

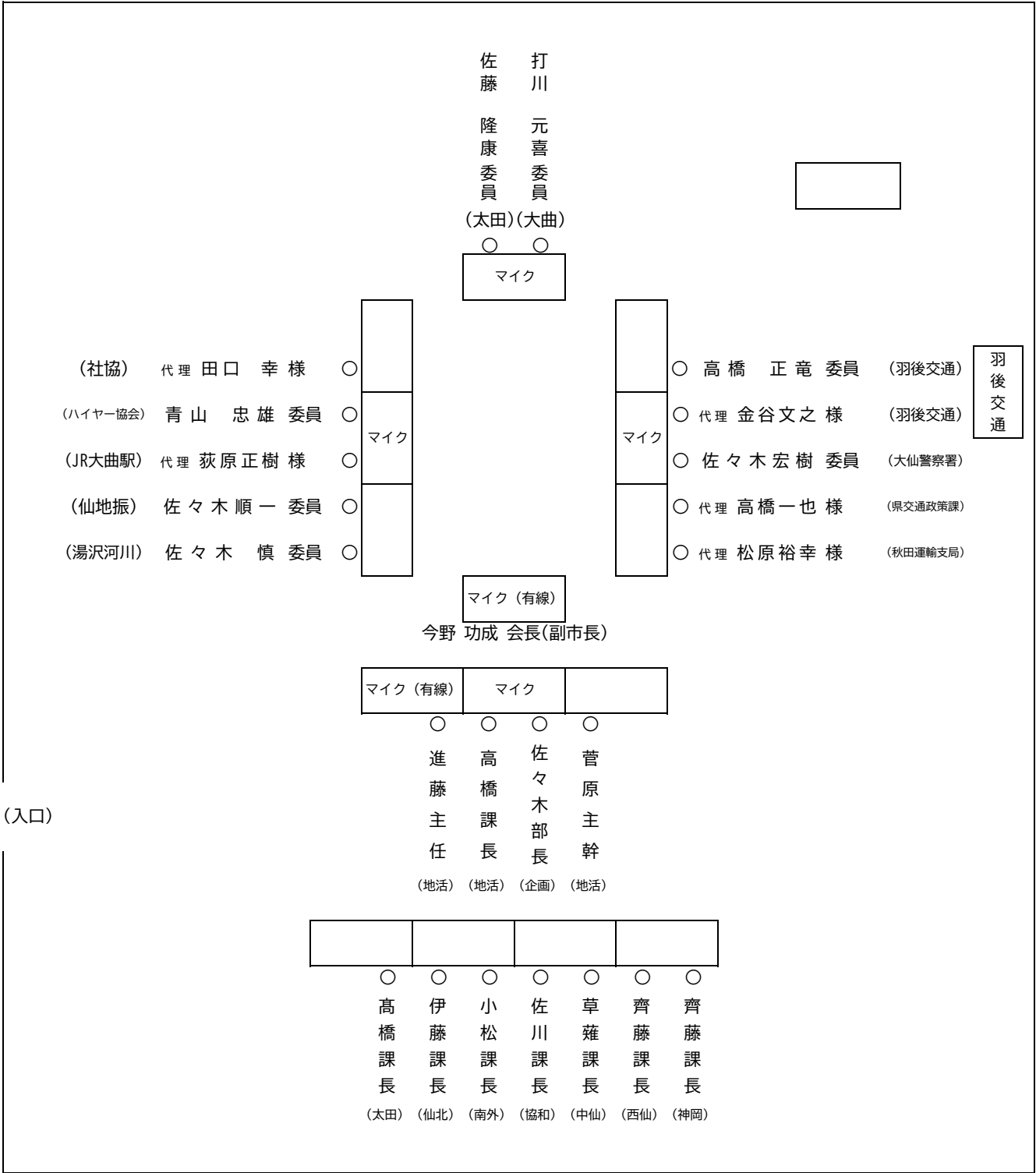
配布資料一覧

- ・ 配席図（当日配布）
- ・ 委員名簿（当日配布）
- ・ 出席者名簿（当日配布）
- ・ 次第
- ・ 資料1 運賃協議分科会設置規約の改正について
- ・ 資料2 令和7年度大仙市バスの日の実施について
- ・ 資料3 第4期交通計画における事業の評価と検証について
- ・ 資料4 第5期交通計画について
- ・ 資料4 別紙

第54回大仙市地域公共交通活性化再生協議会
(兼第57回大仙市地域公共交通会議)

配席図

日時： 令和7年9月17日（水）
午後1時30分
場所： 大仙市役所大曲庁舎3階大会議室



令和7年度 大仙市地域公共交通活性化再生協議会 名簿

○構成員

団体名	所属名	職名	氏名	備考
東北運輸局秋田運輸支局	総務・企画担当	首席運輸企画専門官	平 太 志	
東北地方整備局湯沢河川国道事務所	調査課	課長	佐々木 慎	
秋田県観光文化スポーツ部	交通政策課	地域交通対策監	山 平 路 春	
秋田県仙北地域振興局	建設部	次長	佐々木 順一	
秋田県警大仙警察署	交通課	課長	佐々木 宏 樹	
東日本旅客鉄道株式会社	大曲駅	駅長	小 沼 司	
羽後交通株式会社		取締役社長	齋 藤 善 一	
秋田県ハイヤー協会	大曲仙北支部	支部長	青 山 忠 雄	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	高 橋 正 竜	
社会福祉法人大仙市社会福祉協議会		会長	佐 藤 力	副会長
利用者代表及び住民代表	大曲地域協議会	委員	打 川 元 喜	
利用者代表及び住民代表	神岡地域協議会	委員	鈴 木 美 保	
利用者代表及び住民代表	西仙北地域協議会	委員	齋 藤 法	
利用者代表及び住民代表	中仙地域協議会	副会長	佐 川 晃	
利用者代表及び住民代表	協和地域協議会	委員	豊 嶋 一 郎	
利用者代表及び住民代表	南外地域協議会	委員	伊 藤 伝 悦	
利用者代表及び住民代表	仙北地域協議会	委員	加 藤 和 浩	監査委員
利用者代表及び住民代表	太田地域協議会	副会長	佐 藤 隆 康	
大仙市		副市長	今 野 功 成	会長

○事務局

団体名	所属名	職名	氏名	備考
大仙市	企画部	部長	佐々木 英 樹	
	健康福祉部	部長	佐 藤 和 博	
	健康福祉部社会福祉課	次長兼課長	佐 藤 直 文	
	健康福祉部高齢者包括支援センター	次長兼所長	湊 谷 修 二	
	神岡支所市民サービス課	課長	齊 藤 義 則	
	西仙北支所市民サービス課	課長	齊 藤 良 子	
	中仙支所市民サービス課	課長	草 薙 琢 哉	
	協和支所市民サービス課	課長	佐 川 亜 希 子	
	南外支所市民サービス課	課長	小 松 亮	
	仙北支所市民サービス課	課長	伊 藤 優 子	
	太田支所市民サービス課	課長	高 橋 正 人	
	企画部地域活動応援課	課長	高 橋 靖 弘	
		主幹	菅 原 廣 也	
		主任	進 藤 尚 人	

第54回大仙市地域公共交通活性化再生協議会 出席者名簿

令和7年9月17日（水）

午後1時30分

団体名	所属名	職名	氏名	備考
東北運輸局秋田運輸支局	輸送監査担当	首席運輸企画専門官	松原 裕幸	代理出席
東北地方整備局湯沢河川国道事務所	調査課	課長	佐々木 慎	
秋田県観光文化スポーツ部	交通政策課	シニアエキスパート	高橋 一也	代理出席
秋田県仙北地域振興局	建設部	次長	佐々木 順一	
秋田県警大仙警察署	交通課	課長	佐々木 宏樹	
東日本旅客鉄道株式会社	大曲駅	副長	荻原 正樹	代理出席
羽後交通株式会社		事業本部営業担当次長	金谷 文之	代理出席
秋田県ハイヤー協会	大曲仙北支部	支部長	青山 忠雄	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	高橋 正竜	
社会福祉法人大仙市社会福祉協議会		常務理事	田口 幸	代理出席
利用者代表及び住民代表	大曲地域協議会	委員	打川 元喜	
利用者代表及び住民代表	太田地域協議会	副会長	佐藤 隆康	
大仙市		副市長	今野 功成	会長

○事務局

団体名	所属名	職名	氏名	備考
大仙市	企画部	部長	佐々木 英樹	
	神岡支所市民サービス課	課長	齊藤 義則	
	西仙北支所市民サービス課	課長	齊藤 良子	
	中仙支所市民サービス課	課長	草薨 琢哉	
	協和支所市民サービス課	課長	佐川 亜希子	
	南外支所市民サービス課	課長	小松 亮	
	仙北支所市民サービス課	課長	伊藤 優子	
	太田支所市民サービス課	課長	高橋 正人	
	企画部地域活動応援課	課長	高橋 靖弘	
		主幹	菅原 廣也	
		主任	進藤 尚人	

第54回大仙市地域公共交通活性化再生協議会
(兼第57回大仙市地域公共交通会議)

日時 令和7年9月17日(水)午後1時30分
場所 大仙市役所大曲庁舎3階 大会議室

次 第

1 開会

2 会長あいさつ

3 協議案件

- (1) 運賃協議分科会設置規約の改正について ……資料1
- (2) 令和7年度大仙市バスの日の実施について ……資料2
- (3) 第4期交通計画における事業の評価と検証について ……資料3
- (4) 第5期交通計画について …… ……資料4

4. その他

5. 閉会

運賃協議分科会設置規約の改正について

令和 7 年 9 月

1 経緯

市では、地域公共交通活性化再生協議会及び当該協議会の下部組織として運賃協議分科会を設置している。

- ・ 協議会 地域公共交通計画の作成及び実施に関する事項等を協議する。
(根拠法令) 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成 19 年法律第 59 号) 第 6 条第 1 項
- ・ 分科会 一般乗合旅客運送の運賃等に関する事項を協議する。
(根拠法令) 道路運送法(昭和 26 年法律第 183 号) 第 9 条第 4 項

令和 7 年 6 月 30 日付けで国土交通省物流・自動車局から通知があり、運賃協議分科会関係者の負担軽減および業務の効率化を図る観点から、当該分科会に付議される案件については、必ずしも全ての事案で開催を要するものではなく、軽微な事案については開催しないことも可能である旨が示された。

2 内容

◎ 大仙市地域公共交通活性化再生協議会運賃協議分科会設置規約の一部改正

次に掲げる軽微な事案については、分科会の開催を必ずしも要しないこととする。

- ① 均一制運賃を適用する路線(系統)において、系統変更を伴う停留所の新設や変更、路線の付け替えや一部延伸があった場合(競合する路線がある場合、路線延長により当該路線が初めて他の市町村に乗り入れする場合を除く。)でも、運賃額に変更がない場合。
- ② 毎年のイベント行事(大仙市バスの日)等に係る営業割引を実施する場合
- ③ 工事等により一時的な迂回が生じる場合の路線等を変更する場合
- ④ 新たな決済手段を追加する場合

