

# 第2期 大仙市の よりよい地域公共交通計画



平成23年3月

大 仙 市



## 地域で支え合う、長寿社会に対応した地域公共交通を目指して

本市における公共交通は、平成17年の大仙市誕生以来、旧市町村で運行していた交通システムを引き続き実施しておりましたが、平成20年2月に本市の第1期交通計画となる「大仙市の新しい地域公共交通計画」を策定し、鉄道や路線バスとの連携を含め、市全体を視野に入れた交通体系の確立を推進してまいりました。

この中では、マイカーの普及等により、路線バスの利用者が年々減少し、市内バス路線の廃止や縮小が相次いだことから、この代替交通として乗合タクシー、コミュニティバスなどの実証運行を実施しております。



そして、今般、次期計画にあたる「大仙市のよりよい地域公共交通計画」を策定しました。

本計画では、第1期計画の内容を基本的に継承するとともに、地理的条件や生活環境など地域の特性に応じた交通システムを市民、運行事業者、行政の三者による支え合いで維持及び新たに構築していくこととしています。

この策定にあたっては、平成21年度各地域協議会において、「地域公共交通の今後のあり方」について活発に議論いただき、ご提出いただいた提言書を参考にし、大仙市地域公共交通活性化再生協議会において、計画の根幹となる基本方針から各地域における具体的な事業の実施計画までご協議いただき、さまざまな角度から市民の声を反映させております。

この計画を基に、今後も市民の日常生活の足の確保に努め、よりよい生活交通の確立を目指し、大仙市の将来都市像である「人が生き 人が集う 夢のある田園交流都市」の実現に向けて努力してまいりますので、皆様方の一層のご理解とご協力をお願いいたします。

最後に、この計画の策定にあたりご尽力賜りました地域公共交通活性化再生協議会の皆様、さらには貴重なご意見を提言いただきました地域協議会の皆様に心からお礼申し上げます。

平成23年3月

大仙市長 栗林 次美

## 目次

### 序章 目的及びこれまでの経緯

1. 計画の目的・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 2
2. 計画の位置づけ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 2
3. これまでの経緯・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 3

### 第1章 国・県の動き

1. 現状と課題・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 6
2. 今後の動き・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 7

### 第2章 大仙市の現状と課題

1. 市の概要・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 10
2. 市の人口・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 11
3. 大仙市の新しい地域公共交通計画（第1期計画）・・・・ 12
  - (1) 路線バス
  - (2) 乗合タクシー
  - (3) 循環バス
  - (4) コミュニティバス
  - (5) 患者輸送バス
  - (6) 市民バス
  - (7) 乗合自動車利用助成事業
  - (8) 生活バス兼スクールバス
  - (9) スクールバス
  - (10) 鉄道
4. 第1期計画の評価と課題・・・・・・・・・・・・・・・・ 23

## 第3章 将来目標と基本方針

将来目標・基本方針・計画期間	26
----------------	----

## 第4章 基本計画

1. 民間事業への支援	30
(1) 路線バス	
(2) 乗合自動車利用助成事業（ジャンボタクシー）	
(3) 鉄道	
2. 市が運営する交通システム	31
(1) 乗合タクシー	
(2) 循環バス	
(3) コミュニティバス	
(4) 患者輸送バス	
(5) 市民バス	
(6) 生活バス兼スクールバス	
(7) スクールバス	
3. 新たな交通システム	33
(1) 過疎地有償運送	
(2) 市町村有償運送	
4. 交通施策における支援制度	33
(1) 免許返納者への優遇措置	
(2) 新たな交通への支援措置	

## 第5章 地域別計画

「大曲地域」	36
「神岡地域」	42
「西仙北地域」	46
「中仙地域」	50
「協和地域」	54
「南外地域」	58
「仙北地域」	62
「太田地域」	66

## 第6章 実施計画

「市全体」	72
「大曲地域」	73
「神岡地域」	73
「西仙北地域」	73
「中仙地域」	74
「協和地域」	74
「南外地域」	74
「仙北地域」	75
「太田地域」	75
「活用が見込まれる財源制度」	75

## 第7章 計画の推進

計画の推進	78
-------	----

## 資料編

1. 地域協議会からの提言	79
2. 既存交通システムアンケート調査結果	93

# 序章

目的及び

これまでの

経緯

## 序章 目的及びこれまでの経緯

### 1. 計画の目的

本計画は、第1期計画である「大仙市の新しい地域公共交通計画」を基本的に継承するとともに、「よりよい生活交通」を目指すため、3つの目的を掲げ、本市における今後の地域公共交通のあり方を示す基本方針等を定めるものである。

#### 【目的1 バス路線の運営方式の見直し】

平成22年度の県生活バス路線維持費等補助金制度の改正に伴う経過措置（平成24年度末まで）の終了に備え、旧市町村間を結ぶ幹線としての公共交通を確保するため、既存のバス路線の運営方式を見直したうえで維持する。

#### 【目的2 既存交通システムの改善】

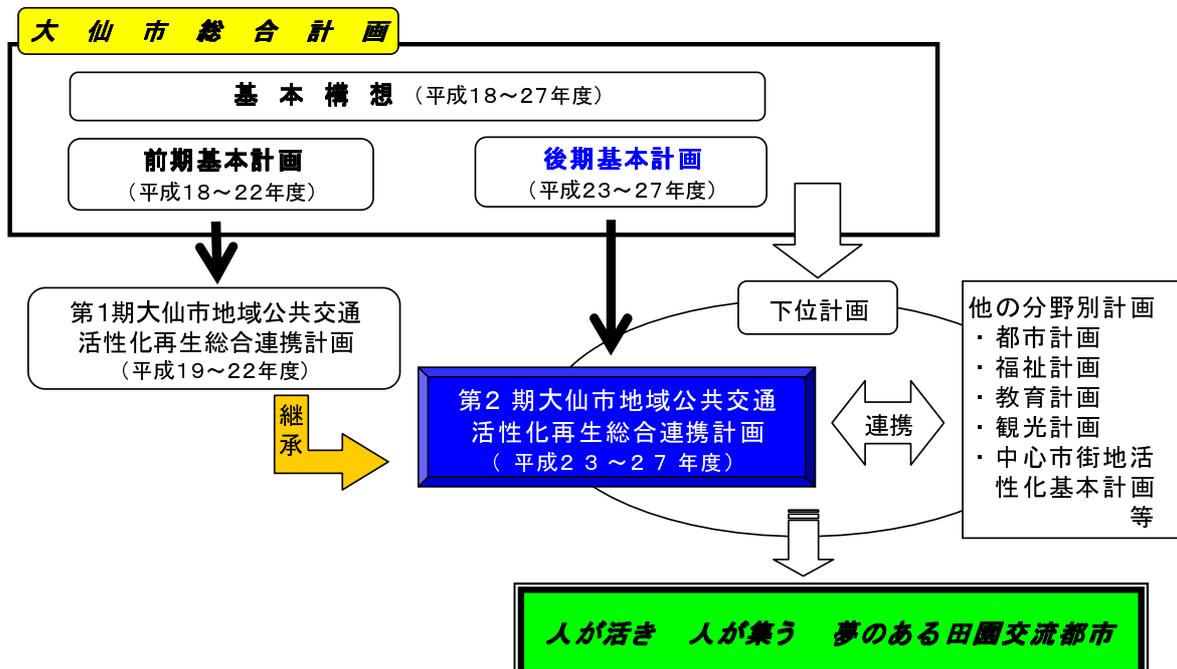
市民の日常生活の足となる最低限の公共交通を確保するため、各地域で実施している交通システムを検証し、利用しやすく改善する。

#### 【目的3 市民との協働による新たな交通の構築】

各集落から既存の交通路線までの新たな交通システムを地域住民と協働で構築し、よりよい生活交通を確保する。

### 2. 計画の位置づけ

本計画は、大仙市総合計画の前期基本計画の終期にあわせて策定した第1期計画の見直しを行うものであり、後期基本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」の実現を目指すものである。



## 3. 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<sup>1</sup>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。

<sup>1</sup> 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以上の地域と設定する。



第 1 章  
国・県の  
動き

### 第1章 国・県の動き

#### 1. 現状と課題

##### 「マイカー社会」

我が国では、昭和40年代以降、マイカーの普及が急速に進展し、多くの家庭で自動車を所有している状況であり、日常生活を営むうえでなくてはならない存在となっている。

この自動車は、通勤、通学、買い物、通院等の日常生活における移動を戸口から戸口へいつでも自由にできるようにし、居住地についても郊外の敷地面積の広い大きな家に住むことを可能にしたところである。また、商業施設についても従来の公共交通の起終点となっている駅前周辺の中心市街地ではなく、広大な敷地を確保し大規模な駐車場を完備できる郊外への出店を促進した形となっている。

地方部ではこうした環境の変化から移動ニーズも郊外へと変化しつつ、さらに過疎化の進行もあいまって、公共交通利用者の減少が進み、路線バスの撤退や便数の減少が相次ぎ、本当に利用しなくてはならない人々の利便性が大幅に低下している。

このようにマイカーに依存する社会となったため、高齢者や子ども達など自ら自動車を運転できない交通弱者にとっては、非常に不便な環境になってしまっている。現在、日本人の5人に1人は65歳以上の高齢者であるが、5年後には4人に1人、25年後には3人に1人を超えると見込まれていることから、今後、多くの人々が社会参加の機会を失うなどの制約を受け、結果として活力のない暗い社会に向かってしまうことが懸念される。

##### 「鉄道」

我が国では、都市部を中心に鉄道の需要が非常に大きく、地下鉄や通勤鉄道路線の整備が続いているが、地方では自動車の利用増加に伴って、鉄道の利用割合は減少を続けており、廃止される路線もある。また、既存路線がライトレール<sup>2</sup>化されたり、パーク&ライド<sup>3</sup>のための駐車場の整備がされたりしている例もある。

##### 「地球温暖化」

我が国の交通部門から排出されるCO<sub>2</sub>の排出量は、全体の約2割を占め、そのうち9割が自動車からの排気ガスとなっている。CO<sub>2</sub>の排出は地球温暖化の最大の原因とされていることから、交通手段を自動車から環境に優しい公共交通へと転換する施策が今後求められている。

<sup>2</sup> 大部分を専用軌道とし、部分的に道路上（併用軌道）を1両ないし数両編成の列車が電気運転によって走行する、誰でも容易に利用できる交通システム

<sup>3</sup> 自宅から自家用車で最寄りの駅またはバス停まで行き、車を駐車させた後、バスや鉄道等の公共交通機関を利用して都心部の目的地に向かうシステム

## 「秋田県」

秋田県では、県の総合交通ビジョンに基づき再編構想を定め、赤字バス路線に対するバス会社及び関係自治体の財政負担の軽減を図るため、平成22年4月から路線バス運行費への補助制度を改正し、以下の基本方針を掲げ、全県的な交通体系の再編を促している。

- 市町村を中心とした地域公共交通会議による地域交通の促進
- 地域の実情に即した効率的な地域交通体系の確立の支援
  - ・小型バス、乗用自動車を活用した交通システム導入への支援
  - ・効率的な運行体系移行への支援
- 地域間交通を担う路線の維持・確保
- 一定以上の利用実績のある、地域で重要な役割を担う路線の維持・確保

## 2. 今後の動き

## 「交通基本法」

国では、人口減少・少子高齢化の進展、地球温暖化対策等の諸課題に対応するため、交通政策全般にかかわる課題、交通体系のあるべき姿、交通に関する基本的な法制度や支援措置のあり方などについて検討し、「交通基本法」を制定するとともに、環境に優しい交通体系の構築がこれからの社会にふさわしい交通政策の道しるべになると考えている。

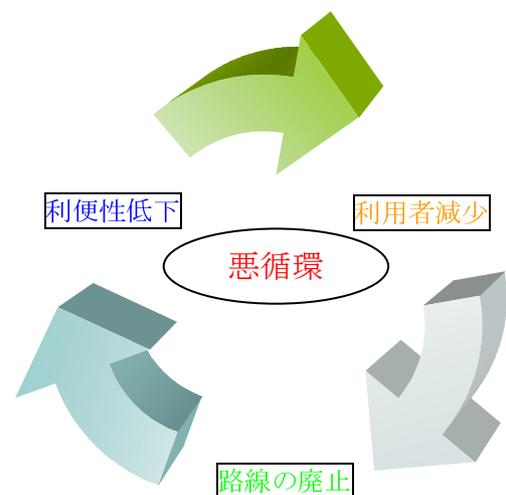
## 「国の支援制度」

国は、従来の支援制度では、地方におけるバス、タクシー、鉄道等が旅客数の減少から路線の維持が困難になり、路線の廃止を余儀なくされ、利便性の低下を招き、さらに利用が減少するという悪循環（負のスパイラル図参照）を解消することは困難と考えている。

今後は、地域の自主性を尊重することを基本におきながら、既存の交通の拡充あるいは再構築が必要となってくることから、各地方公共団体が地域の地形・自然・経済・社会環境などの諸条件に応じた交通施策を実施できるような支援制度の創設を目指すこととしている。

## 「秋田県」

秋田県では、平成22年度に過疎地有償運送等の新たな交通に関する研究会を設置し、必要な法令上の手続や先進事例をとりまとめ、これを基に研修会等を開催、住民が主体的に交通システムの構築に参画する環境を整え、県全体における交通体系の再編への支援体制を強化することとしている。



図：負のスパイラル

「運転免許証の自主返納制度」

全国的に交通事故発生件数及び死亡件数は、減少してきている一方で、高齢運転者による交通事故件数についてみると、運転免許保有者の増加や高齢者が運転する機会が増加していることから年々増え続けている。

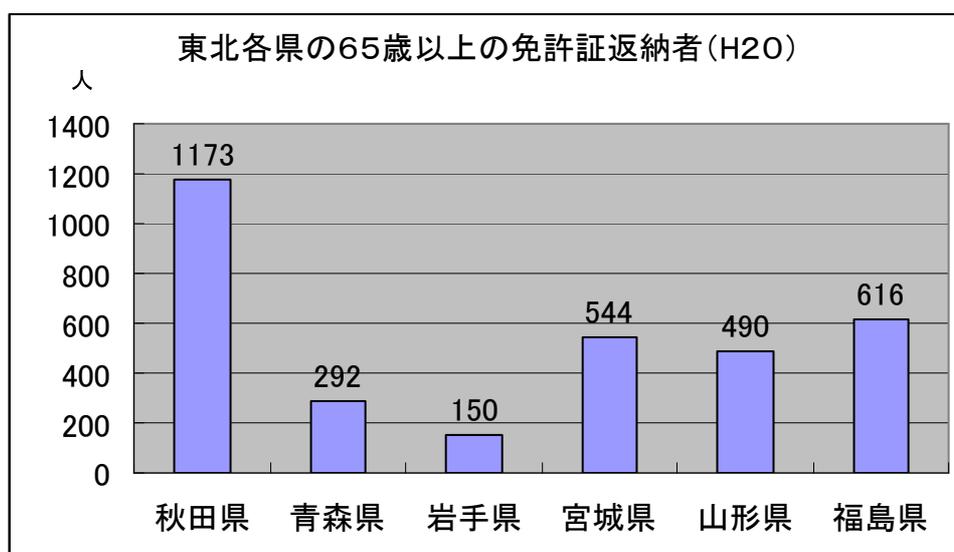
自主返納制度は、反射神経などが鈍る高齢ドライバーによる事故増加を背景に平成10年4月施行の改正道交法で導入されたところである。しかし、警察庁は、同年の実績が2,596人に止まり、その後も「身分を証明するものがなくなる」との声もあってなかなか進まない状況であったことから、平成14年6月から返納した免許証の代わりに「運転経歴証明書」の発行を開始し、返納促進を図っている。これに伴い、市町村や交通業界は、同証明書の提示でバスやタクシー運賃を割引するサービスを始め、高齢者が安心して免許証を返納できる支援制度が増加してきたところである。

自動車運転免許証を自主的に返納した人は、警察庁の調べによると、平成21年で51,086人にのぼり、前年比75.3%増と大幅に増えている状況である。

また、返納の理由としては、返納者のほとんどが65歳以上の高齢者であることから、事故の危険性に対する自覚や家族からの進言などによることが多いと考えられ、行政と民間の連携による返納者支援策の充実などが後押ししていると考えられている。

東北管区警察局によると秋田県の免許返納件数が東北6県の中で最も多く、理由としては全県民を対象とした返納者への優遇制度が実施されていることを挙げている。

今後、免許返納を取り巻く環境が整備されていくことで返納者が増加した場合、日常生活における移動手段が公共交通へ移行し、利用が増加に転じる可能性もあることから、引き続き路線バス等を維持していくことが必要である。



資料：東北管区警察局

第 2 章  
大仙市の  
現状と課題

## 第2章 大仙市の現状と課題

### 1. 市の概要

本市は、県南の内陸部に位置し、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る。

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る。

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、旧町村単位に各総合支所を配置し、市民サービスの維持に努めている。

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総合支所の近くに位置している。

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866.67 km<sup>2</sup>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、乗降場所など気にせず移動できる自家用車が主流となっている。



## 2. 市の人口

### (1) 人口推移

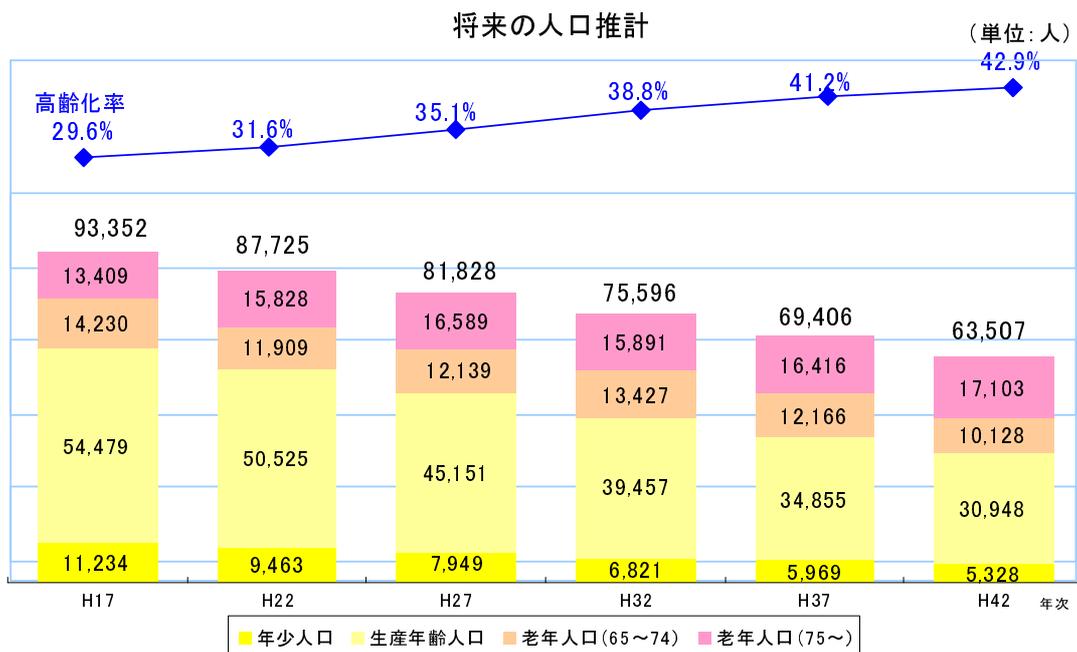
平成21年9月30日現在における本市の人口は、91,799人（大仙市住民基本台帳）となっている。昭和の大合併時期の昭和30年と比較すると約4分の3と大幅な人口減少となっており、今後も人口減少が続くものと見込まれる。

一方、世帯数は、平成21年9月30日現在で30,735世帯となっており、昭和30年と比較すると約1.4倍と増加している。



### (2) 人口推計

本市の人口は今後も減少傾向が続き、平成42年までに約63,500人になると予測されている。また、高齢化率も平成42年には、42.9%と10%以上の伸びが見込まれている。



### 3. 大仙市の新しい地域公共交通計画（第1期計画：平成19～22年度）

本市における地域交通対策は、第1期計画に基づき、路線バスについて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、旧市町村で実施していた事業を継承しているほか、公共交通空白地域の解消などを目的とした乗合タクシー、コミュニティバスなど新たな交通システムを実施している。

この中で平成20年度から始めた新たな交通システムについては、一斉に制度化したこともあり、統一したルールで実施できたところであるが、旧市町村で実施していた交通システムとの整合性はとれていない状況である。

また、平成21年度には、各地域協議会<sup>4</sup>において、担当地域における公共交通のあり方を議論していただき、そのまとめとして市への提言書を提出いただいている。（資料編）

#### 「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<sup>5</sup>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。

#### 「実証運行」

平成20年度は、国の補助制度を活用し、バス路線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、コミュニティバスの実証運行を実施した。市では、実証運行中に実施したアンケート調査から利用者の声を把握し、改善策として新たな停留所の設置や運行時刻の変更を行い、平成21年度から道路運送法第4条の許可に基づく本格運行に移行している。

<sup>4</sup> 市町村が設ける地域自治区（市町村長の権限に属する事務を分掌させ、地域住民の意見を反映させつつこれを処理させるための行政組織）に置くものであり、構成員は区域内に住所を有するものうちから市長が選任する

<sup>5</sup> 市民の日常生活において行政によって保障されるべき最低限度の生活環境基準

## 「バス路線に関する協議」

平成21年度は、バス事業者から「市内で完結するバス路線（6路線）に関する今後の維持方針」について協議があり、地域交通対策チームで実施した乗降調査等を基に、地域公共交通活性化再生協議会において方針を決定したところである。

その結果、大曲地域と旧市町村間を結んでいる杉山田線（西仙北地域）、南外線（南外地域）、長信田線（太田地域）、中山線（南外地域）についてはバス事業者の赤字負担分の一部を市が補填することを条件に維持したところである。

また、西仙北地域と大曲地域を結ぶ土川線、心像線については、運行便数が1往復半のみで地元小学校の登下校に合わせたダイヤとなっており、利用者のほとんどが小学生という状況だったため廃止にし、代替交通を実施している。

## 「廃止に伴う代替交通の実施」

土川線、心像線の代替交通は、刈和野駅まで運行する乗合タクシーと市のスクールバスとし、平成22年度から運行している。

また、バス事業者の自主運行路線である急行角館秋田線の廃止についても協議があり、市では市内領域を走る同路線上に協和地域で運行している生活バス兼スクールバス2路線があることから廃止に同意したところである。

しかし、その生活バス兼スクールバスのうち1路線が、平成21年度末に廃止されることになり、急遽代替交通として平成22年度から乗合タクシーを運行している。

## 「利用者アンケート等の調査結果」

市では、第2期計画策定の参考にするため平成22年度にアンケート調査を実施し、その結果から既存の交通システムについて、ある程度良い評価を受けていることがわかった。

しかしながら、運行ルート、運行時刻などの細かい改善や事業の拡大、新たな交通システムの導入など、さまざまなご意見をいただいたところである。（資料編）

## 「市民による市政評価」

平成21年度の評価では、公共交通の確保について、重要度と充実度を5点満点で回答いただいたところ、回答された点数の平均点が重要度4.205点に対して、充実度が2.613点と「もっと充実すべき」との分析結果となっている。

また、平成22年度の評価では、「充実度」を「満足度」に変えて聞いたところ、2.827点と若干向上した結果となっている。

今後特に取り組みが必要と思われる事項としては、回答者の40%弱の方が「生活に即した地域内交通システムの確立」と「生活路線バスの運行維持」を選択している。

こうしたことから、市民がバス路線の廃止に危機感を持ち、存続を強く望んでいるとともに、日常生活での利用しやすい地域内交通の確立が求められている。

(1) 路線バス

路線バスについては、全国的な例に漏れず、本市においても利用者の減少から赤字路線の増加に伴い、バス路線の廃止協議がなされている状況である。

また、バス事業者への補助金における市の負担額も平成21年度は下がったものの、6千万円超となっている。

県では、平成22年度、バス事業者の赤字経営の改善及び県、市町村の財政負担の軽減を図るため、生活バス路線運行維持費等補助金制度を改正し、従来の対象条件に「合併後の市町村完結路線については一定以上の平均乗車密度<sup>6</sup>と運行回数を満たす」を追加したところである。

これにより、市では補助対象外となるバス路線について市独自の交通施策への転換を迫られたが、県が条件を緩和する特例措置を講じたことにより、3年間はバス路線が大幅に補助対象外となることは避けられたところである。



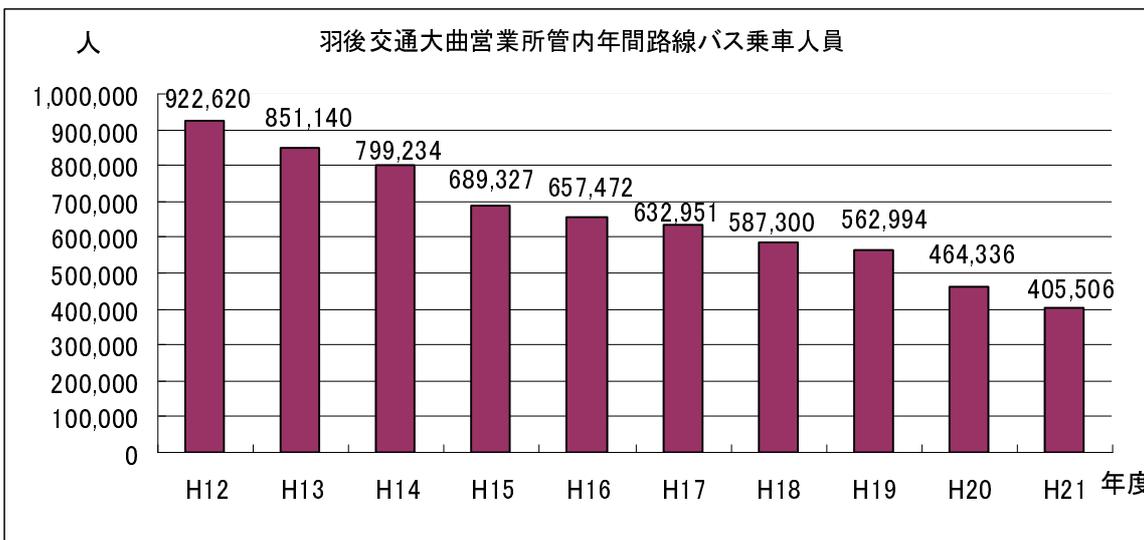
【大仙市管内の路線・系統数】

4月1日現在

	17年度	18年度	19年度	20年度	21年度	22年度
路線数	26	26	25	20	20	15
系統数	67	69	71	62	56	43

【バス補助金の推移】

	17年度	18年度	19年度	20年度	21年度
補助金名	補助金額	補助金額	補助金額	補助金額	補助金額
バス事業者への補助金合計 (①+②)	88,102	89,834	93,923	95,927	72,427
県補助金 - ①	12,759	14,137	14,270	13,770	10,317
市補助金 - ②	<b>75,343</b>	<b>75,697</b>	<b>79,653</b>	<b>82,157</b>	<b>62,110</b>



羽後交通(株)提供

<sup>6</sup> バスの利用状況を表す理論値で、バス路線の起点から終点までの1運行の1台あたりの平均乗客数を示す算定値  
算定式：平均乗車密度(人)＝運送収入／実車走行キロ／平均賃率(乗客1人1キロあたりの運賃)

(2) 乗合タクシー

乗合タクシーは、大曲地域で平成16年度（旧大曲市）から試験運行を実施していたため、この試験結果を参考にし、各地域の実情を踏まえた運行計画で平成20年度から神岡地域、西仙北地域、南外地域、仙北地域において実証運行を実施したところである。この実証運行期間中に実施したアンケート調査結果を基に、ルートの変更、停留所の新たな設置などを行い、平成21年度から本格運行へ移行したところ、2割弱の利用の増加が見られた。

また、乗合タクシーは、「利用者負担額を一人500円とし、1台あたりの運行経費から乗車した人数分の利用者負担額を引き、残りの金額を市が負担する」という仕組みで運営している。

平成22年度に実施した利用者アンケート調査では、この利用者が応分の負担をし、運行事業者がサービスを提供、行政が運行経費の不足分を補うという3者による支え合いで地域の足を確保する制度設計は概ね妥当と回答されている。

