

大仙市の新しい地域公共交通計画

大仙市地域公共交通活性化再生総合連携計画

～地域で支え合う、長寿社会に対応した地域公共交通～



—平成20年2月—

大仙市地域公共交通活性化再生協議会

目 次

I 序 論

1. 目的及びこれまでの経緯 2
(市総合計画策定、これまでの経緯など)
2. 現状と課題の整理 3
(社会的潮流、公共交通の現状と課題、アンケートによる市民の意向等、課題の整理など)

II 基 本 計 画

1. 基本目標と基本方針 1 2
(課題の整理に基づき、基本目標と方針の決定・方向性の明確化など)
2. 基本方針に基づく各施策の方向性 1 4
(役割と方向性・目的の明確化、各地域における方向性など)

III 付 属 資 料

1. 実施計画
2. 地域交通に関するアンケート
3. 大仙市地域公共交通活性化再生協議会委員名簿

I 序 論

1. 目的及びこれまでの経緯

(1)計画の目的

本市は平成17年3月22日、大曲市、神岡町、西仙北町、中仙町、協和町、南外村、仙北町、太田町の1市6町1村が合併して誕生、平成18年3月に「人が生き人が集う夢のある田園交流都市」を将来都市像とする総合計画を策定した。

そのなかで、生活バス路線については通学や通院のために最低限必要な路線の存続をバス事業者に要望し、路線の維持確保に努めるとともに、公共交通空白地域において実施されている乗合タクシーやシャトルバス等の運行形態を検証し、市全体を視野に入れた新たな交通システムを検討していくとしている。

本計画は、本格的な少子高齢社会の進展の中で、公共交通を取り巻くニーズや環境の変化に的確に対応した新たな地域公共交通システムの構築に努めるものとする。

(2)これまでの経緯

生活バス路線については運行維持を図るため、バス事業者に対し維持費の経費負担などの支援を行い、路線の存続を図っている。

また、合併前の旧市町村で実施していた大曲地域の循環バスや乗合タクシーの試験運行、西仙北地域での患者輸送バス、中仙地域での乗合タクシー、太田地域でのシルバーシャトルバスのほか、小中学生等のスクールバスや市民バスなどを継続して運行している。

平成18年10月の道路運送法の改正により、地域のニーズに応じた交通体系の整備が求められ、秋田県では大館市、男鹿市のほか本市をモデル地域として指定し、地域交通のあり方についての検討を進めることとなり、これと歩調を合わせ、本市でも交通空白地域の解消等に向けた交通手段のあり方について検討するため、平成19年3月には交通関係者、市民、行政などで構成する「大仙市地域公共交通会議」を設置した。

また、平成19年4月には、公共交通空白地域の解消を視野に入れ、新たな地域公共交通システムを構築するため、庁内に「地域交通対策チーム」を設置した。

なお、平成19年2月には市民2,000人に対して「地域交通に関するアンケート調査」を実施し、60%の回答を得ている。

(市民アンケートの結果については、「Ⅲ 付属資料」に掲載)

2. 現状と課題の整理

(1) わが国の公共交通

1) 現状

鉄道やバス、タクシーなどといったいわゆる公共交通機関は、これまで私たちの大切な移動手段として発達し、全国の隅々に至るまで運行されてきた。

しかし、昭和40年代以降自家用車（マイカー）が普及し、その利用者は急激に減少した。事業者の経営状態は徐々に悪化し、全国に張り巡らされていた鉄道やバスは縮小あるいは運行本数が減少され、公共交通機関による移動が不便になり、利用者がさらに離れていくといった悪循環が、主に地方を中心として見られるようになった。

マイカーブームの進展は、交通渋滞の慢性化や交通事故の増加、エネルギー資源の枯渇、自然破壊を生むとともに、高齢化、核家族化、共働き世帯の増加、住宅や買い物施設の郊外化などと相まって、車の運転ができない高齢者や子どもの移動手段を奪うこととなった。

さらなる少子・高齢化が進むなか、このような諸課題の有効な解決策として、公害を抑え、鉄道やバスのように一度に多くの人や物を運ぶことが出来る公共交通の存在や意義が見直されてきた。

2) 公共交通における規制緩和

平成12年の道路運送法の改正に伴い、不採算（赤字）バス路線に対する補助制度の基準が見直され、平成14年には乗合バス及びタクシー事業に対する国の需給調整がなくなり、免許制から許可制に移行し、新規参入や撤退・廃止などが原則的に自由化された。

さらに平成18年10月に同法が改正され、コミュニティバス、乗合タクシー等の普及促進や市町村バス、NPOによるボランティア有償運送の制度化を、地域公共交通会議を設置することで容易とした。これらと並行して進められた国の地方公共交通に対する国の補助金・交付金の制度変更もあって、少なからぬ不採算路線が廃止や見直しを余儀なくされてきた。