大仙市地域公共交通活性化再生協議会運賃協議分科会設置規約新旧対照表… 2 ページ
一般乗合旅客自動車運送事業の協議運賃の運用見直し(参考資料)… 5 ページ

大仙市地域公共交通活性化再生協議会運賃協議分科会設置規約

現行	修正案	備考
○大仙市地域公共交通活性化再生協議会運賃協議分科会設置規約 令和6年4月1日制定 (設置) 第1条 道路運送法（昭和26年法律第183号。以下「法」という。） 第9条第4項の規定に基づき、同項に規定する運賃等（以下「協議運賃」という。）について協議し、その他協議運賃に関し必要な事項を処理するため、大仙市地域公共交通活性化再生協議会設置要綱（以下「設置要綱」という。）第7条第1項の規定に基づき、大仙市地域公共交通活性化再生協議会運賃協議分科会（以下「分科会」という。）を設置する。 (協議事項) 第2条 分科会は、設置要綱第7条第1項の規定に基づき、地域の実情に応じた適切な一般乗合旅客運送の運賃等に関する事項を協議するものとする。 (委員) 第3条 分科会の委員は、次に掲げる者とし、市長が委嘱又は任命する。 (1) 大仙市長が指名する職員 (2) 当該運賃を定めようとする一般乗合旅客自動車運送事業者 (3) 国土交通省東北運輸局秋田運輸支局長が指名する職員 (4) 住民又は利用者を代表する者として市長が指名する者	○大仙市地域公共交通活性化再生協議会運賃協議分科会設置規約 令和6年4月1日制定 <u>改正 令和7年●月●●日決裁</u> (設置) 第1条 道路運送法（昭和26年法律第183号。以下「法」という。） 第9条第4項の規定に基づき、同項に規定する運賃等（以下「協議運賃」という。）について協議し、その他協議運賃に関し必要な事項を処理するため、大仙市地域公共交通活性化再生協議会設置要綱（以下「設置要綱」という。）第7条第1項の規定に基づき、大仙市地域公共交通活性化再生協議会運賃協議分科会（以下「分科会」という。）を設置する。 (協議事項) 第2条 分科会は、設置要綱第7条第1項の規定に基づき、地域の実情に応じた適切な一般乗合旅客運送の運賃等に関する事項を協議するものとする。 (委員) 第3条 分科会の委員は、次に掲げる者とし、市長が委嘱又は任命する。 (1) 大仙市長が指名する職員 (2) 当該運賃を定めようとする一般乗合旅客自動車運送事業者 (3) 国土交通省東北運輸局秋田運輸支局長が指名する職員 (4) 住民又は利用者を代表する者として市長が指名する者	

(会長)

第4条 分科会に会長を置き、前条第1号に掲げる者をもって充てる。

2 会長は、会務を総理し、分科会を代表する。

3 会長に事故があるとき又は会長が欠けたときは、会長があらかじめ指名した委員がその職務を代理する。

(会議)

第5条 分科会の会議（以下「会議」という。）は、会長が招集し、会議の議長となる。

2 会議は、書面により行うことができる。この場合において、書面による決議は、設置要綱第6条1項の規定に準拠し行うものとする。

3 会長は、会議において必要があると認めるときは、委員以外の者の出席を求め、説明又は意見を聴くことができる。

(会長)

第4条 分科会に会長を置き、前条第1号に掲げる者をもって充てる。

2 会長は、分科会を代表し、会務を総理する。

3 会長に事故があるとき又は会長が欠けたときは、会長があらかじめ指名した委員がその職務を代理する。

(会議)

第5条 分科会の会議（以下「会議」という。）は、会長が招集し、会議の議長となる。

2 会議の案件について、次に掲げる場合は、会議の開催を省略することができる。

(1) 均一性運賃を適用する路線（系統）において、系統変更を伴う停留所の新設若しくは変更又は路線の付替えや一部延伸があった場合であって、運賃額に変更がない場合。ただし、競合する路線がある場合及び路線延長により当該路線が初めて他の市町村に乗り入れする場合を除く。

(2) 毎年のイベント行事（大仙市バスの日）等の開催に係る営業割引を実施する場合

(3) 工事等により一時的な迂回が生じる場合の路線等を変更する場合

(4) 新たな決済手段を追加する場合

(5) その他分科会において、軽微な事案と認められた場合

3 会議は、書面により行うことができる。この場合において、書面による決議は、設置要綱第6条第1項の規定に準拠し行うものとする。

4 会長は、会議において必要があると認めるときは、委員以外の者の出席を求め、説明又は意見を聴くことができる。

(庶務) 第6条 分科会の庶務は、大仙市企画部地域活動応援課において処理する。 (補則) 第7条 この規約に定めるもののほか、分科会の運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。 附 則 この規約は、令和6年4月1日から施行する。	(庶務) 第6条 分科会の庶務は、大仙市企画部地域活動応援課において処理する。 (補則) 第7条 この規約に定めるもののほか、分科会の運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。 附 則 この規約は、令和6年4月1日から施行する。 <u>附 則</u> <u>この規約は、令和7年9月17日から施行する。</u>
--	---

事務連絡
令和7年6月30日

各地方運輸局 自動車交通部長 殿
沖縄総合事務局 運輸部長 殿

物流・自動車局 旅客課長

道路運送法第9条第4項に基づく協議会の 開催を要しない場合の目安となる考え方について

令和5年10月に道路運送法（以下「法」という。）が改正され、道路運送法第9条第4項の規定により、運賃等については地域公共交通会議（道路運送法施行規則第4条第2項）とは別の協議会（以下「運賃協議会」という。）を開催しなければならないこととしたところ。

今般、運賃協議会の開催にあたり、関係者の負担軽減を図り、生産性向上を図る観点から、その開催を要しない場合の目安となる考え方を下記のとおり定めたので、運賃協議会の関係者に周知を図る等により、運賃協議会の開催の合理化に努められたい。

記

1. 開催を要しない場合の目安となる考え方

運賃協議会においては、地域における需要に応じ当該地域の住民の生活のための旅客の運送を確保する必要がある路線又は営業区域に係る運賃等について協議を行うものであるが、地域公共交通会議とは別の協議会であり、会議開催にあたっては関係者の事務手続きの負担が発生しているとの意見があることから、その負担を軽減し、生産性向上を図る観点も考慮する必要がある。

運賃協議会で付議される案件については、必ずしも全ての事案について開催されるべきものではなく、軽微な事案については、運賃協議会の開催は必ずしも要しないと考える。

なお、2.により軽微な事案の例を示すが、これらは運賃協議会にて協議の上判断されるべきものであり、あらかじめ設置要綱等に記載することが望ましい。

2. 軽微な事案の例

- ・ 均一制運賃を適用する路線（系統）において、系統変更を伴う停留所の新設や変更、路線の付け替えや一部延伸があった場合（競合する路線がある場合、路線延長により当該路線が初めて他の市町村に乗り入れする場合を除く。）でも、運賃額に変更がない場合。
- ・ 毎年のイベント行事等に係る営業割引を実施する場合
- ・ 工事等により一時的な迂回が生じる場合の路線等を変更する場合
- ・ 新たな決済手段を追加する場合

以上

大仙市バスの日の実施について

令和 7 年 9 月

1 目的

循環バス及びコミュニティバスについて、市内開催のイベントと連携し、利用料金の無料日を設定することで、これらの公共交通を P R するとともに、普段バスを利用しない市民が利用するきっかけを創出し、公共交通の魅力の向上と利用促進を図る。

2 主催

大仙市及び大仙市地域公共交通活性化再生協議会

3 実施期間

令和 7 年 1 0 月 1 8 日（土）～令和 7 年 1 0 月 1 9 日（日）
※大仙市秋の稔りフェアと同日開催。

4 内容

実施期間中、循環バス及びコミュニティバスの利用料金を無料とする。

5 対象路線及び利用料金

◎循環バス（つつどんルート、はなちゃんルート）
【通常料金】 2 0 0 円 → 【期間料金】 無料

◎コミュニティバス（長信田線、杉山田線、南外線）
【通常料金】 2 0 0 円～7 0 0 円 → 【期間料金】 無料

6 利用方法

通常時と同様に利用することができ、降車時の料金支払いが不要となる。
※運行主体及び運転手においては、運賃を徴さない。

7 お問い合わせ先

大仙市企画部地域活動応援課
〒014-8601 大仙市大曲花園町 1 番 1 号
TEL 0187-63-1111（内線 227）

(1) 変更内容

対象路線	利用料金	
	現 行	変更後
循環バス	200円	無 料
コミュニティバス ・長信田線 ・杉山田線 ・南外線	200円～700円 (※距離に応じた料金)	無 料
備 考	・実施日は令和7年10月18日(土)～19日(日)の2日間とする。 ※大仙市秋の稔りフェア開催期間 ・実施日において、運行事業者は利用料金を徴さない。 ・運行事業者は、市へ運行経費(負担金)を請求する際に運行経費全体から運送収入を差し引くこととしているが、当該期間の運送収入(利用料金)は0円として精算する。 ・定期券や回数券の料金は変更せず、通常時と同様の取扱いとする。	

(2) 収支等に与える影響

減少すると見込まれる運送収入(利用料金)の金額は以下のとおり。

【令和6年度実績】令和6年度「大仙市稔りフェア」開催期間に実施

路線名	利用者数	概算運送収入
循環バス	217	43,400
コミュニティバス長信田線	31	13,600
コミュニティバス杉山田線	74	21,500
コミュニティバス南外線	66	23,000
合 計	388	101,500

【令和5年度実績】令和5年度「大仙市稔りフェア」開催期間に実施

路線名	利用者数	概算運送収入
循環バス	165	33,000
コミュニティバス長信田線	33	19,600
コミュニティバス杉山田線	47	13,700
コミュニティバス南外線	64	16,700
合 計	309	83,000

(3) 期待される効果

- ・市内イベントとの連携により、相互に来場者や利用者の増加が見込まれる。
- ・普段バスを利用しない市民が利用するきっかけが創出される。
- ・利用体験の機会(お試し乗車)を提供することで、新規利用者が掘り起こされる。
- ・バス事業のPRにつながり、公共交通の認知度を高めることが出来る。

(4) 関連する計画

- ・大仙市地域公共交通計画マスタープラン(第4期交通計画)
(施策4 公共交通の利便性の向上 - 事業③ 利用促進)
→市内イベントとの連携や、お試し乗車の利用機会の創出などの利用促進事業に該当。
- ・地域公共交通計画(地域内フィーダー系統確保維持計画)
(3. 2. 目標を達成するために行う事業及びその実施主体)
→大仙市地域公共交通計画に基づく事業で、市及び羽後交通(株)が主体となる。

(5) スケジュール及び周知方法

- ・10月上旬 市広報誌の全戸配布により周知
- ・10月中旬 バス停および待合所等で掲示により周知
- ・10月18日～19日 イベント開催に併せた事業の実施
- ・11月中旬 対象路線の利用実績の取りまとめ

第4期交通計画における事業の評価と検証

1 第4期交通計画の概要

第4期交通計画では、これまでの公共交通を活かしつつ改善を図るとともに、新たな取組を加えることで、人口減少下においても交通網と利用者数を維持し、市民が「利用しやすい」と感じられる公共交通ネットワークの整備を目的とし、4つの基本目標を掲げ、その実現に向けた事業を展開しています。

