

大仙市地域公共交通計画

(第5期交通計画)

[素案]



令和8年1月

秋田県 大仙市

-目次-

第1章 計画策定の目的及び位置づけ	1
1 計画策定の目的	1
2 本計画の位置づけ	2
3 計画区域	6
4 計画期間	6
5 計画の対象	7
第2章 利用者・市民・事業者等への実態調査	9
1 利用実態調査	9
2 地域協議会ヒアリング調査	12
3 市民意向調査	13
4 交通事業者・庁内関係課ヒアリング調査	14
第3章 第4期交通計画における事業の評価・検証	15
1 第4期交通計画の概要	15
2 第4期交通計画における事業の実施状況	16
3 目標の達成状況	18
第4章 大仙市が抱える課題	19
1 踏まえるべき大仙市の現状の整理	19
2 大仙市が抱える地域公共交通の現状と課題	24
3 大仙市が目指すべき地域公共交通の方向性	30
第5章 大仙市が目指すべき地域公共交通の将来像	31
1 目指すべき地域公共交通	31
2 目指すべき将来のネットワーク像	33
3 各交通システムが果たすべき役割	34
4 将来像の達成に向けた財政支援	35
第6章 将来像を達成するための施策	39
1 施策体系	39
2 施策の内容	40
3 評価指標	50
4 計画の実現に向けた進捗管理	53

別冊 資料編

第1章 計画策定の目的及び位置づけ

1 計画策定の目的

(1) 地域公共交通計画とは

地域公共交通計画は、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）に基づく法定計画であり、令和2年6月の法改正により、その策定が努力義務化されました。

本計画は、地域の移動ニーズを最も把握できる地方公共団体が中心となり、交通事業者、市民、関係団体などの多様な主体と協議しながら、「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにするものです。

(2) 第1期から第4期交通計画までの基本目標と主な内容

本市においても、これまで第4期交通計画まで策定しており、地域の実情に合った地域公共交通の運行に努めてきました。各計画の基本目標と主な内容は次のとおりです。

大仙市の新しい地域公共交通計画（第1期交通計画）〈平成19年度～平成22年度〉	
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

大仙市のよりよい地域公共交通計画（第2期交通計画）〈平成23年度～平成27年度〉	
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

大仙市地域公共交通網形成計画（第3期交通計画）〈平成28年度～令和2年度〉	
基本目標	地域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地域公共交通を目指し、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（料金無料）を実施

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）〈令和3年度～令和7年度〉	
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地域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

(3) 計画策定の目的

「大仙市地域公共交通計画（第5期交通計画）（以下、「本計画」と表記）」は、「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）」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目的として策定するものです。

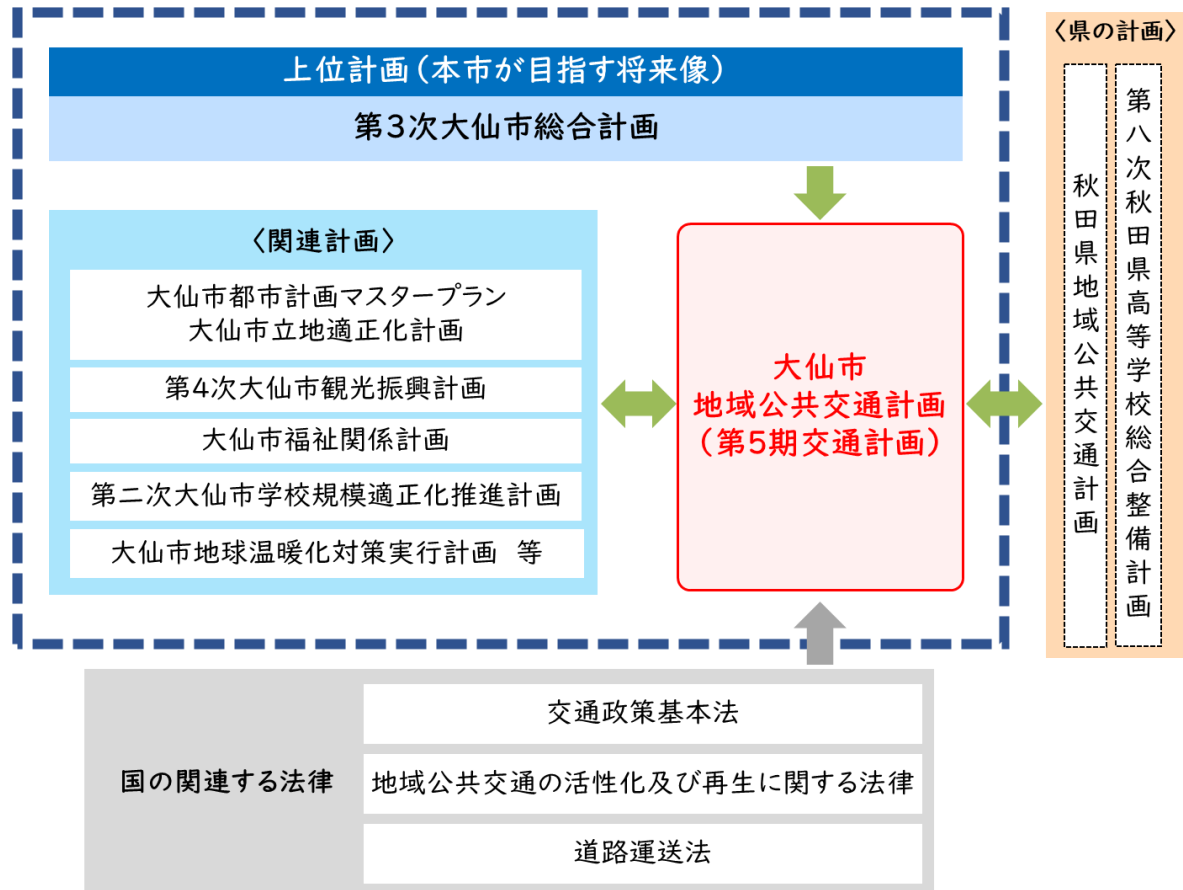
2 本計画の位置づけ

(1) 本計画の位置づけ

本計画は、本市の最上位計画である「第3次大仙市総合計画」や「大仙市都市計画マスタープラン・立地適正化計画」などのまちづくりの指針となる計画、さらには観光や福祉、教育などの関連する計画と整合を図りつつ、連携した取組を実施していくための地域公共交通に関する基本計画として位置づけます。

また、市内外を結ぶ広域的な交通の指針となる「秋田県地域公共交通計画」との連携を図ります。

■ 本計画の位置づけのイメージ図



(2) まちづくりの方向性を示す関連計画

[1] 第3次大仙市総合計画(令和8年3月策定)

本市における最上位計画であり、「まちづくりの羅針盤」となるものです。

「人が生き 人が集う 夢のある田園交流都市」を目指すべき普遍的な将来都市像に、その実現に向けたまちづくりの基本的な方針を定めた「基本構想」、まちづくりの方向性に基づき、必要な施策を体系的に示した「基本計画」と、具体的な事業を定めた「実施計画」で構成されています。基本計画の目標の一つである「豊かな自然を守り、快適な住みよいまち」において、公共交通の維持・充実に取り組むこととしています。

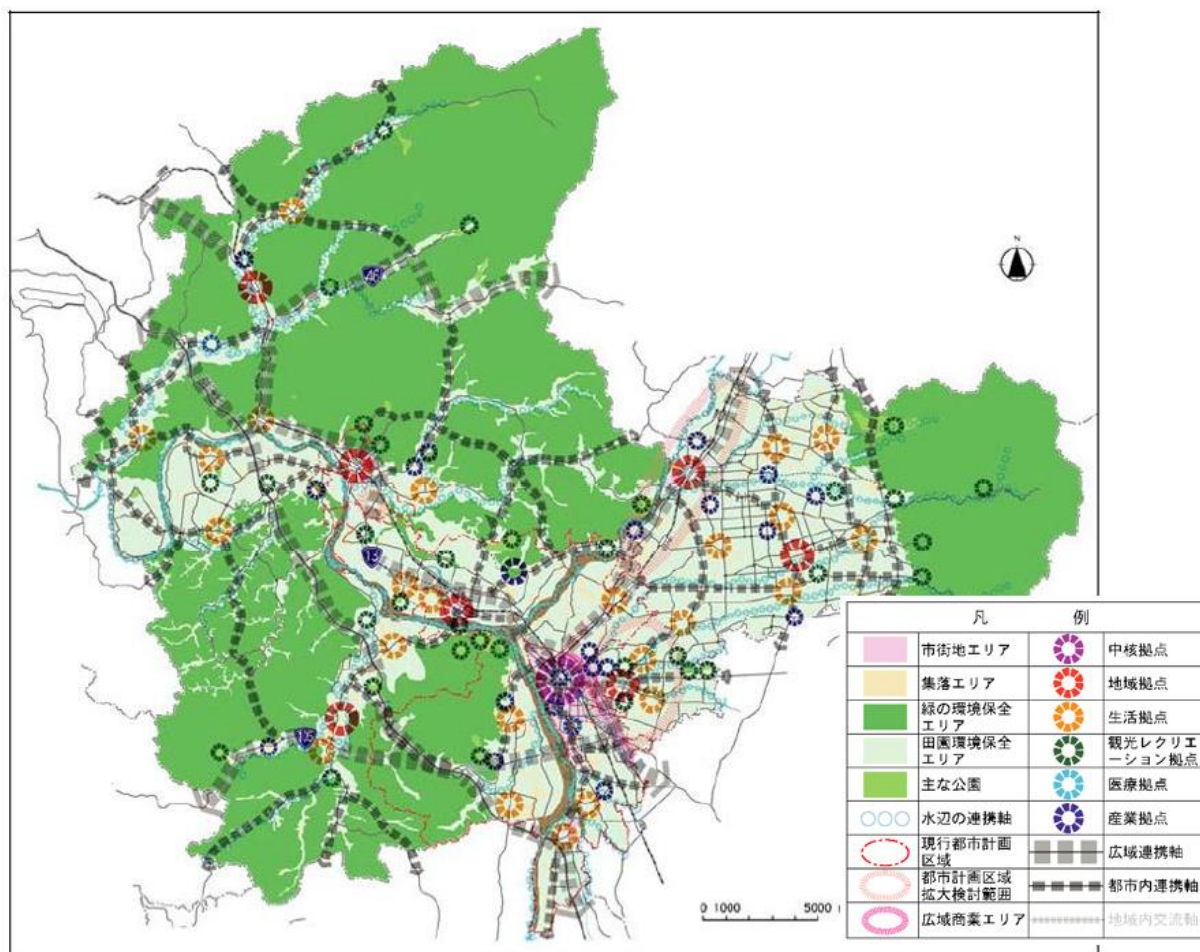
本計画では、人口の将来展望と目標人口を定める「人口ビジョン」を包含しているほか、「まち・ひと・しごと創生法」に基づく、「市町村まち・ひと・しごと創生総合戦略」を一体化し、「人口減少の抑制」と「地方創生の実現」に向けた施策の重点化を図っています。

[2] 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行などの背景を踏まえ、市民と行政の協働により都市づくりを進めるために策定しました。このマスタープランでは、鉄道や路線バスなど公共交通の機能維持を重要な課題として位置づけています。特に、公共交通が十分に行き届いていない地域については、地域の実情に応じた公共交通の在り方を検討していく必要があります。

■都市計画マスタープランにおける「拠点」と「軸」による「機能集約型都市構造」

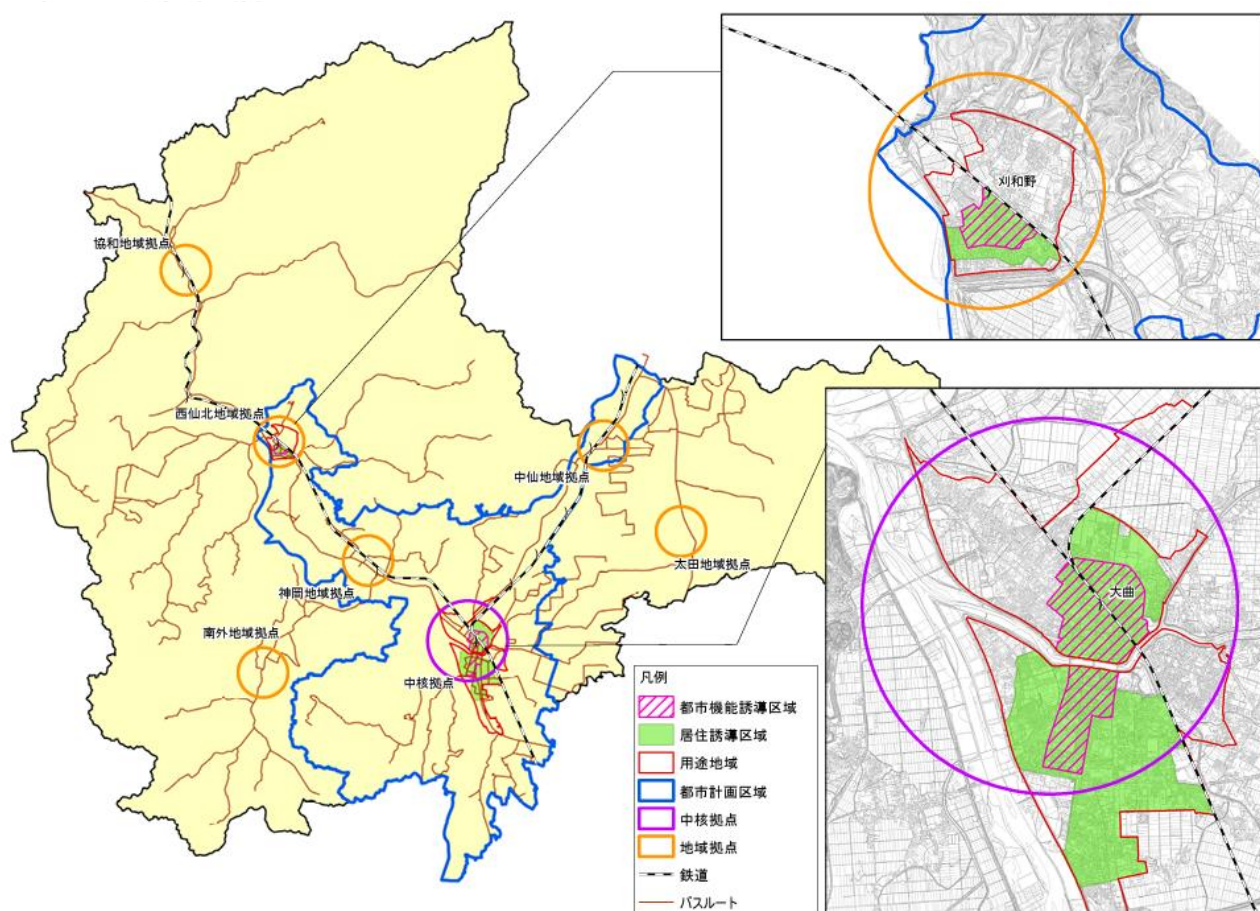


[3] 大仙市立地適正化計画（平成30年3月策定）

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、行政と市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地域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



[1]秋田県地域公共交通計画(令和4年3月策定)

秋田県として関係者が一丸となって目指すべき地域公共交通のあるべき姿やその実現に向けて利用者が巻き込んで総力戦として取り組むべき具体的な事業、さらには事業の進捗をチェックし、改善を重ねるための体制などを示す計画です。

凡 例

- 広域都市間連携軸 (Green double-headed arrow)
- 都市間・圏域間連携軸 (Pink double-headed arrow)
- 地域間連携軸 (地域間幹線系統) (Red double-headed arrow)
- 二次アクセス軸 (Green dotted arrow)
- 広域ゲート拠点 (Green circle)
- 都市間・圏域間連携拠点 (Pink circle)
- 地域交通拠点 (Black circle)

Map Labels:

- 田沢湖駅 (Tazawako Station)
- 角館駅 (Kakunomiya Station)
- 羽後境駅 (Hogohori Station)
- 羽後長野駅 (Hogonagino Station)
- 中仙支所 (Nakasen Branch)
- 太田支所 (Ota Branch)
- 大曲駅 (Ohta Station)
- 大曲バスターミナル (Ohta Bus Terminal)
- 神宮寺駅 (Kamimiyajiri Station)
- 神岡支所 (Kamigawa Branch)
- 南外支所 (Minamigai Branch)
- 刈和野駅 (Kariwanoh Station)
- 協和支所 (Kawachi Branch)

