

平成30年度

地域公共交通の再構築に関する市への意見書

大 曲 地 域 協 議 会  
神 岡 地 域 協 議 会  
西 仙 北 地 域 協 議 会  
中 仙 地 域 協 議 会  
協 和 地 域 協 議 会  
南 外 地 域 協 議 会  
仙 北 地 域 協 議 会  
太 田 地 域 協 議 会

## 【目 次】

大曲地域協議会	3
神岡地域協議会	7
西仙北地域協議会	11
中仙地域協議会	13
協和地域協議会	15
南外地域協議会	16
仙北地域協議会	18
太田地域協議会	20

地域公共交通の再構築に関する市への意見書

地域協議会名：大曲地域協議会

事項	内容
現状	<p>大曲地域は、大曲駅や大曲バスターミナルといった主要な交通結節点を有し、鉄道や国道が交わる交通の要衝となっている。</p> <p>特に大曲バスターミナルは、羽後交通株式会社による路線バスや、市が実施する循環バス・コミュニティバスの始点・終点となっており、路線数や便数などは他地域に比べて多いものとなっているが、利用者の減少などは共通の課題となっている。</p> <p><b>【循環バス】</b>                  中心市街地の活性化を目的として運行しており、H26年5月からは順回りのつつどんルートに加え、逆回りのはなちゃんルートの運行を開始。                  《H29実績》                  つつどん 7,785人 はなちゃん 6,199人 合計 13,984人</p> <p><b>【コミュニティバス】</b>                  地域住民の移動手段を確保するため、羽後交通株式会社の路線バスであった、杉山田線、南外線、長信田線の3路線をH27年4月から市営化。                  《H29実績》                  杉山田 14,264人、南外 16,259人、長信田 10,062人 合計 40,585人</p> <p><b>【乗合タクシー】</b>                  路線バスの廃止代替や公共交通空白地域の解消を目的に、タクシー車両を用い、時刻と路線を定めて、予約に応じて運行。デマンド型交通と呼ばれる。                  《H29実績》                  内小友 1,191人、四ツ屋 718人、松倉 1,103人、高関上郷 619人                  中山 2,742人、藤木 1,042人、合計 7,415人</p> <p><b>【民間事業者による事業】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 鉄道 JR 東日本（奥羽本線、田沢湖線、秋田新幹線）</li> <li>・ 路線バス 羽後交通株式会社（路線バス 11 路線）</li> <li>・ 一般タクシー サンタクシー、よつやタクシー、仙北タクシー                      大曲タクシー、おやしきタクシー（計 5 社）</li> </ul>

課題

**1. 循環バスについて**

- ① 自宅付近に循環バスが運行しているが、今後利用したいと思う。
- ② 空っぽのときがある。逆回り便があまり乗られていないようだ。

**2. 乗合タクシーについて**

- ① 路線バス中山線の廃止に伴い、乗合タクシーが利用されている。
- ② 乗合タクシーは中心市街地以外で乗降できないため個人負担で一般タクシーを利用せざるを得ない状況である。(例：藤木から角間川の医院へ通院したい場合など)
- ③ 路線バスがある集落でも、実際はバス停が遠く、乗合タクシーのある集落より不便な場合がある。また、同じ集落内でもバス停や乗合タクシーの乗降所が遠い人と近い人がいる。
- ④ 乗合タクシーもない地域の方々が心配である。

**3. 「共助による運送」について**

- ① 一人暮らしの高齢者の方が、近所の人から送迎してもらい買い物や食事に行くという話を聞く。
- ② 人口減少の中で、行政の公共交通だけに頼るのは経費面からも限界がある。

**4. 免許返納者優遇制度について**

- ① 高齢により運転免許を返納している人が増えており、今後も増加すると考えられる。また、高齢ドライバーによる事故も多発している。

**5. 財政状況について**

- ① 市の負担額が大きくなっており、今後も増え続けることが心配である。
- ② 運賃収入が充分でなく、デマンド型などは利用が増えるほど費用が増加するため、収支バランスに不安がある。
- ③ 費用対効果を見極める必要がある。

**6. その他について**

- ① 自家用車のため、公共交通はほとんど使わない。
- ② 大仙市は広く、高齢者や車を持たない人のために、公共交通は必要。
- ③ 様々な交通が整備され、最善の対策がなされていると思うが、利用者数が増えていかない現状がある。
- ④ 公共交通は、交通弱者の移動手段の確保をはじめ、コンパクトシティの実現、まちのにぎわい創出や健康福祉、観光や教育など多くの役割を担うものであり、公共交通の維持・改善は様々な分野で効果をもたらすものである。また、将来的に交通への依存度が上がると思うので、その整備はますます重要になってくる。

**1. 循環バスについて**

- ①循環バスは良い制度であり、増便や新規路線を検討いただきたい。
- ②奥羽本線の上り・下りの時間、通勤・通学に合わせて、始発便を早めたり（～8:30）、最終便を遅らせたり（16:40～）してほしい。
- ③高校生は特に対象になると思うので、高校生にも意見を聞いてほしい。
- ④大曲駅東方面へ、循環バスを新設または延長してほしい。また、駅東の地域住民の意見も聞いてみてはどうか。

