

大仙市地域公共交通網形成計画 (第3期交通計画)



秋田県大仙市

平成28年3月

はじめに

大仙市では、平成 17 年の本市誕生以来、市民の皆様の暮らしを支える『よりよい生活交通』の確立を図るため、大仙市総合計画に基づいた地域公共交通計画（以下、交通計画）を策定し、「地域で支え合う長寿社会に対応した地域公共交通」の実現を基本目標に、地域の実情に沿ったコミュニティバスや乗合タクシー等の新たな公共交通システムを導入するなど、市域全体を視野に入れた公共交通サービスの維持・確保に努めてまいりました。

今般策定いたしました「大仙市地域公共交通網形成計画（第 3 期交通計画）」は、この交通計画の第 2 期計画に続く第 3 期計画であり、第 1・2 期計画を基本的に継承しながらも、これまでの取り組み成果の検証結果、社会情勢の変化や需要動向等を反映させた、市民の皆様にとって必要とされる交通施策を盛り込んだ内容としております。また、新たな要素として「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」及び「地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針」に基づいた、まちづくりと連携した面的公共交通ネットワークの再構築を骨子に盛り込み、それぞれの地域にとって望ましい公共交通の姿を明らかにした、いわば本市における「公共交通マスタープラン」として策定しております。

本計画の策定にあたりましては、国・県のご指導のもと、市内各地域協議会から地域公共交通（以下、公共交通）に関する活発なご協議をいただくとともに、その結果をまとめた意見書をいただいております。また、大仙市地域公共交通活性化再生協議会においては、本計画の根幹をなす基本方針から各地域の具体的な事業実施計画に至るまで、広く検討・協議いただいております。皆様のご尽力により「市民の声」を様々な角度から反映させた実効ある計画にすることができたものと考えております。地域公共交通活性化再生協議会、各地域協議会をはじめ、計画策定にご協力いただきました皆様に心から感謝と御礼を申し上げます。

今後、市民の皆様の暮らしを支えるため、本計画に基づいて将来を見据えた持続可能な公共交通を目指し、さらには地域資源の有機的結びつきによる地域の活性化をも視野に入れた公共交通ネットワークの形成に取り組み、大仙市の将来都市像である「人が活き人が集う夢のある田園交流都市」の実現につなげてまいりたいと考えておりますので皆様の一層のご理解とご協力をお願いいたします。

平成 28 年 3 月

大仙市長 栗林 次美

目 次

第1章 計画策定の趣旨と位置づけ	1
1.1 計画策定の趣旨	
1.2 計画の位置づけ	
1.3 計画の対象期間及び区域	
第2章 大仙市の特性とまちづくりの動向	5
2.1 大仙市の特性	
2.2 まちづくりの動向	
第3章 関連計画	29
3 関連計画との位置づけ	
第4章 大仙市の公共交通の現状	33
4.1 鉄道及びバス路線の整備状況	
4.2 公共交通の運行及び利用状況	
4.3 収支状況	
4.4 公共交通に対する市民の意向	
第5章 公共交通の役割と課題整理	45
5.1 公共交通の意義	
5.2 公共交通がまちづくりに果たす役割	
5.3 公共交通の活性化・再生に向けた課題	

第6章 基本目標及び方針	51
6.1 基本目標	
6.2 基本方針	
第7章 主要施策・事業	55
7.1 主要施策・事業	
7.2 実施スケジュール	
7.3 目標達成のための施策	
7.4 計画目標	
第8章 計画の推進	73
8.1 PDCAサイクルの実施及び体制	
8.2 モニタリング方法	
第9章 地域別実施計画	75
9.1 地域別計画	
9.2 年次計画	
～資料編～	79
○ これまでの経緯	
○ 各地域協議会からの意見書	

■用語集

記載章	用語	内容
第2章	地域拠点	日常生活に必要な都市機能を集約した各地域の拠点(各支所や駅周辺など)。
	拠点	複数の集落が集まる基礎的な生活圏の中で、様々な生活サービスや地域活動の場などが集まる部分。
	軸	各拠点をつなぐ公共交通機関。
	中核拠点	中核として、活力のある経済、交流等の市民活動の拠点(大曲駅周辺など)。
	生活拠点	日常生活に密着したコミュニティ拠点。
	公的病院	医療法第31条に規定されている病院。
第3章	シビルミニマム	最低限の生活環境基準の保障。
第4章	公共交通空白地域	「鉄道駅から概ね700m以上、も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以上の場所にある10世帯以上の自治会単位」と設定する。
第5章	交通弱者	子ども、要介護者、一部の高齢者や障がい者など、自分で運転することができず、自家用の交通手段がないため公共交通機関に頼らざるを得ない人。特に公共交通機関が整備されていないため、買い物など日常的な移動にも不自由を強いられている人と設定する。
	交通結節点	公共交通の利用において、複数の交通システムあるいは異種の交通手段の接続が行われる場所、複数の交通システムが集結する地点。
第7章	市町村幹線	・本市中心市街地や主要駅と周辺市町を連絡する移動を担う公共交通。 ・市町村間の連携の強化や本市中心市街地の求心性の維持、活性化を図る役割を持つ。
	市内幹線	地域拠点と中心市街地を連絡する移動を担う役割を持つ。
	まちなか交通	中心市街地内を運行することで、まちなかの移動を支援し、中心市街地の活性化を支える役割を持つ。
	地域内支線	市内の交通空白地域や郊外部において主に交通弱者などの交通結節点への外出を支える役割を持つ。

■市の交通システム

種類	路線	運行地域
コミュニティバス	地域住民の移動手段を確保するために地方自治体などが実施するバスのことをいう。	大曲地域 神岡地域 西仙北地域 南外地域 仙北地域 太田地域
循環バス	中心市街地内を運行することで、まちなかの移動を支援し、中心市街地の活性化を支える役割を持つ。	大曲駅周辺
乗合タクシー	路線バスの廃止代替や公共交通空白地域の解消を目的に、タクシー車両を用い、予約制ではあるが、路線バスのように定時定路線の運行をする。	全地域
市民バス	市町村内の過疎地域等の交通空白地域において、市町村自らが地域住民の運送を行うもの。	西仙北地域 南外地域

第1章

計画策定の趣旨と 位置づけ

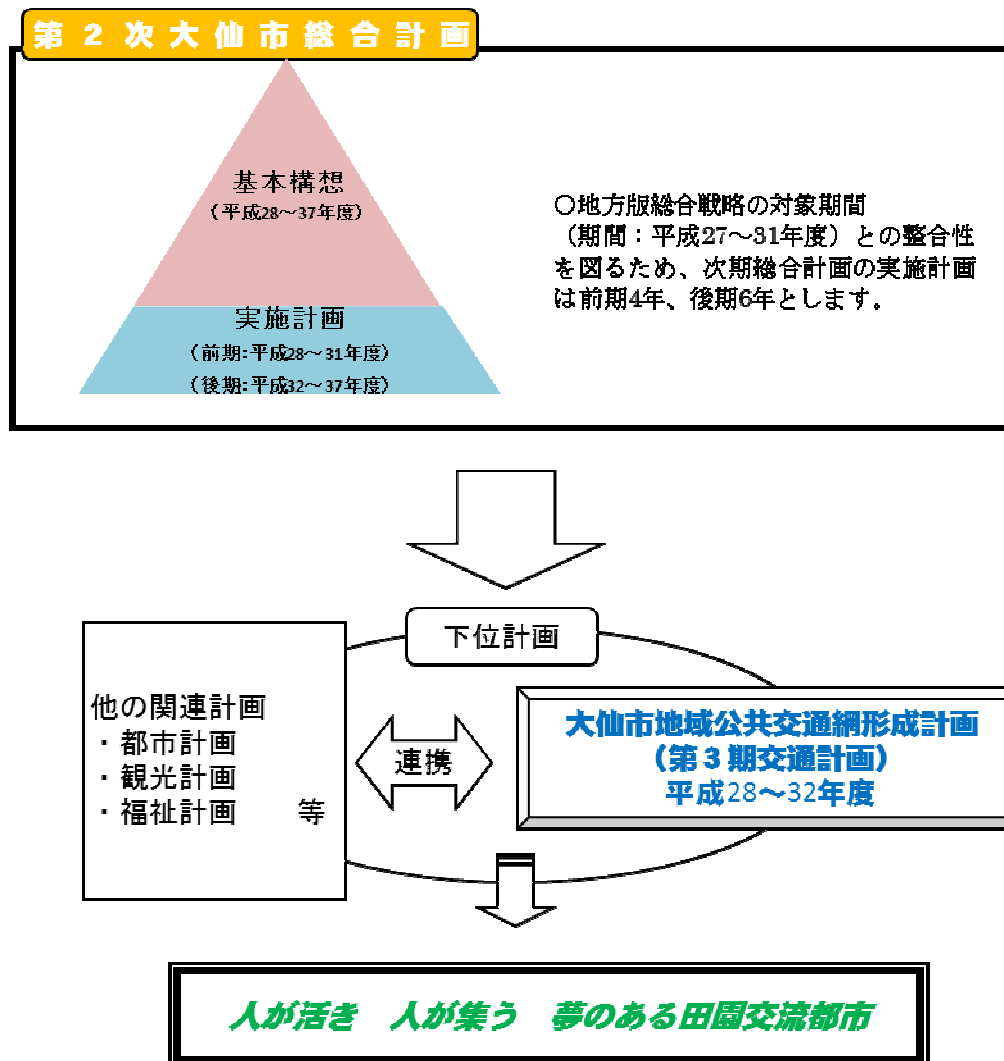
第1章 計画策定の趣旨と位置づけ

1.1 計画策定の趣旨

本計画は、第2期計画である「大仙市のよりよい地域公共交通計画」を基本的に継承するとともに、人口減少社会における将来を見据えた持続可能な公共交通を目指すことを計画策定の趣旨とします。

1.2 計画の位置づけ

本計画は、第2次大仙市総合計画に基づく各分野の計画と連携し、総合計画の基本目標である「人が生き人が集う夢のある田園交流都市」の実現を目指します。



【図 1-1】 計画の位置づけ図

1.3 計画の対象期間及び区域

(1) 対象期間

平成 28 年 4 月から 33 年 3 月までの 5 年間

(2) 対象区域

大仙市全域

第2章

大仙市の特性と まちづくりの動向

第2章 大仙市の特性とまちづくりの動向

2.1 大仙市の特性

(1) 市の概要

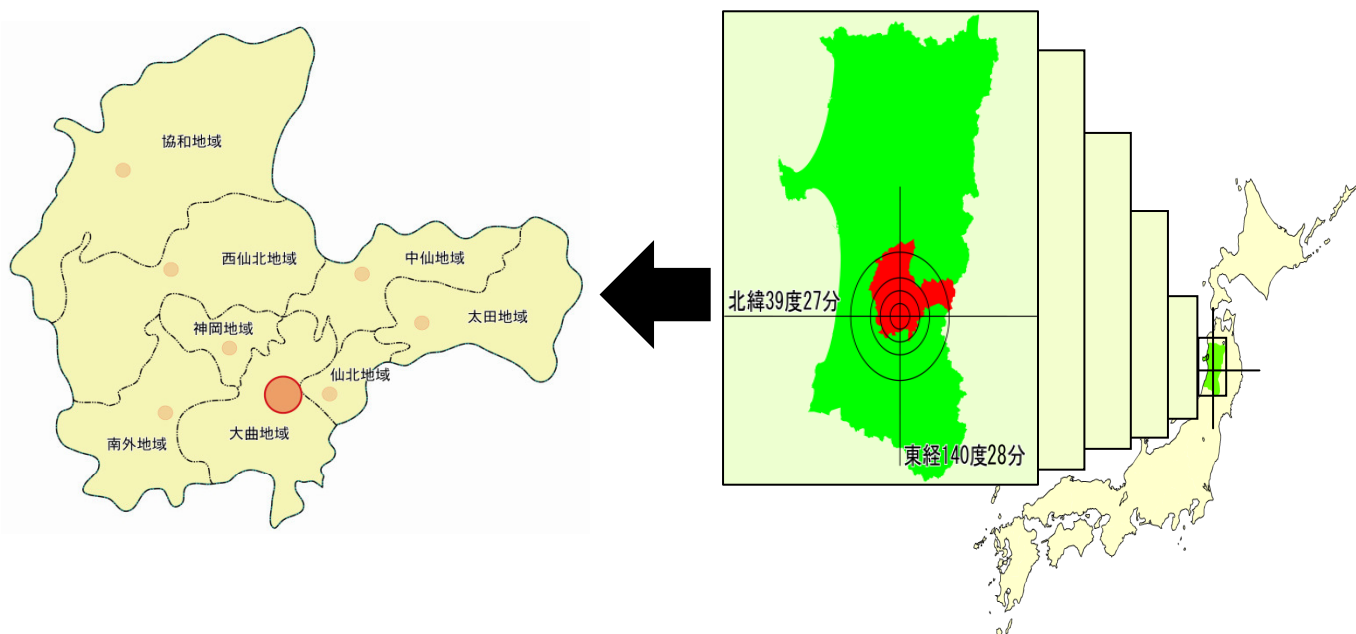
本市は、秋田県のほぼ中央に位置し、東は岩手県、南は横手市と美郷町、西は秋田市と由利本荘市、北は仙北市に接しており、東に奥羽山脈、西に出羽丘陵が南北に縦走し、その間を南から北に流れる雄物川とその支流で東から西に流れる玉川を軸として、広大な仙北平野が形成されています。

古くから県南の交通の要衝であり、現在では秋田新幹線や秋田自動車道等の高速交通機関を利用することによって首都圏からの1日行動圏に入っており、多彩な交流が可能な立地にあります。

平成17年3月22日の市町村合併により誕生した本市は、旧大曲市に本庁を置き、旧町村単位に各支所を配置し、市民サービスの維持に努めています。

また、JR大曲駅前周辺に中心市街地を形成しているほか、旧町村ごとに医療、買い物など日常生活に必要な施設が集まる地域拠点が各支所の近くに位置しています。

しかしながら、過疎化が進行している本市においては、市域面積が866.77km²と広大であること、居住地が分散していることなどから日常生活における移動手段は、時間、乗降場所などを気にせず移動できる自家用車が主流となっています。



【図 2-1】 大仙市の立地状況

(2) 人口特性

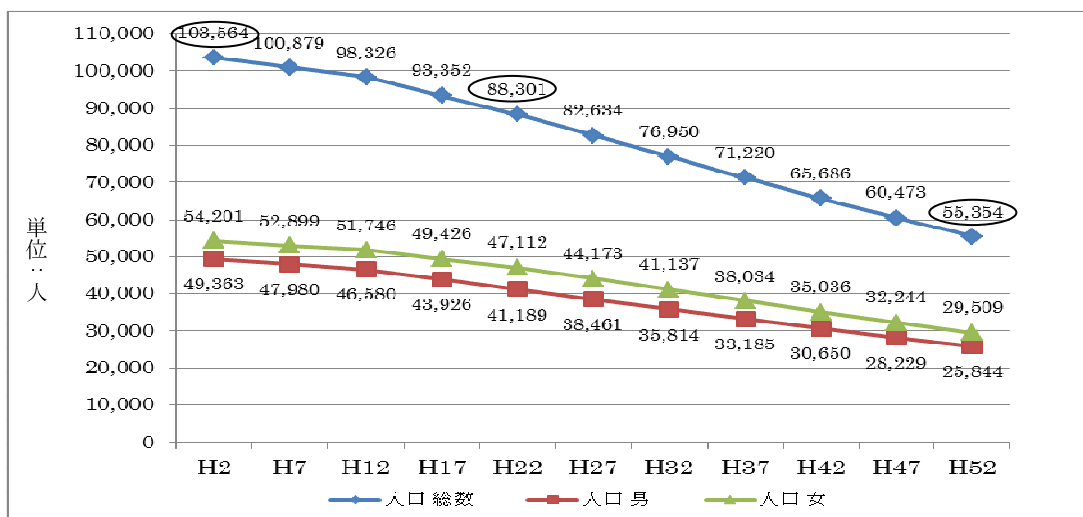
1) 総人口の推移と将来推計

【図 2-2】をみると、本市の人口は、平成 2 年の 103,564 人から、平成 22 年には 88,301 人へと 15,263 人の減少となっており、人口減少の一途をたどっています。

また、国立社会保障・人口問題研究所による人口の将来推計をみると、平成 52 年には、55,354 人にまで減少する見通しとなっています。

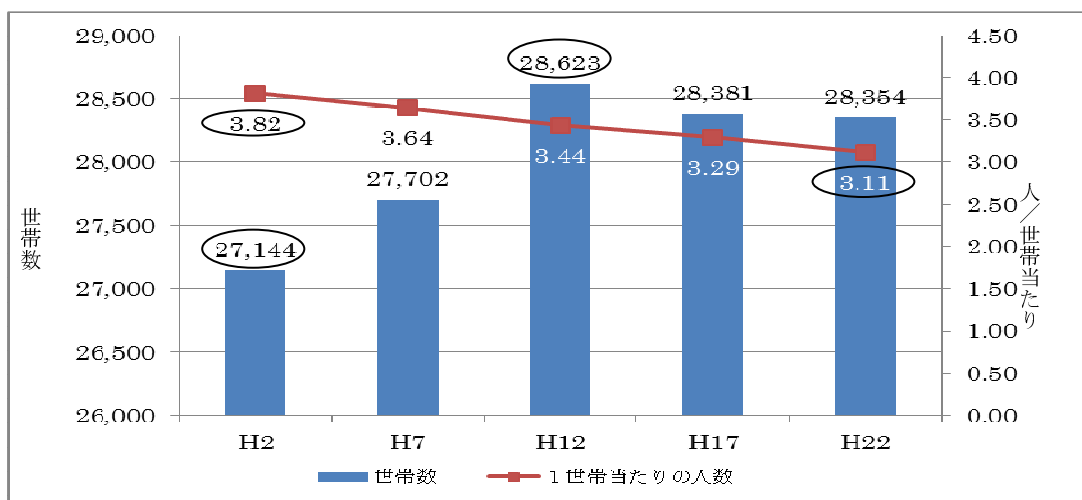
【図 2-3】をみると、本市の世帯数は、平成 2 年の 27,144 世帯から平成 12 年の 28,623 世帯をピークにその後は、維持・微減となっています。一方、平均世帯人員は、平成 2 年の 3.82 人から減少を続け、平成 22 年には、3.11 人まで減少しており、市内世帯の核家族化の進展や単身世帯の増加の様子がうかがえます。

【図 2-2】 人口の推移



出典：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所

【図 2-3】 世帯数及び平均世帯人員の推移

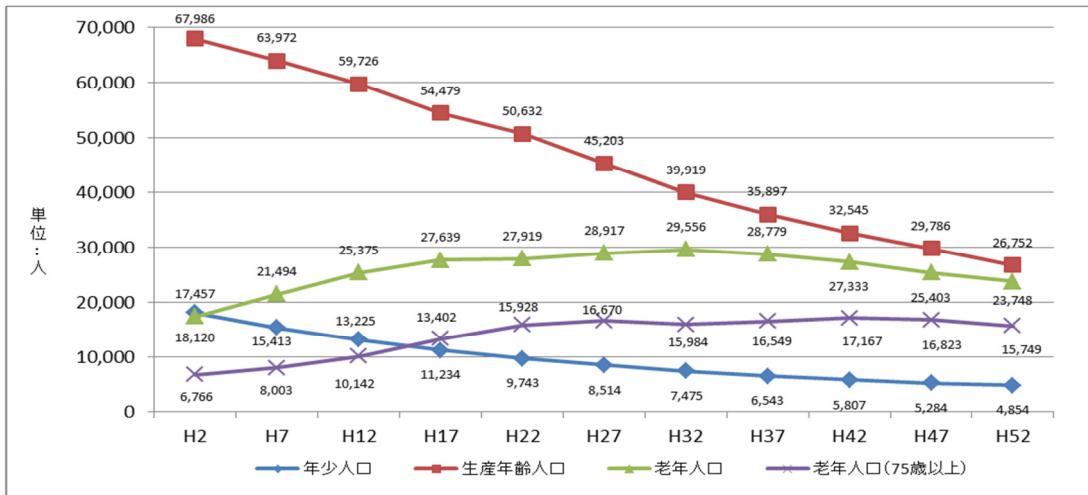


出典：国勢調査

2) 年齢階級別人口の推移と将来推計

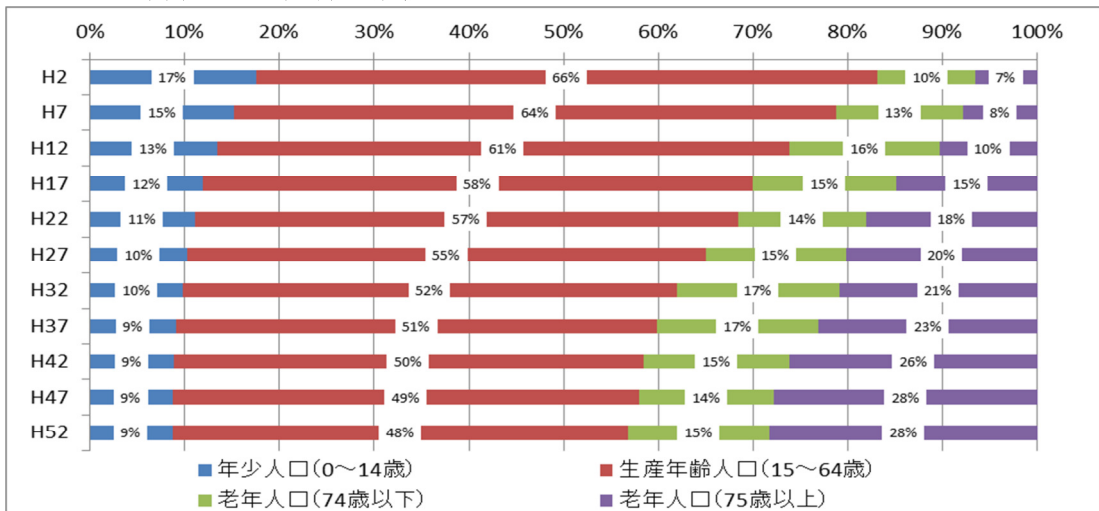
本市の人口を【図 2-4】のとおり、年齢別にみると年少人口（0～14 歳）は、減少傾向をたどっており、平成 2 年の 17,457 人（17%）から平成 22 年の 9,743 人（11%）へとほぼ半減しています。また、生産年齢人口（15～64 歳）も、平成 2 年の 67,986 人（66%）から平成 22 年の 50,632 人（57%）へと減少傾向が続いています。一方、老年人口（65 歳以上）は増加傾向にあり、そのなかでも 75 歳以上の人口は、平成 2 年の 6,766 人（7%）から平成 22 年の 15,928 人（18%）となっており、本市においても少子高齢化は深刻な問題になっています。また、老年人口数は平成 32 年をピークに維持・微減となると予想されていますが、【図 2-5】をみると、75 歳以上の人口比率は、今後も高くなるのが推計されており、ますます少子高齢化が進むことが予想されます。

【図 2-4】年齢別人口推移



出典：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所

【図 2-5】年齢別人口割合の推移



出典：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所

(3) 自然特性

1) 地勢・地形

東に奥羽山脈、西に出羽丘陵が南北に縦走し、その間を南から北に流れる雄物川とその支流で東から西に流れる玉川を軸として、広大な仙北平野が形成されています。

市域面積が 866.77 km²で、山林・原野が 5 分の 3、田畑が 4 分の 1 を占める自然豊かな農業地帯となっています。

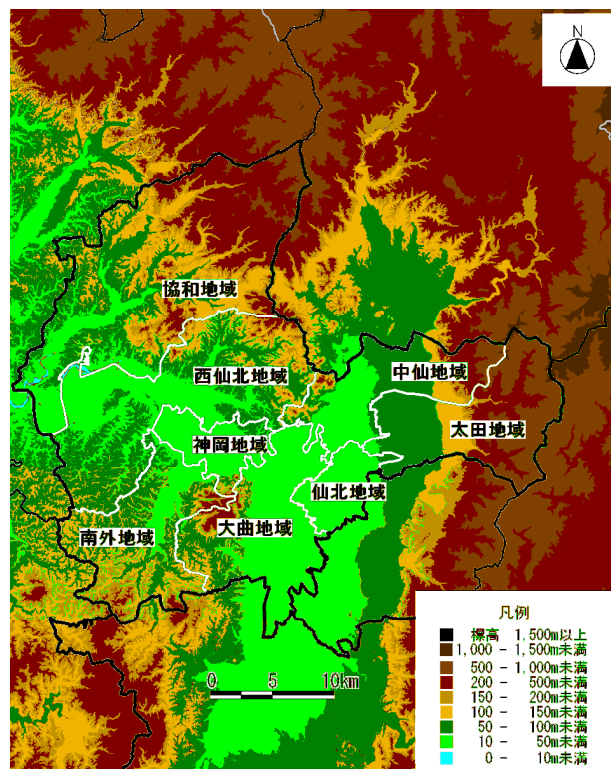


図 2-6 地形図

出典：国土地理院数値地図

2) 気象

本市の気候は、冬期は日本海沿岸に比べ気温が低く、夏期は比較的高温多湿となる典型的な内陸型気候で、平成 25 年における年間平均気温は、10.6℃、年最高気温は 33.1℃、年最低気温は -12.7℃となっています。積雪は、最深値 211cm（平成 25 年 2 月：大曲地域）を記録するなど、豪雪地帯（一部特別豪雪地帯）に属しています。

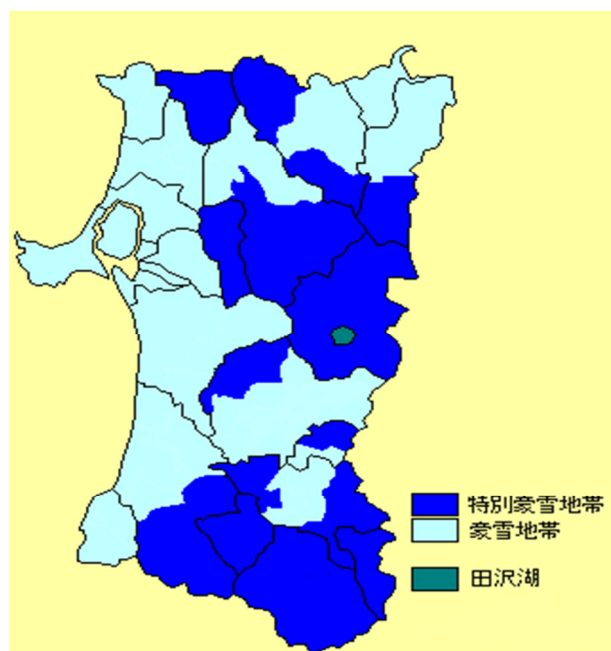


図 2-7 豪雪地帯指定図

出典：全国積雪寒冷地帯振興協議会HP

(4) 社会・経済特性

1) 産業

本市の産業は、稲作を中心とした第1次産業が基幹産業として位置づけられています。その就業者数は年々減少しており、近年はサービス産業などの第3次産業就業者数が増加しています。