《第4期交通計画の体系図》

目指すべき地域公共交通	
『市民の「利用しやすさ」「暮らしやすさ」を軸とした公共交通ネットワーク』	
【基本目標1】 他市町との移動並びに拠点間の移動を確保します 目標数値①：市町村幹線交通と地域間支線交通の利用者の維持 297,527人（R1）→ 298,000人（R7） 目標数値②：市町村幹線交通と地域間支線交通の路線数の維持 10路線（R2）→ 10路線（R7） 目標数値③：市町村幹線交通と地域間支線交通の費用増額の抑制 73,592千円（R2）→ 78,000千円（R7）	
施策1 地域拠点間の連携維持	
事業1	市町村幹線の維持
事業2	地域間支線の運行内容等の見直し
【基本目標2】 自宅あるいは最寄りの停留所から地域拠点への移動を確保します 目標数値①：地域内支線交通の利用者の維持 29,867人（R1）→ 30,000人（R7） 目標数値②：地域内支線交通の路線数の維持 39路線（R2）→ 39路線（R7） 目標数値③：地域内支線交通の費用増額の抑制 104,618千円（R2）→ 110,000千円（R7）	
施策2 地域拠点を核とした地域内移動の確保	
事業1	地域内支線の整備
事業2	地域内交通の運行内容等の見直しやNPO等による新たな交通システムの導入検討
事業3	福祉施策との連携検討
【基本目標3】 交通システムの組み合わせによる移動を確保します 目標数値①：各交通の乗り継ぎ可能便数の増加 往路45.1% 復路50%（R2）→ 往路・復路60%（R7）	
施策3 乗り継ぎ環境の向上	
事業1	乗り継ぎ可能な運行時刻の調整
事業2	待合い機能と情報提供設備の整備
【基本目標4】 交通弱者が安心して公共交通を利用できる制度を構築します 目標数値①：運転免許返納の促進 287人（R1）→ 300人（R7） 目標数値②：市政評価の満足度の向上 3.19（R2）→ 3.4（R7） 目標数値③：交通弱者への補助事業費等の確保 57,161千円（R2）→ 58,000千円（R7）	
施策2 地域拠点を核とした地域内移動の確保（再掲）	
施策4 公共交通の利便性の向上	
事業1	新たな技術の活用
事業2	観光分野との連携
事業3	利用促進

2 第4期交通計画における事業の実施状況

令和3年度～令和7年度の第4期交通計画における事業の実施事業については次のとおり。

《事業の実施状況》

事業	具体事業	実施状況
市町村幹線の維持	No.1 バス路線の存続・廃止協議	・羽後交通、横手市との協議の末、令和5年9月末で路線バス角間川線が廃止となった。
地域間支線の運行内容等の見直し	No.2 コミュニティバスの運行内容の検討	・令和2年度のコミュニティバス乗り込み調査の結果を受け、通勤利用に対応するため、南外線1、2便の運行時刻を見直した。 ・コミュニティバス杉山田線の路線を神岡地域宇留井谷地地区へ延伸した。 ・コミュニティバス長信田線と路線バス千屋線の接続を検討したが、運行時間や運転手確保の観点から実施には至っていない。
地域内支線の整備	No.3 乗合タクシー等新規路線の検討	・乗合タクシー藤木線の路線を角間川地域木内・布晒・門目地区へ延伸した。 ・交通空白地域において、乗合タクシーの需要調査を実施したが、現時点では導入の必要性が低い結果となったことから、導入には至っていない。

事業	具体事業	実施状況
地域内支線の運行内容等の見直しやNP0等による新たな交通システムの導入検討	No. 4 循環バスの運行内容の検討	・令和2年度からの実証運行を踏まえ、運行経路や運行時刻の見直しを行った。
	No. 5 乗合タクシーの運行内容の検討	・杉沢中仙線において、要望を受け、極楽野地区に新たな乗降場所を追加した。 ・仙北地域乗合タクシーにおいて、仙北地域の公共施設や医療機関への乗降場所設置を検討したが、既存の路線バスの停留所と重複することから、実施には至らなかった。
	No. 6 乗合タクシードアツードア型の運行内容の検討	・神岡地域乗合タクシーにおいて、地域中心地から集落への帰りの便数を増便した。 ・西仙北地域乗合タクシーにおいて、地域の中心地を自由乗降エリアとして設定した。 ・南外地域乗合タクシーにおいて、運行日を週2日から3日に増便した。
	No. 7 市民バスの運行内容の見直し	・西仙北市民バスにおいて、定時定路線による運行から予約制かつ予約のあった区間のみを運行する方式へと移行した。 ・南外市民バスにおいて、予約のあった区間のみを運行する方式へと移行した。
	No. 8 生活バス兼スクールバスの利便性向上	・通学対応を主とした運行体制や運転手不足の影響により、利便性向上のための施策実施には至っていない。
	No. 9 NP0等の地域団体による有償運送の検討	・地域住民同士の支え合いによる移動支援を実施する団体に対し、運行にかかる経費の一部を補助する制度を新設し、当該団体を支援した。
	No. 10 交通システムによる貨客混載の検討	・未検討

事業	具体事業	実施状況
福祉施策との連携検討	No. 11 福祉サービス等の既存の輸送システムとの連携の検討	・ 交通空白地域において、福祉施設の車両の空き時間を活用した代替交通を検討したが、従業員不足により実現には至らなかった。
	No. 12 障がい者施策との連携	・ 交通助成券「のりのりきっぷ」を介護タクシーでも利用可能とした。 ・ 障がい者バス・タクシー券を市の公共交通でも利用可能とした。
乗り継ぎ可能な運行時刻の調整	No. 13 乗り継ぎ可能な運行時刻の調整	・ 中仙乗合自動車の東部長野線において、JR 列車への乗り継ぎに対応するため運行時刻を見直した。 ・ コミュニティバス杉山田線の経路を延伸し、路線バス淀川線と接続させた。 ・ 南外市民バスの運行時刻を全便でコミュニティバス南外線へ接続できるよう見直した。
待合機能と情報提供設備の整備	No. 14 交通結節点になる公共施設等に交通案内板の設置	・ 案内板の設置には至らなかったものの、市内全域の路線図を網羅した交通マップを作成し、交通結節点や医療機関などに配布した。
新たな技術の活用	No. 15 新たな技術の活用	・ 路線バス、コミュニティバス、循環バスにおいて、QR コード決済が導入された。
観光分野との連携	No. 16 観光分野との連携	・ 大曲駅からの二次交通として観光タクシーの導入が検討されたが、現段階で実施には至っていない。
利用促進	No. 17 利用促進	・ 75 歳以上の高齢者及び運転免許証返納者に対し、バスやタクシーで使える交通助成券「のりのりきっぷ」を交付した。 ・ 市内イベントに合わせて、コミュニティバス及び循環バスの運賃無料日を設定し、利用促進を行った。
	No. 18 交通システムの利用料金体系の見直し等	・ 昨今の状況に合わせ、乗合タクシーの運行経費の見直しや、羽後交通の路線バスの利用者負担の値上げが行われたが、割引制度の導入等は実施に至っていない。

3 目標の達成状況

第4期計画の実施にあたっては、基本目標ごとに目標数値を設定しており、達成状況は次のとおりとなっている。なお、目標数値の評価にあたっては、下記の基準に基づき評価する。

《評価基準》

A：目標数値を上回る B：10割～8割 C：8割未満～5割 D：5割未満

《施策の評価》

【基本目標1】 他市町との移動並びに拠点間の移動を確保します

評価項目	基準数値	目標数値	現状数値	評価
市町村幹線交通と地域間支線交通の利用者の維持	297,527 人 (令和元年度)	298,000 人 (令和7年度)	220,512 人 (令和6年度)	C
市町村幹線交通と地域間支線交通の路線数の維持	10 路線 (令和元年度)	10 路線 (令和7年度)	9 路線 (令和7年度)	B
市町村幹線交通と地域間支線交通の費用増額の抑制	73,592 千円 (令和2年度)	78,000 千円 (令和7年度)	93,459 千円 (令和6年度)	B

【基本目標2】 自宅あるいは最寄りの停留所から地域拠点への移動を確保します

評価項目	基準数値	目標数値	現状数値	評価
地域内支線交通の利用者の維持	29,867 人 (令和元年度)	30,000 人 (令和7年度)	28,325 人 (令和6年度)	B
地域内支線交通の路線数の維持	39 路線 (令和元年度)	39 路線 (令和7年度)	39 路線 (令和6年度)	B
地域内支線交通の費用増額の抑制	104,618 千円 (令和2年度)	110,000 千円 (令和7年度)	123,902 千円 (令和6年度)	B

【基本目標3】 交通システムの組み合わせによる移動を確保します

評価項目	基準数値	目標数値	現状数値	評価
各交通の乗り継ぎ可能便数の増加	往路 45.1% 復路 50.0% (令和2年度)	往路 60.0% 復路 60.0% (令和7年度)	往路 60.0% 復路 63.1% (令和7年度)	A

【基本目標4】 交通弱者が安心して公共交通を利用できる制度を構築します

評価項目	基準数値	目標数値	現状数値	評価
運転免許返納の促進	287 人 (令和元年度)	300 人 (令和7年度)	240 人 (令和6年度)	B
市政評価の満足度の向上	3.19 (令和2年度)	3.40 (令和7年度)	3.02 (令和7年度)	B
交通弱者への補助事業費等の確保	57,161 千円 (令和2年度)	58,000 千円 (令和7年度)	25,666 千円 (令和6年度)	D

大仙市地域公共交通計画マスタープラン (第5期交通計画) 方向性(案)

秋田県 大仙市

-目次-

第1章 計画策定の趣旨及び位置づけ	2
1 計画策定の趣旨	2
2 本計画の位置づけ	3
3 計画区域	7
4 計画の対象	7
5 計画期間	7
第2章 大仙市が抱える課題	8
1 踏まえるべき大仙市の現状の整理	8
2 大仙市が抱える地域公共交通の課題	12
3 大仙市が目指すべき公共交通の方向性	18

※第3章～4章については別紙参照

第1章 計画策定の趣旨及び位置づけ

1 計画策定の趣旨

「大仙市地域公共交通計画マスタープラン（以下、「本計画」と表記）」は、第4期計画である「大仙市地域公共交通計画マスタープラン」を基本的に継承しつつ、現状・課題を確認するとともに、市民ニーズや利用実態などの調査・検証を行い、人口減少社会における将来を見据えた持続可能な地域公共交通ネットワークを構築することを本計画策定の趣旨とします。

[第1期から第4期計画の基本目標と主な内容]

第1期交通計画	
<計画期間>	平成19年～平成22年
<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
<主な内容>	最低限の生活環境基準を保障するため公共交通空白地域の解消や路線バスの廃止代替交通として新しい交通システムの導入を検討実施

第2期交通計画	
<計画期間>	平成23年～平成27年
<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～市民・運行事業者・行政によるシビルミニマム+αの交通システムでよりよい生活交通へ～
<主な内容>	第1期を継承しつつ、ベースとなる交通の利便性の向上を目指し、全地域での乗合タクシーの運行、市内路線バスの市営化

第3期交通計画	
<計画期間>	平成28年～令和2年
<基本目標>	公共交通を利用して、交通弱者が安心して「おでかけ」できる持続可能な交通環境の構築 ～市民・事業者・行政による最低限の生活環境基準の保障及びまちづくりへ貢献する、よりよい生活交通へ～
<主な内容>	まちづくりに貢献する公共交通を目指し、外出機会の創出がにぎわいにつながる効果を期待し、バスの日（運賃無料）を実施