**2. 乗合タクシーについて**

- ①「タクシー」としての利便性を活用し、利用者宅への送迎をしてほしい。
- ②月1回でも、通院や買い物に限らず自分の行きたい場所に行けるようにしてほしい。
- ③自宅まで送迎する場合は、別料金とするなどの方法もあると思う。  
（例：通常利用は500円、自宅送迎利用は1,000円など）
- ④利便性を向上させ、生活必需品を普通に購入できるような環境が必要。
- ⑤高齢者による利用が主であり、本当に利用している高齢者の意見を聞くことが大切である。
- ⑥医療機関（歯医者含む）を利用する場合は、中心市街地に関係なく乗合タクシーを利用できるよう要望する。
- ⑦発車時刻を、8時、9時に加え、10時を追加してほしい。
- ⑧ケースバイケースで、きめ細かな路線設定をお願いしたい。
- ⑨低料金で、市内のどこへでも行けるシステムが必要。
- ⑩行政のコスト面からも、予約による交通手段（デマンド型）が充実する方が良い。

**3. 「共助による運送」について**

- ①車を持っていて時間の自由な人が、同地域の人を送迎できる仕組みがあれば助かると思う。（登録制、半径何キロ以内、2時間以内など制限を設ける）
- ②地域のドライバーを募集したり、シルバー人材や二種免許保持者を登録させたりして、乗合タクシー料金で送迎できないか。
- ③白タク行為は禁止されているものの、地域のコミュニティや自治会に何らかのインセンティブを与え、住民の協力により、自家用車を利用した公共交通に近いシステムを作れると良い。

**4. 免許返納者優遇制度について**

- ①免許返納者に対する優遇制度の充実が必要。

**5. 財政状況について**

- ①市民に対して負担状況の説明と理解を得ることが必要。

**6. その他について**

- ①バス車両の小型化を図れないか（ワンボックスカー、ワゴン車等）
- ②スクールバスは、子どもの安全を充分考え、きめ細かな運行が必要。
- ③現在の公共交通は維持しながら、より利用しやすい公共交通になると良い。
- ④補助金を出してでも利用者が使いやすい交通システムを作してほしい。
- ⑤公共機関に勤務している方々は、大いに公共交通を利用してほしい。
- ⑥利用方法や交通体系について、今一度、周知の工夫が必要。

- |  |  |
|--|--|
|  | <ul style="list-style-type: none"><li>⑦ 民間事業者を中心とした従来の枠組みに捉われず、行政が中心となり地域戦略の一環として取り組む必要がある。</li><li>⑧ 住みやすく活力に満ちた地域社会実現に向けて、再編を進めるべき。</li><li>⑨ 地域公共交通協議会を活用し、単なる手続きの場にとどめず、既存の地域公共交通を含めた地域全体の公共交通体系のあり方について、議論・協議することが望ましい。</li></ul> |
|--|--|

## 地域公共交通の再構築に関する市への意見書

地域協議会名：神岡地域協議会

事項	内 容																																																							
現状	<p>神岡地域は、大曲地域に隣接し、大仙市の中核拠点となるＪＲ大曲駅周辺地区まで、地域拠点である支所周辺地区から約７．０kmと比較的利便性の良い地域となっている。</p> <p>地域内の公共交通システムについては、それまでの路線バスを引き継いだ市営のコミュニティバスによって、２路線が地域内を経由し運行されている。また、バス運行ルート（バス停留所）から離れた地区と地域拠点である支所周辺地区を結ぶ交通手段として、乗合タクシーが運行されている。</p> <p>しかし、いずれの公共交通システムも利用者が伸び悩んでおり、多くの市民が利用するような、魅力ある、より効率的な運行が課題となっている。</p> <p><b>【コミュニティバス】</b></p> <p>地域内を通過する路線は、大曲バスターミナルを発着地点とし、西仙北地域と南外地域を結ぶ路線がある。これは、地域住民の移動手段を確保するため、羽後交通株式会社の路線バスを引継いだもので、平成２７年４月に市営化したものである。</p> <p>《路線全体の利用実績》</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; margin-bottom: 10px;"> <thead> <tr> <th>路線名</th> <th>項目</th> <th>平成 27 年度</th> <th>平成 28 年度</th> <th>平成 29 年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">杉山田線</td> <td>利用者人数</td> <td>15,236人</td> <td>15,439人</td> <td>14,265人</td> </tr> <tr> <td>平均乗車人数</td> <td>4.16人</td> <td>4.23人</td> <td>3.94人</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">南外線</td> <td>利用者人数</td> <td>14,019人</td> <td>15,548人</td> <td>16,259人</td> </tr> <tr> <td>平均乗車人数</td> <td>2.75人</td> <td>3.05人</td> <td>3.09人</td> </tr> </tbody> </table> <p><b>【乗合タクシー】</b></p> <p>公共交通空白地区の解消を目的に、事前登録制でタクシー車両を使って、時刻と路線を定めて、予約に応じて運行しているもの。デマンド型交通。</p> <p>《利用実績》 ※宇船八石線の平成 27・28 年度は、八石線と宇船線を合計した数値</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; margin-bottom: 10px;"> <thead> <tr> <th>路線名</th> <th>項目</th> <th>平成 27 年度</th> <th>平成 28 年度</th> <th>平成 29 年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">大野線</td> <td>利用者人数</td> <td>234人</td> <td>266人</td> <td>249人</td> </tr> <tr> <td>平均乗車人数</td> <td>1.07人</td> <td>1.02人</td> <td>1.00人</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">関金線</td> <td>利用者人数</td> <td>431人</td> <td>340人</td> <td>332人</td> </tr> <tr> <td>平均乗車人数</td> <td>1.12人</td> <td>1.03人</td> <td>1.07人</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">宇船八石線</td> <td>利用者人数</td> <td>184人</td> <td>211人</td> <td>188人</td> </tr> <tr> <td>平均乗車人数</td> <td>1.10人</td> <td>1.11人</td> <td>1.13人</td> </tr> </tbody> </table> <p><b>【民間事業者による事業】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 鉄道                    ＪＲ東日本（奥羽本線・神宮寺駅）</li> <li>・ 一般タクシー        仙北タクシー</li> </ul>	路線名	項目	平成 27 年度	平成 28 年度	平成 29 年度	杉山田線	利用者人数	15,236人	15,439人	14,265人	平均乗車人数	4.16人	4.23人	3.94人	南外線	利用者人数	14,019人	15,548人	16,259人	平均乗車人数	2.75人	3.05人	3.09人	路線名	項目	平成 27 年度	平成 28 年度	平成 29 年度	大野線	利用者人数	234人	266人	249人	平均乗車人数	1.07人	1.02人	1.00人	関金線	利用者人数	431人	340人	332人	平均乗車人数	1.12人	1.03人	1.07人	宇船八石線	利用者人数	184人	211人	188人	平均乗車人数	1.10人	1.11人	1.13人
路線名	項目	平成 27 年度	平成 28 年度	平成 29 年度																																																				
杉山田線	利用者人数	15,236人	15,439人	14,265人																																																				
	平均乗車人数	4.16人	4.23人	3.94人																																																				
南外線	利用者人数	14,019人	15,548人	16,259人																																																				
	平均乗車人数	2.75人	3.05人	3.09人																																																				
路線名	項目	平成 27 年度	平成 28 年度	平成 29 年度																																																				
大野線	利用者人数	234人	266人	249人																																																				
	平均乗車人数	1.07人	1.02人	1.00人																																																				
関金線	利用者人数	431人	340人	332人																																																				
	平均乗車人数	1.12人	1.03人	1.07人																																																				
宇船八石線	利用者人数	184人	211人	188人																																																				
	平均乗車人数	1.10人	1.11人	1.13人																																																				