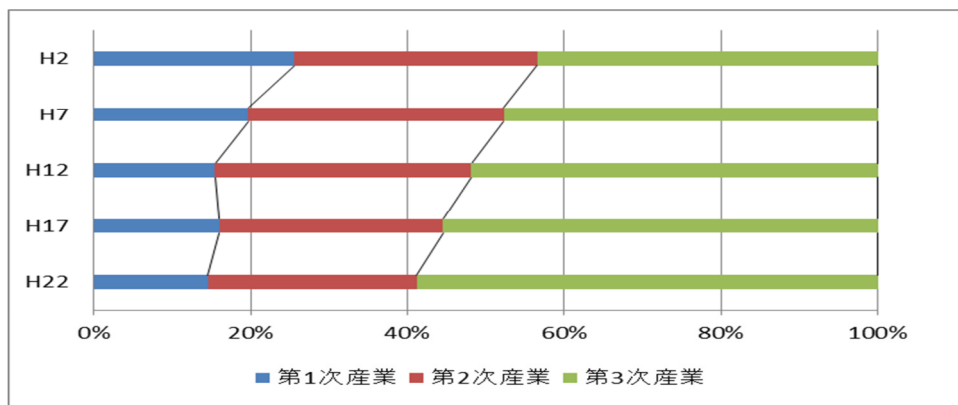
【表 2-1】 産業別就業者数の推移

単位：人

区分	第1次産業	第2次産業	第3次産業	合計
平成2年	13,815	16,809	23,522	54,146
平成7年	10,217	16,964	24,810	51,991
平成12年	7,710	16,405	26,000	50,115
平成17年	7,481	13,292	25,925	46,698
平成22年	6,142	11,226	24,856	42,224

出典：国勢調査

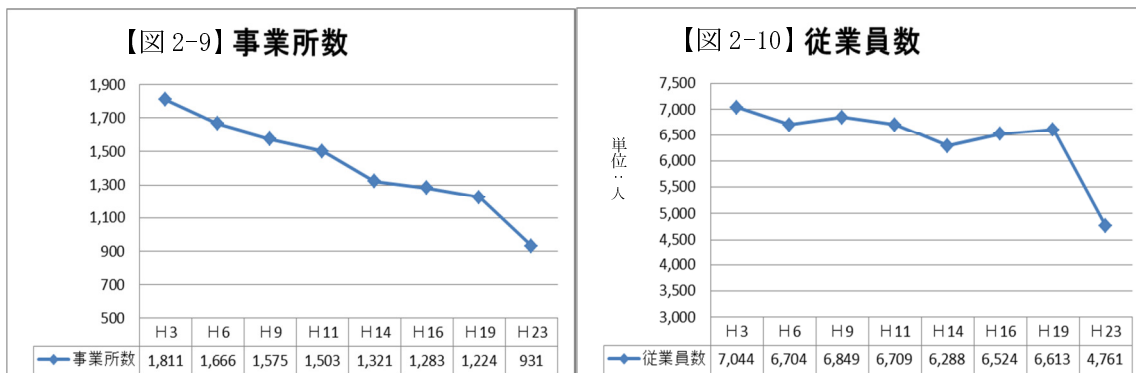
【図 2-8】 産業別就業人口の割合

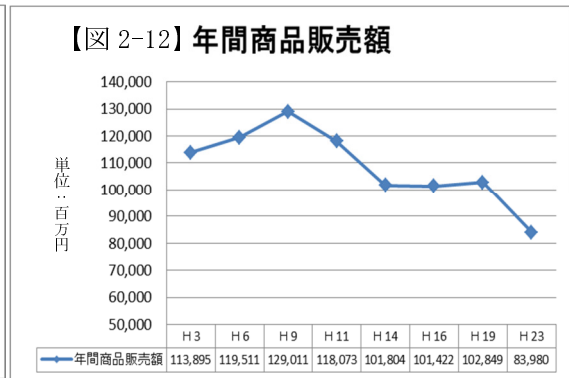
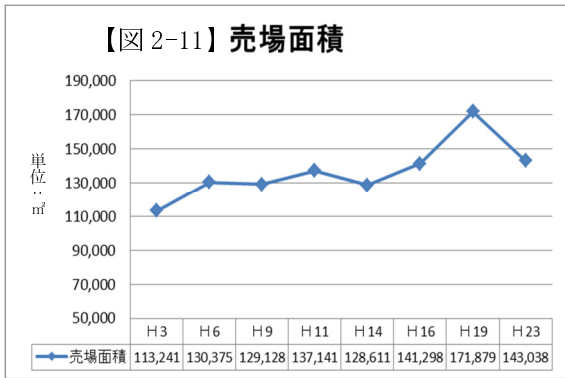


出典：国勢調査

2) 商業

本市の商業動向（小売業）は、平成23年で、事業所数931事業所、従業員数4,761人、年間商品販売額83,980百万円となっています。小売業事業所数は一貫した減少傾向、従業員数は平成14年まで減少傾向であったのが平成16年、19年は増加したものの、平成23年にまた減少しています。また、年間商品販売額は昭和63年から増加傾向にあったものの平成9年をピークに減少傾向に転じており、売場面積は郊外型小売店等の出店を反映し増加傾向を示しています。



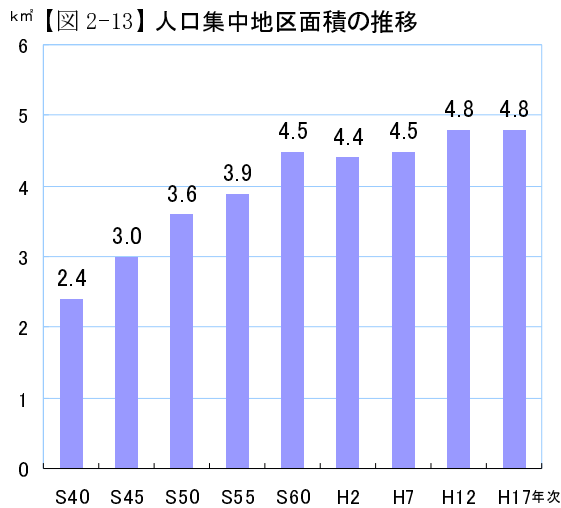


出典：商業統計調査

(5) 地域特性

1) 人口集中地区の推移

大仙市の人口集中地区（D I D）は、昭和 40 年において面積が 2.4 k ㎡、人口密度が 5,424 人／k ㎡となっており、高密度な市街地が形成されていきました。その後、D I D 面積は増加の一途をたどり、平成 17 年においては、D I D 面積が 4.8 k ㎡、人口密度が 3,508 人／k ㎡と、D I D 面積では 2 倍、人口密度では約 3 分の 2 になり、D I D 内における低密度化が進んでいることが示されています。

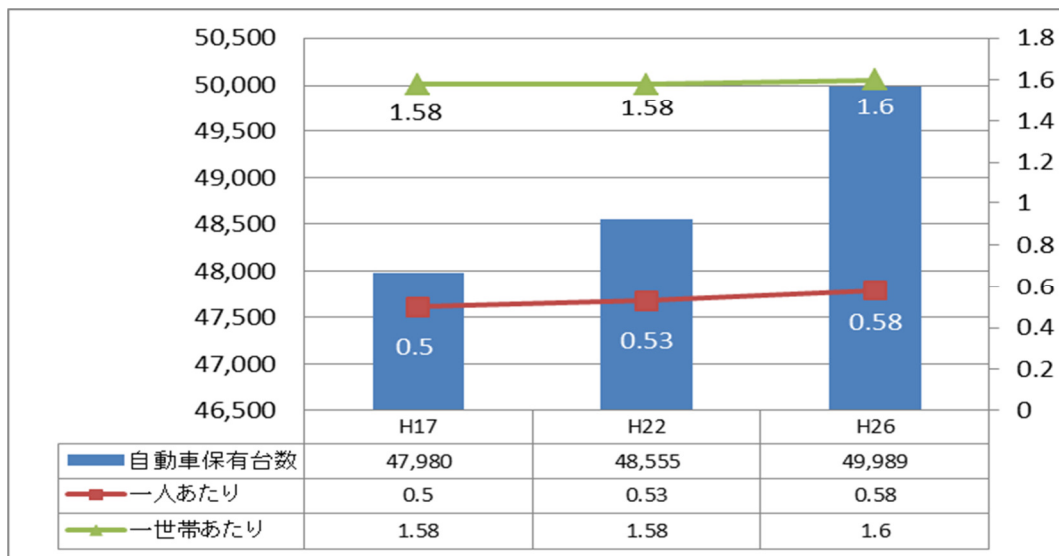


出典：大仙市中心市街地活性化基本計画

2) 自動車保有状況

本市の自動車保有台数（乗用普通車、乗用小型車及び軽自動車の合計）は、平成26年度末において49,989台であり、一人あたり0.58台、一世帯あたり1.60台となっています。これは、広大な面積を有する本市において、自家用車が市民生活にとって必需品となっていることがうかがえます。

【図 2-15】 自動車保有状況の推移



出典：大仙市の統計

3) 公共施設の分布

本市では、大仙市都市計画マスタープランにより、市街地の低密度な拡散を回避し、持続的な都市運営を実現するため、「拠点」を明確にしています。大曲駅周辺を市の「中核拠点」、地域の中心である支所や駅周辺を「地域拠点」、身近な暮らしの拠点となっている地区を「生活拠点」と位置づけています。

①庁舎

市内には本庁舎である大曲庁舎及び大曲南庁舎のほか、旧町村7地域の庁舎を支所として、市民サービス課、農林建設課及び地域活性化推進室の2課・1室の体制で業務を行っています。

【図 2-16】 庁舎位置図



【表 2-2】 庁舎の施設名

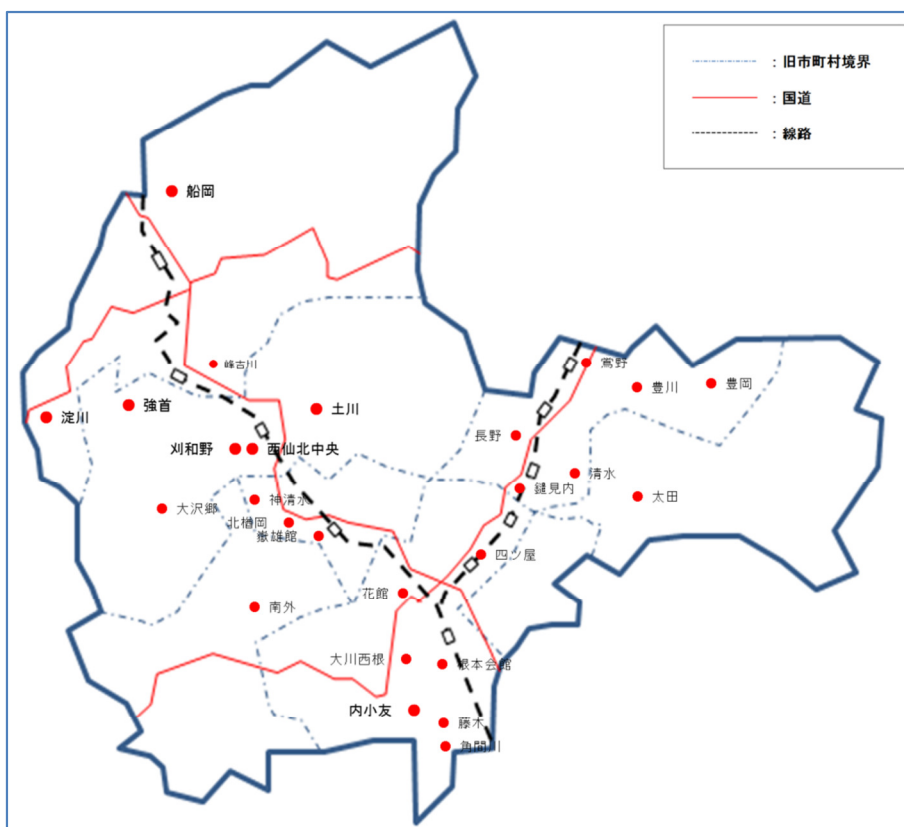
No.	施設名
1	大曲庁舎（本庁舎）
2	大曲南庁舎
3	神岡庁舎
4	西仙北庁舎
5	中仙庁舎
6	協和庁舎
7	南外庁舎
8	仙北庁舎
9	太田庁舎

②公民館

現在、市内には公民館を15館、公民館分館を10館、公民館別館を1館設置しています。

また、大曲地域の6館、神岡地域の2館、西仙北地域の4館、協和地域の3館は選挙実施時の投票所としても使用されています。

【図 2-17】 公民館位置図



【表 2-3】 公民館の施設名

No.	施設名
1	大曲公民館別館（根本会館）
2	花館公民館（花館コミュニティーセンター）
3	内小友公民館
4	大川西根公民館（大川西根総合センター）
5	藤木公民館（藤木コミュニティーセンター）
6	四ツ屋公民館（四ツ屋多目的集会センター）
7	角間川公民館（大曲老人福祉センター）
8	神岡中央公民館（かみおか嶽雄館）
9	北檜岡公民館
10	神岡中央公民館神清水分館（神岡神清水コミュニティーセンター）
11	西仙北中央公民館（西仙北生涯学習センター）
12	刈和野地区公民館（刈和野地区コミュニティーセンター）
13	土川地区公民館（西仙北農村環境改善センター）
14	大沢郷地区公民館（西仙北林業者等健康増進施設）
15	強首地区公民館（強首地区多目的研修施設）
16	中仙公民館長野分館
17	中仙公民館清水分館（清水地区コミュニティーセンター）
18	中仙公民館豊川分館（豊川農業者多目的研修センター）
19	中仙公民館豊岡分館
20	中仙公民館鶯野分館
21	中仙公民館鍵見内分館（中仙農村総合管理施設「古柳館」）
22	協和公民館峰吉川分館（峰吉川基幹集落センター）
23	協和公民館船岡分館（船岡コミュニティー共学館）
24	協和公民館淀川分館
25	南外公民館
26	太田公民館

③ 市民会館

市民の芸術文化の発展や福祉の向上などを目的に、市内には4つの市民会館があり、自主事業や各種団体等が催す研修・会議等に利用されています。

【図 2-18】 市民会館位置図



【表 2-4】 市民会館の施設名

No.	施設名
1	大曲市民会館
2	中仙市民会館（ドンパル）
3	協和市民センター（和ピア）
4	仙北ふれあい文化センター

④ 図書館

図書館は、市内8地域にそれぞれ1館ずつ設置しています。このうち、単独の建物で図書館を設置しているのは大曲、西仙北、仙北の3館で、その他の5館は公民館や市民会館に併設しています。以前は公民館図書室だったものを図書館に変更したのが南外、太田の2館で、中仙はドンパル学習情報室を平成21年に図書館として位置づけました。

【図 2-19】 図書館位置図



【表 2-5】 図書館の施設名

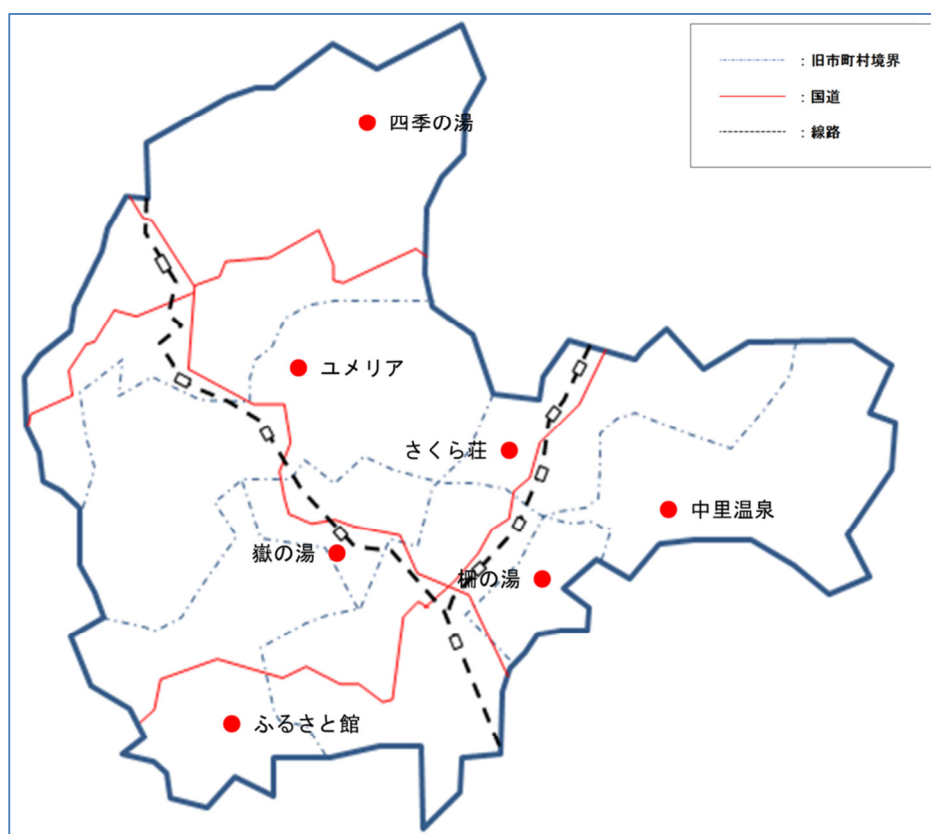
No.	施設名
1	大曲図書館
2	神岡図書館
3	西仙北図書館
4	中仙図書館
5	協和図書館
6	南外図書館
7	仙北図書館
8	太田図書館

⑤温泉

市では、大曲地域を除く各地域に温泉施設を有しています。いずれの施設も指定管理者が運営しています。八乙女温泉さくら荘以外の施設には宿泊室や食堂を設けています。

各施設とも特色ある事業を展開しており、スポーツ合宿の受け入れ、宿泊プランの設定、インターネット予約などを実施し、集客に努めています。

【図 2-20】 温泉位置図



【表 2-6】 温泉の施設名

No.	施設名
1	神岡交流促進センター（かみおか温泉「獄の湯」）
2	西仙北ぬく森温泉ユメリア
3	八乙女温泉さくら荘
4	協和温泉「四季の湯」
5	南外ふるさと館
6	史跡の里交流プラザ「柵の湯」
7	中里温泉（太田ふるさと館、太田就業改善センター、太田南部コミュニティ・センター）

⑥道の駅

道の駅は国道 13 号線沿いに道の駅かみおか、国道 105 号線沿いに道の駅なかせん、国道 46 号線沿いに道の駅協和の 3 カ所を設置しています。

【図 2-21】 道の駅位置図



【表 2-7】 道の駅の施設名

No.	施設名
1	道の駅かみおか「茶屋っこー里塚」 (神岡生産物直売・食材供給施設)
2	道の駅なかせん「こめこめプラザ」 (中仙地域農業総合管理施設)
3	道の駅協和「四季の森」 (協和農林水産物直売・食材供給施設)

⑦観光施設

市の観光情報の提供や、歴史資料等を展示する施設などの「観光施設」を市内に16カ所設置しています。

【図 2-22】 観光施設位置図



【表 2-8】 観光施設の施設名

No.	施設名
1	観光情報センター（グランポール）
2	産業展示館
3	刈和野大綱展示場
4	大盛館（協和自然資源等活用型交流促進施
5	ぐらしの歴史館（総合民俗資料交流館）
6	まほろば唐松中世の館（能楽堂）
7	荒川鉦山跡地観光施設（荒川鉦山跡地施設）
8	協和遺跡・陶芸の里交流施設
9	工学博士物部長穂記念館
10	南外民俗資料交流館
11	旧池田氏庭園案内所「巨洲館」
12	弘田柵総合案内所
13	仙北民具資料館（餅の館）
14	仙北歴史民俗資料館
15	仙北まがり家
16	太田農村体験の里（太田モリボの里）

⑧小・中学校

市内には小学校が 21 校、中学校が 11 校あります。

西部地区においては小・中学校の統合が進んでおり、神岡地域では 2 小学校を 1 小学校に、西仙北地域では 3 小学校を 1 小学校に、2 中学校を 1 中学校に、協和地域では 6 小学校を 1 小学校に、南外地域では 2 小学校を 1 小学校に統合しています。

【図 2-23】 小・中学校位置図



【表 2-9】 小・中学校の学校名

No.	学校名	地域
1	大曲小学校	大曲
2	東大曲小学校	大曲
3	花館小学校	大曲
4	内小友小学校	大曲
5	大川西根小学校	大曲
6	藤木小学校	大曲
7	四ツ屋小学校	大曲
8	角間川小学校	大曲
9	大曲中学校	大曲
10	大曲西中学校	大曲
11	大曲南中学校	大曲
12	神岡小学校	神岡
13	平和中学校	神岡
14	西仙北小学校	西仙北
15	西仙北中学校	西仙北
16	中仙小学校	中仙
17	清水小学校	中仙
18	豊川小学校	中仙
19	豊岡小学校	中仙
20	中仙中学校	中仙

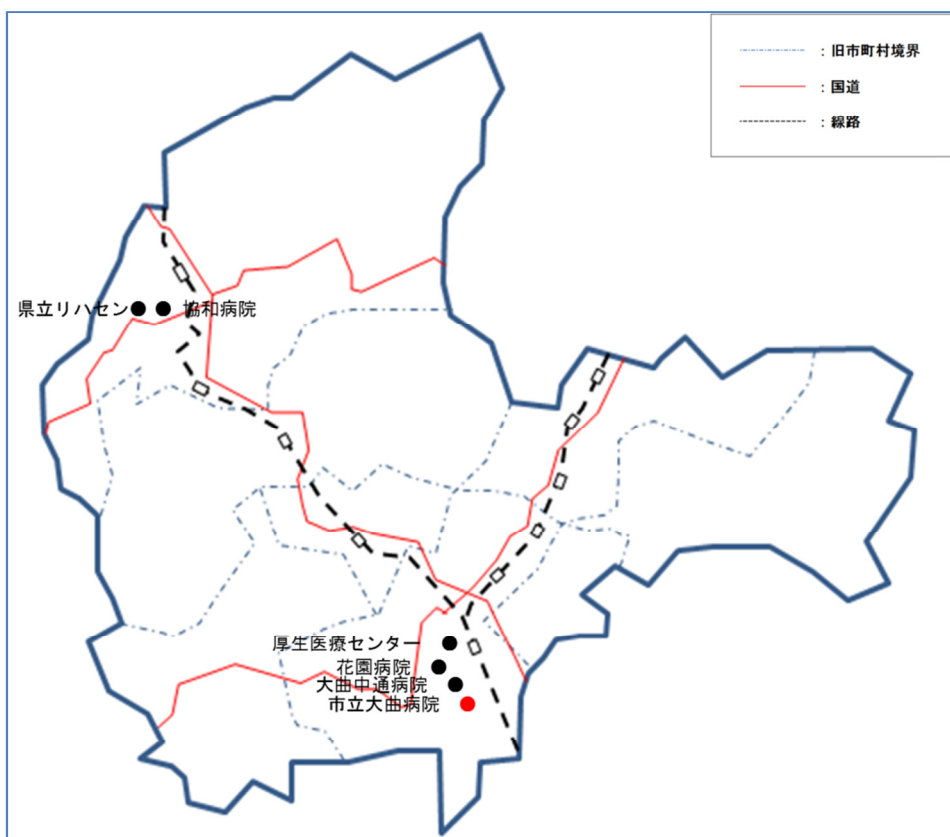
No.	学校名	地域
21	豊成中学校	中仙
22	協和小学校	協和
23	協和中学校	協和
24	南外小学校	南外
25	南外中学校	南外
26	高梨小学校	仙北
27	横堀小学校	仙北
28	仙北中学校	仙北
29	太田東小学校	太田
30	太田南小学校	太田
31	太田北小学校	太田
32	太田中学校	太田

⑨病院

市が運営する病院は、大曲地域に1カ所あります。

市立大曲病院は、精神科病院としての特質を生かしながら、高齢社会の進展による医療需要に応え、地域に密着した医療サービスの提供に努めています。

【図 2-24】 病院位置図（二次医療圏）



【表 2-10】 病院の施設名（二次医療圏）

No.	施設名	区分
1	市立大曲病院	公的病院
2	県立リハビリテーション精神医療センター	
3	大曲厚生医療センター	
4	協和病院	民間病院
5	花園病院	
6	大曲中通病院	

2.2 まちづくりの動向

(1) まちづくりの沿革

大仙市都市計画マスタープランでは、旧市町村を単位とする8つの地域(大曲、神岡、西仙北、中仙、協和、南外、仙北、太田)のうち、都市計画区域は、大曲、神岡、西仙北地域の一部のみとなっています。

しかし、市町村合併を契機とした一体的な都市づくりを目指すためには、公共交通、商業、観光など各地域間の連携強化が重要であることから本市全域を対象区域とし、地域の特色を反映させたまちづくりを実施していくこととしています。

【将来都市像】

「人が生き人が集う夢のある田園交流都市」

生活・文化の根源である農業を大切にしながらも、先人たちが築いてきた文化・伝統、地域の特性を活かし、加えて新たな産業・雇用の創出に努め、市内外との積極的な交流と連携のもとに交流人口の拡大を促進し、将来にわたる人口の定着化を目指します。

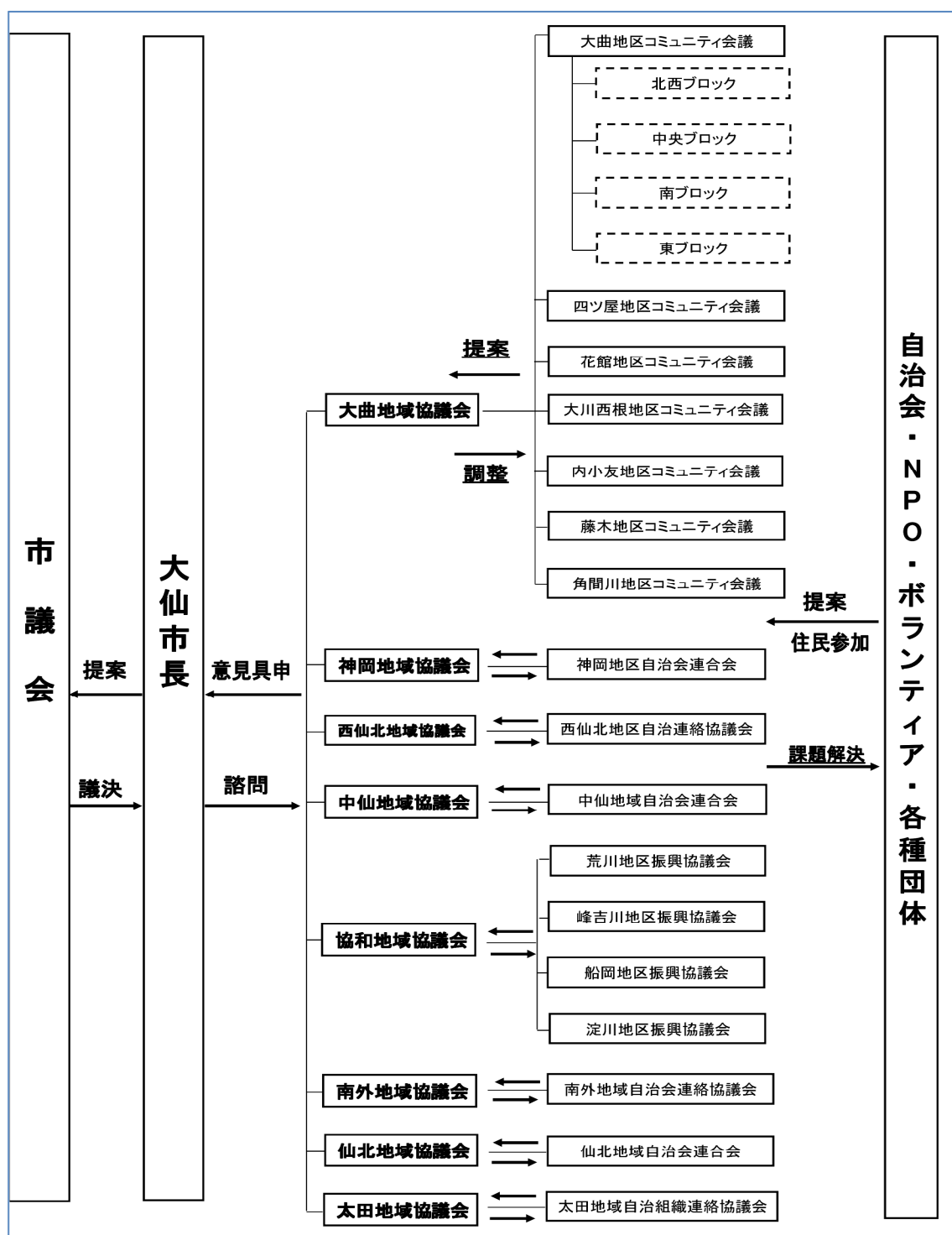
また、県南の中核的都市に相応しい魅力と可能性のあるまちづくりを進めるため、既存の都市機能に加え、自然環境・田園との調和を図りながら安らぎと居住性、快適性の高い都市空間の創出に努め、人が生き・集うような魅力ある地域、安心して暮らせる地域の創造をめざします。