(4) その他の関連計画

[1] 第4次大仙市観光振興計画

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。

[2] 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できるよう、その実現を目指すための計画です。

[3] 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などを踏まえて、小中学校の再編を示す計画です。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中学校とする旨が記載されています。

[4] 大仙市地球温暖化対策実行計画（区域施策編）

令和4年3月の「大仙市ゼロカーボンシティ宣言」を踏まえて、「2050年カーボンニュートラル」や「脱炭素社会」の実現に向け、関係機関や市民・事業者との連携・協力のもと、地球温暖化対策や気候変動への適応の取組を総合的かつ計画的に推進していくために策定した計画です。

方針3「次世代自動車（EV等）の推進」において、地域公共交通の利用促進やバスEV化などについて記載されています。

[5] 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生じると予想されています。また、大曲農業高校太田分校については、具体的な時期は記載されていませんが、募集停止とするとされています。

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にも運行しており、人々の移動については近隣市町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、必要に応じて見直しや修正を行います。

5 計画の対象

本計画の目的は、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、対象とする地域公共交通は、鉄道や路線バスをはじめ、コミュニティバス、循環バス、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。

■市内を運行する交通システムの一覧

交通システム	説明	運行路線または運行地域	料金
鉄道	市内外の広域移動に対応	秋田新幹線、奥羽本線、田沢湖線	—
路線バス	羽後交通株式会社が運行する路線バスで、決められた路線、時刻で運行する	横手大曲線、川西線、千屋線、角館六郷線、大曲角館線、稲沢線、船岡線、淀川線、峰吉川線、イオン・イーストモール線	200円～
コミュニティバス	地域拠点間を結ぶ市営の路線バス	長信田線（大曲～仙北～太田） 杉山田線（大曲～神岡～西仙北～協和） 南外線（大曲～神岡～南外）	200円～ 700円
循環バス	大曲地域の中心市街地（大曲駅や市役所周辺）を運行する市営の路線バス	つつどんルート はなちゃんルート（逆回り）	200円
乗合タクシー	決められた時間に、予約に基づいて、停留所と地域の中心地間を運行するタクシー。利用するためには、事前登録が必要。	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（区域型）	500円 （太田地域 300円） 乗合時 100円引き
乗合タクシー ドアツードア型	自宅付近から乗車可能な乗合タクシー	神岡地域4路線 西仙北地域3路線 南外地域4路線	700円
市民バス	市が公用車を用いて地域住民の運送を行うもの	西仙北地域3路線 南外地域4路線	200円
中仙乗合自動車	中仙タクシー合資会社が独自に運行する乗合タクシー	中仙地域5路線	300円
一般タクシー	他の交通システムを補完するもの（市内7事業者）	市内全域	700円～

■市内を運行する交通システムの路線図



第2章 利用者・市民・事業者等への実態調査

Ⅰ 利用実態調査

(1) 循環バス、コミュニティバス、市民バス

令和6年8月に循環バス、コミュニティバス、市民バスの利用者を対象に、運行に関するニーズや意見、利用状況等について聞き取り調査を実施しています。調査結果の要約については次のとおりです。

■循環バス

▶ 利用者属性	70代が最多、次いで80代が多く、高齢者中心
▶ 利用目的	通院が最多、次いで買い物・公共施設利用
▶ 頻度	月数回が最多、次いで週数回
▶ 主要停留所	大曲バスターミナル、いきいきサロンえみのくち
▶ 評価	「現状で良い」62%、「改善必要」38%（改善要望率が比較的高い）
▶ 改善要望	便数：昼間・朝夕の増便、1時間に2本程度、夜間運行延長 ルート：イーストモール方面、福田町方面への延伸 ダイヤ：鉄道との接続改善 その他：Suica 対応、遅延情報提供、停留所への屋根設置

■コミュニティバス 長信田線

▶ 利用者属性	70代が最多、60代、50代も多い。10代（通学利用）も一定数あり
▶ 利用目的	通院が最多、次いで買い物
▶ 頻度	月数回、週数回が多い
▶ 主要停留所	大曲バスターミナル、太田南小学校前
▶ 評価	「現状で良い」77%、「改善必要」23%
▶ 改善要望	便数：平日・休日とも増便（特に休日午前中） ダイヤ：新幹線、イオン・イーストモール線との接続改善 その他：段差（車両階段）の解消、停留所までの距離

■コミュニティバス 杉山田線

▶ 利用者属性	80代が最多、次いで60代が多く、高齢者中心
▶ 利用目的	通院が最多、次いで買い物
▶ 頻度	毎日利用が最多、次いで週数回
▶ 主要停留所	大曲バスターミナル（圧倒的多数）、かみおか温泉
▶ 評価	「現状で良い」82%、「改善必要」18%（比較的満足度が高い）
▶ 改善要望	便数：土日運行・1時間に1本程度の増便 ダイヤ：出勤・通院に間に合うよう以前のダイヤへ戻す、鉄道との接続改善 その他：フリー区間拡大、ノンステップバス導入

■コミュニティバス 南外線

▶ 利用者属性	80代が最多、次いで70代、60代
▶ 利用目的	通院が最多、次いで通勤（他路線と比べ通勤利用が多い）
▶ 頻度	毎日利用・週数回利用が多い
▶ 主要停留所	大曲バスターミナル、白金町、かみおか温泉
▶ 評価	「現状で良い」77%、「改善必要」23%
▶ 改善要望	便数：減便後の不便解消、平日と同等の休日運行、間隔の短縮 ダイヤ：発着時間の見直し、鉄道・他路線との接続改善 その他：料金引下げ、車両の小型化

■市民バス（西仙北地域・南外地域）

▶ 利用者属性	80代が最多、次いで70代
▶ 利用目的	通院、公共施設利用が最多、次いで買い物
▶ 頻度	月1回利用が最多、次いで週数回
▶ 主要停留所	西仙北高齢者ふれあいセンター、にしせんぼく薬局、南外支所
▶ 評価	「現状で良い」62%、「改善必要」38%
▶ 改善要望	便数・時間帯：帰りの12時便の運行 停留所：刈和野・大町への追加、全区間フリー乗降希望 行先：大曲厚生医療センターまでの直通

〔調査結果を踏まえた各路線の現状〕

■循環バス

- ▶ 高齢者利用が中心であり、生活交通として重要。
- ▶ 「便数不足」への不満が突出（昼間・朝夕の便、夜間運行延長など）。
- ▶ 鉄道や路線バスとの接続が不十分。
- ▶ 情報提供や支払い手段が限られているなど利便性の低さ。

■コミュニティバス 長信田線

- ▶ 高齢者と学生（通学利用）の双方が利用しており、幅広い世代のニーズあり。
- ▶ 「便数不足」や「休日の本数不足」に不満。
- ▶ 新幹線や路線バスとの接続が不十分。
- ▶ 車両の段差が不便。
- ▶ 停留所まで距離があり利用しづらい。

■コミュニティバス 杉山田線

- ▶ 毎日利用者が多く、通勤・通院・買い物の基幹交通として定着。
- ▶ 現状満足度は高いが、土日運休や便数不足への不満が残る。
- ▶ ダイヤ改正により一部利用者が不便を感じている（出勤・通院時間）。
- ▶ 高齢者中心だが車両がバリアフリー対応されていない。

■コミュニティバス 南外線

- ▶ 高齢者の利用が中心だが、通勤利用も一定数ある。
- ▶ 減便後に不便さが顕著、特に平日と休日の便数格差が大きい。
- ▶ 鉄道・他路線との接続が悪く、通勤通学に支障。
- ▶ 料金負担感や車両規模への不満も。

■市民バス（西仙北地域・南外地域）

- ▶ 便数不足が課題。
- ▶ 停留所の不足（刈和野・大町など）、フリー乗降区間の限定に不満。
- ▶ 市中心地の医療機関への直通アクセス需要がある。

(2) 乗合タクシー

令和6年8月から9月にかけて、市内全地域で運行する乗合タクシーの利用者を対象に、運行に関するニーズや意見、利用状況等について、アンケート調査を実施しています。調査結果の概要については次のとおりです。

■乗合タクシー（全路線）

▶利用者属性	80代が最多、次いで70代で高齢者利用が中心
▶利用目的	通院が最多、次いで買い物
▶頻度	月2～3回が最多、次いで週2～3回
▶評価	「現状で良い」62%、「改善必要」38%

[調査結果を踏まえた各路線の現状]

路線名	問題・要望 等
■内小友線	午前の便不足（特に10時台）、増便要望が多数
■四ツ屋線	便数不足
■高関上郷線	午前便（10時台）の不足
■中山線	土日の運行なし、午前便の不足、ダイヤ設定が曖昧
■藤木角間川線	休日運休、午前・午後の便不足、停留所の利便性不足
■関金線	料金制度への不満（値上げ後の負担感）
■土川線	電車接続の不便、最終便が早い（15:30まで）
■杉沢中仙線	路線外での乗降制限、休日運休
■船沢線	便数不足、電車接続の不便、休日運休
■板見内線	12時台の便不足、停留所不足
■上野田線	土曜運休、12時台の便不足
■ドアツードア型 （神岡・西仙北・南外）	現行制度への利用満足度は一定だが、便数や時間帯に改善余地あり

2 地域協議会ヒアリング調査

本市では旧市町村単位に地域自治区を設置しており、各地域の課題解決のための協議や市への提言を行っていただく地域協議会をそれぞれ設置しています。令和6年度には、地域公共交通に関する意見聴取を実施しています。調査結果の概要については次のとおりです。

地域協議会	既存地域公共交通の評価	求められる地域公共交通のあり方	その他意見
大曲	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者や免許返納者の生活の支えは一定の評価。 ・循環バスの老朽化や周知不足が課題。 ・乗合タクシーの利用層の固定化が懸念。 	<ul style="list-style-type: none"> ・停留所の増設や増便は利便性向上の手段。 ・定額制やカード化の導入による利便性の向上。 ・イベントや観光と連動した運行による交流促進の仕組み。 	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通は市民サービスとして維持が必要。 ・免許返納の進行に伴う交通確保は重要課題。
神岡	<ul style="list-style-type: none"> ・乗合タクシーの利便性は高齢者に好評。 ・広報不足や直通路線の欠如が課題。 	<ul style="list-style-type: none"> ・免許返納後の外出支援は最優先。 ・割安料金と時刻表整備は利便性向上の要。 	<ul style="list-style-type: none"> ・路線廃止ではなく存続を求める声が多い。 ・住民協力による維持は地域支え合いの象徴。
西仙北	<ul style="list-style-type: none"> ・乗合タクシーは高齢者の生活を支える手段。 ・予約制の煩雑さや周知不足が課題。 	<ul style="list-style-type: none"> ・柔軟な予約対応は利用しやすいの鍵。 ・登録や手続きの簡素化は必要。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ライドシェア的発想は新たな可能性。 ・安価で支え合う仕組み。 ・市全域マップは詳細すぎるため、エリア別の大きめブロック表示のほうが見やすい。
中仙	<ul style="list-style-type: none"> ・乗合タクシーの定着は生活の支え。 ・限界集落での利用減が課題。 	<ul style="list-style-type: none"> ・フリー乗降や柔軟運行は利便性向上の手段。 ・大曲方面直通や通学タクシー充実を要望。 	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢期を見据えた交通確保が必要。 ・地域交流の促進は支援体制づくりの基盤。
協和	<ul style="list-style-type: none"> ・路線バス網によりある程度カバーできている。 ・広報不足や乗り継ぎ不便が課題。 	<ul style="list-style-type: none"> ・柔軟な乗降や補助額増額は高齢者支援の方策。 ・ライドシェアは分散集落支援の手段。 	<ul style="list-style-type: none"> ・紙時刻表の配布による高齢者への配慮。 ・地域交通を活用した交流は地域の一体感の強化につながる。
南外	<ul style="list-style-type: none"> ・現行交通への満足度は高い。 ・車を持たない高齢者の移動確保が重要。 	<ul style="list-style-type: none"> ・現状維持を基本としつつ直通性の確保が理想。 ・通院や買い物に便利な路線設計が必要。 	<ul style="list-style-type: none"> ・医療アクセスの確保は最重要課題。
仙北	<ul style="list-style-type: none"> ・乗合タクシーやのりのりきっぷの活用は一定の成果。 ・停留所間隔の広さや周知不足が課題。 	<ul style="list-style-type: none"> ・交通弱者を守りつつ柔軟な運行が必要。 ・広報強化と若者への情報発信が重要。 	<ul style="list-style-type: none"> ・休日やイベント時の増便は利用促進の手段。 ・観光ルート設定は地域振興の要素。
太田	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通の存在は地域生活の基盤。 ・予約の手間や行先制限が課題。 	<ul style="list-style-type: none"> ・柔軟な運行とデジタル化の推進は利便性向上の方策。 ・ライドシェアや共助型送迎による新たな支援。 	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢化に伴う交通弱者増加は確実。 ・公共交通の維持が生活満足度の向上に資する。

3 市民意向調査

令和7年度に16歳以上84歳以下の市民 1,000 人（無作為抽出）を対象とした市民による市政評価の実施を通じて、公共交通に対する意見や考え方に関するアンケート調査を実施しています。調査結果の概要については次のとおりです。

問1 普段利用している公共交通	<ul style="list-style-type: none"> ・「路線バス」（4.3％）、「コミュニティバス」（2.0％）、「循環バス」（1.8％）、乗合タクシー（1.8％） ・利用者は全体の約1割にとどまり、約9割は「利用しない」と回答。 ・高齢層（80代34.2％）と若年層（10代20.0％）で利用が目立ち、50代は1.2％と最も低い。 ・地域別では南外（17.7％）、大曲（14.6％）が比較的高く、仙北（2.4％）、太田（0％）は低水準。
問2 利用時の不便さ（問1で利用していると回答した方のみ）	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者の65.3％が「困ることがある／たまにある」と回答。 ・年代別では70代・80代が特に不便を多く指摘。 ・地域別では大曲地域からの不便意見が最多。
問3 改善・充実に望む点（問2で困ることがあると回答した方のみ）	<ul style="list-style-type: none"> ・最多は「運行本数」（65.6％）、次いで「運行時間」（46.9％）、「停留所までの距離」（21.9％）。 ・男性は本数増（80％）、女性は時間延長（57.1％）や停留所までの距離短縮（35.7％）を重視。
問4 今後の公共交通のあり方	<ul style="list-style-type: none"> ・最も多いのは「多少の負担増でも利便性維持」（32.2％）、次いで「負担維持・路線見直し」（26.1％）。 ・女性は利便性維持をより重視（36.9％）。
問5 今後必要な取組	<ul style="list-style-type: none"> ・最も多いのは「高齢者等への移動支援」（61.2％）、「理解しやすい情報提供」（31.9％）、「乗り放題制度」（30.7％）。 ・「自動運転バス」（7.4％）、「ライドシェア」（7.4％）や「電動アシスト自転車」（3.2％）への関心は低い。

〔調査結果の整理（調査全体から見えること）〕

- ・公共交通の利用は限定的だが、**高齢者や若年層にとっては不可欠な基盤**である。
- ・多くの利用者が不便さを感じており、「本数・時間・停留所距離」など基本的な利便性の改善が望まれている。
- ・今後の取組としては、**高齢者等への移動支援や情報提供の充実**が重視されている。

4 交通事業者・庁内関係課ヒアリング調査

令和7年度に交通事業者や庁内関係課に対してヒアリング調査を実施しています。調査結果の概要については次のとおりです。

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、短縮との組合せで対応可能。	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歳代。応募はあるが定着難。待遇や拘束時間が課題。経営支援・燃料補助など行政支援を希望。	特に課題なし。	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。	チラシなど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。	公共版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。	旧本郷家住宅・池田氏庭園など主要観光地へのアクセス改善を強く要望。

第3章 第4期交通計画における事業の評価・検証

Ⅰ 第4期交通計画の概要

第4期交通計画においては、これまでの地域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」と感じられる地域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 地域内支線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