【運行形態】

区域運行（路線、運行時刻、停留所を定め、予約により運行）

※大曲が冬期間12～3月のみ、他は通年運行

【運行方法】

登録制、予約制

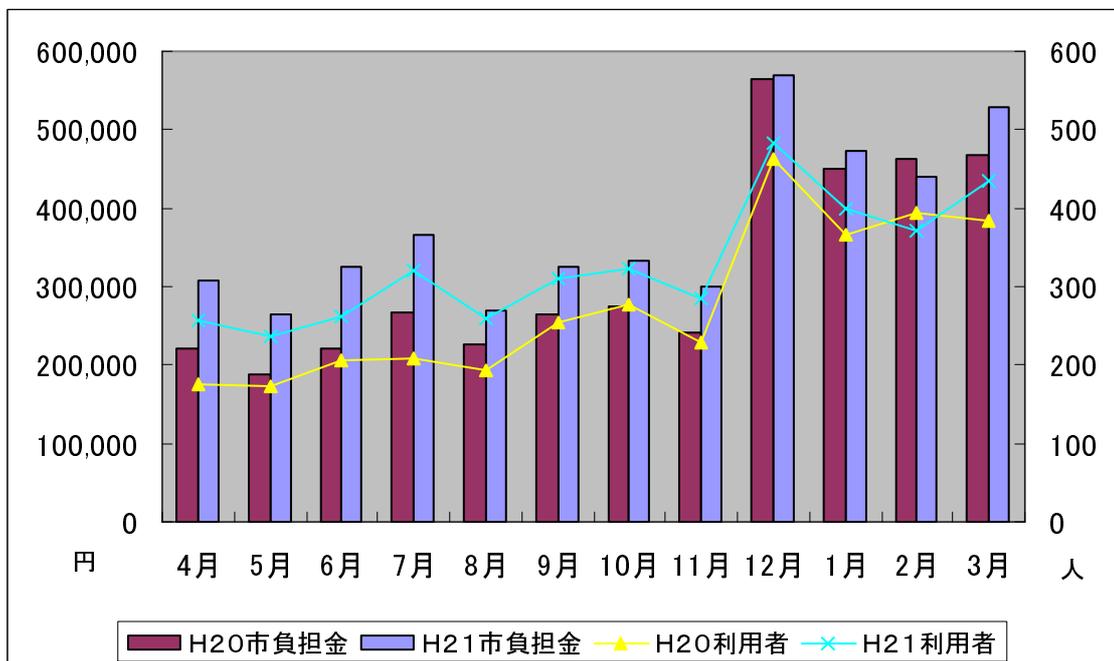
【運賃】

500円

（未就学児一人目無料、二人目から500円）



【月別利用者数と市負担金】



(3) 循環バス

循環バスは、平成13年8月（旧大曲市）から100円バスとして運行を開始し、JR大曲駅、仙北組合総合病院、ペアーレ大仙など、大曲地域の市街地における主要施設を循環し、街中への人の流れを生み、中心市街地に賑わいを創出する目的で運行している。

しかしながら、平成20年4月に実施した200円への運賃改定と、同年10月に大曲バスターミナルが併設している商業施設が景気の悪化に伴い閉店したことが影響し、利用者が減少、平成21年度は平成19年度のおよそ半数近くまで利用者数が減少している。

さらに平成22年4月の県のバス補助制度の改正により、循環バスは補助対象外になっている。

【運行形態】

定時定路線、循環型（1周9.7kmで所要時間40分、1日8便）

【運行日時】

毎日午前9時～午後4時まで（正時大曲バスターミナル発）

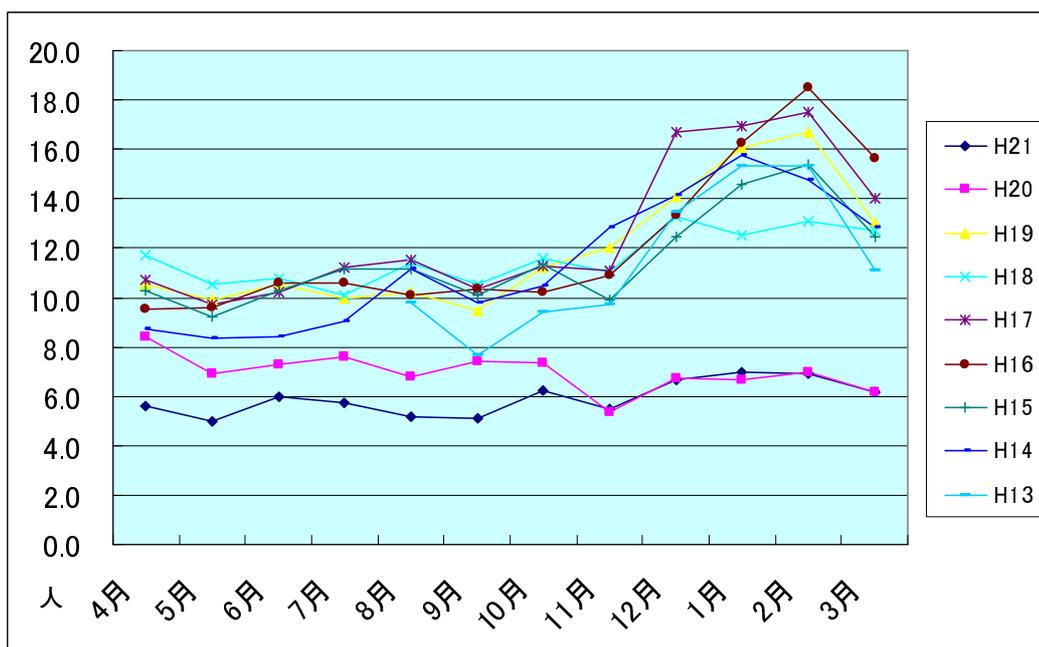
※大曲の花火の前日2便と当日全便は運休

【運賃】

200円（未就学児無料）



【1便あたりの月別平均利用者数の推移】



(4) コミュニティバス

コミュニティバスは、平成8年4月（旧太田町）から無料で運行していたシルバーシャトルバスをベースに、それまでの60歳以上の高齢者等という利用対象制限をなくし、誰でも利用できる有料の乗合バスとして運行している。

日常生活における通院や買い物など、主に高齢者の移動手段として、各集落と医療機関、総合支所及び温泉施設等がある本地域の中心地を結ぶ運行をしているが、有料にした影響からか、利用者数が減少傾向にある。

また、使用しているバスが観光用であるため、乗降時の段差が大きく、高齢者の乗り降りが不便との意見もある。

【運行形態】

定時定路線

【運行回数】

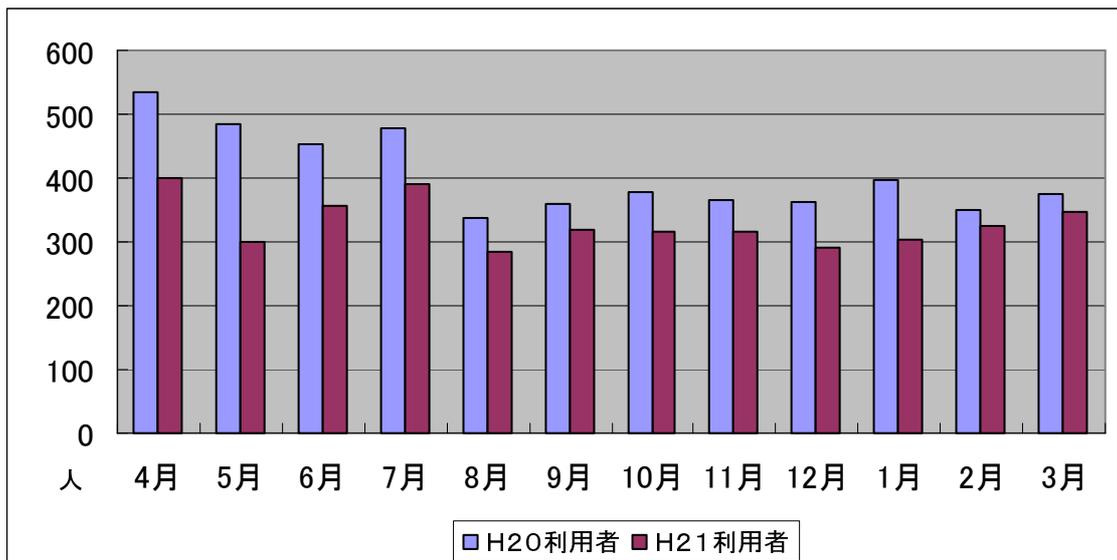
各地区10路線を週1日1往復

【運賃】

200円（未就学児無料）



【平成20～21年度の月別利用者推移】



(5) 患者輸送バス

患者輸送バスは、昭和53年7月（旧西仙北町）から、医療機関（病院及び一般診療所）が近づくことなく容易に医療機関を利用することができない地域において、通院者の足として運行しているものであり、運賃は無料である。

運賃について、アンケートでは「200円～300円程度の有料にしても継続してほしい」との意見もある。

また、平成24年度に予定されている当該地域の小・中学校の統合に合わせ、同路線の一部をスクールバスが運行する計画もある。

【運行形態】

定時定路線

【運行方法】

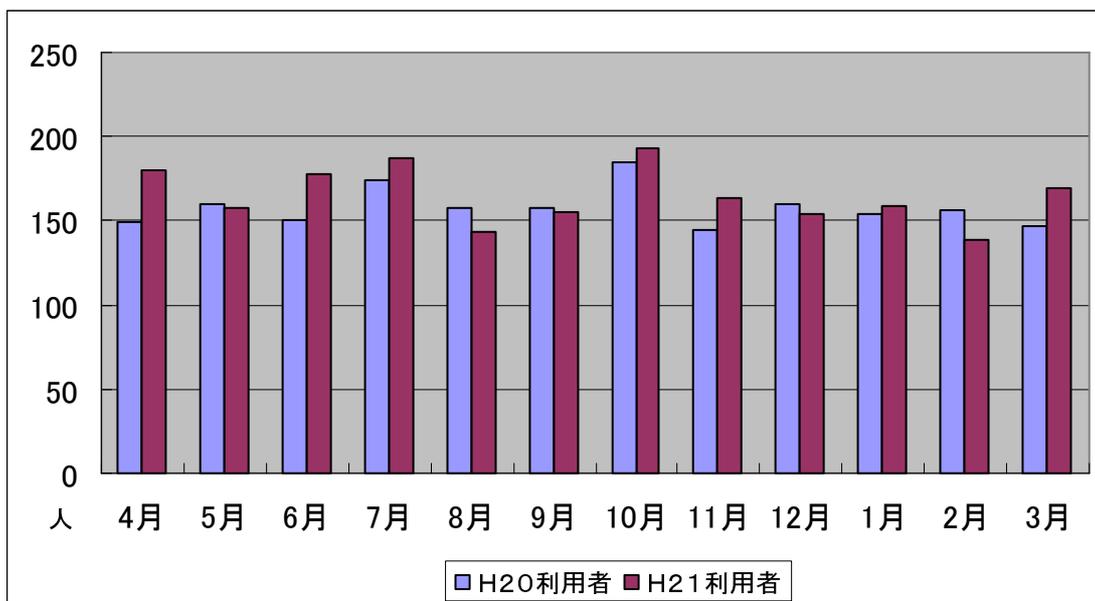
登録制で3路線を週1日1往復運行

【運賃】

無料



【平成20～21年度の月別利用者推移】



(6) 市民バス

市民バスは、平成20年4月から南外地域において、路線バスの廃止に伴う代替交通として市の庁用バスを活用し、南外西小学校区を無料で運行している。

南外地域では、スクールバスを2台運行しているが、沢沿いの集落が多く、道幅も狭いため、2台だけでは子ども達の通学に支障なく学区内を巡回するのは困難であることから、市民バスの1路線はスクールバスを兼ねて週5日運行している。

また、この通学用の路線以外は週1回の運行となっている。

地域協議会からは、高齢者にとっては停留所までの距離が遠く、戸口から利用できるような補完する交通システムが必要であると提言されている。

【運行形態】

定時定路線

【運行方法】

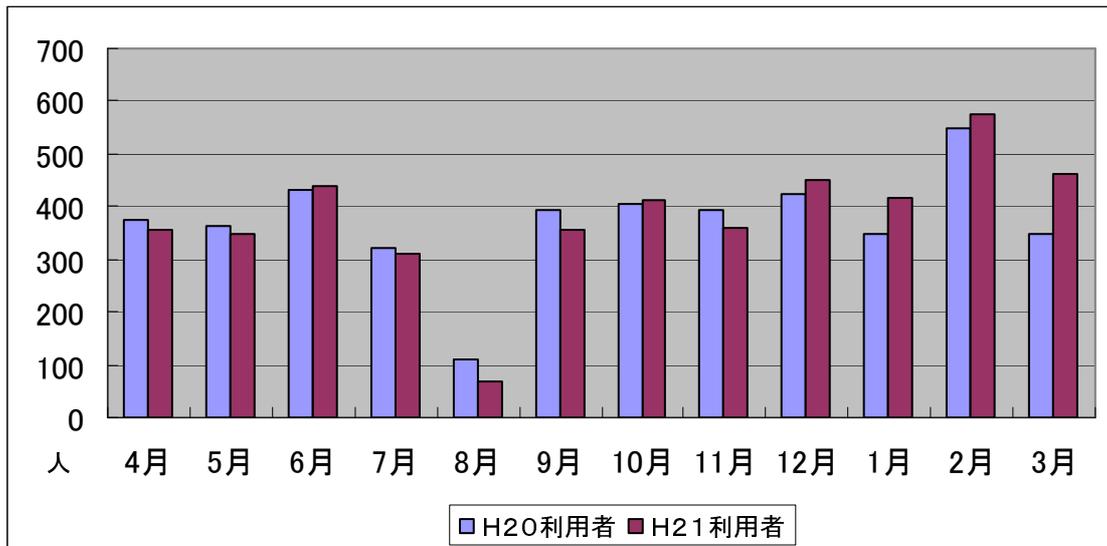
登録制で4路線中3路線は週1日1往復半運行  
1路線はスクールバスを兼ねているため、週5日  
往路1便、復路2～4便

【運賃】

無料



【平成20～21年度の月別利用者推移】



(7) 乗合自動車利用助成事業

乗合自動車利用助成事業は、平成12年4月（旧中仙町）から実施しており、バス路線の廃止に伴う代替交通として、地元タクシー会社が独自で運行を開始した乗合タクシーの利用者負担に上限額を設け、それを超えた金額を市が助成する事業である。

利用者負担の上限額については、現在300円であるが、平成15年度に100円から200円へ、平成21年度に200円から300円へ値上げしている。利用者負担の支払は、運賃のうち300円を本人が支払い、残りの金額は市が、利用者から受領の委任を受けているタクシー会社に直接支払うという仕組みになっている。

第1期計画では、本事業を乗合タクシー事業の一つとして位置づけたことから、ルールの統一化を図るため、段階的に利用者負担額の上限額を500円まで値上げすることとしている。

【運行形態】

定時定路線（一部路線で予約による運行便あり）

【運行方法】

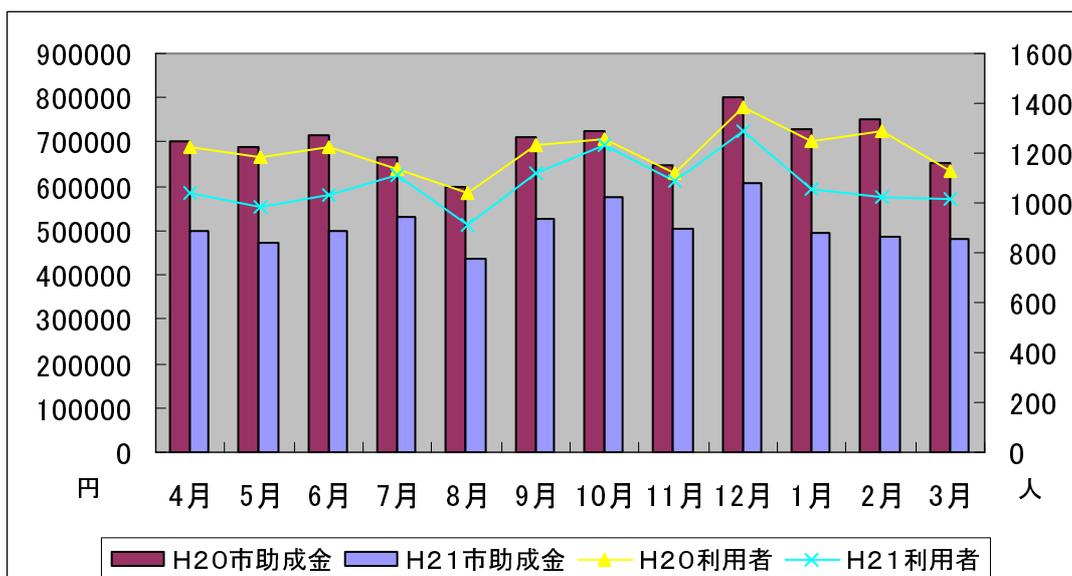
5路線あり、路線ごとに運行回数が異なる  
（1日2～5便）

【運賃】

市と中仙タクシーが協議して定める額  
300円を超えた額を利用者に対して市が助成する



【平成20～21年度の月別利用者推移】



### (8) 生活バス兼スクールバス

生活バス兼スクールバスは、昭和50年（旧協和町）の協和中学校の統合時から運行しており、協和地域は面積が広大で集落も散在していることから、主に遠距離通学となる小・中学生が利用している。

また、平成20年度には6つの小学校が統合し、さらに利用者が増えたことで運行便数を増やし、各地区の児童生徒の登下校に対応できるよう整備したところである。

平成21年度は、旧小学校地区から現小・中学校まで5路線を運行していたが、少子化に伴う児童生徒の減少から1路線が廃止となり、平成22年度は4路線のほか、代替交通として、一般客向けの乗合タクシーと1名の児童に対するタクシーによる通学補助を実施している。

市では、児童生徒の定期券購入に対する補助と、バス事業者への運行経費の赤字補填としての補助を合わせて、平成21年度では約7千万円を支払っている。

#### 【運行形態】

定時定路線（羽後交通へ委託）

#### 【運行方法】

路線バスを学校の登下校に配慮したダイヤで運行し、一般客と児童生徒と一緒に乗車できる

#### 【運賃】

羽後交通による運賃設定（通学児童生徒は定期券）



### (9) スクールバス

スクールバスは、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による通学補助を行っている。

#### 【運行形態】

定時定路線（学校の登下校にあわせる）

#### 【現在実施地域】

西仙北地域、中仙地域、南外地域



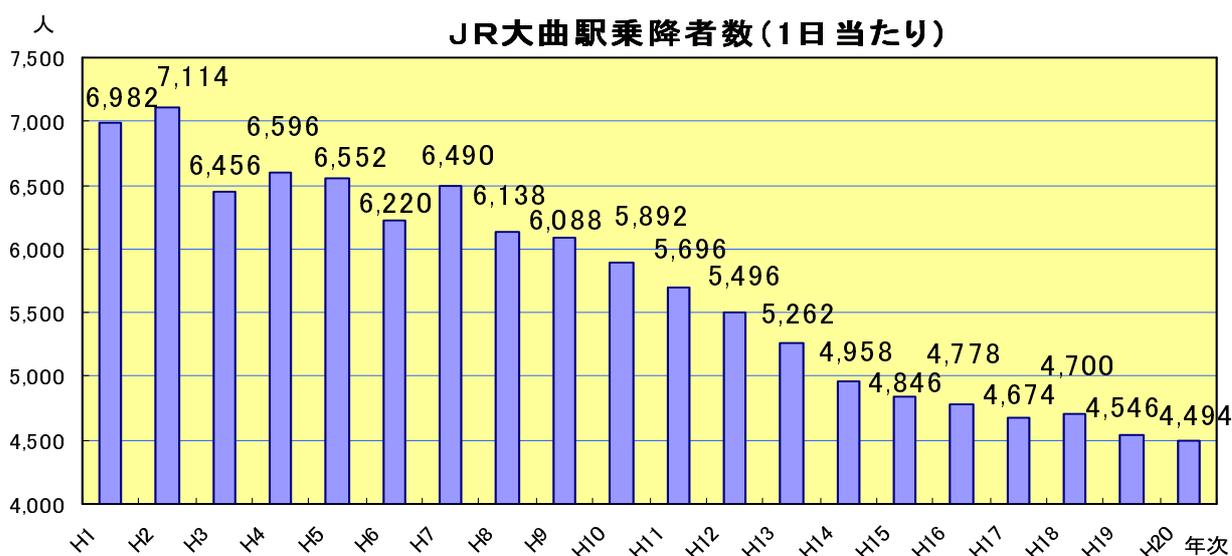
(10) 鉄道

鉄道については、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、主に奥羽本線、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る。しかしながら、1日当たりのJR大曲駅乗降者数は減少の一途を辿っている状況である。

市では、毎年、県と連携してJR列車ダイヤ改善要望調査を実施しており、調査対象としている高校生からは、利用したい時間帯に合う電車がいないなどの意見をいただいていることから、ダイヤ改正や電車の増発等を要望している。

また、駅舎についても、老朽化が著しい箇所があるため、優先順位を付け、順次その整備または改修を行っている。

このほか、市では、山形新幹線の大曲駅までの延伸について、山形県側で設立した「山形新幹線延伸早期実現期成同盟会」と秋田県の市町村と関係団体で構成している「山形新幹線大曲延伸推進会議」の委員として関係機関への要望活動を行っている。



資料：東日本旅客鉄道株式会社



#### 4. 第1期計画の評価と課題

第1期計画による各交通施策によって、市の交通網は、若干のバス路線は廃止されたものの、市内における基幹バス路線は引き続き維持しており、旧市町村から継承した交通システムと新たな乗合タクシーを運行していることで、計画策定前よりきめ細かさという点で、その機能が増したところである。

こうしたことから、第1期計画で基本方針として掲げていた「シビルミニマムに対応した交通」は、ある程度確立してきていると考えられる。

しかしながら、「利用者の減少によるバス路線の廃止」、「既存の交通事業者では対応できない地域の存在」、「既存の交通システムにおける行き先、時間帯のズレによる未利用層」などへの対応をどうするのか、といった問題点はまだ残っている。

これらを解決するための課題を以下のとおりまとめている。

##### 【主な課題】

###### ①『将来を見据えた基幹路線の確保』

高齢社会の進展に伴い、今後交通弱者の増加が見込まれる中、利用者数の減少等の理由からバス路線の廃止が続いている。

しかしながら、平成21年度の市民評価にあるとおり市民からはバス路線の維持が強く望まれていることから、今後も中心市街地と各地域、また本市と隣接市町を結ぶ基幹路線の確保が必要である。

###### ②『利用しやすい交通システムの構築』

現在、市が実施している交通システムについて、アンケート調査から「利用したい目的地に行けない」「時間が合わない」などの意見があり、利用したくてもできない方がいることから、再度利用者のニーズを把握する必要がある。

###### ③『既存の公共交通を補完する地域の足の確保』

既存の交通事業者では対応不可能な地域の足をどのように確保するか、地域住民と一緒に新たな交通システムの可能性などを話し合う必要がある。

また、新たな交通システムを実施する場合、実施団体の負担を軽減する行政支援が必要である。

## 第2章 大仙市の現状と課題

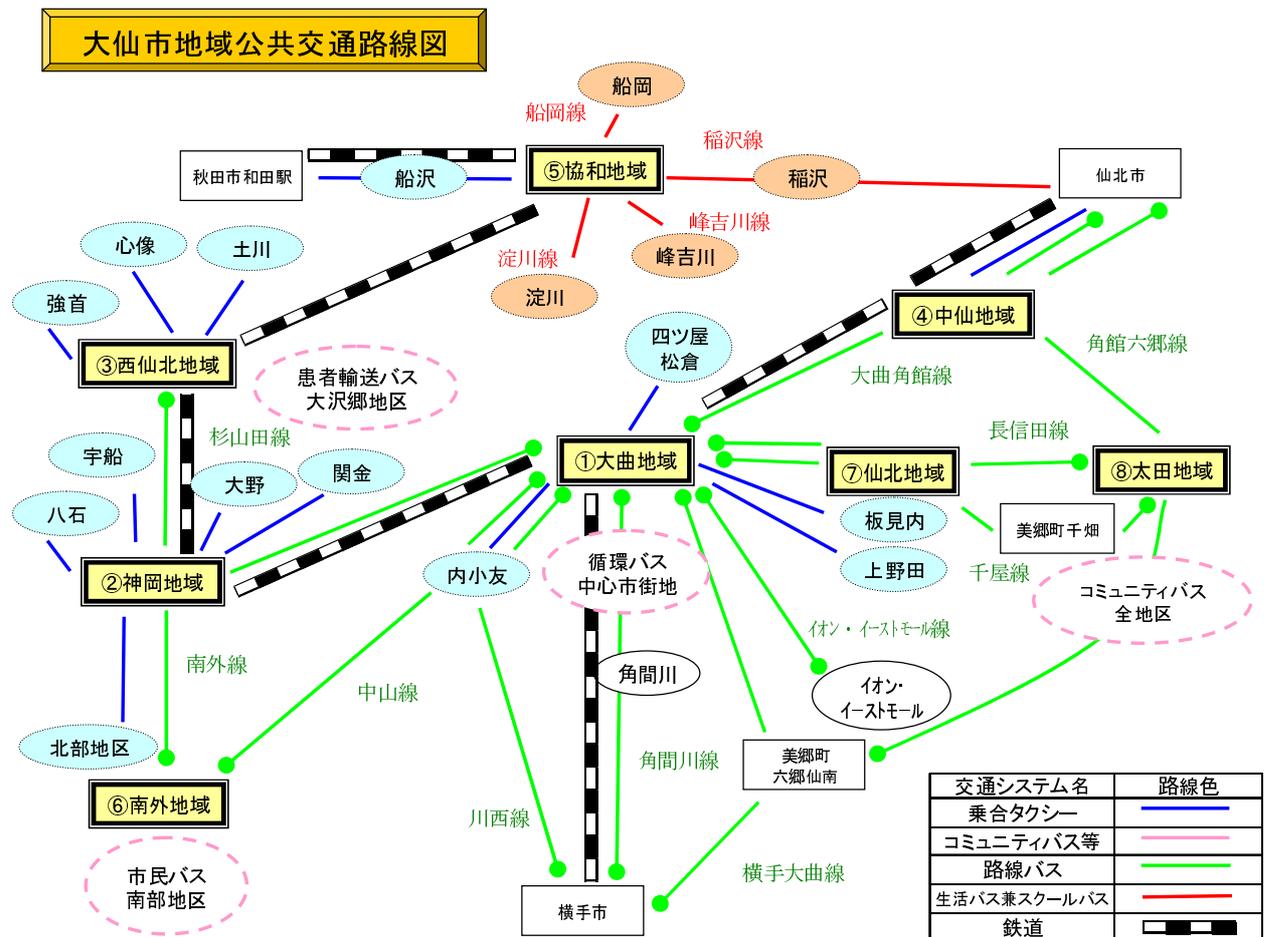
### ④『自家用車に依存しない交通環境の整備』

今後、高齢社会がますます進展する中で、高齢者の運転事故が急増している。この対策として実施している運転免許証の自主返納制度は、ある程度普及してきているが、返納者の中には、返納後の移動手段に不安を感じている方もいるようである。

