

大仙市地域公共交通計画

(第5期交通計画)

[資料編]



令和8年 3月

秋田県 大仙市

-目次-

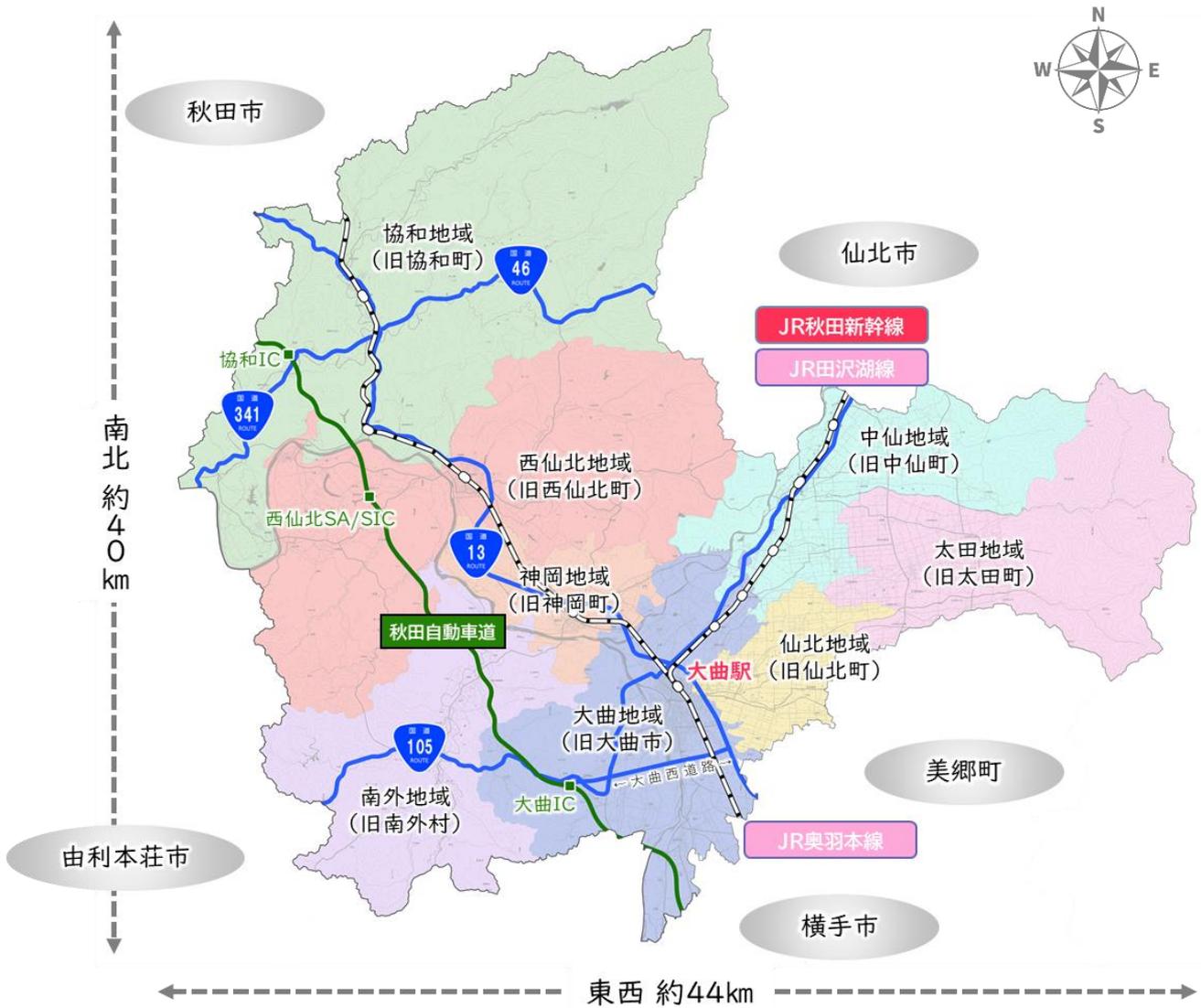
第1章 大仙市の現状	1
1 概要.....	1
2 地理・地勢.....	2
3 気象.....	3
4 人口の推移.....	4
5 交通.....	9
6 自動車の保有状況.....	10
7 通勤通学の状況.....	10
第2章 大仙市の地域公共交通の現状と課題等	11
1 地域公共交通の現状.....	11
2 本市の地域公共交通の一覧	25
3 収支状況.....	27
4 地域公共交通機関同士の乗り継ぎ状況	29
第3章 利用者・市民・事業者等への実態調査	30
1 利用実態調査.....	30
2 地域協議会ヒアリング調査	51
3 市民意向調査.....	64
4 交通事業者・庁内関係課ヒアリング調査	78

第1章 大仙市の現状

1 概要

本市は、平成17年3月22日に大曲仙北地域の8つの市町村が合併し誕生しました。

秋田県の中央部に広がる出羽山地から、国内有数の穀倉地帯である横手盆地北部の仙北平野、さらに奥羽山脈の真昼山地までの広範囲にわたって位置しています。そのため、8つの地域ごとに多種多様な文化や自然を見ることができます。このうち大曲地域は市の中心部で、大仙市役所本庁が置かれ、周辺には国や県の各行政出先機関などの公共施設が存在します。併せて、交通の要衝であり、地域の主要な道路と鉄道が集中しています。



2 地理・地勢

東に奥羽山脈真昼山地、西に県中央部に広がる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に、広大な仙北平野が形成されています。

市内の最高峰は、市東部の太田地域にある小杉山(1,229m)であり、この周辺は真木真昼県立自然公園に指定されているほか、薬師岳や白岩岳などの標高の高い山々が連なり、真木溪谷などが形成されています。

これに対して市西部は出羽山地のなだらかな丘陵が広がっており、市中心部には大曲地域、神岡地域、南外地域にまたがる大平山(姫神山)があります。市域面積が866.79km²で、山林・原野などが5分の3、田畑が4分の1を占める自然豊かな農業地域となっています。

■ 標高メッシュ(10mごとの平均標高)



出典:国勢調査

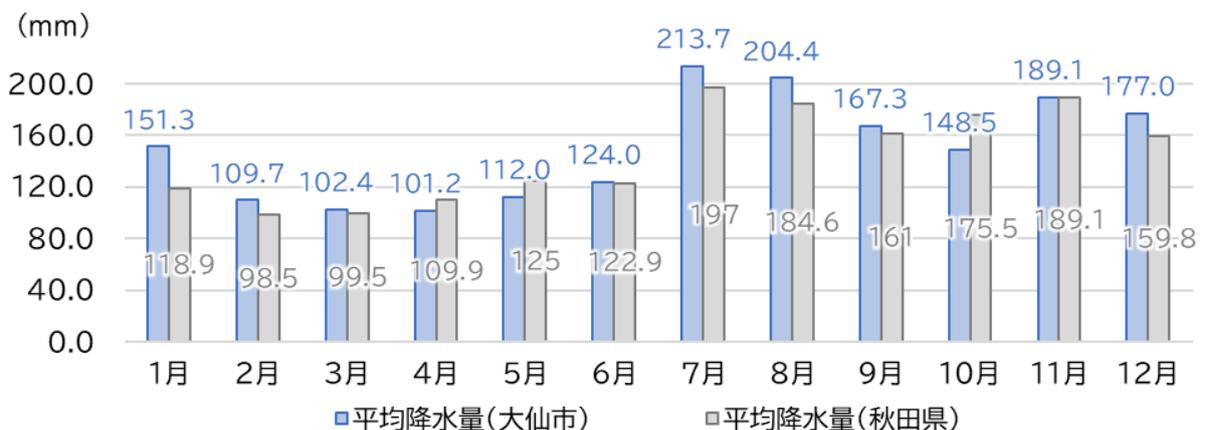
3 気象

季節風は、市の東部に位置する奥羽山脈の山々にぶつかり、気候区分は日本海側気候に分類されます。夏は、太平洋側からの季節風は遮られ晴れの日が多くなっています。やませ（東風）も奥羽山脈によるフェーン現象により高温化し、日照時間は長く気温が上昇するため、特に平野部では真夏日や熱帯夜になることがあります。冬は、日本海側から吹く湿った冷たい風が、秋田平野を越え出羽山地の山々にぶつかりながら奥羽山脈に至ります。そのため降雪量が多く気温が下がり、日照時間は短くなります。冬場は湿潤な気候ですが、大雪が降る場合は乾いた雪が降り積もります。市全域が豪雪地帯であり、特に協和地域は特別豪雪地帯に指定されています。

■豪雪地帯の区域



■月別平均降水量の比較(昭和60年から令和6年までの平均値)



出典:気象庁

4 人口の推移

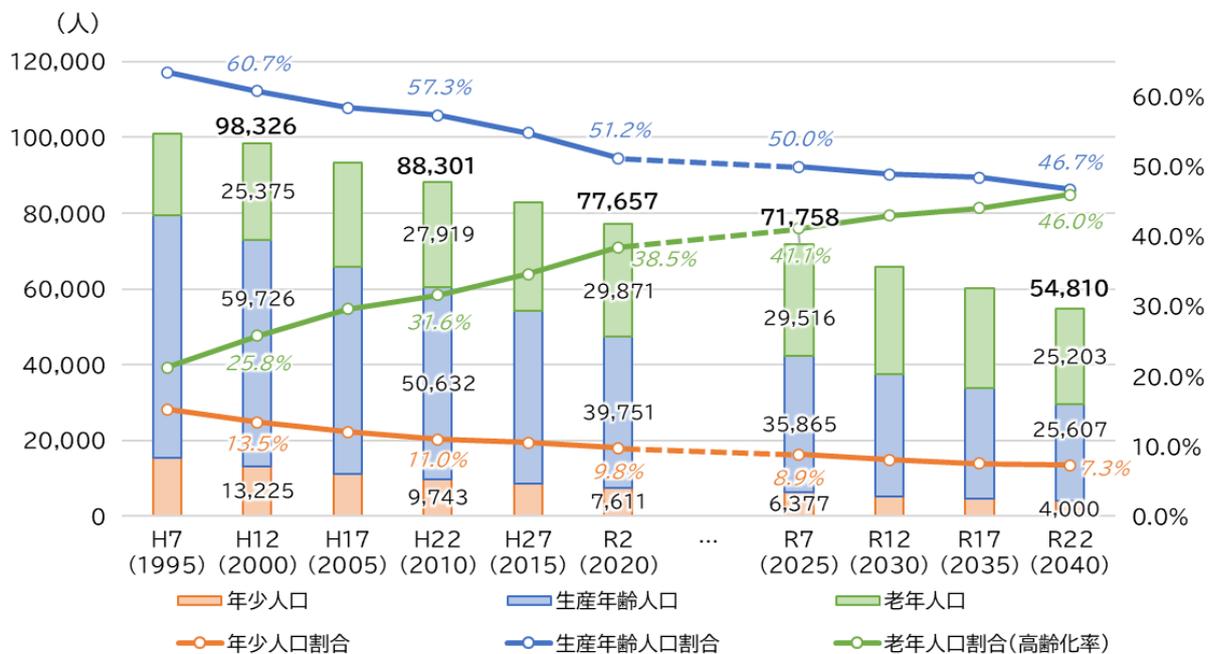
(1) 総人口の推移

大仙市の総人口は、一貫して減少し続けており、令和2年は77,657人となっています。令和2年の10年前である平成22年は88,301人であったことから、年間で約1,000人のペースで減少しています。また、少子化に伴い、年少人口割合も徐々に減少している一方で、高齢化率は令和2年で38.5%まで上昇しています。

国立社会保障・人口問題研究所（以下、「社人研」と表記）が行った「日本の地域別将来推計人口（令和5年推計）」によると、令和7年から令和12年の間に7万人を割り込み、その後も減少が進むと推計されています。令和22年には54,810人まで減少し、令和2年時点と比較すると、約3割減少するものと推計されています。地域別にみると、全ての地域で減少していますが、南外地域、西仙北地域、協和地域の減少が大きくなっています。

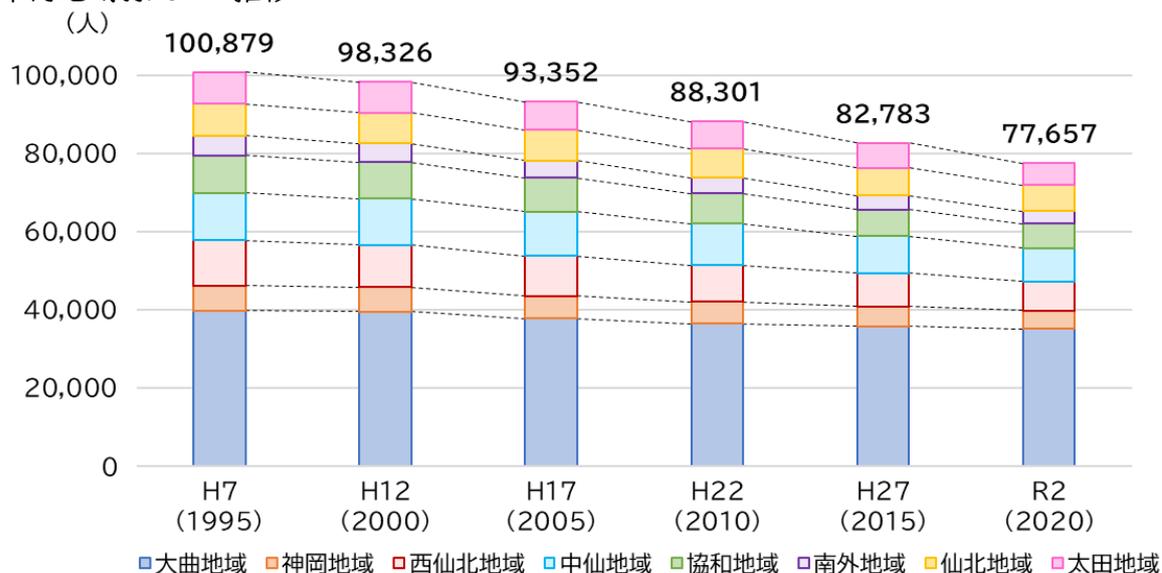
また、総人口・高校生世代・高齢者の人口分布をみると、比較的なだらかな平野部から山地の谷沿いにかけて、小規模に点在している状況にあります。

■総人口及び年齢3区分別人口（割合）の推移

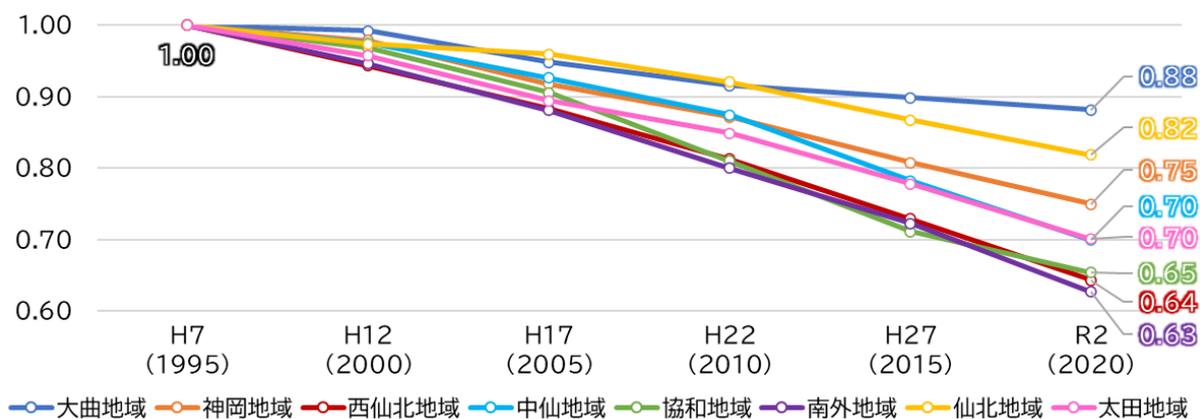


出典：国勢調査・社人研

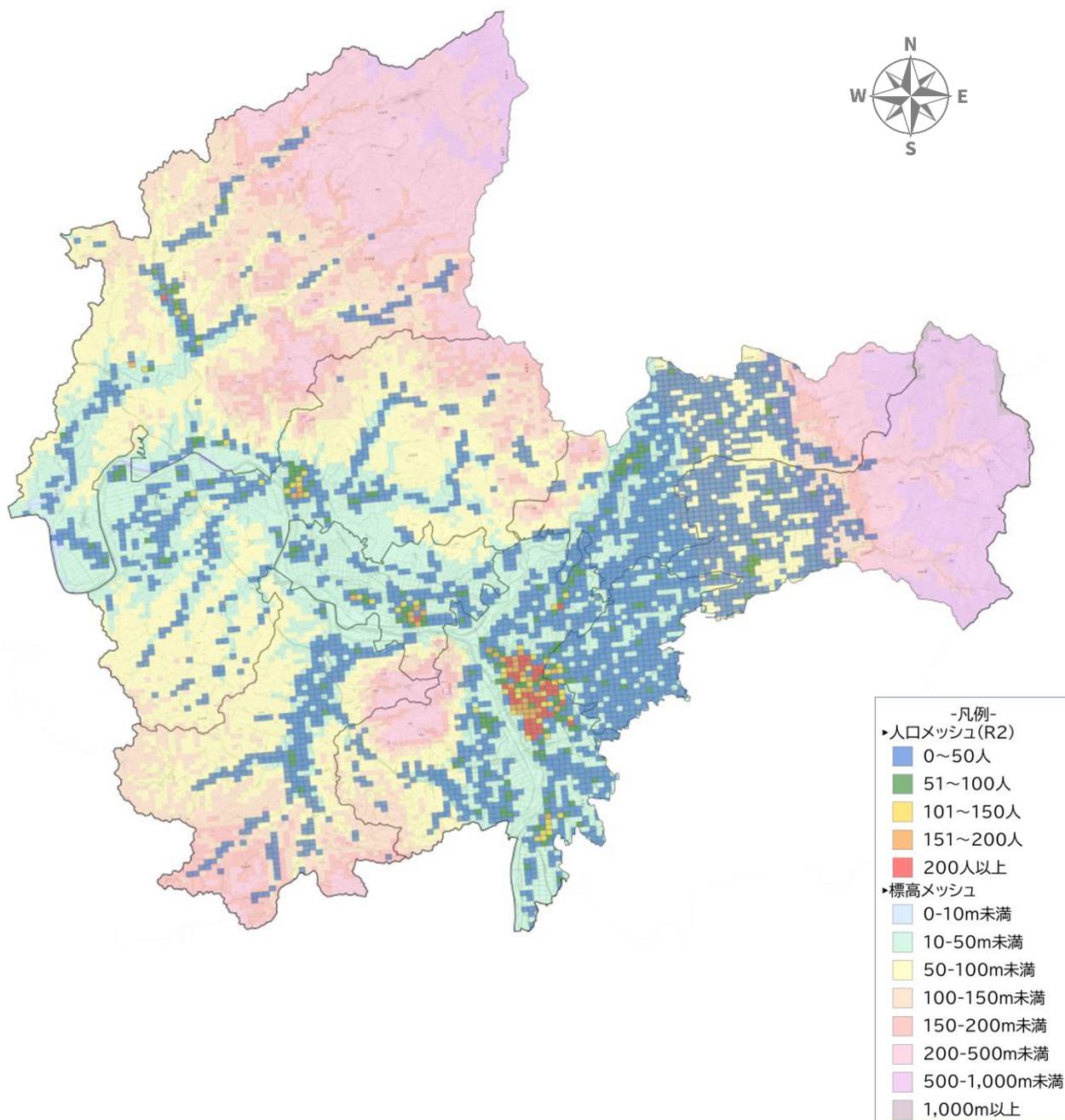
■ 市内地域別人口の推移



■ 市内地域別人口の推移 (平成7年の人口を1とした場合の指数)

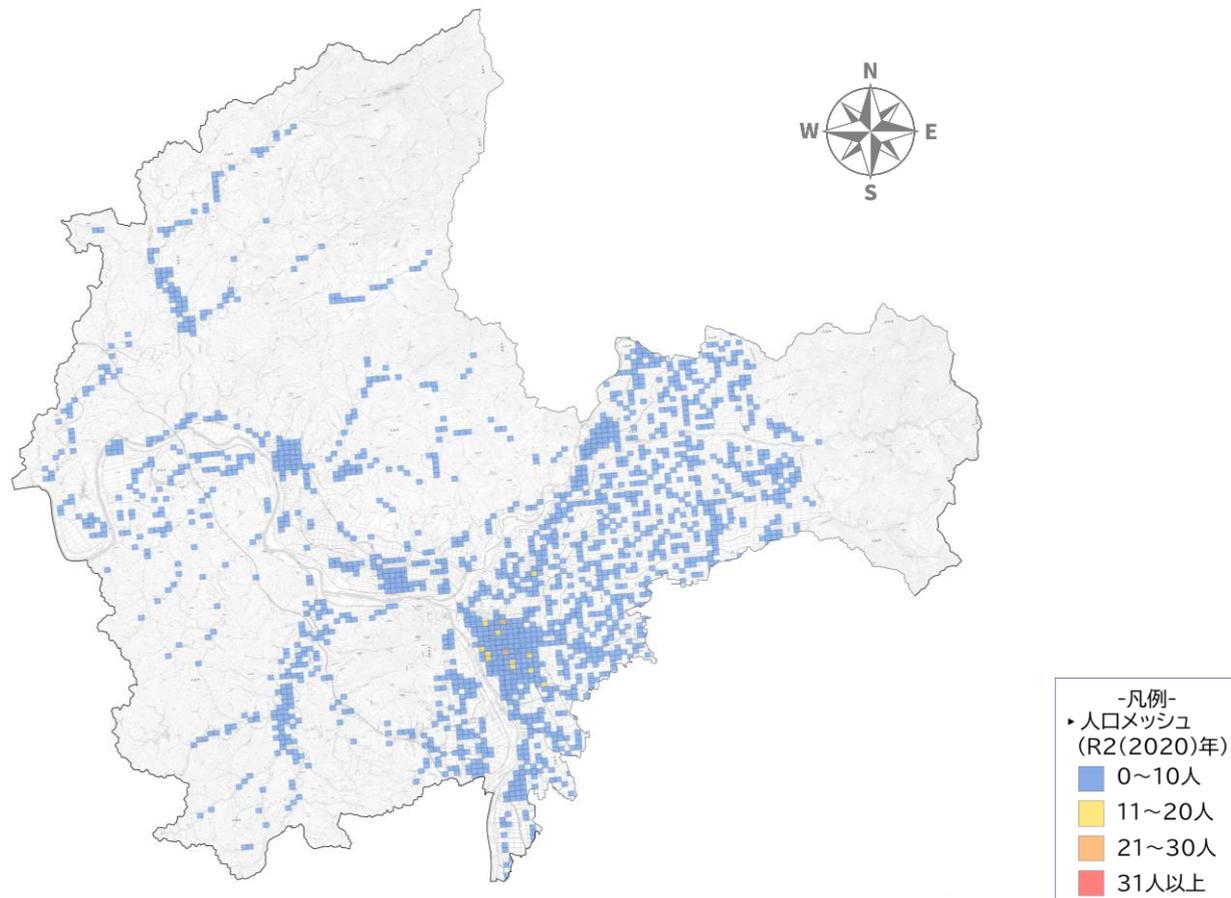


■標高メッシュ(10mごとの平均標高)と令和2年における人口メッシュ

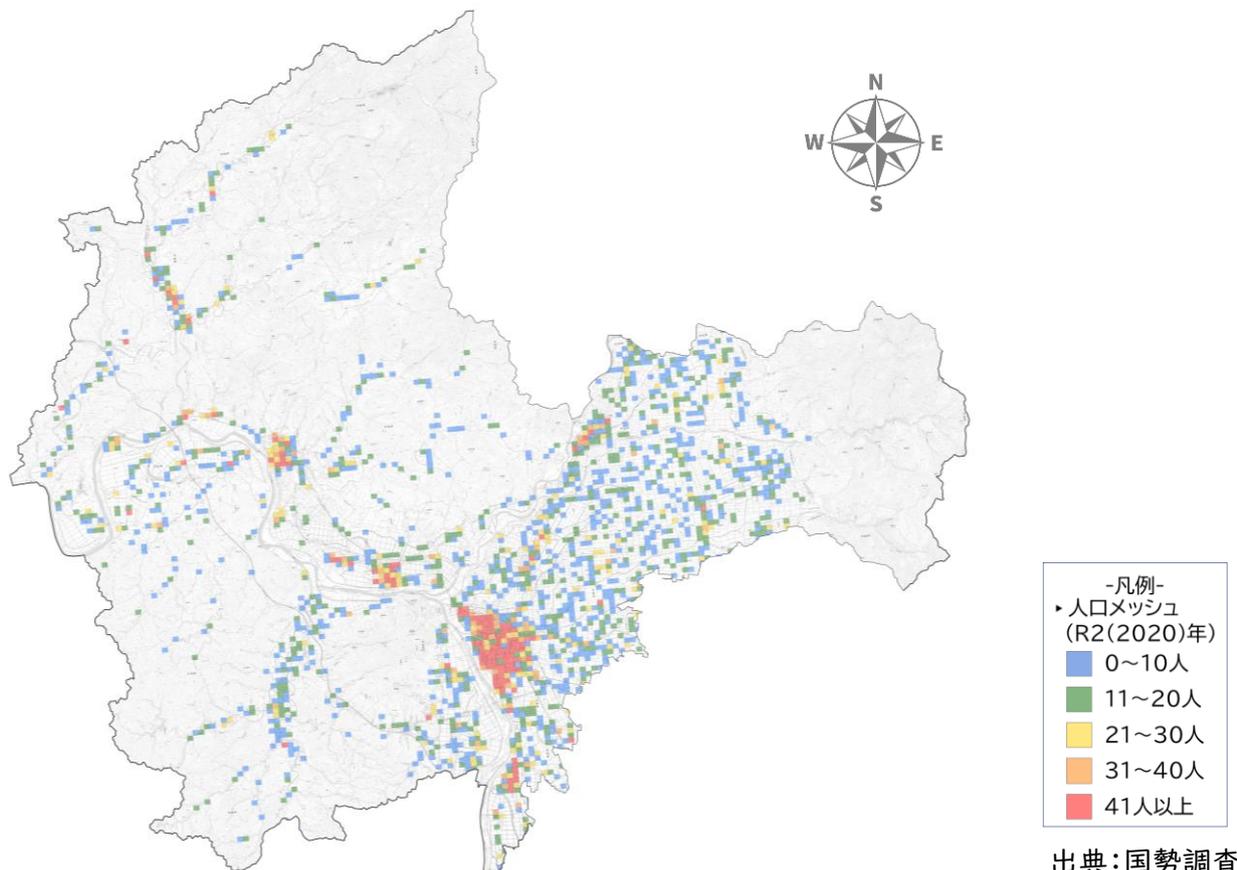


出典:国勢調査

■ 令和2年における人口メッシュ(高校生世代(15~17歳))



■ 令和2年における人口メッシュ(高齢者(65歳以上))



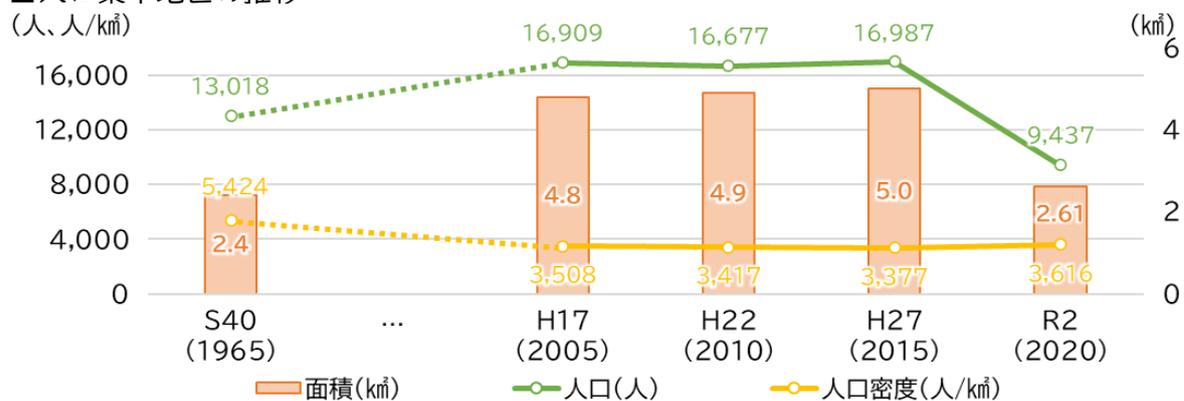
出典:国勢調査

(2) 人口集中地区 (DID) 人口の推移

大仙市の人口集中地区 (DID) は、昭和40年において面積が2.4km²、人口密度が5,424人/km²となっており、高密度な市街地が形成されていました。その後、DID面積は増加の一途をたどり、平成27年においては、DID面積が5.0km²、人口密度が3,377人/km²となっていました。令和2年には、人口はやや減少していたことから、人口密度は減少傾向にありました。令和2年には、大曲駅の南東側のエリアがDID地区から外れたため、面積及び人口は減少していますが、人口密度はやや増加しています。