第4期交通計画	
<計画期間>	令和3年～令和7年
<基本目標>	目指すべき地域公共交通：市民の「利用しやすさ」「暮らしやすさ」を軸とした公共交通ネットワーク 目標1：他市町との移動並びに拠点間の移動を確保します 目標2：自宅あるいは最寄りの停留所から地域拠点への移動を確保します 目標3：交通システムの組み合わせによる移動を確保します 目標4：交通弱者が安心して公共交通を利用できる制度を構築します
<主な内容>	令和2年度に実施した地域公共交通の再構築について検証を行い、その結果を踏まえ、必要に応じて運行内容の見直しを実施

2 本計画の位置づけ

(1) 第4期交通計画における事業の評価と検証

[1] 実施状況の全体的な要約

第4期計画では、路線バスの存廃協議やコミュニティバスの時刻・停留所見直し、乗合タクシーの新設・延伸、予約制の導入など、比較的規模の大きい事業から小規模な事業までを実施し、着実な事業の実施を行っています。一方で、貨客混載や福祉車両との本格連携、二次交通の整備、キャッシュレス・情報提供基盤の構築など、法制度に係る事業や本市以外との広域連携、追加のコストが伴う事業はやや停滞しました。結果として、幹線や中心的なサービスは概ね維持しつつも、需要の小さい区間では縮小・転換（予約制化・ドアツードア化）が進んだ一方で、利用促進は単発効果にとどまり、利用増には結びついていない状況です。

[2] 実施状況の阻害要因

①運転手不足の深刻化	運転手の高齢化や労働環境の変化、担い手の採用が困難だったこと等により増便・延伸・貨客混載等の施策が実施できなかった。
②需要の低迷と分散	人口減少・自家用車依存により、移動需要が小規模かつ地域ごとに分散しており、各交通システムの乗合率が上がりず採算性の確保が難航した。
③運行経費と財源制約	燃料費高騰や人件費増で運行経費が増大し、恒常的な補助に依存していた他、新しい制度（ポイントシステムや定額制等）の実装に向けた取組についても、事業者間の調整のハードルが高く、難航した。
④制度・調整コストの壁	貨客混載や事業者横断の決済・データ連携は、法令・システム・事業者間調整のハードルが高く、短期的な実装に至らなかった。
⑤連携の難しさ	福祉送迎・学校輸送との連携は、各需要の時間の不一致や人的なりソース不足で運用面の両立が困難だった。
⑥情報提供と利用行動のギャップ	紙マップ中心の案内ではリアルタイム性に乏しく、接続改善や運賃施策を利用行動の変化に十分つなげられなかった。

(2) 計画の位置づけ

[1] 大仙市第3次総合計画

現在、並行して策定中

[2] 大仙市総合計画実施計画

現在、並行して策定中

[3] 大仙市デジタル田園都市国家構想総合戦略

現在、並行して策定中

[4] 大仙市人口ビジョン

本市における人口の現状を分析し、人口の現状や動向を市民と共有するとともに、国の長期ビジョン及び秋田県人口ビジョンを勘案しつつ、今後目指すべき将来の方向と人口の将来展望を提示するものです。

[5] 大仙市観光計画

総合計画の実現に向けた観光分野の個別計画です。

観光振興施策を総合的かつ効果的に推進するための具体的な方向を示すもので、市の観光振興の新たな展望を拓くための基本的な指針となるものです。今後、観光分野との連携を図るため、市が実施する観光の現状や、観光客の動向なども踏まえた取り組みを実施します。

[6] 大仙市福祉関係計画

総合計画の実現に向けた福祉分野の個別計画です。

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

[7] 第八次秋田県高等学校総合整備計画

県立高等学校の再編に係る秋田県が策定した計画です。

大仙仙北地区は、令和20年度頃には、大仙市内にある3校（大曲農業高校、大曲高校、大曲工業高校）を2校に統合等再編整備する必要があると予想されると明記されています。また、大曲農業高校太田分校については、具体的な時期は明記されていませんが、募集停止とするとされています。

[8] 第二次大仙市学校規模適正化推進計画

少子化や学校施設の老朽化等を踏まえて、小中学校の再編を示す本市の計画です。

推進計画では、本市東部（中仙、仙北、太田地域）の8小学校、3中学校を統合して1小学校、1中学校とすると記載されています。

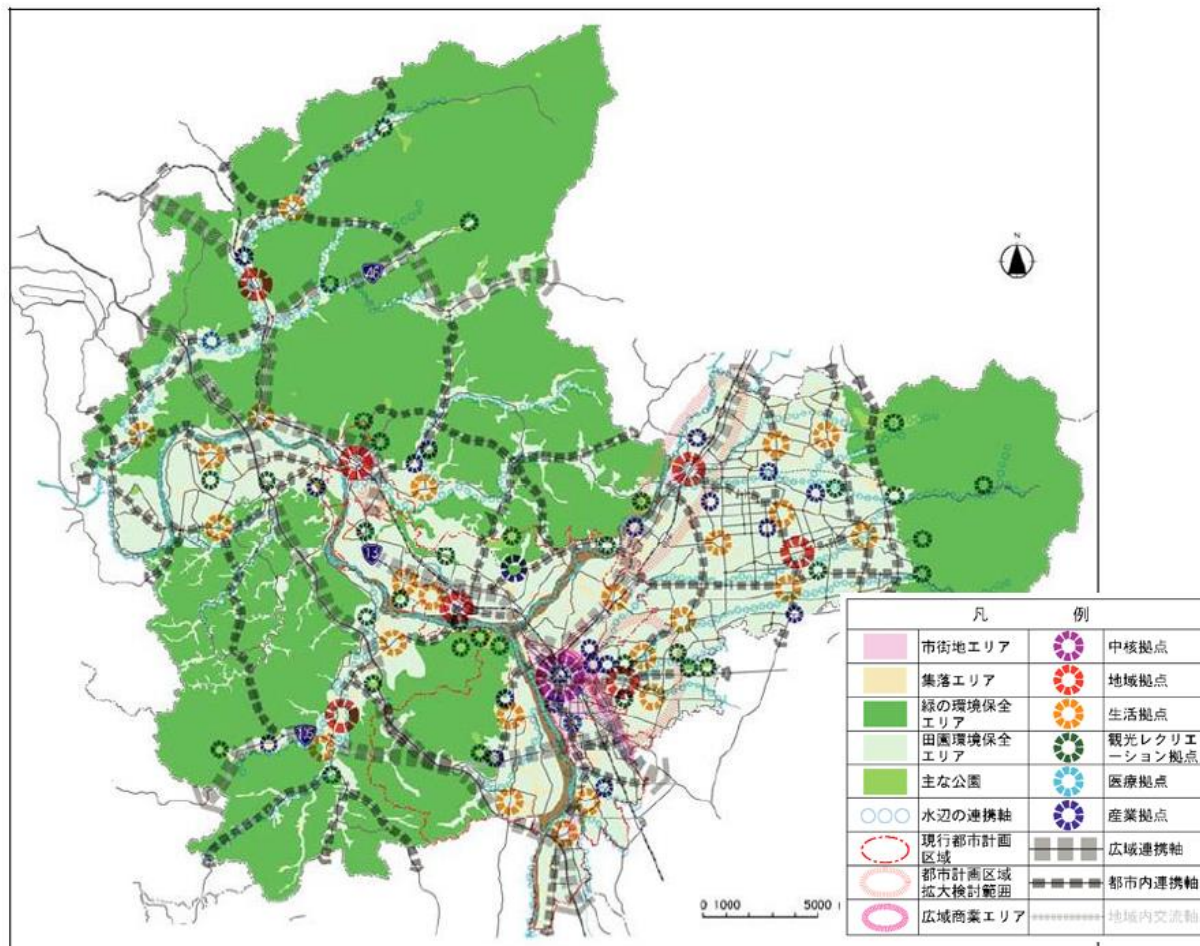
(3) まちづくりの方向性を示す関連計画

[1] 大仙市都市計画マスタープラン(平成21年7月策定)

総合計画の実現に向けたまちづくり分野の個別計画です。

経済・産業活動の低迷や少子高齢化の進展などの背景を踏まえ、市民と行政が協働による都市づくりを進めるために策定しました。計画では、公共交通空白地域においては、地域の実情に応じた公共交通の検討を必要とするなど、鉄道・バス等を含めた公共交通の機能維持を課題としています。

■ 都市計画マスタープランにおける将来の都市構造図

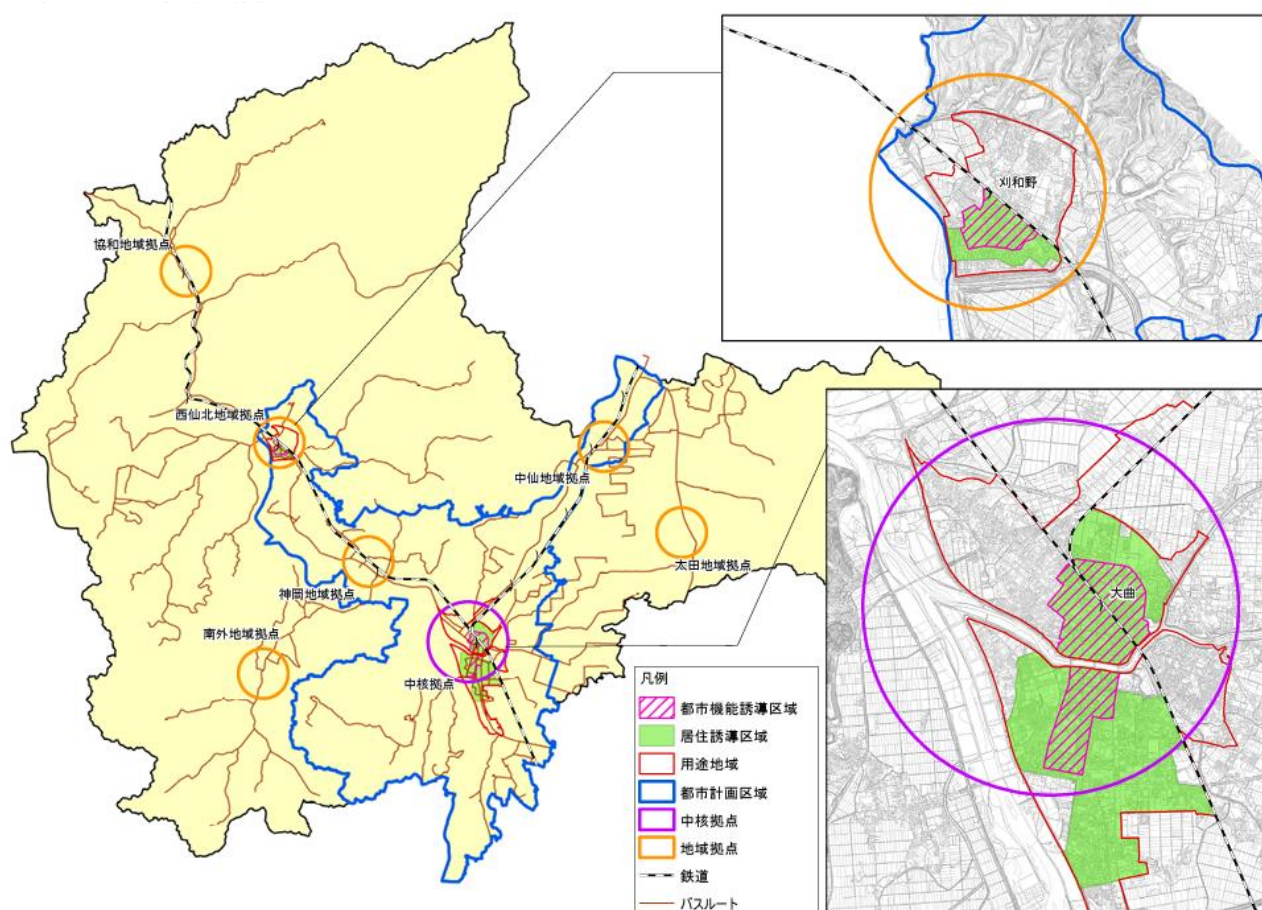


[2] 大仙市立地適正化計画（平成30年3月策定）

総合計画の実現に向けたまちづくり分野の個別計画です。

大仙市都市計画マスタープランに包括されるもので、都市再生特別措置法に基づき、行政と住民や民間事業者が一体となったコンパクトなまちづくりを促進するための計画です。都市機能の集約と居住誘導、公共施設の集約・複合化や効果的配置を考慮した公共交通ネットワークの形成など、利便性の高い都市の実現を目指します。