モーターゼーションの一層の進展、市町村合併が進む現在、それらを織り込んだ上での地域公共交通のあり方を再考する必要がある、廃止されたバス路線を補うために代替の公共輸送サービスを提供したりといった代替手段を講じている。

しかし、いずれの取り組みもまだ手探りの状態にあるため、住民と行政が一体となってそれぞれの地域に適した公共輸送サービスを考え、維持するための努力を現在も重ねている。

3) 廃止代替バス対策

路線バスは、「決められた経路を決められた時刻で運行し、不特定多数の輸送需要に応えるもの」とされているが、近年、特に地方では利用者数の減少により「不特定多数」から「特定少数」の乗り物に移行してきた。利用者の減少により路線バスが廃止され、その代替交通手段として同じように大型「バス」を運行している事例も見かけるが、利用者が増えたとする声は聞かれない。

そこで、地域に適した乗合運行手段を導入する工夫がされ、利用者がある場合のみに運行するデマンド型運行、車両の小型化により運行経費を削減しつつ運行範囲を拡大するなどといった事例が現われてきた。

4) 地域公共交通の具体的な運行形態

① コミュニティバス

主に地方公共団体が路線の計画や運営の主体となり、在来のバスが運行されていない交通空白地域や採算性の問題で在来のバスが運行できなくなった地域を中心に、地域住民のニーズに則し、利便性の向上を目的として導入されるバス。

② 乗合タクシー

市街地から空港までの乗合タクシーや深夜の時間帯に運行するもの、または過疎地域の交通手段となるものなど多様。

③ デマンド型乗合タクシー

利用者が電話で予約し、あらかじめ定められたエリア内の乗降地点を伝え、複数の予約をとりまとめ、定額料金で、他の乗客と乗合ながら希望する場所から場所までの移動を提供する。

④ 市町村有償運送(市町村が運行する旅客運送)

バス事業者が、一般乗合自動車運送事業による地域の生活に必要な旅客輸送が困難な場合に、市町村自らが行う有償運送。

- ・市町村バスによる交通空白地域の住民の旅客輸送
 - ・市町村福祉輸送とは、登録制による身体障害者、要介護認定者等の外出支援のための個別輸送
- ※運行する場合は、地域公共交通会議での合意が必要。

⑤ 過疎地有償運送及び福祉有償運送(NPO法人等が行う旅客輸送)

一般乗合自動車運送事業による地域の生活に必要な旅客輸送が困難な場合に、一定の要件を満たしたNPO法人、社会福祉法人等が行う自家用自動車を使用した有償旅客運送。

5) 全国の公共交通対策事例

① 福島県保原町の例

デマンド型乗合タクシー(ほばらまちなかタクシー)の運行

福島県保原町は人口約25,000人、福島市に隣接したベッドタウン。

保原町では近年、高齢者や中山間地域の移動手段確保、また、中心商店街の活性化も必要とされていたことから、町と商工会が主体となってデマンド(需要・要求)型、各家庭の前まで向かうシステムを導入、地元タクシー事業者との委託による乗合タクシーを運行している。

これによって、町内で運行されていた社会福祉協議会の福祉バスが廃止された。

② 岩手県雫石町の例

デマンド型乗合タクシー(しずくいしあねっこバス)の運行

岩手県雫石町は人口約19,000人、秋田県と隣接し観光産業や農業が盛んな町である。

雫石町では平成16年3月、町の大部分のバス路線が不採算を理由に廃止されたことから、代替輸送手段として地元NPO法人が主体となり、地元タクシー事業者との委託によるデマンド型乗合タクシーを運行している。

デマンド(需要・要求)に応じて小型車両による路線バスを運行するシステムであり、乗降場所(停留所)を決め運行、配車システムを既存のタクシー事業者が保有するシステムで対応できることから、運営経費が軽減されている。

現在、町の中心部を起点にして各地域に向かう5路線が運行されている。

③ 徳島県上勝町の例

有償ボランティア輸送事業の実施

上勝町は人口約2,100人、標高100~700mの間に大小55集落を有する山村である。過疎化が進むなか、バス・タクシー等の交通弱者の移動手段が縮小していることから、町の登録ボランティアと自家用車等を活用し、路線バスへのアクセス、診療所や買い物等のための移動サービスを、構造改革特区の認定を受け有償ボランティア(主にシルバー人材センター)輸送事業で実施している。

(2)大仙市の地域公共交通

1)市の現状と課題

本市の地域公共交通は、鉄道については奥羽本線や田沢湖線が通り、乗合バスについては大曲駅隣接のデパートを起点に放射状に広がっている。

鉄道及びバス利用者については、自家用車の急速な普及や少子化に伴う通学者の減少、人口減少により全国の例と同様に利用者が激減している。

輸送需要の減少から、特にバス会社は赤字経営を余儀なくされ、路線の維持が困難になっていることから、公共交通機関を利用せざるを得ない人々の足の確保が大きな問題となっている。