課題

**1. コミュニティバスについて**

- ①医療機関に行く時間帯に運行されているバスがなくて、不自由を感じる。
- ②大曲バスターミナルが終点なので、そこから離れた医療機関などに行くためには循環バスなどに乗り継ぎが必要であり、不便である。
- ③大曲駅東口方面まで行くバスがない。
- ④日中のバス利用者が少ない。

**2. 乗合タクシーについて**

- ①現在、地域内だけの路線であり、大曲にある医療機関には行かないので、不便である。
- ②刈和野や大曲に行かないので、利用する人が少ない。
- ③週3日、運行されているが、通院日が運行日と同じ曜日でないと利用できない。
- ④最終便が13時台の早い時間で不便。診療所に行き、マックスバリュで買物(または昼ご飯など)すると帰りの時間に間に合わないと思う。
- ⑤高齢者や障がい者のためにも自宅から目的地まで運行する仕組みが必要である。
- ⑥乗車ポイントを増やすとか老人カーなどを一緒に積めるような対策が必要だと思う。また、移動手段がなくて買物できない人への対応も必要と思う。

**3. 「共助による運送」について**

- ①誰かをボランティアで頼んでも、事故などの対応に苦慮すると思われる。
- ②地域の中の動ける人が、地域を守ろうとする体制づくりが必要である。
- ③事業を市民が担えるように、地域での有償運送の導入、普及を進める必要がある。

**4. 免許返納者優遇制度について**

- ①高齢により運転免許を返納している人が増えており、今後も増加すると考えられる。

**5. 財政状況について**

- ①高齢化社会が進む中で、全ての公共交通が存続されていくことは理想だが、現実的には経費等の問題点も多いと思われる。全てが必要かどうかを見直す必要がある。
- ②財政規模が縮小する中、このままでのシステムが継続可能か不安がある。このシステムのための特別な財源(目的税など)を確保する必要がある。
- ③費用対効果を見極める必要があると思う。

**6. その他**

- ①いろいろな公共交通対策が行われているが、利用者が増えていかない現状がある。
- ②交通課題の解決だけでなく、いろいろな要素が入り組んでいることから、広く関係者の意見を踏まえることが重要と考える。

意見要

**1. コミュニティバスについて**

- ①大曲駅東口方面まで行く路線を検討していただきたい。
- ②大曲駅周辺から離れた大曲地域の医療機関などに行くときに、なるべく乗り換えしないで行けるような方法を考えてほしい。
- ③大曲地域の医療機関に向かう時間帯の便がほしい。
- ④路線バスの時よりも、安い運賃で利用できることをもっと市民に伝えるようにPRしてほしい。
- ⑤バスを利用したら、何か特典が付くようにしてはどうか。

**2. 乗合タクシーについて**

- ①地域の範囲を超えて、隣接する大曲や刈和野まで運行するルートを設定してほしい。
- ②自宅から乗れるような方法にしてほしい。
- ③運行日数をもっと増やしてほしい。
- ④最終便をもっと遅い時間に運行してほしい。
- ⑤行き先をピンポイントに絞った運行をしてみてもどうか。(例えば、買い物のための商業施設行き、治療のための医療機関行きなど)
- ⑥利用者や登録者にアンケートを実施して、問題点や利用しない理由などを尋ねてみてはどうか。

