も比較的高いが、平岡と狩川は1便平均が2人を下回っている。
- ・ デマンド運行の三ヶ沢と出川原は半数が利用がない。

■路線別平均利用者数と有人率（令和6年度）\*清川藤島線のみR7年7月まで



(6) 収支状況

\*デはデマンドタクシー



### 3-3. 町営公共交通の路線別の現状と課題

※ 令和6年度の運行実績のため、停留所の表記が現行と異なる場合があります。

#### (1) 余目酒田線（デマンドタクシー）

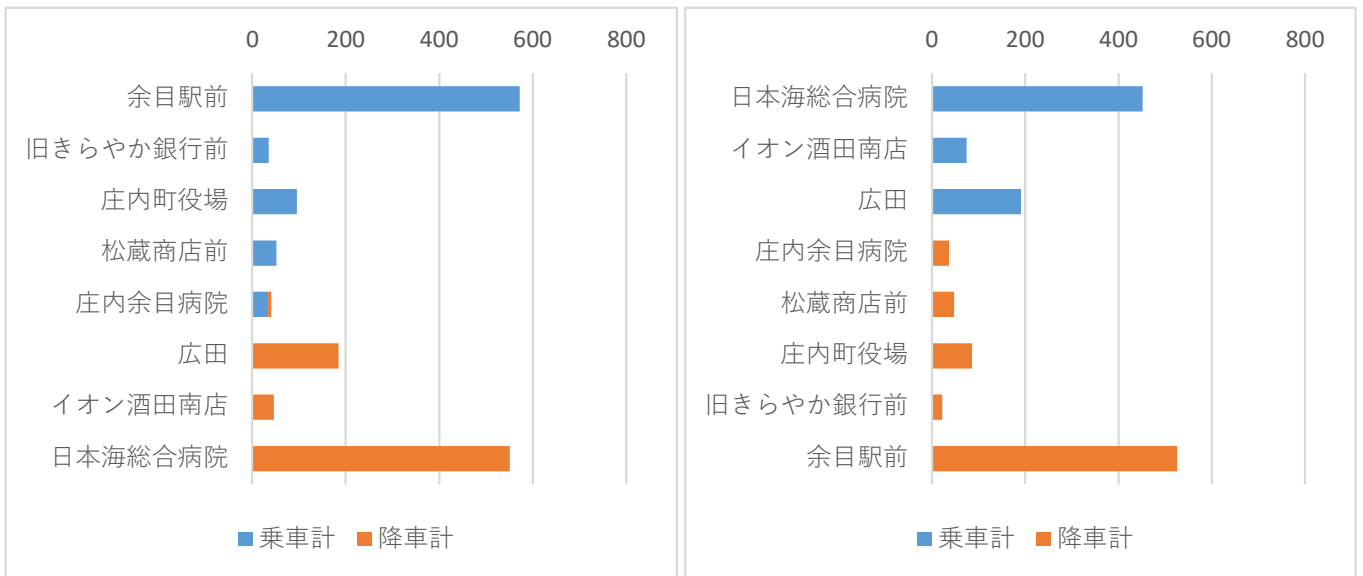
項目	内容	備考
便数	平日：3往復	令和4年8月から、4年目
運行者	民間委託 令和6年度 余目タクシー	小型4人乗り、最大2台運行

#### (運行の特徴)

- ・ 午前は往路のみ3便、午後は復路のみ3便。7時に余目駅を出発し、日本海総合病院から12:30で日本海総合病院を出発する人が比較的多い。



便別平均利用者数 (R6年度) 単位(人)



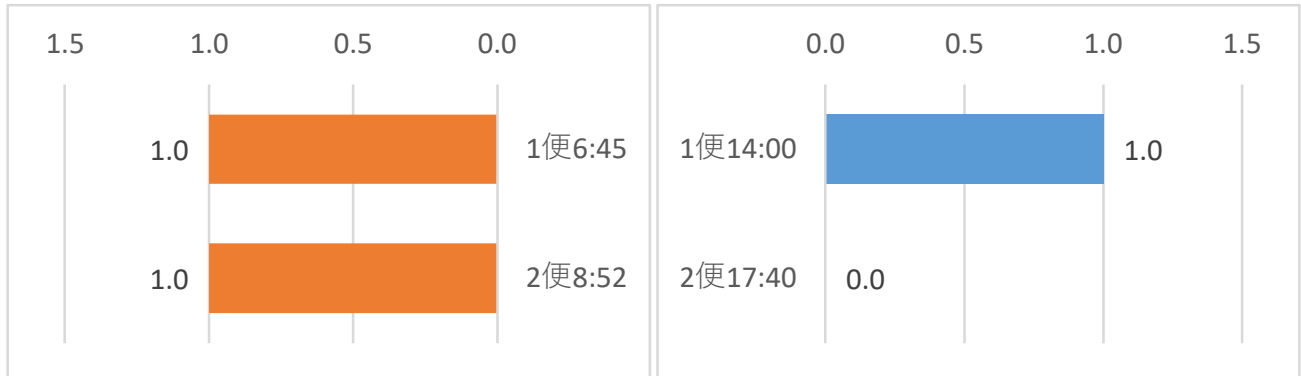
停留所別乗降人数 (R6年度) 単位(人)

(2) 清川藤島線 (デマンドタクシー)

項目	内容	備考
便数	平日：2往復	令和7年4月から、1年目
運行者	民間委託 令和7年度 立川タクシー	小型4人乗り、1台運行

(運行の特徴)

- ・ 午前は往路のみ2便、午後は復路のみ2便。高校生の通学に配慮したダイヤとなっている。



便別平均利用者数 (R7年度4月～7月まで) 単位(人)

(3) 幹線路線

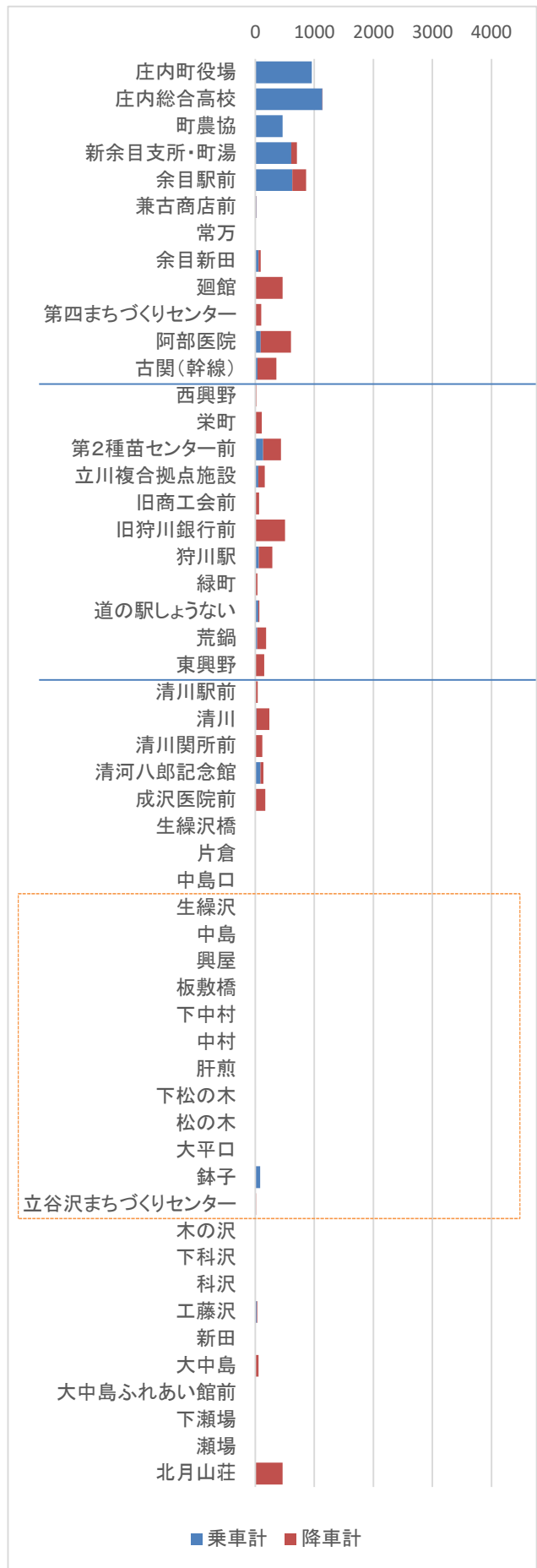
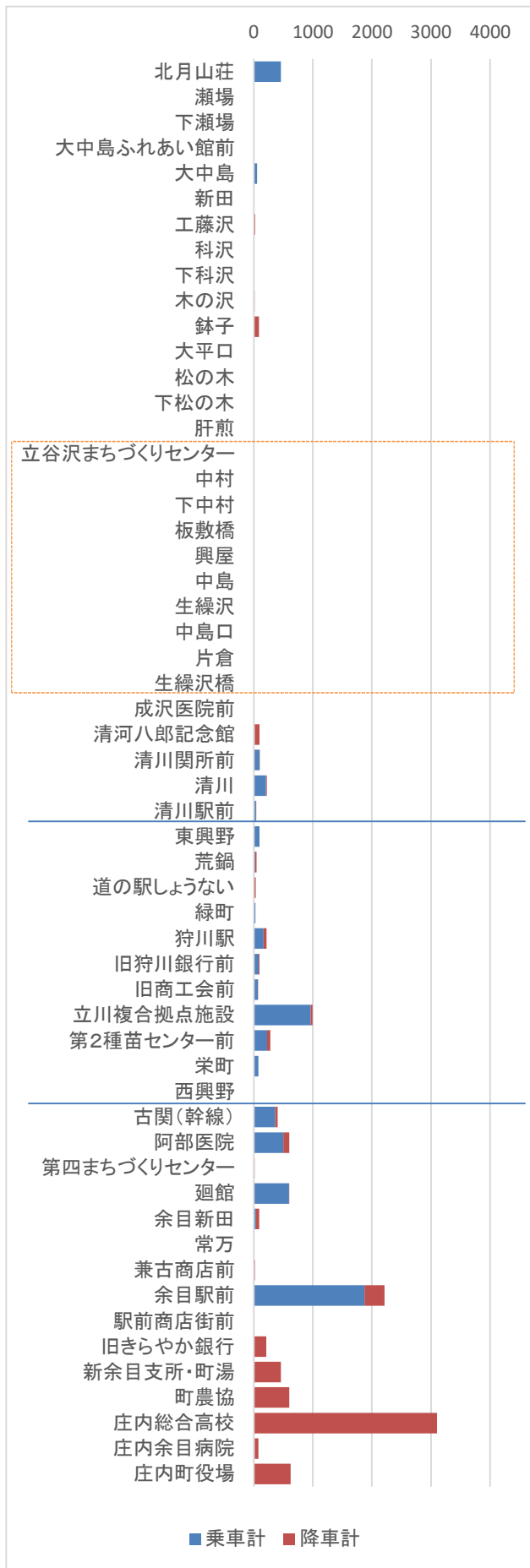
項目	内容	備考
便数	平日・土：3往復、日・祝：2往復	平成18年2月27日から
運行者	H18年～H30年8月：町直営、H30年9月～民間委託 令和7年度 安藤運輸	1台、23人乗り