本市では、バス路線の維持のため、経営改善努力を前提として助成措置を講じ、バス事業の自立と地域住民の足の確保に努めているが、その年間経費が、厳しい財政状況のなか約1億3千万円に達している。今後さらに、負担の増加が見込まれている。

また、合併前から旧市町で行なわれていた、大曲地域の循環バス及び乗合タクシー、中仙地域の乗合タクシー、太田地域のシルバーシャトルバスを継続運行するため年間約2千6百万円の予算を計上している。しかし、地域により利用料金等、サービス内容などにバラツキがあるため総合的な見直しが必要となっている。

さらに、それ以外にも、公共交通機関が通っていない公共交通空白地域があり、その解消のための交通システムの構築が重要な課題となっている。

2)市で実施している交通事業(代替バス等対策)の現状と課題

●大仙市循環バス運行事業(大曲地域)

- ・平成13年8月通年運行開始
- ・実施主体：大仙市　　・運行主体：羽後交通株式会社
- ・運行：　1系統（大曲花火競技会の前日2便と当日全便運休。それ以外は毎日運行）
- ・便数：　1日8便（一周　9.7キロ、約40分）
- ・運賃：　1回の利用につき100円（未就学児童は無料）
- ・利用者数：　延べ36,675人（1便あたり12.6人）
- ・市負担額：　6,786,200円

天気状況などの影響もあるが、近年、利用者が横這い傾向にあり、商店街の活性化等とあわせバス利用者の促進が課題となっている。また、現在の運行ルートは1路線のみで、利用者からは逆回りのルートもあれば便利だという意見もあり、今後の課題となっている。

●乗合タクシー試験運行事業(大曲地域)

- ・実施主体：大仙市　　・運行主体：市内タクシー業者
- ・平成16年　夏期・冬期の試験運行実施（平日のみ）
- ・平成17年、18年　冬期の試験運行実施（平日のみ）

- ・実施地区：内小友地区の一部（中田、宮林、大嶋）、
四ツ屋地区の一部（了徳、水呑場、新谷地、原野）、松倉地区
- ・便数：平成17年度 「行き」 3便（午前8時・8時30分・9時）
「帰り」 4便（午前11時・午後0時・午後13時・14時）
平成18年度 「行き」 2便、「帰り」 3便で試験運行実施
- ・利用方法：定時定路線（運行時間、運行路線、乗降所を決めて）
利用者は登録制（市より乗車証発行）、年齢制限は無し。
- ・料金（個人負担）：内小友、四ツ屋地区 1回（片道） 500円
松倉地区 1回（片道） 800円
- ・利用者数：内小友地区 延べ372人、 四ツ屋・松倉地区 延べ242人
- ・市負担額：内小友地区 361,500円、 四ツ屋・松倉地区 419,200円
- ・平均乗合率：内小友地区 1台あたり 1.7人、 四ツ屋・松倉地区 1台あたり 1.3人

現在は通年運行に移行するための試験運行として実施しているが、乗合（1台 4人）という観点からみると乗合率が低いため、事業として通年運行に移行できるのかという問題がある。また、依然と空白地域が存在していることから、その他の地域から運行の要望がある。

●へき地患者輸送事業(西仙北地域)

- ・昭和53年7月運行開始
- ・実施主体：大仙市 ・運行主体：大仙市
- ・運行定義：医療機関（病院及び一般診療所）のない地域で、当該地域の中心的な場所を起点として、概ね半径4kmの区域内に人口50人以上が居住している地域であって、かつ容易に医療機関を利用することができない地域。
※容易に医療機関を利用できない地域とは、夏季の交通事情が定期交通機関が3往復以下、または4往復以上であるが医療機関まで行くのに1時間を超える場合。
- ・輸送路線：①大沢郷第1地区（大場沢、滝ノ沢、秋通、小戸川、下戸川）
毎週火曜日
②大沢郷第2地区（大場台、布又、板繁、円行寺、八木山）
毎週金曜日
③大沢郷第3地区（椒沢、正手沢）・強首第1地区（木売沢、江原田金山沢、九升田） 毎週木曜日
それぞれ午前9時から午後3時までの1日1回運行。
- ・利用方法：各地区に世話人1名を配置し、地区住民から利用申込のあった場合、人員をとりまとめ運行日前日に健康増進センター西仙北分室へ申し込む。
- ・輸送料：無料
- ・利用者数：①大沢郷第1地区 延べ644人
(H18) ②大沢郷第2地区 延べ553人
③大沢郷第3地区、強首第1地区 延べ459人
- ・輸送経費：426千円

平成20年3月末に生活バス路線である強首線が廃止となる見込であり、これにともなう検証が必要となっている。

●乗合自動車利用助成事業(中仙地域)