**3. 一般タクシーについて**

- ①ある程度条件を制限した上で、路線や時間にしぼりのない一般タクシーを利用する人に対し、割引券を発行してみてもどうか。

**4. 免許返納制度について**

- ①返納した世帯の人をもっと助けるような公共交通であるべき。

**5. 「共助による運送」について**

- ①地域の自治会やコミュニティ団体によるNPO法人を立ち上げて、住民の協力により、自家用車等を利用した乗合タクシーのようなシステムを構築できれば良い。
- ②NPO法人の立ち上げや運営について、市からの手助けがほしい。
- ③自家用車を提供した場合、その車両に対して、経費の一部を助成する仕組みがあれば助かると思う。
- ④地域内でドライバーを募集したり、登録させたりして、乗合タクシー方式で送迎してみてもどうか。
- ⑤定路線・定時運行でカバーできない部分は、住民同士の相乗りの仕組みを作ってみてもどうか。

**6. 財政状況について**

- ①将来の社会情勢、財政状況を考えて、それに合ったシステムの構築が大事だと思う。

## 7. その他

- ① 既存で利用されている交通手段（スクールバス等）への相乗りなど、制約・制度の変更を伴う事業の活用も考える必要がある。
- ② 高齢者が容易に乗り降りできるステップ付きで、運転手以外の見まもりができるバスガイドのような人が同乗している乗り合いバスを考えてほしい。
- ③ 「公共交通を利用する日」を作ってPRを兼ねたキャンペーンを実施する。
- ④ 高齢者に優しい交通システムの確立をお願いしたい。
- ⑤ 利用率が低いと廃止せざるを得ないので、マイカーの代わりに通勤等で利用してもらおう働きかけを行う。

地域公共交通の再構築に関する市への意見書

地域協議会名：西仙北地域協議会

事項	内容
現状	<p>平成 30 年度現在運行している地域公共交通システム</p> <p><b>《コミュニティバス杉山田線：一日 10 便運行》</b>  西仙北地域では、コミュニティバス（杉山田線）を一日 10 便運行している。  大曲バスターミナル～杉山田間（北野目杉山田間はフリー乗降）の平成 29 年度の乗車人数は、14,264 人で、地域内（刈和野～杉山田間）の乗車人数は 4,205 人であり、1 便の平均乗車は 1.1 人となっている。  停留所の数：16 カ所</p> <p><b>《乗合タクシー 3 路線運行・土日祝日除く》（他に杉沢・中仙線運行）</b>  コミュニティバス、市民バスの運行していない土川地区と強首地区の一部の 3 路線で運行している。  ◎平成 29 年度実績  ①強首線 8 便運行（土日祝日等除く）  1,224 人乗車 平均 1.58 人  ②土川線 7 便運行（往 4, 復 3 土日祝日等除く）  901 人乗車 平均 1.38 人  ③心像線 7 便運行（往 4, 復 3 土日祝日等除く）  887 人乗車 平均 1.69 人  ④杉沢・中仙線 8 便運行（土日祝日等除く）  56 人乗車 平均 1.12 人</p> <p><b>《市民バス 3 路線運行》</b>  当初、路線バス等運行していない大沢郷地区を重点に患者輸送車を運行していたが、その後市民バスとして週 2 回運行している。  ◎平成 29 年 10 月～平成 30 年 9 月までの実績  ①田屋・九升田線（刈和野経由ユメリア行き）  週 2 回 乗車人数 495 人 平均 1.58 人乗車  ②猿井沢・皆別当線（刈和野経由ユメリア行き）  週 2 回 乗車人数 1,205 人 平均 3.97 人乗車  ③上戸川・白坂線（刈和野経由ユメリア行き）  週 2 回 乗車人数 411 人 平均 1.38 人乗車</p>
課題	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 現在運行している公共交通システムの普及向上</li> <li>2. 公共交通システムの地域外への乗り入れと刈和野地区の拡充</li> <li>3. 新たな地域公共交通システムの構築</li> <li>4. 市民バスと乗合タクシー等の運賃や運行回数（便数）が違うので平準化、障がい者等への無料券や回数券の配布</li> <li>5. 新たな担い手の育成</li> </ol>