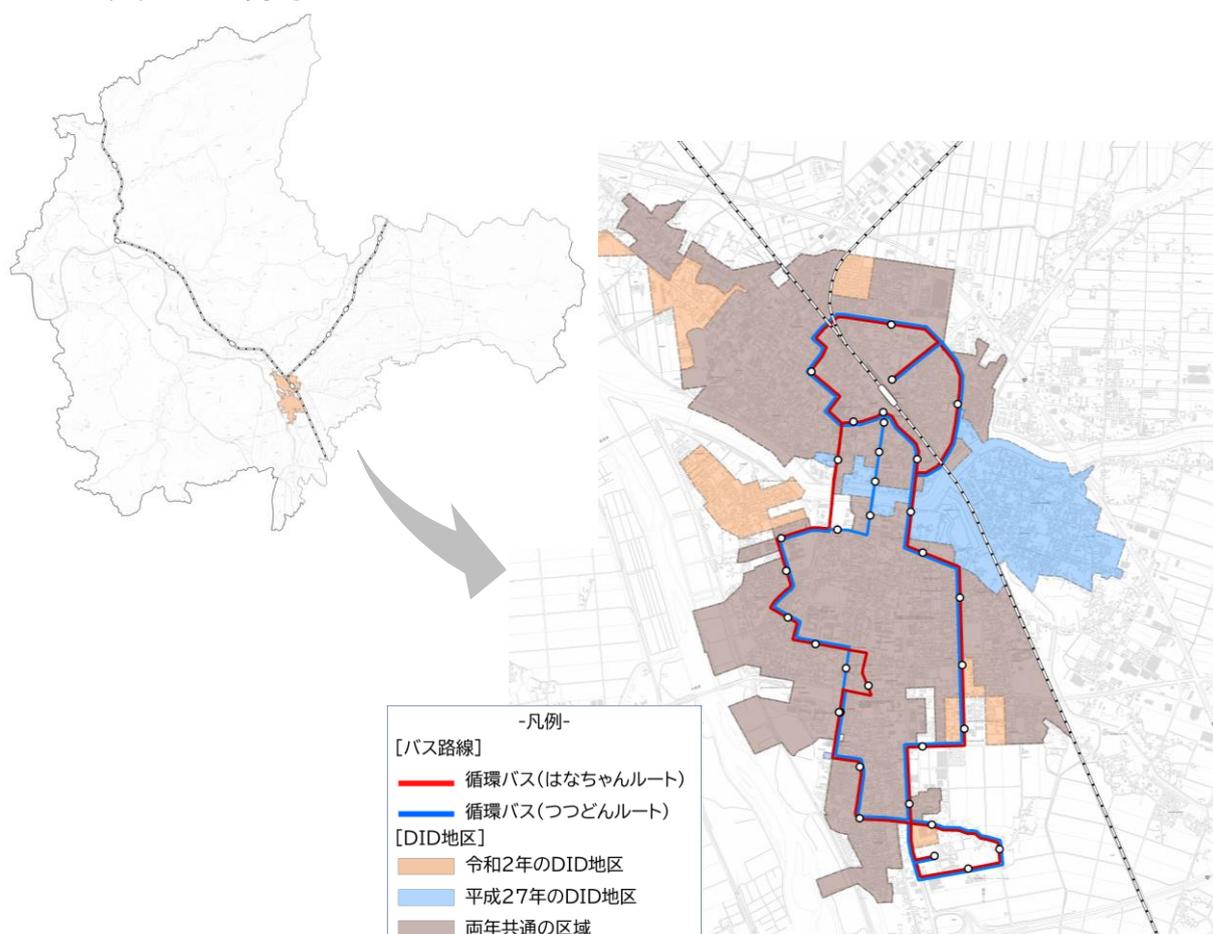
※人口集中地区：人口密度の高い調査区が隣接している人口5,000人以上を有する地区

■人口集中地区の推移



出典：国勢調査

■人口集中地区の変遷



出典：国勢調査

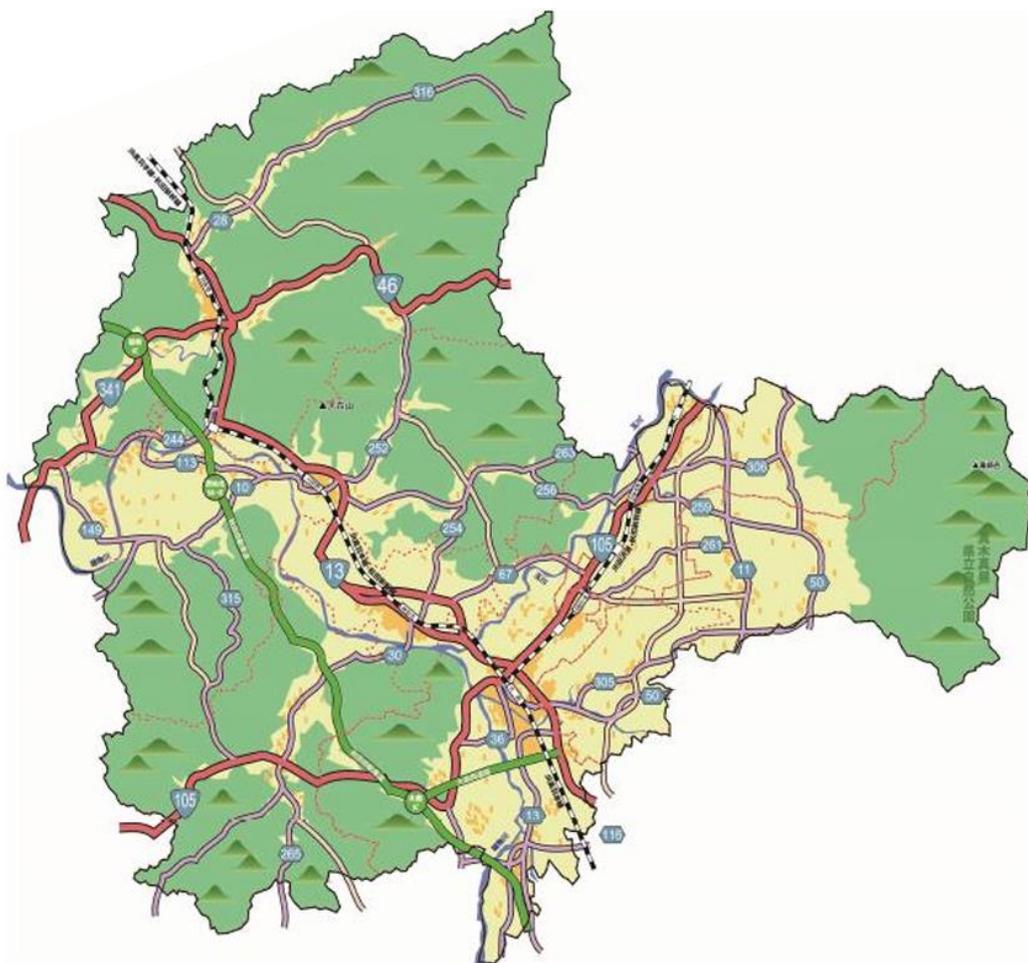
5 交通

秋田市や横手市方面へ通じる高速道路や国道13号、仙北市や由利本荘市方面へ通じる国道105号、仙北市と協和地域を結ぶ国道46号が整備されており、これらにより近隣市町との円滑な往来が可能となっています。

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ます。また、市民の生活に欠かすことのできない交通手段として、奥羽本線、田沢湖線が運行されており、通勤、通学、買い物など幅広い用途で、学生などの若年層から高齢者まで広く利用されています。

■鉄道	JR 東日本	<ul style="list-style-type: none"> ・秋田新幹線：大曲駅 ・奥羽本線：大曲駅、神宮寺駅、刈和野駅、峰吉川駅、羽後境駅 ・田沢湖線：鶯野駅、羽後長野駅、鑓見内駅、羽後四ツ屋駅、北大曲駅、大曲駅
	羽後交通	<ul style="list-style-type: none"> ・大曲バスターミナル(以下、大曲BT) ・大曲営業所 ・境案内所
■道路	高速道路	<ul style="list-style-type: none"> ・秋田自動車道：大曲IC、西仙北SA/SIC、協和IC
	一般国道	<ul style="list-style-type: none"> ・国道13号 ・国道46号 ・国道105号 ・国道341号
	主要県道	<ul style="list-style-type: none"> ・県道10号本荘西仙北角館線 ・県道12号花巻大曲線 ・県道28号秋田岩見船岡線 ・県道36号大曲大森羽後線 ・県道67号四ツ屋神岡線 ・県道11号角館六郷線 ・県道13号湯沢雄物川大曲線 ・県道30号神岡南外東由利線 ・県道50号大曲田沢湖線 ・県道71号大曲横手線

■主要交通網図

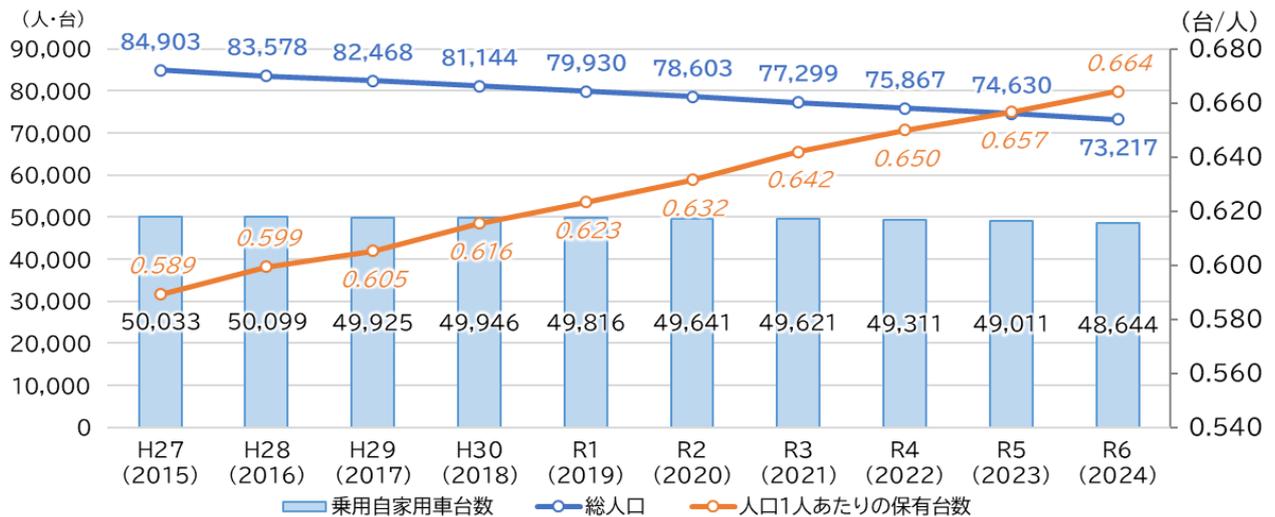


6 自動車の保有状況

大仙市における自家用車の保有台数(各年度の末日時点)は、平成27年度は50,033台となっており、令和6年度は48,644台とやや微減しています。

一方で、総人口は平成27年度から令和6年度にかけて約1万人減少していることから、人口1人あたりの保有台数は増加傾向にあり、平成27年度は0.589台でしたが、令和6年度は0.664台まで上昇しています。総人口の減少幅よりも自家用車保有台数の減少幅が小さいことから、自家用車への依存が高まっている可能性を示唆しています。

■自家用車台数の推移



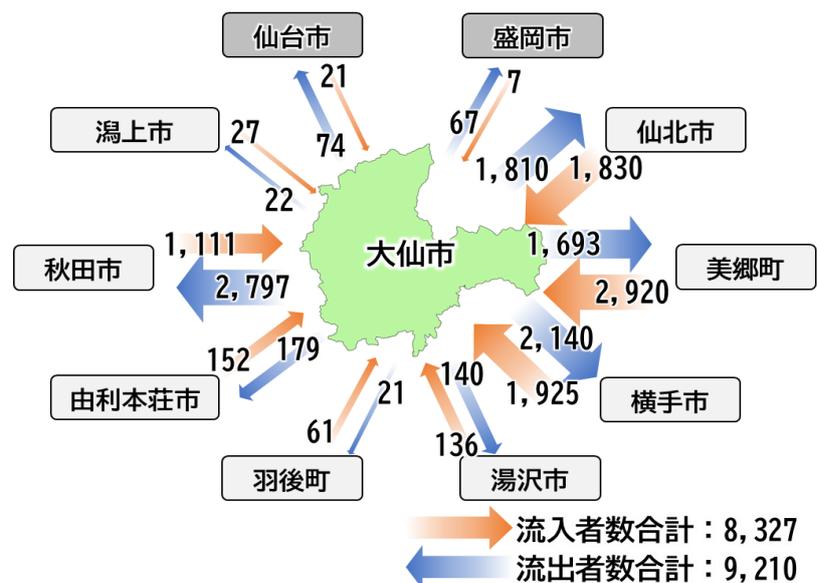
出典：国土交通省資料を加工の上、作成

7 通勤通学の状況

大仙市における通勤通学の状況は、市外への流出が9,210人、市外からの流入が8,327人となっており、883人の流出超過となっています。

自治体別にみると、美郷町、横手市、秋田市、仙北市という近隣自治体とのつながりが強くなっています。

■令和2(2020)年の通勤通学の状況



出典：国勢調査

第2章 大仙市の地域公共交通の現状と課題等

1 地域公共交通の現状

本市の地域公共交通は、市内を縦横に走る鉄道網を基軸とし、幹線系統として民間事業者による路線バスが運行されています。これに接続するフィーダー系統としては、市が実施主体となり、市街地を運行する循環バスや、地域拠点間を結ぶコミュニティバス、さらに、廃止となった路線バスの代替交通として、乗合タクシーや自家用有償旅客運送による市民バスが運行されているほか、南外地域では、住民同士の支え合いによる移手段もあります。

複数回の乗り継ぎを要する場合がありますが、各拠点間の移動が可能な交通ネットワークが構築されています。

■交通システムの路線図



(1) 鉄道

鉄道については、市内において新幹線が高速交通機関として本市と首都圏との移動を可能とし、人的交流や経済流通の促進に寄与しています。

また、市民の生活に欠かすことのできない交通手段として、奥羽本線および田沢湖線が運行されており、通勤、通学、買い物など幅広い用途で、学生などの若年層から高齢者まで広く利用されています。

本市における鉄道の運行状況は、新幹線が1日あたり約16往復（うち1本は仙台止まり）、奥羽本線が1日あたり約18往復、田沢湖線が約7往復となっています。このうち、新幹線および奥羽本線については、ピーク時を除き、上下各線ともおおむね1時間あたり1本程度の運行となっています。

各駅の利用状況については、令和2年を除き、合計2,000人台で推移しています。近年はやや増加傾向にあるものの、平成29年の2,940人には至っていません。

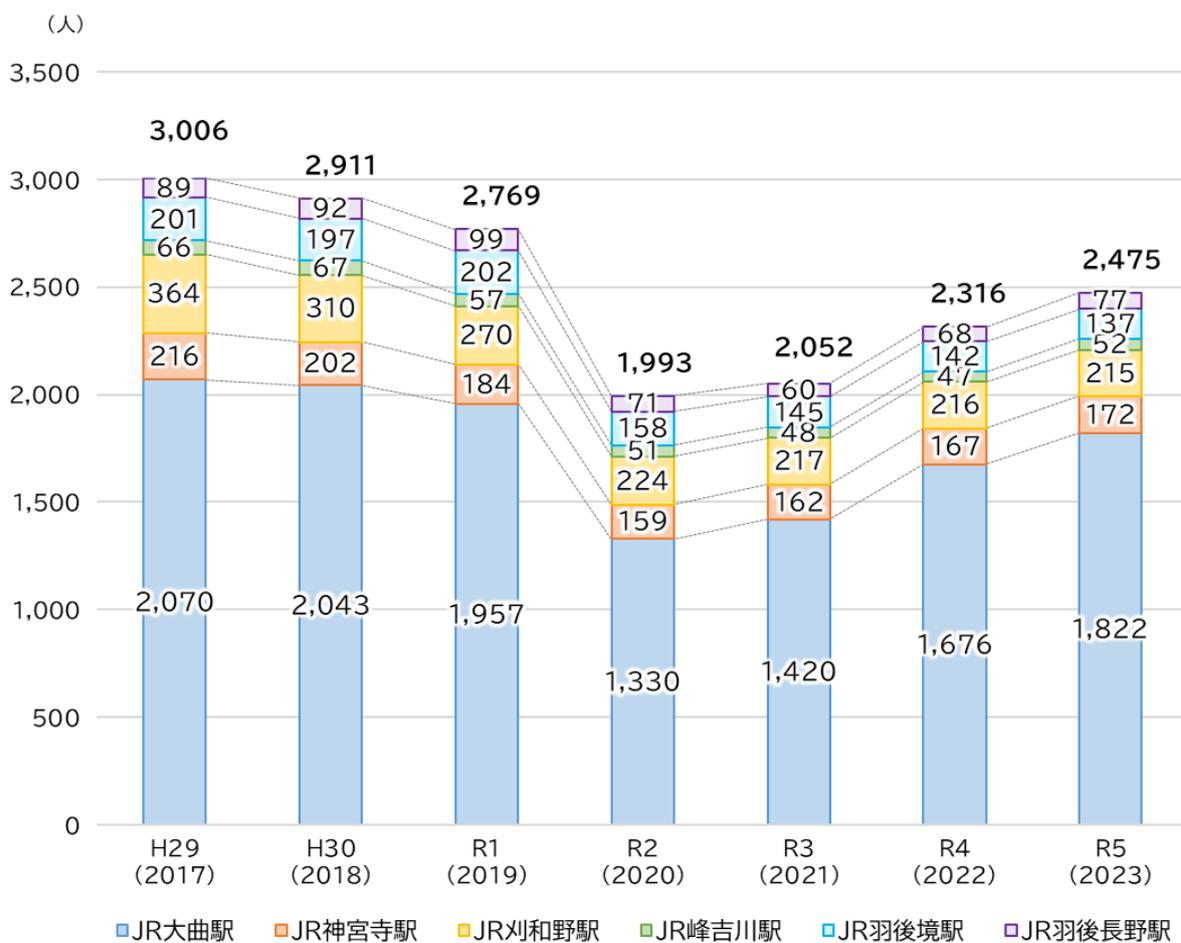
交通機関	始点(終点)	主な途中駅	終点(起点)
①秋田新幹線	秋田駅	大曲駅—角館駅—田沢湖駅—盛岡駅 (以降は東北新幹線と供用)	東京駅
②田沢湖線	大曲駅	北大曲駅—羽後四ツ屋駅—鍵見内駅—羽後長野駅—鶯野駅—角館駅—田沢湖駅—雫石駅	盛岡駅
③奥羽本線	秋田駅	羽後境駅—峰吉川駅—刈和野駅—神宮寺駅—大曲駅—飯詰駅—後三年駅—横手駅—湯沢駅	新庄駅

※当市に位置する駅は太字

■鉄道網図



■各駅における利用者数の推移



出典:JR 東日本

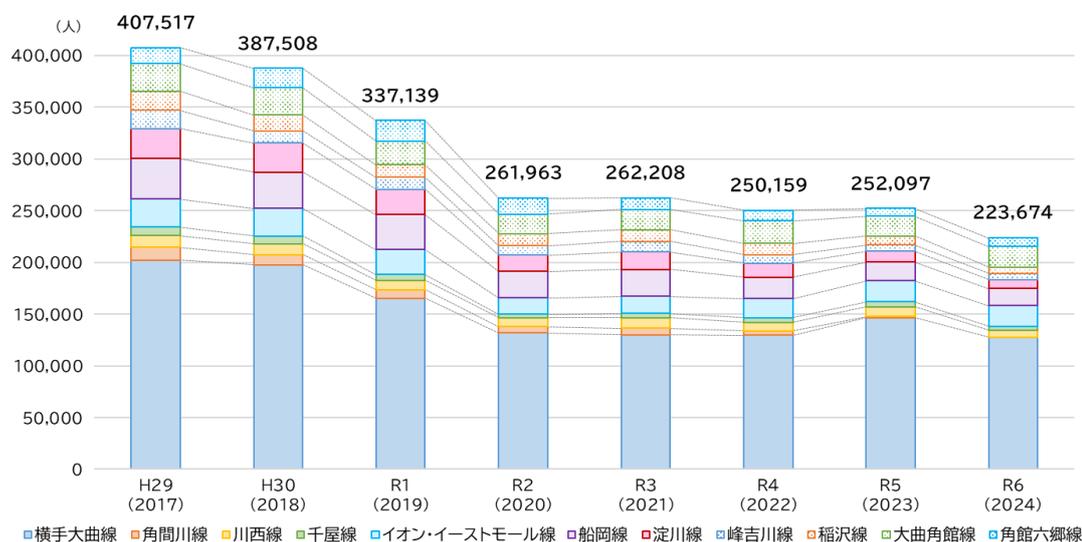
(2) 路線バス

路線バスについては、他市町との移動を確保するため、羽後交通株式会社が10路線を運行しており、このうち4路線はスクールバスを兼務しています。これらの路線のうち、沿線市町がそれぞれ設置している地域公共交通活性化協議会において必要性が認められた路線については、国・県の補助制度を活用しつつ、沿線市町がバス事業者の赤字分を分担して負担しています。運行状況については、路線によって多少の差はあるものの、羽後交通株式会社が運営する路線では、おおむね2～3時間に1本程度の運行となっています。

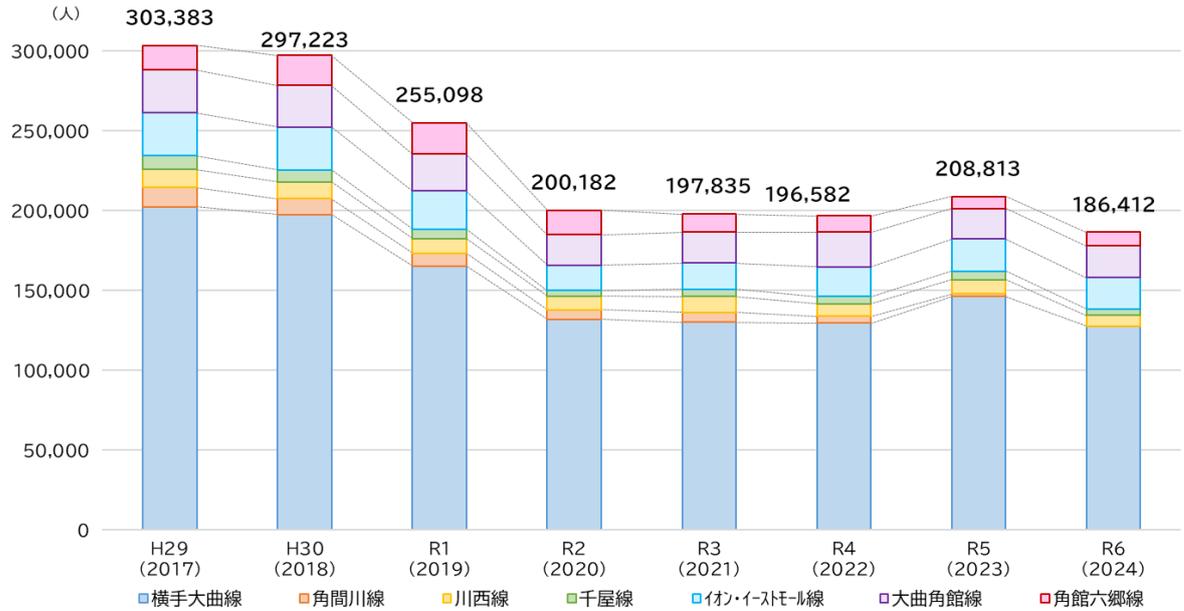
年間輸送人員は、平成29年度には407,517人(11路線・協和地域のスクールバス対応路線を含む)でしたが、令和6年度には223,674人となっています。この間、令和5年度に1路線が廃止されたほか、各路線で減便が行われてきております。

運行区域	路線名	始点(終点)	終点(起点)	備考
市内外	①横手大曲線(2系統)	平鹿総合病院(横手市)	大曲 BT	・生活バス路線維持費補助金の該当路線
	②角館・六郷線(2系統)	大曲 BT	中央公園(美郷町)	
	③川西線	大曲 BT	大森病院前(横手市)	
	④大曲・角館線(2系統)	角館営業所(仙北市)	大曲 BT	
	⑤千屋線	大曲 BT	川口	
	⑥稲沢線	境案内所	角館営業所(仙北市)	・生活バス路線維持費補助金の該当路線 ・協和地域の生活バス兼スクールバス ・教育委員会が運行費の一部を補助
市内のみ	⑦船岡線	境案内所	協和スキー場	・協和地域の生活バス兼スクールバス ・教育委員会が運行費の一部を補助。
	⑧淀川線	境案内所	福部羅	
	⑨峰吉川線	境案内所	湯の沢下	
	⑩イオン・イーストモール線	大曲 BT	イオンモール大曲	

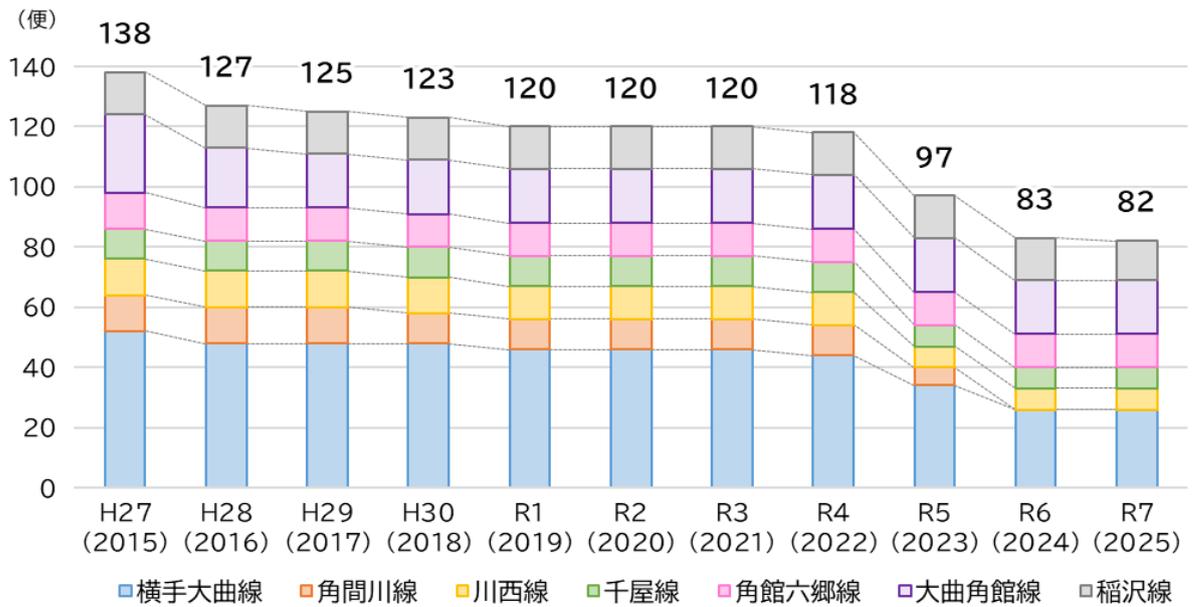
■ 路線ごとの利用者数の推移(協和地域スクールバスを含む)



■路線ごとの利用者数の推移（協和地域生活バス兼スクールバスを含まない）



■路線ごとの便数の推移（往復ではない片道運行回数）



■路線図(協和地域生活バス兼スクールバスを含む)



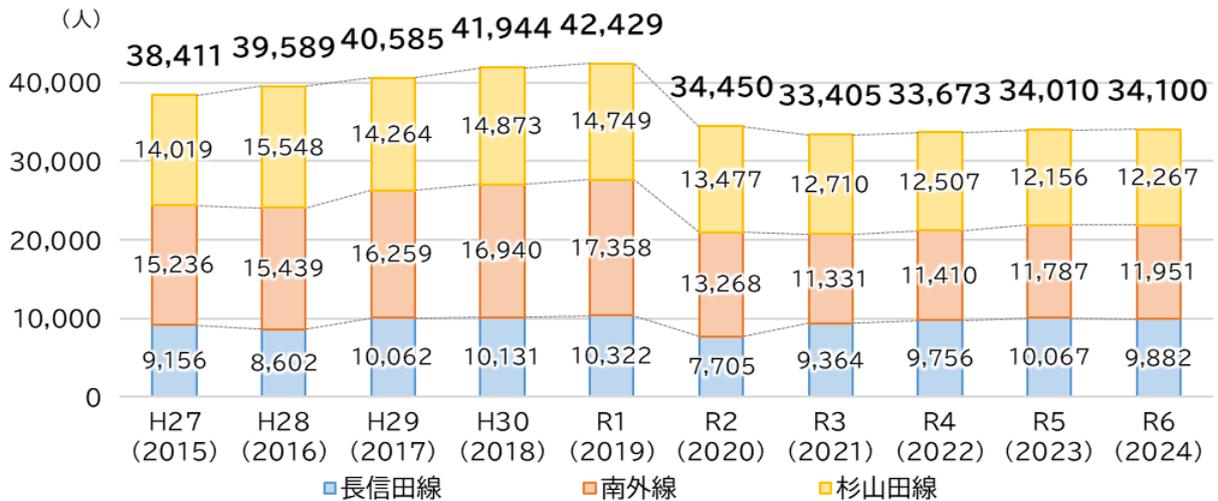
(3) コミュニティバス

コミュニティバスについては、仙北地域・太田地域と大曲地域を結ぶ長信田線、神岡地域・西仙北地域・協和地域（協和地域は一部）と大曲地域を結ぶ杉山田線、ならびに神岡地域・南外地域と大曲地域を結ぶ南外線を運行しています。これらの路線は、平成27年度から市が運行主体となり、羽後交通株式会社と共同で運行するコミュニティバスとして運行しています。

運行状況については、路線によって多少の差はあるものの、おおむね2～3時間に1本程度の運行となっています。

年間輸送人員は、市が運営主体となった平成27年度には38,411人であり、令和元年度までは42,429人と増加傾向にありました。しかし、令和2年度に減少に転じて以降、近年はおおむね3万4千人程度で推移しています。

■コミュニティバス路線ごとの利用者数の推移



■コミュニティバス路線図



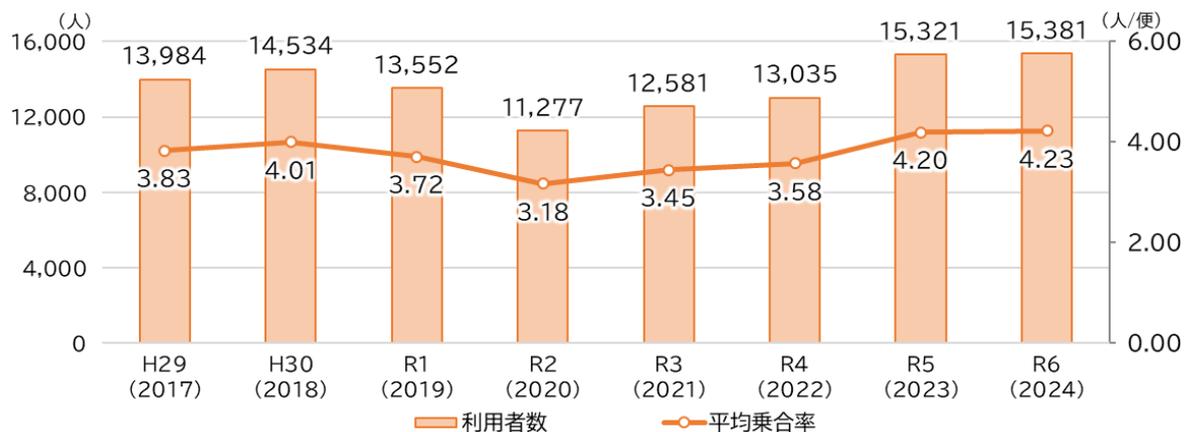
(4) 循環バス

循環バスについては、平成13年度から、旧大曲市において中心市街地のにぎわい創出を目的とした「100円バス」として運行してきました。その後、平成20年度には運賃を200円に改定しています。