第4期交通計画では、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実施してきました。一方、貨客混載や福祉車両との連携、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されているものの、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）が進みました。他方、利用促進施策は単発効果にとどまり、恒常的な利用増には結びついていない状況です。

[第4期交通計画における事業の実施状況]

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（ルート、時刻、乗降場所）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。
地域内支線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	No.4 循環バスの運行内容（ルート、時刻、乗降場所）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（ルート、時刻、乗降場所）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（時刻、乗降場所）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（予約制、運行形態等）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 NPO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 乗り継ぎ可能な時刻の 調整	・中仙乗合自動車の東部長野線において、鉄道への乗り継ぎ 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。
待合い機能と情報 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 利用料金のキャッシュレ ス化	・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 二次交通の検討	・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 交通システムの利用促 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料 金無料日を設定し、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期交通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ます。なお、目標数値の評価にあたっては、次の基準に基づき評価します。

〔目標数値の評価基準〕

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

〔第4期交通計画における目標数値の達成状況〕

【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2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2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)	28,359千円 (令和6年度)	D

第4期交通計画では、乗り継ぎ利便性の向上など一定の成果が認められたものの、利用者数の減少、運行費用の増加など、地域公共交通を取り巻く構造的課題が顕著となった。

第5期交通計画においては、需要減少社会に適応した交通体系への再編、区域型交通や共助交通の活用、デジタル技術の活用等による運行効率化や利便性向上、並びに交通弱者支援の強化等に取り組み、持続可能な交通ネットワークの構築を図る必要がある。

第4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

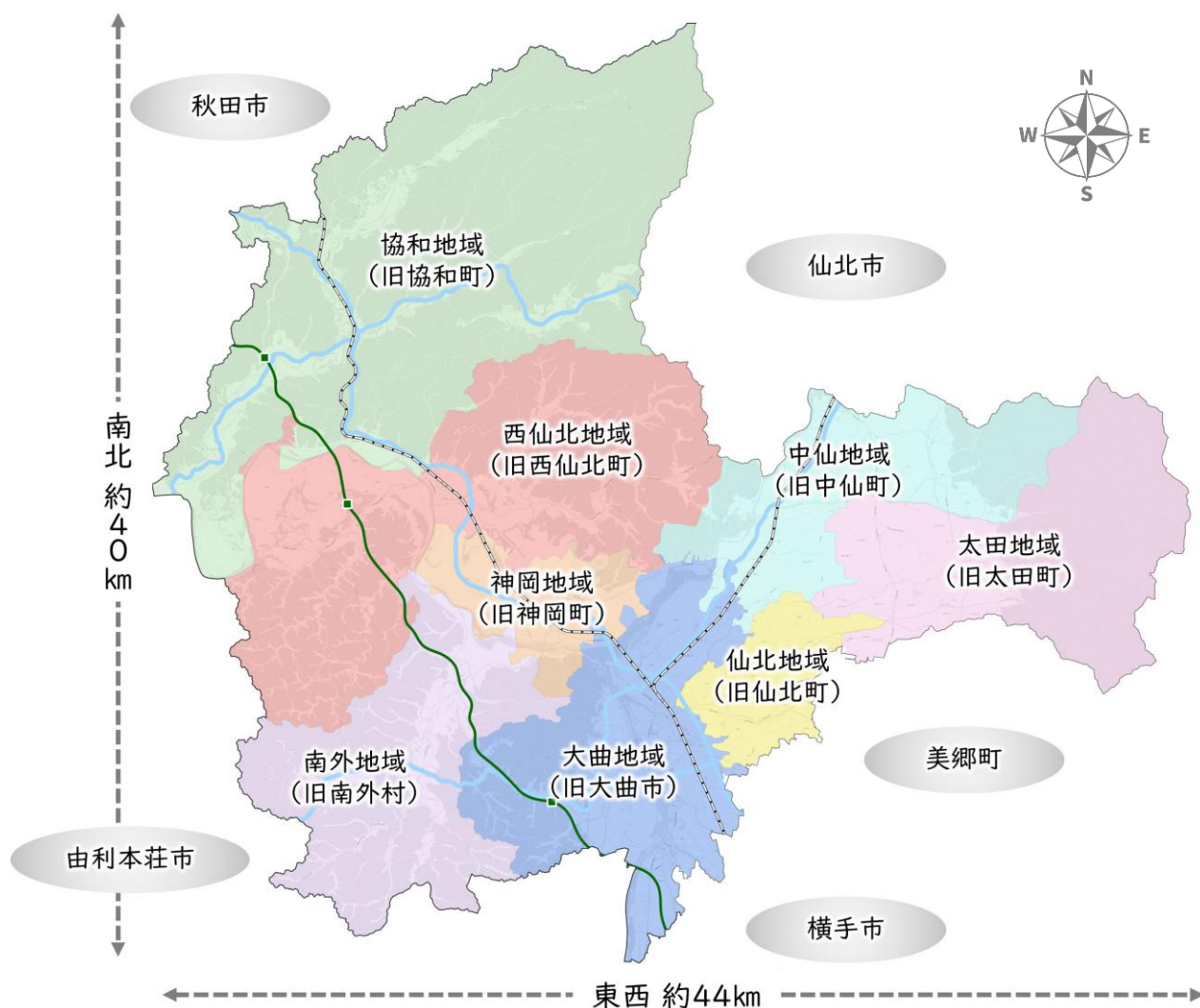
(Ⅰ) 地理的背景に基づく地域公共交通の検討における前提条件

現状① 広大な市域を有していること

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。

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。

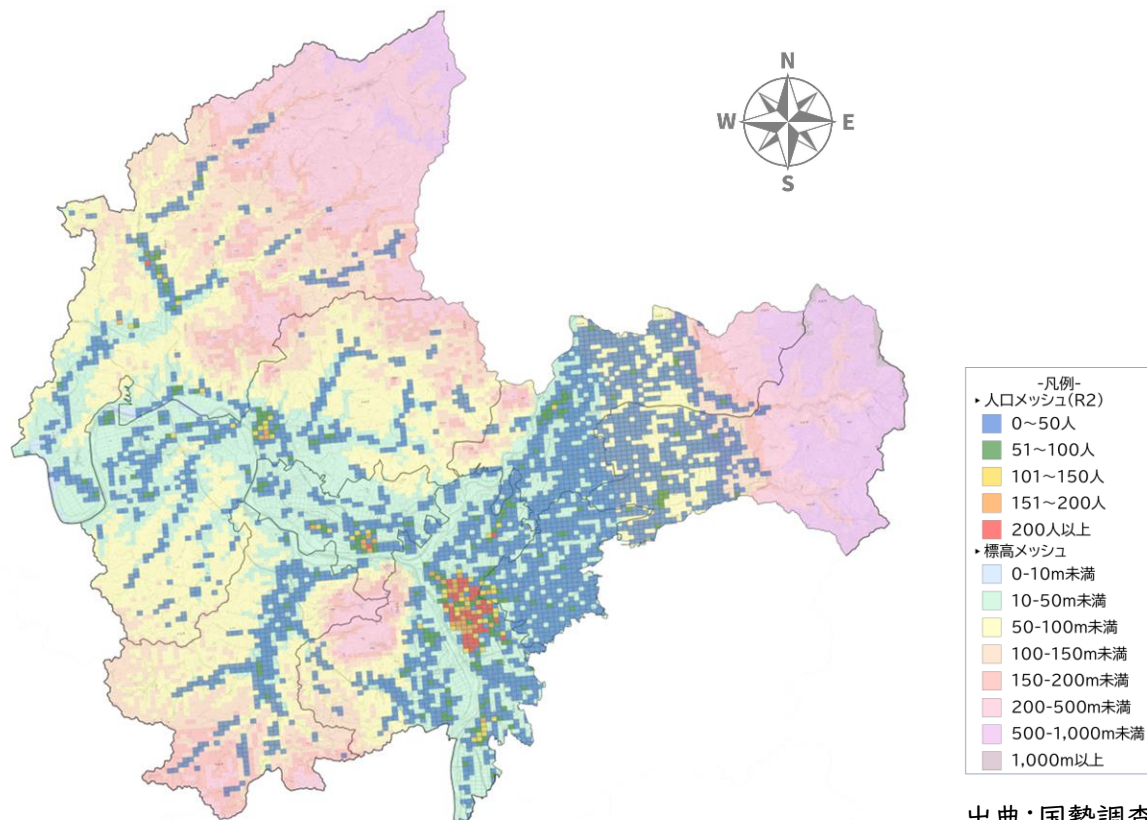
併せて、交通の要衝であり、地域の主要な道路と鉄道が集中しています。



現状② 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

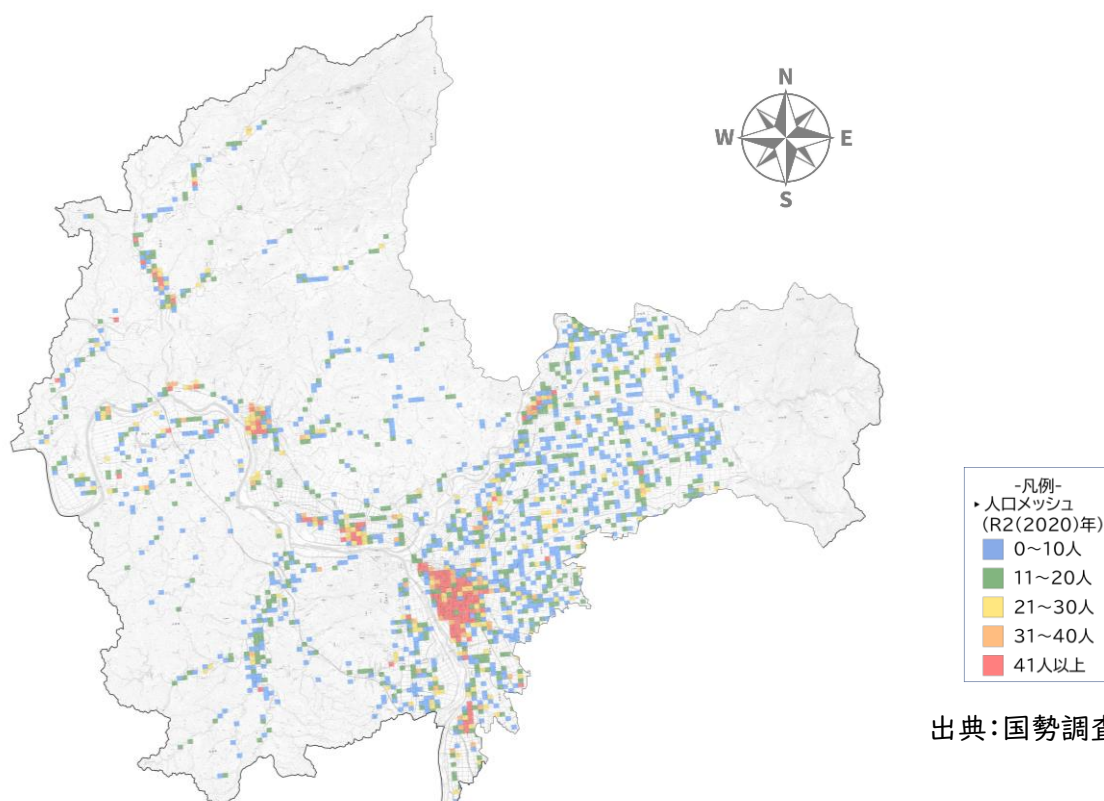
大仙市の東部には仙北平野が広がり、生活拠点は集まっているものの、人口密度は低く分散しています。これに対し西部は緩やかな丘陵地帯で、山地の谷沿いに小規模な集落が点在しています。

■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年における人口分布(高齢者(65歳以上))