意見  
要望

**1. 現在運行している公共交通システムの普及向上**

自治会や各種団体等の会議の場で公共交通システムについて説明し認知度を高めるようにしていただきたい。

**2. 公共交通システムの地域外への乗り入れと刈和野地区の拡充**

現在公共交通システム利用地域以外（刈和野地区）でも運行していただきたい。また、協和地域、神岡地域など他の地域へも地域を越えて利用できるようお願いしたい。

**3. 新たな地域公共交通システムの構築**

住民が行きたいところへワンストップで、またドアツードアで移動できるようにしていただきたい。

**4. 市民バスと乗合タクシー等の運賃や運行回数（便数）が違うので平準化、障がい者等への無料券や回数券の配布**

地域内の住民が使う公共交通で利用料金が違うので同等の平準化された料金としていただきたい。また、高齢者や障がい者等には無料券や回数券を配布いただきたい。

**5. 新たな担い手の育成**

将来は、自治体と集落会や法人等の共助による実施を検討いただきたい。

現在、農業法人が設立されているが、これらを支援しながら色々な事業に参加してもらい、地域公共交通にも参入出来るよう図ってもらいたい。

地域公共交通の再構築に関する市への意見書

地域協議会名：中仙地域協議会

事項	内容
現状	<p><b>1. 中仙地域乗合タクシー（民間事業）事業について</b></p> <p>①運行形態 民間事業による乗合タクシー（旧中仙町からの継続事業） 中仙地域の地域公共交通の一つは、中仙タクシー(資)の運営による乗合タクシー事業であり、定期路線（一部予約運行）方式で5路線が運行されている。 路線は、長野線（支所・羽後長野駅・イオン）と角館線（市立角館病院）の2系統であり、交通弱者の生活を支える重要な役割を果たしている。</p> <p>②利用料金 自己負担額 300 円（市助成金 300 円又は 500 円）</p> <p>③運行経路は5路線で、平成 29 年度実績では利用者約 8.7 千人、平均乗車率 2.28 人、市負担額は 3.9 百万円であり、利用者は遞減傾向にある。</p> <p><b>2. 中仙地域乗合タクシー事業について</b></p> <p>①運行形態 中仙タクシー(資)による乗合タクシー（杉沢中仙線：区域運行、デマンド型） 中仙地域唯一の空白区域だった中仙西部地域へも、西仙北土川地域から長野地区の公共施設や商業施設への交通手段として、平成 27 年 10 月 20 日～平成 28 年 3 月 31 日までの実証運行を経て、平成 28 年 4 月 1 日から平日 4 便体制（定時定路線）で運行されている。</p> <p>②利用料金 500 円（乗合時 400 円）</p> <p>③平成 29 年 5 月 1 日から個人医院からの要望により乗降所を追加したが、平成 29 年度実績では利用者は延べ 56 人、平均乗車率 1.12 人、市負担額は 10.1 万円であり、利用者は前年度に比較して半減している。</p>
課題	<p><b>1. 中仙地域乗合タクシー（民間事業）事業について</b></p> <p>①地域の公共交通として民間事業者が運行している。年々利用者が遞減傾向にあり、今後損益分岐点を下回ることが想定される。運行継続のためには、料金体系の見直しは勿論であるが、事業形態の検討も必要になると予想される。 ただ、路線の廃止は、地域の交通弱者の生活に多大な影響が出る。</p> <p>②旧中仙町の自己完結路線になっているが、大曲地域へのアクセスも必要になっている。</p> <p><b>2. 中仙地域乗合タクシー事業について</b></p> <p>①利用実績は、開設当初の数字を割込んでいる。また、平均乗合率も 1.12 人と 9 割方一人乗車になっている。このことから、利用者の増加が課題になる。 また、路線の廃止は、地域の交通弱者の生活に多大な影響が出る。</p>

## 1. 中仙地域乗合タクシー（民間事業）事業について

- ①生活機能を地域内で確保し、高齢者が安心して暮らせるようネットワーク化することを目的とすれば、東部・北部路線は経済圏域・医療圏域を仙北市と想定している。南部路線は、大曲地域の圏域を想定した路線の開設を視野に入れるべきである。  
→これらのネットワークを気軽に移動できる環境を作ることが、次の施策と考える。
- ②利用者別（学生・高齢者）、利用目的別（通院・買物・温泉等）に運行ルートと曜日を指定し、併せて事業者が無理のない、また利用しやすい時間帯を設定する。そして、地域のイベント開催時には、運行を検討していただきたい。
- ③タクシーの乗車率の悪い時間帯には、デマンド型乗合タクシーとして運行していただきたい。
- ④運行路線の継続のためにも、料金負担額を含め事業内容の変更については、事業者との十分な協議を行っていただきたい。
- ⑤地域の方々がNPO等を立ち上げ集落単位に有償運行する場合、その担い手や車両等の経費を皆で支える費用として市が税金のような形で徴収し、事業が継続できる制度を考慮していただきたい。
- ⑥運転免許証返納者優遇制度による、割引券の使用可能路線にしていただきたい。
- ⑦制度自体を把握していない住民も多いため、利用促進に繋がるよう周知方法を検討し、実施してもらいたい。

## 2. 中仙地域乗合タクシー事業について

- ①利用者数は少ないものの、この地域唯一の公共交通機関であるため重要度は高い。買い物や通院などの目的での利用が多く、生活に欠かせない交通機関であるため、事業の存続を希望する。
- ②運転免許証返納が、思ったほど進まないこともあるようだが、今後利用者が固定し減少傾向が続くと思われる。これらのことを考慮し、思い立った時に利用できるような定時運行に幅を持たせることも必要かと思う。
- ③利用推進のため、この制度と共に運転免許証返納者優遇制度を周知し、併せてニーズの把握に努め運行内容の検証を行う。