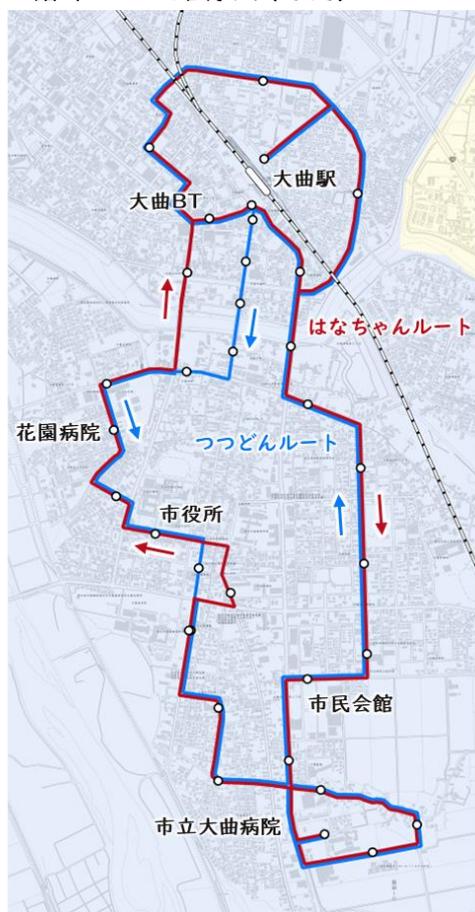
さらに、平成26年度には、同一方向のみで10便を運行していた体制から、順回り便および逆回り便をそれぞれ5便ずつ運行する双方向運行へと変更しています。

年間輸送人員は、平成29年度が13,984人であり、令和2年度に一時的に減少したものの、その後は増加傾向に転じ、令和6年度には15,381人となっています。

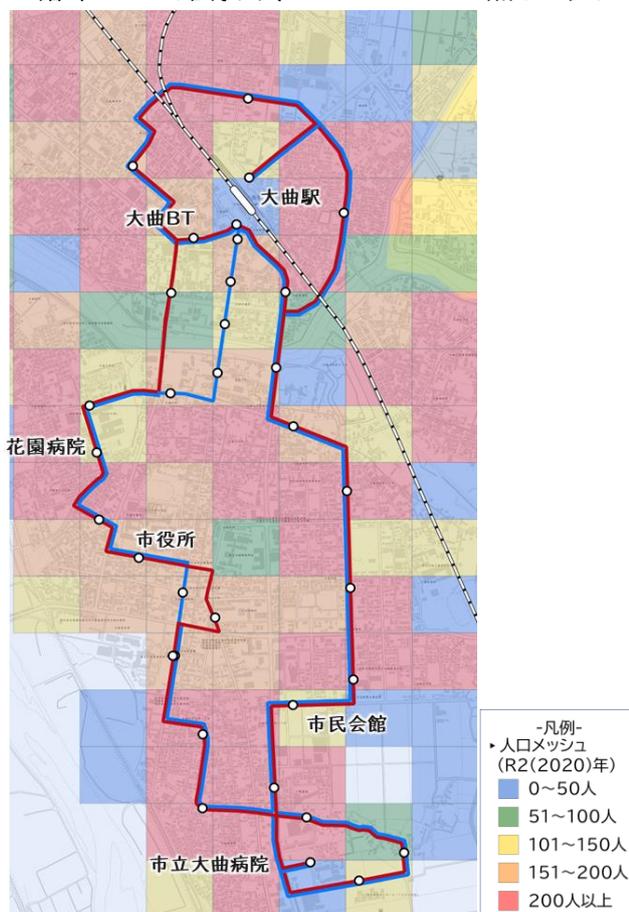
■循環バスの利用者数の推移



■循環バスの路線図(方向)



■循環バスの路線図(人口メッシュとの照らし合わせ)



(5) 乗合タクシー

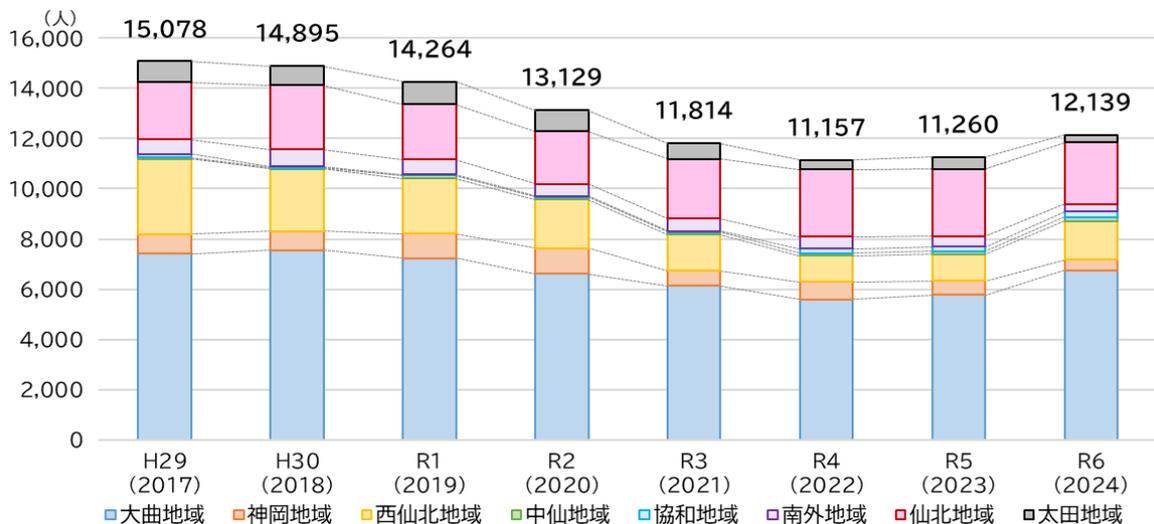
乗合タクシーは、平成16年度から路線バスの廃止に伴う代替交通や交通空白地域の解消を目的として、決められた時間に予約制により運行されています。平成30年度からの地域公共交通の再構築において位置付けられた乗合タクシーのドアツードア運行については、羽後交通株式会社の路線バスと競合しない神岡地域、西仙北地域および南外地域を対象に、令和2年10月から実証運行を実施しています。これらを含め、市内では地域の実情に応じた乗合タクシーを運行しており、現在は30路線を運行しています。

利用状況については、平成29年度には15,078人でしたが、令和6年度には12,139人となっており、全体としては減少傾向にあります。

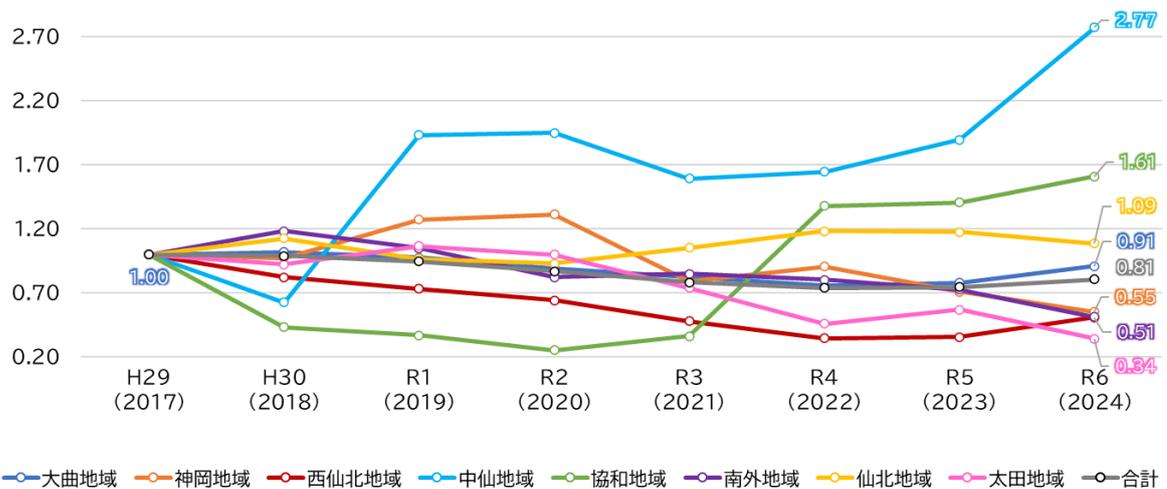
一方、平成29年度を1とした場合の各地域の利用状況を見ると、中仙地域では約2.7倍に増加しているほか、協和地域および仙北地域でも増加傾向が見られます。これらの地域における増加要因としては、新規利用者の増加というよりも、同一利用者による年間利用回数の増加が挙げられます。

さらに、大曲地域については、令和5年9月末日をもって廃止された路線バス角間川線の代替交通として、同年10月から運行を開始しており、利用者数は増加傾向にあります。

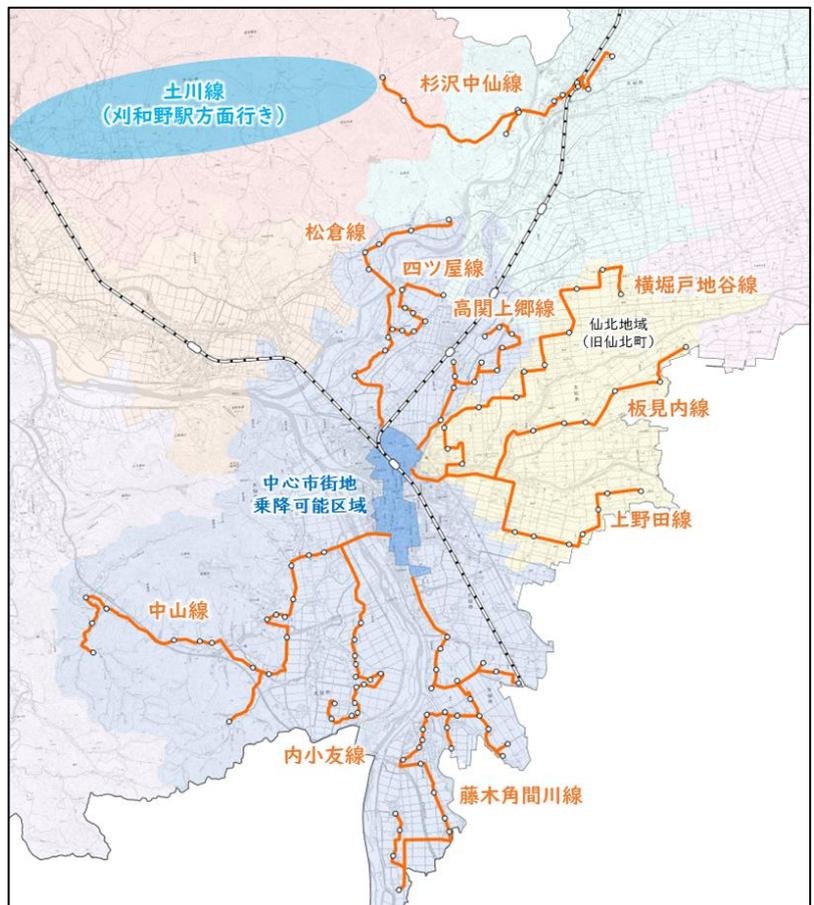
■乗合タクシーの利用者数の推移



■乗合タクシーの利用者数の推移(平成29年の人口を1とした場合の指数)



■乗合タクシー路線図

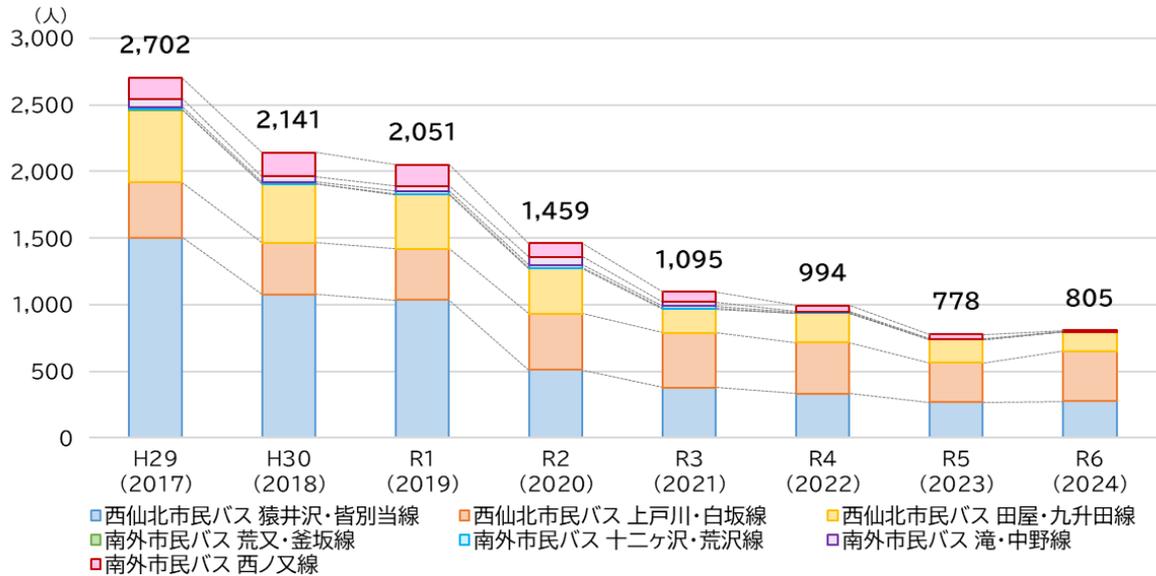


(6) 市民バス

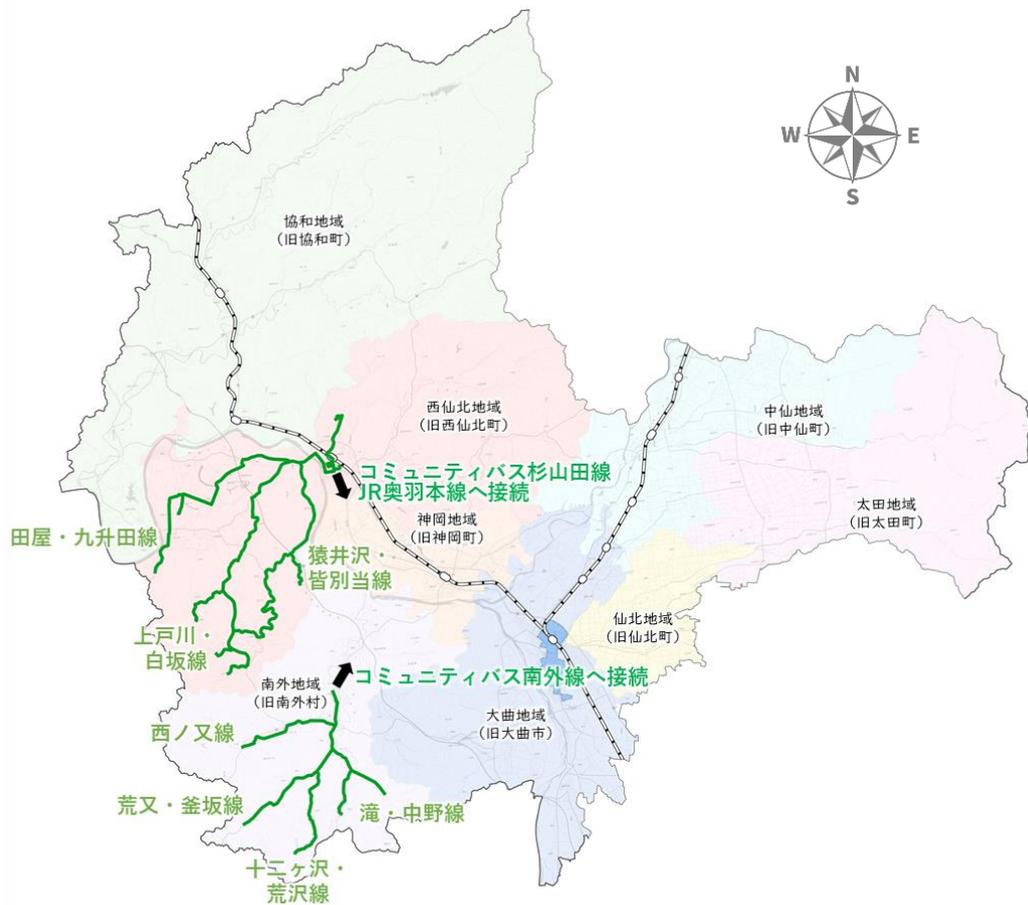
市民バスについては、これまで市が無料で運行していた西仙北地域の患者輸送バスおよび南外地域の市民バスについて、平成24年度に市が有償で輸送できる登録免許を取得しました。これにより、運行回数の見直しなどサービスの向上を図った上で、有償運行へ移行しています。

運行形態は、平日週2日から5日の運行とし、予約があった便のみ運行する方式となっています。

■市民バスの利用者数の推移



■市民バスの路線図

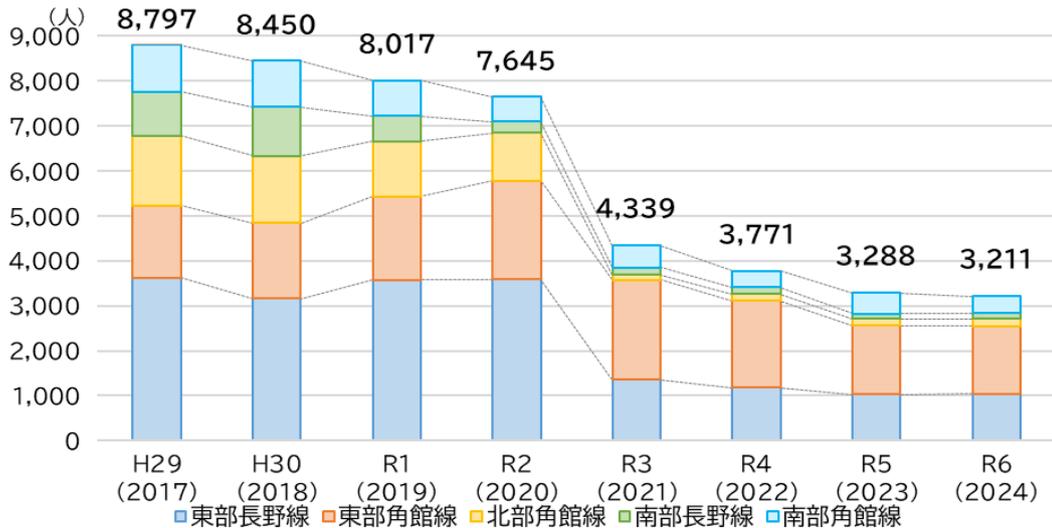


(7) 乗合自動車利用助成事業

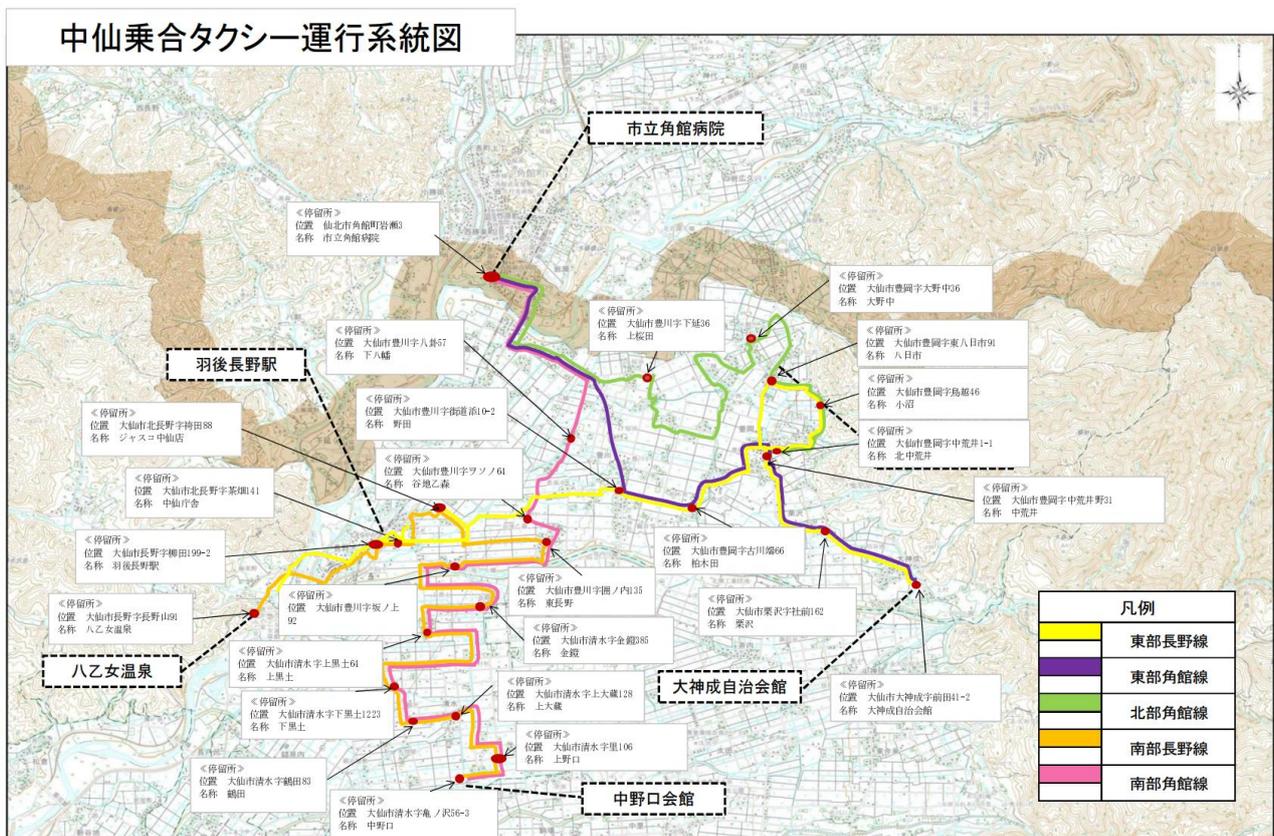
乗合自動車利用助成については、中仙地域において、タクシー会社がバス路線の廃止に伴う代替交通として独自に運行する乗合自動車に対し、その利用者負担の一部を市が助成するもので、平成12年度から実施しています。

中仙地域では、隣接する仙北市に所在する医療機関への通院や買い物のニーズがあることから、自宅周辺から地域拠点であるJR羽後長野駅および仙北市の医療機関を目的地として、通年で平日週2日から5日運行しています。運行本数は、1日あたり2便から5便となっています。

■乗合自動車の利用者数の推移



■乗合自動車の路線図

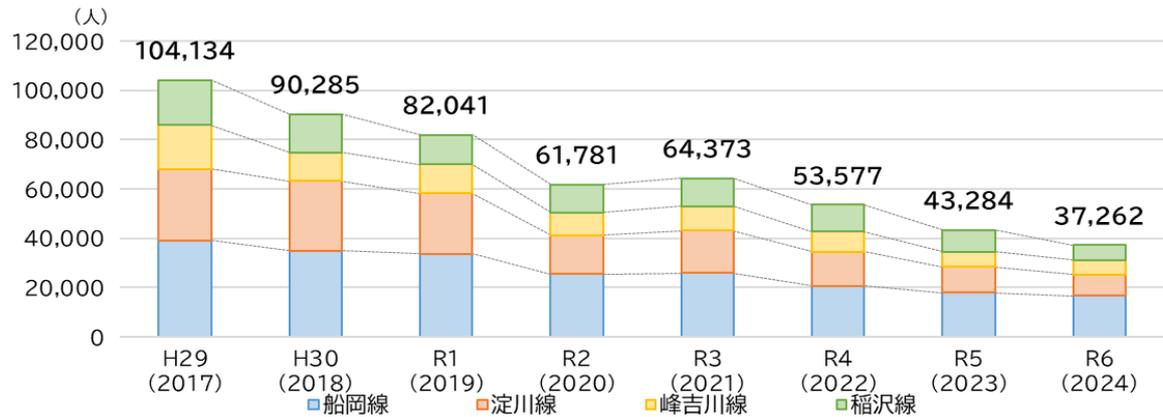


(8) 協和地域生活バス兼スクールバス運送事業

生活バス兼スクールバスについては、協和地域における小中学校の統合に伴い、児童生徒の通学手段の確保を目的として、羽後交通株式会社へ運行を委託しています。本路線は、スクールバスとしての役割を担うとともに、一般の方にとっても日常生活の移動手段として利用できるバスとなっています。

利用状況については、平成29年度には104,134人でしたが、令和6年度には37,262人となり、約35%まで減少しています。

■生活バス兼スクールバスの利用者数の推移



■生活バス兼スクールバスの路線図



(9) スクールバス・スクールタクシー

スクールバスについては、西仙北地域および中仙地域では民間のバス会社などへ運行を委託しており、神岡地域および南外地域では市の公用バスにより運行しています。

また、大曲地域、神岡地域および中仙地域においては、タクシー会社へ送迎業務を委託し、スクールタクシーとして運行しています。

(10) 住民共助交通

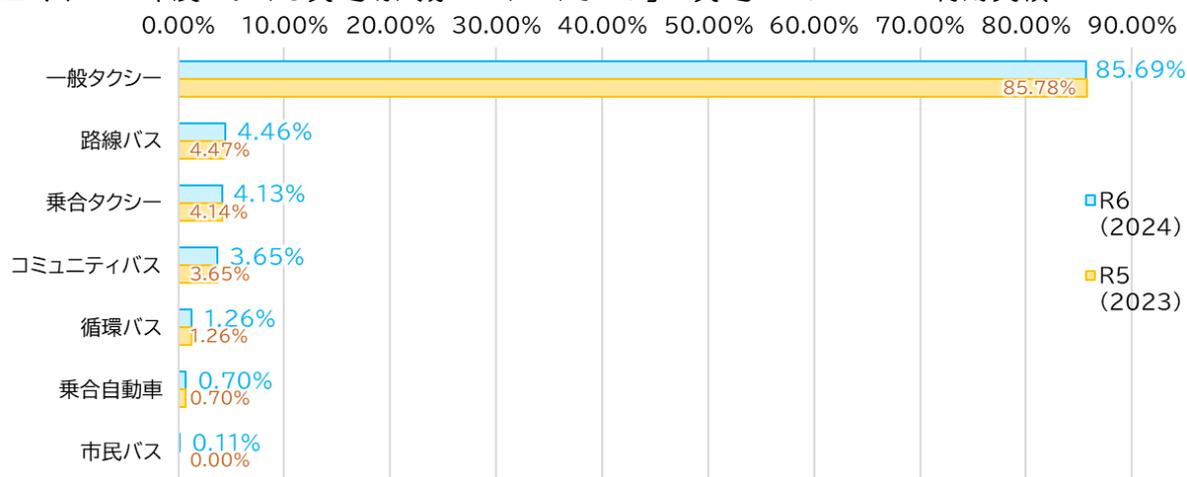
南外地域に所在するNPO法人南外さいかい市では、外小友地区の住民を市中心部の医療機関などへ送迎する取り組みを実施しています。市では、この取り組みに対し、住民共助交通支援事業補助金により、運行に係る経費の一部を支援しています。

(11) 交通助成券「のりのりきっぷ」

交通助成券「のりのりきっぷ」は、市内在住の75歳以上の方、または運転免許証を返納された方を対象に、年間5,000円分（両方に該当する方は10,000円分）を交付する事業です。本助成券は、市内を運行する鉄道を除くすべての交通システムで利用できます。助成券は1枚100円の額面券となっており、1乗車あたりの利用枚数に制限を設けていないため、利用者の任意により利用額を決めることができます。

利用状況については、一般タクシーでの利用が約85%を占めています。これに次いで路線バス、乗合タクシーでの利用が見られますが、それぞれの利用率は約4%程度にとどまっており、利用の多くが一般タクシーに集中しています。

■ 令和5・6年度における交通助成券「のりのりきっぷ」の交通システムごとの利用実績



2 本市の地域公共交通の一覧

羽後交通株式会社が運行している路線を除き、本市が運行している地域公共交通については、以下の通りです。

令和7年4月1日現在

地域	交通システム	運行形態	利用者負担	運行日	便数	路線	R6補助金	始点	終点	運行事業者	距離	
大曲	循環バス	路線定期運行	200円 (回数券有り)	通年 毎日	1日5便	つつどんルート	国	大曲BT	大曲BT	羽後交通	13.4km	
					1日5便	はなちゃんルート	国				13.2km	
	乗合タクシー	区域運行 (デマンド型)	500円	通年 平日	往2便 復4便	内小友線	市単独	山王堂	大曲市街地	サンタクシー	8.3km	
						四ツ屋線	市単独	新屋敷			よつやタクシー	7.0km
						松倉線	市単独	鷹ノ巣			よつやタクシー	11.9km
						高閑上郷線	市単独	川崎			よつやタクシー	8.3km
藤木角間川線	国	木内	おやしきタクシー	27.1km								
往5便 復5便	中山線	市単独	小出沢	仙北タクシー	17.4km							
神岡	乗合タクシー	区域運行 (デマンド・ ドアツードア型)	700円	通年 月・水・木曜日	往6便 復6便	宇船線	市単独	自宅周辺	神岡支所付 近中心地	仙北タクシー	—	
						八石線					—	
						大野線					—	
						関金線					—	
西仙北	コミュニティバス	路線定期運行	200円～ 700円 (回数券有り)	通年 毎日	往5便 復5便 (土日祝 各4便)	杉山田線	県	福部羅	大曲BT	羽後交通	30.3km	
	市民バス	路線運行 (市町村有償運送) (デマンド型)	200円 (回数券有り)	通年 月・木曜日	往1便 復2便	田屋・ 九升田線	市単独	田屋	西仙北ぬく 森温泉ユメ リア	大仙市	27.3km	
				通年 火・木曜日		猿井沢・ 皆別当線	市単独	猿井沢			26.0km	
				通年 水・金曜日		上戸川・ 白坂線	県	上戸川			28.1km	
	乗合タクシー	区域運行 (デマンド・ ドアツードア型)	700円	通年 平日	往4便 復4便	強首線	県	自宅周辺	刈和野駅周 辺中心地/ 西仙北ぬく 森温泉ユメ リア	新昭和タクシー 刈和野営業所	—	
						土川線	県				—	
心像線						県	—					
中仙	中仙乗合自動車 利用助成	路線定期運行 (定時定路線) (一部デマンド型)	300円	通年 月～金 (一部予約 制)	往1便 復2便	東部長野線	市単独	大神成自治 会館	八乙女温泉 さくら荘	中仙タクシー	14.1km	
				通年 月～金 (一部予約 制)	往3便 復2便	東部角館線		大神成自治 会館	仙北市立 角館病院		12.5km	
				通年 月～金	往2便 復2便	北部角館線		北中荒井	仙北市立 角館病院		12.4km	
				通年 月・水・金	往1便 復1便	南部長野線		中野口会館	八乙女温泉 さくら荘		17.7km	
				通年 月・金 (1回目の帰りのみ月～金)	往1便 復2便	南部角館線		中野口会館	仙北市立 角館病院		16.8km	
	乗合タクシー	区域運行 (デマンド型)	500円	通年 平日	往4便 復4便	杉沢中仙線	国	杉沢	イオン 中仙店	9.5km		
協和	生活バス兼 スクールバス	路線定期運行	(最短) 200円	通学用は土、 日、祝日、休 校日は運休	往4便 復4便	稲沢線	市(生 活バス・ スクー ルバス)	角館営業所	境案内所	羽後交通	33.6km	
						峰吉川線	市 (スクー ルバス)	湯の沢下/ 高寺	境案内所		23.4km	
						船岡線	市 (スクー ルバス)	協和スキー 場	協和小学校		16.6km	
	渡川線	福部羅	境案内所	22.2km								
乗合タクシー	区域運行 (デマンド型)	500円	通年 平日	往4便 復4便	船沢線	市単独	羽後境駅	和田駅	新昭和タクシー 刈和野営業所	11.3km		
南外	コミュニティバス	路線定期運行	200円～ 600円 (回数券有り)	通年 毎日	往6便 復6便 (土日祝 各4便)	南外線	県	岩倉温泉	大曲BT	羽後交通	21.6km	
	市民バス	路線運行 (市町村有償運送) (デマンド型)	200円 (回数券有り)	通年 月～金曜日	往1～2便 復1～2便	西ノ又線	市単独	滝ノ沢橋	落合	大仙市	7.1km	
				通年 木・金曜日	往1便 復2便	荒又釜坂線		荒又集会所 前			10.3km	
				通年 火・水曜日	往1便 復2便	十二ヶ沢・ 荒沢線		十二ヶ沢			10.7km	
				通年 月・火・水・木 曜日	往1便 復2便	滝・中野線		田尻			12.1km	
	乗合タクシー	区域運行 (デマンド・ ドアツードア型)	700円	通年 月・火・金曜 日	往4便 復4便	西板戸線 (神岡支所行き)	県	自宅周辺	神岡支所 付近中心地	仙北タクシー	—	
西板戸線 (南外支所行き)						市単独	南外支所 付近中心地		—			
赤平後野線 (神岡支所行き)						市単独	神岡支所 付近中心地		—			
赤平後野線 (南外支所行き)						市単独	南外支所 付近中心地		—			