そして、この地に住む人々、訪れる人々のうるおいとにぎわいが調和する夢のある田園交流都市の実現を目指します。



また、ソフト面の取り組みとしては、合併前の旧市町村を単位として、市内8つの地域において、公共団体等の代表者、学識経験者、一般公募者からなる委員で構成されている「地域協議会」を設置しています。

地域協議会の役割・活動としては、地域における活性化事業等への助言、地域の政策的課題・要望について市への提言や、地域予算の審査を行っています。



【図 2-25】 地域協議会の位置づけ

(2) 今後の取り組み方針

1) 機能集約型都市構造への転換

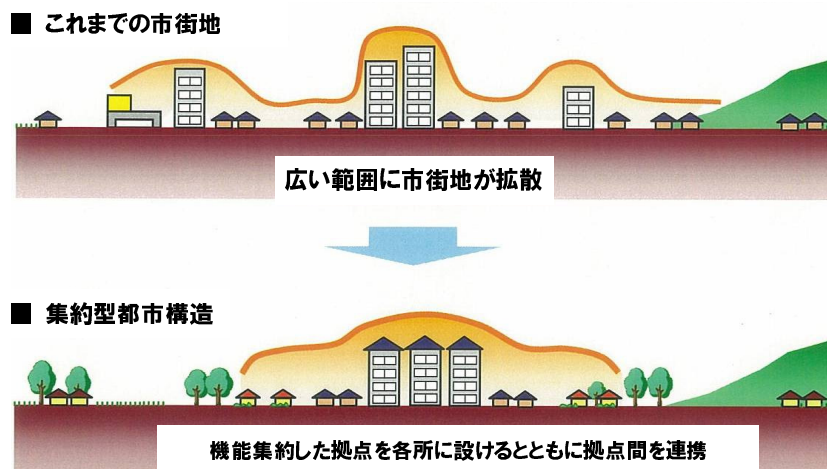
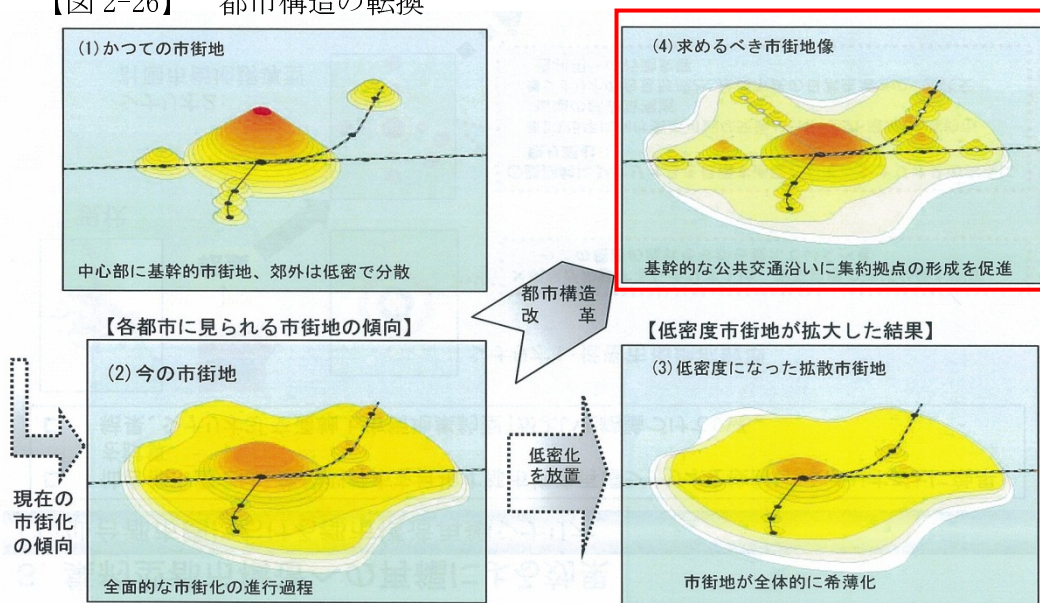
これまでの都市構造は、人口増加等によって市街地が拡大し、郊外部にも低密な市街地や集落が分散している、いわゆる拡散型都市構造でした。

今後は、広大な市域における持続的な都市経営の実現を目指し、選択と集中による都市基盤の整備を進め、本市の実情に応じた集約型都市構造へと転換を図ります。

そのため、本市の都市づくりを進めていくうえでは、「拠点」を明確にするとともに、「軸」によるネットワークを形成することで、都市の骨格の形成を図ります。

拠点や連携する軸に集中的な投資を行い計画的な都市づくりを進めていきます。

【図 2-26】 都市構造の転換

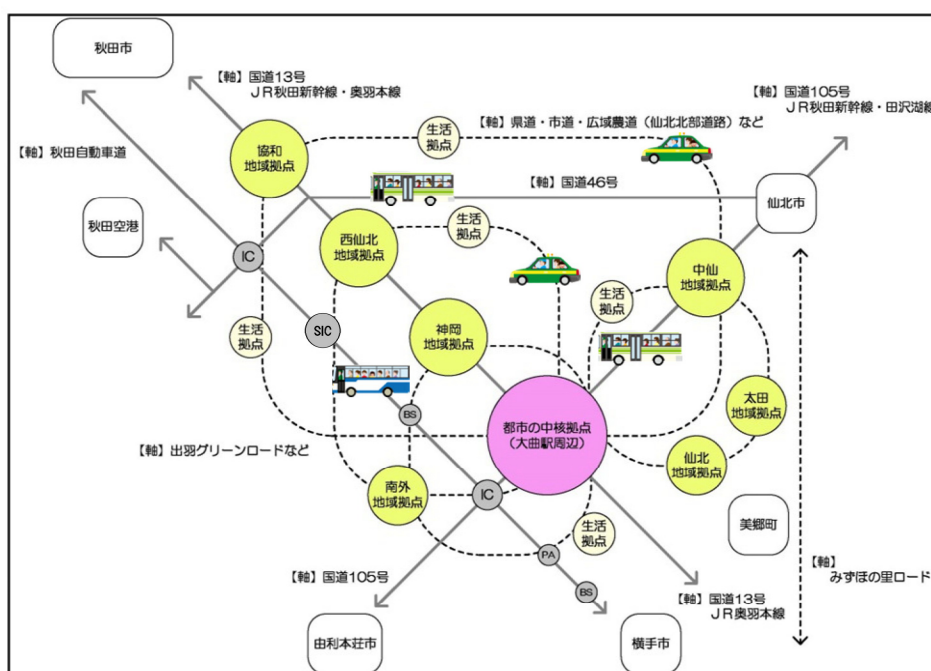


出典：大仙市都市計画マスタープラン

2) 「拠点」と「軸」の整備

市街地の低密度な拡散を回避し、持続的な都市運営を実現するため、機能集約を図るべき「拠点」を明確にするとともに、「軸」によるネットワークの形成を図ります。「拠点」を「軸」である公共交通が移動手段として結ぶことにより、各地域拠点や中核拠点にある公共施設や病院、金融機関、商店などへ向かう生活の足を確保し、高齢者などが安心して暮らし続けることができる生活圏を目指します。

【図 2-27】 拠点と軸のイメージ図



出典：大仙市都市計画マスタープラン

	中核拠点	地域拠点	生活拠点
概要	大仙市の中核として、活力ある経済、交流等の市民活動の拠点	日常生活に必要な都市機能を集約した各地域の拠点	日常生活に密着したコミュニティ拠点
場所	大曲駅周辺 (駅西地区・駅東地区)	各地域の支所周辺等の都市機能集約地区	身近な市民生活を支える都市機能集約地区
利用対象	全ての市民	主に地域住民	主に地区住民
主な施設	市役所・大曲市民会館	支所・公民館等	公民館等
	大規模商店街・大型店 (日用品の買い物)	中規模商店・スーパーマーケット (日用品の買い物)	小規模商店 (雑貨・生鮮等)
	二次医療・福祉拠点	主に一次医療・福祉施設	一次医療
	高等学校	中学校	小学校・子育て支援施設
	鉄道駅・バスターミナル	鉄道駅・バス停	バス停
	事業所 (大規模)	事業所 (中規模)	事業所 (小規模)

出典：大仙市都市計画マスタープラン

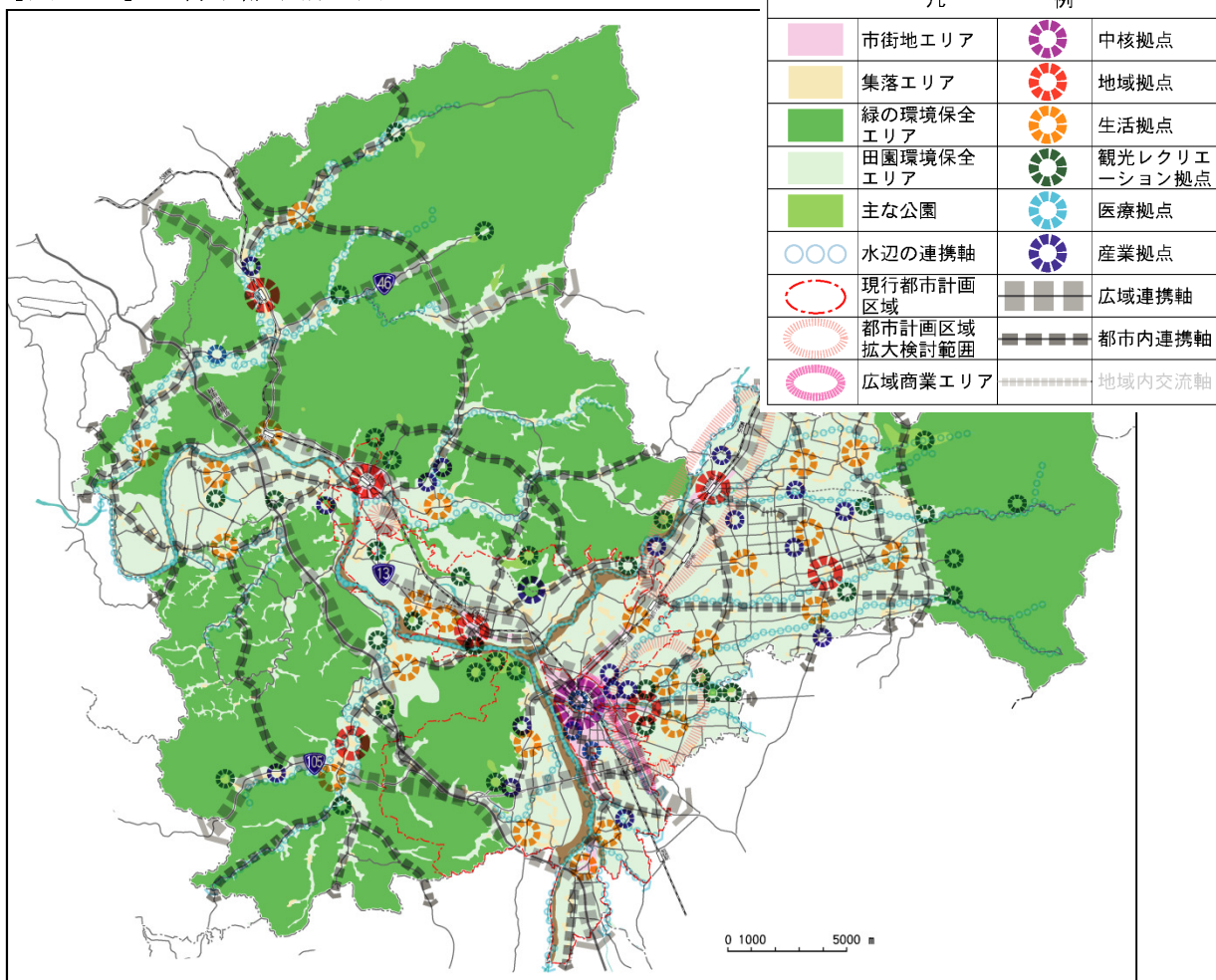
(3) 地域が目指すべき将来像

「大仙市総合計画」では、地域が目指す将来像として「人が生き人が集う夢のある田園交流都市」を掲げています。

また、市民と行政が協働して時代の要請や財政状況に応じた本市のまちづくりを進めていくための指針である「大仙市都市計画マスタープラン」では、まちづくりの方向性として「市町村合併を契機とした一体的な都市づくり」を掲げ、中核拠点と各地域の地域拠点の形成と連携をテーマに掲げて一体的に取り組んでいくこととしています。

この中で、公共交通が果たすべき役割は、まちづくりと連携しながら地域の実情に応じた交通システムを構築し、住民の方々が将来にわたって安全・安心に暮らしていけるようにすることであり、そのためには、市民・事業者・行政の3者が共同で、取り組んでいくことが必要になります。

【図 2-28】 将来都市構造図



出典：大仙市都市計画マスタープラン

第 3 章

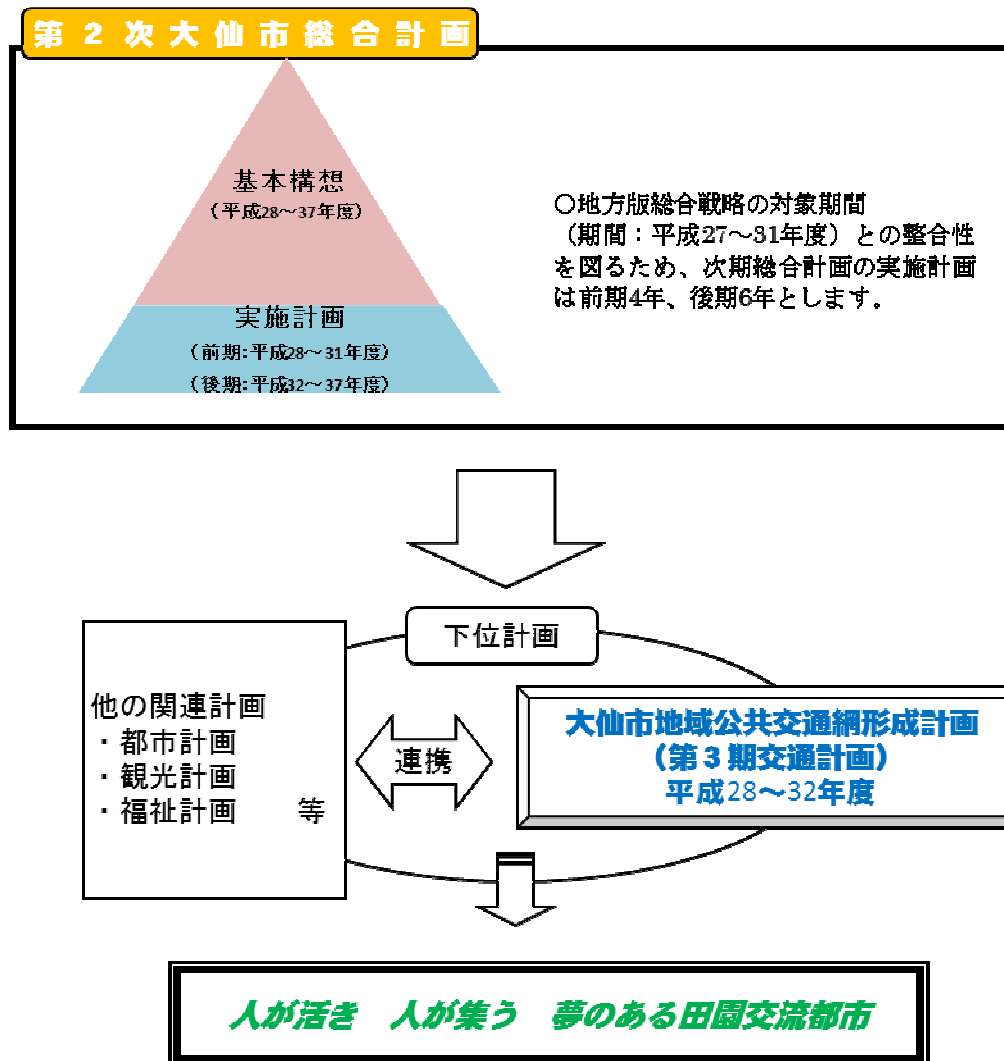
関連計画

第3章 関連計画

3 関連計画との位置づけ

大仙市では、各分野において市としてあるべき姿やそれに向けた取り組みを明確化するため、都市計画や観光等に関する計画があり、公共交通に関しては、平成19年度に「第1期大仙市地域公共交通活性化再生総合連携計画」、平成22年度に「第2期大仙市地域公共交通活性化再生総合連携計画」を策定しました。

近年の社会情勢の変化や法改正等の動向を踏まえた新たな計画の策定にあたってはこれまでの計画だけでなく、各種関連計画の基本方針を継承し施策内容の整合性を図りました。



【図3-1】 計画の位置づけ図(再掲)

(1) 第2期交通計画（平成23年度～27年度）

計画の評価と課題

第2期交通計画では、第1期交通計画の検証で明らかになった課題を中心に、将来目標を設定し、以下のとおり5つの基本方針を定めました。

《評価と課題》

基本方針①『シビルミニマムに対応した交通システムの維持』

【検証】シビルミニマムに対応した公共交通システムは、基幹部分であることから維持している。市内完結の路線バスについては、運営方式をコミュニティバスに変更し、運賃及び運行時間の見直しを実施した。

基本方針②『利用者ニーズに基づいた交通システムへの改善』

【検証】アンケート調査の結果等を踏まえ、新たな路線の乗合タクシーの運行やコミュニティバスの運行を実施した。

基本方針③『新たな交通システムの導入と支援体制の確立』

【検証】地域住民の要望をもとに、また、今後の地域の公共交通を確保するための話し合いの場を設け、新たな路線の乗合タクシーの実証運行を実施した。

基本方針④『高齢社会の進展に対応した公共交通優遇制度の創設』

【検証】高齢者の移動手手段の確保や優遇措置として、免許返納者に対して路線バスやコミュニティバス、乗合タクシーの利用料金の割引を実施した。今後とも、高齢者等による事故防止の観点から免許返納者へ優遇措置を講じ、免許返納者が安心して公共交通を利用できるように努めた。

基本方針⑤『公平かつ効率的な交通システムの実施』

【検証】市全体を視野に入れた利用料金の均一化など公平な交通システムを目指し、市民の日常生活における移動の確保に努めた。

(2) 総合計画

市民の目線に立った市の「羅針盤」であり、市のすべての計画の最上位に位置し、魅力あるまちづくりを推進するための計画になります。

交通網形成計画の実施計画が盛り込まれており、より実効性をもって施策に取り組むこととなります。

(3) 都市計画マスタープラン

市民と行政が協働して、時代の要請や財政状況に応じた本市の都市づくりを進めていくための指針が「大仙市都市計画マスタープラン」です。

総合計画とともに、本計画により、道路網・交通など地域の特性にあった交通計画を含め都市づくりに取り組むこととなります。

(4) 観光計画

総合計画の実現に向けた観光分野の個別計画に位置づけられ、観光振興施策を総合的かつ効果的に推進するための具体的な方向を示すもので、大仙市の観光振興の新たな展望を拓くための基本的な指針となるものです。

今後、観光分野との連携を図る本計画にとっては、観光計画をもとに、市が実施する観光の現状、観光客の動向などを踏まえた取り組みを行うこととなります。

(5) 福祉計画

総合計画の実現に向けた福祉分野の個別計画に位置づけられているとともに、社会福祉法により規定されている行政計画です。

高齢者プランや、障がい者計画などにより、すべての地域住民が自助・共助・公助によって、誰もが住み慣れた地域で心豊かに充実した生活を送ることができるよう、その実現を目指した計画です。

この目標達成には、公共交通の役割は大きく、今後ますます深刻な問題になる高齢化社会においても、生活拠点から地域拠点への移動、さらには中核拠点への移動手段として、市民一人ひとりにやさしい公共交通となり、すべての市民の生活の足となります。

第 4 章

大仙市の公共 交通の現状

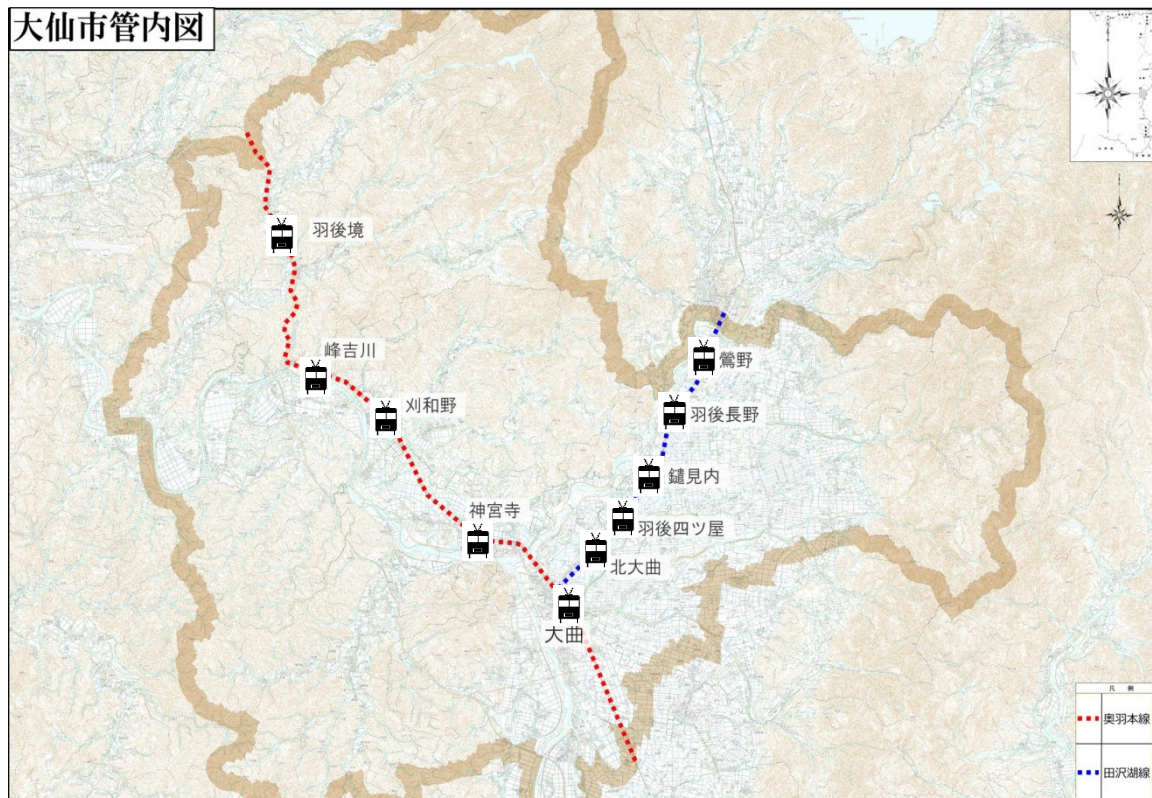
第4章 大仙市の公共交通の現状

4.1 鉄道及びバス路線の整備状況

(1) 鉄道の立地

鉄道の立地については、鉄道2路線、新幹線1路線の公共交通網が形成されています。

秋田新幹線が高速交通機関として本市と首都圏の移動を可能とし、人的交流、経済流通を促進しているほか、市民の生活に欠かすことのできない交通手段として、JR奥羽本線、田沢湖線があり、通勤・通学者や高齢者などに広く利用されています。

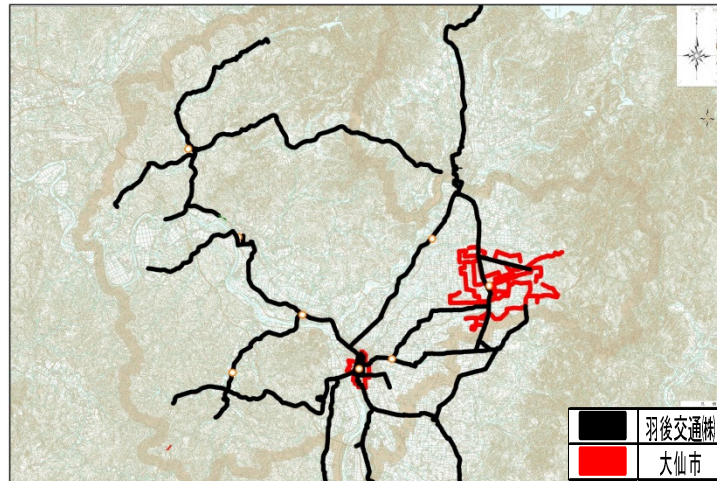


【図 4-1】 大仙市の鉄道の立地

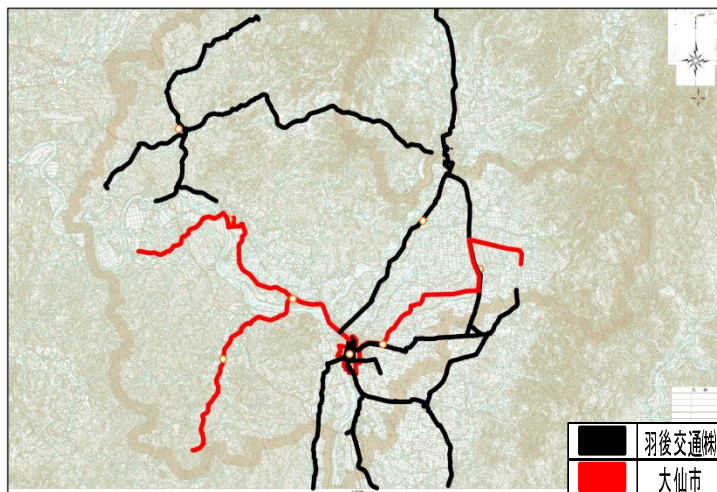
(2) バス路線の立地

バス路線の立地については、路線バス 11 路線、コミュニティバス 4 路線の公共交通網が形成されています。第 2 期計画策定時の平成 22 年は、路線バス 15 路線、コミュニティバス 11 路線の公共交通網が形成されていました。

第 2 期交通計画に基づき、不採算路線を市が代替運行することで路線の維持・確保に努めてきたことから、市が実施する路線が増加しています。



【図 4-2】 大仙市のバスの立地 (H22)



【図 4-3】 大仙市のバスの立地 (H27)