(運行の特徴)

- ・ 1便目は余目駅～庄内総合高校までの移動を担っており、利用者も多い。
- ・ 2系統あり、曜日運行をしている。系統別の区間の利用は非常に少ない。
- ・ 北月山荘まで運行しているが、立谷沢地区内の乗降はほとんどない。



便別平均利用者数 (R6年度) 単位(人)

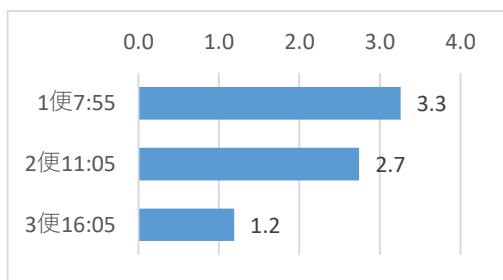


(4) 循環路線 (小出新田循環線 (1コース: 常万・大和方面))

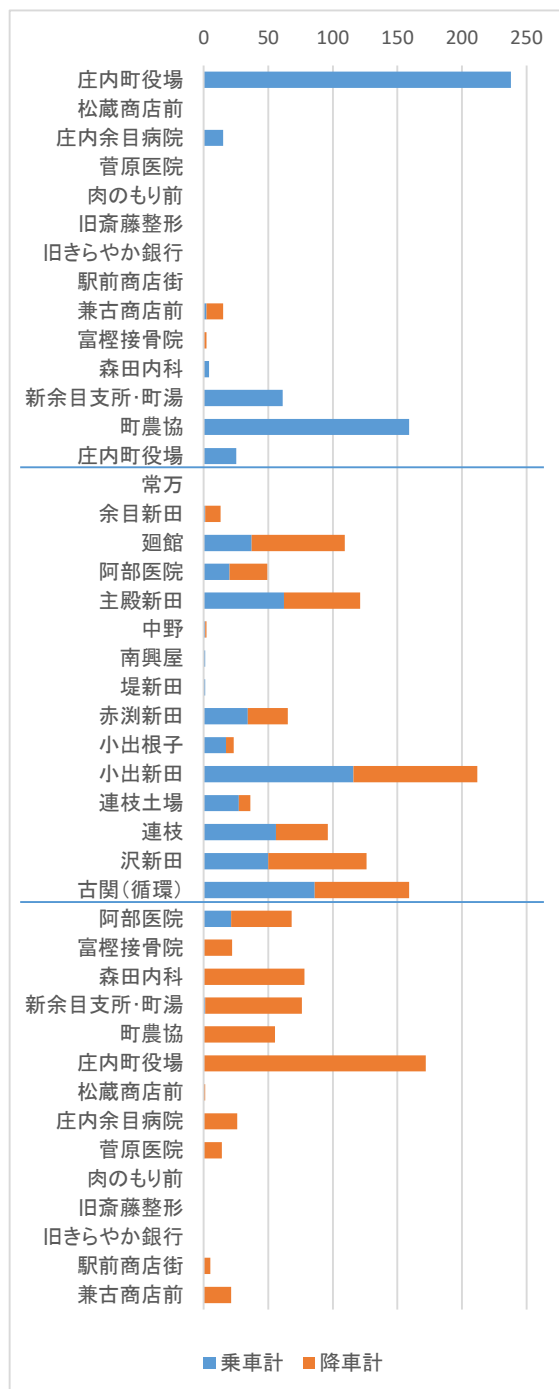
項目	内容	備考
便数	月水金、3便	平成18年2月27日から
運行者	H18年～H30年8月: 町直営、H30年9月～民間委託 令和6年度 関東自動車興業	1台、11人乗り もしくは27人乗り

(運行の特徴)

- ・ 中野、南興屋、堤新田はほとんど利用がない。乗車が早いのでとても遠回りになる。
- ・ 廻館と主殿新田は利用がある。



便別平均利用者数 (R6 年度) 単位(人)



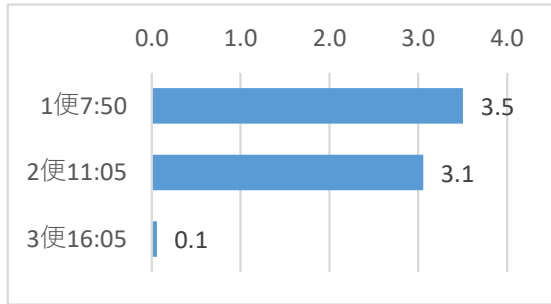
停留所別乗降人数 (R6 年度) 単位(人)

(5) 循環路線（家根合循環線（2コース：八栄里・栄方面））

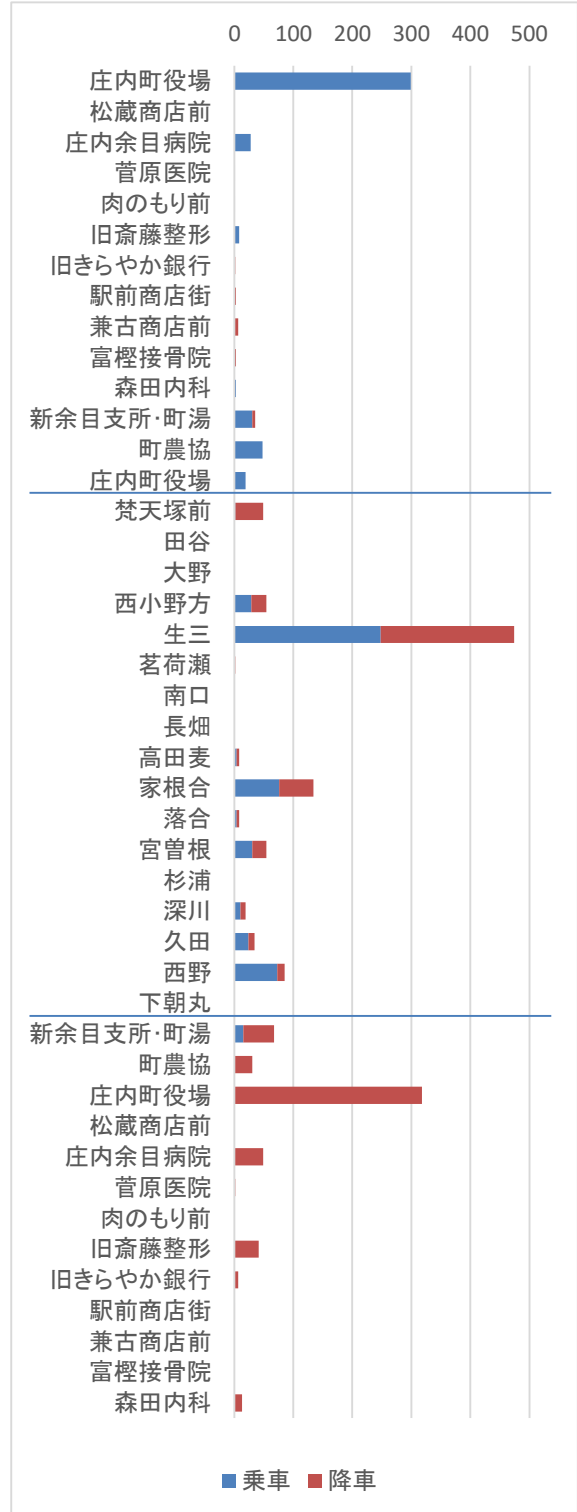
項目	内容	備考
便数	月水金、3便	平成18年2月27日から
運行者	H18年～H30年8月：町直営、H30年9月～民間委託 令和6年度 関東自動車興業	1台、11人乗り もしくは27人乗り