こうしたことから、高齢者が安心して免許を返納できる環境を整えるため、公共交通の利便性を向上させる必要がある。

### ⑤『持続可能な交通システムの構築』

市の公共交通関連経費が多額となっている現状も踏まえ、将来においても持続可能なサービスを提供するため、公平な受益者負担を設定することが必要である。



# 第 3 章

## 将来目標と

## 基本方針

第3章 将来目標と基本方針

【将来目標】

**地域で支え合う、長寿社会に対応した地域公共交通**

～市民・運行事業者・行政による

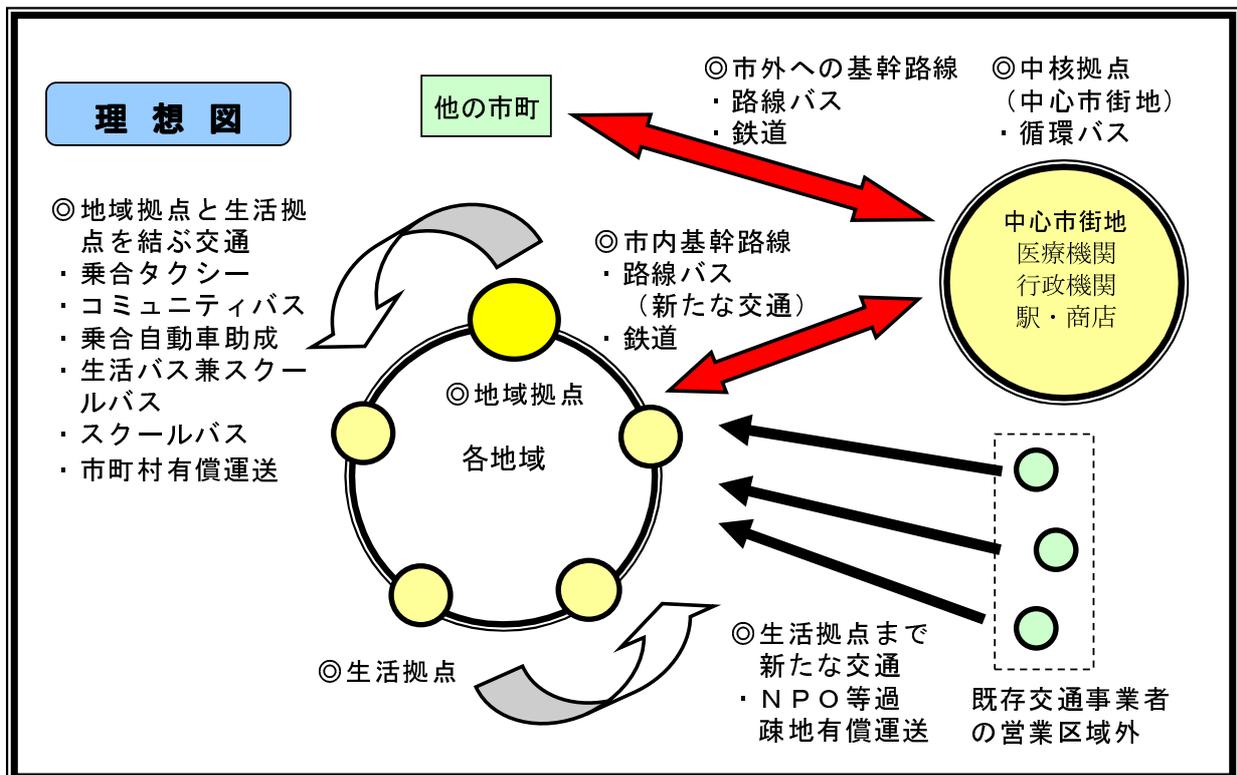
シビルミニマム（最低限の生活環境基準の保障）

+ α（プラスアルファ）の交通システムでよりよい生活交通へ～

将来目標については、第1期計画で掲げた基本目標が本市が向かうべき普遍的な方向性を示したものであり、今後も少子高齢化が進むことが予測されるなど、第1期計画時点での社会情勢に大きな変化はないと考えられることから、本計画でも同様に継承することとしている。

市では、これまでの経緯、社会的潮流、現状と課題等を踏まえ、利用者（市民）・民間（運行事業者）・行政が支え合って実施している現在の交通システムが地域の足を確保していることと認識し、今後もこれを維持、改善していくこととしている。

これに加えて、市内で完結するバス路線（杉山田線、南外線、長信田線、中山線）の運行形態の見直しや、過疎地有償運送など新たな交通システムを既存の交通事業者では対応できない地域において実施することにより、「よりよい生活交通」の確立を目指すものである。



この将来目標を達成するため、第2章の「4. 第1期計画の評価と課題」で掲げた5つの課題に対応させ、基本方針を次のように定めるものである。

### 【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』

各地域で実施している乗合タクシー、コミュニティバスとの連携により、地域内外の移動を確保する既存のバス路線網は、シビルミニマムに対応した交通システムの基幹部分であることから維持する。

ただし、市内で完結するバス路線については運営方式の見直しを検討したうえで維持する。

#### ②『利用者ニーズに基づいた交通システムへの改善』

現在実施している交通システムについて、アンケート調査を実施するなど随時利用者ニーズを把握することで、利用しやすい交通システムへ改善しながら維持していく。

#### ③『新たな交通システムの導入と支援体制の確立』

公共交通がなく、既存の交通事業者では対応できない地域において、新たな交通システムを地元住民と行政が協働で構築できる体制を支援制度も含め検討する。

#### ④『高齢社会の進展に対応した公共交通優遇制度の創設』

今後高齢社会が進展することで、高齢者による交通事故もさらに急増する可能性が高いと予測されるため、高齢者による事故防止の観点から交通施策において免許返納者への優遇措置を講じ、免許返納者が安心して公共交通を利用できるような体制を整える。

#### ⑤『公平かつ効率的な交通システムの実施』

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、すべて有料化することで公平かつ安定的な運営とし、市民の日常生活における移動を確保する。

また、使用用途を拡大することで、効率的な運行ができる交通システムを構築する。

### 【計画期間】

計画期間は、大仙市総合計画の後期基本計画に合わせ、平成23年度から平成27年度までの5年間とする。



# 第4章

## 基本計画

### 第4章 基本計画

#### 1. 民間事業への支援

##### (1) 路線バス

大曲地域と各地域（旧市町村）を結ぶ市内で完結するバス路線については、重要な基幹路線として引き続き確保することとし、新たな運営方式による運行を検討する。

これについては、平成23年度に既存の交通事業者を含めたメンバーによる研究部会を発足させ、県の補助制度の経過措置が終了する平成24年度末までに検討するとともに、同路線の沿線地域においては住民説明会等を開催し、利用実態の報告や利用促進策について話し合う機会を設けることとする。

また、本市と他市町を結ぶバス路線は引き続き、国、県と連携した補助制度により支援する。

##### (2) 乗合自動車利用助成事業（ジャンボタクシー）

乗合自動車利用助成事業は、タクシー会社の自主事業を利用する方への助成であり、運行形態が定時定路線で車両がジャンボタクシーであるため、市の乗合タクシー事業とは異なり、路線バスに準ずる交通と位置づけられる。

したがって、乗合タクシーの統一運賃には馴染まないと判断し、利用者負担の上限額については、値上げせず現状のまま継続する。

##### (3) 鉄道

奥羽本線及び田沢湖線については、定期的に利用者ニーズを調査し、関係機関へ運行ダイヤの改正や列車の増発、到達時間の短縮などの改善を要望し、実現を図るとともに、駅舎の維持管理及び老朽化の著しい箇所改修や駐車場を含めた一体的な駅周辺の整備を検討する。

また、山形新幹線の大曲駅までの延伸については、「山形新幹線延伸早期実現期成同盟会」と「山形新幹線大曲延伸推進会議」の委員として、沿線市町村と連携しながら関係機関へ要望するとともに、在来線の利用促進を図るための利便性向上策も検討し、新幹線の延伸に関する気運の醸成を図りながら、大曲駅までの延伸実現を目指し、積極的に活動に取り組んでいくこととする。

## 2. 市が運営する交通システム

### (1) 乗合タクシー

乗合タクシーは、平成22年度に実施したアンケート調査に基づき、運行時刻や停留所の変更など利便性の向上に資するためのマイナーチェンジを実施する。

運賃については、アンケートの結果からほとんどの方が制度設計を含めて妥当と回答していることから、現行運賃を継続するとともに、乗合率の向上を目的とした乗合割引制度を検討していくこととする。

公共交通空白地域における新規路線の設置については、住民説明会を開催し地域住民の声を把握した上で、市内タクシー会社（秋田県ハイヤー協会大曲仙北支部）との意見交換の場を設け、事業拡大に関する対応可能範囲等を調整し実施する。

また、平成23年度に発足する研究部会において、タクシーによる新たな運営方式についても検討する。

### (2) 循環バス

循環バスは、運行目的が中心市街地の活性化となっていることから、平成22年度に策定される中心市街地活性化基本計画と連携し、バス利用の動機づけとなる事業に合わせて、現在のルートや停留所の利用状況を検証し、ルートの見直しや新たな停留所設置等を検討する。

また、利用を促進するため、割安回数券の発行を検討するなど、利用しやすい、利用したい循環バスへ転換する方策を実施する。

### (3) コミュニティバス

コミュニティバスは、太田地域の集落から医療機関、金融機関及び総合支所等が集まっている地域の中心地への移動を週1回確保しているが、平成22年6月に実施した乗降調査の結果では、運行日、運行時刻に合わせた生活を送っているとの回答が多い状況であった。

今後は、非利用者の意見も聴き、利用者が年々減少している原因を探るとともに、住民説明会等において運行時刻などのPRを実施し、利用促進を図る。

また、新たな利用促進策として回数券の発行などを検討するほか、車両の小型化、低床化も検討し、利用しやすい、利用したいコミュニティバスへ転換する方策を実施する。

### (4) 患者輸送バス

患者輸送バスは、現在、医療機関がない地域で容易に通院することができない住民の足として無料で運行している。

今後は、通院以外の用途でも使用可能とし、運行回数も増やすことで利便性の向上を図り、「地域で支え合う」という観点から有料の市町村有償運送へ移行する。

また、運行車両については、当該地域の小・中学校統合によるスクールバスの運用方針に基づき、余分となる現有のスクールバスの転用も検討する。

### (5) 市民バス

市民バスは、地域内の移動や路線バス南外線への乗り継ぎのほか、登下校時の児童の送迎にも活用されているが、運行回数が少ないことから、今後は、運行回数を増やし利便性の向上を図ることで、有料の市町村有償運送へ移行する。

また、運行車両については、当該地域の小・中学校統合によるスクールバスの運用方針に基づき、余分となる現有のスクールバスの転用も検討する。

### (6) 生活バス兼スクールバス

生活バス兼スクールバスは、一般客の移動手段である路線バスと児童生徒輸送のためのスクールバスの二つの顔を持っていることから、地域住民のバス利用促進策への協力を求めながら維持するとともに、今後の児童生徒数の減少を見極め、代替交通についても検討する。

### (7) スクールバス

スクールバスは、計画期間中に実施される小・中学校の統合計画に基づき、委託方式による運行を検討するとともに、余分となる現有のスクールバスを転用し、一般客が利用可能な市町村有償運送車両としての活用も検討する。

また、通学補助として運行しているタクシーについては、乗合タクシーなどの交通システムを有効的に活用する方法を検討する。

### 3. 新たな交通システム

#### (1) 過疎地有償運送

過疎地有償運送は、運営協議会において既存の交通事業者が対応できないと判断された地域の移動手段として、NPO等の法人格を有している団体などが自家用車を活用し、低運賃で運行するものである。

今後、過疎地有償運送が可能とされる地域において、住民説明会を開催し、地域住民の声を把握しながら、住民と行政が協働で地域の足を確保する新たな交通システムの構築を検討していくこととする。

#### (2) 市町村有償運送

市町村有償運送は、公共交通空白地域での運行と福祉輸送としての運行の2種類があり、地域公共交通会議においてその地域での運行が必要であると認められた場合、市が自家用旅客運送の登録を行い、運行することができるものである。

今後は、現在無料で運行している交通システム（市民バス・患者輸送バス）を市による有償運送へ移行し、運行回数の充実など利便性の向上を図りながら、引き続き地域の足を確保していくこととする。

### 4. 交通施策における支援制度

#### (1) 免許返納者への優遇措置

市では、今後、免許返納者が増加した場合、日常生活における移動手段が公共交通へ移行し、利用者が増加に転じる可能性があることから、引き続き路線バス等を維持するとともに、市が運営している交通システムにおいて証明書の提示で利用料金を割引するなどの制度の創設を検討する。

(例：乗合タクシー500円→400円、循環バス200円→100円など)

《参考》

大仙市における免許返納者件数（資料：大仙警察署）

平成19年：23件 平成20年：92件 平成21年：99件 平成22年：120件

#### (2) 新たな交通への支援措置

NPO等の法人が過疎地有償運送を実施しようとする場合、その団体に対して運行に関する手続き等の支援や施設整備に関する補助を行う制度の創設を検討する。

(例：認可申請等の事務手続きについて、相談窓口を設置する。運行する車両などの施設整備に関する経費を補助するなど)



# 第 5 章

## 地域別計画

☆第 5 章における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。

## 第5章 地域別計画

### 『大曲地域』

#### 1. 地域の概要

本地域は、JR大曲駅、大曲バスターミナル等の交通結節点や、市役所、仙北組合総合病院等の日常生活における主要施設が集まっている。

地域の拠点としては、大曲駅西地区商店街が、従来から中心市街地として形成されている一方で、駅東地区も近年、商業施設や医療機関等が開業したほか、駅東口から国道13号に直接アクセスできる道路も整備されるなど開発が進んできている。

また、中心市街地のほか、周辺地区として、北は花館地区、東は四ツ屋地区、西は大川西根地区、内小友地区、南は藤木地区、角間川地区で構成されている。



#### 2. 交通の現状

##### 【路線バス】

本地域には、路線バスの拠点となる大曲バスターミナルがあるため、各地域や他市町へ放射状にバス路線が延びている。

路線としては、今後、廃止協議の対象になると予想される杉山田線、南外線、長信田線、中山線のほか、横手市へ3路線、美郷町と仙北市へそれぞれ1路線運行されている。

また、郊外にある大型商業施設行きの買い物客を対象とした1路線も運行されている。

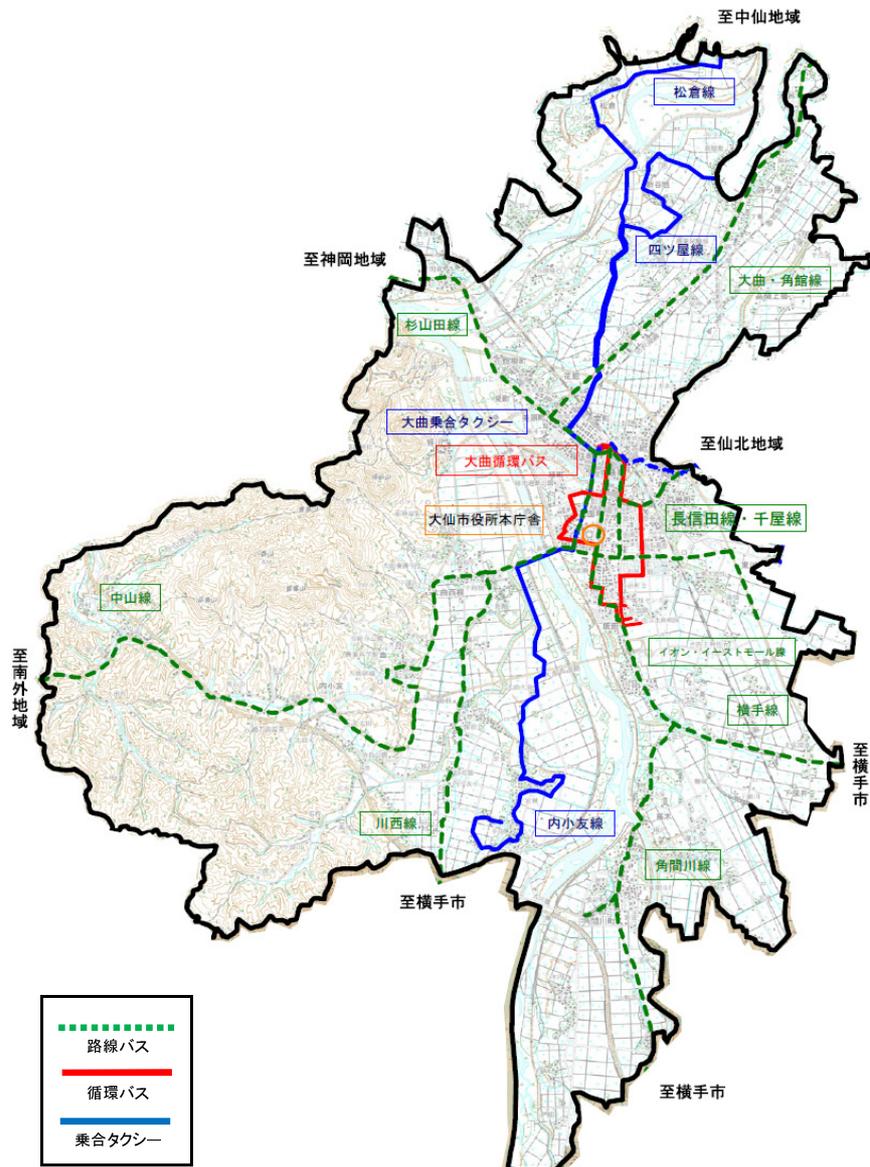
路線名	運行地域
杉山田線	大曲地区、花館地区、神岡地域、西仙北地域
南外線	大曲地区、花館地区、神岡地域、南外地域
長信田線	大曲地区、仙北地域、太田地域
中山線	大曲地区、大川西根地区、内小友地区、南外地域
川西線	大曲地区、大川西根地区、内小友地区、横手市
横手・大曲線	大曲地区、横手市、美郷町
角間川線	大曲地区、藤木地区、角間川地区、横手市
千屋線	大曲地区、仙北地域、太田地域、美郷町
大曲・角館線	大曲地区、花館地区、四ツ屋地区、中仙地域、仙北市
イオンイーストモール線	大曲地区

【市の交通システム】

循環バスは、大曲駅西地区にある中心市街地の活性化を目的として、大曲バスターミナル、大曲駅、医療機関など主要施設に停留所を設け、1路線運行している。

また、乗合タクシーは、内小友地区と四ツ屋・松倉地区にある公共交通空白地域の解消を目的として、主に中心市街地の医療機関等への通院のため、冬期間のみ3路線運行している。

地域	交通システム	目的	運行形態	利用者負担	運行日	便数	路線	距離	時間	停留所
大曲	循環バス	中心市街地活性化	路線定期運行	200円	通年・毎日	1日8便	1路線	1周 9.7km	40分	30
	乗合タクシー	交通空白 解消	区域運行 (デマンド型)	500円	12月～3月	往2便 復3便	3路線			
							内小友線	8.3km	16分	13
							四ツ屋線	7.0km	14分	11
							松倉線	11.9km	24分	5



### 3. 公共交通空白地域

市民の日常生活における移動手段を確保するため、今後交通システムが必要となる候補地として、現在公共交通がない地区を特定したところ、以下のような状況になっている。

#### ①四ツ屋高関上郷

四ツ屋地区は、本地域の東側に位置し、乗合タクシーや路線バスが運行されているが、国道105号を境に仙北地域側にある当該地区には公共交通がない状況である。

#### ②大川西根鳥居、蛭川

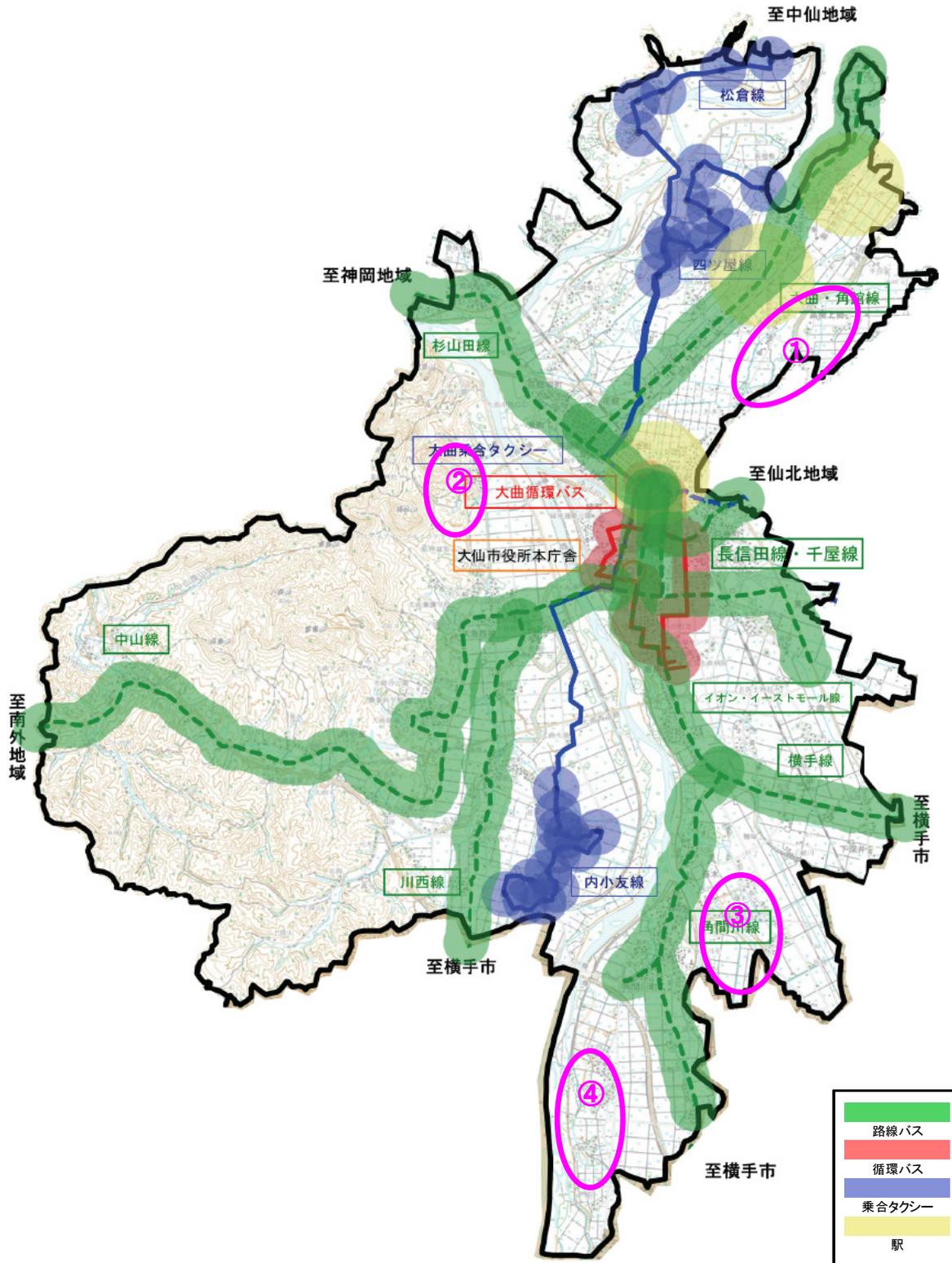
大川西根地区は、国道105号の沿線に位置しているが、当該地区の区間は路線バスが運行しておらず、公共交通がない状況である。

#### ③藤木谷地板杭、一本木

藤木地区は、横手行き路線バスは運行しているが、美郷町との境に位置している当該地区には、公共交通がない状況である。

#### ④角間川木内、布晒

角間川地区は、横手行き路線バスが運行しているが、平成20年3月に廃止された路線バス「大曲造山線」が運行していた沿線にある当該地区には現在公共交通がない状況である。



### 4. 検討課題と今後の対策

#### 【乗合タクシー】

##### 課題1：年間を通したサービスの提供

###### 対策：通年運行を実施する。

平成20年4月から他地域でも乗合タクシーを実証運行しているが、大曲地域以外は通年運行となっているほか、地域協議会からの提言や利用者アンケートの結果からも通年運行の要望があることから、平成23年4月から冬期以外も運行する。

##### 課題2：利用しやすい運行内容への改善

###### 対策：乗降可能な区域の拡大を検討する。

現在は、大曲駅西側の中心市街地にある医療機関等を乗降場所としているが、利用者アンケートの結果やタクシー会社からの意見によると、駅東にある医療機関への運行要望があるとのことから、乗降可能な区域の拡大を検討する。

#### 【循環バス】

##### 課題1：利用者ニーズにあった運行への改善

###### 対策1：アンケート調査等を実施する。

平成13年から運行を行っている循環バスであるが、昨今の利用者の減少が大きな問題となっていることから、10年経過した平成23年度に大曲地域（運行ルート沿線）を対象としたアンケート調査等を実施し、社会環境の変化に伴う現在の利用ニーズを把握し、利用者の増加策の参考とする。

###### 対策2：運行ルートの見直しを検討する。

循環バスの現在の運行ルートにおいて、利用が少ない停留所を洗い出し、ルートの短縮を図るなど効率的な運行を目指すとともに、新たな運行ルートの検討も実施する。

**対策3：運行時間の拡大を検討する。**

循環バスの運行は、午前9時から午後4時までの便となっており、通勤、通学による利用を想定していない状況であることから、午前8時や午後5時の便の運行などを検討する。

**対策4：割安回数券の発行を検討する。**

循環バスの利用者アンケートの結果によると、定期的に利用している方が多く、頻回に利用する方への優遇措置として、5回分の料金で1回分無料などの割引回数券の発行を検討し、利用の促進を図るとともに新たな利用者を掘りおこし、利用者の増加につなげる。

**課題2：親しみやすい循環バスへのイメージチェンジ****対策1：愛称を募集する。**

平成13年の運行開始当初は、料金が100円であることから「100バス」との愛称があったが、現在は料金も200円へ改正し、愛称がない状況であることから、市民が親しみやすい愛称を募集し、利用したい循環バスへ変革する。

**対策2：乗って楽しい仕組みづくりを検討する。**

地域協議会からの提言にある循環バスの車内を市民の美術作品などを展示するギャラリーとして活用するほか、花火に関する情報の掲示や花火の歴史に関する内容について車内放送を行うなど、乗っていて明るく楽しくなる雰囲気づくりを目指す。

**【公共交通空白地域の解消】****課題：公共交通空白地域における交通システムの実施****対策1：住民説明会等を実施し、地域のニーズを把握する。**

現在、公共交通空白地域と位置づけられる地区において、住民説明会やアンケート調査を実施して、移動に関するニーズがあるか把握する。

**対策2：交通システムの運行を検討する。**

移動に関するニーズがあった場合、既存の交通事業者との調整を行い、乗合タクシーの新規路線、あるいは新たな交通システムの構築を検討する。

## 『神岡地域』

### 1. 地域の概要

本地域は、35平方キロメートルと小さな面積の東西に長い地形で、南端の突起した部分を出羽丘陵の深い山地が占め、地域の中央部を国道13号とJR奥羽本線が東西に平行して走っている。

地域のほぼ中心に神宮寺駅があり、神岡総合支所、小学校、中学校、幼保一体施設、金融機関、診療所など、地域住民の身近な施設が集まっている。神宮寺地区から国道13号で西に結ばれた北檜岡地区には郵便局や小学校があり、神宮寺地区に次ぐ集落を形成している。国道を更に西に走ると西仙北地域との境に宇留井谷地・船戸地区、戸月地区がある。地域の東北端には大曲地域に隣接し関口・金葛地区、北には西仙北地域に近く上高野・笹倉地区、南には南外地域と接して岳見地区と集落が点在している。