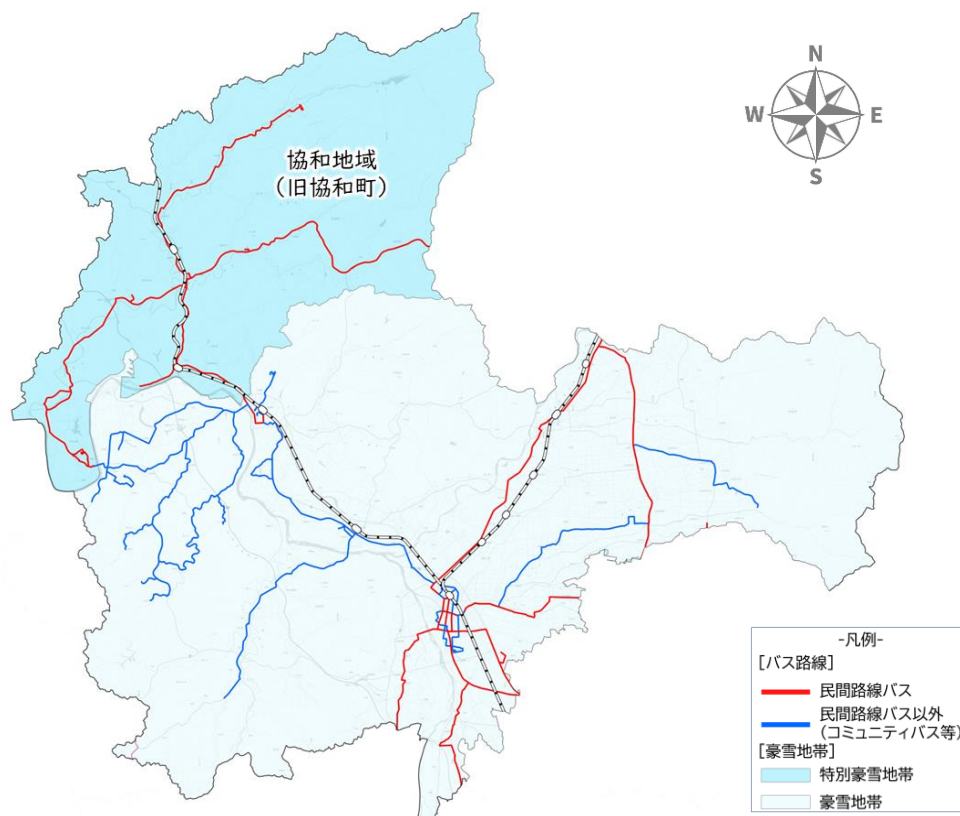


出典：国勢調査

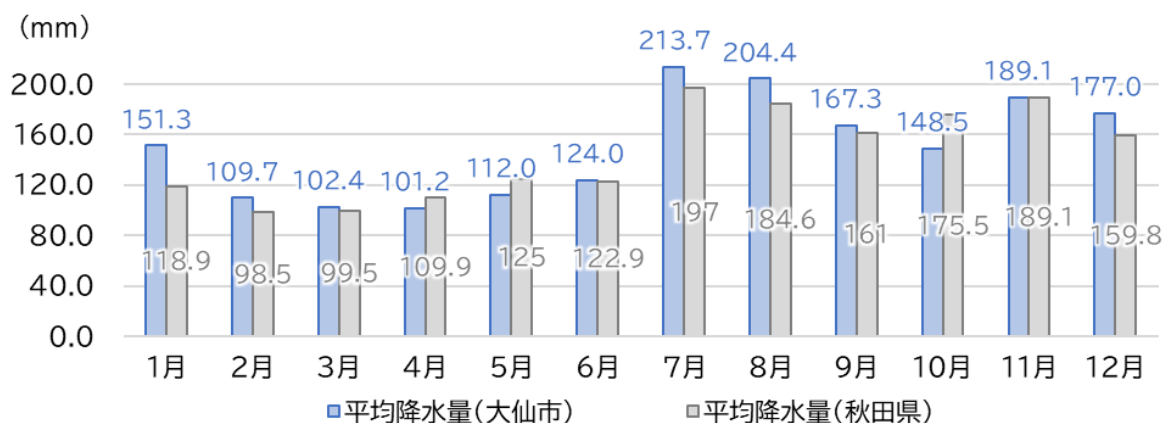
現状③ 豪雪地帯に指定されていること

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

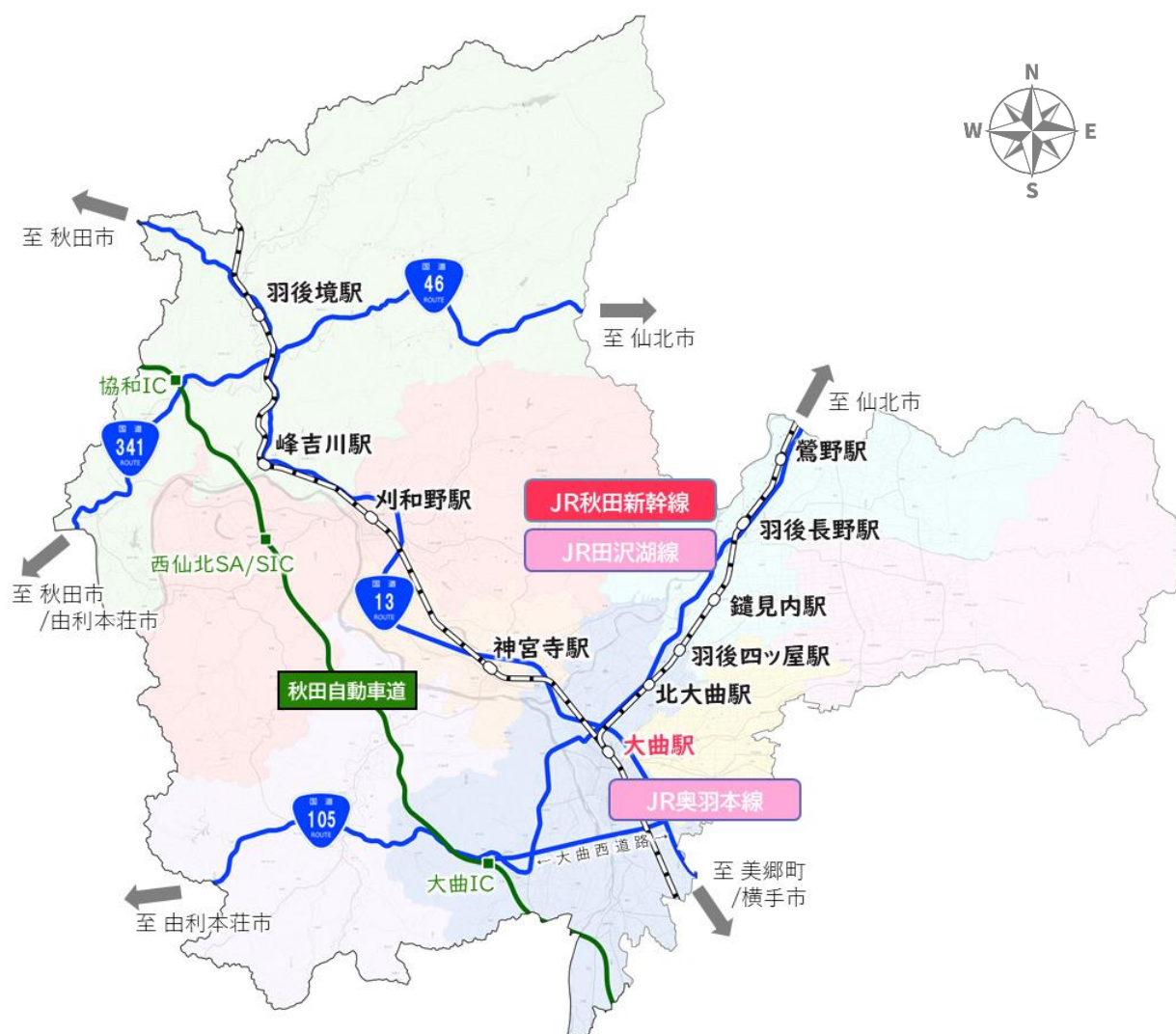
(2) 交通的背景に基づく地域公共交通の検討における前提条件

現状① 各地域を結ぶ道路交通網、鉄道網が整備されていること

秋田市や横手市方面へ通じる国道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、買い物など幅広い目的で、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。

■道路交通網、鉄道網図



現状② 各地域で多様な交通システムが運行されていること

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動手段もあります。

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(再掲)



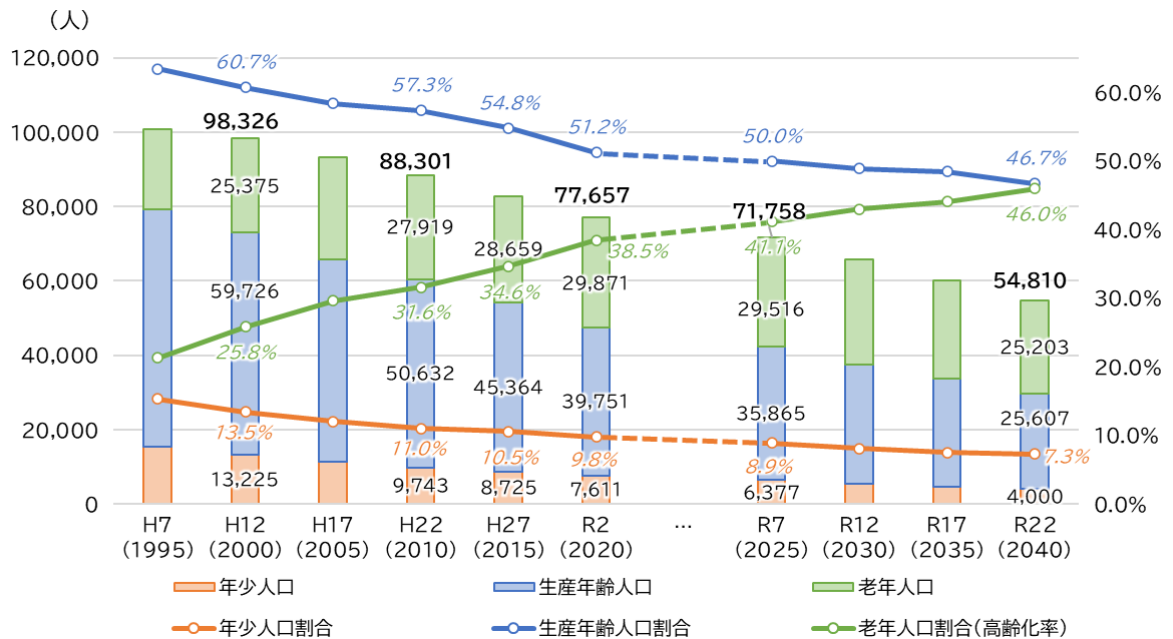
※交通システムの詳細については、別冊資料編を参照。

2 大仙市が抱える地域公共交通の現状と課題

課題① 人口減少と高齢化に対応した適切な地域公共交通サービスの提供

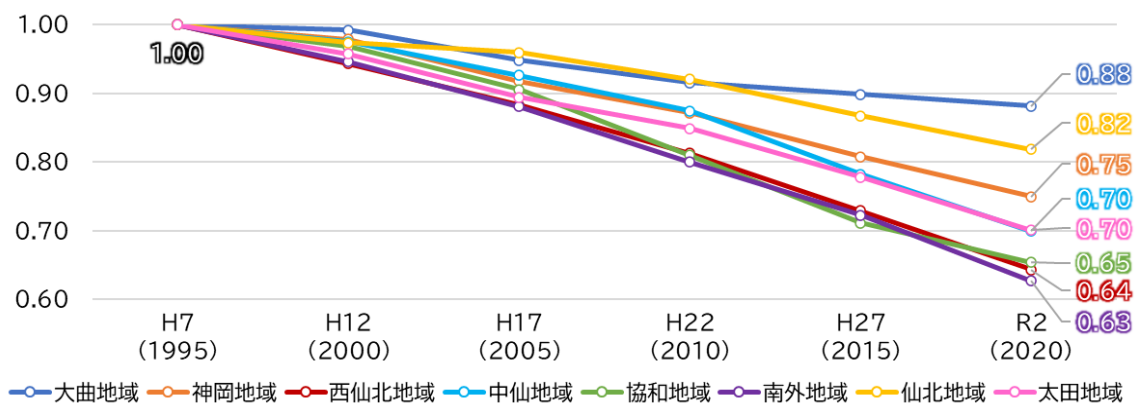
現状： 大仙市の人口は令和2年で77,657人と、平成22年からの10年間で約1万人減少しており、年間平均で1,000人規模の減少が続いています。さらに、令和22年には約54,000人まで減少すると推計されています。高齢化率は38.5%で全国平均を大きく上回り、今後も上昇傾向にあります。特に南外・協和・西仙北などの周辺地域での減少が著しく、人口構造の偏りも進んでいます。

■総人口及び年齢3区分別人口(割合)の推移



出典：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所

■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は、高齢化率の上昇により、暮らしの足として地域公共交通が果たす役割の重要性及び必要性は、今後高まることが予想されます。

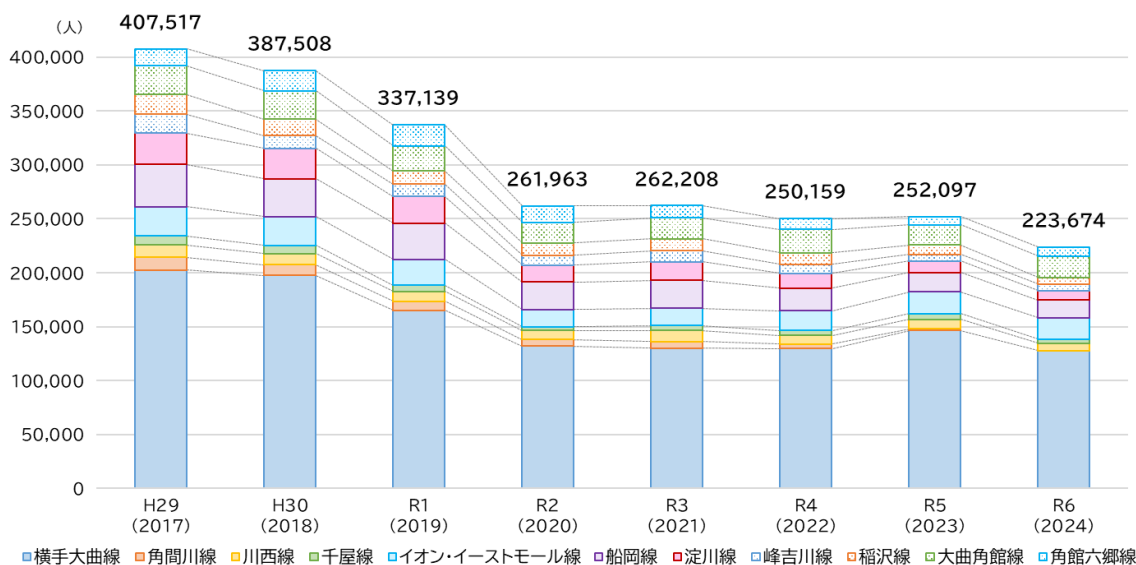
一方で、高齢者の総数は将来的に減少していくことが予測されるため、全体の利用者数の減少が懸念されます。その結果、採算性やサービスの持続性が低下する可能性があることから、各地域の状況に即した適切な地域公共交通の維持が求められています。

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

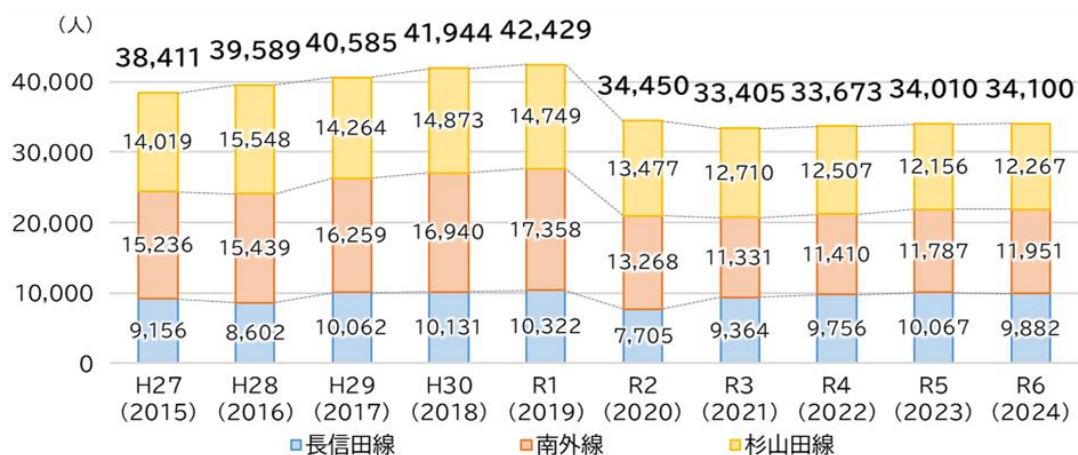
現状： 市内を走る路線バスは、平成29年度の年間利用者407,517人から令和6年度には223,674人へと約45%も減少しました。また、コミュニティバスは市運営移行後に一時的に利用が増えたものの、その後は年間34,000人程度で横ばいとなっているほか、その他の交通システムについても、利用者数は減少傾向にあります。

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。

■民間路線バスごとの利用者数の推移（協和地域スクールバスを含む）



■コミュニティバス路線ごとの利用者数の推移



課題： 少子高齢化や自家用車の依存が地域公共交通の利用者数減少につながり、このままでは更なる赤字を招くことや市の財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。そのため、これまで利用していない方の利用促進に加え、既存利用者の利用頻度を増やすために、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、利用頻度に向けた施策の展開が必要です。

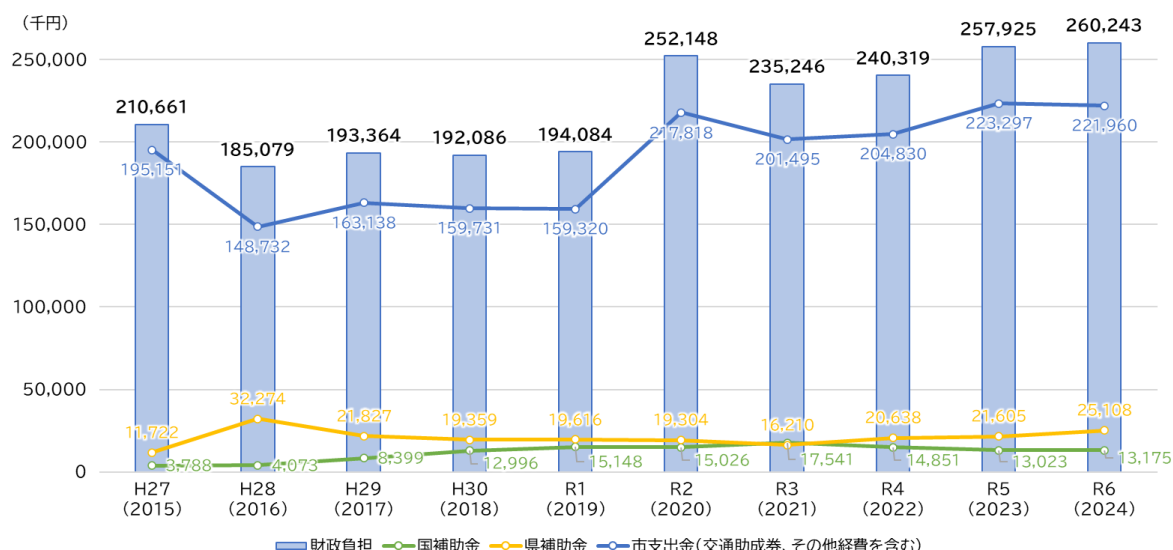
また、単にダイヤや料金等の運行サービスだけではなく、バリアフリー化の推進や待合室の快適性、分かりやすい情報提供等も含めた利便性向上も求められます。

課題③ 財政負担の抑制に向けた効率的な運行への転換

現状： 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予算が投入されており、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718円へと増加しており、費用対効果が低下しています。交通システムごとに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が増加しており、利用者数の減少と財政支出の増加が反比例していることから、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

(千円)



■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

課題： 利用者数の減少により収入が減少している一方で、地域公共交通の維持に係る財政負担は増加しています。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いため、持続可能な財源確保や効率的な運行体制への見直しが必要となっています。

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現状では、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に対しても、交通体系の分かりやすさ向上に寄与することが期待されます。

課題④ 交通システム間の接続性を高めた円滑な移動環境の構築

現状： 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、「鉄道やイオンモールへの直通や接続改善」や、交通システム間の接続性が十分ではないという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、乗り継ぎ可能便は令和2年時点の約45～50%から令和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