■立地適正化計画における区域及び拠点の位置づけ



3 計画区域

計画区域は大仙市全域とします。鉄道や路線バスの一部は市外の近隣自治体へも運行しており、人々の移動については近隣市町村との移動も考えられることから、区域外についても当該自治体と連携して事業を行うものとします。

4 計画の対象

本計画の趣旨は、人口減少社会における将来を見据えた持続可能な地域公共交通ネットワークを構築することであるため、本計画において対象とする地域公共交通は、鉄道や路線バスをはじめ、循環バス、コミュニティバス、乗合タクシーなど、本市内を運行するすべての交通システムとします。

5 計画期間

本計画の期間は令和8年度から令和12年度までの5年間とします。なお、計画期間内においても、必要に応じた見直しや修正を行います。

第2章 大仙市が抱える課題

Ⅰ 踏まえるべき大仙市の現状の整理

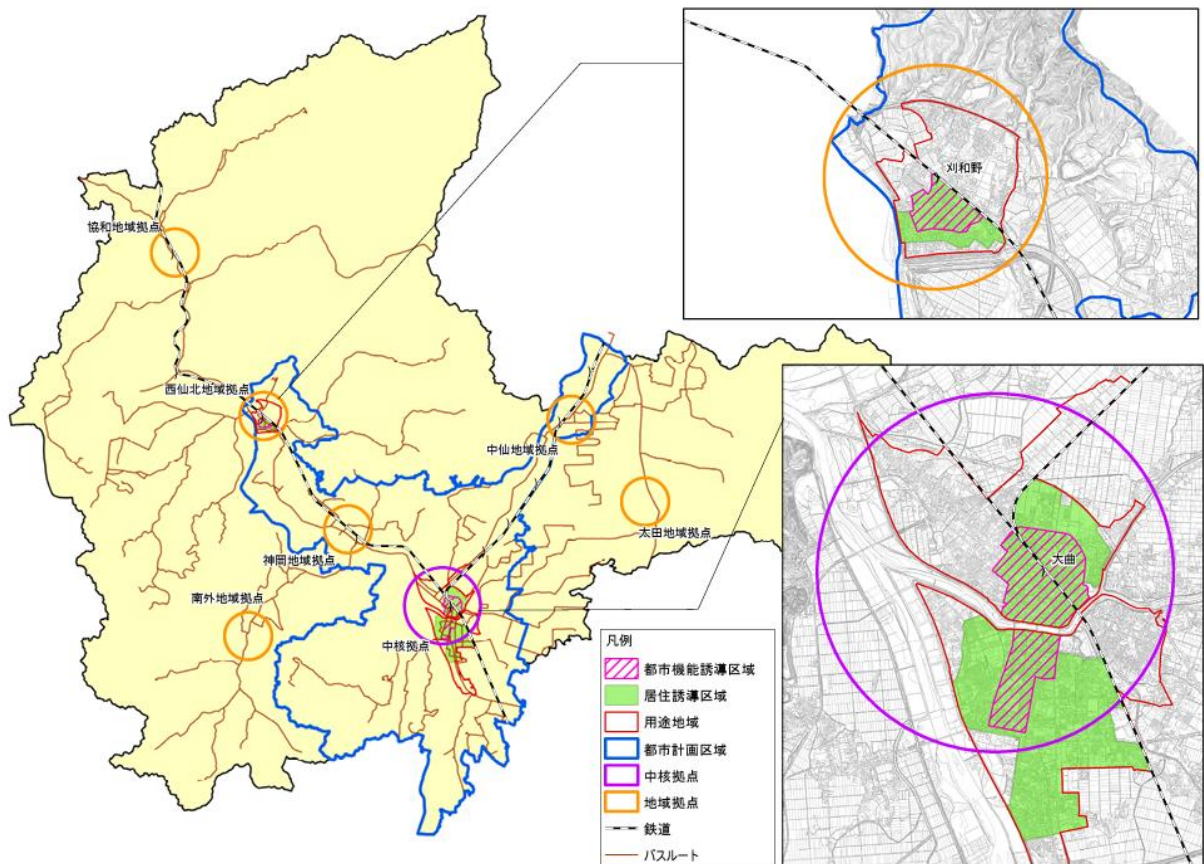
(Ⅰ) 地理的背景に基づく地域公共交通の検討における前提条件

現状① 市域が広域に広がっていること



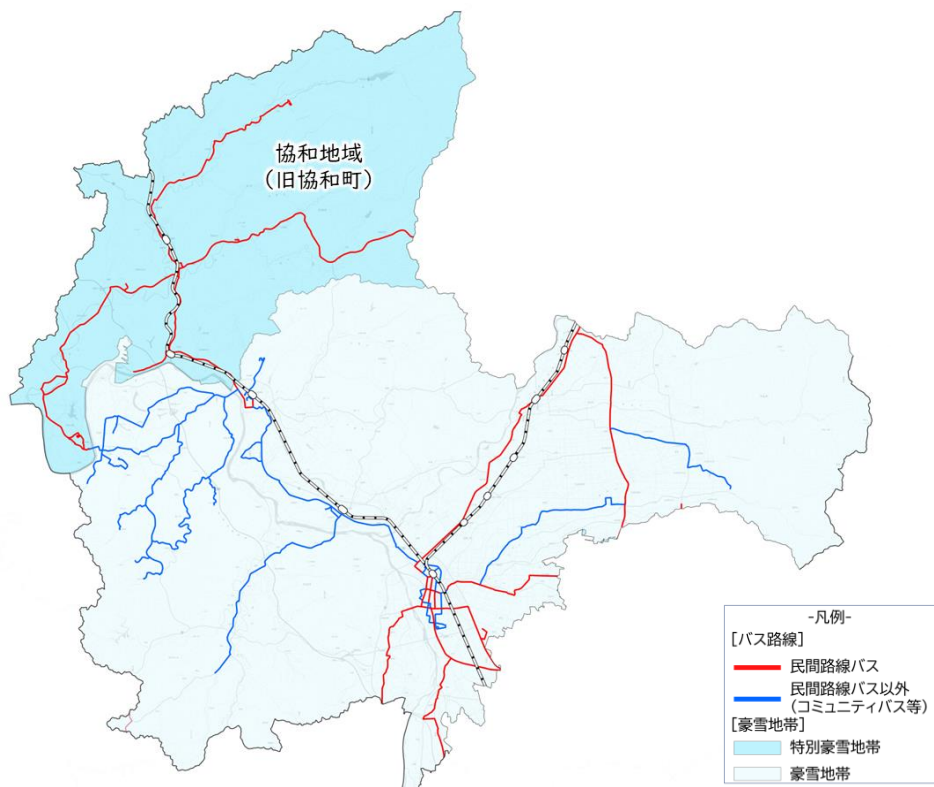
現状② 立地適正化計画において、各地域に拠点が設定されていること

■立地適正化計画における区域及び拠点の位置づけ



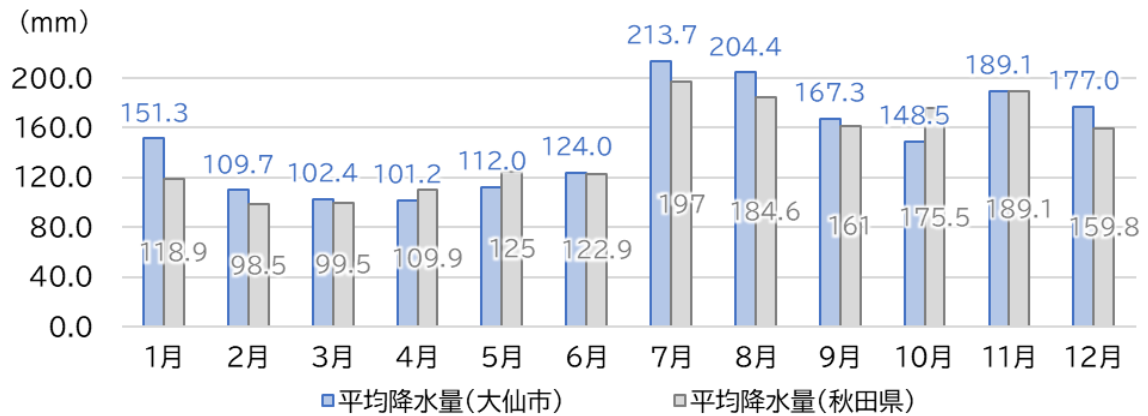
現状③ 豪雪地帯に指定されていること

■豪雪地帯の区域



現状④ 年間を通じて、県内平均を上回る降水量があること

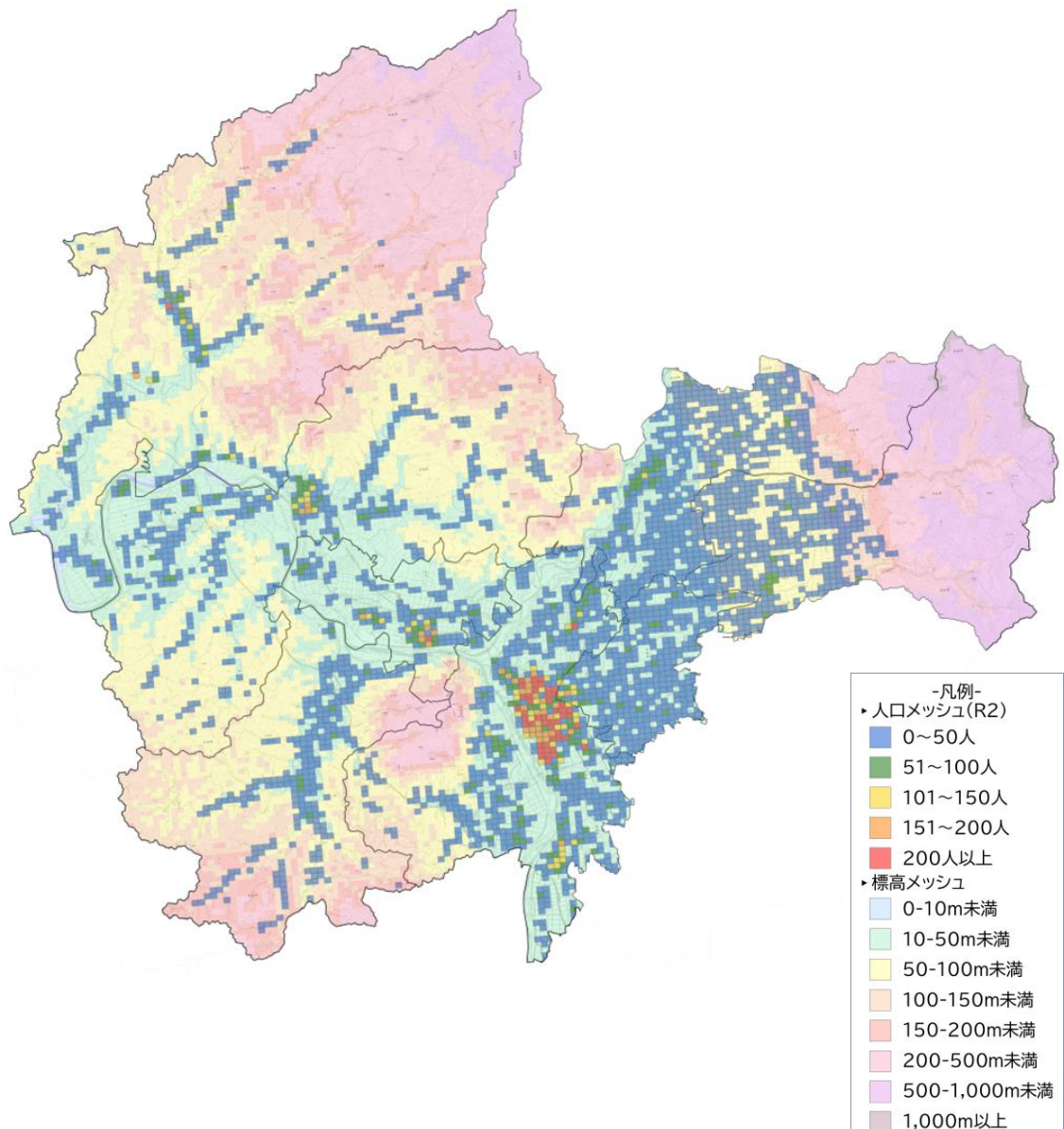