### 2. 交通の現状

#### 【路線バス】

本地域を走る路線バスは2路線あり、杉山田線は大曲、神岡、西仙北の3地域を結んでおり、南外線は大曲、神岡、南外の3地域を結び、いずれも重要な交通機関となっている。

路線名	運行地域
杉山田線	大曲地域、神宮寺地区、北檜岡地区、宇船地区、西仙北地域
南外線	大曲地域、神宮寺地区、岳見地区、南外地域

【市の交通システム】

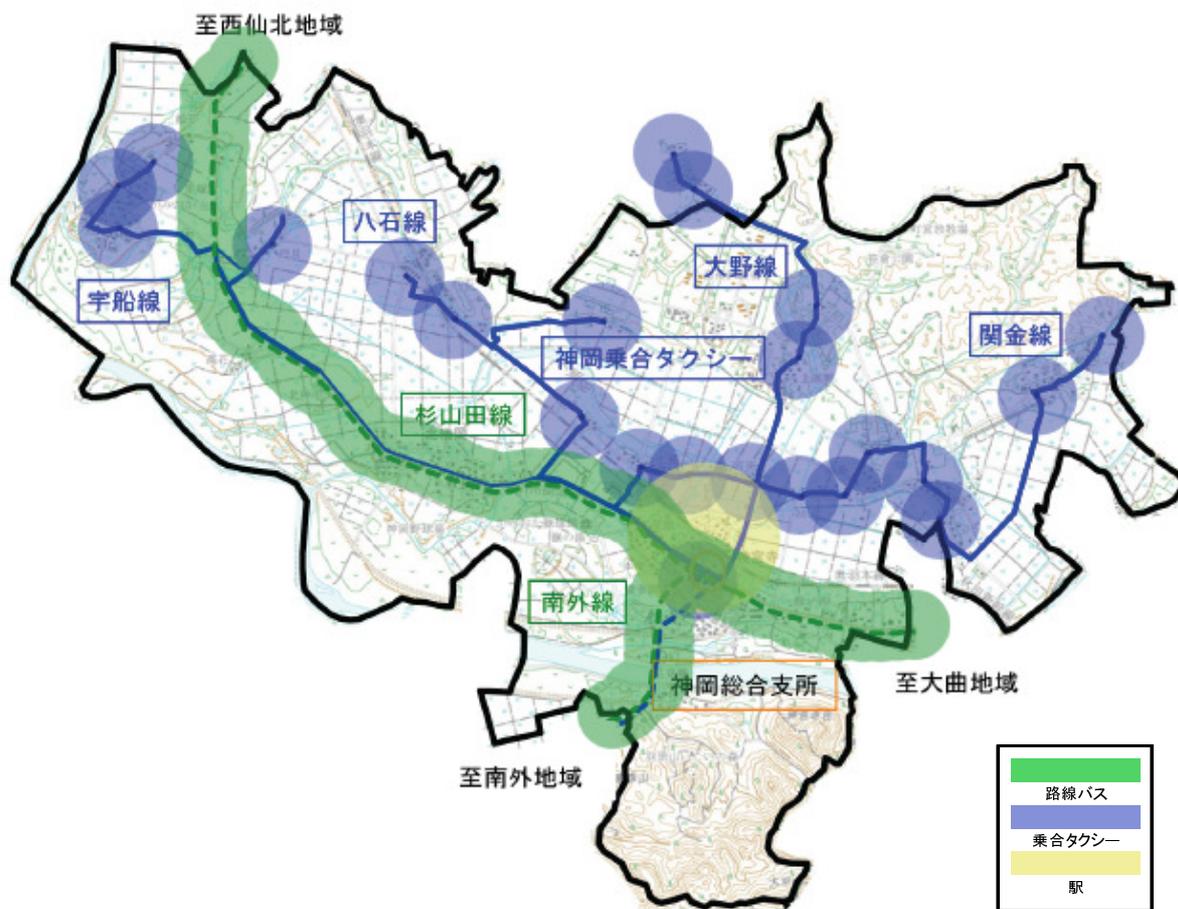
市では公共交通空白地域解消を目的に、大野線、関金線、八石線、宇船線の4路線に乗合タクシーを運行している。本地域においても高齢化が進んでいることから利用者は年々増加し、利用者から増便の要望が出ている。

地域	交通システム	目的	運行形態	利用者負担	運行日	便数	路線	距離	時間	停留所
神岡	乗合タクシー	交通空白 解消	区域運行 (デマンド型)	500円	通年・週2回	1日6便	4路線			
					月・木曜日	往3便、復3便	大野線	5.9km	12分	8
							関金線	5.5km	12分	7
							八石線	6.8km	9分	5
							宇船線	8.1km	17分	4



### 3. 公共交通空白地域

本地域は、面積は小さくそのほぼ中央にJR神宮寺駅があり、路線バスも2路線運行している。また、乗合タクシーも適切に配置していることから、現在のところ公共交通空白地域は生じていない。



## 4. 検討課題と今後の対策

## 【乗合タクシー】

**課題** : 利用しやすい運行内容への改善

**対策** : 運行日、運行便数を増やす。

平成20年度より実施している乗合タクシーは、公共交通空白地域に住む自家用車を持たない人にとっては、唯一の身近な交通手段である。

高齢社会の進展に伴い、交通弱者対策の一つとして乗合タクシーの利用は増加している。そのため、現在月曜日と木曜日に運行している乗合タクシーを平成23年度から月・水・木曜日の週3日に、1日3便を4便の運行に増便する。

## 『西仙北地域』

### 1. 地域の概要

本地域は、黒森山一帯の丘陵地と雄物川沿線の平野部で形成され、国道13号、JR奥羽本線が通っている刈和野地区を中心に東側に土川地区、西側に大沢郷地区、強首地区が広がっている。

刈和野地区には西仙北総合支所や医療機関、高等学校や大型スーパーなどの主要施設があり、日常生活の中心となっている。



### 2. 交通の現状

#### 【路線バス】

本地域では、平成20年3月に強首線、22年3月に土川線、心像線が廃止され、現在では杉山田線だけが運行されている。大沢郷地区を起点に刈和野、神宮寺を經由し大曲地域までのルートで運行されている。

路線名	運行地域
杉山田線	大曲地域、神岡地域、刈和野地区、大沢郷地区

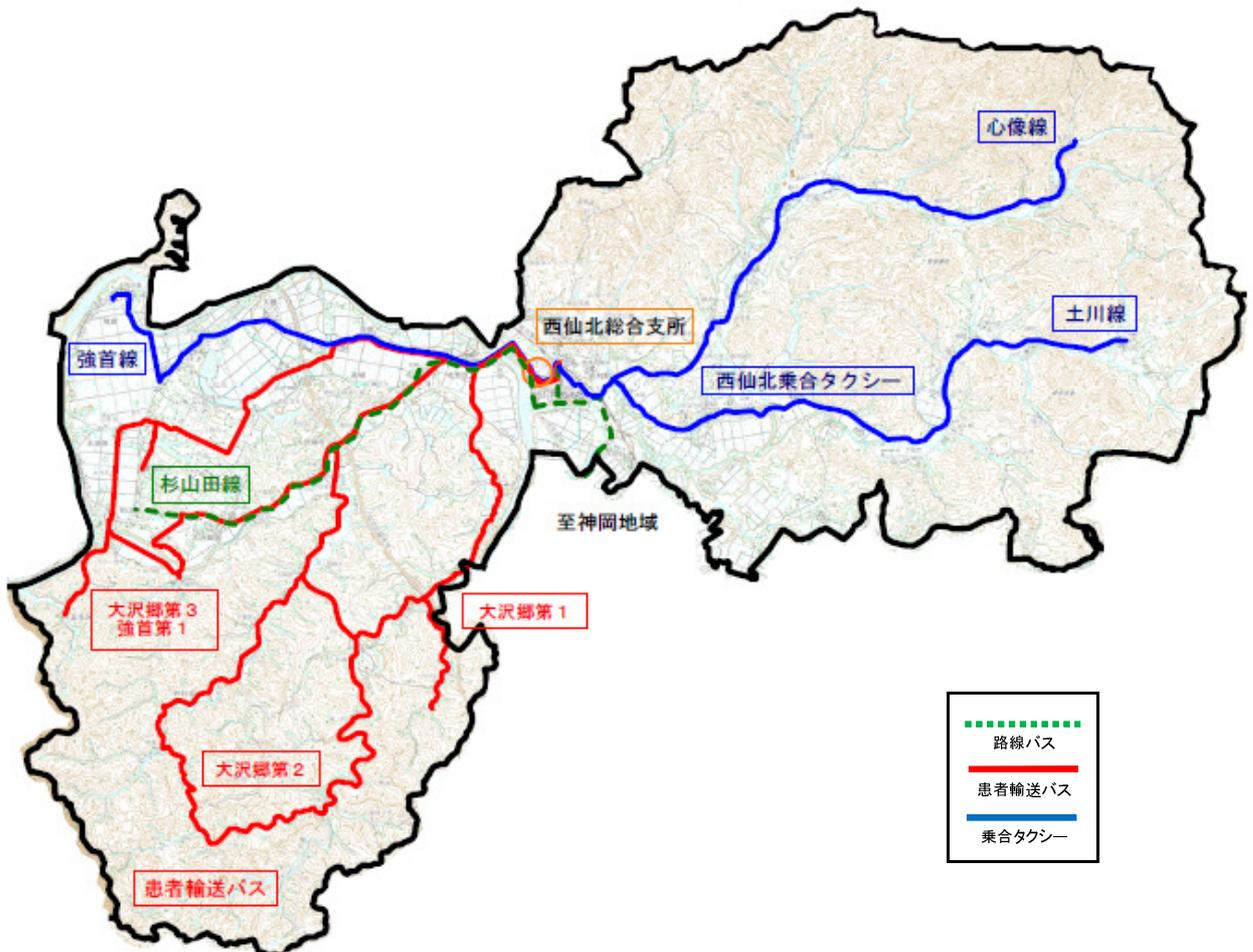
【市の交通システム】

市が運営している交通システムは、大沢郷地区と強首地区の一部を運行している患者輸送バスと強首地区、土川地区を運行している乗合タクシーがある。

患者輸送バスについては、3路線を週1回定期で運行しており、利用料は無料である。

また、乗合タクシーについては、路線バス廃止に伴う代替として3路線を平日（土日祝日を除く）に予約制で運行しており、1回の利用料は500円となっている。

地域	交通システム	目的	運行形態	利用者負担	運行日	便数	路線	距離	時間	停留所	
西仙北	患者輸送バス	患者輸送	路線定期運行	無料	通年・週1回	1日2便	3路線				
					火曜日	往1便、復1便	大沢郷第1	29km	60分	6	
					金曜日		大沢郷第2	34km	60分	6	
					木曜日		大沢郷第3 強首第1	28km	60分	8	
	乗合タクシー	路線廃止代替	区域運行 (デマンド型)	500円	通年・平日	1日4～7便	3路線				
						往3、復4	強首線	10.7km	20分	9	
						往2、復2	土川線	13.4km	24分	15	
							心像線	13.6km	23分	12	



### 3. 公共交通空白地域

路線バスが運行されていない強首、土川地区については、乗合タクシーを運行している。また、大沢郷地区と強首地区の一部は患者輸送バスを運行しているが、医療機関への通院以外の目的では利用できないことや、週1日1往復という運行回数であることから、利用者の利便性という観点からは十分とはいえず、公共交通空白地域に準ずる地区としての対応が必要と思われる。

#### ①大沢郷第1

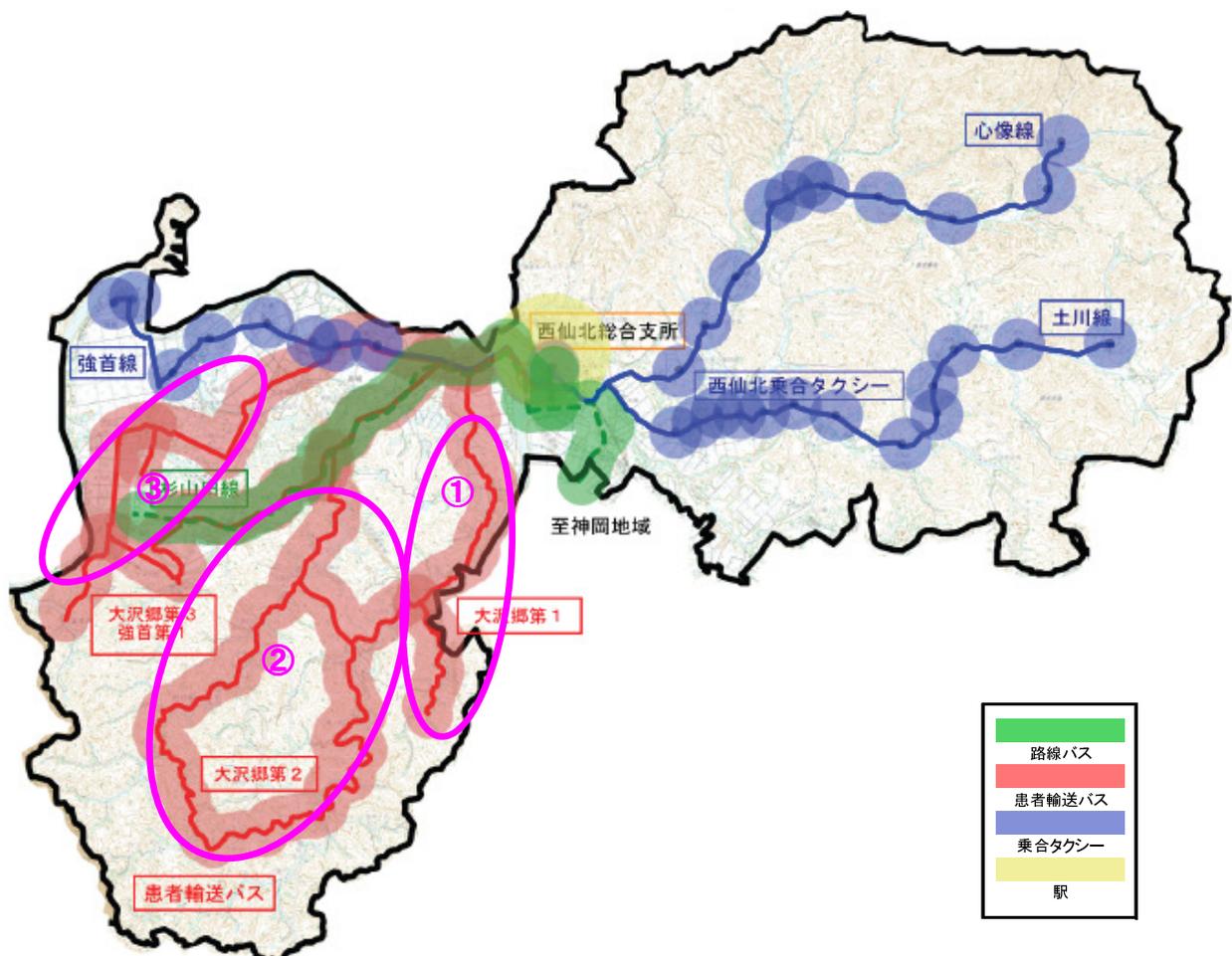
…大場沢、秋通り、滝ノ沢、小戸川、下戸川、皆別当地区

#### ②大沢郷第2

…大場台、立倉、上戸川、布又、坂繫、円行寺、八木山、寺村地区

#### ③大沢郷第3、強首第1

…椒沢、正手沢、木売沢、江原田、金山沢、九升田地区



## 4. 検討課題と今後の対策

## 【乗合タクシー】

**課題**：本格運行への移行

**対策**：本格運行を継続実施する。

平成20年4月から強首線、平成22年4月から土川線、心像線が運行され、利用者も定着してきており、地域協議会からの提言や利用者のニーズに対応しながら土川線、心像線の本格運行を実施する。

## 【患者輸送バス】

**課題1**：公平な受益者負担の設定

**対策**：地域で支え合う交通機関として有料化する。

患者輸送バスは、現在、医療機関がない地域で容易に通院することができない住民の足として大沢郷地区と強首地区の一部を無料で運行している。しかし、地域で支え合うという見地や市全体の均衡を保つという観点から有料とし、通院以外の用途でも利用できるよう、利便性の向上を図る。

**課題2**：効率的な交通システムの構築

**対策**：スクールバスの他用途への転用。

平成24年度に計画されている小・中学校の統合に合わせ、委託方式によるスクールバスが運行された場合、余分となる現有のスクールバスを一般客が利用できる市町村有償運送車両として活用することを検討する。

## 『中仙地域』

### 1. 地域の概要

本地域は、西側の長野地区に中仙総合支所、JR羽後長野駅、医院、大型商業施設などが集まり、生活拠点となっている。また、国道105号もこの地区を南北に走っており交通の利便性にも富んだ地域である。南側の清水地区、中央の豊川地区、東側の豊岡地区は、いずれも農家が散在する純農村地帯であり、清水地区の住民は大曲地域の医療機関、豊川・豊岡地区の住民は仙北市角館町の医療機関を利用している。



### 2. 交通の現状

#### 【路線バス】

本地域には、国道105号を通る大曲・角館線と県道角館六郷線を通る角館・六郷線の2路線が運行されている。

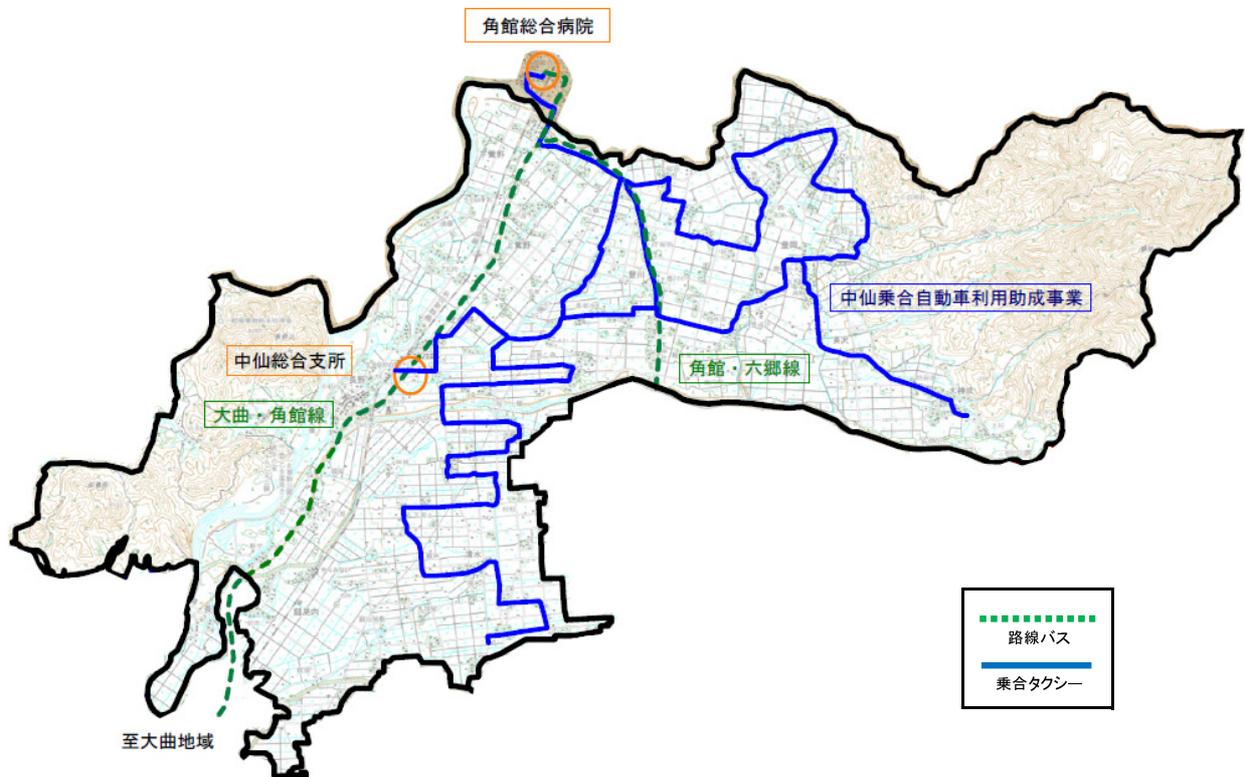
路線名	運行地域
大曲・角館線	大曲地域、鏝見内地区、長野地区、鶯野地区、仙北市
角館・六郷線	仙北市、鶯野地区、豊川地区、太田地域、美郷町

【市の交通システム】

本地域では市の交通システムではなく、中仙タクシー合資会社が平成12年4月1日から路線バスの代替交通としてジャンボタクシーを利用した乗合タクシーを運行している。平成15年4月1日には5路線の運行となり、本地域の公共交通空白地域の解消に大きく貢献している。

市としては、この乗合タクシーの利用者への助成事業を実施しており、市とタクシー会社が協議して定める運賃のうち300円を超えた金額を助成している。

地域	交通システム	目的	運行形態	利用者負担	運行日	便数	路線	距離	時間	停留所
中仙	乗合タクシー	路線廃止代替交通空白解消	路線定期運行（定時定路線）（デマンド型）	300円	通年・平日	1日2便、4便	5路線			
					月～金	往2、復2	東部長野線	11.5km	25分	11
					月～金	往3、復2	東部角館線	11.6km	21分	9
					月～金	往2、復2	北部角館線	11.5km	21分	10
					月、水、金	往1、復1	南部長野線	13.9km	17分	12
月、水、金（1回目の帰りのみ月～金）	往1、復2	南部角館線	15.9km	21分	13					



### 3. 公共交通空白地域

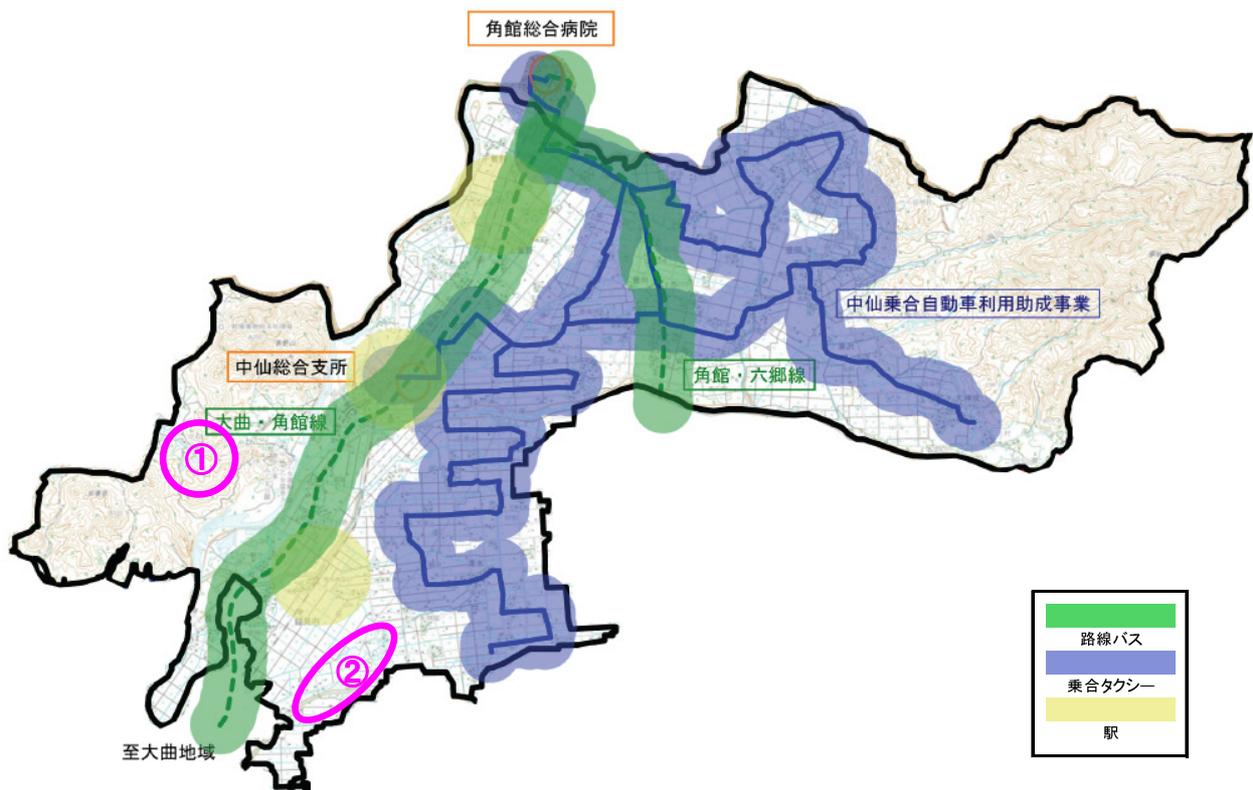
市民の日常生活における移動手段を確保するため、今後交通システムの導入が必要となる候補地として、現在公共交通がない地区を特定したところ、以下のような状況になっている。

#### ①長野立石

長野地区の立石集落は、本地域の西端に位置し西仙北地域に接している所で、路線バス大曲・角館線の停留所から約 2.6 km の距離がある。

#### ②清水万願寺

清水地区の万願寺集落は本地域南西の端に位置し、仙北地域に接している。路線バス大曲・角館線の停留所から約 3 km、中仙タクシーの南部長野線から約 1.7km の距離がある。



## 4. 検討課題と今後の対策

## 【乗合タクシー】

## 課題1：利用者ニーズにあった運行内容への改善

## 対策1：利用者意向調査の実施

市で利用者意向調査を実施し、全路線の利用者ニーズを把握する。

## 対策2：中仙タクシー合資会社に検討依頼

中仙タクシー合資会社では、その都度利用者の要望について検討し、対策を講じているが、市で行う利用者意向調査の結果に基づき、要望等について検討を依頼する。

## 課題2：公共交通空白地域解消の検討

## 対策：中仙タクシー合資会社と協議・検討する。

長野地区の立石集落、清水地区の万願寺集落は、公共交通空白地域に該当するが、現在これに対する要望等はないため、要望が出た段階で中仙タクシー合資会社と協議・検討する。

## 『協和地域』

### 1. 地域の概要

協和地域は、山地が大部分を占め、全域が都市計画区域外であるが、秋田自動車道や国道13号、JR奥羽本線で隣接する秋田市と結ばれているほか、北東北地方の東西軸である国道46号が交わる等、交通の要衝に位置している。

本地域は、協和小学校周辺や羽後境駅周辺等に人口が集積しているほか、旧小学校単位である地区ごとに集落が点在している状況となっており、中心に上淀川地区、境地区、北に船岡地区、南に峰吉川地区、東に稲沢地区、西に淀川地区、小種地区と位置している。

また、本地域は、面積が大きく、北は秋田市、東は仙北市と隣接しており、他市への通勤・通学、買い物等の移動ニーズもあることから、地域内あるいは他市生活圏への公共交通が重要な役割を担っている。



### 2. 交通の現状

#### 【路線バス】

本地域では、バス事業者の営業所や羽後境駅が所在している境地区と周辺に位置する5地区を結ぶ路線バスが4路線運行している。この路線バスは、協和小・中学校の児童生徒を輸送するスクールバスも兼ねており、一般客と児童生徒の混乗を可能とし、地域内のコミュニティ交通として運行している。

路線名	運行地域
稲沢線	稲沢地区、上淀川地区、境地区、(仙北市角館)
峰吉川線	峰吉川地区、上淀川地区、境地区
船岡線	船岡地区、上淀川地区、境地区
淀川線	小種地区、淀川地区、上淀川地区、境地区

【市の交通システム】

生活バス兼スクールバスとして平成21年度まで運行していた船沢線（船沢地区～境地区間）が廃止となり、その代替交通として乗合タクシーを運行している。運行ルートは、船沢線と同時に廃止となった急行角館秋田線の影響もあり、秋田市への移動が地元住民の要望となっていたため、羽後境駅から和田駅までとし、鉄道への連結を主に設定している。

また、市民の日常生活における移動手段を確保するため、本地域で唯一公共交通空白地域となる宮田、徳瀬、滝ノ沢集落については、医療機関への足を確保するため、隔週1回（第1、第3水曜日）に予約制による患者輸送を目的としたタクシーを運行しており、利用料は無料となっている。