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

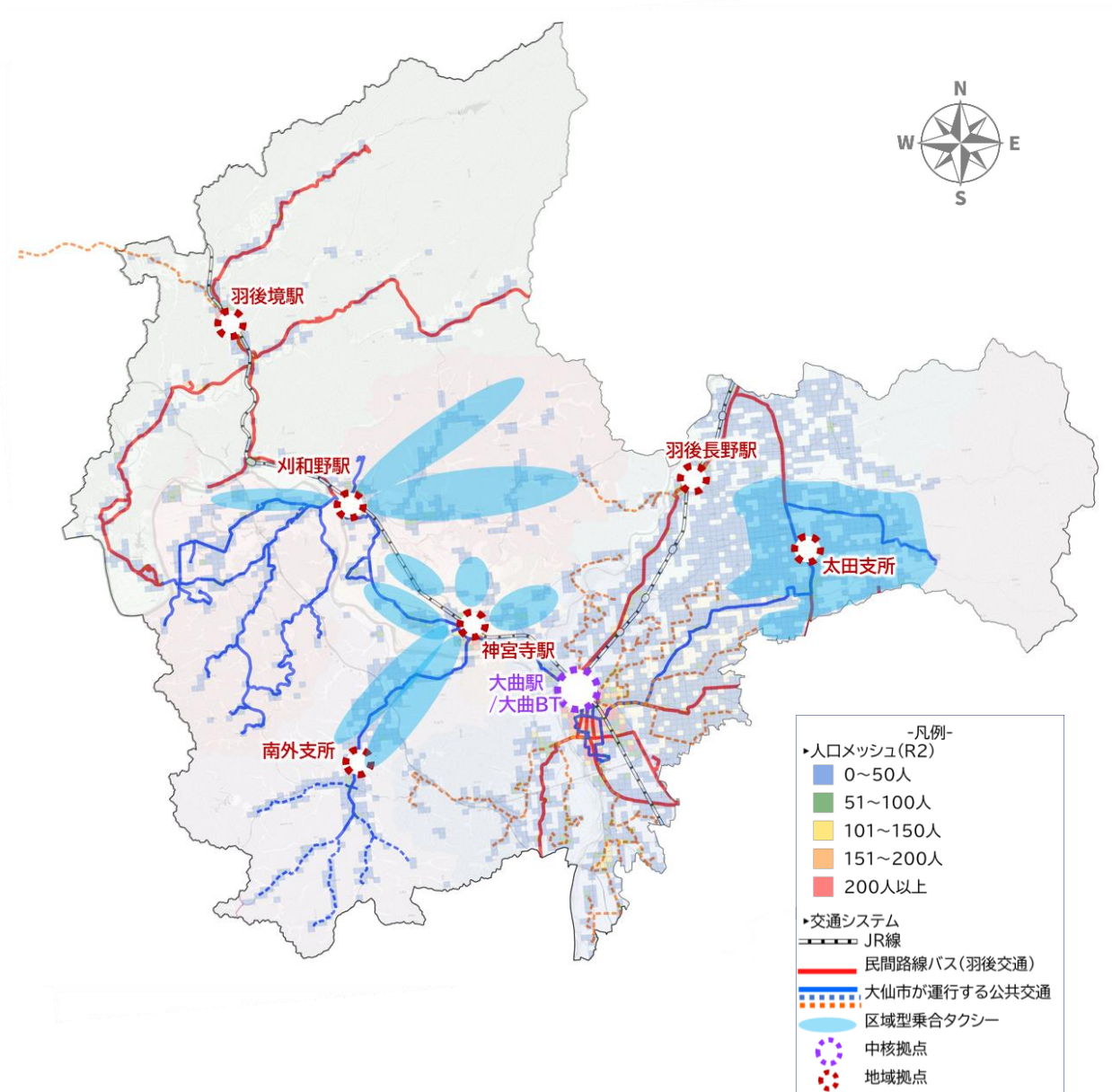
課題： 広域な市内移動を円滑にするためには、交通システム同士の乗り継ぎ改善やダイヤ調整を進め、利用者満足度の向上や利用者の定着に向けた取組が必要です。しかし、全ての交通システム、全ての便を完全に接続させることは難しいため、ニーズ把握等に基づく市民行動を踏まえながら、適切な範囲で乗り継ぎ利便性の向上を図っていく必要があります。

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

現状： 本市は、広大な市域を有しており、居住地も広範囲に拡大していますが、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、地域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年における人口メッシュと交通システムの路線図



出典：国勢調査

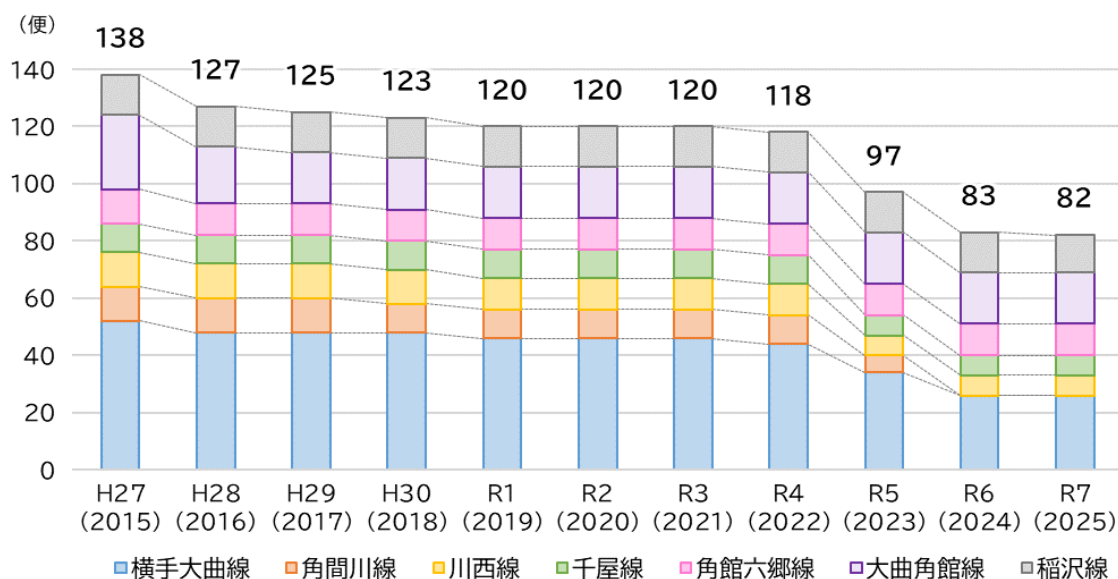
課題： 中心部では一定の交通手段が確保されている一方で、同等のサービス水準（ダイヤ、料金、乗り継ぎ利便性等）にない地域も存在しています。移動手段に格差があることで、生活機能へのアクセスの不公平さ、地域の均衡ある発展の妨げになっている可能性があることから、公平なアクセシビリティの確保に向けた地域公共交通ネットワークの構築が求められています。

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

現状： 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。

また、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地域公共交通が先細りする不安」が指摘されており、将来的には、運行体制の維持が一層困難になることが見込まれます。

■ 民間路線バスごとの便数の推移（往復ではない片道運行回数／日）



課題： 地域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。

また、担い手確保に向けては、行政が主体的に働きかけを行いながら、交通事業者等との連携のもとで取組を推進していくことが重要です。併せて、地域が提供する移動サービスと協働し、利用者には相応の費用負担にご理解をいただきながら、行政・交通事業者・地域が一体となって交通サービスの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地域公共交通の方向性

方向性① 交通手段のスムーズな接続による地域公共交通ネットワークの再構築

- 基幹的交通システムとそれを補完する交通システムを整理し、全体として最適化された地域公共交通ネットワークを構築します。
- これまでは課題が生じた際に地域ごとに個別対応をしてきたため、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不十分でした。そのため、交通体系を見直し、それぞれの役割を明確にしながら、連携と効率化を図ります。
- 補完的な交通システムについては、地域と協働して役割分担の方向性を見出すとともに、都市計画マスタープラン及び立地適正化計画で定められた地域拠点では、乗り継ぎの円滑化や待合環境の改善などにより、利便性を高めます。

方向性② 分かりやすい交通システムへの転換

- 名称や仕組み、料金、利用方法が異なる現状を踏まえ、統一感のある分かりやすい交通体系へ整理します。
- 名称や表示の統一と交通システム間の料金整合を図り、誰もが安心して利用できる仕組みを整備します。
- 交通マップや案内表示を更新し、丁寧な情報提供を行うことで、既存利用者の混乱を防ぎつつ、新たな利用促進につなげます。

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

- 限られた財源・人材の中で効率的に運行するため、「全てを維持する」という考え方から脱却し、需要に応じた柔軟な運行体制を構築します。
- 基幹的な交通システムやスクールバスを除き、利用の少ない路線、区間については、予約制などへの移行を検討します。
- バス・タクシー事業者との連携により、暮らしの足を確保しつつ、持続可能で効率的な交通体系を構築します。

方向性④ 料金等に関する不公平感の是正

- 路線バス、コミュニティバス、乗合タクシーなど運行形態ごとに異なる料金を見直し、公平で分かりやすい料金体系を目指します。
- 高齢者や免許返納者など公共交通依存度の高い層の負担軽減に配慮します。
- 料金体系の整理によりサービス内容に応じて、納得感のある料金設定を検討します。

方向性⑤ 新しい技術の積極的な活用に向けた検討

- ICTや新技術の導入を検討し、予約・運行管理・情報提供のデジタル化を推進します。
- 自動運転、ライドシェア、マイナンバーカードとの連携など、新たな技術の活用を検討します。
- 技術導入にあたっては、安全性や地域の受容性を十分考慮し、地域・交通事業者と協議しながら、安心で利便性の高い地域公共交通を実現します。

第5章 大仙市が目指すべき地域公共交通の将来像

Ⅰ 目指すべき地域公共交通

(1) 基本的な考え方

本市の地域公共交通は、高齢化の進行や自家用車依存の高まりにより、利用者数の減少や運行コストの増大など、持続性に課題を抱えています。一方で、誰もが安心して移動できる環境の確保は、地域福祉・医療・教育・観光など、まちのあらゆる分野の基盤であり、地域の活力を維持する上で不可欠です。

本計画では、これまでの市民の「利用しやすさ」「暮らしやすさ」という基本姿勢を継承しつつ、より分かりやすく、より利用しやすい地域公共交通ネットワークの再構築と地域共助やデジタル技術の活用による持続可能な地域公共交通の再構築を基本的な考え方とします。

(2) 目指すべき地域公共交通の将来像

地域公共交通は、市民をはじめとする多くの方々の日々の生活を支え、地域をつなぐ重要な社会インフラです。今後は、人口減少や高齢化の進行を見据え、行政・事業者・地域住民が協働して支える交通体系へと転換していくとともに、デジタル技術の活用により利便性と効率性を高め、誰もが安心して移動できる環境を整えます。そのため、本市が目指すべき地域公共交通の将来像を次のとおり設定します。

人・まち・地域がつながり、誰もが移動の自由を実感できるまち
～**デジタル技術**と**協働**で支える持続可能な地域公共交通～

(3) 計画の目標

本計画では、目指すべき地域公共交通の実現に向けて、次の3つの目標を掲げ、地域の実情に即した交通体系の再構築を進めます。

◆基本目標1 持続可能な地域公共交通ネットワークの形成

幹線系統の維持と地域内交通の効率的な再編を進め、生活・医療・教育・観光など多様な目的を支える持続可能な交通ネットワークを確立します。

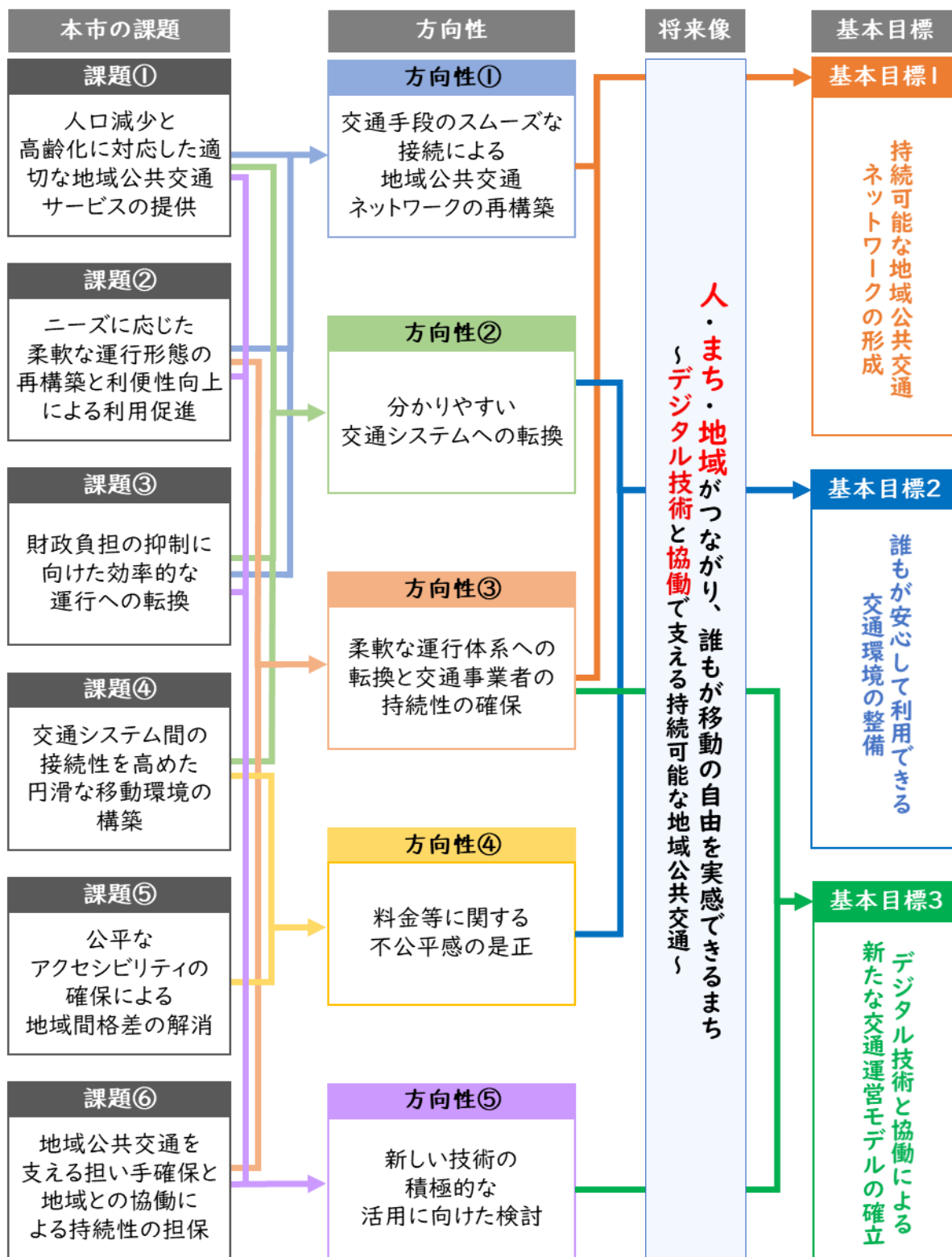
◆基本目標2 誰もが安心して利用できる交通環境の整備

高齢者、障がい者、子どもなどを含むすべての人が安全・快適に移動できるよう、分かりやすい料金制度の構築や案内、乗り継ぎ環境などの改善を図ります。

◆基本目標3 デジタル技術と協働による新たな交通運営モデルの確立

配車システムやキャッシュレス決済などのデジタル技術を活用するとともに、地域・事業者・行政の協働体制を強化することで、効率的で利用しやすい交通運営を実現します。

(4) 本市の課題・方向性に基づく計画の全体像



2 目指すべき将来のネットワーク像

本市が目指す地域公共交通の将来ネットワークは、現在運行されている鉄道（都市間連携軸）や路線バス（地域間連携軸・地域幹線軸）を基軸とし、これらの基幹的交通をコミュニティバスや乗合タクシーなどの地域間交通・地域内交通によって補完することで、各地域拠点間の円滑な移動を確保します。