- ・平成12年4月運行開始
- ・実施主体：中仙タクシー　　・運行主体：　中仙タクシー
- ・運行路線：5路線（路線毎に運行回数が異なる）
- ・利用方法：定時定路線により中仙タクシーが運行する区間の運行料金の200円を超えた額を利用者に対して市が助成する。
- ・料金：区間ごとに300円、600円、800円（個人負担は200円）に設定。
- ・利用者数：区間 ①大神成自治会館～羽後長野駅　延べ4,025人　（1日4回）
 ②大神成自治会館～公立角館病院　延べ3,604人　（1日5回）
 ③北中荒井～公立角館病院　延べ3,209人　（1日4回）
 ④中野口会館～羽後長野駅　延べ1,259人　（1日2回）
 ⑤中野口会館～公立角館病院　延べ1,765人　（1日3回）
- ・市負担額：①　2,353,800円　　②　3,211,600円　　③　1,847,800円
 ④　　673,600円　　⑤　　977,800円

平成15年に要綱の改正を行い、利用者負担金の引き上げ（100円から200円へ）を行っている。病院や買い物に片道200円で行くことが出来ることから、住民にとって生活交通手段として必要不可欠となっているが、市の助成金が増える状況にあること、他地域とのバランスから利用者負担について検討する必要がある。

●シルバーシャトルバス運行事業(太田地域)

- ・平成8年4月運行開始
- ・実施主体：大仙市　　・運行主体：　羽後交通株式会社
- ・運行路線：10路線　1日2回（月曜日～金曜日の5日間で全集落を運行）
 各集落と診療所、中里温泉を往復運行。
- ・利用方法：利用するためには「乗車証」が必要。
 ①60歳以上の高齢者には無条件で「乗車証」を発行。
 ②60歳未満で障害がある方と付き添いの方は交付申請により発行。
- ・運賃：無料
- ・利用者数：延べ21,483人（1日当り89人）
- ・市負担額：8,226,802円（10路線合計）

事業開始から10年が経過し、利用者の固定化が見られる。利用者にとっては無料のため利用しやすいが、市の財政負担が大きい。有料化した場合は道路運送法による許可申請等の対応が必要となるほか、乗合のため利用者を限定した運行ができなくなる。

●スクールバス

小中学校児童・生徒の通学難の解消を図る目的で、概ね小学生4km、中学生6kmを基準に、合併前の旧市町村が実施してきた内容を引き継ぎスクールバスを運行している。

また、スクールバスを利用することができない遠距離通学者に対しても同様に、路線バス定期券やタクシーチケット等の補助を行っている。

協和地域では旧協和町が実施してきた事業を引き継ぎ、一般の利用者を含めた小中学校遠距離児童・生徒通学バス運行事業をバス事業者に委託し、生活バス路線の維持に努めている。また、一部の地域では、幼稚園児に対してもスクールバスを運行している。

スクールバスについては、地域によってバラツキが見られることから、少子化や小中学校の統合、幼稚園の法人化などを見据えたルールの統一化が課題となっている。

●市民バス(庁用バス等)

市民バス(庁用バス等)については利用目的等の統一を図りつつ、総合支所間で利用状況や運行管理、車両管理などの一元化に努める。

生活バス路線廃止などに伴う代替や公共交通空白地域の解消手段として、市民バスによる運行事業も想定されることから、市民バスの集中管理が課題となっている。

3)公共交通空白地域の現状と課題

本市では鉄道駅から概ね700m以上、若しくは路線バスの乗り入れがなく最寄りのバス停までの距離が概ね300m以上の公共交通空白地域は、平成19年4月1日現在、大曲地域で49行政区5,472人、神岡地域で11行政区1,831人、西仙北地域で38行政区3,475人、中仙地域で20行政区1,498人、協和地域で4行政区146人、南外地域で22行政区2,050人、仙北地域で28行政区3,349人、太田地域で36行政区4,663人の合わせて208行政区22,484人で、市全体の25%近くになっている。また、本市の高齢化率は29.57%であるが、公共交通空白地域に住む65歳以上の高齢者は6,966人で30%を超えている状況にある。

廃止された生活バス路線への代替手段や公共交通空白地域に対する交通手段として、合併前の旧市町村で実施してきた患者輸送バスや乗合タクシー、シルバーシャトルバスなどの交通事業を引き継いで実施している。しかし、公共交通機関が通っていない公共交通空白地域がまだ残っていることから、高齢者や通学者など自家用車を持たない交通弱者に対する交通システムの検討が重要な課題となっている。

4)その他の公共交通の現状と課題

鉄道については秋田新幹線が開業し、また、在来線である奥羽本線、田沢湖線については市民の生活に欠かすことのできない交通手段として、通勤・通学者や高齢者などに広く利用されている。

しかし、市民からは利用したい時間帯に合う電車がいないなどの意見があり、ダイヤ改正や

電車の増発等により利便性の向上を図る必要がある。加えて、山形新幹線大曲延伸の早期実現を図るため、奥羽南線の複線化による高速化と利便性の向上に向けた整備が求められている。