地域	交通システム	運行形態	利用者負担	運行日	便数	路線	R6補助金	始点	終点	運行事業者	距離
仙北	乗合タクシー	区域運行 (デマンド型)	500円	通年 平日	往3便 復4便	板見内線	市単独	寺村	大曲市街地	大曲タクシー	9.8km
					往3便 復3便	上野田線	市単独	上野田			9.1km
					往3便 復3便	横堀戸地谷線	市単独	団子町			13.0km
太田	コミュニティバス	路線定期運行	200円～ 700円 (回数券 有り)	通年 毎日	往6便 復6便 (土日祝 各3便)	長信田線	国	奥羽山荘	大曲BT	羽後交通	27.5km
	乗合タクシー	区域運行 (デマンド型)	300円	通年 火・木・土曜 日	往3便 復3便	永代・川口 区域	県	永代・川口 区域	太田支所付 近中心地/ 中里温泉	大曲タクシー	—
				通年 月・水・金曜 日		太田・今泉 区域	県	太田・今泉 区域			—
				通年 月・水・金曜 日		太田・小神成 区域	市単独	太田・小神 成区域			—
				通年 火・木・土曜 日		齊内区域	県	齊内区域			—
				通年 火・木・土曜 日		横沢・三本扇 区域	市単独	横沢・三本 扇区域			—
				通年 月・水・金曜 日		中里・駒場 区域	市単独	中里・駒場 区域			—
				通年 月・水・金曜 日		国見若泉 区域	市単独	国見若泉 区域			—
	通年 火・木・土曜 日	国見扇畑 区域	県	国見扇畑 区域	—						
					往2便 復2便	国見扇畑 区域	県	国見扇畑 区域		中仙タクシー	—

3 収支状況

(1) 財政負担額

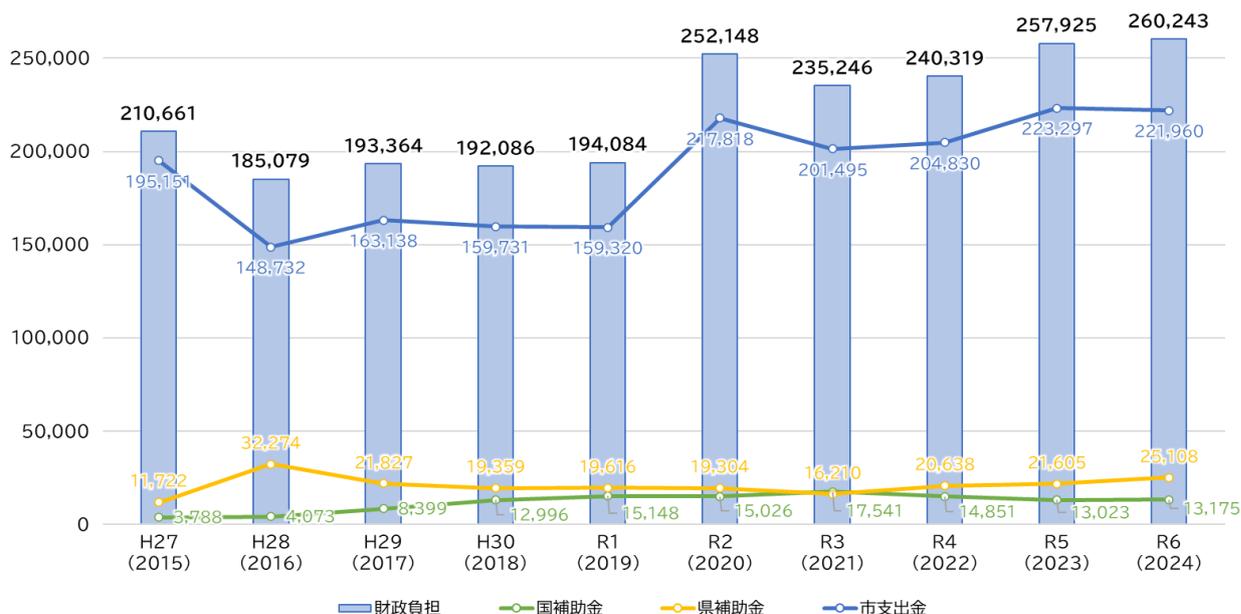
本市の地域公共交通については、近年、約2億5千万円の財政負担により運行を支えています。

その内訳を見ると、交付要綱などに定められた基準を満たすことが補助要件となる国および県の補助金については、近年、ほぼ同水準で推移しています。

このような状況の中、国および県補助金の対象とならない路線などについては、市の単独予算により運行を賄っているのが現状です。

■ 財政負担額の推移

(千円)



■ 本市が運行している地域公共交通の財政負担額の推移

(千円)

	H27 (2015)	H28 (2016)	H29 (2017)	H30 (2018)	R1 (2019)	R2 (2020)	R3 (2021)	R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)
コミュニティバス長信田線	12,494	13,002	12,519	7,563	7,399	7,718	7,229	10,243	14,415	14,633
コミュニティバス杉山田線	16,338	14,032	16,176	16,379	16,912	17,267	16,880	19,660	23,220	23,501
コミュニティバス南外線	14,565	15,610	15,622	15,898	16,353	17,167	17,458	15,013	17,742	17,957
循環バス	10,181	8,173	9,230	9,429	10,165	11,007	10,497	9,793	12,785	13,162
大曲地域乗合タクシー	8,183	8,557	9,434	10,062	8,644	9,566	9,656	9,412	10,645	13,536
神岡地域乗合タクシー	1,241	1,279	1,203	1,191	1,563	1,244	559	615	542	445
西仙北地域乗合タクシー	4,829	4,854	4,691	4,087	3,582	2,920	2,000	1,567	1,655	2,813
西仙北地域市民バス	1,416	1,697	2,100	1,941	1,813	2,475	2,759	2,239	1,430	1,711
中仙地域乗合タクシー	147	248	24	49	73	141	38	52	55	179
中仙地域乗合自動車	4,193	3,860	3,932	3,813	3,433	3,219	2,169	2,232	2,302	2,248
協和地域乗合タクシー	414	454	283	122	107	76	114	416	427	533
南外地域乗合タクシー	1,232	1,082	1,011	1,183	1,082	661	594	521	649	503
南外地域市民バス	350	342	370	247	263	236	610	265	283	736
仙北地域乗合タクシー	3,106	3,336	3,147	3,618	3,131	3,112	3,419	3,858	3,849	4,116
太田地域乗合タクシー	1,162	789	660	617	817	1,014	933	559	711	510

■交通システムの運行に係る財政投入額

(人、円)

システム名	利用者数		市負担額		財政投入額 (一人あたり)	
	R1	R6	R1	R6	R1	R6
路線バス (稲沢線市単独補助除く)	231,119	166,607	27,652,000	33,274,000	120	200
コミュニティバス	42,429	34,100	29,672,134	40,252,843	699	1,180
循環バス	13,552	15,381	10,037,828	10,037,749	741	653
乗合タクシー	14,264	12,139	17,372,520	22,171,100	1,218	1,826
市民バス	2,051	805	921,336	2,206,760	449	2,741
中仙乗合自動車	8,017	3,211	3,432,500	2,247,700	428	700
生活バス兼スクールバス (稲沢線市単独補助含む)	82,041	37,262	68,756,400	83,411,357	838	2,239
合計	393,473	269,505	157,844,718	193,601,509	401	718

4 地域公共交通機関同士の乗り継ぎ状況

本市では、多様な交通システムが運行されており、各交通システムが拠点などで相互に接続することで、市内中心部への移動が可能となっています。交通システムごとの接続性については、地域ごとに整理しています。

接続率を見ると、令和2年には往路で約45%、復路で約50%となっていたのですが、令和7年度には、それぞれ約15%、約13%上昇しています。

■ 乗り継ぎ状況の一覧

R2					
地域	交通システム 上段：生活拠点↔地域拠点 下段：地域拠点↔中核拠点	往路		復路	
		全便数	乗り継ぎ 可能便数	全便数	乗り継ぎ 可能便数
神岡	乗合タクシー	8	6	8	8
	コミュニティバス、JR				
西仙北	乗合タクシー、市民バス	20	12	20	11
	コミュニティバス、JR				
中仙	乗合自動車、乗合タクシー	12	3	15	5
	路線バス、JR				
協和	生活バス兼スクールバス、 乗合タクシー	38	15	37	18
	JR、コミュニティバス				
協和 (秋田方面)	生活バス兼スクールバス、 乗合タクシー	33	18	37	18
	JR				
南外	乗合タクシー、市民バス	23	9	31	18
	コミュニティバス、JR				
太田	乗合タクシー	10	2	10	1
	コミュニティバス				
合計		144	65	158	79
割合		—	45.1%	—	50.0%

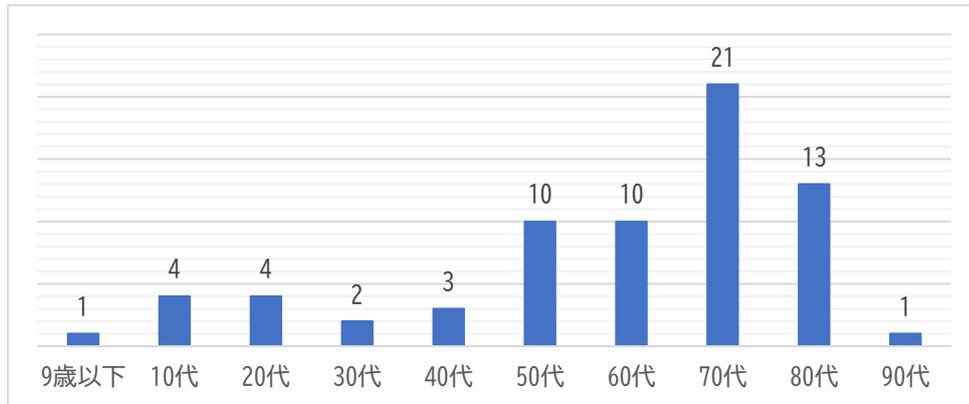
R7					
地域	交通システム 上段：生活拠点↔地域拠点 下段：地域拠点↔中核拠点	往路		復路	
		全便数	乗り継ぎ 可能便数	全便数	乗り継ぎ 可能便数
神岡	乗合タクシー	12	10	12	10
	コミュニティバス、JR				
西仙北	乗合タクシー、市民バス	20	12	21	12
	コミュニティバス、JR				
中仙	乗合自動車、乗合タクシー	12	6	13	7
	路線バス、JR				
協和	生活バス兼スクールバス、 乗合タクシー	36	20	32	15
	JR、コミュニティバス				
協和 (秋田方面)	生活バス兼スクールバス、 乗合タクシー	26	13	27	15
	JR				
南外	乗合タクシー、市民バス	29	23	45	40
	コミュニティバス、JR				
太田	乗合タクシー	10	3	10	2
	コミュニティバス				
合計		145	87	160	101
割合		—	60.0%	—	63.1%

※乗り継ぎ可能な便は、概ね30分以内の待ち時間であると定義

[調査結果の概要]

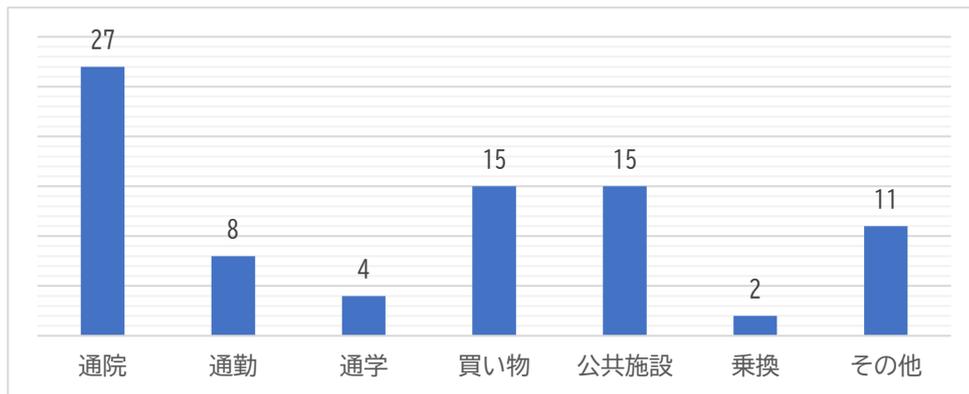
1. 年代

年代は、「70代」が21件と最も多く、次いで「80代」が13件となっており、高齢者の利用が多くなっています。



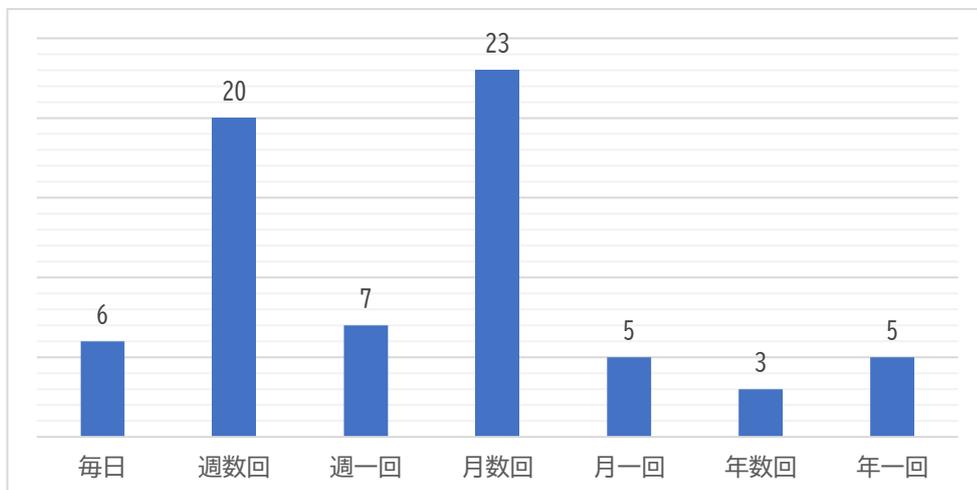
2. 利用目的(複数回答)

利用目的は、「通院」が27件と最も多く、次いで「買い物」、「公共施設」が15件ずつとなっています。



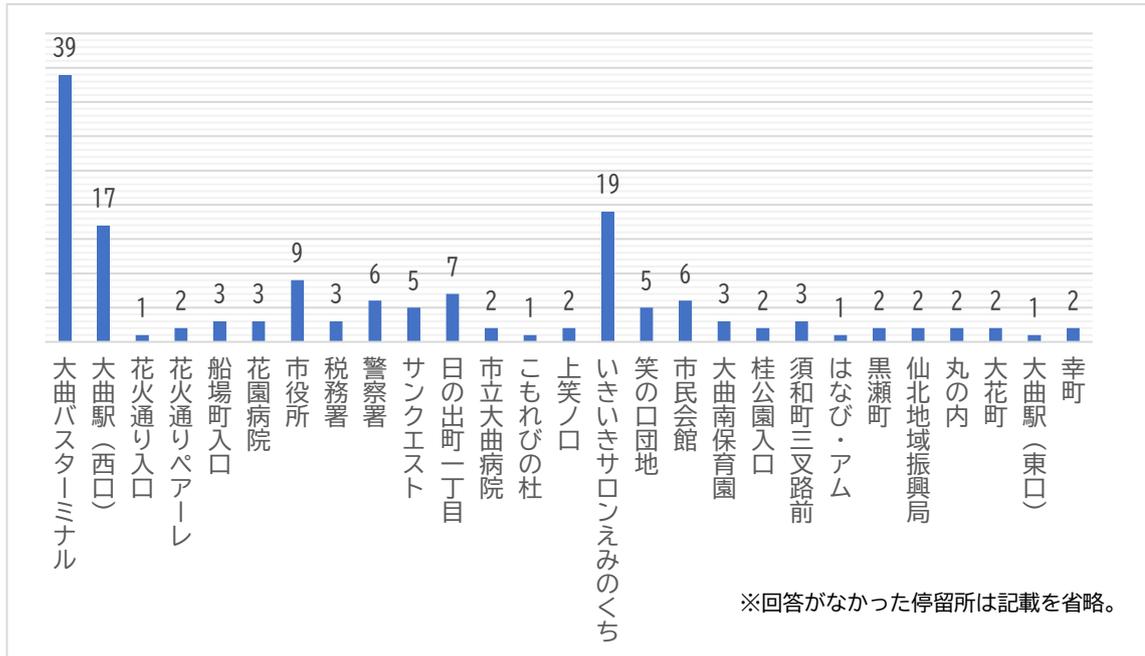
3. 利用頻度

利用頻度は、「月数回」が23件と最も多く、次いで「週数回」が20件となっています。



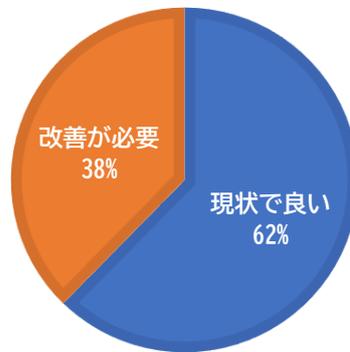
4. 主に利用する停留所

主に利用する停留所は、「大曲バスターミナル」が39件と最も多く、次いで「いきいきサロンえみのくち」が19件となっています。



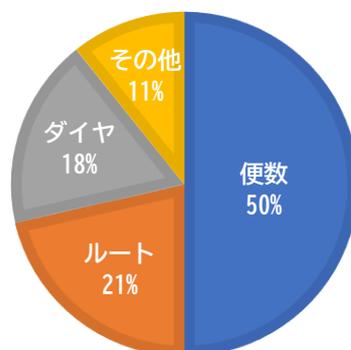
5. 現在の運行内容について

現在の運行内容については、「現状で良い」が62%、「改善が必要」が38%となっています。



6. 改善してほしい内容

問1で「改善が必要」と回答した方に対して、改善してほしい内容を聞き取りした結果が次のとおりとなっており、「便数」が50%と半数を占めています。



○「便数」と回答した方の主な内容

- ▶ 昼の時間帯の便数を増やしてほしい。
- ▶ 1時間に2本運行してほしい。
- ▶ 8時より前の便があるとよい。19時頃まで運行してほしい。

○「ルート」と回答した方の主な内容

- ▶ 戸蒔方面（よねや、イーストモール）まで行けるようにしてほしい。
- ▶ ルートごとに回り方が変わるのがややこしいため、統一してほしい。
- ▶ 福田町にも停留所がほしい。
- ▶ 福見町方面にも行けるようにしてほしい。

○「ダイヤ」と回答した方の主な内容

- ▶ JR奥羽本線への乗り継ぎまでの時間が短い。

○「その他」と回答した方の主な内容

- ▶ SUICAで支払いができるようにしてほしい。
- ▶ バスが遅れているときいつ来るか分かればよい。

7. その他意見

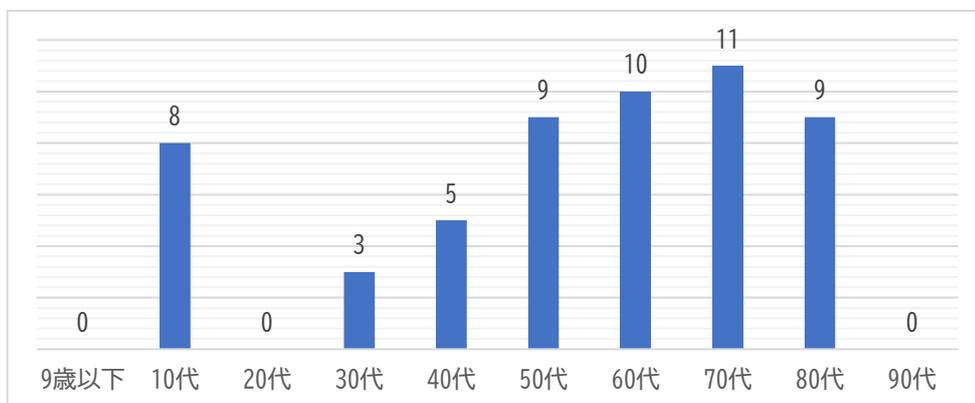
- ▶ 最低限現状の便数は維持してほしい。
- ▶ バス停に屋根があるとところのないところがあり、暑いときや天候が悪い時困る。
- ▶ 料金が安いのが、値上げしなくて大丈夫か。

[調査結果の概要]

① コミュニティバス長信田線

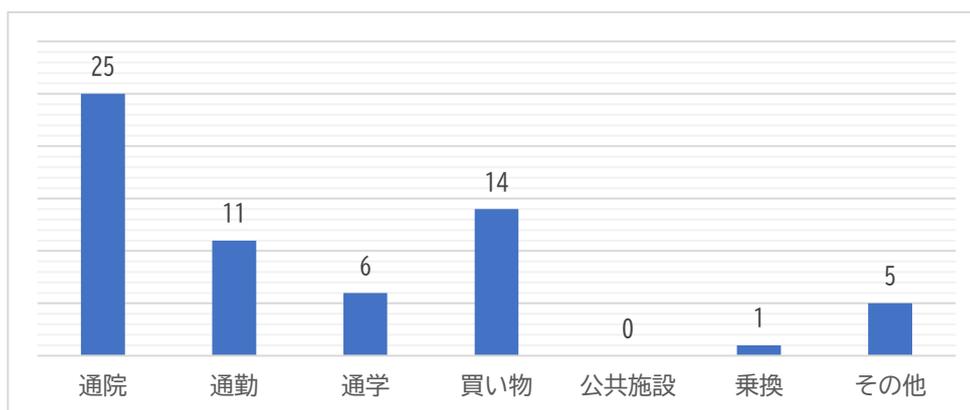
1. 年代

年代は、「70代」が11件と最も多く、次いで「60代」が10件、「80代」、「50代」が9件ずつとなっており、高齢者の利用が多くなっています。また、「10代」が8件となっており、通学としても利用されています。



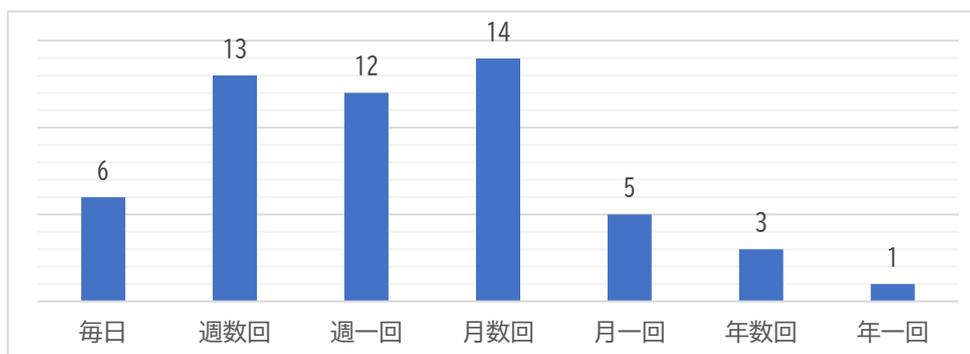
2. 利用目的(複数回答)

利用目的は、「通院」が25件と最も多く、次いで「買い物」が14件となっています。



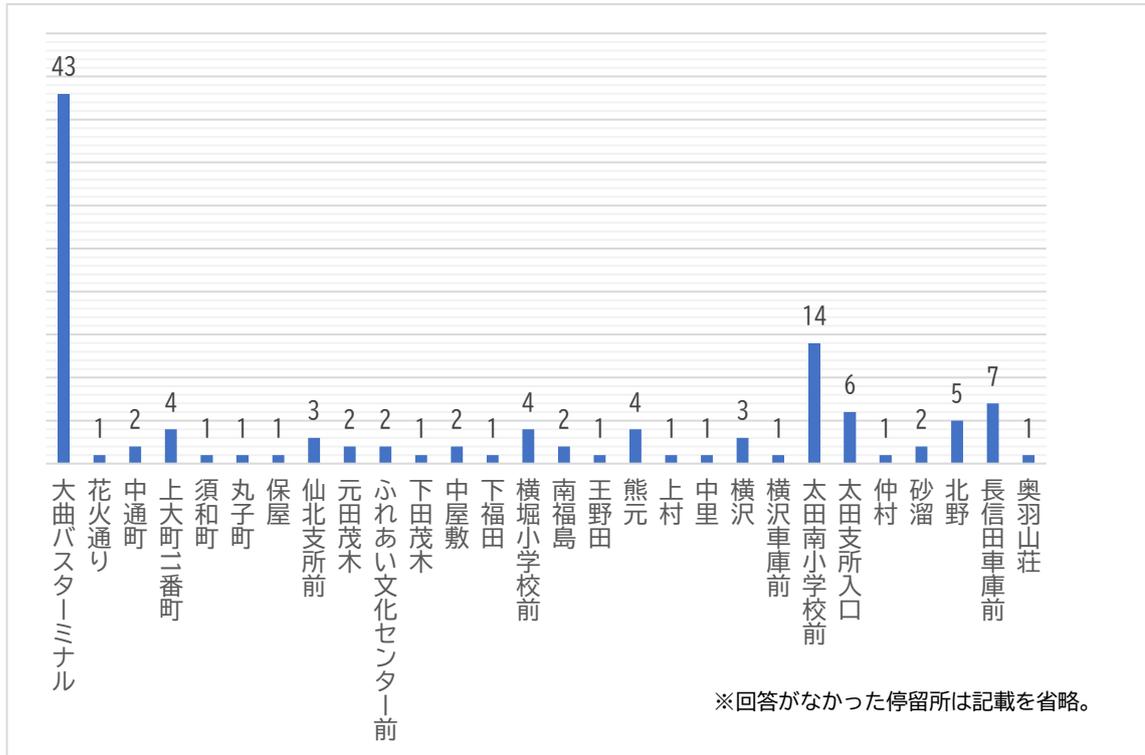
3. 利用頻度

利用頻度は、「月数回」が14件と最も多く、次いで「週数回」が13件となっています。



4. 主に利用する停留所

主に利用する停留所は、「大曲バスターミナル」が43件と最も多く、次いで「太田南小学校前」が14件となっています。



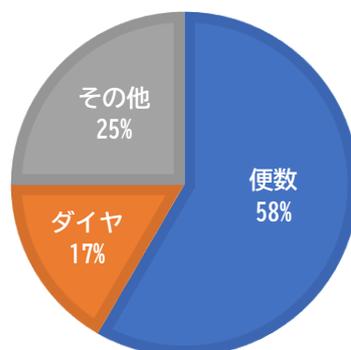
5. 現在の運行内容について

現在の運行内容については、「現状で良い」が77%、「改善が必要」が23%となっています。



6. 改善してほしい内容

現在の運行内容について、「改善が必要」と回答した方に対して、改善してほしい内容を聞き取りした結果が次のとおりとなっており、「便数」と回答した方が半数以上を占めました。



