

平成 3 0 年度

由利本荘市地域公共交通活性化再生協議会「分科会」

と き 平成 3 1 年 1 月 2 4 日（木） 午前 10 時～

ところ 広域行政センター 3 階「学習ホール」

－ 次 第 －

1 開 会

2 報 告 事 項

3 協 議

（1）由利本荘市地域公共交通網形成計画 実施事業等の検証について

- ・【施策 1】「地域拠点間のアクセス強化」について
- ・【施策 2】「地域拠点を核としたフィーダー交通の導入」について
- ・【施策 3】「地域拠点・交通結節点の整備促進」について

（2）そ の 他

4 閉 会

由利本荘市地域公共交通活性化再生協議会 「分科会」委員名簿

【委員】

(※備考欄の職氏名は本日の代理出席者)

所 属	職 名	氏名（委員名）	備 考
東日本旅客鉄道株式会社秋田支社	総務部長	酒 井 宏 彰	開発推進室長 小林 昭宏
由利高原鉄道株式会社	代表取締役社長	春 田 啓 郎	運輸課長 太田 晃一
羽後交通株式会社	取締役社長	齋 藤 善 一	営業担当次長 平元 久雄
一般社団法人秋田県ハイヤー協会	本荘由利支部長	小 石 和 弥	
国土交通省東北運輸局	秋田運輸支局長	兼 平 悟	首席運輸企画専門官 長澤 秀博
秋田県観光文化スポーツ部	交通政策課長	高 橋 一 也	地域交通対策監 藤原 亨
一般社団法人由利本荘医師会	会長	渡 邊 廉	(欠席)
由利本荘市PTA連合会	会長	佐 藤 徹	(欠席)
由利本荘市身体障害者協会	会長	三 浦 良 明	
由利本荘市婦人団体連絡協議会	会長	土 田 典 子	(欠席)
由利本荘市老人クラブ連合会	会長	前 川 侔	
公益社団法人由利本荘青年会議所	理事長	工 藤 啓 太	(欠席)
鳥海山ろく線運営促進連絡協議会	会長	正 木 正	
由利本荘市企画調整部	部長	佐 藤 光 昭	
本荘地域公共交通利用者		菅 原 真 理	
矢島地域公共交通利用者		佐 藤 久 美	
岩城地域公共交通利用者		川 上 幸 一	
由利地域公共交通利用者		多 田 厚	(欠席)
大内地域公共交通利用者		眞 坂 平 通	
東由利地域公共交通利用者		長 谷 山 博 昭	
西目地域公共交通利用者		鷹 島 恵 一	
鳥海地域公共交通利用者		高 橋 荘 一	
秋田大学	准教授	日 野 智	※ 分科会 委員長
秋田県立大学	准教授	星 野 満 博	※ 分科会 副委員長

【秋田県】

所 属	職名	氏名	備考
秋田県観光文化スポーツ部 交通政策課	副主幹	吉 尾 千 秋	

【交通事業者】

所 属	職名	氏名	備考
由利高原鉄道（株）	総務課長	松 永 豊	
羽後交通（株）事業本部 輸送課	課長補佐	金 谷 文 之	
羽後交通（株）本荘自動車営業所	所長	五 十 嵐 政 雄	

【事務局：地域振興課及び各総合支所】

所 属	職名	氏名	
企画調整部 地域振興課	課長	木 内 卓 朗	
企画調整部 地域振興課 公共交通班	班長	三 浦 利 彦	
企画調整部 地域振興課 公共交通班	主査	伊 藤 善 裕	
矢島総合支所 市民サービス課 振興班	主査	東海林 ひろ子	
岩城総合支所 市民サービス課 振興班	主査	今 野 信 幸	
由利総合支所 市民サービス課 振興班	主査	小 田 嶋 一 成	
大内総合支所 市民サービス課 振興班	主査	齊 藤 晋	
東由利総合支所 市民サービス課 振興班	参事兼課長補佐 兼班長	長 谷 川 潤 一	
西目総合支所 市民サービス課 振興班	主事	伊 藤 幹 寛	
鳥海総合支所 市民サービス課 振興班	課長補佐	松 田 英 輝	

由利本荘市地域公共交通活性化再生協議会分科会設置要綱

(設置)

第1条 由利本荘市地域公共交通活性化再生協議会規約（以下「規約」という。）第10条第1項に基づき、由利本荘市地域公共交通活性化再生協議会分科会（以下「分科会」という。）を設置する。

(所掌事務)

第2条 分科会の所掌事務は、次のとおりとする。

- (1) 本市地域公共交通に関する総合的な計画の検証・検討に関すること。
- (2) その他会長が必要と認めた地域公共交通施策に関すること。

(組織)

第3条 分科会は、委員長、副委員長及び委員をもって組織する。

- 2 委員長は、委員の中からの互選により充て、会務を総理する。
- 3 副委員長は、委員の中から委員長が指名する者をもって充てる。
- 4 副委員長は、委員長を補佐して会務を掌理し、委員長に事故あるとき又は委員長が欠けたときは、委員長の職務を代理する。
- 5 委員は、別表に掲げる職にある者をもって充てる。ただし、会長が必要と認めるときは、協議会委員の中から別に委員を任命することができる。

(分科会の会議)

第4条 分科会は、会長が招集し、委員長が議長となる。

- 2 委員長は、必要があると認めるときは、会議に委員以外の者の出席を求めことができる。

(その他)

第5条 この要綱に定めるもののほか必要な事項は、委員長が別に定める。

附 則

この要綱は、平成29年1月1日から施行する。

別表（第3条関係）

由利本荘市地域公共交通活性化再生協議会分科会

東日本旅客鉄道株式会社秋田支社長又はその指名する者
由利高原鉄道株式会社代表取締役社長又はその指名する者
羽後交通株式会社取締役社長又はその指名する者
（一社）秋田県ハイヤー協会本荘由利支部長又はその指名する者
国土交通省東北運輸局秋田運輸支局長又はその指名する者
秋田県観光文化スポーツ部交通政策課長又はその指名する者
（一社）由利本荘医師会会長又はその指名する者
由利本荘市PTA連合会会長又はその指名する者
由利本荘市身体障害者協会会長又はその指名する者
由利本荘市婦人団体連絡協議会会長又はその指名する者
由利本荘市老人クラブ連合会会長又はその指名する者
（公社）由利本荘青年会議所理事長又はその指名する者
鳥海山ろく線運営促進連絡協議会会長又はその指名する者
由利本荘市企画調整部長
本荘・矢島・岩城・由利・大内・東由利・西目・鳥海地域の公共交通利用者
秋田大学又は秋田県立大学の教授又は准教授

1、平成 31 年度以降の効率的なコミュニティバス運行に向けた改正点

平成 31 年度以降のコミュニティバス運行にあたり、効率的に運営するため以下の①～④を基本的な方針とし、全ての路線について見直しを行った。

家族などの送迎により移動が可能な曜日について削減

- ① 日曜・祝日のダイヤを半分以下とし、
土曜日は乗車率（乗車人数÷運行便数）が「0.5 未満」のダイヤを減便
- 通院のための利用が多いため、やはり休日は乗車が少ない。
これにより、乗車率の悪い便を削減するとともに、外出の際は家族などの送迎により対応していただく。

市民に影響の少ないダイヤを減便し効率的な運行を目指す

- ② 平日の乗車率が「0.2 人未満」のダイヤを減便
- いわゆる「空バス」の運行を減らすため、10 回運行して 2 人未満の乗車しかない便を減便とする。
- ③ 平日の乗車率が「0.2～0.5 未満」をダイヤ変更又は減便
- 10 回運行して乗車が 2 人以上～5 人未満の便は、時間帯をずらすことによって、より多くの乗車が見込めるようダイヤ変更をする。ただし、ダイヤ変更をすることができなければ減便とする。
- ④ その他（運行日の削減）
- 乗車状況を勘案して運行する曜日の削減を行う路線もあり。