また、タクシー事業については、鉄道、バス以外の身近な公共交通機関であるが、自家用車の普及や社会経済情勢の変化などから利用者の増加が見込めず、バス事業同様に厳しい経営が続いており、利用者へのサービス向上や経営の見直しなどが課題となっている。

5) アンケート結果による市民の意向

平成19年2月、18歳から79歳までの市民2,000人を対象に、アンケート調査を実施し、1,189人から回答があった。(回答率59.5%、資料Ⅲ参照)

- ▼ 回答者の75%以上が自動車運転免許を持っており、このうち8割以上が何らかの形で自由に使える自動車を持っていると回答している。
- ▼ 回答者の約19%が71～75歳まで、約17%が66～70歳まで、約15%が76～80歳まで運転を続けたいと考えている。また、一生続けたいという回答も約13%あった。
- ▼ 回答者の8割以上が、普段バスを利用せず、利用者はわずか1割であった。
- ▼ 将来、自動車の運転が不安になった場合でも自ら運転すると4%が回答しているが、やはり家族等の車に便乗が4割強、次いでバス・鉄道、タクシー利用となっている。
- ▼ 8割弱が外出したいときに適当な交通手段がいつもあると答えている。外出手段がないと答えたのは1割程度だった。
- ▼ 回答者の5割以上がバス事業者に対する公的助成を維持すべきと考えているが、2割は縮小・必要なしという回答、逆に増額するべきは1割程度であった。
- ▼ 回答者の約8割が、赤字バス路線廃止後の代替交通サービスは必要と考えている。
- ▼ スクールバスへの相乗りに肯定的な意見は約6割、否定的な意見は約3割であった。
- ▼ バスサービス廃止後、定時定路線タクシーを利用すると答えた人は全体の約4割、利用しないと答えた人は約3割であった。
- ▼ 今後の大仙市の交通サービスは、地域の実情に応じた検討が必要との意見が約7割で、統一した検討は2割弱、必要なしは5%弱であった。
- ▼ 今後の大仙市の交通サービスで重視すべき運行経路は、優先1位ではスーパー等の買い物施設が首位、次いで医院等、駅・バス停、金融機関となっている。また、優先2位では、医院等、次いで病院・大曲駅等となっている。
- ▼ その結果、重視すべき運行経路は、医院等が全体の3割を占め優先首位となった。次いでスーパー等、病院・大曲駅等が各2割を占めている。
- ▼ 今後の大仙市の交通サービスによる個人負担(利用料金)は、100円程度6.6%、200円程度37.9%、500円程度36.8%となり、100～500円程度までで全体の8割以上を占めた。

6) 課題の整理

①路線バス制度の変革による再編の必要性

路線バスを取り巻く環境は、自家用車を利用する人の増加、また、国の制度改革に基づく不採算（赤字）のバス路線に対する補助制度の改正や規制緩和によるバス路線の休廃止の加速により利用者が減少し、年々その厳しさを増している。

このことから、これまでのバス路線の輸送形態をそのまま維持していくということは難しくなっている。また、高齢化などによる公共交通の空白地域への対応も重要な課題となってきたことから、路線バスを含めた地域交通を自治体、バス事業者等が協調し、より効率的かつ効果的に再編していくことが求められている。

②公共交通の維持は3者(利用者・民間事業者・行政)の役割分担を明確に

現在、大仙市では不採算（赤字）のバス路線に対する補助金の交付のほか、合併前の旧市町村から引き継いできた循環バス、シルバーシャトルバス、乗合タクシー、患者輸送車事業等を行っている。

しかし、前記のとおりこれまでの事業をそのまま維持していくことは難しくなっており、増大する不採算（赤字）バス路線への補助金交付のほか、運行体系や利用者負担などにバラツキのある代替バス等事業の見直しが課題となってきた。加えて、市の財政状況は非常に厳しい状況となっている。

このことから、路線バスの再編と合わせて民間（事業者）と行政、そして利用者（市民）の役割分担を明確にし、各公共輸送事業の統合などの効率化や新たな輸送事業の創出などの検討を進めることによって、役に立つ移動手段の維持、確保が求められている。

③公共交通空白地域の移動手段確保の必要性

公共交通は、地域の人口集積や集落配置、地形及び産業などの状況によって、地域ごとに内容や量が異なる。

しかし、日常の移動手段をバスなどの公共交通機関に頼らざるを得ない高齢者や通学者などの交通弱者は、市のいずれの地域にも共通して存在しているものであり、公共交通の空白地域の発生は、そのような人々による日々の移動手段を喪失してしまうことになりかねない。

また、地域から公共交通が消滅することは、その地域が持つ魅力、地域が取り組もうとする活性化への努力などを減退させかねない。

このことから、各地域によって内容に多少の差異はあるものの、公共交通の空白地域をつくらないため、地域で支え合いながら継続できる公共交通の創出が必要とされている。

Ⅱ 基本計画

1. 基本目標と基本方針

これまでの経緯、社会的潮流、現状と課題等を踏まえ、基本目標・基本方針を設定し方向性を明確化する。

公共交通における最大の課題は、市街地、農山村地域ともに利用者が減少するなか、交通弱者といわれる市民の足をどう守るかである。

公共交通利用者が減少する大きな理由は、大多数の人々の運転免許所持とそれにとまなう自家用車の普及である。今後も人口減少と少子化が進むことから、利用者は減少傾向が続くものと推測されるが、魅力ある公共交通システムづくりに取り組み、利用者増や利便性の確保に努めていく必要がある。