■ 月別平均降水量の比較（昭和60年から令和6年までの平均値）



出典：気象庁

現状⑤ 標高差が少ない比較的平地に生活圏が形成されていること

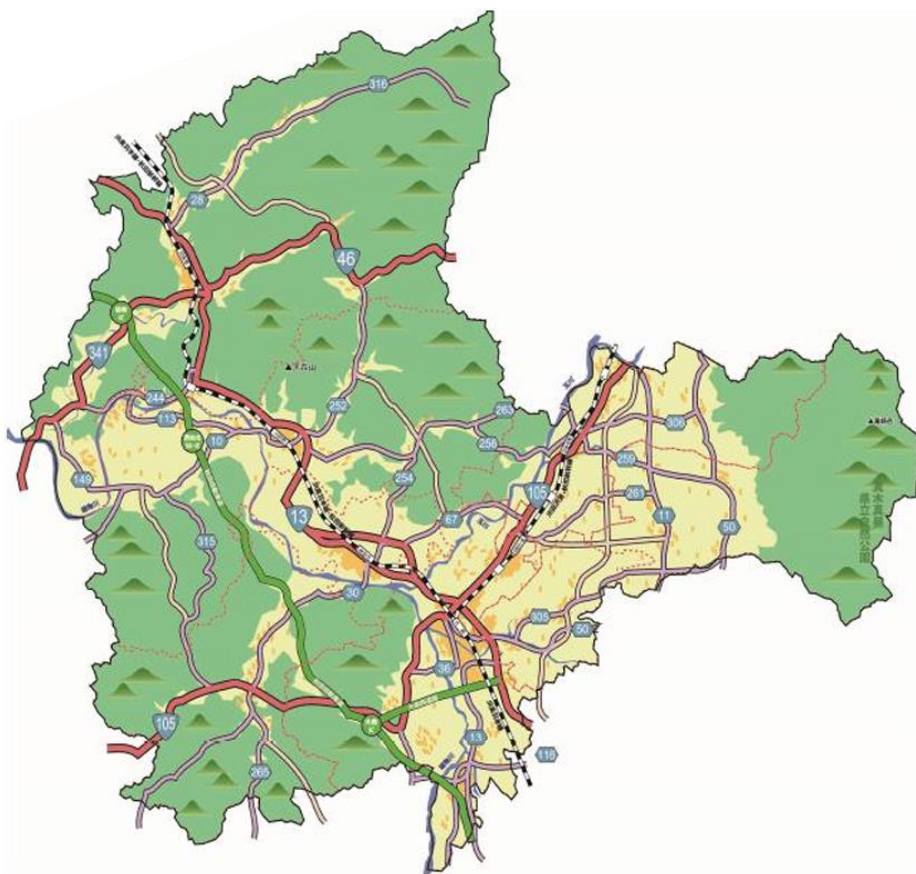
■ 標高メッシュ（10mメッシュごとの平均標高）と人口メッシュ



(2) 交通的背景に基づく地域公共交通の検討における前提条件

現状① 各地域を結ぶ道路交通網が整備されていること

■主要交通網図



現状② 市域を東西南北に貫く鉄道網が整備されていること

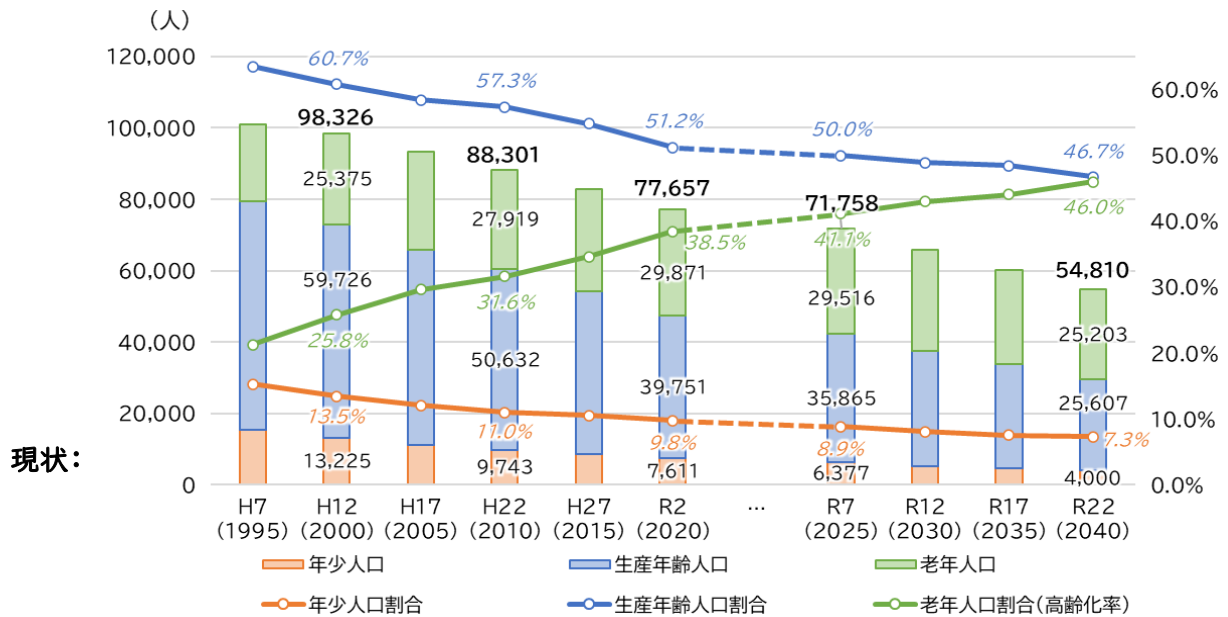


2 大仙市が抱える地域公共交通の課題

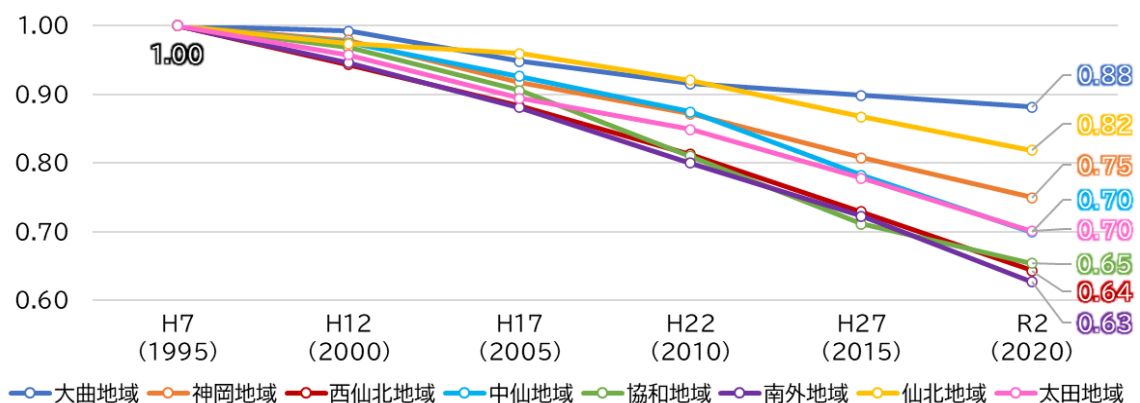
課題① 人口減少と高齢化に対応した適切な公共交通サービスの提供

大仙市の人口は令和2年で77,657人と、平成22年からの10年間で約1万人減少しており、年間平均で1,000人規模の減少が続いています。さらに、令和2年には約54,000人まで落ち込むと推計されています。高齢化率は38.5%で全国平均を大きく上回り、今後も上昇傾向にあります。特に南外・協和・西仙北などの周辺地域での減少が著しく、人口構造の偏りも進んでいます。

■総人口及び年齢3区分別人口（割合）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）



課題:

現在の中心的な利用者である高齢者について、高齢化率が上昇し続けていくことから、高齢者の暮らしの足としての役割を果たすべき地域公共交通の重要性及び必要性は、増してくることが予想されます。