2、上記に伴うダイヤ改正の周知について

- ① コミバス車両内に改正後の時刻表について事前告知する。
- ② 市ホームページ、フェイスブックによる周知をする。
- ③ 3 月 15 日号市広報にダイヤ改正がある旨掲載する。

上記 3 点の周知内容をリンクし、改正内容について知りたい市民への対応を全地域で行えるよう連携する。

由利本荘市地域公共交通活性化再生協議会 モビリティマネジメント事業 開催概要

1、目 的

本市のコミュニティバスの主な利用者である高齢者を対象として、対話型のモビリティマネジメントを行い、地域公共交通の現状を知っていただくとともに、参加者からの率直なご意見を伺い、今後の利用促進につなげていく。

2、対 象

運行を開始して間もない子吉地区(子吉線)と東由利地域(八塩線、法内線、大吹川線)を開催地とし、老人クラブなどの高齢者に対して事業を行った。

3、開催日

<子吉地区>

- H30. 9. 9 玉ノ池「永寿会」 24 名
- H30. 9.14 薬師堂「あけぼの会」 26 名
- H30.11.11 葛法「福寿会」 27 名
- H30.12.14 船岡「常磐会」 21 名
- H31. 1.13 宮内「若藤会」 23 名

<東由利地域>

- H30.11.27 「東由利ことぶき大学」 24 名
- H30.12.25 「田代・黒淵地域サロン勉強会」 19 名

4、開催概要

<市からの説明>

地域公共交通の概要と現在の乗車状況を説明したほか、路線バス・コミバスとも利用者が少なく、今ある路線を維持していくためには、普段は車を運転している方々の積極的な利用が不可欠な状況となってきていることについて説明した。

<「対話会」での主な意見など>

- ・17時台の運行があれば本荘市内への行き来に利用できる(子吉線)。
- ・組合病院に直接行くことができれば便利だ(乗り継ぎが大変だ)。
- ・様々な要望もあるだろうけれど、利用者側も現状の運行で何ができるかを考え積極的に利用するべき。
- ・毎日の運行でないため、利用したいと思った時に利用できない。
- ・回数券を全てのコミュニティバス共通で利用できるのは知らなかった。
- ・休日の運行があればよいが、その分、平日の運行が減っても困る。

※ 開催状況を裏面に掲載しております ※



H30. 9. 9
子吉地区 玉ノ池にて



H30.11.11
子吉地区 葛法にて



H30.11.27
東由利地域
東由利ことぶき大学にて



同上

実際のコミバス車両への
体験乗車



H30.12.25
東由利地域
田代・黒淵地域サロン
勉強会

平成22年度に策定された「由利本荘市地域公共交通総合連携計画」が期間終了となることを受け、近年の新たな課題への対応などを盛り込んだ「由利本荘市地域公共交通網形成計画」を策定します。本計画は、駅やバス停から離れており公共交通機関を容易に利用できない『交通空白地域』の解消に向け、事業の持続可能性に配慮しながら取り組んで行くための方針を示すものです。

1. 「由利本荘市地域公共交通総合連携計画」(H22～H26)

地域の実態に適した利用しやすい公共交通体系への再編、持続可能な公共交通の運営をめざす

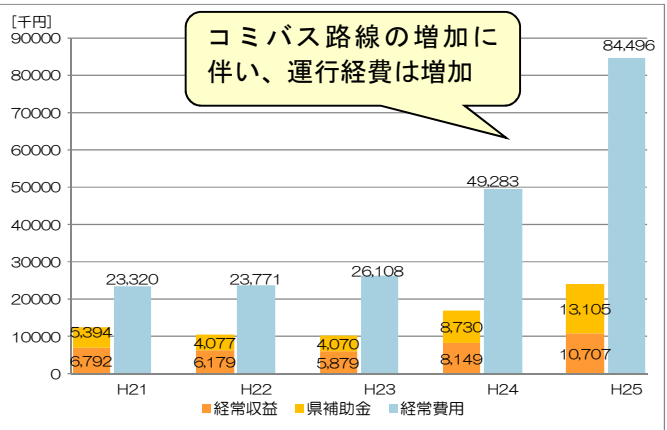
幹線については交通事業者が、支線については由利本荘市等が主体となって担う

- ・バス事業者への補助金額の抑制に効果が得られた
- ・取り組むべき「新たな課題」が明らかになった
- ・「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が一部改正された

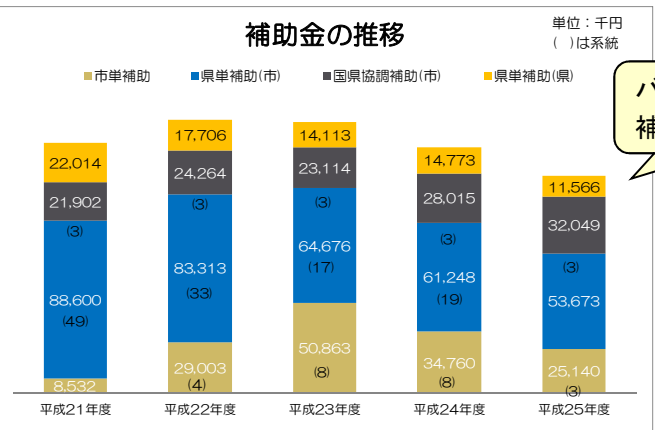
新たな課題

- 【地域における問題1】潜在的な交通弱者が多数存在
- 【地域における問題2】地域軸の連携機能が不足
- 【地域における問題3】限られた予算の中での利用者ニーズへの対応
- 【地域における問題4】今後のまちづくりとの連携
- 【公共交通における問題1】交通空白地域の現状
- 【公共交通における問題2】地域毎に異なるニーズへの対応
- 【公共交通における問題3】バス・鉄道の乗り継ぎ性に課題
- 【公共交通における問題4】路線・運行情報等のリアルタイム情報の不足
- 【公共交通における問題5】待合所等における機能の不足
- 【公共交通における問題6】マイカーへの依存・公共交通への低い意識
- 【課題1】潜在的な交通弱者への対応
- 【課題2】交通空白地域の対応
- 【課題3】地域ニーズに即した運行形態の検討
- 【課題4】バス・鉄道間の乗り継ぎ性向上
- 【課題5】バス路線・運行情報の充実
- 【課題6】交通結節点等における待合環境の整備
- 【課題7】広域連携軸の強化
- 【課題8】公共交通機関の魅力向上