公共交通に要する経費は、これまでも市民の理解を得ながら支出してきた。当然ながら、新しい公共交通システムの構築にあたっては費用対効果を検証しなければならないが、適切な地域間バランスを図りながらそれぞれの役割を保持する必要がある。

そのため、これまでの課題を克服し「地域で支え合う、長寿社会に対応した地域公共交通」をめざして、以下の基本方針により市民協働のもと取り組んでいくものとする。

(基本目標)

地域で支え合う、長寿社会に対応した地域公共交通

(基本方針)

- ① シビルミニマムに対応し、公共交通空白地域の解消に努める。
- ② システム導入は特別な場合を除き旧市町村内完結型とする。
- ③ 一部地域で実施している交通事業等の運行形態を検証する。
- ④ 市民協働を活かした輸送システムの導入をめざす。
- ⑤ 市民ニーズに対応した、安全・安心の公共交通システムを確保する。

①シビルミニマムに対応し、公共交通空白地域の解消に努める。

市民だれもが住み良さを実感できる地域をめざし、公共交通空白地域における移動手段の確保を図り不安の解消に努めていく。

②システム導入は特別な場合を除き旧市町村内完結型とする。

新たな交通システムの導入にあたっては、当分の間、別な場合を除き旧市町村単位のエリア内とし、通院・通学、買い物等に対応する。

③一部地域で実施している交通事業等の運行形態を検証する。

生活バス路線廃止による代替や公共交通空白地域解消を図るため、合併前の旧市町村から継続して実施しているコミュニティバス、福祉バス、患者輸送バス、乗合タクシーなどについて、運行形態等を見直し利用者の要望や利便性の確保に努めていく。

④市民協働を活かした輸送システムの導入をめざす。

市民が支える公共交通の実現に向けた仕組み・仕掛けづくりに取り組み、地域で支え合い、愛される輸送システムの導入をめざしていく。

⑤市民ニーズに対応した、安全・安心の公共交通システムを確保する。

地域振興、少子高齢化及び環境に対する配慮など、将来を見据えた持続可能な公共交通システムの実現をめざしていく。

(計画期間)

平成19年度 ～ 22年度 (4年間)

大仙市総合計画の前期基本計画に基づき、本計画の期間は平成19年度から22年度までの4年間とするが、総合計画の後期基本計画策定に合わせ平成22年度に見直しを行うこととする。

2. 基本方針に基づく各施策の方向性

(1)生活バス路線

1)方向性

①役割と方向性

路線バスは広域的に主要な地域を幹線道路網でつなぎ、市民の足を守ることが大きな役割である。しかしながら、バス事業は近年の自家用車利用の伸びにより利用者が減少し、県や市の補助を受けながらの厳しい運行を行っている。一方、多くのバス利用者は、これからもバス事業者が公共交通の担い手としてその責務を果たすことを期待している。

今後の路線バスは中期的に維持可能と判断される路線を確実に運行し、バス交通全般における主体的役割を担うとともに、補完機能として運行する代替バス等との連携を強化しながら交通手法の機能分担を図る。

②公的支援

市民の足を確保するためには、営業赤字に対する公的支援は必要であり、引き続き適切に補助するものとする。

合わせて、バス利用者の増加につながる支援を検討する。

2)各地域における路線バス

運行時間帯を常に見直し、以下についてバス事業者と調整のうえ実現に努める。

① **大曲地域** = 本地域内にはバスターミナルがあり各路線が放射状に集結している。バス利用者は減少しているが、交通弱者の重要な移動手段であり、他の交通機関や交通事業などとの連携強化を図りながら利用者の利便性や増加に努める。

② **神岡地域** = 本地域では南外線、杉山田線など6路線が運行されており、通勤・通学などの利用実態に即した定期便の運行確保に努める。

③ **西仙北地域** = 本地域のバス路線(6路線)のうち3路線は通学に利用されており、他路線同様に児童・生徒、高齢者などの利用者の利便性向上に努める。

④ **中仙地域** = 本地域では集落が散在しており、生活バス路線(2路線)を利用できる地域が限られていることから、他の交通機関との連携強化を図りながら利用者の利便性や増加に努める。

⑤ **協和地域** = 本地域は生活路線バス(4路線及び急行バス路線)が主要地域へ乗り入れするための唯一の公共交通機関となっている。しかし、本地域は面積が広大で、集落