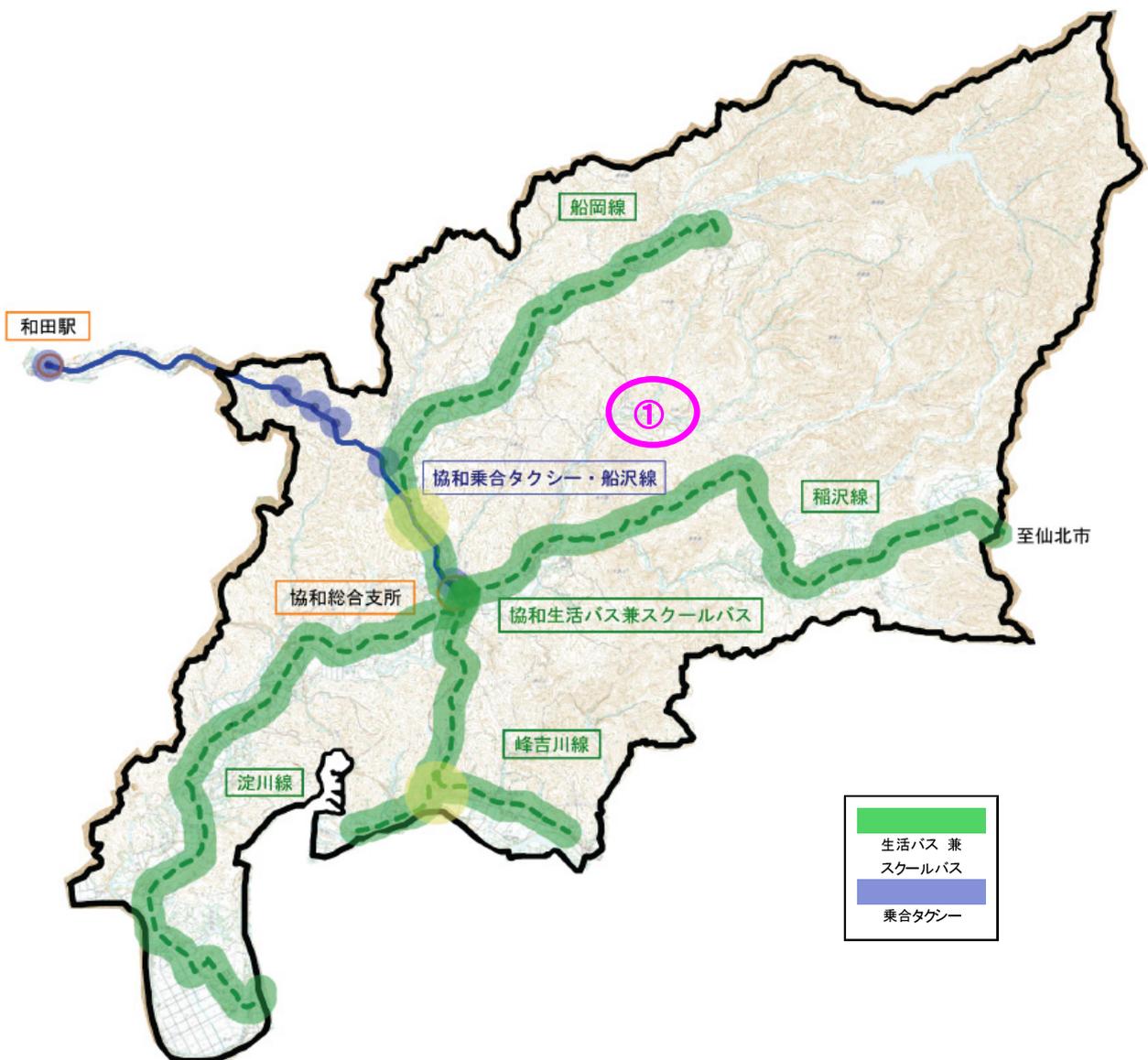
地域	交通システム	目的	運行形態	利用者負担	運行日	便数	路線	距離	時間	停留所
協和	生活バス兼 スクールバス	生活路線 (通学兼)	路線定期運行	(最短) 150円	通年	1日8便 往4便、復4便	4路線			
					通学用は土、 日、祝日、休校 日は運休		稲沢線	33.6km	53分	58
							峰吉川線	23.4km	37分	23
							船岡線	16.6km	31分	42
			淀川線	22.2km	42分	50				
	乗合タクシー	路線廃止 代替	区域運行 (デマンド型)	500円	通年・平日		1路線			
							船沢線	11.3km	25分	6



### 3. 公共交通空白地域

生活バス兼スクールバスが運行されていない船沢地区については、乗合タクシーを運行している。また、宮田、徳瀬滝ノ沢地区では患者を輸送するタクシーを運行しているが、医療機関への通院以外の目的では利用できないことや、隔週1回という運行回数であることから、利用者の利便性という観点からは十分とはいえず、公共交通空白地域に準ずる地区としての対応が必要と思われる。

#### ①宮田、徳瀬滝ノ沢



## 4. 検討課題と今後の対策

## 【生活バス兼スクールバス】

**課題**：路線の存続

**対策**：沿線住民による利用促進策の実施を検討する。

生活バス兼スクールバスの運行には、年間約7千万円と多額の補助金が毎年支出されており、住民ニーズを把握しながら、存続を目的とした利用促進事業への協力を呼びかけ、自治会単位での実施を検討する。

**課題**：予算額の縮減

**対策**：代替交通を検討する。

生活バス兼スクールバスの運行について、教育委員会と連携した住民説明会を開催し、住民ニーズを把握しながら、地域住民と一緒に効率的な代替交通の実施を検討する。

## 【乗合タクシー】

**課題**：利用者の拡大

**対策**：利用促進策を行うとともに本格運行へ移行する。

平成22年4月から船沢線が運行されているが、見込みより利用者が少なく、数人の固定客の利用のみとなっていることから、地域住民へ積極的なPRを行うとともに、本格運行へ移行する。

『南外地域』

1. 地域の概要

本地域は、国道105号、主要地方道神岡南外東由利線及び湯ノ又前田線を幹線として周辺地域、市町と結ばれている農林業を基幹産業とする地域である。

生活圏としては、南檜岡地区と外小友地区に大別され、市の交通施策でもそれぞれの特性に応じた対策がとられている。

今後は、地域の拠点となるべき地区として、南外総合支所周辺地区に各種サービス機能を集約することが課題となっている。



2. 交通の現状

【路線バス】

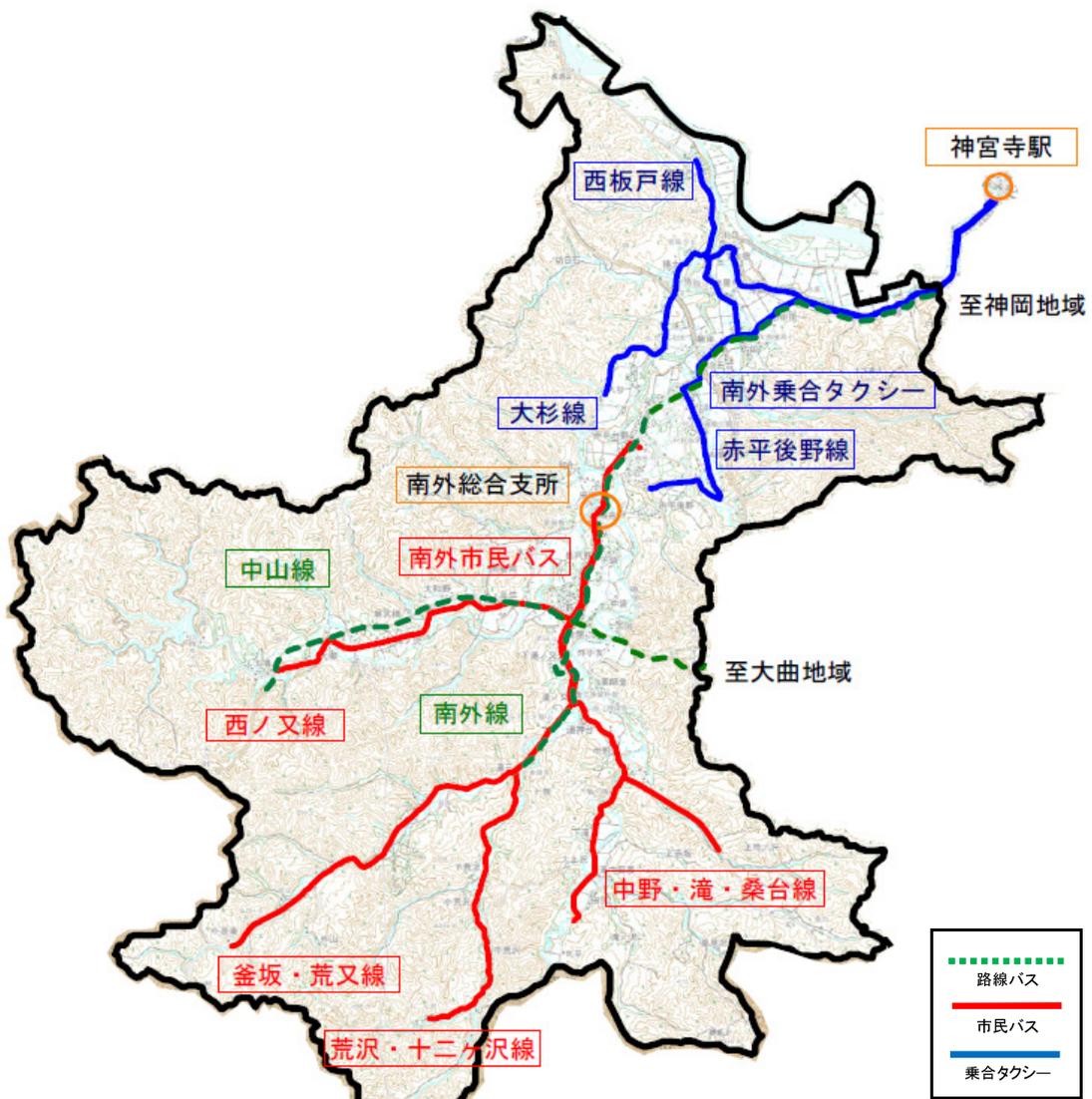
本地域には、神岡地域を経由して大曲バスターミナルまでを結ぶ南外線と、内小友地区、大川西根地区を経由して大曲バスターミナルまでを結ぶ中山線が運行されている。

路線名	運行地域
南外線	大曲地域、神岡地域、南檜岡地区、外小友地区
中山線	大曲地域、外小友地区

【市の交通システム】

市が運営している交通システムでは、南外地域の北部に位置する南檜岡地区において、公共交通空白地域の解消を目的とした乗合タクシーを3路線、また南部に位置する外小友地区において、バス路線廃止代替交通の確保及び公共交通空白地域の解消を目的とした南外市民バスを4路線運行している。

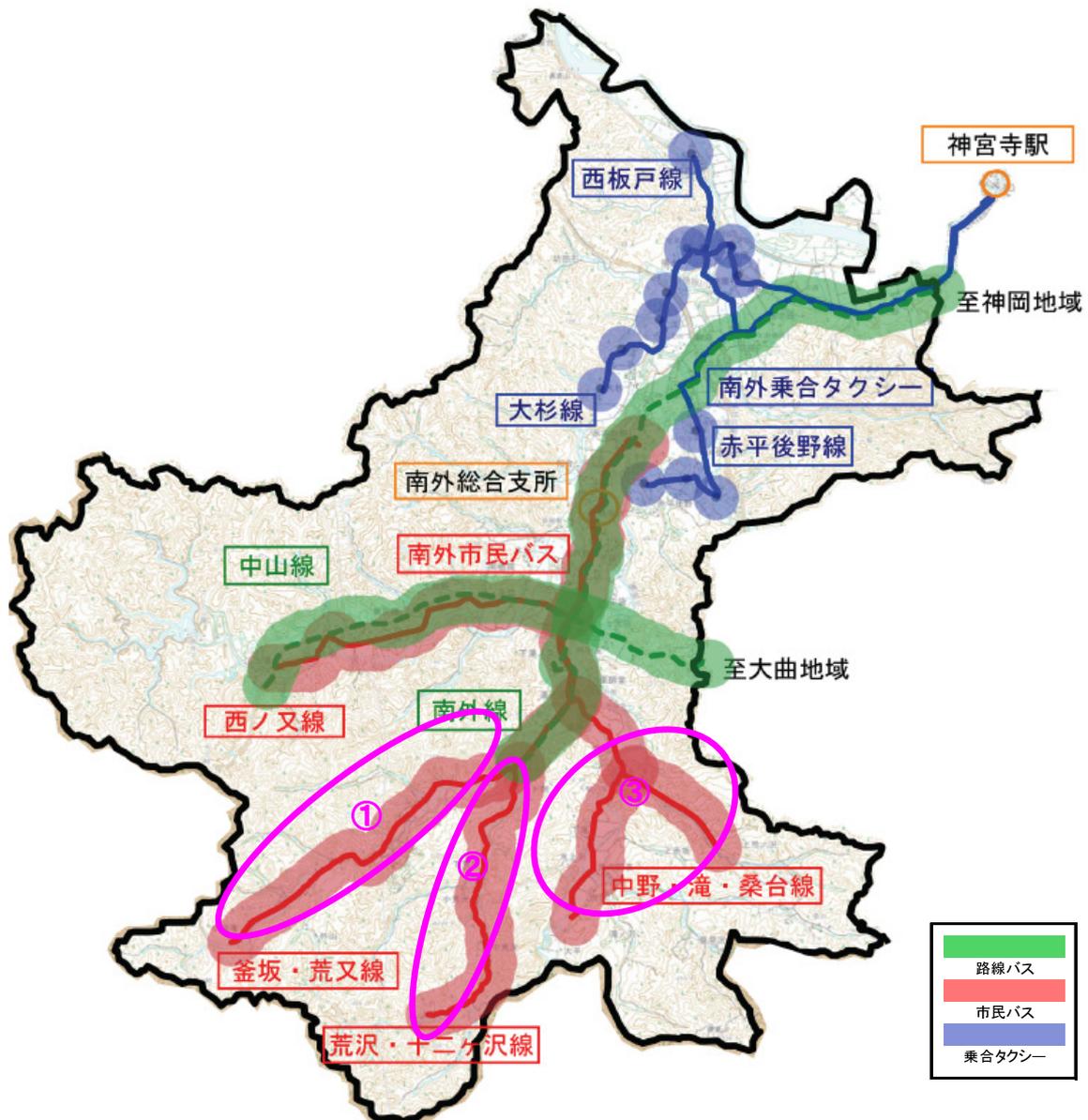
地域	交通システム	目的	運行形態	利用者負担	運行日	便数	路線	距離	時間	停留所	
南外	市民バス	路線廃止代替	路線運行 (定時定路線)	無料	通年	1日3～5便	4路線				
					通学日	往1便、復2～4便	西ノ又線(生徒送迎) 西ノ又線	16km	35分	10	
		週1回火曜日			往1便、復2便	釜坂・荒又線	18.2km	35分	5		
		週1回水曜日				荒沢・十二ヶ沢線	17.2km	40分	4		
		週1回木曜日				中野・滝・桑台線	14.9km	30分	5		
	乗合タクシー	交通空白解消	区域運行 (デマンド型)	500円	通年・週2回	1日6便	3路線				
					火・金曜日	往3便、復3便	西板戸線	7.5km	13分	5	
							大杉線	9.8km	17分	7	
							赤平後野線	9.2km	15分	5	



### 3. 公共交通空白地域

本地域の南に位置する外小友地区においては、現在、市民バスを運行することにより、公共交通空白状態は解消されているが、4路線のうち3路線は、週1日1往復半という運行回数であることから、利用者の利便性という観点からは十分とはいえず、公共交通空白地域に準ずる地区としての対応が必要と思われる。

- ①釜坂・荒又線沿線 …釜坂、荒又地区
- ②荒沢・十二ヶ沢線沿線 …荒沢、十二ヶ沢地区
- ③中野・滝・桑台線沿線 …中野、滝、桑台地区



## 4. 検討課題と今後の対策

## 【乗合タクシー】

**課題** : 運行区域の拡大

**対策** : 新たな運行ルートの設置

現在は、南檜岡地区から神岡総合支所までを運行ルートとしているが、南外総合支所方面への運行要望があることから、新たなルートの設置を検討する。

## 【市民バス】

**課題 1** : 効率的な交通システムの構築

**対策** : スクールバスの活用による運行便数の増

市民バスは、外小友地区において、南外総合支所までの4路線を運行しているが、そのうち3路線は、週1日の運行であり、運行便数の増に対する要望があることから、現有のスクールバスの効率的な活用を検討する。

**課題 2** : 公平な受益者負担の設定

**対策** : 適正な利用者負担の検討

市民バスは、市所有の車両を活用して運行しており、現在は無料で利用できる。今後は、運行便数の増等さらなる利便性の向上を図るとともに、他の公共交通利用者との公平性を確保するためにも適正な利用者負担を検討する。

## 【公共交通空白地域の解消】

**課題** : 地域内の移動が不便な地区の解消

**対策** : 市民バス・乗合タクシーを補完する交通システムの検討

市民バス及び乗合タクシーは定時定路線運行という限定的な運行であり、地域住民の最低限の交通手段を確保するという目的は果たしている。

しかし、「いつでもどこへでも移動できる」という地域住民の要望には対応できていないことから、今後、過疎地有償運送等の実施を検討する。

## 『仙北地域』

### 1. 地域の概要

本地域は大仙市内でも一番面積が少ない地域で、東部の真山・長森・一ツ森の丘を除くと、そのほかの土地のほとんどが平地で、地域全体の4分の3が田と畑となっている。

地域の住民の多くが、大曲地域を生活圏としていて、太田地域、美郷町から大曲地域に到達する通過地点となっている。

仙北地域は、高梨地区、橋本地区、上野田地区、払田地区、戸地谷地区、横堀地区、板見内地区、福田地区、堀見内地区で構成されている。



### 2. 交通の現状

#### 【路線バス】

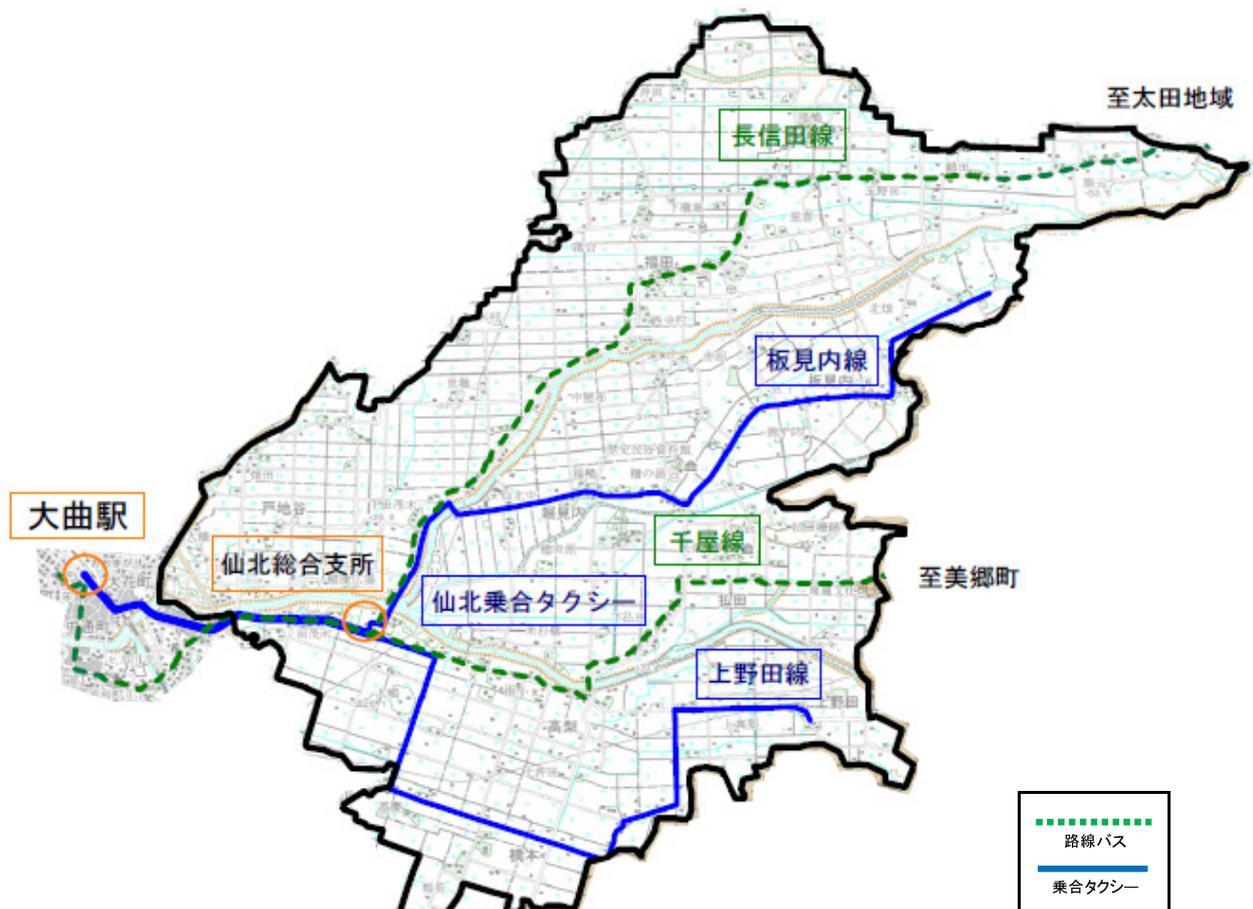
本地域の路線バスは、長信田線、千屋線の2路線となっている。長信田線は今後廃止協議の対象とされている。また千屋線については、大仙市から美郷町にまたがっていることにより県の補助対象になっている。しかしながら、利用客が少ないことから、今後廃止協議の対象になる可能性も十分ある。

路線名	運行地域
長信田線	大曲地域、堀見内地区、福田地区、横堀地区、太田地域
千屋線	大曲地域、高梨地区、払田地区、美郷町、太田地域

【市の交通システム】

仙北地域で運行されている交通システムは、橋本地区、高梨地区、上野田地区、堀見内地区、福田地区、板見内地区にある公共交通空白地域の解消を目的として運行する乗合タクシーが2路線となっている。

地域	交通システム	目的	運行形態	利用者負担	運行日	便数	路線	距離	時間	停留所
仙北	乗合タクシー	路線廃止代替	区域運行 (デマンド型)	500円	通年・平日	1日6便	2路線			
						往3便、復3便	板見内線 上野田線	9.8km 9.1km	18分 18分	7 8



### 3. 公共交通空白地域

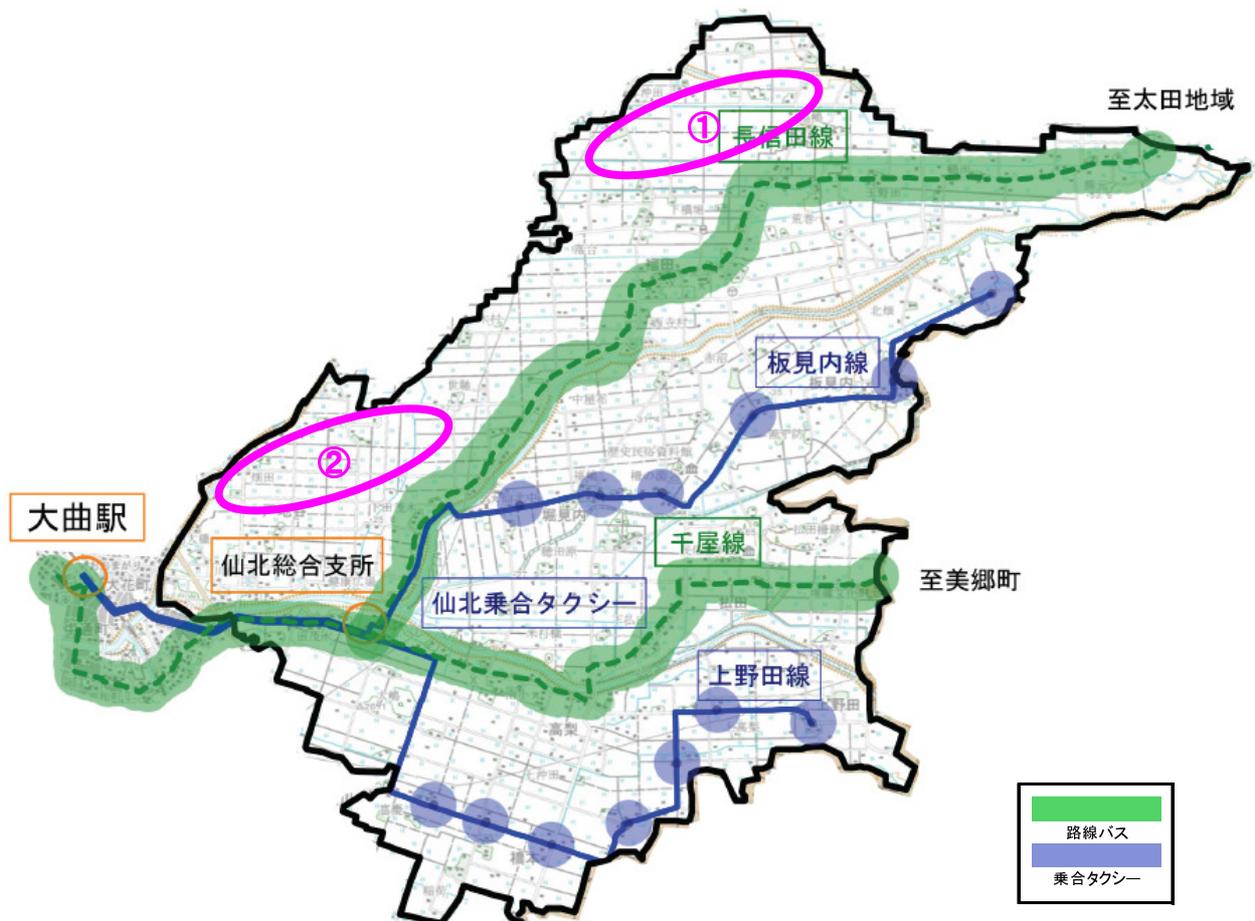
市民の日常生活における移動手段を確保するため、今後交通システムの導入が必要となる候補地として、現在公共交通がない地区を特定したところ、以下のような状況になっている。

#### ①川戸賀集落

川戸賀地区は、本地域の北側に位置し、公共交通がない状況である。

#### ②戸地谷北部集落

戸地谷地区は、大曲地域に接しているが、国道13号も横断しているが、北部集落には公共交通がない状況である。



## 4. 検討課題と今後の対策

## 【乗合タクシー】

## 課題1：利用者ニーズにあった運行内容への改善

## 対策1：利用者ニーズに応じてシステムを改善する。

乗合タクシーを現在利用している方、未利用の方を含めて、要望と利便性を把握する。現行のシステムの運行時間、停留所の位置と数、運行回数を必要に応じて改善する。

## 対策2：乗降可能な区域の拡大を検討する。

現在は、市街地中心部の医療機関を乗降場所としているが、利用者アンケートの結果やタクシー会社からの意見によると、駅東にある医療機関への運行要望があるとのことから、乗降可能な区域の拡大を検討する。

## 課題2：公共交通空白地域の解消

## 対策1：地域住民のニーズを把握し、住民説明会等を開催する。

公共交通空白地域と位置づけられた地区における高齢者の交通利用状況や将来の乗合タクシー需要等を事前に把握し、乗合タクシーの必要性を確認したうえで、路線、停留所、便数、利用者負担等について住民説明会を開催する。