（運行の特徴）

1周60分近くかかる。最初の梵天塚前の人材は町農協に行くのに60分かかっている。利用の多い生三の人も役場まで40分かかっている。



便別平均利用者数 (R6 年度) 単位(人)



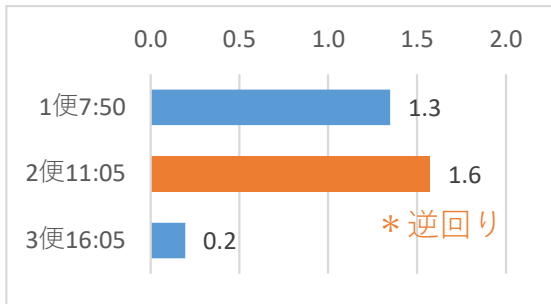
停留所別乗降人数 (R6 年度) 単位(人)

(6) 循環路線 (狩川循環線 (3コース：吉岡・十六合・狩川方面))

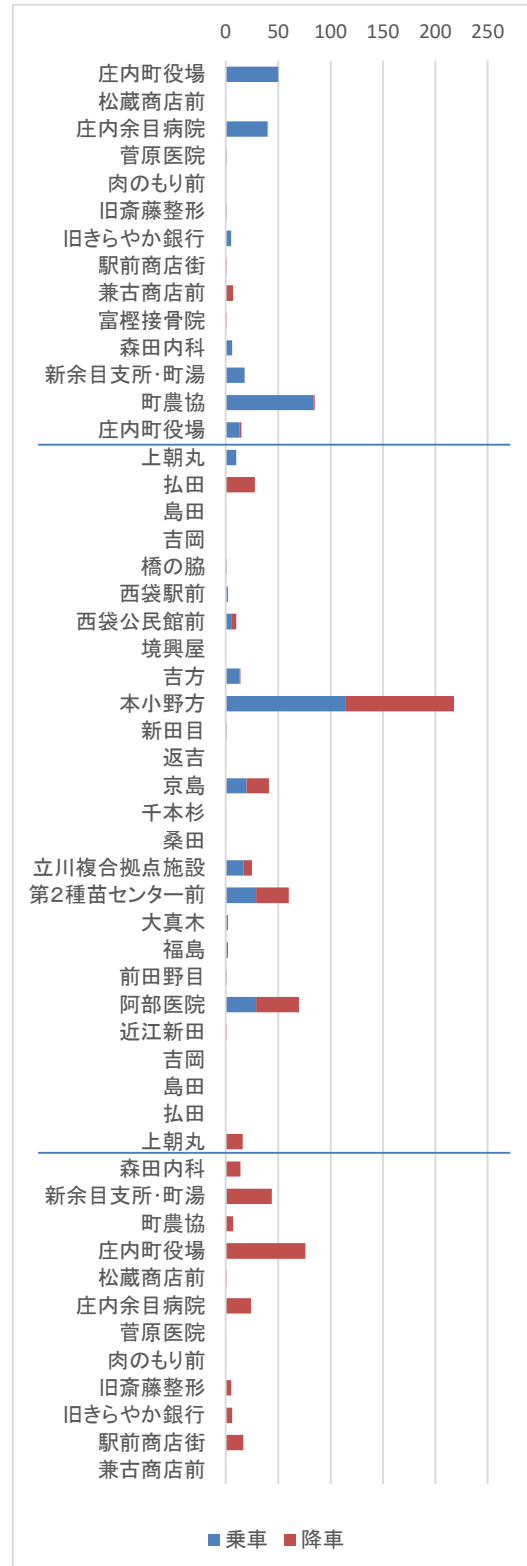
項目	内容	備考
便数	火木土、3便	平成18年2月27日から
運行者	H18年～H30年8月：町直営、H30年9月～民間委託 令和6年度 関東自動車興業	1台、11人乗り もしくは27人乗り

(運行の特徴)

- ・ 利用されているバス停が限られている。
- ・ 2便目は逆回りにしている。



便別平均利用者数 (R6 年度) 単位(人)



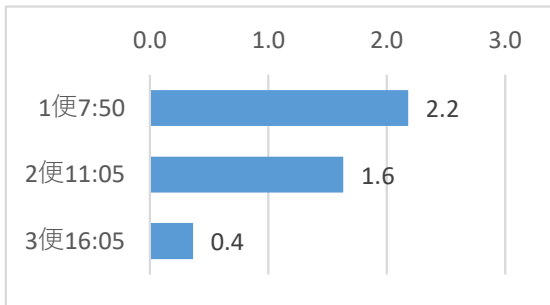
28 停留所別乗降人数 (R6 年度) 単位(人)

(7) 循環路線（平岡循環線（4コース：堀野・第三学区方面））

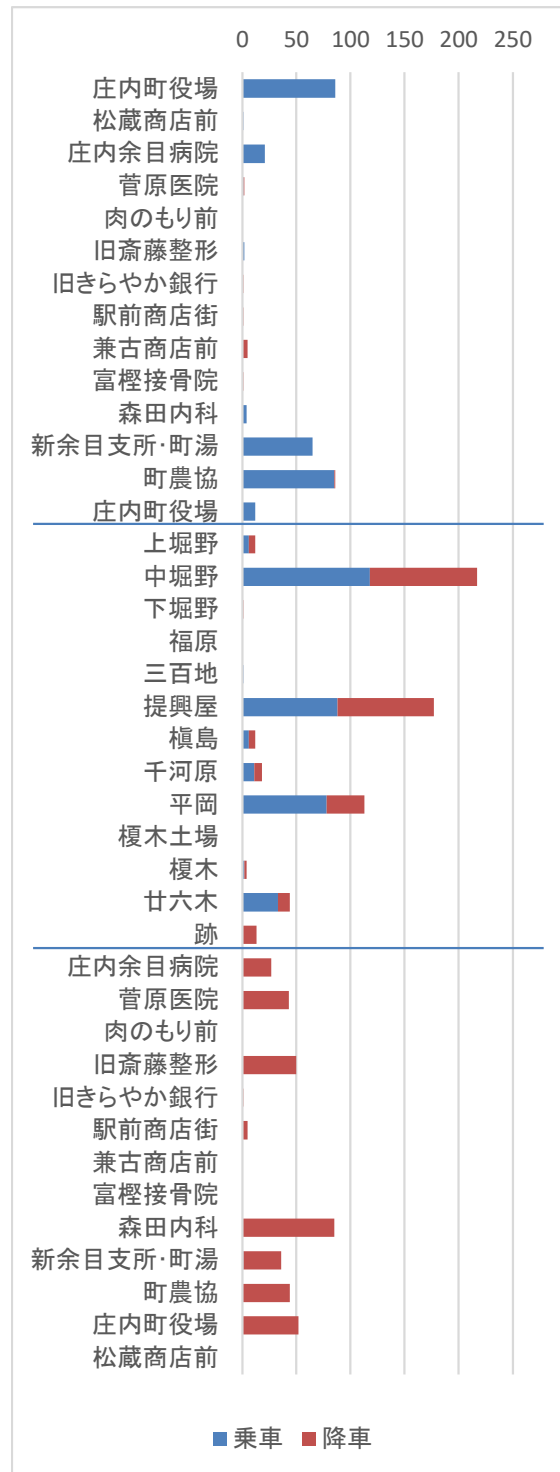
項目	内容	備考
便数	火木土、3便	平成18年2月27日から
運行者	H18年～H30年8月：町直営、H30年9月～民間委託 令和6年度 関東自動車興業	1台、11人乗り もしくは27人乗り

(運行の特徴)

- ・ わずかながら利用されている区間がある。
- ・ 利用が大きく減少している。1人、2人の利用がある程度。



便別平均利用者数（R6 年度） 単位(人)