地域公共交通の再構築に関する市への意見書

地域協議会名：協和地域協議会

事項	内容
現状	<p>協和地域内は、協和中学校・協和小学校を中心にスクールバスが運行されており、併せて地域住民の生活路線バスとしても活用されています。また、路線バスが運行されていない船沢地区については、乗合タクシーが運行され、沿線の住民から利用されています。</p> <p>通院や買い物等は、家族や知人による自家用車の利用が、大半を占めています。一人暮らしの高齢者は、数少ない路線バスやタクシーを利用しています。</p> <p><b>〈参考〉船沢線乗合タクシー実績</b>            ○平成29年度 利用者：138人 稼働台数：137台            （利用登録者数：45人、平日往復4便）</p>
課題	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 高齢者世帯が増えて、車の運転等が困難になり、公共交通機関を利用したいが、バス停が遠いとか、バスの運行本数が少ないなどで、利用しづらい。</li> <li>2. 羽後交通のバスは、大型で狭い道に入れない、バスの小型化が必要。</li> <li>3. 秋田市や大曲地域へ電車で向かうとき、バスと電車のつながりが悪い。</li> <li>4. バスの運賃が高い。</li> <li>5. 買い物や通院に行きやすい、交通システムが必要。</li> </ol>
意見要望	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 路線バス兼スクールバスは、通学時は乗車しているが、日中は一人も乗っていない時がある。日中はバスを小型化し、集落内道路を運行していただくよう要望します。</li> <li>2. 稲沢線と峰吉川線は、運行本数が少ないので、乗合タクシーの運行を要望します。</li> <li>3. バス及び乗合タクシーは、電車への乗り継ぎが、行い易いよう時刻表の変更を要望します。</li> <li>4. 買い物や通院、温泉入浴などのため、コミュニティバスや協和地域内の循環バスの導入について、検討をしていただきたい。</li> <li>5. 免許返納者が増えてきているが、タクシーの台数が少ないため、呼んでもすぐに来ない、タクシー会社へ台数を増やしていただくよう要望していただきたい。</li> </ol>

地域公共交通の再構築に関する市への意見書

地域協議会名：南外地域協議会

事項	内容
現状	<p><b>■ 30年度現在運行している地域公共交通システム</b></p> <p><b>【コミュニティバス南外線 往復8便を運行（土日祝日は5便）】</b>  南外では、H27.4月から、路線バス南外線を市が運営主体となるコミュニティバスとして運行している。  大曲バスターミナル～岩倉温泉 南外区間はフリー乗降  停車箇所：神宮寺駅前角・かみおか温泉・神岡郵便局・南外支所前・岩倉温泉</p> <p><b>【乗合タクシー 南檜岡地区で2系統5路線を運行】</b>  路線バスが運行していない南外南檜岡地区で実施している乗合タクシーでは、従来の「神岡支所行き」だけではなく、平成24年12月より新たに「南外支所行き」を設け、運行範囲を拡大している。  《29年度実績》  西板戸線（神岡支所行き）153人 西板戸線（南外支所行き）168人  大杉線（神岡支所行き）117人  赤平後野線（神岡支所行き）82人 赤平後野線（南外支所行き）57人</p> <p><b>【市民バス 外小友地区で4路線（終点南外支所）を予約制により運行】</b>  南外外小友地区では、路線バスの撤退の代替として市民バスを平成20年から運行しており、平成24年からは市町村運営有償運送へ移行している。また、利用が特定の利用者に偏るなどニーズが変化しており、現在は予約制へと変更している。  《29年度実績》  荒又・釜坂線 2人 十二ヶ沢・荒沢線 22人  滝・中野線 59人 西ノ又線 158人</p>
課題	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 現在運行している地域交通システムに係る利用客が少ない原因を確認</li> <li>2. 現行交通システムは中心部への移動に乗り継ぎがあり、利用者の大部分を占める高齢者にとって不便</li> <li>3. 行政主導の交通システム運営の限界</li> </ol>

**1. 現在運行している地域交通システムの普及向上として地域住民へ要望調査の実施**

利用者を増やすためには、地域住民の要望調査を実施し、行きたい場所や利用したい時間などの統計を取り、それに最も近い交通システムを構築する必要がある。

**2. 高齢者に対応した新たな地域公共交通システムの構築**

住民一人ひとりの意見を聞き、それを全て盛り込んだ地域公共交通システムの構築は困難だが、その中でも、住民が日々の生活をする上で重要となる「食」と「医療」に重点を置いた、乗り継ぎのないワンストップ型の交通システムの導入が必要である。

また、これに加え、今後ますます地域内の高齢化が進むことを考慮すると、歩行による移動が困難な方が増加していくことが予想されることから、ドア to ドア方式(間口から間口まで)による交通システムの導入を本格的に導入していく必要がある。

**3. 新たな担い手の育成による交通システムの運営**

このまま市や事業所のみで頼るのでは、この先、交通システムの運営に無理が生じることから、自治会や自主防災組織等の既存組織、または、隣近所など更に小さなコミュニティ単位での共助を核とした交通システムの構築が望ましい。