が散在していることから、利用者の要望に応じたバス運行ができるような地域交通の確保に努める。

⑥ **南外地域** = 本地域では生活バス路線（2路線）が唯一の公共交通機関である。このため、ダイヤグラムの見直しを図り高校生や高齢者など利用者の利便性向上に努める。

⑦ **仙北地域** = 本地域の生活バス路線（4路線）は、主要地域へ乗り入れするための唯一の公共交通機関である。このため、ダイヤなどの見直しを図り交通弱者などの利用者への利便性向上に努める。

⑧ **太田地域** = 本地域の生活バス路線（3路線）は、大曲地域へ乗り入れる唯一の公共交通機関であり、通院、通学の利用実態にあった利便性の向上に努める。

(2)市で実施している交通事業等

1)方向性

①役割と方向性

本格的な少子高齢社会により、路線バスを取り巻く環境はますます厳しくなることから、代替バス対策に対する市民の期待は一層大きくなると考えられる。

このため、合併前の旧市町村から継続して実施しているコミュニティバス、患者輸送バス、乗合タクシーなどについて、運行形態等を見直しながら利用者の要望や利便性に努めていくものとする。

②運行目的(地)の明確化

市民アンケートで多くを占めた通院、通勤・通学、買い物（スーパー等）、趣味・娯楽（文教福祉施設等）を運行目的とする。

③運行方式

定時運行ダイヤを設定しつつも、利用者が少ない路線・地域については、乗車希望がある時間帯のみを運行する変則デマンド方式を検討する。

④利用者負担の明確化、利用者支援策

地域でバラツキのあった利用者負担を全面的に見直し、統一した考えのもと適切な料金を設定する。

なお、児童生徒に対する支援を継続するとともに、利用者増の支援策を検討していく。

2) 各地域における運行形態の方向性

市民アンケートや地域の要望に応え、以下のとおりの運行形態をめざす。

①循環バス運行事業(大曲地域)

循環バス運行事業については、大曲駅を中心とした公共施設を循環運行するという便利さから利用者も増加傾向にあったが、運行を開始してから6年が経過し、最近は横ばい傾向にある。このため利用者のニーズや料金の見直しを検討しながら運行を継続していくとともに、新たなルートの展開を考察する。

②乗合タクシー試験運行事業(大曲地域)

乗合タクシー試験運行事業については、現行、距離に応じた通常のタクシー料金の1/4を基準としているが、試験運行から本格運行へ移行するに当たり、その乗車率を十分考慮する必要がある。また、現試験運行地区は大曲地域の交通空白地域の一部に過ぎず、他の交通空白地域への波及を検討する。

大曲地域の試験運行は、大仙市全域にわたり交通システムを検討するうえでの判断材料になるものとする。

③へき地患者輸送事業(西仙北地域)

へき地患者輸送事業については、今後も公共交通機関の空白地域解消として貴重な輸送手段となることから、増加が予想される交通弱者との複合利用について検討するものとする。

④乗合自動車利用助成事業(中仙地域)

乗合自動車利用助成事業については、地域交通の利便性や交通空白地域の解消を図るためにも継続していく必要があるが、他地域とのバランスに配慮し、利用者負担の見直しについて検討する必要がある。

⑤シルバーシャトルバス運行事業(太田地域)

全市及び太田地域の交通アンケート結果から、今後は利用者に対し負担を求めていく方針である。有料化にともない道路運送法への対応が必要となり1年限りの実証実験後、本格運行へ切り替わるが、これまでの高齢者に限定した運行から一般乗合へ移行することから、その乗車率が、今後の大きな判断材料となる

3) スクールバスの方向性

スクールバスについては、小学生4km、中学生6kmを遠距離の基準としているものの、合併前の旧市町村が実施してきた内容で運行されているため、地域によってバラツキが見られることから、少子化や小・中学校の統合、幼稚園の法人化などを見据えた統一運行とスクールバスを利用できない遠距離児童・生徒に対する路線バス等の補助の統一を図る必要がある。

合わせて、小学校統合に係る協和地域のバス運行事業については、児童・生徒の推移や一般利用者の乗車率を見極めながら検証する必要がある。

4)市民バス(庁用バス)の方向性

市民バス(庁用バス等)については、現在の管理態勢を見直し、本庁による一括集中管理を実施することで、効率的な運行を図る必要がある。

(3)公共交通空白地域の解消

1)定義と方向性

①公共交通空白地域の定義

本市の新しい地域公共交通計画における交通空白(不便)地域は、全国の例を参考に「鉄道駅から概ね700m以上、若しくは路線バスの乗り入れがなく最寄りのバス停までの距離が概ね300m以上の地域」と設定する。

②方向性

公共交通空白地域の解消を検討するうえで、市民アンケートの「地域の医療機関やスーパー、中核的な病院や大曲駅・角館駅などを望む」声が多いことから、基本的には地域内完結路線で、しかも鉄道駅や路線バスへ乗り継ぎできる交通を導入し、日常生活を支える交通手段とする。