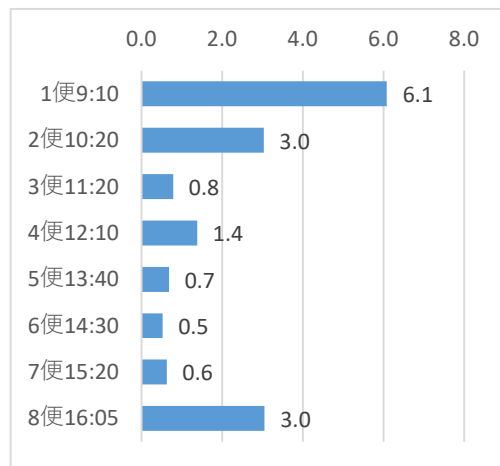
停留所別乗降人数（R6 年度） 単位(人)

(8) 中心市街地循環線

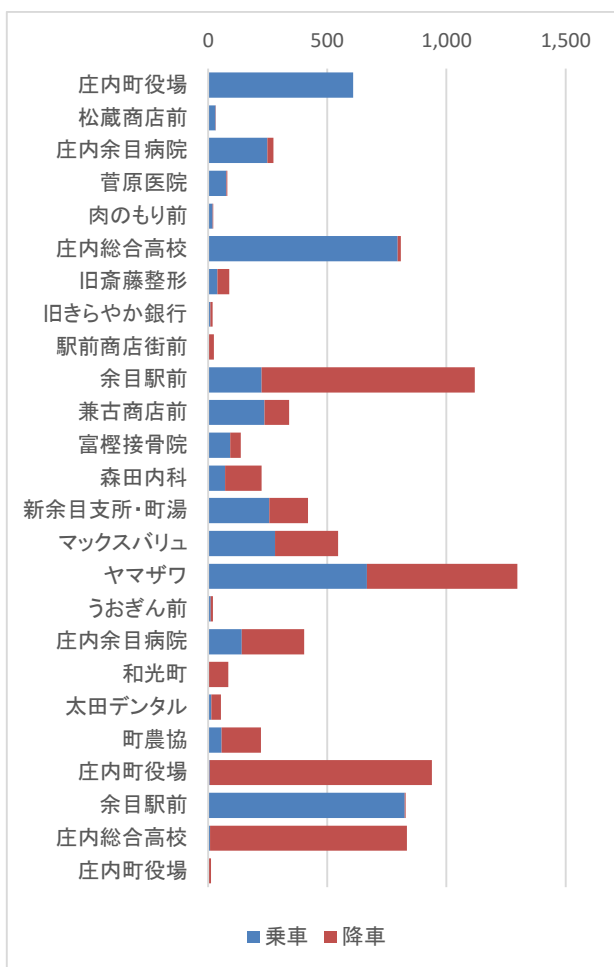
項目	内容	備考
便数	月～土、8便復	H29年9月から、9年目
運行者	民間委託 令和6年度 立川タクシー	ハイエース1台、8人乗り

(運行の特徴)

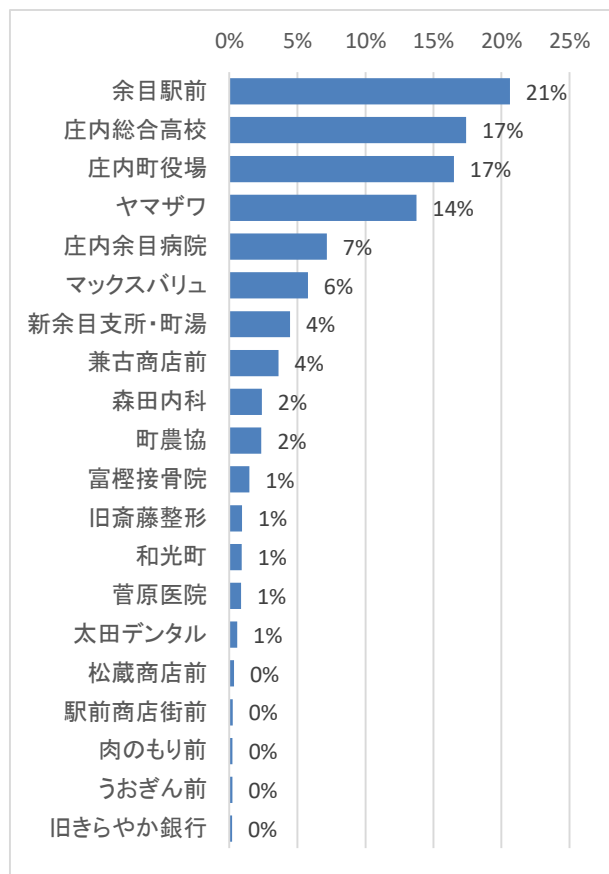
- ・ 1便目は庄内総合高校の定時制の登校時間(10:10)に合わせて運行されており通学利用がある他、役場～ヤマザワやマックスバリュの買い物利用が多い。通院利用は少ない。
- ・ 庄内総合高校の16時台の帰宅便も担っている。



便別平均利用者数 (R6年度) 単位(人)



停留所別乗降人数 (R6年度) 単位(人)



乗降数の割合

(9) 三ヶ沢狩川線 (デマンドタクシー)

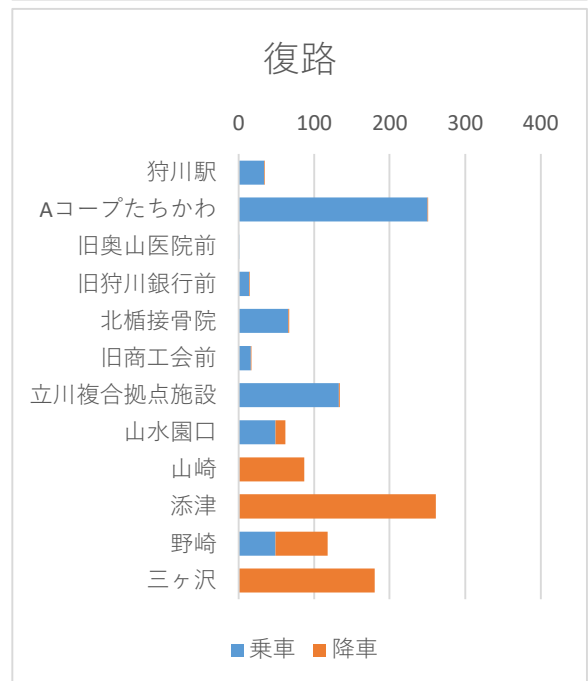
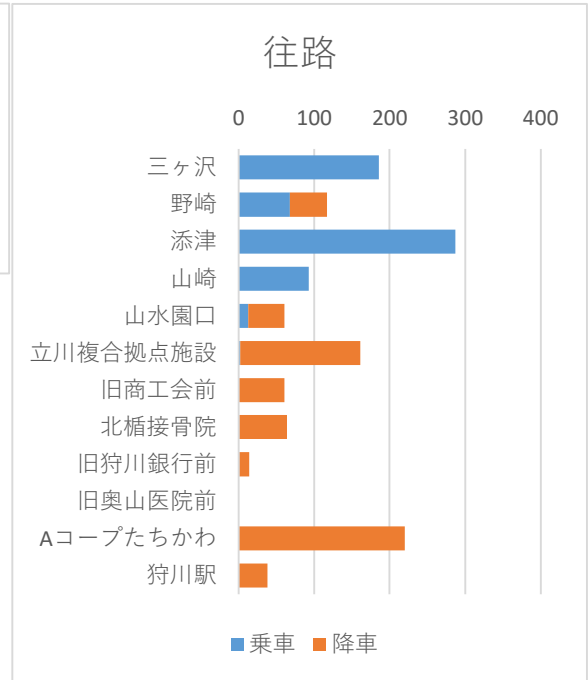
項目	内容	備考
便数	月～金、4往復	H20年7月から
運行者	民間委託 令和6年度 立川タクシー	小型4人乗り、1台運行

(運行の特徴)

- ・ Aコープと総合拠点施設に行く利用が多い。



便別平均利用者数 (R6 年度) 単位(人)



停留所別乗降人数 (R6 年度) 単位(人)

(10) 出川原狩川線 (デマンドタクシー)