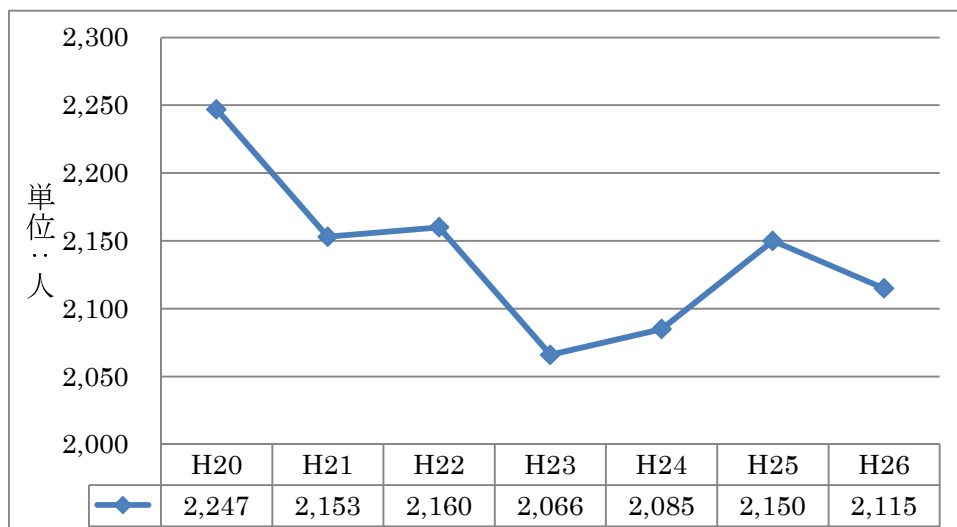
4.2 公共交通の運行及び利用状況

(1) 鉄道

本市における鉄道の運行状況は、新幹線が1日あたり40本弱、奥羽本線が1日あたり40本弱、田沢湖線が10本弱であり、新幹線・奥羽本線については、ピーク時を除き、おおむね上下各線で、1時間あたり1本程度運行されています。

また、利用状況を1日当たりのJR大曲駅乗車数で見ると、平成2年の3,557人をピークに、平成26年では2,115人と減少傾向にあります。

【図4-4】 JR大曲駅の乗車数の推移（1日当たり）



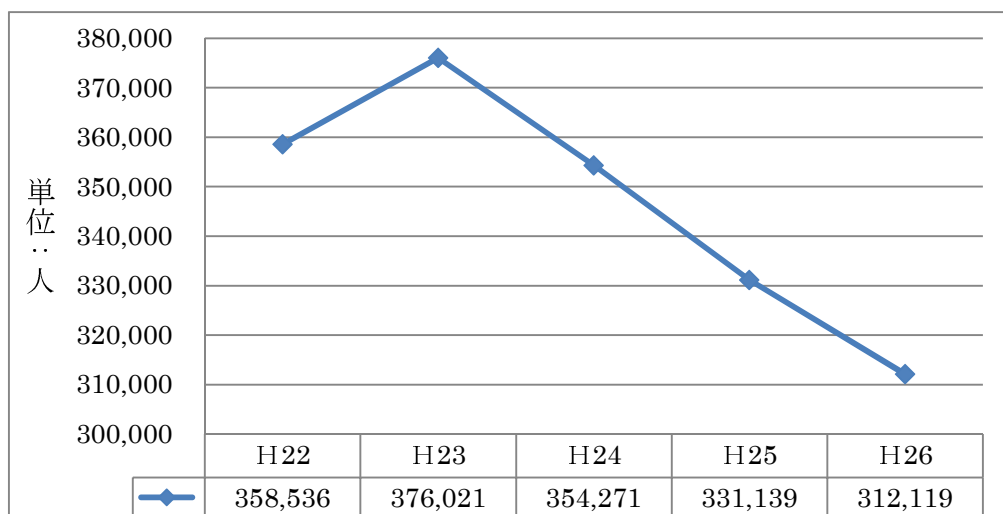
出典：JR東日本HP

(2) 路線バス

本市における路線バス運行状況は、路線によって多少の違いはあるものの、羽後交通株式会社の運営する路線ではおおむね1時間に1本以上運行されている傾向にあります。

路線バスの年間輸送人員（大仙市管内）は、平成22年度、358,536人（15路線）、平成26年度に312,119人（14路線）となっており、年々減少しています。

【図4-5】 路線バスの年間利用者数の推移（大仙市管内）



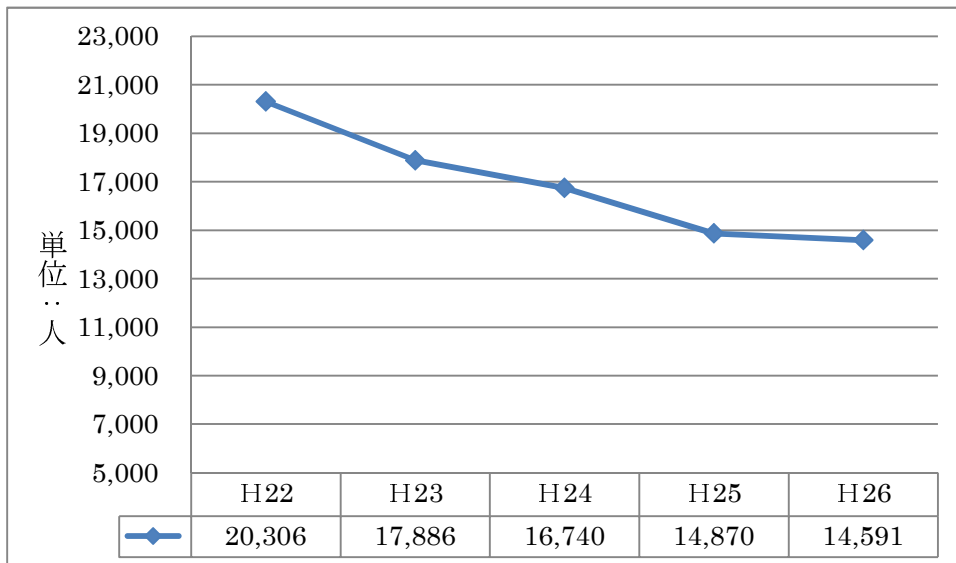
出典：羽後交通株式会社提供資料

(3) コミュニティバス

本市におけるコミュニティバスの運行状況は、路線によって多少の違いはあるものの、おおむね1時間に1本以上運行されています。

利用状況について、コミュニティバスの年間輸送人員は、平成22年度は20,306人、平成26年度に14,591人となっており、年々減少していますが、平成27年度から路線バス長信田、杉山田、南外線の3路線を市が運営主体となり、コミュニティバスとして路線を維持していることから、今後は、利用者数の増加・維持を目指します。

【図4-6】 コミュニティバスの年間利用者数の推移



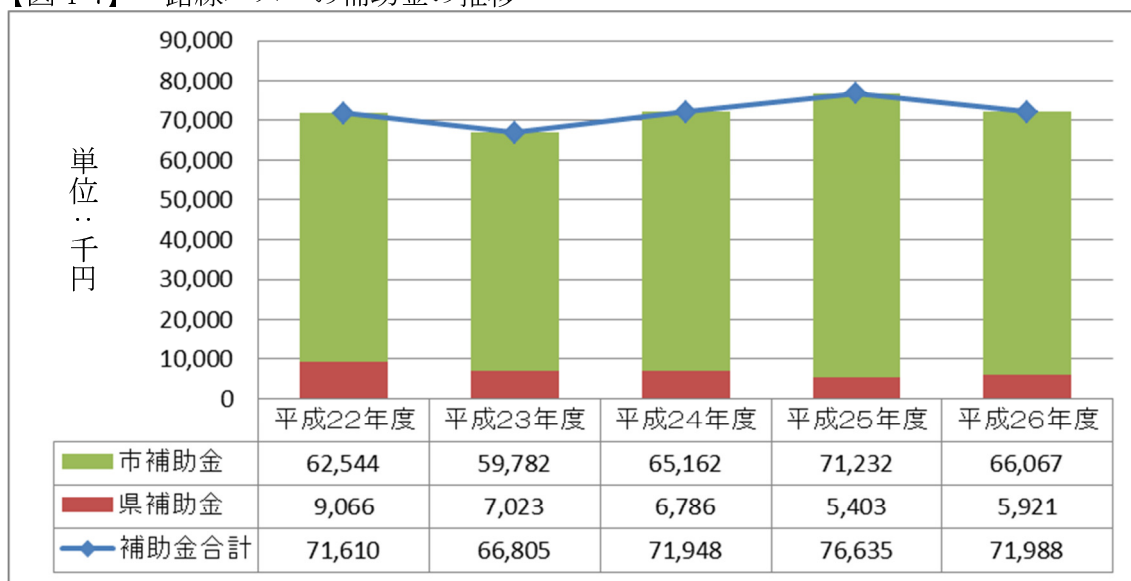
4.3 収支状況

第1期・第2期交通計画策定後、利用者数は減少傾向にあるものの、【図4-7】をみると、路線バスの再編や不採算路線の代替交通の開始などに伴い、事業者への補助金額は同程度となっています。

また、【図4-8】をみると、大仙市全体の公共交通対策にかかる経費の推移としては、不採算路線の代替交通や新規路線の導入などにより、増加傾向にあります。

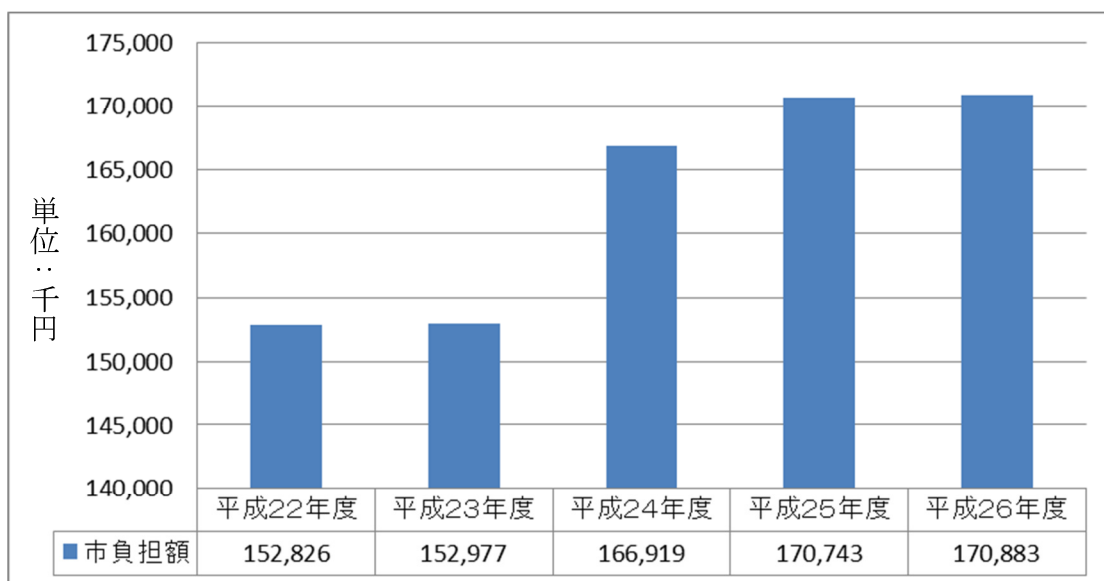
このため、将来にわたって持続可能な公共交通を構築するためには、運行形態の見直しや各地域にあった多様な交通システムの導入、利用促進、路線バス事業の収支・経営改善を図っていく必要があります。

【図4-7】 路線バスへの補助金の推移



【図4-8】 交通対策経費の推移

※路線バスへの補助金含む



4.4 公共交通に対する市民の意向

(1) 平成 27 年度「市民による市政評価」

本市では、公共交通分野に限らず、様々な分野について、市民からの市政運営に対する理解と協働のまちづくりに向けた意識醸成を図ることを目的に、満足度と重要度を調査しています。

調査は、平成 18 年度から継続して実施しており、結果を効果的かつ効率的な市政運営に結びつけるため、多くの市民に市の施策を周知しています。

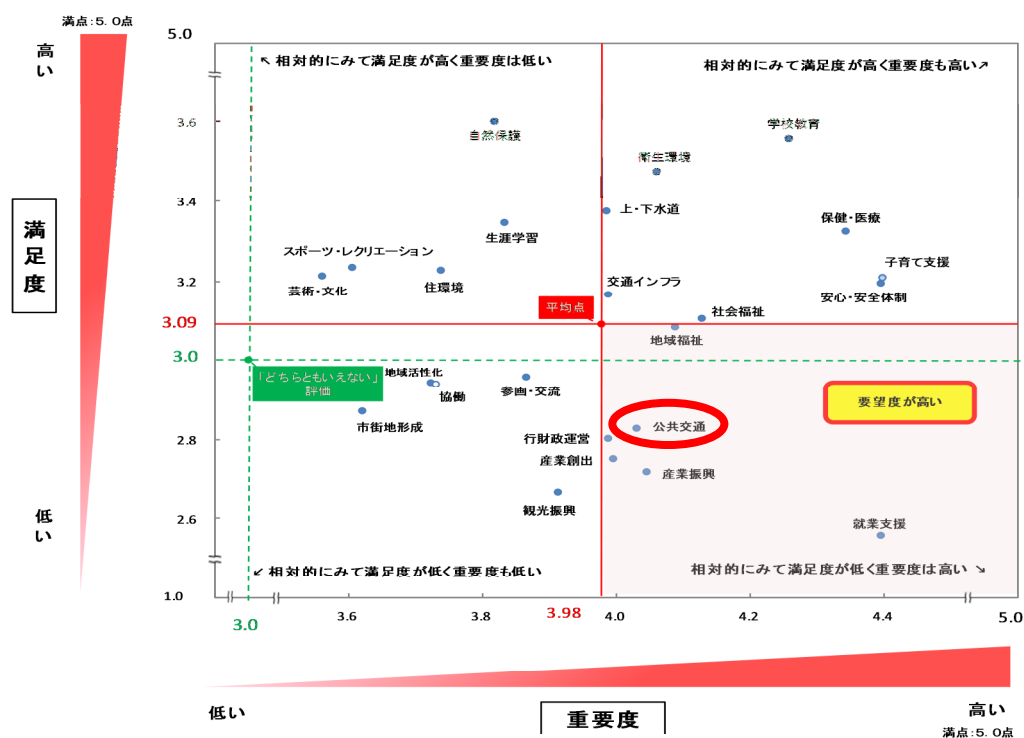
○重要の度合い

重要度の上位項目は、「子育て支援」、「就業支援」、「安全・安心体制」となっており、重要度の下位項目は「市街地形成」、「スポーツ・レクリエーション」、「芸術・文化」の順となっています。

昨年度と比較すると、全体的な動きは小さいものの「公共交通」の重要度は、下降傾向が見られます。

○優先度が高い施策

相対的にみて、優先度が高い施策（重要度は高いが満足度は低い）は、「就業支援」、「産業振興」、「公共交通」、「行財政運営」、「産業創出」となっています。



【図 4-9】 満足度・重要度の項目別比較

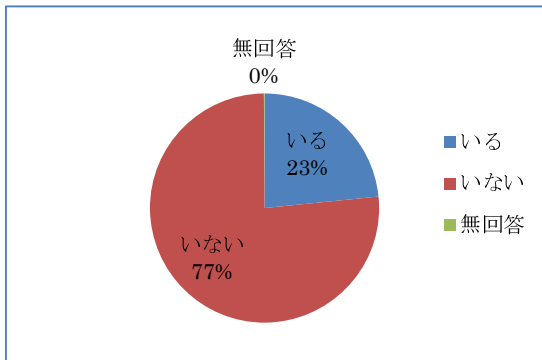
○実施結果

- 対象：18 歳以上の市民の中から無作為に抽出した 1,000 人に、希望者 5 人を加えた計 1,005 人
- 手法：郵送アンケート（無記名回答）方式 期間：平成 27 年 5 月 22 日（金）～6 月 5 日（金）
- 回収数・回収率：回収数…387 人 回収率…38.5%

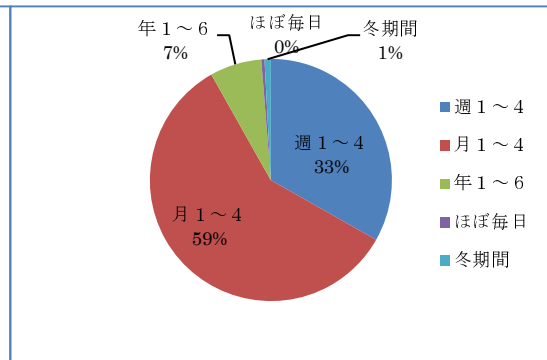
(2) 路線バスのアンケート調査

平成 24 年度に、市内を起終点とする路線バス 4 路線（長信田線、杉山田線、南外線、中山線）について利便性の向上策や運営方式などを広く検討する路線バス研究会において、上記 4 路線の沿線住民を対象にアンケート調査を実施しています。

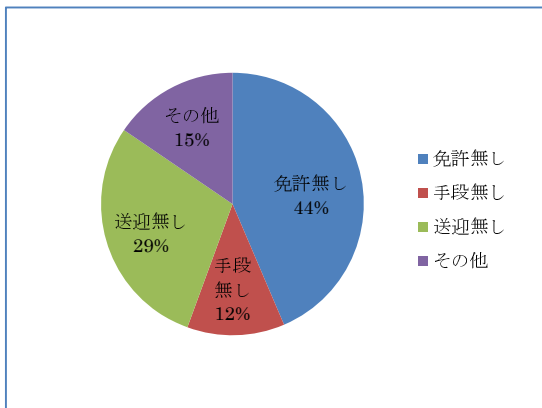
問 1 路線バスの利用者



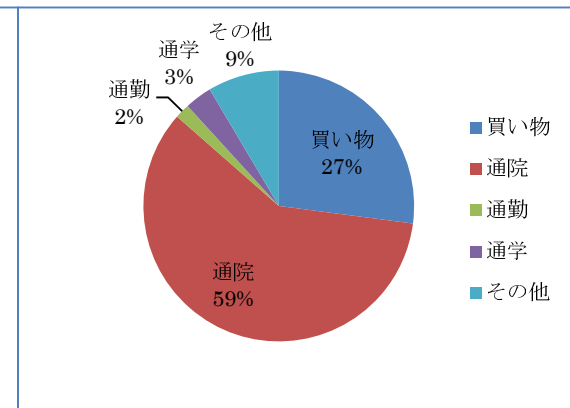
問 2 利用頻度



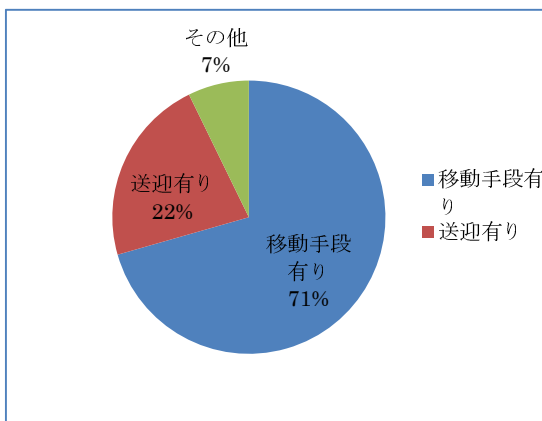
問 3 利用している理由



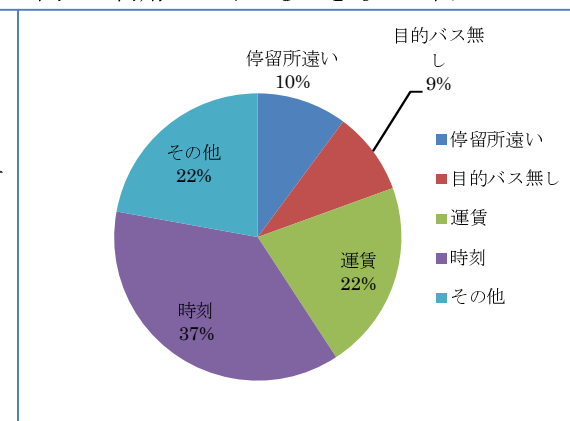
問 4 利用目的



問 5 利用しなくてもいい理由

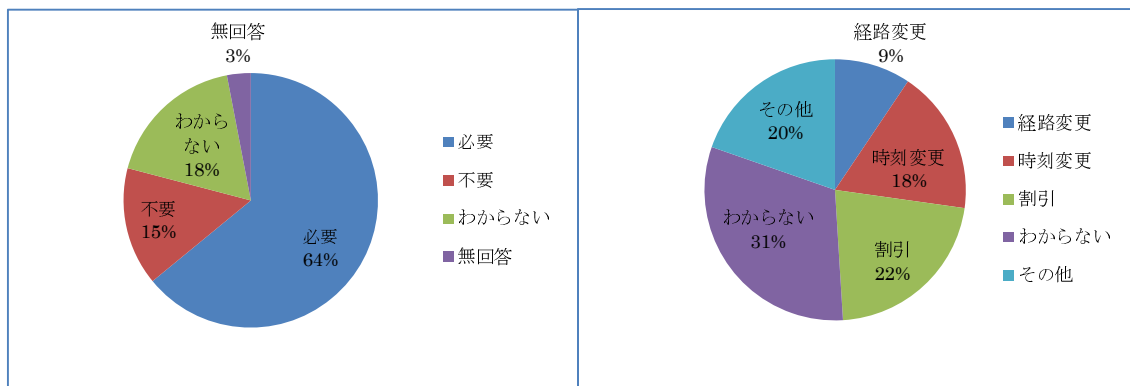


問 6 利用したくてもできない理由



問7 路線バスの必要性

問8 路線維持の方法



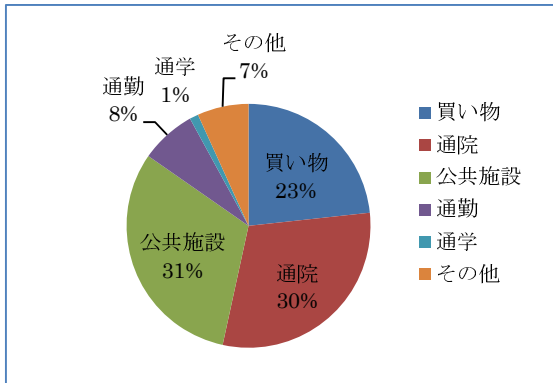
○実施結果

- a) 対象：路線バス上記4路線の沿線住民2,000世帯
- b) 手法：郵送アンケート（無記名回答）方式 期間：平成27年7月27日（金）～8月6日（月）
- c) 回収数・回収率：回収数…965世帯 回収率…49%

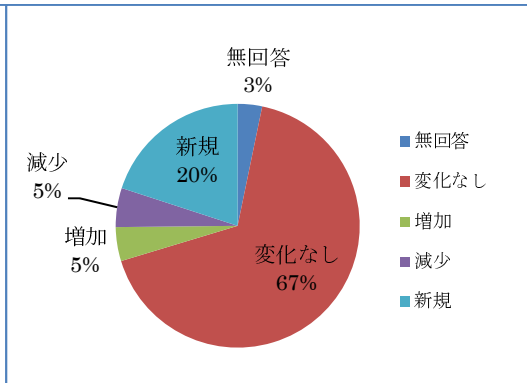
(3) 循環バス乗込み調査

平成 26 年 5 月から、循環バスを現在の市の環境・情勢・利用状況にあわせるため、従来の中心市街地の活性化という目的に生活の足という要素も加え、利用しやすい運行に再編しました。その効果の検証や今後の利用者ニーズの把握を目的とし、アンケート調査を実施しています。

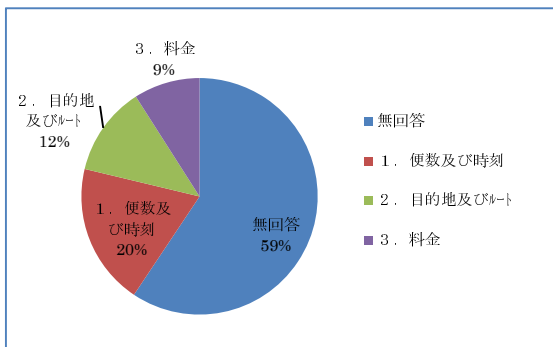
問 1 利用目的



問 2 再編後の利用頻度の変化



問 3 今後、改善すべき点



○実施結果

- a) 対象：循環バス利用者
- b) 手法：乗込み調査 期間：平成 27 年 3 月 23 日（月）～3 月 29 日（日）
- c) 調査数…155 人

(4) 公共交通空白地域のアンケート調査

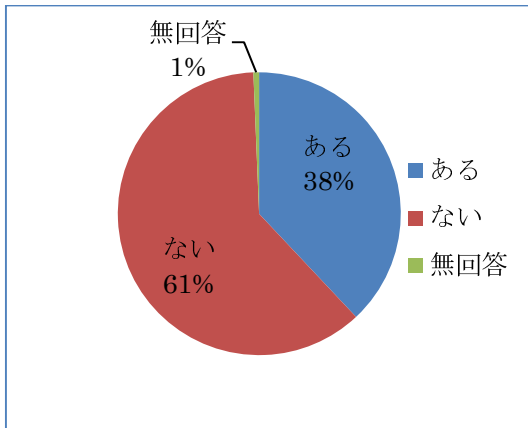
第2期交通計画において公共交通空白地域とされている地域を対象として、移動環境の実態を把握し、新たな公共交通の必要性など今後の交通施策に関する検討資料として活用するためアンケート調査を実施しています。

また、公共交通空白地域の立地状況については、第2期交通計画策定時は、3地域8地区でしたが、現在は、3地域4地区となっています。

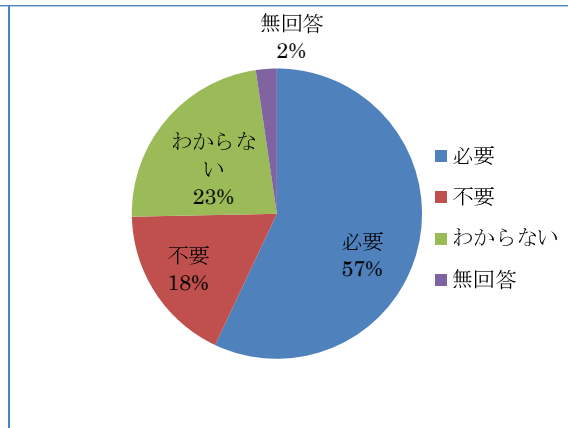
○公共交通空白地域の定義

「鉄道駅から概ね700m以上、も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以上の場所にある10世帯以上の自治会単位」とする。