## 対策2：新規路線の運行を検討する。

上記事項で、住民より理解を得られた場合、運行事業者との調整を行い、新たな乗合タクシーの実証運行を検討する。

## 『太田地域』

### 1. 地域の概要

本地域は、大仙市の東端に位置し、奥羽山脈の麓に広がる平地に、農地と散居集落が広がり田園地帯を形づくっている。

地域の中心には、地域住民には欠かせない国民健康保険診療所のほか、金融機関、太田総合支所等の主要施設が集約されている。

交通網としては、主要地方道角館六郷線が中央部を、同じく大曲田沢湖線が東部をそれぞれ南北に縦断しており、地域の交通手段には重要な道路となっている。



### 2. 交通の現状

#### 【路線バス】

本地域における路線バスは、市中心部から仙北地域を経由して本地域の東部に達する長信田線と千屋線、仙北市と美郷町とを結ぶ角館・六郷線が運行されている。

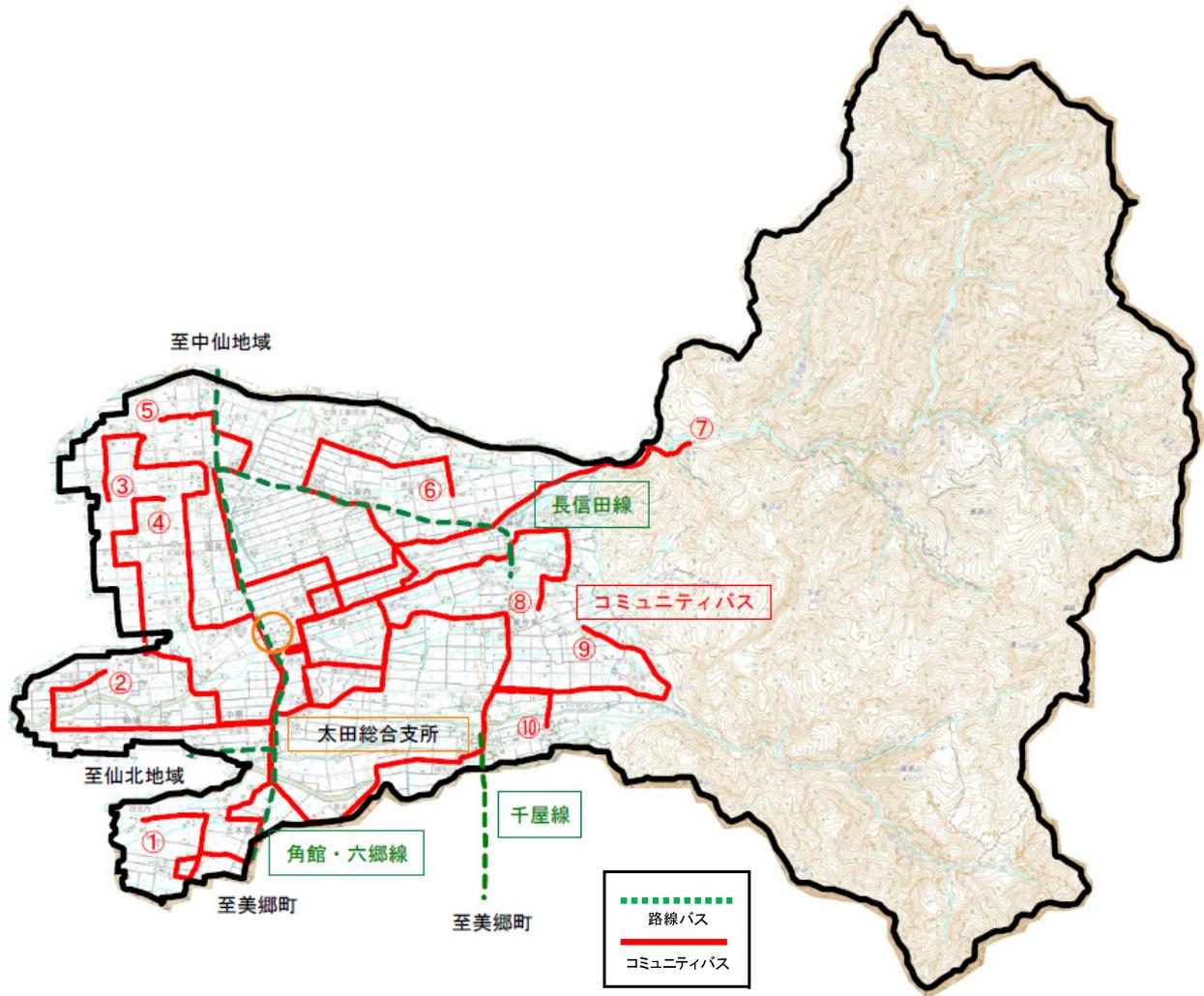
ただし、市中心部の医療機関への通院や通学に欠かせない路線である長信田線が、今後において廃止協議の対象になると予想される。

路線名	運行地域
長信田線	大曲地域、仙北地域、中里地区、横沢地区、齊内地区、太田地区
角館・六郷線	仙北市、中仙地域、国見地区、横沢地区、三本扇地区、美郷町
千屋線	大曲地域、仙北地域、美郷町、川口地区

【市の交通システム】

市が運営している交通システムは、医療機関を受診する高齢者の交通手段であるとともに、日常生活に欠かせない一次日常生活圏の公共交通空白地域解消を目的として、運行するコミュニティバスが10路線運行している。

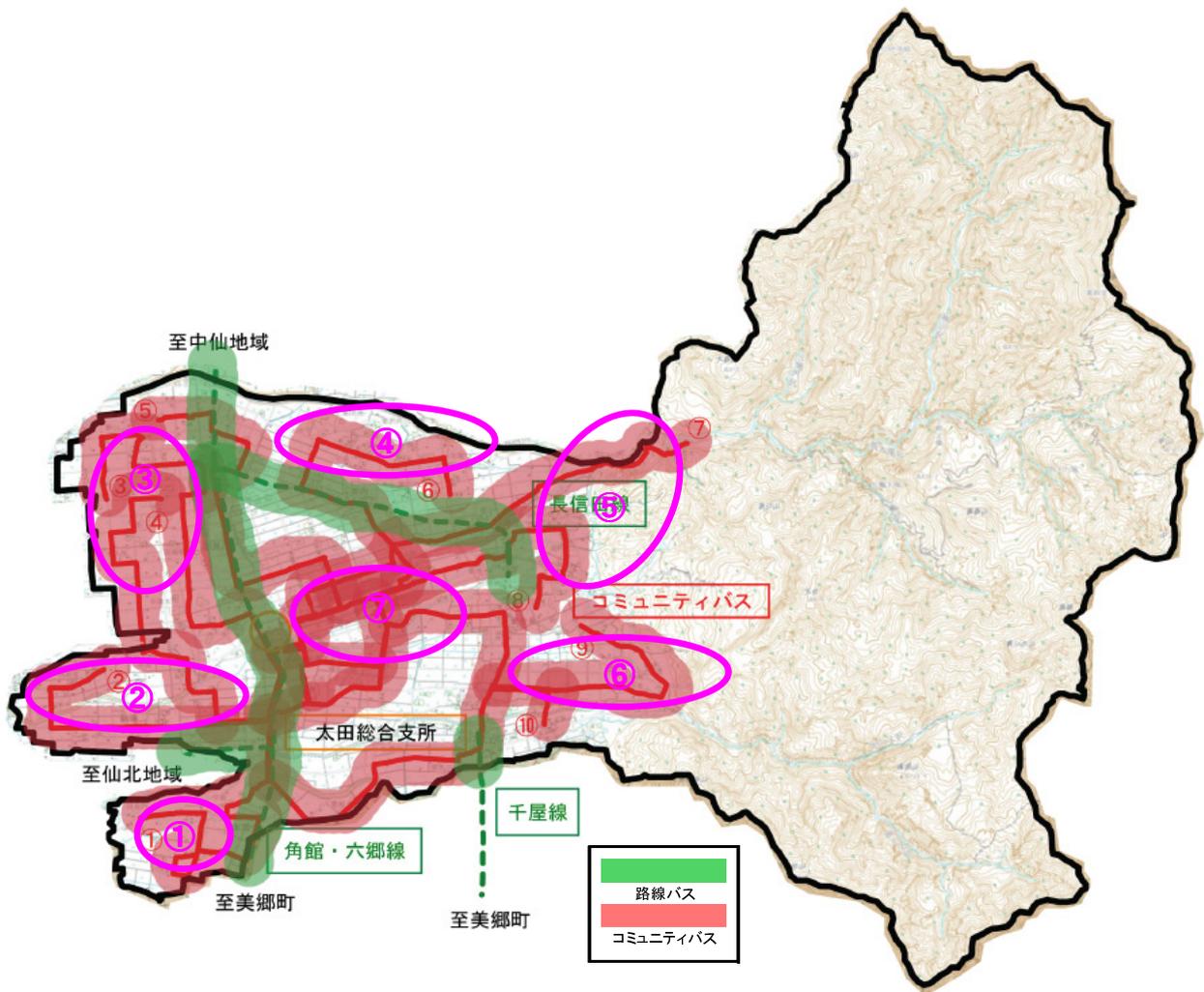
地区	交通システム	目的	運行形態	利用者負担	運行日	便数	路線	距離	時間	停留所	
太田	コミュニティバス (シャトルバス)	路線廃止 代替 交通空白 解消	路線定期運行 (定時定路線)	200円	通年・週1回	1日2便	10路線				
					月曜1番	往1便、復1便	⑦真木線	7.3km	25分	9	
					月曜2番		②赤坂線	6.3km	24分	10	
					火曜1番		①宮羽線	6.9km	32分	10	
					火曜2番		⑥齊内線	7.1km	28分	12	
					水曜1番		⑧石神線	7.4km	30分	13	
					水曜2番		③若泉線	7.1km	28分	13	
					木曜1番		⑤八幡前線	6.8km	26分	11	
					木曜2番		⑩永代線	7.1km	28分	13	
					金曜1番		⑨惣行線	7.8km	29分	12	
					金曜2番		④高橋線	6.7km	28分	12	



### 3. 公共交通空白地域

本地域においては、現在、コミュニティバスを運行することにより、公共交通空白状態は解消されているが、週1日1往復という運行回数であることから、利用者の利便性という観点からは十分とはいえず、公共交通空白地域に準ずる地区としての対応が必要と思われる。

- |            |                  |
|------------|------------------|
| ①宮羽線沿線     | …三本扇地区           |
| ②赤坂線沿線     | …駒場地区            |
| ③若泉線、高橋線沿線 | …国見地区            |
| ④斉内線沿線     | …上斉内、北開地区        |
| ⑤真木線、石神線沿線 | …真木、金井伝、石神地区     |
| ⑥惣行線、永代線沿線 | …永代、惣行地区         |
| ⑦地域中心部     | …田ノ尻、新田、新興、千本野地区 |



## 4. 検討課題と今後の対策

## 【コミュニティバス】

## 課題1：利用者ニーズにあった運行内容への改善

## 対策1：利用者ニーズにあったルートを検討する。

現在運行している路線は、地域全域をカバーするルートとなっていることから、利用者ニーズを把握し利用目的に合致した運行ルートの変更を検討する。

## 対策2：路線バスとの接続運行を検討する。

現行の運行ルートは、太田地域内のみであることから、市中心部や太田地域以外の目的地までの移動を可能にするため、路線バスとの接続について検討する。

## 対策3：割安回数券の発行について検討する。

1回の利用料金が200円と割安ではあるものの、高齢者が小銭を扱うのに苦慮する場面もあることから、綴り込み式の回数券の発行と併せて優遇措置として割引制度も検討する。

## 対策4：利用施設と連携した往復割引について検討する。

温泉施設やスーパー利用者の帰りの分は利用施設から援助いただき本人負担が軽減できるよう利用施設との連携について検討する。

## 課題2：利用しやすい交通システムへの改善

## 対策：乗降が容易な車両の運行を検討する。

現在運行している車両は、乗降口の段差が大きく、高齢者が乗降時に難儀している事例があることから、利用者から要望の多い段差の少ない車両の運行について検討する。



# 第 6 章

## 実施計画

## 第6章 実施計画

### 第6章 実施計画

#### 1. 市全体

路線バス	H 2 3	H 2 4	H 2 5	H 2 6	H 2 7
・ 運営方式の見直しを検討する研究部会発足					
・ 運営方式の見直しに関する調査、検討					
・ (新たな運営方式による実証運行)					
・ (新たな運営方式による本格運行)				実施	→
乗合タクシー	H 2 3	H 2 4	H 2 5	H 2 6	H 2 7
・ 乗合割引制度の検討		実施	→	→	→
・ 新たな運営方式の調査、検討					
・ (新たな運営方式による実証運行)					
・ (新たな運営方式による本格運行)				実施	→
過疎地有償運送	H 2 3	H 2 4	H 2 5	H 2 6	H 2 7
・ 制度周知、説明会の開催					
・ 運行に関する検討、登録手続					
・ モデル地域における実証運行					
・ 本格運行への移行と実施地域の拡大				実施	→
市町村有償運送	H 2 3	H 2 4	H 2 5	H 2 6	H 2 7
・ 制度周知、説明会の開催					
・ 運行に関する検討、登録手続					
・ 西仙北地域と南外地域で実証運行					
・ 本格運行へ移行			実施	→	→
免許返納者への優遇措置	H 2 3	H 2 4	H 2 5	H 2 6	H 2 7
・ 免許返納者優遇措置の制度検討		実施	→	→	→
新たな交通への支援措置	H 2 3	H 2 4	H 2 5	H 2 6	H 2 7
・ 実施団体への支援措置の内容検討		実施	→	→	→

2. 大曲地域

乗合タクシー	H 2 3	H 2 4	H 2 5	H 2 6	H 2 7
・ 通年運行	実施	→	→	→	→
・ 運行区域の拡大など改善策の検討			実施	→	→
・ 新規路線設置候補地住民説明会					
・ 新規路線実証運行					
・ 新規路線本格運行				実施	→
循環バス	H 2 3	H 2 4	H 2 5	H 2 6	H 2 7
・ アンケート調査					
・ 回数券制度の検討			実施	→	→
・ 運行ルートの見直し検討			実施	→	→
・ 停留所等施設整備					
・ 愛称の募集					
・ 車内活用事業の検討	実施	→	→	→	→

3. 神岡地域

乗合タクシー	H 2 3	H 2 4	H 2 5	H 2 6	H 2 7
・ 既設路線の増便運行	実施	→	→	→	→

4. 西仙北地域

西仙北

乗合タクシー	H 2 3	H 2 4	H 2 5	H 2 6	H 2 7
・ 既設路線本格運行	実施	→	→	→	→
患者輸送バス	H 2 3	H 2 4	H 2 5	H 2 6	H 2 7
・ 利用料金等運行内容の検討					
・ 有償運行への移行の周知・説明会					
・ 市町村有償運送による実証運行					
・ 市町村有償運送による本格運行			実施	→	→
スクールバス	H 2 3	H 2 4	H 2 5	H 2 6	H 2 7
・ スクールバスの活用（市町村有償運送）		実施	→	→	→

## 第6章 実施計画

### 5. 中仙地域

乗合タクシー（乗合自動車利用助成事業）	H 2 3	H 2 4	H 2 5	H 2 6	H 2 7
・ 全路線利用者意向調査実施					
・ 利用者意向調査結果から改善案の検討		実施	→	→	→
・ 利用助成事業の継続	実施	→	→	→	→

### 6. 協和地域

生活バス兼スクールバス	H 2 3	H 2 4	H 2 5	H 2 6	H 2 7
・ 利用促進事業の住民説明会					
・ 稲沢線の代替交通の検討					
・ 代替交通の実証運行					
・ 代替交通の本格運行				実施	→
乗合タクシー	H 2 3	H 2 4	H 2 5	H 2 6	H 2 7
・ 既設路線本格運行	実施	→	→	→	→
・ 利用促進事業の住民説明会					

### 7. 南外地域

乗合タクシー	H 2 3	H 2 4	H 2 5	H 2 6	H 2 7
・ 新規路線に係る調査・協議					
・ 既存路線の改善策の検討		実施	→	→	→
・ 新規路線実証運行					
・ 新規路線本格運行			実施	→	→
市民バス	H 2 3	H 2 4	H 2 5	H 2 6	H 2 7
・ 利用料金等運行内容の検討					
・ 有償運行への移行の周知・説明会					
・ 市町村有償運送による実証運行					
・ 市町村有償運送による本格運行			実施	→	→
地域内交通システム（過疎地有償運送）	H 2 3	H 2 4	H 2 5	H 2 6	H 2 7
・ 制度周知、説明会開催					
・ 利用料金等運行内容の検討、協議					
・ 実証運行					
・ 本格運行への移行				実施	→
スクールバス	H 2 3	H 2 4	H 2 5	H 2 6	H 2 7
・ スクールバスの活用（市町村有償運送）		実施	→	→	→

## 8. 仙北地域

乗合タクシー	H 2 3	H 2 4	H 2 5	H 2 6	H 2 7
・実態調査					
・運行区域の拡大など改善策の検討			実施	→	→
・新規路線の検討					
・新規路線設置候補地住民説明会					
・新規路線実証運行					
・新規路線本格運行				実施	→

## 9. 太田地域

コミュニティバス	H 2 3	H 2 4	H 2 5	H 2 6	H 2 7
・低床型車両運行検討					
・回数券制度の検討			実施	→	→
・運行ルートの見直し検討					
・停留所等施設整備					
・新運行ルート運行			実施	→	→
・新たな交通システムの検討					
・新たな交通システムの実証運行					
・新たな交通システムの本格運行					実施

## 『活用が見込まれる財源制度』

## ○過疎対策事業債

- ・過疎地有償運送実施団体の設立経費
- ・過疎地有償運送の運行に要する施設整備費

## ○社会資本整備総合交付金（効果促進事業）

- ・循環バスの利用者ニーズを把握するためのアンケート調査経費
- ・運行ルート見直しによる停留所等施設整備費や新規車両の購入費

## ○県生活バス路線等維持費補助金（地域公共交通再編促進事業費補助金）

- ・乗合タクシー等の実証運行にかかる経費
- ・停留所など運行に要する施設整備費



# 第7章

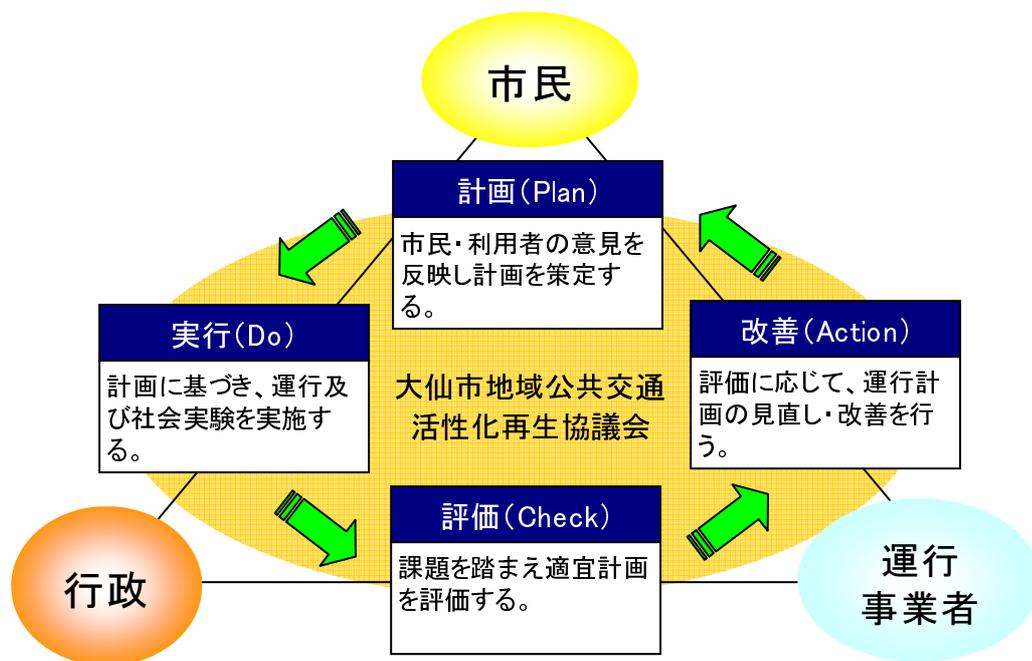
## 計画の推進

## 第7章 計画の推進

### 計画の推進

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、計画を推進する。

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地域公共交通を実現させるものである。



資料編

地域協議会

からの提言書

## 市への提言事項

地域協議会名：大曲地域協議会

事項	大仙市循環バスについて						
現状と課題	<p>大仙市循環バスは、平成13年9月から運行されており、今年度で8年目を迎えている。年度ごとの降雪状況等の影響も考えられるが、昨今のジョイフルシティの閉店等をはじめとする中心市街地の環境変化、運賃の値上げ(100円→200円)、郊外型ショッピングセンターの増加と車社会の進展などの要因により、利用者の減少傾向が続いている。20年度には、17年度実績の約2分の1まで落ち込んでおり、市の目標数値には達しておらず、利用者の拡大が大きな課題となっている。</p> <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 50%;">○運行回数 1日8便(循環バス)</td> <td style="width: 50%;">○平均乗車人数 7.0人(20年度)</td> </tr> <tr> <td>○運行目的 中心市街地活性化</td> <td>○乗車人員 20,304人(20年度)</td> </tr> <tr> <td>○利用者負担 1乗車200円</td> <td>○市負担額 6,219,360円(20年度)</td> </tr> </table>	○運行回数 1日8便(循環バス)	○平均乗車人数 7.0人(20年度)	○運行目的 中心市街地活性化	○乗車人員 20,304人(20年度)	○利用者負担 1乗車200円	○市負担額 6,219,360円(20年度)
○運行回数 1日8便(循環バス)	○平均乗車人数 7.0人(20年度)						
○運行目的 中心市街地活性化	○乗車人員 20,304人(20年度)						
○利用者負担 1乗車200円	○市負担額 6,219,360円(20年度)						
提言内容	<p>大曲地域協議会では、大仙市が今後も「循環バス」事業を継続していくため、課題に対する解決策の検討・集約を行ってきた。</p> <p>循環バスの運行目的を「中心市街地活性化」から「生活支援」に転換し、市民に頼りにされ、市民に愛される「循環バス」をめざすため、次の6項目を提案する。</p> <p>○割引制度を含む運賃の再検討 最近の利用者減少の大きな要因のひとつに、20年度の料金値上げが考えられることから、花火100周年である今年、試験的にバスの運賃を100円に値下げすること、また、プレミアム付きの回数券を発行してリピーターの利便性を向上させることなどにより、運賃制度を再検討すべきである。</p> <p>○路線の見直しによる1周あたりの運行時間の短縮 終点・始発間の20分の待ち時間が利便性を欠く原因となっていると考えられることから、利用率の低い停留所を統合し、1周20分程度のルートに再編すべきである。 また、運行ルートについても、8の字や平日・休日別、逆回り等も検討すべきである。</p> <p>○乗って楽しい仕組みづくり フリー乗降区間を設けその区間では音楽を流す、車内を美術展のギャラリーとして利用する、掲示や放送で花火に関する情報を提供する、バスの内外装をリニューアルするなど、明るく楽しい雰囲気づくりに努めるべきである。</p> <p>○運行コストの削減 業者選定や契約方式等の見直しにより、バス運行にかかる総コストを削減し、将来も安定的に継続できる事業として取り組んでいくべきである。</p> <p>○広告制度の導入による収入増加 車内外に広告を掲載するとともに、商店街や病院と連携して割引券を発行することなどにより、コストの削減と利用者の増加を目指していくべきである。</p> <p>○利用者の意向把握 現在の利用者を対象とした簡潔なアンケートを実施し、利用者のニーズを把握するべきである。</p>						

## 市への提言事項

地域協議会名：大曲地域協議会

事項	大曲地域の乗合タクシーについて
現状と課題	<p>大曲地域の乗合タクシーは、平成16年度から試験運行を実施し、平成20年度に実証運行を開始しており、今年度で2年目を迎えている。</p> <p>乗合タクシーは、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、内小友地区の一部(中田、宮林、大嶋)および四ツ屋地区の一部(了徳、水呑場、新谷地、原野)・松倉地区で運行されている運賃定額の交通システムであるが、よりよいサービスの提供と将来にわたった安定的な運行を実現するため、更なる利便性の向上や利用促進が必要であると考えます。</p> <p>また、現行の2路線ばかりでなく、他にもニーズのある地域があることから、他地域での導入も必要とされているところである。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 運行回数 1日5便(行き2便、帰り3便)</li> <li>○ 利用方法 定時定路線(運行時間、運行経路、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</li> <li>○ 乗合率 内小友地区 1.45人、四ツ屋・松倉地区 1.57人(H20年度)</li> <li>○ 利用人数 内小友地区 282人、四ツ屋・松倉地区 304人(H20年度)</li> <li>○ 利用者負担 1乗車(片道)500円</li> <li>○ 市負担額 内小友地区 346,500円、四ツ屋・松倉地区 463,000円(H20年度)</li> </ul>
提言内容	<p>大曲地域協議会では、公共交通空白地域の市民の足を守り継続していくため、乗合タクシーの課題に対する解決策の検討・集約を行ってきた。</p> <p>更なる利便性の向上及び利用促進のため、次の3項目を提案する。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○利用促進に関すること <ul style="list-style-type: none"> <li>・民生委員や公民館、警察等の関係機関と連携を取りながら、乗合タクシーのPRと情報交換を積極的に行うこと。</li> <li>・乗合タクシーの利用者や登録済であるが利用していない方、未登録者、タクシー運転手などから広く意見を聴取し、課題や要望を定期的に集約すること。</li> <li>また集約結果を市民に公表し、関心を高めてもらうこと。</li> <li>・手続きや利用方法などの不明な点を解消するため、訪問などのサポート体制を構築し、利用者の増加を図ること。</li> </ul> </li> <li>○利便性の向上に関すること <ul style="list-style-type: none"> <li>・冬期間の運行であり停留所までの移動が困難なため、乗降所を定めない戸口までの送迎とし利便性向上を図ること。</li> <li>・通院時の利用を考慮し、行きの便に午前7時の便を追加すること。</li> <li>・現在の運行期間(12月から3月まで)を、通年運行または11月からとし、利用者のニーズに応じた運行期間とすること。</li> <li>・現在は2路線の運行であるが、同じ環境にあるより多くの市民に広く利用してもらうことが必要と考えられるため、他の公共交通空白地域についても導入を図ること。</li> </ul> </li> <li>○中長期的な公共交通全般に関すること <p>乗合タクシーを核とした、デマンド交通システムを大曲地域全域または大仙市全域で構築することについて、便数及び運行日数など一定の条件のもとでその導入の可能性を検討すべきであると考えます。</p> <p>ただし、他の公共交通機関及び地域内外の公平性を考慮しながら、地域特性に応じた適正な受益者負担を前提に、採算性も考慮した将来にわたって安定的に持続可能な交通システムである必要がある。</p> <p>また、法令改正など社会情勢の変化にも注視しながら、ボランティアによる有償運行や交通特区など、従来の枠組みにとらわれない「新たな公共交通システム」の検討も行うべきであると考えます。</p> </li> </ul>

## 神岡地域公共交通に関する市への提言

神岡地域協議会

### 【現状】

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22年3月末現在で244名で、サービスを開始した平成20年4月から横ばいの状況にある。

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、目的は通院・買い物である。延べ利用者数は、4路線平均の前年同期比率で144%となっており多いところでは180%、198%と大きく伸びているが、乗合率は、1路線を除き1人一台の状況である。

アンケート結果から見ると、路線や停留所、運行時間等概ね良いとの評価を受けている。また、現在利用していなくても「自分が自動車等を運転できなくなった場合には利用する」という潜在的登録者が多い状況にある。

### 【課題】

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
4. 路線バス廃止に伴う沿線住民の足の確保及び事業区域の拡大

### 【提言】

#### 1. 利用者数及び乗合率の向上

##### ①回数券の導入

- ・10回利用した場合1回無料とする。

##### ②ドアツードア制の導入

- ・足の不自由な人がいるので、停留所まで行くのが不便である。また、冬季間や風雨の場合停留所で待つのは大変なことから、自宅からの乗降制度に変更する。

##### ③乗り合った場合の割引制度の導入

- ・2人乗合の場合400円、3人乗合の場合300円とする。

##### ④利用距離による料金制度の導入

## 2. 路線の統合及び延長

### ①宇船線と八石線の統合

- ・宇船線の利用者が月2回であること、また、八石線の戸月地区と国道を隔てているだけで、時間の調整を図ればこの2路線は統合可能である。

### ②大曲地域への路線の延長

- ・通院や買い物等生活圏域が大曲地域であり、支所からJRの電車や路線バスに乗り換えるのではなく、大曲地域まで延長すべきである。この場合料金については、高く設定する。

### ③嶽の湯や診療所までの路線の延長

- ・利用の多い嶽の湯や診療所まで路線延長することにより、利用者の利便性の向上が図られると共に、利用者の増加につながる。

## 3. 周知の徹底及び情報の共有

### ①説明会の実施

- ・利用可能地区の自治会や老人クラブ等への説明会を実施し、登録の呼びかけや乗り合いの奨励をすることにより、利用の向上を図る。

### ②情報の共有

- ・利用可能地区以外の住民にも、この事業がどのようなことを目的に行われているのかを説明し、地域全体で考える機会を設ける。
- ・アンケート調査を実施し、広く住民からの意見・要望等を伺い、今後の神岡地域の公共交通のあり方について検討する。

## 4. 路線バス廃止に伴う沿線住民の足の確保及び事業区域の拡大

### ①路線バス廃止に伴う沿線住民の足の確保

- ・これまでの路線バスの運行便数の減や、平成22年4月からは土川線、心像線急行境大曲線が廃止され、また、3年後には杉山田線や南外線の廃止が取り沙汰されているところであり、これらの実施により沿線住民の社会生活を送る上での足の確保が必要となることは確実である。神岡地域は国道13号線を経由して神宮寺と大曲が生活圏であり、西仙北地域境からの乗合タクシーやコミュニティバス等の運行が必要である。