2)各地域における解消の方向性

市民アンケートや地域の実情、要望に応え、以下のとおり運行形態を検討する。

① **大曲地域** = 本地域では市街地を一周する循環バス、内小友及び四ツ屋・松倉地区で乗合タクシーを試験運行し、中心市街地の活性化及び空白地域の解消に努めている。今後は現システムを維持するとともにまちづくりの進展状況及び市の財政負担を考慮しながら、もう一つの循環バスの運行や他地区の空白地域解消に向けた交通手段が確立できるよう検討していく。

② **神岡地域** = 本地域では、国道13号及び県道(神岡南外東由利線)沿線を除いて、従来から自家用車とタクシーが市民の身近な移動手段となっている。

現在建設中の国道13号神宮寺バイパスの供用開始に伴い、新たな交通網が整備されることから、今後、高齢者や高校生等の日常生活を支える交通手段としての乗合タクシーや市バスを活用したシャトル定期便の運行事業を検討していく。

③ **西仙北地域** = 本地域には、生活バス路線(6本)が運行されている。その他の交通条件に恵まれない地域には「患者輸送車」にて交通空白地域の解消に努めている。しかし、生活バス路線(3本)の廃止が予定され、今後ますます交通空白地域が拡大されるものと思われることから、その解決策として、患者輸送運行区域の見直しや乗合タクシー、スクールバスの一般混乗、市民バスによる輸送事業を検討していく。

④ **中仙地域** = 本地域にはJR田沢湖線と生活バス路線（2本）が運行されているが、地理的状况からこれらの公共交通機関を利用できるのは一部の地域に限られ、その多くは合併前から実施している乗合タクシーに頼っている。しかしながら、これらの交通機関も利用できない地域については、オンデマンド型乗合タクシーの運行や社会福祉法人や有償ボランティア等による輸送事業などの交通手段を模索する。

⑤ **協和地域** = 本地域では、小学生の一部と中学生の多くが遠距離のため、乗合バスを利用し登下校している。平成20年度には小学校の統合により、小学生もその多くが乗合バスを利用する予定である。このため運行回数が増えることになるので、地域住民利用者の利便性の向上が図られるものとする。しかし、運行が集中する朝夕以外の日中の運行については運行回数が少ないため、これらの地域と空白地域については、有償ボランティアや乗合タクシーによる輸送の検討が必要である。

⑥ **南外地域** = 本地域では、生活バス路線から離れた集落が多く存在している。タクシー会社もないことから、解消の一施策として介護保険制度を利用した医療機関等への移送事業を実施した経緯がある。また、生活バス路線の延長事業も実施してきたが、利用者の減少により廃止も予定されており、このままでは本地域の公共交通の過疎化が進行することとなることから、解決策として市民バス、患者輸送バス、スクールバスの一般混乗、有償ボランティアによる輸送事業などの単独実施及び複合実施が考えられる。

⑦ **仙北地域** = 本地域の公共交通機関については、全てを生活バス路線で行ってきたが、利用者の減により2路線の廃止が予定されている。このままでは、地域の過疎化が拡大することや、老人世帯の増加が予想されることから、交通弱者への代替交通サービスの必要に迫られている。これらの解決策として、乗合タクシーのほか市民バス、有償ボランティアによる輸送事業などが考えられる。

⑧ **太田地域** = 本地域の公共交通機関は、生活バス路線とシルバーシャトルバスのみであり、集落形態が典型的な散居集落のため、交通空白地域を生活バス路線ですべてカバーすることは不可能である。シルバーシャトルバスは地域内の一次医療機関等（国保診療所、歯科診療所、公共機関）への高齢者の交通対策として一定の需要が継続しており、これまで太田地域のまちづくりの柱にしてきた経緯がある。

今後は他地域とのバランスに配慮しながら利用者負担を導入し、他地域への利便性の波及に努める。

また、きめ細かなサービス部分で、現在、自発的に低料金で乗合タクシーを実施しているタクシー業者との連携も視野に入れながら、交通空白地域の解消に努める。

(4)その他の公共交通

1)方向性

①役割と方向性

奥羽本線及び田沢湖線については利用者の意見を踏まえ、定期的に関係機関へ要望し、運行ダイヤの改正や列車の増発、到達時間の短縮などの実現に努める。

また、奥羽南線の整備については、複線化等の基盤整備を促進するため沿線市町村と連携を取りながら関係機関へ要望し、合わせて山形新幹線の大曲駅までの延伸実現に努める。

タクシー事業についてはバス事業者同様に厳しい経営が続いているが、「地域の足を確保する」という共通認識を持ちながら、生活バス路線廃止に伴う代替や公共交通空白地域解消の手段として乗合事業等の支援に努めていく。

Ⅲ 付 属 資 料

1. 実 施 計 画

2. 地域交通に関するアンケート

※平成19年2月、18歳から79歳までの市民2,000人に対し実施した。

3. 大仙市地域公共交通活性化再生協議会委員名簿等