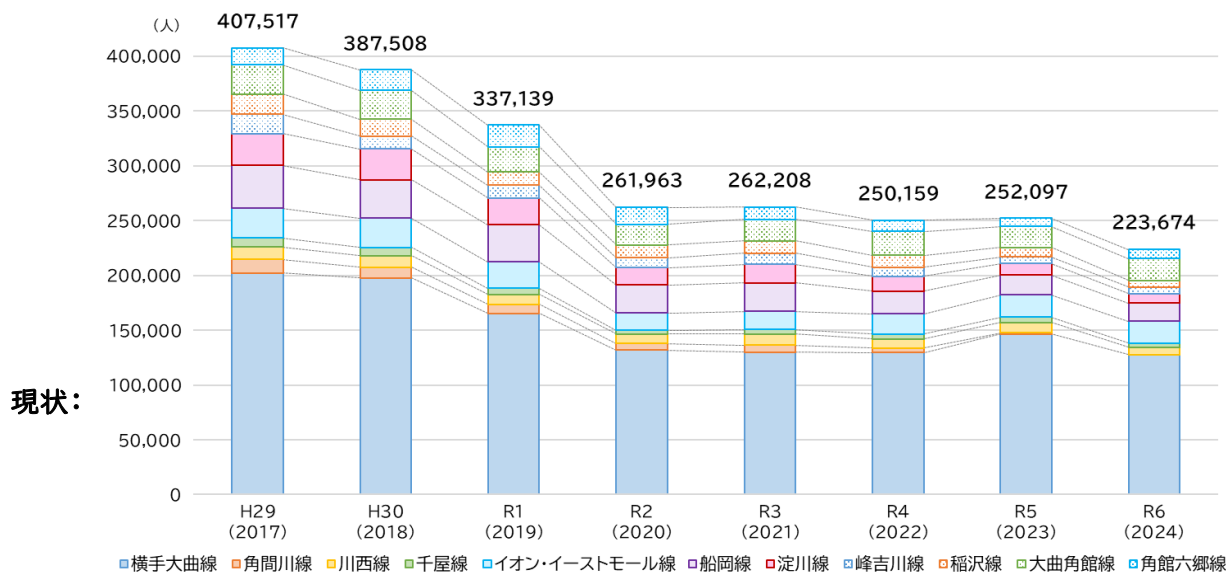
その一方で、高齢者数は減少していくため、利用者数全体は縮小していくことが懸念されるとともに、採算性や持続性の低下が予想されることから、各地域の状況に即した適切な地域公共交通の維持が求められています。

課題② ニーズに応じた柔軟な運行形態の再構築と利便性向上による利用促進

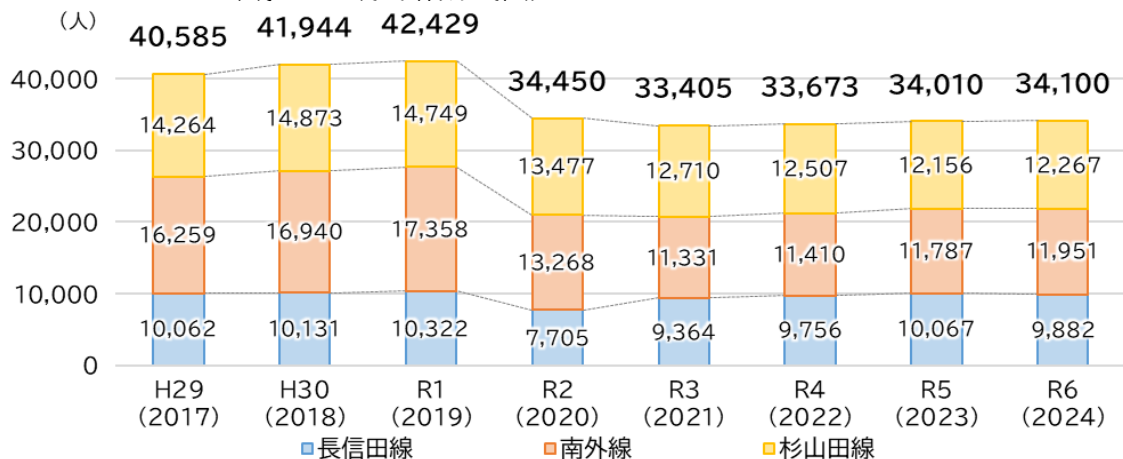
市内を走る路線バスは、平成29年度の年間利用者407,517人から令和6年度には223,674人へと約45%も減少しました。また、コミュニティバスは市運営移行後に一時的に利用が増えたものの、その後は年間34,000人程度で横ばいとなっているほか、その他交通システムについても、利用者数は減少傾向にあります。

また、市民等の実態調査においては、循環バスでは「便数不足」「夜間運行がない」等、コミュニティバスでは「休日運行が少ない」「停留所が遠い」「車両の段差が不便」等、乗合タクシーでは「午前便不足」「休日運休」「電車接続が不便」等といった意見が挙げられています。

■路線バスの路線別利用者数の推移



■コミュニティバス路線ごとの利用者数の推移



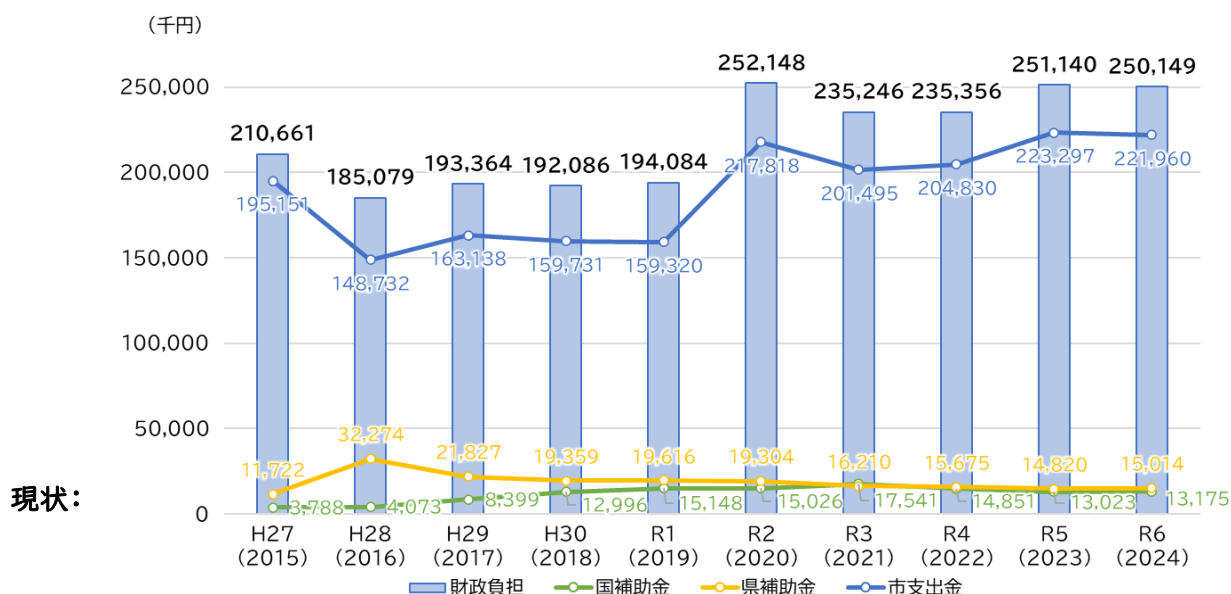
人口減少や自家用車の依存が加速していること等から、公共交通の利用者数が減少しており、このままでは更なる赤字の招くこと、行政負担が増加すること、現在の路線の維持が困難になることなどが懸念されます。これまで利用していない方の利用促進に加え、既存利用者の利用回数を増やすために、ニーズに応じた柔軟な運行サービスを提供するとともに、利用促進に向けた施策が必要です。

また、単にダイヤや運賃等の運行サービスだけではなく、バリアフリー化の推進や待合室の快適性、分かりやすい情報提供等も含めた利便性向上が求められます。

課題③ 財政負担の抑制に向けた効率的な運行への転換

本市の地域公共交通には、国・県・本市から年間で約2億5千万円前後の財政負担が投入されており、そのうち本市では2億円以上を負担しています。また、その額は年々上昇しています。併せて、利用者一人当たりの財政投入額は令和元年度で401円だったのに対し、令和6年度には703円へと増加しており、効率性が低下しています。交通システムごとにもばらつきはありますが、多くの交通システムで利用者一人当たりの財政投入額は増加しており、利用者数の減少と財政支出の増加が反比例しており、自治体財政への圧迫が強まっています。

■財政負担額の推移



■交通システムの運行に係る財政負担額

出典: 大仙市資料

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	172,730	27,652,000	33,274,000	120	193
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	15,321	10,037,828	10,037,749	741	655
乗合タクシー	14,264	12,137	17,372,520	22,171,100	1,218	1,827
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	275,566	157,844,718	193,601,509	401	703

出典: 大仙市資料

課題:

利用者数の減少により収入は減っている一方で、公共交通の維持に係る財政負担は増大しています。人口減少が進む中で、市の財政負担を現状のまま負担し続けることは難しく、持続可能な財源確保や効率的な運行体制の見直しが必要となります。

特に一般の路線バスやコミュニティバスをはじめ、多様な交通システムが、多様な仕組みで運用されているため、効率的な運用を可能にする制度の再設計が求められています。その再設計を行うことで、市民や来訪者、これまで利用していない方々への分かりやすさ向上にも寄与します。

課題④ 交通モード間の接続性を高めた円滑な移動環境の構築

大仙市は、JR奥羽本線・田沢湖線や秋田新幹線といった鉄道網、路線バス等の多様な交通システムが運行されていますが、利用者アンケートでは、地域からJR駅やイオンモールへの直通運行の要望や、乗継時における接続改善の必要性など、交通機関相互の接続性が十分ではないとの意見が挙げられています。

また、本市が運行している公共交通に関する乗り継ぎ状況をみると、令和2年時点で乗り継ぎ可能便は約45～50%でしたが、令和7年には60～63%まで上昇していますが、約4割程度は接続性が乏しい状況にあります。

■乗り継ぎ状況の一覧

現状：

R2					
地域	乗継システム 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	乗継可能便数	全便数	乗継可能便数
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	乗継システム 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	乗継可能便数	全便数	乗継可能便数
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

課題：

広域な市内移動を円滑にするためには、各交通システム同士の乗継改善やダイヤ調整を進め、利用者満足度の向上や利用者の定着に向けた取組が必要ですが、全ての交通システム、全ての便を接続させることは難しい側面もあるため、ニーズ把握等に基づく市民行動を踏まえた上で、適切な乗り継ぎ利便性の向上を図っていく必要があります。