### ②事業区域の拡大

- ・高齢化の進展に伴い交通弱者が増加することは確実であり、将来的には、事業を神岡全域に拡大すべきである。

## 市への提言事項

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	<ul style="list-style-type: none"> <li>・強首・刈和野間で9カ所乗降所を設け運行しております乗合タクシーは、平成20年度実証運行してから3年目に入ります。</li> <li>○運行回数 1日 往路3便、復路4便</li> <li>○運行目的 バス路線廃止に伴う代替交通手段</li> <li>○利用者負担 1人1回500円</li> <li>○平均乗車人数 1.71人(20年度) 、1.78人(21年度)</li> <li>○乗車人数 1,107人(20年度) 、1,497人(21年度)</li> <li>○乗車運行回数 648回(20年度) 、839回(21年度)</li> <li>○市負担額 1,066,500円(20年度)、1,349,000円(21年度)</li> </ul>
課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>・利用者のニーズの把握により乗合率の向上と利用PRの周知に努めなければならない。</li> </ul>
提言内容	<p>西仙北地域協議会では、大仙市が今後も「乗合タクシー」事業を継続していくため、課題に対する解決策の検討・集約を行ってきました。</p> <p>地域内の交通不便区域では、生活の足の確保に対する要望が多く、市民に頼られ、市民に愛される「乗合タクシー」をめざすため、下記を提案します。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○割引制度を含む運賃の検討 2人以上の利用に対し割引することにより、既存利用者の維持や新規顧客獲得に繋がり、利用機会が増えれば料金割引を行ってもコスト削減になる。</li> <li>○乗って得するポイント制度 乗車料金一律500円ではなく利用される方にポイントを与え、近距離で乗車される方には、多くのポイントをつけ、一定のポイントで一回は無料にする。</li> <li>○自治体運営について 地域には不可欠な地域交通は、地域によって支えていくという基本に立ち、地域コミュニティ団体(自治体)で自主独立の運営を行っていく方向が必要です。 そろそろ地域力が成長しており、コミュニティ団体が公共サービスの事業主体を担えるようになってきている。</li> <li>○利用者への周知及び意向把握 老人クラブ等への周知をもっと図るべきである。 利用者の声や要望など簡単なアンケートを実施し利用者のニーズを把握すべきである。</li> </ul>

事項	交通政策全般についての意見
現状	
課題	地域交通政策の課題
提言内容	<p>環境(ゴミ)、安全安心、防災等の問題とは異なり、全ての地域にとって平等に必要な課題でないので、地域の状況により異なり必要の可否は地域住民の判断に任せるほうがよい。地域全般にまたがる課題となる、旧町村単位で考えないといけない。</p> <p>年代居住地によって地域住民それぞれにとって必要性が異なることではあるが、個人(個別)では解決できない課題ではないか。</p> <p>実際の運行のためには事業を担っていく組織体制化が必要となることにより、地域コミュニティー団体が事業体化するきっかけ(魁)となる。</p> <p>新しい地域協働の可能性が生まれる。</p> <p>最善の政策かどうかわかりませんが、現状のなかでは大変よく交通の施策に努め、ご尽力されていると思います。</p>

## 市への提言事項

地域協議会名: 西仙北地域協議会

事項	大仙市患者輸送バスについて
現状	<p>○実施内容</p> <p>運行回数 大沢郷第1地区(大場沢～刈和野) 火曜日 大沢郷第2地区(大場台～刈和野) 金曜日 大沢郷第3・強首地区(椒沢～刈和野) 木曜日 各地区毎週1回の1往復</p> <p>運行目的 公共交通空白地域解消 患者輸送車ということで、全て医療機関へ行くための人を乗せている</p> <p>利用者負担 無料</p> <p>○利用者実績</p> <p>平均乗車人数 12.89人(20年度)、13.6人(21年度) 乗車人数 1,895人(20年度)、1,980人(21年度) 乗車運行回数 147回(20年度)、146回(21年度) 24人乗りストレッチャー付き</p>
課題	<p>○公共交通空白地域解消に伴い、昭和53年7月の運行開始から無料で輸送を行っているが、公平な見方から利用者負担を検討していかなければならない。</p>
提言内容	<p>○地域においては、今後ますます高齢化が進み、有料(100円～200円位)となっても継続すべきと思います。</p> <p>○3路線とも、たいへん利用者も多く是非運行継続した方がよいと思います。</p>

## 地域公共交通の提言

地域協議会名：中仙地域協議会

事 項	<p>①中仙町乗合自動車利用助成金について</p> <p>②中仙タクシー運営の乗合タクシーについて</p>
現状と課題	<p>①中仙町乗合自動車利用助成金について</p> <p>中仙タクシーが平成12年4月1日に1路線から始めた乗合タクシーは、現在5路線の運行となり、車の運転ができない地域住民の貴重な交通手段となっている。現在、暫定施行の中仙町乗合自動車利用助成金交付要綱により、実質300円の自己負担で利用しているが、市の乗合タクシー利用料金が500円となっており、昨年の助成金改定説明会において、いずれこの要綱も500円に改定されるとの説明だったが、地域的にもこの利用者は、国民年金に頼る高齢者や悪天候の際利用する高校生が主で、金銭的にもあまり余裕のない方々のようなのである。利用者の経済状況などから、当路線は定時定路線の運行であり、循環バス、コミュニティバスと同等として現行の額を維持することが必要と思われる。</p> <p>②中仙タクシー運営の乗合タクシーについて</p> <p>地域住民の貴重な交通手段となっているこの乗合タクシーも、利用状況を見ると、以前からの利用者が自由に外出できなくなったなどの事由や高齢者の免許証返納が進まないことなどから減少傾向にあり、中仙タクシーでも出来る限りの営業努力をしているようだが、将来利用者の激減などにより、採算性が失われこの事業から撤退するような危機に陥った場合、市の公共交通の一環として路線が存続できるよう政策等を考えることが必要と思われる。</p>
提言内容	<p>①中仙町乗合自動車利用助成金について</p> <p>当地域における乗合自動車利用助成金交付要綱の額を、当分の間現行通りとしていただきたい。</p> <p>②中仙タクシー運営の乗合タクシーについて</p> <p>中仙タクシー合資会社運営の乗合タクシーが、将来においても地域住民の貴重な交通手段として存続できるよう、市の交通政策の一環としてとらえていただきたい。</p>

## 市への提言事項

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>協和地域内では、平成21年度末で、秋田・角館間の急行バスと境・船沢間の生活バス路線が利用客の減少を理由に廃止されることになりました。</p> <p>このことにより、市では船沢地区の交通手段を確保するため、平成22年度から小学生の通学用としてスクールタクシーを、一般客の路線バス代替交通として大仙市乗合タクシーを新たに実証運行することになりました。</p> <p>また、秋田・角館線廃止の影響を考慮し、境・稲沢間を走る稲沢線を、一部角館営業所まで延伸することとし、朝2往復、日中1往復、夕方1往復を試験的に実施することとしました。</p> <p>乗合タクシーについては、平成21年度から大仙市で新たに組み合わせた制度で、1年間の実証運行期間内に細部について検討の余地があると思われまます。</p>
提 言	<p>平成22年度から新たに実証運行することになりました船沢地区の乗合タクシー及び稲沢線の角館営業所までの延伸について、利用者の利便性を図るためにも、次のことについて提言いたします。</p> <p>(船沢乗合タクシー関連)</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>乗合タクシーの利用負担額の見直しについて <ul style="list-style-type: none"> <li>利用負担額が全市一律500円で統一されておりますが、短距離利用の場合の高負担感が感じられるため、距離に応じた負担のご検討をお願いします。</li> </ul> </li> <li>乗合タクシー利用の促進について <ul style="list-style-type: none"> <li>実証運行にあたっては、本制度のPRを積極的に行い、乗合の促進及び利用者の増加を目指す必要があります。</li> </ul> </li> <li>スクールタクシーの効率的運用について <ul style="list-style-type: none"> <li>船沢地区の児童の登下校にスクールタクシーの運行を計画しておりますが、児童・生徒のみではなく、一般利用者也同乗し利用できるようご検討願います。</li> </ul> </li> </ol> <p>(稲沢線の延伸関係)</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>制度のPRと利用客の増加対策の推進 <ul style="list-style-type: none"> <li>稲沢線の日中1往復の延伸については、住民からの強い要望を受けての措置であり、運行された場合は、継続運行が図られるよう利用客の増加を目指していかねばならないと思います。</li> </ul> </li> </ol>

## 市への提言事項

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
現状と課題	<p>羽後交通バス南外線の一部区間廃止を受け、交通空白地域の解消と交通弱者の救済を目的に平成20年4月から外小友地区で導入されたなんがい市民バスは、通学バス機能を併せ持つ関係上、時間的に大きな制約を受けながら運行している。このため、現行の運行ダイヤは必ずしも利用客の利便性に即しているものとは言い難く、特に往路便と復路便との運行時刻の間に大きな空き時間が生じていることは利用客の伸び悩みの原因のひとつとなっている。</p> <p>また、同様の趣旨で南檜岡地区で事業実施している乗合タクシーは、導入後、対象区域内の住民に浸透し安定した利用客数を確保している。だが、同一地域にふたつの地域公共交通システムが並存している状況下、無償運行している市民バスと比較し、現行の利用料金や運行形態に対して不公平感を抱く利用者もあり、利用者意識の違いを指摘する声もある。</p> <p>【なんがい市民バスの現況】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■路線数及び運行回数／4路線 各路線往復週1便 (ただし、西ノ又線は平日1日往路1便、復路1～3便)</li> <li>■年間稼働台数(平成20年度実績)／875台</li> <li>■利用登録者数／235人(平成22年2月1日現在)</li> <li>■年間乗客数(平成20年度実績)／4,454人(うち利用登録者数594人)</li> </ul> <p>【南外地域乗合タクシーの現況】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■路線数及び運行回数／3路線 毎週火曜日・金曜日往復3便</li> <li>■年間稼働台数(平成20年度実績)／95台</li> <li>■利用登録者数／147人(平成22年2月1日現在)</li> <li>■年間乗客数(平成20年度実績)／96人</li> </ul>
提言内容	<p>南外地域協議会では、市が今後も南外地域公共交通システム事業を維持継続していくため、課題に対する解決策の検討・集約を行ってきた。</p> <p>地域公共交通システムの事業目的である「交通空白地域の解消」と「交通弱者の救済」の実現を目指すため、現行システムの改善案として次のとおり提言する。</p> <p>○PR活動の強化 自治会や老人クラブ等を対象にした説明会の開催等を通じて地域住民の事業への関心を高め、より多くの住民が利用できるような雰囲気づくりに努めるべきである。</p> <p>【市民バス】</p> <p>○運行ダイヤの調整と待機場所としての公民館の利活用 往復1便のみの現行ダイヤは場合によっては市民バス利用者に長い待機時間を与えているため、利用実態を踏まえながら調整するべきである。また、公民館を待機場所として積極的に活用し、市民バス利用者が待機時間を有効に使えるような環境を整えるべきである。</p> <p>【乗合タクシー】</p> <p>○運賃の適正化とサービスの向上 無償運行している市民バスとの不公平感を解消するためにも、運賃は現行のままで適正か、また運賃に見合うサービスを提供できているか再検討すべきである。また、現在の運行形態では、南檜岡地区在住の交通弱者が乗合タクシーを利用して地域の中心部である外小友地区へ移動できないため、利用者ニーズに応える方策が必要である。</p>

## 市への提言事項

地域協議会名：南外地域協議会

事 項	<h3 style="margin: 0;">住民参加型交通システムの導入について</h3>
現状と課題	<p>現在地域公共交通システムを利用していない住民の多くは自家用車を持ち自分で運転できる、または家族や近隣住民の手助けがあるなど、現時点においては何らかの移動手段を持っている。しかし、少子高齢化の進行は地域交通を影で支えてきた若・壮年ドライバーの減少に直結するため、今後は車を持たない、車を運転できない高齢者の地域公共交通システムの利用ニーズは高まっていくものと予想される。</p> <p>南外地域の地域公共交通は、地域を縦貫する羽後交通バス南外線を軸に、南外線運行エリア外を市が運営する市民バスと乗合タクシーで補完することで全域をカバーしている。ただ、市の財政状況と関わり合いが深い市民バスと乗合タクシーは、限られた予算で工夫を凝らして運行しているようではあるが、残念ながら「いつでも」「どこでも」「気軽に」利用できる状況になく、使いこなせる人だけが使っている印象である。かといって、現下の厳しい経済情勢の中では市や事業者に頼った交通手段の維持は困難であり、限界が見え始めている。</p>
提言内容	<p>公共交通機関が万全な環境になく、さまざまな不安や問題を抱えている南外地域においては、市と民間がそれぞれ実施している現行システムを補完するとともに、住民の地域公共交通に対する安心と信頼を高めるために、既存の公共交通システムと共存しつつ、交通事業の担い手として地域住民が主体的に参加でき、かつ全域で共通のルールの下に利用できる新しい交通システムの構築が必要である。</p> <p>南外地域協議会は、市がその早期実現を目指した取組みを積極的に推進することを強く提言する。</p>

## 市への提言事項

地域協議会名：仙北地域協議会

事 項	仙北地域の乗合タクシーについて
現状と課題	<p>大仙市公共交通の生活バス路線は通学者・高齢者など地域に密着した重要な交通手段として大きな役割を担っていますが、近年、利用者の減少傾向が続き、バス事業者だけでは運行維持が難しい状況になっています。仙北地域でも湯ノ沢線、板見内線の生活バス路線が廃止になり、公共交通空白地域の解消と生活の利便性を確保する対策として乗合タクシー、上野田線、板見内線を平成20年度より運行しております。また、長信田線は3年後に生活バス路線の廃止が決定しております。公共交通空白地域が生じないように今後新たな交通システムを検討し、市民の要望や不安の解消に努めていかなければなりません。また現在運行している乗合タクシーについても、高齢者社会に対応して多くの方が利用でき、運行経費も縮小出来るように乗合率を上げ、現状に即した変化を求められることとなります。</p> <p>《平成20年度仙北地域乗合タクシー実績》</p> <p>◎運行回数 1日3往復 ◎利用者負担 1乗車500円  ◎乗合率 1.36人 ◎乗車人員 1,059人  ◎運行経費 1,886,700円 ◎登録者 459人</p>
提言内容	<p>仙北地域協議会では、大仙市公共交通の既存の生活バス路線が廃止・縮小されることに伴い、これから迎える高齢化社会で公共交通機関に頼らざるを得ない市民の交通手段を構築していただけるよう、次の項目について提言いたします。</p> <p>◎乗合タクシーの利用について（改善点）</p> <p>地域の要望を的確に把握して、乗降所の数や運行回数を増やし、交通弱者が利用し易い交通システムに改善していくことが必要である。</p> <p>◎乗合タクシー乗合率向上のための運賃割引制度の導入について</p> <p>1回の運行経費が定まっているので、相乗りした場合の1回の料金500円から100円の値引きをするなど市民にも喜ばれる割引制度の導入を進めていくべきである。</p> <p>◎長信田線（バス路線）廃止に伴う新たな交通システムについて</p> <p>3年後に廃止となる長信田線については、バス路線を継続してもらえることが最上の方法だが、バス路線が廃止しても、交通空白地域をなくすために、新たな交通システムとしてNPO法人が設立できるような環境を整え、市でも後押しするような試みを企画実施していくべきである。</p> <p>◎他地域との連携を考えた新たな交通システムの構築について</p> <p>長信田線は太田地域長信田地区が始発（終点）となっており仙北地域 を経由して大曲地域で終点（始発）となっている。いずれバス路線の廃止後の新たな交通システムを構築するうえで、仙北地域、太田地域が共同で企画していくことが必要と考えられる。</p>

## 市への提言事項

地域協議会名: 太田地域協議会

### 【太田地域の公共交通機関】

- |             |          |                          |
|-------------|----------|--------------------------|
| ①太田コミュニティバス | (地域内)    | 54行政区⇄中心部(国保診療所、中里温泉)    |
| ②羽後交通 長信田線  | (市内間)    | 大曲～横堀～ <u>横沢</u> ～砂溜～長信田 |
| *羽後交通 角館六郷線 | (複数市町村間) | 角館～ <u>横沢</u> ～千屋～六郷     |
| *羽後交通 千畑線   | ( // )   | 大曲～千屋～ <u>山口</u>         |

(1)事項	①太田コミュニティバスについて
現状と課題	<p>〔平成8年4月からシルバーシャトルバスとして運行。60歳以上無料。〕 平成21年4月からコミュニティバスとして運行。(H20年度は実証運行)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・実施主体 大山市</li> <li>・運行主体 羽後交通株式会社</li> <li>・運行路線 10路線 一日2路線 月曜日～金曜日(お盆、正月運休) 24集落 54行政区 108停留所 乗車料金200円/回</li> <li>・運行便数 1日2路線、往復。集落から国保診療所、中里温泉</li> <li>・乗車人数 H20…4,870人(平均5.1人/便、0.1～11.3人) *H19…8,534人 H21…3,948人(平均4.1人/便、0.3～9.9人)</li> </ul> <p>利用者の固定化と利用者が減少しており、利用者の増が課題となっております。</p>
提言内容	<p>現在、コミュニティバスの役割は、高齢者を主に交通弱者のために貴重な交通手段となっております。各集落の住民にとって、週1便往復は公共交通の施策としては最低限必要であり、料金も200円と利用し易い金額ですが、利用実績は減少傾向にあります。バスの利用とともに主目的である国保診療所・歯科診療所、温泉施設などの関係機関と連携し、利用客増を促す工夫と宣伝が必要であります。</p> <p>今後も高齢者の免許所持者の増・介護施設利用者の増などもあり、利用目的が限られていることから、利用者の固定化・減少が続くとも推測されますが、少しでも経費削減のためにバスから小型車・乗合タクシーなどへの運行形態の見直し、利便性の向上、さらにはバス停まで歩いて行けないような日常的な移動手段を必要とする方々へのフルデマンド型乗合タクシーへの移行も、検討する必要があります。</p>
(2)事項	②羽後交通 長信田線について
現状と課題	<p>市が運行主体ではありませんが、羽後交通長信田線については県の補助金が廃止予定(3年経過後)となることから、今後、バス路線存続か廃止による代替手段の検討が必要となっております。現在、大曲バスターミナルと長信田車庫間(2往復4便は横沢車庫まで)1日6往復12便が運行されております。</p>
提言内容	<p>地域と市中心部を結ぶ唯一の公共交通機関であり、通学・通院に利用されており、安全な交通機関として存続を望みます。</p> <p>通学は保護者の送迎が増え、利用も少なくなっておりますが、当地の高校への通学者もおり、代替手段も含め通学時間帯の低料金の交通機関は必要であります。</p> <p>市の負担軽減のために、利用者の極端に少ない便の廃止・通学通院の利用者増による料金収入の増を図る工夫も必要であります。</p> <p>通院者の場合は、バス路線に遠い方も含め、現在戸口から目的地まで1回1,000円で利用できるフルデマンド型乗合タクシーの利用者も多くなっております。市負担増により、バス路線が廃止となった場合は、代替手段について、現在運行中のフルデマンド型乗合タクシー業者との市との連携、他タクシー業者の理解も得て、地域住民の利用者の安全・利便性を考慮した運行手段を考えなければなりません。</p>

資料編  
交通システム  
アンケート結果

# 大曲地域 循環バス 聞き取り調査

回答78人

日時：平成22年6月14日、17日、20日の全便

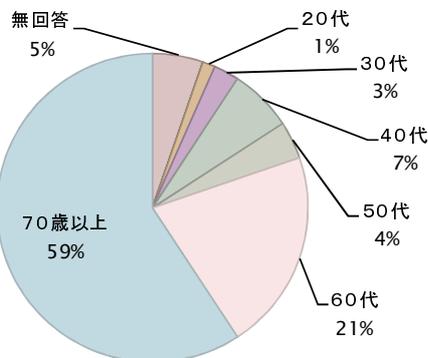
方法：乗客のべ78人への聞き取り調査

## 結果概要

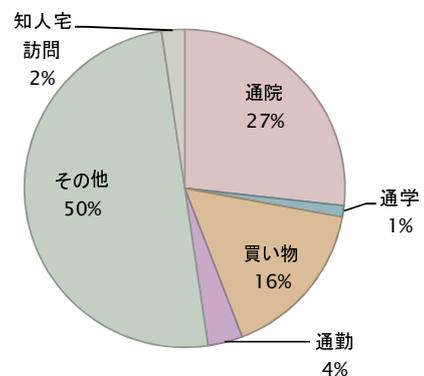
- 70歳以上、次いで60代の利用者が多く（図1）、性別では女性の利用客が8割を占めている。
- 通院や買い物など日常的な用事のため、また近隣の福祉施設などへ行くための手段として利用されている。（図2）
- 200円の運賃設定に対して、7割が「現状のままでよい」と回答している。（図3）  
「改善が必要」と答えたほぼ全ての人が100円の運賃を希望している。
- 運行ルートについて、逆回りの便があれば便利だという意見がある。（図4）
- 運行時刻について、8時台、17時台の便があったほうが便利だという意見がある。
- JRとの接続を考えたダイヤにしてほしいという意見がある。
- 割引制度を導入してほしいという意見がある。

## 参考図

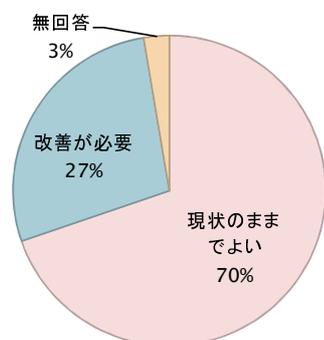
【図1 利用者の年代】



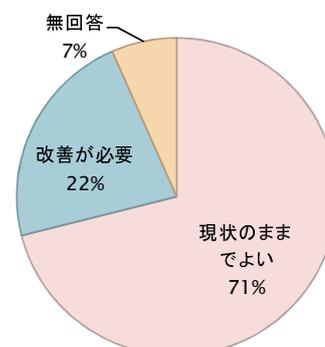
【図2 利用する目的】



【図3 運賃設定について】



【図4 運行ルート、停留所の設置について】



# 大曲地域 乗合タクシー アンケート調査

回答126人(44.5%)

日時：平成22年6月7日(月)～6月21日(月)

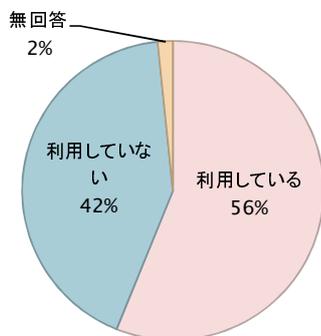
方法：利用登録者283人へ郵送

## 結果概要

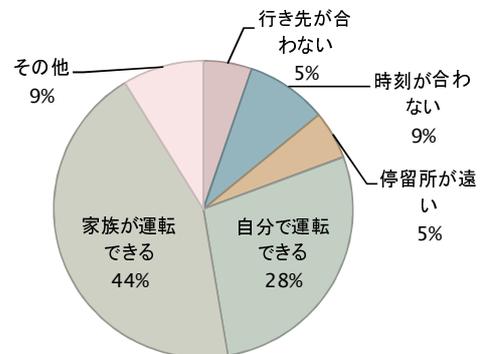
- 70代の利用が約8割と最も多く、続いて60代が多くなっている。50代以下の登録者はほとんどいない。
- 回答126人のうち男性が27人、女性が83人となっている。(無回答は16人)
- 登録はしているが利用していない人は、自分の車や家族の送迎で用を足している。(図2)
- 行きの便で、午前10時以降の運行を、帰りの便で、午後3時以降の運行を希望する声がある。(図4)
- 通年運行を希望する意見が多い。

## 参考図

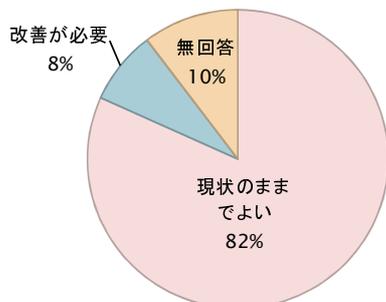
【図1 実際に利用しているか】



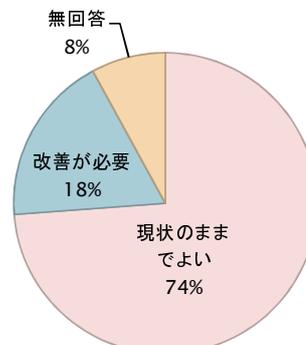
【図2 利用しない理由(「利用していない」回答うち)】



【図3 運行ルート、停留所の位置について】



【図4 運行時刻・回数について】



# 神岡地域 乗合タクシー アンケート調査

回答118人(47.9%)

日時：平成22年6月7日(月)～6月21日(月)

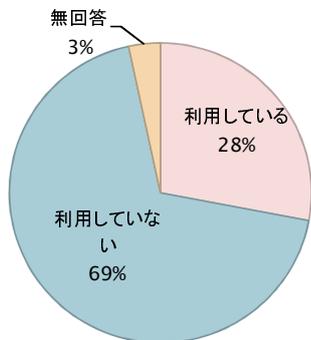
方法：利用登録者246人へ郵送

## 結果概要

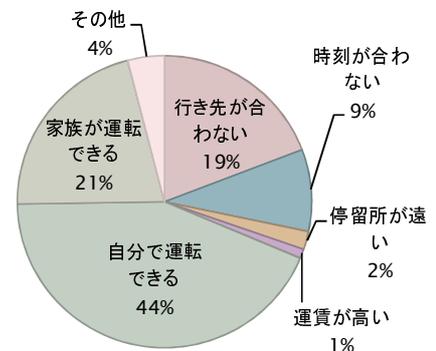
- 現在のところ乗合タクシーの利用率は28%と低いが、高齢化が急激に進んでいることから年毎に利用者が増加しており、今後も増え続けることは確実と思われる。(図1)
- 利用しない人は、自家用車を使っていると思われ、行き先や時刻が不自由なことを上げているが、利用が増えるに従ってフルデマンド型への移行が望まれる。(図2)
- 運行時刻や運行回数については、利用していない7割の意見も入っていることから現状を肯定する回答が多いが、タクシー事業者の意見や利用者の声では、運行の充実を求めていることが確認される。(図4)

## 参考図

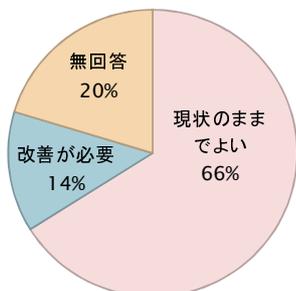
【図1 現在乗合タクシーを利用していますか】



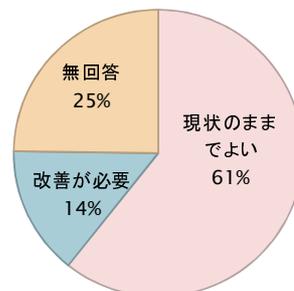
【図2 利用しない理由(「利用していない」回答うち)】



【図3 運行ルート、停留所の位置について】



【図4 運行時刻・回数について】



# 西仙北地域 乗合タクシー(強首線) アンケート調査

回答94人(41.1%)

日時 : 平成22年6月7日(月)~6月21日(月)

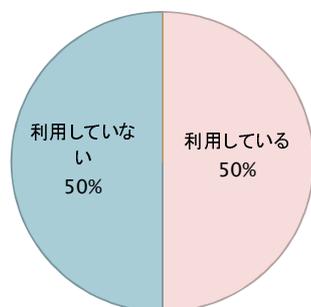
方法 : 利用登録者229人へ郵送

## 結果概要

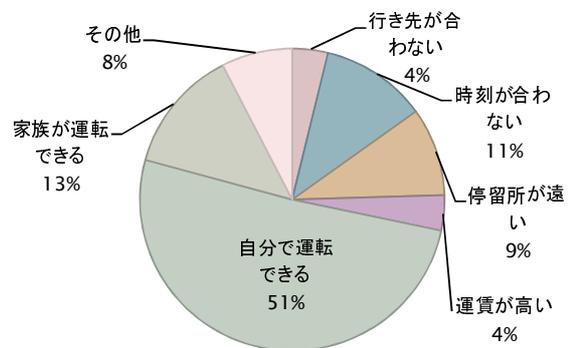
- 70歳以上の利用が約77%と最も多く、60代がそれに続いている。
- 登録はしているが利用していない人は、自分の車や家族又は知人の送迎で用を足している。(図2)
- 利用目的は通院が約8割と最も多く、次いで買い物となっている。
- 運行ルート、停留所については約9割がそのまま良いと回答している。(図3)
- 停留所について改善が必要と回答した人は、家の近くに停留所があればいい、停留所を増やして欲しいなどがある
- 運行時刻、回数については9割以上が現状のままで良いと回答している。(図4)