○「便数」と回答した方の主な内容

- ▶本数が少ないため増やしてほしい。
- ▶休日の本数を午前中だけでも良いため、平日と同じ本数にしてほしい。
- ▶休日も平日と同じように運行してほしい。

○「ダイヤ」と回答した方の主な内容

- ▶新幹線との乗り継ぎの時間が合わない。
- ▶イオン・イーストモール線への接続が悪い。

○「その他」と回答した方の主な内容

- ▶バスの階段を登るのが大変。
- ▶停留所で待っていてもバスが停車しないときがある。
- ▶家から停留所まで距離があり不便。

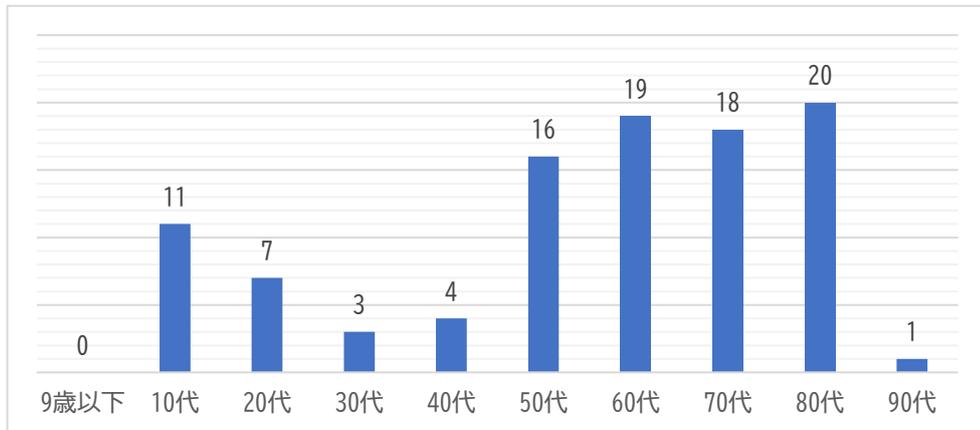
7. その他意見

- ▶便数が増えてほしいが、経費もかかることなので、現状を維持してくればよい。
- ▶廃止にしないでほしい。

② コミュニティバス杉山田線

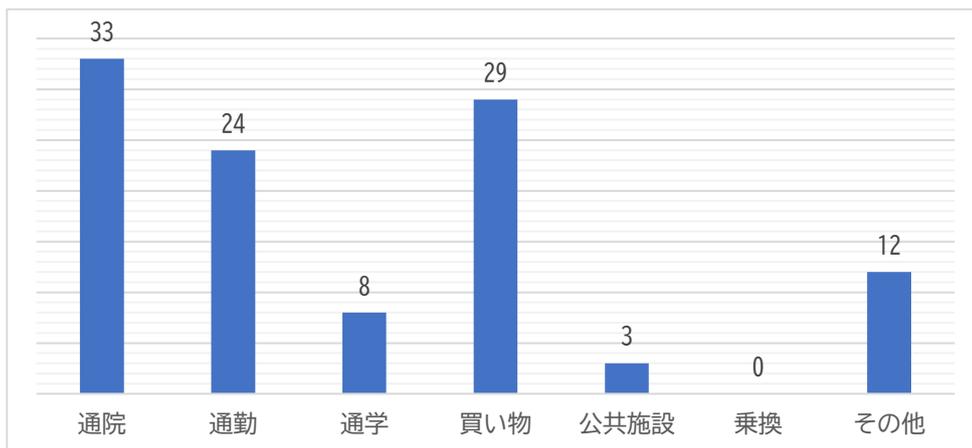
1. 年代

年代は、「80代」が20件と最も多く、次いで「60代」が19件となっており、高齢者の利用が多くなっています。



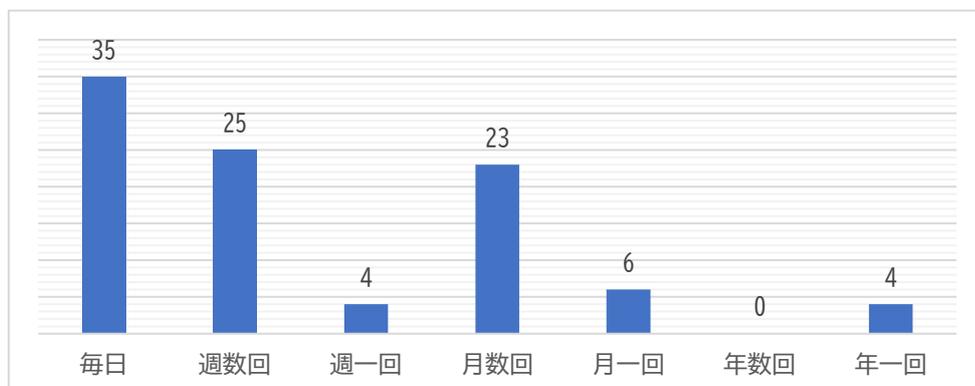
2. 利用目的(複数回答)

主な利用目的は、「通院」が33件と最も多く、次いで「買い物」が29件となっています。



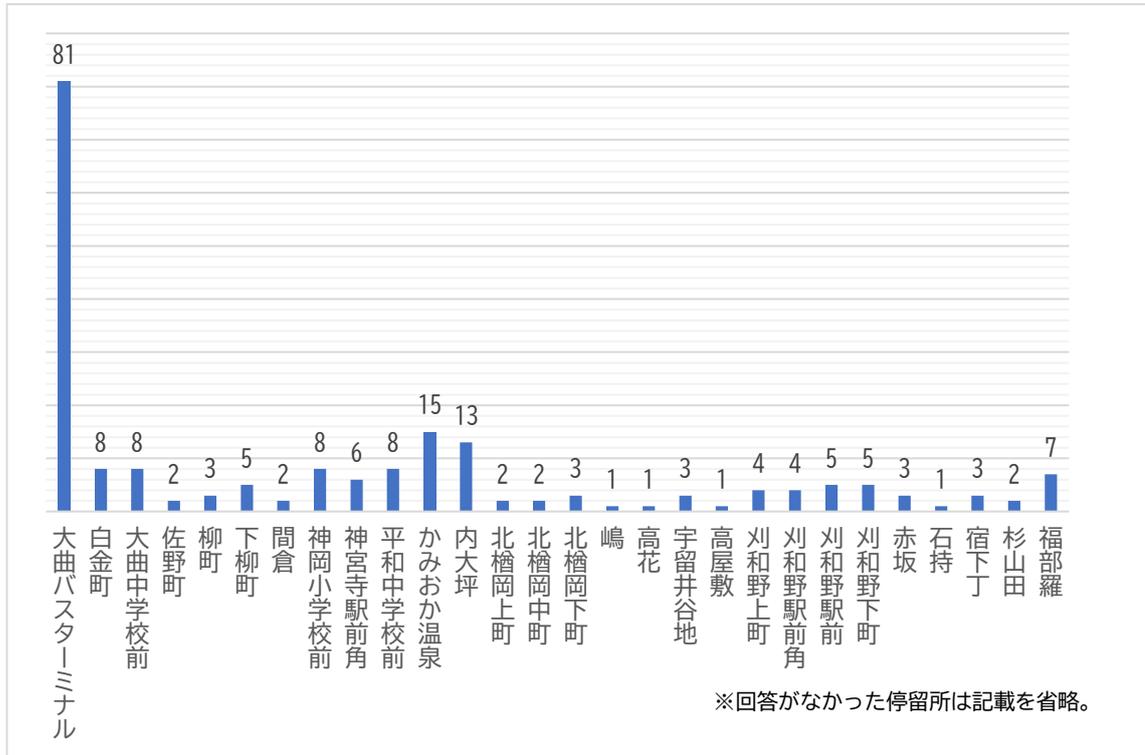
3. 利用頻度

利用頻度は、「毎日」が35件と最も多く、次いで「週数回」が25件となっています。



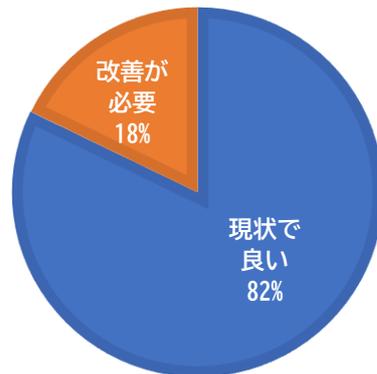
4. 主に利用する停留所

主に利用する停留所は、「大曲バスターミナル」が81件と最も多く、次いで「かみおか温泉」が15件となっています。



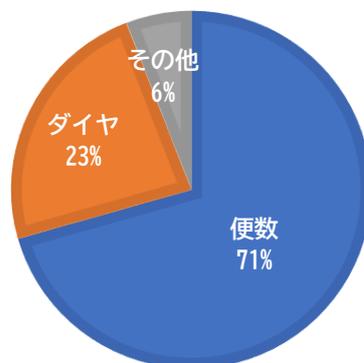
5. 現在の運行内容について

現在の運行内容については、「現状で良い」が82%、「改善が必要」が18%となっています。



6. 改善してほしい内容

現在の運行内容について、「改善が必要」と回答した方に対して、改善してほしい内容を聞き取りした結果が次のとおりとなっており、「便数」と回答した方が半数以上を占めました。



○「便数」と回答した方の主な内容

- ▶ 利用したいときに運行していないため便数を増やしてほしい。
- ▶ 土日仕事があるため運休をなくしてほしい。
- ▶ 1時間に1本あればよい。

○「ダイヤ」と回答した方の主な内容

- ▶ 大曲バスターミナル発7:50の便が、以前より10分遅くなった。仕事時間にギリギリなため、以前のダイヤに戻して欲しい。
- ▶ 午前中の便が以前より10分遅くなり不便。
- ▶ 電車時間との接続をもっと良くしてほしい。

○「その他」と回答した方の主な内容

- ▶ 地域内フリー区間を拡大してほしい。

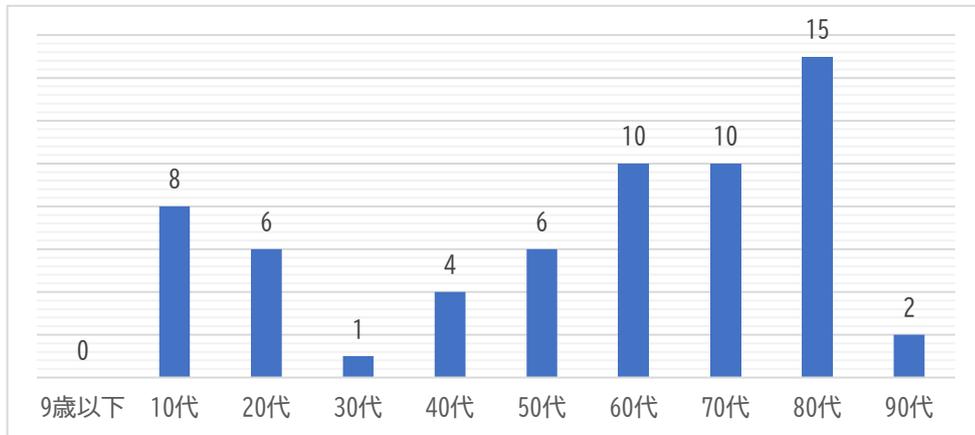
7. その他意見

- ▶ ノンステップバスにしてほしい。
- ▶ 路線を存続してほしい。

③ コミュニティバス南外線

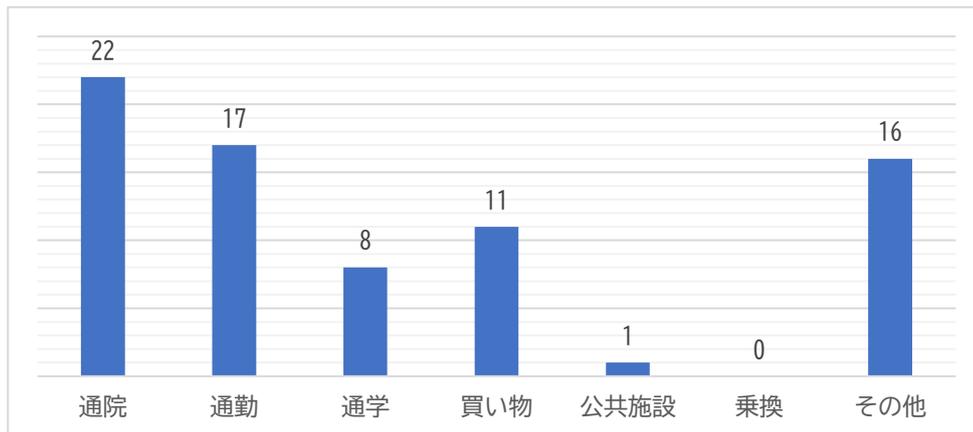
1. 年代

年代は、「80代」が15件と最も多く、次いで「70代」、「60代」が10件ずつとなっており、高齢者の利用が多くなっています。



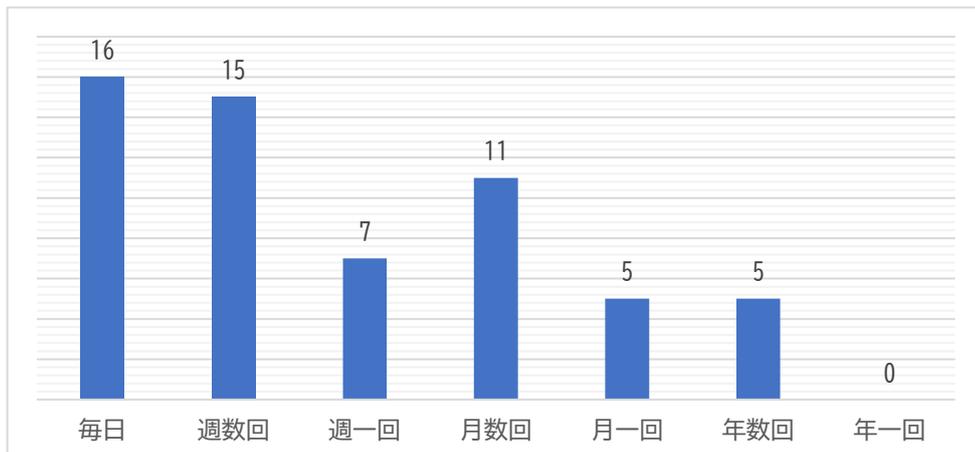
2. 利用目的(複数回答)

主な利用目的は、「通院」が22件と最も多く、次いで「通勤」が17件となっています。



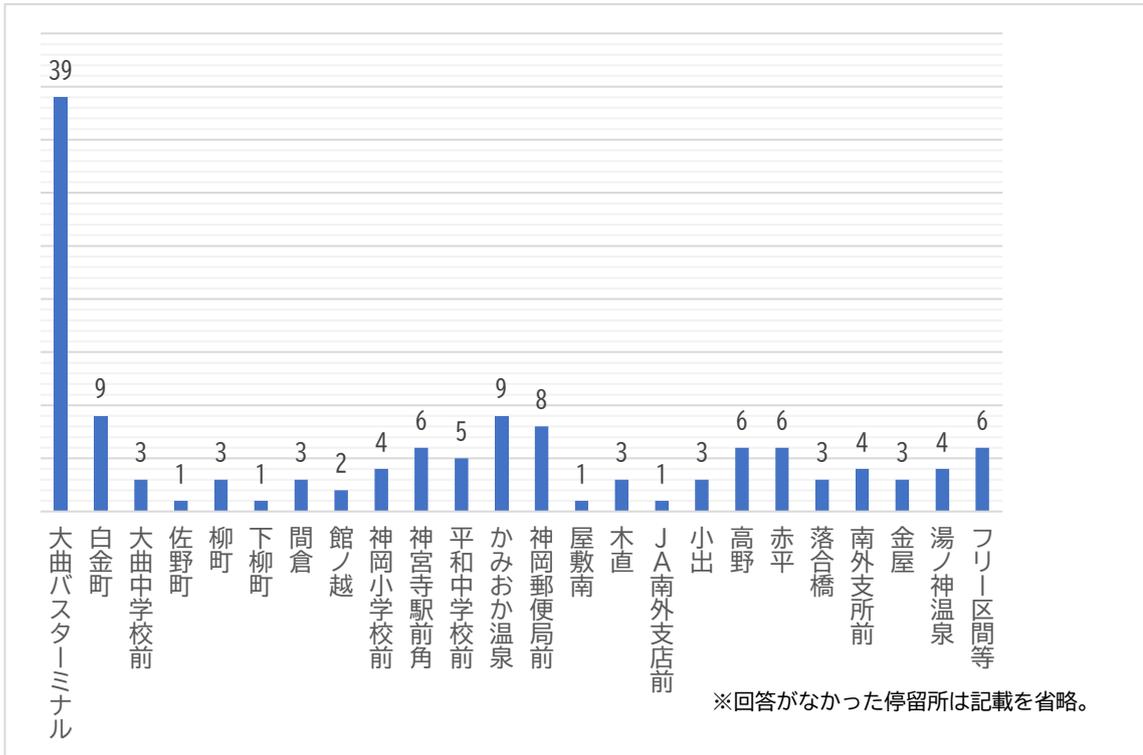
3. 利用頻度

利用頻度は、「毎日」が16件と最も多く、次いで「週数回」が15件となっています。



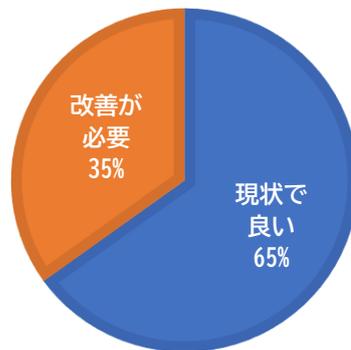
4. 主に利用する停留所

主に利用する停留所は、「大曲バスターミナル」が39件と最も多く、次いで「白金町」、「かみおか温泉」が9件ずつとなっています。



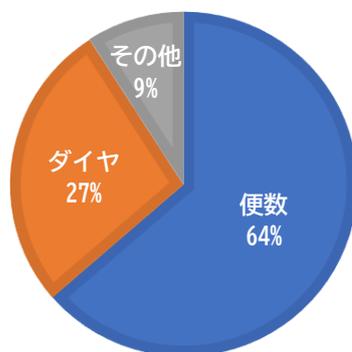
5. 現在の運行内容について

現在の運行内容については、「現状で良い」が65%、「改善が必要」が35%となっています。



6. 改善してほしい内容

現在の運行内容について、「改善が必要」と回答した方に対して、改善してほしい内容を聞き取りした結果が次のとおりとなっており、「便数」と回答した方が半数以上を占めました。



○「便数」と回答した方の主な内容

- ▶ 土日も平日と同じ便数にしてほしい。
- ▶ バス時間の間隔が開きすぎている。
- ▶ 増便してほしい。減便されてから利用しづらくなった。

○「ダイヤ」と回答した方の主な内容

- ▶ 大曲バスターミナル7:30発便、岩倉温泉8:20発便を以前のダイヤに戻してほしい。
- ▶ 岩倉温泉17:30発を早くしてほしい。
- ▶ 他の路線バスとの乗り換えがスムーズにできるようにしてほしい。
- ▶ 電車との接続をよくしてほしい。

○「その他」と回答した方の主な内容

- ▶ 運賃を安くしてほしい。

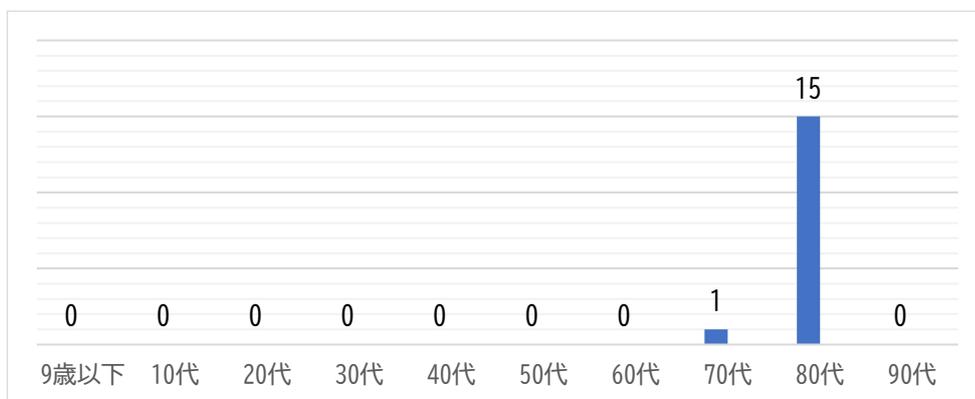
7. その他意見

- ▶ 車両を小さくしても良いのではないか。
- ▶ バス停に雪の塊をおかないでほしい。
- ▶ これ以上減便しないでほしい。
- ▶ バスが停車しないことがあった。

[調査結果の概要]

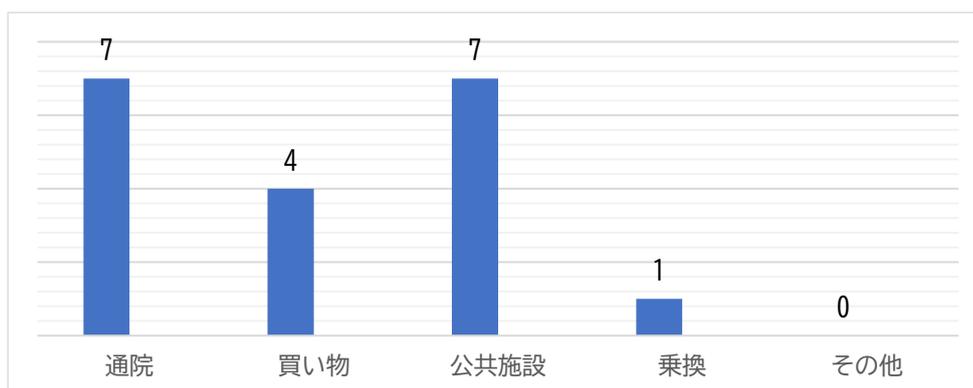
1. 年代

回答者の年代は、「80代」が15件と最も多く、次いで「70代」が1件となっており、高齢者のみの利用となっています。



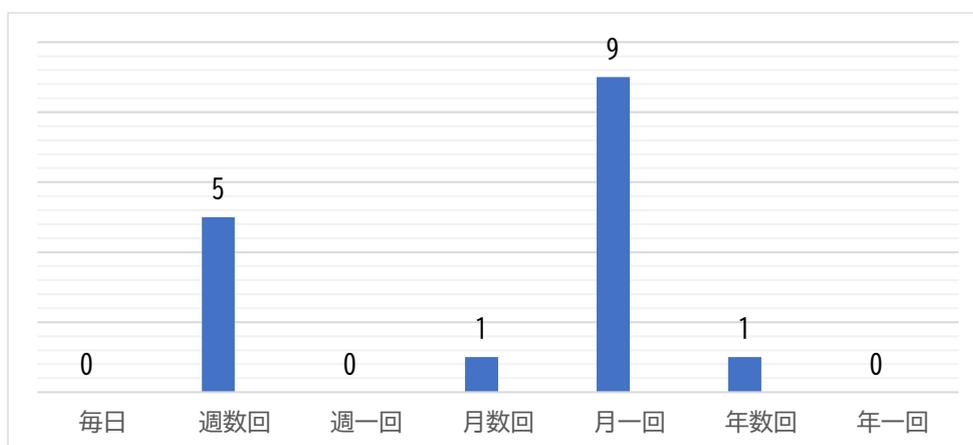
2. 利用目的(複数回答)

回答者の主な利用目的は、「通院」「公共施設」が7件ずつと最も多く、次いで「買い物」が4件となっています。



3. 利用頻度

回答者の利用頻度は、「月一回」が9件と最も多く、次いで「週数回」が5件となっています。

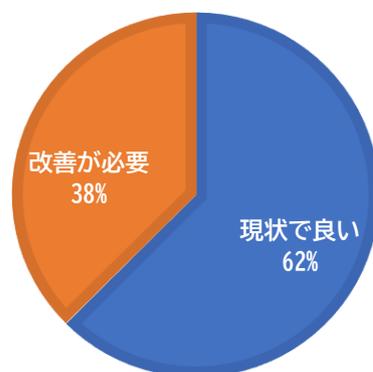


4. 主に利用する停留所

主に利用する停留所は、「西仙北高齢者ふれあいセンター」が9件、「にしせんぼく薬局」が6件、「南外支所」が1件となっています。

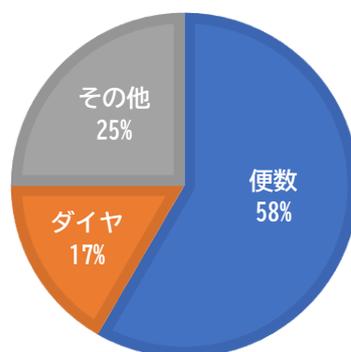
5. 現在の運行内容について

現在の運行内容については、「現状で良い」が62%、「改善が必要」が38%となっています。



6. 改善してほしい内容

現在の運行内容について、「改善が必要」と回答した方に対して、改善してほしい内容を聞き取りした結果が次のとおりとなっており、「便数」と回答した方が半数以上を占めました。

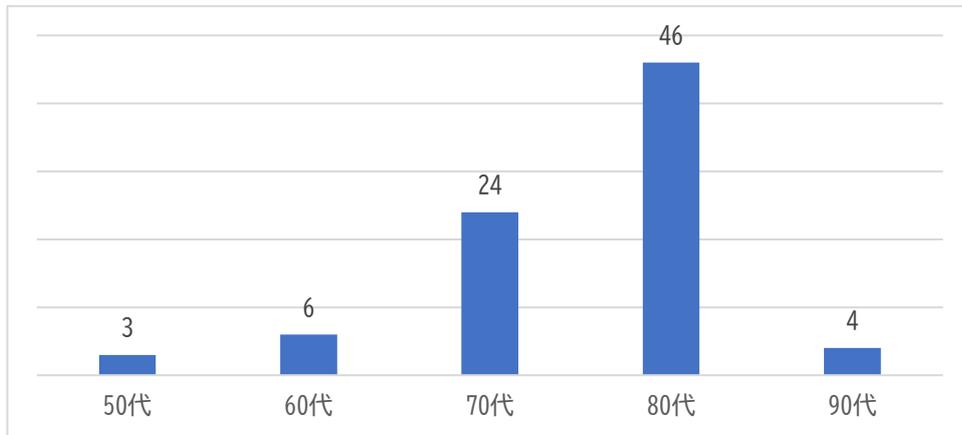


- ▶ 帰りの便で12時発があればいい。
- ▶ 刈和野地区でもフリー乗降区間にしてほしい。
- ▶ 自宅までバスが来てほしい。
- ▶ 大町に停留所があればいい。
- ▶ すべての区間でフリー乗降にしてほしい。
- ▶ 大曲厚生医療センターまで運行してほしい。

[調査結果の概要]

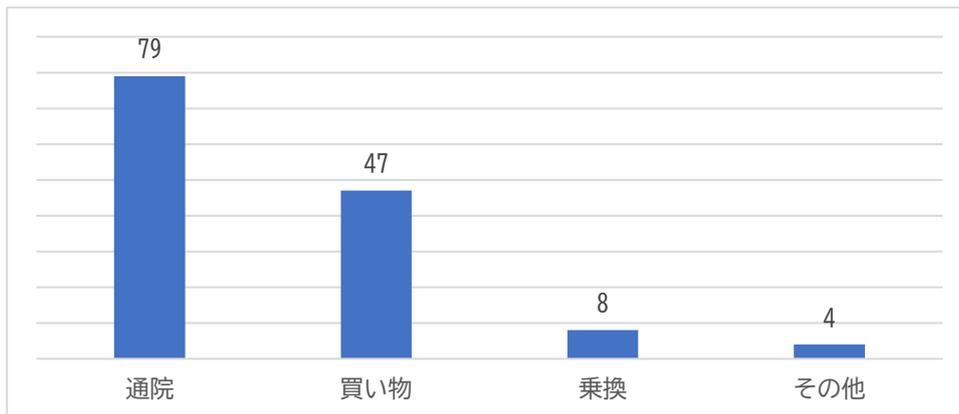
1. 年代

年代は、「80代」が46件と最も多く、次いで「70代」が24件となっており、高齢者の利用が多くなっています。



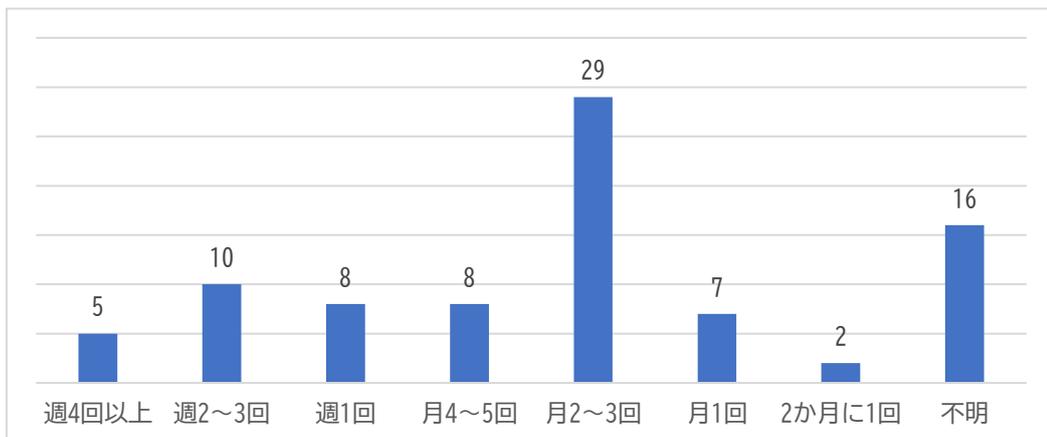
2. 利用目的(複数回答)

利用目的は、「通院」が79件と最も多く、次いで「買い物」が47件となっています。



3. 利用頻度

利用頻度は、「月2~3回」が29件と最も多く、次いで「週2~3回」が10件となっています。



4. 現在の運行内容について

現在の運行内容については、「現状で良い」が62%、「改善が必要」が38%となっています。



5. 改善してほしい内容

現在の運行内容について、「改善が必要」と回答した方に対して、改善してほしい内容を聞き取りした結果が次のとおりとなっています。

- ▶ 10時に市内へ行く便がほしい。【内小友線/90代】
- ▶ 10時に市内へ行く便がほしい。【内小友線/80代】
- ▶ 増便してほしい。【内小友線/80代】
- ▶ 10時に市内へ行く便がほしい。【内小友線/60代】
- ▶ 増便してほしい。【四ツ屋線/80代】
- ▶ 10時に市内へ行く便がほしい。【高関上郷線/70代】
- ▶ 土日どちらかで運行してほしい。【中山線/80代】
- ▶ 停留所ごとに時間を設定してほしい。【中山線/70代】
- ▶ 午前にもう1便増やしてほしい。(特に冬)【中山線/70代】
- ▶ 午前と午後の便を1本ずつ増やしてほしい。【中山線/70代】
- ▶ 自宅付近で乗り降りしたい。15時に帰る便がほしい。【藤木角間川線/80代】
- ▶ 休日も運行してほしい。10時に市内へ行く便、15時に帰る便がほしい。自宅前で乗降できるようにしてほしい。【藤木角間川線/80代】
- ▶ 13時か14時に市内へ行く便がほしい。【藤木角間川線/80代】
- ▶ 10時に市内へ行く便、15時に帰る便がほしい。【藤木角間川線/70代】
- ▶ 10時に市内へ行く便がほしい。【藤木角間川線/70代】
- ▶ 土曜日も運行してほしい。【藤木角間川線/70代】
- ▶ 15時に帰る便がほしい。角間川公民館に停留所を置いてほしい。【藤木角間川線/70代】
- ▶ 朝にもう1便ほしい。【藤木角間川線/60代】
- ▶ 以前のように単独利用500円、乗合時400円に戻してほしい。【関金線/80代】
- ▶ 電車の時間に合わせた時間にしてほしい。現在は、帰りの最終が15時30分だが、16時や17時30分もほしい。【土川線/50代】
- ▶ 路線以外の場所でも乗り降りしたい。土日祝日どこか1日だけでも良いので運行してほしい。【杉沢中仙線/80代】
- ▶ 増便してほしい。9時台の電車の時間に合わせてほしい。休日も運行してほしい。【船沢線/70代】

- ▶ 12時に市内へ行く便がほしい。【板見内線/90代】
- ▶ 12時に帰る便がほしい。バザールに停留所を置いてほしい。【板見内線/80代】
- ▶ 10時に市内へ行く便がほしい。【板見内線/70代】
- ▶ 土曜日にも運行してほしい。【上野田線/80代】
- ▶ 12時に帰る便がほしい。【上野田線/80代】
- ▶ 12時に市内へ行く便がほしい。【上野田線/年齢不明】

6. その他意見

- ▶ のりのりきっぷを増額してほしい。【板見内線/80代】

2 地域協議会ヒアリング調査

[調査の概要]