この考え方のもと、本市では、都市間・地域間・地域内の各レベルに応じた地域公共交通の役割分担を明確化し、持続可能で利便性の高い交通ネットワークの構築を目指します。

その具体的な将来の地域公共交通ネットワーク像を次に示します。



3 各交通システムが果たすべき役割

将来像を達成するための、各地域公共交通の役割と今後の方向性について、次のとおり示します。

区分	対応する交通システムなど	役割	今後の方向性
都市間連携軸	各鉄道路線 ・秋田新幹線 ・奥羽本線 ・田沢湖線	秋田市や盛岡市など都市圏を結ぶ、 広域連携や都市間交流の基幹となる軸 であり、観光・ビジネス・医療など広域的な移動を支えます。	ダイヤの利便性確保、地域間連携軸等などのその他交通システムとの接続性改善を重点的に取り組みます。
地域間連携軸 (地域間幹線系統)	秋田県地域公共交通計画で位置づけられた幹線系統 ・横手大曲線	市域と周辺自治体を結ぶ 広域幹線 であり、都市間連携軸を補完し、通勤・通学・通院・買い物などの主要な移動を担います。	県計画との整合を図りつつ、関係自治体との協議を積極的に行い、幹線維持のための利便性向上を図ります。
地域間幹線軸	民間路線バス ・川西線 ・千屋線 ・角館六郷線 ・大曲角館線 ・稲沢線	地域間連携軸を補完 する一方で、生活交通の基礎を形成するために、維持していく路線です。	関係自治体、事業者との協議を行い、市として中期的に維持・再編方針を整理し、利用実態に応じた再編を検討します。
地域間 ・地域内交通	・コミュニティバス ・市民バス ・乗合タクシー	生活を支える 最も身近な交通手段 であり、市役所支所・病院・商業施設などへの移動を担い、市民生活に密着します。	既に区域型などにシフトしている路線はあるものの、利用実態や要望等を踏まえて、予約制・区域型など柔軟な運行形態へ転換を図り、地域との協働による利用促進・PR及び運行の構築を進めます。
中心市街地	立地適正化計画で定める大曲駅周辺の都市機能誘導区域 ・循環バス	各方面から中心市街地に来た利用者が自由に回遊し、買い物・観光・まちなか滞在の促進の役割を果たします。	中心市街地の賑わい創出を目的に、他交通システムとの接続性向上、停留所環境の改善を行い、まちなかの円滑な移動環境の構築を進めます。
中核拠点 ・地域拠点	大曲駅、大曲バスターミナル、羽後長野駅、神宮寺駅、刈和野駅、羽後境駅、市役所支所等	各交通軸を結節する 乗り継ぎ・交流・生活の拠点 。交通と地域サービスを統合するハブの役割を果たします。	拠点整備と案内・待合環境の改善、デジタル時刻案内(GTFS連携)を推進します。

4 将来像の達成に向けた財政支援

本市におけるバス交通は、地域の生活を支える重要な社会インフラであり、通勤・通学・通院・買い物など、あらゆる移動の基盤となっています。特に、地域間幹線系統は、市域を越えた広域的な移動を支える路線として位置づけられており、交通事業者および沿線市町村と連携しながら、利用促進や利便性の向上に努めつつ、その維持・確保を図る必要があります。これらの路線は、秋田県地域公共交通計画においても、広域幹線として位置づけられています。

一方で、フィーダー系統は、地域間および地域内の移動に対応する基礎的な生活交通であり、地域住民の通勤・通学・通院・買い物など、日常生活の移動を支える極めて重要な役割を果たしています。本市では、民間バス路線に加え、各地域で運行されているコミュニティバス等もこのフィーダー系統として位置づけ、地域生活を支える“暮らしの足”として機能しています。

しかしながら、広大な市域を有し、中心市街地から中山間地域まで多様な地形を持つ本市においては、人口減少や利用者の減少により、これらのバス路線やコミュニティバスの多くが採算性を欠き、単独での運行維持が困難な状況となっています。そのため、本市では、これらの生活交通を確保・維持するために、国の「地域公共交通確保維持改善事業」を活用し、事業者支援および路線維持に必要な財政支援を積極的に行います。

また、単に路線を維持するだけでなく、立地適正化計画などの都市計画分野、福祉分野、デジタル化の推進分野、観光振興など多様な分野との連携を図りながら、フィーダー系統を中心とした交通ネットワークがまち全体の暮らしやすさ・にぎわいの向上に波及するよう取り組みます。特に、デジタル技術を活用した運行管理や利便性向上、共助型運行体制の導入を進め、「持続可能で地域全体を支える地域公共交通ネットワーク」の構築を目指します。

このように、広域的な幹線系統の維持と、地域内フィーダー系統の確保を両輪として位置づけ、国庫補助事業を最大限活用しながら、大仙市の将来像の実現に向けた持続可能な地域公共交通の確立を図ります。

■地域間幹線系統補助金を活用している系統（令和6年補助事業年度）

交通システム	系統名	運行ルート			許可区分	運行形態	運行主体
		起点	終点	系統キロ			
生活バス	横手・大曲線（横手線）①	横手BT	大曲BT	25.6	4条	路線定期運行	羽後交通
	横手・大曲線（横手線）②	平鹿総合病院		28.0			

■地域内フィーダー系統補助金を活用している系統（令和6年補助事業年度）

交通システム	系統名	運行ルート			許可区分	運行形態	運行主体
		起点	終点	系統キロ			
循環バス	つつどんルート	大曲BT	大曲BT	13.4	4条	路線定期運行	大仙市
	はなちゃんルート			13.2			
コミュニティバス	長信田線	奥羽山荘	大曲BT	27.5		区域運行	
乗合タクシー	藤木角間川線	角間川地域	大曲市街地	27.1			
	杉沢中仙線	杉沢地域	イオン中仙店	9.5			

■現在、国の補助を受けていない系統（令和6年補助事業年度）

交通システム	系統名	運行ルート			許可区分	運行形態	運行主体
		起点	終点	系統キロ			
生活バス	角館・六郷線（六郷線）①	中央公園前	角館営業所	29.9	4条	路線定期運行	羽後交通
	角館・六郷線（六郷線）②		角館高校前	32.5			
	川西線	大曲BT	大森病院前	19.7			
	大曲・角館線①		角館営業所	21.3			
	大曲・角館線②		角館高校前	23.9			
	千屋線		川口	18.3			
	イオン・イーストモール線	大曲BT	イオンモール大曲	6.4			
生活バス兼スクールバス	稲沢線	角館営業所	境案内所	33.6		区域運行	大仙市
	船岡線	協和スキー場		16.6			
	淀川線	福部羅		22.2			
	峰吉川線	湯の沢下／高寺		23.4			
コミュニティバス	杉山田線	福部羅	大曲BT	30.3			
	南外線	岩倉温泉	大曲BT	21.6			
乗合タクシー	内小友線	山王堂	大曲市街地	8.3			
	四ツ屋線	新屋敷		7.0			
	松倉線	鷹ノ巣		11.9			
	高関上郷線	川崎		8.3			
	中山線	小出沢		17.4			
	宇船線	自宅周辺	神岡支所 付近中心地	-			
	八石線			-			
	大野線			-			
	関金線			-			
	強首線	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	-			
	土川線			-			
	心像線			-			
	船沢線	羽後境駅	和田駅	11.3			
	西板戸線（神岡支所行き）	自宅周辺	神岡支所 付近中心地	-			
	西板戸線（南外支所行き）		南外支所 付近中心地	-			
	赤平後野線（神岡支所行き）		神岡支所 付近中心地	-			
	赤平後野線（南外支所行き）		南外支所 付近中心地	-			
	板見内線	寺村	大曲市街地	9.8			
	上野田線	上野田		9.1			
	横堀戸地谷線	団子町		13.0			

※上記の系統は、現在国の補助事業を活用していないが、本計画期間の運行ルート等の見直しにより、将来的に補助を活用する可能性があるものとして記載している

※路線・系統名は令和7年10月31日時点

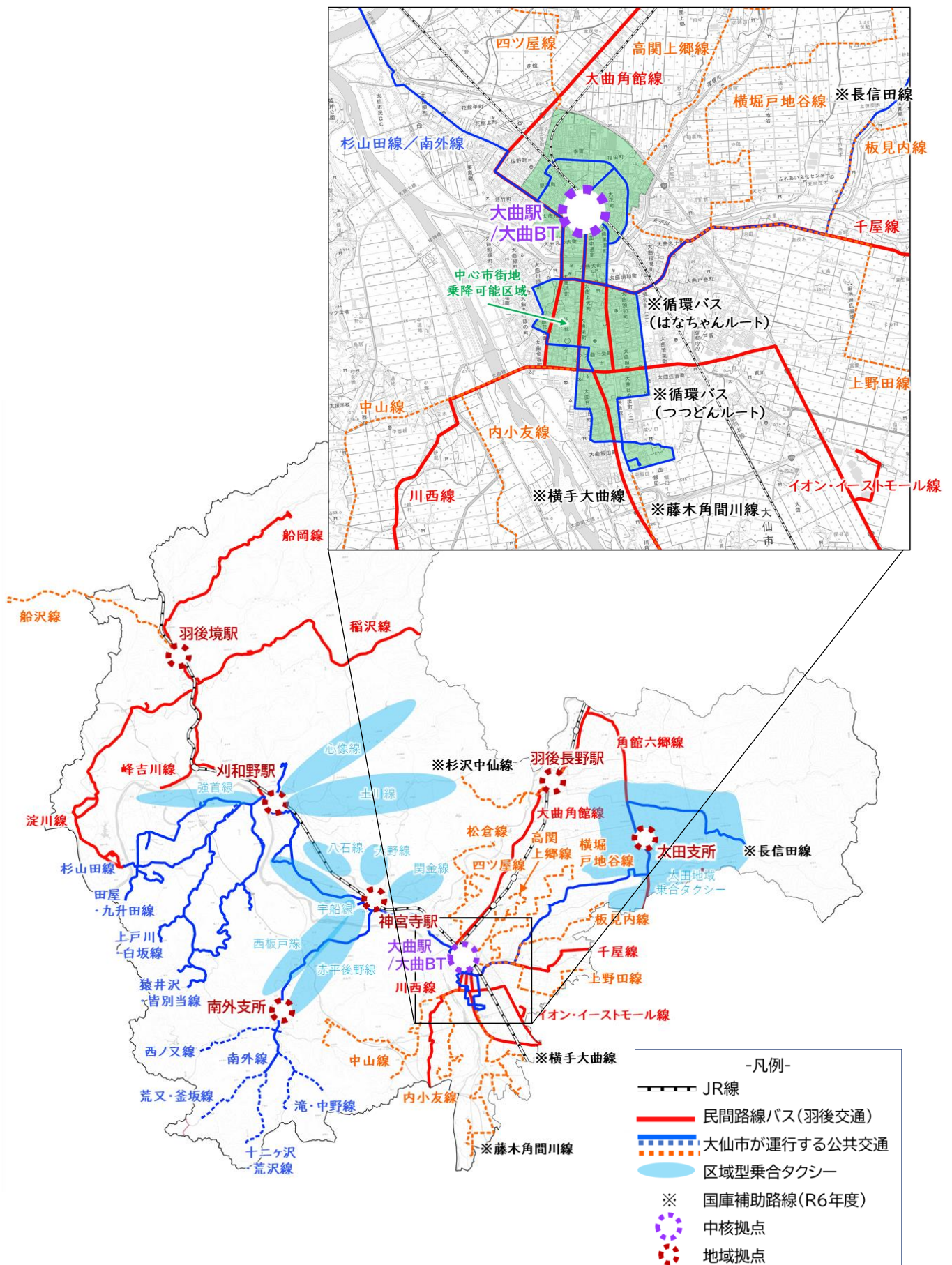
■現在、国の補助を受けていない系統（令和6年補助事業年度）

交通システム	系統名	運行ルート			許可区分	運行形態	運行主体
		起点	終点	系統キロ			
乗合タクシー	①永代・川口区域	永代・川口区域	太田支所 付近中心地 ／中里温泉	-	4条	区域運行	大仙市
	②太田・今泉区域	太田・今泉区域		-			
	③太田・小神成区域	太田・小神成区域		-			
	④斉内区域	斉内区域		-			
	⑤横沢・三本扇区域	横沢・三本扇区域		-			
	⑥中里・駒場区域	中里・駒場区域		-			
	⑦国見若泉区域	国見若泉区域		-			
	⑧国見扇畑区域	国見扇畑区域		-			
市民バス	田屋・九升田線	田屋	西仙北ぬく森 温泉ユメリア	27.3	79条		
	猿井沢・皆別当線	猿井沢		26.0			
	上戸川・白坂線	上戸川		28.1			
	西ノ又線	滝ノ沢橋	落合	7.1			
	荒又・釜坂線	荒又集会所前		10.3			
	十二ヶ沢・荒沢線	十二ヶ沢		10.7			
	滝・中野線	田尻		12.1			
中仙乗合自動車	東部長野線	大神成 自治会館	八乙女温泉 さくら荘	14.1	4条	路線定期運行	中仙タクシー
	東部角館線		仙北市立 角館病院	12.5			
	北部角館線	北中荒井	仙北市立 角館病院	12.4			
	南部長野線	中野口会館	八乙女温泉 さくら荘	17.7			
	南部角館線		仙北市立 角館病院	16.8			

※上記の系統は、現在国の補助事業を活用していないが、本計画期間の運行ルート等の見直しにより、将来的に補助を活用する可能性があるものとして記載している

※路線・系統名は令和7年10月31日時点

■本市の地域公共交通ネットワークにおける補助事業の活用



第6章 将来像を達成するための施策

Ⅰ 施策体系

本計画では、将来像の実現に向けて、3つの基本目標ごとに具体的な施策を整理しています。各施策は、これまでの取組状況や地域の課題、利用者ニーズなどを踏まえ、本市における地域公共交通の維持・改善に必要な取組を体系的に示したものです。

ただし、全ての施策を同時並行で実施することは、財政的・人的・物理的な制約から現実的ではありません。そのため、各施策の中でも特に優先度が高く、地域課題の解決や将来像の実現に向けて効果が大きいものを見極め、段階的かつ計画的に取組を進めていきます。

また、施策を推進する際には、関係機関や地域住民、交通事業者との協働を図りながら、実効性のある取組を展開するとともに、状況や成果を踏まえて柔軟に実施時期を検討し、全体として持続可能な地域公共交通体系の確立を目指します。

施策体系は次のとおりです。




基本目標1	「持続可能な地域公共交通ネットワークの形成」		
	施策		
	①都市間連携軸・地域間連携軸（地域間幹線系統）・地域間幹線軸の維持		継続
	②地域間・地域内交通の再編		継続
	③循環バスの利用促進と中心市街地の活性化		継続
基本目標2	「誰もが安心して利用できる交通環境の整備」		
	施策		
	①乗り継ぎ拠点の接続性向上と利用しやすい移動環境の整備		継続
	②名称・仕組み・料金体系・利用方法の再整理と公平性の確保		継続
	③情報提供の充実と周知強化		新規
基本目標3	「デジタル技術と協働による新たな交通運営モデルの確立」		
	施策		
	①デジタル技術（AI・バスロケーションシステム・キャッシュレス等）の活用		新規
	②共助による地域公共交通ネットワーク形成の推進と人材育成		継続
	③担い手確保・人材育成の強化		新規