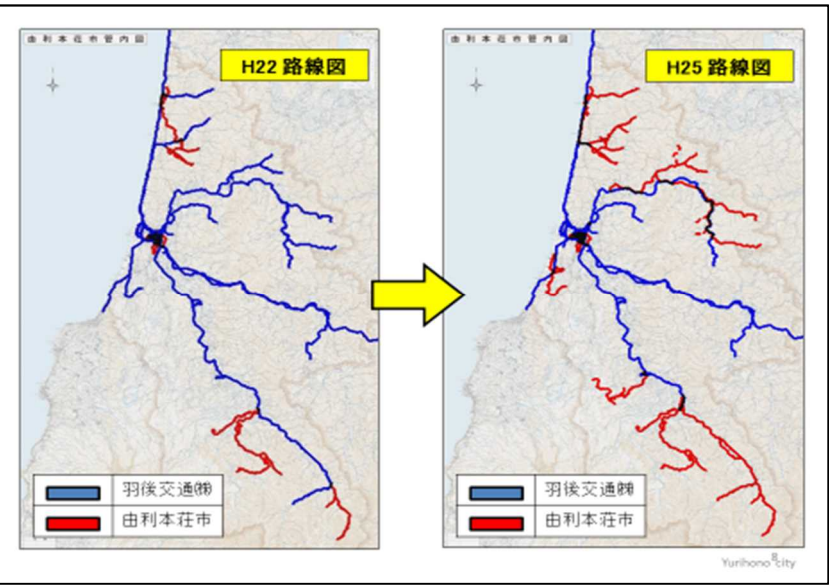
検証と法改正



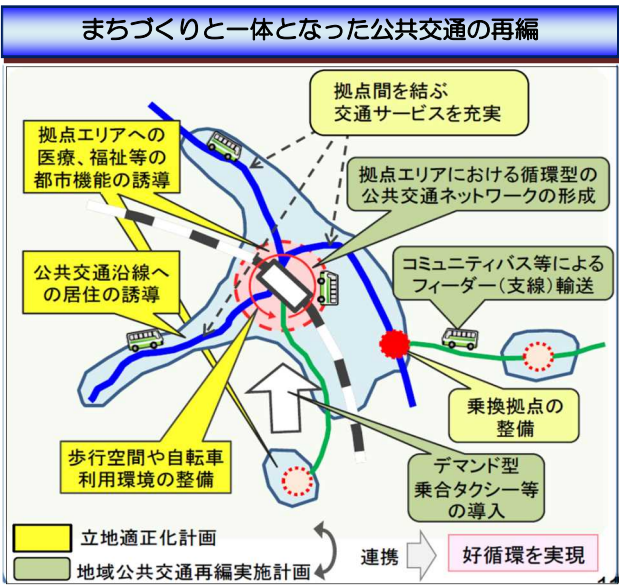
▲コミュニティバスの収支の推移



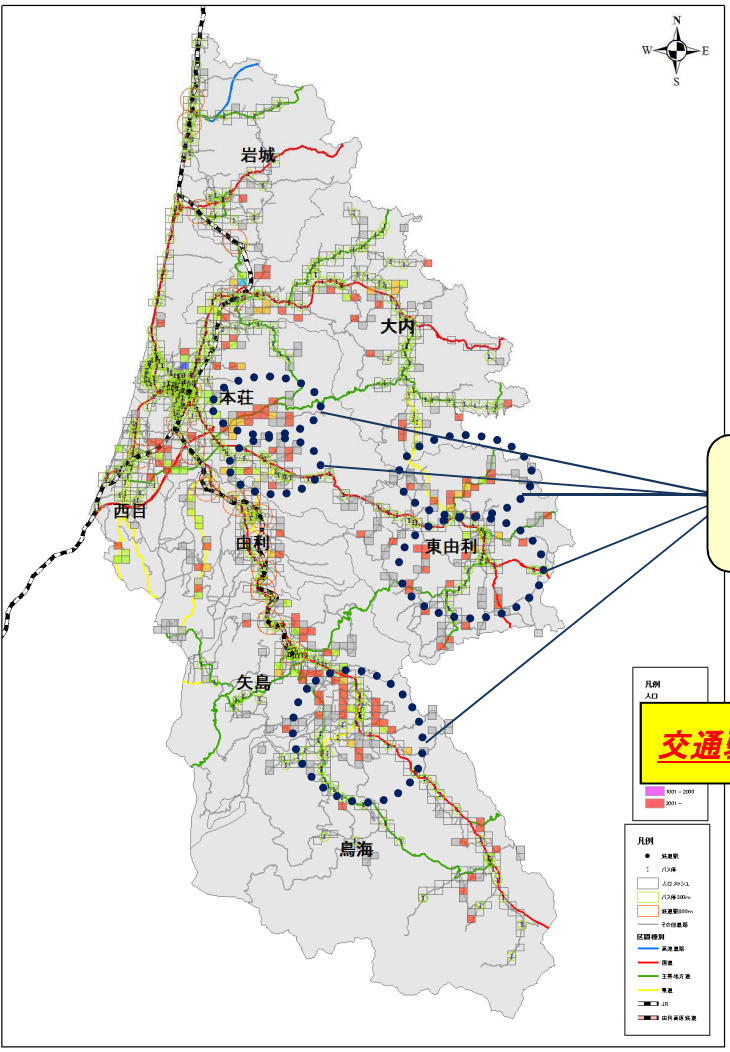
▲バス事業にかかわる補助金額の推移



▲バス路線図の変遷(H22→H25)



出典：国土のグランドデザイン2050(国土交通)



▲本市における交通空白地域の発生状況

公共交通機関がカバーできていない地域(交通空白地域)が点在

交通弱者への足の確保が不可欠

2. 由利本荘市地域公共交通網形成計画の概要

基本理念

交通弱者への対応を図るため、交通空白地域を解消するとともに、持続可能な公共交通体系を構築します。

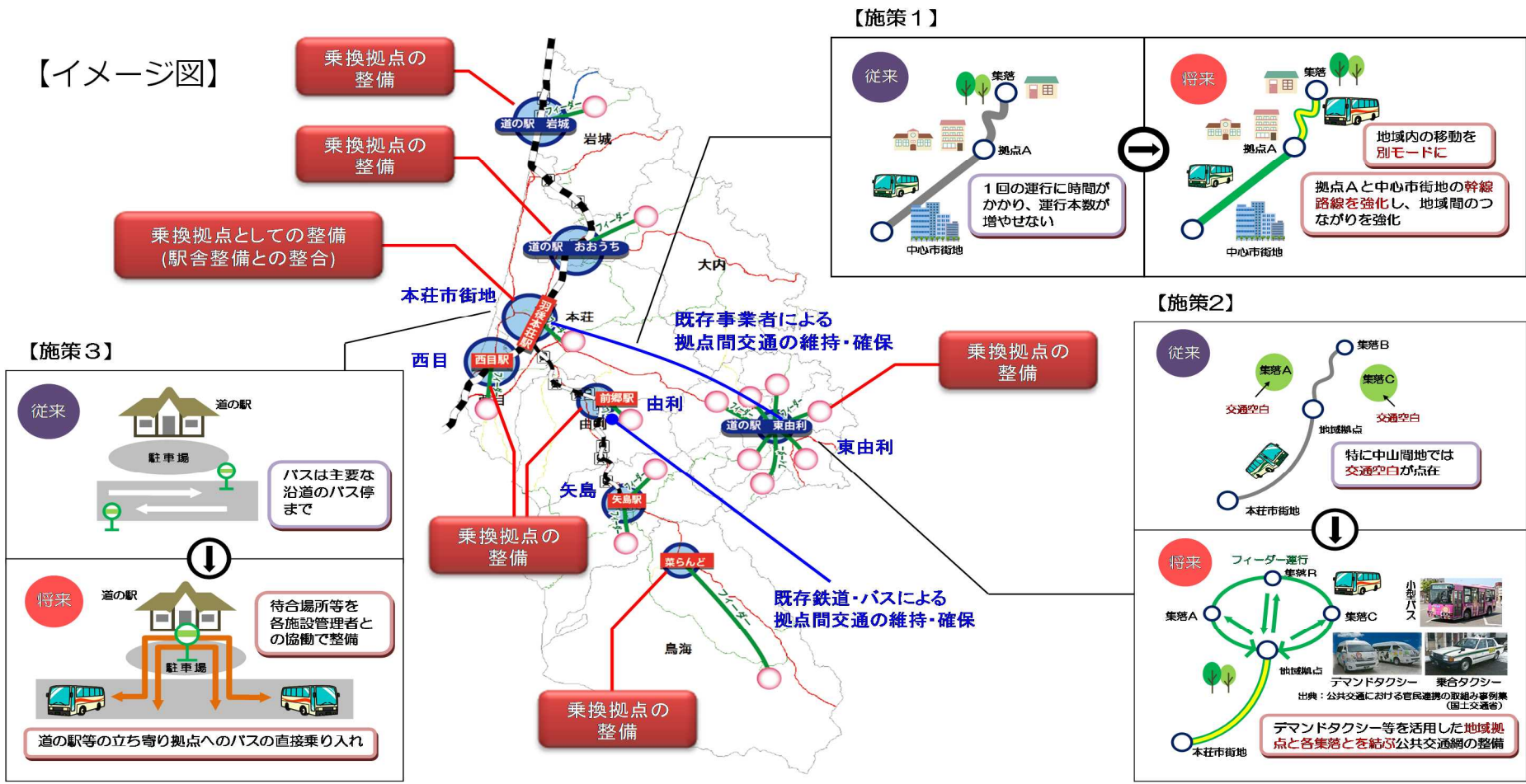
基本施策

実施スケジュール

地域	実施期間				
	H27	H28	H29	H30	H31
要望があった地域	住民説明会やワークショップ等による 住民参加への意識付け				
	意見交換会等による 地域にあるべき路線網・交通モード等についての検討				
それ以外の地域	運用開始				
	事前調査・意見収集				
	調査結果等の分析				
	住民説明会やワークショップ等も含めた 地域にあるべき路線網・交通モード等についての意見交換・協議会等の開催				
	拠点・路線・交通モード等の見直し・検討				