ただ、地域によってはこのシステムが馴染まない場合もあることから、そうした地域には事業者(事業所、民間経営、タクシーなど)による交通システムの提供が必要となる。

地域公共交通の再構築に関する市への意見書

地域協議会名：仙北地域協議会

事項	内容																																																																														
<p>現状</p>	<p><b>■現状</b></p> <p>仙北地域では、通勤通学・大曲への買い物として路線バスを主要な交通手段としていたが、自家用車の普及により、移動手段は自家用車が主流となってきたため、路線バスの利用者は減り現在はバス路線が2路線、乗合タクシーが3路線運行している現状である。</p> <p style="text-align: center;">(仙北地域人口 7,020人：H30.8.31時点)</p> <table border="1" data-bbox="331 779 1434 1234"> <thead> <tr> <th rowspan="2">バス路線名</th> <th rowspan="2">現状</th> <th rowspan="2">運 行 開始年度</th> <th colspan="4">年間利用者数(人)</th> </tr> <tr> <th>H26</th> <th>H27</th> <th>H28</th> <th>H29</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>千屋線</td> <td>路線バス</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>長信田線</td> <td>コミュニティバス (長信田線)</td> <td>H27年度</td> <td>—</td> <td>9,156</td> <td>8,602</td> <td>10,062</td> </tr> <tr> <td>湯ノ沢線</td> <td>乗合タクシー (上野田線)</td> <td>H20年度</td> <td>495</td> <td>520</td> <td>433</td> <td>500</td> </tr> <tr> <td>板見内線</td> <td>乗合タクシー (板見内線)</td> <td>H20年度</td> <td>919</td> <td>1,136</td> <td>1,427</td> <td>1,261</td> </tr> <tr> <td>—</td> <td>乗合タクシー (横堀戸地谷線)</td> <td>H25年度</td> <td>617</td> <td>544</td> <td>681</td> <td>511</td> </tr> <tr> <td colspan="3">合 計 (乗合タクシー利用者)</td> <td>2,031</td> <td>2,200</td> <td>2,541</td> <td>2,272</td> </tr> </tbody> </table> <p>○乗合タクシー利用状況等</p> <table border="1" data-bbox="331 1310 1434 1507"> <thead> <tr> <th></th> <th>利用者数(人)</th> <th>稼働台数(台)</th> <th>平均乗合率(人)</th> <th>市負担額(円)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>H26年度</td> <td>2,031</td> <td>1,438</td> <td>1.41</td> <td>3,069,238</td> </tr> <tr> <td>H27年度</td> <td>2,200</td> <td>1,513</td> <td>1.45</td> <td>3,198,849</td> </tr> <tr> <td>H28年度</td> <td>2,541</td> <td>1,636</td> <td>1.55</td> <td>3,441,618</td> </tr> <tr> <td>H29年度</td> <td>2,272</td> <td>1,544</td> <td>1.47</td> <td>3,200,794</td> </tr> </tbody> </table> <p>上記の乗合タクシーの利用状況等から平成28年度までは利用者数、稼働台数、平均乗合率も増加しているが、平成29年度においては3路線のうち2路線が減少している。</p>	バス路線名	現状	運 行 開始年度	年間利用者数(人)				H26	H27	H28	H29	千屋線	路線バス						長信田線	コミュニティバス (長信田線)	H27年度	—	9,156	8,602	10,062	湯ノ沢線	乗合タクシー (上野田線)	H20年度	495	520	433	500	板見内線	乗合タクシー (板見内線)	H20年度	919	1,136	1,427	1,261	—	乗合タクシー (横堀戸地谷線)	H25年度	617	544	681	511	合 計 (乗合タクシー利用者)			2,031	2,200	2,541	2,272		利用者数(人)	稼働台数(台)	平均乗合率(人)	市負担額(円)	H26年度	2,031	1,438	1.41	3,069,238	H27年度	2,200	1,513	1.45	3,198,849	H28年度	2,541	1,636	1.55	3,441,618	H29年度	2,272	1,544	1.47	3,200,794
	バス路線名				現状	運 行 開始年度	年間利用者数(人)																																																																								
H26		H27	H28	H29																																																																											
千屋線	路線バス																																																																														
長信田線	コミュニティバス (長信田線)	H27年度	—	9,156	8,602	10,062																																																																									
湯ノ沢線	乗合タクシー (上野田線)	H20年度	495	520	433	500																																																																									
板見内線	乗合タクシー (板見内線)	H20年度	919	1,136	1,427	1,261																																																																									
—	乗合タクシー (横堀戸地谷線)	H25年度	617	544	681	511																																																																									
合 計 (乗合タクシー利用者)			2,031	2,200	2,541	2,272																																																																									
	利用者数(人)	稼働台数(台)	平均乗合率(人)	市負担額(円)																																																																											
H26年度	2,031	1,438	1.41	3,069,238																																																																											
H27年度	2,200	1,513	1.45	3,198,849																																																																											
H28年度	2,541	1,636	1.55	3,441,618																																																																											
H29年度	2,272	1,544	1.47	3,200,794																																																																											
<p>課題</p>	<p><b>1. 乗合タクシー</b></p> <p>平成24年度に導入された利用料金の優遇制度・割引制度によって利用者数は年々増加したが、平成29年度は3路線のうち2路線において利用者数が減少し、また平均乗合率は市平均の1.50人に対し仙北地域では1.47人と低くなっている。限りある財源を有効活用するために乗合率の向上、そして高齢化社会に対応して、交通弱者が利用しやすく、できるだけ多くの方々から気軽に利用してもらえるように要望に応えるために、周知方法・運行日や乗降場所、料金の精査が課題になっている。</p>																																																																														

	<p><b>2. コミュニティバス長信田線</b>          利用者の利便性を図るためにフリー乗降区間の拡大について見直しが必要であると考える。</p>
<p>意見 要 望</p>	<p><b>1. 周知方法</b>          乗合タクシーについて広報・敬老式・イベント・町内会の総会・農協の会合・民生児童委員協議会などの各種会議で、また、イベントに絡めて広くPRする。高齢者、運転免許証返納者の方への周知に努め、利用者数の増加を図る。          高校入学時に乗合タクシーを通学用に利用していただくようにチラシを配る。</p> <p><b>2. 乗降場所</b>          乗合タクシーは少人数での利用という点を活かして、乗降場所からはずれた分だけ追加料金制度を設け、自宅から乗降できるようにする。          乗合タクシー・コミュニティバスの降車についてはすべてフリー区間にする。          コミュニティバスのフリー乗降区間について拡大する。</p> <p><b>3. 運賃</b>          通勤・通学に利用してもらえるように運賃の見直し。          乗合タクシーを学生が通学に利用する場合、バスのような通学割引の設定。          利用距離による料金設定。</p> <p><b>4. 運行</b>          通勤・通学に利用してもらえるように運行時刻の見直し。          便数は少なくとも土日祝日の運行を検討する。          特例として大仙市以外の通院についても対応する。          大曲地域でのイベントには各地域からの参加、各地域からの参加者同士の交流を深めるために臨時便を運行する。</p> <p><b>5. 運用方法</b>          行政のみでなく、地域住民と共に、自助・協働・公助共に出来ることを話し合う機会を設ける。          ①運行費用について集落単位、コミュニティも運営に参加した運営方法。          ②地域をブロックで分けし、地域からある場所まで運び、コミュニティバスにつなげ、それをさらに循環バスにつなげる方法。</p>