▶ 調査対象	旧市町村単位で設置している8つの地域協議会（大曲、神岡、西仙北、中仙、協和、南外、仙北、太田地域協議会）を対象に地域公共交通に関する意見聴取を実施。
▶ 調査方法	調査内容について各協議会で説明し、意見書を提出していただいたのち、意見共有を実施。

[調査結果の要約]

① 大曲地域協議会

1. 既存地域公共交通への評価・課題

- ▶ 全体的にきめ細やかで、各地域に合った試みがされており、高齢者や免許を持たない人が生活するうえで必要な公共交通になっていると感じる。
- ▶ 循環バスの停留所が近代化されておらず目立たない。ルートもいまひとつ市民に浸透していないように思える。
- ▶ バス路線廃止後、乗合タクシーの利用が増加しているため、地域に浸透してきたことがうかがえる。しかし、高齢者や同じ人ばかりが乗車している。
- ▶ のりのりきっぷの交付額について、年額 5,000 円では足りない気がする。
- ▶ 現状のバスは、片手で余る人数しか乗っておらず、今後も減少すると思われる。バスの担い手不足も懸念される。
- ▶ 一般タクシーは料金が高いため負担が大きい。

2. 求められる地域公共交通のあり方

- ▶ 乗合タクシーについて、停留所の増加、市街地の乗降可能エリアの拡大、増便、希望時間の利用にできるなど利便性を向上できないか。
- ▶ 各地域のイベントの開催に合わせ、送迎バスや巡回バスを運行することで、観光利用や地域間の交流が促進されるのではないか。
- ▶ 土日に限定し、大曲駅発着の循環バスを運行できないか。例えば、角間川地域の旧本郷家住宅などの観光施設を対象とした不定期送迎など。
- ▶ 大曲駅から大曲バスターミナルまでの経路が分かりづらく、初めて大仙市に来た人が公共交通を利用しづらいため、案内掲示板を設置すべき。
- ▶ バス路線が廃止されると、通学で利用していた高校生などは家族の送迎となる。冬場だけでも通学のタクシーを運行できないか。
- ▶ バスの経費削減として、車両の小型化やデマンド型にできないか。
- ▶ 過疎地域で訪問診療や移動販売を実施し、それに市が助成するという体制ができないか。定期的に顔を合わせることができるようになるというメリットもある。
- ▶ 地域の協力者による自家用車での送迎サービスができないか。
- ▶ のりのりきっぷの交付方法を紙ではなく、カードなどにできないか。
- ▶ 小規模な自動運転バスの導入を検討してはどうか。
- ▶ 毎回料金を支払う必要のないサブスクリプションのような定額システムがあればよい。
- ▶ 高齢者の免許返納が増えており、地域公共交通へのある程度の経費は必要。

- ▶ 移動手段が充実することは街の元気につながると思うので、今後も『寄りそった』施策をお願いしたい。

3. その他意見

- ▶ 一人でも恩恵を受ける人がいるのであれば市民サービスとして、ある程度の公共交通に対する経費は必要である。
- ▶ 将来的にはライドシェアを検討していくべきではないか。

② 神岡地域協議会

1. 既存地域公共交通への評価・課題

- ▶ 宇船地区では、乗合タクシーとバスがあり、バスは当地区内に入ってくるようになり、特に高齢者は助かっている。乗合タクシーは、自宅近くからなので便利だが、当地区から刈和野の病院やスーパーに行けないので不便。
- ▶ 地域になくてはならない交通機関になってほしい。
- ▶ 宣伝をもっとしてほしい。
- ▶ 普段、利用する機会がなくわからない。
- ▶ 人口減少とバス・タクシーの利用率はいかなものか。利用者が少ないと将来なくなるのではと心配になる。
- ▶ このままで良い。
- ▶ 通勤時間帯（嶽の湯の営業前）の往復第1便以外は、2路線とも嶽の湯を経由しており、利用客から喜ばれており、今後もこの便数で運行して欲しい。

2. 求められる地域公共交通のあり方

- ▶ たとえ赤字路線でも公共交通で足の確保が出来れば、免許を持たない人の外出機会が増える。そうなることで、健康増進にもなるのではないか。
- ▶ 赤字対策として、大仙市内の病院・スーパーなどにも資金提供してもらおう。
- ▶ 公共交通削減は交通難民が増える→高齢者の免許返納が減る→高齢者の交通事故増加という悪循環に陥る。
- ▶ 割安な料金にしてほしい。
- ▶ これから数年後利用するにあたり、公共交通について市民に理解され浸透できるようにしてほしい。
- ▶ 高齢者や足の不自由な方々のために、誰が見ても分かりやすく大きい時刻表や電話番号などを記載したポスター並みの表を配布してほしい。
- ▶ 増便をお願いしたい。
- ▶ 地域住民の日常生活や社会生活における移動に困ることのない公共交通であってほしい。
- ▶ これからも、通勤通学者、嶽の湯利用者などのニーズに合わせた運行時間、便数で運行してほしい。

3. その他意見

- ▶ これからますます高齢者の一人暮らしが増えるなか、免許返納した高齢者の交通手段としてのバス路線の存続をお願いしたい。路線存続のため、バス路線道路の雑木の枝除去や雪寄せも協力している。乗る人が少ないからすぐ廃止ではなく、実際に助かっている人の声に耳を傾けてほしい。

③ 西仙北地域協議会

1. 既存地域公共交通への評価・課題

- ▶ 乗合タクシーのドアツードア型は高齢者の買い物などには良いシステムだと思う。
- ▶ まだ自分で運転が出来て、駅に近い、買い物もマックスバリュが近くにある現在地に住んでいると、なかなかこの問題が実感できない。しかし、交通弱者の方々にとっては公共交通が「生命線」となるので、意見を聞き、要求を取り入れて、人に優しいシステムに育てていくべきと考える。
- ▶ 現制度では、時間制限されるなどもあり、近隣や友人に送迎を頼んでいるなどの状況もでてきている。
- ▶ 制度を支所だよりや様々な場を利用して、わかりやすく周知していくことが必要だと考えられる。

2. 求められる地域公共交通のあり方

- ▶ 人口減少に伴い各交通手段の利用者減少は否めないが、利用者の希望を把握するとともに、さまざまな機会を通じて、より一層の周知を図るべきである。
- ▶ 事前予約制はやむを得ないが、運用時には多少の融通をきかせてほしい。病院通いは次回の日時が決まっているので、その時点で予約を取るなど出来るのではないか。
- ▶ 乗合タクシーでは、移動手段として通常のタクシーのように気軽に利用できるような環境を創っていくことが必要でないかと考える。また、制約と受け止められる登録や予約についても考慮、工夫していく必要があるのではないか。

3. その他意見

- ▶ 禁止されていた「白タク行為」が一定の要件下で認められることになったと聞くと、私の知人で宅配の下請けをやっている者がいる。日によって荷数に増減があると言っていた。日中は必ず車に乗っているようなので荷の少ない日はタクシー業を兼ねることが出来たらと思った。
- ▶ 市内全域をカバーした立派なマップだが、無駄な部分が多いように思える。必要なブロックが大きい方が見やすいのでは。
- ▶ 地域では、一人で暮らす高齢者世帯や高齢者のみの世帯が増加してきており、総世帯数の24%を占め、今後も確実に増加するものと予想されている。通院や買い物、通学などの移動手段である公共交通は、日常生活に必要不可欠であり、だれもが安心して簡単、楽に利用できる制度にしていく必要がある。身近な地域で安価な支え合いの交通システムの構築を検討できないか。

1. 既存地域公共交通への評価・課題

- ▶ 高齢化社会を迎え、今後免許返納者の増が見込まれ、交通弱者が増加すると考えられるため、より細かな路線設定が必要ではないか。
- ▶ 身近に利用している人がおらず、乗合タクシー・乗合自動車ともに必要性は分からない。
- ▶ 乗合自動車の300円という料金はとても助かっている。
- ▶ 乗合タクシーは高齢化で免許返納した方が利用できるのも、とても助かると思う。
- ▶ 一定数の利用者があるのは、定着していることの表れだと感じる。
- ▶ 利用者数が減少している状況ではあるが、地域住民の日常的な移動手段（買い物や医療機関など）としての利用が多く、住民の移動をサポートするための重要な交通手段なので、このまま事業を継続してほしい。
- ▶ 以前利用していた方も体調を崩して入院したり、施設に入所したりするなど、乗合タクシーを利用する方が少なくなっている。
- ▶ 交通助成券を利用してバス、タクシーを利用することができ、大変ありがたいことだと思うので、このまま継続していただきたい。
- ▶ 自分自身は一度も利用したことがない。
- ▶ 限界集落では公共交通に合わせて行動できる人口が少ないことから、採算の合わない交通手段が多いと思われる。

2. 求められる地域公共交通のあり方

- ▶ 乗合自動車、乗合タクシーとも利用者が増加傾向にあることから、利用希望者に対する情報発信が求められる。
- ▶ 小中学生のスクールタクシーや乗合自動車の運行範囲が増えるのが良いと思われる。
- ▶ 乗車時、決められた停留所まで行くのが天候などにより負担となるので、路線上であれば自宅近くで乗ることができればありがたい。
- ▶ 免許返納する人が少しずつ多くなり、使いやすい乗合自動車の運行は必要である。
- ▶ 買い物や普段の病院通いは角館や長野で済ませることができ、大きな手術や病気、眼科などは大曲方面へ通うことになり、JRや路線バスだと時間が合わないことから、大曲方面への直通バスがあれば良い。
- ▶ 乗合自動車の路線がない集落もあるので、連絡すれば迎えに来てくれるなど、柔軟な運行はできないものか。
- ▶ のりきっぷは市内の事業所しか利用できないため、仙北市の事業所でも使えるとありがたい（介護タクシーなど）。
- ▶ 高齢化が進む地域では利用者が減少する一方で、持続可能な交通サービスの維持は難しいと思われる。住民のニーズに合わせた様々な形態の交通手段や運行方法の模索が必要だと思う。
- ▶ 乗降所や看板など、分かりやすく見やすい時刻表があれば良い。
- ▶ 高齢化に伴い、高度な医療・治療の必要な人が増えてくると思われるので、太田や仙北地域経由でもいいので、大曲中心部への路線があれば良いと思う。
- ▶ 団塊世代が自動車の運転ができなくなってくれば、ますます公共交通が必要とされると思う。

3. その他意見

- ▶ 自分自身が将来利用したいかとなると、現時点ではそうは考えられない。
- ▶ 子どもたちの通学環境について、家庭による送迎だけでは対応できない場合も想定されることから、スクールタクシーや乗合自動車の増便が実現すれば、助かる家庭もあると考えられる。
- ▶ 高齢者の交通事故防止のためにも早めに免許返納して乗合タクシーなどの利用を増やせばもっと充実できるのではないかと思うが、いざ自分がその立場になったら自由の利くマイカー運転をあきらめることができるか分からない。
- ▶ 老人クラブの方々など、今現在地域公共交通を利用している方にアンケートをとってみてはどうか。自動車学校に協力を依頼し、高齢者講習の際にアンケート(○×方式)をとればよいのではないか。
- ▶ サザエさんに出てくる「三河屋さん」のような、各家庭を周る職員がいれば、不安なく利用する人も多くなるのではないか。
- ▶ 老人になると病気やわがままが強くなり、公共交通を全ての高齢者に合わせて運行することはできないと思う。
- ▶ 隣近所の人に乘せてもらえるようお願いするなど、若いときから地域内でコミュニケーションをとっておくことが重要ではないか。

⑤ 協和地域協議会

1. 既存地域公共交通への評価・課題

- ▶ 協和地域は他地域と違い、ほとんどの地区は主道路を行ったら同じ道路を帰ってくる(複雑な道路網でない)ような状態なので、現在の路線バスでかなりカバー出来ていると思う。以前は、秋田～大曲・横手、秋田～角館行きのバスがあり、これはかなり便利だった。
- ▶ 協和小学校・協和中学校のスクールバスについては、厳しい経済事情・児童・生徒減少下にある中、受託事業者に感謝したい。しかし、通学時間帯以外のバス運行乗車はほとんど利用者がいない状況であり、協和地域の過疎化を象徴しているように思えてならない。
- ▶ 協和地域は、空港隣接、高速道インターチェンジ、JR奥羽本線羽後境駅・峰吉川駅の2駅があり、他地域比較では首都圏との公共交通状況には恵まれている地域と思われるが、協和地域内の移動手段が自家用車に多く依存されていることから、今後の運転免許返納者の増加に伴い、日常生活に支障を来すことが懸念される。
- ▶ 路線バス淀川線とコミュニティバス杉山田線の乗り継ぎについて、現在の時刻表では、往路2本乗り継ぎ可能(平日)、復路1本乗り継ぎ可能となっている。乗り継ぎ可能な本数が少ないが、利用者数との関係で見直しができないか。
- ▶ 生活バス兼スクールバスは学校統合の際に、保護者から求められた羽後交通バスを利用した児童生徒の登下校を保証するシステムであるが、近年は送迎を家庭で行っているケースが多く、大型バス運行が効率的でないと感じている。また、一般のバス利用者がほとんど見られず、これも費用対効果の点で課題であると考ええる。
- ▶ それぞれの地域に公共交通機関がまんべんなくあって良い。せっかくある交通機関をもっと多くの方に利用していただけるよう工夫が必要。
- ▶ 地域にあった公共交通を取り入れていると思うので、市民へのPRをより積極的に進めてもらいたい。

2. 求められる地域公共交通のあり方

- ▶ 中型車両を導入できればさらに利便性が上がると思われる。
- ▶ 現在、検証段階である「ライドシェア」制度の大仙・協和地域に導入可能となれば、協和地域のような分散集落在住の住民、特に高齢者の移動手段に大きく貢献できるものと思う。
- ▶ 高齢者、免許返納した方々の買い物や通院する機会や地域内を探索したり、お友達と交流を深めたりする機会を数多く保証する取り組みを期待したい。残念ながら、家族の協力が得にくく、のりきっぷの補助はあまりに不足で、年金生活者が多いので増額を検討できないか。
- ▶ バスの停留所だけでなく、最寄りの地点で乗り降りすることはできないか。(どなたでもということではない。)
- ▶ 将来的な免許返納に備えて、買い物が少なかったり、駅周辺の用事だったりしたときは、JRを利用しているが、やがては駅の階段の上り下りが困難になってくることを考えると、バリアフリー化などが必要となってくる。
- ▶ 利用者を増やすために、バス路線などの沿線を使ったイベント(一周したら特典がもらえるスタンプラリー的な)、例えば免許返納者だけではなく、親子でも利用したくなるような企画をやってみる。地域の魅力発見につながるのでは。
- ▶ 既存の地域公共交通の利用者が減少傾向にある中、新たな取り組みが必要だと思う。ハードルは

高いと思うが、地域のコミュニティ、自治会、町内会などの身近な住民による送迎システムの構築ができないか。

3. その他意見

- ▶以前JRで出していた電車の時刻表を市の方で準備して配布していただくことはできないか。(スマートフォンなどで調べることができるので、無理だとは思いますが)
- ▶地域のつながりを感じにくくなっている今、共助による運送システムを構築することができれば様々な課題が解消できるのではないか。
- ▶親子企画(バスに乗って温泉に行こう!地域巡り~散策やピクニック)を夏休みとかに開催すれば、自由研究や宿題解消にもなるのでは。

⑥ 南外地域協議会

1. 既存地域公共交通への評価・課題

- ▶ 「現状のままで良い」との意見が中心で、大きな不満は少ない。実際に必要とされるのは車を持たない・運転できない高齢者が中心であり、その移動手段確保が重要。
- ▶ 利用目的の多くは病院への通院であり、既存交通の最重要ニーズは医療アクセスである。

2. 求められる地域公共交通のあり方

- ▶ 現状維持を望む声が多い。一方で「大曲バスターミナルから病院やショッピングモール（大型商業施設）まで乗り継ぎなしで行ける」ことが理想との意見がある。
- ▶ 高齢者の生活ニーズを重視し、通院・買い物の直通性確保が強く求められている。

1. 既存地域公共交通への評価・課題

- ▶ 乗合タクシーは、市中心部の降車可能範囲でしか降車できないが、降車可能範囲以外の場所で降車を希望する人がいるのではないか。例えば仙北地域の各路線で仙北支所またはふれあい文化センターで乗降できるようになれば利便性が上がると思う。また、乗降場所の区間が1km以上あるところがあり、高齢者にとって乗降場所までの歩行が難儀な方がいるため、路線上でどこでも乗降できるフリー乗降は出来ないか。
- ▶ 現在の地域公共交通は、利用者も一定数あり活用されていると思う。
- ▶ 市民の意見把握を行いながら、引き続き利用状況、利用者ファーストの対応で進めていただきたい。
- ▶ 概ね良い。我が家でも利用しているが、使ってみて良さが分かった。部落・近所でも一人暮らしの老人が多数いる。「制度は知っているものの、実際にどのように利用すればよいのか分からない」「帰りの利用はどうなるのか」など、利用に至らない理由が多々あると感じることから、それを吸い上げてさらなる利用向上につなげていただきたい。
- ▶ 使いたい方にストレスなく利用していただけるようにするには、まだ使い勝手が良いと言えないと思う。
- ▶ 私は現在上野田地区に住んでいるので、上野田線について考えてみたい。上野田地区は、大仙市の南東に位置し、羽後交通の一番近いバス停までは徒歩で40~50分位かかってしまう。運転免許証が無い(あるいは返納した)高齢者にとって、1時間近く歩くことは大変な重労働であり、夏や冬は特に大変です。しかも往復2回重い荷物を持って歩かなくてはならない。今回乗合タクシーの利用データを見せていただき、上野田線の利用率が上がっているのは、非常に納得できる状況だと思う。ただ、乗合タクシーやのりのりきっぷの利用方法がわからず、知らない高齢者も多いと思うので、もっとPRすれば利用者が増えると思う。
- ▶ 運行マップを見ると全地域を通っているし、大曲市内地どこでも乗り降りできて、現状でよいのではと思った。
- ▶ 車社会の中での公的な交通手段の存続は難しいと思う。利用する市民を考えると、無料でもいいかと思う。
- ▶ 現在、仙北地区は「のりのりきっぷ」の交通助成券の利用率及び路線使用率も他の地域と異なり、高いようなので良い結果が現れていると思う。

2. 求められる地域公共交通のあり方

- ▶ 運転免許を返納した高齢者や平日通学に利用する学生だけでなく、観光や帰省中の人たちの利用など、幅広い人たちにも使いやすくすることで全体の利用が増え、結果的に元々利用していた高齢者などの地域の人たちが使いやすくなれば良いと思う。
- ▶ 今後も、交通弱者を守りつつ人口減少に合わせて最適化できるよう調整をして行く必要があると思う。
- ▶ 移動手段のない方々にはとても良いサービスだと思う。ただ、全ての方々に情報が行き届いていない可能性もあるため、広報、周知に力を入れてほしい。
- ▶ 使いたいと思っても実際には利用できていない方が多くいると考えられる。例えば、通学や交通制約者の通院について、家族が時間を割いて送迎しているケースが見受けられる。今後は、制

度の周知にとどまらず、実際の利用方法を具体的に理解してもらうための取組（レクチャーの実施や個別に話を聞く機会の創出）が重要だと思う。また、コミュニティバスについては通年運行にこだわらず、冬期間のみの限定運行とするなど、地域の実情に応じた柔軟な運用も検討の余地がある。あわせて、実際に利用している方（学生や交通制約者など）から意見や感想を聴取することで、サービスの質の向上につながると思う。こうした取組を通じて、誰もが気軽に利用できる交通環境をどのように整えていくか、引き続き検討してほしい。

- ▶ 今後、ますます高齢者が増えるにしたがって、運転免許返納者も増えていくと思う。今まで自分で乗用車を運転して市内のスーパーなどで買い物をしてきた地域の人々にとって、乗合タクシーはますます重要な地域の足となると思う。ぜひ今後も続けてほしい。
- ▶ 高齢者にはドアツードア運行がいいと思う。
- ▶ 一市民としては他の市町村と共有したり協力したりしながら、交通機関は残して欲しいと思う。

3. その他意見

- ▶ 「のりのりきっぷ」で75歳以上の高齢者に年間5,000円の助成券が交付されているが、市中心部に近い方は何回も利用できる一方、遠方の方は利用回数が限られ、不公平に感じている方がいるようだ。例えば、金額助成ではなく、回数券方式とすることで不公平感が緩和されると思う。
- ▶ 安易な考えかもしれないが、土日祝日、特に大曲地域などでイベントが開催される日にバスの便数が増え、利便性が高まることで、バス路線からやや離れた地域にお住まいの方々でも、タクシーチケットなどの補助制度をより利用しやすくなるのではないかと感じている。また、バスとタクシーそれぞれの役割がうまく機能することで、市の補助額が過度に増加し、結果として制度そのものの継続が困難になるといった事態を避けることにもつながるのではないかと感じている。公共交通全体が相互に補完し合いながら、無理なく循環し、誰にとっても使いやすい仕組みとなってほしい。
- ▶ 他地域（横手市十文字地区）の例であるが、スーパーと買い物不便な地域を結ぶ「お買い物バス」の資金を集めるプロジェクトがあった。行政以外のそういうクラウドファンディングなどを活用して、必ずしも市中心部（大曲地域）だけではなく、太田地域や中仙地域のスーパーに向けてのバス運行をしてほしい。
- ▶ 学生に合わせた幹線のコミュニティバスの運行は必要ないか（大曲まで）。本数は、学生の登下校に合わせて、朝、午後の2本でいいと思う。それが周知されれば地域の方で通院や用を足してくる方も利用するのではないかと感じる。
- ▶ いずれ、人口減少はもっと加速すると予想されるので、利用者の減少によって費用対効果を考えなければならぬ時期がすぐに来ると思う。
- ▶ 旧池田氏庭園と駅を結ぶ交通機関があればと思う。時期、季節を考慮して。
- ▶ 乗合タクシーの存在自体は知っている人は多いと思う、具体的な利用方法や、高齢者の方に勧めるところまではなかなか至っていないのが現状ではないかと感じている。そのため、家族や地域で支える立場にある若い世代にも制度を知ってもらい、利用方法を理解してもらえるような機会があればよいと思った。

1. 既存地域公共交通への評価・課題

- ▶ 現在太田地域では、コミュニティバスと乗合タクシーが運行されているが、資料によると、横沢・三本扇区域で乗合タクシーの利用者が極端に少ない。区域として現状ではニーズがないのかもしれないが、地域住民個々の移動手段に係る事情は変化するので、現状を維持していただきたい。
- ▶ 大曲市街への交通手段が確保されているので、ルートのには良い。
- ▶ ライドシェアの導入をどうするのかを明確にプランニングしてほしい。
- ▶ 他の地域に比べて利用しない理由として、予約が面倒くさい、行く場所が限られている、範囲が限られている、などがあるのではないか。
- ▶ 乗合タクシーの登録者・利用者の意見を参考にして、利便性の向上、利用者の増加につながるようにしてほしい。今後、高齢者ドライバーの免許返納により利用者が増加する見込みがあるのではないか。また地域公共交通の充実が高齢者ドライバーの免許返納を後押しするのではないか。
- ▶ 利用者数が少ないのもあり、依然と比べバスの本数は少なく感じる。主な利用者は、学生・免許返納者など、高齢者が多いかと思うが、停留所の間隔も広く、乗降所まで行く事が大変な人もいると思われるので、更に利用者は減少するかもしれない。また、送迎のための駐車場がある施設を通ることも検討して欲しい。
- ▶ 地域によって利用者が変化するので乗合タクシーの利用者に合わせて集合場所を決めたらいいのではないか。
- ▶ 地域公共交通の存在を知っているが、不安で利用できない人もいるのでないか。免許返納などスムーズにするためにも、コミュニティバスの利用方法など、積極的な広報が必要だと思う。
- ▶ 時々目にする路線バス、コミュニティバスの利用者の少なさに、どうにかならないものかと思っている。自分を例に挙げて考えるに、75歳くらいまでは自分で運転できるし、その後は便利さを考えて家族に頼むのでは(通院など)。

2. 求められる地域公共交通のあり方

- ▶ 今後も人口減少・少子高齢化は進行するものと思われ、大仙市の公共交通体系の維持も厳しさを増してくる。地域住民の移動手段の確保のため、各地域の利用状況や利便性など、幅広く情報収集を行い、現状の利便性を維持しつつ柔軟な見直し(定期運行、不定期運行、区域運行)をお願いしたい。
- ▶ 将来的には人口減少にあわせて、コンパクトなまちづくりをめざした地域公共交通の構築をして欲しい。
- ▶ デジタル技術の進展がめざましいので、メリットのある取り入れ方があるのであれば、検討して欲しい。(例:ICカード、バスの運行状況アプリなど)
- ▶ 車が無くても生活に困らない環境整備のための体制づくりが必要。使い勝手のいいサービスを適正価格で。
- ▶ 公共施設、病院、買い物などの生活の一部として機能してもらいたいと思う(長信田線のつつみ団地、診療所を經由とか)。
- ▶ 観光客などの利用を考慮しなければ、現在の公共交通はよく考えられていると思う。今後、更なる人口減少により利用者は減少しかなく、そうなった際は学生の通学時間帯以外は、バスの運行も減ってしまうのは必然かと思う。バスと比較すると、実質的にはタクシーなどの方が効率的ではな

いかと感じる場面もある。バス停までの歩行が不要で、ドア・ツー・ドアで利用できることから、足の不自由な方にとって利用しやすいほか、夏場の熱中症リスクの軽減にもつながる。また、利用者自身の都合やタイミングに合わせて利用できる点も、大きな利点であると考え。そのため、バスとタクシーの利用料金の差を可能な範囲で縮めることができれば（同額とすることは難しいとしても、現状の乗合タクシー料金程度まで抑えられれば）、日中時間帯のバス本数をさらに減らすことも検討可能ではないか。あるいは、季節に応じてバスの運行本数を調整するなど、柔軟な運用ができれば、年間を通じた運行本数の削減にもつながると考えられり。例えば、夏場は熱中症対策の観点から本数を増やし、冬場や利用の少ない時期は本数を抑えるといった対応も一案ではないか。

- ▶ コミュニティバスよりも、もう少し自由度の高いライドシェアのような、地域の方の力を借り若い方の収入にもつながる取り組みがあるといい。
- ▶ 今のような大きいバスでなくても、例えば8人乗りの車などでもよいのではないか。通学に使うとしても現状では料金が高すぎるという声もある。

3. その他意見

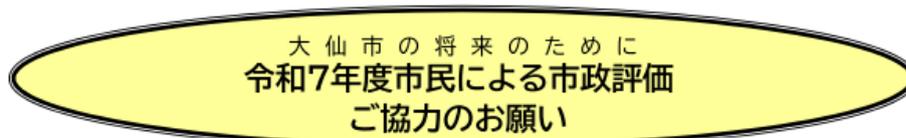
- ▶ 今後は加齢などにより運転が難しくなる人が増え、身近に送迎してくれる人も少なくなる。地域で高齢者の生活を支える何かが必要だと思う。
- ▶ 地域の公共交通機関をメインに利用する年配者の方々が不便と感じる点を少しでも解消できればと思うし、また幅広い年齢層の利用により暮らしやすさの満足度が高まればと思う。
- ▶ 若い世代の人たちにも、地域公共交通について周知してもらいたい。
- ▶ 栃木県宇都宮市へ出張する際にLRTを利用してるが、通勤利用や、県外から新幹線で来訪した方が観光地などへ向かうといった、一定量の利用が見込める需要がなければ、日中時間帯におけるバス利用の増加は難しいのではないかと感じている。例えば、駅から休憩できる場所（太田地域中心地など）までのバス路線を設定し、そこから先はタクシーを利用しやすい環境を整えるなど、二次交通までを含めた移動手段の提供・提案が重要ではないか。
- ▶ 現在は現役で働いている団塊世代の夫婦二人暮らし世帯が多く見られるが、今後、各地域において、買い物や移動に不安を抱える、いわゆる買い物弱者・交通弱者が増加していくことが想定される。そのため、将来を見据え、地域全体でこうした方々をどのように支えていくかを、今の段階から検討していく必要があるのではないか。
- ▶ 社会福祉協議会の買い物ボランティア（自家用車での送迎）なども、とてもいいアイデアだと思う。それに加え、通院ボランティアもあっていいのでは。

3 市民意向調査

[調査の概要]

▶ 調査対象	16歳以上84歳以下の男女から無作為に抽出した市民1,000人
▶ 調査期間	令和7年4月30日～5月30日
▶ 調査方法	郵送による配布、返信用封筒による回収方式。 (インターネット回答による回答を併用。)
▶ 回収件数	・郵送 313人(59.2%) ・インターネット 216人(40.8%) 合計529人(52.9%)

▶ 使用した調査票



市民の皆さまには、日ごろから市政に対してご理解とご協力をいただき、誠にありがとうございます。

市では、『人が活き 人が集う 夢のある田園交流都市』を将来都市像に掲げ、平成28年度から10年間のまちづくりの指針となる「第2次大仙市総合計画基本構想」のもと、より市民目線に立った実効性のある取組を推進しています。

この「市政評価」は、市民の皆さまが日ごろ感じていることや、市政に対するご意見をお伺いするもので、いただいたご回答は、施策の見直しや市民の皆さまとの協働まちづくりを進めるための基礎資料として活用させていただきます。

令和7年度は、第2次大仙市総合計画の最終年度であり、次期計画の策定に向けた大切なタイミングでもありますので、お忙しいところ誠に恐縮ですが、調査の趣旨をご理解いただきまして、アンケートにお答えいただけますようお願いいたします。

令和 7年 4月
大仙市長 老 松 博 行

《回答にあたって》

- ◆ このアンケートは、市内にお住まいになっている16歳以上の方の中から無作為(性別、年齢、地域については考慮)に1,000人を抽出させていただき、無記名形式で行います。
- ◆ このアンケートは、原則として封筒の宛名にあるご本人がお答えください。やむを得ず、ご本人がお答えできない場合は、ご家族の方(ただし、16歳以上の方)がお答えいただいても結構です。また、設問が難しいと感じられた場合は、ご家族の方と相談しながらお答えいただいても結構です。
- ◆ ご回答いただいた内容等につきましては、すべて統計的に処理し、個人に関する情報が明らかになることはありません。 ※宛名ラベル右下の4桁の番号は回答状況を確認するためのものです。
- ◆ このアンケートの結果は、後日(秋頃を予定)市のホームページや広報にて公表します。

《回答方法について》

- ◆ **5月22日(木)**までに、ご回答いただきますようお願いいたします。

スマートフォンまたはパソコンを持っていますか？

はい → **インターネット回答**



左の2次元コードを読み込んでください。
または、次のURLを直接入力してください。
(URL)
<https://tzk.graffer.jp/city-daisen/smartapply/surveys/0001507412398590998>

いいえ → **調査票回答**

・同封している調査票に直接ご記入いただき、返信用封筒に入れてご投函ください。(切手は不要です。)

・返信用封筒の宛先は、大仙市がアンケートを委託した『(株)あきぎんリサーチ&コンサルティング』となっています。

- ◆ このアンケートは、『株式会社 あきぎんリサーチ&コンサルティング』に委託して実施しています。

【このアンケートに関するお問い合わせ先】

<実施主体>大仙市 企画部 総合政策課 政策調整班
電話:0187-63-1111(内線233) FAX:0187-63-1119
メール:sougou@city.daisen.lg.jp

■あなたご自身のことについてお伺いします。

・あなたの性別を、次の中から1つ選び、番号に○をつけてください。

- | | | |
|-------|-------|--------|
| 1. 男性 | 2. 女性 | 3. 無回答 |
|-------|-------|--------|

・あなたの年齢を、次の中から1つ選び、番号に○をつけてください。

- | | | | |
|-----------|-----------|-----------|-----------|
| 1. 16～19歳 | 2. 20～29歳 | 3. 30～39歳 | 4. 40～49歳 |
| 5. 50～59歳 | 6. 60～64歳 | 7. 65～69歳 | 8. 70～74歳 |
| 9. 75～79歳 | 10. 80歳以上 | | |

・あなたの現在の就業状況を、次の中から1つ選び、番号に○をつけてください。

- | | | | |
|------------|---------------------|--------------|-------|
| 1. 正規社員・職員 | 2. 自営業・家族従業者(農林業含む) | 3. パート・アルバイト | |
| 4. 派遣・契約社員 | 5. 専業主婦・主夫 | 6. 学生(高校生含む) | 7. 無職 |
| 8. その他() | | | |

・あなたの居住地域を、次の中から1つ選び、番号に○をつけてください。

- | | | | |
|---------|---------|----------|---------|
| 1. 大曲地域 | 2. 神岡地域 | 3. 西仙北地域 | 4. 中仙地域 |
| 5. 協和地域 | 6. 南外地域 | 7. 仙北地域 | 8. 太田地域 |

・あなたの家族構成を、次の中から1つ選び、番号に○をつけてください。

- | | | |
|----------|-----------|----------|
| 1. 単身世帯 | 2. 夫婦世帯 | 3. 二世帯世帯 |
| 4. 三世帯世帯 | 5. その他() | |

■自由意見

今回のアンケートの内容に関わらず、市政に関してご意見やご提案などがありましたら、ご記入ください。

.....