計画のアウトライン

記載項目	内容	備考
対象区域	由利本荘市全域	広域連携強化の観点から、由利本荘市と隣接市とを結ぶ広域バス路線も計画に含める
実施期間	5年間 (H27～31年度まで)	事業の達成状況に応じて、適宜改善を図る
実施主体	行政、地域住民、交通事業者、関係機関	地域拠点等の整備にあたっては、既存の都市施設等（駅管理者、病院、その他公共施設など）の運営者と連携する



(資料4)

由利本荘市 地域公共交通網形成計画

事業評価・検証(案)

由利本荘市地域公共交通活性化再生協議会「分科会」

(平成31年1月24日実施)

由利本荘市地域公共交通活性化再生協議会

事業名： 網形成計画事業実施（施策1）

概要

<施策1> 地域拠点間のアクセス強化

右に記載の「目的・必要性」に基づいた個別の事業を実施し、課題の解決を図ることで目標の達成を目指します。

◎事業名と実際に取り組んだ内容など

【事業1】 中心市街地と地域拠点間の幹線路線の整備

- ・本荘地域に広域拠点を、7つの地域に地域拠点を設置
- ・7地域の拠点から地域内カバーするコミュニティバスを運行

【事業2】 広域バスの運行機能強化

- ・現行の広域路線…(秋田市)急行秋田線 (横手市)急行横手線 (にかほ市)象潟線

<生産性向上の取組み>

- ・象潟線において日本郵政との貨客混載運行を実施
- ・バスパック企画(象潟線、東由利線、岩谷線)
- ・「スマホ定期」や「知らせてビューア」の導入

【事業3】 運行ダイヤの見直しによる乗り継ぎ利便性の向上

- ・鉄道→路線バス→コミュニティバスの順で連携を図りながら円滑な乗り継ぎに配慮しダイヤ調整を行っている。

(※参考) 事業実施により解決を図るべき課題

- (課題1) 潜在的な交通弱者への対応(事業1・2・3関係)
- (課題2) 交通空白地域の対応(事業1・2関係)
- (課題3) 地域ニーズに応じた運行形態の検討(事業1関係)
- (課題4) バス・鉄道間の乗り継ぎの利便性向上(事業3関係)
- (課題7) 広域連携軸の強化(事業2・3関係)



目的・必要性

本市の中心市街地である羽後本荘駅周辺と、各地域の拠点となる施設のアクセス性を強化することで、地域間移動を円滑にし、中心市街地と各地域とのアクセシビリティ(行きやすさ、乗りやすさ)向上を目指す。

定量的な目標・効果

	(現況)	(達成目標)
【指標1】 中心市街地ー地域拠点間の路線バスの平均運行本数	15本／日	15本／日
【指標2】 幹線路線の1日あたり平均輸送人数	15人／日	15人／日

実施状況、目標・効果の達成状況

路線バスとして、地域間(他市町村間)で3路線、広域拠点から地域拠点間で3路線、地域内6路線の計12路線を運行している。「指標1」では、路線の改廃に伴い、東由利地域方面への急行横手線(4)・東由利線(8)、大内地域への岩谷線で14と、目標を割り込んでいる。「指標2」では、幹線路線で15人を割り込んだ路線はなかった。

また、生産性向上の取組みでは、日本郵政と1日1回の貨客混載を継続しているほか、スマホ定期の普及も進んでおり4月以降、由利本荘市・にかほ市の高校で18件の購入がある。バスパックの利用も3つの道の駅を合わせ38件の販売がある。

今後の課題・改善点

路線バスを維持確保するために、今後も「生産性向上」の取組みを進め、新規利用者の掘り起こしや「ちょい乗り」の利用を増やし収支改善を図る。

また、乗り継ぎに関して改善できる余地がないか、引き続き点検・検討を行い、鉄道→路線バス→コミュニティバスの順を基本としてダイヤの調整を図りたい。

概要

<施策2> 地域拠点を核としたフィーダー交通の導入

右に記載の「目的・必要性」に基づいた個別の事業を実施し、課題の解決を図ることで目標の達成を目指します。

◎事業名と実際に取り組んだ内容など

【事業4】地域拠点を核とした、交通空白地域をカバーするフィーダー運行路線の導入

- ・平成28年度から生活交通確保維持改善計画（地域内フィーダー系統確保維持事業）を策定し認定を受け運行している。
対象路線：循環バス、道川北線、西目線、中田代線、羽広一軽井沢線、子吉線、八塩線、法内線
- ・町内会等が主体となる交通体系の具体化について検討を行った。
- ・スクールバスへの住民混乗について、実現可能性を検討した。

【事業5】住民参加型の公共交通サービスの検討

- ・全地域において、町内会長等が集まる会合などの機会を捉え、公共交通の現状説明や積極的利用の必要性を説明した。
- ・運行開始して間もない子吉地区（子吉線）と東由利地域（3路線）において、モビリティマネジメント事業として「住民対話会」を開催し、実際のコミバス車両を用いた乗車体験や、コミバスについての意見交換を行った。

（※参考）事業実施により解決を図るべき課題

- （課題1） 潜在的な交通弱者への対応（事業4・5関係）
- （課題2） 交通空白地域の対応（事業4・5関係）
- （課題3） 地域ニーズに応じた運行形態の検討（事業4・5関係）
- （課題8） 公共交通機関の魅力向上（事業5関係）



目的・必要性

地域拠点と地域郊外を結ぶフィーダー運行路線を導入し、公共交通事業の持続可能性に配慮しながら、地域郊外に点在する交通空白地域の解消に向けて取り組む。

定量的な目標・効果

	（現況）	（達成目標）
【指標3】交通空白地域が解消された地域数	0地域	8地域
【指標4】地域ニーズに応じた公共交通サービスの提供方法等に関わる住民参加型対話会の開催地域数	4地域	8地域

実施状況、目標・効果の達成状況

平成30年度においてカバー率の改善が図られた地域はなかったが、今後、交通空白地域を解消していくため重要になってくる、町内会等が主体となる交通体系の具体化について検討を行い次年度以降の実施に向けて進展があった。また、スクールバスの住民混乗についても検討を行い、試験運行に向けた準備を進めている。

モビリティマネジメント事業としては、子吉地区・東由利地区においてコミバスの利用促進や路線維持に向けた「対話会」を行い、マイバス意識の醸成を図ったほか、町内会長等に対する現状説明や利用促進のPRを全地域で行った。

今後の課題・改善点

本市は広範な面積を有し、交通空白地域が点在している。そのため、現状のコミュニティバスを中心とした施策だけでは交通空白地域を完全に解消することは困難であると考えられることから、地域の実情やニーズ、また持続可能性にも配慮し、乗り合いタクシーの導入や町内会、NPO等による運行も視野に入れ、「バス停まで遠い」などの細かなニーズにも対応していく。