## 参考図

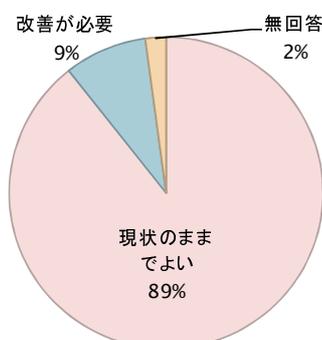
【図1 現在乗合タクシーを利用していますか】



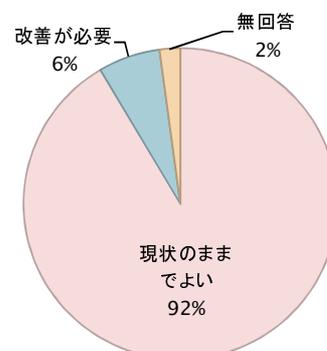
【図2 利用しない理由(「利用していない」回答うち)】



【図3 運行ルート、停留所の位置について】



【図4 運行時刻・回数について】



# 西仙北地域 患者輸送バス アンケート調査

回答104人(68.9%)

日時 : 平成22年6月7日(月)~6月21日(月)

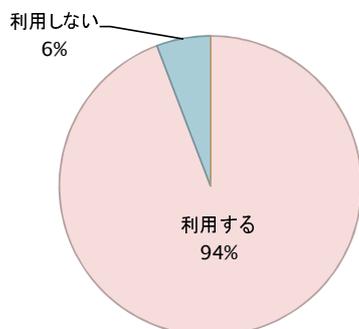
方法 : 利用登録者151人へ郵送

## 結果概要

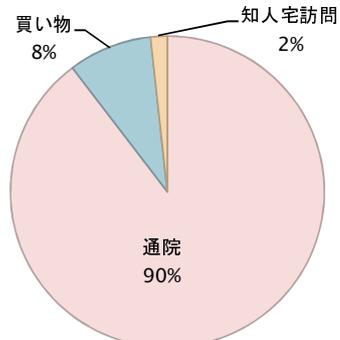
- 70歳以上の利用が98%を占め、性別では女性の利用客が約8割となっている。
- 有料となった場合でも94%の人が利用すると答えている。(図1)
- 有料となった場合は200円から300円程度の料金を希望している。
- おおむね通院を目的としているが、買い物等に利用する人もいる。(図2)
- 運行ルート、停留所について現状のままで良いと84%の人が回答しているが、運行ルートを増やして欲しいという意見もある。(図3)
- 運行時刻・回数については現状のままで良いと86%の人が回答しているが、行き帰り1本ずつ増やして欲しいという意見がある。(図4)

## 参考図

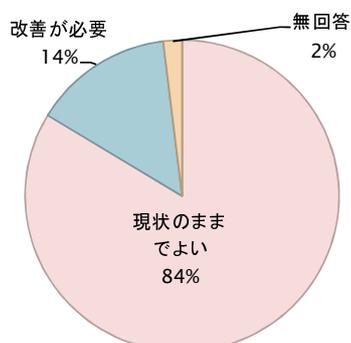
【図1 有料となった場合】



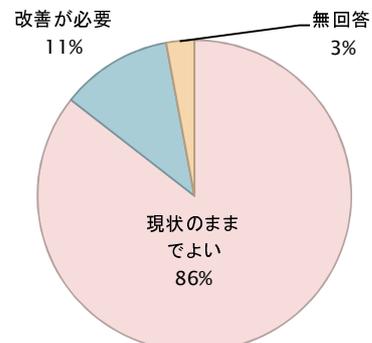
【図2 利用目的】



【図3 運行ルート、停留所の位置について】



【図4 運行時刻・回数について】



# 中仙地域 乗合自動車利用助成事業 アンケート調査

回答87人(66.9%)

日時 : 平成22年6月7日(月)~6月18日(金)

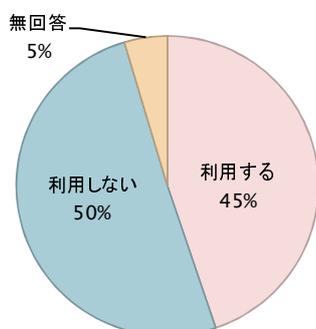
方法 : 利用者130人へ直接依頼

## 結果概要

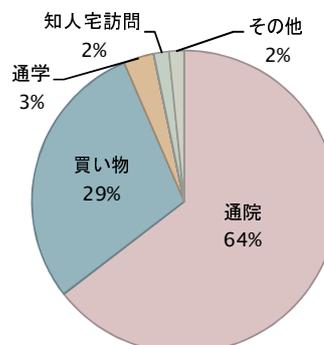
- 利用者のうち女性が7割弱となっている。
- 70歳以上の利用が8割以上となっている。
- 利用者負担額が一人500円になった場合、半数が利用しないと回答している。(図1)
- 利用目的は通院が64%、買い物が29%となっている。(図2)
- 運行ルートや運行時間・回数については現状のままでよいとの回答が90%以上となっている。(図3、4)

## 参考図

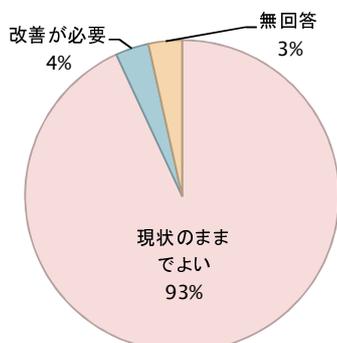
【図1 料金が500円になった場合】



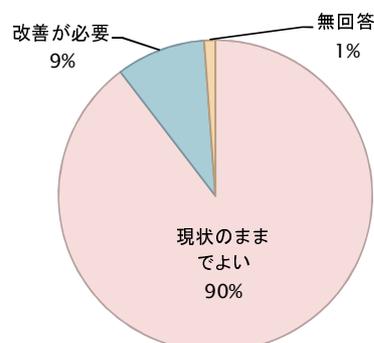
【図2 利用目的】



【図3 運行ルートについて】



【図4 運行時刻・回数について】



# 協和地域 生活バス兼スクールバス 聞き取り調査

回答64人

日時：平成22年6月

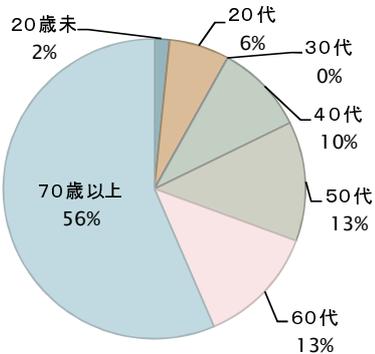
方法：乗客のべ64人への聞き取り調査(生活バスとしての利用者のみを対象とした)

## 結果概要

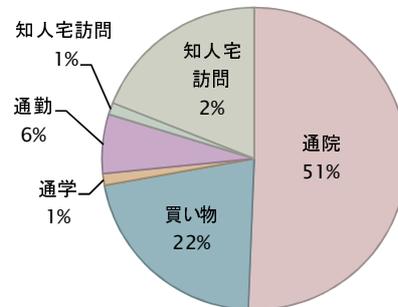
- 利用者の年代については70歳以上が最も多く56%となっている。また、60代、50代がそれに続いている。(図1)
- おおよそ通院や買い物を目的とした利用となっている。(図2)
- 運行ルートや停留所の位置については95%の利用者が「現状のままでよい」と回答している。(図3)
- 運行時間や回数については、52%の利用者が「改善が必要」と回答している。改善案としては、運行回数を増加することや電車との接続を考えたダイヤに修正することなどが言及されている。(図4)

## 参考図

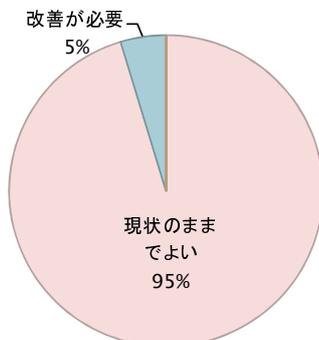
【図1 利用者の年代】



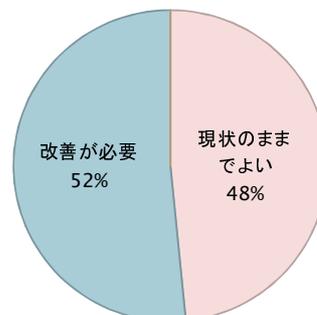
【図2 利用する目的】



【図3 運行ルート、停留所の位置について】



【図4 運行時間・回数について】



# 南外地域 乗合タクシー アンケート調査

回答54人(36.5%)

日時：平成22年6月7日(月)～6月21日(月)

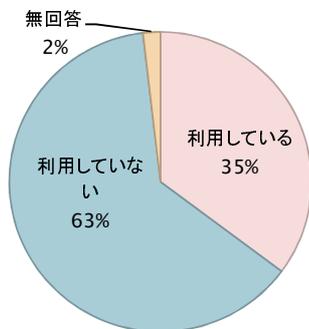
方法：利用登録者148人へ郵送

## 結果概要

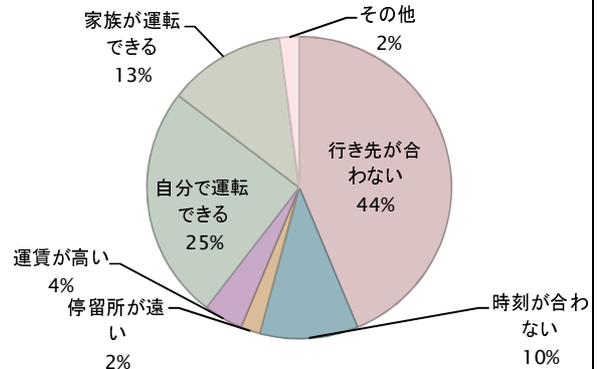
- 回答者54人中、利用者は19人である。うち70歳以上が16人、60代が1人、無回答が2人となっている。
- 利用目的としては、通院が17人、買物が2人という内訳になっている。
- 利用していない方の多くは、現在は、自分又は家族が運転する自家用車で移動可能と回答している。(図2)
- 運行ルートについては、現行は神岡総合支所までのルートであるが、①大曲までのルート延長、及び、②南外総合支所方面へのルート新設の要望がある。(図3)
- 運行回数については、現行は火曜日、金曜日の運行であるが、他の曜日にも運行してほしいとの要望がある。(図4)

## 参考図

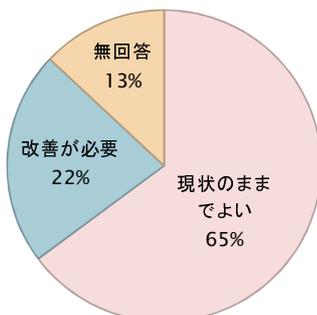
【図1 現在乗合タクシーを利用していますか】



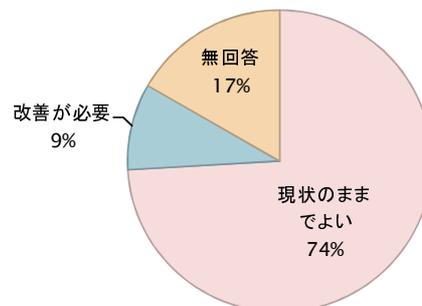
【図2 利用しない理由(「利用していない」回答うち)】



【図3 運行ルート、停留所の位置について】



【図4 運行時刻・回数について】



# 南外地域 市民バス アンケート調査

回答106人(46.0%)

日時 : 平成22年6月7日(月)~6月21日(月)

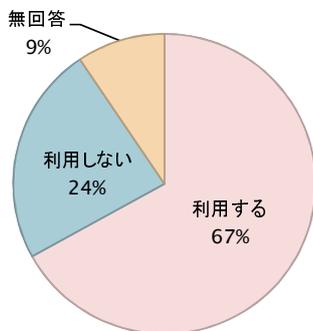
方法 : 利用登録者230人へ郵送

## 結果概要

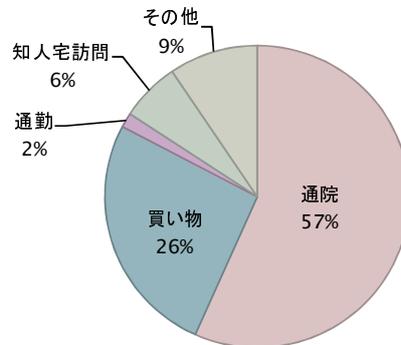
- 回答者106人中、70歳以上が84人ともっとも多く、60代が15人とそれに続いている。性別では男性39人、女性64人となっている。
- 有料となった場合について、67%が利用すると回答しており、56%が負担可能額について100円~200円と回答している。(図1)
- 利用目的は、通院、買物が大きな割合を占めている。(図2)
- 停留所以外でも乗車できるようにとの要望がある。(図3)
- 運行回数については、往復とも増便の要望がある。(図4)

## 参考図

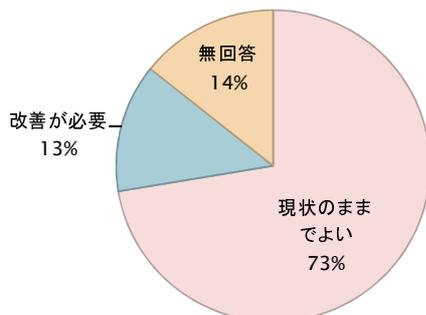
【図1 有料となった場合】



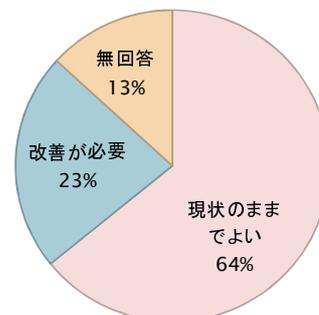
【図2 利用目的】



【図3 運行ルート、停留所の位置について】



【図4 運行時刻・回数について】



# 仙北地域 乗合タクシー アンケート調査

回答175人(69.4%)

日時：平成22年6月7日(月)～6月21日(月)

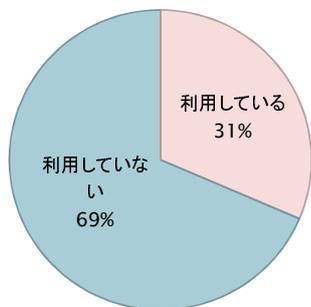
方法：利用登録者252人へ郵送

## 結果概要

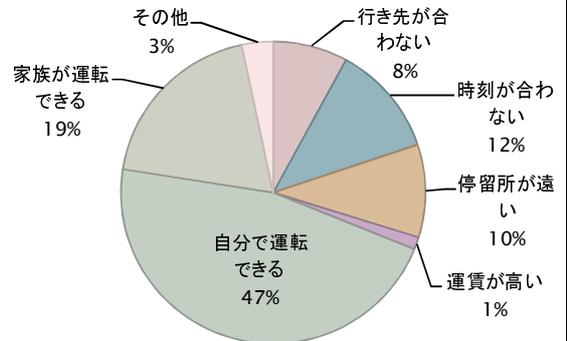
- 乗合タクシー制度については約8割が妥当と答えている。
- 70歳以上の登録者が約8割と最も多く、60代がそれに続いている。
- 登録はしているが、利用していない人が7割という状況である。(図1)
- 高齢化が進んでおり、いずれは利用するので制度をなくさないでほしいと希望する声がある。

## 参考図

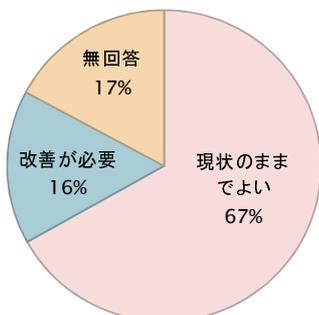
【図1 現在乗合タクシーを利用していますか】



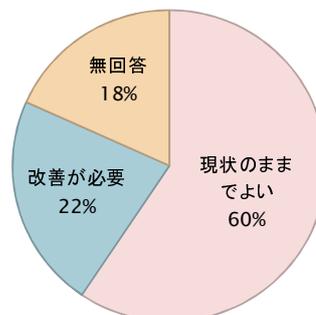
【図2 利用しない理由(「利用していない」回答うち)】



【図3 運行ルート、停留所の位置について】



【図4 運行時刻・回数について】



# 太田地域 コミュニティバス 聞き取り調査

回答30人

日時 : 平成22年6月14日から18日の16便

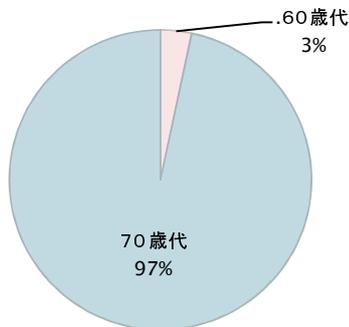
方法 : 乗客のべ30人への聞き取り調査

## 結果概要

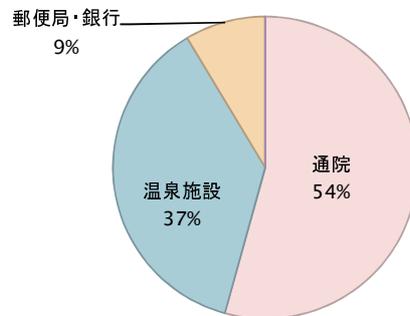
- 利用者のほとんどが高齢者となっている。(図1)
- 利用目的については、通院が約半数を占めているが、その他に、温泉施設や郵便局・銀行に行くためなどがあげられる。(図2)
- 83%の利用者が利用料金200円を妥当と回答している。(図4)
- バスへの乗り降りの際ステップが高く不便だという声がある。

## 参考図

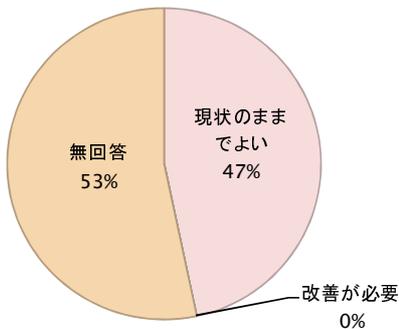
【図1 利用者の年代】



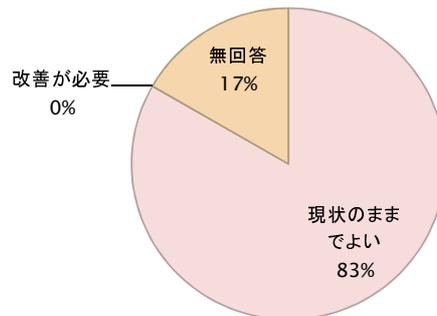
【図2 利用目的】



【図3 運行ルート、停留所の位置について】



【図4 運賃設定について】



# 西仙北地域 乗合タクシー(土川線) アンケート調査

回答92人(44.0%)

日時 : 平成22年8月30日(月)~9月10日(金)

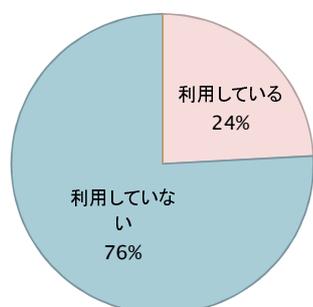
方法 : 利用登録者209人へ郵送

## 結果概要

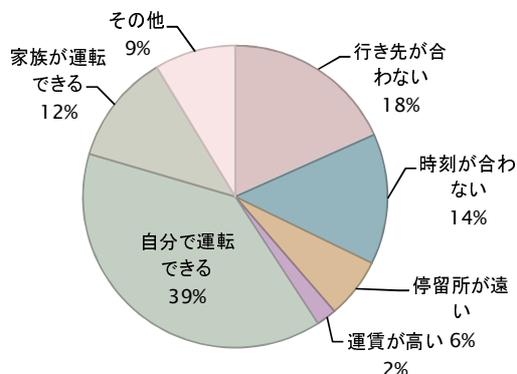
- 70歳以上の利用者が最も多く、60代がそれに続いている。
- 平成22年4月から運行しているが、現在は4分の1程度の利用である。(図1)
- 利用していない人は、「行き先が合わない」、「時刻が合わない」と回答しているが、「今後は利用する」と答えた人も多い。(図2)
- 運行ルートについては、約8割が現状のままで良いと答えており、停留所については、「家の近くにあればいい、停留所を増やして欲しい」といった回答が多い。(図3)
- 運行時刻、回数については約7割が現状のままでよいと回答しているが、改善が必要と答えた人の多くは「運行回数についてもっと増やして欲しい」と回答している。(図4)

## 参考図

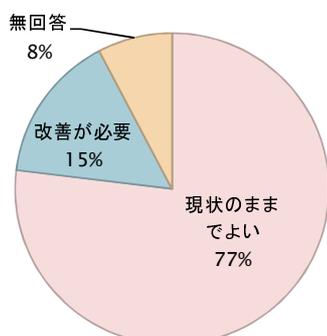
【図1 現在乗合タクシーを利用していますか】



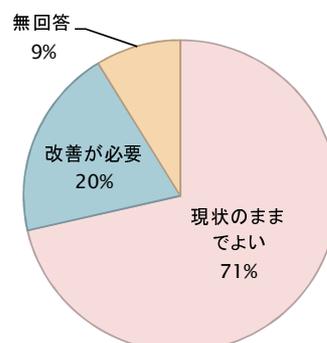
【図2 利用しない理由(「利用していない」回答うち)】



【図3 運行ルート、停留所の位置について】



【図4 運行時刻・回数について】



# 西仙北地域 乗合タクシー(心像線) アンケート調査

回答89人(42.2%)

日時 : 平成22年8月30日(金)~9月10日(金)

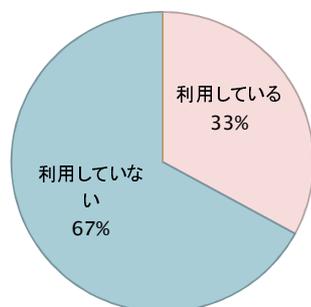
方法 : 利用登録者211人へ郵送

## 結果概要

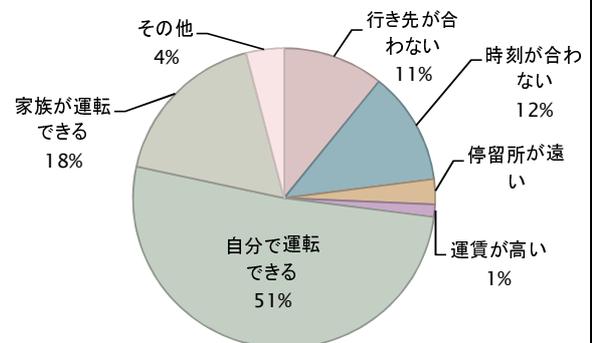
- 平成22年4月から運行しているが、現在は約3分の1の利用である。(図1)
- 70歳以上の利用が最も多く、60代がそれに続いている。
- 利用していない人は、時刻が合わない等あるが、現在は自分で運転できるが数年後は利用すると答えた人も多い。(図2)
- 運行ルートについては、約8割が現状のままで良いと答えており、停留所については、「家の近くにあればいい、フリーパスで乗りたい」という意見がある。(図3)
- 運行時刻、回数については8割以上が現状のままでよいと回答している。(図4)

## 参考図

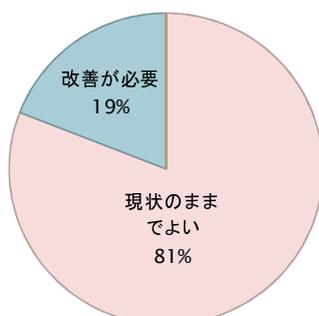
【図1 現在乗合タクシーを利用していますか】



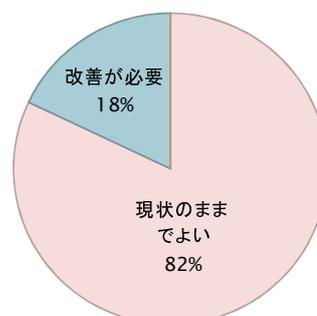
【図2 利用しない理由(「利用していない」回答うち)】



【図3 運行ルート、停留所の位置について】



【図4 運行時刻・回数について】



# 協和地域 乗合タクシー アンケート調査(船沢線)

回答28人(51.9%)

日時：平成22年12月6日(月)～12月13日(月)

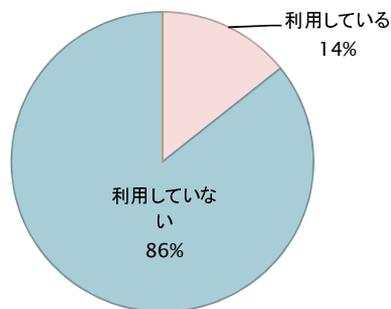
方法：利用登録者54人へ郵送

## 結果概要

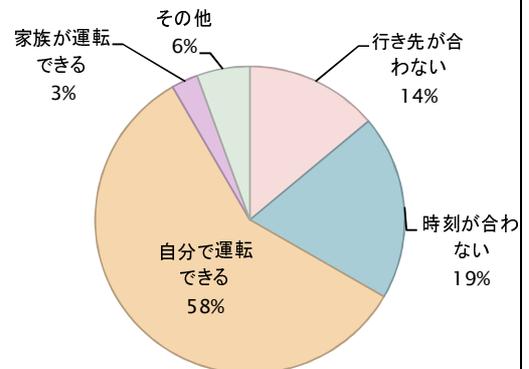
- 平成22年4月から運行しているが、現在は14%の利用率である。(図1)
- 70歳以上の利用が最も多く、60代がそれに続いている。
- 利用しない理由としては、「自分で運転できる」が58%を占めており、「時刻が合わない」(19%) 「行き先が合わない」(14%) がそれに続いている。(図2)
- 利用する際の登録制、予約制については、「前日予約するのが不便」、「利用したい時にすぐ対応してほしい」という回答がある。(図3)
- 運行時刻・回数について改善が必要と答えた人は、「電車の時間に合わせた時刻設定にしてほしい」「回数を増やしてほしい」と回答している。(図4)

## 参考図

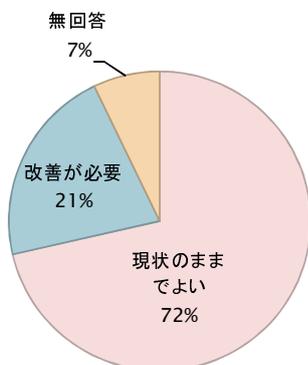
【図1 実際に利用しているか】



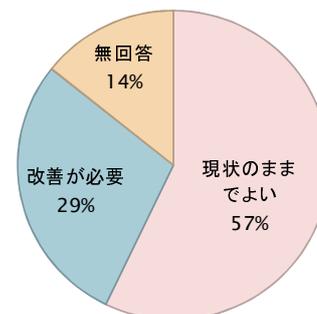
【図2 利用しない理由(「利用していない」回答うち)】



【図3 利用する際の登録制、予約制について】



【図4 運行時刻・回数について】



# 大仙市地域公共交通活性化再生協議会

平成23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	企画輸送・監査部門	運輸企画専門官	伊藤 雅樹	
秋田県建設交通部	建設交通政策課	交通政策班 副主幹兼班長	岡部 研一	
秋田県仙北地域振興局	建設部企画調査課	課長	柴田 公博	
	総務企画部地域企画課	課長	鈴木 宏保	
秋田県警大仙警察署	交通課	課長	田中 久好	
羽後交通株式会社	営業部	副部長	田口 啓一	
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	書記長	伊藤 守	
社会福祉法人大仙市社会福祉協議会		会長	有明 秀太郎	副会長
利用者代表及び住民代表	大曲地域協議会	委員	挽野 実之	監査委員
利用者代表及び住民代表	神岡地域協議会	委員	竹原 健子	
利用者代表及び住民代表	西仙北地域協議会	委員	小笠原 慶子	
利用者代表及び住民代表	中仙地域協議会	委員	藤田 貞子	
利用者代表及び住民代表	協和地域協議会	委員	加藤 祐子	
利用者代表及び住民代表	南外地域協議会	委員	佐々木 夕子	
利用者代表及び住民代表	仙北地域協議会	副会長	熊谷 政子	
利用者代表及び住民代表	太田地域協議会	副会長	倉田 良子	
大仙市		副市長	久米 正雄	会長
	企画部	部長	小松 辰巳	
	健康福祉部	部長	武藤 芳和	

## 大仙市のよりよい地域公共交通計画

平成23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

<http://www.city.daisen.akita.jp/>