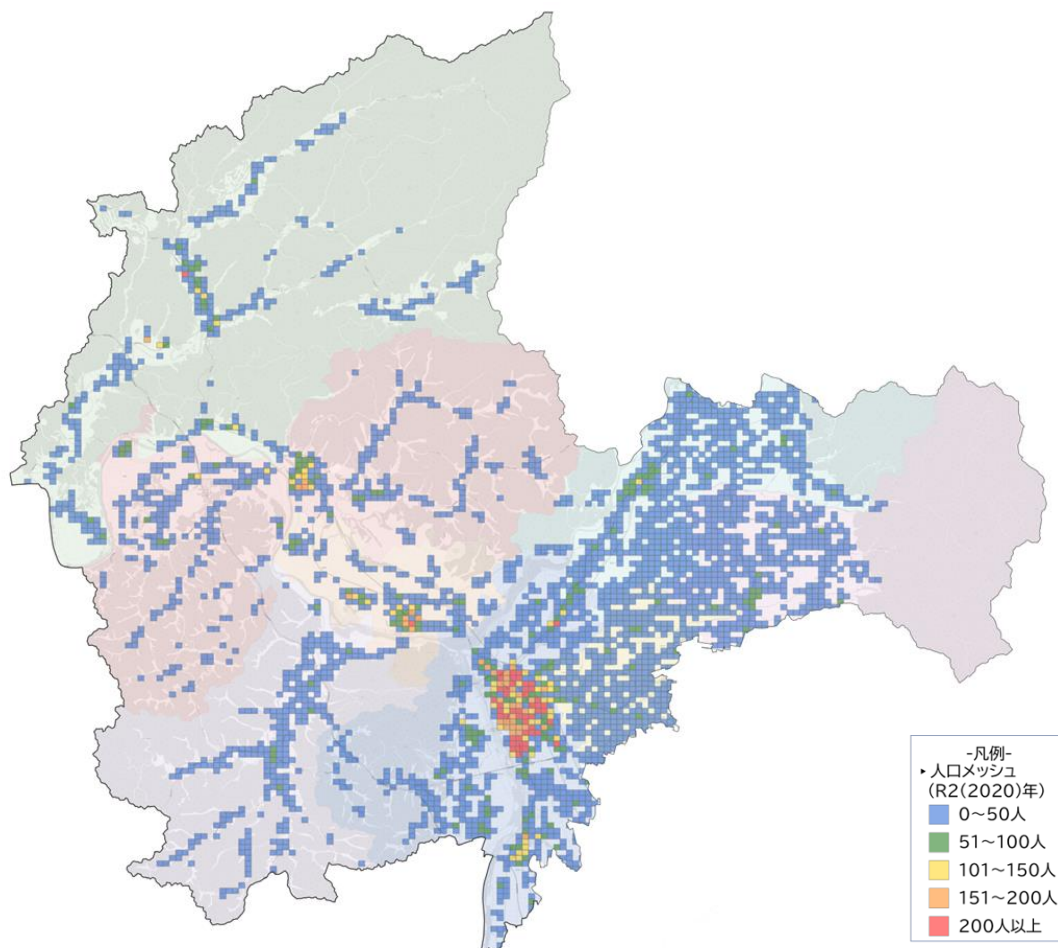
課題⑤ 公平なアクセシビリティの確保による地域間格差の解消

本市は、広域な市域を有しており、居住地も面的に広く拡大していますが、停留所までの距離が遠かったり、利用時間帯が限られたりしている地域も存在しています。

また、地域協議会では、公共交通マップの不便さ、利用方法の周知不足が指摘されており、利用機会が制限されている可能性があります。

■令和2年における人口分布の状況

現状：



出典：国勢調査

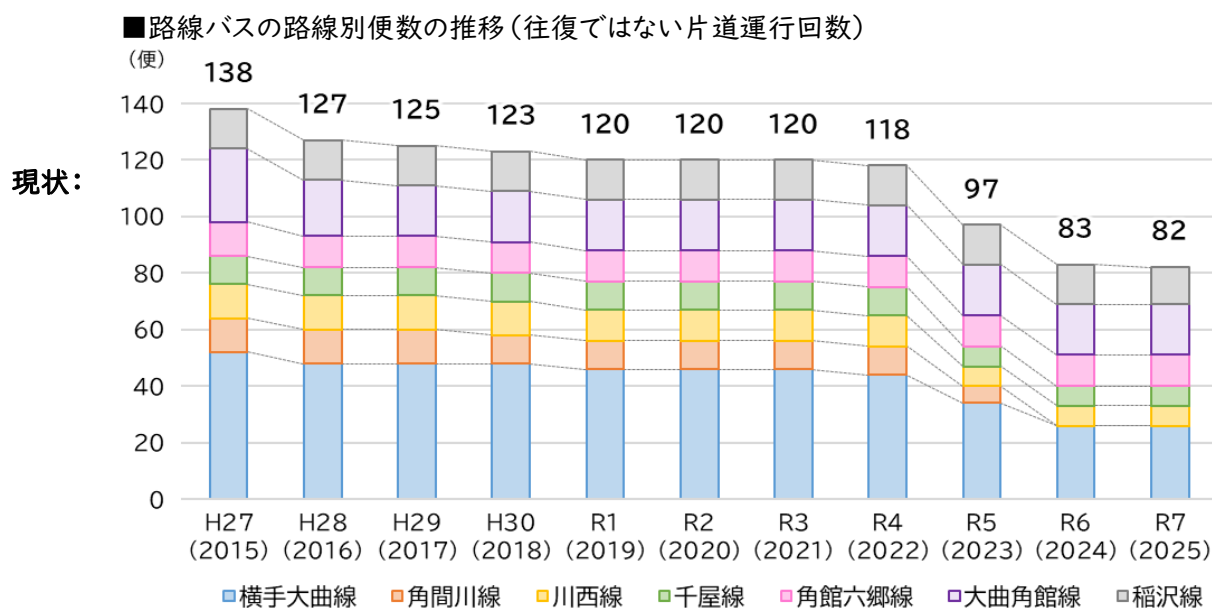
課題：

中心部では一定の交通手段が確保されている一方で、同等のサービス水準（ダイヤ、運賃、乗り継ぎ利便性等）にない地域も存在しています。移動手段に格差があることで、生活機能へのアクセスの不公平さ、地域の均衡ある発展の妨げになっている可能性があることから、公平なアクセシビリティの確保に向けた地域公共交通ネットワークの構築が求められています。

課題⑥ 地域公共交通を支える担い手確保と地域との協働による持続性の担保

市内のバス路線は多くが赤字運行となっており、民間事業者である羽後交通の撤退を受けて、本市が主体になり、タクシー事業者等と連携しながら、路線を維持しているケースもあります。その一方で、バス及びタクシー等の交通事業者における運転手不足が深刻化しており、高齢ドライバーの割合も増えています。

地域協議会では「担い手不足」や「人口減少による利用者減少で公共交通が先細りする不安」が指摘されており、将来的な運行体制の維持は困難さを増しています。



出典：大仙市資料

公共交通を担う事業者や運転手の不足が深刻化しており、持続的な運行体制の確保が難しくなっています。将来的には、自動運転やライドシェアなどの新技術導入や住民参加型の仕組みづくりによって、持続可能な交通体系を模索することが必要となります。

課題： 併せて、地域公共交通の担い手確保に向けては行政が働きかけを行いながら、交通事業者等と連携した取り組みにより推進していくことが重要ですが、移動サービスを提供する地域と協働しながら、そのサービスを適度に利用し、適切な市民負担を担っていただきながら、行政・交通事業者・地域が協働して持続性を高めていくことが重要です。

3 大仙市が目指すべき公共交通の方向性

方向性① 市内の円滑な公共交通ネットワークの再構築

本計画においては、「市が責任を持って維持すべき基幹的な交通システム」と、それに接続する補完的な交通システムを明確に整理します。これまでの取組は、課題が生じた際に個別対応を行う形で進められてきたため、各交通システムが独自に運用され、全体としての連携や効率性が十分に確保されていませんでした。今後は、各交通システムの意義や役割を改めて検証しつつ、地域全体で最適化された公共交通ネットワークの将来像を描き、その実現に向けた取組の指針を設定します。

また、補完的な交通システムの維持については、市が単独で担うのではなく、地域と協働しながら役割分担を図る方向性を見出すとともに、立地適正化計画で定められた地域拠点においては、乗継の円滑化を前提としたダイヤの調整や待合スペースの整備などを通じて、利便性の向上を図ります。

方向性② 分かりやすい交通システムへの転換

現在、市内では多様な交通システムが存在しており、それぞれ名称や仕組み、運賃、利用方法が異なるため、利用者にとって分かりにくい状況となっています。実際に、利用者から見れば「バスはバス」「タクシーはタクシー」と認識される傾向が強く、車両の種類によって判断される場面も依然としてある可能性もあります。そのため、利用者目線に立ち返り、一般的なバス車両は「バス」、タクシー車両は「タクシー」といった形で名称を明確に整理し、統一感のあるシステムとして分かりやすく提示する交通システムへの転換を検討しながらも、既存利用者に混乱が生じないよう、丁寧な情報提供や周知活動を徹底します。

さらに、大仙市は新幹線駅を有しており、ビジネスや観光での利用も見込まれます。交通システムの転換と交通マップのアップデートを行い、表示や案内を分かりやすくすることで、日常利用者だけでなく、これまで公共交通を利用してこなかった市民や、今後免許返納を検討する高齢者にとっても「試しに乗ってみよう」というきっかけや安心感につながる効果が期待できます。このように、分かりやすさを重視した交通システムへの転換を進めることは、市民や来訪者にとって利用しやすい環境の整備につながります。

方向性③ 柔軟な運行体系への転換と交通事業者の持続性の確保

本市の公共交通は、限られた財政的・人的資源の中で効率的に運行していくことが求められています。そのためには、従来の「すべてを維持する」という考え方から脱却し、取捨選択を明確にしながら、持続可能な仕組みを構築していく必要があります。具体的には、基幹的な交通システムやスクールバスを除き、地域との協働のもとで予約制等への転換を検討し、需要に応じた柔軟な運行体制を整備していきます。

一方で、予約制等の導入により、特にバス事業者においては収入の確保が難しくなることが懸念されます。そのため、タクシー事業者との協業を通じた暮らしの足の確保等も検討し、限られたリソースの中でも持続可能で効率的な公共交通体系を実現していきます。

方向性④ 運賃等に関する不公平感の是正

現状、市内の公共交通は多様な運行形態が存在しており、路線バス、コミュニティバス、乗合タクシーなど、それぞれの仕組みに応じて運賃設定が異なっています。そのため、利用者から見れば、同じような距離や利用目的であっても、運賃が異なる場合があります、不公平感や分かりにくさが生じています。特に、高齢者や免許返納者など公共交通への依存度が高い利用者にとっては、運賃の違いが利用抑制の要因となっている側面もあります。

このため、本計画では、運賃体系の整理や利用者の負担感を軽減する工夫を進めるとともに、サービス内容に応じて納得感のある料金設定を検討していきます。併せて、関連する課が実施している移動に係る支援施策などとの連携を強化しながら、進めていきます。

方向性⑤ 新しい技術の積極的な活用に向けた検討

公共交通を取り巻く環境は、人口減少や高齢化、担い手不足といった課題が深刻化しており、従来の仕組みだけでは持続可能性を確保することが難しくなっています。そのため、本計画では、ICTや新技術の導入可能性についても積極的に検討を進めていきます。

具体的には、予約や運行管理におけるデジタル技術の活用、運行情報提供の高度化、自動運転やライドシェアの導入可能性、マイナンバーカードとの連携による取り組みなどが挙げられます。利用者の利便性を向上させるとともに、事業者の効率化や担い手不足の解消につなげていきます。

一方で、検討にあたっては、その技術ごとのメリットやデメリットを踏まえた上で、本市及び各地域への適用可能性などを十分考慮した検討を行った上で、安全性や地域の受容性について地域と共に検討し、交通事業者との協議を重ねながら、持続可能で安心して利用できる公共交通の実現を目指します。

第3章以降の構成（案）

第3章 大仙市が目指すべき地域公共交通の将来像

1 基本方針

（1）基本方針

（2）計画の目標

2 目指すべき将来のネットワーク像

3 各交通システムが果たすべき役割

4 将来像の達成に向けた財政支援

第4章 将来像を達成するための施策

1 施策体系

2 施策の内容

施策① ○○○

施策② ○○○

施策③ ○○○

施策④ ○○○

3 評価指標と数値目標

（1）評価指標

4 施策の実施に向けた進捗管理

（1）計画策定後の評価・検証のスケジュール