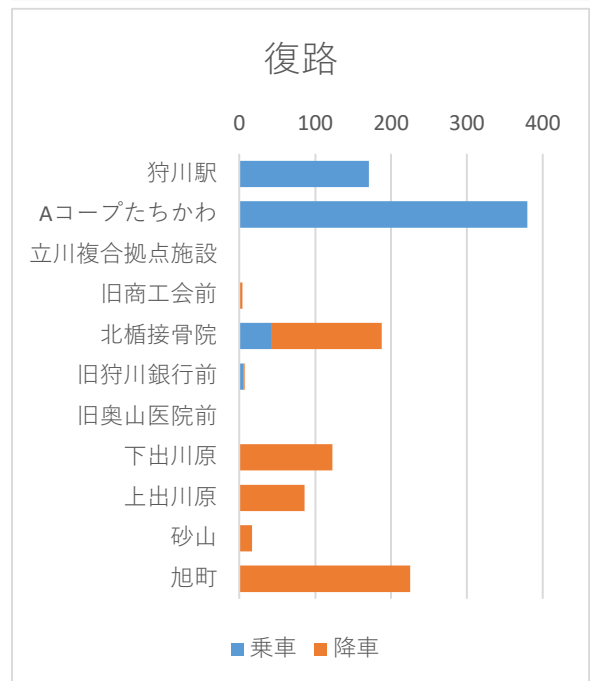
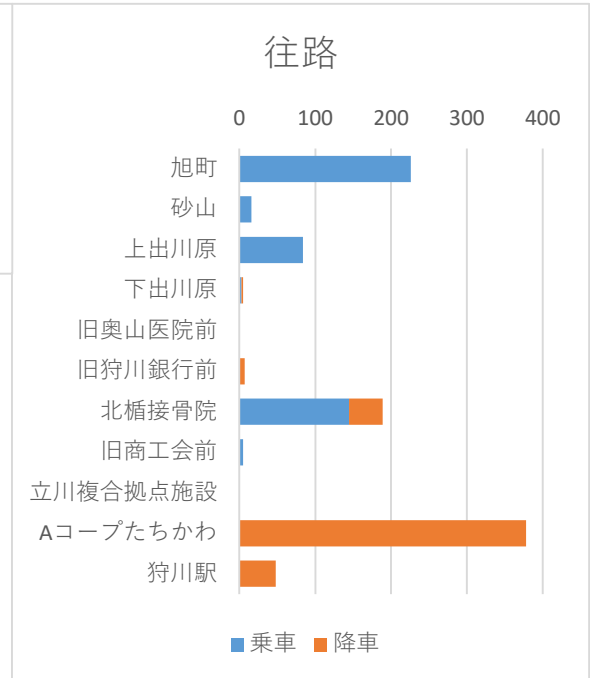
項目	内容	備考
便数	月～金、4往復	H20年7月から
運行者	民間委託 令和6年度 立川タクシー	小型4人乗り、1台運行

(運行の特徴)

- ・ 利用されているバス停が限られている。



便別平均利用者数 (R6 年度) 単位(人)



停留所別乗降人数 (R6 年度) 単位(人)

### 3-4. 町内の移動支援事業等の現状把握

#### (1) 移動支援等支援事業

町内では、ボランティア組織等による移動支援等の事業が行われている。また、まちづくりセンターにおいても各地域の実情に合わせて事業が計画されている。

地域・地区	実施団体・事業内容
余目地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>はっぴいさぼーと（有償ボランティア団体）</li> <li>・余目第一～第三学区の65歳以上の方のみの世帯へ、外出支援を行う。</li> <li>第四まちづくりセンター（和合の里を創る会）</li> <li>・余目第四学区に住む方向けに、便利屋わごう（移動支援（通院等）、買い物代行）の実施</li> </ul>
狩川地区	事業を実施・検討している団体はない
清川地区	<ul style="list-style-type: none"> <li>清川まちづくりセンター（清川地区振興協議会）</li> <li>・移動支援事業（買い物支援事業）を検討</li> </ul>
立谷沢地区	<ul style="list-style-type: none"> <li>立谷沢まちづくりセンター（清流の里立谷沢）</li> <li>・ライドシェア制度の導入の検討</li> <li>・買い物・通院などの支援体制づくりの検討</li> </ul>
その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>なんでもバサールあっでば（(株)イグゼあまるめ）</li> <li>・お買い物代行サービス、イグゼ便利便の実施</li> <li>・新産業創造館を中心に、8キロ超の区域（町内限定）も対応可能</li> </ul>

事業はいずれも、令和7年4月1日現在のもの

(2) タクシー利用助成について

町では、タクシーの利用を助成することで、高齢者、障がい者等の交通弱者の移動支援を行っている。

事業	制度の概要	
	対象者	券面金額・交付枚数
高齢者運転免許証 自主返納支援事業 (環境防災課)	次のすべてに該当する方 (初めて申請する場合) ・有効な運転免許証を自主返納し てから1年以内の方 ・満70歳以上の方	利用券 500円券 ・初年度 40枚以内 ・2～5年目 20枚以内
障がい者社会参加 移動支援事業 (保健福祉課)	次のすべてに該当する方 ・身体障がい者手帳1～3級所有者 ・療養手帳所持者 ・精神保健福祉手帳1～2級所持者 ・特別支援学校に通学している方	タクシー券または給油券 ・タクシー券 600円 年 48枚以内 ・給油券 1リットル分 年 24枚以内
高齢者外出支援事業 (保健福祉課)	次のすべてに該当する方 ・65歳以上の方 ・要介護または要支援認定を受けている方 ・在宅で、寝たきりまたは外出に 車椅子が必要な方 ・介護保険料の滞納がない方	タクシー利用金額の9/10又は8/10 の額 年 24枚以内

事業はいずれも、令和7年4月1日現在のもの

### 3-5. 町内の車移動と町営バスとの比較

本町は南北に細長い地形であるため、最も遠い立谷沢地区は車であっても他の地域・地区に比べて移動距離、時間が著しくかかり、最も小売店等が集まる余目地域まで片道で40分程度要する。JRの駅が清川にあることから鉄道への接続はあまり時間を要しない。

町営バスでの移動は、余目地域は循環路線という仕組み上、地域を大きく一周しているため、車で5分、10分程度の移動であったものが、30分以上要する場合もある。狩川、清川、立谷沢地区では、車よりもさらに時間を要し、立谷沢まちづくりセンターからは63分となっている。町営バスは、運行日、運行時刻が決まっており、便数が少ないことから、免許返納をする人にとっては利便性を感じにくいものとなっている。

【役場⇄まちづくりセンター間の自家用車での移動距離及び時間】

地域・地区	施設	役場⇄ まちづくりセンター		最寄り駅⇄ まちづくりセンター		
		最短 距離	移動時間	最短 距離	移動時間	最寄駅
余目地域	第一まちづくりセンター	2.6km	10分程度	3.4km	10分程度	余目駅
	第二まちづくりセンター	1.9km	5分程度	0.9km	5分程度	余目駅
	第三まちづくりセンター	1.0km	5分程度	1.4km	5分程度	余目駅
	第四まちづくりセンター	6.3km	12分程度	1.2km	5分程度	南野駅
狩川地区	狩川まちづくりセンター	10.1km	15分程度	1.5km	5分程度	狩川駅
清川地区	清川まちづくりセンター	14.6km	25分程度	0.7km	5分程度	清川駅
立谷沢地区	立谷沢まちづくりセンター	24.0km	40分程度	10.0km	15分程度	清川駅
	月の沢温泉北月山荘	33.6km	50分程度	19.8km	25分程度	清川駅

【役場⇄まちづくりセンター間の町営バスでの移動距離及び時間】

地域 地区	施設	最寄バス停	移動時間	路線
余目地域	第一まちづくりセンター	長畑	34分	循環路線
	第二まちづくりセンター	払田	8分	循環路線
	第三まちづくりセンター	三百地	43分	循環路線
	第四まちづくりセンター	第四まちセン	26分	幹線路線
狩川地区	狩川まちづくりセンター	立川複合拠点施設	35分	幹線路線
清川地区	清川まちづくりセンター	清川関所前	50分	幹線路線
立谷沢地区	立谷沢まちづくりセンター	立谷沢まちセン	63分	幹線路線
	月の沢温泉北月山荘	北月山荘	80分	幹線路線

【最寄駅のバス停⇄まちづくりセンター間の移動距離及び時間】

地域 地区	施設	最寄バス停	最寄駅の バス停	移動時間	路線
余目地域	第一まちづくりセンター	長畑	駅前商店街	43分	循環路線
	第二まちづくりセンター	払田	駅前商店街	17分	循環路線
	第三まちづくりセンター	三百地	駅前商店街	33分	循環路線
	第四まちづくりセンター	第四まちセン	余目駅前	11分	幹線路線
狩川地区	狩川まちづくりセンター	立川複合拠点施設	狩川駅	6分	幹線路線
清川地区	清川まちづくりセンター	清川関所前	清川駅前	1分	幹線路線
立谷沢地区	立谷沢まちづくりセンター	立谷沢まちセン	清川駅前	14分	幹線路線
	月の沢温泉北月山荘	北月山荘	清川駅前	31分	幹線路線

## 4. 公共交通の目指す姿

### 4-1. 地域公共交通の現状・課題

地域公共交通の現状を踏まえ、庄内町の地域公共交通の課題を整理する。

**問題①** 路線が多く、運行方法が複雑で利用者に対しわかりにくく、使いづらい。

- ・ 乗換することで市内のどこからでも買い物・通院ができることになっているが、移動時間、待ち時間が長すぎる。
- ・ 運行時刻が限定されていて、都合のいい時間に利用できない。
- ・ 公共施設、商業施設、医療機関の立地の変化（余目地域へ集中したことによる、余目立川間の移動ニーズの増加）に対応できていない。
- ・ 高齢者、学生等への配慮から様々な割引・無償化制度を設けているが、対象が細かくわかりにくい。逆に格差も生まれている。
- ・ 不便であるが無料・割引があるから乗っている状態に陥っている。