また、地域住民との対話を重視し、会合など様々な機会を捉え積極的に出向いていき、できるだけ多くの率直な意見を聞くとともに、公共交通の現状や進んで利用することの必要性を理解していただけるよう説明していく。

概要

<施策3> 地域拠点・交通結節点の整備促進

右に記載の「目的・必要性」に基づいた個別の事業を実施し、課題の解決を図ることで目標の達成を目指します。

◎事業名と実際に取り組んだ内容など

【事業6】中心市街地および地域拠点における乗り継ぎ施設、待合所の整備

- ・10月にオープンした「ナイスアリーナ」に屋根・ベンチ付きのバス停が設置された（羽後交通「市内線」が経由）。

【事業7】地域拠点および交通結節点のバリアフリー化

- ・羽後本荘駅の東西自由通路整備事業に伴う駅舎の改築に合わせて対応予定（H32年度完成予定）。

【事業8】乗り継ぎ支援、運行情報等の情報提供設備の整備

- ・秋田～本荘間の幹線系統において、バスの位置情報をアプリで確認できるサービスを提供している。
- ・国際教養大学アジア地域連携研究機構と連携し、Googleマップのルート検索結果に本市コミュニティバスも表示されるようになった。

【事業9】公共交通の魅力向上・利用促進策の実施

- ・4月より市コミュニティバスの便別・曜日別の乗車データを収集しており、効率的な運行を図るとともに、利用ニーズの分析を行いダイヤ改正に反映することができるようになる。
- ・道の駅（象潟・大内・東由利）とタイアップしたバスパックを企画し、新たな利用機会の創出と沿線施設のPRを図った。

（※参考）事業実施により解決を図るべき課題

- （課題1）潜在的な交通弱者への対応（事業6・7・8関係）
- （課題2）交通空白地域の対応（事業6関係）
- （課題4）バス・鉄道間の乗り継ぎの利便性向上（事業6・7・8関係）
- （課題5）バス路線・運行情報の充実（事業6・8・9関係）
- （課題6）交通結節点等における待合環境の整備（事業6・8・9関係）
- （課題7）広域連携軸の強化（事業6・7・8関係）
- （課題8）公共交通機関の魅力向上（事業8・9関係）

目的・必要性

各地域の乗り継ぎ拠点となる施設のバリアフリー化や交通結節点の整備等に取り組むことで、乗り継ぎの利便性の向上や待合環境の改善に向けて取り組む。

定量的な目標・効果

	（現況）	（達成目標）
【指標5】屋根・ベンチ整備済み待合所の普及率	42.9%	41.6%
【指標6】冬季におけるバス待合所周辺の除雪ボランティア登録数	1団体	3団体

実施状況、目標・効果の達成状況

市内の新たな拠点施設である「ナイスアリーナ」に整備担当課の協力を得て、屋根・ベンチ付きバス停を設置することができた。また、大内地域では13ヶ所のバス停において屋根の塗装や外壁の補修を行った。

非常に利用者が多い「Googleマップ」に市コミュニティバスも乗り継ぎ検索されるようデータをセットすることができ、鉄道や路線バスとの接続をスムーズに調べることができるようになった。

今後の課題・改善点

利用者が少なく、さらに減少している状況において、利用促進や施設整備に対する予算を確保することが難しいなか、様々な関係者と連携・協力して「利用しやすい」公共交通環境を整備していくことが求められる。

また、情報収集しているコミバスの便別・曜日別の乗車率を活用し、効率的運行の見極めやニーズに沿ったダイヤ改正を行えるよう進めていきたい。



（ナイスアリーナ バス停）

(資料5)

由利本荘市 地域公共交通網形成計画

事業評価・検証 「資料編」

由利本荘市地域公共交通活性化再生協議会「分科会」

(平成31年1月24日実施)

(路線バス)運行本数・利用者数調べ【施策1関係】

H30.4.1改正 時刻表から

路線名	平成28年度			平成29年度			平成30年度			備 考
	運行本数 (便数)	1日あたり 乗車人数	1便あたり 乗車人数	運行本数 (便数)	1日あたり 乗車人数	1便あたり 乗車人数	運行本数 (便数)	1日あたり 乗車人数	1便あたり 乗車人数	
急行秋田線	18	146.7	8.1	18	153.3	8.5	16	166.0	10.4	(広域・自主運行)本荘－秋田市【国庫補助】
急行横手線	6	36.0	6.0	4	29.0	7.3	4	44.3	11.1	(広域)本荘－東由利－横手市【県補助】
東由利線	8	41.3	5.2	8	47.3	5.9	8	52.0	6.5	本荘－東由利【県補助】※H28.10.1から一部路線廃止し「東由利線」に
象潟線	42	316.7	7.5	42	286.7	6.8	38	297.0	7.8	(広域)本荘－西目－にかほ市【国庫補助】【県補助】
(新)市内線	4(6)	26	6.5	3(5)	16.3	5.4	13	117.7	9.1	自主運行 ※H30.4.1から路線再編し「(新)市内線」として運行
中央線	7	84.0	12.0	16	108.0	6.8				自主運行 ※H30.4.1から路線再編し「(新)市内線」として運行
福祉エリア線	8	14.3	1.8	8	20.3	2.5	8	13.0	1.6	
県立大学線	10	14.0	1.4	10	20.0	2.0	10	20.7	2.1	自主運行
松ヶ崎線	10	57.3	5.7	10	44.0	4.4	10	48.0	4.8	
岩谷線	14	49.7	3.5	14	51.0	3.6	14	54.3	3.9	本荘－大内(岩谷)
赤田線	12	110.7	9.2	12	92.0	7.7	12	78.3	6.5	
本荘伏見線	22	139.3	6.3	19	114.0	6.0	14	112.3	8.0	本荘－由利－矢島－鳥海
(参考)	合計	1036.0		合計	982.0		合計	1003.7		

※1 運行本数(便数)はH30.4.1改正のバス時刻表から抽出

※2 利用者数はH30.10.16(火)からの平日3日間のサンプル調査の平均値を使用

※3 各項目の表記について

- ・備考欄の「(広域)」…他市町村へ行き来する路線
- ・備考欄の「【国庫補助】」…国庫補助対象路線
- ・備考欄の「【県補助】」…県補助対象路線
- ・備考欄の「自主運行」…国・県・市からの補助がない路線 ※未表示の路線は『市単独補助』路線

地域別 公共交通カバー率 算出表【施策2関係】

地域名	総メッシュ数		地域ごとの「交通空白地域のメッシュ数」 および 「公共交通カバー率」								増 減 内 容		
			計画策定時		H27年度		H28年度		H29年度			H30年度	
			空白地 数	カバー 率	空白地 数	カバー 率	空白地 数	カバー 率	空白地 数	カバー 率		空白地 数	カバー 率
本 荘	292	→ → →	89	69.5	89	69.5	76	74.0	76	74.0	76	74.0	H28:子吉線開設により(△13)
矢 島	97		43	55.7	43	55.7	43	55.7	43	55.7	43	55.7	
岩 城	97		6	93.8	5	94.8	5	94.8	5	94.8	5	94.8	H27:道川北線の開設により(△1)
由 利	101		33	67.3	33	67.3	33	67.3	22	78.2	22	78.2	H29:子吉線の鮎川(西沢方面)延伸により(△11)
大 内	216		54	75.0	54	75.0	52	75.9	52	75.9	52	75.9	H28:代内(△1)、軽井沢生活改善センター～羽広間(△1)の開設により
東由利	141		82	41.8	82	41.8	40	71.6	40	71.6	40	71.6	H28:八塩線、法内線、大吹川線の開設により(△42)
西 目	53		9	83.0	9	83.0	9	83.0	9	83.0	9	83.0	
鳥 海	222		69	68.9	64	71.2	62	72.1	62	72.1	62	72.1	H27:中直根線(岡田代・打越デマンド:△2)、間木ノ平～長畑(△3)の開設により H28:上樺デマンド開設による(△2)
全 域	1167		367	68.6	361	69.1	307	73.7	296	74.6	296	74.6	