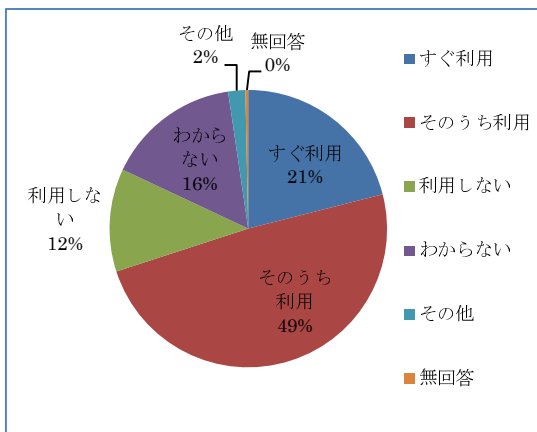
問1 交通手段が無いことに不便を感じることもあるか。



問2 集落に公共交通機関は必要か。



問3 集落に公共交通機関が設置されれば利用するか。



○現在の公共交通空白地域

- ・大曲地域：大川西根鳥居、蛭川地区
角間川木内、布晒地区
- ・中仙地域：清水万願寺地区
- ・協和地域：宮田、徳瀬滝ノ沢地区

○実施結果

a) 対象：大曲地域及び中仙地域の公共交通空白地域にお住まいの方（537世帯）

※有料老人ホーム、グループホーム利用者を除く

b) 手法：郵送アンケート（無記名回答）方式 期間：平成25年11月18日（月）～11月30日（土）

c) 回収数・回収率：回収数…300世帯 回収率…56%

第5章

公共交通の 役割と課題整理

第5章 公共交通の役割と課題整理

5.1 公共交通の意義

① 生活基盤としての整備

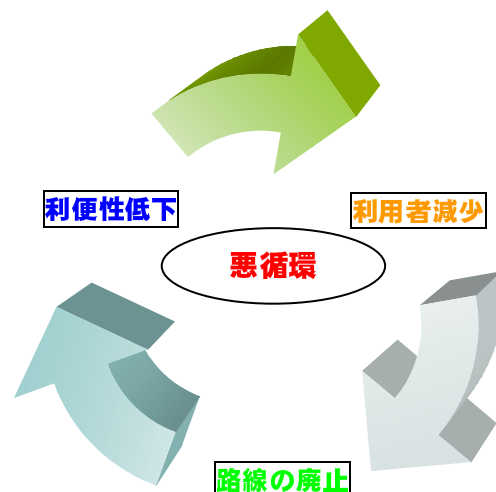
道路や上下水道などの生活基盤は、行政が主体となって、最低限度の利便性が確保されるよう計画的に整備をしています。しかし、全国的な路線バスの廃止や民間事業者の撤退にみられるように、多くの地域で公共交通の利便性は低下しています。今後は、公共交通も生活基盤を支えるもののひとつと捉え、最低限度の利便性を確保することが求められます。

車社会の普及に伴い、公共交通に頼ることなく生活ができるようになった一方で、子どもや高齢者などの車を運転できないいわゆる交通弱者は、移動が制約されるため公共交通の利便性が低下することで生活が不便になっています。本市の人口特性からも車を運転することができない高齢者は、今後、さらに増加していくものと予想されることから、公共交通を生活基盤と捉え、行政がまちづくりの一環として計画的に整備をすることが必要になります。

② 住民とまちを幸せにする手段

これまでの公共交通は、主に民間事業者が担ってきました。しかし、「利用者の減少→赤字路線の拡大→赤字路線の廃止→利便性の低下→利用者の減少」という悪循環（負のスパイラル）に陥り、年々、弱体化が進行しています。このようなことから、市民・事業者・行政の3者が協力し、その地域の実情に適合した交通システムの再構築が必要になります。

公共交通は、手段であり、目的ではありません。手段である公共交通の充実を図ることは、さまざまな目的に対して効果があり、「公共交通の充実→利便性の向上→買い物客や観光客の増加→にぎわいのあるまち」といったまちづくりに対する効果も期待できます。活用の仕方によっては、公共交通は、住民とまちを幸せにできる可能性を備えている手段であると考えます。



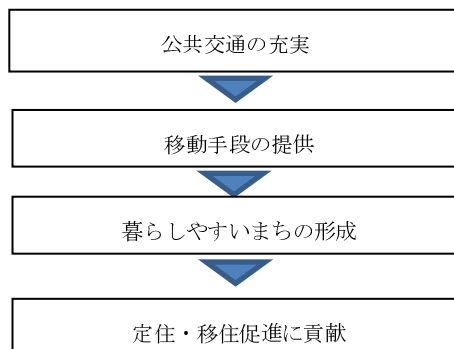
【図 5-1】：負のスパイラル

5.2 公共交通がまちづくりに果たす役割

① 「暮らしやすいまちづくり」に貢献

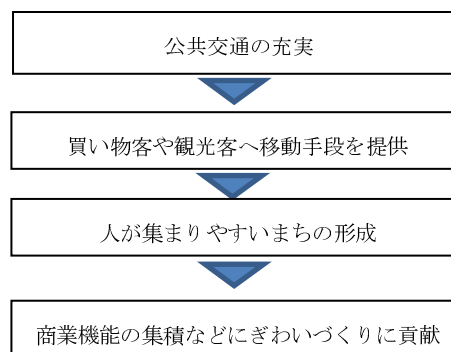
公共交通は、車を使用しない住民に対して、通勤・通学、買い物、通院などさまざまな目的への移動の手段を提供し、日常生活を支えています。

公共交通が充実し、利便性の高い地域は、暮らしやすいまちと認識され、定住・移住促進に貢献する可能性があります。



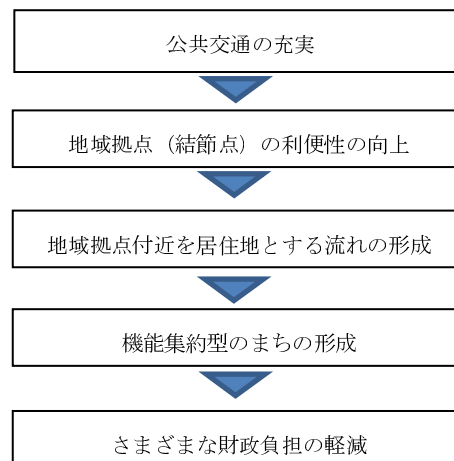
② 「にぎわいあるまちづくり」に貢献

中心市街地や地域拠点を行き先とする公共交通の充実は、買い物客や観光客等を中心市街地へ誘導する役割が考えられます。公共交通が充実し、利便性の高い地域は、商業地域としての価値が高く、特に地域拠点等の交通の結節点は、人が集まりやすい地域を形成し、にぎわいづくりに貢献する可能性があります。



③ 「機能集約型のまちづくり」に貢献

公共交通が充実し、交通の結節点である地域拠点ににぎわいが生まれ、暮らしやすくなることで、地域拠点付近が居住地とされやすくなり、機能集約型のまちを形成し、拡散型都市構造から機能集約型へ変換することで、さまざまな財政負担の軽減が図られます。



5.3 公共交通の活性化・再生に向けた課題

前述の公共交通の意義と果たすべき役割から、大仙市の解決すべき8つの課題を次のように設定します。

本計画に従い、8つの課題解決に向けた取り組みを行っていきます。

①潜在的な交通弱者が多数存在

全国的に少子高齢化が深刻化する中、本市においても高齢化率は、上昇傾向にあります。現在は、老年人口（65歳以上）である高齢者も元気で自家用車での移動が主流となっていますが、今後は、老年人口の75歳以上の割合が高くなると推計されており、これまで自家用車を運転していた方々の公共交通への移行がスムーズにいかない場合、交通弱者として表面化することが予想されます。

現在、多くの市民は自家用車による移動手段に偏っています。そうした中で75歳以上の免許更新の際は、加齢などによる身体機能の低下が自動車等の運転に影響を及ぼす可能性が高くなることから、講習予備検査が実施されており、このため自家用車から公共交通への移動手段をスムーズに移行できるように支援する必要があります。

②少子高齢化、人口減少等による公共交通利用者の減少

全国的に人口減少が深刻化する中、本市においても人口は減少傾向にあり、特に生産年齢人口の減少数が多くなっています。生産年齢人口の減少は、公共交通の利用頻度の高い通勤・通学者の減少にもつながり、公共交通の維持には大きな影響があります。

特に公共交通の中心となっている路線バスについては、通勤・通学者等の利用者の減少により維持が困難になっていることから、自家用車から公共交通への転換を促すなど、新たな利用者を掘り起こす必要があります。

③低密度な市街地の拡大

交通手段として自家用車が主流となっていることが、ますます低密度な市街地を進行させたひとつの要因でもあります。今後も、低密度な市街地が拡大することは、公共交通に限らず、行政サービスにかかる経費の増大につながり、持続可能な交通システムを構築するためには機能集約型都市構造への転換が必要になります。また、点在している集落が高齢化した場合に住民が安心して「おでかけ」できる交通システムの確保が大きな課題となっています。

④交通システム間の乗継環境

本市は、全域が豪雪地帯に属しています。しかし、乗り継ぎを行う交通結節点である屋内待合所などが整備されている箇所は限られており、交通結節点が十分に整備されているとは言えない状況です。今後も持続可能な交通システムを構築するためには、各交通システム間の乗り継ぎを行い、サービス等の重複を最小限にする必要があります。

⑤中心市街地の求心性の低下

「おでかけ」先である中心市街地の求心性の低下は、手段である公共交通の利用頻度の減少につながります。本市は、中心市街地活性化基本計画に基づき市街地再開発事業等を完了しており、以前に比べ中心市街地の求心性は高まりつつあります。こうしたことから、中心市街地への「おでかけ」の機会を支援するためには、目的である中心市街地の求心性の高まりとともに、手段である公共交通を整備することが必要になります。

⑥自家用車への依存・公共交通への低い意識

本市は、市域面積が広大であること、居住地が分散していることなどから日常生活における移動手段は、自家用車が主流となっており、路線バスの利用者は年々、減少傾向となっています。

こうした現状を改善し、新たな利用者の掘り起こしをしていくためには、まちづくりとの連携など様々な分野と一体的に取り組むとともに、公共交通の魅力を向上させていくことが必要になります。

⑦交通対策に係る経費の増大

第1期・第2期交通計画策定後、利用者数は減少の一途をたどっているものの、大仙市全体の公共交通にかかる経費は、路線数の増加、不採算路線の代替交通の開始などにより、増加傾向にあります。

このため、将来を見据えた持続可能な公共交通を構築することが必要になります。

⑧広域連携軸の強化

都市計画マスタープランに位置づけられた周辺都市との連携を強化するため、広域を結ぶバス路線のアクセス強化を行う必要があります。また、鉄道や路線バスなどの活用を図るため、各駅の利用状況等を勘案しながら、駅前広場や駐車場等の整備、バリアフリー化等を検討するとともに、支所や公共施設等に交通結節点の機能を整備することが必要になります。

第 6 章

基本目標 及び方針

第6章 基本目標及び方針

大仙市の公共交通の現状と課題、地域のニーズを踏まえ、持続可能な公共交通を構築するため、基本目標と基本方針を以下のとおり定めることとします。

6.1 基本目標

公共交通を利用して、交通弱者が安心して

「おでかけ」できる持続可能な交通環境の構築

～市民・事業者・行政による最低限の生活環境基準の保障及びまちづくりへ
貢献する、よりよい生活交通へ～

この基本目標を実現するため、次のとおり5つの基本方針を設定します。

本計画の5つの基本方針に従い、本市の目指すべき将来像に基づくあるべき公共交通の実現を目指します。

6.2 基本方針

①高齢者等交通弱者に対応した利用しやすい公共交通

今後、高齢化が一層進むことにより、交通弱者が増加することが予想されます。こうした将来の動向に対応するため、交通弱者が公共交通を利用して安心して「おでかけ」ができるよう、公共交通サービスを提供します。

②市民・事業者・行政3者の役割の明確化及び連携

これまで、公共交通は、主に民間事業者が担ってきましたが、「利用者の減少→赤字路線の拡大→赤字路線の廃止→利便性の低下→利用者の減少」という悪循環（負のスパイラル）に陥り、年々、弱体化が進行しています。このようなことから、市民・事業者・行政の3者が協力し、その地域の実情に適合した交通システムを再構築します。

③まちづくりへ貢献する公共交通

公共交通の充実を図ることは、さまざまな分野における目的達成に資する効果があり、「公共交通の充実→利便性の向上→買い物客や観光客の増加→にぎわいのあるまち」といったまちづくりに対する効果も期待できます。こうしたことから、まちづくりと連携し、目指すべき将来都市像へ貢献できる公共交通を構築します。

④地域特性・利用者ニーズに応じた多様な交通システム、主体の組み合わせ

本市は、旧市町村を単位とする8つの地域特性があり、全地域一律の公共交通サービスの提供では、様々な利用者ニーズへの対応が難しくなっています。

実情に適した公共交通サービスを提供していくためには、市民・事業者・行政の3者が連携を図りながら、多様な交通システム、実施主体の組み合わせを検討します。

⑤持続可能な交通システムの構築

本市の公共交通の利用者数が減少傾向であることと、人口密度が低く集落が点在していることから、公共交通事業による十分な採算性を確保することが難しくなっています。今後は、高齢化が一層進むことが予想されることから交通弱者に対応した持続可能な交通システムを構築します。

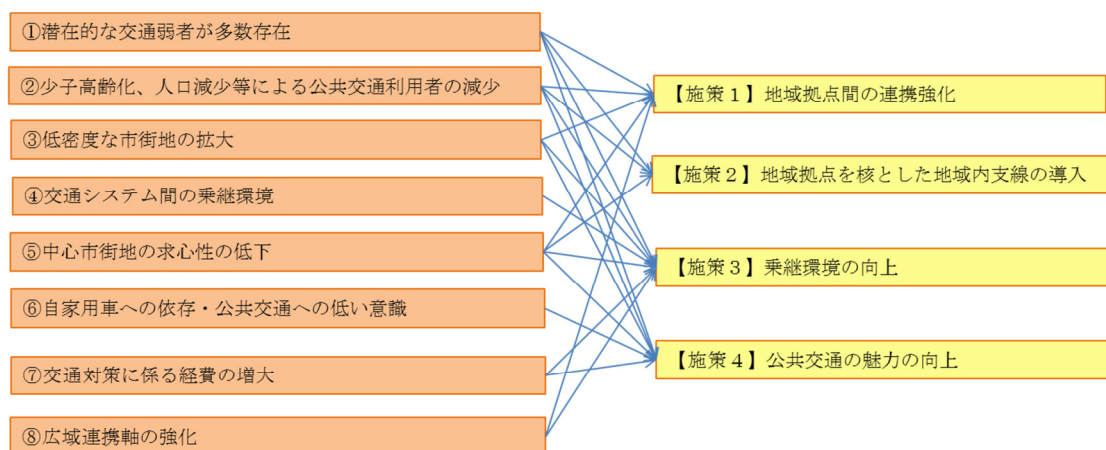
第7章

主要施策・事業

7.1 主要施策・事業

(1) 主要施策の概要

先に設定した課題を解決し、本市の目指す公共交通網を形成するためには、大きく分けて4つの主要施策を行うことが必要になります。本主要施策に基づき、個別施策を実施していくこととします。



【施策1】地域拠点間の連携強化

本市の中心市街地である大曲駅周辺と合併前の旧市町村の各地域拠点を結ぶ市内幹線を導入・強化し、地域拠点間の連携を強化することにより、市内の地域間移動を円滑にし、「おでかけ」しやすさの向上を目指します。

【施策2】地域拠点を核とした地域内支線の導入

各地域拠点と生活拠点を結ぶ地域内支線を導入し、将来を見据え公共交通の持続可能性を考慮しながら、地域拠点への「おでかけ」しやすさの向上と交通空白地域の解消を目指します。

【施策3】乗継環境の向上

将来を見据えた持続可能な公共交通を構築するためには、各交通システムのサービス・運行路線等の重複をなくし、各交通システム間の乗り継ぎを推進することが必要になります。そのため各地域拠点の乗継地点となる交通結節点を整備し、乗り継ぎの利便性の向上や待合環境の改善に向けて取り組みます。

【施策4】公共交通の魅力の向上

自家用車の依存・公共交通への低い意識を変換し、新たな利用者の掘り起こしを行うために、公共交通の利便性の向上や利用促進施策等を実施し、魅力の向上を目指します。

(2) 主要実施施策

先に掲げた基本目標を達成するため設定した8つの課題解決に向け、4つの施策ごとに区分した事業を実施します。

主要施策		事業概要
施策1		
地域拠点間の連携強化	市町村幹線の整備	○広域バス路線である市町村幹線の運行経路・時刻等を見直し、利便性の向上を図る。特に大仙市都市計画マスタープランに基づき、まちづくりと連携した市町村幹線の再構築を行う。
	市内幹線の整備	○地域拠点と中核拠点の連絡を担う市内幹線の運営内容等を適宜、見直し、中心市街地と各地域拠点間のアクセス機能の向上を図る。 ○運営内容等の見直しなどの検討は、少なくとも3年を1回のサイクルとし、市民（地域住民）、事業者、行政などの協議により検討する。
	運行内容の見直しによる利便性の向上	○市町村幹線と市内幹線など交通システム相互の乗り継ぎのしやすさ向上を図るため、交通結節点において、円滑に乗り継ぎができるよう運行経路や時刻の調整を行う。 ○広域連携軸の強化のため、大仙市・仙北市・美郷町の3市町で圏域の公共交通について検討する研究会を立ち上げており、引き続き検討を重ね、市町村幹線の見直しを図る。
施策2		
地域拠点を核とした地域内支線の導入	地域内支線の整備	○交通空白地域の解消のため持続可能性及び地域のニーズを考慮し地域内支線の導入を行う。 ○地域内支線の見直しなどの検討は、少なくとも3年を1回のサイクルとし、市民（地域住民）、事業者、行政などの協議により検討する。 ○地域内支線の運行では、利用頻度が高い場所へ乗降所の設置をするなど利用者の増加及び利便性の向上を図る。
	地域内支線とその他交通システムとの連携	○地域内支線とその他交通システムとの運行時刻等の連携を行い、乗り継ぎが円滑に行われるように努める。 ○乗継割引など乗り継ぎを推進する制度の導入を検討する。
	住民・事業者・行政3者の協働による交通システムの導入検討	○地域内支線は、地域のニーズに合わせて運行内容を変更する機会が多い特徴がある。そのため、地域内支線は地域組織が主体となって運営できるように変更し、地域のニーズに見合った運行内容に変更する。ただし、地域組織が未成熟で運営体制が構築できない場合は、市が全面的に支援する。
	福祉施策の検討	○高齢者等の免許返納を促進するため、免許返納者を支援する。 ○障がい者等へタクシー券の配布などの支援を行う。 ○高齢者等が公共交通を利用するきっかけを創出する（例：バス・スタンプラリー、お試し乗車キャンペーンなど）。

施策3		
乗継環境の向上	交通結節点の乗継施設、待合所の整備	○交通結節点での乗継環境の向上及び中核拠点と地域拠点との連携強化を図るため、各地域の交通結節点においてターミナル機能の整備を図る。
	情報提供設備の整備	○公共交通に関する情報をわかりやすく提供できるように情報媒体や提供設備の改善に取り組む。 ○交通結節点へ各交通システムの情報を利用者が取得できるように情報提供設備の整備を図る。
施策4		
公共交通の魅力の向上	まちなか交通の魅力向上	○市内で開催される各種イベントと連携し、利用促進につなげる。 ○車内環境づくりとして、車内掲示スペースの活用やFMはなび（コミュニティFM）の放送など利用しやすい雰囲気形成を図る。 ○有料広告制度を導入し、運賃以外の収入の確保を検討する。 ○停留所付近の商店街等と連携し、商品や運賃が割引になる企画券などを検討する。
	観光分野との連携	○観光分野と連携し、観光情報と交通手段をあわせて発信する。 ○観光地への公共交通網の形成を検討する。
	利用促進	○交通システム間の乗り継ぎを推進するため乗継割引等の利用促進の検討を行う。 ○普段、路線バス等の公共交通を利用しない市民が、路線バスを利用するきっかけを創出する（例：バス・スタンプラリー、お試し乗車キャンペーンなど）。 ○市内開催のイベント等と連携し、利用促進につなげる。

7.2 実施スケジュール

主要実施施策の推進については、実施スケジュール、実施主体を明確にしたうえで取り組む必要があることから、次のとおり、実施スケジュール等を設定しました。

主要実施施策	実施主体	実施期間					
		H28	H29	H30	H31	H32	
施策1 地域拠点間の連携強化							
①	市町村幹線の整備	市、事業者、近隣自治体	調査・検討	実施	検証・評価	→	→
②	市内幹線の整備	市、事業者	調査・検討	実施	検証・評価	→	→
③	運行時刻・路線の見直しによる利便性の向上	市、事業者、近隣自治体	調査・検討	実施	検証・評価	→	→
施策2 地域拠点を核とした地域内支線の導入							
①	地域内支線の整備	市、事業者、地域住民	調査・検討	→	実施	→	検証・評価
②	地域内支線とその他交通システムとの連携	市、事業者	実施	→	検証・評価	→	→
③	住民・事業者・行政3者の協働による交通システムの導入検討	市、事業者、地域住民	調査・検討	→	実施	→	検証・評価
④	福祉施策の検討	市、事業者、関係団体	調査・検討	→	実施	→	検証・評価
施策3 乗継環境の向上							
①	交通結節点の乗継施設、待合所の整備	市、事業者、関係団体	調査・検討	実施	検証・評価	→	→
②	情報提供設備の整備	市、事業者	調査・検討	実施	検証・評価	→	→
施策4 公共交通の魅力の向上							
①	まちなか交通の魅力向上	市、事業者、地域住民	実施	→	検証・評価	→	→
②	観光分野との連携	市、事業者、関係団体	実施	→	検証・評価	→	→
③	利用促進	市、事業者、地域住民	実施	→	検証・評価	→	→

7.3 目標達成のための施策

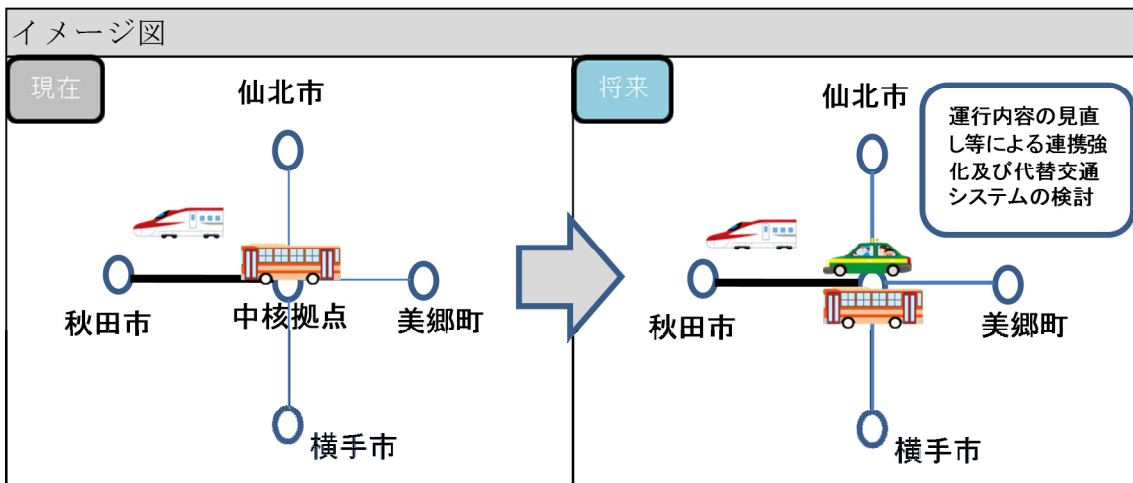
目的達成のための施策については、実施スケジュールに基づき、実施主体を明確にし、たうえで取り組む必要があることから、次のとおりの施策を実施・検討します。

【施策1－事業①】

i 施策の概要

施策1	地域拠点間の連携強化						
事業①	市町村幹線の整備						
実施主体	大仙市	事業者		その他			
	○	◎		○（近隣自治体）			
該当している課題							
課題1	課題2	課題3	課題4	課題5	課題6	課題7	課題8
○	○	○		○			○
事業概要							
<p>○広域バス路線である市町村幹線の運行経路・時刻等を見直し、利便性の向上を図ります。特に大仙市都市計画マスタープランに基づき、まちづくりと連携した市町村幹線の再構築を行います。</p> <p>○本市の地域拠点と近隣市町とを結ぶ交通網を路線バスや他交通システムにより運行を維持します。</p> <p>○市町村幹線は以下のとおり。</p> <p>横手大曲線：大仙市～横手市（経路・運行時刻等の検討）</p> <p>角間川線：大仙市～横手市（経路・運行時刻等の検討）</p> <p>川西線：大仙市～横手市（経路・運行時刻等の検討）</p> <p>千屋線：大仙市～美郷町（経路・代替交通システムの検討）</p> <p>稲沢線：大仙市～仙北市（運営方式・代替交通システムの検討）</p> <p>大曲角館線：大仙市～仙北市（経路・運行時刻等の検討）</p> <p>角館六郷線：美郷町～大仙市～仙北市（経路・運行時刻等の検討）</p>							

ii 施策のイメージ

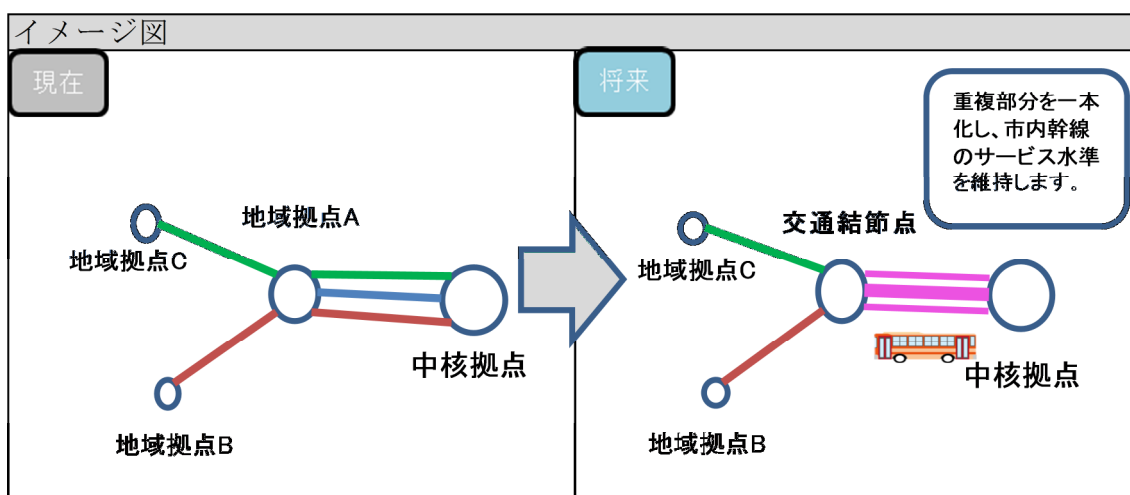


【施策1－事業②】

i 施策の概要

施策1	地域拠点間の連携強化						
事業②	市内幹線の整備						
実施主体	大仙市	事業者		その他			
	◎	○					
該当している課題							
課題1	課題2	課題3	課題4	課題5	課題6	課題7	課題8
○	○	○		○			○
事業概要							
<p>○地域拠点と中核拠点の連絡を担う市内幹線の運営内容等を適宜、見直し、中心市街地と各地域拠点間のアクセス機能の向上を図ります。</p> <p>○運営内容等の見直しなどの検討は、少なくとも3年を1回のサイクルとし、市民（地域住民）、事業者、行政などの協議により検討します。</p> <p>○現在のバス路線のままでは、少子高齢化、人口減少による利用者の減少と、これに伴うバスの減便が懸念されることから将来的な市内幹線のサービス水準を維持するため、路線を一本化するなど改善を図ります。</p>							