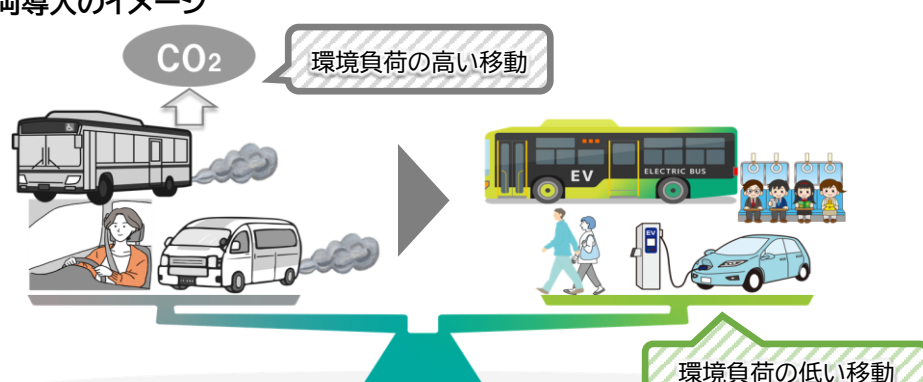

2 施策の内容

基本目標Ⅰ「持続可能な地域公共交通ネットワークの形成」に係る施策

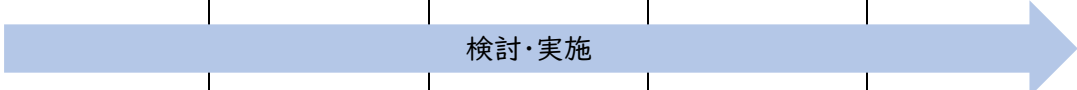
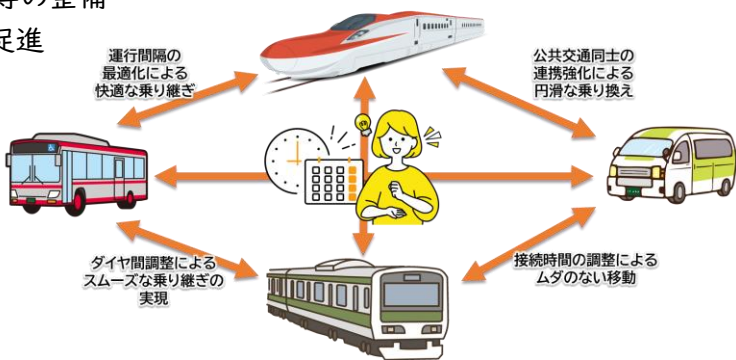
施策	① 都市間連携軸・地域間連携軸（地域間幹線系統）・地域間幹線軸の維持				
施策概要	秋田県地域公共交通計画に位置づけられる都市間連携軸や地域間幹線系統（横手大曲線）の持続性確保に向け、沿線市町や事業者と連携し、ダイヤ調整や利用促進に努めます。また、市内各地域を結ぶ地域間幹線軸についても、利用者の意見を反映しながら、地域と協働で利用促進や待合環境の整備を進め、持続的な運行を図ります。				
実施主体	大仙市、秋田県、沿線自治体、事業者、市民				
実施時期	令和8年度 （2026）	令和9年度 （2027）	令和10年度 （2028）	令和11年度 （2029）	令和12年度 （2030）
	検討・協議 → 実施 →				
実施事業 及び イメージ	<ul style="list-style-type: none">・利用状況の分析に基づいたダイヤ調整や停留所配置、鉄道やバスへの接続性向上・利用促進キャンペーン（お試し乗車会やスタンプラリー、地域商業者等との連携等）の展開・主要拠点（市役所支所・病院・商業施設）の待合環境の整備・利用者が乗り換えやすいダイヤ調整・需要が減少している区間の区域型運行や小型車両化の検討 <div><div>▶参考例：施設内のスペースを活用した待合所（岩手県北上市）</div><div></div></div> <div><div>▶参考例：学生を対象としたバス乗車キャンペーン（新潟県上越市）</div><div></div></div>				
	<div>出典：上越タウンジャーナル (https://www.joetsutj.com/articles/21576953)</div>				

施策	② 地域間・地域内交通の再編				
施策概要	<p>広大な市域を有する本市では、鉄道や路線バスでカバーできない地域をコミュニティバスや市民バス、乗合タクシー等が支えています。しかし、人口減少に伴う利用減や財政負担の増大により、現行の仕組みの維持が困難になる可能性があります。</p> <p>このため、利用状況や地域の意見を踏まえ、利用密度の低い区間の路線集約や区域型運行への転換などの再編を検討・試行します。</p>				
実施主体	大仙市、事業者、地域、市民				
実施時期	令和8年度 (2026)	令和9年度 (2027)	令和10年度 (2028)	令和11年度 (2029)	令和12年度 (2030)
	<div>検討・試行(一部実施)</div>				
実施事業 及び イメージ	<p>・利用密度が低い路線の運行回数・停留所配置・車両サイズの再検討</p> <p>・定時定路線型から区域型、予約定時制、共助型交通等への転換可能性を検討</p> <p>・地域(旧市町村)の枠にとらわれない柔軟な交通網の検討・整備(地域をまたぐ交通網の検討)</p> <p>・地域内で複数運行している路線の集約やエリア運行(区域型)への移行を検討</p> <p>▶区域型運行への転換のイメージ</p> <p>●取組を検討する具体的な路線</p> <ul style="list-style-type: none"> ・コミュニティバス長信田線と太田地域乗合タクシー ・コミュニティバス杉山田線と西仙北地域乗合タクシー及び市民バス ・コミュニティバス南外線と南外地域乗合タクシー及び市民バス <p>▶路線の集約のイメージ</p> <p>●取組を検討する具体的な路線</p> <ul style="list-style-type: none"> ・全地域で運行する乗合タクシー ・西仙北地域市民バス、南外地域市民バス 				

施策	③ 循環バスの利用促進と中心市街地の活性化				
施策概要	<p>大曲地域における循環バスを、中心市街地のにぎわい創出や交流人口の拡大を支える交通システムとして位置づけ、利用実態に応じたルートや便数の見直しを検討します。</p> <p>商店街、医療機関、公共施設など主要拠点を効率的に結ぶとともに、他の交通システムとの接続性を高めることで、市民の日常利用と来訪者の回遊促進の両立を図ります。</p> <p>また、デジタル技術の活用や商業施設等との連携により利用を促進し、まちなかの利便性と魅力の向上を目指します。</p>				
実施主体	大仙市、事業者、市民				
実施時期	令和8年度 (2026)	令和9年度 (2027)	令和10年度 (2028)	令和11年度 (2029)	令和12年度 (2030)
	検討・協議		実施		
実施事業 及び イメージ	<p>・現行の循環バスの利用実態を踏まえたルートや運行範囲の見直しや運行間隔の最適化の検討</p> <p>・利用者や市民、地域協議会等からの意見を踏まえた商業施設等への新規停留所の設置検討</p> <p>・主要停留所への案内板・デジタル時刻表示等の整備</p> <p>・商業施設や医療施設等と連携した快適な待合環境の整備</p> <p>・新規利用者層の獲得に向けたお試し乗車を促す無料キャンペーンの開催</p> <p>・回数券・デジタル乗車券・乗り放題券・定額料金等の導入検討</p> <p>・観光分野と連携した車内アナウンス等の導入検討</p> <p>・JR大曲駅発着列車との接続時間の円滑化</p> <p>▶ 大仙市秋の総りフェアの開催にあわせた 循環バスの無料運行 ▶ 参考例:アプリによるデータ収集と紐づけた乗車キャンペーン(新潟市)</p> <div><div><p>「大仙市バスの日」 大仙市循環バス・コミュニティバスを 無料運行します!!</p><p>ぜひご利用ください</p><ul style="list-style-type: none">● 循環バス (大曲バスターミナル～大曲駅～幸町～花園病院～市役所～飯田～市民会館～大曲バスターミナル)● 南外線 (大曲～神宮寺～南外～岩倉温泉)● 杉山田線 (大曲～神宮寺～刈和野～杉山田～福部羅)● 長信田線 (大曲～横堀～横沢～長信田～奥羽山荘)<p>大仙市循環バス 会場周辺ルート</p><p>※通行止め区間があるため、一部は別コースとなります。ご注意ください。</p></div><div><p>バスでおでかけ キャンペーン第2弾</p><p>お持ちのスマホで乗り放題! アプリでバス無料デー</p><p>2025 3/20 木・祝</p><p>降車時に 乗車券画面を 見せるだけ!</p><p>ご利用には、新潟交通のスマホアプリ 「リヤーとLink」が必要です</p></div></div> <div><p>出典:新潟市 (https://www.city.niigata.lg.jp/kurashi/doro/kotsu/osirase/appfreeday.html)</p></div>				

施策	④ 地域公共交通と一体的なまちづくりの推進				
施策概要	<p>都市計画マスタープランや立地適正化計画との整合を図りながら、拠点間を結ぶ交通ネットワークの形成を推進します。</p> <p>居住誘導区域や公共施設、商業施設間の移動を意識したルート検討を行うほか、脱炭素化の推進に向けたEV等の環境負荷の低い車両導入や公共交通と関連が深い教育・観光・福祉といった分野との連携も検討します。</p>				
実施主体	大仙市、事業者、地域、市民				
実施時期	令和8年度 (2026)	令和9年度 (2027)	令和10年度 (2028)	令和11年度 (2029)	令和12年度 (2030)
	市内での検討・協議			実施	
実施事業 及び イメージ	<p>・都市計画、福祉、教育、観光などの各部局が連携した市内推進体制の強化</p> <p>・EVバス・タクシー等の環境負荷の低い車両導入の推進</p> <p>・スクールバスへの混乗など教育委員会と連携した取組の検討</p> <p>・観光分野と連携し、市内観光地やイベント時における二次交通の検討</p> <p>・福祉施設等の空き車両を活用した地域公共交通の検討</p> <p>▶EV車両導入のイメージ</p> <div><p>環境負荷の高い移動</p><p>環境負荷の低い移動</p></div> <p>▶参考例：スクールバスに市民が混乗できる制度(埼玉県飯能市)</p> <div></div> <p>出典：飯能市(https://www.city.hanno.lg.jp/soshikikarasagasu/shiminseikatsubu/kotsuseisakuka/kokyokotsu/1202.html)</p>				

基本目標2 「誰もが安心して利用できる交通環境の整備」に係る施策

施策	① 乗り継ぎ拠点の接続性向上と利用しやすい移動環境の整備				
施策概要	<p>本市の地域公共交通ネットワークの拠点である鉄道駅や大曲バスターミナル、市役所支所等において、待合環境の改善や、運行状況をリアルタイムで把握できるモニターの設置を進めるとともに、他交通システムとのダイヤ調整を行います。</p> <p>ダイヤ調整に際しては、各交通手段の利用状況や運行実態を分析し、定期的な見直しを実施します。また、交通システム同士を効果的に接続させ、シームレスな乗り継ぎ環境の構築を図るとともに、車両の低床化や車いす対応ステップの導入を促進します。</p>				
実施主体	大仙市、秋田県、沿線自治体、事業者				
実施時期	令和8年度 (2026)	令和9年度 (2027)	令和10年度 (2028)	令和11年度 (2029)	令和12年度 (2030)
	<div style="text-align: center;">  </div>				
実施事業 及び イメージ	<ul style="list-style-type: none"> ・乗り継ぎを円滑にするためのダイヤ調整 ・乗り継ぎ拠点とする施設等の整備 ・車両のバリアフリー化の促進 <p>▶利用者が乗り換え やすいダイヤ調整</p> 				

施策	② 名称・仕組み・料金体系・利用方法の再整理と公平性の確保				
施策概要	<p>本市の地域公共交通は、複数の交通システムで構成されていますが、料金体系や名称が異なり、利用者にとって分かりづらい状況となっています。また、距離に対して料金が低額な区間があることも課題です。</p> <p>このため、交通システム間の料金整合を図り、適正な利用者負担に基づく合理的な料金体系への再整理を進めます。</p>				
実施主体	大仙市、沿線自治体、事業者				
実施時期	令和8年度 (2026)	令和9年度 (2027)	令和10年度 (2028)	令和11年度 (2029)	令和12年度 (2030)
	料金体系の見直し検討 交通システムの名称の検討			新しい料金体系による運行 新しい名称による運行	
実施事業	<ul style="list-style-type: none">・路線バス・コミュニティバス・乗合タクシーの料金体系を横断的に比較検討し、距離別・ゾーン別などで料金設定を見直し、共通乗り継ぎ割引や均一料金制の導入を検討・回数券・デジタル乗車券・乗り放題券・定額料金等の導入など、料金支払い方法の多様化を検討・交通システムの名称を分かりやすいように整理、統一				

施策	③ 情報提供の充実と周知強化				
施策概要	<p>本市の地域公共交通は複数の交通システムで構成されていますが、路線や時刻情報が分散し、利用者に分かりづらい状況となっています。</p> <p>このため、デジタルと紙媒体の双方を活用した分かりやすい情報提供体制を整備するとともに、地域協議会や商店街、観光団体等と連携し、公共交通情報の共有・発信を通じて利用促進を図ります。</p>				
実施主体	大仙市、秋田県、沿線自治体、事業者、地域、市民				
実施時期	令和8年度 (2026)	令和9年度 (2027)	令和10年度 (2028)	令和11年度 (2029)	令和12年度 (2030)
	<div style="text-align: center;">  </div>				
実施事業 及び イメージ	<p>【デジタル面】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バスロケーションシステム等のリアルタイム運行情報基盤の整備の検討 ・主要駅や病院、商業施設などの拠点におけるデジタルサイネージによる案内設置 ・二次元コード等を読み取るだけで最新の運行情報が確認できる掲示の検討 ・大仙市公式LINEを活用した地域公共交通の情報提供 <p>【アナログ面】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・利用方法や路線図、料金等が分かりやすく、見やすい「地域公共交通ガイドブック」の作成 ・市広報紙への地域公共交通コーナーの掲載 <p>▶大仙市公式 LINE との連携のイメージ</p> <div style="text-align: center;">  </div> <p>時刻表の閲覧</p> <p>乗車予約アプリ</p> <p>▶参考例：路線図や乗り換え拠点、時刻表等を掲載した公共交通ガイドブック（大分県豊後大野市）</p>				

出典：国土交通省九州運輸局 公共交通マップづくりの勘どころ
<https://www.ttb.mlit.go.jp/kyushu/content/000156649.pdf>

施策	④ 高齢者・免許返納者支援制度の利便性向上				
施策概要	高齢者と運転免許返納者への支援である「のりのりきっぷ」について、マイナンバーカードを活用した運用方法の検討や、関係機関との連携により、必要な支援が対象者に行き届くよう実施します。				
実施主体	大仙市、事業者				
実施時期	令和8年度 (2026)	令和9年度 (2027)	令和10年度 (2028)	令和11年度 (2029)	令和12年度 (2030)
	庁内関係課との協議		制度の実施 ※利用状況に応じて適宜見直し		
実施事業 及び イメージ	<div><div><div><div>・交通助成券「のりのりきっぷ」制度の利便性の向上</div><div>・マイナンバーカードを活用した運用方法の検討</div><div>・庁内高齢者施策担当課と連携した利用促進、広報活動の充実</div></div><div>▶マイナンバーカードを活用した「のりのりきっぷ」のスキーム</div><div><div><div><div><div>従来の申請方法</div><div>電話申請 LINE申請</div><div>紙面での交付</div></div><div><div>市役所に出向く</div><div>運転免許証返納者</div><div>75歳以上の市民</div></div></div><div><div>データベースからカードへ交付 年度で自動更新</div><div></div></div></div></div></div></div>				
	<div>▶参考例:交通手段とひもづけたマイナンバーカード活用(群馬県前橋市)</div> <div>各種交通手段へのマイナンバーカード活用</div> <div><div><div><div>バスで活用「MaeMaaS」</div><div>交通系ICカードだけで利用OK</div><div>利用者は、アプリで交通系ICカード(ID番号)とマイナンバーカード(住所・誕生年月)をひもづける</div><div>デマンド交通の利用料金と1日乗り放題のデジタルフリーバスで市民割引を適用</div></div><div><div>登録済みマイナンバーカードで利用OK</div><div>タクシーで活用「マイタク」</div><div>登録要件を満たす対象者は、市役所でマイナンバーカードにマイタク登録手続きをする</div><div>運賃の一部を市が補助(人数や条件により異なる)</div></div><div><div>専用アプリ搭載のスマホだけで利用OK</div><div>自転車で活用「まえばしシェアサイクル cogbe(コグベ)」</div><div>利用者は、アプリでマイナンバー認証の手続きをする</div><div>市民割引が適用され半額で利用可能</div></div></div></div>				