※1 メッシュの一つあたりの大きさは500メートル(四方)

※2 バス停から半径300メートル、鉄道駅から半径800メートルに入らない箇所(居住地)を由利本荘市では「交通空白地域」として設定

※3 地域をまたぐメッシュがあるため、地域別の数字の積み上げと全域分の数字は一致しない

地域別 住民説明会・対話会、アンケート実施 一覧表【施策2関係】

地域名	H27年度				H28年度				H29年度				H30年度				備 考
	住民説明会 対話会など		アンケート		住民説明会 対話会など		アンケート		住民説明会 対話会など		アンケート		住民説明会 対話会など		アンケート		
	実施	回数	実施	回数	実施	回数	実施	回数	実施	回数	実施	回数	実施	回数	実施	回数	
本 荘	○	8	○	2	○	3	○	2	○	7			○	13	○	1	(アンケート)H27…松ヶ崎線・循環バス H28…子吉線・本荘工業団地 H30…石脇今町付近(7町内)
矢 島													○	1	○	1	(アンケート)H30…桃野線沿線
岩 城	○	7	○	1	○	4			○	5	○	1	○	3			(アンケート)H27…道川北線 H29…岩城線休日運行について
由 利	○	3							○	3			○	14	○	1	(アンケート)H26以前…鮎川地区 H30…小菅野
大 内	○	6			○	2	○	1	○	8			○	8			(アンケート)H28…及位・平岫
東由利	○	6	○	2	○	5	○	1	○	5	○	1	○	10			(アンケート)H27…東由利全域 H28…東由利全域(意見募集) H29…地域内の買い物動向・意識(関連)
西 目	○	1	○	1	○	1			○	1			○	1			(アンケート)H27…出戸・海士剥東部
鳥 海	○	2	○	1	○	1	○	1	○	4			○	3			(アンケート)H27…上椿、H28…皿川線
計	7	33	5	7	6	16	4	5	7	33	2	2	8	53	3	3	

市コミュニティバス バス停留所・待合所 一覧表【施策3関係】

H31.1月現在

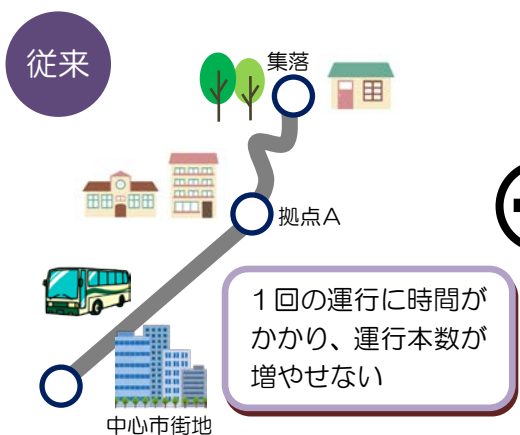
地域名	屋根つき 待合所 (A)	ベンチつき 停留所 (B)	小 計 (A)+(B) (C)	停留所 (標識柱) (D)	合 計 (C)+(D) (E)	(※参考) 「フリー乗降区間」 で時刻表のみの掲示
本 荘	5	2	7	62	69	18
矢 島	3	0	3	0	3	8
岩 城	11	0	11	22	33	1
由 利	10	0	10	1	11	2
大 内	50	2	52	14	66	3
東由利	5	0	5	19	24	0
西 目	12	0	12	8	20	0
鳥 海	3	0	3	11	14	36
合 計	99	4	103	137	240	68

(C') ↑

(E') ↑

◎ 「屋根・ベンチ」整備済み待合所の普及率 $((C')/(E') \times 100)$

42.9%

施策 1	地域拠点間のアクセス強化								
事業 1	中心市街地と地域拠点間の幹線路線の整備								
実施主体	由利本荘市	バス事業者		鉄道事業者		その他			
	○	○							
課題への対応									
課題 1	課題 2	課題 3	課題 4	課題 5	課題 6	課題 7	課題 8		
○	○	○							
事業概要									
○本荘地域に広域拠点、それ以外の 7 地域に地域拠点を設置し、既存バス路線の見直し、本荘地域の中心市街地と周辺の各 7 地域の拠点とを結ぶ運行を主体とすることで、本荘地域中心市街地と 7 地域間のアクセス機能を向上させます。 ○各 7 地域の拠点からは、地域内をカバーするような別の交通モードで運行を維持します。 ○運行形態、経路、立ち寄り地、地域拠点の設定、運行本数・ダイヤの見直しなど、路線変更に伴う検討は、地域住民、交通事業者、市、関係機関との協議・連携により決定します。 ○広域拠点と地域拠点を結ぶ幹線は以下の路線とし、これらバス路線については現状便数の維持または平均 15 便以上を確保します。（中田代線、本荘伏見線は、一部路線廃止を計画） ・本荘－岩城間 ＝急行秋田線 ・本荘－大内間 ＝中田代線 ・本荘－東由利間 ＝急行横手線 ・本荘－西目間 ＝象潟線 ・本荘－由利－矢島－鳥海間 ＝本荘伏見線、鳥海山ろく線（由利高原鉄道）									
イメージ図									
従来  1 回の運行に時間がかかり、運行本数が増やせない 将来  地域内の移動を別モードに 拠点Aと中心市街地の幹線路線を強化し、地域間のつながりを強化									
実施期間									
実施項目	実施主体	H27		H28		H29		H30	H31
地域拠点の設定	市								
関係機関協議・調整	市、バス 拠点管理者								
運行ルート等の検討	市、バス								
運用開始	市、バス								
アンケート調査・検証	市、バス								

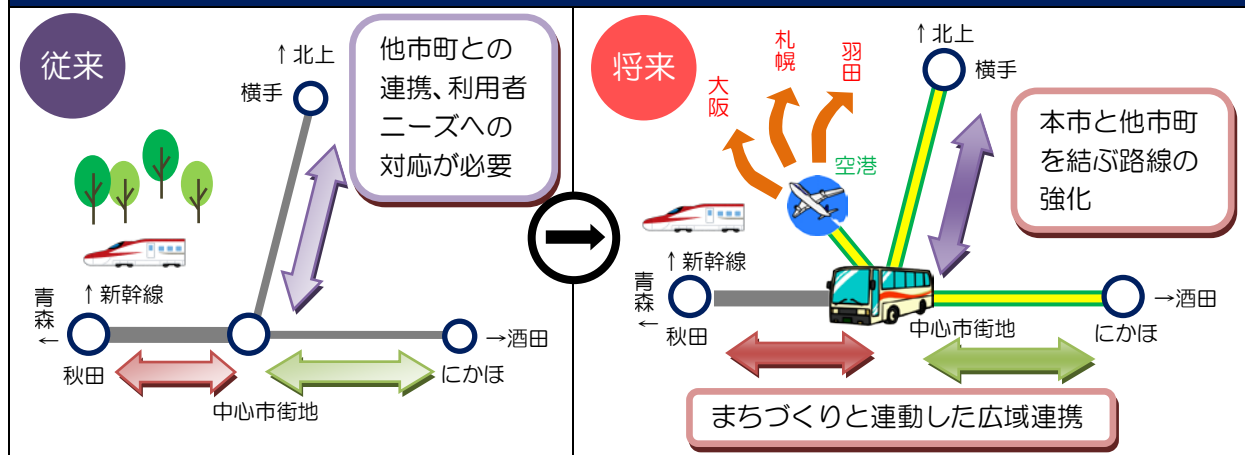
施策 1	地域拠点間のアクセス強化						
事業 2	広域バスの運行機能強化						
実施主体	由利本荘市	バス事業者	鉄道事業者	その他			
	○	○		○（近隣自治体）			
課題への対応							
課題 1	課題 2	課題 3	課題 4	課題 5	課題 6	課題 7	課題 8
○	○					○	