ii 施策のイメージ

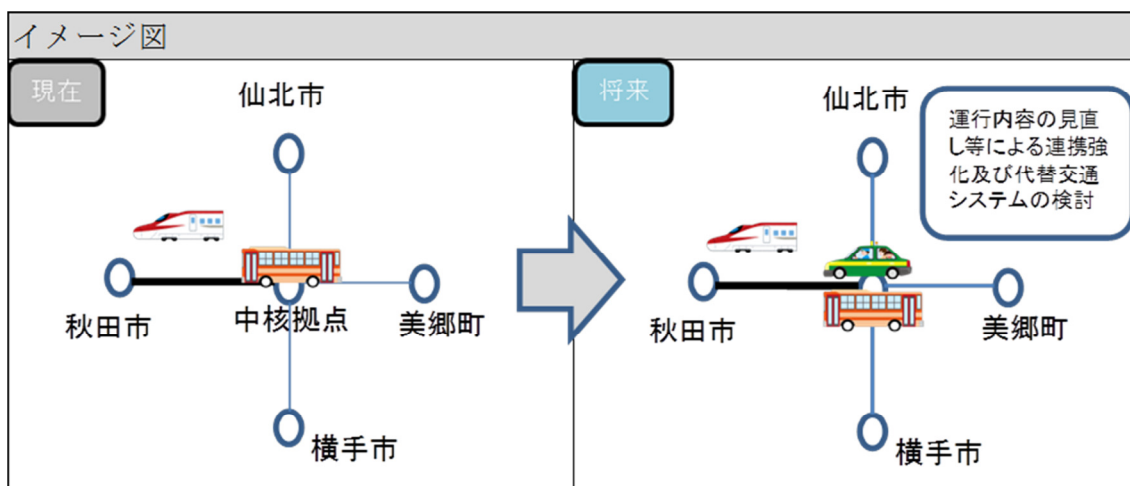


【施策1－事業③】

i 施策の概要

施策1	地域拠点間の連携強化						
事業③	運行内容の見直しによる利便性の向上						
実施主体	大仙市	事業者		その他			
	○	○		○（近隣自治体）			
該当している課題							
課題1	課題2	課題3	課題4	課題5	課題6	課題7	課題8
○	○	○		○			○
事業概要							
<p>○市町村幹線と市内幹線など交通システム相互の乗り継ぎのしやすさ向上を図るため、交通結節点において、円滑に乗り継ぎができるよう運行経路や時刻等の調整を行います。</p> <p>○広域連携軸の強化のため、大仙市・仙北市・美郷町の3市町で圏域の公共交通について検討する研究会を立ち上げており、引き続き検討を重ね、市町村幹線の見直しを図ります。</p> <p>○市内全域の公共交通マップや総合時刻表等の作成を検討します。</p>							

ii 施策のイメージ

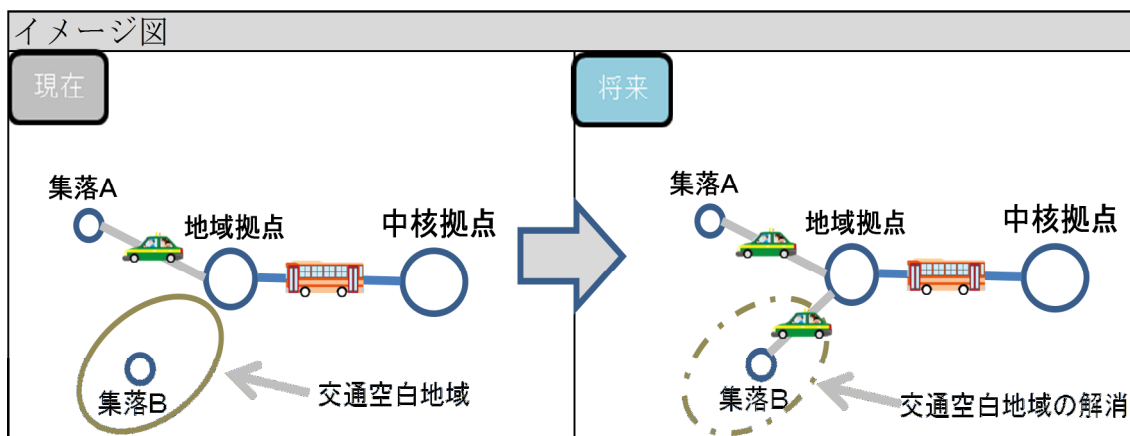


【施策2－事業①】

i 施策の概要

施策2	地域拠点を核とした地域内支線の導入						
事業①	地域内支線の整備						
実施主体	大仙市		事業者		その他		
	○		○		○（地域住民）		
該当している課題							
課題1	課題2	課題3	課題4	課題5	課題6	課題7	課題8
○	○			○			
事業概要							
<p>○交通空白地域の解消のため、持続可能性及び地域のニーズを考慮し地域内支線の導入を行います。</p> <p>○地域内支線の見直しなどの検討は、約3年を1回のサイクルとし、市民（地域住民）、事業者、行政などの協議により検討します。</p> <p>○地域内支線の運行では、利用頻度が高い場所へ乗降所の設置をするなど利用者数の増加及び利便性の向上を図ります。</p>							

ii 施策のイメージ



○現在の公共交通空白地域

- ・大曲地域：大川西根鳥居、蛭川地区
角間川木内、布晒地区
- ・中仙地域：清水万願寺地区
- ・協和地域：宮田、徳瀬滝ノ沢地区

【施策2－事業②】

i 施策の概要

施策2	地域拠点を核とした地域内支線の導入						
事業②	地域内支線とその他交通システムとの連携						
実施主体	大仙市	事業者		その他			
	○	○					
該当している課題							
課題1	課題2	課題3	課題4	課題5	課題6	課題7	課題8
○	○			○			
事業概要							
<p>○地域内支線とその他交通システムの運行時刻等の連携を行い、乗り継ぎの円滑化を図ります（例：ハブ&スポーク化）。</p> <p>○乗継割引など乗り継ぎを推進する制度の導入を検討します。</p>							

ii 施策のイメージ

イメージ図

```

graph TD
    Station[駅] <--> Node[交通結節点]
    Core[中核拠点] <--> Node
    Village1[集落] <--> Node
    Village2[集落] <--> Node
    
```

ハブ&スポーク化

▲せせらぎバスセンターの様子
出典：イーグルバスHP

乗継割引制度

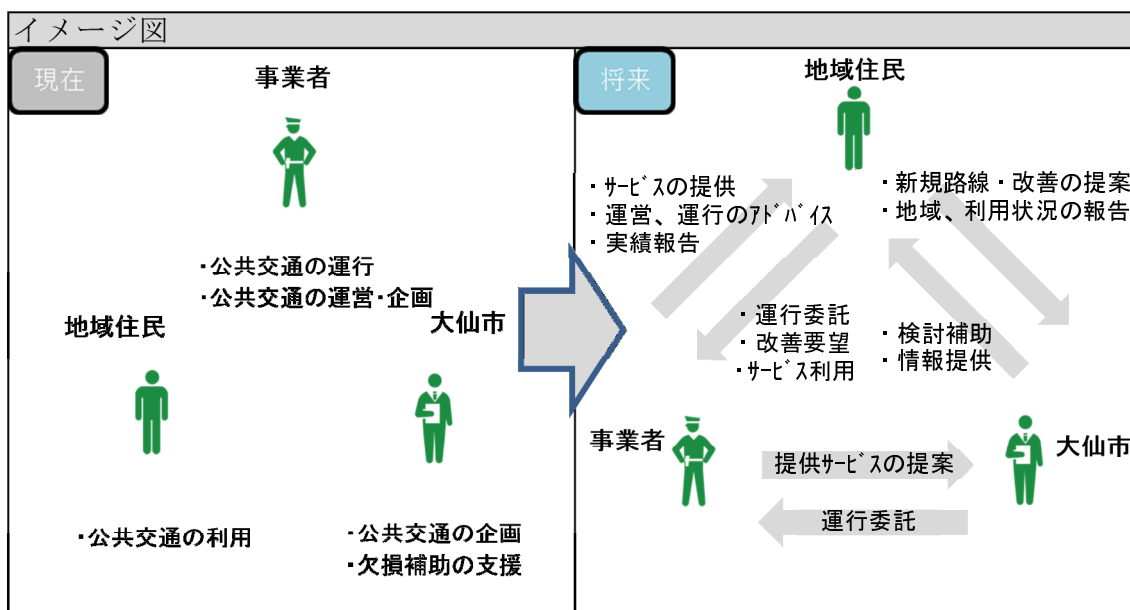
▲乗継割引券
出典：とさでん交通(高知市)

【施策 2－事業③】

i 施策の概要

施策 2	地域拠点を核とした地域内支線の導入						
事業③	住民・事業者・行政 3 者の協働による交通システムの導入検討						
実施主体	大仙市	事業者		その他			
	○	○		○（地域住民）			
該当している課題							
課題 1	課題 2	課題 3	課題 4	課題 5	課題 6	課題 7	課題 8
○	○			○			
事業概要							
<p>○地域内支線は、地域のニーズに合わせて運行内容を変更する機会が多い特徴があります。そのため、地域内支線は地域組織が主体となって運営し、地域のニーズに見合った運行内容に適宜変更できるようにします。ただし、地域組織が未成熟で運営体制が構築できない場合は、市が全面的に支援を行います。</p>							
<p>【大仙市の役割】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・幹線の企画、運営 ・地域の取り組みの支援 		<p>【地域の役割】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・支線の企画、運営 ・路線維持のための一定の利用者の確保 		<p>【事業者の役割】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・幹線の企画、運営 ・安全な運行 ・収支管理 			

ii 施策のイメージ






【施策2－事業④】

i 施策の概要

施策2	地域拠点を核とした地域内支線の導入						
事業④	福祉施策の検討						
実施主体	大仙市	事業者		その他			
	○	○		○ (関係団体)			
該当している課題							
課題1	課題2	課題3	課題4	課題5	課題6	課題7	課題8
○	○			○			
事業概要							
<p>○高齢者等の免許返納を促進するため、免許返納者を支援します。</p> <p>○障がい者等へタクシー券の配布など支援を行います。</p> <p>○高齢者等が公共交通を利用するきっかけを創出します。 (例：バス・スタンプラリー、お試し乗車キャンペーンなど)</p> <p>○フリー乗降区間及びフリー降車を検討します。</p>							

ii 施策のイメージ

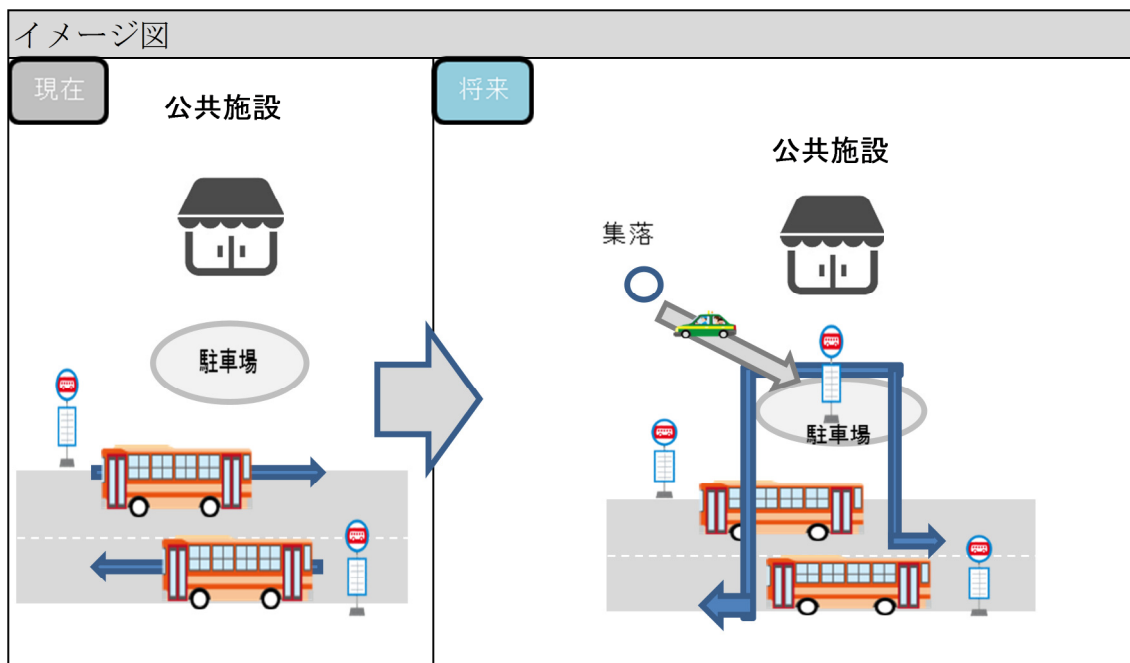
イメージ図		
免許返納者への支援	障がい者への支援	きっかけづくり
		
<p>▲免許返納者割引回数券 出典：大仙市HP</p>	<p>▲大仙市障がい者(児)タクシー利用券 出典：大仙市障がいガイドブック</p>	<p>▲「バス・スタンプラリー2016」 出典：大仙市HP</p>
<p>・大仙市管内の交通システム(市実施事業・路線バス)が割引になる回数券を交付。</p>	<p>・障がい者へのタクシー利用券の給付や人工透析通院費の助成を実施。</p>	<p>・バススタンプラリーなど利用促進の実施。</p>

【施策3－事業①】

i 施策の概要

施策3	乗継環境の向上						
事業①	交通結節点の乗継施設、待合所の整備						
実施主体	大仙市	事業者		その他			
	○	○		○ (関係団体)			
該当している課題							
課題1	課題2	課題3	課題4	課題5	課題6	課題7	課題8
○	○	○	○	○		○	○
事業概要							
<p>○交通結節点での乗継環境の向上及び中核拠点と地域拠点との連携強化を図るため、各地域の交通結節点においてターミナル機能の整備を図ります。</p> <p>○地域の主要なバス等の待合所の屋内化を行い待合所の環境整備を図ります。</p>							

ii 施策のイメージ



【施策3－事業②】

i 施策の概要

施策3	乗継環境の向上						
事業②	情報提供設備の整備						
実施主体	大仙市	事業者		その他			
	○	○					
該当している課題							
課題1	課題2	課題3	課題4	課題5	課題6	課題7	課題8
○	○	○	○	○		○	○
事業概要							
<p>○公共交通に関する情報をわかりやすく提供できるように情報媒体や提供設備の改善に取り組みます。</p> <p>○交通結節点へ各交通システムの情報を利用者が取得できるように情報提供設備の整備を図ります。</p>							

ii 施策のイメージ

イメージ図

現在



出典: 大仙市HP

○大仙市HPに生活ガイドとして、交通ページを作成したが、待合所等での情報掲示が不十分である。

将来



▲情報提供のイメージ ▲乗継時刻表のイメージ

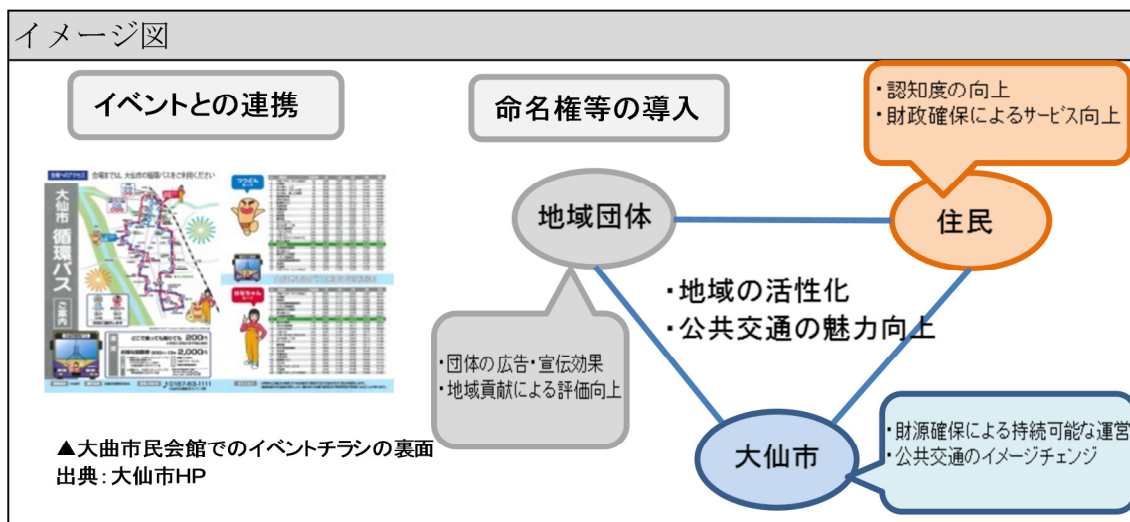
○交通結節点において公共交通情報の提供と交通システム間の乗継時刻表などの作成を検討。

【施策4－事業①】

i 施策の概要

施策4	公共交通の魅力の向上						
事業①	まちなか交通の魅力向上						
実施主体	大仙市	事業者		その他			
	○	○		○（関係団体）			
該当している課題							
課題1	課題2	課題3	課題4	課題5	課題6	課題7	課題8
○	○	○		○	○	○	
事業概要							
<p>○市内で開催される各種イベントと連携し、利用促進につなげます。</p> <p>○バス車体ラッピングや車内掲示スペースの活用、FMはなび（コミュニティFM）などを実施し、利用しやすい雰囲気づくりを図ります。</p> <p>○有料広告制度やバス停等に命名権を導入し、運賃以外の収入の確保を検討するとともに、地域が公共交通に関わる機会を創出します。</p> <p>○停留所付近の商店街等と連携し、商品が割引になる企画券などを検討します。</p>							

ii 施策のイメージ



【施策4－事業②】

i 施策の概要

施策4	公共交通の魅力の向上						
事業②	観光分野との連携						
実施主体	大仙市	事業者		その他			
	○	○		○ (関係団体)			
該当している課題							
課題1	課題2	課題3	課題4	課題5	課題6	課題7	課題8
○	○	○		○	○	○	
事業概要							
<p>○観光分野と連携し、観光情報と交通手段をあわせて発信します。</p> <p>○観光地への公共交通網の形成を検討します。</p> <p>○常時集客が見込まれる観光地や時期によって集客に変動がある観光地など実情に応じて導入する交通システムを検討します。</p>							

ii 施策のイメージ

イメージ図

観光との連携

▲大曲駅と旧池田氏庭園間の乗合タクシー
出典: 大仙市観光物産協会

【施策4－事業③】

i 施策の概要

施策4	公共交通の魅力の向上						
事業③	利用促進						
実施主体	大仙市	事業者		その他			
	○	○		○（関係団体）			
該当している課題							
課題1	課題2	課題3	課題4	課題5	課題6	課題7	課題8
○	○	○		○	○	○	
事業概要							
<p>○交通システム間の乗り継ぎを推進するため乗継割引等の利用促進の検討を行う。</p> <p>○普段、路線バス等の公共交通を利用しない市民が、路線バスを利用するきっかけを創出する。 （例：バス・スタンプラリー、お試し乗車キャンペーンなど）</p> <p>○市内開催の各種イベントと連携し、利用促進につなげる。</p>							

ii 施策のイメージ

イメージ図

乗継割引制度	きっかけづくり	イベントとの連携
		
<p>▲乗継割引券 出典：とさでん交通（高知市）</p>	<p>▲「バス・スタンプラリー2016」 出典：大仙市HP</p>	<p>▲大曲市民会館でのイベント チラシの裏面 出典：大仙市HP</p>

7.4 計画目標

本計画で掲げた施策が的確に行われているか、目指すべき将来像が実現されているかを評価するため、達成目標を設け、事業の取り組み・成果を測定し、取り組みの改善のための指標とします。

評価指標項目		数値	
		現況	最終目標 (H32)
施策1	地域拠点間の連携強化		
①	市町村幹線の平均運行本数	19本/日	20本/日
②	市内幹線（コミュニティバス）の平均運行本数	12本/日	12本/日
③	年間バス利用者数（大仙市管内）	312,119人	250,000人
施策2	地域拠点を核とした地域内支線の導入		
④	交通空白地域数	4地区	0地区
⑤	地域内支線の利用者数	12,906人	13,000人
⑥	地域内支線の乗合率	1.52人	2.0人
施策3	乗継環境の向上		
⑦	交通結節点のターミナル機能化	1箇所	8箇所
⑧	地域拠点における情報提供	1箇所	8箇所
施策4	公共交通の魅力の向上		
⑨	まちなか交通の年間利用者数	13,336人	18,250人
⑩	観光地への公共交通網の形成	0件	8件
⑪	イベントと交通手段を併せた情報発信	2件	20件
全体			
⑫	市民の満足度（市政評価）※5点満点	2.76	3.0

また、地域特性に応じた交通システムを構築するため、地域住民と連携し、地域ごとに公共交通システムの改善を実施していく必要があります。

本計画の推進にあたっては、各地域ごとのスケジュールも明確にすることが重要であることから、第9章「地域別実施計画」に記載することとします。

第 8 章

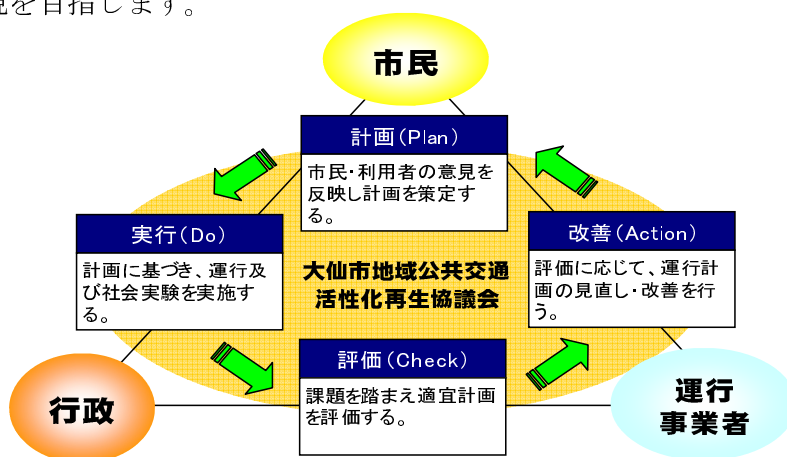
計画の推進

第8章 計画の推進

8.1 PDCAサイクルの実施及び体制

本計画の実施にあたっては、計画の進行管理や評価を行い、適宜改善を図るPDCAサイクルを採用し、計画を推進します。

本計画は、「市民・運行事業者・行政」が連携し、大仙市地域公共交通活性化再生協議会などにおいて進行管理、評価及び改善提案を行い、より地域の実態に即した公共交通の実現を目指します。



8.2 モニタリング方法

実施事業や計画の進捗状況について評価するため、事業等の実施主体及び大仙市地域公共交通活性化再生協議会などが実施する調査等により、モニタリングを行います。

モニタリング項目	調査手法概要	調査間隔	把握する指標など
利用者数の把握	交通事業者から駅別、バス停別等の利用者数のデータを借用し、前年度と比較し施策を検討する。	毎年度	・中心市街地来訪者数 ・交通システムごとの利用者数
市政評価	市で毎年度実施している市政評価アンケートの公共交通に関する項目を活用する。	毎年度	・重要度 ・満足度
収支率	交通事業者から路線別データを借用し、路線ごとに検討する。運行データ、収支データ等を勘案したダイヤにより、利用者に評価してもらう。	毎年度	・路線別収支率
関係資料の整理	関係課・団体で把握しているデータを借用する。	毎年度	・自動車保有状況
地域住民へのアンケート	利用者以外も対象となることから、利用しない理由のほか、潜在的なニーズも把握できる。	中間時 最終年度	・ニーズの把握
モニター会員制度	モニター登録をし、改善等に対する評価や不満な点を把握し、見直しを実施する。	最終年度	・現状及び改善等の把握

第9章 地域別 実施計画

1 地域別計画

地 域	課 題	対 策
全 体	交通システム	交通システムの乗り継ぎの利便性を図る
		バスの日を設定し、PR活動を実施
	路線バスの存続	バス事業者への要望、協議
	乗合タクシーの乗合率向上	乗合割引についてPR
		料金の見直し、検討
	障がい者の公共交通の利用促進	乗合タクシーを活用した障がい者施策の構築
	高齢者等への公共交通の利用促進	免許返納者優遇制度のPRと配布枚数の検討
		降車場所のフリー区間の検討（コミュニティバス、乗合タクシー）
	新たな交通システム実施団体支援	NPO法人や新たな事業所の支援
市民バスの運行形態検討	民間業者等への委託方式を検討	
大 曲	循環バスの利用促進	沿線路線でのイベントとの共演
		運行ルート及び時刻の見直し
		運行時間の拡大検討
		車内広告募集
		車内空間の整備
	乗合タクシーの運行内容改善	冬期間でも安全な乗降場所の整備
		乗降可能な区域の拡大検討
交通空白地域の解消	住民説明会等の開催など、市民ニーズの把握に努める	
神 岡	乗合タクシーの乗合率向上	路線の統合、見直し
西仙北	コミュニティバスの利用促進	運行ルート及び時刻の見直し
	乗合タクシーの料金見直し	他の地域内で完結している交通システムとの料金一律化
中 仙	乗合タクシーシステムの検討	乗合自動車利用助成事業の検討
協 和	生活バス兼スクールバス運行について検討	学校が休校の場合の代替交通の検討
	交通空白地域の解消	住民説明会等の開催など、市民ニーズの把握に努める
南 外	乗合タクシーの運行内容改善	乗降可能な区域の拡大検討
		運行日の増加検討
仙 北	乗合タクシー利用促進	降車場所のフリー区間の検討
太 田	コミュニティバスの利用促進	運行時刻の拡大検討
	乗合タクシー利用促進	乗降場所の見直しを実施し、利用しやすい環境を整える
		運行時刻の検討

2 年次計画

全 体	H28	H29	H30	H31	H32
交通システムの乗り継ぎの利便性を図る	検討			実施	
バスの日を設定し、PR 活動を実施	実施				
バス事業所への要望、協議	実施	実施	実施	実施	実施
乗合割引について PR	検討	実施			
料金の見直し、検討	検討				実施
乗合タクシーを活用した障がい者施策の構築	検討			実施	
免許返納者優遇制度の PR と配布枚数の検討		検討			実施
コミュニティバス、乗合タクシーの降車場所フリー区間の検討		検討			実施
NPO 法人や新たな事業所の支援		検討			
民間業者等への委託方式を検討	検討				実施

大曲地域	H28	H29	H30	H31	H32
循環バスのイベントとの共演	実施				
循環バス車内活用の検討	検討	実施			
循環バス停留所の管理	検討	実施			
循環バス運行ルート、時刻の検討			検討		実施
乗合タクシー乗降場所の検討		検討		実施	
乗合タクシー区域拡大、検討			検討		実施

神岡地域	H28	H29	H30	H31	H32
乗合タクシー路線検討	検討			実施	
乗合タクシー地域住民説明会		検討		実施	
乗合タクシー乗降場所の見直し		検討			実施

西仙北地域	H28	H29	H30	H31	H32
コミュニティバス運行ルート及び時刻の見直し	検討		実施		
市民バス運行ルートの見直し	検討		実施		
市民バス運行形態の見直し		検討	実施		
乗合タクシー料金体系の見直し	検討				実施
乗合タクシー利便性の向上	検討	実施			

中仙地域	H28	H29	H30	H31	H32
利用者ニーズの把握		実施			
乗合自動車利用助成事業の検討	検討				実施
乗合タクシー実証運行の本格運行	実施				

協和地域	H28	H29	H30	H31	H32
路線バスの検討	検討				
乗合タクシー区域拡大、検討	検討		実施		
交通空白地域住民ニーズの把握	検討	実施			

南外地域	H28	H29	H30	H31	H32
市民バス運行ルート、時刻の検討	検討		実施		
乗合タクシー運行ルートの見直し	検討			実施	
乗合タクシー運行日の検討	検討		実施		

仙北地域	H28	H29	H30	H31	H32
乗合タクシー料金体系の見直し検討	検討		実施		
乗合タクシー運行と乗降場所区域検討			検討		実施

太田地域	H28	H29	H30	H31	H32
乗継運行の検討			検討		実施
コミュニティバス運行時刻の検討			検討		実施
乗合タクシー利用状況調査	検討	実施			
乗合タクシー乗降場所の検討	検討		実施		
乗合タクシー運行時刻の検討	検討		実施		