**課題①** 利用者がわかりやすい・使いやすい運行・運賃体系にし、利便性向上させる。

- ① 幹線バス（幹線路線）  
日本海総合病院までの延伸を検討（立谷沢地域からの直通化）する。
- ② まちなか循環バス（中心市街地循環線）  
シンプルな運行経路・時刻表を設定する。
- ③ 循環路線4路線、狩川デマンド2路線  
デマンドタクシーへの転換を図る。  
AI予約配車システムを導入し、デマンド運行を行う。
- ④ わかりやすい運賃体系の整備を行う。

**問題②** 鉄道（羽越本線・陸羽西線）と町営バス・デマンドタクシーの位置づけ（役割分担）が不明確

- ・ 循環路線では余目駅への接続に時間がかかりすぎる。
- ・ 幹線バス・まちなか循環バスは、羽越本線・陸羽西線の接続ができない便がある。

**課題②** 鉄道と町営バス・デマンドタクシーの接続を整える

- ・ 循環路線の地域は区域運行にすることで直接駅に行けるようにする。
- ・ 幹線バス・まちなか循環バスは庄内総合高校へ通学者のため、鉄道とダイヤ調整をする。

### 問題③

町営バス・デマンドタクシーについて使い方が分からない。

- ・ 運転免許を返納するための（警察署までの）交通手段がない。わからない。
- ・ 運転免許を返納して初めて公共交通を利用しようとするため、乗り方がわからない。
- ・ 65歳以上半額、70歳以上無料なのに利用は減っている。
- ・ バスのデザインなど統一性がなくわかりにくい。「はっぴーバス」の愛称が浸透していない。



### 課題③

運転免許を返納しても移動に不便や不安を感じない環境づくりを行う。

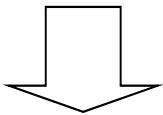
- ・ 運転免許証を返納する前に公共交通の情報に接することができるようにする。
- ・ 循環路線の運行地域は区域運行型デマンドタクシーにすることで直接目的地に行けるようにする。
- ・ 丁寧で継続的な利用促進に取り組む（モビリティマネジメント等）

## 4-2. 目指す地域公共交通体系の姿

町営の広域路線（町外路線）と町内路線について、次のとおりに整理します。その上で、計画の最終年度に目指す地域公共交通の姿を整理します。

### 【現状の交通体系の整理】

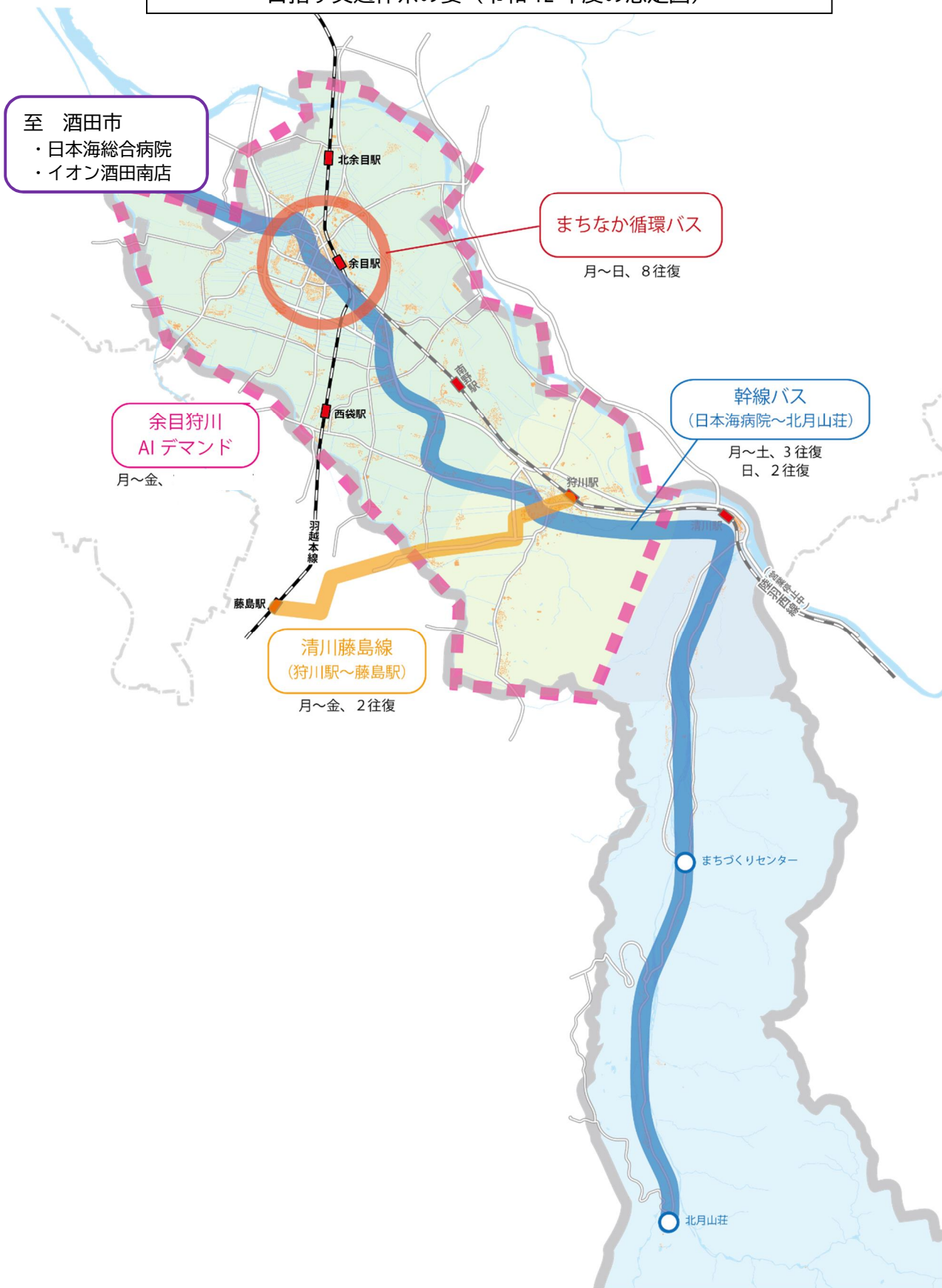
分類	名称
町内幹線	幹線路線
	中心市街地循環線
町内支線	循環路線 4 路線 狩川デマンド 2 路線 ▶町内支線として統合し新交通システム（しょうないデマンド）へ転換する
	余目酒田線 清川藤島線



### 【目指す交通体系の姿】

分類	名称	役割	備考（旧呼称等）
町内幹線	幹線バス	立川地域の生活を支える重要な交通手段、特に清川駅・狩川駅で陸羽西線と接続することで通勤・通学者の生活の足となる路線	幹線路線（1台）
	まちなか循環バス	余目地域の駅、病院、大型小売店等をつなぎ、まちなかを循環する路線	中心市街地循環線（1台）
町内支線	しょうないデマンド	余目地域、狩川地区の点在している集落と、余目地域のまちなか等の地域の主要拠点を繋ぐ交通手段	循環路線 4 路線（2台） 狩川デマンド 2 路線
広域路線	余目酒田線	民間路線バスの路線の継承し町外への交通手段を確保する	
	清川藤島線		

目指す交通体系の姿（令和12年度の想定図）



### 4-3. 基本方針と取組方針

町の公共交通の基本方針は、4-2. 目指す地域公共交通体系の姿で取り上げた将来像を実現するため、第3次庄内町総合計画に示している政策の柱「住みやすく安全で快適なまちづくり」に基づき、基本方針を「住みやすい、住み続けたい町の基盤となる交通体系をつくる」とし、基本方針を達成するために、3つの取組方針を定め、目指す地域公共交通体系の姿を実現するために、8つの事業に取り組んでいきます。

#### 基本方針

### 住みやすい、住み続けたい町の基盤となる交通体系をつくる

#### 【取組方針1】

既存の町営バス・デマンドタクシー網の見直しと改善

#### 【取組方針2】

町外への移動手段の利便性向上

#### 【取組方針3】

だれでも利用しやすい環境整備と利用促進

#### 事業

(1) 既存路線の区域運行型デマンドタクシーへの転換

(2) 公共ライドシェアの検討・支援

(3) 利用しやすく分かりやすい運賃体系への転換

(4) JRと町営バス等の乗り継ぎを可能とするダイヤの設定

(5) 共通乗車券の検討

(6) 日本海総合病院への直通化の検討

(7) 庄内空港との直通交通手段の検討

(8) 利用しやすく分かりやすい運賃体系への転換 【再掲】

(9) モビリティ・マネジメントの考え方に基づく利用促進策の実施

## 4-4. 事業の概要

### (1) 既存路線の区域運行型デマンドタクシーへの転換

- ・ 1便当たりの利用者が少ない循環路線4路線とデマンドタクシー2路線を区域運行型デマンドタクシー（しょうないデマンド）へ転換し、運行している地域を統合する。
- ・ 転換を行う際はAI予約配車システム（アプリ）を導入し、スマートフォンから予約ができるようにし、また、配車も同時に行えるようにすることで効率的な運行になるように努める。
- ・ 手続き、買物、通院に利用できるように乗降拠点を設置する。