事業概要

○複数市町にまたがる広域バス路線の運行ダイヤ・経路・立ち寄り地を見直し、アクセス性および利便性を向上させ、他市町との広域連携を強化します。特に、由利本荘市都市計画マスタープランで位置付けられた地域連携軸に基づき、将来的なまちづくりを見据えた路線網の再構築を行います。広域バス路線とは以下のとおり。

- ・急行秋田線 ＝ 由利本荘市～秋田市：経路・立ち寄り地の検討
- ・急行横手線 ＝ 由利本荘市～横手市：東由利地域に地域拠点を設置し、地域内はフィーダー路線を配することから、市域をほぼ同一経路で運行する「黒淵線」を廃止し、急行横手線へ統一する。これにより分散していた乗客を集客し、横手市と連携しながら目標として国庫補助路線の格上げを狙う
- ・象潟線 ＝ 由利本荘市～にかほ市：経路・立ち寄り地の検討

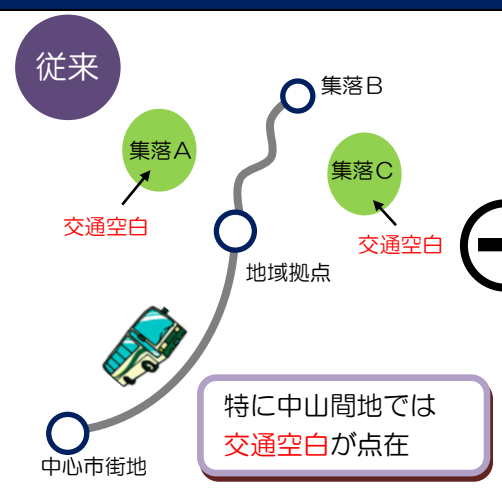
イメージ図



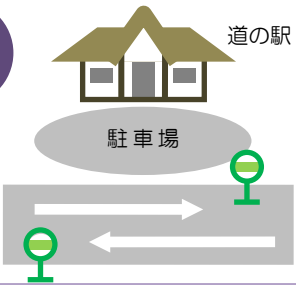
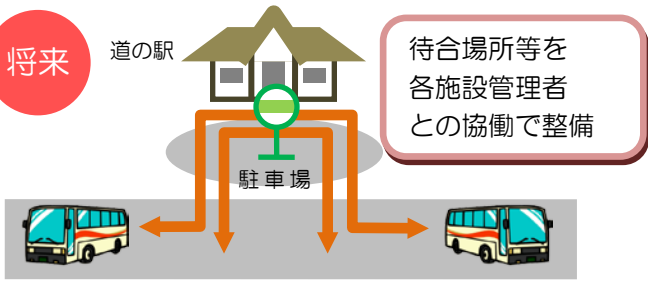
実施期間

実施項目	実施主体	H27	H28	H29	H30	H31
事前調査	市					
運行ルート等の検討	市、バス、近隣自治体					
関係機関協議・調整	市、バス、近隣自治体					
運用開始	市、バス					
アンケート調査・検証	市、バス					

施策 1	地域拠点間のアクセス強化						
事業 3	運行ダイヤの見直しによる乗り継ぎの利便性の向上						
実施主体	由利本荘市	バス事業者	鉄道事業者	その他			
	○	○	○				
課題への対応							
課題 1	課題 2	課題 3	課題 4	課題 5	課題 6	課題 7	課題 8
○			○			○	
事業概要							
○鉄道ーバス間およびバス相互の乗り継ぎの負担を軽減するため、交通結節点において円滑に乗り継ぎができるよう交通事業者間で連携を図りながらダイヤ調整を随時行います。 ○乗り継ぎの利便性向上のための具体的な方針を検討するにあたっては、各公共交通事業者と連携を図るため、積極的な意見交換を行います。 【由利高原鉄道とバス路線】 主要結節点である羽後本荘駅はバリアフリー化されておらず、高齢者の多くは乗り継ぎのない本荘伏見線を利用している。また、学生・通勤利用者は、運行時刻の確実な由利高原鉄道を利用することが多く、2路線においては利用者のすみ分けがされている。 他方、由利高原鉄道においては、日常生活の移動手段としての役割のほか、三セクブームによる観光資源としての役割、また地元住民から親しまれ、各駅愛好会が発足し、地域コミュニティのつながりという点においても大きな役割を果たしている。また、本荘伏見線・由利高原鉄道が運行する由利・矢島・鳥海地域は、旧3町をまたぐエリアで広範囲かつ本市中心市街地から最も距離を有する地域である。豪雪地帯にも指定されており、リダンダンシーの観点からも2路線の運行は利用者の安心・安全の確保に寄与している。両路線については、駅舎整備に合わせ方針を検討していく。							
イメージ図							
地域拠点間の移動についても乗り継ぎを考慮 朝夕の通勤・通学時間帯を考慮し、スムーズな乗り継ぎを実現 昼間は病院の診察時間・商業施設の営業時間等を考慮し、主要施設ー中心市街地間の利便性向上							
実施期間							
実施項目	実施主体	H27	H28	H29	H30	H31	
事前・事後調査と分析	市						
関係機関協議・調整	市、交通事業者						
乗り継ぎ向上策の検討	市、交通事業者						
運用開始	市、交通事業者						

施策 2	地域拠点を核としたフィーダー交通の導入										
事業 4	地域拠点を核とした、交通空白地域をカバーするフィーダー運行路線の導入										
実施主体	由利本荘市	バス事業者			鉄道事業者			その他			
	○	○			△			○（地域住民）			
課題への対応											
課題 1	課題 2	課題 3	課題 4	課題 5	課題 6	課題 7	課題 8				
○	○	○									
事業概要											
○地域拠点から地域内を周回もしくは直結して運行するフィーダー路線を導入し、交通空白地域へ対応します。 ○地域拠点や詳細な運行形態、運行経路、ダイヤ・運行本数等については、持続可能性に配慮した上で、地域の実情に応じたものを検討します。 ○導入する運行形態は、地域ニーズを把握した上で、持続可能性を前提に多様な組み合わせを視野に入れて、地域住民、交通事業者等と検討を行います。 ○地域内フィーダー運行では、利用者にとって有益となる立ち寄り地等を設定し、利便性向上および利用者数の増加に努めます。											
＜計画期間内の交通空白解消予定地域＞ 本荘地域（子吉地区・小友地区）、 東由利地域（全地域）、 由利地域（西沢地区・小菅野地区）、 矢島地域（木在・立石地区など）											
イメージ図											
従来  中心市街地 集落A 集落B 集落C 交通空白 地域拠点 特に中山間地では交通空白が点在 → 将来  中心市街地 集落A 集落B 集落C フィーダー運行 小型バス デマンドタクシー 乗合タクシー 出典：公共交通における官民連携の取り組み事例集（国土交通省） デマンドタクシー等を活用した地域拠点と各集落とを結ぶ公共交通網の整備											
実施期間											
実施項目	実施主体	H27		H28		H29		H30		H31	
地域特性の調査	市、バス、住民										
拠点、ルート、運行形態、ダイヤの検討	市、バス、住民										
関係機関協議・調整	市、バス、住民、その他										
運用開始	市、バス										