## 地域公共交通の再構築に関する市への意見書

地域協議会名：太田地域協議会

事項	内 容
現状	<p><b>1. 太田地域乗合タクシーについて</b>            太田地域の公共交通として平成27年4月から「区域型乗合タクシー」として実証運行し、平成28年4月から本格運行しています。</p> <p>①区域運行 太田地域を8つの区域に分け、1つの区域内の予約を取りまとめて集落から中心地の公共施設（診療所、中里温泉等）まで往復運行しています。</p> <p>②運行日 平日・土曜日運行（日・祝日と12月31日～1月3日は運休）各区域とも週3日、            上太田地区は1日3往復、下太田地区は1日2往復運行</p> <p>③運行時刻 上太田は8:00から16:00まで、下太田地区は7:30から15:30までの定時に運行しています。</p> <p>④運行経費 1運行あたり1,500円（一般タクシーの4kmと同程度）</p> <p>⑤利用料金 1回300円（乗合割引一人100円、免許返納者半額を割引）</p> <p>⑥乗降場所 各区域に14箇所程の乗降場所を設置している（全111箇所）</p> <p>乗合タクシーを利用するには事前に登録することが必要で、利用する場合は乗車を希望する30分前までに運行事業者に申込み、運行事業者は、予約を集約して運行経路を設定したうえで、利用希望者を乗り合わせる運行形態です。</p> <p><b>2. 大仙市コミュニティバス（長信田線）について</b>            路線バス長信田線が廃止となり、平成27年度から市が運営する大仙市コミュニティバス長信田線として運行しています。            市営化することにより、運行時間については利用者ニーズにあった運行内容を市が決定できるようになり、平成30年度には、通院や高校生の帰宅時間を考慮した時刻へと変更しています。利用料金も県のマイタウンバス補助金に該当することから利用料金の引下げが可能となり、2割程低くなっています。運行経路も地域の要望により見直し、平成29年度からは中里温泉を經由し奥羽山荘までとなっています。</p>

<p>課題</p>	<p><b>1. 太田地域乗合タクシーについて</b>          利用登録者は平成30年10月で175人、利用実績（延べ人数）は、月に50人程と減少してきています。特に下太田地区の利用者が、2、3人となっており、乗合タクシーの根本的な見直しが必要と思われま</p> <p><b>2. 大仙市コミュニティバス（長信田線）について</b>          太田地域ではフリー乗降区間がありますが、あまり知られていないようなので周知する必要があります。利用者は毎年増加してきていますが、利用者がいない便や利用されていない区間などがあるために効率的な運行が必要であります。</p>
<p>意見 要望</p>	<p><b>1. 太田地域乗合タクシーについて</b>          超高齢社会を迎えて今後、ますます地域公共交通は重要となります。太田地域では通院や買い物など交通機関を利用しなければ困難な地域となっています。そのために、太田地域乗合タクシーは、太田地域全体をカバーし診療所、スーパー及び中里温泉まで運行しております。しかし、高齢者の利用が多く、歩行が困難な利用者もいますので全ての地域住民が利用できる、自宅から目的地まで行ける公共交通を要望します。利用者からは、目的地も運行時刻も自由度の高い公共交通が求められています。</p> <p>地域の共助組織（NPOや集落会などの認可地縁団体）による通院や買物のために自宅から目的地までの交通を支援する方策も検討する必要があると考えます。</p> <p>公共交通は、絶えず利用者等の意見、要望を採り入れながら乗降場所及び運行時間等の改善を行い、利用者の要望にあったよりよい生活交通を確保することが必要であると考えます。</p> <p><b>2. 大仙市コミュニティバス（長信田線）について</b>          長信田線は通学、通院、通勤と生活路線として利用されており、地域の利用者から強い存続の要望もありますので、地域公共交通として存続を望みます。          コミュニティバスを地域のバスとして活用するためにバス停からの乗降だけではなく、フリー乗降区間を設定していますが認知度が低いので周知が必要と考えます。高校生の利用が多いことから通学に合わせた路線バスの運行が必要と考えます。</p> <p>また、多くの方からバスなどの公共交通を利用していただくために、自由に使える待合所の設置も望まれます。待合所があれば時間や荷物などを気にせず済みますし、様々な世代との交流もできて、地域の活性化にもつながるのではないかと考えられます。</p> <p>地域にとって必要なバス路線であり、存続していくためには地域住民の存続の声と利用増加が求められることから、地域全体でバスを利用してバスを守っていく意識が必要であると思います。路線バスの運行は、利用者の要望や運行状況を分析し、利用者の極端に少ない便の廃止、乗合タクシーとの乗り継ぎによる運行の見直しが必要であります。</p>