### ■見直し案

路線	現在	見直し案
循環路線（小出新田循環線）	町営バス	しょうないデマンド （区域運行）
循環路線（家根合循環線）		
循環路線（狩川循環線）		
循環路線（平岡循環線）		
三ヶ沢狩川線	デマンドタクシー （不定期定路線）	
出川原狩川線		

### ■実施主体と実施時期

実施主体	町 交通事業者（タクシー）					
実施時期	路線	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度
	循環路線 4路線	実証運行 開始	運行エリア の検討 本格運行 開始	（継続）	（継続）	（継続）
	三ヶ沢・出 川原狩川線					

(2) 利用しやすく分かりやすい運賃体系への転換

- ・ 既存路線の区域運行型デマンドタクシーへの転換と共に、利用しやすく分かりやすい運賃体系への転換を図る。
- ・ 距離の長い移動ほど、負担が低減できるように一律の料金を検討する。
- ・ 将来導入が検討されているデジタル行政ポイント(※)、電子商品券を町営バス・デマンドタクシーでも利用可能にする。
- ・ タクシー券との共通化も併せて検討する。

※デジタル行政ポイント：地域活動への参加、または行政サービス利用を促進するために町が利用者に対して付与するポイント制度である行政ポイントを、アプリ等を活用して電子的に付与する制度。取得したポイントを特定の地域の中で流通し参加店舗で使える電子商品券などとして利用できる。

■運賃（使用料）の見直し案

【現在の使用料】

路線	運賃	割引	備考
幹線路線 (立谷沢余目線)	ゾーン制、 150～450円 (1ゾーン150円)	(無料) 70歳以上の町民 障害者手帳所持者とその介助者	回数乗車券 定期券
循環路線4路線 中心市街地循環線	均一運賃 150円	未就学児 中学生の部活動等の利用 庄内町総合高校の生徒 (半額)	回数乗車券
デマンドタクシー 三ヶ沢狩川線 出川原狩川線		65歳以上～70未満の町民 小学生	
デマンドタクシー 余目酒田線 清川藤島線	均一運賃 500円	(無料) 未就学児 (半額) 障害者手帳所持者とその介助者 小学生	回数乗車券

「ゾーン制使用料」

乗車場所	立谷沢地区	清川・狩川地区	余目地域
立谷沢地区	150円	300円	450円
清川・狩川地区	300円	150円	300円
余目地域	450円	300円	150円

【使用料の見直し案】

路線	運賃	割引	備考
幹線バス	均一運賃 200円	(無料) 障害者手帳所持者とその介助者 未就学児 中学生の部活動等 (100円) 小学生、中学生、高校生	
まちなか循環線			
デマンドタクシー しょうないデマンド 余目酒田線 清川藤島線	均一運賃 500円	(無料) 未就学児 (300円) 障害者手帳所持者とその介助者 小学生	

廃止を検討する割引・無料制度

- ・ 65歳以上～70歳未満の町民の方を半額にする制度
- ・ 70歳以上の町民の方を無料にする制度
- ・ 山形県立庄内総合高校の生徒を無料にする制度
- ・ 定期乗車券
- ・ 回数乗車券

距離の長い移動ほど、負担が低減できるような使用料に制度の見直しを行う。

■実施主体と実施時期

実施主体	町 交通事業者				
	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度
実施時期	運賃体系 見直し	(継続)	(継続)	(継続)	(継続)
		デジタル行政 ポイント 電子商品券 の導入検討	デジタル行政 ポイント 電子商品券 の導入	(継続)	(継続)
			タクシー券の 共通化の検討	(継続)	(継続)

(3) 公共ライドシェアの検討・支援

- ・ 公共ライドシェア(※)についての地域住民の理解を深め、実施を検討したい地域組織へ情報提供や支援を行う。

※公共ライドシェア：交通事業者の理解を得て、地域における輸送手段の確保が必要な場合に、必要な安全上の措置をとった上で、市町村やNPO法人等が、自家用車を用いて提供する運送サービス。

■実施主体と実施時期

実施主体	町 地域運営組織 交通事業者					
実施時期	地域	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度
	立川地域	勉強会の実施	(継続)	(継続)	(継続)	(継続)

(4) JRと町営バスとの乗り継ぎを可能とするダイヤの設定

- ・ JRと町営バスとの接続を充実させ、JRと町営バスやデマンドタクシー両方の利用促進につなげる。
- ・ 幹線バス・まちなか循環バスは庄内総合高校へ通学者のため、鉄道とダイヤ調整をする。
- ・ 余目地域、狩川地区はしょうないデマンドに転換することで直接駅に行けるようにする。

■実施主体と実施時期

実施主体	町 交通事業者					
実施時期	路線	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度
	幹線バス まちなか循環線	路線時刻表見直し	(継続)	(継続)	(継続)	(継続)
	しょうないデマンド		(継続)	(継続)	(継続)	(継続)

(5) 共通乗車券の検討

- ・ 町営バス・デマンドタクシーと他の公共交通機関で利用できる共通の乗車券等の仕組みを検討し、利用促進につなげる。

■実施主体と実施時期

実施主体	町 交通事業者				
実施時期	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度
			共通券 の検討	(継続)	(継続)

(6) 日本海総合病院への幹線バス直通化の検討

- ・ 幹線バスを日本海総合病院まで延長し、乗換を行うことなく移動できるようにし、利便性を向上させる。
- ・ 立谷沢地区からの移動時間の短縮を図る。

■実施主体と実施時期

実施主体	町					
実施時期	路線	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度
	幹線バス		直通化の 検討	直通化の 実施	(継続)	(継続)

(7) 庄内空港との直通交通手段の検討

- ・ 庄内空港から直接町に訪れることができる交通手段を創設することにより、移住者、関係人口(※)が訪れやすい町をつくる。

※ 関係人口：移住した「定住人口」でもなく、観光に来た「交流人口」でもない、地域や地域の人々と多様に関わる人々を指す。

■実施主体と実施時期

実施主体	町、交通事業者				
実施時期	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度
				直通交通手 段の検討	(継続)

(8) 利用しやすく分かりやすい運賃体系への転換 【再掲】

- ・ 既存路線の区域運行型デマンドタクシーへの転換と共に、利用しやすく分かりやすい運賃体系への転換を図る。
- ・ 距離の長い移動ほど、負担が低減できるように一律の料金を検討する。
- ・ 将来導入が検討されているデジタル行政ポイント(※)、電子商品券を町営バス・デマンドタクシーでも利用可能にする。
- ・ タクシー券との共通化も併せて検討する。

(9) モビリティ・マネジメントの考え方に基づく利用推進策の実施

- ・ 町営バスの車両は路線ごとに大きくデザインが異なり、町営バスとしての統一感がないため、一目見てどこに行くか、何の路線かわかるような車両のラッピングを行う。
- ・ 公共交通を移動の選択肢として認識してもらい、また、自動車運転免許を返納しやすい環境づくりとして、町営バス・デマンドタクシーの乗り方講座を実施し、公共交通への忌避感を和らげる。実施に当たっては、高齢者の交通安全教室や、百歳体操など他事業と連携して行う。
- ・ 現在行っているバスの運行情報をインターネット上でも容易に検索できるようにするための、GTFS（標準的なバス情報フォーマット）を活用した運行ルートや時刻表のオープンデータ化を継続して実施し、積極的に情報発信する。
- ・ 町公式HPにおける情報発信についても適切に行う。
- ・ 現在発行している総合情報誌を見直し、一冊でバスの乗り方、デマンドタクシーの使い方（予約方法）、運行する車両の種類、運賃（払い方を含む）、路線、時刻が初めて利用する方でも分かりやすい総合情報誌を作成する。

■実施主体と実施時期

実施主体	町、社会福祉協議会等				
実施時期	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度
	時刻表のデザイン統一	わかりやすい車両ラッピング	(継続)	(継続)	(継続)
	出前講座の実施	(継続)	(継続)	(継続)	(継続)
	GTFSデータの更新	(継続)	(継続)	(継続)	(継続)
	町公式HPの適切な更新	(継続)	(継続)	(継続)	(継続)
	総合情報誌の内容見直し	(継続)	(継続)	(継続)	(継続)

## 5. 計画の推進

### 5-1. 評価指標の設定

この計画における4-3に記載した取組方針と事業についての、成果状況を評価するため、評価指標を設定する。

#### 【評価指標】

指標		現状値 令和6年度		
		うち 町内幹線	うち 町内支線	うち 広域路線
公共交通の年間利用者数	22,294人	15,376人	5,412人	1,506人
人口あたりの利用回数	1.2回			
公共交通の収支率	1.8%	0.9%	0.4%	14.0%
公共交通に対する財政負担額	40,163千円			
利用者一人あたりの財政負担額	2,080円	1,249円	3,293円	2,080円