施策 2	地域拠点を核としたフィーダー交通の導入						
事業 5	住民参加型の公共交通サービスの検討						
実施主体	由利本荘市	バス事業者	鉄道事業者	その他			
	○	○	△	○（近隣住民等）			
課題への対応							
課題 1	課題 2	課題 3	課題 4	課題 5	課題 6	課題 7	課題 8
○	○	○					○
事業概要							
○各地域のニーズにあった公共交通サービスを提供するため、各地域に地域住民、交通事業者、その他関係機関からなる検討会を設けるとともに、各地域のまちづくりと連携を図った上で地域の課題や方針について決定します。 ○体験型のワークショップや住民、団体へのグループインタビュー等を開催し、地域ニーズを把握するとともに参加者には、公共交通に対する理解を深めてもらい、公共交通を維持する当事者として主体的に利用してもらう意識を啓発します。							
イメージ図							
地域ごとにおける公共交通サービス検討の流れ（例） ① 住民説明会 ② 事前調査 ③ ワークショップ・ 意見交換会等の開催 ④ 概略計画（案）の検討 ⑤ 協議会 ⑥ 社会実験等での検証 ⑦ 地域運行計画の策定 ⑧ 運行開始  意見交換会  バス試乗の実施 出典：公共交通における官民連携の 取り組み事例集（国土交通省）							
実施期間							
実施項目	実施主体	H27	H28	H29	H30	H31	
説明会・ワークショップ等の開催	市、交通事業者、地域住民						
概略計画（案）の検討	市、交通事業者、地域住民						

施策 3	地域拠点・交通結節点の整備促進										
事業 6	中心市街地および地域拠点における乗り継ぎ施設、待合所の整備										
実施主体	由利本荘市	バス事業者			鉄道事業者			その他			
	○	○			△			○（各拠点施設）			
課題への対応											
課題 1	課題 2	課題 3	課題 4	課題 5	課題 6	課題 7	課題 8				
○	○		○	○	○	○					
事業概要											
○主要結節点での乗り継ぎ機能の向上および本荘地域と各7地域間の結節性向上を図るため、羽後本荘駅東西自由通路等の整備と連携しながら、鉄道とバス・タクシー等との円滑な乗り継ぎを可能とするターミナル機能の整備に向けて検討を進めます。 ○7地域における乗り継ぎ拠点の整備については、本市まちづくりと一体となって整備していくが、地域内における乗り継ぎ地点については、既存施設の環境改善をしていくとともに、新たに民間施設の乗り継ぎ拠点化も視野に入れた検討を行います。 ○バス待合所の屋内化、屋根・ベンチ等の整備を行い、バス待合環境の改善に取り組みます。 ○冬季におけるバス待合所付近への円滑なアクセスができるよう、地域ボランティアとの協力関係を構築し、バス待合所付近の除排雪体制を強化します。											
イメージ図											
従来  道の駅 駐車場 バスは主要な沿道のバス停まで						将来  道の駅 駐車場 待合場所等を各施設管理者との協働で整備 道の駅等の立ち寄り拠点へのバスの直接乗り入れ					
従来  羽後本荘駅のバス待合所 冬季の待合いは厳しい						将来  屋根、囲いベンチ等がある待合所					
実施期間											
実施項目	実施主体	H27		H28		H29		H30		H31	
立寄拠点の検討	市、交通事業者、										
待合所の環境改善整備	市、交通事業者、施設管理者										
事業効果の検証	市、交通事業者、施設管理者										

施策 3	地域拠点・交通結節点の整備促進										
事業 7	地域拠点および交通結節点のバリアフリー化										
実施主体	由利本荘市	バス事業者	鉄道事業者	その他							
	○	○	○								
課題への対応											
課題 1	課題 2	課題 3	課題 4	課題 5	課題 6	課題 7	課題 8				
○			○			○					
事業概要											
○中心拠点および地域拠点等の乗り継ぎ拠点となる施設のバリアフリー化を重点的に進め、高齢利用者への対応を図ります。 ○乗り継ぎ拠点のバリアフリー化にあたっては、エレベーター、エスカレーターの設置、手すり、スロープ等の設置、段差解消等、各拠点で直面している課題を整理した上で、有効な対策を検討します。											
イメージ図											
従来  将来  エレベーター設置のイメージ (羽後岩谷駅)  スロープ設置のイメージ (前郷駅) 改築イメージ											
実施期間											
実施項目	実施主体	H27		H28		H29		H30		H31	
事前調査・検討	市										
関係機関協議・調整	市、交通事業者、拠点施設管理者										
バリアフリー化検討箇所の選定	市、交通事業者、拠点施設管理者										
整備方針等の検討	市、交通事業者、拠点施設管理者										
事業効果の検証	市、交通事業者、拠点施設管理者										

施策 3	地域拠点・交通結節点の整備促進										
事業 8	乗り継ぎ支援、運行情報等の情報提供設備の整備										
実施主体	由利本荘市	バス事業者		鉄道事業者		その他					
	○	○		○							
課題への対応											
課題 1	課題 2	課題 3	課題 4	課題 5	課題 6	課題 7	課題 8				
○			○	○	○	○	○				
事業概要											
○すでに提供されている時刻表、バス・鉄道路線等の公共交通に係る情報を、より分かりやすい形で提供できるよう、待合所の情報提供媒体・設備等の改善に向けて取り組みます。 OSNS・広報紙等を活用した広報・情報発信を行うとともに、QR コード等を活用し、待合所でシームレスに情報を収集できる仕組みを導入します。 ○将来的に、リアルタイムのバス・鉄道運行情報を利用者が収集できるよう、バスロケーションサービスの導入に向けた検討および実施可能性の評価を行います。											
イメージ図											
従来  出典：由利本荘市公共交通支援サイト ○公共交通関連の情報を集約させた支援サイトを開設したが、待合所等での情報収集には不向き ○リアルタイムの運行情報を収集できない 将来  SNS、 モバイル端末の活用 事業者共通の時刻表  出典：公共交通における官民連携の取組み事例集（国土交通省） バスロケーションサービス（将来）											
実施期間											
実施項目	実施主体	H27		H28		H29		H30		H31	
SNS を活用した情報提供サービス	市										
バス・鉄道で連携した情報提供方策の検討	市、交通事業者										
待合所等での情報提供方針の検討	市、交通事業者										
バスロケーションサービスの導入検討	市、交通事業者										

施策 3	地域拠点・交通結節点の整備促進									
事業 9	公共交通の魅力向上・利用促進策の実施									
実施主体	由利本荘市	バス事業者		鉄道事業者		その他				
	○	○		○		○（イベント主体）				
課題への対応										
課題 1	課題 2	課題 3	課題 4	課題 5	課題 6	課題 7	課題 8			
				○	○		○			
事業概要										
○鉄道ーバス間の乗り継ぎ割引等の利用促進策に向けて企画券の検討を行います。 ○東西線・南北線等のバス車両の装飾・ラッピングを行い、地域のシンボルとなる魅力的な公共交通を作り上げます。 ○日頃バスをあまり利用しない市民や、小・中学生等を対象としたバスの乗り方教室を開催し、公共交通への理解を広めます。 ○市内で開催される各種イベントと連携し、公共交通の利用促進につなげます。										
イメージ図										
地域資源を 活用したラッピング  出典：由利高原鉄道 HP  市バス一日乗車券 (市内区域券) 市バス一日乗車券 (近郊区域券) 出典：公共交通における官民連携の 取組み事例集（国土交通省）  出典：公共交通における官民連携の取組み事例集（国土交通省） ●バス乗り方教室 ●パンフの配布 乗継割引による 利用促進 千葉県コミュニティバス乗継割引券 100円 ④ 発行日 平成 年 月 日 発行当日に限り有効 千葉中央バス株式会社 企画券による利用促進 その他 ● イベントとの連携 ● 観光シーズン対応										
実施期間										
実施項目	実施主体	H27		H28		H29		H30		H31
バス・鉄道 乗り継ぎ割引の検討	市、交通事業者									
各種イベントとの連携	市、バス、イ ベント実施主体									
観光との連携	市、バス、観光 事業者									
バス乗り方教室等の 広報活動の実施	市、バス									