資料編

これまでの経緯

- 平成 18 年 10 月 道路運送法の改正により、全国的にコミュニティバス、乗合タクシーなど市が主体となる地域に応じた交通システムの構築が促進される。
- 平成 19 年 2 月 市民 2,000 人を対象とした「地域交通に関するアンケート調査」を実施する。
- 平成 19 年 3 月 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」を設置する。
- 平成 19 年 4 月 市内に地域交通担当として「地域交通対策チーム」を設置する。
- 平成 19 年 9 月 路線バス（高畑荒川線）が廃止される。
- 平成 20 年 2 月 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく「大仙市地域公共交通活性化再生協議会」を設置する。
「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）」を策定する。
- 平成 20 年 3 月 路線バス（西仙北高校線、ぬく森温泉線、強首線、湯の沢線、板見内線、大曲造山線）が廃止される。
- 平成 20 年 4 月 国土交通省の地域公共交通活性化再生総合事業を活用し、路線バスの廃止に伴う代替及び公共交通空白地域の解消を目的とした乗合タクシー（大曲・神岡・西仙北・南外・仙北地域）とコミュニティバス（太田地域）の実証運行を実施する。
- 平成 21 年 4 月～ 乗合タクシー、コミュニティバスを本格運行として実施する。
- 平成 22 年 3 月 路線バス（土川線・心像線・船沢線・角館秋田線・大曲境線）が廃止される。
- 平成 22 年 4 月～ 路線バスの廃止に伴う代替交通として乗合タクシー（西仙北・協和地域）の実証運行を実施する。

- 平成 23 年 3 月 「第 2 期大仙市のよりよ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）」を策定する。
- 平成 23 年 4 月 西仙北地域乗合タクシー（強首線・土川線・心像線）本格運行を開始する。
- 平成 23 年 8 月 路線バス研究部会を設立する（～平成 24 年 12 月）。
- 平成 24 年 4 月 免許返納者優遇措置事業を開始する。
- 平成 24 年 4 月 南外地域乗合タクシー実証運行を開始する。
- 平成 24 年 7 月 市町村有償運送実証運行を開始する。
- 平成 24 年 7 月 路線バス沿線住民アンケート実施（2,000 世帯対象）。
- 平成 24 年 8 月 大曲地域乗合タクシー（高関上郷線）実証運行を開始する。
- 平成 25 年 4 月 大曲地域乗合タクシー（高関上郷線）本格運行を開始する。
- 平成 25 年 4 月 市町村有償運送の本格運行を開始する。
- 平成 25 年 4 月 仙北地域乗合タクシー（横掘戸地谷線）実証運行を開始する。
- 平成 25 年 10 月 大曲地域乗合タクシー（中山線）実証運行を開始する。
- 平成 25 年 11 月 地域公共交通空白地域アンケート調査を実施（537 世帯対象）。
- 平成 26 年 4 月 大曲地域乗合タクシー（中山線）本格運行を開始する。
- 平成 26 年 4 月 仙北地域乗合タクシー（横掘戸地谷線）本格運行を開始する。
- 平成 26 年 5 月 循環バスの逆回り（はなちゃんルート）の実証運行を実施する。
- 平成 27 年 3 月 循環バス乗り込みアンケート調査を実施。

- 平成 27 年 3 月 路線バス（南外線・杉山田線・長信田線）が廃止される。
- 平成 27 年 3 月 太田地域コミュニティバスの運行を終了する。
- 平成 27 年 4 月 路線バスの廃止に伴う代替交通としてコミュニティバスの運行を開始する（南外線・杉山田線・長信田線）。
- 平成 27 年 4 月 太田地域コミュニティバスの運行終了に伴う代替交通として区域型乗合タクシーの実証運行を開始する。
- 平成 27 年 10 月 循環バス逆回り（はなちゃんルート）本格運行を開始する。
- 平成 27 年 10 月 大仙市交通状況アンケート調査実施（100 人対象）。
- 平成 27 年 10 月 大曲地域乗合タクシー（藤木線）実証運行を開始する。
- 平成 27 年 10 月 西仙北地域乗合タクシー（杉沢-中仙線）実証運行を開始する。

地域公共交通に関する市への意見書

地域協議会名：大曲地域協議会

事項	循環バスについて
現状	<ul style="list-style-type: none"> ○年々利用者が減少しているものの、26年度から逆回り運行を開始し、若干の利用者回復が見られている。 ○バス停の案内板が低く、土台から斜めに曲がっている箇所も見受けられる。 ○循環バスの運行範囲には4つの高校があるが、それぞれの高校近くに停留所が設けられていないため通学には利用されていない。
課題	<ul style="list-style-type: none"> ○利用者ニーズを把握し具現化する。 ○見やすい停留所の設置。 ○通学風景を見ると、徒歩・自転車が主流であることから、料金はかかるが循環バスを利用させる工夫が必要。
内容	<ul style="list-style-type: none"> ○停留所やルートに更なる工夫が必要ではないか。 ○各停留所について、破損等のチェックと修繕及び利用者からの声をもっと反映させるべきではないか。 ○循環バスPRの一つとして、バスの日を設け体験乗車会を行ってみてはどうか。 ○「シビルミニマム」などの言葉は、日本語で表現した方が住民にとってわかりやすいのではないか。 ○学生の利用促進を図るため、ルートや時間帯の設定を検討したらどうか。 ○学割チケットや料金、定期券の導入、学割チケットを店舗に提示することによりお得なサービスを受ける事ができるなど学生を優遇したシステムを構築するべきではないか。 ○学生にとってためになる、循環バス内の掲示物を検討するべきではないか。 ○循環バスのアナウンスを大仙市出身の有名人にしたらどうか。 ○アンケートによるデータ収集や、その日行われる行事を把握し、臨機応変にルートや時間を変更する事も必要ではないか。 ○地域住民にアンケート調査を実施し、利用率やリピーター率、利用目的、料金などについて把握すべきではないか。 ○運行コストの削減に対して、これまで取り組んできてどう改善されているのか検証すべきではないか。 ○ワンコイン100円運賃がひとつの魅力だったので、割引券などを発行してお得感をPRしたらどうか。 ○バスの大きさを半分にして、現在の順回り、逆回りルートを2台で運行させることにより、利用者の利便性が向上するのではないか。 ○現在の1回200円の運賃は問題ないのではないか。 ○循環バスを継続して利用していただくため、アンケートを充実し、利用者からの様々な意見を聞きながら利便性の高い運行計画を検討していったらどうか。 ○学生の利用促進については、各学校が駅から徒歩圏内であり、通学時のコミュニケーション確保など良い面も考慮しながら検討していったらどうか。 ○運行に関して、他の事業者の参入も検討してみたらどうか。

地域公共交通に関する市への意見書

地域協議会名：大曲地域協議会

事項	乗合タクシーについて
現状	<ul style="list-style-type: none"> ○高齢者の免許返納が増加し、その交通手段として乗合タクシーの需要は今後増加すると思われる。 ○年間乗車人数が着実に増加しているので、市民の足として定着が図られている。 ○周知徹底が不十分のように思われる。 ○市の負担額は年々増加しているが、利用者は横ばいである。 ○アンケート結果では、乗合タクシーを今後利用したい人は増えている。
課題	<ul style="list-style-type: none"> ○運賃が一律500円となっているが、距離に応じて設定する必要はないか。 ○冬期間、自宅から離れた停留所まで向かうのが大変である。 ○手続きの仕方や利用方法の周知を今一度図る必要があるのではないか。 ○サービスの質を落とすことは難しい。
内容	<ul style="list-style-type: none"> ○乗合タクシーの利用の仕方や利便性をもっとPRしていく必要がある。 ○乗合タクシー路線沿いの住民は利用しやすいが、路線から離れた住民の利用を検討するべきではないか。 ○冬期間に限らず、買い物の荷物を停留所から自宅まで持ち帰るのが困難な利用者や通院者もいることから、玄関までの送迎を検討するべきではないか。 ○地域公共交通の整備については、費用対効果を考えると見直しの必要はあるが、交通手段のない住民にとっては必要不可欠である。交通空白域と不公平感が無いよう対応していくべきである。 ○周知の仕方として、各路線地区の自治会や老人クラブ等を対象にした説明会を行うべきである。 ○自治会を通じた登録の推進や相談窓口を設置すべきである。 ○公共交通空白地域に対する対応を強化するべきである。 ○利用者アンケートを実施し、その要望を受け止めて検証するべきである。 ○運行経路の是正をするべきである。 ○割安感をもっとアピールするべきである。 ○冬期間のリピーターに対する優遇措置を検討するべきである。 ○乗合タクシーと循環バスを一緒にしたような交通システムを検討することにより、地域の不公平感が解消されるのではないか。 ○いつも同じ路線を走るのではなく、要請がある場所に向向いていくような運行システムも検討したらどうか。 ○費用対効果や採算が合わないといったことではなく、利便性とコスト面を合わせ、将来を見越した公共交通のあり方を検討していくべきではないか。 ○公共交通サービスだけでなく、宅配サービスなど多様なサービスと組み合わせを検討していくべきではないか。 ○市は公共交通に対する考え方を明確にし、路線に関して思い切って廃止するという選択肢も検討していくべきではないか。

地域公共交通に関する市への意見書

地域協議会名：大曲地域協議会

事項	地域の主要路線を走る「わいわい乗合い循環バス」の運行について
現状	<ul style="list-style-type: none"> ○利用者の極端な減少やマイカーの普及により路線バスの廃止・減便が続いている。 ○高齢者が路線バスを利用したいときに利用できないという声の割合が高くなっているが、利用者の減少が根本的な要因となっている。 ○循環バス及び路線バスの乗車人数は、常に2～5人程度で雨天時は5～7人程度である。
課題	<ul style="list-style-type: none"> ○利用者が利用したいときに利用できる交通体制の構築が必要であり、採算割れしても市民のための事業という認識に立って検討する必要がある。 ○運賃の割引やコスト削減など、様々な対策をとっても実際の利用者は少ないことから、更なる実態調査が必要である。
内容	<ul style="list-style-type: none"> ○必要路線に配備する車両は10人乗り以下とし、路線・停留所・時刻を指定する。 ○車両は常に循環するのではなく、路線所定の駐車場で待機する。 ○乗車を希望する者は電話で予約し戸口まで迎えに来てもらう。 ○運賃はそれなりの適正運賃とする。

地域公共交通に関する市への意見書

地域協議会名：神岡地域協議会

事項	大仙市乗合タクシーについて
現状	<p>現在神岡地域では、公共交通空白地域の解消を目的に、4路線（大野、関金、八石、宇船）を運行している。利用登録者数は、平成26年3月末時点で225名。サービスを開始した平成20年4月から一部の路線を除いては、やや減少傾向にある。</p> <p>利用者はほぼ固定しており、ほとんどが65歳以上の女性で、利用目的は通院・買い物である。</p> <p>○運行日 月曜日・水曜日・木曜日 (運行日が祝日の場合は、翌日以降の平日に運行)</p> <p>○運行回数 1日4便往復</p> <p>○運行目的 公共交通空白地域を解消するため</p> <p>○利用者負担 1人1回500円 2人以上乗車で1回400円</p> <p>○平均乗車人数 1. 12人(25年度) 1. 12人(26年度)</p> <p>○乗車人数 965人(25年度) 882人(26年度)</p> <p>○乗車運行回数 863人(25年度) 786人(26年度)</p> <p>○市負担額 1,345,600円(25年度) 1,260,724円(26年度)</p>
課題	<ol style="list-style-type: none"> 1. 利用者数及び乗合率の向上 2. 路線の統合及び延長 3. 周知の徹底及び情報の共有
内容	<p>平成27年3月をもって神岡地域を運行する路線バスが廃止されたが、4月より市営によるコミュニティバスを運行している。また、神岡地域は市内でも比較的面積が狭い地域であることから、コミュニティバスのほか乗合タクシーを運行することで、主たる目的である公共交通空白地域の解消が実現できている状況にある。</p> <p>以上のことから、神岡地域協議会としては第3期計画の策定に向け、第2期計画での提言及び現状に基づく検証を行い、近隣地域への乗り継ぎなしによる移動や割引制度の見直しなど、利用者にとってより利便性の高い公共交通を目指し、以下のとおり提言する。</p> <p>1. 利用者数及び乗合率の向上</p> <p>①回数券の導入 ・10回利用した場合、1回を無料とする。</p> <p>②免許返納者への優遇措置の拡充 ・現在の免許返納優遇制度は、回数券の有効期限はないものの、発行は1度限り(100枚のみ)としているが、これを200回分とする。</p> <p>③乗り合った場合の割引制度の拡充 ・3人乗りの場合、300円とする。</p>

<p>内容</p>	<p>2. 路線の統合及び延長</p> <p>①宇船線と八石線の統合</p> <ul style="list-style-type: none"> ・八石線の利用者が平成26年度実績で月3回とわずかであること。また、宇船線と八石線は国道を隔てているだけであるため、時間の調整を図れば統合可能である。 <p>②地域外への路線延長（利用距離による料金制度の導入）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域外への通院や買い物等の利便性向上のため、路線を延長することで乗り継ぎなしによる移動を可能とした利用距離による料金制度を導入する。 <p>③地域内の路線延長</p> <ul style="list-style-type: none"> ・利用の多い嶽の湯や診療所までの路線を延長することにより、利用者の利便性が図られるとともに、利用者の増加につながる。 <p>3. 周知の徹底及び情報の共有</p> <p>①パンフレットの作成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ルート、時間、停留所などわかりやすく説明されたパンフレットを配布する。 <p>②要望・意見の聞き取り</p> <ul style="list-style-type: none"> ・路線対象地域や自治会等に直接出向いて、広く意見や要望を聞き取る。
-----------	---

地域公共交通に関する市への意見書

地域協議会名：西仙北地域協議会

事項	大仙市乗合タクシーについて																				
現状	<p>本地域の「大仙市乗合タクシー」は、平成20年度に実証運行して8年目を迎える。当初1路線であった運行路線も現在では3路線へ拡大し、また、停留所もアンケート調査を行いつつながら随時改善を行っている。</p> <p>また、本地域の一部の生活圏域が中仙地域であるところもあり、現在、本地域から他地域への路線が検討されているところである。</p> <p>(1)運行路線及び停留所数 強首線（往路4便、復路4便） 13停留所 土川線（往路4便、復路3便） 20停留所 心像線（ " ） 16停留所</p> <p>(2)利用料金 基本料金 片道500円</p> <p>(3)年度別利用状況等</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; margin-left: 20px;"> <thead> <tr> <th style="width: 10%;">年度</th> <th style="width: 15%;">利用者数①</th> <th style="width: 15%;">稼働台数②</th> <th style="width: 15%;">平均乗車人数①/②</th> <th style="width: 15%;">市負担額</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>平成24</td> <td style="text-align: center;">3,901人</td> <td style="text-align: center;">2,288台</td> <td style="text-align: center;">1.70人</td> <td style="text-align: right;">5,005,800円</td> </tr> <tr> <td>平成25</td> <td style="text-align: center;">3,758人</td> <td style="text-align: center;">2,250台</td> <td style="text-align: center;">1.67人</td> <td style="text-align: right;">5,120,600円</td> </tr> <tr> <td>平成26</td> <td style="text-align: center;">3,332人</td> <td style="text-align: center;">2,099台</td> <td style="text-align: center;">1.59人</td> <td style="text-align: right;">5,014,715円</td> </tr> </tbody> </table>	年度	利用者数①	稼働台数②	平均乗車人数①/②	市負担額	平成24	3,901人	2,288台	1.70人	5,005,800円	平成25	3,758人	2,250台	1.67人	5,120,600円	平成26	3,332人	2,099台	1.59人	5,014,715円
年度	利用者数①	稼働台数②	平均乗車人数①/②	市負担額																	
平成24	3,901人	2,288台	1.70人	5,005,800円																	
平成25	3,758人	2,250台	1.67人	5,120,600円																	
平成26	3,332人	2,099台	1.59人	5,014,715円																	
課題	<ul style="list-style-type: none"> ・移動距離に関係なく利用料金が一定であり、不公平感が生じている。 ・随時、当該事業の改善を行っているものの、利用者数が減少傾向にある。 ・乗合率が減少傾向にある。 																				
内容	<p>西仙北地域協議会では、交通空白地域の解消と交通弱者への支援を目的とした「大仙市乗合タクシー」について、地域住民からの意見の集約と課題に対する解決策の検討を行った。</p> <p>本協議会は、当該事業の継続を前提とした更なる利便性の向上と利用促進を図るため、次のとおり提言する。</p> <p>1. 料金体制の見直し 移動距離に関係なく各停留所からの利用料金が一定であることから、一定の移動距離に応じた段階的な利用料金体制への見直しを図ること。</p> <p>2. 利用者向上の取り組み 利用者の多くは高齢者であり、中には身体的に不自由な方もいる。現在、停留所での乗降となっているが、要介護認定者等の一定条件を満たす者に対し、自宅からの乗降制度を導入すること。</p> <p>3. 乗合率向上の取り組み 乗合をした場合の割引制度があるものの、年々乗合率が減少傾向にある。乗合タクシーは、事業所及び利用者にとってメリットがあることから、自治会や民生委員、また停留所付近にある医療機関、公共施設等と連携を図り乗合割引制度のPR活動を徹底すること。また、いま一度、割引額を含めた乗合割引制度の見直しをすること。</p> <p>4. 医療機関や地元業者等との連携による新たな事業運営 現在、運営にあたっては、運営を行う事業所に市が負担金を出し実施している。今後、この事業を継続的に実施するためにも、また、地域で協働の取り組みを行う上でも、停留所付近にある医療機関や地元業者等と連携し、地域全体で負担しあえる新たな取り組みを求める。</p>																				

地域公共交通に関する市への意見書

地域協議会名：西仙北地域協議会

事項	大仙市市民バスについて																								
現状	<p>本地域の「大仙市市民バス」は、市が直営で実施していた「患者輸送バス」の代替交通として、平成24年7月から市のバス2台を活用し実施している。</p> <p>(1)運行路線等 運行本数は週18回(各路線、週2回の行きが1回、帰りが2回) 田屋・九升田線 (毎週 月・木曜日) 14停留所 猿井沢・皆別当線 (毎週 火・木曜日) 15停留所 上戸川・白坂線 (毎週 水・金曜日) 15停留所 } フリー乗降区間の導入</p> <p>(2)利用料金 1回200円 回数券あり(12枚綴り2,000円)</p> <p>(3)年度別利用状況等</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; margin-left: 20px;"> <thead> <tr> <th style="text-align: center;">年度</th> <th style="text-align: center;">利用者数①</th> <th style="text-align: center;">通行便数②</th> <th style="text-align: center;">平均乗車人数①/②</th> <th style="text-align: center;">車両維持管理費</th> <th style="text-align: center;">備考</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">平成24</td> <td style="text-align: center;">3,484人</td> <td style="text-align: center;">663台</td> <td style="text-align: center;">5.25人</td> <td style="text-align: center;">1,470,117円</td> <td style="text-align: center;">7月からの運用</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">平成25</td> <td style="text-align: center;">4,236人</td> <td style="text-align: center;">885台</td> <td style="text-align: center;">4.79人</td> <td style="text-align: center;">1,328,077円</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">平成26</td> <td style="text-align: center;">3,758人</td> <td style="text-align: center;">882台</td> <td style="text-align: center;">4.26人</td> <td style="text-align: center;">1,879,875円</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	年度	利用者数①	通行便数②	平均乗車人数①/②	車両維持管理費	備考	平成24	3,484人	663台	5.25人	1,470,117円	7月からの運用	平成25	4,236人	885台	4.79人	1,328,077円		平成26	3,758人	882台	4.26人	1,879,875円	
年度	利用者数①	通行便数②	平均乗車人数①/②	車両維持管理費	備考																				
平成24	3,484人	663台	5.25人	1,470,117円	7月からの運用																				
平成25	4,236人	885台	4.79人	1,328,077円																					
平成26	3,758人	882台	4.26人	1,879,875円																					
課題	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者数及び平均乗車人数が減少傾向にある。 ・取得から20年以上を経過する車両があり、今後、車両更新等の検討を要する。 																								
内容	<p>西仙北地域協議会では、平成24年度中に「大仙市患者輸送バス」を廃止し、新たな地域交通の取り組みとして実施した「大仙市市民バス」について、地域住民からの意見の集約と課題に対する解決策の検討を行った。</p> <p>本協議会は、当該事業の更なる利便性の向上と利用促進を図るため、次のとおり提言する。</p> <p>1. 路線の見直し 市民バスの利用者は年々減少しており、路線によっては平均乗車人数が3人を割り込むなど、減少傾向が顕著なものも見受けられることから、路線ごとの利用状況の把握を行い、路線経路や停留所、運行日や時間帯の見直しなど、利用者数向上に向けた路線の見直しを図ること。</p> <p>2. 中長期的視野からみた当該事業のあり方 市民バスは、公共交通空白地域の解消の観点から、当地域において必要な制度であるが、利用者数の減少や平均乗車人数の低下に加え、運行車両が20年を経過し車両の更新時期が近いことを考慮した場合、車両購入などの新たな財政負担も伴うことから、当該事業を改善し継続することを前提とするものの、交通弱者を対象とした新たな助成制度なども視野に入れながら当該事業のあり方を検討すること。</p>																								

地域公共交通に関する市への意見書

地域協議会名：西仙北地域協議会

事項	大仙市コミュニティバスについて
現状	<p>本地域の「大仙市コミュニティバス」は、路線バスの杉山田線が廃止されたことに伴い、平成27年度から市が羽後交通株式会社と共同運営している。車両や停留所はこれまでとおり既存の設備を使用し、料金については、これまでの運賃よりも安く設定している。</p> <p>(1)運行体制 運行ルートは次のとおり 大曲バスターミナル → 神宮寺駅角 → かみおか温泉 → 刈和野駅前 → 杉山田 停留所は34箇所 便数は、このルートを5便、往復10便を運行 北野目から杉山田間は自由乗降区間</p> <p>(2)利用料金 (参考)大曲バスターミナル→杉山田 700円 大曲バスターミナル→刈和野駅 400円</p> <p>回数券(200円券13枚綴りで2,000円。路線バスでも使用可)</p>
課題	・コミュニティバスの停留所である「刈和野駅前」と、駅路線である「刈和野駅」の乗り換え時刻が合わない。
内容	<p>西仙北地域協議会では、平成27年度から新たな地域交通の取り組みとして実施した「大仙市コミュニティバス」について、地域住民からの意見の集約と課題に対する解決策の検討を行った。</p> <p>本協議会は、当該事業の更なる利便性の向上と利用促進を図るため、次のとおり提言する。</p> <p>1. 路線の時刻表の見直し 「大仙市コミュニティバス」の時刻表については、従前に運行していた路線バスを活用しているものの、利用者からは、刈和野駅における市コミュニティバスと電車の乗り継ぎが合わないとの声もあることから、電車の発着時刻を考慮した時刻表の見直しを求める。</p>