指標		目標値 令和12年度		
		うち 町内幹線	うち 町内支線	うち 広域路線
公共交通の年間利用者数	25,000人以上	15,000人以上	7,500人以上	2,500人以上
人口あたりの利用回数	1.2回以上			
公共交通の収支率	13.0%以上	10.0%以上	17.0%以上	8.0%以上
公共交通に対する財政負担額	46,712千円以下			
利用者一人あたりの財政負担額	1,870円以下	1,310円以下	2,340円以下	3,840円以下

#### ※特記事項

広域路線として整理した「清川藤島線」は令和7年度に整備されたため、現状値（令和6年度）には含まれていない。目標値（令和12年度）は「清川藤島線」の利用者数、決算状況等を含んだ数値となっている。

【指標について】

指標	概要
公共交通の年間利用者数	幹線バス、まちなか循環線、しょうないデマンド、デマンドタクシー余目酒田線、清川藤島線の年間(4月～3月)利用者の合計人数です。
人口あたりの利用回数	人口あたりの利用回数は交通効率と需要を測る指標です。高いほど、効率性がよいと言えます。 公共交通の年間利用者数を3月31日時点での住民基本台帳人口で除して算出します。
公共交通の収支率	運行経費と使用料（運賃）収入の比率を表す指標で、次の式で算出します。 収支率（％）＝使用料（運賃）収入÷運行経費×100
公共交通に対する財政負担額	運行経費（運行委託料・車両リース料、車両修繕費等）から利用者が負担した使用料（運賃）を引いたもの。
利用者一人あたりの財政負担額	公共交通に対する財政負担額を公共交通の年間利用者数で除して算出します。

## 5-2. 評価指標の方法

本計画は、計画の策定、実施、評価・検証、改善検討のPDCAサイクルを毎年実施することで、事業の効果的な推進を図ります。評価・検証にあたっては、評価指標をもとに事業実施状況やその効果を検証することとします。特に、令和9年度までに計画している既存路線の区域運行型デマンドタクシーへの転換（しょうないデマンド）は公共交通に係る施策の大きな変化です。これに伴い町内の人の移動が大きく変わることが予想されます。このことから、年度の途中であっても必要に応じて計画の見直しも行うこととします。

本計画の推進にあたっては、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく法定協議会として庄内町地域公共交通会議を位置づけ、計画に基づく施策・事業の実施・調整、評価及び見直しを行います。会議は毎年度2回程度開催し、年度前半には当年度に実施する事業についての協議、年度後半には当年度に実施した事業の評価及び次年度実施する事業の方針や予算に関する協議を実施します。また、本会議では、地域住民、行政、交通事業者、関係機関が連携し、各主体が役割を果たすことで目指す姿の実現を目指します。

# 庄内町地域公共交通計画

(令和8年度－令和12年度)

令和8年3月 日

庄内町企画情報課まちづくり移住係

(庄内町地域公共交通会議 事務局)

〒999-7781 庄内町余目町132番地1

電話：0234-42-0162

## 庄内町地域公共交通計画（案）に関する意見募集の結果について

令和8年3月16日  
庄内町企画情報課

- 1 意見募集期間 令和8年2月2日（月）から2月24日（火）まで
- 2 意見提出人数 1人
- 3 意見提出件数 8件
- 4 提出意見と意見に対する考え方

番号	意見	意見に対する考え方
1	最初に、平成18年に旧町の公共交通を統合して整備し、現在に至っているが、その間20年間一度もこの「庄内町地域公共交通計画」の策定はしてこなかったのですが？その背景と理由をご説明お願いします。何を基準に、計画を策定し、予算を組み、地域の交通事業者と連携してきたのか。指標もなかったのか？	<p>公共交通政策については令和2年に改正された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）」により「市町村は主体的に地域公共交通の活性化・再生に取り組むように努めなければならない」と明示され、地域公共交通計画の策定は努力義務とされています。</p> <p>庄内町は令和2年4月に設置された「山形県地域公共交通活性化協議会」に参画し、県と市町村が合同で山形県地域公共交通計画（令和3年度～令和7年度）を策定しています。</p> <p>それ以前も、県、関係機関、交通事業者、地域と一体となって総合計画や過疎計画の中で公共交通について事業を位置付けおりましたが、町営バス利用者の減少に歯止めがかからない状況があり、町の現状を分析し、長期的な視野で公共交通分野単独で具体で実効性のある計画を策定する必要が生じたため計画を策定することしました。</p>
2	<p>P4. 計画の位置づけの表に、「庄内町地域公共交通計画」とした方がいいのでは・・・</p> <p>さらに、本計画推進にあたっては、法定協議会として庄内町公共交通会議を</p>	<p>「地域」を追記します。</p> <p>「計画の位置づけ」に「公共交通会議」を記載する必要はないと考えています。</p>

	位置づけ (P45) とあります。表の左側に、きちんと⇔評価 [庄内町公共交通会議] と記載してはどうでしょうか。	
3	<p>また、表の左側に2つの連携計画があります。「第3期庄内町まち・ひと・しごと創生総合戦略」の中の<u>戦略施策4-1地域コミュニティの活性化と交通ネットワークづくり</u>では、<u>地域公共交通ネットワークを構築し、交通弱者の支援及び交通空白地帯の解消を図るとともに、<u>二次交通として利用させることも想定し、観光振興にも繋げる</u></u>としています。</p> <p>P44、年間利用者数の目標値令和12年度<u>25,000人以上</u>(令和6年度現状値22,294人)とした背景にはどのような構想があるのでしょうか？人口減少、高齢化が進む中での目標の設定の仕方をご説明下さい。</p>	<p>第3期庄内町まち・ひと・しごと創生総合戦略との整合性が図れるように調整しています。</p> <p>現状は住民が求めるサービスと提供する公共交通施策に乖離があるため利用者が減少していると理解しています。計画の目標値は、計画に基づいて事業を展開することで利用者の確保は可能であると判断し、人口減少、高齢化が進む中にあっても増額を見込み設定しています。</p>
4	<p>P44、公共交通の収支率令和12年度<u>13.0%以上</u>(令和6年度現状値1.8%)、<u>財政負担額46,712千円以下</u>(令和6年度現状値40,163千円)を具体的に説明して下さい。</p> <p>連携している交通事業者との車リース代、人件費等、よくわかりません。具体的にお願いします</p>	<p>財政負担額は町営バス、デマンドタクシーの運行に係る費用(運行委託料・車両リース料、車両修繕費等)から利用者が負担した使用料(運賃)を引いたものです。</p>
5	<p>人口あたりの利用者数、<u>1.2人以上</u>とは？(基準値の出し方)</p>	<p>人口あたりの利用者数は交通効率と需要を測る指標です。高いほど、効率性がよいと言えます。</p> <p>町営バス・デマンドタクシーの利用者数を3月31日時点での住民基本台帳人口で除して算出しています。</p>
6	<p>P41(現在)とP42(見直案)を比較した場合、利用者数の推移(P14)、利用目的が明らかなので、私はこの<u>使用料の見直し案</u>に賛成します。また、<u>同時に廃止</u></p>	<p>町広報、HP等により全町民へ理解が得られるよう周知を図っていきます。</p>

	<p><u>を検討する割引・無料制度の内容も、今後、この計画を持続されるためには、必要な措置だと理解します。</u></p> <p>どうか、利用者のみならず、全町民むけ段階的に周知の徹底(メリット・デメリット)をお願い致します。</p>	
7	<p>P29、町内の移動支援・買物支援事業等の現状をみても、地域格差があります。</p> <p>庄内余目病院(健康友の会)の送迎バス、成澤医院(清川)独自での送迎、はっぴいさぼーと、便利屋わごう、その地域にあった支援サービスを、町は、どのように応援していきますか?安全や補助の面で具体的に。</p>	<p>町内の移動支援・買物支援事業等については、必要な情報提供を行うと同時に、事業主体からの要望を確認しながら適切な支援を行っていきたいと考えています。</p> <p>町営バス、デマンドタクシー事業で対応しきれない部分を協働と参画のまちづくりの方針のもと各事業主体が、実施するという仕組みを構築していきたいと考えています。</p>
8	<p>私は、去年3カ月間治療のため、<u>デマンドタクシー(余目駅ー日本海総合病院)</u>を利用させて頂きました。時間帯によっては、1人の時や4人の時もありました。一本でいけるこの制度があつて本当に有難いと感謝しております。利用者のなかには、立谷沢地域からスクールバス(無料)に乗り、立川複合拠点施設で、はっぴーバスに乗り換え、JR余目駅からデマンドタクシーで、病院に月1度通っている方もおりました。できれば、乗り換え時間の負担を軽減し、立川複合拠点施設からも一本で行けるように改善をお願いします。</p>	<p>公共交通計画に位置付けている日本海病院への直通化の実現に向けて調整していきます。</p>