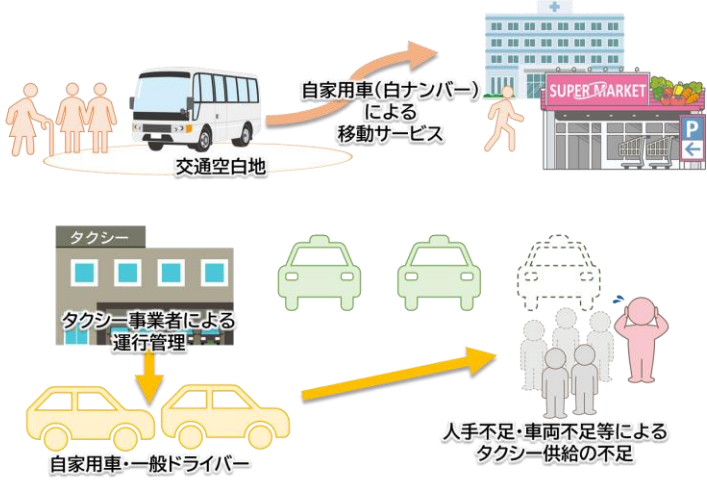
出典:ジチタイワークス WEB(<https://jichitai.works/articles/1223>)

出典:ジチタイワークス WEB(<https://jichitai.works/articles/1223>)

基本目標3「デジタル技術と協働による新たな交通運営モデルの確立」に係る施策

施策	① デジタル技術（AI・バスロケーションシステム・キャッシュレス等）の活用				
施策概要	地域公共交通の持続的運営には、利用者の利便性向上と事業運営の効率化の両立が求められます。 本計画では、デジタル技術を活用した配車システムや運行情報の発信、決済方法等の構築・整備について検討を行います。				
実施主体	大仙市、秋田県、沿線自治体、事業者				
実施時期	令和8年度 （2026）	令和9年度 （2027）	令和10年度 （2028）	令和11年度 （2029）	令和12年度 （2030）
	AI オンデマンド交通実証運行	制度の再検討、本格運行に向けた検討、他地域への展開			
	バスロケーションシステム等のデジタル技術の活用可能性の検討		状況に応じて実施		
実施事業 及び イメージ	<ul style="list-style-type: none">・公共交通オープンデータ（GTFS-JP）の定期更新・公開・バスロケーションシステム導入や停留所へのQRコード設置によるリアルタイム運行情報基盤の整備の検討・QRコード決済など簡易型キャッシュレス決済の導入可能性の検討と試行・AIオンデマンド配車システムの実証運行と他地域への展開の検討				
	<p>▶AI オンデマンド交通のイメージ</p> <div><p>従来の路線型の公共交通のイメージ</p><p>オンデマンド交通のイメージ</p><p>▶バスロケーションシステムのイメージ</p><p>バスの位置情報を取得し、スマホやデジタルサイネージ等で、リアルタイムに位置情報を表示</p></div>				

施策	② 共助による地域公共交通ネットワーク形成の推進と人材育成				
施策概要	<p>地域間・地域内交通は、コミュニティバス、乗合タクシー、市民バス等で構成されていますが、交通事業者の担い手不足により運行継続が課題となることが予測されます。</p> <p>このため、令和7年度から開始している「大仙市住民共助交通支援事業補助金」を活用し、地域住民自らが運営する「共助型交通」を既存地域公共交通の補完として位置づけ、NPO法人や自治会、地域運営組織等の小規模運行体制による、「協働の交通モデル」を支援します。</p> <p>また、地域協議会等と連携し、送迎型・予約型・買い物支援型など地域の実情に即した運行形態を検討することで、地域住民が互いに支え合う「共助による地域公共交通ネットワーク」の必要性の理解・促進を図ります。</p>				
実施主体	大仙市、事業者、地域、市民				
実施時期	令和8年度 (2026)	令和9年度 (2027)	令和10年度 (2028)	令和11年度 (2029)	令和12年度 (2030)
	優先的に対応する 交通システムの検討		状況に応じて実施		
	地域協議会等との地域交通の検討				
実施事業 及び イメージ	<p>・共助型交通制度の周知・地域づくり等と連携したモデル地区での運行</p> <p>・地域間・地域内交通の再編における地域と共に考える機会の創出</p> <p>▶モデル事業:NPO 法人南外さいかい市による送迎</p> <p>南外地域外小友地区にあるNPO法人南外さいかい市では、令和6年度から、同地区内の通院支援が必要な方を、大曲地域の医療機関等へ送迎する取組を開始しており、市はその運行を「大仙市住民共助交通支援事業補助金」により支援しています。</p> <p>▶地域住民との共助による暮らしの足の確保に向けたステップ</p>				

施策	③ 担い手確保・人材育成の強化				
施策概要	<p>本市では、バス・タクシー事業者を中心に運転手不足が深刻化しており、高齢化や離職の進行により地域公共交通の安定運行が困難になることが懸念されています。</p> <p>このため、交通事業者と連携した担い手確保や採用支援等を実施し、地域公共交通全体の運営力向上を図ります。</p> <p>これにより、地域公共交通に関わる多様な人材の確保とキャリア形成を支援し、持続的な運行体制の整備を目指します。</p>				
実施主体	大仙市、事業者、地域、市民				
実施時期	令和8年度 (2026)	令和9年度 (2027)	令和10年度 (2028)	令和11年度 (2029)	令和12年度 (2030)
実施事業 及び イメージ	<div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="width: 40%; text-align: center;">検討</div> <div style="width: 20%;"></div> <div style="width: 40%; text-align: center;">実施</div> </div>				
	<ul style="list-style-type: none"> ・二種免許取得や運行管理者資格取得に要する費用の一部助成 ・地元高校生や若年層を対象にした職場体験・見学会の実施 ・退職者、シニア層の再雇用の促進や共助型交通の担い手発掘 ・自動運転技術の活用可能性の検討 ・公共ライドシェア・日本版ライドシェア（一般ドライバーの活用）の導入検討 <p>▶参考例：バス運転士体験会の開催による 人材確保の取組（秋田県バス協会）</p> <div style="text-align: right;">  </div> <p style="text-align: right; font-size: small;">出典：秋田県バス協会（https://www.akita-bus.or.jp/pages/1/detail=1/b_id=3/r_id=202/）</p> <p>▶公共ライドシェア・日本版ライドシェアの仕組み</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: flex-start;"> <div style="width: 45%;"> <div style="background-color: #f4a460; padding: 10px; margin-bottom: 10px;"> <p style="text-align: center; font-weight: bold;">公共ライドシェア</p> <p>市町村やNPO法人が自家用車で、提供する有償の旅客運送</p> </div> <div style="background-color: #4CAF50; color: white; padding: 10px;"> <p style="text-align: center; font-weight: bold;">日本版ライドシェア</p> <p>タクシー事業者の管理下において、自家用車で一般のドライバーが運転するライドシェア</p> </div> </div> <div style="width: 50%;">  </div> </div>				

3 評価指標

(1) 評価指標

本計画の達成状況进行评估するための評価指標と目標数値を次のとおり設定します。

計画の基本目標	評価指標		現状数値	目標数値 (R12)
◆基本目標1 持続可能な地域 公共交通ネット ワークの形成	指標①	民間路線バスの年間利用者数 (交通事業者提供資料により把握)	223,674人 (R6)	210,253人 以上
	指標②	コミュニティバス、乗合タクシー 市民バスの年間利用者数 (交通事業者提供資料により把握)	47,044人 (R6)	44,221人 以上
	指標③	循環バスの年間利用者数 (交通事業者提供資料により把握)	15,381人 (R6)	14,458人 以上
	指標④	交通システムの運行に対する 市負担額 (本市で集計して把握)	193,601千円 (R6)	205,217千円 以下
◆基本目標2 誰もが安心して 利用できる交通 環境の整備	指標⑤	市政評価における公共交通の満足度 (市民による市政評価により把握)	3.02 (R7)	3.32 以上
	指標⑥	乗り継ぎ可能便数の増加 (本市で集計して把握)	往路:60.0% 復路:63.1% (R7)	現状値 以上
◆基本目標3 デジタル技術と 協働による新た な交通運営モデ ルの確立	指標⑦	新しいデジタル技術や 交通サービスの導入件数 (本市で集計して把握)	2件 (R7)	5件以上
	指標⑧	地域が主体となった 地域公共交通の運行件数 (本市で集計して把握)	1件 (R7)	2件以上

(2) 評価指標の把握方法

本計画の達成状況进行评估するための評価指標については、本市で把握できる項目もありますが、交通事業者から提供される資料のほか、利用者アンケート調査等の実施により把握すべき項目もあることから、必要に応じた調査を実施し、適切な現状値の把握に努めていきます。

また、アンケート調査等については、本市で実施するアンケート調査等を活用しながら、庁内で連携を図りながら、実施します。

(3) 評価指標の設定根拠

[1] 指標① 民間路線バスの年間利用者数

路線バスの利用者増を図るため、民間路線バスの年間利用者数を評価指標として設定します。計測方法は、運行事業者から提供されるデータに基づき、年間の延べ利用者数を集計します。

今後も人口減少が続くことが見込まれるため、人口減少率（H27～R2国勢調査：約6%減）を下回らない水準を維持することを目標とします。

- 現状（令和6年度）：223,674人
- 目標（令和12年度）：210,253人以上（人口減少率6%を適用）

[2] 指標② コミュニティバス、乗合タクシー、市民バスの年間利用者数

コミュニティバス、乗合タクシー、市民バスの利用者増を図るため、これらの交通システムの年間利用者数を評価指標として設定します。計測方法は、運行事業者から提供されるデータに基づき、年間の延べ利用者数を集計します。

今後も人口減少が続くことが見込まれるため、人口減少率（H27～R2国勢調査：約6%減）を下回らない水準を維持することを目標とします。

- 現状（令和6年度）：47,044人
- 目標（令和12年度）：44,221人以上（人口減少率6%を適用）

[3] 指標③ 循環バスの年間利用者数

循環バスの利用者増を図るため、循環バスの交通システムの年間利用者数を評価指標として設定します。計測方法は、運行事業者から提供されるデータに基づき、年間の延べ利用回数を集計します。

今後も人口減少が続くことが見込まれるため、人口減少率（H27～R2国勢調査：約6%減）を下回らない水準を維持することを目標とします。

- 現状（令和6年度）：15,381人
- 目標（令和12年度）：14,458人以上（人口減少率6%を適用）

[4] 指標④ 交通システムの運行に対する市負担額

地域公共交通の効率的な運行を目指し、本市の財政負担の軽減を図るため、交通システムの運行に対する市負担額を評価指標として設定します。計測方法は、本市の財政支出状況を集計します。

利用者数が令和6年度比で約6%減となることを見込む中、現行路線を維持する前提で、令和12年度の市負担額を令和6年度比106%以下とすることを目標とします。

- 現状（令和6年度）：193,601千円
- 目標（令和12年度）：205,217千円以下（106%以下）

[5] 指標⑤ 市政評価における公共交通の満足度

公共交通の利便性向上や多様な移動手段の利用促進を図るため、市民による市政評価における公共交通に関する「満足度」を評価指標として設定します。計測方法は、市民を対象に毎年度実施している市政評価調査の満足度指標を用います。

過去4年間の市政評価において、公共交通の「重要度」は平均で 0.06ポイントの増加傾向を示しています。

このことから、公共交通の利便性向上施策が市民意識の改善につながっていると考えられるため、満足度においても同等の上昇率を維持することを目標とします。

- 現状(令和7年度): 3.02 ※
- 目標(令和12年度): 3.32以上 (年0.06ポイントの増加を維持)
※5(満足)~1(不満)までの5段階評価

[6] 指標⑥ 乗り継ぎ可能便数の増加

鉄道駅や主要拠点における乗り継ぎ利便性を向上させるため、地域公共交通相互間の乗り継ぎが可能な便数の割合を評価指標として設定します。計測方法は、各地域拠点から大曲地域への移動において、鉄道、バス、乗合タクシー等との乗り継ぎが可能な便数を集計し、全便数に占める割合を算出します。

- 現状(令和7年度): 往路:60.0% 復路:63.1%
- 目標(令和12年度): 現状値以上

[7] 指標⑦ 新しいデジタル技術および交通サービスの導入件数

地域公共交通の利便性向上及び運行効率化を目的として、新しいデジタル技術や地域の実情に応じた多様な交通サービスの導入件数を評価指標として設定します。計測方法は、次の項目について、本市において導入された件数を年度ごとに集計し、累計値として管理します。

- 現状(令和7年度): 2件(地域団体による運送、バス・タクシーでのQR決済)
- 目標(令和12年度): 5件以上(例:リアルタイム運行情報提供システム、AIオンデマンド交通予約システム、公共ライドシェア、日本版ライドシェア
自動運転、マイナンバーカード連携、スクールバス連携 等)

[8] 指標⑧ 地域が主体となった地域公共交通の運行件数

NPO法人南外さいかい市をモデル団体として、住民同士の共助による地域主体型の交通システムの運行件数を評価指標として設定します。計測方法は、大仙市住民共助交通支援事業補助金の補助団体数を集計します。

- 現状(令和7年度): 1件(NPO法人南外さいかい市)
- 目標(令和12年度): 2件以上

4 計画の実現に向けた進捗管理

(1) 計画の進捗管理・評価のスケジュール

本計画は、計画策定（Plan）、施策・事業の実施（Do）、進捗管理・評価（Check）、見直し・改善（Action）を繰り返す、PDCAサイクルの考え方により推進していきます。

PDCAサイクルにあたっては、実施する時期、実施主体、何をチェックして改善していくのかという内容を明確にして進めることが重要です。

次に示すとおり、計画期間全体におけるスケジュールと単年度ごとのスケジュールを設定し、計画の進捗管理を行います。

■計画期間全体のスケジュール

	令和8年度 (2026)	令和9年度 (2027)	令和10年度 (2028)	令和11年度 (2029)	令和12年度 (2030)
施策・事業 の実施	実施(D)	実施(D)	実施(D)	実施(D)	実施(D)
施策・事業 の評価	C	A・P	C	A・P	C
評価指標の 評価	KPIの 評価	KPIの 評価	KPIの 評価	KPIの 評価	KPIの 評価
計画の見直し 検討・改定	評価指標の達成状況を踏まえて検討				

■計画期間単年度のスケジュール

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
協議会			協議会①				協議会②				協議会③	
主たる 業務			◆(確保維持改善計画)					◆(次年度予算要求)				
実施 内容	前年度事業の評価 (Check)			次年度事業の検討(Plan)								
			見直し・改善(Action)							今年度事業の評価 (Check)		
	事業実施(Do)											

■計画期間単年における協議会の協議内容のイメージ

回数(開催時期)	協議内容
協議会① (毎年度6月頃)	○前年度決算報告 ○今年度の予算報告 ○今年度の事業計画の共有 等 ○進行中の施策に関する進捗報告 ○前年度の事業評価 ○前年度の事業評価に基づく改善案の検討と事業への反映 ○確保維持改善計画に関する協議 等
協議会② (毎年度9月～10月頃)	○進行中のプロジェクトに関する進捗報告 ○次年度の事業内容、予算要求内容の協議 等
協議会③ (毎年度1月～2月頃)	○進行中のプロジェクトに関する進捗報告 ○今年度の事業評価及び検証、それに基づく対応すべき事案共有 ○新たな課題や対応すべき事案に対する改善策の検討 等

(2) 計画の実施主体と役割

本計画の推進にあたっては、市民、交通事業者、行政に加え、商業施設や医療機関などの多様な関係者を交えた関係者間による協働・連携により、施策を実行していく必要があります。このため、それぞれの役割分担や協力体制を明確にして進めていくことが実現のポイントとなります。「(1) 計画の進捗管理・評価のスケジュール」で示したスケジュール管理下で、計画の進捗状況や関係者との協議調整を図りながら、目標の実現に向けて取り組んでいきます。

■ 計画の実施主体とその役割

主体	役割
大仙市地域公共交通 活性化再生協議会 (計画推進本部)	計画に基づく事業実施の推進組織として、関係者間の協議を行う計画の推進本部としての機能を有します。 また、施策の実施状況や計画の目標に対して評価・検証し、市民への情報開示を行っていきます。
行政 (国、秋田県、大仙市 等)	計画に基づく施策について、関係者間の連携や各施策間の調整を図りながら進めます。また、財政的な支援を継続して実施します。
交通事業者	計画に基づく施策について、関係者間で連携を図りながら進めます。
市民・市民団体	地域公共交通の積極的な利用、地域公共交通へ積極的な関与を行い、日常的に地域公共交通を利用する機会を創出します。
その他の関係者	大仙市総合計画や都市計画に示すまちづくりと一体となった地域公共交通の取組が推進されるように、関係者間で連携を図ります。

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)

策定 年 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/>