地域公共交通に関する市への意見書

地域協議会名： 中仙地域協議会

事項	中仙地域乗合タクシーについて																																																																																																																																																																																																																																									
現状	<p>○ 運行形態 民間事業による乗合タクシー(旧中仙町からの継続事業)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・中仙地域の地域公共交通は中仙タクシー(資)の運営による乗合タクシーであり、定期路線(一部予約運行)方式で5路線が運行される。 ・路線は長野線(支所・羽後長野駅・イオン)と角館線(市立角館病院)の2系統であり、交通弱者の生活を支える重要な役割を果たす。 ・利用料金 自己負担額300円(市助成金300円又は500円) ・運行路線は5路線で、平成26年度実績では利用者約1万人、平均乗車率2.81人、市負担額は490万円であり、利用者は減少傾向にある。 <p>〈参考〉 中仙地域乗合タクシー実績</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>路線名</th> <th>運行経費</th> <th></th> <th>平成21年度</th> <th>平成22年度</th> <th>平成23年度</th> <th>平成24年度</th> <th>平成25年度</th> <th>平成26年度</th> <th>前年度比較</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="4">東部長野線</td> <td>助成金額</td> <td>利用者数</td> <td>3,481</td> <td>3,688</td> <td>4,582</td> <td>5,286</td> <td>5,061</td> <td>3,733</td> <td>74% ↓</td> </tr> <tr> <td>1人1回あたり</td> <td>稼働台数</td> <td>1,132</td> <td>1,120</td> <td>1,136</td> <td>988</td> <td>972</td> <td>980</td> <td>101% ↑</td> </tr> <tr> <td>300円 or</td> <td>平均乗合率</td> <td>3.08</td> <td>3.29</td> <td>4.03</td> <td>5.35</td> <td>5.21</td> <td>3.81</td> <td>73% ↓</td> </tr> <tr> <td>500円</td> <td>市負担額</td> <td>1,586,500</td> <td>1,598,000</td> <td>1,894,600</td> <td>2,111,800</td> <td>2,009,300</td> <td>1,472,100</td> <td>73% ↓</td> </tr> <tr> <td rowspan="4">東部角館線</td> <td>助成金額</td> <td>利用者数</td> <td>3,639</td> <td>3,395</td> <td>3,130</td> <td>3,150</td> <td>2,384</td> <td>1,971</td> <td>83% ↓</td> </tr> <tr> <td>1人1回あたり</td> <td>稼働台数</td> <td>1,240</td> <td>1,235</td> <td>1,235</td> <td>1,225</td> <td>1,235</td> <td>1,235</td> <td>101% ↑</td> </tr> <tr> <td>300円 or</td> <td>平均乗合率</td> <td>2.93</td> <td>2.75</td> <td>2.53</td> <td>2.57</td> <td>1.95</td> <td>1.60</td> <td>82% ↓</td> </tr> <tr> <td>500円</td> <td>市負担額</td> <td>1,813,900</td> <td>1,666,900</td> <td>1,548,800</td> <td>1,571,800</td> <td>1,190,400</td> <td>984,300</td> <td>83% ↓</td> </tr> <tr> <td rowspan="4">北部角館線</td> <td>助成金額</td> <td>利用者数</td> <td>3,098</td> <td>2,902</td> <td>2,683</td> <td>2,153</td> <td>2,426</td> <td>2,685</td> <td>111% ↑</td> </tr> <tr> <td>1人1回あたり</td> <td>稼働台数</td> <td>872</td> <td>872</td> <td>880</td> <td>872</td> <td>872</td> <td>872</td> <td>90% ↓</td> </tr> <tr> <td>300円 or</td> <td>平均乗合率</td> <td>3.19</td> <td>2.99</td> <td>2.74</td> <td>2.22</td> <td>2.50</td> <td>2.76</td> <td>111% ↑</td> </tr> <tr> <td>500円</td> <td>市負担額</td> <td>1,494,800</td> <td>1,394,600</td> <td>1,304,100</td> <td>1,061,100</td> <td>1,200,000</td> <td>1,325,900</td> <td>110% ↑</td> </tr> <tr> <td rowspan="4">南部長野線</td> <td>助成金額</td> <td>利用者数</td> <td>1,072</td> <td>1,347</td> <td>1,226</td> <td>662</td> <td>1,058</td> <td>943</td> <td>89% ↓</td> </tr> <tr> <td>1人1回あたり</td> <td>稼働台数</td> <td>452</td> <td>482</td> <td>454</td> <td>364</td> <td>342</td> <td>358</td> <td>105% ↑</td> </tr> <tr> <td>300円 or</td> <td>平均乗合率</td> <td>2.37</td> <td>2.82</td> <td>2.70</td> <td>1.82</td> <td>3.09</td> <td>2.63</td> <td>85% ↓</td> </tr> <tr> <td>500円</td> <td>市負担額</td> <td>468,800</td> <td>629,700</td> <td>599,400</td> <td>328,800</td> <td>529,000</td> <td>471,500</td> <td>89% ↓</td> </tr> <tr> <td rowspan="4">南部角館線</td> <td>助成金額</td> <td>利用者数</td> <td>1,613</td> <td>1,315</td> <td>1,224</td> <td>1,318</td> <td>1,134</td> <td>1,288</td> <td>114% ↑</td> </tr> <tr> <td>1人1回あたり</td> <td>稼働台数</td> <td>412</td> <td>352</td> <td>364</td> <td>368</td> <td>376</td> <td>334</td> <td>89% ↓</td> </tr> <tr> <td>300円 or</td> <td>平均乗合率</td> <td>3.92</td> <td>3.55</td> <td>3.19</td> <td>3.58</td> <td>3.02</td> <td>3.66</td> <td>126% ↑</td> </tr> <tr> <td>500円</td> <td>市負担額</td> <td>730,900</td> <td>588,500</td> <td>551,600</td> <td>631,800</td> <td>554,800</td> <td>641,000</td> <td>116% ↑</td> </tr> <tr> <td rowspan="4">合計</td> <td>利用者数</td> <td>利用者数</td> <td>12,903</td> <td>12,647</td> <td>12,845</td> <td>12,569</td> <td>12,063</td> <td>10,620</td> <td>88% ↓</td> </tr> <tr> <td>稼働台数</td> <td>稼働台数</td> <td>4,208</td> <td>4,181</td> <td>4,189</td> <td>3,917</td> <td>3,887</td> <td>3,779</td> <td>97% ↓</td> </tr> <tr> <td>平均乗合率</td> <td>平均乗合率</td> <td>3.07</td> <td>3.02</td> <td>3.07</td> <td>3.21</td> <td>3.10</td> <td>2.81</td> <td>91% ↓</td> </tr> <tr> <td>市負担額</td> <td>市負担額</td> <td>6,114,900</td> <td>5,877,700</td> <td>5,898,500</td> <td>5,705,300</td> <td>5,483,500</td> <td>4,894,800</td> <td>89% ↓</td> </tr> </tbody> </table>		路線名	運行経費		平成21年度	平成22年度	平成23年度	平成24年度	平成25年度	平成26年度	前年度比較	東部長野線	助成金額	利用者数	3,481	3,688	4,582	5,286	5,061	3,733	74% ↓	1人1回あたり	稼働台数	1,132	1,120	1,136	988	972	980	101% ↑	300円 or	平均乗合率	3.08	3.29	4.03	5.35	5.21	3.81	73% ↓	500円	市負担額	1,586,500	1,598,000	1,894,600	2,111,800	2,009,300	1,472,100	73% ↓	東部角館線	助成金額	利用者数	3,639	3,395	3,130	3,150	2,384	1,971	83% ↓	1人1回あたり	稼働台数	1,240	1,235	1,235	1,225	1,235	1,235	101% ↑	300円 or	平均乗合率	2.93	2.75	2.53	2.57	1.95	1.60	82% ↓	500円	市負担額	1,813,900	1,666,900	1,548,800	1,571,800	1,190,400	984,300	83% ↓	北部角館線	助成金額	利用者数	3,098	2,902	2,683	2,153	2,426	2,685	111% ↑	1人1回あたり	稼働台数	872	872	880	872	872	872	90% ↓	300円 or	平均乗合率	3.19	2.99	2.74	2.22	2.50	2.76	111% ↑	500円	市負担額	1,494,800	1,394,600	1,304,100	1,061,100	1,200,000	1,325,900	110% ↑	南部長野線	助成金額	利用者数	1,072	1,347	1,226	662	1,058	943	89% ↓	1人1回あたり	稼働台数	452	482	454	364	342	358	105% ↑	300円 or	平均乗合率	2.37	2.82	2.70	1.82	3.09	2.63	85% ↓	500円	市負担額	468,800	629,700	599,400	328,800	529,000	471,500	89% ↓	南部角館線	助成金額	利用者数	1,613	1,315	1,224	1,318	1,134	1,288	114% ↑	1人1回あたり	稼働台数	412	352	364	368	376	334	89% ↓	300円 or	平均乗合率	3.92	3.55	3.19	3.58	3.02	3.66	126% ↑	500円	市負担額	730,900	588,500	551,600	631,800	554,800	641,000	116% ↑	合計	利用者数	利用者数	12,903	12,647	12,845	12,569	12,063	10,620	88% ↓	稼働台数	稼働台数	4,208	4,181	4,189	3,917	3,887	3,779	97% ↓	平均乗合率	平均乗合率	3.07	3.02	3.07	3.21	3.10	2.81	91% ↓	市負担額	市負担額	6,114,900	5,877,700	5,898,500	5,705,300	5,483,500	4,894,800	89% ↓
	路線名	運行経費		平成21年度	平成22年度	平成23年度	平成24年度	平成25年度	平成26年度	前年度比較																																																																																																																																																																																																																																
	東部長野線	助成金額	利用者数	3,481	3,688	4,582	5,286	5,061	3,733	74% ↓																																																																																																																																																																																																																																
		1人1回あたり	稼働台数	1,132	1,120	1,136	988	972	980	101% ↑																																																																																																																																																																																																																																
		300円 or	平均乗合率	3.08	3.29	4.03	5.35	5.21	3.81	73% ↓																																																																																																																																																																																																																																
		500円	市負担額	1,586,500	1,598,000	1,894,600	2,111,800	2,009,300	1,472,100	73% ↓																																																																																																																																																																																																																																
	東部角館線	助成金額	利用者数	3,639	3,395	3,130	3,150	2,384	1,971	83% ↓																																																																																																																																																																																																																																
		1人1回あたり	稼働台数	1,240	1,235	1,235	1,225	1,235	1,235	101% ↑																																																																																																																																																																																																																																
		300円 or	平均乗合率	2.93	2.75	2.53	2.57	1.95	1.60	82% ↓																																																																																																																																																																																																																																
		500円	市負担額	1,813,900	1,666,900	1,548,800	1,571,800	1,190,400	984,300	83% ↓																																																																																																																																																																																																																																
北部角館線	助成金額	利用者数	3,098	2,902	2,683	2,153	2,426	2,685	111% ↑																																																																																																																																																																																																																																	
	1人1回あたり	稼働台数	872	872	880	872	872	872	90% ↓																																																																																																																																																																																																																																	
	300円 or	平均乗合率	3.19	2.99	2.74	2.22	2.50	2.76	111% ↑																																																																																																																																																																																																																																	
	500円	市負担額	1,494,800	1,394,600	1,304,100	1,061,100	1,200,000	1,325,900	110% ↑																																																																																																																																																																																																																																	
南部長野線	助成金額	利用者数	1,072	1,347	1,226	662	1,058	943	89% ↓																																																																																																																																																																																																																																	
	1人1回あたり	稼働台数	452	482	454	364	342	358	105% ↑																																																																																																																																																																																																																																	
	300円 or	平均乗合率	2.37	2.82	2.70	1.82	3.09	2.63	85% ↓																																																																																																																																																																																																																																	
	500円	市負担額	468,800	629,700	599,400	328,800	529,000	471,500	89% ↓																																																																																																																																																																																																																																	
南部角館線	助成金額	利用者数	1,613	1,315	1,224	1,318	1,134	1,288	114% ↑																																																																																																																																																																																																																																	
	1人1回あたり	稼働台数	412	352	364	368	376	334	89% ↓																																																																																																																																																																																																																																	
	300円 or	平均乗合率	3.92	3.55	3.19	3.58	3.02	3.66	126% ↑																																																																																																																																																																																																																																	
	500円	市負担額	730,900	588,500	551,600	631,800	554,800	641,000	116% ↑																																																																																																																																																																																																																																	
合計	利用者数	利用者数	12,903	12,647	12,845	12,569	12,063	10,620	88% ↓																																																																																																																																																																																																																																	
	稼働台数	稼働台数	4,208	4,181	4,189	3,917	3,887	3,779	97% ↓																																																																																																																																																																																																																																	
	平均乗合率	平均乗合率	3.07	3.02	3.07	3.21	3.10	2.81	91% ↓																																																																																																																																																																																																																																	
	市負担額	市負担額	6,114,900	5,877,700	5,898,500	5,705,300	5,483,500	4,894,800	89% ↓																																																																																																																																																																																																																																	
課題	<p>○ 地域の公共交通として民間業者による運行が実施されているが、年々利用者が減少しており採算性が維持できるか課題。現状で推移した場合、運行や料金の見直しのほか、運行の継続そのものができるなくなるのでは。</p> <p>路線の廃止は、地域住民、特に交通弱者の生活に多大な影響を及ぼす。</p>																																																																																																																																																																																																																																									
	○ 現状の旧市町村ごとに運行されている路線では、地域内の移動に限定される。																																																																																																																																																																																																																																									
	○ 利用者の拡大のための住民ニーズの把握が必要。																																																																																																																																																																																																																																									
内容	<p>○ 地域で運行される乗合タクシーは、中心市街地のような地域振興・商業振興より、交通弱者に対するセーフティネットの意味合いが強い。利用者にとっては日常生活を営むうえで必要不可欠となっていることから、継続した運行が求められる。</p> <p>※利用者数や採算性などにより存続の可否を論じるべきではない。</p>																																																																																																																																																																																																																																									
	<p>○ 現状では、地域(旧市町村)単位による地域内の運行となっているが、新たな交通体系を検討するに当たっては、地域の垣根を越えて、各地域から中心部、地域間を結ぶ運行路線があってもよいのではないか。</p> <p>各地域の境界付近に住む住民にとっての生活圏は必ずしも地域内ではなく、日常生活を考慮した場合、地域をまたいだ路線の運行を要望する声がある。</p> <p>今後、高齢化が益々進み、自家用車の使用が困難となる世帯の増加が予想される。そのような人の日常の足としての利用も考慮する必要があるのではないか。利用する人の利便性の向上を図るには、生活圏に合わせた運行など、現在の運行路線の見直し及び運行形態など、総合的に見直しを行う時期に来ているのではないか。</p>																																																																																																																																																																																																																																									

<p>内容</p>	<p>○ 今後高齢化が進むことから、公共交通を必要とする人は増加すると思われる。利用者のニーズは周辺の環境や社会情勢により変化すると思われることから、計画期間内であっても常に利用者や運行業者の意見集約と、市民への情報提供が必要。 現在は定時定期路線が主だが、地域住民の生活を支えるため、今後はデマンド方式の平行導入やフルデマンド方式の導入の検討が必要。</p> <p>○ 地域に浸透している乗合タクシーの機能を利用して、地域活性化や高齢者の生きがい創出のため、公民館分館などの集いの場や、地域行事(祭りや学校行事など)への運行なども検討していただきたい。</p> <p>○ アンケートなどにより広く意見・要望等をもらい、計画に盛り込む必要がある。また、高齢者のみならず通勤・通学者も利用しやすい路線の設定や運行時間により、利用者の拡大を図ることが必要。</p> <p>○ 多くの市民が、より満足度を持って利用できるよう、次の取り組みを検討して欲しい。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現状の利用助成制度の継続 ・チケット制度の導入(支払いの効率化。割引特典の付与。地域行事などでの贈呈品としての活用など) ・利用者登録証の発行 ・立ち寄り先商業施設(イオン)とのタイアップ(登録証提示による割引等) ・他地域の公共交通との連携(地域外への乗り継ぎ利用) <p>※ 今回の意見・提言依頼について、市からの情報が少な過ぎて具体的な意見することができない。真剣に地域住民の移動手段としての利便性向上や利用拡大をしようとするのであれば、それなりの情報提供は必要。</p>
-----------	--

地域公共交通に関する市への意見書

地域協議会名 : 協和地域協議会

事 項	協和地域の公共交通について
現 状	<p>協和地域内は、協和中学校・協和小学校を中心にスクールバスが運行されており、併せて地域住民の生活路線バスとしても活用されています。</p> <p>路線バスの利用者は減少傾向ですが、通院や買い物等は家族や知人による自家用車での送迎が大半を占めています。利用者の減少原因としては、往復の時間帯による不自由さと、料金の負担が重荷になっているようです。</p>
課 題	<ul style="list-style-type: none"> ・年々一人暮らしの高齢者が多くなり、公共交通を利用できなくなると思います。 ・学校が休校の場合はバスも運休になるため、電車との連携を考慮した交通体系が必要です。 ・高齢者に配慮した車両と地域にあった交通施策を検討するべきだと思います。
内 容	<p>協和地域においては、稲沢線、峰吉川線、船岡線、淀川線の4路線でスクールバスと併用した生活バスが運行されています。また、船沢線では乗合タクシーが運行されていることから、各路線の利便性を図るためにも次のことを提言します。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 稲沢線においては、生活バス路線として境営業所から角館営業所まで運行されており、生活環境を維持していく上では必要不可欠な交通手段ですが、利便性を図るには乗合タクシーの活用を望みます。 2. 峰吉川線においては、大曲や西仙北方面が生活圈となっている地域もあります。今後、免許返納等による公共交通の広域的な利用が見込まれる運行計画を構築していただきたいと思っています。 3. 船岡線及び淀川線については、通院や買い物等のためにJR時刻と連携した運行体系を検討していただきたいと思っています。 4. スクールタクシーや患者輸送だけの公共交通空白地帯に近い状態になっている地域へ、どのような公共交通を導入できるのか検討する必要があると思います。

地域公共交通に関する市への意見書

地域協議会名： 南外地域協議会

事項	南外地域公共交通システムについて
現状	<p>■27年度現在運行している地域公共交通システム 路線バスが運行していない南外南檜岡地区で実施している乗合タクシーでは、従来の「神岡支所行き」だけではなく、平成24年12月より新たに「南外支所行き」を設け、運行範囲を拡大している。 【乗合タクシー 南檜岡地区で2系統5路線を運行】 26年度実績 西板戸線(神岡支所行き) 88人 西板戸線(南外支所行き) 328人 大杉線(神岡支所行き) 171人 赤平後野線(神岡支所行き) 20人 赤平後野線(南外支所行き) 61人</p> <p>また、南外外小友地区では、路線バスの撤退の代替として市民バスを運行。利用者が特定される傾向が強かったため、平成24年度12月より、予約制へと変更している。 【市民バス 外小友地区で4路線(終点南外支所)を予約制により運行】 26年度実績 荒又・釜坂線 71人 十二ヶ沢・荒沢線 44人 滝・中野線 169人 西ノ又線 170人</p>
課題	<p>■現在運行している地域交通システムの普及向上</p> <p>■複数の地域公共交通システムを利用した市内他地域へのスムーズな移動</p>
内容	<p>■現在運行している地域交通システムの普及向上 毎年、関係集落に時刻表等を記載したチラシが配布されているが、さらにきめ細かく制度を周知し利用促進を図るため、自治会や各種団体の会議等の場を活用していく必要がある。</p> <p>■複数の地域公共交通システムを利用した市内他地域へのスムーズな移動 自力での交通手段確保が困難な人にとっては、南外から他の地域へ行く場合、市民バスや乗合タクシーから、コミュニティバスへの乗り継ぎも必要な場合がある。この点も視野に入れ、時刻表等を検証し、より利便性の高いシステムを構築していく必要があると思われる。 また、今後ますます地域内の高齢化が進むことを考えると、所定の停留所まで行くことも困難な人が増加していくことが予想される。こういった点も考慮し、デマンド方式による公共交通の導入を本格的に検討していく必要があると思われる。</p>

地域公共交通に関する市への意見書

地域協議会名：仙北

事項	仙北地域乗合タクシーとコミュニティバス長信田線について																		
現状	<p>(1)乗合タクシー 高齢化社会の進展とマイカーの普及に伴って、仙北地域を運行していた路線バスも年々利用者が減少、運賃収入も減ったことから赤字続きで、平成19年度には「板見内線」と「湯の沢線」が廃止となりました。 その代替手段として平成20年度から乗合タクシー「板見内線」と「上野田線」が運行開始されています。 また、公共交通空白区域の解消のため、平成25年度からは新たに「横堀戸地谷線」も運行開始となっています。</p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th></th> <th>利用者数</th> <th>稼働台数</th> <th>平均乗合率</th> <th>市負担額</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>H26年度</td> <td>2,031人</td> <td>1,438人</td> <td>1.41人</td> <td>3,069,238円</td> </tr> </tbody> </table> <p>(2)コミュニティバス長信田線 路線バス長信田線【大曲バスターミナル⇄長信田車庫前(一部ダイヤは横沢車庫前)】については、平成27年4月から市営化し、大仙市コミュニティバスとして新たに実証運行が開始されました。 車両や停留所は、従前のおり羽後交通の設備を使用しているため乗降場所の変更はありませんが、利用者のニーズに近いダイヤ編成に見直しをなされ、利用料金についても従来の運賃より約2割安く設定されています。 また、子育て世代の負担軽減に資するため、通学用定期券の価格が特に割安に設定されています。</p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th></th> <th>利用者数</th> <th>うち定期券利用者</th> <th>運賃収入</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>H27.4～7</td> <td>2,894人</td> <td>439人</td> <td>1,092,250円</td> </tr> </tbody> </table>		利用者数	稼働台数	平均乗合率	市負担額	H26年度	2,031人	1,438人	1.41人	3,069,238円		利用者数	うち定期券利用者	運賃収入	H27.4～7	2,894人	439人	1,092,250円
	利用者数	稼働台数	平均乗合率	市負担額															
H26年度	2,031人	1,438人	1.41人	3,069,238円															
	利用者数	うち定期券利用者	運賃収入																
H27.4～7	2,894人	439人	1,092,250円																
課題	<p>(1)乗合タクシー 利用料金の優遇制度・割引制度の導入によって利用者数は年々増加傾向にあるものの、平成26年度の平均乗合率は、市平均の1.52人に対し仙北地域では1.41人と低くなっており、限りある財源を有効活用するための乗合率の向上に関する取組みと、これからの高齢化社会に対応して、交通弱者が利用しやすく、なおかつ、できるだけ多くの方に気軽に利用してもらえるシステムづくり(運行日・回数や乗降場所、利用料金の精査等)が課題となっています。</p> <p>(2)コミュニティバス長信田線 実証運行の結果を踏まえ、利用者の更なる利便性の向上につながるよう、ダイヤ編成や停留所の位置、利用料金等について適宜見直しを図る必要があると考えます。</p>																		
内容	<p>(1)乗合タクシー ①乗合率の向上・利用料金に関して ・乗り合った場合の割引制度の拡充 (現行:2人以上の場合400円→拡充:2人400円、3人以上の場合300円) ・利用距離による料金区分制度の導入 (例:10キロ未満400円、10キロ以上500円) ・太田地域で平成27年度から運行開始している、エリアごとに予約を集約する区域型乗合タクシーの形態について、他地域へも導入を検討 ②利用しやすいシステムづくり ・便数は平日より少なくとも、土日祝日の運行も検討 ・乗降場所を、ある程度利用者に合わせて弾力的に扱えるようなシステムを検討 (例:運行ルート上であれば、どこでも乗降可能なフリー乗降等)</p> <p>(2)コミュニティバス長信田線 長信田線は、太田地域から仙北地域を経由して大曲に至る路線であることから、実証運行の結果を踏まえて見直しを行う際は、太田地域と仙北地域が共通の認識のもとで、連携を図りながら進めていくべきことは言うまでもなく、これからは特に高齢者の方々の視点に立ち、利用しやすいと感じられる取組み、企画が重要であると考えます。</p>																		

地域公共交通に関する市への意見書

地域協議会名： 太田地域協議会

事項	太田地域乗合タクシーについて
現状と課題	<p>太田地域の公共交通は、平成8年4月からシルバーシャトルバス、平成20年4月からコミュニティバスとして運行してきましたが、年々利用者が減少傾向にあります。また、定時定路線の運行形態なので非効率であり、一人当たりの経費も高くなっているためコミュニティバスを再編して平成27年4月から「区域型乗合タクシー」として実証運行しております。</p> <p>①区域運行 太田地域を8つの区域に分け、1つの区域内の予約を取りまとめて集落から中心地の公共施設(診療所、中里温泉等)まで往復運行します。</p> <p>②運行日 平日・土曜日運行(日・祝日と12月31日～1月3日は運休) 各区域とも週3日、1日3往復運行</p> <p>③運行時刻 上太田と下太田(各4区域)を担当する各運行事業者が1日3往復します。</p> <p style="margin-left: 20px;">第1区域 往路 ①8:00 ②9:00 ③12:00 復路 ①11:00 ②13:00 ③13:30</p> <p style="margin-left: 20px;">第2区域 往路 ①8:30 ②9:30 ③12:30 復路 ①11:30 ②13:30 ③16:00</p> <p>④運行経費 1運行あたり1,500円(一般タクシーの4kmと同程度)</p> <p>⑤利用料金 1回300円(乗合割引一人100円、免許返納者半額を割引)</p> <p>⑥乗降場所 コミュニティバスの停留所と同じ場所(110カ所)</p> <p>乗合タクシーを利用するには事前に登録することが必要で、利用する場合は乗車を希望する30分前までに運行事業者へ申込み、運行事業者は、予約を集約して運行経路を設定したうえで、利用希望者を乗り合わせる運行形態です。</p> <p>利用登録者は平成27年6月で141人、利用実績(延べ人数)は、4月は95人と前年より減少しましたが、5月は110人、6月は146人と段々と増えており、今後乗合タクシーが定着してくると利用者も増えてくると思われます。</p>
内容	<p>現状の太田地域乗合タクシーは、診療所、スーパー及び中里温泉まで運行しておりますが、各種手続等で支所に行きたい利用者、高齢者で年金の受給に農協又は銀行に行きたい利用者もいると思いますので、乗降場所の見直しが必要であります。</p> <p>運行時間については往路が午前中しかないため、午後から利用できるよう午後の便も増やす検討も必要であります。</p> <p>今後、運転免許返納者が増えていくと予想されますが、運転免許返納者の割引制度の利用者が少ないため、割引制度のPRとより良い制度の見直しが必要であります。</p> <p>乗合タクシーになって間もないですが、利用者等の意見、要望を取り入れながら乗降場所及び運行時間等の改善を行い、利用者の要望に合ったより良い生活交通を確保することが必要であります。</p> <p>太田地域は「区域型乗合タクシー」なので、太田地域全体をカバーしておりますが、乗降場所がコミュニティバスの停留所としており、高齢者や体の不自由な方が乗降場所まで歩いて行かなければなりません。高齢化が進行する中で、乗降場所まで歩く必要のない、予約者の玄関から玄関まで送迎可能なフルデマンド方式による乗合タクシーを検討する必要があります。</p>

地域公共交通に関する市への意見書

地域協議会名： 太田地域協議会

事項	大仙市コミュニティバス(長信田線)について
現状と課題	<p>主に民間の路線バスを対象とする県の生活バス路線維持費等補助金の経過措置が終了したことにより、民間では運行の維持が困難となりました。路線バスに乗り込み、聞き取り調査を実施しましたが、通院、通学、通勤などに利用されており、ほとんどの方が路線バスの存続を希望されました。</p> <p>この対策として、平成27年度から市が運営主体となり、バス会社に運行を委託する、市営化による路線バスの実証運行を実施しています。</p> <p>市営化することにより、運行時間については利用者ニーズに合った運行内容を市が決定できるようになり、市町村が運営するバス等が対象となる県のマイタウンバス補助金に該当することから、利用料金の引き下げが可能となりました。</p> <p>運行時間については、現行の運行時間が定着していますので、現行の運行時間を基本とし、利用料金については現行の2割程安くし、定期券についてはさらに一般は3割引き、学生は15,000円を上限に5割引きに設定しました。</p> <p>現状の路線バスでは、利用者がいない便や利用されていない区間などがあり、効率的な運行が必要であります。</p>
内容	<p>長信田線は通学、通院、通勤に利用されており、利用者から存続の要望もありますので、地域公共交通として存続を望みます。</p> <p>特に通学に利用している高校生が多く、部活等で帰りが遅くなる場合もあるので、最終便の時刻について調査、検討する必要があります。また、朝の通学では家族が送って行くが、帰りはバスを利用する場合、朝はバスを利用するが、帰りは家族が迎えに行く場合もありますので、片道定期券の発行など、より利用しやすい路線バスの運行を検討する必要があります。</p> <p>委託による路線バスの運行のため、運行時間、運行距離による委託費の支払いとなることから、市の負担軽減を図るため、利用者の極端に少ない便の廃止、乗合タクシーとの乗り継ぎによる運行区間の見直しが必要であります。</p>

大仙市地域公共交通活性化再生協議会

○構成員

平成28年3月1日現在

団体名	所属名	職名	氏名	備考
東北運輸局	秋田運輸支局	首席運輸企画専門官	柳谷 英俊	
秋田県観光文化スポーツ部	交通政策課	地域交通対策監	真壁 善男	
秋田県仙北地域振興局	建設部	次長	小松 武	
	総務企画部地域企画課	課長	根田 好倫	
秋田県警大仙警察署	交通課	課長	深井 正	
羽後交通株式会社		取締役社長	齋藤 善一	
秋田県ハイヤー協会	大曲仙北支部	支部長	伊藤 隆康	監査委員
秋田県交通運輸産業労働組合協議会	羽後交通労働組合	副委員長	高橋 正竜	
社会福祉法人大仙市社会福祉協議会		会長	伊藤 稔	
利用者代表及び住民代表	大曲地域協議会	委員	佐藤 久美子	
利用者代表及び住民代表	神岡地域協議会	委員	齊藤 劦	
利用者代表及び住民代表	西仙北地域協議会	委員	佐々木 京子	
利用者代表及び住民代表	中仙地域協議会	委員	高橋 成悦	
利用者代表及び住民代表	協和地域協議会	委員	佐々木 明美	
利用者代表及び住民代表	南外地域協議会	委員	高見 文子	
利用者代表及び住民代表	仙北地域協議会	副会長	伊藤 まり子	監査委員
利用者代表及び住民代表	太田地域協議会	副会長	高橋 文子	
大仙市		副市長	久米 正雄	会長
	企画部	部長	小松 英昭	
	健康福祉部	部長	小野地 淳司	

○事務局

団体名	所属名	職名	氏名	備考	
大仙市	企画部まちづくり課	課長	高橋 正人	交通対策チーム チーフ	
	神岡支所市民サービス課	参事	豊島 久子	交通対策チーム	
	西仙北支所市民サービス課	参事	佐々木 博文	交通対策チーム	
	中仙支所市民サービス課	主幹	戸堀 圭喜	交通対策チーム	
	協和支所市民サービス課	参事	佐藤 英敏	交通対策チーム	
	南外支所市民サービス課	主幹	高橋 文子	交通対策チーム	
	仙北支所市民サービス課	課長	藤嶋 勝広	交通対策チーム	
	太田支所市民サービス課	参事	福原 幸二	交通対策チーム	
	企画部まちづくり課		主幹	田口 美和子	地域交通担当
			主事	佐々木 翔	地域交通担当
		主事	佐藤 淳哉	地域交通担当	

大仙市地域公共交通網形成計画

平成 28 年 3 月

発行 秋 田 県 大 仙 市

〒014-8601 秋田県大仙市大曲花園町 1 番 1 号

TEL 0187-63-1111 FAX 0187-63-1119

ホームページ <http://www.city.daisen.akita.jp/>

編集 大仙市企画部まちづくり課