ご記入いただいたこの調査票は、同封の返信用封筒に入れ、**5月22日(木)までに**、切手を貼らずに、ご投函くださいますようお願いいたします。

テーマ2 地域公共交通対策事業について

市では、地域間を結ぶ基幹路線として路線バスを維持するとともに、地域の実情にあわせて循環バスや市民バス、コミュニティバス、乗合タクシーを運行することで公共交通の維持確保に努めています。

本調査では、市民の皆さまの公共交通に対するご意見を伺い、今後の取組の参考とさせていただきます。

■ 公共交通の定義：不特定多数の人々が、一定の運賃を支払って自由に利用することができる交通機関

【公共交通システムの一覧】		単位(人)
公共交通システム	内容	直近1年間の利用者数
路線バス	羽後交通(株)の路線バスで、他市町と大仙市を結ぶ基幹路線や、市内を運行する路線 【運行路線】 ・横手大曲線 ・大曲角館線 ・角館六郷線 ・川西線 ・千屋線 ・稲沢線 ・船岡線 ・淀川線 ・峰吉川線 ・イオンイーストモール線	201,070
コミュニティバス	市営の路線バスで、市内の各地域を結ぶ路線 【運行路線】 ・長信田線 ・杉山田線 ・南外線	34,100
循環バス	決められた時間に決められたルートを走行するバス 【運行地域】 ・大曲駅、市役所周辺を運行。	15,381
市民バス	市の車両を使用した予約専用のバス【指定の停留所で乗降必要】 【運行地域】 ・西仙北地域大沢郷地区～刈和野地区・南外地域外小友地区～南外支所	803
乗合タクシー	予約専用のタクシー【指定の停留所で乗降必要】 【運行地域】 ・大曲地域6路線 ・中仙地域1路線 ・協和地域1路線 ・仙北地域3路線 ・太田地域8路線	9,878
乗合タクシー ドアツードア型	予約専用のタクシー【自宅付近で乗降可能】 【運行地域】 ・神岡地域4路線 ・西仙北地域3路線・南外地域4路線	2,259
中仙乗合自動車	中仙タクシー(資)が独自に運行する乗合タクシー 【運行地域】 ・清水、豊川、豊岡地区～中仙地域中心地、仙北市立角館総合病院	3,211

問1 普段、主にどの公共交通を利用していますか。
あてはまる番号に○をつけてください。(○は1つ)

- | | |
|-----------|-------------|
| 1. 路線バス | 2. コミュニティバス |
| 3. 循環バス | 4. 市民バス |
| 5. 乗合タクシー | 6. 中仙乗合自動車 |
| 7. 利用しない | |

→ 「7. 利用しない」と回答された方は問4へお進みください。

問2 問1で「1.2.3.4.5.6.」と回答された方にお聞きします。
公共交通を利用する際、困ることはありますか。
あてはまる番号に○をつけてください。(○は1つ)

1. 困ることがある
2. たまに困ることがある
3. 困ることはない

→ 「3. 困ることはない」と回答された方は問4へお進みください。

問3

問2で「1. 困ることがある」、「2. たまに困ることがある」と回答された方にお聞きします。
どのような点を改善や充実すると利用しやすくなると思いますか。
あてはまる番号に○をつけてください。(○は3つまで)

- | | |
|----------------|-------------|
| 1. 運賃 | 2. 運行本数 |
| 3. 駅や停留所までの距離 | 4. 運行時間 |
| 5. 予約のしやすさ | 6. 運行情報 |
| 7. 乗り換えのしやすさ | 8. パリアフリー対応 |
| 9. スマホ・ICカード決済 | 10. その他() |

問4

市では、公共交通における利用者の減少や運行経費の増加により、利用者負担(運賃収入)だけでは路線の維持が難しいため、毎年多くの税金を投入しています。
こうした状況を踏まえて、今後の公共交通のあり方について、あなたの考えにあてはまる番号に○をつけてください。(○は1つ)

1. 利用者負担や財政負担の増加は仕方ないので、今以上に利便性を向上させるべき
2. 利用者負担や財政負担の多少の増加は仕方ないので、これまでの利便性は維持するべき
3. 利用者負担や財政負担を維持したまま、利用者の少ない路線の見直しなどを実施するべき
4. 利用者の少ない路線の廃止や便数の縮小を図り、財政負担を減らすべき
5. 脱炭素社会の視点を含め、市の財政負担を減らすよう市民などが公共交通の利用に協力するべき

問5

今後、公共交通が利用しやすくなる、あるいは暮らしに必要な移動手段を確保していくためには、
どのような取組が効果的だと思いますか。
あてはまる番号に○をつけてください。(○は3つまで)

1. 乗り放題の運賃制度の導入(月額料金などの定額運賃や定期券等)
2. 乗り継ぎ環境の改善(時刻調整、待合室の整備等)
3. 分かりやすい情報提供(運行経路や運行時刻等)
4. リアルタイムの運行情報の提供(スマホアプリなど)
5. 利便性の高い移動手段の構築(AIオンデマンド交通※1等)
6. 公共版ライドシェア、日本版ライドシェアなどへの取組(移動手段確保の仕組みを構築)
7. スクールバスなどを沿線住民も利用できる仕組みの構築
8. 高齢者や免許返納者等に対する移動支援の拡充
9. 自動運転バスの導入
10. 電動アシスト自転車などの利用促進
11. その他()

※1【解説】AIオンデマンド交通とは

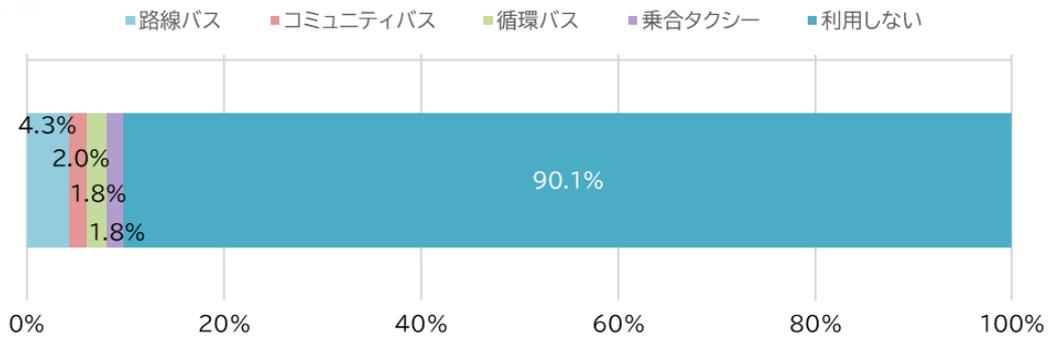
地域特性や一人ひとりの移動ニーズに合わせて、AIが自動的に最適な運行ルートや運行スケジュールを提案することで、移動を効率的に行うサービス。

[調査結果の概要]

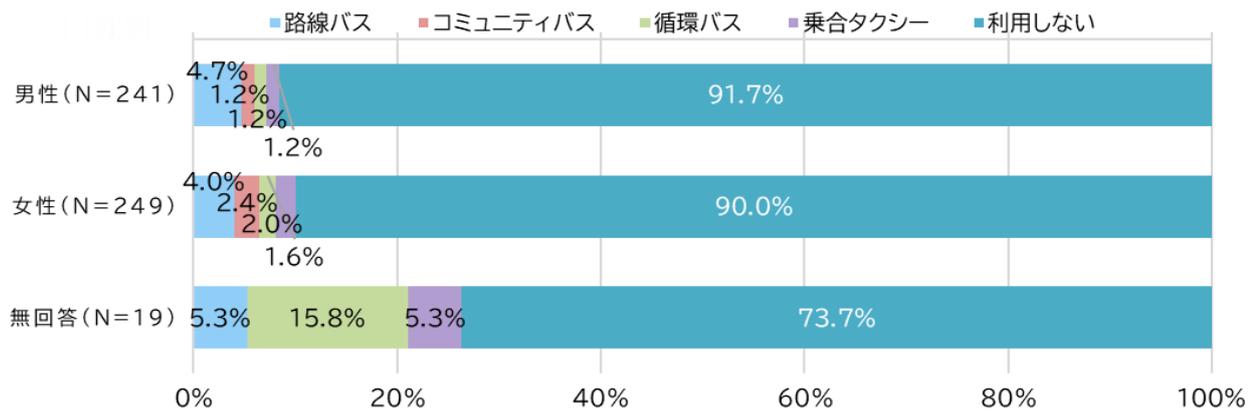
【問1】 普段、主にどの公共交通を利用していますか。

- 全体では「路線バス」「コミュニティバス」「循環バス」「乗合タクシー」を合わせた割合は9.9%にとどま
っており、回答者の約9割が「利用しない」と回答している。
- 性別で見ると、公共交通を利用している割合は女性が10.0%で、男性の8.3%を1.7ポイント上回っ
ている。
- 年代別で見ると、公共交通を利用していると回答した割合は、80代が34.3%と最も高く、次いで10代
が20.0%、70代が12.5%と続いている。一方で、50代が1.2%と最も低く、次いで40代が4.3%となっ
ている。
- 地域別で見ると、公共交通を利用していると回答した割合は、南外地域が17.7%と最も高く、次いで大
曲地域が14.6%となっている。一方、太田地域は利用者がなく、仙北地域も2.4%と低い水準にある。

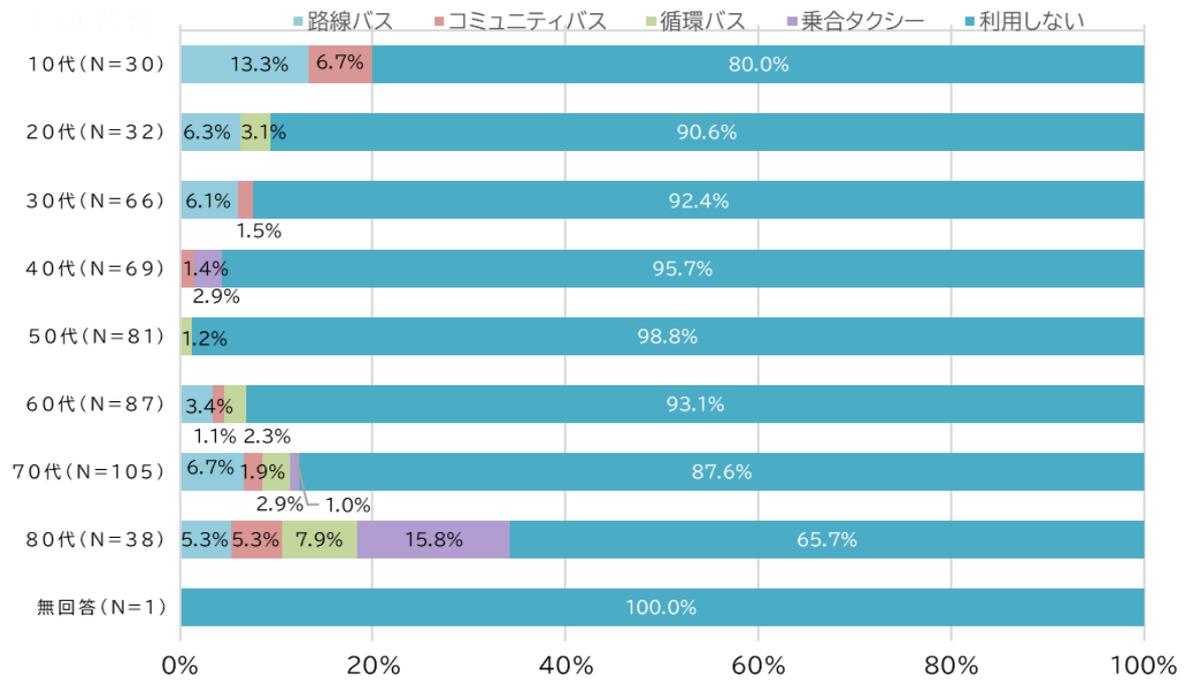
■全体 (N = 509)



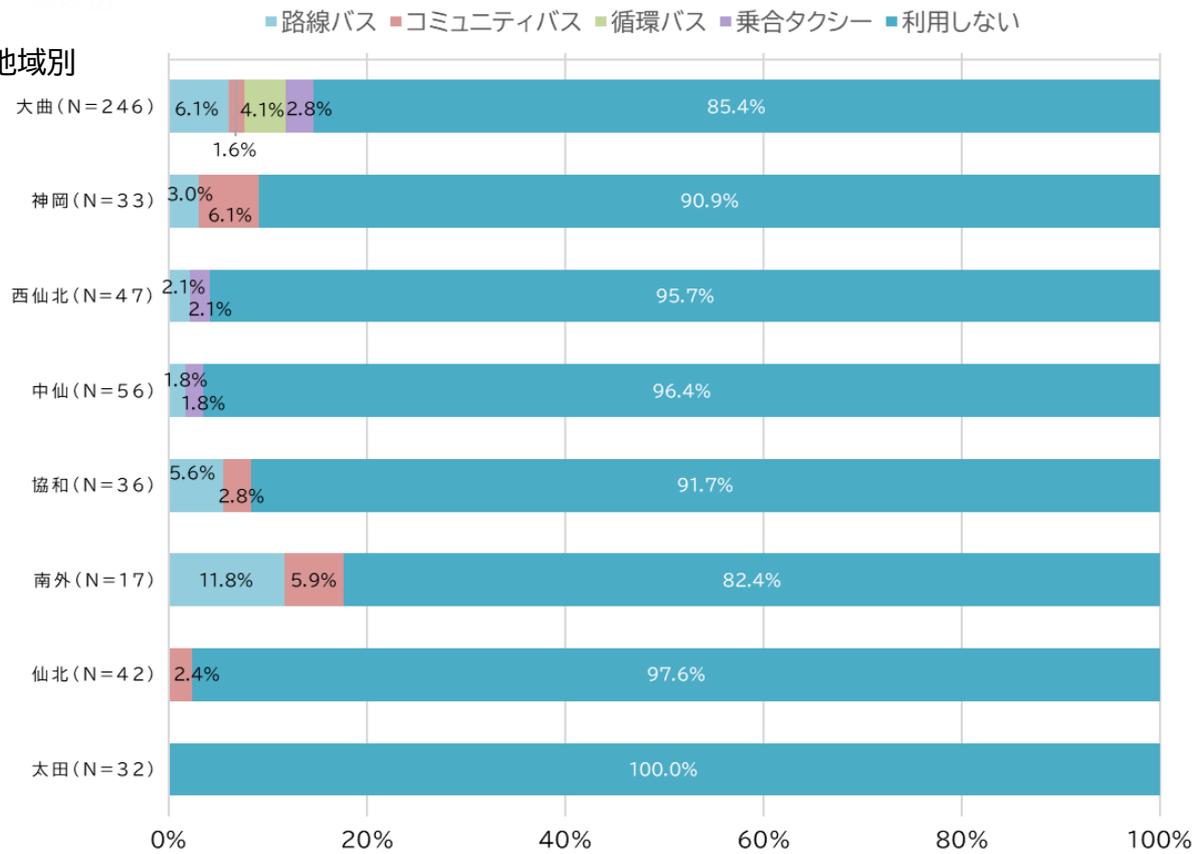
■性別



■年代別



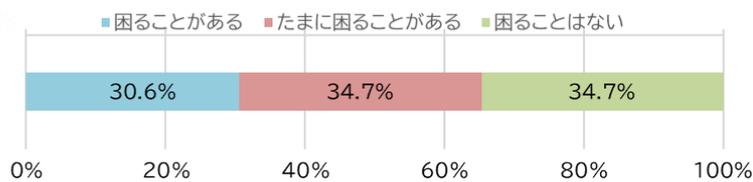
■地域別



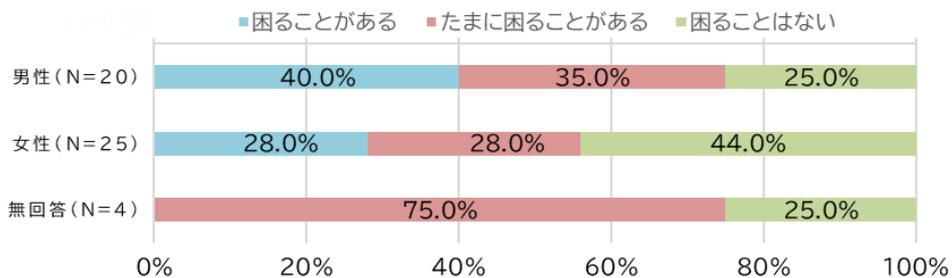
【問2】問1で「公共交通を利用している」と回答した方にお聞きます。公共交通を利用する際、困ることはありますか。

- 全体では「困ることがある」の30.6%と「たまに困ることがある」の34.7%をあわせて、何らかの不便を感じている利用者の割合が65.3%となっている。
- 性別で見ると、「困ることがある」と「たまに困ることがある」をあわせた割合は、男性が75.0%、女性が56.0%となっており、男性が19.0ポイント上回っている。
- 年代別で見ると、「困ることがある」と「たまに困ることがある」と回答した方は、70代が8人、80代が6人となっており、年代が上がるにつれて多くなる傾向にある。
- 地域別で見ると、「困ることがある」と「たまに困ることがある」と回答した方は、大曲地域が24人と最も多くなっている。神岡・西仙北・仙北地域では利用している方全員が困っていると回答している一方で、中仙地域では全員が「困ることがない」と回答しており、協和・南外地域でも「困っていることはない」との回答が多い結果となった。

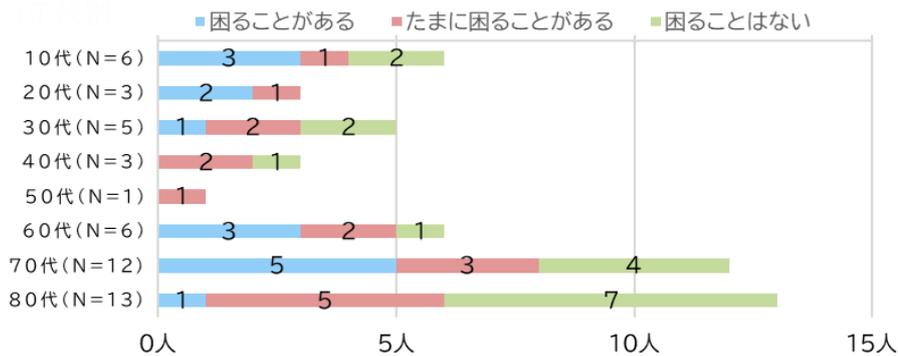
■全体 (N = 49)



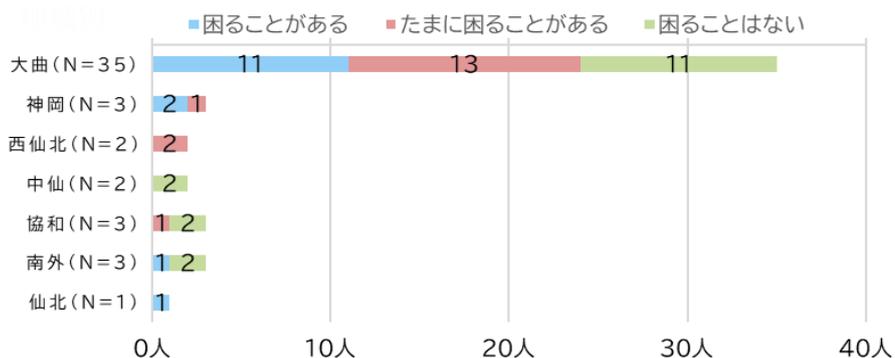
■性別



■年代別



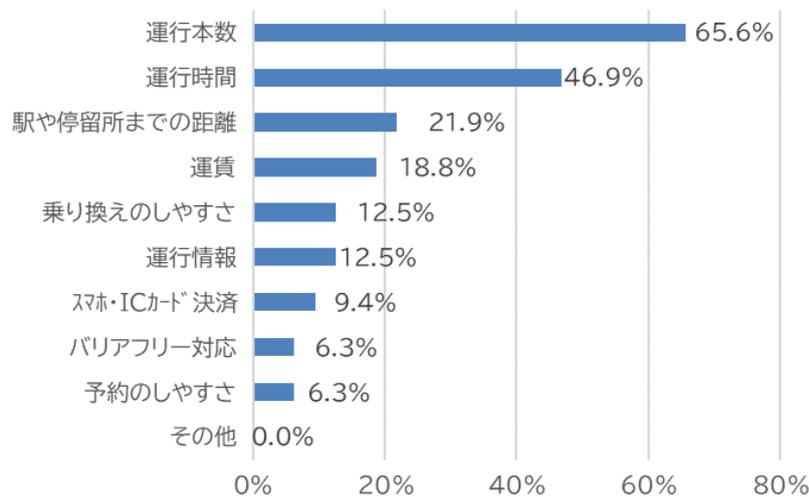
■地域別



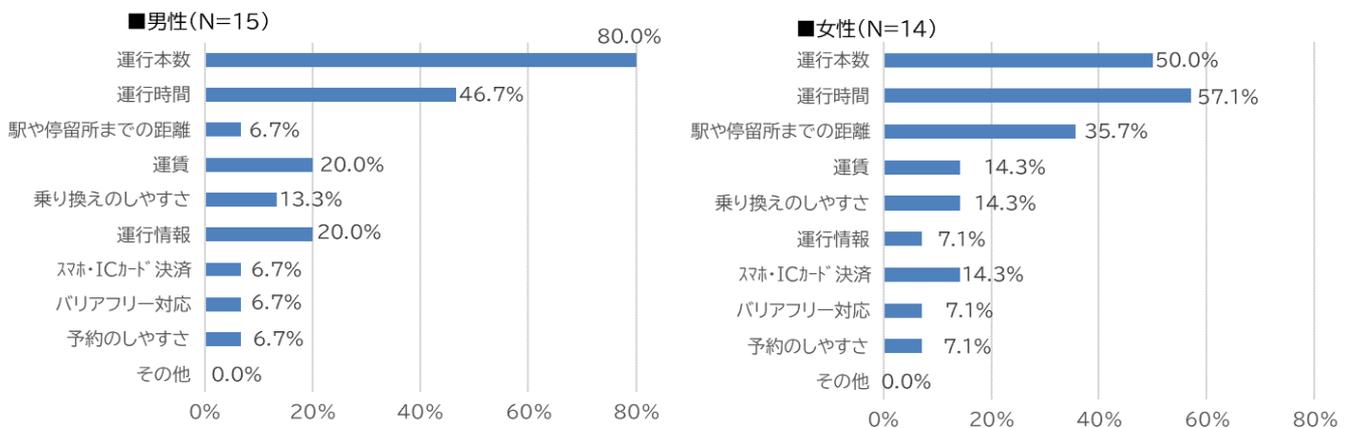
【問3】問2で「1.困ることがある」「2.たまに困ることがある」と回答された方にお聞きします。どのような点を改善や充実すると利用しやすくなると思いますか。（〇は3つまで）

- 全体では「運行本数」が65.6%と最も高く、続いて「運行時間」が46.9%、「駅や停留所までの距離」が21.9%となっている。
- 性別で見ると、男女ともに「運行本数」「運行時間」と回答した割合が高くなっている。また、「駅や停留所までの距離」と回答した割合は女性が35.7%と、男性の6.7%より29.0ポイント高くなっているほか、「運行情報」と回答した割合は男性が20.0%と、女性の7.1%より12.9ポイント高くなっている。それ以外の項目については、大きな差は見られなかった。
- 年代別では、全ての年代で「運行本数」と回答した割合が最も高くなっている。また、40歳から59歳では、「駅や停留所までの距離」も66.7%と最も高い回答割合になっている。

■全体（N=32）

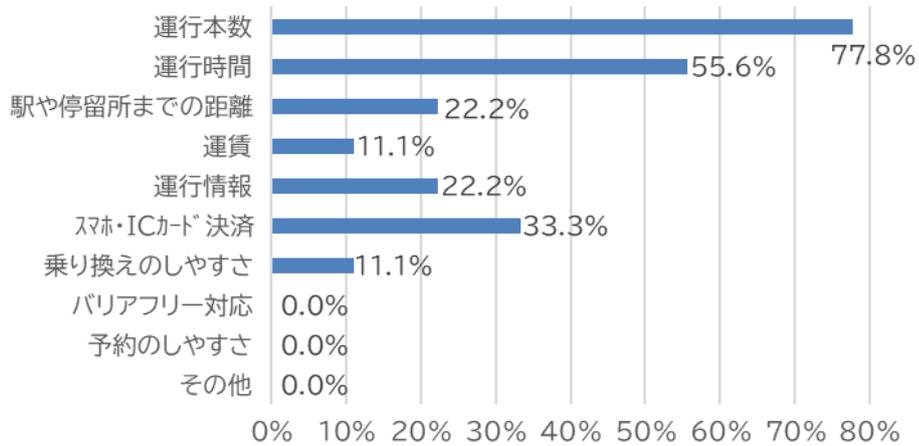


■性別

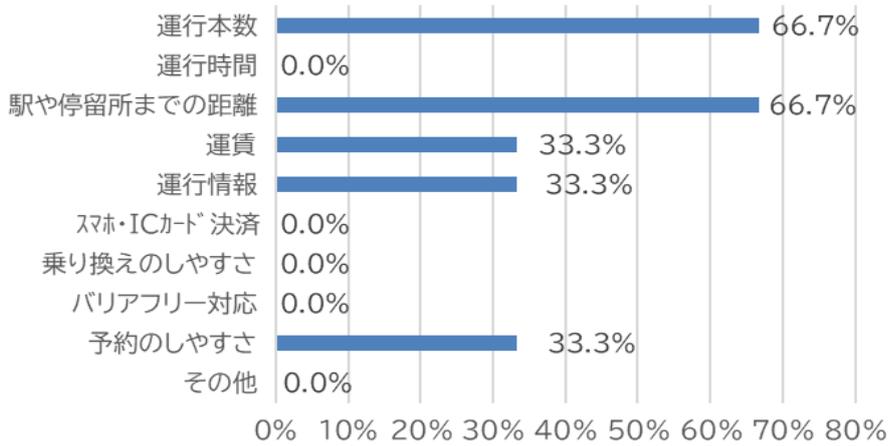


■年代別

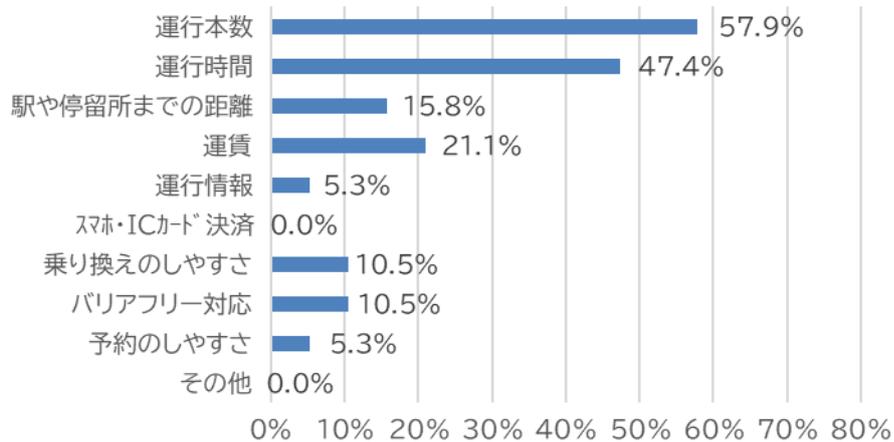
■16歳～39歳(N=9)



■40歳～59歳(N=3)



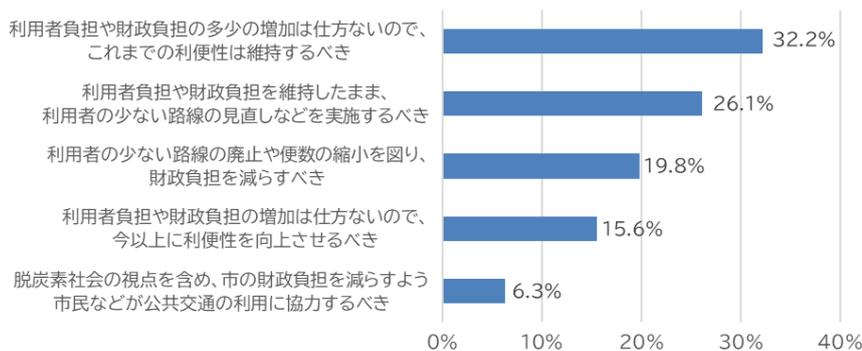
■60歳以上(N=19)



【問4】市では、公共交通における利用者の減少や運行経費の増加により、利用者負担（運賃収入）だけでは路線の維持が難しいため、毎年多くの税金を投入しています。こうした状況を踏まえて、今後の公共交通のあり方について、あなたの考えをお聞かせください。

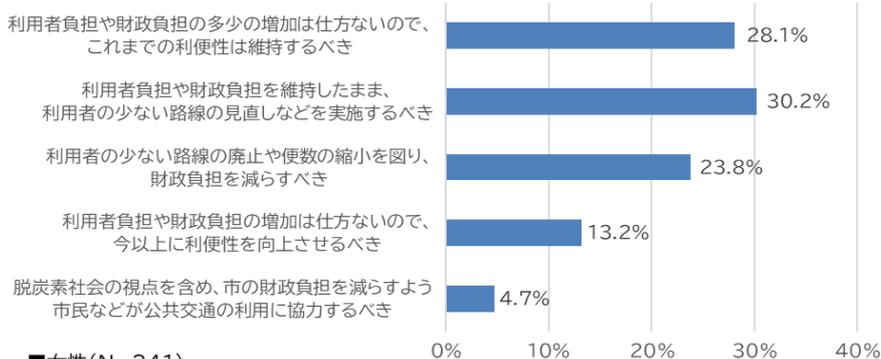
- 全体では「利用者負担や財政負担の多少の増加は仕方ないので、これまでの利便性は維持すべき（以下「負担増・利便性維持）」と回答した割合が32.2%と最も高くなった。次いで、「利用者負担や財政負担を維持したまま、利用者の少ない路線の見直しなどを実施すべき（以下「負担維持・路線見直し）」が26.1%と続いている。
- 性別では、「負担増・利便性維持」と回答した割合は女性が36.9%と、男性の28.1%より8.8ポイント高くなっている。
- 年代別では、「負担増・利便性維持」と回答した割合が40歳から59歳までと60歳以上で最も高く、それぞれ35.8%、34.1%となっている。16歳から39歳までは、「利用者負担や財政負担を維持したまま、利用者の少ない路線の見直しなどを実施すべき」と「利用者の少ない路線の廃止や便数の縮小を図り、財政負担を減らすべき」が27.6%と最も高くなっている。

■全体（N=494）

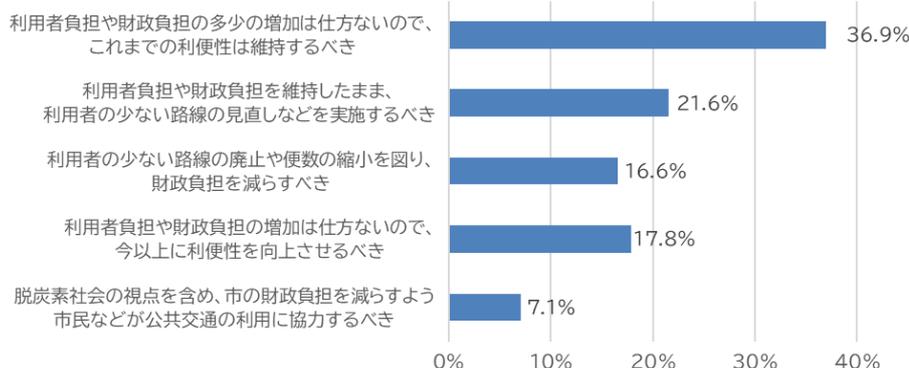


■性別

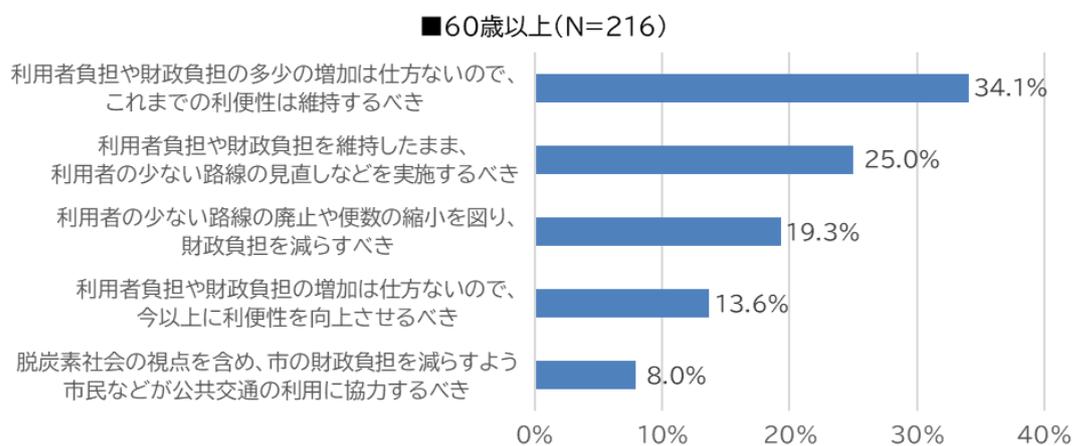
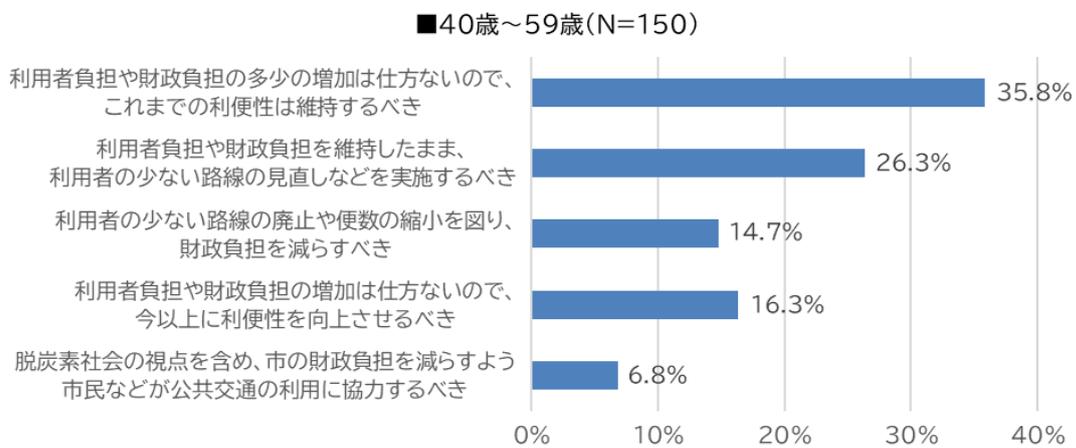
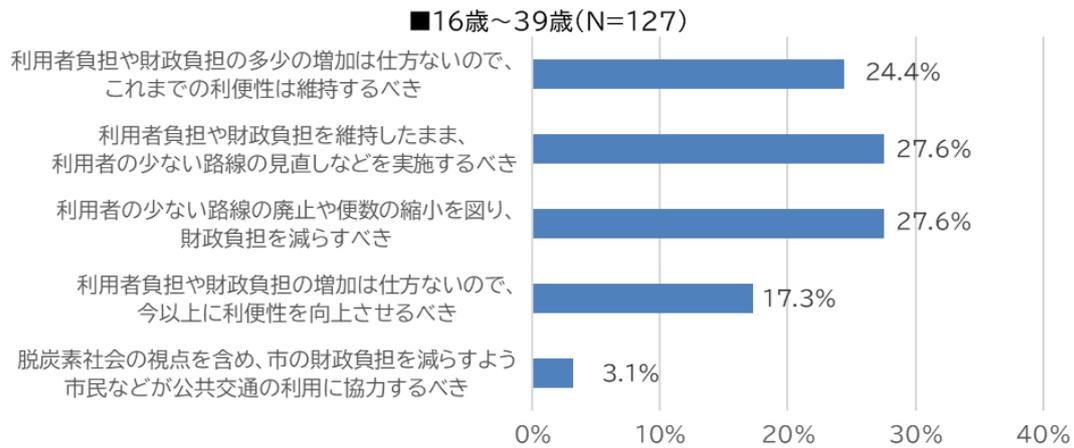
■男性（N=235）



■女性（N=241）



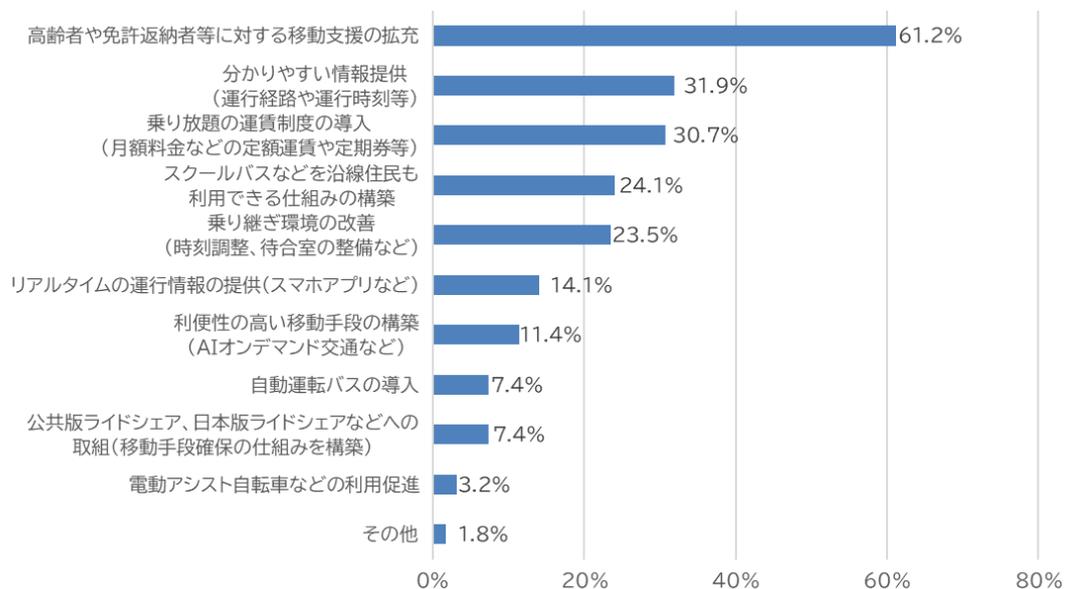
■年代別



【問5】今後、公共交通が利用しやすくなる、あるいは暮らしに必要な移動手段を確保していくためには、どのような取組が効果的だと思いますか。（〇は3つまで）

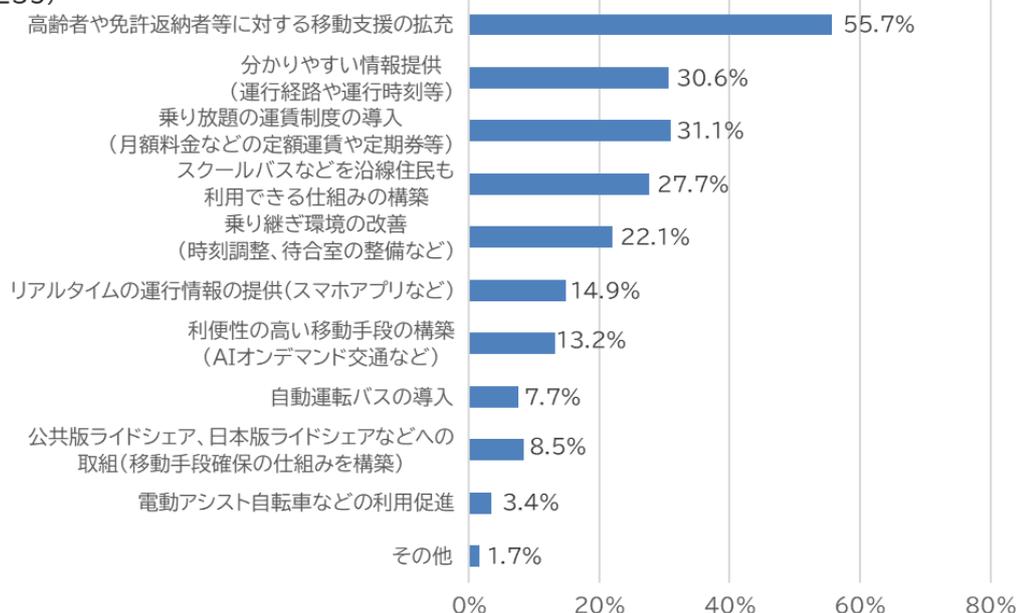
- 全体では「高齢者や免許返納者等に対する移動支援の拡充」と回答した割合が61.2%と最も高く、次いで「分かりやすい情報提供（運行経路や運行時刻等）」が31.9%、「乗り放題の運賃制度の導入（月額料金などの定額運賃や定期券等）」が30.7%と続いている。一方、「電動アシスト自転車などの利用促進」と回答した割合が3.2%と最も低く、次いで「自動運転バスの導入」と「公共版ライドシェア、日本版ライドシェアなどへの取組（移動手段確保の仕組みを構築）」が7.4%と続いている。
- 性別で見ると、男女ともに「高齢者や免許返納者等に対する移動支援の拡充」の割合が最も高く、女性の66.5%は男性の55.7%を10.8ポイント上回っている。
- 年代別では、全ての年代で「高齢者や免許返納者等に対する移動支援の拡充」と回答した割合が最も多く、年代が上がるにつれて高くなる傾向にある。

■全体（N=498）

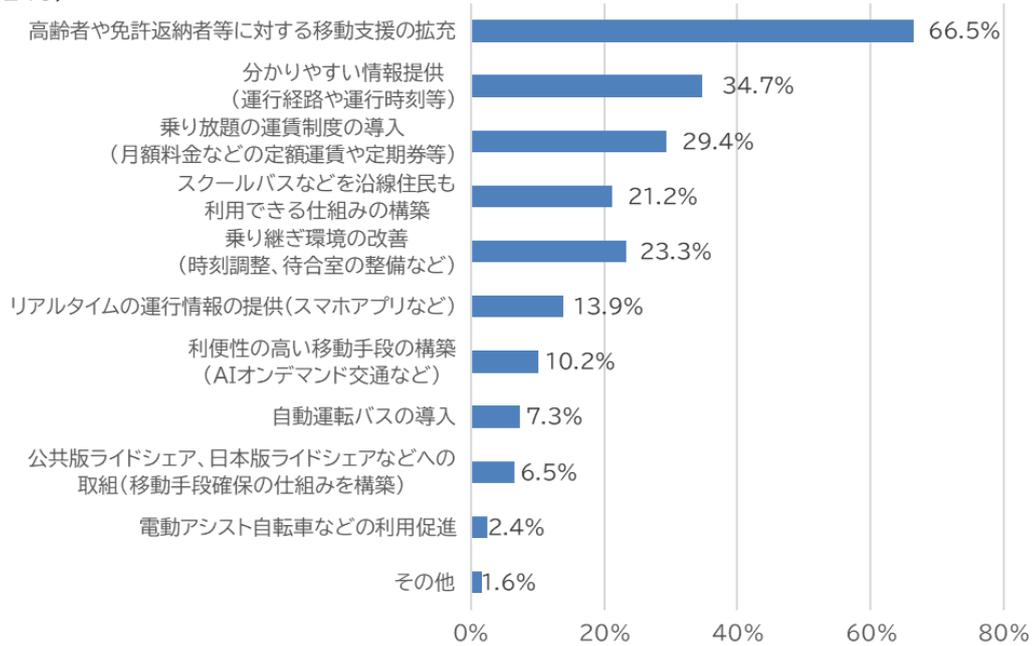


■性別

■男性(N=235)

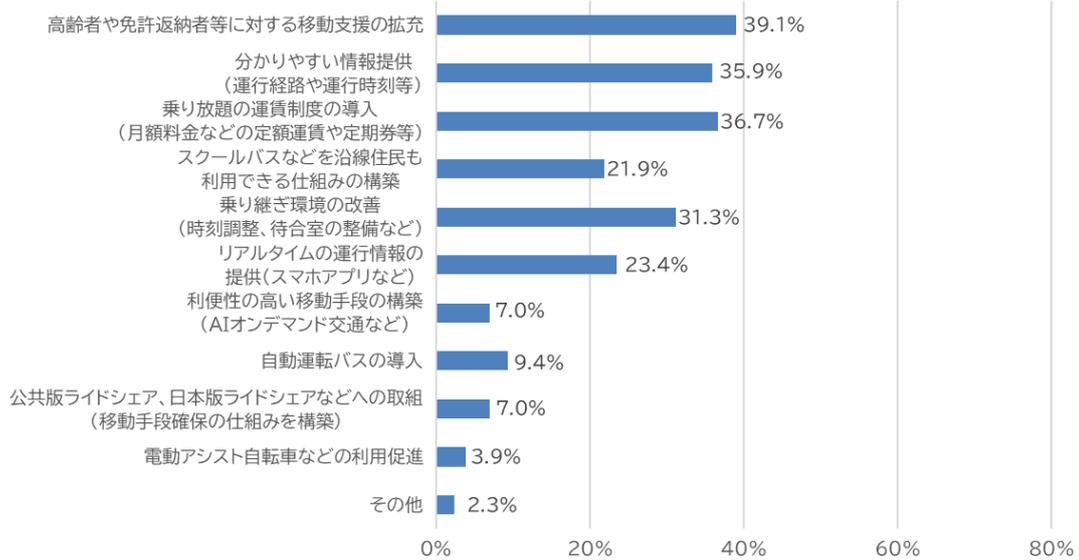


■女性(N=245)

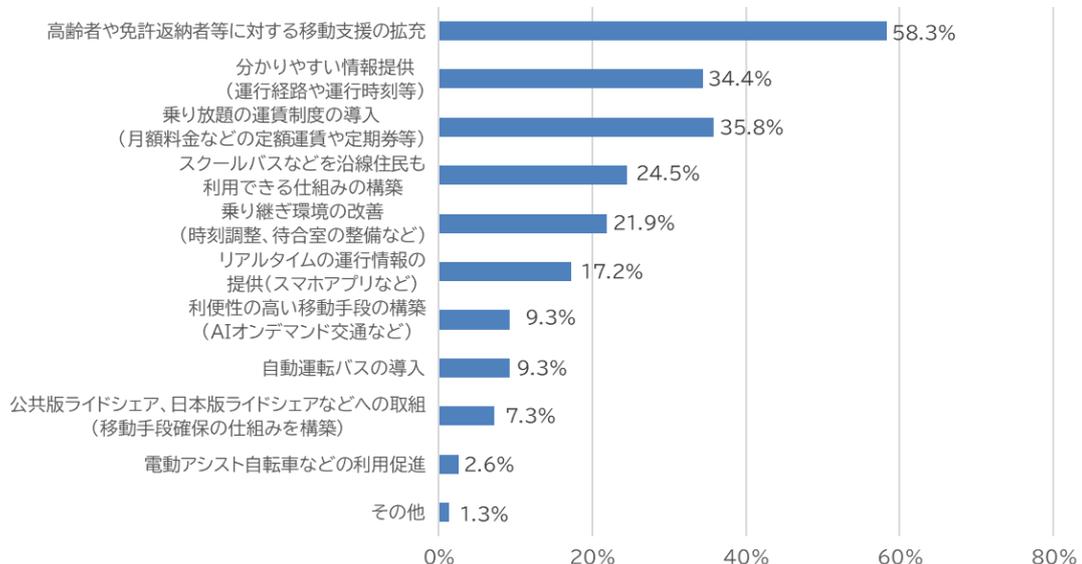


■年代別

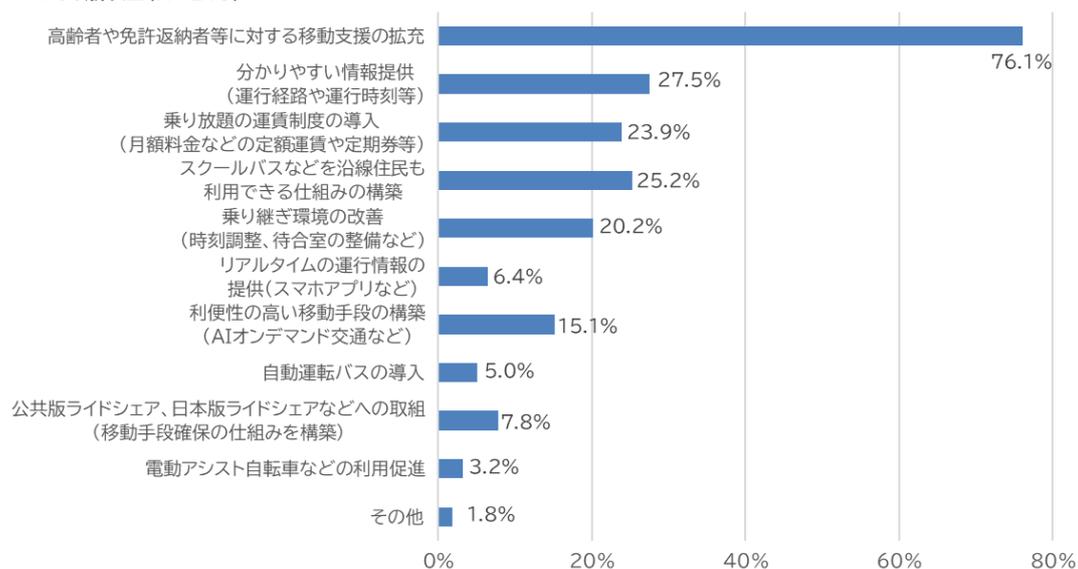
■16歳～39歳(N=128)



■40歳～59歳(N=151)



■60歳以上(N=218)



■その他

- コミュニティバスがないため 路線を増やして欲しい。
- 公用車を使用したライドシェア。
- 同地域からのバスやタクシーの乗合い 通院など一般の方との乗合い導入。
- 自分の住んでいるところに路線バスがない。
- 自動運転化やコンパクトシティなどを早期に検討し、20年後、30年後には実現できるように整備が必要と考える。

4 交通事業者・庁内関係課ヒアリング調査

[調査の概要]

① バス事業者

▶ 調査対象	羽後交通株式会社
▶ 調査日	令和7年10月2日
▶ 調査方法	直接訪問によるヒアリング
▶ 使用した調査票	<p style="text-align: center;">羽後交通 ヒアリング項目</p> <ol style="list-style-type: none">1 利用状況・ニーズ<ul style="list-style-type: none">・利用状況（路線別の利用状況、時間程別の利用状況、乗降データの提供可否）・通勤、通学利用者の割合や特徴（定期券利用状況など）・高齢者や観光客などの利用傾向・把握している要望2 運行状況<ul style="list-style-type: none">・運行ルート上の問題点（道路状況、混雑区間など）・運行時間、頻度の課題・鉄道などへの接続状況・循環バスとJR列車の乗り継ぎの改善について3 運転手<ul style="list-style-type: none">・現在の運転手数と平均年齢・この先5年間程度での定年退職者数（雇用延長を除く）・新規人材確保の状況（応募数、定着率）・人材確保、育成における課題4 収益・採算性<ul style="list-style-type: none">・路線ごとの収支状況（黒字／赤字）・現状の収益、採算状況・利用者増やコスト削減のため実施している施策5 今後について<ul style="list-style-type: none">・路線ごとの今後の方向性（廃止・縮小・維持）・行政に期待する利用促進策（補助制度、広報支援など）・デジタル技術の活用意向（バスロケシステム、キャッシュレス決済など）・AI オンデマンド交通への関心・参画意向・交通計画への意見・要望・路線バス以外の事業展開について（仙北市よぶのるなど）・循環バスの一泊乗り放題券、定期券の導入について・循環バスの車内放送における地域情報、観光情報などの発信について・循環バス、コミュニティバスの運行にあたり、運行会社からの提案など

② タクシー事業者

▶ 調査対象	おやしきタクシー、大曲タクシー、よつやタクシー、新昭和タクシー刈和野営業所 仙北タクシー、中仙タクシー、サンタクシー
▶ 調査期間	令和7年9月
▶ 調査方法	直接訪問によるヒアリング

▶ 使用した調査票

タクシー事業者 ヒアリング項目

1 一般タクシー

- ・利用状況
- ・利用が多い時間帯・曜日など
- ・供給不足となる時間帯やエリア

2 乗合タクシー

- ・運行継続における課題（運転手、運行経費など）
- ・利用者から把握している要望（ルート、停留所、時間など）
- ・制度に対する意見

3 運転手

- ・現在の運転手数と平均年齢
- ・この先5年程度での定年退職者数
- ・新規人材確保の状況（応募数、定着率など）
- ・人材確保、育成における課題

4 利用促進策

- ・行政に期待する利用促進策
- ・独自で実施している利用促進策などがあれば

5 今後について

- ・AI オンデマンド交通への関心、参画意向
- ・日本版ライドシェア（自家用車活用事業）の導入意向
- ・デジタル化（アプリ予約、キャッシュレス決済など）に対する考え
- ・交通計画への意見・要望
- ・交通空白地域解消に向け、ライドシェア（公共版、日本版）などの導入に対する考え

③ 鉄道事業者・観光交流課（庁内関係課）

▶ 調査対象	・鉄道事業者:JR 大曲駅 ・観光担当部局:観光交流課（観光タクシー等の二次交通）
▶ 調査期間	令和7年9月～10月
▶ 調査方法	直接訪問によるヒアリング
▶ 使用した調査票	<p style="text-align: center;">JR 大曲駅・観光交流課 ヒアリング項目</p> <ol style="list-style-type: none">1 利用者の状況<ul style="list-style-type: none">・通勤、通学の利用状況（時間帯別、定期券利用状況）・観光客の利用状況（繁忙期など）・把握している要望（駅設備、二次交通、決済方法、案内表示など）2 駅・施設の整備状況<ul style="list-style-type: none">・大曲駅の整備状況（バリアフリー、案内表示、待合室など）・他駅含む施設改善の予定や要望3 二次交通の需要<ul style="list-style-type: none">・観光施設への二次交通の需要（路線バスやタクシーなど）・観光タクシー（観タクン）の検討状況・バス、タクシーとの接続時間の調整4 利用促進策<ul style="list-style-type: none">・JR としての利用促進策・イベントや地域行事との連携事例・行政に期待する利用促進策（広報支援など）5 今後について<ul style="list-style-type: none">・ダイヤ改正の有無・デジタル技術の活用意向（決済方法、リアルタイム情報）・AI オンデマンド交通について（先行事例：仙北市よぶのる）・交通計画への意見・要望・タクシー事業者の手が回らない地域へのライドシェア参入（羽後境駅や刈和野駅の夜間など）

④ 教育総務課（庁内関係課）

▶ 調査対象	・教育担当部局：教育総務課（スクールバス等担当課）
▶ 調査日	令和7年9月2日
▶ 調査方法	直接訪問によるヒアリング
▶ 使用した調査票	<p style="text-align: center;">教育総務課 ヒアリング項目</p> <p>1 協和バスの運行状況</p> <ul style="list-style-type: none"> ・運行継続における課題（利用者数、採算、運転手確保など） ・峰吉川線（湯の沢下系統）について ・市が負担する経費（運行費補助、定期券補助など） ・利用者、事業者から把握している要望 <p>2 スクールバス、スクールタクシーの運行状況</p> <ul style="list-style-type: none"> ・運行ルート（学校別の概要） ・利用者数（学年別の利用状況） ・市が負担する経費（運行費用、補助金の有無など） ・運行継続における課題 ・利用者、事業者から把握している要望 <p>3 学校再編</p> <ul style="list-style-type: none"> ・再編の進捗状況 ・路線バス、コミュニティバス活用の可能性 ・スクールバス、スクールタクシーへの一般利用者の混乗の可否・課題（安全性など）※全国でも事例はあり ・スクールバスの昼間の活用（地域住民送迎など） <p>4 今後について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通計画への意見・要望

[調査結果の要約]

テーマ	バス事業者 (羽後交通)	タクシー事業者 (7社)	鉄道事業者 (大曲駅)	庁内関係課	
				教育総務課	観光交流課
運行・ダイヤ	ルートは長年固定。居住地拡散によりルート短縮・変更の余地あり。鉄道接続は限定的。単純な増便は困難だが、短縮との組合せて対応可能。	通院・買物需要中心。午前中利用集中。乗合タクシーは、10時台便や自宅前送迎希望多数。地域や曜日による偏在が顕著。	鉄道に合わせたバスのダイヤ調整をお願いしたい。大きな改正予定はない。	通学路線と公共交通が重複。ダイヤ調整や路線短縮の検討が必要。	観光施設行きの路線が運休・廃止。アクセス改善策(臨時便・登録不要運行)を要望。
人材確保・経営	全営業所で赤字。貸切収入で補填。運転手平均58歳、若年層確保困難。拘束時間や休日の少なさが壁。	平均年齢は60～70代。応募はあるが定着難。待遇や拘束時間が課題。経営支援・燃料補助等の行政支援を希望。	特に意見なし。	交通事業者の運転手不足が課題。	特に意見なし。
利用促進 ・広報	利用増難航。小型車両化や定期券・一日券導入は慎重。	チラシ等の紙媒体での広報を希望。車内広告・ロコミによる周知は一部で実施。	市広報紙や観光PRを活用した連携を提案。継続的なイベント開催を期待。	学校再編に伴うバス路線統合や児童生徒の料金無料化の検討。	市民限定制度の見直しや「まちぶらカード」などの割引連携を提案。
デジタル技術 ・AI交通	バスロケ導入経験あり。AIオンデマンドは他市で試験中。大仙市でも実施可能。	PayPay等キャッシュレスは導入済。アプリ予約は高齢者には不要とする意見多数。AI交通は「定時要素あり」での導入を希望。	Suicaの利用エリア拡大の要望あり。AIオンデマンドは導入可能と認識。	特に意見なし。	特に意見なし。
新制度 ライドシェア	自社によるライドシェア導入予定なし。制度整備が前提。	公共ライドシェアには賛成多数。日本版ライドシェアには責任所在不明確で反対・慎重意見多い。	他市町の実証運行に注目。	スクールバス混乗は安全・公平性の課題あり。	乗合タクシーの市民登録制の撤廃等を提案(観光客利用促進目的)。
二次交通 観光	観光需要は限定的(花火時のみ増)。観光情報発信の車内放送は可能。	一般タクシーが観光施設アクセスを一部担うが、需要は限定的。	観光よりビジネス利用が中心。宿泊・イベント・二次交通の充実に要望。	特に意見なし。	日本郷家住宅・旧池田氏庭園等の主要観光地へのアクセス改善を強く要望。

令和8(2026)~令和12(2030)年度

大仙市地域公共交通計画(第5期交通計画)[資料編]

策定 令和8年 3月

発行 大仙市

編集 大仙市企画部地域活動応援課

(大仙市地域公共交通活性化再生協議会事務局)

〒014-8601 秋田県大仙市大曲花園町1番1号

TEL 0187-63-1111(代表)

FAX 0187-63-1119

URL <https://www.city.daisen.lg.jp/>
